

Zasedání Zastupitelstva Ústeckého kraje

Dne:

27. 6. 2016

Bod programu:

45

Věc:

Plán dopravní obslužnosti Ústeckého kraje na roky 2017 – 2021

Důvod předložení:

Předložení strategického dokumentu pro smluvní zajištění, organizaci a koncepci kraje krajem objednávané dopravní obslužnosti v kontextu ostatních dopravních systémů veřejné dopravy v kraji. Zpracování plánu dopravní obslužnosti je vyžadováno zákonem 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících. Aktualizace rozhodnutí o rozsahu dopravní obslužnosti kraje.

Nárok na rozpočet Ústeckého kraje:

Bez nároku na rozpočet Ústeckého kraje

Zpracoval:

Ing. Jindřich Franěk,
vedoucí odboru dopravy a silničního
hospodářství

Ing. Jakub Jeřábek,
vedoucí oddělení dopravní obslužnosti

Předkládá:

Jaroslav Komínek
člen Rady Ústeckého kraje

Konzultováno:**Projednáno v Radě Ústeckého kraje:**

usnesení číslo: 273/113R/2016

dne:

8. 6. 2016

hlasování:

pro

8

proti

0

zdržel se

0

Předáno OOKÚ:

13. 6. 2016

Expedováno:**Přílohy:**

1. Plán dopravní obslužnosti Ústeckého kraje

Návrh na usnesení:

Zastupitelstvo Ústeckého kraje po projednání

A) *schvaluje*

předložený Plán dopravní obslužnosti Ústeckého kraje dle přílohy tohoto materiálu;

B) *mění*

usnesení Zastupitelstva Ústeckého kraje č. 49/27Z/2011 ze dne 21. 12. 2011 k plánu dopravní obslužnosti a stanovení rozsahu dopravní obslužnosti kraje dle bodu C) tohoto usnesení;

C) stanovuje

dle § 35 odst. 2 písm. g) zákona č. 129/2000 Sb., o krajích (krajské zřízení), ve znění pozdějších předpisů, rozsah základní dopravní obslužnosti pro území Ústeckého kraje tak, že za dopravní obslužnost kraje ve smyslu § 2 a 3 zákona 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících jsou považovány takové dopravní výkony veřejné osobní dopravy na linkách a spojích odpovídajících Plánu dopravní obslužnosti Ústeckého kraje v maximálním rozsahu 35 000 000 km za rok dle uzavřených smluv o veřejných službách v přepravě cestujících.

Důvodová zpráva:

Plán dopravní obslužnosti Ústeckého kraje je návazným koncepčním dokumentem na Plán předchozí, vydaný v roce 2011. Uzákoněné dopravní plánování bylo novinkou zákona 194/2010 Sb. Přestože ani v době před „povinným“ dopravním plánováním kraj jako objednatel nepostupoval ani svévolně, ani nahodile či nevyzpytatelně, je nutno zdůraznit, že ucelená forma dokumentu dopravního plánu se velmi osvědčila - Ústecký kraj tak veřejně prezentoval své koncepční úmysly v rovině objednávání veřejné dopravy, jejího rozsahu i její podoby. Ucelená forma dopravního plánu tak přispěla k větší čitelnosti objednatelských úmyslů Ústeckého kraje, a to nejen ve vztahu k občanům a obcím, ale i k parterům vně kraje (sousední kraje, dopravci, manažeři infrastruktury).

Dopravní plán z roku 2011 a jeho naplňování přispělo i k tomu, že každý z dotčených subjektů se může přesvědčit, že objednatelské konání Ústeckého kraje je v souladu s deklarovanými koncepčními úmysly, je čitelné, předvídatelné a stabilní - že dopravní plán není jen jakousi splněnou formalitou, která je vzdálena skutečným počínům, ale že je skutečně naplňovaným dokumentem.

Ústecký kraj naplnil své deklarace v oblasti rozsahu objednávky (ať již na silnici či železnici) a přispíval k jejímu rozvoji a rozšiřování v přepravně zajímavých směrech definovaných gravitačním modelem (typicky rozšiřování 30-min taktu na železnici v aglomerační oblasti, zaváděl nové linky - např. Chomutov - Litvínov apod.) a v duchu dopravního plánu i upravoval provozní koncepce v realizovaných soutěžích v autobusové dopravě. Naplňováním dopravního plánu soutěžemi, zvyšováním četnosti spojů, ale i rozsahu kvality a služeb bylo dosaženo téměř maximální hranice v roce 2011 Zastupitelstvem ÚK stanoveného rozsahu dopravní obslužnosti, 30 000 000 km spojů za rok.

Jelikož veřejná doprava není z hlediska přepravních potřeb statická, ale mění se jak zdroje, tak i cíle cest, mění se dostupnost jednotlivých míst v závislosti na rozvoji dopravní infrastruktury, mění se směry dojížděky obyvatel, je zapotřebí reagovat úpravou a rozšířením dopravního plánu na další 5 leté období koncepčního výhledu.

Lze tak předpokládat, že i nový dopravní plán si udrží informační transparentnost vůči všem dotčeným subjektům, a že se podaří udržet jeho naplňování.

Jelikož dle zákona 129/2000 Sb., o krajích, dle jeho §35. odst. 2. bod g) náleží rozhodování o rozsahu dopravní obslužnosti mezi pravomoci zastupitelstva, analogicky je nutné přijetí nového plánu dopravní obslužnosti také zastupitelstvem kraje, neboť na plán dopravní obslužnosti se váže stanovený rozsah dopravní obslužnosti.

Plán dopravní obslužnosti je včetně příloh přiložen k tomuto materiálu. Jeho základní kapitoly jsou: 1) analytická část, 2) návrhová část, 3) plánování infrastruktury dopravní obslužnosti, 4) posílení spolehlivosti, 5) marketingové záměry, 6) finanční a smluvní řešení.

Plán dopravní obslužnosti svou strukturou i obsahem navazuje na první dopravní plán pro roky 2012-2016 a ani ve standardech dopravní obslužnosti pro jednotlivé typy linek a velikosti obcí nepřináší podstatné změny. V našem kraji je však již funkční systém integrované dopravy Doprava Ústeckého kraje (DÚK), a tak se větší pozornost věnuje tarifním věcem a inovacím

v oblasti telematiky, jakož i stále většímu zesíťování veřejné dopravy, tj. propojování krajské sítě DÚK s městskými a jinými dopravami. Veřejnost mj. v souvislosti s integrovanou dopravou DÚK očekává od kraje stále větší aktivitu a stále lepší a komplexnější služby v oblasti veřejné dopravy, kterou kraj zajišťuje.

Úvodní analytická část popisuje dopravu a smlouvy, jaké nyní máme, popisuje přepravní proudy a provozní parametry linek a přináší analytické podklady důležité pro směřování další strategie. Máme zde k dispozici analýzu obyvatelstva kraje a jeho prognózu ne na 5, ale na 15 let, kde postupně dojde ke změně demografické struktury (více seniorů, méně školáků...). Další analýza, dopravně-geografická, ukazuje hlavní směry dojížděky a ukazuje výraznou orientaci kraje na hlavní město Prahu, ale také např. kromě hlavních přepravních proudů v kraji ukazuje i další relativně významné, které dosud nejsou pokryty přímou linkou (např. Ústí nad Labem – Jilové).

V návrhové části se definují obecná pravidla a standardy pro objednávání dopravy, které fakticky navazují na ty ze současného dopravního plánu. Zaměřují se však navíc na zvláštnosti nyní nových a populárních turistických linek, nebo jsou zmiňovány důsledky a možnosti dopravního přeorientování jižní části kraje na Prahu. Část také popisuje možnosti změn na jednotlivých linkách, u železnic např. uvádí cílové intervaly, nebo přání na zastávky a jiné infrastrukturní úpravy. Zde se také zabýváme novinkou, tzv. návazné dopravy, která by mohla pomoci posílit železnici jako páteř a bojovat se stále menší ochotou občanů docházet nějak na zastávku veřejné dopravy. Nedoceněnou oblastí je i vodní doprava, a tak jsou zde nastíněny možnosti rozvoje např. přívozů. Nakonec část popisuje možnosti a plány rozvoje v tarifu, integraci a kvalitě dopravy pro budoucí smlouvy.

Dopravní obslužnost je přímo závislá na infrastruktuře a tak se zabýváme i jejím výhledem, a to jak u autobusových zastávek a informování v uzlech, tak je představen plán přestupních terminálů. Samostatnou kapitolou je železniční infrastruktura, kde bez jejího přizpůsobování požadavkům kraje zůstanou některé tratě jen těžko konkurenceschopné.

Posílení spolehlivosti je část dopravního plánu navrhující telematická řešení a SW, kterým naši dopravu v souladu s trendy doplnit a zvýšit spolehlivost k maximální možné míře. Kromě automatického dispečinku je popsána i dopravní aplikace pro mobilní telefony, nebo systém univerzálních zálohových vozů pro mimořádnosti.

Marketing je již nezbytnou součástí našeho systému DÚK a nabízí se ještě podstatné rozšíření jeho možných aktivit a nakonec poslední část popisuje stav financování a smlouvy, které bude potřeba v následujících pěti letech uzavřít nebo připravovat. Je zde tedy znázorněn i předpokládaný harmonogram vypisování některých zakázek a jeho souvislosti, jako např. obnova železničních vozidel z fondů EU.

Jak již bylo uvedeno úvodem, rozsah dopravní obslužnosti je nyní naplněn téměř ke své tehdy stanovené horní hranici 30 000 000 km za rok a neumožňuje tedy rozvoj. Přestože plán dopravní obslužnosti zmiňuje a předpokládá, že bude třeba vyhodnocovat nabídku a poptávku po přepravě a nevyužívané služby omezovat a rostoucí posilovat, nelze předpokládat, že by tato hranice stanoveného rozsahu musela být konečnou. V případě dostatečného ekonomického zajištění by mělo být umožněno k naplnění cílů tohoto dopravního plánu ještě zvyšovat výkony dopravní obslužnosti během 5 let o cca 15 %, tj. na 35 000 000 km za rok. Tak lze v návrhovém období reflektovat rostoucí požadavky na mobilitu obyvatelstva, delší přepravní vzdálenosti při hledání cílů dojížděky a udržet a zvýšit podíl cestování veřejnou dopravou. Z uvedených důvodů v návaznosti na dopravní plán navrhujeme tuto novou maximální hranici, které může, ale v případě nedostatečného finančního zajištění a nezohlednění v případných smlouvách s dopravci, nemusí být dosaženo.

Projednávání dopravního plánu

Dopravní plán je od zveřejnění první verze na webu Ústeckého kraje, sekce Dopravy Ústeckého kraje ode dne 26. 5. 2016 k dispozici veřejnosti. Téhož dne se konal pro zastupitele ÚK, členy

komise pro dopravu Rady ÚK, zástupce obcí s rozšířenou působností a zástupce okolních krajů seminář, kde zástupci tvůrčího týmu představili podrobněji připravený Plán dopravní obslužnosti. Komise pro dopravu projednala plán dopravní obslužnosti 7. 6. 2016, z diskuze vzešlé změny byly zapracovány do finální verze pro Zastupitelstvo Ústeckého kraje. Rada Ústeckého kraje projednala materiál dne 8. 6. 2016.