



Ministerstvo dopravy

Číslo listiny	
Číslo jednací	17.1.V. 2011
Obč. čis.	497117
Sj.	
Obj.	2/0
	75 DW 246/1/ST

Ing. Ivo Toman
náměstek ministra

V Praze 27. května 2011
Č. j.: 20/2011-190-STKO/2

Vážený pane starosto,

pan ministr mne pověřil, abych odpověděl na Váš dopis ze dne 29. dubna ve věci dopravní obslužnosti Vaší obce veřejnou drážní osobní dopravou na trati č. 261, spojující Žďárec u Skutče s městy Políčkou a Svitavami. V příloze Vašeho dopisu jsou uvedeny některé konkrétní cíle, které pokládáte při rozvoji dopravní obslužnosti ve Vaší obci za důležité, zejména uchovat dopravní obslužnost vlakem alespoň v minimálním rozsahu a upravit navrhované přestupní body v území.

Vaším prvním požadavkem je udržení aktivního provozu na předmětné trati. K tomu je nutné zejména uvést, že v roce 2005 byla v rámci regionalizace veřejné správy na orgány samosprávy přenesena odpovědnost za zajišťování veřejné regionální dopravy na jednotlivé kraje. Uvedená oblast je tedy v souladu se zákonem č. 129/2000 Sb., o krajích, ve znění pozdějších předpisů, předmětem samostatné působnosti kraje. Toto rozdělení pravomocí potvrzuje zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících. Způsob, jakým je dopravní obslužnost v předmětném území zajištěna, včetně toho, zda je upřednostněno v konkrétním případě dopravní řešení využívající drážní nebo silniční veřejnou dopravu, je plně předmětem samostatné působnosti kraje. Ministerstvo dopravy není oprávněno do rozhodnutí kraje, popřípadě jím pověřeného organizátora regionální dopravní obslužnosti, přímo zasahovat.

Nad rámec toho lze uvést, že Ministerstvo dopravy se jak v Dopravní politice České republiky, tak v dokumentu Strategie podpory dopravní obsluhy území, který vláda vzala na vědomí svým usnesením č. 382/2006 a který se věnuje přímo oblasti veřejné dopravy, zasazuje o podporu veřejné železniční dopravy. Tato podpora však má smysl zejména v případě, kdy veřejná železniční doprava tvoří páteř systému veřejné dopravy, na kterou jsou navázáním dopravních služeb nižší hierarchické úrovně napojeny významné přepravní proudy. Lze uvést, že např. ve Spolkové republice Německo se za ohrožené považují veškeré tratě, kde vlaky nepřepraví v jednom směru ani 500 cestujících. V takových případech je zajišťování veřejné dopravy po železnici vysoce nevhodné, neboť kompenzace železničních dopravních služeb je pak při stejné četnosti obsluhy a použitých malých přepravních jednotkách z pohledu veřejných rozpočtů zpravidla výrazně více než dvakrát nákladnější, než je tomu v případě využití veřejné linkové (autobusové) dopravy, a to i bez zohlednění dalších prostředků, vkládaných do provozování železniční dopravní cesty. Pak je zcela pochopitelný zájem regionálního objednatele nahradit vlaky v předmětném území

autobusovou dopravou. Autobusy sice, jak ve Vašem dopise uvádíte, v některých případech nepřevážují jízdní kola a jiné pomůcky pro sport a rekreaci, což je pro územní samosprávy do určité míry řešitelný problém (např. zavedením cyklobusu, připojením návěsu na lyže a podobně), na druhé straně pokládám za důležité doplnit skutečnost, že hustota zastavování autobusů může být výrazně četnější, celková obsluha území detailnější a flexibilita linkového vedení vyšší než je běžné u drážní dopravy, což jsou parametry důležité především s ohledem na pravidelnou přepravní poptávku, která je při zajišťování veřejných služeb v přepravě cestujících prioritou.

Dalším problémem, ke kterému je třeba přihlídnout, je úhrada nákladů na udržování tratí a zajištění provozování dráhy, které jsou vynakládány z dlouhodobého pohledu neefektivně, pokud je na trati zajišťován provoz pouze několika párů vlaků. Proto není možné z pohledu řádného hospodáře akceptovat návrhy, které předpokládají zajištění omezeného počtu párů vlaků na trati, zatímco převážná část cestujících ke své přepravě využije páteřní autobusovou linku. V takových případech je třeba uvést, že vedle ekonomické neúnosnosti takového řešení pro kraj nemůže ani Ministerstvo dopravy z ekonomického pohledu dlouhodobě podpořit financování provozování takových drah ze státního rozpočtu a zajišťování jejich provozuschopnosti, zejména s ohledem na celkovou, postupně se zlepšující, podinvestovanost a tedy investiční náročnost železniční sítě v České republice, která je dědictvím z minulých období. Při takovém rozhodování je samozřejmě třeba také uvážit případný význam dané trati pro nákladní dopravu, neboť samotné zachování či nezachování, popř. částečné zachování osobní dopravy nemusí být samo o sobě prvkem určujícím. Po zvážení všech uvedených argumentů může být v některých případech náhrada drážní dopravy autobusy ve vymezeném úseku, po řádném zvážení situace a po vzájemném provázání dopravních služeb, zcela racionálním rozhodnutím, které je východiskem pro všechny zúčastněné strany.

Vážený pane starosto, rád bych závěrem dopisu uvedl, že plně rozumím Vašemu zájmu na zajištění kvalitní dopravní obslužnosti Vaší obce veřejnou dopravou. Ministerstvu dopravy však do této otázky nepřísluší zasahovat. Přesto se domnívám, že při jednání o zajišťování dopravní obslužnosti je třeba upřednostnit zejména otázku, jaké přepravní vztahy občané Vaší obce potřebují zajistit, předtím, jakým oborem dopravy budou tyto přepravní vztahy zajištěny. Volba dopravního řešení je na ekonomickém posouzení dopravní obslužnosti a na zvážení, zda daná dráha je schopna vytvořit takovou páteř dopravní obslužnosti v území, jejíž objednávka by byla nadále udržitelná a přínosná. Věřím, že mé vysvětlení přijmete s pochopením.

S pozdravem

Vážený pan
Mgr. Pavel Ondra
starosta obce
Krouna

