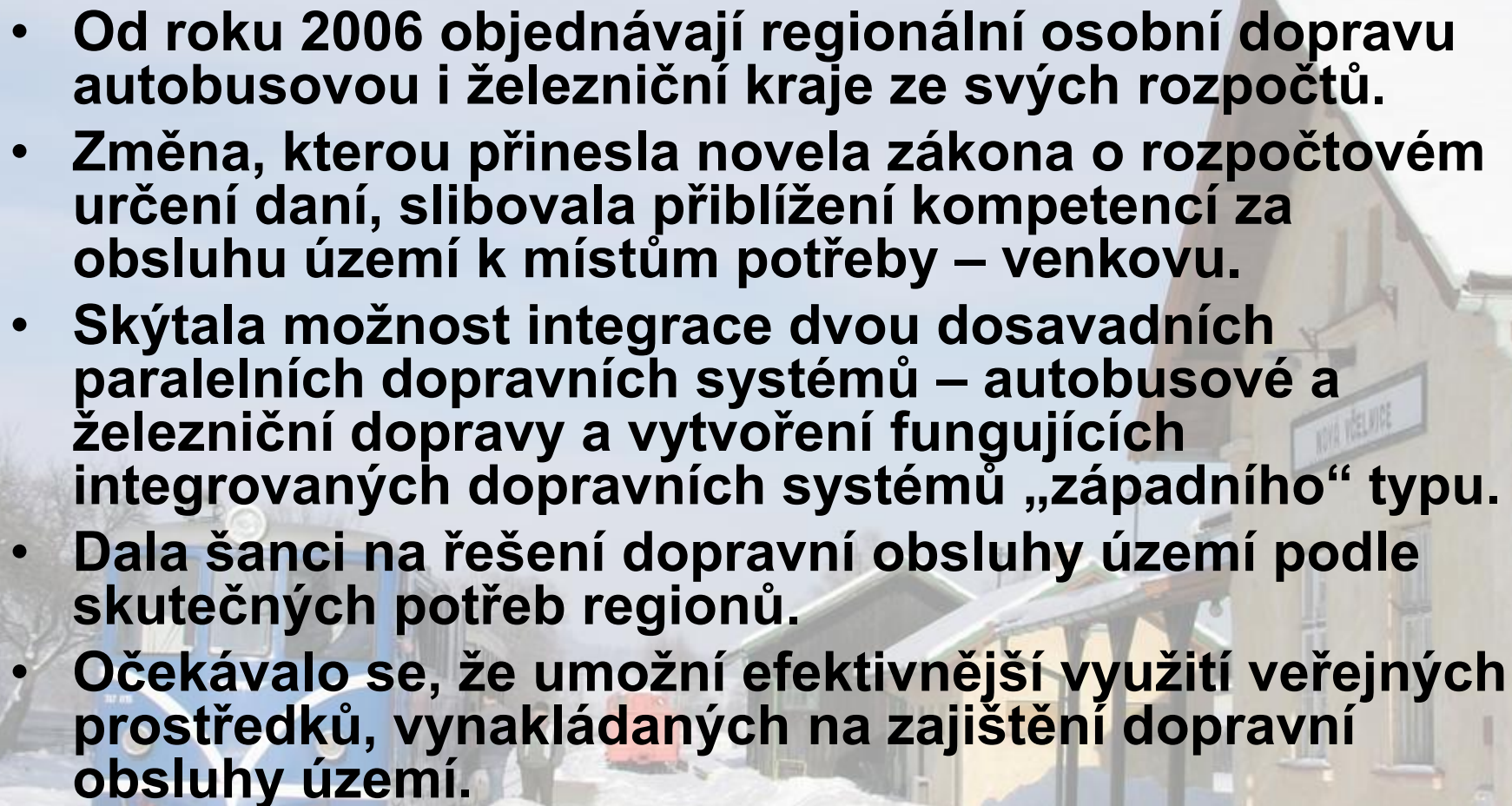




**Pět let zkušeností  
s regionální osobní dopravou objednávanou kraji**

**Ing. Jan Šatava, Jindřichohradecké místní dráhy, a. s.**

- 
- A background image showing a snowy street scene. On the left, a blue bus is partially visible. In the center, a red car is driving through the snow. On the right, there is a yellow building with a sign that reads "NOVA VĚLWIDE". The scene is covered in a thick layer of snow, suggesting a winter or early spring setting.
- **Od roku 2006 objednávají regionální osobní dopravu autobusovou i železniční kraje ze svých rozpočtů.**
  - **Změna, kterou přinesla novela zákona o rozpočtovém určení daní, slibovala přiblížení kompetencí za obsluhu území k místům potřeby – venkovu.**
  - **Skýtala možnost integrace dvou dosavadních paralelních dopravních systémů – autobusové a železniční dopravy a vytvoření fungujících integrovaných dopravních systémů „západního“ typu.**
  - **Dala šanci na řešení dopravní obsluhy území podle skutečných potřeb regionů.**
  - **Očekávalo se, že umožní efektivnější využití veřejných prostředků, vynakládaných na zajištění dopravní obsluhy území.**

**JAKÁ JE REALITA?**

TZ 12.4.04  
PR 21.4.07

## **Pozitiva:**

- **System z obecného pohledu funguje.**
- **Z obsluhovaných sídel k objednateli dopravy je blíž.**
- **V některých případech došlo a dochází k postupné integraci dopravních systémů na území krajů.**
- **Kraje mají zodpovědnost za úroveň obsluhy svého území.**
- **Veřejná doprava na venkově se nezhroutila.**
- **Stát se pokusil převzít část odpovědnosti za úroveň obsluhy území osobní železniční regionální dopravou.**

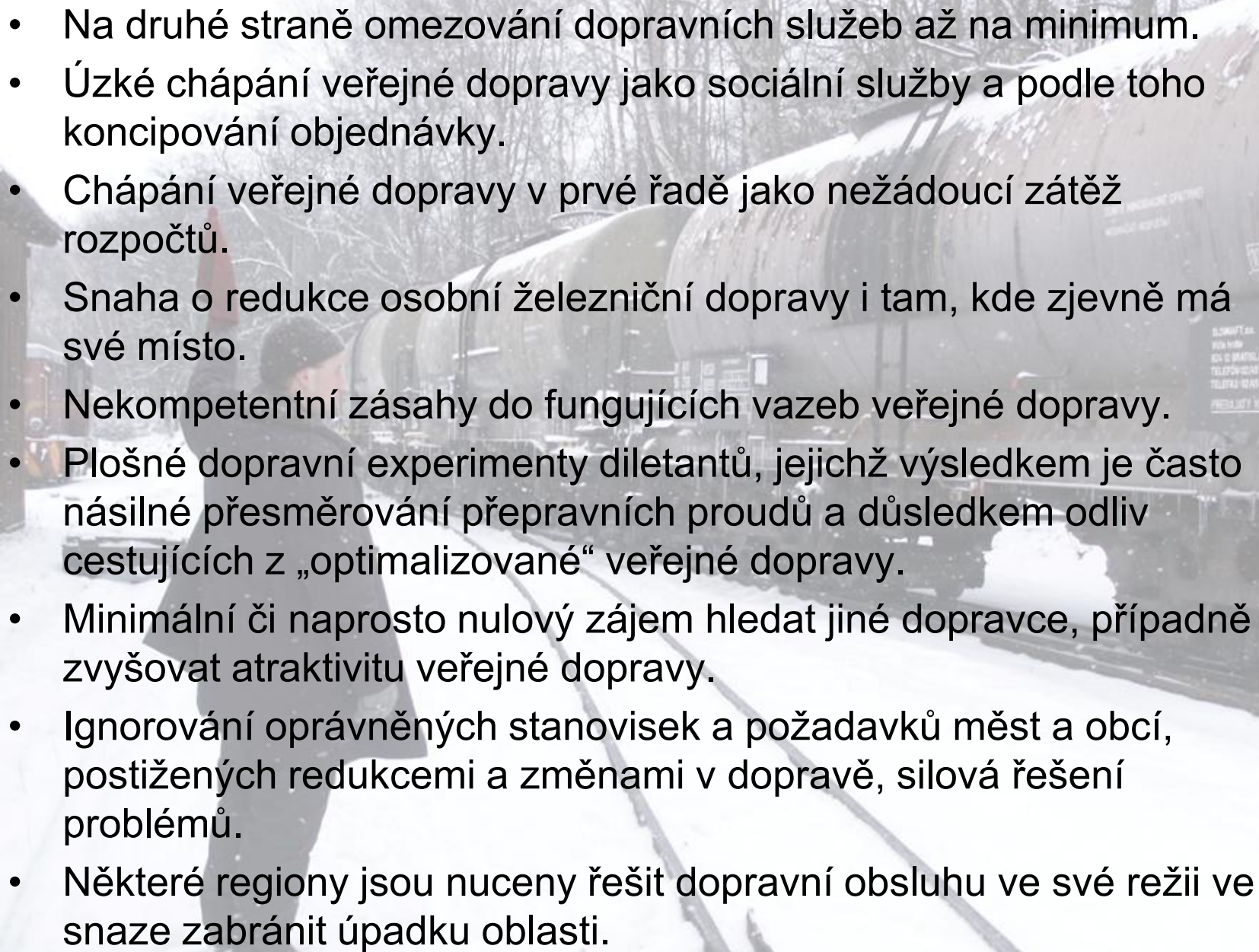
## Negativa:

- Fungujících integrovaných dopravních systémů je velmi málo, mají víceméně regionální charakter.
- Někteří objednatelé integrované systémy odmítají.
- Sama podstata veřejné dopravy a dopravní obslužnosti je chápána kraj od kraje diametrálně odlišně.
- Vznikají hluboké rozdíly v úrovni obsluhy území jednotlivých krajů.
- Obsluha území je řadou krajů chápána výhradně spádově, nikoliv plošně.
- Vznik dopravně neprostupných krajských hranic a tím dopravní rozdělení území státu.
- Velké problémy u linek, překračujících hranice krajů.

# Trendy:

**Projevují se protichůdné tendence kraj od kraje.**

- **Na jedné straně pokračující integrace, zlepšování služeb kvalitativně i kvantitativně.**
- **Integrovaní autobusové a železniční dopravy.**
- **Budování přestupních terminálů hrana – hrana.**
- **Širší chápání veřejné dopravy jako významného prvku rozvoje území.**
- **Začleňování spojů a linek sloužících obsluze turistických a rekreačních oblastí do objednávky.**

- 
- Na druhé straně omezování dopravních služeb až na minimum.
  - Úzké chápání veřejné dopravy jako sociální služby a podle toho koncipování objednávky.
  - Chápání veřejné dopravy v první řadě jako nežádoucí zátěž rozpočtů.
  - Snaha o redukce osobní železniční dopravy i tam, kde zjevně má své místo.
  - Nekompetentní zásahy do fungujících vazeb veřejné dopravy.
  - Plošné dopravní experimenty diletantů, jejichž výsledkem je často násilné přesměrování přepravních proudů a důsledkem odliv cestujících z „optimalizované“ veřejné dopravy.
  - Minimální či naprosto nulový zájem hledat jiné dopravce, případně zvyšovat atraktivitu veřejné dopravy.
  - Ignorování oprávněných stanovisek a požadavků měst a obcí, postižených redukcemi a změnami v dopravě, silová řešení problémů.
  - Některé regiony jsou nuceny řešit dopravní obsluhu ve své režii ve snaze zabránit úpadku oblasti.

# Samostatný problém: SŽDC

- **SŽDC jako správcovská organizace patrně není schopna ani ochotna udržovat efektivně síť regionálních drah.**
- **Tlak na rušení drah ze strany SŽDC i tam, kde zjevně existuje potenciál pro další existenci či dokonce rozvoj tratě.**
- **To výrazně podvazuje rozvojové aktivity dotčených regionů.**
- **Infrastruktura regionálních drah, jejichž provozovatelem není SŽDC, se rozvíjí.**

## **Možná východiska:**

- Chybí standardy úrovně a kvality obsluhy území.**
- Podpora a koordinace „přeshraničních“ dopravních vazeb mezi kraji.**
- Realizace dopravního plánování.**
- Zapojení organizací měst a obcí (SPOV, SMO apod.) do koncepčních projektů a plánování.**
- Převody infrastruktury regionálních drah na jinou veřejnou ruku – kraje, mikroregiony, města a obce.**