



Středočeská autobusová doprava - ROPID vybízí ke spolupráci

Organizace ROPID je nucena reagovat na záměr Středočeského kraje zastavit spolupráci s organizací ROPID a považujeme za nutné uvést některé zásadní ekonomické parametry financování systému PID.

1) Přehled podílu dotací PID

Financování provozu příměstských linek PID	2010	2011
Hlavní město Praha	174 mil. Kč (45,9%)	201 mil. Kč (53,6%)
Obce	77,4 mil. Kč (20,4%)	77,4 mil. Kč (20,6%)
Středočeský kraj	128,2 mil. Kč (33,7%)	96,7 mil. Kč (25,8%)

2) Ekonomické zajištění systému PID na území Středočeského kraje v roce 2011

	Zvýšené finanční potřeby	Zvýšené výnosy
Zkrácení dotace ZDO od kraje o cca 24%	31,5 mil. Kč	-
Navržené maximální zvýšení nákladů dopravců (2 Kč/km)	23,5 mil. Kč	-
Nárůst tržeb z realizovaného zdražení	-	55 mil. Kč

300 obcí s cca třetinou obyvatel Středočeského kraje zapojených v PID odčerpává pouze 17,69 % finančních prostředků Středočeského kraje určených na dopravní obslužnost celého kraje. Z toho vyplývá, že o provozu těchto linek zdaleka nemůže rozhodovat pouze Středočeský kraj, neboť v roce 2010 hradil v PIDu na svém území pouze 66% rozsahu dopravy a 34% hradily obce v rámci ostatní dopravní obslužnosti. Po započtení snížení dotace ZDO v roce 2011 vzroste podíl obcí na úhradě dopravní obslužnosti dokonce na 44,5%. V rámci celého systému PID (včetně Prahy) bude kraj hradit pouze 25,8%.

ROPID je příspěvkovou organizací hl. m. Prahy a nikoli dopravcem, jejímž úkolem je koordinace jednotlivých dopravců v systému PID a jejich dopravně-provozní a tarifní provázání s hlavním městem Prahou. Snahou organizace ROPID od jejího založení v roce 1993 je rozvíjet moderní integrovaný systém hromadné dopravy osob v hlavním městě Praze a jeho okolí. Cílem tohoto systému je nabídnout atraktivní a důstojnou hromadnou dopravu osob pro všechny skupiny cestujících a vytvořit tak alternativu stoupající intenzitě automobilového provozu.

Hlavní rozdíly Pražské (PID) a Středočeské integrované dopravy (SID):

- SID nezahrnuje železniční dopravu, která tvoří páteř veřejné dopravy v řadě oblastí
- SID nezahrnuje městskou hromadnou dopravu v Praze, kam dojíždí většina obyvatel Středočeského kraje (za stejný úsek je nutné platit dvakrát) - dochází k neefektivním souběhům
- SID má stanoveny výrazně nižší kvalitativní požadavky na úroveň cestování než PID
- SID nemá vlastního koordinátora, jízdní řády sestavují sami dopravci - není zaručena jejich vzájemná koordinace
- Tarif SID neumožňuje neomezenou přestupnost v rámci jednotlivých jízdenek ani plné využití nabídky cestování mezi společnými body, ale po různých trasách
- SID není plnohodnotným integrovaným dopravním systémem, jedná se o tarifní unii vybraných středočeských autobusových dopravců bez dopravní koordinace, vazby na jádrové město a na železnici

Možné důsledky rozvázání spolupráce Středočeského kraje se systémem PID

- **zdražení cestování** do Prahy kvůli nutnosti platit za cestu na území Prahy dvakrát
- výrazné **omezení dopravní nabídky** díky nekoordinovanosti se železnicí a MHD v Praze
- **zpřetrhání tarifní návaznosti** mezi autobusovou a železniční dopravou
- výrazná **redukce příměstských linek** z titulu nulových dotací Hlavním městem Prahou na tyto linky
- **zhoršení standardů kvality**, na které jsou cestující zvyklí

Je tedy patrné, že převedení linek PID do systému SID by znamenalo **dalekosáhlé důsledky pro většinu obyvatel Středočeského kraje** i hlavního města Prahy spojené s **plýtváním veřejných finančních prostředků** v obou krajích.

Do dnešního dne proběhly schůzky se všemi obcemi v rámci PID, kde byly obcím předloženy ekonomické kalkulace, ze kterých vyplývá, že **není třeba přistupovat k žádným redukcím** rozsahu dopravy. **Obce** s tímto návrhem **souhlasí**. Zástupci oddělení veřejné dopravy KÚ Středočeského kraje se nejen těchto jednání **nezúčastnili**, ale i nadále **požadují zpracovat po dopravcích PID bez vědomí obcí i ROPIDu návrh redukce spojů o 25%**. Organizace ROPID však vidí úspory nikoli v omezování dopravní obslužnosti, ale ve **sjednocení** obou systémů SID a PID do jednoho funkčního celku.

ROPID zaslal v průběhu posledních tří měsíců **na oddělení veřejné dopravy KÚ Středočeského kraje** řadu podkladů a informací, avšak většinou **bez zpětné odezvy**. Nechceme však věřit, že se jedná o cílenou snahu **poškodit systém Pražské integrované dopravy** na území Středočeského kraje, a to **proti vůli měst a obcí**, které jsou do tohoto systému zapojeny a jejichž požadavek **zachovat systém PID** byl vyjádřen na dosavadních jednáních. Ukvapené **poškození funkčního systému**, který **zajišťuje mobilitu ve velmi dopravně zatíženém území**, by velmi zkomplikovalo život mnoha obyvatelům Středočeského kraje při jejich každodenních cestách do Prahy.

ROPID byl a je připraven k jednání a spolupráci s odbornými útvary Krajského úřadu Středočeského kraje, avšak za předpokladu přímého, korektního a odborného jednání. Jsme připraveni **diskutovat i problém adresného přidělování tržeb** na spoj, který vyžaduje Středočeský kraj. Zároveň je ale nutné vyřešit i požadavek ROPIDu na **stanovení výše provozních nákladů**, kde Středočeský kraj v rámci ZDO **nerozlišuje kapacitu autobusů** při stanovení ceny za dopravní výkon, což **nemotivuje k dopravní optimalizaci**.

I přes současné narušení dříve korektních vztahů v posledních měsících vypracoval ROPID ve spolupráci s Fakultou dopravní ČVUT v Praze návrh pilotního projektu „Jednotného elektronického jízdního dokladu“, který by umožnil vytvořit **jednotný integrovaný systém na území Středočeského kraje a Prahy** při respektování požadavku Středočeského kraje na adresný výběr tržeb na svém území. Další rozvoj tohoto projektu je v současné době plně závislý na přístupu odborných útvarů Krajského úřadu Středočeského kraje.

Filip Drápal, tiskový mluvčí ROPID

Shrnutí dosavadního vývoje

- říjen 2010:** obecné ústní informace odboru dopavy KÚ o plánované redukci finančních prostředků na autobusovou dopravu ve Středočeském kraji spojené s požadavkem na redukci spojů již ke 12.12.2010 **bez projednání s obcemi**;
- 12.11.2010:** ROPID zasílá odboru dopavy KÚ dopis, ve kterém **žádá odsouhlasení konkrétního rozsahu dotace ZDO na rok 2011** po jednotlivých linkách snížený o požadovaných 24% - dosud bez odpovědi;
- listopad 2010:** příprava zvýšení tarifu PID, součástí návrhu důvodové zprávy zaslané na odbor dopavy KÚ je i část zpracovaná ROPIDem, ve které jsou vyčísleny předpokládané tržby na linkách PID plynoucí ze zdražení jízdného ve Středočeském kraji se závěrem, že v systému PID tržby pokryjí zvýšené náklady a není nutno rušit spoje; dále materiál obsahoval nabídku na zpoplatnění seniorů v PID na území kraje nad 70 let ve výši 50% - **obě tyto informace odbor dopavy do výsledné zprávy nezpracoval** a nepředal tak Zastupitelstvu kraje podstatné informace za část PID k projednání;
- 26.11.2010:** odbor dopavy KÚ zasílá obcím dopis, ve kterém upozorňuje na redukce dopavy a **nabízí obcím**, aby převzaly financování spojů, **avšak bez konkrétního vyčíslení**;
- 1.12.2010:** Zastupitelstvo kraje kromě zvýšení tarifů PID a SID schvaluje snížení rozsahu finančních prostředků na autobusovou dopravu ve Středočeském kraji o 180 mil. Kč, tj. o 24 % částky oproti roku 2010,
v usnesení zastupitelstva Středočeského kraje je však u ponížené částky na autobusovou dopravu uvedeno "**na zajištění stávajícího rozsahu základní dopravní obslužnosti v autobusové dopravě, rozšíření dopavy**" - plán odboru dopavy KÚ na redukce spojů o 25% je tak **ve zjevném rozporu** se schváleným usnesením Zastupitelstva kraje
- prosinec 2010:** opakované ústní požadavky odboru dopavy KÚ na přípravu redukcí výkonů autobusových linek, avšak opět **bez konkrétního písemného zadání**,
ROPID ve vazbě na předchozí informace o pokrytí výpadku ZDO zvýšenými tržbami **upozorňuje na kapacitní problémy**, neboť v řadě lokalit je naopak potřeba dopravu posilovat a opakuje stanovisko o **možnosti ponechání rozsahu PID v úrovni roku 2010**;
- 12.12.2010:** celostátní termín změny jízdních řádů, kdy se mění většina jízdních řádů vlaků a autobusů, což vyžaduje značnou dobu na přípravu;
- 15.12.2010:** ROPID stále **neobdržel písemné konkrétní zadání** od odboru dopavy KÚ na případné redukce, i přes to **ROPID předává odboru dopavy KÚ požadovaný návrh redukce dopavy** - požadovanou reálnou úsporu financí lze však **dosáhnout pouze úsporou vypravovaných vozidel** (nejen variabilních, ale i **fixních** nákladů), proto se případné redukce **dotýkají i přepravních špiček**.
Tento ekonomicky zodpovědný, ale dopravně velmi bolestivý krok bude později ze strany vedení kraje označen za sabotáž ze strany ROPIDu;
- 29.12.2010:** odbor dopavy KÚ zasílá obcím dopis se zredukovanými jízdními řády se žádostí o jejich stanovisko s termínem do 12.1.2011, pokud nebudou zaslány konkrétní připomínky, budou spoje 1.2.2011 zrušeny,
tento dopis opět **neobsahuje ekonomické vyčíslení**, jakou úsporu navržené škrty představují a kolik by případně **obce měly doplatit pro jejich zachování**
- 6.1.2011:** **obce zásadně nesouhlasí** s navrženými redukcemi jízdních řádů a především postupem odboru dopavy KÚ, který nekomunikuje s obcemi, stanovuje nereálné termíny k projednání a především nedokáže formulovat jasné vyčíslení, kolik peněz na systém PID v roce 2011 konkrétně chybí;
Důsledkem je vyvolání jednání cca 30 obcí zapojených do PID se zástupci oddělení osobní dopavy KÚ a ROPIDu, které končí dohodou všech zúčastněných s následujícími závěry:
- termín případných redukcí jízdních řádů se v rámci PID posouvá z 1.2.2011 na 6.3.2011
 - **do 7.1.2011 odbor dopavy KÚ** zašle zápis z tohoto jednání
 - **do 14.1.2011 odbor dopavy KÚ předá ROPIDu** cenu dopravního výkonu (CDV) pro jednotlivé dopravce, aby bylo možno vyčíslit náklady na provoz jednotlivých linek (*ROPID o tento údaj žádá nepřetržitě již od 12.11.2010*)
 - **do 21.1.2011 ROPID zpracuje** na základě údajů od odboru dopavy KÚ **kalkulace** na jednotlivé linky PID

- od 24.1.2011 začnou probíhat oblastní jednání s obcemi, odborem dopravy KÚ a dopravci, kde se obce vyjádří k předloženým kalkulacím a bude dohodnut ekonomický model pro systém PID v jednotlivých oblastech

Stav plnění dohody v současné době:

- zápis z jednání ani výši CDV pro jednotlivé dopravce odbor dopravy KÚ nezaslal,
- i přes nedodané podklady ROPID připravil kalkulace pro jednotlivé linky PID na základě reálných ekonomických údajů zahrnujících snížení dotace ZDO o 24% dle usnesení Zastupitelstva kraje, návrh na navýšení CDV dopravců o oprávněné náklady (cena nafty, čekání mezi spoji atd.) a navýšení tržeb po zdražení,
- jednání s obcemi a dopravci probíhají od 26.1. do 8.2.2011 a z jednání jsou pořizovány veřejně dostupné zápisy,

Odbor dopravy KÚ byl na všechna jednání pozván, avšak jednání se z neznámých důvodů nezúčastňuje a přispívá tak zcela zbytečně k vyhocení celé situace.

13.1.2011: ROPID obdržel od odboru dopravy KÚ dopis, ve kterém je uvedeno první (!) oficiální písemné zadání na zpracování jízdních řádů s redukcí do 25 % výkonů do 19.1.2011 - i toto zadání je však velmi nekonkrétní, neboť pojem „do 25%“ lze vyložit jako redukcí 24 % výkonů, nebo také 1 % výkonů,

obsahem je rovněž požadavek na nerušení školních spojů, nicméně zadání opět nekoresponduje s časovým omezením uvedeným v tiskové zprávě kraje ze dne 29.1.2011, odbor dopravy požaduje zaslání technických náležitostí k tvorbě jízdních řádů a přepravních průzkumů linek PID s termínem do 17.1.2011; ROPID požadované podklady zaslal s výjimkou přepravních průzkumů, neboť to nebylo v požadovaném termínu technicky reálné (zasláno 25.1.2011)

24.1.2011: dopis odboru dopravy KÚ obcím zařazeným v PID, který opakuje požadavek na ROPID ohledně zaslání přepravních průzkumů jako podklad pro stanovení ceny dopravního výkonu - cena za ujetý km jednotlivými dopravci však nezávisí na počtu cestujících, kteří jsou v autobuse, avšak na ceně za pohonné hmoty, mzdových nákladech řidičů, odpisech za vozidla atd. Nedodáním přepravních průzkumů odbor dopravy KÚ zdůvodňuje svou neúčast na jednáních s obcemi;

1.2.2011 ROPID zasílá odboru dopravy KÚ kompletní návrh na ekonomické zajištění systému PID na rok 2011 (ekonomické kalkulace jednotlivých linek), na které do dnešního dne není ze strany odboru dopravy žádná odezva;

7.2.2011 zahájeny schůzky vedoucího oddělení veřejné dopravy KÚ s jednotlivými dopravci jejichž výsledkem má být stanovení ceny dopravního výkonu a výše dotace ZDO na rok 2011,

i přes to, že většina středočeských dopravců provozuje linky i na území hl. m. Prahy a jízdní řády jsou úzce provázány s městskou hromadnou dopravou v Praze není k těmto schůzkám ROPID přizván,

dle informací od dopravců je na těchto jednáních znovu vedoucím oddělením osobní dopravy požadována redukce linek PID v rozsahu cca 20%, a to bez vědomí ROPIDu a tudíž bez koordinace s územím hl. m. Prahy

Problematika dopravní obslužnosti obce Kytín

6.-8.2009: jednání o dopravní obslužnosti v oblasti Mníšku pod Brdy, návrh na změnu trasy **linky 317** Praha - Mníšek pod Brdy - Dobříš, aby **nezajížděla do obce Kytín** ležící mimo hlavní trasu, **obsluha obce vyřešena samostatnou linkou 446**, a to z následujících důvodů:

- **zajíždění do Kytína** způsobuje velké **časové zdržení** pro cestující mezi Mníškem pod Brdy a Dobříš **ve výši 9 minut na jeden spoj**
- **zkrácením oběžné doby** na trase Praha - Dobříš o 18 minut lze zajistit **větší počet spojů v kloubových vozech** se stejným počtem nasazovaných vozidel v nejzatíženějším úseku **Praha - Mníšek pod Brdy**
- zajíždění do Kytína způsobuje **provozní komplikace** (stísněné poměry, špatná sjízdnost v zimním období atd.)

od 1.9.2009: **nové přímé vedení linky 317** (provozované převážně v kloubových vozech) mimo Kytín a řešení **obsluhy Kytína linkou 446** (provozovanou převážně v midibusech) je **odsouhlaseno všemi obcemi včetně obce Kytín,**

financování ze strany kraje zůstává beze změny, dochází pouze k **převedení části ZDO z linky 317 na novou linku 446;**

9.-12.2009: **vyhodnocení provozu,** připomínky obce Kytín k jízdnímu řádu, **projednána úprava jízdního řádu a obec Kytín si přiohledňuje další nové spoje;**

Konečné vyhodnocení provozu v prosinci 2010:

- přepravní průzkumy potvrzují **nárůst počtu cestujících** na lince PID **317** mezi Mníškem pod Brdy a Dobříš na **cca 1070 cestujících za den** a zároveň **potvrzují nízký počet cestujících z Kytína** (ve směru na Dobříš jen cca 45 cestujících za den)
- předpokládaný **nárůst tržeb byl naplněn** a nový systém **přináší cca 1,9 mil. Kč ročně** tržeb navíc
- byly **posíleny spoje mezi Mníškem pod Brdy a Prahou,** kloubové vozy zajišťují více spojů (řešení kapacitních problémů)
- nový systém je **celkově efektivnější,** došlo k navýšení počtu cestujících, kapacity dopravy **bez potřeby zvýšení dotace kraje**

Jednání na odboru dopravy Krajského úřadu (KÚ) Středočeského kraje dne 12.1.2011

- obec Kytín a odbor dopravy KÚ požadují **opětovné zajíždění linky 317** do Kytína, **odbor dopravy zároveň požaduje výraznou redukci spojů** obsluhujících obec Kytín
- město Mníšek pod Brdy a následně ani obec Voznice **nesouhlasí se zajížděním linky 317** do Kytína, **jsou se stávajícím stavem spokojeny**
- závěr z jednání: **ROPID připraví na základě požadavku odboru dopravy KÚ jízdní řád a kalkulace na 7 přímých párů spojů z Kytína ve směru na Prahu a 7 přímých párů ve směru Dobříš,** a to ve **stávajících trasách** linek PID 317 a 446
- **ROPID se nebrání** úpravám jízdního řádu pro obec Kytín, avšak **nesmí ohrozit ekonomiku linek** v dané oblasti, přinést provozní komplikace, znevýhodnit většinu cestujících a **musí být odsouhlasen obcemi na lince PID 317** - svoláno jednání na 26.1.2011
- **zápis z jednání je odborem dopravy zkrácen** a přes písemné upozornění organizace ROPID a města Mníšek pod Brdy **neuvádí skutečnosti tak, jak byly projednány**
- ROPID zpracoval jízdní řád **dle požadavku odboru dopravy KÚ** včetně kalkulace - oproti stávající platbě kraje cca 1 mil. Kč ročně **představuje návrh kraje nárůst cca o 300 tis. Kč ročně,**
- důvodem je **zvýšení objednávky ze strany odboru dopravy KÚ** na přímé spojení Kytína s Dobříš ze **stávajících 3 přímých spojů na požadovaných 14 spojů (7 spojů tam, 7 spojů zpět)**
- **zásadní vliv na nárůst potřebné dotace** má však skutečnost, že **kraj v rámci ZDO** dlouhodobě **nerozlišuje cenu dopravního výkonu podle typu vozidla,** ale má určenu pouze **jednu cenu odpovídající ceně standardního autobusu,**

- navržený provoz linky 446 dle požadavku odboru dopravy KÚ byl zajištěn nízkokapacitními midibusy, avšak výhoda nižších nákladů na provoz se v kalkulaci pro ZDO nemohla projevit, neboť odbor dopravy KÚ cenu tohoto typu vozidla nezná,
- na zasláný návrh jízdního řádu odbor dopravy KÚ reagoval pouze zkrslujícími informacemi nikoliv žádoucí odbornou diskusí

Jednání obcí na trase linky 317 v Mníšku pod Brdy dne 26.1.2011

- obce na trase linky PID 317 jsou se stávajícím systémem spokojeny, **nesouhlasí s návratem zajíždění linky PID do Kytína**, neboť by to znamenalo **zhoršení dopravní obsluhy a zároveň zvýšení nákladů**, které by v důsledku musely uhradit obce, protože odbor dopravy KÚ požaduje v současné době **redukce stávajících linek z důvodu snížení dotací na rozsah ZDO**