

## Posouzení Plánu dopravní obslužnosti Libereckého kraje, Aktualizace pro období 2012-18

**Zadavatel:** KORID LK, spol. s r.o., U Jezu 642/2a, Liberec 2

**Hodnotitel:** doc. Ing. Miroslav Žižka, Ph.D., Technická univerzita v Liberci, Ekonomická fakulta,  
Studentská 2, Liberec

Plán Dopravní obslužnosti Libereckého kraje, Aktualizace pro období 2012-18 je rozdělen do 10 kapitol a úvodu.

První kapitolu lze označit jako analytickou, popisující sociálně-ekonomické a demografické faktory, ovlivňující zejména stranu poptávky po veřejné dopravě. V této části je nutné upozornit, že některé údaje, zejména za roky 2012 a 2013, byly ještě ovlivněny doznívající hospodářskou krizí. Údaje o nezaměstnanosti byly navíc ovlivněny změnou metodiky vykazování míry nezaměstnanosti. Od roku 2013 byl indikátor míra registrované nezaměstnanosti nahrazen ukazatelem „podíl nezaměstnaných osob“, přičemž oba indikátory jsou obtížně srovnatelné (vzhledem k tomu, že absolutní ukazatel „počet ekonomicky aktivních osob“ byl nahrazen obyvateli ve věku 15-64 let). V zásadě však tato část správně hodnotí všechny hlavní faktory, které v současnosti ovlivňují poptávku po veřejné dopravě.

Druhá kapitola analyzuje veřejnou dopravu v Libereckém kraji. Hodnocení stavu a potenciálu stávajících železničních tratí je realistické. Je třeba upozornit, že i na páteřních tratích č. 030, 086 převažuje z důvodu stavu infrastruktury úseková (interregionální) frekvence a rychlíky zde plní spíše funkci spěšných vlaků. Tato skutečnost vyplývá i z příložených tabelárních a grafických výstupů. Poptávka po přepravě (i přesnost statistických údajů o počtu cestujících) je však na těchto dvou tratích negativně ovlivněna nezaintegrovaním rychlíků do systému IDOL. Integraci rychlíků do systému IDOL lze chápat z hlediska analýzy SWOT i jako příležitost, nikoli pouze za slabou stránku (tab. 10). V části věnované analýze linek příměstské autobusové dopravy (kap. 2.2) dávám ke zvážení, zda se nepokusit o podobnou kategorizaci linek z hlediska vytíženosti jako v případě železniční dopravy. V části 2.4.2.3 Jízdní doklady IDOL je, dle mého názoru, poněkud nejasná druhá část věty na s. 47 „Tarifní jednice je obchodním vyjádřením relační vzdálenosti a slouží k tomu, aby produkt v dané relaci byl vůbec prodejný, proto cena odpovídá počtu tarifních jednic, nikoliv počtu km“ (na s. 46 se přitom uvádí, že vzdálenost mezi jednotlivými zónami je pak určena počtem tarifních jednic...). Patrně tím autoři dokumentu chtěli vyjádřit skutečnost, že v některých relacích se počet tarifních jednic významně odlišuje od skutečné kilometrické vzdálenosti – doporučuji v textu vysvětlit. Zajímavá je kap. 2.5 věnovaná atraktivitě spojení ve srovnání s IAD. V této souvislosti je však třeba upozornit, že většina osob při rozhodování o volbě konkrétního dopravního prostředku nezohledňuje tzv. utopené náklady (náklady vynaložené v minulosti – typicky pojištění, dálniční známka, amortizace vozidla).

Třetí kapitola se věnuje přepravním potřebám v území, stávajícím i potenciálním. V dokumentu je popsáno 13 nejsilnějších relací v Libereckém kraji. Je poněkud zajímavým zjištěním, že přes existenci BČK a integraci alespoň osobních vlaků do systému IDOL, nebylo možné získat přesnější údaje o počtu cestujících ve vlacích mezi jednotlivými zónami. Výsledek tedy může být ovlivněn sčítacími chybami. V části 3.2.4 doporučuji u podílu dopravních výkonů (modal split) doplnit výchozí ukazatel (jedná se o podíl z oskm?). Také je nutno upozornit, že modal split bude v některých relacích patrně významně vyšší ve prospěch veřejné dopravy, protože do propočtu nejsou zahrnuty komerční linky a část cestujících ve vlacích. Například v relaci Liberec – Jablonec n. N. je v tab. 25 uveden počet 3,6 mil. cestujících (z toho 2,1 mil. osob přepraví tramvaj), ale při výpočtu modal splitu se vychází jen z počtu 1,2 mil. cest. Analogicky v relaci Česká Lípa – Mimoň se vychází při výpočtu modal splitu z počtu 125 tis. cest, v tab. 25 je uvedeno ve vlacích na této relaci 661 tis.



cestujících. Doporučuji zvážit, zda do výpočtu modal splitu nezahrnout i kvalifikovaný odhad počtu ostatních cest mimo systém IDOL, zejména pokud by dokument měl sloužit k optimalizaci veřejné dopravy.

Čtvrtá kapitola je zaměřena na stav silniční a železniční infrastruktury v Libereckém kraji, ve vztahu k veřejné dopravě. Z analýzy vyplývá, že stav infrastruktury, zejména železniční, je v řadě případů limitujícím faktorem konkurenceschopnosti veřejné dopravy. V kapitole jsou uvedena konkrétní opatření vedoucí ke zlepšení stavu infrastruktury, včetně rámcových termínů realizace (pokud jsou známy).

Pátá kapitola uvádí smlouvy uzavřené s autobusovými a drážními dopravci. V části 5.4, na s. 84 v textu doporučuji doplnit, k jakému období se vztahuje paušální poplatek obcí na zajištění dopravní obslužnosti (90 Kč/obyvatele/rok). V tab. 43 doporučuji v posledním sloupci název „finance za 2015“, změnit na „finanční příspěvek zaměstnavatelů v 2015“.

Šestá kapitola se zabývá standardy ve veřejné dopravě. Z hlediska členění sídel podle počtu obyvatel je diskutabilní hrubost nastavených mezí, zejména v kategoriích „malé“ a „významné sídlo“. Jistě bude rozdíl v produkci cestujících v obci, která má 50 obyvatel a 490 obyvatel. Z empirických dat uvedených v příloze P6-02-01 vyplývá, že v LK existuje poměrně značný počet sídel s rozmezím počtu obyvatel 50-99 (104 sídel), v rozpětí 100-299 obyvatel se nachází dalších 188 sídel, naproti tomu v rozmezí 300-499 obyvatel je pouze 67 sídel. Nabízí se tedy možnost posunout hranici „významného sídla“ spíše k hranici 300 obyvatel. V praxi však spíše doporučuji u těchto „hraničních“ sídel postup založený na lokálním došetření, se zohledněním místních specifik. Standardy minimálního rozsahu dopravní obslužnosti jsou stanoveny v rámci disponibilních finančních zdrojů na dobré úrovni. Za úvahu pouze stojí obslužnost malých sídel v dopoledním sedle pracovního dne v rozsahu 1x týdně – má taková obslužnost vůbec reálný smysl? V kap. 6.3.3 je uvedena dojezdová doba a dostupnost spojení mezi jednotlivými typy center. I když je v textu uvedeno, že za spojení mezi krajskými centry zodpovídá MD nebo je ponecháno na trhu, uvedené dojezdové doby v některých případech neodpovídají realitě (např. Liberec – Ostrava je min. 300 minut, Liberec – Brno 270 minut). Mezní čas spojení typu KC – KC se tedy spíše nachází na hranici 300 min. V kap. 6.3.4 se uvádí, že při srovnání ceny jízdného s náklady na jízdu osobním automobilem je nutno zohlednit veškeré náklady, resp. že při nezohlednění všech nákladů se nejedná o správný ekonomický pohled. Ve skutečnosti se tato modelová situace vyskytuje v učebnicích ekonomie jako příklad tzv. utopených nákladů, které nemají vliv na rozhodování člověka. Lidé se rozhodují pouze na základě nákladů, které jsou přímo vyvolány realizací dané cesty (typicky náklady na pohonné hmoty, parkování). Ostatní náklady jsou zohledňovány pouze u pracovních cest při výpočtu náhrad za použití soukromého vozidla. Doporučuji v dokumentu také sladit náklady za používání IAD – v kap. 2.5 (resp. příloze P2-05-01) byla použita sazba 3,60 Kč/km (z toho variabilní náklady – palivo 2 Kč/km), v kap. 6.3.4 se počítá se sazbou 2,50 Kč/km. Standardy udržitelného rozvoje nabídky veřejné dopravy v závislosti na jejím reálném využití lze považovat za přiměřené, odpovídající moderním trendům ve veřejné dopravě. Z hlediska standardů vybavení zastávek železniční dopravy lze dát k úvaze, zda i u zastávek 4. třídy nevyžadovat relativně levné vybavení typu informačních vitrín, jízdních řádů návazných linek či map linkového vedení. Z porovnání stávajícího stavu dopravní obslužnosti s navrženými standardy vyplývá, že na naprosté většině území LK jsou již standardy naplněny, příp. překročeny. Dodatečné náklady na plné dosažení standardů dopravní obslužnosti jsou odhadovány na 1,8 mil. Kč, což představuje jen zhruba 0,3 % stávajících nákladů na zajištění dopravní obslužnosti.

Sedmá kapitola popisuje zajišťované veřejné služby a koncepci dopravy v LK podle logických územních celků. Provozní koncepce je rozdělena na páteřní a další obslužné linky. Pro každou linku je uveden cílový rozsah dopravy (pozn. doporučuji do tab. 60 doplnit, že se jedná o cílový rozsah dopravy, nikoli stávající, viz např. linka L1, kde je stávající rozsah v taktu 40 min.) a termín dosažení cíle. V případě L61 doporučuji vyjasnit, zda v úseku Nové Město – Jindřichovice pod Smrkem je cílem skutečně omezený provoz v dopravním sedle a o víkendu nebo naopak, zda v dopravním sedle bude provoz omezen (podle přílohy P4-02-04 je frekvence cestujících v pracovní dny velmi nízká). Do tab. 61 doporučuji doplnit podle vzoru tab. 60 předpokládané termíny dosažení cílového rozsahu dopravy. Specifická pozornost je v kapitole 7 věnována meziměstskému spojení Liberce a Jablonce n. N. V dokumentu je navržen nový model provozu na



tramvajové lince č. 11, z hlediska přehlednosti je však příloha P7-01-01 poněkud problematická (chybí vysvětlivky některých proměnných, např.  $-0,983$  = začíná na Ryb., hodnoty ve sloupci „Rybníček“ – jedná se o km?, apod.). Kapitola se dále zabývá nadregionální (dálkovou) dopravou, ze které je patrná složitost koordinace zájmů různých subjektů (LK, MD, sousední kraje, komerční spoje). Ta je zřejmá i v oblasti vyhlášení výběrových řízení na dopravce v železniční i autobusové dopravě (kap. 7.3). Potenciálně zajímavou oblastí je návrh koordinace mezi MHD a PAD v okolí Liberce, Jablonce n. N., České Lípy a Turnova, která může přinést efektivnější provoz, tj. udržení stávajícího standardu služeb při nižších nákladech.

Osmá kapitola řeší rozvoj IDS z hlediska územního (zejména zajištění dopravy na hranicích se sousedními kraji), technologického (za nejvýznamnější projekt je třeba považovat zřízení centrálního dispečinku pro zajištění garance návazností spojů různých dopravců) a marketingového.

Důležitou součástí plánu dopravní obslužnosti LK je ekonomické zhodnocení, které je předmětem deváté kapitoly. Náklady na zajištění dopravní obslužnosti závisí především na rozsahu dopravních výkonů, ceně dopravního výkonu a tržbách. Z tab. 89 vyplývá prakticky konstantní rozsah výkonů až do roku 2018 (pokles oproti roku 2015 je jak v drážní, tak i PAD menší než 0,5 %). V kap. 9.3 se hovoří o financování dopravní obslužnosti v letech 2012-15, ve skutečnosti tab. 94 končí rokem 2014 (nevypadl sloupec 2015?). V tab. 94 doporučuji sousloví „z toho“ přemístit do prvního sloupce (z toho státní rozpočet, z toho příspěvky obcí, z toho jiné zdroje) – tabulka ve stávající podobě působí poněkud nepřehledně. V tab. 95 doporučuji v řádku „rozdíl mezi náklady a zdroji na dopravní obslužnost“ obrátit znaménko na „-“. Stávající podoba evokuje, že náklady jsou vyšší než zdroje, ve skutečnosti je realitou opak. Je také otázkou, zda vývoj nákladů v letech 2016-18 bude konstantní, jak uvádí tab. 95, ale i tab. 96, nebo se projeví další inflační tlaky (s ohledem na oživení ekonomiky a kurzové vlivy lze očekávat zvýšení míry inflace, přičemž ČNB uvádí inflační cíle pro roky 2015 a 2016 ve výši 2 % ročně). V textu před tab. 96 je sice podán určitý komentář k inflaci, ovšem následující tabulka obsahuje v letech 2016-18 opět konstantní částky (je uvažováno pouze skokové navýšení 2016/15 zhruba o 3,3 %). Alternativním vysvětlením může být, že částky jsou uváděny ve stálých cenách roku 2015. Každopádně určité pochybnosti o konstantnosti nákladů v letech 2016-18 zůstávají.

Poslední kapitola se zabývá revizí cílů plánu dopravní obslužnosti a projekty, které by měly přispět k dosažení některých rozvojových cílů. Kapitola 10.3 je nazvána Indikátory efektivity dopravní obslužnosti. Efektivita neboli účinnost se obecně měří jako podíl výstupů a vstupů. Indikátory uvedené v tab. 100 spíše měří výkonnost systému veřejné dopravy než jeho efektivitu. Ukazatelem efektivity by byl např. počet cestujících vztahený k objemu kompenzací.

#### Dílicí a formální připomínky:

Úvod, část Všeobecné podmínky trhu (s. 17) obsahuje tvrzení: „Liberecký kraj se, stejně jako celá ČR snaží dosáhnout principu struktury trhu dokonalé konkurence“. Nutno poznamenat, že koncept „dokonalé konkurence“ představuje teoretický model trhu, kde se vykytuje velký počet prodávajících (v daném případě dopravních výkonů) a velký počet zákazníků (cestujících). Zároveň platí, že v dokonalé konkurenci je nabízený produkt (služba) zcela homogenní, neexistují zde bariéry vstupu do odvětví, firmy nemohou ovlivnit cenu nabízeného produktu, apod. Je zřejmé, že dokonalá konkurence v odvětví veřejné dopravy neexistuje a představuje nedosažitelný ideál (podobně jako ve většině jiných odvětví). Ve skutečnosti v případě trhu veřejné dopravy lze hovořit o oligopolní struktuře, v železniční dopravě lze označit tržní strukturu za oligopolní s dominantní firmou, v případě pravidelné linkové autobusové dopravy lze strukturu trhu označit jako monopolistickou konkurenci.

V části Vymezení území a územních celků pro analytickou část (s. 20) se uvádí, že Liberecký kraj je po Praze druhým územně nejmenším krajem. Srovnání dle rozlohy je trochu zavádějící – z hlediska poptávky po veřejné dopravě je spíše určujícím kritériem počet obyvatel nebo hustota zalidnění.

Část 1.2.1 Charakteristika průmyslu (s. 25) by bylo vhodnější nazvat jako „Odvětvová charakteristika“, neboť mezi významnými zaměstnavateli uvádí i subjekty z odvětví služeb (nemocnice). Mezi významnými



zaměstnavateli je trochu opominuta Technická univerzita v Liberci, která s 1 227 zaměstnanci (k 31. 12. 2014) patří mezi největší zaměstnavatele v Libereckém kraji.

V části 1.3 Rozložení škol (s. 27) je mírně nepřesný údaj o počtu vysokých škol. Kromě uvedených institucí působí v Liberci také pobočka Vysoké školy Karla Engliša.

V části 2.2 Analýza MHD je v tab. 13 – MHD Liberec (a následně také v tab. 15 – MHD Jablonec n. N.) uvedena průměrná tržba na kilometr. K získání kompletní informace by bylo vhodné doplnit údaj „náklady Kč/km“. Na s. 36, 5. řádek odspoda vypadla ve větě předložka „v“ (... provozovaná v celé délce...). V tab. 17 – MHD Česká Lípa a 19 – MHD Turnov samostatné řádky „tržby v Kč/km“ uvedeny nejsou.

V tab. 20 – Integrovaná doprava v LK by mohla být zmíněna změna názvu jízdenky Libnet+ na Euro-Nisa-Ticket, která svým způsobem integraci zvýrazňuje. V dalším textu je již používán nový název jízdenky. Pro běžného uživatele by souvislost obou názvů nemusela být zřejmá.

Na s. 48 věta „Tato pravidla byla (a v budoucnosti i budou) Libereckým krajem převzata a zahrnuta do Tarifu IDOL“ obsahuje souběžně minulý a budoucí čas. Pokud pravidla byla krajem převzata a zahrnuta do tarifu, pak není zřejmá souvislost s budoucím časem (?).

Na s. 76 je uveden příklad komplikací souvisejících s rozdělením vlastnictví infrastruktury mezi ČD a SŽDC. V textu není uvedeno (záměrně, omylem?), o jakou stanici se jedná. Z kontextu a znalosti poměrů se patrně jedná o žst. Liberec.

Na s. 84 je překlep v textu: Systém liberecké MHD je ve značné míře využívána... (má být využíván).

Tab. 54 – procenta se patrně vztahují k počtu spojů (pravděpodobnosti výskytu určité obsazenosti), jinak nemůže nastat souběh obsazenosti míst k sezení a zároveň ke stání. Je také zajímavé, proč v autobusové dopravě je tolerována vyšší obsazenost míst k sezení, protože vlak zpravidla nabízí větší prostor. 85% obsazenost autobusu tak psychologicky na cestujícího působí více, než 85% obsazenost vlaku.

Tab. 66 – nejvýznamnějším zaměstnavatelem v Novém Boru je patrně CRYSTALEX CZ s.r.o., který po úspěšné restrukturalizaci uvádí 800 zaměstnanců, zatímco Egermann s.r.o. má „jen“ 300 zaměstnanců (zdroj: Bisnode, 2015).

Tab. 90 – pro železniční dopravu používá zkratku ŽD, tab. 91 používá zkratku DD, doporučuji sjednotit.

Tab. 94 – název tabulky obsahuje Financování dopravní obslužnosti v letech 2012-2015, ve skutečnosti údaje končí rokem 2014.

## Závěry

**Dokument Plán dopravní obslužnosti Libereckého kraje, aktualizace pro období 2012-18 představuje komplexní materiál, který se opírá o důkladně provedenou analýzu řady vstupních dat. Jednotlivé části plánu lze zhodnotit následovně:**

### Posouzení vztahu analytické části dokumentu a navržených cílů

Dokument se opírá o důkladnou analýzu zejména interních podkladů zpracovatele a dalších veřejně dostupných statistických dat. Shromážděná datová základna je relevantní pro formulaci a následné hodnocení plnění stanovených cílů dopravní obslužnosti.

### Posouzení přiměřenosti navrhovaných standardů dopravní obslužnosti

Standardy dopravní obslužnosti respektují tuzemské i zahraniční zkušenosti z provozování moderních integrovaných dopravních systémů. S ohledem na disponibilní finanční zdroje jsou standardy dopravní



obslužnosti stanoveny přiměřeně ambiciózně a naplňují základní cíl dopravní obslužnosti LK – zajistit přepravní potřeby obyvatelstva do zaměstnání, do škol a za účelem rozvoje turistického ruchu.

### **Zhodnocení vztahu dopravní koncepce a standardů dopravní obslužnosti**

Dopravní koncepce a standardy dopravní obslužnosti představují vzájemně propojené prvky IDS. Dokument podrobně definuje standardy dopravní obslužnosti z hlediska dostupnosti veřejné dopravy, udržitelného rozvoje nabídky veřejné dopravy a kvality vozidel a vybavení zastávek. Následně standardy promítá do návrhu koncepce provozu na páteřních a obslužných linkách veřejné dopravy. Zároveň hodnotí stávající stav plnění stanovených standardů (neplnění standardů, nadstandardy) a navrhuje opatření k optimalizaci dopravy, včetně vyčíslení finančních dopadů pro objednatele.

### **Návrh revize cílů ve vztahu k jednotlivým kapitolám dokumentu**

Cíle dopravní obslužnosti jsou stanoveny jednoznačně. Z hlediska stanovených cílů považuji za klíčový cíl zajištění stabilního financování dopravní obslužnosti, bez kterého jsou ostatní cíle jen těžko dosažitelné. V rámci tohoto cíle doporučuji věnovat větší pozornost vlivům, které mohou ovlivnit náklady na zajištění dopravní obslužnosti. Za další důležitý cíl považuji územní rozvoj IDS při hranicích LK, který je důležitý s ohledem na velikost kraje a poměrně významný vliv mladoboleslavského subregionu, popř. i subregionu Prahy na vyjížděku do zaměstnání a do škol.

V Liberci dne 20. července 2015

