

ČESKÁ REPUBLIKA
Ministerstvo dopravy
Ing. Zbyněk Stanjura
ministr dopravy

Praha 14. června 2013
Č. j.: 92/2013-190-VD/2

Vážený pane předsedo,

obdržel jsem Váš dopis ze dne 20. května, ve kterém se zabýváte omezením rozsahu dálkové železniční dopravy od 1. července 2013. K Vašemu dopisu si dovoluji uvést následující skutečnosti.

Ministerstvo dopravy zajišťuje na základě § 4 odst. 1 zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, dopravní obslužnost státu vlaky dálkové dopravy, tj. zpravidla kategorie rychlík a expres. V zájmu zajištění maximálně možné časové a prostorové dostupnosti dálkové železniční dopravy v České republice budovalo Ministerstvo dopravy od roku 2004 ve spolupráci s dopravcem České dráhy, a.s. systém dálkové dopravy organizovaný na základě principů integrálního taktového grafikonu. Základními atributy tohoto systému je především vedení vlaků dálkové dopravy v pravidelných intervalech, vytváření linek dálkové dopravy, které jsou tvořeny vlaky s identickou trasou, a vzájemné provázání vlaků dálkové dopravy v taktových uzlech. V principu v současnosti platí, že na radiálních linkách dálkové dopravy, tj. v českých podmínkách na linkách spojujících krajská města s Prahou, je dosahováno hodinového intervalu vedení vlaků, zatímco na tangenciálních linkách, tj. zejména v relacích mezi jednotlivými krajskými městy, dvouhodinového intervalu vedení vlaků. Uvedený systém v minulých letech výrazně přispěl k udržení zájmu cestujících o veřejnou drážní dopravu, přestože zároveň vzrůstala konkurence autobusové a individuální automobilové dopravy.

Se zkvalitňováním veřejných služeb v dálkové přepravě cestujících nicméně úzce souvisí také zvyšování výše kompenzací hrazených dopravci České dráhy, a.s. Vyšší počet objednaných vlakových kilometrů se promítnul i do výše částky určené k pokrytí prokazatelné ztráty dopravce. Vzhledem k neustále se zvyšujícím cenám vstupů, které svým vývojovým trendem překračují nárůst spotřebitelských cen vyjádřený inflací, muselo Ministerstvo dopravy v období po roce 2010 přizpůsobit rozsah dálkové dopravy finančním možnostem státu a již několikrát přistoupit k mírné redukci rozsahu dálkové dopravy. Ministerstvo dopravy nevnímá letošní omezení rozsahu objednávky jako pozitivní krok, muselo jej však učinit s ohledem na udržitelnost systému dálkové dopravy v dalším období. Rozsah dálkové železniční dopravy je navíc i přes tuto redukci nadále vyšší, než byl před zahájením budování systému taktové dopravy. Neznamená to ani, že by

objednatel dálkové dopravy rezignoval na další rozvoj dálkové dopravy založené na plánu dopravní obsluhy území vlaky celostátní dopravy, který Ministerstvo dopravy připravilo v souladu s § 5 výše uvedeného zákona. Ministerstvo dopravy však může pracovat pouze s finančními prostředky, které má kapitola státního rozpočtu 327-Ministerstvo dopravy k dispozici.

Stejně jako v minulých letech také tentokrát bylo pro Ministerstvo dopravy velmi obtížné najít spoje, které by bylo možné zrušit, aniž by byla narušena celistvost dlouhodobě budovaného systému. Rozhodujícími kritérii pro zařazení vlaku do redukce byla jeho nízká průměrná obsazenost, možnost cestování alternativními spoji, popř. vedení v okrajových částech občanského dne. V součinnosti s dopravcem České dráhy, a.s. byly nakonec k redukci vybrány spoje, jež byly zveřejněny v tiskové zprávě Ministerstva dopravy z 15. května 2013. V zájmu co nejmenšího rozsahu redukcí dojde k omezení, popř. zrušení vedení vybraných spojů již od 1. července 2013 bez plnohodnotného projednání s kraji. K tomu je nicméně nutné uvést, že Ministerstvo dopravy v předstihu na všech koordinačních jednáních s kraji konstatovalo, že objednávka pro rok 2013 není dosud plně finančně zajištěna. Detailní projednání s kraji by mohlo vést k pozdějšímu termínu redukce, a tím i k potřebě rozsáhlejších škrťů. V takové situaci Ministerstvo dopravy maximálně upřednostnilo, aby rozsah redukce byl co nejmenší. S ohledem na rozpočtové tlaky (vyvolané např. inflací, vzrůstající cenou pohonných hmot a energií a dalšími faktory) lze označit provedenou redukci za relativně malou v porovnání s možnými dopady v případě pozdější realizace změn. Způsobem, kterým byla redukce realizovaná, bylo dosaženo snížení celkového rozsahu objednané dálkové dopravy jen 0,67 %. Ministerstvo dopravy je navíc přesvědčeno, že dopady redukce byly minimalizovány výběrem vlaků, jejichž vytíženost a rentabilita byla nejnižší.

Vážený pane předsedo, v závěru mé odpovědi na Váš dopis si dovoluji uvést, že i přes provedenou redukci disponuje systém dálkové železniční dopravy v České republice v porovnání s ostatními systémy v nových členských zemích EU nadále nejvyšší časovou a prostorovou dostupností. Věřím, že mé vyjádření přijmete s pochopením.

S pozdravem

Vážený pan
Jan Kadečka
předseda
Svaz Odborářů Služeb a Dopravy
Praha

