

**PLÁN DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI
LIBERECKÉHO KRAJE**

OBDOBÍ 2019–2023

KORID LK, spol. s r.o.

FINÁLNÍ verze dokumentu

Poděkování

Poděkování patří všem zastupitelům a zástupcům obcí 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 zatráktivňování veřejné dopravy v Libereckém kraji.

OBSAH

SEZNAM TABULEK	8
SEZNAM GRAFŮ	11
SEZNAM OBRÁZKŮ	11
SEZNAM PŘÍLOH	12
SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK	13
ÚVOD	15
MANAŽERSKÉ SHRNTÍ.....	15
REVIZE CÍLŮ PDOÚ 2012-18	16
LEGISLATIVNÍ RÁMEC.....	17
VYMEZENÍ ÚZEMÍ A ÚZEMNÍCH CELKŮ PRO ANALYTICKOU ČÁST.....	18
1 ANALÝZA OBLASTÍ LIBERECKÉHO KRAJE	19
1.1 DEMOGRAFIE ÚZEMÍ.....	19
1.2 ANALÝZA TRHU PRÁCE.....	21
1.2.1 ODVĚTVOVÁ CHARAKTERISTIKA	21
1.2.2 ZAMĚSTNANOST.....	23
1.2.3 NEZAMĚSTNANOST.....	24
1.3 ROZLOŽENÍ ŠKOL	25
1.4 ROZLOŽENÍ ZDRAVOTNICKÝCH ZAŘÍZENÍ	26
1.5 ROZLOŽENÍ ÚŘADŮ.....	27
1.6 TURISTICKÁ DOPRAVA	28
1.7 DOPRAVA ZA SPORTEM, ZA NÁKUPY A ZA KULTUROU	28
2 ANALÝZA VEŘEJNÉ DOPRAVY V LIBERECKÉM KRAJI	29
2.1 ANALÝZA ŽELEZNIČNÍCH LINEK (TRATÍ)	29
2.2 ANALÝZA LINEK PŘÍMĚSTSKÉ AUTOBUSOVÉ DOPRAVY.....	33
2.3 ANALÝZA MĚSTSKÉ HROMADNÉ DOPRAVY	35
2.3.1 MHD LIBEREC.....	35
2.3.2 MHD JABLONEC NAD NISOU.....	37
2.3.3 MHD ČESKÁ LÍPA.....	38
2.3.4 MHD TURNOV	39
2.4 ANALÝZA TARIFU IDOL	40
2.4.1 VZNIK A VÝVOJ.....	40
2.4.2 CHARAKTERISTIKA TARIFU IDOL.....	43
2.4.3 CENOVÉ SROVNÁNÍ TARIFU IDOL S OSTATNÍMI TARIFY IDS V ČR.....	46
2.4.4 SWOT ANALÝZA TARIFU IDOL	47
2.4.5 SOUČASNOST A BUDOUCNOST TARIFU IDOL	48
2.5 POSOUZENÍ ATRAKTIVITY SPOJENÍ (CENA, ČAS)	48

2.6	PROPOJENÍ VEŘEJNÉ DOPRAVY NA TURISTICKÉ LINKY, CYKLODOPRAVU A PĚŠÍ DOPRAVU.....	48
3	ANALÝZA PŘEPRAVNÍCH POTŘEB V ÚZEMÍ.....	50
3.1	APRIORNÍ POPTÁVKA	50
3.2	APOSTERIORNÍ POPTÁVKA	52
3.2.1	ANALÝZA DOJÍŽDKY A VYJÍŽDKY DLE SLDB 2011	52
3.2.2	ANALÝZA PŘEPRAVENÝCH CESTUJÍCÍCH V IDOL – HLAVNÍ CÍLE	53
3.2.3	SROVNÁNÍ REÁLNÉHO A POTENCIÁLNÍHO PODÍLU VEŘEJNÉ DOPRAVY VE VYBRANÝCH RELACÍCH (MODAL SPLIT)	54
3.3	ANALÝZY A SROVNÁNÍ	57
3.3.1	PŘEHLED VÝKONŮ, TRŽEB A NÁKLADŮ V OBDOBÍ 2010-18.....	57
3.3.2	VÝVOJ POČTU CESTUJÍCÍCH NA VYBRANÉ RELACI	60
3.4	VYHODNOCENÍ PŘEPRAVNÍCH POTŘEB – SWOT ANALÝZA	62
4	INFRASTRUKTURA V LIBERECKÉM KRAJI.....	63
4.1	SILNIČNÍ SÍŤ.....	63
4.1.1	PLÁNY ROZVOJE SILNIČNÍ SÍTĚ	64
4.1.2	ZIMNÍ ÚDRŽBA.....	66
4.1.3	POŽADAVKY PAD NA SILNIČNÍ INFRASTRUKTURU – DOPRAVNÍ ZNAČENÍ	66
4.1.4	ZŘIZOVÁNÍ A RUŠENÍ AUTOBUSOVÝCH ZASTÁVEK.....	68
4.2	ŽELEZNIČNÍ SÍŤ	69
4.2.1	HLAVNÍ CÍLE LIBERECKÉHO KRAJE NA ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTUŘE	70
4.2.2	VÝBĚROVÁ ŘÍZENÍ NA ŽELEZNICI – SPOLUPRÁCE SE SPRÁVCEM INFRASTRUKTURY.....	72
4.2.3	DOSTUPNOST ŽELEZNICE V CENTRECH DOJÍŽDKY	73
4.2.4	ZŘIZOVÁNÍ A RUŠENÍ ŽELEZNIČNÍCH ZASTÁVEK	74
4.2.5	PŘEJEZDY.....	74
4.2.6	SPOLUPRÁCE PŘI PŘÍPRAVĚ INVESTIC.....	75
4.2.7	ODSTAVOVÁNÍ ŽELEZNIČNÍCH VOZIDEL	75
4.2.8	INFORMAČNÍ SYSTÉMY NA ŽELEZNICI	75
4.2.9	GARANCE PŘESTUPNÍCH VAZEB MEZI VLAKY A NÁVAZNOU DOPRAVOU	75
4.2.10	MAJETKOVÉ NAROVNÁNÍ NA ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTUŘE	76
4.3	DOPRAVNÍ TERMINÁLY VEŘEJNÉ DOPRAVY	76
4.3.1	DOPRAVNÍ TERMINÁLY VYBUDOVANÉ V LIBERECKÉM KRAJI	77
4.3.2	PLÁN ROZVOJE DOPRAVNÍCH TERMINÁLŮ VEŘEJNÉ DOPRAVY.....	80
5	SMLOUVY UZAVŘENÉ MEZI LIBERECKÝM KRAJEM, DOPRAVCI, OBCEMI A ZAMĚSTNAVATELI	82
5.1	SMLOUVY UZAVŘENÉ V DRÁŽNÍ DOPRAVĚ.....	83
5.1.1	SMLUVNÍ VZTAHY V ŽELEZNIČNÍ DOPRAVĚ V ROCE 2019.....	83
5.1.2	PŘEDPOKLÁDANÝ HARMONOGRAM UZAVÍRÁNÍ SMLUV V ŽELEZNIČNÍ DOPRAVĚ	85
5.2	SMLOUVY UZAVŘENÉ S AUTOBUSOVÝMI DOPRAVCI	87
5.2.1	STÁVAJÍCÍ SMLUVNÍ VZTAHY V LINKOVÉ DOPRAVĚ.....	87

5.2.2	PŘEDPOKLÁDANÝ HARMONOGRAM UZAVÍRÁNÍ SMLUV V LINKOVÉ DOPRAVĚ.....	87
5.3	SMLOUVY O SPOLUPRÁCI PŘI VYUŽITÍ MHD.....	88
5.4	SMLOUVY O SPOLUPRÁCI S OBCEMI	89
5.5	SMLOUVY O SPOLUPRÁCI SE ZAMĚSTNAVATELI	91
6	STANDARDSY DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI	94
6.1	CÍLE VEŘEJNÉ DOPRAVY V LIBERECKÉM KRAJI.....	94
6.2	ČLENĚNÍ OBCÍ (LOKALIT) Z POHLEDU PRODUKCE A ATRAKCE PRO ÚČELY STANOVENÍ STANDARDŮ VEŘEJNÉ DOPRAVY	94
6.2.1	ČLENĚNÍ OBCÍ (LOKALIT) Z POHLEDU PRODUKCE.....	94
6.2.2	ČLENĚNÍ OBCÍ (LOKALIT) Z POHLEDU ATRAKCE	95
6.3	MINIMÁLNÍ STANDARDSY DOSTUPNOSTI VEŘEJNÉ DOPRAVY (APRIORNÍ NABÍDKA)	96
6.3.1	DOCHÁZKOVÁ VZDÁLENOST.....	96
6.3.2	NABÍDKA SPOJENÍ.....	98
6.3.3	DOJEZDOVÁ DOBA A DOSTUPNOST	100
6.4	STANDARDSY UDRŽITELNÉHO ROZVOJE NABÍDKY VEŘEJNÉ DOPRAVY V ZÁVISLOSTI NA JEJÍM REÁLNÉM VYUŽITÍ (APOSTERIORNÍ NABÍDKA).....	101
6.4.1	STANDARD MAXIMÁLNÍ OBSAZENOSTI SPOJŮ.....	101
6.4.2	NABÍDKA DOPRAVY V RELACÍCH DLE PŘEPRAVNÍ POPTÁVKY	101
6.4.3	PRAVIDLA PRO URČENÍ NADSTANDARDNÍHO ROZSAHU SPOJENÍ.....	102
6.5	STANDARDSY KVALITY VEŘEJNÉ DOPRAVY.....	102
6.5.1	STANDARDSY KVALITY VOZIDEL ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY	102
6.5.2	STANDARDSY KVALITY VOZIDEL PŘÍMĚSTSKÉ AUTOBUSOVÉ DOPRAVY.....	104
6.5.3	STANDARDSY VYBAVENÍ ZASTÁVEK ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY.....	105
6.5.4	STANDARDSY VYBAVENÍ ZASTÁVEK AUTOBUSOVÉ DOPRAVY	107
6.6	SYSTÉM POPTÁVKOVÉ DOPRAVY	108
6.6.1	RADIOSTOP.....	108
6.6.2	RADIOBUS	108
6.6.3	STANDARD DOPRAVNÍ NABÍDKY V RÁMCI POPTÁVKOVÉ DOPRAVY.....	109
6.6.4	TECHNICKÉ A KVALITATIVNÍ STANDARDSY POPTÁVKOVÉ DOPRAVY.....	109
6.7	CENA PŘEPRAVY.....	109
6.8	ANALÝZA DOPADŮ NAVRŽENÝCH STANDARDŮ	111
6.8.1	ANALÝZA TECHNICKÝCH A KVALITATIVNÍCH STANDARDŮ	111
6.8.2	ANALÝZA STANDARDŮ DOPRAVNÍ DOSTUPNOSTI	111
7	POPIS ZAJIŠŤOVANÝCH VEŘEJNÝCH SLUŽEB A KONCEPCE DOPRAVY V LK	112
7.1	NÁVRH PROVOZNÍ KONCEPCE V LIBERECKÉM KRAJI	112
7.1.1	POPIS A CHARAKTERISTIKA PÁTEŘNÍCH LINEK VEŘEJNÉ DOPRAVY V LIBERECKÉM KRAJI.....	112
7.1.2	CÍLE A OPATŘENÍ V ORGANIZACI PÁTEŘNÍCH LINEK V OBDOBÍ 2019-23.....	118
7.1.3	OBSLUŽNÉ LINKY VEŘEJNÉ DOPRAVY V LIBERECKÉM KRAJI.....	119

7.1.4	SYSTÉMOVÉ PŘESTUPNÍ UZLY.....	121
7.1.5	POPIS DOPRAVNÍ KONCEPCE V JEDNOTLIVÝCH OBLASTECH	124
7.1.6	NADREGIONÁLNÍ (DÁLKOVÁ) DOPRAVA	137
7.2	NÁVRH KONCEPCE KOORDINACE MHD A PAD	139
7.2.1	KOORDINACE MHD A PAD V OKOLÍ LIBERCE.....	140
7.2.2	KOORDINACE MHD A PAD V OKOLÍ JABLONCE NAD NISOU	140
7.2.3	KOORDINACE MHD A PAD V OKOLÍ ČESKÉ LÍPY.....	142
7.2.4	KOORDINACE MHD A PAD V OKOLÍ TURNOVA.....	142
7.2.5	KONCEPCE VYUŽITÍ REGIONÁLNÍCH LINEK PRO MÍSTNÍ OBSLUHU V MENŠÍCH MĚSTECH/OBCÍCH LIBERECKÉHO KRAJE.....	143
7.3	KONCEPCE TURISTICKÉ DOPRAVY.....	147
7.3.1	CYKLOBUSY A CYKLOVLAKY.....	147
7.3.2	OSTATNÍ LETNÍ TURISTICKÉ LINKY.....	149
7.3.3	ZIMNÍ SEZÓNŇNÍ LINKY.....	149
7.3.4	NOSTALGICKÉ LINKY A HISTORICKÉ JÍZDY	150
7.3.5	SHRNUTÍ CÍLŮ V OBLASTI KONCEPCE TURISTICKÉ DOPRAVY	151
8	INFORMACE A SYSTÉMY VEŘEJNÉ DOPRAVY	153
8.1	MOŽNOSTI ÚZEMNÍHO ROZVOJE IDS	153
8.2	TECHNOLOGICKÝ ROZVOJ IDS.....	154
8.2.1	CENTRÁLNÍ DISPEČINK.....	154
8.2.2	PROJEKT MODERNIZACE SYSTÉMU IDOL/OPUSCARD.....	157
8.2.3	ZÁKAZNICKÉ CENTRUM A ONLINE SLUŽBY	158
8.3	PROPAGACE VEŘEJNÉ DOPRAVY	159
8.3.1	VÝCHODISKA.....	159
8.3.2	INFORMACE JAKO ZÁKLADNÍ NÁSTROJ PROPAGACE VD.....	159
8.3.3	ZÁKLADNÍ CÍLE A TÉMATA PROPAGACE VEŘEJNÉ DOPRAVY.....	160
8.3.4	CÍLOVÉ ZÁKAZNICKÉ SEGMENTY A MÍSTA PROPAGACE.....	160
8.3.5	KOMUNIKAČNÍ KANÁLY A DISTRIBUČNÍ MÍSTA.....	161
8.3.6	NÁKLADY PROPAGACE VEŘEJNÉ DOPRAVY	161
9	EKONOMICKÉ ZHDNOCENÍ VEŘEJNÉ DOPRAVY V LIBERECKÉM KRAJI	162
9.1	FINANČNÍ NÁROČNOST	162
9.1.1	ROZSAH DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI	162
9.1.2	ODHAD VÝVOJE NÁKLADŮ (KOMPENZACÍ) NA ZAJIŠTĚNÍ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI	163
9.2	ZDROJE FINANCOVÁNÍ.....	165
9.2.1	ROZPOČET LK	166
9.2.2	ROZPOČET OBCÍ	166
9.2.3	PŘÍSPĚVKY ZAMĚSTNAVATELŮ.....	166
9.2.4	PŘÍSPĚVKY NA NADSTANDARD	167

9.3	VÝHLED FINANCOVÁNÍ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI V LETECH 2019-2023	168
9.3.1	<i>VÝHLED FINANČNÍ NÁROČNOSTI – STŘEDNÍ ODHAD</i>	169
9.3.2	<i>VÝHLED FINANČNÍ NÁROČNOSTI – PESIMISTICKÝ ODHAD</i>	170
9.3.3	<i>SHRNUTÍ VÝHLEDU FINANČNÍ NÁROČNOSTI</i>	171
10	REVIZE CÍLŮ PLÁNU DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI.....	172
10.1	PŘEHLED CÍLŮ A PROJEKTŮ.....	172
10.2	INDIKÁTORY EFEKTIVITY DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI	173

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1 – Struktura a cíle Plánu dopravní obslužnosti.....	15
Tabulka 2 – Liberecký kraj: Základní údaje.....	18
Tabulka 3 – Srovnání počtu obyvatel dle okresů v LK (2013, 2018).....	19
Tabulka 4 – Srovnání počtu obyvatel podle pohlaví v LK za rok 2018	19
Tabulka 5 – Rozloha okresů v LK a hustota zalidnění.....	20
Tabulka 6 – Přírůstky obyvatel v okresech Libereckého kraje (2013, 2018)	20
Tabulka 7 – Největší zaměstnavatelé v Libereckém kraji.....	21
Tabulka 8 – Zaměstnavatelé v Libereckém kraji s počtem zaměstnanců do 1 000	22
Tabulka 9 – Věková struktura zaměstnaných LK v meziročním srovnání let 2015–2017	23
Tabulka 10 – Kategorizace železničních linek v Libereckém kraji	31
Tabulka 11 – SWOT analýza linek železniční dopravy v Libereckém kraji.....	32
Tabulka 12 – Linky PAD v Libereckém kraji	33
Tabulka 13 – SWOT analýza PAD v Libereckém kraji.....	34
Tabulka 14 – SWOT analýza MHD Liberec.....	36
Tabulka 15 – SWOT analýza MHD Jablonec nad Nisou	38
Tabulka 16 – SWOT analýza MHD Česká Lípa	39
Tabulka 17 – SWOT analýza MHD Turnov.....	40
Tabulka 18 – Integrační kroky v Libereckém kraji	40
Tabulka 19 – SWOT analýza tarifu IDOL.....	47
Tabulka 20 – Počet přepravených cestujících a vybraných tržeb z vybraných měst LK.....	53
Tabulka 21 – Srovnání počtu cestujících v relaci s údaji o vyjížděči ze SLDB 2011	55
Tabulka 22 – Srovnání počtu cestujících v roce 2014 ve vybraných relacích s údaji z modal splitu	56
Tabulka 23 – Přehled výkonů, tržeb, nákladů LIBERECKÝ KRAJ 2010–2018.....	57
Tabulka 24 – SWOT analýza přepravených potřeb	62
Tabulka 25 – Silniční síť Libereckého kraje (stav k r. 2017).....	63
Tabulka 26 – Plán rozvoje silnic I. třídy v Libereckém kraji	64
Tabulka 27 – Přehled plánovaných staveb na silnicích nižších tříd v Libereckém kraji.....	65
Tabulka 28 – Vybavenost dopravních terminálů.....	77
Tabulka 29 – Dopravní terminály v Libereckém kraji	77
Tabulka 30 – Plán rozvoje dopravních terminálů v Libereckém kraji.....	80
Tabulka 31 – Smlouvy uzavřené Libereckým krajem s dopravci, obcemi a zaměstnavateli (stav k 31.12.2019).....	82
Tabulka 32 – Rozsah dopravních výkonů dotovaných LK (vozkm/rok)	82
Tabulka 33 – Smlouvy uzavřené v drážní dopravě	83
Tabulka 34 – Harmonogram uzavírání smluv v žel. dopravě (stav k 31.12.2019).....	85
Tabulka 35 – Smlouvy uzavřené v PAD.....	87

Tabulka 36 – Předpokládaný harmonogram uzavírání smluv v linkové dopravě.....	87
Tabulka 37 – Smlouvy o spolupráci v rámci využití MHD pro příměstskou dopravu	88
Tabulka 38 – Srovnání příspěvků obcí Libereckému kraji na dopravní obslužnost pro rok 2019 (plán).....	90
Tabulka 39 – Srovnání výdajů obcí na jimi objednávanou dopravní obslužnost pro rok 2019 (plán).....	91
Tabulka 40 – Smlouvy o spolupráci mezi LK a zaměstnavateli (stav k 30.4.2019)	92
Tabulka 41 – Členění sídel z pohledu produkce	94
Tabulka 42 – Faktory atrakce	95
Tabulka 43 – Standard docházkové vzdálenosti.....	96
Tabulka 44 – Upřesnění standardu docházkové vzdálenosti z pohledu dopravy do zaměstnání.....	97
Tabulka 45 – Standard min. rozsahu dopravní obslužnosti	98
Tabulka 46 – Standard min. rozsahu dopravní obslužnosti dle účelu cesty.....	99
Tabulka 47 – Standard časové dostupnosti.....	100
Tabulka 48 – Standard maximální obsazenosti spojů	101
Tabulka 49 – Standard nabídky spojení dle přepravní poptávky	101
Tabulka 50 – Standard kvality žel. vozidel.....	103
Tabulka 51 – Shrnutí významných požadavků na vozidla v rámci TPS.....	104
Tabulka 52 – Standard vybavení stanic a zastávek železniční dopravy.....	106
Tabulka 53 – Technické a kvalitativní standardy poptávkové dopravy.....	109
Tabulka 54 – Páteřní linky železniční dopravy v LK	113
Tabulka 55 – Páteřní linky autobusové dopravy v LK.....	115
Tabulka 56 – Cíle a opatření pro páteřní linky v Libereckém kraji	118
Tabulka 57 – Obslužné linky železniční dopravy v LK.....	119
Tabulka 58 – Systémové přestupní uzly v Libereckém kraji.....	121
Tabulka 59 – Popis oblasti Českolipsko	125
Tabulka 60 – Koncepce dopravy oblasti Českolipsko	125
Tabulka 61 – Popis oblasti Novoborsko	126
Tabulka 62 – Koncepce dopravy oblasti Novoborsko	126
Tabulka 63 – Popis oblasti Liberecko – sever	127
Tabulka 64 – Koncepce dopravy oblasti Liberecko – sever	128
Tabulka 65 – Popis oblasti Liberecko – jih.....	129
Tabulka 66 – Koncepce dopravy v oblasti Liberecko – jih	129
Tabulka 67 – Popis oblasti Jablonecko – Tanvaldsko	130
Tabulka 68 – Koncepce dopravy oblasti Jablonecko-Železnobrodsko	131
Tabulka 69 – Popis oblasti Turnovsko – Semilsko	132
Tabulka 70 – Koncepce dopravy oblasti Turnovsko-Semilsko.....	133
Tabulka 71 – Popis oblasti Jilemnicko	134
Tabulka 72 – Koncepce dopravy oblasti Jilemnicko	134
Tabulka 73 – Dálková železniční doprava.....	137

Tabulka 74 – Významné přepravní relace dálkových autobusových linek	138
Tabulka 75 – Koordinace MHD a PAD v okolí SMJ	141
Tabulka 76 – Místní obsluha regionálními linkami.....	144
Tabulka 77 – Požadavky na přepravu jízdních v žel. dopravě	147
Tabulka 78 – Přehled autobusových linek s přepravou kol.....	148
Tabulka 79 – Přehled turistických linek (spojů) v období letní sezóny	149
Tabulka 80 – Přehled turistických autobusových linek (spojů) provozovaných v zimním období.....	150
Tabulka 81 – Přehled nostalgických linek.....	150
Tabulka 82 – Cíle a rozvojové záměry v oblasti turistické dopravy.....	151
Tabulka 83 – Územní rozvoj IDOL v letech 2009-18.....	153
Tabulka 84 – Harmonogram realizace projektu Centrální dispečink a Informační panely	157
Tabulka 85 – Etapizace projektu Modernizace systému IDOL/OPUSCARD.....	158
Tabulka 86 – Etapizace projektu Zákaznické centrum	158
Tabulka 87 – Maximální rozsah základní dopravní obslužnosti Libereckého kraje.....	162
Tabulka 88 – Odhad rozsahu výkonů dopravní obslužnosti v letech 2019-23	163
Tabulka 89 – Odhad vývoje nákladů dopravní obslužnosti v letech 2019-23	164
Tabulka 90 – Porovnání příspěvků LK v rámci mezikrajské spolupráce (období JŘ 2018/19).....	165
Tabulka 91 – Porovnání příspěvků LK v rámci mezikrajské spolupráce (období JŘ 2019/20).....	165
Tabulka 92 – Porovnání nákladů na „podstandardy“ a nadstandardy.....	167
Tabulka 93 – Financování dopravní obslužnosti v letech 2016-2018.....	168
Tabulka 94 – Porovnání odhadovaných nákladů na dopravní obslužnost a zdrojů jejího financování (střední odhad).....	169
Tabulka 95 – Porovnání odhadovaných nákladů na dopravní obslužnost a zdrojů jejího financování (pesimistický odhad)	170
Tabulka 96 – Shrnutí výhledu finanční náročnosti	171
Tabulka 97 – Přehled zásadních cílů PDOÚ pro období 2019-23	172
Tabulka 98 – Indikátory efektivity veřejné dopravy.....	173

SEZNAM GRAFŮ

Graf 1 – Vývoj obecné míry nezaměstnanosti v LK a ČR v letech 1998–2017 (%)	24
Graf 2 – Porovnání automobilizace v Libereckém kraji, včetně jednotlivých ORP a v České republice v letech 2016 až 2018.....	51
Graf 3 – Vývoj počtu osob na jedno vozidlo v LK a v ČR v letech 2010–2018	51
Graf 4 – Rozsah výkonů PAD objednaných Libereckým krajem v letech 2010–2018	58
Graf 5 – Vývoj tržeb (výnosů) v PAD v letech 2010–2018	58
Graf 6 – Vývoj nákladů PAD v letech 2010–2018	59
Graf 7 – Vývoj nákladů PAD na km v letech 2010–2018	60
Graf 8 – Počet přepravených cestujících v relaci Liberec – Mladá Boleslav (vývoj 2015–2018).....	61
Graf 9 – Počet přepravených cestujících v relaci Liberec – Mladá Boleslav (meziroční srovnání 2015–2018).....	61

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1: První osazený označník dle závazného vzoru IDOL v zastávce Mníšek,,žel.st.....	66
Obrázek 2: Vzorový půdorys zastávky (z Manuálu zřizování a rekonstrukce autobusových zastávek v LK)	67

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

P0-01: Revize cílů PDOÚ 2016-2018

P1-03: Mapa rozložení školských zařízení

P1-04: Mapa zdravotnických zařízení

P2-02: Seznam linek PAD a MHD v Libereckém kraji

P2-03-01: Schéma linek MHD Liberec

P2-03-02: Schéma linek MHD Jablonec n.Nis.

P2-03-03: Schéma linek 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)

P2-04-03: Porovnání cen na vybraných relacích v IDOL

P2-05-01: Posouzení atraktivity spojení

P2-06-01: Mapa urbanizovaného území mimo dostupnost 1 km od zastávek veřejné dopravy

P2-06-02: Popis turistických linek

P3-02-01: Mapa cest do/ze zóny Liberec

P4-01-01: Přehled projektů ŘSD

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

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

P7-02-02: Koncepce spojení DSOJ (finanční model)

P10-01: Seznam cílů a projektů pro období 2019–23

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
ENT	Euro Nisa Ticket
CHKO	Chráněná krajinná oblast
IAD	individuální automobilová doprava
IDOL	Integrovaný dopravní systém Libereckého kraje
IDS	integrováný 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
MPSV	ministerstvo práce a sociálních věcí
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 železnic, s. o. (resp. Správa železniční dopravní cesty) ¹		
TZZ	traťové zabezpečovací zařízení		
ÚK	Ústecký kraj		
UMWD	Maršálkovský 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	† (+ / ne)	neděle a státem uznané svátky
Ⓢ (6 / so)	sobota	🚆	přímý vůz

¹ Správa železniční dopravní cesty, s. o. byla s platností od 1. ledna 2020 přejmenována na Správa železnic, s. o. Pro účely tohoto dokumentu je ponechána zkratka SŽDC. (Zkratka SŽ se nepoužívá.)

ÚVOD

MANAŽERSKÉ SHRUTÍ

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 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 a posteriori 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 a předpokládaný harmonogram uzavírání smluv v období 2019-23
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

Kapitola	Cíle kapitoly
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.

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.

REVIZE CÍLŮ PDOÚ 2012-18

Na období 2016–2018 (od aktualizace PDOÚ do konce jeho platnosti) bylo v rámci předchozí Plánu dopravní obslužnosti stanoveno celkem 125 dílčích cílů v různých oblastech od infrastruktury přes opatření v oblasti organizace veřejné dopravy až po rozvojové projekty. Především cíle v oblasti železniční infrastruktury nejsou přímo ovlivnitelné Libereckým krajem, přesto je podstatné jejich uvedení, aby SŽDC znala dlouhodobé požadavky Libereckého kraje.

Z výše uvedeného počtu bylo beze zbytku **naplněno 43 cílů** (z toho 7 je naplňováno průběžně, periodicky) a **dalších 23 cílů bylo naplněno částečně**.

Naopak nebylo naplněno 14 cílů, u kterých bylo po jejich zvážení zjištěno, že jejich naplnění není možné, nebo již není jejich splnění potřeba (byly nahrazeny jiným řešením).

Splnění ostatních cílů bylo odloženo, nejčastěji z důvodu na straně infrastruktury, příp. též z finančních důvodů nebo nedostatku lidských zdrojů (chybějící řidiči autobusů).

Kompletní přehled je uveden v příloze P0-01_Revize_cilu_PDOU_2016-2018.

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, resp. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/2338

- » 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. 63/2011² 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. 319/2016 Sb., kterým se mění Zákon č.266/1994 Sb. o dráhách, ve znění pozdějších předpisů;
- » 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;

² Nařízením vlády č. 49/2015 Sb. bylo Nařízením vlády č. 63/2011 Sb. upraveno.

- » Vyhláška č. 296/2010 Sb., ze dne 20. října 2010 o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace;
- » Nařízení vlády 336/2016 Sb. kterým se mění nařízení vlády č. 567/2006 Sb., o minimální mzdě, o nejnižších úrovních zaručené mzdy, o vymezení ztíženého pracovního prostředí a o výši příplatku ke mzdě za práci ve ztíženém pracovním prostředí, ve znění pozdějších předpisů;
- » Nařízení vlády č. 337/2016 Sb., kterým se mění nařízení vlády č. 567/2006 Sb., o minimální mzdě, o nejnižších úrovních zaručené mzdy, o vymezení ztíženého pracovního prostředí a o výši příplatku ke mzdě za práci ve ztíženém pracovním prostředí, ve znění pozdějších předpisů, a nařízení vlády č. 589/2006 Sb., kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě, ve znění nařízení vlády č. 353/2008 Sb.

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 442 356 k 31.12.2018. 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 39 se statutem města).

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

- Českolipsko,
- Liberecko,
- Jablonecko,
- Semilsko.

Tabulka 2 – 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)
442 356	obyvatel k 31.12.2017 (2. nejméně lidnatý kraj ČR po Karlovarském kraji)
139,8	obyvatel/km ² (ČR; 134,0 obyvatel/km ²)
1,15 %	nárůst počtu obyvatel LK za období 2008–2018 (ČR: 1,74 %)
3,7 %	nezaměstnanost (k 31.12.2017, ČR: 2,9 %)

Zdroj: KORID LK (dle údajů z ČSÚ)

1 ANALÝZA OBLASTÍ LIBERECKÉHO KRAJE

1.1 DEMOGRAFIE ÚZEMÍ

V Libereckém kraji dochází v posledních letech k nárůstu počtu obyvatel, který je ovšem nižší než celorepublikový trend. Ve srovnání s rokem 2013 došlo ke zvýšení počtu obyvatel o 0,85 %, v případě ČR se jednalo o 1,31 %. Nejvyšší nárůst byl zaznamenán v okrese Liberec, v okresech Jablonec a Česká Lípa byl vzestup slabší. V případě okresu Semily lze dlouhodobě pozorovat úbytek obyvatel.

Tabulka 3 – Srovnání počtu obyvatel dle okresů v LK (2013, 2018)

Okres	Počet obyvatel k 31. 12. 2013	Počet obyvatel k 31. 12. 2018	Procentní změna
Česká Lípa	102 811	103 135	+0,32 %
Jablonec nad Nisou	90 028	90 528	+0,56 %
Liberec	171 385	174 811	+2,00 %
Semily	74 385	73 882	-0,68 %
Liberecký kraj	438 609	442 356	+0,85 %
ČR	10 512 419	10 649 800	+1,31 %

Zdroj: KORID LK dle údajů ČSÚ

Absolutně nejvíce obyvatel v rámci Libereckého kraje žije v okrese Liberec, téměř 40 % obyvatel kraje. Je to dáno samotnou existencí krajského města a jeho nabídkou pracovních míst a služeb. Nejméně obyvatel žije v okrese Semily, přibližně 16,7 % obyvatel Libereckého kraje. V celkovém počtu obyvatel převládají ženy, kterých je v rámci populace 50,76 % a stejně tak převládá počet žen ve všech okresech Libereckého kraje. Průměrný věk obyvatel Libereckého kraje je 41,9 let.

Tabulka 4 – Srovnání počtu obyvatel podle pohlaví v LK za rok 2018

Okres/kraj	LK	Česká Lípa	Jablonec	Liberec	Semily
Počet obyvatel	442 356	103 135	90 528	174 811	73 882
muži	217 791	50 869	44 312	85 892	36 718
ženy	224 565	52 266	46 216	88 919	37 164

Zdroj: KORID LK dle údajů ČSÚ

Hustota zalidnění území v Libereckém kraji 139,8 obyv./km² je o něco málo vyšší než průměrné zalidnění České republiky 135,0 obyv./km². Celorepublikový průměr převyšují výrazně oblasti Jablonecka a Liberecka. Jablonecko je v rámci Libereckého kraje nejhustěji obydlenou oblastí a žije v něm 225,05 obyv./km².

Tabulka 5 – Rozloha okresů v LK a hustota zalidnění

Okres/kraj	LK	Česká Lípa	Jablonec	Liberec	Semily
Rozloha (km ²)	3 163,39	1072,86	402,25	989,32	698,97
Hustota zalidnění	139,84	96,13	225,05	176,70	105,70

Zdroj: KORID LK dle údajů ČSÚ

Z pohledu pohybu obyvatelstva převládá migrační přírůstek nad přirozeným přírůstkem obyvatel. V globálním měřítku Liberecký kraj kopíruje celorepublikový trend vývoje, pouze v okrese Liberec došlo mezi lety 2013 a 2018 k nárůstu přirozeného přírůstu.

Migrační přírůstek v roce 2018 dosahoval kladných hodnot ve všech okresech v Libereckého kraje. Počet přistěhovaných do Libereckého kraje dosáhl v roce 2018 celkem 5 560 osob, což je ve srovnání s přechodným rokem nárůst o 12,1 %. V roce 2018 došlo k odchodu z Libereckého kraje 4 524 osob.

Tabulka 6 – Přírůstky obyvatel v okresech Libereckého kraje (2013, 2018)

Okres/kraj		Česká Lípa	Jablonec	Liberec	Semily	LK
Přirozený přírůstek	2013	85	3	152	-128	112
	2018	-66	22	184	-120	20
Přírůstek migrační	2013	-311	38	226	-50	-97
	2018	107	130	679	120	1 036

Zdroj: KORID LK dle údajů ČSÚ

V Libereckém kraji lze sledovat trend suburbanizace, kdy se obyvatelé větších měst se stěhují na okraje či do blízkého okolí města. Nejvíce se projevuje v okolí České Lípy, Jablonce nad Nisou nebo Liberce. Trend se sice pozvolna zpomaluje, v dlouhodobém horizontu je však dobře pozorovatelný.

Prognóza vývoje obyvatelstva do roku 2050 předpokládá zastavení zvyšování počtu obyvatel Libereckého kraje po roce 2019 a následně jeho pozvolné ubývání až o 18 500 obyvatel v roce 2050 oproti roku 2013. Pokles přirozeného přírůstu by mělo částečně brzdit vzrůstající migrační saldo.

Stejně jako obyvatelstvo České republiky bude obyvatelstvo Libereckého kraje stárnout. V roce 2011 poprvé v historii sledování těchto údajů (od roku 2002) 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 měl i přes mírné navýšení kolem roku 2026 počet ekonomicky aktivních obyvatel.

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 využívají především cestující důchodového věku.

1.2 ANALÝZA TRHU PRÁCE

1.2.1 ODVĚTOVÁ CHARAKTERISTIKA

Liberecký kraj těší z bohaté průmyslové tradice. Zatím co dříve zde byl velmi rozvinut sklářský průmysl, textilní a strojírenský průmysl, dnes jsou tyto odvětví na ústupu.

Sklářský průmysl je lokalizován především na Novoborsku a Jablonecku. Nejvýznamnějšími firmami v tomto oboru jsou: EGERMANN s.r.o. v Novém Boru, Preciosa lustry v Kamenickém Šenově a Preciosa group v Liberci, Jablonci nad Nisou, Desné a Zásadě.

Textilní průmysl je v Libereckém kraji zastoupen například společnostmi VÚTS a.s. v Liberci, zabývající se řídicími systémy pro textilní průmysl, a DAMINO CZ, s.r.o. – výroba ložního prádla a bytového textilu ve Frýdlantu. Dále v kraji působí i textilní firmy s úzkou specializací na koncového zákazníka, a to na Hrádecku, Liberecku, Mimoňsku, Turnovsku, v Košťálově či v okolí Stráže nad Nisou.

V dnešní době převládá odvětví s automobilovým průmyslem (tzv. „automotive“), využívající blízkosti automobilky Škoda v Mladé Boleslavi a Vrchlaví, a příbuzné obory – výroba strojů a zařízení, výroba elektrických zařízení a výroba pryžových a plastových výrobků. Společnost ŠKODA AUTO a.s. s centrálou v Mladé Boleslavi a pobočným závodem ve Vrchlaví je sama významným zaměstnavatelem pro občany Libereckého kraje. Společnosti automobilového průmyslu rozmístěné především v České Lípě, Zákupích, Chrastavě, Liberci, Jablonci nad Nisou, Hodkovicích nad Mohelkou a v Turnově zaměstnávají dohromady zhruba 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 autobusovými dopravci zajišťujícími veřejnou dopravu, nebo formou přímé objednávky u dopravců (zvláštní linková doprava).

Tabulka 7 – Největší zaměstnavatelé v Libereckém kraji

Město	Název společnosti / instituce	Kategorie počtu zaměstnanců
Česká Lípa	Adient Czech Republic k.s.	4000–4999
Liberec	Krajská nemocnice Liberec, a.s.	3000–3999
Liberec	DENSO MANUFACTURING CZECH s.r.o.	3000–3999
Liberec	Magna Exteriors (Bohemia) s.r.o.	2000–2499
Stráž pod Ralskem	DIAMO, státní podnik	2000–2499
Česká Lípa	Fehrer Bohemia s.r.o.	1500–1999
Jablonec nad Nisou	PRECIOSA, a.s.	1500–1999
Chrastava	Benteler ČR s.r.o.	1500–1999
Liberec	Krajské ředitelství policie Libereckého kraje	1500–1999
Jablonec nad Nisou	TRW Automotive Czech s.r.o.	1000–1499
Hodkovice nad Mohelkou	Monroe Czechia s.r.o.	1000–1499
Liberec	Technická univerzita v Liberci	1000–1499
Česká Lípa	Nemocnice s poliklinikou Česká Lípa, a.s.	1000–1499
Jilemnice	Devro s.r.o.	1000–1499

Zdroj: KORID LK (dle údajů ČSÚ)

Tabulka 8 – Zaměstnavatelé v Libereckém kraji s počtem zaměstnanců do 1 000

Město/obec	Název společnosti / instituce	Kategorie počtu zaměstnanců
Liberec	STATUTÁRNÍ MĚSTO LIBEREC	500–999
Jablonec nad Nisou	Nemocnice Jablonec nad Nisou, p.o.	500–999
Česká Lípa	Johnson Controls Autobaterie spol. s r.o.	500–999
Česká Lípa	Bombardier Transportation Czech Republic a.s.	500–999
Liberec	Magna Exteriors (Nymburk) s.r.o.	500–999
Česká Lípa	Grammer Automotive CZ s.r.o.	500–999
Jablonec nad Nisou	TI GROUP AUTOMOTIVE SYSTEMS s.r.o.	500–999
Zásada	PRECIOSA ORNELA, a.s.	500–999
Kamenický Šenov	PRECIOSA – LUSTRY, a.s.	500–999
Liberec	Laird s.r.o.	500–999
Turnov	GRUPO ANTOLIN TURNOV s.r.o.	500–999
Turnov	ONTEX CZ s.r.o.	500–999
Liberec	Webasto Roof & Components Czech Republic s.r.o.	500–999
Nové Město pod Smrkem	CiS systems s.r.o.	500–999
Stráž nad Nisou	KNORR-BREMSE Systémy pro užitková vozidla ČR, s.r.o.	500–999
Turnov	KAMAX s.r.o.	500–999
Hrádek nad Nisou	KSM Castings CZ s.r.o.	500–999
Semily	MMN, a.s.	500–999
Česká Lípa	AAH Czech s.r.o.	500–999
Hrádek nad Nisou	Drylock Technologies s.r.o.	500–999
Jablonec nad Nisou	TI Automotive AC s.r.o.	500–999

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 s výrobou železničních vozidel, která plánuje rozvoj svého závodu, a to nejpozději do roku 2020, dále Devro s.r.o. v Jilemnici – všestranný výrobce a dodavatel širokého sortimentu obalů na masné výrobky, 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.

Další zaměstnavatelé jsou v oblasti dřevozpracujícího průmyslu, ty však zpravidla mají méně než 100 zaměstnanců.

Ekonomickými centry regionu jsou liberecko-jablonecká aglomerace, města Česká Lípa, Nový Bor, Hodkovice nad Mohelkou a Turnov a rovněž Hrádek nad Nisou těžící z výhodné polohy u hranic s Německem. V ostatních regionech nedostačuje nabídka pracovních příležitostí a obyvatelé těchto oblastí musí za práci dojíždět. S klesající nezaměstnaností roste tlak na zvyšování mezd nebo poskytování firemních benefitů a počet volných pracovních sil na trhu se omezuje.

Na Rokytnicku, Jilemnicku, v oblasti Máchova jezera a v okolí Bedřichova má silný vliv turistický ruch, kterému dominují zimní nebo letní měsíce. Mnoho lidí je zde zaměstnáno ve službách.

1.2.2 ZAMĚSTNANOST

V Libereckém kraji bylo v roce 2017 zaměstnáno celkem 207,4 tis. osob (47 % obyvatel kraje), což je o 1 500 osob méně než v roce 2016, ale o 2 400 osob více oproti roku 2015.

V zastoupení jednotlivých věkových kategorií představovaly zhruba 41 % pracovní síly osoby ve věku 30 až 44 let, dalších 34 % tvořily osoby od 45 do 59 let. Menší měrou se na pracovní síle podíleli mladí lidé ve věku 15–29 let (17 %) a osoby starší 60 let (8 %).

Tabulka 9 – Věková struktura zaměstnaných LK v meziročním srovnání let 2015–2017

Věk	2015 (tis. osob)	2016 (tis. osob)	2017 (tis. osob)	Rozdíl (2017–2015)	Zastoupení v % (2017)
15–29 let	37,4	32,4	34,3	-3,1	16,53 %
30–44 let	86,0	87,1	84,6	-1,4	40,77 %
40–59 let	68,3	72,3	71,3	+3,0	34,36 %
60 a více let	13,3	17,1	17,3	+4,0	8,34 %

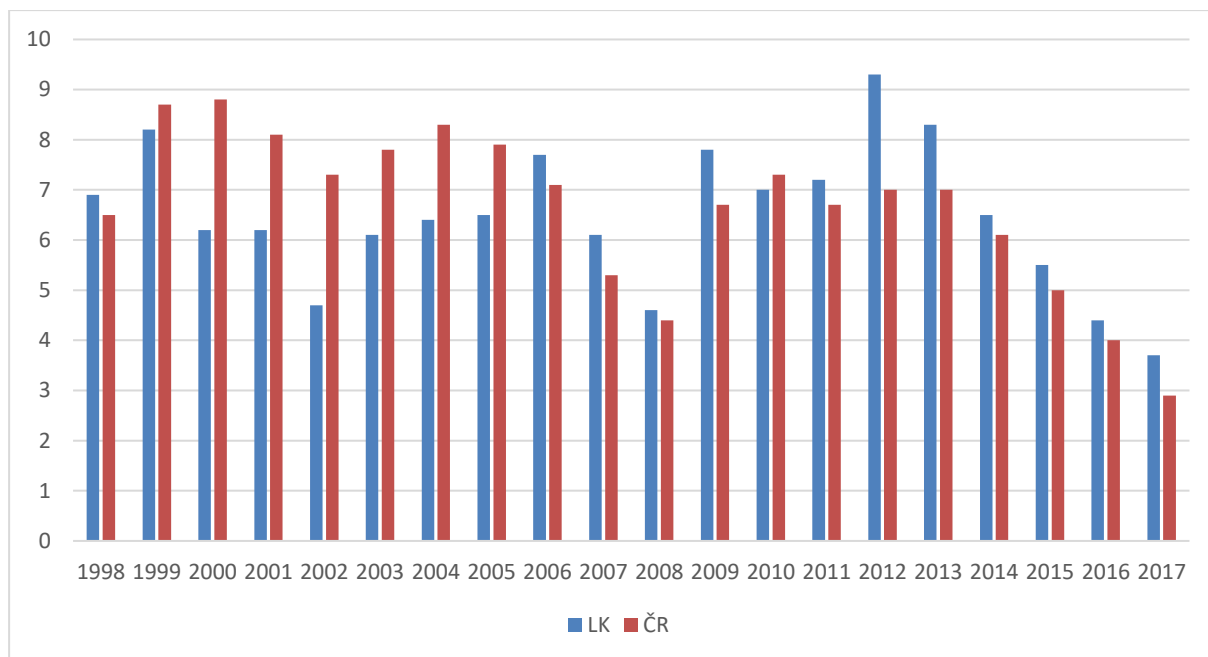
Zdroj: ČSÚ, Statistická ročenka Libereckého kraje 2018

V Libereckém kraji největší procento zaměstnaných pracuje ve zpracovatelském průmyslu, do kterého spadá i automotive. V roce 2017 ve zpracovatelském průmyslu pracovalo 38,9 % všech zaměstnaných. Zpracovatelský průmysl doznal oproti roku 2016 největšího nárůstu, a to 2,4 tis. zaměstnaných. Další významný nárůst byl zaznamenán ve stavebnictví, o 1,5 tis. osob, a v oblasti informačních a komunikačních technologií, o 1,6 tis. osob. Naopak největší pokles nastal ve zdravotní a sociální péči s úbytkem více jak třech tisíc zaměstnanců.

1.2.3 NEZAMĚŠTNANOST

Nezaměstnanost v České republice klesá od roku 2014, v Libereckém kraji dokonce už od roku 2013. Zatímco v roce 2013 činila míra nezaměstnanosti v Libereckém kraji 8,3 %, v roce 2015 to bylo 5,5 % a v roce 2017 pouze 3,7 %. Obecná míra nezaměstnanosti za celou ČR činila v témže roce 2,9 %. Z dlouhodobého pohledu se jedná o nejnižší nezaměstnanost za více než 20 let. Vývoj nezaměstnanosti je zaznamenán na následujícím grafu.

Graf 1 – Vývoj obecné míry nezaměstnanosti v LK a ČR v letech 1998–2017 (%)



Zdroj: ČSÚ

Trend dokládá pokles v počtu nezaměstnaných. Zatímco ke konci roku 2015 bylo na úřadu práce registrováno celkem 19 507 uchazečů o zaměstnání, na konci roku 2018 to bylo 10 091 osob. Počet míst v evidenci úřadu práce dosáhl 11 030. Na jedno pracovní místo tak připadlo 0,91 uchazečů. Na základě dat k 31. 12. 2018 lze nejnižší míru nezaměstnanosti dohledat v okrese Česká Lípa, kde podíl nezaměstnaných činí 2,6 %, následují okresy Jablonec nad Nisou a Semily (oba 3,3 %). Nejvyšší nezaměstnanost je v okrese Liberec, podíl nezaměstnaných zde dosahuje 3,4 %.

Z pohledu jednotlivých obcí existují v míře nezaměstnanosti velké rozdíly. Dle údajů k 31. 12. 2018 mají nejvyšší míru nezaměstnanosti některé obce na ČeskoLipsku (Chlum 10,49 %, Tuhaň 10,30 %), v okolí Doks (Ždírec 12,66 %, Luka 11,11 %) nebo ve Frýdlantském výběžku (Horní Řasnice 6,76 %, Nové Město pod Smrkem 6,20 %). Naopak nejnižší míru nezaměstnanosti vykazaly obce na Turnovsku (Jenišovice 0,13 %, Svijany 0,49 %, Radimovice 0,59 %, Příkladovice 0,69 %, Sychrov 0,73 %), Českolipsku (Sosnová 0,43 %, Kvítkov 0,67 %, Dubnice 0,91 %) nebo Jablonecku (Jílové u Držkova 0,78 %).

1.3 ROZLOŽENÍ ŠKOL

V Libereckém kraji je 201 základních škol, které navštěvuje celkem 41 025 žáků. 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 se nachází přibližně v 60 % obcí Libereckého kraje. Někteří žáci vyjíždí do škol i za hranici kraje, a to především v okrese Semily, kde dojíždějí žáci do základních škol ve Staré Pace či Vrchlabí.

Mateřské školy jsou ještě početnější než základní školy a najdeme jich celkem 239 v Libereckém kraji. V menších obcích jsou často spojovány se základními školami v jeden subjekt. V posledních letech stále stoupal počet dětí, které rodiče vozili do vzdálenějších mateřských škol, protože v bližších na ně již nezbylo místo. Tato problematika byla řešena novelizací školského zákona. V rámci této novely došlo ke stanovení spádových mateřských škol a bylo ustanoveno i povinné předškolní vzdělávání, které se týká žáků, kteří k 31. 8. daného roku dovrší věk 5 let a žijí v ČR. Se zavedením povinného předškolního vzdělávání souvisí i ustanovení odst. 4 § 179 zákona č. 561/2004 Sb., školský zákon, které stanovuje povinnost kraje zajistit dopravu do spádové mateřské školy a ze spádové mateřské školy, pokud vzdálenost spádové školy od místa trvalého pobytu žáka přesáhne 4 km.

Ve školním roce 2018/2019 navštěvovalo mateřské školy v kraji celkem 15 078 žáků, z toho povinnost předškolního vzdělávání připadla na celkem 5 560 žáků starších 5 let, kteří buď navštěvovali některou z mateřských škol, nebo zvolili individuální formu předškolního vzdělávání.

Střední školy a vyšší odborné školy jsou v Libereckém kraji převážně zřizovány krajem, ale najdou se i případy, kdy je zřizovatelem obec, nebo jde o soukromé školy. Středoškolské vzdělání umožňuje celkem 49 institucí ve větších městech kraje. Na středních školách celkem studuje 15 583 žáků.

Vysokoškolské vzdělání umožňují v Libereckém kraji 2 instituce, a to Technická univerzita v Liberci a pobočka Metropolitní univerzity v Liberci.

Žáci středních škol vyjíždějí i za hranice Libereckého kraje, především do Děčína, Jičína, Nové Paky, Mladé Boleslavi, Prahy, Varnsdorfu 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 a snaží se postihnout všechny výše uvedené poptávky po přepravě do školských zařízení. Doprava žáků do škol a zpět je jedním ze základních úkolů veřejné dopravy. Obdobně i v zemích, kde regionální veřejná doprava téměř neexistuje (např. USA, Kanada), vždy jezdí školní autobusy. Doprava do škol probíhá zejména v období ranní přepravní špičky a dochází k využívání veškerého vozového parku dopravců. Většina škol začíná výuku v 8:00, doprava žáků a studentů tak převažuje na tento čas. Najdou se však v Libereckém kraji případy, zejména v menších obcích, kde přizpůsobili začátek vyučování možnostem veřejné dopravy v oblasti.

Pro žáky středních, vyšších odborných a vysokých škol bývá běžná dojíždka začátkem týdne na koleje, internáty a byty do vzdálenějších měst, přičemž k návratu dochází běžně v pátečních hodinách. Na takové cesty jsou ve vybraných relacích určeny posilové spoje (např. na linkách Liberec – Praha, Jablonné v Podještědí – Praha nebo Liberec – Hradec Králové).

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.

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 Mapa rozložení školských zařízení v Libereckém kraji

1.4 ROZLOŽENÍ ZDRAVOTNICKÝCH ZAŘÍZENÍ

Zdravotní péče pro občany Libereckého kraje je zajištěna sítí poskytovatelů lůžkové a ambulantní péče a péče lékárenské. Přednemocniční neodkladnou péči zajišťuje Zdravotnická záchranná služba Libereckého kraje se sítí výjezdových základen tak, aby byla zajištěna dostupnost péče do 20 minut.

Na území Libereckého kraje se nacházejí tato lůžková zdravotnická zařízení:

Krajská nemocnice Liberec, a.s. (KNL) je krajskou nemocnicí s významně nadregionálním rozsahem péče, a to především v tzv. centrech, kde je soustředěna specializovaná a super-specializovaná péče. Nezbytnou součástí akutního chirurgického příjmu je dosedová plocha pro vrtulník letecké záchranné služby přímo v areálu nemocnice. Součástí KNL je Panochova nemocnice Turnov, a Oddělení následné péče v Jablonném v Podještědí.

Nemocnice s poliklinikou Česká Lípa, a.s.: významné zdravotnické zařízení poskytující lůžkovou i ambulantní pro obyvatele okresu Česká Lípa, pro vybrané odbornosti funguje také pro obyvatele Šluknovského výběžku. Spádovost dosahuje až 120 000 obyvatel. Pro svou polohu v blízkosti Lužických hor a oblasti Máchova jezera poskytuje lékařskou péči i velkému množství turistů.

Nemocnice Jablonec nad Nisou, p.o. poskytuje lékařskou péči pro oblast okresu Jablonec n. Nisou (více než 90 tis. obyvatel). Nadregionální rozsah má péče v obou laparoskopické chirurgie.

Nemocnice MMN, a.s. vznikla sloučením Masarykovy městské nemocnice v Jilemnici a Nemocnice s poliklinikou v Semilech. Masarykova nemocnice v Jilemnici poskytuje lékařskou péči pro spádové území Jilemnicka, části Vrchlabska, Semilská a Jičínska (cca až 60 000 obyvatel). Základní lůžková péče zahrnuje obory chirurgie, gynekologie a neurologie, nadregionální význam má hemodialýza a nukleární medicína. Nemocnice Semily se zaměřuje především na oblast ortopedie s následnou ústavní a rehabilitační péčí. Služby poskytuje obyvatelům okresu Semily s přesahem na Jablonecko.

Nemocnice Frýdlant s.r.o. poskytuje zdravotní péči pro obyvatele Frýdlantského výběžku, a to především v oblasti plánovaných chirurgických výkonů a gynekologie s následnou péčí.

Nemocnice Tanvald, s.r.o.: nabízí ambulantní a hospitalizační péči v regionu Tanvaldska. Zahrnuje oblast kardiologie, diabetologie, fyzioterapie, poruch dýchacích cest a neurologických onemocnění, poskytuje akutní i dlouhodobou intenzivní ošetrovatelskou péči.

Ústav chirurgie ruky a plastické chirurgie, p.o. ve Vysokém nad Jizerou poskytuje lůžkovou i ambulantní péči. Specializuje se na poranění horních končetin. Ošetřují se zde úrazy rukou, prstů, zápěstí a poúrazové stavy, operuje syndrom karpálního tunelu a další nemoci ruky.

Pro obyvatele Libereckého kraje je důležitým zdravotnickým zařízením také **Nemocnice následné péče v Lomnici nad Popelkou, p.o.** poskytující lékařskou, rehabilitační a ošetrovatelskou péči. Od roku 2016 poskytuje lůžkovou paliativní péči **Hospic sv. Zdislavy, o.p.s.** v Liberci.

Dalšími poskytovateli lůžkové péče s nadregionální či dokonce s celorepublikovou působností jsou:

- » **Léčebna respiračních nemocí Cvikov, p.o.**
- » **Ústav chirurgie ruky a plastické chirurgie Vysoké nad Jizerou, p.o.**

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

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

Celkem je v Libereckém kraji 9 nemocnic a 1 697 lékařů. Na jednoho lékaře tak průměrně připadá 260 obyvatel. Občanům je k dispozici 104 lékáren. Celkový počet lůžek ve zdravotnických zařízeních se pravidelně snižuje, v roce 2017 jich bylo 2 618, z toho v rámci nemocnic 2 389.

Samostatných ordinací lékařů – všeobecných praktických lékařů je celkem 188, praktických lékařů pro děti a dorost 82, stomatologů 238, gynekologů 47 a 283 dalších specialistů.

Pro dopravu do zdravotnických zařízení slouží především spoje veřejné dopravy v ranních hodinách (především školní autobusy), pro návrat pak 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 Mapa rozložení zdravotnických zařízení v Libereckém kraji

1.5 ROZLOŽENÍ ÚŘADŮ

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

V kraji je celkem 44 obcí základního I. typu, které vykonávají pro své okolí funkci stavebního úřadu nebo alespoň matričního úřadu, Cvikov, Česká Lípa, Doksy, Dubá, Kamenický Šenov, Mimoň, Nový Bor, Stráž pod Ralskem, Zákupy a Žandov na Českolipsku, Český Dub, Frýdlant, Hejnice, Hodkovice nad Mohelkou, Hrádek n. Nisou, Chrastava, Jindřichovice pod Smrkem, Křižany, Liberec, Osečná, Nové Město pod Smrkem, Příšovice, Raspenava a Sychrov na Liberecku, Desná, Jablonec nad Nisou, Jenišovice, Rychnov, Smržovka, Tanvald, Velké Hamry a Železný Brod na Jablonecku a Harrachov, Hrubá Skála, Jablonec nad Jizerou, Jilemnice, Libštát, Lomnice nad Popelkou, Poniklá, Rokytnice nad Jizerou, Rovensko pod Troskami, Semily, Turnov a Vysoké nad Jizerou na Semilsku.

Obcí s pověřeným obecním úřadem, které pro sebe a okolní obce vykonávají kromě stavebního a matričního úřadu další správní činnosti, 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 je zvýrazněno 10 obcí, které jsou zároveň obcemi s rozšířenou působností (tzv. ORP). Tyto obce zajišťují další specializované správní činnosti (např. silniční správní úřad).

V Liberci se nachází 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. Územní pracoviště finančního úřadu se nacházejí ve všech ORP.

Okresní rozmístění si zachovala i Policie České republiky, územní odbory Česká Lípa, Liberec, Jablonec nad Nisou a Semily. Ty dále zahrnují jednotlivá obvodní oddělení. Krajské ředitelství policie Libereckého kraje sídlí v Liberci.

Kontaktní pracoviště Úřadu práce se nacházejí v ORP kromě Železného Brodu a dále v Mimoni.

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 a Jablonec n. Nisou. Turisté mohou navštívit též hrady a zámky, mezi nejznámější patří Bezděz, Frýdlant, Lemberk, Valdštejn, Sychrov, Zákupy aj., či různá interaktivní a vzdělávací centra.

Mezi turisticky významné oblasti za hranicemi Libereckého kraje, dobře dostupné veřejnou dopravou, patří města Zittau (vč. provozu úzkorozchodných tratí s historickými železničními vozidly) a Dresden, Národní park Českosaské Švýcarsko nebo oblast Berzdorfer See u města Görlitz.

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

Liberecký kraj nabízí pro účely turistické dopravy i zajímavé jízdní výhody formou síťových jízdenek:

- » 1denní síťovka na Opuscard pro 1 nebo až 5 osob s platností 24 hodin v rámci IDS IDOL,
- » Euro Nisa Ticket na jeden kalendářní den pro jednu nebo 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. Tato poptávka je často realizována v čase dopravy do zaměstnání či na úřady, tedy lze tyto potřeby často sloučit. Významný podíl má přepravní poptávka ve večerních hodinách či o víkendu. Konkrétní rozsah dopravy ve večerních hodinách a o víkendu či o prázdninách závisí na potenciálním a reálném počtu cestujících. Tuto poptávku lze rozdělit na pravidelnou a nepravidelnou, přičemž nepravidelná je největší měrou ovlivněna jednotlivými konanými akcemi.

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

- » pravidelná – obvykle v okolí větších měst, kde existuje dostatečný rozsah dopravy,
- » nepravidelná – možné nepravidelné zajištění veřejnou dopravou na větší akce (například lidové slavnosti, sportovní akce – závody světového poháru, Jizerská 50, vánoční nákupy)

Speciální nabídka veřejné dopravy pro turisty, cykloturistiky a lyžaře je řešena v kapitole 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 městy Ústí nad Labem, Hradec Králové, Pardubice, Jelenia Góra, Görlitz a Dresden linkami dálkové dopravy R14a, R14b, R21, R22, TLX2. Vzhledem k reálnému stavu infrastruktury je tato úloha plněna částečně, v některých směrech je železniční doprava doplněna nebo nahrazena (Praha) autobusovou dopravou. Potenciál napojení na koridory dálkové dopravy je využíván v Pardubicích, Kolíně, Ústí nad Labem a Drážďanech. Naopak zatím málo využívané jsou přestupy v uzlech Praha, Jelenia Góra a Görlitz z důvodu dlouhé jízdní doby nebo nedostatečné nabídky. Důležitou součástí dálkové železniční dopravy jsou linky R21 Praha – Turnov – Tanvald a R22 Kolín – Mladá Boleslav – Česká Lípa – Rumburk. Uspořádání jízdních řádů umožňuje vzájemný přestup mezi linkami v Mladé Boleslavi a vazbu na linku R14b v České Lípě. K relacím zajišťujícím dálkovou dopravu lze též připojit spěšné vlaky Kolín – Trutnov. Výčet dálkových linek železniční dopravy v Libereckém kraji:

R14a Pardubice – Hradec Králové – Jaroměř – Stará Paka – Železný Brod – Turnov – Liberec

R14b Liberec – Česká Lípa – Děčín – Ústí nad Labem (– Lovosice)

R21 Praha – Mladá Boleslav – Turnov – Tanvald (– Harrachov)

R22 Kolín – Nymburk – Mladá Boleslav – Česká Lípa – Rumburk

RE2 Liberec – Zittau – Dresden

Sp040 Kolín – Chlumec nad Cidlinou – Nová Paka – Stará Paka – Trutnov (charakter dálkové dopravy)

Integrace rychlíkových spojů do tarifu IDOL proběhla v říjnu 2017. Uvedené linky spolu s vybranými páteřními regionálními linkami (L2, L3, L4, L6, L7) zajišťují dílčí spojení v meziregionálních relacích. Z praktického pohledu jsou pak dálkové vlaky spíše regionálními expresy. V součtu přepravní poptávky v regionální a dálkové dopravě vzniká silný přepravní proud opodstatňující zapojení železnice do veřejné dopravy kraji.

Bariérou pro zvýšení využití železnice je pomalejší spojení z Liberce do vnitrozemí směr Turnov a na západ směr Česká Lípa. Bez rozsáhlé modernizace včetně potřeby přeložek nebude možné plně zajistit úlohu páteřní vlakové dopravy. Negativním prvkem v dálkové dopravě je prozatím nedosažitelnost přestupního uzlu Zittau z důvodů havarijního stavu polského úseku tratě, možnost rychlého spojení v relacích Liberec – Berlin/Wroclaw je tak zatím nevyužita.

Železnice plní významnou roli v okolí velkých měst. Tento segment bude do budoucna velmi citlivý na vyřešení rychlé dostupnosti železnice ve vztahu ke zdrojům a cílům cest ať už zlepšením návazné dopravy nebo lepšími parametry přímého spojení. Důvodem je vysoký podíl přístupové doby v poměru k délce cesty oproti konkurenčním způsobům dopravy. Mezi lety 2014–2016 byla provedena rekonstrukce trati Liberec – Tanvald s odstraněním nadbytečných pobytů v nácestných stanicích a zavedením atraktivního příměstského intervalu 30/60 minut. O velký potenciál cestujících je železnice ochuzena absencí přímého spojení Liberce se stanicí Mladá Boleslav město.

Mezi tratě umožňující vytvoření nabídky plně konkurenceschopné se silniční dopravou patří v Libereckém kraji pouze několik dílčích relací: Liberec – Jablonec n. N. – Tanvald, Děčín – Česká Lípa, Mnichovo Hradiště – Turnov – Železný Brod – Tanvald/Semily a dálkové spojení Liberec – Dresden.

Některé tratě či úseky mají naopak složitou pozici svým trasováním (trať 030 úsek Liberec – Turnov, 086 Liberec – Rynoltice, 042 Jilemnice – Rokytnice n. J., 064 Lomnice n. P. – Libuň), technickým řešením (zaústění trati 041 v Turnově) nebo nízkou traťovou rychlostí (tratě 034, 035, 036, 042, 086, 087).

Základ regionálních železničních linek tvoří provoz na tratích směřujících z Liberce do okolních oblastí kraje, tedy linky L1 směr Jablonec n. Nisou a Tanvald, L2 směr Jablonné v Podještědí a Česká Lípa, L3 směr Turnov a Semily, L6 směr Frýdlant v Čechách a L7 směr Hrádek nad Nisou, a dále linka L4 vedoucí jižní částí kraje z Mladé Boleslavi na Českou Lípu a Nový Bor. Zbylé méně významné linky síť doplňují. Provoz přeshraničních linek U11 a S30 probíhá ve spolupráci se sousedními kraji. Linky L18 (Liberec – Tanvald – Plavy) a L31 (Turnov – Železný Brod – Tanvald) fungují pouze u vybraných spojů během dne jako přímá vlaková spojení.

Přehled regionálních železničních linek v IDOL:

- L1** Liberec – Jablonec nad Nisou – Tanvald – Harrachov (– Szklarska Poręba)
- L2** Liberec – Jablonné v Podještědí – Mimoň – Česká Lípa – Žandov (– Děčín)
- L3** Liberec – Turnov – Železný Brod – Semily – Stará Paka – Horka u Staré Paky
- L4** (Mladá Boleslav město – Mladá Boleslav –) Bakov n. Jizerou – Česká Lípa – N. Bor – Jedlová (- Rumburk)
- L5** Lomnice nad Popelkou – Stará Paka
- L6** Liberec – Raspenava – Frýdlant v Čechách – Černousy
- L7** Liberec – Hrádek nad Nisou – Zittau – Varnsdorf – Rybniště/Seifhennersdorf
- L9** Martinice v Krkonoších – Jilemnice – Jablonec n. Jizerou – Rokytnice n. Jizerou
- L12** Smržovka – Tanvaldský Špičák – Josefův Důl
- L18** Liberec – Tanvald – Plavy
- L24** Liberec – Jablonné v Podještědí – Mimoň – Doksy (sezónní turistická linka)
- L31** Tanvald – Železný Brod – Turnov
- L35** Liberec – Turnov – Rovensko p. T. – Jičín (sezónní turistická linka)
- L61** Liberec – Raspenava – Frýdlant v Čechách – Nové Město p. Smrkem – Jindřichovice p. Smrkem
- L62** Liberec – Raspenava – Hejnice – Bílý Potok pod Smrkem
- S30** Mladá Boleslav – Bakov nad Jizerou – Mnichovo Hradiště – Turnov
- U11** Česká Lípa – Blíževedly (– Litoměřice – Lovosice – Louny – Postoloprty)

V rámci železniční dopravy jsou zavedeny rovněž turistické sezónní spoje do oblasti Máchova jezera a Českého ráje. Turistickou dopravu je možné dále rozvíjet směrem do Lužických hor, Českého Švýcarska nebo Polska doplněním účelových spojů v již zavedených relacích. Důležitou roli hraje posouzení kapacity spojů a přepravy jízdních kol ve vztahu k poptávce po zvolených destinacích. Nabídku je možné dále zlepšovat eliminací zbytných přestupů, nasazováním speciálních vozů či realizací marketingových akcí.

Nejvíce využívanou železniční stanicí je Liberec (přes 9 500 cestujících/den), následují Česká Lípa a Turnov (přes 2 700 cestujících/den), dále Hrádek, Raspenava a Frýdlant (frekvence 1 700 osob/den) a Tanvald, Železný Brod, Smržovka a Jablonec nad Nisou (přes 1 000 cestujících za den).

Z pohledu hlavních relací se nejvíce cestujících přepraví mezi Libercem a Frýdlantskem či Hrádeckem (cca 2 500 cestujících v obou směrech za den) a v relacích Liberec – Tanvald (cca 1900 cestujících/den) a Liberec – Semily (cca 1 400 cestujících/den). Mezi tratě s velmi malým využitím, na kterých musí být řešena otázka efektivního provozování spojů dopravní obslužnosti, patří úseky Libuň – Lomnice n. P., Nové Město pod Smrkem – Jindřichovice pod Smrkem a Jilemnice – Rokytnice nad Jizerou.

Zatřídění jednotlivých traťových úseků do skupin důležitosti je uvedeno v tabulce 11 a graficky znázorněno v příloze P4-02-01 Kategorizace tratí železniční sítě v Libereckém kraji.

Tabulka 10 – Kategorizace železničních linek v Libereckém kraji

Kategorie	Popis	Úseky tratí
I. kategorie	nejdůležitější konkurenceschopné tratě, rychlé radiální spojení Liberce s regiony	030 Turnov – Semily 036 Liberec – Tanvald 037 Liberec – Frýdlant v Č. 089 Liberec – Hrádek n. N.
II. kategorie	důležité regionální tratě, doplněk tratí I. kategorie se kterými tvoří páteř dopravy	030 Liberec – Turnov 030 Semily – Horka u St. Paky 070 Turnov – Ml. Boleslav 080 Ml. Boleslav – Nový Bor 086 v celé trase
III. kategorie	Úloha svozu na páteřní linky, doplněk základní přepravní nabídky	034 Smržovka – Josefův důl 035 Železný Brod – Tanvald 036 Tanvald – Harrachov 037 Frýdlant v Č. – Černousy 037 Frýdlant v Č. – Jindřichovice 038 Raspenava – Bílý Potok p. S. 040 Turnov – Libuň 042 Martinice v K. – Jablonec n. J. 046 Stará Paka – Lomnice n. P. 064 Libuň – Lomnice n. P. 080 Nový Bor – Jedlová 087 Česká Lípa – Blíževedly
IV. kategorie	pomalý provoz, nevhodné trasování nekonkurenceschopné vůči IAD a AD	042 Jablonec n. J. – Rokytnice n. J.

Zdroj: KORID LK

Tabulka 11 – SWOT analýza linek železniční dopravy v Libereckém kraji

SWOT analýza	Železniční linky Libereckého kraje	
Interní analýza	Silné stránky	Slabé stránky
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ rozsáhlá síť především ve východní polovině kraje ▪ tarifně integrované osobní vlaky i rychlíky ▪ vlaky regionální i nadregionální dopravy jsou vedeny v pravidelných intervalech ▪ rozsáhlá kapacita pro přepravu jízdních kol a zavazadel ▪ technické zázemí silných dopravců ▪ velký počet spojů zařízených pro přepravu osob se sníženou schopností pohybu a orientace ▪ modernizovaný uzel Česká Lípa 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ nízká cestovní rychlost na vybraných tratích ▪ místy zastaralá infrastruktura ▪ dlouhé staniční intervaly v žst. Turnov ▪ chybějící rychlé spojení s Prahou ▪ horší dostupnost některých stanic a zastávek (docházková vzdálenost) ▪ nákladný provoz méně využívaných linek ▪ nižší konkurenceschopnost ▪ absence elektrifikovaných tratí
Externí analýza	Příležitosti	Hrozby
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ modernizace přestupních míst ▪ modernizace železničních tratí a zvyšování traťových rychlostí ▪ zvýšení efektivity pomocí dopravních modelů ▪ zlepšení prostředí železničních stanic a zastávek ▪ zlepšení dostupnosti železnice, zkrácení docházkových vzdáleností ▪ využití kapacit železniční dopravy 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ prodlení v modernizaci infrastruktury ▪ úbytek cestujících ▪ neefektivní souběhy s PAD ▪ nezajištění stabilního financování ▪ problémy při začlenění nových dopravců (provoz a technické zázemí) ▪ vysoké nároky legislativy a předpisů ▪ rozvoj dálkových tratí mimo Liberec

Zdroj: KORID LK

2.2 ANALÝZA LINEK PŘÍMĚSTSKÉ AUTOBUSOVÉ DOPRAVY

V Libereckém kraji je příměstská autobusová doprava (dále jen PAD) z velké části objednávaná krajem, ale nalezneme i linky, které jsou provozovány i na komerční riziko dopravce. Komerční linky jsou provozovány v podobě dálkových linek, například v relaci Liberec – Praha, Jablonec n. N. – Praha. V posledních době však dopravci z velké části od dálkových komerčních linek upouštějí, přesto pro obyvatele Libereckého kraje je spojení s Prahou, Hradcem Králové, Mladou Boleslaví a jinými významnými městy za hranicemi Libereckého kraje důležité. Velmi důležitá je i spolupráce na financování takových linek, ať už se sousedními kraji, nebo přímo s jednotlivými obcemi. V poslední době tedy některé původně komerční linky alespoň částečně přecházejí pod závazek veřejné dopravy a na jejich provoz přispívá Liberecký kraj. Tímto nedochází k izolaci kraje a obyvatelům se nabízí přepravní služby veřejnou dopravu i do vzdálenějších cílů.

V současné době je v Libereckém kraji provozováno celkem 332 linek veřejné autobusové dopravy. Podrobnější přehled uvádí následující tabulka 13.

Tabulka 12 – Linky PAD v Libereckém kraji

Počet linek veřejné linkové dopravy	307 (z toho 88 linek MHD)
Počet linek příměstské autobusové dopravy v LK	219
Počet dálkových linek PAD v IDOL	27
Počet dotovaných linek PAD	189 (z toho 3 mezinárodní linky)
Počet dopravců PAD v LK	17
Počet dopravců PAD plně integrovaných v IDOL	7 (ARRIVA Střední Čechy s.r.o., ARRIVA Východní Čechy a.s., Busline LK s.r.o., ČSAD Česká Lípa a.s., ČSAD Liberec a.s., Compag CZ s.r.o., KAD spol. s r.o.)
Počet dopravně logických celků	8 Liberecko – sever (Frýdlantsko, Hrádecko-Chrastavsko), Liberecko-jih, Liberec – Jablonec, Českolipsko, Novoborsko, Jablonecko-Tanvaldsko, Turnovsko-Semilsko, Jilemnicko

Zdroj: KORID LK

Příloha: P2-02_Seznam linek PAD v Libereckém kraji

Tabulka 13 – SWOT analýza PAD v Libereckém kraji

SWOT analýza	PAD Liberecký kraj	
Interní analýza	Silné stránky	Slabé stránky
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ linkové vedení (pokrytí Libereckého kraje) ▪ návaznosti na jiné linky PAD a železniční dopravu ▪ mezikrajské spojení s Královéhradeckým, Středočeským i Ústeckým krajem ▪ zapojení stabilních a silných dopravců s technickým zázemím ▪ sledování integrovaných linek centrálním dispečinkem IDOL ▪ snadná přeprava lyží a jízdních kol 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ nestabilita a nespolehlivost u vybraných návazností mezi spoji ▪ nedostatečná nabídka a propagace turistického spojení a zvláštních linek ▪ vysoká diferencovanost jízdních dob v průběhu dne, týdne i roku ▪ vysoká potřeba vozidel pro pokrytí přepravních potřeb ve špičkách ▪ absence dlouhodobého smluvního zajištění dopravců (mimo BusLine LK) ▪ absence či nevyužití potenciálu vybraných dopravních terminálů
Externí analýza	Příležitosti	Hrozby
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ zvýšení stability návazností ▪ úpravy a revize jízdních dob ▪ rozvoj spolupráce s významnými zaměstnavateli ▪ rozvoj spolupráce při přípravách turistických spojení ▪ úprava technologie s nasazením vozidel odpovídající velikosti ▪ koordinace MHD a PAD ▪ omezení neefektivních souběhů ▪ integrace dálkových linek ▪ vyšší využití ekologických vozidel (alternativní paliva, resp. pohony) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ odliv cestujících z veřejné dopravy ▪ rozvoj zvláštní linkové dopravy v souběhu s PAD ▪ nezajištění stabilního financování ▪ vnímání PAD jen jako sociální služby ▪ závady a úpravy infrastruktury omezující provoz PAD

Zdroj: KORID LK

2.3 ANALÝZA MĚSTSKÉ HROMADNÉ DOPRAVY

V Libereckém kraji 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 dopravních výkonů ponecháno rozhodovací právo při tvorbě tarifů, sortimentu dokladů a jejich cen. Ve všech systémech jsou linky, které zasahují i do okolí samotných měst. Liberecký kraj se na výkonech spojů MHD za hranicemi měst finančně podílí, neboť 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

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

Sít linek MHD pokrývá prakticky celé území města, tvoří je především linky spojující okrajové části města přes centrální terminál MHD ve Fügnerově ulici. Některé autobusové linky zasahují mimo území krajského města a zajišťují tak dopravní obslužnost sousedních obcí. Konkrétně se jedná o linky:

- 16** Fügnerova – Ostašov – Machnín – Kryštofovo údolí – Novina – Křižanské sedlo
- 18** Fügnerova – U Pramenů – Rudolfovo – Bedřichov
- 20** Fügnerova – Rochlice – Doubí pošta – Pilínkov – Minkovice – Šimonovice
- 23** Pekárny – Zelené Údolí – Fügnerova – Stráž nad Nisou
- 26** Doubí sídliště – Rochlice – Fügnerova – Pavlovice křižovatka – Krásná Studánka – Stráž n. Nisou
- 30** Fügnerova – Nádraží – Růžodol – Stráž nad Nisou
- 60** Fügnerova – Rochlice – Doubí sídliště – Pilínkov – Minkovice – Šimonovice

Do systému MHD dále spadá meziměstská tramvajová linka 545011 Liberec – Jablonec nad Nisou, provozovaná v celé délce ve stejném režimu odbavení jako na 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 hodin pouze předními dveřmi. Odbavení cestujících probíhá samoobslužným způsobem označením předem zakoupené jízdenky v označovači ve vozidle, přiložením bezkontaktní čipové karty k terminálu (povinnost odbavení nemají cestující s kupónem pro zónu Liberec v denní době do 20 h), využitím SMS jízdenek, kdy po obdržení jízdenky je možné nastoupit do vozidla, nebo pomocí platební karty zakoupením jednotlivé jízdenky. V některých vozidlech existuje možnost zakoupení jízdenky v automatu ve vozidle a dále je umožněn doplňkový prodej jízdenek u řidiče.

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 sídliště Kunratická a Doubí má souběh MHD s projíždějící PAD stále své opodstatnění (především v období přepravní špičky) a dal by se pouze koordinovat, spojení do Stráže nad Nisou a Krásné Studánky je alespoň částečně nahraditelné příměstskými spoji. V případě Stráže nad Nisou by pak úprava vyžadovala změnu trasy některých spojů, např. linky 071 z Nové Vsi přes Mníšek do Liberce.

V Liberci je 11 železničních stanic, centrální nádraží v městské části Jeřáb a dále Horní Růžodol, Ostašov a Karlov pod Ještědem na trati 086, Machnín a Machnín hrad na trati 089, Pilínkov na trati 030,

Rochlice, Vesec a Vratislavice nad Nisou na trati 036 a Krásná Studánka na trati 037³. Pro městské relace se nejvíce používá spojení s Rochlicemi, Vratislavicemi a Krásnou Studánkou. Všechny tyto relace jsou v souběhu s linkami MHD, které využívá většina cestujících. V současné době došlo k ustálení uzlu v X:30 na libereckém hlavním nádraží, k čemuž přispělo zavedení půlhodinového taktu na trati 036 Liberec – Tanvald v přepravních špičkách.

Tramvajová linka č. 11 představuje spolu 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 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 jablonecké části Lukášov, Rýnovice a Mšeno. Tramvajová linka prochází přibližně uprostřed přes Vratislavice nad Nisou a Proseč nad Nisou. Vlakové linka v jižní části pak propojuje centrální liberecké nádraží s místní částí Rochlice a oblastmi Jablonce v blízkosti železniční trati a dále slouží pro spojení liberecko-jablonecké aglomerace s Tanvaldskem.

Příloha: P2-03-01_Schéma linek MHD Liberec

Tabulka 14 – SWOT analýza MHD Liberec

SWOT analýza	MHD Liberec	
Interní analýza	Silné stránky	Slabé stránky
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ integrace do IDOL ▪ rozsáhlá síť linek ▪ vysoký podíl nízkopodlažních spojů ▪ technické zázemí ▪ přesahy za hranice města ▪ spolupráce s nákupními centry ▪ spojení průmyslových zón se sídlišti a centrem města 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ absence přepravních statistik ▪ delší docházková vzdálenost na spoje v okrajových oblastech města ▪ omezený vztah intervalů spojů a skutečné poptávky po dopravě ▪ nedostatek finančních prostředků ▪ technické problémy odbavovacích zařízení
Externí analýza	Příležitosti	Hrozby
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ využití rozsáhlé sítě linek, efektivní plánování oběhů ▪ koordinace mezi MHD, PAD a železniční dopravou ▪ aplikace moderních dopravních řešení a vozidel ▪ plná nízkopodlažnost vozidel ▪ rozvoj elektrické traktce 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ odliv cestujících z veřejné dopravy ▪ uzavírání systému – neochota objednatelů koordinovat MHD a PAD ▪ finanční problémy, omezení rozvoje ▪ rostoucí technické výpadky ▪ vystoupení města z IDOL ▪ nárůst IAD v centrálních částech města

Zdroje: KORID LK

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

2.3.2 MHD JABLONEC NAD NISOU

Zabezpečení základní dopravní obslužnosti na území města Jablonce a okolních obcí upravovala v období 2010–2019 „Rámcová smlouva o závazku veřejné služby v městské hromadné dopravě“ uzavřená mezi Dopravním sdružením obcí Jablonecka a DPMLJ, a.s. Aktuálně městskou dopravu v Jablonci koordinuje společnost Jablonecká dopravní a.s. a dopravně zajišťuje BusLine LK s.r.o.

Systém MHD Jablonec nad Nisou společně objednává Dopravní sdružení obcí Jablonecka (DSOJ), obce Bedřichov, Jablonec nad Nisou, Janov nad Nisou, Lučany nad Nisou, Nová Ves nad Nisou, Pulečský a Rychnov u Jablonce nad Nisou. Na provoz linek, které jsou vedeny za hranice města, nebo v případě linky 126 zcela mimo město, přispívá Liberecký kraj jako za standardní výkony dopravní obslužnosti. Linky vedené za hranice Jablonce nad Nisou do okolních obcí:

- 101** Bedřichov – Janov nad Nisou – Autobusové nádraží – Kokonín – Rychnov u Jablonce nad Nisou
- 104** Lukášov, Koruna – Rýnovice – Jablonecké Paseky – Lučany nad Nisou – Maxov, kostel
- 105** Paseky, ELP – Jindřichov, konečná (část spojů do Jindřichova vyčleněna na linky 114 a 116)
- 115** Rychnov u Jablonce nad Nisou – Autobusové nádraží – Paseky, ELP
- 121** Pražská – Hrabětice – Bedřichov – Pražská
- 126** Janov nad Nisou, samoobsluha – Velký Semerink – Hrabětice, kaplička

Pozn.: Dále jsou mimo katastr Jablonce nad Nisou vedeny též linky (resp. jejich vybrané spoje) 110, 112 a 113. Na provoz těchto spojů LK nepřispívá.

Primárním významem linek MHD je propojení sídlišť 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. Linky obsluhují Jablonec ve srovnání s jinými MHD v Libereckém kraji velmi důkladně, o čemž vypovídá velký počet zastávek. Na druhou stranu také dochází k souběhům s PAD, například v relacích z Lučan nad Nisou, Jabloneckých Pasek nebo Kokonína k autobusovému nádraží. Případná koordinace MHD a PAD by tedy mohla vést k zefektivnění dopravy. Centrálním přestupním bodem MHD a linkové autobusové dopravy je autobusové nádraží, které v roce 2011 nahradilo přestupní zastávku Kamenná, která již kapacitně nestačila a neumožňovala tak cestujícím kvalitní a bezpečný přestup. Již od vzniku železniční zastávky Jablonec n. Nisou, centrum v roce 2010 se počítalo s propojením nové železniční zastávky s centrem města lávkou směrem k muzeu, ze které se předpokládal sestup k autobusovému nádraží a zastávce Kamenná. Město Jablonec nad Nisou počítá s prodloužením tramvajové trati z Liberce do budoucího společného dopravního terminálu s MHD a PAD, který Město připravuje. Prodloužení tramvajové trati k dopravnímu terminálu bylo zakomponováno do územním plánu města.

Jabloncem nad Nisou prochází železniční trať č. 036 (linka IDOL L1) a v katastru statutárního města leží celkem 7 železničních zastávek⁴ (na území DSOJ je dále zastávka Lučany nad Nisou). Trať objíždí s mírným stoupáním Jablonec z jižní strany. Vzhledem k počtu zastávek i jejich příznivé poloze slouží železnice i pro městské relace. V blízkosti zastávky Jablonec nad Nisou, zastávka se nacházejí významní zaměstnavatelé sdružení v průmyslovém areálu Na Hutích, v blízkosti zastávky Jablonecké Paseky se nachází sídliště. Výhodou využití železniční dopravy po území města je především rychlost a nezávislost provozu. Počty cestujících jsou přesto ve srovnání s MHD nižší.

Příloha: P2-03-02_Schéma linek MHD Jablonec nad Nisou

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

Tabulka 15 – SWOT analýza MHD Jablonec nad Nisou

SWOT analýza	MHD Jablonec nad Nisou	
Interní analýza	Silné stránky	Slabé stránky
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ integrace do IDOL ▪ zvyklost využívání MHD ▪ vysoký podíl nízkopodlažních spojů ▪ technické zázemí silného dopravce ▪ přesahy za hranice města ▪ systém páteřních linek (směrové vazby na AN) ▪ spolupráce v rámci DSOJ ▪ spojení průmyslových zón se sídlištěm a centrem města 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ nedostatečné statistiky o pohybu cestujících ▪ částečné souběhy ▪ nedosažení kompletního uzlu a všech návazností na autobusovém nádraží ▪ jízdní doby a dodržování jízdního řádu ▪ zakončení tramvajové linky mimo centrum
Externí analýza	Příležitosti	Hrozby
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ koordinace vedení linek PAD a MHD na okrajích města ▪ dosažení uzlového přestupního času na autobusovém nádraží ▪ prodloužení tramvajové linky 11 k autobusovému nádraží a vytvoření návazností na MHD a PAD ▪ zlepšení návaznosti na vlaky v zastávce Jablonec, centrum ▪ zapojení spojů do CED IDOL a koordinace návazností s PAD ▪ plná nízkopodlažnost vozidel 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ odliv cestujících z veřejné dopravy ▪ riziko souběhů mezi MHD a PAD ▪ neochota objednatelů vzájemně koordinovat dopravní obslužnost ▪ nedostatek finančních prostředků ▪ vystoupení města z IDOL

Zdroj: KORID LK

2.3.3 MHD ČESKÁ LÍPA

Provozovatelem MHD v České Lípě je společnost BusLine MAD Česká Lípa s.r.o., která se odštěpila ze společnosti BusLine a.s. v říjnu 2017. Linky MHD pokrývají celou oblast města a spojují především sídliště na severu (Lada, Sever, Špičák) s centrem a průmyslovou zónou v jihozápadní části města. Hlavním uzlem je terminál u hlavního nádraží. Pro centrum města slouží především zastávka Sokolská. Ve městě je činný Dopravní klub Česká Lípa, který se spolupodílí na zajištění dopravní obslužnosti, připravovaných změnách a informovanosti veřejnosti.

V letech 2015–2017 proběhla modernizace hlavního nádraží. V rámci stavby došlo k vybudování nové odjezdové haly blíže centru města, podchodu pro propojení oblasti průmyslové zóny Dubice za nádražím a k úpravě přednádraží odkud odjíždění linky MHD. Výhledově je plánována modernizace autobusového nádraží a vznik nového přestupního terminálu.

Příloha: P2-03-03_Schéma linek MHD Česká Lípa

Tabulka 16 – SWOT analýza MHD Česká Lípa

SWOT analýza	MHD Česká Lípa	
Interní analýza	Silné stránky	Slabé stránky
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ integrace do IDOL ▪ spojení sídlišť s průmyslovou zónou přes centrum města ▪ přesahy za hranice města ▪ hustá síť linek a zastávek 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ absence společného terminálu s železníci ▪ chybějící obchvat České Lípy ▪ špatný stav některých komunikací ▪ velká nákladovost systému ▪ vazby na příměstskou dopravu
Externí analýza	Příležitosti	Hrozby
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ koordinace MHD a PAD na okrajích města ▪ přestupní vazby mezi MHD a příměstskou dopravou ▪ obsluha okrajových částí města 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ rozrůstání města do volné krajiny (tlak na nová spojení s nejistou vytížeností) ▪ odliv cestujících z veřejné dopravy ▪ uzavřenost systému (neochota ke koordinaci s PAD)

Zdroj: KORID LK

2.3.4 MHD TURNOV

Provozovatelem MHD v Turnově je společnost BusLine LK s.r.o., které vznikla reorganizací společnosti BusLine a.s. Linka 301 tvoří okružní linku a v pracovní dny zajišťuje propojení místních částí Pelešany a Mašov s centrem města a terminálem veřejné dopravy u železniční stanice, odpoledním spojem zajíždí do obce Přepeře. Linka 302 zajišťuje v pracovní dny obsluhu obce Ohrazenice a centrální části Turnova s terminálem veřejné dopravy, školami a nemocnicí. Víkendová dopravní obsluha města je zajištěna linkou 322, která navíc zajíždí do obcí Ohrazenice a Přepeře.

Vedle uvedených linek významně slouží městské dopravě příměstské linky 306, 310 a 311. Linka 306 směr Kacanovy zajišťuje obsluhu částí Mašov a Kadeřavec a jedním spojem zajíždí do části Pelešany. Linka 310 plní obdobnou funkci jako linka 302 a navíc obsluhuje dvěma spoji Šetřilovsko (místní část Turnova) a Bělou (místní část obce Mírová pod Kozákovem) a jedním spojem obec Čtveřín. Linka 311 zajišťuje obsluhu turnovských místních částí Daliměřice, Hrubý Rohozec, Malý Rohozec, Vesecko, Kobylka a Bukovina s centrem města včetně nemocnice.

V Turnově se nachází 3 železniční stanice Turnov, Dolánky a Turnov-město. Jejich využití pro městskou dopravu je vzhledem k poloze v rámci města zanedbatelné. Význam však mají v příměstské dopravě.

Tabulka 17 – SWOT analýza MHD Turnov

SWOT analýza	MHD Turnov	
Interní analýza	Silné stránky	Slabé stránky
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ integrace do IDOL ▪ přesahy za hranice města ▪ 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) ▪ absence znázornění vedení linek
Externí analýza	Příležitosti	Hrozby
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ koordinace provozu MHD a PAD na okrajích města ▪ rozvoj průmyslových zón ▪ racionalizace objednávky PAD a MHD z jednoho zdroje 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ rozrůstání města do volné krajiny ▪ odliv cestujících z veřejné dopravy ▪ intenzita provozu IAD v dopravních špičkách ▪ nárůst ceny v případě odlišnosti provozovatele MHD a PAD v regionu

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 18 – 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 objednávana 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 dopravního systému JARIS	09/2003

Integrační krok	Termín realizace
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, Rudolfov, 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 průmyslové zóny	11.12.2012

Integrační krok	Termín realizace
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
Postupné rozšiřování IDOL na vybraných linkách z/do Libereckého kraje o další lokality mimo Liberecký kraj (Rumburk, Bakov n.J., Kytlice, Sezemice, Starý Šachov, Bělá p.B.)	2014–2017
Integrace rychlíků ČD do IDOL	1.10.2017
Nová koncepce ceníku jízdného – zavedení nových slev dle Výměru MF, rozšíření portfolia jízdních dokladů, sjednocení koeficientů pro jednotlivé druhy jízdních dokladů	1.9.2018
Rozšíření IDOL na vybraných linkách z/do Libereckého kraje do Děčína a obcí mezi Českou Kamenicí a Děčínem	9.12.2018
Doplnění jízdních dokladů v zóně Liberec do kompletního portfolia IDOL	1.2.2019

Oblast systému OPUSCARD	Termín realizace
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

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

Oblast systému OPUSCARD	Termín realizace
Cobrandová kreditní karta Citi Opuscard	10/2012
Upgrade SW KC LK na novou verzi – www online žádosti	03/2013
Převzetí role vydavatele karty Libereckým krajem	08/2013
Nové Zúčtovací centrum pro IDOL	06/2015
Ukončení smlouvy s poskytovatelem servisu na KCLK	08/2015
Pověření KORID LK správou a rozvojem OPUSCARD	10/2015
Ukončení Cobrandová kreditní karta Citi Opuscard (banka byla prodána)	12/2015
Uzavření smlouvy o správě a rozvoji systému OPUSCARD/IDOL	03/2016
Nový SW KCLK – zrychlení výroby Opuscard	07/2016
Nové ZC OPUSCARD, 2x on-line místa v Liberci, změna ceníku	12/2017
Změna doby platnosti Opuscard, příprava na změnu technologie	01/2018
Soulad s nařízením GDPR	02/2018
KORID určen jako jediný kmenový dopravce	07/2018

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:

- 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 jejích 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 317 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_Mapa_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 dva typy karet:

- a) Opuscard
- b) ISIC/Opuscard (jde o kartu Opuscard s vizuálem ISIC. Tuto kartu používají pouze studenti).

Karta Opuscard je vydávána ve dvou variantách, osobní a přenosná. Karty ISIC/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 cestujících. Na kartu lze pak nahrát pouze ty časové předplatní kupony, které tomuto profilu cestujícího odpovídají (tj. na kartu s profilem „základní 18+“ nepůjde nahrát studentský 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 nahrán 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 18+“, „dítě -18“, „student -26“, „ZTP“, „ZTP/P“, „osoba 65+“. Časové předplatní kupony v regionální dopravě jsou vydávány pro kategorie: „základní 18+“, „dítě -18“, „student -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 (může být stanovena odlišně od skutečné vzdálenosti), cena odpovídá počtu tarifních jednic, nikoliv počtu km.

Časové předplatní kupony v IDOL (Časovky IDOL) a celosíťové jízdní doklady (Síťovky IDOL) se prodávají ve variantách: 7denní, 30denní, 90denní, 366denní. Síťovky IDOL jsou v nabídce také jednodenní, a to i ve verzi pro 5 osob.

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

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.

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 366-denních kuponů. Podmínky nákupu jízdních dokladů jsou uvedeny ve Smluvních přepravních podmínkách IDOL.

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 Die Länderbahn ve vlacích Trilex.

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. Od 1.9.2018 došlo k významné změně, a to co možná největšímu sjednocení podmínek slev a struktury jízdních dokladů ve všech městech s MHD se strukturou jízdních dokladů a podmínkami stanovenými v celém 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 v 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. Zpracovatel PDOÚ zohlednil skutečnost, že v roce 2019 docházelo k navýšení cen jízdného nejen v rámci IDOL, ale mj. také v tarifu IREDO, nebo tarifu vyhlášeném dopravcem České dráhy, a.s.

Příloha č. P2-04-02: Porovnání výší tarifů s tarifem IDOL

Příloha č. P2-04-03: Porovnání cen na vybraných relacích v IDOL

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 19 – SWOT analýza tarifu IDOL

SWOT analýza		
Interní analýza	Silné stránky	Slabé stránky
	<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 • integrace téměř všech spojů veřejné dopravy v regionu 	<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 • technická nekompatibilita systémů PAD a MHD v rámci IDOL (závisí na požadavcích na odbavování cestujících)
Externí analýza	Příležitosti	Hrozby
	<ul style="list-style-type: none"> • lepší využití statistických dat o cestujících • integrace oblastí sousedících s Libereckým krajem (Mladoboleslavsko) • prodej jízdních dokladů on-line přes internet • zapojení platebních karet jako ekvivalentu elektronické peněženky Opuscard • vylepšení propagace IDOL/Opuscard 	<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. Konečné 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

Tarif IDOL po integraci rychlíků pokrývá téměř všechny spoje veřejné dopravy v Libereckém kraji (s výjimkou některých dálkových nebo sezónních linek), taková míra integrace je velkou předností systému IDOL a je třeba věnovat velkou pozornost tomu, aby v průběhu dalšího vývoje nedošlo ke snížení míry integrace.

V současném tarifu je několik situací, které nejsou vyřešeny úplně ideálně a je žádoucí je zlepšit. Jedná se zejména o cestování v okolí velkých měst, kdy jízda z obce ležící za hranicemi města do města na jeho okraj je neúměrně drahá vzhledem ke vzdálenosti. Ideálně není vyřešen ani případ odbavení dle tarifu IDOL, pokud je jízda zahájena MHD. Řešení těchto problémů v odbavovacích zařízeních, která jsou v současnosti používána, není možné za přijatelných podmínek realizovat. Velká pozornost je věnována i definici povolené cesty, kdy stávající systém kontrolních nadzón a tarifních pravidel o nejuvhodnější cestě není vyhovující zejména s ohledem na jeho nejednoznačnost a možnost různého výkladu. Byl vyvinut jedinečný sofistikovaný algoritmus, na základě kterého (s možností zohlednění místních specifik) bude pro každou z celkového počtu 50.086 relací jednoznačně definována povolená cesta výčtem povolených zón. Takto definovaná povolená cesta bude zahrnovat vždy oblast platnosti jízdenky, jejíž velikost bude přímo úměrná tarifní vzdálenosti a ceně, kterou cestující zaplatil. Pro účely stanovení definice, jejího ověření a zohlednění specifik je krajský mapový server rozšířen o funkci výpočtu povolené cesty a její definici podle nově připravovaných pravidel včetně grafického zobrazení na mapě. Tyto výpočty budou využívány pro přípravu jak definice povolené cesty, tak pro úpravy tarifní mapy a samozřejmě i pro interpretaci povolené cesty pro cestující veřejnost.

Výše uvedené situace jsou řešeny v rámci projektu Modernizace Opuscard/IDOL, jehož součástí jsou mj. nová odbavovací zařízení v autobusech. Součástí tohoto projektu je i Opuscard nové generace. Nová karta bude založena na MAP systému, který technologicky odpovídá současným standardům a možnostem, tato karta umožní širší funkcionality s vyšší bezpečností. Nemusí mít nutně podobu plastové karty, v rámci tohoto systému mohou mít cestující v mobilním telefonu aplikaci s virtuální kartou s funkcemi obdobnými jako má skutečná karta.

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. Další možností pro přepravu kola jsou cyklobusy, které jsou pro přepravu kol speciálně upraveny. Nevýhodou je, že cyklobusy jezdí pouze sezónně, tedy v letních měsících, a tedy nejsou pro každodenní využití. Přeprava kol v autobusech PAD je dle SPP v kompetenci řidiče, zda je ochoten přepravit cestujícího s jízdním kolem, pokud se tedy nejedná o linku speciálně k tomuto účelu upravenou.

Popis stávajícího stavu je uveden v příloze č. P2-06-02: Popis turistických linek.

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, Nových Zákupcích, Rychnově u Jablonce nad Nisou či v Jilemnicích.

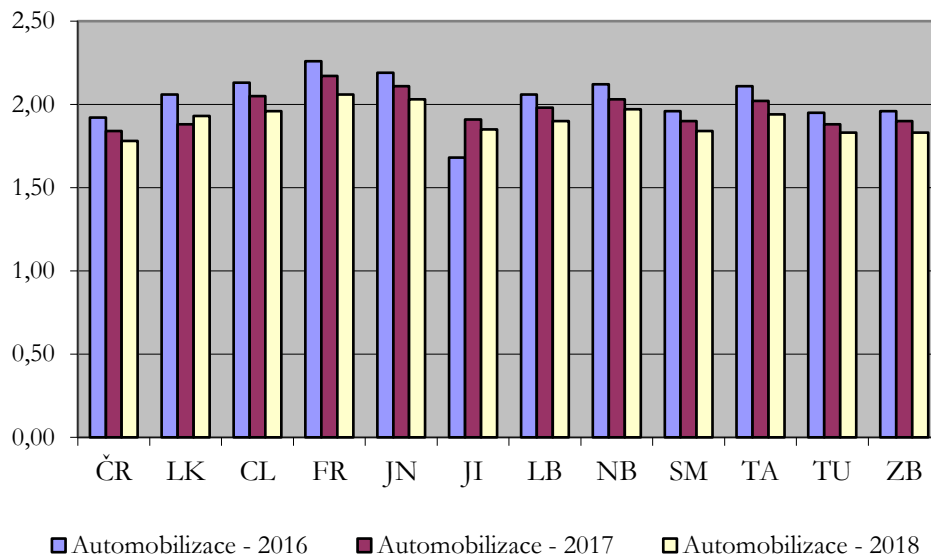
Za hranicemi Libereckého kraje se nachází regionální centra jako Česká Kamenice, Štětí (papírna), Mnichovo Hradiště (automotive), Bakov nad Jizerou, Nová Paka, v Polsku ojediněle Sklarzaska Poręba (turistika), či spíše Zgorzelec (nákupy), v Německu pak Görlitz (turistika), Zittau (práce, vzdělání, turistika, 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).

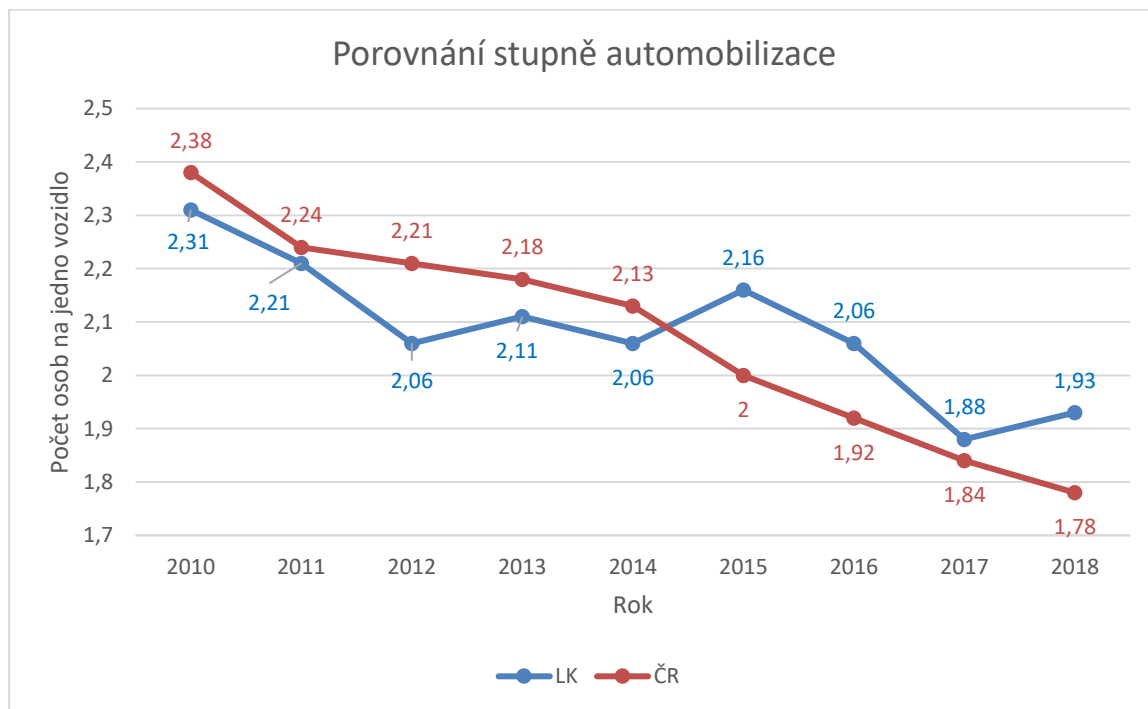
Ekonomicky slabší regiony jako je Frýdlantsko, Mimoňsko a Semilsko vyvažuje prosperující aglomerace Liberce a Jablonce nad Nisou, Turnovsko a přijatelně dostupná Mladá Boleslav, či Vrchlabí.

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 Jablonecku. Tyto malé rozdíly však příliš neovlivňují územní rozložení přepravní poptávky.



Graf 2 – Porovnání automobilizace v Libereckém kraji, včetně jednotlivých ORP a v České republice v letech 2016 až 2018

Zdroj: Analýza dopravy 2019, KÚLK OD



Graf 3 – Vývoj počtu osob na jedno vozidlo v LK a v ČR v letech 2010–2018

Zdroj: Analýza dopravy 2019, KÚLK OD

Srovnání dat apriorní a aposteriorní poptávky je součástí podkapitoly 3.2.3.

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 proudech 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 2017 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 **třemi** způsoby.

Prvním 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).

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

Třetím 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 vyjíždě a dojíždě obyvatelstva České republiky. Jsou již 8 let stará a neobsahují rozdělení dle druhu dopravního prostředku. Nevýhodou těchto komplexních dat je jejich aktualizace, neboť k ní dochází pouze jednou za 10 let.

Hlavním cílem vyjížděky obyvatel (obcí) Libereckého kraje byl Liberec (11 507 os. z LK) a dalších 3 373 os. z jiných krajů (z Prahy 317 os., Mladé Boleslavi 198 os., Varnsdorfu 135 os., Jičína 83 os., Hradec Králové 68 os., Rumburku 64 os., Mnichova Hradiště 56 os., Ústí nad Labem 56 os., Trutnova 55 os. ad.). Dalšími hlavními cíli dojížděky byla Česká Lípa (4 188 os. z LK) a dalších 692 os. z jiných krajů (z Děčína 87 os., Benešova nad Ploučnicí 53 os., Varnsdorfu 43 os., Rumburk 30 os., ad.), Jablonec nad Nisou (4 272 os. z LK, dalších 209 os. z jiných krajů (z Prahy 31 os. ad.), Turnov (3 222 os. z LK) a 521 os. z jiných krajů (ze Žďáru 66 os., Mnichova Hradiště 44 os., Jičína 40 os., Mladé Boleslavi 36 os., Prahy 26 os. ad.).

Hlavními cíli vyjížděky mimo Liberecký kraj pro jeho obyvatele byly Praha (5 005 os.), Mladá Boleslav (1 465 os.), Vrchlabí (594 os.), Jičín (382 os.), Ústí nad Labem (370 os.), Hradec Králové (324 os.), Mnichovo Hradiště (323 os.), Brno (248 os.), Děčín (225 os.), Varnsdorf (204 os.).

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 (5 894 os.), Prahy (2 331 os.), České Lípy (1 209 os.), Jablonce nad Nisou (1 257 os.), Semil (946 os.), Turnova (686 os.), Ústí nad Labem (291 os.), Hradce Králové (273 os.), Jilemnice (271 os.).

Do LK dojíždělo v roce 2011 celkem 6 582 osob (1,49 % vůči celkovému počtu obyvatel LK).

Hlavními cíli pro dojíždějící z jiných krajů ČR bylo na prvním místě krajské město Liberec (3 373 lidí, z toho bylo 2 412 studentů, na kolejích či internátech jich zůstávalo 1 924). Na místě druhém byla Česká Lípa s celkovým počtem dojíždějících 692, z toho 79 studentů. Třetí byl Turnov (521 dojíždějících, z toho

189 studentů), následoval Jablonec nad Nisou (celkem dojíždějících 209, z toho 53 studentů). Následný výčet dalších míst v LK, kam dojíždí občané z jiných krajů ČR – Stráž pod Ralskem celkem 205 dojíždějících, Jilemnice celkem 190 dojíždějících, Lomnice nad Popelkou 148 dojíždějících, Kamenický Šenov 126 dojíždějících, Nový Bor celkem 125 dojíždějících, Semily celkem 100 dojíždějících, Studenec celkem 74 dojíždějících, Horka u Staré Paky 73 dojíždějících, Harrachov 64 dojíždějících, Žandov 58 dojíždějících atd.

3.2.2 ANALÝZA PŘEPRAVENÝCH CESTUJÍCÍCH V IDOL – HLAVNÍ CÍLE

V IDOL v bylo v roce 2018 uskutečněno celkem 20 876 895 cest. **V této statistice nejsou započtení cestující z vlaků, odbavení na tarif dopravce a autobusových spojů mimo IDOL.** Do porovnání se tedy nedostala např. Praha, kam jezdí z LK jen komerční autobusové linky a vlak. Ostatní cíle však lze porovnat i bez chybějících údajů.

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 zkrácený.

Tabulka 20 – Počet přepravených cestujících a vybraných tržeb z vybraných měst LK

Výchozí a cílová zóna	Počet cest do/z v roce 2018	Podíl na celkovém počtu cest	Podíl cestujících uvnitř zóny
Liberec	11 378 778	54,50 %	17,28 %
Jablonec nad Nisou	8 992 811	43,08 %	21,95 %
Česká Lípa	7 030 880	33,68 %	27,37 %
Turnov	1 961 731	9,40 %	16,28 %
Nový Bor	914 076	4,38 %	4,46 %
Tanvald	775 860	3,72 %	12,40 %
Frýdlant	718 650	3,44 %	2,55 %
Semily	533 389	2,55 %	6,07 %
Železný Brod	492 352	2,36 %	5,63 %
Jilemnice	349 728	1,68 %	4,47 %
Mladá Boleslav	189 057	0,91 %	1,08 %
Vrchlabí	54 282	0,26 %	2,25 %

Zdroj: KORID LK

Nejvíce cestujících v LK jelo v roce 2018 do/z Liberce (téměř 55 % 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 dvojím odbavováním cestujících bez Opuscard, kteří především Frýdlant, Tanvald a Nový Bor využívají pouze pro přestup do dalších míst, jako Liberec, Jablonec nad Nisou, Česká Lípa.

Pro srovnání byl sledován počet cestujících do/z hlavních cílů za hranicemi LK. Cestujících do/z Mladé Boleslavi bylo zaznamenáno cca 0,91 % z celkového počtu. Část linek do Mladé Boleslavi ještě není integrovaná do IDOL, odhadem se bude poměr pohybovat mezi 1,5 – 2 %. Cestujících do/z Vrchlabí jen 0,26 %. Na trase Vrchlabí – Jilemnice však probíhá odbavení i v IDS IREDO. Poměr je tedy vyšší,

odhadem 0,5 %. MHD v obou městech je mimo systém IDOL, cestující v rámci zóny jsou uvažováni pouze Ti, co se odbavili na linkách, kde je IDOL vydáván. Významný cíl dojížděky z LK je ještě Jičín, zejména pro směr z Lomnice nad Popelkou, částečně též od Turnova, ale ten ale není v IDS IDOL, tudíž není v tabulce uveden.

Ve městech s vlastním systémem MHD cestoval významný počet lidí uvnitř zóny, odhadem kolem 25 % z celkového počtu cestujících, kteří přijíždějí z okolí. V případě Liberce a Jablonce nad Nisou se jedná o odhad, neboť část cestujících se odbavuje na papírové jízdenky a v případě časového kupónu pro zónu Liberec se nemusí při nástupu validovat. 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 P3-02-01_Mapá_cesty_do-ze_zony_Liberec_IDOL_2018 je znázorněn podrobný počet cestujících v systému IDOL v roce 2018 z/do zóny Liberec.

Nejvíce cestujících cestovalo do/z Liberce od/ze zón Jablonec nad Nisou (1 776 491 cest.), Chrastava (414 169 cest.), Hrádek nad Nisou (328 531 cest.), Frýdlant (275 264 cest.) a Turnov (219 351 cest.). S rostoucí vzdáleností ubývalo cestujících, ze vzdálenějších cílů vynikala Mladá Boleslav (44 463 cest.) a Nový Bor (43 087 cest.). Specifický je potom Bedřichov, jakožto nejbližší turistické středisko, celkem cestovalo mezi ním a Libercem 41 886 cest.

3.2.3 SROVNÁNÍ REÁLNÉHO A POTENCIÁLNÍHO 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 2018, jenž 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 cestující z/do jiné zóny.
- 2) Průměrný počet cestujících za den v roce 2018, jenž 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 dojížděku a databáze neobsahuje nepravidelně dojíždějící (zdravotnická zařízení, úřady, volnočasové aktivity). Z tohoto důvodu bylo dané číslo vynásobené koeficientem 1,5, aby byla dojížděka dle SLDB obsahovala reálná čísla.
- 4) Podíl cestujících ve VHD (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 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 VHD 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, čerpaných z SLDB, z čehož plyne, v jakých relacích VHD dosahuje velkého podílu na trhu a kde naopak je možné zlepšením nabídky veřejné dopravy očekávat zvýšení podílu VHD na přepravním trhu

Tabulka 21 – Srovnání počtu cestujících v relaci s údaji o vyjízdce ze SLDB 2011

RELACE SEŘAZENÉ DLE % PODÍLU CESTUJÍCÍCH NA IDOL VŮČI ÚDAJŮM ZE SLDB						
název zóny Z	název zóny Do	počet cest rok 2018 IDOL	počet cest den IDOL	počet cest. dle SLDB	% podíl cest. na IDOL vůči SLDB	modal split % podíl VHD
Nový Bor	Kamenický Šenov	105 888	176	281	62,9 %	25,3 %
Liberec	Jablonec n. N.	1 766 491	2 944	5 135	57,3 %	42,1 %
Liberec	Hodkovice n. M.	185 214	309	540	57,2 %	30,8 %
Jablonec n. N.	Železný Brod	106 593	178	314	56,7 %	30,0 %
Nový Bor	Cvikov	91 450	152	294	51,8 %	25,2 %
Liberec	Hrádek n. N.	328 351	547	1 073	51,0 %	33,1 %
Liberec	Turnov	219 351	366	788	46,4 %	33,2 %
Liberec	Frýdlant	275 264	459	995	46,1 %	31,2 %
Frýdlant	Raspenava	66 710	111	258	43,1 %	27,4 %
Liberec	Chrastava	414 169	690	1 613	42,8 %	30,5 %
Česká Lípa	Nový Bor	331 505	553	1 419	38,9 %	33,1 %
Jablonec n. N.	Tanvald	119 987	200	573	34,9 %	29,3 %
Česká Lípa	Mimoň	114 324	191	558	34,1 %	24,1 %
Česká Lípa	Zákupy	141 776	236	696	34,0 %	26,1 %
Jablonec n. N.	Smržovka	73 848	123	474	26,0 %	30,1 %
Semily	Lomnice n. P.	35 760	60	231	25,8 %	27,0 %

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

RELACE SEŘAZENÉ DLE MODAL SPLITU (% PODÍL VHD)						
název zóny Z	název zóny Do	počet cest rok 2018 IDOL	počet cest den IDOL	počet cest. dle SLDB	% podíl cest. na IDOL vůči SLDB	modal split % podíl VHD
Liberec	Jablonec n. N.	1 766 491	2 944	5 135	57,3 %	42,1 %
Liberec	Turnov	219 351	366	788	46,4 %	33,2 %
Liberec	Hrádek n. N.	328 351	547	1 073	51,0 %	33,1 %
Česká Lípa	Nový Bor	331 505	553	1 419	38,9 %	33,1 %
Liberec	Frýdlant	275 264	459	995	46,1 %	31,2 %
Liberec	Hodkovice n. M.	185 214	309	540	57,2 %	30,8 %
Liberec	Chrastava	414 169	690	1 613	42,8 %	30,5 %
Jablonec n. N.	Smržovka	73 848	123	474	26,0 %	30,1 %
Jablonec n. N.	Železný Brod	106 593	178	314	56,7 %	30,0 %
Jablonec n. N.	Tanvald	119 987	200	573	34,9 %	29,3 %
Frýdlant	Raspenava	66 710	111	258	43,1 %	27,4 %
Semily	Lomnice n. P.	35 760	60	231	25,8 %	27,0 %
Česká Lípa	Zákupy	141 776	236	696	34,0 %	26,1 %
Nový Bor	Kamenický Šenov	105 888	176	281	62,9 %	25,3 %
Nový Bor	Cvikov	91 450	152	294	51,8 %	25,2 %
Česká Lípa	Mimoň	114 324	191	558	34,1 %	24,1 %

Zdroj: KORID LK

3.3 ANALÝZY A SROVNÁNÍ

Každý měsíc probíhá vyúčtování po jednotlivých dopravcích, kdy na jedné straně jsou náklady, na druhé straně potom výnosy, tedy tržby z jízdného, clearing jízdného a kompenzace za státem nařizené slevy. Z těchto podkladů jsou sledovány níže uvedené trendy.

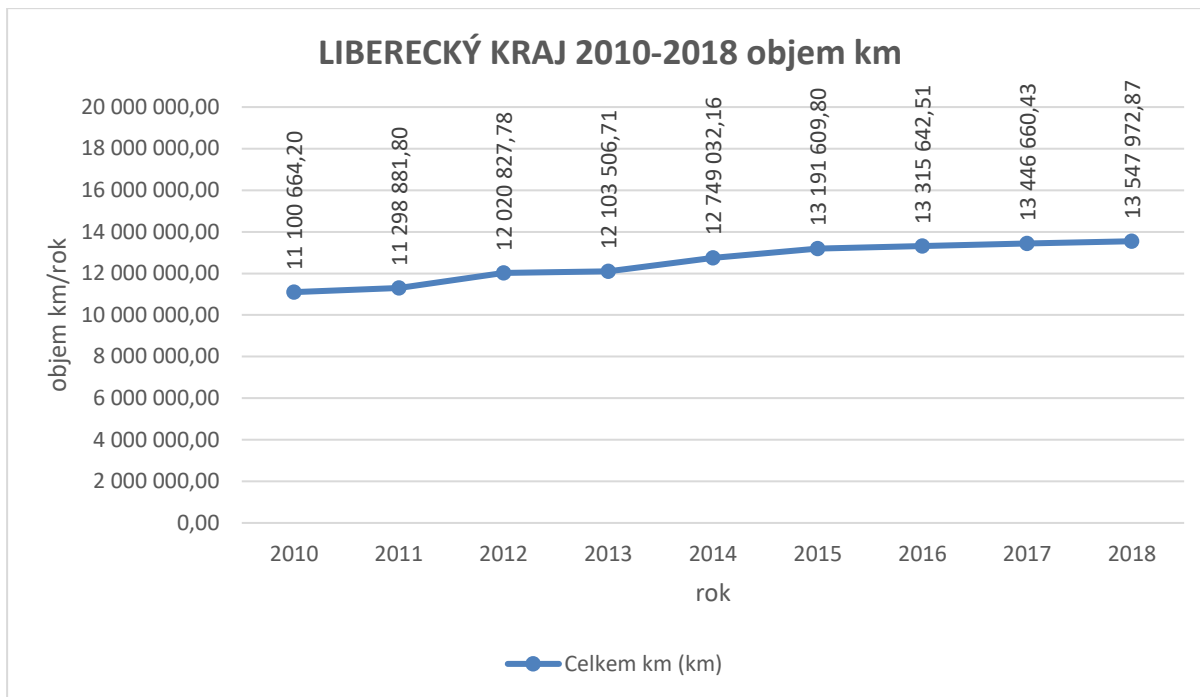
3.3.1 PŘEHLED VÝKONŮ, TRŽEB A NÁKLADŮ V OBDOBÍ 2010-18

V průběhu let 2010 – 2018 dochází v objednávce výkonů v příměstské autobusové dopravě k postupnému nárůstu km. Důvodem je např. naplnění standardů dopravní obslužnosti, výkony objednané obcemi nad rámec standardů dopravní obslužnosti, zahrnutí dříve komerčních spojů do objednávky, z důvodu zachování dopravní obslužnosti poté, kdy dopravci nechtěli spoje již nadále provozovat, zavedení spojů na základě požadavků a spoluúčasti některých zaměstnavatelů, výkony v rámci mezikrajské spolupráce s Královehradeckým, Středočeským a Ústeckým krajem, které Liberecký kraj objednává na území sousedního kraje, nebo sousední kraj na území Libereckého kraje, případně nahrazení železničního spojení, ať z důvodu nevedení vlaku, nebo projíždění některých železničních zastávek.

Tabulka 23 – Přehled výkonů, tržeb, nákladů LIBERECKÝ KRAJ 2010–2018

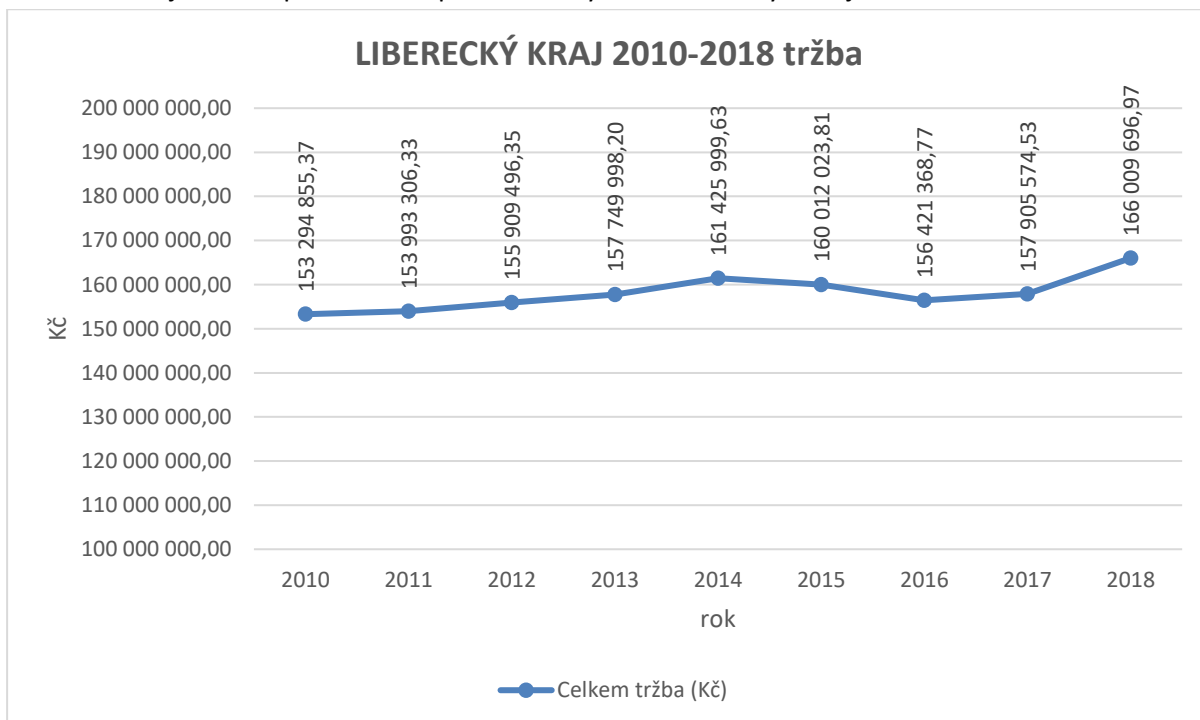
Rok	Celkem km (km)	Celkem tržba (Kč)	Ø tržba Kč/km	Celkem nákl. (Kč)	Ø náklady Kč/km
2010	11 100 664,20	153 294 855,37	13,81	353 544 994,57	31,85
2011	11 298 881,80	153 993 306,33	13,63	359 958 503,17	31,86
2012	12 020 827,78	155 909 496,35	12,97	381 228 278,13	31,71
2013	12 103 506,71	157 749 998,20	13,03	383 672 625,86	31,70
2014	12 749 032,16	161 425 999,63	12,66	399 172 778,21	31,31
2015	13 191 609,80	160 012 023,81	12,13	386 556 893,61	29,30
2016	13 315 642,51	156 421 368,77	11,75	379 185 061,46	28,48
2017	13 446 660,43	157 905 574,53	11,74	409 017 541,60	30,42
2018	13 547 972,87	166 009 696,97	12,25	470 428 483,34	34,72

Zdroj: KORID LK


Graf 4 – Rozsah výkonů PAD objednaných Libereckým krajem v letech 2010–2018

Zdroj: KORID LK

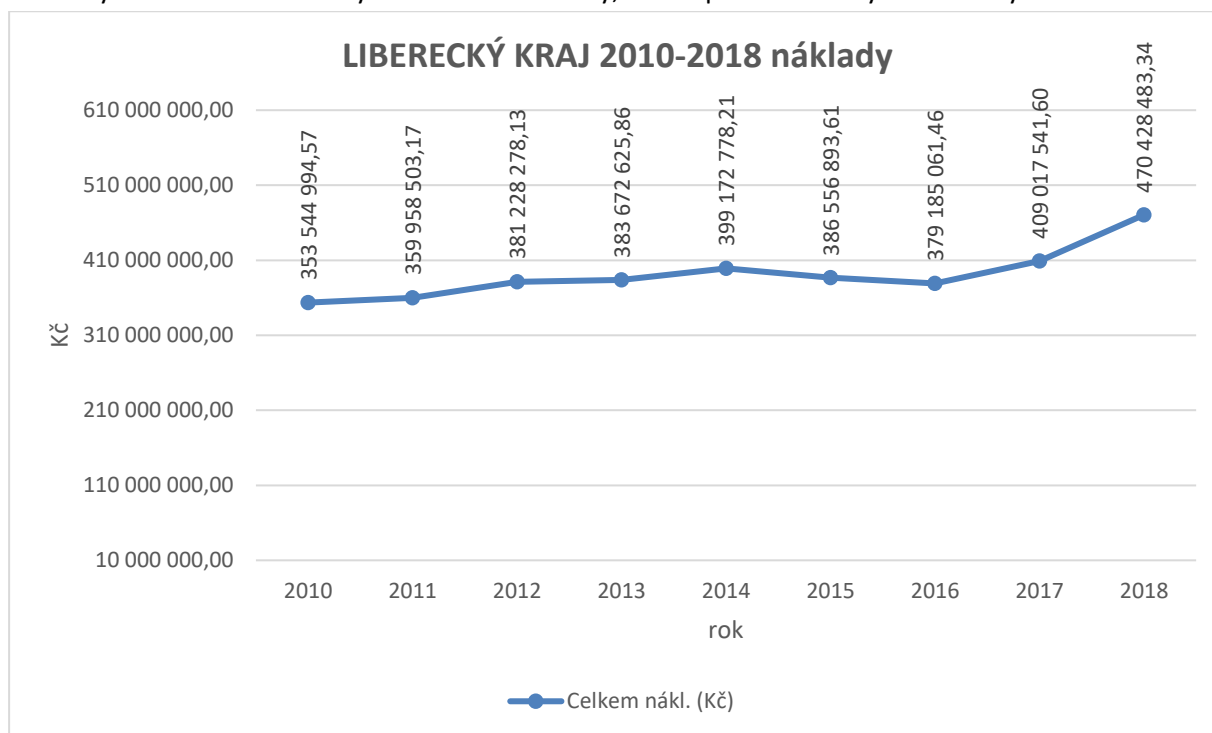
Další sledovaný ukazatel, tržby, má nejprve trend stoupající, mezi roky 2015–2017 mírně klesající, nebo stagnující, výrazný vzestup je potom v roce 2018. Důvodem trendu v letech 2015–2017 je vyšší využití výhodných tarifních nabídek (Senior pas, Síťová roční obyčejná) ze strany cestujících, v roce 2018 potom od září začaly platit slevy pro vybrané skupiny cestujících, nařízené vládou ČR, kdy vlivem nárůstu cestujících a započítání kompenzací do výnosů došlo k výraznějšímu nárůstu tržeb.


Graf 5 – Vývoj tržeb (výnosů) v PAD v letech 2010–2018

Zdroj: KORID LK

Náklady, stejně jako objem objednávaných výkonů, průběžně během sledovaného období stoupaly, vyjma let 2015 a 2016. Tato položka je ovlivněna nejen tím, jaký je objem kilometrů, ale také tím, jakým způsobem jsou nastavené smluvní vztahy objednatele s dopravcem.

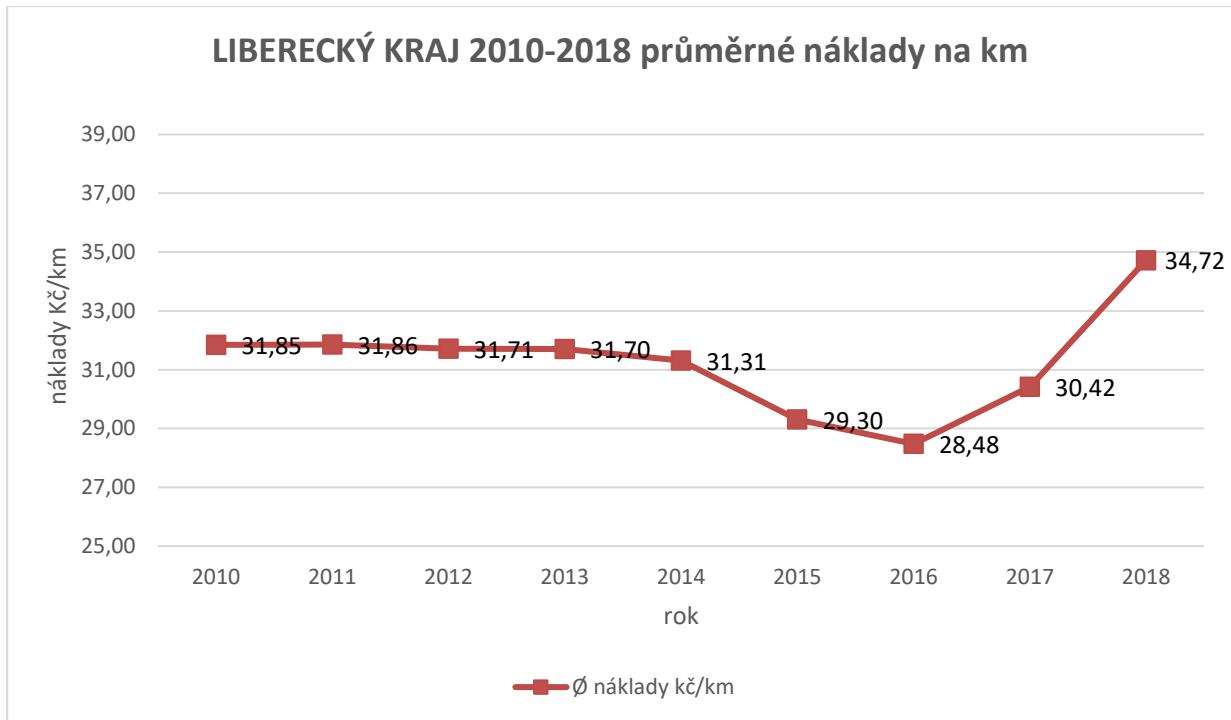
Do konce roku 2014 byly smluvní vztahy s dopravcem nastaveny tak, že byla jedna cena dopravního výkonu, bez ohledu na to, jakým typem vozidla dopravce výkon zajišťoval, bez ohledu na celkový počet vozidel atd. Proto náklady kopírují i nárůst výkonů. Od roku 2015 došlo k nastavení nových smluvních vztahů, kde cena dopravního výkonu je odvislá nejen od výše objednaných kilometrů, ale také tím, jakým typem vozidla je výkon zajištěn a jakého průměrného proběhu na vozidlo se dosahuje. Čím je vyšší, tím je výsledná cena dopravního výkonu nižší. Ocenění jednotlivých položek provedli dopravci. Následný pokles nákladů pro rok 2016 byl způsoben indexací, kdy došlo v meziročním porovnání k výraznému poklesu cen pohonných hmot a inflace byla velmi nízká. Naopak v roce 2017 došlo vlivem nařízení vlády k přeřazení řidičů a dalších zaměstnanců v dopravě ze 3. do 5. platové třídy. Zároveň vlivem indexace byly zvýšeny i další položky ceny dopravního výkonu, odvislé od inflace a cen pohonných hmot. Taktéž ve dvou oblastech byly uzavřeny nové smluvní vztahy, kde dopravci v ceně dopravního výkonu již zohlednily zvýšení mzdových nákladů. To platí i pro rok 2018, kdy kromě výše uvedených vlivů došlo i k navýšení minimální mzdy, což se promítlo do výrazného zvýšení nákladů.



Graf 6 – Vývoj nákladů PAD v letech 2010–2018

Zdroj: KORID LK

Tyto aspekty jsou zřejmé z následujícího grafu, kdy v letech 2010–2014 byly průměrné náklady na kilometr s minimálními výkyvy, od roku 2015 je potom zřejmé, že nejprve docházelo v letech 2015 a 2016 k poklesu, a naopak v letech 2017 a 2018 k nárůstu.



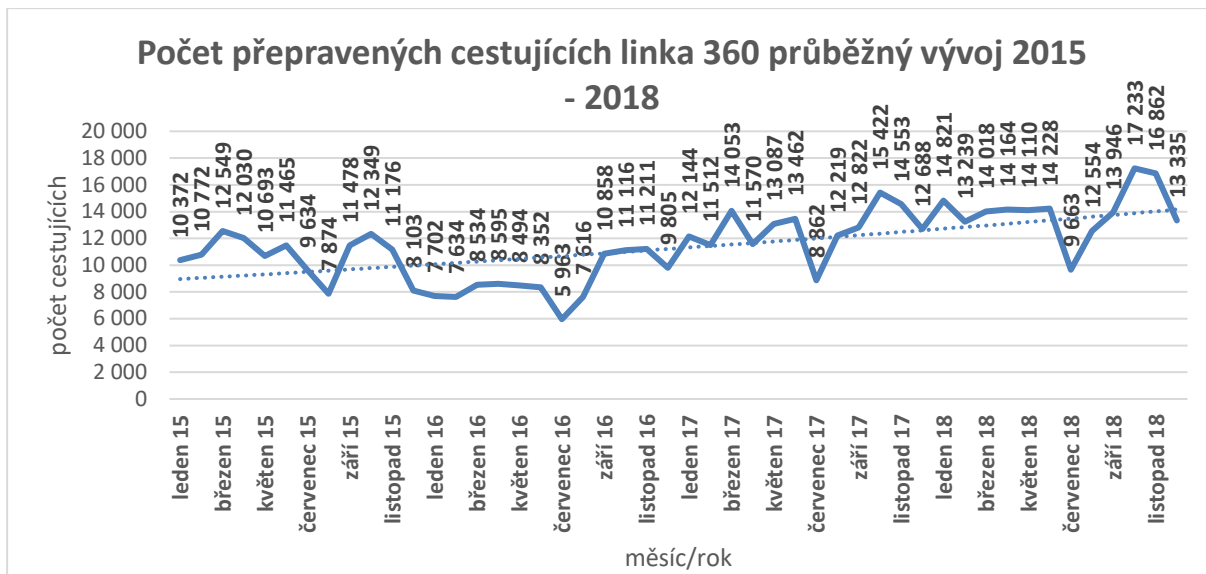
Graf 7 – Vývoj nákladů PAD na km v letech 2010–2018

Zdroj: KORID LK

3.3.2 VÝVOJ POČTU CESTUJÍCÍCH NA VYBRANÉ RELACI

Jedna z relací, kde došlo v posledních letech k rozvoji dopravy, je mezikrajské spojení mezi Libercem a Mladou Boleslaví. Obě města jsou výrazným cílem dojížděky, Mladá Boleslav je sídlem společnosti Škoda Auto a dalších společností, které jsou zainteresované na automobilovém průmyslu, taktéž zde sídlí i školy spojené s tímto průmyslem. Naopak Liberec je cílem dojížděky vysokoškolských studentů a také nabízí využití ve volnočasových aktivitách (ZOO, Ještěd, Bedřichov atd.) V roce 2016 bylo nabízeno v rámci IDS IDOL 8 párů spojů v pracovní dny, 2 v sobotu, 4 v neděli. Od roku 2017, ve spolupráci se Středočeským krajem, došlo k zavedení dalších 3 párů spojů v pracovní dny.

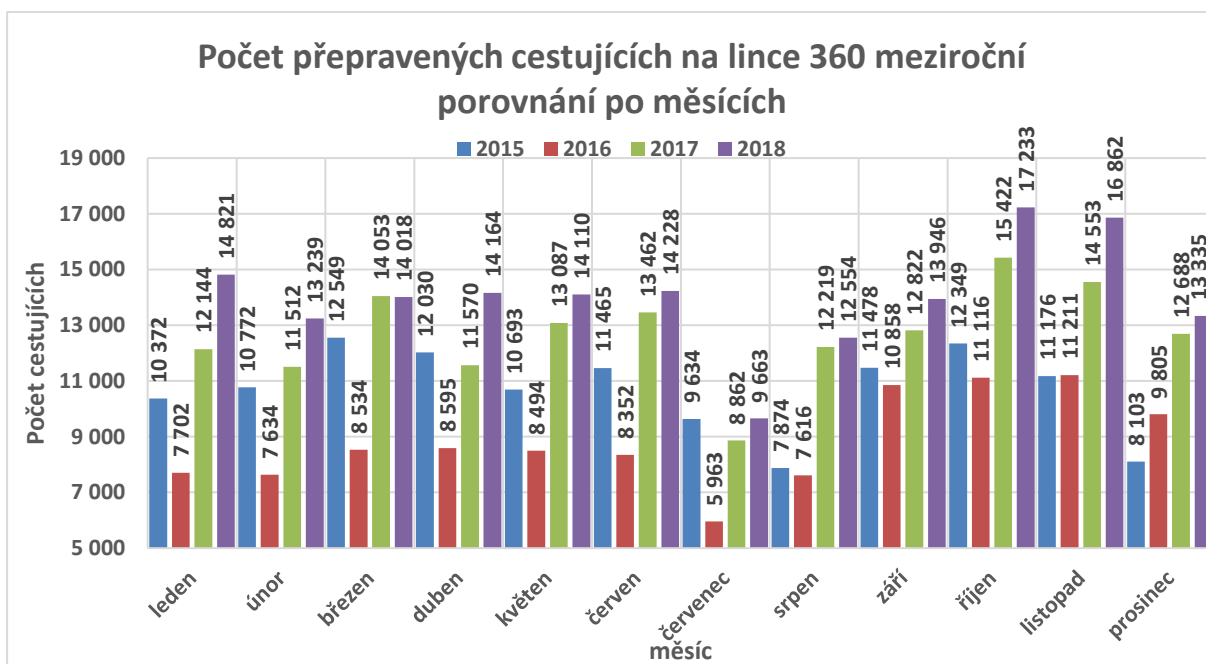
Počet přepravených cestujících v průběhu roku 2016 v porovnání s rokem 2015 klesal (bez změny dopravního konceptu), od roku 2017 (po navýšení spojů) naopak dochází k postupnému nárůstu cestujících.



Graf 8 – Počet přepravených cestujících v relaci Liberec – Mladá Boleslav (vývoj 2015–2018)

Zdroj: KORID LK

Při porovnání jednotlivých měsíců v meziročním sledování je zřejmé, že největší nárůst cestujících nastal v roce 2017, avšak i v roce 2018 nadále pokračoval nárůst, byť již ne tak výrazně.



Graf 9 – Počet přepravených cestujících v relaci Liberec – Mladá Boleslav (meziroční srovnání 2015–2018)

Zdroj: KORID LK

3.4 VYHODNOCENÍ PŘEPRAVNÍCH POTŘEB – SWOT ANALÝZA

Tabulka 24 – SWOT analýza přepravených potřeb

SWOT analýza		
Interní analýza	Silné stránky	Slabé stránky
	<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 • zřízení CED (Centrální dispečink), sledování vozidel v reálném provozu, garantované přestupní vazby 	<ul style="list-style-type: none"> • 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) • nízký podíl garantovaných bezbariérových spojů v příměstské dopravě
Externí analýza	Příležitosti	Hrozby
	<ul style="list-style-type: none"> • komfortem a spolehlivostí přilákat cestující z IAD • usnadnění pořízení Opuscard (zlevnění, on-line kontaktní místa) • pokračující suburbanizace (stěhování z města na okolní venkov) • pozvolné propojování státních hranic – nové relace • společné linky s okolními kraji • vysoký počet turistů v 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 	<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 VHD • uzavírky v rámci oprav v Libereckém kraji či za hranicemi a nespolehlivost spojů • kongesce ve větších městech a s tím spojené zpoždění spojů, zejména ve špičce • růst ceny dopravního výkonu, zejména vlivem zvyšování cen pohonných hmot, a hlavně zvyšování nákladů na mzdy řidičů a ostatního personálu • oslabení přepravní poptávky v důsledku změny přepravních potřeb, na kterou není reflektováno v rámci přípravy JŘ

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 především ve vztahu k veřejné osobní dopravě.

Tabulka 25 – Silniční síť Libereckého kraje (stav k r. 2017)

Kategorie komunikace	Délka sítě LK (km)	Zastoupení v %	Délka sítě ČR (km)	Zastoupení v %
Dálnice	4,6	-	1 239,8	-
Silnice I. třídy	339,7	14,07 %	5 824,8	10,68 %
Silnice II. třídy	487,6	20,20 %	14 588,5	26,76 %
Silnice III. třídy	1 586,8	65,73 %	34 103,4	62,56 %
Silnice celkem	2 414,1	100,00 %	54 516,7	100,00 %
Počet mostů	900	0,28/km ²	17 618	0,22/km ²
Počet přejezdů	448	0,14/km ²	8 389	0,11/km ²

Zdroj: KORID LK na základě dat ČSÚ, MDČ, SŽDC a Odboru dopravy KÚLK

Hlavní kostru silniční sítě Libereckého kraje tvoří Dálnice D10 vedoucí z Prahy do Ohrazenic u Turnova, na kterou navazují dva úseky silnice I/35, Ohrazenice – Liberec a Ohrazenice – Jičín, dále pak silnice I/9 (Praha – Mělník –) Česká Lípa – Rumburk, navazující úsek silnice I/10 Turnov – Harrachov, silnice I/13 Karlovy Vary – Děčín – Nový Bor – Liberec – Habartice, silnice I/14 Liberec – Tanvald – Trutnov – Č. Třebová, silnice I/15 Litoměřice – Č. Lípa, silnice I/16 Mladá Boleslav – Jičín – Královec, silnice I/38 Jestřebí – Mladá Boleslav – Hatě a silnice I/65 MÚK Rádelský mlýn – Jablonec nad Nisou. Časovému zpoplatnění podléhají aktuálně 2 úseky dálnice D10 Stará Boleslav – Bezděčín a Kosmonosy – Ohrazenice, výkonovému zpoplatnění pak úseky D10 Praha – MÚK Ohrazenice a I/35 MÚK Ohrazenice – Horní Chrastava.

Síť dálnic a silnic I. třídy doplňují silnice II a III. třídy, mezi hlavní patří silnice II/262, II/270 a II/278 na Českolipsku a silnice II/283, II/290 a II/292 na Semilsku. Místní a účelové komunikace jsou veřejnou dopravou mimo měst využívány pouze v ojedinělých případech, proto ve statistice nejsou zdůrazněny. Hustota silniční sítě v Libereckém kraji mírně převyšuje celorepublikový průměr. Podobně počet přejezdů vzhledem k rozloze území je mírně vyšší než průměrný ukazatel za celou ČR. Liberecký kraj má vzhledem ke svému reliéfu a rozmístění obcí též větší podíl mostů a silnic III. tříd.

4.1.1 PLÁNY ROZVOJE SILNIČNÍ SÍŤ

Ředitelství silnic a dálnic ve svých plánech počítá s těmito akcemi na území Libereckého kraje:

Tabulka 26 – Plán rozvoje silnic I. třídy v Libereckém kraji

Časové vymezení	Název akce	Rozsah stavby
Uvedení do provozu v r. 2019	I/15 Kravaře, obchvat	3,0 km
Zahájení realizace v r. 2019	I/35 MÚK Rádelský Mlýn	0,7 km
Předpoklad zahájení 2020–2021	I/9 Dubice – Dolní Libchava	1,5 km
Předpoklad zahájení 2020–2021	I/9 Svor	1,9 km
Předpoklad zahájení 2020–2021	I/13 Rynoltice – Lvová, přeložka	2,2 km
Předpoklad zahájení 2020–2021	I/35 Ktová – odstranění žel. přejezdu	1,3 km
V přípravě se realizací po roce 2021	I/9 Nový Bor – Svor, zkapacitnění	2,9 km
V přípravě se realizací po roce 2021	I/13 Kunratice – Jablonné v Podještědí	2,5 km
V přípravě se realizací po roce 2021	I/16 Horka u Staré Paky, obchvat	7,4 km
V přípravě se realizací po roce 2021	I/13 Krásná Studánka – Dětrichov	8,5 km
V přípravě se realizací po roce 2021	I/9 Nový Bor – Dolní Libchava	10,3 km
V přípravě se realizací po roce 2021	I/35 Ohrazenice – Úlibice	32,1 km

Zdroj: ŘSD ČR, stav k 5. 3. 2019

Většina uvedených akcí nebude mít na trasování a jízdní doby PAD vliv z důvodu existence zastávek v obcích, které nové obchvaty objíždějí. V poslední době měla na PAD největší vliv přeložka silnice I/14 z Liberce do Jablonce nad Nisou, jež nahradila silnici III/29024, kudy je vedena linka 141.

Výraznější vliv na zrychlení jízdních dob by měla mít přeložka silnice I/13 z Kunratic u Cvikova do Jablonného v Podještědí a pro dálkové spoje obchvat Lvové, odstranění úrovněového přejezdu na silnici I/35 ve Ktové a rekonstrukce mimoúrovňové křižovatky Rádelský mlýn na silnicích I/35 a I/65. Umístění staveb na silniční síti Libereckého kraje je znázorněno v příloze P4-01-01.

Správu silnic II. a III. tříd ve vlastnictví Libereckého kraje zajišťuje Krajská správa silnic LK (KSSLK). Tato organizace plánuje v nejbližším horizontu následující významnější stavební akce:

Tabulka 27 – Přehled plánovaných staveb na silnicích nižších tříd v Libereckém kraji

Stavební akce	Označení komunikace	Vliv na provoz PAD	Aktuální stav
Česká Lípa průtah	II/262	ano, zkrácení jízdních dob a zvýšení bezpečnosti	v přípravě
Severojižní obchvat Zákup	II/268	ne, nutnost obsluhy náměstí	v realizaci
Obchvat Mimoně (jih – západ – sever)	II/268, II/270	ne, nutnost obsluhy centra	v přípravě
Obchvat Jablonného v Podještědí	II/270	ne, nutnost obsluhy centra	v přípravě
Obchvat Doks	II/270	ne, nutnost obsluhy centra	v přípravě
Napojení Průmyslové zóny Sever v Liberci na I/35	MK a I/35	ano, zkrácení jízdních dob a odlehčí místní dopravy	v přípravě
Obchvat Turnova ve směru od Semil	II/283	ano, u dálkových linek zrychlení průjezdu městem	v přípravě
Obchvat Rovenska pod Troskami	II/282	ne, nutnost obsluhy centra	v přípravě
Obchvat Lomnice nad Popelkou	II/284, II/286	ne, nutnost obsluhy AN v centru města	v přípravě
Obchvat Semil	II/289, II/292	ne, nutnost obsluhy AN v centru města	v přípravě
Vysoké nad Jizerou obchvat	II/290	ne, nutnost obsluhy náměstí	v přípravě
Průtah Rokytnice nad Jizerou	II/294	ano, zvýšení bezpečnosti cestujících (opravené zastávky)	v přípravě
Průtah Jilemnice	II/286, II/293	ano, zkrácení jízdní doby, zvýšení bezpečnosti cestujících	v realizaci
Obchvat Železného Brodu	I/10, II/282	ano, možnost obsluhy terminálu u žel. stanice pro dálkové linky bez zajiždky do centra města	v přípravě

Zdroj: KÚLK, Odbor dopravy

4.1.2 ZIMNÍ ÚDRŽBA

Zimní údržba komunikací je řešena na základě společného Plánu zimní údržby silnic Libereckého kraje. Celkem 65,4 km silnic se v zimě neudrží, z toho 12,02 km tvoří silnice II/290 Smědava – Souš, zbytek spadá pod silnice III. třídy. Na neudržovaných úsecích není veden žádný spoj linkové dopravy. Pořadí údržby je třístupňové. Silnice I. třídy a dopravně důležité silnice II. Třídy jsou vedeny v I. pořadí (obnovení sjízdnosti do 3 hodin). Ostatní silnice II. třídy a dopravně významné silnice III. třídy tvoří II. pořadí (obnovení sjízdnosti do 6 hodin). Zbytek silnic III. třídy spadá do III. pořadí (obnovení sjízdnosti do 12 hodin). Údržba silnic v I. pořadí se provádí převážně chemickými posypy, údržba silnic v II. pořadí rovněž chemicky, případně se ponechávají uježděné sněhové vrstvy se zdrsňujícím posypem, údržba silnic v III. pořadí probíhá převážně pluhováním a na vybraných místech zdrsňujícím posypem.

Na silnici II/290 v úseku Smědava – Souš platí z důvodu ochrany vodního zdroje (vodní nádrž Souš) zákaz provozu motorových vozidel. Výjimku ze zákazu mají vozy do 3,5 t v době otevření silnice mimo sněhovou pokrývku a vozidla vodohospodářů, CHKO Jizerské hory a hotelového komplexu Montanie resort. Provoz vozidel nad 3,5 t není na této komunikaci povolen. Z uvedených důvodů se zde neprovádí zimní údržba a nejezdí zde linkové autobusy.

4.1.3 POŽADAVKY PAD NA SILNIČNÍ INFRASTRUKTURU – DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

Označnické autobusové zastávky je dopravní značkou č. IJ 4a (hranatý) a IJ 4b. (kulatý), která vymezuje zónu zákazu zastavení 30 m před a 5 m za označnickem. Liberecký kraj se v roce 2018 vydal cestou sjednocení dopravních značek označnicku zastávky – hranaté dopravní značky č. IJ 4a dle vzorového označnicku IDOL. Při rekonstrukcích silnic II. a III. třídy v majetku Libereckého kraje bylo osazeno více než 50 nových označnicků. Nové označnicky se objevily i na nových zastávkách na místních komunikacích i na zastávkách na silnicích I. tř. Vedle osazování na nových a rekonstruovaných zastávkách zadal Liberecký kraj Krajské správě silnic Libereckého kraje projekt na plošnou výměnu označnicků zastávek na silnicích II. a III. třídy, které by měly být vyměněny v průběhu let 2019 – 2024 v počtu cca 500 ks za

rok. K této plošné výměně se připojují i města, kde je provozována MHD, tak aby na celém území města byly jednotné označnicky dle upraveného vzoru jak pro MHD, tak pro PAD.

U cca 2/3 autobusových zastávek v Libereckém kraji jsou označnicky zastávek pouze v jednom směru a v opačném chybí. Chybějící označnicky se při rekonstrukcích, či při plošné výměně doplní.



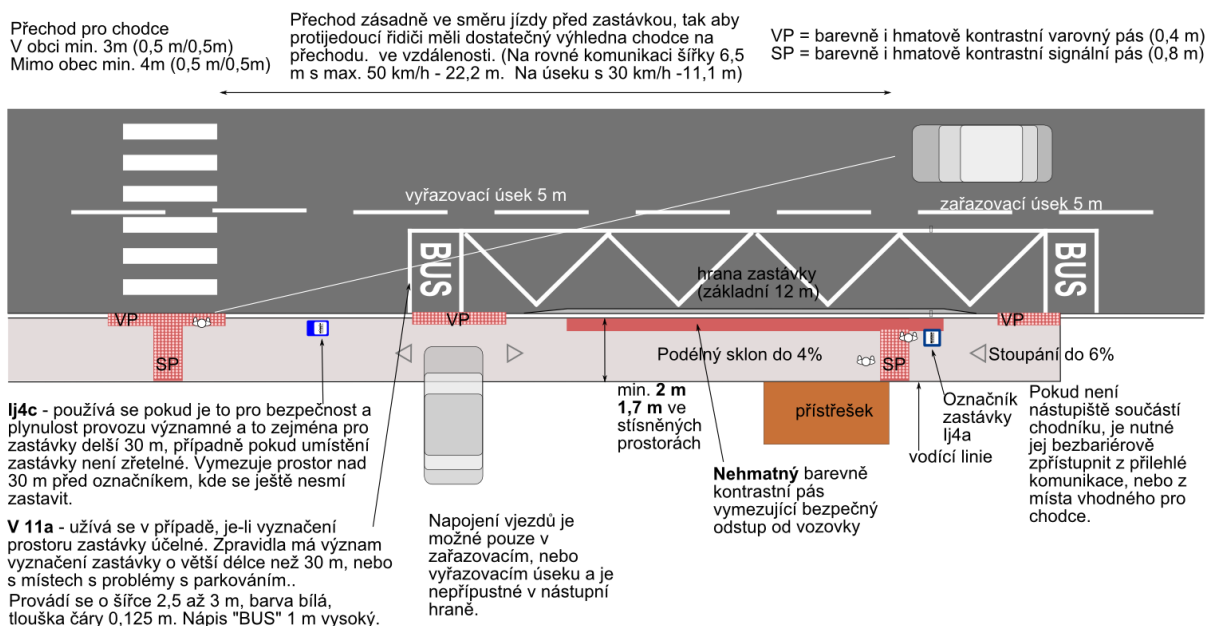
Obrázek 1: První osazený označnick dle závazného vzoru IDOL v zastávce Mníšek,,žel.st.

Pro zpřesnění místa vyhrazeného pro autobusy se používá svíslá dopravní značka č. IJ 4c umístovaná ve směru jízdy dále než, 30 m před označnick, čímž dle potřeby prodlužuje vyhrazenou plochu pro autobusy.

Pro upřesnění se dále používá vodorovná dopravní značka V 11a.

Obě tyto značky se v praxi nadužívají a někdy popírají sami sebe. Platí zásada, že se mají používat pouze pro zpřesnění na místech, kde je to vhodné a nikoli vždy.

Pokud je to vhodné, především v otočkách autobusů, osazují se dopravní značky č. B 29 zákaz stání s případnou dodatkovou tabulkou s časy, kdy je v místě potřeba rezervovat plochu pro autobus, např. „V PRACOVNÍ DNY 7:00 – 16:00“. Tyto údaje tabulkou je nutné aktualizovat v případě změny jízdních řádů. I přes riziko neaktuálnosti je toto upřesnění vhodnější než plošný zábor místa. Tyto plochy mívají i jiné využití, které je slučitelné.



Obrázek 2: Vzorový půdorys zastávky (z Manuálu zřizování a rekonstrukce autobusových zastávek v LK)

Problematiku autobusových zastávek, jejich označení, stavební řešení, vodorovné dopravní značení řeší Manuál zřizování a rekonstrukce autobusových zastávek v Libereckém kraji⁶, který byl vypracován v souvislosti s legislativním řešením stanovení zastávek na podzim 2017.

Významné autobusové zastávky – dopravní terminály jsou představeny v kapitole 4.3.

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

- Silnice III/27921 v úseku Hrubá Skála, Borek – Hrubá Skála – Hrubá Skála, Doubravice – Karlovice, Radvánovice (koncepte: přetrasování linky 353; důvody: zajištění standardů dopravní obslužnosti pro sídlo Hrubá Skála, odstranění souběhů na I/35 a s železniční tratí 041, zřízení nové autobusové zastávky v centru části Doubravice)

⁶ dostupný na <http://www.korid.cz/stranky/22:modernizace-zastbus.html>

- Silnice III/27926 v úseku Kacanovy – Mladostov – Vyskeř (koncepte: okružní linka 355 pro vybrané spoje; důvody: plnění standardů DO v Kacanovech, zefektivnění provozu, rozšíření nabídky spojů)
- Silnice III/28621 v úseku Vysoké nad Jizerou, Víchovska Lhota – Jestřabí v Krkonoších, Křížlice (koncepte: okružní linka 946; důvody: zefektivnění provozu, vhodnější časové polohy spojů, využití uspořené km na rozšíření provozu, výrazné zkrácení JD ve vybraných relacích)
- MK Jestřabí v Krkonoších, Roudnice – Vítkovice přes zastávky Aldrov a Vurmovka, pokud by nebyla realizována III/28621
- MK mezi Rokytnicí nad Jizerou, Františkovem a silnicí II/294 (z důvodu vysokých nákladů při nízkém využití prozatím pouze zvažováno)

4.1.4 ZŘIZOVÁNÍ A RUŠENÍ AUTOBUSOVÝCH ZASTÁVEK

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

Náklady na zřízení nové autobusové zastávky se pohybují od 150 000 Kč (základní zvýšené nástupiště na délku nejdelšího autobusu, případně rozestupu dveří s bezpečnostními prvky a bezbariérovým přístupem) do 0,8 mil. Kč (zastávka se zálivem, chodníkem a přístřeškem).

Autobusové zastávky PAD se rušily v souvislosti s novelizací zákona č. 111/1994 o silniční dopravě. Označnické zastávky se stal dopravní značkou, kterou stejně jako ostatní dopravní značení mají na starosti správci komunikací. Všem zastávkám a jejich stanovištím bylo na podzim 2017 dáno tzv. „generální pardon“ a považují se za stanovené silničním správním úřadem.

V této souvislosti proběhla revize zastávek nepoužívaných a ty, které nemají ani potenciál budoucího využití, byly zrušeny.

Problematika zřizování zastávek je podrobně řešena v Manuálu zřizování a rekonstrukce autobusových zastávek v Libereckém kraji⁷. Podkladem pro tvorbu manuálu bylo detailní prozkoumání stavu autobusových zastávek v Libereckém kraji, ať už z hlediska technického stavu nebo legislativního řešení a aktualizace Pasportu autobusových zastávek v Libereckém kraji.

⁷ dostupný na <http://www.korid.cz/stranky/22:modernizace-zastbus.html>

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 100–120 km/h. Zabezpečovací zařízení procházejí postupnou modernizací, přesto je stále významný podíl zabezpečení nejnižší I. kategorie, tj. telefonického 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. 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 jsou pro investiční akce v ČR upřednostňovány hlavní koridorové tratě, nedostávají 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, je tento trend zvrátit. Proto byly 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. Trati 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) – jedná se o zásadní koncepční materiál Libereckého kraje, jehož výstupy jsou dodnes aktualizovány. Projekt navazuje 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.

III. Projekt TRANS-BORDERS (2020) je jedním z projektů podpořených z programu Interreg Central Europe, v jehož rámci usiluje 15 projektových partnerů z 5 zemí (D, PL, A, SLO, CZ) o zlepšení kvality a úrovně veřejné dopravy v okrajových částech evropského dopravního prostoru. V rámci projektu usiluje KORID LK o vytvoření plánu zásahů do železniční infrastruktury, které zajistí nejen lepší napojení Trojzemí (D/PL/CZ) na hlavní evropskou železniční síť, ale zejména lepší spojení mezi Libercem a Prahou.

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 INFRASTRUKTUŘE

V předchozích letech byly realizovány tyto nejvýznamnější projekty:

- Rekonstrukce trati Liberec (mimo) – Tanvald (včetně), zavedení nového dopravního konceptu s intervalem 30/60 minut;
- Rekonstrukce a modernizace stanic Česká Lípa, Harrachov, Raspenava, Frýdlant v Čechách, Horka u S. P.;
- Zvýšení rychlosti do cílového stavu v úsecích Liberec – Chrastava, Stará Paka – Malá Skála, Turnov – Liberec, Karlov p. J. - Křižany, Zákupy – Česká Lípa – Stružnice, Bezděz – Okna, Srní u Č. L. – Česká Lípa, Tanvald – Železný Brod a částečně v úsecích Křižany – Rynoltice, Horní Police – Františkov n. P., Chrastava – Hrádek n. N., Smržovka – Josefův Důl, Kořenov – Harrachov, Liberec – Višňová;

V roce 2019 jsou v projektové přípravě SŽDC, s. o. tyto nejvýznamnější akce:

- Rekonstrukce tratí Česká Lípa – Liberec, Česká Lípa – Jedlová, Stará Paka – Trutnov;
- Rekonstrukce stanic Hrádek n. N., Chrastava, Turnov, Malá Skála, Semily;
- Studie proveditelnosti Praha – Mladá Boleslav – Liberec;
- Vyhledávací studie VRT/RS5 Praha – Wrocław;

V roce 2019 byl v provozu žádaný dopravní koncept na Frýdlantsku a Tanvaldsku. Na tratích Liberec – Česká Lípa – Děčín a Mladá Boleslav – Česká Lípa – Rumburk jsou postupně prováděny dílčí změny jízdních řádů směřující k cílovému dopravnímu řešení uzlu Česká Lípa X:30 a sousedním křižováním vlaků ve stanicích Bezděz (R, Os), Jedlová (R, Os), Jablonné v P. (Os) / Rynoltice (R, Sp) a Benešov n. P. (Os) / Děčín východ (R). Na tratích Liberec (X:30 / X:00) - Hrádek n. N. - Zittau (X:00), Liberec (X:30–R, X:00 - Os) - Turnov (X:00–R) - Železný Brod (X:00 - Os) - Stará Paka – Dvůr Králové n. L. (X:00–R, Os) - Jaroměř, Česká Lípa (X:30) - Lovosice (X:30) a jejich návazných úsecích není možné zavedení žádaného dopravního řešení do doby provedení potřebných zlepšení infrastruktury.

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: Liberecký kraj bude podporovat dokončení studijní fáze a zahájení reálné investiční přípravy pro realizaci dílčích etap, prioritně v úseku Liberec – Turnov, vč. zajištění územní ochrany dlouhodobě konkurenceschopné trasy (spolupráce s MD ČR a SŽDC; prioritní LK: nejvyšší).

B) Spojení Liberec – Česká Lípa za hodinu

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 60minut;

Stávající stav: nízká rychlost, resp. nekonkurenceschopná trasa (Liberec – Jablonné v P., Mimoň – Zákupy), nedostatečné zabezpečení s dlouhými intervaly, klesající poptávka v zastávkových vlacích. Provedena modernizace uzlu Česká Lípa včetně navazujících úseků a nástupišť;

Plán: Liberecký kraj bude usilovat o realizaci 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, nasazení moderních vozidel, návaznosti v přestupních uzlech Liberec a Česká Lípa v čase X:30 (spolupráce MD ČR a SŽDC; prioritá LK: vysoká, optimálně s termínem dokončení do r. 2025).

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 (Mladá Boleslav hl. n.), regionální linky ze směrů Česká Lípa a Turnov postrádají přirozenou přímou vazbu na centrum Mladé Boleslavi a jejich využití klesá. Prvním krokem k cíli bylo prodloužení všech osobních vlaků od České Lípy až do stanice Mladá Boleslav hl. n. s významným zkrácením cestovních dob;

Plán: Liberecký kraj bude podporovat investorskou a projektovou přípravu a realizaci přímého kolejového propojení Mladá Boleslav město – Mladá Boleslav-Debř (spolupráce: MD ČR, SŽDC, SČK; prioritá LK: vysoká, optimálně s termínem dokončení do r. 2025).

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. Spolu se zvýšením rychlosti mezi stanicemi v úseku Stará Paka – Dvůr Králové nad Labem bude možné zavést nový dopravní koncept na linkách R14 a L3 mezi Libercem a Hradcem Králové se zkrácením cestovních dob o desítky minut;

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: Liberecký kraj bude ve spolupráci s ostatními objednateli usilovat o modernizaci zabezpečovacího zařízení v Turnově (příp. Bakově nad Jizerou, Hrubé Skále), optimálně v uceleném úseku Malá Skála – Bakov nad Jizerou, 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 (ETCS) a odstranění úvratových jízd v Turnově. Dílčím cílem do doby realizace projektu A) je dosažení meziuzlových systémových jízdních dob rychlíků Liberec X:30 – Turnov X:00 – Dvůr Králové n. L. X:00 / Mladá Boleslav X:30 - Neratovice X:00 / Nymburk X:00 s tím, že linka L3 (Os) Liberec – Turnov – Jaroměř – Hradec Králové bude respektovat uzel X:00 v Železném Brodě a společný uzel s rychlíky ve Dvoře Králové n. L. (X:00). (spolupráce: MD ČR, SŽDC, KHK; prioritá LK: vysoká, optimálně s termínem dokončení do r. 2023).

E) Modernizace stanic a nástupišť v prioritě dle počtu cestujících

- Hrádek n. N. a Chrastava: zvýšení bezpečnosti, bezbariérová nástupiště, zkrácení staničních intervalů;
- Železný Brod a Semily: bezpečné přestupy na návazné spoje, bezbariérová nástupiště;
- Liberec: modernizace stanice po etapách (bezbariérová nástupiště, zab. zař.), zlepšení přestupních návazností na MHD a autobusy -> společný terminál; přípravná dokumentace a vybraná nástupiště;
- Nový Bor, Doksy, Mimoň, Jablonné v P.: bezbariérová nástupiště ve stanicích s vysokým obratem cestujících;
- Doksy město – nová železniční zastávka v Nerudově ulici zásadně zlepší dostupnost města.

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

- Stará Paka – Dvůr Králové n. L.: umožní nový dopravní koncept linek R14, resp. L3 s uzly Dvůr Králové n. L. (R, Os X:00) - Turnov (R X:00), resp. Železný Brod (Os X:00) se zkrácením cestovních dob o desítky minut;
- Zittau – Hrádek n. N. – Chrastava: přestupní návaznosti v uzlech Liberec X:30 a Zittau X:00;
- Bakov n. J. – Česká Lípa – Jedlová: pravidelný interval 60 minut a efektivní obraty souprav R / Os v Rumburku;
- Bakov n. J. – Turnov: zvýšení atraktivity železnice ve vazbě na projekty A), C), D)
- Frýdlant – Nové Město p. S.: úprava dopravního konceptu, zvýšení atraktivity
- trať Česká Lípa - Lovosice

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 (jízdniho 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 infrastrukturu by také mohly vést k (ekonomickému) poškození dopravce nebo objednatele. (Dohoda o společném postupu LK a SŽDC)

4.2.3 DOSTUPNOST ŽELEZNICE V CENTRECH DOJÍŽDKY

V Libereckém kraji je na železnici převládající denní dojíždka 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 jízdniích 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 (2019).

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, úschovny, ostatní služby cestujícím 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)

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

4.2.4 ZŘIZOVÁNÍ A RUŠENÍ ŽELEZNIČNÍCH ZASTÁVEK

V předchozích letech 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 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), Zahrádky 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 koordinační 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 nedořešenou 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)

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 obsazené žel. stanice, kde jsou přestupy mezi spoji vlak+bus garantovány. 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 přípojí.

V roce 2016 tuto úlohu převzal centrální dispečink. Nicméně pro garanci návazností je potřeba mít ošetřené čekací doby v drážních systémech. Doposud však o vyčkání vlaků na autobusy rozhodují výpravčí či dispečeri a s ohledem na procesní postup je potřeba tyto návaznosti řešit s větším předstihem než v případě návazností mezi autobusy nebo čekací doby autobusu na vlaky.

4.2.10 MAJETKOVÉ NAROVNÁNÍ NA ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTUŘE

V současné době se vlastnictví jednotlivých částí železniční infrastruktury dělí mezi správce (zpravidla SŽDC, s. o.), provozovatele stanic (zpravidla rovněž SŽDC) a dopravce (zejména České dráhy, a. s.). Některé ze staničních kolejí jsou vlastněny SŽDC, jiné ČD, pozemky pod stanicí (ČD) mají jiného vlastníka než pozemky na širé trati (SŽDC). Postupně však dochází k sjednocení vlastnictví jednotlivých částí infrastruktury pod jednoho vlastníka. Cenu za použití dopravní cesty platí každý dopravce provozovatelé infrastruktury, dle drážního zákona je garantován každému dopravci nediskriminační přístup k infrastruktuře. Ve stávající situaci nemá dopravce, resp. objednatel podklady pro vyměření, resp. úhradu poplatků za použití infrastruktury v rámci prohlášení o dráze. Nebylo by korektní, pokud by byly dodatečné poplatky uplatňovány v průběhu doby, kdy již uplynul termín pro podání žádosti o přidělení kapacity dopravní cesty. Problematické jsou ale také případy, kdy dodatečné poplatky vznikají v době plnění již vysoutěžených dopravních smluv.

Velkým rizikem je nekoncepční nakládání s nemovitostmi vlastněnými dráhou. Vzhledem k tomu, že všichni původní majitelé drážních nemovitostí jsou vlastněni státem, mělo by být jejich povinností v dostatečném předstihu před zahájením majetkoprávních operací projednat nároky na všechny přístupy k drážní infrastruktuře ve veřejném zájmu včetně ploch pro návaznou dopravu. Často se tak bohužel neděje a dochází k nevratným škodám, kdy např. vybudování přestupního terminálu typu hrana – hrana není v místě vůbec možné, nebo vyvolává vícenáklady v uliční i kolejové části projektů (například Frýdlant, Liberec-Horní Růžodol, Malá Skála).

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 28 – 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 12/2019 je uveden v následující tabulce:

Tabulka 29 – 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. nástupišť a sloučení aut. nádraží s terminálem MHD (zast. hl. nádraží) => zkrácení přestupních dob vlak <-> bus, dostavba komerční části nové výpravní budovy (služby pro cestující)

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	Revitalizace prostoru na 2 dlouhá stanoviště.
Dubá,aut. nádr.	3	dálkové + regionální bus linky	Vhodná revitalizace prostoru společně s prostorem náměstí, kde došlo k odvedení většiny tranzitní dopravy na nový obchvat.
Frýdlant,aut.nádr.	2	regionální bus linky	beze změny
Harrachov,žel.st.	3	vlak L1 + bus 943	úprava autobusového nástupiště, doplnění parkovacích míst
Hejnice,aut.st.	3	vlak L62 + bus 651 bus 650 + 651,659	vhodná modernizace železničního nástupiště, 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 L 7, RE 2 + regionální bus linky	Připravený projekt modernizace železniční části stanice včetně nástupišť a úroňový přestup na stávající autobusovou zastávku.
Chrastava,aut.st.	3	regionální bus linky	Revitalizace a zjednosměrnění zastávky na jednu dlouhou nástupní hranu.
Chrastava,žel.st.	3	vlak L 7, RE 2 + regionální bus linky	Připravený projekt modernizace železniční části stanice včetně nástupišť. Odstranění jednoho ze dvou označnicků – jedno dlouhé nástupiště.
Jablonec n.Nis.,aut.nádr.	1	dálková linka + regionální bus linky + MHD Jablonec + vlak (přestup. doba 5')	Připravený projekt 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

Terminál	Kategorie	Návaznosti	Výhled do budoucna
Jablonné v Podj., žel.st.	3	vlak R14B, L2 + regionální bus linky	Připravený projekt modernizace železniční části stanice včetně nástupišť. Vhodná revitalizace přednádraží.
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,kříž.	3	regionální + dálkové bus linky	Prodloužení nástupiště
Liberec,aut.nádr.	1	dálkové linky + regionální bus linky + MHD Liberec (doch. doba 4') + vlak (doch. doba 10')	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 (zvážit možnost přesunu blíže k žel.st.)
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	vlaky vč. dálkové dopravy + regionální a dálkové bus linky	beze změny, vhodné zvýšení počtu parkovacích míst
Žel. Brod,sokolovna	2	dálkové a regionální bus linky	beze změny
Žel. Brod,Terminál u žel.st.	1	vlaky vč. dálkové dopravy + regionální a dálkové bus linky	Nutná modernizace železniční části stanice.

Zdroj: KORID LK

Výše uvedený popis terminálů platí k datu 12/2019. 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 30 – 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, vhodná modernizace nástupišť s přisunutím k přejezdu a novou návazností na autobus
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
Mírová p.Koz.,Loktuše,na Špici	3		Dobudování stání pro výchozí/koncové spoje směr Koberovy→zvýšení přehlednosti
Nový Bor,žel.st.	3	Vlak R22 + L4 <-> místní/ regionální bus linky	Připravený projekt modernizace železniční části stanice včetně nástupišť. Vhodné vybudování parkoviště a stálé autobusové 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
Rychnov u Jabl.n.Nis.	3	R14+L3 <-> regionální busy	Projekt silniční části terminálu v realizaci (2020).
Rynoltice,žel.st.	3	Vlak R15 + L2 <-> místní/ regionální bus linky	Připravený projekt modernizace železniční části stanice včetně nástupišť. Vhodné vybudování parkoviště a stálé autobusové zastávky v blízkosti žel.st. => zkrácení přestupních dob; žádoucí zejm. po realizaci změny dopravního modelu s křižováním vlaků v Rynolticích
Semily,,Terminál u žel.st.	1	Regionální i dálkové linky	Připravený projekt modernizace železniční části stanice včetně nástupišť i navazujícího autobusového terminálu.

Terminál	Kategorie	Návaznosti	Nároky na vybavenost + výhled
Stružinec, Tuhaň, Zelený háj	3	Regionální bus linky (LnP – Tatobity – RpT - SM)	veřejné osvětlení, přechody pro chodce, prvky zklidnění a zvýšení bezpečnosti dopravy, nástupiště, čekací plochy, směrové rozlišení označků, minimalizace délky pěšího přesunu při přestupu
Vysoké n.Jiz., nám.	3	Regionální uzel 95x + 930	Stavební úprava náměstí, vytvoření 5 odjezdových stání pro bus včetně označků 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 31 – Smlouvy uzavřené Libereckým krajem s dopravci, obcemi a zaměstnavateli (stav k 31.12.2019)

Počet smluv	Smluvní strana
8	Drážní doprava (4 smlouvy s ČD, a.s., 2 smlouvy s Die Länderbahn GmbH DLB, 2 smlouvy s ARRIVA vlaky)
7	Autobusová doprava (2 smlouvy s BusLine LK s.r.o., 1 smlouva s COMPAG CZ s.r.o., po 1 smlouvě s ČSAD Liberec a.s., ČSAD Česká Lípa a.s., KAD spol. s r.o., ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY s.r.o.)
4	Zajištění MHD (2 smlouvy se statutárním městem Liberec, 1 smlouva s DSOJ, 1 smlouva s městem Česká Lípa)
214	Smlouvy s obcemi o finanční spolupráci při zajištění DO – standard/solidární příspěvek (všechny obce v Libereckém kraji vyjma statutárního města Liberce)
16	Smlouvy s obcemi finanční spolupráci při zajištění DO – nadstandard (Frýdlant, Harrachov, Hodkovice nad Mohelkou, Hrádek nad Nisou, Chrastava, Křižany, Mníšek, Mimoň, Nový Bor, Oldřichov v Hájích, Polevsko, Semily, Sosnová, Stráž nad Nisou, Tanvald, Turnov)
9 ⁸	Smlouvy se zaměstnavateli o finanční spolupráci při zajištění DO (AAH Czech s.r.o., ABB s.r.o., GRUPO ANTOLIN s.r.o., Inteva Products Czech Republic a.s., Jifeng Automotive Interior CZ s.r.o., MEGA a. s., Monroe Czechia s.r.o., Preciosa, a.s., TREVOS, a.s.)
4	Smlouvy o finanční spolupráci při zajištění mezikrajské DO (2 smlouvy Královéhradecký kraj, Středočeský kraj, Ústecký kraj)

Zdroj: KORID LK

Tabulka 32 – Rozsah dopravních výkonů dotovaných LK (vozkm/rok)

Druh dopravy	2015	2016	2017	2018	2019
Autobusová doprava – PAD (bez MHD za hranice měst)	13 195 420	13 381 154	13 738 849	13 974 871	14 378 450
Autobusová doprava – MHD za hranice měst	457 030	471 836	471 209	416 162	422 592
Drážní doprava (bez tramvaje 11)	3 990 345	4 060 140	4 131 468	4 152 799	4 245 095
Tramvajová doprava – linka 11 v celém rozsahu (vozkm)	1 067 701	1 081 745	1 071 917	1 072 001	1 012 814

Zdroj: KÚLK, Odbor dopravy

⁸ V jedné smlouvě s Průmyslovou zónou JIH (v Liberci)

5.1 SMLOUVY UZAVŘENÉ V DRÁŽNÍ DOPRAVĚ

5.1.1 SMLUVNÍ VZTAHY V ŽELEZNIČNÍ DOPRAVĚ V ROCE 2019

Tabulka 33 – Smlouvy uzavřené v drážní dopravě

Dopravce	Tratě/linky	Platnost od	Platnost do	Finance 2019	Poznámky
České dráhy, a.s. Jizerskohorská železnice	034 (L12), 036 (L1), 037 (L6, L61), 038 (L62)	12/2011	12/2026	148 277 502 Kč	do r. 2013 brutto smlouva**, od r. 2014 netto smlouva*
České dráhy, a.s. – zbytková smlouva	030 (L3), 035 (L18, L31), 040, 041, 042 (L9), 046, 064, 070, 087 080 (L4), 086 (L2)	12/2009	12/2019	209 438 593 Kč	Netto smlouva*
České dráhy, a.s. – Železnobrodská železnice	L18 Tanvald - Plavy	12/2019	12/2026	62 149 Kč	Brutto smlouva**
České dráhy, a.s. – LK – Východ	L4 Mladá Boleslav – Rumburk; S30 Turnov - Mladá Boleslav; 040 Trutnov – Kolín; 041 Turnov - Hradec Králové; 042 Martinice v K. - Rokytnice n. J.; 064 Stará Paka - Mladá Boleslav	12/2019	12/2021	5 014 814 Kč	Brutto smlouva**
České dráhy, a.s. – DMU 120	L2 Liberec – Děčín; U11 Česká Lípa - Lovosice	12/2019	12/2029	3 512 000 Kč	Brutto smlouva**
Die Länderbahn GmbH DLB – TRILEX	089 (L7)	12/2010	12/2020	23 841 594 Kč	Brutto smlouva**
Die Länderbahn GmbH DLB – OSN I	089 (RE2) Liberec – Dresden	12/2014	12/2019	6 900 767 Kč	Brutto smlouva**

Die Länderbahn GmbH DLB – OSN II	RE2 Liberec – Dresden; L7 Liberec – Varnsdorf	12/2019	12/2031	560 000 Kč	Brutto smlouva**
ARRIVA vlaky s.r.o. – Ještědská železnice	L3 Liberec – Stará Paka; L5 Stará Paka – Lomnice n. P.; L18 (L31) Tanvald – Železný Brod	12/2019	12/2029	5 000 000 Kč	Brutto smlouva**
ARRIVA vlaky s.r.o. – Severojižní železnice	R21 Praha – Tanvald; R22 Kolín – Rumburk	12/2019	12/2022	1 400 000 Kč	Brutto smlouva**

Pozn.: * riziko tržeb na straně dopravce, ** riziko tržeb na straně objednatele dopravy

Zdroj: KORID LK

V drážní dopravě byl v Libereckém kraji vysoutěžen provoz na tratích tzv. Jizerskohorské železnice (vítězem se stal dopravce České dráhy, a.s.), provoz osobních vlaků na trati 089 Liberec – Zittau – Varnsdorf – Rybníště (s vítěznou společností Die Länderbahn GmbH, původně Vogtlandbahn GmbH) a od 14. 12. 2014 i provozování dálkových vlaků Liberec – Zittau – Dresden (opět s vítězem Die Länderbahn GmbH). Na základě výsledků mezinárodní soutěže byla uzavřena nová smlouva s dopravcem Die Länderbahn GmbH, na základě které od 12/2019 zajišťuje provoz na této trati. Provoz na ostatních tratích zajišťovaly až do 12/2019 České dráhy, a.s. Od 12/2019 zajišťují dopravní obsluhu dopravci na základě nových smluv – Liberecký kraj uzavřel tři nové smlouvy s dopravcem České dráhy, a.s. (provozní soubor Liberecký kraj – Východ, Železnobrodská železnice, DMU 120) a dvě smlouvy s dopravcem ARRIVA vlaky s.r.o. (provozní soubor Ještědská železnice a Severojižní železnice).

Na železničních tratích 080 Mladá Boleslav – Jedlová, 086 Liberec – Benešov nad Ploučnicí, 070 Praha – Turnov, 035 Železný Brod – Tanvald a 030 Liberec – Pardubice provozuje na základě objednávky Ministerstva dopravy společnost ČD, a.s. dálkové vlaky. ČD v těchto vlacích nesou riziko tržeb. S platností od 1. 10. 2017 se podařilo zajistit dlouhodobý požadavek LK na uznávání tarifu IDOL v těchto vlacích. Společný provoz s ostatními vlakovými a autobusovými spoji v kraji klade vyšší nároky na vzájemnou koordinaci. Od GVD 2019/2020 nahradila ČD v provozu rychlíků Praha – Turnov – Tanvald a osobních vlaků na tratích 030, 035 a 046 společnost ARRIVA vlaky s.r.o.

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

5.1.2 PŘEDPOKLÁDANÝ HARMONOGRAM UZAVÍRÁNÍ SMLUV V ŽELEZNIČNÍ DOPRAVĚ

Tabulka 34 – Harmonogram uzavírání smluv v žel. dopravě (stav k 31.12.2019)

Provozní oblast	Popis (trati)	Platnost od – do	Typ zadávacího řízení – režim „brutto/netto“	Rozsah dopravy [km/rok]	Poznámka
Východosaská síť OSN II (Hrádecko)	089 (L7) + 089 (RE2) Liberec – Dresden	12/2019-12/2031	brutto	374 998 vlkm	Die Länderbahn GmbH DLB; zakázku administroval ZVON dle německého práva
Ústecký kraj (DMU 120)	L2 Liberec – Děčín a U11 Česká Lípa – Lovosice	12/2019-12/2029	brutto	673 844 vlkm	České dráhy, a.s.; zakázku administroval ÚK
Ještědská železnice	L3, L5, L31 a vložené, posilové a turistické spoje na trati č. 030 Liberec – Turnov – Semily – Stará Paka a v jejím okolí	12/2019-12/2029	brutto	761 966 vlkm, z toho na území KHK 48 797 vlkm a 713 169 vlkm na území LK	ARRIVA vlaky s.r.o.
Železnobrodská železnice	L18 Plavy – Tanvald	12/2019-12/2026	brutto	10 565 vlkm	České dráhy, a.s.
Liberecký kraj – Východ	provozní soubor tratí (částečně 030, 040, 041, 042, částečně 046, 064, 070, 080) Liberecký kraj – Východ + osobní vlaky linky L4 pro úsek Jedlová – Rumburk	12/2019-12/2021	brutto	938 508 vlkm, z toho 134 806 vlkm na území ÚK a 803 702 vlkm na území LK	České dráhy, a.s.

Provozní oblast	Popis (trati)	Platnost od – do	Typ zadávacího řízení – režim „brutto/netto“	Rozsah dopravy [km/rok]	Poznámka
Doobjednávka dálkové rychlíkové dopravy MD – Severojižní	dodatečné výkony k rychlíkovým linkám R21 Praha – Mladá Boleslav – Turnov – Tanvald – Harrachov a R22 Kolín – Mladá Boleslav – Česká Lípa – Nový Bor – Rumburk – Šluknov	12/2019-12/2022	brutto	244 813 vlkm, z toho 99 090 vlkm na území ÚK a 145 723 vlkm na území LK	ARRIVA vlaky s.r.o.

Zdroj: KORID LK a odbor dopravy KÚ LK

Doplnění k tabulce:

- V oblasti „Liberecký kraj – východ“ v období po 12/2021 předpokládá Liberecký kraj další postup v návaznosti na dopravní koncept, resp. způsob zadávání dopravní zakázky ze strany Ministerstva dopravy, Středočeského a Královéhradeckého kraje.
- V oblasti doobjednávky dálkové rychlíkové dopravy MD po 12/2022 předpokládá Liberecký kraj další postup v návaznosti na postup Ministerstva dopravy. Preferovaným řešením Libereckého kraje bude, aby se regionální dopravní výkony staly součástí dopravní zakázky Ministerstva dopravy, které budou ze strany LK hrazeny skrze smlouvu o spolupráci mezi objednateli. Liberecký kraj nemá pro tuto zakázku možnost výběr dopravce ovlivnit. Variantním řešením je přímý smluvní vztah s dopravcem vybraným Ministerstvem dopravy, umožní-li takovou možnost aktuálně platná legislativa a časový harmonogram přípravy veřejných zakázek ze strany MD ČR.

Liberecký kraj si s ohledem na koordinaci dalšího postupu s dalšími objednateli vyhrazuje právo výše uvedený postup změnit tak, aby nebylo ohroženo zajištění železniční dopravy v regionu.

5.2 SMLOUVY UZAVŘENÉ S AUTOBUSOVÝMI DOPRAVCI

5.2.1 STÁVAJÍCÍ SMLUVNÍ VZTAHY V LINKOVÉ DOPRAVĚ

 Tabulka 35 – Smlouvy uzavřené v PAD⁹

Dopravce	Poč. linek 2019	Odhad km 2019	Platnost od	Platnost do	Odhad financí 2019
ARRIVA Vých. Čechy	1	36 975	9.12.2018	14.12.2019	778 694 Kč
ARRIVA Střed. Čechy	7	211 736	9.12.2018	14.12.2019	4 740 769 Kč
Busline LK (Jablonecko)	91	2 013 876*	20.4.2019	31.3.2029	45 892 482 Kč
Busline LK (Turnovsko-Semilsko)		4 123 380*	20.4.2019	31.3.2029	91 072 134 Kč
COMPAG CZ s.r.o.	6	221 337	11.12.2016	14.12.2019	4 869 414 Kč
ČSAD Česká Lípa	42	3 948 042	1.6.2017	14.12.2019	79 868 890 Kč
ČSAD Liberec	42	3 603 156	1.1.2018	31.12.2019	85 754 708 Kč
KAD	2	64 833	9.12.2018	14.12.2019	972 495 Kč

Zdroj: KORID LK dle údajů Odboru dopravy KÚLK

* Počet KM uveden za celý rok 2019 (vč. Smlouvy s BusLine LK za oblast Východ platné do 19.4.2019).

5.2.2 PŘEDPOKLÁDANÝ HARMONOGRAM UZAVÍRÁNÍ SMLUV V LINKOVÉ DOPRAVĚ

Tabulka 36 – Předpokládaný harmonogram uzavírání smluv v linkové dopravě

Provozní oblast	Platnost od – do	Typ zadávacího řízení – režim „brutto/netto“	Rozsah dopravy [km/rok]	Poznámka
Oblast Českolipsko	12/2019 – trvání mimořádné situace (max. 2 roky)	netto	3 927 467	Smlouva dle zákona 194/2010 Sb. – mimořádná situace
	12/2020 (?) – ??	O dalším postupu rozhodnou orgány kraje		
Mezikrajské dálkové linky Praha – Českolipsko I	12/2020–12/2024	Přímé zadání – netto		V návaznosti na SČK, dopravce: ČSAD Česká Lípa
Mezikrajské dálkové linky Praha – Českolipsko II	12/2020–12/2024	Přímé zadání – netto		V návaznosti na SČK, dopravce: QuickBus

⁹ Údaje v tabulce budou v průběhu roku 2019 aktualizovány.

Provozní oblast	Platnost od – do	Typ zadávacího řízení – režim „brutto/netto“	Rozsah dopravy [km/rok]	Poznámka
Oblast Českolipsko – Mimoňsko	12/2019–12/2029	Přímé zadání – netto		Dopravce: Compag CZ
Oblast Liberecko	12/2019 – 12/2029	Přímé zadání vnitřnímu dopravci – brutto		ČSAD Liberec, a.s.
Jilemnicko I (mezikrajské linky)	12/2020 – ??? ¹⁰	Přímé zadání – netto		Dopravce: ???
Jilemnicko II (mezikrajské linky)	12/2019–12/2020	Přímé zadání – netto		Dopravce: KAD
	12/2020–12/2024	Přímé zadání – netto		Dopravce: KAD
„Středočesko“	12/2019–12/2020	Přímé zadání – netto		Dopravce: ARRIVA SČ
	12/2020–12/2024	Přímé zadání – netto		Dopravce: ARRIVA SČ

Zdroj: KORID LK a odbor dopravy KÚ LK

5.3 SMLOUVY O SPOLUPRÁCI PŘI VYUŽITÍ MHD

Tabulka 37 – Smlouvy o spolupráci v rámci využití MHD pro příměstskou dopravu

Smluvní strana	Předmět smlouvy	Odhad km 2019	Platnost od	Platnost do	Odhad financí 2019
Město Česká Lípa	výkony MHD Č. Lípa do Sosnové	11 671	1.1.2019	31.12.2019	605 512 Kč
Statutární město Liberec	výkony MHD Liberec za hranice města	115 006	1.1.2019	31.12.2019	4 382 304 Kč*
DSOJ	výkony MHD Jablonec za hranice města	295 915	1.1.2019	31.12.2020	11 582 113 Kč*
Statutární město Liberec	provoz tramvajové linky č. 11	1 072 001**	1.1.2019	31.12.2019	18 000 000 Kč

* bez částky hrazené LK z důvodu zapojení dopravce DPMLJ do IDOL

** hodnota vozkm je uvedena pro celou trasu tramvajové linky

Zdroj: KORID LK dle údajů Odboru dopravy KÚLK

Liberecký kraj přispívá na provoz MHD za hranice měst Česká Lípa (linky 207), Liberce (linky 16, 18, 20, 23, 26, 30, 60) a Jablonce nad Nisou (linky č. 101, 104, 105, 114, 115, 116, 121, 126) a na tramvajovou linku č. 11 Liberec – Jablonec. Na provoz autobusových linek v MHD kraj přispívá na základě smluv o finanční spolupráci s městy Česká Lípa a Liberec a DSOJ, na provoz tramvajové linky na základě smlouvy o finanční spolupráci s městem Liberec.

¹⁰ Zájmem LK je uzavřít smlouvu na co nejdelší období, které bude umožněno legislativou. Přímý vztah navazuje na způsob zajištění dopravy v KHK.

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 kraje smlouvy o spolupráci při zajištění dopravní obslužnosti.

Od 1. 1. 2003 došlo k převodu agendy zajišťování dopravní obslužnosti území (vyjma území obcí, které provozují MHD) z 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 v minulých letech 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 z hlediska kvality přepravy a hustoty provozu veřejné dopravy. Z toho je zřejmé, že současný systém je výsledkem přijatého kompromisu bez regulérního posouzení alespoň elementární spravedlnosti tohoto systému.

Systém nastavený v Libereckém kraji je dlouhodobě stabilizovaný, proto bude i pro roky 2019–2023 zachován příspěvek ve výši paušální částky 90 Kč na obyvatele/rok.

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 v současnosti osvobozeno. Města Česká Lípa, Jablonec nad Nisou a Turnov rovněž hradí ze svých rozpočtů provoz MHD na svém území, proto jsou výše jejich příspěvků do systému dopravní obslužnosti Libereckého kraje poníženy oproti obcím, které žádné další prostředky na dopravní obslužnost svého území nevynakládají.

Některá města naopak přispívají vyššími částkami, neboť mají na základě vlastních požadavků zajištěnou dopravní obslužnost nad rámec stanoveného rozsahu, prostřednictvím krajského systému dopravní obslužnosti (nikoli tedy provozem MHD ve své režii).

Cílem PDOÚ je kromě jiného 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.

Tabulka 38 – Srovnání příspěvků obcí Libereckému kraji na dopravní obslužnost pro rok 2019 (plán)

Obec	Počet obyvatel (2019)	Příspěvek na regionální DO 2019 (Kč)	Nadstandard 2019 (Kč)	Celkem DO Kč/rok
Liberec	104 445	-	-	-
Česká Lípa	37 444	1 000 000 Kč	-	
Jablonec n. N.	45 802	1 000 000 Kč	-	
Bedřichov	365	32 850 Kč	-	
Janov n. N.	1 456	131 040 Kč	-	
Lučany n. N.	1 859	167 310 Kč	-	
Nová Ves n. N.	817	73 530 Kč	-	
Pulečný	448	40 320 Kč	-	
Rychnov	2 749	247 410 Kč	-	
Frýdlant	7 531	677 790 Kč	120 000 Kč	
Harrachov	1 421	127 890 Kč	170 000 Kč	
Hodkovice n. M.	2 944	264 960 Kč	30 000 Kč	
Hrádek n. N.	7 722	694 980 Kč	250 000 Kč	
Chrastava	6 281	565 290 Kč	65 000 Kč	
Křižany	851	76 590 Kč	86 000 Kč	
Mimoň	6 434	579 060 Kč	80 000 Kč	
Mníšek	1 571	141 390 Kč	20 000 Kč	
Nový Bor	11 678	1 051 020 Kč	202 300 Kč	
Oldřichov v H.	761	68 490 Kč	20 000 Kč	
Polevsko	419	37 710 Kč	15 000 Kč	
Přepeře	929	86 610 Kč	35 000 Kč	
Semily	8 367	753 030 Kč	100 000 Kč	
Sosnová	710	63 900 Kč	153 000 Kč	
Stráž nad Nisou	2 370	213 300 Kč	147 684 Kč	
Tanvald	6 252	562 680 Kč	211 000 Kč	
Turnov	14 334	810 060 Kč	659 000 Kč	
Ostatní obce	166 396	14 975 640 Kč	-	
Celkem	442 356	24 439 850 Kč	2 568 984 Kč	27 008 834

Zdroj: KORID LK dle údajů Odboru dopravy KÚLK a dotyčných obcí

Tabulka 39 – Srovnání výdajů obcí na jimi objednávanou dopravní obsluhu pro rok 2019 (plán)

Obec	Počet obyvatel (2019 ¹¹)	Kompence za MHD (Kč)
Liberec	104 445	275 000 000 Kč
Česká Lípa	37 444	50 500 000 Kč
Jablonec n. N.	44 414	60 436 830 Kč
Bedřichov	353	474 785 Kč
Janov n. N.	1 353	1 819 785 Kč
Lučany n. N.	1 825	2 454 625 Kč
Nová Ves n. N.	812	592 760 Kč
Pulečný	446	599 870 Kč
Rychnov	2 725	3 419 875 Kč
Turnov	14 334	1 400 000 Kč

Zdroj: KORID LK dle údajů Odboru dopravy KÚLK a dotyčných obcí

5.5 SMLOUVY O SPOLUPRÁCI SE ZAMĚSTNAVATELI

Doprava do zaměstnání patří mezi pilíře dopravní obsluhy Libereckého kraje. Zohledňuje specifické potřeby významných zaměstnavatelů, které přesahují obvyklé úrovně dopravní obsluhy (kratší docházková vzdálenost od zastávek, minimální množství přestupů, zajištění spojení na směny). V současné době má 8 zaměstnavatelů uzavřené smlouvy o finanční spolupráci s Libereckým krajem, který v rámci systému veřejné dopravy zajišťuje dle požadavků dopravu pro jejich zaměstnance. V níže uvedených případech byly veřejnou dopravou nahrazeny soukromé svozy.

Další významní zaměstnavatelé, kteří považují zajištění veřejné dopravy pro své zaměstnance za nedostatečné a nekomfortní (nutné přestupy či neexistující spojení na některé směny), sami zajišťují hromadné svozy svých zaměstnanců. Jedná se o společnosti: Adient Czech Republic k.s. pro závody v České Lípě a Stráži pod Ralskem, Knorr-Bremse ČR, s.r.o. do průmyslové zóny Liberec-sever, Benteler ČR s.r.o. do Stráže nad Nisou a Chrastavy, CiS systems s.r.o. do Ludvíkova pod Smrkem a Hejnic, ONTEX CZ s.r.o. a KAMAX s.r.o. do Turnova.

¹¹ Údaje o počtu cestujících z dat DSOJ jsou odlišná od tab. 38.

Tabulka 40 – Smlouvy o spolupráci mezi LK a zaměstnavateli (stav k 30.4.2019)

Zaměstnavatel	Obec	Provoz linek	Platnost od – do	Finanční příspěvek 2019
ABB, s.r.o.	Jablonec nad Nisou	vybrané spoje na 7 linkách	od 13. 6. 2010 (nová smlouva platná od 1.1.2019 na dobu neurčitou)	150 000 Kč
TREVOS, a.s.	Turnov	546	Od 1.8.2010 na dobu neurčitou	300 000 Kč
Průmyslová zóna Liberec-jih*	Liberec	440, 645, 659, 669, 689, 740	od 11.12.2011 (nová smlouva platná od 14.12.2014 do prosince 2018)	3 000 000 Kč (v jednání)
GRUPO ANTOLIN TURNOV s.r.o.	Ohrazenice, Příšovice, Mladá Boleslav	340, 350, 370, 530, 550	od 1.3.2013 (nová smlouva platná od 1.1.2019 do 31.12.2020)	270 000 Kč
AAH Czech s.r.o.	Zákupy	439, 449, 459	Od 10. 6. 2012 (nová smlouva platná od 1.6.2016; 6.12.2017 podepsána smlouva s AAH s platností do prosince 2019)	1 500 000 Kč
Inteva Products Czech Republic a.s.	Rychnov u J. n. N.		Od 1.2.2016 (nová smlouva platná od 1.1.2019 do 31.12.2019)	450 000 Kč
Monroe Czechia s.r.o.	Hodkovice n. M.	150	Od 1.1.2018 (nová smlouva platná od 1.1.2019 do 31.12.2019)	120 000 Kč
Preciosa, a.s.	Liberec	440	Od 1.3.2019 do 31.12.2019	204 000 Kč
Jifeng Automotive Interior CZ s.r.o.	Česká Lípa, Dobranov	260, 292	Od 1.6.2019 do 31.12.2019	35 000 Kč
MEGA a. s.	Stráž pod Ralskem	273	Od 1.6.2019 do 31.12.2019	17 500 Kč

Pozn.: * smlouva mezi LK a firmami 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, s.r.o. a PINO AUTOMOTIVE CZ, s.r.o. v jednání

Zdroj: KORID LK dle údajů Odboru dopravy KÚLK

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).

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 navrhnu 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 41 – 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 42 – 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 43 – 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:

- » max. 800 m pro MŠ+ZŠ;
- » max. 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 44 – 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 45 – 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 46 – 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 47 – 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 spojem.

Tabulka 48 – 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 49 – 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. 7.1.5.8.

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. 2019) z hlediska kvality železničních vozidel:

- A. Vozidla Jizerskohorské železnice (výběrové řízení):
 - 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 / OSN II (výběrové řízení):
 - a. nízkopodlažní vozidla (MU 120 – DLB 642 Siemens Desiro Classic a MU 70/MU2x70 – DLB 650 Stadler Regio-Shuttle RS1);
- C. Vozidla na ostatních dopravních výkonech (přímé zadání / „rozstřel“):
 - a. nová nízkopodlažní vozidla (MU 120 – ČD 844 PESA Link II RegioShark);
 - b. nízkopodlažní vozidla Siemens Desiro Classic (MU 120, ARRIVA vlaky)

- c. vozidla klasické konstrukce (MU 50 – ČD 843, řídicí vůz Bftn⁷⁹¹ (943), přípojný vůz Btn⁷⁵³ (043));
- d. modernizované vysokopodlažní jednotky (MU 120 – ARRIVA ř. 845)
- e. modernizovaná částečně nízkopodlažní vozidla (MU 80 - ČD 814 RegioNova);
- f. vozidla klasické konstrukce (MU 50 - ČD 810);
- g. 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 DLB – Die Länderbahn GmbH;

642, 650, 810, 814, 840, 843, 844, 854, Bftn⁷⁹¹, Btn⁷⁵³, ABfbrdtn⁷⁹⁵, Bdtn⁷⁵⁶, Bdtn⁷⁵⁷ – řadové označení drážního vozidla.

Pro nové kontrakty (s počátkem platnosti od 12/2019, resp. nejdéle od 12/2021) 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 50 – 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, L31, L6, L61 (část spojů), L62, L7, RE2	L4	L12, L61	L5, L9	zde neuvedené regionální linky přes hranice kraje a linky dálkové dopravy

Zdroj: KORID LK

Standarty se zaměří především na následující oblasti:

Uživatelské vlastnosti a vybavení:

- » uživatelský komfort a kvalitní sedačky (nízkopodlažnost, 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;
- » signalizační zařízení uvnitř vozidla;
- » informační vitríny, schránka na letáky;
- » informační piktogramy;
- » informační materiály;
- » sledování polohy vozidel a datová komunikace.

Technické vlastnosti a vybavení:

- » technický stav vozidel (vč. stáří);
- » technické vlastnosti vozidel rozhodné pro konstrukci atraktivních jízdních řádů a dobrou ekonomiku provozu (maximální rychlost, akcelerace, krátké technologické časy stanicování, obrátů, spojování a rozpojování, možnost využití horních rychlostníků);
- » 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 vozidel¹²
6.5.2 STANDARDY KVALITY VOZIDEL PŘÍMĚSTSKÉ AUTOBUSOVÉ DOPRAVY

Liberecký kraj definuje požadavky na vozidla zařazená v rámci PAD do objednávky výkonů v dokumentu Technické a provozní standardy kvality IDOL (TPS), který je přílohou smlouvy mezi objednatelem a dopravcem. TPS se zaměří především na:

- » **Vybavení vozidla vnějšími el. 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 a materiály;
- » Sledování polohy vozidel a datová komunikace;
- » Zádržné 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 51 – Shrnutí významných požadavků na vozidla v rámci TPS

Požadavek	2020	2021	2022	2023+
Nízkopodlažní vozy (Low Entry)	30 %	40 %	50 %	60 %
Elektronické informační panely vnější přední	100 %			
Elektronické informační panely vnější boční (pravý bok vozidla) a zadní (číslo linky)	50 %	70 %	85 %	100 %
Elektronické informační panely – vnitřní LCD	50 %	70 %	85 %	100 %
Akustický vnitřní informační systém (hlášení zastávek a příp. dalších informací)	100 %			
Akustický vnější informační systém (pro nevidomé)	50 %	70 %	85 %	100 %
Klimatizace – inter-regionální a dálkové oběhy	50 %	70 %	85 %	100 %

Zdroj: KORID LK

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

¹² Příloha má doporučující charakter jako přehled cílů v rámci standardů, z nichž je dle zpracovatele PDOÚ vhodné maximum zapracovat do nových smluv s ohledem na aktuální možnosti na trhu žel. vozidel, aby požadavky byly nediskriminační a transparentní.

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 cestujících 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 čtyř tříd:

Tabulka 52 – 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 obrat (nástupů+výstupů/den)	nad 2.500	nad 1.000	nad 300	do 300
Počet zastávek v dané třídě	3	8	18	119
Požadované 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	ano
Informační vitríny	ano	ano	ano	ne
Lavičky	ano	ano	ano	ano
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

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)
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 by Liberecký kraj podporoval úpravu legislativy s cílem, 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 označníků);
- » 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 čtyř tříd:

- » zastávky I. třídy – významné přestupní uzly, zpravidla ve velkých obcích a městech, cílově vybavené elektronickým informačním panelem
- » zastávky II. třídy – zastávky v centrech obcí a měst nebo v místech s hustým osídlením či významným obratem cestujících, cílově vybavené elektronickým informačním panelem
- » zastávky III. třídy – méně významné zastávky v centrech obcí a měst nebo v místech s hustým osídlením či dostatečným obratem cestujících.
- » zastávky IV. třídy – zastávky v řídko osídlených částech obcí a měst, resp. s nízkým obratem cestujících

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.

Liberecký kraj, resp. Koordinátor zpracoval v letech 2016-18 projekt „Modernizace zastávek v Libereckém kraji“, jehož cílem je:

- » sjednocení vzhledu označků zastávek v rámci IDS IDOL (všechny zastávky);
- » vybudování 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 takovéto 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 nejčtetnějšími 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 53 – Technické a kvalitativní standardy poptávkové dopravy

Parametr	Standard	Poznámka
Kde lze spoj objednat?	jednotný kontakt pro celý Liberecký kraj	
Min. doba pro objednání spoje	max. 30' před odjezdem spoje	
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
Evidence objednávky	Web/mobil rozhraní iidol.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

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.).

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 oslabila 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 období přepravních špiček).

Najít optimum mezi těmito extrémy 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. Zpracovatel PDOÚ však navrhuje cenu jízdného v rámci IDS IDOL porovnávat v nejméně frekventovaných relacích s cenou dopravy IAD. Za tímto účelem je zpracováno posouzení atraktivity spojení – viz příloha P2-05-01.

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 v části kraje (Liberecko, Českolipsko) 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 infrastruktuře je možné prostřednictvím jednání objednatele dopravy se SŽDC.

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 subjektů (mikroregion, města, obce, zaměstnavatel atp.). 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. přihlednutí 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 POPIS A CHARAKTERISTIKA PÁTEŘNÍCH LINEK VEŘEJNÉ DOPRAVY V LIBERECKÉM KRAJI

Liberecký kraj preferuje zajištění páteřního systému¹³ 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.

¹³ 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.




7.1.1.1 PÁTEŘNÍ LINKY ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY V LK

Tabulka 54 – Páteřní linky železniční dopravy v LK

Linka	Trať (tratě)	Rozsah dopravy	Požadavky na vozidla
 L1	Liberec – Jablonec n.Nis. – Tanvald – Harrachov – Szklarska Poręba Górna		
	036	Liberec – Tanvald (Desná) přep. špička int. 30´ přep. sedlo int. 60´ provoz 4-24h 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.: 3-4 páry	MU 70. příp. 2x-3x MU 70 dle sezóny,  Plavy/Žel. Brod
 L2 (+ R14B)	Liberec – Česká Lípa – Děčín		
	081, 086	Int. 120´ v prokladu s R14B ¹⁴ L2+R15: int. přibližně 60´ provoz  4-23h provoz  6-20h	MU 120
 L3 (+ R14)	Liberec – Turnov – Semily – Stará Paka (- dále směr Královéhradecký kraj)		
	030	Int. 120´ v přibližném prokladu s R14 ¹⁵ provoz  4-23h provoz  6-20h	MU 120
 L4 (+ R22)	Mladá Boleslav – Bakov n.Jiz. – Česká Lípa – Jedlová – Rumburk		
	080, 081	Int. 120´ v přibližném prokladu s R22 provoz  4-23h provoz  6-20h	MU 120, nebo MU 70 + v období sezóny 2xMU 70
 L6 +  L61	Liberec – Raspenava – Frýdlant v Čechách – Černousy/Nové Město p.Smrkem – Jindřichovice p.Smrkem		
	037	Liberec – Frýdlant int. 30´ špička PD v prokladu linek L6+L61 int. 60´ sedlo PD v prokladu linek L6+L61 int. 60´ víkend v prokladu linek L6+L61	MU 70. příp. 2x-3x MU 70 ve špičce,  L62 Bílý Potok

¹⁴ Linka pojmenována do r. 2017 jako R15. Cílově bude pojmenována R14 (Pardubice – Liberec – Ústí n.L.)







¹⁵ Dočasně označována jako R14A do doby sloučení s linkou R14B (viz předchozí komentář).







Linka	Trať (tratič)	Rozsah dopravy	Požadavky na vozidla
		provoz 4-23h Frýdlant – Černousy int. 60' ve špičce int. 120' v sedle provoz 4-23h v prac. dny, 5-21h víkend 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	
 L7	Liberec – Hrádek n.Nis. – Zittau – Varnsdorf (– Rybniště)		
	089	Liberec – Hrádek n.Nis. int. 30' špička PD int. 60' sedlo PD int. 60' víkend v prokladu linek L7+RE2 provoz 4-23h provoz 4-23h Hrádek n.Nis. – Zittau – Varnsdorf int. 60' PD int. 120' víkend	MU 120, nebo MU 70 a v období přepravních špiček 2x MU 120, nebo 2-3x MU 70
 RE2	Liberec – Hrádek n.Nis. – Zittau – Dresden		
	089	2 páry spojů PD int. 120' víkend	MU 120, příp. 2x MU 120 ve špičce
 Sp 040	Chlumec n.Cidl. – Stará Paka – Trutnov		
	040	int. 120' provoz cca 5-21	MU 120








Zdroj: KORID LK


7.1.1.2 PÁTEŘNÍ LINKY AUTOBUSOVÉ DOPRAVY V LK

Tabulka 55 – Páteřní linky autobusové dopravy v LK

Linka IDOL	Rozsah dopravy	Návaznosti a systémové časy /uzly
 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 30'-60' odpoledne 15-30'; večer 60'</p> <p><u>víkend:</u> int. 60'-120'</p>	Ostrý Roh: spojení Liberec – Janov n.Nis. (Bedřichov)
 240	Česká Lípa –Nový Bor – Liberec	
	Vybrané přímé spoje Česká Lípa – Liberec (do zkrácení jízdní doby vlaku v úseku ČL – LB pod 60') a spoje určené k návozu zaměstnanců průmyslové zóny Česká Lípa,Dubice páteřní linka v úseku Nový Bor – Liberec v prokladu s linkou 440	Česká Lípa (žel.,PAD,MHD); Nový Bor (žel.,PAD); Svor (PAD); Cvikov (PAD); Jablonné v Podj. (žel.,PAD); Liberec (žel.,PAD,MHD)

Linka IDOL	Rozsah dopravy	Návaznosti a systémové časy /uzly
 250	Česká Lípa – Doksy – Bezděz – Bělá p. Bezdězem	
	Česká Lípa – Doksy v int. 60´-120´ Doksy – Bezděz cca v int. 120´ 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 <u>o víkendu</u> 3-4 páry spojů v prokladu s linkou 081 v úseku Hodkovice n.Moh. – Liberec	Hodkovice n.Moh. (X:00) Turnov (X:30)
 350	Liberec – Turnov – Jičín (inter-regionální)	
	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)
 360	Liberec – Hodkovice n.Moh. – Mladá Boleslav (inter-regionální)	

Linka IDOL	Rozsah dopravy	Návaznosti a systémové časy /uzly
	<p><u>pracovní dny:</u> špička 60'-120'; sedlo 120'</p> <p><u>víkend:</u> int. 240'</p>	Hodkovice n.Moh. (X:00) Mladá Boleslav,aut.nádr. ŠA – směny: 6-14-22h
 440	<p>(Česká Kamenice) – Nový Bor – Liberec <i>(inter-regionální)</i></p> <p>Liberec – Nový Bor int. 30-60' ve špičce; int. 120'v sedle int. 120'o víkendu</p> <p>Nový Bor – Česká Kamenice pouze vybrané spoje</p>	Nový Bor (PAD,žel.); Cvikov (PAD); Jablonné v Podj.(žel.PAD); Chrastava (PAD); Liberec (MHD,PAD,žel.); poč./konce směn Lbc,PZ Jih
 400	<p>Nový Bor – Česká Lípa – Dubá – Mělník – Praha <i>(inter-regionální)</i></p> <p>v souhrnu s linkami 451 a 452 v úseku ČL-NB: int. 60' ve špičce; int. 120'v sedle a o víkendu</p>	Nový Bor (žel.,PAD); Česká Lípa (MHD, PAD, žel.); Zahradky (PAD); Jestřebí (PAD); Dubá (PAD); Mělník (PAD,žel.); Praha (MHD, PAD, žel.,let.)
 451  452	<p>Česká Lípa – Nový Bor</p> <p>v souhrnu s linkou 400 v úseku ČL-NB: int. 30' ve špičce; int. 60'v sedle víkend cca 60' – pouze linka 452 přes Sloup v Č.)</p>	Nový Bor (PAD,žel.); Česká Lípa (MHD,PAD,žel.); proklad s 452
 501  585	<p>Semily –Lomnice n.Pop. – Jičín <i>(inter-regionální)</i></p> <p>Semily – Jičín int. 30' ve špičce; int. 60' v sedle; int. 120' o víkendu základní trasa přes Slanou, doplňková trasa přes Stružinec</p> <p>Jičín – Hradec Králové pokračují vybr. spoje (585)</p>	Systémové uzly SM X:30 (bus), LnP X:00 (vlak, bus), JC X:30 (vlak bus), Zelený háj směrové návaznosti SM-TUR (550)
 550	<p>Liberec – Turnov – Lomnice n.Pop. <i>(inter-regionální)</i></p> <p>Liberec – Turnov int. 120' v prokladu s 350 350+550: int. 60'</p>	Turnov X:30 poč. směn PZ Turnov (6-14-22) Zelený háj směrové návaznosti SM-TUR (501)

Linka IDOL	Rozsah dopravy	Návaznosti a systémové časy /uzly
	Turnov – Lomnice n.Pop. int. 60' ve špičce int. 120' v sedle min. 3 páry o víkendu	
 960	Liberec – Jablonec n.Nis. – Železný Brod – Semily – Jilemnice (inter-regionální)	
	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

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 příloh P7-01-01 (vlak) a P7-01-02 (bus).






7.1.2 CÍLE A OPATŘENÍ V ORGANIZACI PÁTEŘNÍCH LINEK V OBDOBÍ 2019-23

V návaznosti na popis páteřních linek v železniční (viz kap. 7.1.1.1) a autobusové dopravě (viz kap. 7.1.1.2) jsou uvedeny pro vybrané linky také cíle pro období 2019-23 vč. opatření, kterými lze cílů dosáhnout. Není-li k lince cíl uveden, není v době zpracování PDOÚ předpokládána změna oproti stávajícímu stavu.

Tabulka 56 – Cíle a opatření pro páteřní linky v Libereckém kraji

Linka	Cíle	Opatření	Termín
 L2+R15	Rychlé spojení v úseku Liberec – Česká Lípa do 60'	Úpravy na infrastrukturu (přeložka trati v úseku Mimoň – Zákupy) Zavedení Sp vlaků ve špičkách prac. dní.	do r. 2023
 L3	Prodloužení linky skrz Starou Paku (optimálně směr Jaroměř a Hradec Králové) ¹⁶ => úspora náležitostí, vyšší komfort pro cestující); zlepšení spojení regionů Semilsko s Královéhradeckem	Shoda LK a KHK v objednávce vlaků a koordinovaný postup při zadávání veřejné zakázky na trati 030	12/2021

¹⁶ Do doby prodloužení linky L3 ve směru Jaroměř budou náležitosti využívány na linku L5.


Linka	Cíle	Opatření	Termín
 L4	Přímé spojení do stanice Ml. Boleslav město, nebo propojení s linkou Praha – Mladá Boleslav	Shoda LK a SČK v objednávce vlaků a koordinovaný postup při zadávání veřejné zakázky na tratích 070 a 080	12/2021
 L7 + RE2	Dosažení systémových návazností v uzlech Liberec X:30 a Zittau X:00	Infrastrukturní úpravy mezi Hrádkem nad Nisou a Zittau, především v polském úseku	do r. 2023
 Sp 040	Možnost úpravy koncepce ve spolupráci s KHK (návaznosti R14-Sp040 v relaci Liberec – Trutnov).	Podléhá koncepci KHK Prověřit možnost posunu linky Sp040 (alternativně R14A / L3) o hodinu s cílem zajistit rychlé spojení v trase Liberec – Trutnov (vazba R14 a Sp-040). Linka L5 by mohla být vedena přímo v trase Lomnice n.Pop. – Nová Paka – Chlumeck n.Cidl. a ve Staré Pace by každé 2 hodiny navazovala na všechny směry.	neuvedeno
 141	Posílení dopravy v dopoledním sedle a o víkendu a zapojení do systému MHD Jablonec n.Nis.	Shoda objednatelů (LK a DSOJ/SMJ)	12/2021
	Pravidelné návaznosti na linku L1 v zast. Jablonec n.Nisou, Jablonecké Paseky,nádr.	Shoda objednatelů (LK a DSOJ/SMJ)	12/2021
 360	Propojení linky s relací Praha – Mladá Boleslav v rámci integrace Mladoboleslavska do PID	Integrace do obou systémů IDS	2020













7.1.3 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 57 – 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	Prodloužení vybraných spojů Josefův Důl – Smržovka do/z Tanvaldu jako přípoj k lince R21.

Linka IDOL	Trať (tratě)	Rozsah dopravy	Požadavky na vozidlo	Poznámky (výhled)
 L18	(Liberec -) Tanvald – Plavy			
	035	Tanvald – Plavy vybrané spoje vedené jako přímé vozy linky L1 směr Plavy	MU 70  Liberec (příp. Sz. Poręba)	Výhled:  Liberec – Železný Brod;
 L31	Tanvald – Železný Brod			
	035	Tanvald – Žel. Brod int. 120' v prokladu s R21 provoz TA-ŽB 4-23h	MU 70	Výhled:  SPG – Turnov (- Praha)
 L5	Stará Paka – Lomnice n.Pop. (- Libuň – Mladá Boleslav)			
	046, 064	Stará Paka – Lomnice n.P. int. 120' provoz 5-19h Lomnice n.P. – Libuň sezónní provoz	MU 50	Cíl: nahradit v  provoz vlaku v úseku Libuň – Lomnice n.P. a 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	
 L9	Martinice v Krk. – Jilemnice – Jablonec n.Jiz. (– Rokytnice n.Jiz.)			
	042	Martinice v Krk. – 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 rozsahu dopravy (a snaha o modernizaci voz. parku a infrastruktury) 2. Nahrazení „základní“ dopravní obslužnosti autobusovou linkou (Horka –) Jilemnice – Rokytnice a ponechání žel. dopravy v rámci turistické dopravy (např. vč. muzeálního provozu) 3. Prodloužení trati do Rokytnice a nahrazení aut. dopravy linkou L9 Možnostmi zefektivnění se podrobně zabývá Studie zpracovaná v r. 2018 pro tuto trať.
Česká Lípa – Litoměřice – Lovosice				

Linka IDOL	Trať (tratě)	Rozsah dopravy	Požadavky na vozidlo	Poznámky (výhled)
 U11	087	int. 120' provoz  : 5-19h provoz  : 7-19h	MU 70	<i>Pozn.: Prověřit možnost dosažení systémové jízdní doby Česká Lípa - Lovosice 60 minut.</i>
 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, možnost změny taktové polohy o hodinu), prověřit prodloužení linky přímými vozy přes ŽST Turnov.
 S30	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. Zefektivnit vozbu odstraněním křižování linky po trase.

Zdroj: KORID LK

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

7.1.4 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 58 – 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

Místo (přestupní uzel)	Dopravní mód	Čas	Účel návazností	Porovnání se SQ / výhled
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:04 (přij. L6) X:28 (L61) X:47 (odj. L6)	Návaznost vlaků 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.	SQ
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
Liberec (ŽST.)	vlak + bus +MHD	X:30	hlavní uzel regionální dopravy	Úplný uzel lze dosáhnout po rekonstrukci tratí 030 v úseku Liberec - Hodkovice n. M., 086 v úseku Zákupy – Mimoň 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.	SQ

Místo (přestupní uzel)	Dopravní mód	Čas	Účel návazností	Porovnání se SQ / výhled
Jablonné v Podj. (žel.st.)	vlak + bus			SQ
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.	SQ
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	Užší prostorová a časová integrace mezi vlaky a autobusy.
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
Tanvald (žst./Terminál u žel.st.)	vlak + bus	X:30	hlavní uzel regionální dopravy	SQ
		X:00	doplňkový uzel regionální dopravy	Zlepšení návaznosti v relaci Jablonec n.Nis. – Vysoké n.Jiz. (T: 12/2020)
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, nebo změny odvíjející se od přesunu křižování linky R14 na L:00 v Turnově
Vysoké n.Jiz.,nám.	bus	X:00	Tanvald – Semily Tanvald – Jablonec n. Jiz. – Rokytnice n. Jiz. Místní doprava	SQ V souvislosti s úpravami dopr. koncepce zvážít posun na X:15/X:45

Místo (přestupní uzel)	Dopravní mód	Čas	Účel návazností	Porovnání se SQ / výhled
				(viz kap. Semilsko/ Jilemnicko)
Železný Brod (žst./Terminál u žel.st.)	vlak + bus	L:00	návaznost regionální dopravy na rychlíky (linka R14)	SQ, nebo změny odvíjející se od přesunu křižování linky R14 na L:00 v Turnově
<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, nebo změny odvíjející se od přesunu křižování linky R14 na L:00 v Turnově
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 – Wroclaw / Berlin	Po realizaci (opravě trati Hrádek n. N. - Zittau) SQ.

Zdroj: KORID LK

7.1.5 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.

7.1.5.1 ČESKOLIPSKO

Tabulka 59 – 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, 400, 451

Zdroj: KORID LK

Na území **Českolipska** proběhla po částech dopravní optimalizace v letech 2017 (v relaci Česká Lípa – Doksy – Mladoboleslavsko) a 2018 (v relaci Česká Lípa – Mimoň – Jablonné v Podj.) v souvislosti se zrychlením vlaků. Na rok 2019 je plánováno realizovat optimalizaci v relaci Dubá – Česká Lípa – Nový Bor v návaznosti na dálkové linky mezi Prahou, Českolipskem a Šluknovskem.

Tabulka 60 – Koncepte dopravy oblasti Českolipsko

Shrnutí koncepce v oblasti pro období PDO (tj. min. do r. 2023)			
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)	??
Doprava na třisměnný provoz do České Lípy	Doplnění spojů ze všech významných sídel s pravidelnou poptávkou cestujících	max. 250 000 Kč/rok	průběžně
Pravidelná intervalová doprava na páteřních linkách	Zachovat koncepci linkového vedení a časových poloh	SQ	SQ
Zlepšení dostupnosti Českolipska a Novoborska s Prahou	Optimalizace v rámci integrace Kokořínska do PID	do 1 mil. Kč/rok	2020
Zlepšení dostupnosti Liberce, Rumburku a Mladé Boleslavi vlakem (L4).	Pravidelný CD interval 60 minut. Zvýšení rychlosti na tratích. Přímé spojení do stanice Mladá Boleslav město.	mírný nárůst dle výsledku VZ	12/2019
Turistické propojení Českolipska a Novoborska s Jetřichovicemi	Nová turistická linka	do 250 tis. Kč/rok	6/2020

Shrnutí koncepce v oblasti pro období PDO (tj. min. do r. 2023)			
Cíle	Opatření	Finanční dopad (pro objednatele)	Termíny
Zlepšení dostupnosti Lovosic vlakem (U11)	Prověřit dosažení systémové jízdní doby do 60 minut	nevyčísleno	prověření 12/2023

Zdroj: KORID LK

7.1.5.2 NOVOBORSKO

Tabulka 61 – 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; 400, 440, 451 + 452, 461, 462

Zdroj: KORID LK

Na území **Novoborska** proběhla od 14.12.2014 zásadní změna jízdních řádů a posílení nabídky na páteřní lince 440 (Česká Kamenice -) Nový Bor – Liberec. Průběžně byly optimalizovány jízdní 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. Cílem pro další období by tak mělo být zlepšit dostupnost Novoborska s Děčínskem ve spolupráci s Ústeckým krajem, optimálně rozvojem přímého spojení na lince 460.

Tabulka 62 – Koncepce dopravy oblasti Novoborsko

Shrnutí koncepce v oblasti pro období PDO (tj. min. do r. 2023)			
Cíle	Opatření	Finanční dopad (pro objednatele)	Termíny
Doprava na třísměnný provoz do České Lípy a Nového Boru	Doplnění spojů ze všech významných sídel s pravidelnou poptávkou cestujících – viz Českolipsko	viz Českolipsko	průběžně
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	12/2019

Shrnutí koncepce v oblasti pro období PDO (tj. min. do r. 2023)			
Cíle	Opatření	Finanční dopad (pro objednatele)	Termíny
Zlepšení dostupnosti Novoborska s Děčínem	Četnější rozsah linky 460 ve spolupráci s ÚK	do 1 mil. Kč/rok	12/2019
Turistické propojení Českolipska a Novoborska s Jetřichovicemi	Nová turistická linka	do 250 tis. Kč/rok	6/2020
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	2021
Zlepšení dostupnosti Novoborska s Varnsdorfem	Prověřit možnosti přestupů v Rybníšti a/nebo prodloužení linky 400 směr Varnsdorf (Rumburk)	nevyčísleno	2020

Zdroj: KORID LK

7.1.5.3 LIBERECKO – SEVER

Tabulka 63 – 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 Liberec, Jizerské hory (singltrek, Smédava, Jizerská magistrála), Ještěd aj.
Páteřní linky oblasti	L6, L61 Liberec – Frýdlant (Černousy/N. Město); L7, RE2 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 třisměnný 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 64 – Koncepce dopravy oblasti Liberecko – sever

Shrnutí koncepce v oblasti pro období PDOÚ (tj. min. do r. 2023)			
Cíle	Opatření	Finanční dopad (pro objednatele)	Termíny
Doprava na třisměnný 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)	beze změny	SQ
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)	
Přímé spojení Frýdlantska s Prahou	Propojení regionálních spojů s linkou 360 nově prodlouženou do Prahy (viz Liberecko-jih)	beze změny	2020
Propojení regionu s Polskem a Německem	Linka L7, resp. RE2 - uzel Zittau - nutná úprava infrastruktury mezi Hrádkem n.Nis. a Zittau	pro LK beze změny	do 2023
	Prodloužení linky L6 do Görlitz	pro LK prodl. v úseku Černousy – Černousy st.hr.	do 2026
	Autobusová linka Lešna – Frýdlant – Bogatynia	pro LK beze změny (dopad do koncepce UMWD)	do 2023?
	Turistické autobusové linky, např.:	LK: cca 500 tis. Kč/rok	do 2023?

Shrnutí koncepce v oblasti pro období PDOÚ (tj. min. do r. 2023)			
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

7.1.5.4 LIBERECKO – JIH

Tabulka 65 – Popis oblasti Liberecko – jih

Oblast Liberecko – jih	viz mapa v příloze
Nejvýznamnější sídla produkce	KC: Liberec RC: Hodkovice nad Mohelkou, Český Dub, Jablonné v Podještědí
Nejvýznamnější sídla atrakce	zaměstnanost Liberec: průmyslové zóny, centrum města 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, 360

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. Linka 360 bude optimalizována v r. 2019 v souvislosti s integrací Mladoboleslavská do PID s cílem zlepšit propojení Libereckého a Středočeského kraje.

Tabulka 66 – Koncepce dopravy v oblasti Liberecko – jih

Shrnutí koncepce v oblasti pro období PDO (tj. min. do r. 2023)			
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 pravidelné nabídky v páteřních příměstských úsecích (Liberec –	Zachovat koncepci linkového vedení a časových poloh (celodenní interval max. 60 min. v pracovní dny; 120 minut o víkendech)	beze změny	SQ

Shrnutí koncepce v oblasti pro období PDO (tj. min. do r. 2023)			
Cíle	Opatření	Finanční dopad (pro objednatele)	Termíny
Hodkovice nad Mohelkou a Liberec – Světlá p.J.			
Rozšíření provozu malokapacitních vozidel na linkách/ spojích s nižší přepravní frekvencí	Linky zejm. v oblasti Česko-dubská (085, 088, 271, 380, vybrané spoje linek 080 a 081)	beze změny	SQ
Lepší propojení Liberecka a Mladoblesavska, příp. Prahy	Optimalizace linky 360 a její propojení s relací Mladá Boleslav – Praha Zavedení spojů v okrajových časových polohách	beze změny, neboť je předpokládáno obnovení finanční spoluúčasti SČK na provozu linky 360	2020
Úprava regionální žel. dopravy v návaznosti na urychlení provozu	V případě uzlu linky R14A v L:00 v Turnově upravit vedení linky L3 a návazných tratí na Turnovsku. Na trati Liberec – Česká Lípa v případě urychlení budou ve špičkách PD zavedeny Sp.	Nevyčísleno (předpoklad bez navýšení)	2021-2023

Zdroj: KORID LK

7.1.5.5 JABLONECKO-TANVALDSKO

Tabulka 67 – 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 proběhly dopravní optimalizace v r. 2010 (za účelem zjednodušení linkového vedení) a v r. 2015 (návazně na změnu koncepce v železniční dopravě). Součástí optimalizací 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. Pro následující období je předpoklad úprav v dálkové linkové dopravě (linka Praha – Tanvald – Harrachov) a na lince Tanvald – Vysoké n.Jiz. – Jilemnice.

V relaci Jablonec n.Nis. – Železný Brod proběhly změny v rámci dopravní optimalizace v r. 2010 a následně také v roce 2015. V horizontu do r. 2023 není předpoklad výrazných koncepčních změn v této oblasti, přesto je vhodné zabývat se možnostmi zlepšení spojení v relaci Pěňčín/Zásada – Liberec a nabídkou na dvousměnný a třisměnný provoz z oblasti do Jablonce nad Nisou.

V relaci Jablonec n.Nis. – Turnov proběhly změny v r. 2014 s cílem nabídky spojení na třisměnný provoz do obou koncových míst.

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 68 – Koncepce dopravy oblasti Jablonecko-Železnobrodsko

Shrnutí koncepce v oblasti pro období PDOÚ (tj. min. do r. 2023)			
Cíle	Opatření	Finanční dopad (pro objednatele)	Termíny
Doprava na třisměnný a dvousměnný provoz do Jablonce nad Nisou z této oblasti	Zachovat koncepci linkového vedení a časových poloh	beze změny	SQ
	Prověřit možnost rozšíření dojezdového dosahu veřejnou dopravou (Kořenov, Harrachov)	do 300 tis. Kč/rok	do r.2023?
Doprava na dvou- a třisměnný 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 pozic (Tanvald, Desná) příp. k významnějším podnikům (Zásada)	Zachovat koncepci linkového vedení a časových poloh	beze změny	SQ
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	Zachovat koncepci linkového vedení a časových poloh	beze změny	SQ

Shrnutí koncepce v oblasti pro období PDOÚ (tj. min. do r. 2023)			
Cíle	Opatření	Finanční dopad (pro objednatele)	Termíny
přestupů na vlak/bus v přestupních terminálech Turnov a Železný Brod)			
Rozvoj dálkové dopravy mezi Prahou, Středočeským krajem a Tanvaldskem	Provoz prodloužených spojů linky R21 v regionální objednávce mezi Tanvaldem a Harrachovem	beze změny	SQ
	Pravidelná nabídka dálkových spojů v trase Praha – Turnov – Harrachov v int. 2-hod alespoň o víkendu	do 250 tis. Kč/rok	2020
Zlepšení spojení v relaci Jablonec n.Nis. – Vysoké n.Jiz. v kombinaci vlak+bus	Úprava dopravní koncepce na linkách 941, 942, 951, 952 a 953	beze změny	12/2020

Zdroj: KORID LK

7.1.5.6 TURNOVSKO-SEMILSKO

Tabulka 69 – Popis oblasti 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, Valdštejsko, 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 **Semilsk a Turnovska** proběhly v roce 2014 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 70 – 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 500 000 Kč/rok; zvýšení nákladů možno kompenzovat příspěvkem zaměstnavatelů	do r. 2023
Doprava na dvou- /třísměnný provoz do Turnova	Spolupráce s významnými zaměstnavateli, zajištění dopravy v poptávaných relacích	Beze změny	SQ
Rozvoj dopravy v relaci Praha – Turnov – Harrachov/Semily ve spolupráci se střeďočeským krajem	Začlenění dálkových linek v rámci projektu integrace Mladoboleslavska do PID a vzájemný proklad linek mezi Turnovem a Prahou	Do 1 mil. Kč/rok	2020
Taktová doprava na páteřních linkách, možnosti přestupů v systémových uzlech	Přizpůsobení linky 951 nebo 952 na uzel SM X:30, nebo Vysoké n.Jiz. v čase X:15/X:45 – dle koncepce Jilemnice – JnJ	Dle technologického řešení	Spolu se změnou koncepce na Jilemnicku
Úprava regionální žel. dopravy v návaznosti na urychlení provozu R14A	V případě uzlu linky R14A v L:00 v Turnově upravit vedení linky L3 a návazných tratí na Turnovsku	Nevyčísleno (předpoklad bez navýšení)	
Zvýšení bezpečnosti i informovanosti cestujících v přestupních uzlech	Projekt Modernizace zastávek v Libereckém kraji	Nevyčísleno	

Zdroj: KORID LK

7.1.5.7 JILEMNICKO

Tabulka 71 – Popis oblasti Jilemnicko

Oblast Jilemnicko	viz mapa v příloze
Nejvýznamnější sídla produkce	RC: Jilemnice Mimo LK: Vrchlábí, Nová Paka
Nejvýznamnější sídla atrakce	Zaměstnanost Jilemnice (Devro) Rokytnice n. Jiz. (Eprona, Emba, cestovní ruch), Harrachov (sklárna, cestovní ruch) Mimo LK: Vrchlábí (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 rámci zavedení sítě inter-regionálních linek pak v roce 2014. Do konce roku 2020 však KORID předpokládá provedení optimalizace veřejné dopravy v návaznosti na:

1. Studii zefektivnění provozu na trati 042 – viz [odkaz](#)
2. Úpravu dálkové dopravy v relaci Praha – Jičín – Jilemnice – Špindlerův Mlýn
3. Připravovanou studii zefektivnění provozu turistických linek v oblasti Krkonoš.

S výše uvedenými body by tak měly korespondovat cíle uvedené v následující tabulce.

Tabulka 72 – Koncepte dopravy oblasti Jilemnicko

Shrnutí koncepte v oblasti pro období PDO (tj. min. do r. 2023)			
Cíle	Opatření	Finanční dopad (pro objednatele)	Termíny
Doprava na třísměnný provoz do Vrchlábí	Nutnost společného postupu s KHK, doplnění večerních spojů	Dle technologického řešení	12/2020
Doprava na 2-směnný provoz do Hrabačova	Udržení stavu	Beze změn	
Vyřešení role železniční dopravy na trati 042 (turistická, nebo role „základní“ dopravní obslužnosti) a odstranění souběhů vlak – bus	Zavedení turistického konceptu dopravy na trati 042 NEBO Úprava autobusových linek tak, aby byly zrušeny souběhy a podpořeny návaznosti na vlak.	Beze změn	12/2020
Zlepšení dostupnosti Jilemnicka s Jičínskem,	Úprava linkové dopravy v relaci Praha – Mladá Boleslav – Jičín – Jilemnice – Špindlerův Mlýn.	do 1 mil. Kč/rok	2020

Shrnutí koncepce v oblasti pro období PDO (tj. min. do r. 2023)			
Cíle	Opatření	Finanční dopad (pro objednatele)	Termíny
Prahou, Vrchlabím a Špindlerovým Mlýnem	Integrace do systémů PID, IREDO a IDOL.		
Odstranění souběhů mezi dálkovou linkou a regionálními linkami v relaci Jilemnice – Horka u Staré Paky.	Úprava JŘ. Regionální linky vést v časovém prokladu (je-li to možné) a primárně pro obslužnost Bukoviny, Zálesní Lhoty, Čisté u Horek a Levínské Olešnice	Beze změn	2020
Funkční návaznosti mezi dálkovou linkou z Prahy a místními linkami, především ve směru Horní Míšečky a Benecko.	Úprava JŘ. Zavedení nových spojů vč. víkendů	do 1 mil. Kč	12/2020
Koncepční řešení relací Jilemnice – Vysoké n.Jiz. – Tanvald a Jilemnice – Rokytnice n.Jiz.	Prověřit možnosti přetočení uzlu Vysoké n. Jiz., odstranění souběhů a velkého množství přestupních míst na malém území, zlepšení návazností v Jilemnici	Dle technologického řešení	12/2020
Rozšíření provozu malokapacitních vozidel na linkách/ spojích s nižší přepravní frekvencí	Místní linky na Jilemnicku	Potenciál pro efektivnější dopravu	Průběžně
Rozvoj potenciálu turistické dopravy v i do NP Krkonoše	Především relace Jilemnice – Horní Míšečky – Zlaté návrší a Rokytnice n. Jiz. – Rezek – Jilemnice + koncepce spojení Jilemnice – Harrachov	Dle technologického řešení	12/2020 (letní linky), resp. 12/2021 (zimní linky)
Zlepšení vlakového spojení Podkrkonoší s Libercem a Hradcem Králové	Prověřit změnu časové polohy Sp 040 (alternativně R14A / L3) o hodinu. Terminál Horka u S. P. (návaznost vlak-bus).	SQ	12/2023

Zdroj: KORID LK

7.1.5.8 RELACE LIBEREC – JABLONEC NAD NISOU

Dopravní relace mezi Libercem a Jabloncem nad Nisou je počtem cestujících nejsilnější v rámci Libereckého kraje. 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, 955 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. Na provoz tramvajové linky č. 11 přispíval Liberecký kraj do r. 2018 (vč.) částkou 17,3 mil. Kč/rok.

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).

Zákonnou povinnost zajistit dopravní obslužnost mezi Libercem a Jabloncem nad Nisou Liberecký kraj splňuje objednávkou železniční dopravy (L1) a linkové dopravy (bus 141 aj.), přesto je Liberecký kraj připraven podpořit provoz tramvajové dopravy, která zajišťuje spojení Jablonce nad Nisou s centrem Liberce, a to v souladu s Memorandem uzavřeným mezi SML, SMJ a LK.

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 – Jablonecké Paseky s přestupem na vlakovou linku L1
 - podmínkou je koordinace s MHD Jablonec nad Nisou.
- » rozvoj víkendové dopravy na této relaci v rámci koordinace s MHD Jablonec n.Nis.

7.1.6 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.

7.1.6.1 DÁLKOVÁ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA (RYCHLÍKY)

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

Tabulka 73 – Dálková železniční doprava

Linka	Odkud – Kam	Rozsah dopravy	Poznámka / upřesňující požadavek LK
R14¹⁷	Pardubice – Liberec	120' CD (CT)	
R14B¹⁸	Liberec – Ústí n.Lab.	120' CD (CT)	
R21	Praha – Turnov – Tanvald	PHA-TU: 120'-240' CD (CT) TU-TA: vybr. spoje	Požadavek LK: 120', později 60' PHA-TU CD (CT) Pozn.: Realizace 120' od 12/2019
R22	Kolín – Ml. Boleslav – Česká Lípa – Nový Bor (Rumburk)	KO-NB: 120-240' CD (CT) NB-RU: v režii krajů	Požadavek LK: 120' KO-NB CD (CT) Pozn.: Předpoklad realizace od 12/2019

Zdroj: KORID LK

Ostatní požadavky a výhledové cíle Libereckého kraje:

- » společný a koordinovaný přístup MD, KHK a LK v otázce zkrácení jízdních dob na lince R14 mezi Pardubicemi a Libercem a na lince R21 mezi Prahou a Turnovem;
 - prověření možností na straně infrastruktury a vozidel tak, aby křižování linek bylo v X:00 v Turnově;
- » prověření možnosti ve spolupráci s MD a SČK v otázce nové společné koncepce v relaci Praha – Mladá Boleslav – Turnov/Česká Lípa;
- » příprava projektu rychlého spojení Praha – Liberec s výhledem zavedení Ex vrstvy dálkové žel. dopravy v intervalu max. 60' CD (CT) s dobou spojení Praha (centrum) – Liberec (centrum) za cca 60 minut.

¹⁷ Dočasně označována jako R14A do doby sloučení s linkou R14B (viz předchozí komentář).

¹⁸ Linka pojmenována do r. 2017 jako R15. Cílově bude pojmenována R14 (Pardubice – Liberec – Ústí n.L.)

7.1.6.2 DÁLKOVÁ AUTOBUSOVÁ DOPRAVA A NADREGIONÁLNÍ PROPOJENÍ LINKOVOU DOPRAVU VE SPOLUPRÁCI KRAJŮ

Vzhledem ke skutečnosti, že stát neobjednává dálkovou autobusovou dopravu¹⁹, 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 Tabulka 74). V relacích, kde je ve sloupci „Režim“ uvedena poznámka o dotování provozu, předpokládá Liberecký kraj provoz linek ve spolupráci se sousedními kraji (synergický efekt propojením objednávky regionální dopravy) a/nebo spolupráci s dopravcem provozujícím dálkovou linku (částečně) v komerčním režimu i pro zajištění regionálních přepravních potřeb na území Libereckého kraje.

Tabulka 74 – 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 (doplňkové možnosti spojení v relaci mohou být ve spolupráci LK a SČK zajištěny linkou přes Turnov a/nebo Ml. Boleslav)	SQ
Jablonec n.Nis. – Praha	60' špička, 120' sedlo		nedotováno – komerční spoje (doplňkové možnosti spojení v relaci mohou být ve spolupráci LK a SČK zajištěny linkou přes Turnov a/nebo Ml. Boleslav)	SQ
Tanvaldsko – Praha	min. tři páry spojů v souvislosti s rozsahem vlakového spojení		dot. po území LK	v r. 2020 předpoklad rozvoje nabídky
Jilemnicko – Praha	min. tři páry spojů v souvislosti s rozsahem vlakového spojení		dot. po území LK	v r. 2020 předpoklad rozvoje nabídky
Semily – Praha	min. tři páry spojů v souvislosti s rozsahem vlakového spojení		dot. po území LK	v r. 2020 předpoklad rozvoje nabídky

¹⁹ Dle Zákona 194/2010 Sb. to ani není možné. Trh dálkové autobusové dopravy je tak plně otevřen.

Relace	Požadovaná spojení	četnost	Režim (komerční/dotovaný)	Srovnání se SQ/výhled
(Varnsdorf) Nový Bor – Česká Lípa – Praha	min. 8 párů spojů; optimálně int. 30-60' ve špičkách a 60-120' v sedle o víkendu		dot. po území LK	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 – Turnov – Jičín – Hradec Králové	min. 6 párů spojů, optimálně CD interval 120'		dot. po území LK	SQ, nebo rozvoj spojení do celodenního intervalu 120'
Liberec – Ml. Boleslav (Praha)	60–120' v prac. dny (vč. zajištění dopravy na třísměnný provoz do ŠA Auto) min. 4 páry o víkendu, optimálně celodenně v int. 120'		dot. po území LK	propojit relaci s relací Praha – Mladá Boleslav
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		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 (nizkopodlažní 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).**

Podaří-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:

- » 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);
- » revize dopravní obslužnosti obce Stráž nad Nisou (PAD vs. MHD) v návaznosti na předpokládaný rozvoj spojení Liberec – Chrastava
- » samostatnou kapitolou je pak relace Liberec – Jablonec n. Nis. – viz kap. 7.1.5.8.

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 75 – Koordinace MHD a PAD v okolí SMJ

Linka	Možné využití pro obsluhu SMJ	Možná opatření na linkách MHD
141	Lukášov (Cihelná) – Rýnovice – Mšeno n.Nis. – Jabl. Paseky – Autobusové nádraží	možnost nahrazení linky 109
	Mšeno n.Nis. – Hlavní nádraží	možnost částečného nahrazení linky 118
	viz koncepce kap. 7.1.5.8	
341 84x, 851	Kokonín – Autobusové nádraží	Linka PAD jako doplňující možnost spojení. V rámci MHD posoudit možnosti časových prokladů spojů.
741	Jablonecké Paseky – U Přehradý – Rýnovice, prům. zóna	spojení MHD v této trase neexistuje, nabízí se možnost rozvoje této relace v rámci PAD s podporou SMJ
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 (12/2019) 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“)²⁰. 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);

²⁰ Zahrnuje 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 12/2019).

- » 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 10 párů spojů; 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. Koordinaci MHD a PAD v této relaci lze do budoucna prověřit u linek PAD směřujících z České Lípy ve směru Zahrádky (Holany).

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 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 2029 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 – Aut. nádr. – Nemocnice (doprava do/z nem. – k lékaři/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 (Valdštejsko) – 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 7.1 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 proklád 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 využití 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 7.1 a příloze P7-01-02. Na provoz linky přispívá Město Turnov, neboť linka je provozována výhradně pro vnitroměstské relace.

675 301 Autobusové nádraží – Mašov – Pelešany – Terminál:

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

Linku 301 je vzhledem k časovým polohám spojů možné zcela nahradit linkami PAD, na krytí ztráty takto koordinovaných linek PAD je nutná finanční spoluúčast města.

Pozn.: S ohledem na skutečnost, že městské linky (301, 302 a 322) jsou provozně zabezpečeny turnusově dvěma vozidly, a přitom pro obsluhu města jsou krajem objednávány další linky (310, 311), se do budoucna jeví jako efektivní celou objednávku městských linek zahrnout do objednávky kraje s finančním příspěvkem města Turnov.

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 76 – 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 (částečně standard)
	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)
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)
	Žel. stanice – Sídliště Bělíkova – Na Hágu	650, 651, 652	SQ (standard)
	Větrov – Autobusové nádraží	602, 640	SQ (částečně standard)
	Autobusové nádraží – Údolí	602, 661	SQ (částečně standard)
Harrachov	Nový Svět – Centrum – Aut. nádraží	741, 943	SQ (standard)
Hrádek n.Nis.	Oldřichov na Hr. – Aut. 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 (částečně standard)
Chrastava	Chrastava – Andělská Hora	071	SQ (nadstandard)
	Chrastava – Dolní Vítkov – Horní Vítkov	070	SQ (standard)

Město / obec	Úsek místní obsluhy	Linky	Srovnání se SQ a standardy dopravy
Jablonec n. Jiz.	Horní Dušnice – Stromkovice – Hradsko – Bratrouchov – Buřany – Jablonec n. Jiz.	945	SQ (standard)
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)
Kobyly	Janovice – Podhora – Radvanice – Kobyly – Nechálov	362	SQ (standard)
	Havlovice/Vorklebice/Sedlisko – Nechálov	362, 363	SQ (standard)
Křižany	horní ves – žel.st. – Křižany (ObÚ) - Žibřidice	086, 276	SQ (částečně standard)
Lomnice n. Pop.	Dráčov – Černá – Rváčov – Lomnice n. Pop.	553	SQ (standard)
	Ploužnice – Lomnice n. Pop.	501, 555, 585	SQ (standard)
	Košov – Lomnice n.Pop.	553	SQ (standard)
Malá Skála	Mukařov – Sněhov – Vranové – Malá Skála	342	SQ (standard)
Mimoň	Mimoň – Letná (Žitavská) – centrum – žel. st. – Falcon – sídliště (Okružní)	430	SQ (nadstandard)
Mírová p. Koz.	Smrčí – Vesec – Loktuše – Chutnovka – Sekerkovy Loučky/Mimoň – Bělá	550, 862	SQ (standard)
Nové Město p.Sm.	Náměstí – Ludvíkov p.Sm. – Přebytek	651, 652, 659	SQ (standard)
	Náměstí – Hajniště	661, 671, 672	SQ (standard)
Nový Bor	Arnultovice – Nový Bor,aut.nádr. – poliklinika – kpt. Jaroše	482	SQ (částečně standard)
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 (standard)

Město / obec	Úsek místní obsluhy	Linky	Srovnání se SQ a standardy dopravy
Rovensko p. Tr.	Štěpánovice – Blatec – Rovensko p. Tr.	358	SQ (standard)
Rynoltice	Rynoltice – Jítrava	275, 440	SQ (standard)
Semily	Sídlíště Řeky – Autobusové nádraží – Nemocnice	505	SQ (částečně standard)
	Spálov – Autobusové nádraží	505	SQ (standard)
Studenec	Zálesní Lhota – Studenec (centrální část)	965	SQ (standard)
Tanvald	Centrum – Terminál u žel.st. – Sídlíště	746	SQ (částečně standard)
	Centrum – Terminál u žel.st. – Šumburk n. Des. – Český Šumburk	745	SQ (standard)
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 KONCEPCE TURISTICKÉ DOPRAVY

Současný stav zajištění turistických linek je popsán v kap. 2.6 a dopravní řešení i pro potřeby turistické (rekreační) dopravy je součástí kap. 7.1 a souvisejících příloh. Tato kapitola slouží jako shrnutí cílů v oblasti turistické dopravy a prostředků pro jejich dosažení.

7.3.1 CYKLOBUSY A CYKLOVLAKY

Liberecký kraj předpokládá, že **v železniční dopravě** bude umožněna ve všech vlacích objednaných Libereckým krajem umožněna přeprava jízdních kol v rámci kapacity daného typu vozidla. Tato kapacita se však dle typu vozidla liší a pohybuje se zpravidla v rozmezí 2 až 10 kol na vůz. Níže je uveden seznam linek s min. požadavky na počet přepravených kol (viz Tabulka 77)

Tabulka 77 – Požadavky na přepravu jízdních v žel. dopravě

Linka	Trasa	Min. poč. kol	Poznámka
L1	Liberec – Harrachov	min. 15	min. víkendy květen–září, prac. dny červenec–srpen
L35	Liberec – Rovensko p.Tr. – Jičín	min. 15	
trať 041	Turnov – Jičín (Hradec Králové)	min. 15	min. víkendy květen–září, prac. dny červenec–srpen
L3	Liberec – Turnov – Semily – St. Paka	min. 10	
ostatní linky		min. 5	Na linkách, kde je nasazeno vozidlo MU 50 (např. MV ř. 810) výjimka: min. 2 kola.

Zdroj: KORID LK

Přestože v rámci železniční dopravy je přeprava jízdních kol umožněna, předpokládá Liberecký kraj, že na vybraných relacích bude nutné kapacitu posilovat zvláštními sezónními vlaky s vyšší kapacitou pro přepravu kol (15 a více), jedná se zejména o relace:

- Liberec – Turnov – Hrubá Skála – Rovensko p. Troskami – Jičín (linka L35)
- Liberec – Tanvald – Harrachov (linka L1)
 - pozn.: V této relaci byl v provozu „CYKLOVLAK“, jeho obsazenost však byla podprůměrná ve srovnání s běžnými spoji linky L1. Liberecký kraj nevyklučuje zavedení posilových vlaků, ale preferuje řešení v oblasti vyšší kapacity běžných spojů (2x nebo 3x MU 70)

V příměstské autobusové dopravě není na běžných linkách (z bezpečnostních důvodů) přeprava jízdních kol umožněna, a proto jsou zaváděny tzv. „cyklobusy“, tedy linky umožňující přepravu jízdních kol. Liberecký kraj předpokládá následující úrovně nabízené kapacity:

- Autobus s přívěsem pro přepravu jízdních kol (min. 25 kol);
- Autobus s upraveným interiérem pro přepravu jízdních kol (min. 15 kol);
- Běžný autobus s háky na kola, nebo vyjmutí 4 sedadel ve vozidle (min. 5 kol).

Seznam linek přepravujících jízdní kola vč. min. požadované kapacity je uveden v následující tabulce:

Tabulka 78 – Přehled autobusových linek s přepravou kol

Linka	Trasa	Min. poč. kol	Provozní období	Poznámka
270	Liberec – Osečná – Stráž p.Ralskem	min. 25	květen–září	pouze vybrané spoje
342	Turnov – Malá Skála – Jablonec n.Nis.	min. 5	červen–září	pouze vybrané spoje
391	Turnov – Troskovice – Jičín	min. 10	červen–září	
392	Liberec – Turnov – Sobotka	min. 5	červenec–srpen	
395	Liberec – Bedřichov – Jablonec n.Nis. – Frýdštejn – Turnov	min. 15	květen–září	
482	Nový Bor – Polevsko*	min. 25	květen–září	pouze vybrané spoje
591	Semily – Chuchelna, Kozákov – Rovensko p.Tr. – Troskovice	min. 5	červenec–srpen	
650	Frýdlant – Hejnice – B.Potok, Smědava	min. 25	květen–září	pouze vybrané spoje
795	Jablonec n.Nis. – Bedřichov – Josefův Důl – Tanvald – Kořenov, Jizerka	min. 15	květen–září	
864	Turnov – Klokočí – Železný Brod	min. 5	červen–září	pouze vybrané spoje
947	Jilemnice – Vítkovice, Horní Mísečky	min. 15	červen–září	pouze vybrané spoje
990	Harrachov – Jilemnice – Vrchlabí – Horní Malá Úpa, Pomezí Boudy	min. 25	červen–září	

* Spoje s přepravou kol na lince 482 předpokládá Liberecký kraj nahradit novou sezónní linkou v trase Česká Lípa – Sloup v Čechách – Nový Bor – Polevsko – Česká Kamenice – Jetřichovice.

Zdroj: KORID LK

Seznam tras může být s ohledem na vývoj přepravní poptávky aktualizován. S ohledem na skutečnost, že přeprava kol v počtu vyšším než 5 vyžaduje investice buď do přívěsu na přepravu jízdních kol, nebo do úpravy interiéru, je nezbytné stanovit indikátor úspěšnosti zavedení nové linky pro přepravu kol. Tím může být např.:

- počet průměrně přepravovaných kol je vyšší než 5,
- nebo počet přepravených kol je alespoň v 50 % provozních dní vyšší než 10.

Rozvojové náměty k linkám v režimu „cyklobus“ jsou uvedeny v kap. 7.3.5.

7.3.2 OSTATNÍ LETNÍ TURISTICKÉ LINKY

V Libereckém kraji existuje spousta dalších turisticky atraktivních míst, do kterých je dopravní spojení zajištěno běžnými linkami popsány v kap. 7.1. Existují ale místa, příp. existují relace, kde není nabídka dopravního spojení zajištěna, nebo kde v období sezóny potřeba spojení posílit. Tyto linky jsou popsány v následující tabulce:

Tabulka 79 – Přehled turistických linek (spojů) v období letní sezóny

Linka	Trasa	Provozní období	Poznámka
L24	Liberec – Doksy	červenec–srpen	sezónní víkendový pár spojů
L35	Liberec – Turnov – Rovensko p. Tr. – Jičín	červen–září	1-2 páry víkendových spojů
77	Liberec – Hrádek n.Nis. – Jablonné v Podj. - Petrovice	květen–září	návaznost na linku směr Zittau
126	Janov n.Nis. – Hrabětice	víkend duben–říjen	v prac. dny v provozu celoročně objednatel DSOJ s příspěvkem LK
140	Liberec – Bedřichov – Hrabětice	květen–září	posílení kapacity pro pěší turistiku jiných linek (18, 395)
441	Nový Bor – Cvikov – Krompach	květen–září	sezónní víkendové spoje vhodné pro pěší turistiku v Lužických horách
861	Železný Brod – Semily	červenec–srpen	sezónní víkendové spoje na rozhlednu Kozákov
991	Jilemnice – Vítkovice, Horní Mísečky – Vítkovice, Zlaté návrší	květen–září	„autobusová lanovka“ k Vrbatově boudě (kyvadlová doprava Horní Mísečky – Zlaté návrší, kam je jinak zakázán vjezd vozidlům)
995	Harrachov – Rokytnice n.Jiz. – Vítkovice, Horní Mísečky – Vítkovice, Zlaté návrší	červenec–srpen	návaznost na vlaky z/do Polska

Zdroj: KORID LK

Rozvojové náměty k ostatním letním turistickým linkám jsou uvedeny v kap. 7.3.5.

7.3.3 ZIMNÍ SEZÓNŇÍ LINKY

Oblast zimních turistických linek je specifická, neboť v horském terénu není možné vždy zajistit bezpečný provoz autobusu bez zvláštní zimní výbavy. Nadto existuje nabídka skibusů provozovaných soukromými subjekty, a proto by v některých relacích nemělo smysl provozovat linkovou dopravu, která by těmto skibusům konkurovala.

I zde platí, že existuje spousta dalších turisticky atraktivních míst, do kterých je dopravní spojení zajištěno běžnými linkami popsány v kap. 7.1. Přesto existuje celá řada relací, kde Liberecký kraj zajišťuje i tzv. „zimní linky“ – ty jsou uvedeny v následující tabulce:

Tabulka 80 – Přehled turistických autobusových linek (spojů) provozovaných v zimním období

Linka	Trasa	Provozní období	Poznámka
101	Rychnov u Jabl.n.Nis. – Jablonec n.Nis. – Janov n.Nis. - Bedřichov	sezónní posil. spoje prosinec–březen	v provozu celoročně, v období zimní sezóny posilové spoje objednatel DSOJ s příspěvkem LK
121	Jablonec n.Nis. – Janov n.Nis. – Hrabětice – Bedřichov – Jablonec n.Nis.	prosinec–březen	objednatel DSOJ s příspěvkem LK
145	Liberec – Bedřichov – Hrabětice	prosinec–březen	v provozu podmíněčně (za příznivých sněhových podmínek)
650	Frýdlant – Hejnice – B.Potok,Smědava	prosinec–březen	v provozu celoročně, v období zimní sezóny posilové spoje (provozované podmíněčně za příznivých sněhových podmínek)
949	Jilemnice – Benecko – Vrchlabí	prosinec–březen	v provozu celoročně, v období zimní sezóny posilové spoje (provozované podmíněčně za příznivých sněhových podmínek)

Zdroj: KORID LK

Rozvojové náměty k zimním turistickým linkám jsou uvedeny v kap. 7.3.5.

7.3.4 NOSTALGICKÉ LINKY A HISTORICKÉ JÍZDY

Samostatnou kapitolou jsou nostalgické jízdy tzv. „historickými“ (tj. v běžném provozu nepoužívanými) vozidly. V následující tabulce je uveden seznam linek, které je připraven Liberecký kraj podporovat.

Tabulka 81 – Přehled nostalgických linek

Relace	Druh dopravy	Předpokládaný rozsah provozu	Poznámka
„Zubačka“: Tanvald – Kořenov – Harrachov	historické vlaky	letní sezóna – vybrané dny	spolu související linky
Kořenov – Jizerka	historický bus		
Liberec – Jablonec n. Nis.	historická tramvaj		
„Turnovsko – Český ráj“	historické vlaky	letní sezóna – vybrané dny	
Česká Kamenice – Kamenický Šenov	historické vlaky	duben–říjen	podmínka: podpora LK se nevztahuje na provoz MV ř. 810

Zdroj: KORID LK

V tabulce nejsou uvedeny projekty založené na „historických jízdách“ vozidly ř. 810, které v běžném provozu v České republice stále jsou.

Rozvojové náměty k nostalgickým linkám jsou uvedeny v kap. 7.3.5.

7.3.5 SHRUTÍ CÍLŮ V OBLASTI KONCEPCE TURISTICKÉ DOPRAVY

V této kapitole je uveden seznam rozvojových námětů s cílem rozšířit nabídku zimních, letních či nostalgických linek.

Tabulka 82 – Cíle a rozvojové záměry v oblasti turistické dopravy

Linka	Trasa	Cíl / rozvojový záměr
letní linky + cyklobusy		
140	Liberec – Bedřichov – Hrabětice resp. nově: Liberec – Bedřichov – Josefův Důl – Albrechtice v Jiz.h. Tanvald	Prodloužit letní turistickou linku (květen–září) přes Josefův Důl a Albrechtice v Jiz. horách do Tanvaldu.
395	Liberec – Bedřichov – Jablonec n.Nis. – Frýdštejn – Turnov	Ve spolupráci s městy Liberec a Jablonec n.Nis. rozšířit nabídku spojení na 2h interval o víkendu (květen–září) a rozšířit nabídku spojů v prac. dny
991	Jilemnice – Vítkovice, Horní Mísečky – Vítkovice, Zlaté návrší	Revize koncepce letní turistické dopravy v Krkonoších: Zavedení celodenní nabídky spojení ve 2h intervalech z oblasti Harrachova a Jilemnice na Zlaté návrší.
995	Harrachov – Rokytnice n.Jiz. – Vítkovice, Horní Mísečky – Vítkovice, Zlaté návrší	Zajistit návaznosti v Harrachově (Liberec, Polsko), v Jilemnici (Semily, Praha), příp. Martinicích v Krk. (Trutnov, Chlumeck n.Cidl.)
L3	Turnov – Malá Skála	Prověřit kapacitní posílení osobních vlaků ve vodácké sezóně
L4 / R22	Praha – Rumburk	Prověřit přímé spojení v relaci Praha – Českolipsko, Lužické hory
L6	Liberec – Frýdlant – Černousy resp. Görlitz	Prověřit možnosti prodloužení vybraných spojů (alespoň v období letní sezóny) do Görlitz. Podmínkou je rekonstrukce trati na polském území.
L75 nová	Liberec – Zittau – Varnsdorf – Rybníště – Krásná Lípa – Mikulášovice dolní nádraží	Prověřit vedení jednoho páru přímých turistických sezónních spojů o víkendech v období květen–září mezi Libereckem a Českým Švýcarskem
S30 / R21	Praha – Turnov – Rovensko p. T. / Szklarska Poręba / Liberec	Prověřit prodloužení vybraných spojů přímými vozy přes ŽST Turnov
Os 041	Hradec Králové – Turnov - Liberec / M. Boleslav / M. Skála	Prověřit prodloužení vybraných spojů přímými vozy přes ŽST Turnov
nová	Česká Lípa – Sloup v Č. – Nový Bor – Polevsko – Kamenický Šenov – Česká Kamenice – Jetřichovice	Prověřit možnosti zavedení cyklobusu (květen–září) v této trase.
nová	Turnov – Chuchelna, Kozákov	Prověřit vedení cyklobusu (červenec–srpen), nebo běžné linky i o víkendu.
nová	(Görlitz) Frýdlant – Smědava – Kořenov – Harrachov	Prověřit možnosti zavedení letní turistické linky (červenec–srpen) v této trase. Nutno získat výjimku pro provoz autobusu mezi

Linka	Trasa	Cíl / rozvojový záměr
		Smědovou a Souší. V úseku Görlitz – Smědava možno provozovat v období květen–září.
nová	Zittau – Bogatynia – Frýdlant – Nové Město p.Smrkem – Swieradów Zdrój	Provéřít možnosti zavedení letní turistické linky (květen–září) v této trase.
zimní linky		
145	Liberec – Bedřichov – Hrabětice	V úseku Liberec – Bedřichov víkendový provoz v int. 30 minut.
650	Frýdlant – Hejnice – Smědava	V úseku Hejnice – Smědava víkendový provoz v int. 60 minut, prověřit rozšíření nabídky spojení v prac. dny v zimním období.
„ski“	(Liberec) Bedřichov – Tanvaldský Špičák	Integrace skibusu do systému IDOL. (Spolupráce Lib. kraje s objednatelem linky.)
„ski“	Jablonec n.Jiz. – Rokytnice n.Jiz./Studenov/ Rokytnice n.Jiz./Horní Domky	Integrace skibusu do systému IDOL a zavedení dopravy na Studenov. (Spolupráce Lib. kraje s objednatelem linky.) Návaznosti v Jablonci n.Jiz. na linku L9.
„ski“	Harrachov – Rokytnice – Vítkovice – Horní Mísečky	Provéřít provoz v relaci v zimním období (propojení zimních středisek).
„ski“ (947)	Jilemnice – Vítkovice, Horní Mísečky	Integrace skibusu do systému IDOL a četnější rozsah nabídky spojení do zimního střediska Horní Mísečky z Jilemnice. (Spolupráce Lib. kraje s objednatelem linky.) Zajistit návaznosti v Jilemnici (Semily, Praha), příp. Martinicích v Krk. (Trutnov, Chlumecký n.Cidl.)
„ski“ (949)	Jilemnice – Benecko – Vrchlabí	Rozšířit četnost spojení min. zimním období.
nostalgické linky		
	„Zubačka“: Tanvald – Kořenov – Harrachov	Ve spolupráci s provozovatelem prověřit možnost pravidelného provozu v období letní sezóny (každou sobotu, příp. neděli o letních prázdninách)
nová	Rokytnice n.Jiz. – Martinice v Krk. (Vrchlabí)	Zavést pravidelný nostalgický provoz (min. v období letní sezóny)
nová	„Retrobus“: Kořenov – Jablonec n.Jiz.	Propojení Zubačky a historických vlaků na trati Rokytnice n.Jiz. – Martinice v Krk.
nová	„Frýdlantsko“	Provéřít zavedení pravidelných nostalgických jízd mezi Frýdlantem a Jindřichovicemi p.Sm. resp. mezi Frýdlantem a B. Potokem p.Sm.
nová	Děčín – Česká Lípa - Doksy	Provéřít nahrazení "Lužického motoráčku" novou nabídkou přímého spojení od vlaků EC z Děčína k Máchovu jezeru.

Zdroj: KORID LK

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 obsluhy. 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 83):

Tabulka 83 – Územní rozvoj IDOL v letech 2009-18

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
Jiřetín pod Jedlovou, Dolní Podluží, Varnsdorf, Rumburk	13.12.2015*	Zejména doprava studentů do škol
Bakov nad Jizerou	12.6.2016*	Nová zastávka na integrovaných linkách do Ml.Boleslavi
Kytlice	11.12.2016*	Zjednodušení technologie odbavení
Sezemice	3.9.2017*	Zjednodušení technologie odbavení
Starý Šachov	1.11.2017*	Zjednodušení technologie odbavení
Bělá pod Bezdězem	10.12.2017*	Doprava do zaměstnání a škol, zjednodušení technologie odbavení
Děčín, Ludvíkovice, Huntířov u Děčína, Markvartice	9.12.2018*	Doprava do zaměstnání a škol, zjednodušení technologie odbavení
Sobotka	1.6.2019*	Zjednodušení technologie odbavení
Nová Paka	V PŘÍPRAVĚ*	Doprava do zaměstnání a škol
Semínova Lhota, Jivany, Libuň, Kněžnice, Cidlina, Kyje u Jičína	V PŘÍPRAVĚ*	Obsluha blízkých obcí ležících v Libereckém kraji, scelení železniční sítě v IDOL

Zdroj: KORID LK

* Integrace pouze některých dopravců

KORID LK a Liberecký kraj podporují rozšiřování IDOL i do dalších lokalit v sousedních krajích. Podmínkou je vždy projednání s koordinátorem sousední IDS a s objednavatelem dopravy s ohledem na dopady do ekonomiky provozu.

Za předpokladu, že řešení nebude mít negativní dopad do finanční situace Libereckého kraje, bude v případech, kdy to bude přínosné, Liberecký kraj podporovat i řešení začlenění některých lokalit v Libereckém kraji do IDS sousedních krajů.

Nezbytným předpokladem pro rozšiřování jednoho IDS na území, kde již je v provozu jiný IDS, je též možnost implementace dvou různých IDS do odbavovacích zařízení za přijatelných nákladů pro objednavatele. Splnění tohoto předpokladu je dosud největší překážkou pro rozšiřování IDS.

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 Wi-Fi 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 nezřídka 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 předmětném období probíhat 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. Centrální dispečink garantuje systém

veřejné dopravy fungující efektivně a zároveň spolehlivě. Protože do systému integrované dopravy je zapojeno více druhů dopravy a více dopravců, je nutné koordinovat a operativně řídit návaznosti i mezi nimi efektivně a operativně.

Centrální dispečink přinesl 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 dostává informaci o problému na silnici, nutnosti vyčkání na přípoj atd.);
- » zlepšení informovanosti cestující veřejnosti – centrální místo poskytující komplexní a aktuální (online) informace, zatím mimo mobilní aplikaci;
- » nástroj pro kontrolu standardů kvality;
- » získání dopravních dat v reálném čase;
- » kontrola vyjetí spojů;
- » podklady pro zlepšení dopravní obslužnosti;
- » získání provozních statistik.

Centrální dispečink veřejné dopravy Libereckého kraje zprovoznila společnost KORID LK v říjnu 2016.

8.2.1.1 STÁVAJÍCÍ STAV A ROZVOJ:

Dispečerské pracoviště zajišťuje činnosti pro rozdílné role uživatelů.

Pro cestující:

Služby ve veřejné dopravě ve vztahu k cestujícím jsou 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 aplikace;
- » předávání dopravních informací ze systému cestujícím prostřednictvím informačních panelů (informační panely jsou 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 má aktuální přehled o pohybu všech dopravních prostředků (mimo MHD a Trilex) v Libereckém kraji, které zajišťují dopravu v rámci závazku veřejné služby. Posléze se předpokládá přistoupení dalších společností do systému. Těchto informací koordinátor dopravy nebo objednatel s pomocí sw aplikace výhodně využívá 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 je 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 centralizuje a sjednocuje standard pro následující činnosti:

- » 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).

Rozvoj:

- » předávání dopravních informací ze systému cestujícím prostřednictvím informačních panelů – rozmístění nízkonákladových panelů na předem určená místa,
- » dokončení terminálu v Rychnově včetně instalace velkého informačního panelu,
- » příprava a spuštění mobilní aplikace pro informování cestujících,
- » výběr a realizace obměny HW u pracovníků přepravní kontroly,
- » dalším výstupem CED pro veřejnost bude na klíčových místech (např. AN) možnost operativního akustického hlášení přes HW instalovaných panelů,
- » aktualizace, resp. nová smlouva s dodavatelem systému pro CED (nové výběrové řízení, nebo smlouva se stávajícím dodavatelem na rozvoj...)

8.2.1.2 ETAPIZACE

Realizace rozšíření služeb dispečinku se předpokládá v následujících etapách:

Tabulka 84 – Harmonogram realizace projektu Centrální dispečink a Informační panely

Etapa č.	Činnost	Zkušební provoz	Plný provoz
1	PROPOJENÍ KRAJSKÉHO DISPEČINKU S DALŠÍMI DISPEČINKY	10/2018	9/2019
2	ROZMÍSTĚNÍ NÍZKONÁKLADOVÝCH PANELŮ	3/2019	12/2021
3	PŘÍPRAVA A SPUŠTĚNÍ MOBILNÍ APLIKACE PRO INFORMOVÁNÍ CESTUJÍCÍCH	3/2020	12/2020

Zdroj: KORID LK

Časové ukončení jednotlivých etap je voleno dle zkušenosti zpracovatele, je možné, že některé etapy budou v provozu v kratší době, jiné se mohou zpozdit.

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 140 tisíc aktivních a denně užívaných karet Opuscard, na druhou stranu pouhé evoluční řešení např. pouze změnou paměťového média čipové karty nereflektuje výše uvedené trendy z úvodu kapitoly 8.2.

Liberecký kraj a KORID LK v roce 2018 vypsali zadávací řízení na modernizaci odbavovacích zařízení, které se v roce 2019 stalo předmětem šetření ÚOHS ve fázi podaného rozkladu, nelze odhadnout jeho délku.

Tento na první pohled negativní krok je nutné vnímat pozitivně – původní konzervativní řešení z roku 2011 lze rozšířit o nejmodernější poznatky a řešení přizpůsobit celosvětovým standardům.

Projekt multikanálového odbavovacího systému (dále „MOS“) v Pražské integrované dopravě (dále „PID“) byl založen v polovině roku 2017 a byl spuštěn 1.9.2018. Projekt Modernizace odbavovacího systému v IDOL, jehož projektový záměr byl poprvé předložen v roce 2016 a schválen v roce 2018, počítal s postupnou tříletou konvergencí architektury card centric a account based do roku 2022. Důvodem bylo zejména očekávané mentální přizpůsobení cestujících novým technologiím (zejména vlivem stále většího podílu smart phonů), zvýšení spolehlivosti datových sítí a hledání partnera pro vybudování robustního back office (počítačové zázemí). Zpoždění vlivem řízení u ÚOHS i úspěch pražského MOSu tak dává možnost „přeskočit“ tuto konvergenci a design řešení postavit již přímo na account based architekturu.

Nový způsob odbavení na základě account based architektury je při odbavení orientovaný na všechny segmenty potenciálních cestujících, budující pevné vazby na „rodinné stříbro“, tj. pravidelné cestující, a odstraňující bariéry pro náhodné cestující, kterým umožní cestování v LK a díky moderním technologiím i za hranice kraje.

V době tvorby tohoto dokumentu KORID LK prováděl jednání se subjekty participujících na stávajícím systému OPUSCARD/IDOL, zejména s městy s vlastní MHD. Na základě těchto jednání bude realizován výběr a nákup odbavovacích strojků do vozidel, popř. do informačních kanceláří v systému IDOL/OPUSCARD. Společně s instalací strojků bude docházet k přechodu na account based

architekturu, tzn. změnu back office IDOL/OPUSCARD, ukončení výroby a distribuce stávajícího zastaralého čipu na Opuscard, přechod na nový typ Desfire EV1 a zároveň akceptace jiných nosičů jako identifikátorů. Nedílnou součástí je akceptace platebních karet (fyzických, v mobilu či virtuálních) při odbavení ve všech vozidlech veřejné dopravy.

Tabulka 85 – Etapizace projektu Modernizace systému IDOL/OPUSCARD

Etapa	Aktivita/výstup
0	Výběr a realizace nového odbavovacího zařízení
1	Změna tarifního řešení v souladu s poptávkou cestujících, dopravců, objednatelů a okolních organizátorů veřejné dopravy sousedních krajů
2	Konzervativní uzavřené řešení evolucí ze stávajícího systému
3	Integrace otevřeného řešení (platební karty s bezkontaktním rozhraním)
4	Integrace řešení s využitím mobilních telefonů (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, kterým od 1.1.2018 sloučí Zákaznické centrum IDOL/OPUSCARD, jež je schopné uspokojit jejich každodenní požadavky související s veřejnou dopravou.

Zákaznické centrum pomáhá v životních situacích souvisejících se systémem OPUSCARD a dopravní aplikací IDOL. Vzhledem k širokospektrálnímu cílovému segmentu cestujících je zákaznické centrum 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 během ročního fungování prokázalo svou užitečnost a nepostradatelnost. Společně s centrálním dispečinkem poskytují cestujícím informace v časovém rozsahu od 4:00 do 24:00 hodin. Je ovšem potřeba vybudovat back office pro online služby ať již jde o ticketing jednotlivých požadavků nebo on-line propojení s e-shopem a účtem karty, resp. účtem držitele.

Tabulka 86 – Etapizace projektu Zákaznické centrum

Etapa	Aktivita/výstup	Termín
1	Přepážkové pracoviště a call centrum	2018–2019
2	Online služby (e-shop, výstupy z dispečinku, účty karet)	2019–2020

Zdroj: KORID LK

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, informační kontaktní (turistická infocentra, městské a obecní místa pro kontakt s občany).
- » **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 (webové stránky, sociální sítě – FB, Twitter, Youtube),
- » Tištěná média (letáčky a brožury – distribuované na kontaktních místech a vybraných TIC, články v krajském periodiku);
- » Kontaktní kampaně (průzkum cestujících, informační tým na místech s koncentrací cestujících, účast na off-air akcích ekologického nebo dopravního zaměření);
- » Audiovizuální média (regionální TV a rádia);
- » Moderní technologie (mobilní aplikace)
- » Kontaktní místa partnerů zapojených do VD (předprodeje jízdenek, informační kanceláře).

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

Definice dopravní obslužnosti vychází z příslušných ustanovení zákona o č. 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících 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;
- » 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;
- » příspěvky na provoz tramvajové linky č. 11 (Liberec – Jablonec nad Nisou), na linky MHD Liberec obsluhující přilehlé obce mimo území Liberce, na linky MHD Jablonec nad Nisou obsluhující obce mimo území Jablonce nad Nisou a na linku MHD Česká Lípa obsluhující obec Sosnová;
- » příspěvky na provoz linek veřejné linkové dopravy provozovaných na území Libereckého kraje objednané sousedním krajem (Liberecký kraj přispívá na základě dohod definovaných ve smlouvách o mezikrajské spolupráci);
- » soubor linek veřejné linkové dopravy provozovaných na území sousedního kraje, na které však tyto kraje Libereckému kraji přispívají v rámci smlouvy o mezikrajské spolupráci.

Zastupitelstvo Libereckého kraje schválilo na svém zasedání dne 24. listopadu 2015 usnesením č. 524/15/ZK dokument „Aktualizace Plánu dopravní obslužnosti Libereckého kraje pro období let 2012 až 2018“ (PDOÚ), na základě kterého byl schválen maximální rozsah základní dopravní obslužnosti. Součástí tohoto dokumentu je aktualizace maximálního rozsahu – viz Tabulka 87

Tabulka 87 – Maximální rozsah základní dopravní obslužnosti Libereckého kraje

	Předpokládaný rozsah dle r. 2019 (stav k 30.4.2019)	Maximální schválený rozsah dopravní obslužnosti
Veřejná linková doprava (buskm/rok)	14 378 450	17 973 063
Osobní železniční doprava (vlkm/rok)	4 245 095	5 306 369
Příspěvek na rozsah TRAM (vozk/rok)	1 012 814	1 266 018
Příspěvek na rozsah MHD (buskm/rok)	422 592	528 240

Zdroj: KORID LK

Na základě stanovení standardů dopravní obslužnosti se předpokládá v období let 2019–2023 zajištění dopravy v rozsahu uvedeném v následující tabulce.

Tabulka 88 – Odhad rozsahu výkonů dopravní obslužnosti v letech 2019-23

Rok	Rozsah objednávky ŽD* [km]	Rozsah objednávky AD** (PAD) [km]
2019	4 245 095	14 378 450
2020	4 551 802 vč. rozsahu objednaného v rámci mezikrajských smluv pro KHK a ÚK	14 437 544 vč. navýšení rozsahu objednaného v rámci mezikrajských smluv pro KHK, SČK a ÚK
2021–2023	cca 4 600 000	cca 15 000 000

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. 7.1.5.8.

** Rozsah zahrnuje všechny výkony vč. spojů, které jsou v rámci PDOÚ navrženy jako nadstandardní i vč. spojů objednaných pro jiný kraj v rámci smlouvy o mezikrajské spolupráci.

Rozsah dopravy může být ovlivněn externími faktory (výrazné změny v oblasti zaměstnanosti, struktury školských a zdravotnických zařízení, objednávka mezikrajských linek s příspěvkem sousedních krajů). **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.);
- » výnosy (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 40,50²¹. Výnosy z jízdného jsou uvažovány ve výši \emptyset 16,50 až 18 Kč/km. Cílem Objednatele by mělo být, aby výše tržeb²² dosahovala cca 40 % z celkových nákladů (min. hranice by měla být ve výši 1/3).

V rámci železniční dopravy je pro účely PDOÚ uvažována \emptyset výše kompenzace (tj. pro brutto smlouvy se zohledněním tržeb) cca 116 až 120 Kč/km²³.

²¹ Uvažovaná CDV vychází z váženého průměru CDV uzavřených s dopravci a z odhadu infrastrukturních nákladů (mýtné, poplatky za vjezdy na AN).

²² Jeden z indikátorů efektivity veřejné dopravy.

²³ Rozptyl 116 až 120 Kč/km pro střední, resp. pesimistickou variantu obdobně jako u CDV bus.

Na základě stanovení standardů dopravní obslužnosti jsou předpokládány v období let 2019–2023 v návaznosti na rozsah dopravy (viz Tabulka 88) finanční náklady (kompenzace) uvedené v následující tabulce.

Tabulka 89 – Odhad vývoje nákladů dopravní obslužnosti v letech 2019-23

Rok	Odhad fin. nákladů objednávky ŽD [tis. Kč] (vč. TRAM ²⁴)		Odhad fin. nákladů objednávky AD [tis. Kč] (vč. MHD ²⁵)	
	střední odhad	pesimistický odhad	střední odhad	pesimistický odhad
2019	421 447		327 021	
2020	553 009	571 216	341 672	363 328
2021 *	563 569*	582 140*	348 505*	370 595*
2022 *	574 341*	593 283*	355 476*	378 006*
2023 *	585 327*	604 649*	362 585*	385 567*

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). V tabulce uveden meziroční nárůst cca o 2 %.

Komentář:

Pro období r. 2019 vychází uvedené hodnoty (pro železniční i autobusovou dopravu) z přesných cen dopravního výkonu, resp. kompenzace na základě aktuálně uzavřených smluv s dopravci a na základě vyúčtování.

Pro období 2020-23 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 2015-18.

Výše finančních nákladů může být kromě externích faktorů uvedených výše ovlivněna také:

- » změnou ceny pohonných hmot/inflací nad rámec trendu let 2015-18;
- » změnou v oblasti odměňování personálu (dopravce);
- » veřejnými zakázkami v železniční a autobusové dopravě a změnou ceny dopravního výkonu;
- » změnou struktury výnosů z jízdného;
- » změnou tarifu.

Výše uvedené náklady již zahrnují příspěvek LK na zajištění provozu tramvajové linky 11 Liberec – Jablonec n.Nis. ve výši cca 25 mil. Kč/rok.

²⁴ Příspěvek na tramvajovou linku ve výši cca 25 mil. Kč/rok (pro rok 2019 ve výši 18 mil. Kč/rok).

²⁵ Příspěvek na linky MHD za hranicemi Liberce, Jablonce n.Nis. a Č. Lípy 16,6 mil. Kč/rok (pro rok 2019, dále uvažována indexace ve výši 2 %).

Rozsah železniční dopravy je částečně hrazen z prostředků státu (Ministerstva dopravy) v rámci tzv. Memoranda (viz kap. 9.2.) / Smlouvy o zajištění stabilního financování regionální železniční osobní dopravy.

9.1.2.1 VZTAHY LIBERECKÉHO KRAJE S DALŠÍMI OBJEDNATELI

Jak již bylo uvedeno výše, na objednávku některých dopravních výkonů Liberecký kraj přispívá jinému objednateli, a naopak některé dopravní výkony objednává Liberecký kraj za jiného objednatele. Pro tento účel jsou uzavírány smlouvy o spolupráci.²⁶

Mezikrajské vztahy

Tabulka 90 – Porovnání příspěvků LK v rámci mezikrajské spolupráce (období JŘ 2018/19)

Smluvní partner LK	Příspěvek smluvního partnera Libereckému kraji [Kč/rok]	Příspěvek Libereckého kraje smluvnímu partnerovi [Kč/rok]	Rozdíl
Královéhradecký kraj	7 000 000	5 800 000	1 200 000
Středočeský kraj	3 300 000	0	3 300 000
Ústecký kraj	1 600 000	800 000	800 000
Celkem	11 900 000	6 600 000	5 300 000

Zdroj: odbor dopravy KÚ LK

Tabulka 91 – Porovnání příspěvků LK v rámci mezikrajské spolupráce (období JŘ 2019/20)

Smluvní partner LK	Příspěvek smluvního partnera Libereckému kraji [Kč/rok]	Příspěvek Libereckého kraje smluvnímu partnerovi [Kč/rok]	Rozdíl
Královéhradecký kraj (PAD)	7 000 000	5 800 000	1 200 000
Královéhradecký kraj (ŽD)	6 804 000	0	6 804 000
Středočeský kraj (PAD)	3 300 000	0	3 300 000
Středočeský kraj (ŽD)	0	0	0
Ústecký kraj (PAD)	1 600 000	800 000	800 000
Ústecký kraj (ŽD)	28 162 373	0	28 162 373
Celkem	46 866 373	6 600 000	40 266 373

Zdroj: odbor dopravy KÚ LK

Příspěvky kraje na MHD jsou již uvedeny v kap. 5.3 – viz Tabulka 37.

Příspěvky obcí na nadstandard jsou již uvedeny v kap. 5.4 – viz Tabulka 38.

9.2 ZDROJE FINANCOVÁNÍ

Odhadované náklady uvedené v kap. 9.1.2 (viz Tabulka 89) je potřeba pokrýt v rámci zdrojů financování, kterými jsou:

- » rozpočet Libereckého kraje;
- » prostředky tzv. Memoranda, resp. Smlouvy o zajištění stabilního financování regionální železniční osobní dopravy, na dofinancování provozu regionální železniční dopravy;

²⁶ K r. 2019 se jedná o vztahy mezi Libereckým krajem a městy s MHD, dále pak o smlouvy se sousedními kraji.

- » rozpočet obcí;
- » příspěvky krajů na základě smluv o mezikrajské spolupráci;
- » 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. Dopravní obslužnost je jednou z mandatorních položek rozpočtu v souladu se zákonem o krajích. Požadavky na rozpočet LK jsou uvedeny v kap. 9.3 s ohledem na předpokládaný (a potřebný) rozsah dopravních výkonů v kap. 9.1.1.

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 2019 (standard) činí 24,4 mil. Kč, nad rámec této částky byly v r. 2019 uzavřeny smlouvy o příspěvku na nadstandard ve výši 2,3 mil. Kč. Pro období od Příspěvek obcím umožňuje:

- » získat garanci standardů dopravní obslužnosti;
- » spolupodílet se na přípravě jízdních řádů.

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 2019 je to částka 6,05 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. 6.8 je identifikace míst, kde není plněn standard definovaný tímto PDOÚ, ale také míst s tzv. nadstandardem. Porovnání obou hodnot je součástí následující tabulky:

Tabulka 92 – Porovnání nákladů na „podstandardy“ a nadstandardy

Srovnání s min. standardy PDOÚ (kap. 6.3)	Dopad do financování z pohledu LK [tis. Kč]
Neplněn standard (29 dotčených měst/obcí, resp. 42 jejich místních částí)	- 924
Nadstandard (23 dotčených měst a obcí vč. DSOJ)	2 938
<i>z toho t.č. financováno obcemi</i>	2 352
Rozdíl mezi neplněným standardem a nadstandardem	2 014
<i>rozdíl po zohlednění současné výše příspěvků</i>	1 428

Zdroj: KORID

9.3 VÝHLED FINANCOVÁNÍ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI V LETECH 2019-2023

Součástí této kapitoly bude shrnutí odhadované výše nákladů na dopravní obslužnost ve vztahu k zdrojům jejího financování.

Skutečné čerpání finančních prostředků v letech 2016–2018 je k dispozici v dokumentu Analýza dopravy LK. Pro potřebu dopravního plánování je předložen souhrn let 2016–2018. Společně s prostředky kraje jsou v tabulce uvedeny i ostatní zdroje financování.

Tabulka 93 – Financování dopravní obslužnosti v letech 2016-2018

Zdroj	2016 [Kč]	2017 [Kč]	2018 [Kč]
Státní rozpočet – dražní doprava	94 237 059	94 519 770	95 181 409
Rozpočet kraje – dražní doprava	291 933 263	297 923 257	304 465 850
Rozpočet kraje - autobusová doprava	234 029 653	277 004 101	322 698 134
<i>Příspěvek obcí</i>	<i>z toho</i> 25 169 180	<i>z toho</i> 26 245 770	<i>z toho</i> 26 359 312
<i>Jiné²⁷</i>	<i>z toho</i> 5 800 000	<i>z toho</i> 8 739 116	<i>z toho</i> 12 031 084
Protarifovací ztráta	6 455 316	10 014 876	9 722 477
Celkem	626 655 291	679 462 004	732 067 870

Zdroj: Analýza stavu dopravy Libereckého kraje (upraveno: KORID LK)

Při odhadu nákladů Objednatele pro období let 2018-23 nelze vycházet z trendu let minulých bez znalosti smluvních souvislostí týkajících se dopravní obslužnosti:

- v rámci PAD došlo v letech 2017–2019 k postupnému navýšení minimální zaručené mzdy řidičů, což mělo vliv na nárůst CDV cca o 20 %; do budoucna lze předpokládat, že rostoucí trend nákladové ceny může pokračovat;
- od 12/2019 jsou linky L3, L31, L5 zadány dopravci ARRIVA vlaky v rámci brutto smlouvy, výnosy jsou pouze odhadnuty;
- část dalších železničních linek je zadána v rámci nových smluv od 12/2019.

²⁷ Jiné zdroje – zaměstnavatelé, Královéhradecký kraj a Ústecký kraj na dopravní obslužnost území KHK, resp. 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 94 – Porovnání odhadovaných nákladů na dopravní obslužnost a zdrojů jejího financování (střední odhad)

Rok		2019	2020	2021	2022	2023
Položka		[tis. Kč/rok]				
Náklady ŽD (po zohlednění výnosů)		403 447	528 009	538 569	549 341	560 327
Náklady PAD (po zohlednění výnosů)		310 451	324 845	331 342	337 969	344 728
Příspěvky LK na MHD		16 570	16 827	17 164	17 507	17 857
Náklady TRAM		18 000	25 000	25 000	25 000	25 000
Protarifovací ztráta		10 000	10 000	10 000	10 000	10 000
Náklady na dopravní obslužnost celkem		758 468	904 681	922 075	939 816	957 912
Zdroj financování		2019	2020	2021	2022	2023
Rozpočet státu		97 561	121 287	123 713	126 187	128 711
Příspěvek zaměstnavatelů (uvažováno udržení SQ)		6 050	6 050	6 050	6 050	6 050
Příspěvek obcí	standardní rozsah	24 400	24 475	24 475	24 475	24 475
	nadstandardní rozsah	2 300	3 070	3 070	3 070	3 070
Mezikrajské smlouvy		5 300	40 266	41 071	41 893	42 731
Minimální potřebný rozpočet LK (bez nákladů IDS)		622 857	709 533	723 696	738 141	752 876
Minimální potřebný rozpočet LK vč. příspěvku obcí a zaměstnavatelů (bez nákladů IDS)		653 307	740 058	754 221	768 666	783 401

Zdroj: KORID a odbor dopravy KÚLK

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 95 – Porovnání odhadovaných nákladů na dopravní obslužnost a zdrojů jejího financování (pesimistický odhad)

Rok		2019	2020	2021	2022	2023
Položka		[tis. Kč/rok]				
Náklady ŽD (po zohlednění výnosů)		403 447	546 216	557 140	568 283	579 649
Náklady PAD (po zohlednění výnosů)		310 451	346 501	353 431	360 500	367 710
Příspěvky LK na MHD		16 570	16 827	17 164	17 507	17 857
Náklady TRAM		18 000	25 000	25 000	25 000	25 000
Protarifovací ztráta		10 000	10 000	10 000	10 000	10 000
Náklady na dopravní obslužnost celkem		758 468	944 544	962 735	981 290	1 000 215
Zdroj financování		2019	2020	2021	2022	2023
Rozpočet státu		97 561	121 287	123 713	126 187	128 711
Příspěvek zaměstnavatelů (uvažováno udržení SQ)		6 050	6 050	6 050	6 050	6 050
Příspěvek obcí	standardní rozsah	24 400	24 475	24 475	24 475	24 475
	nadstandardní rozsah	2 300	3 070	3 070	3 070	3 070
Mezikrajské smlouvy		5 300	40 266	41 071	41 893	42 731
Minimální potřebný rozpočet LK (bez nákladů IDS)		622 857	749 396	764 356	779 615	795 179
Minimální potřebný rozpočet LK vč. příspěvku obcí a zaměstnavatelů (bez nákladů IDS)		653 307	779 921	794 881	810 140	825 704

Zdroj: KORID a odbor dopravy KÚLK

9.3.3 SHRNUTÍ VÝHLEDU FINANČNÍ NÁROČNOSTI

Shrnutí požadavků na rozpočet Libereckého kraje s výhledem finanční náročnosti je uveden v následující tabulce (Tabulka 96) a jedná se o výstupy z kapitol 9.3.1 (viz Tabulka 94) a 9.3.2 (viz Tabulka 95).

Tabulka 96 – Shrnutí výhledu finanční náročnosti

	2019	2020	2021	2022	2023
<i>Střední odhad</i>					
Minimální potřebný rozpočet LK (bez nákladů IDS)	622 857	709 533	723 696	738 141	752 876
Minimální potřebný rozpočet LK vč. příspěvku obcí a zaměstnavatelů (bez nákladů IDS)	653 307	740 058	754 221	768 666	783 401
<i>Pesimistický odhad</i>					
Minimální potřebný rozpočet LK (bez nákladů IDS)	622 857	749 396	764 356	779 615	795 179
Minimální potřebný rozpočet LK vč. příspěvku obcí a zaměstnavatelů (bez nákladů IDS)	653 307	779 921	794 881	810 140	825 704

Zdroj: KORID a odbor dopravy KÚLK

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 dalšího vyhodnocení je vhodné tyto cíle dále sledovat ve vztahu k předpokládaným termínům jejich plnění. Ne vždy je splnění cíle zcela závislé na Libereckém kraji.

Pro účely vyhodnocení dopravní obslužnosti jsou pak navrženy indikátory efektivity dopravní obslužnosti – viz kap. 10.2

10.1 PŘEHLED CÍLŮ A PROJEKTŮ

V následující tabulce jsou uvedeny vybrané důležité cíle a projekty. Kompletní přehled cílů je uveden v příloze č. P10-01: Seznam cílů a projektů pro období 2019–23.

Tabulka 97 – Přehled zásadních cílů PDOÚ pro období 2019-23

Kap.	Cíl	Návaznost na projekt	Termín
4.1; 6.5.4	Sjednocení vzhledu označnicků zastávek v rámci IDS IDOL (všechny zastávky)	Modernizace zastávek v Libereckém kraji	2023
4.1; 6.5.4	Vybudovat ve spolupráci s obcemi bezbariérový přístup do vozidel (alespoň zast. I. a II. třídy)		2023
4.1; 6.5.4	Zavedení informačních technologií na významné zastávky v LK.		2023
4.1; 6.5.4	Standardy a koncepce rozvoje, provozování a údržby vlakových i autobusových zastávek v LK		2023
4.1; 6.5.4	Zlepšení komfortu a dostupnosti vlakových zastávek v LK.		2023
7.1	Rozvoj dálkové dopravy ve vztahu ke Středočeskému kraji a k Praze	Úprava dálkových linek v návaznosti na integraci oblastí Mladoboleslavsko a Kokořínsko do PID	2020

Zdroj: KORID LK

10.2 INDIKÁTORY EFEKTIVITY DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI

Za účelem sledování efektivity veřejné dopravy je navrženo sledovat následující ukazatele (indikátory):

Tabulka 98 – 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, resp. výnosů (vč. kompenzací za státem nařízené slevy)	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)
Kompence celkem/rok (dle druhu dopravy)	Finanční plánování dopravy	Faktory ovlivňující CDV a výši výnosů
Kompence 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 výnosů, počet cestujících ve spoji

Zdroj: KORID LK

PROJEKTOVÝ TÝM:

Člen projektového týmu	Zodpovědnost za zpracování
Ing. Otto Pospíšil, Ph.D. vedoucí projektového týmu	manažerské shrnutí; legislativní rámec; kapitoly: 2.2; 4.3; 6.1-6.8; 7.1-7.3; 9.1; 9.2; 9.3; 10.1-10.2
Ing. Pavel Blažek	kapitoly: 2.1; 4.2; 6.5.1; 6.5.3; 7.3; 10.2
Ing. Ondřej Gryc	kapitoly: 1.1-1.7; 2.2; 2.3; 2.5; 2.6; 3.1-3.3; 4.1; 5.1-5.5
Ing. Jiří Hruboň	kapitoly: 8.1-8.3; 10.2
Ing. Pavel Jaško	kapitoly: 2.4; 8.2.1
Jan Louda	kapitoly: 7.1; 7.2
Jan Roženský	kapitoly: 7.1; 7.2
Mgr. Radim Šarapatka	kapitoly: 1.1-1.7; 4.1;
Ing. Pavel Tuž	kapitoly: 8.1-8.3
Denis Zelený	kapitoly: 3.1; 3.2
<i>Externí odborná spolupráce</i>	
Ing. Soňa Kohoutová odbor dopravy KÚ LK	spolupráce na dokumentu
Ing. Monika Šulcová odbor dopravy KÚ LK	spolupráce na 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., leden 2020