

STUDIE

ROZVOJ TURISTICKÉ DOPRAVY V KRKONOŠÍCH – LINKOVÁ DOPRAVA V OBDOBÍ LETNÍ SEZÓNY

KORID LK, spol. s r.o.

Ing. Otto Pospíšil, Ph.D.

Mgr. Dominik Prymš

Mgr. Radim Šarapatka

Denis Zelený

Jan Maxa

FINÁLNÍ verze dokumentu
(studie)

OBSAH

SEZNAM TABULEK	4
SEZNAM OBRÁZKŮ	5
SEZNAM PŘÍLOH	6
SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK	7
ÚVOD	8
MANAŽERSKÉ SHRNUÍ	8
1 ANALÝZA OBLASTI	9
1.1 CHARAKTERISTIKA OBLASTI	9
1.2 ANALÝZA TURISTICKÝCH CÍLŮ	13
2 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI	14
2.1 POPIS SOUČASNÉHO STAVU LINKOVÉHO VEDENÍ V OBLASTI	14
2.2 POPIS SPOJENÍ Z POHLEDU MĚST A OBCÍ	19
2.2.1 HARRACHOV	19
2.2.2 KOŘENOV	20
2.2.3 JABLONEC NAD JIZEROU	20
2.2.4 ROKYTNICE NAD JIZEROU	21
2.2.5 PASEKY NAD JIZEROU	21
2.2.6 JILEMNICE	21
2.2.7 BENECKO	22
2.2.8 VÍTKOVICE	22
2.2.9 ČERNÝ DŮL	23
2.2.10 DOLNÍ DVŮR	23
2.2.11 JANSKÉ LÁZNĚ	24
2.2.12 HORNÍ MALÁ ÚPA	24
2.2.13 PEC POD SNĚŽKOU	25
2.2.14 STRÁŽNĚ	25
2.2.15 ŠPINDLERŮV MLÝN	26
2.2.16 VRCHLABÍ	26
2.2.17 ŽACLÉŘ	27
2.2.18 SPOJENÍ ČESKÉ A POLSKÉ ČÁSTI KRKONOŠ	27
2.3 ANALÝZA VYUŽITÍ LINEK	28
2.4 SHRNUÍ ANALÝZY DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI	30
2.4.1 SWOT ANALÝZA	30
TABULKA 5 – SWOT ANALÝZA	30

3	NÁVRH DOPRAVNÍ KONCEPCE.....	31
3.1	NÁVRH DOPRAVNÍ KONCEPCE.....	31
3.1.1	KONCEPCE LINKOVÉHO VEDENÍ V OBLASTI	31
3.1.2	DOPAD KONCEPCE NA TECHNOLOGII DOPRAVY.....	40
3.2	NÁVRH ROZVOJOVÝCH CÍLŮ A OPATŘENÍ VE VEŘEJNÉ DOPRAVĚ	42
4	FINANČNÍ RÁMEC	47
4.1	VÝCHOZÍ STAV NÁKLADŮ A VÝNOSŮ NA ZAJIŠTĚNÍ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI	47
4.2	ODHAD NÁKLADŮ A VÝNOSŮ PŘI REALIZACI NAVRHOVANÝCH OPATŘENÍ.....	48
5	NÁVRH PROPAGACE-.....	49
5.1	TIŠTĚNÉ MATERIÁLY IDOL/IREDO	49
5.2	WEBOVÉ STRÁNKY IDS.....	50
5.3	SOCIÁLNÍ SÍTĚ (FACEBOOK, TWITTER)	50
5.4	AUDIOVIZUÁLNÍ MÉDIA (YOUTUBE, REGIONÁLNÍ TV).....	51
5.5	KONTAKTNÍ KAMPANĚ.....	51
6	ZÁSOBNÍK ÚKOLŮ A PROJEKTŮ	52
ZÁVĚR		54

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1 – Přehled autobusových linek.....	14
Tabulka 2 – Počet přepravených jízdních kol	28
Tabulka 3 – Počet cestujících ve vybraných relacích celkem dle provozních dní v období červen – září 2018.....	28
Tabulka 4 – Počet cestujících ve vybraných relacích (průměr za provozní den).....	29
Tabulka 5 – SWOT analýza	30
Tabulka 6 – Návrh na rozdělení linek s přepravou kol do kategorií dle nabízené kapacity	32
Tabulka 7 – Analýza variant linky 990	36
Tabulka 8 – Návrh konkrétních cílů a opatření	42
Tabulka 9 – Stav nákladů a výnosů letní turistické dopravy v roce 2018 (červen – září).....	47
Tabulka 10 – odhadovaný stav nákladů a výnosů letní turistické dopravy v horizontu 2020+ (červen – září).....	48
Tabulka 11 – Zásobník úkolů a projektů.....	52

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1: Krkonoše na mapě ČR	9
Obrázek 2: Svazek měst a obcí Krkonoše	9
Obrázek 3: Svazky obcí v Krkonoších.....	10
Obrázek 4: Počet obyvatel v jednotlivých městech a obcích	11
Obrázek 5: Vývoj počtu obyvatel.....	11
Obrázek 6: Počet lůžek v hromadných ubytovacích zařízeních.....	12
Obrázek 7: Statistika počtu přenocování za rok.....	12
Obrázek 8: Vymezené území pro letní turistickou dopravu.....	13
Obrázek 9: Ilustrační ukázka relevantní nabídky v rámci oblasti	49
Obrázek 10: Příklad propagace nové turistické linky v Libereckém kraji (srpen 2019).....	50
Obrázek 11: Kontaktní kampaň IDOL (příklad).....	51

SEZNAM PŘÍLOH

Číslování příloh PX-YY-ZZ, kde:

P... označení „příloha“,

X... číslo hlavní kapitoly,

YY... číslo podkapitoly

ZZ... pořadové číslo přílohy v rámci podkapitoly

P1-01-01: Krkonoše – obyvatelstvo (počet obyvatel)

P2-01-01: Přehled linek (současný stav)

P2-01-02: Mapa linkového vedení (současný stav)

P2-03-01: Statistika využití linek

P3-01-01: Seznam linek (navrhovaný stav)

P3-01-02: Mapa linkového vedení (navrhovaný stav)

P3-01-03: Linky 405 (Praha – Jičín – Jilemnice – Špindlerův Mlýn) a 565 (Praha – Jičín – Jilemnice – Rokytnice n.Jiz.)

P3-01-04: Linky 700 (Praha – Turnov – Harrachov), 720 (Praha – Turnov – Semily – Rokytnice n.Jiz.), 730 (Praha – Turnov – Jilemnice – Špindlerův Mlýn) a 735 (Praha – Turnov – Jilemnice – Vítkovice, Horní Mísečky)

P3-01-05: Linka 191 (Horní Malá Úpa – Pec p.Sněžkou – Hradec Králové – Praha)

P3-01-06: Linky 947 (Jilemnice – Vítkovice, Horní Mísečky), 991 (Martinice v Krk. – Jilemnice – Vítkovice, Zlaté návrší) a 995 (Harrachov – Vítkovice, Zlaté návrší)

P3-01-07: Linka 990 (Harrachov – Pomezní Boudy)

P3-01-08: Linky 392, 491 a 495 (cyklobusy)

P3-01-09: Ostatní regionální linky

P3-01-10: Heat mapa linky 990

P3-02-01: Cíle a opatření

P4-01-01: Ekonomika linek v roce 2018

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

HK	Hradec Králové
HMP	Hlavní město Praha
IDOL	Integrovaný dopravní systém Libereckého kraje
IDS	Integrovaný dopravní systém
IDSK	Organizátor integrovaný dopravy ve Středočeském kraji
IREDO	Integrovaný dopravní systém Královéhradeckého kraje a Pardubického kraje
KHK	Královéhradecký kraj
KORID LK	Koordinátor veřejné dopravy v Libereckém kraji
KRNAP	Krkonošský národní park
KSS LK	Krajská správa silnic Libereckého kraje
LK	Liberecký kraj
MD	Ministerstvo dopravy
MHD	Městská hromadná doprava
PAD	Příměstská autobusová doprava
PID	Pražská integrovaná doprava (IDS Prahy a Středočeského kraje)
SČK	Středočeský kraj
SO ORP	Správní obvod obce s rozšířenou působností
SWOT analýza	Analýza silných a slabých stránek, příležitostí a hrozeb
VHD	veřejná hromadná doprava

ÚVOD

Tato Studie je zpracována společností KORID LK, spol. s r.o. (Koordinátor veřejné dopravy Libereckého kraje) ve spolupráci s odborem dopravy a silničního hospodářství Královéhradeckého kraje. Zadavatelem studie jsou „Krkonoše – svazek měst a obcí“.

Studie se zabývá možnostmi rozvoje turistické dopravy v Krkonoších v období letní turistické sezóny a je zaměřena na veřejnou dopravu, s ohledem na charakter oblasti převážně na linkovou (autobusovou) dopravu.

Pozn.: Studie je připravována se znalostí širších souvislostí z organizace veřejné dopravy v Libereckém a Královéhradeckém kraji a související nadregionální dopravy. Součástí projektového týmu jsou lidé, kteří se přímo zabývají přípravou dopravní koncepce v oblasti.

MANAŽERSKÉ SHRNUÍ

Doprava v Krkonoších je v době zpracování studie (r. 2019) organizována Libereckým a Královéhradeckým krajem především za účelem dopravy do škol a do zaměstnání. Oba objednatelé regionální dopravy si však uvědomují potřebu více sledovat i zabezpečení dopravy k turistickým cílům, protože zejména oblast Krkonoš v sobě skýtá velký potenciál.

Cílem této studie je identifikovat prostor pro další případný rozvoj veřejné dopravy s cílem posílit využití dopravy právě za účelem turistiky.

Studie obsahuje popis oblasti, analýzu současného stavu zajištění dopravní obslužnosti a dále navrhované konkrétní dílčí **cíle a opatření**, která mají vést k jejich dosažení.

Studii i přes její název nelze vnímat jen jako zaměřenou na turistiku bez dopadu na další přepravní potřeby v regionu. Zpracovatel této studie navrhuje za účelem naplnění cílů této studie i opatření v běžně a celoročně provozovaných linkách, a proto je nezbytně nutné před realizací každého takového opatření upozornit na dopady i z pohledu jiných přepravních zájmů a tyto dopady projednat s dotčenými obcemi.

Zpracovatel této studie konstatuje, že dokument je připraven a navržen v rámci stávajících podmínek provozu (a restrikcí) do KRNAP. Zároveň je zpracovatel názoru, že pokud by měly být podmínky jakkoliv měněny, mělo by přednostně být zohledněno, aby došlo k „uvolnění“ restrikcí pouze pro veřejnou dopravu (i za stanovení podmínek ekologie provozu) nebo ke „zprísňení“ podmínek pro individuální dopravu bez vlivu na stávající veřejnou dopravu.

1 ANALÝZA OBLASTI

1.1 CHARAKTERISTIKA OBLASTI

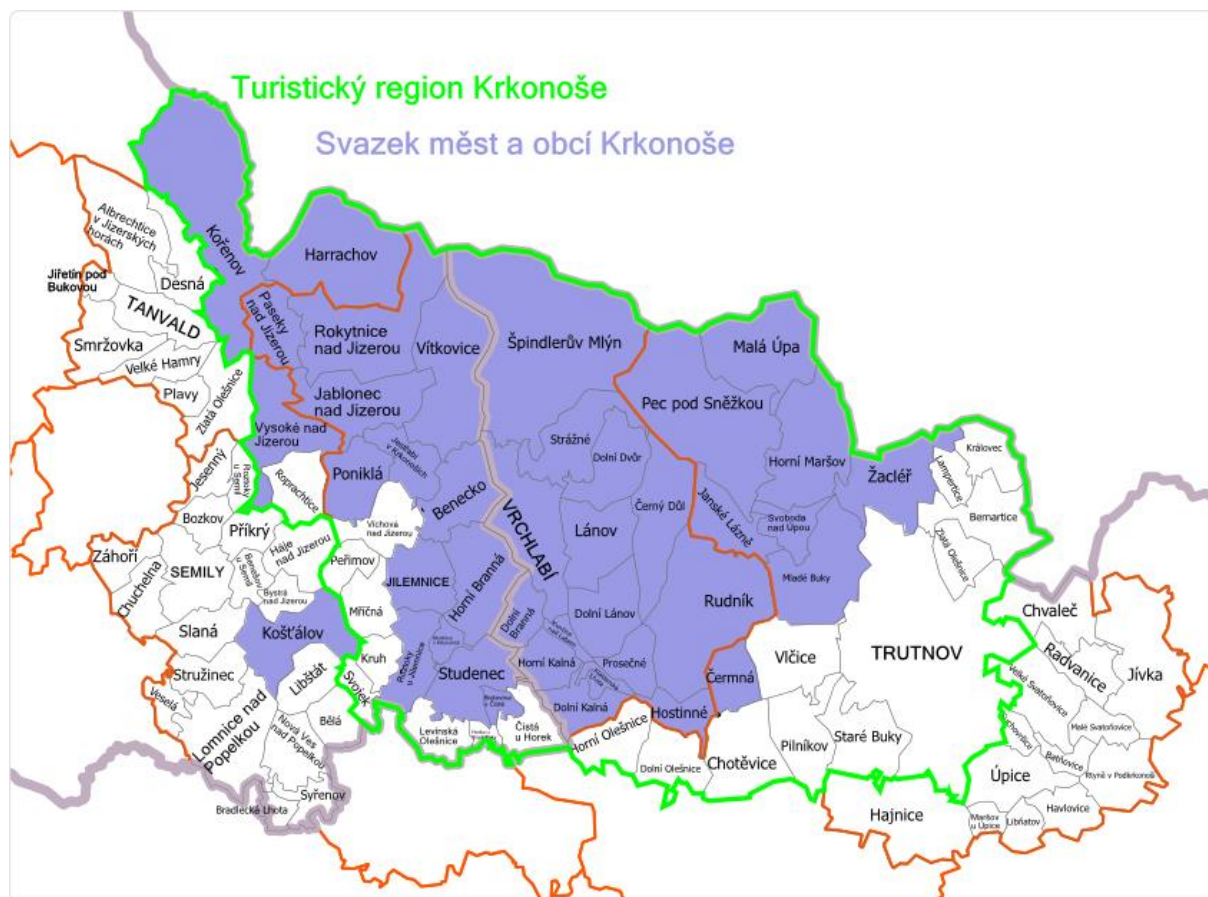
Předmětné území vychází z území Turistického regionu Krkonoše, který se rozkládá při hranicích s Polskem od Kořenova po Trutnov (viz Obrázek 1 a Obrázek 2). Turistický region leží ve východní části Libereckého a v severozápadní části Královéhradeckého kraje na území správních obvodů obcí s rozšířenou působností Tanvald, Semily, Jilemnice, Vrchlabí a Trutnov.

Obce z větší části Turistického regionu Krkonoše jsou členy Svazku měst a obcí Krkonoše včetně obce Košťálov ležící vně. Na území Turistického regionu se nachází další 3 svazky obcí: Jilemnice, Horní Labe a Východní Krkonoše (viz Obrázek 3).



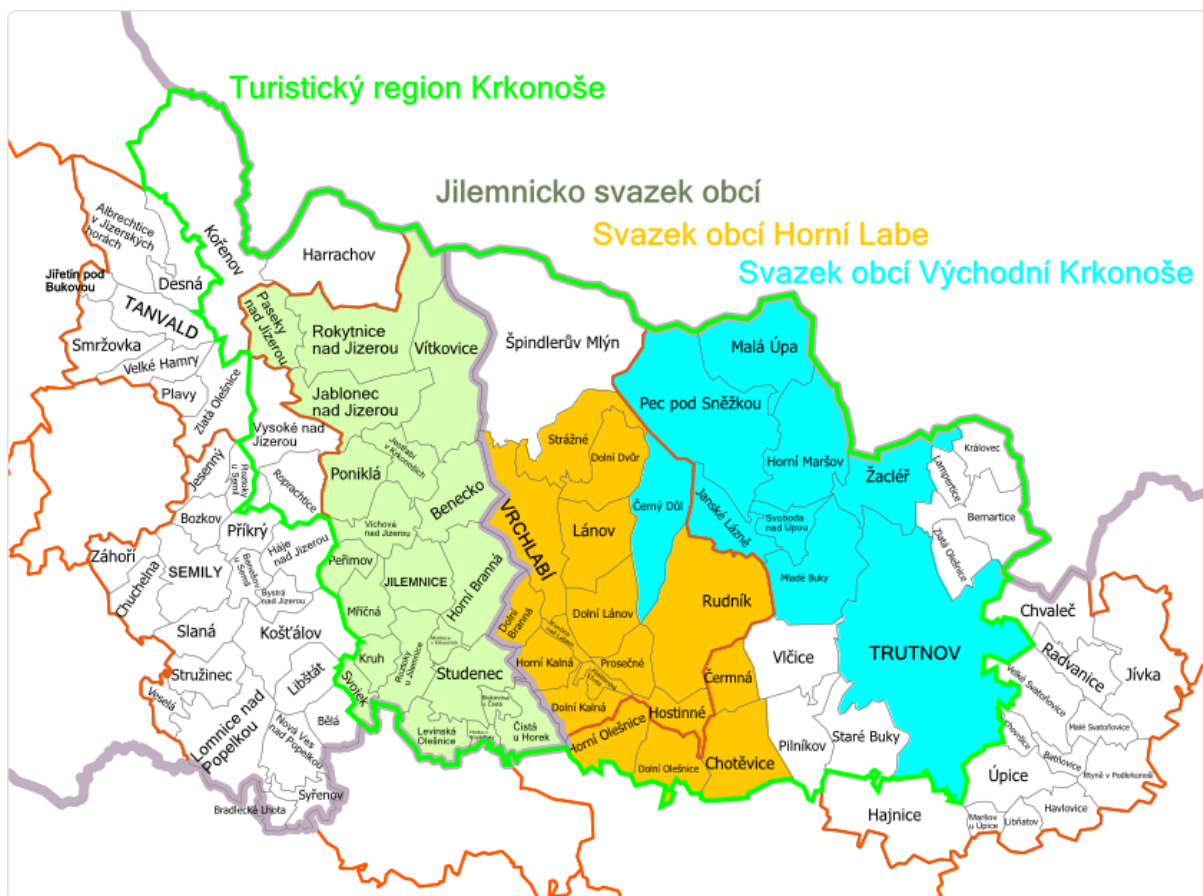
Obrázek 1: Krkonoše na mapě ČR

Zdroj: KORID LK



Obrázek 2: Svazek měst a obcí Krkonoše

Zdroj: KORID LK



Obrázek 3: Svazky obcí v Krkonoších

Zdroj: KORID LK

Pro účely vyhodnocení statistických dat slouží správní obvody dotčených obcí s rozšířenou působností: Tanvald, Semily, Jilemnice, Vrchlabí a Trutnov.

Počet obyvatel ve všech obcích a srovnání poměru produkčních skupin, průměrného věku a rozdílu oproti stavu před deseti lety je uveden v příloze P1-01-01.

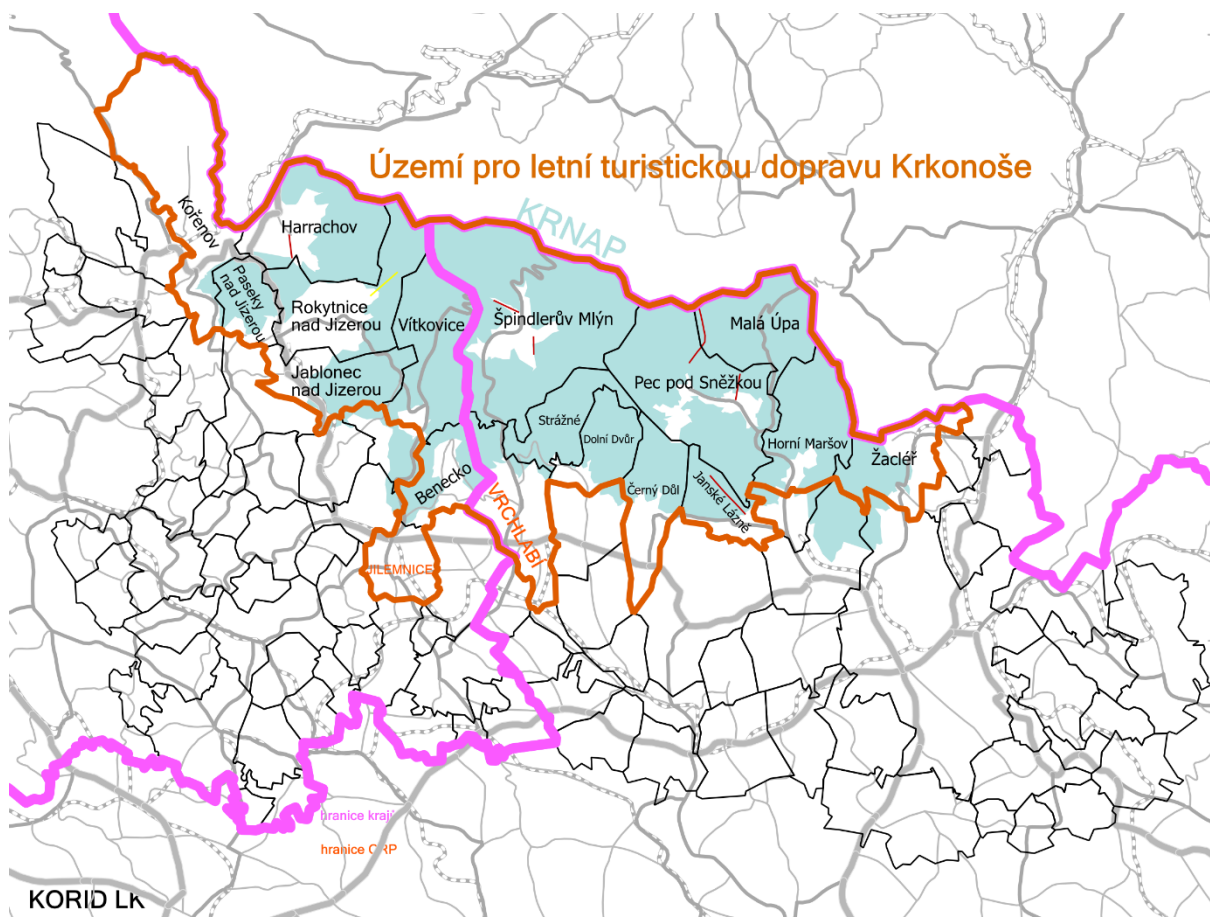
Obyvatelstvo regionu je ve srovnání s průměrem pro Českou republiku starší, jen v SO ORP Vrchlabí je podíl nejmladší skupiny obyvatel 0–14 let vyšší než v ČR. Při pohledu na údaje jednotlivých obcí je situace méně jednoznačná a nelze z ní udělat závěry použitelné v této studii. Například počet obyvatel oproti roku 2008 vzrostl k 31.12.2018 v Harrachově (o 36,7 %), ve Strážném (25,7 %) a také v Peci pod Sněžkou (1,8 %). Klesl ve Špindlerově Mlýně (-14,8 %), v Rokytnici nad Jizerou (-15,2 %), v Malé Úpě (-7,9 %), v Žacléři (-14,9 %) a v dalších obcích.

Největšími městy turistického regionu Krkonoše jsou města Vrchlabí a Trutnov, kde je také největší koncentrace průmyslu. Největšími zaměstnavateli je společnost Škoda Auto ve Vrchlabí a Continental v Trutnově, kde jsou i pobočky nadnárodních společností ABB, Siemens a ZPA. Dalším významným průmyslovým podnikem je společnost DEVRO v Jilemnici, Hrbačově. Pro účely této studie je důležité, že obce v KRNP žijí především obchodem a službami těžící z turistického ruchu.

Právě počet lůžek v hromadných ubytovacích zařízeních a počet přenocování jsou vedle území Krkonošského národního parku základem pro vymezení užší oblasti, která je cílem dojížděky turistických cest do Krkonoš. Tato oblast je v dokumentu analyzována z hlediska dostupnosti veřejnou dopravou, z které vychází návrhová část dokumentu.







Obrázek 8: Vymezené území pro letní turistickou dopravu

Za hranicemi území pro letní turistickou dopravu Krkonoše tedy zůstalo město Vysoké nad Jizerou, obec Rudník i město Trutnov, které sice jsou centrem pro letní turistické cesty a disponují významnou kapacitou lůžek, ale jsou mimo oblast KRKONOŠE. Obec Svoboda nad Úpou nebyla zahrnuta do užšího zkoumání proto, že se jedná o křižovatku cest, kterou obsluhují všechny autobusové linky mířící do Pece pod Sněžkou, na Malou Úpu, do Janských Lázní i dále do Vrchlabí. Stejně tak město Trutnov je na rozdíl od měst Jilemnice a Vrchlabí komplexnějším cílem dojížděky i do dalšího turisticky významného regionu, do Adršpachu. Obec Kořenov je sice více v Jizerských horách, ale zato část jeho území zahrnující mimo jiné rozhlednu Štěpánka je v KRKONOŠE.

1.2 ANALÝZA TURISTICKÝCH CÍLŮ

Analýza turistických cílů je součástí Zadavatelem zpracované *Strategie rozvoje cestovního ruchu v regionu Krkonoše pro období 2015–2025*¹.

¹ V době zpracování této Studie dostupné zde:

<http://rozvoj.krkonose.eu/docs/134-262/Strategie%20CR%20Krkono%C5%A1e.pdf>

2 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI

Zpracovatel studie v rámci této kapitoly uvádí popis současného stavu zajištění veřejné dopravy v oblasti, a to jak z pohledu linkového vedení, tak z pohledu zajištění dopravy v jednotlivých městech a obcích. Dále je v rámci této kapitoly současný stav analyzován – využití jednotlivých linek a SWOT analýza.

2.1 POPIS SOUČASNÉHO STAVU LINKOVÉHO VEDENÍ V OBLASTI

Současný stav linkového vedení je popsán v následující tabulce (viz Tabulka 1). V seznamu jsou uvedeny všechny autobusové linky, které v oblasti Krkonoš jsou (byly) dle Celostátního informačního systému provozovány v období JŘ 2018/19 (resp. v období letní sezóny r. 2019). Dále zpracovatel této studie uvádí, zda byla linka objednávana v tzv. „závazku veřejné služby“, nebo zda se jedná o linku komerční provozovanou dopravcem na vlastní podnikatelské riziko.

Tabulka 1 – Přehled autobusových linek

Licenční č.	Číslo IDS	Trasa	Režim objednávky
350730	--	Kamenice nad Lipou – Praha – Hradec Králové – Pec pod Sněžkou – Horní Malá Úpa, Pomezní Boudy	komerční
530741	741	Jablonec n. Nisou – Lučany n. Nisou – Smržovka – Tanvald – Desná – Harrachov	dotovaná
530742	742	Jablonec n. Nisou – Nová Ves n. Nisou – Smržovka – Tanvald – Desná – Harrachov	dotovaná
530743	743	Jablonec n. Nisou – Nová Ves n. Nisou – Smržovka – Tanvald – Desná – Harrachov – Rokytnice n. Jiz.	dotovaná
530953	953	Tanvald – Vysoké n. Jiz. – Jilemnice – Vrchlabí	dotovaná
540955	955	Liberec – Jablonec n. Nis. – Tanvald – Vysoké n. Jiz. – Jilemnice – Vrchlabí – Trutnov	dotovaná
540960 670960	960	Liberec – Jablonec n. Nis. – Semily – Jilemnice	dotovaná
640123	392	Hradec Králové – Náchod – Adršpach – Trutnov – Pec p. Sněžkou – Pomezní Boudy	dotovaná
670780 671780	780	Rokytnice n. Jiz. – Harrachov – Turnov – Mladá Boleslav – Praha	částečně dotovaná
670930	930	Rokytnice n. Jiz. – Vysoké n. Jiz. – Bozkov – Semily – Turnov – Mladá Boleslav – Praha	částečně dotovaná
670940	940	Liberec – Jablonec n. Nisou – Jilemnice – Vrchlabí – Špindlerův Mlýn	dotovaná

Licenční č.	Číslo IDS	Trasa	Režim objednávky
670941	941	Rokytnice n. Jiz. – Jablonec n. Jiz. – Jilemnice – Vrchlabí / Martinice v Krk.	dotovaná
670942	942	Rokytnice n. Jiz. – Jablonec n. Jiz. – Harrachov	dotovaná
670943	943	Harrachov, FIT FUN – Harrachov, centrum – Harrachov, žel.st. / Kořenov, žel.st.	dotovaná ²
670944	944	Rokytnice n. Jiz. – Jablonec n. Jiz. – Paseky n. Jiz.	dotovaná
670945	945	Horní Dušnice – Jablonec n. Jiz. – Rokytnice n. Jiz.	dotovaná
670946	946	Křížlice – Jestřabí v Krk. – Poniklá – Víchová n. Jiz. – Víchovská Lhota – Jilemnice	dotovaná
670947	947	Jilemnice – Hrabačov – Vítkovice – Dolní Mísečky – Horní Mísečky	částečně dotovaná
670948	948	Jilemnice – Benecko – Jilemnice	dotovaná
670949	949	Jilemnice – Benecko – Vrchlabí	dotovaná
670950	950	Rokytnice n. Jiz. – Vysoké n. Jiz. – Semily – Železný Brod – Turnov – Mladá Boleslav – Praha	částečně dotovaná
670951	951	Rokytnice n. Jiz. – Jablonec n. Jiz. – Sklenařice – Vysoké n. Jiz. – Bozkov – Semily	dotovaná
670952	952	Rokytnice n. Jiz. – Jablonec n. Jiz. – Tříč – Vysoké n. Jiz. – Příkrý – Semily	dotovaná
670963 671963	963	Jilemnice – Horní Branná – Vrchlabí	dotovaná
670970	970	Vítkovice, Horní Mísečky – Jilemnice – Semily – Praha	částečně dotovaná
670975	975	Rokytnice n. Jiz. – Jilemnice – Dvůr Králové n. L. – Hradec Králové	částečně dotovaná
670980	980	Rokytnice n. Jiz. – Jilemnice – Jičín – Mladá Boleslav – Praha	částečně dotovaná
670981	981	Rokytnice n. Jiz. – Harrachov – Jablonec n. Nis. – Praha	částečně dotovaná
670990 690990	990	Harrachov – Rokytnice n. Jiz. – Vítkovice – Vrchlabí – Janské Lázně – Pec p. Sněžkou – Hor. Malá Úpa	dotovaná

² Na provozu linky 670943 se finančně spolupodílí také město Harrachov (příspěvek Libereckému kraji).

Licenční č.	Číslo IDS	Trasa	Režim objednávky
670991	991	Jilemnice – Vítkovice,Horní Mísečky – Vítkovice,Zlaté návrší	komerční
670995	995	Harrachov – Rokytnice n. Jiz. – Vítkovice,Zlaté návrší – Jilemnice	částečně dotovaná
690100	193	Špindlerův Mlýn – Vrchlabí – Hořice – Hradec Králové	dotovaná
690101	191	Pec p.Sněžkou – Janské Lázně – Trutnov – Hradec Králové – Praha	komerční
690102	--	Pec p.Sněžkou – Janské Lázně – Svoboda n.Úpou – Trutnov – Nová Paka – Jičín – Praha	komerční
690103	--	Pec p.Sněžkou – Janské Lázně – Trutnov – Hořice – Nový Bydžov – Praha	komerční
690104 690333 690400 690880	400	Trutnov – Rudník – Černý Důl – Vrchlabí	dotovaná
690105 690120 690336	401	Trutnov – Žacléř – Královec – Bernartice – Trutnov	dotovaná
690108 690160 690401	403	Trutnov – Horní Malá Úpa,Pomezní Boudy	dotovaná
690109 690150 690344	404	Trutnov – Svoboda nad Úpou – Janské Lázně – Pec pod Sněžkou	dotovaná
690110	--	Špindlerův Mlýn – Vrchlabí – Jilemnice – Nová Paka – Jičín – Praha	částečně dotovaná
690152 690339 690406	453	Pec p.Sněžkou – Svoboda n.Úpou – Janské Lázně – Černý Důl – Vrchlabí	dotovaná
690210	491a	Hradec Králové – Hořice – Dvůr Králové n.L./Kuks – Hostinné – Vrchlabí	dotovaná
690250	--	Pec p.Sněžkou – Trutnov – Dvůr Králové n.L. – Hradec Králové/Poděbrady – Praha	komerční

Licenční č.	Číslo IDS	Trasa	Režim objednávky
690270	--	Pec p.Sněžkou – Trutnov – Dvůr Králové n.L./Nová Paka – Jičín – Mladá Boleslav – Praha	komerční
690280	--	Pec p.Sněžkou – Trutnov – Dvůr Králové n.L. – Hradec Králové – Pardubice	komerční
690290	--	Špindlerův Mlýn – Vrchlabí – Nová Paka – Jičín – Poděbrady/Mladá Boleslav – Praha	komerční
690335 690342	410	Dvůr Králové n.L. – Trutnov – Pec p. Sn. – Horní Malá Úpa, Pomezní Boudy	dotovaná
630087 690402 690810 691406	406	Trutnov – Jičín	dotovaná
690403 690830	413	Dvůr Králové – Hostinné – Vrchlabí	dotovaná
690404	450	Vrchlabí – Špindlerův Mlýn	dotovaná
690407 690412 690454	454	Vrchlabí – Dolní Dvůr	dotovaná
690408	455	Vrchlabí – Dolní Kalná	dotovaná
690409	456	Vrchlabí – Strážné	dotovaná
690410	451	Vrchlabí – Hostinné – Dvůr Králové n.L. – Jaroměř – Hradec Králové	dotovaná
690530 690790 690900	530	Špindlerův Mlýn – Vrchlabí – Nová Paka – Lázně Bělohrad – Hořice – Hradec Králové	dotovaná
690700	--	Špindlerův Mlýn – Vrchlabí – Jilemnice – Semily – Turnov – Mladá Boleslav – Praha	komerční
690702	--	Špindlerův Mlýn – Vrchlabí – Jilemnice – Jičín – Mladá Boleslav – Praha	částečně dotovaná
690711	459	Vrchlabí – Horní Branná,Valteřice – Vrchlabí	dotovaná
690721	491b	Špindlerův Mlýn,Špindlerovka – Vrchlabí	dotovaná
690770	--	Pec p.Sněžkou – Janské Lázně	komerční

Licenční č.	Číslo IDS	Trasa	Režim objednávky
690800	--	Horní Malá Úpa – Pec pod Sněžkou – Trutnov – Hradec Králové – Praha	komerční
690949	949	Vrchlabí – Benecko – Vrchlabí	dotovaná
690960	960	Trutnov – Vrchlabí – Jilemnice – Semily – Jablonec n. Nis. – Liberec	částečně dotovaná
690975	495	Úpice – Trutnov – Svoboda n.Úpou – Pec p.Sněžkou – Horní Malá Úpa	dotovaná
696001	--	Špindlerův Mlýn – Špindlerova bouda	dotovaná
696002	--	MHD Špindlerův Mlýn	dotovaná
n/a³	--	Warszawa – Wrocław – Harrachov – Praha	komerční

Zdroj: KORID LK

Zpracovatel této studie z výše uvedeného seznamu upozorňuje především na skutečnost, že dálkové linky spojující Prahu s oblastí Krkonoš jsou ze značné části v komerčním režimu. Toto může být jednou z hrozeb z hlediska organizace dopravy, neboť provoz takových linek může být ze strany dopravců ukončen bez projednání s kraji (obcemi)⁴, případně může být bez předchozího projednání změněn jízdní řád, což má negativní vliv z hlediska návazností v regionální dopravě.

P2-01-01: Přehled linek

P2-01-02: Mapa linkového vedení

Z hlediska organizace veřejné dopravy jako celku je pak potřeba vzít potaz návaznosti na **železniční dopravu**, konkrétně na tratě:

- 036 | Liberec – Tanvald – Harrachov – Szklarska Poreba (linka L1)
- 040 | Chlumec n. Cidl. – Stará Paka – Trutnov
- 042 | Martinice v Krkonoších – Jilemnice – Rokytnice n. Jiz.
- 043 | Trutnov – Lubawka
- 044 | Kunčice nad Labem – Vrchlabí
- 045 | Trutnov – Svoboda nad Úpou

Výše uvedené tratě pak navazují na tratě 030 (Jaroměř – Stará Paka – Liberec) a 032 (Jaroměř – Trutnov).

³ K datu zpracování Studie (říjen 2019) neměla linka přiděleno číslo v rámci seznamu linek Celostátního informačního systému.

⁴ K 1. 5. 2017 došlo tímto způsobem k ukončení provozu dálkových linek z Prahy do Krkonoše ze strany dopravce ČSAD Střední Čechy.

2.2 POPIS SPOJENÍ Z POHLEDU MĚST A OBCÍ

Popis spojení vychází ze zaměření na letní dopravu, a proto bylo v rámci analýzy postupováno následovně:

- Byla definována matice přepravních vztahů v rámci oblasti Krkonoše a zároveň ve vztahu k větším městům (Praha, Hradec Králové, Liberec).
- Pro určení počtů spojů bylo využito veřejně dostupných zdrojů (vyhledávač spojení, jízdní řády zveřejněné na portal.idos.cz).
- V rámci stanovení stávajícího počtu spojů v konkrétní relaci byla uvažována v pracovní den středa v červenci (10. 7. 2019) a pro stanovení počtu spojů o víkendu sobota⁵ (13. 7. 2019).
- V rámci analýzy nebyly v dané relaci uvažovány spoje, které byly vedeny z „mimořádných důvodů“ (výluková trasa, spoje vedené v rámci jednorázové akce atp.).
- Přednostně bylo analyzováno přímé spojení, následně bylo analyzováno spojení s max. jedním přestupem.
- Pokud spojení s max. jedním přestupem nabízí alespoň 4 páry spojů rozložených do ranních/dopoledních a odpoledních/večerních hodin, je spojení vyhodnoceno jako dostatečné. Není-li podmínka splněna, zabývá se zpracovatel této studie tím, zda v dané relaci navrhopat rozvojová opatření.

2.2.1 HARRACHOV

Spojení do/z Prahy je zajištěno v pracovní den 5 páry spojů a o víkendu 7 páry spojů. I přes dostatečnou nabídku spojů z hlediska počtu spojů vidí zpracovatel této studie možnosti zlepšení z hlediska rovnoměrněji rozložené nabídky spojů tak, aby v pracovní dny existovalo spojení z Prahy dopoledne, a naopak z Harrachova odpoledne.

Spojení do/z Hradce Králové v této relaci není zajištěno. Spojení s jedním přestupem lze uskutečnit s přestupem v Praze a/nebo v rámci přestupní doby nad 30 minut (v Železném Brodu, či v Semilech). Pravidelnou možnost spojení v této relaci mají cestující s přestupy v Harrachově (mezi linkami BUS 943 a vlak L1), v Tanvaldu (mezi vlaky linek L1 a L31) a v Železném Brodu (mezi vlaky linek L31 a R14). Zpracovatel této studie s ohledem na její dálkový charakter nenavrhuje řešit spojení v rozsahu min. 4 párů spojů. Ke zvážení je prověření možností, jak zajistit spojení s max. jedním přestupem alespoň v rámci týdenní dojížděky.

Spojení do/z Liberce je zajištěno v 1-hodinovém intervalu s přestupem mezi linkami BUS 943 a L1 na nádraží v Harrachově, nebo s přestupem mezi regionálními autobusovými linkami a vlakovou linkou L1 v Tanvaldu, případně s přestupem v Jablonci nad Nisou mezi autobusovou linkou 741 nebo 742 a jinými linkami (bus, tramvajová linka, vlak).

Spojení v rámci oblasti „Krkonoše-LK“⁶:

Nejčtenější spojení Harrachova v rámci obcí Krkonoš v části Libereckého kraje je s Kořenovem, Rokytnicí nad Jizerou a s Jabloncem nad Jizerou. Spojení Harrachova s Jilemnickem je po většinu dne možné min. se dvěma přestupy (Rokytnice n.Jiz., host. a Jablonec nad Jizerou).

⁵ Poznámka: Z dostupných statistik vyplývá, že za účelem turistické přepravy bývají více využívány sobotní spoje ve srovnání s nedělními, jsou-li po oba dny srovnatelné povětrnostní podmínky.

⁶ Definováno obcemi Libereckého kraje.

Spojení do turisticky významných center v oblasti „Krkonoše-KHK“⁷:

Spojení Harrachova se Špindlerovým Mlýnem, Pecí pod Sněžkou, Horní Malou Úpou atp. je limitováno přirozenou horskou bariérou a absencí přímé dopravní cesty (silnice) mezi těmito místy. S ohledem na skutečnost, že v Libereckém i Královéhradeckém kraji jsou preferovány úsekové relace z pohledu zajištěných jiných přepravních potřeb, není t.č. vedeno rychlé a přímé spojení Harrachova a Špindlerova Mlýna. S pomocí stávající linky 990 (670990 a 690990) existuje alespoň v rozsahu 2 párů spojů přímé spojení Harrachova a Pece p. Sněžkou a Horní Malé Úpy, ale cestovní doba v celé trase je až příliš dlouhá. Druhým negativním aspektem tohoto přímého spojení je příliš časný odjezd autobusu z Harrachova (7:00).

2.2.2 KOŘENOV

Spojení do/z Prahy je zajištěno 6 páry spojů v pracovní dny a 8 páry spojů o víkendu. Obdobně jako v případě Harrachova spatřuje zpracovatel této studie možnosti zlepšení z hlediska rovnoměrněji rozložené nabídky spojů tak, aby v pracovní dny existovalo spojení z Prahy dopoledne, a naopak z Harrachova odpoledne.

Spojení do/z Hradce Králové není t.č. zajištěno. Možnosti spojení s vícero přestupy jsou obdobné jako v případě Harrachova.

Spojení do/z Liberce je zajištěno v 1-hodinovém intervalu vlakem (linka L1), případně pomocí kombinace bus + vlak s přestupem v Tanvaldu.

Spojení v rámci oblasti „Krkonoše-LK“:

Nejčtenější spojení Kořenova v rámci obcí Krkonoš v části Libereckého kraje je s Harrachovem, Rokytnicí nad Jizerou a s Jabloncem nad Jizerou.

Spojení do turisticky významných center v oblasti „Krkonoše-KHK“:

Pro charakteristiku spojení Kořenova s významnými cíli Krkonoš v Královéhradeckém kraji platí totéž, co pro Harrachov. I Kořenov je na trase přímé linky 990, byť s ohledem na nízkou a nepravidelnou přepravní poptávku jsou zastávky v Kořenově v režimu Radiobus. Na rozdíl od Harrachova má Kořenov však možnost přímého spojení také se Špindlerovým Mlýnem v rozsahu jednoho páru spojů o víkendu (linkou 940).

2.2.3 JABLONEC NAD JIZEROU

Spojení do/z Prahy je zajištěno jedním párem přímých spojů v pracovní dny a dvěma páry o víkendu a dále s možností přestupu v Harrachově, nebo v Jilemnici.

Spojení do/z Hradce Králové je zajištěno v pracovní dny jedním přímým spojením ve směru „tam“ a v opačném směru s jedním přestupem v Jilemnici. Jinak je možné v této relaci využít železniční dopravu a dva přestupy (v Martinicích v Krk. a ve Staré Pace).

Spojení do/z Liberce je zajištěno jedním párem spojů v pracovní dny a dvěma páry spojů o víkendu. Další možnosti spojení se nabízí s přestupem v Harrachově.

Spojení v rámci oblasti „Krkonoše-LK“:

Nejčtenější rozsah spojení z/do Jablonce nad Jizerou je do/z Rokytnice nad Jizerou a Jilemnice. V rámci turistického spojení naopak absentuje spojení na Mísečky a na Benecko.

⁷ Definováno obcemi Královéhradeckého kraje.

Spojení do turisticky významných center v oblasti „Krkonoše-KHK“:

Z hlediska spojení do Královéhradecké části Krkonoš existuje pouze spojení s max. jedním přestupem do Vrchlabí a o víkendu jeden pár přímých spojů do/ze Špindlerova Mlýna.

2.2.4 ROKYTNICE NAD JIZEROU

Spojení do/z Prahy je zajištěno dvěma páry spojů v pracovní dny a pěti páry spojů o víkendu. Nabídka spojů je v pracovní dny zaměřena časově na dojížděku v ranních hodinách do Prahy a odpoledne (večer) z Prahy. Další možnosti spojení existují v kombinaci s přestupem v Jilemnici, nebo v Harrachově.

Spojení do/z Hradce Králové je zajištěno v pracovní dny jedním přímým spojem ve směru „tam“ a v opačném směru s jedním přestupem v Jilemnici. Jinak je možné v této relaci využít železniční dopravu z Jablonce nad Jizerou a celkem tři přestupy (v Jablonci nad Jizerou, v Martinicích a ve Staré Pace).

Spojení do/z Liberce je přímým spojem zajištěno jednou denně v pracovní dny a dvakrát o víkendu, přímé spojení je však zajištěno až z Dolní Rokytnice ze zastávky Rokytnice n.Jiz.,host. Další možnosti spojení existují s přestupem v Harrachově a/nebo Tanvaldu.

Spojení v rámci oblasti „Krkonoše-LK“.

Nejčtenější spojení veřejnou dopravou je nabízeno ve směru Harrachov a Jablonec n. Jizerou, o víkendu také ve směru Kořenov. Spojení existuje také ve směru Vítkovice – Horní Mísečky sezónní linkou 995 a ve směru Benecko dvěma páry spojů cyklobusu linky 990.

Spojení do turisticky významných center v oblasti „Krkonoše-KHK“ je zajištěno dvěma páry spojů linky 990 (cyklobus) do Vrchlabí, Janských Lázní, Pece p. Sněžkou a Horní Malé Úpy. S přestupem ve Vrchlabí je zajištěno spojení také ve směru Špindlerův Mlýn.

2.2.5 PASEKY NAD JIZEROU

Spojení do/z Prahy není t.č. nabízeno ani s max. jedním přestupem.

Spojení do/z Hradce Králové není t.č. nabízeno ani s max. jedním přestupem.

Spojení do/z Liberce není t.č. nabízeno ani s max. jedním přestupem.

Spojení v rámci oblasti „Krkonoše-LK“:

Spojení z/do obce Paseky nad Jizerou je t.č. zajišťováno pouze třemi páry spojů v pracovní dny na linkou 670945, která obec spojuje s Jabloncem nad Jizerou a/nebo s Rokytnicí n. Jizerou. Další možnosti spojení pak existují ze zastávky Rokytnice n.Jiz.,odb. Paseky vzdálené od centra obce cca 2 km.

Spojení do turisticky významných center v oblasti „Krkonoše-KHK“ není t.č. nabízeno ani s max. jedním přestupem.

2.2.6 JILEMNICE

Spojení do/z Prahy je zajištěno osmi páry spojů v pracovní dny a 9 páry spojů o víkendu. Většina ze spojů je však t.č. v komerčním režimu, a tak není tato nabídka dlouhodobě garantována.

Spojení do/z Hradce Králové je zajištěno dvěma páry přímých spojů v pracovní dny, jinak je spojení možné s využitím železniční dopravy a se dvěma přestupy v Martinicích v Krk. a ve Staré Pace.

Spojení do/z Liberce je zajištěno osmi páry přímých spojů v pracovní dny a dvěma páry přímých spojů o víkendu. Další možnosti spojení existují s pomocí přestupu v Semilech nebo Turnově.

Spojení v rámci oblasti „Krkonose-LK“:

V rámci této části Krkonos existuje vhodné spojení prakticky do všech sledovaných sídel. Zpracovatel studie však navrhuje prověřit zlepšení dostupnosti Harrachova. Zpracovatel studie taktéž doporučuje prověřit možnosti zlepšení spojení Jilemnice a Zlatého návrší.

Spojení do turisticky významných center v oblasti „Krkonose-KHK“:

S ohledem na polohu Města Jilemnice je zajištěno dostatečné spojení i ve směru Vrchlabí, Špindlerův Mlýn a s jedním přestupem též ve směru Trutnov. Problematické však s ohledem na přestupní uzel ve Vrchlabí „v půl“ mohou být směry Janské Lázně a Pec p. Sněžkou. Spojení do těchto vzdálenějších cílů je zajištěno alespoň cyklobusem linky 990.

2.2.7 BENECKO

Spojení do/z Prahy není t.č. zajištěno přímými spoji, je však možné s jedním přestupem v Jilemnici, nebo ve Vrchlabí⁸.

Spojení do/z Hradce Králové není zajištěno ani s jedním přestupem.

Spojení do/z Liberce není t.č. zajištěno přímými spoji, je však možné s jedním přestupem v Jilemnici.

Spojení v rámci oblasti „Krkonose-LK“:

Spojení je zajištěno přímo do Jilemnice, do ostatních částí je možné spojení s jedním přestupem v Jilemnici (na Hrabačově).

Spojení do turisticky významných center v oblasti „Krkonose-KHK“:

Ze zastávky Benecko, Mrklův, Na Křížovkách je zajištěno přímé spojení do Vrchlabí v pracovní dny. O víkendu jsou pak v provozu dva páry spojů linky Jilemnice – Benecko – Vrchlabí a dva páry cyklobusu linky 990 vedeného ve směru Janské Lázně, Pec p. Sněžkou, Horní Malá Úpa.

2.2.8 VÍTKOVICE

2.2.8.1 VÍTKOVICE (OBEC)

Spojení do/z Prahy je zajištěno jedním přímým spojem z Prahy v pracovní dny a jedním párem spojů o víkendu. Další možnosti spojení existují s přestupem v Jilemnici.

Spojení do/z Hradce Králové není t.č. nabízeno ani s max. jedním přestupem.

Spojení do/z Liberce je možné pouze s přestupem v Jilemnici, ale v nedostatečném rozsahu.

Spojení v rámci oblasti „Krkonose-LK“:

Přímé spoje jsou zajištěny do Jilemnice a ve směru Rokytnice n. Jizerou a Harrachov.

Spojení do turisticky významných center v oblasti „Krkonose-KHK“ je zajištěno dvěma páry spojů linky 990 (cyklobus) ve směru Vrchlabí, Janské Lázně, Pec p. Sněžkou a Horní Malá Úpa. S přestupem ve Vrchlabí také ve směru Špindlerův Mlýn.

2.2.8.2 VÍTKOVICE – HORNÍ MÍSEČKY A DOLNÍ MÍSEČKY

Spojení do/z Prahy je zajištěno jedním přímým spojem z Prahy v pracovní dny a jedním párem spojů o víkendu. Další možnosti spojení existují s přestupem v Jilemnici.

⁸ Přímý spoj do Vrchlabí však jede v pracovní dny jen z Mrklůva. Z ostatních částí Benecka je nutný přestup navíc v zastávce Benecko, Mrklův, Na Křížovkách.

Spojení do/z Hradce Králové není t.č. nabízeno ani s max. jedním přestupem.

Spojení do/z Liberce je možné pouze s přestupem v Jilemnici, ale v nedostatečném rozsahu.

Spojení v rámci oblasti „Krkonoše-LK“:

Přímé spoje jsou zajištěny jen do Jilemnice a jejich časová poloha vychází t.č. pouze z požadavků na spojení do Jilemnice.

Za důležité spojení lze považovat spojení z Horních Míseček na Zlaté návrší, které až několik výjimek je provozováno na komerční riziko dopravce (linka 991). Spoje mezi Horními Mísečkami a Zlatým návrším jsou v provozu v období sezóny ve 30-minutovém intervalu. Dále existuje možnost spojení 3 spoji linky 995 z Rokytnice nad Jizerou (z toho 2 z Harrachova, které objednává Liberecký kraj). Z Jilemnice je zajištěno přímé spojení jednou denně a dále s přestupem mezi linkami 947 a 991, což však zejména o víkendu není dostatečné. S ohledem na skutečnost, že část turistů parkuje na záchranném parkovišti v Dolních Mísečkách, odkud však spojení na Zlaté návrší zajištěno není, spatřuje zpracovatel této studie potenciál v rozšíření provozu linky 991 v celé trase Jilemnice – Vítkovice, Zlaté návrší v průběhu celého dne.

Spojení do turisticky významných center v oblasti „Krkonoše-KHK“ není zajištěno v dostatečném rozsahu.

2.2.9 ČERNÝ DŮL

Spojení do/z Prahy je zajištěno 9 páry v pracovní dny i o víkendu s přestupem buď ve Vrchlabí, nebo Trutnově.

Spojení do/z Hradce Králové je zajištěno 15 páry spojů v pracovní dny s přestupem buď ve Vrchlabí, nebo Trutnově. O víkendu se jedná o 4 páry spojů s přestupem.

Spojení do/z Trutnova je zajištěno dostatečně buď přímými spoji do místní části Čistá, nebo s jedním přestupem ve Svobodě nad Úpou do centra obce.

Spojení do/z Liberce je zajištěno pouze jedním spojením s jedním přestupem. Lepší dostupnost z této strany ČR by mohlo být zajištěno např. díky přímým spojům z Vrchlabí do Liberce, nebo propojením skrz Vrchlabí jiných linek do uzlového bodu na straně Libereckého kraje.

Spojení v rámci oblasti „Krkonoše-LK“ je zajištěno v zásadě pouze cyklobusem 990 dvakrát za den.

Spojení v rámci v oblasti „Krkonoše-KHK“ je dle analýzy dostatečné do Pece pod Sněžkou, H. Maršova, J. Lázní či Vrchlabí. Do Špindlerova Mlýna lze s jedním přestupem cestovat hned 12-krát v pracovní dny, 9-krát o víkendu.

2.2.10 DOLNÍ DVŮR

Spojení do/z Prahy je zajištěno s jedním přestupem ve Vrchlabí, 5-krát v pracovní dny, ale o víkendu vzhledem k nízké frekvenci spojů do Dolního Dvora žádné zajištěno není. V případě, že vznikne systémová linka 405 Praha – Špindlerův Mlýn, dojde i k lepším návaznostem do Dolního Dvora, základem bude ale rozšíření počtu spojů o víkendu linky 454 Dolní Dvůr – Vrchlabí.

Spojení do/z Hradce Králové je zajištěno s jedním přestupem a pouze dvakrát za den. Zde zpracovatel této studie zkusí navrhnout úpravy. Pravidelnější spojení je zajištěno se dvěma přestupy (Dvůr Králové z R14 na 413 a z té v Láňově na linku 454)

Spojení do/z Trutnova je zajištěno s přestupem celkem 9-krát za pracovní den, nikoliv však o víkendu, viz nízký počet víkendových spojů na lince 454.

Spojení do/z Liberce je zajištěno jedním spojem přestupem. V případě, že dojde ze strany Libereckého kraje k prodloužení spojů linky 960 do Vrchlabí, automaticky se zlepší i dostupnost Dolního Dvora.

Spojení v rámci oblasti „Krkonose-LK“:

vzhledem ke krátké lince na Strážné je nutné vždy ve Vrchlabí přestupovat, to se negativně projevuje i v dostupnosti dalších obcí, které nemají v současnosti přímé spojení do Vrchlabí.

Spojení v rámci v oblasti „Krkonose-KHK“ je nedostatečné, patří mezi dvě nejhorší obce v rámci východní části Krkonoš. V případě úprav linky 453 Pec – Vrchlabí se pokusí zpracovatel navrhnout přípoje v Lánově na tuto linku, která obsluhuje významná centra v oblasti.

2.2.11 JANSKÉ LÁZNĚ

Spojení do/z Prahy je zajištěno přímo jen 3 páry v pracovní dny a dvakrát o víkendu. Důvodem je, že některé spoje jedoucí do Pece pod Sněžkou nezajíždí do J. Lázní. Další možnosti s jedním přestupem pak nabízí úhrnně 8 párů spojů. Řešením by byla systémová linka Praha – Trutnov – Pec se zastávkou přes J. Lázně.

Spojení do/z Hradce Králové je zajištěno přímo jen 3 páry v pracovní dny a dvakrát o víkendu. Důvodem je, že některé spoje jedoucí do Pece pod Sněžkou nezajíždí do J. Lázní. Další možnosti s jedním přestupem pak nabízí úhrnně 8 párů spojů v pracovní dny, 6 o víkendu. Vzhledem k exponovanosti této destinaci zpracovatel vnímá potenciál ke zlepšení v tomto spojení (vč. spojení z Prahy).

Spojení do/z Liberce je zajištěno pouze jedním párem spojů s přestupem v pracovní dny. Prodloužením linky 960 Liberec – Jilemnice do Vrchlabí by došlo k volné vazbě na linku 453 Vrchlabí – Pec pod Sněžkou, a tedy zlepšení dostupnosti z Liberce.

Spojení do/z Trutnova je zajištěno dostatečným počtem přímých spojů.

Spojení v rámci oblasti „Krkonose-LK“ je zajištěno v zásadě pouze cyklobusem 990, ostatní obce (mimo Benecka) mají zajištěno spojení pouze s více přestupy.

Spojení v rámci v oblasti „Krkonose-KHK“ je ve směs dostatečné, zajištěné linkami 453 Pec p. Sn. – Vrchlabí, 410 Pomezí Boudy – Pec – Trutnov – Dvůr Králové apod. Na spojení s přestupem je odkázán Špindlerův Mlýn, Žacléř, či Strážné a Dolní Dvůr. Ve zdejší oblasti zpracovatel této studie spatřuje příležitost k lepšímu k zajištění přímého spojení do Špindlerova Mlýna a některých časových poloh směr Pomezí Boudy.

2.2.12 HORNÍ MALÁ ÚPA

Spojení do/z Prahy je zajištěno jen s přestupem, a to jen dvakrát až třikrát za den. Obec trpí svou odlehlou polohou od hlavní trasy Trutnov – Pec pod Sněžkou, cesta na konečnou (Pomezí Boudy) je dlouhá přes 11 km a na konečnou zastávku obce zabere asi 15 minut jízdy autobusu jedním směrem. Tyto podmínky se pak odrážejí i na nákladech na úpravy (cena za ujetý km, délka směn řidiče apod.) a počtu spojů. Nicméně zpracovatel této studie se pokusí navrhnout zlepšení stávajícího stavu.

Spojení do/z Hradce Králové je zajištěno přímým spojem jedním spojem v pracovní dny (cyklobus) a třikrát o víkendu. Třemi páry v pracovní dny a 4 páry o víkendu pak lze cestovat s jedním přestupem.

Spojení do/z Trutnova je zajištěno 5 páry přímých spojů v pracovní dny a dalšími čtyřmi s jedním přestupem. O víkendu je situace ještě o něco lepší.

Spojení do/z Liberce je zajištěno pouze 4-krát o víkendu autobusovým linkou 410 ze Dvora Králové n. L. od R14. Příležitostí v této relaci by mohlo být spojení segmentu linky 407 Dvůr Králové n. L. – Trutnov s 403 Trutnov – Horní Malá Úpa.

Spojení v rámci oblasti „Krkonoše-LK“ je zajištěno v zásadě pouze cyklobusem 990 dvakrát za den. Zde shledáváme prostor k zlepšení dostupnosti napříč územím prodloužením vybraných spojů linky 453 Pec p. Sn. – Vrchlabí právě do Malé Úpy.

Spojení v rámci v oblasti „Krkonoše-KHK“ je dle analýzy dostatečné do Pece pod Sněžkou, H. Maršova či s přestupem do J. Lázní, Žacléře.

2.2.13 PEC POD SNĚŽKOU

Spojení do/z Prahy je zajištěno v pracovní den 5 páry spojů a o víkendu 6 páry spojů. Toto spojení je doplněno čtyřmi, resp. třemi možnostmi cestování s jedním přestupem. Nabídka spojů je z pohledu počtu dostatečná, zpracovatel studie vidí příležitost v zpravidelnění nabídky jako páteční trase s přípoji do ostatních středisek.

Spojení do/z Hradce Králové je zajištěno 3 páry spojů v pracovní dny a dvěma o víkendu, zejména o víkendu je výrazněji nabídka doplněna spoji s 1 přestupem s využitím železniční dopravy a přestupy buď ve Dvoře Králové n. L., nebo Svobodě nad Úpou. Zde zpracovatel vidí potenciál spojit ramena autobusových linek Hradec Králové – Trutnov a Trutnov – Pec pod Sněžkou, případně segment rychlých vlaků z H. Králové prodloužit do Svobody nad Úpou bez nutnosti přestupu v Trutnově.

Spojení do/z Liberce je zajištěno 5 páry o víkendu s jedním přestupem z R14 ve Dvoře Králové n. L. na linku 410, v pracovní dny jinak se víceméně jedná o náhodné kombinace. Příležitostí v této relaci by mohlo být spojení segmentu linky 407 Dvůr Králové n. L. – Trutnov s 404 Trutnov – Pec pod Sněžkou a či prodloužení linky 960 Liberec – Jilemnice do Vrchlabí, kde by došlo k volné vazbě na linku 453 Vrchlabí – Pec pod Sněžkou.

Spojení do/z Trutnova je zajištěno dostatečným počtem přímých spojů, či spojů s přestupem ve Svobodě nad Úpou.

Spojení v rámci oblasti „Krkonoše-LK“ je zajištěno v zásadě pouze cyklobusem 990, ostatní obce (mimo Benecka) mají zajištěno spojení pouze s více přestupy.

Spojení v rámci oblasti „Krkonoše-KHK“ je ve směs dostatečné, zajištěné linkami 453 Pec p. Sn. – Vrchlabí, 410 Pomezí Boudy – Pec – Trutnov – Dvůr Králové apod. Na spojení s přestupem je odkázán Špindlerův Mlýn, Žacléř, či Strážné a Dolní Dvůr. Ve zdejší oblasti zhotovitel spatřuje posun k lepšímu k zajištění přímého spojení do Špindlerova Mlýna a doplnění některých časových poloh směr Pomezí boudy.

2.2.14 STRÁŽNÉ

Spojení do/z Prahy je zajištěno s jedním přestupem ve Vrchlabí, ale pouze jednou až dvakrát za den. V případě, že vznikne systémová linka 405 Praha – Špindlerův Mlýn (viz komentáře u jiných obcí), dojde i k lepší návaznosti na Strážné.

Spojení do/z Hradce Králové je zajištěno s přestupem pouze jednou v pracovní dny a o víkendu. Zde zpracovatel této studie vidí prostor pro zlepšení. Další možnosti jsou s dvěma přestupy (Dvůr Králové n. L., Vrchlabí).

Spojení do/z Trutnova je zajištěno 5-krát za pracovní den s přestupem ve Vrchlabí. O víkendu mají oba spoje vazbu na Trutnov. Zpracovatel zde vidí potenciál rozšíření obsluhy Strážného, a tedy i rozšíření možnosti spojení do dalších míst.

Spojení do/z Liberce není řešeno a není prioritou k řešení.

Spojení v rámci oblasti „Krkonoše-LK“:

vzhledem ke krátké lince na Strážné je nutné vždy ve Vrchlabí přestupovat, to se negativně projevuje i v dostupnosti dalších obcí, které nemají v současnosti přímé spojení do Vrchlabí.

Spojení v rámci v oblasti „Krkonoše-KHK“ je nedostatečné, čímž se řadí mezi dvě nejhorší v rámci východní části Krkonoš. V případě úprav linky 453 Pec – Vrchlabí bude spojení s jedním přestupem systémově zajištěno pouze s delším, než 30-minutovým čekáním ve Vrchlabí. Preferován bude i na dále uzel X:30 ve Vrchlabí a vazby směr Praha, Hradec, Špindlerův Mlýn, Trutnov apod. v úvahu přichází nějaké účelové spoje na konkrétní cílený přestup do Vrchlabí.

2.2.15 ŠPINDLERŮV MLÝN

Spojení do/z Prahy je zajištěno 6 páry přímých spojů celotýdně. Zde je v plánu ve spolupráci více krajů systémová dálková linka 405 Praha – Jičín – Vrchlabí – Špindlerův Mlýn, která by měla zaručit více spojů na dané trase s pravidelným intervalem a přípoji na regionální linky.

Spojení do/z Hradce Králové je zajištěno v pracovní dny zejména s přestupem ve Vrchlabí, 3 páry spojů v pracovní dny a dva o víkendu jsou vedeny přímo. Zde zpracovatel vidí prostor pro zlepšení dostupnosti exponovaného turistického centra.

Spojení do/z Trutnova je zajištěno výhradně s přestupem v Trutnově, v pracovní dny 14-krát, o víkendech 3x. Zde zpracovatel vidí prostor ke zlepšení v nabídce o víkendech.

Spojení do/z Liberce je zajištěno jen jedním přímým spojem o víkendu, zbylé spojení je s přestupem. Nabídka spojení není nikterak systémová, přestup se odehrává pokaždé jinde.

Spojení v rámci oblasti „Krkonoše-LK“ je zajištěno přímými spoji jen do Jilemnice. Ucházející spojení lze hodnotit čtyřmi páry spojů s přestupem do Benecka. Ostatní jsou zajištěny s jedním přestupem spíše nahodile, pravidelněji lze cestovat s přestupy ve Vrchlabí a Jilemnici, odkud je již zajištěno častější spojení.

Spojení v rámci v oblasti „Krkonoše-KHK“

Spojení kromě Vrchlabí do ostatních středisek je s přestupem ve Vrchlabí. Žacléř s jedním přestupem dosažitelný není, se dvěma v uzlových bodech Vrchlabí a Trutnov však lze cestovat po celý den.

2.2.16 VRCHLABÍ

Spojení do/z Prahy je zajištěno dostatečně přímými spoji. Zde je navíc v plánu ve spolupráci více krajů systémová dálková linka 405 Praha – Jičín – Vrchlabí – Špindlerův Mlýn, která by měla zaručit více spojů na dané trase s pravidelným intervalem a přípoji na regionální linky.

Spojení do/z Hradce Králové je zajištěno dostatečně přímými spoji a k tomu i dalšími s jedním přestupem ve Dvoře Králové n. L. Vzhledem k tomu, že H. Králové je krajské město a Vrchlabí je uzlovým bodem pro další obce, zpracovatel zde vidí prostor ke zlepšení ve zvýšení počtu přímých spojů.

Spojení do/z Trutnova je zajištěno dostatečně přímými spoji (vlak i autobus).

Spojení do/z Liberce je zajištěno přímým spojem pouze 2x za den. Vzhledem k návaznostem v uzlu Vrchlabí a možným návaznostem do dalších směrů se v rámci projektu nabízí tento bod řešit detailněji.

Spojení v rámci oblasti „Krkonose-LK“ je zajištěno do Rokytnice n. J., Benecka, Jilemnice, případně do Kořenova. Většina ze sledovaných středisek má alespoň jeden přímý spoj a další 3–4 páry spojů s jedním přestupem.

Spojení v rámci v oblasti „Krkonose-KHK“ je dle analýzy dostatečné do Pece pod Sněžkou, H. Maršova, J. Lázní či Špindlerova Mlýna. Jako jediné má také přímé spoje do Dolního Dvora a Strážného.

2.2.17 ŽACLÉŘ

Spojení do/z Prahy je zajištěno v pracovní den 16 páry spojů s přestupem v Trutnově, a o víkendu čtyřmi.

Spojení do/z Hradce Králové je zajištěno v pracovní den 16 páry spojů s přestupem v Trutnově, a o víkendu devíti.

Spojení do/z Liberce je zajištěno pouze jedním párem spojů s přestupem v Trutnově v pracovní dny díky jedinému spoji Liberec – Trutnov. Systémové spojení pak nabízí linka 401 do Trutnova, pak přestup na 407 Trutnov – Dvůr Králové a R14 směr Liberec.

Spojení do/z Trutnova je zajištěno dostatečným počtem přímých spojů.

Spojení v rámci oblasti „Krkonose-LK“ není zajištěno vůbec. Celé napojení na další oblasti je determinováno tím, že Žacléřsko jako výběžek je kompletně zajištěn okružní linkou z Trutnova. Tato linka funguje spolehlivě a nebudou zde navrhovány úpravy.

Spojení v rámci v oblasti „Krkonose-KHK“ je ve směs dostatečné ve směru Pec Pod Sněžkou a Horní Malá Úpa, ale vždy s přestupem v Trutnově. spojení s max. 1 přestupem v zásadě neexistuje do Špindlerova Mlýna, Strážného a Dolní Dvůr. Zde je však zajištěno spojení s dvěma přestupy, protože Strážné a Dolní Dvůr jsou zajištěny pouze z Vrchlabí a přímé spoje z Trutnova do Špindlerova Mlýna nejsou. Lze uvažovat o nějakém účelovém propojení „přímým vozem“ mezi linkami 400 Trutnov – Vrchlabí a 450 Špindlerův Mlýn – Vrchlabí.

2.2.18 SPOJENÍ ČESKÉ A POLSKÉ ČÁSTI KRKONOŠ

Spojení české a polské části Krkonoš je veřejnou dopravou zajištěno pouze pomocí železniční linky L1 | Liberec – Harrachov – Szklarska Poreba. V minulosti byla vedena mezinárodní linka v trase Horní Malá Úpa, Pomezí Boudy – Kowary – Karpacz – Szklarska Poreba – Harrachov („Pašerák“), ta byla v provozu naposledy v létě 2017. Z polské strany zajíždí v trase Kowary – Pec pod Sněžkou celoročně polský dopravce malými autobusy na sledované území. Přes Žacléřský výběžek je provozována přeshraniční železniční doprava, aktuálně v plánovaném rozsahu pro rok 2020 od května do září každý den, po zbytek roku jsou vedeny vlaky z Královce do polské Sędziszewi.

2.3 ANALÝZA VYUŽITÍ LINEK

Zpracovatel studie v rámci této kapitoly uvádí počet přepravených cestujících na sledovaných (analyzovaných) linkách⁹ definovaných v kap. 2.1. Součástí statistiky jsou také výnosy z jízdného, ty však nejsou uváděny pro komerční linky. Dále je v rámci této kapitoly uveden počet přepravených jízdních kol (viz Tabulka 2).

Tabulka 2 – Počet přepravených jízdních kol

Linka č.	Trasa		Rok 2018	Rok 2019 (bez 09/2019)
392	640123	Hradec Králové – Náchod – Adršpach – Trutnov – Pec p. Sněžkou – Pomezní Boudy	812	889
491a	690210	Vrchlabí – Dvůr Králové n. L. Kuks/Hořice – Hradec Králové	304	307
491b	690721	Špindlerův Mlýn, Špindlerovka – Vrchlabí – Janské Lázně – Svoboda n. Úpou – Pec p. Sněžkou	727	521
495	690975	Úpice – Trutnov – Svoboda n. Ú. – Pec p. Sn. – Hor. Malá Úpa	1 099	700
947	670947	Jilemnice – Hrabačov – Vítkovice – Horní Mísečky	622	578
990*	670990	Harrachov – Rokytnice n. Jiz. – Vítkovice – Vrchlabí –	743	788
990*	690990	Janské Lázně – Pec p. Sněžkou – Hor. Malá Úpa	655	479

Zdroj: KORID LK

* V roce 2018 se přepravilo dalších 126 kol na lince 949, která z důvodu uzavírky nahrazovala v úseku Jilemnice – Vrchlabí – Benecko linku 990.

Kompletní přehled počtu přepravených cestujících je součástí přílohy P2-03-01. Vybrané relace jsou rozebrány detailně v následujících tabulkách:

Tabulka 3 – Počet cestujících ve vybraných relacích celkem dle provozních dní v období červen–září 2018

Relace	Počet cestujících prac. den	Počet cestujících sobota	Počet cestujících neděle
Harrachov – směr Tanvald (bus) **	17 371	3 522	3 483
Harrachov – Rokytnice n. Jiz.	7 088	1 732	756
Rokytnice n. Jiz. – Jablonec n. Jiz.	9 279	1 283	936
Jilemnice – Vrchlabí	18 959	1 233	764
Vrchlabí – Špindlerův Mlýn	28 721	6 050	3 708
Vrchlabí – Pec p. Sněžkou ***	4 245	1 131	636
Svoboda n. Úpou – Pec p. Sněžkou ***	13 228	2 645	1 721
Špindlerův Mlýn – směr JC, Praha (jen dálkové linky) *	7 122	2 239	3 093
Janské Lázně – Pec p. Sněžkou ***	7 037	2 434	1 069
Horní Malá Úpa – Pec p. Sněžkou ***	5 382	2 592	714
Horní Malá Úpa – Horní Maršov ****	10 394	3 900	2 214

Zdroj: KORID LK

⁹ Výjimkou jsou linky, pro které dopravci nezaslali data.

Tabulka 4 – Počet cestujících ve vybraných relacích (průměr za provozní den)

Relace	Počet cestujících prac. den průměr/den	Počet cestujících sobota průměr/den	Počet cestujících neděle průměr/den
Harrachov – směr Tanvald (bus) **	209,29	176,10	183,32
Harrachov – Rokytnice n. Jiz.	85,40	86,60	39,79
Rokytnice n. Jiz. – Jablonec n. Jiz.	111,80	64,15	49,26
Jilemnice – Vrchlabí	228,42	61,65	40,21
Vrchlabí – Špindlerův Mlýn	346,04	302,50	195,16
Vrchlabí – Pec p. Sněžkou ***	51,14	56,55	33,47
Svoboda n. Úpou – Pec p. Sněžkou ***	159,37	132,25	90,58
Špindlerův Mlýn – směr JC, Praha (jen dálkové linky) *	85,81	111,95	162,79
Jánské Lázně – Pec p. Sněžkou ***	84,78	121,70	56,26
Horní Malá Úpa – Pec p. Sněžkou ***	64,84	129,60	37,58
Horní Malá Úpa – Horní Maršov ****	125,23	195,00	116,53

Zdroj: KORID LK

Vysvětlivky k tabulkám 3 a 4:

* cílové/výchozí destinace Praha, Mladá Boleslav, Mnichovo Hradiště, Turnov, Poděbrady, Kopidlno, Sobotka, Jičín

** cílové/výchozí destinace za Tanvaldem (včetně), tedy mimo Kořenov a Desná

*** cestující z/do Pece pod Sněžkou a Velké Úpy

**** cílové/výchozí destinace za Horním Maršovem (včetně)

Z výše uvedeného (Tabulka 3 a Tabulka 4) vyplývá, že nejvíce cestujících a nejsilnější přepravní vztahy jsou ze Špindlerova Mlýna a z Harrachova. V případě Špindlerova Mlýna všichni cestující (jak v rámci regionální, tak nadregionální dopravy) jedou v relaci Špindlerův Mlýn – Vrchlabí, což je dáno infrastrukturou a tím, že silnice II/295 je jedinou přístupovou cestou do/ze Špindlerova Mlýna. V případě Harrachova se cestující rozdělí na Novém Světě do dvou proudů, z nichž ten silnější je ve směru Tanvald po silnici I/10, kudy cestující lidé jak rámci regionální dopravy (Tanvald, Jablonec n. Nisou), tak i nadregionální (Mladá Boleslav, Praha atd.). Velmi silné přepravní vztahy jsou také mezi Jilemníci a Vrchlabím.

V předchozích tabulkách není mj. uveden přepravní vztah mezi Špindlerovým Mlýnem a Pecí pod Sněžkou, protože ne všichni cestující si kupují přestupní jízdenky, a tak by docházelo ke zkreslení počtu cestujících.

Příloha P2-03-01: Statistika využití linek

2.4 SHRUTÍ ANALÝZY DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI

2.4.1 SWOT ANALÝZA

Zpracovatel této studie v rámci SWOT analýzy (viz Tabulka 5) vybírá obecné a případně některé zásadní charakteristiky. Konkrétní rozbor spojení je popsán v kapitolách 2.1, 2.2 a 2.3, návrh opatření a příležitostí pro rozvoj je pak popsán v kapitolách 3.1 a 3.2.

Tabulka 5 – SWOT analýza

SWOT analýza		
Interní analýza	Silné stránky	Slabé stránky
	- rozsah dopravní obslužnosti v oblasti; - přímá spojení nejvýznamnějších horských středisek (Harrachov, Pec p. Sněžkou, Rokytnice n. Jiz., Špindlerův Mlýn) s Prahou; - kyvadlová doprava Horní Mísečky – Zlaté návrší (a její využití); - kvalitní vozový park (požadavky na vozový park definují ve standardech kvality LK i KHK).	- absence přímého spojení v relaci Pec p. Sn. – Špindlerův Mlýn, vyhovující nejsou t.č. ani návaznosti ve Vrchlabí; - absence spojení o víkendu do některých částí Krkonoš (Dolní Dvůr, Paseky n. J.); - spojení na Zlaté návrší s Jilemnickem a vzdálenějšími oblastmi; - spojení Hradce Králové s Harrachovem a Rokytnicí n. Jiz. Není systémově možné max. s jedním přestupem; - nedostatečné spojení Liberecka a Jablonecka s Trutnovskem; - až na dva páry víkendových vlaků jsou všechny vlaky do Svobody n.Ú. vedeny jen z Trutnova – generuje přestup navíc; - propojení s VHD v Polsku - linky spojující Prahu s východní částí Krkonoš jsou vedeny v komerčním režimu a není je možné efektivně provázet s regionálními linkami.
Externí analýza	Příležitosti	Hrozby
	- ve spolupráci LK, KHK a SČK kraji organizovat linky jako součást IDS => synergický efekt a garance spojení z/do Prahy; - zlepšit spojení Krkonoš v LK s Hradcem Králové; - zlepšit spojení Krkonoš v KHK s Libercem; - rozvoj spojení na Zlaté návrší; - zlepšit propojení s polskou částí Krkonoš; - garance přestupů ve Špindlerově Mlýně na Špindlerovu boudu, případně rozvoj přímého spoje z vnitrozemí; - zavedení linek v Peci pod Sněžkou přímo k lanovce na Sněžku; - garance bezbariérových spojů v návaznosti na bezbariérové turistické trasy.	- velká část dálkových linek z/do Prahy je v komerčním režimu, hrozí tak ukončení provozu linek ze strany dopravce; - nedostatek řidičů pro autobusovou dopravu => omezující faktor v rozvojových záměrech; - hrozba omezení financování veřejné dopravy z rozpočtu krajů nebo omezené možnosti na pokrytí rostoucích nákladů v dopravní obslužnosti.

Zdroj: KORID LK

3 NÁVRH DOPRAVNÍ KONCEPCE

Tato kapitola je ze strany zpracovatele této rozdělena do části dopravní koncepce (viz kap. 3.1) a do části navrhovaných rozvojových cílů a opatření (viz kap. 3.2).

3.1 NÁVRH DOPRAVNÍ KONCEPCE

Dopravní koncepce je rozdělena na část zabývající se linkovým vedením (3.1.1) a na část zabývající se technologií (M).

3.1.1 KONCEPCE LINKOVÉHO VEDENÍ V OBLASTI

V rámci zpracování koncepce linkového vedení uvádí zpracovatel této studie několik tematických okruhů, kterými se tato studie v návaznosti na analýzu spojení (viz kap. 2.1 a 2.2) zabývá.

Součástí studie jsou dále navazující přílohy:

P3-01-01: Seznam linek

P3-01-02: Mapa linkového vedení

a přílohy s vybranými jízdními řády:

P3-01-03: Linky 405 (Praha – Jičín – Jilemnice – Špindlerův Mlýn) a 565 (Praha – Jičín – Jilemnice – Rokytnice n.Jiz.)

P3-01-04: Linky 700 (Praha – Turnov – Harrachov), 720 (Praha – Turnov – Semily – Rokytnice n.Jiz.), 730 (Praha – Turnov – Jilemnice – Špindlerův Mlýn) a 735 (Praha – Turnov – Jilemnice – Vítkovice, Horní Míšečky)

P3-01-05: Linka 191 (Pec p.Sněžkou – Hradec Králové – Praha)

P3-01-06: Linky 947 (Jilemnice – Vítkovice, Horní Míšečky), 991 (Martinice v Krk. – Jilemnice – Vítkovice, Zlaté návrší) a 995 (Harrachov – Vítkovice, Zlaté návrší)

P3-01-07: Linka 990 (Harrachov – Pomezní Boudy)

P3-01-08: Linky 392, 491 a 495 (cyklobusy)

P3-01-09: Ostatní regionální linky

3.1.1.1 PŘEPRAVA JÍZDNÍCH KOL (OBEZNĚ)

Zpracovatel této studie navrhuje, aby přeprava kol byla s ohledem na přepravní potenciál a charakter linek rozdělena do tří kategorií

1. Klasický autobus s cyklovletem (min. kapacita 25 kol).
2. Upravený autobus s přepravou jízdních kol v interiéru vozidla (min. kapacita 15 kol).
3. Klasický autobus s háky na kola (tzv. „cyklobatoh“), nebo upravený vyjmutím 4 sedadel v interiéru (min. kapacita 5 kol).

Návrh na zařazení linek do jednotlivých kategorií přepravy jízdních kol je uveden v následující tabulce:

Tabulka 6 – Návrh na rozdělení linek s přepravou kol do kategorií dle nabízené kapacity

Kategorie	Kapacita	Zařazené linky
1. BUS + vlek	min. 25	392, 491, 495, 990
2. Upravený autobus	min. 15	947
3. „Cyklobatoh“	min. 5	400, 401, 403, 404, 410, 453, 454, 456, 743, 942, 948, 949, 951 + příp. dálkové linky

Zdroj: KORID LK

Z uvedeného vyplývá cíl postupného rozšiřování možností přepravy kola. Tam, kde je vysoký potenciál pro přepravu kola, jsou zaváděny speciální turistické linky s možností přepravy kola (tzv. „cyklobusy“ – odpovídá bodům 1 a 2 ve výše uvedených kategoriích). Nicméně navrhovatel této studie doporučuje také rozšířit nabídku i na méně frekventovaných relacích formou tzv. „cyklobatohu“.

Přepravu kol, alespoň v menší míře, by bylo vhodné proti stávajícímu stavu rozšířit na linkách / v relacích:

- Harrachov – Rokytnice n.Jiz. (cyklobatoh na lince 743);
- Jilemnice/Semily – Rokytnice n.Jiz. (cyklobatoh na víkendových spojích linek 942 a 951);
- Jilemnice – Benecko – Vrchlabí (cyklobatoh na linkách 948 a 949);
- Vrchlabí – Strážné (cyklobatoh na lince 456);
- Vrchlabí – Dolní Dvůr (cyklobatoh na lince 454);
- Dvůr Králové – Trutnov – Pec p. Sn. – Pomezní Boudy (cyklobatoh na vybraných spojích linek 403, 404, 410);
- Pomezní Boudy – Pec p. Sn. – J. Lázně – Vrchlabí – Šp. Mlýn (cyklobatoh na vybraných spojích 453);
- Trutnov – Bernartice – Žacléř – Babí – Trutnov (cyklobatoh na vybraných spojích 401);
- Trutnov – Vrchlabí (cyklobatoh okrajově na lince 400).

Z hlediska sezónního provozu přepravy kol navrhuje zpracovatel studie dvě základní provozní období:

1. Červen–září
2. Letní prázdniny (červenec–srpen)

Dále zpracovatel této studie doporučuje vhodnou kombinaci výše uvedených období s provozem od června do září o víkendu a denně o letních prázdninách. Důvodem je snazší provozní zajištění linek (spojů), neboť zpravidla je možné v období letních prázdnin několik turnusů ušetřit. Je třeba upozornit, že provoz „speciálních spojů“ v pracovní dny i v období školního roku (zde v červnu a září) znamená, že v nákladové kalkulaci je potřeba počítat s vozidlem navíc pro celý rok. (!) Druhým problematickým aspektem je pak nedostatek řidičů autobusů na trhu práce. Pro příklad uveďme dnešní stav na lince 990, kdy se v září zajišťují spoje v čtvrtek a pátek, ale pouze díky vstřícnosti dopravce zajištěním z provozních záloh a zajištěním smluvního svazku více řidiči, než je v jiný běžný školní den.

3.1.1.2 ŘEŠENÍ OBSLUŽNOSTI V RELACI PRAHA – KRKONOŠE

Jedním z klíčových cílů, které zpracovatel této studie navrhuje, je organizace linek v relaci Praha – Krkonoše v rámci kraji objednávané dopravy. Tento cíl přesahuje kompetence Libereckého a Královéhradeckého kraje, proto je bod uveden také v kap. 6.

K řešení jsou navrženy tyto trasy linek:

405 | Praha – Mladá Boleslav – Jičín – Nová Paka – Jilemnice – Vrchlabí – Špindlerův Mlýn

565 | Praha – Mladá Boleslav – Jičín – Lomnice n. Pop. – Jilemnice – Rokytnice n. Jiz.

700 | Praha – Mladá Boleslav – Turnov – Harrachov – Rokytnice n. Jiz.

720 | Praha – Mladá Boleslav – Turnov – Semily – Vysoké n. Jiz. – Rokytnice n. Jiz.

730 | Praha – Mladá Boleslav – Turnov – Semily – Jilemnice – Vrchlabí – Špindlerův Mlýn

735 | Praha – Mladá Boleslav – Turnov – Semily – Jilemnice – Vítkovice, Horní Mísečky

a dále linky Praha – Hradec Králové/Hořice – Trutnov – Pec p. Sn. – Horní Malá Úpa (viz kap. 3.1.1.3).

Za výše uvedeným účelem je potřeba zejména:

1. dojednat smluvní rámec zajištění dopravy mezi Královéhradeckým, Libereckým, Středočeským krajem a Prahou;
2. zajistit zapojení uvedených linek do příslušných IDS (IREDO, IDOL a PID);
3. stanovit technické a provozní standardy;
4. aj.

P3-01-03: Linky 405 a 565

P3-01-04: Linky 700, 720, 730 a 735

3.1.1.3 DOPRAVNÍ KONCEPCE SPOJENÍ Z H. KRÁLOVÉ, LIBERECE ČI PRAHY

Vzhledem ke skutečnosti, že spojení od Hradce Králové nebylo v analýze stávajícího spojení vyhodnoceno jako dostatečné, byla pro studii zpracována koncepce linky 191 Praha – Hradec Králové – Trutnov – Pec p. Sn. (- Hor. Malá Úpa). Základem byla synergie toho, že KHK má v úmyslu zajišťovat ve dvouhodinovém systému trasu H. Králové – Dvůr Králové – Trutnov a větší zájem o přímé spojení z Trutnova do J. Lázní či Pece pod Sněžkou do jednoho konceptu. V předkládané variantě je navíc vše propojeno po D11 až do Prahy ve 240-minutovém intervalu a 3 spoje o víkendu obsluhují i Hor. Malou Úpu. Tato linka je samozřejmě ze všech opatření nejnáročnější na vozidla a řidiče. Jako další bod v této úpravě je stávající spoje linky 407 v pracovní dny z vlakového uzlu R14 ve Dvoře Králové n. L. do Trutnova oběhově prodlouženo do Pece pod Sněžkou či Malé Úpy. O víkendu takto již funguje linka 410, která však vynechává některé zastávky. Rozvoj o další spoje by mělo být předmětem jednání se Středočeským krajem. Druhým pilířem úpravy koncepce je model železniční dopravy na trati 045 Trutnov – Svoboda nad Úpou, který od roku 2021 plánuje Královéhradecký kraj změnit – nahradit stávající osobní vlaky Trutnov – Svoboda nad Úpou prodlouženými spěšnými vlaky Hradec Králové – Trutnov, či Kolín – Trutnov.

V příloženém návrhu i v sekci opatření se pak nachází i prodloužení vybraných rychlíků linky R10 z Prahy až do Svobody nad Úpou s návazností na autobusové spoje směr J. Lázně a Pec pod Sněžkou. Limitem pro úpravu modelu dle studie je technická zastaralost žst. Trutnov, která omezuje i současný stav provozu a jakékoliv zlepšení bude vítáno. Dále pak nástupiště ve Svobodě nad Úpou má cca 60 m, tzn. při zastavení klasické rychlíkové soupravy by šlo vystupovat jen z prvních dvou vozů.

P3-01-05: Linka 191 (Horní Malá Úpa – Pec p.Sněžkou – Hradec Králové – Praha)**3.1.1.4 DOPRAVNÍ KONCEPCE V RELACI HARRACHOV – JILEMNICE**

Spojení Jilemnice a Harrachova, jak bylo uvedeno v kap. 2.2.1, je v současnosti zajištěno obvykle se dvěma přestupy. Zpracovatel této studie je názoru, že s ohledem na množství jiných linek vedených v trasách Harrachov – Rokytnice nad Jizerou a Rokytnice nad Jizerou – Jilemnice není již potenciál pro zavedení přímé linky Harrachov – Jilemnice. Za daných podmínek optimální by tak byla úprava vedení linek (a spojů) tak, aby existovala možnost spojení s jedním přestupem v zastávce Rokytnice n.Jiz., host., nebo v Jablonec nad Jizerou (na vlak, nebo na autobus v zastávce na náměstí).

Nezbytným předpokladem pro volbu varianty a další postup je realizace některé z variant koncepce spojení mezi Jilemníci a Rokytnicí nad Jizerou popsané ve Studii „Zefektivnění provozu železniční trati 042“¹⁰ (Martinice v Krk. – Rokytnice n. Jiz.), tj. proklad železniční a autobusové dopravy mezi Jablonecem nad Jizerou a Jilemníci, nebo nahrazení železniční dopravy dopravou autobusovou.

Dalším předpokladem pro úpravu linkového vedení v oblasti Harrachov/Rokytnice n.Jiz. – Jilemnice je stabilizace koncepce na trati 040 (Chlumec n. Cidl. – Stará Paka – Trutnov), na kterou navazují osobní vlaky vedené na trati 042.

3.1.1.5 ŘEŠENÍ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI V RELACI PEC POD SNĚŽKOU – ŠPINDLERŮV MLÝN

Spojení z Pece pod Sněžkou do Špindlerova Mlýna je až na jednu výjimku zajištěno přestupem ve Vrchlabí, tyto přestupy však nejsou z vícero důvodů optimalizované, a tedy může někdy být přestupní doba až k hodině. Proto je ve studii navrženo prodloužení spojů z Vrchlabí až do Špindlerova Mlýna. Vzhledem k důležitosti obou středisek (včetně průjezdu dalšími cíli jako J. Lázně, Č. Důl apod.) je prodloužení některých spojů navrženo celoročně včetně víkendů. Přesná poloha spojů je přizpůsobena navržená přípoje ve Svobodě nad Úpou na vlaky. Koncept je však aplikovatelný i na současný stav uzlu Svoboda nad Úpou. V oblasti navrženými změnami dojde k rozšíření počtu spojů a tedy i zajištění další kapacity.

P3-01-09: Ostatní regionální linky**3.1.1.6 DOPRAVNÍ MODEL OBSLUŽNOSTI ZLATÉHO NÁVRŠÍ**

Zpracovatel této studie navrhuje rozšířit možnosti spojení na Zlaté návrší ze širšího okruhu měst a obcí. V současnosti, jak je popsáno v kap. 2.2.8.2, není zajištěno v dostatečné míře a kapacitě spojení na Zlaté návrší ze směru od Jilemnice. Proto jsou navržena následující opatření:

Linka 991 | (Martinice v Krkonoších) Jilemnice – Vítkovice, Zlaté návrší

- rozšíření trasy o úsek Martinice v Krkonoších – Jilemnice z důvodu návazností na vlaky ze směru Chlumec n. Cidl. a Trutnov;
- rozsah provozu v průběhu dne:
 - v úseku Martinice v Krk. – Vítkovice, Horní Mísečky 2-hod. interval;
 - v úseku Vítkovice, Horní Mísečky – Vítkovice, Zlaté návrší společně s linkou 995 interval 30 minut;
- provozní období: denně od června do září

¹⁰ Dostupné na webu <http://www.korid.cz/stranky/27:zefektivneni-provozu-na-zeleznicni-trati-042.html>

➤ úprava časových poloh v návaznosti na:

- spěšné vlaky na trati 040 (příjezdy a odjezdy do žel.st. Martinice v Krk.);
- připravovanou linku 405 Praha – Jičín – Jilemnice – Špindlerův Mlýn (příjezdy do Jilemnice z Prahy cca L:15, odjezdy cca S:45).

Linka 995 | Harrachov – Rokytnice n. Jiz. – Vítkovice, Zlaté návrší

➤ rozsah provozu v průběhu dne:

- v úseku Harrachov – Rokytnice n. Jiz. zachovat alespoň dva páry spojů (+ spoj Jilemnice – Harrachov jako přípoj k vlakům do/z Polska);
- v úseku Rokytnice n. Jiz. – Vítkovice, Zlaté návrší vést alespoň 4 páry spojů (tj. jeden navíc);

➤ provozní období: červen–září alespoň víkendy, pracovní dny min. o letních prázdninách.

Výše uvedené návrhy mají dopad i na linku 947 (Jilemnice – Vítkovice, Horní Mísečky). Zpracovatel navrhuje omezit souběhy linek 947 a 991, tj. omezit linku 947 v době provozu linky 991. Aby existovaly návaznosti ve směru od Jičína, Prahy a Semil ve směru Horní Mísečky (a naopak), je navrženo posunout spoje do stejné časové polohy jako spoje linky 991.

Navrhované jízdní řády pro linky 947, 991 a 995 jsou součástí přílohy P3-01-06.

Nad rámec uvedeného je plánováno rozšíření dopravy mezi Prahou a Horními Mísečkami linkou 735 – jízdní řád je součástí přílohy P3-01-04.

3.1.1.7 ŘEŠENÍ DOPRAVY NA Lince 990 (HARRACHOV – VRCHLABÍ – PEC P. SNĚŽKOU – POMEZNÍ BOUDY)

Zpracovatel této studie se zabývá možnostmi úpravy linky 990 (Harrachov – Pomezní Boudy), neboť linka ve stávajícím provozním režimu má své nevýhody (brzké ranní odjezdy z počátečních zastávek, příliš dlouhá jízdní doba v celé relaci), ale i své výhody (propojení všech důležitých center jednou linkou). Za účelem dalšího projednání jsou navrženy tyto možnosti:

1. Ponechání stávajícího stavu beze změn.
2. Ponechání provozního konceptu linky bez obsluhy obce Kořenov.
 - a. všechny spoje přes Rezek
 - b. ranní spoj z Harrachova a odpolední spoj z Horní Malé Úpy přes Jablonec n. Jiz. a Poniklou
3. Ponechání provozního konceptu bez obce Benecko
 - a. všechny spoje přes Rezek
 - b. ranní spoj z Harrachova a odpolední spoj z Horní Malé Úpy přes Jablonec n. Jiz. a Poniklou
4. Úprava trasy linky bez obsluhy obcí Kořenov a Benecko.
 - a. všechny spoje přes Rezek
 - b. ranní spoj z Harrachova a odpolední spoj z Horní Malé Úpy přes Jablonec n. Jiz. a Poniklou
5. Roztržení linky ve Vrchlabí
 - a. ve stávající časové poloze
 - b. s posunem odjezdů z Harrachova a Horní Malé Úpy na pozdější hodinu

V příp. variant 3 a 4 do trasy linky 990 mohla být doplněna zastávka Horní Branná, Valteřice.

Každá z výše uvedených variant má své výhody a nevýhody, které zpracovatel této studie popisuje v následující tabulce. V žádné z variant nelze linkou 990 zajistit všechny (někdy protichůdné) přepravní potřeby.

Tabulka 7 – Analýza variant linky 990

Přepravní potřeba (cíl)	var 1	var 2a	var 2b	var 3a	var 3b	var 4a	var 4b	var 5a	var 5b
Propojení HA-JL-VR-Pec-Pomezní Boudy	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	X	X
Přímé spojení se Špindlerovým Mlýnem	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Zkrácení jízdní doby min. o 10 min. oproti SQ	X	✓	✓	✓	✓	✓	✓	X	X
Zkrácení jízdní doby min. o 20 min. oproti SQ	X	X	X	X	X	✓	✓	X	X
Přímé spojení z Jablonce n. Jiz.	X	X	✓	X	✓	X	✓	X	X
Přímo spojení z Rokytnice n. Jiz. (centra)	✓	✓	X	✓	X	✓	X	✓	✓
Provozní zajištění celé linky jedním dopravcem z jedné oblasti	X	X	X	X	X	X	X	✓	✓

Zdroj: KORID LK

Zpracovatel této studie navrhuje k dalšímu projednání var. 2a nebo 4a. Jízdní řád pro tyto varianty je součástí přílohy P3-01-07. Heat mapa linky 990 je součástí přílohy P3-01-10.

3.1.1.8 DOPRAVA NA BENECKO

Doprava na Benecko by měla být dle zpracovatele této studie upravena v návaznosti na:

- linku od/do Prahy (úprava časových poloh linky 948);
- linku 960 od Liberce (Semil);
- záměr propojení linek Semily – Jilemnice a Jilemnice – Benecko – Vrchlabí o víkendu;
- volbu varianty obslužnosti linkou 990 (viz kap. 3.1.1.7).

3.1.1.9 ZRYCHLENÍ CYKLOBUSOVÝCH LINEK

Do východní části Krkonoš od Trutnova míří dvě linky cyklobusů 392 (H. Králové – Náchod – Adršpach – Trutnov – Horní Malá Úpa, Pomezní Boudy) a 495 (Úpice – Trutnov – Pec p. Sn. – Horní Malá Úpa, Pomezní Boudy). Ve studii jsou navržena určitá opatření, která reagují na níže uvedené provozní nedostatky:

- absence atraktivního spojení pro cyklisty na Pomezní Boudy z H. Králové či Jaroměře
- pozdní příjezd linky 392 na Pomezní Boudy a tím pádem občasné přeplnění linky 495 jedoucí v atraktivnější čas

- absence spojení pro cyklisty ze Dvora Králové n. L. do východních Krkonoš

Linka 392 bude nově výchozí z Náchoda a pojedje přes Úpici do Trutnova a dále do Krkonoš (mimo Adršpach). Trutnovem pojedje dříve (cca 9:20) a tedy v atraktivnější čas nabídne potřebnou kapacitu. Adršpach je dobře obslužen železniční dopravou s garantovanou přepravou jízdních kol, vedení cyklobusu touto lokalitou je duplicitní. Drobností k dořešení je spojení Adršpachu s Policí nad Metují.

Linka 495 bude nově výchozí z Hradce Králové a přes Dvůr Králové n. L. dojedje do Trutnova a dále po své trase. Odjezdy obou linek z Trutnova budou cca 20 minut po sobě.

Podmínkou realizace této změny je souhlas i svazku Kladské Pomezí, který se spolupodílí na financování linky 392.

P3-01-08: Linky 392, 491 a 495 (cyklobusy)

3.1.1.10 DOPRAVNÍ OBSLUŽNOST STRÁŽNÉHO

Na lince 456 je navržena přeprava kol a rozšíření spojení o 2 páry spojů v pracovní dny a 1 pár o víkendu.

P3-01-09: Ostatní regionální linky

3.1.1.11 DOPRAVNÍ OBSLUŽNOST MALÉ ÚPY

Jak bylo výše zmíněno, linka 403 by mohla být prooběhována se spoji linky 407 od vlaků ze Dvora Králové n. L. Na samotné lince 403 je oběhovými úpravami zajištěno rozšíření přímého spojení z Trutnova, a i celkový počet spojů, dále na lince 191 je jeden pár víkendového spojení z Prahy veden až z/na Malé Úpy plus 1 víkendový spoj veden z Malé Úpy do H Králové. Důležitým krokem ke zlepšení spojení do oblasti je i protravování spojů linky 453 ze Špindlerova Mlýna do Pece p. Sněžkou a Malé Úpy. Pro turisty tak může vzniknout přepravní koridor podél pohoří, kde se přibližně každé dvě hodiny lze libovolně pohybovat. Tuto linku pak doplňuje i cyklobus 990. Linka 453 má navíc návaznost na spěšné vlaky Svoboda nad Úpou – Trutnov – Hradec Králové. Pro zajištění komfortního spojení je důležité zajistit také dostatečnou kapacitu spojů – konkrétní opatření by dle využití byla řešena mezi objednatelem a dopravcem.

Zcela jiným přístupem ke zlepšení dopravní obslužnosti obce by mohl být vznik samostatné obsluhy nízkokapacitním vozidlem (vozidly) úseku Pomezí Boudy – Horní Maršov s vyšší četností spojů, který by nahradil veškeré ostatní linky mimo cyklobusy. Tímto přístupem se v budoucnu lze detailněji zabývat a popsat, a především zhodnotit globálně jeho výhody a nevýhody oproti dnešnímu či navrhovanému stavu. Zpracovatel studie je však názoru, že tento režim obsluhy je vhodný, je-li místo přestupu cílem pro převážnou část cestujících, nebo je-li v místě přestupu garantovaný přestup na páteřní linku a infrastruktura (krytá čekárna) v případě delšího čekání na přípoj. Vhodné by také v místě přestupu pro režim „shuttle-bus“ bylo i záchytné parkoviště.

3.1.1.12 DOPRAVNÍ OBSLUŽNOST DOLNÍHO DVORA

Na lince 454 je navržena přeprava kol na stávajících spojích a nový koncept 4 párů spojů o víkendu. V pracovní dny je rozšířeno spojení ve večerních hodinách zajištěním linky 413.

P3-01-09: Ostatní regionální linky

3.1.1.13 DOPRAVNÍ KONCEPCE UZLU VRCHLABÍ A VAZBY DO OBCÍ STRÁŽNÉ, D. DVŮR, BENECKO A DÁLE

Jak již bylo výše zmíněno, je připraven koncept linky 405 Praha – Vrchlabí – Špindlerův Mlýn, který by měl nahradit stávající dálkové spoje linky 690702 a 690290. Na základě tohoto by se měly autobusy potkávat každou půl ve Vrchlabí tak, že v lichou půl přijede autobus z Prahy, v sudou půl pojedou do Prahy. To koresponduje s regionálními linkami, které právě ctí uzel v půl. Do tohoto konceptu pak zapadá upravená linka 530 Špindlerův Mlýn – Vrchlabí – Nová Paka – Hradec Králové, která bude přijíždět v sudou půl a odjíždět lichou půl. Maximalizují se tak přestupní vazby do dalších obcí ze vzdálenějších míst. V případě úpravy konceptu linky 453 by se pak i snížila přestupní doba pro směr Janské Lázně – Pec p. Sněžkou z 50 minut asi na 35. Příjezdy a odjezdy vlaků z Vrchlabí budou odvislé od finální koncepce na trati 040. Odjezd vlaků budou buď 40 a 00 minutou (křižování vlaků v Martinicích), nebo každou hodinu v 50. minutu (křižování vlaků v Kunčicích).

P3-01-09: Ostatní regionální linky

3.1.1.14 ROZŠÍŘENÍ PROVOZU CYKLOBUSU H. KRÁLOVÉ – VRCHLABÍ A PROTRASOVÁNÍ DO ŠPINDLEROVA MLÝNA

Ve studii je dále navrženo sjednocení provozu cyklobusové linky 690210 (491a) na víkendy červen a září, červenec–srpen denně. Zároveň provozně spojit s linkou 491b, čímž vznikne přímé spojení z Hradce Králové až na Špindlerovu boudu, a naopak ze Špindlerova Mlýna až na Kuks či k ZOO ve Dvoře Králové n. Lab.

P3-01-08: Linky 392, 491 a 495 (cyklobusy)

3.1.1.15 HISTORICKÉ LINKY

V rámci této studie navrhuje její zpracovatel také využití i speciálních linek provozovaných historickými vozidly (např. Škoda RTO 706, Karosa ŠL 11, Karosa řady 700). Konkrétně je navrženo:

1. Propojení Jablonce nad Jizerou a Kořenova

- Cílem této linky by bylo propojení obou koncových míst a přeprava v době provozu historických jízd na železnici („Zubačka“, historické vlaky na trati 042).
- Tento cíl je v souladu se Studií „Zefektivnění provozu železniční tratě 042“¹¹

2. Propojení tzv. „filmových míst“¹² v Krkonoších

- Cílem je zavedení linky s možností zastávek pro navštívení a vyfotografování v místech známých z natáčení filmů. Vhodný by byl doprovod stevardem pro komentovanou jízdu a distribuci informačního materiálu, který by obsahoval fotky z filmů a další zajímavosti. Vzhledem k tomu, že některá zajímavá natáčení místa nejsou dostupná pro autobus, propagovala by se i turistická trasa přes taková místa s výchozím a cílovým bodem na této lince. Provoz by mohl být koncipován např. 1x za měsíc.

¹¹ Dostupné na webu <http://www.korid.cz/stranky/27:zefektivneni-provozu-na-zeleznicni-trati-042.html>

¹² Zdroj inspirace: <https://www.filmovamista.cz>

3.1.1.16 OSTATNÍ OPATŘENÍ

A. Prověřit přímá spojení Hradce Králové s Harrachovem a Rokytnicí nad Jizerou

Zpracovatel studie uvádí jako možnost pro zlepšení nabídky spojení v uvedených relacích možnost buď zavedení přímé linky alespoň s charakterem týdenní dojíždky a/nebo úpravu koncepce železniční dopravy linkou R14A (Pardubice – Liberec) tak, aby v Železném Brodu existovala možnost přestupu od R z Pardubic (Hradce Králové) na autobus směr Harrachov a Rokytnice nad Jizerou. Zpracovatel této studie s ohledem na rozvojové cíle na železnici i v rámci koncepce autobusové dopravy doporučuje druhou možnost. Zavedení přímé linky může bránit (kromě disponibility finančních prostředků) také nedostatek řidičů autobusů.

B. Prověřit spojení Liberce s Rokytnicí nad Jizerou

Dle názoru zpracovatele této studie přichází v úvahu možnosti:

- zavedení linky Tanvald – Rokytnice nad Jizerou;
 - pozn.: S ohledem na současné trasování linek je ke zvážení, zda by se mělo jednat o novou trasu, nebo by mělo dojít k úpravě či omezení některé ze stávajících linek (743 Tanvald – Harrachov – Rokytnice n. Jiz., 747 Tanvald – Kořenov – Vysoké n. Jiz. nebo 953 Tanvald – Vysoké n. Jiz. – Jilemnice).
- přímé spoje Liberec – Rokytnice nad Jizerou;
 - pozn.: S ohledem na stávající linkové uspořádání je třeba zvážit, zda by linka měla být vedena na rámec stávajícího linkového vedení, nebo by mělo dojít k omezení jiných spojů (linky 940) či naopak k prodloužení linky 743 do/z Liberce (alespoň vybranými spoji).

C. Prověřit spojení Liberce s Mísečkami

V rámci přípravy konkrétních jízdních řádů je třeba posoudit možnost zavedení přímé linky ve srovnání s možností s jedním přestupem (v Turnově na linku od/do Prahy, v Jilemnici v příp. vedení linky 960 i o víkendu).

D. Prověřit spojení Vrchlabí s Mísečkami

V rámci řešení této relace je možné prověřit návaznosti mezi linkami v Jilemnici (Hrabačově), nebo v případě zachování koncepce Sp vlaků na trati 040 realizovat navrhovaná opatření v kap. 3.1.1.6.

E. Prověřit spojení víkendového spojení do Pasek nad Jizerou

S ohledem na efektivitu provozu nedoporučuje zpracovatel této studie hledat řešení vyžadující zapojení vozidla (a řidiče) navíc, proto je potřeba zabývat možnostmi využití stávajícího prostoru vozidla v Rokytnici nad Jizerou, nebo možnosti propojení tohoto cíle s linkou Tanvald – Rokytnice nad Jizerou.

F. Prověřit spojení Liberce a východních Krkonoš

Možnosti zlepšení se nabízejí v případě prodloužení linky 960 do Vrchlabí a případně i v jejím vedení také o víkendu. Nicméně je třeba dodat, že současně bude prověřována možnost vytvoření stálé návaznosti linky 960 na linku 405 (směr Špindlerův Mlýn) v Jilemnici. V takovém případě by vedení linky do Vrchlabí bylo již souběžné. Podvariantou řešení je prodloužení linky 960 jen ve vybrané časy.

G. Provoz lanové dráhy Rokytnice nad Jizerou (Horní Domky) – Lysá hora

Toto opatření je navrženo jako součást studie na základě námětu Města Rokytnice nad Jizerou a je odůvodněno mj. velkým zájmem turistů z Rokytnice, kteří cestují směrem k Labské boudě, prameni

Labe a Vrbatově boudě. Část cestujících využít linku 995 (viz kap. 3.1.1.6), ale i tato linka je t.č. na hraně kapacity. Dle názoru Města Rokytnice nad Jizerou může letní provoz lanovky částečně řešit i problém s kapacitními nedostatky linky 995. Zpracovatel studie se tímto názorem ztotožňuje a uvádí jej jako součást navrhovaných opatření.

H. Posílení úseku Špindlerův Mlýn – Špindlerova Bouda linkami PAD

Zpracovatel studie navrhoval možnost kapacitního posílení v dotčeném úseku v prokladu linky MHD. Na základě projednání s městem Špindlerův Mlýn však bylo ze strany města uvedeno, že v případě potřeby je město připraveno zajistit posílení kapacity linkou MHD, což je z pohledu města preferováno.

I. Prodloužení spojů ve Špindlerově Mlýně k lanovce Svatý Petr – Pláň

Na základě projednání studie s městem Špindlerův Mlýn zazněl námět na prodloužení spojů od Vrchlabí do zastávky Špindlerův Mlýn „SKIAREÁL – Svatý Petr. Zpracovatel této studie navrhuje toto opatření k prověření v rámci opatření uvedených v kap. 3.2.

J. Prodloužení spojů v Peci pod Sněžkou k lanovce na Sněžku

Na základě rozvojových plánů Pece pod Sněžkou má vzniknout vhodnější průjezd z centra přes parkoviště „U Kapličky“ až lanovce na Sněžku. V případě restrikce individuální dopravy a povolení vjezdu linkové dopravy až do těchto míst by se to pozitivně projevilo na využití linek mířících do Pece pod Sněžkou.

K. Další zrychlení spojení Hradec Králové – Svoboda n. Úpou

Pro další zrychlování železniční dopravy do Krkonoš bude nutné dosáhnout systémové jízdní doby rychlých vlaků 30 minut M. Svatoňovice – Svoboda n. Úpou. S tím by bylo spojené i vybudování 2. nástupiště ve Svobodě nad Úpou, jelikož by docházelo ke křižování souprav v této stanici.

L. Zjednodušení přestupu vlak – bus ve Vrchlabí

Ve Vrchlabí by pro komfort cestujících mělo dojít k přesunu nástupiště vlaků co nejbližší k I/14 a tedy autobusovému nádraží a tím zkrátit přestupní vzdálenost.

M. Propojení české a polské strany Krkonoš

V návrhové části je zpracován také možný model dopravy přes státní hranici do Polska v rozsahu 4 páry spojů každý den do Kowar a Karpazce. Oproti stávajícímu stavu a provozu polské mikrobusevé linky považujeme za základní podmínku spuštění provozu oboustrannou dohodu (ČR a PL) na výjimce pro 12m vozy veřejné autobusové linkové dopravy z tonážního omezení v úseku od Pomezních Bud po křižovatku se silnicí 369 do Kowar pro mimo zimní měsíce. Řešení nízkokapacitním autobusem je z pohledu zpracovatele studie problematické, protože by toto vozidlo mělo obsloužit i trasu např. z Trutnova či Vrchlabí (kde jsou malé vozy k dispozici), ale zároveň by nemělo docházet k jeho přeplnění, což je v turistický atraktivní oblasti problematické.

Dále je v rámci realizace opatření potřeba vzít v úvahu propojení s relací Tanvald – Vysoké n. Jizerou – Jilemnice. V rámci tohoto spojení nejsou uvedena konkrétní opatření. Zpracovatel studie však předpokládá koordinaci opatření této studie v uzlových bodech.

3.1.2 DOPAD KONCEPCE NA TECHNOLOGII DOPRAVY

V rámci této kapitoly je uveden dopad navrhovaných změn na technologii dopravy, tj. dopad na změnu počtu vozidel a/nebo řidičů. Z navržených opatření dochází ke změně technologie v těchto případech:

1. Dálkové linky Praha – Turnov – Harrachov/Semily – Rokytnice n.Jiz./Vítkovice/Špindlerův Mlýn

Koncept dálkových linek je připravován ve spolupráci Libereckého, Středočeského a Královéhradeckého kraje s cílem co nejefektivnějšího využití stávajícího počtu vozidel. U linek vedených přes Turnov je předpoklad nasazení jednoho vozidla navíc pro posílení v úseku Praha – Turnov, které však přímo nesouvisí s obslužností do Jizerských hor a Krkonoš.

Z hlediska dopadu na počet řidičů je předpokládáno navýšení jejich počtu (cca o 6) pro zajištění spojů z Prahy do Jizerských hor a Krkonoš o víkendu.

2. Doprava na Zlaté návrší

V současnosti je linka 991 zajištěna jedním vozidlem a řidičem, případně dvěma, jsou-li spoje posilovány. Dále je doprava na Zlaté návrší zajištěna linkou 995, na kterou jsou nasazovány dva autobusy se dvěma řidiči. Dopravní model jízdního řádu linek 991 a 995, který je v rámci této studie navrhován, počítá se zachováním počtu vozidel i řidičů. Pokud by ale bylo cílem rozvíjet spojení mezi Rokytnicí nad Jizerou a Zlatým návrším a/nebo pokud by došlo k rozvoji nabídky mezi Rokytnicí nad Jizerou a Harrachovem, bylo by potřeba z důvodu skladby směn vč. bezpečnostních přestávek zajistit jednoho řidiče navíc.

3. Dálková linka 191 Praha – Hradec Králové – Trutnov – Pec p. Sn. – Horní Malá Úpa

Navržený model generuje navíc 2 vozidla navíc a 5 řidičů v pracovní dny a 6 o víkendu. Tím, že ve studiích je využit model spojů mezi Hradcem Králové a Trutnovem, dochází k nárůstu zejména na směnách řidičů, nikoliv vozidel.

4. Posílení provozu Linky 530 H. Králové – Nová Paka – Vrchlabí – Špindlerův Mlýn

Navržený model generuje jednu směnu řidiče navíc v pracovní den.

5. Koncept linky 453 Horní Malá Úpa – Pec p. Sn. – Svoboda n. Ú. – Vrchlabí – Špindlerův Mlýn

Navržený model generuje jednu směnu řidiče navíc o víkendu.

6. Rozšíření provozu cyklobusu 491 v úseku Hradec Králové – Vrchlabí

Navržený model generuje jednu směnu řidiče navíc po čtyři pracovní dny v týdnu a 1x v neděli.

3.2 NÁVRH ROZVOJOVÝCH CÍLŮ A OPATŘENÍ VE VEŘEJNÉ DOPRAVĚ

Zpracovatel této studie uvádí přehled konkrétních cílů a opatření navrhovaných v kap. 3.1 v následující tabulce (viz Tabulka 8).

Tabulka 8 – Návrh konkrétních cílů a opatření

Kap.	Cíle	Opatření	Opatře- ní č.	Termín
3.1.1.1	Rozšíření možností přepravy kol na linkách	Stanovení tří kategorií dle nabízené kapacity	1A	12/2020 – 12/2021
		Pořízení cyklovleků	1B	12/2020 – 12/2021
		Zajištění vozidel s upraveným interiérem	1C	12/2020 – 12/2021
		Pořízení „cyklobatohů“	1D	12/2020 – 12/2021
		Rozšiřování nabídky přepravy kol na vybraných linkách (spojích)	1E	12/2020 – 12/2021
3.1.1.2	Pravidelné spojení Praha – Harrachov (Rokytnice n.Jiz.) a zpět	Doplnění spojů v dopoledních hodinách z Prahy a v odpoledních z Harrachova	2A	12/2020
		O víkendu zavedení 2-hod. taktu	2B	12/2020
		Spolupráce LK a SČK v oblasti integrace mezikrajských linek s cílem zajistit pravidelné spojení Praha – Harrachov	2C	12/2020
		Vedení části spojů linky Praha – Harrachov z/do Rokytnice n.Jiz.	2D	12/2020
3.1.1.2	Garantované spojení Jilemnicka a Prahy – přímá linka Špindlerův Mlýn – Jilemnice – Jičín – Praha	Zavedení přímé linky Špindlerův Mlýn – Jilemnice – Jičín – Praha ve spolupráci s Královéhradeckým a Středočeským krajem (Integrace stávajících spojů do systému veřejné dopravy a IDS IDOL a IREDO)	3	12/2020
3.1.1.2	Garantované spojení Jilemnicka a Prahy – návaznost regionálních linek na přímou linku do/z Prahy	Návaznost regionálních na přímou linku. Úprava časových poloh s ohledem na příjezdy z/ odjezdy do Prahy.	4	12/2020
3.1.1.2 3.1.1.3	Pravidelné spojení Praha – Hradec Králové – Trutnov – Pec p. Sn.	Nový koncept 191 Praha – HK – Trutnov – Pec p. Sněžkou	5	12/2021

Kap.	Cíle	Opatření	Opatře- ní č.	Termín
3.1.1.3	Prodloužit vlaky z H. Králové do Svobody nad Úpou	Spěšné vlaky HK – Trutnov místo prostoje zajedou do Svobody. V návrhu je započteno vedení dvou vlaků MD Praha – Trutnov do Svobody	6	12/2021
3.1.1.3	Více přímých spojů z Trutnova do Pece p. Sněžkou a Janských Lázní	Důsledek omezení části vlakových spojů, zajištění funkčních přestupních vazeb ve Svobodě n. Úpou „do hor“. Zároveň přímé provázání s linkou do Dvora Králové	7	12/2021
3.1.1.4	Zlepšení spojení Harrachova s Jilemnickem	Úprava koncepce v oblasti tak, aby spojení fungovalo max. s jedním přestupem (v Jablonci n.Jiz.)	8	12/2020 – 12/2021
3.1.1.5	Zavést přímé spoje mezi Pecí pod Sn. a Špindlerovým Mlýnem a Malou Úpou	Úprava konceptu linky 453 Pec – Vrchlabí tak, že je prodloužena ve vybrané časy do Š. Mlýna, resp. Malé Úpy	9	2020
3.1.1.6	Zlepšení spojení Jilemnice a Zlatého návrší	Zavedení přímé autobusové linky Martinice v Krkonoších – Jilemnice – Vítkovice, „Zlaté návrší“	10	12/2020
3.1.1.6	Posílení spojení v relaci Harrachov – Rokytnice n.Jiz. – Vítkovice – Mísečky	Rozšíření nabídky spojů v relaci (linka 995).	11	12/2020
3.1.1.7	Zrychlení (zkrácení jízdní doby) cyklobusu 990 "Krkobus"	Vynechání Kořenova a/nebo Benecka, náhrada jinými spoji	12	12/2020
3.1.1.8	Zlepšení spojení v relaci Liberec – Benecko	Zlepšení návazností na linku 960 v pracovní dny.	13A	12/2020 – 12/2021
		Víkendová linka Semily – Jilemnice – Benecko – Vrchlabí v návaznosti na vlaky z Liberce.	13B	12/2020 – 12/2021
3.1.1.9	Zrychlení (zkrácení jízdní doby) cyklobusu Náchodsko – Pomezí Boudy	Nepojede z HK, mimo Adršpach, kde je souběžně veden vlak přepravující kola	14	12/2020
3.1.1.9	Zrychlení (zkrácení jízdní doby) cyklobusu HK – Pomezí Boudy	Nově by z HK byl cyklobus veden přímo do Trutnova, nikoliv přes Náchod a Adršpach	15	12/2020
3.1.1.10	Rozšíření spojení do Strážného	Zajištění více vazeb do Vrchlabí na přestup na ostatní směry včetně cyklobusů	16	12/2020

Kap.	Cíle	Opatření	Opatře- ní č.	Termín
3.1.1.11	Rozšíření nabídky spojů pro Malou Úpu	Mimo koncept linky 453 zvážit zavedení dalších spojů z Trutnova či Pece pod Sněžkou.	17	2020
3.1.1.12	Zlepšení víkendové nabídky do D. Dvora	Minimálně tři páry spojů na lince 454 Vrchlabí – D. Dvůr	18	12/2020
3.1.1.13	Zlepšení návazností v uzlu Vrchlabí	doplnění odjezdů směr Špindlerův Mlýn	19	12/2020
3.1.1.13	Zlepšení přípojů z D. Dvora směr Pec p. Sn.	Úprava poloh, nebo doplnění spojů na lince 454	20	12/2020
3.1.1.14	Rozšíření nabídky přímých spojů Hradec Králové – Vrchlabí – Špindlerův Mlýn	Prodloužení vybraných spojů o úsek Nová Paka – Vrchlabí (Šp. Mlýn)	21	12/2020
3.1.1.14	Rozšíření provozu cyklobusu HK – Vrchlabí	V konceptu spojen s cyklobusem Vrchlabí – Špindlerův Mlýn, místo čtvrtků a soboty veden celý týden	22	12/2020
3.1.1.15	Zavedení historických („retro“) linek v oblasti	Zavedení linky propojující „filmová místa“	23A	12/2022
		Zavedení linky propojující Kořenov („Zubačka“) a Jablonec nad Jizerou („historické vlaky na trati 042)“	23B	12/2022
3.1.1.16	Prověřit možnosti zlepšení spojení Hradec Králové – Harrachov	Úprava návazností mezi vlakem a autobusem v Železném Brodu	24A	12/2023
		Zavedení přímé autobusové linky alespoň pro týdenní dojíždku	24B	Nezadáno
3.1.1.16	Prověřit možnosti zlepšení spojení Hradec Králové – Rokytnice n.Jiz.	Úprava návazností mezi vlakem a autobusem do Harrachova v Železném Brodu + prodloužení autobusové linky až do Rokytnice n. Jiz.	25A	12/2023
		Zavedení přímé autobusové linky alespoň pro týdenní dojíždku	25B	Nezadáno
3.1.1.16	Prověřit zlepšení spojení v relaci Liberec – Rokytnice n. Jiz.	Zavedení linky Tanvald – Rokytnice n. Jiz. s přípoji na vlak linky L1	26A	12/2020 – 12/2021
		Zavedení přímé linky z Liberce do Horní Rokytnice	26B	12/2020 – 12/2021
3.1.1.16	Zlepšení spojení v relaci Liberec – Vítkovice – Mísečky	Zavedení přímé linky	27A	Nezadáno
		Zlepšení návazností mezi linkami Liberec – Jilemnice a Jilemnice – Mísečky	27B	12/2020 – 12/2021

Kap.	Cíle	Opatření	Opatře- ní č.	Termín
3.1.1.16	Zlepšení spojení v relaci Vrchlabí – Vítkovice – Mísečky	Zajištění návaznosti na linku Martinice v Krk. – Jilemnice – Vítkovice,,Zlaté návrší	28	12/2020
3.1.1.16	Provéřít možnosti zajištění dopravní obslužnosti do obce Paseky n. Jiz. alespoň v období sezóny i o víkendu a v dopoledních hodinách.	Doplnění spojení v období sezóny v rozsahu 1 pár spojů v prac. dny a 3 párů spojů o víkendu.	29	12/2020 – 12/2021
3.1.1.16	Zlepšení dostupnosti východních Krkonoš z Liberce	Prodloužení vybraných spojů linky 960 z Jilemnice přímo do Vrchlabí	30	12/2020 – 12/2021
3.1.1.16	Provoz lanové dráhy Rokytnice nad Jizerou (Horní Domky) – Lysá hora	Zavedení letního provozu lanovky	31	Nezadáno
3.1.1.16	Posílení úseku Špindlerův Mlýn – Špindlerova Bouda linkami PAD	Prodloužení vybraných spojů od Vrchlabí v období sezóny do zastávky Špindlerův Mlýn,,Špindlerova Bouda	32	Nezadáno
3.1.1.16	Prodloužení spojů ve Špindlerově Mlýně k lanovce Svatý Petr – Plán	Prodloužení vybraných spojů od Vrchlabí v období sezóny do zastávky Špindlerův Mlýn,,SKI AREÁL – Svatý Petr	33	Nezadáno
3.1.1.16	Další zrychlení spojení Hradec Králové – Svoboda n. Úpou	Dosažení systémové jízdní doby rychlých vlaků 30 minut M. Svatoňovice – Svoboda n. Úpou.	34	Nezadáno
3.1.1.16	Zjednodušení přestupu vlak – bus ve Vrchlabí	Přesun nástupiště vlaků co nejbližší k I/14 a tedy autobusovému nádraží	35	Nezadáno
3.1.1.16	Prodloužení spojů k lanovce na Sněžku	Prodloužení vybraných spojů až k lanovce na Sněžku po rekonstrukci centra Pece pod Sněžkou	36	Nezadáno
3.1.1.16	Výjimka pro Bus na trasu Malé Úpy – Kowary	Odstranit omezení na 5t pro linkový bus, a tím umožnit prodloužení linek až do Polska	37	Nezadáno
3.1.1.16	Zajistit spojení z Malé Úpy do Kowar a Karpacze	Prodloužení vybraných spojů (vč. cyklobusu) z Malé Úpy dále do Kowar a Karpacze	38	Nezadáno

Zdroj: KORID LK

Přehled všech cílů a opatření vč. odhadu nákladů a podmínek pro jejich realizaci je uveden v příloze P3-02-01.

Celkem je navrženo **51 opatření** (k 38 cílům), z toho u **2** je předpoklad realizace ještě v průběhu roku 2020, u dalších min. **17** pak k prosinci 2020 nebo v průběhu r. 2021, dalších **17** opatření by pak mělo být realizováno k prosinci 2021. Další **4** opatření by pak měla být realizována do konce roku 2023.

U **jedenácti** opatření nebyl termín stanoven, z toho u **tří** (24B, 25B, 27A) proto, že je předpoklad dosažení cíle jinými opatřeními (24A, 25A, 27B). Opatření č. 31 je nutno nejprve projednat s Městem Rokytnice nad Jizerou a KRNP, opatření 32 a 33 jsou uvedena spíše pro případ potřeby v budoucnu, opatření 34 a 35 spadají do gesce SŽDC a opatření 36 závisí na rekonstrukci centra v Peci pod Sněžkou. Opatření 37 a 38 závisí na projednání s polskou stranou.

Zpracovatel této studie konstatuje, že některá opatření mohou být protichůdná oproti zájmům obcí v oblasti zajištění jiných potřeb v dopravní obslužnosti. Harmonogram je tak potřeba vnímat orientačně.

Dále zpracovatel této studie upozorňuje, že některá opatření jsou vázána na realizaci jiných. Např. na opatření organizace dálkových linek z Prahy do Krkonoš je navázáno několik opatření v dopravě regionální. Pokud by došlo k odložení realizace změn v dálkové dopravě, která je řešena ve spolupráci Libereckého, Královéhradeckého, ale také Středočeského kraje a Prahy, pravděpodobně by muselo dojít i k odložení realizace některých opatření v regionální dopravě.

Je také nutné vnímat skutečnost, že v rozpočtech krajů není vyčleněna finanční rezerva pro plnění všech cílů a jejich zavedení tak bude ještě záviset na projednání ve vrcholných orgánech krajů či bude nutné provoz spolufinancovat z jiných zdrojů.

Nákladová stránka navrhovaných opatření je dále komentována v kap. 4.

4 FINANČNÍ RÁMEC

V této kapitole je popsána stávající výše nákladů na zajištění dopravních potřeb (nejen) pro účely letní turistické dopravy a tyto náklady jsou porovnány s navrhovanými opatřeními uvedenými v kap. 3.1, 3.2 a v příloze P3-02-01.

4.1 VÝCHOZÍ STAV NÁKLADŮ A VÝNOSŮ NA ZAJIŠTĚNÍ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI

Zpracovatel této Studie uvádí přehled objednaných dopravních výkonů v linkové dopravě, přehled nákladů, výnosů a kompenzací v následující tabulce (viz Tabulka 9). Data byla analyzována za období červen–září 2018¹³, nejedná se tedy o hodnoty za celý rok.

Při posuzování stávajícího stavu je třeba vzít v potaz, že data v sobě mohou zahrnovat i dopady různých výlukových opatření.¹⁴

Tabulka 9 – Stav nákladů a výnosů letní turistické dopravy v roce 2018 (červen–září)

Objednatel	Rozsah dopravních výkonů [km/období]	Náklady na provoz linek [Kč/období]	Výnosy z jízdného [Kč/období]	Celková kompenzace [Kč/období]
Liberecký kraj	781 800	22 405 119	10 468 793	11 936 325
Královéhradecký kraj	640 369	19 105 709	8 969 323	10 136 387
Celkem	1 422 169	41 510 828	19 438 116	22 072 712

Zdroj: KORID LK

Zpracovatel dále uvádí, že v uvedeném rozsahu nákladů a výnosů nejsou uvedena data za komerční linky (spoje) a nejsou uvedena ani data za MHD Špindlerův Mlýn.

Detailní přehled po linkách je součástí přílohy P4-01-01.

¹³ Pro účely popisu stávajícího stavu byl zvolen rok 2018, neboť v době zpracování této studie neměl zpracovatel k dispozici potřebná data za celé období letní sezóny 2019.

¹⁴ V posledních letech probíhají opravy pozemních komunikací. Dotčeny tím byly např. linky 948, 949 a 990 na Benecko.

4.2 ODHAD NÁKLADŮ A VÝNOSŮ PŘI REALIZACI NAVRHOVANÝCH OPATŘENÍ

Zpracovatel této studie za účelem odhadu změny nákladů ve srovnání s kap. 4.1 popisuje v příloze P3-02-01 pro jednotlivá opatření předpokládanou výši finančního dopadu.

Pokud by byla realizována **všechna opatření**, došlo by k navýšení nákladů o cca **13 mil. Kč/rok**. Nad to by investice do vozového parku za účelem rozšíření přepravy kol bylo potřeba jednorázové investice¹⁵ cca ve výši 1 mil. Kč.

Je však nutné dodat, že z uvedené částky se vztahuje jedno z opatření ve výši 4 mil. Kč k železniční dopravě. Dále je pak předpoklad zvýšení nákladů ve výši cca 4,7 mil. Kč na zajištění organizovaného provozu nadregionálních autobusových linek v relaci Praha – Krkonoše/Jizerské hory. Toto opatření bude prověřováno bez ohledu na Studii letních turistických linek i z jiných důvodů. Dále se pak vztahuje 950 tis. Kč/rok k opatřením, ke kterým nebyl přiřazen termín realizace a které mají alternativu v jiném opatření.

Náklady na zbývající opatření primárně navrhovaná za účelem turistické dopravy odhaduje zpracovatel této studie na cca **3,5 mil. Kč/rok**. Část z nich má celoroční charakter, část pouze sezónní (vztahený k období červen–září). Ve vztahu k období letní sezóny jsou navrhované vícenáklady cca ve výši **2,7 mil. Kč** (800 tis. LK, 1,9 mil. Kč KHK). Dopad na změnu kompenzace pro období červen–září v případě realizace všech opatření je uveden v následující tabulce.

Tabulka 10 – odhadovaný stav nákladů a výnosů letní turistické dopravy v horizontu 2020+ (červen–září)

Objednatel	Celková kompenzace [Kč/rok]
Liberecký kraj	12 800 000
Královéhradecký kraj	12 000 000
Celkem	24 800 000

Zdroj: KORID LK

¹⁵ Alternativou (pravděpodobnou) by bylo rozpuštění nákladů v CDV.

5 NÁVRH PROPAGACE-

Nabídka dopravního spojení v zájmové oblasti, relevantního pro turistiku, nemůže spoléhat na zvýšenou aktivitu návštěvníků regionu, ale musí být ze strany organizátorů aktivně nabízena. Pro komunikaci k návštěvníkům je navrženo více formátů. Hlavním kritériem pro tvorbu jakéhokoli formátu je spolupráce mezi tvůrcem dopravního konceptu a destinací organizující turistické aktivity.

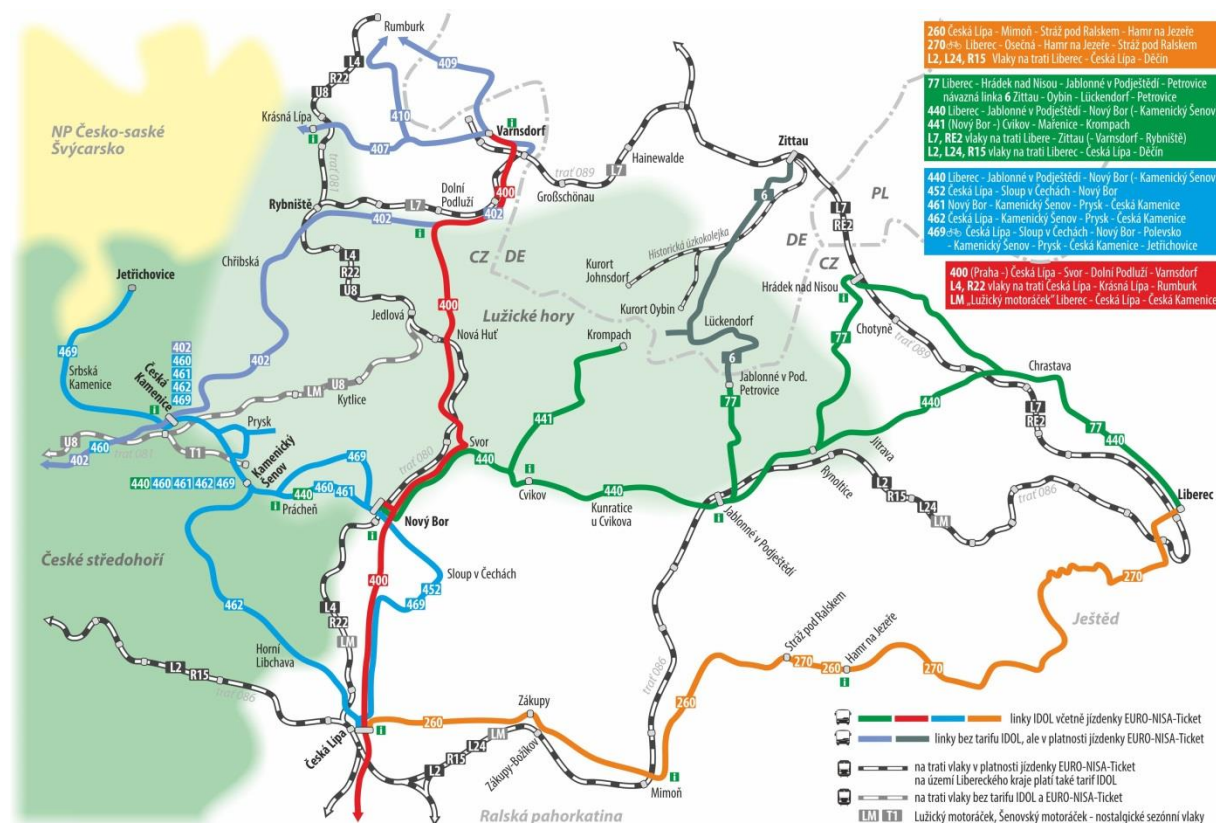
5.1 TIŠTĚNÉ MATERIÁLY IDOL/IREDO

Pro letní sezónu 2020 je koordinátorem dopravy KORID LK, ve spolupráci s oddělením cestovního ruchu KÚLK, připravován projekt takzvaných turistických balíčků. Jde o soubory informačních letáček relevantních pro určitou oblast s možností přesahu mezi okrajovými částmi destinací. Bude možné je distribuovat uceleně jako balíček nebo jednotlivě dle příslušnosti ke konkrétní lokalitě.

Informační materiál je ve formátu DL s variabilním počtem oddílů a obsahuje stručný popis turistických cílů (doporučených destinací), zjednodušený přehled nabídky spojení (výňatek jízdního řádu) a odkazy na zdroje dalších informací.

V omezeném rozsahu se předpokládá i zimní sezóna.

Zpracovatel této studie navrhuje obdobný způsob využit pro celou oblast Krkonoše a rozšířit (ve spolupráci s odborem dopravy KHK) i o materiály k IDS IREDO.



Obrázek 9: Ilustrační ukázka relevantní nabídky v rámci oblasti

Zdroj: KORID LK

5.2 WEBOVÉ STRÁNKY IDS

Webové stránky IDS by měly být základním komplexním zdrojem informačních materiálů pro 365-denní provoz. Např. web www.iidol.cz (Liberecký kraj) obsahuje sekce zaměřené na turistiku, které zahrnují větší rozsah konkrétních informací k nabídce spojení (například kompletní jízdní řád) a větší prostor pro aktualizování nabídky. Sem bude z tištěných materiálů směřovat prostřednictvím QR kódu odkaz.

5.3 SOCIÁLNÍ SÍTĚ (FACEBOOK, TWITTER)

Sociální sítě jsou doplňkovým nástrojem zaměřeným zejména na operativní oslovení významné skupiny uživatelů. Zahrnuje upoutávky na novinky v nabídce spojení a akce s dopravní tematikou. Prostor pro rozvoj vzájemné spolupráce se sociálními sítěmi destinací a sdílení událostí. Zpracovatel této studie doporučuje vytvoření „okruhu přátel“ mezi sociálními sítěmi IDS a sociálními sítěmi destinačních agentur a/nebo mikroregionů.



Obrázek 10: Příklad propagace nové turistické linky v Libereckém kraji (srpen 2019)

Zdroj: KORID LK

5.4 AUDIOVIZUÁLNÍ MÉDIA (YOUTUBE, REGIONÁLNÍ TV)

IDS IDOL spravuje vlastní YouTube kanál, který aktuálně nabízí informace o službách IDOL. Do budoucna existuje možnost spolupráce s destinacemi na tvorbě videí zaměřených na nabídku produktů IDS pro cesty za turistikou. V menším rozsahu placené spoty v regionální TV.

Zpracovatel této studie doporučuje využít i tohoto média.

5.5 KONTAKTNÍ KAMPANĚ

Zpracovatel této studie navrhuje také využít možnost účasti informačního stánku IDS na veletrzích cestovního ruchu nebo spoluúčast promotérů služby IDS na informačním stánku destinace.



Obrázek 11: Kontaktní kampaň IDOL (příklad)

Zdroj: KORID LK

6 ZÁSOBNÍK ÚKOLŮ A PROJEKTŮ

V této kapitole jsou uvedeny úkoly/projekty, které jsou nad rámec kompetencí Královéhradeckého a Libereckého kraje v otázkách realizace. Uváděny jsou také projekty, kde doba přípravy je delší než jeden rok.

V tabulce je uveden návrh přiřazení odpovědnosti a návrh termínu. Termíny jsou uvedeny pouze orientačně, neboť s odpovědnými subjekty je nutné nejprve projednat přijetí úkolu/projektu.

Tabulka 11 – Zásobník úkolů a projektů

Úkol / Projekt	Popis	Odpovědnost	Termín
Zajištění dálkových linek v relaci Praha – Krkonoše	Zajištění objednávky linek propojením objednávkou Královéhradeckého, Libereckého, Středočeského kraje a Prahy	KHK, LK, SČK, HMP	12/2020
Personální zajištění (řidiči autobusů) pro linky Praha – Krkonoše	Zajištění dostatečného počtu řidičů pro nový koncept spojení Praha – Jizerské hory/Krkonoše (zejména pro víkendový provoz)	SČK (IDSK), dopravci	12/2020
Stabilizace koncepce na žel. trati 040	Rozhodnutí o dvou strategických otázkách: 1. Možnost posunu vlaků „o hodinu“, tj. křižování v Martinicích v Krk., nebo v Kunčicích n. Lab. (viz bod 2) v 5:00. 2. Rozhodnout o tom, zda Sp vlaky na trati 040 se budou na jednokolejné trati míjet v Martinicích v Krk., nebo v Kunčicích n. Lab.	KHK, LK	12/2020 (rozhodnutí)
Provoz autobusu na Zlaté návrší	Povolení pro provoz autobusu alespoň ve stávajícím rozsahu.	KSS LK, KRMAP	trvale
Zajištění historických vozidel pro provoz historických („retro“) linek	Zajištění vozidel pro naplnění cílů v kap. 3.1.1.15	KHK, LK, dopravci	12/2022
Provoz lanové dráhy Rokytnice nad Jizerou (Horní Domky) – Lysá hora v letní sezóně	Zavedení letního provozu lanovky v případě vybudování turistické cesty od horní stanice lanovky směrem ke Kotelskému sedlu (nutné povolení KRMAP)	KRNAP, město Rokytnice n/J	Nezadáno
Zapojení linek MHD Špindlerův Mlýn do dispečinku IREDO	Zajistit zapojení linek MHD Špindlerův Mlýn do dispečinku IREDO tak, aby byly zajištěny funkční přestupní návaznosti. („viditelnost“ vozidel pomocí GPS v informačních systémech)	Město Špindlerův Mlýn	12/2020

Úkol / Projekt	Popis	Odpovědnost	Termín
Zjednodušení přestupu vlak – bus ve Vrchlabí	Přesun nástupiště vlaků co nejbliže k I/14 a tedy autobusovému nádraží	SŽDC	Nezadáno
Další zrychlení spojení Hradec Králové – Svoboda n. Úpou	Dosažení systémové jízdní doby rychlých vlaků 30 minut M. Svatoňovice – Svoboda n. Úpou. 2. nástupiště ve Svobodě nad Úpou.	SŽDC	Nezadáno
Rekonstrukce centra v Peci pod Sněžkou a prodloužení (vybraných) spojů k lanovce	Rekonstrukce centra města a umožnění podmínek pro vedení autobusové linky	Město Pec p.Sn.	Nezadáno
Větší podíl ekologické módů v přepravě ve východních Krkonoších	Kombinace opatření sledující nárůst veřejné či nemotorové individuální dopravy v údolí Úpy. Mezi rozšířeními nabídky spojů VHD by byly sledovány restrikce individuální dopravy, vybudování záchytných parkovišť, rozvoj železniční sítě.	Obce, Královéhradecký kraj, SŽDC	nezadáno
Samostatné prověření obsluhy Malé Úpy minibusem	Kromě cyklobusů všechny spoje na Malou Úpu řešit malokapacitním vozidlem, zajištění obsluhy hůře dostupných částí obce	Obec, Královéhradecký kraj	nezadáno

Zdroj: KORID LK

ZÁVĚR

Studie obsahuje na základě vyhodnocení stávajícího stavu zajištění dopravní obslužnosti **38 cílů a 51 opatření**, která je potřeba realizovat, aby bylo možné těchto cílů dosáhnout. S ohledem na velký potenciál turistiky v oblasti Krkonoš navrhuje zpracovatel této studie projednat a následně realizovat maximum z navržených opatření. Nebudou-li uvažovány náklady spojené s nadregionální koncepcí a s úpravou koncepce na železnici, jsou náklady pro realizaci těchto opatření odhadovány ve výši cca 3,5 mil. Kč/rok. Dalším krokem navazujícím na tuto studii by mělo být projednání se Zadavatelem a následně s dotčenými obcemi a mělo by dojít ke stanovení priorit jednotlivých opatření a případně k upřesnění harmonogramu uvedeného v kap. 3.2 a 6.

Zpracovatel této studie věří, že tímto dokumentem práce nekončí, ale naopak začíná další fáze projednání dopadu navrhovaných opatření s obcemi tak, aby bylo možné navrhovaná opatření postupně realizovat v horizontu let 2020 až 2023. Veřejná doprava by měla v této oblasti hrát důležitou roli, neboť nabízí efektivní a ekologickou možnost přepravy ve srovnání s dopravou individuální. Zároveň dochází v posledních letech i ke zvyšování kvality poskytovaných služeb ve veřejné dopravě.

Jak již bylo uvedeno v Manažerském shrnutí, **zpracovatel této studie konstatuje, že je dokument je připraven a navržen v rámci stávajících podmínek provozu (a restrikcí) do KRNAP.**

© KORID LK, spol. s r. o., prosinec 2019