

Trolejbusy jako součást městského dopravního systému

Konference „Elektromobilita ve veřejné dopravě“

**František Vichta
odbor veřejné dopravy
Ministerstvo dopravy České republiky**

Systém veřejné dopravy

- podle zásad dopravní politiky České republiky má veřejná doprava plnit úlohu účelné alternativy k individuální automobilové dopravě, má pro společnost význam nejen **sociální**, ale také **prostorový**, **environmentální** a přispívá k **rovnoměrnému regionálnímu rozvoji**, přispívá k zajištění **mobility obyvatel** jako jedné z důležitých podmínek harmonického rozvoje společnosti,
- veřejnou dopravu lze provozovat na komerčním základě, v dominantní části však ve většině evropských států vyžaduje zásah orgánu veřejné správy – **objednatele veřejné dopravy** jehož cílem je **zajistit poskytování služeb obecně vyšší četnosti a/nebo kvality, než by umožnily tržní mechanismy** (nařízení EP a Rady č. 1370/2007),
- na základě toho definuje § 3 zákona č. 194/2010 Sb. o veřejných službách, účinného od 1.7.2010, **dopravní obslužnost** jako zabezpečení dopravy **po všechny dny v týdnu především** do škol, k orgánům veřejné moci, do zaměstnání, zdravotnických zařízení, k uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb.

Vrstvy veřejné dopravy – multimodální přístup

přepravní segment A (aglomerační doprava): rychlé spojení významných středisek nadregionálního významu (zejména krajská města), expresní přepravní segment,

přepravní segment B (rychlá regionální doprava): rychlé spojení významných regionálních středisek cca 5-20 tis. obyvatel, v závislosti na poloze v územní struktuře, typicky vlaky kategorie R/Sp na významných koridorových tratích,

přepravní segment C (páteře regionálních systémů): regionální spojení tvořící páteř regionální dopravy v území (typicky linky příměstské dopravy),

přepravní segment D (plošná regionální obsluha): regionální spojení tvořící základ veřejné dopravy, ekonomicky vysoce problematické v rozptýleném osídlení („problém poslední míle“).

Strategie podpory dopravní obsluhy území (2006)

Objednatelé veřejné dopravy

v roce 2005 proběhla rozsáhlá regionalizace **veřejné regionální dopravy**, v jejímž důsledku bylo dosaženo třístupňového modelu zajišťování dopravní obslužnosti:

- stát zajišťuje dopravní služby vlaky celostátní dopravy, které mají nadregionální nebo mezinárodní charakter (v praxi zejména vlaky kategorie R a Ex, popřípadě EC, přepravní segment A/B),
- kraje zajišťují v samostatné působnosti regionální dopravní obslužnost ve svém územním obvodu (a se souhlasem jiného kraje i v jeho územním obvodu) a to drážní i silniční dopravou (přepravní segment B/C/D),
- obce zajišťují v samostatné působnosti dopravní služby místního charakteru (například městská hromadná doprava, účelové linky významné pro obec), se stanovenými pravidly při zajišťování obslužnosti mimo území obce (přepravní segment C/D).

Význam elektrické trakce

- Závislost na ropě a ropných produktech
- Očekávaný vývoj ceny ropy na světových trzích
- Nejen ekologický, ale i ekonomický rozměr?
(autobus/trolejbus/tramvaj, fixní a variabilní náklady)
- Nižší počáteční náklad než doprava na dráze tramvajové,
nicméně sklon variabilních nákladů?

Historická zkušenost

1907 trolejbusová trať České Velenice – Gmünd

1909 trolejbusová linka České Budějovice

Praha – první myšlenka 1901, nabídka firmy GANZ na zavedení „elektronického automobilu s vrchním vedením“, (*„jest pohon znám, ale pro pražské poměry se nehodí a nelze tudíž pomýšleti na jeho zavedení“*) - později realizace 1936-1972

Dnes v ČR Plzeň, České Budějovice, Ústí nad Labem, Pardubice, Hradec Králové, Brno, Ostrava, Mariánské Lázně a řada dalších měst

Vývoj trolejbusové dopravy ve světě

- úspěšné trolejbusové systémy např. v rakouském Salzburgu, nové či rozvíjené provozy v Itálii (Řím, Bologna, Avellino, Bari...), ve švédském Stockholmu, v Leedsu v UK, Portugalské Amadoře,
- rozvoj trolejbusové sítě v Athénách, 320 nových trolejbusů a nová vozovna ve Vancouveru (Kanada), v Montrealu,
- Rozvoj duobusových systémů (pomocný pohon dieselovým motorem, akumulátorů, kondenzátory/akumulátory)

Komunitární právo v oblasti veřejné dopravy

Veřejné zakázky na služby, jak jsou definovány ve směrnici 2004/17/ES nebo ve směrnici 2004/18/ES se zadávají v souladu s postupy stanovenými podle uvedených směrnic, pokud tyto smlouvy nemají podobu koncesí na služby, jak jsou definovány v uvedených směrnicích.

Smlouvy o veřejných službách podle tohoto nařízení:

- standardní způsob výběru: **nabídkové řízení**
- výjimky umožňující **přímé zadání**:
 - **vnitřní provozovatel**
 - **malá zakázka**
 - **zakázka v mimořádné situaci**
 - **zakázka na železnici**

Postup přijatý pro nabídkové řízení musí být **otevřený všem provozovatelům, spravedlivý a musí dodržovat zásady transparentnosti a zákazu diskriminace**. Po předložení nabídek a případném předběžném výběru může dojít za dodržení uvedených zásad k **vyjednávání**, jejichž účelem je upřesnit, jak nejlépe splnit specifické nebo komplexní požadavky.



Regionální a místní doprava

- podle § 3 **zákona o veřejných službách** v samostatné působnosti krajů, financování v případě autobusové dopravy z rozpočtů krajů, v případě drážní dopravy kombinovaným způsobem (z regionálních rozpočtů se státním příspěvkem),
- sjednocení všech oborů dopravy pod jednoho objednatele – podpora **integrovaným dopravním systémům**: *rakouský příklad pokrytí celého území IDS (pojem „Verkehrsverbund“), příklad švýcarského systému Direkter Verkehr,*
- důležitá **horizontální provázanost jednotlivých vrstev** veřejné dopravy.

Významnou součástí místní (obecní) doprava, městská hromadná doprava, služby doplňující regionální dopravní obslužnost podle územního principu, významná část dopravní obslužnosti v ČR, kompenzace v souhrnné výši na základě dostupných statistických údajů převyšují 14 700 mil. Kč, 19 velkých městských dopravních podniků, často dlouhodobě vnitřní provozovatel.

Integrované veřejné služby v přepravě cestujících (§ 6 zákona o VS)

Integrované veřejné služby: integrované veřejné služby v přepravě cestujících podle přímo použitelného předpisu Evropských společenství. **Požadavek na jednotnou informační službu je splněn, pokud je zajištěno poskytování informací o jednotném jízdním řádu a tarifu na jednom místě.**

Organizátor

- Kraje a obce mohou **samostatně nebo společně** založit právnickou osobu pro plnění úkolů při zřizování a organizaci integrovaných veřejných služeb v přepravě cestujících.
- Organizátor může být pověřen, aby jménem kraje nebo obce **uzavíral smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících na určeném území a u určených druhů dopravy.**
- Majetkovou účast v organizátorovi může mít **pouze kraj nebo obec.**
- Organizátor **nesmí provozovat veřejnou drážní osobní dopravu nebo veřejnou linkovou dopravu.**



Děkuji za pozornost

František Vichta

frantisek.vichta@mdcr.cz