Název díla: **Odborné posouzení aktualizovaného plánu dopravní obslužnosti Libereckého kraje**

Objednatel: Korid LK, spol. s r.o., U Jezu 642/2a, 461 80 Liberec 2

Zástupce objednatele: Ing. Stanislava Jakešová, jednatelka

Oprávněná osoba objednatele: Ing. Otto Pospíšil, zástupce ředitele

Zhotovitel: Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera, Studentská 95, 532 10 Pardubice

Zástupce zhotovitele: doc. Ing. Ivo Drahotský, Ph.D., děkan

Oprávněná osoba zhotovitele: doc. Ing. Pavel Drdla, Ph.D., vedoucí Katedry technologie a řízení dopravy

Na základě Smlouvy o dílo, uzavřené mezi Objednatelem a zhotovitelem, bylo vypracováno toto odborné posouzení, strukturované podle požadavku Objednatele. Nad rámec smlouvy se v prvním bodě shrnul původní plán dopravní obslužnosti kraje, což bylo považováno ze strany zhotovitele jako vhodné uvést; dále v bodě 6 se navíc posoudil soulad s požadovanou náplní aktualizovaného plánu.

V rámci odborného posouzení se vychází i ze zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů. Konkrétně se vychází z § 5, odst. 3, který zní:

*Plán dopravní obslužnosti území se pořizuje na dobu nejméně 5 let a obsahuje zejména*

*a) popis zajišťovaných veřejných služeb v přepravě cestujících,*

*b) předpokládaný rozsah poskytované kompenzace,*

*c) časový harmonogram uzavírání smluv o veřejných službách a postup při uzavírání těchto smluv,*

*d) harmonogram a způsob integrace, pokud se stát a kraje podílejí na organizaci integrovaných veřejných služeb v přepravě cestujících.*

**1. Stručné shrnutí původního plánu dopravní obslužnosti Libereckého kraje s důrazem na soulad s §5, odst. 3, zákona č. 194/2010 Sb.**

Původní Plán dopravní obslužnosti Libereckého kraje byl vypracován pro období 2012–2016. Plán byl v rozsahu 47 stran textu + 4 mapové přílohy. Dopravní plán byl především zaměřen železniční dopravu, veřejná linková (autobusová) doprava byla zmíněna obecně, městská hromadná doprava jen popisně, IDS pouze konstatačně.

Osobní železniční doprava byla podrobně zpracována po jednotlivých tratích. Veřejná linková (autobusová) doprava byla členěna po jednotlivých okresech. Zcela zde chyběl komentář linek/spojů a jízdních řádů (zda vyhovují počty a trasy spojů, jak je využívána obsaditelnost, zda vyhovuje jízdní řád, atd.). Zde bylo vhodné kromě popisu doplnit analýzu a z ní vyplývající případné návrhy změn.

Kapitola věnovaná integrovanému dopravnímu systém – IDOL byla jen popisem a ne analýzou. Neobsahovala plány, jaké změny se připravují a jaký bude další vývoj tohoto systému.

Zcela nedostatečná byla hodnocena část ekonomická. Zde bylo vhodné zpracovat kalkulace a finanční modely s vazbou na vyhlášku č. 296/2010 Sb.

**2. Posouzení vztahu analytické části dokumentu a navržených cílů v rámci dopravní koncepce**

V následující tabulce se jsou posouzeny jednotlivé uvedené cíle a jejich vztah k analytické části:

|  |  |
| --- | --- |
| Název cíle | Posouzení |
| Podpora rozvoje železniční infrastruktury | Rozsah analytické části je dostačující, informace jsou vyčerpávající a jsou zmíněny účelně |
| Podpora rozvoje dopravních terminálů  | Bez připomínek, k tomuto se musí vyjádřit kompetentní osoby s místní znalostí |
| Projednání standardů dopravní obslužnosti  | dtto |
| Implementace standardů dopravní obslužnosti  | dtto |
| Projednání opatření reagujících na neplnění standardů dopravní obslužnosti s dotčenými městy a obcemi – návrh dalšího postupu  | Rozpracováno dostatečně podrobně, netřeba upravovat, informace jsou účelné |
| Projednání opatření reagujících na identifikaci nadstandardů dopravní obslužnosti s dotčenými městy a obcemi – návrh dalšího postupu  | dtto |
| Cíle v oblasti dopravní koncepce v rámci regionální dopravní obslužnosti, viz kap. 7.1 | Informace v textu, v tabulkách a v souvisejících přílohách jsou dostačující, analytické poznatky není třeba doplňovat |
| Spolupráce s významnými zaměstnavateli  | dtto |
| Minimalizace (eliminace) redundantních souběhů mezi spoji | dtto |
| Koordinace MHD a PAD | Zcela bez připomínek |
| Územní rozvoj IDS | Platí analogicky připomínka možnosti zmínit tarifní integraci se sousedními kraji, jako je uvedeno níže v bodě 5 tohoto posudku |
| Propagace veřejné dopravy | Určitě by se měly doplnit další kritéria informací a standardy náplně internetových stránek, jako je uvedeno v bodě 5 níže |
| Zajištění stabilního financování dopravní obslužnosti | Rozpracováno dostatečně podrobně, netřeba upravovat |

Závěr:

Analytické část dokumentu odpovídá navrženým cílům v rámci dopravní koncepce. Pouze lze doporučit doplnit analytickou část o informace, které jsou uvedeny postupně v jednotlivých pasážích bodu 5 tohoto posudku.

**3. Posouzení přiměřenosti navrhovaných standardů dopravní obslužnosti**

V tomto bodě posudku se budou posuzovat jednotlivé skupiny standardů.

**a) Minimální standardy dostupnosti veřejné dopravy (apriorní nabídka)**

Docházková vzdálenost

Maximální docházková vzdálenost by asi neměla být stanovena jednotně pro všechny druhy dopravy. Uvedená hodnota 1,5 km se standardně využívá pro veřejnou linkovou dopravu. Ovšem v případě železniční osobní dopravy by tato hodnota mohla být větší, naopak v případě městské dopravy by tato hodnota měla být výrazně menší (i když toto je primárně v režii měst). Znamenalo by to, pokud by byla tato připomínka akceptována, že by se příslušně musely upravit hodnoty v tabulkách 46 a 47. Připomínka k docházkové vzdálenosti pro mateřské školy (kapitola 6.3.1.2) je uvedena v bodě 5 tohoto posudku.

Nabídka spojení

K návrhům v kapitole 6.3.2, respektive v tabulkách 48 a 49, nejsou připomínky.

Dojezdová vzdálenost a dostupnost

V tabulce 50 je jistě myšleno, že počet spojení je uvedený v párech spojů. Při posouzení návrhu lze jednoznačně vyslovit hypotézu, že v případě méně jak 3 párů spojů v pracovní dny se tato nabídka stává pro cestující nezajímavá a zvyšuje se pravděpodobnost využití individuální automobilové dopravy. Proto by bylo účelné navýšit počet párů spojů z 1 na 3 v pracovní dny v případě malých sídel. Kraj by na druhou stranu musel posoudit ekonomickou stránku této změny.

Cena přepravy

Lze souhlasit s tvrzením, že cena přepravy je spolu s dobou přepravy nejdůležitější prvek při rozhodování uživatelů o využití veřejné hromadné dopravy. V textu je sice tradičně zmíněno v případě individuální automobilové dopravy zohlednění fixních nákladů (především amortizace vozidla), ovšem reálně uživatel toto primárně při rozhodování nezohledňuje, protože obecně velmi zjednodušeně zohledňuje prakticky jenom náklady na pořízení/spotřebu pohonných hmot. Je proto na zvážení, jestli tuto skutečnost více zmínit a případně vše podle toho upravit.

**b) Standardy udržitelného rozvoje nabídky veřejné dopravy v závislosti na jejím využití (aposteriorní nabídka)**

Standard maximální obsazenosti spojů

Jak je uvedeno i v bodě 5 tohoto posudku, není vhodné počítat s dobou stání cestujících na 20 minut. Standard by se proto měl upravit.

Nabídka dopravy v relacích dle přepravní poptávky

K tomuto nejsou připomínky. Určitě by v rámci skupiny dopravních expertů na toto nebyl jednotný názor, ale takto jsou uvedené navržené hodnoty určitě vhodným kompromisem.

**c) Standardy kvality veřejné dopravy**

Standardy kvality vozidel železniční dopravy

Jak je uvedeno i v bodě 5 tohoto posudku, je na zvážení doplnění požadavku na přístupnost k internetu pomocí wi-fi. Ostatní je bez připomínek.

Standardy kvality vozidel příměstské autobusové dopravy

Platí analogicky předchozí bod. Na zvážení je možnost zohlednit i některé ze standardů, které jsou u těchto vozidel vyžadovány v rámci Ústeckého kraje.

Standardy vybavení zastávek železniční dopravy

Jak je uvedeno i v bodě 5 tohoto posudku, zvážit v tabulce 56 změnu pro parkoviště P+R a K+R změnu u III. třídy („ano“ / „dle místních podmínek“).

Standardy vybavení zastávek autobusové dopravy

Souhlas s návrhem, přesto by bylo na zvážení, jestli by se taxativně nemohly uvést požadavky pro usnadnění cestování osob s omezenou schopností pohybu a orientace (de facto toto platí i pro předchozí standardy).

**d) Systém poptávkové dopravy**

Radiostop

U druhé odrážky by bylo možné doplnit minimální časový limit, kdy je nejpozději možná časová objednávka.

Radiobus

Analogicky připomínka jako u podsystému Radiostop.

Standard dopravní nabídky v rámci poptávkové dopravy

Hodnota pravidelnosti obratu (nižší jak 95%) je stanovena velmi tvrdě, zřejmě by mělo být nižší procento. Ostatní je bez připomínek.

Technické a kvalitativní standardy poptávkové dopravy

S návrhy z tabulky 57 je možné souhlasit s výjimkou zamítnutí bezplatné telefonní linky. Zde je třeba si uvědomit skutečnost, že ne všichni potenciální uživatelé mají tzv. neomezený telefonní tarif. Jde o to, že jako náklady, které bude potenciální uživatel veřejné hromadné dopravy zvažovat, se kromě nákladů na jízdné zvažují i náklady na telefonický hovor, který navíc určitě bude delší jak 1 minuta (jak tzv. 1 impuls).

**4. Zhodnocení vztahu dopravní koncepce a standardů dopravní obslužnosti**

V tomto bodě posudku se porovnávaly informace uvedené v částech 6 a 7 dokumentu. Vztah dopravní koncepce a standardů dopravní obslužnosti je možné považovat za vyvážený, nelze uvést jiné/nové připomínky, než byly uvedeny v jiných bodech tohoto posudku. Doporučuje se, aby se u tohoto požádalo o vyjádření kompetentních osob s místní znalostí.

**5. Návrh revize cílů ve vztahu k jednotlivým kapitolám dokumentu**

V tomto bodě se opět postupně posoudí jednotlivé uvedené cíle:

**a) Podpora rozvoje železniční infrastruktury**

Formulace při klíčovém spojení Liberec – Praha znamená důraz na preferenci spojení železniční dopravou. Zkvalitnění tohoto spojení není zpochybňováno. V tomto případě by spíše měl být rámcově doporučen modal split (dělba přepravní práce) mezi osobní železniční dopravou a veřejnou linkovou dopravou (tedy autobusovou dopravou). Je otázkou, jaký podíl mezi železnicí a autobusovou dopravou bude považovat Liberecký kraj jako cílový stav. Cílem by sice mělo být zvýšení podílu železniční osobní dopravy (resp. zvýšení počtu přepravených osob), ale důležitější je v horším případě zachování a v lepším případě zvýšení podílu veřejné dopravy jako celku oproti zejména individuálnímu motorizmu.

S návrhem na lepší spojení klíčových měst Liberec a Česká Lípa se musí souhlasit. Ovšem velký důraz při aplikaci všech opatření by se měl týkat dosažení takového stavu, aby s ohledem na propustnou výkonnost a další provozní podmínky byl dosažen periodický provoz, který bude v systémových uzlech důsledně navázán periodický provoz na železniční síti ČR. Z uvedeného textu nevyplývá, zda a jak se bude řešit na železniční síti nákladní doprava, právě s ohledem na možný vliv na kapacitu a pravidelnost provozu. Toto by mělo být doplněno.

Návrh na lepší spojení s centrem zaměstnanosti jižně od Libereckého kraje – s Mladou Boleslaví – lze pouze přivítat. Zde připomínky nejsou. Přivítat (bez připomínek) lze návrhy modernizace uzlu Turnov jako důležitého provozního bodu na síti, jakož i ostatní návrhy.

**b) Podpora rozvoje dopravních terminálů**

V tomto případě jsou pouze připomínky k tabulce 33. První připomínka je u uzlů Kategorie 3 z hlediska WC, kdy by bylo lepší změnit formulaci na „stanovuje Koordinátor“ – jde o to, že není vhodné paušálně toto zamítnout, i kdyby se mělo jednat i instalaci mobilních WC.

Dále u přehledu odjezdů, tarifních informací a linkového vedení by se u uzlů Kategorie 1 toto mělo změnit na „ano“. Jde o to, že v těchto uzlech budou přestupovat cestující z jiných částí ČR a například zveřejněná informace o systému IDOL může znamenat jejich rozhodnutí o zakoupení integrované jízdenky IDOL.

Nakonec v případě K+R by opět jako u výše uvedených WC mělo být spíše použito „stanovuje Koordinátor“. Mohou totiž nastat situace, že při přechodu mezi individuální a hromadnou dopravou by při neexistenci těchto ploch mohlo dojít k situaci, že uživatel při riziku hledání volného místa k zaparkování mohl využít pro celou cestu osobní automobil. Další připomínky nejsou.

**c) Projednání standardů dopravní obslužnosti**

Při prostudování návrhu je možné uvést několik připomínek ke zvážení.

U doporučené docházkové vzdálenosti do/ze školy (kapitola 6.3.1.2) by docházková vzdálenost pro mateřské školy měla být menší jak 800 metrů, optimálně 600-700 metrů.

U tabulky 50 by se spíše než o spojení mělo jednat o páry spojení.

U tabulky 52 je připomínka pro eventualitu stání cestujících nad 20 minut jízdy. Podle obecného úzusu se nedoporučuje stání nad tuto hodnotu jako standard, protože je toto cestujícími vnímáno jako problematický stav.

U standardů kvality vozidel zvážit do budoucna požadavek na možnost připojení wi-fi (stanovit aspoň procenta, nebo pro vozidla hlavních relací, kde se předpokládá delší doba jízdy).

U tabulky 56 lze doporučit pro parkoviště K+R a P+R změnit pro III. třídu „ano“ na „dle místních podmínek“.

V kapitole 6.6 zvážit, jestli nepoužívat odborné termíny z vyhlášky č. 122/2014 Sb.

**d) Implementace standardů dopravní obslužnosti**

K tomuto nejsou připomínky.

**e) Projednání opatření reagujících na neplnění standardů dopravní obslužnosti s dotčenými městy a obcemi – návrh dalšího postupu**

K tomuto se musí vyjádřit kompetentní osoby s místní znalostí. K návrhu doporučeného postupu na konci kapitoly 6.7.1 nejsou připomínky.

**f) Projednání opatření reagujících na identifikaci nadstandardů dopravní obslužnosti s dotčenými městy a obcemi – návrh dalšího postupu**

K tomuto se musí vyjádřit kompetentní osoby s místní znalostí. K návrhu doporučeného postupu na konci kapitoly 6.7.2 nejsou připomínky.

**g) Cíle v oblasti dopravní koncepce v rámci regionální dopravní obslužnosti**

K tomuto se musí vyjádřit kompetentní osoby s místní znalostí, přesto k navrženým cílům nejsou apriori systémové připomínky. Kladně hodnocen návrh koncepce systémových přestupních uzlů, což přispěje ke zkvalitnění veřejných služeb v přepravě cestujících.

**h) Spolupráce s významnými zaměstnavateli**

K tomuto se musí vyjádřit kompetentní osoby s místní znalostí. Obecně připomínky nejsou.

**i) Minimalizace (eliminace) redundantních souběhů mezi spoji**

K tomuto se musí vyjádřit kompetentní osoby s místní znalostí. Obecně připomínky nejsou.

**j) Koordinace MHD a PAD**

Tuto část lze považovat jako jeden z nejvíce diskutabilních oblastí. Ve své podstatě toto určitě z hlediska cestujících je možné přivítat, ovšem jako velký problém je otázka i v materiálu zmíněné „hranice“ mezi městskou dopravou a „ostatní“ hromadnou dopravou. Nabízí se zde ekvivalentní srovnání jako v případě existujícího rozhodování mezi tzv. netto smlouvami a tzv. brutto smlouvami v rámci závazku veřejné služby. Vždy jde o to, zda se v koncepci bude řešit oblast tarifní integrace nebo i oblast dopravní integrace. Je třeba si uvědomit skutečnost, že ve své podstatě je integrace systémů MHD do IDS založena na „dobrovolnosti“ měst, tedy kraj jako takový nemůže města nutit k integraci jejich systémů do IDS (jedním z hlavních důvodů je zejména to, že města sama nesou náklady na kompenzaci finanční ztráty z provozu MHD a další náklady související s MHD). Oblasti, které jsou uvedeny na začátku kapitoly 7.2, jsou sice správné, rizikem by ale mohlo být odmítnutí změn za strany měst v souvislosti se zejména vyššími nároky na finanční kompenzaci z městských rozpočtů (toto platí pro města, která jsou již do IDOL integrována).

**k) Územní rozvoj IDS**

V kapitole 8.1 jsou v tabulce 84 uvedeny lokality, které by měly být zahrnuty pod IDOL. Jsou zde uvedeny všechny hlavní cíle a zdroje cest vůči Libereckému kraji. Další lokality asi není třeba zatím doplňovat.

Na zvážení do budoucna by bylo možné doporučit tarifní provázanost s Ústeckým krajem a s Královéhradeckým krajem (či dokonce s Pardubickým krajem) jako celky z toho důvodu, že ve všech krajích se v rámci integrované dopravy využívá více či méně upravený zónově-relační tarif. Integrace pro cestující by nemusela být pouze pro nejbližší či přímo sousedící mikroregiony vedlejších krajů, ale pro kraje jako celek. Zvláštním případem je zde Středočeský kraj, kde bude integrace zřejmě pozdější a kde se navíc bude využívat a využívá tarif zónový s problematickou kompatibilitou s tarifem zónově relačním.

**l) Propagace veřejné dopravy**

V kapitole 8.3.2 jsou uvedena kritéria informací, se kterými lze souhlasit, přesto by bylo dobré doplnit ještě další kritéria, a to: úplnost, oficiální a jednotný design, profesionálnost.

Informace uvedené v kapitole 8.3 jsou vyhovující až na to, že by se měl zdůraznit ještě jeden prvek, a to informace na internetu (když v dnešní době se zvyšuje počet uživatelů pevného či mobilního internetu, stejně jako počet příslušných zařízení s připojením na internet). Z tohoto důvodu je považováno za nezbytné toto možná více podrobně zmínit, což nebude na škodu věci s ohledem na důležitost. Určité pasáže by se mohly do textu doplnit.

V současné době se tedy stále zvyšuje podíl využití internetu při zjišťování informací o veřejné hromadné dopravě (VHD) cestujícími. Ovšem úroveň (grafická, obsahová, apod.) je u jednotlivých internetových stránek pro VHD velmi odlišná. Například u obsahu internetových stránek je možné nalézt významné rozdíly, kdy cestující mají k dispozici na jedné straně vyvážené internetové stránky s detailními informacemi požadovanými i méně znalými cestujícími, na druhé straně mohou cestující v mnoha případech využívat pouze internetové stránky jen s částečnými či neúplnými informacemi, v horším případě nejsou někdy k dispozici informace o VHD na internetu vůbec žádné či téměř žádné (například menší systémy městské autobusové dopravy, kdy mají cestující k dispozici pouze vyhledávač spojení IDOS v rámci Celostátního informačního systému o jízdních řádech).

V dnešní době, kdy dochází k trvalému poklesu podílu VHD oproti především individuální automobilové dopravě (IAD), je na místě aplikovat co nejvíce opatření, která by mohla tento nepříznivý trend zpomalit. Jednou z možností je tedy i poskytování alespoň minimálního obsahu informací o VHD na internetu. Nelze totiž očekávat, že nejen potenciální, ale i stávající cestující bude při rozhodování o využívání VHD na úkor IAD ochoten na internetu zdlouhavě hledat informace o službách VHD, či bude tolerovat některé chybějící údaje, které mají podstatný vliv pro jeho cestu prostřednictvím VHD.

Je třeba si uvědomit, že VHD je služba poskytovaná ve veřejném zájmu, nabídka těchto služeb se zahrnuje pod dopravní obslužnost a bývá řazena do závazku veřejné služby. Protože je tato služba dotovaná z různých rozpočtových kapitol, je žádoucí, aby byla co nejvíce využívána potenciálními cestujícími, které při rozhodování o jejím využití zohledňují i úroveň informovanosti o nabídce těchto služeb a o úplnosti či ucelenosti těchto informací. Protože, jak již bylo uvedeno, se stále zvyšuje podíl získávání informací o těchto službách pomocí internetu a do budoucna se očekává, že se tento podíl bude ještě zvyšovat, je na místě požadovat dodržování určitých standardů náplně těchto informací.

Cílem v rámci kraje by mělo být na základě důkladné analýzy navrhnout standardy náplně internetových stránek pro VHD v rámci jednotlivých druhů dopravy.

Je zřejmé, že navrhovat univerzální standardy pro všechny druhy dopravy či dokonce jejich integraci není možné. Proto uvedené návrhy standardů náplně stránek by měly být zvlášť především pro osobní dopravu železniční a silniční (autobusovou), dále potom pro jejich integraci na území měst (MHD) – vše optimálně v rámci celého kraje, tedy IDOL. Okrajově by se mohla věnovat pozornost integraci VHD s IAD (parkoviště Park and Ride či Kiss and Ride) či s cyklistickou dopravou (terminály Bike a Ride), apod.

Standardy náplně u jednotlivých druhů osobní dopravy či u její integrace by bylo možné rozdělit do několika kategorií. Nejnižší kategorie by byla základní, kterou budou muset splňovat po ukončení přechodného období všechny internetové stránky VHD, zejména v případě spadání pod dopravní obslužnost, potažmo patřící do závazku veřejné služby.

Přínos je nejenom pro potenciální cestující (lepší informace pro jejich rozhodování o využití VHD), ale i pro poskytovatele dotačních prostředků do VHD (lepší využití přepravní nabídky), dopravce či organizátory dopravy (zpomalení poklesu počtu přepravených osob), společnost a životní prostředí (využívání VHD místo IAD), apod. Tedy vlastně pro všechny strany participující na fungování VHD.

Vše je proto aktuální zejména s ohledem na pokračující výrazný růst podílu získávání informací o VHD pomocí příslušných internetových stránek. Protože tento růst bude významně pokračovat i v budoucnu, význam všeho to jen podtrhuje.

**m) Zajištění stabilního financování dopravní obslužnosti**

K tomuto nejsou připomínky.

**6. Posouzení souladu náplně aktualizovaného plánu dopravní obslužnosti Libereckého kraje s §5, odst. 3, zákona č. 194/2010 Sb.**

V tomto bodě posudku, který je zpracován nad rámec zadání, se stručně hodnotí soulad dle nadpisu.

Právní norma vyžaduje naplnění následujících povinných částí:

a) popis zajišťovaných veřejných služeb v přepravě cestujících: obsaženo v částech 2 až 5, vždy v menším či větším rozsahu,

b) předpokládaný rozsah poskytované kompenzace: uvedeno v jednotlivých kapitolách části 9 (zde je dáváno na zvážení, zda by do aktualizovaného textu dokumentu nebylo možné zapracovat i zásady z vyhlášky č. 296/2010 Sb.),

c) časový harmonogram uzavírání smluv o veřejných službách a postup při uzavírání těchto smluv: uvedeno v kapitole 7.3,

d) harmonogram a způsob integrace, pokud se stát a kraje podílejí na organizaci integrovaných veřejných služeb v přepravě cestujících: protože území Libereckého kraje je již plně integrováno do systému IDOL, jsou uvedeny informace pouze stručně, ale dostačujícím způsobem (část 7, okrajově část 8).

**7. Závěr**

Aktualizovaný plán dopravní obslužnosti Libereckého kraje je hodnocen nesrovnatelně lépe, než byla původní verze tohoto plánu. Zhotovitel posudku doporučuje zohlednit při úpravě textu výše uvedeného připomínky, v případě nesouhlasu s připomínkami doporučuje příslušnou problematiku konzultovat.

V Pardubicích, XX.07.2015

…………………………………………………………

podpis oprávněné osoby zhotovitele