



vaše značka:
naše značka:
vyřizuje:
telefon:
datum: 05. září 2016

Primátorka Statutárního města Ústí nad Labem
Ing. Věra Nechybová
Velká Hradební
Ústí nad Labem, 401 00

Finanční postavení společnosti

Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s. (dále jen „DPMUL“) v současné době zajišťuje dopravní obslužnost na základě platné smlouvy uzavřené se Statutárním městem Ústí nad Labem. Dopravní obslužnost je zajišťována ve všech městských částech spadajících do katastrálního území města Ústí nad Labem.

DPMUL dlouhodobě vykazuje **nesoulad mezi objednanými službami městské hromadné dopravy a jejich úhradou.**

Představenstvo společnosti a její management usiluje o narovnání finančních vztahů mezi DPMUL a objednatelem městské hromadné dopravy, tedy Statutárním městem Ústí nad Labem (dále jen „SMUL“) tak, aby nedocházelo ke kumulaci neuhrazené ztráty minulých let, resp. ke každoročnímu deficitu hospodaření společnosti.

Jako první krok představenstvo společnosti zadalo externí auditorské firmě zpracování finančně-ekonomické analýzy, personálního auditu a právní analýzy k vyloučení pochybností o špatném hospodaření DPMUL. Analýza společnosti byla vypracována dne 23. září 2015 a kromě výše jmenovaných analýz obsahovala i komparaci s jinými dopravními podniky v ČR, která poukázala na nejnižší kompenzaci pro DPMUL ze strany SMUL na 1 mkm (místokilometr). Externí auditorská firma se zaměřila i na některé vybrané aspekty hospodářské činnosti (např. čerpací stanice CNG), přesně dle konkrétních požadavků některých členů představenstva. Závěry externí analýzy DPMUL projednalo představenstvo společnosti na svém 8. řádném jednání dne 14. října 2015 (příloha č. 1). Výstupem externí analýzy DPMUL je soubor opatření, projednaný v Radě města Ústí nad Labem jako závazný dokument pro obě smluvní strany (příloha č. 2). Soubor opatření je „živý“ dokument, jehož plnění ze strany DPMUL je kontrolováno představenstvem společnosti v pravidelných čtvrtletních intervalech.

Součástí souboru opatření je také prověření stávajícího rozsahu dopravní obslužnosti, tzn. porovnání výsledků dopravních průzkumů z roku 2013, zachování definovaného standardu přepravy v dopravních prostředcích a na základě zjištěných hodnot zpracování návrhu optimalizace rozsahu dopravní obslužnosti, včetně dalších doporučení (příloha č. 3).

Součástí souboru opatření bylo i přijetí takových opatření, aby byly v roce 2016 sníženy provozní náklady oproti roku 2015 o 3 500 000,- Kč. Externí analýza DPMUL konstatovala, že náklad DPMUL na 1 mkm je srovnatelný s nákladem srovnávaných dopravních podniků. Příloha č. 4 prokazuje postupné snižování provozních nákladů, ke kterému došlo především ve spotřebě materiálu (přímý materiál, pohonné hmoty, energie, služby), a to i přes zvýšení nákladů na pojištění nově nakoupených autobusů a trolejbusů. Z přílohy č. 4 je patrná i meziroční úspora osobních nákladů. Zároveň příloha č. 4 prokazuje plánované snížení provozních nákladů na rok 2016. Ceny důležitých nákladových vstupů jsou fixovány na aktuální nízké úrovni (nákupem silové elektřiny pro rok 2017 na energetické burze v kooperaci s Dopravním podnikem měst Liberec a Jablonec nad Nisou a použitím moderních zajišťovacích nástrojů

jako je komoditní collar u nafty a úrokový swap). Částečně má na pokles provozních nákladů v roce 2015 vliv krácení objednávky příměstské dopravy o 2/3 stavu km roku 2014, kdy poklesly výnosy za příměstskou autobusovou dopravu (dále jen „PAD“) z původních průměrných cca 25 551 000,- Kč na 8 044 125,- Kč v roce 2015. Nelze však konstatovat, že rozdíl těchto hodnot je přímo úměrný úspoře nákladů, poněvadž došlo k úspoře pouze přímých a mzdových nákladů spojených s PAD, zatímco fixní náklady zvýšily náklad na 1 km MHD. Naopak s přijetím cizích zdrojů na obnovu vozového parku se zvýšily finanční náklady.

DPMUL dne 14. 4. 2016 předal paní primátorce a vedení města dokument s vyčíslením podstatných vlivů na hospodaření společnosti a jejich vývoje od roku 2010 (příloha č. 5). Z tohoto dokumentu je patrný nesoulad mezi výší kompenzace a její potřebou.

Na hospodaření společnosti má kompenzace (úhrada prokazatelné ztráty) ze strany SMUL zásadní vliv. Její výše je dána vyhláškou Ministerstva dopravy č. 296/2010 Sb., o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace. Finanční model je nedílnou součástí Smlouvy o závazku veřejné služby a úhradě prokazatelné ztráty z provozu městské hromadné dopravy ve Statutárním městě Ústí nad Labem, uzavřené dne 30. 11. 2009, ve znění jejich dodatků. Přílohou č. 6 je finanční model pro autobusovou a trolejbusovou trakci, který je přílohou dodatku č. 15 ze dne 06. 01. 2016. Přílohou stejného dodatku je i předběžný odborný odhad prokazatelné ztráty trolejbusových a autobusových linek MHD pro rok 2016 (příloha č. 7). Zde je velmi zřetelně vidět nesoulad mezi objednaným rozsahem MHD a jeho úhradou, ceteris paribus. Aktivní přístup DPMUL k této problematice se pokouší podrobně popsat tento materiál a jeho přílohy.

Dne 20. 6. 2016 se konalo 1. mimořádné jednání představenstva DPMUL v roce 2016 za účasti 2. náměstka primátorky SMUL Pavla Dufka, který ubezpečil přítomné o vnímání vážnosti situace a prezentoval rozhodnutí SMUL nastavit financování, resp. úhradu kompenzace tak, aby bylo zajištěno vyrovnané hospodaření DPMUL (příloha č. 8).

Do hospodaření společnosti, ne však do finančního modelu, vstupují i výnosy a náklady na provoz lanové dráhy. Lanová dráha je turistickou atrakcí, které přepraví bezmála 200 000 osob ročně. Kompenzace provozní ztráty z provozu lanové dráhy je dle Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících (lanová dráha) ze dne 9. 11. 2010 ve znění jejich dodatků 1 500 000,- Kč ročně. Náklady na provoz lanové dráhy jsou však vyšší než součet tržeb z jízdného, doplňkových služeb a kompenzace provozní ztráty, a tak samotná lanová dráha za dobu svého provozu vygenerovala kumulativní ztrátu k 31. 12. 2015 ve výši 7 637 422,- Kč.

V polovině roku 2016 končí její udržitelnost, a proto byl představenstvem akciové společnosti uložen úkol vypracovat Studii provozu LD Větruše (příloha č. 9) pro další období. Studie vychází ze skutečného stavu provozu LD Větruše za období od roku 2010 do současnosti. V současné době se jedná o pracovní verzi, která je projednávána ve vedení akciové společnosti a v představenstvu akciové společnosti. Kromě realizace uvedené Studie je nutné zajistit i pravidelný servis LD Větruše, který se bude postupně navyšovat s dobou jejího provozu. Při údržbě jsou realizovány měsíční kontroly a servis (vždy první pondělí v měsíci), roční pravidelné kontroly a servis (březen/duben a listopad), dále pak 3 leté a 6 leté prohlídky dle Návodu na provoz a údržbu zařízení. Dle jejich rozsahu a případné výměny opotřebovaných dílů se také bude měnit požadavek na výši úhrady Koncesní smlouvy (servisní smlouvy).

DPMUL je však toho názoru, že řešení ztrátovosti provozu lanové dráhy spočívá spíše ve zvýšení celkové atraktivity lokality Větruše (vzhledem k vysoké cenové elasticitě poptávky po přepravě tohoto typu a vzhledem k empiricky ověřené těsné korelaci mezi uspořádáním, např. atraktivní dětské akce na Větruši, a růstem tržeb). To však nevyklučuje realizaci dalších opatření, uvedených ve studii.

Do hospodaření společnosti vstupuje i zisk z vedlejší hospodářské činnosti. Ač je neustále vyvíjena snaha o jeho maximalizaci, není jeho vliv na hospodaření společnosti signifikantní.

DPMUL dne 1. 1. 2016 vstoupil do integrované dopravy DÚK a na dobu 2 let si smluvně zajistil tržbu na 1 km na referenční tržbě 25,66 Kč (kilometr MHD), od 1. 7. 2016 došlo k přepočtu na 1 tarifní

kilometr a referenční tržba je pro 2. pololetí 2016 a rok 2017 nastavena na hodnotě 28,- Kč/1 km. Celkový výnos 25,66 Kč x počet kilometrů MHD je stejný jako celkový výnos 28,- Kč x počet tarifních kilometrů. Počínaje rokem 2018 dojde k přepočtu referenční tržby v souladu se smlouvou mezi SMUL a Ústeckým krajem.

Příloha č. 10 ukazuje vliv dorovnání tržeb do referenční tržby za 1 km MHD na plánovaný výsledek hospodaření roku 2016. Plánovaný výsledek hospodaření letošního roku ovlivní i pokles nákladu spojeného s plánovaným, ale nerealizovaným zavedením elektronického odbavovacího systému a případné rozpuštění zákonných rezerv, tvořených na opravu majetku DPMUL. Z této přílohy vyplývá **potřeba navýšení kompenzace pro rok 2016 o 14 980 629,- Kč k vyrovnanému výsledku hospodaření.**

DPMUL ještě na počátku roku 2014 disponoval nejstarším vozovým parkem v ČR. V roce 2014 a 2015 došlo k částečné obnově vozového parku nákupem 26 ks trolejbusů a 30 ks autobusů s CNG pohonem. Na všechny vozy DPMUL obdržel dotaci, a to na trolejbusy z programu IPRM mobilita a na autobusy z Operačního programu životního prostředí. DPMUL uplatňuje v souladu se smlouvami o dotaci účetní odpis z kupní ceny vozu, ponížený o přijatou dotaci, po dobu 10 let. Odpis je tedy realizován z vlastních zdrojů DPMUL ve výši 27 807 116,- Kč ročně (příloha č. 11). O výši ročních odpisů spojených s obnovou vozového parku se navýšily roční náklady DPMUL (na dobu 10 let).

K strategii DPMUL patří i nastavení pravidelné obměny vozového parku nákupem 3 ks autobusů a 3 ks trolejbusů s využitím dotace ITI, realizovaného od roku 2018. Odpis zamýšlených obnovovacích investic se promítne do nákladů společnosti jejich zvýšením. Stejně tak se do predikce vývoje hospodaření do roku 2020 promítne zvýšená dluhová služba z přijatých cizích zdrojů na výše zmiňované nákupy a náklady na pojištění nakoupených vozů. Predikci střednědobého odborného odhadu kompenzace (příloha č. 12) výrazně ovlivňují mzdové náklady, kdy je potřeba v rámci stabilizace zaměstnanců zajistit postupné navýšování mezd tak, aby byla jejich výše srovnatelné s průměrnými hrubými mzdami zaměstnanců ostatních dopravních podniků. V rámci komparace mezd zaměstnanců dopravních podniků za 1. pololetí 2016 jsou na mzdy řidičů DPMUL vynakládány nejnižší mzdové náklady, resp. zaměstnanci DPMUL mají v rámci DP ČR nejnižší mzdy. (příloha č. 13)

V souvislosti s hospodařením DPMUL jsou rozšířeny některé „mýty“ či „iluzorní představy“, které se mnohdy nezakládají na reálných propočtech skutečných nákladů či výnosů DPMUL. Předestíráme, že náklady a výnosy spojené s provozem MHD vychází z finančního modelu, sestavovaného dle platné legislativy, a nejsou rovny nákladům a výnosům DPMUL.

1. Kdyby v sobotu, neděli a ve svátek jezdily místo trolejbusů autobusy, DPMUL by ušetřil 20 000 000,- Kč.

Celkový náklad na 1 km trolejbusové dopravy je dle finančního modelu (příloha č. 6) sice vyšší než na 1 km dopravy autobusové, ale přímý (provozní) náklad trolejbusové dopravy je o 3,38 Kč/1 km nižší než přímý náklad dopravy autobusové. Fixní náklady na obě trakce se v případě nahrazení trolejbusové dopravy dopravou autobusovou rozpočtou mezi najeté km ve všedních dnech, a proto nedojde k úspoře nákladů, ale naopak. Dojde k navýšení celkových přímých nákladů (za obě trakce) při průměrném počtu víkendových 892 135 km o 3 015 416,- Kč. Fixním nákladem trolejbusové trakce je 10 měníren a trolejové vedení, které podléhá nejen údržbě, ale i účetním odpisům, které se účtují bez vlivu počtu najetých km.

2. DPMUL generuje 800 000 km přejezdů mezi linkami a tím zvyšuje náklady společnosti o 16 000 000,- Kč

Roční přejezdy mezi linkami MHD jsou ve výši 34 451,03 km v přímých nákladech 756 544,62 Kč. Dopravní podnik sice najede 716 533 netarifních km ročně, ale tyto km obsahují kromě přejezdů také výjezdy a zátahy a ostatní manipulační km.

Přejezdy mezi linkami jsou ekonomicky výhodnější, než kdyby řidič čekal na „své“ lince a místo něj bychom platili jiného řidiče, vč. všech jeho ostatních zákonných nároků a nároků dle KS. Přímý náklad na 1 km provozu autobusu je 8,80 Kč (dle finančního modelu) a náklad na mzdu řidiče autobusu za každý 1 km je 12, 16 Kč. Minimálně již z výše uvedených přímých nákladů je zřejmé, že přejezd mezi linkami je výhodnější než platit 2 řidiče ve stejný čas. (Náklady na provoz autobusu byly aktualizovány dle finančního modelu skutečnosti 1. pololetí 2016.)

Počet km přejezdu mezi linkami za všední den	110,42
Počet km přejezdu mezi linkami za SO+NE	58,63
Počet všedních dní	252
Počet sobot a nedělí	113
Počet km přejezdu mezi linkami CELKEM	34 451,03
Čistý provozní náklad na km v Kč	21,96 Kč
CELKEM Kč za přejezdy mezi linkami	756 544,62 Kč

3. K úspoře by DPMUL dospěl zavedením prázdninového provozu po celý rok

Ano, jak prokazuje příloha č. 14, toto tvrzení se zakládá na pravdě. DPMUL by pak snížil náklady na MHD o 16 172 655,- Kč. Vzhledem k zapojení dopravy MHD do DÚK by došlo k poklesu tržeb o 9 639 576,- Kč. Celková úspora zavedení prázdninového provozu po celý rok by byla pouze 6 533 078,- Kč.

Ovšem cenou za tuto úsporu by bylo nesplnění standardu přepravy osob především v dopravních špičkách, což prokázal průzkum dopravní obslužnosti. DPMUL by v případě zavedení prázdninového provozu po celý rok nebyl schopen přepravit požadované množství občanů po všechny dny v týdnu především do škol a školských zařízení, k orgánům veřejné moci, do zaměstnání, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a k uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale udržitelnému rozvoji územního obvodu tak, jak mu ukládá zákon č. 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů.

4. Zavedení autobusové linky z Ústí nad Labem do Prahy by zlepšilo hospodaření DPMUL

Jak znázorňuje příloha č. 15, ani jízdné ve výši 119,- Kč při průměrné obsazenosti 25 osob každého z 8 spojů v pracovních dnech a 6 spojů o sobotách a nedělích by nepokrylo náklady spojené s provozem linky z Ústí nad Labem do Prahy a zpět.

5. S nákupem nových vozů došlo k úspoře provozních a mzdových nákladů

Je pravdou, že nákupem nových vozů došlo k částečné úspoře celkových přímých nákladů na materiál. Úsporu znázorňují tabulky s vývojem přímých nákladů za jednotlivé trakce dopravy (příloha č. 16).

S nákupem nových vozů došlo však k navýšení nákladů na výměnu olejů - používat je možné jen výrobcem schválené oleje. V případě uplatnění záruky, např. na nápravu, je ze strany výrobce rozbor oleje první činností. V případě použití neschválené varianty je záruka zamítnuta.

Navýšily se i náklady na pneumatiky na nové vozy - změnou poměru vozů směrem k nízkopodlažnosti jsme automaticky odsouzeni k vyšším nákladům. U 14Tr a 15Tr jsou pneumatiky rozměru 11R22,5 s délkou běhounu 3200mm. Na nízkopodlažních vozech 21Tr, 22Tr, 25Tr, 27Tr a 28Tr jsou již nízkoprofilové pneumatiky 275/70R22,5 s délkou běhounu 2900mm. Hloubka dezénu je v obou případech stejná. Ale už ze své podstaty, že je „kratší“ ujede o cca 10% méně. V našem případě je vše ještě znásobeno jednou hnací nápravou (25Tr, 27Tr) a tím nutností používat hrubší dezén z důvodu

záběru. Nájezd na hnací nápravě se pohybuje okolo 40.000km. V porovnání s 15Tr kde jsme najížděli a najíždíme 120 000 - 150 000km se jedná o výrazný nepoměr.

Podstatně se zvýšila náročnost řady servisních úkonů, která je vyvolána elektronizací stávajících systémů (motory, převodovky, topení, brzdy atd.) a zaváděním nových systémů (klimatizace, informační a odbavovací systém, kamery, svařování nerez, hliníku). Tento trend vyžaduje vyšší specializaci vybraných pracovníků, jejich proškolení a certifikování a v neposlední řadě vyšší časovou náročnost.

Není však pravdou, že došlo na střediscích údržby k úspoře mzdových nákladů. Nákupem nových vozů se DPMUL stal zároveň autorizovaným servisem a je povinen podle záručních podmínek provádět pravidelné prohlídky a údržby vozů. Tyto prohlídky jsou čtenější, než prohlídky na vyřazených vozech, a proto není možné dojít k závěru, že od nákupu nových vozů lze očekávat personální úsporu zaměstnanců údržby (příloha č. 17).

6. Kdyby DPMUL vozil děti ze škol na výlety, snížil by si účetní ztrátu

DPMUL vlastní pouze jeden autobus Rošero, vhodný pro zájezdovou dopravu. Tento vůz má kapacitu 31 míst a je bez zavazadlového prostoru. Poptávka škol po zájezdech je směřována na 1-2 měsíce v roce na třídní výlety do okolí. Těmto poptávkám se snažíme vyhovět, ale vzhledem k tomu, že DPMUL nevládní žádný jiný zájezdový autobus a je primárně městskou hromadnou dopravou, nemůžeme předpokládat narovnání výsledku hospodaření výnosem ze zájezdové dopravy.

Přílohy:

příloha č. 1 - Audit DPMUL

příloha č. 2 - Soubor opatření k auditu

příloha č. 3 - Dopravní obslužnost

příloha č. 3 - Příloha č. 3.1

příloha č. 3 - Příloha č. 3.2

příloha č. 4 - Snižování provozních nákladů 2013_2016

příloha č. 5 - Dokument ze dne 14. 4. 2016

příloha č. 6 - Finanční model 2016 vč. rozboru vstupních dat

příloha č. 7 - Předběžný odborný odhad prokazatelné ztráty MHD pro rok 2016

příloha č. 8 - Zápis z 1mimo - 2016 Představenstvo

příloha č. 9 - Studie provozu LD Větruše

příloha č. 10 - Vliv IDS na VH DPMUL

příloha č. 11 - Odpis pořízeného majetku s dotací

příloha č. 12 - Odborný odhad kompenzace 2016_2020

příloha č. 13 - Komparace mezd zaměstnanců DP ČR za 1. pol. 2016

příloha č. 14 - Prázdninový provoz po celý rok

příloha č. 15 - Linka ÚL-Praha

příloha č. 16 - Náklady na údržbu vozů

příloha č. 17 - Počet prohlídek trolejbusů

Na vědomí:

MUDr. Jiří Madar, náměstek primátorky

Pavel Dufek, náměstek primátorky

Ing. Libor Turek, Ph. D.
výkonný ředitel společnosti

 **DOPRAVNÍ PODNIK MĚSTA
ÚSTÍ NAD LABEM a.s.**

Revoluční 26, 401 11 Ústí nad Labem
IČO: 25013891 DIČ: CZ25013891



Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s.



Materiál k 8. řádnému zasedání představenstva společnosti,
které se koná dne 14. října 2015

k bodu 6)

Audit DPMUL

Dne 24. září 2015 byla DPMUL doručena Analýza společnosti DPMUL a.s., jako výsledek forenzního auditu, probíhající ve společnosti na příkaz představenstva společnosti.

Cílem práce bylo zpracovat analýzu významných účetních, právních a personálních skutečností vztahujících se ke společnosti Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s.,

Analýza společnosti byla provedena ve 3 oblastech.

1. Finančně-ekonomická analýza společnosti
2. Personální audit společnosti
3. Právní část analýzy

Finančně-ekonomická analýza společnosti

- byla provedena za období 2010 -2014

Během sledovaného období generovala společnost DPMUL především ztráty. Přitom nejúspěšnější bylo hospodaření Společnosti v roce 2010, kdy vygenerovala za celé sledované období zisk před zdaněním ve výši 1,67 mil. Kč a naopak nejméně úspěšné bylo její hospodaření v roce 2012, kdy celkový vygenerovaný výsledek hospodaření před zdaněním činil -28,6 mil. Kč. Průměrný roční výsledek hospodaření před zdaněním za sledované období pak představuje ztrátu ve výši -19,57 mil. Kč.

ROK	2010	2011	2012	2013	2014
Výnosy provozní	426 616	502 969	583 114	541 450	541 408
Náklady provozní	424 467	523 976	609 912	567 892	561 241
Provozní VH	2 149	-21 007	-26 798	-26 442	-19 833
Výnosy finanční	582	211	38	5	60
Náklady finanční	1 061	835	1 811	1 473	1 617
Finanční VH	-479	-624	-1 773	-1 468	-1 557
Mimořádný VH	0	0	0	0	0
VH před zdaněním	1 670	-21 631	-28 571	-27 910	-21 390
Daň z příjmů	-7 110	-80	-6 267	-5 797	-7 471
VH po zdanění	8 780	-21 551	-22 304	-22 113	-13 919

Vývoj vybraných ukazatelů zadluženosti společnosti

Období	2010	2011	2012	2013	2014	2014 upravené
Zadluženost celkem (Cizí zdroje/Pasiva)	8,8%	10,4%	9,2%	13,4%	26,6%	20,1%
Celková zadluženost (očistěno od rezerv)	8,3%	10,4%	9,2%	13,4%	26,3%	19,8%
Běžná zadluženost	4,7%	6,4%	6,3%	5,1%	17,1%	9,8%
Dlouhodobá zadluženost	3,5%	4,0%	2,9%	8,3%	9,2%	10,0%
Podíl VK na celkových zdrojích	90,6%	88,6%	90,0%	85,9%	71,9%	78,3%

Společnost je zadlužena ve shodném poměru krátkodobými a dlouhodobými závazky (k 31.12.2014 byla běžná zadluženost 9,8%, zatímco dlouhodobá zadluženost byla cca 10%) - dlouhodobé závazky přitom tvoří bankovní úvěry splatné za delší dobu než 1 rok a odložený daňový závazek, který se výrazně snižuje (do roku 2013 tvořily dlouhodobé závazky také závazky z obchodních vztahů).

Zadlužení Společnosti v roce 2014 bylo významně ovlivněno zaúčtováním závazků z investičních dotací ve výši 82.215 tis. Kč (viz v tabulce neupravené údaje 2014).

Vývoj vybraných ukazatelů likvidity

Období	2010	2011	2012	2013	2014	2014 upravené
Běžná likvidita	1,9	1,5	1,4	1,9	0,8	1,5
Pohotová likvidita (netto)	1,5	1,2	1,0	1,6	0,7	1,3
Peněžní likvidita	1,2	0,7	0,7	1,2	0,3	0,6

Ukazatele likvidity Společnosti se během sledovaného období pohybovaly v intervalu optimálních hodnot.

Vývoj dopravních a přepravních výkonů (tis./rok)

Období	2010	2011	2012	2013	2014
Vozokilometry	7 249	7 274	7 347	7 227	7 266
Vozokilometry - INDEX (2010 = 1)	1,00	1,00	1,01	0,98	1,00
Místokilometry	734	737	738	719	733
Místokilometry - INDEX (2010 = 1)	1,00	1,00	1,01	1,00	1,00
Osobokilometry	156	160	114	110	114
Osobokilometry - INDEX (2010 = 1)	1,00	1,02	0,73	0,71	0,73

Z uvedené tabulky vyplývá, že dopravní výkony společnosti DPMUL uváděné ve

- vozokilometrech (celkový počet kilometrů, které vozy ujedou bez ohledu na jejich vytížení) a
- místokilometrech (objem teoretické kapacity hromadné dopravy)

dlouhodobě spíše stagnují (viz vývoj dle indexů).

Dopravní výkony Společnosti v osobokilometrech pak dokonce klesají, což souvisí s poklesem objemu přepravených osob:

Období	2010	2011	2012	2013	2014
Přepravené osoby celkem	51 265 000	51 087 000	47 091 000	45 190 000	43 162 000
Přepravené osoby - INDEX (2010=1)	1,0	1,0	0,9	0,9	0,8
Cestující bez platného dokladu	37 487	31 896	33 231	27 081	29 715
Bez platného dokladu - INDEX (2010 = 1)	1,0	0,9	0,9	0,7	0,8
Podíl cestujících bez platného dokladu	0,07%	0,06%	0,07%	0,06%	0,07%

Počet přepravených osob postupně od roku 2011 klesá. Dlouhodobě pak postupně klesá i počet osob přistižených bez platného cestovního dokladu, avšak v roce 2014 došlo meziročně ke zvýšení těchto „černých pasažérů“.

Vliv výše dotace na výsledky Společnosti

Jelikož z analýzy tvorby výsledku hospodaření vyplývá, že **Kompenzace (Dotace)** na zajištění provozu veřejné osobní dopravy, které společnost DPMUL dostává, **nestačí na zajištění jejího provozu**, je provedena následně citlivostní analýza vlivu výše dotace na výsledek hospodaření společnosti DPMUL:

Ze srovnávací analýzy vyplývá, že společnost DPMUL vykazuje v přepočtu na jeden místokilometr jednu z nejnižších Kompenzací, a to v roce 2014 cca 0,30 Kč/mkm

Do srovnávací analýzy byly zařazeny:

- Dopravní podnik města České Budějovice, a.s. (dále také jen DPMČB)
- Dopravní podnik města Hradec Králové, a.s. (dále také jen DPMHK)
- Dopravní podnik města Pardubic, a.s. (dále také jen DPMP)
- Dopravní podnik města Brna, a.s. (dále také jen DPMB) a
- Dopravní podnik Ostrava, a.s. (dále také jen DPO)

Průměrná výše Kompenzace na jeden místokilometr přitom v roce 2014 byla:

- u srovnávaných dopravních podniků z podobně velkých měst cca **0,33 Kč/mkm**
- u všech srovnávaných dopravních podniků cca **0,35 Kč/mkm**

Objemy poskytovaných Kompenzací (průměrů dopravních podniků) navíc oproti roku 2010 narůstaly vyšším tempem než v případě DPMUL.

Výsledky hospodaření DPMUL při jiném objemu Kompenzací

Období	2010	2011	2012	2013	2014
Objem místokilometrů DPMUL (tis. mkm)	734	737	738	719	733
Kompenzace na 1 mkm	458	545	236	837	999
Kompenzace celkem DPMUL (tis. Kč)	0,29	0,29	0,30	0,30	0,30
EBT (VH před daní) DPMUL (tis. Kč)	215	217	220	218	220
	271	365	672	148	877
EBT (VH před daní) DPMUL (tis. Kč)	-1 580	-21 631	-28 571	-27 910	-21 390
Kompenzace o objemu průměrné kompenzace na 1mkm u DP z podobně velkých měst					
Průměrná kompenzace na 1 mkm	0,31	0,32	0,32	0,32	0,33
Kompenzace celkem (tis. Kč)	227	233	238	233	241
	024	810	524	760	338
EBT (VH před daní) DPMUL	10 173	-5 186	-10 720	-12 299	-929
Rozdíl oproti skutečné Kompenzací DPMUL	11 753	16 445	17 851	15 611	20 461
Kompenzace o objemu průměrné kompenzace na 1mkm u všech srovnávaných DP					

Průměrná kompenzace na 1 mkm	0,32	0,33	0,34	0,35	0,35
Kompenzace celkem (tis. Kč)	234 520	241 981	249 629	249 179	255 182
EBT (VH před daní) DPMUL	17 669	2 985	386	3 121	12 916
Rozdíl oproti skutečné Kompenzací DPMUL	19 249	24 616	28 957	31 031	34 306

Z výše uvedené analýzy vyplývá, že pokud by kompenzace na 1 mkm dosahovala hodnoty srovnatelných dopravních podniků, vykazoval by DPMUL nižší ztrátu o 20 461 tis. Kč. Z výše uvedené analýzy vyplývá, že pokud by kompenzace na 1 mkm dosahovala hodnoty průměrných hodnot srovnatelných dopravních podniků, vykazoval by DPMUL zisk.

Průměrné stáří vozů (roky)

Společnost	2011	2012	2013	2014
Autobusy				
DPMUL	11,0	11,6	11,8	12,8
DPMČB	11,0	11,3	10,1	11,2
DPMHK	8,3	8,7	9,5	10,5
DPMP	6,6	7,4	9,0	9,8
DPMB	8,3	9,4	10,0	9,5
DPO	9,4	8,8	8,8	10,0
Trolejbusy				
DPMUL	18,1	18,6	19,0	17,8
DPMČB	9,5	9,9	10,6	11,1
DPMHK	7,0	2,8	3,0	3,2
DPMP	10,8	10,4	10,4	10,6
DPMB	15,1	15,9	16,6	17,4
DPO	12,0	11,9	12,6	13,6

Porovnání vybraných ukazatelů za roky 2010-2014

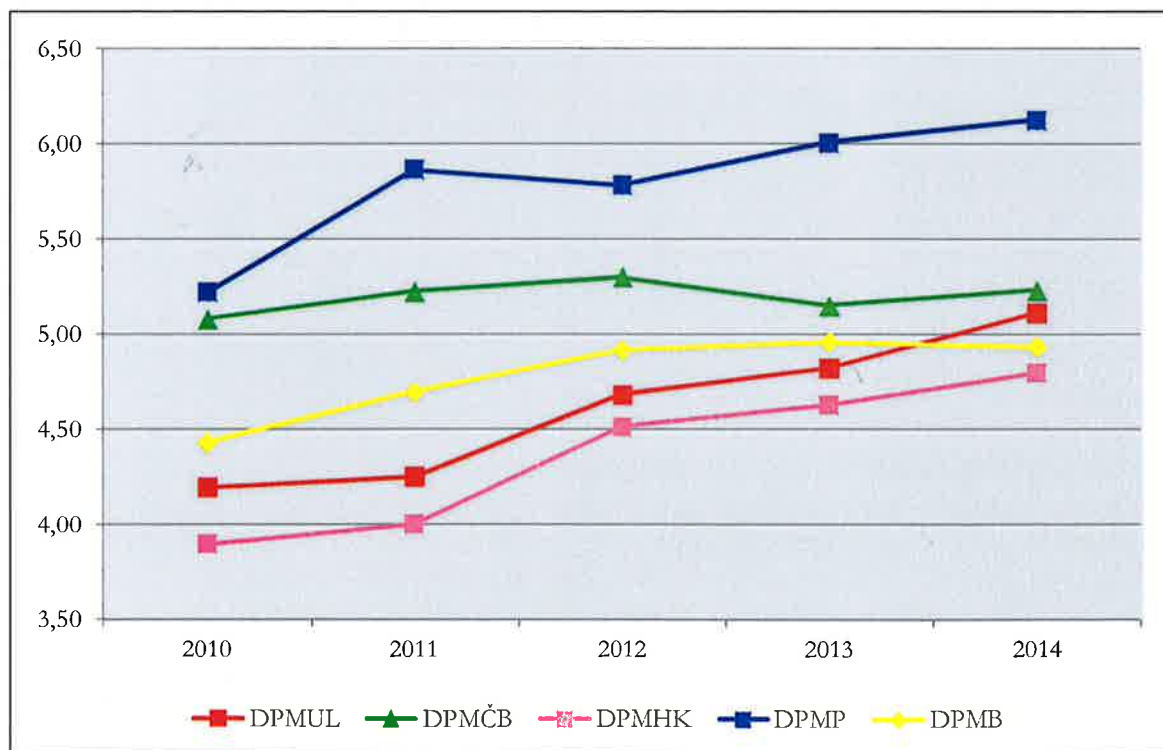
Společnost	2010	2011	2012	2013	2014
Kompenzace celkem (tis. Kč)					
DPMUL	215 271	217 365	220 672	218 148	220 877
DPMČB	204 317	201 528	202 071	201 216	201 715
DPMHK	147 810	151 270	158 787	161 807	163 816
DPMP	144 921	154 330	157 281	157 427	158 861
DPMB	1 568	1 665	1 732	1 744	1 748
	746	821	765	296	582
DPO	1 021	1 024	1 083	1 071	1 063
	942	923	237	486	001
Kompenzace na jednu přepravenou osobu (Kč/osobu)					
DPMUL	4,2	4,3	4,7	4,8	5,1
DPMČB	5,1	5,2	5,3	5,2	5,2

Společnost	2010	2011	2012	2013	2014
DPMHK	3,9	4,0	4,5	4,6	4,8
DPMP	5,2	5,9	5,8	6,0	6,1
DPMB	4,4	4,7	4,9	5,0	4,9
DPO	9,6	10,1	11,2	11,5	11,7
Kompence na 1 místokilometr (Kč/mkm)					
DPMUL	0,29	0,29	0,30	0,30	0,30
DPMČB	0,36	0,36	0,36	0,36	0,36
DPMHK	0,30	0,31	0,32	0,33	0,34
DPMP	0,27	0,28	0,28	0,28	0,28
DPMB	0,37	0,39	0,41	0,43	0,43
DPO	0,30	0,29	0,31	0,32	0,32
Podíl krytí celkových provozních nákladů Kompencemi (%)					
DPMUL	50%	41%	36%	38%	39%
DPMČB	47%	49%	50%	50%	50%
DPMHK	51%	41%	43%	46%	47%
DPMP	41%	44%	45%	47%	48%
DPMB	59%	59%	61%	62%	63%
DPO	53%	56%	58%	59%	60%

V případě porovnání výše Kompence na jednu přepravenou osobu pak společnost DPMUL dostávala na jednu přepravenou osobu v průměru od 4,20 Kč do 5,10 Kč. Většina společností dostávala Kompence vyšší - nižší Kompence dostávala pouze společnost DPMHK. Nesrovnatelně vyšší Kompence za jednu přepravenou osobu pak měla společnost Dopravní podnik Ostrava.

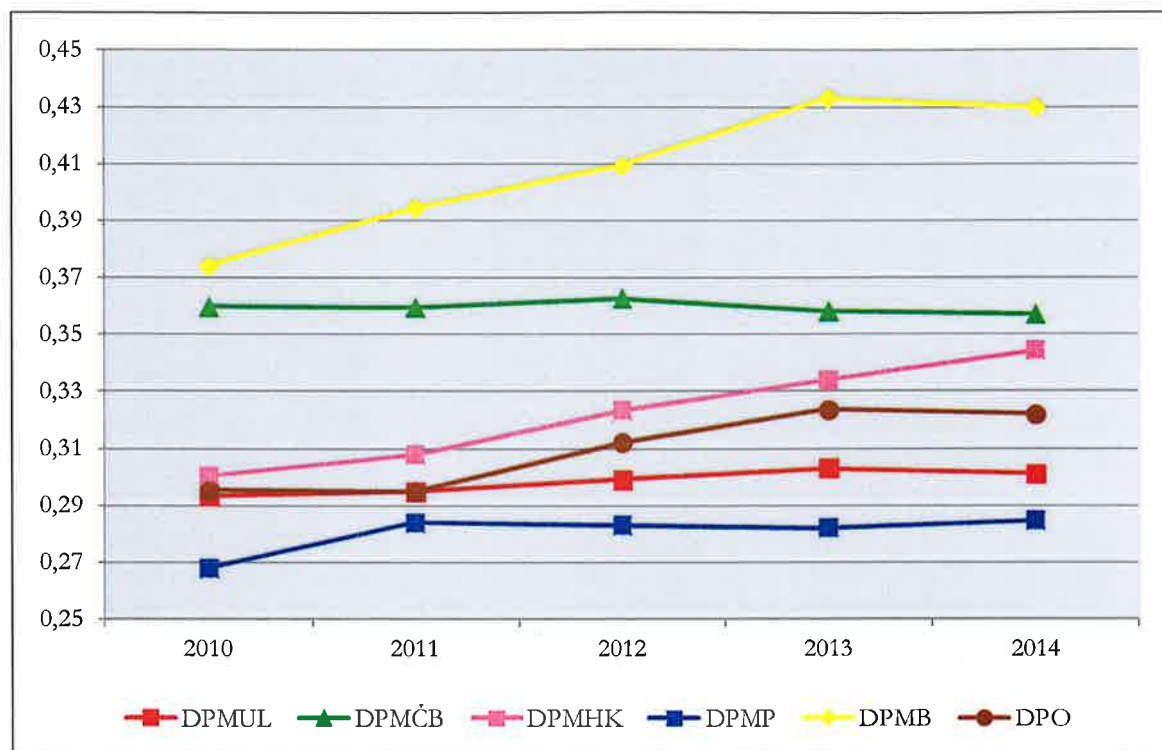
Podíl krytí celkových provozních nákladů Kompencemi se během pěti let u DPMUL snížil o 11%.

Kompence na jednu přepravenou osobu (Kč/osobu)



V případě porovnání výše Kompenzace na jeden místokilometr pak společnost DPMUL dostávala druhou nejnižší dotaci na jeden místokilometr (po společnosti Dopravní podnik města Pardubic), a to 0,30 Kč/mkm. Nejvyšší Kompenzace na jeden místoilometr dostávala společnost Dopravní podnik města Brna (v roce 2014 až o 43% více než DPMUL):

Graf 1 – Kompenzace na jeden místokilometr (Kč/mkm)



Kompenzace na 1 mkm DPMUL a průměr ostatních dopravních podniků (Kč/mkm)

Společnost	2010	2011	2012	2013	2014
DPMUL	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
Prům. kompenzace u DP z podobně velkých měst	0,31	0,32	0,32	0,32	0,33
Prům. kompenzace u všech srovnávaných DP	0,32	0,33	0,34	0,35	0,35

Mezi nejvýznamnější položky nákladů společnosti DPMUL patří náklady Výkonové spotřeby (Spotřeba materiálu a energií, Služby) a Osobní náklady. Proto jsme dále srovnávali i tyto položky. Z porovnání vyplývá, že tyto položky nákladů společnosti DPMUL vztahované na jeden místokilometr byly v porovnání s ostatními dopravními podniky na střední úrovni.

Vyhodnocení Společnosti DPMUL na základě finanční analýzy

Na základě provedené finanční analýzy a srovnávací analýzy lze společnost DPMUL hodnotit následovně:

1) Majetek

- společnosti DPMUL od roku 2010 vzrostl, a to především nárůstem Dlouhodobého hmotného majetku a dále nárůstem pohledávek,
- Stálá aktiva i Oběžná aktiva byla po celé sledované období v proporcí 90:10,
- nejvýznamnější položku majetku tvoří nemovitosti a samostatné movité věci (vozový park),

- z hlediska skladby majetku má společnost DPMUL v podstatě obdobnou skladbu aktiv jako většina porovnávaných dopravních podniků.

2) Vlastní kapitál

- společnosti DPMUL se během sledovaných let postupně snižoval, a to v důsledku vygenerovaných ztát Společnosti,
- Společnost ke své činnosti využívá především vlastní zdroje, podíl vlastního kapitálu na celkových zdrojích se však postupem času snižuje, v důsledku poklesu vlastního kapitálu z titulu generovaných ztrát,

3) Výkonnost a výsledky hospodaření

- společnost DPMUL generovala nejvyšší Obrát ze srovnávaných dopravních podniků působících v podobně velkých městech, srovnávací schopnost tohoto ukazatele je však zkreslena skutečností, že přibližně 38% obrátu společnosti DPMUL tvoří prodeje zboží – PHM (cca 100 mil. Kč ročně)
- z hlediska výkonnosti posuzované na základě vygenerovaných Tržeb z MHD pak dosahovala společnost DPMUL obdobných výsledků ze srovnávaných dopravních podniků působících v podobně velkých městech (*tržby z MHD u společnosti DPMUL byly v roce 2014 cca 198 mil. Kč, průměr u dopravních podniků z podobně velkých měst činil necelých 194 mil. Kč*),
- přesto však DPMUL dosahuje nejnižších (záporných) výsledků hospodaření,
- nejvýznamnější vliv na tvorbu výsledku hospodaření Společnosti DPMUL (i všech srovnávaných dopravních podniků) má výše poskytnutých Kompenzací na zajištění provozu veřejné osobní dopravy
- společnost DPMUL vykazovala během sledovaného období sice nejvyšší absolutní objem těchto Kompenzací ze srovnávaných dopravních podniků působících v podobně velkých městech, avšak
 - v přepočtu na jednu přepravenou osobu byly Kompenzace společnosti DPMUL druhé nejnižší (*průměr 2014 za ostatní srovnávané podniky vyjma DPO je 5,30 Kč/osobu a DPMUL vykazuje 5,10 Kč/osobu*),
 - v přepočtu na jeden místokilometr pak DPMUL dostávala také druhou nejnižší dotaci na jeden místokilometr ve výši 0,30 Kč/mkm ,
 - z hlediska srovnání výše Kompenzace a celkových provozních nákladů pak vychází, že přijaté Kompenzace pokrývaly celkové provozní náklady u společnosti DPMUL v nejnižším objemu (od 36% do 50%) ze srovnávaných společností,
- z dosahovaných výsledků hospodaření Společnosti a z porovnání s ostatními dopravními podniky tedy vyplývá, že výše poskytnutých Kompenzací nestačí k úhradě provozní ztráty společnosti DPMUL (pokud by Společnost dostávala Kompenzace na úrovni průměrné výše srovnávaných dopravních podniků (Kč/mkm), pak by dosahovala zisku),
- náklady společnosti DPMUL dosahovaly maximální úroveň v roce 2012 (*tak jako výnosy*) – mezi nejvýznamnější položky nákladů Společnosti patří Osobní náklady, Výkonová spotřeba a Náklady na prodané zboží,
- v případě srovnání výše celkových nákladů (bez daně z příjmů) vynaložených na jeden místokilometr vyplývá, že náklady společnosti DPMUL na 1 mkm jsou od roku 2012 nejvyšší ze všech srovnávaných dopravních podniků (*zaznamenali jsme u Společnosti velmi strmý nárůst nákladů na jednotku v letech 2011 a 2012*).

4) Rentabilita

- společnosti DPMUL je záporná – činnost společnosti DPMUL tedy není rentabilní,
- podle dosažené přidané hodnoty k tržbám (PH/Tržby) vykazuje DPMUL nejnižší výkonnost ze srovnávaných dopravních podniků působících v podobně velkých,
- podle dosaženého výsledku hospodaření k tržbám (EBT/Tržby) vykazuje DPMUL nejnižší výkonnost (*jako jediná vykazuje záporné hodnoty*),
- podle dosaženého výsledku hospodaření k vloženému vlastnímu a k celkovému kapitálu vykazuje DPMUL opět nejnižších hodnot.

5) Aktivita

- spíše pozitivní je oblast řízení aktivity, doba inkasa pohledávek i doba úhrady závazků vykazují relativně krátké a stabilizované hodnoty,
- společnost DPMUL vykazuje v porovnání s ostatními dopravními podniky střední hodnoty (tj. srovnávané dopravní podniky dosahují lepších i horších hodnot).

6) Zadluženost

- zadlužení Společnosti se během sledovaného období zvýšilo přibližně o 11 procentních bodů (tento vývoj souvisí s poklesem vlastního kapitálu),
- společnost DPMUL je zadlužena ve shodném poměru krátkodobými a dlouhodobými závazky (2014 byla běžná zadluženost 9,8% a dlouhodobá zadluženost cca 10%),
- DPMUL dosahuje v podstatě srovnatelné úrovně zadluženosti s ostatními dopravními podniky.

7) Likvidita

- ukazatele likvidity Společnosti vykazují optimální hodnoty, což souvisí se skutečností, že ke své činnosti využívá především vlastní zdroje,
- ukazatel čistého pracovního kapitálu Společnosti vykazuje kladné hodnoty,
- z hlediska likvidity je společnost DPMUL srovnatelná s některými dopravními podniky.

8) z hlediska dopravních a přepravních výkonů, vozového parku a velikosti firmy vůbec

- vykazuje společnost DPMUL nejvyšší dopravní výkony (místokilometry, vozokilometry) v porovnání s dopravními podniky působícími v podobně velkých městech,
- provozuje druhou nejdelší síť linek (487 km) ze srovnávaných dopravních podniků působících v podobně velkých městech,
- DPMUL přepravila ročně také více osob než srovnávané dopravní podniky působící v podobně velkých městech,
- při porovnání objemu cestujících bez platného jízdního dokladu přepravuje společnost DPMUL ze srovnávaných dopravních podniků z podobně velkých měst nejvyšší podíl přistižených „černých“ pasažérů,
- zaměstnává největší počet celkových zaměstnanců (i řidičů) z porovnávaných dopravních podniků působících v podobně velkých městech - průměrný počet zaměstnanců ostatních dopravních podniků z podobných měst za 2014 je téměř o 90 osob nižší!, společnost DPMUL pak tedy vykazuje i nejnižší přidanou hodnotu na zaměstnance,
- DPMUL vykazuje v roce 2014 obdobný počet vozů jako u dalších srovnávaných dopravních podniků působících v podobně velkých městech,
- průměrné stáří
 - autobusů DPMUL v roce 2014 (12,8 let) je v podstatě srovnatelné s ostatními dopravními podniky (průměr je 10,2 let),
 - trolejbusů DPMUL v roce 2014 (17,8 let) je vyšší než u ostatních dopravních podniků (průměr je 11,2 let).

9) Výkonnost jednotlivých středisek Společnosti

- na celkové výsledky hospodaření společnosti DPMUL mělo nejvýznamnější vliv hospodaření středisek provozujících MHD – Autobusy a Trolejbusy,
- Autobusy:
 - výnosy střediska se během sledovaného období pohybovaly v objemu od 73 mil. Kč do 83 mil. Kč (s minimem v roce 2010 a maximem v roce 2012),
 - ztráta střediska (po zohlednění Provozní a správní režie) se ve sledovaném období pohybovala v intervalu od -116,3 mil. Kč do -147,2 mil. Kč, nejvýraznější ztrátovost byla v roce 2012,
- Trolejbusy:
 - výnosy střediska se během sledovaného období pohybovaly v objemu od 114,5 mil. Kč do 127,7 mil. Kč (s minimem v roce 2011 a maximem v roce 2012),

- ztráta střediska (po zohlednění provozní a správní režie) se ve sledovaném období pohybovala v intervalu od -95 mil. Kč do -104 mil. Kč, nejvyšší ztrátovost byla v roce 2011,
- středisko Trolejbusy vykazuje lepší výsledky než středisko Autobusy, a to přibližně o přibližně ½ nižší ztrátu na místokilometr

Čerpací stanice CNG

V rámci prověrky a vyhodnocení rozhodnutí o výběru partnera pro možnou spolupráci při výstavbě a provozování plnicí stanice CNG bylo vycházeno v zásadě z následujících variant řešení:

- Varianta zachování stávajícího odběru u konkurenčních dodavatelů
- Varianta výstavby nové CNG stanice v areálu Dopravního podniku cizím subjektem
- Varianta výstavby nové CNG stanice ve vlastní režii
- Varianta výstavby nové CNG stanice ve spolupráci se strategickým partnerem/partnery

Volba partnera z řad významného potenciálního odběratele paliva CNG tak zůstává prakticky jedinou variantou, která v rámci zvolené strategie dává ekonomický smysl. Vzhledem ke skutečnosti, že na daný typ alternativního paliva lze v blízké budoucnosti ve větším rozsahu předpokládat provoz prakticky výhradně autobusů, byla možnost volby partnera omezena na dopravce provozujícího autobusovou dopravu de facto v místě umístění čerpací stanice nebo rozumné dojezdové vzdálenosti k ní. Vzhledem ke skutečnosti, že v místě čerpací stanice provozuje ve větším rozsahu vyjma Dopravního podniku města Ústí nad Labem autobusovou dopravou již pouze společnost BusLine a.s., byla volba tohoto partnera prakticky jedinou možností, která dávala ve vztahu k plánovaným odběrům ekonomický smysl.

Z našeho pohledu by do objektivního ekonomického vyhodnocení bylo nutné zahrnout zejména:

- odpisy, respektive srovnání odpisů ze skutečných vstupních cen nově pořízených autobusů na CNG ve vztahu k odpisům ze vstupních cen autobusů na motorovou naftu, které by bylo v daném čase možné pořídit na místo autobusů na alternativní palivo CNG;
- provozní náklady na údržbu, respektive opravy vztažené k některému z objektivních kritérií (např. porovnání vynaložených nákladů na běžné opravy a údržbu u srovnatelných autobusů na motorovou naftu ve vztahu k jednotce času a ujetým kilometrům)
- provozní náklady, respektive srovnání nákladů na alternativní palivo CNG ve vztahu k nákladům na motorovou naftu na počet ujetých kilometrů
- případné další objektivní faktory mající vliv na vývoj nákladů společnosti (např. nákup nové techniky, respektive odpisy jejich vstupních cen v souvislosti s rozhodnutím o nákupu nových autobusů na nové alternativní palivo CNG)

Pro provedení celkové analýzy by však bylo nutné srovnání časové řady zahrnující alespoň tři až čtyři roky, tj. minimálně období roku 2014 – 2016. V současné době by jakékoli vyhodnocení nemohlo objektivně na otázku, zda rozhodnutí o využití alternativního paliva CNG ve větším rozsahu přináší celkové pozitivní efekty, odpovědět.

I přes shora uvedené závěry o nemožnosti provedení objektivní analýzy využití alternativního paliva CNG je však již dnes zřejmé, že není prostá kalkulace návratnosti investice formou úspory provozních nákladů vyplývajících z rozdílu ceny paliv dostatečně validní.

Z provedené analýzy vstupních cen bylo zjištěno, že průměrná nákupní cena za kg alternativního paliva CNG od dosavadního dodavatele byla o 1,- Kč vyšší, než byla nákupní cena za kg alternativního paliva CNG od dodavatele Plnicí stanice CNG Předlice s.r.o. Na druhou stranu je třeba dodat, že plnohodnotné odběry od dceřiné společnosti Plnicí stanice CNG Předlice s.r.o. byly ze strany Dopravního podniku města Ústí nad Labem zahájeny až v období 05/2015, tj. jedná se o srovnání období trvající pouze 3 měsíce (dostupná data byla k dispozici od 05/2015

do 07/2015), což dle našeho názoru nemůže postačovat pro provedení jakékoli objektivní ekonomické analýzy, respektive vyslovení jakýchkoli závěrů.

Prověrka vybraných skutečností

1. **konečná cena alternativního paliva CNG je smluvně sjednána jak pro společnost Dopravní podnik Ústí nad Labem a.s., tak pro společnost BusLine a.s. jako identická (formou stanovení absolutní částky slevy ve výši Kč 1,45 z ceny pro ostatní odběratele). Zároveň lze potvrdit, že ze strany společnosti Plnicí stanice CNG Předlice s.r.o. byly cenové podmínky vyplývající ze smluv o odběru CNG zcela naplněny. Hypotéza ohledně rozdílných cen se tedy nepotvrdila.**
2. je skutečností, že dle smlouvy o odběru CNG uzavřené mezi Plnicí stanice CNG Předlice s.r.o. na straně dodavatele a Dopravním podnikem města Ústí nad Labem a.s. na straně odběratele je stanovena povinnost **Dopravního podniku** města Ústí nad Labem odebírat po dobu deseti let množství CNG nejméně **500 000 kg ročně**, zatímco dle smlouvy o odběru CNG uzavřené mezi Plnicí stanice CNG Předlice s.r.o. na straně dodavatele a společností BusLine a.s. na straně odběratele je stanovena povinnost společnosti **BusLine a.s.** odebírat po dobu tří let množství CNG nejméně **300 000 kg ročně**, avšak vzhledem ke skutečnosti, že cena účtovaná oběma společnostem je nižší, než cena, za kterou jsou obě společnosti schopny nakupovat CNG od alternativních dodavatelů, je pro obě společnosti i bez skutečnosti, že jsou společníky společnosti Plnicí stanice CNG Předlice s.r.o. výhodné odebírat CNG právě od této společnosti. Již v průběhu prováděné prověrky byly zahájeny přípravné práce na uzavření takového dodatku smlouvy o odběru CNG, který by závazek pro obě společnosti sjednotil, nicméně vzhledem ke zvolené strategii společnosti Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s. využívat pro autobusovou dopravu alternativní palivo CNG v maximální možné míře a v budoucnu postupně dále rozšiřovat vozový park o autobusy na toto palivo, je jak **závazek ve vztahu k času, tak závazek ve vztahu k objemovému množství víceméně formální**. Daný závazek odběrového množství je společnost Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s. schopna bezproblémově plnit již dnes, a to aniž by to bylo ekonomicky nevýhodné. Stejně tak ve vztahu k uvažované životnosti nově pořízených autobusů na alternativní palivo CNG **nelze závazek odběru po dobu deseti let považovat za jakkoli omezující**.
3. je skutečností, že současný jednatel (Jakub Vyskočil) společnosti Plnicí stanice CNG Předlice s.r.o. je zároveň statutárním ředitelem společnosti BusLine a.s., avšak v průběhu prověrky nebylo zjištěno, že by tato skutečnost měla jakýkoli negativní vliv na ve vztahu ke společnosti Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s. nebo naopak znamenala jakoukoli neoprávněnou výhodu pro společnost BusLine a.s.
4. v rámci provedených prověrek nebylo zjištěno, že by společnost Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s. **hradil jakékoli provozní náklady vznikající přímo společnosti Plnicí stanice CNG Předlice s.r.o. v souvislosti s její obchodní činností**. Stejně tak nebylo zjištěno, že by Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s. hradil jakékoli výdaje spojené s investicí do vybudování čerpací stanice CNG. Pokud byly v minulosti ze strany Dopravního podniku města Ústí nad Labem a.s. hrazeny jakékoli přímé výdaje související s investicí, která je dnes ve vlastnictví společnosti Plnicí stanice CNG Předlice s.r.o., byly tyto výdaje přefakturovány konečnému příjemci. Důvodem skutečnosti, že některé výdaje byly skutečně dříve hrazeny ze strany Dopravního podniku města Ústí nad Labem, byla situace, kdy rozhodnutí o vybudování čerpací stanice a tudíž i přípravu projektů či prací činil výhradně Dopravní podnik města Ústí nad Labem s tím, že tato společnost byla jediným zakladatelem dceřiné společnosti Plnicí stanice CNG Předlice s.r.o.
5. je skutečností, že pro účely realizace stavby plnicí stanice na pozemku ve vlastnictví společnosti Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s. bylo zřízeno věcné právo formou uzavření smlouvy o právu stavby, když vklad práva na základě této smlouvy dosud nebyl vložen do katastru nemovitostí, čemuž brání jiná věcná práva zřízená ve

prospěch třetích osob, která vážnou na pozemcích, jichž se dotýká právo stavby. nárok Dopravního podniku města Ústí nad Labem na výplatu stavebního platu dosud nevznikl. Na druhou stranu je třeba dodat, že již v průběhu našich prací byla zahájena jednání ohledně finanční kompenzace za ušlý stavební plat.

6. jak již bylo popsáno v bodu 2) výše, byl v původních smlouvách o odběru CNG uzavřených jak se společností Dopravní podnik města Ústí nad Labem, tak se společností BusLine a.s., stanoven rozdílný objemový závazek odběru CNG. Bez ohledu na opět již shora uvedenou informaci ohledně přípravy dodatků ke smlouvě uzavřené mezi společností Dopravní podnik Ústí nad Labem a společností Plnicí stanice CNG Předlice s.r.o. je však dle našeho názoru zcela vyloučeno, aby docházelo i v případě rozdílných objemových závazků, ale i rozdílů ve skutečně odebraném množství plynu k jakémukoli přelévání zisků z jakékoli společnosti do společnosti Plnicí stanice CNG Předlice s.r.o. Bez ohledu na rozdíly v odebraném množství je prakticky vyloučeno, že by díky nastavené cenové politice společnost Plnicí stanice CNG Předlice s.r.o. dosahovala v dohledné době významného zisku, který by mohl být předmětem rozdělení mezi oba společníky. Optika hodnocení skrze odebrané množství CNG tedy dle našeho názoru není přípádná a v žádném případě neznamená, že by díky této skutečnosti Dopravní podnik města Ústí nad Labem hradil vyšší náklady, než by tomu bylo v případě, pokud by nedošlo ke shora popisované formě spolupráce se společností BusLine a.s.
7. ohledně možnosti ovlivnění dodavatele alternativního paliva CNG pro společnost Plnicí stanice CNG Předlice s.r.o. skutečně platí, že dodavatele určuje tato společnost. Zároveň je však skutečností, že na dodavatele pro dceřinou společnost bylo vypsáno výběrové řízení a vybrána nejvhodnější nabídka. Bylo zjištěno, že princip stanovení ceny pro konečného spotřebitele, od níž se odvíjí výše konečné ceny pro oba společníky společností Plnicí stanice CNG Předlice s.r.o., je fakticky určován dohodou všech zúčastněných stran. Stejně tak bylo v průběhu prověrky zjištěno, že **faktická kontrola všech ekonomických procesů v rámci společnosti Plnicí stanice CNG Předlice s.r.o. je průběžně možná a jejímu provádění neklade tato společnost žádné překážky.**

Doporučení

S ohledem na shora provedená zjištění bychom ve vztahu k omezení rizik, zajištění stability a vyvážené ekonomické pozice všech na dané kauze zainteresovaných subjektů, tedy společností Plnicí stanice CNG Předlice s.r.o., Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s. a BusLine a.s., doporučovali provést, sledovat nebo dokončit následující úpravy smluvních ujednání či ekonomických procesů:

- a) dokončit proces sjednocení závazku z titulu odběrového množství a doby trvání tohoto závazku. Jak shora uvedeno, jsme si vědomi toho, že již v průběhu provádění našich prověrek byla zahájena jednání směřující k provedení tohoto doporučení. Zároveň však, vzhledem k výše uvedenu i v případě, pokud by k úpravě těchto závazků nedošlo, **neznamenalo by to dle našeho názoru pro společnost Dopravní podnik města Ústí nad Labem žádné reálné omezení a za předpokladu standardního fungování společnosti Plnicí stanice CNG Předlice s.r.o. by to nepřineslo žádnou ekonomickou ztrátu;**
- b) dokončit proces dohody o kompenzaci ekonomického přínosu plynoucího společnosti Plnicí stanice CNG Předlice s.r.o. z titulu prozatím nerealizované výplaty stavebního platu za zřízení práva stavby, jež ze shora uvedených důvodů nebylo vloženo do katastru nemovitostí, tj. dosud nevzniklo. Bude-li model kompenzace postaven na shora uvedených předpokladech slevy ve výši 0,10 Kč lze jednoznačně potvrdit, že Dopravnímu podniku města Ústí nad Labem a.s. z tohoto titulu žádná ztráta nevznikne;

- c) na základě závěrů vyplynuvších z provedené ekonomické analýzy zvážit dohodu o prodloužení splatnosti závazků vyplývajících z úvěrových smluv uzavřených mezi Dopravním podnikem města Ústí nad Labem a společností BusLine a.s. (oba na straně poskytovatelů úvěru) a společností Plnicí stanice CNG Předlice s.r.o. (na straně příjemce úvěru). Dle úvěrové smlouvy je splatnost závazků stanovena na 50% jistiny do tří let a 50% jistiny do šesti let. Dle našeho názoru je však vzhledem k nastavení ekonomického modelu hospodaření dceřiné společnosti velmi pravděpodobné, že tato společnost v pozici dlužníka nevygeneruje dostatečné cash flow proto, aby mohla řádně a včas takovýto závazek ze smlouvy splnit. Zároveň je vhodné upozornit, že **sjednaná úroková sazba nepřináší Dopravnímu podniku města Ústí nad Labem žádné ekonomické ztráty, ale naopak** je ve vztahu k současným nákladům na cizí kapitál generovat reálný zisk. V případě realizace tohoto doporučení pak dáváme na zvážení, zda pevnou úrokovou sazbu nefixovat pouze na určité období a dále tuto nevázat na vývoj situace na finančních trzích;
- d) bez vazby na shora uvedené doporučujeme **prověřit**, zda smlouvy, na jejichž základě je financována investice pořízení nové čerpací stanice CNG ve společnosti Plnicí stanice CNG Předlice s.r.o., **neobsahují závazek podřízenosti dluhů** a případné podmínky vyplývající tohoto omezení **promítnout do úvěrových smluv uzavřených společností Plnicí stanice CNG Předlice s.r.o. se společností Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s. a společností BusLine a.s.;**
- e) i přes reálné výhody vyplývající z rozdílu úrokových sazeb u přijatých úvěrových prostředků ve vztahu k úvěrovým prostředkům poskytnutým na základě uzavřených smluv o úvěru společnosti Plnicí stanice CNG Předlice s.r.o. doporučujeme **dokončit proces vyrovnání výše závazků společnosti Plnicí stanice CNG Předlice s.r.o. ve vztahu ke společnosti BusLine a.s. a společnosti Dopravní podnik města Ústí nad Labem.** Důvodem je omezení, respektive diverzifikace případných rizik vyplývajících z teoretické možnosti nesplácení závazků společnosti Plnicí stanice CNG Předlice s.r.o. vůči svým věřitelům;
- f) zvážit vypracování podrobné ekonomické analýzy výhledu hospodaření společnosti Plnicí stanice CNG Předlice s.r.o., včetně analýzy reálných možností vygenerovat cash flow ve výši, která by zajistila řádné a včasné splnění veškerých závazků této společnosti. Na základě výsledků této analýzy pak **zvážit:**
- dohodu o úpravě mechanismu tvorby slevy pro společnost Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s. i společnost BusLine a.s., například tuto navázat na různé úrovně objemu odběru CNG;
 - dohodu o úpravě absolutní hodnoty výše slevy, kdy dle našeho názoru je poskytnutá sleva na absolutní úrovni Kč **1,45/kg CNG**, která činí po relativním přepočtu ve vztahu k nákupním a prodejním cenám cca 36,90% slevu z dosahované marže, **příliš velká a to jak ve vztahu k potřebnému cash flow, tak ve vztahu k daňovým rizikům vyplývajícím ze skutečnosti ekonomicky spojených osob;**
 - dohodu o úpravě absolutní hodnoty marže generované z rozdílu mezi nákupní a prodejní cenou pro odběratele ze strany třetích osob. Dle našeho názoru je dosavadní absolutní výše marže na úrovni cca Kč 3,90/kg CNG ve vztahu k realizovaným odběrům a potřebné výši cash flow pro řádnou a včasnou úhradu závazků společnosti Plnicí stanice CNG Předlice s.r.o. nedostatečná;

V daném ohledu vyjadřujeme přesvědčení, že kvalita personálu ekonomického oddělení společnosti Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s. umožňuje vypracování takové analýzy, včetně návrhů doporučení z ní vyplývajících, vlastními silami.

Doporučení k hodnotám a cílům rozvoje lidských zdrojů

- Definovat poslání, vizi, dlouhodobé a střednědobé cíle společnosti se zapracováním zpětné vazby zejména od zaměstnanců, zákazníků a majitele společnosti. Přenést poslání, vizi i cíle dovnitř firmy a komunikovat je se všemi zaměstnanci tak, aby se staly srozumitelnými pro všechny pracovní pozice ve firmě a staly se součástí motivačního systému.
- Definovat etický kodex DPMUL a.s. Zakomponovat ho do motivačního systému firmy a podle možností ho předat dále jednotlivým zaměstnancům.

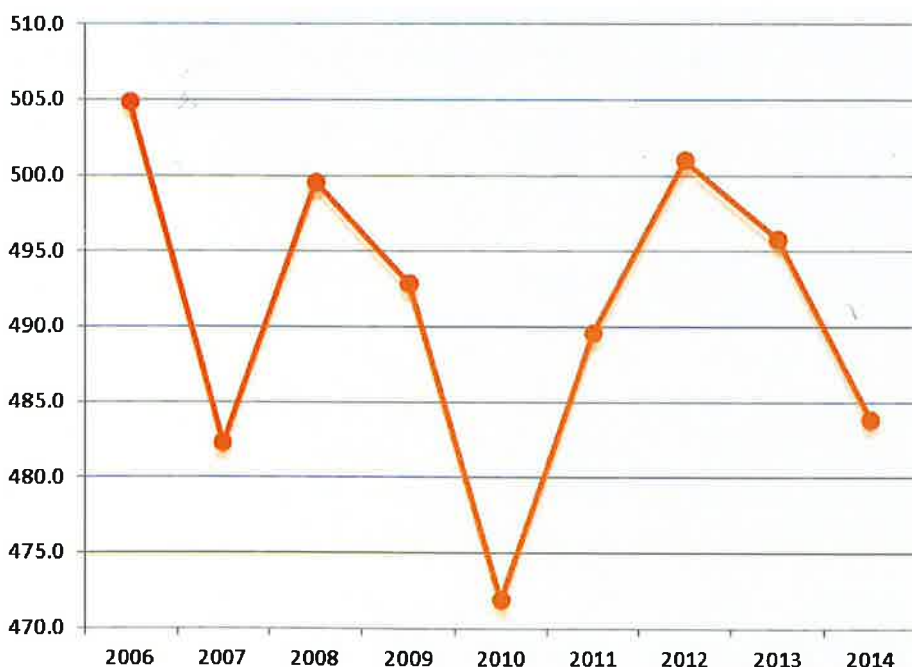
Doporučení ke vzdělávání a rozvoji zaměstnanců

- Vyčlenit finanční prostředky na plán rozvoje zaměstnanců, vytvořit plán rozvoje zaměstnanců.
- Vytvořit kontrolní metriky pro zjišťování efektivity vzdělávacích procesů ve firmě. Stanovit osoby, které budou za vyhodnocení a efektivitu rozvojových plánů zodpovědní.

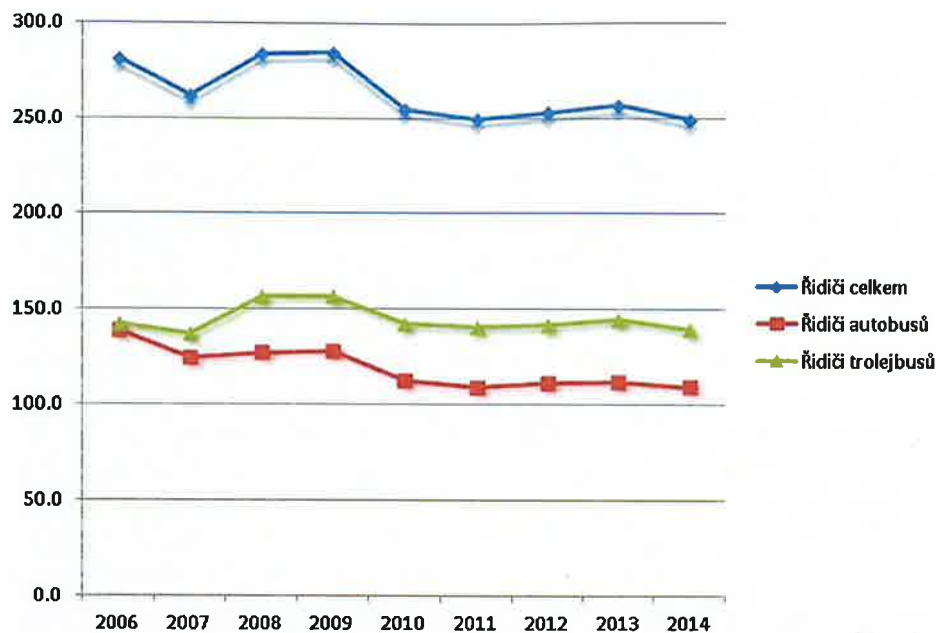
Doporučení k motivaci a odměňování zaměstnanců

- Zachovat a dále rozvíjet program Iniciativa, který zvyšuje motivaci zaměstnanců a přispívá k zvyšování efektivity společnosti.
- Pokračovat ve zvyšování podílu motivační nenárokové složky platu zaměstnanců. Zavedení této motivační nenárokové složky doporučujeme zavést v etapách – nejprve u manažerských pozic, poté u vysoce specializovaných pozic a následně v celé firmě. Je nutno počítat v první fázi s rezistencí dlouhodobých pracovníků, dále s možnou zvýšenou fluktuací konzervativních zaměstnanců. Je vhodné po této změně provést analýzu efektivity po cca 6 měsících a případně upravit oblasti, které nebudou vykazovat požadované výsledky.

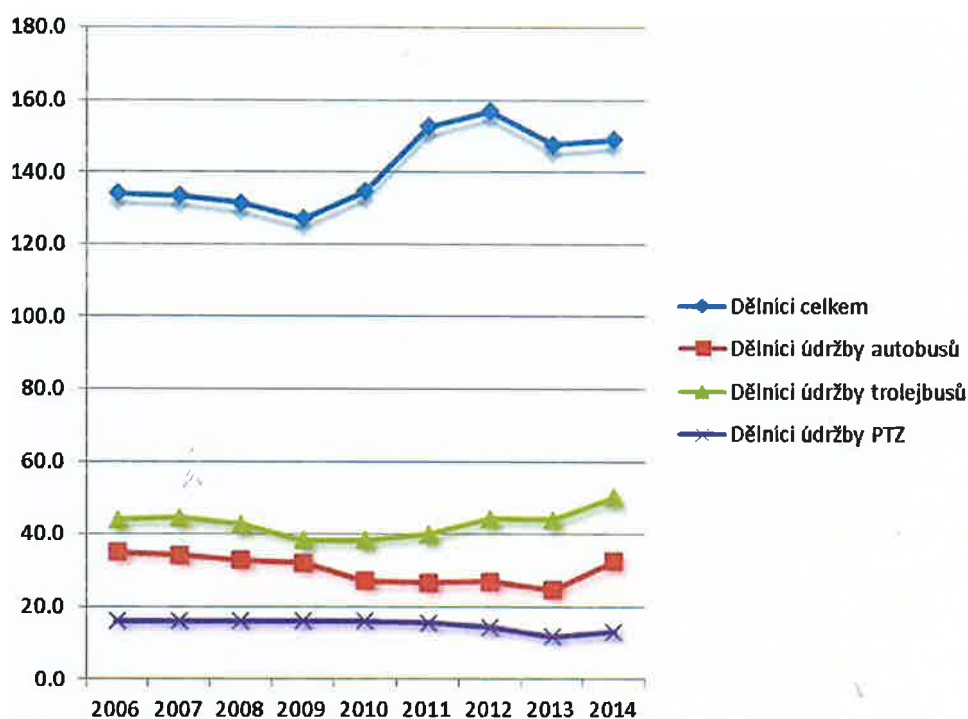
Celkový počet zaměstnanců



- Řidiči



Dělníci



THZ (včetně managementu)

Právní část analýzy

Smlouvy

Společnost Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s. (dále také jen „DPMUL“ nebo „prověřovaná společnost“) nám zpřístupnila, v elektronické podobě, tzv. „Seznamy smluvní dokumentace Dopravního podniku města Ústí nad Labem a.s.“ a to za roky 2012, 2013, 2014 a 2015.

- g) vypracovat podrobnější mechanismus kontroly hospodaření dceřiné společnosti Plnicí stanice CNG Předlice s.r.o. ekonomickým úsekem společnosti Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s. Doporučujeme zvážit dohodu o pravidelném periodickém (např. měsíčním nebo alespoň čtvrtletním) předávání základních účetních výstupů (postačí elektronicky alespoň obratovou převahu a/nebo i deník);
- h) aktivně hledat možnosti dodávek CNG třetím stranám. Nedojde-li v relativně krátkém časovém horizontu k významnému zvýšení objemu prodeje CNG třetím stranám, bude prakticky nevyhnutelná realizace většiny opatření uvedených výše;
- i) důsledně dbát o maximalizaci odběru alternativního paliva CNG a to ať již při plnění závazků vyplývajících ze zajištění dopravní obslužnosti formou maximálního možného vytížení autobusů na CNG nebo i nákupem nových autobusů na toto alternativní palivo v případě obnovy vozového parku.

Závěrečné zhodnocení

I přes shora uvedená upozornění či doporučení vedoucích zejména k omezení možnosti vzniku platební neschopnosti společnosti Plnicí stanice CNG Předlice s.r.o. a z toho vyplývajících návazných rizik pro společnost Dopravní podnik města Ústí nad Labem bychom rádi zdůraznili, že podle našeho názoru lze spolupráci mezi všemi zainteresovanými subjekty hodnotit jako nadstandardní. Bude-li tomu tak i nadále, což je minimálně z krátkodobého i střednědobého horizontu nepochybně výhodné pro všechny zúčastněné, lze s vysokou mírou pravděpodobnosti předpokládat, že i při zohlednění všech shora popsáných rizik se z ekonomického hlediska ve spojení se zabezpečením přiměřené jistoty a nezávislosti jednalo o vhodně zvolenou variantu zabezpečení dodávek alternativního paliva CNG.

Celkové vyhodnocení na základě ekonomické analýzy

Z výsledků námi provedené prověrky si dovoluujeme vyslovit závěr, že z ekonomického hlediska funguje společnost Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s. zcela standardním způsobem a oproti jiným společnostem tohoto typu nevykazuje žádné významné odchylky.

Je skutečností, že společnosti Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s. vykazuje dlouhodobě poměrně významné ztráty již na úrovni provozní činnosti, avšak tyto ztráty vyplývají z objektivních faktorů, které dle našeho názoru spočívají:

- na straně výnosů primárně v podstatě nulové možnosti jejich ovlivňování
- na straně nákladů v objektivní potřebě zajištění provozuschopnosti vozového parku

V daných souvislostech je vhodné upozornit, že v roce 2014 došlo k významnému snížení provozních nákladů při zachování prakticky identických výkonů. Dle našeho názoru již neexistuje významný prostor pro další snižování nákladů, zejména v oblasti provozní činnosti. Naopak se domníváme, že díky stavu vozového parku (zejména v trolejbusové dopravě) a jeho plánované obnově (zejména v autobusové dopravě) lze očekávat další zvyšování i na úrovni provozních nákladů, stejně jako zvýšení finančních nákladů spočívajících ve zvoleném způsobu financování prostřednictvím cizích zdrojů.

Stejně tak je skutečností, že u společnosti Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s. došlo zejména v posledních dvou letech k významnému nárůstu závazků z titulu poskytnutých bankovních úvěrů, které však na druhou stranu mají odraz v téměř dvojnásobném zvýšení dlouhodobého hmotného majetku.

Závěrem tedy shrnujeme, že dle našeho názoru se společnost Dopravní podnik města Ústí nad Labem plně přizpůsobuje trendům veřejné hromadné dopravy spočívající především v modernizaci vozového parku, na druhou stranu je na zvážení, zda je stávající rozsah služeb při daném systému jejich financování dlouhodobě udržitelný. V případě, kdy nedojde ke změně rozsahu a způsobu financování včetně financování formou krytí prokazatelných ztrát, mohla by být finanční stabilita podniku zejména při změně situace na finančních trzích vážně ohrožena.

V budoucích obdobích je totiž při zachování stávajícího rozsahu služeb podstatné zlepšení provozního hospodaření vysoce nepravděpodobné. Lze sice připustit, že mírné optické zlepšení v rámci provozního hospodářského výsledku může nastat díky významným poskytnutým investičním dotacím na nákup nových autobusů na CNG a dále investičním dotacím na nákup nových trolejbusů, nebude-li však tato skutečnost zohledněna v rámci systému úhrady prokazatelných ztrát, mohl by tento výpadek zdrojů financování v budoucnu přinést další významné zhoršení finanční situace podniku.

Personální audit společnosti

Cílem personálního auditu je analýza a zhodnocení efektivity lidských zdrojů, posouzení úrovně a potenciálu jejich dalšího rozvoje a optimalizace.

Z personálního auditu nevyplývá žádné doporučení ve smyslu nutnosti redukce zaměstnanců, či nutnosti zrušení konkrétní neefektivní pracovní pozice.

Návrhová část - doporučení

Doporučení k organizační struktuře, optimalizaci výkonu, efektivitě řízení a pracovním náplním

Níže uvádíme opatření vyplývající z analýzy auditu.

- Provést revizi nastaveného systému kontrolní činnosti tak, aby byla zajištěna součinnost pracovníků pověřených k provádění kontrol.
- Pozice tiskového mluvčího v organizační struktuře by měla být navázána na výkonného ředitele podobně, jako jsou začleněni další zaměstnanci útvaru 1.
- Popisem kompetencí nastavit model spolupráce mezi tiskovým mluvčím a útvarem informačního centra.
- Vyhodnotit zkušenosti se samostatným útvarem Reklama. Na základě hodnocení buď ponechat zavedený model, nebo navázat tento útvar na útvar informačního centra.
- Provést revizi popisu pracovní pozice provozně-technického náměstka tak, aby popisovala důkladněji činnosti vykonávané na této pracovní pozici.
- Provést revizi komunikačních/informačních toků mezi útvary společnosti s důrazem na posílení předávání informací mezi liniemi vedenými jednotlivými náměstky a úsekem vedeným výkonným ředitelem. Stanovit efektivní komunikační toky tak, aby umožnily předávat informace v potřebném čase i kvalitě.
- Popisy pracovní náplně doporučujeme po formální stránce a ve struktuře sjednotit. Popis činností je u některých náplní v oddíle nazvaném úkoly, u jiných náplní v oddíle, který názvem zodpovídá, někde je oddíl bez jakéhokoliv názvu. U některých náplní je uveden obecný cíl, ke kterému pracovní místo slouží, u jiných tento cíl uveden není. U některých náplní jsou samostatně popsána zvláštní nařízení nebo zvláštní požadavky, u jiných náplní jsou tato nařízení či požadavky součástí úkolů či činností.

V elektronické podobě nám byly dále předloženy jednotlivé smlouvy specifikované v předložených seznamech vyjma: a) pojistných smluv a jejich dodatků, které prověřovaná společnost uzavřela se společnostmi Kooperativa, a.s.; b) smluv o půjčkách poskytovaných prověřovanou společností jejím zaměstnancům; c) smluv označených v seznamu v části smluvního partnera písmem modré barvy s poznámkou o tom, že smlouva nebyla realizována a d) smluv označených v seznamu v části smluvního partnera písmem červené barvy bez poznámky.

Veškeré předložené smlouvy byly prolustrovány za účelem zjištění právního a/nebo ekonomického rizika.

Závěry o právních rizicích vyplývajících z prověřovaných smluv uzavřených v letech 2012-2014

Všechny prověřené smlouvy obsahují standardní obsahové náležitosti požadované zákonem pro jednotlivé typy obchodních transakcí. V těchto smlouvách nebyly ujednány žádné nadstandardní nebo neobvyklé podmínky, ze kterých by bylo možné vyvodit právní rizika pro společnost DPMUL.

Pokud jde o povinnost postupovat při zadávání zakázek dle zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, odkaz na číslo veřejné zakázky nebo výběrového řízení byl výslovně obsažen v některých prověřovaných smlouvách. Výkonný ředitel společnosti DPMUL nám k našemu dotazu na způsob zadávání veřejných zakázek sdělil, že výběr dodavatelů je řešen dle požadavků zákona o veřejných zakázkách a v souladu s vnitřními předpisy společnosti DPMUL upravujícími zadávání veřejných zakázek a to ve všech případech, kdy tuto povinnost zákon o veřejných zakázkách stanoví.

Z prověřovaných smluv o dílo týkajících se oprav vozového parku společnosti DPMUL vyplynulo, že veškeré **opravy trolejbusů** byly zadávány pouze společnosti ZLINER s.r.o. a ACIER s.r.o. Výkonný ředitel společnosti DPMUL nám k tomuto zjištění sdělil, že se společností ZLINER s.r.o. byla ze strany společnosti DPMUL ukončena spolupráce již koncem roku 2012. Společnost DPMUL se rozhodla provádět rekonstrukce trolejbusů ve spolupráci se **společností ACIER s.r.o.**, která sídlí v Ústí nad Labem s tím, že tato společnost provádí pouze **karosářské práce** ke kterým má speciální oprávnění a **ostatní práce si zajišťuje společnost DPMUL ve vlastní režii**. Tato spolupráce **minimalizuje náklady na rekonstrukce trolejbusů a zajišťuje vysokou kvalitu provedených prací**.

Z prověřovaných smluv o dodávce motorové nafty (dále také jen „MN“) vyplynulo, že společnost DPMUL má uzavřeno několik rámcových kupních smluv na dodávky MN shodného obsahu. K našemu dotazu jak byli vybráni dodavatelé MN nám bylo výkonným ředitelem společnosti DPMUL sděleno, že z důvodů získat větší okruh dodavatelů motorové nafty proběhla v roce 2010 tzv. „*Výzva k podání nabídky na obchodní spolupráci – dodávky motorové nafty*“ a na základě vyhodnocení těchto nabídek byla s vybranými dodavateli uzavřena rámcová kupní smlouva na dodávku MN. **Výběr dodavatele pro dodávku MN je prováděn na základě vyhodnocení vyhlášené týdenní nákupní, případně i denní ceny (v případě snížení nebo zvýšení původní nákupní ceny) zasláné e-mailem.** Tento způsob výběru nejvhodnějšího dodavatele je podložen vyhodnocením nabídkových cen MN pro konkrétní dodávku. **Zásadním kritériem posuzování vhodnosti dodavatele je především cena MN a jejich kvalita.** Doplnujícími jsou schopnosti dodavatele plnit požadavky objednatele v čase a množství a operativnost dodavatele při řešení mimořádných požadavků objednatele.

V rámci prověřovaných smluv za rok 2014 bylo zjištěno, že smlouvami, ze kterých by mohly vyplývat právní rizika pro společnost DPMUL jsou zejména ty, které se týkají projektu výstavby a fungování plnicí stanice CNG. V této části jsou popsány jednotlivé prověřené smlouvy, které se týkají tohoto projektu. Vyhodnocení případných právních rizik projektu plnicí stanice CNG je obsažen v samostatné části.

Plnicí stanice CNG

Agenda projednávání v představenstvu DPMUL

Ve věci transakce „Plnicí stanice CNG“ byly prověřovanou společností předloženy v elektronické podobě mimo jiné dokumenty tzv. Agenda projednávání v představenstvu za období 2012 až 2014. Převážně se jedná o informační zprávy týkající se a nebo související s transakcí plnicí stanice CNG, předkládané výkonnými řediteli DPMUL a tomu odpovídající zápisy z jednání představenstva DPMUL z let 2012 – 2014.

Z tzv. „Materiálu k 10. řádnému zasedání představenstva DPMUL konanému dne 29.10.2013“, předloženému výkonným ředitelem společnosti Ing. R. Chobotem vyplývá, že představenstvu byly předloženy tři varianty řešení realizace plnicí stanice CNG včetně odůvodnění. Ze zápisu z 10. řádného jednání představenstva DPMUL ze dne 29.10.2015, bodu 7. programu jednání se podává, že představenstvo navrhlo realizaci CNG stanice ve variantě Joint Venture (v souladu se souhlasným stanoviskem dozorčí rady DPMUL) s podmínkou nepřekročení investičních nákladů ve výši 30.000.000,- Kč a s možností budoucího odkupu CNG do vlastnictví DPMUL v horizontu max. 10 let. Současně představenstvo DPMUL uložilo výkonnému řediteli zahájit veškeré kroky k realizaci stanice CNG v souladu se zvolenou variantou.

Z veškerých dalších předložených zápisů představenstva DPMUL se podává schválení veškerých následných kroků vedoucích k realizaci plnicí stanice CNG dle schválené varianty Joint Venture.

- **založení dceřiné společnosti Plnicí stanice CNG Předlice s.r.o.** (Zápis z 1. řádného jednání představenstva DPMUL ze dne 28.01.2014);
- **výběr strategického partnera** - společnosti BusLine, a.s. a uzavření smlouvy o společném postupu s tímto strategickým partnerem (Zápis z 5. řádného jednání představenstva DPMUL ze dne 27.05.2014);
- **realizace veškerých kroků směřujících k výstavbě plnicí stanice CNG** dle předložené nabídky a související dokumentace (Zápis z 5. řádného jednání představenstva DPMUL ze dne 27.05.2014);
- **převod části podílu DPMUL ve výši 50%** s nímž je spojen vklad ve výši 100.000,- Kč na společnosti Plnicí stanice CNG Předlice s.r.o. **na strategického partnera, společnost BusLine, a.s. za úplatu** ve výši 100.000,- Kč (Zápis z 6. řádného jednání představenstva DPMUL ze dne 08.07.2014);
- **uzavření smlouvy o odběru CNG** mezi společnostmi DPMUL jako odběratelem a společností Plnicí stanice CNG Předlice s.r.o. jako dodavatelem (Zápis ze 7. řádného jednání představenstva DPMUL ze dne 09.09.2014).

Závěry ke zjištěným právním rizikům

Plnicí stanice CNG je ve vlastnictví právnické osoby **Plnicí stanice CNG Předlice s.r.o.**, která je samostatným právním subjektem a jejímiž **společníky (vlastníky)** jsou dvě právnické osoby a to společnost DPMUL a společnost BusLine, a.s., každá z nich **vlastníkem podílu o velikosti 50%** z celku. Každý společník se na základním kapitálu společnosti Plnicí stanice CNG Předlice s.r.o. podílí stejným peněžitým vkladem ve výši 100.000,- Kč. Žádné další, např. nepeněžité vklady nebyly učiněny ze strany žádného ze společníků.

Předpokladem Smlouvy o společném postupu ze dne 29.05.2014 byla povinnost DPMUL zřídit na základě smlouvy uzavřené se společností Plnicí stanice CNG Předlice s.r.o. **právo stavby** jako věcné právo ve prospěch této dceřiné společnosti, které by zatěžovalo dotčené pozemkové parcely v k.ú. Předlice a opravňovalo společnost Plnicí stanice CNG Předlice s.r.o. k tomu mít na povrchu a pod povrchem těchto pozemků stavbu plnicí stanice CNG. Právo stavby mělo být zřízeno na 40 (čtyřicet) let. Z prověřených dokumentů bylo zjištěno, že **k uzavření této smlouvy** mezi dotčenými subjekty sice **došlo**, avšak **věcné právo**, které vzniká vkladem do katastru nemovitostí doposud **nevzniklo**. Společnost DPMUL sdělila, že právo stavby nebylo doposud zavkládováno z důvodu existence jiných věcných práv již zapsaných v příslušném katastru nemovitostí ve prospěch třetích osob. Dále společnost DPMUL sdělila, že mezi třetími osobami a

DPMUL bylo již dosaženo dohody, jejímž výsledkem bude možnost zápisu práva stavby do katastru nemovitostí v dohledné době. I v případě, že by k zápisu práva stavby nedošlo právní riziko vyplývající z této situace je nízké, neboť stavba (plnicí stanice CNG) je vybudována na pozemku ve vlastnictví DPMUL, která je společníkem Plnicí stanice CNG Předlice s.r.o.

Dále předpokladem Smlouvy o společném postupu ze dne 29.05.2014 byla povinnost DPMUL zřídit na základě smlouvy uzavřené se společností Plnicí stanice CNG Předlice s.r.o. **služebnost stezky a cesty** ve prospěch dceřiné společnosti. Služebnost stezky a cesty měla opravňovat společnost Plnicí stanice CNG Předlice s.r.o. a třetí osoby (zákazníky využívající služby plnicí stanice CNG) k chůzi i jízdě přes služebné pozemky jakýmkoliv vozidly. Ani tyto služebnosti, které rovněž vznikají vkladem do katastru nemovitostí doposud **nevznikly** a to ze stejného důvodu jako nevzniklo shora uvedené právo stavby. Společnost DPMUL i v tomto případě již projednala dohodu s třetími osobami, která umožní vznik výše uvedených služebností jejich zápisem do příslušného katastru nemovitostí. I zde platí pro případ, že by služebnosti stezky a cesty nevznikly, **nízké právní riziko** z důvodu vlastnictví dotčených pozemků společníkem DPMUL.

Ze smluv o odběru uzavřených mezi Plnicí stanicí CNG Předlice s.r.o. a jejími společníky se podává rozdílná povinnost k odběru CNG ročně, kdy povinnost DPMUL odebírat CNG je vyšší než u společníka BusLine, a.s. Společností DPMUL bylo sděleno, že již došlo k projednání snížení závazku odběru CNG společností DPMUL na stejnou úroveň jako u společníka BusLine, a.s. **Lze však konstatovat, že skutečnost rozdílného závazku odběru CNG na straně společníků není v žádném případě relevantní v otázce dělení zisku.**

Pokud jde o rozdílné zastoupení společnosti DPMUL a společnosti BusLine, a.s. ve statutárním orgánu společnosti Plnicí stanice CNG Předlice s.r.o. lze uvést, že toto je v souladu se záměrem realizace Joint Venture, kterou schválilo představenstvo DPMUL a vyplývá i z následně uzavřené Smlouvy o společném postupu ze dne 29.05.2014. Společník BusLine, a.s. vkládá do fungování společnosti Plnicí stanice CNG Předlice s.r.o. své obchodní know-how a tím, že navrhuje jediného člena statutárního orgánu společnosti Plnicí stanice CNG Předlice s.r.o. nese za své rozhodnutí odpovědnost. Společník DPMUL má pak rozhodující vliv na volbu tříčlenné dozorčí rady společnosti Plnicí stanice CNG Předlice s.r.o., když volí dva její členy. Výše uvedená pravidla volby orgánů společnosti by měla být zakotvena v zakladatelském dokumentu společnosti – společenské smlouvě.

Závěrem je nutno uvést, že spolupráce mezi DPMUL a BusLine, a.s., založená Smlouvou o společném postupu ze dne 29.05.2014 ve znění Dodatku č. 1 ze dne 05.11.2014, je sjednána na dobu neurčitou a zahrnuje podmínky jejího ukončení. Smlouvu nelze vypovědět bez uvedení důvodu. Společnost DPMUL má však možnost budoucího odkupu celého podílu společnosti BusLine, a.s. na společnosti Plnicí stanice CNG Předlice s.r.o. po uplynutí 10 (deseti) let ode dne účinnosti této smlouvy. S ohledem na skutečnost, že jedinou investicí DPMUL do projektu Joint Venture, resp. do společnosti Plnicí stanice CNG Předlice s.r.o. je vklad ve výši 100.000,- Kč nelze sjednanou desetiletou dobu spolupráce považovat za rizikovou. Zásadní výhodou této spolupráce pro DPMUL je nákup CNG za cenu, kterou může přímo ovlivnit a může tak dosáhnout nejnižší ceny CNG v regionu. Tato spolupráce je nezbytná i s ohledem na nákup desítek autobusů na CNG realizovaný z dotačních prostředků.

Předkládá: Ing. Libor Turek, Ph.D., výkonný ředitel společnosti

Zpracoval: Ing. Simona Mohacsi, náměstkyně pro ekonomii a obchod

Návrh na usnesení

Představenstvo společnosti po projednání:

A) bere na vědomí

informativní zprávu o výsledcích auditu společnosti za období 2010 -2014.

B) u k l á d á

výkonnému řediteli společnosti Ing. Liboru Turkovi, Ph.D.

1. požádat Plnící stanicí CNG Předlice s.r.o. o změnu člena dozorčí rady: stávajícího člena Bc. Václava Müllera, který již není zaměstnancem DPmUL nahradit Ing. Simonou Mohacsi
2. Seznámit s výsledky auditu dozorčí radu společnosti

C) u k l á d á

předsedovi představenstva Ing. Josefu Matějkovi, seznámit s výsledky auditu akcionáře (Radu města Ústí nad Labem).

Soubor opatření navazující na audit společnosti

1. Finančně – ekonomická oblast společnosti

- 1.1. Projednat s Magistrátem města Ústí nad Labem – jeho Radou výsledky auditu společnosti. Následně výsledky auditu a projednání v Radě MUL medializovat.
odpovídá: DPmUL
spolupráce: MmUL
termín: 31. 12. 2015
- 1.2. Projednat s Magistrátem města Ústí nad Labem zpracování projektu dopravní obslužnosti města Ústí nad Labem jako základní řídicí dokument pro organizaci veřejné dopravy ve městě Ústí nad Labem, a zároveň zpracovat společenskou objednávku na dopravní obslužnost města Ústí nad Labem. Zpracovat realizační projekt úpravy dopravní obslužnosti. Zde mimo jiné stanovit:
 - dopady do údržby vozového parku
 - dopady do struktury zaměstnanců
 - dopady do investiční politiky společnostiodpovídá: MmUL
spolupráce: DPmUL
termín: 2016
- 1.3. Propočítat a zpracovat návrh do Rady města Ústí nad Labem na objektivizaci kompenzace na 1 mkm DPmUL v návaznosti na bod 1.2.. Zohlednit přitom objektivně kompenzace uplatňované v obdobně velkých městech v ČR.
odpovídá: DPmUL
spolupráce: MmUL
termín: 2016
- 1.4. Zpracovat soubor opatření ke zvýšení hospodárnosti společnosti s cílem ušetřit provozní náklady oproti r. 2015 ve výši 3,5 mil. Kč.
odpovídá: DPmUL
termín: 2016
- 1.5. Zpracovat pohled DPmUL jak by zrychlení průjezdnosti centra města mohlo přispět ke zlepšení služby MHD.
odpovídá: DPmUL
spolupráce: MmUL
termín: 3/2016
- 1.6. Zpracovat srovnání jízdného s obdobnými městy v ČR.
odpovídá: DPmUL
termín: 3/2016
- 1.7. Zpracování koncepce a realizační dokumentace k maximalizaci výnosů společnosti z reklam.
odpovídá: DPmUL
termín: 3/2016
- 1.8. Zpracování programu intenzifikace výkonů společnosti. Zejména v:
 - s podporou magistrátu zajišťovat placené přepravní služby pro společnost a organizace města.
 - vyhledávat a nabízet přepravní služby i mimo rámec města, ve sportovních a kulturních konceptech všeho druhu. K tomu ustavit obchodní centrum ve společnosti.odpovídá: MmUL
termín: 2016

- 1.9. Pro zvýšení ekonomické efektivity společnosti zpracovat dílčí koncepce řešení:
- kontrolní činnosti v režijních nákladech
 - koncepci realizace centralizace nákupů a jejich pravidelnou kontrolu výhodnosti
 - koncepci a právní strukturu vymáhání pohledávek

odpovídá: DPmUL

termín: 1. 1. 2016

2. Personální oblast společnosti

- 2.1. Zpracovat a projednat nový systém odměňování zaměstnanců společnosti s výrazným povýšením vlivu zásluhovosti a výkonnosti na mzdu. Zvlášť řešit kategorie D a THP.

odpovídá: DPmUL

spolupráce: odborová organizace

termín: 1. 1. 2017

- 2.2. V návaznosti na společenskou objednávku města ÚL zpracovat program vývoje personální politiky společnosti. Zejména v:

- počet zaměstnanců v kategoriích D a THP
- program vzdělávání D a THP

odpovídá: DPmUL

termín: 1. 1. 2017

- 2.3. Zpracovat koncepční materiál společnosti formulující strategii a cíle společnosti.

odpovídá: DPmUL

termín: 2016

3. Lanová dráha

- 3.1. Po uplynutí doby udržitelnosti zpracovat návrh řešení ekonomické udržitelnosti lanové dráhy. Zejména v:

- výpočet a stanovení ekonomického jízdného
- participace KÚÚK, MmUL a OC Forum na nákladech spojených s provozováním lanové dráhy

odpovídá: DPmUL

spolupráce: KÚÚK, MmUL a OC Forum

termín: 1. 1. 2017

**DOPRAVNÍ PODNIK****města Ústí nad Labem a.s.**Revoluční 26, 401 11 Ústí nad Labem
IČO 25013891, zapsaný v obchodním rejstříku
Krajského soudu v Ústí nad Labem, oddíl B, vložka 945Doručovací adresa
Jateční 426, 400 19 Ústí nad Labem

Dopravní obslužnost Statutárního města Ústí nad Labem

Dopravní obslužnost je v současné době zajištěna celkem 19 autobusovými a 13 trolejbusovými linkami, na které je v pracovních dnech, v době dopravních špiček (od 5:00 do 8:00 hod. a od 13:00 do 17:00 hod.), vypravováno celkem 42 autobusů a 58 trolejbusů. Interval spojů na autobusových páteřních linkách č. 5 a 11 je 12 min. v dopravní špičce a 20 minut v dopravním sedle. Na ostatních linkách je pak interval 30 minut. Na trolejbusových linkách, které tvoří páteřní síť je interval v dopravní špičce 15 minut a v dopravním sedle 20 minut. V brzkých ranních hodinách (do 5:00 hod.) a večerních hodinách (od 20:00 hod). 30 minut.

V ročním objemu (za rok 2016) je naplánováno odjet na autobusových linkách celkem 2,949 mil. km na 274 890 spojích a na trolejbusových linkách 3,739 mil. km na 373 056 spojích.

Dopravní obslužnost byla vždy koncipována pro zajištění přepravy všech obyvatel města, a to tak, jak ukládá zákon č. 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících. Se zaváděním trolejbusové dopravy docházelo k nahrazování autobusových linek a k úpravám intervalu spojů, od 6 minut, 10 minut, 12 minut až na stávajících 15 minut. V období několika let zpět docházelo k tzv. optimalizaci dopravní obslužnosti na základě výsledků dopravních průzkumů. Poslední dopravní průzkum byl realizován v roce 2013 a byl proveden ve dvou pracovních dnech na všech trolejbusových linkách a na autobusových linkách, které nebyly soutěženy Krajským úřadem Ústeckého kraje. Tento dopravní průzkum prokázal, že rozsah dopravní obslužnosti naplňuje přepravní potřeby obyvatel a doporučil prodloužit interval v brzkých ranních a pozdních večerních hodinách. Toto bylo realizováno a od té doby je dopravní obslužnost realizována ve stávající podobě.

Představenstvo akciové společnosti schválilo jako jedno z opatření zahájit jednání se Statutárním městem Ústí nad Labem o rozsahu dopravní obslužnosti a úhradě kompenzace (prokazatelné ztráty). Základním faktorem pak byla Komplexní aktualizace modelu veřejné dopravy v Ústí nad Labem, která vycházela z prověření výsledků dopravního průzkumu v roce 2013, stanovení standardu obsazenosti dopravních prostředků, porovnání výsledků s tímto standardem a navržení varianty možné optimalizace dopravní obslužnosti. Dopravní podnik tímto pověřil zhotovitele dopravních průzkumů, a to především z důvodu komplexnosti vstupních dat pro tuto činnost.

Prvním úkolem zhotovitele bylo tedy sestavení standardu kvality pro přepravu cestujících v dopravních prostředcích. Na základě zkušeností a zavedených standardů v dopravních společnostech České republiky i v jiných zemích, byla tato hodnota standardu kvality stanovena na 60% (příloha č. 3.1). Touto hodnotou pak byla přepočtena data dopravního průzkumu v dopravních špičkách a zobrazena v tabulce (příloha č. 3.2) s barevnou odlišností dosaženého standardu kvality (od světle zelené do sytě červené). Zelená barva znamená nízkou obsazenost dopravního prostředku, červená barva naopak překročení standardu kvality a v některých případech.

Tyto výsledky byly prezentovány i zástupcům Statutárního města Ústí nad Labem se závěrem navrhnout možné řešení v identifikovaných oblastech s nízkou obsazeností. Tyto oblasti jsou mezi 5:00 až 6:00 hodinou (interval 15 minut) a mezi 19 až 20 hodinou (interval 20 minut). V současné době dopravní podnik obdržel návrh optimalizace v těchto časových úsecích



DOPRAVNÍ PODNIK

města Ústí nad Labem a.s.

Revoluční 26, 401 11 Ústí nad Labem
IČO 25013891, zapsaný v obchodním rejstříku
Krajského soudu v Ústí nad Labem, oddíl B, vložka 945

Doručovací adresa

Jateční 426, 400 19 Ústí nad Labem

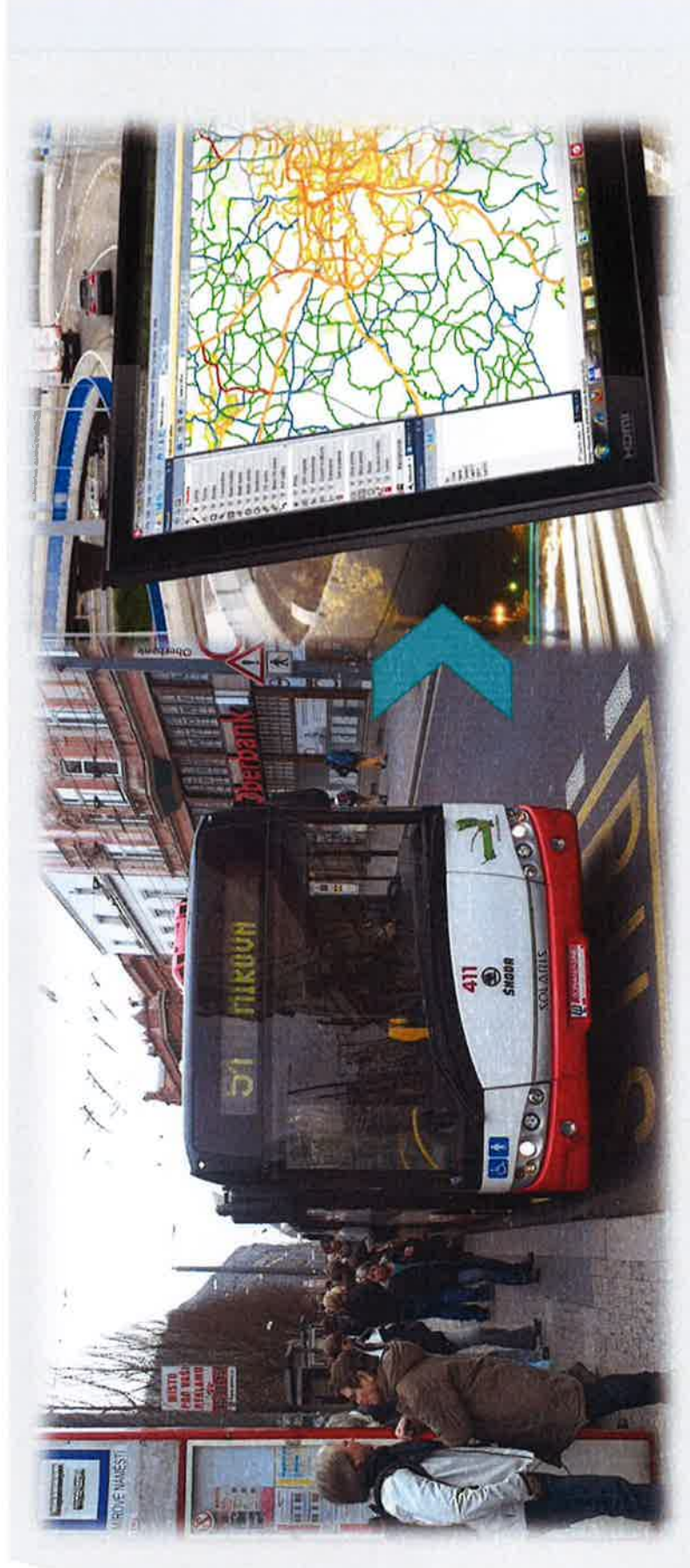
a prověřuje veškeré dopady do stávajícího provozu z hlediska provozního a ekonomického). Předložené řešení nemá dopad na stanovený standard kvality. Považujeme ale za nezbytné upozornit na možnost dopadu navrženého řešení, kdy může dojít ke snížení počtu přepravených osob, a to z důvodu prodloužení intervalu a tím doby přepravy. V konečném důsledku mohou někteří cestující odejít z městské hromadné dopravy a raději využijí vlastní individuální automobilové dopravy.

Jedním z oblastí, kterou je potřeba dále zanalyzovat, je dopravní obslužnost ve volných dnech (soboty, neděle a svátky). Poslední dopravní průzkum nebyl tímto směrem zaměřen vzhledem k výši uvolněných finančních prostředků. K získání hodnot o počtu přepravených osob slouží sčítací rámy, které budou instalovány do jednoho autobusu a dvou trolejbusů. Měření bude probíhat na všech linkách, a to systémem opakovaných měření, abychom získali data nejen z jednoho měřeného dne, ale z průběhu celého roku. Je to jeden z dalších směrů pro zjištění skutečné přepravní poptávky ze strany cestujících. V konečném důsledku měření bude prováděno v rámci pracovních dní, o sobotách a nedělích, abychom získali data např. z letních prázdnin, z období celoročního provozu.

Přílohy:

Příloha č. 3.1 Prezentace standardu přepravy

Příloha č. 3.2 Tabulka obsazenosti vozidel dle standardu přepravy



Aktualizace modelu VHD Ústí nad Labem

Standardy kvality – využití linek

24/02/2016

Ing. Petr Hofhansl, Ph.D.



Standards veřejné dopravy

„Pracovní skupina pro standardy ve veřejné dopravě“, kterou ustavilo Ministerstvo dopravy České republiky v souvislosti s přípravou Zákona o veřejné dopravě, dělí standardy do pěti skupin:

- **dosažitelnost** (může být charakterizována frekvencí a časovým rozložením spojů, docházkovou vzdáleností ke stanicím a zastávkám atd., kvalitou a dostupností informací o provozované dopravě, dostupností pro osoby se sníženou schopností pohybu nebo orientace, možnostmi přepravy dětských kočárků, jízdních kol, zavazadel)
- **spolehlivost** (např. dodržování jízdního řádu, operativní nahrazování vadných vozidel a nízká závadovost atd.)
- **bezpečnost** (moderní vozidla v řádném technickém stavu, dodržování bezpečnostních předpisů pro provoz i údržbu atd.)
- **ekologičnost** (moderní vozidla v řádném technickém stavu, udržování čistoty a nakládání s odpady při údržbě a deponaci atd.)
- **kultura cestování** (dostatečná kapacita vozidel, příjemné a pohodlné prostředí ve vozidlech i na stanicích a zastávkách, úklid a údržba, osvětlení a ochrana před vlivy počasí při čekání, nepřipuštění nežádoucích osob do přepravních prostor, doplňkové služby ve vozidlech a ve stanicích a zastávkách – např. občerstvení, záchody, umývárny aj.)



Návrhová kapacita vozidel v ČR

- Příklad určení návrhové kapacity pro město Olomouc.
- V průměru je návrhová kapacita, tedy kapacita dopravního prostředku, při které je ještě zaručen standard kvality, rovna 60% technické kapacity vozidla.

Legenda	typ	návrhová kapacita	technická kapacita
Mn	Minibus	15	22
Md	Midibus (8,6 m)	35	60
Sd	Standard (12 m)	60	100
Kb	Kloubový	95	155



Standards veřejné dopravy

- Ostrava – 60% technické kapacity
- Liberec – max. 70 osob ve 12metrovém vozidle (cca 73% při technické kapacitě 96 osob).
- České Budějovice – nekomfortní nad stupeň obsazenosti D (rozsah A-F). Stupeň „D“ znamená možný průchod vozidlem.



Návrhová kapacita vozidel v zahraničí

Londýn



- V Londýně se uvažuje s obsazeností 87 osob na patrový autobus (doubledecker) – což odpovídá počtu sedadel ve vozidle. Tedy vozidlo je plné pokud jsou všechna místa k sezení obsazena.



Návrhová kapacita vozidel v zahraničí

USA a Kanada

manuál "Transit Capacity and Quality of Service Manual" (vydává ústav „Transportation Research Board“).

- U běžného dvanáctimetrového autobusu se uvažuje s kapacitou 65-75 osob, u nízkopodlažního 55-70 osob,
- u osmnáctimetrového se uvažuje s kapacitou 120 cestujících.
- Běžný dvanáctimetrový městský autobus v USA má 43 sedadel a uvažuje se s maximálně 37 stojícími.
- V osmnáctimetrovém vozidle je obvykle instalováno 65 sedadel a uvažuje se s maximálně 55 stojícími cestujícími.



Návrhová kapacita vozidel v zahraničí

USA a Kanada



- Za běžnou kapacitu se kterou se počítá při výpočtu jízdních řádů (schedule loads) je uvažovaná hodnota 125 – 150% sedících cestujících, tedy u dvanáctimetrového vozidel se jedná o hodnotu 54-64 osob.
- Tzv. Crush loads je stanovena jako více než 150% sedících cestujících, jedná se o nepřijatelnou hodnotu z pohledu komfortu cestujících.



Návrhová kapacita vozidel v zahraničí

USA a Kanada

Exhibit 2-23

Characteristics of Bus Transit Vehicles—United States and Canada

Bus Type	Length (m)	Width (m)	Typical Capacity		
			Seats	Standeers	Total
Small Bus/Minibus	5.6-9.1	2.0-2.4	8-30	0-10	8-40
Transit Bus (low floor) (articulated)	10.7	2.4-2.6	30-35	20-30	50-60
	12.2	2.6	35-50	30-40	65-75
	12.2	2.4	30-40	25-40	55-70
	18.3	2.4-2.6	65	55	120

Zdroj: Transit Capacity and Quality of Service Manual



Návrhová kapacita vozidel v zahraničí

Středoasijská města

- příklad určení návrhové kapacity britské společnosti Corporate Solutions pro středoasijská města.

	Large bus	Midi bus	Mini bus
Seating capacity	25 - 35	15 - 20	10 - 15
Standing capacity	35 - 45	15 - 20	0 - 10
Total capacity	60 - 80	30 - 40	10 - 20



Využití trolejbusových linek v Ústí nad Labem



Použití standardu návrhové kapacity
vozidla 95 osob

- Tr 27 Solaris (kloubové vozidlo)
 - míst k sezení/stání/celkem 50/95/145
- Tr 15 (kloubové vozidlo)
 - míst k sezení/stání/celkem 45/100/145
- Tr 28 (15metrové vozidlo)
 - míst k sezení/stání/celkem 43/92/135



Využití návrhové kapacity vozidel ve špičce - Do oblastí

Do oblastí	Zastávka	Směr	Interval (min.)	vozide l/hodi nu	Obsazenost v % kapacity vozidla							průměr
					5:30 - 6:30	6:30 - 7:30	7:30 - 8:30	12:30 - 13:30	13:30 - 14:30	14:30 - 15:30	15:30 - 16:30	
Severní Terasa	51	Severní Terasa Mírová	15	4	21%	30%	41%	40%	30%	47%	40%	36%
	52	Orlická Severní Terasa	15	4	23%	40%	21%	30%	31%	31%	31%	30%
	53	Krušnohorská Mírová	15	4	14%	31%	41%	40%	30%	50%	40%	35%
	55	Krušnohorská Severní Terasa	15	4	32%	40%	40%	40%	88%	50%	59%	50%
	60	Severní Terasa Mírová	7/8/15	6	5%	35%	21%	20%	24%	27%	27%	23%
	54	Poliklinika Všebořice	15	4	50%	59%	59%	59%	119%	99%	99%	78%
Všebořice+Severní Terasa	56	Poliklinika Všebořice	15	4	59%	69%	49%	64%	99%	103%	115%	80%
	60	Poliklinika Mírová	7/8/15	6	5%	73%	40%	59%	46%	51%	46%	53%
Všebořice	54	Kpt.Jaroše Všebořice	15	4	31%	41%	36%	40%	69%	69%	83%	54%
	56	Kpt.Jaroše Všebořice	15	4	14%	32%	21%	64%	59%	56%	58%	44%
Skrivánek	52	Malátova Severní Terasa	15	4	23%	40%	30%	30%	50%	41%	41%	36%
	53	Malátova Dobětice	15	4	23%	69%	30%	60%	59%	59%	59%	57%
	54	Malátova Dobětice	15	4	33%	62%	40%	69%	109%	109%	119%	77%
Dobětice	53	Stříbrnky Dobětice	15	4	23%	40%	13%	60%	50%	59%	50%	42%
	54	Stříbrnky Dobětice	15	4	50%	36%	40%	49%	73%	99%	79%	59%
Střekov	60	amenný vrch, škol Karla IV.	7/8/15	6	36%	53%	27%	59%	40%	41%	46%	43%
	62	amenný vrch, škol Karla IV.	15	4	-	-	10%	69%	109%	89%	59%	67%
Krásné Březno	51	Volanova Skalka	15	4	38%	69%	48%	65%	107%	130%	113%	80%
	55	Volanova Žežická	15	4	40%	51%	30%	40%	118%	109%	99%	70%
	56	Volanova Pod Vyhličkou	15	4	23%	69%	40%	69%	134%	99%	99%	76%
	57	Volanova Mojžíř	15	4	40%	60%	30%	30%	99%	109%	59%	61%
	58	Volanova Skalka	30	2	23%	15%	-	59%	87%	67%	39%	48%
Pod Vyhličkou	56	Krásné Březno Pod Vyhličkou	15	4	21%	40%	21%	40%	88%	50%	48%	44%
	59	Krásné Březno Pod Vyhličkou	30	2	23%	40%	-	20%	59%	59%	20%	37%
	51	Krásné Březno Skalka	15	4	30%	50%	29%	75%	144%	133%	85%	78%
Mojžíř	58	Krásné Březno Skalka	30	2	22%	52%	-	59%	69%	72%	39%	51%
	57	Krásné Březno Mojžíř	15	4	31%	79%	30%	49%	99%	99%	60%	64%
Předlice	57	Na Luhách Předlice	15	4	41%	91%	23%	30%	23%	40%	40%	33%
	62	Na Luhách Globus	15	4	-	14%	40%	30%	60%	59%	50%	40%
					25%	47%	33%	48%	74%	73%	51%	



Využití návrhové kapacity vozidel ve špičce - Z oblasti

Z oblasti	Linky	Zastávka	Směr	Interval (min.)	Obsazenost v % kapacity vozidla							
					5:30 - 6:30	6:30 - 7:30	7:30 - 8:30	12:30 - 13:30	13:30 - 14:30	14:30 - 15:30	15:30 - 16:30	
Severní Terasa	51	Sociální péče	Skalka	15	47%	79%	48%	48%	59%	58%	47%	55%
	52	Orlická	Klíše	15	31%	50%	40%	40%	31%	31%	40%	39%
	53	Hornická	Dobětice	15	31%	40%	49%	79%	40%	40%	40%	50%
	55	Hornická	Žezická	15	50%	69%	49%	59%	119%	79%	79%	72%
	60	Sarýkova nemocn	Karla IV	7/8/15	34%	47%	27%	33%	40%	28%	33%	34%
Všebořice+Severní Terasa	54	Beethovenova	Dobětice	15	59%	93%	79%	49%	79%	89%	79%	75%
	56	Beethovenova	Pod Vyhlídkou	15	50%	89%	79%	40%	76%	89%	67%	70%
	60	Beethovenova	Karla IV	7/8/15	46%	53%	40%	53%	73%	51%	40%	51%
Všebořice	54	Kpt.Jaroše	Dobětice	15	50%	78%	40%	30%	60%	69%	40%	52%
	56	Kpt.Jaroše	Pod Vyhlídkou	15	14%	32%	21%	64%	59%	56%	58%	44%
Skrvánek	52	Stříbrnické Nivy	Klíše	15	31%	79%	79%	40%	50%	40%	31%	50%
	53	Stříbrnické Nivy	Mírová	15	50%	69%	69%	40%	30%	40%	40%	48%
	54	Stříbrnické Nivy	Všebořice	15	50%	69%	66%	59%	50%	79%	40%	59%
Dobětice	53	Stříbrníky	Mírová	15	50%	79%	79%	30%	30%	40%	40%	50%
	54	Stříbrníky	Všebořice	15	50%	69%	46%	40%	40%	40%	50%	48%
Střekov	60	amenný vrch škol	Mírová	7/8/15	53%	86%	40%	53%	20%	41%	24%	45%
	62	amenný vrch škol	Globus	15	-	-	59%	30%	89%	40%	59%	56%
Skalka	51	Opletalova	Mírová	15	86%	123%	59%	59%	48%	67%	50%	70%
	58	Opletalova	Klíše	30	40%	83%	39%	12%	40%	32%	22%	38%
Mojžíř	57	Opletalova	Předlice	15	79%	128%	89%	69%	59%	69%	59%	79%
Pod Vyhlídkou	56	Jahradnický podní	Všebořice	15	69%	69%	59%	47%	40%	39%	39%	52%
	59	Jahradnický podní	Klíše	30	39%	118%	20%	-	40%	40%	40%	50%
Krásné Březno	51	Vojanova	Mírová	15	86%	131%	79%	99%	125%	95%	69%	98%
	55	Prior	Severní Terasa	15	69%	59%	30%	40%	50%	40%	40%	47%
	56	Výstupní	Všebořice	15	89%	89%	59%	74%	99%	57%	48%	74%
	57	Vojanova	Předlice	15	79%	109%	99%	69%	69%	59%	69%	79%
	58	Výstupní	Klíše	30	59%	115%	39%	12%	99%	52%	32%	58%
	59	Vojanova	Klíše	30	39%	79%	39%	-	40%	40%	40%	46%
Předlice	57	Západní nádraží	Mojžíř	15	31%	50%	31%	40%	69%	79%	40%	49%
	62	Západní nádraží	Karla IV	15	-	11%	30%	30%	59%	50%	59%	40%
					52%	78%	53%	48%	60%	55%	47%	



Standard kvality \neq technické kapacitě vozidla



Přijatelná kapacita vozidla

kloubové vozidlo = **95** míst

45 sedících

210%

94,5

3

3

4

4

Do oblasti	Zastávka	Směr	Interval (min.)	vozidel /hodln u	Obsazenost v % kapacity vozidla								průměr
					5:30 - 6:30	6:30 - 7:30	7:30 - 8:30	12:30 - 13:30	13:30 - 14:30	14:30 - 15:30	15:30 - 16:30		
Severní Terasa	51	Severní Terasa	Mírová	15	4	21%	30%	41%	40%	30%	47%	40%	36%
	52	Orlická	Severní Terasa	15	4	23%	40%	21%	30%	31%	31%	31%	30%
	53	Krušnohorská	Mírová	15	4	14%	31%	41%	40%	30%	50%	40%	35%
	55	Krušnohorská	Severní Terasa	15	4	37%	40%	40%	40%	89%	50%	59%	50%
	60	Severní Terasa	Mírová	7/8/15	6	5%	35%	24%	20%	16%	24%	27%	23%
Všebořice+Severní Terasa	54	Poliklinika	Všebořice	15	4	50%	59%	59%	59%	119%	99%	99%	78%
	56	Poliklinika	Všebořice	15	4	59%	68%	49%	64%	99%	103%	115%	80%
	60	Poliklinika	Mírová	7/8/15	6	53%	78%	40%	59%	46%	51%	46%	53%
Všebořice	54	Kpt.Jaroše	Všebořice	15	4	31%	41%	36%	40%	69%	69%	89%	54%
	56	Kpt.Jaroše	Všebořice	15	4	14%	32%	21%	64%	59%	56%	58%	44%
Skřivánek	52	Malátova	Severní Terasa	15	4	23%	40%	30%	30%	50%	41%	41%	36%
	53	Malátova	Dobětice	15	4	23%	69%	30%	60%	59%	99%	59%	57%
	54	Malátova	Dobětice	15	4	31%	62%	40%	69%	109%	109%	119%	77%
Dobětice	53	Stříbrníky	Dobětice	15	4	23%	40%	13%	60%	50%	59%	50%	42%
	54	Stříbrníky	Dobětice	15	4	31%	36%	40%	49%	79%	99%	79%	59%
Střekov	60	Kamenný vrch, škol	Karla IV.	7/8/15	6	36%	53%	27%	59%	40%	41%	46%	43%
	62	Kamenný vrch, škol	Karla IV.	15	4	-	-	10%	69%	109%	89%	59%	67%
Krásné Březno	51	Vojanova	Skalka	15	4	30%	69%	48%	65%	107%	130%	113%	80%
	55	Vojanova	Žežická	15	4	40%	51%	30%	40%	118%	109%	99%	70%
	56	Vojanova	Pod Vyhádkou	15	4	23%	69%	40%	69%	134%	99%	95%	78%
	57	Vojanova	Mojžíř	15	4	40%	60%	30%	30%	99%	109%	59%	61%
	58	Vojanova	Skalka	30	2	22%	15%	-	59%	87%	67%	39%	48%
	59	Vojanova	Pod Vyhádkou	30	2	23%	40%	-	20%	40%	40%	20%	30%
Pod Vyhádkou	56	Krásné Březno	Pod Vyhádkou	15	4	21%	40%	21%	40%	88%	50%	48%	44%
	59	Krásné Březno	Pod Vyhádkou	30	2	23%	40%	-	20%	59%	59%	20%	37%
Neštěmice	51	Krásné Březno	Skalka	15	4	30%	50%	29%	75%	144%	135%	85%	78%
	58	Krásné Březno	Skalka	30	2	22%	52%	-	59%	63%	72%	39%	51%
Mojžíř	57	Krásné Březno	Mojžíř	15	4	31%	79%	30%	49%	99%	99%	60%	64%
Předlice	57	Na Luhách	Předlice	15	4	41%	31%	23%	30%	23%	40%	40%	33%
	62	Na Luhách	Globus	15	4	-	1%	40%	30%	60%	59%	50%	40%
						20%	47%	33%	48%	74%	73%	61%	

Z oblasti	Linky	Zastávka	Směr	Interval (min.)		Obsazenost v % kapacity vozidla							
						5:30 - 6:30	6:30 - 7:30	7:30 - 8:30	12:30 - 13:30	13:30 - 14:30	14:30 - 15:30	15:30 - 16:30	
Severní Terasa	51	Sociální péče	Skalka	15	4	47%	79%	48%	48%	59%	58%	47%	55%
	52	Orlická	Klíše	15	4	31%	50%	50%	40%	31%	31%	40%	39%
	53	Hornická	Dobětice	15	4	31%	40%	49%	79%	60%	50%	40%	50%
	55	Hornická	Žežická	15	4	50%	69%	49%	59%	119%	79%	79%	72%
	60	asarykova nemocn	Karla IV	7/8/15	6	34%	47%	27%	33%	40%	28%	33%	34%
Všebořice+Severní Terasa	54	Beethovenova	Dobětice	15	4	59%	93%	79%	49%	79%	89%	79%	75%
	56	Beethovenova	Pod Vyhádkou	15	4	50%	89%	79%	40%	78%	89%	67%	70%
	60	Beethovenova	Karla IV	7/8/15	6	46%	53%	40%	53%	73%	51%	40%	51%
Všebořice	54	Kpt.Jaroše	Dobětice	15	4	50%	78%	40%	30%	60%	69%	40%	52%
	56	Kpt.Jaroše	Pod Vyhádkou	15	4	14%	32%	21%	64%	59%	56%	58%	44%
Skřivánek	52	Stříbrnické Nivy	Klíše	15	4	31%	79%	79%	40%	50%	40%	31%	50%
	53	Stříbrnické Nivy	Mírová	15	4	50%	69%	89%	40%	30%	40%	40%	48%
	54	Stříbrnické Nivy	Všebořice	15	4	50%	69%	66%	59%	50%	79%	40%	59%
Dobětice	53	Stříbrníky	Mírová	15	4	50%	79%	79%	30%	30%	40%	40%	50%
	54	Stříbrníky	Všebořice	15	4	50%	69%	46%	40%	40%	40%	50%	48%
Střekov	60	Kamenný vrch škol	Mírová	7/8/15	6	53%	86%	40%	53%	20%	41%	24%	45%
	62	Kamenný vrch škol	Globus	15	4	-	-	59%	30%	89%	40%	59%	56%
Skalka	51	Opletalova	Mírová	15	4	86%	123%	59%	59%	48%	67%	50%	70%
	58	Opletalova	Klíše	30	2	40%	83%	39%	12%	40%	32%	22%	38%
Mojžíř	57	Opletalova	Předlice	15	4	79%	128%	89%	68%	59%	69%	59%	79%
Pod Vyhádkou	56	Zahradnický podnik	Všebořice	15	4	69%	69%	59%	47%	40%	39%	39%	52%
	59	Zahradnický podnik	Klíše	30	2	39%	115%	20%	-	40%	40%	40%	50%
Krásné Březno	51	Vojanova	Mírová	15	4	86%	131%	79%	99%	125%	95%	89%	88%
	55	Prior	Severní Terasa	15	4	69%	59%	30%	40%	50%	40%	40%	47%
	56	Výstupní	Všebořice	15	4	89%	89%	59%	74%	99%	57%	48%	74%
	57	Vojanova	Předlice	15	4	79%	109%	99%	69%	69%	59%	69%	79%
	58	Výstupní	Klíše	30	2	59%	115%	39%	12%	99%	52%	32%	58%
	59	Vojanova	Klíše	30	2	39%	79%	39%	-	40%	40%	40%	46%
Předlice	57	Západní nádraží	Mojžíř	15	4	31%	50%	31%	40%	69%	79%	40%	49%
	62	Západní nádraží	Karla IV	15	4	-	11%	30%	30%	59%	50%	59%	40%
						52%	78%	53%	48%	60%	55%	47%	