

Univerzita Pardubice  
Dopravní fakulta Jana Pernera

**Analýza provozu městské a příměstské  
autobusové dopravy na území města Děčína**

Miloslav Pleskač

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

2012

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: Miloslav Pleskač  
Osobní číslo: D11007  
Studijní program: B3709 Dopravní technologie a spoje  
Studijní obor: Technologie a řízení dopravy  
Název tématu: Analýza provozu městské a příměstské autobusové dopravy na území města Děčína  
Zadávací katedra: Katedra technologie a řízení dopravy

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

Úvod

1. Historie dopravy v Děčíně, vznik Dopravního podniku města Děčína
2. Analýza současného stavu městské a příměstské autobusové dopravy
3. Návrh optimalizace obsluhy městské a příměstské autobusové dopravy
4. Zhodnocení návrhu

Závěr

Rozsah grafických prací: 2-3  
Rozsah pracovní zprávy: 30-40  
Forma zpracování bakalářské práce: tištěná  
Seznam odborné literatury:

- (1) BÁRTA, B., et al. Dopravní podnik města Děčína 1950 - 2005. Ústí nad Labem: WOLF, Vyd. 1., 2005. 80 s.
- (2) Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších úprav. In: Sběrka zákonů, Česká republika. 1994, 037, s. 1 - 34.
- (3) ČSN 73 6425-2. Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště.
- (4) Zákon č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání ve znění pozdějších předpisů.
- (5) Dopravní podnik města Děčína [online]. Dostupný z: [www.dpmd.cz](http://www.dpmd.cz)

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Petr Nachtigall, Ph.D.**  
Katedra technologie a řízení dopravy

Datum zadání bakalářské práce: **1. února 2012**  
Termín odevzdání bakalářské práce: **31. května 2012**

prof. Ing. Bohumil Culek, CSc.  
děkan

L.S.

doc. Ing. Pavel Drdla, Ph.D.  
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 1. února 2012

Prohlašuji:

Tuto práci jsem vypracoval samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využil, jsou uvedeny v seznamu použitých informačních zdrojů.

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 výše.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně.

V Děčíně dne 30. 5. 2012

Miloslav Pleskač



## **ANOTACE**

Tato bakalářská práce se zabývá autobusovou dopravou ve městě Děčín. Nejprve se zaměřuje na historii a vznik autobusové dopravy. Dále se práce zabývá porovnáním výhod tarifu jednotlivých linek pro cestující a způsob odbavování cestujících na linkách městské a příměstské dopravy. Určení výhod a nevýhod pro cestující městské a příměstské dopravy, kteří využívají oba druhy dopravy, návaznosti a přestupy v jednotlivých zastávkách. Postoj objednatelů dopravy na společné využívání zastávek z hlediska tržeb z jízdného a z hlediska spokojenosti cestujících.

## **KLÍČOVÁ SLOVA**

Dopravní podnik, městská a příměstská autobusová doprava, cestující, dopravní obslužnost, zastávky, tarify

## **TITLE**

Analysis of Urban and Suburban Bus Services in the City of Děčín

## **ANNOTATION**

This thesis deals with the bus transportation in the City of Děčín. In first instance focuses on the history and the rise of bus services. Next the thesis deals a comparison of the benefits of tariff lines for each method of handling passengers and passengers on flights urban and suburban transport. Determining the advantages and disadvantages of urban and suburban passenger transport, who use both modes of transport, followings and transfers at individual bus stops. The position of purchasers of transport services to the joint use of the bus stops in terms of ticket sales and in terms of passenger satisfaction.

## **KEYWORDS**

Transport company, urban and uuburban bus services, passenger, transport services, station, tariffs

## **PODĚKOVÁNÍ**

V první řadě bych tímto rád poděkoval svému vedoucímu bakalářské práce Ing. Petru Nachtigalloví, Ph.D. za odborné vedení při zpracovávání této práce.

Moje poděkování patří také panu Jiřímu Svobodovi z Dopravního podniku města Děčína, a.s. za cenné rady a poskytnutí důležitých interních materiálů společnosti.

Největší část mého poděkování bych rád věnoval celé své rodině, především rodičům, za to, že mi umožnili studium na vysoké škole a po celou dobu studií mě plně podporovali.

# OBSAH

<b>ÚVOD</b> .....	<b>9</b>
<b>1 VZNIK AUTOBUSOVÉ DOPRAVY VE MĚSTĚ DĚČÍN</b> .....	<b>10</b>
1.1 Historie dopravy v Děčíně .....	10
1.2 Vznik Dopravního podniku města Děčín, a.s. ....	11
1.3 Politika kvality v dopravním podniku .....	14
<b>2 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU MĚSTSKÉ A PŘÍMĚSTSKÉ AUTOBUSOVÉ DOPRAVY</b> .....	<b>14</b>
2.1 Dopravní podnik města Děčína, a.s. ....	14
2.2 Popis stávající sítě MHD .....	15
2.3 Trasy a délky linek.....	16
2.3.1 Městská autobusová doprava .....	16
2.3.2 Příměstská autobusová doprava .....	22
2.4 Porovnání městské a příměstské autobusové dopravy.....	26
2.4.1 Odbavování cestujících .....	26
2.4.2 Tarify a tarifní podmínky .....	28
<b>3 NÁVRH OPTIMALIZACE OBSLUHY MĚSTSKÉ A PŘÍMĚSTSKÉ AUTOBUSOVÉ DOPRAVY</b> .....	<b>30</b>
3.1 Společné linky městské a příměstské autobusové dopravy .....	31
3.2 Tarifní řešení.....	32
3.2.1 Základní principy zónově – relačního tarifu IDS Ústeckého kraje:.....	34
3.2.2 Druhy jízdních dokladů.....	36
3.2.3 Rozúčtování tržeb .....	36
3.2.4 Technické podmínky .....	36
3.2.5 Závěrečné hodnocení .....	37
3.3 Zavedení zastávek na znamení.....	38
3.3.1 Nejdůležitější zastávky .....	38
3.3.2 Výsledky průzkumů na společných linkách.....	39

3.3.3	System všech zastávek pouze na znamení .....	43
<b>ZÁVĚR</b>	.....	<b>47</b>
<b>SEZNAM POUŽITÝCH INFORMAČNÍCH ZDROJŮ</b>	.....	<b>49</b>
<b>SEZNAM OBRÁZKŮ</b>	.....	<b>50</b>
<b>SEZNAM TABULEK</b>	.....	<b>51</b>
<b>SEZNAM GRAFŮ</b>	.....	<b>52</b>



# ÚVOD

Městská autobusová doprava je nedílnou součástí života každého z nás. Kolikrát si to ani neuvědomujeme, ale bez autobusové dopravy bychom měli život o dost složitější. Každé město se snaží svým obyvatelům zajistit, aby se mohli dostat ráno do práce, a potom zase z práce domů, do nemocnic, na nákup, úřady a vlastně kamkoliv potřebují. Jedním z nejdůležitějších dopravních prostředků, možná dokonce nejdůležitější dopravní prostředek, je městský autobus. Proto největší vliv na zajištění dopravní obslužnosti ve městě Děčín má autobusová doprava. Dopravní obslužnost se zajišťuje od těch nejmenších vesnic, měst, až po ta největší metropole. Samozřejmě, že s větší rozlohou a počtem obyvatel, důležitost dopravní obslužnosti roste. Proto je i autobusová doprava rozdělena podle toho, pro jakou oblast zajišťuje přepravu cestujících.

Jak je již z názvu mé bakalářské práce zřejmé, bude se tato práce zabývat dopravní obslužností města Děčína, ve kterém je to zajištěno autobusovou dopravou konkrétně městskou a příměstskou. Zaměřeno zde bude zejména na analýzu městské a příměstské autobusové dopravy na území města Děčína, a to z pohledu společných linek, které ve městě Děčín obsluhuje jak městská, tak příměstská autobusová doprava. Porovnáám současnou situaci a navrhnu optimalizaci obsluhy městské a příměstské autobusové dopravy ve městě Děčín.

Město Děčín leží na řece Labe a je okresním městem Ústeckého kraje. Má rozlohu přes 118 km<sup>2</sup> a skoro 60 000 obyvatel. Město Děčín tvoří 22 katastrálních území a dělí se na 35 částí, a to Děčín I až Děčín XXXV. Region Děčín má vzhledem ke své výhodné poloze dobré komunikační podmínky. Obce a města regionu jsou propojena hustou sítí silnic. Hlavní osu silniční dopravy představují silnice: silnice I/13 - spojující Podkrušnohoří (z Karlových Varů přes Chomutov, Most a Teplice) s Podještědím (Liberec), která v Děčíně přechází po Novém mostě, silnice I/9 - hranice SRN - Rumburk - Česká Lípa – Mladá Boleslav a silnice I/62 - Ústí nad Labem- Děčín – Hřensko (silniční hraniční přechod Hřensko - Schmilka). (1)

# 1 VZNIK AUTOBUSOVÉ DOPRAVY VE MĚSTĚ DĚČÍN

Tato kapitola je zaměřena na vznik autobusové dopravy ve městě Děčín. Budou zde uvedeny nejdůležitější okamžiky vzniku a vývoje autobusové dopravy. V části o současnosti Dopravního podniku města Děčín a. s. bude krátce uvedena i politika kvality v dopravním podniku, díky které je Dopravní podnik města Děčína a.s. tak významnou společností.

## 1.1 Historie dopravy v Děčíně

Vzhledem k tomu, že od poloviny 19. století rapidně rostla velká průmyslová centra, města se zvětšovala, a s přibývajícím hustotou osídlení velkých měst samozřejmě rostly i nároky obyvatel na životní úroveň. Mezi rostoucími požadavky obyvatel bylo samozřejmě i vzájemné propojení těchto velkých měst osobní dopravou a celkově v těchto centrech i okolí zajistit, aby se lidé dostali do práce, děti do škol a nemocní do nemocnic a lékáren. Proto se většina měst od 2. poloviny 19. století rozhodla řešit tyto problémy uvedením hromadných dopravních prostředků do provozu. Toto se nejprve zavádělo u měst s počtem obyvatel nad 10 000, proto mezi nimi nechyběly ani Děčín a Podmokly, kde byla snaha o propojení děčínského a podmokelského nádraží a propojení správního centra. S touto iniciativou však nejprve nepřišli představitelé obcí, ale soukromí podnikatelé. Mezi nimi byl hlavním vizionářem Friedrich Leinweber, který na základě udělení koncese v roce 1902 zahájil první autobusovou dopravu. První provoz byl zaznamenán v polovině srpna roku 1906, což značí, že Děčín byl prvním městem v republice, kde byla zavedena a provozována hromadná autobusová doprava. První linka však byla, z důvodů nepříznivých provozních výsledků a technických problémů v provozu jen necelý rok. (2)

Znovuzahájení dopravy bylo až 25. května 1912, které fungovalo až do 1. světové války. Následné obnovení autobusové dopravy bylo až 1. března 1923, kde se o to zasloužil opět podnikatel Leinweber spolu se starostou Luftem. Založili spolu předchůdce dnešního Dopravního podniku v Děčíně Labskoměstský dopravní podnik, registrované společenství s ručením omezeným v Děčíně pod názvem „Elbestädtisches-Verkehrs-Unternehmen, registrierte Genossenschaft mit beschränkter Haftung in Tetschen“ - zkráceně EVU GmbH. První autobus byl uveden do provozu v dopoledních hodinách 15. května 1923 na trase mezi Děčínem a Podmokly, dlouhé cca 4 km. Společnost EVU se musela podřídit spoustě nařízením a podmínkám. Leinweber tak převedl svou koncesi na firmu, a museli používat

pouze autobusy domácí výroby značky Praga, respektive Škoda. Postupem času se EVU soustředila i na rozšíření své působnosti a konkrétně na rozšíření svého provozu o další linky. V roce 1924, po přidělení trvalé koncese a jejím očištění od svazujících podmínek a nařízení, vznikali nové linky a trasy pro rozšíření působnosti i do přilehlých obcí. EVU se té doby stala největší přepravní společností na území děčínského okresu s dopravními linkami Podmokly – Oldřichov, Podmokly – Libouchec, Podmokly – Bělá, Děčín – Libverda – Březiny, Podmokly – Chrochvice – Vilsnice, Děčín – Staré město – Boletice nad Labem, Děčín – Jalůvčí – Sněžník – Tisá. Tyto linky se tak osvědčily a ustálily, že jejich trasy se již před rokem 1930 označily číslicemi od 1 do 7. EVU se stávala skutečným suverénem, co se týče zajišťování dopravní obslužnosti na vysoké úrovni. Všechny autobusy měly jednotný nátěr, byly vyhotoveny tabulky s označením linky a přehledem stanic, personál nosil firemní uniformy, zastávky byly upraveny tak, aby byly přehledné a označené, a nadále byly rozšiřovány postupem času i linky. Kvůli narůstajícímu počtu autobusů EVU zakoupilo pozemky pro výstavbu velkých garáží a dílen se správní a obytnou budovou, čerpací stanicí a hasičskou zbrojnicí. (2)

V roce 1939 však kvůli nepříznivým vlivům 2. světové války EVU musela pozastavit svou činnost. E.V.U. GmbH se pokusila obnovit autobusovou dopravu za pomoci ČSD, ale z důvodu velkých poválečných poškození a ztrát EVU zanedlouho definitivně ukončila svou činnost. Rozhodlo se tak 10. října 1951. (2)

## **1.2 Vznik Dopravního podniku města Děčín, a.s.**

Společným usnesením ze dne 27. května 1946 se Městská obec Děčín rozhodla vybudovat dopravní trolejbusovou síť a zavést tak ve městě trolejbusovou dopravu. Projekt schválil i Krajský národní výbor v Ústí nad Labem a následně Ministerstvo dopravy výnosem č. D-9567/47-IV-A/6 ze dne 6. června 1947, a tak ve městě vznikl nový subjekt Trolejbusové dráhy města Děčína.

Rozhodnutím ze dne 24. února 1950 se převedla majetková podstata trolejbusového provozu pod město Děčín, a to ke dni 31. prosince 1949, vyhláškou Ministerstva průmyslu. Díky tomu město Děčín získalo do svého vlastnictví trolejbusový provoz, včetně sítě, měnírny a čtyř vozů typu VETRA/ČKD. Pro další realizaci, řízení a hlavně rozvoj dopravy byla potřeba zavést přímé řízení, proto místní národní výbor v Děčíně svým usnesením ze dne 17. září 1950 zřídil ke dni 1. července 1950 Dopravní podnik města Děčína - Komunální podnik. Zakládací listina Dopravního komunálního podniku města Děčína byla

sepsána 20. září 1950. Vedení podniku sídlilo na Třídě Českých legií č. 1083/10 v Děčíně IV. Vyřízením všech náležitostí bylo pro správný provoz obstaráno vše podstatné a po legislativní stránce provozu městské hromadné dopravy v Děčíně bylo vše zajištěno.

Dopravní podnik se výrazně rozrostl, z původního počtu jednadvaceti zaměstnanců, čtyř trolejbusů a žádného autobusu, během prvního půl roku na pětasedmdesát zaměstnanců, čtyři trolejbusy a osm autobusů. Jak z toho již vyplývá, tak nově založený Dopravní podnik začal provozovat městskou dopravu i v autobusové trakci. Od dubna do srpna 1950 Dopravní podnik získal do vlastnictví osm autobusů – čtyři třinápravové autobusy Tatra 24, jeden vůz Walter PN a Praga VT6, jeden autobus Tatra 27 a Tatra 91. Vozový park, zejména tedy autobusů, se i nadále rozvíjel. Autobusové linky byly nejprve označovány písmeny, to bylo kvůli přehlednosti. I když se spíše rozvíjela, mezi lidmi stále oblíbenější, autobusová doprava, trolejbusová doprava také byla provozována i nadále. V roce 1955 byl vypracován projekt na rozšíření a dostavbu linek pro trolejbusovou dopravu, kde Ministerstvo dopravy povolilo výstavbu. Město se spolu s Dopravním podnikem snažilo udržet vysoký nastolený standard. Stará vozovna, kvůli stále se rozšiřujícímu vozovému parku, již nevyhovovala ani kapacitně, ani technologicky. Dopravní podnik města Děčína proto plánoval výstavbu nového závodu s kapacitou sto autobusů, padesát nákladních aut a dvacet vozů taxislužby. Z politicko-ekonomických důvodů však nikdy nebyl realizován. (2)

Dne 29. – 30. června 1967 hostil dopravní podnik zasedání Poradního sboru MHD v ČSSR Ministerstva dopravy, správy silniční a městské dopravy. Zde došlo k rozhodnutí zrušit ve městě Děčín trolejbusovou dopravu a nadále se soustředit a věnovat se rozvoji pouze autobusového provozu. Od roku 1969 nakupoval dopravní podnik už tedy jen autobusy. Dne 26. února 1975 neprošel návrh na integraci s dopravním závodem ČSAD č. 403 na spojený autobusový provoz, a tak si dopravní podnik uhájil svoji samostatnost. V průběhu pár let se trolejbusy nahrazovaly novými autobusy typu ŠM. Po definitivním ukončení provozu trolejbusů se začalo s rozsáhlými opravami vozovek, aby se pro autobusovou dopravu zajistil nejefektivnější, nej pohodlnější, nejrychlejší a hlavně nejbezpečnější provoz. Na vozovkách byl nový povrch potažený asfaltovým kobercem, a tak jízda spolu se vzduchovým vypružením byla pro cestující i mnohem příjemnější než za dob trolejbusů. V letech 1982 až 1985 byl zaznamenán asi největší nárůst autobusů, a tím pádem tedy i největší rozšíření vozového parku. Z důvodů velmi rozšířeného a hustého provozu autobusů ve městě se koncem osmdesátých let stále častěji objevovali námitky ohledně horšícího se životního prostředí. Proto se také stále častěji řešili myšlenky o znovuzahájení trolejbusové

dopravy, protože ta je mnohem šetrnější k životnímu prostředí. Na základě zadání místního národního výboru a dopravního podniku zpracoval Pragoprojekt studii realizace ve třech stavebních. Tyto návrhy však byly zamítnuty. Městské zastupitelstvo tedy dne 8. ledna 1993 zastavilo práce na projektu, a to byl definitivní konec trolejbusů v Děčíně.

Dodávky nových autobusů pokračovaly hojně i po roce 1990. V té době přicházely nové vozy, nové typy a hlavně nový styl řešení vozů. V té době se začaly nahrazovat staré vozy novými Karosami. Začal se brát větší důraz na modernizaci vozového parku a na rozmanitost autobusů. Proto přichází na řadu, tehdy ne moc rozšířený typ vozů, nízkopodlažní Ikarus. Nízkopodlažní autobusy se staly mezi cestujícími velmi oblíbeným dopravním prostředkem, a to z mnoha praktických důvodů. Snadné nastupování a vystupování z těchto nízkopodlažních autobusů uvítala řada lidí, zejména starší občané města a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Proto se devadesátá léta nesla ve znamení nízkopodlažních vozů, jejichž přínos a význam přinesl výrazný kvalitativní zlom v dodávkách autobusů a poskytování dopravních služeb dopravním podnikem.

S rostoucí kvalitou poskytovaných služeb dopravním podnikem rostly i další a další nároky občanů a přilehlých obcí. Proto se začaly zavádět další nové linky, především v příměstské linkové dopravě. Později bylo zavádění nových linek častější, a to z důvodů stavby nových hypermarketů jako byl Kaufland, Tesco nebo i jiných menších prodejen. Dále bylo zavádění nových linek ovlivněno požadavky starostů z Benešova nad Ploučnicí a navazujícího regionu obcí Verneřicka, dále pak obcí Jílové, Nebočady, Přerov, Heřmanov, Těchlovice, Malšovice, Javory, Krásná Lípa, Libouchec, Chlumeč, Ludvíkovice, Arnoltice, Janov, Labská Stráň, a obcí na lince do Jetřichovic, Huntířova, Staré Olešky, Česká Kamenice, atd.

Z důvodů velkého zavádění nových linek a velkého nárůstu počtu autobusů, dopravní podnik rozhodl o přestavbě areálů. Rozsáhlé přestavby trvaly od roku 2000 až do roku 2005. Tím se dopravní podnik rozrostl o další stavby, například o velké, moderní, hlavní autobusové nádraží, garáže, opravny a dílny, nové zastávky, servis osobních vozidel, odstavné plochy a byl i vybudován a zmodernizován celý terminál městské autobusové dopravy v Děčíně - Podmoklech.

### **1.3 Politika kvality v dopravním podniku**

V září roku 2003 dopravní podnik, ve spolupráci s poradenskou firmou CITELLUS, s.r.o., zahájil proces zavádění systému managementu kvality do společnosti. Mezi hlavní cíle tohoto procesu bylo dosáhnout co největší úrovně a kvality všech nabízených služeb. Mezi stěžejní dokumenty při zahájení, a zároveň dokument, kterým se v té době řídily, patří politika kvality. V roce 2003 se řídí dle norem ČSN EN ISO 9001:2001. V roce 2004 byl zaveden systém managementu kvality ISO – 9001 – 2001 pro oblast osobní dopravy a servis autobusů. Ve dnech 26. až 28. července 2004 byl proces zavádění systému managementu kvality úspěšně zakončen certifikačním auditem, který byl proveden sdružením pro certifikaci systémové jakosti CQS. CQS je členem mezinárodní certifikační organizace celosvětového významu IQ Net.

## **2 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU MĚSTSKÉ A PŘÍMĚSTSKÉ AUTOBUSOVÉ DOPRAVY**

Tato část mé práce je zaměřena na současnou situaci městské a příměstské autobusové dopravy ve městě Děčín a současnou situaci v Dopravním podniku města Děčín a.s. Je zde popsáno také zajištění dopravní obslužnosti dopravním podnikem. V rámci analýzy městské a příměstské autobusové dopravy je zde porovnána doprava z hlediska využívání a způsobu zajištění dopravní obslužnosti.

Dopravní obslužností se, podle Zákona č 111/1994 Sb. O silniční dopravě, rozumí zajištění dopravních potřeb občanů na území kraje nebo státu ve veřejném zájmu. Dopravní obslužností se rozumí 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. (6)

### **2.1 Dopravní podnik města Děčína, a.s.**

Dopravní podnik města Děčína, a.s. v současnosti poskytuje opravdu kvalitní nabídku dopravních linek a spojů, a zajišťuje tak velmi kvalitní dopravní obslužnost pro celé město. Dopravní podnik města Děčína, a.s. nabízí i mimo svou hlavní činnost další služby jak pro veřejnost, tak pro interní užití. Pro veřejnost jsou to například čerpací stanice, servis autobusů

a nákladních automobilů, autoservis, zájezdová činnost, objednávka zájezdů, reklamní činnost buď formou celoplošných reklam na dopravních prostředcích městské autobusové dopravy, nebo reklamními letáky ve vozidlech, prodej náhradních dílů na vozy Karosa včetně vozů Škoda Favorit, Felicia, Octavia i prodej celých autobusů.

Asi nejvítanější sekundární službou, kterou dopravní podnik poskytuje, je čerpací stanice. Čerpací stanice DMPD, a.s. je na Dělnické ulici v Děčíně VI, 40529. Na této čerpací stanici je také široká nabídka poskytovaných služeb. Je zde zajišťován prodej pohonných hmot, včetně LPG, mytí osobních i nákladních vozidel v kartáčové mycí lince nebo v boxu pro ruční mytí, kontrola nahuštění pneumatik a nově také možnost si přímo u pokladny čerpací stanice dobýt čipovou kartu sloužící při odbavování cestujících při nástupu do autobusů, při placení jízdenky v automatu.

V servisu autobusů a nákladních automobilů je možnost poskytovaných služeb, jako jsou kontroly vozidel před STK, ochranný nástřik spodků vozů a dutin osobních a dodávkových automobilů, servis nákladních automobilů a autobusů, generální opravy motorů, lakování osobních i nákladních automobilů a autobusů, měření emisí vznětových motorů, Servisní opravy vozů Karosa a City BUS Renault, nebo i diagnostika brzd, geometrie a vůlí náprav.

V autoservisu je nabídka poskytovaných služeb opravdu široká, od výměny olejů v motoru a prodej olejů značky ARAL, seřízení geometrie předních náprav, seřízení světlometů, běžné opravy osobních a dodávkových automobilů, opravy brzd, řízení, spojek a elektrické instalace, pneuservis, včetně prodeje pneumatik i na objednávku, prodej akumulátorů, karosářské opravy, lakování karoserií, výměna autoskel, oprava všech benzinových a naftových motorů, prodej náhradních dílů, ochranný nástřik podvozku a dutin osobních a dodávkových vozidel, příprava a provedení STK osobních i dodávkových automobilů a měření emisí benzinových motorů.

## **2.2 Popis stávající sítě MHD**

Síť městské hromadné dopravy v Děčíně tvoří pouze systém autobusové dopravy. Autobusová doprava je koncipována jako radiální k centru města a je limitována existencí pouze dvou mostů přes řeku Labe, z nichž pouze jeden je používán pro pravidelné linky, jak městské autobusové dopravy, tak příměstské autobusové dopravy. Pravidelné páteřní linky autobusové dopravy jezdí v intervalovém provozu a ostatní linky doplňují a spojují okrajové

části města. Na síti městské autobusové dopravy lze stanovit místa s důležitými přestupními vazbami mezi jednotlivými linkami městské autobusové dopravy, příměstské autobusové dopravy, kombinace městské a příměstské autobusové dopravy, ale i mezi autobusovými linkami a vlaky ČD.

Základním faktorem pro zajištění dopravní obslužnosti je celkové porovnání dopravní nabídky a přepravní poptávky v jednotlivých charakteristických obdobích, jako jsou běžný provoz, prázdninový provoz, pracovní den, sobota nebo neděle. Z globálního pohledu porovnání dopravní nabídky a poptávky vyplývá, že poptávka v některých charakteristických obdobích (víkendy, prázdninový provoz) je podstatně nižší než přepravní nabídka. Podle těchto ukazatelů dopravní podnik ve spolupráci s městem Děčín zajišťuje dopravní obslužnost tak, aby byly uspokojeny potřeby co největšího počtu obyvatel, ale zároveň to bylo i ekonomicky výhodné a proveditelné pro město a dopravní podnik. Proto se postupem času objevují nové linky a naopak některé linky ukončují svůj provoz.

Dopravní podnik města Děčína si nechal udělat již několikrát případovou studii na optimalizaci a zefektivnění městské a příměstské autobusové dopravy na jednotlivých linkách. Moje bakalářská práce se zabývá problematikou linek a tras společných pro městskou i příměstskou autobusovou dopravu. Analýza bude zaměřena na porovnání výhod tarifu jednotlivých linek pro cestující a způsob odbavování cestujících na linkách městské a příměstské dopravy. Určení výhod a nevýhod pro cestující městské a příměstské dopravy, kteří využívají oba druhy dopravy, návaznosti a přestupy v jednotlivých zastávkách. Postoj objednatelů dopravy na společné využívání zastávek z hlediska tržeb z jízdného a z hlediska spokojenosti cestujících. (4)

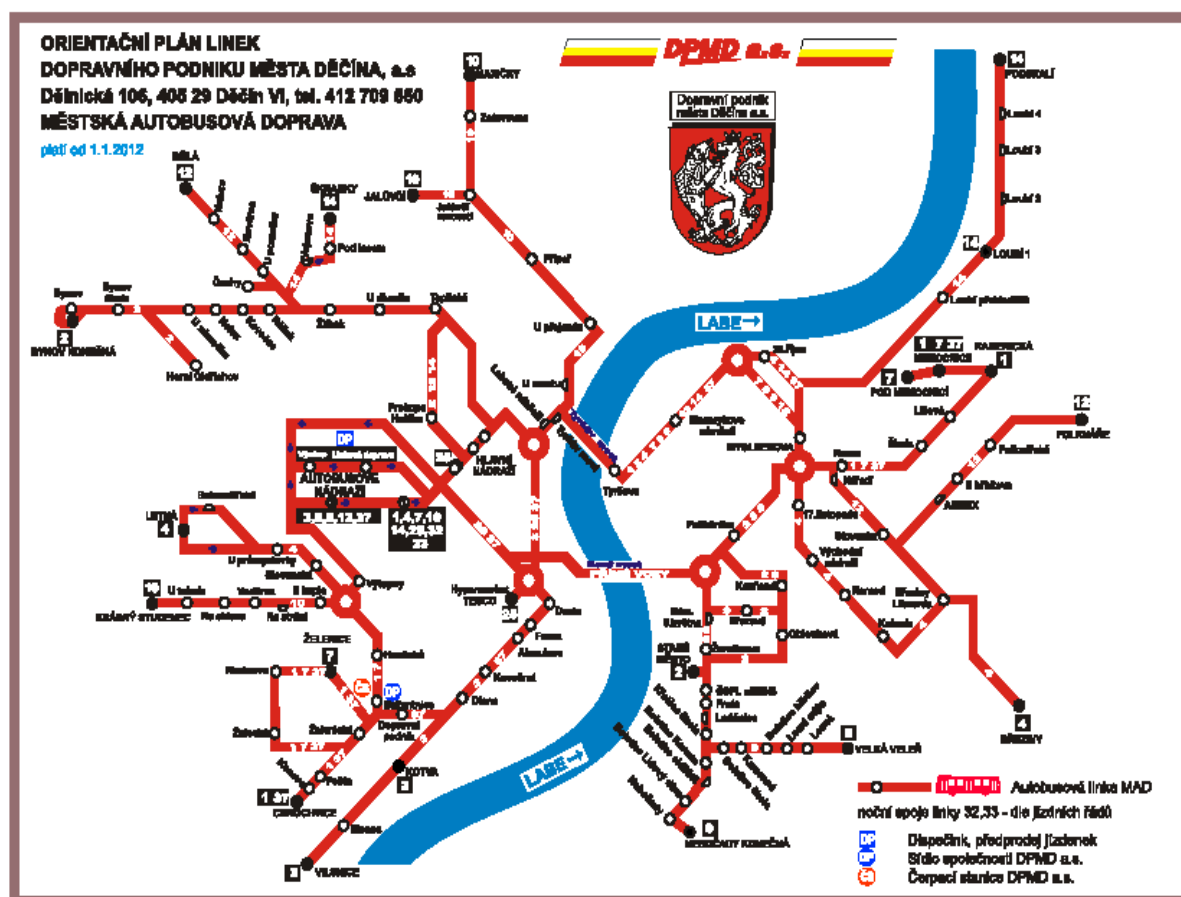
## **2.3 Trasy a délky linek**

Dopravní podnik města Děčína, a.s. zajišťuje městskou i příměstskou autobusovou dopravu, proto se samozřejmě linky a trasy také dělí na městské a příměstské. Jelikož Dopravní podnik města Děčína, a.s. zajišťuje širokou nabídku linek a tras, jsou zde uvedeny podrobněji jen ty úplně nejpoužívanější a nejvytíženější.

### **2.3.1 Městská autobusová doprava**

Městská autobusová doprava má celkem 15 linek, z toho jsou dvě noční okružní linky. Níže je uveden obrázek orientační plán linek městské autobusové dopravy





Obrázek 1 - Plán linek městské autobusové dopravy, zdroj: (3)

Linky městské autobusové dopravy se obecně označují číslem 515 001 až 515 037. Poslední číslo označení je zkrácené číslo linky, kterým je označen autobus obsluhující danou linku. Čísla autobusů a tedy i koncová čísla linek jsou 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 12, 14, 25, 32, 33, 37. Mezi páteřní linky patří linky s koncovým číslem 1, 2, 4, 7 a 9. Linky zajišťující noční provoz jsou s koncovým číslem 32 a 33. Provoz na jednotlivých páteřních linkách vypadá takto.

Linka číslo 515 001:

- autobus číslo: 1
- výchozí zastávka: Chrochvice
- konečná zastávka: Nemocnice
- délka linky: 9,9 km
- celková jízdní doba spoje: 29 až 30 minut
- sled zastávek: Chrochvice – Kosova – Pošta – Želenice – Kozinova – Žatecká – Želenická – Bažantnice – Husitská – Výtopny – Autobusové nádraží – Hlavní nádraží – Tyršův most – Tyršova – Masarykovo náměstí – Myslbekova – Narex – Škola – Liliová – Kamenická – Nemocnice

- přestupní vazby: Autobusové nádraží, Hlavní (vlakové) nádraží, ostatní linky městské autobusové dopravy na souběžné trase

Linka spojuje městskou část Chrochvice a Želenice s autobusovým a vlakovým nádražím a dále pak s centrem města. Na opačnou stranu obsluhuje Nové Město a zajíždí k areálu nemocnice, kde je ukončena. Městská část Chrochvice se vyznačuje oblastí rodinných domů, Želenice souborem bytových domů s poměrně hustým osídlením. Na souběžné trase s ostatními linkami od autobusového nádraží, přes Tyršův most, až po zastávku Myslbekova je možnost přestupu na ostatní linky městské autobusové dopravy, případně i autobusy příměstské autobusové dopravy. Tato souběžná trasa je charakteristická tím, že prochází centrem městských částí na obou březích Labe a generuje tak velkou přepravní poptávku cestujících za občanskou vybaveností, při cestách na úřady, do škol, za zábavou nebo do obchodních center. Linka dále vede Kamenickou ulicí, v jejíž blízkosti se nachází hustě osídlená oblast bytových domů. Sídliště Kamenická je jedno z největších sídlišť v Děčíně, proto je zde autobusová doprava velice důležitá. Konečná zastávka Nemocnice je umístěna v horní vrátnici.

Linka číslo 515 002:

- autobus číslo: 2
- výchozí zastávka: Bynov
- konečná zastávka: Staré Město
- délka linky: 9,9 km
- celková jízdní doba spoje: 26 až 29 minut
- sled zastávek linky: Bynov – Bynov, škola – Horní Oldřichov – U Zámečku – Netex – Kovočas – Růžek – Žlíbek – U divadla – Teplická – Prokopa Holého – Hlavní nádraží – Tyršův most – Tyršova – Masarykovo náměstí – Myslbekova – Poliklinika – Kaufland - Březová – Oblouková – Staré Město
- přestupní vazby: Hlavní (vlakové) nádraží, ostatní linky městské autobusové dopravy na souběžné trase

Linka spojuje hustě obydlenou obytnou oblast sídlištních domů Bynov, kde se nachází také základní škola, mateřská školka, praktický lékař i zubař, obchody Penny a Tesco a sportoviště, včetně známého děčínského fotbalového týmu TJ Lokomotiva Děčín. Vzhledem ke zrušení linky číslo 6, která jezdila po stejné trase jako linka číslo 2, s rozdílem odbočky do zastávky Horní Oldřichov, mezi zastávkami Bynov, škola a U Zámečku, zajíždí vybrané spoje linky číslo 2 právě do stanice Horní Oldřichov, a pak se po stejné trase vrací zpět a pokračuje ve svém pravidelném směru. (do stanice Horní Oldřichov vede pouze jedna komunikace, která se nachází mezi zastávkami Bynov, škola a U Zámečku). Dále pak linka pokračuje údolím po velmi frekventované komunikaci I. třídy číslo 13 od Teplic přes méně

osídlenou, částečně průmyslovou oblast Dolní Oldřichov. Linka vede do centra městské části Podmokly do zastávky Děčín – Hlavní nádraží, která tvoří významnou přestupní vazbu. Dále vede jako většina ostatních linek souběžně přes most, který je jako jediný používaný pro pravidelné linky městské autobusové dopravy a pokračuje do samotného centra Děčína, kam lidé cestují hlavně do škol, na úřady a za občanskou vybaveností. Dále pokračuje přes zastávku Děčín – Poliklinika, která je současně preferovaná přestupní stanice na příměstskou autobusovou dopravu, dále pak do Starého Města, kam vybrané spoje jezdí trasou okolo obchodu Kaufland, ostatní pak přes náměstí 5. května. Linka je ukončena poblíž vlakové zastávky Děčín – Staré Město. Linka číslo 515 002 patří mezi páteřní linky systému městské autobusové dopravy ve městě Děčín.

Linka číslo 515 004:

- autobus číslo: 4
- výchozí zastávka: Letná
- konečná zastávka: Březiny
- délka linky: 8,7 km
- celková jízdní doba spoje: 20 až 24 minut
- sled zastávek linky: Letná – U průmyslovky – Slovanská – Výtopny – Autobusové nádraží – Hlavní nádraží – Tyršův most – Tyršova – Masarykovo náměstí – 28. října – Myslbekova – 17. listopadu – Východní nádraží – Karned – Kolonie – Březiny, Libverda – Březiny
- přestupní vazby: Autobusové nádraží, Hlavní nádraží, ostatní linky městské autobusové dopravy na souběžné trase

Linka obsluhuje městskou část Letná, s centrem města na druhé straně centrum města s městskou částí Březiny a průmyslovou oblastí. Neexistuje významná přepravní vazba mezi oběma konečnými zastávkami, některé spoje jsou provozovány jen do zastávky Autobusové nádraží nebo Hlavní nádraží. Linka je však důležitá z toho důvodu, protože z městských částí Letná a Březiny směrem do centra Děčína nejezdí žádná jiná linka. Tato linka tedy začíná v městské části Letná, která se vyznačuje zástavbou rodinných domů, střední školou Střední průmyslová škola strojní a dopravní a azylovým domem, a která negeneruje vysoké přepravní nároky. Na Letné se však, jak jsem již zmínil, nachází střední průmyslová škola, která má nárazový charakter dopravní poptávky dle začátků a konců školního vyučování, jemuž jsou také některé spoje přizpůsobeny. Dále linka pokračuje přes autobusové nádraží železniční stanici, kde je uskutečňována významná přestupní vazba, jak na ostatní prostředky městské a příměstské autobusové dopravy, tak na ostatní spoje veřejné hromadné dopravy. Dále vede jako většina ostatních linek souběžně přes Tyršův most do samotného centra Děčína. Z centra

města pokračuje na železniční stanici Děčín – východ, která není cestujícími příliš využívána, ani se zde neuskutečňuje významná přestupní vazba. Dále pak linka obsluhuje průmyslovou oblast a obsluhuje nácestnou zastávku, která je společná i pro příměstskou autobusovou dopravu. Linka je ukončena v městské části Březiny s osídlením sídlištních bytových domů i méně hustým osídlením v oblasti rodinných domů, kde se nachází také sportoviště a základní škola.

Linka číslo 515 007:

- autobus číslo: 7
- výchozí zastávka: Želenice
- konečná zastávka: Nemocnice, Pod Nemocnicí
- délka linky: 8,7 km
- celková jízdní doba spoje: 27 až 31 minut
- sled zastávek linky: Želenice – Kozinova – Žatecká – Želenická – Bažantnice – Husitská – Výtopny – Autobusové nádraží – Hlavní nádraží – Tyršův most – Tyršova – Masarykovo náměstí – Myslbekova – Narex – Škola – Liliová – Kamenická – Nemocnice – Pod Nemocnicí
- přestupní vazby: Autobusové nádraží, Hlavní nádraží, ostatní linky městské autobusové dopravy na souběžné trase

Linka spojuje městskou část Želenice s autobusovým a vlakovým nádražím a dále pak s centrem města. Na opačnou stranu obsluhuje Nové Město a zajíždí k areálu nemocnice k horní vrátnici, kde jsou některé spoje ukončeny a některé jsou vedeny přímo areálem nemocnice a zajíždí až do zastávky Pod Nemocnicí. Želenice se vyznačují souborem bytových domů s poměrně hustým osídlením. Na souběžné trase s ostatními linkami od autobusového nádraží, přes Tyršův most, až po zastávku Myslbekova, je možnost přestupu na ostatní linky městské autobusové dopravy, případně autobusy příměstské dopravy. Tato souběžná trasa je charakteristická tím, že prochází centrem městských částí na obou březích Labe a generuje tak velkou přepravní poptávku cestujících za občanskou vybaveností, při cestách na úřady, do škol, za zábavou či občanskou vybaveností. Linka dále vede Kamenickou ulicí, v jejíž blízkosti se nachází hustě osídlená oblast bytových domů. Konečná zastávka Nemocnice je situována k horní vrátnici. Konečná zastávka vybraných spojů této linky Pod Nemocnicí je situována pod dolní vrátnici nemocnice a autobus pak pokračuje areálem nemocnice do zastávky Nemocnice. Tato linka je také charakteristická tím, že prakticky kopíruje skoro celou trasu linky číslo 515 001, kterou obsluhuje autobus s číslem 1, avšak obě linky jsou důležité, protože po této trase je ve městě Děčín přepraveno nejvíce

cestujících, jelikož spojuje centrum Podmokly s centrem Děčín ležících na různých březích řeky Labe.

Linka číslo 515 009:

- autobus číslo: 9
- výchozí zastávka: Autobusové nádraží
- konečná zastávka: Nebočady konečná
- délka linky: 9,5 km
- celková jízdní doba spoje: 23 až 25 minut
- sled zastávek linky: Autobusové nádraží – Hlavní nádraží – Tyršův most – Tyršova – Masarykovo náměstí – Myslbekova – Poliklinika – Kaufland – Březová – Žerotínova – Křešice ČSPL učiliště – Křešice Fruta – Křešice Loděnice – Křešice škola – Boletice nad Labem, Koruna – Boletice nad Labem, Lidový dům – Nebočady – Nebočady konečná
- přestupní vazby: Autobusové nádraží, Hlavní nádraží, ostatní linky městské autobusové dopravy na souběžné trase

Linka spojuje centrum města s městskou částí Křešice, Boletice nad Labem a Nebočady. Jedná se převážně o nárazovou přepravu cestujících do zaměstnání, škol a za občanskou vybaveností. Linka vyjíždí z autobusového nádraží a pokračuje přes železniční stanici. Obě zastávky jsou významnou přestupní vazbou pro městskou autobusovou dopravu a veřejnou hromadnou dopravu. Dále vede jako opět přes Tyršův most do centra Děčína, odkud pokračuje přes zastávku Poliklinika a Staré Město směrem do Křešic. Některé spoje jsou vedeny okolo Kauflandu. Do Křešic jezdí hlavně z toho důvodu, že je zde učiliště, jinak se tato oblast vyznačuje poměrně malým osídlením. Z Křešic pokračuje do oblasti Boletice nad Labem, což je místo s velkými přepravními nároky mezi Děčínem a touto městskou částí. V Boleticích nad Labem je poměrně husté osídlení bytových i rodinných domů. Linka dále pokračuje do městské části Nebočady s ne příliš hustým osídlením rodinných domů, kde je ukončena. Tato linka je významná zejména z toho důvodu, že zajišťuje dopravní obslužnost pro poměrně hustě osídlenou oblast Boletice nad Labem, odkud cestuje poměrně hodně cestujících do centra Děčína, nebo na zastávky některé z přestupních vazeb.

Linka číslo 515 032:

- autobus číslo: 32
- výchozí zastávka: Želenice
- konečná zastávka: Nebočady
- délka linky: 18,2 km

- celková jízdní doba spoje: 40 až 44 minut
- sled zastávek linky: Želenice – Kozinova – Žatecká – Bažantnice – Husitská – Výtopny – Autobusové nádraží – Hlavní nádraží – Tyršův most – Tylova – Masarykovo náměstí – 28. října – Myslbekova – Nářadí – Slovanka – Libverda – Březiny – Libverda – Slovanka – Narex – Poliklinika – Žerotínova – Křešice ČSPL učiliště – Křešice Fruta – Křešice Loděnice – Křešice škola – Boletice nad Labem, Koruna – Boletice nad Labem, Lidový dům - Nebočady
- přestupní vazby: Autobusové nádraží, Hlavní nádraží

Jedná se o noční linku, která obsluhuje výše uvedené zastávky v tomto pořadí, v obou směrech, v hodinách od půlnoci do ranních hodin, než začne běžný provoz pravidelné městské či příměstské autobusové dopravy. Zároveň slouží jako svoz pro řidiče do vozovny na ranní směnu, nebo o víkendech jako přeprava cestujících z různých kulturních zařízení.

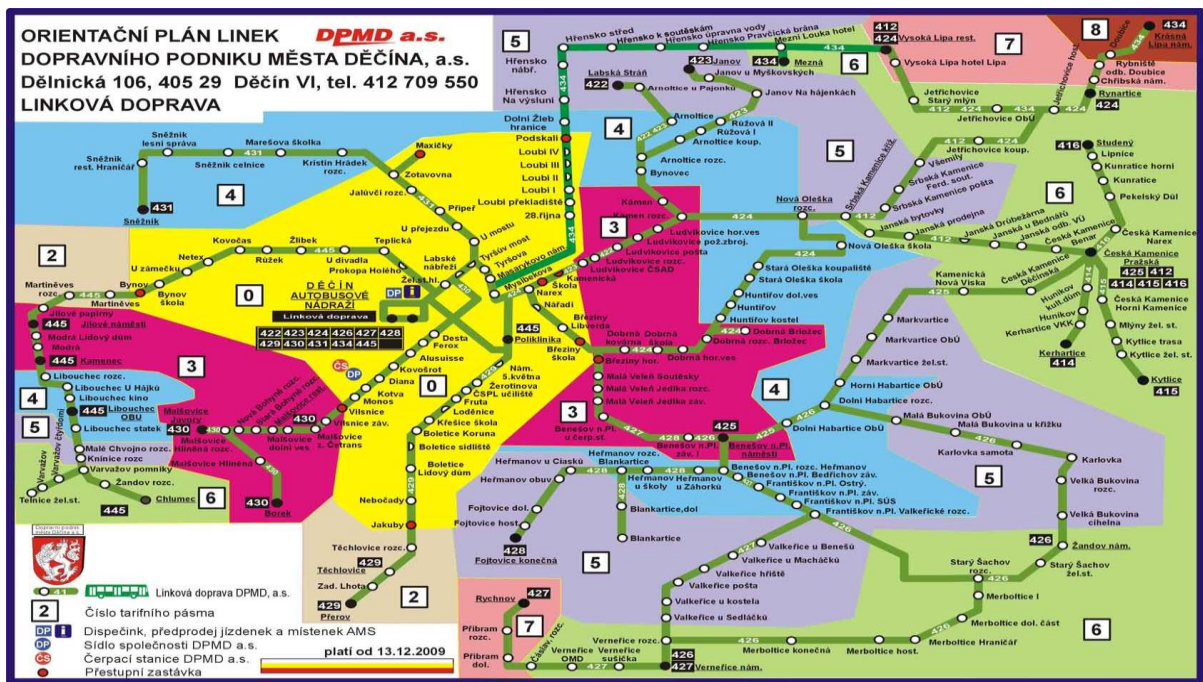
Linka číslo 515 033:

- autobus číslo: 33
- výchozí zastávka: Chrochvice
- konečná zastávka: Jílové, náměstí
- délka linky: 33 km
- celková jízdní doba spoje: 1 hodina 18 minut
- sled zastávek linky: Chrochvice – Pošta - Želenická – Bažantnice – Husitská – Výtopny – Autobusové nádraží – Hlavní nádraží – Tyršův most – Tylova – Masarykovo náměstí – 28. října – Myslbekova – Poliklinika – Žerotínova – Staré Město – Oblouková – Březová – Poliklinika – Narex – Škola – Liliová – Kamenická – Liliová – Škola – Narex – Myslbekova – 28. října – Masarykovo náměstí – Tyršova – Tyršův most – Labské nábřeží – Prokopa Holého – Teplická – U divadla – Žlíbek – Růžek – Kovočas – Netex – U Zámečku – Bynov, škola – Bynov – Jílové, Martiněves – Jílové Martiněves rozcestí – Jílové, papírny – Jílové, náměstí
- přestupní vazby: Autobusové nádraží, Hlavní nádraží,

Jedná se o noční linku, která obsluhuje výše uvedené zastávky v tomto pořadí, v obou směrech, v hodinách od půlnoci do ranních hodin, než začne běžný provoz pravidelné městské či příměstské autobusové dopravy. Zároveň slouží jako svoz pro řidiče do vozovny na ranní směnu, nebo o víkendech jako přeprava cestujících z různých kulturních zařízení.

### 2.3.2 Příměstská autobusová doprava

Příměstská autobusová doprava má celkem 16 linek. Níže je uveden obrázek orientační plán příměstské autobusové dopravy.



Obrázek 2 - Plán linek příměstské autobusové dopravy, zdroj: (3)

Linky městské autobusové dopravy se obecně označují číslem 512 412 až 512 445. Poslední tři čísla označení je podle čísla autobusu, který danou linku obsluhuje. Čísla autobusů a tedy i koncová čísla linek jsou 412, 414, 415, 416, 422, 423, 424, 425, 426, 427, 428, 429, 430, 431, 434, 445. Jelikož příměstská autobusová doprava ve městě Děčín je zajišťována 16 linkami, opět zde nebudu rozepisovat a popisovat všechny linky, ale opět jen ty nejdůležitější a nejvýznamnější.

Linka číslo 515 429:

- autobus číslo: 429
- výchozí zastávka: Autobusové nádraží
- konečná zastávka: Těchlovice, Přerov
- délka linky: 15,3 km
- celková jízdní doba spoje: 34 minut
- sled zastávek linky: Autobusové nádraží – Hlavní nádraží – Tyršův most – Labské nábřeží – Tyršova – Masarykovo náměstí – Myslbekova – Poliklinika – Náměstí 5. května – Žerotínova – Křešice ČSPL učiliště – Křešice Fruta – Křešice Loděnice – Křešice škola – Boletice nad Labem, Koruna – Boletice nad Labem, sídliště – Boletice nad Labem, Lidový dům – Nebočady – Jakuby – Těchlovice, rozcestí – Těchlovice – Těchlovice, Zadní Lhota – Těchlovice, Přerov

- přestupní vazby: Autobusové nádraží, Hlavní nádraží, ostatní linky městské autobusové dopravy na souběžné trase

Linka spojuje centrum města s městskou částí Křešice, Boletice nad Labem, Nebočady až do obcí Těchlovice a Těchlovice, Přerov. Jedná se převážně o nárazovou přepravu cestujících do zaměstnání, škol a za občanskou vybaveností hlavně z Boletic nad Labem a Těchlovic. Linka vyjíždí z autobusového nádraží a pokračuje přes železniční stanici. Dále vede opět jako většina ostatních linek souběžně přes Tyršův most do centra Děčína. Dále pokračuje přes zastávku Poliklinika, což je současně preferovaná přestupní stanice na linkovou dopravu, dále přes Staré Město, Křešice, Boletice nad Labem, což je místo s velkými přepravními nároky mezi Děčínem a touto městskou částí. Linka dále pokračuje do městské části Nebočady s menším osídlením rodinných domů a odtud následně do obcí Těchlovice a Těchlovice, Přerov. Linka 515 429 se vyznačuje tím, že na území města Děčína kopíruje linku městské autobusové dopravy číslo 515 009 v celém jejím úseku od Autobusového nádraží až po Nebočady. Spoje na lince jezdí poměrně málo vytížené v úseku, který je obsluhován pouze linkovou dopravou.

Linka číslo 515 445:

- autobus číslo: 445
- výchozí zastávka: Poliklinika
- konečná zastávka: Chlumec
- délka linky: 32 km
- celková jízdní doba spoje: 59 minut
- sled zastávek linky: Poliklinika – Myslbekova – Masarykovo náměstí – Tyršova – Tyršův most – Autobusové nádraží – Hlavní nádraží – Prokopa Holého – Teplická – U divadla – Žlíbek – Růžek – Kovočas – Netex – U Zámečku – Bynov, škola – Bynov – Jílové, Martiněves – Jílové Martiněves rozcestí – Jílové, papírny – Jílové, náměstí – Modrá, Lidový dům – Modrá – Kamenec – Libouchec, rozcestí – Libouchec, u Hájků – Libouchec, kino – Libouchec, ObÚ – Libouchec, statek – Male Chvojno, rozcestí – Knínice, rozcestí – Varvažov, pomníky – Varvažov, čtyřdobí – Varvažov – Telnice, železniční stanice – Varvažov – Varvažov, čtyřdobí – Varvažov, pomníky – Žandov, rozcestí - Chlumec



- přestupní vazby: Autobusové nádraží, Hlavní nádraží, ostatní linky městské autobusové dopravy na souběžné trase

Linka spojuje obce s poměrně hustým osídlením, zejména tedy Jílové a Libouchec, a zajišťuje dopravu do a z Děčína. Některé spoje nejezdí celou trasu linky a jsou ukončeny v Libouchci, odkud jsou realizovány nejsilnější přepravní vazby. Ostatní obce nemají tak velké přepravní vztahy a je zde převážně zajišťována základní dopravní obsluha území. Přepravu na lince zajišťuje poměrně vysoký počet spojů, a hlavně v období ranní a odpolední špičky jezdí efektivně vytíženy. Linka také nahrazuje bývalé železniční spojení, kde byl zastaven provoz osobní dopravy. Tato trať vede v téměř celé délce paralelně se zmiňovanou železniční tratí. Linka 512 445 se vyznačuje tím, že na území města Děčína kopíruje linku městské autobusové dopravy číslo 515 002 v celém jejím úseku od zastávky Hlavní nádraží až po Bynov, vybrané spoje dokonce už od zastávky Poliklinika až po Bynov. Spoje na lince vykazují poměrně vysokou přepravní zátěž. Linka má radiální charakter napájející příměstské dopravy až do centra města Děčína. Na lince je provozováno poměrně velké množství spojů v taktovém provozu a přebírají přepravní zátěž hlavně z obce Libouchec a Jílové. U linky je třeba dbát na časovou koordinaci se souběžnou linkou číslo 515 002 v městské části.

Linka číslo 515 434:

- autobus číslo: 434
- výchozí zastávka: Autobusové nádraží
- konečná zastávka: Krásná Lípa, náměstí
- délka linky: 56 km
- celková jízdní doba spoje: 58 minut
- sled zastávek linky: Autobusové nádraží – Hlavní nádraží – 28. října – Loubí, překladiště – Loubí I – Loubí II – Loubí III – Loubí IV – Podskalí – Dolní Žleb, hranice – Hřensko, Na výsluní – Hřensko, nábreží – Hřensko, střed – Hřensko, k soutěškám – Hřensko, úpravna vody – Hřensko, Pravčická brána – Mezní Louka, hotel – Mezná – Mezní Louka, hotel – Vysoká Lípa, restaurace – Vysoká Lípa, hotel Lípa – Jetřichovice, Starý mlýn – Jetřichovice, ObÚ – Jetřichovice, hostinec – Rynartice – Chřibská, Dolní Chřibská, rozcestí – Chřibská, Dolní Chřibská – Chřibská, náměstí – Rybniště, Nová Chřibská – Rybniště, odb. Doubice – Rybniště, železniční stanice – Doubice – Doubice, ObÚ – Doubice, křižovatka – Doubice, u háje – Krásná Lípa, Kyjov, ovčín –

Krásná Lípa, Kyjov, hostinec – Krásná Lípa, Kyjov, rozcestí – Krásná Lípa, Kyjov – Krásná Lípa, Krásný Buk – Krásná Lípa, náměstí

- přestupní vazby: Autobusové nádraží, Hlavní nádraží, ostatní linky městské autobusové dopravy na souběžné trase

Linka zajišťuje spojení Děčína s výše uvedenými obcemi v pravidelném taktu dvou hodin a zajišťuje tak základní dopravní obsluhu výše uvedených oblastí. Vyšší přepravní zátěž lze zaznamenat ve víkendovém provozu, neboť linka je vedena turisticky atraktivními lokalitami a je turisticky hojně využívána. Dále má velký význam zastávka Dolní Žleb, hranice a Hřensko, protože leží v blízkosti sousedního státu Německa, zejména tedy Hřensko je přímo hraniční obcí a nachází se zde hraniční přestup. Většina spojů na lince je ukončena v zastávce Mezná. Linka 512 434 kopíruje na území města Děčína linku číslo 515 014 městské autobusové dopravy v úseku Hlavní nádraží až Podskalí. Spoje na lince vykazují poměrně vysokou přepravní zátěž hlavně v období víkendového provozu, kde se projevuje charakter turistické a rekreační dopravy do turisticky atraktivních lokalit. V období pracovního dne jsou spoje méně vytížené, na lince je zaveden pravidelný dvouhodinový takt, a to hlavně z důvodů odvozu cestujících z obcí do škol, zaměstnání a občanskou vybaveností města Děčína.

## **2.4 Porovnání městské a příměstské autobusové dopravy**

V této části mé práce je porovnaná a zanalyzovaná městská a příměstská autobusová doprava z hlediska různých parametrů a poskytovaných služeb. Některé linky městské a příměstské a autobusové dopravy mají sice část trasy společnou, tedy v té městské části trasy, ale jinak zde funguje systém obsluhy, odbavování cestujících i jiné tarifní podmínky. V této části mé je tedy poukázáno na rozlišení mezi městskou a příměstskou autobusovou dopravou v těchto oblastech provozování dopravy a poskytování služeb.

### **2.4.1 Odbavování cestujících**

Cestující nastupují do vozidla pouze předními dveřmi a odbavení probíhá pomocí odbavovacího zařízení, které je umístěno v předním nástupním prostoru v dosahu cestujícího i řidiče. Ostatní dveře se používají pouze k výstupu cestujících a k nástupu se používají

jen ve výjimečných případech (např. nástup s kočárkem). Z důvodu urychlení odbavování se k výstupu nepoužívají přední dveře.

Nástup pouze předními dveřmi se v Děčíně praktikuje už od začátku provozování městské hromadné dopravy. Nejdříve se využívala pouze možnost placení v hotovosti u řidiče, potom v roce 1995 zavedl Dopravní podnik města Děčína, a. s. placení jízdného v hotovosti do automatu na výdej jízdenek umístěného v autobuse u řidiče. Od roku 1997 mohou cestující používat k odbavování v autobuse bezkontaktní čipové karty, které slouží jako časová jízdenka nebo elektronická peněženka. Automat na výdej jízdenek byl doplněn čtecím zařízením na čipové karty. V květnu roku 2004 realizoval dopravní podnik rozsáhlou modernizaci odbavovacího systému. Všechny automaty na výdej jízdenek v autobusech byly nahrazeny novými, modernějšími automaty. Tyto automaty byly nainstalované do autobusů provozující městskou, ale i příměstskou autobusovou dopravu, protože tento systém odbavování cestujících je vhodný a efektivní pro provoz městské i příměstské autobusové dopravy. Automaty pro odbavování cestujících mají v sobě zabudovaný zařízením na výdej jízdenek vybaveného tepelnou tiskárnou a z mincovního systému, který má ve své horní části zabudováno čtecí zařízením na čipové karty. Díky tomuto systému je tedy možno při nástupu do autobusu platit jak v hotovosti, tak i pomocí čipových karet. Zavedením nového odbavovacího zařízení se výrazně zkrátila i doba odbavení cestujících a tisku jízdenek. Odbavovací systém je vybaven nejmodernějšími komponenty a umožňuje tak využívání nových funkcí, jako je například sledování dodržování jízdního řádu, či možnost využití vizuálních a akustických systémů pro informování cestujících. Flexibilita systému dovoluje plnou modifikaci funkcí a parametrů a spolu se softwarem pro přípravu a zpracování dat z počítače, umožňuje přizpůsobit funkce systému dle konkrétních potřeb, proto se tento systém dá efektivně uplatnit v městské i příměstské autobusové dopravě. Nový odbavovací systém také výrazně pomohl začlenit další linky, které dopravní podnik provozuje od 1. června 2004 do systému městské a příměstské autobusové dopravy provozované ve městě Děčíně a jeho blízkém okolí. Velkou výhodou odbavovacího systému je naprosto přesná evidence přepravených osob, která je stěžejním ukazatelem v přehledu o vytíženosti všech spojů a evidence tržeb na jednotlivých spojkách a linkách. To umožňuje optimalizaci dopravy a přesné vykazování zisků nebo ztrát jednotlivých spojů a linek.



Obrázek - Odbavovací zařízení, zdroj: (3)

Samozřejmě trochu jinak to funguje z hlediska městské a jinak příměstské autobusové dopravy. Při nástupu do autobusu v rámci pouze městské autobusové dopravy cestující nastoupí předními dveřmi, vhodí mince do automatu na výdej jízdenek nebo přiloží čipovou kartu a postupuje dále do vozu. Při nástupu do autobusu v rámci příměstské autobusové dopravy je také možnost platit buď v hotovosti, nebo pomocí čipové karty, ale je potřeba říci i přesný název zastávky, na které cestující bude vystupovat. V rámci městské autobusové dopravy platí všude jednotné tarify. V rámci příměstské autobusové dopravy je to ve městě stejné jako u městské autobusové dopravy, ale za hranicemi města je to účtováno podle vzdálenosti v kilometrech. Například jízda příměstskou autobusovou dopravou ze zastávky Hlavní nádraží do Libouchce. Při nástupu je nutné nahlásit cílovou zastávku. Až do zastávky Bynov se to bude účtovat klasicky jako v rámci městské autobusové dopravy, ale od zastávky Bynov až do Libouchce bude jízdné účtováno podle sazebníku příměstské autobusové dopravy.

#### 2.4.2 Tarify a tarifní podmínky

Tarifní podmínky se pro městskou a příměstskou autobusovou dopravu liší. Jak je již výše uvedeno, tak v rámci městské autobusové dopravy jsou sazby jednotné podle druhu jízdného,

kdežto u příměstské autobusové dopravy se jízdné počítá podle vzdálenosti v kilometrech a podle pásma. (3)

Tarify v městské autobusové dopravě jsou po celém území města jednotné, a jejich výše je rozdělena podle druhu jízdného. Ve městě Děčín se jízdné neodvíjí podle pásem, jako tomu je v příměstské autobusové dopravě, nebo ve velkých městech, ale podle druhu jízdného. Druhy jízdného jsou v městské autobusové dopravě rozděleny na základní jízdné, časové jízdenky a bezplatnou přepravu. Každý z těchto druhů jízdného se dále dělí na podkategorie a to:

<b>Základní jízdné</b>	nepřestupní jízdné	<i>dospělá osoba starší 15 let</i>
		<i>děti od dovršení 6 let do 15 let věku</i>
		<i>kočárek bez dítěte</i>
		<i>pes</i>
		<i>zavazadlo o rozměrech větších než 20x30x50 cm</i>
		<i>jedna souprava lyží s holemi</i>
		<i>jízdenka s výstupem do druhé zastávky od stanice nástupu</i>
	přestupní jízdné	<i>dospělá osoba starší 15 let</i>
	24hodinová jízdenka	<i>děti od dovršení 6 let do 15 let věku</i>
		<i>dospělá osoba starší 15 let</i>
	<i>děti od dovršení 6 let do 15 let věku</i>	
<b>Časové jízdné</b>	dospělá osoba	<i>Sedmidenní</i>
		<i>Patnáctidenní</i>
		<i>Třicetidenní</i>
		<i>Devadesátidenní</i>
		<i>Stoosmdesátidenní</i>
	Zlevněné jízdné	<i>děti od dovršení 6 let do 15 let věku</i>
		<i>žáky starší 15 let a studenty do 26 let</i>
		<i>občany nad 70 let</i>
	přenosné bez fotografie	<i>patnáctidenní</i>
		<i>třicetidenní</i>
	<i>devadesátidenní</i>	
<b>Bezplatná přeprava</b>	výměrem MF ČR	<i>děti do 6 let</i>
		<i>držitelé průkazu ZTP a ZTP/O včetně průvodce a psa</i>
	Ostatní bezplatná přeprava	<i>kočárek s dítětem</i>
		<i>policisté České republiky a Justiční strážé Okresního soudu v Děčíně, strážníci Městské policie v Děčíně pouze</i>
		<i>dárci krve nositelé zlatá plakety Dr. Janského</i>
		<i>občané nad 70 let</i>
		<i>jedna pojízdná taška na kolečkách</i>
		<i>pes přepravovaný ve schráně, která nepřesáhne rozměry 20x30x50 cm</i>

[Chyba! Nenalezen zdroj odkazů.](#) - druhy jízdného v městské autobusové dopravě, zdroj: (3)

Tarify v příměstské autobusové dopravě se skládají ze dvou částí. První část jízdného je složená z tarifních podmínek pro městskou autobusovou dopravu, a druhá část je složená

z tarifních podmínek pro příměstskou autobusovou dopravu. Jelikož autobusem příměstské dopravy je možné cestovat i po území obsluhovaném městskou autobusovou dopravou, je ta část cesty, která je uskutečňována po městské části Děčína účtována podle výše uvedených tarifních podmínek pro městskou autobusovou dopravu. Ta část cesty, která je mimo území města už má své vlastní podmínky. Tarifní podmínky pro příměstskou autobusovou dopravu platí pro všechny linky, které Dopravní podnik města Děčína a.s. zajišťuje.

Cena jízdenky se v příměstské autobusové dopravě počítá podle ujetých kilometrů do zastávky výstupu. Jízdné se dělí pouze takto:

- Obyčejné
- Zlevněné 1 – *děti do 6 let, rodiče k návštěvě zdravotně postižených dětí umístěných v ústavech*
- Zlevněné 2 – *žákovské jízdné pro děti do 15 let určené pro dopravu do škol*
- Zlevněné 3 – *žákovské jízdné pro žáky a studenty od 15 let do 26 let určené pro dopravu do škol, internátů a kolejí*
- Zlevněné 4 – *držitelé průkazu ZTP a ZTP/P*

### **3 NÁVRH OPTIMALIZACE OBSLUHY MĚSTSKÉ A PŘÍMĚSTSKÉ AUTOBUSOVÉ DOPRAVY**

V městě Děčín zajišťuje městskou i příměstskou autobusovou dopravu jeden dopravce, a to Dopravní podnik města Děčín, a.s., který v roce 2004 vyhrál výběrovou soutěž o zajišťování příměstské autobusové dopravy v Děčíně vyhlášenou Ústeckým krajem. To, že městskou i příměstskou autobusovou dopravu zajišťuje jeden dopravce, má určitě své klady ale i zápory. Mezi kladné stránky určitě patří, že je to jednodušší a přehlednější pro cestující a obyvatele Děčína. Na druhou stranu, mezi zápory patří to, že je tento způsob zajištění dopravní obslužnosti z ekonomického hlediska neefektivní. Hlavní důvod je ten, že příměstské linky 422, 423, 424, 429, 430, 445 kopírují v městské části své trasy linky městské autobusové dopravy. Spousta cestujících v rámci města využívá i spojů příměstské autobusové dopravy, i když cestují pouze v rámci města. Městskou autobusovou dopravu spolu s dopravcem financuje i obec, ale příměstskou autobusovou dopravu financuje Ústecký kraj, a jelikož podle tarifkace se účtuje příměstská autobusová doprava na území města

Děčína stejně jako městská autobusová doprava, a lze platit i nabytou čipovou kartou, Ústeckému kraji tak unikají zisky a vzniká ztráta. Dalším záporem by se určitě dalo počítat to, že kvůli společným zastávkám na společných trasách linek městské a příměstské autobusové dopravy vznikají zbytečné náklady. Vznikají z důvodu, že některé příměstské spoje jsou nezkoordinované s městskými spoji, a nastává i situace v rámci městské části linek, kdy jede autobus městské autobusové dopravy a hned dvě minuty po společné trase kopíruje jeho cestu spoj příměstské autobusové dopravy. Nebo naopak, kdy jede nejprve spoj příměstské autobusové dopravy, a až po něm spoj městské autobusové dopravy. Takové spoje jsou neefektivní z důvodu toho, že většina, nebo všichni cestující nastoupí do prvního autobusu, který zastaví na zastávce, a díky společné tarifkaci na území města neřeší, jestli je to autobus městské nebo příměstské dopravy, a tím pádem následný spoj není dostatečně využitý cestujícími a navíc vznikají další náklady na pohonné hmoty i na provoz takového spoje. Tato situace, která je důvodem komplikace s nedostatečnou kapacitou vozidel a přetížeností autobusů linkové dopravy vlivem cestujících v městských relacích, se nárazově projevuje na linkách 427, 429 a 445.

Tato problematika by se dala vyřešit několika způsoby. Variant jak zoptimalizovat městskou a příměstskou autobusovou dopravu je hned několik. Mezi nejreálnější a nejlogičtější způsoby patří zavedením společné tarifkace pro městskou a příměstskou autobusovou dopravu a to i na území města. Další způsob je zavedení systému, že každá zastávka bude pouze na znamení, a to jak v městské, tak příměstské autobusové dopravě, vyjma těch úplně nejdůležitějších a nejvyužívanějších zastávek v městské části.

### **3.1 Společné linky městské a příměstské autobusové dopravy**

Praktické příklady provázanosti městské a příměstské autobusové dopravy v oblastech Děčína jsou linky 429 a 9, 430 a 3, 445 a 2. Linky příměstské autobusové dopravy 429, 430 a 445 v městské části kopírují trasu linek městské autobusové dopravy 9, 3 a 2. Další linky příměstské autobusové dopravy, které kopírují část trasy městské autobusové dopravy, jsou linky 422, 423 a 424 v relaci centrum a Kamenická. V případě městských částí Jakuby a horní Březiny, které obsluhují linky 429, 426, 427 a 428, dokonce nahrazuje linková doprava městskou autobusovou dopravu, která zde není v přijatelné docházkové vzdálenosti a frekvenci počtu spojů zastoupena.

Linky 429 a 9:

sled společných zastávek na trase: Autobusové nádraží – Hlavní nádraží – Tyršův most - Labské nábřeží – Tyršova – Masarykovo náměstí – Myslbekova – Poliklinika – Náměstí 5. května – Žerotínova – Křešice ČSPL učiliště – Křešice Fruta – Křešice Loděnice – Křešice škola – Boletice nad Labem, Koruna – Boletice nad Labem, sídliště – Boletice nad Labem, Lidový dům – Nebočady

Linky 445 a 2:

sled společných zastávek na trase: Hlavní nádraží – Prokopa Holého – Teplická – U divadla – Žlíbek – Růžek – Kovočas – Netex – U Zámečku – Bynov, škola

Linky 430 a 3:

sled společných zastávek na trase: Autobusové nádraží – Hlavní nádraží – Desta – Ferox – Alusuisse – Kovošrot – Diana – Kotva – Monos - Vilsnice

### **3.2 Tarifní řešení**

Tarifní řešení je komplikovanější než zavedení zastávek pouze na znamení. Řešení pomocí optimalizace tarifů a zavedení nových tarifů by se muselo týkat nejen Děčína, ale celého Ústeckého kraje, protože příměstská autobusová doprava obsluhuje nejen Děčín, ale i okolní obce. V současné době, díky neexistenci integrovaného dopravního systému v Ústeckém kraji, mají všichni autobusoví dopravci, kteří uzavřeli s Ústeckým krajem smlouvu o závazku veřejné služby, klasický kilometrický tarif. Výjimkou jsou pouze dopravci, kteří uskutečňují dopravu pro potřeby města a jeho příměstských oblastí. Tarify městské autobusové dopravy jsou různé a výše jízdného je zpravidla závislá na vůli jejich objednatelů, tedy měst.

Po výpovědi smlouvy dominantnímu dopravci Dopravnímu podniku Ústeckého kraje, a.s. byla na jaře roku 2006 hledána rychlá řešení, jak jeho výkony v mezích českého a evropského práva nahradit. v roce 2006 začaly být uzavírány Rámcové smlouvy O závazku veřejné služby ve veřejné linkové dopravě k zajištění základní dopravní obslužnosti části území Ústeckého kraje na vymezených linkách.

Základní dopravní obslužnost:



V letech 2006 a 2007 proběhla transparentní koncesní řízení, jejichž výsledkem bylo přidělení koncesí a uzavření 22 smluv o závazku veřejné služby ve veřejné linkové dopravě k zajištění základní dopravní obslužnosti části území Ústeckého kraje na vymezených linkách v níže uvedených oblastech s platností od 1. 1. 2007 do 31. 12. 2014.

Oblast	dopravce	provoz od	provoz do	max km za rok	min km za rok	km za rok 2011	cena na 1 km v roce 2011	odhad prokazatelné ztráty na rok 2011	poznámka
Bílinsko	DOPRAVNÍ PODNIK měst Mostu a Litvínova, a.s.	1.1.2007	31.12.2014	1 539 000	917 060	956 076	32,38	24 358 321,05 Kč	
České středohoří - východ	ČSAD Semily a.s. (dnes BusLine a.s.)	6.3.2007	31.12.2014	1 050 000	646 634	1 032 087	32,93	23 449 863,70 Kč	
České středohoří - západ	Dopravní podni měst Chomutova a Jirkova a.s.	1.1.2007	31.12.2014	334 000	215 028	323 728	34,64	9 483 431,61 Kč	
Děčínsko - východ	Dopravní podnik města Děčína, a.s.	1.1.2007	31.12.2014	1 089 000	695 267	956 976	36,40	22 805 968,13 Kč	
Děčínsko - západ	Dopravní podnik města Děčína, a.s.	1.1.2007	31.12.2014	423 000	260 641	412 624	36,40	8 682 576,32 Kč	
Dolní Poohří	ČSAD Slaný a.s.	6.3.2007	31.12.2014	1 780 000	1 103 493	1 737 525	32,90	42 872 102,94 Kč	
Chomutovsko	Dopravní podni měst Chomutova a Jirkova a.s.	1.1.2007	31.12.2014	480 000	292 977	408 355	30,56	9 715 431,74 Kč	
Jirkovsko	Dopravní podni měst Chomutova a Jirkova a.s.	1.1.2007	31.12.2014	530 000	326 328	409 308	30,56	10 172 091,36 Kč	
Kadaň - Žatec	Dopravní podni měst Chomutova a Jirkova a.s.	6.3.2007	31.12.2014	1 400 000	865 869	1 092 206	33,51	28 347 611,89 Kč	
Krušné hory - Chomutovsko	Dopravní podni měst Chomutova a Jirkova a.s.	1.1.2007	31.12.2014	509 000	369 674	447 717	30,56	10 777 225,89 Kč	
Litvínovsko	Autobusy KAVKA, a.s.	6.3.2007	31.12.2014	850 000	524 535	579 534	30,20	14 435 932,85 Kč	
Lounsko - jih a Lounsko - východ	DOPRAVNÍ PODNIK měst Mostu a Litvínova, a.s.	1.1.2007	31.12.2014	891 000	540 980	808 968	31,93	20 304 910,64 Kč	
Lounsko - západ	BusMat plus s.r.o.	6.3.2007		1 200 000	746 326				výpověď
Mostecká pánev	DOPRAVNÍ PODNIK měst Mostu a Litvínova, a.s.	6.3.2007	31.12.2014	1 070 000	658 979	930 861	30,65	22 186 293,56 Kč	
Podbořansko a Podbořany - Žatec	Autobusová doprava s.r.o. Podbořany	1.1.2007	31.12.2014	1 026 000	623 376	959 880	29,07	22 244 781,79 Kč	
Šluknovsko	ČSAD Semily a.s. (dnes BusLine a.s.)	1.1.2007	31.12.2014	2 278 000	1 448 506	1 808 772	32,71	35 918 325,79 Kč	
Stětsko	ČSAD Slaný a.s.	1.1.2007	31.12.2014	835 000	552 293	705 056	35,25	20 182 025,27 Kč	
Ústecko - sever	Severočeská dopravní a.s., (později ČSAD Semily a.s., dnes BusLine a.s.)	6.3.2007	31.12.2014	750 000	457 895	571 135	31,93	11 291 063,05 Kč	
Vejprty - Kadaň	Autobusy Karlovy Vary, a.s.	6.3.2007	31.12.2014	660 000	405 189	567 824	35,27	14 845 618,33 Kč	
příměstská doprava Most - Litvínov	DOPRAVNÍ PODNIK měst Mostu a Litvínova, a.s.	1.1.2007	31.12.2014	571 000	422 729	499 274	36,85	11 508 265,70 Kč	
příměstská doprava Teplice	Dopravní podnik města Teplice, s.r.o. (dnes Veolia Transport Teplice s.r.o.)	1.1.2007	31.12.2014	3 064 000	1 885 266	2 541 244	38,03	52 959 524,96 Kč	
příměstská doprava Ústí nad Labem	Dopravní podnik města Ústí nad Labem, a.s.	1.11.2007	31.12.2014	785 000	525 178	648 632	51,30	20 295 707,80 Kč	

Tabulka 3.3.3 (2) - smlouvy o závazku veřejné služby ve veřejné linkové dopravě (5)

Od roku 2007 je patrná snaha Ústeckého kraje o postupné sjednocení klasického kilometrického tarifu, aby všichni cestující platili na linkách, v základní dopravní obslužnosti Ústeckého kraje, stejné jízdné. Městská autobusová doprava by se v jednotlivých městech měla zase snažit sjednotit jízdné s příměstskou dopravou. Právě snaha sjednotit jízdné v celém Ústeckém kraji pro všechny druhy autobusové dopravy je nejdiskutovanějším tématem

a řešením dopravců. Výjimkou, kde se podobný systém již používá, je právě Dopravní podnik města Děčína, a.s., který nabízí časové jízdné dle tarifních pásem i na linkách dopravní obslužnosti Ústeckého kraje.

Dopravní podnik města Děčína, a.s. vyhrál soutěž o závazku veřejné dopravní obslužnosti, ve které tehdy v roce 2006 nebyl uplatněn systém jednotného jízdného. Další soutěž bude před vypršením současných smluv mezi dopravci a Ústeckým krajem, což je v roce 2014. Do této nové soutěže se Ústecký kraj rozhodl již zakomponovat myšlenku jednotného jízdného.

V červnu 2011 byl dokončen Projekt zavedení zónově-relačního integrovaného tarifu v Ústeckém kraji. Tento ucelený dokument stanovuje základní principy, práva a povinnosti jednotlivých účastníků, postupy zavádění a metodiku provozování tarifního systému integrovaného dopravního systému. Následně podle něj dojde k zavedení integrovaného tarifního systému v Ústeckém kraji. Pro území Ústeckého kraje byl s ohledem na demografické uspořádání území zvolen zónově-relační integrovaný tarif, který v současné době platí v Libereckém, Královéhradeckém kraji a v dopravním svazu ZVON v Německu. Zavedení tohoto tarifu i v Ústeckém kraji by umožnilo v budoucnosti i snadné propojení s integrovanými dopravními systémy v okolních regionech.

### **3.2.1 Základní principy zónově – relačního tarifu IDS Ústeckého kraje:**

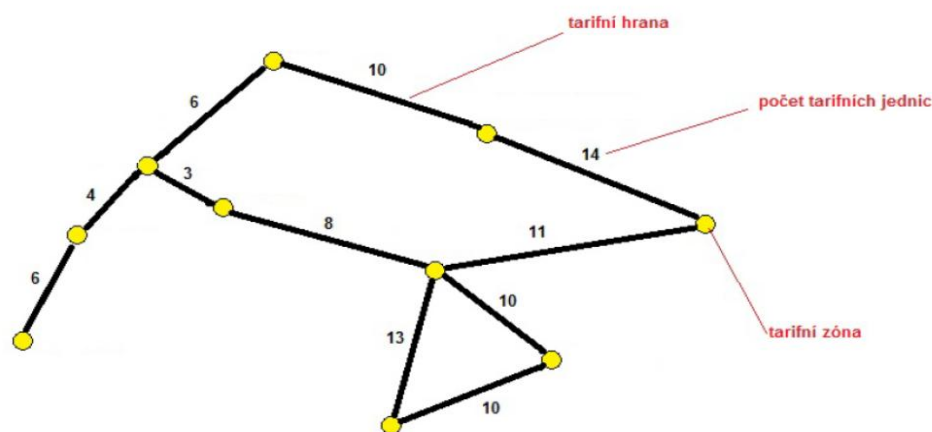
- zájmové územní je rozděleno do geografických obvodů (380 tarifních zón), ve kterých platí jedna cena, při cestách přes více zón je cena odvozena od projeté vzdálenosti – relace;
- umožňuje sjednocení kilometrických tarifů ČD a příměstské autobusové dopravy a současných tarifů městské hromadné dopravy tím, že sjednocuje železniční stanice a zastávky veřejné linkové dopravy a zastávky městské hromadné dopravy do jedné tarifní zóny;
- možnost systematického rozdělení území integrovaného dopravního systému bez ohledu na podíl a spádovost radiálních a tangenciálních cest;
- ponechává velkou samostatnost jednotlivým zónám (např. městům s městskou hromadnou dopravou), kterým umožňuje stanovit výši tarifu v dané zóně dle rozhodnutí samosprávy města;
- možnost přiřazení tržeb místu jejich vzniku a tím možnost identifikovat místo spotřeby dopravního výkonu;

- jedna cena v celé obci – všechny zastávky/stanice, které se nacházejí ve všech jejich částech, budou patřit do jedné tarifní zóny;
- odstraňuje nepřestupnost v liniových tarifech.

Dobré dopravní řešení spolu s vhodnými cenami může podpořit mobilitu cestujících, která může generovat větší tržby a snižovat potřebu dotací. Při stanovení přepravní vzdálenosti mezi nesousedními zónami je spočítána nejkratší cesta pomocí Dijkstrova algoritmu. Vlastní výpočet se provádí při jakékoliv změně tarifní mapy (přidání či odebrání tarifní hrany, změna počtu tarifních jednic) a jeho výstupem je Tarifní matice integrovaného dopravního systému Ústeckého kraje, která je rozhodná pro stanovení jízdného.

### Dijkstrův algoritmus:

- Algoritmus nejprve přiřadí výchozí zóně hodnotu 0. Všem ostatním zónám přiřadí hodnotu nekonečna a tuto následně snižuje až na nejnižší možnou hodnotu. To se provádí tak, že všem zónám spojených s výchozí zónou tarifní hranou přiřadí místo nekonečna hodnotu prezentovanou počtem tarifních jednic této tarifní hrany. Z takto ohodnocených sousedních zón vybere tu s nejnižší hodnotou a postoupí do ní. Následně opět provede přičtení počtu tarifních jednic z této zóny do jejich sousedních zón. Pakliže narazí na sousední zónu, která již byla ohodnocena a existuje k ní z výchozí zóny cesta s menším počtem tarifních hran, porovná vypočítanou hodnotu s hodnotou získanou předchozími kroky a je-li nyní vypočítaná hodnota nižší, tak jí nahradí tu původní, jinak ji ponechá. Hodnota zóny, u které již byly při výpočtech zohledněny všechny tarifní hrany, se bere jako finální a tato zóna se již v dalších výpočtech ignoruje. Celý cyklus má tedy přesně tolik kol, kolik je v oblasti zón. (5)



Obrázek 4 - příklad tarifní mapy se zónami a tarifními hranami

V Tarifu integrovaného dopravního systému Ústeckého kraje je předpokládán vznik 409 tarifních zón, které budou zahrnuty v 74 tarifních nadzónách.

### **3.2.2 Druhy jízdních dokladů**

V tarifním systému integrovaného dopravního systému Ústeckého kraje by byly vydávány jízdenky pro jednotlivou jízdu i časové předplatní jízdenky. Tento systém spolu se zvoleným ceníkem by na jedné straně mohl zdražit jízdné cestujícím využívajících veřejnou dopravu nepravidelně, mimo městskou hromadnou dopravu, kde by ceny jízdného zůstali v kompetenci měst. Naopak pravidelným cestujícím, kteří využívají veřejnou hromadnou dopravu pravidelně, by to ušetřilo, protože bude možnost zakoupení časového jízdného.

- papírové jízdenky – půjde zejména o jednoduché jízdenky na spoj, jednoduché přestupní jízdenky na kratší vzdálenosti, jízdenky Zavazadlo/Kolo/Pes, jednodenní jízdenky Regionet Labe/Elbe, jednodenní oblastní jízdenky a 7denní časové jízdenky na kratší vzdálenosti;
- elektronické jízdenky uložené na bezkontaktní čipové kartě technologie Mifare DESFire EV1 (dále jen BČK) – prakticky všechny druhy jízdenek s výjimkou jízdenky Zavazadlo/Kolo/Pes a jednodenní jízdenky Regionet Labe/Elbe.

### **3.2.3 Rozúčtování tržeb**

Rozúčtování tržeb z prodeje jednotlivých a časových předplatných jízdenek integrovaného dopravního systému Ústeckého kraje jednotlivým zúčastněným dopravcům bude provádět clearingová společnost, která bude tržby rozdělovat podle modelu stanoveného administrátorem systému, jímž je Odbor dopravy a silničního hospodářství Krajského úřadu Ústeckého kraje. Clearingová společnost, zúčtovatel bude mít dohled nad kontinuitou a integritou dat a bezpečnosti systému. Jeho úkolem bude zpracování jednotlivých transakcí z odbavovacích systémů dopravců pro účely sledování integrovaného dopravního systému Ústeckého kraje. (5)

### **3.2.4 Technické podmínky**

Zavedení takového systému a zónově – relačního integrovaného tarifu Ústeckého kraje nebude jednoduché, zejména z důvodu nejednotných odbavovacích zařízení. Vývoj a uvedení do provozu a do praxe současných odbavovacích zařízení trvalo několik let. Uvedení nových

odbavovacích zařízení do provozu a zejména jejich vývoj a nastavení by trvalo opět několik let a bylo by na to vynaloženo spousta finančních prostředků. Jelikož současné uzavřené smlouvy dopravců s Ústeckým krajem končí v roce 2014, nemělo by již nyní na tu dobu smysl zavádět jednotné odbavovací systému a jednotným zónově – relačním tarifem. Proto toto tarifní řešení a zavedení nového systému bude až od roku 2015, protože se zavedení tohoto systému dá jako jedna z podmínek v soutěži v roce 2014 o závazku veřejné služby ve veřejné linkové dopravě k zajištění základní dopravní obslužnosti části území Ústeckého kraje. Dostatečná technická připravenost dopravců na spuštění integrovaného dopravního systému je dána zejména nutností pořízení potřebných odbavovacích zařízení, vybavení kontaktního místa dopravce zařízeními pro práci s bezkontaktními čipovými kartami a zvládnutí práce s osobními údaji. Do konce smluvního období autobusových dopravců Ústeckého kraje, tj. do 31. 12. 2014, je zavedení zónově – relačního tarifu, uznávání bezkontaktních čipových karet a zapojení do integrovaného dopravního systému Ústeckého kraje zcela na dobrovolnosti a technické připravenosti jednotlivých dopravců.

K zavedení zónově – relačního integrovaného tarifu Ústeckého kraje bude docházet postupně. Ústecký kraj uzavřel dne 24. 8. 2011 s dopravcem BusLine a. s. smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících veřejnou linkovou dopravou k zajištění dopravní obslužnosti Ústeckého kraje v oblasti Lounsko-západ. Tato smlouva obsahuje mimo jiné nové požadavky na odbavovací systém, typ bezkontaktních čipových karet, zónově – relační tarif a smluvní přepravní podmínky. (5)

### **3.2.5 Závěrečné hodnocení**

Zásadními výhodami nového tarifu a celkově toho tarifního řešení bude přestupnost, přesnost, přenosnost anonymních bezkontaktních čipových karet a zavedení časového jízdného, které zvýhodní cestování pravidelným cestujícím. Zavedení tohoto systému do praxe do provozu bude jistě pozitivní pro cestující v celém Ústeckém kraji, ale i pro dopravce z důvodu přesnějšího výpočtu a rozdělení tržeb, povinností a podmínek. Samozřejmě mohou nastat i neočekávané komplikace, proto je tento způsob optimalizace složitý a riskantní, ale může se vyplatit hlavně z dlouhodobějšího hlediska.

### 3.3 Zavedení zastávek na znamení

Zavedení zastávek jen na znamení by určitě bylo také řešením, jak zoptimalizovat městskou a příměstskou autobusovou dopravu. Systém zastávek na znamení zde již funguje v rámci příměstské autobusové dopravy v území mimo město. V rámci města se tento způsob nezavedl. Systém zastávek pouze na znamení má spoustu kladných stránek, ale i spoustu záporných stránek. Mezi kladné stránky určitě patří urychlení provozu, když autobus nebude muset zastavovat na každé zastávce své trasy, tím pádem nebude muset brzdit, stát a rozjíždět se, ušetří to spoustu času, pohonných hmot a energie řidičů. Mezi záporné stránky patří to, že cestující jsou zvyklí, že na jejich zastávce jim autobus vždy zastaví, a určitě by chvíli trvalo, než by si na tento systém cestující zvykli. Navíc na těchto linkách jsou některé zastávky velmi důležité a stěžejní na dané trase, které mají i funkci přestupních vazeb a je tedy důležité, aby na nich autobus zastavil vždy podle jízdního řádu.

#### 3.3.1 Nejdůležitější zastávky

Dle průzkumů, kde se počítá nástup a výstup cestujících na jednotlivých zastávkách ve městě, lze snadno určit nejdůležitější zastávky na linkách městské i příměstské autobusové dopravy. Dopravní průzkumy probíhali systémem sčítání nástupů, výstupů, počtu cestujících ve vozidlech a zaznamenávání odchylek od jízdního řádu. Sčítači jezdili ve vozidlech vždy od ranního výjezdu až po zatažení vozidla do vozovny, v méně vytížených hodinách prováděl sčítání cestujících řidič vozidla sám. Záznam nasčítaných hodnot se prováděl do předem připravených formulářů s předtištěnými zastávkami příslušné linky. Data z odbavovacích zařízení byla použita pro kalibraci dat získaných přímými průzkumy ve vozidlech.

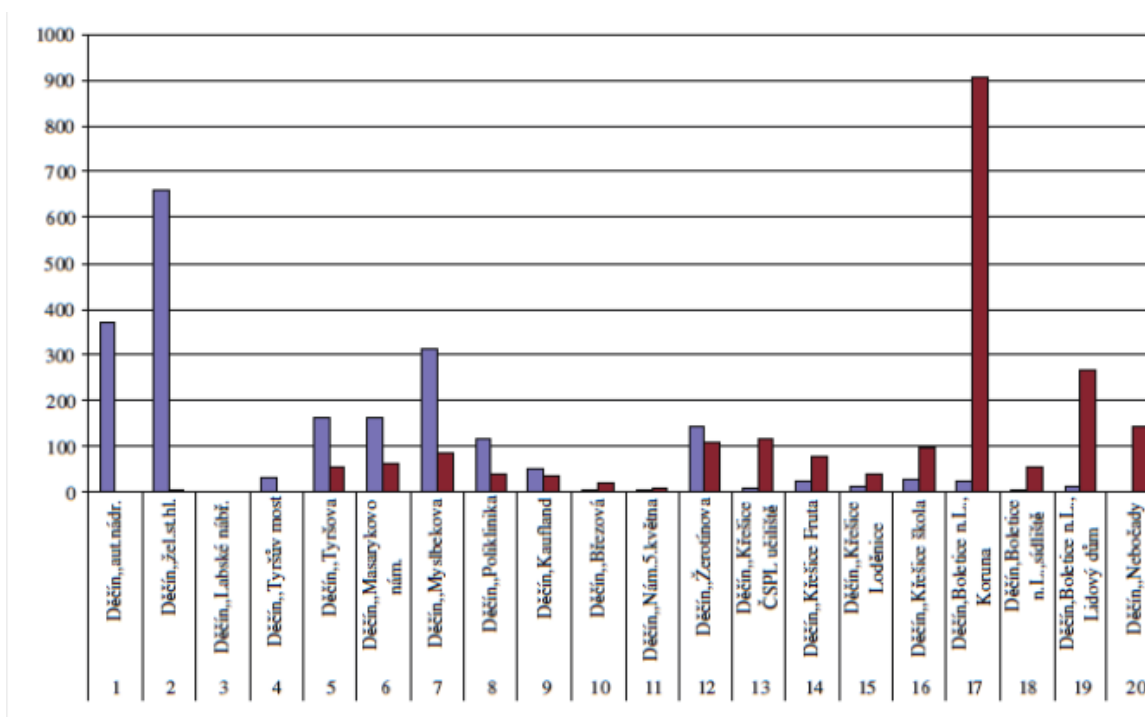
Na základě podkladů z odbavovacích systémů je teoreticky možné:

- ✚ kalibrovat výsledky průzkumů na jiné období (např. minimální a maximální hodnoty dosahované v průběhu roku)
- ✚ porovnat nástupy na zastávkách, získané přímými dotazy v terénu s hodnotami získanými odbavovacím systémem
- ✚ zjistit směrové vztahy na příměstských souběžných linkách městské autobusové dopravy
- ✚ přesně zjistit skladbu jízdních dokladů

### 3.3.2 Výsledky průzkumů na společných linkách

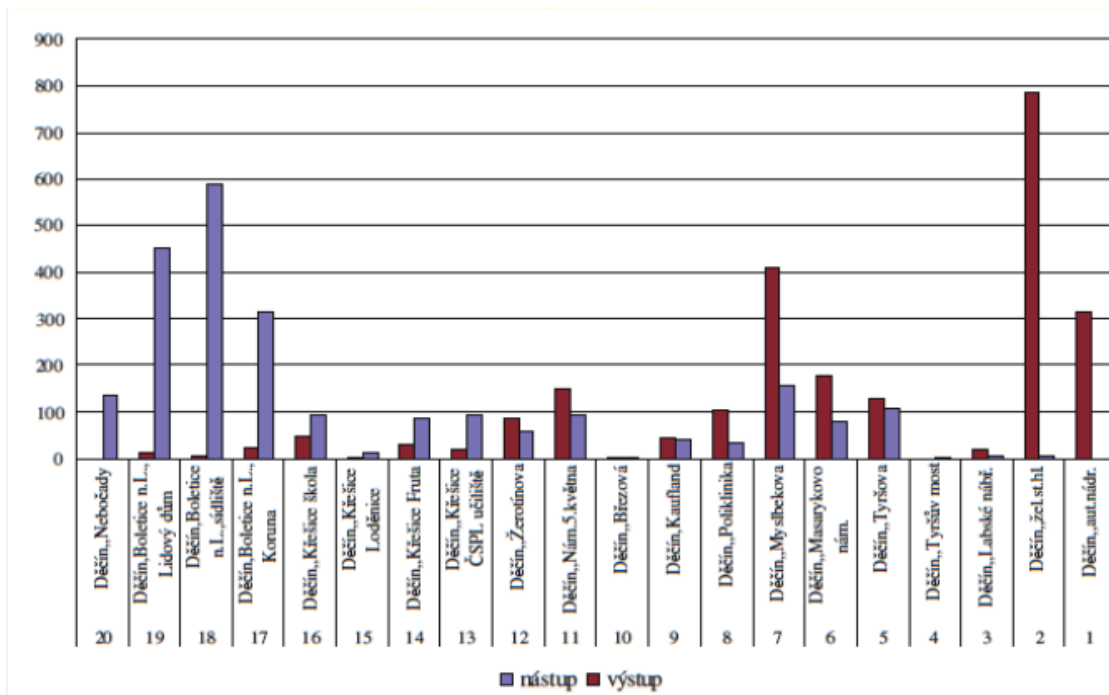
Společnými linkami jsou myšleny linky, které mají společnou trasu pro městskou i příměstskou autobusovou dopravu, které byly již výše zmíněné. Jsou to tedy linky:

- 429 a 9 (sled společných zastávek na trase: Autobusové nádraží – Hlavní nádraží – Tyršův most - Labské nábřeží – Tyršova – Masarykovo náměstí – Myslbekova – Poliklinika – Náměstí 5. května – Žerotínova – Křešice ČSPL učiliště – Křešice Fruta – Křešice Loděnice – Křešice škola – Boletice nad Labem, Koruna – Boletice nad Labem, sídliště – Boletice nad Labem, Lidový dům – Nebočady),



Graf (1) - směr Autobusové nádraží - Nebočady

Ve směru Autobusové nádraží – Nebočady je modrou barvou označen nástup a červenou výstup cestujících. Jak je patrné, tak z hlediska nástupu je nejvyužívanější zastávkou této linky Autobusové nádraží, Hlavní železniční nádraží a Myslbekova. Z hlediska výstupu je nejvyužívanější zastávka Boletice nad Labem Koruna, Boletice nad Labem Lidový dům a konečná zastávka Nebočady.



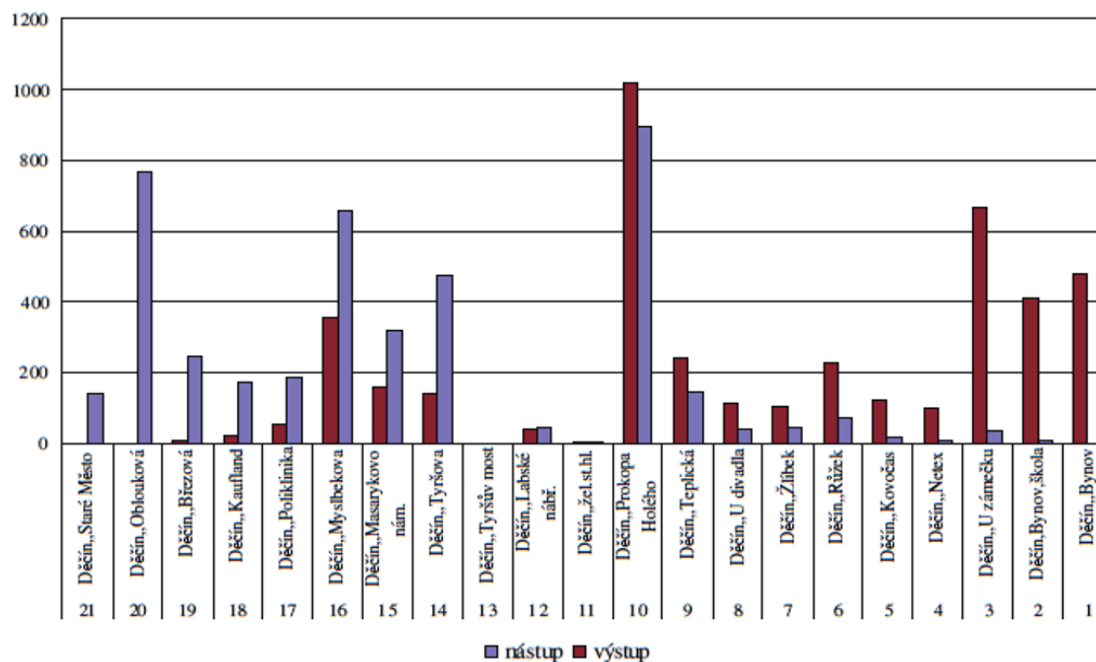
Graf (1) - směr Nebočady - Autobusové nádraží

Ve směru Nebočady - Autobusové nádraží je opět modrou barvou označen nástup a červenou výstup cestujících. Jak je patrné, tak z hlediska nástupu je nejvyužívanější zastávkou této linky Boletice nad Labem sídliště, Boletice nad Labem Lidový dům, Boletice nad Labem Koruna a právě Nebočady. Z hlediska výstupu je nejvyužívanější zastávka Hlavní železniční nádraží, Autobusové nádraží a Myslbekova.

Z těchto grafů je patrné, že na této trase jsou celkově nejvyužívanější zastávky Autobusové nádraží, Hlavní železniční nádraží, Myslbekova, Boletice nad Labem a Nebočady. Pokud by se jednalo o systém zavedení zastávek pouze na znamení s výjimkou těch nejdůležitějších, na této trase by se jednalo právě o tyto zastávky, které by tedy zůstaly standardně s povinným zastavením všech spojů.

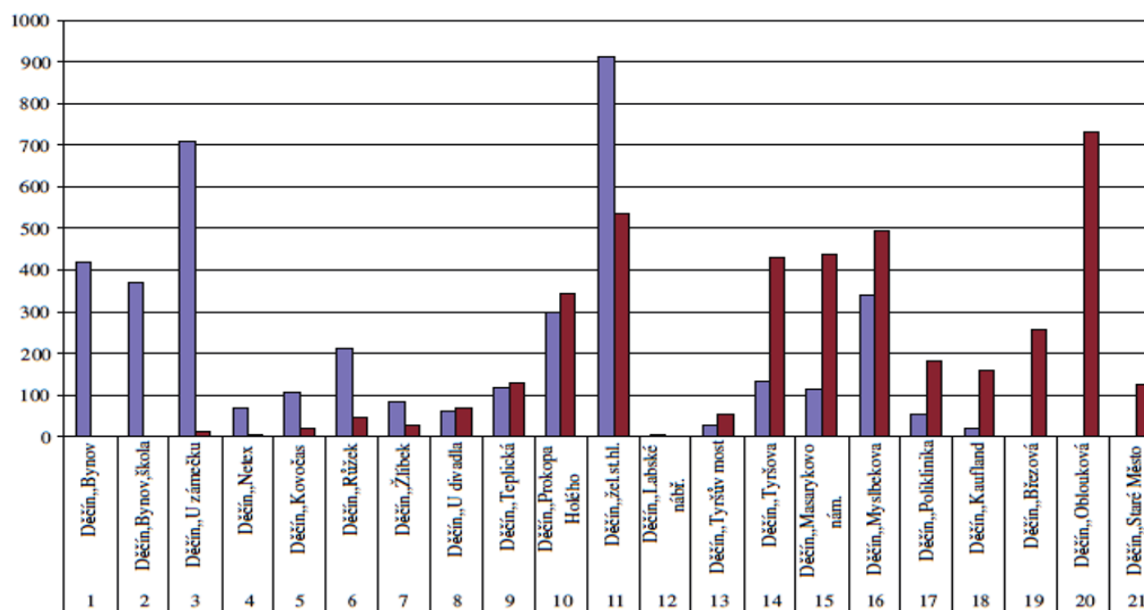
- 445 a 2 (sled spolčených zastávek na trase: Hlavní nádraží – Prokopa Holého – Teplická – U divadla – Žlíbek – Růžek – Kovočas – Netex – U Zámečku – Bynov, škola),





Graf (3) - směr Staré město – Bynov

Ve směru Staré město – Bynov jsou modrou barvou označeny nástupy a červenou barvou výstupy cestujících na jednotlivých zastávkách. Z hlediska nástupu je nejvyužívanější zastávkou Oblouková, Myslbekova, Tyršova a Prokopa Holého (u Hlavního železničního nádraží). Z hlediska výstupů je nejvyužívanější Prokopa Holého, U Záměčku, Bynov škola a Bynov.



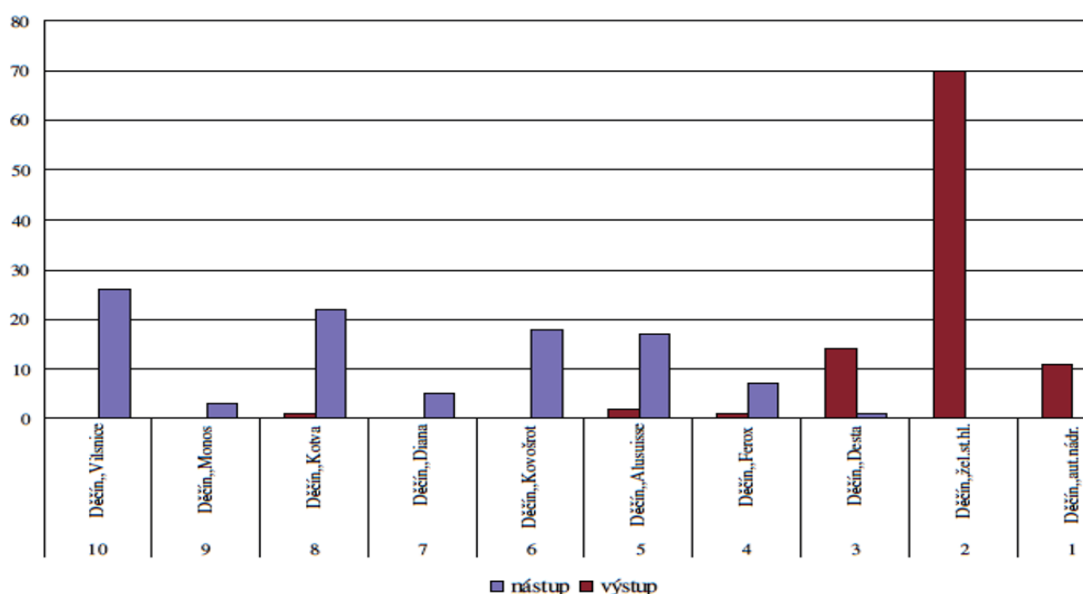
Graf (4) - směr Bynov - Staré město

Ve směru Bynov – Staré město jsou opět modrou barvou označeny nástupy a červenou barvou výstupy cestujících na jednotlivých zastávkách. Z hlediska nástupů je nejvyužívanější

zastávkou Hlavní železniční nádraží, U záměčku, Bynov, Bynov škola a Myslbekova. Z hlediska výstupů, je nejvyužívanější zastávkou Oblouková, Hlavní železniční nádraží Myslbekova a Tyršova.

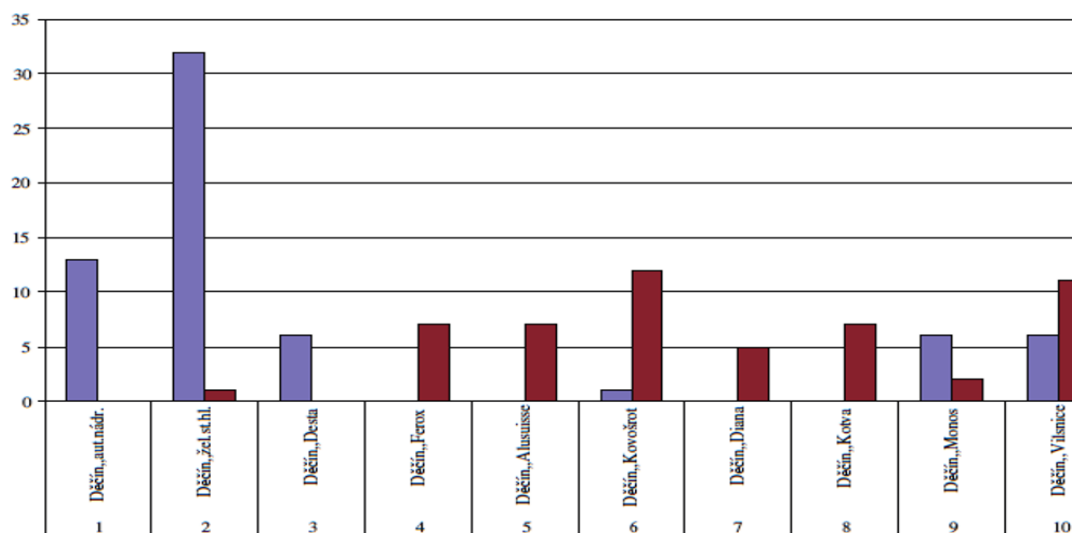
Z těchto grafů je patrné, že na této trase jsou celkově nejvyužívanější zastávky Hlavní železniční nádraží, Prokopa Holého, U Záměčku, Oblouková, Bynov, Bynov škola a Tyršova. Pokud by se jednalo o systém zavedení zastávek pouze na znamení s výjimkou těch nejdůležitějších, na této trase by se jednalo právě o tyto zastávky, které by tedy zůstaly standardně s povinným zastavením všech spojů.

- 430 a 3 (sled společných zastávek na trase: Autobusové nádraží – Hlavní nádraží – Desta – Ferox – Alusuisse – Kovošrot – Diana – Kotva – Monos – Vilsnice).



Graf (5) - směr Vilsnice - Autobusové nádraží

Ve směru Vilsnice – Autobusové nádraží jsou modrou barvou označeny nástupy a červenou barvou výstupy cestujících na jednotlivých zastávkách. Tato linka sama o sobě není příliš využívána, ale je velmi důležitá, protože spojuje osídlenou oblast Vilsnice s centrem města, a hlavně linka číslo 3 zajišťuje, v kooperaci s linkou číslo 430, dopravu do průmyslové oblasti několika podniků, jako jsou například Ferox, Alkan, Kotva, Desta, Kovošrot, Diana a další. Některé spoje jsou dokonce přizpůsobeny začátkům nebo koncům pracovních směn podniků. Linka je dlouhá 6,6 km a celková jízdní doba spoje je od 12 do 14 minut. Z hlediska nástupu, je nejvyužívanější zastávkou Vilsnice, a poté zastávky u jednotlivých podniků. Z hlediska výstupů, je nejvyužívanější Hlavní železniční nádraží a Autobusové nádraží.



Graf (6) - směr Autobusové nádraží - Vilsnice

Ve směru Autobusové nádraží – Vilsnice jsou opět modrou barvou označeny nástupy a červenou barvou výstupy cestujících na jednotlivých zastávkách. Z hlediska nástupu je nejvyužívanější zastávkou Hlavní železniční nádraží a Autobusové nádraží. Z hlediska výstupů je nejvyužívanější Vilsnice, Kovošrot a zastávky u jednotlivých podniků.

Z těchto grafů je patrné, že na této trase nejsou zastávky zas tak využívány, jako je tomu na linkách u jiných tras. Proto by zavedení zastávek pouze na znamení na této trase nebyl zas takovým problémem. Přesto jsou celkově nejvyužívanějšími zastávkami Hlavní železniční nádraží, Autobusové nádraží a Vilsnice. Pokud by se jednalo o systém zavedení zastávek pouze na znamení s výjimkou těch nejdůležitějších, na této trase by se jednalo právě o tyto zastávky, které by tedy zůstaly standardně s povinným zastavením všech spojů.

### 3.3.3 Systém všech zastávek pouze na znamení

Zavedení tohoto systému, že každá zastávka bude pouze na znamení, by určitě také urychlilo a zjednodušilo provoz na jednotlivých linkách. Zavedení toho systému však není jednoduché, a nelze jej provést najednou. Je k tomu potřeba také technická a technologická vybavenost dopravního podniku a dopravního parku. V každém autobuse musí být tlačítko STOP, které upozorní řidiče, že má v blízkosti se zastávce zastavit z důvodu výstupu cestujících. Dále by do hlásiče zastávek v autobuse bylo třeba nahrát za názvem následující zastávky, že je to zastávka na znamení. Možná největším problémem by však byli cestující sami, než by si na nový systém zvykli a než by se obeznámili se všemi pravidly, podmínkami a povinnostmi, chvilku by to trvalo, a jistě by došlo i k určitým negativním názorům ze stran

cestujících, například z důvodu, že jim autobus nezastavil na jejich zastávce, kde doposud normálně, pravidelně zastavoval.

Podobný systém již funguje v Jablonci nad Nisou, kde systém zastávek pouze na znamení je již zaběhlý a cestující si na něj již zvykli. Těsně před 3. prosincem 2009, kdy vstoupilo v platnost nařízení Evropského parlamentu a Rady ES č. 1370/2007, které nařizuje výběrová řízení pro přidělování zakázek ve veřejné dopravě, uzavřelo město Jablonec nad Nisou bez výběrového řízení na deset let smlouvu o provozování městské hromadné dopravy s Dopravním podnikem města Liberce. Nový dopravce měl do roku 2012 rozsah jablonecké MHD oproti roku 2009 zdvojnásobit. Dopravní podnik města Liberce zpočátku jezdil s vozidly pronajatými od ČSAD Jablonec nad Nisou, na jízdních řádech a jízdenkách již byl uveden nový provozovatel, avšak po určitou dobu platily i jízdenky původního dopravce a adresa ČSAD Jablonec nad Nisou byla v jízdních řádech uváděna pod názvem nového provozovatele jako jeho korespondenční adresa. Později tedy vznikl Dopravní podnik měst Liberce a Jablonce nad Nisou, a. s.

Na základě zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů a dle vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční dopravu vyhláší Dopravní podnik měst Liberce a Jablonec nad Nisou, a.s. Smluvní přepravní podmínky IDOL pro veřejnou osobní přepravu. Koordinátorem Integrovaného dopravního systému IDOL je firma KORID LK, spol. s r. o. se sídlem U Jezu 642/2a, Liberec 461 80. Platnost aktualizovaných smluvních přepravních podmínek je od 1. ledna 2012.

Podle kapitoly Smluvních přepravních podmínek 1.9 Vztahy mezi dopravci zapojenými v IDOL a cestujícími, odstavce 99, se cestující sám musí starat, aby do správného vozidla nastoupil v nástupní zastávce/stanici, přestoupil v přestupní zastávce/stanici a z vozidla v cílové zastávce/stanici vystoupil včas, na stanovených místech a na správné straně.

Nedílnou součástí Smluvních přepravních podmínek Integrovaného dopravního systému Libereckého kraje Dodatek k smluvním přepravním podmínkám Integrovaného dopravního systému Libereckého kraje, platný pouze pro linky městské hromadné dopravy Liberce a linky městské hromadné dopravy Jablonce nad Nisou. V tomto dodatku je Článek číslo VI - Vztahy mezi dopravcem a cestujícím, kde Dopravní podnik měst Liberce a Jablonce nad Nisou, a.s. informuje cestující o změnách v pravidelné dopravě na vývěskách a v informačním centru na terminálu městské hromadné dopravy, v regionálním tisku,

rozhlasových, případně televizních médiích, na vlastních webových stránkách a formou informačních letáků, zveřejňovaných v celé síti městské hromadné dopravy, na staničních sloupcích, zastávkách a ve vozidlech. Zde je jasně stanoveno v odstavci 2 – Povinnosti cestujícího na linkách městské hromadné dopravy Jablonce nad Nisou:

- po celou dobu provozu je zaveden nástup do vozidel předními dveřmi, výstup z vozidel je druhými a dalšími dveřmi vozidla (osobě se sníženou schopností pohybu a orientace, případně i jejímu doprovodu je umožněno výstup i předními dveřmi pod přímým dohledem řidiče),
- seznámit se před uzavřením přepravní smlouvy s Přepravním řádem, Smluvními přepravními podmínkami, příslušným tarifem a tyto podmínky plnit,
- hodlá-li cestující vystoupit na zastávce na znamení, je povinen dostatečně včas upozornit řidiče jedním stisknutím tlačítka „znamení k řidiči“ nebo stisknutím tlačítka „otevření dveří cestujícím“,
- používat bezpečnostních, dorozumívacích a ovládacích zařízení na linkách městské hromadné dopravy Jablonce nad Nisou vždy, hodlá-li cestující vystoupit na každé zastávce, a to dostatečně včas.

Smluvního období autobusových dopravců Ústeckého kraje, o závazku veřejné služby ve veřejné linkové dopravě k zajištění základní dopravní obslužnosti části území Ústeckého kraje, končí 31. 12. 2014. Do té doby je celkem dost času na to vše pečlivě připravit, a hlavně všechny cestující dostatečně se změnami obeznámit, a to pomocí všech informačních kanálů v pravidelné dopravě na vývěskách a v informačním centru na terminálu městské hromadné dopravy, v regionálním tisku, rozhlasových, případně televizních médiích, na vlastních webových stránkách a formou informačních letáků, zveřejňovaných v celé síti městské hromadné dopravy, na staničních sloupcích, zastávkách a ve vozidlech. Pokud by se všechno zajistilo, a s pomocí všech informačních kanálů by se tento systém podařilo prosadit, bylo by to určitě také ulehčení kontrolování a hlídání provozu na jednotlivých linkách. Navíc nový systém by celkově urychlil provoz na linkách městské i příměstské autobusové dopravy, což by vedlo i k ekonomickým úsporám a větší spokojenosti cestujících, což jsou základní parametry kvality dopravy a spokojenosti cestujících.

### **Parametry kvality:**

Současné požadavky na kvalitu poskytovaných služeb u autobusové dopravy objednané Ústeckým krajem, poskytované v rámci veřejných služeb pro přepravu cestujících

ve veřejné linkové dopravě je vyžadována určitá kvalita požadovaných služeb. Zejména přesnost, spolehlivost, plnění jízdního řádu, dodržování přestupních vazeb, nízkopodlažnost, klimatizovanou, pohodlnost, bezpečnost, finanční dostupnost, kapacita vozidel atd. Některé požadavky stanovují přímo právní předpisy, například Nařízení vlády č. 63/2011 Sb., O stanovení minimálních hodnot a ukazatelů standardů kvality a bezpečnosti a o způsobu jejich prokazování v souvislosti s poskytováním veřejných služeb v přepravě cestujících. Nad rámec těchto základních požadavků jsou stanovena další pravidla a požadavky prostřednictvím smluvních ujednání v uzavíraných dlouhodobých smlouvách.

Ústecký kraj nezůstává jen při nastavených parametrech kvality, ale stále hledá další vylepšení a to i inspiraci u výrobců autobusů a jejich zařazení do připravovaných nových zadávacích výběrových řízení. Proto by zařazení systému zastávek pouze na znamení nemělo chybět, v rámci zkvalitnění služeb a optimalizace linek, v požadovaných kritériích pro nové dopravce ve výběrovém řízení pro uzavření smlouvy o závazku veřejné služby ve veřejné linkové dopravě k zajištění základní dopravní obslužnosti části území Ústeckého kraje.

System zastávek jen na znamení by jistě pomohl optimalizovat autobusovou dopravu ve městě Děčín. Tento systém funguje již v rámci příměstské autobusové dopravy, kde se projevil jako systém mnohem efektivnější, než když autobus musí zastavit na každé zastávce své trasy, i když nikdo nenastupuje nebo nevystupuje. Mezi kladné stránky určitě patří urychlení provozu, když autobus nebude muset zastavovat na každé zastávce své trasy, tím pádem nebude muset brzdit, stát a rozjíždět se. Tím se ušetří spousta času, pohonných hmot a energie řidičů. Jelikož systém zastávek pouze na znamení funguje již v rámci příměstské autobusové dopravy, sjednotily by se tak pravidla provozu v městské i příměstské autobusové dopravě města Děčína, a určitě by to přivítala i většina cestujících a občanů města, což by vedlo ke snížení celkových nákladů dopravního podniku, a tedy i města.

## ZÁVĚR

Dopravní podnik města Děčína, a.s. je akciová společnost, jejíž právní formu definuje, jako ostatní typy společností, Obchodní zákoník. Živnosti řeší Živnostenský zákon a podmínky pro získání této živnosti stanovuje Zákon o silniční dopravě.

Dopravní podnik města Děčína, a.s. zajišťuje pro město Děčín autobusovou dopravu v plném rozsahu, a to jak v městském, tak i příměstském provozu. Jelikož celou dopravní obslužnost ve městě zajišťuje jediný dopravce, právě Dopravní podnik města Děčína, a.s., dochází v městské a příměstské autobusové dopravě k prolínání linek, kopírování tras a obsluze stejných zastávek. Tato skutečnost je samozřejmě velmi problematická, protože městskou autobusovou dopravu financuje město, ale příměstskou autobusovou dopravu financuje kraj. Tento faktor je nevýhodný z mnoha důvodů, ať už ekonomických pro podnik, město i kraj, tak i praktických pro cestující, proto je potřeba zoptimalizovat a sjednotit městskou a příměstskou autobusovou dopravu.

**Přínosem této práce je definování specifík Dopravního podniku města Děčína, a.s., včetně všech poskytovaných služeb, produktů i přeprav samotných, zanalyzování jednotlivých problematických linek a návrhy na jejich optimalizaci a sjednocení. Jako nejzásadnější problém se jeví skutečnost, že městskou a příměstskou autobusovou dopravu zajišťuje jeden dopravce, přičemž městskou dopravu financuje město, ale příměstskou dopravu financuje kraj, a že doprava je odlišná na území města a mimo něj. Mezi nejdůležitější návrhy na provedení optimalizace patří bezpochyby sjednocení městské a příměstské autobusové dopravy.**

**K tomu lze využít hned dvou návrhů, které by danou problematiku vyřešili. Nejprve by se zavedla jednotná tarifikace pro městskou i příměstskou autobusovou dopravu. Dále by se v městské autobusové dopravě zavedly zastávky pouze na znamení, jelikož tento systém funguje již v rámci příměstské autobusové dopravy, a je mnohem efektivnější, než když autobus musí zastavit na každé zastávce své trasy, i když nikdo nenastupuje nebo nevystupuje.**

**Pokud bude městská i příměstská autobusová doprava fungovat na stejné bázi, cestujícím bude prakticky jedno, kterou z těchto dvou doprav zvolí na území města, protože to pro ně nebude mít žádnou časovou ani finanční úsporu. Díky tomu se zvýší tržby pro kraj a sníží náklady pro město.**

**Návrhy na změny v dopravě jsou reálné. K provedení některých z nich je potřeba pouze drobná změna v právních předpisech. Jelikož smluvní období autobusových dopravců Ústeckého kraje, o závazku veřejné služby ve veřejné linkové dopravě k zajištění základní dopravní obslužnosti části území Ústeckého kraje, končí 31. 12. 2014, stačilo by nastavit všechny tyto kritéria a nové parametry zajištění dopravní obslužnosti města do nového výběrového řízení pro město Děčín, a Dopravní podnik města Děčína, a.s. by tak tyto požadavky musel bezvýhradně splnit, a danou problematiku tím tak vyřešil.**



## SEZNAM POUŽITÝCH INFORMAČNÍCH ZDROJŮ

- (1) Město Děčín [online], c2012, [cit. 2012-01-21], Dostupný z: [www.mmdecin.cz](http://www.mmdecin.cz)
- (2) BÁRTA, B., et al. Dopravní podnik města Děčína 1950 - 2005. Ústí nad Labem: WOLF, Vyd. 1., 2005. 80 s.
- (3) Dopravní podnik města Děčína [online], c2012, [cit. 2012-01-21], Dostupný z: [www.dpmd.cz](http://www.dpmd.cz)
- (4) *Projekt optimalizace provozu městské autobusové dopravy v Děčíně* – Interní materiál Dopravního podniku města Děčín, a.s.,
- (5) *Základní dokumenty k dopravní obslužnosti* – Interní materiál Ústeckého kraje – Odbor dopravy a silničního hospodářství, Oddělení dopravní obslužnosti kraje
- (6) Zákon č. 111(1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších úprav. In: Sbíрка zákonů, Česká republika. 1994, 037, s. 1 – 34.

## SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1 - Plán linek městské autobusové dopravy .....	str. 17
Obrázek 2 - Plán linek příměstské autobusové dopravy .....	str. 23
Obrázek 3 - Odbavovací zařízení - automat na výdej jízdenek .....	str. 28
Obrázek 4 - Příklad tarifní mapy se zónami a tarifními hranami .....	str. 35

## **SEZNAM TABULEK**

- (1) Tabulka - druhy jízdného ..... str. 29
- (2) Tabulka - smlouvy o závazku veřejné služby ve veřejné linkové dopravě ..... str. 33

## SEZNAM GRAFŮ

(1) směr Autobusové nádraží – Nebočady .....	str. 39
(2) směr Nebočady - Autobusové nádraží .....	str. 40
(3) směr Staré město – Bynov .....	str. 41
(4) směr Bynov – Staré město .....	str. 41
(5) směr Vilsnice – Autobusové nádraží .....	str. 42
(6) směr Autobusové nádraží – Vilsnice .....	str. 43