

Informace k autobusové lince 400 na území LK

17. 06. 2024 11:20

Předmět žádosti: žadatel požadoval informace týkající se autobusové linky 400 na území Libereckého kraje. KÚ LK žadateli sdělil následující:

- Jak je ze strany kraje monitorována volná kapacita autobusových spojů, aby se zabránilo přeplněným autobusům? Byl jsem osobně svědkem přeplněných autobusů, kdy lidé musí stát celou svou cestu v uličce, a to znamená klidně i více jak hodinu. Takový způsob přepravy zcela jednoznačně není bezpečný a je dle mého v gesci kraje zajistit odpovídající počet spojů, aby nemohlo dojít k přeplnění autobusů.*

Odpověď:

Spoje, které Liberecký kraj financuje, jsou pravidelně vyhodnocovány po stránce ekonomické i podle obsazenosti. V případě linkové dopravy podle tzv. check-in. Tato data se následně vyhodnocují a podle toho se upravují požadavky na počet spojů nebo jejich kapacitu. Ve vztahu k lince 400 je plánováno navýšení kapacity k prosinci roku 2024 ve spolupráci se Středočeským krajem (viz. závěrečné shrnutí).

- Jak Liberecký kraj odůvodňuje, že některé čistě komerční spoje si za mnohem delší trasu, než je například Česká Lípa ↔ Praha účtují mnohem nižší sazbu a k tomu je nedotuje obec/kraj/stát? Příkladem je linka Flixbus Praha ↔ Brno, kdy se dá studentská jízdenka koupit i za 60 ↔ 90 Kč. Autobusy konkurenčních společností také nabízí násobně vyšší úroveň komfortu ve všech aspektech.*

Odpověď:

Nelze srovnávat relaci Praha – Česká Lípa – Nový Bor (Varnsdorf) s relací Praha – Brno. Lze však ze zkušenosti posledních let v této i obdobných relacích v České republice dovodit, že bez trvalé podpory krajů by v této relaci byl v komerčním režimu provozována doprava v menším rozsahu. Kraje objednávají dopravu v průběhu celého dne od brzkých ranních hodin až do pozdně večerních. Komerční dopravu v takovém rozsahu lze úspěšně provozovat, pokud jsou splněny znaky: nadstandardní silniční infrastruktura (dálnice), spojení krajského města s Prahou, chybějící železniční spojení. Všechny tyto atributy naplňuje v Libereckém kraji pouze relace Liberec – Praha, a i v této relaci s ohledem na rostoucí náklady došlo v nedávné době ke zdražení jízdného ze strany dopravců.

- Jakým způsobem je ze strany LK zajištěno, že cena pro cestující je vždy nejvýhodnější možná a že ceny nejsou předraženy?*

Odpověď:

Kraje se drží maximálních cen, které si schvalují ve svých orgánech. Na této lince se cestující odbavují dle tarifů IDS (IDOL a PID). V případě nadregionální dopravy pak lomeným jízdným.

- 1. V autobusech je z mé vlastní zkušenost relativně běžné, že jsou například uvolněné sedačky, ty se tak sklápí dozadu bez vůle cestujícího. Jak LK kontroluje technický stav a kvalitu, případně komfort prostoru pro cestující a zařízení pro cestující určená? Například sedadla.*
- 2. Tepelný komfort je v autobusech z mé vlastní zkušenost a ze zkušenosti osob mně známých neustálý problém. Řidiči nevyužívají klimatizace, nebo pouze na velmi nízký výkon. Byl jsem osobně svědkem toho, že řidič v přibližně 20 stupních měl zapnuté topení na vysoký výkon. Jak LK zajišťuje patřičné školení řidičů co se týče zajištění tepelného komfortu? Jak má LK nastavené normy, které musí být v autobusech provozovaných na území LK dodržovány co se týká teploty a ventilace interiéru vozů?*
- 3. Zaregistroval jsem, že ČSAD Česká Lípa stále na této lince provozuje jeden, či více autobusů značky SOR, které jsou již velmi zastaralé, s nulovým komfortem pro cestující, minimálním prostorem na nohy a velkým nepohodlím. Jak mohou být ze strany LK takové vozy tolerovány? Jaké má LK normy pro stáří a komfort vozů? Kdy takto staré autobusy přestanou být v provozu?*

Souhrnná odpověď k bodu 4 - 6:

Vozidla musejí splňovat Technické a provozní standardy IDOL i PID. Následně probíhají namátkové kontroly pracovníky organizátorů dopravy (KORID, IDSK, Ropid). Lze chápat subjektivní dojem, že některá vozidla (zejména dopravce ČSAD Česká Lípa a.s.) působí zastaralé, ale je třeba věc chápat v kontextu toho, že dopravce má uzavřenou pouze přechodnou smlouvu s oběma kraji do 30.11.2024. Na provoz od 1.12.2024 se již po stránce modernizace vozového parku připravuje dopravce, který uspěl ve výběrovém řízení ve Středočeském kraji, kam byla po dohodě obou krajů linka zařazena (viz. závěrečné shrnutí).

Na závěr Vám KÚ LK sděluje, že Vaše dotazy lze chápat jako formu připomínky k rozsahu dopravy a její kvalitě. Kraje si uvědomují důležitost dopravy v této relaci, a právě proto společně připravily koncept dopravy, který od prosince 2021 zabezpečuje dopravu po celý týden od brzkých ranních hodin do pozdního večera. Díky tomuto kroku a díky plnohodnotné integraci do obou IDS (IDOL a PID) lze sledovat rostoucí trend v počtu přepravených cestujících, na což jsme již v průběhu posledních let reagovali postupným navyšováním rozsahu dopravy. Nově bude také ve vyšší míře zapojen Ústecký kraj a připravuje se rozšíření integrace do DÚK.

V rámci nových smluv, které zadával v otevřeném zadávacím řízení Středočeský kraj, bude dopravu na převážné části spojů zabezpečovat nový dopravce, a to novými kapacitními 15m komfortními vozidly Scania. Vozidla budou vysokopodlažní, budou však vybavena zvedací plošinou pro cestující na invalidním vozíku. Věříme, že tak dojde k významnému zlepšení kvality. Linku bude částečně provozovat i nadále také společnost ČSAD Liberec, a.s., která již od prosince 2021 nasadila nová vozidla (15m low-entry), zde však předpokládáme v průběhu roku 2025 sjednocení vozového parku a pořízení vysokopodlažních vozidel s vyšším komfortem.

Můžeme Vás ubezpečit, že kraje sledují trend z hlediska využití dopravy a reagují odpovídajícím způsobem, které jim umožňují smlouvy s dopravci. V mnoha jiných obdobných relacích v republice (příčemž nelze použít srovnání Praha – Brno, ani Praha – Liberec), kde nefunguje mezikrajská spolupráce na tak vysoké úrovni, lze vysledovat trend postupného zániku nabídky dopravy nebo stagnace kvality. V tomto případě se takovému negativnímu jevu kraje snaží aktivně předejít a věříme, že cestující budou spokojeni.