

Roman Štěrba¹

Půlstoletí integrace veřejné osobní dopravy

Klíčová slova: *veřejná doprava, integrace, svaz*

Úvod

Zkratka HVV se v polovině šedesátých let minulého století stala symbolem nového směru v dopravní politice. Světlo světa spatřila integrace nabídky veřejné hromadné dopravy osob v území. Základní kámen integrace byl položen 29. listopadu 1965, kdy došlo ke slavnostnímu podpisu vyjednaných smluv o Svazu dopravců mezi provozovateli dopravy na hamburské radnici.

Svaz dopravců

Tím byl založen Hamburský svaz dopravců (HVV) se svojí stejnojmennou servisní organizací ve formě společnosti s ručením omezeným, jež zastřešovala tamní místní a regionální dopravce. Zpočátku se jednalo o tři společnosti: Hamburger Hochbahn AG (městský dopravce), Deutsche Bundesbahn (provoz městské rychlodráhy S-Bahn a městských autobusů) a Dopravní podniky Hamburg-Holstein (provoz příměstských autobusových linek). Od počátku měl HVV také dvě asociované společnosti, z nichž jedna – Hamburská vodní linková doprava (HADAG) - přistoupila v roce 1976 jako plnoprávný člen.

Cíl integračních snah se dal snadno interpretovat heslem „Jeden jízdní řád a jedna jízdenka pro celý Hamburk a přilehlé obce“ - a to v zájmu zvýšení podílu veřejné osobní dopravy na přepravním trhu prostřednictvím nabídky konkurenceschopné alternativy k individuálnímu motorismu. To, co nám dnes již i v České republice připadá samozřejmé, však tehdy bylo téměř revolučním počinem. Revoluci přinesl nový model organizačního uspořádání provozu veřejné dopravní služby především v oblasti uplatnění jednotného tarifu ve spojení s jedním jízdním dokladem bez ohledu na druh dopravy nebo dopravce. Již v den založení Svazu dopravců obsáhl společný tarif obsluhované území o rozloze 1 600 km² s 2,3 mil. obyvatel. Nikde neexistovalo nic podobného. Dopravní experti i politici z celého světa přijížděli do Hamburku přiučit se dobré věci. Začalo se mluvit o Hamburském modelu dopravní obsluhy území a jeho “virus” se v tom nejlepším slova smyslu začal šířit hlavně v německy mluvících zemích.

¹ Doc. Dr. Ing. Roman Štěrba – člen představenstva ČD, a.s. Absolvent inženýrského a doktorandského studia na Fakultě dopravní ČVUT v Praze (1998), postgraduálních studií na TU Dresden (1996) a College of Europe Bruges (2010) a vědecko-výzkumných stipendijních pobytů na Katalánské polytechnice Barcelona (1994) a TU Dresden (1998-2002). Praxe vedoucího kanceláře ředitele organizace ROPID Praha (1995-1998). Externí vysokoškolský pedagog na FD ČVUT.

V roce 1966 přistoupily ke svazu dopravců HVV železniční dopravci Altona-Kaltenkirchen-Neumünster (AKN), Alsternordbahn (ANB) a Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer (EBO). V území HVV platily stejné zásady cenotvorby a stejné přepravní podmínky uplatňované ve všech vozidlech zúčastněných dopravců. Před zavedením svazového tarifu bylo obsluhované území rozděleno do 133 zón, nově na 22 zón. V roce 1972 k HVV přistoupila společnost Pinneberger Verkehrsgesellschaft (PVG), v roce 1981 pak Kraftverkehr GmbH (KVG).

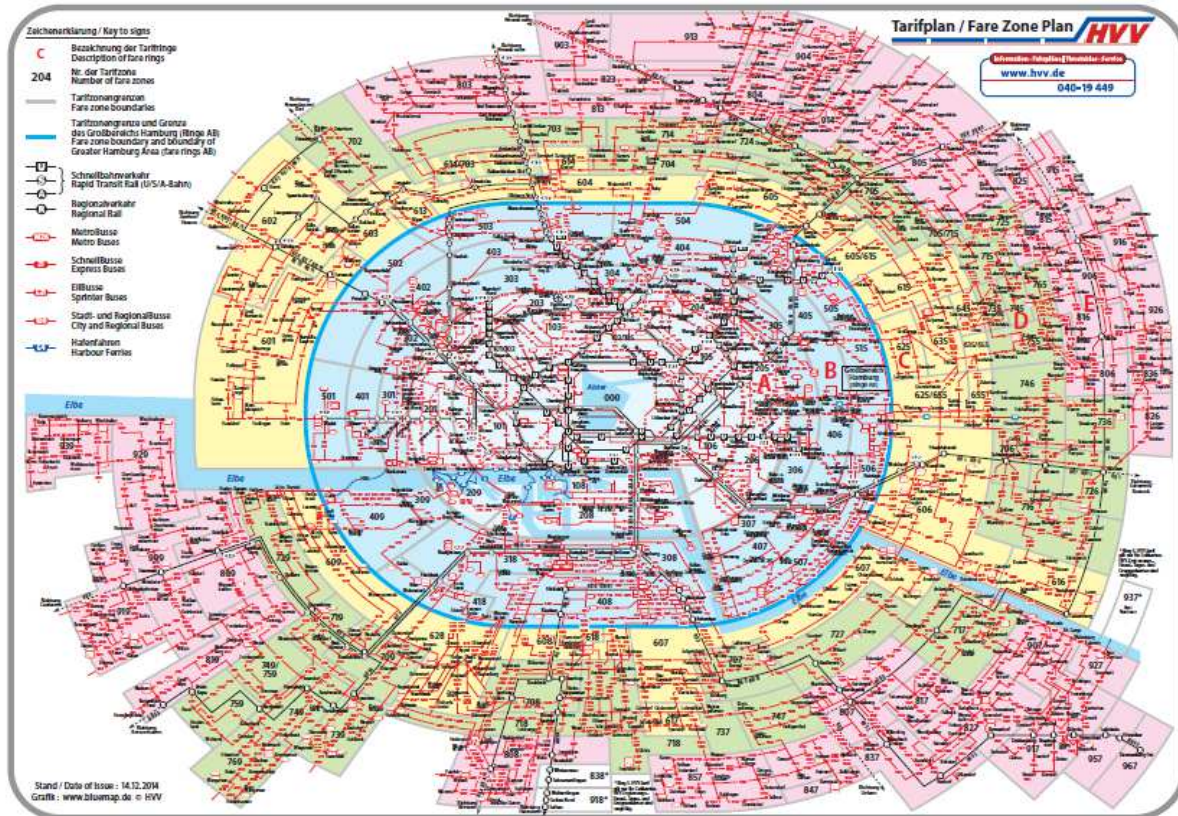


Schéma 1 - Aktuální tarifní schéma HVV

Postavení organizátora

Delikátní a často diskutovanou záležitostí integrace ve veřejné osobní dopravě se časem stala právní kodifikace „organizátora integrovaného dopravního systému“. Dopravci mohou samozřejmě vytvořit různá sdružení a na ně dobrovolně delegovat některé své aktivity. Ty mohou spočívat i v návrzích koncepčního charakteru, sledování vývojových tendencí v osobní dopravě v jimi obsluhovaných lokalitách a podobně. Rovněž není vyloučeno, aby některý z dopravců najímal na své licence jiné dopravce, kteří budou jeho jménem dopravu zajišťovat. V obou těchto možných případech však zůstává držitelem licence dopravce, který je tím také nositelem odpovědnosti z přepravní smlouvy. Aplikace tohoto modelu označovaného za tzv. Svaz dopravců je však Evropskou komisí považována za porušování pravidel hospodářské soutěže, což je v rozporu s protimonopolními předpisy.

Ani druhá možnost, tedy že případný „organizátor integrovaného dopravního systému“ je součástí licenčního úřadu, se však nejevila jako vhodná, neboť pak v

případě, že by byl nositelem licencí, stal by se dopravní úřad současně i dopravcem a sám sobě by vykonával státní dozor. V praxi problematické se rovněž jeví již zmíněné konstituování "organizátora" jako držitele licence, neboť dopravci by potom přestávali být podnikateli tohoto jména a museli by se smířit jen s druhořadým postavením najatých podnikatelů k zajišťování provozu vyplývajícího z licencí v držení jiné osoby. Věc má ještě jeden právní problém. Koncentrace licencí ve vymezené oblasti v rukou jediného subjektu ("organizátora"), navíc faktickou dopravu neprovozujícího, lze považovat, obdobně jako u Svazu dopravců, za porušování pravidel hospodářské soutěže a spravedlivé konkurence, které je v rozporu s protimonopolními předpisy.

"Organizátor integrovaného dopravního systému" by tedy měl mít úkoly skutečně jen organizační a měl by stát vedle základního vztahu správní úřad - dopravce. Lze si jej představit jako osobu prezentující dopravní zájmy města a zájmy dalších měst a obcí ležících v příslušné aglomeraci města (svazek obcí) nebo jako osobu prezentující dopravní zájmy jinak definovaného nebo jinak vzniklého regionu nebo i vyššího územně samosprávného celku (země, resp. kraje). Může rovněž být i odborným a výzkumným pracovištěm pro místně příslušné dopravní úřady a drážní správní úřady.

Veřejná doprava v rámci HVV se dnes uskutečňuje na území tří spolkových zemí (Hamburk, Dolní Sasko a Schleswig-Holstein). Země a okresy jsou v Německu ze zákona určeny za objednatele veřejné regionální dopravy a tím povinny nabídnout svým obyvatelům dostatečnou dopravní obslužnost území vč. úhrady prokazatelné ztráty. Za tím účelem se sdružily a jako společníci založily koordinační společnost s ručením omezeným (HVV GmbH). Podíly ve společnosti odpovídají dopravním výkonům v jednotlivých územních částech HVV. Manažerská společnost HVV zajišťuje společné činnosti dopravního svazu, jimiž jsou koncepce rozvoje (především infrastruktury dopravy), projektování časové a prostorové koordinace provozu dopravy, smluvní zajištění, financování a jednotný tarif, provozní a přepravní kontrolu a průzkumy, marketing, public relations a propagaci.

K 15. prosinci 2002 se území HVV rozšířilo o čtyři sousedící okresy spolkové země Schleswig-Holstein a dosáhlo již 5 500 km² se 3 mil. obyvatel. Denně využije nabídku 23 dopravců HVV kolem 1,7 mil. cestujících. V rámci Hamburku činí podíl HVV na přepravním trhu 24 %, v centru města až 67 %.

Významným dopravcem v rámci HVV, s podílem na nabízené kapacitě téměř 50 %, je holdingová společnost Deutsche Bahn (DB) a její dceřiné firmy, především S-Bahn Hamburg GmbH provozující městskou rychlodráhu. Jejími vlaky denně cestuje na 500 tis. lidí. Vzhledem ke specializaci své činnosti byla v roce 1997 odčleněna z DB formou dceřiné společnosti ve 100% vlastnictví národního železničního holdingu, byla uplatněna kritéria nezávislá na DB v oblasti razantní a kompletní modernizace vozidel, čistota ve vlacích se stala nástrojem boje o zákazníka, byla zahájena implementace nejmodernějších informačních technologií a optimalizována údržba a opravy vozidel.

18. února 1999 bylo rozhodnuto o prodloužení sítě S-Bahn k letišti a v roce 2008 se stanice Hamburg Airport stala již šedesátým místem obsluhovaným vlaky S-Bahn, spoji jezdícími v intervalu 10 minut. Město Hamburg má s dopravcem

S-Bahn Hamburg uzavřeno dlouhodobou smlouvu na drážní osobní dopravu s odhadovaným finančním ročním plněním 150 mil. eur při dopravních výkonech kolem 12 mil. vlakových km.



Obrázek 1 - Hlavní nádraží Hamburg je klíčovým přestupním místem HVV a rozhraním mezi regionální a dálkovou dopravou

Organizační uspořádání

Ve společnosti HVV GmbH drží majetkový podíl město Hamburg (85,5 %), spolková země Schleswig-Holstein (3 %), spolková země Niedersachsen (2 %) a okresy Herzogtum Lauenburg, Pinneberg, Segeberg Stormarn, Harburg, Lüneburg a Stade (9,5 %).

Svobodné a Hansovní město Hamburg (v pozici spolkové země) je odpovědné za železniční osobní dopravu, metro, silniční linkovou dopravu a trajekty ve svém územním obvodu. Spolková země Schleswig-Holstein odpovídá za železniční osobní dopravu ve svém územním obvodu. Spolková země Niedersachsen odpovídá prostřednictvím pověřené Zemské dopravní společnosti (LNVG) za železniční osobní dopravu. Okresy Herzogtum Lauenburg, Pinneberg, Segeberg, Stormarn, Harburg, Lüneburg a Stade odpovídají na svém území za silniční linkovou dopravu.

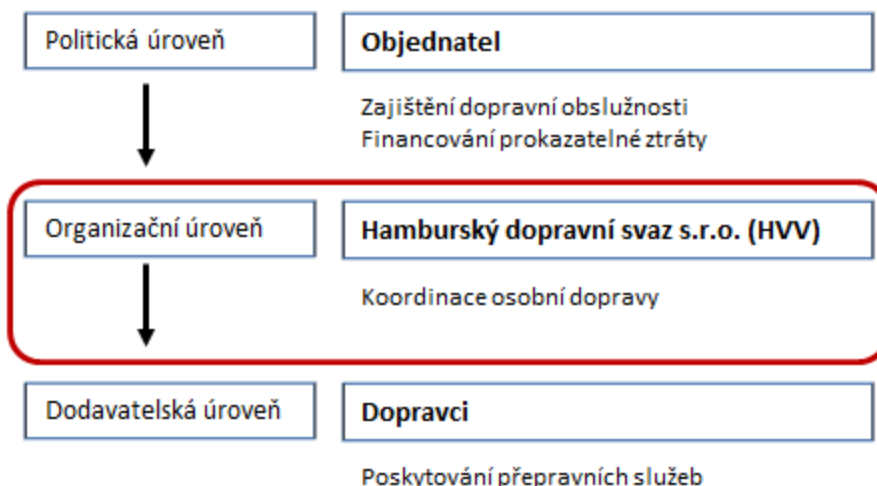


Schéma 2 - Tříúrovňový organizační model HVV

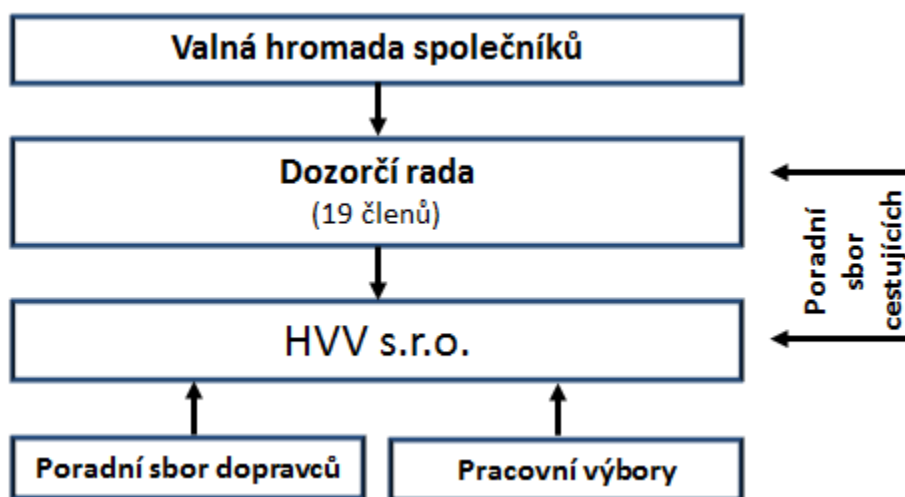


Schéma 3 - Corporate governance HVV s.r.o.

Vedle standardních orgánů společnosti HVV je zřízen Poradní sbor cestujících. Jedná se o čestné grémium svazu, které zastupuje zájmy cestujících a slouží jako komunikační rozhraní mezi cestujícími, dopravci a dopravním svazem HVV s.r.o. Poradní sbor cestujících jedná čtyřikrát ročně a věnuje se všem tématům jako např. linkové vedení, vývěskám na stanicích a zastávkách nebo kvalitě a úplnosti informací poskytovaných cestující veřejnosti. Detailní potřeby a požadavky jsou rozpracovávány ve třech pracovních výborech (sít, tarif, informace cestujícím a kvalita). Poradní sbor cestujících má 34 členů. Polovina z nich zastupuje instituce a zájmové spolky, druhou polovinu tvoří fyzické osoby s tříletým mandátem.

HVV s.r.o. vykazuje roční obrat tržeb necelých 6 mil. eur (cca 165 mil. Kč). Tržby z jízdného v dopravním svazu HVV dosahuje 730 mil. eur (cca 20,1 mld. Kč), z toho zhruba 30 % z předplatných jízdenek. Měsíční předplatné má kolem 800 tis. cestujících. Celkový počet přepravených cestujících dosahuje 730 mil.



Obrázek 2 - Prodejní automaty jízdních dokladů HVV

Závěr

Integrace veřejné osobní dopravy v Hamburku znamenala kvalitativní zlom v její konkurenceschopnosti vůči individuální dopravě. Znamená sjednocení nabídky veřejné dopravy v území, jednotný jízdní řád a jednotné jízdné. Myšlenka integrace veřejné dopravy se rychle rozšířila v Německu, Rakousku a Švýcarsku, později i v podstatě v rámci celé Evropy.

Praha, srpen 2015

Lektorovali: prof. Ing. Václav Cempírek, Ph.D.
Univerzita Pardubice

Ing. Lumír Gregor, Ph.D.
České dráhy, a.s.