ORGANIZÁTOR REGIONÁLNÍ DOPRAVY

OREDO

zpráva o činnosti v roce 2006

OREDO s.r.o.
organizátor regionální dopravy

materiál OREDO 12.4.2007

Úvod

Hlavním úkolem organizátora v roce 2006 bylo pokračování v procesu optimalizace a integrace veřejné dopravy na území Královéhradeckého kraje. Stále větší úsilí však bylo třeba věnovat správě nově zavedených integrovaných systémů.

Dvěma největšími optimalizačními kroky organizátora v roce 2006 bylo dokončení optimalizace v drážní dopravě a provedení optimalizace na Červenokostelecku a Českoskalicku.

V oblasti správy IDS pak bylo nutné kromě obvyklých racionalizačních opatření řešit navíc klíčování tržeb mezi jednotlivými dopravci, aby bylo dosaženo souladu s platnou legislativou.

Personální složení zůstalo v podstatě shodné jako v roce 2005 až na drobné změny v organizační struktuře (viz. příloha č.1), které byly vyvolány dlouhodobou indispozicí hlavního technologa po těžkém úrazu.

Jak se již v minulém roce osvědčilo je také v této zprávě rozdělena činnost organizátora do sedmi oblastí, ve kterých jsou podrobněji popsány jednotlivé činnosti.

1. Optimalizace

Kromě racionalizačních úprav na optimalizovaném území Náchodska a Rychnovska proběhla v roce 2006 optimalizace autobusové dopravy na Červenokostelecku a Českoskalicku.

V oblasti železniční dopravy byla dokončena její optimalizace, která spočívala ve stanovení páteřních tratí, ve zpravidelnění dopravy (zavedení taktu) a v zavedení maxima návazností. Rovněž dálková železniční doprava (rychlíky a expresy), jejíž provoz hradí Ministerstvo dopravy, je plně v taktu a se stabilními časovými polohami.

- Dokončení optimalizace na Náchodsku
- Racionalizační opatření na Rychnovsku
- Optimalizace na území Červenoskostelecka a Českoskalicka
- Zpravidelnění železniční dopravy – dokončení taktu v železniční dopravě
- Návrh optimalizace dopravní obslužnosti v okolí tratě Kopidlno – Dolní Bousov

Dokončení optimalizace na Náchodsku

V říjnu 2005 proběhlo na Náchodsku plošné sčítání cestujících ve všech autobusech, které jsou zapojené v IDS IREDO Náchodsko. Na základě výstupů z tohoto sčítání proběhlo během prvních tří měsíců roku jednání s obcemi o úpravách jízdních řádů. K 1.4.2006 tak bylo vyřazeno z dotace celkem 25 spojů, což představuje cca 83 tis. Km/rok. Tyto spoje byly buď zrušeny, nebo bylo jejich financování převedeno na obce.

Racionalizační opatření na Rychnovsku

Od prosince 2006 bylo IDS IREDO zavedeno také na Rychnovsku. Při zahájení provozu došlo k navýšení autobusové dopravy o cca 50%. Nově byly zavedeny spoje zejména v souvislosti s rozvojem průmyslové zóny Kvasiny. Bylo změněno vedení linkových autobusů, které začaly ve větší míře zajíždět na vlaková nádraží v Týništi nad Orlicí, Častolovicích, Doudlebách nad Orlicí, Rychnově nad Kněžnou, Rokytnici v Orlických horách a ve spolupráci s Pardubickým krajem i v Ústí nad Orlicí. K posílení dopravy došlo také o víkendu, která až na výjimky v regionu prakticky neexistovala.

Zvýšená nabídka nových spojů však nebyla cestující veřejností využívána natolik, aby systém vykazoval meziročně stejnou ztrátu jako v roce 2005. Proto byla v průběhu roku 2006 realizována postupně následující racionalizační opatření :

1) Bylo provedeno vyhodnocení spojů s průměrnou tržbou menší než 3,- Kč/km. Tyto spoje byly rozděleny na spoje technologické (nájezd, dojezd, přejezd mezi ostatními výkony), spoje zajišťující základní dopravní obslužnost (doprava do škol, na úřady, k lékaři) a na spoje zbytné.

2) K 1.9.2006 byly zrušeny spoje s tržbou menší, než 1,- Kč/km. Jednalo se cca o 20 spojů, což znamenalo úsporu cca 25 tis. km a finanční úsporu cca 340 tis. Kč za rok.

3) K 10.12.2006 bylo rozhodnuto vyjmout z dotace spoje s tržbou menší, než 3,- Kč/km. To znamenalo buď spoje zrušit, nebo zajistit spoluúčast obcí na jejich provoz. Celkem tak bylo dosaženo úspory cca 6,5 miliónu Kč ročně.

Po provedených úpravách došlo k poklesu objemu dotovaných kilometrů o cca 400 tis. km ročně. Stále je však ve vztahu k roku 2005 na daném území větší objem dopravy o cca 22%.

Optimalizace na území Červenokostelecka a Českoskalicka

Od 10. prosince 2006 došlo k optimalizaci dopravy a rozšíření integrované dopravy IREDO Náchodsko na území Červenokostelecka, Českoskalicka, Úpicka a Trutnovska. Bylo navrženo zcela nové dopravní řešení, stanoveny oběhy vozidel a naplánováno použití dvou malých vozidel. Vyšším využitím vozidel bylo dosaženo úspory tří autobusů. Postupně byly vypracovány návrhy jízdních řádů, které byly dvoukolově projednávány s jednotlivými obcemi.

Integrovány byly všechny autobusové linky mezi Náchodem, Červeným Kostelcem a Trutnovem, železniční trať Hradec Králové – Jaroměř – Trutnov, a také místní autobusové spoje na Úpicku a Červenokostelecku. Na tomto území došlo k posílení dopravy cca o 12%, většinou se jednalo o nové víkendové spoje a o zajištění dopravy ve večerních hodinách. Nově také byla zajištěna provázanost páteřní autobusové linky Náchod – Trutnov s železniční tratí v Červeném Kostelci.

Zpravidelnění železniční dopravy – dokončení taktu v železniční dopravě

V roce 2006 bylo zavedeno zpravidelnění regionální osobní dopravy na trati 040 Chlumec nad Cidlinou – Stará Paka – Trutnov. Tím byla prakticky završena optimalizace železniční dopravy v našem kraji. Na této trati jsou vzájemně prokládány osobní a spěšné vlaky v 60-ti minutovém intervalu. Zpravidelněním dopravy došlo k navázání regionálních vlaků z tratě 040 v Chlumci nad Cidlinou na vlaky dálkové

dopravy na tratích 020 Hradec Králové – Chlumec nad Cidlinou – Praha a 030 Pardubice – Stará Paka – Liberec a v Ostroměři na osobní vlaky na trati 041 Hradec Králové – Jičín – Turnov. Nově vytvořený model železniční dopravy v daném regionu umožňuje postupné vytváření sítě návazné autobusové dopravy v rámci plánovaného rozšíření Integrovaného systému Královehradeckého kraje IREDO. Přijetí tohoto modelu však neumožňovalo zastavení osobních vlaků ve dvou zastávkách v úseku Chlumec nad Cidlinou – Nový Bydžov, jednalo se o zastávky v obcích Luková a Zachrašťany. Tyto obce jsou obslouženy doplňkovou autobusovou dopravou.

Návrh optimalizace dopravní obslužnosti v okolí tratě Kopidlno – Dolní Bousov

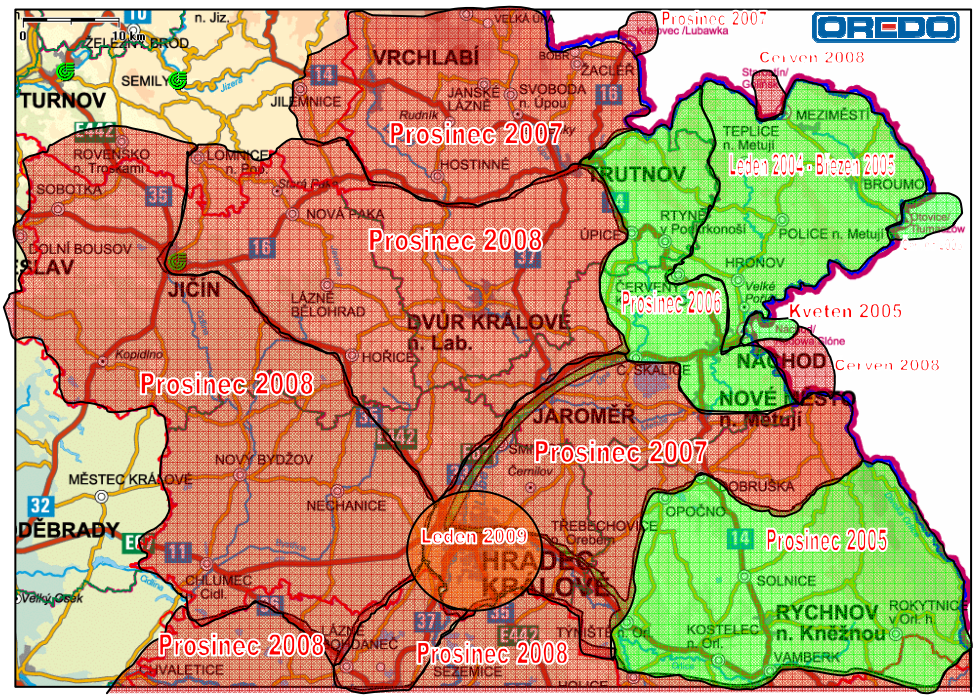
Na základě provedené kategorizace železniční tratí, ve které trať 063 Kopidlno – Dolní Bousov patří do 4. kategorie (tj. trať, která nemá vhodné trasování a míjí důležitá sídla) bylo zahájeno projednávání nahrazení stávajícího počtu vlakových spojů v pracovních dnech (v úseku Kopidlno – Dolní Bousov se jednalo obousměrně o 13 vlakových spojů) stejným počtem autobusových spojů. Autobusové spoje by cestující (stejně jako nyní vlak) přepravovaly k železničním stanicím v Kopidlně a Dolním Bousově. V těchto stanicích by bylo možné přestoupit na vlaky na trati 061 Jičín – Nymburk nebo 064 Mladá Boleslav – Stará Paka. S navrženým řešením většina obcí ležících v bezprostředním okolí tratě nesouhlasila. Obce navrhly vlastní variantu řešení - zajištění dopravní obsluhy daného území jedním motorovým vozem. Tím v úseku Kopidlno – Dolní Bousov došlo v pracovní dny ke snížení počtu vlakových spojů ze 13-ti na 12. Tento návrh byl přijat Zastupitelstvem Královehradeckého kraje.

2. Integrace

V roce 2006 pokračovalo Oredo s rozšiřováním integrované dopravy IREDO na další území. Zároveň došlo k zapojení dalších autobusových dopravců a k plné integraci rychlíků. Integrace probíhá společně s optimalizací dopravy a je nutným předpokladem pro vzájemnou tarifní provázanost železniční a autobusové dopravy.

- **Rozšíření IREDO Rychnovsko do Chocně od 1.9.2006**
- **Rozšíření IREDO Náchodsko o území Českoskalicka, Červeno-kostelecka a Úpicka s vazbou na Hradec Králové od 10.12.2006**
- **Integrace nových autobusových linek, přistoupení dopravců Osnado a Orlobus k systému ID a plná integrace rychlíků**
- **Klíčování tržeb za časové a přestupní jízdenky mezi dopravci**

Obr. č.1 Plán integrace v Královehradeckém kraji



Rozšíření IREDO Rychnovsko do Chocně od 1.9.2006

Od 1. 9. 2006 zavedlo Oredo rozšíření integrovaného tarifu IREDO do Chocně (viz. tarifní mapka IREDO Rychnovsko v příloze č.2). Do té doby končila integrace na hranici Pardubického a Královéhradeckého kraje, což neumožňovalo zakoupení časových a přestupních jízdenek mezikrajským cestujícím. Ve spolupráci s Pardubickým krajem bylo vytvořeno 5 nových tarifních zón. Došlo tak k dokončení integrace dvou místních autobusových linek z Kostelce nad Orlicí a železniční tratě z Týniště nad Orlicí do přirozeného spádového města Chocně a na koridor.

Rozšíření IDS Náchodsko od 10.12.2006 na Českoskalicko a Červenokostelecko s vazbou na Hradec Králové

Nejvýznamnějším rozšířením tarifu IREDO v roce 2006 bylo zaintegrování oblastí Českoskalicka, Červenokostelecka a Úpicka od 10.12.2006. Nové území bylo integrováno jako rozšíření původního území IREDO Náchodsko, zároveň došlo k prodloužení integrace po železnici až do Hradce Králové.

Celkem bylo vytvořeno 38 nových zón, oblast IREDO Náchodsko tak nyní obsahuje celkem 79 tarifních zón.

Rozšířením tarifu IREDO na další území byla upravena i tarifní mapka IREDO Náchodsko, která byla rozšířena o nové území s vazbou na Hradec Králové. Aktuální tarifní mapka je uvedena v příloze č.3.

Integrace nových autobusových linek, přistoupení dopravců Osnado a Orlobus k systému ID a plná integrace rychlíků

Na nově integrovaném území Českoskalicka, Červenokostelecka a Úpicka došlo také k plné integraci všech linek stávajících dopravců na

tomto území. Nově k IREDO přistoupili dopravci Osnado (9 linek) a Orlobus (1 linka).

Ve spolupráci s Ministerstvem dopravy ČR bylo dosaženo dohody o plném zapojení rychlíků do integrovaných systémů v Královéhradeckém kraji. Cestující mohou nyní používat jízdní doklady IREDO ve všech vlacích na železničních tratích v tomto 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 2006 zejména o následující činnosti :

- **Získávání údajů a jejich analýza**
- **Vyhodnocení nově zavedených spojů**
- **Projednávání finanční spoluúčasti obcí na méně využívané spoje**
- **Navrhování, projednávání a zapracování změn**
- **Vydávání informačních materiálů a jízdních řádů**
- **Spolupráce na řešení rozsáhlejších výluk na ČD**
- **Dopravní řešení rozsáhlejších výluk na silnici**
- **Zpracování návrhů smluv ve veřejné dopravě**
- **Projednávání JŘ ČD regionální a dálkové dopravy**
- **Klíčování tržeb v IDS**

Vyhodnocení nově zavedených spojů

Během celého roku 2006 probíhaly analýzy stávajících i nově zavedených spojů. Byl vytvořen program „tržby na jízdních řádech“, který přehledným způsobem umožňuje sledovat vývoj tržeb v průběhu celého roku na všech spojích (příklad výstupu z tohoto programu je uveden v příloze č.5). Dále probíhalo fyzické sčítání cestujících na jednotlivých linkách a spojích,

které přináší nejen informace o počtu cestujících, ale také znalosti jízdních dob mezi jednotlivými zastávkami. Sčítač dokonce zaznamenává případné zpoždění a důvod tohoto zpoždění. Na základě všech těchto údajů jsou navrhovány změny jízdních řádů.

Projednávání finanční spoluúčasti obcí na méně využívané spoje

Na základě provedených analýz (tržby v Kč/km, sčítání cestujících) jsou navrhovány k vyřazení z dotace spoje, které neplní funkci základní dopravní obslužnosti a jsou málo obsazené. Nejdříve jsou však tyto spoje nabídnuty ke spolufinancování obcím, kdy obce hradí pouze variabilní náklady, což představuje asi poloviční náklady Využití těchto spojů je dále sledováno, aby sama obec mohla posoudit svou další spoluúčast.

Celkově se obce podílejí na zajištění dopravní obslužnosti částkou cca 1,5 mil. Kč/rok.

Vydávání informačních materiálů a jízdních řádů

Nejrozsáhlejší informační kampaní byla propagace rozšíření integrované dopravy na Červenokostelecko, Českoskalicko a Úpicko. Oredo vytvořilo informační materiály a dodalo je všem obcím na tomto území. Obce tyto materiály zveřejnily v místních zpravodajích, nebo je přímo distribuovaly do všech domácností. Dále byly vytvořeny plakáty informující o nových autobusových spojích, které byly vyvěšeny na autobusových zastávkách v oblasti.

Na integrovaném území zajišťuje Oredo vydání společného jízdního řádu, jehož distribuce probíhá prostřednictvím dopravců a smluvních prodejců. V prosinci 2006 bylo vydáno 10 000 ks nových sešitových jízdních řádů IREDO Náchodsko a 6 000 ks IREDO Rychnovsko (ukázka vydaných jízdních řádů viz. příloha č.6). Publikace obsahují železniční a

autobusové jízdní řády, souhrnné jízdní řády více dopravců, mapu linek a informace o integrovaném tarifu IREDO. Již během prosince Oredo prodalo více než 90% všech výtisků, výsledná bilance nákladů a tržeb z publikační činnosti je pro Oredo zisková.
V souvislosti se změnami jízdních řádů vydalo Oredo aktualizované sešitové jízdní řády IREDO Náchodsko platné od 1.dubna 2006 v nákladu 5 800 ks, prodáno bylo 5 600 ks.

Spolupráce na řešení rozsáhlejších výluk na ČD

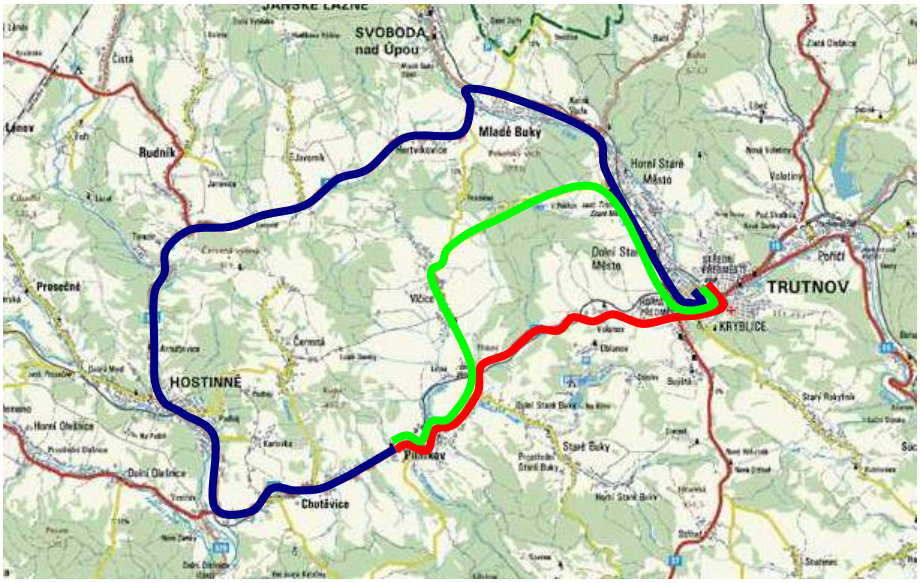
Společnost Oredo spolupracuje s Českými dráhami na přípravě dlouhodobějších výluk. V roce 2006 se jednalo zejména o výluky na trati 020 Velký Osek – Choceň, kdy v jarních měsících probíhala výluka v úseku Hradec Králové – Týniště nad Orlicí a během léta pak cca měsíční výluka mezi Hradcem Králové a Chlumcem nad Cidlinou. Byl zpracován alternativní jízdní řád a odlišné vyčkávací doby v uzlových stanicích.

Dopravní řešení rozsáhlejších výluk na silnici

V roce 2006 se konaly v Královehradeckém kraji dvě rozsáhlejší výluky silnic. Jednalo se o silnice II/310 a II/319 mezi Rychnovem nad Kněžnou a Rokytnicí v O.h., a o silnici I/16 z Trutnova směrem na Pilníkov.
V případě uzavírky silnic II/310 a II/319 se mělo původně jednat o dlouhodobou, cca 4 měsíce trvající úplnou uzavírku, kdy by navrhovaná objízdná trasa znamenala nárůst 13 km/na spoj a prodloužení jízdní doby o cca 20 minut na spoj. To by znamenalo nutnost nasadit do oběhu další autobus a dopravcům hradit navíc ujeté kilometry. Předpokládané náklady by se pohybovaly kolem 700 tis. Kč. Následně se však podařilo prosadit řešení s pouze úsekovými omezeními dopravy a s povolením

průjezdů autobusů uzavřenými úseky, mimo pokládku živičného povrchu. Celkové náklady na objížďku tak dosáhly cca pouze 135 tis. Kč.

U uzavírky silnice I/16 se sice jednalo o krátkodobější objížďku, ale vzhledem k uzavřenému úseku byla původně navržena objízdná trasa v celkové délce 34 km (na mapce modře) oproti 10 km dlouhé přímé trase (na mapce červeně). Tato objížďka by prodloužila dobu jízdy a navíc by došlo k neobsloužení několika zastávek.



přímá trasa

původní objížďka

nová objížďka (dle Oreda)

Díky Oredu však byla navržena objížďka po silnici nižší kategorie, kde byl omezen provoz nákladních automobilů mimo autobusy linkové dopravy a jediné kritické a nebezpečné místo bylo opatřeno semaforem se střídavým provozem v obou směrech. Délka této objížďky byla pouze 15 km (na mapce zeleně) a tím také nemuselo dojít téměř k žádným zásahům do jízdních řádů. Dosažená úspora finančních prostředků se pohybovala okolo 51 000 Kč

Projednávání JŘ ČD regionální a dálkové dopravy

Od února 2006 probíhala příprava změn jízdního řádu ČD. 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. V průběhu měsíce června pak probíhalo projednání na výjezdních setkáních přímo se zástupci obcí. Na základě vyhodnocení připomínek byl v průběhu měsíce července připraven konečný návrh jízdního řádu.

Klíčování tržeb v IDS

Vzhledem k zákonné potřebě realizace tržeb za přepravené osoby dopravcem ve veřejné dopravě je potřeba znát velikost tržeb, která přísluší dopravci, jenž uskutečnil přepravu osob na integrovanou jízdenku, přičemž jízdné za tuto přepravu inkasoval jiný dopravce.

Dopravce, který inkasoval jízdné odpovídající celé délce přepravní trasy a sám uskutečnil pouze část přepravy v určitém úseku, je povinen přeúčtovat část jízdného ostatním dopravcům, kteří se podíleli na přepravě v dalších úsecích této trasy.

K tomu, abychom znali velikost částek, které si musí přeúčtovat jednotliví dopravci zapojení do IDS IREDO, slouží metodika klíčování tržeb v IDS IREDO, kterou v roce 2006 vypracovala a zrealizovala společnost Oredo. Tyto zásady rozúčtování tržeb byly schváleny zastupitelstvem Královehradeckého kraje dne 22.11.2006.

Výpočet je založen na přiřazení tržeb za časové a přestupní jízdenky jednotlivým linkám podle místa přestupu a poměru počtu spojů v jednotlivých úsecích.

Oredo v současné době zpracovává měsíčně data všech přestupních a časových jízdenek dodaná dopravci, a na základě tabulky udávající poměr rozdělení tržeb na linky vytváří výsledné tabulky udávající částky

k přeúčtování mezi jednotlivými linkami a souhrnně mezi jednotlivými dopravci.

Pro klíčování tržeb není v současné době nutné použití čipových karet. Pokud by ale byl každý cestující používající přestupní nebo časovou jízdenku zaznamenán odbavovacím zařízením, znamenalo by to zjednodušení procesu výpočtu klíčovaní 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 (viz příloha č.4 – výsledky vyúčtování dopravní obslužnosti za rok 2006) a současně svým působením zajišťuje jejich efektivní využití.

V rámci opatření zavedených organizátorem bylo v roce 2006 celkem dosaženo úspor ve výši 19 987 201 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 a Rychnovsko**
- **Dopravní řešení objížděk**
- **Vlastní výdělečná činnost Oreda**
- **Spoluúčast obcí na financování veřejné dopravy**

V následující tabulce jsou uvedeny finanční úspory, které jednotlivé projekty přinesly.

Název projektu	úspory v Kč
Optimalizace veřejné dopravy (Náchodsko)	7 759 140
Optimalizace veřejné dopravy (Rychnovsko)	9 888 773
Dopravní řešení objížděk	616 000
Vlastní výdělečná činnost Oreda	255 288
Spoluúčast obcí	1 468 000
Celkem	**19 987 201**

Optimalizace veřejné dopravy – Náchodsko a Rychnovsko

V rámci optimalizace na Rychnovsku v roce 2006 došlo k navýšení ujetých kilometrů ve veřejné autobusové dopravě na 2 291 915 km oproti roku 2005, kdy autobusy najely 1 585 690 km, což znamenalo celkový nárůst o 44,54 % kilometrů a výrazné zlepšení obslužnosti v celém regionu. V roce 2005 tak činily náklady na tento provoz, při ceně 27,80 Kč/km, celkem 44 082 182 Kč. Bez Oredem provedené optimalizace a při stávajícím způsobu financování (27,80 Kč/km od ledna do června, a 28,24 Kč/km od července do prosince) by náklady po tak velkém navýšení ujetých kilometrů stouply na 64 203 276 Kč, ale díky optimalizaci a novému způsobu financování v IDS činily náklady na Rychnovsku 54 314 503 Kč, čímž došlo k celkové úspoře 9 888 773 Kč.

Na již zoptimalizovaném území Náchodska bylo v roce 2006 ujeto 1 662 011 km a náklady na tento provoz činily 38 801 614 Kč, což při průměrné ceně 27,80 Kč/km od ledna do června, a 28,24 Kč/km od července do prosince na území Královéhradeckého kraje představuje náklady ve výši 46 560 754 Kč. Provedenou optimalizací bylo dosaženo celkové úspory 7 759 140 Kč.

Vlastní výdělečná činnost Oreda

Společnost Oredo vedle své hlavní činnosti, kterou je organizace dopravní obslužnosti pro Královéhradecký kraj, v roce 2006 prodávala jízdní řády pro jednotlivá území IDS, což ji přineslo zisk finančních prostředků ve výši 80 288 Kč. Dále se podílela na zpracování projektu Optimalizace systému Městské autobusové dopravy v České Lípě a jeho financování, za který získala finanční prostředky ve výši 175 000 Kč.

Mezi další výdělečné aktivity společnosti Oredo patří vydávání sešitových jízdních řádů pro jednotlivá území IDS dle přepravních směrů z Hradce Králové.

Finanční prostředky získané z této činnosti byly přímo využity pro optimalizační činnost v Královéhradeckém kraji. Jednotlivé zakázky jsou podrobněji popsány v kapitole č.6 Externí projekty.

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 2006 se v této oblasti jednalo zejména o následující projekty :

- **Vybudování točny v Červeném Kostelci**
- **Vybudování nové zastávky Hronov,nádr.ČD**
- **Studie modernizace vozového parku na železnici**
- **Aplikace technických a provozních standardů veřejné dopravy**
- **Nasazení nových jednotek Regionovy v KHK**

Vybudování točny v Červeném Kostelci

V rámci rozšíření IREDO Náchodsko do oblasti Českoskalicka a Červenokostelecka bylo nutné, z důvodu nového trasování linek, zajistit bezpečné otáčení autobusu. Na některých místech bylo společně s dopravcem nalezeno již vhodné místo na otáčení bez dalších úprav.

Velký nárůst zajíždějících spojů na železniční stanici v Červeném Kostelci byl však důvodem vybudování vhodnějšího místa na otáčení, než provizoria, které používaly spoje na lince Červený Kostelec – Hronov. Po projednání celé situace s dopravci a městem, tak došlo k vybudování zpevněné plochy mimo komunikaci, která slouží k bezpečnému a plynulému otáčení.

Vybudování nové zastávky Hronov,nádr.ČD

V roce 2005 byla zavedena mezi Náchodem a Hronovem náhradní vlaková doprava z důvodu úplné uzavírky silnice mezi Velkým Poříčím a Hronovem. Před budovou vlakového nádraží v Hronově byla dočasně zřízena provizorní autobusová zastávka, umožňující bezproblémový přestup z autobusu na vlak a opačně. Po skončení objížďky došlo ke zrušení zastávky, avšak na základě podnětů od cestující veřejnosti, která vlakovou zastávku během uzavírky silnice využívala, proběhlo na podzim 2005 licenční řízení a na začátku roku 2006 byla zastávka schválena do trvalého provozu. U vlakového nádraží v Hronově tak končí místní linky ze Žďárek, Stárkova a Červeného Kostelce a cestující mají možnost přestoupit na vlaky ve směru Náchod i Meziměstí.

Studie modernizace vozového parku na železnici

V průběhu roku 2006 byla započata práce na projektu „Studie modernizace vozového parku železničních kolejových vozidel“ v rámci Královehradeckého kraje. Byly zpracovány varianty s nasazením rekonstruovaných vozidel (řada 814+914, 854+954) a dále i s nasazením nových vozidel jak české, tak i zahraniční výroby. Vzhledem k dodatečně pozměněným podmínkám byl projekt přepracováván na území regionu NUTS II. V případě, že se všechny prostředky podaří získat, by mělo v období let 2008 až 2013 dojít k obnovení vozového parku na všech tratích 1. a 2. kategorie a na většině tratí 3. kategorie.

Aplikace technických a provozních standardů veřejné dopravy

Od 1.10.2006 vešly v platnost Oredem vypracované Technické a provozní standardy veřejné dopravy Královehradeckého kraje. Tyto standardy v sobě také zahrnují smluvní sankce za jejich porušování.

Od 1.10.2006 Oredo provádělo pravidelnější kontroly, které odhalily několik provozních i technických nedostatků dopravců. Zvláště velkým porušením standardů bylo nevyčkání na jiný spoj nebo nedodržování jízdního řádu, kdy některé spoje odjížděly s předstihem.

Nasazení nových jednotek Regionovy v KHK

Vzhledem k uzavření dlouhodobé smlouvy mezi Královehradeckým krajem a Českými dráhami bude každoročně docházet ke garantované obnově vozového parku ČD pomocí nasazování rekonstruovaných vozidel řady 814+914 a 854+954. V roce 2006 byly do Královehradeckého kraje dodány dvě jednotky 814+914 (Regionova). 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 041 Hradec Králové – Jičín – Turnov.

6. Externí projekty

I přes značné vytížení v jiných oblastech své činnosti Oredo vyšetřilo trochu času na vypracování několika externích projektů, které ve svém důsledku přinesly úsporu nákladů na provoz organizátora.

V roce 2006 se jednalo o následující projekty :

- **Optimalizace MHD v České Lípě**
- **Návrh autobusového nádraží v Kostelci nad Orlicí**
- **Organizační řešení provozu na terminálu v Rokytnici v Orl.h.**

Městská autobusová doprava v České Lípě

Oredo zpracovalo na základě zakázky pro město Česká Lípa projekt optimalizace městské autobusové dopravy.

Výsledkem projektu je návrh provozování, financování, tarifu, odbavení a informačního systému městské dopravy. Oredo navrhlo výrazné snížení počtu nasazených vozidel, což se povedlo i přes více než dvojnásobné navýšení dopravního výkonu. Dále byla navržena doprava s více než padesátiprocentním nasazením nízkokapacitních vozidel.

Uvedené skutečnosti budou po uvedení do provozu znamenat i při uvedeném nárůstu výkonů pokles celkové prokazatelné ztráty z provozování osobní dopravy.

Návrh autobusového nádraží v Kostelci nad Orlicí

Na základě žádosti města Kostelec nad Orlicí byl zpracován návrh na nové autobusové nádraží. Byl nám předložen katastrální plán s pozemkem, které město plánuje využít. Na základě těchto podkladů byly navrženy dvě varianty, které byly předány městu. V první variantě

(viz. příloha 7.1) bylo navrženo 5 stání s odstavnou plochou pro 3 autobusy, ideální by však byla varianta druhá (viz. příloha 7.2), kde bylo navrženo 6 stání. K druhé variantě byly navíc navrženy jednotlivé směry a linky k jednotlivým stanovištím tak aby nedocházelo ke kolizním situacím. Oba návrhy budou v roce 2007 upraveny podle požadavků města.

Organizační řešení provozu na terminálu v Rokytnici v O.h.

V první polovině roku 2006 probíhala výstavba terminálu v Rokytnici v O.h. Společnost Oredo na základě žádosti města Rokytnice v O.h. zpracovala provozní řád terminálu a dále souhrnný jízdní řád pro autobusy i vlaky. Souhrnný jízdní řád je nadále při každé změně aktualizován a ve spolupráci s informačním střediskem v Rokytnici v O.h. jsou připravovány materiály na informační tabuli pro cestující, která je uvedena v příloze č.8.

7. Vývojová, vědecká a osvětová činnost

Při řešení problematiky dopravní obslužnosti se Oredo vždy snaží používat novátorské metody, moderní nástroje řízení a ekonomiky, ale také vymýšlet nová řešení a podílet se na utváření nového modelu dopravní obslužnosti.

V roce 2006 se jednalo zejména o následující činnosti :

- **Vývoj software pro klíčování tržeb**
- **Přednášky a semináře**
- **Vydávání tiskových zpráv a letáků**
- **Spolupráce na přípravě strategických dokumentů v dopravě**
- **Oponentury k diplomovým pracím**

Vývoj software pro klíčování tržeb.

V roce 2006 Oredo vyvinulo software v prostředí MS Access pro klíčování tržeb v IDS IREDO podle schválené metodiky. Vstupem výpočtu jsou údaje z odbavovacího zařízení, výstupem jsou jednotlivé tabulky s pokyny pro přeúčtování tržeb.

Přednášky a semináře

Pracovníci OREDA se zúčastnili v průběhu roku několika přednášek ať už v souvislosti s integrovaným dopravním systémem IREDO, tak i v jiných oblastech dopravy.

Jednalo o prezentaci na konferenci v Jablonném nad Orlicí s názvem „Konference Orlicko – Kladsko“, která proběhla ve dnech 3. a 4.10.2006.

Společnost Oredo přednesla příspěvek týkající se současného stavu veřejné dopravy mezi Královehradeckým krajem a Dolnoslazskim wojwodstvím včetně výhledu do budoucnosti.
Dále se zástupce Oreda zúčastnil odborné konference na téma "Současnost a perspektivy regionálních tratí“ pořádané Univerzitou Pardubice - Dopravní fakultou konané dne 3.10.2006 ve Vamberku. Zástupce společnosti Oredo přednesl na této konferenci příspěvek na téma „Realizace a strategické plány veřejné dopravy v Králové-hradeckém kraji s akcentem na železniční dopravu jako páteř systému“.
V neposlední řadě je nutné zmínit účast zástupců Oreda ve dnech 15.-17. května 2006 na XIII. semináři IDS v Lázních Bohdaneč, kde byl prezentován „Systém integrované dopravy IREDO a zkušenosti z optimalizace a integrace dopravy v Královéhradeckém kraji“.

Vydávání tiskových zpráv a letáků

V roce 2006 vydalo Oredo celkem 18 tiskových zpráv. Tiskové zprávy informovaly o novinkách ve veřejné dopravě v kraji a měly pozitivní vliv na vnímání hromadné dopravy veřejností. Oredo je mezi novináři již pevně zakotveno jako seriózní a důvěryhodný zdroj informací, proto také byla naprostá většina tiskových zprávy úspěšně prezentována v tisku i v rozhlase.

Mezi nejvýznamnější tiskové zprávy Oredo v roce 2006 patřily:

- tiskové zprávy o změnách v jízdních řádech
- zveřejnění návrhu železničního jízdního řádu 2006/2007
- propagace jízdenek IREDO pro Orlické hory
- rozšíření IREDO na Červenokostelecko a Úpicko

Některé zajímavé články čerpající z tiskových zpráv Oredo jsou uvedeny v příloze č.9.

Významným krokem bylo také odeslání informačního e-mailu s odkazem na zveřejněný návrh železničního jízdního řádu všem obcím Královéhradeckého kraje. Všechny obce tak včas získaly informaci o možnosti podávat připomínky v průběhu tvorby jízdního řádu.

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.

Obsah :

Úvod 2

1. Optimalizace 3

2. Integrace 7

3. Správa systému IDS 10

4. Ekonomika provozu veřejné dopravy 16

5. Rozvoj dopravy 19

6. Externí projekty 22

7. Vývojová, vědecká a osvětová činnost 24

Závěr : 27

Příloha č.1 29

Příloha č.2 30

Příloha č.3 30

Příloha č.4 31

Příloha č.5 32

Příloha č.6 32

Příloha č.7.1 33

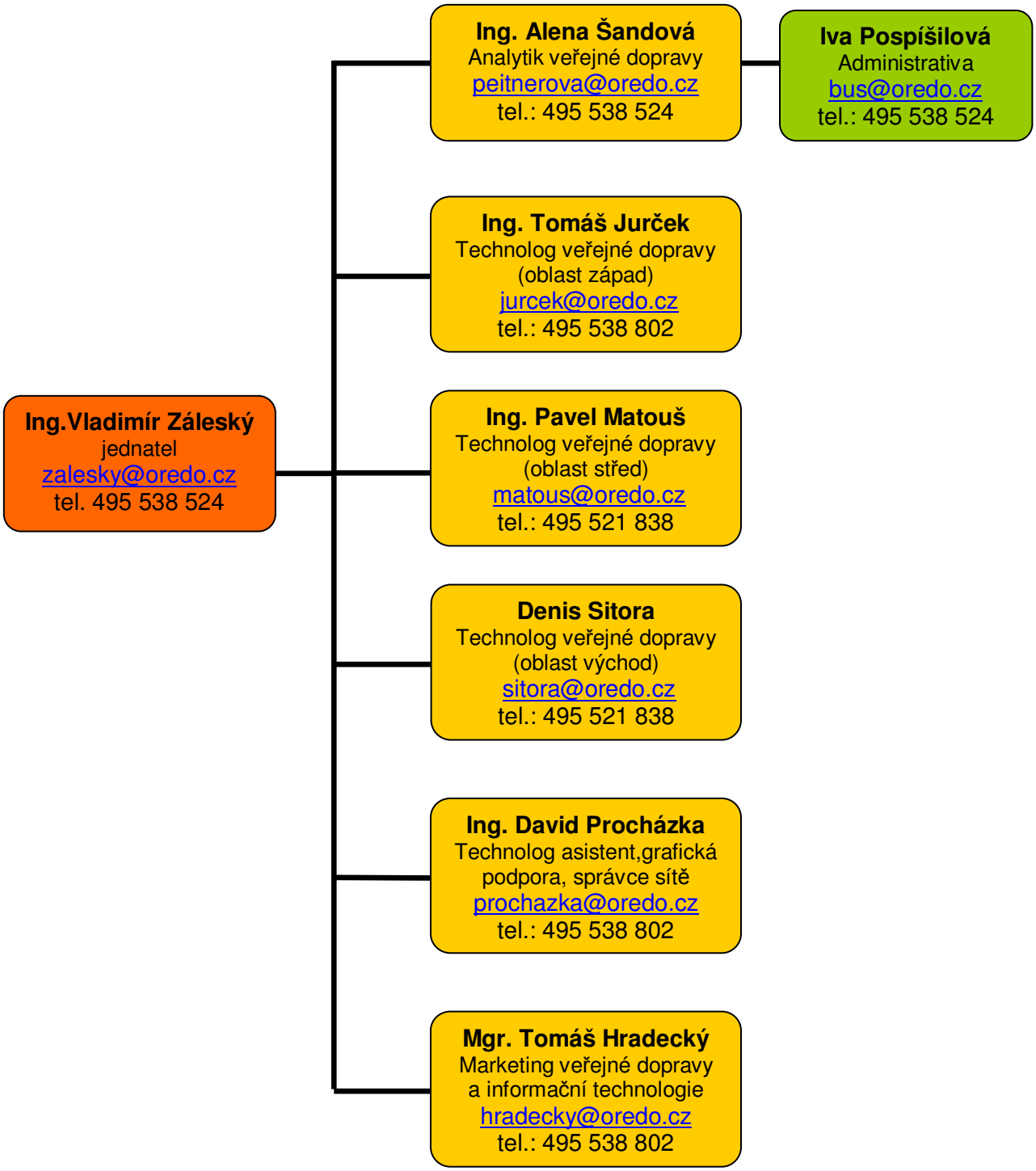
Příloha č.7.2 33

Příloha č.8 34

Příloha č.9 35

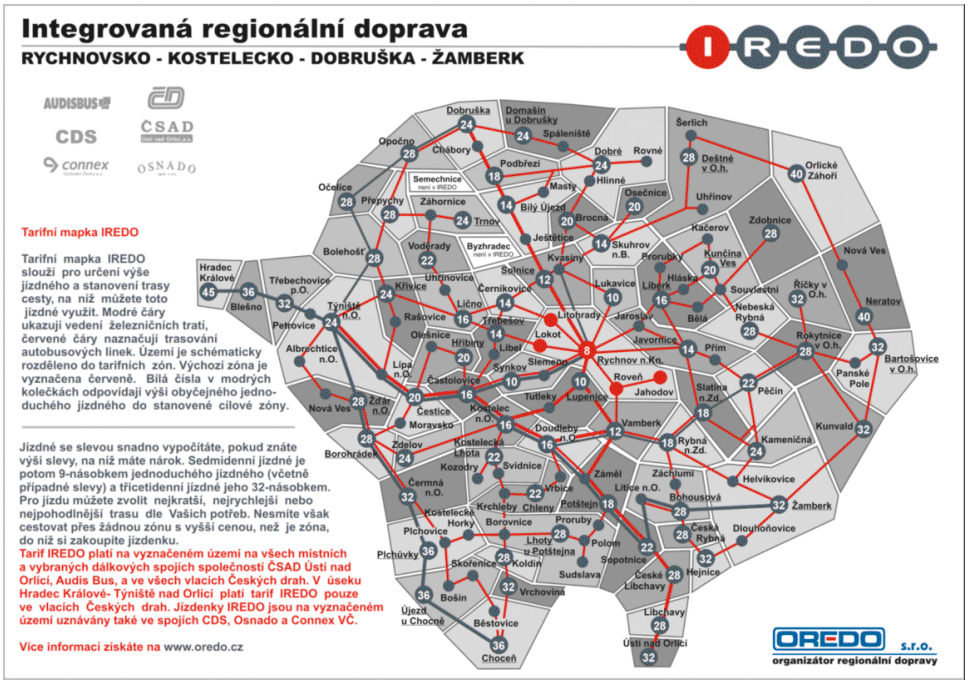
Příloha č.1

Organizační struktura a zaměstnanci OREDO



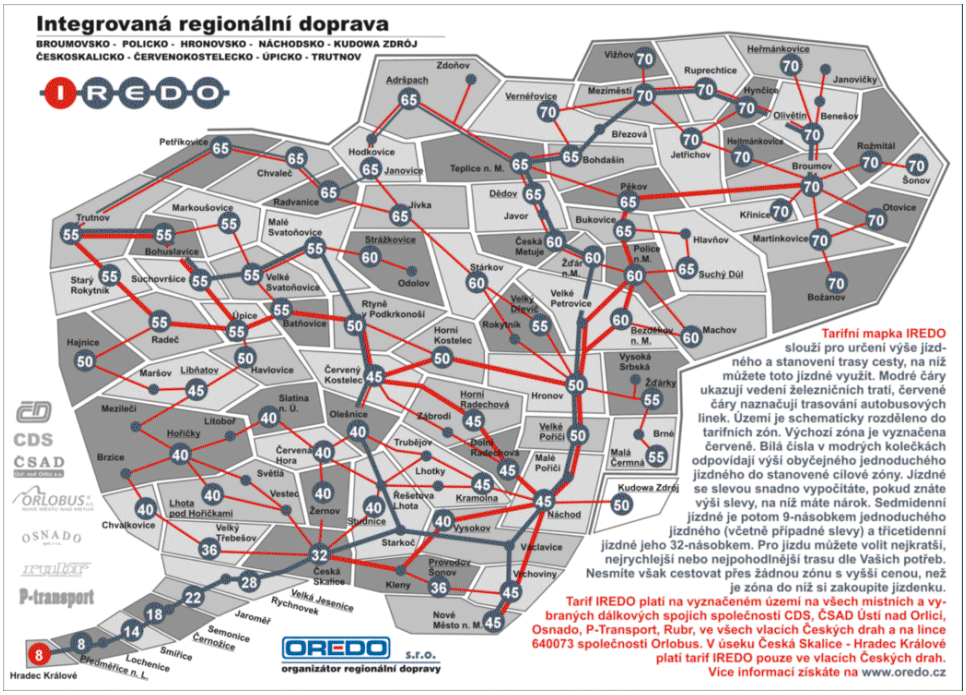
Příloha č.2

Ukázka aktuální mapky IREDO Rychnovsko



Příloha č.3

Ukázka aktuální mapky IREDO Náchodsko



Příloha č.4

Výsledky vyúčtování autobusové dopravní obslužnosti za rok 2006.

	I.-XII.2006				
	VLAD				žákovské jízdné
Dopravce	**ujeté km**	**náklady (leden-červen za 27,80 Kč/km, červenec-prosinec za 28,24 Kč/km)**	**tržba včetně ŽJ v dotované dopravě (v Kč)**	**prokazatelná ztráta (v Kč)**	**ztráta ze ŽJ (v Kč)**
AP Tour	326 284	9 138 743	4 139 567	4 999 176	347 334
AUDIS BUS	1 384 924	31 748 046	7 743 851	24 004 195	455 764
CDS Náchod	1 034 671	25 012 816	14 089 036	10 923 780	2 047 164
CONNEX VČ	1 888 743	52 902 839	23 160 190	29 742 649	2 918 108
ČSAD Semily	1 751 804	49 069 947	25 423 474	23 646 473	2 344 794
ČSAD ÚO	1 554 608	40 612 664	20 385 547	20 227 117	2 307 782
ČSAP Nymburk	35 886	1 004 998	354 055	650 943	40 956
FASSATI	19 594	548 091	94 694	453 397	19 863
KAD Vrchlabí	396 236	11 101 154	6 293 692	4 807 462	1 084 743
ORLOBUS	2 533 553	70 662 447	37 364 412	33 298 035	2 914 400
OSNADO	3 216 798	90 011 219	54 679 821	35 331 398	4 778 203
Transcentrum	90 192	2 526 073	1 347 455	1 178 618	92 401
P-transport	568 711	12 148 273	5 401 171	6 747 102	574 437
Rubr					210 689
ČSAD České Budějovice					91 611
ČD v IREDU			658 620,00	-658 620	23 899
RUBR v IREDU			-57 091,50	57 092	
DpmHK				266 507	
celkem	**14 802 004**	**396 487 309**	**201 078 494**	**195 675 322**	**20 252 148**
objížďka				177 156	
vyrovnání vyúčtování prosince 05				*673 599*	
Celkem v roce 2006				**196 526 077**	**20 252 148**

celkové vyúčtování za rok 2006 (v Kč)	**216 778 225**

Příloha č.5

Příklad výstupu z programu – tržby na JŘ

Linka číslo 700931 Ústí n.Orl.-Vamberk-Rychnov n.Kněž.-Kvasiny-Skuhrov n.Bělou Platí od 11.12.2005 do 9.12.2006

Tržby Kč/km																		
1.1.-21.1.2006	26,98	37,62	11,17	5,94	11,71	5,49	20,13	22,92	14,29	24,37	5,56	7,08	2,27	3,94	0,83
22.1.-31.1.2006	25,96	36,89	13,29	6,4	12,5	6,81	24,59	19,01	13,1	24,08	6,26	9,42	2,04	3,63	1,74
2006 únor	24,49	38,03	13	6,91	14,78	11,26	23,13	22,79	12,75	26,83	9,2	11,94	3,07	4,64	3,25
1.1.-18.3.2006	23,1	33,33	14,89	7,91	15,17	7,26	21,09	18,31	11,62	23,68	8,42	10,81	3,43	6,57	3,68
19.3.-31.3.2006	22,97	35,46	15,09	6,4	12,81	6,04	23,25	19,37	11,75	23,68	7,18	10,7	6,9	4,3	2,89
2006 duben	23,01	28,34	13,57	5,24	12,89	7,11	19,42	19,8	11,18	23,07	6,13	10,45	3,69	4,53	2,24
2006 květen	22,26	33,86	14,5	8,06	13,47	6,81	19,66	20,65	10,48	19,74	6,75	9,64	6,17	4,01	3,01
2006 červen	26,22	25,72	15,04	6,02	13,61	9,49	19,36	14,27	12,74	14,26	8,16	8,7	4,66	4,62	5,17
2006 červenec	22,48	9,7	15,06	5,9	12,64	6,5	18,42	7,63	9,67	14,24	7,61	9,58	2,39	6,15	7,45
2006 srpen	18,89	9,91	13,62	4,51	12,2	7,1	19,5	7,89	12,47	19,09	6,02	7,22	3,98	6,04	12,6
2006 září	20,03	32,74	15,14	7,05	16,94	7,84	22,39	20,84	11,89	24,43	6,72	11,12	4,71	9,94	10,63

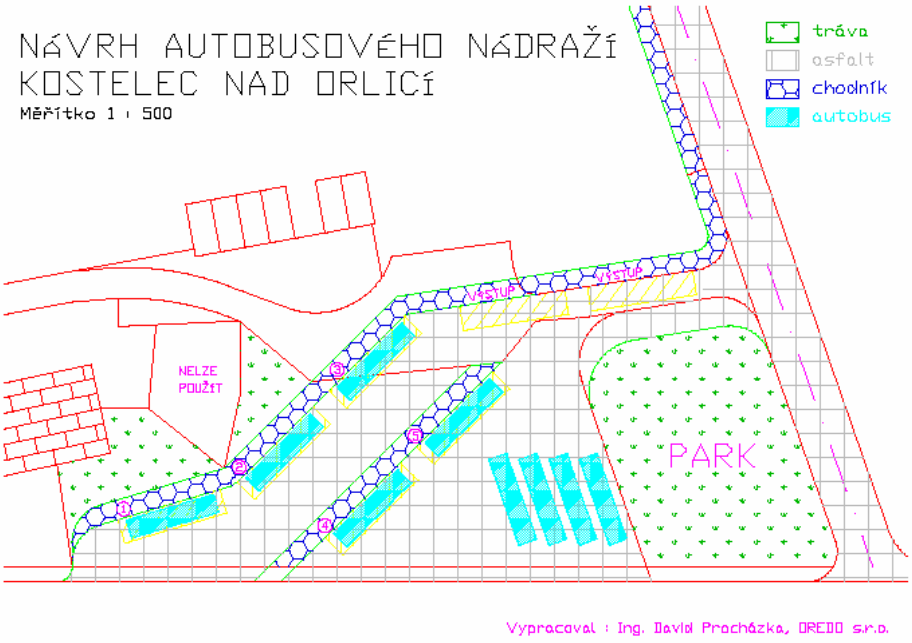
Tč			Spoj 1	Spoj 21	Spoj 3	Spoj 29	Spoj 23	Spoj 31	Spoj 5	Spoj 25	Spoj 13	Spoj 7	Spoj 9	Spoj 33	Spoj 27	Spoj 35	Spoj 11	Spoj 37	km	km
			X m	X	X m	6+ ni	X m	6+ m	X m	X m	X m	X 18	X m	6+ m	X ni	6 15 m	X m	+ 36 m		
1	Ústí n.Orl.,Žel.st.	odjezd	4:15	6:15	8:15	9:15	10:15	12:15	12:15	14:15			16:15	16:15	18:15	20:15	20:15	20:15	0	
2	Ústí n.Orl.,U Václava		4:16	6:16	8:16	9:16	10:16	12:16	12:16	14:16			16:16	16:16	18:16	20:16	20:16	20:16	1	
3	Ústí n.Orl.,aut.nádr.MHD	příjezd	4:20	6:20	8:20	9:20	10:20	12:20	12:20	14:20	14:46	15:46	16:20	16:20	18:20	20:20	20:20	20:20	2	0
3	Ústí n.Orl.,aut.nádr.MHD	odjezd	4:25	6:25	8:25	9:25	10:25	12:25	12:25	14:25	14:45	15:45	16:25	16:25	18:25	20:25	20:25	20:25		
4	Ubchavy,žel.zast.		4:26	6:26	8:26	9:26	10:26	12:26	12:26	14:26	14:47	15:46	16:26	16:26	18:26	20:26	20:26	20:26	1	2
5	Ubchavy,SOR		4:30	6:30	8:30	9:30	10:30	12:30	12:30	14:30	14:49	15:50	16:30	16:30	18:30	20:30	20:30	20:30	5	3
6	Ubchavy,potis		4:32	6:32	8:32	9:32	10:32	12:32	12:32	14:32	14:50	15:52	16:32	16:32	18:32	20:32	20:32	20:32	6	3
7	Ubchavy,pož.zbroj.		4:34	6:34	8:34	9:34	10:34	12:34	12:34	14:34	14:52	15:54	16:34	16:34	18:34	20:34	20:34	20:34	6	4
8	Ubchavy,Dělidlní		4:36	6:36	8:36	9:36	10:36	12:36	12:36	14:36	14:53	15:56	16:36	16:36	18:36	20:36	20:36	20:36	7	5
9	Ubchavy,na Dělice		4:38	6:38	8:38	9:38	10:38	12:38	12:38	14:38	14:55	15:58	16:38	16:38	18:38	20:38	20:38	20:38	8	6
10	České Libchavy,Jednota		4:40	6:40	8:40	9:40	10:40	12:40	12:40	14:40	14:57	16:00	16:40	16:40	18:40	20:40	20:40	20:40	9	7
11	České Libchavy,Pasáky		4:42	6:42	8:42	9:42	10:42	12:42	12:42	14:42	14:59	16:03	16:42	16:42	18:42	20:42	20:42	20:42	10	8
12	Sopotnice,odb.I		4:44	6:44	8:44	9:44	10:44	12:44	12:44	14:44	15:01	16:05	16:44	16:44	18:44	20:44	20:44	20:44	11	9
13	Sopotnice,odb.II		4:46	6:46	8:46	9:46	10:46	12:46	12:46	14:46	15:03	16:07	16:46	16:46	18:46	20:46	20:46	20:46	12	10
14	Sopotnice,pož.zbroj.		4:48	6:48	8:48	9:48	10:48	12:48	12:48	14:48	15:06	16:09	16:48	16:48	18:48	20:48	20:48	20:48	13	11
15	Sopotnice,Orlican		4:50	6:52	8:50	9:50	10:50	12:50	12:50	14:50	15:07	16:12	16:50	16:50	18:50	20:50	20:50	20:50	14	12
16	Potštejn,pila		4:52	6:55	8:52	9:52	10:52	12:52	12:52	14:52			16:52	16:52	18:52	20:52	20:52	20:52	16	14
17	Potštejn,odb.Žel.st		4:54	6:58	8:54	9:54	10:54	12:54	12:54	14:54	15:10		16:54	16:54	18:54	20:54	20:54	20:54	17	15
18	Zámil,u výtrníka		4:56	7:01	8:56	9:56	10:56	12:56	12:56	14:56	15:12		16:56	16:56	18:56	20:56	20:56	20:56	18	16
19	Zámil,žel.zast.		4:58	7:03	8:58	9:58	10:58	12:58	12:58	14:58	15:13		16:58	16:58	18:58	20:58	20:58	20:58	19	17
20	Doudleby n.Orl.,Výhnánov																			
21	Doudleby n.Orl.,Peřín																			
22	Doudleby n.Orl.,Žel.st.																			
23	Doudleby n.Orl.,u výhn.																			
24	Vamberk,rem.		5:02	7:07	9:02	9:02	11:02	13:02	13:02	15:02	15:16		17:02	17:02	19:02	21:02	21:02	21:02	22	20
25	Vamberk,u mostu		5:05	7:10	9:05	9:05	11:05	13:05	13:05	15:05			17:05	17:05	19:05	21:05	21:05	21:05	23	20
26	Lupenice		5:08	7:13	9:08	9:08	11:08	13:08	13:08	15:08			17:08	17:08	19:08	21:08	21:08	21:08	24	22
27	Rychnov n.Kněž.,Pod Sudinami		5:11	7:16	9:11	9:11	11:11	13:11	13:11	15:11			17:11	17:11	19:11	21:11	21:11	21:11	26	24
28	Rychnov n.Kněž.,Žel.st.		5:13	7:18	9:13	9:13	11:13	13:13	13:13	15:13			17:13	17:13	19:13	21:13	21:13	21:13	27	
29	Rychnov n.Kněž.,aut.nádr.	příjezd	5:15	7:20	9:15	9:15	11:15	13:15	13:15	15:15	15:23		17:15	17:15	19:15	21:15	21:15	21:15	28	25
29	Rychnov n.Kněž.,aut.nádr.	odjezd	5:20	7:20	9:15	9:15	11:15	13:15	13:20	15:15	15:23		17:15	17:15	19:15	21:15	21:20	21:20		
30	Rychnov n.Kněž.,nemocnice		5:22						13:22								21:22	21:22	29	
31	Rychnov n.Kněž.,Upovka		5:24						13:24								21:24	21:24	30	
32	Solnica,u hřbitova		5:26						13:26								21:26	21:26	32	
33	Solnica,u zelenáče dromu		5:28						13:28								21:28	21:28	32	
34	Kvasiny,autoneškové zův.		5:30						13:30								21:30	21:30	34	
35	Kvasiny,konzum																21:35	21:35	35	
36	Kvasiny,požární zbrojnice																21:37	21:37	36	
37	Kvasiny,U soudku																21:39	21:39	37	
38	Skuhrov n.Bělou,Porkert																21:41	21:41	38	
39	Skuhrov n.Bělou,nákupní středisko																21:43	21:43	39	
40	Skuhrov n.Bělou,Růženina huť	příjezd															21:45	21:45	40	

Příloha č.6

Jízdní řády vydané OREDEM pro obě IREDA platné od 10.12.2006

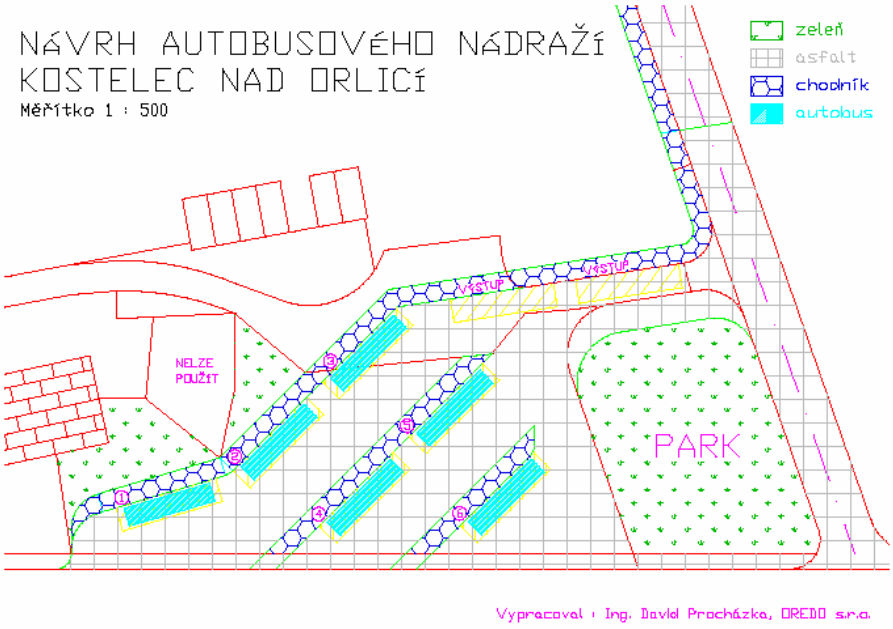
Příloha č.7.1

Návrh autobusového nádraží v Kostelci nad Orlicí – 5 stání



Příloha č.7.2

Návrh autobusového nádraží v Kostelci nad Orlicí – 6 stání



Příloha č.8

Informační tabule s odjezníkem a jízdními řády – Rokytnice v Orl.h.

Příloha č.9

Novinový článek informující o rozšíření IREDA na nové území.

Zítra se mění jízdní řády na kolejích i u autobusových spojů
IREDO se rozšiřuje také na Červenokostelecko a Úpicko
Náchodský deník - 9.12.2006

Náchodsko - Od zítřejšího dne dochází ke změnám jízdních řádů. Mění se jízdní řád na železnici a v některých oblastech Královéhradeckého kraje i v autobusové dopravě. Jednou z nejvýznamnějších novinek bude změna jízdních řádů na Červenokostelecku a Úpicku.

Jednou z nejvýznamnějších změn v autobusových jízdních řádech bude pravidelný hodinový takt na autobusové lince Náchod - Trutnov. Zlepšit by se měly i návaznosti na vlaky v Červeném Kostelci, v České Skalici a mnohé jistě potěší nové víkendové spoje i do malých obcí Kramolna, Studnice, Hořičky, Žernov, Havlovice a dalších. Nové večerní spoje po 22. hodině umožní dopravu pracovníků z odpoledních směn.

Nejvýznamnější změny v železničních jízdních řádech se na Náchodsku týkají přípoje ve Starkoči do Náchoda a Hronova - nabídne se tak možnost dopravy vlakem z Hradce Králové do Náchoda za 50 minut a do Hronova za 1 hodinu.

Nabídnou více spojů

" Na území Červenokostelecka a Úpicka byly zpracovány oběhy vozidel tak, aby byl region obsloužen menším počtem vozidel. Na spojích, které jsou méně vytíženy, budou nasazeny malé autobusy. To vše povede k hospodárnějšímu provozu," informoval nás Vladimír Záleský, jednatel společnosti OREDO, a dodal, že díky úsporám bude možné zajistit více spojů. " Snažili jsme se zajistit obcím lepší dopravní obslužnost. Ušetřené finanční prostředky budou použity k navýšení počtu spojů. Další možnost zlepšení přinesou noví cestující - čím více budou nové spoje využívány, tím vyšší budou tržby za jízdné. Tyto tržby budou opět použity na zavedení nových spojů," slibuje Záleský.

Změnou projde i páteřní autobusová linka Náchod - Trutnov. Autobusy zde budou jezdit v pracovní dny v pravidelném hodinovém intervalu, o víkendu bude interval dvouhodinový. V Červeném Kostelci budou autobusy zajíždět k železniční stanici, kde budou zajišťovat přípoje na vlaky z Hradce Králové pro občany ze Rtyně v Podkrkonoší a Batňovic.

Na lince z Náchoda do Červeného Kostelce přes Olešnici budou zavedeny nové autobusové spoje umožňující dopravu na všechny tři směny do průmyslové zóny v Červeném Kostelci.

OREDO ve spolupráci s dopravci připravilo také rozšíření víkendové dopravy mezi městy ve večerních hodinách. " O sobotách a nedělích pojedou po 22. hodině nové autobusové spoje, a to z Náchoda do Červeného Kostelce a z Trutnova do Úpice. Chceme tak nabídnout možnost dopravy na směny zaměstnancům v nepřetržitých provozech, ale také bychom rádi oslovili lidi cestující za kulturou nebo za zábavou," říká technolog veřejné dopravy Tomáš Jureček.

Nové noční jízdy

Nové večerní autobusy o sobotách a nedělích umožní použití veřejné dopravy při cestě z kina, z divadla, nebo jiné kulturní akce." S dopravou pro volný čas souvisí také spoje určené pro turisty. Příkladem jsou víkendové autobusy z Úpice do Odolova, který je výchozím bodem pro lyžařské výlety do Jestřebích hor. V letní sezóně bude zajištěno zajíždění autobusu od železniční stanice v České Skalici k zámku v Ratibořicích. Tam budou autobusy zajíždět od dubna do září," uzavřel Jureček.

JIŘÍ ŘEZNÍK

Foto - Zítřejším dnem dochází ke změnám jízdních řádů. Cestujícím se nabídnou nové víkendové spoje i pozdní večerní spoje po 22. hodině umožňující dopravu například zaměstnancům vracejícím se domů z odpolední směny.

Informační novinový článek o přeshraničním spojení do Polska.

Nový jízdní řád linky Náchod-Kudowa Zdrój

Od 11. prosince 2005 platí nový jízdní řád autobusové linky **Náchod-Kudowa Zdrój**. Doprava na lince byla značně rozšířena - v pracovní dny jezdí 10 párů spojů a v soboty, neděle a svátky 8 párů spojů. Autobus mezi Náchodem a Kudowou Zdrójí tak jezdí **každé 2 hodiny**.

V pracovní dny začíná provoz na lince ve 4:35, první spoj z Kudowy Zdróje jede v 5:05. Poslední spoj jede z Náchoda ve 22:40 a z Kudowy Zdróje ve 23:05.

O sobotách, nedělích a státní svátcích v České republice jede první spoj z Náchoda v 7:30, první spoj z Kudowy Zdróje jede v 8:05. Poslední spoj z Náchoda jede ve 21:30, z Kudowy ve 22:05.

Jízdní řád této linky připravila společnost OREDO, s. r. o., organizátor regionální dopravy Královéhradeckého kraje *www.oredo.cz*

000554 Náchod-Kudowa Zdrój

Platí od 11.12.2005 do 9.12.2006

Připravu zajišťuje CDS s.r.o. Náchod, Kladská 286, středisko Náchod, Borská 5151, tel. 491 427 554

	PRACOVNÍ DNY										
		x	x			x	x			x	
Náchod,Bražec,otáčka		06:15	08:15			14:15	16:15			22:05	
Náchod,Staré Město,rozc.		06:23	08:23			14:23	16:23			22:13	
Náchod,Okresní úřad		06:26	08:26			14:26	16:26			22:16	
Náchod aut.st.	x	06:28	08:28	x	x	14:28	16:28	x	x	22:18	x
Náchod aut.st.	04:35	06:30	08:30	10:30	12:30	14:30	16:30	18:40	20:40		22:40
Náchod,Montace	04:38	06:33	08:33	10:33	12:33	14:33	16:33	18:43	20:43		22:43
Náchod,Běloves,otáčka	04:40	06:35	08:35	10:35	12:35	14:35	16:35	18:45	20:45		22:45
Náchod,Běloves,škola	04:42	06:37	08:37	10:37	12:37	14:37	16:37	18:47	20:47		22:47
Náchod,Běloves,Kaufland	-	06:40	08:40	10:40	12:40	14:40	16:40	18:50	20:50		22:50
Kudowa Zdroj	04:55	06:55	08:55	10:55	12:55	14:55	16:55	19:05	21:05		23:05
	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x
Kudowa Zdroj	05:05	07:05	09:05	11:05	13:05	15:05	17:05	19:05	21:05		23:05
Náchod,Běloves,Kaufland	-	07:20	09:20	11:20	13:20	15:20	17:20	19:20	21:20		23:20
Náchod,Běloves,škola	05:22	07:22	09:22	11:22	13:22	15:22	17:22	19:22	21:22		23:22
Náchod,Běloves,otáčka	05:24	07:24	09:24	11:24	13:24	15:24	17:24	19:24	21:24		23:24
Náchod,Montace	05:26	07:26	09:26	11:26	13:26	15:26	17:26	19:26	21:26		23:26
Náchod aut.st.	05:30	07:30	09:30	11:30	13:30	15:30	17:30	19:30	21:30	x	23:30
Náchod aut.st.	05:33	07:33			13:33	15:33				21:50	
Náchod,Okresní úřad	05:35	07:35			13:35	15:35				21:52	
Náchod,Staré Město,rozc.	05:38	07:38			13:38	15:38				21:55	
Náchod,Bražec,otáčka	05:45	07:45			13:45	15:45				22:05	

	SOBOTY, NEDĚLE A SVÁTKY							
					24	30	30	30
	6,+	6,+	6,+	6,+	6,+	6,+	6,+	6,+
Náchod aut.st.	07:30	09:30	11:30	13:30	15:30	17:30	19:30	21:30
Náchod,Montace	07:33	09:33	11:33	13:33	15:33	17:33	19:33	21:33
Náchod,Běloves,otáčka	07:35	09:35	11:35	13:35	15:35	17:35	19:35	21:35
Náchod,Běloves,škola	07:37	09:37	11:37	13:37	15:37	17:37	19:37	21:37
Náchod,Běloves,Kaufland	07:40	09:40	11:40	13:40	15:40	17:40	19:40	21:40
Kudowa Zdroj	07:55	09:55	11:55	13:55	15:55	17:55	19:55	21:55
					24	30	30	30
	6,+	6,+	6,+	6,+	6,+	6,+	6,+	6,+
Kudowa Zdroj	08:05	10:05	12:05	14:05	16:05	17:55	20:05	22:05
Náchod,Běloves,Kaufland	08:20	10:20	12:20	14:20	16:20	18:10	20:20	22:20
Náchod,Běloves,škola	08:22	10:22	12:22	14:22	16:22	18:12	20:22	22:22
Náchod,Běloves,otáčka	08:24	10:24	12:24	14:24	16:24	18:14	20:24	22:24
Náchod,Montace	08:26	10:26	12:26	14:26	16:26	18:16	20:26	22:26
Náchod aut.st.	08:30	10:30	12:30	14:30	16:30	18:20	20:30	22:30

Poznámky

x	jede v pracovní dny
6	jede v sobotu
+	jede v neděli a svátek
24	nejede 24.12.
30	nejede 24.12.,.31.12.

Cena jízdenky Náchod-Kudowa Zdrój

12 Kč nebo 2 Zł.

Týdenní jízdné: 106 Kč

Měsíční jízdné: 384 Kč

Na lince platí tarif IREDO

Informace o tarifu jsou zveřejněny ve vozidle na lince

Vydalo OREDO s.r.o.

Novinový článek informující o snadnějším spojení do horských míst

Regionální mutace| Mladá fronta DNES - východní Čechy (hradec králové), pátek 7.7.2006

Cesta do hor je snazší

Do Orlických hor lze nyní cestovat vlakem a autobusem na jednu jízdenku

Hradec Králové - Cestování do Orlických hor je nyní snazší i levnější pro ty, kteří využijí systém integrované regionální dopravy Iredo.

Kdo si chce udělat výlet třeba z Hradce Králové do Deštného nebo do Říček, koupí si na hradeckém železničním nádraží přímou jízdenku Iredo, která platí nejen ve vlaku, ale i v návazném autobuse. Cestující pojede nejdříve vlakem a v Častolovicích nebo v Rokytnici v Orlických horách přestoupí na autobus. Stejně tak je možné si při cestě zpět koupit jízdenku Iredo přímo do Hradce.

„Jízdenky Iredo vydávají České dráhy a autobusoví dopravci Audis Bus a ČSAD Ústí nad Orlicí. Na vybraných spojích je uznávají také dopravci CDS, Osnado a Connex Východní Čechy," upřesnil Vladimír Záleský, jednatel krajské společnosti Oredo, která je organizátorem regionální dopravy.

Hlavně turisté letos poprvé ocení takzvané jednodenní síťové jízdenky Iredo pro neomezené celodenní cestování v integrovaném dopravním systému.

„Cena pro jednotlivce činí sto, skupinovou variantu nabízíme za dvě stě korun. Ta platí až pro pět lidí, z toho nejvýš dva dospělé a až tři děti do patnácti let. S jízdenkou, kterou ocení hlavně rodiny s dětmi, je možno navštívit více míst a libovolně využívat vlaky a autobusy," uvedl Záleský. Na území integrované dopravy Iredo v oblasti Orlických hor a Podorlicka je řada zajímavých míst a pamětihodností, například Třebechovické muzeum betlémů, hrady či zámky v Opočně, Rychnově nad Kněžnou, Častolovicích, Doudlebách nad Orlicí, Potštejně a v Liticích nad Orlicí. Mezi turisticky atraktivní místa patří i pohraniční pevnost Hanička u Rokytnice v Orlických horách nebo rozhledny na Velké Deštné, v Žamberku, ve Skuhrově nad Bělou, ve Vrbici a ve Vojenicích. Všechna tato místa jsou dostupná autobusem nebo vlakem.

„Autobusové linky do Orlických hor navazují na vlaky v železničních stanicích Častolovice, Rychnov nad Kněžnou a Rokytnice v Orlických horách. Rozšířena je především víkendová doprava," uvedl Záleský.

Od června do září navíc nabídku doplňují cyklobusy, které mohou využít nejen cyklisté, ale i cestující bez jízdního kola.

Seznam spojů, pro něž tarify Iredo Rychnovsko platí, je na webových stránkách www.oredo.cz v sekci Iredo Rychnovsko. Jízdní řád lidé seženou v pokladnách Českých drah a v informačních střediscích. Pro vyhledání spojení je možno použít adresu www.jizdnirad.cz.

Integrace dopravců na Náchodsku a Broumovsku docílila společnost Oredo na konci roku 2004, letos ji rozšířila o spoje na Rychnovsku a v oblasti Orlických hor. Do konce roku chce do systému začlenit i veřejnou dopravu na Trutnovsku.

***

Se skupinovou jízdenkou, je možno navštívit více míst a libovolně využívat vlaky a autobusy.

Vladimír Záleský, společnost Oredo

Autor: TOMÁŠ KUČERA

Novinový článek představující nový vlakový jízdní řád – GVD 2006/2007

DNES 7. listopadu 2006 KRAJ HRADECKÝ

NOVÝ JÍZDNÍ ŘÁD Nové rychlíky z Prahy do Hradec Králové, rychlejší spojení mezi Hradcem a Trutnovem či pravidelnou dopravu na tratích Chlumec nad Cidlinou - Trutnov a Jaroměř - Liberec slibují dráhy od 10. prosince.

Do Prahy pojede vlak častěji

Hradec Králové - Nejvýraznější změnou v novém jízdním řádu, který začne platit od 10. prosince, bude zavedení pravidelnější dopravy na trati Praha - Hradec Králové, po níž po celý den budou jezdit rychlíky každou hodinu. Doba jízdy se zkrátí o deset minut. Zrychlí se i spojení mezi Hradcem Králové a Trutnovem a vlaky na tratích Chlumec nad Cidlinou - Trutnov a Jaroměř - Liberec začnou jezdit v pravidelných intervalech. Mezi Hradcem a Pardubicemi přibudou noční spoje.

Nový jízdní řád

- posílí železniční doprava v oblasti Krkonoš
- mezi Pardubicemi a Hradcem Králové přibudou noční spoje
- rychlíky z Hradce Králové do Prahy pojedou každou hodinu
- začne jezdit noční rychlík do Liberce

Vlaky do Krkonoš budou jezdit častěji, přibudou přímé spoje i další varianty s přestupy. „Přestože posílení železniční dopravy v oblasti Krkonoš není nijak rozsáhlé, povedlo se vytvořit pět celodenních krkonošských železničních linek, které pravidelně zajistí dopravu do různých částí hor," uvedl Vladimír Záleský, jednatel společnosti Oredo, která organizuje dopravu v kraji.

Vlaky budou jezdit v pravidelných intervalech

Další novinkou bude rozšíření systému takzvané taktové dopravy, kdy vlaky odjíždějí v pravidelných intervalech, většinou 30, 60 nebo 120 minut. Projeví se to třeba na trati z Hradce Králové do Trutnova. „Jízdní řád bude snadno zapamatovatelný. Každé dvě hodiny vždy ve čtyřicátou minutu po sudé hodině pojede z Trutnova přímý rychlík nebo spěšný vlak do Hradce Králové a do Prahy," uvedl Záleský.

Časové úspory se dosáhne tím, že lokomotivy se budou měnit až v Hradci Králové a ne až v Jaroměři. „Doba jízdy se o deset minut zkrátí, trasu z Hradce do Trutnova vlaky ujedou za hodinu a čtvrt. Na všechny spoje z Hradce budou v Trutnově navazovat vlaky společnosti Viamont do Svobody nad Úpou," uvedl Tomáš Jurček ze společnosti Oredo.

Podobně se zkrátí i cesta z Hradce Králové na Rychnovsko.

Ve dvouhodinových intervalech budou jezdit i spěšné vlaky z Trutnova přes Hostinné, Lázně Bělohrad do Nového Bydžova a Chlumce nad Cidlinou. „Tyto vlaky budou mít v Chlumci okamžité přípoje do Prahy, to umožní každé dvě hodiny spojení z Vrchlabí do Prahy s jízdní dobou zhruba tři hodiny," uvedl Jurček.

Novinkou bude celodenní dvouhodinový interval osobních vlaků, které pojedou z Jablonce nad Jizerou přes Jilemnici, Dvůr Králové nad Labem do Jaroměře, kde budou navazovat přípoje.

Z Trutnova do Vrchlabí pojedou cestující přímo

Od prosince se počítá i s celodenním přímým spojením mezi Trutnovem a Vrchlabím. „Jízdní doba vlaků mezi oběma městy bude 42 minut. Většina autobusů tuto trasu jezdí téměř hodinu. Vlaky tam budou dokonce srovnatelně rychlé jako osobní auta," uvedl Záleský.

Přímo pojedou vlaky také z Nové Paky do Semil, Železného Brodu, Turnova a Liberce.

Spoje přibudou také na trase z Pardubic přes Hradec Králové do Liberce. Rychlíky tam budou jezdit v pravidelném dvouhodinovém taktu. Novinkou bude večerní rychlík, který bude z Liberce vyjíždět po dvacáté a z Pardubic před jednadvacátou hodinou. „Z Hradce Králové třeba do Dvora Králové nad Labem se tak cestující budou moci dostat ještě po jednadvacáté hodině," řekl Záleský.

Mezi Pardubicemi a Hradcem posílí noční spoje, které budou až na výjimky každodenní. Nyní jezdí noční vlaky mezi Hradcem a Pardubicemi pouze v noci z pátku na sobotu a ze soboty na neděli. Nově budou mít cestující možnost dostat se z Prahy do Hradce Králové ještě po půlnoci a při cestě z Hradce bude v Pardubicích zajištěna i návaznost na noční rychlíky na Slovensko.

Podrobnější informace o novém železničním jízdním řádu najdou cestující na webu www.oredo.cz.

TOMÁŠ KUČERA

ŽELEZNICE SE NEVZDÁVÁ. Lepší návazností spojů, pravidelnými odjezdy vlaků či modernějšími vlakovými soupravami se železnice snaží konkurovat silniční dopravě. FOTO: MAFA - JAN STROUHAL