ORGANIZÁTOR REGIONÁLNÍ DOPRAVY

OREDO

zpráva o činnosti v roce 2009

materiál OREDO duben 2010

OREDO s.r.o.
organizátor regionální dopravy

Obsah :

Obsah : 2
Úvod 3
Optimalizace 5
Integrace 11
Správa systému IDS 14
Ekonomika provozu veřejné dopravy 18
Rozvoj dopravy 25
Externí projekty 28
Vývojová, vědecká a osvětová činnost 31
Závěr 33
Příloha č.1 34
Příloha č.2 35
Příloha č.3 36
Příloha č.4 37
Příloha č.5 38
Příloha č.6 39
Příloha č.7.1 40
Příloha č.7.2 42
Příloha č.7.3 43
Příloha č.7.4 45

Úvod

Činnost organizátora byla v roce 2009 ovlivněna třemi zásadními událostmi :

1. nástupem nové krajské samosprávy
2. zásadním nesouhlasem čtyřech největších dopravců s projektem připravované optimalizace
3. změnou způsobu úhrady ztráty v drážní dopravě

S nástupem nového vedení kraje bylo nutné nejprve obhájit důvod samotné existence organizátora dopravy, schválit jeho provozní rozpočet a dále ve vztahu k veřejné dopravě projednat rozpočet na rok 2009 a schválit projekty optimalizace a integrace na zbylém území Královéhradeckého kraje.

Nesouhlas významných dopravců s novým způsobem financování a tím vyvolaná jejich nízká míra spolupráce na připravovaných projektech vyústila až v neochotu dostát svým smluvním závazkům. Za této situace bylo nutné odložit původně plánovaný termín realizace z 1.9.2009 na 13.6.2010. Na základě této zkušenosti došlo k přerozdělení dopravních výkonů mezi dopravci.

Třetí významnou událostí byla historická dohoda mezi kraji , státem a Českými drahami o způsobu úhrady celé prokazatelné ztráty v drážní dopravě a to po dobu následných 10ti let. Výsledkem této dohody byla také nutná 8,5% redukce výkonů. Tuto redukci bylo potřeba připravit tak, aby co nejméně narušila zavedený systém veřejné dopravy.

Personální obsazení v roce 2009 doznalo pouze jedné změny, kdy od ledna paní Ivu Pospíšilovou, která odešla na mateřskou dovolenou, nahradila v její funkci slečna Kateřina Krejčová. Nová organizační struktura je uvedena v **příloze č.1**.

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

1. Optimalizace

Přestože se v roce 2009 nepodařilo zajistit realizaci projektů optimalizace a integrace na zbývajícím území kraje, připravilo OREDO několik dílčích vylepšení, které ve svém důsledku znamenaly výrazné vylepšení pro cestující veřejnost a po ekonomické stránce vedly k nemalým finančním úsporám. Jednalo se zejména o následující projekty :

- **Optimalizace linky Dvůr Králové nad Labem – Trutnov**
- **Převedení výkonů společnosti OSNADO spol. s r.o.**
- **Změny jízdních řádů na železnici**
- **Racionalizace drážních spojů**
- **Optimalizace přeshraniční vlakové linky Trutnov – Jelenia Góra**

Optimalizace linky Dvůr Králové nad Labem – Trutnov

Linka Dvůr Králové – Trutnov je jednou z nejvýznamnějších autobusových linek v kraji a přirozenou páteří regionální dopravy.

Mezi oběma městy se každý den přepravuje několik tisíc cestujících, kteří by bez problémů mohli zaplnit například vlaky na páteřní železniční trati. Taková trať však nikdy postavena nebyla a dopravu cestujících mezi Dvorem Králové a Trutnovem proto zajišťuje téměř výhradně autobusová doprava.

Z důvodu velkého množství cestujících, kteří se přepravují mezi Královédvorskem a Trutnovskem je nezanedbatelná část této dopravy zajišťována komerčními spoji, kterých je na trase vedeno více než 20 párů.

Dotovaná doprava je však pro komplexní dopravní obsluhu území přesto nezbytná. Komerční spoje jsou totiž vedeny pouze v některých časových polohách, obsluhují autobusová nádraží v centrech Dvora Králové a Trutnova a ne mezilehlé obce. Tyto dálkové spoje navíc nevytváří potřebné návaznosti na ostatní autobusovou a vlakovou dopravu do dalších míst.

Z výše uvedených důvodů bylo k optimalizaci a integraci dopravy na popsané lince přistoupeno mimořádně citlivě.

V březnu 2009 došlo na lince k tarifní integraci do systému IREDO a současně s tím také k optimalizaci jízdního řádu.

Nově navržený jízdní řád spočíval nejen ve zpravidelnění dopravy, ale v některých případech také v úpravě nebo prodloužení trasy spojů. Linka, původně vedená pouze mezi autobusovým nádražím v Trutnově a Dvoře Králové, byla prodloužena už z vlakového nádraží ve Dvoře Králové. Nádraží se nachází na okraji města a každé dvě hodiny se na něm křižují rychlíky vedené v obou směrech mezi Pardubicemi – Hradcem Králové - Dvorem Králové – Libercem.

Vedením spojů na vlakové nádraží byly vytvořeny výhodné přípoje mezi autobusovou a drážní dopravou v regionu a tím bylo zajištěno výhodné a rychlé spojení.

Tuto možnost spojení brzy objevili mnozí cestující a spojení s přestupy jsou stále více využívána, čímž dochází ke zvyšování tržeb spojů.

Dále došlo u vybraných spojů v čase začátků a konců směn k prodloužení do průmyslové zóny v Trutnově, Volanově, což opět prokazatelně zajistilo nové možnosti spojení do zaměstnání a do veřejné dopravy přivedlo nové cestující.

Převod výkonů společnosti OSNADO spol. s r.o.

V závěru minulého roku došlo k převodu podstatné části dopravního výkonu od dopravce OSNADO spol. s r.o. jiným dopravcům.

Původní dopravce, společnost OSNADO, odmítal dvousložkovou cenu dopravního výkonu, která po optimalizaci umožňuje zkvalitnit dopravní obslužnost bez nárůstu dotačních prostředků.

Novými dopravci na linkách původně zajišťovaných OSNADEM se stali P-Transport a TAD na Trutnovsku, ČSAD Ústí nad Orlicí na Královédvorsku a ČSAD Semily na Novopacku.

Aplikací dvousložkové ceny dopravního výkonu u nových dopravců došlo k celkové úspoře, která přesáhuje 2 mil. Kč ročně.

Neméně důležitá je skutečnost, že tito dopravci i při nižších dotacích zajistili dopravní obslužnost novými moderními vozidly, čímž došlo ke zvýšení kvality obslužnosti.

Změny jízdních řádů na železnici

Zavedení spěšných vlaků Náchod – Choceň

V jízdním řádu platném do prosince 2009 byl na trati 026 v úseku Týniště nad Orlicí – Náchod zaveden hodinový interval plně zastávkových vlaků ve špičce pracovních dní. V sedlech, večerních hodinách a o víkendu potom zpravidla dvouhodinový.

Od 13.12.2009 byly nově zavedeny 3 páry spěšných vlaků Náchod – Choceň, jako přípoje na vlaky dálkové dopravy Praha – Brno a Praha – Olomouc – Ostrava/Vsetín/Luhačovice. Zavedením těchto vlaků došlo k výraznému zkrácení cestovní doby ze Severovýchodních Čech na Moravu a to o cca jednu hodinu. V minulosti byla jízdní doba z Náchoda do Brna 3 hodiny 50 minut se dvěmi přestupy, nově trvá cesta

cca 2 hodiny 45 minut s jedním přestupem. Dle serveru www.mapy.cz je jízdní doba osobního automobilu z Náchoda do Brna cca 2 hodiny, 40 minut. V úseku Náchod – Týniště nad Orlicí jsou ve většině případů tyto vlaky vedeny místo stávajících osobních vlaků, čímž došlo k částečnému zhoršení obsluhy některých méně významných zastávek. Obsluha těchto obcí bude řešena od června 2010 v souvislosti s projektem optimalizace autobusové dopravy.

Změna jízdního řádu na trati 020

Od prosince 2009 došlo na trati 020 v úseku Hradec Králové – Chlumec nad Cidlinou ke změně křižování vlaků ze žst. Dobřenice do žst. Káranice. Tato změna umožnila zkrácení jízdní doby ve špičce ve směru Hradec Králové – Chlumec n.C. o 4 minuty a ve směru Chlumec n.C. - Hradec Králové o 10 minut. Jediný delší pobyt u osobních vlaků je v žst. Praskačka, kde se osobní vlaky pravidelně křižují s rychlíky Praha – Hradec Králové, a to 3,5 minuty. V důsledku změny křižování dochází k mírnému omezení zastavování v Kratonohách, v pracovní dny zde zastavuje 18 vlaků místo 23 vlaků. Toto omezení vychází z konstrukce JŘ na jednokolejné trati 020.

Racionalizace drážních spojů

V prosinci, se na základě trojstranné dohody mezi MD, ČD a kraji, zrušilo v Královehradeckém kraji 8,5% objemu drážní dopravy. Ve většině případů došlo ke zrušení spojů s menším počtem cestujících, od 5 do 20, především o víkendech. V pracovních dnech se rušily zejména spoje v dopoledních hodinách, večer a v období vánočních a letních prázdnin, kdy je menší frekvence cestujících. Ve většině případů bylo zajištěno alternativní spojení vlakem v pracovních dnech do 60 minut, o víkendech

do 120 minut, vyjma prvních a posledních spojů. Některé omezené vlaky měly alternaci ve stávajících autobusových spojích.

V ojedinělých případech byly rušeny spoje s větším počtem cestujících. Toto omezení se týkalo spojů, na které musely být nasazeny soupravy s velmi malým denním proběhem a tudíž vysokým podílem fixních nákladů. Vyřazením těchto souprav docílil dopravce části vnitřních úspor.

Od března 2010 Královéhradecký kraj neobjednal provoz na trati 028 Dobruška – Opočno a 063 Kopidlno – Dolní Bousov.

V případě trati 028 byly nahrazeny všechny stávající vlakové spoje autobusy a zároveň byl zachován frekvenčně nejsilnější vlak z Týniště nad Orlicí s příjezdem do Dobrušky v 7:30. Roční náklady na vedení vlaků činily na této trati cca 2 milióny korun, náklady na zajištění autobusové dopravy činí cca 500 tis. korun. Od června v rámci optimalizace bude zajištěno spojení do Opočna na vlakové nádraží v drtivé většině případů průjezdnými spoji v trase Dobruška – České Meziříčí, náklady na zajištění náhradní dopravy za vlak pak budou nulové.

Optimalizace přeshraničního železničního spojení Trutnov – Polsko

Po loňském úspěšném zahájení provozu na pohraniční přechodové železniční trati Královec – Lubawka byl na základě zkušeností OREDA a požadavků polské strany upraven jízdní řád letních víkendových vlaků.

Spolu s dopravci na české i polské straně (Viamont a Przewozy regionálne) byl jízdní řád sestaven tak, aby všechny spoje byly vedeny v celé trase mezi významnými městy na obou stranách hranice z Trutnova (34 000 obyvatel) až do Jelenie Góry (87 000 obyvatel).

Díky úpravě jízdního řádu bylo také nově možné nasadit na všech spojích polské moderní nízkopodlažní soupravy SA 134.

Obr.č.1 Polská nízkopodlažní souprava SA 134

Všechny tři páry spojů byly vedeny v sobotu a neděli v letním období v trase Trutnov – Bernartice – Královec – Lubawka - Kamienna Góra – Sedzislaw – Jelenia Góra a zajišťovala je nejmodernější motorová železniční jednotka, jaká kdy byla nasazovaná v Královéhradeckém kraji na pravidelné vlaky.

Vlaky byly opět cestujícími silně využívány a zvláště ve dnech, kdy bylo pěkné počasí, bylo pravidlem, že některé spoje vezly přes sto a v některých dnech i několik set cestujících.

2. Integrace

Vzhledem k tomu, že v roce 2009 nedošlo k realizaci projektů optimalizace a integrace, připravilo OREDO alespoň dílčí vylepšení, která přinesla zkvalitnění veřejné dopravy. Jednalo se o následující projekty :

- **Integrace autobusové linky Dvůr Králové nad Labem – Trutnov**
- **Integrace MHD ve Dvoře Králové nad Labem**
- **Příprava integrace západní části kraje**

Integrace úseku Dvůr Králové n.L. – Trutnov do IREDO

Od 8. března 2009 připravilo OREDO, souběžně se změnami jízdních řádů, začlenění úseku Dvůr Králové nad Labem – Trutnov do IDS IREDO. Pro autobusové zastávky v této oblasti vzniklo celkem 6 nových tarifních zón. Do pěti z těchto zón byly zařazeny zastávky obcí ležících přímo na lince Dvůr Králové n.L. – Trutnov a dále zastávky obcí s touto linkou bezprostředně sousedících. Poslední novou zónou se stala zóna ZOO Dvůr Králové, kam jsou cestující ve větší míře přepravováni zejména v letní sezóně z železniční stanice ve Dvoře Králové nad Labem. Aktuální mapa je zobrazena v **příloze č.2**.

Integrace MHD ve Dvoře Králové nad Labem

Významným krokem uskutečněným v souvislosti s rozšířením IDS IREDO v oblasti byla také integrace další městské dopravy. Od 1.4.2009 byla MHD ve Dvoře Králové plně integrována do IDS IREDO, což při

využití městské dopravy umožňuje například výhodnější a jednodušší dojíždění mezi Dvorem Králové a sousedními městy.

Při integraci MHD ve Dvoře Králové došlo ke sjednocení některých slev a tarifních nabídek se standardy IREDO. A tyto slevy, které byly nabízeny v jiných městech v kraji zapojených do integrace jsou nyní ve stejné podobě zavedeny i ve Dvoře Králové.

Zároveň však bylo možné zachovat jiná tarifní specifika městské dopravy ve Dvoře Králové, jejichž zachování i po integraci samospráva města požadovala (například bezplatné jízdné pro seniory starší 70 let).

Přitom byly využity výhody zónově relačního tarifu, který umožnil výhodným způsobem zachovat například městem požadované vyšší jízdné pro cestující do ZOO doplněním zóny Dvůr Králové, ZOO.

Doprava návštěvníků ZOO tak byla odlišena od dopravy místních cestujících a na všech tarifních mapkách na všech autobusových zastávkách byla navíc nově uvedena zóna, která na možnost dopravy do ZOO upozorňuje a dělá jí reklamu.

Příprava integrace západní části kraje

V roce 2009 probíhaly v programu „Tarifní síť“ kontroly oklik a drobné úpravy na základě technologických změn linkového vedení. Na základě jednání s Libereckým krajem byli do mapy zakresleny i tranzitní zóny po Libereckém kraji.

Po každé větší úpravě cen mezi zónami proběhl výpočet výtěžnosti tarifu s přihlédnutím na zavedení časového jízdného.

Důležitým krokem bylo i grafické rozdělení mapy na jednotlivé výřezy, které se budou překrývat. Předpokládá se rozdělení celokrajské mapy na

8 výřezů formátu A4. Pouze na větších zastávkách s odpovídající výlepovou plochou pak budou vyvěšeny celé mapy ve formátu A2 a větším.

3. Správa systému IDS

Neustále se rozšiřující sytém 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 2009 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**
- **Příprava aktualizovaného dodatku smlouvy s ČD a.s.**
- **Projednávání JŘ ČD regionální a dálkové dopravy**
- **Klíčování tržeb v IDS**
- **Schvalování jízdních řádů v IDS**
- **Vyřizování připomínek občanů a samospráv**
- **Úprava jízdních řádů vyvolaná změnou přepravních potřeb v důsledku ekonomické krize**

Vydávání informačních materiálů a jízdních řádů

V roce 2009 došlo v oblasti jízdní řádů k výrazné změně. Jízdní řád byl rozdělen na 2 oblasti – Náchodsko a Rychnovsko, které se v oblasti

Novoměstska překrývají. Došlo tím ke ztenčení jednotlivých jízdních řádů a tím jsou i přijatelnější pro cestující veřejnost. Jízdní řády byly vydány v rozsahu 5 500 ks Náchodsko a 3 000 ks Rychnovsko (viz. **příloha č.3**). Bohužel nižším nákladem vzrostla cena jednoho kusu jízdního řádu a jízdní řády přestaly být pro společnost OREDO ziskové.

V jízdních řádech připravilo OREDO také jednu novinku. Po dohodě se společností ORLOBUS a.s., byly nahrazeny sešitové odjezdníky této společnosti zahrnutím do sešitových jízdních řádů IREDO. Odjezdníky jsou pro mnohé cestující přehlednější a proto se také setkal tento krok s kladným ohlasem.

V roce 2009 OREDO také vydalo několik informačních letáků. Jednalo se o letáky vysvětlující objízdné trasy nebo o informační letáky k novým jízdním řádům.

Dopravní řešení rozsáhlejších uzavírek na silnici

Uzavírka silnice II/303 Hronov - Žabokrky

Ve dnech 8.5.2009 – 28.6.2009 probíhala úplná uzavírka silnice II/303 v úseku Hronov – Žabokrky, což je úsek dlouhý cca 1 km. Původně bylo dohodnuto, že autobusy budou moci využívat místní komunikaci mezi Hronovem a Velkým Dřevíčem „V Lískách“, což by znamenalo minimální zdržení a bylo by to bez nárůstu objížďkových kilometrů. Místním šetřením bylo cca 3 týdny před začátkem uzavírky zjištěno, že tato komunikace nesnese takovou zátěž a byla stanovena objízdná trasa pro autobusy přes Zbečník, Krkavčinu, Rokytník a Velký Dřevíč, což byl nárůst na spoj o 12 km. Vzhledem k celkovému počtu spojů na této trase (100 v pracovní dny), délce a časové náročnosti objízdné trasy a stavu komunikací bylo přijato následující řešení.

Dálkové spoje jedoucí z Broumova do Prahy, Pardubic, Brna byly vedeny po objízdné trase z Broumova s časovým předstihem, tak aby nedocházelo ke zpoždění ve zbytku trasy. Tyto spoje navíc zastavovaly na některých zastávkách na objízdné trase, díky čemuž se snížily náklady na vedení spojů na lince Hronov – Stárkov.

Místní spoje na lince Broumov – Náchod byly ukončeny u vlakového nádraží v Polici nad Metují a cestující byli dále přepraveni vlakem. Vyjma stávající nabídky vlakového spojení bylo zavedeno celkem 13 vlaků v pracovní dny a 7 o víkendu. Náklady na zavedení vlaků činily cca 800 tisíc Kč, došlo ale ke zvýšení tržeb o cca 350 tisíc Kč. Ztráta tak činila cca 550 tisíc Kč.

Úspora nákladů v autobusové dopravě činila cca 460 tisíc Kč na variabilních nákladech (neujeté objížďkové km) a na fixních nákladech (po dobu objížďky by musely být nasazeny 2 busy do systému navíc, což by činilo cca 250 tisíc Kč. Celkem by se náklady na objížďku dostaly na cca 710 tisíc Kč, což je o cca 160 tisíc Kč více. Navíc cestující byly přepraveni bez zbytečných časových prodlev.

K této objížďce byl také vydán informační leták viz. **příloha č.4**.

Uzavírka silnice II/324 Nechanice - Lubno

Ve dnech od 16.3.2009 – 31.10.2009 probíhala úplná uzavírka silnice II/324 v úseku Nechanice, náměstí – Lubno. Společnost OREDO zpracovala objížďkové jízdní řády. Zastávkové autobusové spoje jedoucí z Hradce Králové do Nového Bydžova musely být z Lubna vedeny po objízdné trase přes Popovice, Sobětuš, Tůně a Suchou do Nechanic. Délka objízdné trasy byla 11 km. Rychlíkové spoje z Hradce Králové do Nového Bydžova byly trasovány přes Hrádek. Celkové náklady za objížďku činily cca 762 000 Kč.

Příprava aktualizovaného dodatku smlouvy s ČD a.s.

V souvislosti s platností Nařízení Rady a EP č.1370 od 3.12.2009 a se změnou způsobu financování drážní dopravy od 1.1.2010 bylo přistoupeno k větší úpravě stávající dlouhodobé smlouvy. Kromě již uvedené změny financování byly do smlouvy doplněny nové ukazatele kvality poskytovaných služeb, byla posílena kontrolní činnost a stanoveny smluvní pokuty za nedodržení ukazatelů kvality.

Do smlouvy byly dále doplněny podmínky nákupu kolejových vozidel z dotace z Evropského fondu pro regionální rozvoj a závazek dopravce k modernizaci vozidel během následujících 10ti let.

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.5** – výsledky vyúčtování dopravní obslužnosti za rok 2009) 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. V roce 2009 byly uzavřeny smlouvy s dopravci v novém znění, které schválila Rada Královéhradeckého kraje usnesením č. 37/1624/2009 ze dne 30.11.2009. 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 roce 2009 se jednalo zejména o následující činnosti s dopadem do ekonomiky provozu :

- **Průběžná analýza vývoje tržeb a nákladů**
- **Vlastní výdělečná činnost OREDA**
- **Spoluúčast obcí na financování veřejné dopravy**
- **Změna financování drážní dopravy**
- **Objížďka Hronov Žabokrky**
- **Úspora změnou dopravce**
- **Úspora nákladů ČD a.s. změnou vozby**

Vlastní výdělečná činnost OREDA - MHD v Přelouči

V rámci spolupráce před zavedením MHD zpracovalo OREDO pro město Přelouč v minulém roce následující činnosti, které jsou podrobněji popsány v *kapitole č.6 - Externí projekty - MHD Přelouč*.

Celková částka za projednání projektu s občany, organizaci výběrového řízení, propagaci a následné vypořádání připomínek převýšila částku 320 tisíc Kč.

Tab.č.2 Přehled získaných financí na dopravní obslužnost

Přehled získaných financí na dopravní obslužnost

Název projektu	úspory v Kč
Vlastní výdělečná činnost Oreda	320 110
Úspora řešením objížďky Hronov - Žabokrky	160 000
Spoluúčast obcí	1 852 900
Úspora změnou dopravce (Osnado)	2 000 000
Úspora v železniční dopravě – změnou vozby	10 000 000
Úspora integrací linky Dvůr Králové n.L. – Trutnov	1 022 000
Celkem	**15 355 010**

Tab.č.2 Přehled získaných financí na dopravní obslužnost

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

Název obce	Částka na příjmový účet KHK na rok 2009
Obec Adršpach	40 814,00 Kč
Obec Křinice	58 013,00 Kč
Obec Vernéřovice	40 814,00 Kč
Obec Jetřichov	40 814,00 Kč
Obec Heřmánkovice	59 459,00 Kč
Obec Hejtmánkovice	40 814,00 Kč
Město Broumov	82 664,00 Kč
Město Meziměstí	40 814,00 Kč
Město Teplice nad Metují	21 977,00 Kč
Obec Otovice	18 837,00 Kč
Obec Olešnice	30 089,00 Kč
Město Hronov	22 004,00 Kč
Obec Stárkov	22 004,00 Kč
Obec Žďár nad Orlicí	13 541,00 Kč
Město Náchod	944 769,00 Kč
Bolehošť	4 318,00 Kč
Lhoty u Potštejna	5 484,00 Kč
Brzice	5 351,00 Kč
Martínkovice	52 923,00 Kč
Police nad Metují	6 616,00 Kč
Město Borohrádek	27 082,00 Kč

Rokytnice v Orlických horách	**15 441,00 Kč**
Suchý Důl	**6 616,00 Kč**
Všestary	**46 086,00 Kč**
Kosičky	**11 491,00 Kč**
Zdobnice	**6 770,00 Kč**
Mlázovice	**18 240,00 Kč**
Běleč nad Orlicí	**131 673,00 Kč**
Červený Kostelec	**24 209,00 Kč**
Mlázovice od 1.9.-12.12.2009	**6 882,00 Kč**
Zdobnice od 14.6.-12.12.2009	**6 339,00 Kč**
Celková částka jako příjem od obcí	**1 852 948,00 Kč**

Tab.č.3 Přehled obcí přispívajících na veřejnou dopravu v KHK

Změna financování drážní dopravy

Dne 1. června 2009 byl předložen na jednání vlády materiál, jehož obsahem bylo řešení nedofinancování regionální železniční dopravy v České republice. Na základě předloženého materiálu vláda ČR usnesením č. 686 rozhodla, že ze státního rozpočtu bude uvolněno 3,2 mld. Kč, které budou poskytnuty krajům a budou jako dotace účelově vázány na zajištění dopravní obslužnosti drážní dopravou. Tím však bylo vyřešeno pouze dofinancování roku 2009.

O možných opatřeních v oblasti regionální dopravy jednal během měsíce srpna ministr dopravy se zástupci Asociace krajů ČR i s představiteli jednotlivých krajů. Jednání potvrdila ochotu Ministerstva dopravy a krajů problematiku regionální železniční dopravy řešit a spolupodílet se na koncepčním řešení spolufinancování kompenzace z objednávky

regionální železniční dopravy. Úsporná opatření přislíbili hledat i zástupci společnosti České dráhy, a.s., a to zejména v souvislosti s připravovanými dlouhodobými smlouvami o veřejných službách v přepravě cestujících. Zúčastněné strany si byly vědomy, že nastavení stabilního rámce financování a určení rozsahu regionální dopravy by mělo být provedeno co nejdříve, protože projednání návrhů jízdních řádů na období platnosti 2009/2010 bude ukončeno v první polovině měsíce září.

Po dohodě s dotčenými subjekty byl nastaven následující způsob a podmínky řešení financování regionální dopravy :

1. Stát se přihlásí ke spoluodpovědnosti za zajištění regionální drážní dopravy a v návaznosti na usnesení vlády ČR č. 686 ze dne 1. června 2009, kterým bylo rozhodnuto o uvolnění částky 3,2 mld. Kč ze státního rozpočtu na dofinancování regionální drážní dopravy v roce 2009, vláda rozhodne o poskytnutí základní účelové dotace i pro rok 2010, a to ve výši 2,4 mld. Kč s tím, že 2 mld. Kč budou čerpány z prostředků Ministerstva financí a 400 mil. Kč bude poskytnuto z dotace pro Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI).
2. Společnost České dráhy, a.s. sníží dalšími racionalizačními opatřeními souvisejícími s možností uzavřít dlouhodobé smlouvy o veřejných službách nedofinancovanost regionální dopravy o 306 mil. Kč.
3. Na pokrytí zbývajícího deficitu v regionální železniční dopravě ve výši 749 mil. Kč se budou rovnoměrně podílet 1/3 kraje, stát i dopravce. Z uvedeného důvodu se úhrada státu dle bodu 1 navýší o 249 mil. Kč na částku 2,649 mld. Kč.

4. Za účelem zajištění dlouhodobého stabilního prostředí v oblasti regionální železniční osobní dopravy bude finanční spoluúčast státu ve formě účelové dotace krajům ve výši 2,649 mld. Kč zakotvena i na dobu následujících devíti let (2011-2019), s postupným navyšováním odpovídajícím přírůstku průměrného ročního indexu spotřebitelských cen v předcházejícím období. Kraje uzavřou s dopravci v regionální železniční dopravě smlouvy o veřejných službách na dobu alespoň desíti let a zavážou se každoročně navyšovat prostředky na úhradu kompenzace alespoň o přírůstky odpovídající průměrnému ročnímu indexu spotřebitelských cen v předcházejícím období.
5. V memorandu s Asociací krajů ČR o závazku státu poskytnout jednotlivým krajům v letech 2010-2019 dotace ve výši stanovené tímto materiálem budou zároveň zakotveny poměry dotací státu pro kraje a úhrady jednotlivých krajů. V případě, že některý kraj v dalších letech rozhodne o navýšení rozsahu regionální železniční dopravy oproti rozsahu objednávanému v roce 2010, bude toto navýšení hrazeno výlučně z rozpočtu příslušného kraje. V případě snížení rozsahu dopravy oproti rozsahu objednávanému v roce 2010 s dopadem na výši kompenzace z veřejných rozpočtů se dle poměru stanoveného v příloze sníží kraji dotace státu a bude vrácena do státního rozpočtu.

Pro všechny kraje, a tedy i pro Královéhradecký, z toho plynula nutná omezení. Dotace Českým drahám na uhrazení ztrátových spojů bude kraj v roce 2010 stát o 24 milionů korun více než v roce 2009. Dále bude nutné zredukovat krajské vlakové spoje o 8,5 procenta.

Úspora nákladů ČD a.s. změnou vozby

Jednou z možností jak spořit náklady na drážní obslužnost je vedení vybraných vlaků soupravami, jenž mají náklady na kilometr nižší, než doposud nasazované.

K těmto krokům se přistoupilo na tratích 031 Pardubice – Hradec Králové a Týniště nad Orlicí – Choceň, kde soupravy vedené elektrickou lokomotivou a třemi vagóny nahradila v okrajových částech dne dieslová jednotka regionova. Rozdíl mezi náklady činí cca 100 Kč/km. V relaci Hradec Králové – Letohrad potom některé vlaky vedené dieslovou lokomotivou s pěti vagóny nahradila souprava vedená motorovým vozem 854 a vlečnými vozy. Úspora činila cca 150 Kč/km.

V rámci úsporných opatření v železniční dopravě došlo ke změně vozby i na trati 020 v úseku Hradec Králové – Chlumec nad Cidlinou. O víkendu na všechny osobní vlaky byla nasazena jednotka řady 814+914 „Regionova“. Hlavním důvodem je úspora nákladů, protože místo dvou souprav, elektrická lokomotiva + 3 vozy, byla nasazena jedna dvouvozová motorová jednotka. Ta umožní zkrácení obratů v Hradci Králové hl.n. na 9 minut.

Celkové úspory nákladů změnou vozby činní cca 10 mil.Kč.

5. Rozvoj dopravy

Také v tomto roce se podařilo realizací některých návrhů studií a projektů podstatným způsobem zkvalitnit a zmodernizovat veřejnou dopravu v kraji.

V roce 2009 se jednalo, kromě již zmíněných, o následující projekty :

- **Otevření přestupního terminálu ve Svobodě nad Úpou**
- **Aplikace technických a provozních standardů veřejné dopravy**
- **Zrychlení dopravy na tratích 020 a 026**
- **Zřízení nových autobusových zastávek a vlakové zastávky Trutnov, Volanov**
- **Testování středních vozidel a stanovení ceny dopravního výkonu**

Otevření přestupního terminálu ve Svobodě nad Úpou

V roce 2009 byl otevřen nový přestupní terminál ve Svobodě nad Úpou, který umožnil pohodlný a rychlý přestup mezi autobusovou a vlakovou dopravou. OREDO již od počátku spolupracovalo při analýze a následně i při dalších krocích vzniku terminálu. V projektu optimalizace je počítáno s terminálem ve Svobodě nad Úpou jako s důležitým přestupním uzlem pro celé východní Krkonoše. Nový terminál včetně informačních technologií by mohl v budoucnu informovat cestující o zpoždění nejen vlakových spojů, ale dokonce i spojů autobusových.

Obr.č.2 Přestupní terminál ve Svobodě nad Úpou

Zrychlení dopravy na tratích 020 a 026

Kroky, které vedly ke zrychlení dopravy na tratích 020 a 026 byly již popsány v kapitole 1 - *Změny jízdních řádů na železnici*.

Zřízení nových autobusových zastávek a vlakové zastávky Trutnov, Volanov

V průběhu roku 2009 také došlo (většinou v souvislosti s optimalizací) ke zřízení několika nových autobusových zastávek a jejich zapracování do jízdních řádů. Zastávky byly zřízeny zpravidla pro zkrácení docházkové vzdálenosti a často slouží také k zajištění snadnějšího přestupu mezi autobusy a vlaky.

Zajímavým příkladem mezi nově zřízenými zastávkami pro meziměstské autobusy jsou zastávky Trutnov,Volanov,prům.zóna a Dvůr Králové,žel.st. Obě zmíněné zastávky byly zřízeny bez nutnosti

stavebních úprav zavedeny pro příměstskou dopravu. Dříve existovaly, ale sloužily pouze městské dopravě. Význam zastávek je podrobněji popsán v kapitole č.1 *Rozšíření IREDO o linku Dvůr Králové – Trutnov*.

V loňském roce došlo také k vybudování jedné železniční zastávky Trutnov-Volanov na trati 040 v traťovém úseku Trutnov hl.n. – Pilníkov.

Na zmíněné zastávce bylo zavedeno zastavování na znamení celkem všech deseti párů osobních vlaků vedených mezi Trutnovem a Vrchlabím.

Testování středních vozidel a stanovení ceny dopravního výkonu

V roce 2009 byl u společnosti AUDIS Bus testován v provozu první prototyp středního nízkopodlažního autobusu SOR 8,5, na jehož zadání do výroby se velkou mírou podílela společnost OREDO.

Autobus má velmi dobré jízdní vlastnosti, ale bohužel v prvopočátku dosahoval poměrně velké spotřeby 23l/100km. Po několika měsících testování a provedených úpravách byly testy provedeny i u dalších dopravních společností a spotřeba se dostala na velmi uspokojivé rozmezí od 15 do 19 l/100km.

Na základě těchto výsledků společnost OREDO s zpracovala výpočet pro CDV středního autobusu. Tento výpočet byl schválen dozorčí radou společnosti OREDO.

6. Externí projekty

Vzhledem k pokračujícím pracím na projektech pro Královéhradecký kraj, omezilo OREDO externí činnost pouze na následující projekty :

- **Dokončení projektu a zahájení provozu MHD Přelouč**
- **Zpracování nabídky pro výběrové řízení na organizátora veřejné dopravy Pardubického kraje**
- **Zpracování nabídky pro výběrové řízení na vypracování studie pro posouzení nutnosti zřízení organizátora dopravy kraje Vysočina**

Dokončení projektu a zahájení provozu MHD Přelouč

V roce 2009 byl dokončen projekt zavedení městské dopravy v Přelouči. OREDO při zpracování projektu přibližně rok a půl systematicky spolupracovalo se samosprávou města Přelouče. MHD Přelouč byla největším loňským externím projektem OREDA.

Městská doprava zahájila provoz dle předaného projektu v prosinci 2009.

I přesto, že skutečná MHD v minulosti v Přelouči neexistovala a žádní občané ji tedy nemohli být zvyklí využívat, bylo již v prvních dnech provozu nové městské dopravy každý den přepraveno více než 300 cestujících. V dalších týdnech počet cestujících rychle rostl až k více než 600 cestujícím denně po dvou měsících v roce 2010.

Projekt byl zpracován ve spolupráci se samosprávou města a byl městu předáván v několika etapách od srpna 2008 do listopadu 2009.

Společnost OREDO postupně pro město připravila následující části projektu:

1. Analýza požadavků na dopravu po městě Přelouči (2008)
2. Návrh dopravního systému MHD Přelouč (2008)
3. Návrh na připomínkování návrhu jízdního řádu MHD Přelouč veřejností (2009)
4. Spolupráce na řešení připomínek s městem Přelouč (2009)
5. Příprava výběrového řízení a tvorba jeho zadávací dokumentace (2009)
6. Realizace výběrového řízení na dopravce MHD Přelouč (2009)
7. Návrh na propagaci MHD Přelouč (2009)
8. Grafická a obsahová příprava propagačního letáku (2009)

Vedle organizace výběrového řízení byl velký význam kladen na propagaci systému, jejíž podstatnou část navrhlo OREDO.

O připravovaném zahájení provozu městské dopravy informovaly nejen přeloučské noviny Přeloučský Rošt, ale také další média včetně České televize. Byla také zavedena zvláštní sekce městských stránek a po městě byly vylepeny a vyvěšeny plakáty s taktovými odjezdy z blízkých zastávek. Obrovský význam měl příruční reklamní leták s jízdním řádem (viz. **příloha č.6**), který OREDO navrhlo a který obdržel každý občan do schránky.

Především důkladně provedené propagaci lze přičítat vysoké využití městské dopravy již od prvních dnů.

Dne 1. prosince 2009 městská doprava zahájila provoz. Ten byl zpočátku nabízen cestujícím zdarma. Díky zaváděcímu bezplatnému provozu si městskou dopravu vyzkoušelo kolem 300 lidí denně. V následujícím období se toto číslo zvýšilo až na 600 cestujících denně,

což lze ve městě s cca 9 000 obyvateli, kde nikdy městská doprava neexistovala, považovat za velký úspěch.

Zpracování nabídky pro výběrové řízení na vypracování studie pro posouzení nutnosti zřízení organizátora dopravy kraje Vysočina

Společnost OREDO se přihlásila do výběrového řízení na provedení zakázky „Studie proveditelnosti zavedení integrovaného dopravního systému kraje Vysočina“, kterou vyhlásil Kraj Vysočina. Studie měla posoudit, zda je ekonomické a potřebné v kraji zavést integrovaný dopravní systém a zda je k tomuto účelu nutné založit organizátora dopravy. Společnost OREDO zpracovala nabídku na vypracování jednotlivých dílčích úkolů studie včetně jejího cenové ohodnocení. Ve výběrovém řízení však nebyla společnost OREDO úspěšná. Vítězem výběrového řízení se stal jiný uchazeč, který podal nižší cenovou nabídku.

7. Vývojová, vědecká a osvětová činnost

Zavádění moderních a progresivních metod ve veřejné dopravě, zejména zefektivnění její ekonomiky, je podmíněno mimo jiné změnou stávající legislativy, na níž se OREDO v roce 2009 významnou měrou podílelo. Neméně důležité je pak zajištění propojení praxe se studijními obory. V roce 2009 se jednalo zejména o následující činnosti :

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

Přednášky a semináře

Přednáška na Univerzitě Pardubice

Podobně jako v předchozích letech pokračovala spolupráce s Univerzitou Pardubice. V jejím rámci OREDO zpracovalo dvě výběrové přednášky pro studenty oboru Technologie a řízení dopravy.

Přednášky byly zaměřeny především na seznámení s reálnou podobou práce organizátora a úkoly, které přináší.

Zvláštní část byla letos věnována konkrétním aktuálně řešeným dopravně-technologickým problémům, které byly na první přednášce nastíněny s tím, že studenti byli vyzváni, aby si, pokud chtějí, připravili své návrhy řešení.

Tato forma spolupráce se zdá být pro obě strany zajímavá. Studenti se při ní seznámí s řešením reálných problémů a mohou při ní zaznít také zajímavé neotřelé postupy a nápady.

Přednáška na mezinárodní konferenci

Zaměstnanci OREDA byli pozvání na mezinárodní konferenci „ORLICKO - KLODZKO“, která se uskutečnila od 30.11.2009 v Bystřici Klodzké. Na této konferenci byl OREDEM přednesen příspěvek „Integrovaný dopravní systém v Královehradeckém kraji – možná propojení s Dolnoslezským vojvodstvím“.

V tomto příspěvku bylo představeno postupné zavádění IDS IREDO v KHK a dopravní řešení při optimalizaci. Dále byl představen možný rozvoj přeshraniční veřejné dopravy, včetně toho, co se od roku 2004 již povedlo realizovat.

Tiskové zprávy a komunikace s médii

V roce 2009 docházelo k aktivní spolupráci OREDA se sdělovacími prostředky. Tiskové zprávy informovaly například o optimalizaci a tarifní integraci v oblasti Královédvorska, kde došlo od března k zapojení významné linky Dvůr Králové n.L. – Trutnov do IREDO a následně od dubna se do IDS zapojila i MHD ve Dvoře Králové nad Labem. Celá řada dalších tiskových zpráv byla zveřejněna na internetových stránkách OREDA www.oredo.cz. O aktuálním dění v dopravě v Královéhradeckém kraji informovali zaměstnanci OREDA širokou veřejnost také ve spolupráci s televizními stanicemi.

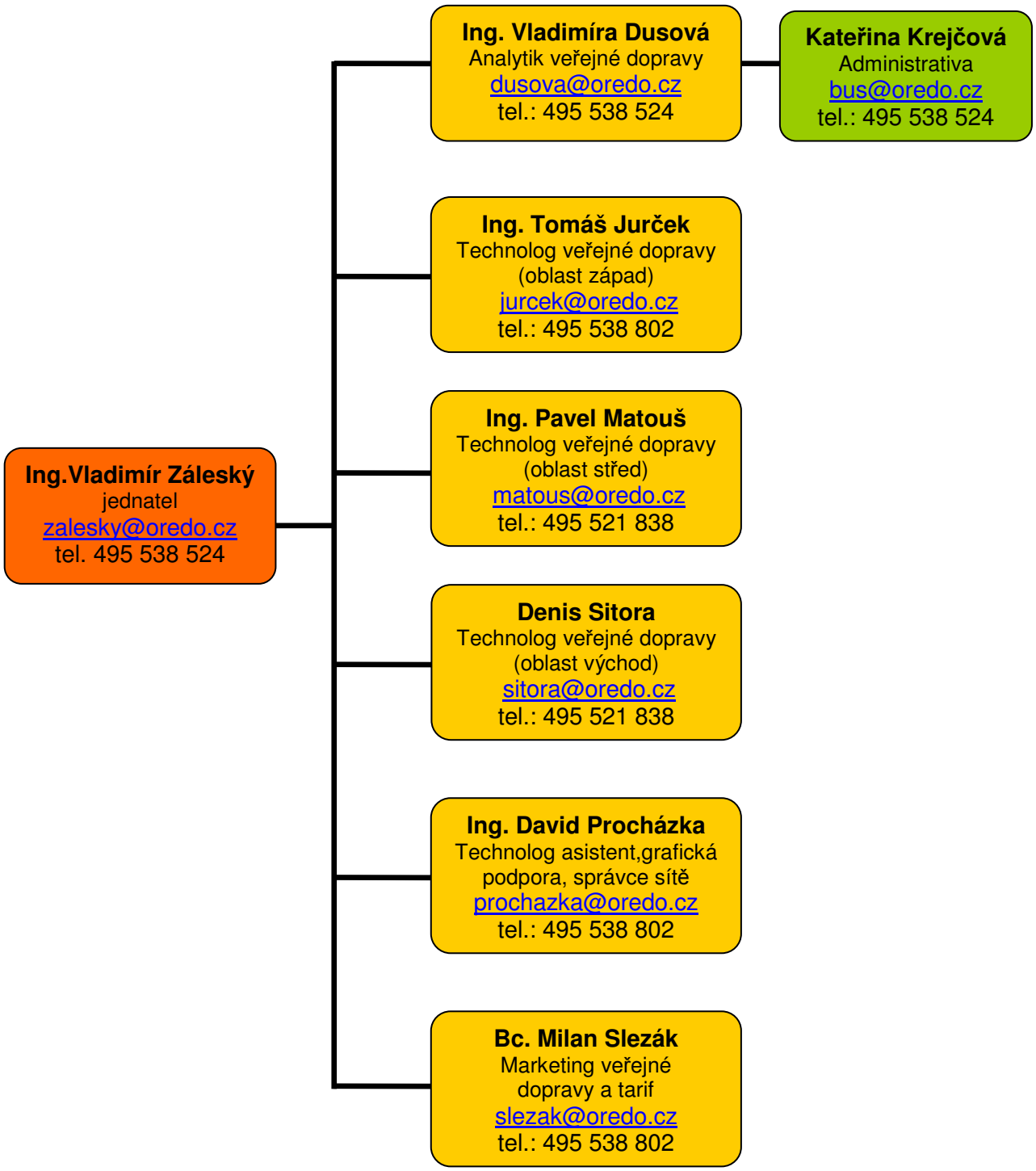
Vybrané tiskové zprávy uvádíme v **příloze č.7**.

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 ochotnou spolupráci a v neposlední řadě autobusovým a drážním dopravcům za dobrou spolupráci a korektní přístup k řešení problémů.

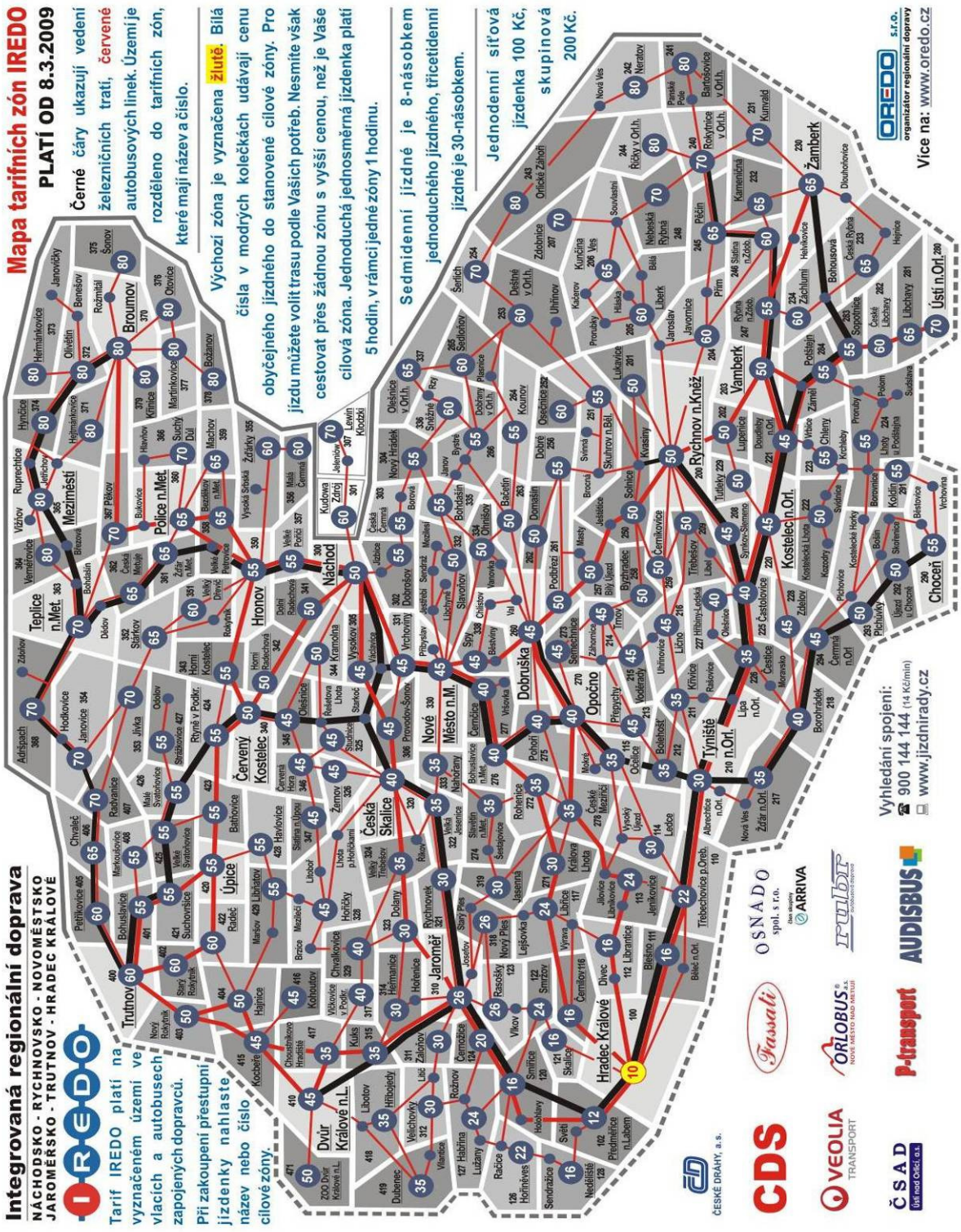
Příloha č.1

Organizační struktura a zaměstnanci OREDO



Příloha č.2

Tarifní mapa IREDO od 1.4.2009 pro zónu Hradec Králové



Příloha č.3

Ukázka jízdních řádů IREDO 2009/2010

Příloha č.4

Ukázka letáku k objížďce Hronov - Žabokrky

Příloha č.5

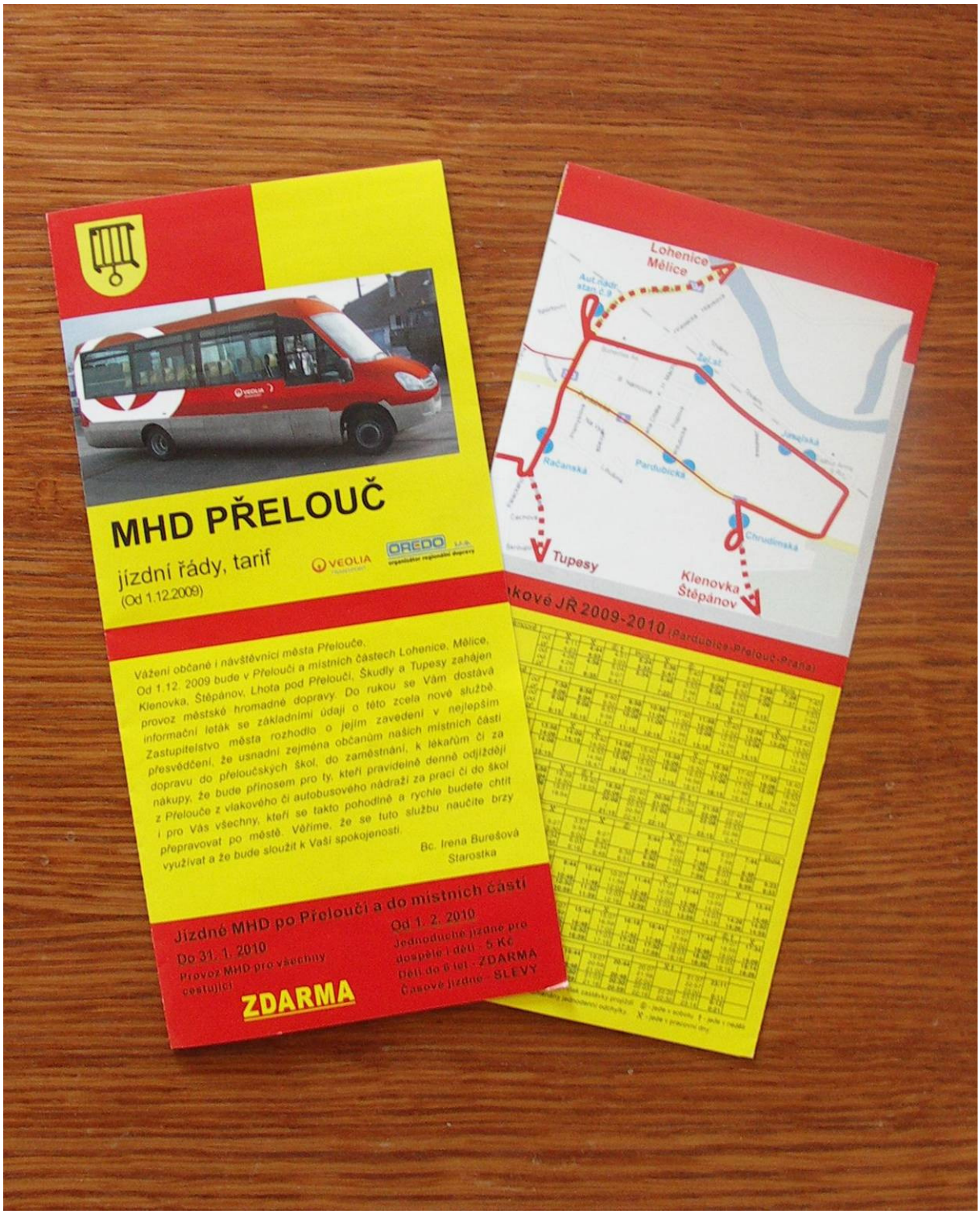
Výsledky vyúčtování autobusové dopravní obslužnosti za rok 2009

	VLAD				žákovské jízdné
Dopravce	**ujeté km**	**náklady (29,64 Kč/km)**	**tržba včetně ŽJ v dotované dopravě**	**prokazatelná ztráta v Kč**	**ztráta ze ŽJ v Kč**
AP Tour	326 373	10 100 027	3 763 468	6 336 559	365 353
AUDIS BUS	1 168 901	31 091 627	7 963 995	23 127 631	530 062
CDS Náchod	1 087 286	27 596 264	12 578 624	15 017 640	1 446 268
Veolia Transport VČ	1 886 846	59 377 037	20 180 300	39 196 736	2 139 218
ČSAD Semily	1 809 782	52 679 891	22 792 976	29 886 915	2 324 055
ČSAD ÚO	1 590 768	43 074 388	19 661 681	23 412 707	2 118 370
OAD Kolín	35 723	1 054 851	288 202	766 649	28 771
FASSATI	22 464	663 287	109 906	553 381	30 798
KAD Vrchlabí	421 132	12 516 133	6 144 083	6 372 050	1 129 003
ORLOBUS	2 460 165	73 035 261	31 885 884	41 149 377	2 946 692
OSNADO	3 124 525	89 378 591	46 182 138	43 196 453	4 562 137
Transcentrum	86 603	2 557 715	1 162 810	1 394 904	78 091
P-transport	576 098	13 413 573	5 043 658	8 369 915	684 372
CAR TOUR	30 144	711 164	361 807	349 358	280 006
Rubr	0	0	0	0	190 151
TAD	19 604	469 320	287 560	181 760	237 298
Celkem VLAD	**14 646 414**	**417 719 128**	**178 407 094**	**239 312 034**	**19 090 645**
ČD v IREDU			1 674 374	-1 674 374	181 577
DpmHK		400 785		400 785	0
Objížďka -ČD		797 896		797 896	
handic.děti+dispečink		900 000		900 000	
celkem	**14 646 414**	**419 817 810**	**180 081 469**	**239 736 341**	**19 272 222**
z toho objížďky		2 062 582			
vyrovnání vyúčtování prosince 08				*3 798 293*	*40 130*
celkem				**243 534 634**	**19 312 352**

Celkové náklady na autobusovou obslužnost v roce 2009	**262 846 986 Kč**
Příjem od obcí	**1 852 900 Kč**
Rozpočet Kraje na autobusovou obslužnost v roce 2009	**265 386 700 Kč**
Přebytek hospodaření	**4 392 614 Kč**

Příloha č.6

Příruční reklamní leták s jízdním řádem MHD Přelouč



Příloha č.7.1

Červnové změny jízdních řádů v IDS IREDO v Královéhradeckém kraji

Tisková zpráva OREDO 12. 6. 2009

Společnost OREDO s.r.o., která je organizátorem regionální dopravy v Královéhradeckém kraji, ve spolupráci s autobusovými dopravci připravila změny jízdních řádů. Změny začnou platit od neděle 14.6.2009. Železniční jízdní řády zůstávají k tomuto datu beze změn, nově zavedené 3 páry přeshraničních vlaků mezi městy Trutnov a Jelenia Góra jezdí již od 6.června. Změny jízdních řádů na Náchodsku vstoupí v platnost až 29.6., po skončení platnosti stávajících objížďkových jízdních řádů.

Dochází především k následujícím změnám v jízdních řádech:

Časové posuny odjezdu některých spojů

Páteční spoj do Olešnice v Orl.h. na lince 660051 pojede z Prahy místo v 15:50 již ve 14:30. Na linkách Rychnov nad Kněžnou – Lhoty u Potštejna a Kostelec nad Orlicí – Lhoty u Potštejna dojde k úpravě časových poloh některých spojů v souvislosti s požadavkem ZŠ ve Lhotách u Potštejna.

Cyklobusy skončí v září provoz o týden dříve

Cyklobusy do Orlických hor, do turistického centra Pekla u Nového Města nad Metují, do Karlowa a ve směru Adršpach a Pomezní Boudy budou oproti původnímu záměru v provozu o týden kratší dobu. Posledním dnem jejich provozu bude neděle 20. září.

Zkrácení jízdních dob na trase Náchod – Trutnov

Došlo k úpravě jízdních dob na lince Náchod – Trutnov. Oproti předchozí jízdní době jedné hodiny a 30 minut dojde ke zkrácení o 10 minut. Zrychlení se týká úseku Náchod – Rtyně v Podkrkonoší.

Zrušené spoje

Na lince 660 554 dojde ke zrušení nedělního páru spojů mezi Rychnovem nad Kněžnou a Prahou. Doposud tyto spoje jezdili ve 12:15 z Rychnova do Prahy a v 16:30 z Prahy do Rychnova. Jeden nedělní pár spojů ubyde také na lince 164 103, jedná se o spoje s odjezdem ve 14:25 z Náchoda do Prahy a v 19:05 z Prahy do Náchoda.

Nově zavedené spoje

Nově zaveden bude spoj na trase Dobruška – Hradec Králové s odjezdem v 6:50 z Dobrušky. Spoj linky 660 067 Dobruška – Hradec Králové s odjezdem v 15:20 z Opočna bude

přesměrován přes Skršice a Jílovice z důvodu zajištění dopravy žáků ze základní školy v Českém Meziříčí. Na lince 660 504 bude podvečerní pár spojů, vedený ze Lhot u Potštejna do Potštejna, prodloužen do/z Vamberka. Odjezd prodlouženého spoje z Potštejna do Vamberka bude v 17:55, jeho návrat z Vamberka do Potštejna bude v 18:25.

Kde je možné získat další informace

Další informace je možné získat zde:
www.jizdnirad.cz – vyhledání spojení
www.portal.idos.cz – oficiální server jízdních řádů

Příloha č.7.2

Přeshraniční veřejná doprava v letní sezóně

Tisková zpráva OREDO, 3. 6. 2009

Po velmi úspěšné loňské letní sezóně dochází od soboty 6. 6. ke znovuzavedení sezónní víkendové železniční dopravy na trati z Trutnova do Královce. Vlaky pojedou dále do Polska, jejich cílovou stanicí bude Jelenia Góra, provozovány budou 3 páry spojů do konce září. Do města Jelenia Góra se lze z Čech dopravit rovněž autobusem, který jezdí z Jablonce nad Nisou přes Harrachov a Szklarskou Porebu vždy o sobotách. Denně v pravidelných intervalech jezdí také autobusy mezi Náchodem a polským lázeňským městem Kudowa Zdrój.

Obnova železničního spojení Trutnova s Polskem
Počínaje sobotou 6. června bude obnoveno železniční spojení z Trutnova přes Královec do polského příhraničí, cestovat tak bude možno mezi českou a polskou částí Krkonoš. Jedná se o jediné železniční přeshraniční spojení Královéhradeckého kraje s Polskem. Nasazeny budou opět vysoce moderní nízkopodlažní soupravy SA 143. Cílovou stanicí vlaku bude Jelenia Góra. Vlak pojede na polském území mj. přes stanice Lubawka, Kamienna Góra a Sedzislaw. V poslední jmenované stanici si cestující ve vybraných případech budou moci přestoupit na vlak ve směru Walbrzych.

Autobusové spoje mezi Harrachovem a Szklarskou Porebou
Již od dubna spojuje Jablonec nad Nisou s městem Jelenia Góra jeden pár sobotních autobusových spojů. Z Jablonce nad Nisou se ráno vyjíždí v 7:15, přistoupit lze mj. v Harrachově u sklárny v 8:00. Autobus pokračuje přes Szklarskou Porebu do města Jelenia Góra, kam dorazí v 8:50, odjezd zpět do Jablonce je ve 13:00.

Mezi horskými středisky nejblíže oběma stranám hranice, Harrachovem a Szklarskou Porebou, budou od 6. 6. cestující o víkendech moci využít další dva páry spojů, jejichž provoz bude po celé letní prázdniny dokonce každodenní. Odjezdy z Harrachova do Szklarské Poreby budou v 10:30 a v 16:30, zpět ze Szklarské Poreby do Harrachova se bude odjíždět v 11:25 a v 16:55.

Cyklobusy na Pomezní Boudy
Z Hradce Králové je možno se vydat v 7:00 cyklobusem linky **640123** přes Náchod, Adršpach a Trutnov až na hraniční přechod na Pomezních Boudách. Tento spoj je v provozu o víkendech a v době letních prázdnin rovněž v pracovních dnech.

Na Pomezní Boudy je možno přijet veřejnou dopravou také z oblasti Krkonoš. Spoje páteřní cyklobusové linky, trasované přes Jilemnici a Vrchlabí, vyjíždí z Harrachova v 7:00 a v 16:25. Opačným směrem ze zastávky na Pomezních Boudách odjíždí cyklobus v 7:25 a v 16:35.

Příloha č.7.3

Rozsáhlé změny jízdních řádů mezi Dvorem Králové n.L. a Trutnovem – rozšíření IDS IREDO

tisková zpráva OREDO 6. 3. 2009

Od neděle 8. března nastane radikální změna jízdního řádu na nejdůležitější páteřní autobusové lince Královéhradeckého kraje, a to na lince Dvůr Králové n.L. – Trutnov. Ke stejnému datu dochází také k rozšíření systému integrované dopravy IREDO o území mezi Dvorem Králové n.L. a Trutnovem. Ode dne vyhlášení bude následně zapojena také městská hromadná doprava ve Dvoře Králové nad Labem.

Nejvýznamnější změny

Autobusy budou na páteřní lince 690 440 Dvůr Králové n.L. – Trutnov jezdit v pravidelnějších intervalech. Vybrané spoje budou zajíždět ve Dvoře Králové n.L. na železniční stanici, kde vytvoří přípoje na rychlé vlakové spoje. V pravidelném dvouhodinovém intervalu vždy v 8. minutu po sudé hodině bude v pracovních dnech možno přestoupit na nádraží ve Dvoře Králové z rychlíků od Pardubic a od Liberce na autobusy směr Dvůr Králové n.L., aut.st. – Podhať – Trutnov, z nichž vybrané spoje obslouží i Hajnici. Obdobně v opačném směru cestující budou moci nastoupit po stejné trase dané linky a dorazí ve 47.minutu před sudou hodinou na železniční stanici ve Dvoře Králové n.L., kde si budou moci přestoupit jak na rychlíky do Pardubic, tak do Liberce.

Dále bude linka Dvůr Králové – Trutnov prodloužena do průmyslové zóny v Trutnově, Volanově, kam budou spoje navazující na začátky a konce směn zajíždět. Cestující tak získají přímé a rychlé spojení na všechny směny. Všechny spoje linky 690 440 budou nově integrovány do IDS IREDO. Integrovaná doprava nabídne například:

- významné slevy pro pravidelné cestující
- výhodnější přestupní jízdné platné pro vlaky autobusy a městskou dopravu do dalších částí integrovaného systému
- spojení, které je často rychlejší a téměř vždy levnější než jízda autem

Součástí IREDO se ode dne vyhlášení stane také **městská hromadná doprava** (MHD) **ve Dvoře Králové nad Labem**. Cestující tak budou moci při jízdě z města zakoupit přestupní jízdenku v MHD až do cíle své cesty. Při návratu do města bude možno předložit v MHD přestupní jízdenku zakoupenou např. z Hradce Králové do Dvora Králové n.L. bez nutnosti dalšího doplácení za jízdné.

Rozšíření platnosti integrovaného tarifu IREDO

K datu změn jízdních řádů se rozšíří území, zahrnuté do integrovaného dopravního systému IREDO. Budou zavedeny následující nové zóny: Nový Rokytník, Kocbeře, Kohoutov,

Choustníkovo Hradiště, Hřibojedy a ZOO Dvůr Králové. Tarif IREDO bude nově platit na vybraných autobusových linkách na trase Trutnov – Dvůr Králové n.L. – Jaroměř – Hradec Králové a na linkách Dvůr Králové n.L. – Náchod.

Možnosti tarifu IREDO

Tarif IREDO nabídne přehlednější jízdné. Cenu za přepravu se cestující jednoduše dozví z tarifních mapek, umístěných na označnících všech zastávek. Základní jízdné je dále doplněno jednoduchým systémem slev. V autobusových i vlakových spojích, zapojených do IREDO, má cestující možnost používat zvýhodněné časové jízdenky, které platí vždy obousměrně. Sedmidenní jízdenka vyjde na osminásobek obyčejné jednosměrné jízdenky, počet jízd není omezen, běžně na ní cestující během pracovního týdne uskuteční 10 jízd, bez připlácení lze cestovat i o víkendu. Třicetidenní jízdenka stojí třicetinásobek obyčejné jízdenky. Všechny jízdenky IREDO jsou přestupní, přestupovat lze i mezi vlaky a autobusy. Výdej jízdenek do nových zón nemusí být v prvních dnech dostupný u všech dopravců.

Příklady nových možností cestování:

1) Nejvíce cestujících v regionu je přepravováno mezi Dvorem Králové n.L. a Trutnovem. Dosud bylo jízdné po delší trase přes Hajnici pomalejšími spoji dražší než jízdné rychlejšími spoji jedoucími přes Střítež. **Nově bude** ve spojích integrované dopravy **mezi Trutnovem a Dvorem Králové n.L. stát jízdné jednotných 30 Kč** a to bez ohledu na přesné místo nástupu a výstupu cestujícího a bez ohledu na trasu, po níž spoj jede.
2) Pravidelní cestující získají novou **možnost ušetřit nákupem časového jízdného s výraznými slevami**. Dospělý cestující zaplatí za třicetidenní jízdné mezi Trutnovem a Dvorem Králové n.L. 900 Kč (za sedmidenní jízdenku 240 Kč) s tím, že může využívat všechny integrované spoje mezi oběma městy jedoucí po všech trasách na všech linkách v obou směrech.
3) Díky **zapojení městské dopravy ve Dvoře Králové n. L.** získají cestující z celého IDS možnost dopravit se na jeden jízdní doklad vlakem nebo autobusem do centra města nebo třeba až do světoznámé zoologické zahrady ve městě.
   Cestující například z Rychnova nad Kněžnou si tak bude moci jednoduše zakoupit v kterémkoli integrovaném autobuse nebo na vlakovém nádraží celodenní jízdenku v ceně 100 Kč a dojet s ní po libovolné trase až do ZOO a zpátky. Ve všech spojích v průběhu jízdy a v městské dopravě ve Dvoře Králové cestující jízdenku pouze předloží ke kontrole.
4) **Cestující z mezilehlých obcí mezi Trutnovem a Dvorem Králové získají daleko lepší možnost přepravy do měst a obcí za Dvorem Králové.**
   Například cestující z obce Kocbeře bude mít každé dvě hodiny spojení k rychlíkům do Dvora Králové, které se po přestupu cestujících z autobusu rozjedou do Liberce a do Hradce Králové a Pardubic. Cesta z Kocbeří do Hradce Králové tak bude na jeden jízdní doklad v ceně 45 Kč umožněna každé dvě hodiny s jedním přestupem s celkovou jízdní dobou přibližně jedné hodiny. Cestujícímu bude stačit pamatovat si například, že přípojný autobus k rychlíkům odjíždí ze zasávky Kocbeře, škola vždy v lichou hodinu a 32. minutu.

Příloha č.7.4

Změny jízdních řádů od 8. 3. 2009 v IDS IREDO v Královéhradeckém kraji

Tisková zpráva OREDO 5. 3. 2009

Společnost OREDO s.r.o., která je organizátorem regionální dopravy v Královéhradeckém kraji, ve spolupráci s drážními a autobusovými dopravci připravila změny jízdních řádů. Změny začnou platit od 8.3.2009.

Dochází především k následujícím změnám:

- změna jízdního řádu na lince Trutnov – Dvůr Králové nad Labem (samostatná tisková zpráva)
- omezení autobusové linky Náchod – Klodzko
- zrušení jednoho páru spojů na trase Náchod – Brno
- na ostatních linkách dochází pouze k několika minutovým posunům

Omezení provozu linky Náchod - Kudowa Zdroj - Kłodzko

Společnost CDS Náchod ruší od 8.3.2009 všechny spoje mezi Kudowou Zdroj a Kłodzkem. Důvodem je nerentabilnost linky a z toho plynoucí ztráta. Linka není na území Polské republiky dotována a dopravce ji provozuje na komerční riziko. Dále nebyl po celou dobu provozu umožněn společnosti CDS Náchod vjezd na některá autobusová nádraží, například v Kłodzku, což ztrátu ještě prohlubovalo.
Na trase Náchod – Kudowa Zdroj dochází ke zrušení spoje s odjezdem v 7:40 z Náchoda a 18:05 z Kudowy Zdroj, ostatní spoje jsou vedeny beze změny, pouze s několika minutovými posuny.

Omezení linky Náchod – Brno

Na lince Náchod – Brno společnost CDS Náchod zruší autobusový spoj s odjezdem z Náchoda v 6:40 a z Brna v 15:00. Důvodem je nerentabilnost linky.

Změny na Náchodsku

Na lince Broumov – Náchod dojde k uspíšení spoje s odjezdem z Broumova ve 21:10 o 30 minut, tak aby byl v Náchodě před začátkem noční směny. Důvodem je zajištění dopravy zaměstnanců průmyslových podniků na Hronovsku a Náchodsku po zrušení smluvní dopravy. Spoj bude nově z Broumova odjíždět ve 20:40 v pracovní dny a neděli a bude veden v Náchodě až na Staré Město.
Na lince Broumov – Heřmánkovice dochází k několikaminutovým posunům autobusů. Vybrané spoje budou nově zajíždět až na konec obce (zastávka Heřmánkovice, odb. Janovičky).
Z důvodu zlepšení návaznosti města Police nad Metují na vlakovou dopravu bude veden nový spoj s odjezdem z Police nad Metují v 8:30 na 4 km vzdálené vlakové nádraží.

Změny na Trutnovsku

Podvečerní autobusový spoj z Radvanic do Jívky bude uspíšen o 15 minut. Nově bude z Radvanic od železniční stanice odjíždět v 17:55. Dojde tak ke zlepšení návaznosti od vlaku z Trutnova, jenž přijíždí v 17:40.
K úpravě časových poloh dojde na lince Úpice – Hajnice. Důvodem je zlepšení návaznosti na zastávce Hajnice, ObÚ na linku Trutnov – Dvůr Králové nad Labem.

Změny na Rychnovsku

Dojde k uspíšení autobusového spoje Rychnov nad Kněžnou – Dobré – Dobruška s odjezdem v 6:10 a to o 5 minut. Důvodem je zajištění návaznosti v Dobrušce na další spoje, zejména ve směru Opočno, Hradec Králové a Náchod.
Na lince Rokytnice v Orl. horách – Rychnov nad Kněžnou bude spoj s odjezdem z Rokytnice v 8:00 posílen v úseku Pěčín – Rychnov nad Kněžnou dalším spojem, tak aby kapacita autobusů plně pokrývala poptávku cestujících.

Změny na železnici

Od 8.3.2009 dojde k minimálním změnám ve vlakových jízdních řádech. V úseku Týniště nad Orlicí – Holice bude uspíšen první ranní vlak s odjezdem z Týniště v 5:07 o 4 minuty, tak aby byla zajištěna v Holicích návaznost na vlak směr Pardubice.
Na trati 026 zastaví spěšné vlaky 1745 a 1748 na zastávce Hronov, zastávka. K rozšíření zastavování dojde též u ranního vlaku Teplice nad Metují – Trutnov na trati 047. Vlak s příjezdem do Trutnova v 7:34 zastaví v Trutnově, zastávce.

Kde je možné získat další informace

Další informace je možné získat zde:
www.jizdnirad.cz – vyhledání spojení
www.portal.idos.cz – oficiální server jízdních řádů

Dále Vám nabízíme ke stažení stručný seznam všech změn a možnost stáhnutí jízdních řádů IREDO (dle jednotlivých linek), kde jsme pro Vás změny žlutě vyznačili. Linky, které dosud nejsou v IREDO je možné stáhnout na **www.portal.idos.cz**