|  |
| --- |
|  |
| ANALÝZA POTŘEB PRO ZAHÁJENÍ A ZABEZPEČENÍ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI LIBERECKÉHO KRAJE FORMOU VNITŘNÍHO DOPRAVCE |
| ZELENÁ LOUKA |



|  |
| --- |
| Ing. Jiří Řádek  24.5.2018 |

# obsah

Úvod - Manažerské shrnutí - Poděkování……………………………………….…………………………… 2

1. **LIBERECKÝ KRAJ………………………………………………………………………………………….3**

A1. **Charakteristika zajišťovaných regionů (sociálně demografická a dopravní**)………………3

A1.1. Západ – Českolipsko…………………………………………………………………………………….3

A1.2. Sever – Liberec, Frýdlantsko…………………………………………………………………………5

A1.3. Jih – Liberec, Českodubsko…………………………………………………………………………..7

A1.4. Východ – Jablonecko………………………………………………………………………………..…8

A1.5. Východ – Turnovsko, Semilsko…………………………………………………………………….10

1. **VNITŘNÍ DOPRAVCE……………………………………………………………………………………12**

B1. **Základní procesní oblasti**………………………………………………………………………………..…12

B2. **Výchozí organizační uspořádání**…………………………………………………………………………13

1. **OBLAST PROVOZNĚ-TECHNICKÁ………………………………………………………………..…15**

C1. **Požadovaný rozsah dopravní obslužnosti jednotlivých regionů**……………………………..15

C1.1. Km výkony, počty autobusů.……………………………………………………………………..…16

C1.2. Počty jízdních pracovníků …………………………………………………………………………..22

C1.3. Další režijní vozidla…………………………………………………………………………………….23

C2**. Kvalitativní požadavky na autobusy**…………………………………………………………………..24

C3. **Základní strategie provozu v regionech..**…………………………………………………………….29

C4. **Technické zázemí dle regionů**……………………………………………………………………….……30

C4.1. Odstavování, údržba a tankování vozidel……………………………………………………….30

C5. **Informační kanceláře, předprodeje**………………………………………………………………….….31

C5.1. Kategorizace kontaktních míst………………………………………………………………….….31

C5.2. Vybavenost……………………………………………………………………………………….………32

1. **OBLAST LEGISLATIVNÍ A PRÁVNÍ……………………………………………………………………33**

D1. **Přehled stávajících smluvních vztahů s dopravci v jednotlivých regionech**…………….…33

D2. **Časová osa potřebných právních a legislativních úkonů k náběhu provozu** (vč.VŘ)……34

D3**. Související právní problematika**………………………………………………………………………….35

1. **OBLAST EKONOMICKÁ…………………………………………………………………….……………37**

E1. **Analýza možných zdrojů financování a pořízení autobusů**………………………………………38

E1.1. Situace a vstupní data v LK……………………………………………………….…………………38

E1.2. Základní hodnoty pro odpisový model………………………………………………………….41

E1.3. Možné formy financování pořízení autobusů…………………………………………….……43

E2. **Varianty nabytí dopravních prostředků**………………………………………………………………..49

E3. **Zpracování finančního plánu obnovy dopravní techniky**…………………………………………51

E3.1. Autobusy v projektu ……………..…………………………………………………………………..51

E3.2 Plán obnovy požadovaného počtu autobusů………………………………………………….51

E3.3. Možnosti obnovy vozidel obou oblastí………………………………………………………….54

E3.4. Finanční náklady na pořízení potřebé techniky……………………………………..……….55

E4. **Modelace CDV pro jednotlivé regiony**………………………………………………………………….62

E4.1. Struktura nákladů…………………………………………………………………………………….62

E4.2. Cena dopravního výkonu…………………………………………………………………………..64

E5. **Zřizovací náklady**……………………………………………………………………………………………...72

1. **OBLAST PERSONÁLNÍ………………………………………………………………………………….73**

F1. **Organizační uspořádání**……………………………………………………………………………………..73

F1.1. Cílový stav společnosti (všechny regiony)……………………………………………….…….73

F1.2. Jednotlivé regiony………………………………………………………………………………….…76

F2. **Předpokládané zdroje pracovníků**……………………………………………………………………….81

F3. **Systém odměňování**……………………………………………………………………………………..…..82

F4. **Časová osa náboru zaměstnanců**………………………………………………………………………..82

1. **RIZIKOVÉ FAKTORY ZMĚNY SYSTÉMU ZAJIŠTĚNÍ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI…………83**

G1. **SWOT analýza**………………………………………………………………………………………………….83

1. **ZÁVĚR………………..……………………………………………………………………………………..84**

# **Úvod - Manažerské shrnutí**

Cílem této analýzy je zpracování souhrnného materiálu, který v jednotlivých aspektech poukazuje na problematiky související jak s přechodem, tak i následným provozem dopravní firmy ve formě vnitřního dopravce zabezpečující dopravní obslužnost ve vybraných lokalitách Libereckého kraje. Postupně se zabývá souvisejícími tématy jako charakteristikou regionů, kvalitativními požadavky objednatele tak i následně konkrétními ekonomickými daty regionů, u kterých se počítá s postupným náběhem provozu a zabezpečení dopravní obslužnosti pod hlavičkou nově vzniklé společnosti Autobusy LK. Očekávaným výstupem je pak předpokládaná výše nákladů zahrnujících v sobě zkvalitnění této služby mimo jiné zejména zvýšením úrovně vozového parku.

V průběhu zpracování došlo mimo jiné také k podstatným událostem souvisejících se zabezpečováním DO v oblastech východu LK (Jablonecko, Turnovsko a Semilsko), které mají za následek, že tyto regiony nejsou v konečném pohledu zahrnuty do modelací a ekonomických úvah.

Problematika provozování dopravní obslužnosti vnitřním dopravcem nemá zatím žádné precedentní příklady a tak lze očekávat, že řada faktorů může být v reálném prostředí rozdílná od předpokladů a úvah. Zkušenosti, odbornost a erudovanost jednotlivých spoluautorů pasáží této analýzy dávají na druhou stranu však předpoklad k tomu, že bychom v případě realizace projektu měli být připraveni na řešení rozhodujících a klíčových problematik.

## Poděkování

Rozsáhlost pečlivého zpracování problematiky této analýzy by nebyla možná bez spolupráce odborníků daných témat. Za jejich přístup, odbornost a aktivitu jim patří velké uznání a poděkování.

Jedná se o následující autory:

Mgr.Tomáš Machurek (MT legal, s.r.o., advokátní kancelář) – zpracování právní problematiky

Ing.Pavel Beneš Ph.D (BC Dopravní systémy, s.r.o.) – ekonomická problematika

Ing.Jiří Hruboň (KORID LK, s.r.o.) – popisná problematika LK

Děkuji.

1. LIberecký kraj

Kapitola se zabývá popisem významných souvislostí majících vliv na dopravní potřeby a charakteristiky jednotlivých zájmových oblastí Libereckého kraje.

# **a.1 Charakteristika zajišťovaných regionů**

## A.1.1. Západ (Českolipsko)

**Demografie**

Tato oblast zabírá 1 073 km2, což je zhruba 34 % území Libereckého kraje. Na území se nachází 57 obcí a z toho je 11 měst. V současné době žije v lokalitě celkem 103 094 obyvatel (údaj k 31.12.2017), tedy zhruba 23 % obyvatel Libereckého kraje. K nárůstu počtu obyvatel došlo mezi lety 2006 a 2007 a to zhruba o 800 obyvatel. K největšímu poklesu obyvatel došlo v letech lety 2010 a 2011, jak je možné si všimnout na následujícím grafu.

Graf Vývoj počtu obyvatel na Českolipsku (zdroj: [www.czso.cz](http://www.czso.cz))

Kromě již zmiňovaných výkyvů se počet obyvatel za poslední tři roky nikterak dramaticky neliší, nicméně v dlouhodobém hledisku dochází v oblasti k poklesu počtu obyvatel.

Z pohledu zaměstnanosti jsou hlavní zaměstnavatelé v oblasti soustředěny do větších měst, tedy zejména Česká Lípa, Nový Bor, Kamenický Šenov, Zákupy a Stráž pod Ralskem. A z pohledu nezaměstnanosti je Českolipsko oblastní s nejmenší nezaměstnaností v kraji a činila 2,8 % na konci roku 2017, konkrétně pak nejnižší nezaměstnanost je v oblasti Mimoňska, kde na konci roku 2017 činila 1,7 %. Vývoj nezaměstnanosti v oblasti je zobrazen na následujícím grafu.

Graf Vývoj nezaměstnanosti v oblasti Českolipska (zdroj: www.mpsv.cz)

**Charakteristika přepravních potřeb**

V okresu Česká Lípa převládá vyjížďka obyvatel za zaměstnáním v rámci okresu. Jedním z nejvýznamnějších cílů dojížďky do zaměstnání je Česká Lípa, jakožto hlavní centrum oblasti. Další významnými směry dojížďky jsou města Nový Bor, Stráž pod Ralskem, Kamenický Šenov v rámci okresu a také přepravní proud na Liberec. Dalším přepravním proud se pak nachází ve Středočeském kraji a je jí Mladá Boleslav a Mnichovo Hradiště.

Přeprava cestujících se tak odehrává především na železničních tratích Mladá Boleslav – Česká Lípa – Nový Bor – Jedlová (trať 080, linky L4 a R14b) a Liberec – Česká Lípa – Děčín (trať 086, linka L2). Další důležitá spojení pak zajišťují autobusové linky v relacích Nový Bor – Česká Lípa – Praha (linky 400 a 490), Nový Bor – Česká Lípa (451, 452, 490), Česká Lípa – Mimoň (260) a Česká Lípa – Doksy – Bělá pod Bezdězem (250).

Vzhledem k charakteru oblasti daným přepravními potřebami a možnostmi infrastruktury je jediným systémovým přestupním uzlem Česká Lípa (žel. stanice). Cílovým stavem je přiblížit autobusové nádraží více k železniční stanici a vybudovat zde terminál veřejné dopravy.

Charakteristiky přepravních potřeb jsou shrnuty v následující tabulce.

Tabulka – Charakteristiky oblasti Českolipsko

|  |  |
| --- | --- |
| Oblast Českolipsko |  |
| Nejvýznamnější sídla z pohledu produkce | VRC: Česká Lípa; (Mladá Boleslav, SČK – Škoda auto)  RC: Mimoň, Stráž pod Ralskem, Doksy, Zákupy |
| Nejvýznamnější sídla z pohledu atrakce | **zaměstnanost**  Česká Lípa: průmyslová zóna, nemocnice s poliklinikou, centrum města  Nový Bor: Crystalex, sklárna Egermann  Kamenický Šenov, Stráž pod Ralskem, Zákupy  **turistika**  Máchovo jezero (Doksy), hrad Bezděz, CHKO Kokořínsko, Státní zámek Zákupy Lužické hory, Panská skála Kamenický Šenov, skalní hrad Sloup aj. |
| Páteřní linky oblasti | L2, L4; R14b, 250, 260, 400, 440, 451+452, 490 |
| Systémové přestupní uzly | Česká Lípa (vlak) X:30 |

## A1.2. Sever (Liberec, Frýdlantsko, Hrádecko)

**Demografie**

Oblast okresu Liberec zabírá 989 km2, což je zhruba 31 % území Libereckého kraje. V lokalitě je celkem 59 obcí a z toho 11 měst. Ke konci roku 2017 žije v oblasti celkem 173 948 obyvatel, a to přibližně 34 % z celkového počtu obyvatel v kraji.

Graf Vývoj počtu obyvatel v okrese Liberec (zdroj: www.czso.cz)

Z grafu je vidět, že v oblasti dochází k stálému a mírnému nárůstu počtu obyvatel. Za posledních 10 let se zvýšil počet obyvatel v oblasti o 4,4 %.

Z pohledu pracovních příležitostí jsou největší zaměstnavatelé koncentrováni do Liberce: DENSO MANUFACTURING CZECH s.r.o., Krajská nemocnice Liberec, a.s. a Magna Exteriors (Bohemia) s.r.o., a dále do Hodkovic: Monroe Czechia s.r.o. Další zaměstnavatele může najít také v Hrádku nad Nisou, Stráži nad Nisou nebo Chrastavě či Frýdlantě.

Nezaměstnanost se v této lokalitě se vyvíjí podobně jako v rámci celého Libereckého kraje, tedy dlouhodobě klesá. Za posledních 5 let došlo ke snížení nezaměstnanosti o zhruba 3 %. Na konci roku byl podíl nezaměstnaného obyvatelstva v oblasti 4,3 %, což je nejvyšší oblast s nejvyšším podílem nezaměstnaných v Libereckém kraji. Vývoj nezaměstnanosti v kraji je zobrazen na následujícím grafu.

Graf Vývoj nezaměstnanosti v oblasti Liberecka (zdroj: www.mpsv.cz)

**Charakteristika přepravních potřeb**

V této oblasti převládá dojížďka do zaměstnání zejména do krajského města Liberce. Další přepravní proudy míří na Frýdlant, Hejnice, Nové Město pod Smrkem, Hrádek nad Nisou. Z pohledu dojížďky mimo oblast Sever je potřeba zmínit dojížďku do Jablonce nad Nisou, Hodkovic nad Mohelkou a Turnova. Významné přepravní proudy jsou též z Liberce do Prahy a Mladé Boleslavi.

Páteřní spojení v oblasti zajišťují železniční linky z Frýdlantska (L6, L61) a z Hrádku nad Nisou (TL70 a TLX2). Dále je nutné zmínit páteřní spojení mezi Libercem a Jabloncem (vlak L1, tram 11). S výjimkou inter-regionálních a dálkových linek z Liberce lze autobusové linky považovat spíše za obslužné, byť rozsahem dopravy, především v okolí Liberce, jsou významné.

Tabulka – Charakteristiky oblasti Sever

|  |  |
| --- | --- |
| Oblast Sever |  |
| Nejvýznamnější sídla z pohledu produkce | KC: Liberec  (VRC: Mladá Boleslav, SČK – Škoda auto)  RC: Frýdlant, Hejnice, Hrádek n.Nis., Chrastava, Raspenava, Nové Město p.Smrkem |
| Nejvýznamnější sídla z pohledu atrakce | **zaměstnanost**  Liberec: průmyslové zóny, centrum města  Frýdlant, Hejnice, Hrádek n.Nis., Chrastava, Raspenava, Nové Město p.Smrkem, Stráž n.Nis.  **turistika**  Jizerské hory, Liberec, Ještěd, Zámek Frýdlant, rekreační oblast Kristýna; Bedřichov (oblast Jablonecko) |
| Páteřní linky oblasti | L1 | Liberec – Jablonec n.Nisou (- Tanvald - …)  L6, L61 | Liberec – Frýdlant (Černousy/N. Město);  TL70, TLX2 | Liberec – Hrádek n.Nis. (Varnsdorf/Dresden)  tram 11 | Liberec – Jablonec n.Nis. *(přes Vratislavice n.Nis. a Proseč n.Nis.)* |
| Systémové přestupní uzly | Liberec (žel.st.) – X:30 regionální doprava, X:00 doplňkově regionální doprava;  Frýdlant (žel.st.) – systémové návaznosti vlak-bus;  Raspenava (žel.st.) X:00 |
| Ostatní významné uzlové body | Chrastava, Hrádek nad Nisou, Hejnice |

## A 1.3. Jih (Liberec, Českodubsko)

**Demografie**

Z pohledu statistických údajů tato oblast spadá do okresu Liberec, tedy demograficky je oblast zmapovaná v předcházející kapitole, tedy v oblasti sever.

**Charakteristika přepravních potřeb**

Z hlediska přepravní potřeb v této lokalitě převládá dojížďka do zaměstnání ve směrech Liberec, Hodkovice, Mladá Boleslav, Mnichovo Hradiště a dále do Turnova a Jablonce nad Nisou.

Přestože vlakové linky L2 a L3 ve směru Česká Lípa a Turnov lze považovat za páteřní, vlivem neuspokojivého stavu železniční infrastruktury nemohou zajistit rychlé páteřní spojení s regionálními centry v blízkosti Liberce. Proto v této oblasti mají úlohu páteřních linek i některé autobusové linky. Páteřní autobusové linky jsou vedeny také do Českého Dubu a Stráže pod Ralskem, kde není vybudována železniční infrastruktura.

Tabulka – Charakteristiky oblasti Jih

|  |  |
| --- | --- |
| Oblast Jih |  |
| Nejvýznamnější sídla z pohledu produkce | KC: Liberec  (VRC: Mladá Boleslav, SČK – Škoda auto)  RC: Hodkovice nad Mohelkou, Český Dub, Jablonné v Podještědí |
| Nejvýznamnější sídla z pohledu atrakce | **zaměstnanost**  Liberec: průmyslové zóny, centrum města  Hodkovice nad Mohelkou  **turistika**  Liberec, Ještěd, Podještědí (víkendová sídla), Lázně Kundratice a okolí |
| Páteřní linky oblasti | L1 | Liberec – Jablonec n.Nisou (- Tanvald - …)  L2 + R14b | Liberec – Jablonné v Podj. – Česká Lípa – Děčín  L3 + R14a | Liberec – Turnov – Semily (Stará Paka)  080 + 081 | Liberec – Český Dub  270 | Liberec – Osečná – Stráž pod Ralskem  360 | Liberec – Mladá Boleslav  další BUS linky ve směru Jablonné v Podj., resp. Turnov  tram 11 | Liberec – Jablonec n.Nis. *(přes Vratislavice n.Nis. a Proseč n.Nis.)* |
| Systémové přestupní uzly | Liberec (žel.st.) – X:30 regionální doprava, X:00 doplňkově regionální doprava;  Hodkovice n.Mohelkou,,aut.nádr. (docházková doba na vlak cca 7´) X:00  Český Dub X:30 |
| Ostatní významné uzlové body | Světlá p.Ještědem,Hodky |

## A 1.4. Východ – Jablonecko

**Demografie**

Oblast Jablonecka zabírá 402 km2, což je zhruba 12 % území Libereckého kraje, tedy se jedná o nejmenší okres v kraji. V lokalitě je celkem 34 obcí a z toho 8 měst. Ke konci roku 2017 žije v oblasti celkem 90 376 obyvatel, a to přibližně 20 % z celkového počtu obyvatel v kraji.

Graf Vývoj počtu obyvatel v oblasti Jablonecka (zdroj: www.czso.cz)

Počet obyvatel v dlouhodobém pohledu v oblasti roste, stejně tak jako v oblasti Liberecka. To je způsobeno i celorepublikovým trendem, kdy se obyvatelé stěhují do okolí velkých měst, kterým v této oblasti je statutární město Jablonec nad Nisou. Z Oblasti Jablonecka je také dobře dostupné krajské město Liberec.

V této oblasti jsou významní zaměstnavatelé soustředěni do oblasti průmyslové zóny v Rýnovicích, kde převládá výroba automotive a dále Preciosa Ornela, a. s., Kümpers Textil, s. r. o., DETOA Albrechtice, s. r. o., Nemocnice Jablonec nad Nisou, p.o., Inteva Products Czech Republic a.sPokud bychom zkoumali nezaměstnanost po menších oblastech, tak nejmenší míra nezaměstnanosti je v oblasti Železnobrodska, a to 3,1 % (k 31.12.2017) a dál v oblasti Jablonecka 3,2 %. Podíl nezaměstnaných v oblasti klesl na konci roku 2017 na 3,36 %, což je za posledních 5 let nejnižší podíl nezaměstnanosti na Jablonecku. Tento region také kopíruje celo republikový trend v poklesu míry nezaměstnanosti. Tanvaldsko je v tomto okrese jedním z mikroregionů, kde je nejvyšší nezaměstnanost, které ke konci roku 2017 dosáhla hodnoty 4,8 %.

Graf Vývoj nezaměstnanosti v oblasti Jablonecka (zdroj: www.mpsv.cz)

**Charakteristika přepravních potřeb**

Hlavním cílem přepravních proudů v této oblasti je Jablonec nad Nisou. Dalšími přepravními proudy jsou Tanvald, Liberec, Smržovka a také se zde objevuje přepravní proud na Mladou Boleslav či Prahu.

V oblasti jsou stěžejní přepravní proudy mezi Libercem a Jabloncem nad Nisou, dále mezi Jabloncem nad Nisou a Tanvaldem, a mezi Jabloncem nad Nisou a Železným Brodem. Významnou relaci tvoří také spojení Harrachova s Tanvaldskem a dále buď s Jabloneckem a Libereckem, nebo s Turnovskem, Mladou Boleslaví a Prahou.

Tabulka – Charakteristiky oblasti Východ – Jablonecko

|  |  |
| --- | --- |
| Oblast Východ – Jablonecko |  |
| Nejvýznamnější sídla z pohledu produkce | VRC: Jablonec n.Nis.  RC: Tanvald, Železný Brod |
| Nejvýznamnější sídla z pohledu atrakce | **zaměstnanost**  Jablonec: průmyslové zóny, centrum města  Desná, Smržovka, Tanvald, Zásada, Železný Brod  **turistika**  Jizerské hory, Krkonoše |
| Páteřní linky oblasti | L1 | Liberec – Jablonec n.Nis. – Tanvald – Harrachov – Szklarska Poręba  tram 11 | Liberec – Jablonec n.Nis. *(přes Vratislavice n.Nis. a Proseč n.Nis.)*  780 | Harrachov – Tanvald – Turnov – Ml. Boleslav – Praha  960 | Liberec – Jablonec n.Nis. – Železný Brod – Semily – Jilemnice |
| Systémové přestupní uzly | Jablonec n.Nis. (hl.nádr.) X:00  Tanvald (Terminál u žel.st.) X:30  Železný Brod L:00 (regionální doprava + dálková, rychlík Liberec – Pardubice)  Držkov X:00  Harrachov[[1]](#footnote-1) X:00 |
| Ostatní významné uzlové body | Jablonec n.Nisou,Ostrý Roh  Kořenov,Příchovice,Motorest  Plavy,křiž. Rychnov u Jablonce n.Nisou |

## A 1.5. Východ – Turnovsko, Semilsko

**Demografie**

Rozloha této oblasti je 699 km2, což je přibližně 20 % rozlohy Libereckého kraje. V lokalitě je celkem 65 obcí a z toho 9 měst. Na konci roku 2017 byl počet obyvatel v této oblasti 73 882, což je přibližně 17 % obyvatel Libereckého kraje.

V oblasti se nachází několik významnějších zaměstnavatelů, kterými jsou: Devro s.r.o., ONTEX CZ s.r.o., KAMAX s.r.o., GRUPO ANTOLIN TURNOV s.r.o., Masarykova městská nemocnice v Jilemnici nebo společnost BusLine. Tito zaměstnavatelé jsou soustředěni převážně do Turnova, Semil nebo Jilemnice.

Z pohledu nezaměstnanosti se jedná o druhý okres co do procenta nezaměstnaných, který je 4,1 % ke konci roku 2017. V rámci okresu Semily měla vůbec nejvyšší podíl nezaměstnaných osob v závěru roku 2017 střední část okresu, a to mikroregion Semilsko, který je dlouhodobě nejproblémovějším mikroregionem okresu, kde podíl nezaměstnaných ke konci roku 2017 dosáhl 4,2 %

Graf Vývoj nezaměstnanosti v okrese Semily (zdroj: www.mpsv.cz)

**Charakteristika přepravních potřeb**

V oblasti Turnovska lze přepravní potřeby shrnout z hlediska dopravy do zaměstnání do dvou základních cílů: doprava do Turnova a doprava do Mladé Boleslavi. Dalším významným cílem pro Turnov je pak Liberec, případně Praha. V oblasti Semilska je však vyšší koncentrace menších zaměstnavatelů a jednoznačný cíl zde není. Vzhledem k nižší hustotě obyvatelstva je tak z hlediska využití autobusových linek oblast Semilska nejslabší v rámci Libereckého kraje. Část území je dále orientována do Královéhradeckého kraje a lidé dojíždí do Vrchlabí, Nové Paky a Jičína.

Nejvíce využívané linky v oblasti jsou ty páteřní, tj. železniční linky L3 a R14a (Liberec – Turnov – Semily – Stará Paka – Hradec Králové) a dále pak inter-regionální a dálkové autobusové linky. V oblasti je z hlediska využití citelně znát tzv. týdenní dojížďka, především do Mladé Boleslavi, Hradce Králové a Prahy.

Tabulka – Charakteristiky oblasti Východ – Turnovsko, Semilsko

|  |  |
| --- | --- |
| Oblast Východ – Turnovsko, Semilsko |  |
| Nejvýznamnější sídla z pohledu produkce | VRC: Turnov  RC: Semily, Jilemnice, Lomnice n. Pop., Železný Brod  Mimo LK: Jičín, Mnichovo Hradiště, Mladá Boleslav, Nová Paka |
| Nejvýznamnější sídla z pohledu atrakce | **zaměstnanost**  Turnov a okolí: PZ Vesecko, Valdštejnsko, ul. Přepeřská, ul. Sobotecká, Nudvojovice, Ohrazenice, Příšovice  Semily, Líšný, Malá Skála, Železný Brod, Lomnice n. Pop.  Jilemnice (Devro)  Rokytnice n. Jiz. (Eprona, Emba, cestovní ruch), Harrachov (sklárna, cestovní ruch)  Mimo LK: Mladá Boleslav, Jičín, Praha, Vrchlabí (ŠKODA AUTO)  **turistika**  CHKO Český ráj (hrad Trosky, Hruboskalské/Klokočské/Besedické skalní město), Kozákov, Riegrova a Palackého stezka), Lomnice n. Pop. (lyžování, Tábor)  NP Krkonoše (Zlaté návrší, Horní Mísečky, lyžování – Harrachov, Rokytnice n. Jiz., Vysoké n. Jiz.; mimo LK: Šp. Mlýn, Sněžka) |
| Páteřní linky oblasti | L3 + R14a | Liberec – Turnov – Semily (Stará Paka)  350 | Liberec – Turnov – Jičín  370 | Liberec – Turnov – Jičín – Hradec Králové  550 | Liberec – Turnov – Lomnice nad Popelkou  780 | Harrachov – Tanvald – Turnov – Ml. Boleslav – Praha  960 | Liberec – Jablonec n.Nis. – Železný Brod – Semily – Jilemnice |
| Systémové přestupní uzly | Lomnice nad Popelkou (aut.nádr.) X:00 uzel regionální dopravy  Semily (aut.nádr.) X:30 uzel regionální dopravy  Turnov (Terminál) X:30 uzel regionální a částečně dálkové dopravy  Vysoké nad Jizerou,nám. X:00 uzel regionální dopravy |
| Ostatní významné uzlové body | Jablonec nad Jizerou,nám.  Jilemnice,aut.nádr.  Jilemnice,Hrabačov  Rokytnice nad Jizerou,host.  Stružinec,Tuhaň,Zelený háj |

1. VNITŘNÍ DOPRAVCE

# **B.1. Základní procesní oblasti**

Bez ohledu na zvolenou právní formu, samostatnost oblasti nebo jednu společnost jako cílový stav pro celý LK bude nově vzniklá organizace zajišťovat veškeré činnosti spojené s veřejnou službou v oblasti dopravy. K efektivnímu výkonu je tedy nutné, aby byly v rámci takové organizace veškeré procesy stoprocentně řízeny, a to ve 3 základních skupinách – vrstvách. Rámcový popis každé skupiny procesů, včetně návrhů na zajištění příslušnými odbornými útvary je uveden níže.

**Řídící** procesní oblasti udávající základní směr vývoje organizace a jsou zastřešovány vedením organizace.

STRATEGIE, ŘÍZENÍ, PLÁNOVÁNÍ, KONTROLA

DOPRAVA

PROVOZNĚ–TECHNICKÉ ČINNOSTI

**Klíčové** procesní oblasti naplňující základní smysl existence organizace

Vnitřní správa

Ekonomika / Finanční řízení

Lidské zdroje / Vnější vztahy

**Podpůrné** procesní oblasti poskytující zázemí a nutnou podporu pro efektivní fungování organizace

## B.1.1. Řídící procesy

Výkon řídících procesů zajišťuje představenstvo společnosti (u akciové spol.) případně ředitel organizace. Řídící procesy jsou pak dále zabezpečovány vedoucími pracovníky jednotlivých rozhodujících útvarů (viz. organizační struktura). Kontrolní činnost na úrovni řídících procesů zajišťuje dozorčí rada.

Oblast řídících procesů je závislá a nejvíce ovlivněná zvolenou právní formou, dále pak záleží na prioritách zřizovatele / vlastníka, případně na strategii a směřování organizace.

## B.1.2. Klíčové procesy

Realizace klíčových procesů je zajišťována již jednotlivými útvary / úseky, které jsou v dané organizaci zřízeny za účelem zajištění jednotlivých klíčových agend, tzn. zajištěním dopravní obslužnosti, zajištění údržby a funkčnosti vozidel, zajištění provozu autobusových nádraží, zajištění funkčního informačního a odbavovacího systému a dalších souvisejících činností. Jednotlivé útvary se dělí na nižší organizační celky a jsou zastoupeny ve všech obsluhovaných regionech-oblastech LK.

Klíčové procesy nejsou přímo závislé na zvolené právní formě organizace, nicméně jejich výkon může být následně ovlivněn kvalitou nastavených řídících procesů v návaznosti na ev. nefunkční či příliš komplikovaný a složitý systém řízení celé organizace.

## B. 1.3. PodpŮrnÉ procesy

Jednotlivé ostatní útvary organizace pak zajišťují podpůrné / servisní agendy důležité pro správný chod společnosti. Jedná se zejména o ekonomické činnosti (finanční účtárna, oddělení IT, mzdová účtárna, přepravní pokladny), správy majetku (technika, budovy), personální oddělení a vnitřní správu. Ve většině případů jsou podpůrné činnosti centralizovány v jedné oblasti s dílčí podporou příslušných výkonných pracovníků v jednotlivých regionech. Tímto způsobem lze také nejvíce čerpat případné synergické efekty.

# **B 2. VÝchozí organizační uspořádání**

**Na základě korporačního srovnání právní formy a.s. a s.r.o. bylo dovozeno, že zejména z důvodu větší flexibility, je pro počáteční období náběhu provozu vhodnější právní forma s.r.o.**

Vnitřní dopravce v právní formě s.r.o. je samostatnou právnickou osobou, pro kterou zásadně platí, že jediný společník ovlivňuje její činnost pouze v rozsahu výkonu působnosti valné hromady. Ta je dána jednak ZOK a jednak ustanovením čl. 5 bodu 8. ZL; z nich v žádném případě nevyplývá závaznost vnitřních předpisů LK na zaměstnance vnitřního dopravce. Jednatelské oprávnění jednatele vnitřního dopravce LK při vydávání vnitřních předpisů není dle jeho zakladatelské listiny omezeno (viz jednatel - bod 4. ZL). Podle Zákona o krajích (§ 59 odst. 1 písm. i) je radě kraje vyhrazen pouze výkon zakladatelské funkce ve vztahu k právnickým osobám, které byly založeny krajem.

## B 2.1. Organizační Uspořádání-organigram

Pro navrženou právní formu je předpokládáno funkční uspořádání jednotlivých útvarů, které předpokládá následující:

* Oblastní uspořádání (cílový stav=celý LK)
* Řídící a metodická úloha ředitelů rozhodujících činností
* Synergie zejména ekonomických činností
* Samostatnost autobusových nádraží
* Odpovědní zástupci klíčových činností na každé oblasti
* Vlastní servisní zázemí
* Centrální nákup

Obr.1 - Organigram-cílový stav-základní vztahy



1. OBlast provozně-technická

# **C 1. Požadovaný rozsah dopravní obslužnosti jednotlivých regionŮ**

Tato kapitola je zaměřena na rozsah dopravní obslužnosti jednotlivých regionů vč. analýzy možného rozvoje (nebo naopak útlumu) a na návrh kvalitativních požadavků na autobusy.

Rozsah Dopravní obslužnosti je dán objednávkou zadavatele – Krajský úřad pro Liberecký kraj. Níže uvedená data a čísla vychází z úrovně zabezpečení obsluhy regionů dle jízdních řádů platných pro období 2017/2018. Pokud jsou součástí objednávky i spoje objednané a hrazené jinými krajskými úřady jsou tyto vždy administrovány ve vztahu k dopravci prostřednictvím koordinátora pro Liberecký kraj – KORID a jsou tedy obsaženy i v těchto datech.

Ke každé oblasti v rámci následujících podkapitol je uveden rozsah dopravy s upřesňujícím popisem a analýzou možných rozvojových příležitostí, a naopak rizik nebo optimalizačních příležitostí, které by mohly mít vliv na celkový rozsah dopravní obslužnosti a/nebo skladbu vozového parku.

Dopravní výkon vychází z dopravního zadání Objednatelem/Koordinátorem (jízdní řády, nezbytné přejezdy mezi spoji, přistavení/odstavení autobusu v případě, že počátek a konec oběhu vozidla nejsou ve shodném místě). Pro informaci je dále uvedeno, jaký podíl z dopravního výkonu připadá do objednávky Libereckého kraje a jaký na jiného objednatele, příp. spadá do nedotovaného úseku.

Dopravní výkon je rozdělen do jednotlivých kategorií vozidel dle potřebné kapacity, přičemž platí, že dopravní výkon může být z provozních důvodů zajištěn autobusem s vyšší kapacitou. V daném případě je vhodné sloučení kategorie M2+S a V1+V2r.

Tabulka – Kategorizace vozidel s ohledem na min. potřebnou kapacitu

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **kód** | **Typ (kategorie)** | | **Kapacita vozidla**  **(minimální požadavek na počet míst ve vozidle)** | |
| **počet míst k sezení** | **min. celková kapacit vč. míst k stání** |
| 1 | Autobus malý | M1 | 15 | 20 |
| 2 | Autobus malý (+) | M2 | 20 | 30 |
| 3 | Autobus střední | S | 25 | 50 |
| 4 | Autobus velký | V1 | 35 | 70 |
| 5 | Autobus velký (+) | V2r | 45 | 80 |
| V2c | 45/50\* | 80\* |
| 6 | Autobus velký (++) | V3r | 55 | 95 |
| V3c | 55/61\* | 95\* |
| 7 | Autobus kloubový | K | 55 | 120 |

\* Vozidla určená pro dopravu na dálkových linkách, která splňují vyšší požadavek na počet míst k sezení, nemusí splňovat požadavky na místa k stání a celkovou kapacitu.

## C 1.1. Km výkony, počty autobusů

### **Západ (Českolipsko**)

V oblasti Českolipska je potřeba zajistit rozsah dopravních výkonů ve výši 3.605.864 km/rok objednaných Libereckým krajem, resp. dopravní výkony 4.044.145 km/rok celkem vč. výkonů hrazených jinými objednateli (Středočeský kraj) nebo t.č. provozovaných komerčně (část území Středočeského kraje na linkách do/z Prahy).

K zajištění všech výkonů je potřeba 62 turnusově nasazených a minimálně 5 náhradních vozidel. Struktura dopravních výkonů dle požadovaných jednotlivých kategorií vozidel je uvedena níže – viz Tabulka 7.

Tabulka 7 – Struktura dopravních výkonů dle kategorií vozidel v oblasti Českolipsko

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **kód** | **Typ (kategorie)** | | **Předpoklá-daný roční výkon vozidel celkem [km/rok]** | **Předpoklá-daný roční výkon vozidel Liberecký kraj [km/rok]** | **Předpoklá-daný roční výkon vozidel jiný objednatel [km/rok]** | **Počet vozidel (včetně náhr.)/ Podíl fix. nákladů** | | **Počet náhrad-ních vozidel** |
| 1 | Autobus malý | M1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | **0** |
| 2 | Autobus malý (+) | M2 | 228 067 | 228 067 | 0 | 6 | 6 | **1** |
| 3 | Autobus střední | S | 77 413 | 77 413 | 0 | 2 | 2 | **0** |
| 4 | Autobus velký | V1 | 708 922 | 683 487 | 25 435 | 15 | 14,65 | **1** |
| 5 | Autobus velký (+) | V2r | 1 431 247 | 1 425 892 | 5 355 | 26 | 25,9 | **2** |
| V2c | 351 541 | 325 437 | 26 104 | 5 | 4,6 | **1** |
| 6 | Autobus velký (++) | V3r | 236 651 | 236 651 | 0 | 4 | 4 | **0** |
| V3c | 1 010 304 | 628 917 | 381 387 | 9 | 6,3 | **0** |
| 7 | Autobus kloubový | K |  | 0 |  | 0 | 0 | **0** |
| **Celkem (Výchozí stav Minimálního počtu vozidel)** | | | | | | **67** | **63,45** | **5** |

Komentář k tabulce:

1. V oblasti Českolipska zajišťuje část dopravy též dopravce Compag CZ na základě přímého zadání od Libereckého kraje. Dopravce působí v okolí města Mimoň a zajišťuje „městskou“ linku pro města Mimoň a Ralsko a dále několik linek pro společnost AAH Czech (dříve IAC Group) v Zákupech. Tato analýza počítá se zachováním stávajícího stavu. V případě, že by bylo potřeba převzít dopravní výkony tohoto dopravce, jedná se o oběhově o 3 vozidla navíc s ročním výkonem celkem 217 550 km.
2. Součástí zadání jsou také dopravní výkony na linkách 500490 a 540280 z Českolipska do Prahy. Stávající dopravce ČSAD Česká Lípa má uzavřenou smlouvu se Středočeským krajem. Výkony činí celkem cca 760 tis. km/rok, z toho cca 320 tis. km/rok na území Libereckého kraje.
3. V případě, že by v budoucnu bylo uvažováno o nasazení kloubových autobusů, připadají v úvahu v relacích Česká Lípa – Nový Bor a Česká Lípa – Mimoň. Středočeský kraj uvažuje o nasazení takových vozidel (s interiérovou úpravou pro dálkovou dopravu) pro relaci Praha – Mělník – Česká Lípa (Nový Bor).

**Analýza příležitostí k rozvoji:**

* možnost spolupráce s významnými podniky (zaměstnavateli) v průmyslových zónách v České Lípě a v Novém Boru;
* možnost vedení linky do průmyslových zón v Liberci z oblastí Českolipska;
* rozvoj a posílení spojení v relacích Česká Lípa – Nový Bor, Česká Lípa – Mimoň a Česká Lípa – Praha;
* převzetí linek v oblasti Mimoňska v příp. ukončení spolupráce mezi Libereckým krajem a spol. Compag CZ (viz výše).

**Analýza možných optimalizačních (úsporných) opatření:**

* zajištění linek do Prahy v režii dopravce, kterého upřednostní Středočeský kraj (dopravce plně integrovaný do PID splňující přísnější standardy kvality, které vyžadují Praha a Středočeský kraj);
* ukončení linky do průmyslové zóny JIH v Liberci;
* možnost úspory vozidel a turnusů nasazením větších autobusů (v relacích Česká Lípa – Nový Bor a Česká Lípa – Mimoň).

### **Sever (Liberec, Frýdlantsko, Hrádecko)**

V oblasti Sever je potřeba zajistit rozsah dopravních výkonů ve výši 2.152.034 km/rok objednaných Libereckým krajem. V této oblasti nejsou t.č. zajišťovány výkony společně s jinými objednateli, ani částečně komerční spoje. V oblasti jsou však tři mezinárodní linky do Polska, které objednává Liberecký kraj s příspěvkem firem průmyslové zóny JIH.

K zajištění všech výkonů je potřeba 35 turnusově nasazených a minimálně 3 náhradní vozidla. Struktura dopravních výkonů dle jednotlivých kategorií vozidel je uvedena níže – viz

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **kód** | **Typ (kategorie)** | | **Předpoklá-daný roční výkon vozidel celkem [km/rok]** | **Předpoklá-daný roční výkon vozidel Liberecký kraj [km/rok]** | **Předpoklá-daný roční výkon vozidel jiný objednatel [km/rok]** | **Počet vozidel (včetně náhr.)/ Podíl fix. nákladů** | | **Počet náhrad-ních vozidel** |
| 1 | Autobus malý | M1 | 98 784 | 98 784 | 0 | 2 | 2 | **0** |
| 2 | Autobus malý (+) | M2 | 100 888 | 100 888 | 0 | 2 | 2 | **0** |
| 3 | Autobus střední | S | 180 970 | 180 970 | 0 | 3 | 3 | **0** |
| 4 | Autobus velký | V1 | 542 749 | 542 749 | 0 | 8 | 8 | **0** |
| 5 | Autobus velký (+) | V2r | 712 235 | 712 235 | 0 | 15 | 15 | **3** |
| V2c | 255 921 | 255 921 | 0 | 3 | 3 | **0** |
| 6 | Autobus velký (++) | V3r | 260 487 | 260 487 | 0 | 5 | 5 | **0** |
| V3c | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | **0** |
| 7 | Autobus kloubový | K | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | **0** |
| **Celkem (Výchozí stav Minimálního počtu vozidel)** | | | | | | **38** | **38** | **3** |

Tabulka 8 – Struktura dopravních výkonů dle kategorií vozidel v oblasti Sever

Komentář k tabulce:

1. V oblasti je dále zajištěna zvl.linková doprava pro společnosti Benteler, CiS SYSTEMS a do průmyslové zóny SEVER.
2. V oblasti jsou zajištěny 3 mezin.linky do Polska, schvalování JŘ spadá do gesce MD ČR

**Analýza příležitostí k rozvoji:**

* možnost spolupráce s významnými zaměstnavateli a integrace zvláštní linkové dopravy do systému IDS (např. průmyslová zóna SEVER nebo Benteler);
* zavedení dalších linek dle potřeb průmyslové zóny JIH;
* možnost koordinace příměstské dopravy s MHD v Liberci, možnost převzít v některých relací i roli městské obsluhy příměstskou linkou.

**Analýza možných optimalizačních (úsporných) opatření:**

* ukončení spolupráce s průmyslovou zónou JIH

### **Jih (Liberec, Českodubsko)**

V oblasti Jih je potřeba zajistit rozsah dopravních výkonů ve výši 1.532.857 km/rok objednaných Libereckým krajem, resp. dopravní výkony 1.556.857 km/rok celkem vč. výkonů hrazených jinými objednateli (Středočeský kraj).

K zajištění všech výkonů je potřeba 23 turnusově nasazených a minimálně 2 náhradní vozidla. Struktura dopravních výkonů dle jednotlivých kategorií vozidel je uvedena níže – viz

Tabulka .

Tabulka 9 – Struktura dopravních výkonů dle kategorií vozidel v oblasti Jih

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **kód** | **Typ (kategorie)** | | **Předpoklá-daný roční výkon vozidel celkem [km/rok]** | **Předpoklá-daný roční výkon vozidel Liberecký kraj [km/rok]** | **Předpoklá-daný roční výkon vozidel jiný objednatel [km/rok]** | **Počet vozidel (včetně náhr.)/ Podíl fix. nákladů** | | **Počet náhrad-ních vozidel** |
| 1 | Autobus malý | M1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | **0** |
| 2 | Autobus malý (+) | M2 | 143 559 | 125 559 | 18 000 | 3 | 2,62 | **0** |
| 3 | Autobus střední | S | 166 611 | 160 611 | 6 000 | 3 | 2,84 | **0** |
| 4 | Autobus velký | V1 | 527 148 | 527 148 | 0 | 9 | 9 | **0** |
| 5 | Autobus velký (+) | V2r | 483 792 | 483 792 | 0 | 8 | 8 | **2** |
| V2c | 83 206 | 83 206 | 0 | 1 | 1 | **0** |
| 6 | Autobus velký (++) | V3r | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | **0** |
| V3c | 152 541 | 152 541 | 0 | 1 | 1 | **0** |
| 7 | Autobus kloubový | K | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | **0** |
| **Celkem (Výchozí stav Minimálního počtu vozidel)** | | | | | | **25** | **24,46** | **2** |

Komentář k tabulce:

Nejsilnější linkou z pohledu přepravených cestujících je linka Liberec – Praha, která je provozována na komerční riziko dopravců RegioJet a FlixBus.

**Analýza příležitostí k rozvoji:**

* zavedení dalších linek dle potřeb průmyslové zóny JIH;
* možnost koordinace příměstské dopravy s MHD v Liberci, možnost převzít v některých relací i roli městské obsluhy příměstskou linkou;
* možnost propojení linek mezi Českým Dubem a Mnich. Hradištěm, resp. Mladou Boleslaví.

**Analýza rizik a optimalizačních (úsporných) opatření:**

*T.č. nejsou zpracovateli tohoto dokumentu známa rizika, která by měla negativní dopad na rozsah dopravní obslužnosti (kromě obecného rizika nižšího využití veřejné dopravy).*

### **Východ – Jablonecko**

V oblasti Východ, části Jablonecko je potřeba zajistit rozsah dopravních výkonů ve výši 1.932.343 km/rok objednaných Libereckým krajem, resp. dopravní výkony 2.066.050 km/rok celkem vč. výkonů hrazených jinými objednateli (Středočeský kraj, Královéhradecký kraj) nebo t.č. provozovaných komerčně (část území Středočeského kraje na linkách do/z Prahy).

K zajištění všech výkonů je potřeba 33 turnusově nasazených a minimálně 3 náhradní vozidla. Struktura dopravních výkonů dle jednotlivých kategorií vozidel je uvedena níže – viz Tabulka .

Tabulka 10 – Struktura dopravních výkonů dle kategorií vozidel v oblasti Východ (Jablonecko)

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **kód** | **Typ (kategorie)** | | **Předpoklá-daný roční výkon vozidel celkem [km/rok]** | **Předpoklá-daný roční výkon vozidel Liberecký kraj [km/rok]** | **Předpoklá-daný roční výkon vozidel jiný objednatel [km/rok]** | **Počet vozidel (včetně náhr.)/ Podíl fix. nákladů** | | **Počet náhrad-ních vozidel** |
| 1 | Autobus malý | M1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | **0** |
| 2 | Autobus malý (+) | M2 | 79 137 | 79 137 | 0 | 2 | 2 | **0** |
| 3 | Autobus střední | S | 99 558 | 99 558 | 0 | 2 | 2 | **0** |
| 4 | Autobus velký | V1 | 645 961 | 645 961 | 0 | 10 | 10 | **0** |
| 5 | Autobus velký (+) | V2r | 701 756 | 686 636 | 15 120 | 15 | 14,78 | **3** |
| V2c | 305 727 | 240 583 | 65 144 | 3 | 2,45 | **0** |
| 6 | Autobus velký (++) | V3r | 131 689 | 131 689 | 0 | 2 | 2 | **0** |
| V3c | 102 222 | 48 779 | 53 443 | 2 | 0,99 | **0** |
| 7 | Autobus kloubový | K | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | **0** |
| **Celkem (Výchozí stav Minimálního počtu vozidel)** | | | | | | **36** | **34,22** | **3** |

Komentář k tabulce:

1. V oblasti je dále provozována expresní linka Jablonec nad Nisou – Praha na komerční riziko dopravce BusLine LK. Vzhledem k tomu, že tato linka nenavazuje optimálně na další regionální linky, přestože cestující veřejnost to žádá, je ke zvážení, zda nezahrnout tuto linku do objednávky Libereckého kraje. Zpracovateli tohoto dokumentu nejsou známy přesné údaje o využití této linky, ale vzhledem k rozsahu dopravy odhaduje potřebu zajistit tuto linku dalšími cca 6 – 8 vozidly v kategorii V2c nebo V3c vč. posilových spojů.
2. Část vozidel t.č. zajišťující regionální dopravu je t.č. využíváno na komerční linku expresní komerční linku Jablonec nad Nisou – Praha. Tato skutečnost je zohledněna v dopravním zadání.

**Analýza příležitostí k rozvoji:**

* možnost koordinace příměstské dopravy s MHD v Jablonci nd Nisou, možnost převzít v některých relací i roli městské obsluhy příměstskou linkou, případně možnost převzetí všech linek provozovaných za hranice města Jablonec nad Nisou, které obsluhují oblast DSOJ;
* možnost převzetí linky Jablonec nad Nisou – Praha do objednávky Libereckého kraje.

**Analýza rizik a optimalizačních (úsporných) opatření:**

*T.č. nejsou zpracovateli tohoto dokumentu známy rizika, která by měla negativní dopad na rozsah dopravní obslužnosti (kromě obecného rizika nižšího využití veřejné dopravy).*

### **Východ – Turnovsko, Semilsko**

V oblasti Východ, části Turnovsko, Semilsko je potřeba zajistit rozsah dopravních výkonů ve výši 4.104.367 km/rok objednaných Libereckým krajem, resp. dopravní výkony 4.654.302 km/rok celkem vč. výkonů hrazených jinými objednateli (Středočeský kraj, Královéhradecký kraj) nebo t.č. provozovaných komerčně (část území Středočeského kraje na linkách do/z Prahy).

K zajištění všech výkonů je potřeba 75 turnusově nasazených a minimálně 7 náhradních vozidel. Struktura dopravních výkonů dle jednotlivých kategorií vozidel je uvedena níže – viz Tabulka 7.

Tabulka – Struktura dopr.výkonů dle kategorií vozidel v oblasti Východ (Turnovsko, Semilsko)

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **kód** | **Typ (kategorie)** | | **Předpoklá-daný roční výkon vozidel celkem [km/rok]** | **Předpoklá-daný roční výkon vozidel Liberecký kraj [km/rok]** | **Předpoklá-daný roční výkon vozidel jiný objednatel [km/rok]** | **Počet vozidel (včetně náhr.)/ Podíl fix. nákladů** | | **Počet náhrad-ních vozidel** |
| 1 | Autobus malý | M1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | **0** |
| 2 | Autobus malý (+) | M2 | 318 854 | 318 854 | 0 | 7 | 7 | **0** |
| 3 | Autobus střední | S | 481 254 | 477 483 | 3 771 | 9 | 8,88 | **0** |
| 4 | Autobus velký | V1 | 877 323 | 870 889 | 6 434 | 19 | 18,85 | **2** |
| 5 | Autobus velký (+) | V2r | 1 107 476 | 1 066 509 | 40 967 | 24 | 23,31 | **3** |
| V2c | 1 573 818 | 1 183 385 | 390 433 | 20 | 15,5 | **2** |
| 6 | Autobus velký (++) | V3r | 55 666 | 55 666 | 0 | 1 | 1 | **0** |
| V3c | 239 911 | 131 581 | 108 330 | 2 | 1,12 | **0** |
| 7 | Autobus kloubový | K | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | **0** |
| **Celkem (Výchozí stav Minimálního počtu vozidel)** | | | | | | **82** | **75,66** | **7** |

Komentář k tabulce:

1. Součástí uvedeného rozsahu nejsou linky MHD Turnov (675301, 675302 a 675322), které si objednává Město Turnov u dopravce BusLine. Tyto dopravní výkony však jsou provozně propojeny a v případě převzetí dopravy na Turnovsku společností Autobusy LK bude potřeba se připravit i na případné zajištění MHD Turnov.
2. Část dopravních výkonů v této oblasti zajišťuje dopravce BusLine KHK jako subdodavatel BusLine LK. Jedná se o turnusy z Jičína, které ovšem mají převážnou část dopravních výkonů v Libereckém kraji.
3. Liberecký a Královéhradecký kraj se podílejí na objednávce mezikrajských linek prostřednictvím „svých“ dopravců, kdy každý z dopravců a objednatelů zajišťuje ucelený rozsah dopravy i po území druhého kraje. Kraje se finančně vyrovnávají v rámci mezikrajské smlouvy.

**Analýza příležitostí k rozvoji:**

* převzetí dopravních výkonů v rámci MHD Turnov;
* rozšíření dopravy v relaci (Jizerské hory/Krkonoše), Turnov – Praha v rámci integrace Mladoboleslavska do PID (záměr SČK na rozvoj dopravy).

**Analýza rizik a optimalizačních (úsporných) opatření:**

* omezení dopravy v důsledku zajištění dopravy na mezikrajských linkách ze strany KHK;
* omezení dopravy v případě, že Město Turnov si zajistí nejen stávající linky MHD, ale také linky 670310 a 670311.

### **Shrnutí**

**Zpracovatel tohoto dokumentu uvádí, že v uvedených oblastech popsaný dopravní výkon odpovídá stávajícímu linkovému vedení, které maximálně pokrývá současné přepravní potřeby.** U jednotlivých oblasti jsou však uvedeny výhledové možnosti rozvoje, nebo naopak rizika omezení rozsahu dopravy, se kterými je potřeba do budoucna počítat.

## C 1.2. Počty jízdních pracovníků

V oblasti zajištění provozu řidiči autobusů se předpokládá přechod těchto pracovníků od stávajících dopravců. Deklarovaná spolupráce s majiteli stávajících dopravních společností dává předpoklad i pro právní zajištění této návaznosti a plynulý přechod. Uvedené se netýká oblasti východ, kde zatím nebylo této deklarace dosaženo. Předpoklad připojení této oblasti nelze provozně očekávat dříve než 1.1.2024. Níže uvedená data představují počty řidičů, se kterými je v současné době zajišťována dopravní obslužnost jednotlivých území a která lze považovat za minimálně nutná při stejném rozsahu požadovaných výkonů.

Tabulka 13 – Počty řidičů po oblastech



## C 1.3. nutná režijní vozidla

Pro zabezpečení všech činností souvisejících s provozem společnosti jsou mimo autobusů nutná další vozidla k dispozici napříč všemi útvary. Tato vozidla jsou zařazena do tří provozních režimů dle jejich umístění a pravidel užití (Manažerský, Referentský a Pohotovostní). Umístění a počty jsou zřejmé z tabulek níže. Pořizovací náklady jsou odstupňovány dle kategorie zařazení a účelu užití (pro potřeby kalkulace nákladů jsou tyto uvažovány M-800 tis., R-500 tis., P-400 tis. Kč, vše bez DPH).

Tabulka 12 - Režijní vozidla



# **C 2. Kvalitativní požadavky na autobusy**

Na základě revize stávajících požadavků Libereckého kraje a revize standardů navrhovaných koordinátorem společností KORID LK jsou v současné době doporučeny následující standardy v oblastech: vozidlových charakteristik a technického vybavení, vybavení interiéru, informačních systémů ve vozidle, vnějšího vzhledu vozidel a ostatních statických informací.

## Vozidlové charakteristiky

V této časti je uveden doporučený postup pro stanovení standardu v oblastech stáří vozidel, nízkopodlažnosti, požadavků na dveře vozidla a klimatizaci.

Tabulka 14 – Vozidlové charakteristiky

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Parametr kvality | Požadavek na regionální vozidla | Požadavek na vozidla pro dálkovou dopravu |
| Maximální stáří vozidel | max. 15 let, resp. 16 let pro vozidla záložní | |
| Průměrné stáří vozidel | zohlednit skladbu vozového parku (nízkokapacitní vozidla mají kratší dobu životnosti) a proběhy  7 až 9 let, v případě pořízení nových vozidel najednou v rámci vozového parku 11 let v souladu s Nařízením vlády | |
| Nízkopodlažnost (bezbariérový přístup) | Postupný náběh min. na 60 %, pro vozidla v regionální dopravě zvážit cílový stav 100 % s ohledem na společenské požadavky, ale také připravované změny v legislativě. | U dálkových vozidel neřešit „nízkopodlažnost“, ale bezbariérový přístup zajistit zvedací plošinou  *Alternativně řešit speciálním minibusem vypravovaným podle potřeby.* |
| Dveře vozidla | Přední dveře s min. průchozí šířkou 80 cm (u menších vozidel zvážit výjimku na 70 cm).  Střední a/nebo zadní dveře s min. průchozí šířkou min. 120 cm (nutné pro nástup a výstup s kočárkem a inv. vozíku) | |
| Klimatizace | Doporučeno řešit při pořizování nových vozidel. | Cílový stav 100 %, doporučeno řešit postupným náběhem |

## Vybavení interiéru

V této časti je uveden doporučený postup pro stanovení standardu v oblastech sedadel, signalizačních zařízení a prostoru pro kočárek/invalidní vozík.

**Požadavky na sedadla pro regionální vozidla**

* výška horní části opěradla od plochy sedáku min. 680 mm;
* madla na sedadlech na straně prostoru stání pro cestující, to neplatí pro případ, kdy je ze sedadla do střechy vyvedena přidržovací tyč.

**Požadavky na sedadla pro dálková vozidla**

* výška horní části opěradla od plochy sedáku min. 680 mm;
* s výjimkou poslední řady sedadel zadní strana opěrky vybavena odkládací plochou pro tiskoviny formátu A4 (např. časopis);
* opěradla polohovatelná;
* madla na sedadlech na straně prostoru stání pro cestující;
* na straně prostoru pohybu pro cestující (ulička) vybavena sklápěcí opěrkou.

**Signalizační zařízení**

Ve vozidle musí být umístěno funkční elektronické signalizační zařízení, kterým cestující může v případě potřeby upozornit na:

* výstup v zastávce (u 1. dveří 1x, u 2. a dalších dveří 2x, dále cca na každé 2 metry délky vozidla 1x);
  + *pozn.: Všechna vozidla musí být vybavena infopanelem „STOP“ (LED panel), a to v přední části a nad všemi dveřmi.*
* výstup s kočárkem, výstup osoby se sníženou schopností pohybu a orientace (na plošině 1x, umožňuje-li to výrobce vozidla);
* jiné nebezpečí (rozmístění viz signalizační tlačítko pro výstup v zastávce).

Všechna tlačítka signalizačního zařízení musí být umístěna ve výši do 140 cm od podlahy vozidla. Výjimky z požadovaného počtu možno řešit např. pro minibusy nebo zájezdová vozidla.

Vozidlo bude dále vybaveno:

* tlačítkem pro výsuv plošiny pro vozíček a kočárek, případně tlačítko pro požadavek řidiči   
  na použití plošiny (u vozidel s výsuvnou plošinou);
* nouzovým otevřením dveří;
* případně tlačítkem k otevření dveří (u vozidel s poptávkovým otevíráním dveří, pokud takovými vozidly dopravce disponuje).

Ve vozidle upraveném pro přepravu invalidních cestujících musí být tyto prostory vybaveny i úchyty pro invalidní vozík.

Ve vozidle musí být vyhrazený prostor pro minimálně jeden kočárek. Ve všech vozidlech musí být vyznačena dvě místa pro osoby s omezenou či zhoršenou schopností pohybu a orientace.

Neumožňuje-li technické provedení vozidla přepravu kočárku v prostoru pro cestující, musí Dopravce zajistit jeho přepravu alespoň v zavazadlovém prostoru (do vyčerpání kapacity). Ve spolupráci Koordinátorem dopravy by tato výjimka byla využívána jen pro dálkové linky a v takovém případě je Dopravce povinen o této skutečnosti informovat cestující poznámkou v jízdním řádu.

## Palubní informační systém

Palubní informační systém (IS) se sestává z těchto komponent:

* palubní počítač, který řídí komponenty IS;
* odbavovací systém certifikovaný Koordinátorem;
* bezpečnostní prvky odbavovacího systému (SAM) kompatibilní s odbavovacím systémem;
* systém pro lokalizaci vozidla na základě GPS signálu;
* systém pro online datové propojení s místem centrálního zpracování;
* informační systém pro cestující.

Koordinátor dopravci poskytne odbavovací systém včetně SAM, který zároveň bude zajišťovat funkci palubního počítače řídícího ostatní komponenty IS, systému pro lokalizaci vozidla a systému pro online datové propojení s místem centrálního zpracování. Ostatní komponenty palubního informačního systému (informační systém pro cestující) zajistí dopravce dle technické specifikace uvedené v tomto dokumentu.

#### Palubní počítač řídící komponenty IS

Palubní počítač je vybaven takovým rozhraním, aby byl schopen komunikovat se všemi složkami palubního IS.

#### Odbavovací systém

Odbavovací systém je součástí palubního informačního systému. Povinností dopravce je provozovat tento systém ve všech vozidlech IDOL. Podmínky provozování odbavovacího systému jsou uvedeny ve Smlouvě o IDOL.

#### Systém pro lokalizaci vozidla

Systém pro lokalizaci vozidla je součástí palubního informačního systému. Palubní počítač zasílá data o poloze v Koordinátorem předepsaném formátu do místa centrálního zpracování, jakmile je zařazen na lince a spoji IDOL. Podmínky provozování systému pro lokalizaci vozidla jsou uvedeny ve Smlouvě o IDOL.

#### Systém pro online datové propojení s místem centrálního zpracování

Všechna vozidla jsou vybavena zařízením, které je schopné komunikovat online s místem centrálního zpracování (prostřednictvím sítě mobilního operátora v ČR) a umožňuje tak oboustrannou datovou komunikaci mezi vozidlem a dispečinkem podle specifikace Centrálního dispečinku IDOL a datových přenosů. Podmínky provozování systému pro online datové propojení s místem centrálního zpracování jsou uvedeny ve Smlouvě o IDOL.

#### Vnější infomační systém pro cestující

Obecné požadavky na vnější elektronické informační panely:

* Informace zobrazované na panelech jsou získávány z palubního informačního systému. Všechna označení musí být čitelná za snížené viditelnosti i při vyšší intenzitě slunečního svitu.
* Přesný vzhled a obsah textu elektronického panelu nebo tabule stanovuje Koordinátor   
  a dopravce je povinen dodržovat nastavení zobrazování informací stanovené Koordinátorem.

**Elektronický informační panel vnější přední**

Základní zobrazení (Koordinátor určí vzhled a obsah textu):

* statické údaje:
  + číslo linky (koncové trojčíslí linky, není-li Koordinátorem stanoveno jinak);
  + aktuální cílová zastávka spoje.
* ostatní údaje (mohou být dynamické):
  + výchozí zastávka spoje;
  + důležité nácestné zastávky (dle dohody s Koordinátorem);
  + informace o pokračování spoje do další konečné zastávky.
* možnost zobrazení piktogramů (přestup na vlak, MHD);
* možnost inverzního zobrazení celého panelu nebo jen části, možnost celoplošného zobrazení (bez rozdělení na segment linky a segment cílové zastávky);
* parametry panelu jsou minimálně 120 x 19 bodů, přičemž parametry zobrazovací plochy musí být minimálně 1190 x 185 mm. U vozidel s datem registrace do provozu po 1.7.2017 musí být parametry panelu minimálně 140 x 19 bodů, přičemž parametry zobrazovací plochy musí být minimálně 1430 x 185 mm;
* panel bude připojen na sběrnici IBIS nebo RS-485 v režimu textového řízení.

**Elektronický informační panel vnější boční**

Panel instalovaný na pravém boku vozidla (na straně dveří)

Základní zobrazení (Koordinátor určí vzhled a obsah textu):

* statické údaje:
  + číslo linky (koncové trojčíslí linky, není-li Koordinátorem stanoveno jinak);
  + aktuální cílová zastávka spoje.
* ostatní údaje (mohou být dynamické):
  + výchozí zastávka spoje;
  + důležité nácestné zastávky (dle dohody s Koordinátorem);
  + informace o pokračování spoje do další konečné zastávky.
* zobrazení piktogramů (přestup na vlak, MHD);
* možnost inverzního zobrazení celého panelu nebo jen části, možnost celoplošného zobrazení (bez rozdělení na segment linky a segment cílové zastávky);
* parametry panelu jsou minimálně 120 x 19 bodů, přičemž parametry zobrazovací plochy musí být minimálně 1190 x 185 mm;
* panel bude připojen na sběrnici IBIS nebo RS-485 v režimu textového řízení.

**Elektronický informační panel vnější zadní**

Základní zobrazení (Koordinátor určí vzhled a obsah textu):

* statické údaje:
  + číslo linky (koncové trojčíslí IDOL, je-li požadováno Koordinátorem);
  + alternativně zobrazení piktogramu školní spoj u spojů takto stanovených Koordinátorem (z důvodu bezpečnosti výstupu dětí v zastávkách).
* možnost inverzního zobrazení celého panelu nebo jen části;
* parametry panelu jsou minimálně 28 x 19 bodů, přičemž zobrazovací plochy musí být minimálně 310 x 185 mm;
* panel bude připojen na sběrnici IBIS nebo RS-485 v režimu textového řízení.

**Elektronický akustický informační systém pro nevidomé**

Elektronickým akustický informační systém vnější pro nevidomé se sestává z vnějšího reproduktoru a povelového přijímače signálu pro nevidomé. Přijímač bude připojen na sběrnici IBIS nebo RS-485 Obsah hlášení bude řízen palubním počítačem. Koordinátor určí obsah hlášení a dodá soubory s nahrávkami tohoto hlášení.

#### Vnitřní infomační systém pro cestující

**Elektronické informační panely vnitřní/LCD panel**

Vnitřní LCD panel se ovládá přes rozhraní ethernet. Dopravce je povinen předat Koordinátorovi dokumentaci popisující komunikační protokol pro řízení panelu a zapůjčit jeden kus panelu Koordinátorovi k testování.

Všechny vnitřní LCD panely jednoho dopravce musejí používat tentýž protokol, který Dopravce předal Koordinátorovi.

Vnitřní LCD panel musí mít minimální úhlopříčku 19“.

Základní zobrazení: číslo linky, název aktuální cílové zastávky, název příští zastávky + číslo zóny (příp. její charakter: na znamení atp.), aktuální čas, názvy vybraných nácestných zastávek (po projetí mizí), piktogramy (přestup na MHD, vlak, výluka, zastávka na znamení apod.), možnost kombinace cizojazyčných informaci.

Možné doplňující informace na LCD: přestupy (např. virtuální odjezdové tabule pro přestupní zastávku), další dopravní informace (mimořádnosti, výluky).

Elektronický informační panel vnitřní musí být umístěn v přední části vozidla u stropu vozidla. Panel musí být umístěn tak, aby byly viditelné jiné požadované informace nebo signalizace pro cestující v interiéru vozidla.

Přesný vzhled a obsah textu elektronického panelu nebo tabule stanovuje Koordinátor a dopravce je povinen dodržovat nastavení zobrazování informací stanovené Koordinátorem.

**Elektronický akustický informační systém vnitřní**

**Hlášení zastávek:**

Ve vozidle proběhne pomocí akustického IS informace o:

* aktuální zastávce, do které vozidlo přijíždí;
* následující zastávce vč. doplňkové informace.

Doplňkové informace:

* charakter zastávky (na znamení);
* návaznost na železniční linku;
* návaznost na jiný spoj.

Strukturu hlášených informací a přesný obsah hlášení stanovuje Koordinátor. Využití systému k reklamnímu hlášení podléhá schválení Koordinátora. Koordinátor může vyžadovat na vybraných spojích nebo ve vybraných obdobích hlášení o změnách jízdních řádů, příp. jiné důležité informace spjaté s IDS. Koordinátor určí obsah hlášení a dodá soubory s nahrávkami tohoto hlášení.

Rozsah doplňkových informací upřesní Koordinátor.

## Vnější vzhled vozidla

Vnější vzhled vozidel je možné řešit dle Design manuálu, který připraví KORID. Vozidla by dále měla být vybavena identifikačními prvky a piktogramy.

1. Základní identifikační prvky:

* označení názvu dopravce (případně logo) v souladu s legislativou;
* označení loga IDOL ve velikosti minimálně 19 x 14 cm.

1. Symboly a piktogramy:

* dveře určené pro nástup s kočárkem;
* dveře určené pro nástup osob na vozíčku nebo hůře pohyblivých osob (u nízkopodlažních vozidel);
* označení bezbariérového vozidla v čele (pokud vozidlo je bezbariérové);
* tlačítko k samoobslužnému otevření dveří cestujícím (u vozidel s poptávkovým otevíráním dveří).

## Statické informace

**Vnitřní informační piktogramy**

Každé vozidlo je uvnitř vybaveno následujícími jednotnými piktogramy:

* sedadlo pro tělesně handicapované;
* místo pro invalidní vozík (u bezbariérově přístupných vozidel);
* místo pro kočárek.

Dále bude ve vozidle označeno (piktogramem či jinou vhodnou vysvětlivkou) signalizační zařízení.

**Informační vitríny**

Každé vozidlo je vybaveno alespoň jednou informační vitrínou pro Základní sadu informačních materiálů umožňující umístění alespoň 4 listů ve formátu A3 na šířku (vedle sebe). Dopravce musí umožnit umístění alespoň 4 (dalších) listů ve formátu A3 na šířku v informačních vitrínách, případně na jiných vhodných plochách za účelem zveřejnění rozšířené sady informací.

**Schránka na letáky**

Schránka na letáky je umístěna na viditelném a pro cestující snadno dostupném místě ve vozidle.   
Do schránky je možné umísťovat alespoň letáky o formátu DL (1/3 delší strany formátu A4). Schránka na letáky může být například i v podobě látkové kapsy. Schránka na letáky, nebo látková kapsa je označena logem IDOL.

**Informační materiály**

Každé samostatné vozidlo je vybaveno jednotnou sadou informačních materiálů, které jsou umístěny pro cestující na viditelném místě. Tato sada se skládá z následujících součástí:

Základní sada (bude ve vozidle vždy) – tarifní mapa IDOL, ceník IDOL, výtah ze smluvních přepravních podmínek a tarifu IDOL

Rozšířená sada (bude ve vozidle v případě požadavku Koordinátora a dodá-li Dopravci podklady) - aktuální informace o změnách v dopravě, výňatek ze sítě linek IDOL, informace o tarifních nabídkách IDOL, další dohodnuté materiály propagující veřejnou dopravu a IDOL příp.jiná komerční sdělení, která dodá Koordinátor.

Dopravce zajistí, aby tato sada informací byla vždy aktuální.

# **C 3. Základní strategie provozu v regionech**

Provoz resp. zajištění požadované dopravní obslužnosti v oblastech LK předpokládá redukci oblastí z pěti na čtyři. Vzhledem k poloze zázemí a veškerých obslužných činností zabezpečujících provoz je logičtější spojení oblasti Liberecko-sever a Liberecko-jih. Dále se předpokládá použití šesti velikostních typů autobusů vč. nízkopodlažních. Pro oblasti Liberecka, Semilska a Jablonecka jsou uvažovány výhradně autobusy naftové a pro oblast Českolipska pak i autobusy plynové (v případě vypsání dotace pro jejich pořízení – v tuto chvíli není). Při pořizování nových autobusů je za standard v regionální dopravě považována varianta s nízkou podlahou (LE) a klimatizací pro dálkové linky. Pro všechny regiony je uvažován 12-ti letý cyklus obnovy (kromě autobusů kat. M1). V současných kilometrických probězích lze tedy za dané období očekávat průměrný nájezd okolo 750 tis.km/autobus. S nově pořizovanými autobusy přicházejí do úvahu i full time servisní smlouvy, které v dnešní době zbavují dopravce starostí o údržbu vozidla během celé doby provozu. Cenová úroveň a výhodnost je dána zejména nájezdem km během této doby.

# **C 4. Technické zázemí dle regionů**

Strategie provozu v jednotlivých regionech vychází z modelu využití zázemí používaných současnými dopravci. Provozovatelé těchto prostor deklarují s tímto souhlas a pro potřeby zahájení provozu vnitřního dopravce jde o zázemí v daných regionech plně dostačující. Ve všech oblastech jde o prostory pro vedení společnosti a řízení dopravy, pro ošetřování vozidel, zázemí pro služby cestujícím a v neposlední řadě problematiku tankování vozidel.

## C 4.1. Odstavování, údržba a tankování vozidel

Pro přehlednost jsou předpokládaná místa umístění jednotlivých zázemí uvedena v tabulce níže.

V případě tankování PHM se předpokládají, při využití vlastních zásobníků, dodávky vždy nejlevnějších dodavatelů dle týdenních cen. Při čerpání u smluvních partnerů pak každoroční VŘ ČS v centrálních místech oblastí.

Tabulka 15 - PROVOZNÍ ZÁZEMÍ - předpoklad



# **C 5. informační kanceláře, předprodeje**

Informační kanceláře dopravce jsou primárním místem kontaktu dopravce s cestujícím a jsou nezastupitelnými i v době internetu a online služeb.

V IDS IDOL jsou informační kanceláře dopravců zařazeny do sítě kontaktních míst IDOL a jsou závazkem dopravců vyplývajícím ze smluv.

Kontaktní místa včetně informačních kanceláří dopravce jsou metodicky řízena Zákaznickým centrem KORIDu. Zákaznické centrum poskytuje všem kontaktním místům tyto služby:

* Licence software pro poskytování služeb kategorie A a B (práce s kartou, prodej jízdného)
* Školení obsluhy
* Distribuce jednotných informací pro cestující
* Zásobování informačními letáky
* Vybavení základním navigačním systémem k informační kanceláři a jednotná vizualizace (loga IDOL, Opuscard, dopravce)

Zákaznické centrum naopak neposkytuje do informačních kanceláří hardware, pouze poskytne compatibility list pro nákup zařízení (tiskárny karet, čtečky, tiskárny dokladů)

## C 5.1. Kategorizace kontaktních míst dle poskytovaných služeb

Kontaktní místa se kategorizují dle šíře poskytovaných služeb:

**Centrum v Evropském domě:** Vše. Řídící článek a centrální prvek.

**Kategorie A:** Plné portfolio služeb v oblasti ID nosičů, prodeje jízdného, prodeje doplňkových produktů

**Kategorie B:** Omezené portfolio – nejsou produkty vyžadující specializovaná zařízení

**Kategorie C:** Minimální portfolio – pouze prodej produktů (bez jízdného), info z internetu, prodej a distribuce tiskovin

**Kategorie D:** Prodej zboží (trafika)

Tabulka 16 – Kategorizace KM

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  | Služby spojené s nosiči ID | | | | | | Služby spojené s jízdným a produkty IDOL | | | | | | | | |
| **Kategorie KM** | **Příklad** | **Karta na počkání** | **Příjem žádosti a výdej karty** | **Anonymní karta a další přen.média (prodej)** | **Registrace ID nosiče (karta, mobil)** | **Reklamace karty NA POČKÁNÍ** | **Cobrandové karty (ISIC, zaměstn.)** | **Diagnostika vad a incidentů** | **Prodej jízdného IDOL** | **Prodej speciálních prod. (turismus)** | **Prodej tarif.produktů jiných dopr.** | **Reklamace jízdného** | **Výpis z EP** | **Potvrzování nároků na slevy** | **Prodej tiskov. (JŘ) ve vztahu k IDOL** | **Distribuce tiskov. ve vztahu k IDOL** |
| Centrum | Evropský dům | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| A | LB,JN,ČL,TU,SM | X | X | X | X |  |  |  | X | X | X | X | X | X | X | X |
| B | ostatní terminály |  | X | X |  |  |  |  | X | X |  | X | X | X | X | X |
| C | TIC, obecní úřady |  | X | X |  |  |  |  |  | X |  |  | X |  | X | X |
| D | Trafika |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | X | X |

Z výše uvedeného vyplývá, že informační kanceláře dopravců jsou pouze v kategorii A a B.

## C 5.2. Vybavenost KM

### Technická

**Kategorie A:**

***Služby spojené s kartou a jinými nosiči*:** Počítač běžného (kancelářského) typu, tiskárna dokladů, tiskárna karet, čtečka karet, stabilní připojení na internet.

***Služby spojené s jízdným*:** PC či zařízení pro prodej jízdného v celém sortimentu IDOL, tiskárna

**Kategorie B:**

***Služby spojené s jízdným*:** PC či zařízen pro prodej jízdného v celém sortimentu IDOL, tiskárna

### Personální

**Kategorie A:**

Obsazení přepážek po celou provozní dobu nejméně 2 pracovníci.

**Kategorie B:**

Obsazení přepážek po celou provozní dobu nejméně 1 pracovníkem.

## Provozní doba KM

**Kategorie A:** 60 hodin týdně, 7 dní v týdnu.

Dopravce si provozní dobu nastavuje ve spolupráci s KORIDem dle místních zvyklostí, preferují se dlouhé a krátké dny, neděle odpoledne, sobota dopoledne.

**Kategorie B:** 30 hodin týdně.

Dopravce si nastaví prov.dobu po dohodě s KORIDem s přihlédnutím k místním zvyklostem.

## Dislokace KM

Dislokace KM vychází z potenciálu poptávky po službách kontaktních míst, přičemž základními parametry pro určení potenciálu je:

1. Počet obyvatel spádového území
2. Potenciál spádového území pro mobilitu (školy, zaměstnavatelé, úřady, sociální a zdravotní péče)
3. Frekvence cestujících v uzlových bodech VD

Pro zjednodušení se předpokládá, že kontaktní místo kat. A a B by mělo být cca na 20–30 tisíc obyvatel území a ne dále než 30 km veřejnou dopravou a v místech s jejím kontaktem a docházkové vzdálenosti.

* Liberec – Centrum, 1x kategorie A (Frýdlantská), 3x kategorie B (Fügnerova, ŽST, příp. ANL)
* Jablonec – 1 x kategorie A (AN), 2x kategorie B (ŽST, MÚ)
* Česká Lípa – 1x kategorie A (MÚ, 1x kategorie B (terminál ČL)
* Turnov – 1 x kategorie A (terminál), 1x kategorie B (AN)
* Nový Bor – 1x kategorie B (AN)
* Semily – 1x kategorie B (terminál)
* Tanvald – 1x kategorie B (terminál)
* Frýdlant – 1x kategorie B (AN/terminál)
* Železný Brod – 1x kategorie B (terminál)
* Harrachov – 1x kategorie B (MIC nebo AN)
* Jilemnice – 1x kategorie B (AN)
* Rokytnice nad Jizerou – 1x kategorie B (AN)

Dopravce nemusí provozovat informační kancelář vlastními zdroji, může si je najmout jako službu jiného subjektu (MIC, atd.), příp.se dohodnout s dopravci z jiného módu (železniční, MHD)

D. OBLAST LEGISLATIVNí a právní

Vzhledem k rozsáhlosti právní analýzy souvisejících bodů jsou v této části prezentovány pouze shrnující závěry. V případě potřeby je u autora k dispozici detailní rozbor jednotlivých pasáží.

# **D1.** **přehled stávajících smluvních vztahů s dopravci v jednotlivých regionech z hlediska jejich ukončení**

**1) Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové dopravě na dočasné zabezpečení stanoveného rozsahu dopravní obslužnosti Libereckého kraje pro oblast *Východ* č. OLP/744/2017 ze dne 31.5.2017 uzavřena s autobusovým dopravcem BusLine a.s.**

* Na základě rozhodnutí ÚOHS ze dne 5.1.2018, čj. ÚOHS-S0288/2017/VZ-00493/2018/511/SVá, byl Libereckému kraji uložen zákaz plnění předmětné smlouvy pro oblast Východ, neboť Liberecký kraj uzavřel tuto smlouvu v jednacím řízení bez uveřejnění na dobu platnosti delší, než bylo nezbytné, čím došlo k porušení ustanovení zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek. Platnost této smlouvy bude ukončena ke dni 20.4.2019. V období od 21.4.2019 až do 31.12.2019 tak nebude pro oblast Východ zabezpečena dopravní obslužnost Libereckého kraje veřejnou linkovou osobní dopravou.

**2) Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové dopravě na dočasné zabezpečení stanoveného rozsahu dopravní obslužnosti Libereckého kraje pro oblast *Západ* č. OLP/1696/2017 ze dne 31.5.2017 uzavřena s autob. dopravcem ČSAD Česká Lípa a.s.**

* Rada Libereckého kraje rozhodla dne 2.5.2018 o prodloužení doby platnosti stávající smlouvy až do dne předcházejícího termínu celostátní změny jízdních řádů v prosinci roku 2019 (dle předpokladu 7. 12. 2019). K prodloužení stávající smlouvy dojde na základě písemného oznámení kraje, zaslaného ČSAD Česká Lípa a.s. nejpozději 6 měsíců před koncem původní doby platnosti této smlouvy, tj. před 8.12.2019, tj. zaslaného nejpozději v květnu 2019.Aby nezůstalo pár dní v prosinci 2019 bez zajištění dopravní obslužnosti v této oblasti, je vhodné uzavřít smlouvu mezi Libereckým krajem a vnitřním dopravcem (Autobusy LK, s.r.o.) pro oblast Západ v době nejpozději 3 měsíce před skončením doby platnosti dané smlouvy (po výše uvedeném prodloužení před 7. 12. 2019), tj. v září 2019. V takovém případě dojde automaticky i k prodloužení doby platnosti smlouvy do dne předcházejícího zahájení provozu novým dopravcem, tj. do 31.12.2019.

**3) Smlouva** **o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové dopravě na dočasné zabezpečení stanoveného rozsahu dopravní obslužnosti Libereckého kraje pro oblast *Sever* č. OLP/4254/2017 ze dne 30.12.2017 uzavřena s autobusovým dopravcem ČSAD Liberec a.s.**

* Doba trvání mimořádné situace a této smlouvy končí uplynutím dne předcházejícího dni, kdy dojde k zahájení poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících ve veřejné linkové dopravě v oblasti Sever, a to na základě smlouvy Libereckého kraje s novým dopravcem, vybraným v zadávacím řízení dle ZZVZ nebo postupem dle ustanovení § 11 ZZVZ či v nabídkovém řízení dle § 10 a násl. ZVSPC. S přihlédnutím k záměru zajistit autobusovou dopravu v dané oblasti vnitřním dopravcem (Autobusy LK s.r.o.) ode dne 1. 1. 2020, připadá v úvahu ukončení stávající smlouvy písemnou dohodou smluvních stran, a to ke dni 31. 12. 2019. Pokud by k takové dohodě nedošlo, k ukončení stávající smlouvy dojde uplynutím doby, na kterou byla uzavřena, a to dne 1. 1. 2020.

# **D2.** **časová osa potřebných právních a legislativních úkonů k náběhu provozu**

Tabulka 17 – Časová osa NETTO režim



Tabulka 18 – Časová osa BRUTTO režim



# **D3. Související právní problematika**

V následujících odstavcích jsou zmíněna vybraná důležitá související témata, která nastavují pravidla pro následné řízení a provoz vnitřního dopravce. Vzhledem k obsáhlosti problematiky a skutečnosti již v minulosti diskutovaných otázek (např. právní forma obchodní společnosti apod.) jsou zde uvedeny pouze oblasti, ke kterým vznikaly k termínu vydání této analýzy diskuse a nezodpovězené otázky.

## Právní posouzení způsobů získání finančních prostředků vnitřním dopravcem

* Zákon o RP umožňuje ***financování krajem založených obchodních společností*** z rozpočtu kraje, a to na plnění závazků vymezených Zákonem o RP, a poskytování dotací a návratných finančních pomocí na stanovený účel. Podrobnosti k financování obchodních společností krajem Zákon o RP neupravuje a ponechává tyto otázky na ZOK.
* Schválení ***přijetí úvěru*** vnitřním dopravcem spadá do působnosti jeho valné hromady (rozhoduje Rada kraje). Pro případ *ručení kraje za splacení úvěru* vnitřním dopravcem na žádost banky bude rozhodovat o převzetí ručitelského závazku Zastupitelstvo kraje.
* O schválení ***přijetí dotace*** rozhoduje Rada kraje v působnosti valné hromady vnitřního dopravce. Jde-li o dotaci nad 200.000,- Kč v jednotlivém případě v kalendářním roce a nejedná-li se o účelovou dotaci ze státního rozpočtu, rozhoduje o dotaci Zastupitelstvo kraje.
* Rozhodování o ***peněžním vkladu kraje do základního kapitálu*** vnitřního dopravce za účelem jeho zvýšení je vyhrazeno Zastupitelstvu kraje. Zápisem zvýšení základního kapitálu do obchodního rejstříku je vnitřní dopravce oprávněn s peněžitým vkladem nakládat.

## K postavení vnitřního dopravce (Autobusy LK, s.r.o.) z hlediska ZZVZ

* Vnitřní dopravce je veřejným zadavatelem v souladu s § 4 odst. 1 písm. e) ZZVZ.
* Vnitřní dopravce bude zadávat nadlimitní sektorové veřejné zakázky při výkonu relevantní činnosti dle § 153 odst. 1 písm. f) ZZVZ (tzn. související s poskytováním služeb veřejnosti v oblasti veřejné autobusové dopravy, vč. nabývání majetku) dle volnějších pravidel upravených v části sedmé ZZVZ. S ohledem na rozhodnutí ÚOHS z poslední doby (2018) lze doporučit, aby vnitřní dopravce nabýval případné akcie/podíly/závod či jeho části bylo (jde-li díky výši předpokládané hodnoty o nadlimitní zakázku) v zadávacím řízení dle ZZVZ.
* Vnitřní dopravce může nabývat majetek i na základě bezúplatných smluv.
* Bezúplatné typy smluv nejsou uzavírány na základě veřejných zakázek, pokud ovšem nejsou součástí komplexního právního jednání tvořeného souborem více smluvních typů, kde úplata bude sjednána jen v některém či některých smluvních závazcích. Na závazkový vztah (právní poměr), byť založený řadou (postupných)právních jednání (smluv) zadavatele a dodavatele, je třeba nahlížet z hlediska práva veřejných zakázek vždy jako na jeden celek a nelze tímto způsobem obcházet ZZVZ.

## Způsoby zadání služby v přepravě cestujících veřejnou autobusovou dopravou vnitřnímu dopravci jako obchodní společnosti

* V případě zadání smlouvy vnitřnímu dopravci je třeba na úrovni kraje nejprve rozhodnout o režimu smlouvy. Jde o kvalifikovanou volbu mezi smlouvou typu koncesní služby (tzv. ***netto smlouvy*** *– řídí se ZVSPC*), jejichž součástí je alespoň částečné hospodářské riziko dopravce, a smlouvou typu veřejné zakázky na služby (tzv. ***brutto smlouvy*** *– řídí se ZZVZ*), jejímž znakem není hospodářské riziko přepravce a příjmy z jízdného náleží zadavateli-kraji.
* Volba tohoto režimu je na uvážení a rozhodnutí Libereckého kraje.
* *Při předpokladu přímého zadání* (bez nabídkového řízení dle ZVSPC či zadávacího řízení dle ZZVZ) služby v přepravě cestujících veřejnou autobusovou dopravou vnitřnímu dopravci, lze uvažovat *buď o zadání dané služby na základě vertikální spolupráce dle § 11 ZZVZ nebo o přímém zadání dle § 18 ZVSPC*.
* K možnosti aplikace *vertikální spolupráce* musí být obecně splněny zákonné podmínky dle ust. § 11 ZZVZ (ovládání dodavatele veřejných služeb zadavatelem obdobným způsobem jako u organizačních jednotek veřejného zadavatele, 100% majetková účast ovládajícího veřejného zadavatele v dodavateli, více než 80 % celkové činnosti dodavatele je prováděno při plnění úkolů, které mu byly svěřeny ovládajícím veřejným zadavatelem). Vnitřní dopravce (Autobusy LK, s.r.o.) v současné chvíli zákonné podmínky pro aplikaci vertikální spolupráce dle § 11 a násl. ZZVZ splňuje. V případě realizace vertikální spolupráce doporučujeme, aby kraj a vnitřní dopravce uzavřely o konkrétním plnění zvláštní smlouvu (zejm. smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících), ve které budou blíže definovány podmínky plnění. Tato smlouva bude zřejmě nezbytná i z hlediska účetního a daňového.
* Pokud jde o *přímé zadání dané služby vnitřnímu dopravci dle § 18 ZVSPC*, článek 5 odst. 2 Nařízení podrobně specifikuje a vymezuje dvě základní podmínky pro uzavření smlouvy s vnitřním dopravcem, konkrétně (i) podmínku kontroly a (ii) podmínku omezené účasti v hospodářské soutěži. Netto režim takové smlouvy vyžaduje, aby riziko tržeb přenesené na dopravce nebylo zanedbatelné, resp. aby bylo na dopravce přeneseno přinejmenším ve významném rozsahu. Před uzavřením takové smlouvy přímým zadáním podle ustanovení § 18 ZVSPC dopravce předloží kraji finanční model nákladů, výnosů a čistého příjmu, které mají vyplynout ze smlouvy. Na základě tohoto finančního modelu je kraj povinen zkontrolovat, zda navrhovaná kompenzace není nadměrná. V souvislosti s přímým zadáním dle § 18 ZVSPC je dána povinnost kraje odůvodnit svůj postup přímého zadání vyplývající z čl. 7 odst. 4 Nařízení.

## Předběžná notifikace dle Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007

* Povinnost předběžné notifikace záměru uzavřít smlouvu o veřejných službách v Úředním věstníku EU 1 rok před zahájením nabídkového řízení nebo před přímým zadáním, včetně uvedení podstatných informací týkajících se předmětných veřejných služeb, se vztahuje výhradně na smlouvy „netto“ režimu.
* Na případy uzavření smlouvy v „brutto“ režimu (postupem dle ZZVZ) se nevztahuje zveřejňovací povinnost dle článku 7 odst. 2 Nařízení. Z důvodu předběžné opatrnosti však doporučujeme notifikační povinnost dle článku 7 odst. 2 Nařízení i v případě „brutto“ smluv splnit.
* Nesplnění povinnosti spočívající v neodeslání informací podle ustanovení § 19 odst. 1 ZVSPC je přestupkem, za který může být uložena pokuta až do výše 5 % z předpokládané hodnoty veřejných služeb v přepravě cestujících nebo do 20 000 000,- Kč, pokud tuto předpokládanou hodnotu nelze zjistit.
* Při uzavírání „netto“ smluv přímým zadáním stanovuje ZVSPC objednateli (Libereckému kraji), nad rámec povinností vyplývajících z Nařízení, povinnost nejpozději dva měsíce před uzavřením takové smlouvy zveřejnit na své úřední desce a způsobem umožňujícím dálkový přístup, oznámení o parametrech zamýšlené smlouvy, a to za účelem zajištění možnosti podání námitek alternativními dopravci, proti postupu Libereckého kraje.

## Ne/možnost vnitřního dopravce poskytovat službu autobusové dopravy prostřednictvím poddodávek

* Na základě Nařízení evropského parlamentu a rady (ES) č. 1370/2007 je vnitřní dopravce povinen poskytovat převážnou část veřejných služeb v oblasti veřejné autobusové dopravy sám.Nařízení se vztahuje, jak na brutto režim, tak netto režim. Nařízení nestanovuje, co se rozumí pojmem „převážná část veřejných služeb". Na základě jazykového výkladu lze zaujmout stanovisko, že o převážnou část veřejných služeb se bude jednat, když vnitřní dopravce bude sám poskytovat alespoň 51 % z rozsahu sjednaných veřejných služeb. Vnitřní dopravce by tak mohl využít poddodavatele při zajišťování těchto veřejných služeb v rozsahu max. 49 %.

E. Oblast ekonomická

Pro ekonomiku společnosti Autobusy LK a její hospodářský výsledek bude mimo jiné klíčovým parametrem systém nabytí a následného provozování dopravních prostředků. Nově vznikající dopravní společnost bude vzhledem ke skutečnosti stavu existující dopravní techniky, která již nesplňuje úvodní požadavek stáří, nucena obnovit-pořídit značnou část vozidel této dopravní techniky. Pro důležitost tohoto faktu je níže uveden výchozí legislativní předpis resp. jeho důležitá část. .

### Platná legislativa

**NAŘÍZENÍ VLÁDY ze dne 23. února 2015, kterým se mění nařízení vlády č. 63/2011 Sb., o stanovení minimálních hodnot a ukazatelů standardů kvality a bezpečnosti a o způsobu jejich prokazování v souvislosti s poskytováním veřejných služeb v přepravě cestujících**

**49**  
  
**NAŘÍZENÍ VLÁDY**  
ze dne 23. února 2015,  
**kterým se mění nařízení vlády č. 63/2011 Sb.,**  
**o stanovení minimálních hodnot a ukazatelů standardů kvality a bezpečnosti**  
**a o způsobu jejich prokazování v souvislosti s poskytováním veřejných služeb**  
**v přepravě cestujících**

 **Vymezení průměrného stáří vozidel**

(1) Dopravce poskytuje veřejné služby v přepravě cestujících ve veřejné linkové dopravě na základě smlouvy uzavřené s objednatelem vozidly, **jejichž průměrné stáří nepřesahuje 9 let**. Pro určení stáří vozidla je rozhodné datum jeho první registrace.

(2) Jestliže dopravce poskytuje veřejné služby v přepravě cestujících ve veřejné linkové dopravě na základě smlouvy uzavřené s objednatelem po celou dobu účinnosti smlouvy pouze vozidly, která byla při zahájení plnění smlouvy nová, nejde-li po dobu nezbytně nutnou o použití náhradního vozidla, nepřesahuje průměrné stáří vozidel použitých k plnění smlouvy 11 let. Za nová vozidla se považují vozidla pořízená za účelem plnění smlouvy uzavřené s objednatelem, která dosud nebyla žádným způsobem provozována v České republice ani v jiném státě ani nebyla používána ke zkušebním či předváděcím účelům.

(3) **Průměrné stáří** vozidel použitých k poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících ve veřejné linkové dopravě **nepřesahuje 15 let**, jestliže dopravce tyto služby poskytuje podle smlouvy:

a) uzavřené na základě **přímého zadání** nebo rozšířené bez nabídkového řízení v mimořádné situaci podle § 22 zákona o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, nebo

b) uzavřené v **krajně naléhavém případě** na základě zadání veřejné zakázky v jednacím řízení bez uveřejnění podle zákona o zadávání veřejných zakázek.

§ 4

**Způsob prokazování standardů kvality a bezpečnosti ve veřejné linkové dopravě**

(1) Není-li ve smlouvě o veřejných službách v přepravě cestujících sjednáno jinak, předloží dopravce objednateli nejpozději do 31. března každého kalendářního roku seznam vozidel, kterými v předchozím kalendářním roce poskytoval veřejné služby v přepravě cestujících ve veřejné linkové dopravě.

(2) V seznamu podle odstavce 1 dopravce

a) uvede výrobní číslo každého vozidla,

b) uvede datum první registrace každého vozidla,

c) označí vozidla přístupná osobám s omezenou schopností pohybu a orientace podle § 2,

d) uvede průměrné stáří vozidel k 1. lednu kalendářního roku, za který seznam předkládá,

e) uvede dobu a důvod využití vozidla, pokud se jedná o náhradní vozidlo podle § 3 odst. 2.

konec citace

Pro poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících ve VLD na základě smlouvy uzavřené po 1. lednu 2015 dále výše uvedený předpis stanoví:

- Minimálně jedno vozidlo z každých šesti vozidel využitých dopravcem k poskytování těchto služeb musí být přístupné osobám s omezenou schopností pohybu a orientace. Do celkového počtu těchto vozidel se nezapočítávají vozidla, jejichž první registrace byla provedena před 1. lednem 2015

- Maximální stáří jednotlivého vozidla v systému v kterýkoliv den kontraktu nesmí překročit 12 let

Pro definici nutného počtu dopravní techniky je tedy nutné stanovit maximální stáří dopravního prostředku. Nařízení vlády taxativně vymezuje hodnotu 15 let maximálního stáří při uzavření smlouvy na základě přímého zadání. Společnost Autobusy LK splňuje podmínky pro přímé zadání a je tedy možné definovat hodnotu průměrného stáří dle požadavku objednatele-organizátora s ohledem zejména na kvalitu poskytované služby. LK stanovuje tento parametr průměrného stáří na 9 let.

# **E 1. Analýza možných zdrojů financování nákupu autobusů**

## E1.1. situace a vstupní data v Libereckém kraji

Společnost Autobusy LK bude postupným zahajováním provozu v definovaných oblastech provozovat tuto dopravu s dopravními prostředky, které částečně převezme a částečně bude muset získat. Důvodem je samozřejmě rozdílné věkové složení dopravních prostředků.

Plán postupného zahajování provozu je rozložen dle oblastí respektujících geografické uspořádání:

- Oblast Liberecko Jih, Oblast Liberecko sever jako jedna oblast

- Oblast Českolipsko

Pozn.: Následně by mohla být provozována oblast Jablonecka, Semilska a Turnovska (není však z důvodu aktuálního vývoje předmětem analýzy.

**Tabulka 19 - Plánované počty nasazení vozidel po jednotlivých oblastech LK**



Z výše uvedené tabulky jsou patrné počty dopravní techniky, které jsou nezbytně nutné pro zabezpečení definované dopravní úlohy.

Důležitým aspektem pro financování je pak zvolené typové složení – viz tabulka níže, ve kterém bylo z provozních důvodů přistoupeno ke sloučení skupin M1+S a V1+V2r :

**Tabulka 20 - Zvolené typové složení vozidel dle dopravní kapacity**

****

Významným ukazatelem pro určení vhodnosti a způsobu financování je hodnota průměrného počtu km na jedno vozidlo. Tato hodnota významně limituje rozhodování o způsobu pořízení vozidle a budoucích nákladech hodnoty odpisů nebo leasingu v jednotkové kalkulaci ceny dopravního výkonu.

**Tabulka 21 - Průměrné výkony po jednotlivých typech autobusů**



Průměrné hodnoty počtu km na vozidlo se liší dle typu. Nejnižší hodnotu dosahují střední vozidla (47 398 km/vozidlo) a nejvyšší hodnotu pak Velké autobusy (++). Celková průměrná hodnota je 53 740 km / vozidlo / rok provozu.

Z pohledu investic lze tuto hodnotu (53 740 km/voz/rok) považovat za dobrou. Obvykle hodnoty okolo 55 tis. km / vozidlo / rok jsou vhodné pro nákup nových vozidel, tedy jako investice, které návratnost je přijatelná.

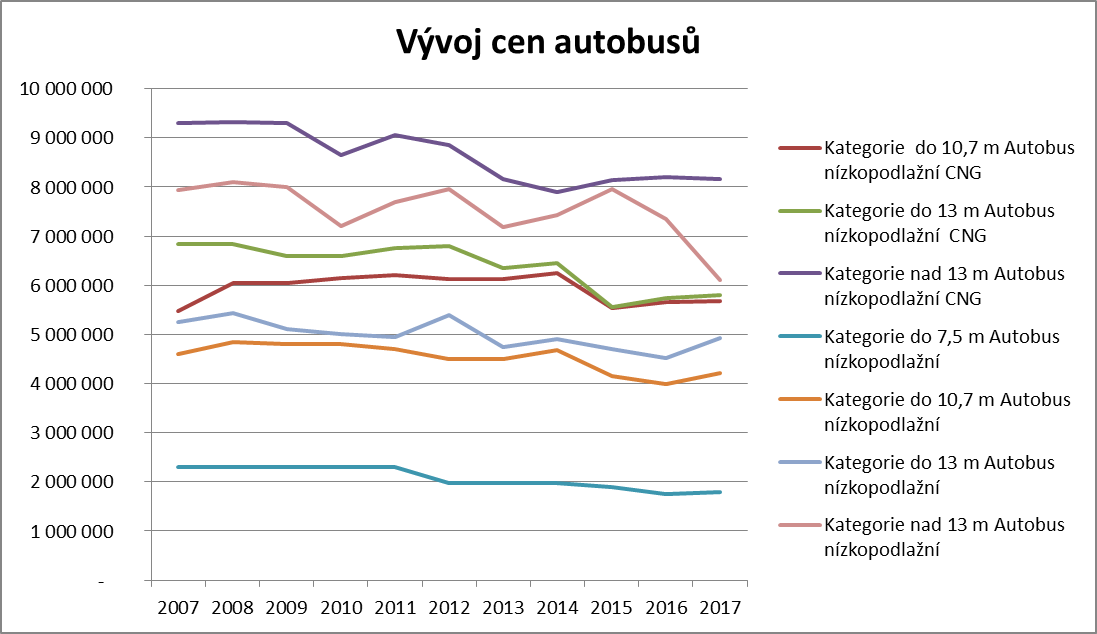
Nejlepším typem pro nákup pak jsou vozidla s roční hodnotou 65 267 a 68 701 km / voz / rok.

Faktem je, že nákup nové dopravní techniky je také zatížen slevami, které může kupující dostat od prodejce. Proto je pro potřeby modelace nutné tyto ceny přijmout z obecně uznávané autority, kterou je MD a každoročně pro potřeby vyhlášky k věcně usměrňované ceně zveřejňuje hodnoty pořizovacích nákladů na nákup jednotlivých typů dopravní techniky – viz tabulka níže.

Tabulka 22 – Ceny autobusů dle MD (v Kč)



**Grafické znázornění vývoje cen autobusů dle MD**



## E1.2. Základní hodnoty pro sestavení modelů odpisu.

Dopravní prostředek ve veřejné autobusové dopravě se po pořízení odepisuje účetně a daňově. Provozovatel určí při zahájení provozu, jakým způsobem bude odepisovat nakoupený dopravní prostředek. Daňové odpisy jsou definovány příslušným Zákonem a doba odpisu je 5 let.

Tabulka 23 – Odpisové skupiny

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Odpisová skupina | Doba odpisování | Příklad DHM |
| 1 | 3 roky | Počítače a kancelářská technika, nástroje a nářadí |
| 2 | 5 let | Většina pracovních strojů, nákladní automobily, traktory, autobusy, osobní a dodávková vozidla |
| 3 | 10 let | Stroje oceláren, parní kotle, tramvaje, vozy metra |
| 4 | 20 let | Věže, stožáry, budovy z lehkých hmot, plynovody, energetická výrobní díla |
| 5 | 30 let | Budovy a haly pro průmysl, zemědělství a stavebnictví, byty, nebytové prostory, mosty, silice a dálnice, vodní díla |
| 6 | 50 let | Administrativní budovy, obchodní domy, školy, hotely |

**Účetní odpis** je odpisem, kdy si dopravce rozkládá hodnotu pořízeného dopravního prostředku do doby celkového používání – provozu dopravního prostředku. V minulosti tato doba byla stanovena na 8 let. Je však plně na dopravci, jakou hodnotu účetních odpisů – doby si vybere. Takto stanovená doba odpisů je pak po dobu provozování vozidla neměnná. Protože je nově definována doba platnosti smlouvy na dopravní obslužnost a to na 10 let je zřejmě vhodné rozložit účetní odpis na dobu platnosti smlouvy u nově pořízených vozidel. Ty to hodnoty lze považovat za tzv. FIXNÍ NÁKLADY, které lze každoročně účtovat i v podobě nákladů na dopravní výkon (km jízdních řádů). Je však skutečností, tato hodnota je relevantněji vyjádřená jako částka roční hodnoty účetního odpisu. V případě, kdy dopravce počítá se životností – provozováním vozidel 12 let (Autobusy LK), pak je možné tento odpis rozložit do 12 lat. Je zde třeba upozornit, že v průběhu provozování není možné měnit dobu účetního odepisování.

**Vzhledem k této skutečnosti vzniká dopravci rozdíl mezi uplatněnými daňovými odpisy, jejichž hodnota snižuje daňový základ, a účetními odpisy, které dopravce uplatňuje formou požadované ceny dopravního výkonu. Tento rozdíl je možné považovat za investiční pobídku.**

Pro sestavení modelu je dále důležité stanovit obecně platné nákupní ceny dopravní techniky. Každý dopravce uzavírá svůj obchodní vztah s prodejcem dopravní techniky a skutečná cena pořízení je předmětem obchodního tajemství. Této problém je řešen formou obecně platného dokumentu, který vydává Ministerstvo dopravy formou Oznámení cen jednotlivých typů autobusů pro výpočet přiměřeného zisku.

**Pro kalendářní rok 2018 oznamuje Ministerstvo dopravy tyto ceny linkových autobusů:**

***Kategorie do 7,5 m***

|  |  |
| --- | --- |
| Autobus standard | 1 750 000,- Kč |

***Kategorie do 10,7 m***

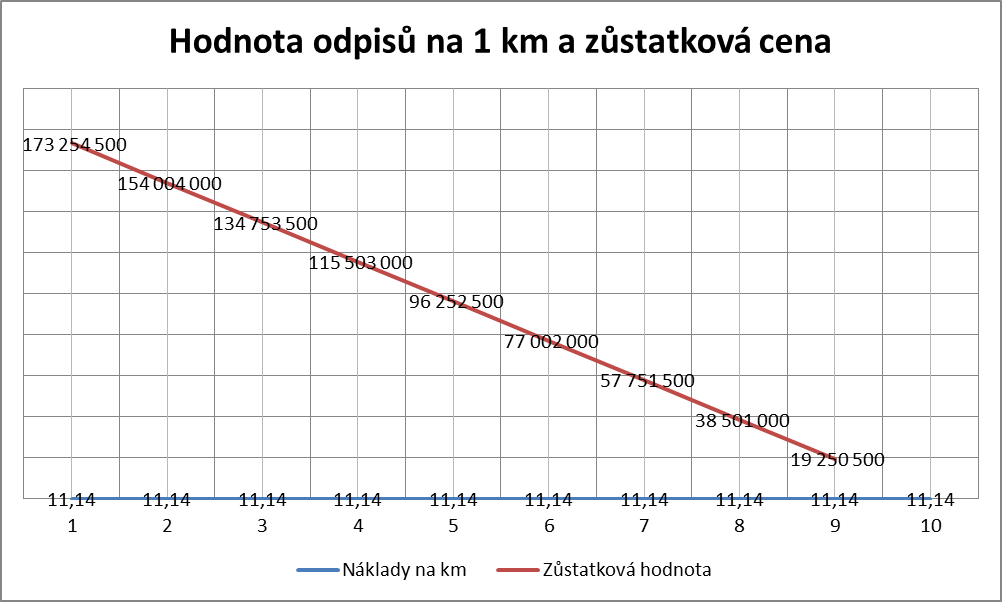
|  |  |
| --- | --- |
| Autobus standard | 4 200 000,- Kč |
| Autobus nízkopodlažní | 4 250 000,- Kč |

***Kategorie do 13 m***

|  |  |
| --- | --- |
| Autobus standard | 4 550 000,- Kč |
| Autobus nízkopodlažní | 4 720 000,- Kč |

***Kategorie nad 13 m***

|  |  |
| --- | --- |
| Autobus standard | 4 570 000,- Kč |
| Autobus nízkopodlažní | 6 140 000,- Kč |



Obrázek Grafické znázornění účetních odpisů na 10 let

Výsledkem odpisového plánu je hodnota, která bude ročně účtována v ceně dopravního výkonu. Zpravidla se vyjadřuje v Kč/km. Odpisy nebo leasing představují významnou položku ceny dopravního výkonu a zároveň jsou odrazem celkových finančních prostředků nutných k zabezpečení dopravních prostředků a to jak nákupem, leasingem nebo pronájmem.

## E 1.3. Možné formy financování pořízení autobusů.

### **E 1.3.1 Leasing**

**Leasing** je [smluvní dohoda](https://cs.wikipedia.org/wiki/Smlouva) zavazující nájemce zaplatit pronajímateli pro užívání [aktiva](https://cs.wikipedia.org/wiki/Aktivum_(%C3%BA%C4%8Detnictv%C3%AD)). Leasing je běžně aplikován na [vozidla](https://cs.wikipedia.org/wiki/Vozidlo) a [nemovitosti](https://cs.wikipedia.org/wiki/Nemovit%C3%A1_v%C4%9Bc)

V podstatě je to smlouva mezi dvěma stranami, pronajímatelem a nájemcem. Dokud nájemce nezaplatí všechny splátky (většinou měsíčně), zákonným vlastníkem aktiva je stále pronajímatel. Nájemce musí rovněž dodržovat různé smluvní podmínky o nakládání s majetkem nebo náčiním.

### Finanční leasing

Základním typem leasingů je finanční leasing**,** kdy financovaný předmět je po celou dobu majetkem financující (leasingové) společnosti a teprve **na konci leasingu přechází vlastnictví na zákazníka**.

Účelem **finančního leasingu** je užívání předmětu leasingu s:

- přenosem části nebo i všech rizik a užitků souvisejících s vlastnictvím předmětu leasingu na nájemce

- právem či povinností převodu vlastnictví předmětu leasingu na nájemce za obvykle nižší cenu, než je cena tržní nebo s právem uzavření další leasingové smlouvy za značně výhodnějších podmínek

Pro **podnikatele** je splátka leasingu daňově uznatelným nákladem při splnění zákonem určené minimální doby trvání **finančního leasingu**. Doba trvání leasingové smlouvy je v případě **finančního leasingu** vymezena Zákonem o daních z příjmů dle odpisové skupiny předmětu leasingu.

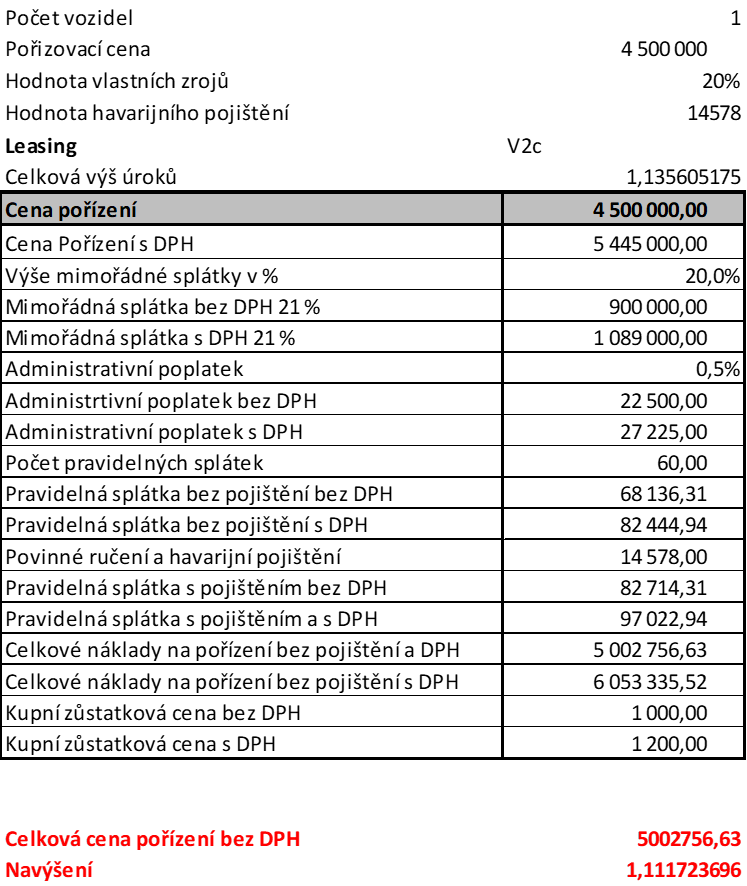
Minimální délka trvání leasingu je v případě druhé odpisové skupiny (autobusy) 54 měsíců.

Doba splácení však může být i u finančního leasingu již od 12 měsíců. Předmět leasingu však musí pro splnění možnosti daňového odpočtu zůstat ve vlastnictví leasingové společnosti do konce zákonem stanovené doby.

Obdobně jako délka **finančního leasingu** se liší i výše první mimořádné splátky či akontace, která se může pohybovat v rozmezí od 0% až do 70% pořizovací ceny předmětu financování.

Do kalkulace leasingových splátek je zpravidla zahrnuto povinné ručení, havarijní pojištění či jiné služby pro klienta. Téměř každá leasingová společnost spolupracuje s jednou či více pojišťovnami, a proto je schopna nabídnout klientovi výhodné podmínky pojištění. Pojištění předmětu leasingu prostřednictvím leasingové společnosti vyjde klienta jistě levněji, než kdyby tuto problematiku řešil individuálně.

 Tabulka 24 – Výpočet ceny vozidla pořízeného na finanční leasing ( v Kč)



**VÝHODY FINANČNÍHO LEASINGU**

- není třeba jednorázový hotovostní výdaj na pořízení předmětu – šetří vlastní zdroje financování

- rozložení splácení na delší období, a tím i snížení nátlaku na cash-flow klienta

- nerovnoměrná výše splátek kopírující příjmy klienta

- fixní i variabilní splátky

- nájemné je daňově uznatelným nákladem

- možnost odpočtu DPH z celé leasingové splátky

- finanční leasing je mimobilanční položkou

- rychlé a jednoduché uzavření leasingové smlouvy

- rychlejší promítnutí ceny financovaného předmětu do nákladů

- Riziko odcizení nebo zničení při havárii je kryto [havarijním pojištěním](https://cs.wikipedia.org/wiki/Havarijn%C3%AD_poji%C5%A1t%C4%9Bn%C3%AD). Toto pojištění může mít nižší sazby než [individuální pojištění](https://cs.wikipedia.org/w/index.php?title=Individu%C3%A1ln%C3%AD_poji%C5%A1t%C4%9Bn%C3%AD&action=edit&redlink=1), protože leasingová společnost může s pojišťovnou sjednat lepší sazby

- Při dodržení minimální délky (leasingové) smlouvy je možné leasingové splátky započítat přímo do daňově uznatelných nákladů, délka smlouvy je přitom většinou kratší než doba odepisování předmětu při jeho vlastnictví.

### Operativní leasing

Operativní leasing se od finančního leasingu (dále jen FL) liší zejména tím, že **předmět nájmu (nejčastěji vozidlo) zůstává ve vlastnictví leasingové společnosti i po skončení smlouvy**. To umožňuje leasingovým společnostem započítat do splátek pouze rozdíl mezi pořizovací a zůstatkovou hodnotou předmětu nájmu. Díky tomu klient během leasingu zaplatí pouze reálně [amortizovanou](https://cs.wikipedia.org/wiki/Odpis) část ceny předmětu nájmu

Minimální délka OL u vozidel není limitována, většinou však 6 měsíců, maximální je 60 měsíců. Nejčastěji volená délka je 36 měsíců. Pro výpočet přesné výše splátky je důležitý i počet km, které klient s vozem během leasingu najezdí. Většina nabídek OL obsahuje roční nájezd tis. km s tím, že je možné individuálně sjednat vyšší limity nájezdu. Pro období delší jak 12 měsíců se nájezdy sčítají a není podstatné rozdělení nájezdu mezi jednotlivé roky (tzn., že roční limity nemusí být v jednotlivých letech dodrženy, důležité je dodržet celkový stav na konci období OL). Leasingové splátky by měly zahrnovat veškeré poplatky a náklady spojené s provozem automobilu.

OL se dále dělí na**:**

**Full service leasing - Otevřená kalkulace (FSL-OK**). Při variantě FSL-OK je v ceně splátky (spolu se silniční daní, sdruženým pojištěním a administrativním poplatkem) většinou zahrnut kompletní servis, pneuservis a náhradní vozidlo formou předem pevně definovaných nákladů (paušál).

**Full service leasing - Uzavřená kalkulace (FSL-UK**). Při variantě FSL-UK jsou technické služby (kompletní servis, pneuservis a náhradní vozidlo) do splátky zahrnuty pouze formou záloh na budoucí reálné výdaje.

V průběhu několika posledních let je z hlediska uzavřených smluv u klientů oblíbenější varianta FSL-OK. Pravdou ale také je, že výhodnost, popř. nevýhodnost jednotlivých variant je do značné míry závislá na individuálním využívání vozů.

**VÝHODY OPERATIVNÍHO LEASINGU**

- po dobu operativního leasingu i po ukončení zůstává předmět ve vlastnictví leasingové společnosti

- všechna rizika, spojená s vlastnictvím předmětu na sebe přebírá leasingová společnost

- všechna rizika, spojená s provozováním předmětu na sebe přebírá leasingová společnost

- všechna rizika, spojená s poškozením, zničením nebo ztrátou předmětu přebírá leasingová společnost

- pozitivní vliv na cash-flow

- není podmíněna první zvýšená splátka či akontace – firma tak může investovat volné finanční prostředky do činnosti podnikání

- jednoduchá administrativa – veškeré služby jsou fakturovány jednou částkou

- úspora na mzdách – není potřeba vlastního zaměstnance, který by pečoval  
o vozový park, či řešil pojistné události

- neexistuje minimální doba trvání smlouvy – vhodné využít na krátkodobé  
či jednorázové projekty

Z výše uvedeného vyplývá, že operativní leasing je výhodnější spíše pro právnické osoby než pro fyzické osoby. Společnosti si tak mohou na potřebnou dobu zapůjčit několik předmětů leasingu, aniž by byla potřeba vysokých finančních prostředků. Při volbě tohoto produktu, vše potřebné za Vás vyřeší leasingová společnost. Nutno počítat s tím, že **všechny úkony a veškerá rizika má leasingová společnost započítané v leasingové splátce.**

Po ukončení smlouvy umožňují některé leasingové společnosti odkoupení předmětu leasingu. Vše spočívá na domluvě. Výhodnost koupě závisí na mnoha faktorech: pořizovací cena předmětu, délka smlouvy, stupeň opotřebení (aktuální cena předmětu) a v neposlední řadě zůstatková cena.

## Operativní vs. finanční leasing

Z hlediska finanční zátěže je pro společnosti s více vozy (3 a více) téměř vždy výhodnější OL.

Důvodem jsou jednak flotilové slevy, které leasingové společnosti nabízejí (a které u FL nejsou velmi často aplikovány) a také daňové zvýhodnění (OL se považuje za službu a v současné daňové úpravě je možné, na rozdíl od FL, dávat do daňových odpisů celou splátku OL).

U OL většinou není požadována akontace (tj. vázání finančních prostředků do neziskového majetku společnosti formou zvýšené úvodní splátky). Díky tomu, že vozidlo je v majetku leasingové společnosti a nikoliv klienta, je možné ušetřit na zaměstnávání lidí, kteří se ve společnostech o tyto věci starají (vyřizování pojistných událostí, STK, hlídání servisu, zajišťování náhradních vozů, odprodej ojetých vozů, atd.). Tato výhoda silně závisí na počtu vozidel, OL je v tomto výhodnější až od většího počtu vozidel, přičemž na tyto velké vozové parky se soustředí i širší celková nabídka služeb spojených s OL.

**Celkový rozdíl ve výhodnosti OL vůči FL je dán:**

* možností odečtu nákladů na OL do daňově uznatelných výdajů,
* efektivnějším rozpuštěním nákladů na provoz vozidel ve srovnání s odpisy majetku snížením administrativní zátěže na provoz,
* automatickou náhradou vozidla v případě nepojízdnosti (náhrada vozidla jiným) – toto může záviset na rozsahu sjednaných služeb,
* dopředu je sjednán rozsah servisního plánu a náklady tak jsou součástí splátek, nikoliv dodatečnými náklady na provoz.

### **E 1.3.2. Úvěr**

Dopravní společnost, která má dostatečné možnosti získat úvěr (záruky, ručení,…), může využít možnost získání prostředků na nákup vozidel úvěrem. Je důležité nastavení základních parametrů, jako je úrok, doplňující pojištění apod.

Využití úvěru dává společnosti možnost získat autobusy do svého podnikového vlastnictví. Tím získává nejen DPH, které je součástí ceny pořízení, zpět. Významnou výhodou je pak možnost získat daňovou úsporu, která je v hodnotě 19 % neplacené daně z příjmu.

Tabulka 25 – výpočet ceny vozidla pořízeného na úvěr (v Kč)



Pokud uvedeme modelový případ na jedno vozidlo, které si společnost zakoupí za cenu 4500 0000 Kč bez DPH a s DPH 5 400 000 Kč, pak se stane následující:

Společnost si vozidlo koupila v ½ roku. Uplatnila si hodnotu DPH 945 000 Kč

Po zařazení majetku zavedla rovnoměrné odepisování na dobu 5 let (1/2 roku na počátku a druhá na konci období). Výsledek daňové úspory je vypočten v následující tabulce:

Tabulka 26 - Daňová úspora při nákupu dopravního prostředku na úvěr (v Kč)



Daňová úspora za dobu odepisování činí v tomto případě 1 175 027 Kč.

Dále jestliže dopravce zavede účetní odpisy na dobu platnosti smlouvy tj. 12 let, pak vzniká rozdíl mezi získanou tržbou za odpis dopravního prostředku a odepisovanou hodnotou. Za období uplatnění daňových odpisů společnosti výrazně stoupá hodnota daňového odpočtu – odpisu a pomalu narůstá hodnota účtovaného účetního odpisu v CDV. Dopravce tak může realizovat výrazně snadněji obnovu vozidel, nebo je po období odpisů prodat a pořídit si nové.

Tabulka 27 - Bilance rozdílu daňových odpisů a účetních odpisů (v Kč)



Uvedený systém umožňuje dopravní společnosti vytvořit během provozu autobusu rezervu na jeho obnovu v hodnotě 2 004 167 Kč u takto pořízeného zakoupeného vozidla.

## Doporučení k formě financování

Zvážíme-li výhody a nevýhody nabízejících se forem financování, můžeme definovat nutné počty dopravní techniky, které chceme pořizovat. Nejprve však musíme definovat způsob obnovy nebo nákupu dopravní techniky.

Jako dlouhodobě nejekonomičtější varianta je varianta postupného nakupování dopravní techniky a to v periodě plánované obnovy. Tzn., jestliže zvolíme max. 12 leté stáří, pak cyklus bude 12 letý. Je ideální v každém roce provozu obnovit 1/12 z celkového počtu dopravních prostředků. Většinou však složení dopravní kolony není ideální a je nutné obnovovat podle skutečných počtů vozidel, která přesáhnou definovanou hranici max. stáří.

Pro zabezpečení začátku bude tedy nutné realizovat nákup celkového počtu chybějící techniky a to nejlépe formou úvěru. Případným odprodejem po ukončení daňových odpisů je možné takto pořízené vozidlo prodat za tržní cenu a získat tím prostředky, které ve spojení s daňovou optimalizací mohou tvořit více než 50 % kupní ceny nového vozidla.

## E 2. Varianty nabytí dopravních prostředků

### Varianta 1. – **pouze nová vozidla na počátku kontraktu**

Analýza nákladů na vozidla, která vstupují do systému jako nová na počátku kontraktu, je obrazem zpracování kalkulačních modelů nákladů. Tyto kalkulační modely nákladů jsou uvedeny v části výpočet modelu po oblastích Liberecko Sever + Liberecko Jih a oblast Českolipsko.

**Výhoda tohoto řešení je v následujících skutečnostech:**

- není nutné provádět v průběhu plnění kontraktu obnovu dopravní techniky

- není nutné stanovovat průměrné a maximální stáří techniky

- odpisy a jejich stanovení je transparentní

- možnost tvořit fond obnovy z rozdílu neplacené daně (účetní a daňové odpisy jsou různé, vznikají tak finanční prostředky, které při provozování dopravy na období delší než maximální doba kontraktu umožní částečně snížit budoucí náklady na pořízení nové techniky).

- techniku je možné v ekonomickém optimu nákladů prodat a získat tak jistou část prostředků zpět.

**Nevýhoda tohoto řešení je:**

- vysoké jednorázové náklady na pořízení, které jsou však rovné pravidelné obnově v definovaném cyklu. (Platí ustanovení, že dopravní společnost by měla stále udržovat hodnoty průměrného stáří konstantní.)

- náklady na údržbu jsou po 5 – 7 roce provozu vyšší než v prvních letech provozu. Nedochází k jejich rovnoměrnému rozložení. Při stanovení průměrné hodnoty je však možné tento nedostatek eliminovat

- jestliže existuje již nějaký počat vozidel, pak existuje nebezpečí neuplatnění ještě neodepsaných vozidel a hrozí tak investiční ztráta

Nastavení doby odepisování má výrazný vliv na celkovou kalkulovanou cenu dopravního výkonu pro příslušné období. Z provedené analýzy struktury celkových nákladů vyplývá, že Odpisy tvoří z hlediska objemu nákladů jednu z nejvýznamnějších položek nákladů na vozidlo v této variantě.

Tato varianta se jeví jako ideální z hlediska požadavků objednavatele na vozidla a jejich vybavení dle požadovaných standardů. Při uzavírání kontraktu dopravce nakoupí vozidla a současně může beze zbytku plnit i veškeré požadavky objednatele ve vztahu k požadované struktuře vozidel a doplňkové výbavě. Z hlediska dopravce se však může jednat o variantu, která okamžikem ukončení kontraktu přináší dopravci riziko spojené s uplatněním dosud plně neodepsaných vozidel.

Z hlediska posouzení a porovnání výše předpokládaných nákladů (ceny dopravního výkonu) v období trvání kontraktu se jedná o kalkulačně příznivou variantu. V úrovni kalkulované výše ceny dopravního výkonu za kilometr se promítá předpoklad rozložení doby odepisování vozidel na celé období přípustné využitelnosti vozidel v systému tj. 12 roků a dále zejména úroveň předpokládaných nákladů na opravy a údržbu, kde se zohledňuje účinek poskytování bezplatných garančních oprav v prvních dvou letech uplatnění nových vozidel v systému.

### Varianta 2. – **pouze odepsaná vozidla na počátku kontraktu**

Z ryze teoretického pohledu, při posouzení kalkulační struktury nákladů výchozího finančního modelu a posouzení podílu výše nákladů na celkových nákladech dopravního výkonu, by se z hlediska výše celkových nákladů zřejmě jednalo o velmi výhodnou variantu.

Nicméně při zohlednění vstupních omezujících hledisek, parametrů zadání a legislativních požadavků, které se vztahují k vymezení průměrného stáří vozidel – dle § 3 **Nařízení vlády 63** se tato varianta stává nereálnou variantou. Doba účetního odepisování vozidel a požadovaného maximálního stáří jednotlivého vozidla v systému je nastavena na shodnou úroveň 12 roků. Navíc, aby byla splněna podmínka nepřekročení průměrného stáří vozového parku, je nutno z hlediska stáří zajistit vhodnou kombinaci vozidel a jejich obměnu Tím se ve skutečnosti jedná o variantu – mix nových a částečně odepsaných vozidel.

### Varianta 3.– **mix nových a částečně odepsaných vozidel**

Tato varianta je vhodným kompromisním řešením z hlediska výše předpokládaných úhrad nákladů dopravcům, eliminace rizika dopravců spojeného s uplatněním dosud plně neodepsaných vozidel v systému, ale i možnosti splnění legislativních požadavků, které stanoví minimální hodnoty a ukazatele standardů kvality a bezpečnosti v souvislosti s poskytováním veřejných služeb v přepravě cestujících. Uvedené aspekty jsou současně i stěžejní výhodou této varianty.

Průměrné stáří vozidel nesmí v době trvání smlouvy překročit 15 let u přímého zadání vnitřnímu provozovateli a současně musí být naplněna i dikce § 2 **Nařízení vlády 63** s ohledem na vymezení vozidel, která musí umožňovat přepravu osob s omezenou schopností pohybu a orientace. Tzn., jakmile je vozidlo účetně odepsáno dosáhne i maxima povoleného stáří vozidla v systému a musí být ze systému vyřazeno dle Nařízení vlády č. 63/2011 Sb. o stanovení minimálních hodnot a ukazatelů standardů kvality a bezpečnosti a o způsobu jejich prokazování v souvislosti s poskytováním veřejných služeb v přepravě cestujících. Toto je odrazem nastavení vstupních požadavků a parametrů systému. Zejména možnost rozložení doby účetního odepisování vozidel do celého časového horizontu využitelnosti jednotlivého vozidla v systému, tj. na 12 roků, stabilizuje a vyrovnává úroveň kalkulované výše nákladů v položce „Odpisy dlouhodobého majetku“.

### **Doporučení – závěr**

Jak vyplývá ze zpracovaných kalkulačních modelů nákladů jeví se jako optimální varianta z hlediska plnění všech požadovaných aspektů a uplatnitelnosti v systému **varianta nových a případně částečně odepsaných vozidel**.

Vždy se však musí jednat o takovou kombinaci stáří a provedení vozidel, která zajistí plnění základních požadavků na vozidla v systému VLD a současně i splnění požadovaných standardů kvality a bezpečnosti.

# **E 3. Zpracování finančního plánu obnovy dopravní techniky**

## e3.1. autobusy v projektu

Na základě dostupných podkladů je možné provést analýzu stáří dopravní techniky, zejména pak s ohledem na využitelnost vozidel do maximálního stáří 12 let. Celkové počty vozidel v jednotlivých oblastech jsou zřejmé z tabulky 7 (Českolipsko) a 8,9 (Liberecko). Při finančním plánování jsou pak posuzovány náklady na pořízení vozidel pro obě oblasti společně.

Pro provedení analýzy-plánu jsou stanoveny také následující finanční parametry cen nákupu nových vozidel. Tato data jsou předběžným výsledkem obchodních vyjednávání.

Tabulka 28 – Předpoklady pořizovacích cen vozidel (v Kč)



## E3.2. Plán obnovy požadovaného počtu autobusů

Vstupním předpokladem zahájení činnosti dopravní společnosti je rozdělení provozování dopravy po jednotlivých oblastech. Na základě aktuálních informací je možné definovat řešení u spojené části Liberecko S + J a Českolipsko. V následujících tabulkách jsou uvedeny i hodnoty stáří dopravní techniky k předpokládanému roku zahájení provozu. Při finančním plánování jsou pak posuzovány náklady na pořízení vozidel pro obě oblasti společně.

### **E3.2.1. Analýza pro Liberecko S + J**

Tabulka 29 - Počty dopravní techniky Liberecko S + J k roku zahájení 2020 a jejich stáří



K datu zahájení bude nutné zabezpečit **min 17 vozidel** (červená oblast). Plán obnovy vozidel pak bude představovat doplňování vozidel podle požadavku vyřazení techniky starší 12 let.

### Možnosti obnovy vozidel

Doplnění počtu vozidel nutných pro zahájení je možné realizovatformou **nákupu nových autobusů** o celkovém počtu **17 vozidel.** Pokud bychom uvažovali o pravidelné periodické výměně v periodě 12 let, je tato hodnota pro každý rok 1/12 z celkového počtu. Je však problematické jednorázové zavedení této periody, protože v roce 2022 bude dle plánu opět potřeba obnovy vyšší tj. 11 vozidel.

Jednou z možností pro nastavení systému obnovy je i nákup vozidel starších a to v členění, které umožní pravidelnou obnovu 1/12 z celkového počtu. Tento nákup však představuje riziko, že nakoupená vozidla nebudou jednoznačně v definovaném roku výroby na trhu dostupná. Dalším problematickým místem je odhad možné ceny nákupu. Pro úplnost jsou níže uvedeny jednotlivé počty s potřebnými roky výroby.

Tabulka 30 - Počty techniky podle stáří nutných k nákupu



Další možností je vhodná forma pronájmu s možností ukončit tento pronájem nákupem nové techniky v souladu s cyklem obnovy, který představuje 1/12 z celkového počtu.

Tabulka 31 - Počty vozidel a plán obnovy oblasti Liberecka S + J



**Pro zabezpečení zahájení činnosti oblasti Liberecka S+J bude potřeba doplnění vozidel o minimálním počtu 17 ks v následujícím složení:**

**-** 2 ks vozidlo M1

- 3 ks vozidlo V1

- 6 ks vozidlo V2 (5 záměna s S)

- 6 ks vozidel v3

Obnova v dalších letech provozu je pak závislá na skutečných požadavcích a možnostech dopravní společnosti. Plán obnovy je pak uveden výše.

### **E3.2.2. Analýza pro Českolipsko**

V oblasti Českolipsko je aktuálně k dispozici pro potřeby projektu následující počet autobusů:

Tabulka 32 - Plánované a skutečné počty dopravní techniky v oblasti Českolipsko 

Z uvedené tabulky je patrné, že dostupný počet dopravní techniky je pouze 29 ks celkem. Z toho využitelných 14 ks je pro potřebu celkového počtu významně nižší. Celková potřeba pak představuje hodnotu 67 vozidel. **Pro zabezpečení provozu oblasti Českolipska bude tedy nutné doplnit 53 vozidel**.

Tabulka 33 - Celkové počty dopravní techniky v oblasti Českolipsko a plán obnovy



Z uvedených tabulek je parné, že doplnění počtu dopravní techniky představuje hodnotu 53 vozidel k termínu zahájení činnosti. Následná obnova, při zachování požadavku maximálního stáří 12 let je vždy 1/12 celkového počtu ročně. Je zde však velký počet dopravní techniky na počátku. Zabezpečit definovaný počet formou nákupu starší techniky není reálné a zřejmě by nepřinesl nic jiného než harmonizaci cyklu obnovy. Pro zabezpečení požadovaného počtu je reálná varianta nákupu nové techniky v kombinaci s krátkodobým pronájmem.

**Pro zabezpečení zahájení činnosti bude potřeba pro oblast Českolipska doplnění vozidel o celkovém počtu 53 ks v následujícím složení:**

- 6 ks vozidlo M2

- 2 ks vozidlo S

- 11 ks vozidlo V1

- 21 ks vozidlo V2

- 4 ks vozidlo V3r

- 9 ks vozidlo V3c

Obnova v letech provozu je pak závislá na skutečných požadavcích a možnostech dopravní společnosti. Plán obnovy je pro tuto oblast uveden výše.

## E3.3. Možnosti obnovy vozidel obou oblastí

Z uvedené analýzy dostupnosti dopravních prostředků za podmínky maximálního stáří je parné, že zabezpečení dopravní techniky k termínu zahájení vyžaduje **doplnění celkem 53 + 17 vozidel.**

**Realizace** samotného doplnění je možná různými způsoby. V Zásadě však formou jednorázového nákupu nebo formou částečného nákupu s využitím bankovního úvěru a operativního leasingu. Důvodem je skutečnost velkého počtu.

### **E3.3.1** **Varianta celkového dokoupení**.

Při této variantě je možné považovat za **výhodu** jednorázové řešení, které se bude opakovat na konci periody tj. 13 let. Varianta dále umožní definici technického standardu u nakoupených vozidel bez omezení stáří techniky (emise, vybavení, bezpečnostní prvky,…). Významná je i skutečnost z pohledu marketingu. Takto velké množství by mohlo přispět k velmi dobré propagaci veřejné linkové dopravy v kraji. Je také skutečností, že takto vysoká hodnota nových dopravních prostředků je jen velmi těžko za jedno období převoditelná do pravidelné obnovy ve 12 letém cyklu.

Za **nevýhodu** této varianty je možné považovat vysokou počáteční hodnotu investice. Před zahájením, je nutné nakoupit 70 dopravních prostředků, což představuje **53 %** nových vozidel z celkového počtu dopravní techniky. Je nutné upozornit, že nákupy by bylo nutné realizovat i v dalších následných letech a to podle počtu vyřazované techniky.

### **E3.3.2. Varianta** **finančního leasingu nebo bankovní půjčky**.

**Finanční leasing** umožňuje průběžnou možnost financování po složení akontace v hodnotě cca 20 % z které je vrácena DPH 21 %. Splátky jsou plně daňově odčitatelné v průběhu smluvního vztahu. Po dobu platnosti smluvního vztahu vozidla nejsou majetkem společnosti. Vozidla se stávají majetkem, až po odkoupení. Ukončení finančního leasingu je možné až po ukončení doby leasingu. Finanční leasing neumožňuje aplikovat daňový a účetní odpis.

**Bankovní úvěr** umožňuje dopravní společnosti vlastnit dopravní prostředky. Jejich provozování je bez omezení. Bankovní úvěr předpokládá také formu 20 % účasti. Protože v okamžiku nákupu vozidla přechází na dopravní společnost, dopravce dostává zpět DPH 21 %. V průběhu splácení úvěru může dopravce využívat daňovou úsporu, která vzniká rozdílem daňových a účetních odpisů.

### **E3.3.3. Varianta úplného operativního leasingu.**

Využití této varianty předpokládá uzavření smluvního vztahu na definované období**.** Čím je období kratší, tím dražší je operativní leasing. Dalším důležitým parametrem je omezení počtu km / rok. S klesajícím počtem km/rok klesají i hodnoty nákladů na opravy včetně náhradních dílů.

Při této variantě je možné považovat za **výhodu** úplné zabezpečení provozu dodavatelskou firmou. Dodavatel hradí úplné náklady spojené s provozem mimo PHM a provozní hmoty. Není jasné, jak by dodavatel řešil dodatečnou výbavu a její servis (odbavovací strojky, GPS, přenosy,…). Další výhodou je minimalizace počtu záložních vozidel, protože tato povinnost se dá přenést na dodavatele. Dále je nutné připomenout nutnost složení akontace cca 20 %.

**Nevýhodou p**ři této variantě je možnépovažovatvázanost na období leasingu. Po ukončení leasingu vozidlo nepřechází do majetku nájemce, tedy nezůstane společnosti žádné vozidlo. Významná je i skutečnost, že výhodná nabídka provozních nákladů na servis a opravárenství je zajímavá pouze s omezením ceny hodiny práce značkového servisu, který musí být nasmlouván v blízkém okolí.

### **E3.3.4. Varianta kombinace operativního leasingu na krátké období a následná koupě s využitím bankovního úvěru.**

Varianta v sobě zahrnuje kombinaci operativního leasingu na první 2 - 3 roky a bankovního úvěru v následném období. Základní parametrem je následný nákup pouze takového počtu dopravních prostředků, který bude nutný pro periodickou obnovu dopravní techniky. Jde však o variantu, kdy výsledky daňové úspory budou viditelné až po uplynutí doby odpisu nově pořízené dopravní techniky. Jde tedy o variantu kombinace nákladů za operativní leasing a bankovního úvěru.

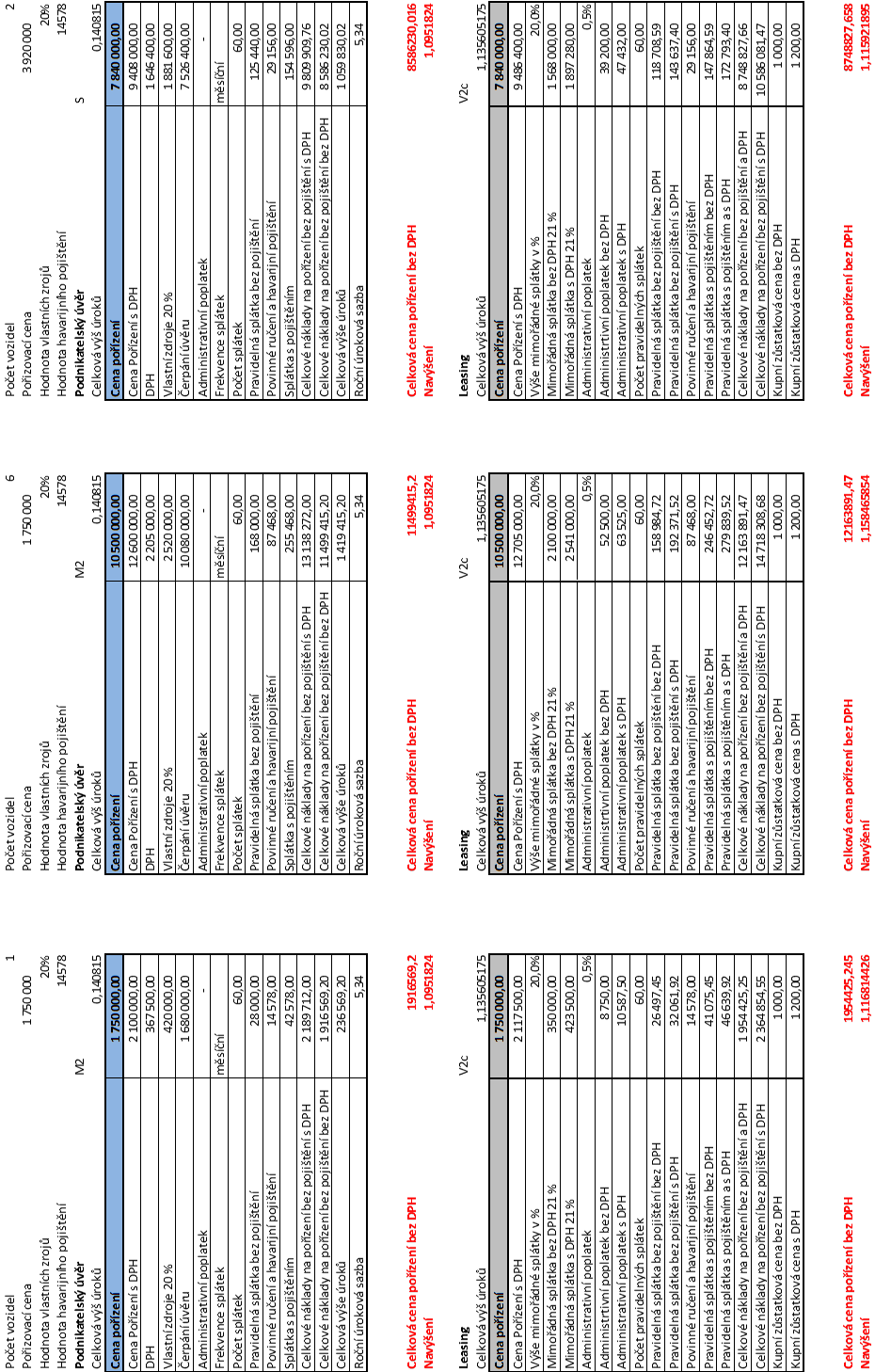
## E3.4. Nutné finanční náklady na pořízení potřebné techniky

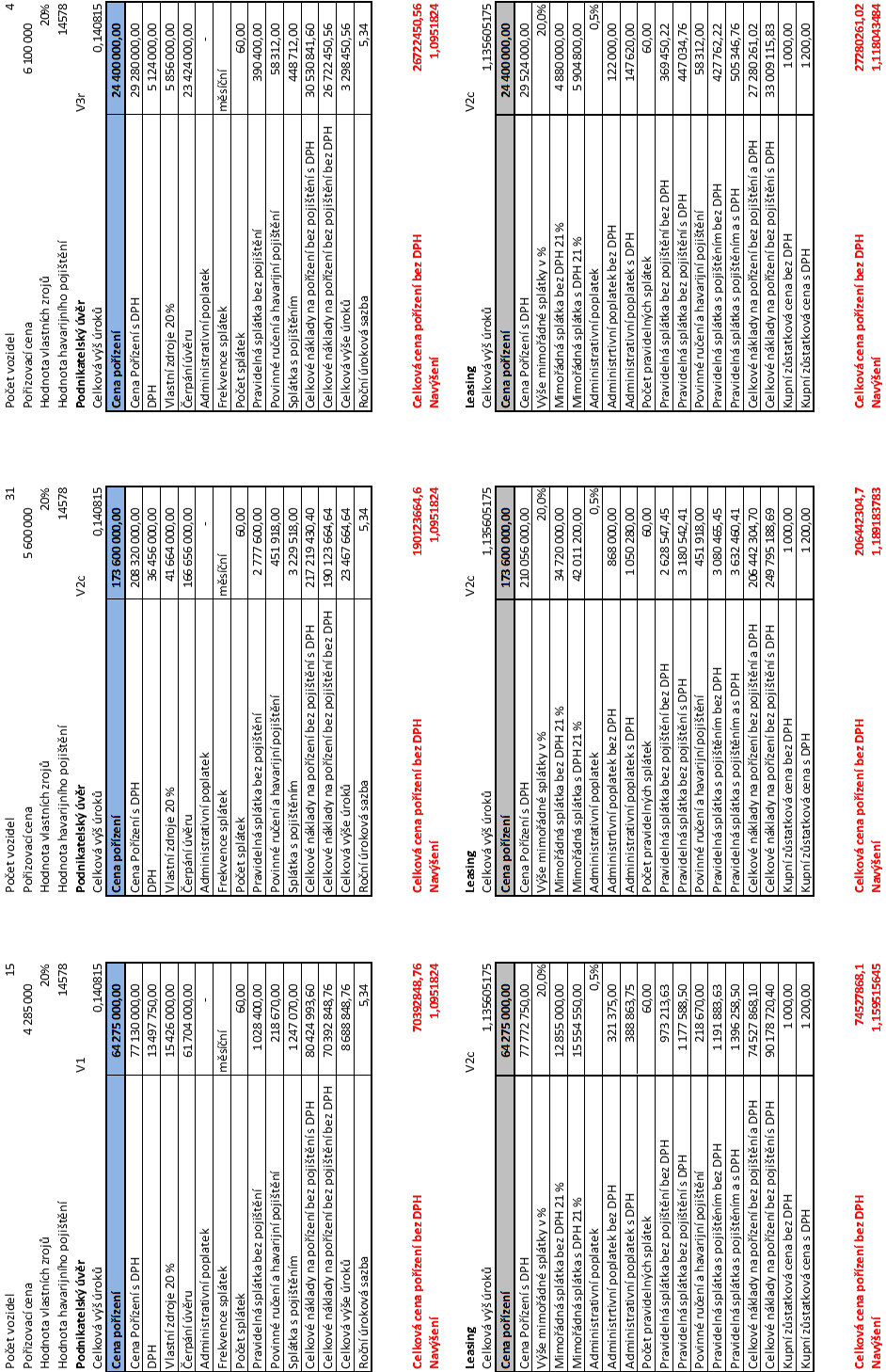
Pro sestavení modelu financování je nutné definovat možné budoucí ceny pořízení. Uvedené ceny v modelaci byly získány formou tržních konzultací pro období r.2018.

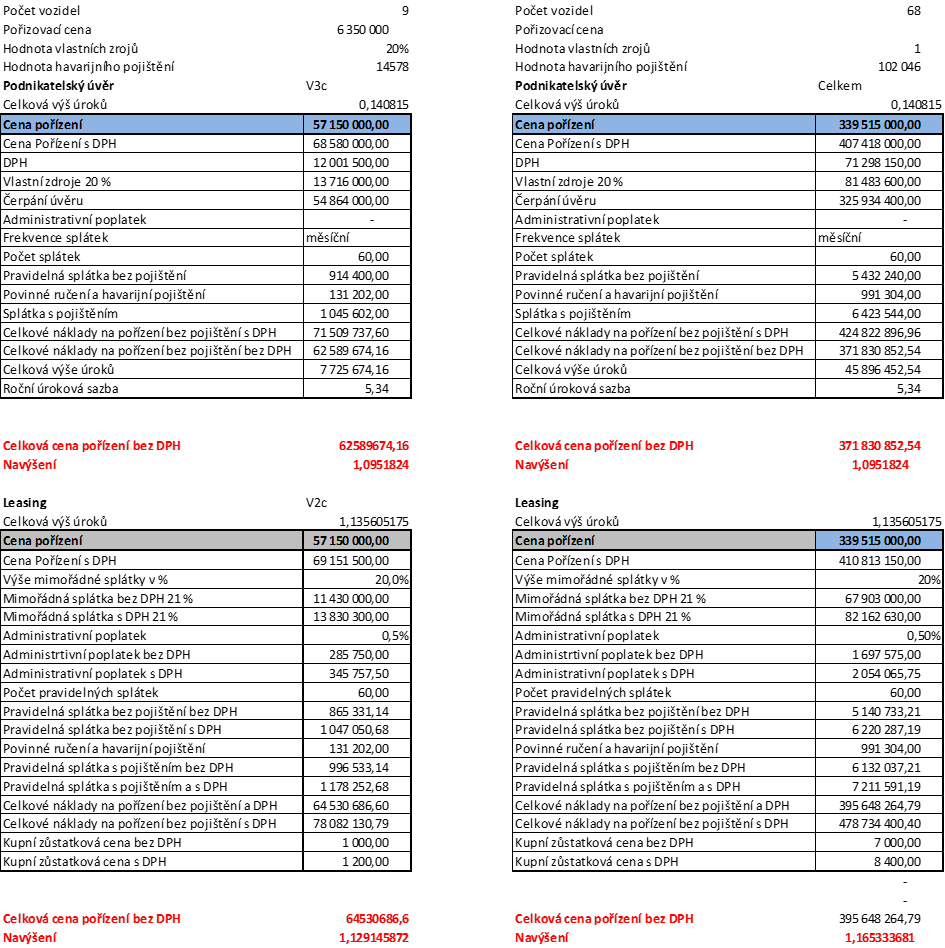
Při sestavování celkové investice vycházíme z modelů financování **Finančního leasingu a bankovního úvěru.** Operativní leasing nebudeme porovnávat z důvodu odlišné struktury placených služeb.

V následujících tabulkách je proveden výpočet hodnoty finančních prostředků nutných pro jednotlivé typy dopravní techniky a počty dané oblasti. Základní ukazatele jsou uvedeny v hlavičce tabulky. Ukazatele shodné (pojištění jednoho vozidla, celkem úroky,…). Veškeré hodnoty jsou uváděny v Kč.

### **E3.4.1 Náklady Českolipsko**







Z uvedených tabulek jsou patrné odchylky možných způsobů financování. Pokud společnost využije podnikatelský úvěr za výše uvedených podmínek, pak celková hodnota úspory bude činit více než 23 817 tis. Kč. Jednicové náklady na pořízení autobusů v celém cyklu obnovy pro oblast Českolipska jsou následující:

Celkové náklady na pořízení úvěrem **371 830 852** Kč

Celkové km za období provozu **46 876 232** Km

Výsledný náklad **7,93** Kč/km

### **E3.4.2. Náklady Liberecko S + J**







Z uvedených tabulek jsou parné odchylky možných způsobů financování. Pokud společnost využije podnikatelský úvěr za výše uvedených podmínek, pak celková hodnota úspory bude činit více než 28 428 tis. Kč. Jednicové náklady na pořízení autobusů v celém cyklu obnovy oblasti Liberecka jsou pak následující:

Celkové náklady na pořízení formou úvěru **291 778 495** Kč

Celkové km za období provozu **47 903 583** Km

Výsledný náklad **6,09** Kč/km

Z uvedených tabulek je možné konstatovat, že **nejvýhodnější** variantou je nákup nových vozidel formou bankovního úvěru. Výše uvedené hodnoty je dále možno povýšit daňovou úsporou, která je využitelná na následnou obnovu dopravních prostředků.

# E 4. Modelace Ceny dopravního výkonu ve vztahu k jednotlivým regionům

Cena dopravního výkonu (CDV) je základním ekonomickým ukazatelem. Její hodnota je pak vázána obchodním vztahem. Realizace dopravy v současném pojetí představuje především vztah, který byl vázán Nařízením 493/2004 Sb. V období nově uzavíraných smluv s dopravci je toto nařízení upraveno definicí smlouvy a to buď dle již výše zmiňovaného principu Brutto nebo Netto smluv. Význam ceny dopravního výkonu je však zásadní.

## E4.1. Struktura nákladů

**Pro stanovení odhadu ceny dopravního výkonu je důležité definovat:**

- rozsah dopravní úlohy v základních parametrech (km, doby, …)

- strukturu společnosti, zejména orgány výkonné a orgány řídící

- dostačující počty dopravní techniky na zabezpečení dopravní služby

Cena dopravního výkonu je pak složena z následujících položek, které popisují jednotlivé nákladové vstupy členěné dále na náklady variabilní a fixní.

a) **Pohonné hmoty, oleje**: Zahrnuje předpokládanou spotřebu pohonných hmot, tj. spotřebu nafty, LPG, CNG, oleje, případně benzinu, maziv a příměsí na kilometry ujeté v autobusové dopravě. Do této položky patří i spotřeba pohonných hmot na vytápění vozidel v zimním období. **Variabilní**

b) **Pryžové obruče**: Zahrnuje předpokládané materiálové náklady na nové pneumatiky, protektory a příslušenství (duše, ventilky).

**Variabilní**

c) **Ostatní přímý materiál**: Zahrnuje předpokládaný ostatní přímý materiál spotřebovaný přímo na autobus (např. náhradní díly a materiál na běžné opravy, spojovací materiál, elektromateriál, čistící a mycí potřeby, nemrznoucí směsi, uniformy, pracovní a ochranné pomůcky).

**Variabilní**

d) **Přímé mzdy**: Zahrnuje předpokládané náklady na mzdy řidičů, technicko hospodářských pracovníků plně řídících autobusovou dopravu a ostatních zaměstnanců zabezpečujících provoz autobusové dopravy (revizoři, přepravní pokladny, informátoři, průvodčí, uklízečky, pracovníci autobusových nádraží atd.). Nesmí zde být účtovány mzdy režijních a dalších pracovníků, ty musí být zahrnuty v položce "režijní náklady".

**Variabilní**

e) **Odpisy:** Zahrnuje předpokládané účetní odpisy autobusů, účetní odpisy hmotného investičního majetku, který je spojen s linkovou autobusovou dopravou (odbavovací strojky, odpisy budov apod.) a účetní odpisy investičního majetku souvisejícího s informačním systémem, předprodejem jízdenek a pokladní činností. Tyto odpisy jsou určeny na obnovu vozového parku a investic souvisejících se zajištěním veřejné linkové dopravy.

**Fixní**

f) **Pronájem dopravních prostředků (leasing)**: Obsahuje předpokládané náklady na leasing na dopravní prostředky a zařízení související s provozem veřejné linkové dopravy časově rozlišené dle platných leasingových smluv, případně pronájmy základních prostředků od externích pronajímatelů. Vyloučeny jsou zcela náklady spojené s tzv. zpětným leasingem (viz Cenový výměr, část II.) **Fixní**

g) **Opravy a udržování**: Zahrnuje předpokládané náklady za provedené externí opravy vyjádřené fakturami, nebo opravy ve vlastní režii snížené o spotřebu materiálu, pokud je uvedena položce c) ostatní přímý materiál, případně položce b) pryžové obruče. V případě, že je prováděno zúčtování oprav hodinovou zúčtovací sazbou na pracovníka, je potřeba doložit kalkulací této hodinové sazby. **Variabilní**

h) **Silniční daň:** Zahrnuje sazby vyhlášené zákonem č. 16/1993 Sb., o silniční dani, ve znění pozdějších předpisů. V současné době jsou autobusy zabezpečující linkovou osobní vnitrostátní přepravu od silniční daně osvobozeny za předpokladu, že ujedou pro tento účel více než 80% kilometrů z celkového počtu kilometrů jimi ujetých ve zdaňovacím období. V této položce se uvádějí i předpokládané náklady spojené s platbou mýtného ve výši sazeb určených Nařízením vlády č. 484/2006 Sb. o výši časových poplatků a o výši sazeb mýtného za užívání pozemních komunikací.

**Fixní**

i) **Pojištění** (zákonné, havarijní): Zahrnuje předpokládané náklady na pojistné ze zákonné odpovědnosti za provoz autobusů podle platného zákona vztažené na linkovou autobusovou dopravu, včetně nákladů havarijního pojištění. Součástí je i povinné pojistné za pracovní úrazy a nemocí z povolání zaměstnanců, pojištění sedadel a poplatek za dálniční známky. Oprávněnost výše pojištění je nutné doložit pojistnými smlouvami.

**Fixní**

j) **Cestovné:** Zahrnuje předpokládané náklady podle zákona č.119/1992 Sb., o cestovních náhradách, ve znění pozdějších předpisů, vztažené na zaměstnance, jejichž mzdové náklady jsou uváděny v položce "Přímé mzdy" (platnost do 31.12.2006). Zahrnuje předpokládané náklady podle zákona č.262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů, vztažené na zaměstnance, jejichž mzdové náklady jsou uváděny v položce "Přímé mzdy" (platnost od 1.1.2007).

**Variabilní**

k) **Odvody do fondů**: Zahrnuje předpokládané náklady zaměstnavatele na příspěvky vztahující se ke mzdám vyplacených zaměstnancům v položce "Přímé mzdy", a to ve výši stanovené zákony č. 589/1992 Sb., o pojistném na sociální zabezpečení a příspěvku na státní politiku zaměstnanosti, ve znění pozdějších předpisů, a č. 592/1992 Sb., o pojistném na všeobecné zdravotní pojištění, ve znění pozdějších předpisů. Jedná se tedy o náklady spojené s pojistným na sociální zabezpečením a příspěvkem na státní politiku zaměstnanosti, a dále pojistné na všeobecné zdravotní pojištění. Do kalkulace nesmí být zahrnovány náklady nad rámec zákonem stanovené povinnosti. **Variabilní**

l) **Jiné ostatní přímé náklady**: Zahrnuje předpokládané ostatní přímé náklady, které lze vztáhnout k autobusové dopravě, avšak nelze je ve většině případů přiřadit konkrétnímu vozidlu. Jedná se zejména o náklady na provoz nocležen, náklady na provoz autobusových nádraží a předprodejních zařízení, školení řidičů, udržování a provoz zastávek a označníků, informatiku, AMS, provoz služebních vozidel, úroky z úvěrů včetně poplatků (pouze investičních, provozní úvěr v ZVS by mohl být čerpán jen v případě, že dopravce nemá hrazeny náklady spojené se zajištěním ZVS), technické prohlídky autobusů, pronájem infrastruktury vztahující se k veřejné linkové dopravě, poplatky za užívání autobusových nádraží, školení, vzdělávání a lékařské prohlídky zaměstnanců, jejichž mzdové náklady jsou uváděny v položce "Přímé mzdy".

**Fixní**

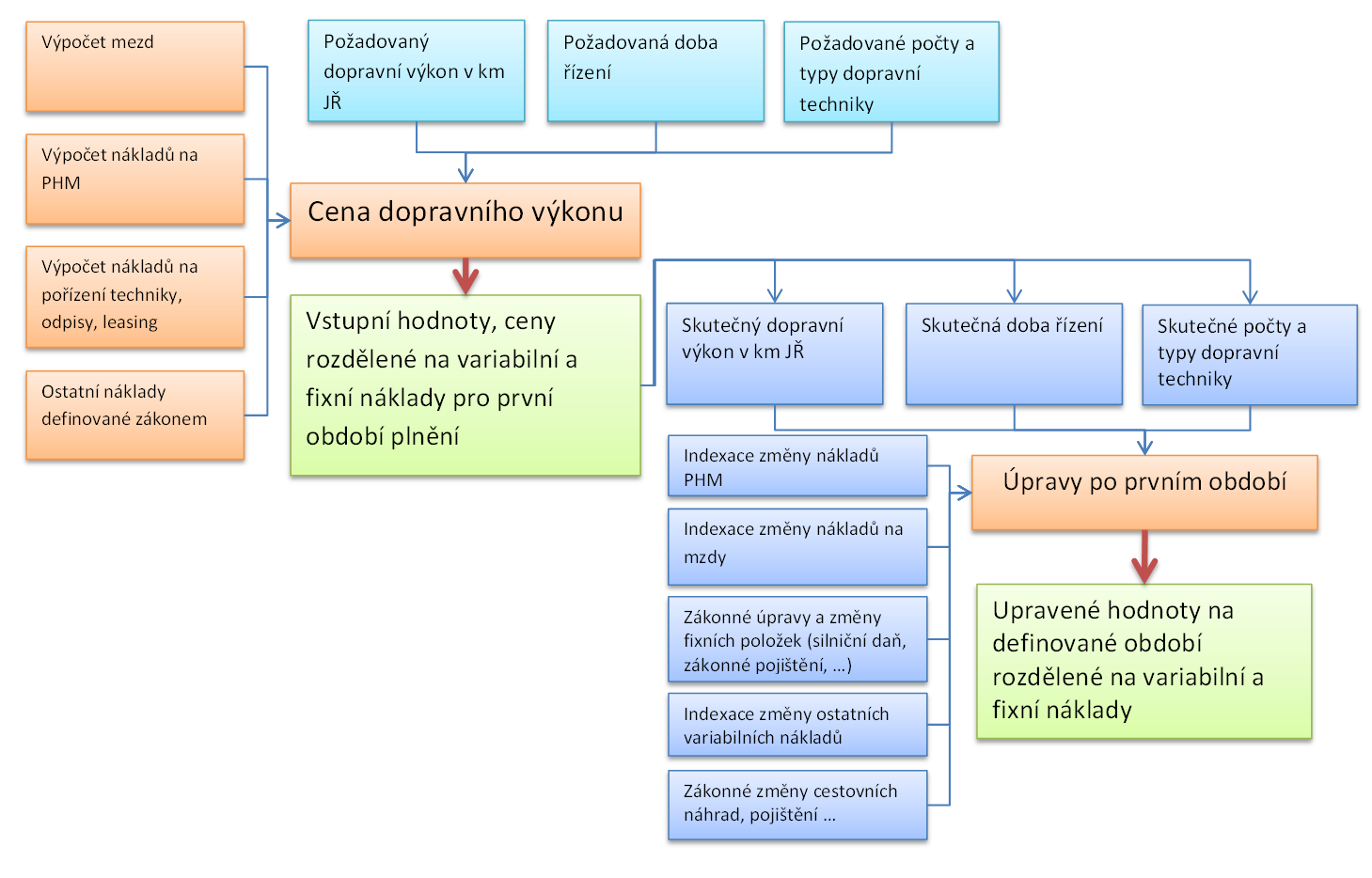
m) **Provozní režie**: Zahrnuje předpokládané náklady osobní, věcné a finanční vznikající provozem autobusové dopravy, nebo se autobusová doprava na jejich vzniku podílí, které nelze určit v závislosti na smluvním objemu dopravních nebo přepravních výkonů a nebyly uvedeny v předchozích položkách. Jedná se o režijní náklady vlastního střediska autobusové dopravy (provozní režie) a podílu režie správní, který odpovídá autobusové dopravě.

**Fixní**

n) **Provozní náklady celkem**: Jedná se o součet položek, uvedených pod písmeny a) až m) a jde tedy o předpokládané ekonomicky oprávněné náklady.

Ve zjednodušené formě je možné sestavit kalkulaci ceny dopravního výkonu dle následujícího obrázku:

Obr.2– Proces stanovení CDV



## E4.2. Cena dopravního výkonu

Cena dopravního výkonu je především tvořena z následujících významných položek, které lze exaktně definovat a vypočítat:

**Náklady na mzdy řidičů** (jsou exaktně odvoditelné od dopravního výkonu, JŘ a počtu hodin práce řidiče) příp. akceptují situaci na trhu práce v této kategori

**Náklady na odpisy nebo leasing** nutného počtu dopravní techniky (jsou exaktně odvoditelné od požadovaného dopravního výkonu (maximální počet spojů v pracovním dni ve školním vyučování). Platí zásada, že jedno vozidlo může být v jednom časovém okamžiku pouze na jednom spoji.

**Náklady na pohonné hmoty**, které jsou nutné pro zabezpečení pohybu vozidel (jsou exaktně odvoditelné od požadovaného dopravního výkonu a počtu dopravních prostředků definovaného typu vozidla)

**Náklady na mzdy ostatních pracovníků**, kteří zabezpečují realizaci dopravního výkonu (THP, obslužný personál,…). Náklady jsou exaktně odvoditelné od struktury společnosti a definice mzdového ohodnocení jednotlivých funkcí.

**Ostatní nákladové položky** je možné definovat pomocí:

- poměrových hodnot

- definovat metodou zkušených praktiků

- definovat na základě dostupných statistik DOP

Je však skutečností, že významné nákladové položky výše uvedené tvoří až 60 – 70 % ceny dopravního výkonu. Definovat zcela exaktně ostatní položky je možné až po zahájení skutečného provozu.

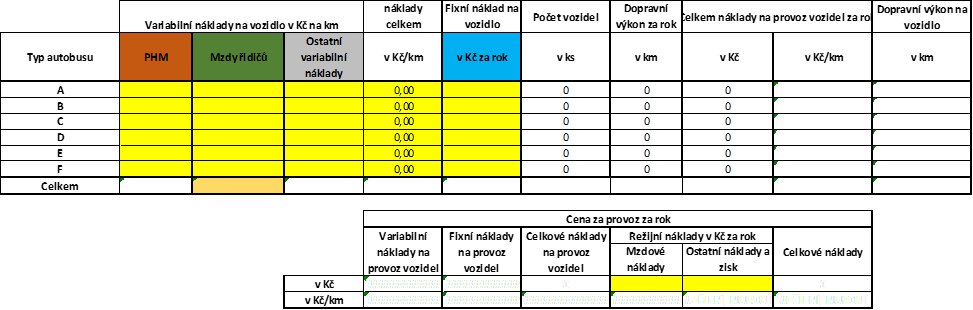
Pro sestavení odhadu ceny dopravního výkonu je zvolena metoda exaktního vyjádření významných položek a odborný odhad ostatních položek. Pro sestavení modelu ceny dopravního výkonu jsou dále stanoveny dva výše zmíněné typy nákladů:

**Variabilní náklady** – náklady spojené s hodnotou dopravního výkonu, kdy platí zásada, jestliže dopravní výkon roste, pak poroste i hodnota nákladové položky.

**Fixní náklady** – jsou náklady, které jsou konstantní při jistých hodnotách odchylek dopravního výkonu.

Pro sestavení modelu byla stanovena základní struktura ceny dopravního výkonu v následující podobě:

Tabulka 34 – Základní struktura modelu CDV



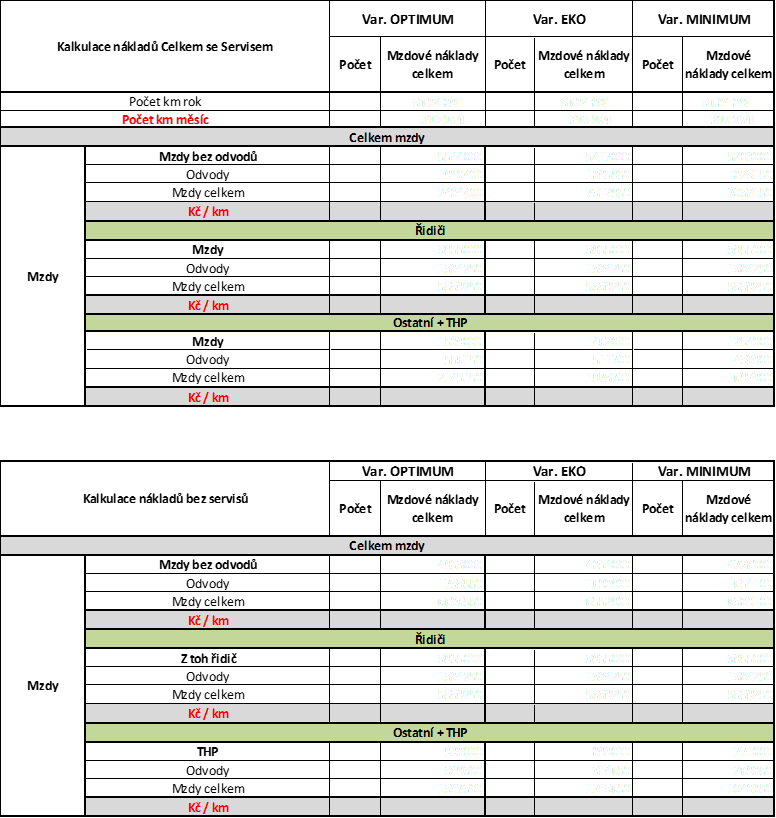
Pro sestavení modelu jsme jako první definovali hodnoty **mzdových nákladů na řidiče**. Pro úplnost jsou uvedeny mzdové složky jak je předepisuje zákon (viz.tab.34). U tohoto nákladu je velmi citelné právě působení tržního prostředí, které zákonné limity často převyšuje. Z tohoto důvodu byly použity hodnoty z tabulek níže akceptující tento vliv.

Tabulka 35 – Jednotlivé složky mzdových nákladů dle zákona (v Kč)



Dále **mzdové náklady ostatních pracovníků** byly odvozeny z definované struktury a mzdového zařazení (viz níže)

Tabulka 36 – Mzdové náklady společnosti v členění Celkem, řidiči a ostatní



Pro výpočet nákladů na PHM byla použita mezinárodně uznávaná metoda SORT3 pomocí které jsou stanovovány reálné spotřeby v různých režimech provozu přesně stanovených typů vozidel. Aplikovaná studie byla prováděna v r.2017 a výsledné hodnoty jsou uvedeny v následující tabulce.

Tabulka 37 – Spotřeby PHM

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Tabelovaná spotřeba PHM podle typů vozidel (velikosti)** | | |  |  |
| **Kategorie autobusů** | **Označení kategorie** | **Počet sledovaných vozidel** | **Průměrná spotřeba sledovaných vozidel** | **Upravená spotřeba SORT 3 (medián)** |
|  |  |  | [litry / 100 km] | [litry / 100 km] |
| Autobus malý | **M1** | 11 | 12,57 | 12,2 |
| Autobus malý+ | **M2** | 2 | 14,45 | 14,4 |
| Autobus střední | **S** | 29 | 22,13 | 21,9 |
| Autobus velký | **V1** | 39 | 23,53 | 22,8 |
| Autobus velký+ | **V2r** | 89 | 28,63 | 26,4 |
| Autobus velký+ | **V2c** |  | 29,15 | 27,36 |
| Autobus velký++ | **V3r** | 1 | 35,93 | 32,7 |
| Autobus velký++ | **V3C** |  | 36,80 | 33,1 |

Pro stanovení CDV resp. položkových nákladů v horizontu 10 let bylo pro modelaci použito indexačních dat dle Českého statistického úřadu známých v r.2018.

Tabulka 38 – Indexace vybraných položek



### **E4.2.1 Výpočet ceny dopravního výkonu – Českolipsko**

**Náklady na mzdy**

Tabulka 39 – Kalkulace mzdových nákladů všech kategorií se servisem a bez servisu



Tabulka 40 – Struktura ostatních významných nákladů – Českolipsko (Kč/km)



Z uvedených hodnot je patrné, že náklady za **uvedené složky** představují při zvolení varianty **bez vlastního servisu** se zápočtem oprav a náhradních dílů formou full servisu, při nakoupení vozidel na bankovní úvěr, hodnotu **33,46**  Kč / km.

*Varianty opravárenství resp. nákladů*:

Náklady za uvedené položky v případě **vlastního servisu** budou náklady vyšší, protože hodnota oprav je určena z nákladů na servis celkem a budou **36,12** kč/km

Náklady v případě využití **leasingu** při zachování struktury **se servisem** nebo hodnotou práce představují náklady **36,73** Kč / km

Pokud bude zvolena varianta **pronájmu** (OL) vozidel, dojde k úspoře vlastních nákladů na opravy a náhradní díly (dle definovaných podmínek pronájmu) a celková cena bude **40,03**Kč/km.

Odhad ostatních nákladů byl proveden metodou kvalifikovaného odhadu s využitím statisticky dostupných dat DOP.

Tabulka 41 - Celkové odhadované náklady Českolipsko – var.nákup na úvěr bez servisů – nová vozidla



Tabulka 42 – Odhad celkových nákladů na dobu 10 let - Českolipsko



### **E4.2.2. Výpočet ceny dopravního výkonu Liberecko S + J**

**Náklady na mzdy**

Tabulka 43 Kalkulace mzdových nákladů všech kategorií se servisem a bez servisu



Tabulka 44 – Struktura ostatních významných nákladů – Liberecko (v Kč/km)



Z uvedených hodnot je patrné, že náklady za **uvedené složky** představují při zvolení varianty

**bez servisu** se zápočtem oprav a náhradních dílů, při nakoupení vozidel na bankovní úvěr, hodnotu **35,37** Kč / km

*Varianty opravárenství resp. nákladů*:

Náklady za uvedené položky v případě **vlastního servisu** budou náklady vyšší, protože hodnota oprav je určena z nákladů na servis celkem a budou **37,97** kč/km

Náklady v případě využití **leasingu** při zachování struktury **se servisem** nebo hodnotou práce představují náklady **38,58** Kč / km

Pokud bude zvolena varianta **pronájmu** (OL)vozidel, dojde k úspoře vlastních nákladů na opravy a náhradní díly (dle definovaných podmínek pronájmu) a celková cena bude **41,45** Kč/km.

Odhad ostatních nákladů byl proveden metodou odborného odhadu s využitím statisticky dostupných dat DOP.

Tabulka 45 Celkové odhadované náklady Liberecko S+J – var. nákup na úvěr bez servisů – nová vozidla



Tabulka 46 – Odhad celkových nákladů na dobu 10 let – Liberecko S+J.



#### **E4.2.3. Závěr**

Výsledné předpokládané ceny dopravního výkonu v sobě zahrnují kompletní obnovu vozového parku ve 12-ti leté periodě. Velmi důležitým aspektem je v tomto systém údržby vozidel, který bude jistě předmětem dalšího vyjednávání. Z tohoto důvodu jsou související předpokládané náklady zpracovány variantně – s vlastním servisem nebo prováděným dodavatelskými způsoby. Konečné hodnoty rozhodujících nákladů na km vybraných položek - mzdy, PHM, pořízení a údržba vozidel jsou pro přehlednost uvedeny v následující tabulce.

Tabulka 47 – Přehled předpokládaných nákladů rozhodujících položek



# E5. Zřizovací náklady

Zřizovací náklady v sobě zahrnují pouze mzdové náklady pro období obsazování pozic zaměstnanců dle kap.F4.1, náklady na pořízení techniky před zahájením provozu a ostatní očekávané výdaje. Tzn.20% spoluúčast na nákup potřebného počtu autobusů formou úvěru, nutná režijní vozidla, nájmy apod .

Tabulka 48 – Zřizovací náklady



Tyto výdaje by bylo nutné zajistit k dispozici před aktivitami vedoucími k vlastnímu zahájení provozu.

F. oblast personální

**F 1. organizační uspořádání**

Vývoj společnosti předpokládá možné postupné rozšiřování působnosti vnitřního dopravce po jednotlivých oblastech LK až do konečného stavu zabezpečující dopravní obslužnost např.na území celého Libereckého kraje. Níže znázorněná a popisovaná organizační řešení ukazují možné způsoby řízení jak jednotlivých samostatných celků-oblastí, tak následného spojení těchto v jednu funkční organizaci.

F 1.1. Cílový stav společnosti (všechny regiony)

Možné organizační řešení pozic je zřejmé již z organigramu v kap. B 2, kde jsou znázorněny základní podřízené vazby. V této kapitole jsou k těmto doplněny konkrétní počty pracovníků pro jednotlivé oblasti vč. jejich rámcového mzdového zařazení. U této problematiky nejsou uvažovány příp. rozdíly vyplývající z geografického rozložení a s tím související možnosti různé ceny na trhu práce. Organigram je vždy doplněn tabulkou mzdových nákladů pro příslušnou oblast zpracovanou ve třech variantních úrovních – OPTIMUM, EKO a MINIMUM. Tyto verze vyjadřují personální potřebu a případné kumulace pozic. Verze MINIMUM bude vždy však na úkor kvality zabezpečovaných činností a lze tuto uvažovat mimořádně pouze na přechodná období.

Nedojde-li z jakéhokoli důvodu k postupnému připojení všech oblastí LK budou pro vlastní náběh provozu uvažovány organigramy samostatných oblastí. Synergické možnosti a z nich plynoucí efekty pak budou uplatňovány postupně dle konkrétních oblastí a potřeb.

Obr.3 - Organigram-CÍLOVÝ STAV vč. Mzdových pásem



Tabulka 49 - MZDOVÉ MĚSÍČNÍ NÁKLADY - dle úseků a kategorií, Všechny oblasti



F 1.2. Jednotlivé regiony

Organizační uspořádání v jednotlivých regionech-oblastech vychází z nutné potřeby zajištění všech základních a požadovaných činností souvisejících se zabezpečením dopravní obslužnosti dané oblasti. V samostatných - oblastních verzích nepředpokládá žádnou podporu centrálně spravovaných činností. Organigram je vždy doplněn mzdovými pásmy a dále pak tabulkou s předpokládanými mzdovými náklady pro příslušnou oblast zpracovanou opět ve třech variantních úrovních – OPTIMUM, EKO a MINIMUM. Tyto verze vyjadřují personální potřebu a případné kumulace pozic. Verze MINIMUM bude vždy však na úkor kvality zabezpečovaných činností a lze tuto uvažovat mimořádně pouze na přechodná období. Mzdové hladiny jsou nastaveny dle úrovní v příslušných kategoriích na trhu práce v r.2018 (vč. řidičů).

Pro oblast Východ-Jablonecko a Východ-Turnovsko, Semilsko byly sice podklady zpracovány, ale vzhledem k aktuálnímu vývoji situace nejsou již v této analýze prezentovány.

**F 1.2.1. oblast liberecko-samostatné**

Pro personální pokrytí oblasti Liberecka jsou uvažovány předpoklady popsané v kapitole C 2. a dále spojení oblastí Sever a Jih neboť vytvořením zázemí byť jen pro jednu z těchto oblastí jsou zabezpečeny i veškeré funkce pro oblast druhou. Z hlediska personálního obsazení je tedy výhodné využití synergických efektů a posuzovat tuto oblast jako jeden celek. Dále pak je uvažována správa a provoz AN v Liberci a provoz vlastního servisu.

Obr. 4 - Organigram - Oblast LIBEREC vč. mzdových pásem



Tabulka 50 - Mzdové měsíční náklady dle úseků a kategorií, Liberec Sever+Jih



**F 1.2.2. Oblast Českolipsko-samostatné**

Pro oblast Českolipska a jejího personálního obsazení je mimo jiné uvažován i předpoklad obsazení servisu vlastními pracovníky a bez správy autobusových nádraží.

Obr. 5 - Organigram - Oblast ČESKOLIPSKO vč. mzdových pásem



Tabulka 51 - Mzdové měsíční náklady dle úseků a kategorií, Českolipsko



# **F2 Předpokládané zdroje pracovníků**

Vzhledem k deklarované spolupráci dopravců oblastí Liberecka a Českolipska, u kterých je plánováno zahájení zabezpečení provozu formou vnitřního dopravce, lze uvažovat o získání zaměstnanců v duchu příslušných ustanovení Zákoníku práce. Hlavní fakta této problematiky jsou uvedeny v následujících bodech:

* V případě převodu činnosti nebo části činnosti zaměstnavatele dle ustanovení § 338 odst. 2 zákoníku práce, přecházejí práva a povinnosti z pracovněprávních vztahů v plném rozsahu na přejímajícího zaměstnavatele.
* K přechodu práv a povinností z pracovněprávních vztahů dochází ze zákona, bez souhlasu zaměstnanců a bez nutnosti rozvázání pracovního poměru zaměstnanců s dosavadním zaměstnavatelem a uzavření nových pracovních smluv s přejímajícím zaměstnavatelem.
* Přechod práv a povinností se vztahuje pouze na pracovněprávní vztahy trvající ke dni převodu, nikoliv na pracovněprávní vztahy, které před uskutečněním převodu skončily a/nebo na pracovněprávní vztahy, které u převádějícího zaměstnavatele vzniknou po uskutečnění převodu.
* Zaměstnanec je oprávněn ukončit pracovní poměr před přechodem práv a povinností tak, že pracovní poměr skončí nejpozději dnem, který předchází dni nabytí účinnosti přechodu práv a povinností nebo dni nabytí účinnosti přechodu výkonu práv a povinností z pracovněprávních vztahů.

Jelikož existuje riziko, že nemusí být tímto způsobem naplněny potřebné stavy pracovníků bude nutné v dostatečném předstihu zahájit informační kampaň a nábor zejména nových řidičů.

Dalšími cestami získání pracovních sil na trhu práce mohou být např. i agenturní zaměstnávání dle § 307a a násl. zákoníku práce, jako možnost zaměstnávání, kdy agentura práce dočasně přiděluje svého zaměstnance k výkonu práce jinému zaměstnavateli. Příp. dále se lze zaměřit i na aktivní spolupráci s úřady práce a následnou možností rekvalifikace potenciálních zaměstnanců. Tyto iniciativy budou jistě žádoucí i do budoucna zejména právě v oblasti řidičů, jejichž věková struktura u stávajících dopravců je pro nadcházející období alarmující. V případě ČSAD Česká Lípa je **40%** řidičů starších 60ti let, v ČSAD Liberec je to pak **24%**!

Tabulka 52 – Věkové složení řidičů dopravce ČSAD Liberec.



Tabulka 53 – Věkové složení řidičů dopravce ČSAD Česká Lípa



# **F3 Zpracování systému odměňování**

Systém odměňování všech zaměstnanců předpokládá vždy rozdělení celkové odměny na část fixní a nadstavbovou. Fixní část musí splňovat povinná zákonná minima a zároveň akceptovat tržní prostředí dané oblasti a kategorie. Nadstavbová část musí vždy plnit motivační funkci (tzn. např. u TH pracovníků 30-50% fixní mzdy u dělnických kategorií 15-20%) dle úseku na, kterém je pracovník zaměstnán a dle tohoto principu musí být nastaveny i její ukazatele. Ukazatele pak musí být srozumitelné a jasné každé úrovni zaměstnanců a v množství, které neznehodnocuje jejich přehlednost. Podíl nadstavbové části vůči části fixní je u každé kategorie zaměstnanců nastaven různě, vždy však dle toho, jak podstatným způsobem daný pracovník ovlivňuje kvalitu příp. ekonomické ukazatele společnosti.

Nadstavbová odměna managementu společnosti musí býti vždy dle plnění hospodářského výsledku příp. plánu a minimálně ve čtvrtletním horizontu s vazbou na celoroční plnění. Odměny statutárnímu vedení a nejvyšším představitelům náleží pak dle splnění ročních úkolů.

# **F4 Časová osa náboru zaměstnanců**

Kvalitní příprava a zabezpečení veškerých činností souvisejících s náběhem provozu je jednou z klíčových úloh pro management firmy na počátku poskytování služby dopravy pod hlavičkou nově vzniklé společnosti. Kvalita tohoto procesu bude výrazně ovlivňovat celkové vnímání veřejnosti – zákazníků a pohled na tuto významnou změnu zabezpečovanou Krajským úřadem a v neposlední řadě vnímání úlohy Krajského úřadu jako takového. I z tohoto důvodu je tomuto období nutné věnovat maximální péči a pozornost.

## F 4.1.Oblast Liberecka i Českolipska

Pro naplňování jednotlivých pozic organigramu je klíčový termín zahájení vlastního provozu dopravy dané oblasti (den „D“). Doposud předpokládaným počátkem je v daném případě pro oblast Liberecka 1.1.2020 a pro oblast Českolipska 1.1.2021. Dojde-li v tomto ke změnám pak se analogicky k novému termínu posunou i termíny dne D. V každém případě bude pro plynulý náběh a zabezpečení veškerých přípravných prací postupovat v náboru zaměstnanců minimálně dle následujícího časového schématu:

D - 3-4 měsíce: ředitel, finanční manager a provozně technický manažer, sekretariát

D - 2-3 měsíce: vedoucí dopravy, dispečeři dopravy, dopravní specialista, vedoucí technik, personalista, IT technik, finanční účetní, účetní, mzdová účetní, controling, vedoucí servisu

D - 1-2 měsíce: řidiči autobusů, provozní technik, mistři dílny, mechanici, údržbáři, pracovníci předprodejů, informací, pokladní

D -2 měsíce: zahájení příslušných školení řidičů, dispečerů apod. vč. zahájení testovacích provozů potřebného SW vybavení a systémů (informační a odbavování)

G. Rizikové faktory změny systému zajištění dOpravní obslužnosti

V rámci SWOT analýzy již nejsou řešeny otázky související s vhodností či nevhodností principu vnitřního dopravce pro poskytování služby dopravní obslužnosti kraje, ale vlivy, které se mohou objevit během samotného období změny-příprav, zahájení, ale i reálného provozu. Vzhledem k tomuto bezprecedentnímu kroku lze očekávat reakce z různých směrů a oblastí. Níže jsou uvedeny oblasti, u kterých lze očekávat aktivity či dopady s velkou mírou pravděpodobnosti.

# **G1 SWOT ANalýza**



1. Závěr

Z provedené Analýzy potřeb pro zahájení a zabezpečení dopravní obslužnosti Libereckého kraje formou vnitřního dopravce vyplývají a byly posuzovány možné základní přístupy jak k organizaci nově vzniklé společnosti Autobusy LK, s.r.o., dále např. k právním problematikám souvisejícím se zadáváním následných zakázek vnitřnímu dopravci tak i k ekonomickým otázkám okolo pořízení dopravní techniky s vazbou na následnou cenu dopravního výkonu. Analýza se již nezabývala zvolenou formou vnitřního dopravce, kde z korporačního srovnání právních forem a.s. s s.r.o. již dříve vyplynulo, že zejména z důvodu větší flexibility, je pro počáteční období náběhu provozu pro vnitřního dopravce již krajem zvolená forma společnosti s ručením omezeným vhodnější. Po tomto počátečním období lze, zejména z daňových a účetních aspektů, však zvážit transformaci na a.s.

V úvodních, popisných pasážích analýzy jsou shrnuty všechny oblasti LK. Vzhledem však k vývoji situace v jeho východní části (Jablonecko, Turnovsko a Semilsko) během zpracovávání byla zejména ekonomická část již zaměřena pouze na oblast Liberecka (společně S+J) a Českolipska. Pouze pro tyto regiony se v danou chvíli předpokládá zabezpečení dopravní obslužnosti formou vnitřního dopravce. Právními rozbory i dodavateli autobusů byla potvrzena reálnost plánovaného termínu zahájení k 1.1.2020, kdy oběma dopravcům končí stávající smluvní vztahy. Optimální pro zahájení provozu vnitřním dopravcem by byl postupný náběh s ročním posunem, lze ale za určitých předpokladů zvládnout i obě oblasti společným termínem zahájení. Tímto předpokladem by bylo plynulé převzetí alespoň jednoho stávajícího dopravce. Při případném zablokování aktivit vedoucích k nabytí stávajících dopravců resp. jejich zázemí ze strany ÚOHS, by nevznikl problém z hlediska organizace, kdy by byly veškeré služby vč. vlastního zázemí najímány, ale problematickým by mohlo být zajištění kapacit na samém počátku.

Rozhodujícím pro další postup bude také stanovení základního principu spolupráce mezi ALK a LK. V současné chvíli jsou zákonné podmínky pro aplikaci vertikální spolupráce (in-house) dle ZZVZ naplněny a LK je při splnění podmínek ZVSPC oprávněn uzavřít smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících přímým zadáním. V takovém případě je smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné osobní linkové dopravě uzavírána s dopravcem přímo, bez provedení předchozího nabídkového řízení dle ZVSPC nebo zadávacího řízení dle ZZVZ. S ohledem na uvedené je uzavření smlouvy s vnitřním provozovatelem suverénním rozhodnutím LK a není možné činit v období před uzavřením předmětné smlouvy žádné alternativní nabídky. Vzhledem k již nastavenému a propracovanému systému zajišťování dopravní obslužnosti, kdy má LK ve spolupráci s koordinátorem více rozhodujících věcí pod kontrolou (tarify, tržby, jízdní řády, standardy kvality apod.), je žádoucí zadávání této Veřejné zakázky na služby formou smlouvy v takzvaném „brutto“ režimu.

Významným aspektem celého tohoto projektu je i zlepšení kvality poskytované služby, kterou zákazník-cestující posuzuje zejména, mimo četnosti spojů, také dle stavu dopravní techniky. V tomto není u stávajících dopravců uspokojivý stav a průměrné stáří autobusů je velmi vysoké. Analýza se tedy zabývala i ekonomickým rozborem možných variant pořízení potřebných autobusů v požadované úrovni výbav a nutných počtech k zahájení projektu. Pro modelaci byl nastaven 12-ti letý cyklus obnovy v šesti typech autobusů. Při akceptaci těchto podmínek bude nutné pořídit na počátku celkem cca 70 vozidel (pro obě oblasti). Jako nejefektivnější formou pořízení jednoznačně vychází varianta nákupu na úvěr, která umožňuje maximálně využít jednak daňových výhod a v kombinaci s případným odprodejem po ukončení daňových odpisů je možné takto pořízené vozidlo prodat za tržní cenu a získat tím prostředky, které ve spojení s daňovou optimalizací mohou tvořit více než 50 % kupní ceny nového vozidla. Využíváním tohoto nástroje by bylo možné nastavit pravidelnou roční obnovu již po prvním 12-ti letém cyklu. Nákup na počátku předpokládá 20% akontaci (cca 80-90 mil.) a záruku na úvěr ze strany LK. Záruky na úvěr se ze strany kraje standardně neposkytují, předpokládá se, že bude bance stačit smluvní vztah na deset let mezi ALK a LK. Pokud by tomu tak nebylo, tak samozřejmě není v možnostech ALK toto bez účasti LK vyřešit a nebylo by možné obnovu realizovat daným způsobem. Závěrem ekonomické části analýzy byly modelovány CDV s ohledem na očekávaný vývoj indexovaných položek, zvolenou formu pořizování autobusů v počátku, ale i obsazení a započtení všech potřebných pozic k zabezpečení kvalitní služby. Se zahájením provozu se tyto očekávané náklady budou pohybovat celkem okolo 40 resp.41 Kč/km vč. veškerých souvisejících výdajů. Cena se nijak nevymyká zjišťovaným cenám připravovaných projektů obdobného charakteru. Během deseti letého období bude pak tato cena růst dle indexů ČSÚ. Před vlastním zahájením aktivit vedoucím k  zahájení provozu by bylo nutné pro ALK zajistit předpokládané zřizovací prostředky ve výši 40 (LB) resp.79 (CL) mil. Kč, které pokryjí zejména akontaci nákupu potřebného množství autobusů, mzdy a ostatní nutné výdaje.

Důležitou oblastí je personální obsazení společnosti, které předpokládá u nejdůležitější kategorie řidičů přechod na konci platnosti stávajících smluv k vnitřnímu dopravci ALK. Situace na trhu práce v této kategorii a fakt, že 30% stávajících řidičů je starších 60ti let bude ve velmi krátké době výzvou pro management jak tyto zaměstnance nahradit.

Závěrečná SWOT analýza připravované změny systému zajištění dopravní obslužnosti poukazuje na předpokládané efekty a reakce, které lze očekávat. Doprava byla, je a vždy bude politikum, na kterém se budou střetávat pozitivní i negativní reakce odborné i laické veřejnosti. V každém případě se jedná o precedentní projekt v rámci celé ČR se všemi riziky, ale zároveň je i velikou příležitostí k výraznému posílení image kraje a zatraktivnění dopravy s cílem zvýšeného zájmu o její využívání.

1. [↑](#footnote-ref-1)