

P10-04-01a: PŘIPOMÍNKY TECHNICKÉ UNIVERZITY V LIBERCI A NÁVRH JEJICH VYPOŘÁDÁNÍ

Technická univerzita v Liberci (TUL) byla oslovena, neboť již v minulosti byla navázána spolupráce mezi Koordinátorem a univerzitou. Velkou výhodou je místní znalost autorů revize dokumentu.

Připomínky byly zpracovány s maximální mírou odbornosti s přihlédnutím k faktu, že TUL není přímo dopravně zaměřenou školou. Revize dokumentu pozitivně hodnotí přiměřenost navrhovaných standardů a formulaci cílů dopravní koncepce.

Níže jsou uvedeny připomínky autorů revize s uvedením, zda byly zpracovány, či nikoliv a z jakého důvodu.

Tabulka 1 – Seznam připomínek k PDOÚ Technické univerzity v Liberci

Kap.	Připomínka	Zpracování	Zdůvodnění
1.2.1	Název kap. „Odvětvová charakteristika“, neboť obsah kapitoly se nezaměřuje pouze na průmysl.	Zpracováno	Připomínka je oprávněná
2.1, tab.10	Integraci rychlíků lze chápat také jako příležitost, nejen jako slabou stránku	Zpracováno	Připomínka je oprávněná
2.4	Vysvětlit, že vzdálenost uvedená v tarifních jednicích může být jiná než vzdálenost v KM.	Zpracováno	Připomínka je oprávněná
2.4	Doplnit do tab. Integrovaných kroků změnu názvu LIBNET+ na Euro Nisa Ticket	Zpracováno	Připomínka je oprávněná
2.4.2.6	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.	Vysvětleno	Formulace je míněna tak, že princip platí dlouhodobě pro stávající a případně i pro nově zapojované systémy MHD.
2.5; 6.3.4 ¹	Při uvažování o nákladech IAD ve srovnání s veřejnou dopravou lidé nevnímají tzv. utopené náklady, ale pouze náklady variabilní.	Zpracováno	V dokumentu zmíněno.
5.4, tab.43	Upravit název posledního sloupce na „Finanční příspěvek zaměstnavatelů“	Zpracováno	Připomínka je oprávněná
6.3.3	Má smysl pro malá sídla zajistit dopravní obslužnost dopoledne jen jednou týdně?	Vysvětleno	V některých případech, v místech se slabými přepravními proudy, to smysl má, neboť ve vybrané dny v týdnu je možné navštívit lékaře, úřad atp. Zpracovatel navrhuje garantovat min. jeden den, ale dle místních podmínek a skutečné přepravní poptávky může být rozsah vyšší.

¹ Po úpravě struktury dokumentu kapitola označena jako 6.7.

Kap.	Přípomínka	Zpracování	Zdůvodnění
6.4.1	Procenta v tabulce 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	Vysvětleno	Procenta se vztahují ke kapacitě. Souběh obou výskytů nastat může, obsazenost míst k stání bývá využívána i v případech, kdy ještě nejsou obsazena všechna místa k sezení. Procento je navrženo u vlaku nižší, protože kritérium je stanoveno jako indikátor a v rámci železniční dopravy bývá složitější reagovat operativně, a proto je potřeba se případné posílení připravovat ve větším předstihu.
7.1.1	U linky L1 upřesnit, že zavedení taktu 30/60 není stávajícím stavem. Doplnit termín cílových stavů u všech tabulek.	Zpracováno	Přípomínka je oprávněná
7.1.4.2	Uvést mezi významnými zaměstnavateli v N.Boru Crystalex	Zpracováno	V dokumentu zmíněno.
9	Tab. 90 – pro železniční dopravu používá zkratku ŽD, tab. 91 používá zkratku DD, doporučuji sjednotit	Vysvětleno	První tabulka uvádí náklady železniční dopravy, v textu je dále uvedeno, že k nákladům je potřeba přičíst náklady za tramvajovou linku. Následující tabulka již uvádí drážní dopravu celkově (železniční+tramvajová).
9	Tab. 94 – název tabulky obsahuje Financování dopravní obslužnosti v letech 2012-2015, ve skutečnosti údaje končí rokem 2014	Zpracováno	Opraven název tabulky.

Kompletní text je součástí přílohy P10-04-01.