

**PLÁN DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI
LIBERECKÉHO KRAJE**

AKTUALIZACE PRO OBDOBÍ 2012 - 2018

KORID LK, spol. s r.o.

shrnutí finální verze
dokumentu

Poděkování

Poděkování patří všem zastupitelům Libereckého kraje, kteří projevují velký zájem o problematiku dopravní obslužnosti území Libereckého kraje a podporují kroky vedoucí k realizaci takových změn v oblasti dopravní obslužnosti, které vedou ke zkvalitňování, zefektivňování a zatraktivňování veřejné dopravy v Libereckém kraji.

OBSAH

ÚVOD	4
MANAŽERSKÉ SHRNU TÍ	4
VÝCHOZÍ BOD PRO AKTUALIZACI DOPRAVNÍHO PLÁNU	5
1 ANALÝZA OBLASTÍ LIBERECKÉHO KRAJE	6
K ČEMU SLOUŽÍ ANALYTICKÁ ČÁST DOPRAVNÍHO PLÁNU	6
2 ANALÝZA VEŘEJNÉ DOPRAVY V LIBERECKÉM KRAJI	7
3 ANALÝZA PŘEPRAVNÍCH POTŘEB V ÚZEMÍ	7
4 INFRASTRUKTURA V LIBERECKÉM KRAJI	8
5 SMLOUVY UZAVŘENÉ MEZI LIBERECKÝM KRAJEM, DOPRAVCI, OBCEMI A ZAMĚSTNAVATELI	8
6 STANDARDY DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI	12
7 POPIS ZAJIŠŤOVANÝCH VEŘEJNÝCH SLUŽEB A KONCEPCE DOPRAVY V LK	14
KONCEPCE DOPRAVY A VYMEZENÍ DOPRAVNĚ-LOGICKÝCH CELKŮ	14
HARMONOGRAM UZAVÍRÁNÍ SMLUV	14
8 INFORMACE A SYSTÉMY VEŘEJNÉ DOPRAVY	15
9 EKONOMICKÉ ZHODNOCENÍ VEŘEJNÉ DOPRAVY V LIBERECKÉM KRAJI	15
FINANČNÍ NÁROČNOST (ODHAD NÁKLADŮ)	16
ZDROJE FINANCOVÁNÍ	17
10 REVIZE CÍLŮ PLÁNU DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI	19
SEZNAM PŘÍLOH	20
PROJEKTOVÝ TÝM:	22

ÚVOD

Tento shrnující dokument uvádí základní teze Plánu dopravní obslužnosti – Aktualizace pro období 2012-18. Cílem tohoto shrnutí je popsat cíle dokumentu, důvody a přínosy jeho zpracování.

MANAŽERSKÉ SHRUTÍ

Dopravní plánování je definováno v § 5 zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících, a zajišťují jej Ministerstvo dopravy a kraje prostřednictvím plánu dopravní obslužnosti území (dále jen „PDOÚ“). Cílem dopravního plánování je vytvářet podmínky pro hospodárné, efektivní a účelné zajišťování dopravní obslužnosti a vzájemnou spolupráci státu, krajů a obcí při této činnosti. PDOÚ se počítá na dobu nejméně 5 let a obsahuje zejména:

- » popis zajišťovaných veřejných služeb v přepravě cestujících;
- » předpokládaný rozsah poskytované kompenzace;
- » časový harmonogram uzavírání smluv o veřejných službách a postup při jejich uzavírání;
- » harmonogram a způsob integrace, pokud se stát a kraje podílejí na organizaci integrovaných veřejných služeb v přepravě cestujících.

Stěžejním cílem PDOÚ Libereckého kraje je popsat a analyzovat současný stav, stanovit standardy dopravní obslužnosti a na jejich základě i plánovat dopravní koncepci, od které se odvíjí rozsah a finanční nároky. **PDOÚ Libereckého kraje a jeho aktualizace zároveň obsahuje všechny legislativou požadované náležitosti.** Dopravní plán má následující strukturu a cíle (viz Tabulka 1):

Tabulka 1 – Struktura a cíle Plánu dopravní obslužnosti

Kapitola	Cíle kapitoly
1 Analýza oblastí Libereckého kraje	Analýza Libereckého kraje z pohledu demografie, rozložení škol, úřadů, trhu práce, turistiky atp.
2 Analýza veřejné dopravy v LK	Analýza současného stavu vedení linek a tarifu IDOL vč. SWOT analýz
3 Analýza přepravních potřeb	Analýza apriorní a aposteriorní poptávky
4 Infrastruktura v LK	Analýza současného stavu infrastruktury vč. plánů na její rozvoj ve vztahu k dopadu na veřejnou dopravu
5 Smlouvy uzavřené mezi Libereckým krajem, dopravci a dalšími subjekty	Současný stav smluvních ujednání
6 Standardy dopravní obslužnosti	Návrh standardů dopravní obslužnosti zaměřených na oblasti dostupnosti veřejné dopravy (docházková vzdálenost, rozsah dopravy) a její kvality
7 Popis zajišťovaných veřejných služeb a koncepce dopravy v LK	Návrh koncepce dopravní obslužnosti (linkové vedení, garantovaná spojení)
8 Informace a systémy veř. dopravy	Možnosti rozvoje veřejné dopravy (vč. technologického) a její propagace
9 Ekonomické zajištění veřejných služeb	Finanční náročnost zajištění dopravní obslužnosti a identifikace zdrojů k jejímu pokrytí
10 Revize cílů Plánu dopr. obslužnosti	Revize cílů a zásobník rozvojových projektů dopravní obslužnosti a veřejné dopravy

Zdroj: KORID LK

Výchozími premisami pro tvorbu aktualizace PDOÚ byl rozbor statistických ukazatelů LK, rozbor stávajícího zajištění dopravní obslužnosti kraje, zvážení možností financování doprovodných potřebných podpůrných projektů (infrastruktura, dispečink, modernizace odbavovacího zařízení, propagace veřejné dopravy, aj.), navržení financování celého rozsahu dopravní obslužnosti tak, aby hodnoty „cena – výkon“ byly v rovnováze.

PDOÚ konstatuje záporné vlivy, jako je pokles (i budoucí) produktivního počtu obyvatel, stárnutí populace, pokles turistických návštěvníků kraje, nerovnoměrně rozloženou nezaměstnanost, ale i zvyšování mezd. Vliv automobilového průmyslu (1/3 segmentu), vliv rušení školských zařízení.

Navrhuje se zvýšení kvality dopravy, zlepšení možností pravidelného dojíždění za prací do vzdálenějších cílů, spojení objednávky zaměstnavatelů, kraje a obcí, zajištění dopravy malých počtů dětí do škol. Speciální přístup byl uplatněn u hospodářsky slabých a podprůměrných oblastí v souladu s PRLK.

Samostatnou kapitolou je tarifní nabídka, kdy je třeba vyvážit finanční možnosti cestujících s finančními možnostmi objednatele a cenou dopravního výkonu.

V neposlední řadě se zvažuje větší využití vozidlového parku o víkendech jako podpora rozvoje turistiky v kraji.

Kolektiv autorů přistupoval k realizaci PDOÚ sofistikovanými metodami, které ověřily správnost stávajícího stavu, jednoznačně definovaly „pocitově řešená“ rozhraní (definice standardů).

Liberecký kraj vnímá povinnost zajištění dopravní obslužnosti a v první řadě vychází ze skutečných potřeb jednotlivých obcí, které solidárně finančně přispívají do systému. Pravidelně dochází k projednávání potřeb jednotlivých oblastí a současně vyhodnocování využití stávající nabídky.

VÝCHOZÍ BOD PRO AKTUALIZACI DOPRAVNÍHO PLÁNU

Plán dopravní obslužnosti Libereckého kraje pro období 2012 – 2016 byl zpracován koncem roku 2011 a obsahuje:

- » legislativní rámeček a stručnou charakteristiku Libereckého kraje;
- » popis zajišťovaných veřejných služeb v přepravě cestujících a plán jejich vývoje do roku 2016;
- » informace o integrovaném dopravním systému Libereckého kraje (IDOL);
- » popis finančních toků;
- » harmonogram uzavírání nových smluv o veřejných službách.

Důvody pro aktualizaci Plánu dopravní obslužnosti území jsou především:

I. Doplnění o další kapitoly

- » standardy dopravní obslužnosti;
- » doplnění popisu zajišťovaných veřejných služeb o koncepci dopravní obslužnosti, která nově vychází ze standardů dopravní obslužnosti;
- » koncepce rozvoje v oblasti infrastruktury a dopravních technologií;
- » doplnění a aktualizace harmonogramu uzavírání smluv v železniční dopravě.

II. Upřesnění / aktualizace kapitol uvedených v původní verzi

- » doplnění popisné části o analytickou s upřesněním silných a slabých stránek, příležitostí a hrozeb v oblasti dopravní obslužnosti;
- » upřesnění harmonogramu uzavírání smluv reagujícího na aktuální stav a vývoj veřejné zakázky pro veřejnou linkovou dopravu.

1 ANALÝZA OBLASTÍ LIBERECKÉHO KRAJE

K ČEMU SLOUŽÍ ANALYTICKÁ ČÁST DOPRAVNÍHO PLÁNU

Analytická část je zpracována především proto, aby odpovědní pracovníci za plánování a organizaci dopravní obslužnosti měli přehled o demografii území, rozložení zaměstnanosti, škol, úřadů či turisticky zajímavých lokalit atp., od čehož jsou dále odvozovány přepravní vztahy v rámci tzv. produkce (= „kdo a odkud cestuje“) a atrakce (= „kdo a kam cestuje“).

Analýza oblastí Libereckého kraje obsahuje podkapitoly:

- 1.1 Demografie území;
- 1.2 Analýza trhu práce;
- 1.3 Rozložení škol;
- 1.4 Rozložení zdravotnických zařízení;
- 1.5 Rozložení úřadů;
- 1.6 Turistická doprava;
- 1.7 Doprava za sportem, za nákupy a za kulturou.

Základní statistické údaje uvádí tabulka 4 dokumentu PDOÚ.

Tabulka 4 – Liberecký kraj: Základní údaje

Liberecký kraj	
3 163 km²	rozloha (4,01 % rozlohy ČR, 2. nejmenší kraj ČR po Praze)
215	obcí
4	okresy (Česká Lípa, Jablonec nad Nisou, Liberec, Semily)
10	ORP (Česká Lípa, Frýdlant, Jablonec nad Nisou, Jilemnice, Liberec, Nový Bor, Semily, Tanvald, Turnov, Železný Brod)
438 851	obyvatel k 31.12.2014 (2. nejméně lidnatý kraj ČR po Karlovarském kraji)
138,7	obyvatel/km ² (ČR; 133,3 obyvatel/km ²)
2,64 %	nárůst počtu obyvatel LK za období 2003 – 2013 (ČR; 3,05 %)
7,72 %	nezaměstnanost (k 31.12.2014) (ČR; 5,9 %)

Zdroj: KORID LK (dle údajů z ČSÚ)

Tabulka 1 – Srovnání počtu obyvatel dle okresů v LK (2004 x 2014)

	okres				LK	ČR*
	Česká Lípa	Jablonec n.N.	Liberec	Semily		
Počet obyv. k 1.1.2004	102 511	87 934	162 348	74 770	427 563	10 211 455
Počet obyv. k 1.1.2014	102 816	90 003	171 756	74 276	438 851	10 512 419
Nárůst počtu obyvatel	0,30%	2,35%	5,79%	-0,66%	2,64%	3%

Zdroj: ČSÚ

Pozn.: *... údaje pro celou ČR jsou k 31.12.2003 a 2013

2 ANALÝZA VEŘEJNÉ DOPRAVY V LIBERECKÉM KRAJI

Cílem této kapitoly je především identifikace silných a slabých stránek subsystémů železniční dopravy a příměstské autobusové dopravy a analýza příležitostí a hrozeb. Konkrétní výstupy z analýz jsou součástí dokumentu PDOÚ v tabulkách 10 (SWOT analýza železniční dopravy) a 12 (SWOT analýza PAD).

U železniční dopravy je potřeba vnímat především její vyšší náklady na provoz a údržbu, což je ale také vyváženo vyšším komfortem a bezpečností. V Libereckém kraji patří mezi faktory (negativně) ovlivňující železniční dopravu i stav infrastruktury, a proto se také Koordinátor dopravy podílí na přípravě projektů zlepšujících tento stav.

U regionální autobusové dopravy lze pozitivně hodnotit prostorové pokrytí linkovou dopravou v rámci Libereckého kraje a provázanost se železniční dopravou, naopak za nedostatek lze považovat nestabilitu, velkou diferencovanost jízdních dob (dle dnů v týdnu či ročních období) a nízké proběhy vozidel, což je dáno potřebou pokrýt velké množství obcí s nízkou hustotou obyvatel.

Podobně je v rámci této kapitoly přístupováno i k systémům MHD provozovaných na území Libereckého kraje ve městech Liberec, Jablonec n.Nis., Česká Lípa a Turnov. Nicméně odpovědnost za provozování a plánování dopravy nesou v první řadě tato města a není cílem PDOÚ vměšovat se do jejich kompetencí. **Analýza MHD je uvedena především ve vztahu k využití koordinace městské a regionální dopravy.**

Součástí druhé kapitoly je i analýza tarifu IDOL popisující jeho vznik a vývoj, charakteristiku (technickou i smluvně-přepravní), srovnání cen a uvedena je také SWOT analýza (v tabulce 22). Za nejsilnější stránky IDS IDOL lze považovat prostorové pokrytí a integraci systémů MHD, naopak slabší stránkou je složitost tohoto systému a technická (ne)kompatibilita se systémy MHD, především v Liberci a Jablonci n.Nis. I proto je jedním z cílů projekt řešící modernizaci odbavovacích systémů.

3 ANALÝZA PŘEPRAVNÍCH POTŘEB V ÚZEMÍ

Na předchozí dvě analytické kapitoly navazuje analýza přepravních potřeb, jejímž cílem je zjistit, jakým způsobem cestující využívají veřejnou dopravu v rámci stávajícího stavu. Analýza byla provedena podle tzv. apriorní¹ i aposteriorní poptávky², aby nebyly hodnoceny pouze stávající linky a spoje, ale také potenciál veřejné dopravy a přepravní potřeby obyvatel (cestujících).

V tabulce 29 je uvedena SWOT analýza přepravních potřeb. Z nejsilnějších stránek lze uvést zajištění dopravní obslužnosti do všech 215 obcí v Libereckém kraji, integrovanou dopravu a postupné zapojování významných zaměstnavatelů do spoluorganizace systému veřejné dopravy. Mezi slabší stránky patří nespolehlivost návazností, a proto je připravován projekt Centrálního dispečinku.

¹ Pojem **apriorní poptávka** = přepravní potenciál, resp. skutečná poptávka, kterou lze využít v případě, že existuje adekvátní nabídka dopravy. (Problematické zjišťování, nutné využít modelování v dopravě.)

² Pojem **aposteriorní poptávka** = poptávka reagující na již existující nabídku dopravy (zjištění z dat o prodaných jízdenkách, z přepravních průzkumů atp.).

4 INFRASTRUKTURA V LIBERECKÉM KRAJI

Dokument PDOÚ obsahuje také zmínku o infrastruktuře. V kap. 4.1 (silniční síť) jsou zmíněny problémové úseky silnic, které mají vliv na kvalitu cestování (nejen) autobusovou dopravou. A dále pak rozvojové projekty na infrastruktuře.

V kap. 4.2 je pak uveden odkaz na Kategorizaci železničních tratí v Libereckém kraji a dále jsou uvedeny cíle Libereckého kraje na infrastruktuře. Uvedení těchto cílů v dokumentu PDOÚ má sloužit jako opora při projednání požadavků zástupců kraje se Správou železniční dopravní cesty, s.o. Mezi hlavní cíle patří:

- » rychlé spojení Liberec – Praha;
- » spojení Liberec – Česká Lípa „za hodinu“ vč. modernizace žel.st. Česká Lípa;
- » spojení regionálních center Libereckého kraje s Mladou Boleslaví;
- » modernizace uzlu Turnov a návazných tratí;
- » modernizace stanic a nástupišť v prioritě dle počtu cestujících;
- » zvyšování rychlostí v prioritě dle dopadů na jízdní řád.

V kap. 4.3 je pak uvedena analýza stávajících terminálů veřejné dopravy a plán jejich rozvoje.

5 SMLOUVY UZAVŘENÉ MEZI LIBERECKÝM KRAJEM, DOPRAVCI, OBCEMI A ZAMĚSTNAVATELI

Tato kapitola uvádí přehled aktuálně uzavřených smluv mezi Libereckým krajem a subjekty podílejícími se na zajištění dopravní obslužnosti nebo na jejím financování. Stručný přehled uvádí tabulka 36.

Tabulka 36 – Smlouvy uzavřené Libereckým krajem s dopravci, obcemi a zaměstnavateli

Liberecký kraj	
5	smluv s drážními dopravci (dvě s ČD a.s , dvě s Vogtlandbahn GmbH a jedna s GW Train Regio a.s.)
8	smluv s autobusovými dopravci (po jedné s BusLine a.s., COMPAG CZ s.r.o., ČSAD Česká Lípa a.s., ČSAD Liberec, a.s., ARRIVA Střední Čechy a.s. – dříve TRANSCENTRUM bus, s.r.o., OSNADO spol. s r.o., KAD, spol. s r.o., OAD Kolín, s.r.o.)
4	smlouvy o spolupráci při využití MHD (dvě se Statutárním městem Liberec, po jedné Městem Česká Lípa a s DSOJ)
214	smluv s obcemi v LK o finanční spolupráci při zajištění DO (všechny obce v LK vyjma Statutárního města Liberce)
5	smluv se zaměstnavateli o finanční spolupráci při zajištění DO (IAC Group Czech, Průmyslová zóna Jih – Denso aj., ABB, TREVOS, Grupo Antolin s.r.o.)

Zdroj: KORID LK

Kapitola 5.1, resp. tab. 38 uvádí přehled smluv uzavřených v drážní dopravě.

Tabulka 38 – Smlouvy uzavřené v drážní dopravě

Dopravce	Žel. tratě	Platí od	Platí do	Pozn.	Finance za 2014
ČD a.s. (Jizerskohorská železnice)	L12 - 034, L1 - 036, L6 - 037, L61 - 038, L62 - 039	prosinec 2011	prosinec 2026	Od roku 2014 je nastavena výše kompenzace na základě principu netto smlouvy* (riziko tržeb na dopravci), do roku 2013 brutto smlouva**	136 397 056 Kč
ČD a.s. (zbytková smlouva)	L2 – 086, 081, L3 – 030, L4- 080 a tratě 035, 040, 041, 042, 064, 070 a 087	prosinec 2009	prosinec 2019	Netto smlouva*	185 623 747 Kč
GW Train Regio a.s.	L1 - 036 (Kořenov – Harrachov, státní hranice)	srpen 2010	prosinec 2015	Netto smlouva*	3 414 195 Kč
Vogtlandbahn - TRILEX	L7 - 089	prosinec 2010	prosinec 2020	Brutto smlouva**	22 472 294 Kč
Vogtlandbahn – OSN I	L7- 089 (Liberec – Dresden)	prosinec 2014	prosinec 2018	Brutto smlouva**	355 812 Kč

Zdroj: KORID LK

Pozn.: *... riziko tržeb od cestujících je na straně dopravce

**... riziko tržeb je na straně objednatele dopravy

Kapitola 5.2, resp. tab. 39 uvádí přehled smluv uzavřených v příměstské autobusové dopravě.

Tabulka 39 – Smlouvy uzavřené v PAD

Dopravce	Počet linek 2015	Odhad km za rok 2015	Platí od	Platí do	Odhad financí za 2015
BusLine a.s.	91	5 463 023	1.1.2015	31.12.2016 (+1+1)*	98 511 403
COMPAG CZ s.r.o.	5	191 414	14.12.2014	12.12.2015	3 828 280
ČSAD Česká Lípa a.s.	42	3 496 598	1.1.2015	31.12.2016 (+1+1)*	55 382 361
ČSAD Liberec, a.s.	43	3 460 292	1.1.2015	31.12.2016 (+1+1)*	56 542 704

KAD, spol.s r.o.	5	65 709	14.12.2014	12.12.2015	988 921
OAD Kolín, s.r.o.	1	22 780	14.12.2014	12.12.2015	435 098
OSNADO spol.s r.o.	6	76 091	14.12.2014	12.12.2015	1 579 649
ARRIVA Střední Čechy a.s. (dříve TRANSCENTRUM bus, s.r.o.)	6	71 698	14.12.2014	12.12.2015	1 523 583

Zdroj: KORID LK dle údajů KÚLK OD

Pozn.: *... možnost prodloužení smlouvy 2-krát o jeden rok

Jak je uvedeno v kap. 5.3, kde je uveden přehled smluv uzavřených mezi Libereckým krajem a provozovateli MHD v rámci koordinace MHD a regionální dopravy, LK přispívá na provoz MHD za hranice měst Česká Lípa (linka č. 207), Liberce (autobusové linky č. 16, 20, 23, 26, 30, 60 a tramvajová linka č. 11) a Jablonce nad Nisou (autobusové linky č. 101, 104, 105, 115, 121, 126, tramvajová linka č. 11 – viz Liberec). Na provoz autobusových linek MHD přispívá LK na základě smluv o finanční spolupráci s městy Česká Lípa a Liberec a DSOJ. Na provoz tramvajové linky č. 11 přispívá LK na základě smlouvy o finanční spolupráci s městem Liberec.

Významnou částí je pak spolupráce mezi Libereckým krajem a městy a obcemi v Libereckém kraji (kap. 5.4). Liberecký kraj, z důvodu získání dostatečné výše finančních prostředků na poskytování kompenzací v rozsahu stanoveném ve smlouvách o zajišťování dopravní obslužnosti veřejnými službami v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou a veřejnou linkovou dopravou, již od roku 2004 uzavírá s obcemi LK smlouvy o spolupráci při zajištění dopravní obslužnosti LK.

Se vznikem krajů, kdy došlo k převedení agendy zajišťování dopravní obslužnosti na kraje, byl vytvořen systém spolupráce obcí, spočívající ve sjednocení výše částky na obyvatele, kterou se obce Libereckého kraje podílejí na úhradě ztrát vznikajících provozováním veřejné dopravy v závazku veřejné služby. Sjednocení částek se podařilo docílit po složitých jednáních s obcemi. Přesto existují města a obce, které si připlácejí za tzv. nadstandard (viz níže), aniž by takový nadstandard byl exaktně definován. V současnosti tak systém může působit jako nevyvážený či nespravedlivý.

Cílem PDOÚ mj. je identifikovat příp. nevyváženost systému spolufinancování ze strany měst a obcí pomocí definovaných standardů dopravní obslužnosti a narovnat financování spravedlivě pro všechna města a obce Libereckého kraje. Od roku 2016 je předpoklad, že částky za úhradu „nadstandardního“ zajištění DO se budou odvíjet dle tohoto dokumentu po jeho schválení v orgánech kraje.

Tabulka 41 – Srovnání výdajů obcí Libereckého kraje na dopravní obslužnost za rok 2015 (plán)

Obec	Počet obyvatel k 1.1.2014	Kompensace za MHD	Příspěvek na regionální dopravní obslužnost v roce 2015	Vyčíslené náklady za nadstandard LK (2015)	Celkem za dopravní obslužnost v Kč/rok	Kč/obyv./rok
Liberec	102 301	200 000 000 Kč	0 Kč		200 000 000 Kč	1 955 Kč
Česká Lípa	36 805	36 150 000 Kč	1 000 000 Kč		37 150 000 Kč	1 009 Kč
Jablonec n.Nis.	45 453	42 000 000 Kč	1 000 000 Kč		43 000 000 Kč	946 Kč
Bedřichov*	337	215 680 Kč	30 330 Kč		246 010 Kč	730 Kč
Janov n.Nis.*	1 389	888 960 Kč	125 010 Kč		1 013 970 Kč	730 Kč
Lučany n.Nis.*	1 752	1 121 280 Kč	157 680 Kč		1 278 960 Kč	730 Kč
Nová Ves n.Nis.*	748	478 720 Kč	67 320 Kč		546 040 Kč	730 Kč
Pulečň*	398	254 720 Kč	35 820 Kč		290 540 Kč	730 Kč
Rychnov u Jabl. n.N.*	2 709	1 733 760 Kč	243 810 Kč		1 977 570 Kč	730 Kč
Křižany ^{x)}	822		73 980 Kč	100 000 Kč	173 980 Kč	212 Kč
Harrachov ^{x)}	1 524		137 160 Kč	170 000 Kč	307 160 Kč	202 Kč
Turnov ^{x)}	14 335	1 400 000 Kč	1 190 150 Kč		2 590 150 Kč	181 Kč
Přepeře	902		81 180 Kč	35 000 Kč	116 180 Kč	129 Kč
Tanvald	6 622		595 980 Kč	219 200 Kč	815 180 Kč	123 Kč
Oldřichov v Hájích	733		65 970 Kč	20 000 Kč	85 970 Kč	117 Kč
Nový Bor ^{x)}	11 962		1 076 580 Kč	270 000 Kč	1 346 580 Kč	113 Kč
Hrádek n.Nis. ^{x)}	7 651		688 590 Kč	150 000 Kč	838 590 Kč	110 Kč
Mníšek	1 476		132 840 Kč	20 000 Kč	152 840 Kč	104 Kč
Semily ^{x)}	8 576		771 840 Kč	100 000 Kč	871 840 Kč	102 Kč
Mimoň	6 577		591 930 Kč	56 000 Kč	647 930 Kč	99 Kč
Ostatní obce LK	185 537		16 698 330 Kč		16 698 330 Kč	90 Kč
CELKEM	438 609	284 243 120 Kč	24 764 500 Kč	1 140 200 Kč	310 147 820 Kč	

Zdroj: KORID LK dle údajů KÚLK OD, měst Česká Lípa, Turnov, Liberec, Jablonec nad Nisou a obcí DSOJ

*... členský příspěvek obcí DSOJ ve výši 640 Kč/obyv./rok

^{x)} U označených měst nebyla v r. 2015 z důvodu přípravy PDOÚ uzavřena smlouva o příspěvku za nadstandard.

PDOÚ obsahuje také přehled smluv uzavřených s významnými zaměstnavateli (viz kap. 5.5, tab. 43).

6 STANDARDY DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI

CÍLE VEŘEJNÉ DOPRAVY V LIBERECKÉM KRAJI – PROČ STANDARDY?

Zájmem Libereckého kraje je trvalá udržitelnost veřejné dopravy a možnost jejího rozvoje. Jedná se o službu, která především zabezpečuje dopravu do škol a školských zařízení, k orgánům veřejné moci, do zaměstnání, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a k uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale udržitelnému rozvoji územního obvodu.

Přepravní potřeby obyvatelstva se v čase mění a je potřeba, aby veřejná doprava dokázala na tyto změny reagovat. Proto jsou součástí Plánu dopravní obsluhy standardy dopravy, které navrhnou mechanismy udržitelnosti a rozvoje veřejné dopravy podle následujících klíčů:

- » charakteristika produkce a atrakce (zásadní vliv na přepravní poptávku);
- » standardy dostupnosti veřejné dopravy (tzv. „minimální standard“);
- » standardy udržitelného rozvoje (reagující na aposteriorní poptávku cestujících).

Důvod pro stanovení takových standardů je jednak zabezpečit, aby splnění cílů veřejné dopravy bylo uskutečnitelné, ale také obhajitelné i z pohledu financování dopravní obsluhy.

Liberecký kraj i nadále připouští možnost, aby obce požadující nadstandard dopravní obsluhy měly možnost se finančně spolupodílet na takové objednavce veřejné dopravy.

NÁVRH STANDARDŮ V DOPRAVĚ

Navržené standardy lze rozdělit na oblasti:

- » technické a kvalitativní standardy (kap. 6.5, 6.6), které by měly být implementovány do smluv mezi Libereckým krajem a partnery, kteří se podílí na zajištění dopravní obsluhy (především dopravci);
- » standardy dopravní dostupnosti (kap. 6.3, 6.4 a 6.7), které mají za cíl stanovit rozsah dostupných služeb veřejné dopravy ze strany Libereckého kraje.

Minimální standard dostupnosti veřejné dopravy (apriorní nabídka) = minimální úroveň dopravní obsluhy, kterou Liberecký kraj, jako objednatel veřejné dopravy, garantuje na svém území. Cílem minimálních standardů je garance dostupnosti veřejné dopravy pro obce, resp. cestující veřejnost. Hranice max. přípustné docházkové vzdálenosti (doby) a minimálního počtu spojů jsou exaktně stanoveny v kap. 6.3.

Standard udržitelného rozvoje nabídky veřejné dopravy v závislosti na jejím reálném využití (aposteriorní nabídka) = rozsah dopravy, který vyplývá z reálného počtu cestujících a je ovlivněn kapacitní potřebou, počtem cestujících v relaci a počtem cestujících ve spojích veřejné dopravy.

Nadstandardní rozsah dopravní obsluhy = rozsah dopravní obsluhy nad rámec uvedený v kap. 6.3 a 6.4, který není garantován Libereckým krajem, ale který může být ze strany Libereckého kraje objednán v případě finanční spoluúčasti dotčených měst a obcí. Pravidla pro zařazení spojů do nadstandardu jsou popsána v kap. 6.4.3.

Srovnání navržených standardů se stávajícím stavem je součástí příloh P6-08-01 a P6-08-02. Ve vztahu ke stávající dopravní koncepci byla identifikována místa, kde existuje nadstandardní

rozsah, ale také místa, kde není splněn minimální standard dostupnosti veřejné dopravy. Konkrétní upřesnění vč. doporučeného postupu je součástí výše zmíněných příloh.

Pro účely práce se standardy dopravní obslužnosti je potřeba obce (lokality) členit dle různých kritérií (viz kap. 6.2), které mají vliv na vznik přepravních potřeb. Základní dělení je navrženo dle produkce (vznik přepravní poptávky) a atrakce (cíl přepravních proudů).

Členění obcí (lokalit) z pohledu produkce

Protože přepravní poptávka obvykle vzniká v místě, kde obyvatelé žijí, bude hlavním ukazatelem členění počet obyvatel, doplňkovými pak napojení na infrastrukturu umožňující provoz veřejné dopravy a občanská vybavenost. Členění je navrženo následovně:

Tabulka 44 – Členění sídel z pohledu produkce

Druh sídla	Zkratka	Charakteristika – počet obyvatel	Podmínka napojení sídla na infrastrukturu umožňující provoz veřejné dopravy
Malé sídlo	MS	Více než 50 obyvatel.	
Významné sídlo	VS	Více než 500 obyvatel.	
Regionální centrum	RC	Více než 2 000 obyvatel.	
Velké regionální centrum	VRC	Více než 10 000 obyvatel.	
Krajské centrum	KC	Více než 50 000 obyvatel.	

Zdroj: KORID LK

7 POPIS ZAJIŠŤOVANÝCH VEŘEJNÝCH SLUŽEB A KONCEPCE DOPRAVY V LK

KONCEPCE DOPRAVY A VYMEZENÍ DOPRAVNĚ-LOGICKÝCH CELKŮ

Na základě směřování přepravních proudů (vč. přihlednutí k dopravní technologii) jsou navrženy např. pro účely budoucích výběrových řízení následující dopravně-logické celky.

- » Českolipsko;
- » Novoborsko;
- » Liberecko – sever (Frýdlantsko, Hrádecko-Chrastavsko);
- » Liberecko – jih;
- » Jablonecko-Tanvaldsko;
- » Turnovsko-Semilsko;
- » Jilemnicko;
- » jako částečně samostatný celek může vystupovat i relace Liberec – Jablonec nad Nisou.

Výše uvedené dopravně-logické celky budou v kap. 7 využity pro popis dopravní koncepce.

Koncepce dopravní obslužnosti se zaměřuje na:

- » páteřní linky regionální dopravy;
- » obslužné linky regionální dopravy;
- » vztah k dálkové dopravě;
- » koordinaci se systémy MHD;
- » rozvojové cíle dopravní obslužnosti v jednotlivých dopravně-logických celcích.

HARMONOGRAM UZAVÍRÁNÍ SMLUV

Aby dopravní obslužnost byla zajištěna v souladu s platnou legislativou a za co nejvýhodnějších podmínek, přistupuje Liberecký kraj (až na výjimky) k uzavírání smluv s využitím výběrových řízení. Proces uzavírání smluv vždy vyžaduje potřebný čas, proto je nutné stanovit v rámci zajištění dopravní obslužnosti harmonogram.

V železniční dopravě jsou aktuálně připravovány výběrová řízení na výkony uskutečňované v současnosti dle smluv platných do konce r. 2019 (ČD – „Zbytková“ smlouva) a 2020 (Trilex).

V rámci příměstské autobusové dopravy dosud nebylo rozhodnuto o dalším postupu výběrového řízení průvodně připravovaného již od r. 2011. Zakázku posuzuje ÚOHS.

8 INFORMACE A SYSTÉMY VEŘEJNÉ DOPRAVY

Cílem této kapitoly je zaměřením se na budoucí rozvoj veřejné dopravy po stránce územní, technologické i informační. Kap. 8 se zaměřuje na:

- » Možnosti územního rozvoje IDS;
- » Technologický rozvoj IDS;
 - Centrální dispečink;
 - Projekt Modernizace systému IDOL/OPUSCARD;
 - Zákaznické centrum a online služby;
 - Zavedení centrálního prvku do IDOL;
- » Propagace veřejné dopravy.

9 EKONOMICKÉ ZHODNOCENÍ VEŘEJNÉ DOPRAVY V LIBERECKÉM KRAJI

Kap. 9 se zaměřuje na finanční náročnost zajištění veřejné dopravy (popis stávajících a odhad budoucích nákladů) a na zdroje zajištění dopravní obslužnosti.

Tabulka 86 stanovuje maximální rozsah dopravní obslužnosti Libereckého kraje.

Tabulka 86 – Maximální rozsah základní dopravní obslužnosti Libereckého kraje

	Maximální schválený rozsah dopravní obslužnosti
Veřejná linková doprava (km/rok)	13 854 000
Osobní drážní doprava (km/rok)	4 942 000

Zdroj: KORID LK

Na základě stanovení standardů dopravní obslužnosti se předpokládá v období let 2015 – 2018 zajištění dopravy v rozsahu uvedeném v následující tabulce.

Tabulka 87 – Odhad rozsahu výkonů dopravní obslužnosti v letech 2015-18

Rok	Rozsah objednávky ŽD* [tis. km]	Rozsah objednávky AD (PAD + MHD) [tis. km]
2015	3 984	13 304**
2016	3 972, +/- 2%	13 276, +/- 2%
2017	3 972, +/- 2%	13 276, +/- 2%
2018	3 972, +/- 2%	13 276, +/- 2%

Zdroj: KORID LK

* V rozsahu výkonů není započten objem výkonů tramvajové linky 11. Způsob objednávky této linky ve spolupráci s městy Liberec a Jablonec n.Nis. je řešen v kap. **Chyba! Nenalezen zdroj odkazů.** a v příloze č. P7-01-04.

** Rozsah zahrnuje všechny výkony vč. spojů, které jsou v rámci PDOÚ navrženy jako nadstandardní.

Pozn. k tabulce: V odhadu rozsahu objednávky nejsou započteny výkony v tzv. nadstandardu. Naopak ve srovnání s přílohou č. P7-01-02 jsou uvažovány přejezdy mezi spoji, které nebudou integrovány do JŘ ve výši 1,5% nad rámec rozsahu stanoveného jízdními řády.

Rozsah dopravy může být ovlivněn externími faktory (výrazné změny v oblasti zaměstnanosti, struktury školských a zdravotnických zařízení). **V takovém případě by došlo k přípravě opatření reagujících na nastalou situaci a aktualizaci stanoveného rozsahu.**

FINANČNÍ NÁROČNOST (ODHAD NÁKLADŮ)

Pro stanovení odhadu nákladů Objednatele dopravy je nutné zohlednit následující faktory:

- » rozsah dopravy (údaj říditelný z pozice Objednatele);
- » cenu dopravního výkonu (z pohledu plánování částečně stochastický údaj, neboť ve smluvních podmínkách s dopravci jsou zohledňovány změny vstupních nákladů, např. PHM, inflace, cena za použití dopravní cesty aj.);
- » tržby (platí pouze pro „brutto“ smlouvy – u tzv. „netto“ smluv jsou tržby rizikem dopravce).

V rámci PAD je pro účely PDOÚ uvažována cena dopravního výkonu (CDV) ve výši 29,50 až 30 Kč/km³. Tržby jsou uvažovány ve výši Ø 12 Kč/km. Cílem Objednatele by mělo být, aby výše tržeb⁴ dosahovala cca 40% z celkových nákladů (min. hranice by měla být ve výši 1/3).

V rámci železniční dopravy je pro účely PDOÚ uvažována Ø výše kompenzace (tj. pro brutto smlouvy se zohledněním tržeb) cca 94-95 Kč/km⁵.

Na základě stanovení standardů dopravní obslužnosti jsou předpokládány v období let 2015 – 2018 v návaznosti na rozsah dopravy (viz Tabulka) finanční náklady (kompenzace) uvedené v následující tabulce.

Tabulka 88 – Odhad vývoje nákladů dopravní obslužnosti v letech 2015-18

Rok	Odhad fin. nákladů objednávky ŽD [tis. Kč]		Odhad fin. nákladů objednávky AD [tis. Kč]	
	střední odhad	pesimistický odhad	střední odhad	pesimistický odhad
2015	365 378		232 926	
2016	373 461	377 435	232 346	238 984
2017 *	373 461*	377 435*	232 346*	238 984*
2018 *	373 461*	377 435*	232 346*	238 984*

Zdroj: KORID LK

* S ohledem na smluvní podmínky platných smluv bude odhad finančních nákladů upraven v návaznosti na meziroční vývoj indexů dle ČSÚ (indexace růstu ceny PHM a mzdových nákladů).

³ Rozptyl 29,50 Kč/km pro střední variantu (vycházející z aktuální situace) až 30 Kč/km pro pesimistickou variantu, která uvažuje s rizikem mírného navýšení cen PHM a s indexací.

⁴ Jeden z indikátorů efektivity veřejné dopravy.

⁵ Rozptyl 94 až 95 Kč/km pro střední, resp. pesimistickou variantu obdobně jako u CDV bus.

Komentář:

Pro období r. 2015 vychází odhad nákladů (pro železniční i autobusovou dopravu) z přesných cen dopravního výkonu, resp. kompenzace na základě aktuálně uzavřených smluv s dopravci.

Pro období 2016-18 je zpracován střední a pesimistický odhad. S oběma variantami je dále uvažováno při plánování finančního výhledu v kap. 9.2.

Odhad změny nákladů v letech v sobě zahrnuje zohlednění trendu z let 2010-14.

Výše finančních nákladů může být kromě externích faktorů ovlivněna také:

- » změnou ceny pohonných hmot/inflací nad rámec trendu let 2010-14;
- » veřejnými zakázkami v železniční a autobusové dopravě a změnou ceny dopravního výkonu;
- » změnou struktury tržeb;
- » změnou tarifu.

K výše uvedeným nákladům je dále potřeba přičíst náklady na zajištění provozu tramvajové linky 11 Liberec – Jablonec n.Nis., které jsou z pohledu nákladů Libereckého kraje odhadovány ve výši cca 15,765 mil. Kč/rok.

Rozsah železniční dopravy je částečně hrazen z prostředků státu (Ministerstva dopravy) v rámci tzv. Memoranda (viz kap. 9.2.).

ZDROJE FINANCOVÁNÍ

Odhadované náklady uvedené v kap. 9.1.2 (viz Tabulka 90) je potřeba pokrýt v rámci zdrojů financování, kterými jsou:

- » rozpočet Libereckého kraje;
- » prostředky tzv. Memoranda na dofinancování provozu regionální železniční dopravy;
- » rozpočet obcí;
- » příspěvky zaměstnavatelů.

Na ostatní náklady mimo tzv. „standardní rozsah“ je potřeba zajistit financování ze zdrojů subjektu, který požaduje zajištění „nadstandardu“.

Porovnání odhadovaných nákladů a zdrojů financování uvádí přehledně tabulka 93.

Tabulka 93 – Porovnání odhadovaných nákladů na dopravní obslužnost a zdrojů jejího financování (střední odhad)

Rok	2015	2016	2017	2018
Položka	[tis. Kč/rok]			
Náklady ŽD (po zohlednění tržeb)	365 378	373 461	373 461	373 461
Náklady PAD (po zohlednění tržeb)	232 926	232 346	232 346	232 346
Náklady TRAM*	15 765	15 765	15 765	15 765
Protarifovací ztráta	9 490	9 490	9 490	9 490
Náklady na dopravní obslužnost celkem	623 559	631 062	631 062	631 062
Zdroj financování	2015	2016	2017	2018
Rozpočet státu („Memorandum“)	93 861	93 861	93 861	93 861
Příspěvek zaměstnavatelů (uvažováno udržení SQ)	5 650	5 650	5 650	5 650
Příspěvek obcí (standardní rozsah)	24 764	24 764	24 764	24 764
Schválený rozpočtový záměr včetně příspěvku obcí	536 235**	539 500	539 500	539 500
Schválený rozpočtový záměr bez započtení příspěvku obcí	511 471	514 736	514 736	514 736
Zdroje na dopravní obslužnost celkem	635 746	639 011	639 011	639 011
Rozdíl mezi náklady a zdroji na dopravní obslužnost	12 187**	7 949	7 949	7 949
Potřebný rozpočet LK (bez nákladů IDS)	499 284	506 787	506 787	506 787

Zdroj: KORID

* V r. 2015 proběhne ve spolupráci Libereckého kraje s městy Libercem a Jabloncem n.Nis. průzkum, na jehož základě bude rozsah finančních nákladů pro provoz tramvajové linky 11 potvrzen nebo upřesněn.

** Pro r. 2015 je schválený rozpočet v nižší výši (viz **Chyba! Nenalezen zdroj odkazů.**), a proto nelze s rezervou ve výši 12,187 mil. Kč uvažovat.

V případě středního scénáře se ukazuje výše schváleného rozpočtového záměru jako dostatečná, je však nezbytné, aby skutečná výše rozpočtu odpovídala tomuto záměru.

Aby finanční náklady nepřekročily výši schváleného rozpočtového záměru, bude třeba sledovat ukazatele a faktory ovlivňující celkovou ekonomiku provozu, zejména:

- » vývoj CDV (u brutto smluv), resp. kompenzace (u netto smluv);
- » vývoj tržeb (celkových i vztažených na km);
- » počet cestujících (vč. struktury jízdních dokladů).

Ve vztahu k řízení rizik a dopadů změny ekonomických vstupů je nadále doporučeno:

- » prověřovat možnosti optimalizace veřejné dopravy:
 - nasazování vozidel odpovídající velikosti;
 - optimalizace oběhů (a turnusů);
 - minimalizace souběžných jízd;
- » prověřovat možnosti tarifních úprav s využitím vlastností zónově-relačního tarifu.

10 REVIZE CÍLŮ PLÁNU DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI

Navržený Plán dopravní obslužnosti území – především v oblastech standardy a koncepce – obsahuje řadu cílů, které je vhodné nadále sledovat. Pro účely revize jsou tyto cíle uvedeny v kap. **Chyba! Nenalezen zdroj odkazů.** vč. souvisejících opatření a termínů. Právě **stanovení standardů v dopravě v rámci PDOÚ by mělo být chápáno tak, že jde o první krok k narovnání systému organizace a financování veřejné dopravy v Libereckém kraji.** Stanovení standardů dopravní dostupnosti lze v budoucnu více upřesnit s využitím (matematických) modelů v dopravě, naopak technické a kvalitativní standardy musejí vycházet z potřeb cestujících a z trendů rozvoje veřejné dopravy.

Revize cílů PDOÚ je v kap. 10 rozdělena následovně:

- » přehled cílů (kap. 10.1);
- » zásobník projektů (kap. 10.2);
- » indikátory efektivity dopravní obslužnosti (kap. 10.3);
- » externí revize (Technická univerzita v Liberci, Univerzita Pardubice – Dopravní fakulta Jana Pernera).

SEZNAM PŘÍLOH

Číslování příloh PX-YY-ZZ, kde:

P... označení „příloha“,

YY... číslo podkapitoly

X... číslo hlavní kapitoly,

ZZ... pořadové číslo přílohy v rámci podkapitoly

P1-03: Mapa rozložení školských zařízení

P1-04: Mapa zdravotnických zařízení

P1-07: Mapa rozložení nákupních center, kulturních a sportovních zařízení.

P2-01-01: Počet spojů za den (železniční doprava)

P2-01-02: Počet cestujících za den celkem (železniční doprava)

P2-01-02a: Počet cestujících za den – osobní a spěšné vlaky (železniční doprava)

P2-02: Seznam linek PAD v LK

P2-03-01: Plán MHD Liberec

P2-03-02: Plán MHD Jablonec n.Nis.

P2-03-03: Plán MHD Česká Lípa

P2-04-01: Mapa tarifních zón IDOL

P2-04-02: Tarify jízdného dopravců v rámci ČR (pro účel srovnání s tarifem IDOL)

P2-05-01: Posouzení atraktivity spojení

P2-06: Mapa urbanizovaného území mimo dostupnost 1km od zastávek veřejné dopravy

P3-02-01: Vývoj nákladů, tržeb a ztrát

P3-02-02: Kartogram – počet cestujících ve vybraných relacích

P3-02-03: Mapa cest do/ze zóny Liberec

P3-02-04: Mapa denní cesty IDOL

P4-01-01: Stav silnic II. a III. třídy

P4-01-02: Požadavky na infrastrukturu pro provoz PAD

P4-02-01: Kategorizace železničních tratí

P4-02-01a: Kategorizace železničních tratí (mapa tratí vč. zastávek)

P4-02-02: Librail – železnice v LK v r. 2030

P4-02-03: Cíle a opatření pro železniční tratě

P4-02-04: Obraty cestujících na vlakových zastávkách

P6-02-01: Seznam obcí s uvedením faktorů produkce a atrakce

P6-05-01: Standardy železničních vozidel

P6-05-02: Upřesnění standardu zastávek

P6-05-03: Kategorizace autobusových zastávek

P6-08-01: Analýza dopadů navržených standardů

P6-08-02: Seznam obcí – koncepce standardního a nadstandardního spojení

P7: Mapa dopravně-logických celků

P7-01-01: Koncepce dopravy – seznam linek drážní dopravy

- P7-01-02: Koncepce dopravy – seznam autobusových linek
- P7-01-03: Koncepce dopravy dle měst a obcí
- P7-01-04: Tramvajová linka 11 – rozdělení standardních a nadstandardních spojů
- P7-02-01: Koncepce spojení DSOJ (popis)
- P7-02-01a: Analýza počtu cestujících a model standardního rozsahu spojů na lince 101
- P7-02-01b: Analýza počtu cestujících a model standardního rozsahu spojů na lince 126
- P7-02-01c: Analýza počtu cestujících a model standardního rozsahu spojů na lince 104
- P7-02-02: Koncepce spojení DSOJ (ekonomika)
- P7-02-03: Analýza na linkách PAD 310 a 311
- P7-03-01: Uzavírání smluv v železniční dopravě
- P10-02-01: Absorpční kapacita projektů (pro PRLK)
- P10-04-01: Externí revize dokumentu – posudek Technické univerzity v Liberci
- P10-04-01a: Návrh vypořádání připomínek k posudku Technické univerzity v Liberci
- P10-04-02: Externí revize dokumentu – posudek Univerzity Pardubice
- P10-04-02a: Návrh vypořádání připomínek k posudku Univerzity Pardubice
- P10-04_03: Návrh vypořádání připomínek k PDOÚ

PROJEKTOVÝ TÝM:

Člen projektového týmu	Zodpovědnost za zpracování
Ing. Otto Pospíšil vedoucí projektového týmu	manažerské shrnutí; legislativní rámec; kapitoly: 2.2; 4.3; 6.1-6.8; 7.1-7.3; 9.1; 9.2; 9.3; 10.1-10.3
Ing. Pavel Blažek	kapitoly: 2.1; 4.2; 6.5.1; 6.5.3; 7.3; 10.2
Ing. Václav Gebouský	kapitoly: 4.3; 7.1; 7.2
Ing. Jiří Hruboň	kapitoly: 8.1-8.3; 10.2
Ing. Stanislava Jakešová	manažerské shrnutí, všeobecné podmínky trhu; kapitola 9.2
Ing. Pavel Jaško	kapitoly: 2.4; 8.2.1
Ing. Jaroslav Kadlec	kapitola 2.4
Jan Roženský	kapitoly: 4.3; 7.1; 7.2
Denis Sitora	kapitoly: 3.1; 3.2
Mgr. Radim Šarapatka	kapitoly: 1.1-1.7; 2.2; 2.3; 2.5; 2.6; 3.1-3.3; 4.1; 5.1-5.5
<i>Externí odborná spolupráce</i>	
Ing. Bronislav Gabryš student, Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta J. Pernera	příprava podkladů pro kap. 1.1-1.6
Bc. Hana Heidlerová studentka, Technická univerzita Liberec	příprava podkladů pro kap. 1.1-1.6
Ing. Viktor Liška odbor dopravy KÚ LK	spolupráce na dokumentu
Ing. Eva Šulcová odbor dopravy KÚ LK	spolupráce na dokumentu
Ing. Monika Šulcová odbor dopravy KÚ LK	spolupráce na dokumentu
Ing. Lucie Vacková studentka, Technická univerzita Liberec	příprava podkladů pro kap. 1.1-1.6



KORID LK, spol. s r.o.

Koordinátor veřejné dopravy Libereckého kraje, U Jezu 642/2a, 461 80 Liberec 2

© KORID LK, spol. s r. o., říjen 2015