ORGANIZÁTOR REGIONÁLNÍ DOPRAVY

OREDO

zpráva o činnosti v roce 2008

materiál OREDO červen 2009

OREDO s.r.o.
organizátor regionální dopravy

Obsah :

Obsah : 2

Úvod 3

1. Optimalizace 4

2. Integrace 15

3. Správa systému IDS 17

4. Ekonomika provozu veřejné dopravy 21

5. Rozvoj dopravy 24

6. Externí projekty 29

7. Vývojová, vědecká a osvětová činnost 34

Závěr : 36

Příloha č.1 37

Příloha č.2 38

Příloha č.3 38

Příloha č.3 39

Příloha č.4 40

Příloha č.5 41

Příloha č.6.1 42

Příloha č.6.2 44

Příloha č.6.3 45

Příloha č.6.4 47

Úvod

Činnost organizátora byla v roce 2008 opět zaměřena zejména na dokončení procesu optimalizace a integrace veřejné dopravy v Královéhradeckém kraji. Jednalo se o práce na třech optimalizačních projektech, které by své realizaci od 1.září 2009 měly vést k zavedení integrované dopravy osob na celém území Královéhradeckého kraje.

Součástí těchto projektů jsou také práce na stanovení tarifních zón na celém území kraje včetně stanovení způsobu odbavení cestujících, a dále zapojení dalších městských doprav do jednotného tarifního systému integrované dopravy. Dopravci budou nadále financováni podle dvousložkové ceny dopravního výkonu.

Zároveň se zavedením integrované dopravy OREDO zpracovává a vydává nové sešitové jízdní řády příslušné určitému území, kde jsou chronologicky seřazeny spoje všech dopravců.

Další významnou činností organizátora byla v roce 2008 práce na externích projektech, která značnou měrou přispěla ke snížení nákladů na vlastní činnost.

Personální obsazení zůstalo v roce 2008 v podstatě shodné, došlo pouze k výměně na pozici marketingu veřejné dopravy a informačních technologií, kdy po odchodu Mgr.Tomáše Hradeckého na jeho místo nastoupil Bc.Milan Slezák. Nová organizační struktura je uvedena v příloze č.1.

Celková činnost organizátora je dále v této zprávě rozdělena do sedmi oblastí, ve kterých jsou jednotlivé činnosti podrobněji popsány.

1. Optimalizace

Hlavním úkolem organizátora dopravy OREDO je dbát na efektivní vynakládání finančních prostředků určených na krytí ztráty a rozvoj dopravní obslužnosti s cílem zajistit za rozpočtované finanční prostředky pokud možno co nejlepší dopravní obslužnost a zvrátit nebo alespoň zastavit stále rostoucí poměr přepravených osob ve prospěch individuální automobilové dopravy.

Vzhledem k objektivně rostoucím nákladům dopravců a rozpočtovaným finančním prostředkům však není reálné zvyšování dopravního výkonu formou prostého objednávání nových spojů bez dopravní optimalizace.

Naopak, rušení spojů bez náhrad často nevede k požadovaným úsporám, znamená odliv cestujících i ze zbývajících spojů a navíc zhoršuje kvalitu dopravní obslužnosti měst a obcí.

Jako nejvýhodnější proto vychází strategie optimalizace dopravy, která umožňuje zároveň zlepšit dopravní obslužnost, ale nezvýšit nebo dokonce snížit vynakládané prostředky.

Optimalizace spočívá v :

- **maximálním využití vozidel** (stanovení oběhů vozidel s maximálními denními výkony)
- **nasazení malých vozidel** (tam, kde je to možné)
- **novém způsobu financování** (díky úspornějším provozním opatřením dochází v konečném důsledku ke snížení ceny dopravního výkonu)

Hlavní zdroje úspor v rámci optimalizace jsou :

1. Úspora v důsledku použití levnějších vozidel s nižší spotřebou.

2. Nižší cena dopravního výkonu na jeden km v důsledku vyššího využití vozidel.
3. Absolutní zvýšení tržeb, způsobené přílivem nových cestujících do systému.

Celý systém je navrhován tak, aby byl finančně vyrovnaný, to znamená aby nebyl dražší než před optimalizací. V optimalizovaném systému je možné za stejných finančních nároků zajistit větší počet spojů, které zajistí dostatečnou úroveň dopravní obslužnosti požadovanou obcemi.

Jedná se o výsledek odborně a organizačně velice náročné práce organizátora a spolupracujících subjektů (dopravců, starostů obcí atd.). OREDO dokáže v rámci stávající úrovně financování zajistit splnění požadavků obcí na zlepšení dopravní obslužnosti tak, aby došlo ke zvýšení kvality života na venkově.

Systém nemůže fungovat, pokud by byl cíleně omezován počet ujetých kilometrů. V optimalizovaném systému naopak platí, že čím větší budou proběhy vozidel, tím nižší bude cena za 1 km. Pochopitelně je nutné při optimalizaci zavádět pouze smysluplné spoje, po kterých bude poptávka ze strany obcí. V mnoha případech obce požadují pouze napravit nespravedlivé rušení spojů v 90. letech, kdy byla autobusová doprava na mnoha místech zhoršena do té míry, že se stala pro většinu cestujících nepoužitelnou.

V průběhu roku 2008 probíhaly dokončovací práce na optimalizaci veřejné dopravy na zbylém území Královéhradeckého kraje. Aktualizovaná forma jednotlivých projektů je popsána v následujících kapitolách :

- **Příprava optimalizace „IREDO Novoměstsko a Jaroměřsko“**
- **Příprava optimalizace “IREDO Krkonoše“**
- **Příprava optimalizace „IREDO Novobydžovsko, Chlumecko a Jičínsko“**
- **Vývoj počtu cestujících v železniční dopravě.**
- **Změny jízdních řádů na železnici.**
- **Racionalizace autobusových spojů**

Obr.1 Mapa současných a navržených projektů optimalizace v KHK

Příprava optimalizace „IREDO Novoměstsko a Jaroměřsko“

V nově navrhovaném systému je doprava ve většině případů zpravidelněna a rozsah dopravy se na většině linek zvýšil. Počítá se s větší provázaností na vlakové spoje, která v současné době v některých případech téměř neexistuje a dále s vytvořením autobusových páteřních linek na trasách Náchod – Nové Město nad Metují – Hradec Králové, Náchod – Nové Město nad Metují – Dobruška – Rychnov nad Kněžnou a Dobruška – Opočno – České Meziříčí – Librantice – Hradec Králové. Na tyto linky jsou poté vytvořeny systémové návaznosti v přestupních bodech. Názorně je toto vyznačeno na mapě, která je přiložena.

V současné fázi projektu se počítá s navýšením objemu kilometrů a to na 3 850 000 km ročně, což je nárůst o 24,7 %. Zároveň by se ovšem dané území obsloužilo 45 autobusy, což znamená úsporu 6 autobusů. Z celkového počtu 45 autobusů předpokládá projekt 12 velkých a 33 středních a malých autobusů. Zároveň na trasách Náchod – Česká Skalice – Hradec Králové, Náchod – Nové Město nad Metují – Hradec Králové, Náchod – Rychnov nad Kněžnou se počítá s provozem komerčních linek do Prahy, Pardubic, Hradce Králové a Brna ve společném taktu s dotovanou dopravou.

Víkendová doprava není v tuto chvíli v projektu řešena, předpokládá se její mírné navýšení, zejména do obcí, kde v současné době není provozována.

Pokud se podaří nasadit požadovaný počet středních a malokapacitních autobusů, nákladová cena pro Královehradecký kraj klesne na cca 86 023 tis. Kč. V případě, že by systém byl zajišťován pouze velkými

autobusy, nákladová cena pro Královehradecký kraj bude činit cca 93 669 tis. Kč.

Příprava optimalizace "IREDO Krkonoše"

V nově navrhovaném systému je doprava v řadě případů zpravidelněna a rozsah dopravy je na většině linek mírně navýšen.

V mnoha případech dochází k celodenní, pravidelné a rychlé přestupní vazbě mezi autobusovou a drážní dopravou. Přestupy jsou realizovány především v několika významných přestupních uzlech. Mezi autobusy jsou to především autobusová nádraží v největších městech. Pro přestupy mezi autobusy a vlaky je navrženo několik nových významných přestupních uzlů:

- Dvůr Králové nad Labem
- Svoboda nad Úpou
- Hostinné
- Jičín

Například doprava autobusy z Krkonoš s přestupem na rychlíky ve Dvoře Králové nad Labem do Hradce Králové a Pardubic je někdy dokonce rychlejší než jízda autem.

V některých případech dochází k výraznému omezení souběhů místní autobusové, dálkové autobusové a drážní dopravy. Jedná se například o úsek Trutnov-Svoboda nad Úpou, kde je v současnosti rozsah souběhů největší.

Optimalizace předpokládá mírné navýšení rozsahu víkendové dopravy. Toto mírné navýšení je realizováno především nárůsty výkonů na Královédvorsku a Novopacku, kde víkendová doprava často není provozována. Naopak na některých linkách v Krkonoších (především

v okolí Svobody nad Úpou), kde v současnosti dochází k častým souběhům dotovaných a dálkových spojů počítáme s poklesem objednávky kraje.

Pokud se podaří nasadit požadovaný počet středních a malokapacitních autobusů, nákladová cena pro Královehradecký kraj klesne na cca 76 394 tis. Kč. V případě, že by systém byl zajišťován pouze velkými autobusy, nákladová cena pro Královehradecký kraj bude činit cca 80 148 tis. Kč.

Příprava optimalizace „IREDO Novobydžovsko, Chlumecko a Jičínsko“

V nově navrhovaném systému je doprava ve většině případů zpravidelněna a rozsah dopravy se na většině linek zvýšil. Nově se počítá s větší provázaností na vlakové spoje, která v současné době v některých případech téměř neexistuje. Na tyto linky jsou poté vytvořeny systémové návaznosti v přestupních bodech.

V současné fázi projektu se počítá s navýšením objemu kilometrů a to na cca 4 854 000 km ročně, což je nárůst o cca 20 %. Zároveň by se ovšem dané území obsloužilo 59 autobusy, což znamená úsporu 17 autobusů. Z celkového počtu 59 autobusů předpokládá projekt 38 velkých a 21 středních a malých autobusů.

Víkendová doprava není v tuto chvíli v projektu řešena, předpokládá se její mírné navýšení, zejména na linkách, kde v současné době není provozována.

Navýšení dopravy se týká rozšíření provozu během dne (cca 30%), o prázdninách (cca 15%), o víkendu (cca 20 %) a ve večerních hodinách (cca 35%).

Pokud se podaří nasadit požadovaný počet středních a malokapacitních autobusů, nákladová cena pro Královehradecký kraj klesne na cca 114 824 tis. Kč. V případě, že by systém byl zajišťován pouze velkými autobusy, nákladová cena pro Královehradecký kraj bude činit cca 119 812 tis. Kč.

Souhrnná tabulka připravovaných projektů optimalizace

Projekty optimalizace dopravy	Stávající stav			Návrh optimalizace dopravy								
					náklady - vozidla A+B				náklady - pouze vozidla A			
	km (ročně)	roční náklady při CDV ve výši 29 Kč/km	počet vozidel	Nárůst km v %	km (ročně)	roční náklady (optimalizo-vaná CDV)	počet vozidel velkých	počet vozidel středních a malých	km (ročně)	roční náklady (optimalizo-vaná CDV)	počet vozidel velkých	počet vozidel středních a malých
Novoměstsko, Jaroměřsko a Dobrušsko	3,087 mil.	89,5 mil.Kč	51	24,7	3,850 mil.	86,0 mil.Kč	12	33	3,850 mil.	93,7 mil.Kč	45	0
Chlumecko, Jičínsko a Novobydžovsko	4,045 mil.	117,3 mil.Kč	76	20,0	4,854 mil.	114,8 mil.Kč	37,7	21,3	4,854 mil.	119,8 mil.Kč	59	0
Krkonoše a Podkrkonoší	2,822 mil.	81,9 mil.Kč	52	15,9	3,270 mil.	76,4 mil.Kč	19	20	3,270 mil.	80,1 mil.Kč	39	0
CELKEM:	**9,954 mil.**	**288,7 mil.Kč**	**179**	**20,3**	**11,974 mil.**	**277,2 mil.Kč**	**68,7**	**74,3**	**11,974 mil.**	**293,6 mil.Kč**	**143**	**0**

Tab.č.1 Souhrnná tabulka připravovaných projektů optimalizace

Realizace tohoto návrhu by přinesla srovnatelnou nabídku dopravní obslužnosti na celém území kraje. Nové spoje jsou v těchto projektech navrhovány tak, aby na nich byla zajištěna průměrná tržba minimálně 5,- Kč/km. V případě potřeby dalších redukcí veřejné dopravy je pak možné postupovat podle jednotných pravidel na celém území kraje. Z tabulky je patrné, že při použití pouze velkých vozidel na začátku projektu a za předpokladu stejných tržeb, by prokazatelná ztráta vzrostla o cca **5 mil. Kč**.

Celý systém je navrhován tak, aby byl finančně vyrovnaný, to znamená aby nebyl dražší než před optimalizací. V optimalizovaném systému je

možné za stejných finančních nároků zajistit větší počet spojů, které zajistí dostatečnou úroveň dopravní obslužnosti požadovanou obcemi.

Dosavadní výsledky optimalizací však ukazují, že tržby v důsledku nově zavedených spojů vzrostou v % o poloviční hodnotu než je procentické navýšení výkonů v kilometrech. Viz následující tabulka:

Vyhodnocení dosavadních výsledků optimalizace

Oblast	Počet km před integrací	Počet km po integraci	Tržba Kč před integrací	Tržba Kč po integraci	Nárůst km [%]	Nárůst tržeb [%]
Broumovsko	307 113	540 016	3 189 691	4 500 905	**75,84**	**41,11**
Náchodsko	1 452 131	1 664 339	19 349 543	20 939 293	**14,61**	**8,22**
Rychnovsko	1 585 690	1 905 486	16 344 518	17 915 933	**20,17**	**9,61**
Českoskalicko	1 239 786	1 403 665	20 457 235	21 605 175	**13,22**	**5,61**

Tab.č.2 Vyhodnocení dosavadních výsledků optimalizace

Vezmeme-li v úvahu nárůst výkonů u navrhovaných projektů o cca 20 % a tržby na stávajícím území činí 140 mil. Kč, lze očekávat v důsledku nárůstu tržeb snížení prokazatelné ztráty o **14 mil. Kč**.

V našem případě však stačí pouze **5 mil. Kč** k tomu, aby nově navržený systém nebyl dražší než stávající. Realizace projektu pak bude generovat další **úspory** v důsledku postupného zavádění malých a středních vozidel a to až do výše cca **11,5 mil. Kč** pro každý následující rok.

Navrhovaný termín zahájení provozu je 1.září 2009. Při realizaci projektů k tomuto datu by činil rozsah autobusové dopravy pro rok 2009 v Královéhradeckém kraji **15,5 mil. km**.

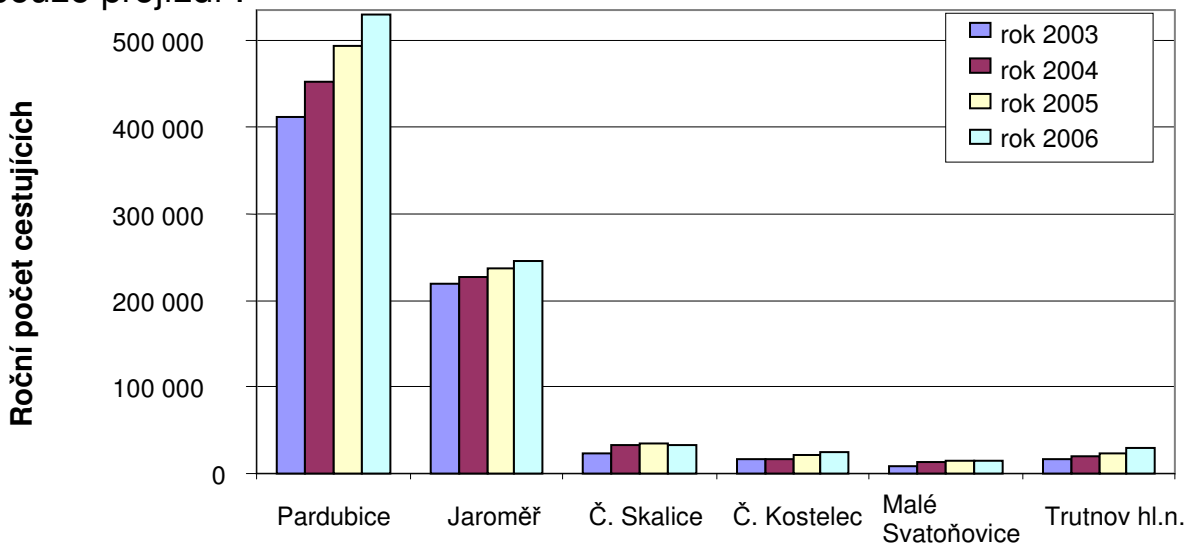
Analýza vývoje počtu cestujících po zavedení taktové dopravy na železnici

V roce 2008 OREDO analyzovalo vývoj počtu cestujících na železničních tratích, na nichž došlo v letech 2004-2006 k výrazným změnám v organizaci dopravy.

Výsledkem detailní analýzy prodaných jízdenek je potvrzení dosavadních údajů, že v Královéhradeckém kraji každoročně docházelo k nárůstu počtu cestujících na tratích, kde došlo k zavedení taktu nebo zrychlení dopravy.

K nejvyššímu nárůstu počtu cestujících logicky docházelo mezi největšími sídly, které obsloužily osobní i spěšné vlaky v pravidelném taktu. Na menších zastávkách méně častá doprava organizovaná v pravidelném taktu osobních vlaků s lepšími návaznostmi zpravidla vedla k přibližně stejnému počtu cestujících jako tomu bylo před změnou organizace.

Nárůst počtu cestujících na železnici ukazuje následující graf, kde jsou uvedeni nastupující a vystupující cestující bez započtení dalších, kteří pouze projíždí :



Graf.č.1 Nárůst počtu cestujících ve vybraných vlakových stanicích

Změny jízdních řádů na železnici

Změny ve vlakových jízdních řádech na velké většině tratí byly v roce 2008 pouze minimální. Zásadnější změny proběhly na tratích 031/032 (Hradec Králové – Jaroměř – Trutnov) a 026 (v úseku Starkoč – Broumov). Na ostatních tratích zůstala v Královéhradeckém kraji poloha všech vlaků stejná nebo velmi podobná jako v předchozím roce.

- Na trati 031/032 došlo k posílení dopravy v ranní a odpolední špičce, kdy byly zavedeny nové spěšné vlaky spojující Hradec Králové s Trutnovem. Ve směru do Hradce Králové byl zaveden spěšný vlak s příjezdem v 7 hodin, v opačném směru odjíždí spěšný vlak z Hradce Králové v 15 hodin. V časech přepravní špičky je tak v relaci Hradec Králové – Trutnov hodinový interval spojů
- Na trati 026 došlo k zavedení spěšných vlaků Starkoč – Broumov a zpět, jenž ve stanici Starkoč vytváří přípoje na rychlíky Praha – Hradec Králové – Trutnov a zpět. Tyto spěšné vlaky jsou vedeny ve dvouhodinovém intervalu a ve většině případů jsou vedeny modernizovanými motorovými jednotkami regionova. Ve stanici Teplice nad Metují se křižují s osobnými vlaky (Broumov) – Meziměstí – Nové Město nad Metují – (Týniště nad Orlicí), čímž vznikají přípoje na trať 047 Trutnov – Teplice nad Metují jak ze směru Náchod, tak i Broumov.
- Další dílčí změny: Na trati 016 Borohrádek – Holice nebyla po dohodě s Pardubickým krajem objednána doprava o víkendu.
- Po dohodě se Středočeským krajem došlo k prodloužení spěšných vlaků Trutnov – Chlumec nad Cidlinou až do Kolína. V úseku

Chlumec nad Cidlinou – Velký Osek nahradily stávající osobní vlaky.

Racionalizace autobusových spojů

Na základě rozhodnutí Rady Královehradeckého kraje byla provedena v průběhu roku 2008 racionalizační opatření v autobusové dopravě. Opatření se týkala odstranění souběhů na neoptimalizovaném území mezi autobusovými spoji, buď dotovanými, nebo dotovanými a komerčními.

Byly vyřazeny některé spoje v následujících relacích: Náchod – Nové Město nad Metují, Náchod – Jaroměř, Dobruška – Hradec Králové, Hradec Králové – Hořice – Jičín, Jičín – Nová Paka a Hořice – Miletín – Dvůr Králové, Špindlerův Mlýn – Vrchlabí a Trutnov – Dvůr Králové nad Labem.

2. Integrace

Současně s optimalizací bylo také nutné zavést nebo připravit integrovaný tarif, který umožňuje využití vlakových a autobusových spojů na jednu jízdenku. Do Integrovaného systému je výhodné zapojit všechny spoje všech dopravců tak, aby cestující podobně jako na současném území IREDO, mohli využívat všechny veřejné dopravní prostředky a nemuseli řešit, který spoj je a který spoj není integrovaný. Jednalo se o následující projekty :

- **Integrace oblasti Novoměstsko, Jaroměřsko a Dobruško**
- **Příprava integrace "IREDO Krkonoše"**
- **Příprava integrace „IREDO Novobydžovsko, Chlumecko a Jičínsko"**

Tarifní integrace Novoměstska, Jaroměřska a Dobrušska od 1.2.2008

Od 1. února 2008 došlo k rozšíření integrovaného dopravního systému IREDO o oblast Dobrušska, Jaroměřska, Novoměstska a Třebechovicka, na níž vzniklo několik desítek nových tarifních zón. Současně došlo k propojení integrovaných systémů Náchodska a Rychnovska do jednoho IDS IREDO.

Nově se do systému zapojili další tři autobusoví dopravci, u nichž došlo ke sjednocení tarifních podmínek se všemi ostatními dopravci, zapojenými do IDS. Do systému přibylo 45 linek dopravce ORLOBUS, 11 linek dopravce Veolia Transport (dříve Connex) a 1 linka dopravce Fassati.

Nová výše tarifu od 1. 2. 2008 vycházela z cenové hladiny začátku roku 2008. Na některých relacích došlo k mírnému zvýšení cen jízdného. Naopak došlo k výraznému zlevnění jízd s přestupem a jízd oklikou. Cestující platí v takovýchto případech stejně jako při jízdě jedním spojem a po přímé trase.

Tarifní mapa platná od 1.2.2008 je zobrazena v příloze č.2

Příprava integrace „IREDO Krkonoše“ a „IREDO Novobydžovsko, Jičínsko a Chlumecko“

Příprava integrace zbylé části Královéhradeckého kraje probíhala v několika krocích. V první řadě byly stanoveny tarifní zóny, kterých bude v celém královéhradeckém kraji přibližně 400 z toho je již v současné době v integrované oblasti celkem 193 zón. Druhým krokem bylo stanovení referenčních zastávek v jednotlivých zónách a zakreslení celé sítě do tarifní mapy.

Na závěr bude kontrolována výtěžnost tarifu IREDO na jednotlivých relacích a budou provedeny korekce a konečná kontrola povolených oklik, které zónově relační tarif IREDO umožňuje.

Současně s tvorbou tarifu byla také řešena problematika krajské tarifní mapy IREDO, která již svoji velikostí překročí možnosti výletové plochy na jednotlivých zastávkách. Proto byl také předběžně navržen model, kdy bude mapa rozdělena na logické oblasti, které se budou překrývat a které budou poté vylepeny na jednotlivých zastávkách.

Velkým problémem při přípravě integrace zbylých oblastí je však stávající kvalita odbavovacích zařízení jednotlivých dopravců. OREDO proto spolupracuje s oběma výrobci na potřebných softwarových a hardwarových úpravách.

3. Správa systému IDS

Neustále se rozšiřující systém integrované dopravy klade samozřejmě stále větší nároky na jeho aktualizaci a další rozvoj. S rostoucí informovaností o činnosti OREDA rostly také požadavky ze strany samospráv a dopravních institucí, které bylo nutno řešit. V rámci správy systému IDS se jednalo v roce 2008 zejména o následující činnosti :

- **Získávání údajů a jejich analýza**
- **Průběžné vyhodnocování výtěžnosti spojů**
- **Navrhování, projednávání a zapracování požadovaných změn**
- **Vydávání informačních materiálů a jízdních řádů**
- **Dopravní řešení rozsáhlejších uzavírek na silnici**
- **Zpracování návrhů smluv ve veřejné dopravě**
- **Projednávání JŘ ČD regionální a dálkové dopravy**
- **Klíčování tržeb v IDS**
- **Schvalování jízdních řádů v IDS**
- **Analýza autobusových spojů s tržbou do 5,- Kč/km**

Vydávání informačních materiálů a jízdních řádů

V roce 2008 byly jízdní řády vydávány ve stejném formátu jako v roce 2007, pouze byl snížen náklad na 10 000 ks (ukázka jízdního řádu je v příloze č.3), protože se vstupem internetového připojení domácností zájem o papírové informační materiály výrazně klesá. Snahou OREDA bylo do nových jízdních řádů zapracovat co nejvíce námětů přímo od

cestujících, kteří využívají sešitové jízdní řády ke každodennímu cestování.

Nově se v jízdních řádech objevila trať 010 Praha – Česká Třebová, kterou cestující požadovali. Pro nejen starší občany přibylo v sešitových jízdních řádech více odjezdníků ze zastávek, které jsou pro většinu cestujících přehlednější něž klasický jízdní řád.

Do dalších let OREDO plánuje již vydávání menších jízdních řádů pro menší oblasti, které se velikostně vejdou do kabelky nebo náprsní kapsy a svou praktičností přilákají své uživatele.

Dopravní řešení rozsáhlejších uzavírek na silnici

Řešení uzavírky v Červeném Kostelci

V roce 2007 se konala v Královehradeckém kraji komplikovaná uzavírka silnice I/14 v Červeném Kostelci.

Uzavřený úseku měřil 400 metrů, objízdná trasa byla cca o 1 km delší. Tímto úsekem jsou trasovány 3 linky, Náchod – Trutnov, Hronov – Červený Kostelec, žel. stan. a Červený Kostelec – Hořičky.

Zásadní komplikací bylo, že u uzavřeného úseku je odbočka k vlakovému nádraží Červený Kostelec, kam zajíždí většina spojů z výše zmíněných linek. Jelikož dostupnost vlakového nádraží byla pouze po místních komunikacích, jenž jsou velmi úzké a mají velice nízkou tonáž, byl zpracován speciální jízdní řád pro úsek Červený Kostelec, aut. stan. – Červený Kostelec, žel. stan., kdy provoz na této lince byl zajišťován malokapacitním vozidlem společnosti CDS Náchod. Na zastávce Červený Kostelec, aut. stan. byla potom zajištěna návaznost na ostatní spoje, jenž k vlakovému nádraží běžně zajíždí.

Řešení uzavírky v Úpici

Pro zajištění dopravní obslužnosti v Podkrkonoší bylo důležité dobře vyřešit uzavírku mostu přes řeku Úpu v Poděbradově ulici. Uzavírka se týkala několika linek zapojených do systému IREDO včetně důležité páteřní autobusové linky Trutnov – Náchod.

Uzavírka si vyžádala změnu trasování. Náhradní trasy spojů byly stanoveny tak, že v některých případech došlo ke změně zastávek pro přestup mezi linkami, ale přestupní vazby mezi spoji byly zachovány.

Přitom se uzavírku nakonec podařilo zajistit pouze s malým nárůstem nákladů pro Královéhradecký kraj. V jednom směru činil nárůst délky trasy spoje cca 0,8 km a ve druhém došlo dokonce k mírnému poklesu délky trasy spojů.

Analýza autobusových spojů s tržbou do 5,- Kč/km

Na základě rozhodnutí Rady Královehradeckého kraje byla provedena analýza spojů provozovaných v IDS IREDO s tržbou do 5,- Kč/km. Území bylo rozděleno na IREDO Náchodsko, Rychnovsko a Českoskalicko.

Spoje s tržbou do 5,- Kč/km byly rozděleny do čtyř kategorií.

1. Spoje (zelené), jenž by měly být zachovány a to buď z důvodu, že se jedná o spoje technologické (párový spoj k danému spoji má tržbu vyšší, než 5,- Kč/km, nebo se jedná o spoj, jenž zajišťuje dopravu školáků.
2. Spoje (žluté), jenž by měly být dále analyzovány. Jedná se o spoje, jenž nedosahují tržby 5 Kč/km, ale je zde předpoklad využití

časových, nebo přestupních jízdenek. Na základě provedených analýz bylo posléze přistoupeno ke každému spoji individuálně.

3. Spoje (růžové), jenž nedosahují stanovené hranice 5 Kč/km, ale v případě jejich zrušení by došlo k podstatnému zhoršení dopravní obslužnosti daných obcí.
4. Spoje (oranžové), jenž mohou být vyřazeny z dotace (celé, nebo v části trasy), aniž by došlo k výraznému poškození cestujících.

Na základě rozhodnutí samosprávy Královehradeckého kraje došlo nakonec ke zrušení pouze „oranžových“ spojů, do kterých byly na základě provedených analýz přesunuty vybrané „žluté“ spoje.

Souhrnné vyčíslení spojů navržených na zrušení v IREDO NA (oranžové a růžové) za rok				
Rekapitulace	počet spojů	km	%	úspora
oranžové	20	19 212	1,16%	230 544 Kč
růžové	41	55 044	3,31%	660 528 Kč
		celkový počet najížděných km v IREDO NA:	1 662 011	

Tab.č.3 Bilance IREDO Náchodsko

Souhrnné vyčíslení spojů navržených na zrušení v IREDO RK (oranžové a růžové) za rok				
Rekapitulace	počet spojů	km	%	úspora
oranžové	11	25 806	1,75 %	149 887 Kč
růžové	8	11 013	0,75 %	351 220 Kč
		celkový počet najížděných km v IREDO ČČ	1 472 227	

Tab.č.4 Bilance IREDO Českoskalicko-Červenokostelecko

Souhrnné vyčíslení spojů navržených na zrušení v IREDO RK (oranžové a růžové) za rok				
Rekapitulace	počet spojů	km	%	úspora
oranžové	16	30 701	1,61%	317 422 Kč
růžové	28	93 380	4,90%	1 028 570 Kč
		celkový počet najížděných km v IREDO RK:	1 906 486	

Tab.č.5 Bilance IREDO Rychnovsko

4. Ekonomika provozu veřejné dopravy

Ekonomika provozu je jedním z rozhodujících faktorů o kvalitě dopravní obslužnosti v kraji. Organizátor dbá na nepřekročení rozpočtových prostředků (viz příloha č.4 výsledky vyúčtování dopravní obslužnosti za rok 2008) a současně svým působením zajišťuje jejich efektivní využití. Dopravci předkládají každý měsíc vyúčtování dopravní obslužnosti. Z těchto údajů se provádí analýza vývoje tržeb na km po jednotlivých spojích. K termínům zákonných změn jízdních řádů organizátor vypracovává návrhy dodatků ke smlouvám o závazku veřejné služby. Tyto dodatky jsou tvořeny i během roku z důvodu vzniku objízdných tras či při zrušení nebo zavedení spojů. Dále vypracovává dodatky ke smlouvě o závazku veřejné služby – poskytování žákovského jízdného. Organizátor také připravuje smlouvy s obcemi, které si přispívají na málo využité spoje v kraji, které by se z důvodu nízké vytíženosti jinak zrušily.

V souvislosti s otevřením nového terminálu autobusové dopravy v Hradci Králové byl schválen příspěvek Královéhradeckého kraje pro dotovanou dopravu za vjezdy na terminál ve výši 55,- Kč/spoj.

V této oblasti se jednalo zejména o následující činnosti :

- **Průběžná analýza vývoje tržeb a nákladů**
- **Vlastní výdělečná činnost OREDA**
- **Spoluúčast obcí na financování veřejné dopravy**

Přehled získaných financí na dopravní obslužnost

Název projektu	úspory v Kč
Vlastní výdělečná činnost Oreda	738 000
Spoluúčast obcí	1 819 600
Celkem	**2 557 558**

Tab.č.5 Přehled získaných financí na dopravní obslužnost

Vlastní výdělečná činnost OREDA

Vzhledem ke svému odbornému působení v oblasti veřejné dopravy, obrací se na OREDO stále více subjektů žádajících vypracování různých dopravních projektů, finančních analýz a odborných posouzení.

V roce 2008 se jednalo o následující projekty :

1. Integrovaný dopravní systém mikroregionu Novobydžovska a Chlumecka
2. Svoboda nad Úpou – analýza využití autobusového nádraží
3. Návrh dopravního systému MHD Přelouč
4. Zajištění dopravní obslužnosti Východních Krkonoš kolejovou dopravou

Spoluúčast obcí na financování veřejné dopravy

V následující tabulce jsou uvedeny města a obce, které si přispívají na nadstandardní veřejnou dopravu v podobě platby za variabilní náklady autobusu na jeden kilometr, nebo, v případě města Náchoda, si objednávají zajištění městské hromadné dopravy.

Přehled obcí přispívajících na veřejnou dopravu v KHK

Obec	částka na příjmový účet KHK na rok 2008
Město Náchod	1 047 787,00 Kč
Obec Heřmánkovice	94 350,00 Kč
Continental	89 833,00 Kč
Město Broumov	78 923,00 Kč
Obec Křinice	55 781,00 Kč
Všestary	41 399,00 Kč
Obec Adršpach	38 454,00 Kč
Obec Vernéřovice	38 454,00 Kč
Obec Jetřichov	38 454,00 Kč
Obec Hejtmánkovice	38 454,00 Kč
Město Meziměstí	38 454,00 Kč
Obec Olešnice	29 913,00 Kč
Město Hronov	21 333,00 Kč
Obec Stárkov	21 133,00 Kč
Město Teplice nad Metují	20 706,00 Kč
Obec Otovice	17 442,00 Kč
Mlázovice	15 000,00 Kč
Martínkovice	14 134,00 Kč
Obec Žďár nad Orlicí	13 005,00 Kč
Město Borohrádek	13 005,00 Kč
Lhoty u Potštejna	8 936,00 Kč
Albrechtice nad Orlicí	8 874,00 Kč
Rokytnice v Orlických horách	6 477,00 Kč
Police nad Metují	6 367,00 Kč
Suchý Důl	6 367,00 Kč
Brzice	5 151,00 Kč
Kosičky	4 899,00 Kč
Bolehošť	3 251,00 Kč
Šárovcova Lhota	3 222,00 Kč
Celkový příjem od obcí	1 819 558,00 Kč

Tab.č.6 Přehled obcí přispívajících na veřejnou dopravu v KHK

5. Rozvoj dopravy

V rámci svých možností se Oredo podílelo na několika návrzích, studiích a projektech, které vedly, nebo v budoucnu povedou, ke zkvalitnění veřejné dopravy v kraji. To může znamenat například rychlejší spojení, pohodlnější přestupy, cestování s novými vozidly, ale také dodržování návazností a jízdních dob. V roce 2008 se v této oblasti jednalo zejména o následující projekty :

- **Zavedení víkendových vlakových spojů do Polska**
- **Přestupní terminál ve Svobodě nad Úpou**
- **Aplikace technických a provozních standardů veřejné dopravy**
- **Zrychlení dopravy na tratích 031, 032.**
- **Spuštění terminálu hromadné dopravy v Hradci Králové**
- **Výzva k výrobě středních nízkopodlažních autobusů pro Královéhradecký kraj**

Obnovení přeshraničního provozu na trati 043 po více než padesáti letech

Ještě na začátku roku 2006 byl Královéhradecký kraj jediným krajem v ČR, který hraničí s cizí zemí a který neprovozoval žádný železniční hraniční přechod.

Bylo tomu tak i přesto, že v Královéhradeckém kraji již existovaly dva provozuschopné železniční hraniční přechody, a že se v jejich blízkosti nachází turisticky zajímavé cíle, významná centra a další možnost, spojení dále do vnitrozemí.

Při zvažování znovuzavedení osobní dopravy přes železniční přechody Královec na Trutnovsku nebo Meziměstí na Náchodsku vyšlo provozování vlaků Trutnov - Královec – Lubawka – Kamienna Góra – dále do Polska výrazně výhodnější než provozování vlaků Meziměstí – Mieroszow – Walbrzych.

Obr.2 Polská jednotka SA 134, typ 218 Md do Kamenné Góry

Důvody pro volbu přechodu v Královci:

- možná kvalitní návaznost na rychlé vlaky do Hradce Králové a Prahy.
- blízkost Krkonoš i Adršpašsko Teplických skal
- větší podpora z Polské strany

Bylo jednáno s oběma železničními dopravci v regionu a společnost VIAMONT byla připravena podílet se na dokončení přípravy a následně zahájit provoz.

S ohledem na stanovisko Polské strany byla nakonec zvolena trasa Trutnov - Královec – Kamienna Góra – Jelenia Góra – Lwowek Slazski, na které byly v celé trase nebo její části zavedeny tři páry sezónních vlaků v sobotu a v neděli.

Ohlas na zavedení železniční dopravy do Polska byl pro všechny překvapením.

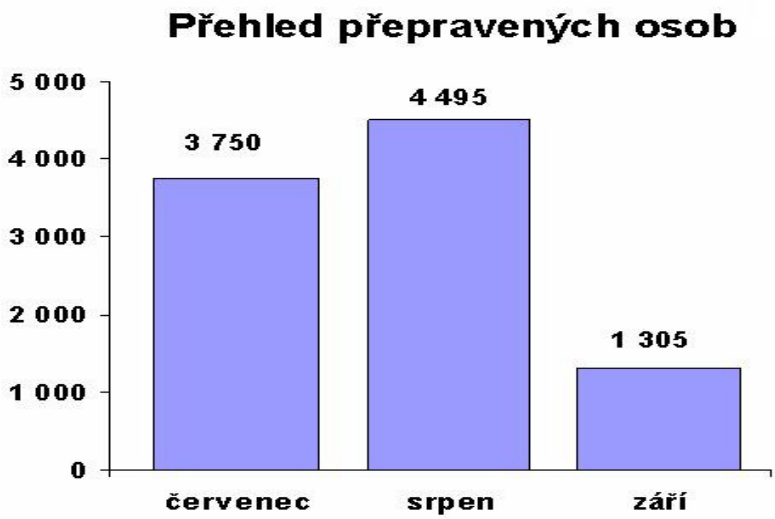
Přestože jízdní řád se dotvářel do posledních dnů, vozily i nejprázdnější spoje již od začátku provozu desítky cestujících. Silnými spoji cestovalo za hezkého počasí pravidelně více než tři sta cestujících.

Obr.3 Interiér polské jednotky na trati 043 Trutnov-Kamienná Góra

Vzhledem ke skutečnosti, že polská strana nezajistila dostatek finančních prostředků, byla smlouva mezi společnostmi VM a PKP PR uzavřena pouze na období od 5.7.2008 do 31.8.2008, později prodloužena do 30.9.2008. Hlavním důvodem proč ke dni 30.9.2008 došlo k ukončení přeshraniční dopravy byl nedostatek finančních prostředků na polské straně.

Výsledky, které byly za dobu provozu dosaženy jsou uvedeny v následujícím grafu.

Graf.č.2 Přehled přepravených osob na trati 043 v období od 5.7.2008 do 30.9.2008.



Aplikace technických a provozních standardů veřejné dopravy Královéhradeckého kraje

Rok a půl po zavedení Standardů veřejné dopravy Královéhradeckého kraje (SVD) OREDO vyzvalo dopravce k zaslání připomínek, které vzešly z aplikace SVD. Na základě těchto připomínek OREDO připravilo jejich novelizaci.

V roce 2008 byly standardy kontrolovány pouze zaměstnanci OREDA, přesto bylo za rok tento zjištěno 80 porušení SVD. V největší míře se jednalo o nedodržení čekací povinnosti spojů na zpožděné autobusové a vlakové spoje, neméně častým proviněním byl předstih spoje. Dopravci také často zanedbávali výlep jízdních řádů a tarifních map a následnou kontrolu těchto náležitostí autobusové zastávky.

Celkem bylo v roce 2008 na pokutách za porušení SVD vybráno 12 000 Kč. OREDO v dalších letech plánuje systematickou kontrolu na celém území Královéhradeckého kraje, aby cestujícím zajistilo odpovídající standard dopravy.

Zrychlení dopravy na tratích 031 a 032

Kroky, které vedly ke zrychlení dopravy na tratích 031 a 032 jsou již popsány v kapitole 1 - *Změny jízdních řádů na železnici*.

Výzva k výrobě středních autobusů pro Královéhradecký kraj

V rámci přípravy projektů optimalizace OREDO poukázalo na možnost využití tzv. „středních“ autobusů ve veřejné dopravě. V roce 2007 byl definován typ středního autobusu a učiněna výzva pro výrobce autobusů.s následujícími požadavky :

1) Minimální obsaditelnost 40 osob z toho 20 sedících, prostor pro kočárek.
2) Celková délka cca 8 m, dvoje dveře, autobusová konstrukce, vzduchové pérování.
3) Nízkopodlažní prostor u řidiče.

V roce 2008 pak OREDO společně se zástupci krajské samosprávy prověřovali přednesené nabídky.

Na základě výzvy byl ve firmě SOR Libchavy navržen nový prototyp autobusu SOR 8,5, který firma přislíbila v roce 2009 připravit do výroby. Tento autobus splňuje všechny výše uvedené požadavky.

Královéhradecký kraj předpokládá v budoucnu možnost nasazení až 40% těchto vozidel.

6. Externí projekty

Na základě požadavků některých samospráv OREDO vypracovalo několik externích projektů a studií, které ve svém důsledku přinesly úsporu nákladů na provoz organizátora.

V roce 2008 se jednalo o následující projekty :

- **Projekt městské hromadné dopravy v Přelouči**
- **Dokončení studie IDS Novobydžovsko**
- **Analýza využití autobusového nádraží ve Svobodě n Úpou**
- **Studie zajištění dopravní obslužnosti východních Krkonoš kolejovou dopravou**

Projekt městské hromadné dopravy v Přelouči

Na základě studie, kterou pro město Přelouč zpracoval zaměstnanec OREDA a člen bezpečnostní a dopravní komise rady města Přelouče, objednalo město Přelouč od společnosti OREDO s.r.o. projekt, který by možnost zavedení městské dopravy komplexně analyzoval a dopracoval.

Projekt byl vypracován za systematické spolupráce se zástupci města Přelouče. Rada města jmenovala pracovní skupinu, která se s OREDEM pravidelně scházela a mohla pro zástupce OREDA operativně formulovat stanoviska města v průběhu přípravy návrhu MHD.

Po odevzdání prvních třech objednaných částí, kterými byly „Analýza požadavků na dopravu po městě“, „Návrh dopravního systému“ a „Návrh na zapojení do VYDIS“ si město Přelouč objednalo spolupráci na dalších částech projektu. Nejprve se jednalo o „Spolupráci se samosprávou

města na dopracování definitivní podoby návrhu jízdních řádů“ a dále „Návrh způsobu připomínkování jízdních řádů“.

Na základě spokojenosti města s postupně předanými a plněnými úkoly, došlo v roce 2009 k dalšímu pokračování spolupráce. Městská doprava by po výběrovém řízení připraveným OREDEM, měla zahájit provoz k 1.9. 2009.

Specifika města Přelouče

Město Přelouč s cca deseti tisíci obyvateli leží na prvním železničním koridoru cca 15 km od krajského města Pardubice a necelých 100 km od Prahy.

Město má 7 místních částí, které leží 2-5 km od města. Místní části mají většinou špatnou dopravní obslužnost.

Město výrazně spáduje do Pardubic. Vlak, který využívá nejvíce dojíždějících, urazí zmíněnou trasu za 8-12 minut. Osobní auto přibližně za 20-25 minut, pokud nedojde k dopravní kongesci, která se na nájezdu před Pardubicemi vyskytuje pravidelně. Autobus jede z Přelouče do Pardubic cca 20-40 minut.

Stanovisko samosprávy města k prioritám pro MHD

Pracovní skupina jmenovaná samosprávou města Přelouč určila jako prioritní požadavky pro MHD Přelouč:

1) Zlepšení obsluhy místních částí

2) Řešení přepravních potřeb seniorů ve městě

3) Doprava cestujících na nádraží a návaznost na vlaky a od vlaků

Návrh trasy městské dopravy a jízdních řádů

Návrh MHD byl zpracován na základě uvedených požadavků. V úvahu byla samozřejmě brána poloha důležitých míst jako centrum města, sídliště, nádraží, poliklinika, domov seniorů, zaměstnatelé, úřady a obchody.

Obr.4 Mapa linkového vedení MHD Přelouč

Pro obsluhu města byla zvolena zobrazená trasa. Provoz na lince byl navržen po sedm dní v týdnu. V pracovní dny pojedou spoje po městě v hodinovém intervalu o víkendu jednou za dvě hodiny.

Na nádraží městská doprava výhodně naváže na vlaky, které jsou rovněž provozovány v hodinovém taktu.

Vybrané spoje nepojedou pouze po vyznačené trase po městě, ale budou z krajních zastávek ve městě prodlouženy do místních částí města.

Zajištění a náklady na MHD

Městskou dopravu by měl provozovat dopravce, který ve výběrovém řízení podá nejlepší nabídku. Pro zajištění všech spojů MHD stačí jeden

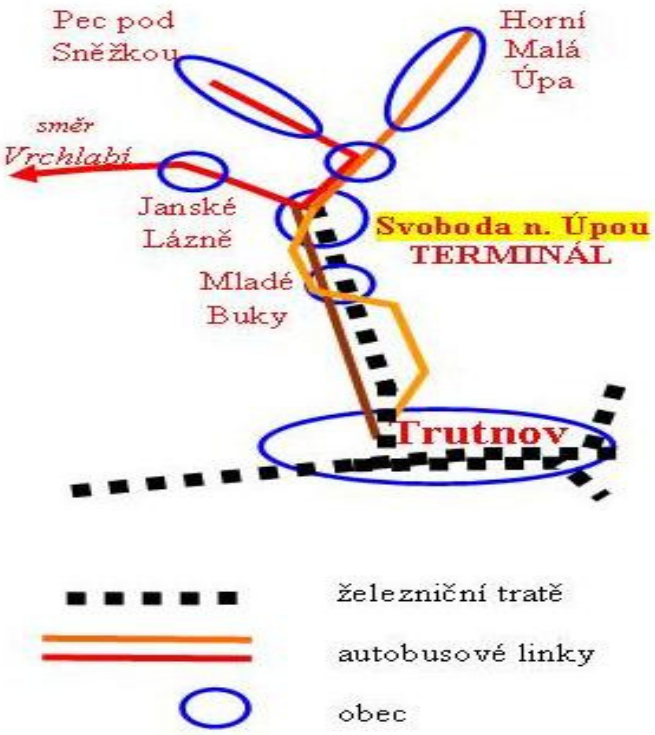
nízkopodlažní nízkokapacitní mikrobus. Nutná dotace města na provoz byla odhadnuta na méně než 2 mil. Kč ročně.

Obr.5 Možné vozidlo pro MHD Přelouč (dnes v provozu na MHD Náchod)

Analýza využití navrženého terminálu ve Svobodě nad Úpou

Město Svoboda nad Úpou si objednalo podrobnou analýzu využiti autobusového nádraží ve Svobodě nad Úpou.

Zpracovaná analýza sloužila jako významný podklad pro získání dotací na výstavbu moderního terminálu veřejné dopravy, který výhodně poslouží jako hlavní centrum veřejné dopravy východních Krkonoš.



Obr.6 Přestupní potenciál uzlu ve Svobodě nad Úpou

V rámci tehdy připravované optimalizace a integrace veřejné dopravy byla Svoboda nad Úpou navržena jako významný přestupní bod, do kterého se budou z různých významných turistických středisek sjíždět

autobusy, a kde bude zajištěný výhodný přestup na přiměřeně kapacitní rychlejší vlakovou dopravou, která s kratší jízdní dobou než autobus obslouží několik významných zastávek na trase do Trutnova.

Zajištění obslužnosti východních Krkonoš kolejovou dopravou

OREDO se dále podílelo v rámci výše uvedené studie na posouzení možností rozvoje železniční dopravy v Krkonoších s důrazem na vyhodnocení návrhu na prodloužení železniční trati ze Svobody nad Úpou přes Horní Maršov do Pece pod Sněžkou a případně tunelem až do Špindlerova Mlýna (viz Příloha č.5).

Součástí práce organizátora byla analýza stávajícího stavu autobusové dopravy a odborné odhady vývoje zájmu cestujících po vybudování navržené trati.

Výsledek analýzy byl do určité míry překvapením i pro zaměstnance organizátora. Ačkoli bylo vybudování nové trati v náročných podmínkách našich nejvyšších hor zpočátku posuzováno poměrně skepticky, analýza ukázala pravděpodobný významný nárůst počtu cestujících při výrazném zkrácení jízdních dob.

Podstatný by byl také význam trati pro samotnou Pec pod Sněžkou, která je zvláště v sezóně často zaplavena auty nebo pro ochranu životního prostředí v Krkonošském národním parku.

Podobné projekty nových železnic byly a jsou ve významné míře budovány a cestujícími využívány například ve Švýcarských Alpách.

7. Vývojová, vědecká a osvětová činnost

Úměrně s rostoucí životní úrovní obyvatel dochází k poklesu počtu cestujících, kteří využívají veřejnou dopravu. Tento celospolečenský trend je možné zpomalit nebo zastavit pouze neustálým zkvalitňováním veřejné dopravy.

K dosažení těchto výsledků je potřeba využít moderní a progresivní metody a nově vytvořené systémy pak kvalitně propagovat.

V roce 2008 se jednalo zejména o následující činnosti :

- **Přednášky a semináře**
- **Tiskové zprávy, komunikace s médii**
- **Spolupráce na přípravě strategických dokumentů v dopravě**
- **Oponentury k diplomovým pracím**

Přednášky a semináře

Zaměstnanci OREDA byli pozvání na mezinárodní konferenci „VEREJNÁ OSOBNÁ DOPRAVA“, která se uskutečnila od 18.9. – 19.9. 2008 v Bratislavě. Na této konferenci byl OREDEM přednesen příspěvek na téma „Zkušenosti s optimalizací dopravy a zaváděním IDS IREDO v Královéhradeckém kraji.“

Tiskové zprávy a komunikace s médii

Také v roce 2008 docházelo k aktivní spolupráci OREDA se sdělovacími prostředky. Důležité tiskové zprávy informovaly zejména o tarifní integraci, kterou OREDO připravilo na území Novoměstska, Jaroměřska

a Dobrušska od 1.2.2008. Mnoho dalších tiskových zpráv se také objevilo na internetových stránkách OREDA www.oredo.cz. V neposlední řadě je nutné zmínit spolupráci s televizními stanicemi ve kterých zaměstnanci OREDA informovali širokou veřejnost o aktuálním dění v dopravě v Královéhradeckém kraji.

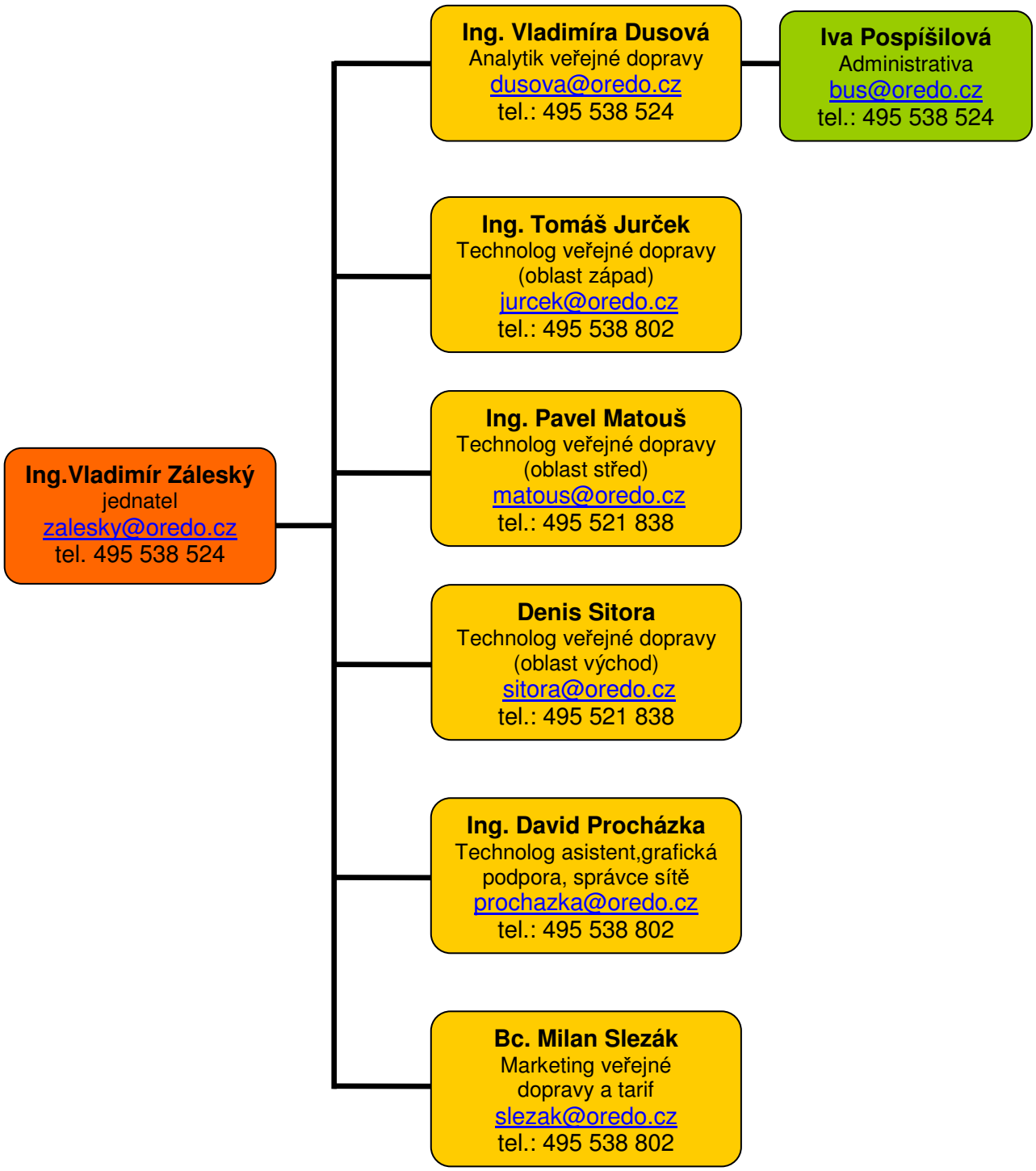
Vybrané tiskové zprávy jsou uvedeny také v příloze č.6

Závěr :

Závěrem bychom chtěli poděkovat členům dozorčí rady za konstruktivní a operativní přístup při řešení předkládaných návrhů, dále členům dopravního výboru za podporu návrhů předkládaných Zastupitelstvu, odborům dopravy, právnímu, ekonomickému a tiskovému za nezištnou spolupráci a v neposlední řadě autobusovým a drážním dopravcům za dobrou spolupráci a korektní přístup k řešení problémů.

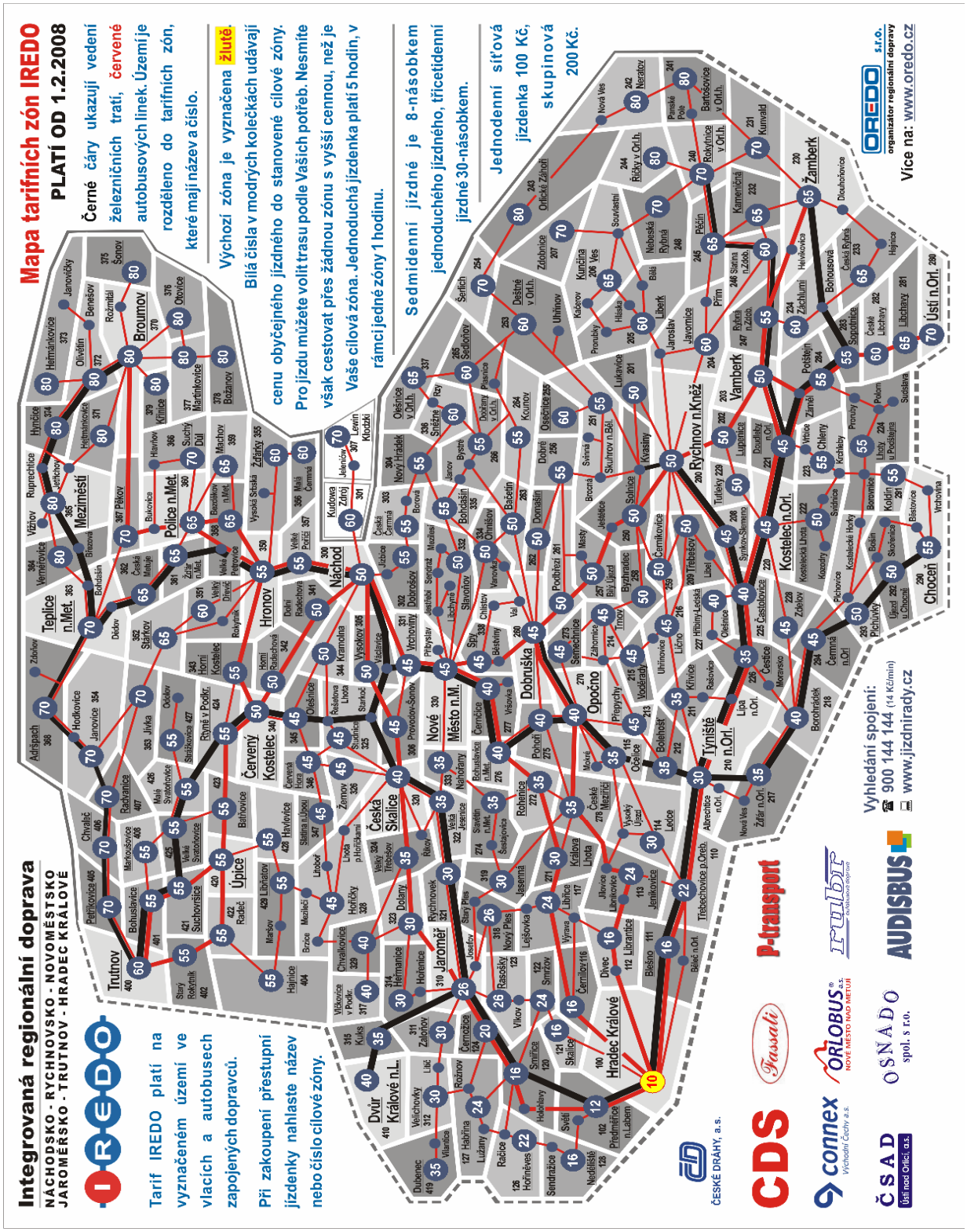
Příloha č.1

Organizační struktura a zaměstnanci OREDO



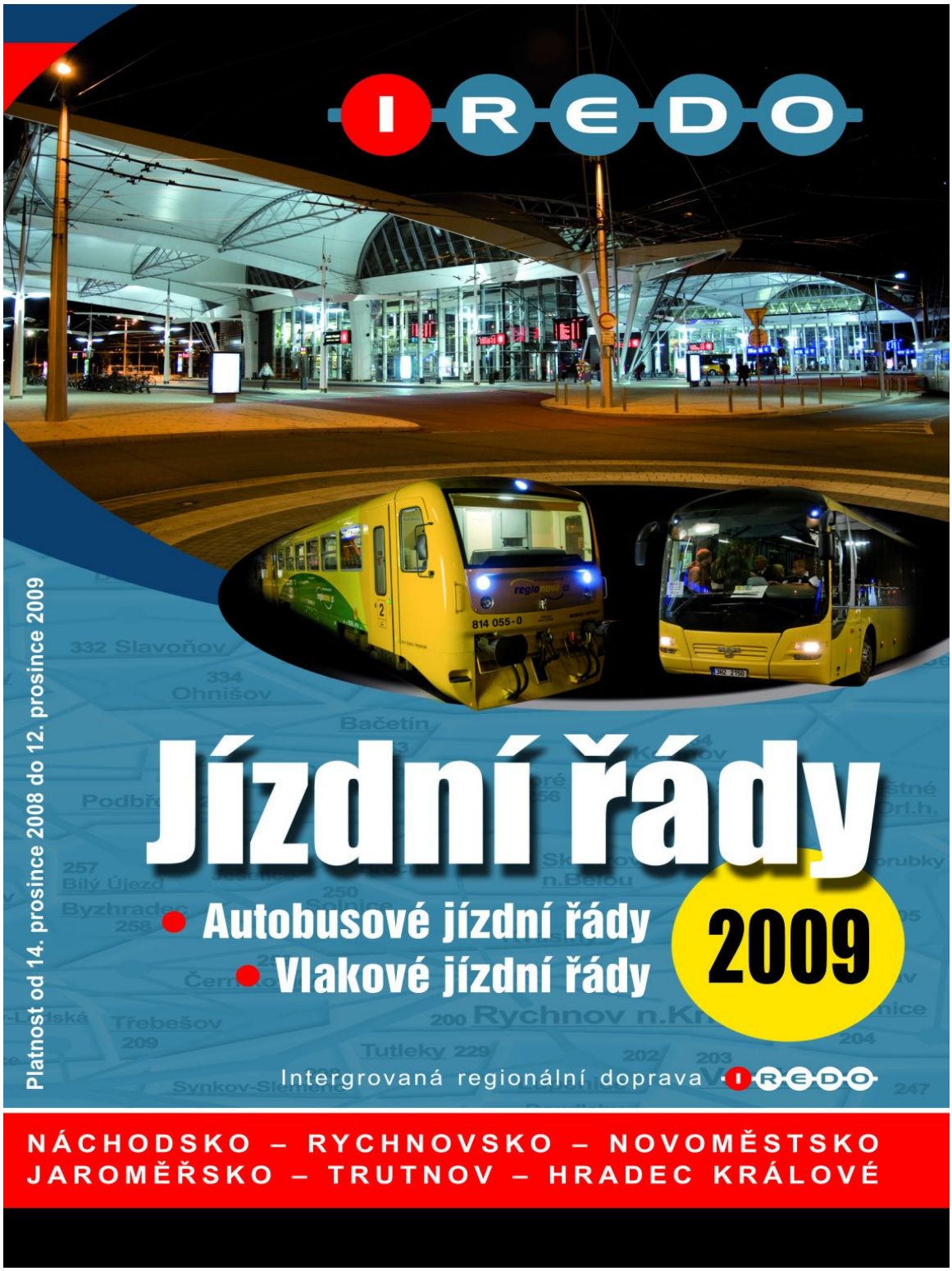
Příloha č.2

Tarifní mapa IREDO od 1.2.2008 pro zónu Hradec Králové



Příloha č.3

Ukázka obálky jízdních řádů IREDO 2008/2009



Příloha č.4

Výsledky vyúčtování autobusové dopravní obslužnosti za rok 2008

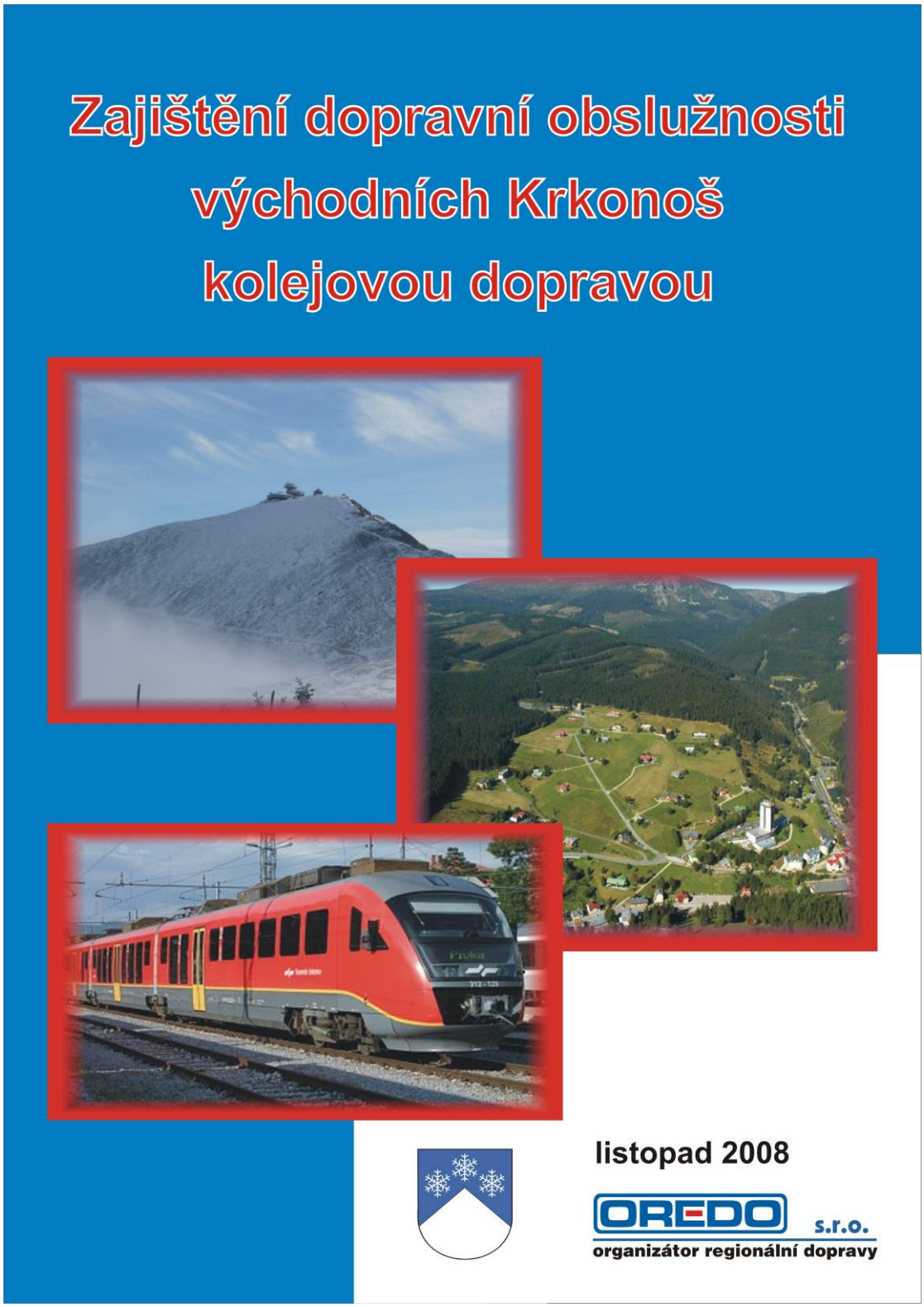
	VLAD				žákovské jízdné
Dopravce	**ujeté km**	**náklady (30,24 Kč/km)+1,40 Kč/km od 1.6.2008 do 14.12.2008**	**tržba včetně ŽJ v dotované dopravě**	**prokazatelná ztráta v Kč**	**ztráta ze ŽJ v Kč**
AP Tour	328 187	10 154 952	4 020 789	6 134 163	374 086
AUDIS BUS	1 166 077	32 366 585	8 210 285	24 156 301	543 700
CDS Náchod	1 104 598	29 568 326	14 342 536	15 225 790	1 766 798
Veolia Transport VČ	1 908 365	59 043 364	22 035 582	37 007 782	2 351 090
ČSAD Semily	1 832 406	55 603 884	24 989 914	30 613 970	2 401 878
ČSAD ÚO	1 550 558	43 944 144	20 269 299	23 674 845	2 093 494
OAD Kolín	36 032	1 115 159	311 815	803 345	36 359
FASSATI	20 762	641 791	122 615	519 176	32 918
KAD Vrchlabí	399 350	12 358 291	6 009 947	6 348 344	1 151 460
ORLOBUS	2 518 081	77 675 542	35 416 204	42 259 338	3 221 239
OSNADO	3 305 503	100 320 859	53 228 685	47 092 174	4 762 755
Transcentrum	89 918	2 782 517	1 261 840	1 520 678	93 612
P-transport	563 661	13 591 626	4 876 190	8 715 436	635 343
Rubr					210 077
Car Tour	190	5 510	1 658	3 852	241 677
TAD			0		268 937
Celkem VLAD	**14 823 688**	**439 172 549**	**195 097 357**	**244 075 192**	**20 185 424**
ČD v IREDU			**1 691 243**	**-1 691 243**	107 425
Úhrada na terminál		2 000 000,00	0	2 000 000	
DpmHK		250 568,00		250 568	
celkem	**14 823 688**	**441 423 117**	**196 788 600**	**244 634 517**	**20 292 849**
objížďka					
vyrovnání vyúčtování prosince 07				*751 004*	*37 517*
celkem				**245 385 521**	**20 330 366**

Connex VČ od 1.9.2008 = Veolia Transport VČ a.s.

Celkové náklady na autobusovou obslužnost v roce 2008	**265 715 887 Kč**
Příjem od obcí	**1 819 600 Kč**
Rozpočet Kraje na autobusovou obslužnost v roce 2008	**264 012 600 Kč**
Přebytek hospodaření	**116 313 Kč**

Příloha č.5

Ukázka obálky externího projektu



Příloha č.6.1

IREDO se od února rozšiřuje na Novoměstsko a Jaroměřsko

Tisková zpráva OREDO 30. 1. 2008

Nové linky v IREDO

„Od 1. února 2008 dojde na linkách v okolí Nového Města nad Metují, Jaroměře a Hradce Králové k rozšířením integrovaného dopravního systému IREDO. Nově se do něj zapojí autobusoví dopravci Orlobus, Connex Východní a Fassati. V IREDO platí cestující vždy stejnou cenu a to i při cestě oklikou nebo s přestupem mezi dopravci.“ sděluje Ing. Vladimír Záleský, jednatel společnosti OREDO, která je organizátorem regionální dopravy v Královéhradeckém kraji, a dodává: *„Současně dojde k propojení integrovaných systémů Náchodska a Rychnovska. Bude tak možné zakoupit si jízdenku IREDO například z Rychnova nad Kněžnou do Náchoda.“*

Vlakem a autobusem na jednu jízdenku

Jízdenky IREDO platí i při přestupu mezi vlaky a autobusy. *„Například již v místních autobusech bude možné zakoupit přímou jízdenku IREDO do Hradce Králové, která platí i pro cestu s přestupem v Jaroměři na vlak nebo na další autobus. Na železnici zůstává kromě tarifu IREDO nadále v platnosti tarif Českých drah a cestující si bude moci vybrat, jaký tarif použije.“* informuje Denis Sitora, technolog společnosti OREDO.

Stejné jízdné pro všechny dopravce

„Cena jízdného zůstává ve většině případů beze změny, na některých přímých trasách dochází ke zvýšení o jednu až tři koruny. Naopak, ušetří cestující, kteří přestupují. Budou moci cestovat na jednu jízdenku, což bude levnější, než při kupování jízdenek pro jednotlivé spoje.“ říká Sitora.

Výhodné časové jízdenky

Tarif IREDO umožní cestujícím také cestovat na výhodné sedmidenní nebo třicetidenní časové jízdenky. *„Sedmidenní a třicetidenní jízdenky se vyplatí každému, kdo cestuje denně. Je možné ušetřit tak stovky korun měsíčně. Například cestující z Černilova do Hradce Králové zaplatí v IREDO za jednu cestu 16 korun, což je při počtu dvaceti pracovních*

dní měsíčně 640 korun. Třicetidenní jízdenka IREDO přitom stojí pouze 480 korun, cestující tedy ušetří 160 korun měsíčně.“ vysvětluje Sitora

Kde najdu další informace

Další informace o tarifu IREDO jsou zveřejněny na www.oredo.cz. Cestující mohou posílat dotazy na e-mailovou adresu namety@oredo.cz nebo volat na tel. 495 538 802.

Příloha č.6.2

Nové železniční spojení z Trutnova do Polska

Tisková zpráva OREDO, 4. 7. 2008

V sobotu 5. července vyjedou poprvé po více než 50 letech vlaky z Trutnova přes Královec do polského příhraničí. Jedná se o jediné přeshraniční železniční spojení Královéhradeckého kraje, všechny ostatní kraje již železniční spojení do zahraničí mají.

Vlaky budou do Polska jezdit vždy o víkendech. Cestující z rychlíku, odjíždějícího z Hradce Králové v 8:04, si na první vlak směr Lubawka budou moci přestoupit v Trutnově o půl desáté. Do první zahraniční zastávky ve městě Lubawka přijede vlak krátce po desáté hodině ranní.

Trasy vlaků do Polska

První ranní vlak do Polska bude vyjíždět z Trutnova hl.n. v 9:31 hod. Pokračovat bude přes Královec a Lubawku do Kamienne Gory a dále pak do města Jelenia Gora, kde ukončí jízdu v 11:16. Podvečerní vlak vyjede z Trutnova hl.n. v 17:51, pojede stejnou trasou do stanice Jelenia Gora a navíc bude pokračovat dále až do stanice Lwówek Slaski. Mezi těmito dvěma vlaky pojede ještě jeden s odjezdem ve 12:05 z Trutnova pouze do Lubawky. Vracet se bude vzápětí ve 12:53.

Další vlaky z Polska do Čech

Z polské strany pojede v brzkých ranních hodinách vlak ze stanice Lwowek Slaski přes Jeleniu Góru do Trutnova, kam dorazí v 9:15 hod. Další vlak bude vyjíždět ze stanice Jelenia Gora ve 14:14 a přijede do Trutnova v 16:15. Tyto vlaky budou vedeny polskou nízkopodlažní jednotkou. Jízdní řád je přiložen.

Příloha č.6.3

Racionalizační opatření platná od září

Tisková zpráva OREDO, 28. 8. 2008

Od 1. září 2008 vstoupí v platnost další změny v jízdních řádech autobusových dopravců. Některé spoje budou zrušeny. Obsluhu zastávek místo zrušených spojů obstarají nově spoje jiných linek, které dříve dotyčnou zastávku neobsluhovali. U některých spojů se změní jejich časová poloha.

Linka Hronov – Hradec Králové

Na lince 640 002 z Hronova do Hradce Králové je nově přidána zastávka Dolany,Čáslavky. Sedm spojů této linky na zastávce v Čáslavkách zastaví, spoj jedoucí v 8:10 z Hronova bude nově stavět rovněž na zastávkách Dolany a Dolany,Svinišťany. Na zastávce Dolany budou nově zastavovat také 3 spoje linky 640 120 Broumov – Pardubice, jako náhrada za zrušené spoje jiných souběžných linek.

Linky v okolí Úpice

Na lince 690 312 Úpice – Hořičky se sníží počet víkendových spojů z 8 na 6 spojů a změní se časová poloha těchto spojů. Na lince 690 340 Úpice – Malé Svatoňovice – Odolov dojde ke zrušení nedělního ranního spoje, jedoucího v 5:15 z Úpice do Malých Svatoňovic a následně zpět. Toto spojení zůstane zachováno jen v sobotu.

Linka Jaroměř – Chvalkovice – Česká Skalice

Spoj ve 13:10 linky 640003 z Jaroměře pojede nově o 35 minut dříve, a to přes Hořenice, Heřmanice a Sebuč (nahradí spoj 640044/5), z Chvalkovic bude nově pokračovat do České Skalice (nahradí spoj 640078/4).

Víkendové změny v Hořičkách, Žernově a okolí

Dojde ke změně časového uspořádání odjezdů. Autobus nově pojede z České Skalice do Červeného Kostelce v 7:35, což je o hodinu později než tomu bylo dosud. Rovněž o hodinu déle (v 9:40) pojede autobus do Žernova a zpět.

O tři hodiny později (ve 13:35) pojede z Červeného Kostelce spoj přes Hořičky do České Skalice. O stejný čas se posune odjezd z České Skalice (nově 14:40) do Žernova. Naopak o tři hodiny dříve a nově i v sobotu pojede spoj z Žernova (v 15:05) do České Skalice.

Přibližně o hodinu budou posunuty odjezdy dalších 3 spojů mezi Žernovem a Českou Skalicí, zrušeno bude spojení v 17:40 z České Skalice do Žernova a zpět.

Změny vybraných dalších linek

Na lince 640 116 Náchod – Hronov – Stárkov – Radvanice nepojede o nedělích spoj v 6:20 ze Stárkova do Hronova ani spoj v 7:15 z Hronova zpět do Stárkova.

Dále dojde na lince 640107 ke zrušení spoje v 18:45 z Police nad Metují do Teplic nad Metují, na téže lince bude zrušen spoj v 7:00 z Teplic n.Met. až po Českou Metuji. Spoj v 6:35 z Police n.Met. pojede do České Metuje o 5 minut později, ve zbytku trasy do Teplic bude zrušen.

Na lince 660501 dojde ke zrušení spoje v 16:00 z Vamberka do Doudleb a spoje v 16:15 z Doudleb zpět do Vamberka.

Spoj na lince 660234, jedoucí v 5:21 z Týniště nad Orlicí pojede nově pouze do Albrechtic, odkud se bude následně vracet do Týniště. Nebude zajíždět až do Nové Vsi.

Příloha č.6.4

Návaznosti autobusových jízdních řádů na vlakové od 14.12.2008

Tisková zpráva OREDO, 10. 9. 2008

V úterý 9.9.2008 byl na stránkách OREDO zveřejněn konečný návrh vlakových jízdních řádů pro rok 2008/2009. Jelikož se naše společnost dlouhodobě snaží o provázání vlakové a autobusové dopravy v Královéhradeckém kraji a zavedení integrovaného dopravního systému IREDO, chtěli bychom tímto vyzvat cestující veřejnost k zasílání připomínek také k současně platným autobusovým jízdním řádům. Jedná se zejména o návaznosti autobusů na vlaky a připomínky k jízdním řádům na integrovaném území Královéhradeckého kraje. V západní, neintegrované, části Královéhradeckého kraje připravuje OREDO optimalizaci dopravy, která vyplývá z průzkumu požadavků obcí, škol a zaměstnavatelů.

Vaše připomínky můžete zasílat na adresu naší společnosti **OREDO s.r.o., Nerudova 104, 500 02 Hradec Králové 2** nebo na emailovou adresu bus@oredo.cz.

Termín zasílání připomínek je stanoven do **17.10.2008**.

Dále bychom chtěli informovat, že jako obvykle týden před změnami jízdních řádů, které nastanou od 14.prosince 2008 budou u dopravců, v informačních kancelářích, ale i na knižních stáncích a dalších místech v prodeji jízdní řády IREDO 2008/2009, obsahující vlakové i autobusové spoje v území IREDO, v kterých je pro cestující připraveno opět několik novinek.