

Praha, 27.11.2020

Vážení pánové primátoři, vážené paní starostky, vážení pánové starostové,

před 10 dny mne zastupitelstvo Středočeského kraje zvolilo radním pro veřejnou dopravu Středočeského kraje. Do mé gesce kromě veřejné dopravy spadá i budování P+R a cyklostezek. Jsou to tedy všechno oblasti, ve kterých se toho z celokrajského hlediska moc nestalo, nebo naopak budou čelit bezprecedentním výzvám.

Nejprve jen pár vět o mně. Je mi 48 let, jsem již 23 let šťastně ženatý, mám tři téměř dospělé syny. Původním vzděláním jsem právník, ale léta jsem se pohyboval v různých manažerských pozicích v soukromém sektoru, zejména v oblasti telekomunikací, IT a energetiky. Od roku 2006 jsem zastupitelem Úval u Prahy, posledních 6 let jsem v tomto městě starostou. I proto jsem vnímal, jak v mnoha oblastech kraj vůči obcím nefunguje jak má, a to třeba i v oblasti, kterou mám nyní na starosti. To bych rád změnil, ale neobejdu se u toho bez Vaší pomoci a zpětné vazby. Zde bych nerad, aby toto konstatování vyznělo negativně vůči jeho úředníkům. Mnohdy jsou to odborníci, kteří své práci rozumí a dělali ji třeba i navzdory podmínkám, které na krajském úřadu měli. A jak jsem mnohé z nich poznal, mají chuť a vůli spolupracovat.

Na Středočeský kraj jsme nastoupili v době bezprecedentní ekonomické krize umocňované navíc katastrofálními zásahy parlamentu do daňového systému, které budou mít za následek obrovské výpadky v rozpočtech krajů a obcí.

Co nás společně čeká a co budeme muset vyřešit?

Začnu nejprve tím, co doslova a do písmene hoří. Jsou to ztráty způsobené propadem tržeb ve veřejné dopravě Středočeského kraje. Jenom za rok 2020 budou tyto ztráty činit **cca 350 milionů Kč u autobusových dopravců a 220 milionů Kč u dopravců železničních** - a to jenom za Středočeský kraj (v této části nejsou dosud započítány ztráty za Vaše města provozující vlastní MHD a všechna města a obce přispívající na provoz veřejné dopravy Středočeského kraje!). Tyto ztráty bude nezbytné nějakým způsobem řešit, a to rychle, protože zčásti budou dopadat i na obce. Projevuje se to i v tom, že někteří z Vás v minulém týdnu obdrželi předpis **plateb od ROPIDU/ IDSK, který počítá s 20% propadem tržeb** v roce 2021, což bude znamenat nemalý nárůst nákladů pro obce a města (a to i města, kde jsem starostou).

Domluvil jsem proto několik kroků, které by měly negativní dopady na straně kraje, obcí, měst a dopravců zmírnit:

- 1) v nejbližších dnech budeme s hlavním městem Prahou projednávat **návrh na zvýšení jízdného v průměru o cca 20%**. Toto zvýšení by mělo kompenzovat vliv inflace z období let 2011 – 2020, neboť za celou tuto dobu se s cenami jízdného nehýbalo. Nové tarify pro území Středočeského kraje by bylo možné z technického hlediska zavést od cca **1.3.2021**, část tarifu PID, která se týká území hl. města Prahy by měla vejít v platnost od 1.7.2021 (toto podléhá schválení Zastupitelstvem hl. m. Prahy). Je mi jasné, že zvýšení jízdného pochvalu nesklidí, ale v roce 2021 by toto opatření mělo **do systému veřejné dopravy na území Středočeského kraje dodat cca 150 – 180 mil. Kč**, o které se sníží jeho ztráty a tím i oprávněné požadavky dopravců směrem k samosprávám. V roce 2022 by se mohlo jednat o celkem cca 230 mil. Kč. Ceny jízdného by se pak v příštích letech měly zvyšovat vždy ve dvouletém cyklu, aby se v budoucnu zabránilo skokovému zvyšování cen vůči cestujícím a zároveň napomohlo finanční udržitelnosti systému veřejné dopravy vůči Vaším samosprávám.

- 2) v příštím roce budou omezeny investice například do nových vozidel VHD nebo prvků telematiky. I toto omezení pomůže snížit nároky na finance ze strany obcí, měst a krajů. Dopravci v současné době s IDSK pracují na postupu, které projekty (byť potřebné a někdy ze zákona nutné) odsunout, aniž by došlo k zásadnímu dopadu na komfort a služby veřejné dopravy.
- 3) část ztrát ponесou dopravci sami a nebudou se domáhat plateb podle v minulosti uzavřených smluv.
- 4) zastupitelstvu kraje na základě rozhodnutí rady kraje 14. prosince 2020 navrhu, aby bez náhrady zrušilo projekt Středočeského jízdného, a ušetřené prostředky využijeme na zajištění dopravní obslužnosti.

Jelikož se celá situace nešťastně naakumulovala do prakticky posledních šesti týdnů a mnoho smluvních záležitostí, tarifních věcí nebo jízdních řádů nelze v tuto chvíli změnit, budeme moci některé věci fakticky provést až v průběhu příštího roku.

Do té doby však potřebujeme systém udržet v chodu.

Vím, že mnoho z Vás naštvál výše zmíněný dopis od ROPIDu/ IDSK. Přesto všechno bych Vás chtěl požádat o jedno. **Podepišme prosím navržené dodatky smluv kalkulujících s propadem tržeb nově přepočtených o 15 %** (po dohodě s organizátory a výchozí konzervativní základnou výše tržeb upravíme původní předpoklad propadu výnosů o -20 %). **Ale podepišme je pouze s platností na I.Q 2021.** V té době již budeme mnohem dále – měli bychom mít nové tarify, budeme již vědět, jestli vláda bude samosprávám něco kompenzovat a budeme v tu dobu schopni daleko přesněji predikovat, jak bude vypadat celý rok 2021.

Tím se dostávám k druhé části mého dopisu a toho, co nás čeká. Tím je **reforma samotného systému veřejné dopravy** na území Středočeského kraje, aby byl **spravedlivější vůči jednotlivým samosprávám** a hlavně, aby byl dlouhodobě ekonomicky udržitelný.

Zde musíme vyřešit několik problémů:

- 1) je to stav, který způsobil jeden nejmenovaný hejtman, kterého ale všichni znáte, kdy Středočeský kraj v určité době dal prakticky ruce pryč od veřejné dopravy a způsobil, že některé obce platí neúměrně mnoho ze svého rozpočtu na zajištění dopravní obslužnosti, zatímco jiné obce neplatí vůbec nic.
- 2) je to stav, kdy financování dopravní obslužnosti na straně obcí a měst nemá prakticky žádná pravidla a dohadování obcí o příspěvcích na VHD mezi nimi občas připomíná perský trh.
- 3) Je to stav, kdy některé obce a města mají VHD na výborné úrovni (často i díky jejich vysokým platbám), zatímco jiné nemají téměř nic.

Jaké bude řešení a kdy přijde?

Tím prvním řešením je zavedení **Standardů dopravní obslužnosti ve Středočeském kraji**. Tyto standardy by měly říct, co patří do základní obslužnosti výhradně hrazené krajem, na jakém objemu spojů a na jakých linkách se kraj bude spolupodílet (procentní podíl kraje a příslušné obce/města) a co již bude plně v režii obcí a měst. Pro podíl obcí ve Standardech lze použít dvojí měřítko – buď matematický model zohledňující velikost obce (počet obyvatel a rozlohu), důležitost daných spojení v regionu a počet cestujících nebo zavést jednoduchý systém **kapitačních plateb**. Sám za sebe jsem příznivce co nejjednoduššího a přitom funkčního řešení. Chci zde zdůraznit, že při počtu 1 144 obcí a měst nikdy nenajdeme ideální, stoprocentně spravedlivý systém, ale pokusíme se mu alespoň přiblížit.

Tento systém bych chtěl s Vámi všemi s pomocí starostek a starostů ORP a statutárních měst projednat v roce 2021 a v ideálním případě **odstartovat od 1. 1. 2022**.

Neméně významným projektem nejen pro zdárné zavedení standardů dopravní obslužnosti je také dokončení integrace veřejné dopravy v rámci zbytku Středočeského kraje. **Po dokončení integrace bude nastaven jednotný systém dopravní obsluhy a tarifního uspořádání ve Středočeském kraji**. S ohledem na současnou ekonomickou situaci nelze závazně říci, že se tak stane v příštím roce a je možné, že se celý proces může přehoupnout až do roku 2022. Zároveň by bylo vhodné začlenit všechny městské dopravy v rámci Středočeského kraje minimálně do akceptace jednotného tarifu (již jsou dílčí projekty ukončeny či ukončovány).

Dalším materiálem, který bych chtěl v roce 2021 uvést v součinnosti s Vámi v život, jsou **Technické standardy veřejné dopravy**. Ty by měly říct, jak mají vypadat zastávky VHD (resp. výjimky proti již schváleným standardům PID), jaké budou jezdit vlaky a autobusy včetně vybavenosti (stáří, nízkopodlažnost atd.), jak budou vypadat odbavovací systémy, enviromentální efekty atd.

Obojí výše uvedené je naprosto nezbytnou podmínkou pro to, abychom mohli **vysoutěžit nové smlouvy na dopravce pro veřejnou linkovou dopravu platné od roku 2024 nebo 2025**. Tuto soutěž by měly organizovat Středočeský kraj a hlavní město Praha společně (reps. prostřednictvím IDSK/ROPID) a zde bych chtěl vytvořit prostor pro účast a zastoupení obcí a měst zejména v hodnotících komisích – už proto, že jsou jedním z plátců celého systému.

Tím se dostávám k další důležité části mého mailu – a to organizacím ROPID a IDSK. Cílem je mít pro společný Integrovaný dopravní systém Prahy a Středočeského kraje **jednoho společného organizátora dopravy**.

Momentální rozdělení mezi ROPID a IDSK způsobuje zbytečné vícenáklady:

- zdvojené vedení obou organizací
- zdvojené vedení marketingu
- složitá koordinace kontroly dopravců

Rád bych dosáhl toho, aby se toto sloučení podařilo nejpozději do roku 2024. Chtěl bych však začít alespoň tím, že pro začátek zřídíme společné zúčtovací centrum pro ROPID a IDSK. Bude tak daleko lépe vidět na to, kam a jaké peníze putují. **Společné clearingové (zúčtovací) centrum by mohlo začít fungovat v průběhu roku 2022**. Přípravné kroky jsou již v plném proudu a vývoj bude zahájen v začátku příštího roku.

Projektem, na kterém budeme i nadále pracovat a kde budou uvolňovány peníze i v současné situaci, jsou **projekty drážní dopravy**. Jde především o přípravu **tramvajové trati do Zdib a trolejbusové linky do Brandýsa nad Labem a Kostelce nad Labem** (v počáteční fázi je i příprava linky do Kladna). U Jesenice vedeme s Prahou diskuse, jestli dává větší smysl jít cestou tramvajové trati nebo prodloužením metra D (což sice není varianta z ekonomického hlediska pravděpodobná, ale vyloučena zatím nebyla). Do konce roku 2024 bychom však chtěli mít dokumentace pro tramvaje do Zdib a trolejbusů do Brandýsa nad Labem a Kostelce nad Labem v takové fázi připravenosti, aby se mohlo hned v dalším volebním období stavět.

Kromě veřejné dopravy je ve středních Čechách další oblast, která by se zasloužila pozornost. Tou jsou parkoviště P+R, což je oblast, která zajímá především obce na hlavních dopravních uzlech (koridorech) ve směru na Prahu. Zde je situace poměrně tristní a mnoho obcí a měst se chopilo úkolu vybudovat P+R samo, protože Středočeský kraj v tom moc tah na bránu neměl. Věřím, že se zde situace změní a jednou mých priorit je to, aby se Středočeský kraj své role v P+R – pomoci s řešením pozemků, inženýringu, výstavby a provozu - ujal velmi aktivně. A pokud již obec v dané věci pokročila sama, aby jí kraj pomohl při získávání dotací, případně sám takovou výstavbu v režii obcí podpořil. Sloužit by k tomu měl i nově vytvářený **odbor veřejné mobility na Krajském úřadu Středočeského kraje**, který by měl od **února 2021** začít svoji činnost. Program pro tento typ podpor a rozjezd systému **by měl vejít v život v roce 2021**.

Poslední oblastí, která spadá do mé gesce, je cyklo doprava. Zde máme mnohdy tendenci vnímat cyklo dopravu jako pouze rekreační záležitost, ale s rozšířením elektrokol se z ní stává plnohodnotný způsob dopravy do práce. Proto **u každého krajem budovaného P+R parkoviště bude jeho součástí i parkoviště B+R**.

Kraj má dobrou cyklokonceptci, bohužel, zatím zůstává z velké části na papíře. Naším úkolem v tomto období bude, abychom připravili co nejvíce projektů, které bude možné následně postavit. V příštím roce Vás proto budou kontaktovat naši cyklokoordinátoři, aby s Vámi projednali stav rozpracovanosti jednotlivých cyklostezek a určili místa, která jsou v celém procesu úzkým hrdlem.

Dále bych Vám rád poskytl informaci o procesu dokončování Plánu dopravní obslužnosti Středočeského kraje. Dovolte mi, abych Vás informoval, že v souladu s platnou legislativou (Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících č. 194/2010 Sb.), byl vytvořen **Plán dopravní obslužnosti Středočeského kraje pro období 2021 – 2025**. Účelem tohoto koncepčního dokumentu je stanovit strategii, směr a nástroje pro **plnění cílů v oblasti dopravní obslužnosti za účelem jejího zkvalitňování**.

S tímto plánem byli seznámeni zástupci krajského úřadu Středočeského kraje a partnerské organizace ROPID a v současné době probíhá připomínkový řízení ze strany Ministerstva dopravy (MDČR), Správy železnic s. o. (SŽ) a ostatních dotčených krajů. Tento materiál musí být schválen Radou Středočeského kraje do konce roku, tedy není zde prostor v tuto chvíli vypořádat připomínky obcí ☺.

Protože si však plně uvědomujeme, že **Plán dopravní obslužnosti** může do budoucna přinést pro některé z obcí výrazné změny, chtěl bych Vás tímto požádat o případné **připomínky** k tomuto dokumentu a to v termínu **do 31. 12. 2020**. Tyto připomínky sice nebudou zapracovány již do v tuto chvíli dokončovaného dokumentu, avšak na počátku roku 2021 předpokládáme jeho aktualizaci. Její součástí by bylo zapracování i těchto konstruktivních připomínek ze strany obcí.

Uvedený dokument ve verzi před zapracováním připomínek MDČR, SŽ a dotčených krajů naleznete na **následujícím odkazu**: <https://www.idsk.cz/idsk.php>

Připomínky prosím zasílejte na kontaktní osobu, kterou je pan Ing. David Janovský (e- mail: janovsky.david@idsk.cz)

Těch věcí je hodně. Kdybych měl všechno popsat, byl můj mail neúměrně dlouhý.

Dovolte mi proto zakončit tím, že se těším na spolupráci. Těším se na Vaše budoucí názory a připomínky, protože Vy víte nejlépe, co je problémem Vašich obcí a měst. Nemám patent na rozum a asi nějaké chyby já i mí kolegové uděláme. A pokud se tak stane, upozorněte nás na to, prosím, budu se vždy snažit najít shodu. A ještě radši budeme za Vaše inspirativní nápady.

Protože na kraji jsme proto, aby se nám tu všem společně žilo dobře.

A zcela sobecky za sebe, abych mohl jet třeba do Vaší obce či města na návštěvu a Vy jste mne nehnali pryč svinským krokem 😊

S pozdravem Váš



Petr Borecký

radní pro veřejnou dopravu

Středočeský kraj
Zborovská 11, 150 21 Praha 5
kancelář 2022, II. patro
tel.: 257 280 343
mob: 739 344 588
email: borecky@kr-s.cz
www.kr-stredocesky.cz