

**PLÁN DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI
LIBERECKÉHO KRAJE**

OBDOBÍ 2019-23

KORID LK, spol. s r.o.

**shrnutí finální verze
dokumentu**

Poděkování

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

OBSAH

OBSAH	3
ÚVOD	4
MANAŽERSKÉ SHRnutí	4
REVIZE CÍLŮ PDOÚ 2012-18	5
1 ANALÝZA OBLASTÍ LIBERECKÉHO KRAJE	6
K ČEMU SLOUŽÍ ANALYTICKÁ ČÁST DOPRAVNÍHO PLÁNU	6
2 ANALÝZA VEŘEJNÉ DOPRAVY V LIBERECKÉM KRAJI	7
3 ANALÝZA PŘEPRAVNÍCH POTŘEB V ÚZEMÍ	7
4 INFRASTRUKTURA V LIBERECKÉM KRAJI	8
5 SMLOUVY UZAVŘENÉ MEZI LIBERECKÝM KRAJEM, DOPRAVCI, OBCEMI A ZAMĚSTNAVATELI	8
SMLOUVY UZAVŘENÉ V DRÁŽNÍ DOPRAVĚ	9
<i>SMLUVNÍ VZTAHY V ŽELEZNIČNÍ DOPRAVĚ V ROCE 2019</i>	9
<i>PŘEDPOKLÁDANÝ HARMONOGRAM UZAVÍRÁNÍ SMLUV V ŽELEZNIČNÍ DOPRAVĚ</i>	10
SMLOUVY UZAVŘENÉ S AUTOBUSOVÝMI DOPRAVCI	12
<i>STÁVAJÍCÍ SMLUVNÍ VZTAHY V LINKOVÉ DOPRAVĚ</i>	12
<i>PŘEDPOKLÁDANÝ HARMONOGRAM UZAVÍRÁNÍ SMLUV V LINKOVÉ DOPRAVĚ</i>	12
6 STANDARDY DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI	14
CÍLE VEŘEJNÉ DOPRAVY V LIBERECKÉM KRAJI – PROČ STANDARDY?	14
NÁVRH STANDARDŮ V DOPRAVĚ	14
7 POPIS ZAJIŠŤOVANÝCH VEŘEJNÝCH SLUŽEB A KONCEPCE DOPRAVY V LK	16
KONCEPCE DOPRAVY A VYMEZENÍ DOPRAVNĚ-LOGICKÝCH CELKŮ	16
8 INFORMACE A SYSTÉMY VEŘEJNÉ DOPRAVY	17
9 EKONOMICKÉ ZHODNOCENÍ VEŘEJNÉ DOPRAVY V LIBERECKÉM KRAJI	17
FINANČNÍ NÁROČNOST (ODHAD NÁKLADŮ)	18
ZDROJE FINANCOVÁNÍ	19
VÝHLED FINANCOVÁNÍ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI V LETECH 2019-2023	20
<i>VÝHLED FINANČNÍ NÁROČNOSTI – STŘEDNÍ ODHAD</i>	20
<i>VÝHLED FINANČNÍ NÁROČNOSTI – PESIMISTICKÝ ODHAD</i>	21
<i>SHRNUTÍ VÝHLEDU FINANČNÍ NÁROČNOSTI</i>	22
10 REVIZE CÍLŮ PLÁNU DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI	22
SEZNAM PŘÍLOH	23

ÚVOD

Tento shrnující dokument uvádí základní teze Plánu dopravní obslužnosti pro období 2019–23. Cílem tohoto shrnutí je popsat cíle dokumentu, důvody a přínosy jeho zpracování.

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 Lib. 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 aposteriorní poptávky
4 Infrastruktura v LK	Analýza současného stavu infrastruktury vč. plánů na její rozvoj ve vztahu k dopadu na veřejnou dopravu
5 Smlouvy uzavřené mezi Libereckým krajem, dopravci a dalšími subjekty	Současný stav smluvních ujednání 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
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.

1 ANALÝZA OBLASTÍ LIBERECKÉHO KRAJE

K ČEMU SLOUŽÍ ANALYTICKÁ ČÁST DOPRAVNÍHO PLÁNU

Analytická část je zpracována především proto, aby odpovědní pracovníci za plánování a organizaci dopravní obslužnosti měli přehled o demografii území, rozložení zaměstnanosti, škol, úřadů či turisticky zajímavých lokalit atp., od čehož jsou dále odvozovány přepravní vztahy v rámci tzv. produkce (= „kdo a odkud cestuje“) a atrakce (= „kdo a kam cestuje“).

Analýza oblastí Libereckého kraje obsahuje podkapitoly:

- 1.1 Demografie území;
- 1.2 Analýza trhu práce;
- 1.3 Rozložení škol;
- 1.4 Rozložení zdravotnických zařízení;
- 1.5 Rozložení úřadů;
- 1.6 Turistická doprava;
- 1.7 Doprava za sportem, za nákupy a za kulturou.

Základní statistické údaje uvádí tabulka 2 dokumentu PDOÚ.

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)

2 ANALÝZA VEŘEJNÉ DOPRAVY V LIBERECKÉM KRAJI

Cílem této kapitoly je především identifikace silných a slabých stránek subsystémů železniční dopravy a příměstské autobusové dopravy a analýza příležitostí a hrozeb. Konkrétní výstupy z analýz jsou součástí dokumentu PDOÚ v tabulkách 11 (SWOT analýza železniční dopravy) a 13 (SWOT analýza PAD).

U železniční dopravy je potřeba vnímat především její vyšší náklady na provoz a údržbu, což je ale také vyváženo vyšším komfortem a bezpečností. V Libereckém kraji patří mezi faktory (negativně) ovlivňující železniční dopravu i stav infrastruktury, a proto se také Koordinátor dopravy podílí na přípravě projektů zlepšujících tento stav.

U regionální autobusové dopravy lze pozitivně hodnotit prostorové pokrytí linkovou dopravou v rámci Libereckého kraje a provázanost se železniční dopravou, naopak za nedostatek lze považovat nestabilitu, velkou diferencovanost jízdních dob (dle dnů v týdnu či ročních období) a průměrné až podprůměrné proběhy vozidel¹, což je dáno potřebou pokrýt velké množství obcí s nízkou hustotou obyvatel.

Podobně je v rámci této kapitoly přístupováno i k systémům MHD provozovaných na území Libereckého kraje ve městech Liberec, Jablonec n.Nis., Česká Lípa a Turnov. Nicméně odpovědnost za provozování a plánování dopravy nesou v první řadě tato města a není cílem PDOÚ vměšovat se do jejich kompetencí. **Analýza MHD je uvedena především ve vztahu k využití koordinace městské a regionální dopravy.**

Součástí druhé kapitoly je i analýza tarifu IDOL popisující jeho vznik a vývoj, charakteristiku (technickou i smluvně-přepravní), srovnání cen a uvedena je také SWOT analýza (v tabulce 19). Za nejsilnější stránky IDS IDOL lze považovat prostorové pokrytí a integraci systémů MHD, naopak slabší stránkou je složitost tohoto systému a technická (ne)kompatibilita se systémy MHD, především v Liberci a Jablonci n.Nis. I proto je jedním z cílů projekt řešící modernizaci odbavovacích systémů.

3 ANALÝZA PŘEPRAVNÍCH POTŘEB V ÚZEMÍ

Na předchozí dvě analytické kapitoly navazuje analýza přepravních potřeb, jejímž cílem je zjistit, jakým způsobem cestující využívají veřejnou dopravu v rámci stávajícího stavu. Analýza byla provedena podle tzv. apriorní² i aposteriorní poptávky³, aby nebyly hodnoceny pouze stávající linky a spoje, ale také potenciál veřejné dopravy a přepravní potřeby obyvatel (cestujících).

V tabulce 24 je uvedena SWOT analýza přepravních potřeb. Z nejsilnějších stránek lze uvést zajištění dopravní obslužnosti do všech 215 obcí v Libereckém kraji, integrovanou dopravu a postupné zapojování významných zaměstnavatelů do spoluorganizace systému veřejné dopravy. Mezi slabší stránky naopak patří např. stav některých autobusových zastávek. Mj. proto se resort dopravy zabývá i otázkou modernizace autobusových zastávek.

¹ Přestože v období 2015–19 se podařilo postupně proběh vozidel zlepšit z 50 tis. km/rok na 55–60 tis. km/rok, stále se ve srovnání s jinými kraji v republice pohybuje LK v průměru či podprůměru.

² 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.)

³ Pojem **aposteriorní poptávka** = poptávka reagující na již existující nabídku dopravy (zjištění z dat o prodaných jízdenkách, z přepravních průzkumů atp.).

4 INFRASTRUKTURA V LIBERECKÉM KRAJI

Dokument PDOÚ obsahuje také zmínku o infrastruktuře. V kap. 4.1 (silniční síť) jsou zmíněny např. rozvojové projekty na infrastruktuře.

V kap. 4.2 je pak uveden odkaz na Kategorizaci železničních tratí v Libereckém kraji a dále jsou uvedeny cíle Libereckého kraje na infrastruktuře. Uvedení těchto cílů v dokumentu PDOÚ má sloužit jako opora při projednání požadavků zástupců kraje se Správou železnic, s.o. Mezi hlavní cíle patří:

- » rychlé spojení Liberec – Praha;
- » spojení Liberec – Česká Lípa „za hodinu“ vč. modernizace žel.st. Česká Lípa;
- » spojení regionálních center Libereckého kraje s Mladou Boleslaví;
- » modernizace uzlu Turnov a návazných tratí;
- » modernizace stanic a nástupišť v prioritě dle počtu cestujících;
- » zvyšování rychlostí v prioritě dle dopadů na jízdní řád.

V kap. 4.3 je pak uvedena analýza stávajících terminálů veřejné dopravy a plán jejich rozvoje.

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

Tato kapitola uvádí přehled aktuálně uzavřených smluv mezi Libereckým krajem a subjekty podílejícími se na zajištění dopravní obslužnosti nebo na jejím financování.

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, 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 ⁴	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

⁴ V jednání smlouva s Průmyslovou zónou JIH (v Liberci)

SMLOUVY UZAVŘENÉ V DRÁŽNÍ DOPRAVĚ

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

PŘEDPOKLÁDANÝ HARMONOGRAM UZAVÍRÁNÍ SMLUV V ŽELEZNIČNÍ DOPRAVĚ

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

Provozní oblast	Popis (tratě)	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	12/2019-12/2021	brutto	938 508 vlkm, z toho 134 806 vlkm na území ÚK a	České dráhy, a.s.

Provozní oblast	Popis (trati)	Platnost od – do	Typ zadávacího řízení – režim „brutto/netto“	Rozsah dopravy [km/rok]	Poznámka
	046, 064, 070, 080) Liberecký kraj – Východ + osobní vlaky linky L4 pro úsek Jedlová – Rumburk			803 702 vlkm na území LK	
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.

SMLOUVY UZAVŘENÉ S AUTOBUSOVÝMI DOPRAVCI

STÁVAJÍCÍ SMLUVNÍ VZTAHY V LINKOVÉ DOPRAVĚ

 Tabulka 35 – Smlouvy uzavřené v PAD⁵

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).

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
Oblast Českolipsko –	12/2019–	Přímé zadání – netto		Dopravce:

⁵ 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
Mimoňsko	12/2029			Compag CZ
Oblast Liberecko	12/2019 – 12/2029	Přímé zadání vnitřnímu dopravci – brutto		ČSAD Liberec, a.s.
Jilemnicko I (mezikrajské linky)	12/2020 – ?? ⁶	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

Jak je uvedeno v kap. 5.3, kde je uveden přehled smluv uzavřených mezi Libereckým krajem a provozovateli MHD v rámci koordinace MHD a regionální dopravy, LK 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.

Významnou částí je pak spolupráce mezi Libereckým krajem a městy a obcemi v Libereckém kraji (kap. 5.4). Liberecký kraj, z důvodu získání dostatečné výše finančních prostředků na poskytování kompenzací v rozsahu stanoveném ve smlouvách o zajišťování dopravní obslužnosti veřejnými službami v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou a veřejnou linkovou dopravou, již od roku 2004 uzavírá s obcemi LK smlouvy o spolupráci při zajištění dopravní obslužnosti LK.

Se vznikem krajů, kdy došlo k převedení agendy zajišťování dopravní obslužnosti na kraje, byl vytvořen systém spolupráce obcí, spočívající ve sjednocení výše částky na obyvatele, kterou se obce Libereckého kraje podílejí na úhradě ztrát vznikajících provozováním veřejné dopravy v závazku veřejné služby. Sjednocení částek se podařilo docílit po složitých jednáních s obcemi. Přesto existují města a obce, které si připlácejí za tzv. nadstandard (viz níže), aniž by takový nadstandard byl exaktně definován. V současnosti tak systém může působit jako nevyvážený či nespravedlivý.

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.

PDOÚ obsahuje také přehled smluv uzavřených s významnými zaměstnavateli (viz kap. 5.5, tab. 43).

⁶ Zájmem LK je uzavřít smlouvu na co nejdéší období, které bude umožněno legislativou. Přímý vztah navazuje na způsob zajištění dopravy v KHK.

6 STANDARDY DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI

CÍLE VEŘEJNÉ DOPRAVY V LIBERECKÉM KRAJI – PROČ STANDARDY?

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.

Přepravní 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 aposteriorní 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 objednávce veřejné dopravy.

NÁVRH STANDARDŮ V DOPRAVĚ

Navržené standardy lze rozdělit na oblasti:

- » technické a kvalitativní standardy (kap. 6.5, 6.6), které by jsou implementovány do smluv mezi Libereckým krajem a partnery, kteří se podílí na zajištění dopravní obsluhy (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.

Minimální standard dostupnosti veřejné dopravy (apriorní nabídka) = minimální úroveň dopravní obsluhy, 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 obsluhy = rozsah dopravní obsluhy nad rámec uvedený v kap. 6.3 a 6.4, který není garantován Libereckým krajem, ale který může být ze strany Libereckého kraje objednán v případě finanční spoluúčasti dotčených měst a obcí. Pravidla pro zařazení spojů do nadstandardu jsou popsána v kap. 6.4.3.

Srovnání navržených standardů se stávajícím stavem je součástí příloh P6-08-01 a P6-08-02. Ve vztahu ke stávající dopravní koncepci byla identifikována místa, kde existuje nadstandardní

rozsah, ale také místa, kde není splněn minimální standard dostupnosti veřejné dopravy. Konkrétní upřesnění vč. doporučeného postupu je součástí výše zmíněných příloh.

Pro účely práce se standardy dopravní obslužnosti je potřeba obce (lokality) členit dle různých kritérií (viz kap. 6.2), které mají vliv na vznik přepravních potřeb. Základní dělení je navrženo dle produkce (vznik přepravní poptávky) a atrakce (cíl přepravních proudů).

Členění obcí (lokalit) z pohledu produkce

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

Tabulka 44 – Členění sídel z pohledu produkce

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

Zdroj: KORID LK

7 POPIS ZAJIŠŤOVANÝCH VEŘEJNÝCH SLUŽEB A KONCEPCE DOPRAVY V LK

KONCEPCE DOPRAVY A VYMEZENÍ DOPRAVNĚ-LOGICKÝCH CELKŮ

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 jsou v kap. 7 využity pro popis dopravní koncepce.

Koncepce dopravní obslužnosti se zaměřuje na:

- » páteřní linky regionální dopravy;
- » obslužné linky regionální dopravy;
- » vztah k dálkové dopravě;
- » koordinaci se systémy MHD;
- » rozvojové cíle dopravní obslužnosti v jednotlivých dopravně-logických celcích.

8 INFORMACE A SYSTÉMY VEŘEJNÉ DOPRAVY

Cílem této kapitoly je zaměřením se na budoucí rozvoj veřejné dopravy po stránce územní, technologické i informační. Kap. 8 se zaměřuje na:

- » Možnosti územního rozvoje IDS;
- » Technologický rozvoj IDS;
 - Centrální dispečink;
 - Projekt Modernizace systému IDOL/OPUSCARD;
 - Zákaznické centrum a online služby;
- » Propagace veřejné dopravy.

9 EKONOMICKÉ ZHODNOCENÍ VEŘEJNÉ DOPRAVY V LIBERECKÉM KRAJI

Kap. 9 se zaměřuje na finanční náročnost zajištění veřejné dopravy (popis stávajících a odhad budoucích nákladů) a na zdroje zajištění dopravní obslužnosti.

Tabulka 87 stanovuje maximální rozsah dopravní obslužnosti Libereckého kraje.

Tabulka 87 – Maximální rozsah základní dopravní obslužnosti Libereckého kraje

Maximální schválený rozsah dopravní obslužnosti	
Veřejná linková doprava (km/rok)	17 973 063
Osobní drážní doprava (km/rok)	5 306 369

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 2015-18

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.**

FINANČNÍ NÁROČNOST (ODHAD NÁKLADŮ)

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 40,50⁷. Výnosy z jízdného jsou uvažovány ve výši Ø 16,50 až 18 Kč/km. Cílem Objednatele by mělo být, aby výše tržeb⁸ dosahovala cca 40 % z celkových nákladů (min. hranice by měla být ve výši 1/3).

V rámci železniční dopravy je pro účely PDOÚ uvažována Ø výše kompenzace (tj. pro brutto smlouvy se zohledněním tržeb) cca 116 až 120 Kč/km⁹.

Na základě stanovení standardů dopravní obslužnosti jsou předpokládány v období let 2019–2023 v návaznosti na rozsah dopravy (viz Tabulka) 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 ¹⁰)		Odhad fin. nákladů objednávky AD [tis. Kč] (vč. MHD ¹¹)	
	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

⁷ Uvažovaná CDV vychází z váženého průměru CDV uzavřených s dopravci a z odhadu infrastrukturních nákladů (mýtné, poplatky za vjezdy na AN).

⁸ Jeden z indikátorů efektivity veřejné dopravy.

⁹ Rozptyl 116 až 120 Kč/km pro střední, resp. pesimistickou variantu obdobně jako u CDV bus.

¹⁰ Příspěvek na tramvajovou linku ve výši cca 25 mil. Kč/rok (pro rok 2019 ve výši 18 mil. Kč/rok).

¹¹ 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 %).

* 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.

Rozsah železniční dopravy je částečně hrazen z prostředků státu (Ministerstva dopravy) v rámci tzv. Memoranda (viz kap. 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;
- » 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“.

VÝHLED FINANCOVÁNÍ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI V LETECH 2019-2023

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

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

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

SHRNUTÍ VÝHLEDU FINANČNÍ NÁROČNOSTI

Shrnutí požadavků na rozpočet Libereckého kraje s výhledem finanční náročnosti je uveden v následující tabulce:

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.

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

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 Hruboš	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