



Ústecký kraj

Krajský úřad, Velká Hradební 3118/48, 400 02 Ústí nad Labem
odbor dopravy a silničního hospodářství



PLÁN DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI ÚSTECKÉHO KRAJE DODATEK Č. 1

PŘEDKLÁDÁ:	Ing. Jindřich Franěk VEDOUcí ODBORU DOPRAVY A SILNIČNÍHO HOSPODÁŘSTVÍ	
ODPOVĚDNÝ ZPRACOVATEL:	Ing. Jakub Jeřábek VEDOUcí ODDĚLENÍ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI	
SPOLUPRÁCE:	Mgr. Jindřich Jelínek ODDĚLENÍ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI Martin Duda ODDĚLENÍ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI	
KONZULTACE:	Jaroslav Komínek ČLEN RADY ÚSTECKÉHO KRAJE	
DATUM:	2. 4. 2014	
POČET LISTŮ:	6	
POZNÁMKA:	FINÁLNÍ VERZE, PRO ZASTUPITELSTVO ÚK	

Plán dopravní obslužnosti Ústeckého kraje - dodatek č. 1

Obsah

1	Úvod a důvod předložení dodatku č. 1	3
2	Zajištění spojení Teplice – st. hranice	3
3	Turistické železniční linky.....	3
3.1	Odůvodnění a význam	3
3.2	Definice linek	4
3.3	Způsob realizace	5
4	Dálkové autobusové linky	5
4.1	Odůvodnění a význam	5
4.2	Definice linek	5
4.3	Základní východiska	5
4.4	Způsob realizace	6

Plán dopravní obslužnosti Ústeckého kraje (na léta 2012 – 2016)

1 Úvod a důvod předložení dodatku č. 1

Dodatek č. 1 k dopravnímu plánu zahrnuje nové projekty, které má Ústecký kraj možnost realizovat v rámci dopravní obslužnosti kraje týkající se rozvoje dopravy splňující zákonnou definici dopravní obslužnosti kraje, tj. např. dopravy do škol, zaměstnání, k rekreaci, v relacích regionálních, do sousedních regionů i Prahy, či Saského příhraničí. Jedná se zejména o rozšíření smluvních možností kraje k zajištění těchto projektů, které nejsou řešeny v Plánu dopravní obslužnosti Ústeckého kraje, kapitole 4.2 Návrh smluvního řešení. Tento dodatek řeší možnosti projektů týkajících se objednávky části autobusové linky Dresden – Teplice v úseku st. hranice – Teplice, vytvoření systému turistických železničních tratí v Ústeckém kraji a v neposlední řadě objednávka dálkové autobusové dopravy z menších sídel kraje, která neleží na hlavních silničních tazích, do Prahy.

2 Zajištění spojení Teplice – st. hranice

Dle článku 4.2 Plánu dopravní obslužnosti Ústecký kraj soutěží veřejnou linkovou dopravu v rámci 15-ti dopravních oblastí v souladu s novými právními předpisy 1370/2007 a 194/2010 na dobu 10 let. Tento postup však nelze realizovat v takových relacích, které překračují hranice kraje a to jak do sousedních krajů, tak i do SRN. Důvodem je působení dopravce sousedního kraje nebo státu na základě dlouhodobé smlouvy s příslušnými institucemi. Pro zajištění přeshraniční dopravní obslužnosti musí Ústecký kraj tyto smlouvy respektovat a přizpůsobit tak objednávku konkrétnímu dopravci.

Pro zajištění plnohodnotného spojení Dresden – Cínovec – Teplice, kterou dnes provozuje dopravce RVD jako linku 398 je nutné počítat se spoluprací právě s tímto dopravcem a řešit s ním doobjednání výkonu na území Ústeckého kraje. V současné době je linka 398 provozována 3 páry spojů denně. Takovou nabídku spojů nelze považovat za dostatečnou a pro cestující atraktivní. Omezená nabídka spojení je dána především situací, kdy dopravce úsek na území Ústeckého kraje provozuje bez kompenzací a smluvního zajištění. Současná nabídka spojení je přizpůsobena zejména německé klientele. Záleží pouze na dopravci, zda a v jakém rozsahu bude linku provozovat. V relaci Teplice – Cínovec je mezinárodní linka doplněna linkou 141 Teplice - Cínovec, která je objednávana v rámci dopravní obslužnosti kraje.

Ústecký kraj má možnost řešit dopravu v úseku Teplice – Cínovec komplexně právě linkou 398 s přímým vedením spojů až do Drážďan. Vnitrostátní linka 141 již není součástí žádné z vypisovaných soutěží na autobusové dopravce v kraji. Tudíž je nezbytné provádět takové úpravy v jízdním řádu linky 398, které pokryjí absenci vnitrostátní dopravy. Řešením, jak zahrnout mezinárodní linku 398 do dopravní obslužnosti kraje, je přímé zadání dopravci RVD, který zajistí provoz linky v požadovaném rozsahu i tarifních podmínkách. Ideální interval pro tuto linku je 120 minut po celý týden. U přeshraničních linek se takovýto interval ukázal jako dostačující např. u železniční linky U23 Děčín – Bad Schandau, kde přinesl rozvoj a zvyšování počtu cestujících.

3 Turistické železniční linky

3.1 Odůvodnění a význam

Území Ústeckého kraje je a především v minulosti bylo významně zaměřeno na průmysl a těžbu surovin. To značně ovlivnilo hustotu a trasování železniční sítě. Při výstavbě tratí byl ohled na cestující veřejnost spíše vedlejší, což se dnes projevuje nevhodným směrovým vedením některých železničních tratí a v dnešní době neakceptovatelnou docházkovou

vzdáleností mezi sídly a železničními zastávkami. Dnes, kdy se přepravní proudy cestujících již značně změnila a nákladní železniční doprava není státem dostatečně podporována, se ukazuje, že řada železničních tratí již neplní svou funkci pro vozbu nákladů a ani pro denní přepravu cestujících za prací, do škol, k lékaři apod. již vhodné nejsou. To vedlo či vede k postupnému utlumování objednávky železniční dopravy na těchto tratích, zastavení železniční dopravy a následnému nezadržitelnému chátrání železnic, které jinak tvoří významný krajinotvorný prvek, svědectví o řemeslné a stavební dovednosti našich předků a v neposlední řadě také mohou umožnit dopravu cestujících, kteří mají zájem o zážitkové cestování a volnočasové aktivity v okolí těchto tratí. Podporou železničního provozu na tratích se zanedbatelnou objednávkou dopravy lze významně podpořit turistický rozvoj přílehlých měst a obcí nezřídka v místech, kde je dnes turistická nabídka minimální.

Na území Ústeckého kraje se v současné době nachází celá řada železničních tratí se zanedbatelnou objednávkou osobní železniční dopravy a několik tratí, na kterých již dnes můžeme objednat Ústeckého kraje považovat za objednávku převážně pro volnočasové aktivity. Stávající minimální provoz některých tratí je dlouhodobě financován z diferencovaných zdrojů především místních obcí a měst, má poměrně dobré výsledky z hlediska počtu přepravených cestujících, avšak objednávka je značně nestabilní a neprovázaná v rámci systému dopravy Ústeckého kraje.

Zavedením systémových turistických linek vedených historickými železničními vozidly jedoucích ve vhodných časových polohách především o víkendech v turistické sezóně je možné vhodně doplnit dopravní obslužnost kraje a podpořit turistický rozvoj v okolí těchto tratí. Důležitou podmínkou by měla být integrace těchto linek do dopravního systému Ústeckého kraje a to jak tarifně, tak návaznostmi jízdních řádů.

3.2 Definice linek

Turistické linky jsou definovány číslem linky a trasou vedenou převážně po tratích se zanedbatelnou objednávkou veřejné dopravy nebo po tratích, kde už dnes lze objednávku dopravy převážně považovat za dopravu pro volnočasové aktivity.

Linka	Trasa
T1	Mikulášovice dolní nádraží – Panský – Krásná Lípa/Staré Křečany – Rumburk
T2	Rumburk – Ebersbach
T3	Česká Kamenice - Kamenický Šenov
T4	Děčín hl.n. – Telnice – Krupka – Oldřichov u Duchcova
T5	Most – Louka u Litvínova – Dubí – Moldava v Krušných horách
T6	Ústí n.L. – Velké Březno – Zubrnice
T7	Most – Třebívlice – Lovosice
T8	Libochovice – Budyně n.O. – Mšené-Lázně – Straškov – Roudnice n.L.
T9	Chomutov – Vejprty – Cranzahl
T10	Kadaň-Prunéřov – Vilémov u K. – Kadaňský Rohozec – Podbořany – Žatec

Do budoucna lze dále uvažovat o dalším rozšíření tratí s turistickým provozem (zejména o tratě podřipska) či o zavedení například netradičně trasovaných nostalgických vlaků vedených historickými elektrickými/motorovými/parními soupravami po běžně provozovaných tratích Ústeckého kraje.

3.3 Způsob realizace

Cílem projektu turistických linek je doplnění dopravní obslužnosti kraje a vytvoření stabilní turisticko-dopravní atrakce pro návštěvníky (rodiny s dětmi, turisté, cyklisté, železniční fanoušci...) podporující turistický ruch a zajímavá místa v regionech. Předpokládá se objednávka dopravy historickými vozidly (stáří 40 a více let) především po běžně neprovozovaných tratích Ústeckého kraje. Tomu by měl odpovídat i jízdní řád (atraktivní turistické časy, návaznosti na ostatní spoje). Uvažuje se 2-6 párů vlaků/tratí; primární provoz víkendy v sezóně (duben – říjen); pokud možno systémové odjezdy/příjezdy. Objednávka uvedených linek by měla být postupná, podle stanovených priorit a rozpočtových možností.

Objednávka se předpokládá u dopravců, kteří jsou schopni splnit podmínky Ústeckého kraje na historický provoz motorovými vlaky (pravidelný provoz parních vlaků se ukazuje jako nereálný). Objednávka se předpokládá transparentním přímým zadáním dopravci, který předloží nejvýhodnější nabídku z hlediska typu nasazených vozidel, ceny za objednaný jízdní řád a odpovídající doprovodné služby (např. přeprava jízdních kol, občerstvení apod.). Ve vlacích bude platit integrovaný tarif Ústeckého kraje.

4 Dálkové autobusové linky

4.1 Odůvodnění a význam

Ze srovnání dostupnosti významných sídel sousedních krajů jasně vyplývá absence vhodné nabídky spojení veřejnou dopravou ve většině relací. Zatímco v případech, kdy je objednáвана železniční doprava do sousedního kraje, je situace v mnoha případech ještě akceptovatelná, tak v případě absence železniční tratě je mnoho oblastí a relací veřejnou dopravou prakticky nedostupných. Tento stav nemá logický základ, jedná se spíše o přetrvávající dlouhodobý stav, a je tak nutno pracovat na vytvoření sítě vhodných autobusových linek spojující významná sídla sousedních krajů. Specifickým příkladem je dostupnost Prahy, kdy na straně jedné existuje státem objednávaná dálková doprava a na straně druhé široká nabídka komerčních spojení autobusové dopravy. Komerční autobusové spoje se vyznačují svou nestálostí v čase a velmi problematickou koexistencí s objednávanou autobusovou vnitrokrajskou dopravou (absence vhodných přestupních vazeb, absence jednotného tarifu, riziko vybírání tržeb objednávané dopravě v lukrativních časech apod.).

4.2 Definice linek

Na základě proporčního gravitačního modelu existuje srovnání významu jednotlivých přepravních vztahů v kraji, je tak zřejmé, které silné přepravní vztahy jsou dnes nedostatečným způsobem obslouženy veřejnou dopravou. Jedná se především o směry do/z Prahy, kde je silná komerční nabídka spojení.

V úvahu tedy přichází prověření následujících spojení, která by měla být koncipována primárně tak, aby neoslabovala páteční směry regionální dopravy a nevytvářela vzájemné a neúčelné duplicity:

- **Most – Libčevy – Libochovice – Budyně – Praha**
- **Kláštrec n. O. – Kadaň – Žatec – Holedeč – Řevničov – Praha**
- **Litoměřice – Doksany – Straškov – Praha**

4.3 Základní východiska

S ohledem na pravděpodobnou rentabilitu většiny stávajících dálkových autobusových linek spojujících města Ústeckého kraje s Prahou lze důvodně předpokládat, že po systematizaci jejich provozu by byly náklady spojené s jejich objednávkou minimální, mnohdy nulové –

přesto by vznikl jednoznačně přínos pro cestující v Ústeckém kraji, neboť by bylo možné systematicky provázat obslužné linky v kraji s dálkovými, při existenci jednotného tarifu a garantovaných vazeb. Nízká finanční náročnost vyplývající z výše uvedeného předpokladu je tedy základním východiskem pro vytvoření a objednání dálkových autobusových linek. Uvedený předpoklad je vhodné předem prověřit vytvořením sofistikované přepravní prognózy. Dalším důležitým východiskem je výše uvedený fakt, že systém veřejné dopravy (v závazku veřejné služby) nesmí „kanibalizovat“ sám sebe, tedy rychlé autobusové linky musí představovat nadřazený dopravní systém (součást „páteře“) v relacích, kde neexistuje adekvátní náhrada (například v podobě odpovídající komerční dopravy). Výše navržené trasy linek mohou tato východiska za určitých podmínek splnit.

4.4 Způsob realizace

V případě splnění uvedených výchozích podmínek lze uvažovat o objednavce pravidelné dopravy na uvedených linkách v intervalu 60 – 120 min. v pracovních dnech, příp. vybrané spoje o víkendech a svátcích. Objednávka dané linky by měla proběhnout formou transparentní soutěže o dopravce a to buď jako soubor dálkových linek nebo zvlášť pro každou linku.