

Veřejná doprava Pardubického kraje II



PARDUBICKÝ KRAJ

Co nového v:

- silniční infrastruktura,
- drážní infrastruktura,
- přístavu Pardubice,
- letišti Pardubice,

- zajištění a organizace veřejné dopravy,
- společnosti OREDO s.r.o.
- Porovnání nákladů mezi autobusovou a drážní dopravou



D 35

- k zahájení výstavby je nutno provést archeologický průzkum (zahájení v nejbližších týdnech po ukončení VŘ),
- ŘSD žádá, aby tento průzkum začal pod velkými mostními objekty,
- předpokládané náklady na výzkum byly 500 mil. Kč, vysoutěžená cena je cca 150 mil. Kč,
- ukončení výzkumu 10/17, doba výstavby mostních konstrukcí a křižovatek do tří let od zahájení,



D 35

- úseky Opatovice - Časy – Ostrov získaly posouzení EIA,
- tyto úseky se soutěží (15 uchazečů), vítězové budou známi v polovině tohoto roku,
- dokončení výstavby úseku do tří let od jeho zahájení,
- zatím není dokončen výkup pozemků na celou trasu (vykoupěno 99%).



Předpokládaný harmonogram výstavby

název	kategorie	délka	zahájení výstavby	uvedení do provozu
Úlibice , obchvat (I/35 , I/16)	R 25,5/120	1,58 km	plánováno 2022	plánováno 2024
Úlibice - Hořice	R 25,5/120	16,35 km	plánováno 2026	plánováno 2029
Hořice - Sadová	R 25,5/120	10,45 km	plánováno 2022	plánováno 2024
Sadová - Plotičtě (D11)	R 25,5/120	7,81 km	plánováno 2022	plánováno 2024
Sedlice (D11) - Opatovice nad Labem	R 24,5/120 R 25,5/120	4,19 km	listopad 2006	listopad 2009 (část) prosinec 2015 (celé)
Opatovice nad Labem - Časy	R 25,5/120	12,61 km	plánováno 10/2017	plánováno 02/2021
Časy - Ostrov	R 25,5/120	14,5 km	plánováno 10/2017	plánováno 02/2021
Ostrov - Vysoké Mýto	R 25,5/120	7 km	plánováno 2020	plánováno 2023
Vysoké Mýto - Džbánov	R 25,5/120	5,8 km	plánováno 2020	plánováno 2023
Džbánov - Litomyšl	R 25,5/120	11,5 km	plánováno 2020	plánováno 2023
Litomyšl - Janov	R 25,5/120	6,75 km	plánováno 2020	plánováno 2023
Janov - Opatovec	R 25,5/120	11,75 km	plánováno 2020	plánováno 2023
Opatovec - Staré Město	R 25,5/120	16,6 km	plánováno 2020	plánováno 2024
Staré Město (D43) - Mohelnice	R 25,5/120	21 km	plánováno 2023	plánováno 2025



Novinky v drážní infrastruktuře

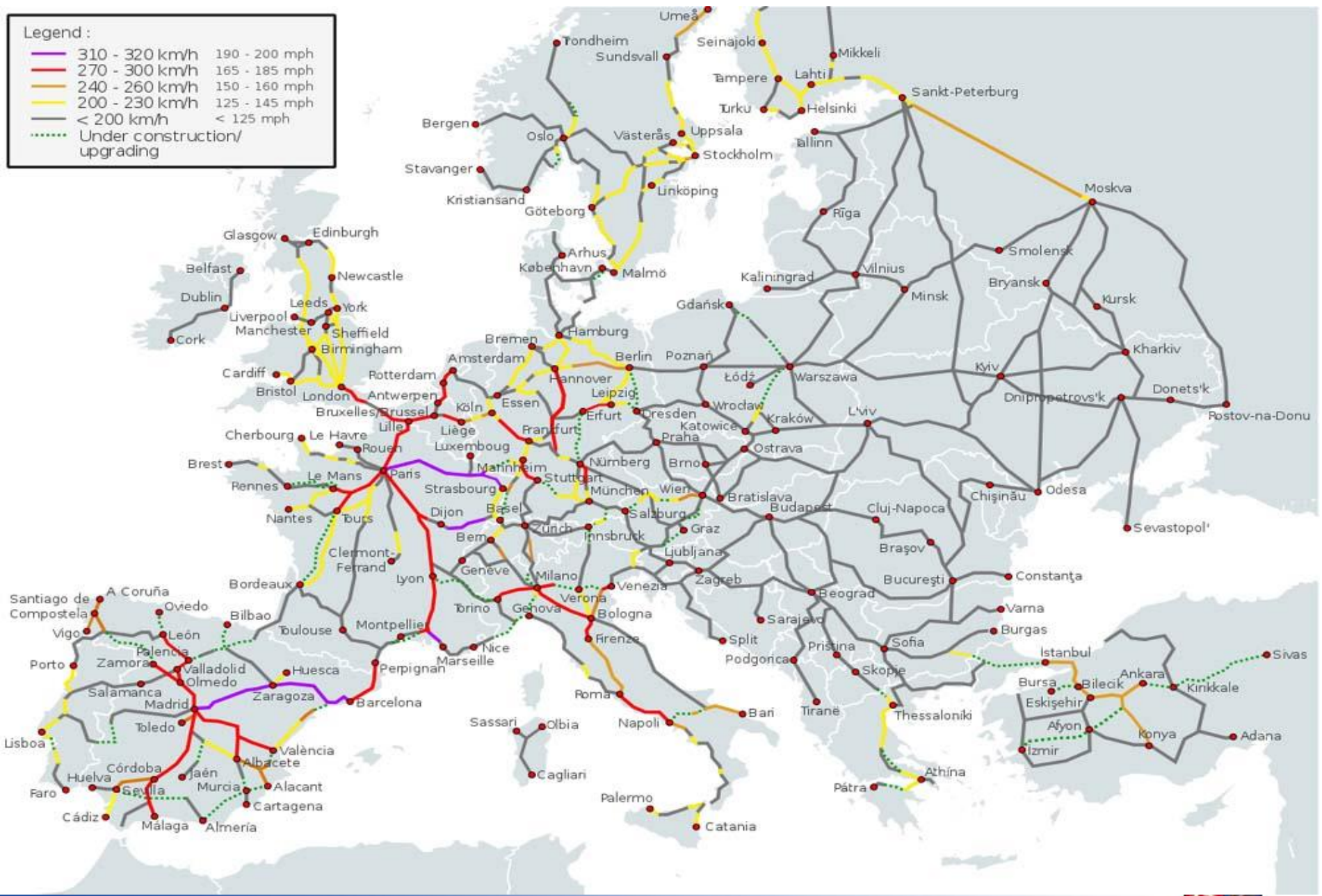
Vysokorychlostní tratě v ČR

Vysokorychlostní trať (VRT) charakterizuje zejména její rychlostní limit, který je u nové tratě alespoň 250 km/h, u modernizace stávající tratě min. 200 km/h, a také mimoúrovňová křížení. Nedochozí tak ke kolizi s ostatními druhy dopravy. Na vybudování páteřní VRT (RS 1) Praha-Brno-Ostrava je zapotřebí cca 190 mld. Kč (50% by mohlo být z dotace EU).



Legend :

- 310 - 320 km/h 190 - 200 mph
- 270 - 300 km/h 165 - 185 mph
- 240 - 260 km/h 150 - 160 mph
- 200 - 230 km/h 125 - 145 mph
- < 200 km/h < 125 mph
- Under construction/
upgrading



Vysokorychlostní trať Praha - Brno

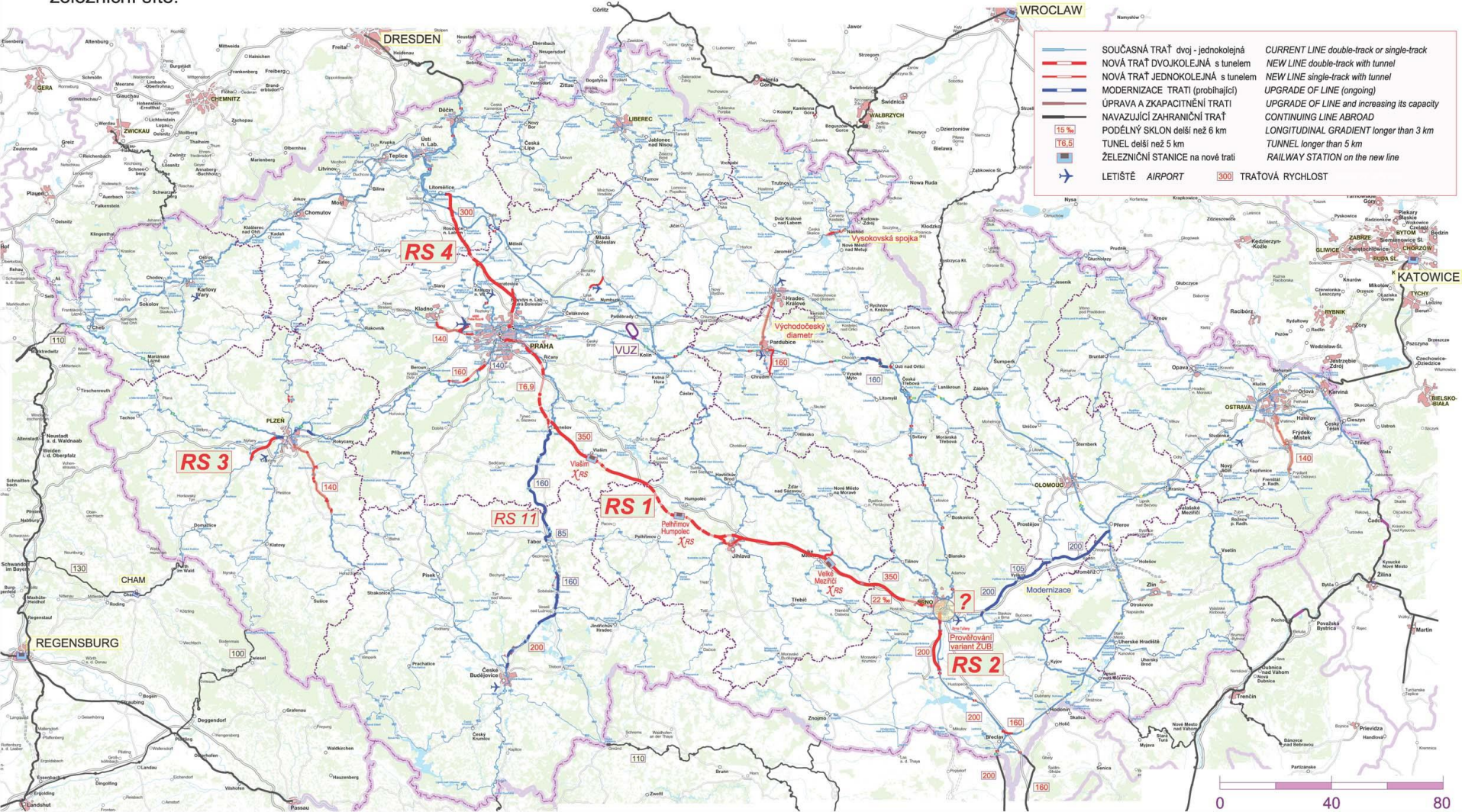
Jádro české vysokorychlostní železnice, v plánech ministerstva dopravy označována jako RS1. Tato vysokorychlostní trať (VRT) jako páteřní vnitrostátní i mezinárodní VRT musí být stavěna jako první (obdobně jako dálnice D1). Vnitrostátně bude propojovat nejen Prahu a Brno, ale také Ostravu. Minimální rychlost bude muset být 250 km/h, na většině trati mimo nádraží 300 km/h a stavebně by měla být připravena na 350 km/h. Průměrná cestovní rychlost přímých rychlovlaků Praha – Brno by měla být okolo 220 km/h, aby bylo dosaženo systémové jedné hodiny (cca 56 min.) mezi oběma městy. Jedině tak bude moci být na české vysokorychlostní síti zaveden taktový jízdní řád, kdy se všechny vlaky sjedou v hlavních přestupních uzlech (Praha, Brno) před celou hodinou (popř. půlhodinou), cestující přestoupí a pár minut po celé se zase rozjedou všemi směry.



ÚPRAVY ŽELEZNIČNÍ SÍTĚ ČR V RÁMCI RYCHLÝCH SPOJENÍ

RAIL NETWORK MODIFICATIONS WITHIN IN THE RS NETWORK PROJECT PROPOSAL 2015-2035

Ideový návrh staveb do roku 2035 obsahuje páteří vysokorychlostní trasu Litoměřice - Vranovice a klíčové úseky omezující funkčnost současnou železniční síť.



Ostřešanská spojka

- trasa vede přes obce Nemošice a Ostřešany,
- zahájení výstavby 2021 – 2022,
- předpokládaná cena 2 – 2,2 mld. Kč,
- zdvojkolejněný úsek Pardubice průmyslová zóna – Ostřešany (z prostorových důvodů)
- elektrifikace po zastávku Pardubice centrum (nová zastávka u podjezdu 17.listopad, pouze pro trať 238)
- 10 • Pardubice Pardubičky – nemocnice (stávající zastávka)



- Pardubice Foxconn (nová zastávka),
- dokončení stavby do dvou let od zahájení,
- nasazení nových jednotek typu RegioShark,
- úseková rychlost 120 km/hod,
- zkrácení doby jízdy mezi Pardubicemi a Chrudimí u vlaků kategorie Sp na 11 minut u vlaků Sp,
- Zrychlení doby jízdy u vlaků kategorie Os na 15 – 17 minut (stávající doba jízdy 20 30 minut)





Nová trať na Kralicku

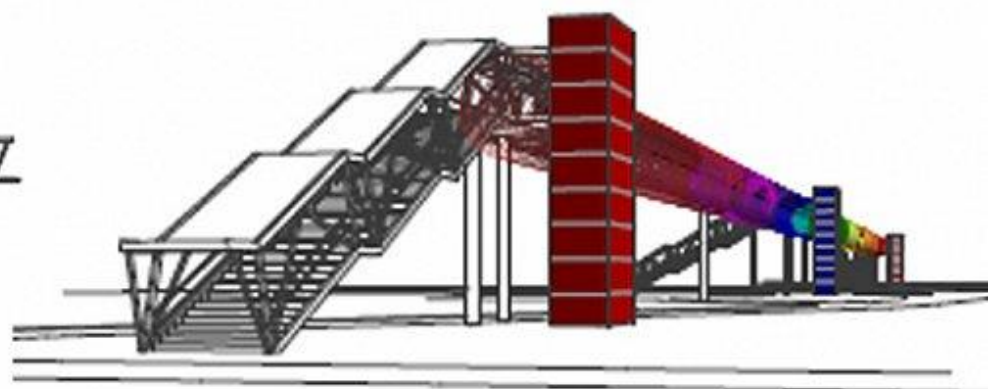
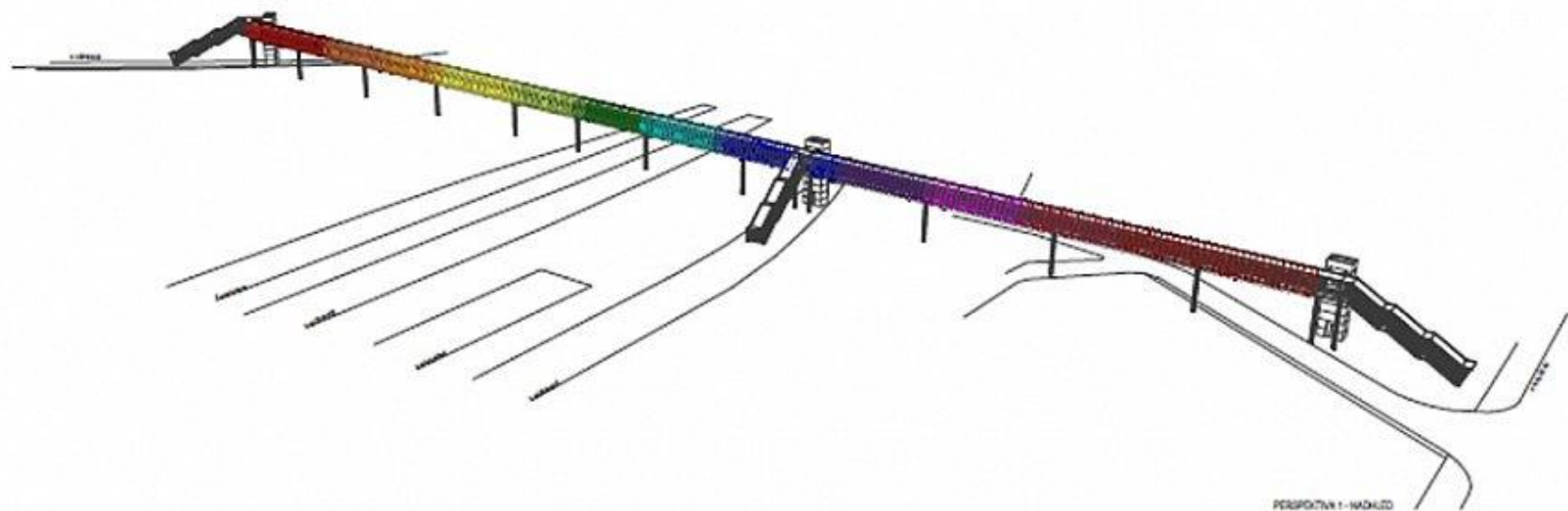
- plán zavést drážní dopravu do obce Dolní Morava,
- trať by měla vést z Červeného Potoka,
- předpokládané náklady ca 1 mld. Kč,
- délka úseku ca 4 km



Přestupní terminál Pardubice

- zatím sedmítýdenní skluz v dostavbě střední části terminálů,
- termín ukončení stavby do listopadu 2017 (červen 2017) není ohrožen,
- v řešení lávka - podchod





Přístav Pardubice

Zde se nic nového neudálo.



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.



Plán rozvoje Letiště Pardubice



- výstavba terminálu probíhá dle harmonogramu náklady 250 mil. Kč),
- pokles odbavených cestujících v roce 2016 na 30 tis.,
- možná konkurence s plánovaným letištěm

Vodochody

Celkové plánované investice	3 miliardy korun
Počet přepravených cestujících ročně	3,5 milionu
Průměrný počet odbavených letadel denně	48
Projektovaná hodinová kapacita terminálu	1200 cestujících za hodinu
Počet pozic pro letadla (letadla kat. C dle ICAO)	15 stání
Parametry dráhy	délka 2500 m, šířka 45 m
Parkování pro veřejnost	572 parkovacích míst

- nová nedělní linka Petrohrad – Pardubice
- společnost Ryanair by měla přinést ca 50 tis. cestujících/rok,
- dotace, které společnosti požaduje jsou ve výši 11 mil. Kč, (podíl města Pardubice a Pk)
- nesprávně účtované poplatky AČR – letištní taxy ca vratka 1 mil. Kč,
- zpracovávaný business plán rozvoje letiště.

Obnova vozidlového parku od roku 2020

- vyčerpání prostředků ve výši 17,849 mld. Kč z OPD 2,
- z toho Pardubický kraj požaduje 1,350 mld. Kč
- nasazení na trati 238 Pardubice – Hlinsko v č. – Havlíčkův Brod 6 vozidel (120 míst),
- nasazení na trati 017 Česká Třebová - Chornice – Dzbel 3 vozidla (120 míst)



- nasazení na trati 017 Česká Třebová - Chornice – Dzbel
- nasazení na trati 261 Česká Třebová – Svitavy – Polička - Žďárec u Skutče 3 vozidla (120 míst),
- nasazení na trati 018 Choceň – Litomyšl 3 vozidla (120 míst),
- zveřejnění výzvy,
- podmínky nákupu.



Veřejná linková autobusová doprava

- v přípravě výběrová řízení na dopravce,
- rozdělení na oblasti,
- brutto – netto smlouvy,
- dopravní cesta,
- vozidla,
- termíny.



Veřejná drážní doprava

- prenotifikace,
- přímé zadání – netto smlouvy,
- termíny,
- konkurence.



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**



Kontrola a vyúčtování dopravy

- Autobusy
- Železnice
- MAD
- smlouvy o poskytnutí příspěvku



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

- Tarifní systém,
- druhy jízdného,
- poskytované slevy,
- karta IREDO,
- budoucnost karty IREDO



OREDO s.r.o.

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.**



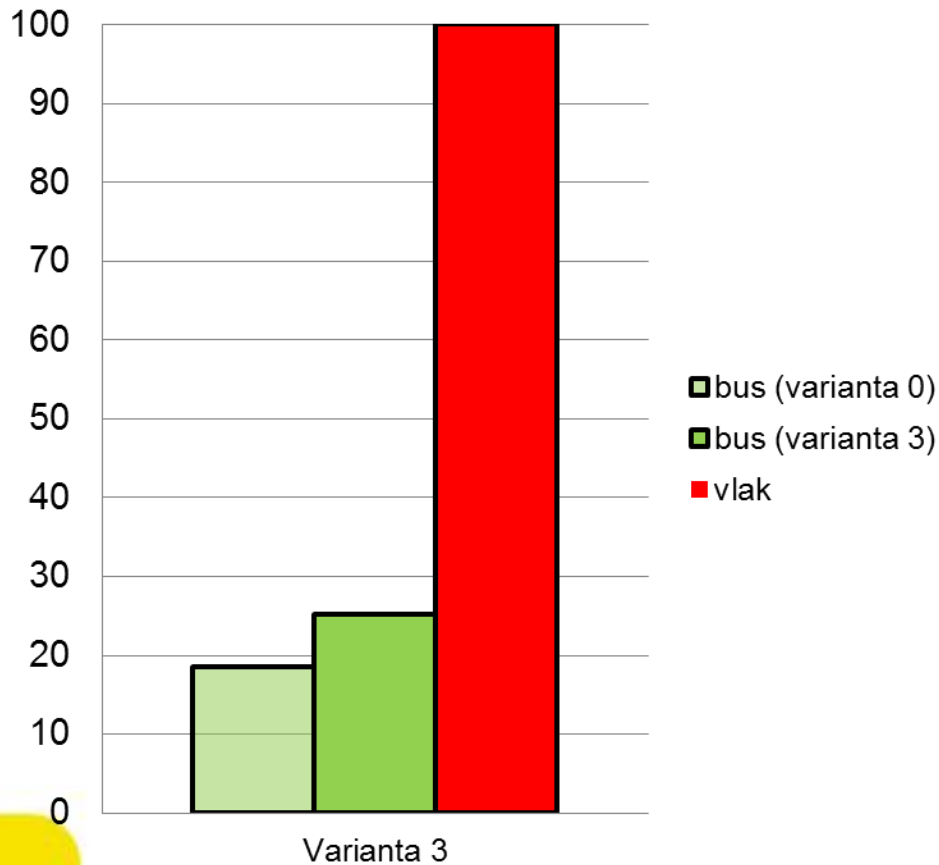
6. Souhrnné výsledky kalkulace

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

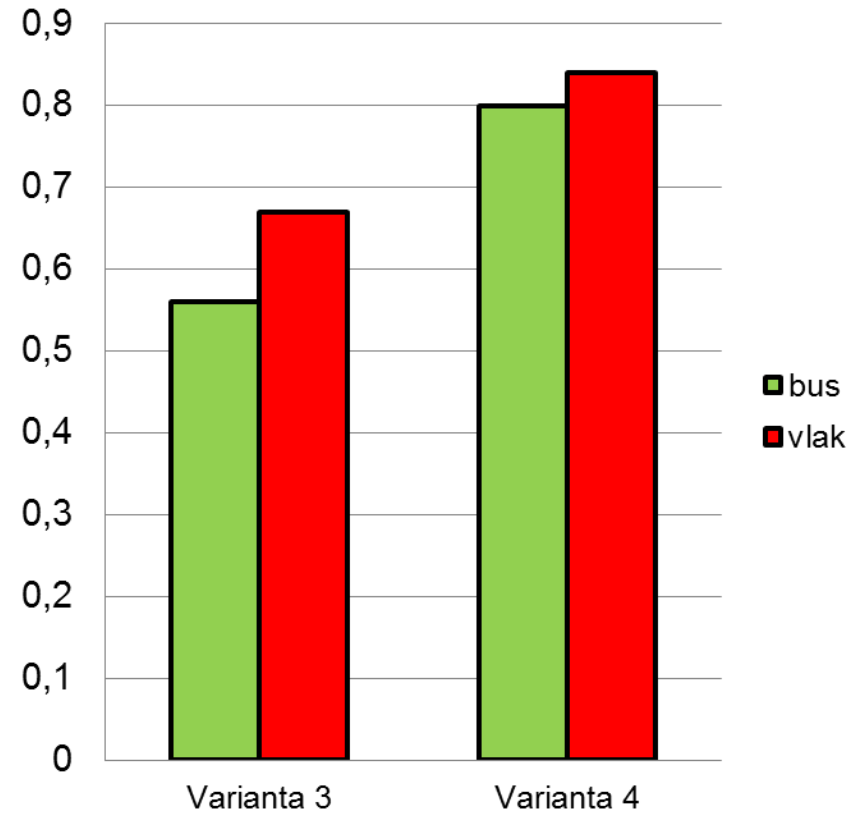


7. Přehled dosažených výsledků

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

