

**PLÁN DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI
LIBERECKÉHO KRAJE**

AKTUALIZACE PRO OBDOBÍ 2012 - 2018

KORID LK, spol. s r.o.

finální verze dokumentu

Poděkování

Poděkování patří všem zastupitelům Libereckého kraje, kteří projevují velký zájem o problematiku dopravní obslužnosti území Libereckého kraje a podporují kroky vedoucí k realizaci takových změn v oblasti dopravní obslužnosti, které vedou ke zkvalitňování, zefektivňování a zatraktivňování veřejné dopravy v Libereckém kraji.

OBSAH

OBSAH	3
SEZNAM TABULEK	8
SEZNAM OBRÁZKŮ	11
SEZNAM GRAFŮ	11
SEZNAM PŘÍLOH	12
SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK	14
ÚVOD	16
MANAŽERSKÉ SHRNUÍ	16
VŠEOBECNÉ PODMÍNKY TRHU	17
VÝCHOZÍ BOD PRO AKTUALIZACI DOPRAVNÍHO PLÁNU	18
LEGISLATIVNÍ RÁMEC	19
VYMEZENÍ ÚZEMÍ A ÚZEMNÍCH CELKŮ PRO ANALYTICKOU ČÁST	20
1 ANALÝZA OBLASTÍ LIBERECKÉHO KRAJE	21
1.1 DEMOGRAFIE ÚZEMÍ	21
1.2 ANALÝZA TRHU PRÁCE	24
1.2.1 ODVĚTVOVÁ CHARAKTERISTIKA	24
1.2.2 ZAMĚSTNANOST	25
1.2.3 NEZAMĚSTNANOST	26
1.3 ROZLOŽENÍ ŠKOL	27
1.4 ROZLOŽENÍ ZDRAVOTNICKÝCH ZAŘÍZENÍ	28
1.5 ROZLOŽENÍ ÚŘADŮ	29
1.6 TURISTICKÁ DOPRAVA	30
1.7 DOPRAVA ZA SPORTEM, ZA NÁKUPY A ZA KULTUROU	30
2 ANALÝZA VEŘEJNÉ DOPRAVY V LIBERECKÉM KRAJI	31
2.1 ANALÝZA ŽELEZNIČNÍCH LINEK (TRATÍ)	31
2.2 ANALÝZA LINEK PŘÍMĚSTSKÉ AUTOBUSOVÉ DOPRAVY	34
2.3 ANALÝZA MĚSTSKÉ HROMADNÉ DOPRAVY	36
2.3.1 MHD LIBEREC	36
2.3.2 MHD JABLONEC NAD NISOU	38
2.3.3 MHD ČESKÁ LÍPA	41
2.3.4 MHD TURNOV	42
2.4 ANALÝZA TARIFU IDOL	43
2.4.1 VZNIK A VÝVOJ	43
2.4.2 CHARAKTERISTIKA TARIFU IDOL	45
2.4.3 CENOVÉ SROVNÁNÍ TARIFU IDOL S OSTATNÍMI TARIFY IDS V ČR	49
2.4.4 SWOT ANALÝZA TARIFU IDOL	51

2.4.5	SOUČASNOST A BUDOUCNOST TARIFU IDOL	52
2.5	POSOUZENÍ ATRAKTIVITY SPOJENÍ (CENA, ČAS)	52
2.6	PROPOJENÍ VEŘEJNÉ DOPRAVY NA TURISTICKÉ LINKY, CYKLODOPRAVU A PĚŠÍ DOPRAVU	53
2.6.1	LETNÍ A ZIMNÍ SEZÓNŇNÍ LINKY	53
3	ANALÝZA PŘEPRAVNÍCH POTŘEB V ÚZEMÍ	56
3.1	APRIORNÍ POPTÁVKA	56
3.2	APOSTERIORNÍ POPTÁVKA	58
3.2.1	ANALÝZA DOJÍŽDKY A VYJÍŽDKY DLE SLDB 2011	58
3.2.2	ANALÝZA PŘEPRAVENÝCH CESTUJÍCÍCH V IDOL – VYBRANÉ RELACE	59
3.2.3	ANALÝZA PŘEPRAVENÝCH CESTUJÍCÍCH V IDOL – HLAVNÍ CÍLE	63
3.2.4	SROVNÁNÍ REÁLNÉHO A POTENCIONÁLNÍHO PODÍLU VEŘEJNÉ DOPRAVY VE VYBRANÝCH RELACÍCH (MODAL SPLIT)	64
3.3	VYHODNOCENÍ PŘEPRAVNÍCH POTŘEB – SWOT ANALÝZA	66
4	INFRASTRUKTURA V LIBERECKÉM KRAJI	67
4.1	SILNIČNÍ SÍŤ	67
4.1.1	PLÁNY ROZVOJE SILNIČNÍ SÍŤE	67
4.1.2	ZIMNÍ ÚDRŽBA	69
4.1.3	POŽADAVKY PAD NA SILNIČNÍ INFRASTRUKTURU	69
4.1.4	ZŘIZOVÁNÍ A RUŠENÍ AUTOBUSOVÝCH ZASTÁVEK	70
4.2	ŽELEZNIČNÍ SÍŤ	70
4.2.1	HLAVNÍ CÍLE LIBERECKÉHO KRAJE NA ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTUŘE	71
4.2.2	VÝBĚROVÁ ŘÍZENÍ NA ŽELEZNICI – SPOLUPRÁCE SE SPRÁVCEM INFRASTRUKTURY	73
4.2.3	DOSTUPNOST ŽELEZNICE V CENTRECH DOJÍŽDKY	74
4.2.4	ZŘIZOVÁNÍ A RUŠENÍ ŽELEZNIČNÍCH ZASTÁVEK	75
4.2.5	PŘEJEZDY	76
4.2.6	SPOLUPRÁCE PŘI PŘÍPRAVĚ INVESTIC	76
4.2.7	ODSTAVOVÁNÍ ŽELEZNIČNÍCH VOZIDEL	76
4.2.8	INFORMAČNÍ SYSTÉMY NA ŽELEZNICI	76
4.2.9	GARANCE PŘESTUPNÍCH VAZEB MEZI VLAKY A NÁVAZNOU DOPRAVOU	77
4.2.10	MAJETKOVÉ NAROVNÁNÍ NA ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTUŘE	77
4.3	DOPRAVNÍ TERMINÁLY VEŘEJNÉ DOPRAVY	77
4.3.1	DOPRAVNÍ TERMINÁLY VYBUDOVANÉ V LIBERECKÉM KRAJI	78
4.3.2	PLÁN ROZVOJE DOPRAVNÍCH TERMINÁLŮ VEŘEJNÉ DOPRAVY	80
5	SMLOUVY UZAVŘENÉ MEZI LIBERECKÝM KRAJEM, DOPRAVCI, OBCEMI A ZAMĚŠTNAVATELI	82
5.1	SMLOUVY UZAVŘENÉ V DRÁŽNÍ DOPRAVĚ	82
5.2	SMLOUVY UZAVŘENÉ S AUTOBUSOVÝMI DOPRAVCI	84
5.3	SMLOUVY O SPOLUPRÁCI PŘI VYUŽITÍ MHD	84
5.4	SMLOUVY O SPOLUPRÁCI S OBCEMI	85

5.5	SMLOUVY O SPOLUPRÁCI SE ZAMĚSTNAVATELI	88
6	STANDARBY DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI	90
6.1	CÍLE VEŘEJNÉ DOPRAVY V LIBERECKÉM KRAJI.....	90
6.2	ČLENĚNÍ OBCÍ (LOKALIT) Z POHLEDU PRODUKCE A ATRAKCE PRO ÚČELY STANOVENÍ STANDARDŮ VEŘEJNÉ DOPRAVY	90
6.2.1	ČLENĚNÍ OBCÍ (LOKALIT) Z POHLEDU PRODUKCE.....	90
6.2.2	ČLENĚNÍ OBCÍ (LOKALIT) Z POHLEDU ATRAKCE	91
6.3	MINIMÁLNÍ STANDARBY DOSTUPNOSTI VEŘEJNÉ DOPRAVY (APRIORNÍ NABÍDKA)	92
6.3.1	DOCHÁZKOVÁ VZDÁLENOST.....	92
6.3.2	NABÍDKA SPOJENÍ.....	94
6.3.3	DOJEZDOVÁ DOBA A DOSTUPNOST	96
6.4	STANDARBY UDRŽITELNÉHO ROZVOJE NABÍDKY VEŘEJNÉ DOPRAVY V ZÁVISLOSTI NA JEJÍM REÁLNÉM VYUŽITÍ (APOSTERIORNÍ NABÍDKA).....	97
6.4.1	STANDARD MAXIMÁLNÍ OBSAZENOSTI SPOJŮ.....	97
6.4.2	NABÍDKA DOPRAVY V RELACÍCH DLE PŘEPRAVNÍ POPTÁVKY	97
6.4.3	PRAVIDLA PRO URČENÍ NADSTANDARDNÍHO ROZSAHU SPOJENÍ.....	98
6.5	STANDARBY KVALITY VEŘEJNÉ DOPRAVY.....	98
6.5.1	STANDARBY KVALITY VOZIDEL ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY	98
6.5.2	STANDARBY KVALITY VOZIDEL PŘÍMĚSTSKÉ AUTOBUSOVÉ DOPRAVY.....	100
6.5.3	STANDARBY VYBAVENÍ ZASTÁVEK ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY.....	101
6.5.4	STANDARBY VYBAVENÍ ZASTÁVEK AUTOBUSOVÉ DOPRAVY	103
6.6	SYSTÉM POPTÁVKOVÉ DOPRAVY	103
6.6.1	RADIOSTOP.....	104
6.6.2	RADIOBUS	104
6.6.3	STANDARD DOPRAVNÍ NABÍDKY V RÁMCI POPTÁVKOVÉ DOPRAVY.....	104
6.6.4	TECHNICKÉ A KVALITATIVNÍ STANDARBY POPTÁVKOVÉ DOPRAVY.....	105
6.7	CENA PŘEPRAVY.....	105
6.8	ANALÝZA DOPADŮ NAVRŽENÝCH STANDARDŮ	108
6.8.1	ANALÝZA TECHNICKÝCH A KVALITATIVNÍCH STANDARDŮ	108
6.8.2	ANALÝZA STANDARDŮ DOPRAVNÍ DOSTUPNOSTI	108
7	POPIS ZAJIŠŤOVANÝCH VEŘEJNÝCH SLUŽEB A KONCEPCE DOPRAVY V LK	109
7.1	NÁVRH PROVOZNÍ KONCEPCE V LIBERECKÉM KRAJI	109
7.1.1	PÁTEŘNÍ LINKY VEŘEJNÉ DOPRAVY V LIBERECKÉM KRAJI.....	109
7.1.2	OBSLUŽNÉ LINKY VEŘEJNÉ DOPRAVY V LIBERECKÉM KRAJI	116
7.1.3	SYSTÉMOVÉ PŘESTUPNÍ UZLY.....	118
7.1.4	POPIS DOPRAVNÍ KONCEPCE V JEDNOTLIVÝCH OBLASTECH	121
7.1.5	NADREGIONÁLNÍ (DÁLKOVÁ) DOPRAVA	133
7.2	NÁVRH KONCEPCE KOORDINACE MHD A PAD	135

7.2.1	KOORDINACE MHD A PAD V OKOLÍ LIBERCE.....	135
7.2.2	KOORDINACE MHD A PAD V OKOLÍ JABLONCE NAD NISOU.....	136
7.2.3	KOORDINACE MHD A PAD V OKOLÍ ČESKÉ LÍPY.....	137
7.2.4	KOORDINACE MHD A PAD V OKOLÍ TURNOVA.....	138
7.2.5	KONCEPCE VYUŽITÍ REGIONÁLNÍCH LINEK PRO MÍSTNÍ OBSLUHU V MENŠÍCH MĚSTECH/OBCÍCH LIBERECKÉHO KRAJE.....	139
7.3	HARMONOGRAM UZAVÍRÁNÍ SMLUV	143
7.3.1	UZAVÍRÁNÍ SMLUV V ŽELEZNIČNÍ DOPRAVĚ	143
7.3.2	UZAVÍRÁNÍ SMLUV V PŘÍMĚSTSKÉ AUTOBUSOVÉ DOPRAVĚ.....	145
7.3.3	UZAVÍRÁNÍ SMLUV O VZÁJEMNÉ SPOLUPRÁCI V OBJEDNÁVCE MEZIKRAJSKÉ DOPRAVY SE SOUSEDNÍMI PARTNERY.....	145
7.3.4	UZAVÍRÁNÍ SMLUV O SPOLUPRÁCI S VÝZNAMNÝMI ZAMĚSTNAVATELI.....	145
8	INFORMACE A SYSTÉMY VEŘEJNÉ DOPRAVY	146
8.1	MOŽNOSTI ÚZEMNÍHO ROZVOJE IDS	146
8.2	TECHNOLOGICKÝ ROZVOJ IDS.....	147
8.2.1	CENTRÁLNÍ DISPEČINK.....	147
8.2.2	PROJEKT MODERNIZACE SYSTÉMU IDOL/OPUSCARD.....	150
8.2.3	ZÁKAZNICKÉ CENTRUM A ONLINE SLUŽBY	150
8.2.4	ZAVEDENÍ CENTRÁLNÍHO PRVKU DO IDOL	151
8.3	PROPAGACE VEŘEJNÉ DOPRAVY	152
8.3.1	VÝCHODISKA.....	152
8.3.2	INFORMACE JAKO ZÁKLADNÍ NÁSTROJ PROPAGACE VD.....	152
8.3.3	ZÁKLADNÍ CÍLE A TÉMATA PROPAGACE VEŘEJNÉ DOPRAVY.....	153
8.3.4	CÍLOVÉ ZÁKAZNICKÉ SEGMENTY A MÍSTA PROPAGACE.....	153
8.3.5	KOMUNIKAČNÍ KANÁLY A DISTRIBUČNÍ MÍSTA.....	154
8.3.6	NÁKLADY PROPAGACE VEŘEJNÉ DOPRAVY	154
9	EKONOMICKÉ ZHODNOCENÍ VEŘEJNÉ DOPRAVY V LIBERECKÉM KRAJI	155
9.1	FINANČNÍ NÁROČNOST	155
9.1.1	ROZSAH DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI	155
9.1.2	ODHAD VÝVOJE NÁKLADŮ (KOMPENZACÍ) NA ZAJIŠTĚNÍ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI	156
9.2	ZDROJE FINANCOVÁNÍ.....	158
9.2.1	ROZPOČET LK	158
9.2.2	ROZPOČET OBCÍ	159
9.2.3	PŘÍSPĚVKY ZAMĚSTNAVATELŮ.....	159
9.2.4	PŘÍSPĚVKY NA NADSTANDARD	160
9.3	VÝHLED FINANCOVÁNÍ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI V LETECH 2015-2018	161
9.3.1	VÝHLED FINANČNÍ NÁROČNOSTI – STŘEDNÍ ODHAD	162
9.3.2	VÝHLED FINANČNÍ NÁROČNOSTI – PESIMISTICKÝ ODHAD.....	163

9.3.3	SHRNUTÍ VÝHLEDU FINANČNÍ NÁROČNOSTI	164
10	REVIZE CÍLŮ PLÁNU DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI.....	165
10.1	PŘEHLED CÍLŮ.....	165
10.2	ZÁSOBNÍK PROJEKTŮ.....	167
10.3	INDIKÁTORY EFEKTIVITY DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI	170
10.4	SROVNÁNÍ NÁVRHOVÉ ČÁSTI S CÍLI PLÁNU A NAVRŽENÝMI STANDARDY DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI....	172

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1 – Struktura a cíle Plánu dopravní obslužnosti.....	16
Tabulka 2 – Porovnání modal splitu v letech 2001 a 2010 v ČR.....	18
Tabulka 3 – Charakteristické ukazatele Libereckého kraje	18
Tabulka 4 – Liberecký kraj: Základní údaje.....	20
Tabulka 5 – Srovnání počtu obyvatel dle okresů v LK (2004 x 2014)	21
Tabulka 6 – Přírůstky obyvatel v jednotlivých okresech Libereckého kraje (2004 x 2014).....	22
Tabulka 7 – Největší zaměstnavatelé v Libereckém kraji a okolí z automobilového průmyslu	24
Tabulka 8 – Věková struktura zaměstnaných v Libereckém kraji v meziročním srovnání let 2012 a 2013.....	25
Tabulka 9 – Skupiny linek dle vytíženosti.....	33
Tabulka 10 – SWOT analýza linek železniční dopravy v Libereckém kraji.....	33
Tabulka 11 – Linky PAD v Libereckém kraji	34
Tabulka 12 – SWOT analýza PAD.....	35
Tabulka 13 – MHD Liberec	36
Tabulka 14 – SWOT analýza MHD Liberec.....	38
Tabulka 15 – MHD Jablonec nad Nisou	38
Tabulka 16 – SWOT analýza MHD Jablonec nad Nisou	40
Tabulka 17 – MHD Česká Lípa	41
Tabulka 18 - SWOT analýza MHD Česká Lípa	42
Tabulka 19 – MHD Turnov.....	42
Tabulka 20 – Integrační kroky v Libereckém kraji	43
Tabulka 21 – Porovnání cen na vybraných relacích	49
Tabulka 22 – SWOT analýza tarifu IDOL	51
Tabulka 23 – Sledované významné relace přepravních proudů v rámci IDOL.....	58
Tabulka 24 – Srovnání počtu cestujících v autobusech PAD IDOL ve vybraných relacích v LK v roce 2014.....	60
Tabulka 25 – Cestující ve vybraných relacích v LK v roce 2014.....	60
Tabulka 26 – Počet přepravených cestujících z vybraných měst LK.....	63
Tabulka 27 – Srovnání počtu cestujících v relaci s údaji o vyjíždě ze SLDB 2011	65
Tabulka 28 – Srovnání počtu cestujících v roce 2014 ve vybraných relacích s údaji z modal splitu	65
Tabulka 29 – SWOT analýza přepravených potřeb	66
Tabulka 30 – Silniční síť Libereckého kraje.....	67
Tabulka 31 – Plán rozvoje silniční sítě, ŘSD.....	67
Tabulka 32 – Plán rozvoje silniční sítě s dopadem na PAD, LK.....	68
Tabulka 33 – Vybavenost dopravních terminálů.....	78
Tabulka 34 – Dopravní terminály v Libereckém kraji.....	78

Tabulka 35 – Plán rozvoje dopravních terminálů v Libereckém kraji.....	80
Tabulka 36 – Smlouvy uzavřené Libereckým krajem s dopravci, obcemi a zaměstnavateli	82
Tabulka 37 – Rozsah dopravních výkonů v PAD a v ŽD	82
Tabulka 38 – Smlouvy uzavřené v drážní dopravě	82
Tabulka 39 – Smlouvy uzavřené v PAD.....	84
Tabulka 40 – Smlouvy o spolupráci v rámci využití MHD pro příměstskou dopravu	84
Tabulka 41 – Srovnání výdajů obcí Libereckého kraje na dopravní obslužnost za rok 2015 (plán)	87
Tabulka 42 – Srovnání využití příspěvků obcí na dopravní obslužnost v ostatních krajích ČR.....	88
Tabulka 43 – Smlouvy o spolupráci mezi LK a zaměstnavateli.....	89
Tabulka 44 – Členění sídel z pohledu produkce	90
Tabulka 45 – Faktory atrakce	91
Tabulka 46 – Standard docházkové vzdálenosti.....	92
Tabulka 47 – Upřesnění standardu docházkové vzdálenosti z pohledu dopravy do zaměstnání.....	93
Tabulka 48 – Standard min. rozsahu dopravní obslužnosti	94
Tabulka 49 – Standard min. rozsahu dopravní obslužnosti dle účelu cesty.....	95
Tabulka 50 – Standard časové dostupnosti.....	96
Tabulka 51 – Standard maximální obsazenosti spojů	97
Tabulka 52 – Standard nabídky spojení dle přepravní poptávky	97
Tabulka 53 – Standard kvality žel. vozidel.....	99
Tabulka 54 – Standard kvality vozidel v rámci PAD.....	100
Tabulka 55 – Standard vybavení stanic a zastávek železniční dopravy	101
Tabulka 56 – Technické a kvalitativní standardy poptávkové dopravy.....	105
Tabulka 57 – Porovnání ceny za přepravu dle tarifu IDOL a nákladů na km při využití individuální automobilové dopravy ve vybraných relacích	106
Tabulka 58 – Páteřní linky železniční dopravy v LK	109
Tabulka 59 – Páteřní linky autobusové dopravy v LK.....	112
Tabulka 60 – Obslužné linky železniční dopravy v LK.....	116
Tabulka 61 – Systémové přestupní uzly v Libereckém kraji.....	118
Tabulka 62 – Popis oblasti Českolipsko	121
Tabulka 63 – Koncepce dopravy oblasti Českolipsko	121
Tabulka 64 – Popis oblasti Novoborsko	122
Tabulka 65 – Koncepce dopravy oblasti Novoborsko	123
Tabulka 66 – Popis oblasti Liberecko – sever	123
Tabulka 67 – Koncepce dopravy oblasti Liberecko – sever	124
Tabulka 68 – Popis oblasti Liberecko - jih	125
Tabulka 69 – Koncepce dopravy v oblasti Liberecko – jih	125
Tabulka 70 – Popis oblasti Jablonecko – Tanvaldsko	126
Tabulka 71 – Koncepce dopravy oblasti Jablonecko-Železnobrodsko	127

Tabulka 72 – Popis oblasti Turnovsko - Semilsko	128
Tabulka 73 – Koncepce dopravy oblasti Turnovsko-Semilsko.....	129
Tabulka 74 – Popis oblasti Jilemnicko	130
Tabulka 75 – Koncepce dopravy oblasti Jilemnicko	130
Tabulka 76 – Dálková železniční doprava.....	133
Tabulka 77 – Významné přepravní relace dálkových autobusových linek.....	134
Tabulka 78 – Koordinace MHD a PAD v okolí SMJ	136
Tabulka 79 – Místní obsluha regionálními linkami.....	139
Tabulka 80 – Přehled smluv a navrhovaného postupu v otázce výběrových řízení.....	143
Tabulka 81 – Harmonogram výběrových řízení.....	144
Tabulka 82 – Územní rozvoj IDOL v letech 2009-14 a výhled pro období 2015+.....	146
Tabulka 83 – Harmonogram realizace projektu Centrální dispečink	149
Tabulka 84 – Etapizace projektu Modernizace systému IDOL/OPUSCARD.....	150
Tabulka 85 – Etapizace projektu Zákaznické centrum	151
Tabulka 86 – Maximální rozsah základní dopravní obslužnosti Libereckého kraje.....	155
Tabulka 87 – Odhad rozsahu výkonů dopravní obslužnosti v letech 2015-18.....	156
Tabulka 88 – Odhad vývoje nákladů dopravní obslužnosti v letech 2015-18.....	157
Tabulka 89 – Rozpočtový výhled LK pro dopravní obslužnost na období 2014-2017.....	158
Tabulka 90 – Porovnání rozpočtového výhledu a schváleného rozpočtu v r. 2015.....	159
Tabulka 91 – Porovnání nákladů na „podstandardy“ a nadstandardy.....	160
Tabulka 92 – Financování dopravní obslužnosti v letech 2012-2014.....	161
Tabulka 93 – Porovnání odhadovaných nákladů na dopravní obslužnost a zdrojů jejího financování (střední odhad).....	162
Tabulka 94 – Porovnání odhadovaných nákladů na dopravní obslužnost a zdrojů jejího financování (pesimistický odhad)	163
Tabulka 95 – Přehled zásadních cílů PDOÚ pro období 2015-18.....	165
Tabulka 96 – Zásobník projektů veřejné dopravy	167
Tabulka 97 – Zásobník dosud nezahájených prioritních projektů na železniční infrastrukturu.....	168
Tabulka 98 – Seznam projektů IPRÚ Liberec – Jablonec n.Nis.	168
Tabulka 99 – Indikátory efektivity veřejné dopravy.....	170

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1 – Vývoj počtu obyvatel Libereckého kraje ve srovnání let 2004 až 2014	22
Obrázek 2 – Podíl nezaměstnaných osob ve skupině 15-64 let ve vztahu k dopravní síti LK.....	27
Obrázek 3 – Stupeň automobilizace v LK v roce 2014 dle ORP	57

SEZNAM GRAFŮ

Graf 1 – Vývoj počtu obyvatel Libereckého kraje v letech 2004 až 2014.....	21
Graf 2 – Vývoj a prognóza vývoje počtu obyvatel Libereckého kraje do roku 2050	23
Graf 3 – Vývoj a prognóza počtu obyvatel Libereckého kraje dle věkových skupin do roku 2050	23
Graf 4 – Vývoj podílu nezaměstnanosti v LK a ČR v letech 2012, 2013 a 2014.....	26
Graf 5 – Porovnání cen na vybraných relacích	50
Graf 6 – Vývoj počtu osob na jedno vozidlo v LK a v ČR v letech 2009 – 2013	57

SEZNAM PŘÍLOH

Číslování příloh PX-YY-ZZ, kde:

P... označení „příloha“,

YY... číslo podkapitoly

X... číslo hlavní kapitoly,

ZZ... pořadové číslo přílohy v rámci podkapitoly

P1-03: Mapa rozložení školských zařízení

P1-04: Mapa zdravotnických zařízení

P2-01-01: Počet spojů za den (železniční doprava)

P2-01-02: Počet cestujících za den celkem (železniční doprava)

P2-01-02a: Počet cestujících za den – osobní a spěšné vlaky (železniční doprava)

P2-02: Seznam linek PAD v LK

P2-03-01: Plán MHD Liberec

P2-03-02: Plán MHD Jablonec n.Nis.

P2-03-03: Plán MHD Česká Lípa

P2-04-01: Mapa tarifních zón IDOL

P2-04-02: Tarify jízdného dopravců v rámci ČR (pro účel srovnání s tarifem IDOL)

P2-05-01: Posouzení atraktivity spojení

P2-06: Mapa urbanizovaného území mimo dostupnost 1km od zastávek veřejné dopravy

P3-02-01: Vývoj nákladů, tržeb a ztrát

P3-02-02: Kartogram – počet cestujících ve vybraných relacích

P3-02-03: Mapa cest do/ze zóny Liberec

P3-02-04: Mapa denní cesty IDOL

P4-01-01: Stav silnic II. a III. třídy

P4-01-02: Požadavky na infrastrukturu pro provoz PAD

P4-02-01: Kategorizace železničních tratí

P4-02-01a: Kategorizace železničních tratí (mapa tratí vč. zastávek)

P4-02-02: Librail – železnice v LK v r. 2030

P4-02-03: Cíle a opatření pro železniční tratě

P4-02-04: Obraty cestujících na vlakových zastávkách

P6-02-01: Seznam obcí s uvedením faktorů produkce a atrakce

P6-05-01: Standardy železničních vozidel

P6-05-02: Upřesnění standardu zastávek

P6-05-03: Kategorizace autobusových zastávek

P6-08-01: Analýza dopadů navržených standardů

P6-08-02: Seznam obcí – koncepce standardního a nadstandardního spojení

P7: Mapa dopravně-logických celků

P7-01-01: Koncepce dopravy – seznam linek drážní dopravy

P7-01-02: Koncepce dopravy – seznam autobusových linek

P7-01-03: Koncepce dopravy dle měst a obcí

P7-01-04: Tramvajová linka 11 – rozdělení standardních a nadstandardních spojů

P7-02-01: Koncepce spojení DSOJ (popis)

P7-02-01a: Analýza počtu cestujících a model standardního rozsahu spojů na lince 101

P7-02-01b: Analýza počtu cestujících a model standardního rozsahu spojů na lince 126

P7-02-01c: Analýza počtu cestujících a model standardního rozsahu spojů na lince 104

P7-02-02: Koncepce spojení DSOJ (ekonomika)

P7-02-03: Analýza na linkách PAD 310 a 311

P7-03-01: Uzavírání smluv v železniční dopravě

P10-02-01: Absorpční kapacita projektů (pro PRLK)

P10-04-01: Externí revize dokumentu – posudek Technické univerzity v Liberci

P10-04-02: Externí revize dokumentu – posudek Univerzity Pardubice

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

BČK	bezkontaktní čipová karta
B+R	system „bike and ride“
CBA	analýza nákladů a přínosů
CD (CT)	celodenně (celotýdenně)
CDV	cena dopravního výkonu
ČD	České dráhy, a.s.
ČR	Česká republika
ČSÚ	Český statistický úřad
DO	dopravní obslužnost
DSOJ	Dopravní sdružení obcí Jablonecka
DÚK	Doprava Ústeckého kraje
HDP	hrubý domácí produkt
CHKO	Chráněná krajinná oblast
IAD	individuální automobilová doprava
IDOL	Integrovaný dopravní systém Libereckého kraje
IDS	integrovaný dopravní systém
IREDO	Název systému integrovaného dopravního systému v Královéhradeckém a Pardubickém kraji
JŘ	jízdní řád
KHK	Královéhradecký kraj
KORID LK	Koordinátor veřejné integrované dopravy v Libereckém kraji
KÚ LK	krajský úřad Libereckého kraje
KÚLK OD	odbor dopravy krajského úřadu Libereckého kraje
K+R	system „kiss and ride“
LB (LBC)	Liberec
LK	Liberecký kraj
MD ČR	Ministerstvo dopravy České republiky
MHD	městská hromadná doprava
MK	místní komunikace
MŠ	mateřská škola
MU	motorová jednotka (motor unit)
NAD	náhradní autobusová doprava
ObÚ	obecní úřad
ORP	obec s rozšířenou působností
Os	osobní vlak (kategorie regionálního vlaku)
PAD	příměstská autobusová doprava

PDOÚ	plán dopravní obslužnosti území, v dokumentu Plán dopravní obslužnosti LK
POÚ	pověřený obecní úřad
PRLK	Plán rozvoje Libereckého kraje
PZZ	přejezdové zabezpečovací zařízení
P+R	system „park and ride“
R	rychlík (kategorie vlaku dálkové dopravy)
SČK	Středočeský kraj
SMJ	statutární město Jablonec nad Nisou
SML	statutární město Liberec
SLDB	sčítání lidu, domů a bytů
Sp	spěšný vlak (kategorie regionálního vlaku)
SPG	železniční stanice Szklarska Poręba Górna
SQ	status quo (stávající stav)
SŠ	střední škola
SWOT analýza	analýza silných a slabých stránek, příležitostí a hrozeb
SZZ	staniční zabezpečovací zařízení
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty
TZZ	traťové zabezpečovací zařízení
ÚK	Ústecký kraj
UMWD	Maršálovský úřad vojvodství Dolnoslezského (Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego)
VD/VHD	veřejná doprava / veřejná hromadná doprava
VLD	veřejná linková doprava
VŠ	vysoká škola
VVO	Dopravní svaz Horní Labe (Verkehrsverbund Oberelbe)
ZLD	zvláštní linková doprava
ZŠ	základní škola
ZVON	Dopravní svaz Horní Lužice - Dolní Slezsko (Zweckverband Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien)
ZVS	Zákon č. 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících
ŽD	železniční doprava
ŽST	železniční stanice
✕ (X / PD)	pracovní dny
Ⓢ (6 / so)	sobota
† (+ / ne)	neděle a státem uznané svátky
🚊	přímý vůz

ÚVOD

MANAŽERSKÉ SHRNUÍ

Dopravní plánování je definováno zákonem č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících, jako povinnost kraje, konkrétně v § 5. Dopravní plánování zajišťují Ministerstvo dopravy a kraje prostřednictvím plánu dopravní obslužnosti území (dále jen „PDOÚ“). Cílem dopravního plánování je vytvářet podmínky pro hospodárné, efektivní a účelné zajišťování dopravní obslužnosti a vzájemnou spolupráci státu, krajů a obcí při této činnosti. PDOÚ se pořizuje na dobu nejméně 5 let a obsahuje zejména:

- » popis zajišťovaných veřejných služeb v přepravě cestujících;
- » předpokládaný rozsah poskytované kompenzace;
- » časový harmonogram uzavírání smluv o veřejných službách a postup při jejich uzavírání;
- » harmonogram a způsob integrace, pokud se stát a kraje podílejí na organizaci integrovaných veřejných služeb v přepravě cestujících.

Stěžejním cílem PDOÚ Libereckého kraje je popsat a analyzovat současný stav, stanovit standardy dopravní obslužnosti a na jejich základě i plánovat dopravní koncepci, od které se odvíjí rozsah a finanční nároky. **PDOÚ Libereckého kraje a jeho aktualizace zároveň obsahuje všechny legislativou požadované náležitosti.**

Dopravní plán má následující strukturu a cíle (viz Tabulka 1):

Tabulka 1 – Struktura a cíle Plánu dopravní obslužnosti

Kapitola	Cíle kapitoly
1 Analýza oblastí Libereckého kraje	Analýza Libereckého kraje z pohledu demografie, rozložení škol, úřadů, trhu práce, turistiky atp.
2 Analýza veřejné dopravy v LK	Analýza současného stavu vedení linek a tarifu IDOL vč. SWOT analýz
3 Analýza přepravních potřeb	Analýza apriorní a aposteriorní poptávky
4 Infrastruktura v LK	Analýza současného stavu infrastruktury vč. plánů na její rozvoj ve vztahu k dopadu na veřejnou dopravu
5 Smlouvy uzavřené mezi Libereckým krajem, dopravci a dalšími subjekty	Současný stav smluvních ujednání
6 Standardy dopravní obslužnosti	Návrh standardů dopravní obslužnosti zaměřených na oblasti dostupnosti veřejné dopravy (docházková vzdálenost, rozsah dopravy) a její kvality
7 Popis zajišťovaných veřejných služeb a koncepce dopravy v LK	Návrh koncepce dopravní obslužnosti (linkové vedení, garantovaná spojení)
8 Informace a systémy veř. dopravy	Možnosti rozvoje veřejné dopravy (vč. technologického) a její propagace
9 Ekonomické zajištění veřejných služeb	Finanční náročnost zajištění dopravní obslužnosti a identifikace zdrojů k jejímu pokrytí
10 Revize cílů Plánu dopr. obslužnosti	Revize cílů a zásobník rozvojových projektů dopravní obslužnosti a veřejné dopravy

Zdroj: KORID LK

Výchozími premisami pro tvorbu aktualizace PDOÚ byl rozbor statistických ukazatelů LK, rozbor stávajícího zajištění dopravní obslužnosti kraje, zvážení možností financování doprovodných potřebných podpůrných projektů (infrastruktura, dispečink, modernizace odbavovacího zařízení, propagace veřejné dopravy, aj.), navržení financování celého rozsahu dopravní obslužnosti tak, aby hodnoty „cena, výkon“ byly v rovnováze.

PDOÚ konstatuje záporné vlivy, jako je pokles (i budoucí) produktivního počtu obyvatel, stárnutí populace, pokles turistických návštěvníků kraje, nerovnoměrně rozloženou nezaměstnanost, ale i zvyšování mezd. Vliv dominantního automobilového průmyslu (1/3 segmentu), vliv rušení školských zařízení.

Navrhuje se zvýšení kvality dopravy, zlepšení možností pravidelného dojíždění za prací do vzdálenějších cílů, spojení objednávky zaměstnavatelů, kraje a obcí, zajištění dopravy malých počtů dětí do škol. Speciální přístup byl uplatněn u hospodářsky slabých a podprůměrných oblastí v souladu s PRLK.

Samostatnou kapitolou je tarifní nabídka, kdy je třeba vyvážit finanční možnosti cestujících s finančními možnostmi objednatele a cenou dopravního výkonu.

V neposlední řadě se zvažuje větší využití vozidlového parku o víkendech jako podpora rozvoje turistiky v kraji.

Kolektiv autorů přistupoval k realizaci PDOÚ sofistikovanými metodami, které ověřily správnost stávajícího stavu, jednoznačně definovaly „pocitově řešená“ rozhraní (definice standardů).

Liberecký kraj vnímá povinnost zajištění dopravní obslužnosti a v první řadě vychází ze skutečných potřeb jednotlivých obcí, které solidárně finančně přispívají do systému. Pravidelně dochází k projednávání potřeb jednotlivých oblastí a současně vyhodnocování využití stávající nabídky.

VŠEOBECNÉ PODMÍNKY TRHU

Trh je abstraktní pojem, který zahrnuje všechny formy vztahů mezi subjekty, u nichž jde o koupi a prodej. Je to místo, kde se setkává nabídka s poptávkou. Trh má 3 funkce: informativní, stimulační, alokační. Struktura trhů je definována podle podmínek, které na trhu převládají. Pro strukturu jsou podstatné následující podmínky:

- » počet firem, které působí na trhu;
- » velikost firem;
- » povaha výrobku;
- » podmínky vstupu a výstupu.

Liberecký kraj se, stejně jako celá ČR, snaží dosáhnout principu struktury trhu dokonalé konkurence. V posledních letech je patrný přesun regionálního HDP v jednotlivých sektorech. Primární sektor (2,12% HDP) vykazuje stagnaci, sekundární sektor (46,28% HDP) mírný nárůst a terciární sektor (služby) vykazuje nárůst 51,6% HDP. V poslední době se metodicky zpracovává i kvartérní sektor (věda, výzkum, školství), který má růstovou tendenci.

Dopravní politika je jedním z nástrojů ovlivňování trhu práce. Jednou z kontrol správnosti dopravní politiky kraje je dělba přepravní práce v dopravě (nebo také podíl dopravních výkonů – **Modal split**), což má význam pro plánování a řízení dopravní nabídky/poptávky, respektive udržitelné dopravy.

Modal split v ČR:

Tabulka 2 – Porovnání modal splitu v letech 2001 a 2010 v ČR

Rok	Chůze	Jízdní kolo	Hromadná doprava	Individuální doprava
2001	7%	4%	63%	26%
2010 *	13%	7%	37%	36%

Zdroj: ČSÚ (dle údajů ze SLDB 2001, anketa na vzorku n=1000)

* V r. 2010 část respondentů nevedlo ani jeden způsob.

Nárůst individuální automobilové dopravy a úbytek hromadné dopravy není dobrou vizí pro nadcházející období.

Specifika Libereckého kraje zobrazují statistické ukazatele:

Tabulka 3 – Charakteristické ukazatele Libereckého kraje

Ukazatel	Měrná jednotka	Období	Hodnota ukazatele	Meziroční růst (pokles) v %
Počet obyvatel		31.12.2014	438 851	+0,1
Regionální HDP	mil. Kč	rok 2013	132 939	-1,8
Tvorba hrubého fixního kapitálu na obyvatele	Kč	rok 2012	78 952	+10,2
Disponibilní důchod domácností na obyvatele	Kč	rok 2013	180 755	-1,6
Průměrná mzda	Kč	2014	23 730	+3,0
Podíl nezaměstnaných osob (na obyvatelstvu ve věku 15-64 let)	%	k 28.02.2015	7,65	-0,13
Obecná míra nezaměstnanosti	%	3. čtvrtletí 2014	6,7	-0,7
Počet ekonomických subjektů		k 31.12.2014	115 262	+0,7
Počet hostů v hromadných ubytovacích zařízeních		2014	700 144	-7,0

Zdroj: ČSÚ

VÝCHOZÍ BOD PRO AKTUALIZACI DOPRAVNÍHO PLÁNU

Plán dopravní obslužnosti Libereckého kraje pro období 2012 – 2016 byl zpracován koncem roku 2011 a obsahuje:

- » legislativní rámec a stručnou charakteristiku Libereckého kraje;
- » popis zajišťovaných veřejných služeb v přepravě cestujících a plán jejich vývoje do roku 2016;
- » informace o integrovaném dopravním systému Libereckého kraje (IDOL);
- » popis finančních toků;
- » harmonogram uzavírání nových smluv o veřejných službách.

Důvody pro aktualizaci Plánu dopravní obslužnosti území jsou především:

I. Doplnění o další kapitoly

- » standardy dopravní obslužnosti;
- » doplnění popisu zajišťovaných veřejných služeb o koncepci dopravní obslužnosti, která nově vychází ze standardů dopravní obslužnosti;
- » koncepce rozvoje v oblasti infrastruktury a dopravních technologií;
- » doplnění a aktualizace harmonogramu uzavírání smluv v železniční dopravě.

II. Upřesnění / aktualizace kapitol uvedených v původní verzi

- » doplnění popisné části o analytickou s upřesněním silných a slabých stránek, příležitostí a hrozeb v oblasti dopravní obslužnosti;
- » upřesnění harmonogramu uzavírání smluv reagujícího na aktuální stav a vývoj veřejné zakázky pro veřejnou linkovou dopravu.

LEGISLATIVNÍ RÁMEC

Pro účely PDOÚ lze uvést následující právní normy, které ovlivňují plánování a organizaci veřejné dopravy:

Právní normy přímo ovlivňující dopravní plánování:

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici

- » upřesňuje podmínky uzavírání smluv a nabídkových řízení;
- » upřesňuje pojem integrované veřejné služby v čl. 2, písm. m) následovně: „*Integrovanými veřejnými službami v přepravě cestujících se rozumí vzájemně propojené dopravní služby ve vymezené územní oblasti s jednotnou informační službou, systémem jízdného a jízdním řádem.*“

Zákon č. 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, který mj.:

- » obecně definuje pojem dopravní obslužnost jako „*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;*“
- » rozděluje a definuje kompetence ve třech úrovních objednávky a organizace veřejné dopravy (stát, kraje, obce);
- » definuje pojem dopravní plánování a povinnost pro stát a kraje plány dopravní obslužnosti zpracovat;
- » definuje pojem integrované veřejné služby;
- » upřesňuje postup v oblasti uzavírání smluv vč. postupu pro nabídková řízení.

Nařízení 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, jehož předmětem úpravy je:

- » vymezení vozidel, která musí umožňovat přepravu osob s omezenou schopností pohybu a orientace;

- » vymezení průměrného stáří vozidel ve veřejné linkové dopravě;
- » úprava způsobu prokazování standardů kvality a bezpečnosti.

Ostatní právní normy týkající se dané problematiky:

- » 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);
- » Vyhláška č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu;
- » Vyhláška č. 122/2014 Sb., o jízdních řádech veřejné linkové osobní dopravy;
- » Vyhláška č. 478/2000 Sb., kterou se provádí zákon o silniční dopravě;
- » Vyhláška č. 296/2010 Sb., ze dne 20. října 2010 o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace.

VYMEZENÍ ÚZEMÍ A ÚZEMNÍCH CELKŮ PRO ANALYTICKOU ČÁST

Liberecký kraj leží na severu Čech a po Praze je druhým územně nejmenším krajem České republiky. Liberecký kraj jako vyšší územní samosprávný celek byl vytvořen v roce 2000. Jeho rozloha (3 163 km²) zabírá cca 4 % území České republiky. Počet trvale žijících obyvatel dosahuje čísla 438 851 k 31.12.2014. Sídlem a zároveň největším městem kraje je Liberec.

Kraj sousedí s Královéhradeckým krajem na východě, Středočeským krajem na jihu, Ústeckým krajem na západě, německou spolkovou zemí Sasko (Sachsen) na severozápadě a Dolnoslezským vojvodstvím (Województwo dolnośląskie) v Polsku na severovýchodě.

Administrativně se kraj dělí na 4 okresy a 215 obcí (z toho 36 se statutem města).

Pro účely analýzy oblastí Libereckého kraje bude v tomto dokumentu území dále členěno na oblasti:

- Českolipsko;
- Liberecko;
- Jablonecko;
- Semilsko.

Tabulka 4 – Liberecký kraj: Základní údaje

Liberecký kraj	
3 163 km²	rozloha (4,01 % rozlohy ČR, 2. nejmenší kraj ČR po Praze)
215	obcí
4	okresy (Česká Lípa, Jablonec nad Nisou, Liberec, Semily)
10	ORP (Česká Lípa, Frýdlant, Jablonec nad Nisou, Jilemnice, Liberec, Nový Bor, Semily, Tanvald, Turnov, Železný Brod)
438 851	obyvatel k 31.12.2014 (2. nejméně lidnatý kraj ČR po Karlovarském kraji)
138,7	obyvatel/km ² (ČR; 133,3 obyvatel/km ²)
2,64 %	nárůst počtu obyvatel LK za období 2003 – 2013 (ČR; 3,05 %)
7,72 %	nezaměstnanost (k 31.12.2014) (ČR; 5,9 %)

Zdroj: KORID LK (dle údajů z ČSÚ)

1 ANALÝZA OBLASTÍ LIBERECKÉHO KRAJE

1.1 DEMOGRAFIE ÚZEMÍ

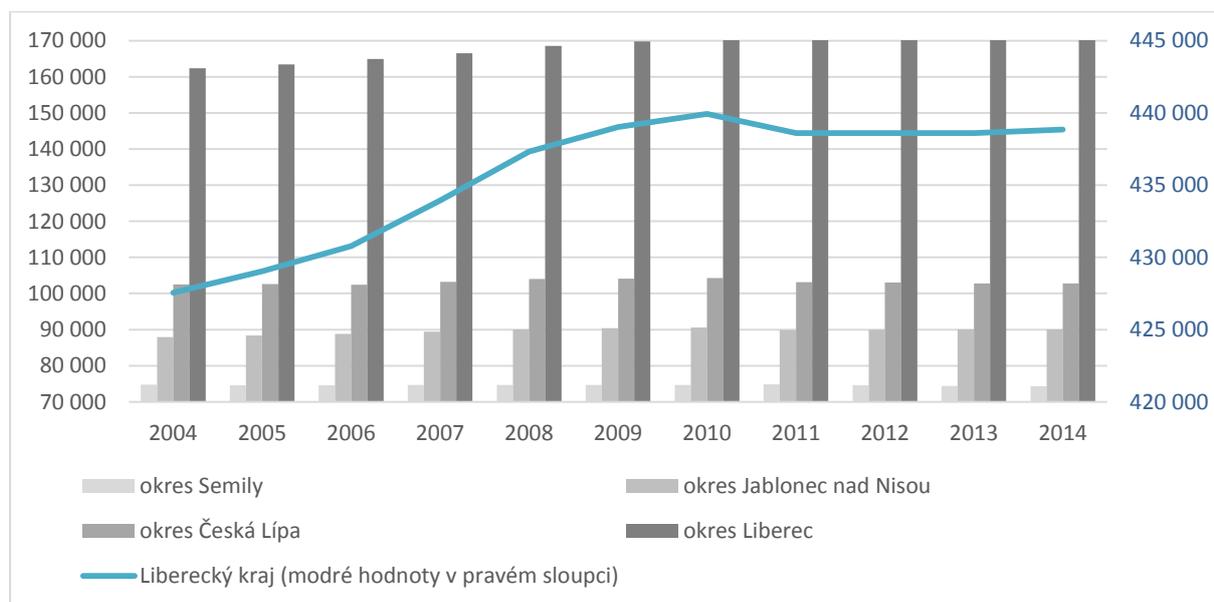
Oproti roku 2004 zaznamenal LK v roce 2014 nárůst obyvatelstva 2,64 %, což zaostává za celorepublikovým průměrem (3 %). Nárůst počtu obyvatelstva vyšší než celorepublikový průměr zaznamenalo především jádro kraje, okres Liberec. V okresech Jablonec nad Nisou a Česká Lípa byl nárůst pod celorepublikovým průměrem a počet obyvatel okresu Semily se dokonce snížil.

Tabulka 5 – Srovnání počtu obyvatel dle okresů v LK (2004 x 2014)

	okres				LK	ČR*
	Česká Lípa	Jablonec n.N.	Liberec	Semily		
Počet obyv. k 1.1.2004	102 511	87 934	162 348	74 770	427 563	10 211 455
Počet obyv. k 1.1.2014	102 816	90 003	171 756	74 276	438 851	10 512 419
Nárůst počtu obyvatel	0,30%	2,35%	5,79%	-0,66%	2,64%	3%

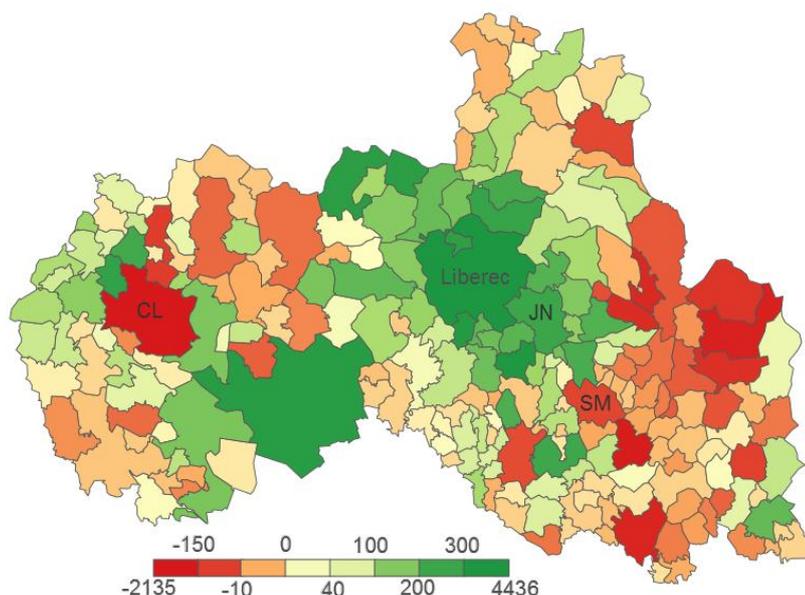
Zdroj: ČSÚ

Pozn.: *... údaje pro celou ČR jsou k 31.12.2003 a 2013



Graf 1 – Vývoj počtu obyvatel Libereckého kraje v letech 2004 až 2014

Zdroj: KORID LK (dle údajů ČSÚ)


Obrázek 1 – Vývoj počtu obyvatel Libereckého kraje ve srovnání let 2004 až 2014

Zdroj: KORID LK (dle údajů ČSÚ)

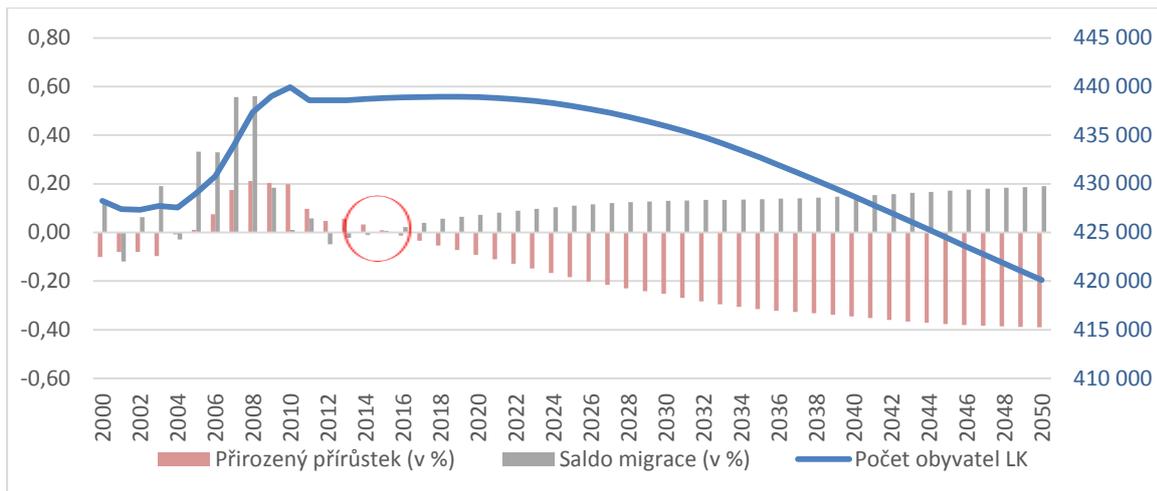
Zatímco kladný přirozený přírůstek v roce 2004 zaznamenaly jen okresy Česká Lípa a Liberec, v roce 2014 už měl záporný přirozený přírůstek jen okres Semily. Liberecký kraj celkově zaznamenal v roce 2014 mírný pozitivní přirozený přírůstek blížící se celorepublikovému průměru. Největší rozdíl hodnoty přirozeného přírůstku v roce 2004 a 2014 byl v okrese Jablonec nad Nisou.

Zatímco kladný migrační přírůstek v roce 2004 měl jen okres Česká Lípa, v roce 2014 měl kladný migrační přírůstek jen okres Liberec, okolní obce jablonecko-liberecké aglomerace a okolí Hrádku nad Nisou. Nejvíce lidí se v roce 2014 vystěhovalo z okresů Česká Lípa a Jablonec nad Nisou. I v těchto okresech však jsou obce, do nichž se obyvatelé spíše stěhovali. V českolipském okrese to byly Stráž pod Ralskem, Hamr na Jezeře (opětovné osídlování), Provodín, Jestřebí, Zahradky (suburbanizace z České Lípy). V jabloneckém okrese to byly obce Rádlo, Jenišovice, Pěnčín, Nová Ves nad Nisou a město Smržovka (suburbanizace Jablonce nad Nisou). V semilském okrese obce Benešov u Semil (suburbanizace Semil), Karlovice, Přepeře, Hrubá Skála, Vyskeř (suburbanizace Turnova).

Tabulka 6 – Přírůstky obyvatel v jednotlivých okresech Libereckého kraje (2004 x 2014)

		okres				LK	ČR
		Česká Lípa	Jablonec n.N.	Liberec	Semily		
Přirozený přírůstek	2004	0,10 %	-0,08 %	0,05 %	-0,19 %	-0,01 %	-0,09%
	2014	0,08 %	0,04 %	0,04 %	-0,14 %	0,02 %	0,04 %
Přírůstek migrační	2004	0,08 %	-0,5 %	-0,02 %	-0,17 %	-0,03 %	0,18 %
	2014	-0,07 %	-0,07 %	0,17 %	-0,01 %	0,03 %	0,21 %

Zdroj: KORID LK (dle údajů ČSÚ)



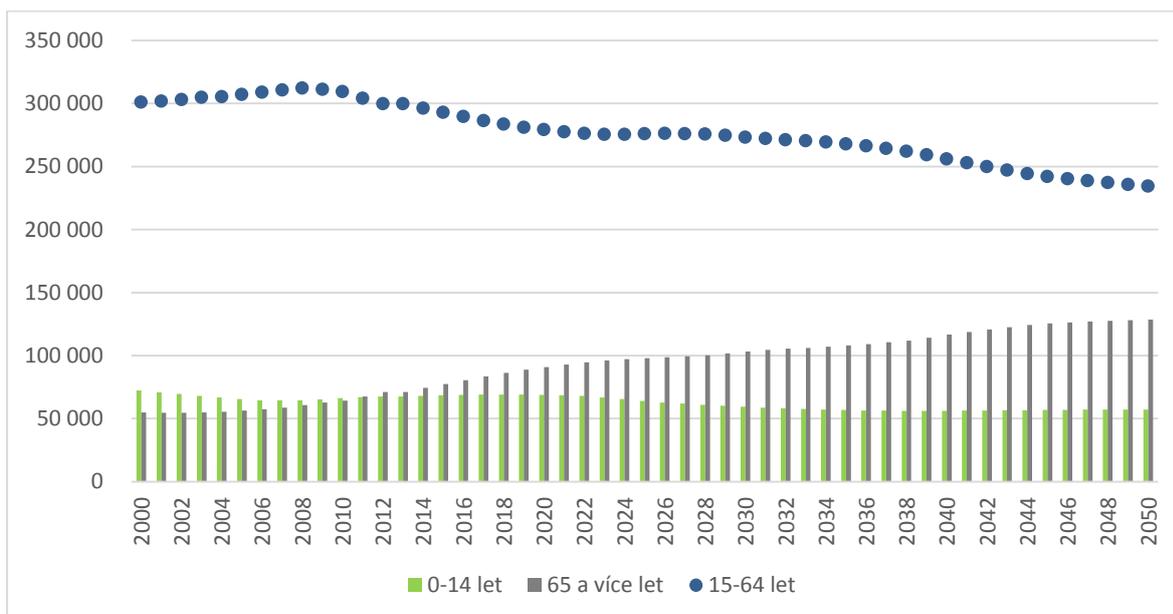
Graf 2 – Vývoj a prognóza vývoje počtu obyvatel Libereckého kraje do roku 2050

Zdroj: KORID LK (dle údajů ČSÚ)

Prognóza vývoje počtu obyvatel do roku 2050 předpokládá zastavení zvyšování počtu obyvatel Libereckého kraje a pozvolné ubývání počtu v roce 2050 až o 18 500 obyvatel oproti roku 2013. Pokles přirozeného přírůstku by mělo částečně brzdit mírně vzrůstající migrační saldo.

Stejně jako obyvatelstvo České republiky bude obyvatelstvo Libereckého kraje stárnout. V roce 2011 poprvé v historii sledování těchto údajů (od roku 1991) převýšil počet obyvatel Libereckého kraje starších 65 let počet dětí do 14 let a tento trend by měl podle prognózy do roku 2050 narůstat. Snižovat by se podle této prognózy měl i přes mírné navýšení kolem roku 2026 počet obyvatel ekonomicky aktivních (15 – 64 let).

Ve vztahu k veřejné dopravě po dobu platnosti tohoto plánu lze předpokládat snižování obsazenosti školních i zaměstnaneckých spojů v ranních špičkách a na druhé straně zvyšování obsazenosti a tím i vyšší nároky na počet spojů v dopoledním dopravním sedle, které především využívají cestující důchodového věku.



Graf 3 – Vývoj a prognóza počtu obyvatel Libereckého kraje dle věkových skupin do roku 2050

Zdroj: KORID LK (dle údajů ČSÚ)

1.2 ANALÝZA TRHU PRÁCE

1.2.1 ODVĚTOVÁ CHARAKTERISTIKA

Oblast Libereckého kraje je regionem těžícím z bohaté průmyslové tradice. Původní odvětví jsou však na ústupu. V menší míře se udržel sklářský průmysl: spol. EGERMANN s.r.o. (bývalý Crystalex) v Novém Boru, Preciosa lustry v Kamenickém Šenově, Preciosa group v Liberci, Jablonci nad Nisou, v Desné a Zásadě a řada menších firem na Novoborsku a Jablonecku. Tradiční textilní průmysl je v trvalém ústupu (dnes funguje z tradičních společností VÚTS a.s. v Liberci a DAMINO CZ, s.r.o. – výroba ložního prádla ve Frýdlantu, i přesto se však daří novým specializovaným společnostem, např. MEGA a.s. ze Stráže pod Ralskem – výroba filtračních membrán a společnost Direct Alpine s.r.o. z Liberce – výroba outdoorového oblečení).

Velký význam měla ještě v 90. letech 20. století pro oblast Českolipska a západního Liberecka těžba uranu ve Stráži pod Ralskem. Dnes značně zeštíhlený státní podnik Diamo provádí dlouhodobé čištění od chemické těžby a konzervaci lokality.

S mírnou nadsázkou byly textilní průmysl a těžba uranu nahrazeny novým a dominujícím odvětvím – automobilovým průmyslem (tzv. „automotive“). Ten využívá blízkosti automobilky Škoda v Mladé Boleslavi a ve Vrchlábí, ale vyrábí i pro jiné značky. Společnost ŠKODA AUTO a.s. s centrálou v Mladé Boleslavi a pobočným závodem ve Vrchlábí je sama významným zaměstnavatelem pro občany Libereckého kraje. Společnosti automobilového průmyslu rozmístěné především v České Lípě, Zákupích, v Chrastavě, v Liberci, Jablonci nad Nisou, v Hodkovicích nad Mohelkou a v Turnově zaměstnávají dohromady téměř třetinu ekonomicky aktivních obyvatel Libereckého kraje. Několik společností se aktivně podílí na zajištění dopravy pro své zaměstnance, ať již ve spolupráci s Libereckým krajem a s autobusovými dopravci zajišťujícími veřejnou dopravu, anebo formou přímé objednávky u dopravců (zvláštní linková doprava).

Tabulka 7 – Největší zaměstnavatelé v Libereckém kraji a okolí z automobilového průmyslu

Město/obec	Název společnosti	Kategorie počtu zaměstnanců
Mladá Boleslav, Vrchlábí	ŠKODA AUTO a.s.	26 500
Česká Lípa, Stráž pod Ralskem	JOHNSON CONTROLS AUTOMOBILOVÉ SOUČÁSTKY, k.s.	4 000 až 4 999
Chrastava, Jablonec n.Nis.	Benteler ČR s.r.o.	1 000 – 1 499
Česká Lípa	Fehrer Bohemia s.r.o.	1 000 - 1499
Jablonec nad Nisou, Frýdlant	TRW Automotive Czech s.r.o.	1 000 – 1 499
Liberec	DENSO MANUFACTURING CZECH s.r.o.	1 550
Turnov, Liberec	GRUPO ANTOLIN TURNOV s.r.o.	500 až 999
Česká Lípa	Johnson Controls Autobaterie spol. s r.o.	500 až 999
Hodkovice nad Mohelkou	Monroe Czechia s.r.o.	500 až 999
Jablonec nad Nisou	TI GROUP AUTOMOTIVE SYSTEMS s.r.o.	500 až 999
Jablonec nad Nisou	TI Automotive AC s.r.o.	500 až 999
Nové Město pod Smrkem, Hejnice	CiS SYSTEMS s.r.o.	250 až 449
Stráž nad Nisou	PEKM Kabeltechnik s.r.o.	250 až 449
Česká Lípa	Grammer Automotive CZ s.r.o.	250 až 449
Chrastava	GRUPO ANTOLIN BOHEMIA, a.s.	250 až 449

Město/obec	Název společnosti	Kategorie počtu zaměstnanců
Stráž nad Nisou	KNORR-BREMSE Systémy pro užitková vozidla ČR, s.r.o.	250 až 449
Hrádek nad Nisou	KSM Casting, a.s.	250 až 449
Jablonec nad Nisou	MEGATECH Industries Jablonec s.r.o.	250 až 449
Zákupy	IAC Group Czech s.r.o.	250 až 449
Mírová pod Kozákovem	Neumatic cz, s.r.o.	200 až 249

Zdroj: KORID LK (dle údajů ČSÚ)

Dalšími významnými zaměstnavateli v Libereckém kraji jsou společnosti Bombardier Transportation Czech Republic a.s., bývalá Vagónka v České Lípě – výroba železničních vozidel, Devro a.s. v Jilemnici – výroba plastových desek, fólií a hadic, ONTEX CZ s.r.o. – výroba hygienických a domácích potřeb v Turnově, Krajská nemocnice Liberec spolu s Panochovou nemocnicí v Turnově, Nemocnice s poliklinikou Česká Lípa a.s. a Nemocnice Jablonec nad Nisou p.o.

Ekonomickými centry regionu jsou Liberecko-Jablonecká aglomerace, města Česká Lípa, Nový Bor, Turnov a okolí, Hodkovice nad Mohelkou a nově se prosazuje město Hrádek nad Nisou těžící z výhodné polohy u hranic Německa. V ostatních regionech nedostačuje nabídka pracovních příležitostí a obyvatelé těchto oblastí musí za práci dojíždět. Na Dokesku, Rokytnicku a Jilemnicku je nedostatek pracovních příležitostí mírněn sezónní (letní a zimní) poptávkou po zaměstnancích ve službách pro turistický ruch.

1.2.2 ZAMĚSTNANOST

V Libereckém kraji bylo na konci třetího čtvrtletí 2013 zaměstnáno 195,8 tis. osob (45 % obyvatel LK), což je o 700 méně než ve stejném období roku 2012. Největší podíl zaměstnaných tvořili obyvatelé ve skupině 30–44 let, kde však stejně jako v druhé nejpočetnější skupině 45 - 59 let byl zaznamenán meziroční pokles zaměstnanosti na úkor skupiny obyvatel starších 60 let, ve které se stejně jako ve skupině 15-29 let meziročně zvýšil počet zaměstnaných. Zvýšení zaměstnanosti u skupiny starších občanů ovlivnilo posunutí věkové hranice pro odchod do důchodu.

Tabulka 8 – Věková struktura zaměstnaných v Libereckém kraji v meziročním srovnání let 2012 a 2013

Věk	9/2012	9/2013	rozdíl	Podíl na celkovém počtu zaměstnaných
15-29 let	33,8 %	34,7 %	+0,9 %	17,7 %
30-44 let	84,5 %	83,1 %	-1,4 %	42,5 %
45-59 let	67,4 %	66,2 %	-1,2 %	33,8 %
60 a více let	10,8 %	11,8 %	+1,0 %	6,0 %

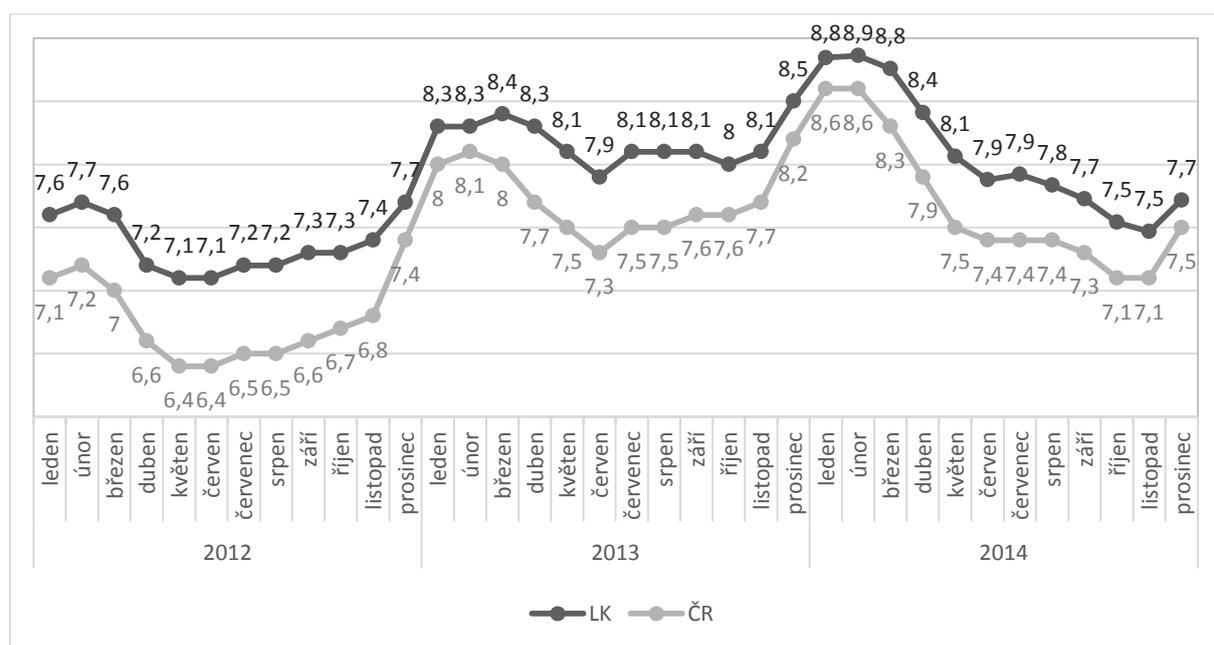
Zdroj: ČSÚ, krajská pobočka v Liberci (Zpráva o situaci na krajském trhu práce, o realizaci APZ v roce 2013 a strategie APZ pro rok 2014)

Dle odvětví došlo v meziročním srovnání září 2012 – září 2013 k nárůstu počtu zaměstnaných ve zpracovatelském průmyslu (sem patří i automotive) o 5,3 tis. osob a celkovými 76 tis. zaměstnanými tvoří 39 % pracovního trhu v Libereckém kraji. Nejvíce zaměstnaných meziročně ubylo ve velkoobchodě a maloobchodě (-4,8 tis. osob) a v ubytování, stravování a pohostinství (-2,9 tis. osob), zde se nejvíce projevila hospodářská krize.

1.2.3 NEZAMĚŠTNANOST

Koncem roku 2014 registrovaly pobočky Úřadu práce v Libereckém kraji 23 496 uchazečů o zaměstnání, což je oproti konci roku 2013 o 2 413 osob více. Z počátku roku 2014 docházelo k mírnému nárůstu počtu uchazečů o zaměstnání až do března, kdy začal jejich počet klesat, udržel se přes letní sezónu, aby zase s přicházející zimní sezónou začal opět narůstat, což souviselo s koncem stavební a zemědělské sezóny.

Vývoj podílu nezaměstnaných osob měl podobný průběh jako vývoj počtu uchazečů o zaměstnání (viz Graf 4) ve srovnání se stavem v celé České republice, kdy podíl nezaměstnaných osob v Libereckém kraji vždy přesahoval podíl nezaměstnaných osob v České republice.

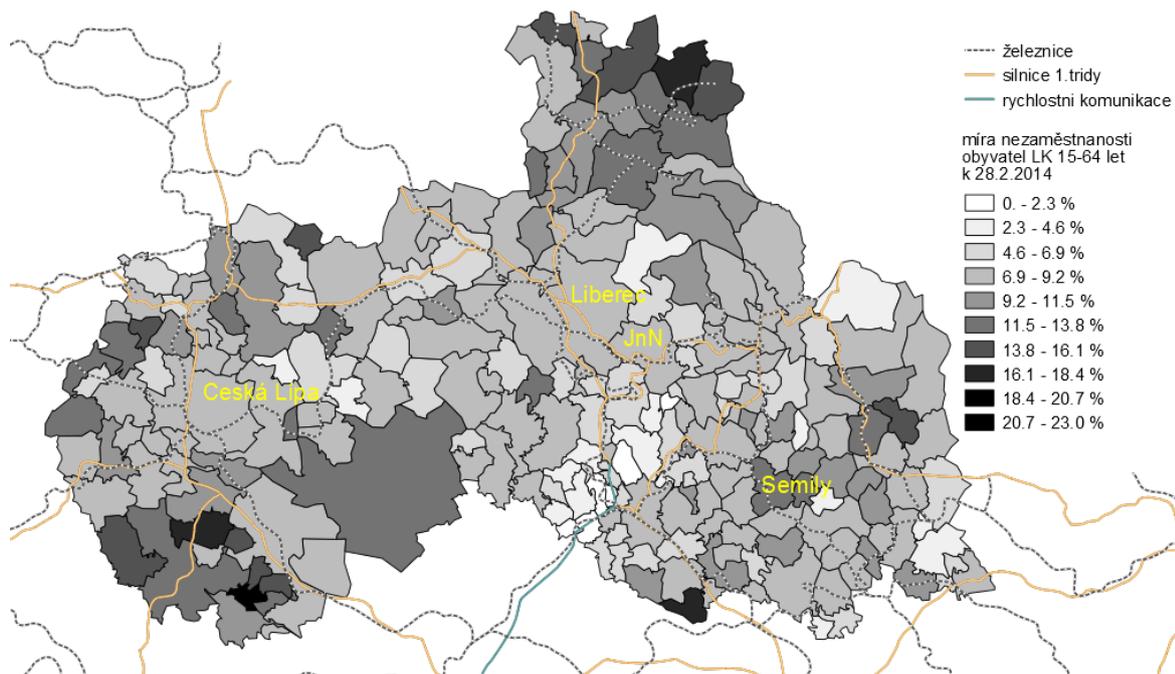


Graf 4 – Vývoj podílu nezaměstnanosti v LK a ČR v letech 2012, 2013 a 2014

Zdroj: ČSÚ, krajská pobočka v Liberci

Ke dni 31.12.2013 byl podíl nezaměstnaných osob v České republice 8,2%. Z okresů Libereckého kraje byl tento podíl nejnižší v okrese Jablonec n.Nisou (7,5%; 49. místo ze 77), následovaný okresem Liberec (8,5%; 35. místo ze 77), dále okresem Semily (8,7%; 32. místo ze 77). Krajský nejvyšší podíl nezaměstnaných osob v Libereckém kraji vykazoval okres Česká Lípa (9,1%; 25. místo ze 77).

Při srovnání míry nezaměstnaných obyvatel ve skupině 15 - 64 let po obcích Libereckého kraje k 28.2.2014 vycházejí obce s vyšší mírou nezaměstnanosti na oblast Dokeska, Žandovska, Cvikovska dále oblast Frýdlantska a Semilsko. Nejnižší míru nezaměstnanosti vykazují obce Turnovska. Nejvyšší podíl nezaměstnaných osob ve skupině 15 - 64 let měla obec Ždírec (23,3%), dále obec Troskovice (18,2%), naopak nejnižší podíl měla obec Lažany (0,6%) a Jenišovice (2,0%), které jsou v dostupné vzdálenosti od rychlostní silnice R35 a R10 a tím i blíže Mladé Boleslavi a Praze.



Obrázek 2 – Podíl nezaměstnaných osob ve skupině 15-64 let ve vztahu k dopravní síti LK

Zdroj: KORID LK (dle údajů z ČSÚ)

1.3 ROZLOŽENÍ ŠKOL

V Libereckém kraji je 207 základních škol, které navštěvuje **35 517** celkem žáků (zdroj: Odbor školství, mládeže, tělovýchovy a sportu KÚLK, 2015). Na základě ustanovení odst. 5 § 178 zákona č. 561/2004 Sb., školský zákon (dále jen školský zákon), je povinností kraje zajistit dopravu do spádové školy a ze spádové školy, pokud vzdálenost spádové školy od místa trvalého pobytu žáka přesáhne 4 km. Systém veřejné dopravy LK tuto obecně popsanou povinnost splňuje.

Základní školy jsou rozmístěny rovnoměrně ve dvou třetinách z 215 obcí LK. I pro základní školy platí spádovost přes hranice Libereckého kraje, a to především v okrese Semily, kde dojíždějí žáci základních škol do Staré Paky či do Vrchlabí.

Mateřské školy jsou ještě početnější než základní školy. V menších obcích jsou se základními školami často spojeny v jeden subjekt. V posledních čtyřech letech stále stoupal počet dětí, které rodiče vozili do vzdálenějších mateřských škol, protože v bližších na ně již nezbylo místo. Z hlediska veřejné dopravy je dojíždka do mateřských škol nepodstatná, jelikož do vzdálenějších mateřských škol vozí rodiče své děti v naprosté většině automobilem. Chystaná novelizace školského zákona počítá se záměrem uložení povinnosti krajům zajistit dopravu do spádových mateřských škol obdobně, jako je tomu u základních škol (viz. výše). Vzhledem k obecné povaze tohoto ustanovení a rozsáhlému systému veřejné dopravy LK, nebude případné plnění této povinnosti překážkou.

Střední školství zastupuje celkem 51 institucí situovaných do větších měst. Vysoké školství je v Libereckém kraji zastoupeno pouze 3 institucemi, z čehož hlavní je Technická univerzita v Liberci, dále pobočka Metropolitní univerzity v Liberci a pobočka Univerzity Jana Amose Komenského v České Lípě. (Zdroj: Odbor školství, mládeže, tělovýchovy a sportu KÚLK, 2015).

Žáci středních škol vyjíždějí i za hranice Libereckého kraje, především do Děčína, Varnsdorfu, Mladé Boleslavi, Jičína či Vrchlabí. Studenti vysokých škol dojíždějí za vzděláním do všech vysokých škol v České republice, především do Prahy a Hradce Králové. Opačným směrem na střední školy a na Technickou univerzitu v Liberci dojíždějí studenti ze všech ostatních krajů.

Veřejná doprava reaguje na všechny výše uvedené poptávky po cestě do škol. Doprava žáků základních škol je jedním ze základních úkolů veřejné dopravy. Obdobně i v zemích, kde regionální veřejná doprava téměř neexistuje (např. USA, Kanada ad.), vždy jezdí školní autobusy. Na dopravu žáků do škol je využíván celý vozový park a prioritu dostávají větší školy, které začínají výuku v 8:00. Školy v menších obcích na trase autobusů v mnohých případech mají posunutý začátek výuky, aby žáci nemuseli dlouho čekat.

Pro žáky středních a vysokých škol, kteří dojíždějí začátkem týdne na domovy mládeže, internáty, koleje, byty do vzdálenějších měst a koncem týdne se vrací zpět, jsou v mnohých relacích určeny posilové spoje (např. na lince Liberec – Praha, či na lince č. 940 v úseku Liberec – Nový Bor - Děčín). Již někteří žáci středních škol se dopravují vlastním automobilem a obvykle vezou několik spolužáků. Studenti vysokých škol využívají automobil k dopravě ještě více. Na druhou stranu žáky i studenty motivují k cestám veřejnou dopravou zvýhodněné sazby jízdného, které každoročně nařizuje svým Výměrem Ministerstvo financí (Seznam zboží s regulovanými cenami) a výhody tarifu IDOL (více v kap. 2.4.2.3 Jízdní doklady IDOL).

Specifickým druhem školských zařízení jsou základní umělecké školy a domy dětí a mládeže. Z hlediska dopravní obslužnosti je nutné počítat s žáky, kteří je navštěvují především v odpoledních hodinách a cestují tak domů později.

Školská zařízení obecně jsou také významnými zaměstnavateli, kdy i učitelé využívají veřejnou dopravu k cestě do zaměstnání.

Příloha: P1-03_Maparozložení_školských_zařízení_v_LK

1.4 ROZLOŽENÍ ZDRAVOTNICKÝCH ZAŘÍZENÍ

Zdravotní péče pro občany Libereckého kraje je zajištěna sítí poskytovatelů lůžkové a ambulantní péče a péče lékárenské.

Na území Libereckého kraje se nacházejí tato lůžková zdravotnická zařízení:

Krajská nemocnice Liberec, a.s. (KNL): od ledna 2014 je součástí KNL Panochova nemocnice Turnov. KNL je krajskou nemocnicí s významně nadregionálním rozsahem péče, a to především v tzv. centrech, kde je soustředěna specializovaná a superspecializovaná péče. Nezbytnou součástí akutního chirurgického příjmu se stal heliport (dosedová plocha) pro vrtulník letecké záchranné služby, a to přímo v areálu nemocnice.

Nemocnice s poliklinikou Česká Lípa, a.s.: jediné spádové lůžkové zařízení pro obyvatele okresu Česká Lípa, pro vybrané odbornosti (např. ortopedie, neonatologie, pediatrie, ARO, DIOP a pneumologie) funguje také pro obyvatele Šluknovského výběžku (spád celkem 110 000 obyvatel).

Nemocnice Jablonec nad Nisou, p. o.: přirozeným spádem je bývalý okres Jablonec n.Nis. (více než 90 000 obyvatel), nadregionální rozsah má péče v oborech gastroenterologie a laparoskopická chirurgie.

Masarykova městská nemocnice v Jilemnici, p. o.: poskytuje zdravotní péči polovině okresu Semily, dále pro region Vrchlabí sousedního Královéhradeckého kraje. Neurologie a ARO poskytuje péči obyvatelům nejen v okrese Semily, ale i část okresů Jablonec nad Nisou a sousedního okresu Trutnov a Vrchlabí v Královéhradeckém kraji. Nadregionální význam má i hemodialýza a nukleární medicína jako jedno z celkem dvou oddělení v LK s celou šíří činností včetně nukleární kardiologie.

Nemocnice Frýdlant, s.r.o.: je důležitým poskytovatelem zdravotní péče pro obyvatele Frýdlantského výběžku (spád cca 25 000 obyvatel) jak akutní lůžkové péče, tak i následné péče.

Nemocnice Tanvald, s.r.o.: poskytovatel akutní péče pro spádovou oblast mikroregionu Tanvaldska, tak i následné péče, a to včetně následné intenzivní péče jako jediný poskytovatel v kraji.

Nemocnice s poliklinikou v Semilech, p. o.: poskytuje jak akutní, tak i péči následnou ústavní i rehabilitační pro obyvatele okresu Semily s přesahem do oblasti Jablonecka a Liberecka.

Pro obyvatele Libereckého kraje je důležitým zdravotnickým zařízením také **Nemocnice následné péče v Lomnici nad Popelkou, p. o..**

Dalšími poskytovateli lůžkové péče s nadregionální, lze říci i celorepublikovou působností jsou tato zařízení:

- » Léčebna respiračních nemocí Cvikov;
- » Ústav chirurgie ruky a plastické chirurgie Vysoké nad Jizerou (vedle lůžkové poskytuje i ambulantní péči v léčebném programu, který je zaměřen na chirurgii ruky v oboru plastické chirurgie).

Migrace pacientů v rámci LK a mimo kraj odpovídá struktuře poskytované péče v daných regionech a nemocnicích. Mimo LK využívají občané nejčastěji zdravotnická zařízení v Praze, Hradci Králové a Mladé Boleslavi.

Mezi další poskytovatele lůžkové péče v LK patří lázeňská zařízení, která využívají přírodní léčivé zdroje nebo klimatické podmínky příznivé k léčení podle lázeňského zákona, Lázně Kundratice, Lázně Libverda.

Samostatných ordinací lékařů – Všeobecných praktických lékařů je celkem 192, praktických lékařů pro děti a dorost 87, stomatologů 224, gynekologů 45 a dalších specialistů 263. Nelékařských zdravotnických povolání – fyzioterapeutů v Libereckém kraji je celkem 89.

Občanům Libereckého kraje je k dispozici 110 lékáren. LK nemá dosud lůžkový hospic, se zahájením jeho provozu se počítá koncem roku 2015.

Pro dopravu do zdravotnických zařízení slouží především spoje veřejné dopravy v ranních hodinách (především školní autobusy) a pro návrat spoje v dopoledních hodinách. V celém Libereckém kraji dochází z hlediska dlouhodobého vývoje ke stárnutí populace. V této souvislosti se zvyšuje četnost návštěv zdravotnických zařízení občany, kteří jsou zvyklí využívat veřejnou dopravu a spoléhají na ni.

Příloha: P1-04_Map_a_rozložení_zdravotnických_zařízení_v_LK

1.5 ROZLOŽENÍ ÚŘADŮ

Každá obec Libereckého kraje má svůj obecní úřad, který vykonává základní správní činnosti.

V kraji je celkem 23 obcí základního I. typu, které vykonávají pro své okolí funkci stavebního úřadu (tučně zvýrazněných 14 obcí), nebo alespoň matričního úřadu (**Desná, Harrachov, Hejnice, Hrubá Skála, Jindřichovice pod Smrkem, Jenišovice, Kamenický Šenov, Křižany, Libštát, Osečná, Poniklá, Příšovice, Raspenava, Rovensko pod Troskami, Rychnov u Jablonce nad Nisou, Smržovka, Stráž pod Ralskem, Sychrov, Velké Hamry, Všeň, Vysoké nad Jizerou, Zákupy, Žandov**)

Obcí s pověřeným obecním úřadem, které pro sebe a okolní obce vykonávají kromě stavebního a matričního úřadu další správní činnosti (vodoprávní úřad, volby ad.), je v kraji celkem 21:

(**Česká Lípa, Český Dub, Cvikov, Doksy, Frýdlant, Hodkovice nad Mohelkou, Hrádek nad Nisou, Chrastava, Jablonec nad Nisou, Jablonné v Podještědí, Jilemnice, Liberec, Lomnice nad Popelkou,**

Mimoň, Nové Město pod Smrkem, **Nový Bor**, Rokytnice nad Jizerou, **Semily**, **Tanvald**, **Turnov**, **Železný Brod**).

Tučně zvládnutě je 10 obcí, které jsou zároveň obcemi s rozšířenou působností (tzv. ORP). Tyto obce zajišťují další specializované správní činnosti (např. silniční správní úřad).

V Liberci je krajský úřad.

V okresních městech jsou pracoviště Okresní správy sociálního zabezpečení, Okresních archivů a okresních soudů. V Liberci je navíc pobočka krajského soudu v Ústí nad Labem (soudy jsou stále ještě organizovány podle starého rozdělení krajů).

Okresní dělení si zachovala i Policie České republiky, která na rozdíl od soudů má krajské ředitelství policie Libereckého kraje v Liberci.

Územní pracoviště finančního úřadu se nacházejí ve všech ORP.

Kontaktní pracoviště Úřadu práce se nacházejí v ORP a dále v Českém Dubu, Doksech, Hrádku nad Nisou, Chrastavě, Jablonném v Podještědí, Mimoni a v Novém Městě pod Smrkem.

1.6 TURISTICKÁ DOPRAVA

Liberecký kraj se řadí mezi turisticky velmi atraktivní regiony. Mezi nejzajímavější místa patří oblast Jizerských hor, Krkonoš, Lužických hor, Českého ráje, okolí Máchova jezera či města Liberec, Jablonec n. Nisou aj. Turisté mohou navštívit též hrady a zámky.

Mezi turisticky významné oblasti za hranicemi Libereckého kraje, dobře dostupné veřejnou dopravou, patří např. Zittau a okolí (vč. provozu úzkorozchodných tratí s historickými železničními vozidly), Dresden, Berzdorfer See, České Švýcarsko, ale také hlavní město Praha.

Dopravní obslužnost za účelem turistického spojení je zajišťována krom pravidelných linek veřejné dopravy i turistickými linkami (zpravidla jen sezónní provoz) – ať už jde o linky zimní (skibusy) či letní (včetně cyklobusů). Více v kap. 2.6.

Liberecký kraj nabízí pro účely turistické dopravy i zajímavé jízdní výhody v rámci jednodenních sítových jízdének:

- » IDOL+/IDOL5+ (na Opuscard, platí v rámci IDS IDOL 24 hodin);
- » Euro Nisa Ticket (na jeden kalendářní den pro jednu nebo pro 2 až 5 osob – platná též za hranicemi Libereckého kraje vč. území Dolního Slezska v Polsku a Horní Lužice v Německu).

1.7 DOPRAVA ZA SPORTEM, ZA NÁKUPY A ZA KULTUROU

Doprava za sportem, nákupy a kulturou je také významným zdrojem přepravní poptávky, kterou však lze často sloučit v čase s přepravní poptávkou po dopravě do zaměstnání či na úřady. Významný podíl má tento druh přepravní poptávky ve večerních hodinách či o víkend. Konkrétní rozsah dopravy ve večerních hodinách a o víkend či o prázdninách závisí na potenciálním a reálném počtu cestujících.

Přepravní poptávku za účelem dopravy za kulturou, nákupy či sportem lze rozdělit:

- » pravidelná – obvykle v okolí větších měst, kde existuje dostatečný rozsah dopravy
- » nepravidelná – ke zvažení je nepravidelné zajištění veřejnou dopravou na větší akce (viz Hejnické slavnosti, Světový pohár/Mistrovství světa, Vánoční nákupy atp.)

Speciální nabídka veřejné dopravy pro turisty, cykloturistiky a lyžaře je řešena v kap. 2.6.

2 ANALÝZA VEŘEJNÉ DOPRAVY V LIBERECKÉM KRAJI

2.1 ANALÝZA ŽELEZNIČNÍCH LINEK (TRATÍ)

Hlavním smyslem železnice v Libereckém kraji by mělo být dálkové propojení s Prahou a se sousedními stotisícovými městy Ústí nad Labem, Hradec Králové, Pardubice, Jelenia Góra, Görlitz a Dresden linkami dálkové dopravy R14, R15, R21, TLX2. Vzhledem k reálnému stavu infrastruktury je tato úloha plněna částečně, v některých směrech musí být pro celkovou nekonkurenceschopnost suplována autobusovou dopravou (Praha). Potenciál napojení na koridory dálkové dopravy je využíván v Pardubicích, Kolíně, Ústí nad Labem a v Drážďanech. Naopak zatím málo využívané jsou přestupy v uzlech Praha, Jelenia Góra a Görlitz z důvodu neúměrně dlouhé jízdní doby nebo nedostatečné nabídky. K relacím zajišťujícím též dálkovou dopravu můžeme připojit linky R22 Kolín - Mladá Boleslav – Česká Lípa – Rumburk a spěšné vlaky Kolín – Chlumec n. C. – Stará Paka – Trutnov. V zásadě stejné linky spolu s vybranými páteřními linkami regionálními (L2, L3, L4, TL70) zajišťují spojení v dílčích meziregionálních relacích. Z praktického pohledu jsou dálkové vlaky spíše regionálními expresy a dálkoví a regionální cestující se v poptávce o spojení výhodně doplňují tak, že v součtu vzniká přepravní proud silný natolik, aby byla železniční doprava v regionu opodstatněná. Vzhledem k velikosti přepravních proudů v území není efektivní z důvodu nedostatečné poptávky na většině tratí zavádět vícesegmentové typy dopravy s atraktivními intervaly spojů a je nutno hledat řešení ve vzájemných časových prokladech linek různých segmentů tak, aby byla v součtu vytvořena nabídka s přiměřeně dlouhými intervaly spojů. Negativní dopad na praktický rozsah nabídky spojů má rozdílnost tarifů v jednotlivých segmentech (neintegrace rychlíků do IDOL).

Bariérou pro zvýšení využití železnice je nekonkurenceschopná trasa ve spojení z Liberce do vnitrozemí (Turnova). Bez modernizace tohoto úseku není možné naplnit páteřní úlohu vlakové dopravy v regionu. Obdobným případem je západní spojení Liberce s Českou Lípou, kde musí být pro zajištění přiměřené konkurenceschopnosti a přestupních vazeb dosažena systémová jízdní doba 60 minut a zkrácen interval rychlých spojů na 60 minut ve špičkách. Negativním prvkem v dálkové dopravě je prozatím nedosažitelnost přestupního uzlu Zittau z důvodů havarijního stavu polského úseku, možnost velmi rychlého spojení v relacích Liberec – Berlin / Wrocław je tak zatím nevyužita.

Železnice má význam též v příměstské dopravě v okolí nejvýznamnějších měst Liberec (ze směrů Hrádek n. N., Frýdlant, Tanvald, Rychnov u J.), Česká Lípa (Děčín, Svor, Jablonné v P., Doksy) a Turnov (Liberec, Tanvald, Libštát, Mladá Boleslav). Tento segment, dnes ještě hojně využívaný, je do budoucna velmi citlivý na vyřešení rychlé dostupnosti železnice ve vztahu ke zdrojům a cílům cest ať už zlepšením návazné dopravy nebo přímým spojením do center měst. Důvodem je vysoký podíl přístupové doby v poměru k délce cesty a konkurence jiných způsobů dopravy. Aktuálně (2015) byla provedena zásadní rekonstrukce trati Liberec - Tanvald pro zavedení atraktivního příměstského intervalu 30/60 minut odstraněním nadbytečných pobytů v nácestných stanicích z technologických důvodů. O velký potenciál cestujících v tomto segmentu je železnice ochuzena absencí přímého spojení z Libereckého kraje se stanicí Mladá Boleslav město.

Nabídka turistické dopravy je ve fázi svého formování do uchopitelných marketingových produktů. Základem jsou sezónně využívané relace z Prahy do okolí Máchova jezera, Českého ráje, Jizerských hor a Krkonoš. Nabídka pro turistické využití je z Liberce ve směrech do Drážďan, Českosaského

Švýcarska, Českého ráje, Jizerských hor a Krkonoš. Omezeně je možné do stejných cílů cestovat i ve směru z Královéhradeckého kraje. Turistickou dopravu je vhodné dále rozvíjet ve směrech do Lužických hor a Polska včetně doplnění účelových spojů v již zavedených relacích tak, aby bylo možné existující nabídky propagovat jako kvalitní produkt. Je potřeba řešit (ne)dostatečnou kapacitu pro přepravu jízdních kol a nabídku dále přizpůsobovat poptávce po stránce zvolených destinací i kapacity. Hlavní potenciál byl identifikován v relacích z Prahy do směrů Jedlová, Doksy, Rovensko p. T., S. Poręba, z Liberce ve směrech Rovensko p. T., Železný Brod, S. Poręba, Hejnice, N. Město p. S., Dresden, Rybníště, Kryštofovo Údolí, z Hradce Králové a Jelení Hory směrem do S. Poręby, Liberce a Českého ráje. Nabídku je možné dále zlepšovat odstraňováním zbytných přestupů, nasazováním účelových vozů a doplňováním chybějících spojení (např. Görlitz). Vhodné mohou být též různé slevové a marketingové akce ve spolupráci s turistickými cíli.

Mezi tratě umožňující vytvoření nabídky plně konkurenceschopné se silniční dopravou patří v Libereckém kraji pouze několik dílčích relací: Děčín – Česká Lípa, Bakov n. J. – Mnichovo Hradiště – Turnov – Železný Brod – Tanvald / Semily – Libštát, pozitivní výjimkou je dálkové spojení Liberec - Dresden.

Některé tratě jsou naopak prozatím odsouzeny v konkurenci k neúspěchům svým trasováním (030 Liberec – Turnov, 086 Liberec – Rynoltice, 042 Martinice v K. – Rokytnice n. J., 064 Lomnice n. P. – Libuň, úvratové zaústění trati 041 v Turnově), nízkou rychlostí 30 – 60 km/h (tratě č. 034, 035, 036, 038, 039, 041, 086, 087), nevhodným dopravním modelem s prostoji nebo časovými souběhy spojů vyplývajícím z aktuálního stavu infrastruktury (tratě č. 030, 080, 086), nízkou poptávkou z důvodu špatné obsluhy hlavních směrů (064 Libuň – Lomnice n. P. – Stará Paka, 042 Martinice – Rokytnice n. J. a 039 Nové Město p. S. – Jindřichovice p. S.) nebo množstvím přejezdů s nedostatečnými rozhledovými poměry omezujícími traťovou rychlost (tratě 038, 039, 041, 042, 087).

Nejvíce využívanou stanicí je Liberec (přes 8.000 cestujících za den), následují Česká Lípa a Turnov (přes 3.000), Hrádek n. N., Raspenava, Smržovka, Frýdlant, Železný Brod, Tanvald, Semily, Jablonec n. N., Tanvald zastávka (přes 1.000). Množství zastávek je naopak využíváno pouze jednotlivci.

Nejvíce cestujících využívá spojení mezi Libercem a Frýdlantskem, resp. Hrádeckem (cca 2.400 cestujících v obou směrech za den) a dále v relacích Liberec - Tanvald a Liberec - Semily (cca 2000 cestujících/den). Linka mezi Českou Lípou a Děčínem má největší průměrnou obsazenost vlaků (cca 50 cestujících/vlak). Mezi tratě s velmi malým využitím, na kterých musí být řešena otázka efektivního provozování spojů dopravní obslužnosti, patří úseky Libuň – Lomnice n. P. – Stará Paka, Nové Město p. S. – Jindřichovice p. S. a Martinice – Rokytnice n. J.

Pro účely PDOÚ jsou stávající linky (tratě) regionální dopravy rozděleny též do skupin dle jejich stávajícího využití následovně:

Tabulka 9 – Skupiny linek dle vytíženosti

Standard	Skupina A	Skupina B	Skupina C	Skupina D	Skupina E
Počet cestujících za den obousměrně v nejsilnějším profilu	nad 2000	nad 1000	nad 500	nad 250	méně než 250

Zdroj: KORID LK

Zatřídění jednotlivých linek (tratí) do skupin využití je uvedeno v příloze P7-01-01.

Tabulka 10 – SWOT analýza linek železniční dopravy v Libereckém kraji

SWOT analýza	Železniční linky Libereckého kraje	
	Silné stránky	Slabé stránky
Interní analýza	<ul style="list-style-type: none"> rozsáhlá síť obnovovaný vozový park dostatečné technické zázemí cestující zvyklí využívat vlak vysoký komfort přepravy vhodné pro přepravu osob se sníženou schopností pohybu a orientace a cestujících se zavazadly 	<ul style="list-style-type: none"> nízká cestovní rychlost zastaralá infrastruktura, dlouhé staniční intervaly nízká konkurenceschopnost vedení tratí chybějící rychlé spojení s Prahou horší dostupnost (větší vzdálenost stanic od osídlení) nákladný provoz vysoké náklady na obnovu a údržbu infrastruktury nevhodný dopravní model z důvodu stavu infrastruktury (L2, L3, L4) příliš nízké využití některých linek (L5, L61 v koncovém úseku, L9), neefektivní provoz nejsou tarifně integrované rychlíky absence elektrifikovaných tratí
Externí analýza	<p>Příležitosti</p> <ul style="list-style-type: none"> po zlepšení infrastruktury lze vytvořit atraktivní nabídku na páteřních linkách možnost vytvoření efektivních dopravních modelů s atraktivní nabídkou a nízkými náklady integrace rychlíků v rámci efektivních dopravních modelů podporovat rozvoj i postupným omezováním souběžných tras PAD možnost propojení s tramvajovou infrastrukturou, včetně hybridních vozidel 	<p>Hrozby</p> <ul style="list-style-type: none"> nebude včas zlepšena infrastruktura nebude vyřešena rychlá dostupnost železnice od zdrojů a cílů cest nedostatečný počet cestujících pro kolejovou dopravu a její neefektivita nepodaří se tarifní integrace rychlíků nebude zajištěno stabilní financování vysoké nároky z hlediska předpisů a legislativy fatálně prodražující provoz

Zdroj: KORID LK

2.2 ANALÝZA LINEK PŘÍMĚSTSKÉ AUTOBUSOVÉ DOPRAVY

Cílem analýzy linek příměstské autobusové dopravy (dále jen PAD) je stručný popis stávajícího stavu (viz Tabulka 11) a analýza silných/slabých stránek a příležitostí/hrozeb (viz Tabulka 12).

Tabulka 11 – Linky PAD v Libereckém kraji

Liberecký kraj (data k 1.1.2015)	
346	linek veřejné osobní dopravy v LK (z toho 12 mezinárodních a 101 linek MHD) cca. 7,5 % linek v ČR
242	linek příměstské autobusové dopravy (PAD)
52	dálkových linek PAD (z toho 6 mezinárodních linek) vybrané linky jsou po území LK zahrnuty v IDOL, ostatní na tzv. „komerční riziko dopravce“
195	dotovaných linek PAD – zahrnutých v IDOL (z toho 3 mezinárodní linky)
6	dotovaných linek - nezahrnutých v IDOL (2 dopravci)
33	dopravců PAD (z toho 6 v IDOL)
7 (+1) dopravně logických celků PAD	Českolipsko, Novoborsko, Liberecko – sever (Frýdlantsko, Hrádecko-Chrastavsko), Liberecko-jih, Jablonecko-Tanvaldsko, Turnovsko-Semilsko, Jilemnicko jako částečně samostatný celek může vystupovat i relace Liberec – Jablonec
dopravci PAD plně integrovaní v systému v IDOL	BusLine a.s., COMPAG CZ s.r.o., ČSAD Česká Lípa a.s., ČSAD Liberec, a.s., OSNADO spol. s r.o., ARRIVA Střední Čechy a.s. (dříve TRANSCENTRUM bus, s.r.o.), KAD, spol.s r.o.*, OAD Kolín, s.r.o.*

Zdroj: KORID LK a www.idos.cz

* Integrace dopravců KAD a OAD Kolín (zajíždějících do Libereckého kraje jen okrajově z Královéhradeckého, resp. Středočeského kraje) je připravována.

Příloha: P2-02_Seznam_linek_PAD_v_LK

Analýza silných a slabých stránek PAD v Libereckém kraji vč. příležitostí a hrozeb je součástí následující tabulky.

Tabulka 12 – SWOT analýza PAD

SWOT analýza	Interní analýza	
	Silné stránky	Slabé stránky
Externí analýza	<ul style="list-style-type: none"> • linkové vedení (pokrytí Libereckého kraje) • návaznosti v jízdním řádu (vč. návazností na železniční dopravu) • mezikrajské spojení s Královéhradeckým, Středočeským i Ústeckým krajem • technické zázemí 	<ul style="list-style-type: none"> • nestabilita a nespolehlivost návazností mezi spoji (vlak+bus, bus+bus ve větších terminálech) • nedostatečná nabídka v rámci turistického spojení, které bývá nahrazováno zvláštními linkami • vysoká diferencovanost jízdních dob v průběhu dne (špičky/sedla), týdne (pondělí/zbytek týdne) i roku (zima/léto) • vysoká potřeba náležitostí (vozidel) pro pokrytí přepravních potřeb ve špičkách (=> nízké proběhy)
	Příležitosti	Hrozby
	<ul style="list-style-type: none"> • zajištění stability návazností • úpravy jízdních dob v rámci jejich revize (z dat o sledování polohy vozidel) • rozvoj spolupráce s významnými zaměstnavateli • rozvoj spolupráce při přípravě turistického spojení (vč. mezinárodních linek) • úprava technologie dopravy tak, aby bylo možné nasadit na spoje vozidla odpovídající velikosti • koordinace MHD a PAD • integrace komerčních dálkových (mezikrajských) linek 	<ul style="list-style-type: none"> • odliv cestujících z veřejné dopravy • rozvoj zvláštní linkové dopravy v souběhu s PAD • nebude zajištěno stabilní financování • vnímání PAD jen jako „sociální služby“ pro ty, kteří nemohou využívat IAD • závady a úpravy infrastruktury omezující a komplikující provoz PAD (nevyhovující silnice/mosty/zastávky), vč. vytlačování zastávek ze silnic I. třídy

Zdroj: KORID LK

2.3 ANALÝZA MĚSTSKÉ HROMADNÉ DOPRAVY

V LK jsou provozovány 4 systémy MHD: v České Lípě, Liberci, Jablonci nad Nisou a v Turnově. Všechny spoje MHD jsou zapojeny do systému IDOL od jeho počátku v roce 2009, přesto je městům jakožto objednatelům těchto dopravních výkonů ponecháno rozhodovací právo při tvorbě tarifů, sortimentu dokladů a jejich cen. Ve všech systémech jsou linky, které obsluhují mimo území samotného města i jeho okolí. LK se na výkonech spojů MHD za města finančně podílí, protože je považuje za součást krajské dopravní obslužnosti. V Liberci jsou vedle městské autobusové dopravy provozovány 4 tramvajové linky. Linka č. 11 spojuje Liberec s Jabloncem nad Nisou.

2.3.1 MHD LIBEREC

Tabulka 13 – MHD Liberec

MHD Liberec (data k 31.12.2014)	
44	linek (z toho 7 linek vyjíždí za hranice města – 16, 20, 23, 26, 28, 30, 60) (z toho 6 nočních linek)
208	zastávek MHD (20 mimo Liberec; 38 společných s PAD)
6 654 245	km za rok (vč. režijních 418 946 km), vč. km TRAM Liberec – Jablonec n.N., vč. uzavírek LK
37 789 185¹	počet cestujících za rok 2014 (denní průměr 103 532)
230 707 074	Kč; celková kompenzace (z toho 200 000 tis. Kč SML, 4,5 mil. LK BUS, 17 247 tis. Kč LK TRAM, 8 997 tis. Kč SMJ TRAM)
5 242 428	Kč, protarifovací ztráta (dojezdy do zón)
164 205 437	Kč; celkové tržby bez reviz. činnosti, včetně TRAM do Jablonec n.N.
27,17	tržby Kč/km (průměr za km dle JŘ MHD s připočtením protarifovací ztráty)

Zdroje: KORID LK, www.idos.cz a DPMLJ, a.s.

Provozovatelem MHD v Liberci je Dopravní podnik měst Liberce a Jablonce nad Nisou, a.s. (DPMLJ).

Síť linek MHD pokrývá prakticky celé území města, tvoří je především linky spojující kraj města přes centrální terminál MHD ve Fügnerově ulici s druhým okrajem města, které doplňují linky vedené tangenciálně mimo centrum. Některé autobusové linky zasahují mimo území krajského města a zajišťují tak dopravní obslužnost sousedních obcí. Konkrétně se jedná o linky:

- 16** Fügnerova – Ostašov – Machnín – Novina – Křižanské sedlo
- 20** Fügnerova – Pilínkov – Šimonovice
- 23** Pekárny – Zelené Údolí – Fügnerova – Stráž nad Nisou
- 26** Doubí sídliště – Fügnerova – Pavlovice křižovatka – Krásná Studánka/Stráž nad Nisou
- 28** Fügnerova – Stráž nad Nisou – Pavlovice křižovatka – Radčice
- 30** Fügnerova – Nádraží – Stráž nad Nisou
- 60** Fügnerova – Šimonovice

Do systému MHD dále spadá meziměstská tramvajová linka 545011 Liberec – Jablonec nad Nisou, provozovaná celé délce v režimu nástupu a odbavení cestujících stejném jako v síti MHD v Liberci, tedy s nástupem všemi dveřmi, na jejíž provoz rovněž přispívá Liberecký kraj. Na linkách MHD Liberec platí jednotlivé nebo časové jízdné. Nástup a výstup cestujících probíhá všemi dveřmi, od 20 hod.

¹ Počet cestujících v r.2014 byl ovlivněn výlukou tramvajové trati Liberec – Vratislavice n.Nis. – Jablonec n.Nis.

večer pouze předními dveřmi. Odbavení cestujících probíhá samoobslužným způsobem označením předem zakoupené jízdenky v označovači ve vozidle nebo přiložením bezkontaktní čipové karty k terminálu (povinnost check-in nemají cestující s kupónem pro zónu Liberec v denní době do 20h). V některých vozidlech existuje možnost zakoupení jízdenky v automatu ve vozidle. Dále je umožněn doplňkový prodej jízdenek u řidiče, platba SMS jízdenkou a postupně zaváděna možnost platby jízdenek bezkontaktní bankovní kartou (od 1.7.2015 na tramvajových linkách č. 2 a 3).

V Liberci dochází k prostorovým souběhům linek PAD a MHD téměř na všech směrech. Kapacitně a provozně se jedná o souběh jen v relacích do Krásné Studánky přes Pavlovice, do Stráže nad Nisou, do Jablonce nad Nisou přes sídliště Kunratická a do Doubí. Zatímco u spojení sídliště Kunratická a Doubí má souběh MHD s projíždějícím PAD stále své opodstatnění (především v období přepravní špičky) a dal by se s PAD pouze koordinovat, spojení do Stráže nad Nisou a Krásné Studánky je (alespoň částečně) nahraditelné spoji PAD. V případě Stráže nad Nisou by musely být přetrasovány některé spoje např. linky 071 PAD z Nové Vsi přes Mníšek do Liberce.

V Liberci je 11 železničních stanic („hlavní“ nádraží², na trati 086 Horní Růžodol, Ostašov a Karlov pod Ještědem, na trati 089 Machnín, Machnín hrad, na trati 037 Krásná Studánka, na trati 036 Rochlice, Vesec a Vratislavice nad Nisou a na trati 030 Pilínkov)³. Pro městské relace se nejvíce používá spojení „hlavní“ nádraží s Rochlicemi a Vratislavicemi nad Nisou a „hlavní“ nádraží s Krásnou Studánkou. Všechny tyto relace jsou v souběhu s linkami MHD, které využívá většina cestujících. Od počátku platnosti jízdních řádů 2015/2016, kdy se zavádí 30 min. takt na trati 036 (Liberec – Tanvald) a dojde k ustálení uzlu X:30 na libereckém hlavním nádraží, bude možné plánovat průjezdní relace skrze celý Liberec s přestupem na „hlavním“ nádraží.

Tramvajová linka č. 11 představuje spolu s s tratí mezi Mostem a Litvínovem jediný příklad meziměstské tramvaje v Česku. Další dva případy, kdy tramvajová trať opouští katastr vlastního města, nalezneme v okolí Brna (Modřice) a Ostravy (Kyjovice-Budišovice). Tato linka společně s vlakovou linkou L1 a autobusovou linkou PAD 141 zajišťují spojení Liberce s Jabloncem nad Nisou. Každá z těchto linek má svou vlastní úlohu. Autobusová linka 141 obsluhuje severní trasu přes liberecké Kunratice a jablonecký Lukášov a Mšeno. Tramvajová linka obsluhuje jižní cestu přes liberecké Vratislavice a jabloneckou Proseč. Vlaková linka slouží pro spojení „hlavního“ nádraží v Liberci a liberecké místní části Rochlice s částmi Jablonce, které jsou blízko u trati. Především však slouží pro spojení liberecko-jablonecké aglomerace s Tanvaldskem.

Propojování liberecko-jablonecké aglomerace s sebou přináší možnost koordinace linky 141 s MHD. Tento krok by mohl částečně omezit souběhy v relacích Fügnerova – Kunratická sídliště – Kunratice, Mšenská a Mšeno – centrum Jablonce n.Nis.

Příloha: P2-03-01_plán_MHD_Liberec_ZVON

² Železniční stanici Liberec lze považovat za „hlavní“ nádraží v krajském městě.

³ Na katastru města Liberce se nachází také vlaková zastávka Proseč n.Nis., která plní roli v rámci dopravní obslužnosti také pro obyvatele Jablonce n.Nis. (místní části Proseč nad Nisou).

Tabulka 14 – SWOT analýza MHD Liberec

SWOT analýza	MHD Liberec	
	Silné stránky	Slabé stránky
Interní analýza	<ul style="list-style-type: none"> • integrace do IDOL • rozsáhlá síť linek • obnovovaný vozový park • vysoký podíl low-entry spojů • technické zázemí • cestující zvyklí využívat MHD • síť tramvajových linek spojujících centrum města se ZOO, muzeem, nebo Ještědem a také spojující Liberec a Jablonec nad Nisou • přesahy za hranice města • spolupráce s nákupními centry • spojení průmyslových zón se sídlišti a centrem města • moderní technologie odbavování cestujících 	<ul style="list-style-type: none"> • nedostatečné statistiky o pohybu cestujících • delší docházková vzdálenost na spoje MHD v některých okrajových oblastech města (Vesec, Vratislavice) • intervaly spojů v dopoledním a večerním sedle příliš neodpovídají reálné poptávce (dopoledne jezdí spoje velmi vytížené, večer často při stejném intervalu podprůměrně vytížené)
Externí analýza	Příležitosti <ul style="list-style-type: none"> • využití rozsáhlé sítě linek – možnost efektivního plánování oběhů vozidel a propojení linek skrz terminál Fügnerova • koordinace MHD a PAD • další zvýšení podílu výkonů v elektrické trakci • 100% low-entry spojů 	Hrozby <ul style="list-style-type: none"> • odliv cestujících z veřejné dopravy • uzavírání systému – neochota objednatelů koordinovat MHD a PAD • nedostatek finančních prostředků • vystoupení města z IDOL

Zdroje: KORID LK

2.3.2 MHD JABLONEC NAD NISOU

Tabulka 15 – MHD Jablonec nad Nisou

MHD Jablonec nad Nisou (DSOJ) (data k 31. 12. 2014)	
24	linek (z toho 7 linek vyjíždí za hranice Jablonce – do obcí DSOJ)
126	zastávek (z toho 24 mimo Jablonec, nebo společných s PAD)
1 579 309	km za rok (vč. režijních 55 277 km), pouze DSOJ
4 255 389	počet cestujících za rok 2014 mimo tramvaj (denní průměr 11 659)
47 011 747	Kč; kompenzace za rok 2014 – bez TRAM do Jablonce n.N. (z toho 38,7 mil. Kč DSOJ, 8,3 mil. Kč LK), bez protarifovací ztráty
1 194 298	Kč, protarifovací ztráta (dojezdy do zón)
26 875 383	Kč; celkové tržby MHD
18,42	tržby Kč/km (průměr za km dle JŘ MHD s připočtením protarifovací ztráty)

 Zdroje: KORID LK, www.idos.cz a DPMLJ, a.s.

Od roku 2010 je mezi Dopravním sdružením obcí Jablonecka a DPMLJ, a.s. v platnosti „Rámcová smlouva o závazku veřejné služby v městské hromadné dopravě“ k zabezpečení stanoveného rozsahu základní dopravní obslužnosti obcí pro období od roku 2010 do roku 2019.

Systém MHD Jablonec nad Nisou společně objednává Dopravní sdružení obcí Jablonecka (DSOJ), čili města/obce Bedřichov, Jablonec nad Nisou, Janov nad Nisou, Lučany nad Nisou, Nová Ves nad Nisou, Pulečný a Rychnov u Jablonce nad Nisou. Na provoz 6 linek (101, 104, 105, 115, 121 a 126), které jsou vedeny za hranice města Jablonec nad Nisou, nebo v případě linky 126 vedené zcela mimo Jablonec n.Nis., přispívá LK, a to na výkony za hranicemi města Jablonce nad Nisou, které byly navrženy v rámci krajské dopravní obslužnosti jako standardní (viz Příloha č. P7-02-01).

Linky vedené za hranice města Jablonce nad Nisou do okolních obcí:

- 101** Bedřichov – Janov nad Nisou – Autobusové nádraží – Kokonín – Rychnov u Jablonce nad Nisou
- 104** Lukášov, Koruna – Rýnovice – Autobusové nádraží – Jablonecké Paseky – Lučany nad Nisou – Maxov, kostel
- 105** Paseky, ELP – Jindřichov, konečná
- 115** RYCHLOSPOJ: Rychnov u Jablonce nad Nisou – Autobusové nádraží – Paseky, ELP
- 121** ZIMNÍ VÍKENDOVÁ A PRÁZDNINOVÁ LINKA: Pražská – Hrabětice – Bedřichov – Pražská
- 126** Janov nad Nisou, samoobsluha – Velký Semerink – Hrabětice, kaplička
- 132** ŠKOLNÍ: Nová Ves nad Nisou – Sídliště Šumava – Kamenná – Horní nám. – Rýnovice, samoobsluha

Linky MHD obsluhují území Jablonce nad Nisou a obcí DSOJ. Primárním významem MHD je propojení sídliště s centrem města a dalšími významnými cíli cest (nemocnice, průmyslové zóny, nákupní centra). Dále linky spojují okolní obce DSOJ a vzdálené jablonecké místní části s centrem města, školami a průmyslovými zónami (hlavně Rýnovice). Linky MHD obsluhují Jablonec ve srovnání s jinými MHD v LK velmi důkladně, o čemž vypovídá velký počet zastávek (102 v Jablonci oproti 86 ve srovnatelné České Lípě). Na druhou stranu také dochází k souběhům s PAD, a to především v relacích Lučany – aut.nádr., Mšeno – Jablonecké Paseky – aut.nádr. nebo Kokonín – aut.nádr. Případná koordinace MHD a PAD by tedy mohla vést v konečném důsledku k zefektivnění dopravy.

Centrálním přestupním bodem jablonecké MHD a linkové autobusové dopravy je autobusové nádraží, které v roce 2012 nahradilo přestupní zastávku MHD Kamenná. Zastávka Kamenná ve stísněném uličním prostoru neumožňovala kvalitní a bezpečný přestup mezi linkami MHD. Již od vzniku železniční zastávky Jablonec nad Nisou, centrum v roce 2010 se počítalo s propojením nové železniční zastávky s centrem města lávkou směrem k muzeu, ze které se předpokládal sestup, resp. vyústění směrem k autobusovému nádraží a zastávce MHD Kamenná. Vedle stávajícího autobusového nádraží jako dopravního terminálu se v současné době nabízí a prověřuje prostor bývalé tržnice mezi ulicemi Kamennou a Lipanskou. Město Jablonec nad Nisou řeší zadání technické studie prodloužení tramvajové trati z Liberce do centra města a budoucího společného dopravního terminálu. Prodloužení tramvajové trati bude rovněž zakomponováno v novém územním plánu města.

V Jablonci nad Nisou je na trati č. 036 (linka IDOL L1) celkem 7 železničních zastávek⁴ (v DSOJ je dále zastávka Lučany nad Nisou). Trať 036 objíždí s mírným stoupáním Jablonec z jižní strany. Vzhledem k počtu zastávek i jejich příznivé poloze (především Jablonec nad Nisou centrum a hlavní nádraží) slouží železnice i pro městské relace (v blízkosti zastávky Jablonec n. Nis. zastávka se nacházejí významní zaměstnavatelé sdružení v průmyslovém areálu Na Hutích, v blízkosti zastávky Jablonecké Paseky se nachází sídliště. Výhodami využití železniční dopravy po území města Jablonec nad Nisou jsou rychlost a cenově příznivější kilometrický tarif dopravce. Počty cestujících na těchto relacích jsou i přesto ve srovnání s MHD menší.

Příloha: P2-03-02_plán_MHD_Jablonec_n_N_ZVON

Tabulka 16 – SWOT analýza MHD Jablonec nad Nisou

SWOT analýza	MHD Jablonec nad Nisou	
	Silné stránky	Slabé stránky
Interní analýza	<ul style="list-style-type: none"> • integrace do IDOL • cestující zvyklí využívat MHD • obnovovaný vozový park • vysoký podíl low-entry spojů • technické zázemí • tramvaj Liberec – Jablonec nad Nisou a autobusy do Jizerských hor • přesahy za hranice města • systém páteřních linek (směrové vazby na AN) • spolupráce v rámci DSOJ • spojení průmyslových zón se sídlištěm a s centrem města 	<ul style="list-style-type: none"> • nedostatečné statistiky o pohybu cestujících • částečně i souběhy v rámci MHD • návaznosti na autobusovém nádraží nejsou v uzlovém čase, a není tak dosaženo kompletního uzlu a všech návazností
Externí analýza	<p>Příležitosti</p> <ul style="list-style-type: none"> • koordinace vedení linek PAD a MHD na okrajích města • dosažení uzlového přestupního času (MHD, MHD+PAD na Autobusovém nádraží) • prodloužení tramvajové linky 11 (z Liberce) na autobusové nádraží a vytvoření návazností na MHD a PAD tramvaje • zlepšení návaznosti na vlaky v zastávce centrum • 100% low-entry spojů 	<p>Hrozby</p> <ul style="list-style-type: none"> • odliv cestujících z veřejné dopravy • uzavírání systému – riziko vzniku souběhů mezi MHD a PAD a neochota objednatelů vzájemně koordinovat dopravní obsluhu • nedostatek finančních prostředků • možné vystoupení města z IDOL

Zdroje: KORID LK

⁴ Do počtu zahrnuta i zastávka Proseč nad Nisou ležící na katastru města Liberec, ale obsluhující Jablonec n.Nis.

2.3.3 MHD ČESKÁ LÍPA

Tabulka 17 – MHD Česká Lípa

MHD Česká Lípa (data k 1.1.2015)	
16	linek (z toho 2 linky vyjíždějí za hranice města 207 do Sosnové a 206 přes Horní Libchavu)
96	zastávek MHD (z toho 38 společných s PAD); (z toho 2 mimo Českou Lípu)
1 124 432	km za rok 2014
2 032 405	počet cestujících za rok 2014
35 270 413 Kč	kompence za rok 2014 (31,37 Kč/km)
13 102 634 Kč	celkové tržby za rok 2014 (11,6 Kč/km)
505 2xx	označení linek, v souladu s principy označování linek IDOL ve vztahu k cestujícím primárně poslední trojčíslí

 Zdroj: KORID LK, www.idos.cz a MÚ Česká Lípa

Provozovatelem MHD v České Lípě je společnost BusLine a.s. Linky MHD pokrývají celou oblast města a spojují především sídliště na severu (Sever, Špičák, Lada) s centrem města a průmyslovou zónou v jihozápadní části města. Hlavním uzlem MHD je terminál u hlavního nádraží v jihovýchodní části města. Pro centrum města slouží především zastávka Sokolská (dříve Banco I). V České Lípě je činný Českolipský dopravní klub, který se aktivně spolupodílí na zajištění dopravní obslužnosti a připravovaných změnách.

Na rok 2016 plánuje SŽDC přestavbu hlavního nádraží, kdy vybuduje novou odjezdovou halu (o cca 500 m blíže městu), dále podchod, který výrazně zkrátí cestu z nádraží do průmyslové zóny Dubice. Město naváže na tuto akci přestavbou prostoru před novou odjezdovou halou, kam se zvažuje přesunutí terminálu MHD. LK pak ve spolupráci s městem zajistí i přesun autobusového nádraží na tento nový terminál.

Příloha: P2-03-03_plán_MHD_Česká_Lípa_ZVON_06-2013

Tabulka 18 - SWOT analýza MHD Česká Lípa

SWOT analýza	MHD Česká Lípa	
	Silné stránky	Slabé stránky
Interní analýza	<ul style="list-style-type: none"> • integrace do IDOL • spojení sídlišť s jednou průmyslovou zónou přes centrum města • přesahy za hranice města • hustá síť linek a zastávek 	<ul style="list-style-type: none"> • absence společného terminálu s železnicí • chybějící obchvat České Lípy • špatný stav některých místních komunikací a mostů
Externí analýza	Příležitosti	Hrozby
	<ul style="list-style-type: none"> • koordinace dopravy MHD a PAD na okrajích města (např. Sosnová) 	<ul style="list-style-type: none"> • rozrůstání města do volné krajiny – tlak na nová spojení s nejistou vytižeností • odliv cestujících z veřejné dopravy • uzavírání systému – neochota odstranit souběhy s PAD

Zdroj: KORID LK

2.3.4 MHD TURNOV

Tabulka 19 – MHD Turnov

MHD Turnov (data k 1. 1. 2015)	
3	linky (z toho 2 vyjíždějí za hranice města)
28	zastávek MHD (z toho 27 společných s PAD)
69 407	km za rok (za JŘ 2014/2015)
180 103	počet cestujících za rok 2014
1 450 000 Kč	fin. kompenzace za rok (20,9 Kč/km)
885 638 Kč	celkové tržby za rok 2014 (12,7 Kč/km)
675 3xx	označení linek, v souladu s principy označování linek IDOL ve vztahu k cestujícím primárně poslední trojčíslí

 Zdroje: KORID LK, www.idos.cz, BusLine a.s.

Provozovatelem MHD v Turnově je společnost BusLine a.s.

Linka 301 zajišťuje propojení místních částí Pelešany a Mašov s centrem města a terminálem veřejné dopravy u železniční stanice a neopouští hranice města. Linka 302 zajišťuje propojení obce Ohrazenice a části Turnova kolem terminálu veřejné dopravy s centrem města, školami, nemocnicí a průmyslovými podniky v jihovýchodní části města. Víkendová dopravní obsluha území města Turnova je zajištěna linkou 322, která navíc zajišťuje obsluhu obce Přepeře.

Vedle těchto linek MHD slouží městské dopravě linky PAD 310 a 311. Linka 310 plní obdobnou funkci jako linka 302 a navíc obsluhuje Šetřilovsko (místní část Turnova) a Bělou (místní část obce Mírová pod Kozákovem). Linka 311 zajišťuje obsluhu turnovských místních částí Daliměřice, Hrubý Rohozec,, Malý Rohozec, Vesecko (vč. prům. zóny), Kobylka a Bukovina s centrem města včetně škol a nemocnice.

V Turnově jsou 3 železniční stanice Turnov, Dolánky (trať 030) a Turnov-město (trať 041). Využití městské dopravy po železnici je vzhledem k poloze hlavního nádraží mimo centrum a jiné turnovské cíle zanedbatelné.

SWOT analýza	MHD Turnov	
	Silné stránky	Slabé stránky
Interní analýza	<ul style="list-style-type: none"> • integrace do IDOL • přesahy za hranice města (Ohrazenice) • návaznosti na Terminálu u žel.st. • provozní propojení s PAD 	<ul style="list-style-type: none"> • malý rozsah dopravy (z pohledu udržitelnosti MHD jako samostatného provozního celku)
Externí analýza	Příležitosti	Hrozby
	<ul style="list-style-type: none"> • koordinace dopravy MHD a PAD na okrajích města • rozvoj prům. zón • sloučení objednávky PAD a MHD z jednoho zdroje (Liberecký kraj) s příspěvkem města na provoz 	<ul style="list-style-type: none"> • odliv cestujících z veřejné dopravy • nárůst ceny dopravního výkonu v případě, že by dopravcem PAD v regionu byla jiná společnost, než která provozuje MHD • intenzivní provoz ve špičkách pracovních dní, který s sebou nese zpoždění

Zdroj: KORID

2.4 ANALÝZA TARIFU IDOL

2.4.1 VZNIK A VÝVOJ

Integrovaný dopravní systém Libereckého kraje byl spuštěn 1. 7. 2009. Liberecký kraj již předtím podnikal drobné kroky, které směřovaly k integraci. Všechny tyto integrační kroky v jednotlivých oblastech hromadné dopravy osob usnadňovaly cestování veřejnou osobní dopravou po území Libereckého kraje. Výčet jednotlivých kroků je uveden v následující tabulce:

Tabulka 20 – Integrační kroky v Libereckém kraji

Integrační krok	Termín realizace
Oblast organizačních opatření	
Integrace základní dopravní obslužnosti (ZDO) a ostatní dopravní obslužnosti (ODO) do výsledné dopravní obslužnosti (DO), která je podpořena příspěvkem obcí a objednána Libereckým krajem	01/2002
Založení Dopravního svazu měst a obcí Libereckého kraje (poradní sbor pro člena rady kraje pověřeného vedením resortu dopravy)	05/2003
Založení Koordinátora veřejné dopravy Libereckého kraje – KORID LK, spol. s r.o.	03/2005
Oblast dopravních opatření	
Zahájení prací na projektu REGIOTRAM NISA	09/2000
Projekt optimalizace dopravní obslužnosti Libereckého kraje (DHV)	06/2003
Úpravy linek MHD v Jablonci nad Nisou v souvislosti se zavedením integrovaného	09/2003

Integrační krok	Termín realizace
dopravního systému JARIS	
Zavedení taktové dopravy na železničních tratích – pilotní projekt na tratích 036 Liberec – Jablonec nad Nisou – Tanvald a 034 Smržovka – Josefův Důl	12/2004
Zavedení taktové dopravy na železničních tratích – většina tratí v Libereckém kraji	12/2006
Projekt Jizerskohorské železnice (JHŽ)	2007-2009
Projekt optimalizace dopravní obslužnosti (Tanvaldsko, Semilsko-východ)	6/2010
Projekt optimalizace dopravní obslužnosti (Frýdlantsko) v návaznosti na JHŽ	12/2011
Projekt optimalizace dopravní obslužnosti (sítí inter-regionálních linek, Semilsko)	12/2014
Oblast tarifních opatření	
Uznávání předplatných kupónů DPML na linkách 540 040 a 540 045 (Liberec-Bedřichov) v úseku Liberec, aut. nádr. – Liberec, Rudolfovo, Česká chalupa	1. 1. 2001
Uznávání předplatných jízdenek MHD Jablonec nad Nisou na linkách PAD v obvodu MHD Jablonec n.N. + na Rádle	1. 9. 2009
Integrovaný dopravní systém JARIS	1. 9. 2003
Uznávání předplatných kupónů MHD Jablonec nad Nisou na lince 540 020 (Liberec-Jablonec nad Nisou) na území města Jablonec n.N.	1. 9. 2003
Jízdenka LIBNET+	1. 5. 2004
Jednotný systém odbavování cestujících prostřednictvím bezkontaktních čipových karet (vzájemné uznávání karet dopravců ČSAD Jablonec nad Nisou, ČSAD Česká Lípa, ČSAD Semily, ČSAD Liberec)	1. 1. 2004
Společný tarif do 50 km pro dopravce zajišťující veřejnou linkovou autobusovou dopravu v závazku veřejné služby s Libereckým krajem (IDS LK)	1. 1. 2005
Společné Smluvní přepravní podmínky pro dopravce zajišťující veřejnou linkovou autobusovou dopravu v závazku veřejné služby s Libereckým krajem (IDS LK)	1. 1. 2005
Rozšíření nabídky jízdenky LIBNET +	1. 1. 2007
Spuštění pilotního projektu IDS IDOL	18.5.2009
Spuštění ostrého provozu IDS IDOL	1.7.2009
Rozšíření platnosti jízdenek LIBNET+ na oblast Šluknovska	1.3.2009
Rozšíření platnosti jízdenek LIBNET+ mezistátní železniční trať Harrachov – Jakuszyce – Szklarska Poręba - Jelenia Gora	3.7.2010
Částečná integrace zóny Česká Kamenice	1.1.2011
Zapojení dopravce Compag CZ s.r.o. do IDS IDOL	1.5.2011
Zavedení prodeje elektronických jízdenek IDOL u průvodčího ve vlaku	1.7.2011
Zavedení ročních síťových jízdenek	12/2011
Integrace několika měst v Polsku do IDS IDOL – cestování zaměstnanců do liberecké	11.12.2012

Integrační krok	Termín realizace
průmyslové zóny	
Částečná integrace Mladoboleslavska do IDS IDOL – cestování zaměstnanců z Liberce do Mladé Boleslavi	1.1.2013
Částečná integrace Mladoboleslavska do IDS IDOL – cestování zaměstnanců z České Lípy do Mladé Boleslavi	1.7.2013
Částečná integrace zóny Vrchlabí	1.7.2013
Změna tarifu IDOL – bezplatná přeprava skupin dětí do 6 let	1.7.2013
Částečná integrace Mladoboleslavska do IDS IDOL – cestování zaměstnanců ze Semil do Mladé Boleslavi	15.12.2013
Vstup dopravce TRANSCENTRUM bus s.r.o. ⁵ do IDS IDOL	15.12.2013
Vstup dopravce OSNADO do IDS IDOL	15.6.2014
Změna názvu jízdenky LIBNET + na Euro Nisa Ticket	12/2014
Oblast systému OPUSCARD	
Implementace Kartového centra Libereckého kraje	12/2007 – 06/2008
Implementace Odbavovacího systému IDOL ve veřejné dopravě LK	04/2008 – 06/2009
Zahájení vydávání karet Opuscard	09/2008
Migrace 65 000 Libereckých městských karet do systému OPUSCARD	10/2008
Integrace karet Opuscard do věrnostního systému Benefit program	01/2009
Zahájení integrovaného dopravního systému IDOL na bázi Opuscard	06/2009
Integrace Krajské vědecké knihovny do systému OPUSCARD	03/2010
Zúčtovací centrum IDOL na bázi karty Opuscard a IDS IDOL	12/2010
Cobrandová karta ISIC/Opuscard	04/2011
Cobrandová kreditní karta Citi Opuscard	10/2012

Zdroj: KORID LK

2.4.2 CHARAKTERISTIKA TARIFU IDOL

Analýzou užití veřejné dopravy Libereckého kraje byl pro Integrovaný dopravní systém Libereckého kraje (IDOL) zvolen zónově – relační tarif. Tento tarif byl v době provádění analýzy používán nejen v sousedním Královéhradeckém kraji (Integrovaný dopravní systém IREDO), ale i v sousedním Německu v rámci dopravního svazu ZVON. Od roku 2015 je tento typ tarifu zaveden i v Ústeckém kraji.

Hlavní důvody výběru zónově- relačního tarifu:

⁵ Od r. 2015 změna názvu společnosti na ARRIVA Střední Čechy s.r.o.

- 1) Území je rozděleno do geografických obvodů (tarifních zón), ve kterých platí jedna cena, při cestách přes více zón je cena odvozena od projeté vzdálenosti – relace.
- 2) Cena za projetou relaci je stejná bez ohledu na to, jestli cestující použije autobusovou nebo železniční dopravu.
- 3) Zónově-relační tarif umožňuje sjednocení kilometrických tarifů ČD a PAD a současných tarifů MHD tím, že sjednocuje železniční stanice a zastávky, zastávky veřejné linkové dopravy a zastávky MHD do jedné tarifní zóny.
- 4) Tento typ tarifu umožňuje systematické rozšiřování IDS, a to i za hranice Libereckého kraje.
- 5) Ponechává velkou samostatnost jednotlivým zónám (např. městům s MHD), kterým umožňuje stanovit výši tarifu v dané zóně dle rozhodnutí samosprávy města.
- 6) Jedna cena v celé obci – všechny zastávky/stanice, které se nachází ve všech jejich částech, patří zpravidla do jedné zóny.

2.4.2.1 TARIFNÍ MAPA A TARIFNÍ MATICE IDOL

Pro potřeby Tarifu IDOL byla vytvořena Tarifní mapa IDOL, která Liberecký kraj a příhraničí v současné době rozděluje do cca 290 tarifních zón. Při tvorbě tarifních zón se vycházelo z principu: jedna obec = minimálně jedna tarifní zóna, územně rozsáhlejší obce jsou rozděleny do více tarifních zón (a naopak velké obce s MHD mají jen jednu zónu).

V dalším kroku byly v každé zóně vybrány přepravně nejvýznamnější zastávky veřejné dopravy, tzv. tarifní zastávky. Zde platí pravidlo: Každá tarifní zóna je reprezentována pouze jednou tarifní zastávkou. K těmto tarifním zastávkám byly přiřazeny další zastávky veřejné dopravy (MHD, zastávky PAD, železniční stanice a zastávky) v jejím blízkém okolí. Každá zóna je tedy reprezentována jedinou tarifní zastávkou.

Vzdálenost mezi jednotlivými zónami je pak určena počtem tarifních jednic mezi tarifními zastávkami, které zónu reprezentují. (Tato vzdálenost je konstantní, a může se tak lišit od kilometrické.)

Počtu tarifních jednic odpovídá nejen cena jízdného, ale v případě jízdenek pro jednotlivou jízdu i časová platnost.

Jednozónové jízdní doklady, tj. jízdné pro cesty uvnitř zóny, jsou v ceníku definovány nulovým počtem tarifních jednic. Jednozónové doklady pro zóny s MHD (Česká Lípa, Turnov, Liberec, Jablonec nad Nisou) mají své speciální ceníky, včetně speciálních kategorií a speciálního sortimentu jízdného.

Příloha č. P2-04-01_Map_a_tarifnich_zon_IDOL

2.4.2.2 NOSIČE JÍZDNÍCH DOKLADŮ V IDOL

V rámci IDOL existují dva nosiče jízdního dokladu – papírová jízdenka a Opuscard.

Do projektu IDOL jsou dnes zapojeny tři typy karet:

- a) Opuscard
- b) ISIC/Opuscard (jde o kartu Opuscard s vizuálem ISIC. Tuto kartu používají pouze studenti).
- c) CITI/Opuscard (jde o bankovní kreditní kartu s funkcí karty Opuscard)

Karta Opuscard je vydávána ve dvou variantách, osobní a přenosná. Karty ISIC/Opuscard a CITI/Opuscard jsou vždy osobní, s fotografií. Osobní karta je potištěná fotografií držitele, jeho jménem a příjmením. Jméno, příjmení a datum narození jsou zapsány i na čipu karty. Na kartu se dají nahrát dva profily cestujícího. Na kartu lze pak nahrát pouze ty časové předplatní kupony, které

tomuto profilu cestujícího odpovídají (tj. na kartu s profilem „základní 15+“ nepůjde nahrát žákovský časový předplatní kupon).

Přenosná karta je vydávána bez jakékoliv vazby k jejímu držiteli. V rámci IDOL slouží karta především jako elektronická peněženka a nosič jednotlivých jízdenek. Časové předplatní kupony se opět prodávají pouze při odpovídajícím profilu cestujícího, který je na přenosné kartě neměnný. Již z výroby je na kartě nahraný profil „přenosný“. Díky tomu lze na kartu nahrát pouze časové předplatní kupony přenosné.

Princip IDOLu je takový, že jízdní doklady nahrané na kartě Opuscard jsou integrované, tj. lze s nimi bez omezení v rámci časové a územní platnosti přestupovat mezi všemi spoji zapojenými v IDOL.

Papírový jízdní doklad je pak dokladem nepřestupným (neintegrovaným), který platí jen v daném spoji.

Existují i přestupní papírové doklady, ale jedná se o výjimky (např. celosíťová jízdenka EURO-NISA-TICKET v různých variantách, celosíťové jízdenky pro zavazadlo a jízdní kolo, případně některé jízdenky dle tarifů jednotlivých měst s MHD).

2.4.2.3 JÍZDNÍ DOKLADY V IDOL

V Integrovaném dopravním systému Libereckého kraje existují dva základní typy jízdních dokladů – pro jednotlivou jízdu a časové předplatní kupony.

Jízdenky pro jednotlivou jízdu jsou vydávány v kategoriích: „základní 15+“, „dítě“, „žák -15“, „student 15-26“, „ZTP“, „ZTP/P“. Časové předplatní kupony v regionální dopravě jsou vydávány pro kategorie: „základní 15+“, „žák -15“, „student 15-26“, „osoba 65+“. Jednozónové časové předplatní kupony pro zóny s MHD jsou vydávány v celé řadě dalších kategorií, např.: „důchodce“, „invalidní důchodce“, „osoba 70+“, „držitel Jánského plakety“, aj.

Časová platnost jízdenek pro jednotlivou jízdu odpovídá počtu tarifních jednic. Tarifní jednice je obchodním vyjádřením relační vzdálenosti a slouží k tomu, aby produkt v dané relaci byl vůbec prodejný, proto cena odpovídá počtu tarifních jednic, nikoliv počtu km.

Časové předplatní kupony v IDOL se prodávají ve variantách: 1denní, 7denní, 30denní, 90denní, 365denní, roční. V případě relačních časových kuponů jsou základní varianty 7denní a 30denní, 90denní. Pro relaci Liberec – Jablonec nad Nisou se jedná i o roční časové předplatní kupony.

Jednotlivé typy jízdného včetně podmínek, které musí držitel daného jízdného splnit, jsou uvedeny v Tarifu IDOL a SPP IDOL v aktuální verzi, která je na www.iidol.cz.

2.4.2.4 NÁKUP JÍZDNÍCH DOKLADŮ V IDOL

V IDOL existuje tzv. křížové dobíjení a vydávání kuponů, což znamená, že s dopravní aplikací vydanou jakýmkoliv kmenovým dopravcem si lze nechat nahrát jakýkoliv elektronický doklad u libovolného prodejce jízdních dokladů IDOL. Cestující tedy nemusí řešit a ani vnímat, kdo je jeho kmenový dopravce. Kmenového dopravce potřebuje cestující pouze v případě mimořádností, např. při reklamaci, vrácení kuponu, apod.

Nakupování jízdních dokladů v IDOL má však některá omezení, která byla přijata pouze z bezpečnostních a organizačních důvodů. Např.: časové předplatní jednozónové doklady pro zóny s MHD s platností větší než jeden den je možné koupit pouze u provozovatele MHD. U průvodčích ČD není možné dobíjení elektronické peněženky a dobíjení kuponů s časovou platností delší než 30 dní. U řidičů linkových autobusů není možný prodej pouze ročních a 365 denních kuponů.

2.4.2.5 DOBÍJENÍ ELEKTRONICKÉ PENĚŽENKY

Prostředky až do výše určené SPP a Tarifem IDOL lze do elektronické peněženky vkládat u jakéhokoliv dopravce zapojeného v IDOL.

Ve vozidle PAD, na předprodejních místech dopravců a v obsazených stanicích ČD lze vložit jakoukoliv částku až do finančního limitu na kartě. Vkládání peněz u průvodčích v železniční dopravě není možné s výjimkou dopravce Vogtlandbahn ve vlacích Trilex (od roku 2013).

Ve vozidlech MHD v Liberci a na tramvajové lince č. 11 není možné EP dobíjet. Ve vozidlech v MHD Jablonci nad Nisou, Turnově a České Lípě lze dobíjet EP v souladu se SPP (SPP definují částku, kterou je možné vložit).

2.4.2.6 ZPŮSOB VYHLÁŠENÍ TARIFU IDOL

Liberecký kraj vyhláší nařízení, kterým se stanovují maximální ceny veřejné linkové osobní vnitrostátní silniční dopravy a železniční osobní vnitrostátní dopravy provozované v rámci integrovaných veřejných služeb na území Libereckého kraje podle jiného právního předpisu. Na základě tohoto nařízení schvaluje Liberecký kraj také Tarif IDOL. Tarif IDOL pak musí být vyhlášen v souladu s Výměrem Ministerstva financí, kterým se vydává Seznam zboží s regulovanými cenami pro daný rok (cenový výměr vychází každoročně) a v souladu s § 7 a § 59 odst. 1 písm. k) zákona č. 129/2000 Sb., o krajích ve znění pozdějších předpisů.

Jednotlivým městům, ve kterých je provozována MHD, je v IDOL dána vysoká pravomoc ve věci stanovení kategorií a druhů jízdného a určení výše jízdného. Při tvorbě tarifní mapy se dbalo na to, aby každé město, ve kterém je provozována MHD, bylo samostatnou tarifní zónou (Liberec, Česká Lípa, Turnov), případně více tarifními zónami (Jablonec nad Nisou, DSOJ). Tarifní zóna pak zahrnuje zastávky všech druhů veřejné dopravy v daném území (MHD, železniční i veřejné linkové dopravy).

Každé město s vlastní MHD zapojenou do IDOL si může vyhlásit vlastní pravidla pro svou tarifní zónu/zóny. Tato pravidla byla (a v budoucnosti i budou) Libereckým krajem převzata a zahrnuta do Tarifu IDOL.

Tarif v městech s MHD musí být schválen a vyhlášen Radami měst. Rady měst mohou ve svých Tarifech vyhlásit další skupiny cestujících, které se v rámci těchto zón mohou přepravovat bezplatně nebo za cenově zvýhodněné jízdné.

Pokud nebude stanoveno jinak, budou všechny druhy jízdních dokladů vydané MHD jednotlivých měst a vyhlášené Radami těchto měst v Tarifech MHD a nahrané na kartě Opuscard integrované, tzn. bude možné v rámci zóny použít pro cestování nejen v prostředcích městské hromadné dopravy, ale i v autobusech veřejné silniční linkové osobní dopravy a v osobních, spěšných vlacích a vyhlášených rychlících zapojených dopravců.

V případě, že dojde k úpravě jízdného (jízdních dokladů pro jednotlivou jízdu a časových předplatních kuponů) v zónách s MHD, je potřeba, aby na to Tarif IDOL reagoval (minimálně úpravami jízdného pro relace začínající v nejbližším okolí zón s MHD a končící v těchto zónách). Základním požadavkem je, aby jednotlivé jízdné a ani předplatní časové jízdné pro tyto relace nebylo nižší, než stejný druh jízdních dokladů platící pouze v zónách s MHD. Kdyby se tento požadavek nepodařilo splnit, došlo by v zónách s MHD k poklesu prodeje jednozónových jízdenek (jednotlivých i předplatních) a tím i k poklesu tržeb v systému.

2.4.3 CENOVÉ SROVNÁNÍ TARIFU IDOL S OSTATNÍMI TARIFY IDS V ČR

Cenové porovnání zónově relačního tarifu je realizováno s tarify obdobné konstrukce – tarif IREDO a tarif Dopravy ústeckého kraje (DÚK). Porovnání s ostatními IDS je problematické, protože konstrukce tarifu IDOL je odlišná. Další porovnání je uvedeno s tarify autobusových dopravců a s tarifem Českých drah. Srovnávací tabulky a grafy jsou uvedeny v příloze.

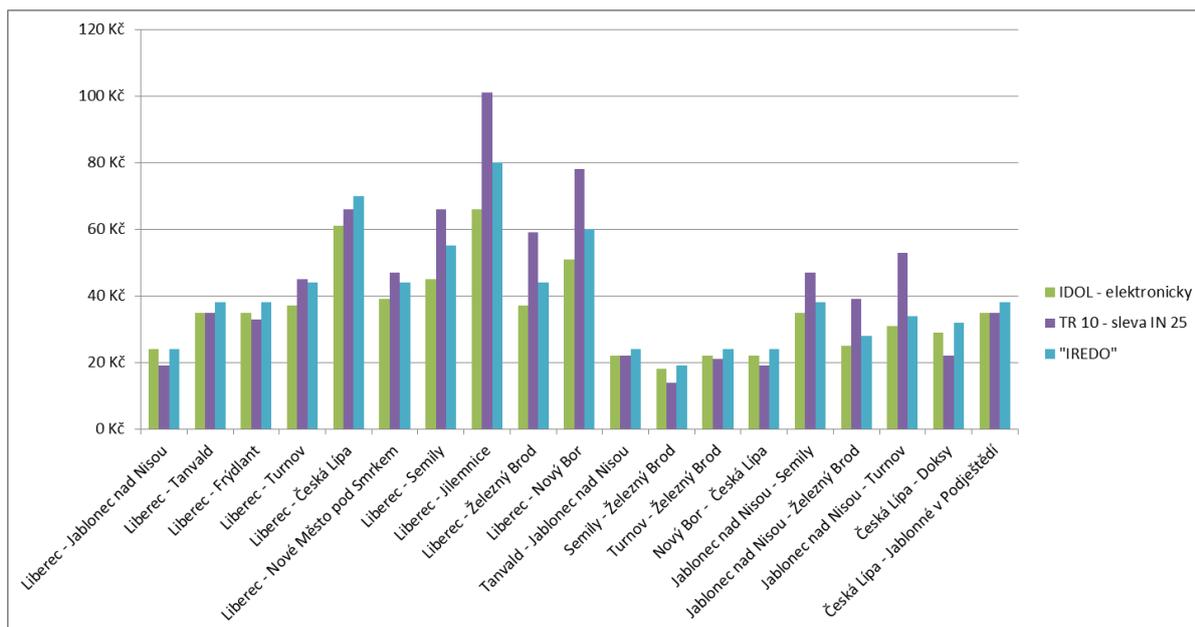
Příloha č. P2-04-02 (porovnání výší tarifů s tarifem IDOL)

Vzhledem k charakteru zónově relačního tarifu je možné další porovnání podle důležitých relací. V níže uvedené tabulce je uvedeno porovnání ceny IDOL (elektronicky) se zákaznickým jízdným ČD a jízdným dle tarifu IREDO, přičemž počet jednic vychází z reality tarifní mapy IDOL.

Tabulka 21 – Porovnání cen na vybraných relacích

Relace	Tarif. jednice	Vzdálenost km (vlak)	IDOL - elektronicky	ČD TR 10 - sleva IN 25	"IREDO"
Liberec - Jablonec nad Nisou	14	12	24 Kč	19 Kč	24 Kč
Liberec - Tanvald	28	27	35 Kč	35 Kč	38 Kč
Liberec - Frýdlant	29	26	35 Kč	33 Kč	38 Kč
Liberec - Turnov	32	38	37 Kč	45 Kč	44 Kč
Liberec - Česká Lípa	59	59	61 Kč	66 Kč	70 Kč
Liberec - Nové Město pod Smrkem	35	40	39 Kč	47 Kč	44 Kč
Liberec - Semily	42	59	45 Kč	66 Kč	55 Kč
Liberec - Jilemnice	61	94	66 Kč	101 Kč	80 Kč
Liberec - Železný Brod	32	52	37 Kč	59 Kč	44 Kč
Liberec - Nový Bor	50	71	51 Kč	78 Kč	60 Kč
Tanvald - Jablonec nad Nisou	14	15	22 Kč	22 Kč	24 Kč
Semily - Železný Brod	10	7	18 Kč	14 Kč	19 Kč
Turnov - Železný Brod	14	14	22 Kč	21 Kč	24 Kč
Nový Bor - Česká Lípa	13	12	22 Kč	19 Kč	24 Kč
Jablonec nad Nisou - Semily	28	39	35 Kč	47 Kč	38 Kč
Jablonec nad Nisou - Železný Brod	18	32	25 Kč	39 Kč	28 Kč
Jablonec nad Nisou - Turnov	24	46	31 Kč	53 Kč	34 Kč
Česká Lípa - Doksy	21	15	29 Kč	22 Kč	32 Kč
Česká Lípa - Jablonné v Podještědí	29	28	35 Kč	35 Kč	38 Kč

Zdroj: KORID LK



Graf 5 – Porovnání cen na vybraných relacích

Zdroj: KORID LK

2.4.4 SWOT ANALÝZA TARIFU IDOL

V následující tabulce jsou uvedeny silné a slabé stránky IDS IDOL vč. příležitostí jeho rozvoje a hrozeb, které by jeho rozvoji mohly bránit.

Tabulka 22 – SWOT analýza tarifu IDOL

SWOT analýza	Interní analýza	
	Silné stránky	Slabé stránky
Externí analýza	<ul style="list-style-type: none"> podobnost tarifu s kilometrickým tarifem dopravců rozšiřitelnost zónově-relačního tarifu i mimo území Libereckého kraje využití elektronického média jako nosiče jízdenek přesná data o cestujících integrace MHD ve městech Libereckého kraje relační jízdné (stejná cena i při objížďkách/výlukách) výhodné turistické jízdenky výhodné časové jízdné 	<ul style="list-style-type: none"> velké množství zón problematická kontrola zónově relační platnosti jízdenek složitost tarifu, který v sobě zahrnuje tarify měst s MHD slabá propagace IDOL/Opuscard v systému nejsou integrované rychlíky objednávané Ministerstvem dopravy technická nekompatibilita systémů PAD a MHD v rámci IDOL (závisí na požadavcích na odbavování cestujících)
	<p>Příležitosti</p> <ul style="list-style-type: none"> lepší využití statistických dat o cestujících integrace oblastí sousedících s Libereckým krajem (Mladoboleslavsko) integrace spojů dálkové dopravy prodej jízdních dokladů on-line přes internet zapojení platebních karet jako ekvivalentu elektronické peněženky Opuscard vylepšení propagace IDOL/Opuscard 	<p>Hrozby</p> <ul style="list-style-type: none"> vystoupení města s MHD z tarifu IDOL a rozvrácení systému IDOL nabourání systému OPUSCARD a prolomení šifrování karet Opuscard nejednotnost číselníků tarifů a zón v rámci České republiky odliv cestujících z veřejné dopravy

Zdroj: KORID LK

Rozšíření tarifu IDOL do okolních měst úzce souvisí s technologickými možnostmi odbavovacího zařízení. Zavedení IDOL do okolních měst je možné považovat za relativně krátkodobé řešení, které umožní cestovat cestujícím mimo území Libereckého kraje s tarifem IDOL a systémem OPUSCARD. Konečně, systémové řešení bude cestujícím nabízet možnost cestovat s využitím lomeného tarifu přes hranice kraje bez nutnosti integrovat okolní města do tarifu IDOL. Výpočet jízdného jako jízdného lomeného vyžaduje technologický pokrok v odbavovacím zařízení a možná také zavedení jednotných tarifních a zónových číselníků v celé České republice.

V některých případech (Zittau, Szklarska Poręba) je uvažováno i rozšíření tarifu IDOL do zahraničí, v těchto případech je však nutné vzít v úvahu i daňovou problematiku, řešení žakovského jízdného a jiných slev, rozúčtování tržeb v různých měnách atd.

2.4.5 SOUČASNOST A BUDOUCNOST TARIFU IDOL

V roce 2015 KORID LK obnovil setkávání „pracovní skupiny IDOL“. Jedná se o pracovní setkání zástupců koordinátora, objednatelů, dopravců, vydavatelů karty a dalších subjektů. Tato jednání se ukázala jako velmi přínosná pro zpětnou vazbu, získávání zkušeností z provozu, výměnu názorů jednotlivých subjektů na nejrůznější situace, které mohou při výdeji karty, prodeji jízdních dokladů a zejména při odbavení cestujících ve spojích zahrnutých do IDOL nastat. KORID LK předpokládá konání „pracovní skupiny IDOL“ i v budoucnosti minimálně několikrát do roka.

V roce 2015 byla koordinátorem KORID LK za přispění všech účastníků setkání pracovní skupiny provedena revize dokumentů Tarif IDOL a Smluvní přepravní podmínky IDOL s cílem, aby byly zohledněny praktické zkušenosti z provozu, odstraněna a zpřesněna některá nevhodně nebo nepřesně formulovaná ustanovení atd. Přepřpracovaný Tarif IDOL a Smluvní přepravní podmínky IDOL vstoupí v platnost k termínu změny jízdních řádů 13. 12. 2015. Pro cestující ani dopravce nenastanou k tomuto datu žádné zásadní změny v principech odbavení anebo v povinnostech.

KORID LK se velmi intenzivně věnuje problematice povolené cesty při využití relačních jízdenek v IDS IDOL. V současnosti je tato problematika řešena pomocí kontrolních nadzón a matice povolených cest a dále ustanovení SPP a tarifu o nutnosti využívání logické cesty (nejkratší nebo nejvýhodnější). Skutečnost, že je možný různý výklad, je všemi zúčastněnými shledávána jako slabá stránka systému a je nezbytné hledat řešení tohoto problému s cílem definovat povolenou cestu zcela jednoznačně pro každou dvojici zón. K řešení této záležitosti budou využity metody aplikované matematiky a před rozhodnutím o změně bude navrhované řešení ověřeno na historických datech (výstupech ze zúčtovacího centra IDOL) tak, aby změnou nedošlo k omezení možností pro cestující v případech, kdy to není žádoucí, a naopak aby bylo minimalizováno zjevné zneužívání, ke kterému někdy dochází. Termín řešení tohoto problému závisí na dostupnosti dat ze zúčtovacího centra (po změně provozovatele zúčtování) a také na možnosti úprav všech odbavovacích zařízení využívaných v IDOL na nový způsob řešení této problematiky.

S ohledem na omezené možnosti stávajících odbavovacích zařízení jsou další úpravy a zlepšení integrovaného dopravního systému IDOL možné až v případě modernizace odbavovacích zařízení. Rozsáhlejší změny v tarifu a odbavení cestujících tedy budou analyzovány a připravovány zároveň s přípravou projektu modernizace odbavovacích zařízení (viz kapitola 8.2.2).

Kromě výše uvedeného řeší KORID LK společně se sousedními kraji také možnosti rozšíření IDS IDOL o další linky nebo regiony – viz kapitola 8.1.

2.5 POSOUZENÍ ATRAKTIVITY SPOJENÍ (CENA, ČAS)

Pro plánování dopravní koncepce je důležité posoudit i její atraktivitu ve srovnání s IAD, aby Objednatel (resp. jím pověřený Koordinátor) mohl využít znalostí o přepravním potenciálu (apriorní poptávce).

Posouzení atraktivity pro 16 významných relací Libereckého kraje je součástí přílohy č. P2-05-01.

Využití těchto poznatků se odráží i v kap. 3 (Vyhodnocení přepravní poptávky) a kap. 6.7 (Standard ceny přepravy).

2.6 PROPOJENÍ VEŘEJNÉ DOPRAVY NA TURISTICKÉ LINKY, CYKLODOPRAVU A PĚŠÍ DOPRAVU

Propojení systému veřejné dopravy LK na pěší a cyklistickou dopravu je nutné rozdělit na dva způsoby využívání těchto druhů dopravy. Prvním je využití každodenní, kdy přesun na kole či pěšky plní nezbytnou dopravní funkci. Druhým je využití volnočasové, kdy přesuny na kole či pěšky jsou samy o sobě volnočasovou aktivitou.

Každodenní pěší přesuny do/ze zastávek veřejné dopravy jsou nedílnou součástí systému veřejné dopravy. Docházkovým vzdálenostem se věnuje kapitola 6.3.1. Obecně je docházková vzdálenost stanovena na 1,5 km či docházková doba na 20 min. Dle přílohy P2-06_Urbanizované území mimo dostupnost do 1 km od autobusových zastávek nebo železničních stanic se ukazuje, že v LK se nachází výrazná menšina osídlení ve větší vzdálenosti než 1 km od zastávky veřejné dopravy. Docházková vzdálenost 1,5 km toto červeně značené území ještě zmenšuje.

Každodenní přesuny jízdním kolem do/ze zastávek veřejné dopravy absolvují cestující v LK spíše výjimečně. V naprosté většině jde o přiblížení na vlakové nádraží a následnou cestu vlakem. Důvodem ojedinělých jízd je především chybějící zázemí pro jízdní kola ve stanicích. Volně situované stojany či zábradlí každého cyklistu nepřesvědčí o bezpečnosti zanechaného kola. Nově rekonstruované železniční stanice (Chrastava, Železný Brod ad.) již standardně nabízejí nové stojany na jízdní kola, ale bohužel není možné říci, že se novým odstavným stáním pro jízdní kola zvýšila četnost jejich využití.

Možnost vzít si kolo s sebou do vlaku využívají opět jen jednotliví cestující, a to ještě nepravidelně. V tomto případě je komplikací cena za přepravu jízdního kola, která je v krátkých (nejčastějších vzdálenostech) rovna ceně jízdného pro cestujícího, nebo vyšší. Dále k tomu přispívá nekomfortní umístění kola v obsazených vlcích ranní a odpolední špičky.

2.6.1 LETNÍ A ZIMNÍ SEZÓNÍ LINKY

Rekreační pěší a cyklistická doprava ve spojení s veřejnou dopravou se od té každodenní liší volbou cílů, časem využití veřejné dopravy (víkendy, prázdniny) i ochotou absolvovat větší vzdálenosti. Turistickou dopravu v LK popisuje kapitola 1.6.

Specifickou nabídkou jsou letní a zimní sezónní linky, které doplňují žádané relace. Letní sezónní linky využívají převážně cyklisté, kterým jsou tato vozidla uzpůsobena (cyklovlek či přestavěné starší autobusy s místem pro kola uvnitř). LK tyto linky považuje za součást dopravní obslužnosti a objednává je ve spolupráci s turistickými regiony (Český ráj, DSOJ, Krkonoše) a sousedním Královéhradeckým krajem.

2.6.1.1 CYKLOBUSY A LETNÍ TURISTICKÉ LINKY

Koncem dubna začínají jezdit první víkendové spoje cyklobusových linek, které přes prázdniny svůj provoz posilují a jezdí i ve všední dny a opět omezují svůj provoz až do konce září. Jde o tyto linky:

Českolipsko:

441 | Česká Lípa – Cvikov – Krompach

- » cyklobus pouze na spojích 103, 104, 109 a 110 (v provozu od konce dubna do konce září)
- » standardní autobus s přívěsem na přepravu kol (kapacita cca 20 kol)

Jizerské hory:

395 | Jablonec n. N. –Turnov - Bedřichov – Liberec

- » cyklobus v provozu od konce dubna do konce září
- » autobus upravený pro přepravu kol uvnitř vozidla (kapacita cca 15-20 kol)
- » linku spoluobjednává LK, SML a SMJ

650 | Frýdlant - Hejnice - Bílý Potok, Smědava

- » cyklobus na vybraných spojích v provozu od konce dubna do konce září
- » standardní autobus s přívěsem na přepravu kol (kapacita cca 30 kol)

795 | Jablonec n. Nisou-Bedřichov-Tanvald-Kořenov

- » cyklobus v provozu cca v období květen (červen) – září
- » autobus upravený pro přepravu kol uvnitř vozidla (kapacita cca 15-20 kol)

Český ráj:

391 | Turnov – Hrubá Skála – Újezd p. Tr. – Libuň – Holín – Jičín

- » cyklobus v provozu cca v období květen (červen) – září
- » kapacita pro přepravu jízdních kol cca 10-15

392 | Jičín – Mladějov – Sobotka – Vyskeř – Turnov

- » cyklobus v provozu v období červen – srpen
- » kapacita pro přepravu jízdních kol cca 10-15

591 | Semily – Chuchelna, Kozákov – Rovensko p. Tr. – Holín, Prachov – Jičín

- » cyklobus v provozu o letních prázdninách
- » kapacita pro přepravu jízdních kol cca 10-15

592 | Semily – Chuchelna, Kozákov – Vyskeř – Turnov – Malá Skála – Chuchelna, Kozákov – Semily

- » cyklobus v provozu o letních prázdninách
- » kapacita pro přepravu jízdních kol cca 10-15

Krkonoše:

947 | Jilemnice – Vítkovice, Horní Mísečky

- » vybrané spoje cyklobus

990 | Harrachov – Rokytnice n. Jiz. – Vrchlabí – Jánské Lázně – Pec p. Sněžkou-Hor. Malá Úpa

- » cyklobus v provozu cca v období květen (červen) – září

991 | (670991) Jilemnice / Rokytnice n. Jiz. – Vítkovice, Horní Mísečky - Vítkovice, Zlaté Návrší

- » sezónní turistická linka (nepřepravuje kola)

Nejvíce využívané jsou spoje trasované horskou oblastí Jizerských hor a v Krkonoších. Sporadické využití má nově pro cyklisty uzpůsobená linka 441 do Lužických hor a malé využití oproti ostatním linkám mají cyklobusy v Českém ráji.

2.6.1.2 ZIMNÍ SEZÓNŇÍ LINKY

Další specifickou nabídkou jsou zimní sezónní linky (skibusy):

121 | Jablonec n.Nis. – Bedřichov – Hrabětice – Jablonec n.Nis.

145 | Liberec – Bedřichov

650 | Frýdlant – Raspenava – Hejnice – Bílý Potok, Smědava (s přestupem od vlaku z Liberce do centrální části Jizerských hor na běžky)

943 | zimní Harrabus (spojení od vlaku z Kořenova, či Harrachova do centra Harrachova a dále až na Rýžoviště)

947 | 670947 Jilemnice – Hrabačov – Vítkovice – Dol.Mísečky – Hor.Mísečky (na sjezdovky na Medvědí a na běžky)

Další SKIBUSy jsou hrazeny přímo obcemi/městy či provozovateli skiareálů.

2.6.1.3 OSTATNÍ LINKY

V neposlední řadě je potřeba připomenout, že pro spojení za turistickými účely lze využít také běžných linek železniční dopravy a linek PAD, které nabízejí spojení ať už do Jizerských hor, Krkonoš, Lužických hor či do oblasti Českého ráje.

3 ANALÝZA PŘEPRAVNÍCH POTŘEB V ÚZEMÍ

3.1 APRIORNÍ POPTÁVKA

Pojem apriorní poptávka = přepravní potenciál, resp. skutečná poptávka, kterou lze využít v případě, že existuje adekvátní nabídka dopravy. (Problematické zjišťování, nutné využít modelování v dopravě.)

Nejvíce pracovních příležitostí, vzdělávacích a kulturních zařízení se nachází v Liberci a v Jablonci nad Nisou. Tato aglomerace je cílem dojížděky pro obyvatele téměř z celého Libereckého kraje. Vedle ní pak stojí celkem samostatně města Česká Lípa a Turnov, která nabízejí dostatečné zázemí pro své širší okolí (nemocnice v České Lípě a v Turnově, relativně velké průmyslové zóny ad.). Město Semily je svou atraktivitou mírně nad úroveň regionálních center.

Za hranicemi Libereckého kraje jsou nejvýznamnějšími centry především pracovních příležitostí Mladá Boleslav, Praha, Jičín, Hradec Králové, Vrchlabí, Ústí nad Labem a Děčín.

Z opačného pohledu mají nadregionální význam turistické regiony Jizerské hory, Krkonoše, Český ráj a Kokořínsko, které lákají návštěvníky i ze zahraničí.

Regionální centra jako Nový Bor, Doksy, Mimoň, Stráž pod Ralskem, Český Dub, Hrádek nad Nisou, Chrastava, Frýdlant, Tanvald, Semily, Jilemnice a Železný Brod nabízí občanům svého okolí minimálně základní zdravotní služby (nadto jsou nemocnice ve Frýdlantu, Semilech a Jilemnicích), nejpotřebnější úřady a střední školy.

Významnější pracovní příležitosti mimo výše uvedená hlavní centra se nacházejí ve Stráži pod Ralskem, Hodkovicích nad Mohelkou či v Jilemnicích.

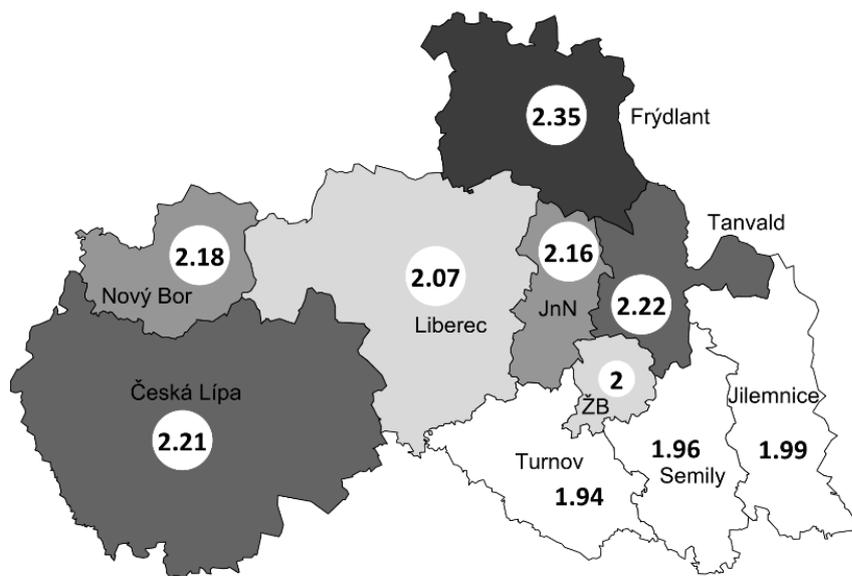
Za hranicemi Libereckého kraje se nachází regionální centra jako Česká Kamenice, Štětí (papírna), Mnichovo Hradiště (automotive), Nová Paka, v Polsku ojediněle Sklarzska Poręba (turistika), či spíše Zgorzelec (nákupy), v Německu pak Görlitz (turistika), Zittau (práce, vzdělání, turistika, nákupy), o adventu Dresden (turistika, nákupy) a o víkendech oblast saské Horní Lužice (Oybin).

Cestování ovlivňují z geografického hlediska masivy hor Lužických, Jizerských a Krkonoš umocněné přítomností státních hranic což ve výsledku znamená nedostatek dopravních cest. Další bariéru tvoří Ještědsko-Kozákovský hřeben táhnoucí se od Hrádku nad Nisou kolem Liberce, přes Malou Skálu až k Semilům, který spolu s Jizerskými horami ohraničuje liberecko-jabloneckou aglomeraci. Hornatý terén pak ovlivňuje oblast Podkrkonoší (Semilsko, Jilemnicko), kde je větší hustota silniční sítě než v rovinatějších územích Libereckého kraje, ale kvalita a cestovní rychlost na těchto komunikacích za ostatními komunikacemi velmi zaostává.

Naopak přirozenými geografickými koridory využitými dopravní sítí jsou údolí řeky Nisy (liberecko-jablonecká aglomerace, Chrastava, Hrádek nad Nisou), Ploučnice (Česká Lípa, Žandov), Smědé (Hejnice, Raspenava, Frýdlant) a Jizery (Jablonec nad Jizerou, Semily, Železný Brod, Turnov). Údolí řeky Kamenice je na rozdíl od výše jmenovaných značně nedostupné a nejlepší dopravní spojení sem zajišťuje železniční trať č. 035 (Železný Brod – Tanvald).

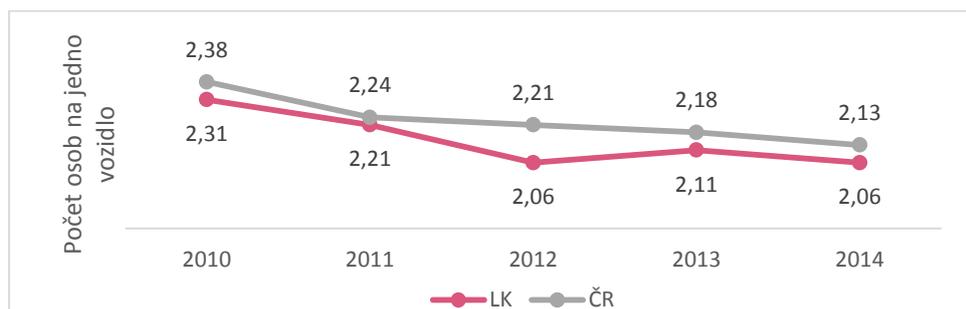
Ekonomicky slabší regiony jako je Frýdlantsko, Mimoňsko a Semilsko vyvažuje prosperující aglomerace Liberce a Jablonce nad Nisou, Turnovsko a přijatelně dostupná Mladá Boleslav, či Vrchlabí.

Stupeň automobilizace se také výrazně nevymyká celorepublikovému průměru. V krajském měřítku je stupeň nejnižší ve východní části kraje na Turnovsku, v Krkonoších a v Podkrkonoší. Naopak nejvyšší je na Frýdlantsku a na Českolipsku. Tyto malé rozdíly však příliš neovlivňují územní rozložení přepravní poptávky.



Obrázek 3 – Stupeň automobilizace v LK v roce 2014 dle ORP

Zdroj: Analýza dopravy 2015, KÚLK OD



Graf 6 – Vývoj počtu osob na jedno vozidlo v LK a v ČR v letech 2010 – 2014

Zdroj: Analýza dopravy 2015, KÚLK OD

Srovnání dat apriorní a aposteriorní poptávky je součástí podkapitoly 3.2.4.

3.2 APOSTERIORNÍ POPTÁVKA

Pojem aposteriorní poptávka = poptávka reagující na již existující nabídku dopravy (zjištění z dat o prodaných jízdenkách, z přepravních průzkumů atp.).

Data o přepravních prouděch v LK vychází ze dvou základních zdrojů. Jedním je SLDB 2011, konkrétně sestavy s vyjížděnou a dojížděnou obyvatelstva do škol a zaměstnání. Druhým zdrojem jsou data za rok 2014 z odbavovacích zařízení dopravců zpracované zúčtovacím centrem IDOL. **Zde jsou evidováni pouze cestující za autobusové linky zapojené v IDOL. Údaje za železniční linky v IDOL jsou pouze o nástupu a výstupu cestujících v jednotlivých zastávkách, nikoli dle cílů jejich cest. Údaje za rychlíky a autobusové komerční linky/spoje nejsou k dispozici. Chybějící údaje jsou zohledněny jako odhad v textovém vyhodnocení.**

V této kapitole se s daty pracuje čtyřmi způsoby.

Prvním je analýza počtu všech cestujících, kteří jeli ve 13 vybraných relacích (včetně cestujících z/do vzdálenějších míst, či pouze na části relace).

Tabulka 23 – Sledované významné relace přepravních proudů v rámci IDOL

Česká Lípa – Nový Bor
Česká Lípa – Žandov
Česká Lípa – Zákupy – Mimoň – Stráž pod Ralskem
Česká Kamenice – Nový Bor
Nový Bor – Jablonné v Podještědí – Chrastava
Liberec – Frýdlant
Liberec – Hodky – (Stráž pod Ralskem/Český Dub)
Liberec – Jablonec nad Nisou
Liberec – Hodkovice n.Moh. – Turnov
Jablonec nad Nisou – Železný Brod
Jablonec nad Nisou – Tanvald
Semily – Jilemnice
Jilemnice – Rokytnice nad Jizerou

Zdroj: KORID LK

Druhým způsobem je analýza všech relací v IDOL uskutečněných do/z hlavních cílů (zón IDOL). Shodou okolností jsou hlavními cíli obce s rozšířenou působností. K těmto cílům byly dále přiřazeny zóny Mladá Boleslav a Vrchlabí jako zásadní cíle mimo LK (jsou jako zóny v IDOL).

Třetím způsobem je srovnání potenciálu veřejné dopravy vybraných nejsilnějších relací s jeho skutečným naplněním.

Čtvrtým způsobem je srovnání atraktivity spojení veřejnou dopravou oproti individuální automobilové dopravě z hlediska časové a finanční náročnosti cest.

3.2.1 ANALÝZA DOJÍŽDKY A VYJÍŽDKY DLE SLDB 2011

Data ze SLDB 2011 představují nejkomplexnější souhrn dat o vyjížděce a dojížděce obyvatelstva České republiky. Jsou již 4 roky stará a neobsahují rozdělení dle druhu dopravního prostředku.

Hlavním cílem vyjížděky obyvatel (obcí) Libereckého kraje byl Liberec (11 191 os. z LK) a dalších 1 696 os. z jiných krajů (z Prahy, Vrchlabí, Hronova, Pardubic, Teplic ad.). Dalšími hlavními cíli dojížděky byla města Jablonec nad Nisou (4 011 os. z LK, 31 os. z Prahy ad.), Česká Lípa (4 103 os., 399 os. z jiných krajů především z Děčína, Benešova nad Ploučnicí, ad.), Jilemnice (1 077 os. z LK, 106 os. z jiných krajů - Vrchlabí, Nová Paka, Lánov, Dolní Branná).

Hlavními cíli mimo Liberecký kraj pro jeho obyvatele byly Praha (5 171 os.), Mladá Boleslav (1 529 os.), Vrchlabí (608 os.), Jičín (402 os.), Ústí nad Labem, Hradec Králové.

Do Prahy vyjíždělo nejvíce lidí z Liberce (1 400 os.) a následně z Jablonce nad Nisou (604 os.), České Lípy (580 os.), Turnova (200 os.), Nového Boru (190 os.), Semil (126 os.).

Nejvíce žáků a studentů mířilo do Liberce (3 648 os.), Prahy (2 394 os.), České Lípy (1 163 os.), Jablonce nad Nisou (811 os.), Turnova (696 os.), Jilemnice (278 os.).

Do LK dojíždělo v roce 2011 celkem 2 815 osob (0,64 % vůči celkovému počtu obyvatel LK).

Hlavními cíli pro dojíždějící z jiných krajů ČR bylo na prvním místě krajské město Liberec (1 696 lidí, z toho bylo 1 203 studentů, na kolejích či internátech jich zůstávalo 939). Na místě druhém byla Česká Lípa s celkovým počtem dojíždějících 399, z toho 45 studentů. Třetí byl Turnov (205 dojíždějících, z toho 69 studentů), následovala Jilemnice (celkem dojíždějících 106, z toho 14 studentů). Následný výčet dalších center zájmu občanů z jiných krajů ČR - Lomnice nad Popelkou celkem 91 dojíždějících, Kamenický Šenov celkem 74 dojíždějících, Nový Bor celkem 52 dojíždějících, Jablonec nad Nisou celkem 31 dojíždějících, Horka u Staré Paky celkem 30 dojíždějících, Prysk celkem 28 dojíždějících, Žandov celkem 26 dojíždějících, Semily celkem 21 dojíždějících, Stráž pod Ralskem celkem 18 dojíždějících, Harrachov celkem 13 dojíždějících, Příšovice celkem 13 dojíždějících, Studenec celkem 11 dojíždějících.

3.2.2 ANALÝZA PŘEPRAVENÝCH CESTUJÍCÍCH V IDOL – VYBRANÉ RELACE

Zde jsou vybrány nejsilnější relace napříč celým LK tak, aby každou z oblastí LK zastupoval reprezentativní vzorek.

V celkovém počtu cestujících v relaci jsou zahrnuti všichni cestující, kteří v dané relaci cestovali, tedy ti, kteří jeli z/do vzdálenějších míst, i ti, kteří jeli pouze v části relace. Např. v relaci Nový Bor – Česká Lípa jsou uvedeni cestující z Pihelu do České Lípy a naopak. Do celkového počtu cestujících se však nezapočítávají cestující uvnitř zóny, např. v relaci Nový Bor – Česká Lípa nejsou zahrnuti cestující z MHD Česká Lípa. Cesty z obou směrů se zde sčítají – nerozlišují se.

Údaje o počtu cestujících pocházejí ze zúčtovacího centra systému IDOL a z údajů čtvrtletních sčítacích kampaní dopravce České dráhy a.s.

V první části věnované PAD jsou zahrnuti všichni cestující, kteří cestovali spoji PAD na jízdní doklady IDOL (i papírové jízdenky, seniorpasy ad.). V těchto údajích nejsou zahrnuti cestující z komerčních dálkových autobusových linek. V druhé části věnované cestujícím v drážní dopravě jsou naopak zahrnuti všichni cestující, ovšem se statistickou odchylkou, protože celkový počet cestujících za rok 2014 byl v tomto případě získán matematickým modelem.

Do celkového počtu cestujících nejsou zahrnuti cestující v komerčních autobusových linkách. Údaje za cestující ve vlacích jsou pouze o nástupu a výstupu cestujících v jednotlivých zastávkách, nikoli dle cílů jejich cest na rozdíl od dat za autobusové linky IDOL. Chybějící údaje jsou zohledněny jako odhad v textovém vyhodnocení jednotlivých relací.

Vzhledem ke struktuře dat za cestující v PAD v IDOL lze zjistit, jak velké procento všech cestujících v PAD IDOL ve vybraných relacích cestovalo. Toto srovnání je uvedeno zvlášť před hlavní tabulkou.

Tabulka 24 – Srovnání počtu cestujících v autobusech PAD IDOL ve vybraných relacích v LK v roce 2014

Relace	PAD IDOL	
	Počet cestujících (oba směry)	Podíl na celkovém počtu cestujících v IDOL (20 613 357=100%)
Česká Lípa - Nový Bor	1 147 323	5,57%
Česká Lípa - Žandov	252 427	1,22%
Česká Lípa - Mimoň -Stráž pod Ralskem	977 674	4,74%
Nový Bor - Česká Kamenice	855 953	4,15%
Nový Bor - Jablonné – Chrastava – (Liberec)	603 184	2,93%
Liberec - Frýdlant	523 753	2,54%
Liberec – Hodky – (Stráž pod Ralskem/Osečná)*	625 954	3,04%
Liberec - Jablonec n.N.	879 428	4,27%
Liberec - Hodkovice (– Turnov/Český Dub)*	1 038 637	5,04%
Jablonec n.N. - Železný Brod	598 541	2,90%
Jablonec n.N. - Tanvald	717 802	3,48%
Semily - Jilemnice	279 807	1,36%
Jilemnice - Rokytnice n.Jiz.	173 503	0,84%
CELKEM vybrané relace	8 673 986	42,08%

Zdroj: KORID LK

* V závorce je uvedeno, kam relace dále pokračuje, noví cestující již započítáni nejsou. Např.: v relaci Liberec – Hodky (Stráž pod Ralskem/Osečná) již nejsou zahrnuti z Hodek do Stráže a zpět.

Tabulka 25 – Cestující ve vybraných relacích v LK v roce 2014

Relace	Počet cestujících (oba směry)			podíl cestujících ve vlakcích z celkového počtu cestujících v relaci
	v PAD IDOL	ve vlaku	Celkem v relaci	
Česká Lípa - Nový Bor	1 147 323	419 156	1 566 479	26,76%
Česká Lípa - Žandov	252 427	674 120	926 547	72,76%
Česká Lípa - Mimoň -Stráž pod Ralskem	977 674	660 867*	1 638 541	40,33%
Nový Bor - Česká Kamenice	855 953	0	855 953	0,00%
Nový Bor - Jablonné – Chrastava – (Liberec)	603 184	407 157	1 010 341	40,30%
Liberec - Frýdlant	523 753	588 370	1 112 123	52,91%
Liberec - Hodky	625 954	0	625 954	0,00%
Liberec - Jablonec n.N.	879 428	2 768 935**	3 648 363	75,90%
Liberec - Hodkovice (– Turnov/Český Dub)	1 038 637	1 003 091	2 041 728	49,13%
Jablonec n.N. - Železný Brod	598 541	nezjištěno	598 541	0,00%
Jablonec n.N. - Tanvald	717 802	890 150	1 607 952	55,36%
Semily - Jilemnice	279 807	nezjištěno	279 807	0,00%
Jilemnice - Rokytnice n.Jiz.	173 503	112 990	286 493	39,44%

Zdroje: KORID LK a České dráhy a.s.

Pozn.: *... započítáni jen cestující v relaci Česká Lípa - Mimoň

**... započtení i cestující z tramvajové linky č. 11 Liberec – Jablonec nad Nisou (2 126 615 cestujících)

Česká Lípa - Nový Bor

Linky 500240, 500450, 500451, 500452, 500453, 500454, 500459, 500481, 500490, 500456.

Tato relace je jednou z nejméně frekventovaných v LK. Města jsou od sebe vzdálena 9 km. Vedle místních relací do Sloupova v Čechách, Okrouhlé či Skalice je zde zastoupena relace do Zákup, která se připojuje od východu. Relace do Liberce a dalších vzdálenějších cílů jsou zde zastoupeny slabě. Čtvrtinu cestujících v relaci Česká Lípa – Nový Bor odvezl vlak na trati č. 080.

Česká Lípa – Žandov

Přestože je tato relace na spojnici České Lípy s Děčínem, je v porovnání s ostatními z vybraných jednou z nejslabších. Vlak na trati 081 zde odveze až 73 % všech cestujících.

Česká Lípa - Mimoň - Stráž pod Ralskem

Tato relace je jednou z nejsilnějších (4. místo). Převažovala zde spojení s Českou Lípou, Zákupy, Mimoní, méně pak se Stráží pod Ralskem. Do vzdálenějších cílů zde cestující v PAD IDOL téměř necestovali. Spojení se vzdálenějšími cíli (Liberec, Děčín ad.) zajišťovaly vlaky na trati č. 086, které odvezly přes 40 % všech cestujících v této relaci. Mezi Stráží pod Ralskem a Mimoní lze využít i linky z Jablonného v Podještědí do Prahy. Podíl cestujících do Prahy je však výrazně menšinový.

Nový Bor - Česká Kamenice

Spojení autobusy PAD v IDOL z Nového Boru do České Kamenice je časté. V této relaci však chybí vlakové spojení. Tato relace obsahuje vzhledem k přítomnosti dálkových linek vyšší podíl spojení do vzdálených cílů (Liberec – 0,5 % z relace) dokonce zde bylo zaznamenáno 93 jízd (0,01% z celku relace) do Vrchlabí.

Nový Bor – Jablonné v Podještědí – Chrastava – (Liberec)

Tato relace je záměrně ukončena v Chrastavě, aby se do ní nezapočítávala spojení Liberce s Chrastavou a Hrádeckem, která by meziokresní spojení převážila. Vlak na trati 086 odveze v této relaci 40 % cestujících. Toto srovnání je nutno doplnit faktem, že v roce 2014 na trati 086 probíhala dlouhodobá výluka, která počet cestujících ve vlaku negativně ovlivnila.

Liberec – Frýdlant

Této silné relaci naprosto dominuje spojení Frýdlantu s Libercem. Více než polovinu cestujících zde odvezl vlak na trati 037. Cestující zde v porovnání s dalšími vybranými relacemi cestovali na nejdelší vzdálenosti. Průměrná cesta stála 30 Kč.

Liberec – Hodky

V této relaci jsou rovnoměrně zastoupeny cesty mezi Libercem a Stráží pod Ralskem, Světlou pod Ještědem, Osečnou a Českým Dubem. Vlakové spojení v této relaci neexistuje. Cesty do vzdálenějších cílů se v této relaci nevyskytovaly.

Liberec - Jablonec n.N.

Tato relace byla jednoznačně nejsilnější ze všech. Nejvíce cestujících přepraví meziměstská tramvaj č.11 (cca. 2 mil.), PAD (880 tis.) a vlak na lince L1 na trati č. 036 (650 tis.). Na této relaci zcela převažovali cestující mezi Libercem a Jabloncem nad Nisou. Cestující ze vzdálenějších cílů oběma směry za Liberec i Jablonec tvořili z celkového počtu zanedbatelnou část. Podíl byl pravděpodobně větší vzhledem k tomu, že velké množství cestujících nepoužívá pro přestup Opuscard, proto se jejich cesty nezapočítaly z výchozí zóny.

Liberec – Hodkovice n.Moh. – Turnov

V druhé nejsilnější relaci v LK byly vedle cest s Libercem, Turnovem a Hodkovicemi relativně významně zastoupeny cesty do/z Českého Dubu a Mladé Boleslavi. Vlak na trati č. 030 odvezl více než polovinu cestujících. Na této relaci jsou nejvíce ze všech analyzovaných relací zastoupeny komerční autobusové linky (do Hradce Králové, Brna atd.), které slouží především pro cesty do vzdálenějších cílů.

Jablonec n.N. – Železný Brod

V této relaci jsou rovnoměrně zastoupena spojení s Železným Brodem a Jabloncem nad Nisou (obojí až 35 %), dalším výrazným cílem/východiskem cest je nácestná zóna Pěnčín (15 %). Spojení se Semily je zde zastoupeno 0,42 % a s Libercem pouze 0,18%. V této relaci chybí vlakové spojení.

Jablonec n.N. – Tanvald

Tato relace svými frekvencemi pohybu cestujících odpovídá relaci Česká Lípa – Nový Bor nebo relaci Česká Lípa – Mimoň – Stráž pod Ralskem. Více než polovinu cestujících zde však přepraví vlak na lince L1. Hlavními cíli v této relaci jsou na jedné straně Jablonec nad Nisou a na straně druhé Smržovka s Tanvaldem (35% JnN, 24% Tanvald, 17% Smržovka). Do Liberce tudy autobusy v IDOL v roce 2014 cestovalo 18 885 cestujících (2,63%). Spojení s Libercem zajišťovala především vlaková linka L1, která poměr v celkovém počtu navýšila odhadem až na 27 %.

Semily – Jilemnice

Tato relace je společně s relací Jilemnice – Rokytnice nad Jizerou jednou z nejslabších. V této relaci jezdí jen autobusy PAD IDOL a zanedbatelná část komerčních autobusových spojů. V této relaci převažovaly cesty do Semil (31 %) a Jilemnice (21%). Oproti jiným relacím zde významný podíl připadl na nácestné cíle. Benešov u Semil (18,6 %), Háje nad Jizerou (13,8 %). Do Liberce v této relaci směřovalo v roce 2014 celkem 192 cest (0,07 %). Statistiku zkresluje fakt, že cestující v PAD IDOL, kteří vyjíždějí z LK mimo IDOL, se nezapočítávají. Proto lze odhadovat, že zde byl podíl cest do/z Prahy minimálně 3 %.

Jilemnice - Rokytnice n.Jiz.

Hlavním cílem v této relaci byl Jablonec nad Jizerou (33,2 %) následovaný Rokytnicí nad Jizerou (21 %) a Jilemnicí (13,7 %). Významným cílem pro cestující v této relaci byly Semily (4,8 %), Liberec (2,46 %). V roce 2014 zde bylo zaznamenáno 197 cest (0,11%) do Nového Boru a 72 cest (0,04%) do České Kamenice. Vlak zde odvezl 39,5 % cestujících.

3.2.3 ANALÝZA PŘEPRAVENÝCH CESTUJÍCÍCH V IDOL – HLAVNÍ CÍLE

V IDOL v autobusové dopravě bylo v roce 2014 uskutečněno celkem 20 613 357 cest. **V této statistice nejsou započtení cestující z vlaků a autobusových spojů mimo IDOL.** Do porovnání se tedy nedostala Praha, kam jezdí z LK jen komerční autobusové linky a vlak. Ostatní cíle však lze porovnat i bez chybějících údajů.

Pozor, cestující z relace Liberec – Jablonec nad Nisou jsou zahrnuti jak u Liberce, tak u Jablonce nad Nisou. Stejně tak je tomu u ostatních zón – souhrn za všechny uvedené zóny je tím zkreslený.

Tabulka 26 – Počet přepravených cestujících z vybraných měst LK

výchozí a cílová zóna	Počet cest do/z v roce 2014	Podíl na celkovém počtu cest	Podíl cestujících uvnitř zóny
Liberec	7 581 292	36,78%	53,1%
Jablonec nad Nisou	4 656 469	22,59%	50,6%
Česká Lípa	3 110 259	15,09%	57,6%
Turnov	1 293 302	6,27%	30,2%
Nový Bor	920 513	4,47%	5,1%
Tanvald	789 983	3,83%	17,4%
Frýdlant	773 676	3,75%	3,4%
Semily	538 912	2,61%	7,2%
Železný Brod	468 216	2,27%	6,7%
Jilemnice	345 596	1,68%	6,4%
Mladá Boleslav	141 098	0,68%	0,7%
Vrchlabí	46 231	0,22%	6,6%

Zdroj: KORID LK

Nejvíce cestujících v LK jelo v roce 2014 do/z Liberce (téměř 37 % všech cestujících) a do/z Jablonce nad Nisou. Třetím nejvýznamnějším cílem cestujících byla Česká Lípa. Ostatní cíle v LK byly výrazně slabší než první trojice. Statistika je mírně zkreslena dvojnásobným odbavováním cestujících bez Opuscard, kteří především Frýdlant, Tanvald a Nový Bor využívají pouze pro přestup.

Pro srovnání byl sledován počet cestujících do/z hlavních cílů za hranicemi LK. Cestujících do/z Mladé Boleslavi bylo zaznamenáno cca. 2,5 % z celkového počtu. Cestujících do/z Vrchlabí jen 0,5%. U Vrchlabí schází údaje z linky Vrchlabí – Jilemnice č. 690963 dopravce KAD, který v roce 2014 nebyl zapojen v systému IDOL. Poměr je tedy vyšší, odhadem 1%.

Ve městech s vlastním systémem MHD cestoval téměř stejný počet lidí uvnitř zóny jako cestujících, kteří přijížděli z okolí. U Turnova je podíl přeci jen vyšší ku prospěchu příměstských cestujících. Vysoký podíl městských cestujících mělo město Tanvald (17,4 %), které vlastní systém MHD nemá.

V příloze P3-02-03_Mapá_cesty_do-ze_zony_Liberec_IDOL_2014 je znázorněn podrobný počet cestujících v systému IDOL v roce 2014 z/do zóny Liberec.

Nejvíce cestujících cestovalo do/z Liberce od/ze zón Jablonec nad Nisou (929 951 cest.), Chrastava (387 469 cest.), Frýdlant (268 839 cest.) a Hrádek nad Nisou (201 887 cest.). S rostoucí vzdáleností

ubývalo cestujících, ze vzdálenějších cílů vynikala Mladá Boleslav (57 009 cest.) a Nový Bor (40 354 cest.).

3.2.4 SROVNÁNÍ REÁLNÉHO A POTENCIONÁLNÍHO PODÍLU VEŘEJNÉ DOPRAVY VE VYBRANÝCH RELACÍCH (MODAL SPLIT)

Pro vybrané relace uvnitř LK, na kterých počet cestujících za rok převyšuje 50 000, byla zpracována tabulka s počty cestujících, kdy došlo k porovnání následujících údajů:

- 1) Počet cestujících v dané relaci za rok 2014, kteří cestovali na tarif IDOL dle výstupů ze zúčtovacího centra. Nejsou v tom tedy obsaženi cestující v (zpravidla) komerčních autobusových spojích, kde jsou odbaveni dle km tarifu dopravce, případně cestující, kteří byli odbaveni dle tarifu drážního dopravce. V rámci příslušné relace ale mohou být uvedeni i cestující na papírový jízdní doklad, kteří přestupují a ve skutečnosti cestují z/do jiné zóny.
- 2) Průměrný počet cestujících za den v roce 2014, kteří cestovali na tarif IDOL. Počet cestujících za celý rok byl vydělen 300 dny, zde jsou zohledněny víkendy, kdy není tolik cest za prací, do škol (tam pouze neděle odpoledne) a na většině relací je nižší počet spojů, zejména v autobusové dopravě, a dále dvěma, jelikož většina denně dojíždějících cestuje tam i zpět a jeden cestující tak vykoná zpravidla 2 cesty.
- 3) Počet pravidelně dojíždějících v dané relaci (obousměrně) dle SLDB 2011 (sčítání lidu, domů a bytů). Zde jsou uvedeni pouze pravidelně dojíždějící, přičemž je nutné uvažovat, že část respondentů neuvede svoji dojíždětku a databáze neobsahuje nepravidelně dojíždějící (zdravotnická zařízení, úřady, volnočasové aktivity). Z tohoto důvodu bylo dané číslo vynásobené koeficientem 1,5, aby dojíždětku dle SLDB obsahovala reálná čísla.
- 4) Podíl cestujících ve veřejné dopravě (na tarif IDOL) k počtu vyjíždějících dle zjištění ze SLDB. Tento údaj by měl tedy udávat, kolik z celkového počtu vyjíždějících používá teoreticky veřejnou dopravu.
- 5) Modal split (teoretická dělba přepravního práce) na dané relaci. Byla použita metoda logitového modelu a gravitační analogie a výsledek byl následně zprůměrován. Cestovní doby osobním automobilem byly čerpány z aplikace „Plánování a měření trasy“ na webu www.seznam.cz, docházková vzdálenost byla uvažována u velkých měst 10 minut (omezená možnost parkování, nutnost zakoupit parkovací lístek, velká parkoviště s nutností větší docházkové vzdálenosti), u menších měst potom 3 – 5 minut, v obcích zpravidla jednu minutu. Jízdní doby pro veřejnou dopravu byly čerpány ze stávajícího jízdního řádu. Přístupové časy byly brány ze dvou zdrojů. Pěší docházka z aplikace „Plánování a měření trasy“ na webu www.seznam.cz, v případě měst uvažovaná do centra, v případě obcí průměrná docházková vzdálenost do jednotlivých částí obce od zastávek. Pro stanovení střední doby cestování MHD byla na jednotlivých linkách uvažována průměrná jízdní doba od zastávky u vlakového nádraží do zastávky uprostřed dané trasy. Následně byly údaje zprůměrovány a vynásobeny koeficientem 1,5 (stejně jako další složky čekacích a přístupových dob). Dále byla uvažována průměrná doba čekání mezi jednotlivými spoji.

Pro porovnání byly vybrány některé významné relace v rámci Libereckého kraje a byla zpracována O/D matice a posteriori poptávky. Jednotlivé relace byly seřazeny dle % podílu cestujících na tarif IDOL vůči číslům, čerpaným z SLDB, z čehož plyne, v jakých relacích veřejná doprava dosahuje velkého podílu na trhu a kde naopak je možné zlepšením nabídky veřejné dopravy očekávat zvýšení jejího podílu na přepravním trhu.

Tabulka 27 – Srovnání počtu cestujících v relaci s údaji o vyjíždě ze SLDB 2011

Název zóny Z	Název zóny Do	Počet cest rok 2014 IDOL	Počet cest den IDOL	Počet cest. dle SLDB	% podíl cest. na IDOL vůči SLDB	Modal split % podíl VHD
Jablonec n. N.	Železný Brod	96 259	160	314	51,2%	30,0%
Liberec	Hodkovice n. M.	148 078	247	540	45,7%	30,8%
Jablonec n. N.	Tanvald	150 614	251	573	43,8%	29,3%
Česká Lípa	Nový Bor	361 840	603	1 419	42,5%	33,1%
Liberec	Frýdlant	251 428	419	995	42,1%	31,2%
Liberec	Jablonec n. N.	1 246 578	2 078	5 135	40,5%	42,1%
Semily	Lomnice n. P.	55 417	92	231	40,0%	27,0%
Liberec	Chrastava	372 218	620	1 613	38,5%	30,5%
Česká Lípa	Mimoň	124 705	208	558	37,2%	24,1%
Frýdlant	Raspenava	57 122	95	258	36,9%	27,4%
Liberec	Hrádek n. N.	225 025	375	1 073	35,0%	33,1%
Česká Lípa	Zákupy	135 344	226	696	32,4%	26,1%
Liberec	Turnov	148 906	248	788	31,5%	33,2%
Jablonec n. N.	Smržovka	89 522	149	474	31,5%	30,1%

Zdroj: KORID LK

Pro stejné relace byl zpracován také Modal split (podíl dopravních výkonů VHD/IAD), kdy jsou jednotlivé relace seřazeny na základě % podílu VHD na celkových dopravních výkonech, a to na základě stávajících parametrů jak v oblasti jízdních řádů, tak silniční infrastruktury.

Tabulka 28 – Srovnání počtu cestujících v roce 2014 ve vybraných relacích s údaji z modal splitu

Název zóny Z	Název zóny Do	Počet cest rok 2014 IDOL	Počet cest den IDOL	Počet cest. dle SLDB	% podíl cest. na IDOL vůči SLDB	Modal split % podíl VHD
Liberec	Jablonec n. N.	1 246 578	2 078	5 135	40,5%	42,1%
Liberec	Turnov	148 906	248	788	31,5%	33,2%
Liberec	Hrádek n. N.	225 025	375	1 073	35,0%	33,1%
Česká Lípa	Nový Bor	361 840	603	1 419	42,5%	33,1%
Liberec	Frýdlant	251 428	419	995	42,1%	31,2%
Liberec	Hodkovice n. M.	148 078	247	540	45,7%	30,8%
Liberec	Chrastava	372 218	620	1 613	38,5%	30,5%
Jablonec n. N.	Smržovka	89 522	149	474	31,5%	30,1%
Jablonec n. N.	Železný Brod	96 259	160	314	51,2%	30,0%
Jablonec n. N.	Tanvald	150 614	251	573	43,8%	29,3%
Frýdlant	Raspenava	57 122	95	258	36,9%	27,4%
Semily	Lomnice n. P.	55 417	92	231	40,0%	27,0%
Česká Lípa	Zákupy	135 344	226	696	32,4%	26,1%
Česká Lípa	Mimoň	124 705	208	558	37,2%	24,1%

Zdroj: KORID LK

3.3 VYHODNOCENÍ PŘEPRAVNÍCH POTŘEB – SWOT ANALÝZA

Tabulka 29 – SWOT analýza přepravených potřeb

SWOT analýza		
	Silné stránky	Slabé stránky
Interní analýza	<ul style="list-style-type: none"> • zajištění dopravy do každé z 215 obcí LK • dálkové linky v trase po území LK zajišťují místní dopravní obslužnost • integrované jízdní doklady IDOL umožňují přestupy bez ohledu na dopravce • LK podporuje víkendovou turistickou dopravu • malý počet a velká převaha hlavních cílů dojížděky – lze omezovat souběhy • kvalitní silniční spojení České Lípy, Liberce a Turnova s Mladou Boleslaví (Prahou) • zapojení obcí a významných zaměstnavatelů do objednávky veřejné dopravy • vysoká bezpečnost • možnost využití času jinak stráveného řízením auta 	<ul style="list-style-type: none"> • nespolehlivost: funkčnost přestupů závisí na příliš velkém množství faktorů (počasí, dopravní situace, znalost a pozornost řidičů) • vlaky mají stanice daleko od center, či od obydlených míst • budování nových žel. stanic je velmi nákladné • špatný stav některých autobusových zastávek (bez nástupního prostoru, přístřešku atd.) • v sídlech mimo hlavní trasy není nabídka dostatečně častá a konkurenceschopná individuální automobilové dopravě. • nutnost obsloužit co největší území zpomaluje jízdní doby (zajíždění) • nepoužitelné železniční spojení s Prahou • málo motivovaný personál dopravců v první linii (řidiči, obsluhy informačních kanceláří) • nedostatečná bezbariérová meziměstská doprava (vč. spojení s Prahou)
Externí analýza	<p>Příležitosti</p> <ul style="list-style-type: none"> • velké množství turisticky atraktivních míst podporuje místní dopravu i o víkendu • delší a chladnější zimy se sněhem • komfortem a spolehlivostí přilákat cestující z IAD • usnadnění pořízení Opuscard (zlevnění, karetní automaty) • pokračující suburbanizace (stěhování z města na okolní venkov) • pozvolné propojování státních hranic – nové relace • společné linky s okolními kraji • propojení PAD s MHD – společné linky • kvalitně provedená a ukončená výběrová řízení na autobusové i drážní dopravce • zapojení komerčních linek do IDOL • větší zapojení obcí, významných zaměstnavatelů a občanských spolků do objednávky veřejné dopravy • propagace veřejné dopravy 	<p>Hrozby</p> <ul style="list-style-type: none"> • ztráta potenciálu v sídlech „na konci cesty“, především u státní hranice a v horách • mnoho sil. III. tř. bez potřebných oprav • atraktivita individuální automobilové dopravy (přijatelná cena, kratší jízdní doba). • nedostatečná informovanost o výhodách IDOL • tlak na snížení finančních prostředků pro dopravní obslužnost • zkracuje se přijatelná docházková vzdálenost • vytváření souběhů mezi systémy veřejné dopravy

Zdroj: KORID LK

4 INFRASTRUKTURA V LIBERECKÉM KRAJI

4.1 SILNIČNÍ SÍŤ

Stav silniční sítě je podrobněji popsán v materiálu „Analýza stavu dopravy na území Libereckého kraje“, který každoročně aktualizuje odbor dopravy Krajského úřadu Libereckého kraje. V tomto dokumentu je uvedeno pouze omezené množství informací, a to především ve vztahu k veřejné osobní dopravě.

Tabulka 30 – Silniční síť Libereckého kraje

Liberecký kraj	
2412	km sítě silnic I., II. a III. třídy (4,33% délky sítě ČR)
0	km dálnic v LK (celá ČR 1,3%)
22,2	km rychlostních silnic v LK (poměr v LK 0,9%; poměr v ČR 0,8%)
311,2	km sítě silnic I. třídy (poměr v LK 12,9%; poměr v ČR 10,4%)
486,9	km sítě silnic II. třídy (poměr v LK 20,2%; poměr v ČR 26,1%)
1591,5	km sítě silnic III. třídy (poměr v LK 66 %; poměr v ČR 61,3 %)
898	mostů na silnicích I., II. a III. třídy v LK – na každém 2,7 km (v ČR na 3,2 km)
158	žel. přejezdů na silnicích I., II. a III. třídy v LK – na každém 15,3 km (v ČR na 24,7 km)

Zdroj: KORID LK

Místní a účelové komunikace jsou veřejnou dopravou mimo města využívány pouze v ojedinělých případech, proto zde nejsou uvedeny statistiky, které se k nim vážou.

Hustota silniční sítě v LK mírně převyšuje celorepublikový průměr. V Libereckém kraji chybí dálnice, jsou zde jen úseky dvou rychlostních komunikací R10 (hranice LK – Turnov) a R35 (Turnov – Liberec). Liberecký kraj má oproti celorepublikovému průměru vzhledem ke svému hornatému reliéfu větší podíl silnic III. třídy (více malých obcí na malé rozloze – horská údolí, především na východě LK) a stejně tak je i vyšší počet mostů a železničních přejezdů.

4.1.1 PLÁNY ROZVOJE SILNIČNÍ SÍTĚ

Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD ČR) ve svých plánech počítá s těmito akcemi na území LK:

Tabulka 31 – Plán rozvoje silniční sítě, ŘSD

Obchvat Dubé na sil.č. I/9
Obchvat České Lípy na sil.č. I/9 (Dubice – Dolní Libchava a Dolní Libchava – Nový Bor)
Obchvat Svoru na sil.č. I/9
Přetrasování sil.č. I/10 po sil.č. I/35 a sil.č. I/65 do Jablonce nad Nisou a vybudování nové trasy této komunikace jižně od Jablonce a Nové Vsi nad Nisou až do Smržovky. Tato trasa by zároveň sloužila pro převedení dopravy ze sil.č. I/14.
Obchvat Lvové na sil.č. I/13
Přeložka sil.č. I/13 z okružní křižovatky v Liberci, Krásné Studánce přes Albrechtice až do Dětřichova
Přeložka sil.č. I/13 Kunratice u Cvikova – Jablonné v Podještědí
Prodloužení přeložky sil.č. I/14 z Liberce do Jablonce nad Nisou
Obchvat Zahrádek na sil.č. I/15
Obchvat Kravař na sil.č. I/15

Obchvat sil.č.I/16 Horky u Staré Paky a Čisté u Horek
Obchvat sil.č.I/38 Doksy – Obora
Přeložka sil.č. I/35 Odstranění úrovněového křížení ve Ktové
Rekonstrukce MÚK Rádelský mlýn na sil.č. I/35 a sil.č. I/65
R35 – zatím jen studie, je mimo plánované stavby

Zdroj: ŘSD, údaje k 1.1.2015

Většina těchto akcí nebude mít na trasování a jízdní doby PAD vliv vzhledem ke skutečnosti, že PAD má své zastávky v obcích, které nové obchvaty objíždějí. Na PAD budou mít vliv přeložka sil.č.I/14 z Liberce do Jablonce nad Nisou, která by měla nahradit stávající sil.č.III/29024, kudy je vedena linka 141. Na nové přeložce se počítá s vybudováním nové zastávky Jablonec nad Nisou, Lukášov. Výraznější vliv na zrychlení jízdních dob by měla mít přeložka sil.č.I/13 z Kunratic u Cvikova do Jablonného a pro dálkové spoje i obchvat Lvové. Dále odstranění úrovněového přejezdu na sil.č.I/35 ve Ktové a rekonstrukce mimoúrovňové křižovatky (MÚK) na R35 a sil.č. I/65 v Rádelském mlýně.

O silnice II. a III. tříd ve vlastnictví LK pečuje Krajská správa silnic LK (KSSLK). Tato organizace plánuje v horizontu do roku 2040 tyto výraznější stavební akce:

Tabulka 32 – Plán rozvoje silniční sítě s dopadem na PAD, LK

Název stavební akce	Sil.č.	Vliv na PAD	Priorita
Průtah Českou Lípou	II/262	ano – zkrácení jízdních dob a zvýšení bezpečnosti	vyšší
Severojižní obchvat Zákup	II/268	ne – PAD musí zajet na zákupské nám.	nižší až střední
Obchvat Mimoně (jih – západ – sever)	II/268 a II/270	ne – PAD musí zajet do středu Mimoně	vyšší
Obchvat Jablonného v Podještědí	II/270	ne – PAD musí zajet do centra Jablonného	vyšší
Obchvat Doks	II/270	ne – PAD musí obsloužit zastávky v centru Doks	vyšší
Přeložka průtahu v Chrastavě (východ – západ)	II/592	ano – linky jsou směřovány do nové trasy - průjezdu městem	vyšší
Napojení Průmyslové zóny Sever v Liberci na I/35	zatím pouze MK a I/35	ano – zrychlí se jízdní doby a odlehčí kruhové objezdy v místní části Růžodol	střední
Obchvat Turnova ve směru od Semil	II/283	ano – u dálkových linek zrychlí průjezd městem, místní linky musejí jet přes město	vyšší
Obchvat Rovenska pod Troskami	II/282	ne – PAD musí projíždět městem	
Obchvat Lomnice nad Popelkou	II/284, II/286	ne – PAD musí obsloužit autobusové nádraží v centru města	vyšší
Obchvat Semil	II/289, II/292	ne – všechny linky budou obsluhovat autobusové nádraží v centru města	vyšší

Název stavební akce	Sil.č.	Vliv na PAD	Priorita
Obchvat Vysokého nad Jizerou	II/290	ne – všechny linky musejí obsloužit zastávku na náměstí	střední
Průtah Rokytnice nad Jizerou	II/294	ano – zkrátí se jízdní doby a zvýší se bezpečnost cestujících (nově zrekonstruované zastávky)	vyšší
Průtah Jilemnice	II/293, II/286	ano – zkrátí se jízdní doby a zvýší se bezpečnost cestujících (nově zrekonstruované zastávky)	střední
Obchvat Železného Brodu	II/282, I/10	ano – dálkové linky by mohly obsloužit terminál u železniční stanice a objet centrální část města	vyšší

Zdroj: KÚLK OD

4.1.2 ZIMNÍ ÚDRŽBA

Zimní údržba je řešena na základě společného Plánu zimní údržby silnic Libereckého kraje. Celkem 71,4 km silnic se v zimě neudrží (z toho 12,02 km je silnice II/290 Smědava-Souš, zbytek tvoří silnice III. třídy). Na neudržívaných úsecích silnic není veden žádný spoj linkové dopravy. Pořadí údržby je třibodové, z čehož komunikace s přítomností spojů veřejné linkové dopravy jsou na silnicích I. třídy a frekventovaných úsecích silnic II. třídy vedeny v I. pořadí (obnovení sjízdnosti do 3 hodin), na silnicích II. třídy a vybraných úsecích silnic III. třídy ve II. pořadí (obnovení sjízdnosti do 6 hodin) a na většině silnic III. třídy ve III. pořadí (obnovení sjízdnosti do 12 hodin).

Na sil.č. II/290 Smědava – Souš platí z důvodu ochrany vodního zdroje – v.d. Souš zákaz provozu motorových vozidel. Výjimku ze zákazu mají vozy do 3,5 t v době otevření silnice mimo sněhovou pokrývku. V zimě pak mají výjimku vozidla vodohospodářů, CHKO Jizerské hory a hotelu Montanie. Provoz vozidel nad 3,5 t není na této komunikaci povolen. Z toho důvodu se zde neprovádí zimní údržba a nejezdí zde linkové autobusy.

4.1.3 POŽADAVKY PAD NA SILNIČNÍ INFRASTRUKTURU

Z hlediska každodenního provozu autobusů PAD po silniční síti v LK je možné definovat dva okruhy problémů, které mají vliv na provoz (prodloužení jízdní doby, nebezpečná jízda) a technický stav vozidel:

Stav konstrukce a povrchů vozovky

Nejvíce známek opotřebení vykazuje většina silnic III. třídy. V posledních letech prošly opravou nejkritičtější silnice III.třídy (např.: sil.č.III/27014 na Krompach, III/0354 na Andělku ad.) ostatní silnice na opravu konstrukce a povrchů čekají.

Vodorovné a svislé dopravní značení

Označnická autobusové zastávky je dopravní značkou (č. Ij4b). U cca. 2/3 autobusových zastávek v LK jsou označnické zastávky pouze v jednom směru a v opačném chybí. Obdobně často chybí vodorovné značení (BUS) u zastávek bez zálivů. Dopravní značení řeší i zákaz či časové omezení parkování automobilů v otočkách autobusů nebo stání podél komunikací. Tento problém nastává především na horách v zimě na místech atraktivních pro lyžaře (Smědava, Harrachov – Rýzoviště, Bedřichov, Rokytnice nad Jizerou, Jablonec nad Jizerou ad.). Dále se jedná o otočky v obcích, které jsou zároveň

využívány k parkování místními občany. Na většině těchto míst je již osazeno dostatečné dopravní značení. Porušování těchto omezení je řešeno ve spolupráci s Policií ČR. U značek s dodatkovou tabulkou je nutné dbát na aktuálnost textové informace.

Významné autobusové zastávky – dopravní terminály řeší kapitola 4.3

V příloze č. P4-01-01_Požadavky PAD na silniční infrastrukturu jsou uvedena jednotlivá kritická místa z pohledu dopravců (PAD) včetně návrhů na jejich řešení, četnosti spojů PAD v pracovní den a priority. Vyjmenované úseky se téměř vždy kryjí s úseky silnic III. třídy v havarijním stavu dle KSSLK viz příloha č. P4-01-02_Stav povrchu silnic po opravách v roce 2014.

V rámci optimalizace vedení tras je zaváděn provoz PAD na komunikacích, kde dosud linky PAD nevedly. Ve spolupráci se správcem komunikace je nutné dbát na jejich vyšší prioritu při zimní údržbě. Výhledově je uvažováno o využívání těchto komunikací:

Sil.č. III/27921 v úseku Hrubá Skála,Borek – Hrubá Skála – Hrubá Skála,Doubravice – Karlovice,Radvánovice (koncepte: přetrasování linky 353 tímto úsekem; důvody: zajištění standardů dopravní obslužnosti pro sídlo Hrubá Skála, odstranění souběhů na I/35 a trati 041; další podmínky: zřízení nové bus zastávky cca v centru MČ Doubravice)

Sil.č.III/27926 v úseku Kacanovy – Vyskeř (Koncepte: okružní linka 355 (vybrané spoje) - Důvody: plnění standardů DO v Kacanovech, zefektivnění provozu, rozšíření nabídky v Kacanovech)

Sil.č.III/28621 v úseku Vysoké nad Jizerou,Víchovská Lhota – Jestřebí v Krkonoších,Křížlice (koncepte: okružní linka 946; důvody: zefektivnění provozu, vhodnější časové polohy spojů, možnost využití uspořené km na rozšíření provozu, výrazné zkrácení JD ve vybraných relacích)

MK mezi Jestřabím v Krkonoších,Roudnicí a Vítkovicemi přes zastávky Aldrov a Vurmovka, pokud by nebyla realizována III/28621.

MK mezi Rokytnicí nad Jizerou,Františkovem a II/294, pouze po zvážení – vysoké náklady při nízkém využití.

4.1.4 ZŘIZOVÁNÍ A RUŠENÍ AUTOBUSOVÝCH ZASTÁVEK

Zavedení nové trasy stávajících, či změna původní trasy linek PAD si v uplynulých letech vyžádaly zřízení nových zastávek. Investorem nových zastávek byly téměř vždy obce, v jejichž katastru zastávka leží. V některých případech byly investorem soukromé subjekty (zaměstnavatelé).

Náklady na zřízení nové autobusové zastávky se pohybují od 20 000 Kč (základní zvýšené nástupiště např. z panelů na délku nejdelšího autobusu, případně rozestupu dveří s bezpečnostními prvky a bezbariérovým přístupem) do 0,5 mil. Kč (předpisová zastávka se zálivem, chodníkem a přístřeškem).

Autobusové zastávky PAD se téměř neruší, protože na rozdíl od vlakových zastávek je jejich projíždění či neobsluhování operativně snazší. Obsluhování zastávek při trase spoje nemá velký vliv do provozních nákladů. V neposlední řadě se neobsluhované zastávky hodí v případě přesměrování trasy při uzavírkách.

4.2 ŽELEZNIČNÍ SÍŤ

Železniční infrastruktura Libereckého kraje stále odpovídá době svého vzniku v 19. století. Trati jsou jednokolejné, neelektrizované, směrově i sklonově náročné s nízkými rychlostmi 30 – 80 km/h, výjimečně 100 km/h. Zabezpečovací zařízení procházejí postupnou modernizací, přesto stále převládá zabezpečení nejnižší I. kategorie, tj. telefonické dorozumívání, při kterém je bezpečnost

dopravy závislá na lidském činiteli. Z nízkého stupně zabezpečení vyplývají dlouhé staniční intervaly (např. pobyty vlaků ve stanicích při křižování), které v dnešní době, společně s nízkými rychlostmi, neumožňují vytvořit atraktivní a konkurenceschopnou nabídku pro cestující. Četné přejezdy s nedostatečnými rozhledovými poměry zabezpečené pouze výstražnými kříži vytvářejí další propady rychlosti a prodloužení cestovní doby.

Železniční infrastruktura v Libereckém kraji je v majetku SŽDC, s. o. Vzhledem k faktu, že v minulosti byly pro investiční akce v ČR upřednostňovány hlavní koridorové tratě, nedostávaly se finance na potřebný udržitelný rozvoj železnice v Libereckém kraji a je zde z minulosti značná podinvestovanost. Cílem Libereckého kraje, resp. Koordinátora, společnosti KORID LK, bylo tento trend zvrátit. Proto byly v minulosti zpracovány zásadní koncepční materiály, které rámcově definují plánovaný postup objednatele regionální dopravy na tratích Libereckého kraje.

I. „Kategorizace železničních tratí v Libereckém kraji“ (2006, viz příloha č. P4-02-01) – projekt metodou multikriteriální analýzy (19 kritérií) hodnotí význam, potenciál, možnosti využití a ekonomickou efektivitu všech 17 železničních tratí Libereckého kraje rozčleněných dále na menší úseky podobných vlastností. Tratě dělí do několika kategorií s významem páteřním, obslužným a malým. Přestože vstupní data již nejsou aktuálně zcela přesná, u celkových závěrů byla časem prověřena jejich obecná platnost a relevance. V uplynulém období bylo v rámci změn jízdních řádů dokončeno přizpůsobení nabídky spojení v projektu zjištěnému potenciálu.

II. Projekt INTER-Regio-Rail, Librail – železnice v Libereckém kraji v roce 2030 (2013, viz příloha č. P4-02-02) – projekt navazující na předchozí Kategorizaci tratí analyzuje využití jednotlivých linek, vyhledává závady infrastruktury, prověřuje potenciál ve vztahu k ostatním druhům dopravy, definuje nabídku a prověřuje různé dopravní modely na jednotlivých linkách. Následně jsou na základě zpracovaného výsledného dopravního konceptu se znalostí potřebných časových poloh přestupních uzlů, meziuzlových systémových jízdních dob a efektivních proběhů souprav definována potřebná opatření na straně infrastruktury, vozidel a sestavy jízdního řádu.

Na podkladě výše uvedených koncepčních materiálů jsou v PDOÚ definovány konkrétní cíle a opatření na železniční síti Libereckého kraje. Souhrnně po jednotlivých tratích jsou cíle a požadovaná opatření uvedeny v příloze č. P4-02-03.

4.2.1 Hlavní cíle Libereckého kraje na železniční infrastrukturu

V roce 2015 jsou v realizaci nebo vysokém stupni přípravy tyto akce:

- Rekonstrukce trati Liberec – Tanvald včetně odstranění propadů rychlosti (celková rekonstrukce svršku, stanic a zabezpečení; zavedení intervalu 30/60 minut);
- Rekonstrukce zastávky Tanvald zastávka
- Odstranění propadů rychlosti na trati Stará Paka – Malá Skála (oprava svršku se zvýšením rychlosti);
- Odstranění propadů rychlosti na trati Turnov – Liberec (oprava svršku se zvýšením rychlosti);
- Odstranění propadů rychlosti na trati Mladá Boleslav hl. n. – Bakov n. J. (oprava svršku se zvýšením rychlosti);
- Rekonstrukce trati Jaroměř – Stará Paka (rekonstrukce zab. zař.);
- Rekonstrukce SZZ ŽST Raspenava (celková rekonstrukce stanic Raspenava a Frýdlant v Č. včetně zabezpečení; stabilizace JŘ);

- Výhybna Harrachov (křižování vlaků a nová nástupiště);
- Rekonstrukce ŽST Velké Hamry (rekonstrukce zabezpečení; pásmování vlaků v Plavech)
- Rekonstrukce trati Karlov p. J. – Křižany (rekonstrukce svršku včetně nástupišť)
- Rekonstrukce Harrachovského tunelu;
- Modernizace ŽST Česká Lípa (celková rekonstrukce stanice, svršku a zabezpečení včetně navazujících úseků).

A) Rychlé spojení Liberec – Praha

Potenciál: jeden z nejvýznamnějších dopravních proudů v ČR, úspěch autobusů i železnice v obdobných relacích, napojení na síť dálkové dopravy, zlepšení spojení do Prahy z Liberce i okresů Česká Lípa, Jablonec n. N. i Semily, využitelné pro další regionální i dálková spojení do Hradce Králové, Pardubic a dále na jihovýchod;

Stávající stav: aktuálně bez nabídky přímého spojení (dlouhá cestovní doba), nekonkurenceschopná trasa (Liberec - Turnov), nízká rychlost (Turnov - M. Boleslav), absence rychlé trasy a kapacity (Mladá Boleslav - Praha), bez přímé obsluhy Mladé Boleslavi;

Plán: dokončit investorskou a projektovou přípravu pro realizaci dílčích etap v úseku Liberec - Turnov (potřebné lokální přeložky v LK jsou již stabilizované v územně plánovací dokumentaci), dokončit projednání koncepce spojení v úseku mimo LK a zajistit územní ochranu dlouhodobě konkurenceschopné trasy (MD ČR / SŽDC, s. o.; T: 2019).

B) Spojení Liberec – Česká Lípa za hodinu a modernizace stanice Česká Lípa

Potenciál: rychlé páteřní spojení Liberce západním směrem do České Lípy, Děčína a Ústí nad Labem s napojením na koridory dálkové dopravy a s obsluhou významných míst na trase v intervalu 60 (120) minut;

Stávající stav: nízká rychlost, resp. nekonkurenceschopná trasa (Liberec – Jablonné v P., Mimoň – Zákupy), nedostatečné zabezpečení s dlouhými intervaly, klesající poptávka v zastávkových vlacích;

Plán: realizace intervalu rychlých spojů 60 (120) minut se systémovou jízdní dobou Liberec - Česká Lípa 60 minut s využitím stávající trati, případně s méně náročnými lokálními přeložkami, modernizace uzlu Česká Lípa včetně navazujících úseků a nástupišť (T:2016), nasazení moderních vozidel, návaznosti v přestupních uzlech Liberec a Česká Lípa v čase X:30 (MD ČR / SŽDC, s. o. / LK; T: 2019).

C) Spojení regionálních center Libereckého kraje s centrem Mladé Boleslavi

Potenciál: v případě přímého spojení od České Lípy a Turnova do optimálně umístěné stanice a autobusového terminálu Mladá Boleslav město mohou vlakové linky převzít úlohu páteřní dopravy v regionu s pozitivním dopadem na celkový význam tratí 070 a 080;

Stávající stav: dálkové linky zastavují v Čejetičkách u Mladé Boleslavi, regionální linky ze směrů Česká Lípa a Turnov postrádají přirozenou přímou vazbu na centrum Mladé Boleslavi a jejich využití klesá (od České Lípy jsou regionální vlaky ukončovány nedaleko Bakova nad Jizerou),

Plán: nejprve zvýšení rychlosti na stávající trati Mladá Boleslav město - Mladá Boleslav hl. n. (T: 2016), investorská a projektová příprava a realizace přímého kolejového propojení Mladá Boleslav město - Mladá Boleslav-Debř (MD ČR / SŽDC, s. o. / SČK; T: 2020).

D) Modernizace uzlu Turnov a návazných tratí

Potenciál: zkrácením staničních intervalů v Turnově, intervalů následné jízdy v úseku Turnov - Železný Brod a zvýšením rychlostí dojde k posunu vlaků do výhodnějších časových poloh, vytvoření dalších přestupních návazností ve vzdálených uzlech a ke zefektivnění oběhů vozidel na více linkách;

Stávající stav: zabezpečovací zařízení v Turnově (příp. Bakově nad Jizerou) neumožňuje současné jízdní cesty, staniční intervaly jsou dlouhé, přestupní skupina je široká, bezpečnost provozu je závislá na lidském činiteli, vlaky od Jičína jezdí k nástupišti úvratí;

Plán: modernizace zabezpečovacího zařízení v Turnově (příp. Bakově nad Jizerou, Hrubé Skále), optimálně v uceleném úseku Malá Skála - Bakov nad Jizerou (včetně kódování), oddíly pro zkrácení intervalu následné jízdy v úseku Turnov - Železný Brod, zvýšení rychlosti v úseku Bakov nad Jizerou - Turnov dle možností nad 100 km/h a odstranění úvratových jízd v Turnově ve vazbě na projekt A) (MD ČR / SŽDC, s. o.; T: 2019).

E) Modernizace stanic a nástupišť v prioritě dle počtu cestujících

- Frýdlant a Raspenava: zkrácení staničních intervalů, stabilizace stávajícího JŘ, bezbariérová nástupiště (T: 2016);
- Hrádek n. N. a Chrastava: zvýšení bezpečnosti, bezbariérová nástupiště, zkrácení staničních intervalů (T: 2018);
- Železný Brod a Semily: bezpečné přestupy na návazné spoje, bezbariérová nástupiště (T: 2019);
- Liberec: modernizace stanice po etapách (bezbariérová nástupiště, zab. zař.), zlepšení přestupních návazností na MHD a autobusy -> společný terminál; přípravná dokumentace a vybraná nástupiště (T: 2017).

F) Zvyšování rychlostí v prioritě dle dopadů na jízdní řád a oběhy vozidel

- Smržovka – Josefův Důl: pro interval 30 minut (T:2015-2016)
- Tanvald – Železný Brod: odstranění křížování ve Velkých Hamrech a zvýšení stability (T: 2016)
- Zittau – Hrádek n. N. – Chrastava: přestupní návaznosti v Žitavě (T:2018)
- Mladá Boleslav město – Mladá Boleslav hl. n. – Bakov n. J. – Česká Lípa – Jedlová – Rybníště: pravidelný interval 60 minut a efektivní obraty souprav (T:2017)
- Mladá Boleslav hl. n. – Bakov n. J. – Turnov: zvýšení atraktivity železnice ve vazbě na projekty A), C), D) (T:2018)
- Frýdlant – Nové Město p. S.: úprava dopravního konceptu, zvýšení atraktivity (T:2026).

4.2.2 VÝBĚROVÁ ŘÍZENÍ NA ŽELEZNICI – SPOLUPRÁCE SE SPRÁVCEM INFRASTRUKTURY

Při výběru dopravce v soutěži nově vznikají smlouvy s objednatelem, ve kterých je nutné dlouhodobé (10-15 let) smluvní zakotvení ekonomických parametrů zakázky, na které má zásadní vliv efektivní využití vozidel (a personálu). Proto má objednatel zájem dosáhnout co největší proběhy, resp. redukovat prostoje a omezit počet nasazených souprav. Dosahované přestupní vazby mohou mít zásadní dopad na výši tržeb z jízdného. Z uvedeného je zřejmý zásadní vliv stavu infrastruktury a vývoje jejích změn v průběhu plnění dopravní smlouvy. Spolupráce mezi objednatelem (zadavatelem), dopravcem (uchazečem) a správcem infrastruktury je nezbytná v několika oblastech. Před vypsáním výběrového řízení na dopravce potřebuje objednatel od správce infrastruktury maximální součinnost.

Optimálně je třeba provést úpravy infrastruktury (garantovaně) před zahájením plnění dopravce, případně je nutné stanovit, v jakých termínech budou jaké úpravy infrastruktury provedeny a jaký to bude mít dopady na jízdní řád, resp. počty potřebných souprav v čase. Bez této znalosti (garance) od správce infrastruktury není možné správně nastavit výběrové řízení tak, aby později nedošlo k (ekonomickému) poškození dopravce nebo objednatele, případně je nutné dlouhodobý výběr dopravce odložit (což zvyšuje fixní nákladové složky). Mj. z tohoto důvodu má Liberecký kraj zpracovanou dlouhodobou koncepci železniční dopravy a potřebných úprav infrastruktury, o jehož realizaci se správcem infrastruktury včas jedná s cílem zajistit co nejefektivnější vynakládání investičních i provozních prostředků z veřejných prostředků.

Při výběrových řízeních často objednatel požaduje dopravní model, pro jehož plnění je nutný výběr vozidel určitých technických parametrů, resp. některé typy vozidel nemohou žádanou dopravní koncepci naplnit. Volba vozidla má z pohledu dopravce zásadní vliv na nabídkovou cenu a tím možný úspěch v soutěži. Z těchto důvodů bude objednatel žádat od správce infrastruktury spolupráci s uchazeči (dopravci) v době zpracování nabídek tak, aby byl uchazeč ve své nabídce schopen objednateli doložit souhlas správce infrastruktury s realizovatelností dopravcem nabízeného dopravního modelu (jízdního řádu) v příslušném čase plnění dopravní smlouvy.

V průběhu plnění je pak zásadní, aby správce infrastruktury vynaložil maximální úsilí k udržení parametrů trati na hodnotách, které byly podkladem pro výběrové řízení, a dbal na co nejrychlejší opravy poškození a závad. Negativní změna parametrů infrastruktury se opět projeví v ekonomické rovině. V době zadávání dopravní zakázky nelze při nejlepší vůli postihnout veškerá rizika a takové změny na infrastruktuře by také mohly vést k (ekonomickému) poškození dopravce nebo objednatele.

(Dohoda o společném postupu LK a SŽDC, T: 2015)

4.2.3 DOSTUPNOST ŽELEZNICE V CENTRECH DOJÍŽĎKY

V Libereckém kraji je na železnici převládající denní dojížďka na krátké vzdálenosti. Modelovou relací může být příklad Frýdlant - Liberec. V současnosti je železnice dobře využita. Se zvyšováním životního standardu, kvality a dostupnosti (individuální) silniční dopravy hrozí riziko ztráty atraktivity a konkurenceschopnosti železnice v těchto typických relacích z důvodu vysokého podílu přístupové doby na železnici v poměru k vlastní době cesty. Tento fakt je daný umístěním železnice ve větší vzdálenosti od zdrojů a cílů cest. Možnosti dalšího zkracování jízdních dob vlaků jsou v tomto případě zanedbatelné. S vědomím tohoto rizika je třeba plánovat systém dopravy po stránce organizační a zejména stavebně - investiční již nyní.

Ve střednědobém horizontu postačí zajistit co nejvíce komfortní časové a prostorové návaznosti mezi železnicí a silniční hromadnou a individuální dopravou. Je třeba zřizovat krátké přestupní vazby s přímou viditelností navazujících spojů, optimálně hrana - hrana. V blízkosti železničního nádraží (lépe nástupiště) musí být dostatečné parkovací kapacity (B+R, K+R, P+R), nástupiště, obratiště a odstavné plochy pro návaznou hromadnou dopravu.

Při trvajícím veřejném zájmu o kolejovou dopravu bude pro dlouhodobý horizont nutné prověřit všechny možnosti, jakými lze zajistit přímé bezpřestupové cestování mezi centry měst, resp. jinými významnými těžišti poptávky po dopravě. V současné době je pro taková budoucí řešení třeba zajistit ve městech územně - plánovací podmínky, příkladem může být aktuální návrh územního plánu Statutárního města Liberec (2015).

V Libereckém kraji je pro dlouhodobý udržitelný rozvoj zásadní zajistit dobrou dostupnost železnice přímo v Liberci. Nabízí se využití stávající infrastruktury vlakového nádraží pro vytvoření příměstského terminálu dopravy, který by mimo vlaků a autobusů zahrnoval i přestupní vazby hrana - hrana na městské linky. Ve výhledu by mělo být také sledováno přímé propojení železniční a městské kolejové infrastruktury.

V obecné rovině je zásadní otázkou nedořešená zodpovědnost za zřizování, provoz a trvalou údržbu zařízení a staveb pro veřejnou dopravu obecně (terminály, zastávky, informační místa, informační systémy, apod. v gesci státu, krajů, obcí, dopravců,...) včetně poplatků za jejich užívání. Na toto téma je třeba vypracovat a projednat samostatný koncepční materiál.

(Koncepte výstavby a provozování dopravních terminálů, LK, T: 2016)

(Dohoda o společném postupu LK, města, SŽDC, s. o., dopravci, T: 2017)

4.2.4 ZŘIZOVÁNÍ A RUŠENÍ ŽELEZNIČNÍCH ZASTÁVEK

V minulém období se v Libereckém kraji podařilo rozšířit počet železničních zastávek, např. na Tanvaldsku. Úkolem pro další období je pokračovat v optimalizaci zastavovacích míst vlaků dle skutečného využití nebo potenciálu.

Slabě využívané zastávky (méně než 20 nástupů a výstupů/den, seznam zastávek s uvedením obratu cestujících - viz Příloha č. P4-02-04) budou každoročně hodnoceny ve vztahu k provozní ekonomice a jiným možnostem obsluhy území. V Libereckém kraji je množství zastávek, kde jsou průměrné obraty 1 a méně cestujících na vlak. Železniční doprava má vyšší provozní náklady, proto je jejím hlavním účelem zajistit páteřní dopravu v území, nikoli (až na výjimky) jeho plošnou obsluhu. Se zvyšujícím počtem zastavení klesá atraktivita služby pro většinu cestujících, kteří páteřní funkci železnice využívají. S vyšším počtem zastavení vlaku vznikají přímé náklady na trakční energii a narůstají náklady na provoz, zejména v situaci, kdy dojde k takovému prodloužení jízdních dob, že je nutné na linku nasadit další vozidla, případně není možné stihnout v některé přestupní vazby, což má vliv na výši tržeb. V zastávkách se slabým využitím může být, dle místních podmínek, navrhováno omezení zastavování nebo projíždění všech vlaků. V návrhovém období PDOÚ se nepředpokládá formální zrušení žádné zastávky.

Nová místa zastavení vlaku

Pokud v místě existuje reálný potenciál, je možné zaslat Libereckému kraji podnět ke zřízení nové zastávky. Podnět bude prověřen ve vazbě na traťové poměry, možnosti stávajícího nebo plánovaného dopravního modelu, další možnosti obsluhy území, očekávané využití a ekonomickou náročnost. Pokud bude shledáno, že je novou zastávku možné, resp. účelné obsluhovat, bude dále hledán investor a jednáno o realizaci stavby. Pro zřízení nového místa zastavení je s ohledem na charakter provozu na trati potřebný potenciál 50 - 400 cestujících/den. Výstavba nových zastávek podléhá drážním normám. Obvykle se jedná o finančně nákladnou akci po investiční (více než 1,5 mil. Kč v jednoduchých poměrech) i provozní stránce (údržba, revize). V případech, kdy je prokázána ekonomická efektivita (dostatečný počet cestujících v porovnání s investičními náklady) může být investorem SŽDC, s. o., v ostatních případech bude investorem nejpravděpodobněji místní samospráva, případně soukromý investor.

Liberecký kraj prověřuje ve spolupráci se SŽDC, s. o. možnost vybudování nové zastávky Doksy město. Realizace dalších zvažovaných zastávek naráží na ekonomické nebo technologické problémy Liberec-Růžodol (PZ Sever), Liberec-Doubí (PZ Jih), Česká Lípa sídliště, Hrádek n. N. průmyslová zóna,

Oldřichov v Hájích (posun), Machnín (posun), Blíževedly (posun), Stvolínky (posun), Zahradky u Č. L. (posun), Sosnová u Č. L., Přepeře u Turnova, Jizerský most, Jilemnice město, Jablonec n. J. město (Vyhodnocení využití zastávek a projednání opatření, LK, T: každoročně)

4.2.5 PŘEJEZDY

Zvyšování stupně zabezpečení přejezdů z pohledu Libereckého kraje vychází z priority dle množství dopravních nehod, dopravního momentu přejezdu nebo v případech, kdy je vzhledem k nedostatečným rozhledovým poměrům omezována rychlost vlaků. Na některých tratích jsou přejezdy hlavní příčinou neatraktivní cestovní doby vlaku. Doplnění nebo rekonstrukce PZZ jsou často z ekonomických důvodů realizovány spolu s rekonstrukcí TZZ v ucelených úsecích. PZZ a jeho provoz je nákladnou položkou (orientačně 8 mil. Kč/ks), proto je i z důvodu redukce kolizních míst snaha o zrušení nevyužívaných přejezdů. Další možností je uzamčení přejezdu s možností místního ovládní s pomocí elektromagnetického zámku.

Vzhledem k množství dopravních nehod na přejezdech zabezpečených pouze světelnými výstražníky se jeví tento způsob jako nedostatečný. Liberecký kraj proto požaduje přednostní instalaci přejezdových zabezpečovacích zařízení se závorami u silnic vyšších tříd a zejména také ve všech případech, kdy řidič řeší před vjezdem na přejezd složitější dopravní situaci (křižovatka, oblouk, rozjezd do stoupání, překážka ve výhledu). Na silnicích I. třídy je snaha o odstranění úrovnových přejezdů zcela.

4.2.6 SPOLUPRÁCE PŘI PŘÍPRAVĚ INVESTIC

Při přípravě investic na železnici musí v zájmu efektivního vynakládání veřejných prostředků postupovat správce infrastruktury, objednatelé, případně dopravci ve vzájemné informovanosti a koordinaci. Tím bude zamezeno zmaření investic a nárůstu provozních nákladů. Správce infrastruktury a objednatel se musí vzájemně informovat již ve fázi záměru proto, aby měla druhá strana možnost včas uplatnit své náměty a připomínky. Další koordinací jednání musí proběhnout nejpozději před vypsáním výběrového řízení na plnění zakázky tak, aby měla druhá strana včas informace o konečné podobě projektu.

(Informovanost, projednání, koordinace a realizace železničních projektů, SŽDC, LK, T: průběžně)

4.2.7 ODSTAVOVÁNÍ ŽELEZNIČNÍCH VOZIDEL

Ve vazbě na stávající a nové dopravní koncepty je potřeba v konečných stanicích uvažovat kapacity a energetická připojení pro odstavování souprav během provozních přestávek. Plánovaná místa ukončení spojů při provozních přestávkách sdělí správci infrastruktury v rámci projednávání investičních akcí objednatel, v ostatních případech dopravce.

(Projednání, koordinace a realizace odstavných míst, SŽDC, LK, T: průběžně)

4.2.8 INFORMAČNÍ SYSTÉMY NA ŽELEZNICI

Vzhledem k omezování drážního personálu ve stanicích a zastávkách stoupají nároky na zajištění informovanosti cestujících, zejména operativně při provozních nepravidelnostech. Řešením jsou akustická hlášení staničního rozhlasu nebo elektronické informační panely, nejlépe s bezdrátovým přenosem dat a vazbou na on-line polohu dopravních prostředků a dopravní dispečink. Zásadní nedeřešenou otázkou zůstává určení zodpovědnosti za investice a provoz integrovaných informačních systémů. Na toto téma je třeba vypracovat a projednat samostatný koncepční materiál.

(Koncepte výstavby a provozování integrovaných informačních systémů, LK, T: 2016)

4.2.9 GARANCE PŘESTUPNÍCH VAZEB MEZI VLAKY A NÁVAZNOU DOPRAVOU

V rámci integrované dopravy je potřeba zajistit funkční návaznosti nejen mezi spoji v rámci jednoho druhu dopravy, ale i přestupu mezi dvěma druhy dopravy. V případě přestupů z vlaků do autobusových linek (a naopak) byla ve spolupráci se SŽDC dohodnuta opatření pro vybrané žel. stanice, kde jsou přestupy mezi spoji vlak+bus garantovány. Jedná se o přestupy v žel. stanicích Frýdlant v Čechách, Harrachov, Kořenov, Martinice v Krk., Nové Město p. Smrkem, Raspenava či Železný Brod. Tato opatření jsou však založena na lidském faktoru a znamenají v mnoha případech komplikace pro osoby, které provoz zajišťují (výpravčí, řidiči), v některých případech i přes tato opatření dochází k rozvázání přípojů. Proto by **úlohu zajištění návazností měl v budoucnu převzít Centrální dispečink. Smluvně ošetřenou spolupráci se SŽDC však i do budoucna bude vhodné zachovat.**

4.2.10 MAJETKOVÉ NAROVNÁNÍ NA ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTUŘE

V současné době se vlastnictví železniční infrastruktury dělí mezi správce (SŽDC, s. o.) a národního dopravce (České dráhy, a. s.). Na příkladu lze nejlépe ilustrovat nezbytnost bezodkladného narovnání poměrů, což je v gesci vlády ČR. Nástupiště v kolejišti (vlastník SŽDC) je přístupné pouze podchodem (SŽDC) z interiéru výpravní budovy (ČD), na rozdíl od nástupiště (ČD) přiléhajícího přímo k výpravní budově ve stanici, kde je dopravcem pouze jiná společnost než ČD. Některé ze staničních kolejí jsou vlastněny SŽDC, jiné ČD, pozemky pod stanicí (ČD) mají jiného vlastníka než pozemky na širé trati (SŽDC). Poplatky za dopravní cestu, které každý dopravce platí SŽDC, zajišťují dle drážního zákona každému dopravci přístup k infrastruktuře (podchodem přes budovu ČD), ovšem poplatky za údržbu výpravní budovy správce infrastruktury národnímu dopravci neodvádí. Ve stávající situaci nemá dopravce, resp. objednatel žádné podklady pro vyměření, resp. úhradu poplatků za použití infrastruktury nad rámec zveřejněných poplatků za dopravní cestu. Nebylo by korektní, pokud by byly dodatečné poplatky uplatňovány v průběhu plnění již vysoutěžených dopravních smluv dodatečně (bez kompenzací v rámci veřejného sektoru).

4.3 DOPRAVNÍ TERMINÁLY VEŘEJNÉ DOPRAVY

V rámci infrastruktury veřejné dopravy jsou potřebná i přestupní místa a dopravní terminály umožňující vytvoření návazností mezi linkami (spoji) – bus+bus, vlak+bus. V minulých letech se podařilo za aktivní spoluúčasti měst a obcí některé přestupní terminály vybudovat. Ale v současnosti stále existují místa, kde je vhodné v budoucnu podmínky pro návaznosti zlepšit.

Pro účely Plánu dopravní obslužnosti je definováno, že významné přestupní uzly a dopravní terminály patří v rámci kategorizace zastávek do I. třídy. Pro podrobnější definování dále jsou dále dopravní terminály rozděleny:

- Kategorie 1 (terminál nadregionálního významu);
- Kategorie 2 (terminál regionálního významu);
- Kategorie 3 (terminál mikroregionálního významu).

Vybavenost dopravních terminálů dle kategorií 1 až 3 určuje následující tabulka:

Tabulka 33 – Vybavenost dopravních terminálů

Požadavek z hlediska vybavenosti	Kategorie 1	Kategorie 2	Kategorie 3
Zvýšená nástupiště pro bezbariérový nástup	ano	ano	ano
Přístřešek	ano	ano	ano
Elektronická informační tabule s odjezdy spojů	ano min. 15 řádků	ano min. 10 řádků (do r. 2020)	ano min. 5 řádků (do r. 2020)
WC	ano	ano	stanovuje Koordinátor
Přehled odjezdů spojů dle relací (papírově)	ano	stanovuje Koordinátor	stanovuje Koordinátor
Tarifní informace	stanovuje Koordinátor	stanovuje Koordinátor	stanovuje Koordinátor
Výřez z linkového vedení IDOL	stanovuje Koordinátor	stanovuje Koordinátor	stanovuje Koordinátor
Možnost zakoupení jízdenky v předprodeji	vlak + bus	bus (nepovinné)	nepovinné
P+R	ano	nepovinné	nepovinné
K+R	ano	ano	nepovinné
B+R	ano	nepovinné	nepovinné

Zdroj: KORID LK

4.3.1 DOPRAVNÍ TERMINÁLY VYBUDOVANÉ V LIBERECKÉM KRAJI

Seznam dopravních terminálů realizovaných k datu 10/2015 je uveden v následující tabulce:

Tabulka 34 – Dopravní terminály v Libereckém kraji

Terminál	Kategorie	Návaznosti	Výhled do budoucna
Cvikov, aut.st.	3	dálkové + regionální bus linky	beze změny
Česká Lípa, hl.nádr.	1	vlaky vč. dálkové dopravy + MHD + regionální a dálkové linky (přestupní. doba 7') vybrané dálkové bus linky (stávající přestupní doba vlak <-> MHD 7'; vlak <-> PAD 10');	projekt přesunu žel. nástupiště a sloučení aut. nádraží s terminálem MHD (zast. hl. nádraží) => zkrácení přestupních dob vlak <-> bus

Terminál	Kategorie	Návaznosti	Výhled do budoucna
Česká Lípa,aut.nádr.	1	dálkové + regionální bus linky	projekt přesunu k žel. stanici a sloučení s terminálem MHD => zkrácení přestupních dob vlak <-> PAD 4'; MHD <-> PAD 2')
Český Dub,nám.	3	dálkové + regionální bus linky	vhodná revitalizace
Doksy,aut.st.	3	dálkové + regionální bus linky	beze změny
Dubá,aut. nádr.	3	dálkové + regionální bus linky	beze změny
Frýdlant,aut.nádr.	2	regionální bus linky	beze změny
Harrachov,žel.st.	3	vlak L1 + bus 943	úprava nástupiště
Hejnice,aut.st.	3	vlak L62 + bus 651 bus 650 + 651,659	beze změny zvážit možnost přestupu hrana-hrana (vlak-bus)
Hodkovice n. Mohelkou, aut.nádr.	3	dálkové + regionální bus linky	beze změny
Hrádek n.Nis.,aut.nádr.	3	vlak TL 70, TLX 2 + regionální bus linky	beze změny zvážit možnost přestupu hrana-hrana (vlak-bus)
Chrastava,aut.st.	3	regionální bus linky	beze změny
Chrastava,žel.st.	3	vlak TL 70, TLX 2 + regionální bus linky	beze změny
Jablonec n.Nis.,aut.nádr.	1	dálková linka + regionální bus linky + MHD Jablonec + vlak (přestup. doba 5')	beze změny výhledově: prodloužení tram linky na aut. nádraží a zlepšení dostupnosti žel. zast. Jablonec n. N. centrum (lávka)
Jablonec n. N. (hl. n.)	3	regionální bus linky + MHD Jablonec + vlak	přímý přístup z nádraží na most v ulici Nová Pražská (schodiště)
Jablonecké Paseky	3	regionální bus linky + MHD Jablonec + vlak	úprava nástupiště autobusů – přímá hrana s přestupem hrana – hrana
Jablonné v Podj., žel.st.	3	vlak R 15, L2 + regionální bus linky	žádoucí revitalizace, úprava nástupišť i přístřešků
Jilemnice,aut.nádr.	2	regionální i dálkové bus linky	Snížit počet stání dle potřeb JŘ (redukovat obvodové, ponechat ty na centrálním ostrůvku), ušetřený prostor využít pro P+R, K+R, B+R; vybavení IS; výměna označnicků + označení dle směrů
Jilemnice,Hrabačov,křiž.	3	regionální + dálkové bus linky	Prodloužení nástupiště

Terminál	Kategorie	Návaznosti	Výhled do budoucna
Liberec,aut.nádr.	1	dálkové linky + regionální bus linky + MHD Liberec (doch. doba 4') + vlak (doch. doba 10')	do r. 2018 beze změny v dlouhodobém horizontu přesun před/ do prostor žel. stanice
Mimoň, aut.nádr.	3	dálkové linky + regionální bus linky	plánovaná revitalizace; snížit počet stání dle potřeb JŘ
Nový Bor,aut.nádr.	2	dálkové linky + regionální bus linky	vhodná revitalizace
Smržovka,žel.st.	3	vlak L1,L12 + bus 742	beze změny
Stráž pod Ralskem, aut.st	3	dálkové linky + regionální bus linky	vhodná revitalizace; snížit počet stání dle potřeb JŘ
Tanvald, Terminál u žel.st.	1	vlak L1, L18 + regionální bus linky	beze změny
Turnov, Terminál u žel.st.	1	vlak vč. dálkové dopravy + regionální a dálkové bus linky	beze změny
Žel. Brod,sokolovna	2	dálkové a regionální bus linky	beze změny
Žel. Brod, Terminál u žel.st.	1	vlak vč. dálkové dopravy + regionální a dálkové bus linky	beze změny

Zdroj: KORID LK

Výše uvedený popis terminálů platí k datu 10/2015. Ve sloupci „výhled do budoucna“ jsou uvedeny vhodné úpravy, které by usnadnily přestup cestujících nebo jinak zvýšily atraktivitu veřejné dopravy.

4.3.2 PLÁN ROZVOJE DOPRAVNÍCH TERMINÁLŮ VEŘEJNÉ DOPRAVY

Tabulka 35 – Plán rozvoje dopravních terminálů v Libereckém kraji

Terminál	Kategorie	Návaznosti	Nároky na vybavenost + výhled
Frydlant,žel.st.	2	vlak + regionální bus linky	úprava přednádraží vč. MK (ul. Nádražní) vybudování samostatných stání pro autobusy dle směrů (relací) vybavení IS vybudování ploch pro P+R, K+R a B+R
Košťálov,,žel.st.	3	vlak L3 + 966+980	přístřešek
Křižany,žel.st.	3	Vlak L2 <-> místní/ regionální bus linky	úprava přednádraží vč. MK
Lomnice n.Pop.,,aut.nádr.	2	501-966 + regionální linky	Přístřešky na nástupištích/obnovení čekárny; je zde dostatek prostoru, proto P+R (dnes slouží parkoviště u Penny), K+R, B+R; vybavení IS; výměna označků, nové číslování a označení dle směrů

Terminál	Kategorie	Návaznosti	Nároky na vybavenost + výhled
Lomnice n. Pop.,,rozc. k žel.st.	3	Linky 501-L5, příp. 553	Zamezit v zálivu před samoobsluhou parkování OA, umístit označnick ve směru Jičín, přístřešek
Mírová p.Koz.,Loktuše,na Špici	3		Dobudování stání pro výchozí/koncové spoje směr Koberovy→zvýšení přehlednosti
Nové Město p.Sm.,,žel.st.	3	vlak L62 + bus 672	vybudování stále zastávky v blízkosti žel.st.
Nový Bor,žel.st.	3	Vlak R22 + L4 <-> místní/ regionální bus linky	vybudování stálé zastávky v blízkosti žel.st. => zkrácení přestupních dob
Raspenava,žel.st.	3	vlaky L6, L61 a L62 + regionální autobusy (650, 651, 652, 659)	úprava přednádraží vč. MK (ul. Nádražní) a prostoru pro otočení autobusu nástupiště bus v obou směrech jízdy vhodné plochy pro K+R a B+R
Rokytnice n.Jiz.,,host.	3	Regionální bus linky (Harrachov – Jablonec n. J. – Rokytnice n. J.)	3 směrová stání v prostoru křižovatky/ČS; v tuto chvíli je zpracována PD, předpoklad realizace léto 2015
Rychnov u Jabl.n.Nis.	3	R14+L3 <-> regionální busy	posunutí konečné zastávky autobusu MHD => bezbariérový přestup BUS/vlak hrana – hrana
Rynoltice,žel.st.	3	Vlak R15 + L2 <-> místní/ regionální bus linky	vybudování stálé zastávky v blízkosti žel.st. => zkrácení přestupních dob; žádoucí zejm. po realizaci změny dopravního modelu s křižováním vlaků v Rynolticích
Semily,,aut.nádr.	2	Regionální i dálkové linky	Kapacitnější přístřešek/menší přístřešky u všech odjezdových stání, vybavení IS; B+R, K+R
Semily,,žel.st.	3	R14+L3 <-> regionální busy	Zobousměrnění zastávky
Stružinec,Tuhaň,Zelený háj	3	Regionální bus linky (LnP – Tatobity – RpT - SM)	VO, PPCH, prvky zklidnění a zvýšení bezpečnosti dopravy, nástupiště, čekací plochy, směrové rozlišení označnicků, minimalizace délky pěšího přesunu při přestupu
Velké Hamry,žel.st.	3	vlak L18 + bus 953 (relace Žel. Brod – Vysoké n.Jiz.)	zřízení autobusové zastávky v blízkosti žel.st.
Vysoké n.Jiz.,,nám.	3	Regionální uzel 95x + 930	Stavební úprava náměstí, vytvoření 5 odjezdových stání pro bus včetně označnicků se směrovým určením, dle prostoru K+R, B+R, P+R, kapacitnější přístřešek/více přístřešků, vybavení IS (dle tab. 11)

Zdroj: KORID LK

Výše uvedené terminály v současnosti buď neexistují, nebo je potřeba výrazných stavebních zásahů pro zvýšení atraktivity veřejné dopravy.

5 SMLOUVY UZAVŘENÉ MEZI LIBERECKÝM KRAJEM, DOPRAVCI, OBCEMI A ZAMĚSTNAVATELI

Tabulka 36 – Smlouvy uzavřené Libereckým krajem s dopravci, obcemi a zaměstnavateli

Liberecký kraj	
5	smluv s drážními dopravci (dvě s ČD a.s., dvě s Vogtlandbahn GmbH a jedna s GW Train Regio a.s.)
8	smluv s autobusovými dopravci (po jedné s BusLine a.s., COMPAG CZ s.r.o., ČSAD Česká Lípa a.s., ČSAD Liberec, a.s., ARRIVA Střední Čechy a.s. – dříve TRANSCENTRUM bus, s.r.o., OSNADO spol. s r.o., KAD, spol. s r.o., OAD Kolín, s.r.o.)
4	smlouvy o spolupráci při využití MHD (dvě se Statutárním městem Liberec, po jedné Městem Česká Lípa a s DSOJ)
214	smluv s obcemi v LK o finanční spolupráci při zajištění DO (všechny obce v LK vyjma Statutárního města Liberce)
5	smluv se zaměstnavateli o finanční spolupráci při zajištění DO (IAC Group Czech, Průmyslová zóna Jih – Denso aj., ABB, TREVOS, Grupo Antolin s.r.o.)

Zdroj: KORID LK

Tabulka 37 – Rozsah dopravních výkonů v PAD a v ŽD

LK dotované km za rok	2010	2011	2012	2013	2014	2015 - plán
v autobusové dopravě (včetně MHD za hranice měst)	10 674 439	11 766 086	12 413 319	12 505 543	12 897 588	13 907 189
v drážní dopravě (včetně tramvaje 11)	3 939 238	4 022 063	4 082 968	4 066 423	4 114 647	4 301 039

Zdroj: Analýza stavu dopravní obslužnosti LK (akt. 2015) KÚLK OD

5.1 SMLOUVY UZAVŘENÉ V DRÁŽNÍ DOPRAVĚ

Tabulka 38 – Smlouvy uzavřené v drážní dopravě

Dopravce	Žel. tratě	Platí od	Platí do	Pozn.	Finance za 2014
ČD a.s. (Jizerskohorská železnice)	L12 - 034, L1 - 036, L6 - 037, L61 - 038, L62 - 039	prosinec 2011	prosinec 2026	Od roku 2014 je nastavena výše kompenzace na základě principu netto smlouvy* (riziko tržeb na dopravci), do roku 2013 brutto smlouva**	136 397 056 Kč
ČD a.s. (zbytková)	L2 – 086, 081, L3 –	prosinec 2009	prosinec 2019	Netto smlouva*	185 623 747 Kč

Dopravce	Žel. tratě	Platí od	Platí do	Pozn.	Finance za 2014
smlouva)	030, L4-080 a tratě 035, 040, 041, 042, 064, 070 a 087				
GW Train Regio a.s.	L1 - 036 (Kořenov – Harrachov, státní hranice)	srpen 2010	prosinec 2015	Netto smlouva*	3 414 195 Kč
Vogtlandbahn - TRILEX	L7 - 089	prosinec 2010	prosinec 2020	Brutto smlouva**	22 472 294 Kč
Vogtlandbahn – OSN I	L7- 089 (Liberec – Dresden)	prosinec 2014	prosinec 2018	Brutto smlouva**	355 812 Kč

Zdroj: KORID LK

Pozn.: *... riziko tržeb od cestujících je na straně dopravce

**... riziko tržeb je na straně objednatele dopravy

V drážní dopravě v LK byl „vysoutěžen“ provoz na tratích tzv. Jizerskohorské železnice (vítězem se staly ČD), dále provozování osobní dopravy na trati 089 Liberec – Zittau – Varnsdorf – Rybníště německou společností Vogtlandbahn GmbH a od 14.12.2014 i provozování spěšných vlaků Liberec – Zittau – Dresden, které opět vyhrála společnost Vogtlandbahn GmbH. Provoz na ostatních tratích v LK zajišťuje kontinuálně společnost ČD s výjimkou části výkonů v úseku Kořenov – Harrachov, státní hranice, které zajišťuje společnost GW Train Regio a.s.

Na železničních tratích 080 Bakov n. Jizerou – Česká Lípa - Rumburk, 086 Liberec – Česká Lípa – Děčín, 070, 030, 035 Praha - Tanvald a 030 Liberec – Pardubice provozuje na základě objednávky Ministerstva dopravy společnost ČD dálkové vlaky (rychlíky). ČD v těchto vlacích nesou riziko tržeb. Tento stav, kdy rychlíky objednává jiný subjekt a kdy je v těchto vlacích riziko tržeb na straně dopravce, s sebou přináší řadu komplikací. Jednou z nich je neuznávání integrovaného tarifu IDOL. Požadavek na uznávání tarifu IDOL v rychlících ČD stále trvá, ale LK má k jeho prosazení jen omezené možnosti. Další komplikací je obtížná koordinace jízdních řádů s ostatními vlakovými a autobusovými spoji veřejné dopravy objednanými LK.

K tržbám od cestujících se v nových smlouvách přistupuje dvojím způsobem. V tzv. „netto“ smlouvách je dopravci hrazena smluvně stanovená kompenzace a riziko tržeb je na dopravci. V tzv. „brutto“ smlouvách je výše tržeb rizikem objednatele a dopravci je hrazena kompenzace vypočtená jako rozdíl nákladů a skutečně realizovaných tržeb.

5.2 SMLOUVY UZAVŘENÉ S AUTOBUSOVÝMI DOPRAVCI

Tabulka 39 – Smlouvy uzavřené v PAD

Dopravce	Počet linek 2015	Odhad km za rok 2015	Platí od	Platí do	Odhad financí za 2015
BusLine a.s.	91	5 463 023	1.1.2015	31.12.2016 (+1+1)*	100 000 000
COMPAG CZ s.r.o.	5	199 309	14.12.2014	12.12.2015	3 986 000
ČSAD Česká Lípa a.s.	42	3 496 598	1.1.2015	31.12.2016 (+1+1)*	56 000 000
ČSAD Liberec, a.s.	43	3 460 292	1.1.2015	31.12.2016 (+1+1)*	58 000 000
KAD, spol.s r.o.	5	64 555	14.12.2014	12.12.2015	971 553
OAD Kolín, s.r.o.	1	23 584	14.12.2014	12.12.2015	450 454
OSNADO spol.s r.o.	6	78 544	14.12.2014	12.12.2015	1 630 341
ARRIVA Střední Čechy a.s. (dříve TRANSCENTRUM bus, s.r.o.)	6	74 351	14.12.2014	12.12.2015	1 579 959

Zdroj: KORID LK dle údajů KÚLK OD

Pozn.: *... možnost prodloužení smlouvy 2-krát o jeden rok

5.3 SMLOUVY O SPOLUPRÁCI PŘI VYUŽITÍ MHD

Tabulka 40 – Smlouvy o spolupráci v rámci využití MHD pro příměstskou dopravu

Dopravce	Předmět smlouvy	Km 2015	Platí od	Platí do	Odhad finančních prostředků za 2015
BusLine a.s. (od 1.1.2015 smlouva o spolupráci při zajištění DO mezi LK a Městem ČL)	(autobus MHD Česká Lípa do Sosnové)	11 848	1.1.2015	31.12.2015	374 032
DPMLJ, a.s. (od 1.1.2015 smlouva o spolupráci při zajištění DO mezi LK a Statutárním městem Liberec)	(autobusy MHD Liberec za hranice města)	91 006	1.1.2015	31.12.2015	3 467 784
DPMLJ, a.s. (od 1.1.2015 smlouva o spolupráci při zajištění DO mezi LK a DSOJ)	(autobusy MHD Jablonec nad Nisou za hranice města)	359 138	1.1.2015	31.12.2015	8 019 193

Dopravce	Předmět smlouvy	Km 2015	Platí od	Platí do	Odhad finančních prostředků za 2015
DPMLJ, a.s. (od 1.1.2015 smlouva o spolupráci při zajištění DO mezi LK a Statutárním městem Liberec)	tramvaj 11	297 559	1.1.2015	31.12.2016	15 765 000 ⁶

Zdroj: KORID LK dle údajů KÚLK OD

LK přispívá na provoz MHD za hranice měst Česká Lípa (linka č. 207), Liberce (linky č. 16, 18, 20, 23, 26, 30, 60 a tramvajové linky č. 11) a Jablonce nad Nisou (linky č. 101, 104, 105, 115, 121, 126 a tramvajová linka č. 11 – viz Liberec). Na provoz autobusových linek MHD přispívá LK na základě smluv o finanční spolupráci s městy Česká Lípa a Liberec a DSOJ. Na provoz tramvajové linky č. 11 přispívá LK na základě smlouvy o finanční spolupráci s městem Liberec.

5.4 SMLOUVY O SPOLUPRÁCI S OBCEMI

Liberecký kraj, z důvodu získání dostatečné výše finančních prostředků na poskytování kompenzací v rozsahu stanoveném ve smlouvách o zajišťování dopravní obslužnosti veřejnými službami v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou a veřejnou linkovou dopravou, již od roku 2004 uzavírá s obcemi LK smlouvy o spolupráci při zajištění dopravní obslužnosti LK.

Od 1. 1. 2003 došlo k převodu agendy zajišťování dopravní obslužnosti území (vyjma území obcí, které provozují MHD) z bývalých okresních úřadů na kraj. Praxe ve finančním pokrytí ztráty z provozování veřejné dopravy byla v jednotlivých okresech různá. V okrese Jablonec nad Nisou uzavíral tehdejší dopravce ČSAD Jablonec nad Nisou samostatné smlouvy s jednotlivými obcemi, v ostatních okresech zprostředkovaly dotaci na veřejnou dopravu okresní úřady. Nejvyšší příspěvek platily obce v okrese Jablonec nad Nisou, v průměru 318,- Kč na obyvatele a rok, nejnižší v okrese Česká Lípa, v průměru 86,- Kč na obyvatele a rok.

Vzhledem k nedostatečnému tehdejšímu příspěvku státu na veřejnou dopravu byl Liberecký kraj nucen vytvořit kompromisní solidární systém, který by byl dobrovolně přijatelný pro všechny obce kraje. Po prvním pokusu v roce 2003, kdy příspěvek na obyvatele a rok činil 105,- Kč vyjma obcí okresu Česká Lípa, které přispívaly ve stejné výši jako v předchozím roce, byl od roku 2004 uplatňován všeobecně přijatý příspěvek 90,- Kč na obyvatele za rok, který je s dále uvedenými výjimkami uplatňován dodnes. Od roku 2005 je tento systém uplatňován i na území obcí Jablonecka, obsluhovaných MHD Jablonec nad Nisou.

Systém přispívání obcí formou jednotného poplatku 90,- Kč na obyvatele za rok se za uvedených dvanáct let až na drobné výjimky (objednané „nadstandardy“) nezměnil, přestože za tu dobu došlo ke značnému posunu jak v nákladech veřejné dopravy (a tedy ve výši její ztráty), tak v posunu z hlediska kvality a hustoty provozu veřejné dopravy. Z toho je zřejmé, že současný systém je výsledkem přijatého kompromisu bez regulérního posouzení alespoň elementární spravedlnosti tohoto systému.

⁶ Částka se může změnit dle výsledků sčítání provedeného v říjnu 2015.

S ohledem na výše uvedené i na množství dále v materiálu uváděných a ad hoc vyjednaných výjimek je nutno současný systém považovat za značně nevyvážený a tuto Aktualizaci PDOÚ je třeba brát jako první krok ke snaze vytvořit spravedlivější systém při zachování všech výhod integrace veřejné dopravy.

Povinnost zajistit dopravní obslužnost ve svém územním obvodu má, dle zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících, kraj. Příspěvky obcí na zajištění dopravní obslužnosti jsou založeny na dobrovolnosti. Systém nastavený v LK je dlouhodobě stabilizovaný, proto byl i pro rok 2016 zachován příspěvek ve výši paušální částky na obyvatele, a to ve výši 90 Kč/obyvatele (jako v roce 2015).

Nejnižší tržby a tím nejvyšší ztráty na km vznikají při dojezdech do malých obcí, naopak některé obce těžší z toho, že leží na frekventovaných silnicích nebo mezi dvěma většími městy, kde frekvence cestujících a spojů je výrazně vyšší. V případě licitování o výši ztrát na jednotlivých linkách veřejné linkové autobusové dopravy a podílech jednotlivých obcí, kterými linky projíždí, s ohledem na rozsah zajištění dopravní obslužnosti každé z obcí, by došlo k nabourání celého systému, který je založen na principu solidarity mezi obcemi LK.

Smlouva se uzavírá se všemi obcemi Libereckého kraje vyjma Statutárního města Liberec, které prostřednictvím vlastního Dopravního podniku měst Liberce a Jablonce nad Nisou, a.s. zajišťuje rozsáhlý systém městské hromadné dopravy na území města autobusy i tramvajemi a vynakládá značné finanční prostředky na úhradu ztráty spojené s provozem MHD. Systém liberecké MHD je ve značné míře využíván i cestujícími z jiných obcí a významnou měrou se tak podílí na zajištění dopravní obslužnosti i nad rámec města Liberec, proto je město Liberec od platby těchto příspěvků osvobozeno. Města Česká Lípa, Jablonec nad Nisou a Turnov rovněž hradí ze svých rozpočtů MHD na svém území, proto jsou výše jejich příspěvku do systému dopravní obslužnosti Libereckého kraje poníženy oproti obcím, které žádné další prostředky na dopravní obslužnost svého území nevynakládají.

Některá města naopak přispívají (či přispívaly) vyššími částkami, protože mají na základě vlastních požadavků zajištěnou dopravní obslužnost nad rámec stanoveného rozsahu, prostřednictvím krajského systému základní dopravní obslužnosti (nikoli tedy provozem MHD ve své režii). Vyšší částku hradí od roku 2012 i obec Přepere, protože na základě její žádosti došlo od 1. 1. 2012 ke snížení počtu tarifních jednic mezi zónami Přepere – Turnov-průmyslová zóna a Turnov. V důsledku vzájemného „přiblížení“ těchto zón hradí cestující mezi těmito zónami nižší jízdné; vzniklý propad tržeb hradí obec Přepere v rámci smlouvy s Libereckým krajem.

Cílem PDOÚ je mj. identifikovat případnou nevyváženost systému spolufinancování ze strany měst a obcí pomocí definovaných standardů dopravní obslužnosti a nastavit financování spravedlivě pro všechna města a obce Libereckého kraje. Od roku 2016 je předpoklad, že se příspěvky obcí na „nadstandardní“ zajištění dopravní obslužnosti budou stanoveny na základě tohoto dokumentu (po jeho schválení v orgánech kraje).

Tabulka 41 – Srovnání výdajů obcí Libereckého kraje na dopravní obslužnost za rok 2015 (plán)

Obec	Počet obyvatel k 1.1.2014	Kompence za MHD	Příspěvek na regionální dopravní obslužnost v roce 2015	Vyčíslené náklady za nadstandard LK (2015)	Celkem za dopravní obslužnost v Kč/rok	Kč/obyv./rok
Liberec	102 301	200 000 000 Kč	0 Kč		200 000 000 Kč	1 955 Kč
Česká Lípa	36 805	36 150 000 Kč	1 000 000 Kč		37 150 000 Kč	1 009 Kč
Jablonec n.Nis.	45 453	42 000 000 Kč	1 000 000 Kč		43 000 000 Kč	946 Kč
Bedřichov*	337	215 680 Kč	30 330 Kč		246 010 Kč	730 Kč
Janov n.Nis.*	1 389	888 960 Kč	125 010 Kč		1 013 970 Kč	730 Kč
Lučany n.Nis.*	1 752	1 121 280 Kč	157 680 Kč		1 278 960 Kč	730 Kč
Nová Ves n.Nis.*	748	478 720 Kč	67 320 Kč		546 040 Kč	730 Kč
Pulečň*	398	254 720 Kč	35 820 Kč		290 540 Kč	730 Kč
Rychnov u Jabl. n.N.*	2 709	1 733 760 Kč	243 810 Kč		1 977 570 Kč	730 Kč
Křižany ^{x)}	822		73 980 Kč	100 000 Kč	173 980 Kč	212 Kč
Harrachov ^{x)}	1 524		137 160 Kč	170 000 Kč	307 160 Kč	202 Kč
Turnov ^{x)}	14 335	1 400 000 Kč	1 190 150 Kč		2 590 150 Kč	181 Kč
Přepeře	902		81 180 Kč	35 000 Kč	116 180 Kč	129 Kč
Tanvald	6 622		595 980 Kč	219 200 Kč	815 180 Kč	123 Kč
Oldřichov v Hájích	733		65 970 Kč	20 000 Kč	85 970 Kč	117 Kč
Nový Bor ^{x)}	11 962		1 076 580 Kč	270 000 Kč	1 346 580 Kč	113 Kč
Hrádek n.Nis. ^{x)}	7 651		688 590 Kč	150 000 Kč	838 590 Kč	110 Kč
Mníšek	1 476		132 840 Kč	20 000 Kč	152 840 Kč	104 Kč
Semily ^{x)}	8 576		771 840 Kč	100 000 Kč	871 840 Kč	102 Kč
Mimoň	6 577		591 930 Kč	56 000 Kč	647 930 Kč	99 Kč
Ostatní obce LK	185 537		16 698 330 Kč		16 698 330 Kč	90 Kč
CELKEM	438 609	284 243 120 Kč	24 764 500 Kč	1 140 200 Kč	310 147 820 Kč	

Zdroj: KORID LK dle údajů KÚLK OD, měst Česká Lípa, Turnov, Liberec, Jablonec nad Nisou a obcí DSOJ

*... členský příspěvek obcí DSOJ ve výši 640 Kč/obyv./rok

^{x)} U označených měst nebyla v r. 2015 z důvodu přípravy PDOÚ uzavřena smlouva o příspěvku za nadstandard.

Ve srovnání s ostatními kraji České republiky patří příspěvek obcí LK na dopravní obslužnost k vyšším.

Tabulka 42 – Srovnání využití příspěvků obcí na dopravní obslužnost v ostatních krajích ČR

Olomoucký kraj	některé obce si hradí vybrané dopravní výkony nad dopravní obslužnost hrazenou krajem (např. podle rozsahu spojů o víkendech)
Kraj Vysočina	některé obce si hradí vybrané dopravní výkony nad dopravní obslužnost hrazenou krajem
Karlovarský kraj	vše hradí kraj, mimo města Ostrov (spolufinancování VLD), Horní Slavkov (spolufinancování drážní dopravy)
Královéhradecký kraj	vše hradí kraj; některé obce si hradí vybrané dopravní výkony nad dopravní obslužnost hrazenou krajem
Pardubický kraj	vše hradí kraj; některé obce si hradí vybrané dopravní výkony nad dopravní obslužnost hrazenou krajem
Jihočeský kraj	vše hradí kraj
Ústecký kraj	vše hradí kraj
Jihomoravský kraj	50 Kč na osobu (nadstandard obce platí do fondu IDS JMK), město Brno neplatí
Plzeňský kraj	20 až 60 Kč na osobu podle typu obce a rozsahu dopravní obsluhy
Moravskoslezský kraj	30 až 90 Kč na osobu podle velikosti obce a rozsahu dopravní obsluhy, kraj hradí DO v pracovních dnech + 2 páry spojů v sobotu a v neděli
Zlínský kraj	85 Kč na osobu
Liberecký kraj	90 Kč na osobu (některé obce k tomu platí nadstandard), město Liberec neplatí
Středočeský kraj	průměr cca 200 Kč na osobu (částka z r. 2012)

Zdroj: data KÚLK OD (za r. 2014) na základě zjištění od příslušných odborů dopravy jednotlivých krajů

5.5 SMLOUVY O SPOLUPRÁCI SE ZAMĚSTNAVATELI

Doprava do zaměstnání patří mezi pilíře dopravní obslužnosti LK. LK zohledňuje specifické potřeby významných zaměstnavatelů v LK, které přesahují „obvyklou“ dopravní obslužnost (kratší docházková vzdálenost od zastávek PAD, minimální množství přestupů a zajištění spojení na všechny směny). V současné době má 5 zaměstnavatelů uzavřené smlouvy o finanční spolupráci s LK, který v rámci systému veřejné dopravy zajišťuje dle jejich požadavků dopravu na směny pro jejich zaměstnance. Ve všech níže uvedených případech byly veřejnou dopravou nahrazeny stávající soukromé svozy.

Tabulka 43 – Smlouvy o spolupráci mezi LK a zaměstnavateli

Zaměstnavatel	Obec	Příspěvek na provoz linek	Platí od	Finanční příspěvek zaměstnavatelů za r. 2015
ABB, s.r.o.	Jablonec nad Nisou	vybrané spoje na 7linkách	13.6.2010	380 000 Kč
TREVOS, a.s.	Turnov	546 (ex. 670046)	1.8.2010	300 000 Kč
Průmyslová zóna Jih v Liberci*	Liberec	440, 645, 659, 669, 689, 740	14.12.2014	3 000 000 Kč
GRUPO ANTOLIN TURNOV s.r.o.	Ohrazenice, Příšovice, Mladá Boleslav	340, 350, 370, 530, 550	14.12.2014	270 000 Kč
International Automotive Components Group s.r.o.	Zákupy	439, 449, 459	14.12.2014	1 700 000 Kč

Zdroj: KORID LK dle údajů KÚLK OD

Pozn.: *... Jedná se o smlouvu mezi LK a společnostmi: DENSO AIR SYSTEMS CZECH, s.r.o., DENSO MANUFACTURING CZECH s.r.o., Laird Technologies s.r.o, LIPLASTEC s.r.o., DAIHO Schenk s.r.o., Galvanoplast Fischer Bohemia, k.s., PINO AUTOMOTIVE CZ, s.r.o.

Další významní zaměstnavatelé v LK, kteří považují zajištění veřejné dopravy pro své zaměstnance za nedostatečné a nekomfortní (nutné přestupy a v některých případech neexistující spojení na některé směny), sami zajišťují hromadné svozy svých zaměstnanců. Těmito zaměstnavateli jsou společnosti: Johnson Controls pro své závody v České Lípě a Stráži pod Ralskem, Knorr-Bremse do liberecké průmyslové zóny Sever, Benteler do Stráže nad Nisou a Chrastavy a Monroe Czechia do Hodkovic nad Mohelkou).

6 STANDARDY DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI

6.1 CÍLE VEŘEJNÉ DOPRAVY V LIBERECKÉM KRAJI

Zájmem Libereckého kraje je trvalá udržitelnost veřejné dopravy a možnost jejího rozvoje. Jedná se o službu, která především zabezpečuje dopravu 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.

Přepavní potřeby obyvatelstva se v čase mění a je potřeba, aby veřejná doprava dokázala na tyto změny reagovat. Proto jsou součástí Plánu dopravní obsluhy standardy dopravy, které navrhnou mechanismy udržitelnosti a rozvoje veřejné dopravy podle následujících klíčů:

- » charakteristika produkce a atrakce (zásadní vliv na přepravní poptávku);
- » standardy dostupnosti veřejné dopravy (tzv. „minimální standard“);
- » standardy udržitelného rozvoje (reagující na a posteriori poptávku cestujících).

Důvod pro stanovení takových standardů je jednak zabezpečit, aby splnění cílů veřejné dopravy bylo uskutečnitelné, ale také obhajitelné i z pohledu financování dopravní obsluhy.

Liberecký kraj i nadále připouští možnost, aby obce požadující nadstandard dopravní obsluhy měly možnost se finančně spolupodílet na takové objednavce veřejné dopravy.

6.2 ČLENĚNÍ OBCÍ (LOKALIT) Z POHLEDU PRODUKCE A ATRAKCE PRO ÚČELY STANOVENÍ STANDARDŮ VEŘEJNÉ DOPRAVY

Pro účely práce se standardy dopravní obsluhy je potřeba obce (lokality) členit dle různých kritérií, které mají vliv na vznik přepravních potřeb. Základní dělení je navrženo dle produkce (vznik přepravní poptávky) a atrakce (cíl přepravních proudů).

6.2.1 ČLENĚNÍ OBCÍ (LOKALIT) Z POHLEDU PRODUKCE

Protože přepravní poptávka obvykle vzniká v místě, kde obyvatelé žijí, bude hlavním ukazatelem členění počet obyvatel, doplňkovými pak napojení na infrastrukturu umožňující provoz veřejné dopravy a občanská vybavenost. Členění je navrženo následovně:

Tabulka 44 – Členění sídel z pohledu produkce

Druh sídla	Zkratka	Charakteristika – počet obyvatel	Podmínka napojení sídla na infrastrukturu umožňující provoz veřejné dopravy
Malé sídlo	MS	Více než 50 obyvatel.	
Významné sídlo	VS	Více než 500 obyvatel.	
Regionální centrum	RC	Více než 2 000 obyvatel.	
Velké regionální centrum	VRC	Více než 10 000 obyvatel.	
Krajské centrum	KC	Více než 50 000 obyvatel.	

Zdroj: KORID LK

6.2.2 ČLENĚNÍ OBCÍ (LOKALIT) Z POHLEDU ATRAKCE

V následující tabulce jsou upřesněny další faktory, které ovlivňují přepravní poptávku, a definice určující jejich význam

Tabulka 45 – Faktory atrakce

Faktor atrakce	Význam z pohledu přepravní poptávky		
	Nízký	Střední	Vysoký
Zaměstnanost	min. 20 cestujících/den nebo min. 10 cestujících/hod.	min. 100 cestujících/den nebo min. 30 cestujících/hod.	více než 1 000 cest./den nebo více než 100 cest./hod.
Průmyslová oblast	min. 10 cest./směna	min. 50 cest./směna	více než 100 cest./směna
Doprava do školských zařízení	min. 10 žáků (studentů)	min. 50 žáků (studentů)	více než 100 žáků (studentů)
Zdravotnická zařízení	pouze praktický lékař	praktický + odborní lékaři (> 5) lékárna	praktický lékaři (> 10) lékárny poliklinika nebo nemocnice
Úřady	pouze ObÚ (1. stupeň)	POÚ	ORP
Turisticky významná lokalita	více než 50 cest./měs.	více než 250 cest./měs.	více než 1 000 cest./měs.

Zdroj: KORID LK

Výše uvedené faktory budou částečně zohledněny v rámci standardu docházkové vzdálenosti a bude k nim přihlédnuto v rámci stanovení dopravní koncepce.

V období Plánu dopravní obslužnosti (do r. 2018) je doporučeno sledovat a analyzovat faktory atrakce, aby pro následující období (v rámci budoucího Plánu dopravní obslužnosti pro období 2018+) bylo možné tyto faktory zohlednit např. pomocí multikriteriální analýzy i v rámci standardu dopravní nabídky (počtu spojů).

Příloha č. P6-02-01: Seznam obcí LK s charakteristikou produkce a atrakce.

6.3 MINIMÁLNÍ STANDARDY DOSTUPNOSTI VEŘEJNÉ DOPRAVY (APRIORNÍ NABÍDKA)

Cílem minimálních standardů je garance dostupnosti veřejné dopravy pro obce, resp. cestující veřejnost. V následujících podkapitolách jsou tyto garance uvedeny pro docházkovou vzdálenost (maximální docházková vzdálenost) a nabídku spojení (minimální garantovaný rozsah spojení).

6.3.1 DOCHÁZKOVÁ VZDÁLENOST

Maximální docházková vzdálenost na zastávku veřejné dopravy je v rámci tohoto standardu obecně stanovena na 1,5 km, resp. vzdálenost odpovídající max. docházkové době 20 minut. Tento standard je dále upřesňován v následujících podkapitolách.

6.3.1.1 DOCHÁZKOVÁ VZDÁLENOST Z POHLEDU ČLENĚNÍ OBCÍ

Z pohledu členění obcí jsou maximální docházkové vzdálenosti (doby) uvedeny v následující tabulce.

Tabulka 46 – Standard docházkové vzdálenosti

Druh sídla	Část sídla	Zkratka	Docházková vzdálenost [m]	Docházková doba [min.]
Malé sídlo		MS	1 500	20
Významné sídlo	<i>Střed (centrum obce/města, které je z pohledu produkce či atrakce nejvýznamnější)</i>	VS1	1 000	12
	Ostatní oblasti	VS2	1 200	15
Regionální centrum	Střed	RC1	600	8
	<i>Oblast s vyšším využitím (oblast s vyšším potenciálem produkce/atrakce, ale nižším ve srovnání se středem)</i>	RC2	800	10
	<i>Oblast s nižším využitím (oblast s nižším potenciálem produkce/atrakce)</i>	RC3	1 000	12
Velké regionální centrum	Střed města	VRC1	600	8
	Oblast s vyšším využitím	VRC2	800	10
	Oblast s nižším využitím	VRC3	1 000	12
Krajské centrum	Střed města	KC1	600	8
	Oblast s vyšším využitím	KC2	800	10
	Oblast s nižším využitím	KC3	1 000	12

Zdroj: KORID LK

6.3.1.2 DOCHÁZKOVÁ VZDÁLENOST DO/ZE ŠKOLY

Doporučená docházková vzdálenost od nejbližší zastávky veřejné dopravy ke školskému zařízení se stanovuje na:

- » 800 m pro MŠ+ZŠ;
- » 1 000 m pro ostatní školy;

v rozsahu min. jeden spoj v ranních hodinách a min. jeden spoj v odpoledních hodinách za podmínky, že infrastruktura umožňuje vedení spoje veřejné dopravy tak, aby standard mohl být splněn.

6.3.1.3 DOCHÁZKOVÁ VZDÁLENOST DO PODNIKŮ ZAMĚSTNÁVAJÍCÍCH VÝZNAMNÝ POČET DOJÍŽDĚJÍCÍCH ZAMĚSTNANCŮ

Doporučená docházková vzdálenost od nejbližší zastávky veřejné dopravy k místu zaměstnání (vstup do daného podniku) je stanovena následující tabulkou:

Tabulka 47 – Upřesnění standardu docházkové vzdálenosti z pohledu dopravy do zaměstnání

Atrakce	Význam	Zkratka	Docházková vzdálenost [m]	Docházková doba [min.]
Průmyslová oblast	Vysoký	PO1	600	8
	Střední	PO2	800	10
	Nízký	PO3	1 000	15
Dostupnost zaměstnavatelů	Vysoký	Z1	800	10
	Střední	Z2	1 200	15
	Nízký	Z3	1 500	20

Zdroj: KORID LK

6.3.2 NABÍDKA SPOJENÍ

V podkapitolách 6.3.2.1 a 6.3.2.2 jsou uvedeny standardy minimálního rozsahu nabídky spojení dle rozložení v čase, resp. dle účelu cesty, které lze chápat společně se standardy uvedenými v podkapitolách 6.4.1 (Standard maximální obsazenosti spojů) a 6.4.2 (Nabídka dopravy v relacích dle přepravní poptávky) i jako pravidla pro stanovení nabídky spojení v režimu standardního rozsahu. Požadavky měst a obcí, které nebudou s pravidly uvedenými v podkapitolách 6.3.2.1, 6.3.2.2, 6.4.1 a 6.4.2 v souladu, je oprávněn Liberecký kraj (resp. jím pověřený Koordinátor/Organizátor) vyhodnotit jako nadstandardní.

6.3.2.1 STANDARD MINIMÁLNÍ NABÍDKY SPOJENÍ DLE ROZLOŽENÍ V ČASE

Cílem tohoto standardu je garantovat městům a obcím spojení do tzv. hlavního cíle alespoň v minimálním rozsahu uvedeném v následující tabulce.

Hlavním cílem se pro účely PDOÚ rozumí místo, kam z obce směřuje nejsilnější přepravní proud, zpravidla jím je nejbližší sídlo vyššího druhu.

Konkrétní upřesnění je uvedeno v příloze č. P7-01-03_Koncepce_spojenni_dle_mest_a_obci.

Tabulka 48 – Standard min. rozsahu dopravní obslužnosti

Druh sídla	Zkratka	Počet párů spojů za uvedené období						
		Pracovní den				CT	Víkend	
		Ranní špička (5-8h)	Dopolední sedlo (8-13h)	Odpolední špička (13-18h)	Večerní sedlo (18-22h)	Noc (22-5h)		
Malé sídlo	MS	1	1x/týden	2	--	--	--	
Významné sídlo	VS1	2	1	3	--	--	3	
	VS2	1	--	2	--	--	--	
Regionální centrum	RC1	4	2	5	1	--	6	
	RC2	2	1	3	--	--	3	
	RC3	1	--	2	--	--	--	
Velké regionální centrum	VRC1	8	4	10	2	1	12	
	VRC2	4	2	5	1	--	6	
	VRC3	2	1	3	--	--	3	
	MHD		V gesci příslušného města.					
Krajské centrum	regionální obslužnost		Dle standardů pro MS až VRC					
	nadregionální obslužnost		V gesci Ministerstva dopravy ČR					
	MHD		V gesci příslušného města.					

Zdroj: KORID LK

Výše uvedený rozsah se považuje za splněný i v případě, je-li zajištěn v rámci režimu poptávkové dopravy. Využití systému poptávkové dopravy připadá v úvahu v případě velmi slabé či nepravidelné poptávky (viz kap. 6.6.3).

Pozn.: Časová rozmezí pro ranní/odpolední špičku, dopolední a večerní sedlo jsou pouze orientační.

6.3.2.2 STANDARD MINIMÁLNÍ NABÍDKY SPOJENÍ DLE ÚČELU CESTY

Cílem tohoto standardu je garantovat městům a obcím spojení za stěžejními účely cest (*pozn.: časová rozmezí jsou uvedena pouze orientačně*) – minimální rozsah uveden v následující tabulce.

Tabulka 49 – Standard min. rozsahu dopravní obslužnosti dle účelu cesty

Účel cesty	Druh sídla	Rozložení použitelného spojení v čase (pracovní den, [hod.])									Σ
		>6	6-8	8-10	10-12	12-14	14-16	16-18	18-20	20 >	
Škola	MS	--	1	--	--	1	1*	--	--	--	
	VS	--	1	--	--	1	1*	--	--	--	
	RC	--	1	--	--	1	1*	--	--	--	
	VRC	--	1	--	--	1	1*	--	--	--	
Zaměstnání	MS	1*	1	--	--	--	1	--	--	--	
	VS	1	1	--	--	--	1	1	1*	--	
	RC	1	3	--	--	1	2	2	1	1*	
	VRC	2	5	1	--	2	4	2	1	1	
Úřady	MS	--	--	1x/týden		--	--	--	--	--	
	VS	--	--	1x tam	1x zpět	--	--	--	--	--	
	RC	--	--	1	1	--	--	--	--	--	
	VRC	--	--	1	1	--	--	--	--	--	
Zdravotnická zařízení	MS	--	--	1x/týden		--	--	--	--	--	
	VS	--	--	1x tam	1x zpět	--	--	--	--	--	
	RC	--	--	1	1	--	--	--	--	--	
	VRC	--	--	1	1	--	--	--	--	--	
Nákupy	MS	--	--	1x/týden		--	--	1*	--	--	
	VS	--	--	1x tam	1x zpět	--	1	1*	--	--	
	RC	--	--	1	1	--	1	1*	--	--	
	VRC	--	--	1	1	--	1	1	--	--	
Minimální rozsah	MS	1*	1	1x/týden		1	1	--	--	--	3-5
	VS	1	1	1x tam	1x zpět	1	1	1	1*	--	6-7
	RC	1	3	1	1	1	2	2	1	1*	12-13
	VRC	2	5	1	1	1	4	2	1	1	18

Zdroj: KORID LK

* V případě existující poptávky = průměr vyšší než 5 os./spoj, nebo pravidelně více než 3 cestující.

6.3.3 DOJEZDOVÁ DOBA A DOSTUPNOST

V rámci organizace dopravy a její atraktivity pro cestující je potřeba pamatovat na přijatelnou dojezdovou dobu. Proto je stanoven následující standard, který upravuje dojezdovou následovně:

Tabulka 50 – Standard časové dostupnosti

Vzdálenost	Max. dojezdová doba vč. docházkové vzdálenosti [min.]		
	špička prac. dne	sedlo prac. dne	víkend
do 10 km	30	40	50
do 20 km	50	60	75
do 30 km	70	80	100
do 50 km	90	100	120
nad 50 km	neurčeno (požadavek na cestovní rychlost vyšší než 40 km/hod.		

Zdroj: KORID LK

Komentář:

Cílem tohoto opatření je garantovat minimální rozsah smysluplného spojení mezi nejbližšími druhy sídel dle předchozí tabulky v rámci mikroregionu, okresu a kraje. Spojení může být i s přestupem. Spojení mezi krajskými centry spadá do oblasti dopravní obslužnosti zajištěné státem (prostřednictvím Ministerstva dopravy) nebo do oblasti dopravy komerční.

6.4 STANDARDY UDRŽITELNÉHO ROZVOJE NABÍDKY VEŘEJNÉ DOPRAVY V ZÁVISLOSTI NA JEJÍM REÁLNÉM VYUŽITÍ (APOSTERIORNÍ NABÍDKA)

6.4.1 STANDARD MAXIMÁLNÍ OBSAZENOSTI SPOJŮ

Cílem standardu je zajistit dostatečnou kapacitu počtu míst k sezení (příp. k stání). **V následující tabulce jsou uvedeny indikátory upozorňující na riziko překročení kapacity spoje.** V případě, že bude pravidelně docházet k překročení stanovených indikátorů, bude Objednatel (Kordinátor) povinen řešit otázku zajištění dostatečné kapacity ve spolupráci s dopravci, např. nasazením vozidla s vyšší kapacitou nebo posilovým spojením.

Tabulka 51 – Standard maximální obsazenosti spojů

Dopravní prostředek	VLAK		BUS	
	maximální obsazenost míst k sezení [%]	maximální obsazenost míst k stání [%]	maximální obsazenost míst k sezení [%]	maximální obsazenost míst k stání [%]
1 – 10 min.	100	25	100	25 (50*)
11 – 20 min.	90	15	95	15 (25*)
21 – 30 min.	80	5	90	5 (10*)
nad 30 min.	75	--	85	--

Zdroj: KORID LK

* Vyšší hodnoty uvedené pro maximální obsazenost míst k stání jsou akceptovatelné na lince max. u jednoho páru spojů/den.

6.4.2 NABÍDKA DOPRAVY V RELACÍCH DLE PŘEPRAVNÍ POPTÁVKY

Cílem standardu je zajistit odpovídající rozsah spojení nejen ve vztahu k teoretické poptávce na základě členění obcí dle jejich parametrů, ale také ve vztahu ke skutečné poptávce.

Tabulka 52 – Standard nabídky spojení dle přepravní poptávky

Denní počet cestujících v relaci (Σ oba směry)	VLAK		BUS	
	Počet párů	Interval	Počet párů	Interval
více než 250 os/den	7	120 min. v období 6-18	8	60-120 min.
více než 500 os / den	12	60 min. v přepravní špičce 120 min. v přepravním sedle	16	30 – 60 min. v přepravní špičce, 60-120 min. v přepravním sedle
více než 1000 os /den	18	30 – 60 min. v přepravní špičce, 60 min. v přepravním sedle	*	15 – 30 min. v přepravní špičce 60 min. v přepravním sedle
více než 2000 os /den	24	30 min. v přepravní špičce 60 min. v přepravním sedle		10 – 15 min. v přepravní špičce 30 min. v přepravním sedle

Zdroj: KORID LK

* Počet spojů přizpůsoben zajištění dostatečné kapacity.

Pozn.: Tento standard nezahrnuje meziměstskou tramvajovou dopravu, která je v rámci tohoto Plánu dopravní obslužnosti řešena samostatně v kap. 7.1.4.8.

Komentář k předchozí tabulce:

Je-li v dané relaci v rámci jednoho druhu dopravy (vlak nebo bus) počet cestujících vyšší než hodnota uvedená v předchozí tabulce, je pro daný druh dopravy stanoven minimální odpovídající rozsah dopravy. Pokud v dané relaci (z různých důvodů) fungují oba druhy dopravy paralelně, posuzuje se rozsah dopravy pro každý druh dopravy samostatně.

6.4.3 PRAVIDLA PRO URČENÍ NADSTANDARDNÍHO ROZSAHU SPOJENÍ

Aby bylo možné určit, co již spadá do spojení nadstandardního, je navržena následující definice. Za nadstandardní spojení bude považováno spojení, které vykazuje všechny tyto znaky:

- » spoj je nad rámec rozsahu minimálního standardu uvedeného v kap. 6.3.2 i nad rámec rozsahu uvedeného v kap. 6.4.2;
- » spoj není potřeba z kapacitních důvodů ve vztahu ke kap. 6.4.1;
- » spoj je nad rámec rozsahu stanoveného dopravní koncepcí (viz kap. 7);
- » průměrná obsazenost spoje (či odhad jeho přepravního potenciálu) je nižší než 10 cestujících v období přepravní špičky či nižší než 5 cestujících v období přepravního sedla nebo existuje alternativa spoje v blízké časové poloze (do 30' v období přepravní špičky, resp. do 60' v období přepravního sedla) či v docházkové vzdálenosti určené kap. 6.3.1.

Současně za nadstandardní spojení je považováno, je-li ze strany měst/obcí či jiných subjektů požadováno:

- » úprava trasy nad rámec standardů docházkové vzdálenosti určené kap. 6.3.1;
- » úprava časových poloh či spoj ve zcela odlišné časové poloze ve srovnání s dopravní koncepcí území ze specifických důvodů požadovaných městem/obcí či jiným subjektem.

6.5 STANDARDY KVALITY VEŘEJNÉ DOPRAVY

6.5.1 STANDARDY KVALITY VOZIDEL ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY

Liberecký kraj ve snaze zajistit udržitelný rozvoj železniční dopravy klade na dopravce v železniční dopravě požadavky i co do kvality vozového parku. U významné části vozového parku je vyžadován částečně nízkopodlažní přístup. Všechna vozidla musí být vybavena vnějšími a vnitřními informačními systémy. Důraz je také kladen na schopnost vozidel dosahovat atraktivních jízdních dob a plně využívat parametry infrastruktury.

Stávající stav (k r. 2015) z hlediska požadavků na železniční vozidla:

- A. Vozidla Jizerskohorské železnice:
 - a. nová nízkopodlažní vozidla (MU 70 – ČD 840 Stadler Regio-Shuttle RS1 RegioSpider);
 - b. modernizovaná částečně nízkopodlažní vozidla (MU 80 – ČD 814 RegioNova);
- B. Vozidla Trilex:
 - a. nízkopodlažní vozidla (MU 120 – VBG Siemens Desiro Classic, příp. MU 70/MU2x70 – VBG 650 Stadler Regio-Shuttle RS1);
- C. Vozidla v rámci tzv. „zbytkové“ (desetileté) smlouvy:
 - a. nová nízkopodlažní vozidla (MU 120 – PESA Link II RegioShark);
 - b. vozidla klasické konstrukce (MU 50 – ČD 843, řídicí vůz Bftn⁷⁹¹ (943), přípojný vůz Btn⁷⁵³ (043));
 - c. modernizovaná částečně nízkopodlažní vozidla (MU 80 - ČD 814 RegioNova);

- d. vozidla klasické konstrukce (MU 50 - ČD 810);
- e. modernizovaná vozidla klasické konstrukce (MU 50 - ČD 854, řídicí vůz ABfbrdtn⁷⁹⁵ (954.2), přípojný vůz řady Bdtn⁷⁵⁶, Bdtn⁷⁵⁷ (054)).

Vysvětlení zkratk:

MU – motorová jednotka; 70 – kategorie počtu míst k sezení;

dopravce ČD – České dráhy, a.s.; dopravce VBG – Vogtlandbahn GmbH;

Bftn⁷⁹¹, Btn⁷⁵³, ABfbrdtn⁷⁹⁵, Bdtn⁷⁵⁶, Bdtn⁷⁵⁷ – řadové označení drážního vozidla.

Pro nové kontrakty Liberecký kraj přesně definuje požadavky na vozidla, zařazená v rámci regionální železniční dopravy do objednávky výkonů, v zadávací dokumentaci pro výběrová řízení, případně ve smlouvě s dopravcem (u přímého zadání). Stejným způsobem bude řešena problematika spolehlivosti a provozních záloh, kde budou stanoveny smluvní požadavky, jejichž naplnění bude ponecháno ke zpracování a zodpovědnosti dopravci. Současně bude nastaven mechanismus kontroly plnění kvality a případných sankcí pro případ porušování smluvních podmínek. Požadavky na vozidla budou vycházet i ze vztahu ke kategorizaci tratí, významu a potenciálu jednotlivých linek. Pro tento účel jsou rozlišovány 4 kategorie standardů železničních vozidel dle následující tabulky.

Tabulka 53 – Standard kvality žel. vozidel

Standard	I. kategorie	II. kategorie	III. kategorie	IV. kategorie	Požadavky určuje jiný objednatel
Předpokládané použití na linkách	L1, L18, L2, L3, L6, L61 (část spojů), L62, TL70, TLX2	L4	L12, L61	L5, L9	zde neuvedené regionální linky přes hranice kraje a linky dálkové dopravy

Zdroj: KORID LK

Standardy se zaměří především na následující oblasti:

Uživatelské vlastnosti a vybavení:

- » uživatelský komfort a kvalitní sedačky (nizkopodlažnost, bezpečný a rychlý nástup, dostatečný prostor pro cestujícího apod.);
- » toalety;
- » klimatická, světelná a akustická pohoda vozidel;
- » řešení přepravy osob se sníženou schopností pohybu a orientace a osob se zavazadly (kočárky, sportovní vybavení);
- » vybavení vozidla vnějšími a vnitřními informačními systémy;
- » elektronické odbavovací zařízení s ohledem na zvolenou koncepci odbavování;
- » signalizační zařízení uvnitř vozidla;
- » informační vitríny, schránka na letáky;
- » informační piktogramy;
- » informační materiály;
- » sledování polohy vozidel a datová komunikace;
- » zádržné mechanismy pro stabilizaci zavazadel.

Technické vlastnosti a vybavení:

- » technický stav vozidel (vč. stáří);

- » technické vlastnosti vozidel rozhodné pro konstrukci atraktivních jízdnicích řádů a dobrou ekonomiku provozu (maximální rychlost, akcelerace, krátké technologické časy stanicování, obrátů, spojování a rozpojování, možnost využití rychlostních profilů v_{130} , příp. v_k);
- » technické vlastnosti a vybavení s ohledem na bezpečnost a komfort cestujících a obslužného personálu (centrálně ovládané a bezpečné dveře).

Příloha P6-05-01: Standardy železničních vozidel

6.5.2 STANDARDY KVALITY VOZIDEL PŘÍMĚSTSKÉ AUTOBUSOVÉ DOPRAVY

Liberecký kraj definuje požadavky na vozidla zařazená v rámci PAD do objednávky výkonů v dokumentu Standardy kvality IDOL, který je přílohou smlouvy mezi objednatelem a dopravcem.

Standardy se zaměří především na:

- » **Vybavení vozidla vnějšími elektronickými informačními systémy** (přední, boční a zadní panel);
- » **Vybavení vozidla vnitřními informačními systémy** (LCD panel, akustický informační systém);
- » **Nízkopodlažnost vozidla** – stanovená % vozového parku;
- » Technický stav vozidel (vč. stáří);
- » Klimatická a světelná pohoda vozidel;
- » Elektronické odbavovací zařízení;
- » Signalizační zařízení uvnitř vozidla;
- » Centrálně ovládané dveře vozidla;
- » Informační vitríny, schránka na letáky;
- » Informační piktogramy;
- » Informační materiály;
- » Sledování polohy vozidel a datová komunikace;
- » Zadržné mechanismy pro stabilizaci invalidního vozíku.

Liberecký kraj s cílem postupné obnovy vozového parku předpokládá a v rámci uzavřených smluv s dopravci vyžaduje plnění standardů kvality minimálně v rozsahu uvedeném v následující tabulce.

Tabulka 54 – Standard kvality vozidel v rámci PAD

Požadavek	2015	2016	2018	2020
Nízkopodlažní vozy (Low Entry)	20%	25*%	30*%	35*%
Elektronické tabule vnější	50%	65*%	85*%	100*%
Elektronické tabule vnitřní	50%	65*%	85*%	100*%
Akustický informační systém vnitřní	50*%	65*%	85*%	100*%

Zdroj: KORID LK

* Po dobu platnosti smluv z JŘBU pro období od r.2015 do odvolání jsou hodnoty standardů v letech 2016-20 nižší: u low-entry 20%, u el. panelů 60%, akustický informační systém není vyžadován jako standard. Zpracovatel konstatuje, že potřebám cestujících v 21. století by však naopak odpovídaly hodnoty vyšší, resp. dřívější realizace max. hodnot.

Za nedodržování standardů kvality bude Liberecký kraj vůči dopravcům uplatňovat sankce.

6.5.3 STANDARDY VYBAVENÍ ZASTÁVEK ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY

6.5.3.1 VYBAVENÍ STANIC A ZASTÁVEK

Základní vybavenost železniční stanice a zastávky je určena obecně platnou drážní legislativou, stavebním a technickým řádem drah. Prioritou v této oblasti je zejména bezpečnost cestujících. Vybavení nástupiště, prostory pro cestující a jejich ochranu před povětrnostními vlivy (přístřešky), případně pro odbavování cestujících, bezbariérovým přístupem na nástupiště, včetně hmatového nebo akustického vyznačení přístupu k vlakům pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, osvětlením prostor pro cestující, názvem a orientačním systémem, je zodpovědností provozovatele dráhy (obvykle SŽDC, s. o.), stejně jako zveřejnění (vyvěšení) jízdních řádů, dalších informací (např. výluky) a akustická hlášení ve stanicích, které jsou rozhlasovým zařízením vybaveny. Způsob provedení je dán příslušnými technickými normami. U akustických hlášení lze rozšíření obsahu za poplatek u správce infrastruktury objednat. Zimní údržbu prostor pro cestující provádí také provozovatel dráhy vlastními prostředky nebo subdodavatelsky.

Nad rámec povinného vybavení je umístění akustických a elektronických informačních systémů, jejichž instalace je na rozhodnutí správce infrastruktury. Nepovinným je také vybavení stanic a zastávek vhodným mobiliářem, např. odpadkovými koši, lavičkami, vitrínami, stojany na kola, apod.

K řešení při nastavení standardů je rozsah nepovinného (nadstandardního) vybavení, rozsah údržby, úklidu a zimních opatření. Samostatným úkolem, který musí být dořešen a projednán, je finanční zodpovědnost za vybudování a správu zastávek vč. informací na zastávkách uvedených, konkrétně se jedná o následující požadavky:

- » označování zastávek NAD (vzhled a vybavení);
- » kontrola a údržba zastávek;
- » informace na zastávkách (jízdní řády, souhrnné jízdní řády, souhrn odjezdů, výřez z tarifní mapy, mapa linkového vedení, informace o zastávce na znamení aj.);
- » nastavení kontrolních mechanismů nad dodržováním standardů.

Nastavení standardů zastávek odpovídá jejich významu, návaznostem na ostatní druhy dopravy a odvíjí se od obrátů cestujících. Z hlediska požadavků na železniční stanice a zastávky jsou dále zastávky kategorizovány do tří tříd:

Tabulka 55 – Standard vybavení stanic a zastávek železniční dopravy

Třída stanice nebo zastávky	I. třída (nejvýznamnější přestupní uzly v regionu)	II. třída (významné přestupní stanice a stanice v centrech obcí)	III. třída (zastávky v centrech obcí, významné zastávky na území měst v LK)	IV. třída (zastávky na okrajích obcí, méně významné zastávky ve městech)
Denní obrát (nástupů+výstupů/den)	nad 2.500	nad 1.000	nad 300	do 300
Počet zastávek v dané třídě	3	8	18	119

Třída stanice nebo zastávky	I. třída (nejvýznamnější přestupní uzly v regionu)	II. třída (významné přestupní stanice a stanice v centrech obcí)	III. třída (zastávky v centrech obcí, významné zastávky na území měst v LK)	IV. třída (zastávky na okrajích obcí, méně významné zastávky ve městech)
Požadované nadstandardní vybavení				
Akustický informační systém vnitřní	ano	ano	ano	ne
Elektronický informační panel (1x)	ne	ne	dle místních podmínek	ne
Systém elektronických informačních panelů	ano	ano	ne	ne
Orientační a navigační systém	ano	ano	dle místních podmínek	ne
Orientační a navigační systém k vnějším cílům	ano	ano	dle místních podmínek	dle místních podmínek
Hodiny	ano	ano	dle místních podmínek	ne
Informační centrum Idol	ano	dle místních podmínek	ne	ne
Výdejna jízdenek	ano	dle místních podmínek	ne	ne
Úschovna zavazadel	ano	dle místních podmínek	ne	ne
Nápojový a občerstvovací automat	ano	ano	ne	ne
Odpadkové koše	ano	ano	ano	dle místních podmínek
Informační vitríny	ano	ano	ano	ne
Lavičky	ano	ano	ano	dle místních podmínek
Stojany na jízdní kola (B+R)	ano	ano	ano	dle místních podmínek
Uzamykatelné boxy na jízdní kola	ano	ano	dle místních podmínek	dle místních podmínek
Parkoviště K+R, P+R	ano	ano	dle místních podmínek	dle místních podmínek
Jízdní řády návazných linek	ano	ano	dle místních podmínek	ne
Výřez z tarifní mapy, mapa linkového vedení	ano	ano	ano	ne

Zdroj: KORID LK

Poznámka: dle místních podmínek = nepovinné.

Obraty cestujících v železničních stanicích a zastávkách a přiřazení zastávek do tříd je součástí přílohy č P4-02-04.

Z pohledu technického vybavení zastávky je zodpovědná SŽDC, s.o. Vzhledem ke zkušenostem z dopravy autobusové je však navrženo, aby v budoucnu byla za standard odpovědná města a obce v Libereckém kraji, která jsou schopná zajistit pro své občany požadované vybavení.

Upřesnění standardů zastávek ŽD – viz příloha č. P6-05-02.

6.5.4 STANDARDY VYBAVENÍ ZASTÁVEK AUTOBUSOVÉ DOPRAVY

V rámci standardů IDOL ve vztahu k požadavkům na dopravce je řešena **oblast správy zastávek vč. informací na zastávkách uvedených**, konkrétně se jedná o následující požadavky:

- » označování zastávek (vzhled a vybavení označnicků);
- » kontrola a údržba zastávek;
- » informace na zastávkách (jízdní řády, souhrnné jízdní řády, souhrn odjezdů, výřez z tarifní mapy, mapa linkového vedení aj.).

Z hlediska požadavků na zastávky jsou dále zastávky kategorizovány do tří tříd:

- I. třída (významné dopravní terminály a uzly);
- II. třída (zastávky v centrech obcí, významné zastávky na území měst v LK);
- III. třída (zastávky na okrajích obcí, méně významné zastávky ve městech).

Přiřazení zastávek do tříd je součástí přílohy č. P6-05-03.

Z pohledu technického vybavení zastávky (přístřešek, výška nástupiště, elektronické informační systémy) jsou zastávky odpovědná města a obce v Libereckém kraji.

Cílem Libereckého kraje v rámci plánovacího období v letech 2016-2020 je zpracovat projekt „Modernizace zastávek v Libereckém kraji“, jehož cílem by mělo být:

- » sjednocení vzhledu označnicků zastávek v rámci IDS IDOL (všechny zastávky);
- » vybudovat ve spolupráci s obcemi bezbariérový přístup do vozidel (alespoň zast. I. a II. třídy);
- » zavedení informačních technologií na významné zastávky v Libereckém kraji;
 - I. třída: velká obrazovka znázorňující čas odjezdu spojů a zpoždění (dle aktuální polohy, aktualizováno automaticky dle dat sledování polohy vozidel) a příp. další významné dopravní informace na terminálu;
 - II. třída: malá LCD obrazovka znázorňující čas odjezdu a zpoždění (dle aktuální polohy, aktualizováno automaticky dle dat sledování polohy vozidel).

6.6 SYSTÉM POPTÁVKOVÉ DOPRAVY

Systém poptávkové dopravy umožňuje operativně přizpůsobit nabídku veřejné dopravy aktuální poptávce cestujících – tím dochází k vyšší efektivitě veřejné dopravy a k úspoře finančních prostředků v místech/čase, kde/kdy není nabídka využita. Zároveň však nabídka spojení zůstává zachovaná, případně je možné ušetřené prostředky využít pro její zlepšení.

V Libereckém kraji existují dva podsystemy poptávkové dopravy:

- RadioStop;
- RadioBus.

6.6.1 RADIOSTOP

Systém je zaveden v relacích, kde jsou provozovány pravidelné spoje, ale kde vybrané zastávky leží stranou hlavní (přímé) trasy, přičemž výstup a nástup v takových zastávkách je nepravidelný. Vybrané zastávky jsou obsluhovány některými spoji poptávkově. Pro cestující to znamená, že:

- » V případě zamýšleného výstupu v takové zastávce cestující oznámí záměr již během nástupu řidiči.
- » V případě zájmu nastoupit na takové zastávce si cestující zajižďku spoje objedná telefonicky.

Odpadávají tak zbytečné zajižďky do zastávek, kde nikdo nenastupuje, ani nevystupuje.

6.6.2 RADIOBUS

Systém poptávkového autobusu je zaveden v místech, kde Liberecký kraj je povinen zajistit dopravní obslužnost, ale kde není pravidelná poptávka. I pro RadioBus je zpracován jízdní řád, ale na rozdíl od poptávkové zastávky funguje trochu odlišně.

RadioBus v celé trase:

Autobus je přistaven na zastávce s nejčtenějšími nástupy, tedy v místě, kde pravděpodobnost využití je nejvyšší:

- » Cestující, který nastoupí v zastávce, kde je přistaven autobus, oznámí řidiči, kam potřebuje v rámci spoje odvézt.
- » Cestující, který chce nastoupit v jiné zastávce, si objedná spoj telefonicky (nejpozději 30 minut před odjezdem spoje).

RadioBus v části trasy:

Autobus pojedje svou obvyklou trasu dle jízdního řádu, ale koncový úsek spoje bude veden pouze dle potřeby cestujících – v takovém případě platí:

- » Cestující, který nastoupí do vozidla v „pevné části“ trasy spoje, oznámí řidiči, kde bude vystupovat.
- » Cestující, který chce nastoupit v poptávkovém úseku, si objedná spoj telefonicky (nejpozději 30 minut před odjezdem spoje).

6.6.3 STANDARD DOPRAVNÍ NABÍDKY V RÁMCI POPTÁVKOVÉ DOPRAVY

Spoj může být veden v režimu poptávkové dopravy, když:

- » pravidelnost obratu cestujících je nižší než 90%;
- » průměrný obrat cestujících je nižší než 5;
- » průměrný nástup cestujících je nižší než 3;
- » je zavedena nová nabídka dopravního spojení, u které existuje pravděpodobnost využití nižší než 80%.

Pro RadioStop dále platí:

- » závlek ve špičce pracovních dní (a dopad do jízdní doby) není delší než 10 minut;
- » závlek v období dopravního sedla v pracovní dny a o víkendech není delší než 15 minut;
- » závlek v rámci turistické linky není delší než 20 minut;
- » závlek u posledního večerního spoje není delší než 30 minut a zároveň není delší než 100% jízdní doby přímého spoje.

6.6.4 TECHNICKÉ A KVALITATIVNÍ STANDARDY POPTÁVKOVÉ DOPRAVY

Cílový stav zajištění služby poptávkové dopravy z pohledu Libereckého kraje určuje následující tabulka:

Tabulka 56 – Technické a kvalitativní standardy poptávkové dopravy

Parametr	Standard	Poznámka
Kde lze spoj objednat?	jednotný kontakt pro celý Liberecký kraj	t.č. objednávka probíhá na tel. čísle dispečinku dopravce
Min. doba pro objednání spoje	max. 30' před odjezdem spoje	t.č. až 60' u vybraných spojů
Max. doba pro objednání spoje	min. 7 dní dopředu	
Vícenásobná objednávka?	ANO	
Způsob objednávky	telefonicky elektronicky	v případě elektronické (web, mobil) objednávky nutno zajistit zpětnou vazbu
Evidenze objednávky	Web/mobil rozhraní idol.cz	
Zrušení objednávky	povinnost cestujícího	v příp. nezrušení propadá objednávka pro všechny spoje objednané cestujícím.
Bezplatná tel. linka?	NE	
Tarif	dle tarifních podmínek IDOL	bez přírážky

Zdroj: KORID LK

Poznámka: Pro dosažení cílového stavu bude třeba v plné míře realizovat projekt Centrálního dispečinku.

6.7 CENA PŘEPRAVY

Cena přepravy (cena jízdného) je jedním z faktorů, který rozhoduje o využívání veřejné dopravy cestujícími. Při stanovení optimální ceny je samozřejmostí nutnost dodržení všech legislativních norem, zejména příslušného Cenového výměru, kterým se vydává seznam zboží s regulovanými cenami.

Samotné dodržení maximálních cen podle cenového výměru však není dostačující proto, aby veřejná doprava byla dostatečně atraktivní pro cestující a motivovala k využívání veřejné dopravy. Při stanovení výše ceny je nutno vzít v úvahu následující faktory:

- » ekonomické možnosti objednatele, který dopravu financuje;
- » cena musí motivovat k využívání veřejné dopravy (ve srovnání s náklady na jízdu osobním automobilem – nutno zohlednit nejen palivo, ale i pořízení vozidla, jeho opravy, parkování atd.).

S ohledem na to, že stanovení nákladů na jízdu osobním automobilem je značně individuální pro různé typy vozidla a spotřebu, pro různé využívání vozidla v rodinách (rozpočítání fixních nákladů) nebo pro různá místa cílů cest (parkování, konkrétní cíl ve městě, dálniční poplatky atd.), uvádí následující tabulka náklady na přepravu veřejnou dopravou v systému IDOL vztažené na vzdálenost jízdy automobilem.

Tabulka 57 – Porovnání ceny za přepravu dle tarifu IDOL a nákladů na km při využití individuální automobilové dopravy ve vybraných relacích

Název zóny Z	Název zóny Do	Tarifní jednice	Jednotlivé jízdné	Cena jedné jízdy při 30denní jízdence	2 osoby jednotlivé jízdné	2 osoby (jedna jízda při 30 denní jízdence)	Km po silnici	jednotlivé jízdné / km	2 osoby (jedna jízda při 30 denní jízdence) / km
Náklady na IAD pro účely porovnání 2,5 Kč/km (variabilní náklady) – zeleně podbarvené jsou relace, kde se použití veřejné dopravy ve srovnání s IAD vyplatí									
Liberec	Hrádek n. N.	22	29	20,71	58	41,43	21,8	1,33	1,90
Liberec	Chrastava	13	22	15,71	44	31,43	10,7	2,06	2,94
Liberec	Jablonec n. N.	14	24	17,14	48	37,29	11,5	2,09	3,24
Liberec	Hodkovice n. M.	19	27	19,29	54	38,57	15,2	1,78	2,54
Liberec	Turnov	32	37	26,43	74	52,86	26	1,42	2,03
Liberec	Frýdlant	29	35	25	70	50	26,2	1,34	1,91
Jablonec n. N.	Tanvald	14	22	15,71	48	31,43	13,1	1,68	2,40
Jablonec n. N.	Smržovka	8	16	11,43	32	22,86	7,3	2,19	3,13
Jablonec n. N.	Železný Brod	18	25	17,86	50	35,71	16,2	1,54	2,20
Česká Lípa	Mimoň	16	23	16,43	46	32,86	14,9	1,54	2,21
Česká Lípa	Zákupy	10	18	12,86	36	25,71	8,4	2,14	3,06
Česká Lípa	Nový Bor	13	22	15,71	44	31,43	9,8	2,24	3,21
Nový Bor	Cvikov	9	18	12,86	36	35,71	8,2	2,20	4,35
Nový Bor	Kamenický Šenov	6	14	10	28	20	7,5	1,87	2,67
Semily	Lomnice n. P.	11	20	14,29	40	28,57	13,2	1,52	2,16
Frýdlant	Raspenava	6	14	10	28	20	4,4	3,18	4,55

Zdroj: KORID LK

Tabulka obsahuje následující sloupce:

- » tarifní jednice – počet tarifních jednic IDOL;
- » jednotlivé jízdné – cena jízdného při využití Opuscard při jedné cestě jedné osoby;
- » cena jedné jízdy při použití 30 denní jízdenky – průměrná cena jedné jízdy při denním dojíždění v případě, že cestující využívá 30 denní jízdenku (během 30 kalendářních dnů počítáno 21 pracovních dnů, tedy 42 jízd);
- » 2 osoby jednotlivé jízdné - cena jízdného při využití Opuscard při jedné cestě dvou osob;
- » 2 osoby (jedna jízda při použití 30 denní jízdenky) - průměrná cena dvou jízd při denním dojíždění v případě, že cestující využívá 30 denní jízdenku (během 30 kalendářních dnů počítáno 21 pracovních dnů, tedy 42 jízd);
- » km po silnici – vzdálenost měst po silniční síti – počítáno logickou a nejvíce využívanou cestou, z centra do centra, podle mapy.cz;

- » jednotlivé jízdné / km – referenční hodnota, jízdné dle tarifu IDOL vztaženo na km jízdy po silnici; v případě, že náklady na 1 km jízdy autem budou nižší než hodnota v tabulce, je výhodnější využít auto;
- » 2 osoby (jedna jízda při použití 30 denní jízdenky) / km - referenční hodnota, jízdné dle tarifu IDOL vztaženo na km jízdy po silnici; v případě, že náklady na 1 km jízdy autem budou nižší než hodnota v tabulce, je při pravidelném dojíždění a spolujíždě dvou osob výhodnější využít auto.

Variabilní náklady (především na PHM) se u osobních automobilů pohybují zpravidla v rozmezí 2 až 3 Kč/km (mj. v závislosti na tom, zda se jedná o dopravu po městě či mimo něj). Z tabulky vyplývá, že v případě denního dojíždění a spolujízdy dvou osob jsou náklady na PHM většinou nižší než jízdné veřejnou dopravou. Přestože se nejedná o správný ekonomický pohled (tím by bylo započítání všech nákladů na pořízení i provoz automobilu), většina lidí právě takto uvažuje při rozhodování o volbě způsobu dopravy. V případě spolujízdy více osob je pak rozdíl ještě výraznější v neprospěch veřejné dopravy.

Výše uvedené dva faktory, tedy náklady pro objednatele a motivující cena pro cestující, jsou protichůdné. Ryze ekonomickým pohledem má objednatel, který dopravu financuje, zájem na co nejvyšších tržbách, tedy aby jízdné bylo co nejvyšší. Tím by se ovšem oslabil konkurenceschopnost veřejné dopravy proti dopravě automobilové, snížil by se počet cestujících a je pravděpodobné, že celkové tržby by byly ve výsledku nižší.

Naproti tomu v případě extrémně levného jízdného (krajním extrémem je bezplatná přeprava, která je v některých dopravních systémech také nabízena) nemusí být nárůst počtu cestujících takový, aby bylo dosaženo ekonomicky únosné výše příjmů z jízdného. Navíc při nárůstu počtu cestujících dojde i ke zvýšení nákladů na přepravu (nutnost delších souprav, posilových spojů atd., a to zejména v obdobích přepravních špiček).

Najít optimum mezi těmito extrémny je velice obtížná a citlivá záležitost. **Kromě ryze ekonomického pohledu je nutno vzít v úvahu i další faktory** a pohledy na tuto problematiku, které nelze kvantifikovat, a to:

- » **Ekologický** – minimalizovat emisní a hlukové dopady IAD (zejména v centrech měst);
- » **Infrastrukturní** - některá města nemají dostatečně kapacitní uliční síť a parkovací místa, aby byla schopná absorbovat nárůst IAD
- » **Sociální** – zejména pro určité skupiny obyvatel je žádoucí, aby veřejná doprava byla dostupná, souvisí to se sítí a dostupností zdravotnických zařízení, škol, možností zaměstnání atd.;
- » **Hustota osídlení** – v lokalitách s kvalitní a cenově dostupnou veřejnou dopravou je bydlení atraktivnější než v lokalitách, kde je veřejná doprava na horší úrovni.

Stanovit optimální cenu za přepravu ve veřejné dopravě ryze matematicky je nemožné. Celkovou výši tržeb ovlivňuje i různorodost nabídek (přestupní, časové nebo síťové jízdenky). Při stanovení ceny je třeba vzít v úvahu všechny faktory, vždy se bude jednat o jistý kompromis mnoha protichůdných zájmů.

6.8 ANALÝZA DOPADŮ NAVRŽENÝCH STANDARDŮ

Navržené standardy lze rozdělit na oblasti:

- » technické a kvalitativní standardy (kap. 6.5, 6.6), které by měly být implementovány do smluv mezi Libereckým krajem a partnery, kteří se podílí na zajištění dopravní obslužnosti (především dopravci);
- » standardy dopravní dostupnosti (kap. 6.3, 6.4 a 6.7), které mají za cíl stanovit rozsah dostupných služeb veřejné dopravy ze strany Libereckého kraje.

6.8.1 ANALÝZA TECHNICKÝCH A KVALITATIVNÍCH STANDARDŮ

Standardy vozidel jsou v současnosti součástí smluv mezi Libereckým krajem a dopravci. Je však potřeba uvést, že v rámci autobusové dopravy se jedná o smlouvy přechodné, které neobsahují plný rozsah požadavků, jaký byl schválen v rámci zadávací dokumentace pro desetiletou zakázku.

Standardy zastávek PAD jsou taktéž součástí smluv, ale pouze co se oblasti informací týče (označení zastávky, jízdní řády, doplňující informace o linkovém vedení a tarifu atp.). V rámci technického řešení navrhuje zpracovatel zpracovat projekt Modernizace zastávek v Libereckém kraji.

Dosažení standardu zastávek na železniční infrastrukturu je možné prostřednictvím jednání objednatele dopravy se SŽDC, nebo převedením odpovědnosti na obce podobně jako u dopravy autobusové.

6.8.2 ANALÝZA STANDARDŮ DOPRAVNÍ DOSTUPNOSTI

V kap. 6.3 a 6.4 jsou uvedeny následující klíčové pojmy:

Minimální standard dostupnosti veřejné dopravy (apriorní nabídka) = minimální úroveň dopravní obslužnosti, kterou Liberecký kraj, jako objednatel veřejné dopravy, garantuje na svém území. Cílem minimálních standardů je garance dostupnosti veřejné dopravy pro obce, resp. cestující veřejnost. Hranice max. přípustné docházkové vzdálenosti (doby) a minimálního počtu spojů jsou exaktně stanoveny v kap. 6.3.

Standard udržitelného rozvoje nabídky veřejné dopravy v závislosti na jejím reálném využití (aposteriorní nabídka) = rozsah dopravy, který vyplývá z reálného počtu cestujících a je ovlivněn kapacitní potřebou, počtem cestujících v relaci a počtem cestujících ve spojích veřejné dopravy.

Nadstandardní rozsah dopravní obslužnosti = rozsah dopravní obslužnosti nad rámec uvedený v kap. 6.3 a 6.4, který není garantován Libereckým krajem, ale který může být ze strany Libereckého kraje objednan v případě finanční spoluúčasti dotčených měst a obcí. Pravidla pro zařazení spojů do nadstandardu jsou popsána v kap. 6.4.3.

Srovnání navržených standardů se stávajícím stavem je součástí příloh P6-08-01 a P6-08-02. Ve vztahu ke stávající dopravní koncepci byla identifikována místa, kde existuje nadstandardní rozsah, ale také místa, kde není splněn minimální standard dostupnosti veřejné dopravy. Konkrétní upřesnění vč. doporučeného postupu je součástí výše zmíněných příloh.

7 POPIS ZAJIŠŤOVANÝCH VEŘEJNÝCH SLUŽEB A KONCEPCE DOPRAVY V LK

Vymezení dopravně-logických celků (mapa – viz příloha P7)

Na základě směřování přepravních proudů (vč. přihlídnutí k dopravní technologii) jsou navrženy např. pro účely budoucích výběrových řízení následující dopravně-logické celky.

- » Českolipsko;
- » Novoborsko;
- » Liberecko – sever (Frýdlantsko, Hrádecko-Chrastavsko);
- » Liberecko – jih;
- » Jablonecko-Tanvaldsko;
- » Turnovsko-Semilsko;
- » Jilemnicko;
- » jako částečně samostatný celek může vystupovat i relace Liberec – Jablonec nad Nisou.

Výše uvedené dopravně-logické celky budou v kap. 7 využity pro popis dopravní koncepce.

7.1 NÁVRH PROVOZNÍ KONCEPCE V LIBERECKÉM KRAJI

V souladu se standardy dopravní obslužnosti mezi stěžejní cíle Libereckého kraje patří zajištění dopravy do zaměstnání, do škol a za účelem rozvoje turistického ruchu v atraktivních oblastech Libereckého kraje.

V rámci efektivity veřejné dopravy je koncepce dále rozvedena do úrovní linek tzv. páteřních a obslužných. Opomenuta není ani oblast napojení na dopravu dálkovou.

7.1.1 PÁTEŘNÍ LINKY VEŘEJNÉ DOPRAVY V LIBERECKÉM KRAJI

Liberecký kraj preferuje zajištění páteřního systému⁷ železniční dopravou, pokud jsou k tomu vytvořeny podmínky především v oblasti infrastruktury.

V místech, kde železniční infrastruktura nenabízí konkurenci schopnou alternativu spojení, je systém páteřní dopravy doplněn o tzv. inter-regionální (autobusové) linky.

Je-li to provozně možné, je provoz na páteřních linkách přizpůsoben tzv. taktové dopravě, tj. odjezdy spojů jsou v pravidelných intervalech. Důvodem je zajištění většího množství pravidelných návazností na jiné páteřní linky či na linky obslužné.

Páteřní linky železniční dopravy v LK

Tabulka 58 – Páteřní linky železniční dopravy v LK

Linka	Trať (tratě)	Rozsah dopravy	Požadavky na vozidlo	Poznámky (výhled)
 L1	Liberec – Jablonec n.Nis. – Tanvald – Harrachov – Szklarska Poręba Górna			
	036	Liberec – Tanvald (Desná) přep. špička int. 30' (cíl) přep. sedlo int. 60' (cíl) provoz 4-24h	MU 70. příp. 2x-3x MU 70 dle sezóny,  Plavy/Žel. Brod	zavedení intervalu 30'/60' po rekonstrukci trati 036 (předpoklad v r. 2015) a zavedení přímých vlaků LB – SPG po vybudování výhybny Harrachov

⁷ Za páteřní linku lze považovat takovou, kde je ve srovnání s jinými linkami vyšší počet cestujících, vyšší rozsah dopravy, propojuje významná sídla či regionální centra v dané oblasti.

Linka	Trat' (tratě)	Rozsah dopravy	Požadavky na vozidlo	Poznámky (výhled)
		Tanvald – Kořenov (Harr.) přep. špička a sezóna int. 60' přep. sedlo mimo sezónu int. 120' provoz 6-19h Harrachov – Sz. Poręba sezóna int. 60'-120' mimo sez.: 3 páry		(T: 12/2015)
 L2 (+ R15)	Liberec – Česká Lípa – Děčín			
	081, 086	Int. 120' v prokladu s R15 L2+R15: int. přibližně 60' provoz  4-23h provoz  6-20h	MU 120	Cíl: rychlé spojení v úseku Liberec – Česká Lípa do 60' Zavedení Sp vlaků a zrychlení spojení regionu Českolipsko a Mimoňsko s Libercem.
 L3 (+ R14, částečně R21)	Liberec – Turnov – Semily – Stará Paka (- dále směr Královéhradecký kraj)			
	030	Int. 120' v přibližném prokladu s R14 provoz  4-23h provoz  6-20h	MU 120	Cíle: prodloužení linky skrz Starou Paku (směr Chlumec n.Cidl, příp. Jaroměř => úspora náležitostí, vyšší komfort pro cestující); zlepšení spojení regionu Semilsko a Železnobrodsko s Libercem
 L4 (+ R22)	(Mladá Boleslav) – Bakov n.Jiz. – Česká Lípa – Jedlová – Rumburk			
	080	Int. 120' v přibližném prokladu s R22 provoz  4-23h provoz  6-20h	MU 70	Cíle: dosáhnout optimálního prokladu Os L4 a R22 v úseku (Rumburk –) Nový Bor – Č. Lípa – Mladá Boleslav; přímé spojení do stanice Ml. Boleslav město*
 L6	Liberec – Raspenava – Frýdlant v Čechách (Černousy)			
	037	Liberec – Frýdlant int. 60'-120' CD CT v prokladu s L61 int. L6+L61: 30' špička/60' sedlo provoz 4-23h Frýdlant – Černousy int. 60' ve špičce int. 120' v sedle provoz 4-23h	MU 70. příp. 2x-3x MU 70 ve špičce,  L62 Bílý Potok	Cíl: propojení s Görlitz alespoň v období sezóny o víkendech

Linka	Trat' (tratě)	Rozsah dopravy	Požadavky na vozidlo	Poznámky (výhled)
 L61	Liberec – Raspenava – Frýdlant v Čechách (– Nové Město p.Sm. – Jindřichovice p.Sm.)			
	037, 039	Liberec – Frýdlant int. 60'-120' CD CT v prokladu s L6 int. L6+L61: 30' špička/60' sedlo Frýdlant – N. Město přep. špička int. 60' přep. sedlo int. 120' provoz 4-19*h období po 19.h nahrazeno autobusy N. Město – Jindřichovice omezený provoz v dopravním sedle a o víkendu	MU 70  L62 Bílý Potok	V dlouhodobém výhledu (T:2026) zvážit úpravu koncepce linky X:30 – Liberec, X:00 Raspenava, X:30 N. Město p.Smrkem
 TL70	Liberec – Hrádek n.Nis. – Zittau – Varnsdorf (– Rybníště)			
	089	Liberec – Hrádek n.Nis. int. 30-60' ve špičce a 60-120' v sedle v souhrnu s TLX2 snaha o int. 30' špička/60' sedlo provoz 4-23h Hrádek n.Nis. – Zittau – Varnsdorf int. 60'	MU 120	Cíl: dosáhnout systémových uzlů Liberec X:30 a Zittau X:00
 TLX2	Liberec – Hrádek n.Nis. – Zittau – Dresden			
	089	4-5 párů spojů	MU 120	Cíl: dosáhnout systémových uzlů Liberec X:30 a Zittau X:00
 Sp 040	Chlumec n.Cidl. – Stará Paka – Trutnov			
	040	int. 120' provoz cca 5-21	MU 120	Možnost úpravy koncepce ve spolupráci s KHK („otočení“ o hodinu, návaznosti R14-Sp040 v relaci Liberec – Trutnov).

Zdroj: KORID LK

* přímé spojení do zast. Ml. Boleslav město (linka L4) podporuje Středočeský kraj za podmínky vybudování Dalovické spojky

Páteční linky autobusové dopravy v LK

Tabulka 59 – Páteční linky autobusové dopravy v LK

Linka IDOL	Rozsah dopravy	Návaznosti a systémové časy /uzly	Poznámky (výhled)
 070	Liberec – Chrastava		
 074	<p><u>v pracovní dny:</u> ranní špička 15'-20' dopoledne 60' odpoledne 20-30' večer 60'</p> <p><u>víkend:</u> int. 60'-120' (společně s linkami 440 a 642)</p>	Chrastava, aut.nádr. (070 směr H. Vítkov, 071 směr N. Ves, 073 směr Václavice – Hrádek n.Nis.)	
 080	Liberec – Světlá p.J., Hodky – Český Dub		
	<p><u>provoz v pracovní dny:</u> posílení spojení Č.Dub – Liberec cca v int. 60' ve špičkách, dále vybr. spoje v sedle proklad s linkami 081 a 270 <u>o víkendu</u> návaznosti na linku 270 na Hodkách</p>	Světlá p.J., Hodky (270) Český Dub, nám. (X:30 – návaznosti směr Všelibice, Kobyly, Bílá ...)	
 081	Liberec – Hodkovice n.Moh. – Český Dub		
	<p><u>provoz v pracovní dny:</u> posílení spojení Č.Dub – Liberec cca v int. 60' ve špičkách, dále vybr. spoje v sedle proklad s linkami 080 a 340 <u>o víkendu</u> 4 páry spojů v prokladu s linkou 340 v úseku Hodkovice n.Moh. – Liberec</p>	Hodkovice n.Moh. (X:00) Český Dub, nám. (X:30 – návaznosti směr Všelibice, Kobyly, Bílá ...)	
 141	Liberec – Jablonec n.Nis. (přes Rýnovice a Mšeno)		
	<p><u>v pracovní dny:</u> ranní špička 10'-15' dopoledne 60' odpoledne 15-30' večer 60'</p>	Ostrý Roh: spojení Liberec – Janov n.Nis. (Bedřichov)	Cíl: částečné sloučení s MHD Jablonec a rozšíření meziměstského provozu (T:2017-18)

Linka IDOL	Rozsah dopravy	Návaznosti a systémové časy /uzly	Poznámky (výhled)
	<u>víkend:</u> int. 60' (výhledově sloučením s MHD Lbc a Jbc)		
 240	Česká Lípa –Nový Bor - Liberec		
	2-3 páry spojů v prac. dny (do doby integrace R15 a zkrácení jízdní doby vlaku v úseku ČL - LB pod 60') páteřní linka v úseku Nový Bor – Liberec v prokladu s linkami 440 a 940	Česká Lípa (žel.,PAD,MHD); Nový Bor (žel.,PAD); Svor (PAD); Cvikov (PAD); Jablonné v Podj. (žel.,PAD); Liberec (žel.,PAD,MHD)	Cíl: nahrazení linky linkou 440 a rychlým spojením L2+R15 (T: 2017)
 250	Česká Lípa – Doksy – Bezděz (- Bělá p. Bezdězem)		
	Česká Lípa – Doksy 14 párů, Doksy – Bezděz 6 párů provoz jen v prac. dny	Česká Lípa (žel.,PAD,MHD); Zahrádky (PAD); Jestřebí (PAD); Doksy (žel., PAD), Bělá p.B. (žel.,PAD)	
 260	Česká Lípa – Mimoň – Stráž p. Ralskem		
	Česká Lípa – Mimoň int. 15-30' v přepravní špičce int. 60' v přepravním sedle int. 120' o víkendu Mimoň – Stráž p.Ralskem int. 30' v přepravní špičce int. 60' v přepravním sedle int. 120' o víkendu Stráž p.R. – Hamr na Jez. pouze vybrané spoje	Česká Lípa (žel.,PAD,MHD); Dobranov (MHD,PAD); Zákupy (PAD); Mimoň (PAD); Stráž p.R. (PAD)	
 270	Liberec – Osečná – Stráž p. Ralskem		
	int. 60' v přepravní špičce int. 120' v přepravním sedle int. 120' o víkendu	Stráž p.R. (PAD), Osečná (bus 271); Světlá p.J.,Hodky (bus 080); Liberec (MHD, PAD,žel.)	
 340	Liberec –Hodkovice n.Moh. – Turnov		
	<u>provoz v pracovní dny:</u> špička int. 60' sedlo int. 120' proklad s linkou 081 v úseku Hodkovice n.Moh. – Liberec	Hodkovice n.Moh. (X:00) Turnov (X:30)	

Linka IDOL	Rozsah dopravy	Návaznosti a systémové časy /uzly	Poznámky (výhled)
	o víkendu 3-4 páry spojů v prokladu s linkou 081 v úseku Hodkovice n.Moh. – Liberec		
 350	Liberec – Turnov – Jičín (<i>inter-regionální</i>)		
	Liberec – Turnov int. 120' v prokladu s 550 350+550: int. 60' Turnov – Jičín int. 120' v prokladu s vlakem	Turnov X:30 (MHD, regionální bus linky) Jičín X:30 (regionální bus linky)	Cíl: zajistit dopravu v úseku Turnov – Jičín na třisměnný provoz do Turnova i Jičina (T:2017) Dlouhodobý výhled: po modernizaci trati Liberec – Turnov – Ml. Boleslav (Praha) a zkrácení jízdních dob na železnici (LB-TU pod 30') možno linku 350 v úseku LB- TU nahradit.
 360	Liberec – Hodkovice n.Moh. – Mladá Boleslav (<i>inter-regionální</i>)		
	<u>pracovní dny:</u> špička 60'-120' sedlo 120' <u>víkend:</u> int. 240'	Hodkovice n.Moh. (X:00) Mladá Boleslav, aut.nádr. ŠA – směny: 6-14-22h	Dlouhodobý výhled: po modernizaci trati Liberec – Turnov – Ml. Boleslav (Praha) a zkrácení jízdních dob na železnici (LB-MB město pod 45') možno linku 360 v úseku LB-MB vyjma spojů do ŠA nahradit.
 440	(Česká Kamenice) – Nový Bor – Liberec (<i>inter-regionální</i>)		
	Liberec – Nový Bor int. 30-60' ve špičce int. 120'v sedle int. 120'o víkendu Nový Bor – Česká Kamenice pouze vybrané spoje	Nový Bor (PAD,žel.); Cvikov (PAD); Jablonné v Podj.(žel.PAD); Chrastava (PAD); Liberec (MHD,PAD,žel.); poč./konce směn Lbc,PZ Jih	
 451	Česká Lípa – Nový Bor		
	v souhrnu s linkou 490 v úseku ČL-NB: int. 30' ve špičce int. 60'v sedle (víkendová doprava zajištěna linkou 452 přes Sloup v Č.)	Nový Bor (PAD,žel.); Česká Lípa (MHD,PAD,žel.); proklad s 452	

Linka IDOL	Rozsah dopravy	Návaznosti a systémové časy /uzly	Poznámky (výhled)
 490	Nový Bor – Česká Lípa – Dubá – Mělník – Praha (<i>inter-regionální</i>)		
	v souhrnu s linkou 451 v úseku ČL-NB: int. 30' ve špičce int. 60' v sedle (víkendová doprava zajištěna linkou 452 přes Sloup v Č.)	Nový Bor (žel.,PAD); Česká Lípa (MHD, PAD, žel.); Zahrádky (PAD); Jestřebí (PAD); Dubá (PAD); Mělník (PAD,žel.); Praha (MHD, PAD, žel.,let.)	
 501  585	Semily – Lomnice n.Pop. – Jičín (<i>inter-regionální</i>)		
	Semily – Lomnice n.Pop. int. 30' ve špičce int. 60' v sedle základní trasa přes Slanou, doplňková trasa přes Stružinec min. 3 páry spojů o víkendu Lomnice n.Pop. – Jičín int. 30' ve špičce int. 60' v sedle int. 120' o víkendu Jičín – Hradec Králové pokračují vybr. spoje (585)	Systémové uzly SM X:30 (bus), LnP X:00 (vlak, bus), JC X:30 (vlak bus), Zelený háj směrové návaznosti SM-TUR (550)	
 550	Liberec – Turnov – Lomnice n.Pop. (<i>inter-regionální</i>)		
	Liberec – Turnov int. 120' v prokladu s 350 350+550: int. 60' Turnov – Lomnice n.Pop. int. 60' ve špičce int. 120' v sedle min. 3 páry o víkendu	Turnov X:30 poč. směn PZ Turnov (6-14-22) Zelený háj směrové návaznosti SM-TUR (501)	Dlouhodobý výhled: po modernizaci trati Liberec – Turnov – Ml. Boleslav (Praha) a zkrácení jízdních dob na železnici (LB-TU pod 30') možno linku 550 v úseku LB-TU nahradit.
 940	Špindlerův Mlýn – Vrchlabí – Jilemnice -Jablonec n.Jiz. – Tanvald - Jablonec n.Nis. – Liberec – Nový Bor – Děčín – Ústí n.Lab.		
	jeden denní pár spojů v trase Vrchlabí – Liberec – Ústí n.L. doplňuje páteřní systém linek 240 a 440		

Linka IDOL	Rozsah dopravy	Návaznosti a systémové časy /uzly	Poznámky (výhled)
 960	Liberec – Jablonec n.Nis. – Železný Brod – Semily – Jilemnice (<i>inter-regionální</i>)		
	Liberec – Semily int. 60-120' v prac. den Semily – Jilemnice int. 60' ve špičce int. 120' v sedle min. 3 páry spojů o víkendu	Jablonec n.Nis. X:15/45 (MHD) Semily X:30	Cíl: sloučit s linkou 962 (T:12/2015)

Zdroj: KORID LK

Pozn.: Mezi páteřní linky lze zařadit také linku IREDO 406 | Trutnov – Hostinné – Horka u Staré Paky – Nová Paka – Jičín. Koncepce dopravy této je odvozena od přepravních potřeb KHK.

Přehled všech linek vč. navrhované dopravní koncepce je součástí přílohy P7-01-01 (vlak) a P7-01-02 (bus).

7.1.2 OBSLUŽNÉ LINKY VEŘEJNÉ DOPRAVY V LIBERECKÉM KRAJI

Obslužné linky mají více mikroregionální charakter a časové polohy spojů jsou přizpůsobovány více místním potřebám. Je-li to však provozně možné a současně není-li to v rozporu s přepravní poptávkou, existuje i na těchto linkách snaha přizpůsobit časové polohy taktové dopravě a návaznostem na linky páteřní.

Obslužné linky železniční dopravy (viz následující tabulka)

Tabulka 60 – Obslužné linky železniční dopravy v LK

Linka IDOL	Trať (tratě)	Rozsah dopravy	Požadavky na vozidlo	Poznámky (výhled)
 L12	Smržovka – Josefův Důl			
	034	30-60' ve špičce, 60' v sedle provoz 4-23h	MU 50	
 L18	Tanvald – Železný Brod			
	035	Tanvald – Plavy přep. špička int. 60' přep. sedlo int. 120' Plavy – Žel. Brod int. 60'-120' v prokladu s R21 provoz TA-ŽB 4-23h	MU 70  Liberec (příp. Sz. Poręba)	
 L5	Stará Paka – Lomnice n.Pop. (- Libuň – Mladá Boleslav)			
	064	Stará Paka – Lomnice n.P.	MU 50	Cíl: nahradit v  provoz vlaku v úseku Libuň – Lomnice n.P. a

Linka IDOL	Trať (tratě)	Rozsah dopravy	Požadavky na vozidlo	Poznámky (výhled)
		int. 120' provoz 5-19h Lomnice n.P. – Libuň sezónní provoz		naopak rozšířit provoz o víkendy a v sezóně <i>Pozn.: Prověřit možnost vedení přímých vlaků Lomnice n.P. – N. Paka (Chlumec n.Cidl.) v příp. úpravy koncepce Sp040.</i>
 L62	(Liberec -) Raspenava – Bílý Potok p.Sm.			
	038	int. 60' CD CT provoz 5-19h	MU 70  Liberec	Cíl: Zkrácení doby pobytů v žel.st. Raspenava
 L9	Martinice v Krk. – Jilemnice – Jablonec n.Jiz. (– Rokytnice n.Jiz.)			
	042	Martinice – Jilemnice int. 120' CD CT provoz 4-20h Jilemnice – Jablonec n.Jiz. int. 120' provoz  5-19h provoz  7-19h Jabl. n.J. – Rokytnice n.Jiz. bez provozu (udržování trati pro případ jejího prodloužení do centra Rokytnice n.Jiz.)	MU 50	Možnosti vývoje: 1. Udržení stávajícího stavu 2. Nahrazení ŽD v pracovní dny autobusovou linkou Horka – Jilemnice – Rokytnice a ponechání ŽD v rámci turistické dopravy (např. vč. muzeálního provozu) 3. Prodloužení trati do Rokytnice a nahrazení aut. dopravy linkou L9
 U11	Česká Lípa – Litoměřice – Lovosice			
	087	int. 120' provoz  5-19h provoz  7-19h	MU 70	
 Os 041	Hradec Králové – Jičín – Turnov			
	041	int. 120' provoz cca 5-19	MU 70	Úprava dopravního konceptu ve spolupráci s Královéhradeckým krajem (křižování Hrubá Skála), prověřit prodloužení linky přímými vozy přes ŽST Turnov.
 Os 070	Mladá Boleslav – Turnov			
	070	int. 120' (v prokladu s R21) provoz  4-22h provoz  6-20h	MU 70	Zavést přímé spoje do stanice Mladá Boleslav město, prověřit prodloužení linky přímými vozy přes ŽST Turnov.

Zdroj: KORID LK

Přehled všech linek vč. navrhované dopravní koncepce je součástí přílohy P7-01-01 (vlak) a P7-01-02 (bus).

7.1.3 SYSTÉMOVÉ PŘESTUPNÍ UZLY

Systémové přestupní uzly vytvářejí základ dopravní sítě a určují do jisté míry časové polohy páteřních spojů tyto uzly propojující. Při vhodném rozložení uzlů na dopravní síti a dosažení hranových časů, které jsou násobkem minutových odstupů dvou sousedních uzlů, lze vytvořit integrovaný taktový jízdní řád. Jedná se však do jisté míry o teoretické požadavky, které jsou mnohdy v realitě těžko splnitelné. **Základním principem systémového přestupního uzlu je nabídnout možnosti přestupů v pravidelných časech do více směrů.** Obvykle tyto časy bývají směřovány na celou (X:00), půl (X:30), případně čtvrt (X:15) a tři čtvrtě (X:45).

Seznam důležitých přestupních uzlů je uveden v následující tabulce.

Tabulka 61 – Systémové přestupní uzly v Libereckém kraji

Místo (přestupní uzel)	Dopravní mód	Čas	Účel návazností	Porovnání se SQ / výhled
Česká Lípa (vlak)	vlak	X:30	Směr Děčín – Liberec a zpět Směr Ml.Boleslav – Doksy – Nový Bor (-Rumburk) a zpět Směr Lovosice – Louny	Úpravy infrastruktury na tratích 080, 086 – dosažení příjezdů před X:30 a odjezdů po X:30
Český Dub,nám.	bus	X:30	Uzel regionální autobusové dopravy.	SQ
Držkov,nám.	bus	X:00	Uzel regionální autobusové dopravy – návaznosti Tanvald – Železný Brod/Zásada.	SQ
Frýdlant (žel.st.)	vlak + bus	X:05 (příj. L6) X:26 (L61) X:45 (odj. L6)	Návaznost na autobusové linky směr: Bulovka – Habartice, D. Řasnice, N. Město p.Sm./ Jindřichovice p.Sm., Frýdlant (Bělíkova) – Raspenava – Hejnice, Kunratice – Heřmanice (příp. Višňová).	SQ
Harrachov (žel.st.)	vlak + bus	X:00	Návaznost mezi linkou L1 a linkou 943 pro dopravu Harrachov (centrum/Rýžoviště) – Liberec / Sz. Poręba Górna.	Uzel lze dosáhnout po rekonstrukci trati 036 v úseku LB-TA T: 12/2015
Hodkovice n.Moh.,aut.nádr.	bus (vlak ca 7')	X:00	Uzel regionální autobusové dopravy – návaznosti Českodubsko – Liberec/ Turnov/ Jablonec n.Nis./ Ml. Boleslav.	SQ

Místo (přestupní uzel)	Dopravní mód	Čas	Účel návazností	Porovnání se SQ / výhled
Liberec (ŽST.)	vlak + bus +MHD	X:30	hlavní uzel regionální dopravy	Úplný uzel lze dosáhnout po rekonstrukci tratí 036 v úseku Liberec – Tanvald, 086 v úseku Č. Lípa – Liberec a 089 v úseku Hrádek n.Nis. – Zittau
		X:00	doplňkový uzel regionální dopravy	SQ
Lomnice n.P.,aut,nádr.	bus	X:00	směr Jičín, Semily, Jilemnice	SQ
Jablonec n.Nis. (hl. nádr.)	vlak + bus + MHD	X:00	Návaznost vlakové linky L1 na autobusovou linku 742 směr Nová Ves n.Nis. a na linky MHD Jablonec n.Nis.	Uzel lze dosáhnout po rekonstrukci trati 036 v úseku LB-TA T: 12/2015
Jablonné v Podj. (žel.st.)	vlak + bus			Pro dosažení uzlu jsou nutné úpravy JŘ PAD
Raspenava (žel.st.)	vlak + bus	X:00	PD večer návaznost vlaku na bus linky 650, 651 a 659 směr Hejnice PD špička – návaznost na linku 652 směr N. Město p.Sm.	SQ
Rychnov u Jabl. n.Nis.	vlak + MHD		Primárně návaznost Jablonecka na vlaky ve směru Turnov – Hradec Králové. Dále možnost návazností od Jablonecka ve směru Liberec.	viz Tabulka 35
Semily,aut.nádr.	bus +vlak ca 7'	X:30	Uzel regionální autobusové dopravy – současné příjezdy a odjezdy autobusů ve/ze směru: Benešov u Semil – Jilemnice, Vysoké n.Jiz. – Jablonec n.Jiz. Lomnice n.Pop. – Jičín Košťálov – Libštát	SQ
Stružinec,Tuhaň,Zelený háj	bus	cca X:10	linky 550/501: návaznost v relaci Tatobity – Semily	SQ
		cca X:50	linky 501/550: návaznost v relaci Semily –Tatobity	SQ

Místo (přestupní uzel)	Dopravní mód	Čas	Účel návazností	Porovnání se SQ / výhled
Tanvald (žst./Terminál u žel.st.)	vlak + bus	X:30	hlavní uzel regionální dopravy	Uzel lze dosáhnout po rekonstrukci trati 036 v úseku LB-TA T: 12/2015
		X:00	doplňkový uzel regionální dopravy	
Turnov (žst./Terminál u žel.st.)	vlak + bus + MHD	X:30	uzel regionální dopravy a dálkové dopravy <i>Problematické návaznosti na vlaky s odj. L:20-25 a příjezdy S:35-40.</i>	SQ
Vysoké n.Jiz.,nám.	bus	X:00	Tanvald – Semily Tanvald – Jablonec n. Jiz. – Rokytnice n. Jiz. Místní doprava	SQ
Železný Brod (žst./Terminál u žel.st.)	vlak + bus	L:00	návaznost regionální dopravy na rychlíky (linka R14)	SQ
<i>přestupní uzly mimo Liberecký kraj ovlivňující dopravu v IDS IDOL</i>				
Jičín,aut.st.	bus	X:30	hlavní uzel regionální dopravy, návaznosti na dálkové bus linky	dle KHK
Nová Paka,aut.nádr.	bus		uzel regionálních autobusových linek	dle KHK
Stará Paka	vlak	X:30	uzel žel. dopravy (dálková + regionální): Semily – Nová Paka Lomnice n. Pop. – Jaroměř – Hradec Králové Lomnice n. Pop. – Nová Paka Jaroměř – Nová Paka Semily – Lomnice n. Pop	SQ
Szklarska Poręba Górna	vlak	S:30	návaznost linky L1 na vlakovou dopravu z polského vnitrozemí	SQ
Vrchlabí,aut.nádr.	bus	X:30	hlavní uzel regionální dopravy, návaznosti na dálkové bus linky	dle KHK
Zittau	vlak	X:00	návaznosti vlaků a autobusových linek všech směrů, mj. nabídka rychlého spojení v relacích Liberec - Wrocław / Berlin	vznik uzlu X:00 je daný globálními změnami železniční dopravy v SRN k termínu 12/2018

Zdroj: KORID LK

7.1.4 POPIS DOPRAVNÍ KONCEPCE V JEDNOTLIVÝCH OBLASTECH

Koncepce dopravní obslužnosti bude popsána v rozdělení dle dopravně-logických celků definovaných v úvodu kap. 7. pro účely PDOÚ budou v jednotlivých oblastech uvedeny navržené cíle a opatření pro jejich dosažení vč. srovnání se stávajícím stavem (SQ).

Návrh koncepce podle obcí je součástí přílohy č. P7-01-03.

7.1.4.1 ČESKOLIPSKO

Tabulka 62 – Popis oblasti Českolipsko

Oblast Českolipsko	viz mapa v příloze
Nejvýznamnější sídla produkce	VRC: Česká Lípa RC: Mimoň, Stráž pod Ralskem, Doksy, Zákupy
Nejvýznamnější sídla atrakce	zaměstnanost Česká Lípa: průmyslová zóna, nemocnice s poliklinikou, centrum města Stráž pod Ralskem, Zákupy turistika Máchovo jezero (Doksy), hrad Bezděz, CHKO Kokořínsko, Státní zámek Zákupy aj.
Páteřní linky oblasti	L2, L4; 250, 260, 451, 490

Zdroj: KORID LK

Na území **Českolipska** dosud (k 10/2015) neproběhla komplexní optimalizace pravidelné autobusové dopravy, ale pouze dílčí úpravy menších dopravních celků (zejm. relace Česká Lípa – Žandov; relace Česká Lípa – Volfartice – Kamenický Šenov; Kravařsko). V relacích, kde jsou autobusové linky vedené v souběhu se železnicí, je snaha o dosažení časových prokladů (např. úsek Česká Lípa – Žandov; Česká Lípa – Doksy).

Tabulka 63 – Koncepce dopravy oblasti Českolipsko

Shrnutí koncepce v oblasti pro období PDO (tj. min. do r. 2018)			
Cíle	Opatření	Finanční dopad (pro objednatele)	Termíny
Vybudování terminálu Česká Lípa hlavní nádraží	Soustředění stanovišť MHD i linkových autobusů před žel. stanici Česká Lípa hl. n.	Předpoklad vyšších tržeb (vyšší využití veřejné dopravy)	2015 - 2016
Eliminace časových souběhů spojů	Relace Nový Bor – Česká Lípa a Česká Lípa – Jestřebí - Dubá	potenciál pro efektivnější dopravu	12/2016
Doprava na třísměnný provoz do České Lípy	Doplnění spojů ze všech významných sídel s pravidelnou poptávkou cestujících	max. 250 000 Kč/rok	12/2016
Pravidelná intervalová doprava na páteřních linkách	optimalizace jízdních řádů na linkách 250 a 260	SQ nebo mírná úspora	2015 - 2016

Shrnutí koncepce v oblasti pro období PDO (tj. min. do r. 2018)			
Cíle	Opatření	Finanční dopad (pro objednatele)	Termíny
Optimalizace jízdnicích řádů v oblasti Mimoň – Jablonné v Podj. – Stráž p.R.	Revize linkového vedení a časových poloh, řešení chybějících nebo nevhodných přípojí	SQ	2015 - 2016
Optimalizace jízdnicích řádů v okolí Dubé, resp. v relaci Česká Lípa – Dubá	Revize linkového vedení a časových poloh, řešení chybějících nebo nevhodných přípojí a vyšší nasazení malokapacitních vozidel	SQ nebo mírná úspora	2015 - 2016
Pravidelná intervalová doprava na páteřních linkách	optimalizace jízdnicích řádů na linkách L2, L4, 250 a 260	SQ nebo mírná úspora, u žel. dopravy mírný nárůst	2016
Zlepšení dostupnosti Liberce, Rumburku a Mladé Boleslavi vlakem (L4).	Pravidelný celodenní interval 60 minut. Zvýšení rychlosti na tratích. Přímé spojení do stanice Mladá Boleslav město.	mírný nárůst dle výsledku VŘ	12/2019

Zdroj: KORID LK

7.1.4.2 NOVOBORSKO

Tabulka 64 – Popis oblasti Novoborsko

Oblast Českolipsko	viz mapa v příloze
Nejvýznamnější sídla produkce	RC: Nový Bor RC: Kamenický Šenov, Cvikov
Nejvýznamnější sídla atrakce	zaměstnanost Nový Bor: Crystalex, sklárna Egermann Kamenický Šenov turistika Lužické hory, Panská skála Kamenický Šenov, skalní hrad Sloup,
Páteřní linky oblasti	L4; 440, 451 + 452, 461, 462, 490

Zdroj: KORID LK

Na území **Novoborska** proběhla od 14.12.2014 zásadní změna jízdnicích řádů a posílení nabídky na páteřní lince 440 (Česká Kamenice -) Nový Bor – Liberec. Průběžně byly optimalizovány jízdnicí řády i na navazujících linkách, zejm. 441 (časový proklad s linkou 440 v úseku Nový Bor – Cvikov).

V důsledku nově řešené koncepce obsluhy území Ústeckého kraje k 1.1.2015 však došlo ke zhoršení návazností v České Kamenici.

Tabulka 65 – Koncepce dopravy oblasti Novoborsko

Shrnutí koncepce v oblasti pro období PDO (tj. min. do r. 2018)			
Cíle	Opatření	Finanční dopad (pro objednatele)	Termíny
Doprava na třisměnný provoz do České Lípy a Nového Boru	Doplnění spojů ze všech významných sídel s pravidelnou poptávkou cestujících – viz Českolipsko	viz Českolipsko	12/2016
Zlepšení systémových vazeb v přestupních uzlech	Úprava JŘ se zohledněním návazností v Novém Boru, Kam. Šenově a České Kamenici	potenciál pro efektivnější dopravu	průběžně
Zlepšení železničního spojení do směru Rumburk/ Varnsdorf	Úprava JŘ se zohledněním ve spolupráci s Ústeckým krajem, popř. MD ČR	potenciál pro efektivnější dopravu	6/2016?
Pravidelná intervalová doprava na páteřních linkách	optimalizace jízdních řádů na linkách L2, L4, 250 a 260	SQ nebo mírná úspora, u žel. dopravy mírný nárůst	2015 - 2016
Propojení turistických linek mezi oblastí Českosaského Švýcarska (Ústecký kraj), Lužických hor, Novoborskem a Českolipskem	Linka 441 – využití hraničního přechodu Valy/ Jonsdorf pro autobusovou dopravu	pro LK beze změny	12/2016

Zdroj: KORID LK

7.1.4.3 LIBERECKO – SEVER

Tabulka 66 – Popis oblasti Liberecko – sever

Oblast Liberecko - sever	viz mapa v příloze
Nejvýznamnější sídla produkce	KC: Liberec RC: Frýdlant, Hejnice, Hrádek n.Nis., Chrastava, Raspenava, Nové Město p.Smrkem
Nejvýznamnější sídla atrakce	zaměstnanost Liberec: průmyslové zóny, centrum města Frýdlant, Hejnice, Hrádek n.Nis., Chrastava, Raspenava, Nové Město p.Smrkem, Stráž n.Nis. turistika Jizerské hory (singltrek, Smědava, Jizerská magistrála), Ještěd aj.
Páteřní linky oblasti	L6, L61 Liberec – Frýdlant (Černousy/N. Město); TL70, TLX2 Liberec – Hrádek n.Nis. (Varnsdorf/Dresden)

Zdroj: KORID LK

V oblasti Frýdlantského výběžku proběhla v roce 2011 dopravní optimalizace, jejímž cílem bylo mj. zajistit obyvatelům Frýdlantska možnost dopravního spojení do Liberce na třísměnný provoz. Zároveň roli páteře dopravního systému převzala železnice (linka L6 | Liberec – Frýdlant – Černousy). Podobné změny, byť ne v takovém rozsahu, zaznamenala v r. 2011 také **oblast Chrastavska a Hrádecka**.

Koncepce dopravy vč. cílů, doporučených opatření, jejich dopadů a termínů je uvedena v následující tabulce.

Tabulka 67 – Koncepce dopravy oblasti Liberecko – sever

Shrnutí koncepce v oblasti pro období PDOÚ (tj. min. do r. 2018)			
Cíle	Opatření	Finanční dopad (pro objednatele)	Termíny
Doprava na třísměnný provoz do Liberce	Zachovat koncepci linkového vedení a časových poloh	beze změny	SQ
Doprava na dvousměnný provoz do míst koncentrujících vyšší nabídku pracovních pozic (Frýdlant, Hejnice, Hrádek n.Nis., Chrastava, Nové Město p. Smrkem, Raspenava)	Zachovat koncepci linkového vedení a časových poloh	beze změny	SQ
Podporovat využití malokapacitních vozidel na linky s nižší přepravní frekvencí	Linky: 072 (Fojtka), 662 (Andělka), částečně 073+074+075+275 (Hrádek n.Nis. a okolí)	potenciál pro efektivnější dopravu	průběžně
Budování terminálů vlak-bus	Viz PRLK (cíl C1.3)	t.č. nevyčísleno (v příp. využití Analýzy CBA lze identifikovat i přínosy)	
Vybudování infrastruktury pro P+R, K+R a B+R v blízkosti železničních stanic	Viz PRLK (cíl C1.4.b)	t.č. nevyčísleno (v příp. využití Analýzy CBA lze identifikovat i přínosy)	
Propojení regionu s Polskem a Německem	Linka TL70, resp. TLX2 - uzel Zittau - nutná úprava infrastruktury mezi Hrádkem n.Nis. a Zittau	pro LK beze změny	do 2018?
	Prodloužení linky L6 do Görlitz	pro LK prodl. v úseku Černousy – Černousy st.hr.	do 2018?
	Autobusová linka Lešna – Frýdlant – Bogatynia	pro LK beze změny (dopad do koncepce UMWD)	do 2018?
	Turistické autobusové linky, např.:	LK: cca 500 tis. Kč/rok	do 2018?

Shrnutí koncepce v oblasti pro období PDOÚ (tj. min. do r. 2018)			
Cíle	Opatření	Finanční dopad (pro objednatele)	Termíny
	» Görlitz – Frýdlant – Smědava » Zittau – Bogatynia – Frýdlant – Sw. Zdrój → Szklar. Poręba <i>(příp. Jakuszyce, nebude-li v souběhu s vlakem)</i>		

Zdroj: KORID LK

7.1.4.4 LIBERECKO – JIH

Tabulka 68 – Popis oblasti Liberecko - jih

Oblast Liberecko - jih	viz mapa v příloze
Nejvýznamnější sídla produkce	KC: Liberec RC: Hrádek nad Nisou, Chrastava, Hodkovice nad Mohelkou, Český Dub, Jablonné v Podještědí
Nejvýznamnější sídla atrakce	zaměstnanost Liberec: průmyslové zóny, centrum města Hrádek nad Nisou: průmyslová zóna; Chrastava; Hodkovice n.Moh.. turistika Ještěd (sportovní areál + zimní i letní turistika); východní část Lužických hor, Podještědí (víkendová sídla), Lázně Kundratice a okolí
Páteřní linky oblasti	L2, L3, 080, 081, 270, 340

Zdroj: KORID LK

Na páteřních linkách v relacích Liberec – Osečná – Stráž pod Ralskem (linka 270); Liberec – Světlá pod Ještědem – Český Dub (linka 080); Liberec – Hodkovice n.M. – Český Dub (linka 081) a Liberec – Hodkovice n.M. – Turnov (linka 340) byla prováděna postupná optimalizace provozu; největší objem změn byl realizován se změnou jízdních řádů 2014/2015.

Nad rámec původních plánů byl ponechán (třebaže v omezeném rozsahu) provoz linky Liberec – Křižany, Žibřidice, zavedené v prosinci 2013 původně jen jako náhrada dlouhodobě přerušeno vlakového spojení mezi Libercem a Jablonným v Podj. – část spojů je vykazována jako nadstandardní nabídka s podílem obcí na zajištění objednávky.

Tabulka 69 – Koncepce dopravy v oblasti Liberecko – jih

Shrnutí koncepce v oblasti pro období PDO (tj. min. do r. 2018)			
Cíle	Opatření	Finanční dopad (pro objednatele)	Termíny
Doprava na třisměnný provoz do Liberce	Zachovat koncepci linkového vedení a časových poloh	beze změny	SQ
Zajištění/ zachování	Zachovat koncepci linkového	beze změny	SQ

Shrnutí koncepce v oblasti pro období PDO (tj. min. do r. 2018)			
Cíle	Opatření	Finanční dopad (pro objednatele)	Termíny
pravidelné nabídky v páteřních příměstských úsecích (Liberec – Hodkovice nad Mohelkou a Liberec – Světlá p.J.)	vedení a časových poloh (celodenní interval max. 60 min. v pracovní dny; 120 minut o víkendech)		
Rozšíření provozu malokapacitních vozidel na linkách/ spojích s nižší přepravní frekvencí	Linky zejm. v oblasti Česкодubská (085, 088, 271, 380, vybrané spoje linek 080 a 081)	potenciál pro efektivnější dopravu	průběžně

Zdroj: KORID LK

7.1.4.5 JABLONECKO-TANVALDSKO

Tabulka 70 – Popis oblasti Jablonecko – Tanvaldsko

Oblast Jablonecko - Tanvaldsko	viz mapa v příloze
Nejvýznamnější sídla produkce	VRC: Jablonec n.Nis. RC: Tanvald, Železný Brod
Nejvýznamnější sídla atrakce	zaměstnanost Jablonec: průmyslové zóny, centrum města Desná, Smržovka, Tanvald, Zásada, Železný Brod turistika Jizerské hory, Krkonoše
Páteřní linky oblasti	L1 Liberec – Jablonec n.Nis. – Tanvald – Harrachov – Szklarska Poręba tram 11 Liberec – Jablonec n.Nis. (přes Vratislavice n.Nis. a Proseč n.Nis.) 141 Liberec – Jablonec n.Nis. (přes Rýnovice a Mšeno) 960 Liberec – Jablonec n.Nis. – Železný Brod – Semily – Jilemnice

Zdroj: KORID LK

V oblasti Tanvaldska proběhla v r. 2010 dopravní optimalizace, jejímž cílem bylo zjednodušení a zpřehlednění linkového vedení v oblasti a vytvoření návazností mezi linkami, především v Tanvaldu (zast. „centrum“ – dříve „aut.st.“). Součástí optimalizace se stala i podpora spojení na dvousměnný (dvanáctihodinový) a třisměnný (osmihodinový) provoz z oblasti Tanvaldska do Jablonce n.Nis. ve spolupráci s firmou ABB, s.r.o.

Cílem koncepčních úprav také mělo být podpoření železniční dopravy jako páteře v souvislosti s rekonstrukcí a modernizací železniční tratě Liberec – Tanvald. Stavební práce na této trati však začaly až v r. 2014 a předpoklad dalších koncepčních úprav se tak odkládá nejdříve na prosinec 2015 v rámci projektu Optimalizace veřejné dopravy, oblast Tanvaldsko, II. etapa.

Cíle projektu Optimalizace veřejné dopravy, oblast Tanvaldsko, II. etapa jsou:

globální cíle:

- » zajištění dopravy na směny Tanvaldsko – Jablonec n.Nis. (rozšířit oblast spádovosti ve směru Kořenov, Harrachov);
- » optimalizace návazností mezi spoji (bus-bus, vlak-bus);
- » optimalizace velikosti vozového parku PAD.

v rámci ŽD

- » zavedení intervalu 30/60 na trať 036;
- » podpora ŽD jako páteřního systému dopravy;
- » (nepřímá vazba na projekt): přímé spojení Liberec – Szklarska Poreba .

v rámci PAD:

- » eliminace/minimalizace souběhů vlak – bus;
- » úprava jízdních dob.

V relaci Jablonec n.Nis. – Železný Brod proběhly změny v rámci dopravní optimalizace v r. 2010 také. V horizontu do r. 2018 není předpoklad výrazných koncepčních změn v této oblasti, přesto je vhodné zabývat se možnostmi zlepšení spojení v relaci Pěnčín/Zásada – Liberec a nabídkou na dvousměnný a třísměnný provoz z oblasti do Jablonce nad Nisou.

V relaci Jablonec n.Nis. – Turnov proběhly změny v r. 2014 s cílem nabídky spojení na třísměnný provoz do obou koncových míst. Do r. 2018 by mělo proběhnout v rámci post-implemenční analýzy vyhodnocení těchto změn.

Koncepce spojení v rámci Dopravního sdružení obcí Jablonecka je řešena v dokumentu PDOÚ samostatně v kapitole 7.2.2 (Koordinace MHD a PAD v okolí Jablonce nad Nisou).

Koncepce dopravy vč. cílů, doporučených opatření, jejich dopadů a termínů je uvedena v následující tabulce.

Tabulka 71 – Koncepce dopravy oblasti Jablonecko-Železnobrodsko

Shrnutí koncepce v oblasti pro období PDOÚ (tj. min. do r. 2018)			
Cíle	Opatření	Finanční dopad (pro objednatele)	Termíny
Doprava na třísměnný a dvousměnný provoz do Jablonce nad Nisou z této oblasti	Zachovat koncepci linkového vedení a časových poloh	beze změny	SQ
	Provéřit možnost rozšíření dojezdového dosahu veřejnou dopravou (Kořenov, Harrachov)	do 200 tis. Kč/rok	12/2016
Doprava na dvou- a třísměnný provoz do/ze zaměstnání v relaci Jablonec n.Nis. – Turnov	Zachovat koncepci linkového vedení a časových poloh	beze změny	SQ
Doprava do zaměstnání do dalších míst s vyšší koncentrací pracovních	Zachovat koncepci linkového vedení a časových poloh	beze změny	SQ

Shrnutí koncepce v oblasti pro období PDOÚ (tj. min. do r. 2018)			
Cíle	Opatření	Finanční dopad (pro objednatele)	Termíny
pozic (Tanvald, Desná) příp. k významnějším podnikům (Zásada)			
Podpora turistického spojení v rámci Jizerských hor (cyklobusy Bedřichov, Jizerka, přeprava lyžařů, spojení do Jakuszyc a Szklarské Poreby)	Zachovat koncepci linkového vedení a časových poloh	beze změny	SQ
Inter-regionální spojení ve směru Semily, Jičín, Hradec Králové, Jilemnice (přímými autobusovými linkami nebo s využitím přestupů na vlak/bus v přestupních terminálech Turnov a Železný Brod)	Zachovat koncepci linkového vedení a časových poloh	beze změny	SQ
Dálková spojení - zajistit návaznosti R21 v uzlu Tanvald	Přesun křižování rychlíků z Velkých Hamrů do Tanvaldu. Přímé vozy z Prahy směr SPG.	1-4 páry vlaků Tanvald - Harrachov, st. hr. dle sezóny.	12/2016

Zdroj: KORID LK

7.1.4.6 TURNOVSKO-SEMILSKO

Tabulka 72 – Popis oblastí Turnovsko - Semilsko

Oblast	Turnovsko - Semilsko	viz mapa v příloze
Nejvýznamnější sídla produkce	VRC: Turnov RC: Semily, Lomnice n. Pop., Železný Brod Mimo LK: Jičín, Mnichovo Hradiště, Nová Paka	
Nejvýznamnější sídla atrakce	zaměstnanost Turnov a okolí: PZ Vesecko, Valdštejnsko, ul. Přepešská, ul. Sobotecká, Nudvojovice, Ohrazenice, Příšovice Semily, Líšný, Malá Skála, Železný Brod, Lomnice n. Pop. Mimo LK: Mladá Boleslav, Jičín, Praha turistika CHKO Český ráj (hrad Trosky, Hruboskalské/Klokočské/Besedické skalní město), Kozákov, Riegrova a Palackého stezka), Lomnice n. Pop. (lyžování, Tábor)	
Páteřní linky oblasti	L3, R14, 350, 501, 550, 960	

Zdroj: KORID LK

Na území **Semilska a Turnovska** proběhly rozsáhlejší změny v jízdních řádech s cílem vytvořit systémové přestupní uzly v Semilech a Turnově a zajištění dopravy na třísměnný provoz v Turnově. Cílem Libereckého kraje je tyto cíle zachovat a dále efektivně rozvíjet. Koncepční změnou může v budoucnu projít páteřní trať 030 (linky L3 a R14), kde je cílem Libereckého kraje a KORIDu zrychlit cestování po železnici v atraktivních relacích. Rozsah dopravní obslužnosti bude přizpůsobován aktuální poptávce.

Tabulka 73 – Koncepte dopravy oblasti Turnovsko-Semilsko

Shrnutí koncepce v oblasti pro období PDO (tj. min. do r. 2018)			
Cíle	Opatření	Finanční dopad (pro objednatele)	Termíny
Doprava na třísměnný provoz do Turnova	Spolupráce s významnými zaměstnavateli, zajištění dopravy v poptávaných relacích, primárně Jičín - Turnov, Liberec - Turnov	Cca 343 000 Kč/rok; zvýšení nákladů možno kompenzovat příspěvkem zaměstnavatelů	2015 - 2016
Doprava na dvou-/třísměnný provoz do Turnova	Spolupráce s významnými zaměstnavateli, zajištění dopravy v poptávaných relacích	Beze změny	SQ
Příprava nového konceptu železniční dopravy na lince L3 do VŘ	Zkrácení cestovního času v relaci LBC - SM	Dle nabídky vítěze VŘ	2016 (příprava) až 2019 (realizace)
Taktová doprava na páteřních linkách, možnosti přestupů v systémových uzlech	Přizpůsobení linky 951 nebo 952 na uzel SM X:30 – dle koncepce Jilemnice – JnJ	Dle technologického řešení	Spolu se změnou koncepce na Jilemnicku
Úprava koncepce linky 543 (Libštát a okolí)	Přizpůsobení časových poloh místním potřebám za cenu omezení dopravy do Semil	Předpoklad podobného rozsahu výkonů	12/2015
Úpravy linkového vedení na Turnovsku	353 skrz Doubravici (včetně nové zastávky), sloučení 306 a 355 do okružní linky (vybrané spoje)	353: cca 109 300 Kč/rok 306+355: předpoklad podobného rozsahu výkonů	12/2016
Eliminace časových souběhů spojů	Relace Turnov – Železný Brod – Semily	potenciál pro efektivnější dopravu	12/2016
Racionalizace trati 041	Přesun zastávky Rovensko p. Tr. blíže centru města, zkrácení cestovního času JC – TUR (HS X:00)	Beze změn	12/2016
Zvýšení bezpečnosti i informovanosti cestujících v přestupních uzlech	Projekt Modernizace zastávek v Libereckém kraji	Nevyčísleno	

Zdroj: KORID LK

7.1.4.7 JILEMNICKO

Tabulka 74 – Popis oblasti Jilemnicko

Oblast Jilemnicko	viz mapa v příloze
Nejvýznamnější sídla produkce	RC: Jilemnice Mimo LK: Vrchlabí, Nová Paka
Nejvýznamnější sídla atrakce	Zaměstnanost Jilemnice (Devro) Rokytnice n. Jiz. (Eprona, Emba, cestovní ruch), Harrachov (sklárna, cestovní ruch) Mimo LK: Vrchlabí (ŠKODA AUTO) turistika NP Krkonoše (Zlaté návrší, Horní Mísečky, lyžování – Harrachov, Rokytnice n. Jiz., Vysoké n. Jiz.; mimo LK: Šp. Mlýn, Sněžka)
Páteřní linky oblasti	960

Zdroj: KORID LK

Na území **Jilemnicka** proběhla poslední větší změna jízdních řádů v roce 2010. V posledních letech atrakce i produkce regionu stagnuje, což se negativně projevuje i ve výsledcích veřejné dopravy. Cílem KORIDu a Libereckého kraje je vytvoření páteřní linky v minimální délce Jilemnice – Rokytnice n. Jiz. – Harrachov s možností prodloužení až na Horka u Staré Paky. Pravidelné spojení bude zajištěno kombinací linek L9 a 941, případně pouze linkou 941, ve výsledném řešení by měly být eliminovány souběhy vlak-bus i bus-bus. Dále KORID preferuje prodloužení linky 960 do Vrchlabí (a případně dále na území KHK) a nahrazení linky 963. Úpravy jízdních řádů regionálních linek budou souviset s reflektováním místních potřeb a přizpůsobením nasazení kapacitně odpovídajících vozidel.

Tabulka 75 – Koncepte dopravy oblasti Jilemnicko

Shrnutí koncepte v oblasti pro období PDO (tj. min. do r. 2018)			
Cíle	Opatření	Finanční dopad (pro objednatele)	Termíny
Doprava na třísměnný provoz do Vrchlabí	Nutnost společného postupu s KHK, doplnění večerních spojů	Dle technologického řešení	2015 – 2016
Doprava na 2-směnný provoz do Hrabačova	Udržení stavu	Beze změn	
Koncepční řešení relace (Horka -) Jilemnice – Rokytnice n. Jiz. - Harrachov	Provéřit možnosti přetočení uzlu Vysoké n. Jiz., odstranění souběhů a velkého množství přestupních míst na malém území, zlepšení návazností v Jilemnicích	Dle technologického řešení	12/2016
Dílčí úpravy linkového vedení	946: celoroční sjízdnost úseku Křížlice – Vích. Lhota	Podobný rozsah	12/2016
Rozšíření provozu	Místní linky na Jilemnicku	Potenciál pro efektivnější	Průběžně

Shrnutí koncepce v oblasti pro období PDO (tj. min. do r. 2018)			
Cíle	Opatření	Finanční dopad (pro objednatele)	Termíny
malokapacitních vozidel na linkách/ spojích s nižší přepravní frekvencí		dopravu	
Rozvoj potenciálu turistické dopravy v i do NP Krkonoše	Především relace Jilemnice – Horní Mísečky – Zlaté návrší a Rokytnice n. Jiz. – Rezek – Jilemnice + koncepce spojení Jilemnice - Harrachov	Dle technologického řešení	5/ 2017
Zlepšení vlakového spojení Podkrkonoší s Libercem a Hradcem Králové	Změna časové polohy Sp 040 o hodinu. Terminál Horka u S. P. se zastavováním rychlíků a návaznými autobusy.	SQ	12/2019

Zdroj: KORID LK

7.1.4.8 RELACE LIBEREC – JABLONEC NAD NISOU

Dopravní relace mezi Libercem a Jabloncem nad Nisou je počtem cestujících nejsilnější v rámci Libereckého kraje, a tak si zaslouží největší pokrytí veřejnou dopravou. Tuto relaci společně zajišťují:

- » tramvajová linka 11 | Liberec – Jablonec n.Nis. (přes Vratislavice n.Nis.);
- » vlaková linka L1 | Liberec – Jablonec n.Nis. – Tanvald – Harrachov;
- » autobusová linka 141 | Liberec – Jablonec n.Nis. (přes Mšeno n.Nis.);
- » inter-regionální linky 940 a 960 (Liberec – Jablonec n.Nis. -> Jilemnicko).

Autobusová linka 141 obsluhuje severní trasu přes Mšeno, Rýnovice a Kunratice. Vlaky jsou určeny především pro vzdálenější relace, pro spojení Liberce s Tanvaldskem. Tramvajové spojení obou měst jižní cestou přes Proseč nad Nisou a Vratislavice nad Nisou má vedle příměstského charakteru výraznou funkci městské dopravy především po Liberci. Vysoká hustota tramvajových spojů je především v zájmu prosperity a rozvoje obou měst. Kompenzaci za provoz autobusových linek a vlakové linky L1 hradí v plné výši Liberecký kraj. Z kompenzace za provoz tramvajové linky č. 545 011 hradí Liberecký kraj cca třetinu a dvě třetiny hradí společně obě města.

Tramvaj Liberec – Jablonec n.Nis.

Provoz tramvajové linky by i v budoucnu měl být společným produktem Libereckého kraje a měst Liberce a Jablonce n.Nis., mj. z důvodu, že tato linka slouží i pro účely MHD (především v Liberci).

Za účelem garantování rozsahu financí ze strany Libereckého kraje je připraven model určující dle využití spojů standardní rozsah počtu spojů potřebných pro zajištění spojů mezikrajské linky.⁸ Standardními spoji dle tohoto návrhu je **82 spojů** (z toho 58 v řazení dvou vozů, 24 v řazení jeden vůz) v pracovní den, **74 spojů** (v řazení jeden vůz) v sobotu a **52 spojů** (v řazení jeden vůz) v neděli a svátky. Ve srovnání se současným rozsahem provozu je zbylých 66 spojů (z toho 44 v soupravě dvou

⁸ Počet spojů vycházející z modelu může být upraven na základě průzkumu (sčítání) připravovaného na říjen 2015.

vozů, 16 v řazení jeden vůz a 6 vozů jinak vedených v soupravě dvou vozů) v pracovní den, 44 spojů (v řazení jeden vůz) v sobotu a 58 spojů (v řazení jeden vůz) v neděli považováno za nadstandardní spoje. O prázdninách v červenci a srpnu se počet standardních spojů nemění, zatímco přibývá nadstandardních spojů (zvyšuje se počet nadstandardních vozidel v soupravě posilujících kapacitu) ze 6 na 16. Tato změna souvisí s náhradou omezených spojů na tramvajové lince č. 545005, což je opatření vzniklé v důsledku požadavků Statutárního města Liberce.

Model je blíže specifikován v příloze:

č. P7-01-04_Tramvaj_11_rozdělení_standardních_a_nadstandardních_spojů

Bus Liberec – Mšeno nad Nisou – Jablonec n.Nis.

Funkcí autobusové linky 141 je primárně meziměstské spojení jabloneckých MČ Mšeno, Rýnovice a Lukášov s Libercem. Většina spojů obsluhuje také MČ Jablonecké Paseky, které však mají dostupnost Liberce zajištěnou vlakovou linkou L1. Sekundárním efektem linky je místní spojení v rámci Jablonce nad Nisou (Autobusové nádraží – Jablonecké Paseky – Mšeno – Rýnovice – Lukášov) a také v rámci Liberce (Kunratice – Fügnerova – Autobusové nádraží). V rámci PDOÚ je doporučeno prověřit následující možnosti a cíle:

- » vytvoření spojení v relaci Liberec – Mšeno – Jablonec n.Nis. s využitím MHD Liberec a Jablonec n.Nis.:
 - v pracovní dny může linka 141 částečně zajistit dopravní obslužnost po území města Jablonce n.Nis. (relace Mšeno – Paseky/centrum – Hlavní nádraží);
 - o víkendu lze propojit MHD Liberec a MHD Jablonec n.Nis. do jedné linky
- » využít zrychlení dopravy po vybudování přeložky sil. I/14 k zavedení rychlých spojů PAD Liberec – Mšeno n.Nis.;
- » zavedení pravidelné víkendové dopravy na této relaci.

7.1.5 NADREGIONÁLNÍ (DÁLKOVÁ) DOPRAVA

V rámci dopravního plánu jsou uvažovány ve vztahu ke spojení Libereckého kraje s kraji sousedními nadregionální (dálková) železniční doprava (rychlíky) a dálková autobusová doprava.

7.1.5.1 DÁLKOVÁ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA (RYCHLÍKY)

Objednatelům dálkových vlaků je Ministerstvo dopavy ČR, které na území Libereckého kraje objednává následující linky – viz následující tabulka:

Tabulka 76 – Dálková železniční doprava

Linka	Odkud - Kam	Rozsah dopavy	Poznámka / upřesňující požadavek LK
R14	Pardubice – Liberec	120' CD (CT)	
R15	Liberec – Ústí n.Lab.	120' CD (CT)	
R21	Praha – Turnov – Tanvald	PHA-TU: 120'-240' CD (CT) TU-TA: vybr. spoje	Požadavek LK: 120' PHA-TU CD (CT), min. 3 páry spojů do/z TA (Harrachova, SPG)
R22	Kolín – Ml. Boleslav – Česká Lípa – Rumburk	KO-ČL: 120-240' CD (CT) ČL-RU: vybr. spoje	Požadavek LK: 120' KO-RU CD (CT)

Zdroj: KORID LK

Ostatní požadavky a výhledové cíle Libereckého kraje:

- » integrace rychlíků do IDS IDOL;
- » projednat převzetí objednávky linky Liberec – Dresden Ministerstvem dopavy ČR;
- » prodloužení linky R21 Praha - Tanvald do Harrachova, resp. Szklarské Poreby
- » na Českolipsku spolupráce na vytvoření společné nabídky spojení 60' CD (CT)
- » příprava projektu rychlého spojení Praha – Liberec s výhledem zavedení Ex vrstvy dálkové žel. dopavy v intervalu max. 60' CD (CT) s dobou spojení Praha (centrum) – Liberec (centrum) za cca 60 minut.

Poznámka: pro dálkovou i regionální dopravu je v relaci Liberec – Turnov – Hradec Králové preferována trať 030 z důvodu obsluhy Železnobrodská, Semilská a Jilemnická. Naopak u trati 041 je sledována zejména turistická funkce z důvodu nízké atraktivity pro denní dojížďku vzhledem k souběhu se silnicí I/35.

7.1.5.2 DÁLKOVÁ AUTOBUSOVÁ DOPRAVA

Vzhledem ke skutečnosti, že stát neobjednává dálkovou autobusovou dopravu⁹, a vzhledem ke stavu objednávky tarifní integrace a infrastruktury v oblasti dálkové železniční dopravy, definuje v rámci tohoto dopravního plánu Liberecký kraj cíle a předpokládané prostředky pro dosažení následujících cílů – viz následující tabulka:

Tabulka 77 – Významné přepravní relace dálkových autobusových linek

Relace	Požadovaná spojení	četnost	Režim (komerční/dotovaný)	Srovnání se SQ/výhled
Liberec – Praha	30' špička, 60' sedlo		nedotováno – komerční spoje	SQ
Jablonec n.Nis. – Praha	60' špička, 120' sedlo		nedotováno – komerční spoje	SQ
Tanvaldsko – Praha	min. dva páry spojů v souvislosti s rozsahem přímého vlakového spojení		dot. po území LK	t.č. 3 páry dot. spojů, 1 nedotovaný (mimo IDOL), další spoje t.č. vedeny o víkendech, resp. v sezóně
Jilemnicko – Praha	min. dva páry spojů		dot. po území LK	t.č. 3 páry dot. spojů, 1 nedotovaný (mimo IDOL), další spoje t.č. vedeny o víkendech, resp. v sezóně
Semily – Praha	min. dva páry spojů		dot. po území LK	SQ: kombinace dot. spojů (linka 950) a komerčních
Nový Bor – Česká Lípa – Praha	min. osm párů spojů		dot. po území LK / komerční (expresní spoje)	SQ
Trutnov – Jilemnice – Liberec	jeden pár spojů		dot. po území LK	SQ (za podmínky, že nebude spojení R/Sp s přestupem ve St. Pace)
Liberec – Děčín – Ústí n.Lab.	není vyžadováno, bude-li spojení zajištěno v int. 120' rychlíky		dot. po území LK v rámci inter-regio linky Liberec – N.Bor	t.č. dva páry spojů
Liberec – Ml. Boleslav	60 – 120' v prac. dny (vč. zajištění dopravy na třisměnný provoz do ŠA Auto) min. 4 páry o víkendu		dot. po území LK	t.č. nedotováno SČK

⁹ Dle Zákona 194/2010 Sb. to ani není možné. Trh dálkové autobusové dopravy je tak plně otevřen.

Relace	Požadovaná spojení	četnost	Režim (komerční/dotovný)	Srovnání se SQ/výhled
Semily – Turnov – Mladá Boleslav	třísměnný provoz do ŠA auto (jinak v rámci dálkových linek do/z Prahy)		dot. po území LK	SQ
Nový Bor – Česká Lípa – Mladá Boleslav	třísměnný provoz do ŠA auto (jinak v rámci dálkových linek do/z Prahy)		dot. po území LK	SQ
Liberec – Turnov – Jičín – Hradec Králové	min. 6 párů spojů		nedotováno – komerční spoje	SQ
Jablonec n.Nis. – Hradec Králové	min. jeden pár spojů		dot. po území LK	SQ

Zdroj: KORID LK

7.2 NÁVRH KONCEPCE KOORDINACE MHD A PAD

V rámci systému integrované dopravy se objednatelům různých úrovní (stát, kraj, města a obce) otevírají možnosti efektivně využívat finanční prostředky např. eliminací či omezením souběhů dopravy městské a příměstské. Cílem by v každém případě mělo být, aby cestujícím byly nabídnuty stejné služby (ve stejné kvalitě) bez ohledu na to, zda je doprava zajištěna režimu MHD nebo PAD.

V první fázi je nezbytné se zabývat těmito oblastmi:

- » **úplná tarifní integrace MHD a PAD (vzájemné uznávání i papírových jízdních dokladů, akceptace tarifu vyhlášeného v rámci měst pro MHD i na linkách PAD);**
- » **srovnatelný standard vozidel (nízkopodlažní spoje, vybavenost informačními systémy);**
- » **propagace linek PAD i pro dopravu po městech;**
 - **zajistit výlep JŘ ve formě jednotné s MHD pro účely dopravy po městě;**
 - **„vnější“ směrem k cestujícím (tzv. „zbourání předsudků o červených a modrých autobusech“);**
 - **vnitřní směrem k řidičům (je potřeba dodržovat JŘ i po městech).**

Podají-li se vyřešit výše uvedené oblasti, lze se zabývat i úpravami v oblasti jízdních řádů (proklady spojů, eliminace souběhů).

Ke zvážení pro objednatele může být i možnost sjednocení role organizace a objednávky do jednoho subjektu podobně, jako tomu je v Jihomoravském kraji (Brno + Jihomoravský kraj), Plzeňském kraji (Plzeň + Plzeňský kraj) atd.

7.2.1 KOORDINACE MHD A PAD V OKOLÍ LIBERCE

V případě města Liberce již v některých oblastech k efektivní koordinaci MHD a PAD dochází. Jedná se o dopravu do obcí / místních částí:

- » Stráž nad Nisou (přímo do obce zajištěno spojení linkami MHD Liberec 23, 26, 28 a 30);
- » Šimonovice (linky MHD Liberec 20 a 60);

- » Kryštofovo Údolí (linka MHD Liberec 16);
- » Liberec, Machnín – Nová čtvrť: linky PAD 070, 642;
- » prodloužení linky MHD 18 z Rudolfova na Bedřichov a omezení příměstských linek pouze do role turistických posilových linek (skibus Bedřichov, letní linka do Hrabětic, cyklobus).

Existuje ale prostor do budoucna, kterým lze ještě více zefektivnit koordinaci MHD a PAD. Cíle Libereckého kraje v rámci organizace příměstské dopravy a její kooperace s MHD jsou následující:

- » využití linek PAD v relaci Doubí – Rochlice – Autobusové nádraží;
 - žádná linka MHD v této relaci nevede, trasování příměstských linek pro obslužnost po městě se v daném případě přímo nabízí;
- » omezení souběhů a proklad linek MHD/PAD v relaci centrum – Krásná Studánka (linky MHD 26, resp. PAD 071, 072, 640, 641 a 645);
- » samostatnou kapitolou je pak relace Liberec – Jablonec n. Nis. – viz kap. 7.1.4.8.

7.2.2 KOORDINACE MHD A PAD V OKOLÍ JABLONCE NAD NISOU

Koordinaci MHD a PAD v okolí Statutárního města Jablonce nad Nisou (dále jen „SMJ“) je nutné rozdělit do několika oblastí:

1. Vnitřní koordinace (role linek PAD pro obslužnost SMJ)
2. Vnější koordinace (role linek MHD pro obslužnost za hranicemi SMJ)

7.2.2.1 ROLE LINEK PAD NA ÚZEMÍ SMJ

Liberecký kraj v rámci úspory prostředků SMJ, příp. Dopravního podniku měst Liberce a Jablonce n. Nis. (dále jen „DPMLJ“) navrhuje využití linek PAD pro obsluhu v rámci městské dopravy dle následující tabulky:

Tabulka 78 – Koordinace MHD a PAD v okolí SMJ

Linka	Možné využití pro obsluhu SMJ	Možná opatření na linkách MHD
141	Lukášov – Rýnovice – Mšeno n. Nis. – Jabl. Paseky – Autobusové nádraží	možnost částečného nahrazení linek 102, 104 a 109
	Mšeno n. Nis. – Hlavní nádraží	možnost částečného nahrazení linky 118
	viz koncepce kap. 7.1.4.8	
341 84x, 851	Kokonín – Autobusové nádraží	Linka PAD jako doplňující možnost spojení. V rámci MHD posoudit možnosti časových prokladů spojů.
741	Jablonecké Paseky – Podhorská – Autobusové nádraží	možnost částečného nahrazení linky 102
742	Novoveská – Autobusové nádraží	možnost částečného nahrazení linky 102 a nahrazení linky 120

Zdroj: KORID LK

Výše uvedené možnosti jsou koncepčním návrhem, který může posoudit SMJ.

7.2.2.2 ROLE LINEK MHD PRO OBSLUŽNOST ZA HRANICEMI SMJ (OBLAST DSOJ)

V současnosti (10/2015) jsou některé linky MHD Jablonec n.Nis. využívány pro účely příměstské dopravy v rámci organizace dopravní obslužnosti území Dopravního sdružení obcí Jablonecka (dále jen „DSOJ“)¹⁰. Financování této dopravy je zajištěno z rozpočtu Libereckého kraje a DSOJ (jehož města a obce přispívají vyšším příspěvkem na dopravní obslužnost ve srovnání s jinými městy a obcemi v Libereckém kraji). Společné financování umožňuje v této oblasti nabídnout cestujícím vyšší četnost spojení ve srovnání s jinými relacemi.

V rámci koncepce, která tvoří součást Plánu dopravní obslužnosti, Liberecký kraj stanovuje a garantuje rozsah dopravní obslužnosti, na který bude i nadále přispívat (bez ohledu na to, zda i nadále bude v zájmu měst a obcí DSOJ přispívat vyšším příspěvkem).

Cíle koncepce tedy jsou:

- » garantovat rozsah dopravního spojení pro obce DSOJ (v rámci tzv. standardu);
- » garantovat rozsah financí (Libereckého kraje) potřebných pro zajištění dopravní obslužnosti oblasti DSOJ;
- » vymezit v rámci stávajícího rozsahu dopravní výkony spadající do tzv. nadstandardu dopravní obslužnosti (vč. finančního vyjádření – dopad pro města a obce DSOJ);
- » optimálně využít prostředků PAD a MHD pro zajištění všech přepravních potřeb.

Koncepce dopravy je uvedena v přílohách tohoto dokumentu:

P7-02-01 (popis koncepce) a P7-02-02 (ekonomika).

7.2.3 KOORDINACE MHD A PAD V OKOLÍ ČESKÉ LÍPY

V rámci systému městské autobusové dopravy Česká Lípa jsou obsluhovány i dvě lokality za hranicemi samotného města, a to:

- Sosnová (linka MHD 207; provoz v pracovní den celodenně v intervalu 60 minut s doplněním během ranní školní špičky na 30 minut.; v nepracovní den v intervalu 120 minut);
- Horní Libchava (linka MHD 206; provoz v pracovní den v rozsahu 11 párů spojů v nepravidelném intervalu; v nepracovní den 4 páry spojů v intervalu 240 minut).

V případě obce Sosnová (fakticky satelit města Česká Lípa, v období let 1980 – 1990 šlo o jeho součást) představuje linka MHD základní způsob dopravní obsluhy, neboť je vedena do centra obce, zatímco příměstské linky se svou trasou centru obce vyhýbají a tím jsou pro cestující méně atraktivní, třebaže v součtu nabízejí vyšší rozsah nabídky spojení než MHD. S ohledem na odlišné trasování obou systémů by snaha o vzájemnou koordinaci zřejmě nepřinesla dostatečný efekt.

Naopak obec Horní Libchava je obsluhována pomocí MHD jen okrajově (jediná zastávka Horní Libchava, zámek, situovaná na jihovýchodním okraji obce); hlavní způsob spojení zde tak zajišťuje regionální linka 462 Česká Lípa – Volfartice – Kamenický Šenov – Česká Kamenice. Přesto by v tomto případě mohly dílčí úpravy jízdních řádů přinést zlepšení ve formě lepšího rozložení nabídky v úseku, obsluhovaném souběžně oběma systémy, tj. Česká Lípa, Střelnice – Horní Libchava, zámek.

Celý systém městské dopravy v České Lípě však prošel po roce 2008 kvalitativní změnou spočívající ve výrazném navýšení a zpravidelnění nabídky zejm. na páteřních linkách (jejich vzájemným

¹⁰ Zahnuje města a obce: Bedřichov, Jablonec n.Nis., Janov n.Nis., Lučany n.Nis., Nová Ves n.Nis, Pulečný a Rychnov u Jablonce n.Nis. (stav k 10/2015).

prokladem je na nejvíce frekventovaných úsecích zajišťováno spojení v intervalu 12 – 15 minut), to sebou logicky přineslo i rozsáhlé změny na dalších relacích. Po stabilizaci celého systému v následujících letech se již pro období do roku 2020 nepředpokládají další významné změny linkového vedení ani celkového rozsahu nabídky MHD.

7.2.4 KOORDINACE MHD A PAD V OKOLÍ TURNOVA

Cestující mají možnost využít pro přepravu po městě kromě 3 linek MHD i linek PAD. Mezi nejvytíženější relace patří (s charakteristikou majoritní skupiny cestujících):

- » Terminál – Autobusové nádraží – Nemocnice (doprava do/z nemocnice – klékaři/do zaměstnání, školáci);
- » Průmyslová oblast v západní části města (zastávky ČSAD a chemička) – Terminál – Autobusové nádraží – oblast několika významných škol (zastávka u Karla IV.) (školáci);
- » MČ Vesecko – Terminál – Autobusové nádraží – Nemocnice (zaměstnanci);
- » MČ Nová Ves (Valdštejnsko) – centrum (zaměstnanci).

Časové polohy spojů jsou do jisté míry determinovány systémovým uzlem autobusové dopravy v X:30 na terminálu. Tento uzel primárně zajišťují páteřní linky, v klíčových časech je na tyto linky navázána městská autobusová doprava.

675 302 + 670 310 Ohrazenice – terminál – nemocnice – U Karla IV.:

Charakteristika linek je uvedena v kapitole 2.3.4 a příloze P7-01-02.

Spojení k nemocnici:

V relaci Terminál – Autobusové nádraží – Nemocnice jsou trasovány také linky PAD (311, 541, 546, 550, 862, 864), proto je cílem Koordinátora prokladem spojů. Tím vzniká možnost častějšího spojení z centra Turnova k nemocnici a dále na Mírovou pod Kozákovem, ale pro vzdálenější obce toto řešení generuje nevhodné příjezdy a odjezdy vzhledem k systémovému uzlu X:30 v Turnově a omezenou možnost využít přestupů pro cesty za Turnov (příkladem jsou Koberovy, Loučky, Klokočí).

Ve směru Nemocnice – Terminál **je vhodné zachovat trasování spojů linky 302** přes zastávky Mariánský hřbitov a Výšinka, přes zastávku 5. května je spojení zajištěno ve většině časů před X:30 linkami PAD. K eliminaci souběhů v opačném směru by bylo vhodné upravit trasování linky 310, která po odjezdu v X:30 z terminálu vytváří těsný souběh s linkami PAD. **Linku 310 je vhodné po odjezdu v X:30 z Terminálu trasovat kolem Karla IV. na Šetřilovsko a Myšinu a kolem nemocnice** (v klíčovém čase v X:50) **se vrátit do uzlu X:00 na Terminál.**

Relace Ohrazenice – Turnov:

Možnost zefektivnění této relace je v odstranění souběhů linky 310 z Ohrazenic na Terminál s linkami PAD (340, 350, 362, 363, 550). Vzhledem k systémovému uzlu X:30 na Terminálu tudy spoje **ve směru Ohrazenice – Turnov** projíždí v podobných časech. **Výchozí spoje z Ohrazenic linky 310 je možné trasovat přes zastávku pod hřbitovem.** Vícenáklady delší trasy by měly být dorovnány odstraněním dvojího zajištění k nemocnici.

670 311 Turnov – Bukovina:

Charakteristika linky je uvedena v kapitole 2.3.4 a příloze P7-01-02. V prosinci 2014 na lince přibyl nový pár spojů, který je dotován městem. Na lince je také dopolední pár spojů 34/35 přes Čtveřín a Lažany (spojení k lékaři), který však nemá s ostatními spoji na lince 311 souvislost. Cílem Libereckého kraje by tak mělo být převedení jediného páru dopoledních spojů přes Čtveřín a Lažany

na linku 362 a ukončení objednávky dopravy na lince 670 311. **Linka by měla být v budoucnu objednávana v souladu se standardy dopravy městem Turnov.** Finanční analýza této linky zaměřená na tržby v letech 2013 a 2014 je přílohou tohoto dokumentu č. P7-02-03.

675 301 Autobusové nádraží – Mašov – Pelešany – Terminál:

Charakteristika linky je uvedena v kapitole 2.3.4 a příloze P7-01-02. V koncepci do roku 2018 pro MČ Pelešany a Mašov je možné zvážit následující úpravy trasování linek PAD:

- 306 a 355 do Kacanov/Vyskře trasovat přes Pelešany (SQ: již u 2 večerních spojů);
- 353 do Troskovic trasovat přes Mašov.

Obě varianty je možné kombinovat, avšak primárně by mělo být voleno nejjednodušší řešení. **Linku 302 je vzhledem k časovým polohám spojů možné zcela nahradit linkami PAD,** na krytí ztráty takto koordinovaných linek PAD je nutná finanční spoluúčast města.

7.2.5 KONCEPCE VYUŽITÍ REGIONÁLNÍCH LINEK PRO MÍSTNÍ OBSLUHU V MENŠÍCH MĚSTECH/OBCÍCH LIBERECKÉHO KRAJE

Příměstské linky lze využít i pro místní dopravu ve městech, která vlastní MHD nemají a její zavedení by se ve vztahu k potenciálu nejevilo jako efektivní. V Libereckém kraji takto doprava funguje (a do budoucna se zachováním tohoto principu počítá), např. ve městech/obcích (viz následující tabulka):

Tabulka 79 – Místní obsluha regionálními linkami

Město / obec	Úsek místní obsluhy	Linky	Srovnání se SQ a standardy dopravy
Blíževedly	Blíževedly – Litice/ Skalka	292, 293	SQ, ale navrženo zařazení vybraných spojů do nadstandardu
Bulovka	Dolní Oldříš – Obecní úřad	661	SQ, ale navrženo zařazení do nadstandardu
	Arnoltice – Obecní úřad	660, 661, 669	SQ (standard)
Cvikov	Cvikov - Lindava	453, 472	SQ (standard)
Česká Lípa	Česká Lípa, aut.nádr. – Dobranov - Písečná	453, 455	SQ (standard)
Český Dub	Libíč – Bohumileč – Loukovičky – Č. Dub	362	SQ (standard)
Desná	Obslužnost MČ Pustiny	745	SQ (standard)
	Centrum – Černá Říčka	747	SQ (standard)
	Centrum – Údolní ul. (otočka)	748	SQ (standard)
Doksy	Doksy - Břehyně	280, 282	SQ (standard)
	Doksy – Staré Splavy	250, 450	SQ (standard)
	Doksy - Žďár	253	SQ (standard)

Město / obec	Úsek místní obsluhy	Linky	Srovnání se SQ a standardy dopravy
Dubá	Dubá - Dřevčice	281	SQ, ale navrženo zařazení do nadstandardu
	Dubá – Deštná – Zakšín (- Bukovec)	284, 490	SQ (standard)
	Dubá – Nedamov (- Korce)	283, 285	SQ (standard)
Frýdlant	Železniční stanice – Nemocnice	66x, 671, 672	SQ (standard)
	Železniční stanice – Sídliště Bělíkova – Na Hágu	650, 651, 652	SQ (standard)
	Větrov – Autobusové nádraží	602, 640	SQ (standard)
	Autobusové nádraží – Údolí	602, 661	
Harrachov	Nový Svět – Centrum – Autobusové nádraží	741, 943	SQ (standard)
Hrádek n.Nis.	Oldřichov na Hranicích – Autobusové nádraží – Václavice	073	SQ (standard)
	Autobusové nádraží – Donín – Dolní Suchá	074, 075	SQ (částečně standard)
	Autobusové nádraží – Donín – Horní Sedlo	275	SQ (částečně standard)
	Autobusové nádraží – Loučná	075	SQ, ale navrženo zařazení do nadstandardu
Chrastava	Chrastava – Andělská Hora	071	SQ, ale navrženo zařazení do nadstandardu
	Chrastava – Dolní Vítkov - Horní Vítkov	070	
Jablonec n. Jiz.	Horní Dušnice – Stromkovice – Hradsko – Bratrouchov - Buřany – Jablonec n. Jiz.	945	SQ, ale navrženo zařazení do nadstandardu
Jablonné v Podj.	Jablonné v Podj. – Kněžice - Petrovice	272	SQ (standard)
	Jablonné v Podj. – Heřmanice	272, 449	SQ (standard)
	Jablonné v Podj. – Lvová	440	SQ (standard)
Jilemnice	Jilemnice – Hrabačov	94x,953,960	SQ (standard)
Kamenický Šenov	Prácheň – Kam.Šenov,nám. – Huťská - sídliště	461	SQ (standard)
Koberovy	Prosíčka – Vráť – Koberovy	854	SQ, ale navrženo zařazení do nadstandardu
	Besedice - Koberovy	864	SQ (standard)

Město / obec	Úsek místní obsluhy	Linky	Srovnání se SQ a standardy dopravy
Kobyly	Janovice – Podhora – Radvanice – Kobyly – Nechálov	362	SQ (standard)
	Havlovice/Vorklebice/Sedlisko - Nechálov	362, 363	SQ (standard)
Křižany	horní ves – žel. st. – Křižany (obecní úřad) - Žibřidice	086, 276	SQ, zařazení do nadstandardu
Lomnice n. Pop.	Dráčov – Černá - Rváčov – Lomnice n. Pop.	553	SQ (standard)
	Plouznice – Lomnice n. Pop.	501, 555, 585	SQ (standard)
Malá Skála	Mukařov – Sněhov – Vranové – Malá Skála	342	SQ (standard)
Mimoň	Mimoň – Letná (Žitavská) – centrum – žel. st. – Falcon – sídliště (Okružní)	430	SQ, ale navržena úprava příspěvku na nadstandard
Mírová p. Koz.	Smrčí – Vesec – Loktuše – Chutnovka – Sekerkovy Loučky/Mimoň – Bělá	550, 862	SQ (standard)
Nové Město p.Sm.	Náměstí – Ludvíkov p.Sm. – Přebýtek	651, 652, 659	SQ (standard)
	Náměstí – Hajniště	661, 671, 672	SQ (standard)
Nový Bor	Arnultovice – Nový Bor, aut.nádr. – poliklinika – kpt. Jaroše	482	SQ, ale navržena úprava příspěvku na nadstandard
Raspenava	V Aleji – Křižovatka – Žel.st./Lékárna – U mostu – Luh p.Sm. – Lužec p.Sm.	65x	SQ (standard)
Rokytnice n. Jiz.	Horní Rokytnice – náměstí – host. (U Kroupů) – Vilémov	743, 941, 942, 951, 952	SQ (standard)
	Františkov – Rokytnice n. Jiz.	945	SQ, ale navrženo zařazení do nadstandardu
Rovensko p. Tr.	Štěpánovice – Blatec – Rovensko p. Tr.	358	SQ (standard)
Rynoltice	Rynoltice - Jítrava	275, 440	SQ (standard)
Semily	Sídliště Řeky – Autobusové nádraží – Nemocnice	505	SQ – částečně nadstandard
	Spálov – Autobusové nádraží	505	SQ (standard)
Studeneč	Zálesní Lhota – Studeneč (centrální část)	965	SQ (standard)
Tanvald	Centrum – Terminál u žel.st. – Sídliště	746	SQ, ale navržena úprava příspěvku na nadstandard
	Centrum – Terminál u žel.st. – Šumburk n. Des. – Český Šumburk	745	SQ (standard)

Město / obec	Úsek místní obsluhy	Linky	Srovnání se SQ a standardy dopravy
Višňová	Andělka – Žel.st. – Předlánce – Poustka – Minkovice – Víška	662	SQ (standard)
Vysoké n. Jiz.	Sklenařice – Vysoké n. Jiz.	747, 951, 953	SQ (standard)
	Stará Ves – Vysoké n. Jiz.	951	SQ (standard)
	Dolní/Horní Tříč – Vysoké n. Jiz.	952	SQ (standard)
Zákupy	Zákupy – Nové Zákupy, sídl. (- Kamenice)	260, 262, 439, 449, 459	SQ (standard)
	Zákupy – Božíkov - Brenná	269	(není naplněn standard)
Žandov	Žandov – Valteřice – Heřmanice – Velká Javorská	290	SQ (standard)
Železný Brod	Terminál u žel.st. – sokolovna – poliklinika – Těpeře – Bzí	841	SQ (standard)
	Terminál u žel.st. – sokolovna – Horská Kamenice – Jirkov	854	SQ (standard)
	Nová škola – Terminál u žel.st. – sokolovna	861, 960	SQ (standard)

Zdroj: KORID LK

Městům a obcím i nadále bude umožněna možnost doobjednat dopravní obslužnost po svém území s využitím příměstských linek v rámci tzv. nadstandardu. Jedná se o systém úspornější a efektivnější ve srovnání se zajištěním „klasické“ MHD.

7.3 HARMONOGRAM UZAVÍRÁNÍ SMLUV

Aby dopravní obslužnost byla zajištěna v souladu s platnou legislativou a za co nejvýhodnějších podmínek, přistupuje Liberecký kraj (až na výjimky) k uzavírání smluv s využitím výběrových řízení. Proces uzavírání smluv vždy vyžaduje potřebný čas, proto je nutné stanovit v rámci zajištění dopravní obslužnosti harmonogram.

7.3.1 UZAVÍRÁNÍ SMLUV V ŽELEZNIČNÍ DOPRAVĚ

Liberecký kraj předpokládá v návaznosti na stávající smlouvy následující postup (viz Tabulka 80):

Tabulka 80 – Přehled smluv a navrhovaného postupu v otázce výběrových řízení

Dopravce – Smlouva	Trať/tratě (linky)	Platnost	Navrhovaný postup	Dotčené sousední kraje
ČD – „Zbytková“	030 (L3), 081, 086 (L2)	12/2019	Linky L2 (tratě 081+086) a L3 (030) soutěžit ve spolupráci s Ústeckým a Královéhradeckým krajem.	KHK, ÚK
	080 (L4)		Linku L4 (trať 080) soutěžit ve spolupráci se Středočeským krajem a příp. Ministerstvem dopravy (společně s linkou R22)	SČK, ÚK
	042 (L9), 064 (L5)		Zvážit provoz na tratích 042 a 064 / vypsát soutěž na nízkonákladový provoz na těchto tratích.	KHK
	035 (L18)		K datu 12/2015 technologicky propojit s využitím vozidel JHŽ s linkou L1, v období 2019 - 2026 v případě atraktivní nabídky možnost přímého zadání u dopravce JHŽ.	
	040, 041		Akceptovat dopravce vybraného Královéhradeckým krajem. (LK je připraven na společné výběrové řízení.)	KHK
	070		Akceptovat dopravce vybraného Středočeským krajem. (LK je připraven na společné výběrové řízení.)	SČK
	087 (U11)		Akceptovat dopravce vybraného Ústeckým krajem. (LK je připraven na společné výběrové řízení.)	ÚK
ČD – JHŽ	034, 036-9 (L1, L12, L6, L61, L62)	12/2026	V rámci období PDO do r. 2018 není třeba řešit <i>(příprava nové soutěže až v r. 2022; zvážit společnou soutěž vlak+bus)</i>	UMWD
VBG – Trilex	089 (TL70)	12/2020	Příprava společné veřejné zakázky v rámci sdružení objednatelů (LK, ZVON, VVO a ÚK).	ÚK, ZVON
VBG – OSN	089 (TLX2)	12/2018		VVO, ZVON
GWTR	036	12/2015	Provoz vlaků v úseku Kořenov – Szklarska Poręba bude součástí JHŽ.	UMWD

Zdroj: KORID LK

Předpokládaný harmonogram postupu přípravy výběrových řízení (viz Tabulka 81):

Tabulka 81 – Harmonogram výběrových řízení

Aktivita	Termín
Projednání záměru výběrových řízení na půdě LK	5/2015
Projednání záměru výběrových řízení se sousedními partnery	12/2015
Uzavření dohod o spolupráci při přípravě výběrových řízení se sousedními partnery	1. Q. 2016
Oznámení ve věstníku EU	11/2015
Příprava zadávací dokumentace	2015-11/2016
Vypsání výběrového řízení (zveřejnění zadávací dokumentace)	11/2016
Otevření obálek	2/2017
Proces hodnocení nabídek	2-4/2017
Výběr nejvhodnějšího uchazeče (uchazečů)	4/2017
Časová rezerva	5/2017-12/2017
Příprava na realizaci zakázky	1/2018-12/2019
Realizace zakázky	12/2019

Zdroj: KORID LK

Podrobněji je navrhovaný postup popsán v příloze č. P7-03-01.

7.3.2 UZAVÍRÁNÍ SMLUV V PŘÍMĚSTSKÉ AUTOBUSOVÉ DOPRAVĚ

Liberecký kraj připravoval výběrové řízení na zajištění služeb veřejné linkové dopravy pro období let 2015 až 2024 již od roku 2011. Veřejnou zakázku se však nepodařilo dokončit v termínu vzhledem k jejímu opakovanému přezkumu u ÚOHS. V době finalizace PDOÚ není výběrové řízení dokončeno a probíhá jeho přezkum u ÚOHS. Z toho důvodu není možné upřesnit harmonogram uzavírání smluv.

7.3.3 UZAVÍRÁNÍ SMLUV O VZÁJEMNÉ SPOLUPRÁCI V OBJEDNÁVCE MEZIKRAJSKÉ DOPRAVY SE SOUSEDNÍMI PARTNERY

V rámci dopravní obslužnosti za (přes) hranice Libereckého kraje je doporučeno postupovat následovně:

1. V rámci železniční dopravy
 - a. společné výběrové řízení objednatelů
 - b. jednostranné výběrové řízení, které organizuje ten objednatel, na jehož území je provozováno více jak 75% výkonů v rámci dané veřejné zakázky (nutné ošetřit mezikrajskou smlouvou o vzájemné spolupráci)
 - c. přímé zadání v souladu se ZVS
2. V rámci autobusové dopravy
 - a. jednostranné výběrové řízení, které organizuje ten objednatel, na jehož území začíná dopravní výkon určený oběhem vozidla, nebo dopravní výkon, který provozně (z technologických důvodů) do oblasti objednatele spadá (nutné ošetřit mezikrajskou smlouvou o vzájemné spolupráci)
 - b. přímé zadání v souladu se ZVS

7.3.4 UZAVÍRÁNÍ SMLUV O SPOLUPRÁCI S VÝZNAMNÝMI ZAMĚSTNAVATELI

Cílem Libereckého kraje je i do budoucna podporovat dopravu do zaměstnání ve spolupráci s významnými zaměstnavateli, neboť taková spolupráce přináší výhody jak cestujícím (zaměstnancům), zaměstnavatelům, tak i objednateli veřejné dopravy.

Výhody pro cestující:

- » možnost zakupovat výhodné časové relační nebo síťové jízdenky, které lze využít i pro jiné účely než cesta do/ze zaměstnání;
- » provázanost spojů v rámci IDS s ostatními linkami;
- » příprava informačních materiálů pro zaměstnance ze strany Koordinátora.

Výhody pro zaměstnavatele:

- » úspora finančních prostředků ve srovnání s provozem zvláštní linkové dopravy;
- » zaměstnavatel přispívající na dopravní obslužnost má spolurozhodovací právo při přípravě jízdního řádu => možnost optimálního přizpůsobení časových poloh / trasy;
- » příprava informačních materiálů pro zaměstnance ze strany Koordinátora;
- » úspora investičních a provozních nákladů spojených se stavbou a údržbou parkovacích ploch.

Výhody pro objednatele:

- » vyšší efektivita veřejné dopravy (více cestujících).

8 INFORMACE A SYSTÉMY VEŘEJNÉ DOPRAVY

8.1 MOŽNOSTI ÚZEMNÍHO ROZVOJE IDS

V rámci územního rozvoje integrovaného dopravního systému u IDOL je prvotním zájmem uspokojit přepravní potřeby obyvatel Libereckého kraje. V zájmu těchto obyvatel je zejména přeprava do zaměstnání, škol a k lékaři, jak vyplývá z úkolů dopravní obslužnosti. Obyvatelům Libereckého kraje je výhodné zajistit kvalitní spojení s využitím tarifu IDOL alespoň do významných průmyslových center a míst s možnostmi vzdělávání v blízkosti hranic s Libereckým krajem. Spojení v rámci tarifu IDOL pak může sloužit také obyvatelům těchto okolních průmyslových center do měst v Libereckém kraji. Za důležitá města, do kterých je výhodné cestovat v rámci tarifu IDOL, lze považovat (viz Tabulka 82):

Tabulka 82 – Územní rozvoj IDOL v letech 2009-14 a výhled pro období 2015+

Město (mimo Liberecký kraj)	Integrováno od	Důvod integrace
Stará Paka	1.7.2009	Křižovatka železničních tratí
Česká Kamenice	1.1.2011	Doprava studentů, turistů
Sieniawka, Porajów, Bogatynia, Zawidów, Zgorzelec, Sulikow	11.12.2012	Doprava zaměstnanců do Liberecké průmyslové zóny
Mladá Boleslav, Kosmonosy, Mnichovo Hradiště, Březina, Loukov (pouze některé linky)	1.7.2013*	Doprava zaměstnanců do firmy Škoda auto
Vrchlabí, Dolní Branná, Dolní Kalná	1.7.2013*	Doprava do zaměstnání a škol
Jičínsko, obce mezi Jičínem a Rovenskem p.Tr., resp. Lomnicí n.P.	v průběhu roku 2015**	Doprava do zaměstnání a škol
Nová Paka a okolí	v průběhu roku 2015**	Doprava do zaměstnání a škol
Varnsdorf (případně i obce mezi Rumburkem, Varnsdorfem a Svorem)	12/2015**	Doprava do zaměstnání a škol
Bakov nad Jizerou, Bělá pod Bezdězem, integrace všech linek z Libereckého kraje obsluhujících Mladou Boleslav, Mnichovo Hradiště a okolí	2016**	Doprava do zaměstnání a škol, vlakové spojení směrem od Turnova na Českou Lípou

Zdroj: KORID LK

* Integrace pouze některých dopravců

** Plánované rozšíření, podmíněno dalšími externími faktory – např. projednáním s dopravci, příslušným sousedním krajem, úpravou a správnou funkcí odbavovacích zařízení při souběhu více IDS atd.

Kromě výše uvedených cílů je třeba uvažovat i s rozšířením možností cestování a nabídky jízdného o časové kupóny při dojíždění mezi Libereckým a Ústeckým krajem na relaci Dubá – Štětí. S ohledem na dopravní technologii, vybavení vozidel atd. se zde jeví jako vhodné řešení tarifní začlenění některých lokalit v Libereckém kraji do systému Dopravy Ústeckého kraje. Za předpokladu, že řešení nebude mít negativní dopad do finanční situace Libereckého kraje, bude v tomto případě (i v dalších obdobných případech, kdy to bude přínosné) Liberecký kraj podporovat i řešení začlenění některých lokalit v Libereckém kraji do IDS sousedních krajů.

8.2 TECHNOLOGICKÝ ROZVOJ IDS

Současná akcelerace rozvoje moderních technologií přináší nové impulsy a zároveň nástroje k integraci a řízení veřejné dopravy a významně navyšuje komfort užití veřejné dopravy pro cestující. Aplikace nejmodernějších technologií a jejich masivní rozšíření způsobuje výrazné zlevňování jednotlivých technologických segmentů a tím i zpřístupnění pro poskytovatele služeb i pro širokou veřejnost. Mezi hlavní impulsy lze zařadit zejména:

- » rozvoj bezdrátové komunikace na bázi GSM a WiFi a s tím související rychlé datové přenosy dostupné pro každého;
- » mohutný nástup „chytrých“ telefonů a tabletů s výkonem osobních počítačů již v low-end kategorii;
- » zlevňování zobrazovacích zařízení (LED informační tabule, mobily, tablety);
- » rozvoj systémů pro sledování polohy ze satelitních systémů GPS, Glonass či Galileo a jejich modulární zástavba do běžně dostupných zařízení (mobily, tablety);
- » nasazení bezkontaktního RFID rozhraní do širokého portfolia běžných mobilních telefonů (NFC);
- » akceptace bezkontaktního rozhraní do bankovních platebních karet (EMV);
- » nástup tzv. „cloudových“ řešení umožňujících přístup k datům odkudkoli a jejich nabízené užití formou služby provozovatelů „cloudů“.

Tyto trendy jsou aplikovány do nových technologických projektů ve veřejné dopravě, které často znamenají revoluční změnu v již zaběhnutých procesech a nečítka vyžadují i zásadní změnu myšlení jak na rozhodovacích místech, tak i u veřejnosti a cestujících. Jedná se zejména o:

- » odbavovací systémy postavené na užití rozdílných nosičů informace (standardní dopravní karty, platební karty, mobilní telefony, back office odbavovacího systému);
- » tarifní systémy opouštějící konzervativní dělení na jednotlivé a časové jízdné a odstraňující vstupní bariéry pro užití elektronické platby jízdného náhodných cestujících (denní, týdenní capping);
- » informace cestujícím v reálném čase přes rozdílná zobrazovací zařízení;
- » elektronické „přepážky“ umožňující vyřídit většinu životních situací cestujícího přes online služby z tabletu, mobilního telefonu nebo počítače přes internet;
- » centrální dispečinky zpřístupňující data oprávněným uživatelům kdekoli se zpětnou vazbou všem osobám v první linii (řidiči, průvodčí, přepážky, telefonická hotline apod.).

V IDS IDOL budou v předemném období realizovány 3 základní projekty reagující na výše uvedené revoluční změny.

8.2.1 CENTRÁLNÍ DISPEČINK

Systém veřejné dopravy je z důvodu efektivity postaven na návaznostech mezi spoji, které umožní cestujícím využít většího množství spojení, byť za cenu přestupu. Aby systém veřejné dopravy fungoval efektivně a zároveň spolehlivě, **je třeba cestujícím návaznosti mezi spoji garantovat.** Protože do systému integrované dopravy je zapojeno více druhů dopravy a více dopravců, je nutné koordinovat a operativně řídit návaznosti i mezi nimi. K tomuto účelu je nutné zřídit Centrální dispečink.

Oproti stávajícímu řízení dopravy separátně jednotlivými dopravci přinese dobře fungující centrální dispečink následující výhody:

- » lepší zajištění garantovaných přestupů mezi různými dopravci;
- » efektivní nástroj pro zajištění mimořádností v dopravě napříč všemi druhy dopravy a dopravci;
- » zpětná vazba do vozidel v rámci systému veřejné dopravy (řidič může dostat informaci o problému na silnici, nutnosti vyčkání na přípoj atd.);
- » zlepšení informovanosti cestující veřejnosti – centrální místo poskytující komplexní a aktuální (online) informace;
- » nástroj pro kontrolu standardů kvality;
- » získání dopravních dat v reálném čase;
- » kontrola vyjetí spojů;
- » podklady pro zlepšení dopravní obslužnosti;
- » získání provozních statistik.

Rada Libereckého kraje na svém jednání 7.4.2015 schválila projektový záměr centrálního dispečinku veřejné dopravy Libereckého kraje a zadala tento projekt k realizaci společnosti KORID LK.

8.2.1.1 CÍLOVÝ STAV:

Dispečerské pracoviště bude v cílovém stavu zajišťovat činnosti pro rozdílné role uživatelů.

Pro cestující:

Přínos a zlepšení služeb ve veřejné dopravě ve vztahu k cestujícím bude zejména v následujících oblastech:

- » koordinace a řízení přestupních vazeb v systému veřejné dopravy regionu;
- » operativní řešení problémů a mimořádných situací vzniklých při provozu veřejné dopravy v Libereckém kraji;
- » předávání dopravních informací ze systému cestujícím prostřednictvím webové nebo mobilní aplikace;
- » předávání dopravních informací ze systému cestujícím prostřednictvím informačních panelů (informační panely budou řešeny samostatným projektem – předpokládají se panely na všech dopravně významných zastávkách.
- » komplexní informování cestujících v oblasti veřejné dopravy;
- » jednotné kontaktní místo pro poptávkovou dopravu („RadioBus“).

Pro koordinátora a objednatele:

Dispečink bude mít aktuální přehled o pohybu všech dopravních prostředků v Libereckém kraji, které zajišťují dopravu v rámci závazku veřejné služby. Posléze se předpokládá přistoupení dalších společností do systému. Těchto informací může koordinátor dopravy nebo objednatel s pomocí sw aplikace výhodně využít pro efektivní zajištění následujících činností:

- » dlouhodobé sledování a vyhodnocování pravidelnosti veřejné dopravy prostřednictvím vhodně nastavených SW;
- » zpětná vazba pro tvorbu jízdních řádů;
- » zpětná vazba pro údržbu a rozvoj dopravní cesty a vozidlového parku;

- » kontrola dodržování standardů a řízení kvality, které bude připravováno prostřednictvím vhodně nastavených SW;
- » statistické výstupy o dopravě (skutečně odjeté spoje), podklady pro vyúčtování s dopravci;
- » přímá komunikace s dopravci a jednotlivými pracovníky dopravců (dispečeri, řidiči);
- » další činnosti dle objednávky a potřeby.

Pro dopravce:

Dispečerské pracoviště může centralizovat a sjednotit standard pro zajišťování některé činnosti, které dosud různým způsobem zajišťují jednotliví dopravci. Tím dojde k úspoře nákladů dopravců. Jedná se o následující:

- » dispečerské řízení mimořádností v provozu (zvýšení informovanosti samostatných dispečinků dopravních společností);
- » dopravce má aktuální přehled o pohybu vozidel a dalších údajích o jednotlivých spojích (např. počet odbavených cestujících apod.);
- » podklady pro vyúčtování spojů při mimořádnostech, poptávkové dopravě atd.;
- » kontrolní nástroj ve vztahu k plnění standardů IDOL a řešení stížností cestujících;
- » kontrolní nástroj pro kontrolu plnění pracovních povinností řidičů (dodržování jízdního řádu, „černé jízdy“, spotřeba paliva apod.);
- » centrální místo pro informování cestujících zodpovídá i dotazy cestujících (snížení personálních nákladů na telefonická informační místa jednotlivých dopravců).

8.2.1.2 ETAPIZACE

Realizace dispečinku se předpokládá v následujících etapách:

Tabulka 83 – Harmonogram realizace projektu Centrální dispečink

Etapa č.	Činnost	Zkušební provoz	Plný provoz
0	ZADÁNÍ, VÝBĚR DODAVATELE, PROJEKTOVÁ DOKUMENTACE		08/2015
1	MONITOROVÁNÍ POHYBU VOZIDEL	10/2015	12/2015
2	AUTOMATICKÉ SLEDOVÁNÍ PŘESTUPNÍCH VAZEB	12/2015	3/2016
3	INFORMACE PRO CESTUJÍCÍ	5/2016	5/2016
4	DISPEČERSKÉ PRACOVIŠTĚ	10/2016	1/2017
5	PROPOJENÍ KRAJSKÉHO DISPEČINKU S DALŠÍMI DISPEČINKY	5/2017	5/2017

Zdroj: KORID LK

Zkušební provoz v případě etap 1 a 2 zahrnuje testování funkčnosti systémů na vybraném území, plný provoz pak plnohodnotnou funkčnost na území celého Libereckého kraje.

V etapě 4 se zkušebním provozem rozumí postupné spouštění provozu pracoviště (zpočátku s omezenou pracovní dobou), testování všech funkcí, školení personálu atd.

Časové ukončení jednotlivých etap je voleno dle zkušenosti zpracovatele, je možné, že některé etapy budou v provozu v kratší době, některé se mohou zpoždit.

8.2.2 PROJEKT MODERNIZACE SYSTÉMU IDOL/OPUSCARD

Liberecký kraj v roce 2009 realizoval integraci dopravního systému IDOL spočívající v jednotném tarifu a způsobu elektronického odbavování cestujících na bázi bezkontaktní čipové karty. Odbavovací systém, ve své době na špičkové úrovni, je v současné době za zenitem a tarifní systém vyžaduje důkladnou revizi.

Je zřejmé, že nový projekt nelze stavět „na zelené louce“ a jeho tvůrci musí respektovat cca 120 tisíc aktivních a denně užívaných karet Opuscard, na druhou stranu pouhé evoluční řešení např. pouze změnou paměťového média čipové karty nereflakuje výše uvedené trendy z úvodu kapitoly 8.2.

Liberecký kraj a KORID LK v roce 2012 – 2014 připravil projekt Modernizace odbavovacího systému, který byl po dvou neúspěšných pokusech najít nejvýhodnější nabídku formou veřejné zakázky uzavřen.

Tento na první pohled negativní krok je nutné vnímat pozitivně – původní konzervativní řešení z roku 2011 lze rozšířit o nejmodernější poznatky v době, kdy se začíná „lámat chleba“ a dodavatelé řešení se přizpůsobují celosvětovým standardům.

Cílem připravovaného projektu je připravit otevřené řešení zahrnující vícepilířový způsob odbavení orientovaný na všechny segmenty potenciálních cestujících, budující pevné vazby na „rodinné stříbro“, tj. pravidelné cestující, a odstraňující bariéry pro náhodné cestující.

V době tvorby tohoto dokumentu KORID LK provedl průzkum trhu formou poptávky všech subjektů participujících na stávajícím systému OPUSCARD/IDOL. Na základě tohoto průzkumu zpracuje projektový záměr v etapách, přičemž časová souslednost etap bude určena v nulté etapě dekompozicí celého záměru v závislosti na disponibilních zdrojích, uzavřených dlouhodobých smlouvách s dopravci a prioritách zadavatele.

Tabulka 84 – Etapizace projektu Modernizace systému IDOL/OPUSCARD

Etapa	Aktivita/výstup
0	Strategie rozvoje, dekompozice do etap, projektový záměr etap, zadání
1	Změna tarifního řešení v souladu s poptávkou cestujících, dopravců i objednatele
2	Konzervativní uzavřené řešení evolucí ze stávajícího systému
3	Integrace otevřeného řešení (platební karty s bezkontaktním rozhraním)
4	Integrace řešení s využitím mobilních telefonů (NFC, virtuální karty a jízdenky v mobilu,...)

Zdroj: KORID LK

8.2.3 ZÁKAZNICKÉ CENTRUM A ONLINE SLUŽBY

Veřejná doprava v Libereckém kraji poskytuje denně služby řádově statisícům cestujících, kteří si zaslouží mít svoje zákaznické centrum, jež je schopné uspokojit jejich každodenní požadavky související s veřejnou dopravou.

Cílem tohoto projektu je nabídnout cestujícím řešení celého portfolia životních situací souvisejících se systémem OPUSCARD a dopravní aplikací IDOL. Vzhledem k širokospektrálnímu cílovému segmentu cestujících je zákaznické centrum budováno a koncipováno ve dvou základních rozhraních:

- » přepážkové (fyzické) pracoviště poskytující služby na základě osobního případně telefonického či mailového kontaktu;
- » internetové (virtuální) pracoviště poskytující online služby přes mobilní či počítačové aplikace.

Přepážkové pracoviště i back office pro online služby bude umístěno v prostorách bývalého VÚTS společně s centrálním dispečinkem. Etapizace projektu vychází z toho, že online služby je možné poskytovat bez objektového zázemí, zatímco přepážkové pracoviště je závislé na dokončení rekonstrukce bývalého VÚTS.

Tabulka 85 – Etapizace projektu Zákaznické centrum

Etapa	Aktivita/výstup	Termín
0	Projektový záměr	2015 – 2016
1	Online služby (e-shop, výstupy z dispečinku, účty karet)	2016
2	Přepážkové pracoviště a call centrum	2016 - 2017

Zdroj: KORID LK

8.2.4 ZAVEDENÍ CENTRÁLNÍHO PRVKU DO IDOL

Stávající IDS IDOL vznikl v letech 2006 až 2009 a především v závěru před spuštěním se kladl důraz na technologické řešení, přičemž smluvní rámec celého nově vzniklého systému dostal nižší prioritu a byl nastaven bez celkové právníké oponentury.

Liberecký kraj jakožto objednatel veřejné služby zůstal v roli centrálního prvku (platí za objednávku), ale ostatní smluvní závazky subjektů vstupujících do IDS IDOL zůstaly rozříštěné. KORID sice byl deklarován v IDS IDOL od počátku ve všech dokumentech jako řídicí element, do smluvního rámce se nakonec nedostal nebo jeho kompetence byly a jsou minimální či nulové.

V konečném důsledku tato situace dává vysokou vyjednávací sílu stávajícím dopravcům, komplikuje vstup dalším dopravcům (stávající je musí odsouhlasit) a naopak výstup dopravce z IDS IDOL (nucený či nenucený) je komplikovaný a hypoteticky dává možnost odcházejícímu dopravci „vydírat“ objednatele přes cestující (smlouvy s cestujícím o vydání EP).

Systém OPUSCARD má některé základní neměnné charakteristiky a pravidla, s nimiž je nutné pracovat:

- Systém OPUSCARD/IDOL je heterogenním systémem, v němž do smluvních vztahů vstupují subjekty jak v partnerské rovině (B2B –business to business), tak v rovině klientské (B2C – business to client).
- Liberecký kraj je garantem systému OPUSCARD/IDOL a nese hlavní (jedinou) zodpovědnost právní i politickou (mediální) před partnery i klienty.

Cílem je proto nalézt takový systém, který bude při akceptaci výše uvedených axiomů splňovat další podmínky:

- Jednoznačná a nesdílená zodpovědnost
- Vyvážený poměr mezi zodpovědností subjektů a jejich pravomocemi.
- Flexibilita systému k dynamické obměně subjektů poskytujících služby.

Nástrojem pro dosažení cílů je zpracování smluvního a organizačního modelu, který umožní zavést centrální prvek do smluvních vztahů i finančních toků v rámci IDS IDOL.

8.3 PROPAGACE VEŘEJNÉ DOPRAVY

8.3.1 VÝCHODISKA

„Veřejná doprava se neobejde bez propagace.“ Toto zdánlivě jednoduché tvrzení si občas musí hledat své zastánce v přetlaku ekonomických faktorů orientovaných na cenu dopravního výkonu nebo tržeb na km.

Veřejná doprava vstupuje do přímé konkurence s individuální dopravou a svůj podíl na trhu si musí velmi pracně hájit, protože přímé srovnání obou způsobů vychází v mnoha faktorech negativně (čas, cena na km při více osobách, flexibilita). Nepřímé faktory (ekologie, společenská odpovědnost, další sociální aspekty) vstupují jako sekundární a u významné části cílového segmentu nejsou vnímány jako zásadní.

Akcelerace rozvoje individuální dopravy a primárně automobilové přináší velké problémy především do měst, v nichž zastaralá infrastruktura (uliční síť, parkovací plochy) nestačí této dynamice. Ačkoliv individuální automobilová doprava na venkově nepůsobí tak negativně, dojezdy do spádových měst z venkova jejich problémy jen umocňují. Podpora veřejné dopravy nástroji propagace se tak stává nutností pro trvale udržitelný rozvoj měst a přilehlých regionů a je podstatnou složkou určující výsledný efekt celého dopravního procesu a vnímání kvality poskytovaných služeb zákazníky.

Současné období veřejné dopravě nepřeje. Strmý nárůst individuální automobilové dopravy se sice zmírnil, ale stoupající koupěschopnost, klesající ceny PHM i klesající ceny ojetin jsou významnými faktory ovlivňujícími chuť cestujících využít veřejnou dopravu. Ani demografický výhled pro Liberecký kraj není optimistický. Je proto nutné oslovit segment nerozhodnutých občasných cestujících či zavilých nepřátel veřejné dopravy a prezentovat ji jako výhodnější alternativu, i třeba jen pro část cesty. Potenciál cestujících ve veřejné dopravě v ČR doposud není naplněn (na rozdíl od vyspělé Evropy), a to je šance pro veřejnou dopravu.

8.3.2 INFORMACE JAKO ZÁKLADNÍ NÁSTROJ PROPAGACE VD

Propagace veřejné dopravy je primárně zaměřena na poskytnutí informace. Tato informace musí splnit základní kritéria:

- » Aktuálnost;
- » Pravdivost a úplnost;
- » Srozumitelnost;
- » Poutavost;
- » Oficiální a jednotný design;
- » Profesionálnost

Sebelépe míněná změna dopravního procesu končí neúspěchem, pokud není cestující včas, pravdivě, srozumitelně a poutavě informován a pokud mu není vysvětlen cíl změny a jeho dopady.

8.3.3 ZÁKLADNÍ CÍLE A TÉMATA PROPAGACE VEŘEJNÉ DOPRAVY

Kvalita a úroveň propagace určuje, do jaké míry jsou investice do veřejné dopravy využity efektivně a účelně, tj. do jaké míry jsou akceptovány veřejností. Propagace veřejné dopravy v optimálním případě je spojena s dopravními informacemi, pomáhá zákazníkům ve formě srozumitelných a atraktivních informací, přičemž tyto nesmí být nudné, musejí zaujmout, pobavit, zkrátit čas při čekání na spoj.

Propagace veřejné dopravy má 2 základní cíle:

- » **Přilákat nové cestující doposud veřejnou dopravu neužívající** (tj. rozšiřovat cílový segment).
- » **Utvrdit stávající cestující o tom, že se rozhodli správně pro veřejnou dopravu** (tj. zabránit úbytku cestujících).

8.3.4 CÍLOVÉ ZÁKAZNICKÉ SEGMENTY A MÍSTA PROPAGACE

Zákaznické segmenty jsou této kapitole prezentovány v klasickém pojetí: Zákazník (klient, cestující) = konečný příjemce služby.

Dobře vedená propagace respektuje preference jednotlivých zákaznických segmentů, diferencuje použití komunikačních kanálů, míst distribuce i komunikovaných témat. Velmi hrubě jsou zákazníci rozděleni takto:

- » **Pravidelný cestující:** Využívá veřejnou pravidelně. Potřebuje informaci o změně, potřebuje zpestřit každodenní cestování a čekání na spoj. Informace je umístěna v dopravních prostředcích, na zastávkách.
- » **Nový cestující:** Poprvé vyzkoušel některý mód veřejné dopravy a zvažuje se, zda ho bude používat i nadále. Dostává srozumitelné informace pro další využívání veřejné dopravy).
- » **Fluktuující cestující:** Běžně veřejnou dopravu nevyužívá, ale dostal se do situace, že musí. Propagace mu prezentuje výhody pravidelného používání veřejné dopravy včetně osvěty pro její správné využití s cílem, aby užíval veřejnou dopravu, i když nemusí.
- » **Řidič automobilu:** Do dopravního prostředku veřejné dopravy nevstoupí, ale vidí ji z auta. Dostává informace na parkovištích, billboardech u silnic, plochách na dopravních prostředcích.
- » **Cyklista, chodec:** Je individualista, nikoli však příznivcem individuální automobilové dopravy. Dostává informace v místech s velkou koncentrací lidí – úřady, nemocnice, nákupní centra.
- » **Turista:** Je v regionu návštěvníkem (jedno zdali zahraničním či tuzemským). Informace je nabízena v místech s prvním či frekventovaným kontaktem, nádraží, hotel, turistické informační centru. Důraz na jazykové mutace, v našem regionu EN, DE, PL.
- » **Dítě:** Specifická věková skupina. Nemá ještě rozhodovací právo, ale dítě dokáže donutit i rodiče, aby je vzali na výlet veřejnou dopravou. Sekundárně se tak již od dětství buduje (pozitivní) vztah k veřejné dopravě, který lze v dospělosti lépe fixovat.
- » **Stakeholder:** O veřejné dopravě rozhoduje, ovlivňuje mínění, ale veřejnou dopravu téměř nevyužívá. Informace dostává formou studií, projektových záměrů a jiné dokumentace.

8.3.5 KOMUNIKAČNÍ KANÁLY A DISTRIBUČNÍ MÍSTA

Propagace veřejné dopravy má oproti jiným odvětvím jednu velkou výhodu. Disponuje distribučními místy poskytované informace (plochy, vozidla, místa s vysokou migrací cílového a potenciálního zákaznického segmentu). Jen namátkou (výčet není úplný) se nabízejí:

- » Internet
- » Tištěná média;
- » Kontaktní kampaně;
- » Audiovizuální média;
- » Moderní technologie.

8.3.6 NÁKLADY PROPAGACE VEŘEJNÉ DOPRAVY

Jak již bylo uvedeno v úvodu, slepá priorita snižování nákladů na propagaci případně hledání přínosu pro občany formou navýšení rozsahu dopravní obslužnosti v konečném důsledku generuje vyšší náklady na veřejnou dopravu v kraji. Ačkoliv nikdo nepopírá nutnost úspor ve veřejné dopravě a omezené zdroje alokované do veřejné dopravy, je nutné si uvědomit, že náklady na zajištění dopravní obslužnosti, kterou krajům ukládá Zákon o krajích, jsou o mnoho řádů vyšší než náklady na zajištění propagace v základním rozsahu, které jsou odhadovány na **cca 1 mil. Kč ročně (tj. necelé 2 promile celkových nákladů)**, přičemž návratnost zvýšením počtu cestujících a tím i tržeb může být i násobná.

9 EKONOMICKÉ ZHODNOCENÍ VEŘEJNÉ DOPRAVY V LIBERECKÉM KRAJI

9.1 FINANČNÍ NÁROČNOST

9.1.1 ROZSAH DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI

Od roku 2004 stanovilo maximální rozsah základní dopravní obslužnosti Zastupitelstvo Libereckého kraje usnesením č. 367/03/ZK, dle ustanovení zákona č. 129/2000 Sb., o krajích (krajské zřízení). Resort dopravy vypracoval na základě výstupů z projektu Optimalizace dopravní obslužnosti návrhy na změny v zabezpečení dopravní obslužnosti obcí LK. Zastupitelstvo Libereckého kraje pak na svém zasedání, konaném dne 18. května 2004 ustanovilo usnesením č. 121/04/ZK nový rozsah základní dopravní obslužnosti, který je platný doposud. Na základě závěrů PDOÚ zůstává maximální kilometrický rozsah zachován, pouze se upravuje terminologie a textová část, dle skutečnosti a výstupů dokumentu.

Definice základní dopravní obslužnosti vychází z příslušných ustanovení zákona o silniční dopravě a zákona o dráhách, od 1.7.2010 vychází z nového zákona o veřejných službách v přepravě cestujících (již se však používá termín „Dopravní obslužnost“) a je promítnuta do podmínek Libereckého kraje aktuálně představuje tyto prvky:

- » osobní a spěšné vlaky a vybrané rychlíky vedené po regionálních tratích na území Libereckého kraje;
- » tramvajovou trať č. 11 provozovanou jako příměstskou trať mezi městy Jablonec nad Nisou a Liberec;
- » soubor linek veřejné linkové dopravy provozovaných na území Libereckého kraje, dále soubor linek veřejné linkové dopravy provozovaných po území několika krajů, kde ztráta je hrazena pouze zčásti a soubor linek provozovaných po území několika krajů, **případně sousedních zemí** v zájmu Libereckého kraje, kde je ztráta hrazena po celé délce linky, případně alespoň u části spojů.

Tabulka 86 – Maximální rozsah základní dopravní obslužnosti Libereckého kraje

	Maximální schválený rozsah dopravní obslužnosti
Veřejná linková doprava (km/rok)	13 854 000
Osobní drážní doprava (km/rok)	4 942 000

Zdroj: KORID LK

Na základě stanovení standardů dopravní obslužnosti se předpokládá v období let 2015 – 2018 zajištění dopravy v rozsahu uvedeném v následující tabulce.

Tabulka 87 – Odhad rozsahu výkonů dopravní obslužnosti v letech 2015-18

Rok	Rozsah objednávky ŽD* [tis. km]	Rozsah objednávky AD (PAD + MHD) [tis. km]
2015	3 984	13 304**
2016	3 972, +/- 2%	13 276, +/- 2%
2017	3 972, +/- 2%	13 276, +/- 2%
2018	3 972, +/- 2%	13 276, +/- 2%

Zdroj: KORID LK

* V rozsahu výkonů není započten objem výkonů tramvajové linky 11. Způsob objednávky této linky ve spolupráci s městy Liberec a Jablonec n.Nis. je řešen v kap. 7.1.4.8 a v příloze č. P7-01-04.

** Rozsah zahrnuje všechny výkony vč. spojů, které jsou v rámci PDOÚ navrženy jako nadstandardní.

Pozn. k tabulce: V odhadu rozsahu objednávky nejsou započteny výkony v tzv. nadstandardu. Naopak ve srovnání s přílohou č. P7-01-02 jsou uvažovány přejezdy mezi spoji, které nebudou integrovány do JŘ ve výši 1,5% nad rámec rozsahu stanoveného jízdními řády.

Rozsah dopravy může být ovlivněn externími faktory (výrazné změny v oblasti zaměstnanosti, struktury školských a zdravotnických zařízení). **V takovém případě by došlo k přípravě opatření reagujících na nastalou situaci a aktualizaci stanoveného rozsahu.**

9.1.2 ODHAD VÝVOJE NÁKLADŮ (KOMPENZACÍ) NA ZAJIŠTĚNÍ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI

Pro stanovení odhadu nákladů Objednatele dopravy je nutné zohlednit následující faktory:

- » rozsah dopravy (údaj říditelný z pozice Objednatele);
- » cenu dopravního výkonu (z pohledu plánování částečně stochastický údaj, neboť ve smluvních podmínkách s dopravci jsou zohledňovány změny vstupních nákladů, např. PHM, inflace, cena za použití dopravní cesty aj.);
- » tržby (platí pouze pro „brutto“ smlouvy – u tzv. „netto“ smluv jsou tržby rizikem dopravce).

V rámci PAD je pro účely PDOÚ uvažována cena dopravního výkonu (CDV) ve výši 29,50 až 30 Kč/km¹¹. Tržby jsou uvažovány ve výši Ø 12 Kč/km. Cílem Objednatele by mělo být, aby výše tržeb¹² dosahovala cca 40% z celkových nákladů (min. hranice by měla být ve výši 1/3).

V rámci železniční dopravy je pro účely PDOÚ uvažována Ø výše kompenzace (tj. pro brutto smlouvy se zohledněním tržeb) cca 94-95 Kč/km¹³.

¹¹ Rozptyl 29,50 Kč/km pro střední variantu (vycházející z aktuální situace) až 30 Kč/km pro pesimistickou variantu, která uvažuje s rizikem mírného navýšení cen PHM a s indexací.

¹² Jeden z indikátorů efektivity veřejné dopravy.

¹³ Rozptyl 94 až 95 Kč/km pro střední, resp. pesimistickou variantu obdobně jako u CDV bus.

Na základě stanovení standardů dopravní obslužnosti jsou předpokládány v období let 2015 – 2018 v návaznosti na rozsah dopravy (viz Tabulka 87) finanční náklady (kompenzace) uvedené v následující tabulce.

Tabulka 88 – Odhad vývoje nákladů dopravní obslužnosti v letech 2015-18

Rok	Odhad fin. nákladů objednávky ŽD [tis. Kč]		Odhad fin. nákladů objednávky AD [tis. Kč]	
	střední odhad	pesimistický odhad	střední odhad	pesimistický odhad
2015	365 378		232 926	
2016	373 461	377 435	232 346	238 984
2017 *	373 461*	377 435*	232 346*	238 984*
2018 *	373 461*	377 435*	232 346*	238 984*

Zdroj: KORID LK

* S ohledem na smluvní podmínky platných smluv bude odhad finančních nákladů upraven v návaznosti na meziroční vývoj indexů dle ČSÚ (indexace růstu ceny PHM a mzdových nákladů).

Komentář:

Pro období r. 2015 vychází odhad nákladů (pro železniční i autobusovou dopravu) z přesných cen dopravního výkonu, resp. kompenzace na základě aktuálně uzavřených smluv s dopravci.

Pro období 2016-18 je zpracován střední a pesimistický odhad. S oběma variantami je dále uvažováno při plánování finančního výhledu v kap. 9.2.

Odhad změny nákladů v letech v sobě zahrnuje zohlednění trendu z let 2010-14.

Výše finančních nákladů může být kromě externích faktorů uvedených výše (viz kap. 9.1.1) ovlivněna také:

- » změnou ceny pohonných hmot/inflací nad rámec trendu let 2010-14;
- » veřejnými zakázkami v železniční a autobusové dopravě a změnou ceny dopravního výkonu;
- » změnou struktury tržeb;
- » změnou tarifu.

K výše uvedeným nákladům je dále potřeba přičíst náklady na zajištění provozu tramvajové linky 11 Liberec – Jablonec n.Nis., které jsou z pohledu nákladů Libereckého kraje odhadovány ve výši cca 15,765 mil. Kč/rok. Částka se může změnit dle výsledků sčítání provedeného v říjnu 2015.

Rozsah železniční dopravy je částečně hrazen z prostředků státu (Ministerstva dopravy) v rámci tzv. Memoranda (viz kap. 9.2.).

9.2 ZDROJE FINANCOVÁNÍ

Odhadované náklady uvedené v kap. 9.1.2 (viz Tabulka 88) je potřeba pokrýt v rámci zdrojů financování, kterými jsou:

- » rozpočet Libereckého kraje;
- » prostředky tzv. Memoranda na dofinancování provozu regionální železniční dopravy;
- » rozpočet obcí;
- » příspěvky zaměstnavatelů.

Na ostatní náklady mimo tzv. „standardní rozsah“ je potřeba zajistit financování ze zdrojů subjektu, který požaduje zajištění „nadstandardu“.

9.2.1 ROZPOČET LK

Veřejný rozpočet je chápán především jako finanční plán, jako bilance předpokládaných příjmů a výdajů. Veřejné rozpočty se sestavují na období jednoho kalendářního roku a sestavují se opakovaně.

Jedním ze základních znaků veřejných rozpočtů je to, že jsou samostatně sestavovány a schvalovány. Dalším základním znakem veřejných rozpočtů je zákonné zajištění příjmů těchto veřejných rozpočtů, které jim zajistí alespoň částečně nezávislou existenci. Jedná se o rozpočtové určení daní. Podle Českého statistického úřadu jsou jako veřejné rozpočty v užším pojetí chápány státní rozpočet a územní rozpočty. V České republice je to tedy státní rozpočet a rozpočty krajů a obcí.

Vývoj rozdělení rozpočtového určení daní se v letech mění podle podmínek politických dohod, vždy ve prospěch některého území. Pro Liberecký kraj je vývoj inkasa objemu sdílených daní za 10 let (2005 – 2014) 461,367 mil. Kč.

Dopravní obslužnost je jednou z mandatorních položek rozpočtu v souladu se zákonem o krajích. Přes roční schvalovací proces připravil Liberecký kraj s péčí dobrého hospodáře Střednědobý rozpočtový výhled pro období 2014 – 2017, který byl aktualizován pro období 2016 - 2019. Pro dopravní obslužnost se tak předpokládá (viz Tabulka 89):

Tabulka 89 – Rozpočtový výhled LK pro dopravní obslužnost na období 2015-2019

Rok	Odhad finančních nákladů objednávký [tis. Kč]	Odhad finančních. nákladů objednávký DD [tis. Kč]	Odhad finančních. nákladů AD [tis. Kč]	Odhad finančních nákladů na protarifovací ztrátu [tis. Kč]	Σ (drážní doprava + AD + protarifovací ztráta) [tis. Kč]
2015	294 735	241 500		Odhad započten v nákladech na DD + AD	536 235
2016	295 000	235 000		9 500	539 500*
2017	295 000	235 000		9 500	539 500*
2018	295 000	235 000		9 500	539 500*
2019	295 000	235 000		9 500	539 500*

Zdroj: LK

* Rozpočtový výhled uveden z důvodu porovnatelnosti bez nákladů na IDS. Celkové předpokládané výdaje resortu dopravy činí 552 mil. Kč/rok.

Schválený rozpočet není vždy obrazem částek Střednědobého rozpočtového výhledu, jak ukazuje i schválený rozpočet 2015. Kromě fixace finančních zdrojů ve střednědobém rozpočtovém výhledu je i PDOU nástrojem stabilizace rozsahu a finančního krytí potřebných kompenzací. Dopravní obslužnost je velice konzervativní systém, který má vliv na velké množství obyvatel kraje, vícero dopravních společností a orgánů veřejné správy. Proto je i účinnost PDOU víceletá, v tomto případě do konce roku 2018.

Tabulka 90 – Porovnání rozpočtového výhledu a schváleného rozpočtu v r. 2015

Činnost (tis. Kč)	Rozpočtový výhled 2015 [tis. Kč]	Schválený rozpočet 2015 [tis. Kč]	Rozdíl [tis. Kč]
Dopravní obslužnost	536 235	511 275	- 24 960
Dopravní obslužnost autobus	241 500	215 000	- 26 500
Dopravní obslužnost dráha	294 735	296 275	1 540

Zdroj: LK

9.2.2 ROZPOČET OBCÍ

Liberecký kraj po svém vzniku v roce 2000 a po postupném přejímání úhrad prokazatelných ztrát plynoucích z provozu veřejné autobusové a drážní dopravy v závazku veřejné služby vytvořil solidární celokrajový systém příspěvků na zajištění dopravní obslužnosti od obcí. Příspěvek obcí dále umožňuje kraji rozvíjet kvalitu veřejné dopravy (např. rozšíření IDOL do sousedních krajů, realizace projektu centrálního dispečinku, klientské centrum aj.). Tento systém je funkční a změny nastanou pouze u úhrad za nadstandardní objednávky. Solidárnost spočívá ve výpočtu podle počtu obyvatel obce za rok. Celková částka pro rok 2015 (standard) činí 24,8 mil. Kč, nad rámec této částky jsou v současné době (10/2015) uzavřeny smlouvy o příspěvku na nadstandard ve výši 0,3 mil. Kč. (a cca 0,7 mil. Kč je v jednání s městy/obcemi).

Příspěvek obcím umožňuje:

- » získat garanci standardů dopravní obslužnosti;
- » spolupodílet se na přípravě jízdních řádů;
- » účast ve Svazu dopravy.

9.2.3 PŘÍSPĚVKY ZAMĚSTNAVATELŮ

Do systému financování jsou zaměstnavatelé zapojeni, pokud:

- » je ze strany zaměstnavatele zájem o integraci zvláštní linkové dopravy;
- » požadují zaměstnavatelé úpravu časových poloh či trasy podle svých potřeb a tato změna vyžaduje změnu koncepce linky (spoje).

Při zajištění spolupráce mezi Libereckým krajem a zaměstnavateli je doporučeno financování „50:50“ vztahující se k nákladům na společné zajišťování dopravní obslužnosti, nebo financování dodatečných variabilních nákladů ze strany zaměstnavatele. Pro rok 2015 je to částka 5,65 mil Kč.

9.2.4 PŘÍSPĚVKY NA NADSTANDARD

Město či obec s odkazem na standardy dopravní obslužnosti přispívají na nadstandard, pokud je takový identifikován či městem/obcí požadován dle pravidel v kap. 6.4.3

Výstupem kap. 6.7 je identifikace míst, kde není plněn standard definovaný tímto PDOÚ, ale také míst s tzv. nadstandardem. Porovnání obou hodnot je součástí následující tabulky:

Tabulka 91 – Porovnání nákladů na „podstandardy“ a nadstandardy

Srovnání s min. standardy PDOÚ (kap. 6.3)	Dopad do financování z pohledu LK [tis. Kč]
Neplněn standard (39 dotčených měst/obcí, resp. 42 jejich místních částí)	- 1 783
Nadstandard (32 dotčených měst a obcí vč. DSOJ)	7 097
<i>z toho t.č. financováno obcemi*</i>	4 446
Rozdíl mezi neplněným standardem a nadstandardem	5 314
<i>rozdíl po zohlednění současné výše příspěvků*</i>	868

Zdroj: KORID

* Uvažovány i příspěvky, na které dosud pro r. 2015 nebyla uzavřena smlouva (viz. kap. 5.4).

9.3 VÝHLED FINANCOVÁNÍ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI V LETECH 2015-2018

Součástí této kapitoly bude shrnutí odhadované výše nákladů na dopravní obslužnost ve vztahu k zdrojům jejího financování.

Skutečné čerpání finančních prostředků v letech 2012 – 2015 je k dispozici v dokumentu Analýza dopravy LK. Pro potřebu dopravního plánování je předložen souhrn let 2012 – 2015. Společně s prostředky kraje jsou v tabulce uvedeny i ostatní zdroje financování.

Tabulka 92 – Financování dopravní obslužnosti v letech 2012-2014

Zdroj	2012 [Kč]	2013 [Kč]	2014 [Kč]
Náklady kraje - drážní doprava	367 588 716	382 177 025	365 510 165
<i>Státní rozpočet - drážní doprava^{x)}</i>	<i>z toho</i> 89 623 000	<i>z toho</i> 89 623 000	<i>z toho</i> 92 565 706
Náklady kraje - autobusová doprava	239 039 511	241 653 853	252 544 093
<i>Příspěvek obcí</i>	<i>z toho</i> 25 106 870	<i>z toho</i> 24 770 890	<i>z toho</i> 25 779 910
<i>Jiné¹⁴</i>	<i>z toho</i> 5 400 000	<i>z toho</i> 7 733 587	<i>z toho</i> 8 211 191
Protarifovací ztráta	4 296 000	6 954 096	6 796 726
Celkem	610 924 227	630 784 974	624 850 984

^{x)} jedná se o účelově vázané dotace ze státního rozpočtu, v době uzávěrky nebyla známa výše dotace pro rok 2015, jedná se tedy pouze o předpoklad

Zdroj: Analýza stavu dopravy Libereckého kraje (upraveno: KORID LK)

Při odhadu nákladů Objednatele pro období let 2015-18 nelze vycházet z trendu let minulých bez znalosti smluvních souvislostí týkajících se dopravní obslužnosti:

- v rámci PAD došlo od 1. 1. 2015 ke snížení průměrné CDV změnou technologie dopravy, ale zároveň došlo k zahrnutí tzv. přejezdů vyplývajících z jízdního řádu do objednávky Objednatele, což má vliv na rozsah dopravní obslužnosti, ale také na tržby (vliv na tržby však t.č. nelze přesně kvantifikovat);
- od 12/2014 je linka TLX2 zajištěna v rámci nově vysoutěžené smlouvy (Liberec – Dresden) v režimu brutto smlouvy.

¹⁴ Jiné zdroje – zaměstnavatelé, Ústecký kraj na dopravní obslužnost území ÚK zajištěnou linkami LK.

9.3.1 VÝHLED FINANČNÍ NÁROČNOSTI – STŘEDNÍ ODHAD

S využitím výše uvedených znalostí je uvažován následující výhled finanční náročnosti pro zajištění dopravní obslužnosti ve standardním rozsahu dle pravidel v kap. 6 v rámci středního odhadu:

Tabulka 93 – Porovnání odhadovaných nákladů na dopravní obslužnost a zdrojů jejího financování (střední odhad)

Rok	2015	2016	2017	2018
Položka	[tis. Kč/rok]			
Náklady ŽD (po zohlednění tržeb)	365 378	373 461	373 461	373 461
Náklady PAD (po zohlednění tržeb)	232 926	232 346	232 346	232 346
Náklady TRAM*	15 765	15 765	15 765	15 765
Protarifovací ztráta	9 490	9 490	9 490	9 490
Náklady na dopravní obslužnost celkem	623 559	631 062	631 062	631 062
Zdroj financování	2015	2016	2017	2018
Rozpočet státu („Memorandum“)	93 861	93 861	93 861	93 861
Příspěvek zaměstnavatelů (uvažováno udržení SQ)	5 650	5 650	5 650	5 650
Příspěvek obcí (standardní rozsah)	24 764	24 764	24 764	24 764
Schválený rozpočtový záměr včetně příspěvku obcí	536 235**	539 500	539 500	539 500
Schválený rozpočtový záměr bez započtení příspěvku obcí	511 471	514 736	514 736	514 736
Zdroje na dopravní obslužnost celkem	635 746	639 011	639 011	639 011
Rozdíl mezi náklady a zdroji na dopravní obslužnost	12 187**	7 949	7 949	7 949
Potřebný rozpočet LK (bez nákladů IDS)	499 284	506 787	506 787	506 787

Zdroj: KORID

* V r. 2015 proběhne ve spolupráci Libereckého kraje s městy Libercem a Jabloncem n.Nis. průzkum, na jehož základě bude rozsah finančních nákladů pro provoz tramvajové linky 11 potvrzen nebo upřesněn.

** Pro r. 2015 je schválený rozpočet v nižší výši (viz Tabulka 90), a proto nelze s rezervou ve výši 12,187 mil. Kč uvažovat.

9.3.2 VÝHLED FINANČNÍ NÁROČNOSTI – PESIMISTICKÝ ODHAD

V případě, že vývoj cen PHM, inflace či vývoj tržeb bude ve vztahu k celkovým nákladům nepříznivý, bude pro zajištění dopravní obslužnosti ve standardním rozsahu dle pravidel v kap. 6 v rámci pesimistického odhadu potřeba výši nákladů a zdrojů upravit dle následující tabulky:

Tabulka 94 – Porovnání odhadovaných nákladů na dopravní obslužnost a zdrojů jejího financování (pesimistický odhad)

Rok	2015	2016	2017	2018
Položka	[tis. Kč/rok]			
Náklady ŽD (po zohlednění tržeb)	365 378	377 435	377 435	377 435
Náklady PAD (po zohlednění tržeb)	232 926	238 984	238 984	238 984
Náklady TRAM*	15 765	15 765	15 765	15 765
Protarifovací ztráta	9 490	9 490	9 490	9 490
Náklady na dopravní obslužnost celkem	623 559	641 674	641 674	641 674
Zdroj financování	2015	2016	2017	2018
Rozpočet státu („Memorandum“)	93 861	93 861	93 861	93 861
Příspěvek zaměstnavatelů (uvažováno udržení SQ)	5 650	5 650	5 650	5 650
Příspěvek obcí (standardní rozsah)	24 764	24 764	24 764	24 764
Schválený rozpočtový záměr včetně příspěvku obcí	536 235**	539 500	539 500	539 500
Schválený rozpočtový záměr bez započtení příspěvku obcí	511 471	514 736	514 736	514 736
Zdroje na dopravní obslužnost celkem	635 746	639 011	639 011	639 011
Rozdíl mezi náklady a zdroji na dopravní obslužnost	12 187**	-2 663	-2 663	-2 663
Potřebný rozpočet LK	499 284	517 399	517 399	517 399

Zdroj: KORID

* V r. 2015 proběhne ve spolupráci Libereckého kraje s městy Libercem a Jabloncem n.Nis. průzkum, na jehož základě bude rozsah finančních nákladů pro provoz tramvajové linky 11 potvrzen nebo upřesněn.

** Pro r. 2015 je schválený rozpočet v nižší výši (viz Tabulka 90), a proto nelze s rezervou ve výši 12,187 mil. Kč uvažovat.

9.3.3 SHRUTÍ VÝHLEDU FINANČNÍ NÁROČNOSTI

Závěr vyplývající z předchozích tabulek:

V případě středního scénáře se ukazuje výše schváleného rozpočtového záměru jako dostatečná, je však nezbytné, aby skutečná výše rozpočtu odpovídala tomuto záměru.

V případě pesimistického scénáře by v období let 2016-17 (resp. 2018) výše rozpočtového záměru nebyla dostatečná. V takovém případě by bylo doporučeno navýšit rozpočtový záměr o cca 5,9 mil Kč/rok.

Aby finanční náklady nepřekročily výši schváleného rozpočtového záměru, bude třeba sledovat ukazatele a faktory ovlivňující celkovou ekonomiku provozu, zejména:

- » vývoj CDV (u brutto smluv), resp. Kompenzace (u netto smluv);
- » vývoj tržeb (celkových i vztažených na km);
- » počet cestujících (vč. struktury jízdních dokladů).

Ve vztahu k řízení rizik a dopadů změny ekonomických vstupů je nadále doporučeno:

- » prověřovat možnosti optimalizace veřejné dopravy:
 - nasazování vozidel odpovídající velikosti;
 - optimalizace oběhů (a turnusů);
 - minimalizace souběžných jízd;
- » prověřovat možnosti tarifních úprav s využitím vlastností zónově-relačního tarifu.

10 REVIZE CÍLŮ PLÁNU DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI

Navržený Plán dopravní obslužnosti území – především v oblastech standardy a koncepce – obsahuje řadu cílů, které je vhodné nadále sledovat. Pro účely revize jsou tyto cíle uvedeny v kap. 10.1 vč. souvisejících opatření a termínů. Právě stanovení standardů v dopravě v rámci PDOÚ by mělo být chápáno tak, že jde o první krok k narovnání systému organizace a financování veřejné dopravy v Libereckém kraji. Stanovení standardů dopravní dostupnosti lze v budoucnu více upřesnit s využitím (matematických) modelů v dopravě, naopak technické a kvalitativní standardy musejí vycházet z potřeb cestujících a z trendů rozvoje veřejné dopravy.

Zvláště pak jsou uvedeny navržené projekty – viz kap. 10.2.

10.1 PŘEHLED CÍLŮ

V návaznosti na PDOÚ je navrženo sledovat tyto cíle:

Tabulka 95 – Přehled zásadních cílů PDOÚ pro období 2015-18

Cíl	Kap.	Opatření	Termín
Podpora rozvoje železniční infrastruktury	4.2	Pravidelná jednání se SŽDC v úrovni vedení LK – vedení SŽDC. Dílní cíle uvedeny v kap. 4.2.	průběžně
Podpora rozvoje dopravních terminálů	4.3	Jednání s městy a obcemi; Implementace standardů dopravních terminálů. Dílní cíle uvedeny v kap. 4.3	průběžně
Projednání standardů dopravní obslužnosti	6	Připomínkový řízení k PDOÚ	6/2015 (splněno)
Implementace standardů dopravní obslužnosti	6	Schválení v orgánech LK	11/2015
Revize standardů dopravní obslužnosti a jejich potvrzení/upřesnění pomocí matematického modelu	6	Vyhodnocení dopravní obslužnosti za delší období ve vztahu k nabídce spojení, ceně přepravy a k demografii.	2018
Projednání opatření reagujících na neplnění standardů dopravní obslužnosti s dotčenými městy a obcemi – návrh dalšího postupu	6.7	Prověření potenciálu → zavedení spojů nebo akceptace SQ obcemi.	3/2016
Projednání opatření reagujících na identifikaci nadstandardů dopravní obslužnosti s dotčenými městy a obcemi – návrh dalšího postupu	6.7	Prověření potenciálu → zajištění nadstandardních spojů za finanční spolupráce dotčených měst a obcí (příp. omezení nadstandardních spojů)	3/2016

Cíl	Kap.	Opatření	Termín
Cíle v oblasti dopravní koncepce v rámci regionální dopravní obslužnosti, viz kap. 7.1	7.1	Správa JŘ a jejich optimalizace; Spolupráce s městy, obcemi LK a s ostatními objednateli (stát, sousední kraje aj.)	průběžně
Spolupráce s významnými zaměstnavateli	7.1	Průběžné vyhodnocení stávající obslužnosti a úprava JŘ; Integrace ZLD do systému IDS.	průběžně
Minimalizace (eliminace) redundantních souběhů mezi spoji	7.1	Správa JŘ a jejich optimalizace; garance návazností mezi spoji v návaznosti na projekt Centrální dispečink.	průběžně
Koordinace MHD a PAD	7.2	Spolupráce s městy s MHD.	průběžně
Územní rozvoj IDS	8.1	Spolupráce se sousedními kraji (IDS), dopravci a dodavateli odbavovacích systémů	průběžně
Propagace veřejné dopravy	8.3	Tištěná média; Kontaktní kampaně; Audiovizuální média; Moderní technologie.	průběžně
Zajištění stabilního financování dopravní obslužnosti	9.3	Schválení (aktualizace) rozpočtového záměru pro období do r. 2018	11/2015
		Naplnění rozpočtu na dopravní obslužnost dle rozpočtového záměru	průběžně
		Sledování vývoje faktorů ovlivňujících ekonomiku provozu	průběžně
		Prověřovat možnosti optimalizace systému veřejné dopravy	průběžně

Zdroj: KORID LK

10.2 ZÁSOBNÍK PROJEKTŮ

V návaznosti na PDOÚ a jeho rozvojové cíle jsou navrženy ke zpracování projekty uvedené v následující tabulce:

Tabulka 96 – Zásobník projektů veřejné dopravy

Název projektu	Kap.	Cíle	Nositel projektu	Odhadované náklady [Kč, bez DPH]	Termín (odhad)
Centrální dispečink	8	Zajištění návazností mezi spoji v rámci IDS IDOL a efektivního provozu veřejné dopravy na území Libereckého kraje	KORID	4 mil. Kč	2015 – 2016
Modernizace zastávek v Libereckém kraji	6.5.4	Sjednocení vzhledu označků zastávek v rámci IDS IDOL (všechny zastávky); Vybudovat ve spolupráci s obcemi bezbariérový přístup do vozidel (alespoň zast. I. a II. třídy); Zavedení informačních technologií na významné zastávky v LK. Standardy a koncepce rozvoje, provozování a údržby vlakových i autobusových zastávek v LK; Zlepšení komfortu a dostupnosti vlakových zastávek v LK;	LK + Města a obce	25 mil. Kč (bus zast.) 50 mil. Kč (žel. zast.)	
Rozvoj turistické a přeshraniční dopravy	7	Zlepšení turistické nabídky	KORID	500 tis. Kč/rok	2017
Modernizace systému IDOL/ OPUSCARD	8.2.2	Rozšířit stávající řešení systému o nejmodernější technologie odbavení.	KORID	10 mil. Kč	2015 – 2017
Zákaznické centrum a online služby	8.2.3	Řešení celého portfolia životních situací souvisejících se systémem OPUSCARD a dopravní aplikací IDOL.	KORID	2 mil. Kč	2016 – 2017

Zdroj: KORID LK

Dosud nezahájené prioritní projekty na železnici pro období 2016-2018 jsou v následující tabulce. Seznam všech projektů je uveden v Příloze č. P10-02-01.

Tabulka 97 – Zásobník dosud nezahájených prioritních projektů na železniční infrastruktuře

Název projektu	Cíle	Nositel projektu	Termín (odhad)
Projektová příprava			
Modernizace trati Pilínkov - Hodkovice n. M.	Rychlé spojení Liberec - Praha - zlepšení spojení Liberce s vnitrozemím v dílčích relacích.	MD ČR, SŽDC, s.o., GŘ	2017
Spojka Mladá Boleslav město - Mladá Boleslav -Debř	Kolejové spojení Libereckého kraje s centrem Mladé Boleslavi.	MD ČR, SŽDC, s.o., GŘ	2018
Investice			
Rekonstrukce SZZ ŽST Turnov	Zkrácení staničních intervalů, zlepšení návazností, zefektivnění oběhů.	SŽDC, s.o., SSZ	2017
Revitalizace trati Liberec - Česká lípa	Spojení Liberec - Čeká Lípa za hodinu.	SŽDC, s.o., SSZ	2017 - 2018
Optimalizace traťové rychlosti			
Zvýšení rychlosti Tanvald - Železný Brod	Zlepšení návazností, zvýšení spolehlivosti, zefektivnění oběhů.	SŽDC, s.o.	2016
Zvýšení rychlosti Bakov n. J. - Jedlová	Vytvoření přestupního uzlu v České Lípě a Mladé Boleslavi, zefektivnění oběhů.	SŽDC, s.o., OŘ	2017
Zvýšení rychlosti Chrastava - Zittau	Vytvoření přestupního uzlu v Žitavě, zefektivnění oběhů.	SŽDC, s.o., OŘ	2018
Zvýšení rychlosti Lovosice – Česká Lípa	Vyšší atraktivita dopravy, zkrácení cestovní doby v relaci Praha – Česká Lípa s přestupem v Lovosicích.	SŽDC, s.o.	2019

Zdroj: KORID LK

Dále jsou uvedeny projekty navržené v rámci IPRÚ Liberec – Jablonec n.Nis. a IROP

Tabulka 98 – Seznam projektů IPRÚ (1-5) Liberec – Jablonec n.Nis. a IROP (6-17)

Poř. č.	Projektový záměr	Způsobilé v mil.Kč	výdaje
1	Výstavba tramvajové trati v úseku "U Lomu - Krejčího - Dobiášova (sídliště Rochlice)"		700 000
2	Rekonstrukce Tramvajové trati Liberec- Jablonec nad Nisou:		
	Rekonstrukce tramvajové trati Liberec - Jablonec nad Nisou v úseku KYSELKA - Proseč nad Nisou, ŠKOLA		90 000
	Rekonstrukce tramvajové trati Liberec - Jablonec nad Nisou v úseku Proseč nad Nisou, ŠKOLA - Proseč nad Nisou, VÝHYBNA		110 000
	Rekonstrukce tramvajové trati Liberec - Jablonec nad Nisou v úseku NOVÝ SVĚT - MĚNÍRNA		110 000

	Rekonstrukce tramvajové trati Liberec - Jablonec nad Nisou v Jablonci nad Nisou v úseku ulice U Nisy - křižovatka Budovatelů x Poštovní	65 000
	Rekonstrukce signalizačního zařízení s vyšším stupněm zabezpečení částečně jednokolejné tramvajové trati Liberec - Jablonec nad Nisou	30 000
3	Rekonstrukce tramvajové trati Rumunská - Palachova - Šaldovo náměstí	65 000
4	Úprava tramvajové smyčky VIADUKT	55 000
5	Rekonstrukce měnirny Zelené Údolí	45 000
6	Informační panely na zastávky MHD	1 500
7	Validátory pro odbavení bankovní kartou	6 120
8	Automaty pro výdej jízdenek	5 000
9	Automat na dobíjení předplatného	1 000
10	Upgrade odbavovacího systému – MHD Jablonec n.Nis.	6 270
11	Upgrade odbavovacího systému – MHD Liberec	34 000
12	Upgrade vybavení dopravního dispečinku	5 000
13	Sociální automobil	600
14	Elektrobús – bezbariérový autobus 12m s elektrickým pohonem	44 000
15	Dobíjecí stanice pro elektrobuses	6 000
16	Bezbariérové autobusy 12 m s pohonem na CNG – 20 ks	110 000
17	Bezbariérové kolejové vozidlo – 3 ks	99 000

Zdroj: DPMLJ

10.3 INDIKÁTORY EFEKTIVITY DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI

Za účelem sledování efektivity veřejné dopravy je navrženo sledovat následující ukazatele (indikátory):

Tabulka 99 – Indikátory efektivity veřejné dopravy

Indikátor	Účel sledování	Vlivy ovlivňující indikátor
Počet cestujících celkem v systému IDS (den, týden, měsíc, rok)	Statistická informace	Výše tarifu Jízdní řády Kvalita veřejné dopravy Informace pro cestující (propagace veřejné dopravy) Ostatní vlivy (výše mezd, ceny PHM)
Počet cestujících celkem v relaci (den, týden, měsíc, rok)	Informace podstatná pro plánování dopravního spojení v dané relaci (počet spojů, kapacita)	Výše tarifu Nabídka spojení Kvalita veřejné dopravy Informace pro cestující (propagace veřejné dopravy) Ostatní vlivy (výše mezd, ceny PHM)
Počet cestujících ve spoji (min., max., průměr)	Informace důležitá pro plánování odpovídající kapacity spoje, příp. pro rozhodnutí o existenci spoje	Výše tarifu Časová poloha spoje i nabídka spojení v dané relaci (ostatní spoje) Kvalita veřejné dopravy Informace pro cestující (propagace veřejné dopravy) Ostatní vlivy (výše mezd, ceny PHM)
CDV	Finanční plánování dopravy	Efektivita dopravní koncepce stanovené Objednatelem (proběhy vozidel, požadovaná velikost vozidel) Požadovaná kvalita dopravy Místní podmínky a poměry (provoz ve městě, v horských oblastech atp.) Efektivita dopravce při zajištění provozu (vstup pro cenovou nabídku v rámci veřejné zakázky) Ostatní vlivy (inflace, ceny PHM, výše mezd)

Indikátor	Účel sledování	Vlivy ovlivňující indikátor
Výše tržeb	Finanční plánování dopravy	Výše tarifu Nabídka spojení (vhodnost časových poloh a tras spojů, rozsah dopravy) Kvalita dopravy Informace pro cestující (propagace veřejné dopravy) Ostatní vlivy (inflace, ceny PHM, výše mezd)
Kompensace celkem/rok (dle druhu dopravy)	Finanční plánování dopravy	Faktory ovlivňující CDV a výši tržeb
Kompensace vztahená k počtu přepravených cestujících	Sledování efektivity provozu daného spoje (rozhodnutí o druhu dopravy, kapacitě dopr. prostředku či o existenci daného spoje)	Faktory ovlivňující: CDV, výši tržeb, počet cestujících ve spoji

Zdroj: KORID LK

10.4 SROVNÁNÍ NÁVRHOVÉ ČÁSTI S CÍLI PLÁNU A NAVRŽENÝMI STANDARDY DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI

Stěžejní části dopravní plánu jsou kapitoly 6: Standardy dopravní obslužnosti, které stanovují cíle dopravní obslužnosti, a 7: Popis zajišťovaných veřejných služeb a koncepce dopravy v LK, která ze standardů vychází. V rámci revize cílů plánů dopravní obslužnosti je tedy úkolem posoudit, zda navržená koncepce je v souladu se standardy dopravní obslužnosti a zda je tato koncepce v souladu s kap. 9.1 (Finanční náročnost).

Revizi dokumentu ve verzi k projednání z dubna 2015 provedly Technická univerzita v Liberci a Univerzita Pardubice. Obě instituce se nezávisle na sobě shodly, že dokument PDOÚ odpovídá podmínkám stanovených Zákonem č. 194/2010 Sb., dopravní koncepce se opírá o podrobně zpracovanou analýzu, standardy dopravní obslužnosti jsou přiměřené a cíle dokumentu v oblasti dopravní obslužnosti a její koncepce jsou stanoveny jednoznačně a dokument je zpracován v souladu s nimi.

Kompletní dokument revize PDOÚ zpracovaný TUL je přílohou P10-04-01. Návrh vypořádání námětů a připomínek z této revize je součástí přílohy P10-04-01a.

Kompletní dokument revize PDOÚ zpracovaný Univerzitou Pardubice je přílohou P10-04-02. Návrh vypořádání námětů a připomínek z této revize je součástí přílohy P10-04-02a.

Dokument byl také přístupný k připomínkám pro širokou veřejnost na webových stránkách www.korid.cz – primárně byly osloveny obce Libereckého kraje, Ministerstvo dopravy, sousední samosprávné celky a dopravci poskytující veřejné služby v přepravě cestujících na základě smlouvy s Libereckým krajem. Připomínky bylo možné zasílat do 17. července. Jejich kompletní výčet vč. návrhu jejich vypořádání je přílohou Plánu dopravní obslužnosti P10-04-03. (Zpracované, nebo částečně zpracované připomínky jsou již součástí této verze dokumentu.)

Na základě připomínek byla mírně upravena struktura následovně:

- doplněny kap. 1.7 a 2.4.5
- původní kap. 6.3.4 je uvedena jako kap. 6.7
- kap. 6.7. je uvedena jako kap. 6.8 s tím, že konkrétní upřesnění analýzy vč. návrhu opatření je součástí příloh
- byly aktualizovány přílohy

Kolektiv autorů děkuje všem osobám a organizacím, které zaslaly své připomínky k tomuto dokumentu.



KORID LK, spol. s r.o.

Koordinátor veřejné dopravy Libereckého kraje, U Jezu 642/2a, 461 80 Liberec 2

© KORID LK, spol. s r. o., říjen 2015