



Jihočeský koordinátor dopravy

**JIKORD s.r.o.**

Sídlo: U Zimního stadionu 1952/2

Kancelář: B. Němcové 49/3

370 76 České Budějovice

# **PLÁN DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI ÚZEMÍ NA LÉTA 2012 - 2016 JIHOČESKÝ KRAJ**

**České Budějovice, říjen 2011**



Jihočeský koordinátor dopravy

**JIKORD s.r.o.**

Sídlo: U Zimního stadionu 1952/2

Kancelář: B. Němcové 49/3

370 76 České Budějovice

## Pořizovatel a zpracovatel

### Pořizovatel:

#### **JIHOČESKÝ KRAJ**

U Zimního stadionu 1952/2,  
370 76 České Budějovice 7

### Zpracovatel:

#### **JIKORD s. r. o.**

Boženy Němcové 49/3  
České Budějovice 370 76

Jednatelé: doc. Ing. Zdeněk Žemlička, CSc.  
Ing. Jiří Borovka, Ph.D., MBA.

### **Slovník zkratk:**

- 1/ ČD a.s. - České Dráhy a.s.
- 2/ ČSÚ – Český statistický úřad
- 3/ DO – Dopravní obslužnost
- 4/ EP – Evropský parlament
- 5/ ES – Evropské společenství
- 6/ EU – Evropská unie
- 7/ JČK – Jihočeský kraj
- 8/ JE (JETE) – Jaderná elektrárna
- 9/ JHMD – Jindřichohradecké místní dráhy
- 10/ JŘ – jízdní řád
- 11/ MHD – městská hromadná doprava
- 12/ MD – Ministerstvo dopravy
- 13/ ORP – Obce z rozšířenou působností
- 14/ PÚR – Plán územního rozvoje
- 15/ RURU - Odbor regionálního rozvoje, územního plánování, stavebního řádu a investic JČK
- 16/ TŽK – Tranzitní železniční koridor
- 17/ ujk<sub>m</sub> – ujeté kilometry ve veřejné linkové dopravě
- 18/ ÚAP – územně analytické podklady
- 19/ VD – veřejná doprava
- 20/ vl<sub>km</sub> – ujeté kilometry ve veřejné drážní dopravě
- 21/ VLC – Veřejné logistické centrum
- 22/ ZVS – závazek veřejné služby

## Obsah

|          |  |           |
|----------|--|-----------|
| <b>1</b> | <b>Legislativní základ .....</b>   | <b>5</b>  |
| <b>2</b> | <b>Analýza vývoje a současného stavu zajištění veřejných služeb v přepravě cestujících .....</b> | <b>6</b>  |
| 2.1      | Charakteristika území kraje .....  | 6         |
| 2.2      | Dopravní obslužnost Jihočeského kraje .....  | 6         |
| 2.3      | Doprava mimo režim DO v Jčk.....   | 8         |
| 2.4      | Analýza dopravní obslužnosti JČK.....  | 8         |
| <b>3</b> | <b>Základní koncepce uspokojování přepravních potřeb obyvatel kraje v příštím období.....</b>    | <b>11</b> |
| 3.1      | Cíl plánu .....  | 12        |
| 3.2      | Organizace dopravní obslužnosti Jihočeského kraje .....  | 12        |
| 3.3      | Požadavky na kvalitu při poskytování přepravních služeb .....                                    | 22        |
| 3.4      | Plán a obsah kontrolní činnosti .....  | 23        |
| <b>4</b> | <b>Návrh postupu a časového harmonogramu uzavírání smluv o veřejných službách .....</b>          | <b>24</b> |
| 4.1      | Nabídkové řízení.....  | 24        |
| 4.2      | Přímé zadání .....   | 25        |
| 4.3      | Uveřejňování .....   | 25        |
| 4.4      | Kritéria pro uzavírání smluv s dopravcem.....  | 27        |
| <b>5</b> | <b>Ekonomická analýza dopravního plánu .....</b>   | <b>28</b> |

## **1 Legislativní základ**

Plán dopravní obslužnosti území Jihočeského kraje (dále jen JČK) je zpracován na základě § 5 zákona č. 194/2010 Sb. Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících. V souladu se zákonem je pořízen na dobu 5 let, období 2012 – 2016. Materiál je v souladu s Nařízením EP a Rady (ES) č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici. Vychází z Dopravní politiky ČR, na léta 2005 – 2013, respektuje stávající krajské dokumenty zajišťující dopravní obslužnost, cíle kraje v oblasti dopravy a dopravní obslužnosti. Při jeho zpracování byla využita řada analytických a koncepčních materiálů, především Statistická ročenka Jihočeského kraje 2010, Program rozvoje Jihočeského kraje 2007-2013, Akční plány rozvoje kraje a Ročenka dopravy 2009. Dále byly zapracovány některé úkoly a priority v rozvoji dopravní infrastruktury ČR a Jihočeského kraje, vymezené v Politice územního rozvoje České republiky 2008 a návrhu Zásad územního rozvoje Jihočeského kraje.

### **ZÁKLADNÍ LEGISLATIVNÍ RÁMEC VEŘEJNÉ DOPRAVY:**

- zákon č.111/1994 Sb. o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů,
- zákon č.266/1994 Sb. o dráhách, ve znění pozdějších předpisů,
- vyhláška MD č.241/2005 Sb., o prokazatelné ztrátě ve veřejné drážní osobní dopravě
- a o vymezení souběžné veřejné osobní dopravy (ve vztahu k uzavřeným smlouvám s dopravci),
- nařízení vlády ČR č. 493/2004 Sb., kterým se upravuje prokazatelná ztráta ve veřejné linkové dopravě a kterým se konkretizuje způsob výkonu státního odborného dozoru v silniční dopravě nad financováním dopravní obslužnosti,
- nařízení EP a R (ES) č. 1370/2007, o veřejných službách v přepravě po železnici
- a silnici ze dne 23. 10. 2007, které vstoupilo v platnost 3. 12. 2009,
- zákon č. 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů,
- vyhláška č. 175/2000 Sb. o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu,

- vyhláška č. 388/2000 Sb. o jízdních řádech veřejné linkové osobní dopravy,
- vyhláška č. 478/2000 Sb., kterou se provádí zákon o silniční dopravě,
- nařízení vlády ČR č. 63/2011 Sb. o stanovení minimálních hodnot a ukazatelů standardů kvality a bezpečnosti a o způsobu jejich prokazování v souvislosti s poskytováním veřejných služeb v přepravě cestujících,
- vyhláška č. 296/2010 Sb. ze dne 20. října 2010 o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace.

## **2 Analýza vývoje a současného stavu zajištění veřejných služeb v přepravě cestujících**

### **2.1 Charakteristika území kraje**

Jihočeský kraj se sídlem v Českých Budějovicích je vymezený územím okresů České Budějovice, Český Krumlov, Jindřichův Hradec, Písek, Prachatice, Strakonice a Tábor. Rozlohou 10 057 km<sup>2</sup> představuje Jihočeský kraj 12,8 % rozlohy ČR a je tak po Středočeském kraji druhým největším krajem. Počtem 623 obcí se Jihočeský kraj řadí na čtvrté místo mezi kraji v rámci ČR. Kraj má celkem 637 723 obyvatel, přičemž hustota osídlení je 63 obyvatel na 1 km<sup>2</sup>, což je nejnižší hodnota v ČR. Nejvyšší hustotu obyvatelstva má okres České Budějovice se 114 obyvateli na 1 km<sup>2</sup>, kde žije 29,3 % obyvatel kraje. Naopak nejmenší hustotu obyvatelstva má okres Prachatice s 37 obyvateli na 1 km<sup>2</sup>. Velká hustota obyvatelstva v okrese České Budějovice je dána především soustředěním do samotného krajského města České Budějovice, v němž bydlí 94,9 tis. osob. V okresních městech Jihočeského kraje žije 36,2 % všech obyvatel kraje. Naproti tomu nejmenší obce do 200 obyvatel představují 38,2 % z celkového počtu obcí, ale žije v nich pouze 4,2 % celkového počtu obyvatel kraje. Více uvedeno v Příloze č. 1.

### **2.2 Dopravní obslužnost Jihočeského kraje**

Dopravní obslužností (dále jen DO) se podle § 2 zákona 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů rozumí zabezpečení dopravy po všechny dny v týdnu především do škol a školských zařízení, k orgánům veřejné moci, do zaměstnání, do

zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a k uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale udržitelnému rozvoji územního obvodu.

Kraj, podle téhož zákona § 3, ve své samostatné působnosti stanovuje rozsah dopravní obslužnosti a zajišťuje dopravní obslužnost veřejnými službami v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou a veřejnou linkovou dopravou a jejich propojením.

V systému realizace zajištění dopravní obslužnosti území Jihočeského kraje linkovou osobní dopravou a drážní dopravou je v souladu s ustanovením § 35, odst. 2, písm. g) zákona 129/2000 Sb., zákona o krajích, vyhrazeno zastupitelstvu kraje stanovit rozsah základní dopravní obslužnosti pro území kraje. Tento rozsah dopravní obslužnosti je každoročně koncem roku stanovován na další rok.

Rozsah dopravní obslužnosti na rok 2011 je zastupitelstvem kraje schválen usnesením č. 430/2010/ZK-19 ze dne 21. 12. 2010 v rozsahu 19 200 000 ujetých km pro veřejnou linkovou autobusovou dopravu a 5 500 000 ujetých km pro drážní dopravu. Finanční částka na zajištění dopravní obslužnosti území Jihočeského kraje pro rok 2011 pro veřejnou linkovou autobusovou dopravu činí maximálně 401 000 000,- Kč a pro drážní dopravu maximální částka 531 372 000,- Kč. Zároveň je pro rok 2011 odsouhlasen dvoj zdrojový způsob financování dopravní obslužnosti, tzn. krajský rozpočet 756 000 000,- Kč a státní rozpočet 176 372 000,- Kč. Maximální rozptyl v rozsahu dopravní obslužnosti je stanoven na +/- 5% stanoveného rozsahu.

### **2.2.1 Dopravní obsluha kraje ve veřejné linkové dopravě**

Ve veřejné linkové dopravě má Jihočeský kraj uzavřeno celkem 16 smluv o závazku veřejné služby k zajištění dopravní obslužnosti Jihočeského kraje linkovou osobní dopravou.

a) Linková doprava: 353 linek s proběhem (dopravním výkonem) 18,177 milionů ujk/rok;

b) Městská hromadná doprava (plní funkci linkové dopravy v DO): 19 linek zajišťujících obsluhu obcí v širší aglomeraci:

- Č. Budějovice - 9 linek,
- Tábor - 9 linek,
- Strakonice - 1 linka.

### **2.2.2 Dopravní obsluha kraje ve veřejné drážní dopravě**

Drážní doprava v ZVS je uzavřena ve smluvním vztahu se 2 železničními dopravci (ČD a.s., JHMD a.s.) a s Dopravním podnikem města České Budějovice a.s. při zajištění dopravy na dráze trolejbusové v extravilánu města. Na 19 tratích je provozováno cca 610 osobních a spěšných vlaků s dopravním výkonem cca 5,406 milionu vlkm/rok. Ve statistických údajích o drážní dopravě je zahrnuta pouze železniční doprava, není zde uváděna drážní trolejbusová doprava zajišťovaná DP Města Č. Budějovice, jejíž rozsah je marginální. V souladu s uzavřenými smlouvami dopravci předkládají čtvrtletně a sumárně ročně vyúčtování prokazatelné ztráty z provozu.

### **2.3 Doprava mimo režim DO v JčK**

Doprava mimo režim DO je doprava nedotovaná krajem (kraj neplatí prokazatelnou ztrátu z plnění závazku veřejné služby). Ve veřejné linkové dopravě je mimo závazek veřejné služby na území Jihočeského kraje komerčně provozováno cca 100 autobusových linek (z toho 4 mezinárodní) s dopravním výkonem 4,7 miliónů ujetých km za rok. V železniční dopravě je na území Jihočeského kraje dotováno státem prostřednictvím MD ČR dopravci ČD, a.s. 66 rychlíků včetně mezinárodních s dopravním výkonem cca 2,3 milionu vlkm/rok.

### **2.4 Analýza dopravní obslužnosti JčK**

Z celkového počtu 623 obcí kraje nemá jen 5 obcí, tj. 0,8 % napojení na veřejnou hromadnou dopravu (kritériem je vzdálenost větší než 2 km k nejbližší zastávce veřejné hromadné dopravy). Velký počet autobusových zastávek (3 105) a železničních zastávek (265) s přihlédnutím k rozloze kraje klade zvýšené nároky na kontrolní činnost v oblasti provozu i přepravy. Celkově je rozsah obsluhy obcí DO



v Jihočeském kraji na dobré úrovni, ve střednědobém horizontu nejsou potřebné žádné zásadní změny. Změny v umístění autobusových zastávek resp. zřízení nových železničních zastávek budou uplatňovány v případě prověřených požadavků obcí. Celkové přehledy DO jsou uvedeny v příloze č. 2 a 3.

Z přílohy č. 4 vyplývá, že počet linek a spojů v autobusové dopravě je stabilizovaný. V důsledku poklesu frekvence ve dnech pracovního klidu dochází k poklesu počtu spojů o víkendech. Statistiky v jsou ovlivněny počtem pracovních dnů a svátků v jednotlivých letech.

Od roku 2006 poklesl počet ujetých vlakových kilometrů v regionální železniční dopravě - dopravní výkon ve vlkm se snížil o 11,7 %. Výrazný pokles nastal v souladu s poptávkou cestujících a ekonomikou dopravy - finančními možnostmi kraje a státu z hlediska výše prokazatelné ztráty na jednici výkonu uplatňované dopravci, zejména ČD a.s. Popisuje příloha č. 5.

Pokles plánovaných výkonů v ujetých kilometrech v roce 2011 je dán rušením málo využívaných spojů. Cílový stav plánovaného výkonu veřejné linkové dopravy je ovlivněn zahájením provozu autobusových spojů nahrazujících železniční dopravu trati Netolice – Dívčice od 1. března 2011. V termínu, kdy dopravci předkládali kvalifikovaný odhad pro rok 2011, nebyl ještě znám rozsah autobusového konceptu dopravy v tomto mikroregionu a probíhala jednání se starosty dotčených obcí. Do konce roku 2011 je rozsah autobusové dopravy za zrušenou regionální železniční dopravu na trati č. 193 Dívčice – Netolice 110 tisíc km. Tabulka dopravních výkonů viz příloha č. 6

Objem výkonů u železniční dopravy byl pro období JŘ 2010/2011 redukován o 2,2 % s ohledem na nárůst jednotkové dotace na vlakový kilometr (z 95,05 v roce 2010 na 97,78 v roce 2011). Více viz příloha č. 7

Při prováděných změnách v průběhu roku 2010 byly důsledně řešeny připomínky k přepravě žáků do škol, zejména škol základních. Pečlivě byly projednávány požadavky na zajištění návazností. Z podnětu společnosti bylo realizováno více jak 20 případů vytvoření návazností bus-bus, bus-vlak, vlak-vlak. Dále bylo provedeno rušení, zkrácení spojů s minimálním využitím. Rozhodující počet změn v JŘ byl proveden k termínu změn jízdních řádů k 13. 6.

2010. V případech společenské potřeby byly změny realizovány ihned v nejkratším možném termínu. Začátkem měsíce listopadu 2010 bylo přijato opatření, po zjištění zrušení provozu v papírnách Skalský Mlýn v Loučovicích, k zavedení nových spojů v úseku Loučovice – Kaplice. Bylo zavedeno 8 nových spojů z Loučovic na ranní a odpolední směny v průmyslových podnicích v Kaplici. Toto opatření si vyžádalo nárůst 63 000 km/rok. Nárůst byl pokryt z úspor dosažených zrušením nevyužitých spojů. K novým jízdním řádům platným od 12. 12. 2010 byla provedena důkladná prověrka nevyužitých spojů. Zrušeno bylo 57 spojů s úsporou 65 000 km/rok, omezeno a zkráceno bylo 19 spojů s roční úsporou 12 900 km. Důsledkem těchto změn a úprav byla úspora dotačních prostředků pro rok 2010 ve výši 286 000 Kč. Přehled vyúčtování prokazatelné ztráty u veřejné linkové dopravy v Příloze č. 8.

U železniční dopravy nárůst nákladů a tedy i prokazatelné ztráty odpovídá výši inflace a nárůstu cen nafty a elektrické energie. (Příloha č. 9) Výše tržeb ze železniční dopravy pokrývá v Jihočeském kraji pouze 17 % úplných vlastních nákladů dopravců a má dále klesající trend. Významnější zvýšení jízdného a tedy i dosažení vyšších tržeb je nereálné jak ze sociálních důvodů, tak i z důvodu meziročních úbytků cestujících v posledních letech. Pro zprůhlednění nákladů dominantního dopravce ČD, a. s., které čerpají celkem 57,3 % dotační částky do dopravní obslužnosti Jihočeského kraje, bylo dodatkem smlouvy zakotveno ustanovení, že dopravce bude od roku 2011 předkládat Jihočeskému kraji členění úplných vlastních nákladů dle jednotlivých železničních tratí. Tyto údaje v budoucnu napomohou k rozhodování nahrazování železniční dopravy autobusovou tam, kde je malá frekvence cestujících. Nárůst výdajů (dotací kraje) u železniční dopravy mezi roky 2010 a 2011 činí 2 990 000 Kč, to je 0,6 %, zatímco u výkonů dochází k poklesu o 2,2 %. Tento vývoj je ovlivněn vyššími dotačními požadavky železničních dopravců pro rok 2011 z důvodu nárůstu cen trakční energie a nafty. Při meziročním nárůstu rozpočtových prostředků na drážní dopravu o 2 847 000 Kč bylo nutno k pokrytí prokazatelné ztráty dopravců redukovat výkony u ČD o 2,3 % u Jindřichohradeckých místních drah o 1,2 %. Redukce výkonů se dotkly zejména tratí 193 Netolice – Dívčice (ukončení objednávky železniční dopravy od 27. 2. 2011) a tratě 190 Plzeň – České Budějovice (omezení meziregionální železniční dopravy v úseku Horažďovice předměstí – Strakonice). Financování prokazatelné ztráty u železnice je nadále dvousložkové.

Z prostředků kraje je hrazeno 66,2 % a z prostředků státu 33,8 % celkových dotací. Celkové hodnoty viz Přílohy č. 10 až 12.

O navýšení dotace rozhodlo zastupitelstvo Jihočeského kraje z důvodů nárůstu provozních nákladů u jednotlivých dopravců. Dotace u drážní dopravy jsou předpokládány dle výkonů. Vývoj dotací u drážní dopravy, který je ovlivněn zejména dominantním železničním dopravcem ČD, a. s., který v loňském roce obdržel dotaci ve výši 95,04 Kč/vlkm. Ve srovnání s levnější autobusovou dopravou se ukazuje, že u vlaků v regionální dopravě, kde je malá frekvence cestujících, bude i nadále nutno nahrazovat železniční dopravu levnější veřejnou linkovou dopravou.

Úspory z náhrady vlaků autobusy a nasazení nízkokapacitních autobusů využije Jihočeský kraj ke zkvalitnění regionální dopravy, zejména ve spádových oblastech s vyšší frekvencí a příhraničních regionech. Nejde tedy o to, rozpočtové prostředky určené zastupitelstvem kraje na dopravní obslužnost absolutně ušetřit, ale lépe je využívat ve prospěch občanů a návštěvníků regionu.

### **3 Základní koncepce uspokojování přepravních potřeb obyvatel kraje v příštím období**

Doprava je klíčovým faktorem rozvoje státu a regionu. Odvětví dopravy má významný dopad na hospodářský růst, sociální rozvoj a životní prostředí JČK. Rozvoj dopravy je základní podmínkou pro zajištění udržitelného rozvoje, navíc doprava plní důležitou společenskou funkci. Plán rozvoje dopravy JČK stanoví směry činnosti, které mají být přijaty a zásady, které je třeba dodržovat při řešení konkrétních otázek týkajících se tohoto odvětví. Tento dokument slouží také jako základ pro legislativní změny v oblasti dopravy. Tento dopravní plán je v součinnosti s programem rozvoje JČK, hlavními cíli dopravní politiky EU, rozvojového plánu ČR v odvětví dopravy, a zohledňuje změny ve výrobě, obchodu i ve veřejné dopravě v důsledku globalizace.

Dále bere v úvahu aktivity a cíle stanovené v programu JČK pro bezpečnost silničního provozu, silniční plán, plán rozvoje v oblasti životního prostředí, regionální a sociální politiky, energetiky a obchodních vztahů.

### **3.1 Cíl plánu**

Plán dopravní obslužnosti zohledňuje nutnost systematického přístupu k rozvoji dopravy ve střednědobém horizontu (5 let) a vytváří rámec pro dlouhodobý rozvoj regionální dopravy JČK. Je možné konstatovat, že stále existují problémy pramenící z nedostatku systematického plánování. Plán dopravní obslužnosti území má spojitost s jinými plány rozvoje JČK (zejména se záměry ekonomického, sociálního a společenského rozvoje).

Obecným cílem tohoto plánu je zajistit, aby pro všechny cestující (včetně osob s omezenou schopností pohybu a orientace), instituce a podniky, byla zajištěna kapacitní, časově a prostorově i ekonomicky přijatelná veřejná doprava. Efektivní dopravní systém, je důležitým předpokladem pro ekonomický růst a sociální rozvoj JČK. Rozvoj veřejné dopravy je důležitým krokem ke snížení negativních vlivů životního prostředí, snížení zatížení dopravních uzlů a vytvoření prostředí pro omezení trendu neustále vzrůstajícího objemu individuálního motorizmu.

Dalším cílem dopravního plánu je, aby se zabránilo situacím, kdy dochází k souběhu dopravních oborů a byl naplněn potenciál intermodální dopravy.

### **3.2 Organizace dopravní obslužnosti Jihočeského kraje**

Organizace dopravní obslužnosti vychází ze základních skutečností vývoje ve veřejné dopravě v JČK zejména v oblasti realizovaných dopravních výkonů, přepravních potřeb obyvatelstva a celospolečenských rozvojových faktorů více viz Příloha č. 13 a 14.

Nárůst objemu výkonů ve veřejné linkové dopravě je vytvořen na základě trendového vzestupu z období roku 2004 až 2011. Do celkového nárůstu není zahrnuta možná výrazná redukce železniční dopravy v případě nedodržení Memoranda, kterým se stát zavázal hradit jednotlivým krajům poměrnou část nákladů na kompenzaci prokazatelné ztráty v regionální železniční dopravě. Více viz Příloha č. 14 až 16.

Celkový pokles objemu dopravních výkonů u ČD je dán zejména snižováním výkonů s ohledem na frekvenci cestujících.

### 3.2.1 Posouzení budoucnosti regionální železniční dopravy v kraji

Regionální železniční doprava je v JČk provozována na 912 km tratí, z toho je 492 km drah celostátních, 370 km regionálních drah normálního rozchodu a 50 km regionálních drah úzkorozchodných. Elektrizováno je 319 km tratí, tj. 37 %. Rozsah železniční sítě odpovídá potřebám kraje, nikoli však stav infrastruktury, který výrazně omezuje propustnou výkonnost a traťovou rychlost na některých tratích. Jihočeský kraj uvažuje ve střednědobém horizontu s redukcí objednávky regionální dopravy (za předpokladu zachování kofinancování z prostředků státu) u spojů s velmi slabou frekvencí, zejména v okrajových hodinách resp. denních sedlech při současné náhradě autobusovými koncepty. Společnost JIKORD s.r.o. bude v následujících letech provádět pravidelné kontroly železniční dopravy, aby došlo ke zvýšení kvality, efektivnímu využívání dotačních finančních prostředků. Podporovány budou takové železniční dopravní vazby, které mají silnou přepravní poptávku a které jsou pro oblast nenahraditelné. Dále budou podrobně analyzovány kvalitativní a kvantitativní ukazatele (obsaditelnost, využití kapacity, dodržování jízdních řádů, jakost přepravy apod.)

#### 3.2.1.1 Páteří sítě železničních tratí

Páteřním systémem regionální dopravy v Jihočeském kraji bude v souladu s Dopravní politikou ČR železniční doprava, na kterou bude v uzlových přestupních bodech navazovat veřejná linková doprava, případně městská hromadná doprava. Na základě přepravních proudů a frekvence cestujících je navržena páteří sítě zahrnující vybrané celostátní dráhy

#### Do páteří sítě JČK budou zahrnuty tyto železniční tratě:

Trať č. 190 Plzeň – Horažďovice předměstí – České Budějovice (celostátní dráha elektrizovaná 25kV,50 Hz)

Trať zajišťuje dopravní spojení krajských měst Plzeň a České Budějovice, je součástí doplňkové sítě TEN-T. V úseku Strakonice – České Budějovice resp. Písek – České Budějovice (z tratě č. 200) je železniční doprava využívána jako významné dopravní spojení. Objem regionální železniční dopravy je plánován pro zachování železničního provozu po celý den i

týden přibližně ve stávajícím rozsahu. V úseku Zliv – České Budějovice je možné zvýšení - rozsahu dopravy ve špičkách, zejména po nasazení nových či modernizovaných vozidel s řídicími vozy. Významným přestupním uzlem na veřejnou linkovou dopravu je žst. Strakonice. Významný podíl na obsluze regionu má i dálková doprava (linka D19, částečně i linka D11), tj. rychlíky Plzeň – České Budějovice a Praha – Písek – České Budějovice. *Dopravní spojení takt 2 hodiny. (Zliv – České Budějovice možný takt ve špičkách 1 hodina)*

#### Trať č. 196 České Budějovice – Horní Dvořiště (celostátní dráha, elektrizovaná 25kV,50 Hz)

Významná celostátní železniční trať s mezinárodním provozem a regionálním významem, která je součástí IV. tranzitního železničního koridoru ČR. Trať je součástí sítě TEN-T. Objem regionální železniční dopravy je plánován pro zachování železničního provozu po celý den i týden přibližně ve stávajícím rozsahu. Významným přestupním uzlem na veřejnou linkovou dopravu jsou žst. Velešín, Kaplice v obvodu MHD je stanice Včelná. V průběhu plánovacího období se předpokládá úprava rozsahu a časových poloh dálkové dopravy v ose Praha - Linec, výsledek závisí na dohodě obou ministerstev dopravy. Dálkové dopravě se přizpůsobí i regionální doprava, která doplní budoucí takt na rameni České Budějovice – Linec s tím, že část osobních vlaků bude vedena po trati 195 (přímé vlaky České Budějovice – Vyšší Brod – Lipno n/Vlt.

*Dopravní spojení takt 2 hodiny.*

#### Trať č. 199 České Budějovice – České Velenice (celostátní dráha, elektrizovaná 25kV,50 Hz)

Významná celostátní železniční trať s návazností na mezinárodní provoz a regionálním významem, součást doplňkové sítě TEN-T Celkový objem regionální železniční dopravy může být mírně navýšen, zejména v návaznosti na mezinárodní dopravní spojení směr Gmünd NÖ, Wien. V úseku České Budějovice – Borovany posílení přepravní frekvence při zavedení nových vozidel s řídicími vozy. Významným přestupním uzlem na veřejnou linkovou dopravu jsou žst. Nová Ves u Českých Budějovic, Borovany, Jílovice, Nové Hrady. Důraz bude kladen na zajištění přípojů k veřejné linkové osobní dopravě ve stanicích Borovany a Nové Hrady.

*Dopravní spojení takt 2 hodiny. (Borovany – České Budějovice ve špičkách možný takt 1 hodina)*

Trať č. 220 (Praha) Benešov u Prahy – České Budějovice (celostátní dráha, elektrizovaná 3 kV ss/ 25kV,50 Hz)

Významná celostátní železniční trať s mezinárodním provozem a regionálním významem, která je součástí IV. tranzitního železničního koridoru ČR. Trať je součástí sítě TEN-T. Koncepce regionální dopravy na této celostátní železniční trati v úseku České Budějovice – Veselí nad Lužnicí vychází ze skutečnosti, že provoz bude částečně omezen. V exponovaných časech pracovních dní bude objednána doprava železniční, po zbytek dne bude cestujícím nabídnuta autobusová doprava. Víkendový provoz bude mírně omezen s nabídkou autobusové dopravy. V úseku Veselí nad Lužnicí – Tábor je železniční doprava využívána jako páteřní dopravní spojení. Dojde k mírnému navýšení regionální osobní dopravy s nabídkou 1 hod taktu ve špičkách. Úsek Tábor – hranice kraje bude projednáván se zástupci Středočeského kraje pro zajištění komplexní dopravní obslužnosti a předpokládá se zde v důsledku poklesu frekvence omezený rozsah osobní dopravy. Základním přestupním bodem jsou města Tábor a Veselí nad Lužnicí. Významným přínosem pro dálkovou i regionální dopravu má linka č. D10 v úseku Tábor - Soběslav - Veselí nad Lužnicí - České Budějovice. V rámci dálkové dopravy se projednává možnost zavedení přímých dálkových vlaků v relaci Praha – Benešov u Prahy, Tábor – Soběslav – Veselí nad Lužnicí – Ševětín – České Budějovice – Český Krumlov (5 párů).

*Dopravní spojení takt 2 hodiny (ve špičkách 1 hod) v úseku Tábor – Veselí nad Lužnicí, úsek Veselí nad Lužnicí – České Budějovice zajištění železniční dopravy jen ve špičkových časech.*

Trať č. 225 Havlíčkův Brod – Veselí nad Lužnicí (celostátní dráha, elektrizovaná 25kV,50 Hz)

Trať zajišťuje dopravní spojení mezi Jihočeským krajem, Krajem Vysočina a dále na Moravu. Rozsah regionální železniční dopravy v úseku Veselí n/L. – Počátky-Žirovnice bude přibližně zachován. Nejsou plánovány významnější změny koncepce provozu. Významným bodem pro regionální dopravu je žst. Veselí nad Lužnicí z důvodu návaznosti na dopravu na trati č. 220. Významným přestupním bodem je rovněž žst. Jindřichův Hradec, s přestupem na úzkokolejně tratě a zajištěním návazné autobusové dopravy. Významný přínos pro dálkovou i regionální dopravu je linka č. D18 v úseku Jindřichův Hradec - Veselí nad Lužnicí - České Budějovice s rychlíkovým spojením Brno – České Budějovice – Plzeň

*Dopravní spojení takt 2 hodiny.*

Trať č. 200 Zdice – Protivín (celostátní dráha, v úseku Písek - Protivín elektrizovaná 25kV,50 Hz)

Železniční trať je významná i pro dálkovou dopravu (linka D11) Praha – Písek – České Budějovice, která částečně plní funkci regionální dopravy. Objem regionální železniční dopravy je plánován v úseku Protivín - Březnice pro zachování železničního provozu po celý den i týden přibližně ve stávajícím rozsahu. Významným přestupním uzlem na veřejnou linkovou dopravu a MHD je žst. Písek.

*Dopravní spojení takt 2 hodiny.*

### **3.2.1.2 Ostatní železniční tratě s významem pro dálkovou dopravu**

Trať č. 201 Tábor – Ražice (celostátní dráha, neelektrizovaná)

Koncepce dopravy, vychází z projektu mikroregionu Milevsko s významnou návazností na autobusy veřejné linkové dopravy a autobusy na zavolání. Objem regionální železniční dopravy je plánován pro zachování železničního provozu po celý den i týden přibližně ve stávajícím rozsahu. Významným přestupním uzlem na veřejnou linkovou dopravu jsou stanice Milevsko a Sepekov.

*Dopravní spojení takt 2 hodiny.*

Trať č. 226 Veselí nad Lužnicí – České Velenice (celostátní dráha, neelektrizovaná)

Tato trať je významná i pro dálkovou dopravu, je součástí doplňkové sítě TEN-T. Objem regionální železniční dopravy je plánován pro zachování železničního provozu po celý den i týden ve stávajícím rozsahu. Významným přestupním uzlem na veřejnou linkovou dopravu jsou stanice Třeboň, případně Suchdol nad Lužnicí. Pro návaznou dopravu je významná žst. Veselí nad Lužnicí (dálková doprava) a České Velenice s tratí 199 s mezinárodním provozem.

*Dopravní spojení takt 2 hodiny.*



### **3.2.1.3 Ostatní regionální železniční tratě**

Významným dopravním systémem je ucelený systém šumavských tratí (tratě č. 194, 197, 198), které představují funkční dopravní celek, který je uvažován do nabídkového řízení pro vybrání dopravce, který zajistí provoz s ekonomicky udržitelnými dotačními náklady a se standardní evropskou kulturou cestování. Plní funkci dopravní obslužnosti a funkci rekreační dopravy, zejména v letním období. Nemalý význam pro dopravu má i trať č. 195, zejména v úseku Rybník – Vyšší Brod klášter.

#### Trať č. 191 Nepomuk – Blatná (regionální dráha, neelektrizovaná)

Koncepce této tratě bude řešena ve spolupráci s objednatelem dopravy v Plzeňském kraji. Nejsou zde dopravně inženýrské důvody k významnějšímu rozvoji železniční dopravy (nízký počet obyvatel, možnost zajištění obsluhy veřejnou linkovou dopravou). Do výsledku jednání s Plzeňským krajem (společností POVED) je uvažován základní 2 hod takt. S úsporným provozem jedním motorovým vozem.

#### Trať č. 192 Číčenice – Týn nad Vltavou (regionální dráha, neelektrizovaná)

Je zpracována koncepce náhrady vlaků autobusovou dopravou. Nízký počet obyvatel obsluhovaného území, problematická dostupnost některých zastávek jsou důvody proti rozvoji regionální železniční dopravy na této trati, i když nákladní doprava, zejména v úseku Číčenice – Temelín (JETE), zůstane zachována.

#### Trať č. 193 Netolice – Dívčice (regionální dráha, neelektrizovaná)

Na této trati již byla železniční doprava od 1. 3. 2011 nahrazena autobusovým konceptem.

#### Trať č. 194 České Budějovice – Černý Kříž (regionální dráha, neelektrizovaná)

Rozsah železniční dopravy je zachován, bude zkráceno letní období provozu. Může být mírně omezen rozsah dopravy v úseku Český Krumlov – Černý Kříž. V úseku České Budějovice –

Český Krumlov je plánováno zavedení přímých vlaků z/do Prahy (5 párů). Trať bude součástí nabídkového řízení – provozní soubor tratí „Šumava“.

Trať č. 195 Rybník – Lipno nad Vltavou (regionální dráha, elektrizovaná 25kV,50 Hz)

Rozsah železniční dopravy je přibližně zachován, výhledově je počítáno s přímými vlaky Lipno nad Vltavou resp. Vyšší Brod klášter – České Budějovice, zejména v letním období (silná turistická frekvence)

Trať č. 197 Číčenice - Nové Údolí (regionální dráha, neelektrizovaná)

Rozsah železniční dopravy je přibližně zachován, bude zkráceno letní období provozu. Trať bude součástí nabídkového řízení – provozní soubor tratí „Šumava“.

Trať č. 198 Strakonice – Volary (regionální dráha, neelektrizovaná)

Rozsah železniční dopravy je přibližně zachován, bude zkráceno letní období provozu. Trať bude součástí nabídkového řízení – provozní soubor tratí „Šumava“.

Trať č. 202 Tábor – Bechyně (regionální dráha, elektrizovaná 1,5 kV ss)

Rozsah železniční dopravy je přibližně zachován, objednávka dopravy navazuje na dálkovou dopravu na trati č. 220 v žst.Tábor.

Trať č. 203 Březnice – Strakonice (regionální dráha, neelektrizovaná)

Nejsou zde dopravně inženýrské důvody k významnějšímu rozvoji železniční dopravy (nízký počet obyvatel, možnost zajištění obsluhy veřejnou linkovou dopravou). Do výsledku jednání se Středočeským krajem je uvažován základní 2 hod takt s úsporným provozem jedním motorovým vozem. Koncepce náhrady vybraných vlaků autobusovou dopravou v úseku Strakonice – Blatná bude řešena dle výsledků frekvence cestujících.

Trať č. 227 Kostelec u Jihlavy – Slavonice (regionální dráha, neelektrizovaná)

Trať obsluhuje zejména území Kraje Vysočina. V jihočeském úseku je připravena k realizaci koncepce náhrady vybraných vlaků autobusovou dopravou v úseku Dačice – Slavonice. Koncepce dopravy v úseku Dačice – hranice kraje bude řešena ve spolupráci s objednatelem dopravy v kraji Vysočina.

### Trať č. 228 Jindřichův Hradec – Obrataň (úzkokolejná železnice)

Rozsah železniční dopravy je přibližně zachován, koncepce provozu bude řešena ve spolupráci s objednatelem v kraji Vysočina.

### Trať č. 229 Jindřichův Hradec – Nová Bystřice (úzkokolejná železnice)

Koncepce provozu na této trati je dána rekreačním charakterem této trati.

S ohledem na problematiku financování regionální železniční dopravy z rozpočtu kraje, se s ohledem intenzitu zátěžových proudů cestujících v následujících letech nepočítá s navýšením dopravních výkonů. Cílem kraje je koncepce koordinovaného dopravního systému. Možným budoucím řešením je převod těchto tratí do vlastnictví krajů, jako tomu bylo v případě silnic II. a III. třídy.

## **3.2.2 Posouzení budoucnosti veřejné dopravy v kraji**

Z celkových finančních prostředků, které jsou určeny na financování dopravní obslužnosti Jihočeského kraje, čerpá veřejná linková osobní doprava částku cca 371 000 000 Kč, což představuje 49 % z finančních prostředků z rozpočtu Jihočeského kraje určených na zajištění dopravní obslužnosti v roce 2011. Ročně se ujede v rámci veřejné linkové osobní dopravy cca 18 900 000 km, tj. 78 % z celkově ujetých km v závazku veřejné služby. Průměrná dotace na ujetý km v roce 2011 činí 19,52 Kč/km. Průměrná dotace na železniční dopravu je 97,78 Kč/km.

V následujícím období lze reálně předpokládat postupné nahrazování málo využívaných vlakových spojů veřejnou linkovou osobní dopravou.

Jedná se zejména o vlaky v sedlových časech na tratích a v úsecích:

- č. 220 Veselí n. Lužnicí- České Budějovice,
- č. 192 Číčenice-Týn n. Vlt.,
- č. 227 Dačice-Slavonice.
- č. 203 Strakonice- Blatná
- č. 191 Nepomuk - Blatná

Nutným trendem ve veřejné linkové osobní dopravě je nahrazení velkokapacitních autobusů v oblastech s nízkou frekvencí (příhraniční oblasti, oblasti s nízkou hustotou osídlení) autobusy malokapacitními a mikrobusey.

Novým trendem je zkušební provoz tzv. „autobusů na zavolání“. V současné době probíhá pilotní projekt v mikroregionu Milevsko, který bude ukončen a vyhodnocen ve 2. polovině roku 2012.

Kraj bude ze svého rozpočtu nadále hradit veřejnou linkovou osobní dopravu určenou k uspokojování potřeb v rámci obcí jihočeského kraje. Z rozpočtu nebude v budoucích letech hrazena doprava pro potřeby měst – městská hromadná doprava v rámci jejich katastrálního území. V této souvislosti dojde k zainteresovanosti obcí na objednavce veřejné dopravy a v to nejen v oblasti MHD, ale i v příměstské dopravě a dopravě regionální.

Další vývoj v oblasti veřejné linkové osobní dopravy předpokládá optimalizaci, tj. snížení počtu smluvních dopravců zajišťujících dopravní obslužnost v rámci Jihočeského kraje. Cílem optimalizace je stav 4 – 5 významných regionálních dopravců zejména z kvalitativních důvodů (možné řešení v rámci uzavřených smluv).

V současné době je síť veřejné linkové osobní dopravy tvořena 354 linkami v závazku veřejné služby. Na území Jihočeského kraje je obsluhováno celkem 3 250 autobusových zastávek.

Lze konstatovat, že nejsou problémy v docházkových vzdálenostech – současné linky i zastávky lze tedy považovat za vyhovující, i když zcela jistě ne optimální (a to především co se týče vybavenosti zastávek). Pro obce v JČK je v potřebném rozsahu zajištěna základní dopravní obslužnost v pracovní dny. Palčivými problémy jsou ovšem nepravidelnost a především chybějící víkendová doprava! Kraj bude ze svého rozpočtu přispívat na dopravu regionální veřejnou linkovou dopravu, při které jsou přepravní služby nabízeny podle předem vyhlášených podmínek a jsou poskytovány k uspokojování přepravních potřeb v rámci obcí jihočeského kraje.

### **3.2.2.1. Autobusy na zavolání**

Představují možnou alternativu v racionalizaci veřejné linkové dopravy. Prioritou v tomto směru je jednoznačně postupné nasazování malokapacitních (nízkokapacitních) autobusů na

málo obsazených spojích. Autobusy na zavlání je možné vnímat jako doplňkový systém, který by představoval max. 1-3 % z celkového objemu ujetých km v závazku veřejné služby s cílením na sedlové spoje v příhraničních či málo osídlených oblastech našeho regionu. Pro jeho rozšíření bude nutné dořešení legislativy, kterou představuje úprava zákona č.111/94 Sb., která má být provedena v roce 2012.

V současné době probíhá roční zkušební pilotní projekt v mikroregionu Milevsko. Po jeho provozním a ekonomickém vyhodnocení v červnu 2012 bude eventuálně rozhodnuto o jeho dalším rozšíření s předpokladem na oblast Dačicka, Lipenska či Českokrumlovska.

### **3.2.2.2. Úspory ve veřejné linkové osobní dopravě**

Možných úspor v rámci dopravního plánu je možné dosáhnout:

- 1/ Nedotování MHD, které by mělo být hrazeno z rozpočtů obcí a měst – cca 6 milionů Kč
- 2/ nasazení nízkokapacitních vozidel (mini, midi busy) je vyčíslena úspora cca 15 – 20 % na ujetý km
- 3/ mikrobusey na zavlání představující alternativu v řídko osídlených mikroregionech (v současné době probíhá zkušební provoz v mikroregionu Milevska)

### **3.2.2.3. Ukazatelé kvality ve veřejné dopravě**

Ukazatelé kvality poskytovaných služeb jsou stanoveny ve smlouvách o závazku veřejné služby k zajištění základní dopravní obslužnosti Jihočeského kraje linkovou osobní dopravou takto:

#### Dopravce je povinen:

- a) zajistit označení vozidel linek v souladu s ust. § 18 zákona o silniční dopravě,
- b) na všech označících zastávek uvedených v licenci k provozování linkové osobní dopravy vyvěsit schválený jízdní řád v souladu s ust. § 18 zákona o silniční dopravě a zajistit bez zbytečného odkladu okamžitou výměnu poškozených jízdních řádů,
- c) zajistit označení řidiče autobusu obchodním označením dopravce nebo služebním stejnokrojem dopravce v souladu s ust. § 18 zákona o silniční dopravě,
- d) zajistit minimální teplotu +18 stupňů Celsia ve vnitřních prostorech nasazovaných autobusů,

- e) zajistit čistotu exteriéru a interiéru nasazovaných autobusů,
- f) nasazovat autobusy s odpovídající kapacitou cestujících,
- g) umožnit přepravu dětských kočárků.

Nároky na dopravce se budou nadále zvyšovat v souladu s nařízením vlády č. 63/2011 Sb. o stanovení minimálních hodnot a ukazatelů standardů kvality a bezpečnosti a o způsobu jejich prokazování v souvislosti s poskytováním veřejných služeb v přepravě cestujících, např.:

- vymezení průměrného stáří vozů nesmí přesáhnout 9 let,
- postupné nasazování malokapacitních vozidel,
- větší počet nasazení nízkopodlažních vozidel,
- klimatizace vozů,
- zlepšení vnitřního a vnějšího vybavení vozidel,
- vybavení vozů GPS,
- služby (informační kancelář, čipová karta).

### **3.3 Požadavky na kvalitu při poskytování přepravních služeb**

S ohledem na nutnost zajištění kvalitní a kapacitní veřejné dopravy je v tomto dopravním plánu nutné specifikovat základní kvalitativní standardy. Těmito standardy zejména jsou:

1. zachování života a zdraví cestujících, jejich zavazadel a věcí,
2. nabídka VD (počet spojů a časové polohy): závislost na sídle, dni v týdnu a denním období,
3. dodržení jízdních řádů v pravidelné přepravě cestujících a dohodnutého průběhu nepravidelné přepravy osob (jízdní řády jsou pro dopravce závazné).

*Měřítkem tohoto závazku je plnění jízdního řádu, které stanoví, jaké zpoždění bude sankcionováno, jaké je již nepřiměřené apod. (při zpoždění do pěti minut bude spoj považován za včasný, jakákoliv vyšší zpoždění budou evidována procentem plnění JŘ – sankce jsou stanoveny za nesplnění procenta plnění či za každý spoj zvlášť při překročení určité hranice zpoždění.*

4. přijatelná dostupnost veřejné dopravy (docházková vzdálenost): max. 2 km,
5. přípojné vazby:
  - informovanost cestujících o přípoji,
  - kontrolování dodržení přípojných vazeb,
6. zajištění sjednané úrovně pohodlí osobní přepravy (komfort pro cestujících):
  - nároky na vozidla (snadné nastupování/vystupování, dostatečný počet míst, k sezení, resp. dostatečná kapacita vozidla, klimatizace vozidla, funkčnost sociálních zařízení na kapacitu 100 míst),
7. spolehlivost při poskytování sjednaných podmínek a služeb,
8. doprava šetrná k životnímu prostředí.

### **3.4 Plán a obsah kontrolní činnosti**

Obsah kontrolní činnosti je uveden v uzavřených smlouvách a je zaměřen především na plnění a kvalitu objednaných služeb, zjišťování frekvence cestujících, provádění sčítacích průzkumů, vybavenost stanic i zastávek. Kontrolu provádí zaměstnanci společnosti JIKORD s.r.o. na základě stanoveného plánu kontrol.

Samostatný plán kontrol stanoví, že kontroly zaměřené na kvalitu poskytovaných služeb, dodržování smluvených standardů jsou každodenní, kontroly zaměřené na sčítání frekvence cestujících jsou odvozeny podle nutnosti a prováděny budou průběžně. (Více viz Koncepce společnosti JIKORD s.r.o. v rámci dopravního plánu). Zjištěné nedostatky jsou řešeny ve správním řízení s vymezením odpovídající smluvní sankce, čímž dochází k tlaku na racionalizaci práce, zvyšování poskytované kvality, snižování provozních nákladů a zvyšování tržeb. Výsledky kontrol provedených v letech 2010 až 2011 zobrazuje tabulka uvedená v příloze č. 17.

## **4 Návrh postupu a časového harmonogramu uzavírání smluv o veřejných službách**

Smlouvu na přepravu cestujících lze v souladu s Nařízením<sup>1</sup> (dále jen Nařízení) uzavřít pouze na dobu určitou, která činí 10 let pro dopravu silniční a 15 let pro dopravu železniční (za určitých okolností však lze tyto doby prodloužit). Platné smlouvy s dopravci v závazku veřejné služby na území Jihočeského kraje jsou uzavřeny do 31. 12. 2019.

### **4.1 Nabídkové řízení**

Základní obligatorní metodou pro výběr dopravců podle zákona o přepravě je nabídkové řízení. Jedná se o specifický druh výběrového řízení, které v sobě kombinuje znaky otevřeného řízení a jednacího řízení s uveřejněním dle zákona o veřejných zakázkách - stejně jako u otevřeného řízení jde o řízení jednofázové, kdy uchazeči (přepavci) na základě uveřejněného oznámení o zahájení nabídkového řízení předkládají své nabídky a prokazují kvalifikaci. Z jednacího řízení s uveřejněním (a potažmo také z koncesního řízení) je pak převzata možnost o podaných nabídkách dále jednat. Zadavatel i zde může v průběhu jednání postupně omezovat okruh dodavatelů, omezit však nelze počet dodavatelů, kteří budou k jednání vyzváni.

**Základním hodnotícím kritériem v nabídkovém řízení může být pouze ekonomická výhodnost nabídky.**

Samotný průběh nabídkového řízení upravuje zákon o přepravě většinou formou odkazů na Zákon o veřejných zakázkách, pozitivně jsou upraveny pouze ty oblasti, kde se postup dle zákona o přepravě liší.

Odkazem na zákon o veřejných zakázkách je tak řešena například kvalifikace přepravců, požadavky na zadávací dokumentaci, průběh otevírání obálek, posouzení a hodnocení nabídek či zrušení nabídkového řízení.

---

<sup>1</sup> Nařízení EP a R (ES) č. 1370/2007, o veřejných službách v přepravě po železnici



## 4.2 Přímé zadání

V některých případech zákon o přepravě umožňuje uzavření smlouvy o bez použití nabídkového řízení, prostřednictvím „přímého zadání“. Zákon přitom neuvádí konkrétní formální požadavky na průběh přímého zadání.

Situace, kdy lze přímého zadání využít, uvádí zákon o přepravě ve svém ustanovení § 18, podrobněji jsou však vymezeny primárně v Nařízení. Přímé zadání je možné především u smluv, jejichž objem z hlediska odhadované roční finanční hodnoty nebo z hlediska odhadovaného ročního počtu kilometrů nedosahuje Nařízením stanoveného limitu <sup>2</sup>. Přímou lze dále uzavřít smlouvu v mimořádné situaci <sup>3</sup>, smlouvu, jejímž předmětem je zajištění veřejné osobní přepravy na celostátní či regionální dráze (v oblasti drážní dopravy je tedy nabídkové řízení povinné jen pro tramvajovou přepravu, metro a lanové dráhy) a konečně smlouvu s tzv. „vnitřním provozovatelem“, je-li objednatelem kraj nebo obec.

## 4.3 Uveřejňování

Zákon o přepravě počítá s uveřejněním oznámení o zahájení nabídkového řízení v informačním systému o veřejných zakázkách – uveřejňovacím subsystému <sup>4</sup>. U smluv, které svým rozsahem přesahují 50.000 km ročně je pak objednatel povinen uveřejnit oznámení i v Úředním věstníku EU.

Významná je rovněž v Nařízení zakotvená povinnost objednatele uveřejnit svůj úmysl zahájit nabídkové řízení, případně přímo uzavřít smlouvu (nejedná-li se o uzavření smlouvy v mimořádné situaci) v Úředním věstníku EU, a to alespoň 1 rok před zahájením nabídkového

---

<sup>2</sup> Dle čl. 5.4 Nařízení činí tento limit 1 mil. EUR ročně, nebo 300.000 km ročně; v případě smlouvy uzavřené s malým nebo středním podnikem (provozujícím maximálně 23 vozidel) jsou uvedené limity dvojnásobné.

<sup>3</sup> Takovou situaci je obecně vždy případ, kdy dojde k přerušování služeb veřejné přepravy. Konkrétní oprávnění zadavatele v mimořádné situaci podrobně upravuje § 22 zákona o přepravě.

<sup>4</sup> Vzor formuláře pro oznámení nabídkového řízení je upraven vyhláškou Ministerstva dopravy č. 297/2010 Sb., o stanovení vzoru formuláře pro uveřejnění oznámení o zahájení nabídkového řízení pro výběr dopravce k uzavření smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících, účinným od 1. 11. 2010. Až do 31. 12. 2011 se však v souladu s touto vyhláškou pro uveřejňování oznámení o zahájení nabídkového řízení použije formulář pro zahájení koncesního řízení dle koncesního zákona.

řízení či před uzavřením smlouvy (tato povinnost se pochopitelně týká jen smluv, jež se s ohledem na svůj rozsah v Úředním věstníku oznamují).

Otevření trhu je v souladu s uzavřenou dlouhodobou smlouvou o závazku veřejné služby na období 2010-2019 se společností České dráhy, a.s., která umožňuje Ministerstvu dopravy postupně otevřít až 75 % objednávaného rozsahu výkonů v dálkové dopravě. Uzavřít smlouvu v režimu přímého zadání, informace o uzavření smlouvy) předpokládá zákon o přepravě jejich uveřejňování na úřední desce objednatele a zároveň způsobem umožňujícím dálkový přístup.

#### **4.3.1 Možnosti vyhlášení nabídkového řízení**

Otevření trhu je v souladu s uzavřenou dlouhodobou smlouvou o závazku veřejné služby na období 2010-2019 se společností České dráhy, a.s., která umožňuje Jihočeskému kraji otevřít 25 % objednávaného rozsahu výkonů v regionální dopravě. V oblasti dálkové dopravy je to až 75 % z výkonů v ČR placené a objednávané Ministerstvem dopravy. Jihočeského kraje se netýkají v období 2012 až 2016 žádné dálkové linky. Příloha č. 18. Vlastní důvodová zpráva k ucelenému provoznímu celku „Šumava“ a harmonogram nabídkového řízení je uveden v Příloze č. 27 a 28.

#### **Tabulka č. 1 - Harmonogram otevírání trhu do období platnosti jízdního řádu JČK (regionální doprava) 2014/2015**

| Zahájení plnění | Notifikace | Linky zahrnuté v provozním souboru | Trakce | Rozsah | Podíl |
|-----------------|------------|------------------------------------|--------|--------|-------|
| 2014/2015       | 2012       | České Budějovice – Černý Kříž      | M      | x      |       |
| 2014/2015       | 2012       | Čičenice – Nové Údolí              | M      | x      |       |
| 2014/2015       | 2012       | Strakonice – Volary                | M      | x      |       |
| 2014/2015       | 2012       | Čičenice – Týn nad Vltavou         | M      | x      | 1 pár |

Zdroj: Vlastní

Pozn.: x - celkový rozsah zadání výběrového řízení, nesmí překročit 25 % výkonů v železniční dopravě

## **4.4 Kritéria pro uzavírání smluv s dopravcem**

### **4.4.1 Ekonomická kritéria**

Základními ekonomickými kritérii, která jsou pro potřeby tohoto dopravního plánu stanovena jsou:

- motivace dopravce k managementu ovlivnitelných nákladů,
- motivace dopravce k zvyšování tržeb,
- ochrana dopravce před riziky neočekávaných změn technických legislativních a cenových (dopravcem neovlivnitelných) podmínek,
- snaha dopravce maximalizovat obsazenost spojů,
- snaha objednatele maximalizovat počet uživatelů VD (cestujících).

### **4.4.2 Kritéria kvality**

Základními kvalitativními kritérii, která jsou pro potřeby tohoto dopravního plánu stanovena jsou:

- možnost objednatele ovlivnit kvalitu vozového parku,
- inovativnost dopravce.

### **4.4.3 Administrativní náročnost a odbornost**

V neposlední řadě je nutné stanovit pro potřeby dopravního plánu další kritéria a těmi jsou:

- administrativní náročnost objednatele a dopravce při uzavírání a kontrole plnění smlouvy,
- potřebná odbornost objednatele při tvorbě dopravní koncepce a jejím vyhodnocení,
- odbornost dopravce při tvorbě dopravní nabídky a jejím vyhodnocení.

### **4.4.4 Ostatní kritéria**

Pro doplnění jsou ještě stanovena následující kritéria, jež by neměla být opomenuta.

- vhodnost pro dlouhodobé smluvní období z pohledu objednatele,
- právní rizikovost uzavření smlouvy a poskytování kompenzací dopravcům.

## 5 Ekonomická analýza dopravního plánu

Smysl ekonomické analýzy dopravy vyplývá jednak z obecných ekonomických zásad a principů, jednak ze zcela specifických potřeb. Pro potřeby dopravního plánu je nutné analyzovat problematiku vývoje indexu spotřebitelských cen (inflace). Na základě této analýzy, při následujícím vývoji inflace předpokládáme inflaci v následujících letech cca 2 % a vývoje HDP (hrubý domácí produkt) je vytvořena odhadovaná výše kompenzace. (Příloha č. 19). Dle trendového charakteru i dle analýzy bankovních domů ČR lze charakterizovat, že se vývoj inflace bude pohybovat kolem 2 % bodu a vývoj HDP (hrubý domácí produkt) je stanoven na 0,1 až 1 % bod. S touto analýzou je následně počítáno i v dopravním plánu obslužnosti území. Pro srovnání byla vytvořena i studie ekonomické analýzy navýšení 1 a 3 procentního bodu. Více informací viz tabulky ekonomické analýzy.

**Tabulka č. 2 – Vývoj dotace na ujetý km v letech 2011 – 2016**

**Varianta 1 /navýšení o 1 %/ údaje v Kč na ujetý km**

| Vývoj dotace do dopravy      | 2011  | 2012  | 2013  | 2014   | 2015   | 2016   |
|------------------------------|-------|-------|-------|--------|--------|--------|
| silniční                     | 19,52 | 19,70 | 19,91 | 20,11  | 20,31  | 20,52  |
| dražní DP města Č. Budějovic | 37,57 | 37,95 | 38,33 | 38,71  | 39,10  | 39,49  |
| dražní ČD                    | 97,78 | 99,14 | 99,75 | 100,74 | 101,75 | 102,77 |
| dražní JHMD                  | 58,23 | 59,25 | 59,40 | 59,99  | 60,59  | 61,20  |

**Varianta 2 /navýšení o 2 %/ údaje v Kč na ujetý km**

| Vývoj dotace do dopravy      | 2011  | 2012  | 2013   | 2014   | 2015   | 2016   |
|------------------------------|-------|-------|--------|--------|--------|--------|
| silniční                     | 19,52 | 19,70 | 20,31  | 20,71  | 21,13  | 21,55  |
| dražní DP města Č. Budějovic | 37,57 | 37,95 | 39,09  | 39,87  | 40,67  | 41,48  |
| dražní ČD                    | 97,78 | 99,14 | 101,73 | 103,76 | 105,84 | 107,96 |
| dražní JHMD                  | 58,23 | 59,25 | 60,58  | 61,79  | 63,03  | 64,29  |

**Varianta 3 /navýšení o 3 %/ údaje v Kč na ujetý km**

| Vývoj dotace do dopravy      | 2011  | 2012  | 2013   | 2014   | 2015   | 2016   |
|------------------------------|-------|-------|--------|--------|--------|--------|
| silniční                     | 19,52 | 19,70 | 20,71  | 21,33  | 21,97  | 22,63  |
| dražní DP města Č. Budějovic | 37,57 | 37,95 | 39,86  | 41,05  | 42,29  | 43,55  |
| dražní ČD                    | 97,78 | 99,14 | 103,73 | 106,85 | 110,05 | 113,35 |
| dražní JHMD                  | 58,23 | 59,25 | 61,78  | 63,63  | 65,54  | 67,50  |

Zdroj: vlastní

V Tabulce č. 2 jsou uvedeny jednotlivé částky v Kč charakterizující dotace na 1 ujetý kilometr. Navýšení vychází z 1, 2 nebo 3 procentních bodů a výchozím stavem pro analýzu je rok 2011. V roce 2012 dojde k navýšení dotace u ČD o 1,4 %, u JHMD, DP města Č. Budějovic, JHMD a veřejné linkové autobusové dopravy o 1%. V roce 2011 byla následující kompenzace (v tis.Kč)

| CELKEM ZA DOPRAVU V KRAJI     | 2011              |
|-------------------------------|-------------------|
| Veřejná linková doprava       | 391 076,00        |
| Drážní doprava (celek)        | 531 047,33        |
| Drážní doprava (platí kraj)   | 350 491,24        |
| <b>CELKEM DOTACE v tis Kč</b> | <b>922 123,33</b> |

Zdroj: vlastní

Vývoj dotací pro jednotlivá léta platnosti dopravního plánu pro jednotlivé dopravce jsou uvedeny v příloze č. 21. V následujících tabulkách je zobrazen možný vývoj jednotlivých částek kompenzace ztráty z provozování veřejné dopravy v Jčk.

### Tabulka č. 3 - Vývoj kompenzace v letech 2012 – 2016 v JČK (nezměněný počet km)

#### Varianta 1 /navýšení o 1 %/ údaje v tis. Kč za ujetý km (srovnávací rok 2011)

| CELKEM ZA DOPRAVU V KRAJI   | 2012*             | 2013              | 2014              | 2015              | 2016              |
|-----------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| Veřejná linková doprava     | 394 787,00        | 399 728,55        | 403 525,84        | 407 361,10        | 411 234,71        |
| Drážní doprava              | 528 219,94        | 540 992,90        | 546 319,52        | 551 699,42        | 557 133,11        |
| Drážní doprava (platí kraj) | 348 625,13        | 357 055,31        | 360 570,88        | 364 121,62        | 367 707,85        |
| <b>CELKEM DOTACE</b>        | <b>923 006,94</b> | <b>940 721,45</b> | <b>949 845,36</b> | <b>959 060,51</b> | <b>968 367,82</b> |

#### Varianta 2 /navýšení o 2 %/ údaje v tis. Kč za ujetý km (srovnávací rok 2011)

| CELKEM ZA DOPRAVU V KRAJI   | 2012*             | 2013              | 2014              | 2015              | 2016                |
|-----------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|---------------------|
| Veřejná linková doprava     | 394 787,00        | 407 285,15        | 415 030,86        | 422 931,47        | 430 990,10          |
| Drážní doprava              | 528 219,94        | 551 612,14        | 562 487,75        | 573 581,17        | 584 896,77          |
| Drážní doprava (platí kraj) | 348 625,13        | 364 064,02        | 371 241,92        | 378 563,57        | 386 031,87          |
| <b>CELKEM DOTACE</b>        | <b>923 006,94</b> | <b>958 897,29</b> | <b>977 518,61</b> | <b>996 512,64</b> | <b>1 015 886,87</b> |

#### Varianta 3 /navýšení o 3 %/ údaje v tis. Kč za ujetý km (srovnávací rok 2011)

| CELKEM ZA DOPRAVU V KRAJI   | 2012*             | 2013              | 2014                | 2015                | 2016                |
|-----------------------------|-------------------|-------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| Veřejná linková doprava     | 394 787,00        | 414 916,21        | 426 763,69          | 438 966,60          | 451 535,60          |
| Drážní doprava              | 528 219,94        | 562 297,32        | 578 916,34          | 596 033,93          | 613 665,05          |
| Drážní doprava (platí kraj) | 348 625,13        | 371 116,23        | 382 084,78          | 393 382,39          | 405 018,93          |
| <b>CELKEM DOTACE</b>        | <b>923 006,94</b> | <b>977 213,53</b> | <b>1 005 680,03</b> | <b>1 035 000,53</b> | <b>1 065 200,65</b> |

Zdroj: vlastní, \* stav kompenzace u Veřejné linkové dopravy k 14. 11. 2011

Tabulka č. 3 sumárně zobrazuje stav dotací při nezměněném počtu ujetých kilometrů u komplexního dopravního výkonu v jednotlivých letech období dopravního plánu 2012 až 2016 v JČK.

**Tabulka č. 4 - Vývoj kompenzace v letech 2012 – 2016 v JČK (trendový<sup>5</sup> počet km)**

**Varianta 1 /navýšení o 1 %/ údaje v tis. Kč (srovnávací rok 2011)**

| CELKEM ZA DOPRAVU<br>V KRAJI | 2012*             | 2013              | 2014              | 2015              | 2016              |
|------------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| Veřejná linková doprava      | 394 787,00        | 402 044,25        | 408 217,82        | 414 491,14        | 420 865,83        |
| Drážní doprava               | 528 219,94        | 520 104,60        | 514 982,52        | 509 909,31        | 504 884,48        |
| Drážní doprava (platí kraj)  | 348 625,13        | 343 269,04        | 339 888,46        | 336 540,15        | 333 223,76        |
| <b>CELKEM DOTACE</b>         | <b>923 006,94</b> | <b>922 148,85</b> | <b>923 200,34</b> | <b>924 400,45</b> | <b>925 750,31</b> |

**Varianta 2 /navýšení o 2 %/ údaje v tis. Kč (srovnávací rok 2011)**

| CELKEM ZA DOPRAVU<br>V KRAJI | 2012*             | 2013              | 2014              | 2015              | 2016              |
|------------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| Veřejná linková doprava      | 394 787,00        | 409 646,94        | 419 863,58        | 430 348,12        | 441 107,55        |
| Drážní doprava               | 528 219,94        | 530 288,92        | 530 181,10        | 530 070,81        | 529 958,00        |
| Drážní doprava (platí kraj)  | 348 625,13        | 349 990,69        | 349 919,53        | 349 846,73        | 349 772,28        |
| <b>CELKEM DOTACE</b>         | <b>923 006,94</b> | <b>939 935,86</b> | <b>950 044,68</b> | <b>960 418,93</b> | <b>971 065,55</b> |

**Varianta 3 /navýšení o 3 %/ údaje v tis. Kč (srovnávací rok 2011)**

| CELKEM ZA DOPRAVU<br>V KRAJI | 2012*             | 2013              | 2014              | 2015              | 2016                |
|------------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|---------------------|
| Veřejná linková doprava      | 394 787,00        | 417 324,52        | 431 739,96        | 446 678,40        | 462 158,82          |
| Drážní doprava               | 528 219,94        | 540 573,58        | 545 680,63        | 550 834,09        | 556 034,31          |
| Drážní doprava (platí kraj)  | 348 625,13        | 356 778,56        | 360 149,22        | 363 550,50        | 366 982,64          |
| <b>CELKEM DOTACE</b>         | <b>923 006,94</b> | <b>957 898,10</b> | <b>977 420,59</b> | <b>997 512,49</b> | <b>1 018 193,13</b> |

Zdroj: vlastní

\* stav kompenzace u Veřejné linkové dopravy k 14. 11. 2011

Tabulka č. 4 zohledňuje stav v případě, že dojde ke změně počtu ujetých kilometrů podle trendu z minulých let. V uvažovaných variantách je zobrazen průběh dotační náročnosti s navýšením ujetých kilometrů u veřejné silniční linkové dopravy, snížením počtu ujetých kilometrů u ČD a nezměněném počtu ujetých kilometrů JHMD a Dopravního podniku města České Budějovice. Situace je modelována ve třech variantách podle navýšení dotace o 1, 2

<sup>5</sup> Trendový počet kilometrů vychází z celkového vývoje počtu kilometrů za období od roku 2004 a přepokládá snížení počtu vlkm u drážní dopravy u nevyužívaných spojů a navýšení ujkm u linkové veřejné dopravy jako náhrady za nevyužívané spoje v drážní dopravě.

nebo 3 procentní body přičemž výchozím rokem je rok 2011. **Celkové částky jsou kalkulovány bez finančních rezerv.** Jednotlivé dopravní koncepce zohledňující případné změny v objednávce veřejné dopravy jsou uvedeny v Příloze č. 23 a 24.

Součástí dopravního plánu jsou i dokumenty týkající se koncepce činnosti společnosti JIKORD s.r.o. Více v příloze č. 22.

## Seznam příloh

Příloha č. 1 - Charakteristika území kraje

Příloha č. 2 - Počty obcí, autobusových zastávek, železničních stanic a zastávek podle okresů JČK s uvedením počtu obcí bez veřejné dopravy

Příloha č. 3 - Obce bez veřejné autobusové a vlakové dopravy

Příloha č. 4 - Vývoj denního a ročního rozsahu DO ve veřejné hromadné linkové autobusové dopravě (počty linek, počty spojů, ujk/rok)

Příloha č. 5 - Vývoj ročního rozsahu DO v regionální železniční dopravě (počty vlaků, vlkm/rok)

Příloha č. 6 - Objem dopravních výkonů DO v JČK kraji dle jednotlivých smluvních dopravců ve veřejné linkové autobusové dopravě (v tis. ujk)

Příloha č. 7 - Objem dopravních výkonů DO v Jihočeském kraji dle jednotlivých smluvních dopravců regionální drážní dopravě (v tis. vlkm)

Příloha č. 8 - Přehled vyúčtování prokazatelné ztráty v linkové osobní dopravě za rok 2010 (v Kč)

Příloha č. 9 - Výdaje (dotace) z veřejných rozpočtů dle smluv s dopravci drážní dopravy na zajištění DO v Jihočeském kraji (v Kč).

Příloha č. 10 - Vývoj dotací z veřejných rozpočtů Jihočeského kraje na jednici (Kč/ujkm, Kč/vlkm)

Příloha č. 11 - Vývoj dotace na vlkm v Kč v JČK (drážní doprava)

Příloha č. 12 - Vývoj dotace na ujk v Kč v JČK (veřejná linková doprava)

Příloha č. 13 - Celkový počet ujetých kilometrů ve veřejné linkové dopravě (v tis. km)

Příloha č. 14 - Celkový počet ujkm ve veřejné linkové dopravě v období 2012 – 2016  
(v tis. km)

Příloha č. 15 - Celkový počet vlkm v drážní dopravě v období 2004 – 2011  
(v tis. km)

Příloha č. 16 - Celkový počet vlkm v železniční dopravě u dopravce JHMD v období 2004 – 2011 (v tis. km) a Celkový počet vlkm (ujkm) v drážní dopravě v období 2012 – 2016 (v tis. km)

Příloha č. 17 - Výsledky kontrolní činnosti společnosti JIKORD včetně udělených sankcí

Příloha č. 18 - Harmonogram otevírání trhu do období platnosti jízdního řádu 2018/2019

Příloha č. 19 - Vývoj inflace a HDP v letech 2004 – 2010 (v %)

Příloha č. 20 - Vývoj dotace na ujetý km v letech 2011 – 2016

Příloha č. 21 - Vývoj kompenzace na ujkm v letech 2012 – 2016

Příloha č. 22 - Koncepce společnosti JIKORD v rámci dopravního plánu

Příloha č. 23 - Koncepce dopravní obslužnosti v rámci dopravního plánu v případě nedofinancování veřejné železniční dopravy ze státního rozpočtu.

Příloha č. 24 - Ujeté vlkm ve veřejné drážní dopravě dle tratí a změny za období dop. plánu

Příloha č. 25 - Návrh přestupních vazeb typu Park + Ride

Příloha č. 26 - Popis zajištění služeb ve veřejné linkové osobní dopravě v roce 2011

Příloha č. 27 - Důvodová zpráva (nabídkové řízení na tratě 194,197,198)

Příloha č. 28 - Harmonogram nabídkového řízení