

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera

Konkurence v silniční autobusové dopravě

Štěpán Horal

Bakalářská práce

2012

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

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: Štěpán Horal
Osobní číslo: D09037
Studijní program: B3709 Dopravní technologie a spoje
Studijní obor: Dopravní management, marketing a logistika
Název tématu: Konkurence v silniční autobusové dopravě
Zadávací katedra: Katedra dopravního managementu, marketingu a logistiky

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Úvod

1. Charakteristika konkurence
 2. Podmínky pro podnikání v autobusové dopravě v ČR
 3. Analýza současného stavu na linkách mezi Prahou a Kladnem
 4. Návrh na zlepšení autobusových služeb na linkách mezi Prahou a Kladnem
- Závěr

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

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Kateřina Pojkarová, 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 vypracoval samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využil, jsou uvedeny v seznamu použité literatury. Byl 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 Praze dne 13. 11. 2012

Štěpán Horal

Anotace

Tato bakalářská práce se věnuje konkurenci v autobusové dopravě na linkách mezi Kladnem a Prahou. Součástí analýzy je také rozbor dostupnosti a kvality autobusové dopravy ve spádových obcích. Jako řešení rozebíraných problémů je navrženo pět nových linek. Tato práce také obsahuje základní teoretický úvod do tržních mechanismů a současnou legislativu upravující podnikání v autobusové dopravě v České republice.

Klíčová slova

autobusová doprava, konkurence, dotace, linková doprava

Title

Competition in bus services

Annotation

This paper will focus on the competition in bus service along the line between the destinations Kladno and Prague. The work also involves an analysis of access to bus transport and the quality provided in catchment areas. As a solution of issues concerned five new lines were proposed. Another part of the paper gives a basic theoretical introduction into the market mechanisms and the recent legislation on business activities in bus transport in the Czech Republic.

Keywords

bus service, competition, subsidy, regular service

Poděkování

Na tomto místě bych rád poděkoval mé vedoucí, paní Ing. Kateřině Pojkarové, Ph.D., za konstruktivní připomínky, referentovi pro IDS Středočeského kraje panu Ing. Patriku Machovi za poskytnuté informace, rodičům za podporu a přítelkyni Janě Petrdlíkové za trpělivost a laskavost, kterou mi poskytovala během psaní práce.

Obsah

Obsah	9
Úvod	1
1 Charakteristika konkurence	2
1.1 Definice trhu	2
1.2 Funkce trhu	3
1.3 Svoboda volby a dělba práce	3
1.4 Poptávka, nabídka a tržní rovnováha	4
1.5 Struktura trhu	5
1.6 Konkurence uvnitř trhu	5
1.6.1 Dokonale konkurenční trh	6
1.6.2 Nedokonalá konkurence	7
1.7 Selhání trhu	8
2 Podmínky pro podnikání v autobusové dopravě v ČR	10
2.1 Stručná historie autobusové dopravy na území České republiky	10
2.2 Současný legislativní rámec provozování autobusové dopravy	11
2.2.1 Zákon č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě	12
2.2.2 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici.....	13
2.2.3 Zákon č. 194/2010 o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů	14
2.3 Udělování licencí pro vnitrostátní linkovou dopravu	15
2.4 Způsob zajišťování veřejných služeb v přepravě cestujících.....	16
2.4.1 Nabídkové (výběrové) řízení	17
2.4.2 Přímé zadání	18
2.5 Postup při sestavování finančního modelu a určení maximální výše kompenzace	19
3 Analýza současného stavu na linkách mezi Prahou a Kladnem	21
3.1 Základní informace o Kladně a okolí.....	21
3.1.1 Dopravní infrastruktura mezi Prahou a Kladnem.....	22
3.1.2 Základní přehled spádových obcí	23
3.2 Integrovaný systém Středočeského kraje.....	23
3.2.1 Tarifní podmínky	24
3.2.2 Přehled autobusových linek Praha – Kladno zařazených do IDS	25
3.3 Dopravci na přímých linkách Kladno - Praha.....	25

3.3.1	ČSAD MHD Kladno a.s.	26
3.3.2	Exprescar Kladno	27
3.3.3	POHL Kladno s.r.o.;	28
3.3.4	AUTODOPRAVA LAMER s.r.o.;	29
3.3.5	Jiří Zíka.....	30
3.4	Srovnání tras dotovaných a nedotovaných linek	31
3.5	Zjištění potřeb cestujících	35
3.5.1	Zjištění potřeb cestujících mezi Prahou a Kladnem	36
3.6	Porovnání nabídky veřejné autobusové dopravy ze spádových obcí do Prahy	41
4	Návrh na zlepšení autobusových služeb na linkách mezi Prahou a Kladnem.....	47
4.1.1	Určení nových linek Kladno – Praha.....	48
4.1.2	Linka 1	49
4.1.3	Linka 2	49
4.1.4	Linka 3	51
4.1.5	Linka 4Z a 4D.....	52
4.1.6	Linka 5	53
4.1.7	Srovnání navrhovaného stavu se stavem současným	54
4.1.8	Zohlednění četnosti nabízených spojů na velikosti obce.....	55
4.1.9	Změna jízdních dob	57
4.2	Způsob přidělování linek dopravcům	58
4.2.1	Standardní nabídkové řízení zbylých linek	60
5	Závěr.....	62
	POUŽITÁ LITERATURA	64
	SEZNAM TABULEK	66
	SEZNAM OBRÁZKŮ	67
	SEZNAM PŘÍLOH	68

Úvod

Společensko-politické diskuze o smyslu, cílech a úkolech státu v tržním prostředí jsou, a patrně vždy budou, v zájmu veřejného dění. Mám zde na mysli některé zásahy fiskální politiky do tržních mechanismů, tedy především dotací či různých kompenzací. Na jedné straně mají tyto státní intervence u velké části obyvatelstva pochopení, neboť jejich cílem je podpořit aktivity, které mají být prospěšné a užitečné pro celou společnost. Na straně druhé má však toto jednání i řadu odpůrců, kteří tvrdí, že přemíra zásahů do tržního mechanismu není prospěšná a spáchá více škody než užitku.

Nyní se pokusím nastínit realitu, která by korespondovala s myšlenkou předchozího odstavce: Na straně jedné zde díky volné konkurenci v autobusové dopravě (tedy v prostředí, do kterého stát ekonomicky nezasahuje) vznikly služby, které výrazně zvedly úroveň cestování. Tyto služby vznikly čistě na základě konkurenčního boje o cestujícího – zákazníka. Na straně druhé jsou však tyto nadstandardní služby nabízeny pouze tam, kde je to ekonomicky rentabilní, tedy mezi většími městy. Obyvatelé menších obcí jsou tak tímto efektem „neviditelné ruky trhu“ znevýhodněni oproti obyvatelům měst a dopravu v jejich obci musí zajišťovat stát. Samozřejmě se nejedná pouze o komfort cestování, ale především o nabídku (četnost) a cestovní rychlost spojů.

Tato bakalářská práce se bude zabývat možností, jak na modelové lince mezi Prahou a Kladnem – kde v současné době působí dotování i nedotování dopravci – navrhnout služby tak, aby byly „spravedlivější“ pro všechny občany bez rozdílu, zda bydlí v malé obci, či ve velkém městě. Zároveň je zde brán ohled na současnou hospodářskou situaci České republiky, již nedovoluje zvyšovat mandatorní výdaje na veřejnou dopravu.

Kromě výše uvedené praktické části a základních ekonomických pravidel tržního hospodářství, bude do této práce také zařazena kapitola popisující zásadní podmínky pro podnikání v autobusové dopravě v ČR. Velký význam bude v této kapitole kladen na aktuálnost, neboť nedávné změny v legislativě výrazně změnily pravomoci zúčastněných stran.

1 Charakteristika konkurence

Pro odpověď na otázku, co je to konkurence, je třeba objasnit pojmy, které s konkurencí přímo souvisí. Pro tento účel jsem vybral následující pojmy:

- trh – jeho definice, funkce, struktura a jeho selhání,
- dělba práce,
- svoboda volby,
- poptávka, nabídka, tržní rovnováha,
- konkurence – dokonalá, nedokonalá.

1.1 Definice trhu

Jelikož je pojem „konkurence“ produktem tržní ekonomiky, tj. existuje pouze za předpokladu existence tržního hospodářství, je pro úvod třeba blížeji definovat samotný pojem „trh“.

Byl to Adam Smith, kdo poprvé již v 18. století spatřil v tržní ekonomice řád. Ve své nejslavnější knize *Bohatství národů* argumentuje, že každý jednotlivec „...sleduje pouze své vlastní zabezpečení, pouze svůj vlastní prospěch. Přitom ho vede jakási neviditelná ruka (trhu), aby prosazoval cíl, o který mu původně vůbec nešlo. Sledováním svého vlastního zájmu prosazuje zájem společnosti účinněji, než když ho opravdu zamýšlí prosadit.“ [1]

Podle Samuelsona a Nordhause je trh mechanismus, jehož prostřednictvím se kupující a prodávající střetávají, aby určili cenu zboží a množství, jež se nakoupí a prodá. [2]

Trh je mechanismus, jehož prostřednictvím vstupují kupující a prodávající do vzájemných vztahů, aby v nich určili **množství** prodávaného a kupovaného zboží a jeho **ceny**. V tržním systému má vše svoji cenu. [3]

1.2 Funkce trhu

V návaznosti na definice trhu v předchozích odstavcích lze konstatovat, že je to právě tržní mechanismus, který řeší tři základní koordinační úlohy každé ekonomiky:

- jaké výrobky (služby) se budou vyrábět a v jakém množství (jaká bude struktura výroby),
- jaké zdroje a v jakých kombinacích budou použity ve výrobě (vychází se z vzácnosti zdrojů a hledá se jejich nejvýhodnější kombinace),
- jak se produkt rozdělí ke spotřebě mezi osoby a skupiny osob (prostřednictvím rozdělování důchodů).

Jinak se tato základní východiska tržního systému dají shrnout do tří základních otázek:

- **Co**
 - **Jak**
 - **Pro koho**
- } vyrábět?

Na tyto otázky trh odpovídá prostřednictvím **racionálního jednání** jednotlivců, tj. subjektů a objektů tržního hospodářství.

Racionální jednání znamená, že člověk sleduje svůj vlastní prospěch. Neohlíží se při tom na prospěch ostatních lidí. [4]

1.3 Svoboda volby a dělba práce

Další zcela neodmyslitelnou součástí tržního hospodářství je svobodný výběr mezi nabízenými statky.

Svoboda volby je možnost svobodného výběru mezi více naskytnutými příležitostmi. [4]

Podle Holmana je každá osoba nejen subjektem, ale i objektem volby – vybíráte si a jste vybírán sám. Holman uvádí příklad: „Víte, že si vás (z mnoha jiných) škol vybere škola, na které chcete studovat, nebo zaměstnavatel, u kterého byste chtěli pracovat. To je soutěž neboli konkurence.“ V tomto popisovaném případě jste jeden z mnoha soutěžících. Snaha obstát v soutěži vás motivuje k sebezdokonalování, snažíte se být lepší než jiní. Takto se tržní konkurence stává motorem hospodářského pokroku. [4]

Vznik a rozvoj trhu je spjatý také s tzv. **dělbou práce**, neboť vysoký stupeň dělby práce vyvolává vznik trhu. Dělba práce znamená specializaci účastníků výroby na jednotlivé pracovní činnosti nebo pracovní operace. [5]

Ke specializaci dochází, když lidé soustředí své úsilí na určitý, často úzký soubor úkonů, to pak dovoluje každé osobě a každé oblasti využít co nejvýhodněji všechny specifické rozdíly v dovednostech a zdrojích. [2]

1.4 Poptávka, nabídka a tržní rovnováha

V tržním systému má všechno svou cenu, která vyjadřuje hodnotu zboží v penězích. [2]

Jinými slovy se tedy jedná o ocenění daného produktu nebo služby. Výši tohoto ocenění nastavuje jedinec (spotřebitel) volbou, zda za produkt či službu zaplatí a bude mít právo ho využívat. Tento proces rozhodování (nakupování) má však vliv i na samotné výrobce. Zájem či nezájem spotřebitelů je signál, zda dané zboží vyrábět či nevyrábět.

S naší (spotřebitelskou) volbou pak přímo souvisí pojem „**poptávka**“ a s volbou výrobců souvisí pojem „**nabídka**“, které jsou matematicky vyjádřeny

- **poptávkovou funkcí (D)** neboli poptávkovou křivkou, což je vztah mezi cenou (P) a množstvím (Q) za jinak stejných podmínek, [1]
- **nabídkovou funkcí (S)** neboli nabídkovou křivkou určitého statku, což vyjadřuje vztah mezi tržní cenou (P) a množstvím statku (Q), které budou výrobci za jinak stejných podmínek ochotni vyrábět a prodávat. [2]

Tržní rovnováha je pak rovnováha mezi různými kupujícími a prodávajícími. Dochází k ní při ceně, kdy se poptávané a nabízené množství rovnají. V této rovnováze nemá cena tendenci růst ani klesat. [2]

Graficky tento okamžik znázorňujeme prostřednictvím tzv. rovnovážného bodu, tj. bodu, kde se křivka nabídky střetává s křivkou poptávky.

Obrázek č. 1 - Grafické znázornění tržní rovnováhy



Zdroj: www.ekonomie.topsid.com

1.5 Struktura trhu

V souvislosti s trhem a konkurencí je třeba zmínit tzv. strukturu trhu. Ta vyplývá z toho, že konkurence má na různých trzích rozdílnou podobu. Je to dáno podmínkami, které na trhu převládají. Struktura trhu by se tedy dala nazvat jako souhrn podmínek charakteristických pro určitý trh. [6]

Struktura trhu se vyznačuje těmito charakteristickými rysy:

- **počtem firem**, které na daném trhu působí,
- **velikostí firem**,
- **charakterem statku**, který vyrábějí,
- **podmínkami vstupu do odvětví a výstupu z něho.**

1.6 Konkurence uvnitř trhu

Jak již bylo řečeno, na trhu se střetává nabídka s poptávkou množství a cen zboží. Vyrovnává se v procesu konkurence, ve kterém se střetávají snahy realizovat různé ekonomické zájmy různých subjektů na trhu.

Konkurence je tedy boj subjektů, které se střetávají na trzích a bojují mezi sebou ekonomickými prostředky o míru splnění vlastních cílů.

Konkurence se dělí na

- **dokonalou,**
- **nedokonalou.**

Při dokonalé konkurenci řídí nabídku a poptávku neviditelná ruka trhu. Adam Smith ve své doktríně neviditelné ruky trhu předpokládal optimální ekonomický výsledek „jak, co, pro koho“, když každý subjekt trhu bude sledovat svůj vlastní (racionální) zájem. [3]

Moderní ekonomie a zejména hospodářská politika řeší problém, zda a jak zasahovat do chodu ekonomiky, jestliže neexistuje dokonalá konkurence a neviditelná ruka trhu selhává. [3]

1.6.1 Dokonale konkurenční trh

Dokonalá konkurence je jednou z užitečných abstrakcí ekonomické teorie. V reálném ekonomickém světě bychom ji však hledali marně. Jde o ideální stav, ke kterému společnost nikdy nedospěla a dospět nemůže.

Dokonalá konkurence je takovou tržní strukturou, kdy na trhu působí velké množství malých firem, z nichž žádná nemá výrazný podíl na trhu. To znamená, že žádná z firem nemůže výrazně ovlivnit cenu.

Statky, které tyto firmy vyrábějí, jsou stejnorodé (např. uhlí) a proto je spotřebiteli lhostejné, která firma statek vyrobila, protože jeho kvalita je stejná, ať ho vyrobila jakákoliv firma.

Při dokonalé konkurenci žádná firma ani spotřebitel nemůžou ovlivnit cenu. Cena se tvoří interakcí celkové nabídky a celkové poptávky v odvětví. Individuální firma vyrábí tak malou část celkové nabídky odvětví, že změnu rozsahu jejího výstupu, ba i její zánik, trh nijak nepocítí.

Firma v dokonalé konkurenci je příjemcem ceny, což znamená, že musí respektovat ceny, za které se v odvětví prodává. Cena je pro individuální firmu danou veličinou.

Vstup do odvětví není ničím omezen. To znamená, že firma vstupující do tohoto odvětví může nakupovat výrobní vstupy za stejných podmínek, které zde již působí. Může získat stejné technické znalosti a kapitálové statky a neexistují ani žádné jiné překážky vstupu do odvětví. Výstup je rovněž snadný, zejména proto, že lze snadno prodat použité kapitálové statky. Na dokonale konkurenčním trhu jsou všechny ekonomické subjekty dokonale informovány. [6]

Jednoduše by se daly charakteristiky popisující dokonale konkurenční trh shrnout takto:

- na trhu působí velké množství malých firem,
- firma je příjemcem ceny, cenu tedy není možné ovlivnit,
- jsou vyráběny stejnorodé statky,
- platí neomezený vstup do odvětví,
- je zde dokonalá informovanost subjektů.

1.6.2 Nedokonalá konkurence

Nedokonalá konkurence existuje vždy, když mají jednotliví poptávající určitý stupeň kontroly nad množstvím a cenou statku v odvětví.

Existují tyto typy nedokonalé konkurence:

Monopolistická konkurence

Monopolistická (monopolní) konkurence se v mnoha směrech podobá dokonalé konkurenci. Jde opět o trh jednoho výrobku s mnoha výrobci, na který je volný vstup. Produkt jednotlivých výrobců je ovšem diferencovaný. Výrobek každého z nich je trochu odlišný od výrobků ostatních účastníků trhu. V takové situaci anonymita výrobců mizí. Spotřebitelé už není lhodostejné, který výrobek kupuje, ale vybírá si. Ceny různých typů výrobku se mohou lišit. [5]

Oligopol

Oligopol se jako tržní struktura vyznačuje malým počtem firem (oligos = malý), které vyrábí celou nebo převážnou většinu výrobků v odvětví. Alespoň některé z nich mají tak významný podíl na trhu, že mohou ovlivňovat cenu. Mohou vyrábět stejnorodou (např. uhlí) nebo diferencovanou (pivo různých značek) produkci. [6]

Vstup do odvětví může být relativně volný, byť zde mohou existovat určité překážky vstupu (například v souvislosti s technologickým optimem a rozsahem nutných investic). [6]

Monopol

Monopol je taková tržní situace, kdy na trh daného produktu dodává jediná firma. Tato firma není vystavena konkurenci jiných firem, které by dodávaly stejný nebo podobný produkt. To však neznamená, že monopolista není vystaven žádné konkurenci. Je vystaven konkurenci substitutů daného statku. Čím vzdálenější jsou tyto substituty, tím větší je tržní síla monopolu. [4]

1.7 Selhání trhu

Selhání trhu lze popsat jako situaci, kdy trh podle obecně uznávaných představ neplní dost účinně a spravedlivě své funkce. Existuje mnoho problémů, které trh vyřešit nedokáže a navíc má řadu negativních vedlejších účinků. Odstraňovat negativní účinky tržního selhání je úkolem vlády. Stát tedy v jistém smyslu doplňuje trh (tržní mechanismus). Nejdiskutovanějším problémem naší doby je míra a způsob státních zásahů do tržního mechanismu.

V zájmu zajištění efektivnosti národního hospodářství jsou orgány státní správy nuceny potýkat se s projevy tržního selhání:

- **nedokonalou konkurencí a,**
- **neschopností trhu zabezpečit produkci některých důležitých veřejných statků.**

Veřejné statky jsou ekonomické aktivity, které jsou využívány (spotřebovávány) všemi lidmi společně, a to bez ohledu na to, zda za ně platí, či ne.

Z hlediska obsahu této práce je právě tento tržní „nedostatek“ klíčový, neboť do něj spadá například **dopravní obsluha**, která může být jen velmi těžko provozována ve všech případech ziskově. Obecně lze tedy říci, že tento statek (službu) nelze produkovat na ziskovém principu, takže leží mimo oblast působení trhu. Základní otázkou zde však zůstává, kde je hranice mezi tržní oblastí (kde je možno podnikat bez dotace), a kde je třeba pro splnění požadovaných statků určitých intervencí (dotací).

Externí náklady, tzv. **externality**, jsou vnějšími efekty, které probíhají mimo tržní mechanismus a způsobují neefektivní chování trhu. Tak definuje externality Šalovská [7]. Dále uvádí, že externality vznikají, pokud někdo nenese úplné náklady své činnosti, nebo pokud nedostane úplné výnosy ze své činnosti.

Existují ale také důležité pozitivní externality, kdy činnosti jednotlivců nebo společnosti přináší prospěch ostatním.

2 Podmínky pro podnikání v autobusové dopravě v ČR

2.1 Stručná historie autobusové dopravy na území České republiky

V roce 1908 byl zahájen provoz na první autobusové poštovní lince provozované rakouskou poštovní správou, vrcholově řízenou vídeňským ministerstvem obchodu (a to na trase z Pardubic do Bohdanče). První koncese na provozování autobusové dopravy byly rakouskými úřady udělovány od roku 1911.

Po 1. světové válce, od roku 1919, byla autobusová doprava postupně obnovována a provozována československou poštovní správou, a to na základě zvláštního povolení od živnostenského úřadu.

Souběžně s tímto systémem byla úspěšně provozována i soukromá autobusová doprava, a to do roku 1932, neboť v tomto roce a v roce 1935 vešly v platnost zákony o dopravě motorovými vozidly, které začaly dopravu omezovat územně vymezenými koncesemi, daňovým zatížením a uzákoněním vlivu železničních úřadů (neboť některé autobusové linky byly provozovány ČSD) na udělování koncesí na silniční dopravu podmínky pro volné podnikání v tomto odvětví ztíženy.

Po 2. světové válce v roce 1948 byl podle § 148 Československé ústavy zaveden státní monopol na autobusovou dopravu, a veškerá pravidelná silniční doprava mohla být jen národním majetkem.

1. ledna 1949, tedy v době znárodnovacích procesů, vznikl národní podnik Československá automobilová doprava ČSAD a následně o rok později, v roce 1950, byl název podniku změněn na „Československá státní automobilová doprava“.

V roce 1952 došlo „k likvidaci jednotného podniku ČSAD a zřízením národních podniků ČSAD v každém kraji“. [8]

Mezi lety 1957 a 1963 docházelo k různým organizačním změnám. Nejprve, v roce 1957, převzaly řízení podniků ČSAD krajské národní výbory, jež vykonávaly i státní dozor v automobilové dopravě a dozor nad plněním preventivní údržby vozového parku, přičemž o tři roky později (1960) byly zřízeny okresní podniky ČSAD, které byly řízeny okresními národními výbory. O další tři roky později (1963) byly okresní podniky ČSAD z důvodu rozmělnění moci původních krajských podniků opět nahrazeny krajskými podniky ČSAD.

Koncem roku 1988 byly krajské národní podniky přeměněny na krajské státní podniky. V roce 1990 byly krajské státní podniky s výjimkou západočeského a severočeského rozděleny na menší státní podniky, většinou zhruba okresního formátu, tentokrát s názvy Československá automobilová doprava.

„Politické a hospodářské poměry v České republice po roce 1989 vytvořily předpoklady k prosazování a realizaci zásadních změn ve vlastnických vztazích i v oblasti silniční dopravy. Již v roce 1990 byly nejvyššími státními orgány připraveny a schváleny legislativní úpravy, které měly zajistit legální přechod na zahájení transformačních a privatizačních procesů.“ [8]

„Po roce 1990 byla privatizována téměř celá veřejná silniční doprava ČSAD. Byly rovněž privatizovány desítky a postupem doby stovky organizací (provozních závodů, středisek), silniční závodové dopravy, a to buď současně s privatizací základních průmyslových, stavebních, energetických, zemědělských a jiných podniků nebo samostatně, zejména u podniků menších a středních.“ [8]

Při privatizaci ČSAD byly použity téměř všechny uplatňované formy – od přímých prodejů a kupónové metody, až po „obálkovou metodu“. Podnikání v silniční dopravě probíhalo od roku 1990 formou právnických nebo fyzických osob.[8]

Ke skutečné liberalizaci autobusové dopravy došlo přijetím Zákona 111/1994 Sb., o silniční dopravě.

2.2 Současný legislativní rámec provozování autobusové dopravy

V této práci jsou detailněji uvedeny zejména tyto zákony, nařízení a vyhlášky

- Zákon č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů,
- Nařízení EP a R (ES) č. 1370/2007, o veřejných službách v přepravě po železnici a silnici,
- Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících,
- Vyhláška 296/2010 Sb, o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace.

Dále je autobusová doprava určena Zákonem č. 128/2000Sb., o obcích a Zákonem č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, ve znění pozdějších předpisů, s vyznačením navrhovaných změn a doplnění způsobených zákonem č. 55/2012 Sb.

2.2.1 Zákon č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě

Tento zákon [9] obsahuje celkem 6 částí, z nichž první a třetí část jsou pro tuto práci nejpodstatnější.

V první části jsou popsány některé základní pojmy:

- **silniční doprava pro vlastní potřeby** – „doprava, kterou se zajišťuje podnikatelská činnost, k níž je osoba provozující silniční dopravu oprávněna podle zvláštních právních předpisů a při níž nedochází ke vzniku závazkového vztahu, jehož předmětem je přeprava osob, zvířat nebo věcí“ [9],
- **silniční doprava pro cizí potřeby** – „doprava, při níž vzniká mezi provozovatelem silniční dopravy a osobou, jejíž přepravní potřeba se uspokojuje, závazkový vztah, jehož předmětem je přeprava osob, zvířat nebo věcí“ [9],
- **linková osobní doprava** – „pravidelné poskytování přepravních služeb na určené trase dopravní cesty, při kterém cestující vystupují a nastupují na předem určených zastávkách. Linkovou osobní dopravu lze provozovat formou veřejné linkové dopravy nebo formou zvláštní linkové dopravy, a to jako vnitrostátní nebo mezinárodní,“ [9] přitom

- „**veřejnou** linkovou dopravou se rozumí doprava, při které jsou přepravní služby nabízeny podle předem vyhlášených podmínek a jsou poskytovány k uspokojování přepravních potřeb; pokud je doprava uskutečňována pro potřeby města a jeho příměstských oblastí, jedná se o městskou autobusovou dopravu“ [9],
- „**zvláštní** linkovou dopravou se rozumí doprava určených vybraných skupin cestujících s vyloučením ostatních osob.“ [9]

V části třetí „Provozování silniční dopravy pro cizí potřeby“ jsou definovány 4 základní podmínky, které musí dopravce provozující dopravu pro cizí potřeby splňovat. Jsou to:

- finanční způsobilost,
- dobrá pověst,
- odborná způsobilost,
- koncese.

Definici těchto pojmů lze nalézt v zákoně [9].

2.2.2 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici

V Nařízení [10] je kladen důraz na poskytování služeb ve veřejném zájmu, protože takto se předpokládá, že bude možné nabídnout služby četnější, bezpečnější, kvalitnější nebo levnější než služby, které by byly nabídnuty při plném respektování tržních mechanismů. [11]

Nařízení bere v potaz tzv. regionalizaci veřejné dopravy, protože počítá s existencí tzv.

- **příslušných orgánů,**
- **příslušných místních orgánů.**

Příslušným orgánem se zde rozumí orgán nebo skupina orgánů veřejné správy členského státu nebo členských států, jenž má pravomoc zasahovat do veřejné přepravy cestujících v dané územní oblasti, nebo jakýkoliv jiný orgán s touto pravomocí (v podmínkách ČR sem bude například spadat Ministerstvo dopravy, Drážní úřad apod.). Na rozdíl od tohoto

se jako **příslušný místní orgán** rozumí orgán, jehož územní působnost není celostátní (v našich podmínkách to budou krajské úřady nebo např. dopravní úřady s působností na MHD). [11]

2.2.3 Zákon č. 194/2010 o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů

Jak je řečeno v předmětu úpravy [11] §1, tento zákon upravuje v návaznosti na přímo použitelný předpis Evropského společenství postup státu, krajů a obcí při zajišťování dopravní obslužnosti veřejnými službami v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou a veřejnou linkovou dopravou.

Tento zákon také definuje tzv. „**dopravní obslužnost**“ jako zabezpečení dopravy po všechny dny v týdnu především do škol a školských zařízení, k orgánům veřejné moci, do zaměstnání, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a k uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale udržitelnému rozvoji územního obvodu.

Dopravní obslužnost (DO) zajišťuje

- **kraj** (pak se jedná o DO kraje), přičemž ji zajišťuje ve svém územním obvodu drážní osobní dopravou a veřejnou linkovou dopravou jako veřejnou službu v přepravě cestujících; takto provozovaná doprava je označována jako **doprava v rámci DO kraje**,
- **obec** (pak se jedná o DO obce), přičemž ji zajišťuje ve svém územním obvodu drážní osobní dopravou a veřejnou linkovou dopravou jako veřejnou službu v přepravě cestujících; takto provozovaná doprava je označována jako **doprava v nad rámec DO kraje**,
- **Ministerstvo dopravy ČR** (pak se jedná o DO státu), přičemž ji zajišťuje veřejnými službami v přepravě cestujících pouze „veřejnou **drážní** osobní dopravou vlaky celostátní dopravy, které mají neregionální charakter nebo mezinárodní charakter“ [13].

Kraje a obce si na základě svého rozpočtu stanoví rozsah dopravní obslužnosti.

Pro zajištění dopravní obslužnosti připravuje kraj a také MDČR „**Plán dopravní obslužnosti území**“ na dobu nejméně 5 let.

Mezi subjekty zajišťující dopravní obslužnost patří

- „**stát, kraj** nebo **obec**, jež mohou poskytovat veřejné služby v přepravě cestujících samy, nebo mohou uzavírat jako objednatelé „Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících“ s dopravci“ [13],
- **organizátor dopravy**, což je „právní osoba založená krajem, obcemi nebo společně krajem a obcemi pro plnění úkolů při zřizování a organizaci integrovaných veřejných služeb v přepravě cestujících. Majetkovou účast v organizátorovi může mít pouze kraj nebo obec. Organizátor nesmí používat veřejnou drážní osobní dopravu ani veřejnou linkovou dopravu (nesmí to být dopravce). Organizátor může být pověřen, aby jménem kraje nebo obce uzavíral s dopravci smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících s dopravci“ [13],
- **dopravce**, což je „provozovatel veřejné drážní osobní dopravy nebo veřejné linkové dopravy nebo obou těchto druhů dopravy“ [13]; dopravce **ve veřejné linkové dopravě musí** splňovat podmínky definované ve 3. části třetí „Provozování silniční dopravy pro cizí potřeby“ zákona 111/1994 Sb., o silniční dopravě, „**musí mít licenci a schválený jízdní řád**“.

2.3 Udělování licencí pro vnitrostátní linkovou dopravu

Dopravce může provozovat linkovou dopravu tedy jen po obdržení licence, kterou uděluje příslušný dopravní úřad. Tento dopravní úřad rozhoduje o licenci na základě žádosti o udělení licence, kterou podá dopravce. Žádost o udělení licence musí obsahovat např.:

- formu linkové osobní dopravy, včetně určení, zda jde o městskou, vnitrostátní nebo mezinárodní dopravu,
- návrh jízdního řádu, jedná-li se o mezinárodní linkovou dopravu,
- trasu linky, včetně zastávek pro nástup a výstup, jejich úplné názvy a určení výchozí a cílové zastávky (dále jen "vedení linky") a informaci o časovém rozložení spojů linky.

Rozhodnutí o udělení licence má v kompetenci ten dopravní úřad, v jehož územním obvodu se bude nacházet výchozí zastávka. Po obdržení žádosti je dopravní úřad povinen předložit žádost ke stanovisku dotčným dopravním úřadům (tedy úřadům, v jejichž územním obvodu budou zastávky umístěny) a tyto úřady mají povinnost rozhodnout o udělení licence do třiceti dnů.

Před vydáním stanoviska předloží dotčený úřad žádost o udělení licence k vyjádření

- **obci**, v jejímž územním obvodu budou umístěny zastávky,
- **příslušnému orgánu** Policie České republiky kvůli zajištění bezpečnosti silničního provozu,
- **správci** pozemní komunikace,
- **majiteli označnicku** zastávky uvedené v žádosti o udělení licence.

Dopravní úřad rozhodne o Žádosti o udělení licence pro vnitrostátní linkovou osobní dopravu nebo městskou autobusovou dopravu ve lhůtě 60 dnů od jejího podání.

V rámci dotované dopravy je možné vyhradit při udělování licencí časový prostor pro dotované spoje tak, aby je nemohly negativně ovlivňovat nedotované spoje komerčních dopravců. Například v situaci, kdy Středočeský kraj dotuje linku s odjezdem v 7:00, není možné, aby si ve stejný čas vložil svůj spoj nedotovaný dopravce. V licenci pro komerčního dopravce se existence dotovaného spoje na dané relaci ošetří například tak, že komerční spoj může jet minimálně 30 minut před a 15 minut po tomto dotovaném spoji.

2.4 Způsob zajišťování veřejných služeb v přepravě cestujících

V současnosti je dopravní obslužnost v souladu s předpisem Evropských společenství zajišťována na základě „**Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících**“ mezi **objednavatelem a dopravcem**. Tato smlouva může být dle platného předpisu uzavřena na základě nabídkového řízení nebo přímým zadáním.

Je třeba poznamenat, že řada dopravců provozuje dopravní obslužnost na základě starší „Smlouvy o závazku veřejné služby“ a ne na základě současné „Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících“. Ve Středočeském kraji je doposud na základě starší smlouvy objednána veškerá linková autobusová doprava mezi Kladnem a Prahou v rámci dopravní obslužnosti kraje a nad rámec dopravní obslužnosti.

Zde jsou uvedena některá nová **pravidla** „Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících“:

- časové omezení trvání smluv,
 - pro autobusovou dopravu je horní limit 10 let,
 - pro drážní dopravu je horní limit 15 let,
- možnost pomocí národní legislativy doplnit příslušným orgánům podmínku pro provozovatele ke splnění norem kvality (kritérií).

Donedávna žádná legislativa nenutila objednatele vypisovat veřejná výběrová řízení. Tyto záležitosti od roku 2010 upravuje již zmíněný zákon č. **194/2010, Sb. „o veřejných službách v přepravě cestujících“**, před ním platilo pouze také zmiňované **Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007, o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici (a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70)**. Ve Středočeském kraji (stejně jako v jiných krajích) byly v roce 2009 s dopravci uzavřeny smlouvy do roku 2019 – bylo tak učiněno bez výběrových řízení – v roce 2009 to totiž ještě bylo možné. Výběrovým řízením je tedy potřeba se zabývat pro účely zajištění dopravní obslužnosti po vypršení platnosti této smlouvy. Nové smlouvy již není možné uzavírat s dopravci přímo (až na dále uvedené výjimky), ale musí se postupovat dle platné legislativy a vypisovat transparentní veřejné výběrové řízení.

2.4.1 Nabídkové (výběrové) řízení

Nabídkové řízení se zahajuje uveřejněním oznámení o zahájení nabídkového řízení v informačním systému veřejných zakázek.

Pokud předpokládaný rozsah veřejných služeb v přepravě cestujících, které jsou předmětem nabídkového řízení, překročí 50 000 km za rok, uveřejní objednatel oznámení rovněž v „Úředním věstníku Evropské unie“ prostřednictvím Úřadu pro úřední tisky. Pro nabídkové řízení, posouzení a hodnocení nabídek se použije ustanovení zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách ve znění pozdějších předpisů.

Lze konstatovat, že u jednotlivých objednavatelů se mohou tyto soutěže lišit. Základním parametrem každé soutěže je zvolit si hlavní **soutěžní kritéria**. Nejčastějším kritériem bývá nabídková cena za službu. Dost často jsou ale soutěže stavěny na bázi multikriteriálního vyhodnocení, kde se například prostřednictvím váhových kritérií vyhodnotí nejlepší nabídka s více kritérii. Do těchto kritérií mohou být kromě nabídkové ceny zahrnuta i kritéria kvality (např. stáří vozového parku, procentní zastoupení nízkopodlažních spojů apod.), nebo cena za dopravní výkon při dodatečných úpravách linky již po proběhnutém výběrovém řízení.

Dost často se však názory odborníků neshodnou v tom, zdali je výhodnější soutěžit v oblasti

- ceny dopravního výkonu na km (tj. celých nákladů včetně přiměřeného zisku), nebo
- doplatku na km, tj. ceny dopravního výkonu po odečtení tržeb. Výše doplatku (což je dotace) znamená výši kompenzace od objednavatele. U této varianty je přenášena odpovědnost za vybrané tržby na dopravce.

2.4.2 Přímé zadání

„Pokud jsou splněny podmínky Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici, lze přímým zadáním uzavřít „Smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících“ s dopravcem, který má zajišťovat:

- veřejnou drážní osobní dopravu na dráze celostátní nebo regionální,

- veřejné služby v mimořádné situaci podle § 22 zákona 194/2010 Sb., ve znění pozdějších předpisů¹,
- veřejné služby,
 - u nichž průměrná roční hodnota zakázek veřejné služby za rok nepřesáhne 1 000 000 EUR,
 - u nichž počet kilometrů za rok nepřesáhne 300 000 kilometrů [12].

V případě malého nebo středního podniku, jenž provozuje maximálně 23 vozidel, mohou být tyto prahy zvýšeny buď na průměrnou roční odhadovanou hodnotu nižší než 2 000 000 EUR, nebo pokud se týkají poskytnutí méně než 600 000 kilometrů veřejných služeb v přepravě cestujících ročně.

- jako vnitřní pozorovatel². [10]

2.5 Postup při sestavování finančního modelu a určení maximální výše kompenzace

V české legislativě tuto problematiku uzákoňuje vyhláška O postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace č. 296/2010 [14]. Týká se jak veřejné linkové dopravy, tak veřejné drážní dopravy. Ve zmíněné vyhlášce jsou specifikovány tyto pojmy:

- **výchozí finanční model** jako model výnosů, nákladů a čistého příjmu (formou tabulky), které mají vyplynout ze smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících;
 - musí být sestaven tak, aby obsahoval všechny předpoklady známé v době uzavření „Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících“ a jejich očekávaný vývoj, aby čistý příjem dopravce nenabýval záporných hodnot,
- **výchozí náklady** jako plánované a předpokládané ekonomicky odůvodněné náklady uvedené ve výchozím finančním modelu, které ovlivňují čistý příjem,

¹ tj. když dojde k přerušování poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících nebo takového přerušování bezprostředně hrozí

² vnitřní pozorovatel je v čl. 2 písm. j) nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 definován jako „právně samostatný subjekt, nad kterým vykonává příslušný místní orgán, nebo v případě skupiny přinejmenším jeden příslušný místní orgán, kontrolu podobnou té, kterou vykonává nad svými vlastními útvary“

- **výchozí výnosy** jako plánované a předpokládané výnosy, uvedené ve výchozím finančním modelu, které ovlivňují čistý příjem, (viz. příloha č. 2 – „Výchozí finanční model“)
- **skutečné náklady** jako skutečné ekonomicky odůvodněné náklady dopravce v minulém období,
- **skutečné výnosy** jako dosažené výnosy dopravce v minulém období, (viz. příloha č. 1 – „Výkaz skutečných nákladů a výnosů“)
- **kompenzace** jako částka, k jejíž úhradě se v minulém období objednatel zavazuje na základě „Smlouvy o poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících“,
- **čistý příjem** jako součet kompenzace a výnosů snížený o náklady a
- **provozní aktiva** (příloha č. 4) jako dlouhodobý hmotný a nehmotný majetek, který je nezbytně nutný k zajištění plnění závazku ze „Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících“.

V případě smlouvy o veřejných službách uzavřené na základě **přímého zadání** předkládá dopravce „**Výkaz provozních aktiv**“ (příloha č. 3).

Pokud se v tomto případě skutečné náklady nebo skutečné výnosy odchýlí od výchozích nákladů nebo výchozích výnosů, může dojít ke zvýšení kompenzace pouze, pokud jsou ve smlouvě sjednány podmínky, a způsob zvyšování kompenzace a změny nákladů nebo výnosů nemohl dopravce v okamžiku uzavření smlouvy s ohledem na známé skutečnosti předvídat.

Déle také platí, a to i v případě vítěze nabídkového řízení, že **maximální povolená míra výnosu na kapitál** je 7,5 % ročně z provozních aktiv.

3 Analýza současného stavu na linkách mezi Prahou a Kladnem

Autobusové linky mezi Kladnem a Prahou jsou ve Středočeském kraji z hlediska konkurence ojedinělé. Je zde ponecháván značný prostor volné konkurenci, avšak některé spoje jsou dotované. Záměrem této kapitoly je popsat současný stav na těchto linkách a zároveň vyjádřit vliv volné konkurence na spádové obce mezi Prahou a Kladnem.

3.1 Základní informace o Kladně a okolí

Kladno je statutární město ve středních Čechách a s téměř 70 tisíci obyvateli (2011) je největším městem Středočeského kraje. Zároveň je třinácté největší město České republiky.

V jistém smyslu lze Kladno považovat za pražské předměstí, i když se jedná o samostatné město, které je od hranic Prahy vzdáleno zhruba 15 kilometrů. Dle uvedeného zdroje [15] dojíždí pravidelně do Prahy přes 15 % ze 70 tisíc obyvatel Kladna.

3.1.1 Dopravní infrastruktura mezi Prahou a Kladnem

Obrázek č. 2 - Mapa dopravní infrastruktury mezi Prahou a Kladnem



Zdroj: www.mapy.cz

Kladno má s Prahou nadstandardní silniční spojení tvořené dvěma rychlostními silnicemi - R6 (Praha – Nové Strašecí) a R7 (Praha – Slaný), které míjejí Kladno v nevelké vzdálenosti. Z rychlostní silnice R6, která mívá Kladno na severovýchodní straně, lze sjet na výjezdu č. 7. Z rychlostní silnice R7, která mívá Kladno na jižní straně, je možno sjet na výjezdu č. 12.

Železniční trať Praha – Kladno (číslo trati 120) je převážně tvořena tratí bývalé Buštěhradské dráhy, která v úseku Praha – Kladno vedla z velké části ve stopě bývalé lánské koněspřežky. Charakteristická rychlost v délce Kladno – Praha činí přibližně 50-55 km/h [16], což zajisté znevýhodňuje osobní železniční dopravu. Výhodou je naopak plná integrace spojů ČD do PID.

3.1.2 Základní přehled spádových obcí

Smyslem této kapitoly je popsat situaci autobusové dopravy v obcích, které se nacházejí východně od Kladna směrem k Praze. Tyto obce mohou být napojené na autobusové linky mezi Kladnem a Prahou přímo nebo nepřímo (tedy alespoň s jedním přestupem).

Protože je v Kladně velká skupina obyvatel pracujících či studujících v Praze, lze předpokládat, že stejně tak tomu bude i v případě menších obcí, situovaných směrem k Praze. V následující tabulce č. 1 je výčet obcí a jejich velikost vyjádřená počtem obyvatel. Přibližný počet obyvatel dojíždějící pravidelně do Kladna a do Prahy lze nalézt v tabulce č. 8.

Tabulka č. 1 - Spádové obce a počet jejich obyvatel

Obec	Počet obyvatel
Buštěhrad	2295
Hřebeč	1690
Hostouň	1040
Středokluky	921
Velké Přítočno	909
Kněžves	611
Dobrovíz	477
Lidice	473
Makotřasy	379
Číčovice	290
Malé Přítočno	254
Dolany	220
Běloky	121

Zdroj: www.obce.info

Celkem v těchto obcích žije 9680 obyvatel.

3.2 Integrovaný systém Středočeského kraje

Středočeský kraj má z hlediska dopravy specifické postavení, neboť v jeho středu leží další kraj - hlavní město Praha, a současně nemá určeno žádné hlavní statutární město.

„Středočeská integrovaná doprava (SID) je tedy ojedinělý Integrovaný dopravní systém, který vychází ze systému městské hromadné dopravy největších obcí s rozšířenou působností (ORP) a jeho propojení na příměstskou autobusovou dopravu (PAD), která zajišťuje jejich obsluhu. Cílem SID je vytvářet postupně jednotný systém dopravní obslužnosti celého kraje.“ [17]

Na rozdíl od Pražského integrovaného dopravního systému, který má pásmovou tarifní koncepci (v různých vzdálenostech okolo Prahy jsou tarifní zóny - pásma), byl pro IDS navržen systém tzv. dopravních zón – zónový tarif.

Zónový tarif spočívá v rozdělení celého území Středočeského kraje do malých přirozených regionů (mikroregionů) v závislosti na spádovosti jednotlivých obcí. Tyto mikroregiony jsou pak základem jednotlivých tarifních zón. Cena jízdy je pak jednoznačně určována počtem zakoupených zón, resp. počtem přejetých hranic zón. [17]

Pro orientaci cestujících je kladenská zóna (okres) označena velkým písmenem A.

3.2.1 Tarifní podmínky

S platností od 1. září 2006 byla oblast Kladenska zapojena do SID a byl zde zaveden tarif Středočeské integrované dopravy. Na linkách, které nejsou prozatím zařazeny do systému integrované dopravy (jedná se o linky mezi Kladnem a Prahou), je uplatněn tarif podle tarifní (kilometrické) vzdálenosti.

Tarif Středočeské integrované dopravy v současné době nabízí dvě formy jízdného za jednotlivou cestu, a to v závislosti na tom, jakou formou je jízdné zapláceno:

- čipovou kartou,
- platbou v hotovosti.

Při platbě čipovou kartou je jízdné levnější v rozmezí od 2 do 5 korun. V případě menší vzdálenosti se jedná o nižší dvoukorunovou slevu, která se postupně zvyšuje s počtem přejetých pásem. Na lince Praha – Kladno činí tato sleva 3 Kč.

3.2.2 Přehled autobusových linek Praha – Kladno zařazených do IDS

Jediný dopravce provozující autobusové služby mezi Prahou a Kladnem v rámci IDS SID je společnost **ČSAD MHD Kladno**.

Tabulka č. 2 - Přehled linek zařazených do IDS SID

Číslo linky	Označení linky v SID	Název linky
220022	A22	Kladno – Středokluky - Praha, Dejvická
220024	A24	Kladno - Praha, Zličín
220025	A25	Kladno - Praha, Terminál 3 (Letiště)

zdroj: www.csadkladno.cz

Osobní doprava mezi Kladnem a Prahou s integrací do Pražské integrované dopravy (PID) se týká pouze železniční dopravy.

Obce v blízkosti Kladna, které jsou obsluhovány autobusy začleněnými do PID, jsou:

- Středokluky,
- Hostouň,
- Dobrovíz,
- Kněževes.

3.3 Dopravci na přímých linkách Kladno - Praha

Pojmem přímá linka je zde myšlena autobusová linka, která má výchozí stanici v Kladně a cílovou v Praze, či naopak. V Praze jsou výchozí/cílové stanice

- Praha, Dejvická,
- Praha, Zličín,
- Praha, Terminál 3,
- Praha, Nové Butovice.

V Kladně je výčet konečných stanic vyšší než v Praze. Situace je z hlediska analýzy a porovnání jednotlivých spojů složitější kvůli rozdílným trasám a zastávkám právě v Kladně. Tento stav je patrný v tabulce, která se nachází v příloze č. 5. Součástí zmíněné

tabulky³ je také kompletní přehled informací o časech odjezdů, dobách spojů, cenách a jiných detailech jednotlivých dopravců na linkách Kladno – Praha.

Mezi Kladnem a Prahou jezdí tyto dopravci:

- **ČSAD MHD Kladno, a.s.,**
- **Exprescar Kladno (Kateřina Kulhánková),**
- **POHL Kladno, s.r.o.,**
- **Autodoprava Lamer, s.r.o.,**
- **Jiří Zíka.**

Vzhledem k tomu, že některé linky mezi Kladnem a Prahou jsou provozovány na základě Smlouvy o závazku veřejné služby, mají ze smluvního vztahu povinnost obsluhovat i menší obce mezi Kladnem a Prahou. Jediný dopravce, který je vázán tímto závazkem, je ČSAD MHD Kladno, a.s. Na základě Smlouvy o závazku veřejné služby je dopravci ČSAD MHD Kladno, a.s. poskytnuta kompenzace vyplývající ze závazku za poskytnutí dopravních služeb v menších obcích. Touto kompenzací (dotací) je umožněno poskytnout veřejnou dopravu i v místech, do kterých by z čistě ekonomických důvodů nebylo pro dopravce výhodné zajíždět.

Před samotným porovnáním jednotlivých dopravců je třeba říci, že všichni soukromí dopravci (Exprescar Kladno, POHL Kladno, Autodoprava Lamer, Jiří Zíka) mají na této lince stejnou cenu jízdného, a to 38 Kč.

3.3.1 ČSAD MHD Kladno a.s.

ČSAD MHD Kladno a.s. je společnost, jejíž 100 % akcií vlastní společnost Rega Přerov a.s. Mezi Kladnem a Prahou provozuje tyto linky:

- 220021 (A 21) Kladno - Velké Přítočno/Lidice - Praha, Nové Butovice
- 220022 (A22) Kladno - Středokluky - Praha, Dejvická
- 220024 (A24) Kladno - Praha, Zličín
- 220025 (A25) Kladno - Praha, Terminál 3 - Praha, Zličín
- 220053 (A53) Kladno - Středokluky – Praha, Terminál 3

³ Kvůli velkému počtu spojů na těchto linkách a v zájmu zachování přehlednosti tabulky a poskytnutí relevantních informací jsem se zaměřil pouze na spoje ve všední dny v ranní špičce směrem do Prahy.

- 220055 (A55) Kladno - Praha, Dejvická (tzv. "rychlík")
- 220056 (A56) Kladno - Buštěhrad - Praha, Dejvická (tzv. "polorychlík")
- 220057 (A57) Kladno - Růžové Pole - Praha, Dejvická

Dopravce ČSAD MHD Kladno má oproti zbývajícím dopravcům řadu linek (A 22, A24, A25, A53) provozovanou v rámci závazku veřejné služby. V rámci tohoto závazku má také zvýšené nároky na kvalitu. I proto má v porovnání se zbývajícím dopravci mladší vozový park. Každý dotovaný autobus je opatřen světelnou informační tabulí poskytující informace o lince a cílové stanici, a některé jsou nízkopodlažní. Tyto autobusy jsou také integrovány do systému SID.

Obrázek č. 3 - Autobus linky 220022 ČSAD MHD Kladno na stanici Praha, Dejvická



Průměrná obsazenost spojů jedoucích z Kladna do Prahy, které jsem sledoval ve všední den během páté a deváté hodiny ránní, činí 27, 4 cestujících na jedno vozidlo.

3.3.2 Exprescar Kladno

Tato společnost je vlastněna fyzickou osobou Kateřina Kulhánková. Mezi Kladnem a Prahou nabízí celkem 3 linky:

- 220095 Rozdělov - Kladno - Praha, Dejvická
- 220096 Švermov - Kladno - Praha, Dejvická
- 220097 Švermov - Kladno - Praha, Terminál 3

Žádná z těchto linek není v rámci IDS SID a všechny jsou provozovány bez nároků na dotace, a to i přes to, že linka 220097 obsluhuje obce Hřebeč, Buštěhrad a Lidice.

Obrázek č. 4 - Autobus společnosti Exprescar Kladno (Kateřina Kulhánková)



Vozový park Express Car Kladno nasazovaný na linky z Prahy do Kladna tvoří převážně rekonstruované vozy Karosa – dnes Iveco.

Jako jediný dopravce zde umožňuje prodej zpátečního jízdného, které stojí v obou směrech 65 Kč. Při zpáteční jízdě lze s touto slevou ušetřit 11 Kč ($2 \times 38 - 65 = 11$). Dopravce Exprescar Kladno provozuje mezi Prahou a Kladnem v obou směrech celkem 83 spojů. Průměrná obsazenost sledovaných spojů jedoucích z Kladna do Prahy, 31,6 cestujících na jedno vozidlo. V porovnání s největším konkurentem – ČSAD MHD Kladno – má v průměru o 4,2 osob na jeden spoj vyšší obsazenost.

3.3.3 POHL Kladno s.r.o.;

Dopravce POHL Kladno s.r.o. provozuje přímé linky bez nároku na dotace a mimo integraci IDS SID.

Linka tohoto dopravce je v jízdním řádu značena číslem 220092. Všechny spoje této linky jsou vypravovány v jedné trase

- Kladno, Autobusové nádraží – Praha, Dejvická.

Obrázek č. 5 - Autobus společnosti POHL Kladno



Vozový park provozovaný na lince 220092 je v naprosté většině tvořen typem Karosa C 956. Výjimku z těchto autobusů tvoří starší Mercedes 0560 Intouro vybavený klimatizací.

Ve všední den provozuje dopravce POHL, Kladno v obou směrech celkem 43 spojů a v ranní špičce má průměrnou obsazenost 35,5 osob na jeden spoj.

3.3.4 AUTODOPRAVA LAMER s.r.o.;

Doprovce Autodoprava Lamer s.r.o. provozuje mezi Prahou a Kladnem přímé linky bez nároku na dotace a mimo integraci IDS SID.

Obrázek č. 6 - Autobus společnosti Autodoprava Lamer



Spoje jsou provozovány na lince

- 220094 Kladno, Autobusové nádraží/Sítná – Praha.

Ve všední den provozuje v obou směrech celkem 31 spojů a průměrná obsazenost ranních spojů činí 32,6 cestujících na jeden spoj.

3.3.5 Jiří Zíka

Dopravce Jiří Zíka nabízí pouze dva ranní spoje z Kladna do Prahy a z Prahy do Kladna na lince 220093. Spoje jsou obsluhovány Karosou B 941.

Obrázek č. 7 - Autobus společnosti Jiří Zíka



3.4 Srovnání tras dotovaných a nedotovaných linek

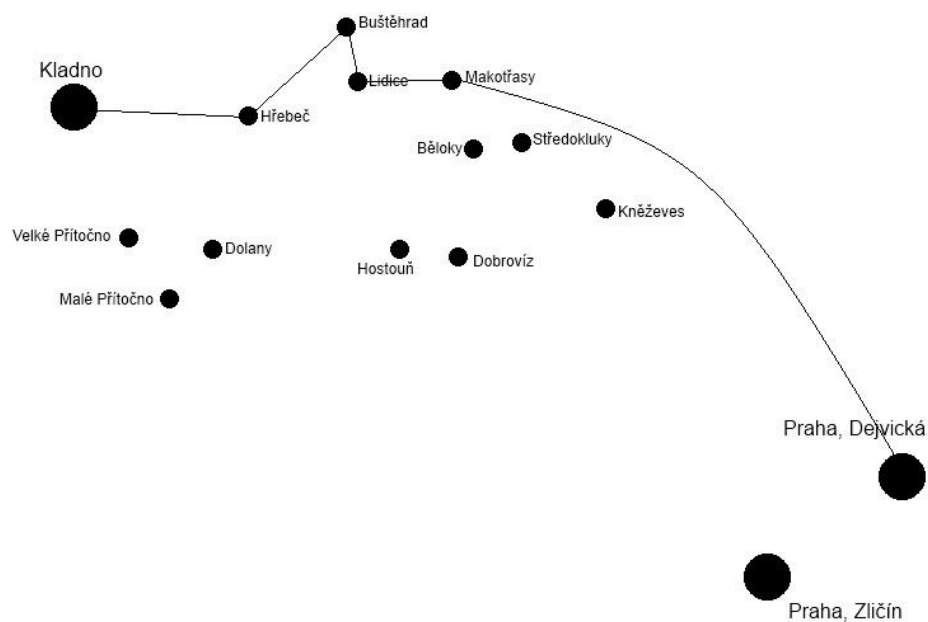
Základní přehled jednotlivých tras dotovaných a nedotovaných spojů mezi Kladnem a Prahou je v následujících tabulkách:

Tabulka č. 3 - Přehled tras linek mezi Kladnem a Prahou v rámci dopravní obslužnosti kraje

LINKY PROVOZOVÁNY V RÁMCI DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI KRAJE - ČSAD MHD Kladno		
220022	220024	220025
Kladno (8 zastávek)	Kladno (12 zastávek)	Kladno (9 zastávek)
Hřebeč (2 zastávky)	Hřebeč (2 zastávky)	Hřebeč (2 zastávky)
Buštěhrad (2 zastávky)	Buštěhrad (2 zastávky)	Lidice (1 zastávka)
Lidice (2 zastávky)	Lidice (1 zastávka)	Buštěhrad (2 zastávky)
Makotřasy (2 zastávky)	Makotřasy (1 zastávka)	Lidice (1 zastávka)
Středokluky (2 zastávky)	Praha, Zličín (4 zastávky)	Makotřasy (1 zastávka)
Kněževes (2 zastávky)		Praha, Zličín (5 zastávek)
Praha, Dejvická (8 zastávek)		

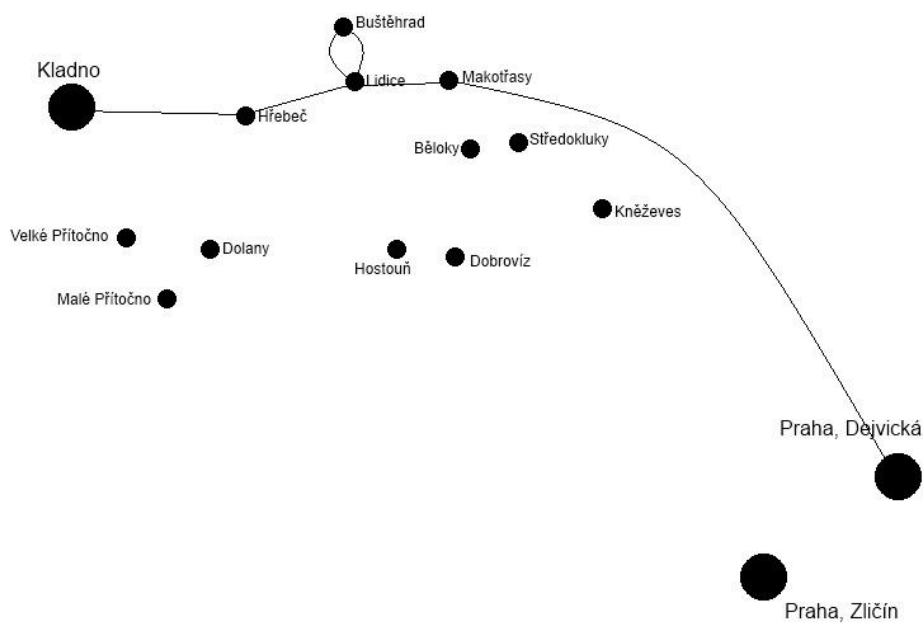
Zdroj: www.csadkladno.cz⁴

Obrázek č. 8 - Schéma trasy linky 220022 společnosti ČSAD MHD Kladno

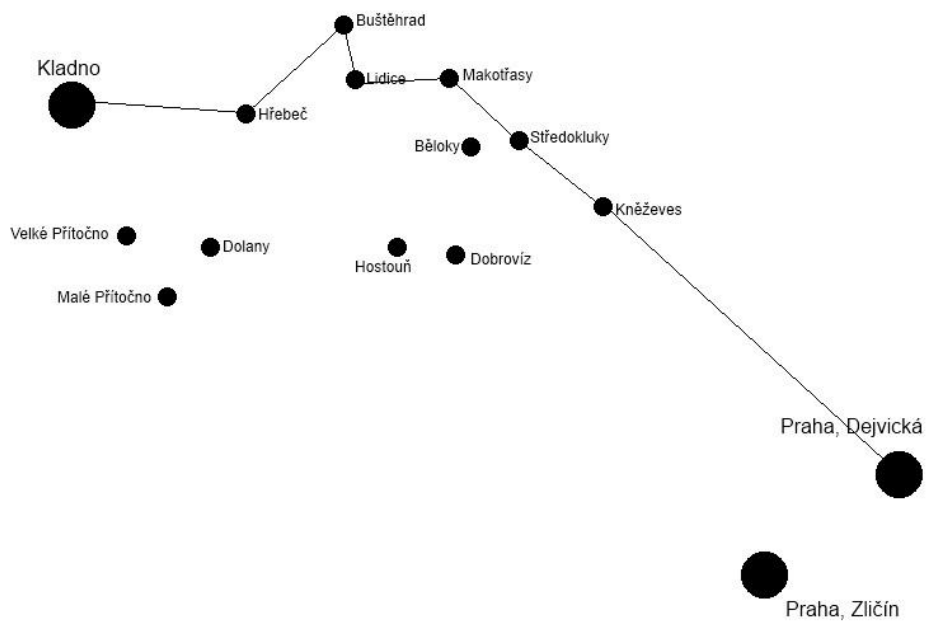


⁴ Informace o tom, který spoj je a který není dotován, jsem získal na základě e-mailové korespondence s referentem pro IDS Středočeského kraje, panem Ing. Machem a s ředitelem společnosti ČSAD MHD Kladno, a.s., panem Bc. Landou.

Obrázek č. 9- Schéma trasy linky 220024 společnosti ČSAD MHD Kladno



Obrázek č. 10 - Schéma trasy linky 220025 společnosti ČSAD MHD Kladno



Tabulka č. 4 - Přehled tras linek mezi Kladnem a Prahou nad rámec dopravní obslužnosti kraje

LINKY NAD RÁMEC DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI KRAJE - ČSAD MHD Kladno			
220021	220055	220056	220057
Kladno (14)	Kladno (9)	Kladno (7)	Kladno (14)
Velké Přítočno (1)	Praha, Dejvická (4)	Buštěhrad (2)	Praha, Dejvická (4)
Malé Přítočno (2)		Lidice (1)	
Hřebeč (1)		Makotřasy (1)	
Lidice (1)		Praha (5)	
Makotřasy (1)			
Praha, Nové Butovice (6)			

Zdroj: vlastní¹

Některé spoje linek ČSAD MHD Kladno, jež jsou provozovány nad rámec dopravní obslužnosti kraje, jsou dotovány. Ředitel společnosti pan Bc. Landa mi na dotaz, zda jsou tyto linky (220021, 220055, 220056, 220057) dotovány, odpověděl, že u této skupiny linek je několik spojů provozováno v rámci ostatní dopravní obslužnosti - tedy s kompenzací od některých zúčastněných obcí - ostatní převážná většina spojů je provozována na vlastní riziko s kompenzací nařízených slev od MD (tj. slevy na žákovské jízdné, ZTP, aj.)

Které spoje jsou dotovány v rámci ostatní dopravní obslužnosti, mi nebylo blížeji sděleno. Lze však předpokládat, že se to bude týkat spojů během dopravního sedla na linkách 220021 a 220056.

Tabulka č. 5 - Přehled tras linek mezi Kladnem a Prahou mimo dopravní obslužnosti kraje

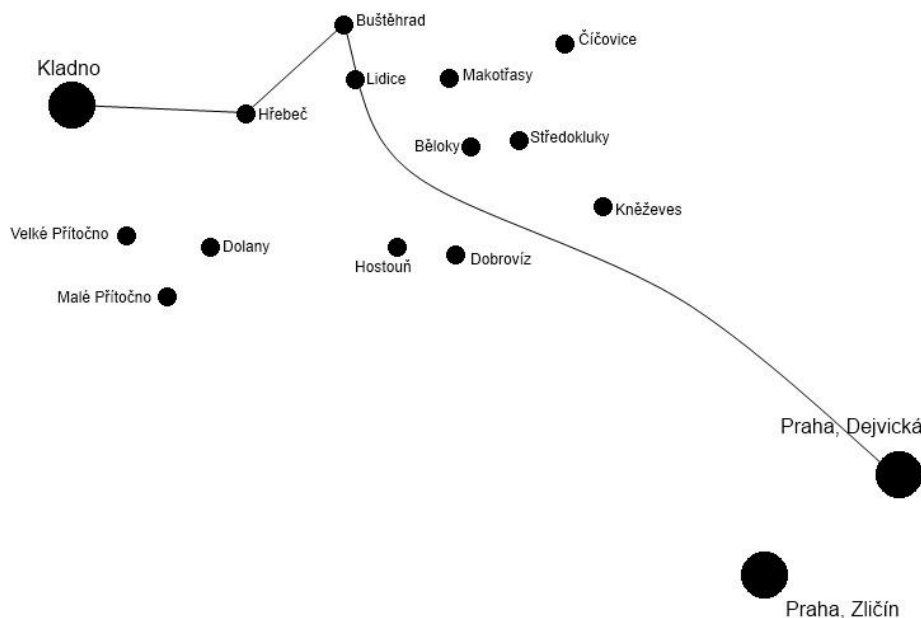
NEDOTOVANÉ LINKY - Kateřina Kulhánková (EXPRES CAR Kladno)		
220095	220096	220097
Kladno (10)	Kladno (7)	Kladno (9)
Praha, Hradčanská (5)	Praha, Dejvická (5)	Hřebeč (1)
		Buštěhrad (2)
		Lidice (1)
		Praha, Dejvická (5)

zdroj: vlastní

Přímé linky Expres Car Kladno 220095 a 220096 nemají mezi Kladnem a Prahou žádnou zastávku.

Jinak je tomu v případě linky 220097. Ta staví mezi Prahou a Kladnem ve čtyřech obcích – Hřebeč, Buštěhrad, Lidice, Makotřasy. Svou trasou je tak velmi podobná lince společnosti ČSAD MHD Kladno 220024, která je provozována v rámci Smlouvy o závazku veřejné služby (všechny spoje této linky jsou dotované) a téměř totožná s linkou ČSAD MHD Kladno 220056.

Obrázek č. 11 - Schéma trasy linky 220097 společnosti Exprescar Kladno



Dotovaný spoj (ČSAD MHD Kladno) se tímto může dostat do konkurenčního prostředí, které vyvolá spoj nedotovaný (Exprescar Kladno). V konečném důsledku je tento stav nepříznivý především pro veřejné finance, neboť - jednoduše řečeno - nedotovaný spoj „bere“ cestující dotovaného spoje. Tento efekt má za následek snížení příjmů dotovaného spoje a tedy zvýšení výdajů na dopravní obsluhu, kterou je příslušný objednavatel (kraj, obec) ze smluvního vztahu povinen zaplatit.

Řekl bych, že zastavuje-li dotovaný spoj na více nevýznamných zastávkách a nedotovaný spoj na téže trase pouze na významných zastávkách a pokud nedotovaný spoj zastavuje na společných zastávkách o něco dříve než dotovaný spoj, lze jednání nedotovaného spoje označit za obecně škodlivé.

Příležitost k posouzení, zda nedochází k popisovanému jevu a ke zbytečnému utrácení veřejných financí, poskytují následující tabulky. Představují časy odjezdů z **obce Hřebeč** směrem do Prahy, Dejvické (tab. č. 6) a do Kladna (tab. č. 7), neboť právě zde stává dotovaný i nedotovaný spoj. Je zde znázorněn čas odjezdu nedotovaného spoje 220097 a dvou časově nejbližších dotovaných spojů.

Tabulka č. 6 - Odjezdy spojů z obce Hřebeč do Prahy

	nedot. s. 220097	dotovaný spoj
všední dny	5:20	6:49
	6:12	6:49
víkend a svátky	5:30	6:40
	5:55	6:40
	17:30	18:56

zdroj: vlastní

Tabulka č. 7 - Odjezdy spojů z obce Hřebeč do Kladna

	nedot. s. 220097	dotovaný spoj
všední dny	6:35	7:08
	15:02	16:13
víkend a svátky	7:30	8:38
	18:32	19:23

zdroj: vlastní

Z tabulek je patrné, že v obci Hřebeč k výše popisovanému jevu nedochází, neboť nejmenší časový interval mezi odjezdem nedotovaného spoje činí 37 minut a to je dle mého soudu doba, která dotovanému spoji neubere cestující.

3.5 Zjištění potřeb cestujících

Zjišťoval jsem potřeby u dvou skupin cestujících, a sice u

- **cestujících mezi Prahou a Kladnem,**
- **cestujících ze spádových obcí do Prahy.**

3.5.1 Zjištění potřeb cestujících mezi Prahou a Kladnem

Obecné informace o výzkumu

Potřeby cestujících jsem zjišťoval na stanici Praha, Dejvická, neboť do této stanice jezdí všichni zúčastnění dopravci. Dotazování probíhalo ústní formou ve čtvrtek od 14:00 do 18:00 a v sobotu od 14:00 do 16:00. Na základě toho lze předpokládat, že dotazovaní byli většinou obyvatelé Kladna vracující se domů.

Základní hypotéza výzkumu zní, že cestující preferuje na základě nějakých poskytovaných služeb určitého dopravce. Dále je cílem výzkumu zjistit, které z těchto hledisek:

- cena jízdného,
- pohodlí,
- doba spoje,

je pro cestující nejdůležitější.

Výzkum byl prováděn formou rozhovoru a k ověření hypotézy měly vézt tyto otázky:

- „Víte o tom, že do Kladna jezdí více dopravců?“,
- „Pokud ano, preferujete některého dopravce?“,
- „Jestliže preferujete, z jakého důvodu?“

Součástí rozhovoru byl také otázka směřující k rozlišení respondentů, tedy:

- „Jak často cestujete do Kladna?“

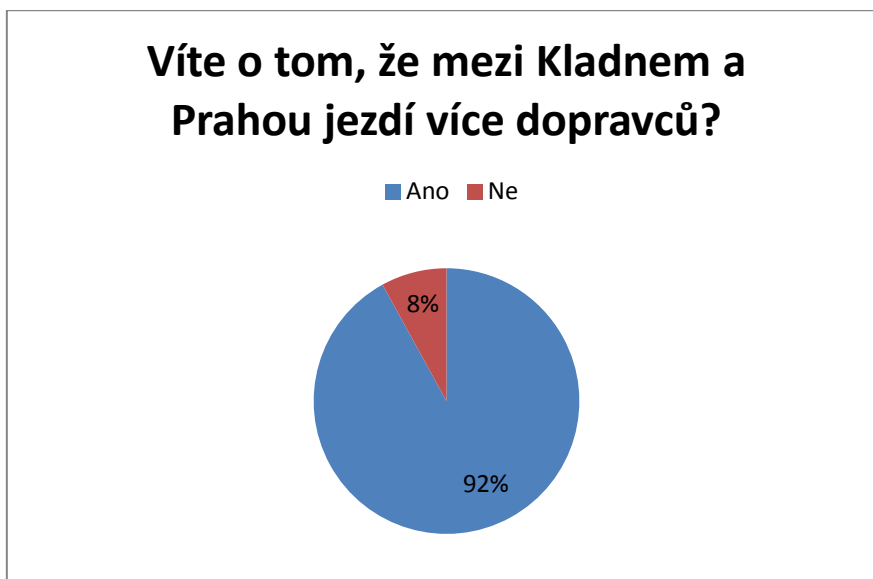
Je nutno podotknout, že rozhovor musel být koncipován tak, aby byl stručný a rychlý, neboť respondenti byli dotazováni přímo během čekání na autobus a většina autobusů přijela k zastávce s velkým předstihem. Mnohdy se tak ani nevytvořila fronta a cestující rovnou nastupovali do autobusu – patrně z obav, že autobus odjede.

Celkem bylo plně dotázáno 102 cestujících.

Vyhodnocení informací

Přes tři čtvrtiny dotázaných jezdí do Prahy pravidelně každý týden. Lze říci, že většina respondentů je v otázkách cestování mezi Kladnem a Prahou uvědomělá a její odpovědi lze považovat za relevantní.

Obrázek č. 12 - Povědomí o možnosti výběru dopravců



zdroj: vlastní

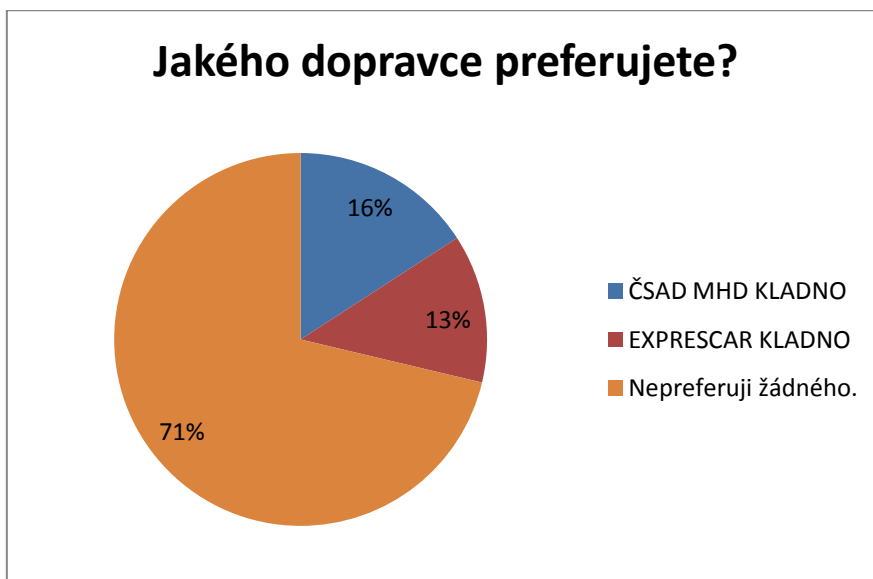
92 % respondentů ví, že do Kladna jezdí více dopravců. Dotazovaní z této skupiny si jsou tedy vědomi možnosti volby.

8 % respondentů neví, že do Kladna jezdí více dopravců. Tuto skupinu (8 respondentů z celkem 102) tvořili

- 4 respondenti, kteří dojíždí alespoň čtyřikrát do týdne,
- 3 respondenti, kteří jezdí přibližně jednou do měsíce,
- 1 respondent, který jezdí méně často.

To poukazuje na to, že povědomí o možnosti výběru mezi dopravci u pravidelně cestujících osoby vysoké.

Obrázek č. 13 - Preference dopravců



zdroj: vlastní

71 % respondentů nepreferuje žádného dopravce. Tito respondenti většinou doplňovali odpověď slovy: „Co dřív přijede, tím jedu“. To může poukazovat na to, že neví o rozdílných službách poskytovaných jednotlivými dopravci (zpáteční sleva – Exprescar Kladno a možnost platby čipovou kartou – ČSAD MHD Kladno), či pro ně rozdíl mezi nabízenými službami nemá velkou váhu.

16 % respondentů preferuje ČSAD MHD Kladno. Jako přednosti tohoto dopravce uvedlo

- 12 osob možnost placení čipovou kartou, přičemž získají slevu 3 Kč,
- 2 osoby pohodlí v autobusech,
- 1 osoba zastávku v blízkosti bydliště.

13 % respondentů preferuje Exprescar Kladno. Jako přednosti tohoto dopravce uvedlo

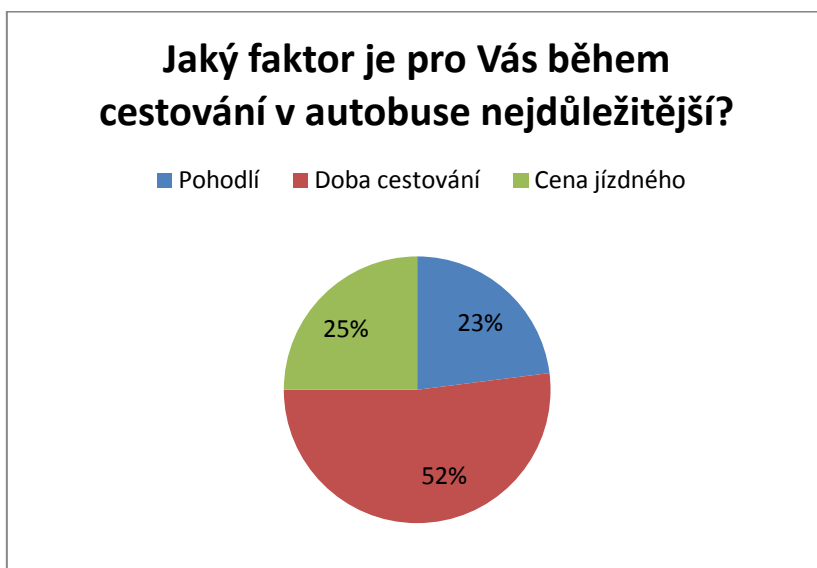
- 5 osob zastávku v blízkosti bydliště,
- 3 osoby blížeji neurčené sympatie,
- 2 osoby zpáteční slevu,
- 2 osoby rychlost.

Žádný respondent neuvedl, že preferuje některého ze zbývajících dopravců.

Velké množství dotázaných, kteří nepreferovali žádného dopravce, doplňovali, že jezdí rychlými spoji, tedy autobusy, které nezajíždí do vesnic.

Vyjádření osobních preferencí při cestování autobusem je patrné z následujícího grafu:

Obrázek č. 14 - Porovnání důležitosti některých faktorů během cesty autobusem



zdroj: vlastní

Zjištění potřeb cestujících ze spádových obcí do Prahy

Vzhledem k celkové náročnosti tohoto výzkumu jsem výzkum prováděl tím způsobem, že jsem se dotazoval místních obecních úřadů. Ve velké většině mi vyhověli starostové a starostky obcí, jež mají zkušenost s objednáváním veřejné dopravy ve své obci.

Otázky, které jsem těmto osobám kladl, zněly:

- A. „Jak jste spokojeni s četností linkových autobusových spojů ve Vaší obci směrem do Kladna?“
- B. „Jak jste spokojeni s četností linkových autobusových spojů ve Vaší obci směrem do Prahy?“
- C. „Jak jste spokojeni s dobou cestování do Kladna?“
- D. „Jak jste spokojeni s dobou cestování do Prahy?“
- E. „Přibližně kolik procent Vašich spoluobčanů dojíždí pravidelně do Kladna nebo do Prahy autobusem?“

Odpovědi byly ohodnoceny známkou jedna až pět. (1 – nejlepší; 5 – nejhorší)

Tabulka č. 8 - Vyjádření spokojenosti obcí s autobusovou dopravou⁵

	A	B	C	D	F
Hostouň	3	4	2	3	30%
Středokluky	2	2	1	1	10 - 15 %
Hřebeč	3	3	1	1	30%
Dolany	4	4	2	3	20%
Běloky	2	2	1	1	10 - 15 %
Malé Přítočno	3	3	1	1	minimum
Dobrovíz	2	2	1	1	10 - 15 %
Velké Přítočno	3	2	2	1	?
Makotřasy	1	1	1	1	10%
Buštěhrad	1	2	1	2	?
Kněževes	3	1	1	1	?

zdroj: vlastní

K této tabulce bych rád doplnil, že během dotazování na stanici Praha, Dejvická, jsem se dotazoval i lidí, kteří necestovali přímo do Kladna, ale do nějaké z výše vyjmenovaných obcí. Bohužel jich nebylo tolik, abych je mohl statisticky vyhodnotit. U těchto lidí jsem se ptal spíše na osobní pocity, zda jsou spokojeni s dobou cestování a s četností spojů. Jako jeden z příkladů uvedu cestující do obce Hřebeč, která cestovala z Prahy do Lidic, kde měla připravené auto, se kterým jela do zmiňované obce Hřebeč, neboť – dle jejích slov – jí jinak nejede autobus. Na druhou stranu jsem měl možnost vyzpovídat řadu lidí cestujících do obce Buštěhrad: Osm z deseti cestujících bylo spokojeno jak s četností, tak s dobou spojů.

⁵ Bohužel se mi do odevzdání práce nepodařilo získat vyjádření obcí Lidice a Číčovice. V políčkách se znaménkem „?“ si respondenti netroufali odhadnout.

3.6 Porovnání nabídky veřejné autobusové dopravy ze spádových obcí do Prahy

Pro vyjádření nabídky dopravy směrem k Praze a její kvality v jednotlivých obcích jsou určeny dvě následující tabulky, které vyjadřují

- četnost spojů,
- doby spojů,
- cenu spojů.

V konečném důsledku jsem se tedy zaměřil na tři parametry, tj. četnost, doba spojů a cena. Rozbor těchto parametrů pro jednotlivé obce je rovněž možno porovnat s dotazníkem v tabulce č. 8 vyjadřující názory starostů a starostek těchto obcí.

Při porovnání jsem se omezil na dobu mezi 5. a 9. hodinou ranní, tedy na dobu, kdy je hustota spojů přibližně největší. Toto omezení jsem určil za prvé proto, že se snažím porovnat uvedené parametry ve vztahu k pravidelně dojíždějícím cestujícím a zadruhé proto, že v případě uvažování všech spojů by byl tento úkol časově velmi náročný a rozsah práce by pak neodpovídal jejímu zadání.

Druhým zjednodušením je to, že jsem zohlednil pouze směr do Prahy, neboť předpokládám, že ranní dopravní kapacity jsou vždy nejvytíženější. V případě cestujících do Kladna by byl výpočet zcela analogický.

Jako cílové stanice v Praze jsou určeny stanice Praha, Dejvická a Praha, Zličín.

Veškeré spoje byly hledány v aplikaci IDOS.

Četnost spojů je sestavena z přímých spojů, tedy spojů bez přestupu a spojů nepřímých, tedy spojů s alespoň jedním přestupem. Pro lepší představu o dostupnosti veřejné dopravy ve směru do Prahy je součástí tabulky také sloupec, který ukazuje počet spojů v tomto směru (s přestupem i bez přestupu) na obyvatele. Zmíněný sloupec je tedy vypočítán jako

$$\text{počet spojů na 1 obyvatele} = \frac{\text{celkem spojů}}{\text{počet obyvatel}}$$

Tabulka č. 9 - četnost spojů v ranní špičce (5 – 9 hod) ze spádových obcí a jejich přepočítání na počet obyvatel

z obce	počet obyvatel	směr PRAHA, ZLIČÍN	směr PRAHA, DEJVICKÁ	celkem spojů	počet přímých spojů na obyvatele	celkový počet spojů na obyvatele
Makotřasy	379	8	14	22	0,033	0,058
Běloky	121	2	4	6	0,013	0,050
Lidice	473	13	9	22	0,010	0,047
Malé Přítočno	254	5	5	10	0,010	0,039
Dolany	220	3	4	7	0	0,032
Dobrovíz	477	7	2	9	0	0,019
Kněževes	611	0	10	10	0,003	0,016
Velké Přítočno	909	4	8	12	0,016	0,013
Buštěhrad	2295	8	22	30	0,044	0,013
Středokluky	921	1	10	11	0,058	0,012
Číčovice	290	0	3	3	0	0,010
Hostouň	1040	3	4	7	0,011	0,007
Hřebeč	1690	1	9	10	0	0,006

zdroj: vlastní

Z těchto údajů je třeba upozornit na extrémy:

- **Hřebeč**, ve které je nabízeno **10** spojů pro **1690** obyvatel,
- **Makotřasy**, ve kterých je nabízeno **22** spojů pro **370** obyvatel.

Tato tabulka v určitých případech potvrzuje, že v jistých obcích je nabídka spojů směrem do Prahy neuspokojivá. Mám zde na mysli například obec Hostouň, jejíž četnost spojů na jednoho obyvatele představuje druhé nejnižší číslo v tabulce. Rovněž v tabulce č. 8, ve sloupci vyjadřujícím spokojenost místního starosty s četností spojů, je ohodnocena jako podprůměrná (známkou 4 dle středoškolského známkování až 5). Podobně se lze vyjádřit i o obci Hřebeč, která dle reprezentanta místního obecního úřadu dostala známku 4.

Naopak obec Makotřasy, jejíž obecní úřad se v mém průzkumu vyjádřil k četnosti spojů známkou 1, má vzhledem k počtu obyvatel a při srovnání uvedených obcí nadstandardní autobusové služby.

Že má tabulka č. 9 charakter spíše informativní a nelze ji brát do důsledků však hovoří obec Dolany, která se nachází v jejím středu a přesto je její starosta nespokojen s četností spojů do Prahy.

Doby spojů jsou rovněž sestaveny z přímých i nepřímých spojů.

Tabulka č. 10 - Průměrné doby cestování

z obce	směr PRAHA, ZLIČÍN [min]	směr PRAHA, DEJVICKÁ [min]
Běloky	39,0	29,0
Buštěhrad	26,0	30,1
Číčovice	33,3	-
Dobrovíz	32,9	43,5
Dolany	48,7	38,8
Hostouň	43,7	43,0
Hřebeč	54,0	39,1
Kněžves	-	21,4
Lidice	24,0	28,3
Makotřasy	24,2	24,0
Malé Přítočno	42,4	46,8
Středokluky	42,0	26,3
Velké Přítočno	40,0	45,3

zdroj: vlastní

Zatímco četnosti spojů je výhodné porovnat s velikostí obce (vyjádřenou počtem obyvatel), jak tomu bylo v předchozí tabulce, průměrnou dobu spoje můžeme porovnat se vzdáleností do cílové stanice. Získaný ukazatel, tedy průměrnou rychlost spoje z obce do cílové stanice, nám ukáže, do jaké míry je vzdálenost závislá na době cestování. Následně je možno posoudit, jak velké rozdíly jsou mezi jednotlivými obcemi v rychlosti cestování do Prahy.

Vzdálenost trasy je vypočítána algoritmem, který užívá portál mapy.cz. Pro výpočet byla upřednostněna „nejrychlejší“ cesta oproti alternativní „nejkratší“.

V následujících tabulkách je vyjádřena vzdálenost z jednotlivých obcí do cílových stanic Praha, Dejvická a Praha, Zličín. Seřazení obcí je vzestupně podle rychlosti spojů.

Tabulka č. 11 - Průměrná cestovní rychlost z konkrétní obce do stanice Praha, Dejvická

z obce	směr Praha, Dejvická		
	vzdálenost [km]	průměrná doba cestování [min]	cestovní (průměrná) rychlost [km/h]
Hostouň	19	43	26,5
Dobrovíz	20	43,5	27,6
Malé Přítočno	23	46,8	29,5
Velké Přítočno	24	45,3	31,8
Běloky	16	29	33,1
Hřebeč	22	39,1	33,8
Středokluky	15	26,3	34,2
Kněžves	13	21,4	36,4
Dolany	24	38,8	37,1
Buštěhrad	20	30,1	39,9
Lidice	19	28,3	40,3
Makotřasy	17	24	42,5
Číčovice	17		-

zdroj: vlastní

Tabulka č. 12 - Průměrná cestovní rychlost z konkrétní obce do stanice Praha, Zličín

z obce	směr Praha, Zličín		
	vzdálenost [km]	průměrná doba cestování [min]	cestovní (průměrná) rychlost [km/h]
Hostouň	15	43,7	20,6
Středokluky	16	42	22,9
Hřebeč	22	54	24,4
Dolany	20	48,7	24,6
Běloky	17	39	26,2
Malé Přítočno	19	42,4	26,9
Dobrovíz	15	32,9	27,4
Velké Přítočno	20	40	30,0
Číčovice	18	33,3	32,4
Makotřasy	17	24,2	42,1
Buštěhrad	20	26	46,2
Lidice	19	24	47,5
Kněžves	13		-

zdroj: vlastní

Z uvedeného je zřejmé, že například obec Hostouň má nejpomalejší spojení jak do Prahy, Dejvic – při průměrné rychlosti cestování 26,5 km/h – tak i do Prahy, Zličína – při průměrné rychlosti cestování 20,6 km/h. Porovnáme-li nejrychlejší spoj do Prahy, Zličína, který je veden z obce Lidice (47,5 km/h) s nejpomalejším, který je veden z obce Hostouň (20,6 km/h), docházíme k závěru, že pro obyvatele obce Lidice je cestování přesně 2,3krát rychlejší, než pro obyvatele obce Hostouň.

V mnoha případech také dochází k tomu, že při cestování z menších obcí do Prahy, jsou cestující povinni platit jeden úsek dvakrát. Jinými slovy dochází například k tomu, že cestující z obce Hostouň je nucen zakoupit jízdu do Kladna (vzdaluje se od Prahy), aby mohl přestoupit na přímý spoj do Prahy. Tento efekt má za následek nejen prodloužení doby cestování, ale i dražší jízdné. Na tuto skutečnost poukazují i následující tabulky, vyjadřující ceny spojů.

Tabulka č. 13 - Porovnání ceny za kilometr pro obyvatele spádových obcí při cestě do Prahy, Dejvická

	Praha, Dejvická		
	vzdálenost [km]	cena [Kč]	cena/km
Velké Přítočno	24	57	2,4
Středokluky	15	33	2,2
Malé Přítočno	23	57	2,5
Makotřasy	17	34	2
Lidice	19	34	1,8
Kněževes	13	24	1,8
Hřebeč	22	48	2,2
Hostouň	19	43	2,3
Dolany	24	57	2,4
Dobrovíz	20	50	2,5
Číčovice	17	33	1,9
Buštěhrad	20	33	1,6
Bělky	16	30	1,9

zdroj: vlastní

Tabulka č. 14 - Porovnání ceny za kilometr pro obyvatele spádových obcí při cestě do Prahy, Zličín

	Praha, Zličín		
	vzdálenost [km]	cena [Kč]	cena/km
Kněževes	13	43	3,3
Běloky	17	47	2,8
Hostouň	15	41	2,7
Středokluky	16	42	2,6
Malé Přítočno	19	50	2,6
Velké Přítočno	20	47	2,4
Číčovice	18	44	2,4
Hřebeč	22	45	2,1
Dolany	20	43	2,1
Makotřasy	17	33	1,9
Dobrovíz	15	26	1,8
Buštěhrad	20	33	1,7
Lidice	19	33	1,7

zdroj: vlastní

4 Návrh na zlepšení autobusových služeb na linkách mezi Prahou a Kladnem

V současné době mají cestující mezi Prahou a Kladnem poměrně slušný nadstandard z hlediska četnosti spojů a nabídky autobusové dopravy. Pro obyvatele Kladna je tato skutečnost vyjádřena v příloze č. 5. Troufám si tvrdit, že podobnou četnost spojů mezi dvěma městy lze v České republice hledat jen těžko.

Na základě dotazování cestujících byla rovněž vyvrácena hypotéza, že cestující dávají přednost určitému dopravci. To napovídá tomu, že rozdílnost v poskytování služeb jednotlivých dopravců je minimální. Vzdálenost mezi Prahou a Kladnem je příliš malá na to, aby se vyplatila např. investice do audiovizuální techniky, či jiných zpestření během cesty, které by mohly nalákat zákazníka.

Ze zmiňovaného průzkumu vyšlo najevo, že pro cestující je prioritou doba cestování. Troufám si tvrdit, že tato skutečnost je ovlivněna výstavbou metra A Dejvická – Motol, kvůli níž se zejména tvoří v ulici Evropská kolony. V této ulici jsou situovány čtyři zastávky všech přímých dopravců (Divoká Šárka, Horoměřická, Dědina, Dejvická). Na základě toho bývají tyto spoje opožděny. Tuto domněnku mi rovněž potvrdila řada cestujících. Přehled zpoždění některých ranních spojů směrem do Prahy, Dejvická lze nalézt v příloze č. 5.

Z hlediska porovnání potřeb cestujících na přímých linkách a cestujících ze spádových obcí jsem se rozhodl, že se v návrhu zaměřím na zlepšení autobusových služeb v menších obcích, neboť v řadě z nich jsou tyto služby na základě průzkumu potřeb jednotlivých obcí nedostatečné. To vše s vědomím, že současná nepříznivá situace veřejných financí České republiky, nedovolí tuto situaci řešit zvýšením výdajů do veřejné dopravy. Naopak je mou snahou dokázat, že situaci některých obcí z hlediska dostupnosti a kvality dopravy, lze zlepšit bez finanční podpory státu.

4.1.1 Určení nových linek Kladno – Praha

Jak je vidět z dotazníku určeného reprezentantům spádových obcí (tab. č. 8), v řadě obcí je situace vyhovující (Makotřasy, Buštěhrad), v některých je naopak méně vyhovující (Hostouň, Dolany, Hřebeč). Tyto údaje lze rovněž porovnat s četností a dobou spojů, které jsem analyzoval. Z těchto informací lze vyvodit závěry, že v některých obcích:

- míra dostupnosti veřejné dopravy ve směru do Prahy neodpovídá velikosti obce,
- doba cestování není závislá na vzdálenosti obce od Prahy,

Snahou tohoto návrhu je určit nové linky tak, aby:

- dostupnost veřejné dopravy ve směru do Prahy odpovídala velikosti obce,
- doba cestování byla závislá na vzdálenosti obce od Prahy,

a to vše v souladu s dotazníkem určeným starostům a starostkám dotčených obcí.

Při návrhu jsem kladl důraz na to, aby všechny linky měly přibližně stejnou dobu spoje. Tato skutečnost by pak lépe sloužila při sestavě jízdního řádu a oběhu vozidel a zejména pro cestující mezi Kladnem a Prahou, neboť by každý spoj – bez rozdílu kudy jede – trval stejně dlouho.

Tabulka č. 15 - Přehled navrhovaných linek

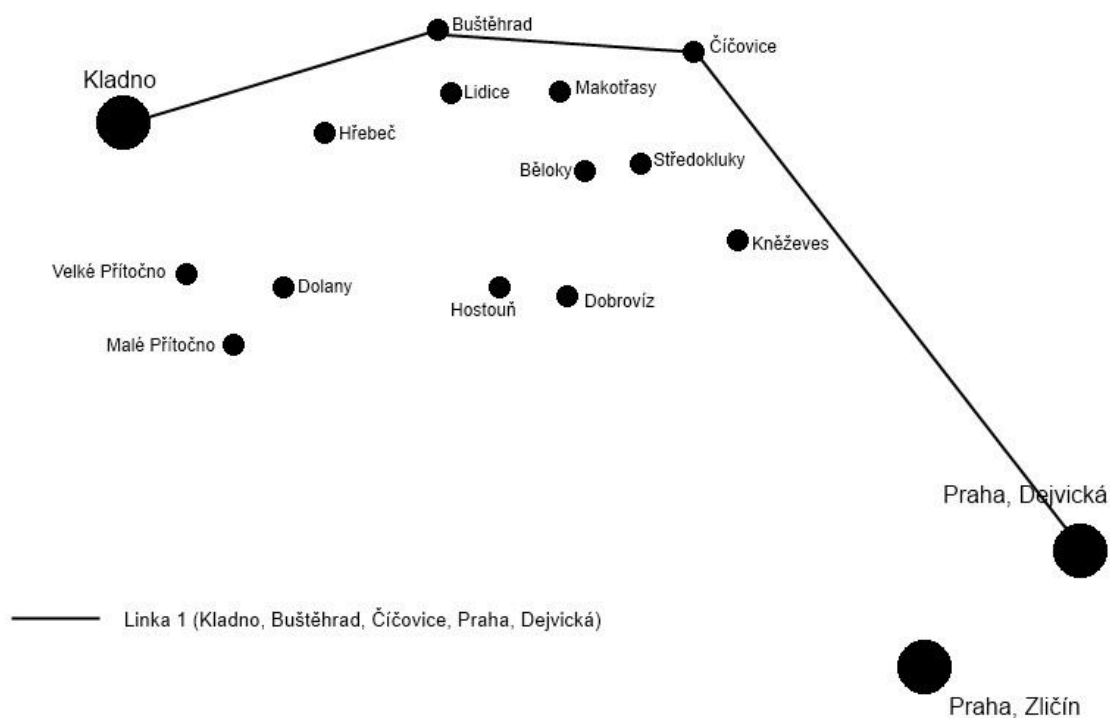
číslo linky	trasa	délka linky [km]
1	Kladno, Buštěhrad, Lidice, Makotřasy, Praha-Dejvická	30
2	Kladno, Buštěhrad, Číčovice, Praha-Dejvická	29
3	Kladno, Makotřasy, Středokluky, Praha-Dejvická	29
4 D	Kladno, Hřebeč, Hostouň, Praha-Dejvická	30
4 Z	Kladno, Hřebeč, Hostouň, Praha-Zličín	25
5	Kladno, Velké Přítočno, Malé Přítočno, Praha-Zličín	25

zdroj: vlastní

Je také potřeba čtenáře seznámit s tím, že tyto navrhované linky představují páteřní linky mezi Prahou a Kladnem a že žádná jiná linka mezi těmito městy by v mém návrhu souběžně neexistovala. Podrobnější rozbor této smělé myšlenky rozvádím v kapitole 4.3 Způsob přidělování linek dopravcům.

4.1.2 Linka 1

Obrázek č. 15 - Trasa navrhované linky 1



Tato linka je vedena přes obce Buštěhrad (2295 obyvatel) a Číčovice (290). Z Kladna je vedena po silnici 61/I, ze které následně sjede do města Buštěhrad a dále pokračuje po silnici 00715 do obce Číčovice, po níž vjede na rychlostní silnici R7 ve směru do Prahy. Délka této linky (se zastávkami do centra obcí) činí 30 km.

Předpokládanou průměrnou dobu spoje na této lince lze určit ze současně provozovaných dob spojů na jiných – podobných – trasách. Předpokládáme-li v obci Buštěhrad dvě a v obci Číčovice jednu zastávku, lze tomuto spoji přiřadit průměrnou cestovní rychlost linky 220056 (Kladno, Buštěhrad, Lidice, Makotřasy, Praha-Dejvická) 37 km/h, a to s rezervou jedné zastávky navíc. Tímto způsobem se dopočítáme k pravděpodobné době spoje této nové linky - 49 minut.

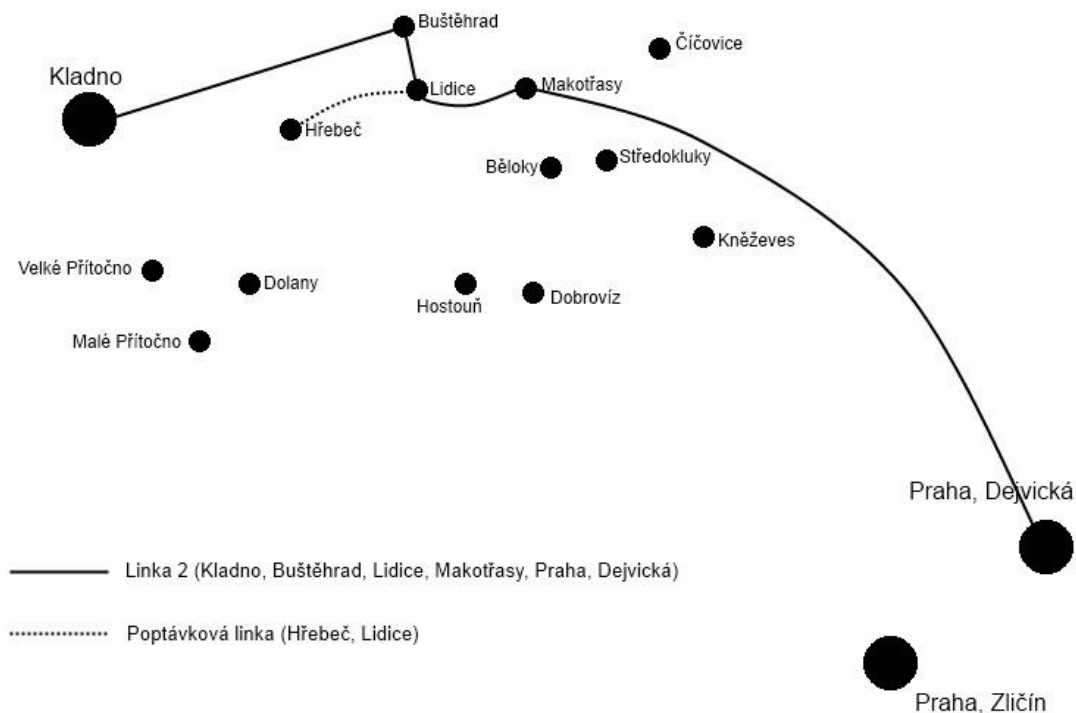
Tabulka č. 16 - Souhrn údajů o lince 1

trasa	délka linky [km]	cestovní rychlost [km/h]	doba spoje [min]
Kladno, Buštěhrad, Lidice, Makotřasy, Praha-Dejvická	30	37	48,6

zdroj: vlastní

4.1.3 Linka 2

Obrázek č. 16 - Trasa navrhované linky 2



Trasa této linky je vedena přes město Buštěhrad a obce Lidice (473) a Makotřasy (379). Pro obyvatele města Buštěhrad je tato linka alternativou pro linku č. 1. Zastávka ve městě Buštěhrad je i na této lince zvolena proto, že město Buštěhrad patří mezi největší spádové obce v pásmu mezi Prahou a Kladnem, a tedy musí být zajištěna a přiměřená nabídka veřejné dopravy. Trasa je vedena do obce Buštěhrad stejně jako trasa linky č. 1. Z obce Buštěhrad se však oproti lince č. 1 vrací na silnici č. 61/I, ze které zajišťuje zastávky v obcích Lidice a Makotřasy. Následně vjíždí na rychlostní silnici R7 ve směru do Prahy.

Mezi obcemi Lidice a Hřebeč je zřízena linka, která v době špičky ulehčuje obci Hřebeč na lince č. 4, neboť ta patří s 1690 obyvateli mezi druhou největší spádovou obec mezi Prahou a Kladnem. Mimo dopravní špičku by pak mohla být provozována na základě poptávkové dopravy.

Přibližnou dobu spoje a cestovní rychlost pak lze vypočítat stejným způsobem jako u linky č. 1, tedy pomocí doby spoje a cestovní rychlosti linky 220056.

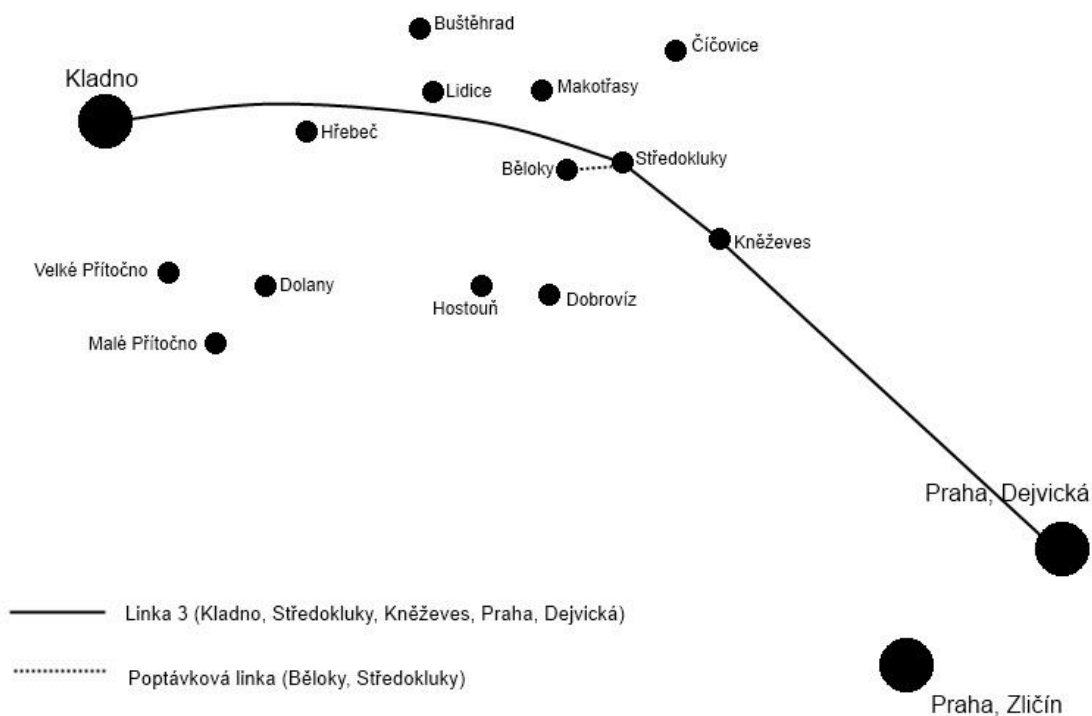
Tabulka č. 17 - Souhrn údajů o lince 2

trasa	délka linky [km]	cestovní rychlost [km/h]	doba spoje [min]
Kladno, Buštěhrad, Číčovice, Praha-Dejvická	29	37	47,0

zdroj: vlastní

4.1.4 Linka 3

Obrázek č. 17 - Trasa navrhované linky 3



Trasa linky směřuje z Kladna po silnici 61/I na rychlostní silnici R7, ze které sjeďe na výjezdu č. 5 do obce Středokluky, odkud dále pokračuje po silnici 2405 souběžné s R7 do obce Kněževes. Z obce Kněževes najede opět na sjezdu č. 3 na rychlostní silnici R7, odkud směřuje do cílové stanice Praha, Dejvická.

Z obce Středokluky je do obce Bělky (121 obyvatel) zavedena poptávková nízkokapacitní doprava, která umožňuje obyvatelům této obce použít páteřní linku č. 3 mezi Prahou a Kladnem.

Tabulka č. 18 - Souhrn údajů o lince 3

trasa	délka linky [km]	cestovní rychlost [km/h]	doba spoje [min]
Kladno, Makotřasy, Středokluky, Praha-Dejvická	29	37	47,0

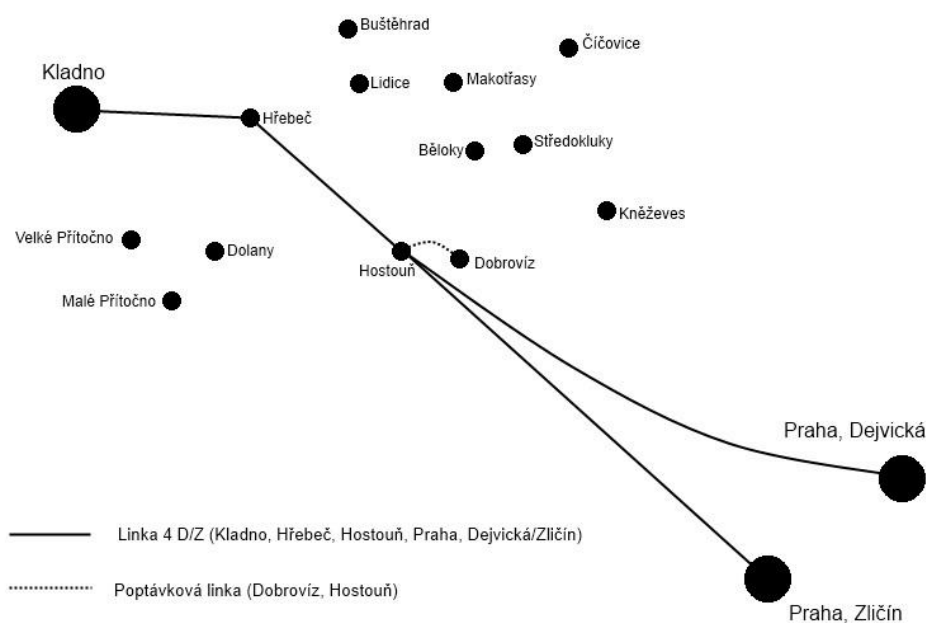
zdroj: vlastní

4.1.5 Linka 4Z a 4D

Linky 4Z a 4D se liší cílovou stanicí:

- 4Z – Praha, Zličín
- 4D – Praha, Dejvická

Obrázek č. 18 - Trasa navrhovaných linek 4Z a 4D



Obě linky

obsluhují obce Hřebeč (1690) a Hostouň (1040). Z Hřebče do Hostouň je linka trasována po silnici 0066. V obci Hostouň je pak umožněn přestup na poptávkovou dopravu ve směru Dobrovíz. Z obce Hostouň pak linka dále pokračuje na nájezd č. 7 na rychlostní silnici R6 Praha – Nové Strašecí. Linka 4Z pak sjíždí na Pražský okruh v jižním směru do konečné stanice Praha, Zličín a linka 4D severním směrem. Linka 4D sjíždí z Pražského okruhu na sjezdu č. 28, ze kterého pokračuje po místní komunikaci Evropská do konečné stanice Praha, Dejvická.

Výhledově by pak mohla být využita železniční trať č. 121 (Jeneč - Hostouň - Dobrovíz - Tuchoměřice - Podlešín), na které je v současné době provozována pouze nákladní a manipulační doprava. Po případném odkupu této trati místními obcemi, by mohla tato trať sloužit dalším obcím, zejména obcím Středokluky, Tuchoměřice a Dobrovíz, pro umožnění přímého napojení na autobusové linky 4Z a 4D v obci Hostouň nebo - v dlouhodobějším horizontu - na připravovanou rychlodráhu Kladno – Praha.

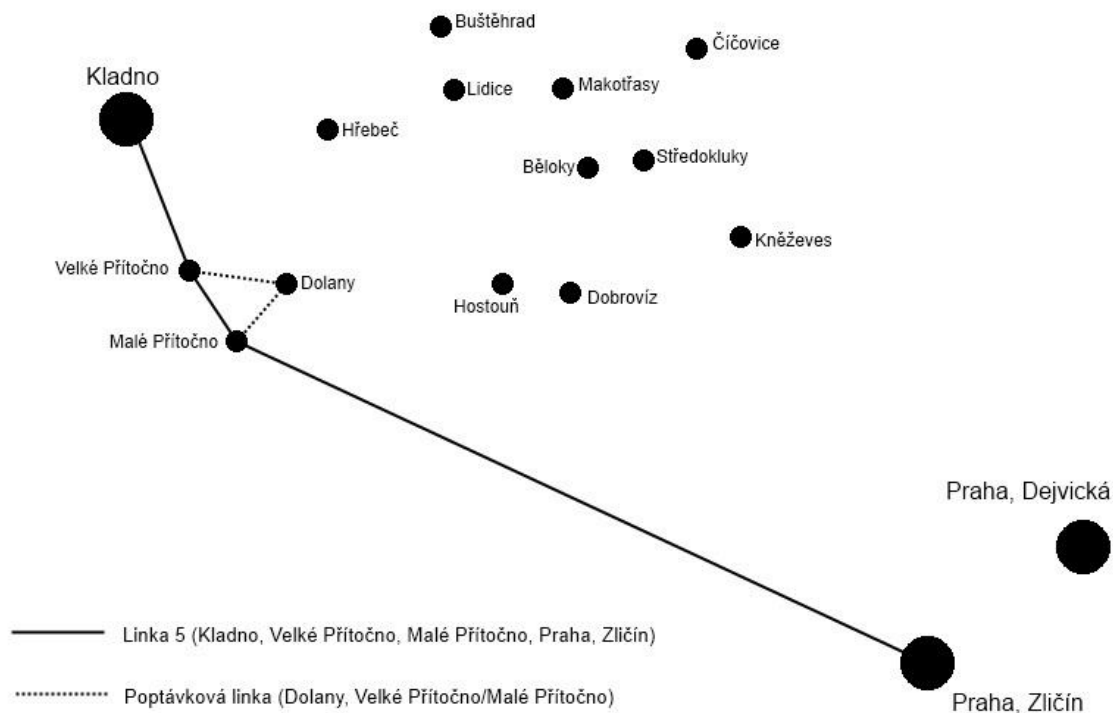
Tabulka č. 19 - Souhrn údajů o linkách 4D a 4Z

linka	trasa	délka linky [km]	cestovní rychlost [km/h]	doba spoje [min]
4D	Kladno, Hřebeč, Hostouň, Praha-Dejvická	30	37	48,6
4Z	Kladno, Hřebeč, Hostouň, Praha-Zličín	25	37	40,5

zdroj: vlastní

4.1.6 Linka 5

Obrázek č. 19 - Trasa navrhované linky 5



Poslední z navrhovaných linek je vedena přes obce Malé Přítočno (254 obyvatel) a Velké Přítočno (909 obyvatel). Z těchto obcí je rovněž umožněn přestup na nízkokapacitní spoj do obce Dolany (220 obyvatel).

Trasa této linky je vedena po silnici 61/I směrem na rychlostní silnici R6 Nové Strašecí - Praha, na kterou se napojuje na vjezdu č. 12.

Tabulka č. 20 - Souhrn údajů o lince 5

Trasa	délka linky [km]	cestovní rychlost [km/h]	doba spoje [min]
Kladno, Velké Přítočno, Malé Přítočno, Praha-Zličín	25	37	40,5

zdroj: vlastní

4.2 Srovnání navrhovaného stavu se stavem současným

V současné době je z Kladna do Prahy ve špičce (5:00 - 9:00) provozováno 20 přímých spojů bez zastávky mezi Kladnem a Prahou. Průměrná cestovní rychlost těchto spojů je 42 km/h. Průměrná doba spoje je 41 minut.

V ranní špičce je z Kladna do Prahy provozováno deset spojů, které mají zastávku mimo Prahu nebo Kladno. Průměrná cestovní rychlost těchto spojů je 36 km/h a průměrná doba spoje je 52 minut. Celkem je v tuto dobu z Kladna do Prahy vypravěno 30 autobusových spojů, tzn. 7,5 spojů za hodinu. Aby byl zachován současný počet spojů z Kladna do Prahy, bylo by potřeba tyto navrhované linky vypravovat ve zhruba osmiminutovém intervalu.

4.2.1 Zohlednění četnosti nabízených spojů na velikosti obce

Pro zjednodušení celé situace jsem se zaměřil pouze na porovnání přímých spojů mezi Prahou a Kladnem a zároveň jsem nerozlišoval cílové stanice uvnitř Prahy (Praha, Dejvická nebo Praha, Zličín).

Tabulka č. 21 - Porovnání původního počtu spojů s navrhovaným počtem přímých spojů

název obce	počet obyvatel	PŮVODNÍ počet přímých spojů	NAVRHOVANÝ počet přímých spojů	PŮVODNÍ počet přímých spojů na 1 obyvatele	NAVRHOVANÝ počet přímých spojů na 1 obyvatele	změna
Běloky	121	4	4	0,033	0,0331	0%
Buštěhrad	2295	29	16	0,0126	0,0070	-45%
Číčovice	290	3	4	0,0103	0,0138	33%
Dobrovíz	477	5	4	0,0105	0,0084	-20%
Dolany	220	0	4	0,0000	0,0182	100%
Hostouň	1040	0	8	0,0000	0,0077	100%
Hřebeč	1690	5	8	0,0030	0,0047	60%
Kněževs	611	10	4	0,0164	0,0065	-60%
Lidice	473	21	12	0,0444	0,0254	-43%
Makotřasy	379	22	4	0,0580	0,0106	-82%
Malé Přítočno	254	0	4	0,0000	0,0157	100%
Středokluky	921	10	4	0,0109	0,0043	-60%
Velké Přítočno	909	0	4	0,0000	0,0044	100%

zdroj: vlastní

Jak je vidět z tabulky č. 21, v řadě obcí došlo k poklesu nabídky spojů. K nejvýznamnějšímu poklesu došlo v obci Makotřasy (379 obyvatel), kde bylo zredukováno 82 % přímých spojů. Řešení tohoto neblahého jevu by bylo možno nalézt ve stanovení linky, jež by spojovala obec Makotřasy s obcí Hostouň (přes obec Běloky) tak, aby byl obyvatelům Makotřas umožněn přestup na linku 4D/4Z Kladno-Hřebeč-Hostouň-Praha. Tím by se vytvořil další spoj. Mimo dopravní špičku by se i tento spoj mohl řadit mezi poptávkovou dopravu. Tímto způsobem by se mohla vytvořit síť nízkokapacitních spojů, které by „napájely“ navrhované linky 1-5 z obcí, kde by byla redukce nejvýraznější. Další výhodou této „sítě“ by bylo zlepšení mobility mezi obcemi.

Na druhou stranu je ve zmiňované obci Makotřasy v poměru k počtu obyvatel navrženo více spojů (0,106 přímých spojů na obyvatele) než v obci Hostouň (0,0077 přímých spojů na obyvatele). V současné době z Hostouně nevede žádný přímý spoj a řada cestujících musí při cestě do Prahy přestupovat v Kladně, čímž se tento spoj stává nekonkurenceschopným vůči individuální automobilové dopravě. Navržením přímého spoje bez nutnosti přestupu v Kladně by se tento neblahý efekt napravil.

Je třeba zdůraznit, že tato tabulka má charakter pouze reprezentativní. Pro zjištění skutečné alternativy současného stavu by bylo zapotřebí zmapovat a vyhodnotit jednak reálnou poptávku po přepravě z daných obcí (tedy dopravní průzkum) a dále porovnání všech spojů, tedy spojů přímých (bez přestupu), ale i spojů nepřímých (s alespoň jedním přestupem). Bylo by tedy nutné „vytvořit celou síť“ spojů mezi Prahou a Kladnem, a tímto by se tato úloha stala mnohem náročnější.

4.2.2 Změna jízdních dob

V následující tabulce jsou porovnány současné a navrhované doby spojů z jednotlivých obcí do stanic Praha, Dejvická a Praha, Zličín. Je patrné, že z většiny obcí je doba spoje zkrácena. Naopak z obcí Buštěhrad, Dobrovíz, Lidice a Makotřasy jsou navrhované doby spojů delší. Důvodem může být velká rezerva při určování cestovní rychlosti. Tato rezerva vznikla tím, že jsem jako referenční cestovní rychlost určil cestovní rychlost spoje, který má pět zastávek v Kladně a tři v Praze. Tím se cestovní rychlost v průměru sníží, avšak cestování mezi obcemi by mělo být ve skutečnosti rychlejší. Naopak původní doby spojů jsou průměrné doby spojů z jízdního řádu – tedy skutečné cestovní rychlosti mezi obcemi a Prahou.

Tabulka č. 22 - Porovnání původních dob spojů s navrhovanými dobami spojů

název obce	vzdálenost (km)		současné doby spojů		navrhované doby spojů		změna	
	Praha, Dejvická	Praha, Zličín	Praha, Dejvická	Praha, Zličín	Praha, Dejvická	Praha, Zličín	Praha, Dejvická	Praha, Zličín
Běloky	16		39,0	29,0	25,9	0,0	-13,1	
Buštěhrad	21		26,0	30,1	32,3	0,0	+6,3	
Číčovice	18		33,3		29,2	0,0	-4,1	
Dobrovíz	21		32,9	43,5	34,1	0,0	+1,2	
Dolany	25		48,7	38,8	40,5	0,0	-8,2	
Hostouň	19	15	43,7	43,0	30,8	24,3	-12,9	-18,7
Hřebeč	23	19	54,0	39,1	37,3	30,8	-16,7	-8,3
Kněžves	13			21,4	21,1	0,0		
Lidice	20		24,0	28,3	30,8	0,0	+6,8	
Makotřasy	17		24,2	24,0	26,2	0,0	+2,0	
Malé Přítočno		19	42,4	46,8	0,0	30,8		-16,0
Středokluky	15		42,0	26,3	24,3	0,0	-17,7	
Velké Přítočno		20	40,0	45,3	0,0	32,4		-12,9

zdroj: vlastní

Na druhou stranu lze z tabulky vyčíst, že pro obyvatele obce Hostouň (1040 obyvatel) se doba spoje zkrátí téměř o 13 minut a z obce Hřebeč (1690 obyvatel) dokonce o přibližně 16 minut.

Jak jsem již zmiňoval, i přes zmíněné pozitivní jevy lze tomuto návrhu vytknout jedno negativum – prodloužení doby spojů z Kladna do Prahy, Dejvické, tedy prodloužení doby cestování přímo pro cestující z Kladna. V současné době je průměrná doba spojů mezi zastávkou Praha, Dejvická a Kladno, Autobusová stanice 41 minut. Návrh počítá se zvýšením této doby na 48 minut. Tento problém lze dle mého názoru vyřešit dvěma způsoby – jedním krátkodobým a jedním dlouhodobým.

Krátkodobé řešení spočívá v preferenci veřejné linkové dopravy. Na dvouproude místní komunikaci Evropská třída v Praze, po které vedou navrhované trasy linek č. 1, 2, 3, 4D, vznikají v ranních špičkách velmi často kongesce a z toho vyplývající zpoždění. Základní přehled výše zpoždění spojů ve všední den v ranních hodinách lze spatřit v příloze č. 5. Tuto skutečnost by mohlo kompenzovat umožnění linkových autobusů užit vyhrazené jízdního pruhu.

Druhým – dlouhodobějším – řešením je pak nabídnutí alternativy pro přímé cestování Kladno - Praha v podobě moderní příměstské rychlodráhy. Na přípravě tohoto záměru se v současné době pracuje, avšak skutečná výstavba se stále odkládá, neboť na ni dle uvedeného zdroje [18] nemá Správce železniční dopravní cesty (SŽDC), jakožto objednatel stavby, finanční prostředky. Hlavním cílem projektu je nabídnout cestujícím rychlou, kvalitní a spolehlivou příměstskou železniční dopravu přímo do centra Prahy, která bude vhodnou alternativou k převládajícímu způsobu cestování osobními automobily a autobusy. Projekt tak může přispět ke snížení negativních vlivů automobilové dopravy vyjádřených častými kongescemi a škodlivými emisemi především na území Prahy 6 (např. na Evropské třídě) a především k vytvoření trvale udržitelné dopravy.

4.3 Způsob přidělování linek dopravcům

Základním předpokladem tohoto návrhu je, že by každý dopravce provozující linkovou dopravu mezi Kladnem a Prahou jezdil v rámci některé z těchto linek.

Připouštím, že aby mohl fungovat tento systém, musela by být provedena změna legislativy. Můj návrh počítá s tím, že by kraj měl pravomoc stanovit podmínky, které by dopravce musel splnit. Zcela základní pravomoc, kterou navržený systém předpokládá, je možnost dopravních úřadů při schvalování licence pro autobusovou linkovou dopravu měnit nejen časové polohy návrhu linkového jízdního řádu, ale rovněž navrhovanou trasu. K realizaci tohoto návrhu by bylo nutné učinit více kroků:

Dopravní úřad (DÚ) by po konzultaci s obcemi a příslušnými odborníky Středočeského kraje a v souladu s Plánem dopravní obslužnosti území Středočeského kraje stanovil linky. Pouze na těchto linkách by bylo možno provozovat linkovou autobusovou dopravu mezi Kladnem a Prahou.

Následně by DÚ stanovil lhůtu, během které by se jednotliví dopravci mohli ucházet o „nabízené“ linky, neboť některé linky jsou z pohledu dopravce atraktivnější. V takovéto „soutěži naruby“ by jednotliví dopravci „soutěžili“ nabídnutí výše ceny jízdného a kvalitativních kritérií. Z tohoto hlediska by bylo možno nabídky dopravců porovnat. Někteří by nabízeli novější vozidla, avšak vyšší cenu jízdného, jiní vozidla starší a nižší cenu jízdného.

Po uplynutí a uzavření této „soutěže naruby“ by mohly zbýt linky, do kterých by se nikdo nepřihlásil, nebo by jejich „vysoutěžená“ cena jízdného byla příliš vysoká. Na takovéto linky by pak probíhalo standardní výběrové řízení.

Základním smyslem celého projektu by pak byl předpoklad, že v celkovém souhrnu spojů všech navrhovaných linek by bylo dotováno pouze malé množství spojů, a že řada – v současné době - dotovaných spojů by byla nahrazena novými nedotovanými spoji. Tento předpoklad vyvozují z výše přepravního potenciálu mezi městy Prahou a Kladnem, který je rovněž patrný z přílohy č. 5, kde lze nalézt i výši obsazenosti spojů.

4.3.1 Standardní nabídkové řízení zbylých linek

Nejdříve je třeba se podrobněji zaměřit na to, zdali by bylo výhodnější **soutěžit cenu dopravního výkonu na km** (neboli celé náklady včetně přiměřeného zisku), **nebo doplatek na km**, tj. cenu dopravního výkonu po odečtení tržeb (výše doplatku je výše dotace). U této druhé varianty, tedy při soutěži o výši doplatku na km (dotace), se odpovědnost za vybrané tržby přenáší na dopravce. Tato situace však může přinášet řadu problémů.

První problém je ten, že dopravce má při provozování dopravy v rámci dopravní obslužnosti jen velmi omezené možnosti ovlivnit tržby. Tržby jsou dány především trasou a počtem zastávek, o čemž ovšem nerozhoduje dopravce, ale objednatel. Dopravce má pak prostor jen k vytvoření např. různých doprovodných služeb (poskytování bezdrátové sítě wi-fi v autobusech, toalety, klimatizace, audiovizuální zábavy aj.), které mohou být finančně náročné a jejich návratnost je nejistá.

Druhým a možná závažnějším problémem je pak zvýhodnění některých dopravců, kteří na soutěžených linkách v minulosti jezdili (či na alespoň velmi podobných), a mají tak reálnou představu o výši tržeb. Tito dopravci pak mohou nabídnout (či přesněji požádat o) takovou výši doplatku, jež by umožnila ekonomicky rentabilní provoz. Jinými slovy – znají nejnížší možnou výši doplatku, pod kterou by již provoz rentabilní nebyl.

Je známo, že tržby současných dopravců jsou obchodním tajemstvím a nelze je nikomu sdělovat. Pan Ing. Macho, referent pro IDS Středočeského kraje, mi k tomuto problému podal následující informace: „Poskytování celých smluv s dopravci není možné, protože obsahují obchodní tajemství (zejména se jedná o hodnoty celkových nákladů, nákladových položek a tržeb). Jediné co Vám takto mohu s ohledem na náklady dopravců sdělit, je průměrná hodnota ceny dopravního výkonu (CDV) ve Středočeském kraji, která je 30,50 Kč/km. CDV obsahuje veškeré uznatelné náklady včetně přiměřeného zisku.“

Na druhou stranu by dle mého soudu měla být známa výše dotace na určitou linku, neboť by měla být poskytnuta na základě **Zákona o svobodném přístupu k informacím 106/1999 Sb.**, kde se v § 9 Ochrana obchodního tajemství praví, cituji:

„(1) Pokud je požadovaná informace označena za obchodní tajemství, povinný subjekt ji neposkytne.“

(2) Při poskytování informace, která se týká používání prostředků státního rozpočtu, rozpočtu územního celku nebo fondu zřízeného zákonem anebo nakládání s majetkem těchto subjektů, se nepovažuje poskytnutí informace o rozsahu a příjemci těchto prostředků za porušení obchodního tajemství.“

Vrátíme-li se ke způsobu přidělování navrhovaných linek dopravcům, pak lze říci, že za současných podmínek je pravděpodobně přínosnější a spravedlivější soutěžit **cenu dopravního výkonu na km**, tedy celé náklady včetně přiměřeného zisku. Avšak ideálním stavem by dle mého soudu bylo poskytnout soutěžícím ve výběrovém řízení informace o příjmech a dotacích současných dopravců na soutěžených linkách. Zájemci (soutěžící) by pak dle vlastních výpočtů a prognózy podali nejnižší dotaci (**doplatek na kilometr**), za kterou by byli ochotni jezdit. Tímto způsobem by se vytvořil větší tlak na cenu a zároveň by soutěžící měli podklady pro vytvoření reálné nabídky.

Dalším předpokladem by také mohla být integrace linek do **Středočeské integrované dopravy** a tedy nabídnutí a zajištění určitých standardů kvality:

- dosažení srovnatelného standardu kvality v přepravní nabídce,
- stanovení jednotného tarifu, který významně podporuje pravidelné zákazníky,
- dosažení vyšší míry produktivity a rentability celého systému veřejné osobní dopravy v přímých provozních nákladech.

Závěr

Hlavním cílem práce bylo podat návrh, jak zlepšit a zatraktivnit služby autobusových linek mezi Kladnem a Prahou, a to nejen pro obyvatele měst Kladna a Prahy, ale především pro obyvatele spádových obcí, které jsou situovány mezi těmito městy.

Vzhledem k tomu, že na přímých linkách mezi Prahou a Kladnem je zajištěna vysoká četnost spojů a obyvatelé Kladna těží z výhod konkurenčního prostředí, zaměřil jsem se v návrhu na spádové obce mezi Prahou a Kladnem.

Mé výpočty relativní dostupnosti autobusové dopravy v těchto obcích byly podpořeny dotazníkem, do kterého jsem získal vyjádření starostů a starostek, tedy lidí, jež mají zkušenost s objednáváním dopravy ve svých obcích. Tento dotazník byl zaměřen na spokojenost obcí s četností a dobou autobusových spojů do Kladna a do Prahy.

Hlavní parametry, na které jsem se v práci zaměřil, jsou tedy doby a četnosti spojů. Tyto parametry jsem vyhledal pro každou možnou cestu z každé spádové obce do Prahy, a to v době dopravní špičky, kterou jsem zvolil mezi pátou a devátou hodinou ranní. Výsledné údaje jsem pak porovnal mezi sebou a s počtem obyvatel příslušné obce, a označil extrémní hodnoty – tedy místa, kde je dopravní nabídka buď nedostatečná nebo přebytečná (z hlediska četnosti spojů), či kvalitní nebo nekvalitní (z hlediska doby spojů).

V návrhu jsem se tedy tyto nedostatky pokusil napravit formou zavedení nových linek. Celkem jsem navrhl pět linek, které by kromě Prahy a Kladna zajišťovaly spojení i s menšími spádovými obcemi. Smyslem těchto navrhovaných spojů by bylo nahradit řadu současných dotovaných spojů a tím by mohlo dojít ke snížení státních výdajů na veřejnou dopravu. K tomu by bylo nutno silně omezit současně provozované přímé linky a využít přepravního potenciálu mezi Prahou a Kladnem i do menších obcí. Podotýkám, že tento návrh je spíše vizí, avšak dle mého soudu s logickými a reálnými kořeny.

Faktem zůstává, že při jakémkoliv zásahu do tržního mechanismu v zájmu „nápravy jeho selhání“ je vždy jedna skupina obyvatel zvýhodněna oproti druhé skupině obyvatel tak, aby se obě skupiny měly – teoreticky - „stejně dobře“. V mém návrhu je znevýhodněná skupina reprezentována občany Kladna, kterým by se prodloužila doba cestování do Prahy. Tuto nevýhodu bych však kompenzoval návrhem vytvořit vyhrazený jízdní pruh na Evropské třídě v Praze pro hromadnou přepravu osob, neboť zde často bývají kongesce, které prodlužují dobu cestování.

POUŽITÁ LITERATURA

- [1] SMITH, Adam. *Pojednání o podstatě a původu bohatství národů*. Nové přeprac. vyd. opatřené margináliemi. Praha: Liberální institut, 2001, 986 s. ISBN 80-863-8915-4.
- [2] SAMUELSON, Paul Anthony a William D. NORDHAUS. *Ekonomie: 18. vydání*. Vyd. 1. Praha: NS Svoboda, 2007, 775 s. ISBN 978-80-205-0590-3.
- [3] PELTRÁM, Antonín. *Mikroekonomie a doprava*. Vyd. 1. Pardubice: Univerzita Pardubice, 1999, 88 s. ISBN 80-719-4181-6.
- [4] HOLMAN, Robert. *Ekonomie*. Vyd. 4. Praha: C. H. Beck, 2005, 709 s. ISBN 80-717-9891-6.
- [5] MACÁKOVÁ, Libuše. *Mikroekonomie: základní kurs*. Vyd. 11. Slaný: Melandrium, 2010, 275 s. ISBN 978-80-86175-70-6.
- [6] SOJKA, Milan a Bronislav KONEČNÝ. *Malá encyklopedie moderní ekonomie: základní kurs*. Vyd. 6. Praha: Libri, 2006, 279 s. ISBN 978-807-2773-282.
- [7] ŠALOVSÁKÁ, Božena. *Makroekonomie a mikroekonomie*. Praha: Česká technika – nakladatelství ČVUT, 2009. 201 s. ISBN 978-80-01-04373-8.
- [8] RYBA, Jaroslav a Bronislav KONEČNÝ. *K historii silniční dopravy na území České republiky*. Vyd. 1. Pardubice: Institut Jana Pernera, 2004, 182 s. ISBN 80-865-3014-0.
- [9] Česko. Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě. In: *Sbírka zákonů*. 1. 8. 1994. Ve znění pozdějších předpisů. Dostupné z <http://www.mdcr.cz>
- [10] *Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70* [online]. c2007 [cit. 2012-09-30]. Dostupné z <http://eur-lex.europa.eu>
- [11] DRDLA, Pavel. *Změna legislativního rámce veřejných služeb pro přepravu cestujících*. *Perner's Contacts* [online]. [cit. 2012-11-09]. ISBN 1801-674X. Dostupné z http://pernerscontacts.upce.cz/13_2009/drdla2.pdf

- [12] Česko. Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů. In: *Sbírka zákonů*. 1. 7. 2010. Ve znění pozdějších předpisů. Dostupné z www.portal.gov.cz
- [13] KLEPRLÍK, Jaroslav. *Silniční doprava*. Vyd. 1. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2011, 158 s. ISBN 978-80-7395-451-2.
- [14] Česko. Vyhláška č. 296/2010, o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace. In: *Sbírka zákonů*. 20.10.2010. Dostupné z: www.portal.gov.cz
- [15] Pokračování na Kladno. *Modernizace trati Kladno-Praha: S připojením na Letiště Ruzyně* [online]. [cit. 2012-11-10]. Dostupné z: <http://www.praha-kladno.cz/>
- [16] HUDEC, Zdeněk. *Atlas drah České republiky 2006-2007*. Vyd. 1. Praha: Dopravní vydavatelství Malkus, 2006, 200 s. ISBN 80-870-4700-1.
- [17] Všeobecné informace o Středočeské integrované dopravě. *Středočeský kraj* [online]. 2008 [cit. 2012-11-11]. Dostupné z: <http://www.kr-stredocesky.cz/portal/odbory/doprava/stredoceska-integrovana-doprava/>
- [18] Rychlodráha z Kladna na pražský Veleslavín se začne stavět do dvou let. *IDNES* [online]. 2011 [cit. 2012-11-11]. Dostupné z: www.idnes.cz
- [19] Česko. Zákon č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím. In: *Sbírka zákonů*. 1. 1. 2000. Ve znění pozdějších předpisů. Dostupné z www.portal.gov.cz

SEZNAM TABULEK

Tabulka č. 1 - Spádové obce a počet jejich obyvatel.....	23
Tabulka č. 2 - Přehled linek zařazených do IDS SID	25
Tabulka č. 3 - Přehled tras linek mezi Kladnem a Prahou v rámci dopravní obslužnosti kraje	31
Tabulka č. 4 - Přehled tras linek mezi Kladnem a Prahou nad rámec dopravní obslužnosti kraje	33
Tabulka č. 5 - Přehled tras linek mezi Kladnem a Prahou mimo dopravní obslužnosti kraje	33
Tabulka č. 6 - Odjezdy spojů z obce Hřebeč do Prahy.....	35
Tabulka č. 7 - odjezdy spojů z obce Hřebeč do Kladna	35
Tabulka č. 8 - Vyjádření spokojenosti obcí s autobusovou dopravou	40
Tabulka č. 9 - četnost spojů v ranní špičce (5 – 9 hod) ze spádových obcí a jejich přepočet na počet obyvatel.....	42
Tabulka č. 10 - Průměrné doby cestování	43
Tabulka č. 11 - Průměrná cestovní rychlost z konkrétní obce do stanice Praha, Dejvická. 44	
Tabulka č. 12 - Průměrná cestovní rychlost z konkrétní obce do stanice Praha, Dejvická. 44	
Tabulka č. 13 - Porovnání ceny za kilometr pro obyvatele spádových obcí při cestě do Prahy, Dejvická	45
Tabulka č. 14 - Porovnání ceny za kilometr pro obyvatele spádových obcí při cestě do Prahy, Zličín	46
Tabulka č. 15 - Přehled navrhovaných linek	48
Tabulka č. 16 - Souhrn údajů o lince 1	49
Tabulka č. 17 - Souhrn údajů o lince 2.....	51
Tabulka č. 18 - Souhrn údajů o lince 3.....	52
Tabulka č. 19 - Souhrn údajů o linkách 4D a 4Z.....	53
Tabulka č. 20 - Souhrn údajů o lince 5.....	54
Tabulka č. 21 - Porovnání původního počtu spojů s navrhovaným počtem přímých spojů 55	
Tabulka č. 22 - Porovnání původních dob spojů s navrhovanými dobami spojů.....	57

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek č. 1 - Grafické znázornění tržní rovnováhy.....	5
Obrázek č. 2 - Mapa dopravní infrastruktury mezi Prahou a Kladnem.....	22
Obrázek č. 3 - Autobus linky 220022 ČSAD MHD Kladno na stanici Praha, Dejvická	27
Obrázek č. 4 - Autobus společnosti Exprescar Kladno (Kateřina Kulhánková)	28
Obrázek č. 5 - Autobus společnosti POHL Kladno	29
Obrázek č. 6 - Autobus společnosti Autodoprava Lamer.....	30
Obrázek č. 7 - Autobus společnosti Jiří Zíka.....	30
Obrázek č. 8 - Schéma trasy linky 220022 společnosti ČSAD MHD Kladno	32
Obrázek č. 9- Schéma trasy linky 220024 společnosti ČSAD MHD Kladno	31
Obrázek č. 10 - Schéma trasy linky 220025 společnosti ČSAD MHD Kladno	32
Obrázek č. 11 - Schéma trasy linky 220097 společnosti Exprescar Kladno	34
Obrázek č. 12 - Vědomí o možnosti výběru dopravců	37
Obrázek č. 13 - Preference dopravců.....	38
Obrázek č. 14 - Porovnání důležitosti některých faktorů během cesty autobusem.....	39
Obrázek č. 15 - Trasa navrhované linky 1	49
Obrázek č. 16 - Trasa navrhované linky 2.....	50
Obrázek č. 17 - Trasa navrhované linky 3	51
Obrázek č. 18 - Trasa navrhovaných linek 4Z a 4D	52
Obrázek č. 19 - Trasa navrhované linky 5	54

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha č. 1 - Výkaz skutečných nákladů a výnosů

Příloha č. 2 - Výchozí finanční model

Příloha č. 3 - Výchozí model provozních aktiv

Příloha č. 4 - Výkaz provozních aktiv

Příloha č. 5 - Přehled přímých spojů Kladno - Praha (5:00-9:00)

Příloha č. 1 Výkaz skutečných nákladů a výnosů

Výkaz nákladů a výnosů		řádek	hodnoty	
			tis. Kč	Kč/km
Skutečné náklady	Pohonné hmoty a oleje	1		
	Přímý materiál a energie	2		
	Opravy a údržba vozidel	3		
	Odpisy dlouhodobého majetku	4		
	Pronájem a leasing vozidel	5		
	Mzdové náklady	6		
	Sociální a zdravotní pojištění	7		
	Cestovné	8		
	Úhrada za použití infrastruktury	9		
	Silniční daň	10		
	Elektronické mýto	11		
	Pojištění (zákonné, havarijní)	12		
	Ostatní přímé náklady	13		
	Ostatní služby	14		
	Provozní režie	15		
	Správní režie	16		
Skutečné náklady celkem (řádek 1 až 16)		17		
Skutečné výnosy	Tržby z jízdného	18		
	Ostatní tržby z přepravy	19		
	Ostatní výnosy	20		
Skutečné výnosy celkem (řádek 18 až 20)		21		
Hodnota provozních aktiv*		22		
Čistý příjem		23		
Kompenzace (ř.17 - ř.21 + ř.23)		24		
Dotace na pořízení a modernizaci vozidel		25		
Jiná dotace		26		
Uskutečněný dopravní výkon (km)		27		
Ostatní výkony: přistavné, odstavné, přejezdové (km)		28		

zdroj: vyhláška č. 296/2010, ve znění pozdějších předpisů

Příloha č. 2 - Výchozí finanční model

Výchozí finanční model		řádek	předpokládané hodnoty (v tis. Kč)			
			období 1	období 2*	...	období n*
Výchozí náklady	Pohonné hmoty a oleje	1				
	Přímý materiál a energie	2				
	Opravy a údržba vozidel	3				
	Odpisy dlouhodobého majetku	4				
	Pronájem a leasing vozidel	5				
	Mzdové náklady	6				
	Sociální a zdravotní pojištění	7				
	Cestovné	8				
	Úhrada za použití infrastruktury	9				
	Silniční daň	10				
	Elektronické mýto	11				
	Pojištění (zákonné, havarijní)	12				
	Ostatní přímé náklady	13				
	Ostatní služby	14				
	Provozní režie	15				
	Správní režie	16				
Náklady celkem (řádek 1 až 16)		17				
Výchozí výnosy	Tržby z jízdného	18				
	Ostatní tržby z přepravy	19				
	Ostatní výnosy	20				
Výnosy celkem (řádek 18 až 20)		21				
Hodnota provozních aktiv**		22				
Čistý příjem		23				
Kompenzace (ř.17 - ř.21 + ř.23)		24				
Dotace na pořízení a modernizaci vozidel		25				
Jiná dotace		26				

zdroj: vyhláška č. 296/2010, ve znění pozdějších předpisů

Příloha č. 3 - Výchozí model provozních aktiv

Vymezení provozního aktiva	Procento využití aktiva k zajištění závazku	Zůstatková cena k bezprostředně předcházejícímu účetnímu období (v tis. Kč)			
		období 1	období 2	...	období n
Dopravní prostředky/řady vozidel					
Ostatní majetek					
Pozemky					
Stavby					
Jiný dlouhodobý majetek					
První mimořádné splátky (akontace) leasingu					
Součet					

zdroj: vyhláška č. 296/2010, ve znění pozdějších předpisů

Příloha č. 4 - Výkaz provozních aktiv

Vymezení provozního aktiva	Procento využití aktiva k zajištění závazku	Zůstatková cena k bezprostředně předcházejícímu účetnímu období (v tis. Kč)
Dopravní prostředky/řady vozidel		
Ostatní majetek		
Pozemky		
Stavby		
Jiný dlouhodobý majetek		
První mimořádné splátky (akontace) leasingu		
Součet		

zdroj: vyhláška č. 296/2010, ve znění pozdějších předpisů

Příloha č. 5 - Přehled přímých spojů Kladno - Praha (5:00-9:00)

doba odjezdu	odkud - Kladno	kam	dopravce	linka	spoj	min	km	kč	obsazenost
5:00	Kladno, Autobusové nádraží	Praha, Dejvická	ČSAD MHD Kladno	220022	7	55	34	42	5
5:05	Kladno, Nám. Svobody	Praha, Termiál 3	Expresscar Kladno	220097	3	40	24	38	20
5:07	Kladno, Nám. Svobody	Praha, Dejvická	ČSAD MHD Kladno	220055	3	38	27	40	18
5:09	Kladno, Nám. Svobody	Praha, Termiál 3	ČSAD MHD Kladno	220025	7	31	21	19	
5:10	Kladno, Autobusové nádraží	Praha, Dejvická	Expresscar Kladno	220096	5	35	29	38	20
5:14	Kladno, U kostela	Praha, Dejvická	Expresscar Kladno	220095	5	43	40	38	21
5:15	Kladno, Autobusové nádraží	Praha, Dejvická	Autodoprava Lamer	220094	75	40	29	38	14
5:18	Kladno, Nám. Svobody	Praha, Zličín	ČSAD MHD Kladno	220024	41	45	31	42	
5:20	Kladno, Autobusové nádraží	Praha, Dejvická	ČSAD MHD Kladno	220056	9	50	29	40	9
5:25	Kladno, U hvězdy	Praha, Termiál 3	Expresscar Kladno	220097	5	30	22	38	
5:30	Kladno, Autobusové nádraží	Praha, Dejvická	Jiří Zíka	220093	61	42	29	38	16
5:39	Kladno, Ronovka	Praha, Dejvická	ČSAD Slaný	220078	1	56	28	42	
5:41	Kladno, Nádraží MHD	Praha, Dejvická	ČSAD MHD Kladno	220057	1	34	24	38	26
5:42	Kladno, Nám. Svobody	Praha, Dejvická	ČSAD MHD Kladno	220055	5	38	27	40	23
5:44	Kladno, U kostela	Praha, Dejvická	Expresscar Kladno	220095	9	44	30	38	19
5:45	Kladno, Autobusové nádraží	Praha, Termiál 3	ČSAD MHD Kladno	220025	3	39	23	25	
5:45	Kladno, Autobusové nádraží	Praha, Dejvická	Expresscar Kladno	220096	7	40	29	38	21
5:47	Kladno, Nám. Svobody	Praha, Zličín	ČSAD MHD Kladno	220024	3	46	31	42	
5:50	Kladno, Autobusové nádraží	Praha, Dejvická	Autodoprava Lamer	220094	71	40	29	38	23
5:50	Kladno, Autobusové nádraží	Praha, Dejvická	ČSAD MHD Kladno	220056	13	45	28	40	20
5:50	Kladno, Nám. Svobody	Praha, Dejvická	Expresscar Kladno	220097	11	65	30	38	13
6:00	Kladno, Autobusové nádraží	Praha, Dejvická	POHL, Kladno	220092	1	40	29	33	36
6:02	Kladno, Nám. Svobody	Praha, Dejvická	ČSAD MHD Kladno	220055	7	38	27	40	31
6:05	Kladno, Autobusové nádraží	Praha, Dejvická	POHL, Kladno	220092	3	40	29	33	32
6:15	Kladno, U hvězdy	Praha, Dejvická	Expresscar Kladno	220096	9	35	25	38	30

doba odjezdu	odkud - Kladno	kam	dopravce	linka	spoj	min	km	kč	obsazenost
6:18	Kladno, Ronovka	Praha, Dejvická	ČSAD Slaný	220078	3	57	29	42	
6:20	Kladno, Autobusové nádraží	Praha, Dejvická	ČSAD MHD Kladno	220056	17	45	28	40	20
6:25	Kladno, Sítná	Praha, Dejvická	Autodoprava Lamer	220094	73	31	26	38	40
6:25	Kladno, Autobusové nádraží	Praha, Dejvická	ČSAD MHD Kladno	220022	43	70	34	42	28
6:29	Kladno, U kostela	Praha, Dejvická	Expresscar Kladno	220095	13	43	30	38	35
6:30	Kladno, Gymnasium	Praha, Dejvická	Expresscar Kladno	220096	11	35	27	38	32
6:30	Kladno, Autobusové nádraží	Praha, Dejvická	Expresscar Kladno	220096	13	45	29	38	40
6:40	Kladno, Sítná	Praha, Dejvická	Autodoprava Lamer	220094	115	31	26	38	50
6:42	Kladno, Nám. Svobody	Praha, Dejvická	ČSAD MHD Kladno	220055	9	38	27	40	42
6:45	Kladno, Pražská křiž.	Praha, Dejvická	Expresscar Kladno	220096	15	30	24	38	52
6:47	Kladno, Nám. Svobody	Praha, Zličín	ČSAD MHD Kladno	220024	7	46	31	42	
6:50	Kladno, Autobusové nádraží	Praha, Dejvická	POHL, Kladno	220092	5	49	29	33	41
6:51	Kladno, Okrsek 4	Praha, Dejvická	Expresscar Kladno	220095	11	27	23	38	61
6:55	Kladno, Autobusové nádraží	Praha, Dejvická	ČSAD MHD Kladno	220056	21	45	28	40	51
7:00	Kladno, Autobusové nádraží	Praha, Dejvická	Expresscar Kladno	220096	19	40	29	38	45
7:05	Kladno, Pražská křiž.	Praha, Dejvická	Expresscar Kladno	220096	17	30	24	38	39
7:06	Kladno, Okrsek 4	Praha, Dejvická	ČSAD MHD Kladno	220057	3	24	22	38	37
7:07	Kladno, Nám. Svobody	Praha, Dejvická	ČSAD MHD Kladno	220055	11	38	27	40	45
7:10	Kladno, Autobusové nádraží	Praha, Dejvická	Expresscar Kladno	220096	21	45	29	38	61
7:14	Kladno, U kostela	Praha, Dejvická	Expresscar Kladno	220095	17	40	30	38	54
7:15	Kladno, Autobusové nádraží	Praha, Dejvická	POHL, Kladno	220092	7	40	29	33	34
7:15	Kladno, Autobusové nádraží	Praha, Dejvická	ČSAD MHD Kladno	220022	11	59	34	42	9
7:17	Kladno, Nám. Svobody	Praha, Zličín	ČSAD MHD Kladno	220024	43	46	31	42	
7:20	Kladno, Autobusové nádraží	Praha, Dejvická	ČSAD MHD Kladno	220056	25	45	28	40	20
7:25	Kladno, Autobusové nádraží	Praha, Dejvická	Autodoprava Lamer	220094	79	40	29	38	43
7:40	Kladno, Gymnasium	Praha, Zličín	ČSAD MHD Kladno	220024	49	34	29	19	

doba odjezdu	odkud - Kladno	kam	dopravce	linka	spoj	min	km	kč	obsazenost
7:40	Kladno, Autobusové nádraží	Praha, Nové Butovice	ČSAD, Slaný	220076	9	50	32	46	
7:42	Kladno, U kostela	Praha, Dejvická	Expresscar Kladno	220095	19	40	30	38	24
7:42	Kladno, Nám. Svobody	Praha, Dejvická	ČSAD MHD Kladno	220055	13	43	27	40	35
7:47	Kladno, Nám. Svobody	Praha, Zličín	ČSAD MHD Kladno	220024	9	46	31	42	
7:50	Kladno, U hvězdy	Praha, Dejvická	Expresscar Kladno	220096	23	30	25	38	24
7:50	Kladno, Autobusové nádraží	Praha, Dejvická	Expresscar Kladno	220096	27	45	29	38	21
8:00	Kladno, Pražská křiž.	Praha, Dejvická	Expresscar Kladno	220096	25	30	24	38	49
8:00	Kladno, Autobusové nádraží	Praha, Dejvická	ČSAD MHD Kladno	220056	29	45	28	40	50
8:05	Kladno, Autobusové nádraží	Praha, Dejvická	ČSAD MHD Kladno	220022	13	60	34	42	16
8:10	Kladno, Autobusové nádraží	Praha, Dejvická	Autodoprava Lamer	220094	77	40	29	38	28
8:17	Kladno, Nám. Svobody	Praha, Dejvická	ČSAD MHD Kladno	220055	17	38	27	40	36
8:17	Kladno, Nám. Svobody	Praha, Zličín	ČSAD MHD Kladno	220024	11	46	31	42	
8:20	Kladno, Autobusové nádraží	Praha, Dejvická	POHL, Kladno	220092	11	40	29	33	24
8:30	Kladno, Autobusové nádraží	Praha, Dejvická	ČSAD MHD Kladno	220056	31	45	28	40	27
8:32	Kladno, U kostela	Praha, Dejvická	Expresscar Kladno	220095	23	40	30	38	23
8:40	Kladno, Autobusové nádraží	Praha, Dejvická	POHL, Kladno	220092	13	40	29	33	26
8:47	Kladno, Nám. Svobody	Praha, Zličín	ČSAD MHD Kladno	220024	13	46	31	42	
8:52	Kladno, Autobusové nádraží	Praha, Dejvická	Expresscar Kladno	220096	29	46	29	38	29