ORGANIZÁTOR REGIONÁLNÍ DOPRAVY

OREDO

zpráva o činnosti v roce 2007

OREDO s.r.o.
organizátor regionální dopravy

materiál OREDO 11.4.2008

Obsah :

Obsah 2
Úvod 3
1. Optimalizace 4
2. Integrace 13
3. Správa systému IDS 17
4. Ekonomika provozu veřejné dopravy 22
5. Rozvoj dopravy 24
6. Externí projekty 33
7. Vývojová, vědecká a osvětová činnost 35
Závěr 38
Příloha č.1 39
Příloha č.2 40
Příloha č.3 41
Příloha č.4 42
Příloha č.5 42
Příloha č.6 43
Příloha č.7 44
Příloha č.8 44
Příloha č.9.1 46
Příloha č.9.2 47
Příloha č.9.3 48
Příloha č.9.4 50

Úvod

Činnost organizátora byla v roce 007 zaměřena zejména na pokračování v procesu optimalizace a integrace veřejné dopravy v Královéhradeckém kraji. Byly zahájeny práce na třech optimalizačních projektech, které při své realizaci na sklonku roku 2008 mely 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 všech městských doprav do jednotného tarifního systému. Dopravci jsou 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 2007 práce na externích projektech, která značnou měrou přispěla ke snížení nákladů na vlastní činnost.

Personální obsazení zůstalo v roce 2007 v podstatě shodné, došlo pouze k výměně na pozici analytika veřejné dopravy, kdy po odchodu Ing.Aleny Šandové na mateřskou dovolenou na její místo nastoupila Ing.Vladimíra Dusová. 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

V oblasti autobusové dopravy byly zahájeny práce na provedení optimalizace zbytku území Královéhradeckého kraje. Toto území bylo rozděleno do tří projektů, které jsou níže popsány.

Výsledkem optimalizace by měla být lepší návaznost vlak-bus, odstranění souběhů, vyšší využití vozidel, nasazení malých a středních autobusů a navýšení počtu spojů při stejné nebo nižší dotaci ze strany Královéhradeckého kraje. Pokud budou jednotlivé projekty schváleny mohla by být optimalizace i integrace veřejné dopravy v Královéhradeckém kraji dokončena do konce roku 2008.

V oblasti železniční dopravy již docházelo pouze k drobným změnám. K významnému zlepšení mohou vést v budoucnosti plánované investice do železniční infrastruktury.

- Příprava optimalizace „IREDO Novoměstsko a Jaroměřsko“
- Příprava optimalizace “IREDO Krkonoše“
- Příprava optimalizace „IREDO Novobydžovsko, Chlumecko a Jičínsko“
- Optimalizace na území Červenoskostelecka a Českoskalicka
- Optimalizace dopravní obslužnosti v okolí tratě Kopidlno – Dolní Bousov
- Stabilizace časových poloh na železnici
- Racionalizace vlakových spojů

Příprava optimalizace „IREDO Novoměstsko a Jaroměřsko“

Byl započata práce na projektu optimalizace oblasti Novoměstska, Dobrušska a Jaroměřska. V červenci 2007 proběhly čtyři schůzky se

zástupci měst a obcí v Novém Městě nad Metují, Dobrušce, Jaroměři a Třebechovicích pod Orebem. Tyto schůzky byly koncipovány jako semináře pro zástupce samospráv v oblasti optimalizace a integrace.

Stávající parametry systému

Na daném území v současnosti zajišťuje dopravní obslužnost v závazku veřejné služby čtyři společnosti. ORLOBUS Nové Město nad Metují, CONNEX Východní Čechy, ČSAD Ústí nad Orlicí a SCR FASSATI Jaroměř. Počet najížděných kilometrů, nákladů na zajištění ZDO, tržeb a ztráty jednotlivých společností je uveden v následující tabulce č.1.

Tab.č.1 Počty kilometrů, náklady, tržby a ztráta jednotlivých dopravců v roce 2007

Kilometry, náklady, tržby a ztráta na Novoměstsku, Jaroměřsku a Dobrušsku				
dopravce	km	náklady při 30,24 Kč/km	tržby v Kč	ztráta v Kč
ORLOBUS	2 537 054	76 720 513	34 698 096	42 022 417
CONNEX VČ	331 124	10 013 190	3 264 444	6 748 745
ČSAD UO	184 284	5 572 748	2 528 175	3 044 573
SCR FASSATI	19 594	592 523	89 202	503 320
Celkem	**3 072 056**	**92 898 973**	**40 579 918**	**52 319 056**

Vozový park, kterým je dopravní obslužnost zajišťována, je tvořen z velké části velkokapacitními autobusy, v některých případech jsou nasazovány autobusy SOR 9.5, to však není případ společnosti ORLOBUS, která zajišťuje cca 83% výkonu na daném území. Celkový počet autobusů zajišťujících ZDO v ZVS je v současnosti **51**, z toho ORLOBUS **42**, CONNEX **5**, ČSAD UO **3**, FASSATI **1**.

Parametry navrhovaného systému

V současné fázi projektu se počítá s navýšením objemu kilometrů a to na 4 020 751 km ročně, což je nárůst o 30,9 %. Zároveň by se ovšem dané

území obsloužilo 42 autobusy, což znamená úsporu 9 autobusů. Z celkového počtu 42 autobusů předpokládá projekt 13 velkých a 29 středních a malých autobusů.

Pokud se podaří nasadit požadovaný počet středních a malokapacitních autobusů, nákladová cena pro Královehradecký kraj klesne na cca 89 029 tis. Kč. V případě, že by systém byl zajišťován pouze velkými autobusy, nákladová cena pro Královehradecký kraj bude činit cca 98 997 tis. Kč.

Příprava optimalizace "IREDO Krkonoše"

V roce 2007 byla zahájena příprava projektu IREDO Krkonoše, který má být zaveden od 1.9. 2008. Území, které je v projektu řešeno, zahrnuje Trutnovsko, Hostinsko a Vrchlabsko.

Stávající parametry systému

V Krkonoších zajišťují dopravní obslužnost dopravci celkem **52** autobusy, a to OSNADO **37**, KAD **10**, ČSAD Semily **4** a ČSAD Ústí nad Orlicí **1**.

V území je relativně dobrá nabídka dopravní obslužnosti a velké množství spojů má nadprůměrné tržby, což je specifické pro tento region.

Problémy v dopravní obslužnosti v regionu:

1) Kvalita obslužnosti v různých krkonošských obcích je velmi rozdílná. Například více než dvoutisícová horská obec Rudník s významnou továrnou má v hlavních směrech horší obslužnost než ani ne poloviční podhorská obec Hajnice.
2) Neprovázanost dopravních systémů železniční, dálkové, regionální a městské dopravy mezi sebou způsobuje problémy.
    a. Problémy při přestupech

b. Souběhy doprav, které způsobují horší kvalitu a vyšší náklady dopravní obslužnosti.
c. Vozový park dopravců je z velké většiny tvořen velkokapacitními autobusy. Přitom zapojení malokapacitních autobusů by bylo na řadě linek možné.

Navrhovaný systém

V současné fázi projektu se počítá s navýšením objemu kilometrů a to na 3 675 000 km ročně, což je nárůst o 30,2 %. Zároveň by se ovšem dané území obsloužilo 38 autobusy, což znamená úsporu 14 autobusů. Z celkového počtu 38 autobusů předpokládá projekt 21 velkých a 17 středních a malých autobusů.

V některých oblastech regionu předpokládáme nutnost částečného omezení dopravní obslužnosti. V Krkonoších se nachází například úsek s největším počtem spojů v Královéhradeckém kraji. Je jím trasa Svoboda-nad Úpou – Trutnov. Za jeden den jede po této trase až 70 autobusových a vlakových spojů, mezi nimiž je řada dotovaných. Přetlak dopravy lze zaznamenat i v nejslabším období mimo sezónu a o víkendech, kdy mezi Svobodou nad Úpou a Trutnovem je zavedeno 45 vlakových a autobusových spojů v jednom směru. Tyto spoje jedou v řadě případů souběžně.

Optimalizací dojde k výrazně vyššímu využití vozidel a tím i k větší efektivitě autobusové dopravy.

Také z důvodu omezení souběhů bylo navrženo zřízení několika nových přestupních uzlů s pravidelnými návaznostmi mezi autobusovou a drážní dopravou. Autobusy budou v řadě míst pouze navážet cestující k vlakům a místo souběžné jízdy s vlakem se mohou vrátit a lépe obsloužit obce ležící stranou od železničních tratí.

Nejvýznamnější pravidelné přestupní uzly by měly vzniknout :

- ve Dvoře Králové nad Labem
- ve Svobodě nad Úpou
- v Hostinném

Například osobní vlak z Trutnova do Hostinného jede každou hodinu a jeho doba jízdy mezi těmito stanicemi je kratší než 20 minut. Zastávkový autobus stihne ujet stejnou trasu za cca 35 minut. Z uvedených údajů je tedy zřejmé, že cesta s přestupem je mnohdy kratší a může cestujícím také ušetřit čas. Jízdné v integrovaném systému zůstane zachováno a spoje na sebe v přestupních bodech budou vyčkávat.

Příprava optimalizace „IREDO Novobydžovsko, Chlumecko a Jičínsko“

Stávající parametry systému

Na daném území v současnosti zajišťuje dopravní obslužnost v závazku veřejné služby celkem **74** autobusů, společnosti AP TOUR **6**, OSNADO **3**, CONNEX Východní Čechy **29**, ČSAD Semily **33**, OAD Kolín **1**, TRANSCENTRUM **2** a drážní dopravce ČD. Počet najížděných kilometrů a nákladů na zajištění ZDO u jednotlivých společností je uveden v následující tabulce č.2.

Tab.č.2 Počty kilometrů a náklady jednotlivých dopravců v roce 2007

Dopravce	km	náklady při 30,24 Kč/km
ČSAD Semily	1 665 750	50 372 280 Kč
Connex VČ	1 606 039	48 566 619 Kč
OAD Kolín	35 868	1 084 648 Kč
Transcentrum	90 175	2 726 892 Kč
Osnado	263 587	7 970 871 Kč
AP Tour	327 404	9 900 697 Kč
Celkem	**3 988 823**	**120 622 008 Kč**

Na autobusových linkách prakticky nikde neexistuje pravidelná taktová doprava a to ani v případě, že se intervaly mezi spoji leckde blíží jedné hodině. Dále z důvodu omezených finančních prostředků došlo v 90. letech v některých případech k omezení spojů i přes výrazné poškození cestující veřejnosti - tzn. omezení „dělnických spojů“, které byly vedeny pouze ve dnech školního vyučování, přestože žákovská a studentská frekvence tvoří pouze 30 - 40% z celkového počtu cestujících daného spoje.

Stávající jízdní řády nerespektují požadavky na dopravu zaměstnanců do průmyslových podniků.

V pracovních dnech je ukončen provoz autobusových spojů mezi 17 – 19 hod. Vzhledem k této skutečnosti není v současné době zajištěna doprava zaměstnanců z odpoledních směn v průmyslových nebo zdravotnických zařízeních (kromě spojení ve 22:30 hod. z Hradce Králové do Nového Bydžova a z Jičína do Libáně).

Pro obce ležící na Jičínsku, Chlumecku a Novobydžovsku prakticky neexistuje víkendová nabídka spojení. Většina obcí, které neleží na hlavní trase, jsou však o víkendu bez možnosti jakékoli dopravy. V došlých dotaznících byla tato skutečnost většinou obcí kritizována. Celkový objem dotované dopravy o víkendu činí v současnosti cca **4,3 %** z celkového rozsahu dopravy.

Parametry navrhovaného systému

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 5 022 tis. km ročně, což je nárůst o cca 21 %. Zároveň by se ovšem dané území obsloužilo 57 autobusy, což znamená úsporu 17 autobusů. Z celkového počtu 57 autobusů předpokládá projekt 37 velkých a 20 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.

Celkové 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 119 883 tis. Kč. V případě, že by nový systém byl zajišťován pouze velkými autobusy, nákladová cena pro Královehradecký kraj by činila cca 126 665 tis. Kč.

Meziroční nárůst výkonů činí cca 21%. Při plnohodnotné optimalizaci budou provozní náklady téměř o 1 milion nižší než dosud. Z celkového počtu 5 021 854 km je možné obsluhovat 1 992 003 km malými autobusy a 3 029 821 km velkými autobusy.

Kalkulace nezapočítává navýšení tržeb od nových cestujících. Po započítání potenciálních nových tržeb by měly být ekonomické výsledky ještě lepší.

Tab.č.3 Finanční náročnost projektů IREDO

Projekty optimalizace dopravy	Stávající stav			Návrh optimalizace dopravy								
					náklady - vozidla A+B				náklady - pouze vozidla A			
	km (ročně)	roční náklady při CDV ve výši 30,24 Kč/km	počet vozidel	Nárůst km v %	km (ročně)	roční náklady (optimalizovaná CDV)	počet vozidel velkých	počet vozidel středních a malých	km (ročně)	roční náklady (optimalizovaná CDV)	počet vozidel velkých	počet vozidel středních a malých
Novoměstsko, Jaroměřsko a Dobrušsko	3,1 mil.	92,9 mil.Kč	51	30,9	4,0 mil	89,0 mil.Kč	13	29	4,0 mil	99,0 mil.Kč	42	0
Novobydžovsko a Jičínsko	4,0 mil.	120,6 mil.Kč	74	25,9	5,0 mil.	119,9 mil.Kč	37	20	5,0 mil.	126,7 mil.Kč	57	0
Krkonoše a Podkrkonoší	2,8 mil.	85,2 mil.Kč	52	30,2	3,7 mil.	85,0 mil.Kč	21	17	3,7 mil.	89,7 mil.Kč	38	0
CELKEM:	**9,9 mil.**	**298,7 mil.Kč**	**177**	**28,7%**	**12,7 mil.**	**293,9 mil.Kč**	**71**	**66**	**12,7 mil.**	**315,4 mil.Kč**	**137**	**0**

Poznámka: vozidla A – velké autobusy s obsaditelností 40 míst k sezení a více
vozidla B – střední a malé autobusy s obsaditelností max. 30 míst k sezení

Optimalizace dopravní obslužnosti v okolí tratě Kopidlno – Dolní Bousov

Na základě projednání se zástupci obcí, které leží v bezprostředním okolí železniční tratě Kopidlno – Dolní Bousov došlo v pracovních dnech k nahrazení vlakových spojů autobusy. Autobusové spoje přepravují cestující k železničním stanicím v Kopidlně a Dolním Bousovem, kde je zajištěna návaznost na další tratě. Víkendový provoz vlaků byl zachován i nadále. Nahrazením vlakových spojů za autobusy došlo ke zlepšení dopravní obsluhy území a zároveň k ušetření finančních prostředků Královéhradeckého kraje.

Stabilizace časových poloh na železnici

Změny ve vlakových jízdních řádech na velké většině tratí byly v roce 2007 pouze minimální. Ke změnám nebyl důvod. Vyjma zastavení provozu na trati 063 Kopidlno – Dolní Bousov, zůstala na všech železničních tratích v Královéhradeckém kraji poloha všech vlaků stejná nebo velmi podobná jako v předchozím roce.

K významným změnám nebyl důvod.

1) Na většině tratí se doprava stabilizovala a provoz na nich je organizován v taktu s pravidelnými návaznostmi po celý den. To vede k jednoduché orientaci pro cestující i úspoře kilometrických provozních nákladů.
2) Pravidelný jízdní řád přinesl nárůst počtu cestujících a v dlouhodobém horizontu postupně dále vede k dalšímu nárůstu poptávky po dopravě.
3) Jízdní řády na všech tratích byly v minulosti i za cenu nevyhovění některým místním požadavkům navrženy reálně s nutnými provozními rezervami. Přestože jsou v kraji všechny železniční tratě jednokolejné, dochází na nich k menšímu zpožďování spojů než na řadě jiných tratí mimo Královéhradecký kraj.

Jízdní řád se proto v roce 2007 měnil jen minimálně a cestující mohli na většině míst využívat ty spoje, na které si před rokem po významných změnách zvykli. Změna jízdních řádů v roce 2007 byla zdaleka nejmenší za posledních deset let.

Racionalizace vlakových spojů

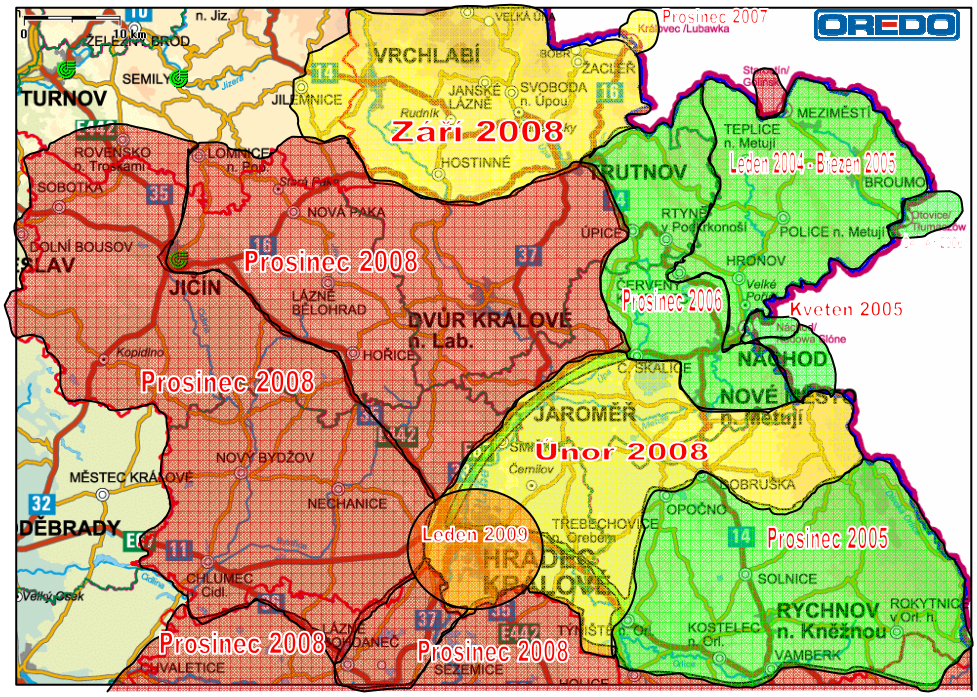
Na základě rozhodnutí Dozorčí rady byla provedena v měsíci srpnu 2007 ve spolupráci se zástupci Českých drah analýza vytížení vlakových spojů s tržbou pod 5kč/km za 1.Q roku 2007. Jednalo se zpravidla o vlaky, které jsou v průměru využívány 5ti – 10ti cestujícími, neplní žádné přípojné vazby a jejich zrušením by tedy nemělo dojít k výraznému poškození cestující veřejnosti. Celkově se jednalo o úsporu cca 73 tis. vlkm za rok, což při ceně 51,71 za vlkm činí roční úsporu cca 3 778 000 Kč.

2. Integrace

Integrace v tomto případě znamená zejména zavedení nových tarifních zón a tarifních propojení jednotlivých doprav na daném území. V tomto smyslu OREDO připravilo v roce 2007 tarifní integraci na území Novoměstska a Jaroměřska, a dále se věnovalo rozšíření integrace do Polska, do Libereckého kraje a Pardubického kraje. Významným způsobem se také podílelo na strategii prolínání jednotlivých krajských systémů.

- **Příprava integrace IREDO Novoměstsko a Jaroměřsko**
- **Příprava rozšíření IDS IREDO do Polska – Lewin Klodski**
- **Přesah IDS Pardubického kraje do Hradce Králové**
- **Příprava propojení IDS IREDO s Libereckým krajem**
- **Celostátní rozšíření IDS, vhodný tarif**

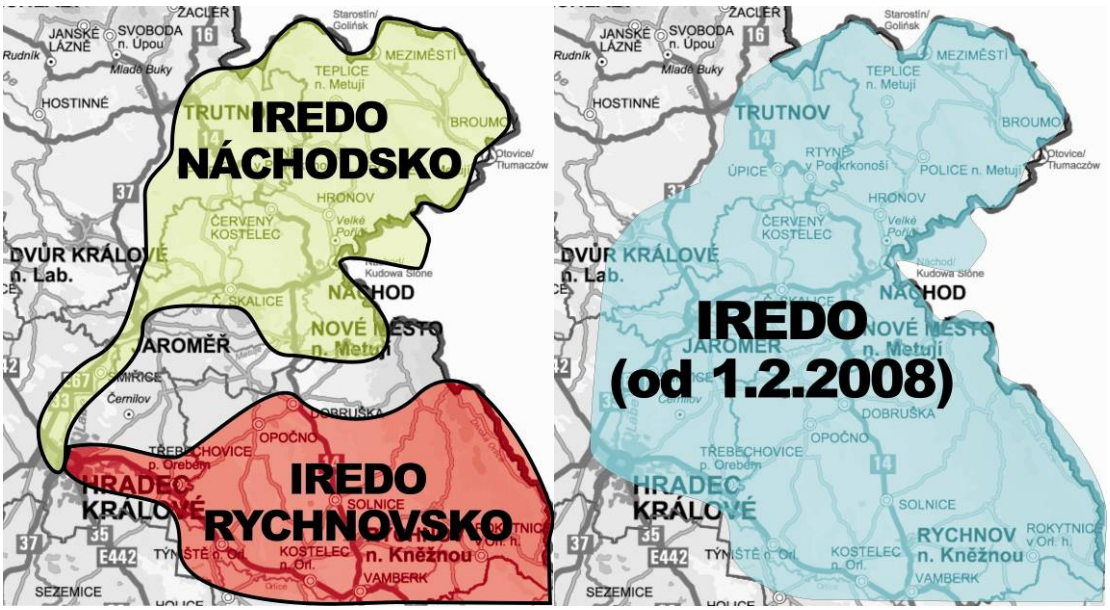
Obr. č.1 Plán integrace v Královehradeckém kraji



Příprava integrace Novoměstska a Jaroměřska

V průběhu roku 2007 byla s dopravci projednávána tarifní integrace území Novoměstska a Jaroměřska. Byly navrženy nové tarifní zóny a byla zajištěna implementace řešení na stávajících odbavovacích zařízeních. Navržené řešení znamená spojení integrovaných systémů IREDO Náchodsko a IREDO Rychnovsko v jeden integrovaný dopravní systém IREDO (viz. Obr.č.2), který zahrnuje celou východní část kraje. Spuštění systému je připraveno od 1. 2. 2008. Nová tarifní mapa IREDO platná od 1.2.2008 je zobrazena v příloze č.2.

Obr. č.2 Plánované sloučení IREDO od 1.2.2008



Rozšíření integrace do Polska - Lewin Kłodzki

Vzhledem k tomu, že linka IREDO Náchod-Kudowa Zdrój, jejíž vznik v minulosti iniciovalo OREDO, přivedla do veřejné dopravy mnoho nových cestujících, rozhodl se dopravce CDS Náchod rozšířit její provoz na své komerční riziko dále do Polska. Dopravce si je vědom, kolik cestujících na linku přijíždí díky výhodám integrované dopravy, a proto měl zájem na další integraci spoje. Vedle Kudowy Zdrój, byl integrován i

Jeleniów a Lewin Kłodzki, kam linka dále pokračuje. Uvažuje se i o dalším rozšiřování IREDA dále do Polska, což přivádí nové cestující a tím snižuje ztrátu původně rozdělených dopravních systémů na obou stranách státní hranice.

Přesah IDS PK do Hradce Králové

Na základě žádosti Pardubického kraje o možnost přesahu Integrovaného dopravního systému Pardubického kraje (IDS PK) do Hradce Králové vyjádřilo OREDO souhlas s tímto řešením. Bohužel, tento systém integruje pouze autobusovou dopravu, nenabízí tedy pro cestující úplné řešení. Souhlas s přesahem IDS PK do Hradce Králové je tedy z hlediska Královéhradeckého kraje krokem, který nepoškodí cestující v Královéhradeckém kraji, a zároveň vyhoví žádosti Pardubického kraje.

Příprava propojení IDS IREDO s Libereckým krajem

Vzhledem k blížícímu se termínu zavedení IDS na obou stranách hranice Libereckého a Královéhradeckého kraje bylo nutné stanovit způsob propojení systému IDOL (Integrovaný DOpravní systém Liberecka) a IREDO.

Jelikož je IDOL je velmi podobným dopravním systémem jako IREDO, bylo dohodnuto sjednocení slev v obou systémech a došlo také k předběžné dohodě o řešení možnosti cestování přes hranici kraje. Při používání čipových karet kompatibilních v obou krajích bude možné realizovat úplné propojení integrovaných systémů. Při používání papírových jízdních dokladů bude cestujícím umožněno cestovaní do nejbližších měst v druhém kraji.

Setkání ČAOVD - celostátní rozšíření IDS, vhodný tarif

OREDO aktivně přispělo na pracovním setkání České asociace organizátorů veřejné dopravy (ČAOVD) v Pardubicích do diskuse o tom, jak řešit prolínání sousedících krajských integrovaných systémů v rámci celé České republiky. Diskutovala se také možnost vytvoření jednotného celorepublikového IDS.

Na jednání došla asociace k závěrečným doporučením, jak při prolínání IDS dále postupovat a také, že vytváření celorepublikového IDS nebude ČAOVD iniciováno. Zároveň panovala shoda, že zónově relační IDS, jakým je v České republice systém IREDO je způsob, který je nejvýhodnější pro pokrytí velkých území.

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 2007 zejména o následující činnosti :

- **Získávání údajů a jejich analýza**
- **Průběžné vyhodnocování spojů**
- **Projednávání finanční spoluúčasti obcí na méně využívané spoje**
- **Navrhování, projednávání a zapracování 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**

Získávání údajů a jejich analýza

K získávání aktuálních údajů o veřejné dopravě byly od roku 2007, nově používány GPS moduly. Snadná montáž umožňuje umístit jednotku do libovolného autobusu a poté jeho sledování v reálném čase. Tím je možné zjišťovat nejen aktuální polohu vozidla, ale pro tvorbu a úpravu jízdních řádů jsou například velmi přínosné také údaje o rychlosti vozidla

a o délce pobytu na jednotlivých zastávkách. Lze zjistit například neúměrně dlouhý pobyt z důvodu velké frekvence cestujících. Vzor výstupu ve formě sestavy je uveden v příloze č.3.

V roce 2007 bylo všech 7 GPS jednotek umístěno na velké i malé autobusy v oblasti Broumovska, kde bylo potřeba ověřit rychlosti malých autobusů na Broumovsku při dodržování jízdním řádů. Současně bylo prověřeno chování jednotek v zimních podmínkách. Do budoucna předpokládáme využití GPS jednotek i v dalších částech kraje.

Průběžné vyhodnocování spojů

V průběhu roku 2007 probíhalo průběžné vyhodnocení tržeb a obsazení jednotlivých spojů na základě analýz (tržby Kč/km, sčítání cestujících). Dále probíhala vzájemná komunikace se zástupci obcí, škol a zaměstnavatelů o případných úpravách jízdních řádů, tak aby více vyhovovaly potřebám cestujících.

Došlo ke zrušení několika párů spojů, související například s uzavřením školy v Kostelecké Lhotě, na provozu dalších spojů se začaly spolupodílet obce (Lhoty u Potštejna, Albrechtice nad Orlicí, Suchý Důl atd.).

Dále byly zrušeny spoje, které sice opticky vykazují poměrně vysokou tržbu, cca 10,- Kč/km, ale z hlediska DO byly zbytné, jelikož v podobném čase byly v dané relaci vedeny další spoje. Jednalo se například o jeden pár spojů mezi Náchodem a Jaroměří v dopoledním sedle. Ušetřené kilometry byly použity na zavedení nových spojů, jenž byly dlouhodobě požadovány samosprávami, například odpolední spojení z České Skalice do Velké Jesenice a Nahořan, dopolední spojení mezi Velichovkami a Jaroměří, nebo Dobřany v O.h. a Dobruškou. Tímto

způsobem nedošlo v podstatě k žádnému poškození cestující veřejnosti, ale naopak k výraznému zkvalitnění dopravní obslužnosti pro dané obce.

Vydávání informačních materiálů a jízdních řádů

Informační materiály, které v roce 2007 OREDO vydalo byly zaměřeny převážně na propagaci nových spojů. Pro snadnější orientaci cestujících v jízdních řádech byly vydávány odjezdníky a souhrnné jízdní řády.

Mezi největší propagační akce patřilo vydání letáku „Babičino údolí a okolí“ (Příloha č.4), kde byla jako podklad použita turistická mapu s vyznačenými turistickými stezkami v okolí Babičina údolí, do níž byly vyznačeny do autobusové zastávky a odjezdy spojů do jednotlivých směrů. Tím vznikl materiál, který využilo mnoho lidí k naplánování výletů bez použití individuální dopravy.

K první celostátní změně (4.3.2007) jízdních řádů byly vydány přelepky (Příloha č.5), které aktualizovaly jíž v prosinci vydané sešitové jízdní řády. Při druhé změně již nedošlo k větším úpravám jízdních řádů a proto byl vydán pouze souhrnný leták, který si každý cestující mohl zdarma vyzvednout v informačních kancelářích a aktualizovat si svůj zakoupený jízdní řád.

Pro rok 2008 byl vydán poprvé v historii OREDA sešitový jízdní řád, který nejenže zahrnuje obě území IREDO Náchodsko a IREDO Rychnovsko, ale už v něm byla uvedena také oblast Novoměstska a Jaroměřska k jejímuž zaintegrování mělo dojít až v únoru roku 2008 (Příloha č.6). V těchto jízdních řádech byly nově uvedeny také čísla zón u jednotlivých zastávek a navíc cestujícími oblíbené odjezdníky z významných měst a obcí. OREDO zajistilo také distribuci těchto jízdních řádů přímo k prodejcům a tak si je mohli první cestující zakoupit již týden před

celostátní změnou jízdních řádů. Celkem bylo vydáno 17 000 výtisků a již do konce roku 2007 bylo prodáno 11 000 výtisků.

Dopravní řešení rozsáhlejších uzavírek na silnici

V roce 2007 se konala v Královehradeckém kraji komplikovaná uzavírka silnice III/3027 mezi Martínkovicemi a Otovicemi z důvodu opravy mostu a to po dobu cca 3 měsíců. V tomto úseku jsou vedeny pouze 3 spoje určené k dopravě žáků z Otovic do školy v Martínkovicích, přesto to byla poměrně komplikovaná záležitost.

Uzavřená trasa měří cca dva kilometry, objízdná však cca 12 km. Vzhledem k tomu, že dané spoje jsou vedeny ve školní špičce, kdy je využití autobusů největší, se nejdříve zdálo, že se bude muset do systému nasadit další autobus. To by však vzhledem k tomu, že dopravce P-transport je dotován dvousložkovou CDV, znamenalo poměrně velké náklady na rozpočet kraje.

Proběhlo tedy jednání se zástupci ObÚ a školy v Martinkovicích a byla dohodnuta dočasná změna začátků a konců školního vyučování. Nebylo tedy nutno nasazovat další autobus do systému a tím došlo k úspoře konstantních nákladů na vozidlo.

Projednávání JŘ ČD regionální a dálkové dopravy

Od ledna 2007 probíhala příprava změn jízdního řádu ČD pro období prosinec 2007 – prosinec 2008. Koncepce dopravy byla nejprve dohodnuta se zástupci Ministerstva dopravy, které objednává vlaky kategorie R. Dále byly navrženy ve spolupráci s odborníky z ČD vlaky kategorie Sp a Os, tak aby došlo k co největší provázanosti s dálkovými vlaky. Následně byly jízdní řády zveřejněny na webových stránkách společnosti Oredo (cca duben) a všechny obce v KHK byly vyzvány

k připomínkování. Jelikož navržené změny jízdních řádů na železnici byly minimální, neprobíhalo projednávání na výjezdních zasedáních, ale pouze formou písemných připomínek. Na základě vyhodnocení připomínek byl v průběhu měsíce července připraven konečný návrh jízdního řádu. V srpnu pak došlo na základě rozhodnutí DR společnosti OREDO k omezení spojů s tržbou do 5,- Kč/km, které je popsáno v kapitole č.1.

Klíčování tržeb v IDS

V roce 2007 OREDO dále pokračovalo v rutinním provozu systému klíčování tržeb. Tento systém umožňuje na základě jednotné metodiky výpočet tržeb, které přísluší dopravci, jenž uskutečnil přepravu osob na integrovanou jízdenku, přičemž jízdné za tuto přepravu inkasoval jiný dopravce.

OREDO každý měsíc zpracovává data všech přestupních a časových jízdenek dodaná všemi dopravci v IDS IREDO a na základě tabulky udávající poměr rozdělení tržeb na jednotlivé linky vytváří výsledné tabulky udávající částky k přeúčtování mezi jednotlivými dopravci.

Pro klíčování tržeb v IREDO není nutné použití čipových karet, pouze pravidelné zasílání elektronické podoby všech prodaných jízdenek v IDS IREDO. Práce s programem Access pro výpočet klíčování vyžaduje sice určitý čas na zpracování, přesto se jedná o mnohem levnější a efektivnější řešení, než jsou komerční nabídky společností zajišťujících systémy pro rozúčtování tržeb.

4. Ekonomika provozu veřejné dopravy

Ekonomika provozu je jedním z rozhodujících faktorů o kvalitě dopravní obslužnosti v kraji. Organizátor dbá na nepřekročení rozpočtových prostředků (Příloha.č.7 – výsledky vyúčtování dopravní obslužnosti za rok 2007) a současně svým působením zajišťuje jejich efektivní využití.

V rámci opatření zavedených organizátorem bylo v roce 2007 dosaženo úspor ve výši **22 229 513 Kč**, které byly použity ke zkvalitnění veřejné dopravy Královehradeckého kraje. Jednalo se zejména o následující opatření :

- **Průběžná analýza vývoje tržeb a nákladů**
- **Optimalizace veřejné dopravy – Náchodsko, Rychnovsko a Českoskalicko**
- **Vlastní výdělečná činnost OREDA**
- **Spoluúčast obcí na financování veřejné dopravy**

V následující tabulce jsou uvedeny finanční úspory, které jednotlivá opatření přinesly.

Název projektu	úspory v Kč
Optimalizace veřejné dopravy (Náchodsko)	9 355 252
Optimalizace veřejné dopravy (Rychnovsko)	6 326 023
Optimalizace veřejné dopravy (Českoskalicko)	4 089 510
Vlastní výdělečná činnost OREDA	787 000
Spoluúčast obcí	1 671 728
Úspory celkem	**22 229 513**

Optimalizace Českoskalicka, Červenokostelecka u Úpicka

V rámci optimalizace na Českoskalicku, Červokostelecku a Úpicku (dále IREDO ČČ) došlo v roce 2007 k navýšení ujetých kilometrů ve veřejné dopravě na 1 403 665 km oproti roku 2006, kdy autobusy najely 1 239 786 km, což znamenalo celkový nárůst o 13,2 % kilometrů a zlepšení obslužnosti v celém regionu. V roce 2007 by tak činily náklady na tento provoz při ceně 29,24 Kč/km, celkem 36 251 343 Kč. Bez OREDEM provedené optimalizace a při stávajícím systému financování by náklady po navýšení ujetých kilometrů stouply na 41 043 165 Kč. Díky optimalizaci však náklady na tomto území činily 36 953 655 Kč.

Závěrem lze konstatovat, že po provedení optimalizace na území IREDO ČČ nedošlo k nárůstu vynakládaných finančních prostředků ze strany Královehradeckého kraje na obsluhu daného území.

Vlastní výdělečná činnost OREDA

V roce 2007 zpracovalo OREDO několik projektů. Mezi nejvýznamnější projekty patřila analýza dopravní obslužnosti mikroregionů Novobydžovsko a Chlumecko na které v závěru roku navázal projekt „IDS mikroregionů Novobydžovsko a Chlumecko“ v kterém OREDO navrhlo dopravní systém v těchto dvou mikroregionech. Celkem tak za tyto projekty získalo finanční prostředky ve výši 552 000 Kč.

Další projektem, který byl na začátku roky dokončen byla studie MAD v České Lípě, který přinesl finanční prostředky ve výši 175 000 Kč.

Mimo jiné byly ještě zpracovány analýzy MHD Hořice a MHD Trutnov za které společnost OREDO obdržela celkem 60 000 Kč.

Některé výše zmiňované projekty jsou podrobněji popsány v kapitole č.6 Externí projekty. Takto získané finanční prostředky dále posloužily k přípravě další optimalizace v Královéhradeckém kraji.

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 2007 se v této oblasti jednalo zejména o následující projekty :

- **Zavedení nové linky do obce Hřibany-Ledská,Paseky včetně vybudování nových zastávek**
- **Organizační řešení provozu na autobusovém nádraží v Hradci Králové**
- **Priority investic v železniční infrastruktuře**
- **Přestupní terminály v Krkonoších**
- **Stanovení standardu středního autobusu**
- **Aplikace technických a provozních standardů veřejné dopravy**
- **Propagace a podpora projektu „Vysokovská spojka“**
- **Nasazení nových jednotek Regionovy a nového řídícího vozu v Královéhradeckém kraji**
- **Dispečerské řízení dopravy v Královéhradeckém kraji**

Zavedení nové linky do obce Hřibiny-Ledská,Paseky. Vybudování nových zastávek.

Do místní části Paseky, jež spadá pod obec Hřibiny–Ledská nezajížděl nikdy v historii autobus. Jelikož dochází v této místní části v poslední

době k výstavbě nových rodinných domků, vznikla také potřeba přepravy školních dětí do školy v Častolovicích.
Vzhledem k tomu, že požadavek na dopravu byl v časech, kdy je využití autobusů největší (školní špička), bylo nutné upravit z důvodů oběhů a návazností časové polohy a trasy dalších 11 spojů.
Došlo také ke zřízení dvou nových zastávek a to přímo v Pasekách a dále v Častolovicích u školy. Žáci tak mohou vystoupit přímo u školy a nemusí docházet více jak 500 metrů z náměstí v Častolovicích.

Organizační řešení provozu na autobusovém nádraží v Hradci Králové

V průběhu roku 2007 byly zahájeny stavební práce v prostoru Riegrova náměstí v Hradci Králové, které souvisely s výstavbou Terminálu Hromadné Dopravy. Postup stavebních prací vyžadoval provést zásadní změnu v organizaci regionální a dálkové dopravy v prostorech stávajících autobusových stanovišť. Společnost OREDO navrhla novou organizaci odjezdů regionálních a dálkových autobusových spojů v prostoru Riegrova náměstí a u Koruny.

Priority investic v železniční infrastruktuře

Společnost OREDO stanovila ve spolupráci s odborníky z Českých drah priority investic v železniční infrastruktuře v Královehradeckém kraji a i v krajích sousedních, pokud by tím došlo k znatelnému zlepšení spojení Královehradeckého kraje se sousedními regiony. Tyto priority budou v budoucnosti projednávány s odborníky ze SŽDC.

<u>Jedná se o následující vize a záměry:</u>

1. „Zdvoukolejnění úseku Stéblová – Opatovice n.L.“ (trať č. 031). Jde o
   1. stavbu záměru Modernizace trati Hradec Králové – Pardubice –

Chrudim (tzv. Východočeský diametr). Úsek sice je v Pardubickém kraji, má však klíčový význam pro rychlejší (traťová rychlost bude 120 až 160 km/hod.) a zahuštěnou intervalovou dopravu mezi krajskými městy, se spolehlivými přípoji na koridorovou trať.

2. „Modernizace jižního zhlaví Hradec Králové“. Je součástí Východočeského diametru. Odstraní současný špatný provozně-technický stav, umožní zrychlení dopravy v uzlu a vznik dalšího oboustranného nástupiště.
3. „Modernizace a elektrizace traťového úseku Jaroměř – Náchod“ (tratě č. 032, 033). Zahrnuje zvýšení traťové rychlosti ve stávajících úsecích až na 100 km/hod., úpravy nástupišť a zejména výstavbu nové tzv. Vysokovské spojky mezi Českou Skalicí a Náchodem. Tím se odstraní pomalé a provozně nespolehlivé propojení tratí č. 032 Jaroměř – Trutnov a č. 026 Týniště n. O. – Meziměstí (úvratě ve Starkoči a Václavicích). Jízdní doba Hradec Králové - Náchod se zkrátí na cca 36 min. (rychlíky), resp. 48 min (osobní vlaky).
4. Modernizace úseku Hradec Králové hl.n. – Jaroměř (trať č. 031). Další část diametru, se zvýšením traťové rychlosti na 120 km/hod a částečným zdvoukolejněním.
5. „Kolejové úpravy v žst. Stará Paka“. Zahrnuje úpravy kolejiště a výstavbu oboustranných nástupišť, ve vazbě na nové zabezpečovací zařízení,. Umožní obnovit či zlepšit přípojné vazby na tratích Jaroměř – Turnov, Chlumec n.C. – Trutnov a St. Paka – Lomnice n.P. Je podmiňující stavbou k akci „Racionalizace trati Jaroměř – Stará Paka – Železný Brod“.
6. Modernizace a částečné zdvoukolejnění tratě Hradec Králové – Týniště n. O. (trať č. 020), se zvýšením traťové rychlosti až na 140

km/hod. Umožní dořešit příměstskou dopravu vč. optimálních přípojných vazeb v uzlech Hradec Králové a Týniště n.O.

7. Modernizace a částečné zdvoukolejnění tratě (Velký Osek) – Chlumec n. C. – Hradec Králové (trať č. 020), se zvýšením traťové rychlosti na 120 až 160 km/hod. Odstraní mj. nynější konfliktní trasování rychlíků do/z Prahy a příměstských osobních vlaků. V návaznosti na probíhající modernizaci uzlu Praha (tzv. Nové spojení) a po výhledové realizaci objezdu Velkého Oseku novou Libickou spojkou (viz níže) se zkrátí rychlíková doprava do Prahy z dnešních 98-100 minut na cca 89-90 minut, u expresního vlaku z 86 na 76 minut.
8. „Elektrizace trati Týniště n. O. – Častolovice – Doudleby n. O. – Letohrad“ (trať č. 021). Odstraní nedostačující propustnost v části trati pro souběh osobní a nákladní dopravy, a zkrátí cestovní doby. Zahrne úpravy trati i stanic a zvýší traťovou rychlost v přímých úsecích až na 120 km/hod.
9. „Rekonstrukce nástupišť Týniště n. O.“ Nahradí nynější neúnosný stav pro cestující (vysoká přestupní frekvence, ale žádné zvýšené hrany) i pro řízení dopravy (dlouhé pobyty 4 až 5 vlaků ve skupině, dané prioritou bezpečného pohybu cestujících).
10. Modernizace Častolovice – Solnice (trať č. 022). Pokrytí potřeb nákladní dopravy (rozvoj Škoda Auto Kvasiny) a dalšího zkvalitnění osobní intervalové dopravy z/do Rychnova n.Kn.
11. Objezd uzlu Velký Osek přímou tratí, tzv. Libická spojka (trať č. 020) již na území Středočeského kraje. Pro zrychlení tranzitní dopravy Hradec Králové – Praha.

Přestupní terminály v Krkonoších

V rámci přípravy systému IREDO Krkonoše dochází k vytvoření několika různých uzlů. Jedná se o přestupní místa ve Dvoře Králové nad Labem a ve Svobodě nad Úpou. Přestože by měl být Dvůr Králové významným přestupním uzlem pro linky do Krkonoš nepočítá se na vlakovém nádraží s žádnou investiční akcí. Ve spolupráci s ČD bylo vytipováno místo pro otáčení autobusů, jejich stání a navržená úprava parkování před nádražím.

OREDO dále spolupracovalo na záměru města Svoboda nad Úpou zřídit moderní přestupní terminál u vlakového nádraží. Z dopravního hlediska má Svoboda nad Úpou ideální polohu na křižovatce cest a železniční trati, aby se mohla stát nejvýznamnějším přestupním uzlem pro východní Krkonoše.

Stanovení standardu středního autobusu

V současné době jsou v integrovaném systému provozovány velké a malé autobusy. Snahou OREDA je zavést ještě minimálně jednu kategorii autobusů tzv. „střední“ autobus, který by lépe dokázal reagovat na některé výkyvy mezi špičkou a sedlem. OREDO proto specifikovalo základní 3 kritéria pro „střední“ autobus a vyhlásilo poptávku po tomto typu autobusu. Na základě průzkumu trhu by měl být vybrán a schválen „střední“ autobus, který by měl být zapracován do jednotlivých projektů postupného rozšiřování integrovaného dopravního systému v Králové-hradeckém kraji.

Kritéria „středního“ autobusu jsou následující :

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.

Aplikace technických a provozních standardů veřejné dopravy

Po několika měsících v roce 2006, kdy ještě byla ze strany OREDA tolerována některá porušení Standardů veřejné dopravy Královéhradeckého kraje (SVD KHK), docházelo v roce 2007 k pravidelnějším kontrolám. Kontroly prováděli zaměstnanci OREDA plánovitě a na základě podnětů od cestujících. Celkem bylo za rok 2007 zjištěno 104 porušení. Některá porušení byla způsobena vandaly a dopravce je po upozornění v řádné termínu opravil, jiná naopak nebyla plně prokázána. Celkem bylo na účet Královéhradeckého kraje zasláno 21 500 Kč za uplatněné sankce.

Nejčastějším porušením bylo nevyvěšení platného jízdního řádu, nevylepení tarifní mapky IREDO a v neposlední řadě také nevyčkání přípojného spoje nebo předstih spoje. V dalších letech bychom chtěli dodržování standardů kontrolovat pravidelněji a tím zajistit pro cestující kvalitnější veřejnou dopravu.

Během roku 2007 se také ukázalo, že některé sankce byly stanoveny nesprávně a pro řidiče nejsou výchovné, ale likvidační a proto OREDO v roce 2008 připraví na základě připomínek dopravců a vlastních zkušeností novelizaci standardů.

Propagace a podpora projektu „Vysokovská spojka“

Královehradecký kraj má několik priorit v železniční dopravě. Jednou z nich je modernizace a elektrizace traťového úseku Jaroměř – Náchod, jejíž součástí je i vybudování tzv. „Vysokovské spojky“, která by výrazně

zrychlila železniční spojení z Náchodska a Broumovska do Hradce Králové, Prahy a dalších měst v ČR.

V roce 2007 společnost OREDO ve spolupráci s městem Náchod, Českými drahami a SŽDC připravila propagační materiál s názvem „Modernizace a elektrizace traťového úseku Jaroměř – Náchod“ (viz. Příloha č.8), jenž má upozornit na nutnost a účelnost daného projektu a pomoci propagovat danou investici mezi představiteli politické sféry.

Důvodem, proč je tato investice jednou z největších priorit, je dnes komplikované železniční spojení Hradce Králové s Náchodem, jenž překonává dvě úvratě ve Starkoči a Václavicích a železniční spojení je tak velice komplikované. Autobusová doprava je v této relaci zase poškozená kongescemi v Náchodě, kdy kolony aut dosahují až 3 km a zpoždění jednotlivých spojů dosahuje v největší dopravní špičce běžně 30 minut.

Po vybudování spojky by doba přepravy z Hradce Králové do Náchoda dosahovala cca 35 minut oproti dnešním 55 minutám. Cesta osobním automobilem trvá cca 45 minut, to však pouze v případě, že město Náchod není v danou dobu postiženo kongescí.

Nasazení nových jednotek Regionovy a nového řídícího vozu v Královéhradeckém kraji

Na základě dlouhodobé smlouvy mezi Královehradeckým krajem a Českými drahami probíhala také v roce 2007 modernizace vozového parku Českých drah.

V roce 2007 byly do Královehradeckého kraje dodány tři jednotky 814+914 (Regionova – cena za jednu jednotku je 22 miliónů Kč). Ve spolupráci s odborníky z Českých drah byly pro jízdní řád, platný od

10.12.2006 připraveny oběhy pro tyto jednotky s prioritním nasazením na trať 026 Týniště nad Orl.–Broumov a 041 Hradec Králové–Jičín–Turnov.

Obr. č.3 Nová jednotka Regionova v KHK

Dále došlo k dodání čtyř řídících vozů řady 954 (cena za jeden cca 17 miliónů Kč), jenž byly prioritně nasazeny na spěšné vlaky na trati 031/032 Hradec Králové – Trutnov a 040 Trutnov – Chlumec nad Cidlinou. Tyto řídící vozy umožňují mimo jiné přepravu cestujících na vozíčku a zvyšují komfort cestování na daných tratích.

Obr. č.4 Řídící vůz řady 954 pro lepší komfort přepravy

Dispečerské řízení dopravy v Královéhradeckém kraji

Jednotky GPS, které OREDO v roce 2006 zakoupilo, nesloužily v roce 2007 jen k získávání údajů (viz. Kapitola 3), ale pomohly také významným způsobem pří organizaci náhradní autobusové dopravy za zrušené vlaky v úseku Kopidlno – Dolní Bousov. GPS jednotka byla nainstalována do autobusu společnosti ČSAD Semily na lince 630063. Software on-line sledování pak byl nahrán dispečerovi ČSAD Semily a také v OREDU. Společně s aktuálními údaji o poloze vlaků od Českých drah, pak bylo možné dispečersky řídit návaznosti autobusů na vlaky v konečných stanicích a zajistit tak cestujícím bezproblémový přestup.

6. Externí projekty

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

V roce 2007 se jednalo o následující projekty :

- **Dokončení prací na studii MHD v České Lípě**
- **Integrovaný dopravní systém mikroregionu Novobydžovska a Chlumecka**
- **Analýza MHD Trutnov**
- **Analýza a návrh MHD v Hořicích**

Dokončení prací na studii MHD v České Lípě

OREDO dopracovalo studii městské autobusové dopravy v České Lípě ve čtyřech variantách. Zastupitelstvo města rozhodlo o realizaci varianty, ve které je městská doprava provozována v cca dvojnásobném rozsahu za podobné jízdné a přitom s potřebou menšího množství dotačních prostředků než tomu bylo v minulosti.

OREDO získalo za předání druhé části studie 208 250 Kč.

Integrovaný dopravní systém mikroregionu Novobydžovska a Chlumecka

Na základě zakázky od města Nový Bydžov společnost OREDO vypracovala studii Integrovaného dopravního systému mikroregionu Novobydžovska a Chlumecka. Tato studie byla rozdělena do dvou částí, analýzy a návrhu dopravního řešení v dané oblasti.

V první části studie byl analyzován stávající rozsah veřejné dopravy, vedení linek, časové rozložení spojů, skladba vozového parku, provázanost autobusové a železniční dopravy a využití veřejné dopravy po spojích. Z výsledku dopravní analýzy předmětného území vyplynula jednoznačná potřeba reorganizace dopravní obslužnosti tak, aby lépe pokrývala potřeby obyvatel daného regionu.
Ve druhé části studie bylo navrženo dopravní řešení, které by mělo významným způsobem zefektivnit provozování regionální autobusové dopravy v regionu Novobydžovska a Chlumecka s vazbami na Hradec Králové, Městec Králové a Hořice.

Analýza a návrh MHD v Hořicích

V roce 2007 požádalo město Hořice společnost OREDO o spolupráci při řešení projektu „Hořice – město bez bariér“. V rámci tohoto projektu byla provedena analýza a optimalizace městské dopravy v Hořicích s ohledem na přepravu osob s omezenou schopnosti pohybu a orientace. Na základě analýzy vytíženosti jednotlivých spojů navrhla společnost OREDO změnu trasování a časových poloh některých spojů.

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 neustálým zkvalitňováním veřejné dopravy.

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

V roce 2007 se jednalo zejména o následující činnosti :

- **Vývoj software pro vyhodnocení obsazenosti spojů**
- **Přednášky a semináře**
- **Tiskové zprávy, komunikace s médii**
- **Připomínkování dotazníku pro Evropskou unii**
- **Spolupráce na přípravě strategických dokumentů v dopravě**
- **Oponentury k diplomovým pracím**

Vývoj software pro vyhodnocování obsazenosti spojů

Pro zjednodušení analýzy přepravních vztahů vytvořilo OREDO postup pro zpracování dat formou výstupu odpovídajícímu sčítání cestujících. V databázi programu Access jsou shromážděny vydané lístky a pomocí dotazů je naprogramován výstup udávající výstup, nástup a obsazení jednotlivých spojů. Software umožňuje také výstup souhrnných informací udávajících průměrné a maximální obsazení jednotlivých spojů. Výstupy

jsou pravidelně používány technology OREDO pro stanovení analýzy přepravních proudů při navrhovaných změnách v dopravě.

Přednášky a semináře

Zaměstnanci OREDA pokračovali ve spolupráci s Univerzitou Pardubice a uskutečnili pro studenty Dopravní fakulty přednášky na téma organizace a integrace veřejné dopravy v systému IREDO.

Dále OREDO uskutečnilo jednu besedu s přáteli dopravy. Na ní se zaměstnanci OREDA mohli seznámit s mladými lidmi, kteří se ve volném čase aktivně zajímají o veřejnou dopravu. Tito lidé mají nejen často zajímavé postřehy a nápady, ale někteří z nich také ovlivňují názory veřejnosti publikací svých příspěvků v médiích a na internetu.

Tiskové zprávy, komunikace s médii

V roce 2007 vydalo OREDO celkem 12 tiskových zpráv. Tiskové zprávy informují o změnách a novinkách ve veřejné dopravě v kraji. Významnou roli sehrály tiskové zprávy při projednávání náhradní autobusové dopravy na trati 063 v úseku Kopidlno – Dolní Bousov. Díky podrobnému vysvětlení všech skutečností a popisu navrhovaného zlepšení dopravy byla změna v médiích prezentována jako pozitivní krok, který zlepší veřejnou dopravu v oblasti.

Mezi nejvýznamnější tiskové zprávy OREDO v roce 2007 patřily:

- tiskové zprávy o změnách v jízdních řádech
- zveřejnění návrhu železničního jízdního řádu 2007/2008
- propagace turistických spojů do Babiččina údolí
- tiskové zprávy o zajištění dopravní obslužnosti v okolí trati 063

Některé zajímavé články a tiskové zprávy jsou uvedeny v příloze č.9.

OREDO opět zajistilo odeslání informačního e-mailu s odkazem na návrh železničního jízdního řádu všem obcím Královéhradeckého kraje. Všechny obce tak včas získaly informaci o možnosti podávat připomínky v průběhu tvorby návrhu jízdního řádu.

Připomínkování dotazníku pro Evropskou unii

OREDO dostalo z krajského úřadu žádost na zpracování návrhů, jak umožnit a podporovat zdravý rozvoj trvale udržitelných druhů dopravy. Tyto návrhy kraj zaslal Evropské Unii jako podklady pro další práci a přípravu dotačních titulů.

Oponentury k diplomovým pracím

V uplynulém roce vypracovali zaměstnanci OREDO oponentské posudky pro dvě práce studentů Univerzity Pardubice.

První z nich byla bakalářská práce Analýza již fungujícího IDS ve vybraném kraji a prognóza dalšího vývoje, která zajímavě řešila možnosti rozšiřování a propojování IDS.

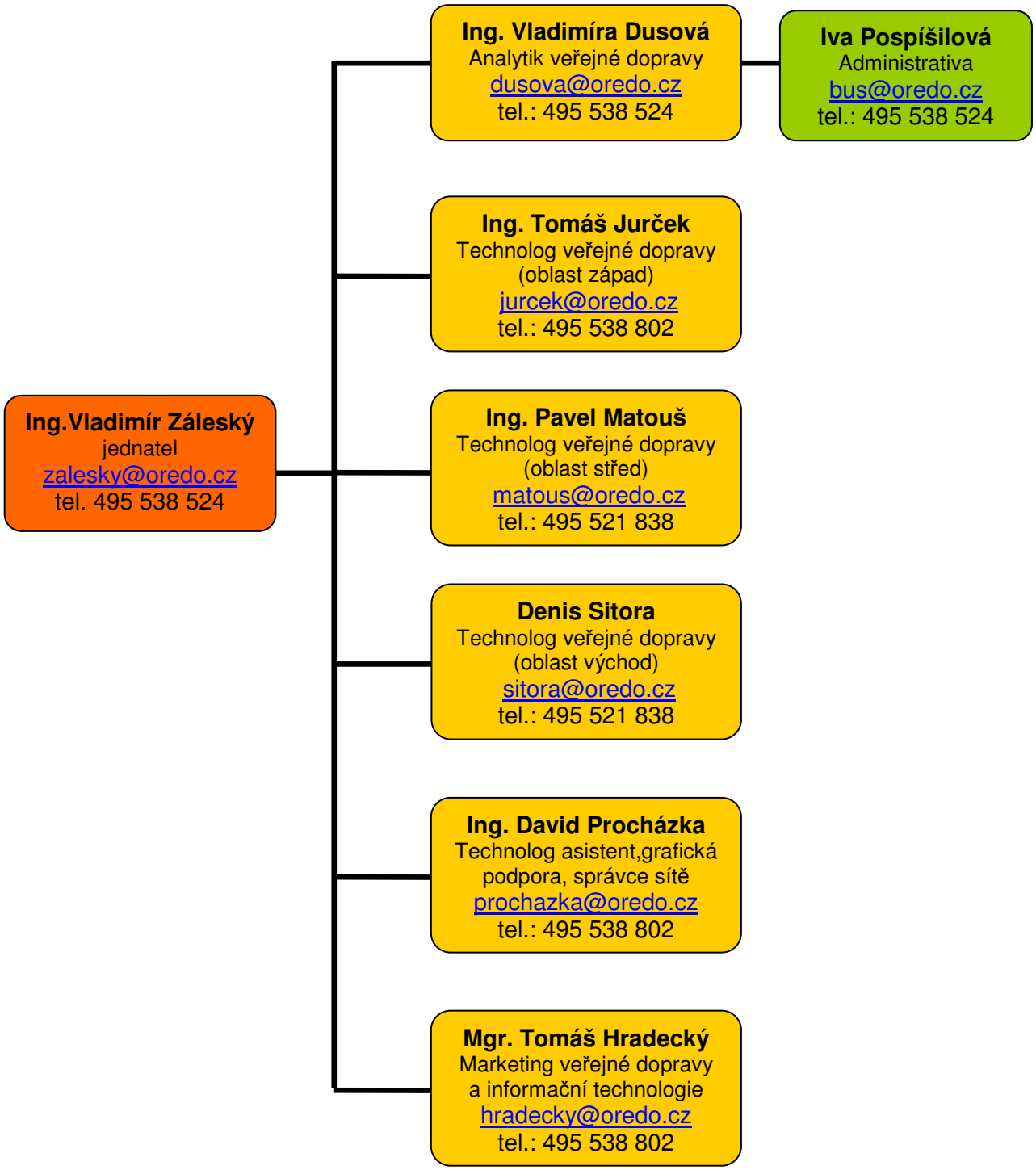
Druhou oponovanou prací byla diplomová práce na téma Alternativní možnosti rozvoje dopravní obslužnosti regionu, z níž jsme si odnesli zajímavé náměty na přepravní průzkumy, které student pro práci použil a která řešila především možnosti rozvoje cyklistické dopravy.

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

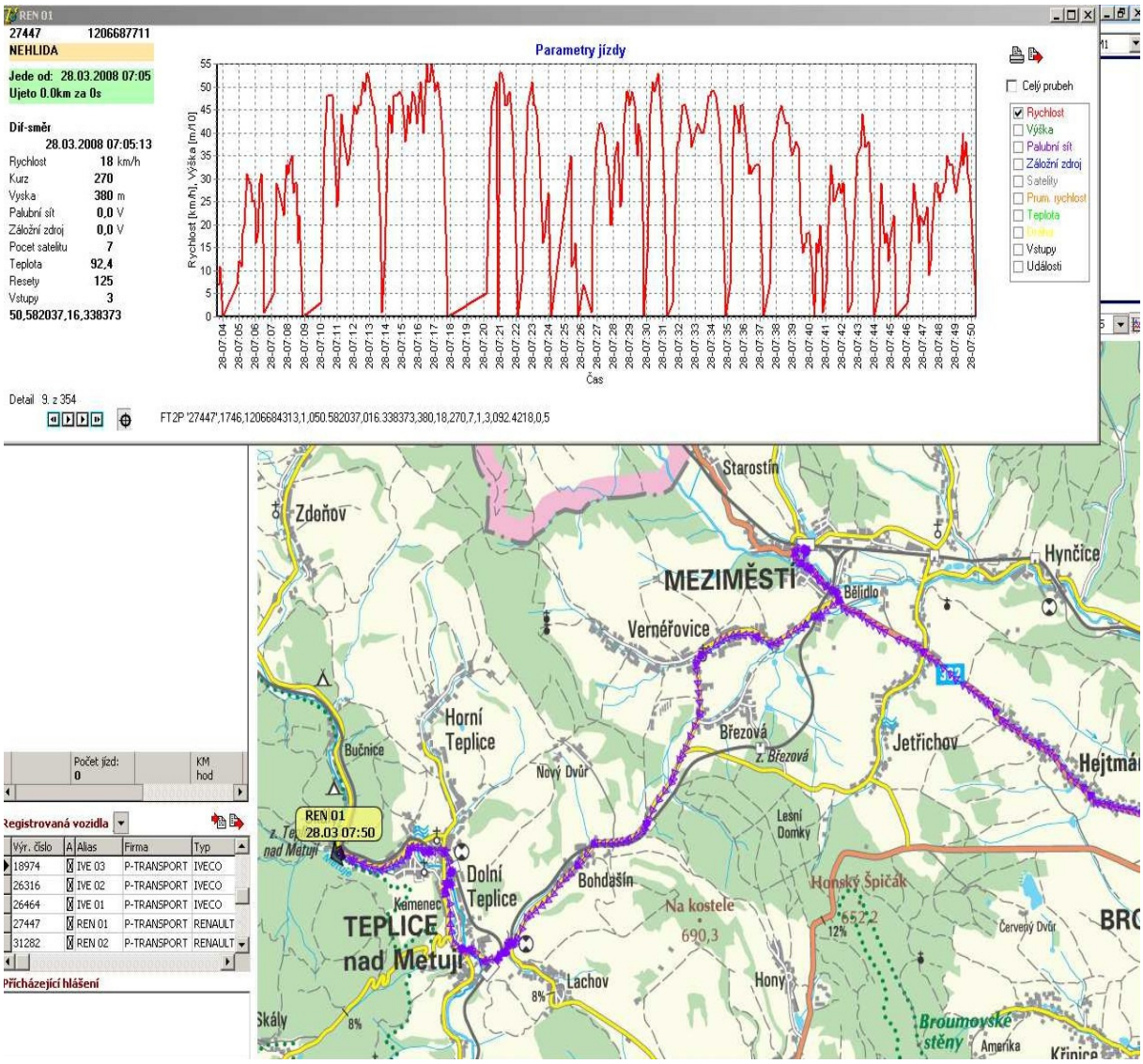


Příloha č.2

Návrh tarifní mapy IREDO od 1.2.2008

Příloha č.3

Ukázka výstupu – získávání údajů pomocí GPS jednotek



Příloha č.4

Propagační leták nového spojení do Babičina údolí a okolí

Příloha č.5

Změny jízdních řádů – aktualizační přelepky pro cestující

Příloha č.6

Jízdní řády IREDO včetně oblasti Novoměstska a Jaroměřska

Příloha č.7

Výsledky vyúčtování autobusové dopravní obslužnosti za rok 2007.

	VLAD				žákovské jízdné
Dopravce	**ujeté km**	**náklady (29,24 Kč/km)**	**tržba včetně ŽJ v dotované dopravě**	**prokazatelná ztráta v Kč**	**ztráta ze ŽJ v Kč**
AP Tour	327 404	9 655 335	4 268 408	5 386 927	367 128
AUDIS BUS	1 125 519	29 635 379	7 835 510	21 799 869	488 553
CDS Náchod	1 096 657	27 691 620	14 345 793	13 345 828	2 012 750
CONNEX VČ	1 910 409	56 338 806	23 755 852	32 582 954	2 978 535
ČSAD Semily	1 761 495	51 949 807	25 690 249	26 259 558	2 415 803
ČSAD ÚO	1 476 507	39 803 372	18 845 772	20 957 600	2 003 477
OAD Kolín	35 868	1 057 810	349 751	708 059	34 839
FASSATI	19 594	577 686	106 530	471 155	22 549
KAD Vrchlabí	396 579	11 695 917	6 087 511	5 608 406	1 135 104
ORLOBUS	2 534 537	74 486 694	37 320 068	37 166 626	3 103 461
OSNADO	3 328 457	96 236 768	53 204 886	43 031 882	4 925 833
Transcentrum	90 175	2 659 321	1 293 561	1 365 760	95 562
P-transport	572 550	13 013 966	5 134 524	7 879 442	590 942
Rubr					209 575
ČSAD České Budějovice					65 709
Car tour					134 025
TAD					92 129
ČD v IREDU			2 503 712	-2 503 712	83 425
DpmHK			-239 661	239 661	0
celkem	**14 675 751**	**414 802 481**	**200 502 465**	**214 300 016**	**20 759 398**
Spoluúčast obcí			1 671 728	-1 671 728	
vyrovnání vyúčtování prosince 06				*1 601 756*	
celkem				**214 230 044**	**20 759 398**

Celkové náklady Královéhradeckého kraje na autobusovou obslužnost v roce 2007	**234 989 442 Kč**
Rozpočet Kraje na autobusovou obslužnost v roce 2007	**235 696 000 Kč**
Přebytek hospodaření	**706 558 Kč**

Příloha č.8

Propagační materiál „Modernizace a elektrizace traťového úseku Jaroměř – Náchod“

Příloha č.9.1

Jízdní řády se opět změní

2.4.2007 MF Dnes (Královéhradecký kraj)

Od neděle budou některé vlaky a autobusy v Královéhradeckém kraji jezdit jinak

Opočno - V neděli vstoupí v platnost první letošní změna jízdního řádu. Úpravy se týkají i několika vlakových a autobusových spojů na území Královéhradeckého kraje.

V autobusové dopravě na Rychnovsku většinou půjde pouze o drobné změny, k zásadnější úpravě dojde pouze u pěti spojů. Rozšíří se třeba autobusová doprava na lince Opočno – Semechnice – Trnov – Byzhradec – Solnice – Kvasiny. Přibudou na ní spoje ve večerních hodinách a doprava tam bude zajištěna v pracovní dny i v neděli večer. „Cílem je zajistit dopravu zaměstnanců do automobilky v Kvasinách na všechny tři směny. Autobusy budou zajíždět přímo k nové bráně automobilky," uvedl Tomáš Hradecký z krajské společnosti Oredo, která autobusovou a vlakovou dopravu v regionu organizuje.

Kromě toho bude zaveden posilový spoj po čtrnácté hodině z Rychnova nad Kněžnou do Vamberka a Žamberka. Na Náchodsku bude nejvýznamnější změnou v autobusové dopravě obnovené zajíždění vozů z Malých Svatoňovic na úpické sídliště Veselka, nový spoj Úpice - Červený Kostelec -Hronov a nová linka z Broumova do Heřmánkovic, Křinic a Šonova.

Naopak bude omezeno pět spojů. Z důvodu nízkého zájmu cestujících přestane jezdit třeba autobus odjíždějící ve 12.20 z Rokytnice v Orlických horách do Nebeské Rybné. Zatímco dosud jezdil každý pracovní den, nyní bude jezdit pouze ve středu. Ostatní spoje nahradí vlaky. Podrobnější informace jsou na internetových stránkách www.oredo.cz nebo www.portal.idos.cz.

S drobnými úpravami v jízdním řádu v kraji počítají i České dráhy. Změny se budou týkat některých spojů na tratích Velký Osek - Hradec Králové - Choceň, Doudleby nad Orlicí - Rokytnice v Orlických horách a Týniště nad Orlicí - Náchod - Meziměstí. Spěšný vlak s odjezdem z Chocně do Týniště nad Orlicí deset minut po sedmé ráno bude nově zastavovat v Čermné nad Orlicí, osobní vlak odjíždějící devět minut před půl osmou večer z Náchoda do Týniště zastaví i ve stanici Náchod - zastávka. Dva vlaky z Rokytnice v Orlických horách budou odjíždět o deset minut dříve než dosud.

„Dráhy upravují jízdní řád dvakrát ročně. Další změnu plánujeme na 10. června. Musíme reagovat na reálnou situaci v provozu a na dodatečné požadavky krajského úřadu," vysvětlil vedoucí Krajského centra osobní dopravy Českých drah v Hradci Králové Roman Moravčík.

Regionální mutace| Mladá fronta DNES - východní Čechy (hradec králové)

Autor: TOMÁŠ KUČERA

Příloha č.9.2

Za Babičkou se cestuje snáz

MF Dnes, Královéhradecký kraj 6.4.2007

Turisty do Ratibořic vozí nové autobusové linky navazující v České Skalici na vlaky od Hradce

Ratibořice - Turisté, kteří ještě nedávno chtěli o víkendu navštívit zámek v Ratibořicích, ale nechtěli jet autem, měli smůlu. Letos poprvé začnou autobusy na lince Česká Skalice - Žernov o víkendech zajíždět až k zámku. Autobusové spoje budou v České Skalici navazovat na vlaky od Hradce Králové a od Trutnova.

„Od železničního nádraží v České Skalici autobusy odjíždějí v 8.40 a v 11.40 hodin. Spoje čekají na příjezd vlaků od Hradce Králové a od Trutnova. Z Hradce do České Skalice jede každé dvě hodiny rychlík a osobní vlak. Zpáteční autobus od zámku jede v 17.40 hodin," říká Tomáš Jurček ze společnosti Oredo, která v Královéhradeckém kraji organizuje osobní autobusovou a železniční dopravu.

„Další možností jak se k zámku dostat jsou autobusy na lince Česká Skalice - Studnice - Náchod, které zastavují na zastávce ve Zlíči. Odtud je to k zámku asi kilometr," dodává Jurček.

Společnost Oredo posílila veřejnou dopravu v okolí Červeného Kostelce, České Skalice a Úpice již vloni v prosinci. „O víkendu jezdí nové autobusové spoje i na linkách Úpice - Havlovice - Hořičky, Červený Kostelec - Hořičky - Česká Skalice, Náchod - Studnice - Česká Skalice a Žernov - Česká Skalice. I ty mají význam hlavně pro návštěvníky turisticky atraktivního Babiččina údolí," míní Jurček.

Nové autobusové spoje usnadňují výlety do okolí ratibořického zámku. Turisté mohou od vlaku dojet autobusem do Ratibořic, odtud dojít pěšky do Slatiny nad Úpou nebo do Havlovic a vrátit se zpět zase autobusem. V Královéhradeckém kraji se v dubnu rozjedou také první cyklobusy. Ty budou i letos vozit kolaře a turisty v oblasti Krkonoš, Orlických hor, Kladského pomezí a Českého ráje. Cykloturisté se dostanou třeba cyklobusem z Náchoda do polských Stolových hor nebo z Hradce Králové na Pomezní boudy na hřebenech Krkonoš.

Provoz cyklobusů podpoří Královéhradecký kraj více než dvěma miliony korun. „Provoz autobusových linek podporují jednotlivé svazky obcí, mikroregiony nebo další sdružení pro podporu turistického ruchu, kterým krajský úřad poskytne dotaci," říká náměstek královéhradeckého hejtmana Helmut Dohnálek. První cyklobusy letos vyjedou v Českém ráji, a to už zítra. V Kladském pomezí zahájí provoz 12. května, v Krkonoších a ve východní části Orlických hor 2. června, v západní části Orlických hor 10. června. Kromě Českého ráje, kde cyklobusy ukončí provoz 2. září, budou všechny v provozu do konce září. Před rokem najezdily cyklobusy v kraji přes osmdesát tisíc kilometrů. Průměrně využívá tyto linky kolem dvaceti cestujících, v sezoně jezdí jedním spojem až padesát lidí. Provoz cyklobusů podporuje krajský úřad z grantů určených na rozvoj turistického ruchu.

Regionální mutace| Mladá fronta DNES - východní Čechy (hradec králové)

Autor: TOMÁŠ KUČERA

Příloha č.9.3

V Královéhradeckém kraji se vlakové jízdní řády téměř nezmění

Tisková zpráva OREDO 2. 10. 2007

Při prosincové změně jízdních řádů nedojde na většině tratí v Královéhradeckém kraji k žádným podstatným změnám. Na více než 90% tratí je v současné době provozována pravidelná taktová doprava, která přináší výrazný nárůst počtu cestujících. Po letech převratných změn tak dochází ke stabilizaci časových poloh. Dojde pouze ke zrušení několika nejméně vytížených spojů. Mezi ně patří například vlaky v úseku Kopidlno – Dolní Bousov které budou plnohodnotně nahrazeny autobusy.

Časové polohy většiny vlaků se nemění

Společnost OREDO, která je Organizátorem REgionální DOpravy v Královéhradeckém kraji, ve spolupráci s Českými drahami v předchozích letech postupně zavedla na většině tratí taktové jízdní řády. To znamená odjezdy v pravidelných intervalech 30, 60 nebo 120 minut. Spojení je po celý den a v přípojných stanicích jsou vždy zajištěny návaznosti.

„V současné době platí taktové jízdní řády již na více než 90% tratí v Královéhradeckém kraji. Na tratích s taktovou dopravou dochází každoročně k nárůstu počtu cestujících. Například mezi Hradcem Králové a Jaroměří je počet cestujících o 16% vyšší oproti roku 2006. Naše koncepce je stabilní a proto letos v prosinci nedojde v k žádným významným změnám jízdních řádů. Dá se říct, že devadesát devět procent cestujících v Královéhradeckém kraji nepocítí žádnou změnu.“ říká Ing. Vladimír Záleský, jednatel společnosti OREDO.

Mezi Kopidlnem a Dolním Bousovem místo vlaků autobusy

Na základě údajů o využití spojů dojde v Královéhradeckém kraji ke zrušení 1% vlaků, jejichž provoz je vysoce neefektivní. Mezi nejméně využité spoje patří například vlaky na trati 063 v úseku Kopidlno – Dolní Bousov. Na této trati dnes jezdí v pracovní dny 6 párů vlaků, od prosince místo nich pojede 7 párů nových autobusových spojů.

„Náhrada za vlak bude více než stoprocentní. Místo každého vlaku pojede autobus, navíc dopoledne bude doprava rozšířena o nový spoj, který umožní lidem například dopravu na nákupy nebo k lékaři. Také návaznost na vlaky je vyřešena, autobusy budou zajíždět k železničním stanicím v Dolním Bousově a Kopidlně.“ informuje Ing. Tomáš Jurček, technolog společnosti OREDO a pokračuje:

„Pro cestující, kteří dnes využívají vlak, se nic nezmění, pouze místo vlaku pojede autobus. Ten navíc obslouží centra obcí Libáň a Rokytňany, jejichž docházková vzdálenost k železničním zastávkám je 2 kilometry. Zastupitelstva obcí Libáň a Rokytňany návrh na

zavedení autobusů místo vlaků schválila a deklarovala, že nová autobusová linka zlepší dopravní obslužnost a bude pro ně přínosem."

Jurček dále informuje o víkendovém provozu: „O víkendech bude železniční doprava mezi Kopidlnem a Dolním Bousovem zachována – v žádném případě tedy nedochází k rušení trati."

Nové rychlíky z Prahy do Hradce Králové

Co se týče dálkové železniční dopravy, její objednávka je v kompetenci Ministerstva dopravy. Vzhledem k nárůstu tržeb v dálkové dopravě objednalo Ministerstvo dopravy nové spoje mezi Hradcem Králové a Prahou. Od prosince pojede nový ranní rychlík z Prahy do Hradce Králové v 5 hodin, v opačném směru pojede nový rychlík v 19 hodin. Mezi Hradcem Králové a Prahou tedy bude celodenní hodinový takt rychlíků od 5 do 20 hodin. Jurček k tomu říká: „Taktová doprava usnadňuje hledání v jízdních řádech. Stačí si pamatovat, že rychlíky z Hradce Králové do Prahy odjíždějí každou hodinu v osmou minutu, od pěti hodin ráno do osmi večer. To je celý jízdní řád, nic víc cestující vědět nepotřebuje."

Vlakem z Krkonoš na Moravu rychleji

Na mnoha místech v kraji dojde ke zrychlení dopravy, rychlejší bude například spojení z oblasti Krkonoš na Moravu. „Nové spěšné vlaky pojedou v pátek z Chocně do Trutnova a v neděli zpět. S jedinným přestupem tak bude možné rychle cestovat z Krkonoš do Brna, Olomouce nebo Ostravy." sděluje Ing. Pavel Matouš, technolog společnosti OREDO.

Dalším místem, kde se spojení zrychlí, bude Náchodsko. „Rychlé spojení z Meziměstska a Teplicka do Hradce Králové a Prahy zajistí nový spěšný vlak v 6 hodin z Meziměstí do Starkoče, kde bude přestup na přímý rychlík Trutnov – Praha. Také bude rozšířen provoz sezónních vlaků Starkoč – Adršpach a zpět, které nabízejí rychlé spojení Adršpachu s Prahou s jediným přestupem. V letošní letní sezóně jezdily o sobotách a nedělích, příští léto budou jezdit každý den." zakončuje Matouš.

Další informace

Jízdní řád tratí v Královéhradeckém kraji pro rok 2007/2008 je zveřejněn na internetových stránkách www.oredo.cz. Začátek platnosti nového jízdního řádu je 9.12.2007. Další informace o jízdním řádu je možné získat dotazem na e-mailovou adresu hradecky@oredo.cz nebo na telefonním čísle 495 538 802. Další informace o dopravě v Královéhradeckém kraji Vám budeme zasílat v dalších tiskových zprávách během října a listopadu.

Příloha č.9.4

Nové busy na Libáňsku

10.12.2007, 5:15

Jičínsko - Celý rok jsme informovali o marné snaze některých představitelů samospráv na zachování železniční dopravy na trati 063 Kopidlno – Dolní Bousov. Od neděle 9. prosince byl tento způsob dopravní obslužnosti nahrazen v pracovní dny autobusy.

Nová linka plně nahradí všechny vlaky, navíc pojede nový dopolední spoj v 9 hodin z Kopidlna do Rokytňan a večer pojede nový autobus po 22. hodině z Jičína do Libáně.

„Vlaky na trati 063 v úseku Kopidlno – Dolní Bousov patří dlouhodobě mezi nejméně využité spoje v kraji, za celý den využije vlaky méně než 80 cestujících. Královéhradecký kraj preferuje železnici jako hlavní páteř dopravy, malé přepravní proudy však zajistí levněji autobus, který navíc lépe obslouží obce, které neleží přímo u železnice.“ informuje ing. Vladimír Záleský, jednatel společnosti OREDO, která pro kraj organizuje regionální dopravu, a pokračuje: „Trať míjí důležitá sídla, například vzdálenost nádraží od Libáně je 2 km. Trať je navíc trasována mimo hlavní přepravní proudy, většina lidí zde proto již dnes cestuje autobusy.“

Na trati 063 jezdilo dosud v pracovní dny 6 párů vlaků. Od včerejška místo nich pojede sedm párů nových autobusových spojů.

„Náhrada za vlak bude více než stoprocentní. Místo každého vlaku pojede autobus, navíc dopoledne bude doprava rozšířena o nový spoj v 9 hodin z Kopidlna do Rokytňan a zpět, který umožní lidem například dopravu na nákupy nebo k lékaři. Také návaznost na vlaky je vyřešena, autobusy budou zajíždět k železničním stanicím v Dolním Bousově a Kopidlně,“ informuje ing. Tomáš Jurček, technolog společnosti OREDO.

Skoro žádná změna

Pro cestující, kteří dnes využívají vlak, se nic nezmění, pouze místo vlaku pojede autobus. Ten navíc obslouží centra obcí Libáň a Rokytňany, jejichž docházková vzdálenost k železničním zastávkám je 2 kilometry. Zastupitelstva obcí Libáň a Rokytňany návrh na zavedení autobusů místo vlaků schválila a deklarovala, že nová autobusová linka zlepší dopravní obslužnost a bude pro ně přínosem. O víkendech opět pojedou vlaky, takže trať nebude zrušena.

Díky možnosti využití autobusu i pro další trasy a nižším provozním nákladům oproti vlaku bude možné zavést další nový autobusový spoj. „Každý pracovní den pojede nový autobusový spoj z Kopidlna přes Libáň do Jičína ve 20.50, zpět pojede po stejné trase z Jičína po 22. hodině. Tento autobus umožní cestujícím dopravu z Jičína z odpolední směny. Díky tomu se obcím Staré Místo, Veliš, Bukvice, Střevač, Bystřice, Sedliště, Staré Hrady, Libáň a Kopidlno zlepší dopravní obslužnost,“ dodal Jurček.

(S použitím materiálu spol. OREDO) - Radovan Sál