

# **Veřejná doprava v ČR**

# Autobusová doprava

- Do roku 1990 jeden velký státní podnik ČSAD a doprava řízená centrálně, případně na úrovni okresů
- 1994 zákon o liberalizaci autobusové dopravy – začátek podnikání soukromých dopravců
- Po roce 1990 rozpad a postupná privatizace jednotlivých podniků ČSAD, později i vznik zcela nových soukromých dopravců

# Autobusová doprava v 90. letech

- Postupně začal vládnout chaos, především v regionální dopravě – jezdily dotované i komerční linky, každý za „svoje“ jízdenky, bez koordinace jízdních řádů → na atraktivních regionálních trasách tak jezdilo ve špičkách více dopravců, mimo špičku a na nezajímavých trasách spojení špatné
- Dálkové trasy – dopravci jezdívali zpravidla ze setrvačnosti

# Dálková doprava po roce 2000

- Přestože trh byl nenasycený, do nástupu Student Agency si žádný dopravce netroufl na něj velkoryseji vstoupit.
- První pokusy – Čebus a Český národní express na lince Brno – Praha.
- Další stále jezdili ze setrvačnosti na dálkových linkách, zpravidla pár spojů za den.
- Do nástupu Student Agency nejvýše dálkové karosy a ojetiny ze západu.

# Nástup Student Agency



- První linka v roce 2004 Praha – Brno
- Směr, kterým dosud nešel nikdo – začal budovat síť linek.
- Začal nakupovat nové na tu dobu luxusní autobusy.
- Začal poskytovat servis během jízdy.
- To vše za odpovídající cenu – snadno přetáhl cestující od jiných dopravců
- Ustál spory o zajištění na nádraží v Liberci, v Jihlavě...
- Naopak soud rozhodl, že nezákonně vytlačil Asianu.

# Strategie Student Agency

- Vybírá trasy s potenciálem cestujících – spojuje převážně krajská a některá větší okresní města.
- Jezdí několikrát denně včetně sobot a nedělí – pravidelnost.
- Ostatní dopravci na dálkových linkách, kde se zčásti překrývají, končí či omezují počet spojů.
- Problém se spojením měst v jednom kraji.
- V konkurenci FlixBusu rozvoj mezinárodních linek.

- Problém s městy v jednom kraji – někde nedostal licenci kvůli tomu, že kraj platí souběžnou dotovanou dopravu (Plzeň – Klatovy).
- Na lince Brno – Kroměříž – Zlín je Kroměříž jen nástupní/výstupní.



# Flix Bus

- Mohutný nástup v loňském roce po expanzi a liberalizaci trhu v Německu
- Přišel do ČR převážně s mezinárodními linkami
- Podobná strategie jako Student Agency před lety – nízké zaváděcí a akční ceny, nízké ceny i déletrvající s cílem nalákat cestující od stávajících dopravců
- Počáteční problémy – neznalí řidiči, špatná zákaznická linka (někdy ne v češtině), neschopnost přesných informací

- Student Agency a částečně i České dráhy musí reagovat – tvrdý konkurenční boj (rozteč sedadel, změny v servisu, cenová válka)
- Zatímco Student Agency má vlastní autobusy, Flix Bus je jen sjednocující značka s dispečinkem, pro kterou jezdí různí dopravci.
- Výsledkem boje jsou dynamické změny na trhu – oba některé linky ruší a soustředí se na ty nejvýznamnější. Jančura preferuje na Brno – Praha vlaky.

# Další komerční dálkové linky

- Buď součástí mezinárodních linek – Eurolines jako síťový, jinak ojedinělé linky různých dopravců. Nejvíce z Prahy na Slovensko.
- Někteří dopravci zůstali na linkách z Prahy do místa svého sídla.
- Další komerční dopravci se vrhli na spoje Praha – AB. Z části jde však především o páteční a nedělní spoje.
- Další dálkové linky jsou hybridem s regionálními.

# Železniční doprava

- Vykazuje mnohem více polistopadové setrvačnosti než autobusová.
- Dodnes dominantní dopravce České dráhy. Vyjma linky Praha – Ostrava a Praha – Brno neexistuje konkurence.
- Soukromí dopravci na Os převážně tam, kde ČD nechtěly jezdit (Trutnov – Svoboda nad Úpou, Mariánské Lázně – K. Vary, JHMD)
- Nově Šumava a paskvil Plzeň - Žatec

# Výhody vs nevýhody dominance ČD

- **Výhody** – síťovost, možnost „rychlého“ řešení nečekané provozní situace, možnost využívání komerčních slev v celé síti
- **Nevýhody** – není tlak konkurence na zvyšování služeb a snižování nákladů, musí nahrazovat tlak objednatele dopravy (stát, kraje)

# Fungování dálkové dopravy

- Objednatelem je ministerstvo dopravy
- Do konce 2007 jezdily v závazku veřejné služby, tedy stát hradil kompenzace, pouze rychlíky a spěšné vlaky (do té doby hrazená ztráta z nákladní dopravy).
- EuroCity a InterCity jezdily na podnikatelské riziko ČD, od 2008 jsou bez příplatků a dotované.
- Vstup RegioJetu září 2011, pak Leo Expressu – konec dotovaných pendolin, jezdí i Arriva

# Železnice od vstupu RegioJetu

- **Soudní tahanice** – RegioJet a Leo Express již téměř od začátku mají podnět u ÚOHS kvůli predátorským cenám – tvrdí, že ČD začaly jako dominantní dopravce jezdit pod náklady. Nespolupracuje však řádně ani jedna strana. Navíc je třeba vymezit trh – železnice nebo i autobusy?
- **Ztráty všech tří dopravců** – jezdí za ceny, které nepokryjí náklady. Pouze ČD ztráty nepřiznávají, nekalkulují prý na konkrétní trať.

- **Vzestup kvality služeb** – konkurence donutila zlepšit služby ve vlacích ČD – hlavně v pendolinech.
- **Pokles cen** – konkurence vedla k poklesu cen, ovšem všichni jezdí pod náklady. Je zřejmé, že tento stav nepotrvá věčně – buď všichni zdraží, nebo někdo z nich odejde a taky zdraží.
- **Všichni jdou na doraz** – postupné omezování služeb v RegioJetu, low cost vagony. Leo Express nemá záložní vlaky.
- **Vyčerpání kapacity trati**



# Osud dotované dálkové dopravy

- Již kolem roku 2010 mělo ministerstvo dopravy plán na soutěžení jednotlivých rychlíkových linek.
- První 2012 na Olomouc – Krnov – Ostrava – skončilo fiaskem Arrivy i Student Agency. Zadáno ČD. Po změnách vlád soutěže zastaveny. Napřímo jen Plzeň – Žatec.
- Již odvolaný Prachař (před Ťokem) přišel s podmínkou nezávislého koordinátora a regulátora.

- Samotná hrozba soutěží přinutila ČD modernizovat vozový park, vylepšovat služby – ve srovnání se Slovenskem je česká železnice blíž západu – poslední šest let rostou po dlouhodobém poklesu počty cestujících.
- ČD poměrně vysoké zadlužení – 27 miliard, nyní plánují nákupy za 40 miliard. Problém dědictví 90. let, kdy se do obnovy nedalo prakticky vůbec nic a jen dožívaly staré lokomotivy a vagóny. Tzv. vnitřní dluh.
- Jednotný tarif – mohl by fungovat od konce 2019, není jisté.

# Regionální dopravní systémy

- 2000 – vznik krajů – přenesení povinnosti zajistit regionální dopravu na kraje.
- Kraje řešily, jak efektivně financovat a nastavit regionální dopravu – osvícenější zřídily integrované systémy, neosvícení nechali stav z minula a postupně jej osekali.
- Kraje musely řešit dopravní situaci hlavně v krajských městech – razantní nárůst automobilové dopravy – cesta přes integrované systémy.

# Kraje bez integrovaného systému

- Vysočina, jižní Čechy – společná výmluva politiků – velká rozloha, velký počet malých sídel, tedy dražší doprava.
- Důsledkem je dlouhodobé omezování autobusové i železniční dopravy bez koncepce, další útěk do aut.
- Dopravcům se platí de facto bez koncepce za nutné spoje plus něco navíc bez veřejných soutěží.

# Kraje se snahou

- Zlínský, Karlovarský, Plzeňský – zjistili to, co výše zmíněné kraje a inspirují se rychlejšími a úspěšnějšími.
- Zjistili, že buď mohou integrací uspořit, nebo při stejně vynaložené částce mít efektivnější dopravní systém.

# Kraje s integrovanými systémy

- Pardubický a Královéhradecký, Karlovarský, Moravskoslezský, Olomoucký – všechny však trpí nedokonalostmi – není zaintegrováno celé území, chybí koordinátor, existují souběhy vlaků a autobusů, není zaintegrována městská doprava.
- Síla spočívá v integraci všech druhů doprav – MHD, vlak, autobus, případně loď či lanovka někde.
- Integrace – jednotný tarif, koordinovaný JŘ.

# Jihomoravský kraj

- Kraj s nejdokonalejším systémem v ČR.
- Začal 1. ledna 2004 Brněnskem, skončil 2010 Znojemskem.
- Na jednu jízdenku lze projet celý kraj jakýmkoliv druhem dopravy.
- Existuje koordinátor Kordis JMK – eliminuje souběhy, řídí přestupy, koordinuje jízdní řády a přestupní vazby.
- Systematicky zdokonaluje informační systém a přestupní terminály.

# Počty přepravených osob mimo Brno

Rok	Milionů osobokilometrů
2014	830
2013	819
2012	818
2011	794
2010 (přibylo Znojensko)	715
2009	618

- **Limity dalšího rozšiřování** na jižní Moravě jsou brněnské nádraží (nevejdou se další vlaky), málo kapacitní tratě z Brna do Vyškova a Zastávky (musí jezdit autobusy) → rostoucímu zájmu nestačí infrastruktura.



# Princip fungování IDS

- Dopravci fungují jen jako servis – koordinátor dopravy u nich objedná počet spojů, zaplatí jim kompenzaci. Dopravci mají jistý příjem.
- Organizátor navíc šetří tím, že vypisuje soutěže na jednotlivé linky. To se na jižní Moravě zatím děje jen u autobusů – sníží se náklady na kilometr.
- Vlaky kraje zadaly 2009 na deset let ČD, po pěti letech například jezdí část jinak v Libereckém kraji. Nesoutěží se MHD, kde je více typů dopravy.

# Problémy regionální dopravy

- Dlouholetý problém na hranici krajů. Vlaky a autobusy končí tam, kde je hranic kraje, ač existuje přirozená spádovost.
- Dříve byl takový problém u autobusů na hranici okresů, vlaky se objednávaly do vzniku krajů z centra.
- Postupná snaha krajů o spolupráci ve prospěch cestujících, často však dost skřípe (Vysočina vs Jihomoravský kraj).