|  |
| --- |
| Obecné - Nesouhlasíme se vznikem centrálního koordinátora Obecně by mohlo dojít ke zhoršení kvality veřejné dopravy, jelikož jednotné plánování by nezohlednilo lokální potřeby krajů v regionální dopravě. |
| str. 5, 8 a 38:  Dekarbonizace dopravy: Jihočeský kraj konstatuje, že v materiálu je pouze okrajově (byť opakovaně) zmíněna problematika dekarbonizace dopravy a současně Jihočeský kraj upozorňuje, že v tomto bodě neproběhla potřebná diskuze nad dopady navržené implementace zákona o podpoře nízkoemisních vozidel prostřednictvím zadávání veřejných zakázek a veřejných služeb v přepravě cestujících (zákon o podpoře nízkoemisních vozidel). Jihočeský kraj tuto připomínku uplatňuje obdobně i pro vozidla a infrastrukturu drážní dopravy, kde také není současný stav technologické vyspělosti, praktické dostupnosti a provozních a investičních nákladů na potřebné úrovni. V tomto ohledu je nezbytné vytvořit dlouhodobou národní strategii obnovy vozového parku s vyřešením otázek financování obnovy vozového parku. Jihočeský kraj rovněž postrádá státem vytvořenou a realizovanou koncepci infrastrukturních podmínek pro provoz vozidel s alternativními pohony. |
| str. 17:  Model objednávky železniční dopravy: Jihočeský kraj navrhuje jako nejvhodnější upravit návrh v bodu 1 tak, aby spolufinancování státu bylo „nahrazeno“ úpravou (navýšením) Rozpočtového určení daní. |
| Str. 18. bod 4:  Upozorňujeme, že v tomto případě by to znamenalo likvidaci velké části turistických tratí s proměnlivou poptávkou či tratě zajištěné společným produktem MDČR a regionálního objednavatele, například trať 196 České Budějovice – Linz, kde regionální doprava plní doplněk dálkové na pravidelný 120 min interval a jednotlivými spoji je doplněna vnitrostátní. 30 minutový interval je mimo aglomeračních oblastí nereálný s ohledem na veřejné rozpočty. |
| Str. 38-39, kapitola 2.6.:  Jihočeský kraj upozorňuje na chybějící koncepci financování obnovy vozového parku a koncepci řešící soulad životnosti drážních vozidel s legislativou stanovenou maximální možnou délkou uzavíraných dopravních smluv. |
| Str. 38-39, kapitola 2.6.:  Jihočeský kraj považuje za důležité zachování vedení vlaků i na neelektrizovaných tratích v motorové trakci, často se jedná o turisticky atraktivní lokality v klimaticky náročnějších podmínkách, např. Šumava. |