

Veřejná doprava a infrastruktura Pardubického kraje V



PARDUBICKÝ KRAJ

Co nového :

- v silniční infrastruktuře,
- v drážní infrastruktuře,
- na letišti Pardubice,
- v tarifním systému platném od 1.9.2018.



Probereme:

- Labskou stezku,
- Elektrokola,
- Národní tarif,
- Problematiku výběr nových dopravců v autobusové a drážní dopravě.



Silniční infrastruktura

35 Dálnice D35 a zásadní související stavby

- **D35 Opatovice – Časy:** SP pravomocné na část trasy, poslední vyvlastnění dobíhají, zrušen tendr na zhotovitele ze strany ÚOHS kvůli drobnému formálnímu pochybení, nový tendr vyhlášen se lhůtou pro nabídky do konce 10/2018
- **D35 Časy – Ostrov:** SP pravomocné na složité stavební objekty, poslední vyvlastnění dobíhají, vybrán zhotovitel, zahájení stavby v Q4/2018
- **D35 Ostrov – Staré Město:** postupně dokončován inženýring pro získání ÚR na jednotlivé části (rozděleno na 6 staveb)
- **Připravovány přivaděče** částečně v gesci ŘSD (I/36 Sezemice, I/36 Časy – Holice), částečně v gesci kraje (obchvat Dašic, úprava II/322 směr Černá za Bory, na dalších úsecích nový přivaděč od severu od I/14 vč. obchvatu Chocně do MÚK Vysoké Mýto, západ – kofinancování ze strany SFDI v celkové výši 3 mld. Kč dle uzavřeného memoranda)



Další klíčové stavby ŘSD v přípravě

- **I/17 Chrudim – Slatiňany:** zahájení stavby 2019
- **I/36 Pardubice – Trnová – Fáblovka – Dubina:** zahájení stavby 2019/2020, komplikovaná majetková příprava
- **I/2 Pardubice, jihovýchodní obchvat:** zahájení stavby nejdříve 2022
- **I/36 Holice – Čestice:** obnovena příprava pro zlepšení návaznosti kraje na D35
- **I/43 Svitavy, obchvat:** ÚR po změně v právní moci, probíhají výkupy, zahájení 2021



Přehled projektů ŘSD

 Projekty v realizaci k 30. 6. 2018

 Projekty k zahájení od 1. 7. 2018



6

Legenda

-  silnice
-  silnice I. třídy, silnice II. třídy, silnice III. třídy
-  silnice v realizaci
-  silnice k zahájení
-  hranice krajů
-  silnice železnice
-  město
-  město s rozšířenou působností



Železniční stavby v Pardubickém a Královéhradeckém kraji

Bc. Jiří Svoboda, MBA
Generální ředitel

Dlážděná 1003/7, Praha 1

06.09.2018



Terminál B pro příměstskou dopravu

- Přemístění autobusového nádraží?
- Výstavba autobusového nádraží.



Letiště Pardubice

**Fungování letiště Pardubice
a nového terminálu v propojení na dopravní uzel**

Pardubice
airport 



Nový tarifní systém platný od 1.9.2018

- Druhy a výše slev
- Prokazování nároku na slevu
- Kompenzace dopravcům
- Slevy v DPMP a.s.



Labská stezka



PARDUBICKÝ KRAJ

Definice základních pojmů

- **Cyklistická stezka** je vyhrazená samostatná komunikace speciálně vybudovaná pro cyklisty a oddělená od ostatní dopravy. Nejčastější podobou cyklostezky v České republice je pozemní komunikace nebo její jízdní pás označený dopravní značkou a vyhrazený pouze pro jízdu na kole. Pravidla silničního provozu ale povolují její použití také in-line bruslařům, případně chodcům.



- **Cyklistickou trasou** je rozuměna dopravní cesta vedená po silnicích nebo místních a účelových pozemních komunikacích, která je z hlediska bezpečnosti a plynulosti silničního provozu vhodná pro provoz cyklistů a je označena podle zákona o provozu na pozemních komunikacích dopravními značkami pro cyklisty.



- **Evropská síť cyklotras** – EuroVelo Českou republikou je vedeno také několik tras mezinárodního významu, patřících do tzv. evropské sítě cyklotras. Tento projekt je výsledkem činnosti Evropské cyklistické federace a zahrnuje 14 cyklotras, vedených napříč evropskými zeměmi. Celková plánovaná délka tras bude okolo 80 000 kilometrů, přičemž v současnosti je realizováno přibližně 45 000 kilometrů



Základní popis

- Labskou stezkou je označována dálková cyklistická stezka vedoucí podél toku řeky Labe na českém a německém území. Na území České republiky prochází hned několika kraji – Královéhradeckým, Pardubickým, Středočeským a Ústeckým. Řadí se mezi stezky evropského významu, neboť spadá do evropské sítě cyklotras EuroVelo



- Na českém území lze podél řeky Labe ujet 373 kilometrů. Mezi větší města, kterými stezka na území České republiky prochází, patří Špindlerův Mlýn, Vrchlabí, Dvůr Králové nad Labem, Hradec Králové, Pardubice, Kolín, Nymburk, Mělník, Litoměřice, Ústí nad Labem a Děčín.



Historický vývoj

- Počátky vzniku Labské stezky spadají na přelom 70. a 80. let 20. století. Tehdy iniciátor jejího vzniku, Jaroslav Ritter, zhotovil první nákres budoucí trasy, který vycházel z plavební mapy řeky Labe. Jako vzor pro doložení potřeby vzniku stezky podél Labe a jejího významu použil již existující, šest kilometrů dlouhý, úsek u města Poděbrady. Na zmíněném úseku dokládal, že „podél Labe se dá, bez velkých nákladů, vybudovat pro zlepšení životního prostředí, rekreaci a oddych potřebná komunikace pro pěší i cyklisty“²⁸.



Propagace Labské stezky

- Propagace stezky je prováděna několika způsoby. Prvním z nich je internetová prezentace, přičemž existuje několik webových stránek s tematikou Labské stezky. Asi nejvýznamnější z nich se nachází na adrese www.labska-stezka.cz. Prezentace obsahuje popis jednotlivých úseků stezky od pramene řeky Labe až po Drážďany, informace o aktualitách, týkajících se Labské stezky či cyklistiky obecně



Mapa

- Atlas labské stezky je k dispozici na:
<http://www.labskastezka.cz/cz/atlas/>



Klad listů

1

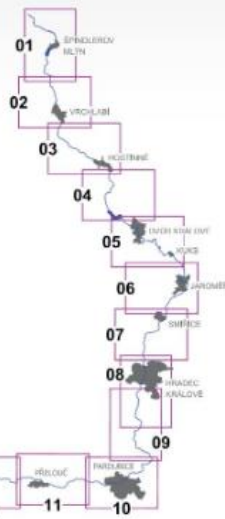
Foto na titulu: Pohled z vrchu Radobyl do Polabí u Litoměřic (autor: Jiří Kudrna)



obdržela
Labská stezka o.s.
za turistický produkt Labská stezka

Délka trasy Pramen Labe – Hřensko: cca 370 km

- trasy KRMAP (Pramen Labe – Vrchlabí): cca 20 km
- Labská cyklotrasa č. 2 (Vrchlabí – Hřensko): cca 350 km

**DÉLKA LABSKÉ CYKLOTRASY**

Labská cyklotrasa je na českém území vyznačená od Vrchlabí v Krkonoších až na hranici s Německem u Hřenska a měří přibližně 350 km. Německý dvoudílný mapový cykloprůvodce Elbe-Radweg v edici „Bikeline“ vydavatelství Ersterbauer uvádí celkovou délku Labské cyklotrasy 1165 km v součtu její české i německé části.

Labská cyklotrasa č. 2 je součástí sítě evropských dálkových cyklotras EuroVelo, a to ve dvou úsecích: Mělník – Hřensko (EV 7 „Sluneční trasa“) a Lázně Toušeň – Kolín (EV 4 „Trasa střední Evropou“).



Cílem atlasu je poskytnout přehledné mapové podklady Labské cyklotrasy a alternativních tras s informacemi o typech komunikací, po kterých je vedena. Seznamuje čtenáře s jejím aktuálním průběhem, stavem, značením a zajímavostmi v okolí.

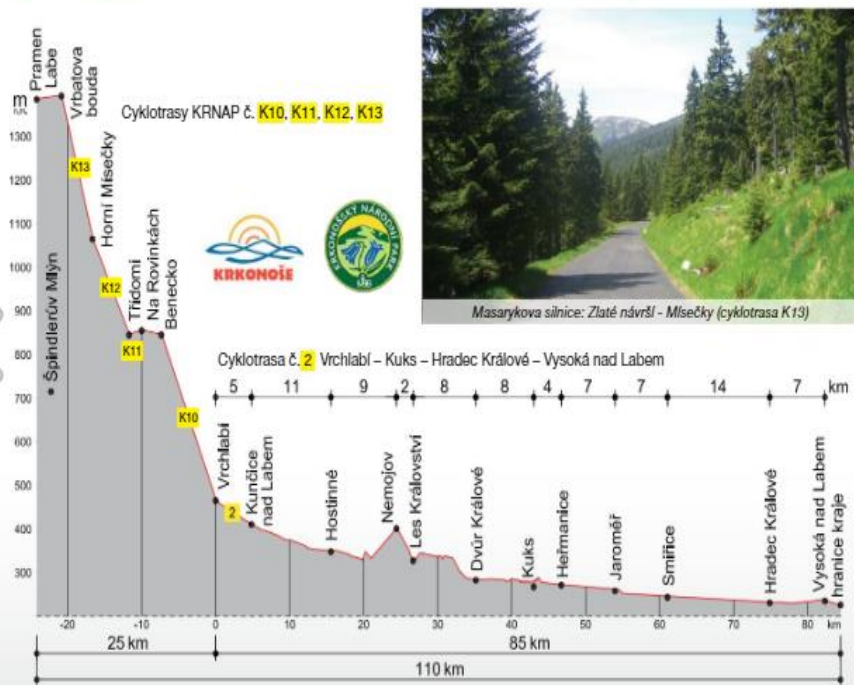
Labská cyklotrasa – Elberadweg

2



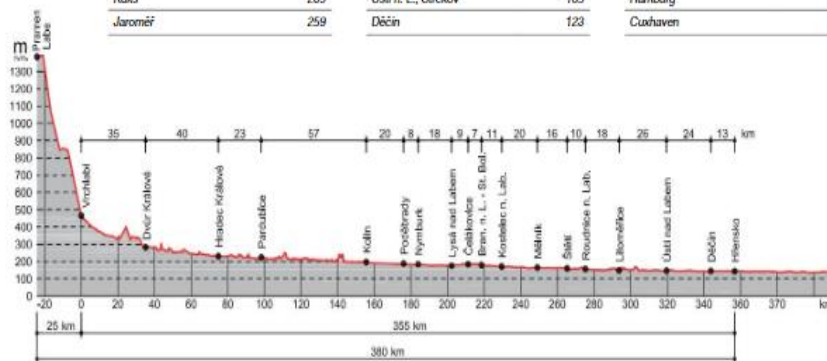
Výškový profil na území Královéhradeckého kraje

3



Nadmořské výšky míst na řece Labe

místo	m n. m.	místo	m n. m.	místo	m n. m.
Pramen Labe	1380	Smiřice	243	hranice ČR	113
Horní Mísečky	1030	Hradec Králové	229	Bad Schandau	110
Medvědí	1235	Pardubice	225	Přina	107
Spindlerův Mlýn	725	Přelouč	207	Dresden	105
Benecko	795	Kolín	198	Míšeň	100
Vrchlabí	489	Nymburk	188	Riesa	90
Hostinné	357	Brandýs n. L.	165	Torgau	80
Les Království	327	Mělník	157	Magdeburg	45
Dvůr Králové n. L.	289	Roudnice n. L.	147	Havelberg	26
Kuks	269	Ústí n. L., Střekov	135	Hamburg	2
Jaroměř	259	Děčín	123	Cuxhaven	0



Celkový výškový profil Pramen Labe – Hřensko

4





Most přes Labe – symbol Špindlerova Mlýna



Pohled

Pěšky ze Špindlerova Mlýna (715 m n. m., foto 1) Labským
Nejmalebnější pěší trasou k prameni Labe je tzv. stezka Buď fit. Během několika kilometrů postupně mění v potok. Asfaltová stezka má také výlet na kole, ale je třeba počítat s obrátkou u přítoku

Procházka se v závěru Labského dolu od přítoku Pudlavy změní (foto 4) dorazíme k Labské boudě (ubytování, restaurace, úschovna). Pěšky lze jít také přes Horní Mísečky po K12 nebo po sjezdovce



Pohled přes Labský vodopád do Labského dolu



Labe na

Jak pěšky ze Špindlerova Mlýna

Níže mapa Labe kde jsou vyznačeny fialové úseky s dokončenými cyklostezkami bez motorové dopravy, které bývají často využitelné i pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace.





Elektrokola

- Elektrokolo je klasické jízdní kolo doplněné o elektrický pohon. Nebude šlapat ani řídit za vás, ale pomáhá eliminovat sílu, kterou budete muset pro jízdu vynaložit. Funkce elektronického motoru je aktivována šlapáním, proto není možné, aby kolo jelo bez šlapání a bez vašeho úsilí. Míru elektronické asistence můžete regulovat v průběhu jízdy v závislosti na terénu a vaší fyzické síle. Zároveň je možné systém asistence zcela vypnout a využívat tak funkci klasického jízdního kola.



Typy elektrokol

Typ kola	Vhodnost
Městské elektrokolo	Pro pravidelnou dopravu do zaměstnání, školy či na nákup.
Horské/terénní elektrokolo	Do náročného terénu.
Krosové/trekové elektrokolo	Pro dlouhý dojezd.
Elektrokolo se středovým pohonem	Pro sportovní jízdu, zejména v kopcovitém terénu.
Skládací elektrokolo	Pro pravidelnou dopravu.



Na co si dát pozor

- Ne všechna elektrokola bývají legální, resp. nemohou být v provozu na veřejných komunikacích. Někteří výrobci totiž prodávají kola, která nejsou v souladu s legislativou. Nejčastěji se jedná o kola vybavená motory s vyšším výkonem, než je zákonem stanovený výkon 250 W. Kromě toho jsou nabízena kola vybavená akceleračními páčkami, které umožňují jízdu bez šlapání. Jenže používání takových kol na silnicích, ale i cyklotrasách vede k finančnímu postihu, nebo dokonce k trestnímu stíhání v případě dopravní nehody.
- Nabízené kolo musí být v souladu s předpisy umožňujícími legální provoz na veřejných komunikacích. Elektrokolo musí být označeno povinnými informacemi na rámu – jméno a adresa výrobce/dovozce, soulad s normou EN15194, symbol CE a slova 250 W, 25 km/h a EPAC (PEDELEC) – a toto by mělo být uvedeno i v uživatelském manuálu nebo v prohlášení o shodě.



Klady elektrokol

- **Nízké náklady na provoz** – viz odstavec na konci článku.
- **Kamkoliv a kudykoliv** – a to jak z pohledu zákona, který jej neodlišuje od klasického jízdní kola, tak i z hlediska druhu zvolené trasy.
- **Na věku nezáleží** – toto kolo je určeno pro osoby všech věkových kategorií, není zde žádné omezení ohledně průkazu, zkoušek ani vaší fyzické zdatnosti.
- **Byznys, relax i sport** – vhodné pro všechny typy osob – student, manažer i důchodce.
- **S motorem i bez motoru** – není omezené žádnou vzdáleností, po vybití baterie můžete pokračovat dál, jako na normálním kole.
- **Zelená cesta** – jízda na elektrokole je jednou z nejekologičtějších možností osobní dopravy, žádné zplodiny ani nadměrný hluk.
- **Svoboda** – žádné dopravní omezení ani drahé parkování.



Zápory elektrokol

- **Vysoká váha** – některá elektrokola mohou dosahovat váhy až 30 kilogramů. Tuto váhu ovlivňuje zejména hmotnost motoru a baterie. S větší hmotností kola je nutné počítat nejen při vybití baterie, kdy vám jízda zvýší námahu při šlapání, ale také při přepravě kol. Umístění elektrokola na střešní nosič automobilu bude, hlavně pro jednoho člověka, dosti obtížné.
- **Vysoká cena** – základní ceny elektrokol začínají na 17 000 Kč s výjimkou elektrokol prodávaných v hypermarketech.
- **Drahý servis** – některá elektrokola si už nespraví běžný cyklista, a pokud se něco pokazí, musí do do servisu, který elektrokolům rozumí.



Cena

- Po konzultaci s autorizovaným servisem a zároveň prodejcem elektrokol mi při vymezení tří druhů budoucích uživatelů (velmi aktivní mladý člověk s náročným terénem, rodiče s malými dětmi orientováni na lehké až středně těžké cyklostezky a osoby v důchodovém věku na rekreační jízdu či pravidelnou dopravu například na nákup) bylo vždy doporučeno elektrokolo **v cenovém rozpětí mezi 27 000 až 35 000 Kč**, bez ohledu na typ kola.



Baterie

- Životnost baterie udává počet nabíjecích cyklů v souladu se zachováním odpovídající tvrdosti zdroje. Některé baterie mohou dosáhnout maximálně 300 nabíjecích cyklů, modernější pak 1000 až 1500.
- Nabíjení baterie probíhá jednoduše ze standardní elektrické sítě. Nezáleží na tom, zda je baterie v kole, či mimo něj. Plné nabití baterie závisí na typu kola, ale zpravidla trvá 2 až 6 hodin. Bezpečnostní systém zaručuje, že nedojde k přebití baterie. Co se týká nabíjení, obecně platí, že jedna hodina nabíjení vystačí na ujetí cca 10 km. Náklady na jedno dobití činí maximálně 4 Kč, ale spíše méně, s dojezdem okolo 60 km tak vyjde jeden kilometr na méně než 10 haléřů.
- Průměrná životnost klasické olověné baterie je zhruba 400 plných nabíjecích cyklů. V přepočtu na praxi budete muset klasickou baterii vyměnit po 3 letech užívání.



Servis

- První garanční prohlídku je doporučeno provést do tří měsíců od pořízení elektrokola, nebo po ujetí prvních 200 až 300 kilometrů a zejména před skončením záruční doby.
Placený servis je vhodné provádět 1× za sezónu. Cena garanční prohlídky závisí na tom, zda si ji necháte udělat u svého prodejce, či nikoliv. Pokud bude garanční kontrolu provádět prodejce, máte garanční prohlídky do 300 km zdarma, nad 300 km za částku zpravidla 350 Kč.
- Někteří prodejci nabízejí servis svých elektrokol po celou dobu bez poplatku, platíte pouze příslušné opravy a náhradní díly. Pokud se bude jednat o jiného výrobce, pohybuje se cena řádově okolo 450 až 750 Kč. Garanční prohlídka však není povinná, jedná se o doporučený servisní interval. Elektrokolo vyjma řádné péče o baterii nevyžaduje o nic více údržby než jakékoliv správně udržované klasické jízdní kolo.



Provozní náklady

- Počítáme s baterií 36 V / 10,5 Ah a s motorem o výkonu 250 W, kdy jedno nabití baterie zvládne 40 kilometrů jízdy, což je průměrná hodnota při použití střední připomoci ve středně těžkém terénu. Výpočet je vztažen na 600 cyklů.
- 0,0537 Kč, cena nové baterie po 600 cyklech rozpočítaná na 1 najetý kilometr činí 0,333 Kč. Celkové náklady, včetně nové baterie na 1 km ve výsledku činí **0,387 Kč**. Na 100 km činí 38,7 Kč



Jízdní kolo do 25km/hod

- Jízdní kolo na elektrický pohon s rychlostí do 25 km · h⁻¹
–1 Tento druh jízdního kola na elektrický pohon je součástí stejné kategorie vozidel jako jízdní kolo bez elektrického pohonu, cyklista se tedy řídí stejnými dopravními předpisy. Tento typ jízdního kola lze řídit bez řidičského oprávnění a není nutná registrace tohoto typu jízdního kola vybaveného elektrickým pohonem. Znamená to, že elektrický pohon na jízdních kolech pouze pomáhá cyklistovi při šlapání. Nikdy tento typ pohonu nepohání sám jízdní kolo a je vždy vyřazen z provozu při dosažení rychlosti 25 km · h⁻¹



Jízdní kolo nad 25 km/hod

- Tento typ elektrokola se řadí podle zákona o provozu na pozemních komunikacích do kategorie malých motocyklů. Je nutné mít registrační značku (RZ), pojištění, řidičský průkaz příslušné kategorie a homologovanou bezpečnostní přilbu pro tento účel použití. Tento typ elektrokola nesmí být provozován dle zákona č. 56/2001 Sb. Zákon o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích na cyklostezkách a musí se řídit dopravními předpisy pro motorová vozidla. V České republice se tato kategorie pro běžný provoz nevyužívá a prodejci tato kola nabízejí pouze omezeně a nejsou určena pro běžný silniční provoz.



Jednotný „národní“ tarif

- vysoké finanční nároky,
- zaintegrování soukromých dopravců,
- odklad zavedení o rok.



Problematika výběru nových dopravců

- Autobusová doprava
- Drážní doprava



Děkuji za pozornost

Ing. Leoš Beran

