

VÝROČNÍ ZPRÁVA O ČINNOSTI SPOLEČNOSTI

JIKORD s.r.o. za rok 2010

České Budějovice, březen 2011

Obsah

1	Úvod.....	2
2	Základní informace	3
1.1	Cíle společnosti	3
1.2	Koncepce činnosti společnosti.....	4
3	Vnitřní činnost společnosti – I. oblast	6
2.1	Hospodaření společnosti za rok 2010.....	6
2.2	Rozpočet společnosti v roce 2011	7
4	Hlavní činnost společnosti – II. oblast	8
3.1	Koordinace a racionalizace dopravní obslužnosti	8
3.2	Kontroly intenzity přepravy a kvality služeb smluvních dopravců	12
3.3	Kontrola ekonomických podkladů smluvních dopravců.....	12
3.4	Požadavky a stížnosti orgánů a občanů na dopravně přepravní služby	13
3.5	Hospodářské výsledky koordinace a racionalizace dopravní obslužnosti	14
5	Úkoly společnosti v dalším období	15
6	Závěr	16

1 Úvod

Společnost s ručením omezeným JIKORD – Jihočeský koordinátor veřejné dopravy v Jihočeském kraji, zahájila činnost 1. března 2010. Hlavní náplní práce společnosti bylo zajištění dopravní obslužnosti Jihočeského kraje při důsledném dodržování hlavních koordinačních zásad. Právní aplikace těchto zásad vede k vytvoření jednotné dopravní soustavy kraje, při optimálním vynaložení rozpočtových finančních prostředků kraje a státu.

Výsledky ročního působení společnosti jsou uvedeny v předložené výroční zprávě za rok 2010.

V Českých Budějovicích

březen 2011

Doc. Ing. Zdeněk Žemlička, CSc.

Jednatel společnosti

Ing. Otomar Gottstein

Jednatel společnosti

2 Základní informace

Zastupitelstvo Jihočeského Kraje svým usnesením č. 590/2009/ZK-11 ze dne 15. 12. 2009 rozhodlo o založení společnosti s ručením omezeným JIKORD - Jihočeský koordinátor dopravy (dále jen společnost), schválilo zakladatelskou listinu, základní kapitál ve výši 200 tis. Kč a orgány společnosti.

Společnost zahájila svoji činnost dne 1. 3. 2010. Důvodem založení společnosti bylo oddělení výkonu samostatné působnosti v oblasti zajištění dopravní obslužnosti kraje od výkonu státní správy v přenesené působnosti, kterou nadále vykonává Odbor dopravy a silničního hospodářství Krajského úřadu (dále jen ODSH KÚ). Cílem opatření bylo zvýšení ekonomické efektivity vynaložených veřejných finančních prostředků na dopravní obslužnost (dále jen DO) regionu, zejména optimalizací dopravních výkonů, prohloubením kontroly činnosti dopravců v provozní, přepravní i ekonomické oblasti v rámci objednaného rozsahu dopravních výkonů.

Společnost v rámci optimalizace DO redukuje kapacitně nevyužité spoje/vlaky. S plněním tohoto úkolu souvisí kontrola využití poskytované přepravní kapacity dopravních prostředků jednotlivých dopravců dle platných jízdních řádů. Zkušenosti ukazují, že některé osobní vlaky ČD jsou provozovány s trvale nevyužitou přepravní kapacitou. Je to důsledek slabých zátěžových proudů cestujících. Řešením tohoto problému je úprava časové polohy spojů v jízdních řádech, nasazení dopravních jednotek s nižší přepravní kapacitou (a nižšími trakčními náklady), zrušení vlaků a převedení frekvence cestujících na autobusovou dopravu. Uvedené řešení pochopitelně platí i pro posuzování spojů autobusové veřejné linkové dopravy, kde se nabízí zejména využívání nízkokapacitních dopravních prostředků (mikrobusů) s nižšími náklady na 1 ujk.

Za sledované období zaměstnanci společnosti provedli celkem 352 kontrol, z toho 169 u autobusové dopravy a 183 u železniční dopravy. U železniční dopravy byly kontroly zaměřeny převážně na sledování intenzity frekvence cestujících a využití vlaků. U linkové autobusové dopravy se kontroly týkají převážně označení autobusů, označníků a jízdních řádů. Při kontrolách byly nalezeny různé menší nedostatky, na které byli smluvní dopravci upozorněni a nasměrováni k jejich co nejrychlejší nápravě.

2.1 Cíle společnosti

Cíle a koncepce činnosti společnosti jsou dány podnikatelským plánem schváleným první Valnou hromadou společnosti dne 16. 2. 2010, usnesením č. 100/2010/RK-35.

Hlavním cílem společnosti je zajištění dopravní obslužnosti Jihočeského kraje v souladu s legislativou EU, ČR a příslušnými opatřeními kraje vyplývajícími z programových materiálů a usnesení samosprávy při splnění kvalitativních standardů jednotlivých dopravních oborů a druhů dopravy smluvními dopravci (poskytovateli dopravních služeb), při optimálním vynaložení dopravních výkonů a veřejných rozpočtových prostředků. Výhledovým cílem je příprava a posouzení efektivnosti integrovaného dopravního systému kraje a při jeho případné realizaci také jeho organizace a řízení.

Osobní doprava v závazku veřejné služby (dále jen ZVS), tj. linková autobusová doprava a drážní doprava (železnice, trolejbusy mimo územní obvod Statutárního města České Budějovice) spadá do kompetence kraje. Na těchto linkách/spojích a vlcích nesmí smluvní dopravci v jízdních řádech provádět žádné změny bez souhlasu objednatele – kraje (potažmo společnosti).

2.2 Koncepce činnosti společnosti

Hlavní směry činnosti společnosti pro rok 2010, ze kterých vyplývají jednotlivé úkoly, byly rozděleny do oblasti organizační a oblasti hlavní činnosti. První oblast zahrnovala vlastní založení, organizaci a chod společnosti. Druhá oblast zahrnovala operativní a kontrolní činnost společnosti v období jednoho roku.

I. Organizační oblast

V organizační oblasti se uskutečnilo:

- založení společnosti v souladu s legislativními normami ČR a vnitřními předpisy kraje (operace právní, administrativní a organizační),
- dislokace společnosti (budova KÚ ul. Boženy Němcové), uzavření nájemní smlouvy a vybavení přidělených kanceláří,
- vyřešení personálních otázek - delimitace 2 pracovníků (Ing. V. Mejdová, Ing. J. Doubek) z Odboru dopravy a silničního hospodářství Krajského úřadu (dále jen ODSH KÚ), přijetí jednatelů (Doc. Z. Žemlička, Ing. O. Gottstein), přijetí 1 pracovníka na 0,5 úvazku (Ing. I. Študlar), přijetí 1 pracovníka (Ing. L. Kotková), od 1. 9. přijetí 1 pracovníka (J. Aleš, DiS.),
- smluvní zajištění účetních, personálních a právních služeb formou outsourcingu,
- ostatní organizačně administrativní úkoly (vybavení kanceláří, výpočetní technika, služební automobil, logo společnosti, www stránky, aj.),
- převzetí základních právních dokumentů, materiálů a dat vztahujících se k dopravní obslužnosti Jihočeského kraje od ODSH KÚ (seznam provozovaných linek a spojů veřejné hromadné autobusové dopravy dle jednotlivých dopravců a seznam

traťových úseků a vlaků dopravců regionální železniční osobní dopravy, seznam vydaných licencí a jejich platnost, schválené jízdní řády, stav jednání s dopravními úřady kraje a dalšími obcemi z hlediska požadavků a připomínek k jízdním řádům 2010 a příprava JŘ 2011, uzavřené smlouvy s dopravci, výkazy dopravců, podklady k výběrovým řízením),

- vypracování společného dokumentu společnosti a ODSH KÚ vymezujícího právní prostředí, obsahovou náplň práce s dělbou činností mezi tyto útvary.

II. *Hlavní činnost (operativní a kontrolní)*

Zajištění dopravní obslužnosti kraje v uplynulém období do určité míry spočívalo v rutinním projednávání a schvalování vypracovaných jízdních řádů jednotlivými smluvně vázanými dopravci veřejné linkové autobusové a železniční dopravy. I když byly ze strany objednavatele uplatňovány žádosti o zapracování změn na základě požadavků obcí, nebyla často těmto požadavkům věnována náležitá pozornost. V možnostech ODSH KÚ nebylo ani důsledné odstraňování souběžných dotovaných spojů/vlaků dopravců autobusové a železniční dopravy (často z důvodů nesouhlasů starostů dotčených obcí). Stejně tak nebyla dostatečně prosazována zásada návaznosti linek/spojů v rámci oboru silniční dopravy, v rámci oborů silniční a železniční dopravy resp. MHD, regionálních a dálkových linek/spojů/vlaků silniční a železniční dopravy při tvorbě jízdních řádů. Z různých důvodů, většinou objektivních, nebyla věnovaná dostatečná pozornost kontrolní činnosti celkových přemístovacích procesů v oblasti dopravní (provozní), přepravní i ekonomické u smluvních dopravců. Nebyly zjišťovány přepravní a zátěžové proudy mezi jednotlivými městy a obcemi, stejně jako nebylo zjišťováno využití přepravní kapacity dopravních jednotek na linkách, spojích a železničních tratích.

Prioritou činnosti společnosti byla a je racionalizace vynaložených prostředků kraje na dopravní obslužnost, při zajištění standardů kvantity i kvality přemístovacích procesů. Přemístovacím procesem rozumíme nejenom vlastní přepravu (jízda), ale i okrajové prvky (čekání v místě nástupu, ukončení přepravy v cílovém místě). Podstatně byla zvýšena kontrolní činnost smluvních dopravců v oblasti provozní, přepravní a ekonomické a v této činnosti bude pokračováno i v dalším období.

3 Vnitřní činnost společnosti – I. oblast

Hospodaření společnosti probíhá ve dvou oblastech (okruzích):

I. oblast (okruh) je zaměřena na vnitřní činnost společnosti.

II. oblast (okruh) je zaměřena na hlavní činnost tj. dopravní obslužnost Jihočeského kraje a související opatření.

Hospodaření v I. oblasti – vnitřní činnost společnosti probíhá dle schváleného rozpočtového rámce.

3.1 Hospodaření společnosti za rok 2010

řádek	Ukazatel	Předběžná kalkulace pro rok 2010	Skutečné čerpání za rok 2010	% čerpání
a	Osobní náklady	3 406 300,00	3 335 827,00	97,93%
b	Cestovné	135 800,00	77 361,00	56,97%
c	Materiálové náklady	725 000,00	713 352,39	98,39%
d	Energie	56 400,00	62 291,06	110,45%
e	Služby a ostatní provozní náklady	638 800,00	380 358,64	59,54%
f	Finanční náklady	39 700,00	19 782,00	49,83%
g	PROVOZNÍ NÁKLADY (a+b+c+d+e+f)	5 002 000,00	4 588 972,09	91,74%
h	INVESTICE	1 000 000,00	592 810,39	59,28%
i	NÁKLADY (g+h)	6 002 000,00	5 181 782,48	86,33%
j	VÝNOSY	2 000,00	73,97	3,70%
k	ZTRÁTA Z ČINNOSTÍ VE VEŘ. ZÁJMU (i-j)	6 000 000,00	5 181 782,48	86,36%
l	PŘÍSPĚVEK JČK NA ČINNOSTI VE VEŘ. ZÁJMU	6 000 000,00	5 181 782,48	86,36%

Tab. 1: Kalkulace a čerpání 2010

Z údajů vyplývá, že hospodaření společnosti probíhalo v souladu s původním finančním návrhem. V investicích je zaúčtován nákup služebního osobního automobilu. Položka služeb a ostatních nákladů je vyšší, protože některé původně uvažované investice a to zejména nákup počítačového vybavení a softwaru nebyly účtovány jako investice, ale přímo jako provozní náklady. Oproti tomu se tedy v konečném hospodaření dosáhla úspora investic. Položka byla plánována v dané výši zejména proto, že společnost nově vznikala a bylo nutné ji na začátku provozně vybavit tak, aby mohla úspěšně realizovat záměr zřizovatele. Pro rok 2011 se očekává výrazné snížení těchto nákladů. Naopak položka cestovné je nižší, než se původně očekávalo, protože personální obsazení nám neumožnilo uskutečnit takový počet kontrol, jaký by byl skutečně potřebný. U této položky se do budoucna očekává nárůst.

Detailnější přehled předběžné kalkulace nákladů společnosti a skutečné čerpání za rok 2010 je uvedeno v Příloze č. 1.

Na základě konečného hospodaření společnosti v roce 2010 lze konstatovat, že bylo dosaženo úspory ve výši 818 217 Kč. Z toho na investicích 407 189 Kč a na ostatních nákladových položkách cca také 400 tis. Kč. K překročení plánovaných nákladů došlo pouze v nákladech spojených s nájmem (nájem, energie), protože od září došlo k přestěhování společnosti do větších prostor a byla nově uzavřena nájemní smlouva s Krajským úřadem Jihočeského kraje.

3.2 Rozpočet společnosti v roce 2011

řádek	Ukazatel	Předběžná kalkulace pro rok 2010	Skutečné čerpání za rok 2010	Rozpočet na rok 2011	Rozdíl rozpočtu 2011 - 2010
a	Osobní náklady	3 406 300,00	3 335 827,00	4 097 000,00	690 700,00
b	Cestovné	135 800,00	77 361,00	148 000,00	12 200,00
c	Materiálové náklady	725 000,00	713 352,39	280 000,00	-445 000,00
d	Energie	56 400,00	62 291,06	85 410,96	29 010,96
e	Služby a ostatní provozní náklady	638 800,00	380 358,64	556 589,04	-82 210,96
f	Finanční náklady	39 700,00	19 782,00	33 000,00	-6 700,00
g	PROVOZNÍ NÁKLADY (a+b+c+d+e+f)	5 002 000,00	4 588 972,09	5 200 000,00	198 000,00
h	INVESTICE	1 000 000,00	592 810,39	300 000,00	-700 000,00
i	NÁKLADY (g+h)	6 002 000,00	5 181 782,48	5 500 000,00	-502 000,00
j	VÝNOSY	2 000,00	73,97	200,00	-1 800,00
k	ZTRÁTA Z ČINNOSTÍ VE VEŘ. ZÁJMU (i-j)	6 000 000,00	5 181 782,48	5 499 800,00	-500 200,00
l	PŘÍSPĚVEK JČK NA ČINNOSTI VE VEŘ. ZÁJMU	6 000 000,00	5 181 782,48	5 500 000,00	-500 000,00

Tab. 2: Srovnání rozpočtů společnosti v roce 2011 a 2010

Pro plánování rozpočtu na příští rok jsme vycházeli ze zkušeností tohoto roku. Při hodnocení návrhu je nutné vzít v úvahu, že minulý rok společnost hospodařila ve skutečnosti pouze 10 měsíců a plně personálně obsazena byla až od září 2010. Společnost pro rok 2011 neuvažuje s žádnými dalšími investicemi, uvedené investice jsou pouze na nákup licencí softwaru, které se musí každoročně obnovovat. V investicích je rezerva ve výši cca 250 tis. Kč. Částku 5 200 tis. Kč na činnost a 300 tis. Kč na investice určil ODSH KÚ bez konzultace se společností JIKORD s.r.o. Společnost bude v co nejbližší době žádat o přesun prostředků z investic do mzdových nákladů, u kterých jsou rozpočtované finanční prostředky při stávající situaci nedostatečné.

Podrobný přehled rozpočtu společnosti na rok 2011 je uveden v Příloze č. 2.

4 Hlavní činnost společnosti – II. oblast

4.1 Koordinace a racionalizace dopravní obslužnosti

V sídle společnosti v období roku 2010 proběhla řada jednání (cca 32) se starosty a občany týkajícími se dopravní obslužnosti.

Společnost je v neustálém osobním a telefonickém kontaktu s dopravci Jihočeského kraje a za sledované období s nimi uskutečnila 50 jednání. Převážně se jednalo o České dráhy, a.s., Jindřichohradecké místní dráhy a.s., ČSAD Autobusy České Budějovice a.s., ČSAD JIHOTRANS a.s., ČSAD ICOM Trans Jindřichův Hradec a COMETT PLUS Tábor.

Na požádání proběhla 2 jednání se starosty mikroregionu Lipensko o koordinaci dopravy v této oblasti. Na základě tohoto jednání byla vypracována rozsáhlá studie mikroregionu, která poukazuje na možná východiska a řeší dopravně přepravní vztahy v oblasti (viz. projekt „Řešení dopravě přepravních vztahů v Jihočeském kraji - Mikroregion Lipensko“, který je k nahlédnutí v sídle společnosti). Základní výstupy tohoto projektu byly realizovány.

Koncem roku 2010 začala společnost připravovat ve spolupráci s dopravcem ČSAD autobusy České Budějovice další projekt „Efektivní dopravní obslužnost v mikroregionech JČ kraje - Mikroregion Milevsko“. První pracovní jednání proběhlo 16. 12. 2010 za účasti JIKORDu, ODSH KÚ, ČSAD autobusy České Budějovice a ČD, Krajské centrum osobní dopravy (dále jen KCOD). Společnost vypracovala osnovu projektu se stanovením termínů jednotlivých dílčích úkolů tak, aby celý projekt mohl být spuštěn od termínu změn jízdních řádů, tj. od 12. června 2011.

A) Veřejná linková doprava

Při prováděných změnách v jízdních řádech spojů v ZVS u veřejné linkové dopravy byl důsledně zvažován veřejný zájem, zejména pokud jde o přepravu žáků a studentů do základních škol.

Důsledně byly řešeny požadavky na zajištění návazností dopravních oborů. Z podnětu společnosti bylo realizováno více jak 20 případů vytvoření návazností bus-bus, bus-vlak, vlak-vlak. V sedmi případech požadavků obcí, zejména k zavedení nových spojů, nebylo vyhověno. Důvodem zamítnutí byla buď existence jiného dopravního spojení, nebo značné náklady a nízká frekvence cestujících spojená s realizací. Dále bylo z podnětu společnosti provedeno v 71 případech rušení nebo zkrácení spojů s minimálním využitím.

Společnost JIKORD ihned po zjištění zrušení provozu v papírnách Skalský Mlýn v Loučovicích přijala opatření k zavedení nových spojů v úseku Loučovice-Kaplice. Situace byla řešena

v přímé součinnosti se starostou obce Loučovice. Veškeré požadavky obce Loučovice byly splněny. Bylo zavedeno 8 nových spojů z Loučovic na ranní a odpolední směny v průmyslových podnicích v Kaplici. Toto opatření si vyžádalo nárůst 63 000 km/rok. Nárůst byl pokryt z úspor dosažených zrušením nevyužitých spojů.

Byl vyřešen dlouhodobý požadavek obce Třebětice na zajištění přepravy žáků do Dačic (linka 340571) bez nárůstu ujetých km, zrušením jednoho páru málo využívaných spojů. Linkou 340821 byl vyřešen požadavek na přepravu žáků z Cizkrajova do Starého Hobzí jenom částečným nárůstem ujk (obec doposud hradila z vlastních prostředků). Dále byl vyřešen požadavek na přepravu žáků z obce Žďár bez nárůstu finančních prostředků. Požadavek byl vyřešen změnou časové polohy spoje 4 linky 340200. Za realizaci dlouhodobého požadavku obdržela společnost dne 1. 6. 2010 poděkování od starosty obce Bohumila Marka. Dále byl na lince 330007 vyřešen dlouhodobý požadavek obcí Omlenice a Omlenička na včasnou přepravu žáků do školy. Vyřešením tohoto požadavku došlo i k úspoře ujetých kilometrů. Na lince 380560 byl realizován požadavek obce Skály na zajištění přepravy žáků ze ZŠ v Protivíně. Vyřešen byl požadavek na přepravu studentů z Veselí n. Luž. do Třeboně zavedením autobusové dopravy místo dopravy železniční.

Kontrolní činností společnosti byly odhaleny chyby a nedostatky v platných jízdních řádech. Na lince 330010 byly provozovány spoje 31,32,36,37 ke zrušené firmě Sapeli ve Vyšším Brodě, na linkách 332002 a 330010 byly provozovány 2 páry spojů 11,13,14,18 k léčebně Vyšší Brod - Hrudkov, jejíž provoz byl ukončen v roce 2005. Na lince 330008 byly zjištěny závažné chyby v označení platností spojů 1,5,7,8,10,11,24, jejichž důsledkem by bylo i „zdvojené dotování“ prokazatelné ztráty. Obdobný nedostatek byl odhalen i na lince 330610 u spojů 1,2,5. Všechny chyby byly s okamžitou platností odstraněny a tím bylo dosaženo úspor dotačních nákladů.

V měsíci říjnu bylo pracovníky společnosti zjištěno neoprávněné čerpání dotací dopravce RAMVEJ BUS na základě existence dvou Smluv o závazku veřejné služby. Jedna mezi dopravcem RAMVEJ BUS a ČR-Ministerstvem obrany a druhá mezi dopravcem RAMVEJ BUS a Jihočeským krajem. Konkrétně se jednalo o dvojí dotování spojů 7 a 8 linky 330511 Český Krumlov-Chvalšiny-Boletice,Květušín. Zjištěné skutečnosti byly předány Jihočeskému kraji k dalšímu řízení.

Důsledkem všech změn a úprav byla realizována úspora finančních prostředků pro rok 2010 ve výši **285 747 Kč**. Tato úspora byla zapracovaná do dodatků smluv o ZVS pro rok 2010 u dopravců veřejné linkové autobusové dopravy.

Podrobný přehled úspor dotací promítnutých do smluv o ZVS pro rok 2010 je uveden v Příloze č. 3.

V období od března do prosince 2010 bylo společností zpracováno 17 dodatků smluv o závazku veřejné služby u dopravců v linkové osobní dopravě, 15 dodatků smluv o ZVS v linkové osobní dopravě (žákovské jízdné) a 10 dodatků smluv o ZVS (poskytnutí účelové dotace na úhradu zvýšených odměn za čekání řidičů ve veřejné linkové dopravě dle nařízení vlády č. 589/2006 Sb.)

O účelovou dotaci požádalo celkem 10 dopravců. S těmito dopravci byly uzavřeny dodatky smluv na dobu určitou s platností a účinností od 1. 1. 2010 do 31. 12. 2010 s vyčíslením požadovaných částek. Šesti dopravcům byly vráceny dodatky smluv k přepracování, do příloh uváděli údaje linek a spojů, které nejsou zařazeny do ZVS. Dle uzavřených dodatků předkládali dopravci v písemné a elektronické podobě svá vyúčtování po jednotlivých čtvrtletích. V měsíci lednu 2011 bylo provedeno závěrečné roční vyúčtování. Maximální poskytnutá částka byla dána předběžným odhadem dopravce. Případná překompensace ze strany Jihočeského kraje měla být dle smlouvy příslušným dopravcem vrácena v termínu do 25. 1. 2011. Tato překompensace činila **878 502 Kč**.

B) Železniční doprava

K projednání návrhu 2. změny jízdních řádů v železniční dopravě (od 13. 6. 2010) proběhlo se zástupci obcí 5 jednání ve dnech 7. 4. (trať 226), 14. 4. (trať 194, trať 196) 15. 4. (ostatní tratě provozované ČD) a 19. 4. (tratě JHMD). Současně byl projednán návrh jízdního řádu pro období 2010/2011. Nejvíce připomínek bylo uplatněno k železniční dopravě na tratích a v úsecích 190 České Budějovice – Horažďovice předměstí, 220 České Budějovice – Tábor a 202 Tábor – Bechyně. Na základě provedených kontrol frekvence byla od 13. 6. 2010 zrušena objednávka jednoho párů vlaků na trati 193 Netolice – Dívčice a jednoho páru vlaků v úseku tratí 193 a 190 Netolice – Číčenice. Úspora v celkové výši 843 602 Kč byla využita pro nejnaléhavější úpravy a požadavky obcí a skupin občanů (např. obnovení dopoledního spojení na trati 220 v úseku České Budějovice – Veselí n/L.

Ke 2. změně JŘ 2009/2010 byl současně uplatněn nový koncept regionální dopravy na tratích 199 a 226 zajišťující přestupní návaznosti ve Veselí n/L. a Českých Velenicích (mezi oběma tratěmi a z/do Rakouska).

V souvislosti s přípravou JŘ 2010/2011 byl uplatněn nový koncept regionální dopravy na trati 202 Tábor – Bechyně, umožňující zlepšené přestupní návaznosti na dálkovou dopravu v žst. Tábor.

K návrhu JŘ 2010/2011 proběhla dále řada jednání s KCOD ČD České Budějovice, např. 23. 7., 30. 7., 5. 8., koordinační jednání se SŽDC (trasy reg. dopravy) proběhlo 4. 8. 2010. Koordinační jednání s POVED Plzeň z hlediska dopravy na tratích 190 a 191 se uskutečnilo 26. 7. Výsledkem je radikální omezení železniční dopravy v úseku Strakonice – Horažďovice

předměstí na 1 pár vlaků v pracovní dny, ostatní mezikrajská regionální doprava je z důvodu nízké frekvence zajištěna veřejnou linkovou dopravou.

ČD předložily požadavky na financování železniční dopravy v roce 2011 s nárůstem dotace o více než 5 mil. Kč, což nebylo akceptováno. Obdobně nebyly přijaty požadavky výrazného nárůstu dotací u JHMD a. s. a DPM ČB (trolejbusová doprava), zdůvodňované zejména nárůstem ceny nafty a el. energie. Výsledný nárůst dotací 2011/2010 v drážní dopravě představuje 0,58 % při poklesu výkonů o 2,22 %. U rozhodujícího dopravce ČD, a.s. představuje snížení výkonů 121 261 vlkm, dotace na vlkm činí 97,73 Kč (2010 = 95,04 Kč).

Pro zlepšení průhlednosti financování ČD bylo v rámci 2. dodatku smlouvy stanoveno, že počínaje rokem 2011 budou náklady a tržby dopravce specifikovány dle jednotlivých tratí.

Vzhledem k nízké frekvenci (průměr na vlak cca 5 osob) a k řešení disproporcí ve financování železniční dopravy bylo připraveno ukončení objednávky na trati č. 193 Netolice – Dívčice s přesahem na trať 190 v úseku Dívčice - Čičenice ke dni 26. 2. 2011 a náhradou autobusovým konceptem. Stejný postup je zvažován na trati č. 192 Čičenice – Týn n. Vlt. od období JŘ 2011/2012, tj. od 11. prosince 2011, k tomu zpracovává JIKORD příslušné podklady. Výsledek bude předmětem jednání a rozhodnutí vedení Jihočeského kraje.

Zástupci společnosti se dne 21. 6. 2010 zúčastnili předváděcí jízdy na železniční trati z Českých Budějovic do Českého Krumlova, kterou pořádala společnost RegioJet motorovou jednotkou DESIRO, aby posoudili budoucí možnosti obměny vozového parku resp. výběr alternativního dopravce. K možnosti výběru alternativního dopravce byl určen ucelený provozní soubor tratí č. 194 České Budějovice – Černý Kříž, 197 Čičenice – Nové Údolí a 198 Strakonice – Volary, který představuje necelých 20 % objemu výkonů regionální dopravy. Pro přípravu nabídkového řízení dle zák. 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících dle § 10 a násl. byl učiněn první krok spočívající ve vyrozumění Českých drah, a.s. o tomto záměru Jihočeského kraje. Současně bylo zahájeno zpracování podkladů pro nabídkové řízení.

V souvislosti s projektem nové dopravní koncepce mikroregionu Milevsko dojde od 12. 6. 2011 k významnějším změnám na trati 201 Ražice – Tábor. Pro JŘ 2011/2012 jsou připravovány v dohodě s Krajem Vysočina zásadní koncepční změny na trati 224 Horní Cerekev – Tábor. V dohodě s MD ČR a rakouskou stranou dojde k významným změnám na trati 196 Summerau – České Budějovice. Připravovány jsou rovněž dílčí úpravy v regionální dopravě na trati 220 v úseku České Budějovice – Tábor, zejména zkvalitnění dopravní obslužnosti ve frekventovaném úseku Veselí n. L. – Tábor.

Při přípravě a realizaci koncepčních změn v železniční dopravě je kladen důraz na snížení rozsahu železniční dopravy v okrajových časech s nízkou frekvencí cestujících a na druhé

straně řešení oprávněných požadavků na zkvalitnění přepravy do zaměstnání a škol, případně zlepšení přípojových návazností na dálkovou dopravu a zajištění přestupních vazeb vlak – autobus.

4.2 Kontroly intenzity přepravy a kvality služeb smluvních dopravců

Společnost provádí kontrolu kvality přemístovacích procesů stávajících spojů a vlaků ZVS veřejné linkové autobusové a železniční dopravy. Průběžné plnění tohoto úkolu znamená důsledné vyžadování plnění uzavřených smluv a permanentní tlak na dopravce na tomto úseku s uplatňováním maximálních možných sankcí.

Společnost zadává rámec pro zpracování jízdních řádů jednotlivým dopravcům po projednání požadavků obcí při uplatnění koordinačních zásad a jejich projednání. Dále provádí analýzu a návrhy koordinační činnosti v oblasti návaznosti jízdních řádů. Dosavadní zkušenosti ukazují, že v této oblasti jsou velké rezervy. Jde o koordinaci smluvních dopravců při sestavě jízdních řádů v rámci dopravního oboru veřejné hromadné autobusové dopravy i v rámci mezioborového dopravních oborů silniční a železniční dopravy.

Společnost posuzuje souběžné spoje veřejné hromadné osobní dopravy. Při řešení tohoto úkolu jde o definování souběžných spojů dotované linkové autobusové dopravy a dopravy železniční v konkrétních podmínkách Jihočeského kraje s cílem jejich odstranění za účelem dosažení dotačních úspor.

Celkem bylo za období březen až prosinec provedeno 73 výjezdních kontrol, z nichž bylo pořízeno 352 protokolů. Z toho 169 protokolů na autobusovou dopravu a 183 protokolů na drážní dopravu. Kontroly na autobusovou dopravu byly zaměřeny především na stav označnicků a označení autobusů. Nejčastější závady byly: neúplné označení autobusu, chybějící název zastávky na označnicku, nepodtržení zastávky, neodstraněné neplatné JŘ. U železniční dopravy především na sledování frekvence. Byly navrženy 2 pokuty (pro ČD 10 000 Kč a pro ČSAD autobusy 4 900 Kč). Po dohodě s dopravci a především po odstranění zjištěných závad bylo od pokut upuštěno.

4.3 Kontrola ekonomických podkladů smluvních dopravců

V souladu s uzavřenými smlouvami dopravci předkládají čtvrtletně a sumárně ročně vyúčtování prokazatelné ztráty z provozu. Společnost provádí kontrolu předložených podkladů, včetně kontroly čtvrtletní úhrady ztráty.

Kontrolovány jsou poskytované ekonomické podklady jednotlivými smluvními dopravci, kontrola zahrnuje údaje (nákladů, tržeb) při vykazování prokazatelné ztráty ze zajištění ZVS.

V Tab. 3 je uveden přehled vyúčtování vrácených smluvním dopravcům k přepracování za rok 2010 dle jednotlivých čtvrtletí. Při kontrole vyúčtování prokazatelné ztráty bylo ve veřejné linkové autobusové dopravě jen za 1. čtvrtletí roku 2010 vyúčtování vráceno celkem 10x. Vyúčtování zaslaná za další čtvrtletí byla zpracována podstatně lépe a v průměru byly vráceny k přepracování jen 4 výtisky.

Smluvní dopravce	Vyúčtování vráceno k opravě			
	1. čtvrtletí	2. čtvrtletí	3. čtvrtletí	4. čtvrtletí
ICOM Jihlava	3x	1x	1x	
DPMCB	1x			
DPM Vlachovo Březí	1x			
ČSAD autobusy Plzeň	1x			
ČSAD AUTOBUSY České Budějovice a.s.	2x	1x		1x
COMETT PLUS			1x	
COMETT PLUS MHD	2x		1x	
ČSAD STTRANS		1x		1x
ČD, a.s.		1x		
Doprava Záruba				2x
Celkem VLAD	10	4	3	4
České dráhy, a.s.	1x	1x	1x	
Jindřichohradecké místní dráhy				
Celkem železniční doprava	1	1	1	0
CELKEM	11	5	4	4

Tab. 3: Počet vrácených vyúčtování prokazatelné ztráty dle čtvrtletí roku 2010

Podrobné porovnání nákladů smluvních dopravců veřejné linkové autobusové dopravy za rok 2009 a 2010 je uvedeno v Příloze č. 5.

4.4 Požadavky a stížnosti orgánů a občanů na dopravně přepravní služby

Ve společnosti byla od počátku zavedena evidence stížností, podnětů a připomínek obcí, organizací a občanů s konečným řešením a oznámením výsledku.

Od zahájení činnosti společnosti bylo zaevidováno 154 podání, z nich některé mají dvě i více požadavků nebo stížností. Do konce roku 2010 bylo vyřešeno 152 podnětů, z toho se 51 žádostí týkalo veřejné linkové autobusové dopravy a 101 železniční dopravy (6 žádostí se týkalo železniční i veřejné linkové dopravy). Na dvě žádosti bylo odpovězeno začátkem roku 2011. Všechny připomínky byly posuzovány ve vzájemné spolupráci v rámci společnosti i jednáními s dotčenými dopravci. Lze konstatovat, že více než 50 % bylo vyřízeno kladně, na základě některých podnětů provedla společnost vlastní následné kontroly. V množství

přípomínek jednotlivců se jedná o subjektivní názory sledující zajištění veřejné dopravy pro vlastní osobu, bez spojitosti s frekvencí potřebnou pro vedení navrženého spoje.

4.5 Hospodářské výsledky koordinace a racionalizace dopravní obslužnosti

Uvádíme celkové výsledky za kalendářní rok 2010:

Ukazatele dopravního výkonu na rok 2010	2009	2010		rozdíl skutečnost 2010-2009	rozdíl skutečnost – plán 2010
		plán	skutečnost		
A. Naturální ukazatele					
Veřejná linková autobusová doprava (ujkm)	18 827 675	18 902 275	18 976 347	148 672	74 072
Drážní doprava (vlkm)	6 023 483	5 554 750	5 555 538	-467 945	788
Naturální ukazatele celkem	24 851 158	24 456 914	24 536 548	-314 610	79 634
B. Hodnotové ukazatele (Kč) - dotace					
Veř.linková autobus.doprava	382 675 053	364 165 801	363 922 025	-18 753 028	-243 777
Drážní doprava	520 669 970	519 461 710	519 461 710	-1 208 260	0
Hodnotové ukazatele celkem	903 345 023	883 627 511	883 383 735	-19 961 288	-243 777
C. Dotace na km (Kč)					
Veř.linková autobus.doprava	20,33	19,28	19,18	-1,15	-0,10
Drážní doprava	86,44	93,52	93,50	7,06	-0,02

Tab. 4: Srovnání naturálních a hodnotových ukazatelů

Smlouvy s ČD a JHMD jsou v rozsahu dopravního výkonu (vlkm) naplánované na jednotlivá čtvrtletí roku a pro období platného JŘ (jeho změna je řešena dodatkem smluv). Ostatní smlouvy jsou plánovány na období celého roku.

Podrobnější srovnání naturálních ukazatelů, hodnotových ukazatelů a dotací na km uvádí tabulky v Příloze č. 4.

Skutečné čerpání dotací v roce 2009 a 2010 ukazuje tabulka č. 5:

Dopravce	2009		2010	
	Kč	%	Kč	%
Veřejná linková autobusová doprava	382 675 053	99,76%	363 922 025	99,85%
Drážní doprava	520 669 970	100,00%	519 461 710	100,00%
Celkem	903 345 023	99,88%	883 383 735	99,94%

Tab. 5: Skutečné čerpání dotací

U smluv s drážními dopravci se od roku 2010 změnila metodika vyúčtování prokazatelné ztráty. Zatímco ještě v roce 2009 byla dopravcům vyplacena ve čtvrtletí pevně stanovená

částka rovnající se plánu, pro rok 2010 byl stanoven stejný postup jako u veřejné linkové autobusové dopravy.

Důležitým momentem je *nepřekročitelnost* celkové nasmlouvané částky na základě schváleného plánu nákladů a výnosů z přepravní činnosti.

5 Úkoly společnosti v dalším období

- a) Pokračování v koordinační činnosti směrem k optimalizaci dopravní obslužnosti; v rámci plnění podnikatelského plánu 2010 pokračování v řešení dopravně přepravních vztahů v JČK – mikroregion Milevsko – Písek, mikroregion Dačicko;
- b) Zpracování Plánu dopravní obslužnosti území Jihočeského kraje na období 5 let;
- c) Spolupráce na řešení budoucnosti regionálních železničních tratí v souvislosti s útlumem provozu osobní dopravy;
- d) Vypracování postupu pro uplatnění spolupráce s obcemi vzhledem k tomu, že požadavky obcí na zajištění dopravní obslužnosti mají periodickou povahu;
- e) Koordinace a zajištění návaznosti regionální dopravy na dopravu dálkovou a v některých případech na MHD. (Velmi důležitým podkladem je získání údajů od jednotlivých obcí o skladbě přepravy. K tomu účelu je potřebná pravidelná komunikace s obcemi a dopravními úřady obcí s rozšířenou působností);
- f) Aplikace standardů kvality přemísťovacích procesů ve veřejné hromadné osobní dopravě v návaznosti na nařízení vlády ČR – souvisí s kontrolní činností a zahrnuje celkový přemísťovací proces (nejenom vlastní přepravu). Cílem je zpracování standardů do smluv s dopravci a zvýšení zájmu veřejnosti o veřejnou hromadnou dopravu;
- g) Vypracování grafického znázornění dopravní obslužnosti Jihočeského kraje a dalších sledovaných objemových a hodnotových ukazatelů dopravní obslužnosti v časových řadách. Průběžné sledování těchto ukazatelů bude sloužit pro všechny analytické a prognostické práce odborných útvarů kraje (zejména OREG a ODSH) a společnosti;
- h) Spolupráce s organizátory veřejné dopravy v sousedních krajích a regionech ve vztahu k meziregionální návaznosti veřejné dopravy příp. tarifní spolupráci;
- i) Příprava a projednání jízdních řádů pro období 2011/2012, zejména ve vztahu k lepší koordinaci vlaků/spojů, odstraňování souběhů a nasazování dopravních prostředků odpovídajících dané frekvenci včetně redukce nevyužívaných spojů;
- j) Příprava rozpočtu pro zajištění dopravní obslužnosti roku 2012, s přihlédnutím k dalším racionalizačním opatřením s cílem dosažení úspor finančních prostředků z veřejných rozpočtů;
- k) Příprava racionalizace dopravní obslužnosti v městech, kde se MHD dotuje v rámci DO.

6 Závěr

Hlavní úkoly pro práci společnosti byly dány Podnikatelským plánem – hlavními směry rozvoje společnosti v roce 2010. Tento plán byl schválen valnou hromadou společnosti dne 16. 2. 2010, usnesením č. 100/2010/RK-35.

Z vyhodnocení podnikatelského plánu – hlavních směrů rozvoje společnosti v roce 2010 vyplývá, že úkoly stanovené v obou oblastech byly splněny.

V organizační oblasti bylo zajištěno založení společnosti, uzavřeny nájemní smlouvy, vyřešeny personální otázky, vybaveny kanceláře, pořízeno služební vozidlo, převzaty základní dokumenty od ODSH KÚ a mnoho dalších.

V oblasti hlavní činnosti byly zahrnuty hlavní cíle, pro které byla společnost založena a prostředky k jejich dosažení. Bylo to oddělení výkonu samostatné působnosti v oblasti zajištění dopravní obslužnosti kraje od výkonu státní správy. Vzhledem k tomu, že tvorba zisku – základní úkol podnikatelských subjektů (obchodních společností), nemohla být u společnosti JIKORD naplněna, bylo hlavním úkolem dosažení úspor finančních prostředků kraje vynaložených na základní dopravní obslužnost. Prostředkem pro splnění tohoto úkolu byla koordinace dopravních oborů zajišťujících veřejnou hromadnou dopravu na území kraje.

Splněné úkoly:

- byla provedena analýza vývoje dopravní obslužnosti Jihočeského kraje. Na základě provedené analýzy byly stanoveny úkoly pro další vývoj naturálních a hodnotových ukazatelů jednotlivých dopravních oborů a dopravců,
- byla zpracována metodika pro posuzování kvality poskytovaných služeb jednotlivými smluvními dopravci veřejné linkové autobusové a drážní dopravy,
- byla zpracována metodika pro zjišťování intenzity zátěžových proudů žel. dopravy,
- byl zpracován plán kontrol kvality a frekvence cestujících na tratích regionální železniční dopravy. Byl vypracován postup kontrolní činnosti, zápisu o provedené kontrole,
- byly uděleny sankce smluvním dopravcům ve formě písemných výtek (ČD 3x, JHMD 1x, ČSAD Autobusy a.s. 2x, ČSAD JIHOTRANS, ČSAD STTRANS, COMETT PLUS Tábor, Doprava Záruba, RAMVEJ BUS 1x),
- dle plánu finančních kontrol byly provedeny 2 kontroly na použití finančních prostředků na zajištění dopravní obslužnosti veřejnou linkovou dopravou. Ve spolupráci s pracovníky ODSH byla provedena kontrola u dopravce COMETT PLUS Tábor a dopravce Štefl-tour Dačice. U tohoto dopravce bylo zjištěno neoprávněné

zaúčtování smluvní pokuty do nákladů ve výši 2 579,- Kč. Tuto částku dopravce vrátil na účet Jihočeského kraje.

- jednatel společnosti prosazoval zájmy regionální osobní dopravy a zájmy Jihočeského kraje v odvětví doprava ve Vědecké radě ministerstva dopravy ČR (celkem 4 zasedání). Zpracoval materiál o regionální železniční dopravě,
- mediální činnost reprezentující JIKORD (vystoupení v televizi, články v novinách, vystoupení na seminářích), zpracování a aktualizace prezentace společnosti,
- zřízení a aktualizace internetových stránek společnosti,
- změny v rozsahu dopravního výkonu:

autobusy				vlaky (od změny JŘ 13.6.2010)			
úspora		nárůst		úspora		nárůst	
76	spojů	8	spojů	14	vlaků	5	vlaků
77 900	km/rok	63 000	km/rok	40 875	vlkm/rok	23 625	vlkm/rok

- kontroly dopravců:

	VLAD	ŽD	celkem
kontroly dopravců	169	183	352
z toho finanční kontrola	2	0	2
stížnosti a požadavky	52	102	154
jednání se starosty a občany ke zpracování JŘ	12	20	32
osobní jednání s dopravci	35	15	50
vyúčtování - vráceno	21 x	4 x	25 x
zpracování dodatků smluv o závazku veřejné služby	42	4	46

V rámci plnění střednědobých úkolů:

- byla zpracovaná metodika racionalizace dopravní obslužnosti mikroregionů s cílem uplatnění koordinačních zásad,
- byla zpracována racionalizace dopravní obslužnosti mikroregionu Lipensko (na základě požadavků obcí),
- byla zpracována racionalizace dopravní obslužnosti mikroregionu Netolice-Dívčice-Čičenice. Na základě tohoto posouzení byla zrušena objednávka dopravních výkonů od 27. 2. 2011 s úsporou v žel. dopravě (ČD, a.s.) 10 673 840 Kč v ročním vyjádření (z toho úspora Jihočeského kraje 7 063 947 Kč). Náhradní VLAD představuje zvýšení 1 546 226 Kč. Celková úspora činí v ročním vyjádření 5 517 721 Kč.

- byly zahájeny práce na pilotním projektu Racionalizace dopravní obslužnosti mikroregionu Milevsko (nasazení malokapacitních autobusů a radiobusů), jehož výstupy budou při zvýšeném rozsahu dopravní obslužnosti ekonomicky neutrální,
- příprava materiálu pro posouzení budoucnosti regionální železniční dopravy a málo využitých žel. tratí.

Je možno konstatovat, že úkoly v této oblasti byly splněny.

Z posouzení činnosti společnosti JIKORD v roce 2010 a splněných úkolů podnikatelského plánu vyplývá opodstatnění jejího založení a existence. Za krátké období své činnosti společnost vstoupila do povědomí veřejnosti. Je třeba si uvědomit, že ne všechna opatření na úseku redukce rozsahu dopravních výkonů se setkávají se souhlasem starostů a cestujících. Je třeba konstatovat, že ve většině případů, kdy došlo k rušení vlakových spojů, to bylo vždy na základě dlouhodobého sledování intenzity a frekvence cestujících a železniční doprava byla nahrazena dopravou autobusovou.

Je potřebné uvést, že v činnosti společnosti se prolíná činnost operativní, krátkodobá s činností metodickou, střednědobou, často mající charakter výzkumný, prognostický. Zajištění dopravní obslužnosti úzce souvisí s plánováním dopravní infrastruktury, s rozvojem jednotlivých obcí a mikroregionu kraje. Zde jde o posouzení rozvojových trendů v oblasti ekonomické a sociální.

Splnění plánovaných cílů a úkolů společnosti bude možno dosáhnout jenom, bude-li naplněn střednědobý dopravní plán. Ten předpokládá rozšíření počtu pracovníků na 10, což kromě jiného odpovídá personálnímu složení obdobných institucí v krajích ČR. Dlouhodobě je neúnosné, aby oborem drážní dopravy se zabýval odborný referent na poloviční úvazek, aby kontrolní činnosti provozu dopravců v oblasti kvality a kontrolou frekvence se zabýval jeden pracovník.

Uzavřené smlouvy společnosti na rok 2011 znamenají *kvalitativní změnu*. Znamenají, že kromě hledání úspor dotačních prostředků důslednou racionalizací a koordinací, bude dosahováno výnosů výzkumnou a expertní činností!

Proto bude třeba vytvořit rozpočtové podmínky pro personální dokončení budování společnosti s organizačním členěním uvedeným v Podnikatelském plánu pro rok 2010.