



Ústecký kraj

Krajský úřad, Velká Hradební 3118/48, 400 02 Ústí nad Labem
odbor dopravy a silničního hospodářství



PLÁN DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI ÚSTECKÉHO KRAJE

PŘEDKLÁDÁ:	Ing. Jindřich Franěk VEDOUcí ODBORU DOPRAVY A SILNIČNÍHO HOSPODÁŘSTVÍ	
ODPOVĚDNÝ ZPRACOVATEL:	Ing. Jakub Jeřábek VEDOUcí ODDĚLENÍ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI	
SPOLUPRÁCE:	ODDĚLENÍ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI KÚÚK (Pavel Bureš, Martin Duda, Václav Malec, Jan Maxa, Ing. Květa Trojanová, Ing. Vladimíra Ničová) Ing. Vít Janoš, Ph.D. EXTERNÍ SPOLUPRACOVNÍK ODDĚLENÍ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI Ing. Martin Ročňák, Ing. Petr Prokeš EXTERNÍ SPOLUPRACOVNÍCI ODDĚLENÍ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI	
KONZULTACE:	Ing. Jiří Šulc ČLEN RADY ÚSTECKÉHO KRAJE	
DATUM:	7. 12. 2011	
POČET LISTŮ:	189	
POZNÁMKA:	FINÁLNÍ VERZE, PRO ZASTUPITELSTVO ÚK	

Plán dopravní obslužnosti Ústeckého kraje

Obsah

1	Úvod a současný stav.....	3
1.1	Výkony a smlouvy	3
	Železnice- vývoj a aktuální stav:.....	3
	Autobusová doprava – vývoj a aktuální stav.....	6
1.2	Stav dopravního řešení	9
1.3	Stav tarifního řešení	9
	Základní charakteristika používaných druhů jízdenek	10
	Přehled zákonných slev	12
	Komerční slevy ČD	12
2	Plán dopravní obslužnosti.....	14
2.1	Stručná demografická charakteristika Ústeckého kraje	14
	Rozložení obyvatelstva po území Ústeckého kraje s vlivem na přepravní proudy	14
	Věkový vývoj populace a možný vliv na změnu přepravní poptávky	15
2.2	Charakteristika přepravních proudů	15
	Dopravní model přepravních vztahů	16
2.3	Obecné cíle	18
	Vymezení cílů dopravní obslužnosti Ústeckého kraje	18
	Obecná pravidla pro zajišťování dopravní obslužnosti území	18
	Obecná pravidla pro tvorbu linek veřejné dopravy.....	19
	Klasifikace linek v regionální drážní dopravě.....	21
	Klasifikace typů linek v autobusové dopravě	22
	Obecné principy tvorby jízdního řádu	23
2.4	Nadřazená doprava – dálková doprava objednaná státem a její plán	27
2.5	Linky regionální drážní dopravy	29
2.6	Linky autobusové dopravy	53
2.7	Tarifní řešení	139
	Základní principy zónově – relačního tarifu IDS Ústeckého kraje	139
	Pilotní projekt: Lounsko - západ.....	142
2.8	Síťové vazby na dopravu objednanou městy	143
2.9	Parametry kvality.....	147
	Současné požadavky na kvalitu poskytovaných služeb	147
	Požadavky na kvalitu poskytovaných služeb u nově uzavíraných smluv	154
	Sankce pro případ nedodržení smlouvy	160
3	Doplnění plánu dopravní obslužnosti.....	166
3.1	Autobusy na zavolání	166
3.2	Vodní doprava	166
3.3	Sumarizace požadavků na úpravu infrastruktury	168
	Železnice:.....	168
	Autobusy:	169
4	Finanční a smluvní řešení.....	171
4.1	Finanční rámec – financování Ústeckým krajem.	171
	Rozpočtový výhled a uvažované položky na dopravu.	183
4.2	Návrh smluvního řešení	185
	Harmonogram soutěží v oblastech	186

Seznam použitých zkratk:

RÚK	Rada Ústeckého kraje
ES	Evropské společenství
EHS	Evropské hospodářské společenství
EU	Evropská unie
VHD	Veřejná hromadná doprava
ČSÚ	Český statistický úřad

Zpracovali v říjnu a listopadu 2011:

Ing. Jakub Jeřábek- 1, 2.3, 2.5, 3.1, 3.2, 3.3, 4.2
Pavel Bureš – 1.1, 2.6, 2.8
Martin Duda – 1.2, 2.4, 2.6, 2.8
Václav Malec – 2.6, 2.8,
Jan Maxa – 2.1, 2.6, 2.8,
Ing. Květa Trojanová – 1.1, 1.3, 2.6, 2.8
Ing. Vladimíra Ničová – 4.1
Ing. Vít Janoš, Ph.D. – 2.2, 2.3, 2.5, 3.3
Ing. Martin Ročňák a Ing. Petr Prokeš – 2.7

Plán dopravní obslužnosti Ústeckého kraje (na léta 2012 – 2016)

1 Úvod a současný stav

Plán dopravní obslužnosti Ústeckého kraje je zpracován podle zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a změně dalších zákonů. Plán dopravní obslužnosti je koncepční a řídicí dokument, který bude předložen a projednán v orgánech kraje. Termín pro schválení je dán dle zákona 194/2010 Sb. do 18 měsíců po jeho účinnosti, tj. do 31. 12. 2011. Dopravní plán se následně stane důležitým dokumentem, podle kterého bude organizována dopravní obslužnost území Ústeckého kraje veřejnou osobní dopravou, jakož i rozvíjen integrovaný tarifní systém Ústeckého kraje. Dokument obsahuje postupy nejen pro technologickou obsluhu území, ale i principy pro další uzavírání smluv s dopravci a z toho vyplývající soutěže na provozovatele veřejných služeb v přepravě cestujících.

Doba platnosti dopravního plánu se předpokládá na roky 2012 – 2016. Počínaje rokem 2017 by měl být vytvořen nový dopravní plán. Dokument tedy ve svém obsahu předpokládá, či zmiňuje, ke kterým změnám ve veřejné dopravě a ke kterým koncepčním postupům může dojít během pětiletého účinného období. Protože období je pro plánování veřejné dopravy relativně dlouhé, mohou vzniknout požadavky na odchylky či změny tímto plánem nepředvídané (vznik nového průmyslového či obytného areálu vyžadující vznik zcela nové linky apod.). Výrazné návrhy na změny či dodatky dopravního plánu mohou být zpracovány, předloženy a schváleny obdobným způsobem jako plán samotný kdykoliv během období platnosti.

1.1 Výkony a smlouvy

Železnice- vývoj a aktuální stav:

při plánování dopravní obslužnosti se musí Ústecký kraj chovat jako řádný hospodář, a nakládat s prostředky z veřejných zdrojů určenými na dopravní obslužnost v mezích stanovených zákony ČR a nařízeními ES.

Ústecký kraj je objednatelem regionální železniční dopravy na území Ústeckého kraje v rámci ustanovení zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, zejména pak zajišťuje základní dopravní obslužnost podle § 39 výše uvedeného zákona.

Zastupitelstvo kraje (dále jen zastupitelstvo) si podle dle § 37 zákona č. 129/2000 Sb., o krajích (krajské zřízení), v platném znění, vyhradilo v samostatné působnosti rozhodování o uzavření Smlouvy o závazku veřejné služby v regionální železniční dopravě na území kraje tj. uzavření Smlouvy o závazku veřejné služby mezi Ústeckým krajem a železničním dopravcem (dále jen „Smlouva“) a to s ohledem na skutečnost, že Smlouva je v současné době uzavřena na dobu 10 let s účinností od 1.1. 2010 a má tudíž dlouhodobý významný dopad na výdajovou stránku rozpočtu Ústeckého kraje.

Na základě Usnesení vlády bylo vypracováno Memorandum o zajištění stabilního financování dopravní obslužnosti veřejnou regionální železniční osobní dopravou uzavírané mezi Českou republikou jednající Ministerstvem financí a Ministerstvem dopravy na straně jedné a všemi kraji včetně Hlavního města Prahy za účasti Asociace krajů České republiky na straně druhé (dále jen „Memorandum“). Jak explicitně vyplývá z čl. 1 Memoranda, jeho uzavřením byl mezi stranami Memoranda založen systém zajištění stabilního financování dopravní obslužnosti veřejnou regionální železniční osobní dopravou ve snaze podpořit veřejnou regionální železniční osobní dopravu jako dopravu šetrnou k životnímu prostředí a ve snaze řešit nedostatečné financování veřejné regionální železniční osobní dopravy jinak než cestou její redukce.

Jestliže by Memorandum Ústeckým krajem nebylo uzavřeno, nebylo tehdy možné vyloučit riziko, že by Ústecký kraj nebyl v budoucnu bez státní dotace schopen po finanční stránce zajistit dopravní obslužnost v požadovaném rozsahu, což by v krajním případě mohlo vyústit v podstatnou redukci dopravní obslužnosti zajišťované veřejnou drážní osobní dopravou v Ústeckém kraji.

Současná situace (na podzim roku 2011) kolem uzavřeného Memoranda není ideální, jelikož stát se staví k plnění tohoto dokumentu velmi rezervovaně. Již od počátku plnění nedochází k zohledňování inflace, což je z hlediska dlouhodobého stabilního financování přijímáno kraji negativně.

Původní smlouva s akciovou společností České dráhy a.s. (dále jen „ČD“), na jejímž základě ČD ve vymezeném rozsahu zajišťovaly základní dopravní obslužnost územního obvodu Ústeckého kraje veřejnou drážní osobní dopravou končila ke dni 31. prosince 2009. V zájmu zachování kontinuity zajišťování základní dopravní obslužnosti bylo nezbytné uzavřít odpovídající Smlouvu pro bezprostředně navazující období, tj. od 1. ledna 2010.

Z nabídek na poskytování služeb v železniční osobní dopravě na území Ústeckého kraje, nevplývalo, že by některý z dopravců, kromě ČD, byl schopen zajistit dopravní obslužnost v rozsahu či termínech požadovaných Ústeckým krajem, tj. od 1.1.2010 ve všech oblastech (a na všech linkách) uvedených v usnesení Zastupitelstva č. 37/7Z/2009 ze dne 2. září 2009.

Po podrobném zhodnocení situace v železniční dopravě v reálném čase podpisu nové Smlouvy s dopravcem „ČD“, po seznámení se s právním rozbořem situace a po několika konzultacích s odborníky byla Smlouva s ČD na roky 2010 – 2019 uzavřena. Je samozřejmostí, že rozhodovací pravomoc byla na straně Zastupitelstva Ústeckého kraje, které ke svému rozhodnutí mělo velmi podrobné právní i ekonomicko-technické podklady.

Po posouzení obsahu Smlouvy a zhodnocení jejích ustanovení jednotlivě i ve vzájemných souvislostech lze konstatovat, že bylo v zájmu Ústeckého kraje za účelem zajištění základní dopravní obslužnosti veřejnou drážní osobní dopravou tuto Smlouvu s ČD uzavřít. V současné době je Smlouva řádně plněna a naplánovaná obnova vozového parku je skutečně ze strany ČD dodržována a tak se na řadě tratí v kraji objevují moderní vozidla, za což vděčíme hlavně formulacím ve Smlouvě ve prospěch Ústeckého kraje.

Ústecký kraj má uzavřenu ještě jednu smlouvu týkající se železniční dopravy. Jedná se o Smlouvu s dopravcem Vogtlandbahn GmbH. Ústecký kraj při uzavírání této Smlouvy spolupracoval s Libereckým krajem a Účelovým sdružením Dopravní svaz Horní Lužice - Dolní Slezsko (ZVON) na základě smlouvy o Společném postupu při zadání veřejné zakázky na provozování veřejné železniční dopravy na železniční trati č. 089/KBS236 Liberec – Zittau – Varnsdorf – Rybníště/Seifhennersdorf. (Vedení linky napříč územími všech tří objednatelů je patrné z obrázku níže.



Obrázek 1 – schéma linky železnice trojzemí, dnes provozované spol. Vogtlandbahn pod názvem „TRILEX“

Obsahem smlouvy bylo společné vypsání veřejné zakázky na provozovatele regionální osobní železniční dopravy na trati č. 089 / KBS 236 Liberec – Chrastava – Hrádek nad Nisou – Zittau – Varnsdorf – Rybníště / Seifhennersdorf pro období jízdních řádů 2010/2011 až 2019/2020 (10 let). Tato trať propojuje Liberecký a Ústecký kraj přes Německo a Polsko (v Polsku však není žádná zastávka).

Před vypsáním veřejné zakázky byly na trati provozovány české vlaky dopravcem České dráhy, a.s. v úseku Liberec – Hrádek nad Nisou – Varnsdorf a Varnsdorf – Rybníště (s nutným přestupem). Tyto vlaky projížděly bez zastávky územím Polské republiky a na území SRN zastavovaly pouze ve stanici Zittau. Dále pak německé vlaky dopravce SBE GmbH, které spojovaly Zittau s městem Seifhennersdorf, a zastavovaly na všech mezilehlých zastávkách na území SRN a ve Varnsdorfu. Takovéto zajišťování provozu bylo finančně náročné pro všechny tři zadavatele: Liberecký kraj, Ústecký kraj a ZVON a byly nadbytečně provozovány dva dopravní systémy – český a německý.

Podle smlouvy o společném postupu výběrové řízení vedl ZVON na základě zmocnění ostatních smluvních stran. ZVON byl také na základě zmocnění ostatních smluvních stran garantem tvorby zadávací dokumentace, její správnosti z hlediska práva a tedy i garantem a tvůrcem smlouvy o závazku veřejné služby (dopravní smlouvy), která byla uzavřena s vybraným dopravcem.

Dne 21. 11. 2008 ve 12:00 hod. uplynula lhůta pro podání nabídek. Nabídku podal jediný uchazeč - společnost Vogtlandbahn, GmbH. Nabídka splňovala předpoklady dle § 22 VOL/A. Následně, po podrobném prozkoumání ZVONem, byla nabídka hodnocena za účasti všech tří partnerů v Liberci dne 18. 12. 2008. Nositelé závazku uzavřeli smlouvu s tímto uchazečem.

Nabídka společnosti Vogtlandbahn GmbH splnila všechny podmínky zadávacího řízení.

Rozhodnutí o přidělení zakázky muselo být dle Smlouvy o společném postupu učiněno společně a ve shodě. Rada Ústeckého kraje přidělila ve shodě s ostatními objednateli zakázku společnosti Vogtlandbahn GmbH svým rozhodnutím dne 11. 2. 2009.

Přínosem smlouvy dle proběhlého výběrového řízení bylo zejména zvýšení kvality; dopravní výkony v nabídce v rozsahu 107 819 km/rok budou realizovány s využitím moderních nízkopodlažních drážních vozidel Siemens Desiro.

Dopravce	provoz od	provoz do	dopravní výkon vlkm za rok	cena za 1 vlkm	odhad prokazatelné ztráty na rok 2011	poznámka
České dráhy, a.s.	1.1.2010	31.12.2019	7 080 174	122,43	699 509 000,00 Kč	
Vogtlandbahn	12.12.2010		107 819	113,69		

Tabulka 1 - přehled smluvního zajištění železniční dopravy

Autobusová doprava – vývoj a aktuální stav

Po výpovědi smlouvy dominantnímu dopravci DPÚK a. s. (dříve Dopravní podnik Ústeckého kraje a. s.) na jaře roku 2006 byla hledána rychlá řešení, jak jeho výkony v mezích českého a evropského práva rychle nahradit. V roce 2006 začaly být uzavírány Rámcové smlouvy O ZÁVAZKU veřejné služby VE VEŘEJNÉ LINKOVÉ DOPRAVĚ K ZAJIŠTĚNÍ ZÁKLADNÍ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI ČÁSTI ÚZEMÍ ÚSTECKÉHO KRAJE NA VYMEZENÝCH LINKÁCH.

Tyto smlouvy byly uzavřeny na základě výsledků koncesního řízení na koncesi „Zajištění dopravní obslužnosti části Ústeckého kraje v režimu závazku veřejné služby ve veřejné linkové dopravě na vymezených linkách, oznámeného a uveřejněného na centrální adrese dne 3. 4. 2006 (dále jen „**koncesní řízení**“) v souladu se zákonem č. 40/2004 Sb., o veřejných zakázkách, v platném znění, jakožto smlouva o závazku veřejné služby ve smyslu § 19 a násl. zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, v platném znění (dále jen „**zákon o silniční dopravě**“), resp. ve smyslu čl. 14 nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 z 26. června 1969, v platném znění. Tato smlouva je subordinační veřejnoprávní smlouvou ve smyslu části páté zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, v platném znění. Smlouvy trvaly od září 2006 do 2. 6. 2007.

Přehled prvních uzavřených Rámcových smluv (číslo, dopravce, oblast):

- a) 2006_874-ZDAR-Ústecko-sever
- b) 2006_875-ZDAR-České středohoří-východ
- c) 2006_876-KAVKA-Lounsko-západ
- d) 2006_877-ČSAD Slaný-Lounsko-východ
- e) 2006_878-ČSAD Slaný-Dolní Poohří
- f) 2006_879-AKV-Podbořany-Žatec
- g) 2006_880-AKV-Kadaň-Žatec
- h) 2006_881-AKV-Vejprty-Kadaň
- i) 2006_882-DPmML-Litvínovsko
- j) 2006_883-DPmML-Mostecká pánev

Ústecký kraj nadále setrval na nastavených parametrech a začal soutěžit objednávané výkony a uzavírat další smlouvy. Prvním krokem bylo uzavření posledních smluv bez soutěže (na přechodnou dobu) a to s ohledem na zajištění dopravní obslužnosti ve všech dopravních oblastech Ústeckého kraje a zároveň s ohledem na nastavení stejné časové osy pro uzavírání dlouhodobých smluv na základě soutěže a na standardní pokrytí celého území Ústeckého kraje.

Krátkodobé Smlouvy byly uzavřeny na základě usnesení Rady Ústeckého kraje č. 5/70R/2006 ze dne 27. 12. 2006, byly uzavřeny pro zajištění provozu od 1. 1. 2007 do 2. 6. 2007. Tyto Smlouvy byly podepisovány během prosince roku 2006.

Přehled uzavřených Smluv bez soutěže (na přechodnou dobu) – 2006/2007:

- k) 2006_1648-ČSAD Semily-Šluknovsko
- l) 2006_1649-Dopravní podnik Mladá Boleslav-Bílinsko
- m) 2006_1650-Dopravní podnik měst Chomutova a Jirkova-Bílinsko (část)
- n) 2006_1651-Dopravní podnik města Ústí nad Labem-Příměstská doprava Ústí nad Labem
- o) 2006_1647-Petr Stejskal – SPORTBUS-České středohoří-východ (část)

Souběžně s provozem a správou krátkodobých smluv byly připravovány podklady na soutěž na současně platné (2007 – 2014) dlouhodobé 8-leté Smlouvy.

8-leté Smlouvy byly uzavřeny na základě výsledků koncesního řízení na koncesi „Dlouhodobé zajištění dopravní obslužnosti části Ústeckého kraje v režimu závazku veřejné

služby ve veřejné linkové dopravě na vymezených linkách” (dále jen „koncesní řízení“), jakožto Smlouvy o závazku veřejné služby ve smyslu § 19 a násl. zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, v platném znění (dále jen „zákon o silniční dopravě“), resp. ve smyslu čl. 14 nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 z 26. června 1969, v platném znění.

V letech 2006 a 2007 proběhla transparentní koncesní řízení, jejichž výsledkem bylo přidělení koncesí a uzavření 22 smluv o závazku veřejné služby ve veřejné linkové dopravě k zajištění základní dopravní obslužnosti části území Ústeckého kraje na vymezených linkách v níže uvedených oblastech s platností od 1. 1. 2007 (př. též od 3. 6. 2007 a od 1. 11. 2007) do 31. 12. 2014.

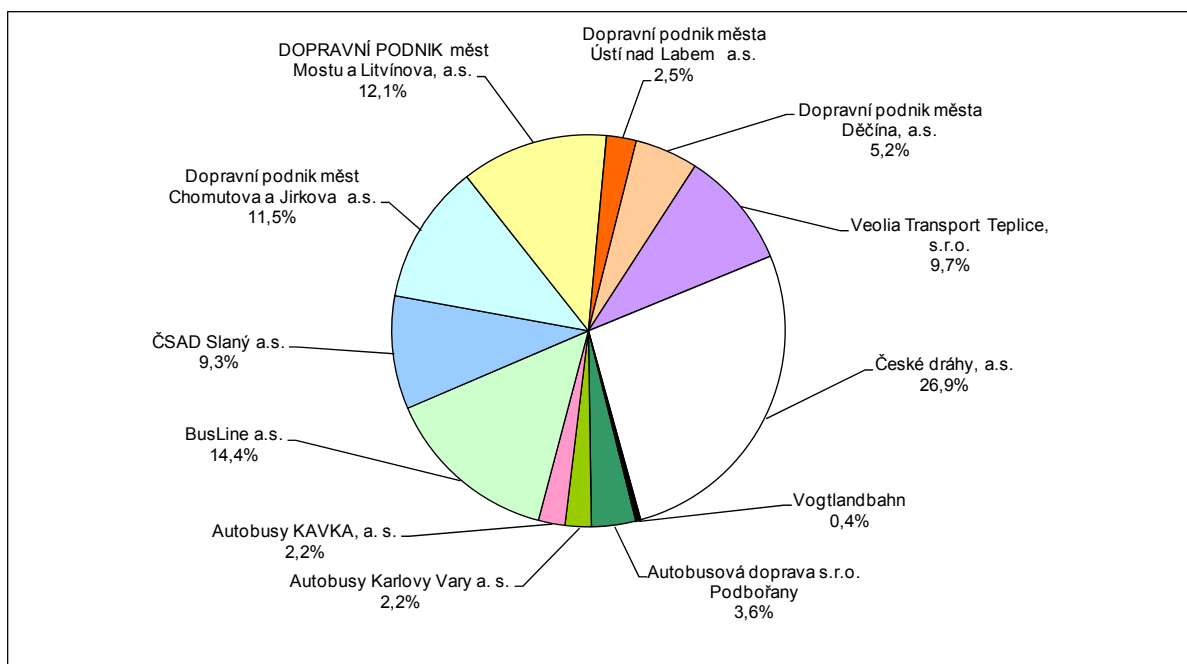
Oblast	dopravce	provoz od	provoz do	max km za rok	min km za rok	km za rok 2011	cena na 1 km v roce 2011	odhad prokazatelné ztráty na rok 2011	poznámka
Bílinsko	DOPRAVNÍ PODNIK měst Mostu a Litvínova, a.s.	1.1.2007	31.12.2014	1 539 000	917 060	956 076	32,38	24 358 321,05 Kč	
České středohoří - východ	ČSAD Semily a.s. (dnes BusLine a.s.)	6.3.2007	31.12.2014	1 050 000	646 634	1 032 087	32,93	23 449 863,70 Kč	
České středohoří - západ	Dopravní podni měst Chomutova a Jirkova a.s.	1.1.2007	31.12.2014	334 000	215 028	323 728	34,64	9 483 431,61 Kč	
Děčínsko - východ	Dopravní podnik města Děčína, a.s.	1.1.2007	31.12.2014	1 089 000	695 267	956 976	36,40	22 805 968,13 Kč	
Děčínsko - západ	Dopravní podnik města Děčína, a.s.	1.1.2007	31.12.2014	423 000	260 641	412 624	36,40	8 682 576,32 Kč	
Dolní Poohří	ČSAD Slaný a.s.	6.3.2007	31.12.2014	1 780 000	1 103 493	1 737 525	32,90	42 872 102,94 Kč	
Chomutovsko	Dopravní podni měst Chomutova a Jirkova a.s.	1.1.2007	31.12.2014	480 000	292 977	408 355	30,56	9 715 431,74 Kč	
Jirkovsko	Dopravní podni měst Chomutova a Jirkova a.s.	1.1.2007	31.12.2014	530 000	326 328	409 308	30,56	10 172 091,36 Kč	
Kadaň - Žatec	Dopravní podni měst Chomutova a Jirkova a.s.	6.3.2007	31.12.2014	1 400 000	865 869	1 092 206	33,51	28 347 611,89 Kč	
Krušné hory - Chomutovsko	Dopravní podni měst Chomutova a Jirkova a.s.	1.1.2007	31.12.2014	509 000	369 674	447 717	30,56	10 777 225,89 Kč	
Litvínovsko	Autobusy KAVKA, a.s.	6.3.2007	31.12.2014	850 000	524 535	579 534	30,20	14 435 932,85 Kč	
Lounsko - jih a Lounsko - východ	DOPRAVNÍ PODNIK měst Mostu a Litvínova, a.s.	1.1.2007	31.12.2014	891 000	540 980	808 968	31,93	20 304 910,64 Kč	
Lounsko - západ	BusMat plus s.r.o.	6.3.2007		1 200 000	746 326				výpověď
Mostecká pánev	DOPRAVNÍ PODNIK měst Mostu a Litvínova, a.s.	6.3.2007	31.12.2014	1 070 000	658 979	930 861	30,65	22 186 293,56 Kč	
Podbořansko a Podbořany - Žatec	Autobusová doprava s.r.o. Podbořany	1.1.2007	31.12.2014	1 026 000	623 376	959 880	29,07	22 244 781,79 Kč	
Šluknovsko	ČSAD Semily a.s. (dnes BusLine a.s.)	1.1.2007	31.12.2014	2 278 000	1 448 506	1 808 772	32,71	35 918 325,79 Kč	
Štětsko	ČSAD Slaný a.s.	1.1.2007	31.12.2014	835 000	552 293	705 056	35,25	20 182 025,27 Kč	
Ústecko - sever	Severočeská dopravní a.s., (později ČSAD Semily a.s., dnes BusLine a.s.)	6.3.2007	31.12.2014	750 000	457 895	571 135	31,93	11 291 063,05 Kč	
Vejprty - Kadaň	Autobusy Karlovy Vary, a.s.	6.3.2007	31.12.2014	660 000	405 189	567 824	35,27	14 845 618,33 Kč	
příměstská doprava Most - Litvínov	DOPRAVNÍ PODNIK měst Mostu a Litvínova, a.s.	1.1.2007	31.12.2014	571 000	422 729	499 274	36,85	11 508 265,70 Kč	
příměstská doprava Teplice	Dopravní podnik města Teplice, s.r.o. (dnes Veolia Transport Teplice s.r.o.)	1.1.2007	31.12.2014	3 064 000	1 885 266	2 541 244	38,03	52 959 524,96 Kč	
příměstská doprava Ústí nad Labem	Dopravní podnik města Ústí nad Labem, a.s.	1.11.2007	31.12.2014	785 000	525 178	648 632	51,30	20 295 707,80 Kč	

Oblast	Partner	provoz od	provoz do	km za rok 2011	finanční příspěvek UK	poznámka
6 linek UK/LK	Liberecký kraj	1.1.2011	31.12.2011	89 849	max. 2 mil. Kč	

Oblast	dopravce	provoz od	provoz do	max km za rok	min km za rok	km za rok 2011	cena na 1 km v roce 2011	odhad prokazatelné ztráty na rok 2011	poznámka
Lounsko - západ	ČSAD Semily a.s. (dnes BusLine a.s.)	20.12.2009	10.12.2011	330 000	450 000	397 855	30,56	9 102 095,76 Kč	
Lounsko - západ	Dopravní podni měst Chomutova a Jirkova a.s.	20.12.2009	10.12.2011	330 000	450 000	345 933	30,56	8 641 277,21 Kč	

Oblast	dopravce	provoz od	provoz do	základní rozsah km za rok	km od 11.12.2011 do 31.12.2011	cena na 1 km v roce 2011	poznámka
Lounsko - západ	ČSAD Semily a.s. (dnes BusLine a.s.)	11.12.2011	prosinec 2021	794 582	51 212	26,20	brutto smlouva

Tabulka 2 - přehled smluvního zajištění autobusové dopravy



Obrázek 2 – podíl dopravců na výkonech objednaných Ústeckým krajem ke dni 1.9.2011

Během plnění uzavřených Smluv došlo k situaci, kdy Rada Ústeckého kraje na své schůzi dne 16. 12. 2009 konstatovala, že společnost BusMat plus s.r.o. se přes opakovanou kontrolní zjištění a výpověď Smlouvy podanou 10. 12. 2009 s tříměsíční výpovědní lhůtou, stále a opakovaně dopouští závažného porušování Smlouvy, jak plyne z protokolů o kontrolní činnosti v dopravě a přepravě.

S ohledem na výše uvedené RÚK rozhodla o výpovědi Smlouvy společnost BusMat plus s.r.o. a o uzavření Smlouvy o závazku veřejné služby ve veřejné linkové dopravě k zajištění základní dopravní obslužnosti části území Ústeckého kraje na vymezených linkách – oblast:

Lounsko – západ A, mezi Ústeckým krajem a dopravcem Dopravní podnik měst Chomutova a Jirkova a.s. a Lounsko – západ B mezi Ústeckým krajem a dopravcem ČSAD Semily, a. s.

Rozhodnutí bylo učiněno postupem dle čl. 5 odst. 5 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70, v platném znění (dále jen „Nařízení č. 1370/2007“), které umožňuje v takových mimořádných situacích uzavření smlouvy bez soutěže na dobu nejvýše dvou let.

Zároveň běžela příprava zadávací dokumentace a notifikace výběrového řízení v EU na celou oblast Lounsko – západ. Vítězem a smluvním partnerem Ústeckého kraje v dopravní oblasti Lounsko – západ se od 11. 12. 2011 stává akciová společnost BusLine. Smlouva je uzavřena na 10 let.

Ústecký kraj má uzavřenou ještě jednu Smlouvu týkající se autobusové dopravy a to Smlouvu o finanční spolupráci ve veřejné linkové osobní dopravě s Libereckým krajem. Tato Smlouva je uzavírána každoročně na dobu určitou. První byla uzavřena v roce 2007 na základě usnesení č. 13/19Z/2007 Zastupitelstva Ústeckého kraje ze dne 25. 4. 2007.

Předmětem této Smlouvy je vzájemná spolupráce a koordinace mezi Ústeckým a Libereckým krajem při zajišťování základní dopravní obslužnosti Ústeckého kraje z důvodu oboustranného zájmu na dopravní integraci předmětných linek a spojů, s ohledem na veřejný zájem v oblasti veřejné osobní dopravy vyplývající z rozhodnutí zastupitelstev Ústeckého kraje a Libereckého kraje a s ohledem na to, že kraje odpovídají za zajištění vzájemného propojení jednotlivých linek a spojů, je účelné, aby doprava na předmětných linkách a spojích byla zajištěna jediným dopravcem, kterého v souladu s příslušnými právními předpisy vybere Liberecký kraj za finančního přispění Ústeckého kraje, a to vždy pro stanovené období.

1.2 Stav dopravního řešení

Ústecký kraj prostřednictvím odboru dopravy a silničního hospodářství koordinuje veřejnou hromadnou dopravu jím objednávanou a to od počátku platnosti nových smluv s autobusovými dopravci, tj. od června 2006. Drážní doprava prošla taktéž po roce 2006 optimalizací dle Zastupitelstvem Ústeckého kraje schválené Koncepce drážní dopravy Ústeckého kraje, nebo na základě jiných rozhodnutí. Do roku 2006 byla veřejná hromadná doprava (dále VHD) bez koncepce a bez řízeného dohledu celokrajského koordinátora. Proto byl v kraji značný rozdíl mezi frekvencí spojů v jednotlivých okresech i přístupem samospráv k řešení požadavků obcí. Stav vycházel z nastavení dopravy jednotlivými okresními úřady, v minulosti odpovědnými za objednávku dopravy.

Při optimalizacích VHD vycházíme z obecně platných postupů: prvořadým krokem ke kvalitní konkurenceschopné dopravě je **tvorba páteřních linek**, které tvoří především drážní doprava, ale také páteřních autobusových linek tam, kde je drážní doprava v nedostatečné infrastruktuře či není vedena vůbec. Páteřní linky jsou vedeny v pravidelných intervalech (tzv. taktový jízdní řád – viz další kapitoly) v pracovní dny 60 minut ráno a odpoledne, dopoledne a o víkendu pak 120 minut. Cílem taktového jízdního řádu je nabídnout cestujícím pravidelné spojení po celý den a zajistit tak pravidelné návaznosti mezi předem určenými linkami (ve směrech největší poptávky, resp. pravděpodobnosti přestupu). V dnešní době je třeba zaměřit se na širší klientelu cestujících. Na rozdíl od dob minulých nejsou cestující tvořeni jen dětmi do škol a pracujícími do zaměstnání. Ve stále větší míře je VHD využívána občany k cestám za volnočasovými aktivitami, na nákup, k lékaři či turisty. Linky U1 Děčín - Most, U4 Ústí nad Labem - Praha jsou vedeny v celotýdenním intervalu 60 minut. Tyto linky patří k nejvýznamnějším v Ústeckém kraji a obsluhují nejvýznamnější sídla. Na páteřní dopravu pak navazují další autobusové a drážní linky nižšího významu či další páteřní linky.

Postupem prací na tvorbě funkčního a trvale udržitelného systému linek VHD dle předchozího odstavce dochází k **vytváření přestupních uzlů a zjednodušení celého systému drážních a autobusových linek**. Do budoucna je jisté dobré pracovat na lepší komunikaci mezi dopravci (zejména zajistit vyčkávání na zpožděné přípoje) a zlepšení informovanosti cestující veřejnosti o možnostech přestupů. Linkové vedení prošlo v letech 2006 – 2011 rozsáhlou změnou, kdy byly mj. narovnané trasy linek, omezeny nevyužívané zajiždky a ve většině případů jsme mohli přistoupit k urychlení jízdních dob autobusové dopravy a dle možností infrastruktury i železniční dopravy. Postupnými kroky došlo ke snížení počtu linek bez negativního dopadu na zajištění dopravní obslužnosti obcím. Z celkového počtu poptávaných linek 247 je k prosinci 2011 objednáváno Ústeckým krajem 213 linek a lze očekávat práci v oblastech, kde ještě takto rozsáhlé optimalizace neproběhly, další snížení počtu linek.

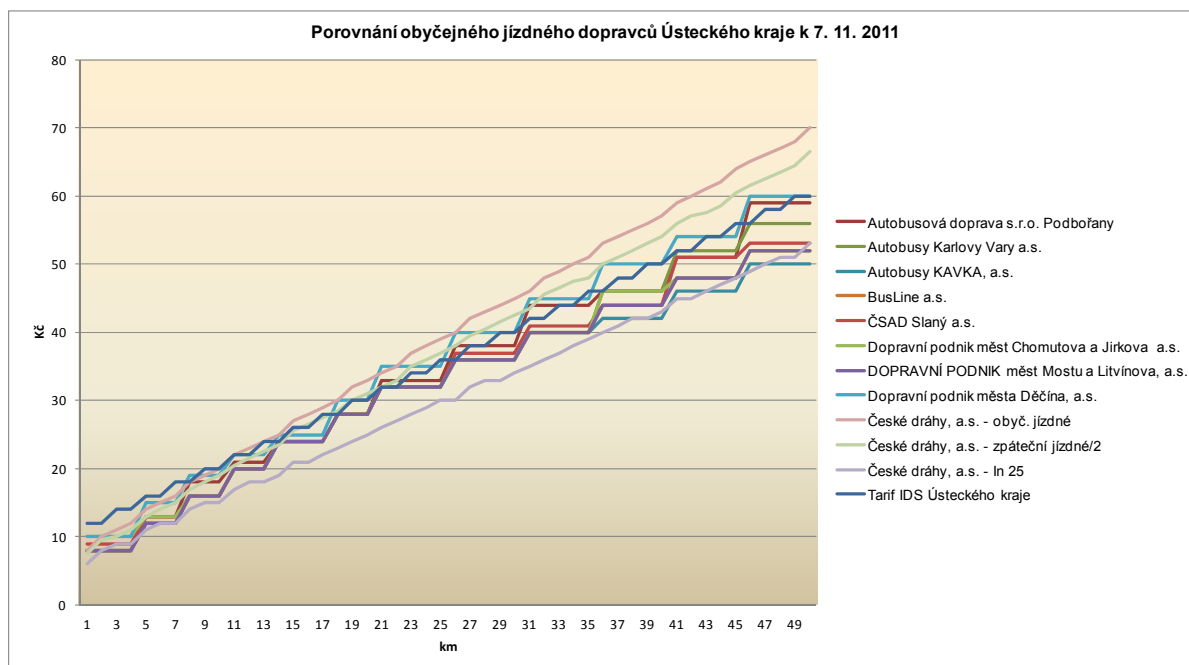
Obecně lze tedy konstatovat, že za poslední 4 roky prošla doprava objednávaná Ústeckým krajem změnou, jejímž výsledkem je přehledný systém linek, které ve většině případech jsou provozovány v pravidelných intervalech, což nám umožnilo vytvoření lepších i zcela nových návazností mezi jednotlivými linkami. Vzniklo velké množství nových přestupních míst mezi autobusy a vlaky, které dříve neexistovaly. V letech 2012 až 2016 lze očekávat podobný přístup k oblastem, kde prozatím k optimalizaci provozu nedošlo.

1.3 Stav tarifního řešení

V současné době všichni autobusoví dopravci, kteří uzavřeli s Ústeckým krajem smlouvu o závazku veřejné služby, používají klasický kilometrický tarif, výjimkou jsou pouze dopravci, kteří uskutečňují dopravu pro potřeby města a jeho příměstských oblastí (městská autobusová doprava - MAD). Tarify MAD jsou různé a výše jízdného je zpravidla závislá na vůli jejich objednatelů - měst.

Od roku 2007 je patrná snaha Ústeckého kraje o postupné sjednocení klasického kilometrického tarifu, aby všichni cestující platili na linkách v základní dopravní obslužnosti Ústeckého kraje stejné jízdné (s výjimkou MAD, kde by snaha sjednotit jízdné přímo

ovlivňovala výši kompenzace dalších objednatelů veřejné dopravy, měst). Na většině území Ústeckého kraje nemají cestující na autobusových linkách Ústeckého kraje možnost využít výhod přestupného nebo časového (např. měsíčního) jízdného, výjimkou jsou zpravidla jen příměstské oblasti, kde platí tarif MAD jednotlivých měst (Ústí nad Labem, Teplice, Most – Litvínov). Dalšími výjimkami jsou Dopravní podnik města Děčína, a.s., který nabízí časové jízdné dle tarifních pásem i na linkách dopravní obslužnosti Ústeckého kraje a Dopravní podnik měst Chomutova a Jirkova a.s., který cestujícím umožňuje na území města používat linky dopravní obslužnosti Ústeckého kraje za časové jízdné MHD.



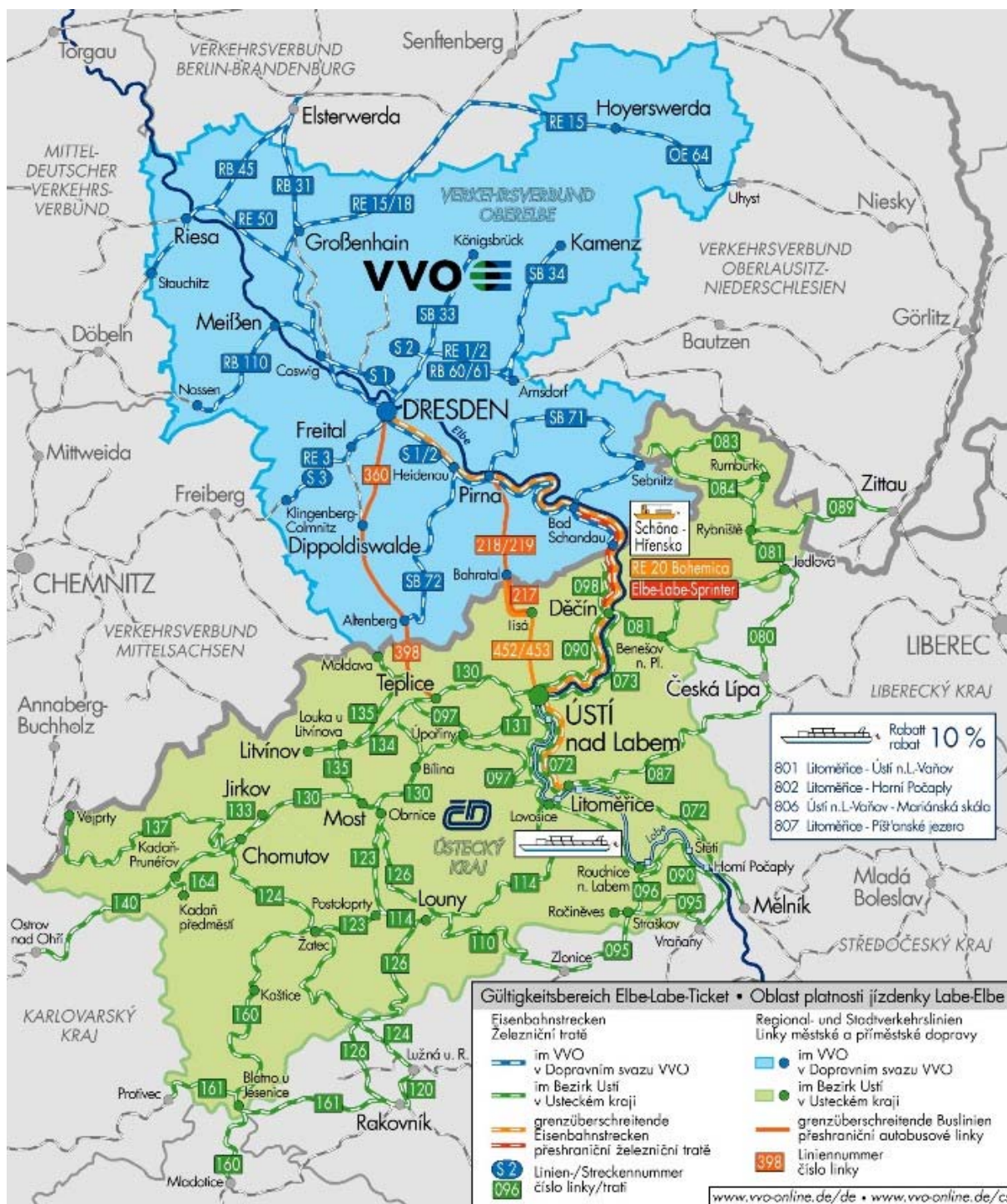
Obrázek 3 – Současná výše jízdného dle kilometrické vzdálenosti

Většina dopravců nabízí cestujícím možnost platby jízdného elektronickou peněženkou prostřednictvím bezkontaktních čipových karet. Dopravci v Ústeckém kraji využívají různé typy bezkontaktních čipových karet, zpravidla bez možnosti případného uznávání mezi jednotlivými dopravci, pouze dopravci DOPRAVNÍ PODNIK měst Mostu a Litvínova, a.s. a ČSAD Slaný a.s. se dohodli na vzájemném uznávání bezkontaktních čipových karet, a to ode dne 1. 7. 2009. Následné rozúčtování plateb je zprostředkováno tzv. clearingem, který zajišťuje společnost ČSAD SVT Praha, s.r.o. za finanční podpory Ústeckého kraje.

Základní charakteristika používaných druhů jízdenek

- veřejná drážní osobní doprava - přestupné jízdné
 - o jednotlivé jízdné - kilometrický tarif
 - o traťové jízdenky časové (sedmidenní, měsíční a čtvrtletní) – kilometrický tarif
 - o síťové jízdenky
- veřejná linková doprava - nepřestupné jízdné
 - o kilometrický tarif – snaha o sjednocení jízdného u dopravců Ústeckého kraje,
- městská autobusová doprava – přestupné i nepřestupné jízdné
 - o různé tarify, ceníky, smluvní přepravní podmínky
 - o v kompetencích objednatelů – měst.
- integrovaná doprava – přestupné jízdné

- o síťová jízdenka Labe/Elbe jednodenní – platí na všech autobusových linkách základní dopravní obslužnosti (ZDO) Ústeckého kraje, ve všech vlacích ČD na území Ústeckého kraje a v síti dopravního svazu Verkehrsverbund Oberelbe (VVO)
 - pro jednu osobu
 - pro 2-5 osob
 - pro kolo



Obrázek 4 – Oblast platnosti jízdenky Labe-Elbe

Ve veřejné osobní dopravě jsou ceny a určené podmínky, zejména poskytování slev, regulovány Výměrem MF č. 01/2010 ze dne 8. prosince 2009, kterým se vydává seznam zboží s regulovanými cenami.

Přehled zákonných slev

- železniční veřejná vnitrostátní pravidelná osobní doprava
 - o bezplatná přeprava
 - děti do 6 let v 1. i 2. vozové třídě,
 - průvodci osob tělesně postižených na zdraví, držitelů průkazu ZTP/P ve 2. vozové třídě,
 - o jízdné ve výši 50% obvyčejného jízdného
 - děti od 6 do 15 let v 1. i 2. vozové třídě,
 - rodiče nebo soudem určení opatrovníci navštěvujících děti umístěné v ústavech sociální péče a obdobných zařízeních ve 2. vozové třídě v případě, kdy zakoupená jízdenka platí i pro cestu zpět,
 - důchodců ve 2. vozové třídě,
 - o jízdné ve výši 25% obvyčejného jízdného
 - držitelé průkazu ZTP a ZTP/P ve 2. vozové třídě,
 - rodiče nebo soudem určení opatrovníci navštěvujících děti umístěné v ústavech sociální péče a obdobných zařízeních ve 2. vozové třídě pro jednotlivé jízdy,
 - o jízdné ve výši 37,5% obvyčejného jízdného
 - žáci škol do věku 15 let ve 2. vozové třídě,
 - o jízdné ve výši 75% obvyčejného jízdného
 - žáci a studenti škol ve věku od 15 do 26 let ve 2. vozové třídě,
- veřejná vnitrostátní silniční linková osobní autobusová doprava
 - o bezplatná přeprava
 - jedno dítě do 6 let v doprovodu osoby starší 10 let,
 - průvodce držitele průkazu ZTP/P ve 2. vozové třídě,
 - vodící pes,
 - o jízdné ve výši 50% obvyčejného jízdného
 - druhé dítě do 6 let,
 - děti od 6 do 15 let,
 - rodiče nebo soudem určení opatrovníci navštěvující zdravotně postižené děti umístěné ve vymezených ústavech,
 - o jízdné ve výši 25% obvyčejného jízdného
 - držitelé průkazu ZTP a ZTP/P,
 - o jízdné ve výši 37,5% obvyčejného jízdného
 - žáci škol do věku 15 let,
 - o jízdné ve výši 75% obvyčejného jízdného
 - žáci a studenti škol ve věku od 15 do 26 let.

Komerční slevy ČD

- zpáteční sleva,
- obchodní nabídky jako zákaznické aplikace na IN-kartě,

- obchodní nabídky pro cestující bez zákaznické aplikace na kartě (kilometrická banka, sleva pro skupinu, VLAK+, ČD Promo, síťová jízdenka ČD NET, síťová jízdenka SONE+, přeshraniční síťové jízdenky)