

Veřejná doprava Pardubického kraje



PARDUBICKÝ KRAJ

Osnova prezentace

- silniční infrastruktura,
- drážní infrastruktura,
- Přístav Pardubice,
- Letiště Pardubice,
- ČD – vozový park,
- VLAD,
- Organizace veřejné dopravy
- Porovnání nákladů silniční a železniční dopravy
- diskuse



Charakteristika Pardubického kraje

- rozloha 4 519 km²
- počet obyvatel 516 149
- počet obcí 451
 - z toho 15 obcí s rozšířenou působností
 - Z toho 25 s pověřeným obecním úřadem
- velikost obcí
 - Pardubice 90 tis. obyvatel
 - Chrudim 21 tis. Obyvatel
 - Svitavy 17 tis. obyvatel



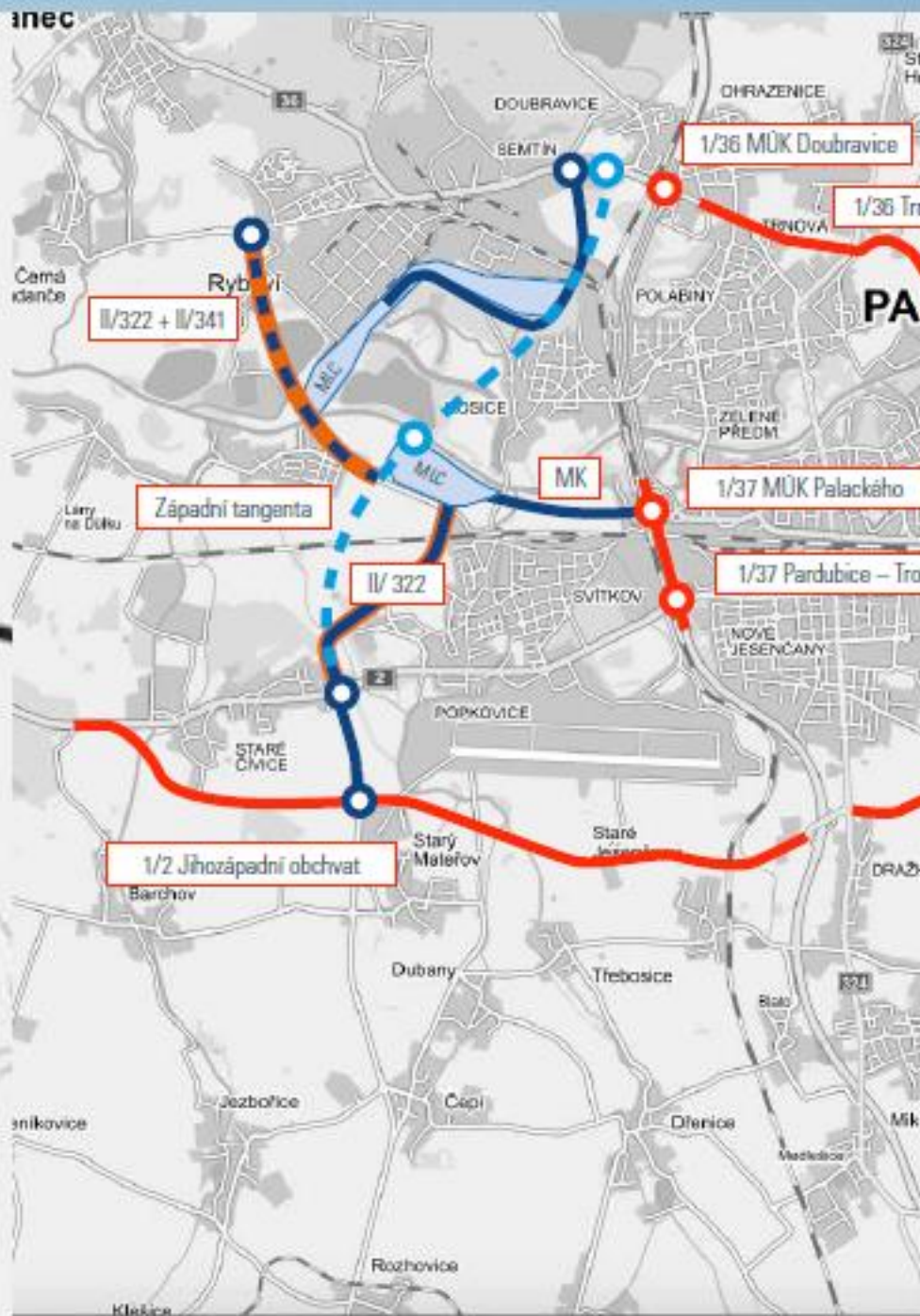
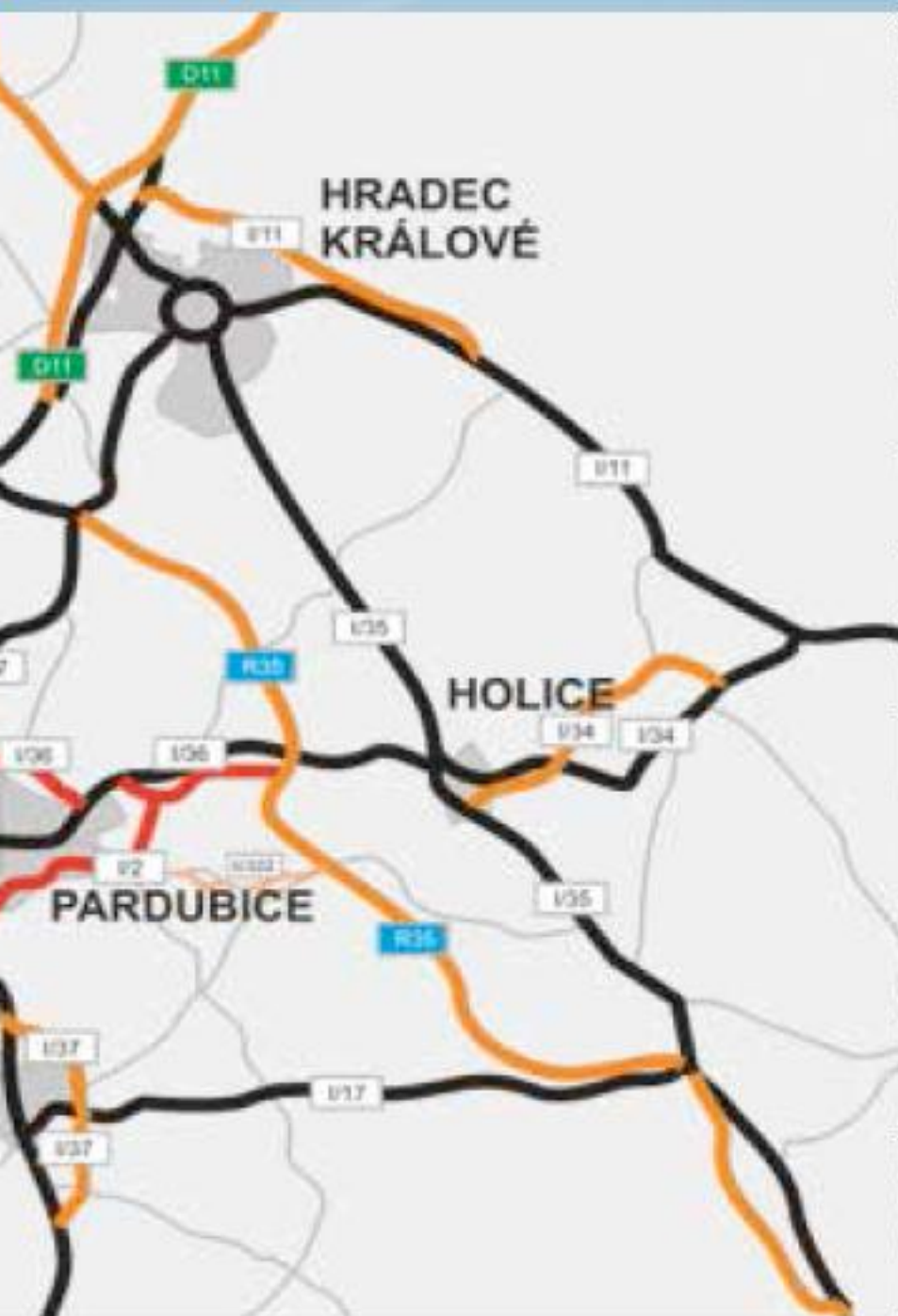
Silniční a dálniční síť Pardubického kraje



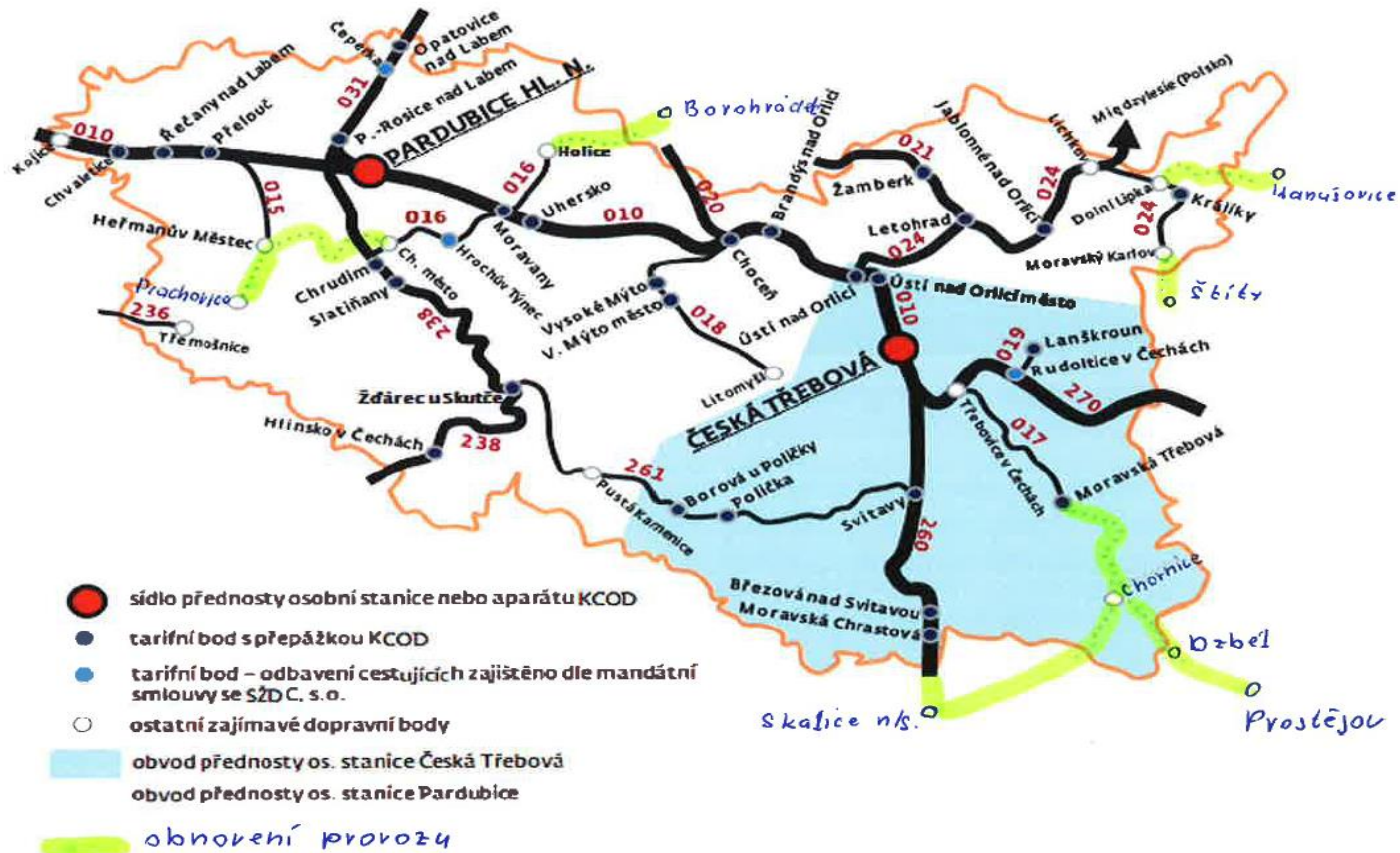
Silniční charakteristika Pardubického kraje

ČR, kraje	Provozní délka železničních tratí	Délka silnic a dálnic	z toho			
			dálnice	silnice I. třídy	silnice II. třídy	silnice III. třídy
Česká republika	9 559	55 748	776	6 233	14 577	34 161
Pardubický	542	3 598	12	455	913	2 218





Sít' drážní dopravy – stav 2013



Přehled železničních tratí, kde je objednána veřejná železniční doprava Pardubickým krajem:

trať číslo	010	úsek od	Česká Třebová	do	hr. JMK	v délce	88,9km
trať číslo	015	úsek od	Prachovice	do	Přelouč	v délce	21,3km
trať číslo	016	úsek od	Chrudim	do	hr. Královéhradecký kraj	v délce	33,6km
trať číslo	016	úsek od	hr. Královéhradecký kraj	do	Borohrádek	v délce	1,6km
trať číslo	017	úsek od	Dzbel	do	hr. Olomoucký kraj	v délce	2,7km
trať číslo	017	úsek od	hr. Olomoucký kraj	do	Česká Třebová	v délce	50,7km
trať číslo	018	úsek od	Choceň	do	Litomyšl	v délce	23,7km
trať číslo	019	úsek od	Lanškroun	do	Česká Třebová	v délce	18,2km
trať číslo	020	úsek od	Choceň	do	hr. Královéhradecký kraj	v délce	10,7km
trať číslo	021	úsek od	Letohrad	do	hr. Královéhradecký kraj	v délce	17,9km
trať číslo	021	úsek od	hr. Královéhradecký kraj	do	Doudleby nad Orlicí	v délce	7,8km
trať číslo	024	úsek od	Štítý	do	hr. Olomoucký kraj	v délce	3,0km
trať číslo	024	úsek od	hr. Olomoucký kraj	do	Ústí nad Orlicí	v délce	52,7km
trať číslo	025	úsek od	hr. Olomoucký kraj	do	Dolní Lipka	v délce	8,0km
trať číslo	031	úsek od	Pardubice hlavní nádraží	do	hr. Královéhradecký kraj	v délce	16,4km
trať číslo	236	úsek od	hr. Středočeský kraj	do	Třemošnice	v délce	6,9km
trať číslo	238	úsek od	hr. Kraj Vysočina	do	Pardubice hlavní nádraží	v délce	61,3km
trať číslo	260	úsek od	hr. Jihomoravský kraj	do	Česká Třebová	v délce	37,8km
trať číslo	261	úsek od	Svitavy	do	Žďárec u Skutče	v délce	52,8km
trať číslo	270	úsek od	hr. Olomoucký kraj	do	Česká Třebová	v délce	29,8km
trať číslo	830	úsek od	Lichkov	do	Lichkov st.hr.	v délce	2,4km



Přístav Pardubice

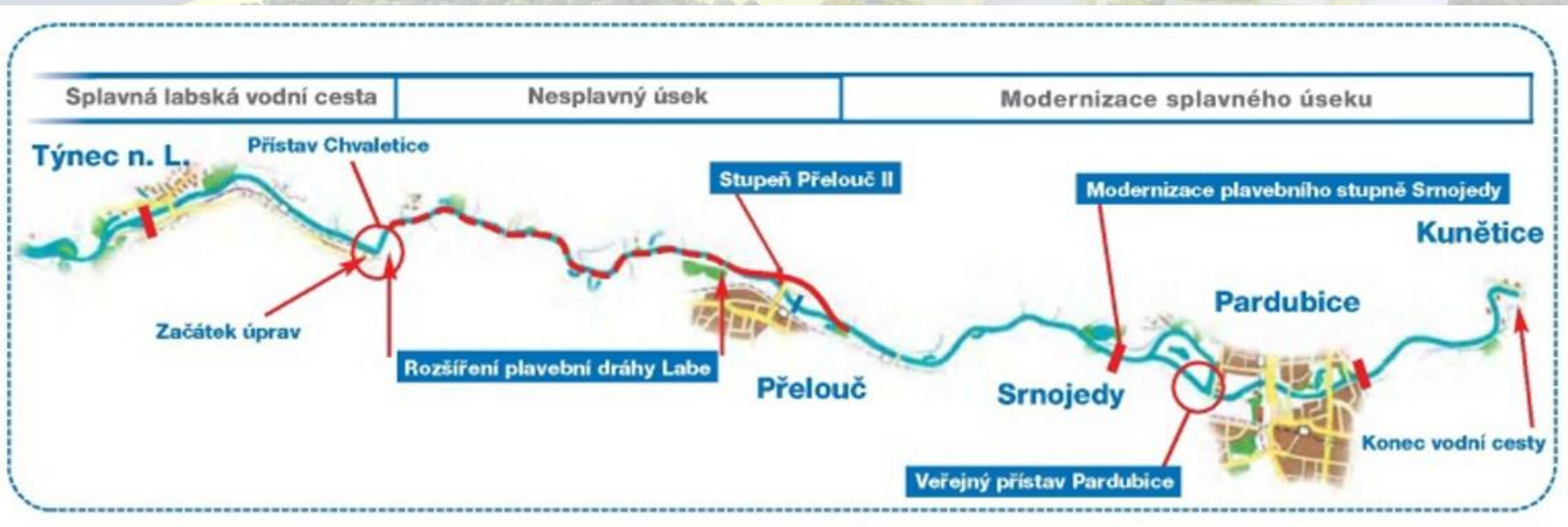
Splavnění do Pardubic představuje prodloužení labské vodní cesty z přístavu Chvaletic do Kunětic o 33 km. Labe na území ČR tak dosáhne splavné délky 247 km. V současnosti, po dokončení úpravy koryta mezi Chvaleticemi a Přeloučí v roce 2006, je Labe splavné v délce 222,5 km. Pro splavnost do Pardubic chybí realizace stavby nazvané Stupeň Přelouč II, která představuje vybudování plavební komory na 3 km dlouhém plavením kanále. Dále do Pardubice je již cesta splavná. Předpokládané investiční náklady 3 063 mil Kč.





ŘEDITELSTVÍ
VODNÍCH
CEST
ČR

Splavnění Labe do Pardubic





ŘEDITELSTVÍ
VODNÍCH
CEST
ČR

Stupeň Přelouč II



Rozsah záměru:

- nová plavební komora o rozměrech 115x12,5 m vč. rejd a čekacích stání
- laterální plavební kanál délky 3,5 km

Plánovaný harmonogram realizace:

- 2023 – 2026
- zpracování podkladů pro SEA
- posouzení SEA + nové posouzení EIA
- předpoklad vydání ÚR 2021

➤ překonání nesplavného úseku délky 2,5 km včetně spádu stávajícího jezu Přelouč



Plavební stupeň Přelouč II

stávající jez

Labské hrčáky

Nesplavný úsek v délce 2,5 km

plavební kanál

přeložky komunikací a přemostění

přeložka biokoridoru a rekultivace

plavební komora 115 x 12,5 m

Slavíkovy ostrovy





ŘEDITELSTVÍ
VODNÍCH
CEST
ČR

Plavební stupeň Přelouč II



RVCCŘ





ŘEDITELSTVÍ
VODNÍCH
CEST
ČR

Modernizace plavebního stupně Srnojedy



Rozsah záměru:

- modernizace stěn, vystrojení a ovládání PK
- přístup pro těžký jeřáb
- tvarová úprava dolní rejdy
- doplnění čekacích stání
- výstavba velínu

Plánovaný harmonogram realizace:

- 2020 – 2021
- předpoklad vydání ÚR 6/2017

- modernizace plavební komory z roku 1937, která neodpovídá současným nárokům na bezpečnost a spolehlivost plavebního provozu





ŘEDITELSTVÍ
VODNÍCH
CEST
ČR

Silniční most přes Labe mezi Valy a Mělicemi



Rozsah záměru:

- výstavba nového mostu
- podjezdná výška 7,0 m

Plánovaný harmonogram realizace:

- 2017 – 2018
- vydáno pravomocné SP

- společná investice s Krajským úřadem Pardubického kraje

- zvýšení podjezdné výšky a šířky plavebního pole u mostního provizoria na silnici III. třídy





ŘEDITELSTVÍ
VODNÍCH
CEST
ČR

Veřejný přístav Pardubice



Rozsah záměru:

- přístavní hrana
- servisní centrum
- čekací stání, protipovodňová ochrana

Plánovaný harmonogram realizace:

- 2025 – 2026
- umístění přístavu vzejde z doporučení technicko-ekonomické studie Dopravní uzel Pardubice a hodnocení SEA (v rámci PS Přelouč II)

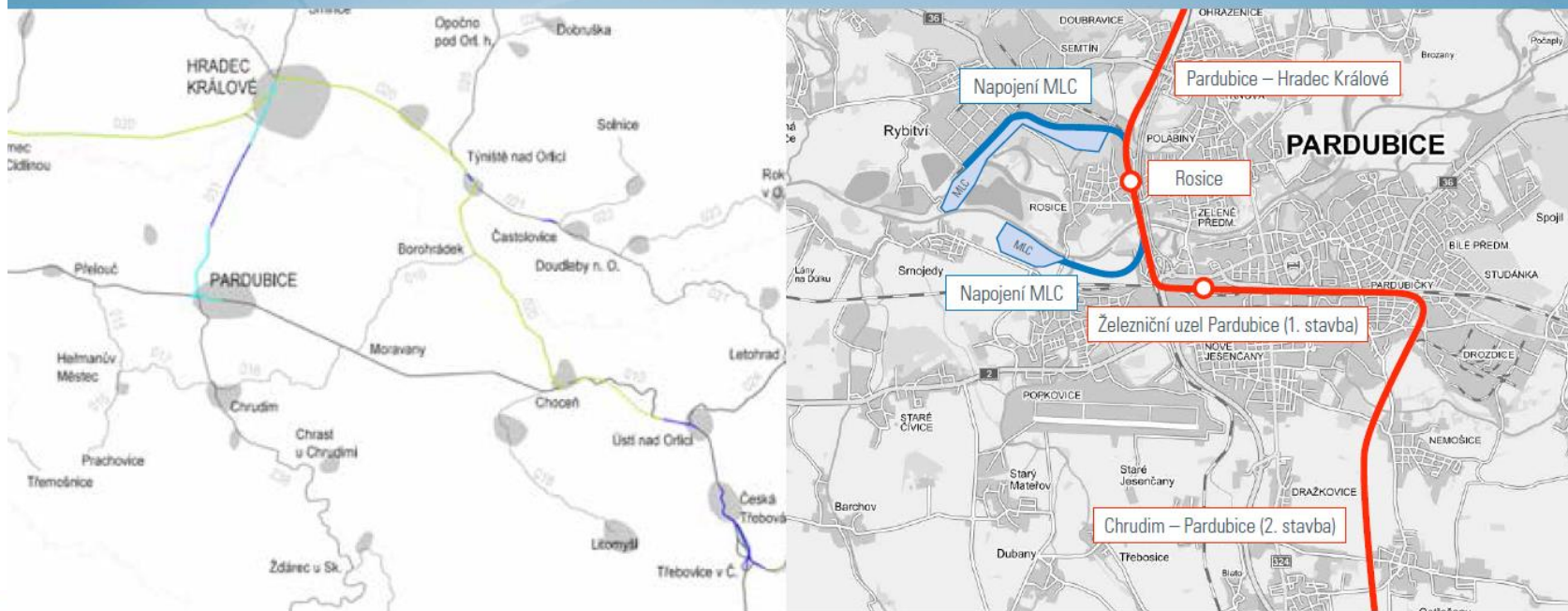


- vybudování nového plnohodnotného koncového přístavu pro nákladní dopravu
- umožnění provádění překladní činnosti při svobodném přístupu k vodní cestě prostřednictvím veřejného přístavu



Variantní napojení přístavu na žel. infrastrukturu

Železniční stavby



Plánované záměry v regionální železniční dopravě:

- zdvojkolejnění tratě 031 v úseku Opatovice nad Labem - Stéblová,
- Medlešická spojka,
- modernizace uzlu Ústí nad Orlicí,
- výstavba terminálu „přednádraží Pardubice“,
- zvýšení bezpečnosti a rychlosti drážní dopravy,
- dodání tří souprav Regiopanter.



Pokles funkčnosti dopravní obsluhy železniční dopravou

- **Problémy regionálních železničních tratí z pohledu objednatele:** pro uspokojení potřeb objednavatele veřejné železniční dopravy na regionálních tratích by měla dopravní cesta (DC) na regionálních tratích splňovat následující požadavky:

- **Rychlá** DC = umožňující snížením časových hodnot cestovního času plně konkurovat silniční dopravě veřejné a především individuální,

- **Bezpečná** DC = vybavená kvalitním zabezpečovacím zařízením, jenž musí být zárukou minimalizace vzniku mimořádných událostí a nehod vyvolaných chybami lidského faktoru nebo ostatními faktory (tzn. Vybavenost prvky „generální stop“, atd.)

Rozvíjející se DC = řešení realizace nových úseků tratí, přeložky stávajících stop, nové napojení do železničních uzlů, přiblížení zastávek blíže k obcím v obsluhovaném území, zvyšování kapacity dopravní cesty

Rozvoj dráhy je dán mimo jiné i jako povinnost vlastníka dráhy ustanovením § 20 zákona č. 266/1994 Sb. o drahách v platném znění [(2) Vlastník dráhy celostátní a dráhy regionální je dále povinen pečovat o rozvoj a modernizaci dráhy v rozsahu nezbytném pro zajištění dopravních potřeb státu a dopravní obslužnosti území kraje.]

Současný stav – na většině regionálních železničních tratích je cestovní rychlost mezi 25 – 35 km/h !

Důvod: podudržovanost, obrovské množství přejezdů a tzv. „rádoby přejezdů“ (lesní stezky, ad.), zastaralé nebo žádné zabezpečovací zařízení



Pokles funkčnosti dopravní obsluhy železniční dopravou



Letiště Pardubice

Pro další rozvoj mezinárodního letiště Pardubice, je nezbytně nutné v co nejkratší době realizovat výstavbu **nové odbavovací haly**. Tato nezbytnost je vynucena jak kapacitní nedostatečností současných odbavovacích prostor, tak stále rostoucími nároky na splnění velmi přísných bezpečnostních požadavků a v neposlední řadě i stále se zvyšujícími požadavky cestující veřejnosti na úroveň odbavení a poskytovaných služeb.

Nesplnění těchto požadavků může s vysokou pravděpodobností vyústit ve výrazný pokles zájmu o letiště Pardubice s logickým dopadem na jeho ekonomiku.



Spádová oblast letiště

→ Spádová oblast Letiště Pardubice pokrývá Pardubický a Královehradecký kraj a zasahuje do Středočeského, Libereckého a Olomouckého kraje, kraje Vysočina a jižního Polska

→ Do vzdálenosti 1 hodiny žije zhruba 1,5 milionu obyvatel



Dojezd do 30 minut

Město Pardubice
 Město Hradec Králové
 Dostihový okruh (Velká pardubická)
 Plochá dráha (Zlatá pířlba)
 Areál Kunětická hora
 Hřebčín Kladruby nad Labem

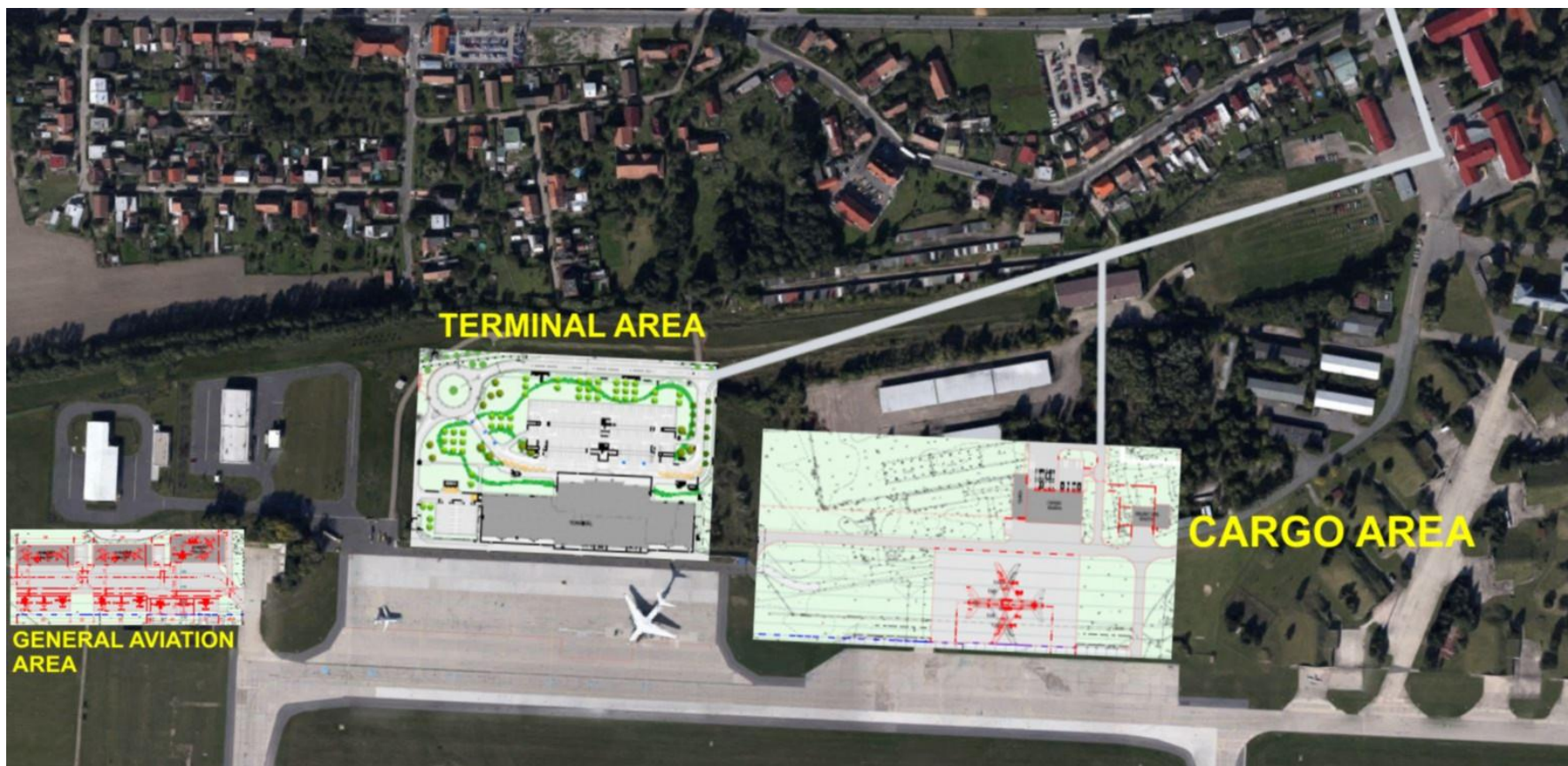
Dojezd do 1 hodiny

Praha (UNESCO)
 Kutná hora (UNESCO)
 Litomyšl (UNESCO)
 Žďár nad Sázavou (UNESCO)
 Dvůr Králové nad Labem (ZOO)
 Poděbrady (Lázeňské město)

Dojezd do 2 hodin

Brno (UNESCO)
 Olomouc (UNESCO)
 Třebíč (UNESCO)
 Telč (UNESCO)
 Český ráj
 Krkonoše

Plán rozvoje Letiště Pardubice



Současný terminál



Současný terminál

Terminal hala odlet

Záznam ■■



- ✈ Začátek výstavby = **1.6. 2016** (16 měsíců)



- ✈ Předpokládané dokončení = **konec roku 2017**

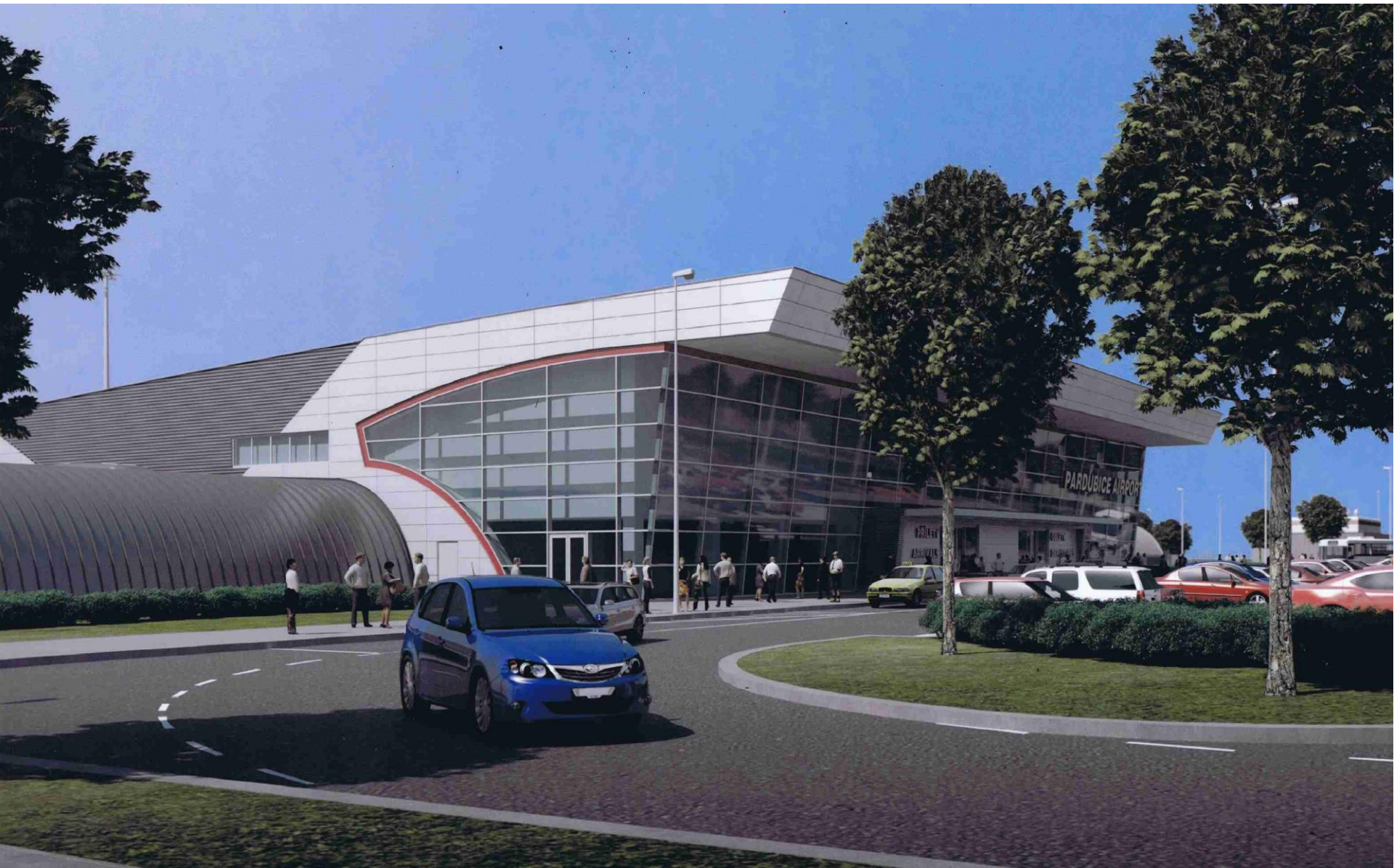
Přínos:

- Navýšení kapacity letiště
 - Nová kapacita 480 cestujících za hodinu ve špičce (320 přílet / 320 odlet)
 - Současný stav 280 cestujícím za hodinu ve špičce (180 přílet / 100 odlet)
- Zkvalitnění služeb pro letecké dopravce
- Komfortní zázemí a služby pro cestující
- Lepší ekonomické příležitosti v oblasti neleteckých výnosů
- Větší kapacita parkovacích ploch
- Využití nejmodernějších technologií v procesu odbavení
- Konkurenceschopnost v rámci ČR









Obnova vozidlového parku od roku 2010

Dopravce České dráhy, a.s., ve spolupráci s Pardubickým krajem, realizoval zásadní fázi obnovy vozidlového parku pro regionální dopravu, jejíž celková hodnota dosahuje 1 miliardy Kč.

Nová či modernizovaná vozidla jsou nasazena na převážné většině vlaků – jedná se téměř o 75% všech výkonů vlaků regionální dopravy v kraji.

Pro modernizaci vozidel bylo částečně čerpáno také z prostředků EU v rámci Regionálního operačního programu – celková výše poskytnuté dotace činí 305 mil. Kč.

Dále dopravce uvedl do provozu několik dalších nových či modernizovaných vozidel, jejichž obnovu financoval z vlastních zdrojů (např. finančními prostředky získanými vydáním dluhopisů).



Elektrická jednotka ř. 440

RegioPanter



Nízkopodlažní klimatizovaná el. jednotka, max. rychlost 160 km/h, kapacita cestujících 241 míst (z toho 9 v 1.tř.), 256 míst k stání, wi-fi.
Výrobce: Škoda Transportation, a.s.



Pořízeno s využitím dotace z Regionálního operačního programu NUTS II Severovýchod

Elektrická jednotka ř. 471

CityElefant



Nízkopodlažní poschodvová klimatizovaná jednotka, max. rychlost 140 km/h, kapacita cestujících 310 míst, z toho 23 v 1. třídě.
Výrobce: Škoda Transportation, a.s.



V Pardubickém kraji v provozu elektrické jednotky CityElefant na rameni Kolín – Pardubice –
– Lichkov (– Česká Třebová).

Řídící vůz ř. 960 Bfhpvee

„Sysel“



Řídící vůz pro dálkové řízení neobsazených lokomotiv s oddílem 2. třídy, kapacita míst k sezení 68, k stání 60, klimatizace.

Výrobce: PARS nova a.s. Šumperk



V Pardubickém kraji v provozu 7 řídicích vozů řady Bfhpvee především na trati Kolín – Pardubice – Česká Třebová

Motorový vůz ř. 841

RegioSpider



Nízkopodlažní motorový vůz, max. rychlost 120 km/h, kapacita cestujících 71 míst k sedění, 97 míst k stání, klimatizace.

Výrobce: Stadler Pankow GmbH Berlin



Pro trať č. 019 Česká Třebová – Lanškroun pořízeno s využitím dotace z Regionálního operačního programu NUTS II Severovýchod. Další tři vozidla shodné řady pořízena z vlastních zdrojů.

Motorová jednotka ř. 844

RegioShark



Nízkopodlažní motorová jednotka, max. rychlost 120 km/h, kapacita cestujících 120 (z toho 9 v 1. tř.), 120 míst k stání, klimatizace, wi-fi.

Výrobce: PESA Bydgoszcz SA



Dvě jednotky pro trať č. 238 Pardubice – Hlinsko v Čechách pořízeny z vlastních zdrojů dopravce.

Motorová jednotka ř. 814

Regionova



Částečně nízkopodlažní motorová jednotka,
max. rychlost 80 km/h, kapacita cestujících 84
míst k sedění, 105 míst k stání.

Výrobce: PARS Nova a.s. Šumperk



Pro trať č. 017 Česká Třebová – Moravská Třebová pořízeno s využitím dotace z Regionálního operačního programu NUTS II Severovýchod. V Pardubickém kraji v provozu celkem 16 jednotek Regionova.

Veřejná linková autobusová doprava

- Počet dopravců : 23
- Počet autobusových nádraží
 - ve vlastnictví nedopravních společností: Pardubice, Holice
 - Ve vlastnictví dopravců: Svitavy, Litomyšl, Moravská Třebová, Vysoké Mýto
 - Ve vlastnictví měst: Polička, Přelouč, Králíky (ve výstavbě)



Vozový park autobusové dopravy

- Počet vozů: 480
- Počet řidičů: 461
- Průměrné stáří 7,78 let (údaj roku 2015)
- Nejstarší vozidlo: 25 let (záloha)
- Nejčastější značka : Mercedes Benz 191 autobusů, SOR Libchavy 130
- Nejmenší autobus: FORD Tranzit 17 míst k sezení
- Největší autobus SOR NB 18



MB Intourio



SOR NC 18



Avia Chavdar C-51



Organizace veřejné dopravy

V rámci KrÚ Pk, oddělení dopravní obslužnosti jsou zajišťovány následující hlavní činnosti, oddělení silničního hospodářství

- tvorba a schvalování autobusových jízdních řádů,
- tvorba drážních jízdních řádů,
- koncepce veřejné dopravy,
- uzavírání smluvních vztahů s dopravci,
- udělování licencí v autobusové dopravě,
- kontrolní činnost u dopravců,
- vyřizování stížností a podnětů občanů,
- komunikace se zástupci samospráv.



Smluvní vztahy v železniční dopravě

- **Zajišťování provozu regionální veřejné železniční dopravy** probíhá na základě smluvního vztahu s provozovatelem drážní dopravy – – národním dopravcem a poskytovatelem služeb v železniční dopravě České dráhy a.s. (dále jen *dopravce*);
- **Smluvní vztah** je uzavřen ve smyslu ustanovení dokumentu Memorandum o zajištění stabilního financování dopravní obslužnosti veřejnou regionální železniční osobní dopravou (dále jen *Memorandum*);
- Smluvní vztah zajišťuje dokument **„Smlouva číslo 2005/03498 o závazku veřejné služby v drážní dopravě uzavřené podle §269 odst. 2 zákona č. 513/1991 Sb., v platném znění“** (dále jen *smlouva o ZVS*).



Smluvní vztahy v silniční autobusové dopravě

- **Zajišťování provozu veřejné silniční autobusové dopravy probíhá na základě smluvního vztahu mezi objednatelem dopravy (Pardubickým krajem) a dopravci**
- **Smluvní vztahy vycházejí z:**
 - **zákona 111/1994 o silniční dopravě,**
 - **Nařízení EU 1370/2010 spolu s 194/2010 Zákonem o veřejných službách v silniční dopravě**
 - **Výběrových řízení dle zákona o veřejných zakázkách**



Výběrová řízení ve veřejné dopravě

- V rámci železniční dopravy byla v dubnu provedena prenotifikace
- V rámci autobusové dopravy existují dvě alternativy, jak postupovat dále.
- Platnost smluv do konce roku 2019



Kontrola a vyúčtování dopravy

- Autobusy
- Železnice
- MAS



Ekonomické ukazatele autobusové dopravy

Dopravce	leden - prosinec 2015							
	VLAD				Náklady/km	Tržby/km	Prokaz.ztráta/km	
	ujeté km	náklady (Kč)	tržba v dotované dopravě (Kč)	prokazatelná ztráta (Kč)				
AP TOUR - dopravní s.r.o.	211 457	6 058 509	1 527 930	4 530 578	28,65	7,23	21,43	
AUDIS BUS s.r.o.	22 252	580 017	159 719	420 297	26,07	7,18	18,89	
BD trans	51 242	1 242 619	285 866	956 753	24,25	5,58	18,67	
Car-Tour spol. s. r. o.	147 813	4 016 155	1 748 491	2 267 664	27,17	11,83	15,34	
ČSAD Tišnov	21 538	510 062	63 757	446 305	23,68	2,96	20,72	
ČSAD Ústí nad Orlicí a.s.	6 385 533	181 296 114	71 026 734	110 269 380	28,39	11,12	17,27	
ČSAD Ústí nad Orlicí a.s. VŘ	646 564	16 722 313	8 008 904	8 713 408	25,86	12,39	13,48	
DP města Pardubic a.s.	185 355	4 572 486	0	4 572 486	24,67	0,00	24,67	
František Pytlík - BUS Vysočina	357 054	10 468 769	2 802 159	7 666 611	29,32	7,85	21,47	
Jaroslav Hnát	138 870	4 052 118	899 144	3 152 973	29,18	6,47	22,70	
Josef Matějka - M+H Slatiňany	66 113	1 910 088	447 940	1 462 148	28,89	6,78	22,12	
Josef Pinkas - AUTODOPRAVA	207 223	5 650 934	1 008 996	4 641 938	27,27	4,87	22,40	
Martin Transport s.r.o.	44 898	1 314 483	214 563	1 099 921	29,28	4,78	24,50	
Miroslav Matocha	48 858	1 333 486	100 157	1 233 329	27,29	2,05	25,24	
Miroslav Matocha ml.	44 892	1 001 603	85 637	915 966	22,31	1,91	20,40	
OAD Kolín	3 012	88 779	34 510	54 270	29,48	11,46	18,02	
Pavel Prchal	56 457	1 591 926	322 415	1 269 511	28,20	5,71	22,49	
Pavčina Hnátová	49 253	1 252 719	233 089	1 019 630	25,43	4,73	20,70	
Petr Klupka - O. S. K. Chrast	50 004	1 542 337	121 578	1 420 759	30,84	2,43	28,41	
Václav Seifert	44 264	1 290 064	264 994	1 025 070	29,14	5,99	23,16	
Veolia Transport Východní Čechy a.s.	5 707 447	164 950 816	57 119 208	107 831 608	28,90	10,01	18,89	
Veolia Transport Morava a.s.	44 580	1 293 989	316 474	977 515	29,03	7,10	21,93	
ZDAR a.s.	73 780	2 174 133	539 006	1 635 126	29,47	7,31	22,16	
Zlatovánek s.r.o.	1 207 419	33 579 002	11 382 608	22 196 395	27,81	9,43	18,38	
Celkem VLAD	15 815 878	448 493 519	158 713 878	289 779 642	28,36	10,04	18,32	



Ekonomická data k dopravní obslužnosti

ZÁKLADNÍ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOST V PARDUBICKÉM KRAJI V LETECH 2003 - 2016															
															odhad
Kompence (mil. Kč)	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	
Veřejná linková osobní doprava	159,42	165,90	176,87	180,30	184,35	210,05	227,80	247,50	265,02	349,73	304,37	297,00	289,80	297,00	
Veřejná drážní osobní doprava	107,39	107,38	258,40	258,50	258,45	263,75	428,60	440,00	441,40	448,36	459,49	477,75	485,58	487,70	
Veřejná drážní osobní doprava - trolejbus	4,79	4,44	4,18	4,66	4,99	4,68	4,94	5,30	5,10	5,45	5,24	4,59	4,57	4,57	
Žákovské jízdné linkové osobní dopravy	0,00	5,87	15,41	15,75	17,29	16,46	16,46	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00			
Žákovské jízdné drážní osobní dopravy	0,00	0,00	8,81	9,23	9,71	8,94	8,94	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00			
CELKEM	271,59	283,60	463,67	468,44	474,79	503,88	686,74	692,80	711,52	803,54	769,10	779,34	779,95	789,27	
státní dotace linková osobní doprava								6,6	0	0	0	0			
státní dotace drážní osobní doprava							143,4	135,4	135,4	135,4	135,4	139,8	141,8	142,4	
Výkony (mil. km)	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	
Veřejná linková osobní doprava	12,35	12,28	12,44	12,41	12,37	13,24	13,35	13,45	14,40	18,90	16,51	15,98	15,82	15,90	
Veřejná drážní osobní doprava	4,96	4,91	5,23	5,15	5,06	4,96	4,87	4,80	4,79	4,78	4,78	4,78	4,77	4,79	
Trolejbusová doprava	0,18	0,17	0,17	0,17	0,17	0,16	0,16	0,17	0,17	0,17	0,16	0,15	0,13	0,13	
CELKEM	17,49	17,36	17,84	17,73	17,60	18,36	18,38	18,42	19,36	23,85	21,45	20,91	20,72	20,82	
Náklady (Kč/km)	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	
Veřejná linková osobní doprava	26,00	26,48	26,95	27,45	27,85	28,30-29,38	29,36	29,32	29,32	27,55	28,56	28,69	28,36	28,48	
Veřejná drážní osobní doprava	21,65	21,87	49,41	50,19	51,08	53,18	88,00	91,67	91,96	93,78	96,10	100,12	101,90	102,30	
Veřejná linková osobní doprava (Kč/km)	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	
Kompence	12,91	13,51	14,22	14,53	14,91	15,87	17,06	17,92	18,40	18,53	18,43	18,58	18,32	18,44	
Tržba	13,09	12,90	12,73	12,92	12,93	13,13	12,30	11,40	11,29	9,02	10,13	10,11	10,04	10,04	



OREDO s.r.o.

- Proč ne organizátor,
- Problematika spoluvlastnictví společnosti
- Optimalizace veřejné dopravy,
- Budoucnost společnosti



Tarif IREDO

- Druhy jízdného
- Slevy jízdného
- Karta IREDO



Organizace veřejné dopravy

Ze strany spol. OREDO s.r.o. jsou pro Pk zajišťovány tyto hlavní činnosti:

- realizace projektu odbavovacích a informačních zařízení I.a II. etapa,
- tarifní a přepravní podmínky,
- clearing, rozúčtování tržeb,
- provoz a správa čipových karet IREDO,
- dispečink,
- provoz informačních tabulí,
- e-shop.



Porovnání nákladů na veřejnou silniční a železniční dopravu v Pardubickém kraji



PARDUBICKÝ KRAJ

Motto :

V roce 2014 byla kompenzace Pardubického kraje na autobusovou dopravu 18,60 Kč na kilometr, v případě vlaku to bylo 102,60 Kč na kilometr.

Vlaky jsou mnohem dražší než autobusy, hlavně pokud jde o náklady na ujetý kilometr..., Odborář Dušek brání vlaky, i když je jejich provoz dražší - Hospodářské noviny, 25.2.2015

„Není pravdou, že autobusová přeprava je třikrát levnější než železniční“ Dušek - Pardubický deník, 15.8.2015



Studie: Porovnání nákladů na veřejnou silniční a železniční dopravu v Pardubickém kraji

Zadavatel : Krajský úřad Pardubického kraje

Zhotovitel : Dopravní fakulta Jana Pernera, Univerzita Pardubice

Cíle Studie :

- analýza nákladů Pardubického kraje na silniční dopravu,
- analýza nákladů Pardubického kraje na železniční dopravu,
- vymezení rozdílů v nákladovosti obou druhů dopravy,
- analýza jednotky nákladů na dopravní výkon,
- objektivizace pohledu na nákladovost silniční a železniční dopravy v Pardubickém kraji.



1. Náklady silničního dopravce

- **Pohonné hmoty a oleje**
- Pryžové obruče
- Ostatní přímý materiál a energie
- **Přímé mzdy**
- Opravy a údržba autobusů
- **Odpisy**
- Pronájem dopravních prostředků (leasing)
- Silniční daň
- Pojištění (zákonné, havarijní)
- Cestovné
- Ostatní přímé náklady
- Provozní a správní režie



2. Náklady železničního dopravce

- **Trakční a netrakční energie a palivo**
- Přímý materiál
- Opravy a údržba vozidel
- **Odpisy dlouhodobého majetku**
- Pronájem a leasing vozidel
- **Mzdové náklady**
- Sociální a zdravotní pojištění
- Cestovné
- **Úhrada za použití dopravní cesty**
- **Úhrada za použití ostatní infrastruktury**
- Ostatní přímé náklady
- Ostatní služby
- Provozní a správní režie



3. Rozdíly v nákladech u silniční a železniční dopravy

- **náklady na dopravní cestu – současný stav**
 - u silniční dopravy se nezapočítávají,
 - u železniční dopravy se započítávají,
- **úhrada za použití ostatní infrastruktury**
 - u silniční dopravy se **nezapočítává**,
 - u železniční dopravy se **započítává**,
- **řešení rozdílné nákladovosti = srovnatelná základna**
 1. železniční doprava je o náklady na dopravní cestu očištěna,
 2. silniční doprava o náklady na dopravní cestu doplněna,
 3. do nákladů silniční i železniční dopravy jsou započteny externí náklady.



4. Řešení rozdílné nákladovosti

4.1 Současný stav

- **neřeší rozdílné náklady – varianta 0,**
- dopravci zpracovávají náklady podle platné metodiky pro finanční model k uzavření Smlouvy,
- silniční dopravce vykazuje kompenzaci podle linek a celkem,
- **železniční dopravce předkládá kompenzaci za všechny trati jako celek, jsou poměrně pro KU málo srozumitelné,**
- kompenzace KU je stávající.

4.2 Přímá kalkulace nákladů zpracovaná ve Studii

- **neřeší rozdílné náklady – varianta 1,**
- kalkulace na trati a silnici z Ústí n. O. – Letohrad,
- kalkulace provedena z obecně dostupných zdrojů,
- kalkulace provedena pro použité dopravní prostředky,
- kalkulace byla provedena jako vzorová pro výpočet přímých nákladů.



4.3 Nákladovost železniční dopravy je očištěna od nákladů, které nejsou kalkulovány v silniční dopravě

- **řeší rozdílné náklady – varianta 2,**
- proveden odpočet nákladů za DC u železniční dopravy,
- výpočet hodnotí nákladovosti KÚ z pohledu **kompence,**
- dochází ke **snížení** kompenzace u železniční dopravy o **cca 12 Kč/vlkm**, u silniční je zachována **beze změny**.

4.4 Nákladovost silniční dopravy je dopočtena o náklady, které jsou kalkulovány v železniční dopravě

- **řeší rozdílné náklady – varianta 3,**
- proveden dopočet nákladů KÚ, kterými není zatížena silniční doprava v porovnání s dopravou železniční,
- potřebné vstupní údaje byly poskytnuty zadavatelem,
- výpočet taktéž hodnotí nákladovost KÚ z pohledu kompenzace,
- dochází ke **zvýšení** kompenzace u silniční dopravy o **cca 6,5 Kč**, u železniční dopravy je **zachována beze změny**.



4.4 Náklady vstupující do varianty 3

Náklad	Objem financí	Podíl objednané autobusové dopravy	Na 1 buskm	Na 1 místokm
			[haléře]	[haléře]
Provozní prostředky II. a III. třída	413 000 000 Kč	12 860 421 Kč	80,48	1,78
Investiční prostředky II. a III. třída	469 000 000 Kč	14 604 207 Kč	91,39	2,02
Letní údržba	493 353 553 Kč	15 362 553 Kč	96,14	2,12
Zimní údržba	89 741 464 Kč	2 794 462 Kč	17,49	0,39
Letní údržba I. třída	47 771 276 Kč	1 487 551 Kč	9,31	0,21
Zimní údržba I. třída	19 551 516 Kč	608 815 Kč	3,81	0,08
Údržba I. třída	82 325 900 Kč	2 563 549 Kč	16,04	0,35
Opravy I. třída	202 280 012 Kč	6 298 804 Kč	39,42	0,87
Investice I. třída	1 446 194 389 Kč	45 033 095 Kč	281,81	6,22
Policie	62 845 175 Kč	1 956 938 Kč	12,25	0,27
Hasiči	- Kč	- Kč	0,00	0,00
Záchranka	6 734 502 Kč	209 706 Kč	1,31	0,03
Zaměstnanci dopravních úřadů	20 265 314 Kč	631 042 Kč	3,95	0,09
CELKEM	3 353 063 102 Kč	104 411 143 Kč	653,39 (6,53 Kč)	14,41 (0,14 Kč)

Podíl nákladů autobusové dopravy jsou 3,11 %.



4.5 Kalkulace externích nákladů – externí náklady jsou připočteny k variantě 3

- **Řeší rozdílné náklady – varianta 4,**
- provedena kalkulace externích nákladů pro oba druhy dopravy,
- externí náklady pro oba druhy dopravy jsou připočteny k nákladům KÚ dle varianty 3,
- externími náklady dochází ke zvýšení nákladů,
 - u silniční dopravy o cca 11 Kč/buskm (**0,24 Kč/místokm**),
 - u železniční dopravy o cca 25 Kč/vlkm (**0,17 Kč/místokm**).



5. Analýza jednotky nákladů na dopravní výkon

- v současné době se za jednotku dopravního výkonu uvádí 1 km jízdy dopravního prostředku a to jako vlkm, nebo jako buskm,
- základním cílem veřejné osobní dopravy je uspokojování přepravních potřeb obyvatel ve vymezeném území. Proto je rozhodujícím parametrem každého dopravního prostředku jeho kapacita, která je dána potřebou míst v dopravním prostředku,
- **objektivní je propočet na jedno místo přepravní kapacity – místokm.**



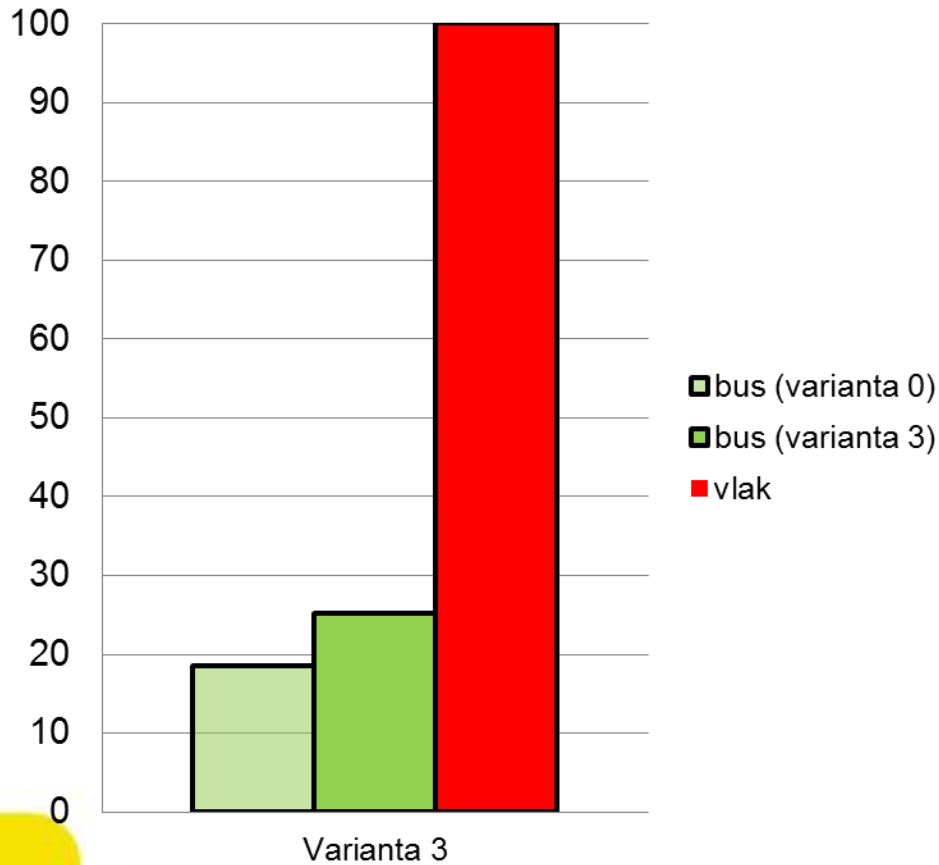
6. Souhrnné výsledky kalkulace

Varianta	Druh dopravy	Na 1 km	Na 1 místokm	Na 1 cestujícího	Na 1 oskm
		[Kč]	[Kč]	[Kč]	[Kč]
0	Vlak	100,12	0,67	44,49	2,80
	Autobus	18,60	0,41	26,16	2,63
1	Vlak	111,68	15,52	x	x
	Autobus	120,84	31,33	x	x
2	Vlak	88,26	0,59	26,16	2,47
	Autobus	18,60	0,41	39,22	2,63
3	Vlak	100,12	0,67	44,49	2,80
	Autobus	25,14	0,56	35,28	3,54
4	Vlak	125,42	0,84	55,73	3,51
	Autobus	36,12	0,80	50,73	5,09

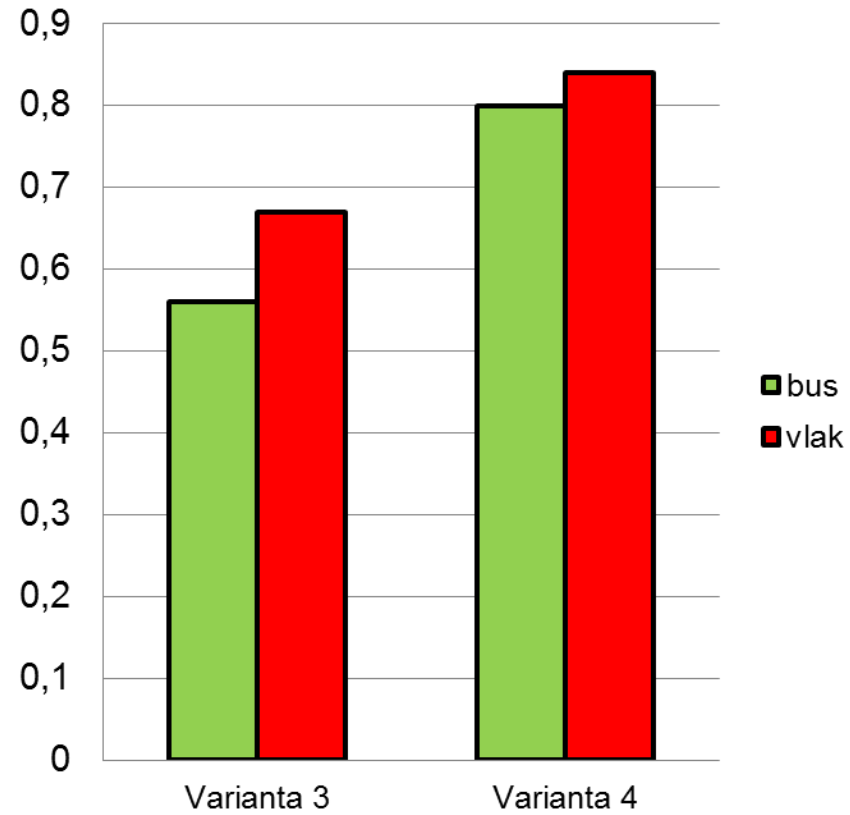


7. Přehled dosažených výsledků

Kompenzace v Kč na kilometr



Kompenzace v Kč na místokm



8. Doporučení (1/2)

- Jako **objektivní** ukazatel provozně technických a ekonomických hodnot pro oba dva dopravní módy počítat **náklady na 1 sedadlo** (místo) nabízené kapacity,
- sledovat **nákladovost obou dopravních módů** na základě **srovnatelné základny**, to je u železniční dopravy **odečíst** náklady železniční dopravy, kterými není zatížena silniční doprava, nebo u silniční dopravy **připočítat** náklady, kterými je zatížena doprava železniční doprava, ale silniční nikoliv,
- u veřejné linkové **autobusové dopravy** v rámci **kontroly nákladů** jednotlivých silničních dopravců sledovat rozdíly v celkové nákladovosti, které činí **cca 8,- Kč na 1 buskm**,



8. Doporučení (2/2)

- zajistit u železničního dopravce ČD pro **každý jízdní řád** věcné a podrobné **projednání nákladovosti** regionální železniční dopravy s Pk s cílem odstranění stávajícího **stavu nesrozumitelnosti**,
- zajistit u **železničního dopravce ČD** pro každý jízdní řád **zpracování nákladovosti** pro jednotlivé tratě,
- zpracovat na základě střednědobého plánu železniční infrastruktury **audit jednotlivých tratí**,
- u VLAD zajistit formu **nabídkového řízení** pro optimalizaci výběru dopravce.



Závěr

- Kde je pravda a jaká je skutečnost?
 - Musí se srovnávat srovnatelné se srovnatelným,
 - náklady za použití dopravní cesty počítat srovnatelně u obou dvou druhů dopravy.
- Mají ujeté km, to je autobusové km a vlakové km správnou vypovídací schopnost?
 - Cílem je uspokojování veřejné osobní dopravy,
 - plnění tohoto cíle ukazuje potřeba míst – místokm.
- Potom je možno nákladovost srovnávat



Děkuji za pozornost

Ing. Leoš Beran

