



Jihočeský koordinátor dopravy

JIKORD s.r.o.

Sídlo: U Zimního stadionu 1952/2

Kancelář: B. Němcové 49/3

370 76 České Budějovice

**PLÁN DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI ÚZEMÍ
NA LÉTA 2012 - 2016
JIHOČESKÝ KRAJ
(aktualizace č. 1 – říjen 2013)**

České Budějovice, říjen 2013



Jihočeský koordinátor dopravy

JIKORD s.r.o.

Sídlo: U Zimního stadionu 1952/2

Kancelář: B. Němcové 49/3

370 76 České Budějovice

Pořizovatel a zpracovatel

Pořizovatel:

JIHOČESKÝ KRAJ

U Zimního stadionu 1952/2,
370 76 České Budějovice 7

Zpracovatel:

JIKORD s. r. o.

Boženy Němcové 49/3
České Budějovice 370 76

Jednatel: Ing. Jiří Borovka, Ph.D., MBA.

Slovník zkratk:

- 1/ ČD a.s. - České Dráhy a.s.
- 2/ ČSÚ – Český statistický úřad
- 3/ DO – Dopravní obslužnost
- 4/ EP – Evropský parlament
- 5/ ES – Evropské společenství
- 6/ EU – Evropská unie
- 7/ JČK – Jihočeský kraj
- 8/ JE (JETE) – Jaderná elektrárna
- 9/ JHMD – Jindřichohradecké místní dráhy
- 10/ JŘ – jízdní řád
- 11/ MHD – městská hromadná doprava
- 12/ MD – Ministerstvo dopravy
- 13/ ORP – Obce z rozšířenou působností
- 14/ PÚR – Plán územního rozvoje
- 15/ RURU - Odbor regionálního rozvoje, územního plánování, stavebního řádu a investic JČK
- 16/ TŽK – Tranzitní železniční koridor
- 17/ ujk_m – ujeté kilometry ve veřejné linkové dopravě
- 18/ ÚAP – územně analytické podklady
- 19/ VD – veřejná doprava
- 20/ vl_{km} – ujeté kilometry ve veřejné drážní dopravě
- 21/ VLC – Veřejné logistické centrum
- 22/ ZVS – závazek veřejné služby

Obsah

1	Legislativní základ	5
2	Analýza vývoje a současného stavu zajištění veřejných služeb v přepravě cestujících	6
2.1	Charakteristika území kraje	6
2.2	Dopravní obslužnost Jihočeského kraje	7
2.3	Doprava mimo režim DO v Jčk.....	8
2.4	Analýza dopravní obslužnosti JčK.....	8
3	Základní koncepce uspokojování přepravních potřeb obyvatel kraje v příštím období	10
3.1	Cíl plánu	10
3.2	Organizace dopravní obslužnosti Jihočeského kraje	11
3.3	Požadavky na kvalitu při poskytování přepravních služeb	21
3.4	Plán a obsah kontrolní činnosti	22
4	Návrh postupu a časového harmonogramu uzavírání smluv o veřejných službách	23
4.1	Nabídkové řízení.....	23
4.2	Přímé zadání	24
4.3	Uveřejňování	24
4.4	Kritéria pro uzavírání smluv s dopravcem.....	35
5	Aktualizovaná ekonomická analýza dopravního plánu	37
6	Harmonogram a způsob integrace veřejné dopravy	39

1 Legislativní základ

Plán dopravní obslužnosti území Jihočeského kraje (dále jen JČK) je zpracován na základě § 5 zákona č. 194/2010 Sb. Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících. V souladu se zákonem je pořízen na dobu 5 let, období 2012 – 2016. Materiál je v souladu s Nařízením EP a Rady (ES) č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici. Vychází z Dopravní politiky ČR, na léta 2005 – 2013, respektuje stávající krajské dokumenty zajišťující dopravní obslužnost, cíle kraje v oblasti dopravy a dopravní obslužnosti. Při jeho zpracování byla využita řada analytických a koncepčních materiálů, především Statistická ročenka Jihočeského kraje 2010, Program rozvoje Jihočeského kraje 2007-2013, Akční plány rozvoje kraje a Ročenka dopravy 2009. Dále byly zapracovány některé úkoly a priority v rozvoji dopravní infrastruktury ČR a Jihočeského kraje, vymezené v Politice územního rozvoje České republiky 2008 a návrhu Zásad územního rozvoje Jihočeského kraje. V rámci první aktualizace dopravního plánu bylo nutné zaktualizovat a upravit zejména takové skutečnosti, které s ohledem na vývoj v ekonomice ovlivnily dopravní sektor.

ZÁKLADNÍ LEGISLATIVNÍ RÁMEC VEŘEJNÉ DOPRAVY:

- zákon č.111/1994 Sb. o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů,
- zákon č.266/1994 Sb. o dráhách, ve znění pozdějších předpisů,
- vyhláška MD č.241/2005 Sb., o prokazatelné ztrátě ve veřejné drážní osobní dopravě a o vymezení souběžné veřejné osobní dopravy (ve vztahu k uzavřeným smlouvám s dopravci),
- nařízení vlády ČR č. 493/2004 Sb., kterým se upravuje prokazatelná ztráta ve veřejné linkové dopravě a kterým se konkretizuje způsob výkonu státního odborného dozoru v silniční dopravě nad financováním dopravní obslužnosti,
- nařízení EP a R (ES) č. 1370/2007, o veřejných službách v přepravě po železnici
- a silnici ze dne 23. 10. 2007, které vstoupilo v platnost 3. 12. 2009,
- zákon č. 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů,

- vyhláška č. 175/2000 Sb. o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu,
- vyhláška č. 388/2000 Sb. o jízdních řádech veřejné linkové osobní dopravy,
- vyhláška č. 478/2000 Sb., kterou se provádí zákon o silniční dopravě,
- nařízení vlády ČR č. 63/2011 Sb. o stanovení minimálních hodnot a ukazatelů standardů kvality a bezpečnosti a o způsobu jejich prokazování v souvislosti s poskytováním veřejných služeb v přepravě cestujících,
- vyhláška č. 296/2010 Sb. ze dne 20. října 2010 o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace.

2 Analýza vývoje a současného stavu zajištění veřejných služeb v přepravě cestujících

2.1 Charakteristika území kraje

Jihočeský kraj se sídlem v Českých Budějovicích je vymezený územím okresů České Budějovice, Český Krumlov, Jindřichův Hradec, Písek, Prachatice, Strakonice a Tábor. Rozlohou 10 057 km² představuje Jihočeský kraj 12,8 % rozlohy ČR a je tak po Středočeském kraji druhým největším krajem. Počtem 623 obcí se Jihočeský kraj řadí na čtvrté místo mezi kraji v rámci ČR. Kraj má celkem 637 723 obyvatel, přičemž hustota osídlení je 63 obyvatel na 1 km², což je nejnižší hodnota v ČR. Nejvyšší hustotu obyvatelstva má okres České Budějovice se 114 obyvateli na 1 km², kde žije 29,3 % obyvatel kraje. Naopak nejmenší hustotu obyvatelstva má okres Prachatice s 37 obyvateli na 1 km². Velká hustota obyvatelstva v okrese České Budějovice je dána především soustředěním do samotného krajského města České Budějovice, v němž bydlí 94,9 tis. osob. V okresních městech Jihočeského kraje žije 36,2 % všech obyvatel kraje. Naproti tomu nejmenší obce do 200 obyvatel představují 38,2 % z celkového počtu obcí, ale žije v nich pouze 4,2 % celkového počtu obyvatel kraje. Více uvedeno v Příloze č. 1.

2.2 Dopravní obslužnost Jihočeského kraje

Dopravní obslužností (dále jen DO) se podle § 2 zákona 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů rozumí zabezpečení dopravy po všechny dny v týdnu především do škol a školských zařízení, k orgánům veřejné moci, do zaměstnání, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a k uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale udržitelnému rozvoji územního obvodu.

Kraj, podle téhož zákona § 3, ve své samostatné působnosti stanovuje rozsah dopravní obslužnosti a zajišťuje dopravní obslužnost veřejnými službami v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou a veřejnou linkovou dopravou a jejich propojením.

V systému realizace zajištění dopravní obslužnosti území Jihočeského kraje linkovou osobní dopravou a drážní dopravou je v souladu s ustanovením § 35, odst. 2, písm. g) zákona 129/2000 Sb., zákona o krajích, vyhrazeno zastupitelstvu kraje stanovit rozsah základní dopravní obslužnosti pro území kraje. Rozsah dopravní obslužnosti je každoročně koncem roku stanovován na další rok.

2.2.1 Dopravní obsluha kraje ve veřejné linkové dopravě

Ve veřejné linkové dopravě má Jihočeský kraj k 1.1.2013 uzavřeno celkem 14 smluv o závazku veřejné služby k zajištění dopravní obslužnosti Jihočeského kraje linkovou osobní dopravou.

a) Linková doprava: 353 linek s proběhem (dopravním výkonem) 19,262 milionů ujk/rok;

b) Městská hromadná doprava (plní funkci linkové dopravy v DO): 19 linek zajišťujících obsluhu obcí v širší aglomeraci:

- Č. Budějovice - 9 linek,
- Tábor - 9 linek,
- Strakonice - 1 linka.

2.2.2 Dopravní obsluha kraje ve veřejné drážní dopravě

Drážní doprava v ZVS je uzavřena ve smluvním vztahu se 2 železničními dopravci (ČD a.s., JHMD a.s.) a s Dopravním podnikem města České Budějovice a.s. při zajištění dopravy na dráze trolejbusové v extravilánu města. Na 19 tratích je provozováno cca 610 osobních a spěšných vlaků s dopravním výkonem cca 5,4 milionu vlkm/rok. Ve statistických údajích o drážní dopravě je zahrnuta pouze železniční doprava, není zde uváděna drážní trolejbusová doprava zajišťovaná DP Města Č. Budějovice, jejíž rozsah je marginální. V souladu s uzavřenými smlouvami dopravci předkládají čtvrtletně a sumárně ročně vyúčtování prokazatelné ztráty z provozu.

2.3 Doprava mimo režim DO v Jčk

Doprava mimo režim DO je doprava nedotovaná krajem (kraj neplatí prokazatelnou ztrátu z plnění závazku veřejné služby). Ve veřejné linkové dopravě je k 1. 1. 2013 mimo závazek veřejné služby na území Jihočeského kraje komerčně provozováno cca 100 autobusových linek (z toho 4 mezinárodní) s dopravním výkonem 4,7 miliónů ujetých km za rok. V železniční dopravě je na území Jihočeského kraje dotováno státem prostřednictvím MD ČR dopravci ČD, a.s. 66 rychlíků včetně mezinárodních s dopravním výkonem cca 2,3 milionu vlkm/rok.

2.4 Analýza dopravní obslužnosti JčK

Z celkového počtu 623 obcí kraje nemá jenom 5 obcí, tj. 0,8 % napojení na veřejnou hromadnou dopravu (kritériem je vzdálenost větší než 2 km k nejbližší zastávce veřejné hromadné dopravy). Velký počet autobusových zastávek (3 105) a železničních zastávek (265) s přihlédnutím k rozloze kraje klade zvýšené nároky na kontrolní činnost v oblasti provozu i přepravy. Celkově je rozsah obsluhy obcí DO v Jihočeském kraji na dobré úrovni, ve střednědobém horizontu nejsou potřebné žádné zásadní změny. Změny v umístění autobusových zastávek resp. zřízení nových železničních

zastávek budou uplatňovány v případě prověřených požadavků obcí. Celkové přehledy DO jsou uvedeny v příloze č. 2 a 3.

Z přílohy č. 4 vyplývá, že počet linek a spojů v autobusové dopravě je stabilizovaný. V důsledku poklesu frekvence ve dnech pracovního klidu dochází k poklesu počtu spojů o víkendech. Statistiky v jsou ovlivněny počtem pracovních dnů a svátků v jednotlivých letech.

Od roku 2006 poklesl počet ujetých vlakových kilometrů v regionální železniční dopravě - dopravní výkon ve vlkm se snížil o 11,7 %. Výrazný pokles nastal v souladu s poptávkou cestujících a ekonomikou dopravy - finančními možnostmi kraje a státu z hlediska výše prokazatelné ztráty na jednici výkonu uplatňované dopravci, zejména ČD a.s. Popisuje Příloha č. 5.

Pokles plánovaných výkonů v ujetých kilometrech v roce 2011 byl dán rušením málo využívaných spojů. Cílový stav plánovaného výkonu veřejné linkové dopravy je ovlivněn zahájením provozu autobusových spojů nahrazujících železniční dopravu trati Netolice – Dívčice od 1. března 2011.

Tabulky s dopravními výkony a dotacemi viz přílohy č. 6 - 12

3 Základní koncepce uspokojování přepravních potřeb obyvatel kraje v příštím období

Doprava je klíčovým faktorem rozvoje státu a regionu. Odvětví dopravy má významný dopad na hospodářský růst, sociální rozvoj a životní prostředí JČK. Rozvoj dopravy je základní podmínkou pro zajištění udržitelného rozvoje, navíc doprava plní důležitou společenskou funkci. Plán rozvoje dopravy JČK stanoví směry činnosti, které mají být přijaty a zásady, které je třeba dodržovat při řešení konkrétních otázek týkajících se tohoto odvětví. Tento dokument slouží také jako základ pro legislativní změny v oblasti dopravy. Tento dopravní plán je v součinnosti s programem rozvoje JČK, hlavními cíli dopravní politiky EU, rozvojového plánu ČR v odvětví dopravy, a zohledňuje změny ve výrobě, obchodu i ve veřejné dopravě v důsledku globalizace.

Dále bere v úvahu aktivity a cíle stanovené v programu JČK pro bezpečnost silničního provozu, silniční plán, plán rozvoje v oblasti životního prostředí, regionální a sociální politiky, energetiky a obchodních vztahů.

3.1 Cíl plánu

Aktualizace plánu dopravní obslužnosti zohledňuje nutnost systematického přístupu k rozvoji dopravy ve střednědobém horizontu (5 let) a vytváří rámec pro dlouhodobý rozvoj regionální dopravy JČK. Je možné konstatovat, že stále existují problémy pramenící z nedostatku systematického plánování. Aktualizovaný plán dopravní obslužnosti území má spojitost s jinými plány rozvoje JČK (zejména se záměry ekonomického, sociálního a společenského rozvoje).

Obecným cílem tohoto plánu je zajistit, aby pro všechny cestující (včetně osob s omezenou schopností pohybu a orientace), instituce a podniky, byla zajištěna kapacitní, časově a prostorově i ekonomicky přijatelná veřejná doprava. Efektivní dopravní systém, je důležitým předpokladem pro ekonomický růst a sociální rozvoj JČK. Rozvoj veřejné dopravy je důležitým krokem ke snížení negativních vlivů životního prostředí, snížení zatížení dopravních uzlů a vytvoření prostředí pro omezení trendu neustále vzrůstajícího objemu individuálního motorizmu.

Dalším cílem dopravního plánu je, aby se zabránilo situacím, kdy dochází k souběhu dopravních oborů a byl naplněn potenciál intermodální dopravy.

3.2 Organizace dopravní obslužnosti Jihočeského kraje

Organizace dopravní obslužnosti vychází ze základních skutečností vývoje ve veřejné dopravě v JČK zejména v oblasti realizovaných dopravních výkonů, přepravních potřeb obyvatelstva a celospolečenských rozvojových faktorů více viz Příloha č. 13 a 14.

Nárůst objemu výkonů ve veřejné linkové dopravě je vytvořen na základě trendového vzestupu z období roku 2004 až 2012. Do celkového nárůstu není zahrnuta možná výrazná redukce železniční dopravy v případě nedodržení Memoranda, kterým se stát zavázal hradit jednotlivým krajům poměrnou část nákladů na kompenzaci prokazatelné ztráty v regionální kompenzování ztráty železniční dopravy. Více viz Příloha č. 14 až 16.

Celkový pokles objemu dopravních výkonů u ČD je dán zejména snižováním výkonů s ohledem na frekvenci cestujících.

3.2.1 Posouzení budoucnosti regionální železniční dopravy v kraji

Regionální železniční doprava je v JČK provozována na 912 km tratí, z toho je 492 km drah celostátních, 370 km regionálních drah normálního rozchodu a 50 km regionálních drah úzkorozchodných. Elektrizováno je 319 km tratí, tj. 37 %. Rozsah železniční sítě odpovídá potřebám kraje, nikoli však stav infrastruktury, který výrazně omezuje propustnou výkonnost a traťovou rychlost na některých tratích. Jihočeský kraj uvažuje ve střednědobém horizontu s redukcí objednávky regionální dopravy (za předpokladu zachování kofinancování z prostředků státu) u spojů s velmi slabou frekvencí, zejména v okrajových hodinách resp. denních sedlech při současné náhradě autobusovými koncepty. Společnost JIKORD s.r.o. bude v následujících letech provádět pravidelné kontroly železniční dopravy, aby došlo ke zvýšení kvality, efektivnímu využívání dotačních finančních prostředků. Podporovány budou takové železniční dopravní vazby, které mají silnou přepravní poptávku a které jsou pro oblast nenahraditelné. Dále budou podrobně analyzovány kvalitativní

a kvantitativní ukazatele (obsaditelnost, využití kapacity, dodržování jízdních řádů, jakost přepravy apod.)

3.2.1.1 Pátevní síť železničních tratí

Páteřním systémem regionální dopravy v Jihočeském kraji bude v souladu s Dopravní politikou ČR železniční doprava, na kterou bude v uzlových přestupních bodech navazovat veřejná linková doprava, případně městská hromadná doprava. Na základě přepravních proudů a frekvence cestujících je navržena páteřní síť zahrnující vybrané celostátní dráhy

Do páteřní sítě JČK budou zahrnuty tyto železniční tratě:

Trať č. 190 Plzeň – Horažďovice předměstí – České Budějovice (celostátní dráha elektrizovaná 25kV,50 Hz)

Trať zajišťuje dopravní spojení krajských měst Plzeň a České Budějovice, je součástí doplňkové sítě TEN-T. V úseku Strakonice – České Budějovice resp. Písek – České Budějovice (z tratě č. 200) je železniční doprava využívána jako významné dopravní spojení. Objem regionální železniční dopravy je plánován pro zachování železničního provozu po celý den i týden přibližně ve stávajícím rozsahu. V úseku Zliv – České Budějovice je možné zvýšení - rozsahu dopravy ve špičkách, zejména po nasazení nových či modernizovaných vozidel s řídicími vozy. Významným přestupním uzlem na veřejnou linkovou dopravu je žst. Strakonice. Významný podíl na obsluze regionu má i dálková doprava (linka D19, částečně i linka D11), tj. rychlíky Plzeň – České Budějovice a Praha – Písek – České Budějovice. *Dopravní spojení takt 2 hodiny. (Zliv – České Budějovice možný takt ve špičkách 1 hodina)*

Trať č. 196 České Budějovice – Horní Dvořiště (celostátní dráha, elektrizovaná 25kV,50 Hz)

Významná celostátní železniční trať s mezinárodním provozem a regionálním významem, která je součástí IV. tranzitního železničního koridoru ČR. Trať je součástí sítě TEN-T. Objem regionální železniční dopravy je plánován pro zachování železničního provozu po celý den i týden přibližně ve stávajícím rozsahu. Významným přestupním uzlem na veřejnou linkovou dopravu jsou žst. Velešín, Kaplice v obvodu MHD je stanice Včelná. V průběhu plánovacího období se předpokládá úprava rozsahu a časových poloh dálkové dopravy v ose Praha -

Linec, výsledek závisí na dohodě obou ministerstev dopravy. Dálkové dopravě se přizpůsobí i regionální doprava, která doplní budoucí takt na rameni České Budějovice – Linec s tím, že část osobních vlaků bude vedena po trati 195 (přímé vlaky České Budějovice – Vyšší Brod – Lipno n/Vlt.

Dopravní spojení takt 2 hodiny.

Trať č. 199 České Budějovice – České Velenice (celostátní dráha, elektrizovaná 25kV,50 Hz)

Významná celostátní železniční trať s návazností na mezinárodní provoz a regionálním významem, součást doplňkové sítě TEN-T Celkový objem regionální železniční dopravy může být mírně navýšen, zejména v návaznosti na mezinárodní dopravní spojení směr Gmünd NÖ, Wien. V úseku České Budějovice – Borovany posílení přepravní frekvence při zavedení nových vozidel s řídicími vozy. Významným přestupním uzlem na veřejnou linkovou dopravu jsou žst. Nová Ves u Českých Budějovic, Borovany, Jílovice, Nové Hrady. Důraz bude kladen na zajištění přípojů k veřejné linkové osobní dopravě ve stanicích Borovany a Nové Hrady.

Dopravní spojení takt 2 hodiny. (Borovany – České Budějovice ve špičkách možný takt 1 hodina)

Trať č. 220 (Praha) Benešov u Prahy – České Budějovice (celostátní dráha, elektrizovaná 3 kV ss/ 25kV,50 Hz)

Významná celostátní železniční trať s mezinárodním provozem a regionálním významem, která je součástí IV. tranzitního železničního koridoru ČR. Trať je součástí sítě TEN-T. Koncepce regionální dopravy na této celostátní železniční trati v úseku České Budějovice – Veselí nad Lužnicí vychází ze skutečnosti, že provoz bude částečně omezen. V exponovaných časech pracovních dní bude objednána doprava železniční, po zbytek dne bude cestujícím nabídnuta autobusová doprava. Víkendový provoz bude mírně omezen s nabídkou autobusové dopravy. V úseku Veselí nad Lužnicí – Tábor je železniční doprava využívána jako páteřní dopravní spojení. Dojde k mírnému navýšení regionální osobní dopravy s nabídkou 1 hod taktu ve špičkách. Úsek Tábor – hranice kraje bude projednáván se zástupci Středočeského kraje pro zajištění komplexní dopravní obslužnosti a předpokládá se zde v důsledku poklesu frekvence omezený rozsah osobní dopravy. Základním přestupním

bodem jsou města Tábor a Veselí nad Lužnicí. Významným přínosem pro dálkovou i regionální dopravu má linka č. D10 v úseku Tábor - Soběslav - Veselí nad Lužnicí - České Budějovice. V rámci dálkové dopravy se projednává možnost zavedení přímých dálkových vlaků v relaci Praha – Benešov u Prahy, Tábor – Soběslav – Veselí nad Lužnicí – Ševětín – České Budějovice – Český Krumlov (5 párů).

Dopravní spojení takt 2 hodiny (ve špičkách 1 hod) v úseku Tábor – Veselí nad Lužnicí, úsek Veselí nad Lužnicí – České Budějovice zajištění železniční dopravy jen ve špičkových časech.

Trať č. 225 Havlíčkův Brod – Veselí nad Lužnicí (celostátní dráha, elektrizovaná 25kV,50 Hz)

Trať zajišťuje dopravní spojení mezi Jihočeským krajem, Krajem Vysočina a dále na Moravu. Rozsah regionální železniční dopravy v úseku Veselí n/L. – Počátky-Žirovnice bude přibližně zachován. Nejsou plánovány významnější změny koncepce provozu. Významným bodem pro regionální dopravu je žst. Veselí nad Lužnicí z důvodu návaznosti na dopravu na trati č. 220. Významným přestupním bodem je rovněž žst. Jindřichův Hradec, s přestupem na úzkokolejnou trať a zajištěním návazné autobusové dopravy. Významný přínos pro dálkovou i regionální dopravu je linka č. D18 v úseku Jindřichův Hradec - Veselí nad Lužnicí - České Budějovice s rychlíkovým spojením Brno – České Budějovice – Plzeň

Dopravní spojení takt 2 hodiny.

Trať č. 200 Zdice – Protivín (celostátní dráha, v úseku Písek - Protivín elektrizovaná 25kV,50 Hz)

Železniční trať je významná i pro dálkovou dopravu (linka D11) Praha – Písek – České Budějovice, která částečně plní funkci regionální dopravy. Objem regionální železniční dopravy je plánován v úseku Protivín - Březnice pro zachování železničního provozu po celý den i týden přibližně ve stávajícím rozsahu. Významným přestupním uzlem na veřejnou linkovou dopravu a MHD je žst. Písek.

Dopravní spojení takt 2 hodiny.

3.2.1.2 Ostatní železniční tratě s významem pro dálkovou dopravu

Trať č. 201 Tábor – Ražice (celostátní dráha, neelektrizovaná)

Koncepce dopravy, vychází z projektu mikroregionu Milevsko s významnou návazností na autobusy veřejné linkové dopravy a autobusy na zavolání. Objem regionální železniční dopravy je plánován pro zachování železničního provozu po celý den i týden přibližně ve stávajícím rozsahu. Významným přestupním uzlem na veřejnou linkovou dopravu jsou stanice Milevsko a Sepekov.

Dopravní spojení takt 2 hodiny.

Trať č. 226 Veselí nad Lužnicí – České Velenice (celostátní dráha, neelektrizovaná)

Tato trať je významná i pro dálkovou dopravu, je součástí doplňkové sítě TEN-T. Objem regionální železniční dopravy je plánován pro zachování železničního provozu po celý den i týden ve stávajícím rozsahu. Významným přestupním uzlem na veřejnou linkovou dopravu jsou stanice Třeboň, případně Suchdol nad Lužnicí. Pro návaznou dopravu je významná žst. Veselí nad Lužnicí (dálková doprava) a České Velenice s tratí 199 s mezinárodním provozem.

Dopravní spojení takt 2 hodiny.

3.2.1.3 Ostatní regionální železniční tratě

Významným dopravním systémem je ucelený systém šumavských tratí (tratě č. 194, 197, 198), které představují funkční dopravní celek, který je uvažován do nabídkového řízení pro vybrání dopravce, který zajistí provoz s ekonomicky udržitelnými dotačními náklady a se standardní evropskou kulturou cestování. Plní funkci dopravní obslužnosti a funkci rekreační dopravy, zejména v letním období. Nemalý význam pro dopravu má i trať č. 195, zejména v úseku Rybník – Vyšší Brod klášter.

Trať č. 191 Nepomuk – Blatná (regionální dráha, neelektrizovaná)

Koncepce této tratě bude řešena ve spolupráci s objednatelem dopravy v Plzeňském kraji. Do výsledku jednání s Plzeňským krajem (společností POVED) je uvažován základní 2 hod takt. S úsporným provozem jedním motorovým vozem.

Trať č. 192 Číčenice – Týn nad Vltavou (regionální dráha, neelektrizovaná)

Je zpracována koncepce náhrady vlaků autobusovou dopravou. Nízký počet obyvatel obsluhovaného území, problematická dostupnost některých zastávek jsou důvody proti rozvoji regionální železniční dopravy na této trati, i když nákladní doprava, zejména v úseku Číčenice – Temelín (JETE), zůstane zachována.

Trať č. 193 Netolice – Dívčice (regionální dráha, neelektrizovaná)

Na této trati již byla železniční doprava od 1. 3. 2011 nahrazena autobusovým konceptem.

Trať č. 194 České Budějovice – Černý Kříž (regionální dráha, neelektrizovaná)

Rozsah železniční dopravy je zachován, bude zkráceno letní období provozu. Může být mírně omezen rozsah dopravy v úseku Český Krumlov – Černý Kříž. V úseku České Budějovice – Český Krumlov je plánováno zavedení přímých vlaků z/do Prahy (5 párů). Trať bude součástí nabídkového řízení – provozní soubor tratí „Šumava“.

Trať č. 195 Rybník – Lipno nad Vltavou (regionální dráha, elektrizovaná 25kV, 50 Hz)

Rozsah železniční dopravy je přibližně zachován, výhledově je počítáno s přímými vlaky Lipno nad Vltavou resp. Vyšší Brod klášter – České Budějovice, zejména v letním období (silná turistická frekvence)

Trať č. 197 Číčenice - Nové Údolí (regionální dráha, neelektrizovaná)

Rozsah železniční dopravy je přibližně zachován, bude zkráceno letní období provozu. Trať bude součástí nabídkového řízení – provozní soubor tratí „Šumava“.

Trať č. 198 Strakonice – Volary (regionální dráha, neelektrizovaná)

Rozsah železniční dopravy je přibližně zachován, bude zkráceno letní období provozu. Trať bude součástí nabídkového řízení – provozní soubor tratí „Šumava“.

Trať č. 202 Tábor – Bechyně (regionální dráha, elektrizovaná 1,5 kV ss)

Rozsah železniční dopravy je přibližně zachován, objednávka dopravy navazuje na dálkovou dopravu na trati č. 220 v žst. Tábor.

Trať č. 203 Březnice – Strakonice (regionální dráha, neelektrizovaná)

Do výsledku jednání se Středočeským krajem je uvažován základní 2 hod takt s úsporným provozem jedním motorovým vozem. Objednávka dopravy navazuje na dálkovou dopravu na trati 190 v žst. Strakonice

Trať č. 227 Kostelec u Jihlavy – Slavonice (regionální dráha, neelektrizovaná)

Trať obsluhuje zejména území Kraje Vysočina. V jihočeském úseku je připravena k realizaci koncepce náhrady vybraných vlaků autobusovou dopravou v úseku Dačice – Slavonice. Koncepce dopravy v úseku Dačice – hranice kraje bude řešena ve spolupráci s objednatelem dopravy v kraji Vysočina.

Trať č. 228 Jindřichův Hradec – Obrataň (úzkokolejná železnice)

Rozsah železniční dopravy je přibližně zachován, koncepce provozu bude řešena ve spolupráci s objednatelem v kraji Vysočina.

Trať č. 229 Jindřichův Hradec – Nová Bystřice (úzkokolejná železnice)

Koncepce provozu na této trati je dána rekreačním charakterem této trati.

S ohledem na problematiku financování regionální železniční dopravy z rozpočtu kraje, se s ohledem intenzitu zátěžových proudů cestujících v následujících letech nepočítá s navýšením dopravních výkonů.

3.2.2 Posouzení budoucnosti veřejné dopravy v kraji

Z celkových finančních prostředků, které jsou určeny na financování dopravní obslužnosti Jihočeského kraje (r. 2012 - 925 538 569 Kč), čerpá veřejná linková osobní doprava částku cca 396 983 418 Kč, což představuje 49 % z finančních prostředků z rozpočtu Jihočeského kraje určených na zajištění dopravní obslužnosti v roce 2012.

V roce 2012 bylo provozováno v rámci veřejné linkové osobní dopravy cca 19 262 508 km, tj. 78 % z celkově ujetých km v závazku veřejné služby. Průměrná dotace na ujetý km v roce 2012 činila 20,61 Kč/km. Průměrná dotace na železniční dopravu byla 99,21 Kč/km.

V následujícím období lze reálně předpokládat postupné nahrazování málo využívaných vlakových spojů veřejnou linkovou osobní dopravou.

Jedná se zejména o vlaky v sedlových časech na tratích a v úsecích:

- č. 220 Veselí n. Lužnicí- České Budějovice,
- č. 192 Číčenice-Týn n. Vlt.,
- č. 227 Dačice-Slavonice.

Nutným trendem ve veřejné linkové osobní dopravě je nahrazení velkokapacitních autobusů v oblastech s nízkou frekvencí (příhraniční oblasti, oblasti s nízkou hustotou osídlení) autobusy malokapacitními a mikrobusey.

Novým trendem je zkušební provoz tzv. „autobusů na zavolání“. V současné době probíhá pilotní projekt v mikroregionu Milevsko.

Kraj bude ze svého rozpočtu nadále hradit veřejnou linkovou osobní dopravu určenou k uspokojování potřeb v rámci obcí jihočeského kraje. Z rozpočtu nebude v budoucích letech hrazena doprava pro potřeby měst – městská hromadná doprava v rámci jejich katastrálního území. V této souvislosti dojde k zainteresovanosti obcí na objednavce veřejné dopravy a v to nejen v oblasti MHD, ale i v příměstské dopravě a dopravě regionální.

V současné době je síť veřejné linkové osobní dopravy tvořena 354 linkami v závazku veřejné služby. Na území Jihočeského kraje je obsluhováno celkem 3 250 autobusových zastávek.

Lze konstatovat, že nejsou problémy v docházkových vzdálenostech – současné linky i zastávky lze tedy považovat za vyhovující, i když zcela jistě ne optimální (a to především co

se týče vybavenosti zastávek). Pro obce v JČK je v potřebném rozsahu zajištěna základní dopravní obslužnost v pracovní dny. Palčivými problémy jsou ovšem nepravidelnost a především chybějící víkendová doprava! Kraj bude ze svého rozpočtu přispívat na dopravu regionální veřejnou linkovou dopravu, při které jsou přepravní služby nabízeny podle předem vyhlášených podmínek a jsou poskytovány k uspokojování přepravních potřeb v rámci obcí jihočeského kraje.

3.2.2.1. Autobusy na zavolání

Představují možnou alternativu v racionalizaci veřejné linkové dopravy. Prioritou v tomto směru je jednoznačně postupné nasazování malokapacitních (nízkokapacitních) autobusů na málo obsazených spojích. Autobusy na zavolání je možné vnímat jako doplňkový systém, který by představoval max. 1-3 % z celkového objemu ujetých km v závazku veřejné služby s cílením na sedlové spoje v příhraničních či málo osídlených oblastech našeho regionu. Pro jeho rozšíření bude nutné dořešení legislativy, kterou představuje úprava zákona č.111/94 Sb. a následně úprava vyhlášky č. 388/2000 Sb. o jízdních řádech veřejné linkové osobní dopravy, která měla být provedena v březnu 2013. Novelizace vyhlášky měla zavést možnost zveřejnění spojů na zavolání v celostátním informačním systému pro vyšší informovanost cestující veřejnosti. K legislativní úpravě vyhlášky ke slíbenému termínu nedošlo. Přestože je ukončeno mezirezortní připomínkové řízení k návrhu nové vyhlášky o JŘ, je platnost této vyhlášky dále nejasná.

3.2.2.2. Úspory ve veřejné linkové osobní dopravě

Možných úspor v rámci dopravního plánu je možné dosáhnout:

- 1/ Nedotování MHD, které by mělo být hrazeno z rozpočtů obcí a měst – cca 6 milionů Kč
- 2/ nasazení nízkokapacitních vozidel (mini, midi busy) je vyčíslena úspora cca 15 – 20 % na ujetý km
- 3/ mikrobusey na zavlání představující alternativu v řídce osídlených mikroregionech (v současné době probíhá zkušební provoz v mikroregionu Milevska)

3.2.2.3. Ukazatelé kvality ve veřejné dopravě

Ukazatelé kvality poskytovaných služeb jsou stanoveny ve smlouvách o závazku veřejné služby k zajištění základní dopravní obslužnosti Jihočeského kraje linkovou osobní dopravou takto:

Dopravce je povinen:

- a) zajistit označení vozidel linek v souladu s ust. § 18 zákona o silniční dopravě,
- b) na všech označících zastávkách uvedených v licenci k provozování linkové osobní dopravy vyvěsit schválený jízdní řád v souladu s ust. § 18 zákona o silniční dopravě a zajistit bez zbytečného odkladu okamžitou výměnu poškozených jízdních řádů,
- c) zajistit označení řidiče autobusu obchodním označením dopravce nebo služebním stejnokrojem dopravce v souladu s ust. § 18 zákona o silniční dopravě,
- d) zajistit minimální teplotu +18 stupňů Celsia ve vnitřních prostorech nasazovaných autobusů,
- e) zajistit čistotu exteriéru a interiéru nasazovaných autobusů,
- f) nasazovat autobusy s odpovídající kapacitou cestujících,
- g) umožnit přepravu dětských kočárků.

Nároky na dopravce se budou nadále zvyšovat v souladu s nařízením vlády č. 63/2011 Sb. o stanovení minimálních hodnot a ukazatelů standardů kvality a bezpečnosti a o způsobu jejich prokazování v souvislosti s poskytováním veřejných služeb v přepravě cestujících, např.:

- vymezení průměrného stáří vozů nesmí přesáhnout 9 let,
- postupné nasazování malokapacitních vozidel,
- větší počet nasazení nízkopodlažních vozidel,
- klimatizace vozů,
- zlepšení vnitřního a vnějšího vybavení vozidel,
- vybavení vozů GPS,
- služby (informační kancelář, čipová karta).

3.3 Požadavky na kvalitu při poskytování přepravních služeb

S ohledem na nutnost zajištění kvalitní a kapacitní veřejné dopravy je v tomto dopravním plánu nutné specifikovat základní kvalitativní standardy. Těmito standardy zejména jsou:

1. zachování života a zdraví cestujících, jejich zavazadel a věcí,
2. nabídka VD (počet spojů a časové polohy): závislost na sídle, dni v týdnu a denním období,
3. dodržení jízdních řádů v pravidelné přepravě cestujících a dohodnutého průběhu nepravidelné přepravy osob (jízdní řády jsou pro dopravce závazné).

Měřítkem tohoto závazku je plnění jízdního řádu, které stanoví, jaké zpoždění bude sankcionováno, jaké je již nepřiměřené apod. (při zpoždění do pěti minut bude spoj považován za včasný, jakákoliv vyšší zpoždění budou evidována procentem plnění JŘ – sankce jsou stanoveny za nesplnění procenta plnění či za každý spoj zvlášť při překročení určité hranice zpoždění.

4. přijatelná dostupnost veřejné dopravy (docházková vzdálenost): max. 2 km,
5. přípojně vazby:
 - informovanost cestujících o přípoji,
 - kontrolování dodržení přípojných vazeb,
6. zajištění sjednané úrovně pohodlí osobní přepravy (komfort pro cestujících):
 - nároky na vozidla (snadné nastupování/vystupování, dostatečný počet míst,

k sezení, resp. dostatečná kapacita vozidla, klimatizace vozidla, funkčnost sociálních zařízení na kapacitu 100 míst),

7. spolehlivost při poskytování sjednaných podmínek a služeb,
8. doprava šetrná k životnímu prostředí.

3.4 Plán a obsah kontrolní činnosti

Obsah kontrolní činnosti je uveden v uzavřených smlouvách a je zaměřen především na plnění a kvalitu objednaných služeb, zjišťování frekvence cestujících, provádění sčítacích průzkumů, vybavenost stanic i zastávek. Kontrolu provádí zaměstnanci společnosti JIKORD s.r.o. na základě stanoveného plánu kontrol.

Samostatný plán kontrol stanoví, že kontroly zaměřené na kvalitu poskytovaných služeb, dodržování smluvených standardů jsou každodenní, kontroly zaměřené na sčítání frekvence cestujících jsou odvozeny podle nutnosti a prováděny budou průběžně. (Více viz Koncepce společnosti JIKORD s.r.o. v rámci dopravního plánu). Zjištěné nedostatky jsou řešeny ve správním řízení s vymezením odpovídající smluvní sankce, čímž dochází k tlaku na racionalizaci práce, zvyšování poskytované kvality, snižování provozních nákladů a zvyšování tržeb. Přehled kontrolní činnosti společnosti JIKORD zobrazuje tabulka uvedená v příloze č. 17.

4 Návrh postupu a časového harmonogramu uzavírání smluv o veřejných službách

Smlouvu na přepravu cestujících lze v souladu s Nařízením¹ (dále jen Nařízení) uzavřít pouze na dobu určitou, která činí 10 let pro dopravu silniční a 15 let pro dopravu železniční (za určitých okolností však lze tyto doby prodloužit). Platné smlouvy s dopravci v závazku veřejné služby na území Jihočeského kraje jsou uzavřeny do 31. 12. 2019.

4.1 Nabídkové řízení

Základní obligatorní metodou pro výběr dopravců podle zákona o přepravě je nabídkové řízení. Jedná se o specifický druh výběrového řízení, které v sobě kombinuje znaky otevřeného řízení a jednacího řízení s uveřejněním dle zákona o veřejných zakázkách - stejně jako u otevřeného řízení jde o řízení jednofázové, kdy uchazeči (přepavci) na základě uveřejněného oznámení o zahájení nabídkového řízení předkládají své nabídky a prokazují kvalifikaci. Z jednacího řízení s uveřejněním (a potažmo také z koncesního řízení) je pak převzata možnost o podaných nabídkách dále jednat. Zadavatel i zde může v průběhu jednání postupně omezovat okruh dodavatelů, omezit však nelze počet dodavatelů, kteří budou k jednání vyzváni.

Základním hodnotícím kritériem v nabídkovém řízení může být pouze ekonomická výhodnost nabídky.

Samotný průběh nabídkového řízení upravuje zákon o přepravě většinou formou odkazů na Zákon o veřejných zakázkách, pozitivně jsou upraveny pouze ty oblasti, kde se postup dle zákona o přepravě liší.

Odkazem na zákon o veřejných zakázkách je tak řešena například kvalifikace přepravců, požadavky na zadávací dokumentaci, průběh otevírání obálek, posouzení a hodnocení nabídek či zrušení nabídkového řízení.

¹ Nařízení EP a R (ES) č. 1370/2007, o veřejných službách v přepravě po železnici

4.2 Přímé zadání

V některých případech zákon o přepravě umožňuje uzavření smlouvy o bez použití nabídkového řízení, prostřednictvím „přímého zadání“. Zákon přitom neuvádí konkrétní formální požadavky na průběh přímého zadání.

Situace, kdy lze přímého zadání využít, uvádí zákon o přepravě ve svém ustanovení § 18, podrobněji jsou však vymezeny primárně v Nařízení. Přímé zadání je možné především u smluv, jejichž objem z hlediska odhadované roční finanční hodnoty nebo z hlediska odhadovaného ročního počtu kilometrů nedosahuje Nařízením stanoveného limitu². Přímou lze dále uzavřít smlouvu v mimořádné situaci³, smlouvu, jejímž předmětem je zajištění veřejné osobní přepravy na celostátní či regionální dráze (v oblasti drážní dopravy je tedy nabídkové řízení povinné jen pro tramvajovou přepravu, metro a lanové dráhy) a konečně smlouvu s tzv. „vnitřním provozovatelem“, je-li objednatelem kraj nebo obec.

4.3 Uveřejňování

Zákon o přepravě počítá s uveřejněním oznámení o zahájení nabídkového řízení v informačním systému o veřejných zakázkách – uveřejňovacím subsystému⁴. U smluv, které svým rozsahem přesahují 50.000 km ročně je pak objednatel povinen uveřejnit oznámení i v Úředním věstníku EU.

Významná je rovněž v Nařízení zakotvená povinnost objednatele uveřejnit svůj úmysl zahájit nabídkové řízení, případně přímo uzavřít smlouvu (nejedná-li se o uzavření smlouvy v mimořádné situaci) v Úředním věstníku EU, a to alespoň 1 rok před zahájením nabídkového

² Dle čl. 5.4 Nařízení činí tento limit 1 mil. EUR ročně, nebo 300.000 km ročně; v případě smlouvy uzavřené s malým nebo středním podnikem (provozujícím maximálně 23 vozidel) jsou uvedené limity dvojnásobné.

³ Takovou situaci je obecně vždy případ, kdy dojde k přerušování služeb veřejné přepravy. Konkrétní oprávnění zadavatele v mimořádné situaci podrobně upravuje § 22 zákona o přepravě.

⁴ Vzor formuláře pro oznámení nabídkového řízení je upraven vyhláškou Ministerstva dopravy č. 297/2010 Sb., o stanovení vzoru formuláře pro uveřejnění oznámení o zahájení nabídkového řízení pro výběr dopravce k uzavření smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících, účinným od 1. 11. 2010. Až do 31. 12. 2011 se však v souladu s touto vyhláškou pro uveřejňování oznámení o zahájení nabídkového řízení použije formulář pro zahájení koncesního řízení dle koncesního zákona.

řízení či před uzavřením smlouvy (tato povinnost se pochopitelně týká jen smluv, jež se s ohledem na svůj rozsah v Úředním věstníku oznamují).

Otevření trhu je v souladu s uzavřenou dlouhodobou smlouvou o závazku veřejné služby na období 2010-2019 se společností České dráhy, a.s., která umožňuje Ministerstvu dopravy postupně otevřít až 75 % objednávaného rozsahu výkonů v dálkové dopravě. Uzavřít smlouvu v režimu přímého zadání, informace o uzavření smlouvy) předpokládá zákon o přepravě jejich uveřejňování na úřední desce objednatele a zároveň způsobem umožňujícím dálkový přístup.

4.3.1 Možnosti vyhlášení nabídkového řízení

Otevření trhu je v souladu s uzavřenou dlouhodobou smlouvou o závazku veřejné služby na období 2010-2019 se společností České dráhy, a.s. V oblasti dálkové dopravy je to až 75 % z výkonů v ČR placené a objednávané Ministerstvem dopravy. Jihočeského kraje se netýkají v období 2012 až 2016 žádné dálkové linky. Příloha č. 18. Vlastní důvodová zpráva k ucelenému provoznímu celku „Šumava“ a harmonogram nabídkového řízení je uveden v Příloze č. 27 a 28.

4.3.2 Aktualizované nabídkové řízení pro výběr dopravce v závazku veřejné služby v železniční dopravě

Otevření trhu veřejné dopravy pro výběr dopravce v závazku veřejné služby musí být realizováno v souladu s příslušnými ustanoveními dotčených právních předpisů, zejména nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70, zákonem č. 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů a zákonem č. 137/2006 Sb. o veřejných zakázkách v platném znění.

V regionální železniční dopravě má Jihočeský kraj uzavřeny smlouvy o závazku veřejné služby s dopravci České dráhy a.s. a Jindřichohradecké místní dráhy a.s. s platností na dobu 10 let do konce roku 2019.

Jindřichohradecké místní dráhy a.s. zajišťují pro Jihočeský kraj a Kraj Vysočina železniční dopravu v závazku veřejné služby na úzkorozchodné trati č. 228 Jindřichův Hradec - Obrataň a pouze pro Jihočeský kraj na úzkorozchodné trati č.229 Jindřichův Hradec – Nová Bystřice. Rozsah výkonů dopravce ve výši 180 tis. vlkm ročně (3,3 % celkové objednávky Jihočeského kraje) umožňuje dle čl. 5 bodu 4 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici přímé uzavření smlouvy (do rozsahu 300 tis. km veřejných služeb v přepravě cestujících).

České dráhy a.s. zajišťují pro Jihočeský kraj železniční dopravu v závazku veřejné služby na všech normálně rozchodných železničních tratích s veřejnou dopravou s výjimkou tratě č. 193 Dívčice - Netolice, kde byla objednávka železniční dopravy ukončena od 26.2.2011 se současnou náhradou autobusovým konceptem. Uzavřená dlouhodobá smlouva se společností České dráhy a.s. umožňuje Jihočeskému kraji vyhlásit v době její platnosti nabídkové řízení na 25 % výkonů, pro které byl vybrán provozní soubor Šumava (tratě č. 194 České Budějovice – Černý Kříž 197 Číčenice – Nové Údolí a 198 Strakonice - Volary). Tento provozní soubor v rozsahu do 1 345 tis. vlkm ročně bude soutěžen samostatně, příprava nabídkového řízení probíhá, provoz vybraného dopravce se předpokládá nejpozději od prosince 2016 (JŘ 2016/2017) se smlouvou na dobu 15 let.

Tabulka č. 1 Přehled železničních tratí a úseků pro nabídkové řízení určených pro výběr železničního dopravce od r. 2020 (JŘ 2019/2020)

č.tratě SŽDC	trať dle JŘ	traťový úsek určený pro nabídkové řízení	Roční výkon v JčK 2013 (tis.vlkm)
190	České Budějovice-Plzeň	České Budějovice – Horažďovice předm.	392
191	Nepomuk-Blatná	Nepomuk-Blatná	49
192	Číčenice-Týn n/Vlt.	Číčenice-Týn n/Vlt.	107
195	Rybník-Lipno n/Vlt.	Rybník-Lipno n/Vlt.	133
196	České Budějovice-Summerau	České Budějovice - Horní Dvořiště státní hranice (-Summerau)	299
199	České Budějovice-Gmünd	České Budějovice - České Velenice státní hranice (-Gmünd)	328
200	Protivín-Zdice	Protivín-Břežnice	322
201	Tábor-Ražice	Tábor-Ražice	402
202	Tábor-Bechyně	Tábor-Bechyně	142

203	Březnice-Strakonice	Březnice-Strakonice	268
220	Praha-České Budějovice	Benešov u Prahy-České Budějovice	520
224	Tábor-Horní Cerekev	Tábor-Obrataň	123
225	Havlíčkův Brod-Veselí n/L.	Počátky/Žirovnice-Veselí n/L.	278
226	Veselí n/L.-České Velenice	Veselí n/L.-České Velenice	382
227	Kostelec u Jihlavy-Slavonice	Telč-Slavonice	117
CELKEM			3862

Traťové úseky pro nabídkové řízení jsou zvoleny tak, aby umožňovaly v souladu s Dopravní politikou ČR zabezpečení regionální železniční dopravy přes hranice krajů resp. hranice státu (výměnné přechodové železniční stanice dle mezistátních dohod s Rakouskem jsou Summerau a Gmünd).

Z uvedených důvodů je nezbytné před vyhlášením nabídkového řízení koordinovat obsluhu příslušných traťových úseků a dohodnout její principy a rozsah s příslušnými objednateli regionální železniční dopravy:

tratě č. 190, 191 – s Plzeňským krajem (POVED)

trať č. 196 – se Spolkovou zemí Horní Rakousko

trať č. 199 – se Spolkovou zemí Dolní Rakousko

tratě č. 200, 203 a 220 – se Středočeským krajem (u 220 pro úsek Tábor-Benešov u Prahy)

tratě č. 224, 225 a 227 s Krajem Vysočina

V těchto případech bude nutno (s výjimkou tratí č. 196 a 199) rozhodnout o způsobu organizace nabídkového řízení (např. jeden kraj pro úsek na území druhého kraje, společné nabídkové řízení) a o způsobu řešení financování dopravy v závazku veřejné služby např. úhrada výkonů každého objednatele na vlastním území (realizovaná v současnosti), naturální vyrovnání výkonů, finanční vyrovnání apod.

U železničních tratí č. 196 a 199 bude před zahájením nabídkového řízení nutno koordinovat v zadávacích podmínkách zajištění přeshraniční dopravy, tj. konkretizovat přestupní návaznosti regionálních osobních vlaků na českém či rakouském území (České Velenice/Gmünd, Horní Dvořiště/Summerau) a vozební ramena spěšných vlaků vedených v závazku veřejné služby.

Omezující podmínky rozsahu dopravních výkonů:

Vzhledem k možnostem financování regionální železniční dopravy lze v následujících létech, zasahujících do přípravy nabídkových řízení, uvažovat se změnou dopravního konceptu – náhradou železniční dopravy autobusovou – na tratích a spojích s minimální frekvencí cestujících a v případech, kdy existuje možnost souběžné dopravní obsluhy veřejnou linkovou dopravou. Základním principem tohoto řešení bude zachování rozsahu dopravní obslužnosti obcí v souladu se zákonem č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů.

Návrh variant nabídkového řízení:

1. Celostátní i regionální dráhy na území Jihočeského kraje jako celek

Varianta předpokládá vyhlášení jednoho nabídkového řízení pro všechny plánované výkony (dle tabulky výše). Předpokládaný roční rozsah výkonů je 3 862 tis.vlkm (stav r. 2013). Výhodou varianty je nižší rozsah administrativy při organizaci nabídkového řízení, nevýhodou omezení možnosti provozování drážní dopravy jen na velké dopravce, kteří disponují odpovídajícím parkem kolejových vozidel pro elektrický i motorový provoz.

2. Varianta podle provozních souborů

Tato varianta předpokládá rozdělení území do 3 relativně rovnoměrných provozních celků se systémovou možností zajištění provozní údržby vozidel za přijatelných provozních nákladů. Varianta zahrnuje dva celky s dopravou na elektrizovaných tratích (za předpokladu dokončení elektrizace tratě č. 226 do roku 2020). Předpokládaný roční rozsah výkonů: provozní celek A 1 190 tis.vlkm, provozní celek B 1 142 tis.vlkm, provozní celek C 1 530 tis.vlkm.

PROVOZNÍ CELEK A: regionální doprava na tratích

Tratě: 190 České Budějovice - Horažďovice předměstí

220 Benešov u Prahy – České Budějovice

225 Počátky/Žirovnice - Veselí nad Lužnicí

PROVOZNÍ CELEK B: regionální doprava na tratích

Tratě: 199 České Budějovice – České Velenice st.hr.(- Gmünd NÖ)

196 České Budějovice – Horní Dvořiště st.hr.(- Summerau)

195 Rybník – Lipno n. Vltavou

195 Rybník – Lipno n. Vltavou

226 Veselí nad Lužnicí – České Velenice

PROVOZNÍ CELEK C: regionální doprava na tratích

Tratě: 200 Protivín – Březnice

201 Tábor - Ražice

202 Tábor - Bechyně

203 Březnice - Strakonice

224 Tábor – Obrataň

191 Blatná – Nepomuk

192 Čičenice – Týn nad Vltavou

227 Telč - Slavonice

3. Varianta podle tratí s dálkovou a regionální dopravou

Tato varianta odděluje tratě s regionální dopravou v souběhu s dálkovou dopravou objednávanou MD ČR (provozní celek A – vč. navazující tratě Rybník – Lipno nad Vltavou) a tratě jen s regionální dopravou (provozní celek B). Vytváří dva výkonově nerovnoměrné celky. Varianta by byla vhodná např. v případě, pokud by bylo rozhodnuto o převodu regionálních tratí do vlastnictví krajů. Předpokládaný roční rozsah výkonů: provozní celek A 2 332 tis.vlkm, provozní celek B 1 530 tis.vlkm.

PROVOZNÍ CELEK A: tratě s dálkovou dopravou

Trať č./úsek:

190 České Budějovice - Horažďovice předměstí

220 Benešov u Prahy - České Budějovice

225 Počátky/Žirovnice - Veselí nad Lužnicí

199 České Budějovice – České Velenice st.hr.(- Gmünd NÖ)

196 České Budějovice – Horní Dvořiště st.hr.(- Summerau)

195 Rybník – Lipno n. Vltavou

226 Veselí nad Lužnicí – České Velenice

PROVOZNÍ CELEK B: tratě jen s regionální dopravou

Tratě: 200 Protivín – Březnice

201 Tábor - Ražice

202 Tábor - Bechyně

203 Březnice - Strakonice

224 Tábor – Obrataň

191 Blatná –Nepomuk

192 Číčenice – Týn nad Vltavou

227 Telč - Slavonice

4. Varianta podle trakce (elektrizované – neelektrizované tratě):

V rámci této varianty by byly soutěženy ve dvou provozních celcích elektrizované a neelektrizované tratě. Trať č.226 je ponechána dle současného stavu v neelektrizovaných tratích, podle Výhodou je možnost vybraného dopravce zajišťovat provoz jen v jedné trakci, avšak např. při poruchách elektrické trakce musí mít k dispozici i vozidla motorové trakce. Předpokládaný roční rozsah výkonů: provozní celek A 2 092 tis.vlkm, provozní celek B 1 770 tis.vlkm.

PROVOZNÍ CELEK A: elektrizované tratě

Tratě: 190 České Budějovice - Horažďovice předměstí

220 Benešov u Prahy – České Budějovice

225 Počátky/Žirovnice - Veselí nad Lužnicí

199 České Budějovice – České Velenice st.hr.(- Gmünd NÖ)

196 České Budějovice – Horní Dvořiště st.hr.(- Summerau)

195 Rybník – Lipno n. Vltavou

202 Tábor - Bechyně

PROVOZNÍ CELEK B: neelektrizované tratě

Tratě: 200 Protivín – Březnice

201 Tábor - Ražice

203 Březnice - Strakonice

224 Tábor – Obrataň

191 Blatná– Nepomuk

192 Číčenice – Týn nad Vltavou

226 Veselí nad Lužnicí – České Velenice

227 Telč -Slavonice

Pro výběr varianty nabídkového řízení v samosprávných orgánech Jihočeského kraje bude před zahájením přípravy nabídkového řízení (do konce roku 2014) zpracován materiál zahrnující podrobný popis variant, jejich provozní a ekonomické předpoklady, výhody a nevýhody navržených řešení.

Harmonogram přípravy nabídkového řízení v regionální dopravě:

Pro přípravu a realizaci nabídkových řízení pro výběr dopravce v regionální železniční dopravě je navržen následující harmonogram. Cílovým termínem je prosinec 2019, kdy bude ukončena současná desetiletá smlouva se společností České dráhy a.s.

Obrázek č. 1 Rámcový harmonogram přípravy nabídkového řízení

Rámcový harmonogram přípravy nabídkového řízení, regionální železniční doprava - po ukončení platnosti smlouvy s ČD																		
č.	opatření	11.-12./2014	1.-3./2014	3.-6./2015	7.-9./2015	10.-12./2015	1.-3./2016	3.-6./2016	7.-9./2016	10.-12./2016	1.-3./2017	4.-6./2017	7.-9./2017	10.-12./2017	1.-3./2018	4.-6./2018	7.-9./2018	10.-12./2019
1	projednání záměru v RK (zásady, harmonogram)	■																
2	předběžné oznámení v Úředním věstníku EU		■															
3	příprava zadávací dokumentace			■	■	■												
4	poradce a zástupce zadavatele (výběr a činnost)						■	■	■									
5	konzultace zadání s MD ČR									■								
6	schválení zadání zakázky v RK a ZK									■	■							
7	zveřejnění v IS veř.zakázek (oznámení o zahájení)									■	■							
8	otevírání obálek, vyhodnocení nabídek										■	■						
9	jednací řízení - příprava smlouvy											■	■					
10	schválení smlouvy v RK a ZK												■	■				
11	příprava objednávky kraje, projednání tras se SŽDC													■	■			
12	úprava dosavadních smluvních vztahů s ČD													■	■	■		
13	organizační a technická příprava zahájení provozu														■	■	■	■
14	zahájení provozu																	■

Zdroj vlastní.

4.3.3 Harmonogram přípravy nabídkového řízení v dálkové dopravě:

Pro informaci jsou uvedena aktualizovaná data harmonogramu výběrového řízení v dálkové dopravě dle údajů MD ČR. Protože nabídková řízení v dálkové dopravě mají být v Jihočeském kraji realizována až od roku 2020, bude nutno při přípravě nabídkového řízení v regionální dopravě předběžně konzultovat s MD ČR plánovaný rozsah a časové polohy budoucí dálkové dopravy. Současně bude nutno v zadávací dokumentaci Jihočeského kraje vytvořit prostor pro soulad nabídky dálkové a regionální dopravy v příslušných časových obdobích dle harmonogramu nabídkového řízení v dálkové dopravě.

Tabulka č. 2 Harmonogram soutěží provozovatelů dálkové osobní železniční dopravy

Časový plán otevírání trhu

Harmonogram otevírání trhu do období platnosti jízdního řádu 2018/2019

Zahájení plnění	Notifikace	Linky zahrnuté v provozním souboru	Trakce	Rozsah	Podíl
2014/2015	2010	R 27: Ostrava – Opava – Krnov – Olomouc	M	0,5	1,4
2015/2016	2010	R 5: Praha – Ústí n.L. – Karlovy Vary – Cheb R 20: Praha – Roudnice n. L. – Ústí n.L. – Děčín	E	2,4	6,5
2014/2015	2011	R 14: Liberec – Pardubice R 15: Liberec – Ústí nad Labem	M	1,6	4,3
2014/2015	2011	R 16: Plzeň – Most	M	0,5	1,2
2015/2016	2011	Ex 2 (R 18): Praha – Olomouc – Vsetín (- Slovensko) / Luhačovice	E+M	3,7	10,1
2016/2017	2012	R 6: Praha – Plzeň – Klatovy	E	2,8	7,7

		R 10: Praha – Hradec Králové			
2017/2018	2013	R 9: Praha – Havlíčkův Brod – Brno R 19: Praha – Pardubice – Česká Třebová – Brno	E	3,2	8,8
2018/2019	2014	R 21: Praha – Turnov – Tanvald R 24: Praha – Kladno – Rakovník	M	1,8	5,0

b) Harmonogram otevírání trhu od období platnosti jízdního řádu 2019/2020

Zahájení plnění	Notifikace	Linky zahrnuté v provozním souboru	Trakce	Rozsah	Podíl
2019/2020	2015	R 6 (část Ex): Praha – Plzeň – <i>Německo/Cheb</i>	E+M	2,4	6,6
2020/2021	2016	R 26: Praha – Písek – České Budějovice	M	0,9	2,4
2021/2022	2017	R/Ex: Praha – Pardubice – Olomouc – Ostrava – <i>Polsko/Slovensko</i>	E	2,6	7,2
2022/2023	2018	R 7 (+Ex): Praha – České Budějovice – <i>Rakousko</i>	E	1,9 (3,0)	5,2 (8,2)
2024/2025	2020	část R 11: Plzeň – České Budějovice část R 11: České Budějovice – Jihlava – Brno	E E+M	0,7 1,2	2,0 3,3
2025/2026	2020	R 8: Brno – Ostrava – Bohumín R 12: Brno – Šumperk R 13: Brno – Břeclav – Otrokovice – Olomouc R (nový): Brno – Zlín	E	3,5	9,5
2026/2027	2021	Ex: Brno – Ostrava – Bohumín Ex 4: <i>Rakousko/Slovensko</i> – Břeclav – Otrokovice – Ostrava – <i>Polsko</i>	E	0,7 a více	2,0 a více
2027/2028	2022	Ex 3: <i>Německo</i> – Děčín – Praha – Brno – Břeclav – <i>Rakousko/Slovensko</i>	E	4,1	11,1

Zdroj: Ministerstvo dopravy ČR

4.3.4 Nabídkové řízení pro výběr dopravce v závazku veřejné služby ve veřejné linkové osobní dopravě

Smlouvy s autobusovými dopravci jsou obdobně jako u železničních dopravců uzavřeny do konce roku 2019. Smlouvy s dopravci umožňují sice realizovat nabídková řízení do 30 % poskytovaných výkonů i před tímto termínem, ale s ohledem na uzavřené dohody s dopravci o modernizaci parku vozidel (plány pořizování malých a nízkopodlažních vozidel) a zachování stability výkonů se tento postup nepředpokládá.

JIKORD ve spolupráci s firmou CHAPS vyvinul program, pomocí kterého jsou prováděny podrobné analýzy vytíženosti jednotlivých spojů. Výstupem těchto analýz je návrh nasazení autobusů s ohledem na jejich kapacitu a turnusový oběh. Výstupy jsou postupně zapracovávány do smluv o závazku veřejné služby. Malokapacitní autobusy s nižší cenou dopravního výkonu (v průměru o 5 Kč/km) začínají účinně tlumit celkovou roční ztrátu jednotlivých dopravců. Ve smlouvě o závazku veřejné služby a následně ve vyúčtování ztráty z provozu předkládané dopravci, je cena výkonu určena dle typu (obsaditelnosti) autobusu k příslušnému spoji. S ohledem na plánování obnovy vozového parku a finanční možnosti

jednotlivých dopravců, bude proces obměny za autobusy s menší obsaditelností ukončen v letech 2016-2017.

Soubory linek pro nabídkové řízení lze plánovat až po rozhodnutí o realizaci a rozsahu integrovaného dopravního systému Jihočeského kraje (JIDS). V tomto případě bude nutno trasy některých autobusových linek upravit a řešit jejich vzájemnou koordinaci a rovněž koordinaci s železniční dopravou v přestupních uzlech. V této souvislosti by mělo dojít k vytvoření souboru linek podle následujících kritérií.

1. Relace linky, její teritoriální trasování
2. Zařazení linky do systému JIDS
3. Přejít dotované linky na území jiného regionu (kraje)

Soutěžní soubor linek by měl odpovídat rozdělení mikroregionů Jihočeského kraje, resp. regionů ORP (případně okresů). Účelem je rozdělit soubory linek na území Jihočeského kraje tak, aby došlo k navržení regionálního systému dopravní obsluhy, ve kterém budou implementovány požadavky a potřeba obyvatel konkrétního území s vazbou do krajského města a spádových měst resp. obcí. Dále je uvedena mapka rozložení mikroregionů Jihočeského kraje. Základem je 16 mikroregionů, které vycházejí z výše stanovených kritérií:

1. Milevsko
2. Tábořsko,
3. Písecko,
4. Strakonicko,
5. Vltavotýnsko,
6. Soběslavsko,
7. Jindřichohradecko,
8. Vimpersko,
9. Českobudějovicko,
10. Třeboňsko,
11. Dačicko,
12. Pošumaví,
13. Českokrumlovsko,
14. Novohradsko,
15. Lipensko,
16. Kaplicko

Obrázek č. 3 Mikroregiony Jihočeského kraje



Zdroj: Vlastní

Nabídková řízení pro jednotlivé mikroregiony mohou být vhodně sloučena tak, aby bylo možno vytvořit odpovídající zázemí pro provoz vybraných dopravců. Nabídkové řízení pro výběr dopravce v závazku veřejné služby veřejné linkové osobní dopravě bude možno (na rozdíl od železniční dopravy, která vyžaduje cca dvouletou lhůtu na pořízení vozidel) organizovat až po roce 2016, tj. v období platnosti nového Plánu dopravní obsluhy území Jihočeského kraje pro r. 2017-2021. Proto není v současné době podrobněji specifikováno.

4.4 Kritéria pro uzavírání smluv s dopravcem

4.4.1 Ekonomická kritéria

Základními ekonomickými kritérii, která jsou pro potřeby tohoto dopravního plánu stanovena jsou:

- motivace dopravce k managementu ovlivnitelných nákladů,
- motivace dopravce k zvyšování tržeb,
- ochrana dopravce před riziky neočekávaných změn technických legislativních a cenových (dopravcem neovlivnitelných) podmínek,

- snaha dopravce maximalizovat obsazenost spojů,
- snaha objednatele maximalizovat počet uživatelů VD (cestujících).

4.4.2 Kritéria kvality

Základními kvalitativními kritérii, která jsou pro potřeby tohoto dopravního plánu stanovena jsou:

- možnost objednatele ovlivnit kvalitu vozového parku,
- inovativnost dopravce.

4.4.3 Administrativní náročnost a odbornost

V neposlední řadě je nutné stanovit pro potřeby dopravního plánu další kritéria a těmi jsou:

- administrativní náročnost objednatele a dopravce při uzavírání a kontrole plnění smlouvy,
- potřebná odbornost objednatele při tvorbě dopravní koncepce a jejím vyhodnocení,
- odbornost dopravce při tvorbě dopravní nabídky a jejím vyhodnocení.

4.4.4 Ostatní kritéria

Pro doplnění jsou ještě stanovena následující kritéria, jež by neměla být opomenuta.

- vhodnost pro dlouhodobé smluvní období z pohledu objednatele,
- právní rizikovost uzavření smlouvy a poskytování kompenzací dopravcům.

5 Aktualizovaná ekonomická analýza dopravního plánu

Smysl ekonomické analýzy dopravy vyplývá jednak z obecných ekonomických zásad a principů, jednak ze zcela specifických potřeb. Pro potřeby dopravního plánu je nutné analyzovat problematiku vývoje indexu spotřebitelských cen (inflace). Na základě této analýzy, při následujícím vývoji inflace předpokládáme inflaci v následujících letech cca 2 % a vývoje HDP (hrubý domácí produkt) je vytvořena odhadovaná výše kompenzace. (Příloha č. 19). Dle trendového charakteru i dle analýzy bankovních domů ČR lze charakterizovat, že se vývoj inflace bude pohybovat kolem 1-2 % bodu a vývoj HDP (hrubý domácí produkt) je stanoven na cca 1 % bod. S touto analýzou je následně počítáno i v dopravním plánu obslužnosti území. Pro srovnání byla vytvořena i studie ekonomické analýzy navýšení 1 a 3 a pro srovnání nově i 5 procentního bodu. Více informací viz tabulky ekonomické analýzy.

Tabulka č. 2 – Vývoj dotace na ujetý km v letech 2012 – 2016

Varianta 1 /navýšení o 1 %/ údaje v Kč za ujetý km

Vývoj dotace do dopravy	2012	2013*	2014	2015	2016
silniční	20,61	21,25	21,46	21,68	21,89
drážní DP města Č. Budějovic	37,95	38,11	38,49	38,88	39,26
drážní ČD	99,12	102,30	103,32	104,36	105,40
drážní JHMD	59,26	60,62	61,23	61,84	62,46

Varianta 2 /navýšení o 3 %/ údaje v Kč za ujetý km

Vývoj dotace do dopravy	2012	2013*	2014	2015	2016
silniční	20,61	21,25	21,89	22,54	23,22
drážní DP města Č. Budějovic	37,95	38,11	39,25	40,43	41,64
drážní ČD	99,12	102,30	105,37	108,53	111,79
drážní JHMD	59,26	60,62	62,44	64,31	66,24

Varianta 3 /navýšení o 5 %/ údaje v Kč za ujetý km

Vývoj dotace do dopravy	2012	2013*	2014	2015	2016
silniční	20,61	21,25	22,31	23,43	24,60
drážní DP města Č. Budějovic	37,95	38,11	40,02	42,02	44,12
drážní ČD	99,12	102,30	107,42	112,79	118,43
drážní JHMD	59,26	60,62	63,65	66,83	70,18

Zdroj: vlastní

V Tabulce č. 2 jsou uvedeny jednotlivé částky v Kč charakterizující dotace na 1 ujetý kilometr. Navýšení vychází z 1, 3 nebo 5 procentních bodů a výchozím stavem pro analýzu je rok 2012. Žákovské jízdné je započítáno v celkové výši kompenzace u jednotlivých dopravců. V roce 2012 byla následující kompenzace:

CELKEM ZA DOPRAVU V KRAJI	2012
Veřejná linková doprava	396 983,00
Drážní doprava (celek)	528 555,00
Drážní doprava (platí kraj)	353 603,30
CELKEM DOTACE v tis Kč	925 538,00

Zdroj: vlastní

Vývoj dotací pro jednotlivá léta platnosti dopravního plánu pro jednotlivé dopravce jsou uvedeny v příloze č. 21. V následujících tabulkách je zobrazen možný vývoj jednotlivých částek kompenzace ztráty z provozování veřejné dopravy v JČK.

Tabulka č. 3 - Vývoj kompenzace v letech 2012 – 2013 v JČK

CELKEM ZA DOPRAVU V KRAJI	2012	2013*
Veřejná linková doprava	396 983,00	409 521,91
Drážní doprava	528 555,00	547 834,83
Drážní doprava (platí kraj)	353 603,30	357 055,31
CELKEM DOTACE	925 538,00	957 356,74

Zdroj: vlastní, * stav kompenzace u Veřejné linkové dopravy k 14. 10. 2013

Tabulka č. 3 sumárně zobrazuje stav dotací při nezměněném počtu ujetých kilometrů u komplexního dopravního výkonu v letech období dopravního plánu 2012 až 2013 v JČK. Analýza kompenzací je uvedena v Příloze č. 21.

Celkové částky jsou kalkulovány bez finančních rezerv. Jednotlivé dopravní koncepce zohledňující případné změny v objednávce veřejné dopravy a jsou uvedeny v Příloze č. 23 a

24. Součástí aktualizovaného dopravního plánu jsou i dokumenty týkající se koncepce činnosti společnosti JIKORD s.r.o. Více v příloze č. 22.

6 Harmonogram a způsob integrace veřejné dopravy

Problematika integrace je navržena formou postupného začleňování jednotlivých územních celků (mikroregionů, případně ORP) v rámci celého systému JIDS (Jihočeského integrovaného dopravního systému). Páteřním systémem veřejné dopravy je (v území, kde je to možné z hlediska souběhu a dostatečné frekvence cestujících) železnice. V konkrétních přestupních terminálech navazují na železnici páteřní systémy autobusové dopravy, které jsou plošně rozvíjeny doplňkovými autobusovými linkami případně linkami alternativní veřejné dopravy (spoje na zavlání).

Tabulka č. 4 - Návrh harmonogramu přípravy IDS Jihočeského kraje (JIDS)

Časový harmonogram inegrace veřejné dopravy Jihočeského kraje												
č.	opatření	11.-12./2013	1./2014	2.-12./2014	12./2014	11./2016	12./2016	1.-6./2017	7.-12./2017	12./2017	1.-12./2018	12./2018
1	způsob integrace Jihočeského kraje											
2	pilotní projekt IDS Jindřichohradecka											
3	příprava pro integraci základního územního celku Českobudějovicko											
4	Integrace Českobudějovicko											
5	příprava připojení sousedních mikroregionů											
6	připojení (Krumlovsko, Kaplicko, Novohradsko, Třeboňsko, Soběslavsko, Vltavotýnsko, Písecko, Strakonicko - ORP Vodňany a Pošumaví											
7	analýza systému IDS											
8	příprava na rozšíření IDS o mikroregiony Tábořsko, Milevsko a Jindřichohradecko											
9	připojení Tábořska a Milevska a Jindřichohradecka											
10	příprava na rozšíření IDS o zbylé mikroregiony											
11	připojení Lipenska, Vimperska a Strakonicka a Dačicka											

Zdroj: vlastní

Celkem bylo (v rámci předchozí přípravy IDS) navrženo 230 tarifních zón Jihočeského kraje. Základním a páteřním systémem dopravy je železnice na tratích č. 220, 196, 225, 226, 190, 199, 226 a 200. Doplnkový systém kolejové dopravy tvoří soubor ostatních železničních tratí. Významným potenciálem v oblasti Táborska má v současnosti provozovaný systém IDS na bázi tarifního společenství přilehlých obcí. Tento systém bude plně zahrnut do připravovaného systému JIDS.

Cílem integrace je:

- plošná dispozičnost a dostupnost veřejné osobní dopravy, tj. zapojení všech míst obsluhovaných železnicí nebo autobusem,
- územní dispozičnost, tj. zahrnuté linky a trasy nabízejí optimální přípoje ve směru i v protisměru jízdy,
- časová dispozičnost, tj. zahrnuté linky a spoje jsou v provozu po celý den od pondělí do neděle,
- spoje na páteřních linkách a trasách jezdí v pevném a snadno zapamatovatelném intervalu.

Současně by měl být zaveden jednotný systém v označování tras, který by zabránil používání různého označování stejných linek v různých (sousedících) dopravních svazech. K tomu jsou navrhovány místní významy, aby se co nejvíce přiblížily do podvědomí cestující veřejnosti.

Předběžný návrh páteřních linek Jihočeského integrovaného dopravního systému (JIDS):

Základní linky:

Linka C1 České Velenice – České Budějovice – Strakonice - (Horažďovice předměstí)

Linka C11 Borovany – České Budějovice – Zliv

(posilová linka s vyšší frekvencí odvozená od linky C1)

Linka C2 České Budějovice – Veselí nad Lužnicí – Jindřichův Hradec - (Horní Cerekev)

Linka C3 České Velenice – Veselí nad Lužnicí – Soběslav – Tábor

Linka C31 Tábor – Benešov u Prahy (integrován úsek Sudoměřice u Tábora – Tábor)

(odvozená návazná linka linky C3)

Linka C4 České Budějovice – Horní Dvořiště / Vyšší Brod – Lipno nad Vltavou

Linka C5 České Budějovice – Český Krumlov – Nové Údolí

Linka C6 Čičenice – Prachatice – Volary – Černý Kříž

Doplňkové linky:

Linka C7 Tábor – Milevsko – Písek – Ražice – (-Protivín)

Linka C 8 (Březnice) - Písek – Protivín (České Budějovice)

Linka C9 - Strakonice – Volary

Linka C10 - Strakonice – Blatná - (Březnice)

Linka C 21- Tábor – Bechyně

Linka C 22 – J. Hradec – Nová Včelnice - (Obrataň)

Regionální spojení spěšnými vlaky:

RC 1 Strakonice – České Budějovice (vedené po lince C1)

RC 2 České Budějovice – Jindřichův Hradec (vedené po lince C2)

RC 3 České Budějovice – Tábor (vedené po linkách C2 a C3)

RC 4 České Budějovice – Horní Dvořiště (vedené po lince C4)

RC 8 Písek – České Budějovice (vedené po lince C8)

Návrh terminálů pro přestup v systému integrované případně koordinované dopravy:

Tabulka č. 5 Návrh přestupních terminálů VLAK - BUS	
Trať	Místo přestupu VLAK - BUS, BUS - VLAK
Trať 190 Plzeň – Horašovice předm. – Č. Budějovice	Strakonice, Ražice, Protivín, Číčenice, Dívčice, Zliv, Hluboká nad Vltavou, České Budějovice
Trať 191 Nepomuk - Blatná	Blatná
Trať 192 Číčenice - Týn nad Vltavou	Číčenice, Týn nad Vltavou
Trať 194 České Budějovice - Černý Kříž	
<i>úsek České Budějovice - Český Krumlov</i>	České Budějovice, Boršov nad Vltavou, Křemže, Holubov, Zlatá Koruna, Český Krumlov,
<i>úsek Český Krumlov - Černý Kříž</i>	Český Krumlov, Černá v Pošumaví, Nová Pec,
Trať 195 Rybník - Lipno nad Vltavou	Vyšší Brod klášter, Loučovice, Lipno nad Vltavou
Trať 196 České Budějovice – Horní Dvořiště	České Budějovice, Včelná, Velešín, Kaplice, Rybník
Trať 197 Číčenice - Nové Údolí	
<i>úsek Číčenice - Vodňany</i>	Číčenice, Vodňany
<i>úsek Vodňany - Prachatice</i>	Vodňany, Strunkovice nad Blanicí, Prachatice
<i>úsek Prachatice - Volary</i>	Prachatice, Volary
<i>úsek Volary - Nové Údolí</i>	Stožec, Nové Údolí
Trať 198 Strakonice - Volary	
<i>úsek Strakonice - Vimperk</i>	Strakonice, Volyně, Čkyně, Vimperk
<i>úsek Vimperk - Volary</i>	Vimperk, Kubova Huť, Lenora
Trať 199 České Budějovice – České Velenice	České Budějovice, Nová Ves u ČB, Borovany, Jílovice, Nové Hrady, Č. Velenice
Trať 200 Zdice - Protivín	Mirovice, Čimelice, Čížová, Písek, Protivín
Trať 201 Tábor - Ražice	Tábor, Sepekov, Milevsko, Písek, Ražice
Trať 202 Tábor - Bechyně	Tábor, Malšice, Bechyně
Trať 203 Březnice - Strakonice	Blatná, Strakonice
Trať 220 (Praha-) Benešov u Prahy - České Budějovice	
<i>úsek České Budějovice - Veselí n. Lužnicí</i>	České Budějovice, Ševětín
<i>úsek Veselí n. Lužnicí - Tábor</i>	Veselí nad Lužnicí, Soběslav, Planá nad Lužnicí, Tábor
<i>úsek Tábor - hranice kraje</i>	Tábor, Sudoměřice u Tábora
Trať 224 Tábor - Horní Cerekev	Tábor, Chýnov
Trať 225 Havl. Brod- Veselí n. Lužnicí	
<i>úsek Veselí n. Lužnicí - J. Hradec</i>	J. Hradec, Kardašova Řečice, Veselí nad Lužnicí

úsek J. Hradec - Popelín	J. Hradec, Jarošov nad Nežárkou
Trať 226 Veselí n. Lužnicí - České Velenice	Veselí nad Lužnicí, Lomnice nad Lužnicí, Třeboň, Třeboň lázně, Majdalena, Suchdol nad Lužnicí
Trať 227 Kostelec u Jihlavy - Slavonice	Dačice, Slavonice
Trať 228 Jindřichův Hradec - Obrataň	J. Hradec, Nová Včelnice
Trať 229 Jindřichův Hradec - Nová Bystřice	J. Hradec, Nová Bystřice

Zdroj: *Vlastní*

Železniční zastávky:

V rámci investičních akcí „Revitalizace trati České Budějovice – Volary“ či „Revitalizace trati Strakonice – Volary“ je plánováno v souladu s požadavky koordinátora veřejné dopravy JIKORD a obcí rušení, přemístění příp. zřízení dalších zastávek.

Návrh nových železničních zastávek pro období do roku 2016:

Strakonice ČZ na trati Strakonice - Volary v blízkosti Volyňské ul. a místní části Přední Ptákovice,

Písek nemocnice nebo **Písek jih** na trati Písek – Tábor u okružní křižovatky s výstupem do ulice Obchodní,

Tábor Měšice na trati Tábor – Horní Cerekev v centru místní části Měšice (opakovaný požadavek v souvislosti s IDS Tábor),

Nové Roudné na trati České Budějovice – Summerau u podjezdu MK do Včelné (rozvojové území)

Seznam aktualizovaných příloh

Příloha č. 1 - Charakteristika území kraje

Příloha č. 2 - Počty obcí, autobusových zastávek, železničních stanic a zastávek podle okresů JČK s uvedením počtu obcí bez veřejné dopravy

Příloha č. 3 - Obce bez veřejné autobusové a vlakové dopravy

Příloha č. 4 - Vývoj denního a ročního rozsahu DO ve veřejné hromadné linkové autobusové dopravě (počty linek, počty spojů, ujk/rok)

Příloha č. 5 - Vývoj ročního rozsahu DO v regionální železniční dopravě (počty vlaků, vlkm/rok)

Příloha č. 6 - Objem dopravních výkonů DO v JČK kraji dle jednotlivých smluvních dopravců ve veřejné linkové autobusové dopravě (v tis. ujk)

Příloha č. 7 - Objem dopravních výkonů DO v Jihočeském kraji dle jednotlivých smluvních dopravců regionální drážní dopravě (v tis. vlkm)

Příloha č. 8 - Přehled vyúčtování prokazatelné ztráty v linkové osobní dopravě (v Kč)

Příloha č. 9 - Výdaje (dotace) z veřejných rozpočtů dle smluv s dopravci drážní dopravy na zajištění DO v Jihočeském kraji (v Kč).

Příloha č. 10 - Vývoj dotací z veřejných rozpočtů Jihočeského kraje na jednici (Kč/ujkm, Kč/vlkm)

Příloha č. 11 - Vývoj dotace na vlkm v Kč v JČK (drážní doprava)

Příloha č. 12 - Vývoj dotace na vlkm v Kč v JČK (veřejná linková doprava)

Příloha č. 13 - Celkový počet ujetých kilometrů ve veřejné linkové dopravě (v tis. km)

Příloha č. 14 - Celkový počet ujk ve veřejné linkové dopravě v období 2013 – 2016 (v tis. km)

Příloha č. 15 - Celkový počet vlkm v drážní dopravě v období 2004 – 2012 (v tis. km)

Příloha č. 16 - Celkový počet vlkm v železniční dopravě u dopravce JHMD v období 2004 – 2012 (v tis. km) a Celkový počet vlkm (ujkm) v drážní dopravě v období 2013 – 2016 (v tis. km)

Příloha č. 17 - Výsledky kontrolní činnosti společnosti JIKORD včetně udělených sankcí

Příloha č. 18 - Harmonogram otevírání trhu do období platnosti jízdního řádu 2018/2019

Příloha č. 19 - Vývoj inflace a HDP v letech 2004 – 2012 (v %)

Příloha č. 20 - Vývoj dotace na ujetý km v letech 2011 – 2016

Příloha č. 21 - Vývoj kompenzace na ujkm v letech 2012 – 2016

Příloha č. 22 - Koncepce společnosti JIKORD v rámci dopravního plánu

Příloha č. 23 - Koncepce dopravní obslužnosti v rámci dopravního plánu v případě nedofinancování veřejné železniční dopravy ze státního rozpočtu.

Příloha č. 24 - Ujeté vlkm ve veřejné drážní dopravě dle tratí a změny za období dop. plánu

Příloha č. 25 - Návrh přestupních vazeb typu Park + Ride

Příloha č. 26 - Důvodová zpráva (nabídkové řízení na tratě 194,197,198)

Příloha č. 27 - Harmonogram nabídkového řízení