

VYSOKÁ ŠKOLA BÁŇSKÁ – TECHNICKÁ UNIVERZITA OSTRAVA
EKONOMICKÁ FAKULTA

KATEDRA VEŘEJNÉ EKONOMIKY

Faktory efektivity veřejných zakázek v oblasti veřejné dopravy Moravskoslezského kraje
Factors of Public Procurement Efficiency in Public Transport in Moravian-Silesian Region

Studentka: Bc. Gabriela Moravčíková

Vedoucí diplomové práce: doc. Ing. Martina Halásková, Ph.D.

Ostrava 2018

Zadání diplomové práce

Student: **Bc. Gabriela Moravčíková**

Studijní program: N6202 Hospodářská politika a správa

Studijní obor: 6202T055 Veřejná ekonomika a správa

Téma: **Faktory efektivity veřejných zakázek v oblasti veřejné dopravy
Moravskoslezského kraje**
**Factors of Public Procurement Efficiency in Public Transport in
Moravian-Silesian Region**

Jazyk vypracování: čeština

Zásady pro vypracování:

1. Úvod
2. Doprava jako veřejná služba v České republice
3. Dopravní obslužnost Moravskoslezského kraje
4. Faktory ovlivňující systém dopravní obslužnosti ve vztahu k zadávání veřejných zakázek
5. Zhodnocení dopravní obslužnosti a systému zadávání veřejných zakázek v Moravskoslezském kraji
6. Závěr

Seznam použité literatury

Seznam zkratk

Prohlášení o využití výsledků diplomové práce

Seznam příloh

Přílohy

Seznam doporučené odborné literatury:

- GENTILE, Guido and Klaus NÖKEL. *Modelling Public Transport Passenger Flows in the Era of Intelligent Transport Systems*. Basel: Springer International Publishing, 2016. ISBN 978-3-319-25082-3.
- SCHMEIDLER, Karel. *Mobilita, transport a dostupnost ve městě*. Ostrava: Key Publishing, 2010. 245 s. ISBN 978-80-7418-063-7.
- PEKOVÁ, J., J. PILNÝ a M. JETMAR. *Veřejný sektor – řízení a financování*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2012. 488 s. ISBN 978-80-7357-936-4.

Formální náležitosti a rozsah diplomové práce stanoví pokyny pro vypracování zveřejněné na webových stránkách fakulty.

Vedoucí diplomové práce: **doc. Ing. Martina Halásková, Ph.D.**

Datum zadání: 24.11.2017

Datum odevzdání: 27.04.2018



doc. Ing. Petr Tománek, CSc.
vedoucí katedry

prof. Dr. Ing. Zdeněk Zmeškal
děkan fakulty

Místopřísežné prohlášení:

Místopřísežně prohlašuji, že jsem celou diplomovou práci, včetně příloh vypracovala samostatně s použitím zdrojů, které uvádím v seznamu.

V Ostravě dne 27. 4. 2018



Gabriela Moravčíková

Poděkování

Na tomto místě bych chtěla poděkovat vedoucí mé diplomové práce doc. Ing. Martině Haláskové, Ph.D. za vstřícný přístup, čas a praktické rady i připomínky. Dále bych ráda poděkovala zaměstnancům oddělení dopravy Moravskoslezského kraje za ochotu a informace, které mi byly poskytnuty. Děkuji také své rodině, přátelům a kolegům za podporu, bez níž by tato práce nemohla vzniknout.

Obsah

1	Úvod.....	5
2	Doprava jako veřejná služba v České republice.....	7
2.1	Charakteristika a význam dopravy v České republice.....	7
2.2	Veřejná doprava v České republice.....	9
2.2.1	Legislativní rámec ve veřejné dopravě v České republice	10
2.2.2	Strategické dokumenty ve veřejné dopravě v České republice	12
2.3	Financování veřejné dopravy v České republice.....	13
2.3.1	Provozní kompenzace pro oblast veřejné dopravy	14
2.3.2	Investiční financování obnovy vozidel veřejné osobní dopravy	16
2.3.3	Provozní financování údržby infrastruktury pro veřejnou dopravu	16
2.3.4	Investiční financování výstavby a modernizace dopravních cest využívaných i veřejnou dopravou	17
3	Dopravní obslužnost Moravskoslezského kraje	19
3.1	Úloha kraje a charakteristika dopravní obslužnosti.....	19
3.2	Financování dopravní obslužnosti ve veřejné dopravě z krajského rozpočtu	21
3.3	Integrovaný dopravní systém Moravskoslezského kraje.....	25
3.4	Smluvní zajištění dopravní obslužnosti v Moravskoslezském kraji.....	26
3.5	Kompenzace za veřejnou službu v linkové osobní dopravě v Moravskoslezském kraji.....	28
3.6	Doprovci zajišťující dopravní obslužnost v závazku veřejné služby v linkové osobní dopravě v Moravskoslezském kraji.....	30
4	Faktory ovlivňující systém dopravní obslužnosti a systém zadávání veřejných zakázek	32
4.1	Zajištění dopravní obslužnosti ve veřejné linkové dopravě v Moravskoslezském kraji prostřednictvím veřejných zakázek	32
4.2	Kritéria a způsob hodnocení nabídek	34
4.3	Legislativní faktory ovlivňující systém zadávání veřejných zakázek pro zajištění dopravní obslužnosti ve veřejné linkové dopravě v Moravskoslezském kraji	35
4.4	Ekologické faktory ovlivňující systém zadávání veřejných zakázek pro zajištění dopravní obslužnosti v Moravskoslezském kraji.....	37
4.5	Ekonomicko – sociální faktory ovlivňující systém zadávání veřejných zakázek pro zajištění dopravní obslužnosti v Moravskoslezském kraji	40
4.5.1	Stáří vozového parku.....	41

4.5.2	Bezbariérový přístup	42
4.5.3	Vybavenost vozidel	43
5	Zhodnocení dopravní obslužnosti a systému zadávání veřejných zakázek v Moravskoslezském kraji	45
5.1	Zhodnocení dopravní obslužnosti v linkové dopravě v Moravskoslezském kraji s využitím SWOT analýzy	45
5.2	Zhodnocení využívání vozových parků dopravců zajišťujících veřejnou linkovou dopravu v Moravskoslezském kraji	47
5.3	Zhodnocení efektivity úspory nákladů za pohonné hmoty v rámci přechodu na používání vozidel na stlačený zemní plyn.....	48
5.3.1	Jablunkovsko a Třinecko – efektivita nákladů za pohonné hmoty	48
5.3.2	Českotěšínsko – efektivita nákladů za pohonné hmoty	50
5.4	Zhodnocení efektivity ceny nákladů	52
5.4.1	Jablunkovsko a Třinecko – efektivita jednotkové ceny nákladů	53
5.4.2	Českotěšínsko - efektivita jednotkové ceny nákladů.....	54
5.5	Zhodnocení efektivity nového systému zajišťování dopravní obslužnosti prostřednictvím veřejných zakázek	56
5.5.1	Zhodnocení nového systému v dopravní oblasti Jablunkovsko a Třinecko	57
5.5.2	Zhodnocení nového systému v dopravní oblasti Českotěšínsko	58
6	Závěr.....	59

1 Úvod

Doprava je pro naši ekonomiku a společnost zásadní. Mobilita je důležitá pro vnitřní trh i životní úroveň občanů, jimž umožňuje využívat svobodu cestování. Doprava přispívá k hospodářskému růstu a vytváření pracovních příležitostí a s ohledem na nové problémy, kterým čelíme, musí být udržitelná.

Veřejná doprava je v současné době nepostradatelnou veřejnou službou. Větší města a regiony již plně využívají integrovaný systém, který by měl zajišťovat efektivní, hospodárnou a společensky přínosnou službu, jež zohledňuje narůstající nároky přepravovaných osob jak z hlediska komfortu, tak i z hlediska ekologie. Cílem veřejné dopravy je vytvořit a provozovat systém, který by lidi motivoval k preferenci městské hromadné dopravy, která je přívětivější k životnímu prostředí a umožní efektivnější řízení provozu při zvýšení plynulosti a bezpečnosti dopravy.

Moravskoslezský kraj má uzavřeny smlouvy o závazku veřejné služby v linkové dopravě, jejichž prostřednictvím jsou zajišťovány základní dopravní obslužnosti na období let 2007 – 2018. V návaznosti na změny evropské legislativy a proces otevírání trhu s cílem zajistit optimalizaci dopravních systémů, efektivní využívání veřejných prostředků a dotací, obnovu vozových parků, které budou šetrnější k životnímu prostředí a které zajistí zvýšené nároky a potřeby přepravovaných osob, se Moravskoslezský kraj rozhodl od roku 2015 vybírat dopravce prostřednictvím výběrových řízení.

Předmětem diplomové práce je zhodnocení dvou způsobů zajišťování dopravní obslužnosti v Moravskoslezském kraji ve sledovaném období 2012 - 2016 a následné predikce do budoucna. Zdůrazněny jsou faktory, které si Moravskoslezský kraj nadeřadil do zadávacích dokumentací nad rámec požadavků vyplývajících z platné legislativy.

Cílem diplomové práce je zhodnocení nového způsobu zajišťování dopravní obslužnosti v linkové dopravě, který začal být uplatňován v Moravskoslezském kraji od roku 2015.

Pro naplnění cíle diplomové práce jsou ověřovány 3 výzkumné otázky:

VO 1: Je zajišťování veřejné autobusové dopravy prostřednictvím nového způsobu ekonomicky efektivnější?

VO 2: Motivuje nový způsob zajištění dopravní obslužnosti prostřednictvím veřejných zakázek dopravce k efektivnějšímu a kvalitnějšímu poskytování služeb?

VO 3: Mají zvolená kritéria veřejných zakázek pro zajištění dopravní obslužnosti Moravskoslezského kraje ekologický vliv na Moravskoslezský kraj?

Pro vypracování diplomové práce jsou použity metody analýzy odborné literatury, analýzy dokumentů, komparace a metody časových řad, SWOT analýza.

Diplomová práce je rozdělena do šesti kapitol. První tři kapitoly tvoří teoretickou část diplomové práce, kapitoly čtyři a pět představují část analytickou, ve které jsou nejdříve hodnocena kritéria veřejných zakázek, a následně je provedeno zhodnocení dvou oblastí, ve kterých je dopravní obslužnost zajištěna již dle nového režimu. Poslední kapitolu tvoří závěr včetně zhodnocení zjištěných poznatků a návrhů dalšího vývoje sledování efektivity dopravní obslužnosti v Moravskoslezském kraji.

Pro potřeby diplomové práce bylo čerpáno zejména z odborné literatury, odborných publikací a strategických materiálů Ministerstva dopravy České republiky a Moravskoslezského kraje, z konzultací s odbornými pracovníky oddělení dopravy Krajského úřadu Moravskoslezského kraje, z interních materiálů jednotlivých dopravců a Moravskoslezského kraje, z aktuální legislativy a z dostupných internetových zdrojů z oblasti veřejné dopravy. Dále byly použity statistické údaje vztahující se k dopravní obslužnosti Moravskoslezského kraje.

2 Doprava jako veřejná služba v České republice

V úvodu kapitoly jsou shrnuty základní pojmy, které jsou pro zpracování diplomové práce klíčové a v textu se opakují. V rámci kapitoly jsou představeny cíle a strategie ve veřejné dopravě v Evropské unii i v České republice. Následuje přehled legislativy, strategických dokumentů a způsobu financování. Závěr kapitoly obsahuje ekonomické údaje o veřejné linkové dopravě v České republice.

2.1 Charakteristika a význam dopravy v České republice

Doprava patří do odvětví národního hospodářství tvořící celkovou infrastrukturu ekonomiky. Dopravní systém lze vytvářet buď z centra s cílem zajistit přepravní potřeby národního hospodářství a společnosti, nebo jako výsledek iniciativy a soutěžení podnikatelských subjektů.¹ Dopravou nazýváme pohyb konaný úmyslně (například jízda, plavba, let) dopravními prostředky po dopravních cestách.² Dopravu lze definovat jako činnost spjatou s cílevědomým přemísťováním osob a hmotných věcí v nejrůznějších objemových, časových a prostorových souvislostech za současného použití různých dopravních prostředků a technologií.³ Dle klasifikace ekonomických činností NACE – CZ je doprava zařazena do sekce H – Doprava a skladování, dále NACE 49 Pozemní a potrubní doprava.⁴ Dopravní síť v České republice je velmi rozvinutá. Význam dopravy v České republice plyne z její polohy, jelikož se nachází na křižovatce transevropských cest, přičemž velký význam má také vnitrostátní doprava, a to zejména pro export a import surovin a výrobků, pro územní dělbu práce (potřeba osobní přepravy domácí i mezinárodní).

Dopravní obslužností se 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 obvodu⁵. Kraje a obce ve své samostatné působnosti stanoví rozsah dopravní obslužnosti a zajišťují dopravní obslužnost veřejnými službami v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou a veřejnou linkovou dopravou a jejich propojením.⁶ Obecně

¹ EISLER, KUNST, ORAVA (2011)

² Eisler (2005)

³ Zelený, Peřina (2010)

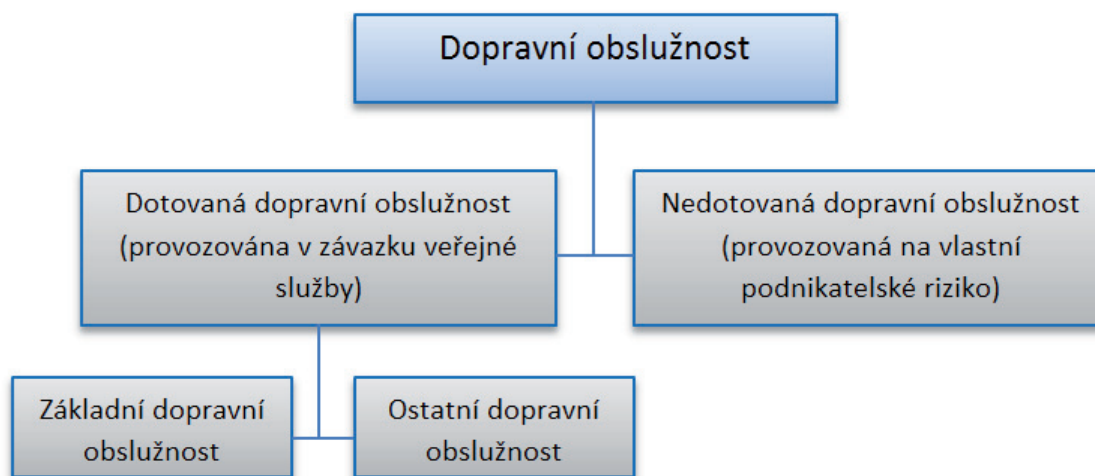
⁴ Český statistický úřad (2018)

⁵ Tichý (2010)

⁶ Zákon č. 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů

lze říci, že dopravní obslužnost představuje zabezpečení dopravních potřeb obyvatel prostřednictvím silniční a železniční dopravy na území kraje nebo státu ve veřejném zájmu. Veřejný zájem v dopravní obslužnosti spočívá v co největší účinnosti v přidělování zdrojů, minimalizaci škod a rovný přístup k jednotlivcům.⁷ Jak znázorňuje graf 2.1, kromě základní dopravní obslužnosti existuje ještě ostatní dopravní obslužnost, kterou si jednotlivé obce objednávají nad rámec základní obslužnosti stanovené krajem.⁸

Graf 2.1 Rozdělení dopravní obslužnosti v České republice



Zdroj: Vlastní zpracování dle Sláma (2014)

Veřejná infrastruktura je součástí dopravní infrastruktury, zahrnuje dopravní cesty, dopravní zařízení a dopravní prostředky a hraje významnou roli. Má značné prostorové i investiční nároky, včetně potřeb na specifické umístění dopravních cest i zařízení.

Definice **závazku veřejné služby** zní: „Požadavek, který vymeze nebo stanoví příslušný orgán k zajištění veřejné služby v přepravě cestujících v obecném zájmu, který by provozovatel na základě svých vlastních obchodních zájmů bez odměny nepřevzal vůbec nebo nepřevzal ve stejném rozsahu nebo za stejných podmínek“.⁹ Lze konstatovat, že se jedná o služby, které by bez dotací veřejného sektoru a s ohledem na slabou poptávku, provozovatel neuskutečňoval.

⁷ Weisbrod, Handler a Komesar (1978)

⁸ Sláma (2014)

⁹ Evropský parlament a Rada (2007)

2.2 Veřejná doprava v České republice

Veřejná doprava je obecně užívaný pojem, který však nemá jasné ohraničení. Veřejnou dopravou lze nazývat systém, jehož základem je poskytování služeb ve veřejné drážní osobní dopravě a veřejné silniční dopravě, který je doplněn i jinými službami majícími užitečnou přepravní funkci jako například službami ve veřejné vodní dopravě. Do tohoto systému rovněž patří i letecká doprava.¹⁰ Veřejnou dopravu lze také charakterizovat jako organizovanou činnost, v souladu s dopravní politikou, která spočívá v přemísťování osob a věcí dopravními prostředky ve veřejné dopravní cestě v reálném čase.¹¹ Veřejná doprava může být rovněž považována za veřejný statek smíšený.¹²

Všechny evropské státy, mající kvalitní veřejnou dopravu, na ni výrazně přispívají z veřejných rozpočtů. Velmi inspirativní je například systém veřejných služeb ve Švýcarsku, který dlouhodobě nepokládá veřejné prostředky pouze jako dotace z veřejných rozpočtů zajišťující ekonomickou stabilitu dopravců, ale dívá se na ně jako na prostředek pro zajištění kvalitních veřejných služeb pro cestující. Česká republika se rovněž přidala k zemím, které chápou prostředky vynaložené na veřejnou dopravu jako vyjádření dopravně-politické vůle zajistit systém veřejné dopravy v požadovaném rozsahu a kvalitě. Doprava jako taková zatěžuje okolí externalitami a kvalitní systém veřejné osobní dopravy může tato negativa snižovat.¹³ Evropská unie za tímto účelem stanovuje priority v oblasti dopravy a napomáhá metodicky i finančně podporovat efektivitu a řešení problémů souvisejících s dopravou. Vydává závazné i doporučující dokumenty, které často slouží jako podklad pro národní strategické dokumenty jednotlivých členských zemí.

Veřejná doprava je oblast dopravy, která neplní pouze ekonomické a dopravní cíle, ale v jistém smyslu představuje opatření sociální a ekologické politiky. Veřejná doprava v České republice prošla v posledních letech dynamickým vývojem. Po roce 1989 se rapidně zvyšuje její intenzita a s ní spojené požadavky na kvalitu dopravní infrastruktury.¹⁴

Poptávka po přepravě osob i zboží neustále roste a úkolem veřejného sektoru je vytvořit právní a ekonomické podmínky pro poskytování veřejných služeb v dopravě i pro podnikání v dopravě a zajistit dopravní infrastrukturu odpovídající růstu přepravních potřeb. Základem

¹⁰ MDCR (2014)

¹¹ Žemlička, Mynařík (2008)

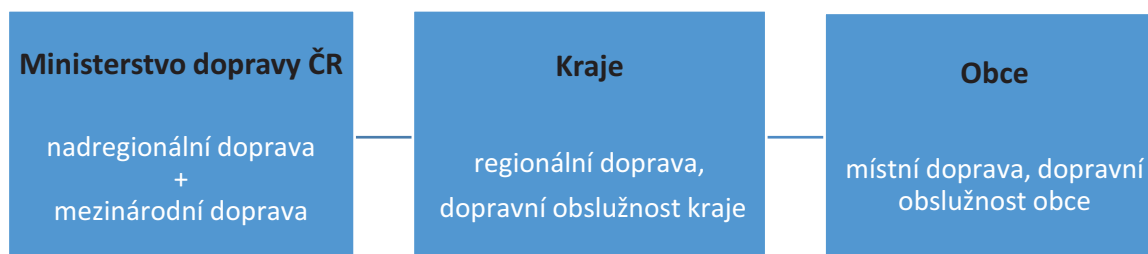
¹² HOLMAN (2011)

¹³ MDCR (2014)

¹⁴ MDCR (2010)

dopravního systému České republiky je železniční a silniční doprava, které společně přepravují přes 98 % všech nákladů a přes 95 % cestujících. Proces zajišťování veřejné dopravy v České republice znázorňuje graf 2.2.

Graf 2.2 Struktura zajišťování veřejné dopravy v České republice



Zdroj: vlastní zpracování dle Ministerstva dopravy (2017)

Toto rozdělení je založeno na procesu tzv. regionalizace, který započal v roce 2005, kdy byly v zákoně o drahách a v zákoně o silniční dopravě veřejné služby modálně rozděleny. Detailní popis kompetencí jednotlivých složek státní správy v dopravě, včetně oblastí financování je uveden v příloze č. 1.

Od roku 2005 se kraje staly plnohodnotnými objednateli se všemi právy v oblasti objednávky veřejných služeb v železniční i silniční dopravě, čímž se objednatelé dopravy stali mnohem aktivnější. Za účelem propojit železnici, městskou dopravu a regionální autobusy, začaly vznikat krajsky celoplošné Integrované dopravní systémy (IDS), které jsou založené na náročném clearing, tzn. vyrovnávání výnosů z jízdnic dokladů mezi dopravci. V současné době je tento systém v České republice plošně větší, než například ve Švýcarsku.¹⁵

2.2.1 Legislativní rámec ve veřejné dopravě v České republice

Problematiku veřejné dopravy ovlivňuje a upravuje česká i evropská legislativa. V České republice je nejvýznamnějším předpisem v oblasti veřejné dopravy a přepravy cestujících zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů (dále „zákon o veřejných službách“). Základním předmětem zákona je stanovení postupu státu, krajů a obcí při zajišťování dopravní obslužnosti.

Samotný vznik zákona o veřejných službách a jeho prováděcích předpisů byl výrazným krokem stabilizujícím prostředí ve veřejné dopravě, který jasně formalizuje proces pro průběh

¹⁵ MDCR (2014)

nabídkového řízení a rozhraní mezi postupem v případě tzv. brutto a netto smluv, tedy smluv s různou dělbou výnosového rizika mezi objednatele a dopravce.¹⁶ Detailní popis netto a brutto smluv včetně výhod a nevýhod plynoucích z uzavření smluvního vztahu dle těchto typů smluv je obsahem kapitoly 4.3.

Zákon č. 194/2010 Sb. o veřejných službách v § 4 odst. 1 také stanovuje rozdělení rolí v zajištění dopravní obslužnosti mezi jednotlivé územní články veřejné moci. „Stát prostřednictvím své organizační složky zajišťuje dopravní obslužnost veřejnými službami v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou vlaky celostátní dopravy, které mají nadregionální nebo mezinárodní charakter.“ Stát zajišťuje tento typ dopravní obslužnosti prostřednictvím Ministerstva dopravy, které po dohodě s Ministerstvem financí stanoví maximální hodnotu kompenzace. Toto se ovšem týká pouze železniční dopravy vyššího významu, ze zákona tedy není možné zajistit dopravní obslužnost celostátního významu linkovou autobusovou dopravou.¹⁷

Kraje a obce ve své samostatné působnosti stanoví rozsah dopravní obslužnosti a zajišťují dopravní obslužnost veřejnými službami v přepravě cestujících veřejnou drážní dopravou a veřejnou linkovou dopravou a jejich propojením. Vedle zajištění dopravní obslužnosti na svém území může obec po dohodě s krajem a jinou obcí zajistit dopravní obslužnost i mimo území své obce. Kraj může po dohodě s jiným krajem či státem zajistit dopravní obslužnost i mimo své území pokud je to nutné k zajištění obsluhy území vlastního. Tato odpovědnost neznamena pouze fyzickou odpovědnost za zajištění dopravy, ale také ekonomickou odpovědnost za její financování.

Vedle hlavního zákona o přepravě cestujících vstupuje do problematiky veřejné dopravy také zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě. Zákon vymezuje podmínky, které musí dopravci splnit, věnuje se povinnostem dopravce ve vztahu k cestujícím i ve vztahu ke státu. Důležitým zákonem pro oblast veřejné dopravy je zákon č. 526/1990 Sb., o cenách, který se týká i regulace cen jízdného ve veřejné dopravě. Dále jsou pro veřejnou dopravu klíčové vyhlášky Ministerstva dopravy o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční dopravu, o jízdních řádech veřejné linkové dopravy, o prokazování finanční způsobilosti dopravcem, o postupech při sestavování finančního modelu a určení maximální výše kompenzace, vyhláška

¹⁶ MDCR(2014)

¹⁷ MDCR (2014)

o prokazatelné ztrátě ve veřejné drážní osobní dopravě a o vymezení souběžné veřejné osobní dopravy a mnohé další. Klíčové právní předpisy ve veřejné dopravě shrnuje tabulka 2.1.

Tabulka 2.1 Klíčové právní předpisy v oblasti veřejné dopravy v České republice

Legislativa České republiky	Evropské předpisy a dokumenty
Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon)	Nařízení EP a Rady č. 1371/2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční dopravě
Zákon č. 143/2001 Sb., o ochraně hospodářské soutěže	Prováděcí nařízení Komise EU č. 869/2014 o nových službách v osobní železniční dopravě
Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících	Nařízení EP a Rady č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících
Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě	Nařízení EP a Rady č. 181/2011 o právech a povinnostech cestujících v autobusové a autokarové dopravě
Zákon č. 526/1990 Sb., o cenách	Směrnice č. 2010/40/EU o rámci pro zavedení inteligentních dopravních systémů v oblasti silniční dopravy a pro rozhraní s jinými druhy dopravy
Zákon 266/1994 Sb., o dráhách	Strategie Evropa 2020 (2010)
Zákon č. 129/2000 Sb., o krajích (krajské zřízení)	Směrnice EP a Rady č. 34/2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru
Zákon č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení)	Bílá kniha EU o dopravě (2001)
Zákon 243/2000 Sb., o rozpočtovém určení výnosů některých daní územním samosprávným celkům a některým státním fondům (zákon o rozpočtovém určení daní)	Plán jednotného evropského dopravního prostoru (2011)
Zákon č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek	
Zákon č. 218/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech a o změně některých souvisejících zákonů (rozpočtová pravidla)	
Zákon č. 250/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech územních rozpočtů	

Zdroj: Vlastní zpracování dle Ministerstva dopravy a Moravskoslezského kraje (2017)

2.2.2 Strategické dokumenty ve veřejné dopravě v České republice

Strategické dokumenty, které představují koncepční materiály pro střednědobé cíle, musí jasně specifikovat cíle, termín splnění těchto cílů a nástroje k jejich dosažení. Tyto cíle vychází zejména z přepravních požadavků, které se mění nejen v čase. Cílem je neustálé udržování optimalizace veřejné dopravy se zaměřením na minimalizaci časové náročnosti všech cest v daném integrovaném systému. Mezi optimalizační kritéria patří i dělba přepravní práce veřejného dopravce k ukazateli rentability (průměrná výše kompenzačních plateb na 1 přepraveného cestujícího).

V roce 2006 vznikl na Ministerstvu dopravy dokument Strategie podpory dopravní obsluhy území, který zahrnoval hlavní problémy veřejné dopravy v České republice a návrhy na jejich řešení. Definoval, že prostředí ve veřejné dopravě je velice uzavřené, formalizované dopravní plánování téměř neexistuje a chybí investiční zdroje, například pro zajištění kvalitního vozidlového parku a zavádění nových telematických systémů. Přehled nejdůležitějších strategických materiálů je uveden v tabulce č. 2.2.

Tabulka 2.2 Klíčové strategické dokumenty ve veřejné dopravě v České republice

Strategický dokument	Autor	Rok vydání
Dopravní politika pro období 2005 - 2013	Ministerstvo dopravy ČR	2005
Dopravní politika pro období 2014 - 2020	Ministerstvo dopravy ČR	2013
Generálního plánu rozvoje dopravní infrastruktury	Vláda ČR	2006
Harmonogram výstavby dopravní infrastruktury	Vláda ČR	2007
Státní politika životního prostředí ČR 2012 - 2020	Ministerstvo životního prostředí ČR	2012
Národní akční plán čisté mobility	Ministerstvo průmyslu a obchodu ČR	2015
Strategie podpory dopravní obsluhy území	Ministerstvo dopravy ČR	2006

Zdroj: Vlastní zpracování dle Ministerstva dopravy (2017)

Současným strategickým materiálem Ministerstva dopravy ČR je dokument Dopravní politika ČR pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050. V tomto dokumentu je například uvedeno, že doprava ve městech není systémově řešena a nejsou dostatečně uplatňována opatření ke zklidnění center měst, včetně vytváření podmínek pro cyklistickou a pěší dopravu. Hlavním cílem Dopravní politiky je vytvářet podmínky pro rozvoj kvalitní dopravní soustavy postavené na využití technicko – ekonomicko – technologických vlastností jednotlivých druhů dopravy, na principech hospodářské soutěže a s ohledem na její ekonomické a sociální vlivy a dopady na životní prostředí a veřejné zdraví.¹⁸

2.3 Financování veřejné dopravy v České republice

Financování veřejné dopravy je velmi složité a zasahuje takřka do všech úrovní veřejné správy. Lze konstatovat, že do procesu financování veřejné dopravy vstupují čtyři hlavní aktéři. Jedná se o objednatele veřejné služby, vykonavatele veřejné služby, stát v pozici regulátora, který je v případě dopravy zastoupen Ministerstvem dopravy a Ministerstvem

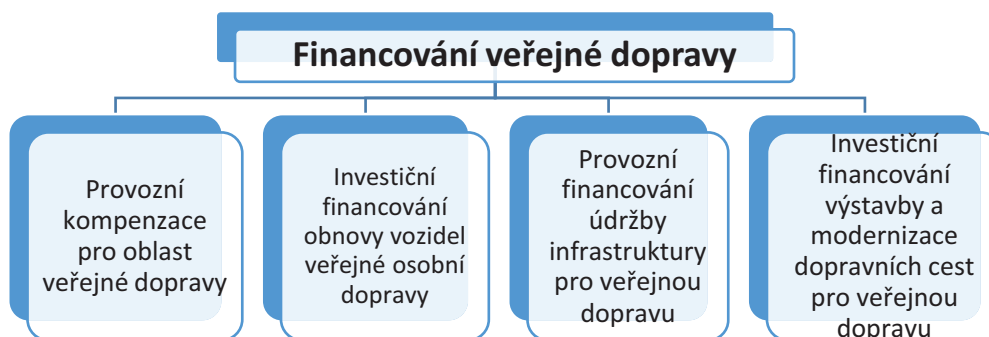
¹⁸ MDCR (2013)

financí. Posledním subjektem jsou občané, kteří se na financování veřejné služby podílí úhradou jízdného.

Veřejnou dopravu má smysl financovat pouze v případě, že existuje poptávka po této službě. V praxi se o určení poptávky po veřejné dopravě rozhoduje na základě ekonomických možností a politických dohod. Rozhodujícími faktory poptávky po službách veřejné dopravy jsou: přepravní doba, časová a prostorová dostupnost, bezpečnost, komfort, flexibilita a náklady na přepravu. Ve veřejné dopravě je kladen důraz také na omezování negativních vlivů na životní prostředí, na míru urbanizace, hustotu osídlení, ekonomickou vyspělost, demografické složení obyvatel a dosaženou úroveň motorizace oblasti.¹⁹

Ze státního rozpočtu jsou hrazeny především výdaje na výstavbu dopravní infrastruktury celostátního významu, tj. dálnice, silnice I. třídy či modernizace železnic. Značná část těchto výdajů je spolufinancována prostřednictvím strukturálních fondů Evropské unie. Provozní náklady financované přímo ze státního rozpočtu jsou pouze u letecké, železniční, vodní a potrubní dopravy. Proces financování veřejné dopravy v České republice znázorňuje graf 2.3.

Graf 2.3 Financování veřejné dopravy v České republice



Zdroj: Vlastní zpracování dle Ministerstva dopravy (2016)

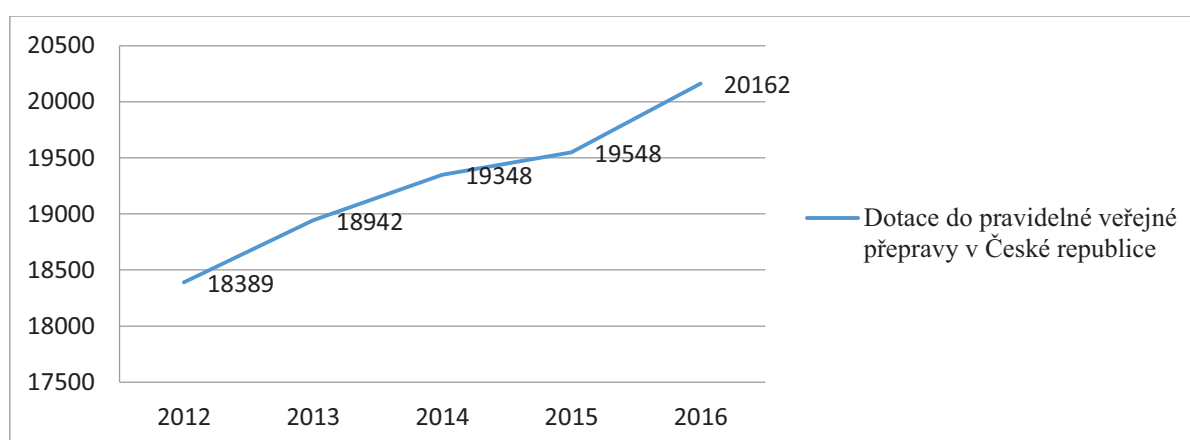
2.3.1 Provozní kompenzace pro oblast veřejné dopravy

Zajištění veřejné dopravní obslužnosti území prostřednictvím regionální dopravy je realizováno krajskými úřady nebo obcemi v samostatné působnosti. Finanční odpovědnost krajů a obcí v České republice dosahuje výše téměř 20 mld. Kč, což představuje značný objem jejich rozpočtu. Kraje zajišťují dopravní obslužnost a přepravu cestujících prostřednictvím železniční dopravy na regionálních tratích osobními vlaky a vlaky kategorie

¹⁹ Sláma (2014)

spěšný vlak. V rámci linkové silniční dopravy zajišťují kraje tuto veřejnou službu prostřednictvím autobusových spojů. Rozsah těchto veřejných služeb je v kompetenci rozhodnutí kraje. Podíl krajů na úhradě výdajů na veřejnou přepravu cestujících činí 75 % z celkových nákladů. Částka, kterou kraje ze svých rozpočtů vynakládají na veřejnou dopravu, se neustále navyšuje. Autobusoví dopravci získávají za veřejné služby kompenzace od kraje (úhrada prokazatelné ztráty, přiměřeného zisku, platy řidičů). Detailní popis struktury kompenzace za veřejnou službu v dopravě je znázorněn v příloze č. 2. Přehled výdajů poskytnutých ve formě kompenzací a dotací z veřejných zdrojů znázorňuje graf 2.4.

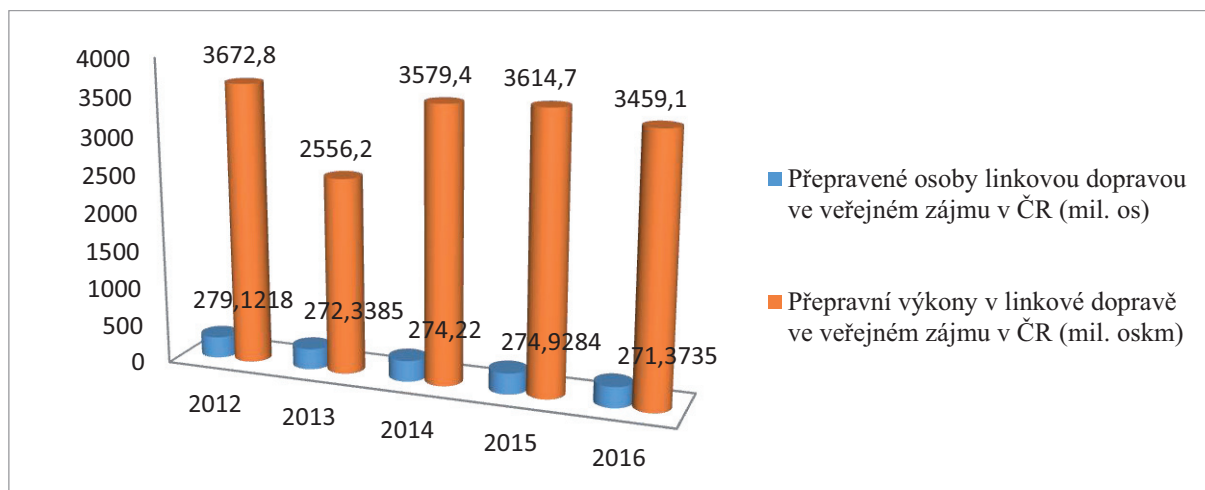
Graf 2.4 Přehled výdajů na provozní kompenzace pro oblast veřejné dopravy v České republice za období 2012 - 2016 (v mil. Kč)



Zdroj: Vlastní zpracování dle Ročenky Ministerstva dopravy (2016)

Problematika zajišťování provozních kompenzací ve veřejné dopravě je obsahem koncepčních dokumentů veřejné dopravy a její hodnocení není předmětem této diplomové práce. Dle grafu 2.4 je zřejmé, že výdaje na provozní kompenzace každoročně významně stoupají. Možných příčin je mnoho a mohou působit oběma směry – nárůst mzdových nákladů, zvýšení/snížení cen za pohonné hmoty, inflace, nárůst přepravených osob, aj. Jak znázorňuje graf 2.5, ukazatel počtu přepravených osob nemá ve sledovaném období rostoucí charakter a nelze z něj objektivně určit budoucí trend.

Graf 2.5 Počet přepravených osob a přepravní výkony v linkové dopravě v České republice



Zdroj: Vlastní zpracování dle Ministerstva dopravy (2017)

Ve sledovaném období se počet přepravených osob veřejnou linkovou dopravou pohyboval v rozmezí 272 338 500 osob – 279 121 800 osob. Nejvíce osob bylo přepraveno v roce 2012 a nejméně v roce 2016.

2.3.2 Investiční financování obnovy vozidel veřejné osobní dopravy

V oblasti autobusové dopravy je používán pojem tzv. přiměřeného zisku, který je vázán na investice do vozidel a jejich obnovy. Autobusoví dopravci mohou určité finanční prostředky na tyto investice získat ze státních programů na obnovu vozidel. Funguje i systém, kdy dopravce získá jednorázovou podporu na nákup vozidel, které následně splácí prostřednictvím každoročních kompenzací²⁰. Úroveň vozidel autobusové dopravy je v jednotlivých regionech odlišná, ve velkých městech se očekává úroveň vyšší, naopak v málo osídlených oblastech, kde není veřejná doprava využívána dostatečně, je tato úroveň přirozeně nižší. Programy investování do obnovy vozidel jsou hojně využívány a jsou považovány za velice pozitivní. Stát tuto oblast podporuje také z důvodu ekologizace veřejné dopravy a zajištění potřeb pro osoby s omezenou schopností pohybu.

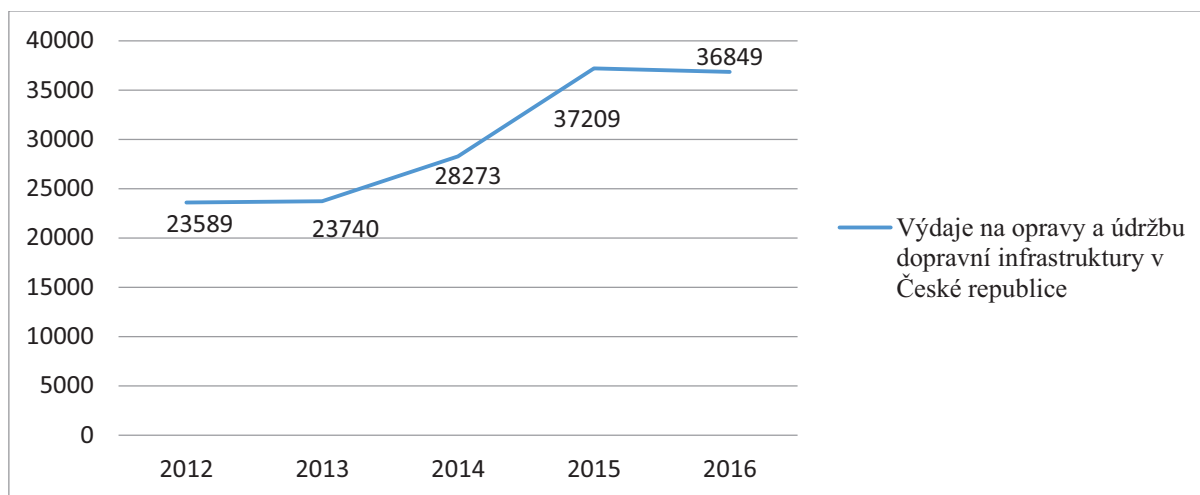
2.3.3 Provozní financování údržby infrastruktury pro veřejnou dopravu

Strategickým dokumentem, který řeší tuto problematiku, je Generální plán rozvoje dopravní infrastruktury (GEPARDI). Náklady na údržbu dopravní infrastruktury využívané pro veřejnou dopravu se skládají z nákladů fixních a variabilních, na jejichž krytí se podílí uživatelé dopravní infrastruktury prostřednictvím úhrady uživatelských poplatků a stát

²⁰ MDCR (2016)

úhradou fixních nákladů přímo ze státního rozpočtu (respektive Státního fondu dopravní infrastruktury). Výše výdajů na opravy a údržbu dopravní infrastruktury v České republice za období 2012 – 2016 znázorňuje graf 2.6.

Graf 2.6 Výdaje na opravy a údržbu dopravní infrastruktury v České republice v období 2012 - 2016 (v mil. Kč)



Zdroj: Vlastní zpracování dle Ročenky Ministerstva dopravy (2016)

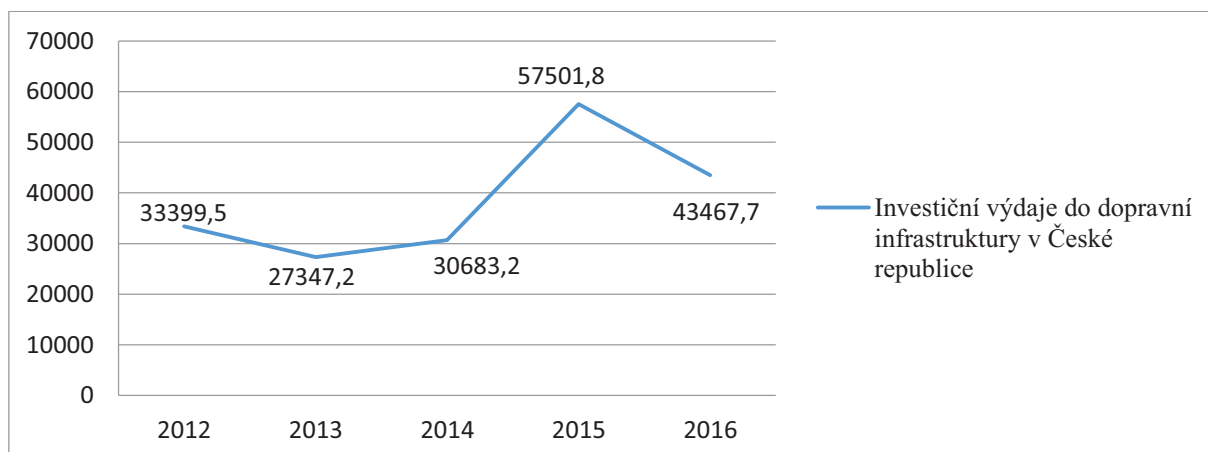
Výše výdajů na opravy a údržbu dopravní infrastruktury každoročně roste. Největší nárůst byl zaznamenán v roce 2015, kdy došlo k meziročnímu navýšení o více než 31,6 %. Jedním z důvodů bylo dočerpání finančních prostředků z Operačního programu doprava.²¹

2.3.4 Investiční financování výstavby a modernizace dopravních cest využívaných i veřejnou dopravou

Tato problematika úzce souvisí s vlastnictvím infrastruktury a je rovněž stěžejním tématem strategického dokumentu Generálního plánu rozvoje dopravní infrastruktury. Částečně tuto problematiku zpracovávají i koncepční dokumenty rozvoje sítí. Ministerstvo dopravy ČR nemusí při zakázkách týkajících se dopravy vždy využívat výběrových řízení, ale může je vzhledem k evropské legislativě zadávat přímo. Graf 2.7 znázorňuje přehled investic do výstavby a modernizace cest za období 2012 – 2016.

²¹ MDCR (2016)

Graf 2.7 Investiční výdaje do dopravní infrastruktury v České republice v období 2012 - 2016 (v mil. Kč)



Zdroj: Vlastní zpracování dle Ročenky Ministerstva dopravy (2016)

Zajímavým ukazatelem grafu 2.7 jsou investiční výdaje do dopravní infrastruktury v roce 2015, kdy tyto tvořily 1,26 % HDP (nejsou zahrnuty výdaje do místních pozemních komunikací a ostatní infrastruktury městské hromadné dopravy), což činilo meziročně poměrně výrazné navýšení.

3 Dopravní obslužnost Moravskoslezského kraje

Třetí kapitola pojednává o procesech zajišťování dopravní obslužnosti, možnostech financování této veřejné služby a o změnách souvisejících nejen se změnou legislativy. Kapitola je členěná do podkapitol, ve kterých je analyzován postup zajišťování dopravní obslužnosti ve veřejné linkové osobní dopravě v Moravskoslezském kraji, včetně analýzy hlavních aktérů, přehledu legislativy a klíčových změn v oblasti veřejné dopravy v Moravskoslezském kraji.

Dopravní obslužnost lze nazvat veřejnou službou, která slouží k uspokojování potřeb obyvatel.

3.1 Úloha kraje a charakteristika dopravní obslužnosti

Dopravní obslužnost v Moravskoslezském kraji je v rámci závazku veřejné služby objednávané krajem a obcemi zajišťována prostřednictvím železniční, příměstské autobusové, městské hromadné dopravy a nově i vodní dopravy. V současné době je vodní doprava v Moravskoslezském kraji poskytována v rámci cestovního ruchu v přehradní nádrži Slezské Harty formou přívozu mezi obcemi Razová a Roudno. V případě poptávky je služba zajišťována v sezónním období. Na financování této vodní dopravy se podílí výše uvedené obce a Moravskoslezský kraj.²² Rozsah dopravní obslužnosti kraje stanovuje a financuje v samostatné působnosti kraj, dopravní obslužnost nad rámec dopravní obslužnosti kraje je v kompetenci příslušných obcí.²³ Přehled dopravců zajišťujících veřejnou dopravu v Moravskoslezském kraji znázorňuje tabulka 3.1.

Tabulka 3.1 Dopravci a druhy veřejné dopravy v Moravskoslezském kraji

Druh veřejné dopravy			
	Železniční doprava	Autobusová doprava	Městská hromadná doprava (MHD)
Dopravce	České dráhy a.s.	ARRIVA MORAVA a.s.	MHD Bruntál
	GW Train Regio a.s.	TQM – holding, s.r.o.	MHD Krnov
	Railway Capital a.s.	ČSAD Karviná a.s.	MHD Opava
	Slezské zemské dráhy, o.p.s.	ČSAD Frýdek-Místek a.s.	MHD Nový Jičín
	RegioJet, a.s.	ČSAD Havířov a.s.	MHD Studénka
	LEO Express a.s.	ČSAD Vsetín a.s.	MHD Ostrava

²² Moravskoslezský kraj (2015)

²³ Moravskoslezský kraj (2016)

		Osoblažská dopravní společnost, s.r.o.	MHD Havířov
		Dopravní podnik Ostrava a.s.	MHD Frýdek – Místek
		Ján Kypús – BUS s.r.o.	MHD Orlová
		Městský dopravní podnik Opava a.s.	MHD Karviná
		Jiří Kantor	MHD Český Těšín
			MHD Třinec

Zdroj: Vlastní zpracování dle Plánu dopravní obslužnosti území Moravskoslezského kraje (2013)

Dopravní obslužnost je v Moravskoslezském kraji zajišťována třemi stěžejními druhy dopravy – železniční, městskou hromadnou a autobusovou dopravou.

Železniční osobní doprava

Územím Moravskoslezského kraje prochází 2. a 3. tranzitní železniční koridor. Tyto koridory mají mezinárodní význam pro spojení České republiky s okolními státy.

Železniční osobní doprava v Moravskoslezském kraji je zajištěna příměstskými spoji osobních a spěšných vlaků a dálkovou železniční dopravou s kategorií vlaků rychlík, expres, Euronight, Intercity, Eurocity a Supercity.

Železniční síť v Moravskoslezském kraji tvoří hlavní tratě a do nich zaústěné tratě vedlejší. Délka provozní sítě činí 568 km. Na území Moravskoslezského kraje se nachází 160 stanic a zastávek. Železniční dopravu v Moravskoslezském kraji lze rozdělit na dvě oblasti – Oblast severozápad a Oblast jihovýchod. Tyto dvě oblasti se od sebe odlišují hustotou provozu a poptávkou po přepravní kapacitě. Na všech tratích platí aktuálně vedle tarifu dopravce také Tarif ODIS pro dlouhodobé časové jízdné. S ohledem na možnosti čerpání zdrojů z evropských dotací je ve vybraných železničních stanicích předpokládána instalace chytrých automatů umožňujících pořízení příslušné jednotlivé jízdenky na dopravní kartu ODISka, popřípadě zavedení jednotlivé jízdenky na bezkontaktní bankovní kartu.²⁴

Městská hromadná doprava

Mezi velkými městy a jejich blízkým okolím existují vzájemné přepravní vazby, kde poptávka po těchto vazbách vysoce překračuje služby zajišťované příměstskou dopravou. Většinou se jedná o zájmová území města, do kterého jsou z městského území vedeny linky městské hromadné dopravy (MHD), většinou jako intervalová doprava. Tyto služby jsou

²⁴ Moravskoslezský kraj (2016)

financovány z příslušných městských rozpočtů, rozpočtů menších obcí, do jejichž území jsou linky MHD vedeny a v neposlední řadě z rozpočtu kraje.²⁵

Městská hromadná doprava mnohdy zajišťuje dopravní obslužnost obcí a okolí větších měst a nahrazuje tak potřebu financování linkových autobusů. Tyto služby jsou financovány z municipálních rozpočtů na základě smluvních vztahů s dopravci.²⁶

Autobusová doprava

Území Moravskoslezského kraje je obsluhováno 53 mezinárodními, 19 dálkovými a 345 příměstskými autobusovými linkami. Příměstská autobusová doprava je geograficky rozdělena do několika oblastí a dopravní obslužnost je zajišťována 11 dopravci.

Nejvýznamnějším dopravcem je ARRIVA MORAVA a.s., která zajišťuje dopravu ve významné části území Moravskoslezského kraje s ročním výkonem okolo 16 mil. vozových kilometrů. Dalším významným dopravcem je společnost TQM – holding s.r.o., která zajišťuje spojení zejména v okrese Opava a okolních obcích.

Přehled všech dopravců zajišťujících veřejnou dopravu v Moravskoslezském kraji je uveden v tabulce 3.1.

3.2 Financování dopravní obslužnosti ve veřejné dopravě z krajského rozpočtu

Kraje v rámci své působnosti zabezpečují v oblasti dopravy základní dopravní obslužnost, správu silnic II. a III. tříd, investice, údržbu a rekonstrukci dopravní infrastruktury. Moravskoslezský kraj vlastní také letiště a podílí se na správě vodních cest.

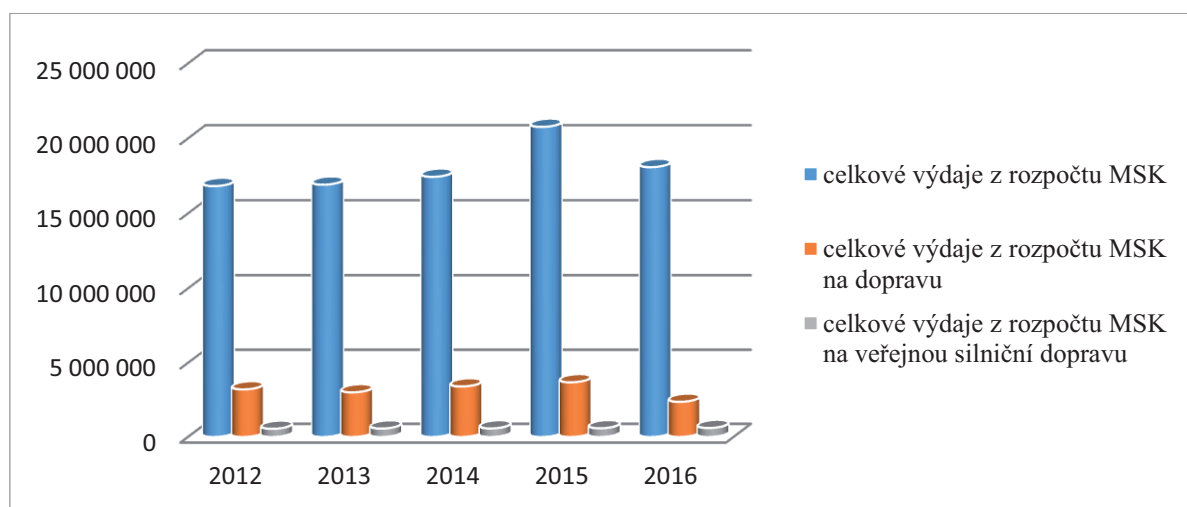
Graf 3.1 znázorňuje údaje o výši celkových výdajů Moravskoslezského kraje, celkových výdajů na dopravu a výdajů na provoz veřejné silniční dopravy hrazené z rozpočtu Moravskoslezského kraje. Do položky výdajů na veřejnou silniční dopravu vstupují kromě výdajů na linkovou dopravu i výdaje na městskou hromadnou dopravu.

Pro účely zpracování diplomové práce bude problematika Městské hromadné dopravy hodnocena pouze okrajově.

²⁵ Moravskoslezský kraj (2016)

²⁶ Sláma (2014)

Graf 3.1 Přehled celkových výdajů rozpočtu, výdajů na celkovou dopravu a výdajů na veřejnou silniční dopravu z rozpočtu Moravskoslezského kraje za období 2012 - 2016 (v tis. Kč)



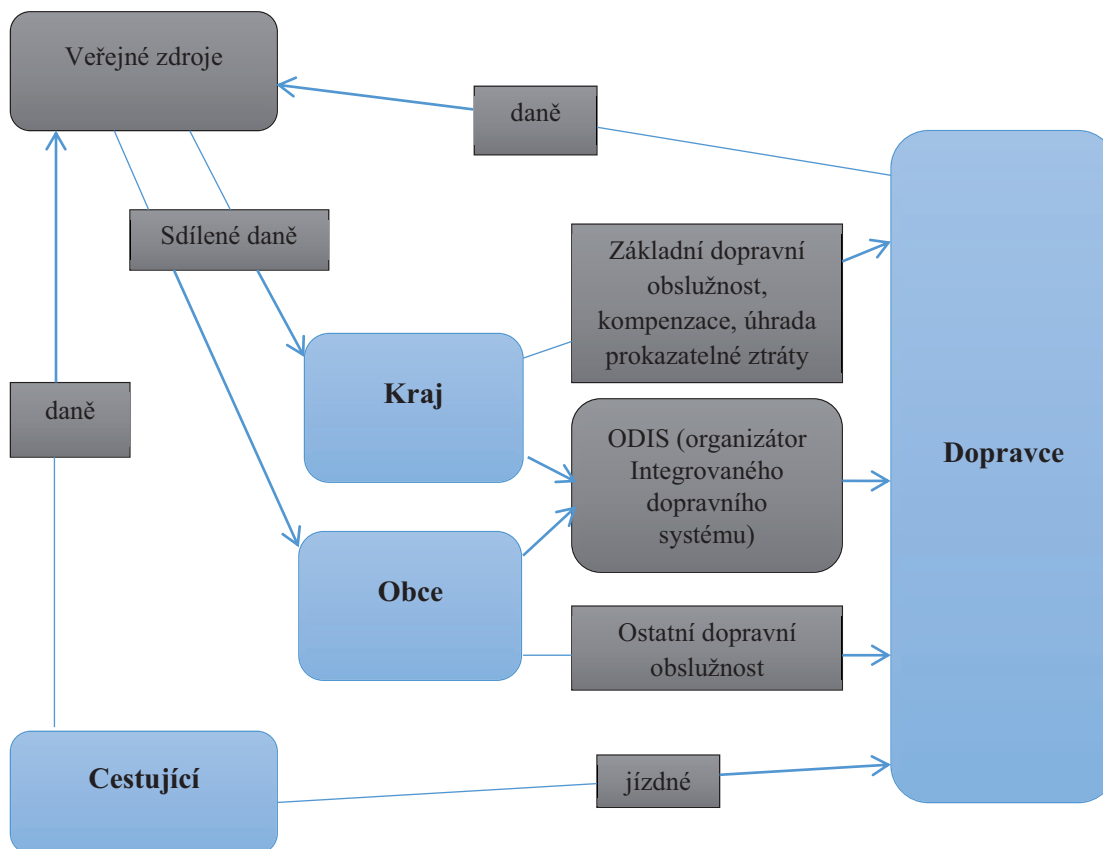
Zdroj: Vlastní zpracování dle výročních zpráv MSK a MF ČR (2012-2016)

Zajímavou anomálií jsou hodnoty výdajů za rok 2015 a 2016. V roce 2015 byly celkové výdaje MSK o 19% vyšší než v roce 2014. Z údajů výroční zprávy za rok 2015 bylo zjištěno, že vysoký objem výdajů vznikl především z důvodu časového nesouladu mezi okamžikem úhrady faktur u konkrétních, zejména investičních projektů spolufinancovaných z evropských finančních zdrojů a okamžikem přijetí evropských dotací, které jsou u investičních projektů propláceny ex-post. Na předfinancování těchto dotací tak kraj v zájmu dočerpání evropských dotací (nejvýrazněji pak ve 4. čtvrtletí 2015) využil úvěrové zdroje, čímž došlo krátkodobě k nárůstu zadluženosti.²⁷ Oproti tomu v roce 2016 došlo k prudkému poklesu výdajů do odvětví dopravy (z 3 682 909 000 Kč na 2 365 107 000 Kč), což činí pokles o cca 36 %. V tomto roce Moravskoslezský kraj poprvé ve své šestnáctileté historii hospodařil s přebytkovým rozpočtem. Tomuto výsledku pomohly předchozí úspory, evropské dotace a nárůst daňových příjmů.

Jak detailně znázorňuje graf 3.2, v rámci veřejné linkové dopravy dochází k finančním tokům, kterými jsou zajišťovány základní přesuny finančních prostředků.

²⁷ MSK (2016)

Graf 3.2 Finanční toky ve veřejné dopravě v Moravskoslezském kraji

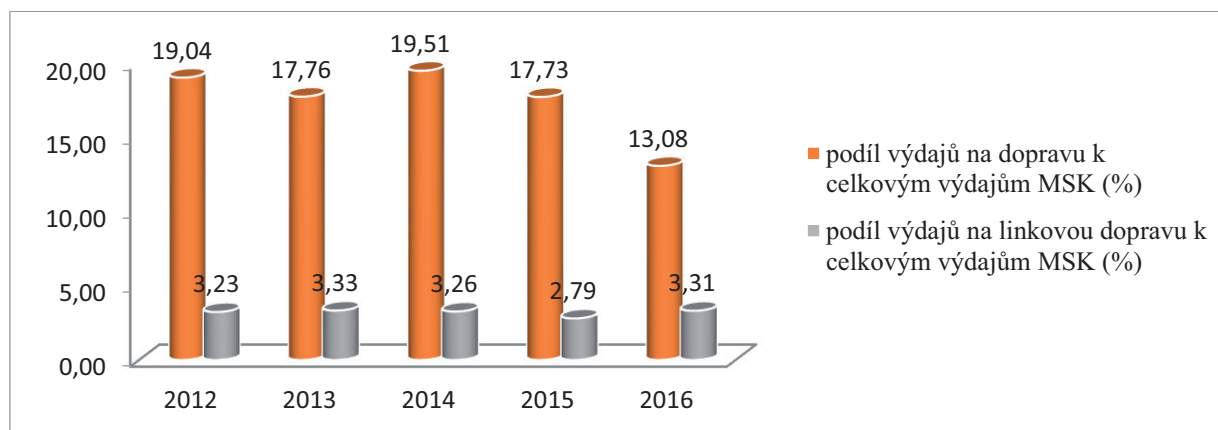


Zdroj: Vlastní zpracování dle Sláma (2014),

Moravskoslezský kraj poskytuje dopravcům příjmy prostřednictvím kompenzací za veřejnou službu a hradí dopravci prokazatelnou ztrátu a přiměřený zisk. Dopravce krom těchto příjmů z krajských rozpočtů získává prostředky od obcí za ostatní dopravní obslužnost, což jsou služby, které si obce sjednávají s dopravcem nad rámec stanovené dopravní obslužnosti. Zbývající prostředky získává dopravce z jízdného, které hradí cestující. Opačným směrem proudí do veřejných rozpočtů příjmy ve formě daní, které odvádí jak cestující, tak dopravci.

Výši výdajů za zajištění na dopravní obslužnosti v linkové dopravě, která činí každoročně okolo 3% celkových výdajů rozpočtu Moravskoslezského kraje, znázorňuje graf 3.3.

Graf 3.3 Podíl výdajů na dopravu, linkovou dopravu k celkovému rozpočtu Moravskoslezského kraje (v %)

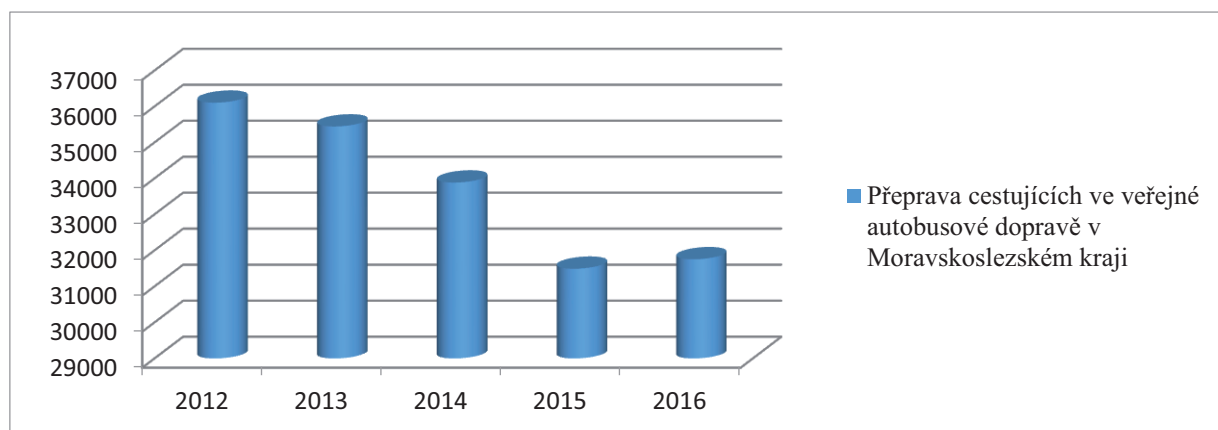


Zdroj: Vlastní zpracování dle výročních zpráv Moravskoslezského kraje (2012 – 2016)

Údaje za rok 2015 a 2016 již zahrnují výdaje, které byly předmětem veřejných zakázek pro oblast Jablunkovsko a Třínecko a oblast Českotěšínsko. Z dostupných zdrojů nebylo možno zjistit, proč v roce 2016 došlo k tak výraznému snížení výdajů do dopravy, ale s ohledem na konání krajských voleb lze předpokládat, že se mohlo jednat o politické rozhodnutí.

Jak zobrazuje graf 3.4, v posledních letech dochází v Moravskoslezském kraji k postupnému poklesu přepravovaných osob ve veřejné linkové dopravě.

Graf 3.4 Přeprava cestujících ve veřejné autobusové dopravě v Moravskoslezském kraji (2012 – 2016)



Zdroj: Vlastní zpracování dle Ročenky Ministerstva dopravy (2016)

Jedním z důvodů, proč se počet osob využívající veřejnou dopravu snižuje, je neustálý růst individuální automobilové dopravy. Tento trend se zatím zdá být trvalý. Je proto velmi nesnadným úkolem Moravskoslezského kraje zajistit veřejnou dopravu, která za přiměřené jízdné zabezpečí standard a komfort cestujících a přesvědčí je k upřednostnění veřejné dopravy.

3.3 Integrovaný dopravní systém Moravskoslezského kraje

V jednotlivých krajích a příměstských oblastech velkých aglomeračních center je zavádění integrovaných dopravních systémů veřejné dopravy velkým trendem. Tyto systémy integrují všechny druhy veřejné dopravy a současně umožňují integraci tarifní politiky.

Na území Moravskoslezského kraje je v současné době plně rozvíjen integrovaný dopravní systém (dále ODIS), který patří mezi tři nejstarší integrované dopravní systémy v České republice. ODIS vznikl 23. listopadu 1997 a nejprve se jednalo o integraci veřejné dopravy v ostravské aglomeraci a až později se systém rozšířil do celého kraje. Tarifní politika ODIS je z hlediska cenotvorby bezprostředně ovlivňována z větší míry společníky společnosti Koordinátor ODIS s.r.o., tj. Moravskoslezským krajem a statutárním městem Ostravou, ale zcela autonomní kompetence mají i města s městskou hromadnou dopravou. Slevy, které lze uplatnit dle tarifu integrovaného systému Moravskoslezského kraje ODIS, vychází jednak z Výměru Ministerstva financí České republiky a jednak z rozhodnutí samotných objednatelů jako tvůrců tarifní politiky. Cílem a funkcí Koordinátora ODIS je zabezpečit účelnou a hospodárnou dopravu, která uspokojí přepravní potřeby obyvatel v regionu. Systém ODIS je založen na tom, že jednotlivé druhy dopravy (železniční, veřejná linková doprava, MHD) a jejich dopravci, zadavatelé dopravy (Moravskoslezský kraj a ostatní samosprávné územní celky) vytvářejí propojený a dopravně efektivní systém přínosný pro všechny zainteresované subjekty.²⁸

Dosud byla popisována veřejná doprava jako celek. V dalších částech diplomové práce je již pozornost zaměřena na oblast veřejné linkové dopravy.

Dle klasifikace ekonomických činností NACE – CZ je tento druh dopravy zařazen do kategorie H – Doprava a skladování, podsekce 49 – Pozemní a potrubní doprava, 49.3 - Ostatní pozemní osobní doprava, 49.31 – Městská a příměstská pozemní osobní doprava. Do této kategorie patří pozemní doprava osob městskými nebo příměstskými dopravními systémy. Ty mohou zahrnovat různé druhy pozemní dopravy, autobusy, tramvaje, trolejbusy, podzemní a nadzemní dráhy atd. Doprava je provozována po pevně stanovených trasách, pravidelně, podle pevného jízdního řádu, přičemž cestující mohou nastupovat a vystupovat na stálých zastávkách.²⁹

²⁸ MSK (2013)

²⁹ Český statistický úřad (2017)

3.4 Smluvní zajištění dopravní obslužnosti v Moravskoslezském kraji

Moravskoslezský kraj má uzavřeny smlouvy o závazku veřejné služby v linkové dopravě, jejichž prostřednictvím jsou zajišťovány základní dopravní obslužnosti na období let 2007 – 2018. Tyto smlouvy byly uzavřeny dle platné národní legislativy, resp. zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě ve znění pozdějších předpisů. Rozsah a objem finančních prostředků pro dopravní obslužnost Moravskoslezského kraje v závazku veřejné dopravy byl každoročně stanovován na základě projednání a schválení orgánů Moravskoslezského kraje o výši kompenzace za služby ve veřejné osobní dopravě. Výše kompenzace byla stanovována na základě předběžných odborných odhadů dopravců.

Na 4. zasedání zastupitelstva Moravskoslezského kraje, které se uskutečnilo dne 20. 6. 2013, byl Usnesením zastupitelstva kraje č. 4/381 bod 2) schválen postup při zajištění dopravní obslužnosti na území Moravskoslezského kraje v návaznosti na otevírání trhu a řešení výběrových řízení na provozovatele veřejných služeb v přepravě cestujících veřejnou linkovou osobní dopravou v budoucím období dle zákona č. 137/2006 Sb. o veřejných zakázkách ve znění pozdějších předpisů, tj. v režimu tzv. brutto smluv.³⁰ Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících uzavírá Moravskoslezský kraj na dobu 10 dopravních let. Tento nový postup byl zvolen v návaznosti na implementaci evropské legislativy, resp. nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici. V této legislativě je jednoznačně stanoveno, že smlouvy o veřejné přepravě nejsou smlouvami veřejnoprávními, ale naopak vychází z principu regulované soutěže na bázi soukromoprávního smluvního vztahu mezi objednatelům dopravy a dopravcem. Dle této legislativy musí být výběrová řízení na dopravce ve veřejné službě uskutečněna nejpozději do 3. prosince 2019. Po tomto datu již musí být veřejná doprava zajišťována na základě nově uzavřených smluv.

Z tohoto důvodu bylo naprosto nevyhnutelné začít připravovat výběrová řízení na dopravce ve veřejné dopravě. Rozhodnutí o zajištění dopravní obslužnosti na území Moravskoslezského kraje bylo úzce spojeno s dalšími faktory, o kterých bylo potřeba rozhodnout ještě před samotným rozhodnutím o zajištění obslužnosti. Mezi zásadní otázky patřila např. rozhodnutí o režimu smluvních vztahů s dopravci, o rozsahu závazků veřejných služeb, o výběru oblastí pro výběrová řízení. Při tomto systému nese sice riziko spojené s vývojem tržeb objednatel, tzn. Moravskoslezský kraj, ale ten může zároveň přesně kontrolovat financování veřejných

³⁰ Moravskoslezský kraj (2015)

služeb včetně tarifních otázek, může dále určovat konkrétní jízdní řády a detailně regulovat standardy kvality včetně jednotného marketingového a informačního systému pro celý dopravní systém.

Mezi další rozhodnutí, které muselo zastupitelstvo Moravskoslezského kraje schválit ještě před samotnou přípravou veřejných zakázek, bylo vymezení rozsahu závazku veřejné služby, který na základě smlouvy zadá dopravci. Zastupitelstvem kraje byl schválen model zabezpečení veřejné linkové osobní dopravy v rozsahu výkonu platných jízdních řádů po všechny dny v týdnu v rámci stávajícího závazku veřejné služby objednávaného krajem. Tento proces ovšem nespočíval v pouhém překlopení jízdních řádů, ale v nastavení nových jízdních řádů tak, že byly splněny podmínky zabezpečení dopravy pro všechny dny v týdnu, kdy nebylo podmínkou zachování všech spojů či trasových a časových poloh. Rozsah tohoto závazku je vždy projednáván s představiteli kraje se skupinou měst a obcí, kterých se týká výběrové řízení na dopravce.

V rámci příprav zadávacího řízení bylo velmi důležité dobře zvolit strategickou oblast, tedy otázka výběrů provozních celků či oblastí, v nichž je zajišťována dopravní obslužnost. Na základě dokumentu Plán dopravní obslužnosti Moravskoslezského kraje (dále jen „Plán dopravní obslužnosti“) je trh rozdělen do dílčích provozních celků, které se soutěží kontinuálně tak, aby byly efekty plynoucí z konkurenční soutěže trvalé a aby nedošlo najednou k vyčerpání zdrojů některého z dopravců³¹. Současně jsou v Plánu dopravní obslužnosti navrženy celky tak, aby tvořily technicky ucelený provozní soubor/skupiny linek vycházející z přirozeného spádového centra. Vzhledem ke složitosti realizace veřejných zakázek a s tím spojeným rizikem případných soudních sporů a nulovou zkušeností v soutěžení v oblasti dopravní obslužnosti, bylo rozhodnuto, že se začne soutěžit jako první oblast Jablunkovsko a Třinecko. Tato oblast byla vyhodnocena jako oblast s potencionálním nejmenším rizikem konfliktů ve věci dohodnutí pravidel přestupných integrovaných jízdenek u linek, které budou předmětem soutěže a linek městské hromadné dopravy. Dále se v těchto oblastech snadněji vymezila hranice samotného souboru soutěžních linek, které se velmi snadno prolínaly s linkami mimo soutěž. V době přípravy veřejné zakázky byla oblast relativně samostatná, bez většího linkového propojení na jiné oblasti kraje a zároveň jsou v těchto oblastech menší provozní městské hromadné dopravy, které šlo snadněji propojit s linkami, které jsou smluvně zajištěny prostřednictvím výběrových řízení.

³¹ MDCR (2016)

Velký důraz je kladen na zajištění transparentnosti postupů, z čehož vyplývá informační a publikační povinnost pro objednatele. Jedna z nejvýznamnějších povinností plyne z nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici, ze kterého vyplývá povinnost předběžně notifikovat záměr uzavřít smlouvu o veřejných službách v Úředním věstníku Evropské unie, a to jeden rok před zahájením nabídkového řízení nebo před přímým zadáním. V tomto uveřejnění se musí uvést podstatné informace týkající se předmětných veřejných služeb, a to z toho důvodu, aby se mohli do zadávacího řízení přihlásit i dopravci z jiných regionů.

3.5 Kompenzace za veřejnou službu v linkové osobní dopravě v Moravskoslezském kraji

Společnosti zajišťující dopravní obslužnost sice získávají platby ve formě jízdného, ale tyto tržby zdaleka nepokryjí náklady na zajištění této služby. Proto zde hraje důležitou roli veřejný sektor, který poskytuje kompenzace za veřejné služby v dopravě. Výši kompenzace si vyčísluje dopravce na základě nákladových jednic a jsou vypláceny objednatelem veřejné služby na základě uzavřených smluv. Přesná definice kompenzace je uvedena v nařízení Evropského parlamentu a Rady a zní: „jakákoli výhoda, zejména finanční, kterou přímo nebo nepřímo poskytne příslušný orgán z veřejných zdrojů během období provádění závazku veřejné služby nebo v souvislosti s tímto obdobím“.³² Další striktní požadavky upravuje národní legislativa, zejména zákon č. 194/2010 Sb., který mj. uvádí, že kompenzace musí být přiměřená. V rámci kompenzací za veřejnou službu v linkové osobní dopravě vyplatí Moravskoslezský kraj každoročně ze svého rozpočtu přes 550 miliónů korun, což činí přibližně 3% celkového rozpočtu. Tabulka 3.2 znázorňuje vyplacené kompenzace jednotlivým dopravcům zajišťujícím dopravní obslužnost ve veřejné linkové dopravě v MSK dle původního režimu (zákona č. 111/1994 Sb.)

Tabulka 3.2 Poskytnuté kompenzace na zajištění dopravní obslužnosti veřejné linkové dopravy Moravskoslezského kraje za období 2012 – 2016 (v Kč)

Dopravce	2012	2013	2014	2015	2016
ARRIVA MORAVA a.s.	300 305 020	311 200 000	307 514 717	307 638 087	288 333 759
TQM - holding s.r.o.	77 977 118	80 885 000	82 555 000	85 050 000	88 300 000
ČSAD Frýdek - Místek a.s.	56 161 705	57 500 000	58 497 183	63 494 500	61 500 000
ČSAD Karviná a.s.	50 495 255	54 100 000	56 251 685	58 203 060	60 745 183

³² Evropský parlament a Rada (2007)

Dopravce	2012	2013	2014	2015	2016
ČSAD Havířov a.s.	28 245 144	30 100 000	32 796 593	33 111 927	37 500 000
Osoblažská dopravní společnost, s.r.o.	9 874 964	9 793 000	9 789 307	9 789 352	10 013 080
Dopravní podnik Ostrava a.s.	9 055 341	9 049 500	8 725 900	6 988 720	6 497 000
Ján Kypús - BUS s.r.o.	4 800 000	4 827 000	4 827 000	4 827 000	4 827 000
Městský dopravní podnik Opava, a.s.	1 536 893	1 559 672	1 619 702	1 560 742	1 508 902
ČSAD Vsetín a.s.	2 979 832	2 948 000	2 948 463	2 948 463	2 948 460
Jiří Kantor	1 039 205	800 000	200 000	0	0
CELKEM	542 470 477	562 762 172	565 725 550	573 611 851	562 173 384

Zdroj: Vlastní zpracování dle interních materiálů Moravskoslezského kraje (2017)

Dopravní obslužnost ve veřejné linkové dopravě zajišťuje pro Moravskoslezský kraj 11 dopravců. Největší dopravce, ARRIVA MORAVA, a.s. získává za veřejné služby v dopravě kompenzace ve výši cca 300 milionů.

Následující tabulka 3.3 obsahuje údaje o kompenzacích, které byly vyplaceny dopravcům na základě smluvního vztahu uzavřeného prostřednictvím veřejných zakázek.

Tabulka 3.3 Poskytnuté kompenzace na zajištění dopravní obslužnosti veřejné linkové dopravy Moravskoslezského kraje za období 2015 – 2016 (v Kč)

Dopravce	2012	2013	2014	2015	2016
ČSAD Vsetín a.s.				1 533 943	31 073 929
ČSAD Havířov a.s.					2 817 788

Zdroj: Vlastní zpracování dle interních materiálů Moravskoslezského kraje (2017)

Údaje dopravce ČSAD Vsetín a.s. v roce 2015 a údaj dopravce ČSAD Havířov a.s. v roce 2016 zahrnují kompenzace pouze za 1 měsíc poskytovaných služeb. S oběma dopravci byly uzavřeny smlouvy na 10 dopravních let s počátkem plnění ve dvanáctém měsíci příslušného kalendářního roku.

Detailní přehled nákladů, tržeb a dopravních výkonů jednotlivých dopravců je uveden v příloze č. 4.

3.6 Dopravci zajišťující dopravní obslužnost v závazku veřejné služby v linkové osobní dopravě v Moravskoslezském kraji

Pro období 2007 – 2018 si na základě smluv o závazku veřejné služby v linkové dopravě uzavřených dle zákona č. 111/1994 Sb. si Moravskoslezský kraj zajistil dopravní obslužnost v linkové osobní dopravě u dopravců uvedených v tabulce 3.4

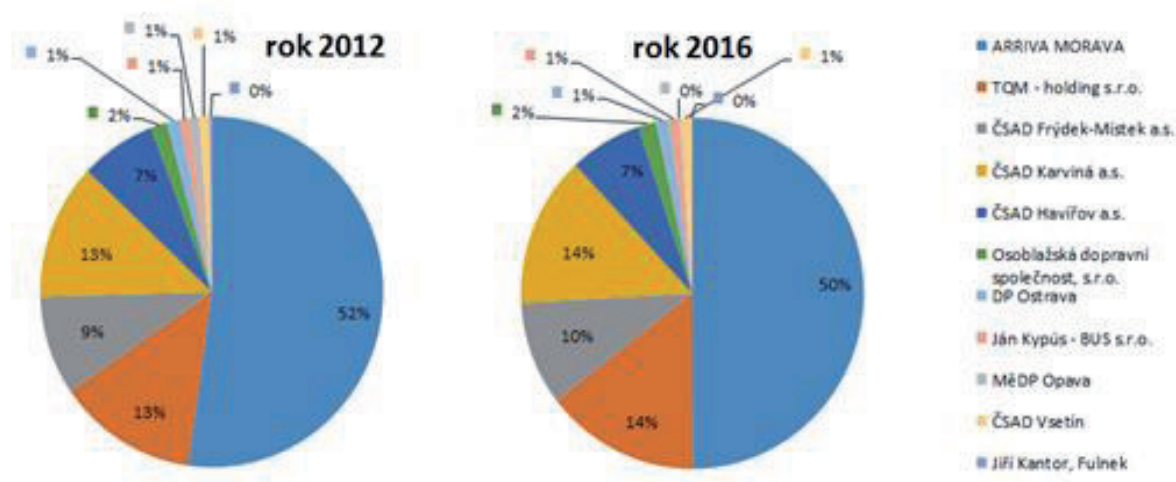
Tabulka 3.4 Dopravci zajišťující dopravní obslužnost v autobusové dopravě v Moravskoslezském kraji (údaje k 31. 12. 2016)

Dopravce	Obsluhovaná oblast	Dopravní výkon v MSK (%)
ARRIVA MORAVA a.s.	Orlovsko, Frýdlantsko, Brušpersko - Příborsko, Kopřivnicko, Novojičínsko, Frenštátsko, Bílovecko, Hlučínsko, Opavsko, Vítkovsko, Krnovsko, Bruntálsko, Rýmařovsko, Frýdecko-Místecko, Havířov	50
TQM – holding, s.r.o.	Hlučínsko, Opavsko, Vítkovsko	14
ČSAD Karviná a.s.	Karvinsko, Orlovsko, Havířov	14
ČSAD Frýdek-Místek a.s.	Frýdlantsko, Frýdecko – Místecko, Havířov	10
ČSAD Havířov a.s.	Českotěšínsko, Orlovsko, Frýdlantsko, Havířov	7
ČSAD Vsetín a.s.	Třinecko a Jablunkovsko, Kopřivnicko, Frenštátsko, Opavsko	1
Osoblažská dopravní společnost, s.r.o.	Krnovsko	2
Dopravní podnik Ostrava a.s.	Hlučínsko, Ostravsko	1
Ján Kypús – BUS s.r.o.	Karvinsko	1
Městský dopravní podnik Opava a.s.	Opavsko	0
Jiří Kantor	Fulnecko (do r. 2014)	0

Zdroj: Vlastní zpracování dle Plánu dopravní obslužnosti území Moravskoslezského kraje (2016)

Z tabulky č. 3.4 a grafu č. 3.5 je zřejmé, že 95% dopravní obslužnosti Moravskoslezského kraje je zajišťováno prostřednictvím pěti dopravců (ARRIVA MORAVA a.s., TQM – holding, s.r.o., ČSAD Karviná a.s., ČSAD Frýdek – Místek a.s. a ČSAD Havířov a.s.). Pro lepší přehlednost budou pro analýzy a hodnocení v kapitolách 4 a 5 využita data těchto významných dopravců, včetně údajů dopravce ČSAD Vsetín a.s., který vyhrál tendr na zajištění dopravní obslužnosti pro oblast Jablunkovsko a Třinecko.

Graf 3.5 Srovnání podílů jednotlivých dopravců na zajištění dopravní obslužnosti Moravskoslezského kraje (v %)



Zdroj: Vlastní zpracování dle interních materiálů Moravskoslezského kraje (2017)

Ve sledovaném období nedošlo k výraznějším změnám v dopravní obslužnosti v linkové osobní dopravě, s výjimkou dopravce Jiřího Kantora, který ukončil poskytování svých služeb v roce 2014. Dále lze konstatovat, že největší dopravce, společnost ARRIVA MORAVA a.s. snížila své dopravní výkony téměř o 2 mil. ujetých kilometrů. Tyto výkony byly rozděleny mezi ostatní dopravce. (viz tabulka 3.5)

Tabulka 3.5 Dopravní výkony jednotlivých dopravců veřejné autobusové dopravy za období 2012 – 2016 (v tis. km)

Dopravce	2012	2013	2014	2015	2016
ARRIVA MORAVA a.s.	16 070,88	15 943,42	15 860,51	15 710,38	14 271,32
TQM - holding s.r.o.	4 064,328	3 976,561	4 054,018	4 083,871	4 154,057
ČSAD Frýdek - Místek a.s.	2827,266	3736,847	2699,372	2724,424	2745,67
ČSAD Karviná a.s.	3 861,80	3 888,70	3 926,62	3 940,58	3 973,06
ČSAD Havířov a.s.	2191,848	2174,585	2151,09	2018,766	1954,208
Osoblažská dopravní společnost, s.r.o.	476,272	477,044	476,852	476,493	483,834
Dopravní podnik Ostrava a.s.	388,880	361,273	355,877	354,721	356,298
Ján Kypús - BUS s.r.o.	249,890	249,970	249,890	249,890	249,890
Městský dopravní podnik Opava, a.s.	62,879	62,896	62,896	62,756	63,346
ČSAD Vsetín a.s.	300,43	306,51	306,28	308,16	304,85
Jiří Kantor	63,504	63,504	15,876	0	0
CELKEM	30 557,98	31 241,31	30 159,28	29 930,04	28 556,53

Zdroj: Vlastní zpracování dle interních materiálů Moravskoslezského kraje (2017)

4 Faktory ovlivňující systém dopravní obslužnosti a systém zadávání veřejných zakázek

Čtvrtá kapitola pojednává o novém systému zajištění dopravní obslužnosti, kterou Moravskoslezský kraj zavádí dle nové evropské legislativy. V první podkapitole je popsán samotný proces zadávání veřejných zakázek, který od roku 2015 Moravskoslezský kraj využívá pro zajištění dopravní obslužnosti v autobusové dopravě. Další podkapitoly shrnují klíčová kritéria pro výběr dopravce a porovnávají rozdíly dvou režimů zajišťování dopravní obslužnosti v Moravskoslezském kraji. Větší pozornost je zaměřena na vybrané faktory, které Moravskoslezský kraj při výběrových řízeních považoval za klíčové.

4.1 Zajištění dopravní obslužnosti ve veřejné linkové dopravě v Moravskoslezském kraji prostřednictvím veřejných zakázek

Na základě legislativních změn, zejména implementace nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici, rozhodlo zastupitelstvo Moravskoslezského kraje v roce 2013 o změně postupu při zajišťování dopravní obslužnosti na území kraje. Změna postupu souvisela s otevíráním trhu a rozvojem integrovaného dopravního systému na území Moravskoslezského kraje. Z těchto důvodů byl zvolen postup uzavírání smluv prostřednictvím veřejných zakázek v režimu brutto.

Předmětem veřejných zakázek na zajištění dopravní obslužnosti je poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících veřejnou linkovou osobní dopravou po dobu 10 let. Konkrétně je rozsah plnění veřejné zakázky vymezen prostřednictvím předpokládaného celkového počtu vozokm³³ za celou dobu realizace veřejné zakázky. Pro účely veřejné zakázky se za vozokm považuje zadavatelem skutečně naměřená a předem pevně stanovená vzdálenost v kilometrech mezi jednotlivými zastávkami na spojích linek předmětné oblasti Moravskoslezského kraje, kde se mezi tyto vozokm nezapočítávají přejezdové kilometry, vzdálenosti ujeté v souvislosti s otáčením vozidla a jiné tzv. prázdné kilometry. Vzhledem k tomu, že doba plnění veřejné zakázky byla stanovena na 10 let, celkový počet vozokm byl

³³ Dle vyhlášky 175/2000 Sb. o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu vozokm znamená skutečně naměřenou a předem pevně stanovenou vzdálenost v kilometrech mezi jednotlivými zastávkami na spojích v dopravních oblastech dle jízdního řádu. Do vozokm nejsou započítávány přejezdové kilometry, vzdálenosti ujeté v souvislosti s otáčením vozidel a jiné prázdné kilometry.

vždy stanoven jako desetinásobek předpokládaného rozsahu plnění za jeden dopravní rok, kdy bylo vycházeno z předpokládaných jízdnicích řádů, přičemž při stanovení výše vozokm se vycházelo vždy ze skutečných vzdáleností naměřených mezi jednotlivými zastávkami.

Moravskoslezský kraj si v zadávacích podmínkách vyhradil právo nařídit nasazení konkrétních vozidel, co do velikosti vozidel na jednotlivé spoje, kdy tyto požadavky byly uvedeny v rámci stanovených jízdnicích řádů, a to z kapacitních důvodů. Další právo, které bylo v zadávacím řízení vyhrazeno, se týkalo jednostranného zvýšení/snížení rozsahu plnění v každém jednotlivém dopravním roce, a to až o 30 % oproti výchozímu nastavení, který je po celou dobu realizace veřejné zakázky neměnný a je jasně stanoven již na začátku zadávacího řízení. Moravskoslezský kraj si na začátku všech zadávacích řízení jasně stanovil technické podmínky zajištění dopravní obslužnosti. Co ale naopak bylo striktně vyžadováno, byl typ vozidla. Dopravce musel zajišťovat plnění veřejné zakázky pouze vozidly, které jako palivo využívají naftu nebo stlačený zemní plyn (CNG) s průměrným stářím vozového parku, které nesmí za celou dobu plnění veřejné zakázky tj. 10 let, překročit 6,5 let, s tím, že každé jednotlivé vozidlo nesmí být starší 12ti let. Dále byly stanoveny tyto požadavky:

- minimálně 20 % z celkového počtu vozidel ve třetím a každém dalším dopravním roce musí být vozidla na CNG,
- 100 % z celkového počtu vozidel ve třetím a každém dalším dopravním roce musí být vozidla s klimatizací,
- minimálně 80 % z celkového počtu vozidel ve třetím a každém dalším dopravním roce musí být nízkopodlažní vozidla, přičemž všechna vozidla musí být homologována dle platných předpisů a technických norem Evropské unie a České republiky³⁴.

Další povinnost související s plněním zajištění dopravní obslužnosti je správa označení zastávek, prodej jízdnicích dokladů a zajištění bezpečnosti platebních terminálů.

Kvalifikační předpoklady byly nastaveny tak, že dopravce musel mimo prokázání základní způsobilosti podle ustanovení § 74 a 75 zákona č. 134/2016 Sb., O zadávání veřejných zakázek (dále jen ZZVZ) prokázat i profesní způsobilost dle § 77 ZZVZ, ale především musel prokázat splnění technické kvalifikace podle ustanovení § 79 ZZVZ. Nabídkovou cenu dopravci vyčíslovali jako Váženou průměrnou nabídkovou cenu za 1 vozokm, která byla spočtena jako vážená cena (vážený průměr) ze dvou dílčích nabídkových cen.

³⁴ MSK (2015)

Zároveň byla stanovena **maximální výše ceny za 1 vozokm** v Kč, která nesměla být dopravcem překročena.

4.2 Kritéria a způsob hodnocení nabídek

Kritérium hodnocení nabídek se skládá z Nabídkové ceny a Technických kritérií nabídky. Pro účely diplomové práce budou posuzována pouze technická kritéria veřejných zakázek a jejich vliv na dopravní obslužnost v Moravskoslezském kraji. Jako nástroj ke zvýšení efektivity a kvality poskytovaných služeb ve veřejné dopravě si Moravskoslezský kraj v zadávacích dokumentacích k veřejným zakázkám pro jednotlivé oblasti nadefinoval požadavky, které musel dopravce splnit. Tabulka 4.1 popisuje požadavky na složení vozového parku.

Tabulka 4.1 Hodnocení Technického kritéria nabídky

	Sub-kritéria v rámci hodnocení Technických kritérií nabídky	Váha
1.	Poměr vozidel na zemní plyn (v % vozového parku)	50%
2.	Poměr klimatizovaných vozidel (v % vozového parku)	20%
3.	Poměr nízkopodlažních vozidel (v % vozového parku)	30%

Zdroj: Vlastní zpracování dle interních materiálů Moravskoslezského kraje (2016)

Jak znázorňuje tabulka 4.1 nejdůležitějším kritériem je používání CNG vozidel. Dopravci se museli smluvně zavázat, že podíl CNG autobusů v průběhu plnění zakázky bude činit minimálně 20 % v třetím dopravním roce. Další kritériem bylo zajištění vozidel s klimatizací a to v rozsahu 100 % vozidel v 3. dopravním roce. Zároveň musí být splněna podmínka zajistit vozový park, který bude z 80 % zajištěn nízkopodlažními vozidly.

Pro účely naplnění cíle diplomové práce jsou v dalších podkapitolách hodnoceny čtyři faktory:

1. Legislativní faktor - Výběr režimu smlouvy o veřejných službách
2. Ekologický faktor - CNG Autobusy
3. Ekonomický faktor - Stáří vozového parku
4. Sociální faktor - Bezbariérový přístup, Vybavenost vozidel

Legislativní aspekty se do této problematiky promítají zejména prostřednictvím dvou typů smluv, které jsou uzavírány pro zajištění dopravní obslužnosti. V tabulkách 4.2 a 4.3 jsou charakterizována pozitiva a negativa plynoucí z uzavřených smluv v daných režimech.

Hodnocení ekonomického faktoru bude provedeno prostřednictvím porovnání nákladů na pohonné hmoty u klasických naftových autobusů se CNG autobusy. Ekologický faktor bude hodnocen na základě zhodnocení složení vozového parku. V závěru kapitoly bude na základě vývoje počtu nízkopodlažních vozidel zajišťujících dopravní obslužnost v Moravskoslezském kraji provedeno zhodnocení sociálního faktoru.

4.3 Legislativní faktory ovlivňující systém zadávání veřejných zakázek pro zajištění dopravní obslužnosti ve veřejné linkové dopravě v Moravskoslezském kraji

V České republice byly dosud pro veřejnou linkovou dopravu uzavírány smlouvy v režimu netto. Jedná se o smlouvy tzv. čistých nákladů. V tom režimu jízdné inkasuje dopravce a objednatel hradí dopravci dohodnutou kompenzaci jako náhradu za provozování dopravy, která je z principu veřejných služeb nerentabilní. Riziko vývoje tržeb nese zásadně dopravce. Tabulka 4.2 shrnuje pozitivní i negativní stránky netto smluv.

Tabulka 4.2 Výhody a nevýhody smluv uzavíraných v režimu netto

Výhody netto smluv	Nevýhody netto smluv
Menší administrativní a účetní zatížení objednatele	Objednatel nemá kontrolu nad finančními toky (včetně přesných údajů o příjmech dopravce z jízdného)
Vyšší motivace dopravce ke kvalitě poskytovaných služeb (kvalitnější služby = více cestujících = vyšší tržby dopravce)	Objednatel nemá možnost určovat tarif
Přesný odhad nákladů objednatele na zajištění veřejných služeb – riziko nižších tržeb nese dopravce	Objednatel nemá možnost určovat jednostranně dopravci jízdní řády
Systém je flexibilnější a umožňuje objednateli větší možnost nastavení smlouvy dle svých potřeb	Standardy kvality jsou v tomto systému méně detailní a dopravce má větší volnost volby

Zdroj: Vlastní zpracování dle interních materiálů Moravskoslezského kraje (2012)

V posledních letech je ve veřejné dopravě trend přecházet od tradičních netto smluv na smlouvy brutto (Jihomoravský kraj, Liberecký kraj, Olomoucký kraj, Ústecký kraj). Výrazně tento trend souvisí s budováním Integrovaných dopravních systémů v jednotlivých krajích. Podstatné hospodářské riziko vyplývající z výše tržeb spočívá v modelu brutto

na objednateli, který ale zároveň může přesně kontrolovat financování veřejných služeb, včetně tarifních otázek, určování konkrétních jízdních řádů a rovněž může detailně regulovat standardy kvality pro celý dopravní systém. Určitou nevýhodou je malá motivace dopravce k získání nových cestujících pomocí vyššího standardu nabízených služeb, včetně přístupu zaměstnanců dopravce apod. Tuto nevýhodu však lze do určité míry kompenzovat přímým zainteresováním dopravce na rozvoji poskytovaných služeb, např. stanovením bonusů za přírůstek cestujících, případně též sankce za neplnění předepsaných standardů kvality. Moravskoslezský kraj nabízí dopravcům mimořádnou smluvní odměnu za zvýšení počtu cestujících. V případě, že absolutní počet cestujících přepravených dopravcem všemi linkami v lokalitě za druhý nebo další úplný kalendářní rok bude o minimálně 5 % vyšší než v předcházejícím úplném kalendářním roce, přísluší dopravci mimořádná smluvní odměna. Tuto odměnu Moravskoslezský kraj vyplácí vždy zpětně za každý kalendářní rok. Výše roční mimořádné smluvní odměny je stanovena ve výši 300 000 Kč. K této odměně bude přičtena DPH v platné výši.³⁵

Na základě výše uvedeného, Zastupitelstvo Moravskoslezského kraje v roce 2013 rozhodlo, že bude pro zajištění dopravní obslužnosti Moravskoslezského kraje uzavírat smlouvy v režimu brutto. Tabulka 4.3 shrnuje hlavní pozitiva a negativa režimu brutto smluv.

Tabulka 4.3 Výhody a nevýhody smluv uzavíraných v režimu brutto

Výhody brutto smluv	Nevýhody brutto smluv
Dokonalá kontrola objednatele nad finančními toky	Objednatel nese podstatné hospodářské riziko v případě nepříznivého vývoje tržeb
Možnost určování jízdních řádů a návaznosti spojů v rámci celého dopravního systému organizovaného objednatelem	Objednatel nese náklady spojené s administrativním a účetním řízením celého dopravního systému
Kontrola tarifu, možnost stanovení jednotného jízdného v rámci dopravního systému, včetně přestupních jízdenek, kontrola nad výší jízdného včetně systému slev	Doprovce je systémově motivován k redukci svých nákladů, nikoli ke zvyšování příjmů z jízdného
Možnost stanovení podrobných technických standardů a kvality služeb vyžadovaných od dopravců	
Vyšší míra flexibility a volnosti při rozhodování objednatele v rámci dopravního plánování	
Možnost zapojení více dopravců a podpora soutěžního prostředí mezi dopravci (menší riziko objednatele v případě zániku dopravce či ukončení smlouvy)	

Zdroj: Vlastní zpracování dle interních materiálů Moravskoslezského kraje (2012)

³⁵ Moravskoslezský kraj (2016)

4.4 Ekologické faktory ovlivňující systém zadávání veřejných zakázek pro zajištění dopravní obslužnosti v Moravskoslezském kraji

Povědomí o životním prostředí je v mnoha evropských zemích velice silné. Proto postoje a požadavky veřejnosti mohou mít značný vliv na volbu dopravních prostředků.³⁶ Na významné části Moravskoslezského kraje jsou dlouhodobě překročeny imisní limity stanovené pro suspendované částice PM₁₀ a benzo(a)pyren. Alarmující jsou zejména koncentrace PM_{2,5}, které jsou hlavním nositelem polycyklických aromatických uhlovodíků. Moravskoslezský kraj patří z hlediska těchto znečišťujících látek mezi oblasti s nejhorší kvalitou ovzduší v Evropě. Zásadní zlepšení kvality ovzduší je proto strategickou prioritou Moravskoslezského kraje.

Nadměrné znečištění ovzduší v Moravskoslezském kraji je způsobeno komplexním vlivem čtyř hlavních typů zdrojů emisí: průmyslové zdroje, individuální vytápění domácností, automobilová doprava, dálkový přeshraniční transport znečištění ze zdrojů v polské části Slezska. Podíl dopravy na celkovém znečištění činí cca 30 % a v důsledku snižování emisí z průmyslových zdrojů, mírně roste. Jako nejúčinnější a zároveň systémová opatření ke snížení emisí z dopravy v regionálním měřítku se jeví následující aktivity:

1. přesun části silniční dopravy na železnici,
2. rychlejší obnova části vozového parku, která využívá konvenční paliva (v první fázi eliminovat z vozového parku zejména vozidla EURO 2 a starší),
3. změna vozového parku podstatným zvýšením podílu elektromobilů, vozidel na zkapalněný topný plyn (LPG) a CNG.

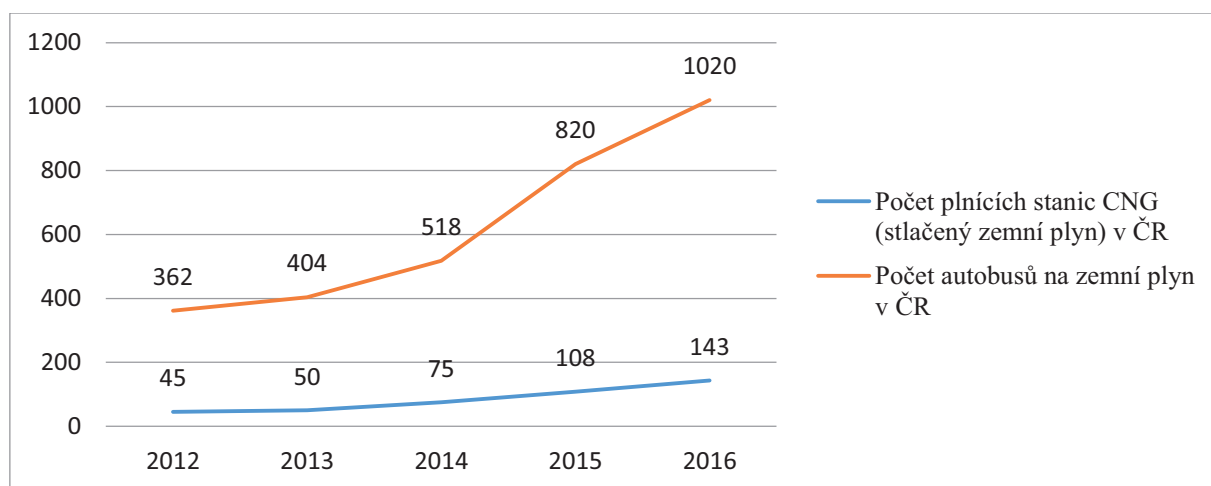
Vozidla poháněná stlačeným zemním plynem produkují výrazně méně škodlivin v porovnání s vozy na kapalná paliva, ať už jde o oxidy dusíku, oxid uhelnatý a uhličitý či pevné částice, ale také karcinogenní látky (polycyklické aromatické uhlovodíky, aldehydy nebo aromáty včetně benzenu). Různé studie dokazují, že přechodem na CNG pohon dochází ke snížení emisí oxidu uhličitého zhruba o 20 až 25 % oproti klasickému využití benzínu. V zemním plynu pro dopravu se nenalézají přídavná aditiva či karcinogenní přísady. CNG je lehčí než vzduch a přirozeně tedy odvětrává. Není jedovatý, má zanedbatelné toxické vlastnosti a nepředstavuje nebezpečí z hlediska znečištění půdy nebo vody. Navíc mají plynové motory

³⁶ Schmeidler (2010)

tišší chod. Úroveň hluku plynových autobusů oproti naftovým je nižší o 50 % vně vozidel a o 60 – 70 % uvnitř.³⁷

Jednou z mála nevýhod stlačeného zemního plynu je nedostatek plnicích stanic v České republice. Této problematice se věnuje i Národní akční plán čisté mobility, který byl schválen vládou v listopadu 2015 a který hovoří o počtu 200 CNG plnicích stanic v roce 2020. Orgány státní správy pomocí investičních podpor a jiných opatření napomáhají urychlení výstavby infrastruktury plnicích stanic. Z trendu, který ukazuje graf 4.1, lze očekávat splnění tohoto strategického cíle.

Graf 4.1 Počet plnicích stanic a počet autobusů na zemní plyn v České republice v období 2012 – 2016 (v ks)



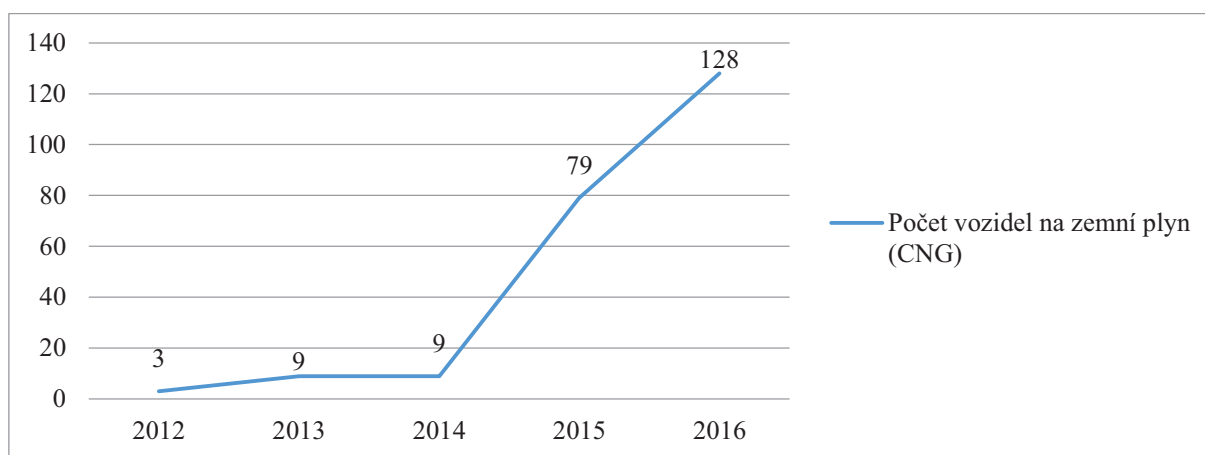
Zdroj: Vlastní zpracování dle NGV Global (2017)

Jak znázorňuje graf 4.1 počet CNG autobusů v ČR meziročně stále roste. Procentuální nárůst v České republice za sledované období 2012 – 2016 činí 182 %.

Vzhledem k úrovni znečištění ovzduší v Moravskoslezském kraji, bylo kritérium pohonu na CNG jedním ze stěžejních požadavků veřejné zakázky. Kraj v rámci zlepšování životního prostředí podporuje provoz nízkoemisních a nízkopodlažních vozidel s pohonem na CNG, který kromě ekologických výhod přináší i finanční úspory v podobě snížených nákladů na pohonné hmoty. Moravskoslezský kraj v zadávacích dokumentacích stanovil, že v každém dopravním roce musí být minimálně 20 % vozidel na CNG. Následující graf 4.2 znázorňuje proces výměny vozidel na naftu za vozidla využívající zemní plyn v Moravskoslezském kraji ve sledovaném období 2012 – 2016.

³⁷ MDCR (2015)

Graf 4.2 Počet vozidel na zemní plyn ve veřejné linkové dopravě v Moravskoslezském kraji



Zdroj: Vlastní zpracování dle interních materiálů odboru dopravy Moravskoslezského kraje (2017)

Z grafu 4.2 je zřejmé, že využívání CNG autobusů pro zajištění veřejné dopravy v Moravskoslezském kraji rapidně roste. Oproti výchozímu stavu z roku 2012, kdy byly pro veřejnou dopravu v Moravskoslezském kraji využívány pouze 3 autobusy na zemní plyn, v roce 2016 jich ve veřejné dopravě v Moravskoslezském kraji jezdilo již 128, což činí nárůst o **4 266,67 %**. Je patrné, že dopravci začali investovat do nákupu nových vozidel na CNG od roku 2014. V rámci zpracování diplomové práce bylo z veřejných zdrojů a konzultacemi s pracovníky odboru dopravy i zástupci samotných dopravců zjištěno, že inovace do vozových parků výrazně souvisela s veřejnými zakázkami na zajištění dopravní obslužnosti. ČSAD Vsetín a.s., který vyhrál tendr na oblast Jablunkovsko a Třínecko, nakoupil všechny autobusy pro zajištění dopravní obslužnosti pro Moravskoslezský kraj nové, tj. nakoupil 29 nových vozidel, z čehož 24 je na CNG. Zbývajících 5 vozidel splňuje ostatní požadované parametry, ale vzhledem k infrastruktuře obsluhované oblasti, nelze tuto oblast obsluhovat prostřednictvím CNG autobusů. ČSAD Havířov a.s. v rámci přípravy na zajištění dopravní obslužnosti pro oblast Českotěšínsko nakoupil 39 nových vozidel a všechna tato vozidla jezdí na zemní plyn.

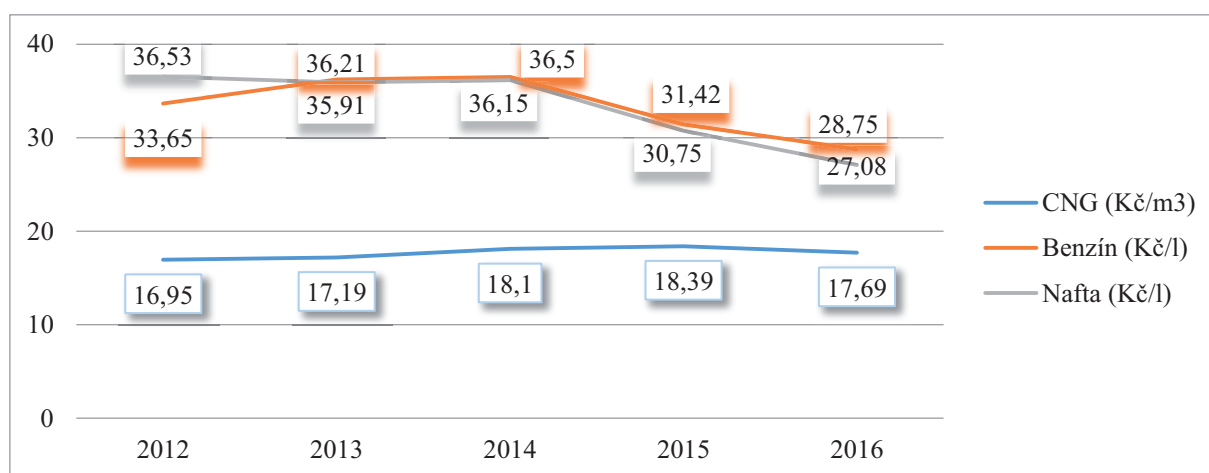
Z hlediska vlivů na ovzduší lze shrnout, že velmi rychlý růst počtu autobusů na CNG a další ekologické druhy pohonů naplňuje strategické záměry kraje v oblasti zlepšování kvality ovzduší. Do budoucna je nezbytné v tomto trendu pokračovat a tím účinně přispívat ke snižování emisí z dopravy i ke snižování podílu dopravy na celkových emisích.

Provoz nízkoemisních vozidel s pohonem na CNG, kromě ekologických výhod přináší i řadu ekonomických přínosů a finančních úspor v podobě snížených nákladů na pohonné hmoty, údržbu, aj.

4.5 Ekonomicko – sociální faktory ovlivňující systém zadávání veřejných zakázek pro zajištění dopravní obslužnosti v Moravskoslezském kraji

V rámci kapitoly je provedena komparace nákladů při používání autobusů na naftu se CNG autobusy. Na základě údajů v grafu 4.3 budou vypočítány možné úspory nákladů a provedeno zhodnocení efektivity veřejné služby v linkové dopravě v rámci přechodu na využívání CNG autobusů.

Graf 4.3 Průměrné roční ceny pohonných hmot v České republice: Zemní plyn - benzín – nafta*



*Note: 1 litr benzínu = cca 1 m³ CNG = 0,7 kg CNG

Zdroj: Vlastní zpracování dle Benzin.eu (2017)

Pro účely výpočtu úspor za pohonné hmoty jsou v tabulce 4.4 porovnány náklady u dvou podobných typů autobusů využívaných pro veřejnou dopravu. Spotřeba vozidel byla ověřena u dopravce ČSAD Havířov a.s.

Tabulka 4.4 Kalkulace úspor nákladů za pohonné hmoty při využití autobusu na zemní plyn

	Autobus na naftu	Autobus na zemní plyn
Průměrná spotřeba nafty (l/100 km)	28	
Průměrná spotřeba CNG (m ³ /100 km)		34
Roční projezd autobusu v příměstské dopravě	60 000	60 000
Průměrná cena nafty/CNG (2016), (Kč/l), (Kč/m ³)	27,08	17,69
Roční náklady (Kč/rok)	454 944	360 876
Rozdíl, resp. úspora při využití CNG autobusu	94 068 Kč/rok	

Zdroj: Vlastní zpracování dle studie RWE (2016)

Dle výpočtů tabulky 4.4 může dopravce v rámci poskytování veřejných služeb ve veřejné linkové dopravě v Moravskoslezském kraji, za dobu 10 let ušetřit jen na nákladech na pohonné hmoty při ročním projezdu 60 000 km jednoho CNG autobusu přibližně 940 000 Kč. Dalšími nezanedbatelnými položkami úspor při využívání CNG autobusů jsou dotace na pořízení CNG vozidla, úspora na spotřební dani a další provozní náklady, které jsou u CNG autobusů řádově nižší než u autobusů naftových.

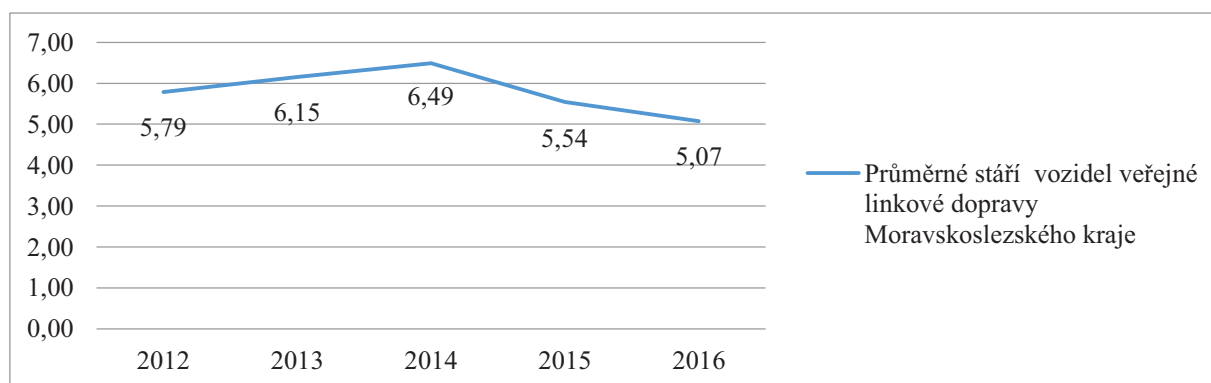
4.5.1 Stáří vozového parku

Kritérium stáří vozového parku je opět důležité z několika hledisek. Doprava staršími vozidly je dražší, je méně šetrná k životnímu prostředí a samozřejmě neposkytuje cestujícím stejný komfort jako vozidla novější.

Autobusový dopravce poskytující veřejné služby v dopravě objednané krajem nebo obcí, nesmí podle Nařízení vlády č. 63/2011 Sb., mít vozový park, jehož průměrné stáří přesahuje hranici devíti let. Objednatel dopravní obslužnosti je oprávněn stanovit další podmínky nad rámec legislativy dle svých individuálních potřeb. Moravskoslezský kraj si v zadávacích dokumentacích stanovil podmínku, že stáří vozového parku nesmí za celou dobu poskytování služeb k zajištění dopravní obslužnosti překročit 6,5 let a stáří každého jednotlivého vozidla nesmí být vyšší než 12 let.

Graf 4.4 znázorňuje průměrné stáří vozového parku, který je složen z autobusů všech dopravců zajišťujících dopravní obslužnost v Moravskoslezském kraji.

Graf 4.4 Průměrné stáří autobusů zajišťujících veřejnou linkovou dopravu v Moravskoslezském kraji v období 2012 – 2016 (v letech)



Zdroj: vlastní zpracování dle interních materiálů odboru dopravy Moravskoslezského kraje (2017)

Z grafu 4.4 je patrné, že od roku 2014 dochází ke značnému omlazení vozového parku vozidel zajišťujících veřejnou dopravu v Moravskoslezském kraji. Oproti výchozímu stavu z roku

2012, kdy bylo průměrné stáří vozového parku v autobusové dopravě v kraji 5,79 let, v roce 2016 činila tato hodnota 5,07 let, což činí pokles o cca **12,5 %**. Na tuto skutečnost měl opět největší vliv nákup 29 nových autobusů dopravce ČSAD Vsetín a.s., a nákup 39 nových autobusů dopravce ČSAD Havířov a.s., kteří tato vozidla nakoupili v rámci příprav na výběrová řízení.

4.5.2 Bezbariérový přístup

S tím, jak populace stárne, přibývá také tzv. osob se sníženou mobilitou. Těmi jsou občané, kteří se ve svém prostředí, včetně dopravního, setkávají s překážkami, jež jim brání v plné a aktivní účasti na občanském životě³⁸.

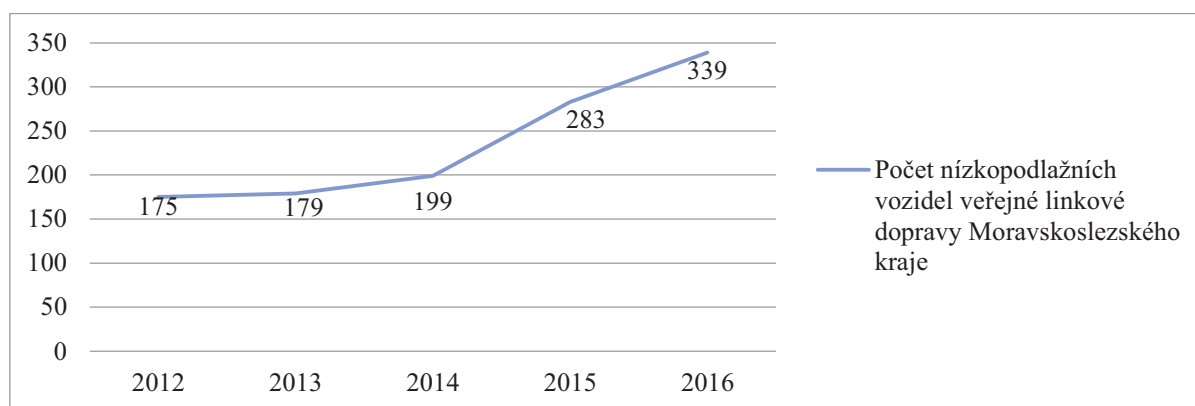
V Moravskoslezském kraji je kladen důraz na koncepční řešení problematiky aktivního začleňování občanů se zdravotním postižením, současně s jejich rovnoprávnou účastí v tomto dění. Prostřednictvím Krajských plánů vyjadřuje Moravskoslezský kraj svou politiku ve vztahu k občanům se zdravotním postižením. Cílem dopravního sektoru Moravskoslezského kraje je zpřístupnit lidem se zdravotním postižením veřejnou dopravu tak, aby pokud je to možné, nemuseli využívat speciální podporu a pomoc. Při odstraňování bariér ve veřejné dopravě je snahou kraje, v maximální možné míře podpořit odstranění bariér v dopravě. Mít možnost cestovat, znamená pro občany se zdravotním postižením přirozeně využívat dostupné zdroje a služby prostředí. Cestování do školy, do zaměstnání, za kulturou, sportem, poznáním a jinými aktivitami může významně přispět k vyrovnávání příležitostí. Odstranění bariér v dopravě je nejen podporou osob se zdravotním postižením, ale je přínosem také pro občany obecně.³⁹

Moravskoslezský kraj si v rámci procesu výběrových řízení na autobusové dopravce vymínil, že jednou ze soutěžních podmínek bude minimálně 80% bezbariérovost vozidel používaných pro zajištění dopravní obslužnosti v linkové dopravě ve třetím a dalším dopravním roce. V roce 2016 byla dopravní obslužnost Moravskoslezského kraje zajišťována přibližně 700 autobusy, z nichž 339 bylo nízkopodlažních, což činí cca 48 %.

³⁸ Brůhová – Foltýnová (2009)

³⁹ MSK (2016)

Graf 4.5 Počet nízkopodlažních vozidel veřejné linkové dopravy Moravskoslezského kraje



Zdroj: vlastní zpracování dle údajů jednotlivých dopravců a odboru dopravy Moravskoslezského kraje (2017)

Postupem času sice dochází k větším investicím do vozových parků u jednotlivých dopravců, ale stále je potřeba obnovit více než polovinu vozidel. Z pohledu veřejných zakázek, které byly uzavřeny ve sledovaném období lze jednoznačně říct, že faktor bezbariérového přístupu ve veřejné linkové dopravě byl akceptován v maximálním rozsahu. Jak ukazuje graf 4.5 oproti výchozímu stavu z roku 2012, kdy bylo pro veřejnou dopravu v MSK použito 175 nízkopodlažních autobusů, jich v roce 2016 ve veřejné dopravě v Moravskoslezském kraji jezdilo již 339, což činí nárůst o cca **94 %**. Obě společnosti, které byly vybrány jako veřejní dopravci zajišťující dopravní obslužnost pro oblast Třinecko, Jablunkovsko a oblast Českotěšínsko, splnily podmínku bezbariérové dopravy již v prvním roce poskytování služeb na 100%.

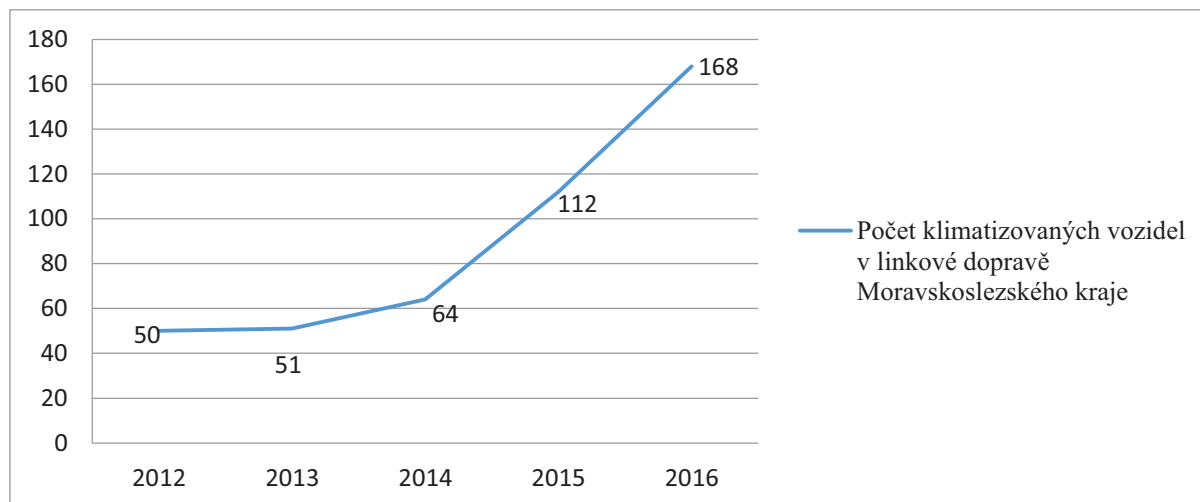
4.5.3 Vybavenost vozidel

Za účelem zkvalitnění veřejné dopravy a poskytování cestujícím maximální komfort při přepravě stanovil Moravskoslezský kraj další podmínky, které musel vybraný dopravce v linkové dopravě splnit.

Krom standardu nízkopodlažního vozidla byla mezi nejdůležitější kritérium komfortu vybrána klimatická pohoda vozidel. Moravskoslezský kraj si v zadávacích dokumentacích stanovil podmínku alespoň 20 % vozidel s klimatizací. Z grafu 4.6 je patrné, že nejvýraznější nárůst nastal v roce 2015. Lze konstatovat, že efektivita tohoto faktoru veřejné zakázky byla opět velká. Obě oblasti, které byly jako první předmětem veřejných zakázek, jsou již obsluhovány pouze plně klimatizovanými vozidly.

Oproti výchozímu stavu z roku 2012, kdy bylo pro veřejnou dopravu v Moravskoslezském kraji použito pouze 50 klimatizovaných autobusů. V roce 2016 jich ve veřejné dopravě v kraji jezdilo již 168, což činí nárůst o cca **236%**.

Graf 4.6 Vývoj počtu klimatizovaných vozidel v závazku dopravní obslužnosti v Moravskoslezském kraji (2012 – 2016)



Zdroj: vlastní zpracování dle údajů jednotlivých dopravců a odboru dopravy Moravskoslezského kraje (2017)

Mezi další doplňkové standardy byly zahrnuty: prodej jízdních dokladů, vybavenost vybraných vozidel technologií Wi-Fi, LCD panely, USB nabíječky pro mobilní telefony. Tyto standardy však nebyly zahrnuty plošně do všech zadávacích dokumentací, ale pouze do vybraných oblastí a dopravci jsou povinni je zajistit od 3. dopravního roku poskytovaných služeb. Dalším standardem je zajištění bezpečnosti platebních terminálů. Moravskoslezský kraj, jako první kraj v České republice, zajišťuje možnost úhrady jízdného prostřednictvím platebních terminálů přímo ve vozidlech Integrovaného dopravního systému Moravskoslezského kraje. Tento systém mimo jiné zaručuje, že kumulované jízdné hrazené prostřednictvím platebních terminálů v rámci ODIS během 24 hodin nikdy nepřekročí hodnotu časové dvaceti čtyř hodinové jízdenky.

Strukturu vozových parků vybraných dopravců za sledované období 2012 – 2016 obsahuje příloha č. 3.

5 Zhodnocení dopravní obslužnosti a systému zadávání veřejných zakázek v Moravskoslezském kraji

Daná kapitola hodnotí proces zajišťování veřejné linkové dopravy v Moravskoslezském kraji podle původního způsobu ve sledovaném období 2012 – 2016 v komparaci s podmínkami, které Moravskoslezský kraj zadal prostřednictvím výběrových řízení. Pomocí níže uvedených kritérií bude prostřednictvím modelových příkladů vyhodnoceno, jaký efekt mají, resp. budou mít změny v zadávacích podmínkách Moravskoslezského kraje při zajišťování dopravní obslužnosti.

Pro zhodnocení byla zvolena kritéria:

1. SWOT analýza nového režimu zajišťování dopravní obslužnosti,
2. využívání vozových parků dopravců v Moravskoslezském kraji,
3. vliv používání vozidel na zemní plyn na náklady dopravce za pohonné hmoty,
4. cena nákladů v přepočtu na 1 vozokm,
5. úspory nového systému pro zajišťování dopravní obslužnosti v Moravskoslezském kraji.

V rámci kapitoly bude dle výše uvedených kritérií provedeno zhodnocení oblastí, které již byly předmětem výběrových řízení - oblast Jablunkovsko a Třinecko a oblast Českotěšínsko.

5.1 Zhodnocení dopravní obslužnosti v linkové dopravě v Moravskoslezském kraji s využitím SWOT analýzy

SWOT analýza je univerzální analytická technika navržená Američanem Albertem Humphreyem v šedesátých letech 20. Století, zaměřená na zhodnocení vnitřních a vnějších faktorů ovlivňujících úspěšnost organizace nebo nějakého konkrétního záměru. Vypracovaná SWOT analýza demonstruje silné a slabé stránky postupu zajišťování veřejných služeb v dopravě dle nové evropské legislativy. V tabulce 5.1 je provedena SWOT analýza nového systému, kterým Moravskoslezský kraj prostřednictvím veřejných zakázek od roku 2015 zajišťuje dopravní obslužnost ve veřejné linkové dopravě ve vybraných oblastech.

Tabulka 5.1 SWOT analýza nového režimu zajišťování dopravní obslužnosti v Moravskoslezském kraji

Vnitřní prostředí	<p>Silné stránky:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Vyšší kvalita poskytovaných služeb 2. Ekologičtější doprava 3. Jízdní řády celého dopravního systému určuje objednatel veřejné služby 4. Dokonalá kontrola objednatele nad finančními toky 5. Kontrola nad výší jízdného včetně systému slev 6. Transparentnost systému veřejné dopravy 	<p>Slabé stránky</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Riziko poklesu tržeb 2. Oblastí s problematickou infrastrukturou 3. Malá motivace dopravce k získávání cestujících 4. Administrativní zátěž objednatele
Vnější prostředí	<p>Příležitosti:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Motivace dopravců ke snaze získat více cestujících prostřednictvím finančního ohodnocení 2. Dotace z dotačních programů na nákup nových vozidel 3. Zvýšení počtu cestujících se zdravotním postižením a omezenou schopností pohybu a orientace díky bezbariérové dopravě 4. Moderní technologie (online systémy, efektivita dopravy, dopravní průzkumy) 	<p>Hrozby:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Legislativní změny 2. Nezaměstnanost 3. Zánik dopravce 4. Nedostatek finančních prostředků z veřejných rozpočtů

Zdroj: Vlastní zpracování dle interních materiálů Moravskoslezského kraje (2018)

Jak vyplývá z tabulky 5.1 lze konstatovat, že **nejsilnějšími stránkami** nového režimu je ekologičtější doprava a zvýšení komfortu cestujících. Investicemi do vozových parků dopravců zajišťujících dopravní obslužnost, ale také efektivnější provázaností veřejné linkové a železniční dopravy, jsou cestující motivováni k upřednostnění veřejné dopravy. Z pozice dopravce patří k silným stránkám stabilita rozsahu objednaných služeb v dlouhodobém horizontu (10 let). Pozitivně lze hodnotit i transparentnost smluvního vztahu zadavatele a dopravce.

Mezi **nejvýznamnějšími slabými stránkami** lze zahrnout riziko zvýšených nákladů pro zadavatele v důsledku poklesu tržeb a dopravní oblasti, kde vzhledem k nedostatečné infrastruktuře nebo nízké poptávce po veřejné dopravě není možné zajistit služby v požadované kvalitě.

Příležitostmi nového režimu jsou zejména motivace dopravců získat finanční ohodnocení za zvýšený počet přepravených cestujících a poskytované dotace na investice do obnovy vozových parků. Lze očekávat, že modernější veřejná doprava, která poskytuje moderní technologie jako Wi-fi a online systémy může přispět ke zvýšenému zájmu o veřejnou dopravu.

Za **potenciální hrozby** lze považovat legislativní změny, které by mohly ovlivnit smluvní vztah zadavatele a dopravce. Značná část spojů veřejné autobusové dopravy v regionu je ve vybraných oblastech zajišťována primárně za účelem svozu zaměstnanců, proto je pro Moravskoslezský kraj možnou hrozbou i zvýšení nezaměstnanosti, například z důvodu uzavření průmyslových podniků.

5.2 Zhodnocení využívání vozových parků dopravců zajišťujících veřejnou linkovou dopravu v Moravskoslezském kraji

V rámci kapitoly bude provedeno porovnání využívání vozových parků dopravců v původním a novém režimu. Nejprve budou shrnuty údaje o projezdech vozidel jednotlivých dopravců a následně budou porovnání dopravci zajišťující dopravní obslužnost v oblastech Jablunkovsko a Třinecko a Českotěšínsko.

Údaje v tabulce 5.2 znázorňují poměr celkového počtu ujetých kilometrů vybranými dopravci k počtu vozidel, kterými dopravci zajišťují veřejné služby v dopravě pro Moravskoslezský kraj.

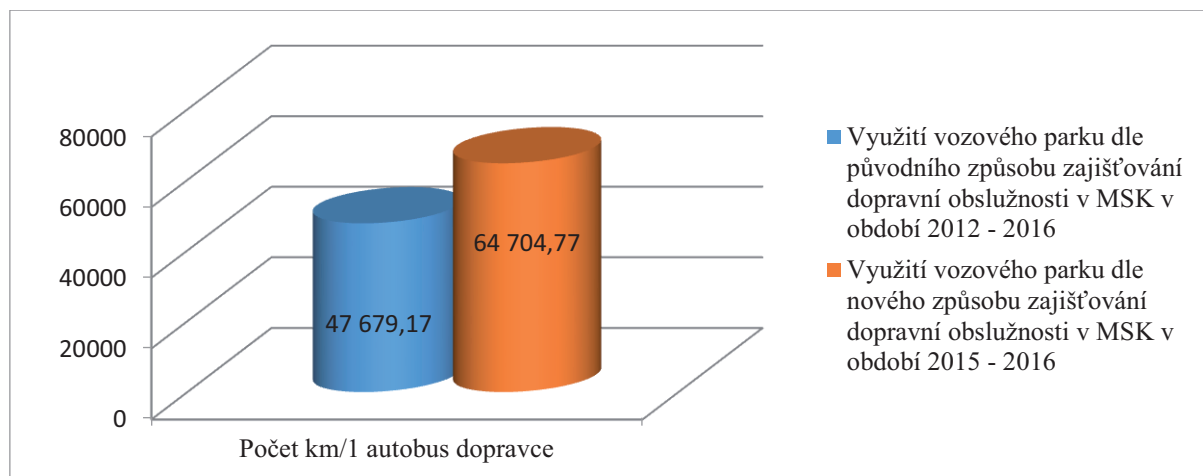
Tabulka 5.2 Využití vozového parku vybraných dopravců v období 2012 – 2016 (v km)

	Původní režim						Nový režim		
	ARRIVA	TQM - holding	ČSAD Frýdek - Místek	ČSAD Karviná	ČSAD Havířov	ČSAD Vsetín		ČSAD Vsetín	ČSAD Havířov
2012	43671	47816	57699	46528	38608	60086	2012		
2013	43325	46783	55143	46852	38297	61302	2013		
2014	43693	44550	50144	47309	37876	61256	2014		
2015	43279	43913	47942	47477	35521	61632	2015	60321	
2016	43246	44667	48561	47868	34362	60970	2016	60321	69089
Průměr	43443	45546	51898	47207	36933	61049		60321	69089

Zdroj: vlastní zpracování dle interních materiálů odboru dopravy Moravskoslezského kraje (2017)

Zjištěné údaje za jednotlivé dopravce jsou zprůměrovány a celkové průměry porovnány. Je potřeba zmínit, že údaje dopravců poskytujících služby v novém režimu, byly počítány dle uzavřených smluv, protože služby z nich plynoucí byly započaty v prosinci 2015, respektive prosinci 2016.

Graf 5.1 Porovnání průměrného využívání vozového parku dopravců v původním a novém režimu zajišťování dopravní obslužnosti v Moravskoslezském kraji v období 2012-2016 (počet km/autobus/rok)



Zdroj: vlastní zpracování dle interních materiálů odboru dopravy Moravskoslezského kraje (2017)

Efektivním využíváním vozového parku lze dosáhnout snížení provozních nákladů dopravců a tím i snížení kompenzací, které vyplácí Moravskoslezský kraj ze svého rozpočtu. Na základě grafu 5.1 lze konstatovat, že využití vozových parků dopravců v novém režimu je o 36 % efektivnější než v režimu původním.

5.3 Zhodnocení efektivity úspory nákladů za pohonné hmoty v rámci přechodu na používání vozidel na stlačený zemní plyn

Využívání alternativních paliv má kromě ekologického vlivu i vliv ekonomický. Pomocí modelových příkladů budou posouzeny obě oblasti, v nichž je již dopravní obslužnost zajišťována prostřednictvím výběrových řízení. Na základě dostupných údajů budou porovnány dva případy, a to, pokud by byla dopravní obslužnost zajišťována dle původního systému až do r. 2018 v komparaci s přechodem na nový systém. V tabulce 4.4 jsou uvedeny hodnoty spotřeby autobusů na naftu a CNG. Na základě výpočtů budou zhodnoceny oblasti Jablunkovsko a Třinecko a Českotěšínsko.

5.3.1 Jablunkovsko a Třinecko – efektivita nákladů za pohonné hmoty

Rozsah poskytovaných služeb v oblasti Jablunkovsko a Třinecko byl smluvně dohodnut na 1 749 317 vozokm za dopravní rok. Dopravní obslužnost v oblasti bude dopravce zajišťovat 29 autobusy.

Modelový příklad 1 znázorňuje v tabulce 5.3 situaci, kdy by zajištění dopravní obslužnosti probíhalo podle původního režimu.

Tabulka 5.3 Modelový příklad 1 – náklady dopravce za pohonné hmoty v dopravní oblasti Jablunkovsko a Třinecko v období 2012 – 2018, původní režim (v Kč)

ARRIVA MORAVA a.s.							
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
počet busů nafta	29	29	29	13	13	13	13
počet busů CNG	0	0	0	16	16	16	16
Náklady celkem	13 264 021	13 264 021	13 264 021	11 750 873	11 750 873	11 750 873	11 750 873

Zdroj: vlastní zpracování dle interních materiálů odboru dopravy Moravskoslezského kraje (2017)

Na základě údajů dopravce a interních materiálů odboru dopravy Moravskoslezského kraje byl zjištěn počet autobusů původního dopravce, společnosti ARRIVA MORAVA, a.s. Modelový příklad neuvažuje změnu složení vozového parku dopravce pro roky 2017 a 2018 a pracuje s údaji r. 2016. Z tabulky 5.3 je zřejmé, že bez ohledu na režim zajištění dopravní obslužnosti dochází ke snížení nákladů dopravce za pohonné hmoty již výměnou CNG vozidel.

V tabulce 5.4 je znázorněna situace, kdy v roce 2015 došlo k výměně dopravce, který dopravní obslužnost zajišťuje již podle podmínek veřejné zakázky kraje pro oblast Jablunkovsko a Třinecko. Za období před platností smlouvy vzešlé z veřejné zakázky jsou v tomto případě použity údaje původního dopravce.

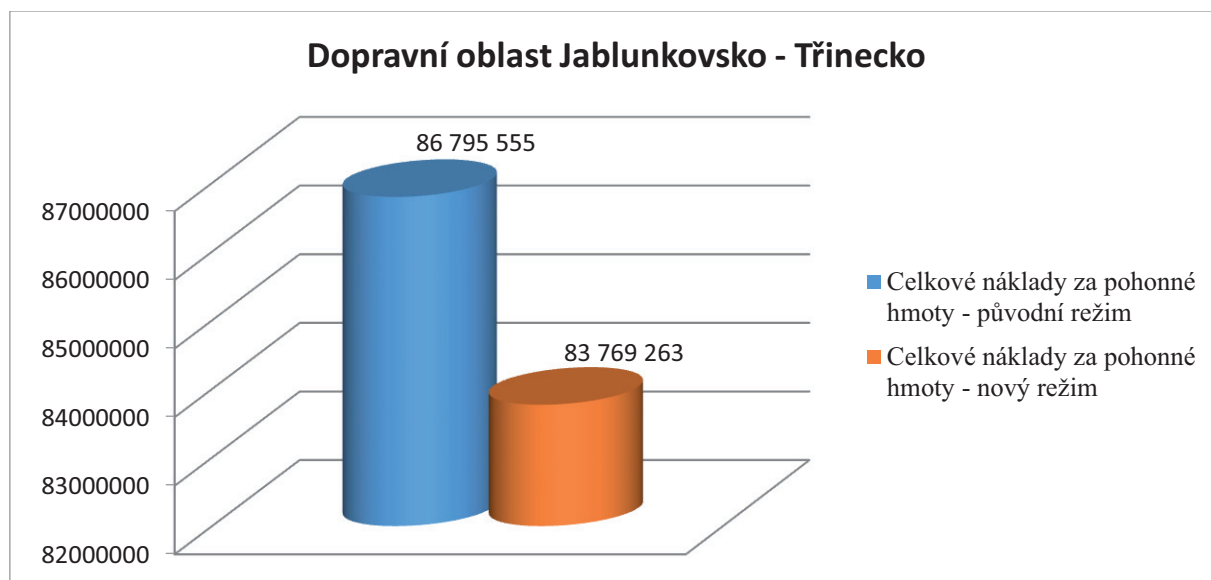
Tabulka 5.4 Modelový příklad 1 – náklady dopravců za pohonné hmoty v dopravní oblasti Jablunkovsko a Třinecko v období 2012 – 2018, přechod na nový režim (v Kč)

ČSAD Vsetín a.s.							
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Počet busů nafta	29	29	29	5	5	5	5
počet busů CNG	0	0	0	24	24	24	24
Náklady celkem	13 264 021	13 264 021	13 264 021	10 994 300	10 994 300	10 994 300	10 994 300

Zdroj: vlastní zpracování dle interních materiálů odboru dopravy Moravskoslezského kraje (2017)

Výše uvedené tabulky znázornily možné rozdíly v nákladech dopravců za pohonné hmoty při aplikaci dvou režimů zajišťování dopravní obslužnosti. Graf 5.2 znázorňuje výši celkových nákladů dopravců za pohonné hmoty v původním i novém režimu za období 2012 – 2018.

Graf 5.2 Modelový příklad 1 - Porovnání nákladů dopravců za pohonné hmoty za období 2012 - 2018 v dopravní oblasti Jablunkovsko – Třinecko dle původního a nového režimu (v Kč)



Zdroj: vlastní zpracování dle interních materiálů odboru dopravy Moravskoslezského kraje (2017)

Pomocí modelového příkladu byly vypočteny náklady dopravce na pohonné hmoty v rámci zajišťování dopravní obslužnosti oblasti Jablunkovsko a Třinecko ve dvou režimech. Lze tedy konstatovat, že přechodem na nový režim, kdy v rámci nastavení podmínek složení vozového parku dopravců, došlo k výměně naftových autobusů za CNG autobusy, dojde ke snížení nákladů dopravce za pohonné hmoty o 3 026 292 Kč.

Je tedy možno shrnout, že ekonomický efekt přechodu na vozidla na zemní plyn je z pohledu nákladů na pohonné hmoty vždy pozitivní. V oblasti Jablunkovsko a Třinecko v období 2012 – 2018 může dojít ke snížení nákladů o cca **3,5 %**.

5.3.2 Českotěšínsko – efektivita nákladů za pohonné hmoty

Rozsah poskytovaných služeb v oblasti Českotěšínsko byl smluvně dohodnut na 2 694 453 vozokm za dopravní rok a dopravní obslužnost v oblasti bude dopravce zajišťovat 39 autobusy.

Tabulka 5.5 pomocí modelového příkladu 2 znázorňuje situaci, kdy by zajištění dopravní obslužnosti v oblasti Českotěšínsko probíhalo podle původního režimu.

Tabulka 5.5 Modelový příklad 2 – náklady dopravce za pohonné hmoty v dopravní oblasti Českotěšínsko v období 2012 – 2018, původní režim (v Kč)

ARRIVA MORAVA a.s.							
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
počet busů nafta	39	39	39	23	23	23	23
počet busů CNG	0	0	0	16	16	16	16
Náklady celkem	20 430 420	20 430 420	20 430 420	18 697 348	18 697 348	18 697 348	18 697 348

Zdroj: vlastní zpracování dle interních materiálů odboru dopravy Moravskoslezského kraje

V tomto případě došlo u dopravce poskytujícího veřejné služby v dopravě dle původního režimu k výrazné výměně vozidel na zemní plyn. Díky tomu by ve sledovaném období došlo k poklesu nákladů za pohonné hmoty o cca 1 733 072 Kč za rok. Tabulka 5.6 znázorňuje situaci, kdy v roce 2016 došlo ke změně režimu a tím i k výměně dopravce. Dopravní obslužnost v oblasti Českotěšínsko je od roku 2016 zajišťována dopravcem ČSAD Havířov a.s. Obdobně jako v modelovém případě 1, budou za období před účinností nových smluv, použita data původního dopravce.

Tabulka 5.6 Modelový příklad 2 – náklady dopravce za pohonné hmoty v dopravní oblasti Českotěšínsko v období 2012 – 2018, nový režim (v Kč)

ČSAD Havířov a.s.							
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Počet busů nafta	39	39	39	23	0	0	0
počet busů CNG	0	0	0	24	39	39	39
Náklady celkem	20 430 420	20 430 420	20 430 420	18 697 348	18 489 741	16 206 057	16 206 057

Zdroj: vlastní zpracování dle interních materiálů odboru dopravy Moravskoslezského kraje

Nový dopravce, ČSAD Havířov a.s. v rámci příprav na veřejnou zakázku investoval do obnovy vozového parku a pořídil 39 nových autobusů, kterými bude zajišťovat dopravní obslužnost v oblasti Českotěšínsko. Všechna nakoupená vozidla využívají CNG pohon.

Graf 5.3 Modelový příklad 2 - Porovnání nákladů dopravců za pohonné hmoty za období 2012 - 2018 v dopravní oblasti Českotěšínsko dle původního a nového režimu (v Kč)



Zdroj: vlastní zpracování dle interních materiálů odboru dopravy Moravskoslezského kraje (2017)

Opět lze konstatovat, že přechodem na nový režim, kdy v rámci nastavení podmínek složení vozového parku dopravců, došlo k výměně naftových autobusů za CNG autobusy, dojde ke snížení nákladů dopravců za pohonné hmoty v dopravní oblasti Českotěšínsko o 5 190 189 Kč. V oblasti Českotěšínsko v období 2012 – 2018 může dojít ke snížení nákladů o **3,81 %**.

5.4 Zhodnocení efektivity ceny nákladů

Dalším ukazatelem efektivity byla zvolena cena za 1 vozokm. V rámci hodnocení budou nejdříve porovnány ceny za 1 vozokm z původních smluv u jednotlivých dopravců ve sledovaném období 2012 – 2016. Následně budou údaje jednotlivých dopravců zprůměrovány. Komparace bude provedena s cenami za 1 vozokm, které byly pevně stanoveny v rámci uzavření nových smluv o zajištění dopravní obslužnosti

Tabulka 5.7 Jednotková cena za 1 vozokm v období 2012 - 2016 dle původních smluv o závazku veřejné dopravy (v Kč)

	2012	2013	2014	2015	2016	průměr
ARRIVA MORAVA a.s.	33,83	33,4	33,19	33,43	33,63	33,50
TQM - holding s.r.o.	32,65	33,1	32,01	32,06	33,35	32,63
ČSAD Frýdek - Místek a.s.	33,62	32,29	31,56	32,45	33,68	32,72
ČSAD Karviná a.s.	34,18	33,64	32,97	32,4	32,48	33,13
ČSAD Havířov a.s.	34,97	33,86	35,3	35,81	36,72	35,33
ČSAD Vsetín a.s.	31,41	30,24	31,51	31,28	30,16	30,92

Zdroj: vlastní zpracování dle interních materiálů odboru dopravy Moravskoslezského kraje (2017)

Tabulka 5.8 Jednotková cena za 1 vozokm dle nových smluv k zajištění dopravní obslužnosti v období 2012 – 2018 (v Kč)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
ČSAD Havířov a.s.					28,99	29,41	29,83
ČSAD Vsetín a.s.				31,44	31,49	32,07	32,65

Zdroj: vlastní zpracování dle interních materiálů odboru dopravy Moravskoslezského kraje (2017)

Ve sledovaném období byla dopravní obslužnost v linkové dopravě na základě výběrových řízení zajišťována pouze ve dvou oblastech – Jablunkovsko a Třinecko a oblast Českokotěšínsko. Pro naplnění cíle diplomové práce byla proto u těchto oblastí provedena modelace postupu dle původních smluv o závazku veřejné dopravy a postupu s přechodem na nový způsob zajištění dopravní obslužnosti. Původní systém zajišťování dopravní obslužnosti byl plánován na období 2007 – 2018. Z tohoto důvodu byla v modelových příkladech použita data i za období 2017 a 2018. Tyto položky byly zvoleny jako aritmetický průměr předchozích let. Zároveň je potřeba uvést způsob výpočtu při přechodu na nový režim, kdy u obou oblastí začínaly služby plynoucí ze smluv v prosinci 2015, resp. prosinci 2016. Údaje za tyto roky byly vypočítány jako 11/12 nákladů dopravce dle původního systému plus 1/12 nákladů dle smlouvy nové. Predikce na období 2017 – 2018 byla stanovena dle informací a dat odboru dopravy Moravskoslezského kraje.

5.4.1 Jablunkovsko a Třinecko – efektivita jednotkové ceny nákladů

Jablunkovsko a Třinecko byla první oblastí, ve které byl nový dopravce vybírán prostřednictvím veřejné zakázky. Jak znázorňuje tabulka 5.9, původním dopravcem byla společnost ARRIVA MORAVA a.s.

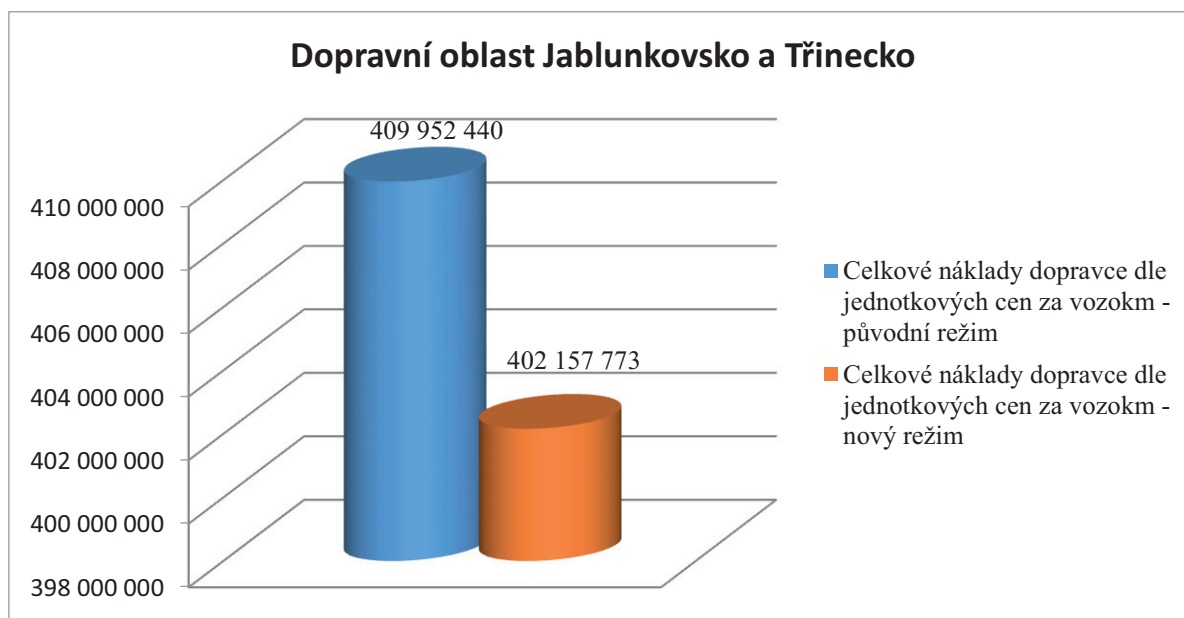
Tabulka 5.9 Modelový příklad 3 - Oblast Jablunkovsko a Třinecko - celkové náklady dle jednotkových cen za vozokm za období 2012 – 2018 (v Kč)

Oblast Jablunkovsko a Třinecko			
	Původní dopravce ARRIVA MORAVA a.s.		Nový dopravce ČSAD Vsetín a.s.
2012	59 179 394	2012	59 179 394
2013	58 427 188	2013	58 427 188
2014	58 059 831	2014	58 059 831
2015	58 479 667	2015	58 189 572
2016	58 829 531	2016	55 085 992
2017	58 602 120	2017	56 100 596
2018	58 602 120	2018	57 115 200
CELKEM	409 952 440	CELKEM	402 157 773

Zdroj: vlastní zpracování dle interních materiálů odboru dopravy Moravskoslezského kraje (2018)

Na základě údajů v tabulce 5.9 je zřejmé, že již za období roku 2015, kdy služby nového dopravce probíhaly pouze v měsíci prosinci, byly náklady nižší (ARRIVA MORAVA a.s. 58 479 667 Kč, ČSAD Vsetín a.s. 58 189 572 Kč, rozdíl cca 290 tis. Kč).

Graf 5.4 Modelový příklad 3 - Oblast Jablunkovsko a Třinecko - Porovnání celkových nákladů dopravců v původním a novém režimu dle jednotkových cen za 1 vozokm za období 2012 – 2018 (v Kč)



Zdroj: vlastní zpracování dle interních materiálů odboru dopravy Moravskoslezského kraje (2018)

Z výše uvedeného grafu lze opět konstatovat, že přechodem na nový režim, ve kterém jsou v rámci smlouvy přesně stanoveny ceny za 1 vozokm, jsou náklady dopravce nižší o cca **1,9 %**.

5.4.2 Českotěšínsko - efektivita jednotkové ceny nákladů

Stejným způsobem jako byla zhodnocena oblast Jablunkovska a Třinecka, je v následující tabulce 5.10 a grafu 5.5 posouzena dopravní oblast Českotěšínsko.

Rozsah poskytovaných služeb v dopravní oblasti Českotěšínsko byl smluvně dohodnut na 2 694 453 vozových kilometrů. V rámci původního režimu byla dopravní obslužnost zajišťována několika dopravci, z nichž nejvyšší podíl na zajištění této služby měl dopravce ARRIVA MORAVA a.s. Z tohoto důvodu budou pro hodnocení použity údaje ARRIVA MORAVA a.s.

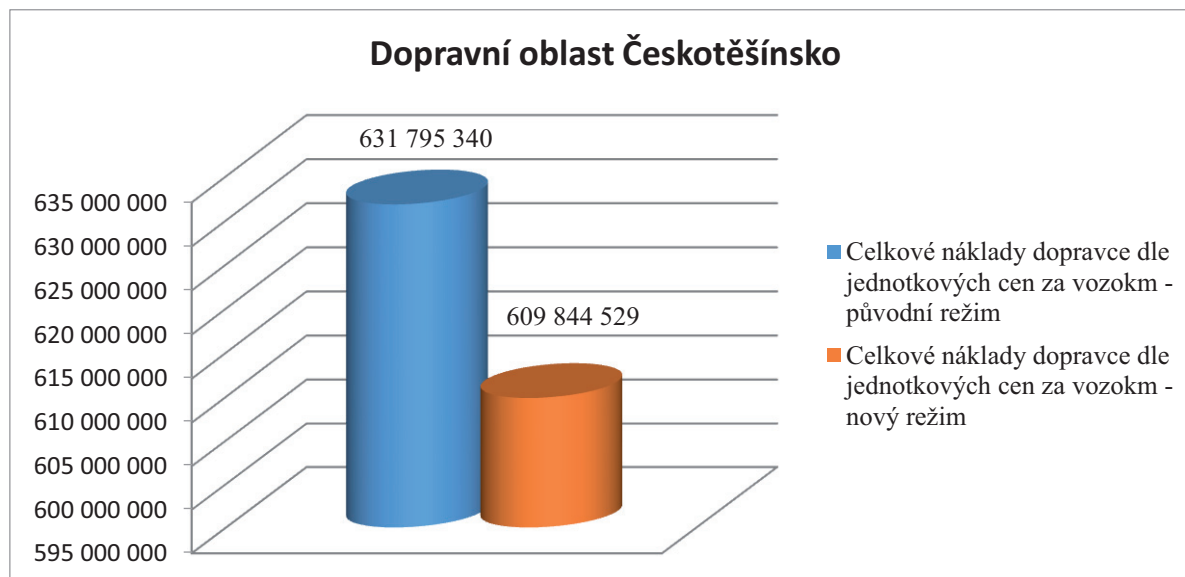
Tabulka 5.10 Modelový příklad 4 - Oblast Československo - celkové náklady dle jednotkových cen za vozokm za období 2012 – 2018 (v Kč)

Oblast Československo			
	Původní dopravce ARRIVA MORAVA a.s.	Doprovce dle nových smluv ČSAD Havířov a.s.	
2012	91 153 345	2012	91 153 345
2013	89 994 730	2013	89 994 730
2014	89 428 895	2014	89 428 895
2015	90 075 564	2015	90 075 564
2016	90 614 454	2016	89 572 599
2017	90 264 176	2017	79 243 863
2018	90 264 176	2018	80 375 533
CELKEM	631 795 340	CELKEM	609 844 529

Zdroj: vlastní zpracování dle interních materiálů odboru dopravy Moravskoslezského kraje (2018)

Z údajů tabulky 5.10 je znovu zřejmá značná úspora nákladů při přechodu na nového dopravce. Pro výpočet ceny za rok 2017 a 2018 byly u nového dopravce použity ceny nákladů po indexaci, která se určuje zejména na základě aktuální inflace. Při výpočtech nebylo uvažováno o změně rozsahu poskytovaných služeb.

Graf 5.5 Modelový příklad 4 – Oblast Československo - Porovnání celkových nákladů dopravců v původním a novém režimu dle jednotkových cen za 1 vozokm za období 2012 - 2018 (v Kč)



Zdroj: vlastní zpracování dle interních materiálů odboru dopravy Moravskoslezského kraje (2018)

Z grafu 5.5 vyplývá, že přechodem na nový režim, ve kterém jsou smluvně přesně stanoveny ceny za 1 vozokm, jsou náklady dopravce nižší o cca **3,47 %**.

5.5 Zhodnocení efektivity nového systému zajišťování dopravní obslužnosti prostřednictvím veřejných zakázek

Veřejná linková doprava je v Moravskoslezském kraji zajišťována a financována na základě smluv o závazku veřejné služby, které jsou uzavřeny ve dvou režimech:

1. Původní systém (smlouvy dle zákona č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě)
2. Nový systém (smlouvy dle zákona č. 137/2006 Sb. o veřejných zakázkách)

Původní systém dopravní obslužnosti byl zabezpečován prostřednictvím smluv o závazku veřejné služby v linkové dopravě, kterými byly zajišťovány základní dopravní obslužnosti na období let 2007 – 2018. V tomto režimu byl Moravskoslezský kraj rozdělen na několik dopravních oblastí, ve kterých zajišťovali veřejnou službu v dopravě vybraní dopravci, kteří pak dle skutečných výkonů získávali od Moravskoslezského kraje kompenzace za veřejné služby, prokazatelné ztráty a přiměřený zisk (viz tabulka 5.11).

Tabulka 5.11 Počet dopravních oblastí a dopravců ve veřejné linkové dopravě v Moravskoslezském kraji dle původního systému (období 2007 - 2018)

Počet dopravních oblastí	Počet dopravců zajišťujících veřejné služby v linkové osobní dopravě na jednu oblast
20	1 - 4

Zdroj: Vlastní zpracování dle údajů Moravskoslezského kraje (2017)

Jak znázorňuje tabulka 5.12, v novém režimu bude počet dopravních oblastí zredukován a veřejná služba v dopravě bude v jednotlivých dopravních oblastech zajišťována pouze jedním dopravcem, který bude za veřejnou službu získávat kompenzace od Moravskoslezského kraje. Není vyloučena možnost zajistit veřejnou službu prostřednictvím třetích osob, ale tato záležitost již bude smluvně řešena mezi dopravci, kdy zadavatel veřejné zakázky bude pouze o této skutečnosti informován a bude mu prokázáno splnění kvalifikačních a technických podmínek všech dopravců zajišťujících dopravní obslužnost.

Tabulka 5.12 Počet dopravních oblastí a dopravců ve veřejné linkové dopravě v Moravskoslezském kraji dle nového systému (od roku 2015)

Počet dopravních oblastí	Počet dopravců zajišťujících veřejné služby v linkové osobní dopravě na jednu oblast
17	1

Zdroj: Vlastní zpracování dle interních materiálů Moravskoslezského kraje (2017)

Z tabulek 5.11 a 5.12 je zřejmé, že celý systém dopravní obslužnosti bude z pohledu zadavatele jednodušší. Detailní přehled dopravních oblastí včetně dopravců je uveden v příloze č. 4.

Nový systém zajišťování dopravní obslužnosti byl ve sledovaném období 2012 – 2016 aplikován ve dvou dopravních oblastech. Zhodnocení bude nejprve provedeno pro dopravní oblast Jablunkovsko a Třinecko a následně pro dopravní oblast Českotěšínsko.

5.5.1 Zhodnocení nového systému v dopravní oblasti Jablunkovsko a Třinecko

Oblast se nachází v okolí města Jablunkov a Třinec. Je obklopena hranicemi s Polskem, Slovenskem a horskými masívy Moravskoslezských Beskyd. Organizace autobusových linek je zcela přizpůsobena lokálním potřebám. V původním režimu byly Jablunkovsko a Třinecko samostatnými oblastmi, ke spojení došlo v rámci příprav na zajišťování dopravní obslužnosti prostřednictvím veřejných zakázek.

Od 13. prosince 2015 je novým dopravcem zajišťujícím veřejnou linkovou dopravu v oblasti ČSAD Vsetín a.s., jehož rozsah poskytovaných služeb byl smluvně dohodnut na 1 749 317 vozokm za rok. Tyto služby jsou provozovány prostřednictvím 17 linek, které jsou plně zařazeny do ODIS a dopravce je zajišťuje 29 autobusy.

V rámci přechodu na nový systém byly upraveny jízdní řády a tím došlo k přizpůsobení systémových vazeb na ostatní druhy dopravy v oblasti.

Na základě analýz a hodnocení provedených v diplomové práci bylo zjištěno, že dopravce zajišťující dopravní obslužnost v oblasti Jablunkovsko a Třinecko v novém režimu:

- nakoupil všechna vozidla nová,
- všechna vozidla jsou nízkopodlažní,
- všechna vozidla jsou klimatizovaná,
- 24 z 29 vozidel využívá CNG palivo,⁴⁰
- využívá svůj park o cca 36% efektivněji než dopravce původní, tj. každý autobus ujede za rok o 36% více kilometrů,
- má díky složení vozového parku roční náklady na pohonné hmoty o cca 6,5% nižší než původní dopravce,

⁴⁰ Zbývajících 5 vozidel je určeno pro veřejnou dopravu v oblastech, kde infrastruktura neumožňuje využívat CNG vozidla

- jednotková cena nákladů za 1 vozokm je při meziročním srovnání o cca 6,4% nižší než u původního dopravce.

S ohledem na výše uvedená zjištění lze konstatovat, že volba zajištění dopravní obslužnosti prostřednictvím nového režimu byla v oblasti Jablunkovsko a Třinecko velmi efektivní a má pozitivní vliv na všechny posuzované faktory.

5.5.2 Zhodnocení nového systému v dopravní oblasti Českotěšínsko

Oblast se nachází v okolí města Český Těšín a bezprostředně sousedí s oblastmi Karvinsko, Třinecko, Frýdecko-Místeko a Havířovsko, dále sousedí s Polskem.

Od 11. prosince 2016 je novým dopravcem zajišťujícím veřejnou linkovou dopravu v oblasti ČSAD Havířov a.s., jehož rozsah poskytovaných služeb byl smluvně dohodnut na 2 694 453 vozokm za rok. Tyto služby jsou provozovány prostřednictvím 18 linek, plně zařazených do ODIS, a dopravce je zajišťuje 39 autobusy.

V rámci přechodu na nový systém byly upraveny jízdní řády a tím došlo k přizpůsobení systémových vazeb na ostatní druhy dopravy v oblasti.

Na základě analýz a hodnocení provedených v diplomové práci bylo zjištěno, že dopravce zajišťující dopravní obslužnost v oblasti Českotěšínsko v novém režimu:

- nakoupil všechna vozidla nová,
- všechna vozidla jsou nízkopodlažní,
- všechna vozidla jsou klimatizovaná,
- všech 39 vozidel využívá CNG palivo,
- využívá svůj park o cca 59% efektivněji než dopravce původní,
- má díky složení vozového parku roční náklady na pohonné hmoty o cca 13% nižší než původní dopravce,
- jednotková cena nákladů za 1 vozokm je při meziročním srovnání o cca 12% nižší než u původního dopravce.

S ohledem na výše uvedená zjištění lze konstatovat, že volba zajištění dopravní obslužnosti prostřednictvím nového režimu byla v oblasti Českotěšínsko rovněž velmi efektivní a má pozitivní vliv na všechny posuzované faktory.

6 Závěr

Doprava představuje jeden z nejšířších a nejvýznamnějších oborů ekonomiky. Lidská civilizace je s dopravou vzájemně propojena. S vývojem lidské společnosti nabývá doprava stále na významu. V zájmu státu, kraje či obcí je zajistit dopravní potřeby obyvatelstva prostřednictvím železniční a silniční dopravy, které tvoří dopravní obslužnost.

Česká republika, obdobně jako řada dalších zemí, chápe vynakládání veřejných prostředků jako nástroj pro zajištění kvalitních veřejných služeb pro cestující. Je to vyjádření dopravně-politické vůle státu a následně krajů a obcí zajistit systém veřejné dopravy v požadovaném rozsahu a kvalitě.

Na druhou stranu je zřejmé, že veřejnou dopravu má smysl financovat pouze v případě, že po ní existuje dostatečná poptávka. V praxi se o určení poptávky po veřejné dopravě rozhoduje zejména na základě ekonomických možností a výsledků politických dohod. Významným aspektem je rovněž omezování negativních vlivů dopravy na životní prostředí.

Cílem diplomové práce bylo zhodnotit nový způsob dopravní obslužnosti v linkové dopravě, který od roku 2015 Moravskoslezský kraj zajišťuje prostřednictvím veřejných zakázek. Stanovený cíl byl naplněn. V rámci diplomové práce bylo ve sledovaném období 2012 – 2016 nejdříve provedeno posouzení efektivity kritérií, která si pro výběrová řízení na zajištění dopravní obslužnosti Moravskoslezský kraj stanovil. Je potřeba zdůraznit, že zvolená kritéria byla zadána nad rámec platné legislativy. K těm nejvýznamnějším patří určení podílu vozidel na CNG, nepřekročení stáří používaných vozidel, zajištění podílu vozidel s klimatizací a vozidel nízkopodlažních.

Provedenými analýzami bylo zjištěno, že díky správnému nastavení kritérií veřejných zakázek, došlo v Moravskoslezském kraji k výrazné změně složení vozových parků dopravců zajišťujících dopravní obslužnost v Moravskoslezském kraji (v roce 2014 bylo pro veřejnou linkovou dopravu využíváno pouze 9 CNG vozidel, v roce 2016 jich jezdilo 128, což činí 1322% nárůst). Enormně rychlý růst počtu autobusů na CNG a další ekologické druhy pohonů naplňuje mj. strategické záměry kraje v oblasti zlepšování kvality ovzduší. V tomto trendu je nezbytné pokračovat i v dalších letech. Významné jsou i ekonomické efekty plynoucí ze snížené spotřeby pohonných hmot.

Došlo rovněž k výraznému omlazení vozových parků, kdy v rámci příprav na nový režim dopravci nakoupili nová vozidla a tím se snížilo průměrné stáří vozového parku zajišťujícího dopravní obslužnost Moravskoslezského kraje o cca 22%. Při hodnocení kritéria vybavenosti vozidel bylo zjištěno, že od zavedení systému zajišťování dopravní obslužnosti prostřednictvím veřejných zakázek, došlo ke zvýšení počtu klimatizovaných vozidel o 162 %. Nelze opomenout i vybavenost vozidel veřejné linkové dopravy nadstandardními doplňky, mezi které patří bezpečné platebními terminály, technologie Wi-fi, LCD panely, USB nabíječky aj. Všechna tato kritéria byla nastavena v rámci technických podmínek veřejných zakázek za účelem zkvalitnění veřejné dopravy a motivace cestujících upřednostnit veřejnou dopravu před dopravou individuální.

Pro zhodnocení nového systému zajišťování dopravní obslužnosti byly posuzovány dvě dopravní oblasti – Jablunkovsko a Třinecko a oblast Českotěšínsko. Výsledky hodnocení prokázaly, že v oblasti Jablunkovsko a Třinecko dopravce zajišťující veřejné služby v dopravě novým způsobem využívá o 36% efektivněji svůj vozový park než dopravce původní. Za účelem přípravy na veřejnou zakázku dopravce nakoupil všechna vozidla nová a téměř 83% vozového parku tvoří CNG vozidla. Díky těmto faktorům došlo ke snížení ročních nákladů dopravce o cca 6,4%, což odpovídá 3 743 539 Kč.

Provedeným zhodnocením dopravní obslužnosti v oblasti Českotěšínsko bylo zjištěno, že nový dopravce využívá svůj vozový park efektivněji o 59 %, všechna vozidla jsou nová a využívají CNG pohon. Náklady tohoto dopravce jsou oproti původnímu dopravci meziročně nižší o cca 12%, což odpovídá 11 020 313 Kč.

V rámci ověřování výzkumných otázek bylo zjištěno, že nový systém zajišťování dopravní obslužnosti v Moravskoslezském kraji je tedy ekonomicky efektivnější pro dopravce i objednatele veřejné služby. Zároveň bylo prokázáno, že nastavenými kritérii a podmínkami jsou dopravci motivováni ke kvalitnějšímu poskytování služeb, které jsou navíc dostupnější i pro osoby se sníženou pohyblivostí.

Při ověřování výzkumné otázky, zda mají zvolená kritéria veřejných zakázek ekologický vliv, bylo potvrzeno, že nový systém má pozitivní vliv na životní prostředí Moravskoslezského kraje.

S ohledem na sledované období 2012 – 2016 se nedostatkem jeví krátká doba plnění veřejných služeb v dopravě dle nového režimu. V tomto období byl nový režim aplikován pouze ve dvou oblastech, se začátkem plnění od prosince 2015, resp. prosince 2016.

Protože většina dalších dopravních oblastí byla předmětem veřejných zakázek v roce 2017, jeví se jako vhodné podobnou analýzu v budoucnu zopakovat pro více dopravních oblastí za delší časové období.

Přes všechny nejistoty, které během zpracování diplomové práce vyplynuly, však lze již nyní konstatovat, že zajišťování dopravní obslužnosti prostřednictvím veřejných zakázek, tzn. novým způsobem, bylo správným rozhodnutím, které zabezpečí kvalitnější, ekologicky a ekonomicky efektivnější veřejné služby v linkové dopravě v Moravskoslezském kraji. Veřejná linková doprava se stala kvalitnější a poskytuje větší komfort cestujícím.

K vypracování diplomové práce a ověření výzkumných otázek byly použity metody analýzy odborné literatury, analýzy odborných dokumentů, komparace a metody časových řad, SWOT analýza.

Seznam použité literatury

Knižní zdroje

1. BRŮHOVÁ-FOLTÝNOVÁ, Hana. *Doprava a společnost: Ekonomické aspekty udržitelné dopravy*. 1. vyd. Praha: Karolinum, 2009. 212 s. ISBN 978-80-246-1610-0.
2. EISLER, Jan, KUNST Jaromír, ORAVA František. *Ekonomika dopravního systému*. 1. vyd. Praha. Oeconomica, 2011. 384 s. ISBN 978-80-245-1759-9.
3. GENTILE, Guido, NÖKEL Klaus. *Modelling Public Transport Passenger Flows in the Era of Intelligent Transport System*, ISBN 978-3-319-25082-3.
4. HAMERNÍKOVÁ, Bojka. *Financování ve veřejném a neziskovém nestátním sektoru*. Vyd. 1. Praha: Europlex Bohemia, 2000, 214 s. ISBN 80-90275-23-0.
5. HINDLS, Richard, HRONOVÁ, Stanislava, SEGER, Jan. *Statistika pro ekonomy*, čtvrté vydání. Praha: Professional Publishing, 2003. 422 s. ISBN 80-86419-52-5.
6. MARADA, Miroslav. *Doprava a geografická organizace společnosti v Česku*. 1. vyd. Praha: Česká geografická společnost, 2010. 165 s. ISBN 978-80-904-5212-1.
7. PEKOVÁ Jitka, PILNÝ Jaroslav, JETMAR Marek, *Veřejný sektor - řízení a financování*, 1. vyd. Praha. Wolters Kluwer ČR, a.s., 485 s. ISBN 978-80-7357-936-4.
8. SCHMEIDLER Karel. *Mobilita, transport a dostupnost ve městě*. 1. vyd. Brno. KEY Publishing, 2010. 245 s. ISBN 978-80-7418-063-7.
9. ŽEMLIČKA, Zdeněk a kol. *Doprava a přeprava*. Praha. Nadatur, 2010. ISBN 978-80-7270-036-3.
10. STIGLITZ, Joseph. *Economics of the public sector*. New York. 1988. 692 s. ISBN 0-393-95683-0

Elektronické zdroje a ostatní

1. ARRIVA MORAVA.CZ. *Příměstská doprava*. [online]. [cit. 2018-02-14]. Dostupné z: <http://www.arriva-morava.cz/pravidelna-doprava/primestska-doprava/>
2. ČESKÝ PLYNÁRENSKÝ SVAZ. CNG4you [online] [cit. 2018-04-03]. Dostupné z: <http://www.cng4you.cz/ekologie/cng-a-vase-zdravi.html>
3. ČSADVS.CZ. *O společnosti*. [online]. [cit. 2018-02-15]. Dostupné z: https://www.csadvs.cz/?page_id=285
4. ČSÚ. *Statistické údaje Moravskoslezského kraje*. [online]. [cit. 2018-02-10]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/xt/casove-rady-za-moravskoslezsky-kraj>

5. DVS.CZ. *Financování veřejné dopravy ze státního rozpočtu, krajských a obecních rozpočtů* [online]. [cit. 2018-2-26]. Dostupné z: <http://www.dvs.cz/clanek.asp?id=6677587>
6. EUROPA.EU. *Eurostat*. [online]. [cit. 2018-2-15] Dostupné z: <http://ec.europa.eu/eurostat/en/web/products-statistical-books/-/KS-EZ-16-001>
7. Evropský parlament a Rada. (2007). Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici.
8. HALÁSKOVÁ, Martina. Zabezpečování veřejných služeb a role územních samospráv. XVIII. Mezinárodní kolokvium o regionálních vědách. Brno: Masarykova univerzita, 2015, ISBN 978–80–210–7861–1
9. MDCR.CZ. *Bílá kniha – Plán jednotného evropského dopravního prostoru* [online]. [cit. 2018-1-23]. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Evropska-unie/Zakladni-dokumenty/Bila-kniha-Plan-jednotneho-evropskeho-dopravniho>
10. MDCR.CZ. *Statistiky* [online]. [cit. 2018-1-18]. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/Statistiky>
11. MMRCR.CZ. *Tisková zpráva k veřejné dopravě ze dne 1. 9. 2016* [online]. [cit. 2018-1-13]. Dostupné z: <http://www.mmr.cz/cs/Ministerstvo/Ministerstvo/Pro-media/Tiskove-zpravy/2016/Cestovat-verejnou-dopravou-lze-i-komfortneji-MMR-podpori-8,5-miliarda>
12. Ministerstvo dopravy a spojů. (1998). Vyhláška o prokazatelné ztrátě ve veřejné linkové osobní dopravě č. 50/1998 Sb.
13. MSK.CZ. *Plány dopravní obslužnosti*. [online]. [cit. 2018-2-25]. Dostupné z <https://www.msk.cz/cz/doprava/plan-dopravni-obslužnosti-uzemi-moravskoslezskeho-kraje-40792>
14. MSK.CZ. *Rozpočty kraje*. [online]. [cit. 2018-2-05]. Dostupné z https://www.msk.cz/cz/verejna_sprava/rozpocet-41275/
15. Rada evropských společenství. (1991). Nařízení rady (EHS) č. 1191/69 ve znění Nařízení rady (EHS) č. 1893/91 o postupu členských států ohledně závazků vyplývajících z pojmu veřejné služby v dopravě po železnici, silnici a vnitrozemských vodních cestách.
16. TQM.CZ. *Historie společnosti*. [online]. [cit. 2018-02-14]. Dostupné z: <https://tqm.cz/cz/informace/o-n-s/72/historie.html>
17. 3CSAD.CZ *Českořánsko*. [online]. [cit. 2018-02-15]. Dostupné z: <http://www.3csad.cz/primestska-hd/ceskotesinsko/>

18. Zákon č. 194/2010 Sb. (2010). Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů.
19. Zákon č. 17/1992 Sb. (1992). Zákon o životním prostředí.

Seznam zkratek

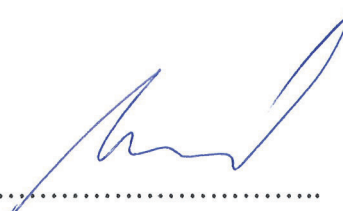
CNG	Compressed Natural Gas, stlačený zemní plyn
ČSAD	Československá automobilová doprava
DO	Dopravní obslužnost
DPH	Daň z přidané hodnoty
HDP	Hrubý domácí produkt
Kč	Koruna česká
Km	Kilometr
LCD	Liquid Crystal Display – displej s kapalnými krystaly
LPG	Liquified Petroleum Gas, zkapalněný topný plyn
MDCR	Ministerstvo dopravy České republiky
MHD	Městská hromadná doprava
MSK	Moravskoslezský kraj
ODIS	Integrovaný dopravní systém Moravskoslezského kraje
ODISka	Bezkontaktní čipová karta pro veřejnou dopravu v Ostravě a Moravskoslezském kraji
PM ₁₀	Polétavý prach s maximálním průměrem do 10 μm
PM _{2,5}	Polétavý prach s maximálním průměrem do 2,5 μm
USB	Universal Serial Bus - Univerzální sériová linka
Vozokm	Vozový kilometr
Wi-fi	Wireless Fidelity - komunikační standard pro bezdrátový přenos dat
ZDO	Základní dopravní obslužnost
ZZVZ	Zákon o zadávání veřejných zakázek

Prohlášení o využití výsledku diplomové práce

Prohlašuji, že

- jsem byla seznámena s tím, že na mou diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/200 Sb., –autorský zákon, zejména § 35 – užití díla v rámci občanských a náboženských obřadů, v rámci školních představení a užití díla školního a § 60 – školní dílo;
- beru na vědomí, že Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava (dále jen VŠB–TVO) má právo nevýdělečně, ke své vnitřní potřebě, diplomovou práci užít (§ 35 odst. 3);
- souhlasím s tím, že diplomová práce bude v elektronické podobě archivována v Ústřední knihovně VŠB-TVO a jeden výtisk bude uložen u vedoucího diplomové práce. Souhlasím s tím, že bibliografické údaje o diplomové práci budou zveřejněny v informačním systému VŠB-TVO;
- bylo sjednáno, že s VŠB-TVO, v případě zájmu z její strany, uzavřu licenční smlouvu s oprávněním užít dílo v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- bylo sjednáno, že užít své dílo, diplomovou práci, nebo poskytnout licenci k jejímu využití mohu jen se souhlasem VŠB-TVO, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, který byly VŠB-TVO na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše).

V Ostravě dne 27. 4. 2018



.....

Bc. Gabriela Moravčíková

Seznam příloh

Příloha č. 1 Výkon státní správy v dopravě v České republice

Příloha č. 2 Struktura kompenzace za veřejnou službu v dopravě

Příloha č. 3 Struktura vozových parků vybraných dopravců zajišťujících dopravní obslužnost v Moravskoslezském kraji

Příloha č. 4 Ekonomické ukazatele dopravců zajišťujících dopravní obslužnost v Moravskoslezském kraji

Příloha č. 5 Přehled dopravních oblastí – stav k 31. 3. 2018

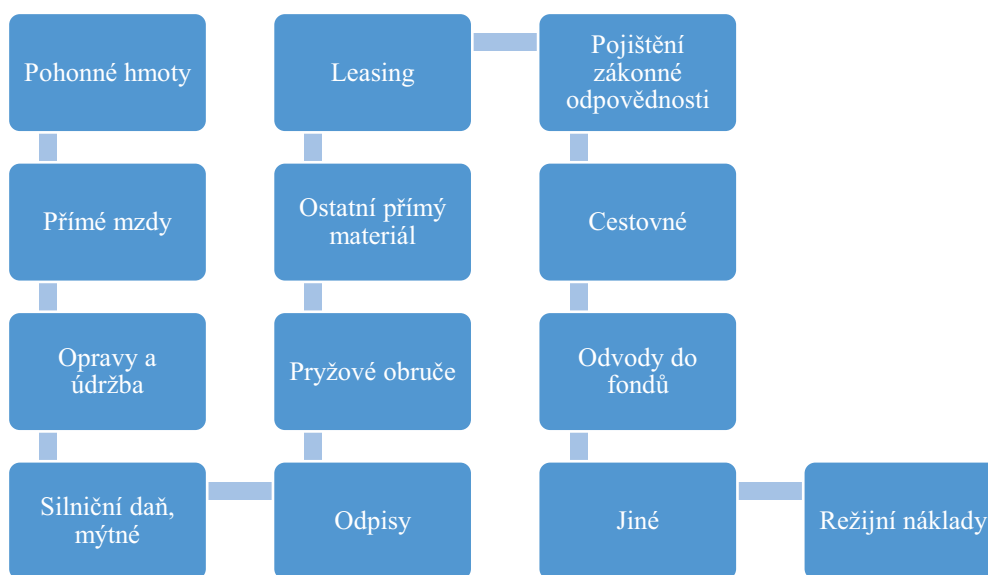
Příloha č. 1 Výkon státní správy v dopravě v České republice

Orgán státní správy	Kompetence	Oblasti financování veřejné dopravy
<p>Ministerstvo dopravy ČR</p>	<p>Rozhoduje o zařazení pozemní komunikace do kategorie dálnice nebo silnice I. třídy a o změnách těchto kategorií, rozhoduje o zrušení dálnice nebo silnice I. třídy po dohodě s Ministerstvem obrany, vykonává působnost silničního správního úřadu a speciálního stavebního úřadu ve věcech dálnic, povoluje zvláštní užívání silnic formou přepravy zvláště těžkých nebo rozměrných předmětů a užívání vozidel, jejichž rozměry nebo hmotnost přesahují míru stanovenou zvláštními předpisy, pokud trasa přepravy přesahuje územní obvod jednoho kraje, rozhoduje o opravných prostředcích proti rozhodnutím orgánu kraje v přenesené působnosti, uplatňuje stanovisko k politice územního rozvoje, uplatňuje stanovisko k územně plánovací dokumentaci a závazné stanovisko v územním a společném územním a stavebním řízení z hlediska řešení dálnic a silnic I. třídy a závazné stanovisko ve společném územním a stavebním řízení pro stavby projektů společného zájmu energetické infrastruktury z hlediska působnosti všech silničních správních úřadů s výjimkou působnosti celních úřadů a újezdních úřadů, ukládá ochranná opatření u prvků systému elektronického mýtného a u součástí inteligentního dopravního systému, projednává přestupky podle § 42b odst. 5, je dotčeným orgánem při posuzování zralosti projektů společného zájmu energetické infrastruktury.</p>	<p>Financování budování dopravní infrastruktury.</p> <p>Provozní financování železniční, letecké, vodní a potrubní dopravy.</p>
<p>Krajský úřad</p>	<p>Povoluje zvláštní užívání silnic II. a III. třídy formou přepravy zvláště těžkých nebo rozměrných předmětů a užívání vozidel, jejichž rozměry nebo hmotnost přesahují míru stanovenou zvláštními předpisy, pokud trasa přepravy nepřesahuje územní obvod kraje, rozhoduje o zařazení pozemní komunikace do kategorie silnice II. nebo III. třídy a o změně kategorie nebo třídy, rozhoduje o zrušení silnic II. a III. třídy po udělení souhlasu Ministerstvem obrany a Ministerstvem dopravy, vykonává působnost silničního správního úřadu a speciálního stavebního úřadu ve věcech silnic I. třídy s výjimkou věcí, ve kterých rozhoduje Ministerstvo dopravy ČR, rozhoduje o opravných prostředcích proti rozhodnutím obecního úřadu obce s rozšířenou působností, uplatňuje stanovisko k územně plánovací dokumentaci</p>	<p>Veřejná dopravní obslužnost území prostřednictvím regionální dopravy</p>

	a závazné stanovisko v územním řízení z hlediska řešení silnic II. a III. třídy.	
Obecní úřad obce s rozšířenou působností	<p>Vykonává působnost silničního správního úřadu a speciálního stavebního úřadu ve věcech silnic II. a III. třídy a veřejně přístupných účelových komunikací s výjimkou věcí, o kterých rozhoduje Ministerstvo dopravy ČR nebo krajský úřad, a působnost speciálního stavebního úřadu ve věcech místních komunikací,</p> <p>vykonává působnost silničního správního úřadu ve věci povolování zřízení přejezdu na neveřejné účelové komunikaci,</p> <p>projednává přestupky podle § 42a a 42b ve věcech dálnic, silnic, místních komunikací a veřejně přístupných účelových komunikací, s výjimkou správních deliktů, k jejichž projednání je příslušný celní úřad nebo Ministerstvo dopravy ČR; k projednání přestupků podle § 42a odst. 4 písm. e) a § 42b odst. 1 písm. u) a v) je místně příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností, v jehož správním obvodu bylo provedeno kontrolní vážení,</p> <p>uplatňuje stanovisko k územním plánům a regulačním plánům a závazné stanovisko v územním řízení z hlediska řešení místních a účelových komunikací.</p>	Veřejná dopravní obslužnost území prostřednictvím regionální dopravy
Obecní úřad	<p>Rozhoduje o zařazení pozemní komunikace do kategorie místních komunikací a o vyřazení místní komunikace z této kategorie,</p> <p>vykonává působnost silničního správního úřadu ve věcech místních komunikací s výjimkou věcí, o kterých rozhoduje obecní úřad obce s rozšířenou působností.</p> <p>Jde-li o věc, jež se má uskutečnit v územním obvodu dvou nebo více silničních správních úřadů, provede řízení a vydá rozhodnutí nejbližší společně nadřízený správní orgán. Tento orgán může stanovit, že řízení provede a rozhodnutí vydá některý ze silničních správních úřadů, v jehož územním obvodu se má věc uskutečnit.</p>	Veřejná dopravní obslužnost území prostřednictvím regionální dopravy

Zdroj: Vlastní zpracování dle Ministerstva dopravy České republiky (2016)

Příloha č. 2 Struktura kompenzace za veřejnou službu v dopravě



Zdroj: Vlastní zpracování dle zákona č. 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících (2017)

Příloha č. 3 Struktura vozových parků vybraných dopravců zajišťujících dopravní obslužnost v Moravskoslezském kraji

ARRIVA MORAVA a.s. - počty a struktura vozového parku v Moravskoslezském kraji (2012 – 2016)

ARRIVA MORAVA a.s.	2012	2013	2014	2015	2016
počet autobusů v ZDO MSK	368	368	363	363	330
Z toho					
Nízkopodlažních	78	78	83	101	98
Klimatizovaných	5	5	5	22	22
CNG pohon	0	0	0	16	16

Zdroj: Vlastní zpracování dle výročních zpráv ARRIVA MORAVA a.s. a údajů Moravskoslezského kraje

TQM - holding, s.r.o. - počty a struktura vozového parku v Moravskoslezském kraji (2012 – 2016)

TQM – holding, s.r.o.	2012	2013	2014	2015	2016
počet autobusů v ZDO MSK	85	85	91	93	93
Z toho					
Nízkopodlažních	24	24	28	36	46
Klimatizovaných	43	43	56	58	68
CNG pohon	0	0	0	0	0

Zdroj: Vlastní zpracování dle výročních zpráv TQM – holding s.r.o. a interních informací Moravskoslezského kraje (2017)

ČSAD Karviná - počty a struktura vozového parku v Moravskoslezském kraji (2012 – 2016)

ČSAD Karviná a.s.	2012	2013	2014	2015	2016
počet autobusů v ZDO MSK	83	83	83	83	83
Z toho					
Nízkopodlažních	27	27	32	46	50
Klimatizovaných	2	2	2	2	6
CNG pohon	3	3	3	15	19

Zdroj: Vlastní zpracování dle výročních zpráv ČSAD Karviná a.s. a interních informací Moravskoslezského kraje (2017)

Příloha č. 3 Struktura vozových parků vybraných dopravců zajišťujících dopravní obslužnost v Moravskoslezském kraji

ČSAD Frýdek – Místek a.s. - počty a struktura vozového parku v Moravskoslezském kraji (2012 – 2016)

ČSAD Frýdek – Místek a.s.	2012	2013	2014	2015	2016
počet autobusů v ZDO MSK	49	49	48	48	48
Z toho					
Nízkopodlažních	21	21	23	34	37
Klimatizovaných	0	0	0	0	0
CNG pohon	0	0	0	7	10

Zdroj: Vlastní zpracování dle výročních zpráv ČSAD Frýdek – Místek a.s. a interních informací Moravskoslezského kraje (2017)

ČSAD Havířov - počty a struktura vozového parku v Moravskoslezském kraji (2012 – 2016)

ČSAD Havířov a.s.	2012	2013	2014	2015	2016
počet autobusů v ZDO MSK	56	56	56	56	56
Z toho					
Nízkopodlažních	20	20	23	33	35
Klimatizovaných				1	3
CNG pohon	2	2	6	17	19

Zdroj: Vlastní zpracování dle výročních zpráv ČSAD Havířov a.s. a interních informací Moravskoslezského kraje (2017)

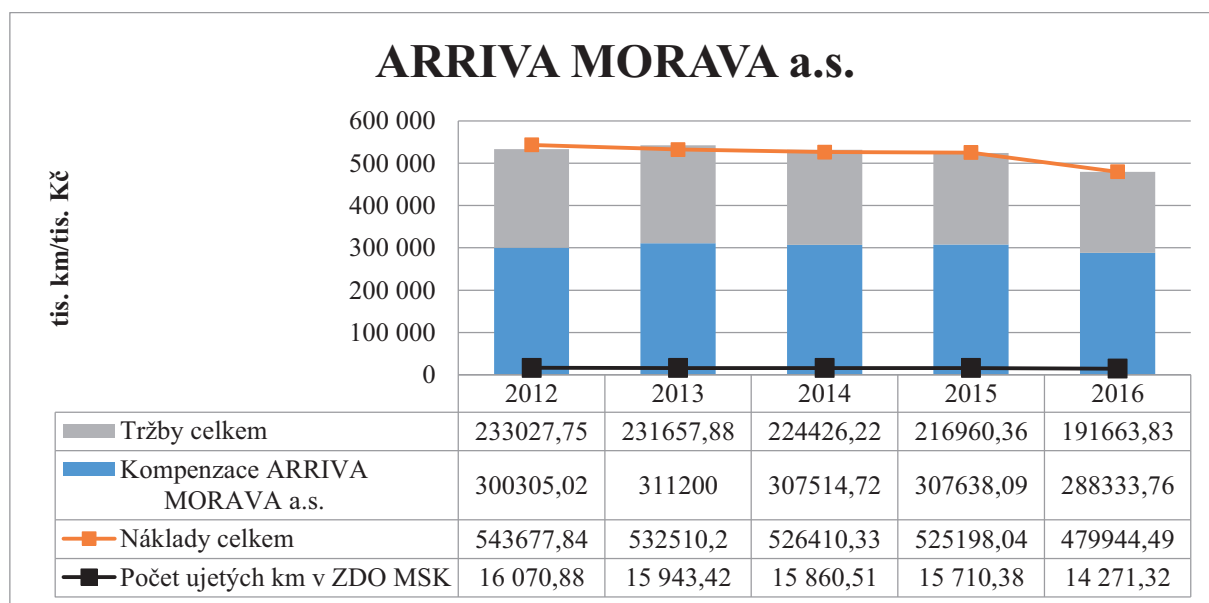
ČSAD Vsetín a.s. - počty a struktura vozového parku v Moravskoslezském kraji (2012 – 2016)

	2012	2013	2014	2015	2016
počet autobusů v ZDO MSK	5	5	5	29	29
Z toho					
Nízkopodlažních	0	0	0	29	29
Klimatizovaných	0	0	0	29	29
CNG	0	0	0	24	24

Zdroj: Vlastní zpracování dle výročních zpráv ČSAD Vsetín a.s. a interních informací Moravskoslezského kraje (2017)

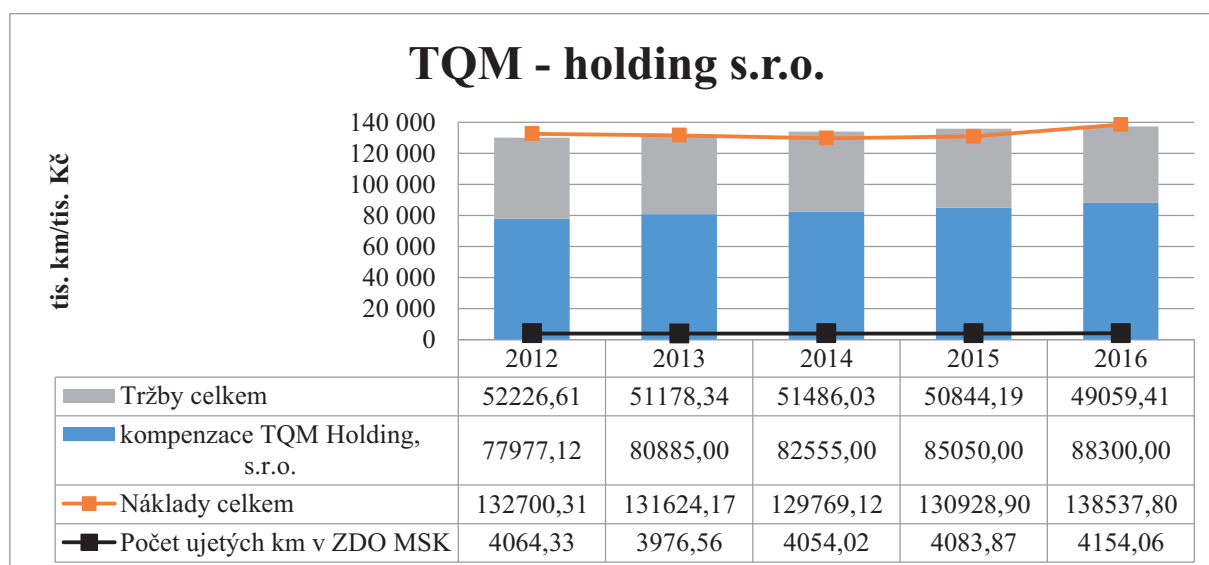
Příloha č. 4 Ekonomické ukazatele dopravců zajišťujících dopravní obslužnost v Moravskoslezském kraji

ARRIVA MORAVA a.s. - Celkové kompenzace a počet ujetých km v rámci zajištění služeb veřejné linkové dopravy v Moravskoslezském kraji (2012 – 2016)



Zdroj: Vlastní zpracování dle výročních zpráv ARRIVA MORAVA a.s. a interních informací Moravskoslezského kraje (2017)

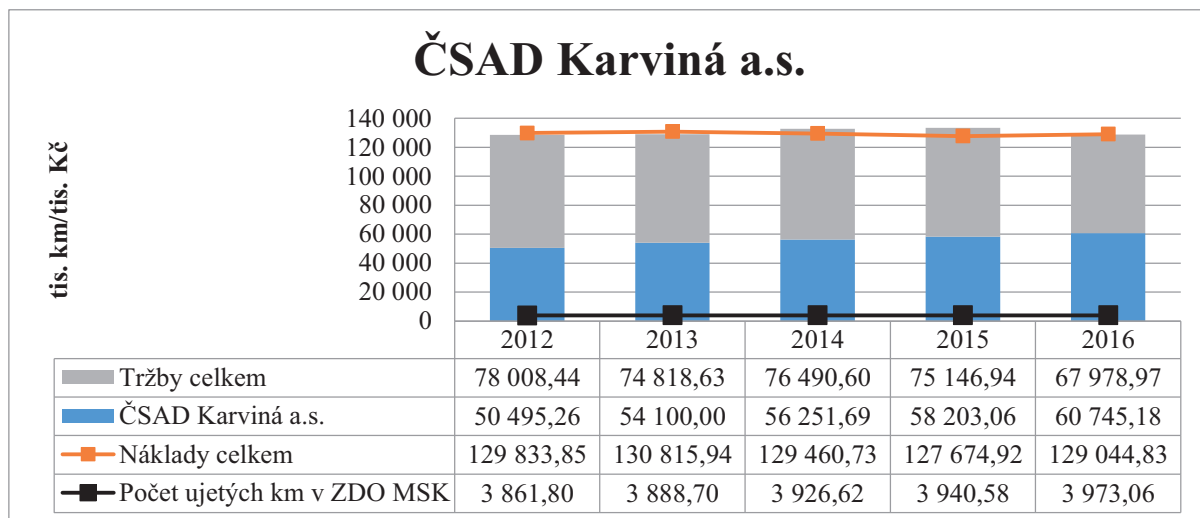
TQM - holding s.r.o. - Celkové kompenzace a počet ujetých km v rámci zajištění služeb veřejné linkové dopravy v Moravskoslezském kraji (2012 – 2016)



Zdroj: Vlastní zpracování dle výročních zpráv TQM – holding s.r.o. a interních informací Moravskoslezského kraje (2017)

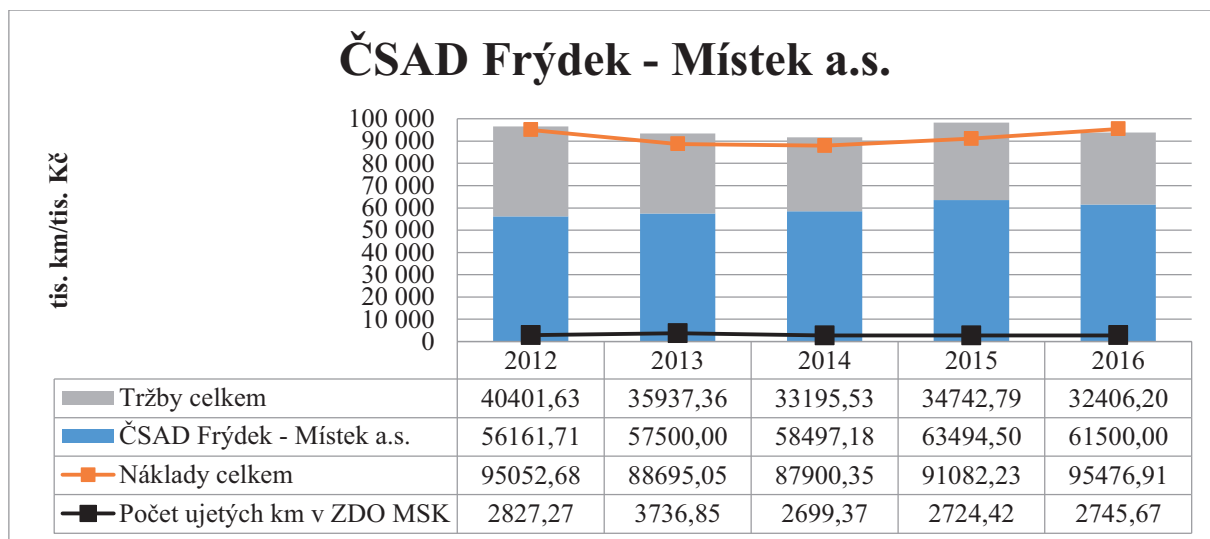
Příloha č. 4 Ekonomické ukazatele dopravců zajišťujících dopravní obslužnost v Moravskoslezském kraji

ČSAD Karviná a.s. - Celkové kompenzace a počet ujetých km v rámci zajištění služeb veřejné linkové dopravy v Moravskoslezském kraji (2012 – 2016)



Zdroj: Vlastní zpracování dle výročních zpráv ČSAD Karviná a.s. a interních informací Moravskoslezského kraje (2017)

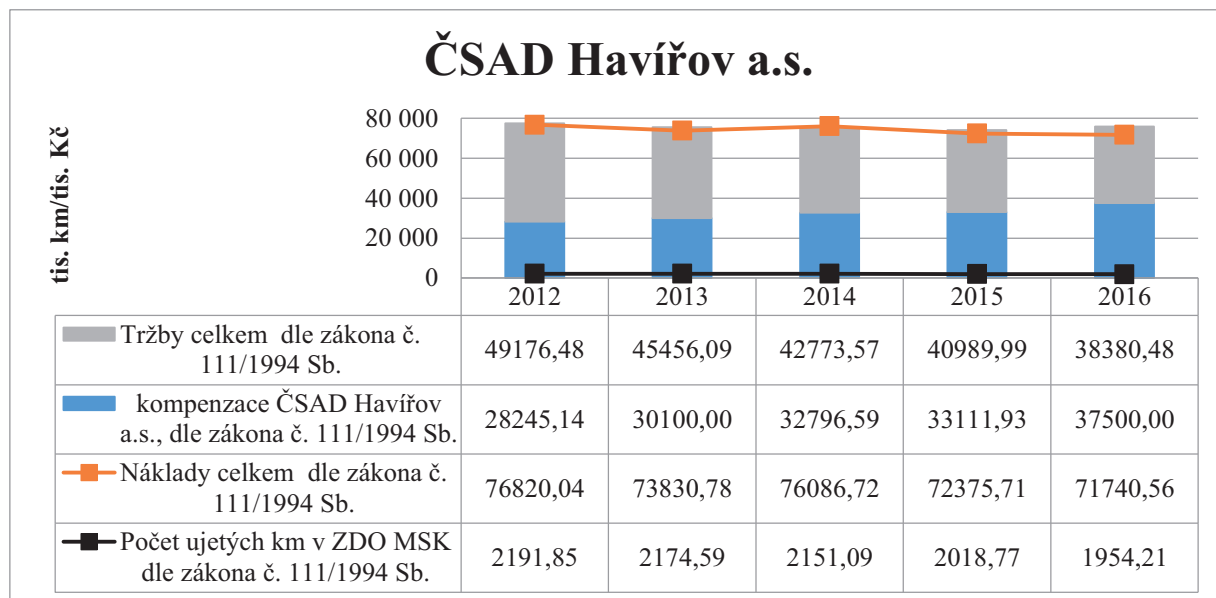
ČSAD Frýdek - Místek a.s. - Celkové kompenzace a počet ujetých km v rámci zajištění služeb veřejné linkové dopravy v Moravskoslezském kraji (2012 – 2016)



Zdroj: Vlastní zpracování dle výročních zpráv ČSAD Frýdek – Místek a.s. a interních informací Moravskoslezského kraje (2017)

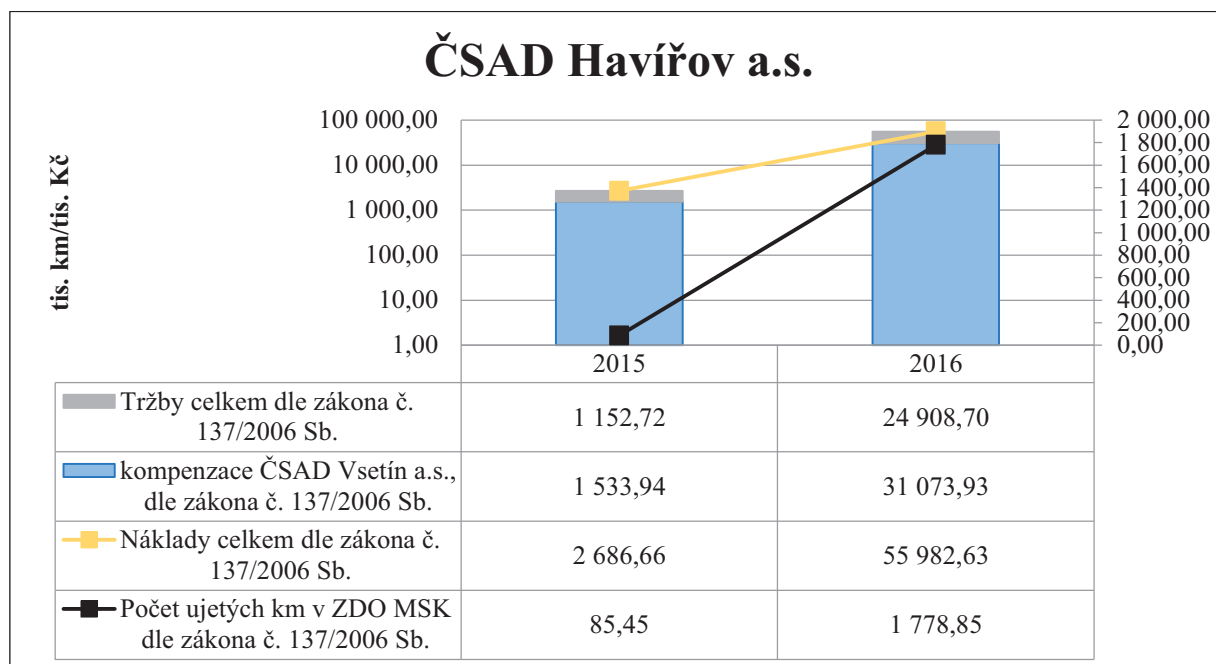
Příloha č. 4 Ekonomické ukazatele dopravců zajišťujících dopravní obslužnost v Moravskoslezském kraji

ČSAD Havířov a.s. - Celkové kompenzace a počet ujetých km v rámci zajištění služeb veřejné linkové dopravy v Moravskoslezském kraji (2012 – 2016)



Zdroj: Vlastní zpracování dle výročních zpráv ČSAD Havířov a.s. a interních informací Moravskoslezského kraje (2017)

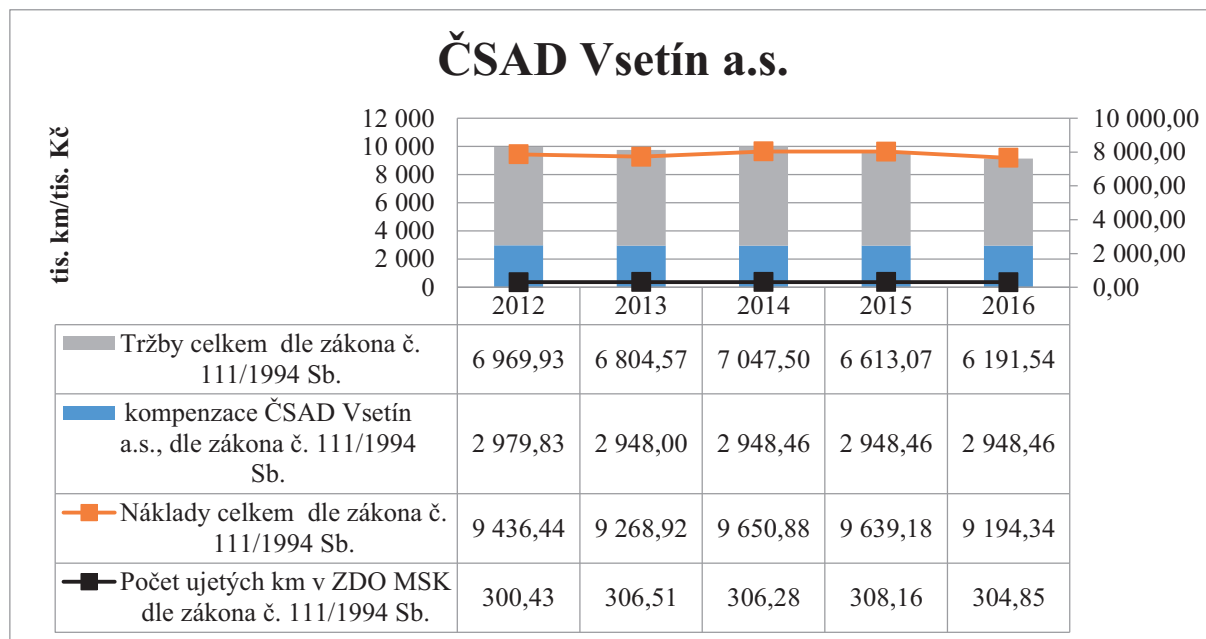
ČSAD Havířov a.s. - Celkové kompenzace a počet ujetých km v rámci zajištění služeb veřejné linkové dopravy v Moravskoslezském kraji (2012 – 2016)



Zdroj: Vlastní zpracování dle výročních zpráv ČSAD Havířov a.s. a interních informací Moravskoslezského kraje (2017)

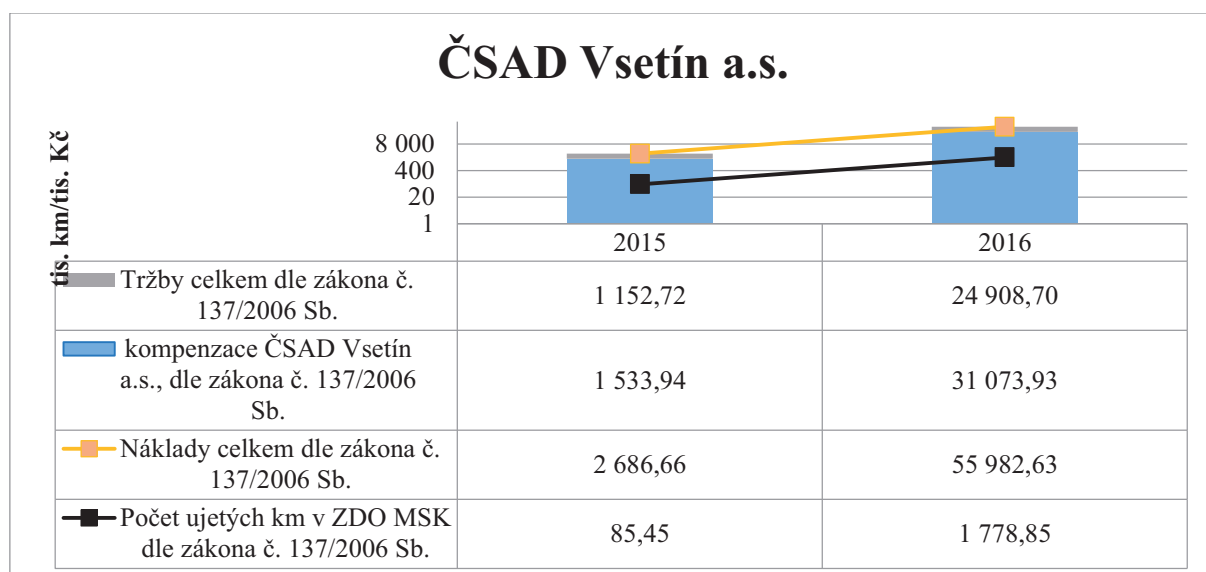
Příloha č. 4 Ekonomické ukazatele dopravců zajišťujících dopravní obslužnost v Moravskoslezském kraji

ČSAD Vsetín - Celkové kompenzace a počet ujetých km v rámci zajištění služeb veřejné linkové dopravy v Moravskoslezském kraji (2012 – 2016)



Zdroj: Vlastní zpracování dle výročních zpráv ČSAD Vsetín a.s. a interních informací Moravskoslezského kraje (2017)

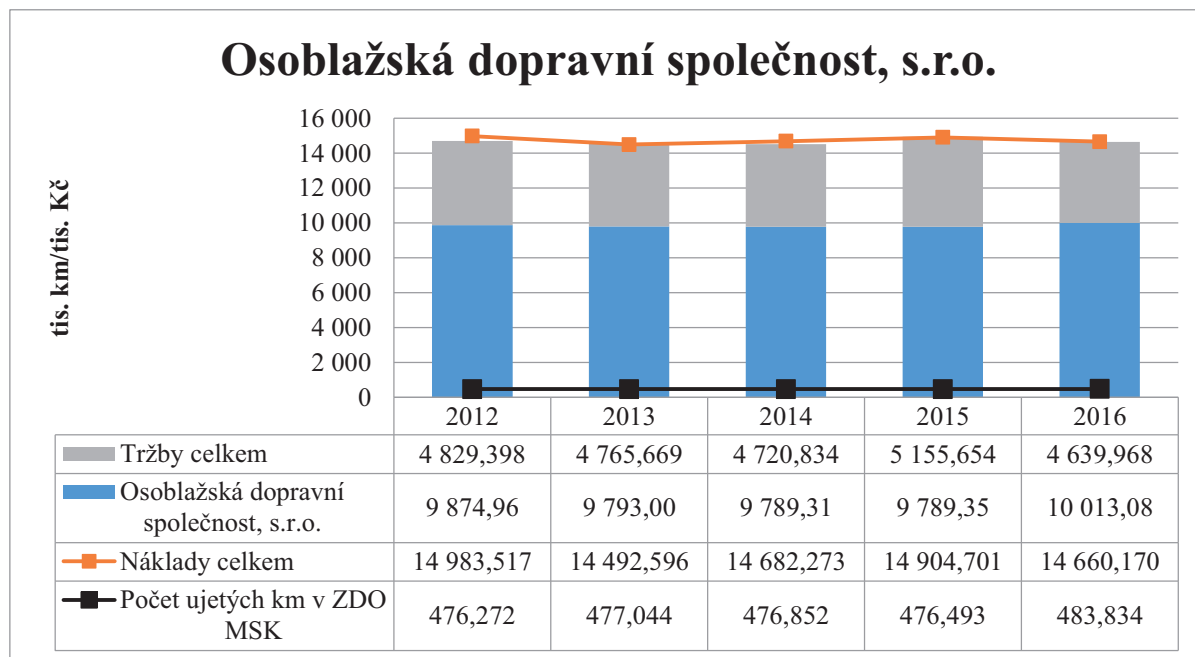
ČSAD Vsetín - Celkové kompenzace za zajištění služeb veřejné linkové dopravy v Moravskoslezském kraji v novém systému (dle zákona č. 137/2006 Sb.)



Zdroj: Vlastní zpracování dle výročních zpráv ČSAD Vsetín a.s. a interních informací Moravskoslezského kraje (2017)

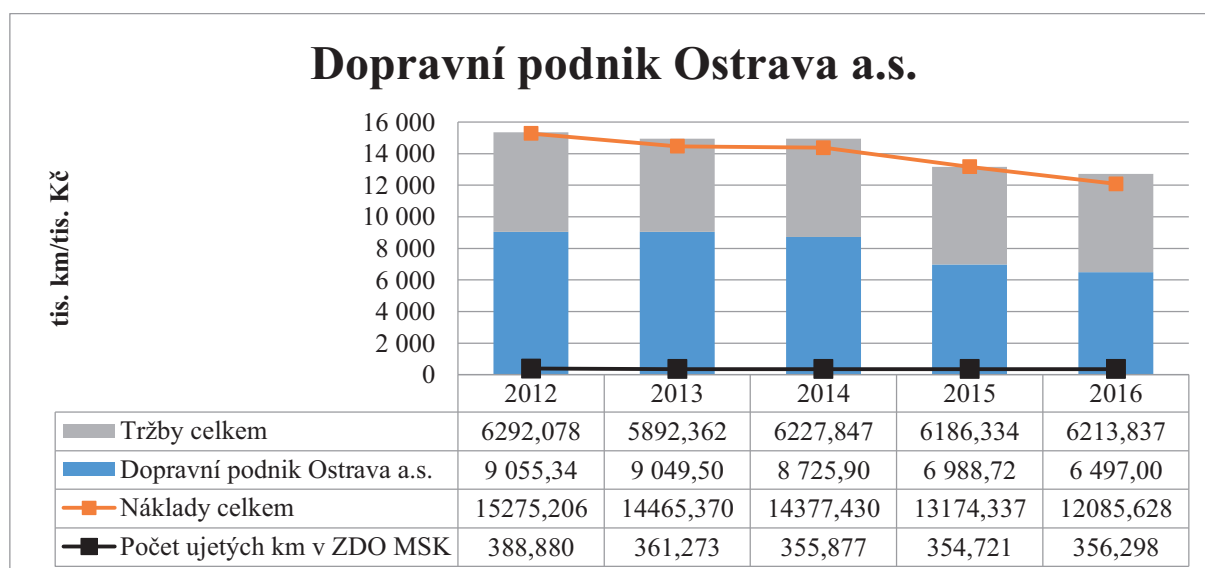
Příloha č. 4 Ekonomické ukazatele dopravců zajišťujících dopravní obslužnost v Moravskoslezském kraji

Osoblažská dopravní společnost - Celkové kompenzace a počet ujetých km v rámci zajištění služeb veřejné linkové dopravy v Moravskoslezském kraji (2012 – 2016)



Zdroj: Vlastní zpracování dle interních materiálů Moravskoslezského kraje (2017)

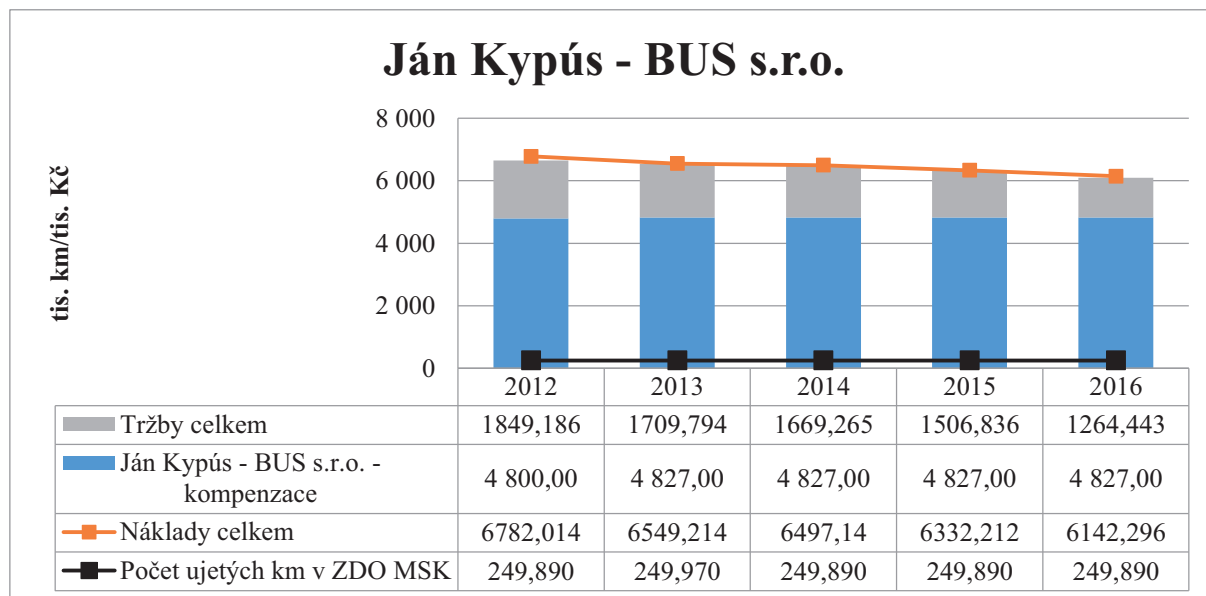
Dopravní podnik Ostrava a.s. - Celkové kompenzace a počet ujetých km v rámci zajištění služeb veřejné linkové dopravy v Moravskoslezském kraji (2012 – 2016)



Zdroj: Vlastní zpracování dle interních informací Moravskoslezského kraje (2017)

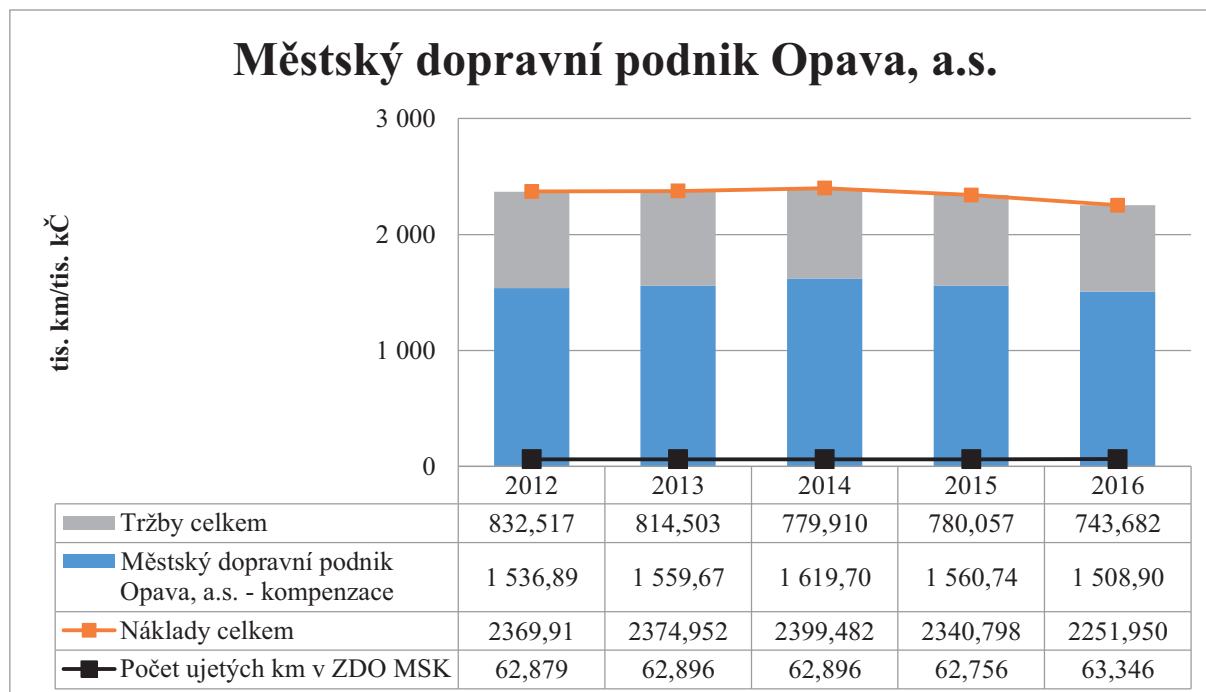
Příloha č. 4 Ekonomické ukazatele dopravců zajišťujících dopravní obslužnost v Moravskoslezském kraji

Ján Kypús - BUS s.r.o. - Celkové kompenzace a počet ujetých km v rámci zajištění služeb veřejné linkové dopravy v Moravskoslezském kraji (2012 – 2016)



Zdroj: Vlastní zpracování dle interních informací Moravskoslezského kraje (2017)

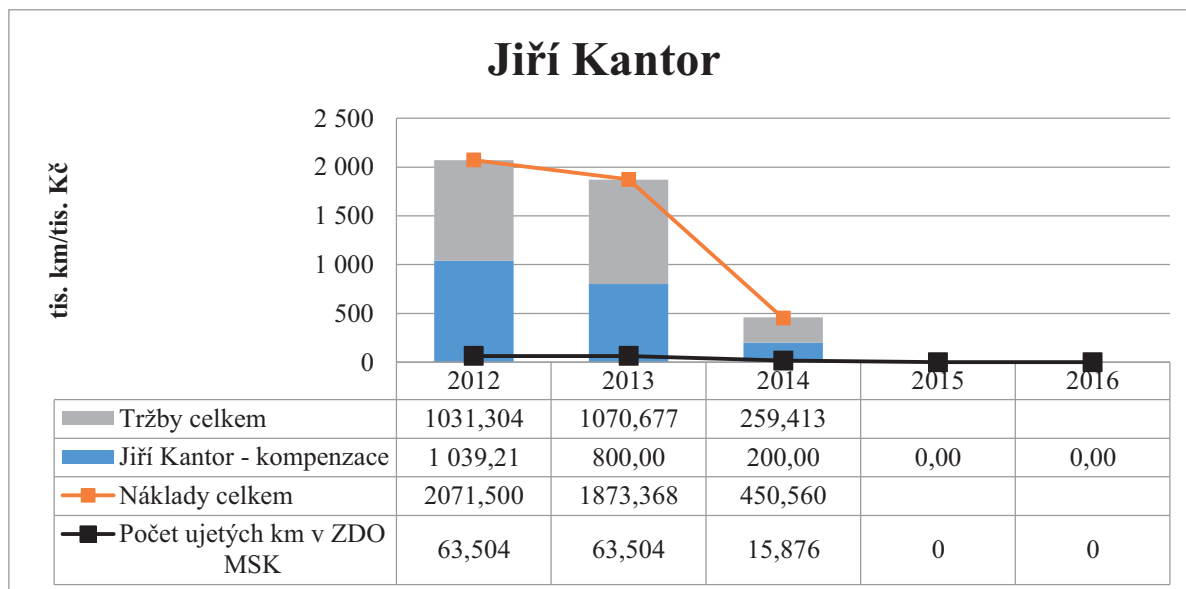
Městský dopravní podnik Opava, a.s. - Celkové kompenzace a počet ujetých km v rámci zajištění služeb veřejné linkové dopravy v Moravskoslezském kraji (2012 – 2016)



Zdroj: Vlastní zpracování dle interních informací Moravskoslezského kraje (2017)

Příloha č. 4 Ekonomické ukazatele dopravců zajišťujících dopravní obslužnost v Moravskoslezském kraji

Jiří Kantor - Celkové kompenzace a počet ujetých km v rámci zajištění služeb veřejné linkové dopravy v Moravskoslezském kraji (2012 – 2016)



Zdroj: Vlastní zpracování dle interních informací Moravskoslezského kraje (2017)

Příloha č. 5 Přehled dopravních oblastí – stav k 31. 3. 2018

Původní systém		Nový systém	
Oblast	Dopravci veřejné linkové dopravy dle původního systému	Oblast	Dopravci veřejné linkové dopravy dle nového systému
Třinecko a Jablunkovsko	ČSAD Vsetín ARRIVA MORAVA	Třinecko a Jablunkovsko	ČSAD Vsetín
Českotěšínsko	ARRIVA MORAVA	Českotěšínsko	ČSAD Havířov
Karvinsko	ČSAD Karviná Jan Kypús – BUS	Karvinsko	ČSAD Karviná
Orlovsko	ČSAD Karviná ČSAD Havířov ARRIVA MORAVA	Orlovsko	ČSAD Karviná
Frýdlantsko	ČSAD Frýdek – Místek ARRIVA MORAVA ČSAD Havířov	Frýdlantsko	Výběrové řízení bylo vyhlášeno v roce 2017
Brušpersko /Příborsko	ARRIVA MORAVA	Novojičínsko západ	Výběrové řízení bylo vyhlášeno v roce 2017
Kopřivnicko	ARRIVA MORAVA ČSAD Vsetín	Nový Jičín východ	Výběrové řízení bylo vyhlášeno v roce 2017
Novojičínsko	ARRIVA MORAVA		Výběrové řízení bylo vyhlášeno v roce 2017
Frenštátsko	ARRIVA MORAVA ČSAD Vsetín	Frenštátsko	Spojeno do Novojičínska
Bílovecko	ARRIVA MORAVA TQM – holding	Bílovecko	Výběrové řízení bylo vyhlášeno v roce 2017
Hlučínsko	ARRIVA MORAVA TQM – holding	Hlučínsko	Výběrové řízení bylo vyhlášeno v roce 2018
Opavsko	TQM-holding s.r.o. ARRIVA MORAVA ČSAD Vsetín	Opavsko	Výběrové řízení bylo vyhlášeno v roce 2017
Vítkovsko	TQM-holding ARRIVA MORAVA	Vítkovsko	Výběrové řízení bylo vyhlášeno v roce 2017
Krnovsko	ARRIVA MORAVA Osoblažská dopravní společnost	Krnovsko	Výběrové řízení bylo vyhlášeno v roce 2017
Bruntálsko	ARRIVA MORAVA	Bruntálsko	Výběrové řízení bylo vyhlášeno v roce 2017
Rýmařovsko	ARRIVA MORAVA	Rýmařovsko	Výběrové řízení bylo vyhlášeno v roce 2017
Frýdecko – Místecko	ČSAD Frýdek-Místek ARRIVA MORAVA ČSAD Vsetín	Frýdecko – Místecko	Výběrové řízení vyhlášeno v roce 2018
Havířov – oblast CNG	ČSAD Havířov ČSAD Karviná ČSAD Frýdek-Místek ARRIVA MORAVA	Havířov – oblast CNG	Z důvodu udržitelnosti a dotace bude výběrové řízení vyhlášeno až v roce 2019

Zdroj: Vlastní zpracování dle Plánu dopravní obslužnosti Moravskoslezského kraje (2016)