Univerzita Pardubice

Dopravní fakulta Jana Pernera

Návrhy změn dopravní infrastruktury České pošty, s.p. v rámci Regionu Východní Čechy

Žaneta Čapková

Bakalářská práce

2012

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera
Akademický rok: **2011/2012**

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení:	**Žaneta Čapková**
Osobní číslo:	**D09165**
Studijní program:	**B3709 Dopravní technologie a spoje**
Studijní obor:	**Management, marketing a logistika ve spojích**
Název tématu:	**Návrhy změn dopravní infrastruktury České pošty, s.p. v rámci Regionu Východní Čechy**
Zadávající katedra:	**Katedra dopravního managementu, marketingu a logistiky**

Zásady pro vypracování:

Úvod
1. Charakteristika dopravní infrastruktury České pošty, s.p. v rámci Regionu Východní Čechy
2. Analýza současného stavu dopravní infrastruktury České pošty, s.p. v rámci Regionu Východní Čechy
3. Návrhy změn dopravní infrastruktury České pošty, s.p. v rámci Regionu Východní Čechy a zhodnocení navrhovaného řešení
Závěr

Rozsah grafických prací:	**dle doporučení vedoucího**
Rozsah pracovní zprávy:	**40 - 50 stran**
Forma zpracování bakalářské práce:	**tištěná/elektronická**
Seznam odborné literatury:	

dle pokynů vedoucího práce

Vedoucí bakalářské práce:	**Ing. Daniel Salava, Ph.D.** Katedra dopravního managementu, marketingu a logistiky
Datum zadání bakalářské práce:	**30. listopadu 2011**
Termín odevzdání bakalářské práce:	**31. května 2012**

prof. Ing. Bohumil Culek, CSc.
děkan

L.S.

prof. Ing. Vlastimil Melichar, CSc.
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 30. listopadu 2011

Prohlašuji:

Tuto práci jsem vypracovala samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využila, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byla jsem seznámen s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně.

V Pardubicích dne 25. 5. 2012

Žaneta Čapková

Poděkování

Touto cestou bych ráda poděkovala vedoucímu práce Ing. Danielu Salavovi, Ph.D. za odborné vedení, cenné rady, připomínky a ochotu.

ANOTACE

Dopravní infrastrukturu České pošty, s.p. tvoří dopravní sítě, poštovní kursy a v neposlední řadě pobočky, neboli budovy pošt, které jsou středisky pro podávání zásilek a pro shromažďování zásilek, jež mají být doručeny. Cílem této práce je navrhnout změny dopravní infrastruktury České pošty, s.p. v rámci Regionu Východní Čechy. Práce obsahuje popis teoretických informací, popsání současného stavu a v poslední části se zabývá návrhy změn dopravní infrastruktury České pošty, s.p. v rámci Regionu Východní Čechy a zhodnocením navrhovaného řešení.

KLÍČOVÁ SLOVA

Česká pošta, s.p., dopravní infrastruktura, poštovní kursy, budovy pošt

TITTLE

Proposals for the Changes of the Traffic Infrastructure of Česká pošta, s.p. within the Region of the Eastern Bohemia

ANNOTATION

Traffic infrastructure of Česká pošta, s.p., is formed by traffic networks, postal courses and subsidiaries, or post-office buildings, which are centers for dispatching and gathering of postal consignments, which are supposed to be delivered. The aim of this work is to suggest changes of traffic infrastructure of Česká pošta, s.p., within Eastern Bohemian Region. The work includes a description of theoretical information and current situation. The final part proposes changes in traffic infrastructure of Česká pošta, s.p., within Eastern Bohemian Region and evaluates suggested solution.

KEYWORDS

Česká pošta, s.p., traffic infrastructure, postal courses, post-office building

Obsah

Úvod ... **9**

1 Charakteristika dopravní infrastruktury České pošty, s.p. Regionu Východní Čechy ... **10**

1. 1 Česká pošta, s.p. ... 10

1. 2 Region Východní Čechy ... 11

1. 3 Základní pojmy ... 13

1. 4 Druhy pošt ... 14

1. 5 Přepravní síť České pošty ... 14

1. 6 Poštovní kursy ... 15

1. 6. 1 Poštovní kursy železniční ... 16

1. 6. 2 Poštovní kursy silniční ... 17

1. 6. 3 Poštovní kursy letecké ... 20

1. 6. 4 Ukládání zásilek v poštovních kursech ... 20

1. 7 Používané mechanizační prostředky ... 21

2 Analýza současného stavu dopravní infrastruktury České pošty, s.p. v rámci Regionu Východní Čechy ... **22**

2. 1 SPU v rámci Regionu Východní Čechy ... 23

2. 1. 1 SPU Pardubice 02 ... 23

2. 1. 2 SPU Česká Třebová 02 ... 24

2. 2 Zpracování zásilek na SPU ... 24

2. 2. 1 Pracoviště I. TÚ ... 25

2. 2. 2 Pracoviště II. TÚ ... 25

2. 2. 3 Pracoviště Listovního zpracování ... 26

2. 2. 4 Pracoviště Dispečerské služby, Kontroly přepravních dokladů ... 26

2. 2. 5 Pracoviště poštovních kursů ... 27

2. 3 Dopravní infrastruktura České pošty ve Východních Čechách ... 27

2. 3. 1 Jízdní řády ... 27

2. 3. 2 Struktura používaných vozidel v působnosti LOG Pardubice ... 28

2. 3. 3 Výprava zásilek a vedení poštovních kursů – LOG Pardubice / Region Východní Čechy ... 29

2. 3. 4 Systém rozvozu a svozu zásilek ... 30

2. 3. 5 Struktura používaných vozidel v MÚS (region Východní Čechy – obvody) ... 33

2. 3. 6 Pobočky (Provozovny) s MÚS ... 34

2. 3. 7 Počty vedených kursů v MÚS – Region Východní Čechy ... 34

2. 3. 8 Přídělová a odvodová služba ... 36

2. 3. 9 Výměniště ... 37

2. 4 Vyhodnocení provozních nákladů dle typů používaných automobilů 37
2. 4. 1 SPU Česká Třebová 02 – vyhodnocení provozních nákladů dle typů používaných automobilů 38
2. 4. 2 SPU Pardubice 02 – vyhodnocení provozních nákladů dle typů používaných automobilů 39
3 Návrhy změn dopravní infrastruktury České pošty, s.p. v rámci Regionu Východní Čechy a zhodnocení navrhovaného řešení 41
3. 1. 1 Návrhy na změny v dopravní infrastruktuře v rámci Regionu Východní Čechy 42
3. 2 Umístění nového SPU 43
3. 3 Koncepce objektu SPU 43
3. 4 Strojní vybavení SPU 44
3. 5 Zpracování zásilek SPU 45
3. 5. 1 Zpracování zásilek zařazených do systému I. TÚ – zásilky s vysokou udanou cenou 45
3. 5. 2 Zpracování balíkových zásilek zařazených do II. TÚ 45
3. 5. 3 Zpracování listovních zásilek 46
3. 6 Depo v sídle SPU 46
3. 7 Pověřená pošta v sídle SPU 47
3. 8 Pracoviště hromadného podání v sídle SPU 47
3. 9 Listovní dodejna v sídle SPU 48
3. 10 Centralizace dodávací služby v rámci Regionu Východní Čechy 48
3. 11 Zhodnocení navrhovaného řešení 51
Závěr 54
Použitá literatura 56
Seznam tabulek 57
Seznam obrázků 58
Seznam zkratek 59
Seznam příloh 60

Úvod

Tato bakalářská práce je zaměřena na změny v dopravní infrastruktuře České pošty, s.p. v rámci Regionu Východní Čechy.

Česká pošta je největším poskytovatelem poštovních služeb s dlouholetou tradicí a se silnou pozicí na trhu. V dnešní době však musí čelit sílící konkurenci na trhu poštovních služeb. Musí tak hledat nové příležitosti a služby, které by mohla svým zákazníkům nabídnout. Pro udržení se v konkurenčním prostředí nezáleží pouze na poskytovaných službách. Důležitým faktorem, který může výrazně ovlivnit celý výsledek, je správně nastavená dopravní infrastruktura podniku. Bez jejího správného nastavení by pak požadované výsledky nemusely dopadnout tak, jak bylo předem plánováno. Modernizací, optimalizací a zkvalitňováním dopravní infrastruktury může podnik dosahovat výrazně nižších nákladů na poskytované služby, což zvýší jeho konkurenceschopnost na trhu.

První kapitola této práce je zaměřena na teoretickou část, tedy na obecné informace týkající se dopravní infrastruktury České pošty, s.p. V této kapitole je charakterizován Region Východní Čechy, základní pojmy, jež s dopravní infrastrukturou souvisejí, druhy pošt, přepravní síť České pošty, s.p., poštovní kursy, tvorba jízdních řádů a v závěru této kapitoly je zmínka o mechanizačních prostředcích, jež zjednodušují přepravu zásilek v poštovních kursech.

Druhá kapitola této práce je zaměřena na analýzu současného stavu dopravní infrastruktury České pošty, s.p. v rámci Regionu Východní Čechy. Tato kapitola obsahuje informace o Sběrných přepravních uzlech (SPU) v rámci Regionu Východní Čechy a způsob, jakým dochází ke zpracování zásilek u těchto SPU. Obsahuje také informace o typech používaných vozidel a systému svozu a rozvozu zásilek. V poslední části této kapitoly jsou informace o provozních nákladech jednotlivých kursů ve vazbě na používané typy vozidel.

Třetí kapitola je zaměřena na návrhy změn dopravní infrastruktury České pošty, s.p. v rámci Regionu Východní Čechy a zhodnocení navrhovaného stavu. Návrhy změn vycházejí z vyhodnocení provozních nákladů dle typů používaných vozidel, jež je uvedeno v druhé kapitole.

Cílem této práce je analyzovat současný stav dopravní infrastruktury České pošty, s.p. v rámci Regionu Východní Čechy, v závislosti na tom navrhnout změny a poté zhodnotit navrhovaná řešení.

1 Charakteristika dopravní infrastruktury České pošty, s.p. Regionu Východní Čechy

1. 1 Česká pošta, s.p.

Česká pošta vznikla ke dni 1. ledna 1993. Česká pošta je státním podnikem, který má sídlo v Praze. Základní kapitál České pošty je 100% majetkem státu. Zakladatelem tohoto podniku je Ministerstvo vnitra České republiky. Kontrolním orgánem je Český statistický úřad. V současné době má Česká pošta 3 385 pošt a 34 374 zaměstnanců (data k roku 2010). [3]

Česká pošta, s.p. je řízena generálním ředitelstvím, v jehož čele stojí generálním ředitel. Generální ředitel, jako statutární orgán České pošty, řídí činnost podniku a jedná jeho jménem. Rozhoduje o všech záležitostech podniku, pokud nejsou zákonem vyhrazeny do působnosti zakladatele. Do působnosti Generálního ředitelství spadá v současnosti 8 Regionů, které se dále dělí na obvody, a 11 SPU. [5]

Seznam Regionů je následující:

- Střední Čechy,
- Praha,
- Jižní Čechy,
- Západní Čechy,
- Severní Čechy,
- Východní Čechy,
- Jižní Morava,
- Severní Morava.

Seznam Sběrných přepravních uzlů je následující:

- Ústí nad Labem 02,
- Plzeň 02,
- České Budějovice 02,
- Tábor 02,
- Praha 022,
- Liberec 02,

- Pardubice 02,
- Česká Třebová 02,
- Brno 02,
- Olomouc 02,
- Ostrava 02.

Česká pošta je největší poskytovatel poštovních služeb v rámci České republiky. Většinu služeb poskytuje v konkurenčním prostředí, ale jakožto držitel poštovního monopolu má vyhrazeno dodávání písemností do 50 g s cenou do 18 Kč. Jako držitel poštovní licence má povinnost zajistit všeobecnou dostupnost základních služeb na celém území České republiky. [2]

Česká pošta slouží občanům, ale také České republice a jejím institucím. Jejím posláním je zprostředkovat důvěryhodný přenos informací, plateb a zboží, a to pomocí jak tradičně poskytovaných služeb, tak moderních, elektronických prostředků.

Vzhledem k tomu, že se Česká pošta musí sama financovat a ještě odvádět daná procenta ze svého zisku státu, hledá a rozšiřuje stále své oblasti činností o nové služby, které se snaží nabízet jak široké veřejnosti, tak státním institucím. Jedná se například o spolupráci s dalšími operátory na našem i zahraničním trhu (Rakousko). Pro státní instituce nově zajišťuje systém kontroly docházky nezaměstnaných DONEZ. [3]

Některé služby, které Česká pošta poskytuje, mají zásadní vliv na její dopravní a obslužnou infrastrukturu, která se liší v rámci jednotlivých regionů ve vazbě na to, jaké služby pro organizace a podnikatelské subjekty v daném regionu zajišťuje.

1. 2 Region Východní Čechy

Působnost regionu Východní Čechy je vymezena bývalým Východočeským krajem, v rámci kterého byly vytvořeny dva kraje – Královéhradecký a Pardubický.

Základní informace o Královéhradeckém a Pardubickém kraji jsou následující:

- Královéhradecký kraj s krajským městem Hradec Králové pro okresy Hradec Králové, Náchod, Jičín, Trutnov a Rychnov nad Kněžnou.
- Pardubický kraj s krajským městem Pardubice pro okresy Pardubice, Chrudim, Svitavy a Ústí nad Orlicí.

- Okrajové okresy bývalého Východočeského kraje připadly sousedním krajům a to okres Havlíčkův Brod ke kraji Vysočina a okres Semily k Libereckému kraji.
- V Královéhradeckém kraji žije celkem 554 803 obyvatel k 31. 12. 2010.
- V Pardubickém kraji žije celkem 517 365 obyvatel k 31. 9. 2011.
- Mezi největší města patří Hradec Králové s 94 242 obyvateli, Pardubice s 91 073 obyvateli, Trutnov 31 085 obyvateli, Chrudim s 23 369 obyvateli, Náchod s 20 763 obyvateli. [9]

V rámci obou krajů je hustá síť silnic I., II. a III. tříd. Mezi nejvýznamnější silnice I. tříd patří silnice č. 35, která spojuje Liberecký, Královéhradecký a Pardubický kraj se Severní Moravou. Silnice č. 37, která prochází Královéhradeckým a Pardubickým krajem a zajišťuje spojení s krajem Vysočina. Silnice č. 2 spojuje Pardubický kraj se Středočeským krajem. Na tuto páteřní síť navazují, respektive je vzájemně propojují, další silnice I. tříd – č. 34, č. 17 a č. 43, které zajišťují spojení s Jihomoravským krajem s návazností na dálnici D1 (Slovensko).

Dálniční síť a síť rychlostních komunikací je v rámci obou krajů velice slabá – v rámci obou krajů čítá pouze pár kilometrů. Již mnoho let se čeká na dobudování dálnice D11 do Hradce Králové. Výstavba rychlostí komunikace R35, která by vytvořila alternativu pro spojení s Moravou v případě problémů na dálnici D 1, se opakovaně odkládá. Její dokončení a propojení s hotovým úsekem u Mohelnice, je v nedohlednu. Po dálnici D11 se tak nechá dojet pouze do Prahy, přičemž skutečnému napojení obou krajských měst na dálniční síť stále ještě pár kilometrů schází. V případě Hradce Králové dobudování dálnice k městu a vybudování sjezdů do oblasti Kuklen, alternativně pak dobudování čtyřpruhu okolo Opatovic nad Labem na silnici č. 37. V případě Pardubic pak dobudování asi 500 metrů čtyřpruhu u Ohrazenic na silnici č. 37.

Oba kraje mají hustou železniční síť. Pardubickým krajem prochází páteřní železniční koridor Praha – Pardubice – Česká Třebová (Brno) – Olomouc – Ostrava, na kterém mohou vlakové soupravy dosahovat v některých úsecích rychlosti až 160 km/hod. Na tuto páteřní železniční trať navazuje hustá síť dalších železničních tratí, které umožňují spojení s Libereckým a Jihomoravským krajem a krajem Vysočina. Mezi nejvýznamnější železniční křižovatky v kraji patří Česká Třebová, Pardubice a Hradec Králové.

Letecká doprava má své zastoupení v Pardubicích, kde je vedle vojenského, provozováno i mezinárodní letiště s pravidelnou linkou do Ruské federativní republiky.

Snahou krajského zastupitelstva Pardubického kraje je význam tohoto letiště rozšířit a vytvořit tak alespoň částečnou alternativu např. pro případy, kdy by letadla nemohla z jakéhokoli důvodu přistávat v Praze na Ruzyni.[8]

Lodní doprava v rámci Pardubického a Královéhradeckého kraje je v plenkách. Po ukončení přepravy uhlí po Labské cestě do Chvaletické elektrárny význam tohoto druhu dopravy poklesl. S tím poklesly i úvahy vybudovat v Pardubicích velký říční přístav. V současné době je Labe vyžíváno zejména pro rekreační a turistické plavby.

1. 3 Základní pojmy

*„**Doprava** je činnost, která je spjatá s cílevědomým přemísťováním osob a hmotných předmětů v nejrůznějších objemových, časových a prostorových souvislostech za použití různých dopravních prostředků.“*[1, s. 5]

Je důležité si uvědomit, že doprava vztahující se k České poště, se týká zejména přemísťování hmotných předmětů a to především listovních zásilek a balíků.

Pod pojmem **dopravní infrastruktura** si obecně můžeme představit *„soubor dopravních sítí, jejich vybavení nejrůznějšími stavbami a zařízeními a dopravních prostředků, jež se na síti pohybují.*“[1, s. 14]

Vztáhneme-li tuto definici na Českou poštu, znamená to, že dopravní infrastruktura zahrnuje dopravní sítě, po kterých dochází k přemísťování zásilek pomocí poštovních kursů, jež jsou také součástí této dopravní infrastruktury. Nesmíme opomenout jednu z nejdůležitějších složek, která tvoří dopravní infrastrukturu České pošty. Tou jsou její pobočky (budovy pošt), které jsou středisky jednak pro podávání zásilek a také shromažďování zásilek, jež mají být doručeny.

Zásilky určené k přepravě se seskupují do závěrů. **Závěr** je souhrn zpracovaných zásilek, které jedna provozovna vypravuje najednou jiné provozovně. Podle způsobu zpracování zásilek se závěr skládá z uzávěrů a volně přepravovaných zásilek. Volně přepravované zásilky se za přepravy považují za nákladní předměty.

Uzávěr je přepravní jednotka, která obsahuje zásilky, jejichž přeprava je tímto způsobem předepsaná. Je součástí závěru. Uzávěry se rozlišují podle druhu vložených zásilek, obalu a barvy vlaječky. Obalem poštovního uzávěru mohou být poštovní pytel, přepravka, poštovní kontejner, paleta, přepravní klec apod. [3]

1. 4 Druhy pošt

Poštovní zásilky se přepravují poštovními kursy v poštovní přepravní síti, která je tvořena souhrnem tratí poštovních kursů, kterými jsou poštovní provozovny propojeny.

Pošty se dělí dle rozsahu činnosti na:

- pošty bez přepravní funkce,
- pošty pověřené funkcí obvodní překládky,
- pošty s funkcí sběrného přepravního uzlu,
- pošty vyměňovací.

Pošty bez přepravní funkce jsou pošty, které zpracovávají vlastní podané zásilky a zásilky došlé k dodání.

Pošty pověřené funkcí obvodní překládky jsou pošty, které zajišťují příjem závěrů od pošt a výpravu závěrů pro SPU. Zajišťují také příjem závěrů od SPU a výpravu závěrů pro pošty. Působí na stanoveném území. Tento druh pošt se dnes nepoužívá, případně jen velice omezeně. V rámci Východních Čech se nepoužívá vůbec.

Vzhledem k tomu, že dnes jsou pošty zapojeny přímo kursy k SPU je funkce obvodní překládky výrazně potlačena a prakticky se již nevyskytuje – fungují tzv. automatizované balíkové dodejny (ABD) nebo řídící pošty, které zajišťují vedení kurzů k poštám zapojeným na místní účelovou síť.

Pošty s funkcí sběrného přepravního uzlu zpracovávají zásilky pro pošty a od pošt v jejich působnosti a zajišťují přepravní obslužnost pošt v rámci vlastního atrakčního obvodu – ABD nebo s poštami, které jsou k SPU zapojeny přímo. Zajišťují styk s ostatními SPU. Změny v působnosti SPU se vyhlašují ve Věstníku.

Pošty vyměňovací jsou pošty, do nichž spadají vstupní pošty a pošty výstupní. Vstupní pošty jsou pošty, které jsou pověřené výpravou zásilek do zahraničí. Výstupní pošty jsou pošty, které jsou pověřeny přijímáním zásilek ze zahraničí. Vyměňovací pošty mohou být pověřeny činností pošty vyclívací, které zprostředkují celní projednání poštovních zásilek. [3]

1. 5 Přepravní síť České pošty

Velice důležité je i členění přepravní sítě České pošty. Člení se na:

- hlavní přepravní síť,

- oblastní přepravní síť,
- místní účelová přepravní síť.

Hlavní přepravní síť (HPS) propojuje SPU (včetně přepravních uzlů v rámci jednoho regionu) a zahrnuje i přepravu závěrů ve styku s vyměňovacími poštami a přepravu závěrů v mezinárodním styku.

Oblastní přepravní síť (ObPS) zajišťuje propojení pošt daného atrakčního obvodu se SPU. Přepravní propojení může být zajištěno přímo nebo prostřednictvím ABD nebo řídících pošt.

Místní účelová přepravní síť (MÚS) je vedena pro zajištění úkonů podávací a dodávací služby.[3]

1. 6 Poštovní kursy

„Přeprava závěrů se uskutečňuje poštovními kursy, které jsou zřizovány v dopravních prostředcích, v příslušných odvětvích dopravy.“ [5, s. 213]

V pracovních dnech musí být každá pošta zapojena nejméně jedenkrát denně příchodem a jedenkrát denně odchodem prostřednictvím pravidelných poštovních kursů (týká se pouze pošt, které zajišťují podání a dodání zásilek). U pošt, které nezajišťují dodání zásilek, je zapojení pošty řešeno pouze jedenkrát denně – v rámci svozu podaných zásilek. Velikost pošty a jejího spádového území z hlediska dodání zásilek se úzce váže na počet zastávek kursů (počet výprav).

Významným faktorem, který ovlivňuje počet zastávek u pošt v jednotlivých sítích, je množství podávaných zásilek (úzká vazba na podání velkých podavatelů – např. internetové firmy).

Počet zastávek (výprav) je předem dán kartovacím přehledem, který se úzce váže na jízdní řády poštovních kurzů silničních.

Poštovní kursy se označují číslem kursu podle zásad, které jsou uvedeny v instradovacích pomůckách. [4]

Základní hlediska členění poštovních kursů jsou následující:

- důležitost a účelnost kursu,
- druh použité dopravy.

Podle důležitosti a účelnosti dopravy rozeznáváme poštovní kursy rozhodné a nerozhodné. **Rozhodné** kursy jsou posledním spojením pro přepravu závěrů se zásilkami, kde Česká pošta garantuje přepravu v daném limitu dopravy (D+1) a to:

- k poštám pro včasné dodání zásilek – to znamená, že plní funkci kursů rozvozných,
- od pošt tak, aby návazně byla zajištěna přeprava kursy rozvoznými. Plní funkci kursů svozných.

Nerozhodné kursy jsou kursy, kterými se přepravují závěry v nerozhodných dobách.

Podle druhu použité dopravy se poštovní kursy člení na:

- železniční,
- silniční,
- letecké. [3]

1. 6. 1 Poštovní kursy železniční

Přepravu zásilek po železnici používá Česká pošta pro spojení mezi vybranými SPU v rámci České republiky (Praha 022, Pardubice 02, Česká Třebová 02, Olomouc 02 a Ostrava 02). Zásilky jsou přepravovány v uzavřených poštovních vagonech, které jsou označeny logem České pošty. Vykládku a nakládku vykonávají zaměstnanci jednotlivých SPU. Samotnou přepravu mezi SPU pro Českou poštu zajišťuje smluvní dopravce, kterým je dceřiná společnost Českých drah, a.s. – ČD CARGO.

Poštovní kursy železniční jsou vyznačeny ve Výkazu vlaků poštovních kursů. Ten je sestavován Generálním ředitelstvím České pošty (úsekem LOG, za úzké spolupráce se smluvním přepravcem ČD CARGO) po zpracovávání Plánu poštovní přepravy podle pomůcek vydávaných Generálním ředitelstvím Českých drah. Pro přepravu poštovních zásilek v poštovních kursech železničních platí Smlouva uzavřená mezi Generálním ředitelstvím České pošty a Generálním ředitelstvím Českých drah. [5]

Poštovní kursy železniční se člení na:

- *železniční přepravy závěrů* – v těchto kursech není nutný doprovod poštovních pracovníků a přepravu závěrů obstarávají pracovníci dráhy. Zřizují se ve služebních vozech Českých drah,

- *přímé vozy železniční* – jsou zřizovány jako samostatné kursy pro přepravu závěrů mezi dvěma nebo více přepravními uzly. Manipulaci obstarávají pracovníci zapojených provozoven. [3]

Výjimky z pravidelného provozu poštovních kursů železničních:

Mimořádné poštovní kursy železniční v expresních vlacích, rychlících, spěšných vlacích a rychlých nákladních vlacích sjednává Generální ředitelství České pošty. Vedení kursů ve vlacích osobní dopravy sjednávají v mimořádných případech dispečeři poštovní přepravy po dohodě s Českými drahami a adresní provozovnou. [3]

Pokud vlak, ve kterém je zařazen poštovní kurs železniční, nemůže pokračovat v jízdě pro nepřekonatelné překážky, musí se u dispečinku Českých drah nebo ČD CARGO či u Správy železniční a dopravní cesty zjistit, kdy bude železniční doprava obnovena. Pokud nemůže dát smluvní přepravce informaci o tom, kdy bude trať obnovena, musí být dispečery České pošty zajištěna náhradní silniční přeprava.

Smluvní přepravce ČD CARGO v rámci smluvního vztahu zajišťuje přepravu a manipulaci s železničními vozy, které jsou majetkem České pošty. Úsek logistiky České pošty, pro přepravu zásilek po železnici využívá dva typy vozů:

- *Vůz řady Gs* – jedná se o dvounápravový vůz nákladního typu, který je schopen přepravit až 22 palet – celková hmotnost vozu je 12 tun. Vůz je konstruován na maximální rychlost 120 km/hod.
- *Vůz řady POSTW* – jedná se o čtyřnápravový vůz, který je konstruován na maximální rychlost 160 km/hod., o celkové hmotnosti vozu 55 tun. Vůz je možno používat pro vedení ve vlacích kategorie Rychlík (R), Expres (EX), Nákladní expres (NEX) a vyšších. [5]

1. 6. 2 Poštovní kursy silniční

Přepravu zásilek po silničních komunikacích používá Česká pošta pro poštovní spojení mezi jednotlivými SPU po celém území Česka. Spojení mezi jednotlivými SPU je zajišťováno kursy v rámci HPS a to buď přímo, nebo nepřímo.

Dále se také poštovní kursy silniční používají pro spojení mezi jednotlivými SPU a do jejich působnosti spadajícími poštovními provozovnami (ObPS, MÚS). V současné době používá Česká pošta téměř všechny druhy silničních vozidel, počínaje osobními automobily a kamionovými tahači konče.

Poštovní kursy silniční se v jízdních řádech poštovních kursů silničních označují zkratkou „A-P“ a číslem kursu. Jízdní řády poštovních kursů silničních sestavují pro:

- HPS - Generální ředitelství a SPU,
- ObPS – SPU,
- MÚS – SPU, jednotlivé regiony zastoupené poštami v jejich působnosti.

Sestavované jízdní řády musí být v souladu s Plánem poštovní přepravy. Jízdní řády poštovních kursů silničních, které zajišťují přepravu poštovních závěrů v HPS a ObPS (na návrh jednotlivých SPU), schvaluje Generální ředitelství České pošty. [3]

Zásady pro tvorbu jízdních řádů poštovních kursů silničních

Zásady pro tvorbu jízdních řádu poštovních kursů silničních jsou uvedeny v instradovacích pomůckách České pošty.

1. Jízdní řády poštovních kursů HPS

   „Jízdní řád obsahuje:

   a) číslo poštovního kursu podle zásad číslování poštovních kursů,

   b) název poštovního kursu, např. „Praha-Plzeň-Praha“,

   c) platnost od DDMMRRRR,

   d) omezení,

   e) vzdálenost v km,

   f) název zastávky,

   g) čas příjezdu (uvádí se pouze v případě, je-li doba pobytu na výměnici delší než 5 minut) a čas odjezdu. Čas odjezdu přesně o půlnoci se uvádí číslicemi 00:00, čas příjezdu přesně o půlnoci číslicemi 24:00.

   h) poznámka:

   - bezpečnostní přestávka, nebo přestávka na jídlo, oddech (místo, čas od do),

   -další poznámky podle účelnosti,

   i) délka trati,

   j) doba výkonu,

   k) číslo používatele – 12 ti místný kód – povinná položka,

   l) číslo oběhu – číslo oběhu musí být pětimístné, první číslo je vždy kód sběrného přepravního uzlu a zbývající čtyři čísla si určí každý sběrný přepravní uzel dle vlastního číslování – nepovinná položka,

m) registrační značka (SPZ) přiděleného vozidla,

n) *typ vozidla.“*[4, s. 89]

2. Jízdní řády poštovních kursů ObPS

„Jízdní řád obsahuje:

a) údaje podle bodu 1.,

b) počet a druh bezpečnostních boxů,

c) *v poznámce pokračování poštovního kursu v účelové přepravní síti, a vyznačení zastávky, která není poštou ani SPU (např. firma) s odpovídajícím vysvětlením v poznámce (např. svoz obchodních balíků z firmy, která je zákazníkem České pošty).“*[4, s. 90]

3. Jízdní řády poštovních kursů MÚS

„Všeobecně

a) číslo poštovního kursu podle zásad číslování poštovních kursů,

b) název poštovního kursu, např. „Výběr schránek v Příbrami“,

c) platnost od DDMMRRRR,

d) číslo používatele – 12 ti místný kód – povinná položka,

e) omezení,

f) vzdálenost v km,

g) název zastávky,

h) čas příjezdu (uvádí se pouze v případě, je-li doba pobytu na výměnici delší než 5 minut) a čas odjezdu.

i) délka trati,

j) doba výkonu,

k) typ vozidla, včetně registrační značky (SPZ) přiděleného vozidla – nepovinná položka,

l) číslo oběhu – číslo oběhu musí být pětimístné, první číslo je vždy kód sběrného přepravního uzlu a zbývající čtyři čísla si určí každý sběrný přepravní uzel dle vlastního číslování – nepovinná položka,

m) poznámka:

- bezpečnostní přestávka, nebo přestávka na jídlo, oddech (místo, čas od-do),

-další poznámky podle účelnosti.“ [4, s. 91]

Poštovní kursy silniční se člení na:

- *Doprovázené silniční přepravy závěrů* – v těchto kursech poštovní pracovníci hotové závěry pouze zprostředkovávají a doprovázejí. Mohou vést cestovní zprávu. V současné době je vedení tohoto typu kurzů využíváno velice omezeně.
- *Silniční přepravy závěrů* – v těchto kursech doprovod poštovních pracovníků není nutný a přepravu závěrů obstarávají pracovníci cizích dopravců. V současné době je vedení tohoto typu kurzů využíváno velice omezeně.
- *Přímé vozy silniční* – tyto vozy slouží pro přímou přepravu všech druhů nákladních předmětů mezi SPU. V současné době nejpreferovanější způsob přepravy v rámci silničních kurzů a to jak v rámci HPS, tak ObPS. [3]

Výjimky z pravidelného provozu poštovních kursů silničních

Mimořádné poštovní kursy silniční mohou být vedeny pouze v případech:

- k zajištění včasné přepravy poštovních zásilek,
- k odstranění závad a nepravidelností v dopravě/přepravě.

O vedení mimořádných kursů rozhodují příslušní dispečeři poštovní přepravy. [3]

1. 6. 3 Poštovní kursy letecké

V současné době nepoužívá Česká pošta v tuzemsku žádný letecký kurs. Poslední letecká linka, která byla na trase Ostrava – Praha – Ostrava, jež byla zavedena 7. listopadu 1994, ukončila svůj provoz 30. září 2010. Letecká doprava je Českou poštou využívána pouze pro spojení se zbytkem světa.

V rámci poštovní sítě Česká pošta v současné době používá dva druhy přepravy poštovních zásilek, a to jak už bylo zmíněno výše dopravu silniční a dopravu železniční. [3]

1. 6. 4 Ukládání zásilek v poštovních kursech

Při přepravě zásilek poštovními kursy je velice důležité, aby bylo dodržováno jejich řádné ukládání do ložných prostorů. Zásilky se do ložných prostorů dopravních prostředků ukládají tak, aby:

- byly v ložném prostoru rozloženy rovnoměrně,
- adresní údaje byly navrchu,
- nedocházelo k poškozování zásilek a provozně technických zařízení dopravních prostředků. [3]

1. 7 Používané mechanizační prostředky

V současné době Česká pošta používá pro přepravu většiny poštovních zásilek, a to jak v silničních, tak v železničních kursech, mechanizační prostředky.

Tyto mechanizační prostředky:

- výrazným způsobem zkracují čas potřebný pro nakládku a vykládku u jednotlivých poštovních kursů,
- snižují riziko poškození zásilek,
- snižují potřebu fyzické práce,

Jedná se především o různé typy velkých a malých přepravních klecí, kontejnerů a palet. K zajištění zásilek ložených na paletách pošty používá obalovací stroje, které jsou schopny zásilky na paletách zajistit takovým způsobem, že během celé přepravy nedojde k jejich sesunutí resp. poškození.

2 Analýza současného stavu dopravní infrastruktury České pošty, s.p. v rámci Regionu Východní Čechy

Na území Pardubického a Královéhradeckého kraje je velice hustá síť poštovních poboček. V Pardubickém kraji provozuje Česká pošta celkem 250 poboček, v Královéhradeckém kraji je provozováno celkem 203 poboček (data k 17. 2. 2012). Dopravní obslužnost těchto poboček zajišťují SPU Pardubice 02 a SPU Česká Třebová 02, které jsou v působnosti organizační jednotky LOG Pardubice (do organizační struktury LOG Pardubice patří následující SPU: Pardubice 02, Česká Třebová 02, Liberec 02 a Ústí nad Labem 02. Pro potřeby této práce, přiřazuji k pojmu LOG Pardubice pouze SPU Pardubice 02 a Česká Třebová 02, jelikož tato SPU jsou součástí dopravní infrastruktury Regionu Východní Čechy).

Vybrané pošty, jako jsou automatizované balíkové dodejny (ABD), jsou do ObPS zapojeny přímo od SPU silničnímu kursy. V případě účelnosti jsou na kursy ObPS zapojeny také pošty bez dodávací funkce, jsou-li na trase kursu. Menší pobočky České pošty jsou obsluhovány z vybraných řídících pošt prostřednictvím MÚS. Provoz těchto poboček je dále podporován a servisován pomocnými provozy České pošty, jako jsou Doprava, Výpočetní technika, Provozní činnosti (technická údržba), apod.

V rámci ObPS obsluhuje SPU Pardubice 02 také pošty okresu Havlíčkův Brod, který patří do kraje Vysočina, jež je zařazen pod správu České pošty Regionu Jižní Čechy. Pošty okresu Havlíčkův Brod jsou přepravně zapojeny k SPU Pardubice 02.

Další výjimkou je částečné zapojení okresu Semily k SPU Pardubice 02, kde pobočky tohoto okresu standardně obsluhuje SPU Liberec 02. Do tohoto okresu je od SPU Pardubice 02 veden kurz HPS, který zajišťuje přepravu regionálního tisku Vltava Labe Press (VLP). Jedná se o přepravní výjimku. Regionální deník pro okres Semily je tištěn v tiskárně NOVOTISK Olomouc a doba potřebná pro přepravu k dodacím poštám v případě, že by byla realizována standardním způsobem prostřednictvím SPU Praha 022/SPU Liberec 02, by nezaručovala dodržení podmínky přepravy tisku v limitu D+0.

V rámci regionu Východní Čechy jsou všechny pobočky České pošty, ať už se jedná o ObPS či MÚS, obsluhovány výhradně poštovními silničními kursy. Pouze v jednom případě je pro odbavení zásilek využíváno železničního kursu. Jedná se o přímý vůz železniční P152 Praha – Pardubice – Opatovice nad Labem. Jde o odbavení podaných zásilek

z odloučeného pracoviště pošty Pardubice 2 ve firmě Hallens, která má sídlo v Březhradě u Hradce Králové. Tento kurs je veden dle potřeby. V praxi to znamená, že je veden pouze ve dnech, kdy je ve firmě podáváno větší množství zásilek. Při standardním podání jsou zásilky z tohoto odloučeného pracoviště přepravovány silničními kursy.

2. 1 SPU v rámci Regionu Východní Čechy

V Regionu Východní Čechy se nacházejí dvě SPU. Jedná se o SPU Pardubice 02 a SPU Česká Třebová 02.

2. 1. 1 SPU Pardubice 02

SPU Pardubice 02 je umístěno v objektu, který je ve vlastnictví České pošty na Palackého třídě 1233. SPU se nachází v těsné blízkosti železniční stanice Pardubice, hlavní nádraží, se kterou je propojeno železniční vlečkou.

Současný objekt SPU je tvořen soustavou několika objektů, z nichž část pochází z 50. let 20. století. V letech 1983-1985 proběhla rekonstrukce a dostavba objektu SPU do stávající podoby. Od roku 1985 prošel objekt několika dílčími rekonstrukcemi, které však v současné době neodpovídají potřebám provozu. Do tohoto objektu, vzhledem k jeho vnitřním dispozicím, nelze umístit žádné nové technologické celky, pro zpracování listovních a balíkových zásilek. Všechny činnosti, které se váží ke zpracování zásilek, jsou u tohoto SPU vykonávány ručně. Výjimku tvoří pouze orážení listovních zásilek, kdy strojní vybavení z roku 1985 (orážecí stroj NEC) je i v současné době plně kompatibilní s nově používanou technologií pro orážení a třídění listovních zásilek.

Atrakční obvod SPU Pardubice 02 je tvořen následujícími okresy s níže uvedenými rozsahy poštovních směrovacích čísel (PSČ):

- 500 – 504 Hradec Králové,
- 506 – 509 Jičín,
- 516 – 519 Rychnov nad Kněžnou,
- 530 – 536 Pardubice,
- 537 – 539 Chrudim,
- 541 – 544 Trutnov,
- 547 – 552 Náchod,
- 581 – 584 Havlíčkův Brod.

2. 1. 2 SPU Česká Třebová 02

SPU Česká Třebová 02 je umístěno v objektu, který je ve vlastnictví České pošty na Náměstí Jana Pernera 584/0. SPU se nachází v těsné blízkosti železniční stanice Česká Třebová, se kterou je propojeno železniční vlečkou a nástupištěm.

Jedná se o historickou budovu, která je nedílnou součástí objektu železniční stanice Česká Třebová. Z provozního hlediska budova SPU a její vnitřní dispozice již dlouhou dobu neodpovídají potřebám současného provozu. V objektu bylo prováděno jen malé množství rekonstrukcí. Zpracování všech druhů zásilek je u tohoto SPU prováděno ručně. V objektu není žádné strojní zařízení.

Atrakční obvod SPU Česká Třebová 02 je tvořen následujícími okresy s níže uvedenými rozsahy PSČ:

- 560 – 566 Ústí nad Orlicí,
- 568 – 572 Svitavy.

2. 2 Zpracování zásilek na SPU

SPU se dělí na tři základní skupiny:

- Pracoviště I. technologické úrovně (TÚ),
- Pracoviště II. TÚ,
- Pracoviště Listovního zpracování.

Obecně lze konstatovat, že se jedná o pracoviště, na kterých je uplatňován systém Kontinuálního měření produktu (KMP). Výstup KMP viz příloha č. 1. Na základě pořizování údajů o počtech zpracovaných zásilek tento systém umožňuje zjistit, jaký je potřebný čas na zpracování jedné zásilky, jaká je produktivita práce na jednotlivých pracovištích, kolik zásilek zpracuje jeden pracovník, apod. [3]

Kromě výše uvedených pracovišť jsou na SPU další pracoviště, která zajišťují přepravu zpracovaných zásilek, dispečerskou a kontrolní činnost. Mezi tato pracoviště patří:

- Oddělení poštovních kursů,
- Kontrola přepravních dokladů,
- Dispečerská služba,

2. 2. 1 Pracoviště I. TÚ

Toto pracovitě zajišťuje zpracování zásilek s vysokou udanou cenou a dobou dopravy D+1 (ve výjimečných případech D+n). Zásilky jsou při zpracování evidovány pomocí snímání čárových kódů, a to jak na vstupu do SPU, tak na výstupu z SPU. Jsou vytříděny na pozice pro jednotlivé provozovny respektive poštovní kursy, a společně s vytištěnými doklady jsou prostřednictvím silničních kursů vypravovány a distribuovány k příslušným ABD. [3]

2. 2. 2 Pracoviště II. TÚ

Toto pracoviště zajišťuje zpracování zásilek s udanou cenou do 30 000 Kč a dobou dopravy D+1 a vyšší (D+n). Zásilky jsou při zpracování evidovány pomocí snímaní čárových kódů. Na rozdíl od pracoviště I. TÚ je zde čárový kód snímán pouze jednou, a to ve vazbě na to, odkud zásilka na pracoviště přichází. Čárové kódy z podaných zásilek u pošt v atrakčním obvodu SPU se snímají operací „VSTUP“. Čárové kódy ze zásilek došlých z HPS se snímají operací „VÝSTUP“.

Následně jsou zásilky vytříděny na pozice pro jednotlivé provozovny respektive poštovní kursy, a jsou prostřednictvím silničních kursů vypravovány a distribuovány k příslušným ABD. Počty zásilek zpracovávaných na těchto pracovištích se v přepravních dokladech nevykazují. [3]

Zpracování zásilek na pracovišti I. a II. TÚ se řídí Kartovacím přehledem. V Kartovacím přehledu se evidují veškeré závěry, které jsou vypraveny poštami pro SPU a od SPU pro pošty. U každé výpravy závěrů/uzávěrů je evidována:

- doba příchodu či odchodu závěru/uzávěru,
- číslo kursu, který závěry/uzávěry přepravuje,
- druh uzávěru:
    - l – s obsahem listovních zásilek,
    - O – balíkové zásilky s limitem doby dopravy D+1,
    - P – zásilky I. TÚ,
    - apod.
- druh závěru:
    - Sr – přepravní doklad psaný ručně na tiskopis,
    - S – seznam ze systému T&T SPU nebo z APOST
    - Ú – úhrnný závěr,

- P – zásilky I. TÚ
- apod.

- provozovna, jež závěr/uzávěr vypravuje,
- provozovna, jež závěr/uzávěr přijímá.

Vzor Kartovacího přehledu viz příloha č. 2.

2. 2. 3 Pracoviště Listovního zpracování

Toto pracoviště zajišťuje zpracování listovních zásilek velkých a malých rozměrů. Zajišťuje také orážení zásilek otisky denních razítek, a to na automatizovaném či poloautomatizovaném stroji. Na pracovišti SPU Pardubice 02 je využíván automatizovaný stroj NEC CFC a poloautomatizovaný stroj PITNEY BOWES. Zásilky jsou tříděny dle poštovních směrovacích čísel. Velké kusy jsou tříděny přímo do pytlů nebo přepravek pro jednotlivé pošty, drobné zásilky jsou tříděny do přihrádek v třídnicích. Následně jsou z nich tvořeny svazky, které jsou vkládány do uzávěrů nebo jsou přímo vkládány do přepravek, které se uzavřou a opatří vlaječkou, na které je uveden název pošty, pro kterou jsou učeny. [3]

Zpracování zásilek na pracovišti listovního zpracování se řídí platným Přehledem listovních svazků. Přehled Listovních svazků obsahuje:

- čas odchodu,
- název vypravovaného uzávěru,
- omezení,
- jaké jsou v uzávěru svazky vypraveny pro jednotlivé pošty (směry),
- další poznámky.

Vzor Přehledu listovních svazků viz příloha č. 3.

2. 2. 4 Pracoviště Dispečerské služby, Kontroly přepravních dokladů

Tato pracoviště řídí a kontrolují chod jednotlivých pracovišť SPU. Organizují provoz, řeší vzniklé nepravidelnosti, komunikují s poštami při jejich řešení. V době nepřítomnosti zastupuje dispečer vedoucí pracovníky SPU.

Dispečer používá jako nástroj pro řízení pracovníků ve směnách výstupy z:

- Knih služeb – v těchto knihách je zapsáno obsazení jednotlivých pracovišť,
- Poštovního editoru – v poštovním editoru jsou zapsány jízdní řády,

- Různá sledování a evidence – pomocí nichž se získávají informace o počtech přepravovaných palet, klecí, apod.,
- KMP – pomocí tohoto měření se získávají informace o vytížení pracovníků, vytížení jednotlivých pracovišť,
- Provozních předpisů, Věstníků České pošty, Rozhodnutí, Opatření a dalších norem, které se vztahují k zajištění provozu SPU. [5]

2. 2. 5 Pracoviště poštovních kursů

Hlavní činností tohoto pracoviště je zajištění rozvozu a svozu zásilek pro a od poboček České pošty v atrakčním obvodu SPU. Všechny činnosti spojené s chodem tohoto pracoviště zajišťují směnaři poštovních kursů a řidiči kursů. Mimo poboček České pošty zajišťují také rozvoz a svoz zásilek pro významné hromadné podavatele na území atrakčního obvodu SPU Pardubice 02 a SPU Česká Třebová 02. Dále také zajišťují vedení kursů v HPS.

Toto pracoviště se řídí JŘ poštovních kursů a všemi závaznými právními normami a předpisy, kterými se řídí provoz silničních vozidel na pozemních komunikacích.

2. 3 Dopravní infrastruktura České pošty ve Východních Čechách

Dopravní infrastrukturu České pošty v rámci Regionu Východní Čechy tvoří systém vzájemně navazujících a propojených JŘ poštovních kursů silničních, které jsou vedeny v ObPS a MÚS. Za vedení kursů v ObPS odpovídá SPU v daném atrakčním obvodu. Za vedení kursů MÚS odpovídá, ve většině případů, pověřená pošta (pošta řídící) a také SPU v případě, že zajišťuje svozy pro vybrané hromadné podavatele.

Neopomenutelnou složkou dopravní infrastruktury v rámci Regionu Východní Čechy jsou její pobočky (budovy pošt), ve kterých je soustředěno podání a dodání zásilek, dále pak objekty SPU a dalších podpůrných provozů jako jsou střediska dopravy, výpočetní techniky apod.

2. 3. 1 Jízdní řády

Za sestavování jízdních řádů je zodpovědná provozovna, která je představenstvem kursu. Představenstvo kursu je pošta, od které kurs vyjíždí a která kurs dotuje vozidlem či řidičem. Tato podmínka nemusí být splněna v případě, že kurs zajišťuje externí dopravce. [4]

V rámci regionu Východní Čechy odpovídá za sestavení JŘ pracoviště:

- **LOG Pardubice** sestavuje JŘ kursů vedených v HPS, ObPS a MÚS. V MÚS sestavuje JŘ výhradně v případech, kdy jsou tyto kursy zajišťovány vozidly a pracovníky SPU. JŘ se sestavují dle zásad, které jsou uvedeny v kapitole 1.6.2. Všechny nové JŘ, včetně případných změn, musí být zadány do Poštovního editoru a schváleny úsekem LOG Generálního ředitelství. V této automatizované úloze jsou centrálně evidovány všechny typy JŘ včetně všech závěrů, které jsou těmito kursy přepravovány.
- **Pověřená pošta** sestavuje jízdní řády kursů vedených v MÚS. Návrhy jízdních řádů předkládá Regionu Východní Čechy, oddělení datového monitoringu, který je po zpracování a schválení předkládá LOG Pardubice. LOG Pardubice zadá JŘ do poštovního editoru.

V příloze č. 4 jsou uvedeny vzory JŘ poštovních kursů silničních.

2. 3. 2 Struktura používaných vozidel v působnosti LOG Pardubice

V současné době mají SPU Pardubice 02 a SPU Česká Třebová 02 v trvalém pronájmu celkem 57 vozidel. Struktura používaných vozidel je uvedena níže, v Tab. 1.

Tato vozidla jsou používána pro vedení poštovních kursů silničních v ObPS a MÚS. V nočních hodinách jsou tato vozidla používána také k vedení kursů v HPS.

Tab. 1: Struktura používaných vozidel v působnosti LOG Pardubice

Typ vozidla	Používaný kód	Počet vozidel PA 02/ČT 02	Poznámka
FORD	355	1/0	
AVIA 31T skříň	459	0/0	
AVIA 75 skříň	478	0/2	1x AVIA 80 skříň
IVECO Daily 60	483	3/3	
IVECO Euro CARGO 75	484	10/3	
IVECO Euro CARGO 75 HČ	484	1/0	Typ s HČ
IVECO Euro CARGO 90	485	2/2	
IVECO Euro CARGO 90 HČ	485	1/0	Typ s HČ
IVECO Euro CARGO 14xx	536	13/2	Typ s HČ
IVECO Euro CARGO 15xx	537	5/0	Typ s HČ
IVECO Euro CARGO 18xx	538	0/0	
IVECO Euro CARGO 19xx	538	7/0	Typ s HČ
Přívěs dvounápravový	816	2/0	Iveco 18xx a 19xx

Poznámky:

Vozidla řady 14xx, 15xx a 19xx jsou vybavena zdvižným hydraulickým čelem.

Ve sloupci Počet vozidel PA 02/ČT 02 se jedná o SPU Pardubice 02/ SPU Česká Třebová 02.

Zdroj: Poštovní editor, interní materiál ČP

Pro vedení vybraných kursů si SPU Pardubice 02 zapůjčuje vozidla typu FORD od pošty Pardubice 2.

V rámci LOG Pardubice se používají tato vozidla:

- Vozidla o celkové hmotnosti do 3t – vozidla typu FORD – nelze využívat na převoz přepravních klecí a kontejnerů. Vozidla se používají pro rozvoz a svoz zásilek z aglomerací Pardubic v okolí Pardubic. Vozidly je zajišťována přeprava denního tisku k vybraným poštám v regionu Východní Čechy (ale také k regionu Severní Čechy – okres Semily, regionu Vysočina – okres Havlíčkův Brod),
- vozidla o celkové hmotnosti do 6t – vozidla typu AVIA 31T – nelze používat pro převoz přepravních klecí a kontejnerů,
- vozidla o celkové hmotnosti do 6t – vozidla typu IVECO Daily 60 – lze používat pro převoz přepravních klecí a kontejnerů,
- vozidla o celkové hmotnosti do 7,5t – vozidla typu AVIA 75 a IVECO CARGO - lze používat pro převoz přepravních klecí a kontejnerů,
- vozidla o celkové hmotnosti do 9t – vozidla typu IVECO CARGO - lze používat pro převoz přepravních klecí a kontejnerů,
- vozidla o celkové hmotnosti do 14t - vozidla typu IVECO CARGO - lze používat pro převoz přepravních klecí a kontejnerů,
- vozidla o celkové hmotnosti do 15t - vozidla typu IVECO CARGO - lze používat pro převoz přepravních klecí a kontejnerů,
- vozidla o celkové hmotnosti do 18t - vozidla typu IVECO CARGO - lze používat pro převoz přepravních klecí a kontejnerů,
- vozidla o celkové hmotnosti do 19t - vozidla typu IVECO CARGO - lze používat pro převoz přepravních klecí a kontejnerů.

2. 3. 3 Výprava zásilek a vedení poštovních kursů – LOG Pardubice / Region Východní Čechy

Od obou SPU jsou v návaznosti na přepravované druhy zásilek vedeny poštovní kursy silniční, které zajišťují:

- návoz zásilek na pošty – obecně se jedná o ranní kursy, které zajišťují přepravu zásilek s limitem doby dopravy D+1,

- předsvoz zásilek z pošt – obecně se jedná o kursy vedené od SPU a pošt v nerozhodnou dobu. Tyto kursy na pošty navážejí část zásilek s limitem dopravy D+n a od pošt zajišťují předsvoz zásilek. Tyto kursy jsou vedeny k poštám s vysokým objemem podaných zásilek,
- svoz zásilek z pošt – obecně se jedná o kursy vedené od SPU tak, aby zajistili z pošt svoz zásilek v rozhodnou dobu. Tyto kursy na pošty přepravují zbývající část zásilek s limitem doby dopravy D+n,
- svoz zásilek z pošt II. – jedná se o svoz zbytků zásilek (převážně zásilek D+n) od pošt. Kursy jsou vedeny po uzavírací době od vybraných pošt. Jedná se zejména o pošty ve větších sídelních celcích. Vedení těchto kursů zajišťuje bezezbytkové odbavení všech podaných zásilek.

Mimo výše uvedenou strukturu jsou vedeny ještě další kursy, které zajišťují např. svozy zásilek od hromadných podavatelů, doručování a svozy nadrozměrných zásilek apod.

V následující tabulce jsou uvedeny počty vedených kursů v působnosti LOG Pardubice.

Tab. 2: Počty vedených kursů v působnosti LOG Pardubice v Regionu Východní Čechy (stav k 21. 2. 2012)

Kurzy	SPU Pardubice 02	SPU Česká Třebová 02	Celkem
ObPS - ranní rozvoné (1-5)	36	10	46
ObPS - Odpolední předsvozné a svozné (1-5)	52	13	65
Svoz od hromadných podavatelů (1-5)	6	1	7
ObPS (6)	21	6	27
ObPS (7)	2	1	3
Celkem	117	31	148

Poznámka:

V tabulce jsou uvedena omezení: (1-5) = pondělí - pátek ; (6) = sobota; (7) = neděle.

Zdroj: Výstup JŘ LOG Pardubice, interní materiál ČP

2. 3. 4 Systém rozvozu a svozu zásilek

Rozvoz zásilek

Přeprava tisku

Vzhledem k pevně sjednaným časům, je přeprava zajišťována dvěma způsoby. Vedením samostatných kursů, které zajišťují přepravu výhradně denního tisku. Ve druhém případě pak společná přeprava tisku s ostatními druhy zásilek pravidelnými kursy. Tato druhá

možnost je využívána zejména v případě, že kurs přijede na pobočku do stanoveného času (5.30 hod).

Přeprava zásilek s limitem doby dopravy D+1

Mezi zásilky s limitem doby dopravy D+1 patří listovní zásilky (tzv. živá pošta) včetně zásilek doporučených, balíkové zásilky (Obchodní balík, balík Na poštu, balík Do ruky, apod.), zásilky EMS včetně mezinárodních a další vybrané druhy zásilek zařazených do I. a II. TÚ. Uvedené zásilky se na pracovištích SPU zpracovávají přednostně s tím, že všechny tyto zásilky musí být prostřednictvím ranních (rozvozných) silničních kursů ObPS přepraveny na stanovené pobočky (ABD).

Na kursy jsou balíkové zásilky loženy volně, v přepravních klecích, kontejnerech a na paletách. Listovní zásilky jsou na kursy loženy v uzávěrech, přepravkách a speciálních přepravních boxech.

Přeprava zásilek s limitem doby dopravy D+n

Mezi zásilky s limitem doby dopravy D+n patří všechny zbývající druhy balíkových zásilek, listovní zásilky kategorie obchodní psaní, letákové zásilky a další. Předmětné zásilky jsou zpracovávány v nerozhodné době a jsou na pobočky České pošty vypravovány prostřednictvím odpoledních předsvozných respektive svozných kursů vedených v ObPS.

Na kursy jsou balíkové zásilky loženy volně, v přepravních klecích, kontejnerech a na paletách. Listovní zásilky jsou na kursy loženy v uzávěrech, přepravkách a speciálních přepravních boxech.

Svoz zásilek

Svoz zásilek je od poboček České pošty koncipován s ohledem na několik aspektů:

- množství podávaných zásilek,
- aglomerace, kterou pošta obsluhuje,
- hodiny pro veřejnost,
- vedení kursů MÚS.

Obecně lze konstatovat, že malé pobočky jsou zapojeny na kursy MÚS. Pouze v případech, kdy je to ekonomicky výhodnější, jsou tyto malé pobočky zapojeny přímo na kursy ObPS (viz Tab. 5 a Tab. 6).

Střední a velké pobočky jsou na dopolední předsvozné a svozné kursy zapojeny více výpravami (2-3). Vybrané pobočky, zejména v krajských městech, jsou pak na kursy ObPS zapojeny i více výpravami.

Od pošt se balíkové zásilky přepravují k SPU volně, v přepravních klecích, kontejnerech a na paletách. Listovní zásilky se přepravují v uzávěrech, přepravkách a speciálních přepravních boxech.

Svoz od hromadných podavatelů

Vzhledem k tomu, že v regionu Východní Čechy je několik významných hromadných podavatelů balíkových zásilek, je svoz zásilek podaných těmito firmami zajišťován vedením samostatných kursů přímo k těmto firmám.

Mezi nejvýznamnější hromadné podavatele v rámci regionu Východní Čechy patří firmy:

- Hallens Březhrad (dříve Quelle),
- Magnet Blanche-Porte Pardubice,
- Vivantis Chrudim,
- PHC Chrudim,
- 4HOME Hradec Králové,
- HP Tronik Týnitě nad Orlicí,
- Transped Hradec Králové (podání zásilek do 1000 kg),
- Orion Litomyšl, a další.

V některých vybraných firmách (Vivantis Chrudim, Halens Březhrad, Magnet,…) mají vybrané pobočky České pošty svá odloučená pracoviště, která zajišťují jak podání, tak dodání zásilek od těchto firem a pro tyto firmy.

Svozné kursy k těmto firmám jsou vedeny operativně, ve vazbě na množství podávaných a dodávaných zásilek. Zásilky od hromadných podavatelů se k SPU přepravují v přepravních klecích, kontejnerech a na paletách.

Výprava zásilek v omezení 6[1] a 7[2]

V omezení 6 a 7 jsou na vybrané pobočky přednostně vypravovány následující druhy zásilek:

- Tisk VLP,
- Zásilky EMS.

Doplňkově jsou přepravovány na vybrané pobočky i zbývající druhy zásilky.

V omezení 6 je počet otevřených poboček v regionu Východní Čechy omezen. Od toho se odvíjí i systém svozu zásilek.

Počty výprav pro jednotlivé pošty zapojené na kursy ObPS v omezení pondělí-pátek, sobota a neděle jsou uvedeny v příloze č. 7.

2. 3. 5 Struktura používaných vozidel v MÚS (region Východní Čechy – obvody)

V následující tabulce je uvedena struktura vozidel v rámci jednotlivých obvodů České pošty. Tato vozidla jsou používána v rámci MÚS k následujícím činnostem:

- rozvor a svoz zásilek – v rámci MÚS,
- doručování tisku, balíků apod.,
- expresní doručování,
- rozvozy zásilek firmám,
- motorizované doručování všech druhů zásilek,
- výběr poštovních schránek, apod.

[1] 6 = sobota
[2] 7 = neděle

Tab. 3: Struktura používaných vozidel v MÚS v rámci jednotlivých obvodů Regionu Východní Čechy (stav k 9. 2. 2012)

Obvod	Typ vozidla									Celkem
	Felicia	Fábia	FORD	IVECO	Renault	Nissan	OL	Romster	Pick up	
Hradec Králové	10	-	25	-	6	-	2	2	4	49
Chrudim	17	5	15	-	5	-	-	1	2	45
Jičín	11	3	13	3	7	-	1	2	-	40
Litomyšl	3	4	18	-	8	-	-	-	2	35
Pardubice	12	2	31	-	3	-	-	-	1	49
Náchod	6	4	19	-	12	-	1	1	1	44
Rychnov n/K	5	2	7	-	7	-	6	-	2	29
Trutnov	11	1	24	-	13	3	-	-	3	55
Ústí nad Orlicí	11	2	18	-	11	-	-	-	1	43
Celkem region VČ	86	23	170	3	72	3	10	6	16	389

Zdroj: Poštovní editor, interní materiál ČP

2. 3. 6 Pobočky (Provozovny) s MÚS

MÚS je v současné době vedena od **79 poboček**. Vozidly MÚS je v pracovní den najeto **celkem 42 752 km** (zdroj Poštovní editor). Pobočky (Provozovny), které zajišťují MÚS, vykonávají částečně přepravní činnost pro pošty zapojené na tuto síť.

Struktura používaných vozidel na MÚS je velice rozmanitá (viz Tab. 3), neboť jí tvoří různé typy vozidel. Vzhledem k používaným typům vozidel mají jednotlivé pobočky (provozovny) jen velice omezené možnosti v oblasti svozu a rozvozu zásilek. V některých případech pak činnosti spojené se svozem zásilek suplují vozidla a pracovníci SPU.

2. 3. 7 Počty vedených kursů v MÚS – Region Východní Čechy

Vybrané pobočky ČP zajišťují ve své působnosti vedení značného množství kursů v rámci MÚS. Počet vedených kursů je odvislý od činností, které daná pobočka zajišťuje. Dále je tento počet vedení výrazně ovlivněn požadavky smluvních zákazníků, jako jsou banky, magistráty a další obchodní instituce, které požadují svoz svých zásilek v přesně daném časovém rozpětí. V případě, že by se podařilo lépe skloubit požadavky těchto zákazníků na svoz zásilek, byl by výsledný počet vedených kursů, u některých poboček výrazně nižší.

Tab. 4: Počty vedených kursů v MÚS v Regionu Východní Čechy za jeden pracovní den (stav k 9. 2. 2012)

Kursy vedené v MÚS	Rozlišení činností	Počet vedených kursů
Výběr schránek	A	46
Motorizované doručování	B	215
Rozvozy do doručovacích schrán	C	23
Balíkové doručování	D	173
Doručování EMS	G	36
Expresní doručování	H	11
Svoz podání od hromadných podavatelů	J	13
Přeprava závěrů	N	216
Listovní doručování (firmy…)	M	22
Přeprava tisku (reexpedice)	T	248
Svoz podání od hromadných podavatelů BO*	O	39

Poznámka:

*BO – svoz obchodních balíků

Zdroj: Poštovní editor, interní materiál ČP

V některých dnech se mohou počty vedených kursů nepatrně lišit, což je ovlivněno množstvím svozů a rozvozů do firem a z firem, které jsou v daný den zapojeny na kursy MÚS.

Kursy evidované v Tab. 4 pod písmenem J, zajišťují pracovníci a vozidla SPU Pardubice 02 (5PAJ91 – 5PAJ98) a SPU Česká Třebová 02 (5UOJ99).

Zapojení poboček ČP na kursy ObPS v působnosti LOG Pardubice

Tab. 5: Pobočky zapojené na kursy ObPS v Atrakčním obvodu SPU Pardubice 02

Okres	Počet zapojených pošt na kursy ObPS	
	ABD	ostatní pošty
Hradec Králové	4	11
Chrudim	6	3
Jičín	4	-
Pardubice	3	16
Náchod	10	4
Rychnov nad Kněžnou	6	9
Trutnov	8	6

Zdroj: Poštovní editor, interní materiál ČP

Tab. 6: Pobočky zapojené na kursy ObPS v Atrakčním obvodu SPU Česká Třebová 02

Okres	Počet zapojených pošt na kurzy ObPS	
	ABD	ostatní pošty
Litomyšl	7	6
Ústí nad Orlicí	9	6

Zdroj: Poštovní editor, interní materiál ČP

V Tab. 5 a Tab. 6 jsou uvedeny počty zapojených poboček na kursy ObPS.

Na silniční kursy vedené v ObPS jsou zapojeny ABD, které na území vlastního atrakčního obvodu zajišťují doručování všech druhů poštovních zásilek. Jedná se o zásilky zařazené do systému I. a II. TÚ. Převážně jde o balíkové zásilky a vybrané druhy listovních zásilek (zejména doporučené zásilky z ciziny a cenná psaní). Prefixy jednotlivých druhů zásilek zařazených do I. a II. TÚ jsou uvedeny v příloze 5.

Dále jsou na kursy vedené v ObPS zapojené i pošty podávací a vybrané pošty, které zajišťují dodávání listovních zásilek.

Některé kursy vedené v ObPS zajišťují také svozy od vybraných hromadných podavatelů. Jedná se zejména o firmy, které svým objemem podání překračují rámec běžného podání zásilek, které je možno realizovat u přepážek pošt.

2. 3. 8 Přídělová a odvodová služba

Tato služba zahrnuje přepravu finančních hotovostí od pokladen pověřených pošt na jednotlivé pobočky ČP.

Přídělová a odvodová služba je zajišťována pověřenými poštami:

- Pardubice 2,
- Hradec Králové 2,
- Trutnov 1,
- Jičín 1,
- Ústí nad Orlicí 1.

Všechny příděly a odvody jsou vypravovány jako zásilky zařazené do I. TÚ. Jedná se o zásilky s vysokou udanou cenou a s nejvyšším způsobem evidence po celou dobu jejich přepravy. Zásilky jsou po celou dobu přepravy evidovány pomocí snímání čárových kódů.

2. 3. 9 Výměniště

„Místo, kde se vyměňují závěry mezi poštami a poštovními kursy anebo mezi poštovními kursy, se nazývá výměniště závěrů. Při stanovení výměniště se především přihlíží k tomu, aby místo bylo způsobilé pro přistavování používaných silničních vozidel a výměna se mohla provádět přímo u dveří dopravního prostředku. Výjimky povoluje příslušné povozní ředitelství v dohodě s představenstvem kursu a musí výt uvedeny v domácím řádu pošty a seznamu výměnišť.“ [7, s. 63]

Soupis výměnišť u pošt, kam jsou od SPU vedeny poštovní kursy silniční v ObPS, jsou uvedeny v příloze č. 6.

Vzhledem k dispozicím jednotlivých objektů, ve kterých jsou pobočky České pošty umístěny, je výměniště u každé pobočky dimenzováno jinak. Každé výměniště má jiné parametry. Tento stav výrazným způsobem ovlivňuje vozový park, který musí mít k dispozici SPU pro zajištění silničních kursů.

Tak jak se snaží mít Česká pošta jednotné přepážky a další činnosti, tak v případě výměnišť se setkáváme s druhy výměnišť, která v řadě případů porušují platná ustanovení zákonných norem pro silniční dopravu. Některá výměniště jsou umístěna tak, že kursovní vozidla musí stát na chodníku. Při stání pak v řadě případů omezují chodce a vozidla. Dalším prohřeškem je stání při výměnách na místech, kde je to dopravní značkou omezeno resp. zakázáno. Vjezd do městských zón vozidly s vyšší tonáží, než je povoleno v rámci místní úpravy vjezdu nákladních vozidel je jednou z dalších porušení zákonných norem.

Je nutno konstatovat, že změna tohoto parametru, by sama o sobě výrazně zjednodušila nasazování vozidel na jednotlivé kursy.

2. 4 Vyhodnocení provozních nákladů dle typů používaných automobilů

Provozní náklady jsou zpracovány pro kursy vedené v ObPS a MÚS, které zajišťují vozidla a pracovníci SPU. Při vyhodnocení provozních nákladů se zohledňuje celá řada parametrů. Toto vyhodnocení se provádí průběžně, většině jednou měsíčně, nebo při zásadních změnách, jako jsou například změny jízdních řádů, cen pohonných hmot, změn zapojení pošt, a podobně. Díky tomuto vyhodnocení může Česká pošta porovnávat, zda se náklady na vedení kursů (přepravu zásilek) zvyšují, snižují, či zda jsou na stejné úrovni. Jak již bylo zmíněno, do tohoto vyhodnocení vstupuje velké množství parametrů, které mají

zásadní vliv na celkové náklady. Hlavním výstupem z vyhodnocení jsou náklady na vedení jednotlivých kursů.

Dílčí náklady související s typem používaného vozidla jsou:

- délka trati uvedená v km,
- cena za 1 km – tato cena se odvíjí od cen pohonných hmot a od spotřeby daného typu vozidla,
- počet vedení kursu ve sledovaném období,
- cena za pronájem vozidla.

Dílčí náklady, které se váží k řidičům poštovních kursů jsou:

- výkon řidiče,
- náklady na řidiče na 1 hodinu.

2. 4. 1 SPU Česká Třebová 02 – vyhodnocení provozních nákladů dle typů používaných automobilů

U SPU Česká Třebová 02 je v současné době vedeno 32 silničních poštovních kursů. Celková délka trati, kterou tyto kursy ujedou za jeden den je celkem **2 747 km**. Průměrná cena za 1 kilometr je **4,35 Kč**. Celkové náklady jsou závislé také na počtu vedení daného kursu. Měsíčně je realizováno celkem 528 jízd poštovních kursů v ObPS a MÚS. Náklady na ujeté kilometry činí měsíčně 185 544 Kč. Dalším nákladem jsou náklady na řidiče poštovního kursu. Měsíčně řidiči odpracují celkem 2 154 hodin. Náklady na řidiče za 1 hodinu práce jsou vyčísleny na **210 Kč**. Celkové náklady na řidiče tak činí 452 340 Kč měsíčně. Náklady na pronájem vozidel činí měsíčně 294 090 Kč. Celkové náklady na zajištění vedení kursů v ObPS a MÚS jsou u SPU Česká Třebová 02 tvořeny:

- náklady na ujeté kilometry: **185 544 Kč**,
- náklady na řidiče: **452 340 Kč**,
- pronájem vozidel: **294 090 Kč**,

Celkové průměrné měsíční náklady na zajištění ObPS a MÚS činí u SPU Česká Třebová 02: **931 974 Kč**. V ročním vyjádření pak tyto náklady činí **11 183 683 Kč**.

2. 4. 2 SPU Pardubice 02 – vyhodnocení provozních nákladů dle typů používaných automobilů

U SPU Pardubice 02 je v současné době vedeno 119 silničních poštovních kursů. Celková délka trati, kterou tyto kursy ujedou za jeden den je celkem **15 806 km**. Průměrná cena za 1 kilometr je **5 Kč**. Celkové náklady jsou závislé také na počtu vedení daného kursu. Měsíčně je realizováno 1 944 jízd poštovních kursů v ObPS a MÚS. Náklady na ujeté kilometry činí měsíčně 1 287 504 Kč. Dalším nákladem jsou náklady na řidiče poštovního kursu. Měsíčně řidiči odpracují celkem 10 083 hodin. Náklady na řidiče za 1 hodinu práce jsou vyčísleny na **210 Kč**. Celkové náklady na řidiče tak činí 2 117 430 Kč měsíčně. Náklady na pronájem vozidel činí měsíčně 1 697 425 Kč. Celkové náklady na zajištění vedení kursů v ObPS a MÚS jsou u SPU Pardubice 02 tvořeny:

- náklady na ujeté kilometry: **1 287 504 Kč**,
- náklady na řidiče: **2 117 430 Kč**,
- pronájem vozidel: **1 697 425Kč**

Celkové průměrné měsíční náklady na zajištění ObPS a MÚS činí u SPU Pardubice 02: **5 102 359 Kč**. V ročním vyjádření pak tyto náklady činí **61 228 308 Kč**.

Celkové průměrné měsíční náklady na vedení poštovních kursů v rámci regionu Východní Čechy činí **6 034 333 Kč.** V ročním vyjádření pak tyto náklady činí **72 411 991 Kč.**

V Tab. 7 jsou uvedeny celkově ujeté km v ObPS a MÚS v SPU Pardubice 02 a SPU Česká Třebová 02 za jeden den. V Tab. 8 jsou uvedeny počty odpracovaných hodin řidiči za jeden pracovní den v rámci SPU Pardubice 02 a SPU Česká Třebová 02.

Tab. 7: Celkově ujeté km ObPS / MÚS u SPU Pardubice 02 a Česká Třebová 02 za jeden den

SPU	Ujeté km ObPS	Ujeté km MÚS	Celkem
Pardubice 02	15 310	496	15 806
Česká Třebová 02	2 688	59	2 747
Celkem	17 998	555	18 553

Zdroj: Poštovní editor, interní materiál ČP

Tab. 8: Kursy ObPS/MÚS – počet odpracovaných hodin za jeden den v rámci SPU Pardubice 02 a SPU Česká Třebová 02

SPU	Hodiny ObPS	Cena za hodinu práce	Hodiny MÚS	Cena za hodinu práce	Celkem hodin
Pardubice 02	609,50	210	23,75	210	633,25
Česká Třebová 02	135,25	210	4,25	210	139,5
Celkem	474,25		28		

Zdroj: Poštovní editor, interní materiál ČP

V následující tabulce jsou uvedeny typy vozidel, paušály a náklady na ujeté kilometry podle typů jednotlivých vozidel, která jsou pro vedení kursů používána v ObPS u SPU Pardubice 02 a SPU Česká Třebová 02.

Tab. 9: Paušály vozidel (Kč) a náklady na ujeté km dle typů vozidel ObPS

Název skupiny	Cena za 1 km	Měsíční paušál	Kód vozidla	Typy vozidel	Poznámka
Ford Transit - velké	2,9	13 900	357	FORD 350 VAN	
Mercedes -Atego, IVECO	7,3	36 600	532	MB ATEGO řada 15xx	
			536	IVECO EC řada 14xx	ZČ
			537	IVECO EC řada 15xx	ZČ
			538	IVECO EC řada 18xx	
			538	IVECO EC řada 19xx	ZČ
Nákladní velké	4,1	18 700	483	IVECO Daily řada 60xx	
			484	IVECO EC řada 75xx	část s ZČ
			485	IVECO EC řada 90xx	část s ZČ
Přívěsy		14 000	816	Přívěs 2 - osý, 12t	
Zdvižné čelo		2 000		Bar	
				DHollandia	

Zdroj: Poštovní editor, interní materiál ČP

3 Návrhy změn dopravní infrastruktury České pošty, s.p. v rámci Regionu Východní Čechy a zhodnocení navrhovaného řešení

V současné době je systém dopravní infrastruktury v rámci Regionu Východní Čechy neuspořádaný, jak vyplývá z druhé kapitoly této práce.

V kapitole 2.4 bylo uvedeno Vyhodnocení provozních nákladů dle typů používaných vozidel. Tyto náklady se skládají z několika parametrů jako je délka trati, cena za 1 ujetý kilometr, počet vedení kursu, cena za pronájem vozidla, výkon řidiče a náklady na 1 hodinu práce řidiče. V současné době jsou tyto provozní náklady vysoké. Některé parametry nelze ovlivnit vlastními silami, jako je například cena pohonných hmot. V návaznosti na to je však důležité si uvědomit, že pokud by se používaly poštovní kursy s větší přepravní kapacitou, nebylo by potřeba vypravovat tak velké množství poštovních kursů, došlo by k redukci počtu řidičů a náklady na pronájem vozidel by byly také nižší. Na druhou stranu některé pošty, zejména pak jejich výměniště, nejsou uzpůsobena k tomu, aby přijímala vozidla s vyšší přepravní kapacitou. Proto je dobré tento problém nějakým způsobem vyřešit a snížit tak celkové provozní náklady. Pro snížení celkových provozních nákladů je vhodné vybudování jednoho společného SPU v rámci Regionu Východní Čechy a dep, jež budou s tímto novým SPU úzce spolupracovat.

Ne zcela příznivý stav dopravní infrastruktury souvisí také s následujícími skutečnostmi.

Skladba objektů České pošty není, z provozního hlediska, zcela uspokojivá. Objekty jsou malé, pokud mají vyhovující prostory pro zákazníky, je zázemí těchto poboček minimální. V řadě případů stačí toto zázemí sotva na zpracování zásilek určených k dodání v atrakčním obvodu dané pobočky. Velice často pak dochází k tomu, že v určitých časech dochází ke kolizním situacím, kdy se v zázemí provozoven současně potkávají zásilky určené k dodání se zásilkami, které byly podány, a jsou zpracovávány pro výpravu k SPU, respektive ke své řídící poště.

Pobočky jsou velice často umístěny ve vnitřních zástavbách měst (jako jsou centrální náměstí nebo historická centra), nebo v jejich městských částech, jež mají výrazně omezenou dopravní dostupnost. To s sebou přináší velké problémy se zapojením těchto poboček do jednotlivých přepravních sítí (zejména do ObPS).

V současné době jsou u některých pošt nevhodná výměniště. Řada pošt je umístěna tak, že příjezd větších vozidel (15xx, 19xx) je prakticky vyloučen. Příjezd větších vozidel k těmto pobočkám, v případě, že už dané vozidlo k pobočce zajede, působí v dané lokalitě dopravní kolaps, omezení průjezdnosti vozovek, omezení chodců, apod.

Dnes není dopravní infrastruktura České pošty logicky uspořádaná. Řada pomocných provozů je od sebe značně vzdálená, což způsobuje zejména v místech s největší koncentrací poštovních poboček další zvýšené náklady. Zejména se jedná o náklady na přejezdy a přesuny vozidel, zvýšené náklady na zpracování zásilek, díky tomu, že je více objektů, kde se zásilky před vlastní výpravou do HPS a ObPS zpracovávají.

Toto jsou jen základní aspekty, které způsobují, že dopravní infrastruktura v rámci Regionu Východní Čechy je velice komplikovaná a značně chaotická. Bohužel tento stav je zapříčiněn dlouholetým odsouváním a neřešením oblasti koncentrace - podání, zpracování či dodání zásilek.

Vývoj v segmentu poštovních služeb, zejména pak v otázce konkurenceschopnosti a s ní v současné době nedílně spojenou otázkou poštovní výhrady, kde dojde v roce 2013 k zásadním změnám, by měl nutit Českou poštu k maximální optimalizaci svých činností a k celkovým změnám v oblasti infrastruktury, včetně té dopravní.

V rámci této práce nelze zcela postihnou všechny oblasti, kde by mělo v rámci Regionu Východní Čechy dojít k optimalizaci jednotlivých činností. Z tohoto důvodu budou řešeny pouze některé, dle mého názoru ty nejdůležitější oblasti dopravní infrastruktury, které mohou poměrně výrazným způsobem ovlivnit výši nákladů na tento obor činnosti České pošty,s.p.

3. 1. 1 Návrhy na změny v dopravní infrastruktuře v rámci Regionu Východní Čechy

V současné době je dle mého názoru největším problémem absence jedné přepravní budovy SPU s odpovídajícím vybavením, která by zajistila v požadované kvalitě zpracování a výpravu zásilek k vybraným pobočkám v rámci Regionu Východní Čechy. Stávající objekty SPU v Pardubicích a České Třebové již neodpovídají současným potřebám pro zajištění strojního zpracování zásilek na daném území.

3. 2 Umístění nového SPU

Pro území Regionu Východní Čechy je nutné vybudovat jedno SPU, který by zajistilo zpracování a výpravu zásilek pro všechny pobočky České pošty v rámci tohoto regionu. Tento SPU musí z hlediska svého umístění splňovat základní parametry, aby byl plně kompatibilní s ostatními SPU v rámci logistické sítě České pošty. Z tohoto důvodu musí umístění navrhovaného SPU vycházet z těchto parametrů:

- zapojení na železniční síť,
- zapojení na dálniční a silniční síť,
- umístění v oblasti s největší koncentrací podávaných zásilek,
- dobrá dostupnost do Prahy – dobrá dostupnost je důležitá především z důvodu velkého množství zásilek, jež jsou vypravovány pro Prahu a Střední Čechy. V případě nedostatečné kapacity může nové SPU alternativně zajistit zpracování části zásilek za SPU Praha 022.

Všechny tyto parametry splňuje oblast v okolí krajských měst Pardubice a Hradec Králové, kde je jak hustá železniční, tak silniční síť, včetně dnes již přímého propojení obou krajských měst na dálniční síť, ve směru na Prahu.

Přímé zapojení na železniční síť - mezinárodní železniční koridor předurčuje umístění nového SPU do Pardubic a blízkého okolí s podmínkou, že toto SPU bude napojeno na železnici. Z tohoto důvodu se jeví jako nejvýhodnější umístění nového SPU do těsné blízkosti železniční stanice Pardubice, popřípadě jeho napojení na železniční vlečku.

3. 3 Koncepce objektu SPU

Objekt SPU by měl být koncipován tak, aby byl schopen zajistit přebírání, zpracování a výpravu všech druhů poštovních zásilek a to jak od kursů vedených v HPS, tak od kursů vedených v ObPS. V rámci MÚS by měl být zajištěn svoz podání od vybraných hromadných podavatelů. Z tohoto důvodu by měla být nová přepravní budova rozčleněna na tři základní technologické bloky:

- zpracování zásilek I. TÚ,
- zpracování balíkových zásilek II. TÚ,
- zpracování listovních zásilek.

Pracoviště II. TÚ a listovního zpracování by měla být dále rozdělena na pracoviště strojního zpracování vhodných zásilek a na pracoviště, kde by se zpracovávaly zásilky nevhodné pro strojní zpracování.

Na tato pracoviště SPU by měla navazovat pracoviště dalších provozoven České pošty,s.p., která budou zajišťovat:

- dodávání balíkových zásilek pro pošty ve vybrané (koncentrované) oblasti,
- dodávání listovních zásilek a to jak pěšími listovními doručovateli, tak prostřednictvím motorizovaných doručovatelů,
- pokladnu, která bude zajišťovat přídělovou a odvodovou službu pro všechny pobočky České pošty v rámci Regionu Východní Čechy,
- pracoviště hromadného podání,
- pracoviště postkompletových služeb.

V rámci úspory nákladů a zvýšení operativnosti je nutné, aby součástí přepravní budovy byla další pracoviště, která se úzce váží na chod pracovišť SPU:

- středisko dopravy se svými pomocnými provozy. Toto středisko by zajišťovalo parkování vozidel přímo v areálu SPU, což umožňuje operativnější nasazování jednotlivých typů vozidel na kursy vedené k pobočkám České pošty. Důležitým faktorem, který hovoří pro umístění vozidel do areálu SPU, je výrazné snížení nákladů na přejezdy mezi regionálními dopravními centry (Fáblovka a SPU).
- středisko technické podpory,
- pracoviště výpočetní techniky.

3. 4 Strojní vybavení SPU

Nová přepravní budova by měla mít odpovídající strojní vybavení, které by zajistilo zpracování zásilek v poloautomatizovaném, či plně automatizovaném režimu. Předpokladem pro zajištění včasného zpracování zásilek od všech poboček a pro všechny pobočky České pošty v rámci Regionu Východní Čechy je vybavení SPU:

- balíkovým třidičem, který umožní zpracování vhodných balíkových zásilek do hmotnosti 30 kg. Balíkový třidič by měl být opatřen takovým počtem výstupů, které by minimalizovaly nutnost ručního dotřiďování pro jednotlivé pobočky pošt,

- automatizovaným třidičem vhodných listovních zásilek, který by byl schopen vytřídit vhodné listovní zásilky do velikosti zásilek C5 a do tloušťky 5 mm, až na úroveň doručovacích okrsků,
- automatizovaným orážecím strojem, který by umožnil orážení vhodných listovních zásilek do velikosti C5 a do tloušťky 5 mm. Orážecí stroj by měl disponovat takovou orážecí kapacitou, která by umožnila snížit potřebu ručního orážení vhodných listovních zásilek na jednotlivých pobočkách pošty.

3. 5 Zpracování zásilek SPU

3. 5. 1 Zpracování zásilek zařazených do systému I. TÚ – zásilky s vysokou udanou cenou

Pracoviště I. TÚ zajistí zpracování všech druhů poštovních zásilek, které jsou zařazeny do systému I. TÚ. Pracovníci tohoto pracoviště zajistí veškeré manipulace se zásilkami I. TÚ. Jedná se o vykládku, třídění, evidenci zásilek pomocí snímání čárových kódů a nakládku. Na tomto pracovišti se zásilky zpracovávají ručně. Vzhledem ke způsobu evidence zásilek není strojní zpracování možné.

3. 5. 2 Zpracování balíkových zásilek zařazených do II. TÚ

Toto pracoviště v rámci SPU zajistí veškeré manipulace s poštovními zásilkami, vyjma zásilek zařazených do I. TÚ. Jedná se o vykládku a nakládku poštovních kursů, a to jak silničních tak železničních. Zajistí také zpracování všech druhů balíkových zásilek zařazených do systému II. TÚ a to zásilek s limitem doby dopravy D+1 a D+n. Na tomto pracovišti se zásilky zpracovávají ručně nebo strojně.

Strojně se zpracovávají veškeré vhodné zásilky. Parametry zpracovávaných zásilek se musí odvíjet od parametrů třídícího stroje.

Ručně se zpracovávají veškeré zásilky, které svými parametry neodpovídají zásilkám pro strojní zpracování.

V rámci zpracování musí být průchod všech balíkových zásilek zaevidován pomocí sejmutí čárového kódu s příslušným prefixem. Ze zásilek, které budou tříděny strojně, je čárový kód snímán automatizovaně, pomocí stacionárního snímače čárových kódů. Ze zásilek nevhodných ke strojnímu zpracování je čárový kód snímán pomocí ručních snímačů.

Vhodné balíkové zásilky určené pro pracoviště balíkového dodání, které je součástí přepravní budovy, by měly být pomocí balíkového třidiče vytříděny až na úroveň doručovacích okrsků s tím, že k nim budou zároveň vytištěny i všechny potřebné doklady pro doručování zásilek.

K adresním provozovnám by byly zásilky vypravovány ve velkých přepravních klecí nebo na paletách. Přeprava volně ložených balíkových zásilek by měla být realizována výhradně u zásilek, které svým objemem nevyhovují přepravě ve velkých přepravních klecích.

3. 5. 3 Zpracování listovních zásilek

Toto pracoviště zajistí zpracování všech druhů listovních zásilek a dalších zásilek, které se vypravují v listovních uzávěrech. V rámci tohoto pracoviště se zásilky zpracovávají ručně nebo strojně.

Strojně se zpracovávají veškeré vhodné listovní zásilky. Parametry zpracovávaných zásilek se musí odvíjet od parametrů, které má nastaveny automatizovaný třídící stroj.

Ručně se zpracovávají všechny zásilky, které svými parametry neodpovídají zásilkám vhodným pro strojní zpracování.

3. 6 Depo v sídle SPU

Depo v sídle SPU zajišťuje doručování balíkových zásilek, překládkovou činnost nákladních předmětů (uzávěry s listovními zásilkami, uzávěry s příděly a odvody a bezpečnostní boxy) pro zapojené provozovny a svoz balíkových zásilek od podavatelů a poboček v atrakčním obvodu depa.

Toto pracoviště navazuje na pracoviště II. TÚ SPU – třídírna balíkových zásilek.

Depo je představenstvem kursů vedených v MÚS, které zajišťují:

- rozvoz zásilek na detašovaná pracoviště depa,
- obsluhu podávacích pošt v atrakčním obvodu depa – rozvoz a svoz zásilek
- rozvoz a svoz zásilek pro smluvní partnery – část kursů v této síti mohou zajišťovat také vozidla SPU – jedná se především o svozy od velkých internetových zákazníků,
- motorizované doručování v atrakčním obvodu zásilek,
- dodávání balíkových zásilek zařazených do I. a II. TÚ v atrakčním obvodu depa.

Pracoviště depa, umístěného v sídle SPU, tvoří tato čtyři základní pracoviště:

- Hala – příjem nákladních předmětů od SPU a pověřené pošty. Součástí haly je pracoviště pořizování zásilek vybavené stoly s počítači a stojany pro ruční scannery pro snímání čárových kódů.
- Silniční rampa depa – je vybavena vlastní zastřešenou silniční rampou vybavenou sekčními vraty, hydraulickou zvedací plošinou.
- Vyúčtování zásilek – stoly a židle pro doručovatele, stoly s počítači a pokladnou, pro vyúčtující pracovníky.
- Sklad nedoručených zásilek.

3. 7 Pověřená pošta v sídle SPU

Pověřená pošta zajišťuje veškerou přídělovou a odvodovou službu pro pošty v atrakčním obvodu daného SPU - dotace a odvod peněžní hotovosti.

Pověřená pošta zajišťuje:

- převzetí a předání hotovosti bezpečnostní agenturou,
- uložení a správa hotovosti v trezorové kobce,
- tvorbu přídělů s hotovostí pro pošty – přepočítání peněz, vložení peněz do poštovního pytle nebo bezpečnostního boxu, vyhotovení přepravních dokladů a jejich vložení do poštovního pytle nebo bezpečnostního boxu,
- předání přídělů SPU,
- převzetí odvodů od SPU,
- vyjmutí hotovosti a její přepočítání.

K vzájemné výměně zásilek mezi pověřenou poštou a SPU se využívá vyměňovací místnost, která je vybavena stojany na bezpečnostní boxy.

3. 8 Pracoviště hromadného podání v sídle SPU

Vzhledem k umístění podací pošty v areálu SPU je předpokladem vytvořit zde zároveň pracoviště pro hromadné podání zásilek. Toto pracoviště musí být koncipováno tak, aby bylo schopno pojmout a zpracovat velké objemy zásilek podávanými hromadnými podavateli. Předpokladem je, že toto pracoviště zajistí zpracování podávaných zásilek od nejvýznamnějších hromadných podavatelů, jako jsou Magnet Pardubice, Hallens Březhrad, Vivantis Chrudim, Astatex Hronov, Orion Litomyšl a dalších firem. Z těchto důvodů by pracoviště hromadného podání mělo být vybaveno:

- poštovní přepážkou pro běžné podavatele,
- rampou a podací místností pro hromadné podavatele a svozy zásilek – tento prostor může být společný s prostory SPU – váže se na systém zpracování těchto hromadně podávaných zásilek.

3. 9 Listovní dodejna v sídle SPU

Listovní dodejna zajišťuje přípravu listovních zásilek na doručení v určeném atrakčním obvodu, jejich samotné doručení a následné vyúčtování. Příprava listovních zásilek na doručení zahrnuje roztřídění nevhodných listovních zásilek na doručovací okrsky, seřazení ve směru pochůzky, vyhotovení doručovacích dokladů.

Pracoviště listovní dodejny tvoří tři základní pracoviště:

- Hala – příjem nákladních předmětů od SPU a jejich vytřídění. Pracoviště je vybaveno třídnicemi, psacími stoly, židlemi, počítači, tiskárnami, scannery čárových kódů a stojany na scannery.
- Vyúčtování zásilek – stoly a židle pro doručovatele, stoly s počítači, tiskárnou a pokladnou pro vyúčtující pracovníky.
- Sklad nedoručených zásilek.

3. 10 Centralizace dodávací služby v rámci Regionu Východní Čechy

Důležitým předpokladem pro zjednodušení všech činností, které by měly zefektivnit činnosti spojené s přepravou a dodáváním zásilek, je provedení výrazné koncentrace v dodávání zásilek. Změny v systému dodávání zásilek by měly vycházet a bezprostředně navazovat na vybudování nového SPU.

Vybudování nového objektu SPU, je z hlediska zajištění všech stanovených procesů velmi náročný úkol, který však ve své podstatě nemusí ovlivňovat vlastní koncentraci systému dodávání zásilek v rámci Regionu Východní Čechy. Tento proces koncentrace může být realizován již za současného stavu, tedy v době funkčnosti dvou SPU v rámci Regionu Východní Čechy. Při realizaci tohoto procesu je důležité si uvědomit, že jednotlivé kroky a vazby musí být sestaveny tak, aby umožnili následné přenesení všech činností k jednomu SPU. Zcela jistě by se jednalo o velice složitý technologický proces, který by však mohl přinést rychle požadované úspory v nákladech a všech dalších činnostech spojených s podáním a dodáním zásilek.

Systém koncentrace dodávání zásilek by měl počítat s vybudováním specializovaných pracovišť – dep, která by na daném území zajišťovala všechny technologické procesy spojené s rozvozem, dodáním a svozem zásilek. Propozice depa jsou popsány v bodě 3.6.

Ze zkušeností ostatních společností a firem, které se zabývají činnostmi spojenými s dodáváním balíkových zásilek, se ukazuje, že je v praxi realizovatelné vybudování takovéhoto jednoho pracoviště pro jeden okres. V některých případech lze tato depa vybudovat i s větší působností než pouze pro jeden okres. V těchto případech se však musí brát v potaz dojezdové vzdálenosti, reliéf terénu v daných okresech (nelze realizovat ve výrazně horských oblastech s údolími), kapacitní možnosti objektů apod.

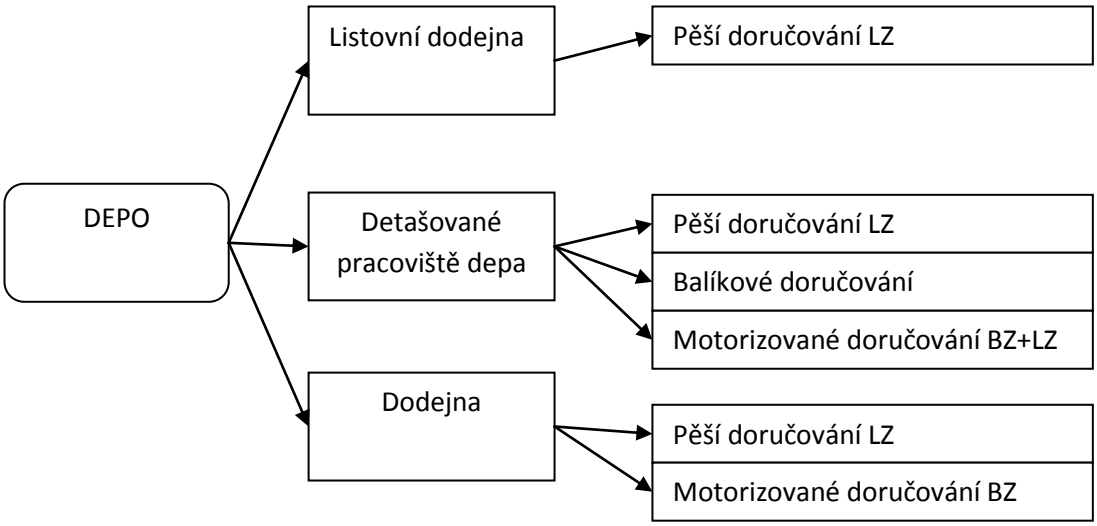
Tento typ provozoven (dep) by měl být účelně doplněn o další tzv. detašovaná pracoviště depa, která by na daném území zajistila dodávání všech druhů balíkových a listovních zásilek. Jejich počet může být v jednotlivých okresech odlišný, jelikož se váže na specifikace daného území. Tímto způsobem by měl být atrakční obvod daného depa pokryt efektivním a účelně propracovaným systémem dodávacích poboček, které zajistí efektivnější dodávání zásilek s výrazně omezeným počtem zbytečných „projezdových“ kilometrů.

Na základě výše uvedeného se ukazuje, že v působnosti Regionu Východní Čechy by mělo být realizováno přibližně 9 centralizovaných dep, která budou zajišťovat dodávání zásilek. Logicky se nabízejí bývalá okresní města, která díky své infrastruktuře generují největší objem zásilek přepravovaných Českou poštou. Jedná se o Pardubice (depo v sídle SPU), Chrudim, Hradec Králové, Jičín, Trutnov, Náchod, Rychnov nad Kněžnou, Ústí nad orlicí, Svitavy.

Na tato místa (depa) v síti v rámci Regionu Východní Čechy by měla, v případě účelnosti, navazovat další vymístěná pracoviště depa, která by zajišťovala dodávání vybraných druhů zásilek:

- detašované pracoviště depa – zajišťuje dodávání všech druhů zásilek,
- listovní dodejna – zajišťuje doručování listovních zásilek pěší pochůzkou,
- dodejna – zajišťuje dodávání listovních zásilek pěší pochůzkou a motorizovaným doručováním listovních a balíkových zásilek.

Obr. 1: Vymístěná pracoviště depa



Poznámka:

LZ=listovní zásilky, BZ=balíkové zásilky

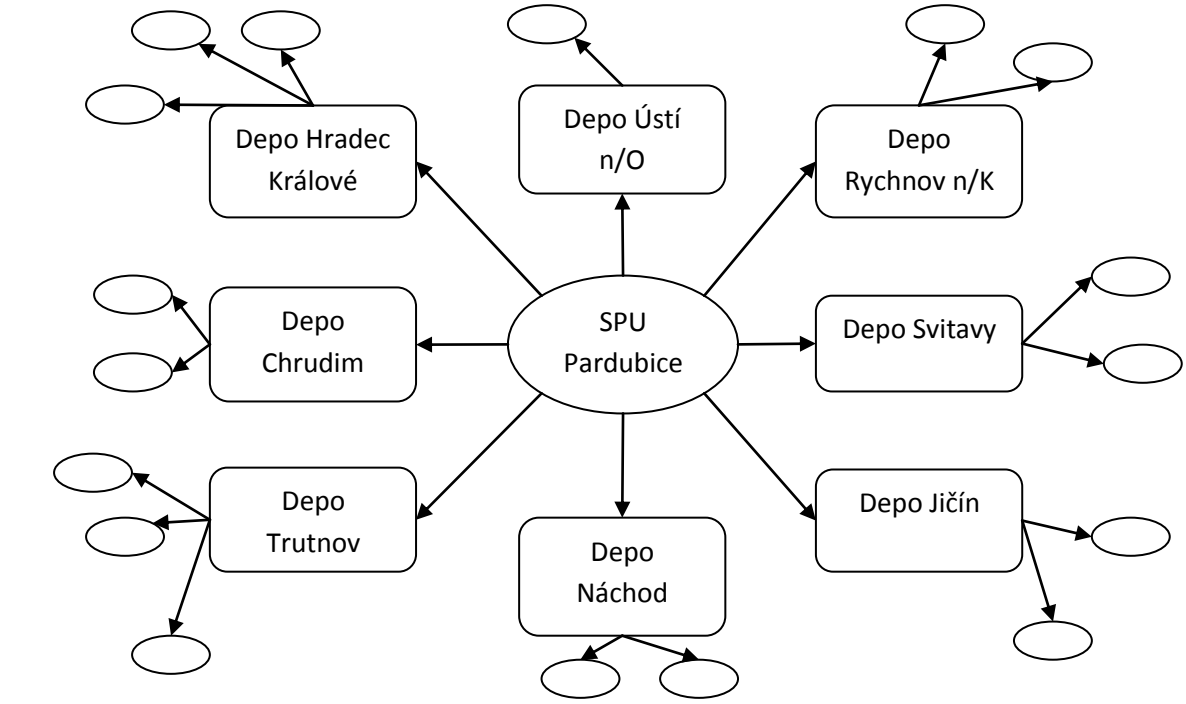
Zdroj: autor

Pro umístění dep je nutno volit objekty s velmi dobrou dopravní dostupností. K depům by měla být od nového SPU vedena výhradně velkokapacitní vozidla. V případě, že to umístění a konfigurace depa umožní, by mohl návoz (svoz) k depům a od dep realizován prostřednictvím vozidel typu 19xx+přívěs, respektive tahač+návěs. Tento systém zejména návozu zásilek by výrazným způsobem snížil náklady nutné na vedení kursů v ObPS.

Vozidla s nižší tonáží by měla být využívána k zapojení dep pouze v ojedinělých případech. Tato vozidla by měla být využívána především pro zapojení vybraných pošt v rámci odpoledních svozů zásilek.

Depa by měla být zapojena k novému SPU výhradně silničními kursy. Při konstrukci zapojení jednotlivých dep je nutné brát v potaz objem dodávaných zásilek, velikost atrakčního obvodu depa, dostupnost depa a další předpoklady, které vlastní zapojení depa výrazně ovlivňují.

Obr. 2: Schéma zapojení dep k SPU



Poznámka:

Tyto tvary značí detašovaná pracoviště

Zdroj: autor

3. 11 Zhodnocení navrhovaného řešení

Hlavním cílem této práce je navrhnout změny v dopravní infrastruktuře České pošty, s.p. v rámci Regionu Východní Čechy. Jedním z nejdůležitějších parametrů, který výrazným způsobem ovlivňuje dopravní infrastrukturu, je prostorová roztříštěnost zpracovatelských a dodávacích kapacit regionu.

Hlavním návrhem, kterým jsem se v této práci zabývala, bylo vytvoření jednoho společného SPU v rámci Regionu Východní Čechy a optimalizace způsobu dodávání zásilek prostřednictvím specializovaných provozních jednotek tzv. dep v rámci Regionu Východní Čechy.

Jedním z hlavních úkolů bylo nalézt vhodnou oblast, kde by mělo být jediné SPU v rámci Regionu Východní Čechy umístěno. Po zvážení všech možných alternativ se jako nejvhodnější oblast, kam umístit toto SPU, jeví Pardubice nebo jejich blízké okolí. Důležitým faktorem, který výrazně hovoří ve prospěch Pardubic je jejich napojení na mezinárodní železniční koridor a dostupnost dálniční sítě ve směru Praha (Plzeň, Ústí nad Labem, …). Strategickou polohu Pardubic si zvolila pro své sídlo i řada významných zasilatelských

a internetových firem, které se pohybují na poštovním trhu (HP TRONIK, HALLENS, MAGNET, …).

Vybudování jednoho přepravního uzlu by mělo přinést řadu úspor, které by postupem času firmě zhodnotily její prvotní vysokou investici.

V první řadě by se mělo jednat u úspory v počtech zaměstnanců – zejména pak zaměstnanců řídícího managementu. Nasazením optimálního strojního vybavení v rámci pracovišť nového SPU by pak mělo dojít také k částečným úsporám i v počtu provozních zaměstnanců.

Úspora v počtu zaměstnanců znamená pro firmu výraznou úsporu v oblasti mzdových nákladů, které tvoří největší podíl všech nákladů v České poště, s.p. (cca 70% všech nákladů). Potencionálně se úspora v počtu zaměstnanců promítne i do dalších nákladů jako je např. cestovné, stravenky, stejnokroje, lékařské prohlídky apod.

Zpracování listovních a balíkových zásilek strojním způsobem může dále generovat úspory i u dalších provozoven v rámci Regionu Východní Čechy. Při strojním třídění listovních zásilek by mělo být pravidlem jejich vytřídění až na doručovací okrsky – to s sebou přináší nemalou úsporu u dep resp. dalších provozoven, které budou zajišťovat dodávání listovních zásilek. Při třídění balíkových zásilek pak vytvoření dodávacích dokladů na základě snímání čárového kódu ze zásilek.

Nejednotnost poštovních poboček, jejich roztříštěnost, to vše jsou aspekty, které náklady zajisté také výrazně zvyšují. Pokud by byla provedena koncentrace dodávání zásilek do navržených dep, jak bylo zmíněno v kapitole 3.10, byl by systém přepravy a dodávání zásilek výrazně centralizovaný. Snížení počtu dodávacích bodů (ABD) ze současných 57, na navržených 9 dep v rámci Regionu Východní Čechy, s sebou přinese výrazné snížení nákladů a to zejména v těchto oblastech:

- v počtech zaměstnanců v kategorii řidič velkých vozidel,
- v úspoře ujetých kilometrů velkými nákladními vozidly,
- v nákladech na opravárenskou činnost pro velká nákladní vozidla,
- v počtech používaných nákladních automobilů.

Nová depa by měla být oproti současným ABD umístěna na okraji měst, kde je umožněn bezproblémový příjezd velkokapacitních vozidel, mají výměniště, která jsou uzpůsobena pro manipulaci u takovýchto vozidel, mají odpovídající vybavení manipulační

technikou apod. Všechny tyto aspekty umožní zajistit přepravu zásilek určených k dodání v daném trakčním obvodu depa od SPU v požadovaných časech, kvalitě a s vazbou na požadavky na dodržení dob dopravy u jednotlivých kategorií zásilek.

Na druhou stranu je důležité si uvědomit, že na vybudování jednoho společného SPU je potřeba vynaložení velkého množství finančních prostředků, které v současné době Česká pošta jen velice těžko hledá. Obdobně by tomu bylo zřejmě i při zřizování sítě dep.

Je důležité zvážit, zda tyto počáteční vysoké náklady, jež by musela Česká pošta vynaložit na výstavbu nového SPU a výstavbu, respektive rekonstrukci objektů, kam by se depa umísťovala, se v budoucnu odrazí ve vyšší úspoře provozních nákladů.

Vyšší výnosy by mohly vzniknout také v oblasti podávání zásilek, neboť nové SPU a nová depa by měla být schopna poskytnout zákazníkům daleko větší komfort spojený s podáváním, zpracováním a dodávanám zásilek.

Obecně lze konstatovat, že dopravní infrastruktura České pošty by se v rámci Regionu Východní Čechy dostala na daleko vyšší úroveň, než je tomu v současné době.

Závěr

Cílem této práce je analyzovat současný stav dopravní infrastruktury České pošty, s.p. v rámci Regionu Východní Čechy, v závislosti na tom navrhnout změny dopravní infrastruktury a poté zhodnotit navrhovaná řešení.

Tato práce obsahuje obecné informace, analýzu současného stavu a návrhy změn dopravní infrastruktury České pošty, s.p. v rámci Regionu Východní Čechy.

V současné době není dopravní infrastruktura České pošty, s.p., v rámci Regionu Východní Čechy, zcela uspořádána. Tento stav je dán několika aspekty, které dopravní infrastrukturu značně ovlivňují. Jedná se například o ne zcela uspokojivou skladbu objektů České pošty, umístění poboček ve vnitřních zástavbách měst, a také některá výměniště u poboček pošt nejsou zcela vhodně řešena. Proto je důležité tento současný stav zvážit a pokusit se ho zlepšit.

Současný stav provozních nákladů, dle typů používaných vozidel, byl podnětem pro vytvoření návrhu na změny v dopravní infrastruktuře České pošty, s.p. Výsledkem tohoto vyhodnocení bylo zjištění, že současné provozní náklady jsou poměrně vysoké, proto je nutné se zaměřit na aspekty, jež mohou tyto náklady snížit.

Hlavním návrhem je vytvoření jednoho společného SPU v rámci Regionu Východní Čechy a optimalizace způsobu dodávání zásilek prostřednictvím specializovaných provozních jednotek, tzv. dep.

Konečná volba pro umístění nového SPU padla na Pardubice. Toto rozhodnutí vyplynulo z řady dílčích aspektů, jako je například zapojení na železniční, silniční a dálniční síť, umístění do oblasti s největší koncentrací podávaných zásilek apod.

Nové SPU by bylo vybaveno strojním zařízením, jež by ulehčovalo a zjednodušovalo zpracování zásilek. Součástí nového SPU by mělo být depo, pověřená pošta, pracoviště hromadného podání a listovní dodejna.

Dalším důležitým krokem je centralizace dodávací služby, v rámci které by byla vytvořena depa, jež by nahradila stávající ABD. Depa by měla být umístěna do okrajových částí měst tak, aby byla zajištěna lepší dostupnost pro poštovní kursy s větší přepravní kapacitou.

Je jisté, že na vybudování nového objektu SPU by bylo potřeba velké množství finančních prostředků. Pokud by však k této výstavbě došlo, mohla by z toho v budoucnu Česká pošta jen těžit. Počáteční vysoké náklady, jež by byly potřebné vynaložit na výstavbu nového SPU a na výstavbu objektů, kam by se depa umísťovala, se v budoucnu odrazí ve vyšší úspoře provozních nákladů. Vyšší výnosy by mohly vzniknout také v oblasti podávání zásilek, neboť nové SPU a nová depa by měla být schopna poskytnout zákazníkům daleko větší komfort spojený s podáváním, zpracováním a dodávanám zásilek.

V rámci této práce není možné postihnout veškeré změny, jež by bylo nutné, v rámci dopravní infrastruktury, provést.

Mezi další návrhy, jež by mohly přinést úspory, patří například nový způsob vedení poštovních kursů a nasazení jiných typů vozidel na tyto kursy. Došlo by k využití tahačů s návěsy, což by vedlo ke snížení celkového počtu vedených kursů, snížení počtu řidičů, ujetých kilometrů a nákladů na pohonné hmoty. Další návrh se týká snížení počtu kamenných pošt v menších obcích. Redukce počtu kamenných pošt, by mohla být provedena na principu tvorby poštoven, které představují separovaný poštovní prostor. Tento prostor se nachází například v obchodě, restauraci, či v budovách obchodních partnerů.

Obecně lze konstatovat, že dopravní infrastruktura České pošty by se v rámci Regionu Východní Čechy dostala, po provedení výše uvedených změn, na daleko vyšší úroveň, než je tomu v současné době.

Použitá literatura

[1] ZELENÝ, Lubomír a Luboš PEŘINA. *Doprava*: *Dopravní infrastruktura*. 2000. vyd. Praha: Ediční oddělení VŠE Praha, 2000. ISBN 80 - 245 - 0110 - 4.

[2] ŠVADLENKA, Libor. *Management v poštovních službách*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2006. ISBN 80-7194-714-8.

[3] ČESKÁ POŠTA, státní podnik. *Poštovní přeprava*: *studijní text.* Česká pošta*,* 2006.

[4] ČESKÁ POŠTA, s.p. *Instradovací pomůcky*: *hlavní přepravní síť*. Česká pošta, 2008.

[5] ČESKÁ POŠTA, s.p. Interní materiály.

[6] *Česká pošta* [online]. 2011 [cit. 2012-04-02]. Dostupné z: http://www.ceskaposta.cz/

[7] ČESKÁ POŠTA, s.p. *Poštovní pravidla III*: *poštovní přeprava*. Česká pošta, 2003.

[8] LESCHINGER, Martin a Jan VÍTEK. *Východní Čechy a okolí*. Flétna, 2011. ISBN 978-80-903652-8-5.

[9] *Český statistický úřad* [online]. 2012 [cit. 2012-05-09]. Dostupné z: http://www.czso.cz/

Seznam tabulek

Tab. 1: Struktura používaných vozidel v působnosti LOG Pardubice 28

Tab. 2: Počty vedených kursů v působnosti LOG Pardubice v Regionu Východní Čechy (stav k 21. 2. 2012) 30

Tab. 3: Struktura používaných vozidel v MÚS v rámci jednotlivých obvodů Regionu Východní Čechy (stav k 9. 2. 2012)..... 34

Tab. 4: Počty vedených kursů v MÚS v Regionu Východní Čechy za jeden pracovní den (stav k 9. 2. 2012) 35

Tab. 5: Pobočky zapojené na kursy ObPS v Atrakčním obvodu SPU Pardubice 02 35

Tab. 6: Pobočky zapojené na kursy ObPS v Atrakčním obvodu SPU Česká Třebová 02 36

Tab. 7: Celkově ujeté km ObPS / MÚS u SPU Pardubice 02 a Česká Třebová 02 za jeden den 39

Tab. 8: Kursy ObPS/MÚS – počet odpracovaných hodin za jeden den v rámci SPU Pardubice 02 a SPU Česká Třebová 02 40

Tab. 9: Paušály vozidel (Kč) a náklady na ujeté km dle typů vozidel ObPS 40

Seznam obrázků

Obr. 1: Vymístěná pracoviště depa 50

Obr. 2: Schéma zapojení dep k SPU 51

Seznam zkratek

ABD Automatizovaná balíková dodejna

ČP Česká pošta, s.p

HPS Hlavní přepravní síť

JŘ Jízdní řády

KMP Kontinuální měření produktu

MÚS Místní účelová síť

ObPS Oblastní přepravní síť

PSČ Poštovní směrovací číslo

SPU Sběrný přepravní uzel

TÚ Technologická úroveň

VLP Vltava Labe Press – Regionální deníky

Seznam příloh

Příloha č. 1 – Výstup KMP

Příloha č. 2 – Vzor kartovacího přehledu

Příloha č. 3 – Vzor přehledu listovních svazků

Příloha č. 4 – Vzor JŘ silničních poštovních kursů

Příloha č. 5 – Prefixy jednotlivých druhů zásilek zařazených do I. a II. TÚ

Příloha č. 6 – Soupis výměnišť

Příloha č. 7 – Zapojení pošt v působnosti LOG Pardubice od 1. 4. 2012 – počty výprav

Příloha č. 1

Výstup KMP

Číslo produktu	Číslo toku	Název	Počet
2		LZ DROBNÉ K RUČNÍMU ZPRACOVÁNÍ Z HPS	137 254
2	1	Svazky	106 548
2	2	Přepravky	11 636
2	3	BD došlé ve svazcích	10 208
2	4	BD došlé v přepravkách	8 862
2	21	Přehozy pro okresy	0
2	22	Přehozy pro HPS + cizina	1 011
2	30	Podruhé tříděné (přehozy, cizina)	1 011
3		LZ VELKÉ KUSY Z HPS	31 515
3	1	VK volné	13 466
3	2	VK došlé ve svazcích	17 366
3	8	svazky novin	684
3	20	Podruhé tříděné	21 403
6		ZÁSILKY I.t.ú.	1 877
6	1	R ze zahraničí	525
6	2	Brašny pro PS a p. 90	693
6	3	Zásilky NN	14
6	7	Poukázky od p. 90	645
7		BALÍKOVÉ ZÁSILKY	13 436
7	1	Balíky z přepravní sítě	616
7	2	Opyt z přepravní sítě	5 631
7	4	B RPIM došlé volně	53
7	5	B RPIM došlé v uzávěru	2 033
7	6	Balíky OP došlé volně	57
7	7	B OP došlé v uzávěru	1 877
7	12	B z A - P kurzů došlé volně na Fáblovku	176
7	14	B došlé v uzávěru na Fáblovku	2 375
7	18	B podruhé zpracované na prac. Palackého	624
7	19	B podruhé zpracované na prac. Fáblovce	48

Příloha č. 2

Vzor Kartovacího přehledu

Kartovací přehled

Pošta: Pardubice 02 **Platný od:** 17. 02. 2012

Pracoviště: všechna

Příchod					doba příchodu a odchodu závěru	**Odchod**				
číslo kursu	závěr					číslo kursu	závěr			
čárový kód	druh	omez.	od	pro		čárový kód	druh	omez.	od	pro
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
					00:00	0466	l2	2-6	Pardubice 02	Liberec 02
							b2	2-6	Pardubice 02	Liberec 02
					00:00	*0594*	*l*	*2-6*	*Liberec 02*	*Česká Třebová 02*
							l	2-6	Pardubice 02	Česká Třebová 02
							b2	2-6	Pardubice 02	Česká Třebová 02
							O	2-6	Pardubice 02	Česká Třebová 02
							K/O	*2-6*	*Liberec 02*	*Česká Třebová 02*
							K/O	*2-6*	*Liberec 02*	*Česká Třebová 02*
							S	**2-6**	**Pardubice 02**	**Česká Třebová 02**
							P	*2-6*	*Liberec 02*	*Česká Třebová 02, P*
							P	2-5	Pardubice 02	Česká Třebová 02
					00:05	PU11	O	2-6	Pardubice 02	Pardubice 2
							Sr	**1-6**	**Pardubice 02**	**Pardubice 2**
							S	**pp**	**Pardubice 02**	**Pardubice 2, (VD)**
							P	1-6	Pardubice 02	Pardubice 2

P573	l	2-6	Ostrava 02	Pardubice 02	00:13					
	K/O	2-6	Ostrava 02	Pardubice 02						
	K/l	2-6	Ostrava 90	Pardubice 02						
	S	**2-6**	**Ostrava 02**	**Pardubice 02**						
	P	2-6	Ostrava 02	Pardubice 02						
	K/P	2-6	Ostrava 02	Pardubice hl.n.						
0052	b2(1)	2-6	Praha 022 SPU	Pardubice 02	00:15					
	O	2-6	Praha 022 BO	Pardubice 02						
	K/l	2-6	Praha 120	Pardubice 02						
	S	**2-6**	**Praha 022 SPU**	**Pardubice 02**						
	P	2-6	Praha 022 SPU	Pardubice 02						
	P	2-6	Praha 120	Pardubice 02						
	l	2-6	Praha 022 SPU	Pardubice 02						
0507	*O*	*pp*	*Praha 022 SPU*	*Česká Třebová 02*						
	O	pp	Praha 022 SPU	Pardubice 02						
	S	**1**	**Praha 022 SPU**	**Pardubice 02**						
	P	pp	Brno 02	Pardubice 02						
	P	*pp*	*Brno 02*	*Česká Třebová 02*						
	P	1	Olomouc 02	Pardubice 02						
	P	*1*	*Olomouc 02*	*Česká Třebová 02*						
	P	1	Ostrava 02	Pardubice 02						
	P	*1*	*Ostrava 02*	*Česká Třebová 02*						

Příloha č. 3

Vzor Přehledu listovních svazků

Provozovna: **pošta Pardubice 02 - listovní třídírna hrubá**
Platnost: od 29.2.2012

(pro pošty) čas odchodu	**v závěru pro**	**omezení**	**vypraví svazky pro** (uveďte PSČ nebo rozmezí PSČ)		**poznámka**
00.50	HK 2 - svazky	2-6	500 - 502	Hradec Králové 2 mp.	
		2-6	503 41	Hradec Králové 7	
	HK 2 - VK	2-6	500 - 502	Hradec Králové 2 mp.	
		2-6	503 41	Hradec Králové 7	
	Pa 2 LOCO	1-6	530 - 532, 533 31	Pardubice 2 mp.	
01.10	HK 2 - svazky	1	500 - 502	Hradec Králové 2 mp.	
		1	503 41	Hradec Králové 7	
	HK 2 - VK	1	500 - 502	Hradec Králové 2 mp.	
		1	503 41	Hradec Králové 7	
	HK 2 - motorizace	1	503 12	Všestary	
		1	503 16	Dolní Přím	
		1	503 21	Stěžery	
		1	503 22	Libčany	
		1	503 25	Dobřenice	
		1	503 26	Osice	
		1	503 27	Lhota pod Libčany	
		1	503 31	Vysoká nad Labem	
		1	503 32	Hradec Králové 22	
		1	503 33	Praskačka	
		1	503 01	Hradec Králové 16	
	Předměřice nad Labem	1	503 02	Předměřice nad Labem	
	Hradec Králové 15	1	503 11	Hradec Králové 15	
01.45	HK 2 - svazky	2-6	500 - 502	Hradec Králové 2 mp.	
		2-6	503 41	Hradec Králové 7	
	HK 2 - VK	2-6	500 - 502	Hradec Králové 2 mp.	
		2-6	503 41	Hradec Králové 7	
	Pa 2 LOCO	2-6	530 - 532, 533 31	Pardubice 2 mp.	
03.10	HK 2 - svazky	2-6	500 - 502	Hradec Králové 2 mp.	
		2-6	503 41	Hradec Králové 7	
	HK 2 - VK	2-6	500 - 502	Hradec Králové 2 mp.	
		2-6	503 41	Hradec Králové 7	

Příloha č. 4

Vzor JŘ silničních poštovních kursů

1. Vzor JŘ silničního poštovního kursu vedeného v HPS

A-P 0541 PA-ÚSTÍ n.L.-PA

Platí: od 1.4. 2012

Omezení: 1-5

km	Zastávka	Příjezd	Odjezd	Pozn.		
	Pardubice 02 - Fáblovka		21.15	Y*		
	Pardubice 02 Fáb. - BO	21.15	22.00		K/O	N
7	Pardubice 02	22.15	22.30	1	K/b	N * přívěs
187	Ústí n.L. 02	01.10	02.55	X(45´) 2	K/bO/b	V+N
187	Pardubice 02	05.35	05.50	3	K/b	V
7	RDC Pardubice	06.05	06.15	Y4		

Délka trati: 388 km

Doba výkonu: 09.00 hod. Číslo používatele: 923555180160

Doba výkonu řidiče: 09.50 hod.

Typ vozidla: 538 + 816 (přívěs)

Poznámka:

Trasa vedena směr L. Bohdaneč, Chýšť, D11 a D 8

1) zapojení přívěsu

2) odstavení přívěsu stání č. 6 (nebo určí VSM ÚL 02), vozidlo stání č. 3 před odjezdem zapojení přívěsu

3) odpojení přívěsu

4) dotankování, předání vozidla - vozidlo pokračuje na kurz A-P 5492

X) bezpečnostní přestávka včetně PnJO - vykládku a nakládku zajišťují pracovníci SPU Ústí n.L. 02

* zastávka -pp- (Postservis)

Y) CUK - převzetí a vrácení náhradních klíčů

2. Vzor JŘ silničního poštovního kurzu vedeného v ObPS

A-P 5412 HOLICE

Platí: od 1.1.2012

Omezení: 1-5

km	Zastávka	Příjezd	Odjezd	Pozn.
	RDC - Fáblovka	04.45	04.50	Y
7	Pardubice 02	05.00	05.20	
8	Sezemice	05.30		1
11	Holice v Č.	05.45	06.05	2
24	Pardubice 02 - Fáblovka	06.40	06.45	Y

Délka trati: 59 km

Doba výkonu: 02.00 hod Číslo používatele: 923555280161

Doba výkonu řidiče: 02.75 hod.

Typ vozidla: 483

Poznámka:

1) vyložit jen listovní zásilky, tisku, RIPM (letáky) a "P"uz.od PA 2

vyložit také tisk

2) vyložit zásilky pro Uhersko, Vysoké Chvojno, Býšť, Dolní Roveň,

Horní Jelení, Dolní Ředice

Y) CUK - převzetí a vrácení náhradních klíčů

Výstup – jízdní řády SPU Pardubice 02

3. Vzor JŘ silničního poštovního kurzu vedeného v MÚS

5PAJ92 HP TRONIC

Platí: od 1.1.2012

Omezení: 1-5

km	Zastávka	Příjezd	Odjezd	Pozn.
	RDC - Fáblovka	16.15	16.20	Y
	Pardubice 2 HP Fáblovka	16.20	16.35	1**
40	Týniště n.O. - HP TRONIC	17.30	18.00	**
40	Pardubice 2 HP Fáblovka	18.55	19.30	2
	RDC - Fáblovka	19.30	19.45	Y

Délka trati: 80 km

Doba výkonu: 03.30´ Číslo používatele: 155300200167

Doba výkonu řidiče: 04.50 hod.

Typ vozidla: 538

Poznámka: řidič pokračuje jako doprovodce A-P 0513

1) nakládka prázdných palet a 1 přepravní klece + brašna. Převzetí dokladu na přepravované palety - zajistí pošta Pardubice 2

2) Vykládka zásilek dle dispozic pracovníků pošty Pardubice 2 (hala BO). Předání brašny.

Y převzetí a vrácení náhradních klíčů pošty Pa 2

** Ložná plocha vozidla je uzamykána a odemykána pracovníky pošty Pa 2, v HP Tronicu zajišťuje pověřený pracovník firmy (včetně plombování)

Trasa Pa - Týniště n.O. a zpět vedena přes HK směr Třebechovice p.O. do Týniště n.O.

Výstup – jízdní řády SPU Pardubice 02

Příloha č. 5

Prefixy jednotlivých druhů zásilek zařazených do I. a II. TÚ

Česká pošta,s.p.
LOG Pardubice

Zařazení zásilek dle prefixů do jednotlivých technologických úrovní

I. Technologická úroveň pracoviště: SPU Pa 02, Palackého třída, I. TÚ

E, EE, EM + další modifikace dle místa podání za písmenem E (A - Z), FB, GD - vše EMS ze zahraničí
DV, NV, DE
V, VL, VX, VV, VD, VZ
C, CE, CU, CV, CS , BZ
OV, OS
SV, ST, SP
R (z ciziny) + další modifikace za písmenem R (A - Z)
NN
UE, UU, UZ, UK

II. Technologická úroveň D+1 pracoviště: SPU Pa 02, BO Fáblovka (podání)

BO, BK pracoviště: SPU Pa 02, Palackého (podání/dodání)
DR
NP
BX (pilné), SZ

II. Technologická úroveň D+n pracoviště: SPU Pa 02, TB Fáblovka (podání)

BX, BR, BD, BB, BA pracoviště: SPU Pa 02, Palackého (podání/dodání)
NA (AZ)
O

Příloha č. 6

Soupis výměnišť

Česká pošta,s.p.
Logistika Pardubice

Věc: Přehled výměnišť region VČ - aktualizace		
PSČ	**Název pošty**	**Výměniště**
SPU PARDUBICE 02		
okres Hradec Králové		
500 02	Hradec Králové 2	dvůr pošty z ulice Zamenhofova
500 03	Hradec Králové 3	rampa
503 03	Smiřice	rampa
503 46	Třebechovice pod Orebem	rampa
503 51	Chlumec nad Cidlinou	rampa
504 01	Nový Bydžov	rampa
500 01	Hradec Králové 1	průjezd domu
500 04	Hradec Králové 4	dveřmi v průchodu domu - vstup pro zam.
500 05	Hradec Králové 5	rampa
500 06	Hradec Králové 6	rampa
500 08	Hradec Králové 8	dveře hlavního vchodu do pošty
500 09	Hradec Králové 9	dveře z objektu naproti Policii ČR
500 11	Hradec Králové 11	zadní vchod do objektu
500 12	Hradec Králové 12	rampa
503 15	Nechanice	oknem - 3. okno vlevo od vstupu do objektu
503 41	Hradec Králové 7	rampa
okres Jičín		
506 01	Jičín 1 - nádraží	rampa
507 81	Lázně Bělohrad	v garáži pošty
508 01	Hořice v Podkrkonoší	dvůr, rampa
509 01	Nová Paka	dvůr, rampa
okres Rychnov nad Kněžnou		
516 01	Rychnov nad Kněžnou	Mimoúrovňové dveře balíkového skladu
517 01	Solnice	Rampa u zadního vchodu
517 02	Kvasiny	Rampa u zadního vchodu
517 03	Skuhrov nad Bělou	Rampa u zadního vchodu
517 57	Pěčín u Rychnova nad Kněžnou	Hlavní vchod do budovy
517 21	Týniště nad Orlicí	Okno z ulice do provozní místnosti
517 21	Týniště nad Orlicí - nádraží	Hlavní vchod do budovy
517 24	Borohrádek	Hlavní vchod do budovy
517 41	Kostelec nad Orlicí	Dveře zadního vchodu do pošty
517 42	Doudleby nad Orlicí	Okno z ulice do provozní místnosti
517 43	Potštejn	Hlavní vchod do budovy
517 54	Vamberk	Rampa u zadního vchodu
518 01	Dobruška	Rampa ve dvoře pošty
517 50	Častolovice	Okno z ulice do provozní místnosti
517 61	Rokytnice v Orlických horách	Hlavní vchod do budovy
517 73	Opočno	Okno z ulice do provozní místnosti
okres Pardubice		
530 01	Pardubice 1	Rampa ve dvoře pošty
530 02	Pardubice 2	pošta v sídle SPU - řešeno samostatně
530 07	Pardubice 7	vstupní dveře do objektu

533 01	Pardubice 21	před hlavním vchodem pošty
533 03	Dašice v Čechách	před hlavním vchodem pošty
533 53	Pardubice 19	před hlavním vchodem pošty
533 72	Moravany u Holic	na dvoře pošty u zadního vchodu
534 01	Holice v Čechách	automobilová rampa v průjezdu pošty
		zdvihací plošina na dvoře pošty
535 01	Přelouč	automobilová rampa u zadního vchodu
530 03	Pardubice 3	automobilová rampa u zadního vchodu
530 04	Pardubice 4	zadní vchod na poštu
530 05	Pardubice 5	zadní vchod - rampa
530 06	Pardubice 6	automobilová rampa u zadního vchodu
530 09	Pardubice 9	automobilová rampa u zadního vchodu
530 12	Pardubice 12	automobilová rampa u zadního vchodu
533 04	Sezemice	před hlavním vchodem pošty
533 12	Chvaletice	automobilová rampa u zadního vchodu
533 41	Lázně Bohdaneč	před zadním vchodem pošty
533 45	Opatovice nad Labem	u bočního vchodu na poštu
533 52	Staré Hradiště u Pardubic	automobilová rampa u zadního vchodu
okres Chrudim		
537 01	Chrudim 1	náměstí - před vraty do průjezdu
537 01	Chrudim 1 - nádraží	před vraty skladu balíků
538 03	Heřmanův Městec	automobilová rampa u zadního vchodu
538 07	Seč 1	rampa na dvoře pošty
538 25	Nasavrky	chodník před vchodem do pošty
538 42	Ronov nad Doubravou	chodník před vchodem do pošty
538 43	Třemošnice	chodník před vchodem do garáže
538 51	Chrast u Chrudimě	automobilová rampa u zadního vchodu
538 54	Luže	automobilová rampa u zadního vchodu
539 01	Hlinsko v Čechách 1	rampa a zdvižná plošina na dvoře pošty
539 52	Trhová Kamenice	před vchodem do budovy
539 44	Proseč u Skutče	pod schodištěm do budovy
539 73	Skuteč	rampa na dvoře budovy
okres Trutnov		
541 01	Trutnov 1	rampa ve dvoře
542 32	Úpice	rampa
543 01	Vrchlabí 1	boční vchod
543 03	Vrchlabí 3	hlavní vchod
543 06	Vrchlabí 6	rampa
543 41	Lánov	hlavní vchod
543 62	Dolní Branná	hlavní vchod
543 74	Dolní Kalná	hlavní vchod
543 71	Hostinné	rampa ve dvoře
544 01	Dvůr Králové nad Labem 1	rampa ve dvoře
541 02	Trutnov 4	boční vchod
542 33	Rtyně v Podkrkonoší	otvor do boční zdi
542 34	Malé Svatoňovice	rampa
543 51	Špindlerův Mlýn	boční okno
543 72	Rudník u Vrchlabí	hlavní vchod
okres Náchod		
547 01	Náchod 1	zadní vjezd do objektu z ulice Hronova
549 32	Velké Poříčí	hlavní vstup do objektu
549 01	Nové Město nad Metují 1	rampa

549 31	Hronov 1	vedlejší vchod
549 41	Červený Kostelec	rampa
549 54	Police nad Metují	otvor do boční zdi
549 52	Horní Adršpach	hlavní vchod
549 57	Teplice nad Metují	zadní vchod
549 81	Meziměstí u Broumova 1	prosklené dveře ve zvýšené poloze
549 82	Vernéřovice	hlavní vchod
549 83	Meziměstí u Broumova 3	hlavní vchod
550 01	Broumov 1	otvor do zdi
551 01	Jaroměř 1	zvedací plošina
552 03	Česká Skalice	rampa

SPU ČESKÁ TŘEBOVÁ 02

okres Ústí nad Orlicí		
560 01	Česká Třebová 1	před budovou pošty
560 02	Česká Třebová 2	nástupiště ČD - vrata na poštu
560 03	Česká Třebová 3	oknem z ul. Havlíčkovy
561 64	Jablonné nad Orlicí	Rampa u zadního vchodu
561 69	Králíky	Rampa u zadního vchodu
561 02	Dolní Dobrouč	Hlavní vchod do budovy
561 12	Brandýs nad Orlicí	Dveře zadního vchodu do pošty
562 01	Ústí nad Orlicí 1	Rampa v prostorách garáží
561 23	Damníkov	před budovou pošty
561 25	Rudoltice	před budovou pošty
563 01	Lanškroun	dvůr pošty - rampa
564 01	Žamberk	Rampa u zadního vchodu
566 01	Vysoké Mýto	dvůr pošty - rampa
561 51	Letohrad	Rampa u zadního vchodu
561 61	Červená Voda 1	Hlavní vchod do budovy
562 06	Ústí nad Orlicí 6	Rampa u zadního vchodu
565 01	Choceň 1	Rampa u zadního vchodu
565 02	Choceň 2	Zadní vchod do budovy pošty
okres Svitavy		
569 53	Cerekvice nad Loučnou	před budovou pošty
568 02	Svitavy 2	vrata před budovou pošty
568 04	Svitavy 4	rampa u zadního vchodu pošty
570 01	Litomyšl	dvůr pošty, pohyblivá plošina
571 01	Moravská Třebová 1	Rampa ve dvoře pošty
569 72	Rohozná u Poličky	před budovou pošty
569 73	Svojanov	před budovou pošty
569 74	Trpín	před budovou pošty
569 82	Borová u Poličky	před budovou pošty
569 91	Jedlová u Poličky	před budovou pošty
572 01	Polička	dvůr pošty, rampa
568 01	Svitavy 1	oknem z ul. M. Horákové
569 92	Bystré u Poličky	bočním vchodem na poštu

Příloha č. 7

Zapojení pošt v působnosti LOG Pardubice od 1. 4. 2012 – počty výprav

		Kursovní zapojení (počty výprav)					
		Pondělí - Pátek		Sobota		Neděle	
PSČ	Pošta	Ranní rozvozné kursy	Odpolední svozné kursy	Ranní rozvozné kursy	Odpolední svozné kursy	Rozvozné kursy	Poznámka
SPU Pardubice 02 – okres Hradec Králové							
500 02	Hradec Králové 2	5	5	0	1	1	ABD
500 03	Hradec Králové 3	0	1	1	1	0	
503 03	Smiřice	2	1	1	0	0	ABD
503 46	Třebechovice pod Orebem	2	1	1	0	0	
503 51	Chlumec nad Cidlinou	1	2	2	1	0	ABD
504 01	Nový Bydžov	2	2	0	1	0	ABD
500 01	Hradec Králové 1	0	2	0	0	0	
500 04	Hradec Králové 4	0	1	0	0	0	
500 05	Hradec Králové 5	0	2	0	0	0	
500 06	Hradec Králové 6	0	2	0	0	0	
500 08	Hradec Králové 8	0	1	0	0	0	
500 09	Hradec Králové 9	0	2	0	0	0	
500 11	Hradec Králové 11	0	2	0	0	0	
500 12	Hradec Králové 12	0	2	0	1	0	
503 15	Nechanice	2	1	1	0	0	
503 41	Hradec Králové 7	0	2	0	0	0	
SPU Pardubice 02 - okres Jičín							
506 01	Jičín 1 – město	0	0	0	1	0	
506 01	Jičín 1 – nádraží	3	3	2	1	1	ABD
507 81	Lázně Bělohrad	0	2	0	0	0	ABD
508 01	Hořice v Podkrkonoší	3	4	2	1	0	ABD
509 01	Nová Paka	1	2	2	1	0	ABD
SPU Pardubice 02 - okres Rychnov nad K.							
516 01	Rychnov nad Kněžnou	2	3	2	1	1	ABD
517 01	Solnice	1	1	0	0	0	
517 02	Kvasiny	1	1	0	0	0	
517 03	Skuhrov nad Bělou	1	1	0	0	0	
517 57	Pěčín u Rychnova nad Kněžnou	1	0	0	0	0	
517 21	Týniště nad Orlicí	1	3	2	1	0	
517 21	Týniště nad Orlicí – nádraží	1	2	0	0	0	ABD
517 24	Borohrádek	1	1	0	0	0	
517 41	Kostelec nad Orlicí	2	3	2	1	0	ABD
517 42	Doudleby nad Orlicí	1	1	0	0	0	
517 43	Potštejn	1	1	0	0	0	
517 54	Vamberk	2	2	1	1	0	ABD
518 01	Dobruška	2	3	2	1	0	ABD
517 50	Častolovice	1	1	0	0	0	
517 61	Rokytnice v OH	1	1	0	0	0	ABD
517 73	Opočno	2	1	1	1	0	
SPU Pardubice 02 - okres Pardubice							
530 01	Pardubice 1	0	3	0	1	0	
530 02	Pardubice 2	V sídle SPI	V sídle SPU	0	0	0	ABD
533 01	Pardubice 21	1	1	0	0	0	

533 03	Dašice v Čechách	1	1	0	0	0	
533 53	Pardubice 19	0	2	0	0	0	
533 72	Moravany u Holic	1	1	0	0	0	
534 01	Holice v Čechách	2	2	2	1	0	**ABD**
535 01	Přelouč	1	2	2	1	0	**ABD**
530 03	Pardubice 3	0	4	0	1	0	
530 04	Pardubice 4	0	2	0	1	0	
530 05	Pardubice5	0	2	0	1	0	
530 06	Pardubice 6	0	1	0	0	0	
530 09	Pardubice 9	0	3	0	1	0	
530 12	Pardubice 12	0	2	0	1	0	
533 04	Sezemice	1	1	1	0	0	
533 41	Lázně Bohdaneč	1	1	1	0	0	
533 45	Opatovice n/L	1	1	1	0	0	
533 52	Staré Hradiště u Pardubic	0	1	0	0	0	
SPU Pardubice 02 - okres Chrudim							
537 01	Chrudim 1	3	5	1	1	0	
537 01	Chrudim 1 - nádraží	2	2	1	0	0	**ABD**
538 03	Heřmanův Městec	1	2	1	1	0	**ABD**
538 07	Seč 1	2	1	1	0	0	**ABD**
538 25	Nasavrky	2	1	1	0	0	**ABD**
538 42	Ronov nad Doubravou	0	1	0	0	0	
538 43	Třemošnice	2	1	1	0	0	**ABD**
538 51	Chrast u Chrudimě	1	1	1	1	0	**ABD**
538 54	Luže	1	1	0	0	0	**ABD**
539 01	Hlinsko v Čechách 1	2	2	2	1	0	**ABD**
539 52	Trhová Kamenice	1	1	0	0	0	
539 44	Proseč u Skutče	1	1	0	0	0	**ABD**
539 73	Skuteč	2	1	2	1	0	**ABD**
SPU Pardubice 02 - okres Trutnov							
541 01	Trutnov 1	2	3	2	1		**ABD**
542 32	Úpice	2	2	2	1		**ABD**
543 01	Vrchlabí 1	2	2	2	1		**ABD**
543 03	Vrchlabí 3	0	1	0	0		
543 06	Vrchlabí 6	0	1	0	0		
543 41	Lánov	1	1	0	0		
543 62	Dolní Branná	1	1	0	0		
543 74	Dolní Kalná	1	1	0	0		
543 71	Hostinné	2	2	2	1		**ABD**
544 01	Dvůr Králové nad Labem 1	2	3	2	1		**ABD**
541 02	Trutnov 4	0	2	0	0		
542 33	Rtyně v Podkrkonoší	1	1	0	0		
542 34	Malé Svatoňovice	1	1	0	0		
543 51	Špindlerův Mlýn	1	1	0	0		**ABD**
543 72	Rudník u Vrchlabí	1	1	0	0		
SPU Pardubice 02 - okres Náchod							
547 01	Náchod 1	1	3	1	1	1	**ABD**
549 32	Velké Poříčí	1	1	0	0	0	
549 01	Nové Město nad Metují 1	1	3	2	1	0	**ABD**
549 31	Hronov 1	2	3	2	1	0	**ABD**
549 41	Červený Kostelec	2	2	2	1	0	**ABD**
549 54	Police nad Metují	2	3	2	1	0	**ABD**
549 52	Horní Adršpach	1	1	0	0	0	
549 57	Teplice nad Metují	2	1	1	0	0	**ABD**
549 81	Meziměstí u Broumova 1	2	1	1	0	0	**ABD**
549 83	Meziměstí u	1	1	0	0	0	

	Broumova 3						
550 01	Broumov 1	2	3	2	1	0	**ABD**
551 01	Jaroměř 1	1	4	1	1	0	**ABD**
552 03	Česká Skalice	3	2	2	1	0	**ABD**
SPU Pardubice 02 - okres Havlíčkův Brod							
580 01	Havlíčkův Brod 1	2	3	2	1	1	**ABD**
582 61	Česká Bělá	1	1	0	0	0	
582 21	Pohled	1	1	0	0	0	
582 22	Přibyslav	2	1	2	1	0	**ABD**
582 63	Ždírec nad Doubravou	2	1	1	0	0	**ABD**
582 82	Golčův Jeníkov	2	1	1	1	0	**ABD**
582 83	Vilémov u G.J.	1	1	0	0	0	
582 81	Habry	1	1	0	0	0	
582 91	Světlá nad Sázavou	2	2	2	1	0	**ABD**
584 01	Ledeč nad Sázavou	1	2	2	1	0	**ABD**
583 01	Chotěboř	1	2	1	1	0	**ABD**
580 02	Havlíčkův Brod 2 město	0	0	0	1	0	
SPU Č. TŘEBOVÁ 02 - okres Ústí nad Orl.							
560 01	Česká Třebová 1	0	1	0	0	0	
560 02	Česká Třebová 2	V sídle SPU	V sídle SPU	0	0	0	**ABD**
560 03	Česká Třebová 3	0	1	0	0	0	
561 64	Jablonné nad Orlicí	2	2	1	1	0	**ABD**
561 69	Králíky	2	1	2	1	0	**ABD**
561 02	Dolní Dobrouč	1	1	0	0	0	
561 12	Brandýs nad Orlicí	1	1	0	0	0	
562 01	Ústí nad Orlicí 1	3	5	1	1	1	**ABD**
561 23	Damníkov	1	1	0	0	0	
561 25	Rudoltice	1	1	0	0	0	
563 01	Lanškroun	1	2	1	1	0	**ABD**
564 01	Žamberk	2	2	2	1	0	**ABD**
566 01	Vysoké Mýto	1	2	2	1	0	**ABD**
561 51	Letohrad	2	3	1	1	0	**ABD**
561 61	Červená Voda 1	1	1	0	1	0	
562 06	Ústí nad Orlicí 6	1	1	0	0	0	
565 01	Choceň 1	1	2	1	1	0	
565 02	Choceň 2	2	1	1	1	0	**ABD**
SPU Č.Třebová 02 - okres Svitavy							
569 92	Bystré u Poličky	2	0	1	0	0	**ABD**
568 02	Svitavy 2	3	3	2	1	1	**ABD**
568 04	Svitavy 4	0	1	0	0	0	
570 01	Litomyšl	2	2	2	1	0	**ABD**
571 01	Moravská Třebová 1	2	2	2	1	0	**ABD**
569 72	Rohozná u Poličky	1	0	0	0	0	
569 73	Svojanov	1	0	0	0	0	
569 74	Trpín	1	0	0	0	0	
569 82	Borová u Poličky	1	1	0	0	0	
569 91	Jedlová u Poličky	1	0	0	0	0	
572 01	Polička	2	1	2	1	0	**ABD**
568 01	Svitavy 1	0	1	0	1	0	