

Doporučení pro regionální a mezinárodní dokumenty týkající se demografických změn

Problem/Výzva

Plánování dopravní obslužnosti v kraji

Veřejná doprava na místní úrovni je řešena krajem. Ministerstvo dopravy ČR objednává nadregionální dopravu. Kraj má uzavřeny dlouhodobé smlouvy na zajištění dopravní obslužnosti s autobusovými i drážními dopravci. Veřejná doprava reaguje na přepravní potřeby obyvatel a na vytížení spojů. Současná nabídka dostatečně tyto potřeby většiny obyvatel pokrývá. Dopravní odbor regionální správy ÚK kontroluje vytíženost spojů a optimalizuje dopravu průběžnou úpravou jízdního řádu autobusů.

Dopravní obslužnost pro pilotní území - Vejprtsko

Jedna z výzev pro řešení je cenová politika, kde se cena za 1km, v autobusové dopravě pohybuje v rozmezí 30-35 Kč (Ústecký kraj doplácí 22-23 Kč), na železnici pak 1km stojí Ústecký kraj 100 Kč při běžné ceně 120 Kč/1 km (ceny jsou platné pro rok 2013.). Uplatňované slevy jsou zakotveny v platné legislativě, přesto od obyvatel pilotního území zní názor, že žákovské jízdné je příliš drahé a větší zvýhodnění dopravy žáků do škol by bylo vítané. Jsou zde ale i některé problémy zejména co se týká četnosti spojů, prostorový rozsah linek, odlišnosti potřeb jednotlivých klientských skupin (důchodci, studenti), propojení jednotlivých druhů dopravy. Dopravní spoje dokonce negativně ovlivňují volbu studia. Dopravní služby víceméně zajišťují propojení jednotlivých obcí, často je však kritizována absence přímého spoje do Chomutova. Nedostatečně zajištěna se jeví obslužnost směrem do přilehlých krajských celků především do Karlovarského kraje. Obtíže jsou i v otázce údržby silnic, kde je třeba vyrovnat se s problémy v důsledku polohy města (nadmořská výška), délky sítě silnic ve vlastní správě města (76 km) atd. Problematická je i doprava v centrech měst, která jsou často dopravně omezena z důvodu památkové či pěší zóny. Dále je doprava omezena v mnoha centrech nevhodnou polohou autobusových nádraží vzhledem k železničnímu uzlu.

Pole & úroveň intervence

Doprava Veřejné služby

NTS-2 X NTS-3

Doporučení

Návaznost autobusových a vlakových spojů. Četnost vlakových spojů výrazně zaostává za autobusovou dopravou. Zvýhodněné jízdné pro různé klientské skupiny (žáci, studenti, senioři), zlepšit napojení do sousedních krajských celků, zejména do Karlovarského kraje a také do sousedících zahraničních oblastí (Sasko). Využití možností moderních technologií při zavádění alternativní poptávkové dopravy.

Jak by se to dalo provést?

Zavedením intergrovaného dopravního systému lze pravidelnou dojížděku cestujícím zlevnit. Aby byl provoz veřejné dopravy ekonomicky udržitelný, nelze při snížení počtu cestujících zachovat stávající rozsah veřejné dopravy. Přeshraniční spolupráce (v případě Ústeckého regionu převážně s německou stranou). Těsnější, častější komunikace krajské správy s menšími územními celky. Případná podpora dopravců, kteří využívají využívání ekologický pohon autobusů veřejné dopravy (např. CNG), tím by mohlo dojít ke snížení nákladů na 1 km.

Indikátory

Metoda sběru dat

• Obrat veřejné dopravy • Obrat distribuovaných služeb • Náklady na veřejnou dopravu za km • Podíl investičních nákladů na celkových výdajích • Podíl provozních nákladů na celkových výdajích • Podíl nákladů na opravy a údržbu v celkových výdajích • Podíl dotací na celkových příjmech • Intenzita využití linek veřejné dopravy • Podíl registrovaných osobních vozů na 1000 obyvatel	• Data získaná z Národního statistického úřadu, • Studie a průzkumy vypracované na základě požadavků Odboru Dopravy Krajského úřadu, • Názory a požadavky starostů obcí a měst na daném území
---	---

Výstup

K nejlepším výsledkům je třeba si stanovit standardy kvality, které jsou zakotveny v Plánu dopravní obslužnosti Ústeckého kraje, který je tvořen na 5 let. Snahou kraje je zajistit v hlavních relacích co nejlepší spojení s celodenním a celotýdenním provozem alespoň v intervalu 60 minut. V letech 2013 a 2014 vypisuje Ústecký kraj výběrová řízení na nové autobusové dopravce se začátkem platnosti nových smluv od 1. 1. 2015. Soutěže mohou cenu za objednaný kilometr snížit a za případné úspory objednat vyšší počet dopravních výkonů.

Dopad(krátkodobý a dlouhodobý)

Z hlediska krátkodobého dopadu, navržená řešení jsou úzce spjatá se sociálními jistotami obyvatelstva, jako je například svobodná volba zaměstnání, či druhu studia, nebo konkrétní školy. V neposlední řadě, dostupnost spojení se spádovými městy a také zdravotnické péče.

Dlouhodobě se regionu zefektivnění dopravy vyplatí například k obohacení turistického ruchu a všeobecně zájmu potenciálních obyvatel k udržení životaschopnosti obcí a měst.

Rizika/Hrozby

- slučování středních škol v ÚK (úbytek volných míst pro studenty ve školách a tím pádem i úbytek části cestujících)
- dlouhotrvající ekonomická krize v Evropě – nedostatek finančních prostředků jak ze strany kraje, státu tak i samotných zákazníků
- nedostatečná podpora a motivace dopravců veřejné dopravy na nákup autobusů na ekologický pohon
- nedostatečná síť čerpacích stanic s ekologickým pohonem

Finanční zdroje

Financování veřejné dopravy je dáno zákonnými ustanoveními ČR, je financováno z rozpočtu regionu. Nabízené služby v přepravě cestujících objednávané Ústeckým krajem jsou kompromisem dostupných finančních prostředků. Finanční prostředky na pokrytí ztrát dopravců stanovuje dle legislativy ČR Zastupitelstvo Ústeckého kraje.

Aktéři (včetně veřejných institucí, NNO, občanských společností, atd..)

Vláda ČR – Ústecký kraj – města, obce

Nejlpeší praxe (jako například proč je třeba takových akcí)

Veřejná doprava na venkově okresu Chomutov

Reformace v důsledku demografických změn, které vedou k omezení příjmů zúčastněných obcí, zahrnuje změny dopravního plánu, snížený počtu dopravních linek a použití nízkokapacitních vozidel. Očekávaná účinnost veřejné dopravy a to zejména na autobusových linkách. Je součástí plánu dopravní obslužnosti Ústeckého kraje.