

UNIVERZITA PARDUBICE
FAKULTA EKONOMICKO-SPRÁVNÍ
ÚSTAV VEŘEJNÉ SPRÁVY A PRÁVA

VEŘEJNÁ DOPRAVA NA OKRESE KUTNÁ HORA

(ve vztahu ke státní správě a samosprávě)

DIPLOMOVÁ PRÁCE

2006

Bc. Monika Bulánková

UNIVERZITA PARDUBICE
FAKULTA EKONOMICKO-SPRÁVNÍ
ÚSTAV VEŘEJNÉ SPRÁVY A PRÁVA

VEŘEJNÁ DOPRAVA NA OKRESE KUTNÁ HORA

(ve vztahu ke státní správě a samosprávě)

DIPLOMOVA PRÁCE

AUTOR PRÁCE: Bc. Monika Bulánková

VEDOUCÍ PRÁCE: Mgr. Tomáš Šimek

2006

UNIVERSITY OF PARDUBICE
FACULTY OF ECONOMICS AND ADMINISTRATION
INSTITUTE OF PUBLIC ADMINISTRATION AND LAW

PUBLIC TRANSPORT IN THE REGION OF KUTNA HORA
(in relations to state and local administration)

THESIS

AUTHOR: Bc. Monika Bulánková

SUPERVISOR: Mgr. Tomáš Šimek

2006

Univerzita Pardubice
Fakulta ekonomicko-správní
Ústav veřejné správy a práva
Akademický rok: 2005/2006

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: Bc. Monika BULÁNKOVÁ
Studijní program: N6202 Hospodářská politika a správa
Studijní obor: Ekonomika veřejného sektoru

Název tématu: Veřejná doprava na okrese Kutná Hora

Zásady pro vypracování:

- 1) Historie a současnost veřejné dopravy na okrese Kutná Hora
- 2) Veřejná doprava v rámci Evropské unie
- 3) Vztah mezi provozovatelem veřejné dopravy, státní správou a samosprávou
- 4) Vliv veřejné správy na kvalitu veřejné dopravy
- 5) Závěr

Rozsah práce:

Rozsah příloh:

Forma zpracování diplomové práce: tištěná

Seznam odborné literatury:

- 1) Ammons, D.N.: MUNICIPAL BENCHMARKS: ASSESSING LOCAL PERFORMANCE AND ESTABLISHING COMMUNITY STANDARDS. London etc.: Sage Publications 2001
- 2) CAF. SPOLEČNÝ HODNOTÍCÍ RÁMEC (MODEL CAF). ZLEPŠOVÁNÍ POMOCÍ SEBEHODNOCENÍ. Praha: Národní informační středisko pro podporu jakosti 2003
- 3) Pilný, Jarosláv: EKONOMIKA VEŘEJNÉHO SEKTORU. 1 vyd., Pardubice: Universita Pardubice, 2000
- 4) Stejskal, Petr: TARIFY A CENY. 1. vyd., Pardubice: Univerzita Pardubice, 1994
- 5) Tuzar, Anonín: TEORIE DOPRAVY. 1. vyd., Pardubice: Univerzita Pardubice, 1996
- 6) Ugge, Alexander: DOPRAVNÍ INŽENÝRSTVÍ. Pardubice: Universita Pardubice, 1996
- 7) Zelený, Lubomír a Peřina Luboš: Doprava. Praha: Vysoká škola ekonomická, 2000
- 8) Zelený, Lubomír: DOPRAVA (EKONOMICKÉ SOUVISLOSTI ROZVOJEJ). dotisk 1. vyd., Praha: Vysoká škola ekonomická v Praze, 1998

Vedoucí diplomové práce:

Mgr. Tomáš Šimek

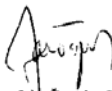
Ústav veřejné správy a práva

Datum zadání diplomové práce:


30. října 2005

Termín odevzdání diplomové práce:

26. května 2006


prof. Ing. Jan Čapek, CSc.
děkan

L.S.


prof. PhDr. Karel Lacina, DrSc.
vedoucí ústavu

dne

Prohlašuji:

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

Byla jsem seznámena 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, která na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně Univerzity Pardubice.

V Pardubicích dne 22.5.2006

Bc. Monika Bulánková

Tímto bych chtěla poděkovat panu Mgr. Tomáši Šimkovi za podporu, pomoc a cenné připomínky ke zpracování diplomové práce.

ABSTRAKT

Diplomová práce pojednává o veřejné hromadné dopravě v okrese Kutná Hora a o problematice rozhodování příslušného orgánu státní správy a samosprávy v otázce zabezpečování dopravní obslužnosti.

V úvodu práce se nejprve zmiňuji o historii autobusové a železniční veřejné dopravy. Dále jsem se věnovala současnosti veřejné dopravy na okrese Kutná Hora a záměrům rozvoje veřejné hromadné dopravy ve Středočeském kraji s výhledem na jednotný Středočeský integrovaný systém v letech 2005 - 2015.

V další části diplomové práce objasňuji vztah mezi provozovatelem veřejné dopravy, státní správou a samosprávou v návaznosti na právní úpravu dané problematiky. Snažím se nastínit některé problémy funkčnosti legislativy veřejné dopravy v praxi.

V závěru jsem se soustředila na spolupráci a vliv všech složek veřejné správy, dopravců a samotných občanů na kvalitu veřejné dopravy.

ABSTRAKT

My thesis deals with the topic of public transport in the region of Kutna Hora and the processes of decision-making in the area of public transport in the state and local administration.

In the first part of my thesis I mention the history of public railway and bus service. Further I focused on the current situation in public transport in the area of Kutná Hora and the objectives of development of public transport in the region of Střední Čechy in relation to unified integrated systém in the period 2005 – 2015.

In the following part of my thesis I clarify the relationship between public transport operators, state administration, local administration with regard to relevant legal regulations. I aim to outline some problems in functioning of public transport legislation in practice.

The conclusion of my thesis concentrates on cooperation and the influence of all components of state and local administration, public transport operators and the public on the quality of public transport.

OBSAH

0	ÚVOD	15
1	HISTORIE VEŘEJNÉ DOPRAVY	17
1.1	Počátky podnikání v dopravě.....	17
1.2	Vznik dokonalejší sítě železnic.	19
1.3	Nasazení prvních autobusů ve veřejné dopravě.....	19
1.4	Silniční doprava v meziválečném období.....	20
1.5	Vznik ČSAD.....	21
1.6	Vznik železničních tratí.....	23
	1.6.1 Posázavské dráhy.....	23
	1.6.2 Počátek dopravy na Severozápadní dráze.....	24
2	SOUČASNOST VEŘEJNÉ DOPRAVY	25
2.1	Veřejná osobní silniční doprava v okrese Kutná Hora.....	25
	2.1.1 Zánik ČSAD KNV Praha s.p., následný vznik akciové společnosti a její vývoj.....	25
	2.1.2 Rozsah dopravy.....	25
	2.1.3 Pokrytí území.....	26
2.2	Železniční doprava v okrese Kutná Hora.....	27
3	DOPRAVA V RÁMCI EVROPSKÉ UNIE	29
3.1	Společná dopravní politika.....	29
3.2	Perspektivy evropské dopravy do roku 2010.....	30
3.3	Veřejná doprava v rámci Evropské unie.....	31
4	JEDNOTNÝ STŘEDOČESKÝ INTEGROVANÝ SYSTÉM	36
4.1	Realizace SID ve východní části Středočeského kraje.....	38
4.2	Průběh integrace dopravy v Kutné Hoře.....	40
5	VZTAH MEZI PROVOZOVATELEM VEŘEJNÉ DOPRAVY, STÁTNÍ SPRÁVOU A SAMOSPRÁVOU	46
5.1	Přehled právních předpisů týkajících se silniční dopravy a zákonů souvisejících s provozem na pozemních komunikacích.....	46
5.2	Dopravní úřad.....	48
5.3	Vznik a zánik licence k provozování veřejné autobusové dopravy.....	48

5.3.1	Obsah licence	49
5.3.2	Dokumenty ve vozidle provozující veřejnou osobní dopravu	50
5.4	Linková osobní doprava	50
5.4.1	Zdroje financování veřejné linkové dopravy	51
5.4.2	Způsob a postup zajišťování dopravní obslužnosti	52
5.4.3	Základní dopravní obslužnost	53
5.4.4	Ostatní dopravní obslužnost	53
5.4.5	Závazek veřejné služby.....	54
5.4.6	Prokazatelná ztráta	54
5.4.7	Přiměřený zisk	54
5.4.8	Postup úhrady prokazatelné ztráty a její vypořádání.....	56
5.5	Ceny veřejné vnitrostátní silniční linkové osobní dopravy	57
5.5.1	Vývoj maximálních cen jízdného od roku 1991	58
5.6	Tarifní vzdálenost.....	61
5.7	Věcně usměrněná cena jízdného.....	61
5.8	Státní správa a státní odborný dozor v silniční dopravě.....	63
6	FUNKČNOST LEGISLATIVY V PRAXI	64
7	VLIV VEŘEJNÉ SPRÁVY NA KVALITU VEŘEJNÉ DOPRAVY	68
7.1	Kvalita ve veřejné správě	68
7.2	Hodnotící kritéria kvality ve veřejné dopravě.....	72
7.3	Vliv prvků dopravního systému na úroveň poskytovaných služeb	76
7.4	Vliv veřejné správy na zvýšení kvality přepravních služeb v městské dopravě	79
8	ZÁVĚR	83
9	SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY	88
10	SEZNAM TABULEK.....	90
11	SEZNAM OBRÁZKŮ.....	91
12	SEZNAM ZKRATEK.....	92
13	SEZNAM PŘÍLOH.....	94

V diplomové práci jsou použity tyto termíny a definice:

- **B+R** (bike and ride) je forma kombinované přepravy s návazností cyklistické dopravy na veřejnou hromadnou dopravu. Umožňuje se zejména budováním míst a zařízení k bezpečnému odkládání jízdních kol v blízkosti nádraží, stanic metra a jiných terminálů nebo zastávek veřejné dopravy. Je důležitým nástrojem podpory veřejné hromadné dopravy a integrovaných dopravních systémů
- **Doprava** – Je organizovaná a cíleně prováděná lidská činnost, která slouží k přemísťování osob, nákladů nebo osob a nákladů z výchozího místa do místa koncového. Doprava se zabývá pohybem dopravního prostředku po dopravní cestě.
- **Dopravní úřad** – Dopravními úřady jsou krajské úřady. Pro městskou autobusovou dopravu je dopravním úřadem Magistrát hlavního města Prahy, magistráty statutárních měst a obecní úřady obcí s rozšířenou působností.
- **Integrovaný dopravní systém** (IDS) osobní dopravy je dopravní systém zahrnující více druhů dopravy v ucelené oblasti, tj. zpravidla městskou hromadnou dopravu i příměstské a regionální spoje. Doprava je zajišťována různými dopravními prostředky: železnicí, metrem, tramvajemi, trolejbusy i autobusy, lanovkami, přívozy i podélnou vodní dopravou. Integrace může zahrnovat i návaznosti na cyklistickou nebo automobilovou dopravu P+R, B+R nebo K+R. Na dopravě v IDS se mohou účastnit jako provozovatelé různé společnosti podle jednotného optimalizovaného jízdního řádu, přepravních podmínek nebo tarifu. Cestující v integrované dopravě používají jednotné jízdenky, které lze použít v celém systému bez ohledu na dopravce a použitý dopravní prostředek. Integrovanými dopravními systémy byly i dřívější systémy městské hromadné dopravy nebo celostátní systém jednotných železnic, ale zpravidla se tento termín používá pro MHD rozšířenou do příměstských oblastí nebo pro dopravní pokrytí většího souvislého regionu. Oblast působnosti IDS je buď jednolitá celooblastní, nebo se dělí do několika soustředných tarifních pásem nebo do většího množství malých tarifních zón. Pásově dělení IDS je výhodné na menším území s jedním centrálním městem, které je výchozím

bodem pro většinu spojů. Druhý přístup je praktičtější v rozlehlých systémech integrované dopravy s více regionálními centry a většími nároky na přepravu osob v rámci regionu, s vynecháním přepravy do centrálního města.

- **Linka** – Linkou je souhrn dopravních spojení na trase dopravní cesty určené výchozí cílovou zastávkou a ostatními zastávkami, na níž jsou pravidelně poskytovány přepravní služby podle platné licence a dle schváleného jízdního řádu. Spojem je dopravní spojení v rámci linky, které je časově a místně určené jízdním řádem.
- **Linková osobní doprava** – je definována takto: Linková osobní doprava je pravidelné poskytování přepravních služeb na určené trase dopravní cesty, při kterém cestující vystupují a nastupují na předem určených zastávkách. Linkovou osobní dopravu lze provozovat formou veřejné linkové dopravy nebo formou zvláštní linkové dopravy, a to jako vnitrostátní nebo mezinárodní. Přitom se rozumí veřejnou linkovou dopravou doprava, při které jsou přepravní služby nabízeny podle předem vyhlášených podmínek a jsou poskytovány k uspokojování přepravních potřeb; pokud je doprava uskutečňována pro potřeby města a jeho příměstských oblastí, jedná se o městskou autobusovou dopravu.
- **Ostatní dopravní obslužnost (ODO)** – je definována takto: Ostatní dopravní obslužností je zajištění dopravních potřeb územního obvodu obce nad rámec základní dopravní obslužnosti území kraje. Na zjištění ostatní dopravní obslužnosti uzavírá obec s dopravcem závazek veřejné služby a hradí ze svého rozpočtu prokazatelnou ztrátu vzniklou dopravci plněním závazků veřejné služby.
- **Přeprava** – je vlastní změna místa osob a nákladů bez ohledu na skutečnost, jak se uskutečnila. Rozhodující je pouze výchozí a koncový bod procesu přemístění. Přeprava je výsledkem (produktem) dopravní činnosti.
- **P+R** (park and ride) je forma kombinované přepravy s návazností individuální automobilové dopravy na veřejnou hromadnou dopravu. Umožňuje se budováním parkovišť v blízkosti nádraží, stanic metra a jiných terminálů

veřejné dopravy. Budování parkovišť P+R je důležitým nástrojem podpory veřejné hromadné dopravy a integrovaných dopravních systémů.

- **K+R** (kiss and ride) je formou kombinované přepravy návaznosti individuální automobilové dopravy na veřejnou hromadnou dopravu. Umožňuje se zřizováním míst pro krátké zastavení nebo vyčkávání osobních vozidel v blízkosti nádraží, stanic metra a jiných terminálů a zastávek veřejné dopravy. Je určena pro sdílenou automobilovou dopravu, kdy řidič přepravuje automobilem k místu veřejné dopravy ještě další osobu nebo osoby, například svého manžela, manželku, děti nebo souseda, tam jim umožní přestup na veřejnou dopravu a následně pokračuje vozidlem do cíle své cesty. Obdobně lze tato místa použít i v opačném směru.
- **Středočeská integrovaná doprava** (SID) je integrovaný dopravní systém zahrnující zatím jen některé autobusové linky v několika izolovaných oblastech Středočeského kraje. Některé linky SID zajíždějí i do Prahy. Za den vzniku SID se považuje 1.7.2005 a postupný rozvoj je plánován do roku 2015. Do systému má být postupně zapojena i železniční doprava.
- **Trvale udržitelný rozvoj** - je takový způsob rozvoje, který uspokojuje potřeby přítomnosti, aniž by oslaboval možnosti budoucích generací naplňovat jejich vlastní potřeby. Kompromisem trvale udržitelného rozvoje je udržitelný rozvoj.
- **Veřejným zájmem** se v oblasti veřejné osobní dopravy rozumí zájem na zajištění základních přepravních potřeb obyvatel. O uplatnění veřejného zájmu při zabezpečování dopravní obslužnosti rozhoduje příslušný orgán státní správy nebo samosprávy.
- **Základní dopravní obslužnost** (ZDO) - je definována takto: Základní dopravní obslužností území kraje je zajištění přiměřené dopravy po všechny dny v týdnu z důvodu veřejného zájmu, především do škol, do úřadů, k soudům, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a do zaměstnání, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale únosnému rozvoji tohoto územního obvodu. Rozsah podílu státu na jejím zajištění ve veřejném zájmu stanoví podle místních podmínek území kraje a výše rozpočtových prostředků, které jsou k dispozici, příslušný kraj.

- **Závazky veřejné služby** jsou závazky provozu, závazky přepravy a závazky tarifní. Závazky veřejné služby jsou závazky dopravce v drážní dopravě nebo v silniční dopravě, které dopravce přijal ve veřejném zájmu a které by ve svém obchodním zájmu nepřijal nebo by je přijal pouze zčásti pro jejich ekonomickou nevýhodnost. Závazky veřejné služby sjednává s dopravcem ve veřejném zájmu stát, kraj nebo obec a hradí dopravci prokazatelnou ztrátu vzniklou jejich plněním.
- **Závazek provozu** je závazek dopravce zajistit na dopravní cestě, na které je oprávněn provozovat osobní dopravu plynule, pravidelně a v požadovaném počtu a časovém vedení jednotlivých spojů nebo vlaků, včetně provozování doplňkových přepravních služeb.
- **Závazek přepravy** je závazek dopravce přepravit cestující nebo věci za speciální cenu při splnění zvláštních podmínek.
- **Závazek tarifní** je závazek dopravce přepravit cestující nebo věci za regulovanou cenu podle cenových předpisů, která je nižší, než je ekonomické jízdné nebo přepravné.

0 ÚVOD

Doprava je charakterizována jako činnost spjatá s cílevědomým přemísťováním osob a hmotných předmětů v nejrůznějších objemových, časových a prostorových souvislostech za použití různých dopravních prostředků a technologií.¹

Fungující doprava je jednou z nutných podmínek rozvíjející se moderní společnosti. Jako celek působí jako integrující a stabilizující systém pro všechna odvětví národního hospodářství. Je spojovacím článkem mezi jednotlivými odvětvími národního hospodářství. Výrazně ovlivňuje společnou úroveň života obyvatel obcí, měst a regionů. Doprava je nepostradatelnou součástí mezinárodních vztahů jak při přepravě zboží, tak osob. Rozsah a kvalita dopravy je významným ukazatelem sociální úrovně. Z hlediska tvorby nových hodnot doprava patří vedle průmyslu, zemědělství a stavebnictví k odvětvím, které se významně podílejí na produkci materiálních hodnot.

Význam dopravy stoupá:

1. rozvojem nejrůznějších výrobních činností a rozšiřováním počtu poskytovaných služeb
2. s celkovým sociálním rozvojem
3. se zvyšováním volného času občanů

Nejedná se jen o přepravu nákladů od výrobců ke spotřebiteli, ale i o dopravu občanů do škol, do úřadů, k soudům, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a do zaměstnání, včetně dopravy zpět.

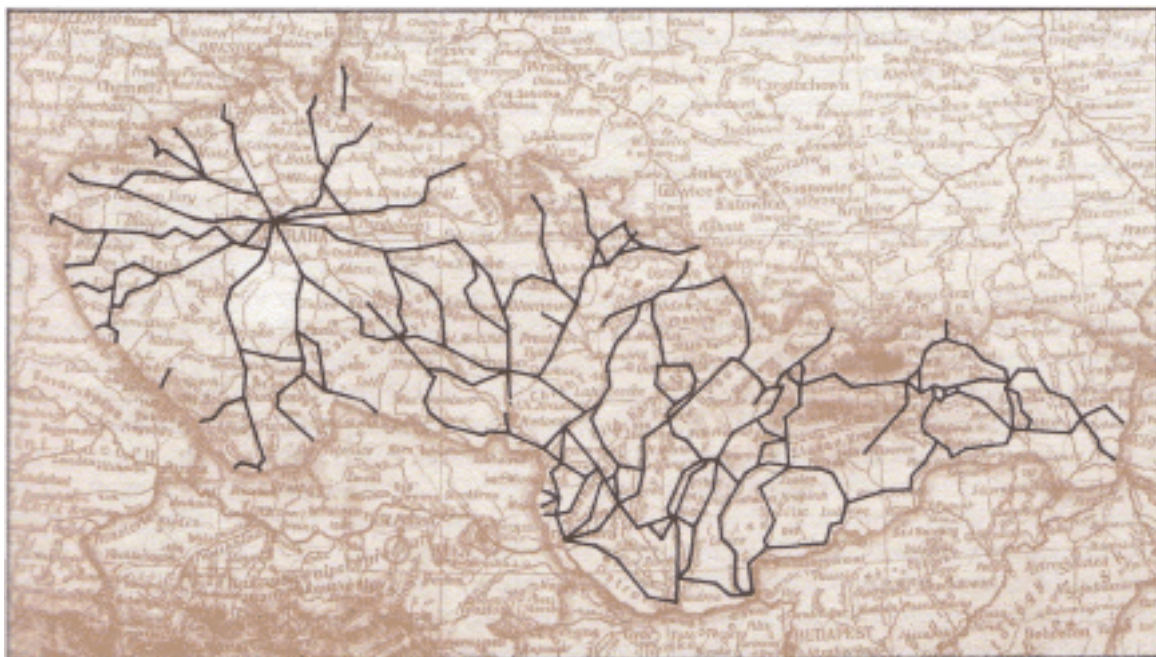
Při své dlouholeté praxi na bývalém okresním úřadě, jsem se často setkávala s problematikou zajišťování a hrazení ztráty dopravy na území okresu Kutná Hora. Proto jsem se rozhodla více se seznámit se zajišťováním veřejné dopravy jako celku.

¹ Zelený, L. Doprava (Ekonomické souvislosti rozvoje). dotisk 1. vyd. Praha: Vysoká škola ekonomická v Praze, 1998. ISBN 80-7079-402-X, s. 7.

Ve své práci jsem se zaměřila nejen na současný stav, ale pro pochopení souvislostí, i o historický vývoj veřejné dopravy. Zmiňuji i otázky rozvoje veřejné dopravy ve Středočeském kraji s výhledem na Středočeskou integrovanou dopravu v letech 2005 až 2015. Cílem mé práce je charakterizovat a pochopit problémy mezi dopravcem, státní správou a samosprávou při zajišťování dopravní obslužnosti daného území. Zabývám se i vlivem jednotlivých kritérií dopravní infrastruktury na úroveň kvality městské dopravy a hledám způsob jejího zkvalitňování prostřednictvím samosprávy s cílem jejího zakomponování do regionálního dopravního systému.

1 HISTORIE VEŘEJNÉ DOPRAVY

Rozvojem výrobní činnosti člověka začala doprava nabývat na významu. V určitých případech se dokonce stala součástí výroby, například při těžbě a zpracování dřeva. Žádný národ nemohl žít osamoceně a byl nucen se stýkat s obyvateli sousedních zemí. V minulosti s nimi vyměňoval přebytek svých výrobků za jiné, které neměl a potřeboval je. Později je kupoval a postupně byl i ve stálém obchodním styku se vzdálenějšími národy. Takto vyrůstal obchod, jenž se postupně soustřeďoval hlavně do tržišť ve městech. Obchodním pojídlem mezi městy, ale i mezi jednotlivými národy byly odedávna zemské stezky. Stezky, které se nacházely na území našeho státu jsou vyznačeny na mapě (Obrázek 1).



Zdroj: Jiří F. Musil²

Obrázek 1: Zemské stezky na území bývalého Československa v 10. až 14. století

1.1 Počátky podnikání v dopravě

Do 16. století obstarávali dopravu dopisů, listin a zpráv pěší a jízdní poslové (kurýři) zeměpanských úřadů, vrchností, klášterů a obchodních míst. Přeprava zboží přecházela postupně do rukou formanů, prvních samostatných podnikatelů

² Musil, F. Jiří: Po stezkách k dálnicím. 1. vyd., Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1987, s. 89.

nákladní dopravy, sdružených do formanských cechů. Formanské cechy představují počátek organizovaného a řízeného dopravního podnikání, které se rychle rozvíjelo. V r. 1526 se u nás objevilo první poštovní spojení. Král Ferdinand I. nařídil zřízení poštovního spojení z Vídně do Prahy³. Toto spojení bylo využíváno i pro dopravu osob. Cestující však dávali přednost pružnější a levnější vlastní dopravě. Toto poštovní spojení bylo vedeno i přes Kutnou Horu a Čáslav. Na obrázku vidíme jeden z prvních cestovních vozů, který byl tažen koňmi. (Obrázek 2).



Zdroj: Jiří F. Musil⁴

Obrázek 2: Cestovní Karosa ze 17. století

V roce 1823 byly zavedeny první spěšné jízdy tzv. poštovských rychlíků z Vídně do Prahy, Brna a Bratislavy. Ovšem jízda těchto „rychlíků“ nebyla o mnoho lepší než jízda první diligence z roku 1750. V roce vzniku těchto rychlíků stála jízda z Vídně přes Čáslav, Kutnou Horu a Kolín do Prahy 17 zlatých a 10 krejcarů konvenční měny. Trať dlouhá 322 km byla zdolávána za 37 hodin. Rychlá poštovní doprava byla však pro prostého člověka drahá a tak se na silnicích

³ Musil, F. Jiří: Po stezkách k dálnicím. 1. vyd., Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1987, s. 113.

⁴ Musil, F. Jiří: Po stezkách k dálnicím. 1. vyd., Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1987, s. 109.

objevily v r. 1828 dostavníky soukromých podnikatelů. Ty se staly prvními hromadnými veřejnými dopravními prostředky. V 1. polovině 19. století byla na dnešním území okresu vytvořena již poměrně hustá síť poštovních spojů. Z Kutné Hory vedlo přímé spojení na Kolín, Přelouč, Čáslav, Vlašim a Prahu, z Čáslavi pak na Kolín, Vysoké Mýto, Jihlavu a Vlašim. V této době byla Čáslav poštovní stanicí a Kutná Hora a Ledec nad Sázavou byly poštovními sběrnami.

1.2 Vznik dokonalejší sítě železnic

Nedlouho po dokončení sítě státních silnic počala v zemi vznikat dokonalejší síť železnic, jež spolu s nově vzniklou hustou sítí dobře stavěných okresních silnic vytvořila v zemi nové komunikační podmínky, umožňující další vývoj průmyslu a obchodu. Nástup železniční dopravy v 1. polovině 19. století a její prudký rozvoj v polovině druhé nepřinesl očekávaný úpadek silniční dopravy. Nároky na přepravu zpráv, osob i zboží rostly a šlo jen o to, jakým způsobem se doprava železniční a silniční o tyto přepravy podělí.

1.3 Nasazení prvních autobusů ve veřejné dopravě

Oživení někdejšího silničního ruchu a konkurenci železniční dopravě přináší na počátku 20. století spolu s dokonalejší povrchovou úpravou silnic nákladní automobil a autobus. V této době vydalo rakouské ministerstvo obchodu první výnos o zřizování autobusových tratí. V Čechách byla zřízena první linka 13. května 1908⁵ (Pardubice - Holice, Pardubice - Bohdaneč), v dnešním středočeském kraji byla zřízena první linka 29. května 1909⁶ (Neveklov - Benešov), na Čáslavsku pak v roce 1912 (Habry - Golčův Jeníkov); na Kutnohorsku byla později otevřena linka Kutná Hora – Kouřim - Český Brod. Čáslav byla v této době okresním městem. Zajímavé také je, že Kouřim byla v této době velice důležitým dopravním uzlem ve směru na Prahu, postupem času se ovšem dopravní proudy rozdělily směrem na Český Brod a na Kostelec nad Černými Lesy. V roce 1910 měla poštovní správa již 66 autobusů k dopravě osob

⁵ Státní okresní archiv Kutná Hora, spisy pod číslem 15 6D/1270.

⁶ Státní okresní archiv Kutná Hora, spisy pod číslem 15 6D/1360.

na 42 tratích. Osobní tratě byly zřizovány na žádost obcí a měst i za jejich finanční účasti, jež tvořily roční splátkové úhrady kupní ceny autobusů. Byla určena nejvyšší přípustná rychlost autobusu na silnici 28 km/h a v obci a ve tmě pouze 15 km/h. Řidiči pracující týdně 54 hodin a jezdící v těžkém koženém obleku museli spustit motor hodinu před výjezdem a nesměli během jízdy mluvit. Koncese k „provozování dopravy osob pomocí automobilů“ získali i soukromí autodopravci

1.4 Silniční doprava v meziválečném období

Po první světové válce se poštovní silniční doprava velmi rozvíjela, třebaže většina vozového parku byla zničena. Postupně byly obnoveny autobusové tratě, které byly v provozu již před válkou, ale zaváděly se i tratě nové. Dne 1. března 1920 byla zahájena jízda autobusem z Kutné Hory do Kouřimi za jednotné jízdné 40 hal./1 km. Od prvního dubna spojoval poštovní autobus Uhlířské Janovice s městem Kutná Hora, od 1. května 1931 dostala Kutná Hora linku přes Kostelec nad Černými Lesy do Prahy a 15. dubna 1932 začal jezdit autobus na trati Poděbrady - Kolín - Kutná Hora - Čáslav. Všechny tyto linky byly provozovány poštovní správou. Mimo to soukromí dopravci zakládali řadu pravidelných autobusových linek. Dne 9.zář 1927 zahájil pan František Dolejš dopravu autobusem z Kutné Hory přes Nepoměřice do Čestína. Později provozoval pan Dolejš i linky Suchdol - Záboří, Kutná Hora - Petrovice I, Kutná Hora - Uhlířské Janovice a jiné včetně Kutná Hora - Sázava⁷.

S osobní dopravou souvisí i otevření první cestovní kanceláře, která byla zřízena v Kutné Hoře 10. února 1920. Železniční správa v roce 1928 začala ve snaze zabránit úniku tržeb rozmáhající se soukromou dopravou budovat také vlastní autobusové linky. Vznikla tak podivná konkurence železniční správy, pošty a soukromých dopravců. Obce často žádaly o rozšíření autobusového spojení, ale rozvoj dopravy ČSD byl malý a některé linky byly pro menší frekvenci cestujících nedlouho po zahájení zrušeny. Důvodem byl však i nevelký zájem ČSD, které vidělo hlavní dopravu v železnici na kolejích. V době, kdy měla ČSR již dobře vybudovanou síť autobusových tratí s rozsáhlým vozovým parkem domácí výroby,

⁷ Státní okresní archiv Kutná Hora, spisy pod číslem 15 6D/1085 a 644 11f/6-833.

začala druhá světová válka, jež měla nepříznivý vliv i na dopravu. V době mobilizace převzala vojenská správa řízení autokolon i s autobusy ČSD. Výroba vozidel pro nevojenské účely byla omezena a vznikl nedostatek pneumatik a pohonných hmot, které se marně nahrazovaly dřevoplynem. V roce 1943 došlo k silnému omezení dopravy a v provozu zůstalo pouze 48 autobusových linek ČSD v okolí Prahy, třebaže soukromých jezdilo dále 107. Cestovní rychlost se snížila z 25 km/h v roce 1937 na 20,4 km/h v roce 1942. Při osvobození Československa došlo k poškození zbylého vozového parku. Státní autodopravu řídilo automobilové oddělení ředitelství ČSD Praha s ministrem dopravy⁸.

1.5 Vznik ČSAD

Zákon v r. 1948 stanovil, že pravidelná silniční doprava může být pouze národním majetkem. Zákonem byl zřízen národní podnik - Československé automobilové dopravy (ČSAD). 1. ledna 1950 Ústřední ředitelství ČSAD při ministerstvu dopravy založilo samostatné dopravní závody ČSAD mající přesný systém řízení a metodiku práce. Mezi nimi byl i dopravní závod DZ 107 v Kolíně, jemuž podléhaly provozovny v Kutné Hoře, v Poděbradech, Městci Králové a v Kouřimi. Čáslav se stala provozovnou DZ ČSAD Chrudim. Koncem roku 1952 ztratil jednotně řízený n. p. ČSAD svou operativnost a proto byla odstraněna tuhá centralizace⁹. Proto vznikly k 1. lednu 1953 v každém kraji samostatné národní podniky ČSAD. V každém okrese byl zřízen plánující a účelný dopravní závod. Jedním z nich byl i DZ ČSAD 113 Kutná Hora. K tomuto datu bylo také v Pardubicích ustanoveno, že Čáslav bude samostatný DZ ČSAD 812. Dne 1. ledna 1957 došlo k dalšímu prohloubení decentralizace a z Hlavní správy ministerstva dopravy se stala Ústřední správa a z orgánu řídicího jen metodický orgán, neboť přímé řízení převzaly jednotlivé rady KNV. 1. července 1960 byly zrušeny dosavadní podniky při radách KNV a dopravní závody v sídlech okresů zrušeny na samostatné podniky řízené jednotlivými ONV. Toto se také stalo usnesením plenárního zasedání ONV v Kutné Hoře a současně byl včleněn

⁸ Státní okresní archiv Kutná Hora, spisy týkající se provozu městské hromadné dopravy.

⁹ Pištora, Z. 25 let DZ ČSAD Kutná Hora 1953 – 1978. DZ ČSAD Kutná Hora. 1978, s.23.

DZ Čáslav do podniku Kutná Hora. K 1. dubnu 1963 je středočeský KNV zrušil a ustanovil opět jediný n. p. v kraji a to ČSAD KNV Praha. Provozovna Uhlířské Janovice byla založena dopravním závodem v Kolíně 1. ledna 1951. a od 1. ledna 1953 byla provozovna přeorganizována na samostatný DZ ČSAD Uhlířské Janovice, který byl již v dubnu 1953 zrušen a včleněn opět jako provozovna k ČSAD Kutná Hora. Po sloučení okresů Kutná Hora a Čáslav, které proběhlo 1. června 1960, bylo postupně zlepšeno spojení řadou spojů z Čáslavi přes Církvici do Kutné Hory. 9. září 1972 byla zahájena městská doprava v Čáslavi a 1. června 1975 vyjel poprvé autobus na dálkovou trať ze Žlebů přes Vrdu, Čáslav, Kutnou Horu a Kolín do Prahy. Tato linka jezdí dodnes, pouze byla prodloužena ze Žlebů do Třemošnice.

Ztrátovost osobní dopravy ČSAD v okrese Kutná Hora v roce 1969 byla 3 777 119 korun a v roce 1970 3 071 140 korun, to vedlo ke zrušení některých značně ztrátových spojů¹⁰. V roce 1970 vzniklo v Kutné Hoře autobusové nádraží. V roce 1978 byla pravidelná osobní doprava v okrese Kutná Hora zajišťována cekem na 53 linkách o délce 1650 km s 800 denními spoji (v roce 1980 bylo spojů 857). V r. 1978 bylo na veřejnou autobusovou dopravu přímo napojeno 209 obcí a osad, tj. 72% obcí a osad okresu. Ostatní obce byly napojeny nepřímou, přitom osad vzdálených od autobusové zastávky 2–5 km bylo 11 tj. necelá 4%. Je důležité zmínit i to, že po roce 1945 zaznamenala rozvoj i osobní doprava podniková, která obstarávala ranní a odpolední svoz a rozvoz zaměstnanců a o víkendech a v době dovolených rekreační a zájezdovou dopravu.

S osobní dopravou souvisejí i jízdenky k placení cestovného. Po vzniku republiky se objevily čtyři typy jízdenek. Nejprve to byly jízdenky z r. 1920, 1950 a 1970, které musel průvodčí či řidič označit – „proštípnout“. V 70. letech byl zaveden anglický strojek „setrait“, kterým byla práce s placením cestovného usnadněna. Dnes se používají různé typy elektronických strojků.

¹⁰ Pištora, Z. 25 let DZ ČSAD Kutná Hora 1953 – 1978. DZ ČSAD Kutná Hora. 1978, s.31.

1.6 Vznik železničních tratí

Do vývoje dopravnictví nejen u nás, ale v celém světě výrazně zasáhl vynález kolejnice. Kolejnice, zprvu jen dřevěné se již v 15. století začínají využívat k důlní dopravě pod zemí. Na počátku 18. století byly dřevěné koleje již pobíjeny ocelovým plechem. Roku 1738 se objevuje nejstarší zpráva o železnicích, tj. o kolejové dráze s kolejemi z oceli. Roku 1825 stanovil Angličan G. Stephenson rozchod kolejnic 1435 mm, kterého se užívá dosud ve většině zemí¹¹.

1.6.1 Posázavské dráhy

Pás posázavských drah byl stavěn po úsecích a každý z nich patřil jiné stavební a provozovací společnosti. 26. prosince 1894 předložil zemský výbor projekt místní dráhy Kolín - Čerčany s odbočkou Rataje - Kácov a od 1. února pracoval na projektu trati Světlá nad Sázavou - Ledec nad Sázavou - Kácov, který uzavíral souvislý komunikační pás posázavských drah. Ještě před vypracováním projektu těchto drah se objevil, v r. 1893, návrh na přiblížení projektované trati kolínsko - čerčanské městu Kutné Hoře. Všechny projekty byly postupně přijaty říšským sněmem a byla jim zaručena státní podpora. Úsek Kolín - Čerčany (65,1 km), s odbočkou Rataje - Kácov 15,5 km, byl dlouhý 80,6 km a předpokládal finanční náklad 10 581 000 korun, z čehož státní půjčka tvořila 75%. Koncese projektu posázavské dráhy Čerčany – Ledecsko - Kácov byla udělena 10. května 1899¹². Koncem července 1901 byla trať dostavěna. Provoz na ní byl zahájen 15. prosince 1900 a to na trati Kolín - Nový Dvůr, což byl téměř dostavěný úsek Kolín - Rataje. Provoz na trati Nový Dvůr - Čerčany a Rataje - Kácov byl zahájen 6. srpna 1901. Železnice se v celém posázavském úseku těsně přimyká k řece Sázavě a to z Čerčan do Ratají nad Sázavou po levém břehu a z Ratají do Kácova po pravém břehu. Stavba dráhy podél Sázavy byla značně obtížná. Dokumentuje to stavba 5 tunelů a velkého ocelového mostu přes Sázavu u Ratají nad Sázavou. Na trati 80 km dlouhé je maximální sklon 23,9‰ a minimální

¹¹ Veřejná správa č. 51-52/2003 (časopis).

¹² Navrátil, Martin: 100 let místní dráhy Kutná Hora - Zruč nad Sázavou. Sdružení Posázavský pacifik, 2005. ISBN 80-903107-2-9, s.14.

poloměr oblouku 180 m. Stavba dráhy Kácov - Světlá nad Sázavou byla z posázavské dráhy nejobtížnější. Trať dlouhá 47,6 km se připojuje na hlavní trať Kolín - Znojmo a díky jejímu uložení ve skalních vrstvách muselo být postaveno několik větších mostů, 4 tunely a mnoho podpěrných zdí. Veřejná doprava na této trati byla zahájena 24. září 1903¹³ a obstarávána byla ředitelstvím drah v Praze. Přírodní scenérie Posázaví způsobila, že zde od počátku minulého století převažovala doprava osob nad dopravou nákladů. Výstavba místních drah oživila celé Posázaví a pomohla rozvoji průmyslu v celém kraji, i když např. poměrnou uzavřenost Zručska nezměnilo ani to, že zde od počátku století existovaly další dvě železniční tratě: Kutná Hora - Zruč nad Sázavou a Světlá nad Sázavou - Kácov - Čerčany.

1.6.2 Počátek dopravy na Severozápadní dráze

6. prosince 1869¹⁴ projel nově vystavěným železničním úsekem Severozápadní dráhy první slavnostní vlak a tím byla trať Kolín - Golčův Jeníkov otevřena pro veškerou dopravu. Tuto událost je možno považovat v dějinách celé oblasti, jednotlivých měst a obcí, jichž se dotkla, za jednu z nejdůležitějších. Rychlost vlaků byla na svoji dobu dosti značná. Podle nařízení z roku 1863 byla přípustná nejvyšší rychlost 25 km/h.

¹³ Navrátil, Martin: 100 let místní dráhy Kutná Hora - Zruč nad Sázavou. Sdružení Posázavský pacifik, 2005. ISBN 80-903107-2-9, s.21.

¹⁴ Navrátil, Martin: 100 let místní dráhy Kutná Hora - Zruč nad Sázavou. Sdružení Posázavský pacifik, 2005. ISBN 80-903107-2-9, s.6.

2 SOUČASNOST VEŘEJNÉ DOPRAVY

2.1 Veřejná osobní silniční doprava v okrese Kutná Hora

Do současného stavu veřejné osobní silniční dopravy v okrese Kutná Hora jsem zahrнула celý vývoj od roku 1989, neboť pro pochopení vývoje je to nezbytné, navíc o změnách neexistují úplně přesné popisy vývoje. Město Sázavu jsem také zahrнула do okresu Kutná Hora, i když nyní již patří sousednímu okresu Benešov, ale svou spádovostí a návazností dopravy zatím náleží spíše Kutné Hoře.

Do roku 1991 existoval v Praze Krajský národní výbor (KNV) Praha, který sdružoval všechny podniky ČSAD středočeských okresů. Bylo to 12 podniků ČSAD – Benešov, Beroun, Kladno, Kolín, Kutná Hora, Mělník, Mladá Boleslav, Nymburk, Praha - východ, Praha - západ, Příbram, Rakovník.

2.1.1 Zánik ČSAD KNV Praha s.p., následný vznik akciové společnosti a její vývoj

V roce 1991 bylo ČSAD KNV Praha s.p.zrušeno a vznikla jednotlivá okresní ČSAD, která měla poté různý vývoj. ČSAD Kutná Hora, dopravní závod 113 se při 2. vlně privatizace v roce 1993 změnil na akciovou společnost, tím se určili noví vlastníci akcií. Název závodu zůstal stejný, tedy ČSAD Kutná Hora a.s. K 1.1.2000 se ČSAD Kutná Hora a.s. sloučilo s ČSAD Chrudim a.s. a došlo ke vzniku nové společnosti s názvem ČSAD AUTOBUSY CZ Chrudim a.s. se sídlem v Chrudimi a středisky v Čáslavi a v Kutné Hoře. V roce 2001 převzala ČSAD AUTOBUSY CZ Chrudim a.s. do vlastnictví společnost CONNEX Východní Čechy a.s., která má sídlo také v Chrudimi, ale generální ředitelství v Ostravě. Tento majetkový stav trvá dodnes.

2.1.2 Rozsah dopravy

Do roku 1994 bylo na území okresu Kutná Hora provozováno 56 linek, které zajišťovaly dopravní obslužnost okresu. Některé z linek zajížděly i do sousedních okresů - KO, BN, HB, CR, PU. Do roku 1994 - 1995 existovaly v některých

podnicích noční směny, proto bylo nutné zajišťovat i noční spojení do obcí. O víkendech jezdilo přibližně jen 30% spojů. Vlivem zrušení odpoledních směn a minimální frekvence cestujících o víkendech došlo i ke zrušení spojů. V současné době je provozováno 70% tehdejších spojů (nyní je provozováno 54 linek). Na území okresu bylo téměř 100% víkendových spojů zrušeno.

Bývalé ČSAD Kutná Hora provozovalo čtyři dálkové linky (dálková linka je nad 100 km). Byla to linka Praha - Jihlava, Čáslav - Rumburk, Praha – Chrudim a Třemošnice - Praha. Linka Praha – Chrudim funguje dodnes a je jednou z nejmýnosnějších linek. Zajímavé je to, že na jejím vzniku a úpravách se ve velké míře podíleli řidiči, kteří samozřejmě byli s cestujícími v úzkém kontaktu a mohli vyslyšet jejich potřeby. Linka Třemošnice – Praha je provozována i v současnosti, ale linka Praha – Jihlava a Čáslav – Rumburk byly v roce 1994 zrušeny. Linka Čáslav – Rumburk byla v roce 2000 obnovena, ale pro malou vytíženost byla později zkrácena do Nového Boru. Po tom co v roce 2001 začala linku provozovat společnost CONNEX jezdil dálkový autobus z Mladé Boleslavi až do České Lípy po naprosto stejné trase se stejnými zastávkami v téměř shodný čas jako dálkový autobus (také společnosti CONNEX) z Hradce Králové do Teplic. Linka Hradec Králové – Teplice byla více vytížena, proto byla linka Čáslav – Nový Bor od 9.6.2001 zrušena. V současnosti je rozsah spojů na základě smluv stabilizován a již se podstatně nemění.

2.1.3 Pokrytí území

Stejně jako do r. 1994 jsou všechny obce okresu KH pokryty autobusovou dopravou. Vyjimku tvoří obec Leděčko, s osadami k němu patřícími, kam je natolik špatný přístup, že se sem běžný autobus nedostane. Dopravní obslužnost Leděčka je zajištěna regionální dráhou ČD Kolín - Leděčko. Hlavními uzly a spádovými městy okresu jsou: Kutná Hora, Čáslav, Uhlířské Janovice a Zruč nad Sázavou.

2.2 Železniční doprava v okrese Kutná Hora

Územím okresu Kutná Hora prochází celkem 6 úseků traťových celků, z nichž 2 jsou elektrifikovány. Nejdůležitější železnicí severní části okresu je trať Kolín - Havlíčkův Brod. V okrese jsou zastávky Hlízov, Kutná Hora, hl.n., Církvice, Třebešice, Čáslav, Potěhy, Bratčice a Vlkaneč. Celková délka tratě na území okresu je 27 km, trať je elektrifikována střídavým proudem v úseku z Kutné Hory k Havlíčkovému Brodu a stejnosměrným proudem v úseku z Kutné Hory ke Kolínu.

Druhou tratí elektrifikovanou stejnosměrným proudem je trať Kolín - Česká Třebová, která na území okresu zahajuje jen čtyřkilometrovým úsekem v okolí stanice Záboří nad Labem. Tato trať je částí budoucího I. železničního koridoru. Obě zmíněné tratě jsou zároveň dvoukolejné. Od Severozápadní dráhy vybíhají do nitra okresu čtyři místní dráhy. Ve směru od Kolína je to 19ti kilometrovým úsekem trať 014 Kolín - Leděčko se zastávkami Hatě, Chmeliště, Uhlířské Janovice, Mitrov, Mirošovice u Ratají, Rataje nad Sázavou a Leděčko. Druhou místní drahou je trať 235 Kutná Hora hl.n. - Zruč nad Sázavou, která spojuje pouze obce okresu Kutná Hora. Na trati jsou stanice Kutná Hora - hl.n., Kutná Hora - město, Poličany, Malešov, Bykáň, Týniště, Bahno, Předbořice, Černíny, Štípoklasy, Zbraslavice, Hodkov, Želivec a Zruč nad Sázavou. Její celková délka je 36 km. Další místní drahou je trať 236 Čáslav - Třemošnice, na níž jsou na okrese Kutná Hora pouze zastávky Čáslav, Vrdy - Koudelov, Skovice, Žleby a Žleby zastávka. Celková délka trati na území okresu je jen 10 km¹⁵.

Poslední místní drahou je trať Světlá nad Sázavou – Kácov - Čerčany, která na území okresu kopíruje tok řeky Sázavy v délce 37 km. Na této trati jsou zastávky Samopše, Leděčko, Rataje nad Sázavou, Soběšín, Vranice, Kácov, Střechov nad Sázavou, Čížov, Chabeřice, Zruč nad Sázavou, Horka nad Sázavou, Vlastějovice a Budčice. V okrese Kutná Hora je v současné době celkem 133 km železnic, z nichž je 31 km elektrifikováno a 31 km dvojkolejných.

¹⁵ Navrátil, Martin: 100 let místní dráhy Kutná Hora - Zruč nad Sázavou. Sdružení Posázavský pacifik, 2005. ISBN 80-903107-2-9, s.122.

Současný stav počtu spěšných a osobních spojů je ustálený a všechny spoje jsou zahrnuty do základní dopravní obsluhy železniční dopravy.

V počtu rychlíkových a expresních spojů jedoucích přes Kutnou Horu došlo ke snížení z důvodů modernizace tratí Praha – Pardubice – Brno na rychlost 160 km za hodinu a jejich odklonění mimo zastávku Kutná Hora.



Obrázek 3: Schéma tratí a zastávek na okrese Kutná Hora

Zdroj: ČD, a.s.

3 DOPRAVA V RÁMCI EVROPSKÉ UNIE

Doprava je jedním z klíčových faktorů v moderních ekonomikách. Existuje však trvalý protiklad mezi společnostmi, která požaduje stále větší mobilitu, a veřejným míněním, které je stále méně tolerantní vůči chronickým zpožděním a nízké kvalitě některých dopravních služeb. Vzhledem k tomu, že poptávka po dopravě neustále roste, nemůže se reakce společnosti omezit pouze na budování nové infrastruktury a otvírání trhů. Je třeba optimalizovat dopravní systém tak, aby splňoval požadavky rozšíření a trvale udržitelného rozvoje.

3.1 Společná dopravní politika

V sektoru dopravy vedle zemědělství a zahraničního obchodu uskutečňuje Společenství od svého založení společnou politiku a to zejména z následujících závažných důvodů¹⁶:

1. funkční a spolehlivá doprava je předpokladem vytvoření jednotného trhu s neomezeným pohybem zboží a osob,
2. nemají-li se dopravní náklady stát bariérou vzájemného obchodu, je nezbytné v tomto sektoru vytvořit konkurenční podmínky,
3. dopravní sektor je velmi členitý a skládá se z několika oborů: silniční doprava, železnice, vnitrozemské vodní cesty, námořní a letecká doprava. Žádný z těchto oborů nesmí být preferován nebo diskriminován. To si vyžaduje společná pravidla pro všechny dopravní obory,
4. dopravní sektor ovlivňuje mnoho dalších sfér: má dopady na regionální rozvoj, životní prostředí, utváření krajiny, spotřebu energie aj.

Spolehlivé fungování dopravního sektoru je předpokladem toho, že ekonomické propojení členských zemí nebude narážet na bariéry. To si vyžaduje

¹⁶ <http://www.evropska-unie.cz/cz>

formulaci společných pravidel pro všechny účastníky a jistou míru harmonizace předpisů (technických, bezpečnostních, pracovních aj.).

3.2 Perspektivy evropské dopravy do roku 2010

"Evropská dopravní politika pro rok 2010: Čas se rozhodnout"

Tak zní název vydané Bílé knihy o dopravě, ve které Evropská komise načrtla dalekosáhlé reformy dotýkající se všech způsobů dopravy.

Cílem reformy je přerušit dosavadní úzkou vazbu mezi hospodářským růstem a rozvojem dopravy, tj. zpomalit extenzivní rozmach dopravy, aniž by tím byl dotčen hospodářský růst. Při pokračování současných trendů totiž hrozí, že doprava, jež nám na jedné straně výrazně zpříjemňuje život, může na druhé straně kvalitu našeho života podstatně snížit.

Reforma společné dopravní politiky EU je tak prvním praktickým krokem při uplatňování strategie udržitelného rozvoje, kterou EU přijala na svém červnovém summitu v Göteborgu v roce 2001.

Bílá kniha obsahuje zhruba 60¹⁷ opatření, z nichž mnohé vycházejí vstříc potřebám zákazníků. Obyčejné smrtelníky asi bude zajímat, že cestující letadlem by měli získat právo na kompenzace v případě zpožděných nebo přeplněných letů; podobná ochrana by mohla být rozšířena i na cestující využívající služeb železnic, lodní dopravy či městské hromadné dopravy.

Velký rozruch vzbudila také výzva Komise k harmonizaci spotřební daně nafty používané ke komerčním účelům, tj. v autodopravě. Komise chce totiž zdanění nafty sjednotit na úroveň vyšší, než je průměr v EU. Tento návrh předznamenává nový systém, tzv. "spravedlivých plateb", zohledňující vnější náklady dopravy jako znečištění. Ekologicky méně čisté způsoby dopravy, jako např. dálková silniční doprava, budou penalizovány formou vyšší ceny.

¹⁷ Bílá kniha: Evropská dopravní politika pro rok 2010: čas rozhodnout. Praha: Nakladatelství dopravy a turistiky, spol. s r.o., 2001. ISBN 80-7270-015-4, s.26.

Bílá kniha rovněž navrhuje způsob, jak zmenšit problém dopravního přetížení. Řešením by měl být částečný přesun těžiště dopravy na ekologičtější železniční a lodní dopravu a efektivnější propojení různých typů dopravy.

3.3 Veřejná doprava v rámci Evropské unie

Silniční doprava patří k oborům, které značně zatěžují životní prostředí člověka, a to zejména ve městech. Nejdůležitější je postupně cílevědomě snižovat nároky na dopravu. Zabezpečení veřejné dopravní obsluhy na celém území státu je součástí sociální politiky státu. Zabezpečuje se tím přístup občanů ke službám a předchází problémům, které přináší migrace obyvatel z venkova do měst a naopak. Jde především o železniční dopravu, která je z ekologického hlediska nejvýhodnější. Autobusová doprava by pak měla navazovat na dopravu železniční. Za koordinaci jízdních řádů musí odpovídat státní správa a regionální samospráva. Veřejná doprava plní i důležité sociální funkce. Její podřízení principům zisku však vede pouze k tomu, že požadavek její plošné dostupnosti nelze splnit. Stát proto musí mít propracovanou dotační politiku, která dokáže veřejnou dopravu v přiměřeném rozsahu zachovat. V příměstské a městské dopravě by měla být preferována elektrická trakce ve všech druzích a zároveň vytvářeny podmínky pro cyklisty a chodce.

Informativně přikládám přehled emise oxidu uhličitého za jednotlivé druhy dopravy v tis. t (Tabulka 1)

Tabulka 1: Emise oxidu uhličitého (CO₂) za jednotlivé druhy dopravy (tis. t)

	1995	2000	2001	2002	2003	2004
Doprava celkem	10 660	13 824	14 482	14 636	16 141	17 171
Individuální automobilová doprava	5 080	6 364	6 343	6 330	6 924	7 602
Silniční veřejná osobní doprava	601	940	1 077	955	1 041	969
Silniční nákladní doprava	2 619	3 875	4 356	4 618	5 141	5 221
MHD – autobusy	441	649	696	669	793	788
Železniční doprava - motorová trakce	761	537	606	604	665	717
Vodní doprava	96	70	59	54	53	46
Letecká doprava	1 062	1 389	1 345	1 406	1 524	1 828

Zdroj: CDV

Veřejná doprava je podle primárního práva ES jednou z oblastí, kde je uplatňována společná politika a tím i právo ES. To vyjadřuje zejména zájmy:

- úrovně dopravní obslužnosti¹⁸
- způsoby zasahování státu do řešení dopravní obslužnosti¹⁹
- omezení negativních vlivů dopravy²⁰ - ke správnému a efektivnímu oceňování v dopravě - možnosti volby internalizace externích nákladů dopravy v EU.

V rámci Asociační dohody (Evropská dohoda zakládající přidružení mezi ČR a ES a jejich členskými státy) je postupně harmonizována legislativa ČR s legislativou ES.

Evropská unie si klade za cíl vytvořit v Evropě silný a jednotný hospodářský prostor, který obstojí v celosvětové soutěži se silnými ekonomikami Spojených států, jihovýchodní Asie aj., a zajistí pro evropské občany trvale udržitelný rozvoj.

Součástí cílů EU je i zajištění podmínek pro potřebnou mobilitu zboží, občanů, kapitálu. Tato mobilita vyžaduje mj. efektivní dopravní systém, jehož budování a fungování je předmětem dopravní politiky EU. Za realizaci dopravní politiky a za fungování dopravního systému odpovídají členské státy EU.

Ekonomika Evropské unie je založena na tržním hospodářství - trh by měl sám ovlivňovat chování a uplatnění subjektů, které na něm působí: výrobců i zákazníků. Doprava a zemědělství mají své výrazné zvláštnosti, které působení tržních mechanismů omezují a vyžadují zásahy státu, tedy zásahy netržní (již v Římských dohodách z roku 1957, dohodách zakládající Evropské hospodářské společenství, byly dopravní a zemědělská politika definovány jako oblasti vyžadující specifické přístupy). V dopravě jde zejména o dvě problematiky: problematiku infrastruktury (podnikatel si koupí dopravní prostředek, ale nepostaví si k němu silnici) a problematiku veřejné služby (zajištění dopravní obslužnosti v

¹⁸ Zelená kniha EK - Síť občana.

¹⁹ Nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 o postupu členských zemí v oblasti závazků spojených s veřejnými službami v železniční, silniční a vnitrozemské vodní dopravě a Nařízení Rady 3572/90/EHS doplňující v důsledku sjednocení Německa a Nařízení Rady (EHS) 1893/91 z 20. června 1991 doplňující Nařízení Rady (EHS) 1191/69.

²⁰ Zelená kniha EK.

případech, kdy společensky únosné tarify nemohou pokrýt náklady za tyto služby a žádný podnikatel by je proto nemohl poskytovat).

Dopravní infrastruktura (železnice, pozemní komunikace, vodní cesty) je majetkem státu, Kraje nebo obce, který ji buduje, udržuje a zajišťuje na ní bezpečnost provozu. Dopravci mohou dopravní infrastrukturu používat pro provozování dopravy a mají se při tom následně podílet na příslušných nákladech formou poplatků za její užívání - tyto poplatky pak pro ně představují zvýšené náklady na přepravu. Dokud nejsou tyto poplatky stanoveny tak, aby železniční, automobilový aj. dopravci měli ve svých nákladech zahrnutý náklady na infrastrukturu podle stejných principů, dopravní trh je deformován a působení tržních mechanismů je zásadně omezeno.

Automobilová doprava si svou infrastrukturu platí formou daně z pohonných hmot, daněmi z těžkých vozidel, dálničními nálepkami. Ovšem spotřeba pohonných hmot vůbec nevyjadřuje opotřebení silnic - je prokázáno, že např. jízda 40tunového kamionu opotřebuje silnici přibližně jako jízda milionu osobních automobilů! Individuální automobilista tedy přispívá zhruba 400 000x více, než provozovatel takového kamionu. Naproti tomu železnice přesně sleduje nákladové a výkonové ukazatele vyjadřující opotřebení kolejí nákladní a osobní dopravou, přísně hlídá parametry svých vozidel, jejich hmotnost na nápravu a povolenou rychlost, aby nedopustila nadměrné opotřebení své cesty²¹.

Česká republika patří mezi členskými státy Evropské unie k těm, jejichž dopravní infrastruktura je nejhustší, a to jak v železniční dopravě, tak na pozemních komunikacích. Problémem však zůstává její technická zanedbanost odrážející se v nedostatečných parametrech, dopravních závadách (bodového, liniového či směrového charakteru) včetně nedostatečné kapacity nebo kvality. Logicky je tedy údržba a obnova dopravní infrastruktury předřazena před extenzivní rozvoj, kde se jedná pouze o doplnění významných dálnic a rychlostních silnic dle schválených dokumentů. Je třeba připravit projekty dopravní infrastruktury, na jejichž realizaci se budou v rámci vícezdrojového financování čerpat i zdroje EU.

²¹ www.cd.cz; článek Dopravní politika Evropské unie, Ing. Ivo Malina, CSc.

Pro ilustraci uvádím celkové investiční výdaje do dopravní infrastruktury v mil. Kč (v běžných cenách) (Tabulka 2)

Tabulka 2: Celkové investiční výdaje do dopravní infrastruktury v mil. Kč

Druh infrastruktury	1995	2000	2001	2002	2003	2004
Železniční	3 897,0	13 200,3	13 417,0	14 599,7	13 244,0	13 136,6
Silniční ¹⁾	9 802,0	10 988,0	10 300,9	15 970,7	19 921,8	32 901,8
Vnitrozemské vodní cesty	47,8	402,2	292,2	512,9	365,8	367,4
Letecká	2 523,2	992,8	1 718,2	1 191,8	1 652,9	4 803,2
Potrubní	1 308,0	399,2	739,2	661,1	587,0	506,3
Celkem	17 578,0	25 982,5	26 467,5	32 936,2	35 771,5	51 715,4

1) údaje za silniční infrastrukturu zahrnují výdaje na dálnice a silnice I., II. a III. třídy

Zdroj: MD, ČSÚ, SFDI

Financování veřejné osobní dopravy je druhý velký problém. Je známo, že tržby od cestujících nepokryjí v železniční ani autobusové dopravě provozní náklady a proto musí být dotována. Pro informaci přikládám přehled dotací do pravidelné veřejné přepravy osob za roky 1995, 2000 – 2004 v mil. Kč (Tabulka 3)

Tabulka 3: Dotace do pravidelné veřejné přepravy osob (mil. Kč)

	1995	2000	2001	2002	2003	2004
<i>Linková autobusová doprava (bez MHD)</i>						
Státní rozpočet	1 200	1 214	0	200	0	0
Rozpočty okresních úřadů	461	848	2 050	2 248	2 785	2 964
Rozpočty obcí	408	429	558	512	336	319
Celkem	2 069	2 491	2 608	2 960	3 121	3 283
<i>Železniční osobní doprava</i>						
Státní rozpočet	5 248	7 021	500	1 813	5 021	4 825
Dotace z okresních úřadů	0	0	2 000	1 886	2 247	2 247
Celkem	5 248	7 021	7 292	9 330	7 268	7 072
Celkem dotace	7 317	9 512	9 900	12 290	10 389	10 355

Zdroj: MD

V České republice není (na rozdíl od EU) jednotná zákonná úprava závazků veřejné služby v dopravě. Neexistují zatím jednotné principy pro postup veřejné správy (centra, regionů, obcí) při organizování veřejné dopravy:

- jak vytvářet potřebné zdroje pro úhradu prokazatelné ztráty dopravců
- jak stanovit či dohadovat celostátní nebo místní dopravní tarify
- jak vybírat dopravce

- jak objednávat potřebné spoje a stanovit úhradu za ně
- jak se podílet na modernizaci dopravních prostředků a dopravních cest.

Regiony a obce mají malou znalost celospolečenských nákladů železnice či autobusů. Mají určité prostředky a musí tedy vybírat podle nabízené ceny dopravce. Ve zmíněných deformovaných podmínkách trhu je pro ně autobus většinou levnější než vlak. Tržní hospodářství ale vyžaduje rovné podmínky pro všechny konkurenty. Pro dopravce je i objednávaná veřejná doprava segmentem podnikání, ale jedině rovné podmínky na dopravním trhu mohou být objektivním regulátorem pro uplatnění jejich předností a schopností.

Evropská unie je si zmíněných problémů vědoma a dlouhodobě usiluje o vytváření rovných podmínek na dopravním trhu. Teprve před rokem 2004 se však shodla na tom, že poplatky za užívání státní dopravní infrastruktury mají být stanoveny na základě tzv. marginálních nákladů, tj. nákladů přímo souvisejících s jízdou konkrétního dopravního prostředku. Nyní usilovně pracuje na konkrétní definici a uplatnění tohoto principu. Zdanění těžkých silničních vozidel z poloviny devadesátých let je jenom maličkým krůčkem k realizaci tohoto cíle. Podobně EU připravuje novelu nařízení o požadavcích na veřejné služby v dopravě. I zde je cílem postupně dotvářet tržní prostředí.

4 JEDNOTNÝ STŘEDOČESKÝ INTEGROVANÝ SYSTÉM

V dlouhodobém záměru Středočeského kraje v oblasti zajištění dopravní obslužnosti je mimo jiné i zavedení Středočeského integrovaného systému (SID). Jeho realizace byla zahájena ke dni 1. 7. 2005 a jeho ukončení je předpokládáno do konce roku 2015.

Středočeský integrovaný systém je jednotný systém dopravní obslužnosti celého Středočeského kraje, jehož podstatou je postupné sjednocení městské hromadné dopravy největších měst kraje s příměstskou dopravou. Cílem systému je zvýšení počtu cestujících ve veřejné dopravě a omezení negativních vlivů individuální automobilové dopravy.

V rámci zavádění SID byly Krajským úřadem Středočeského kraje nastaveny standardy dopravní obslužnosti, které zajistí právo občana být dopravně obsloužen na stejné úrovni v celém území Středočeského kraje, bez ohledu na to v jakém místě kraje žije.

Nastavením standardů bude postupně zlepšena:

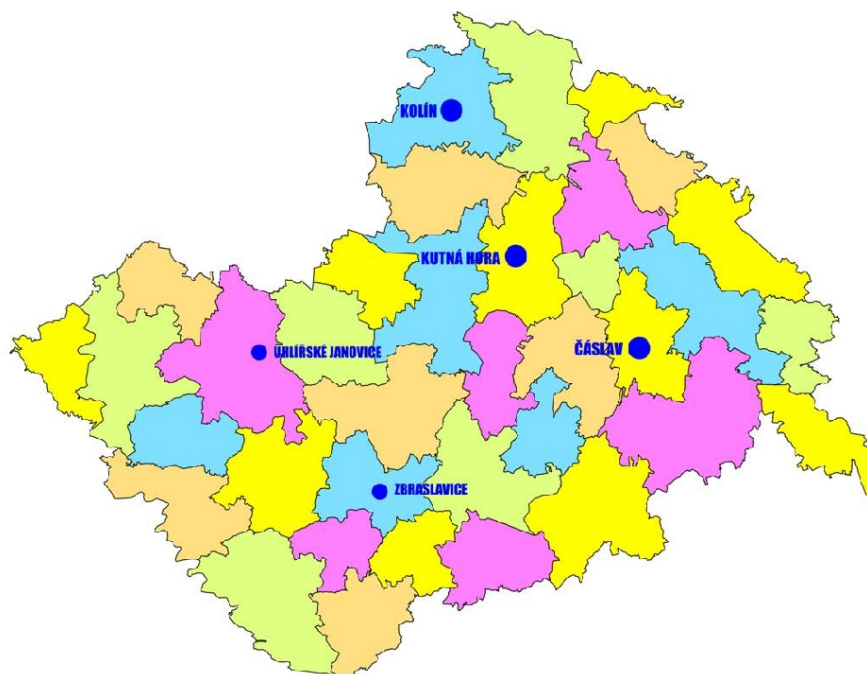
1. dostupnost veřejné osobní dopravy a zajištěno dopravní spojení každé obce, ve které vznikne přepravní potřeba
2. zajištěním kvalitního technického stavu dopravních prostředků pravidelnou obnovou vozového parku dopravců, bude snížena hladina emisí, exhalací a hluku
3. veřejná osobní doprava bude dostupnější i pro handicapované občany
4. odbavování cestujících bude prováděno v hotovosti, ale především bezhotovostními platbami prostřednictvím bezkontaktních čipových karet.

Cestující, kteří vlastní čipovou kartu ji mohou využít u více dopravců. Podmínkou je, aby tito dopravci byli zapojeni do tzv. "clearingu", tedy aby dopravci mezi sebou vzájemně uznávali různé druhy čipových karet.

Možnost vzájemné akceptace čipových karet mohou cestující již využívat při odbavení tzv. "elektronickými peněženkami" v oblastech Kutnohorska, Kladenska, Slánska, Berounska, Hořovicka Rakovnicka a Benešovska. Dopravci zajišťující dopravní obslužnost v těchto regionech jsou do systému clearingů již nyní zapojeni.

Základem Středočeské integrované dopravy je zavedení tarifu, který bude v průběhu deseti let jednotný pro integrovanou dopravu na celém území Středočeského kraje. Pro SID je stanoven tarif zónový s výhodnými slevami pro pravidelné cestující. Princip zónového tarifu je založen na rozdělení řešeného území do přirozených malých regionů podle spádovosti jednotlivých obcí. Cena jízdného je stanovena podle počtu projetých zón. V oblastech, kde je integrovaná doprava již zavedena, jsou cestující odbavováni dle zónového tarifu.

V loňském roce byla zahájena I. etapa zavádění SID na Kutnohorsku. V tomto regionu došlo k vytvoření tarifních zón. Byla propojena městská hromadná doprava v Kutné Hoře a v Čáslavi s příměstskou autobusovou dopravou mezi těmito městy s významnou vazbou na Kolín (obrázek 4).



Zdroj: Krajský úřad Středočeského kraje, odbor dopravy

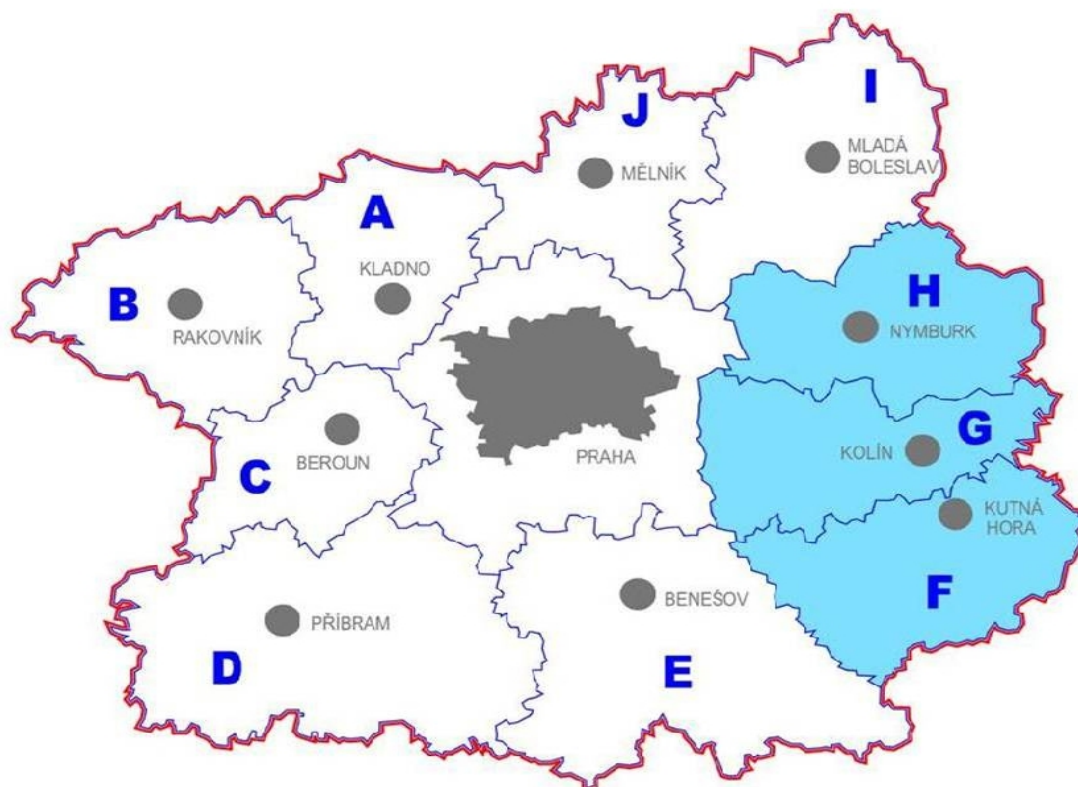
Obrázek 4: Rozdělení Kutnohorska a Čáslavka do zón s napojením na Kolínsko

Jednotlivé projekty Středočeské integrované dopravy budou uváděny do provozu postupně dle finančních prostředků v rozpočtu kraje ve spolupráci s dopravci, dotčenými obcemi a ve spolupráci hlavního města Prahy, které je zastoupeno organizací ROPID, pověřenou organizováním Pražské integrované dopravy. Celý projekt zavedení Středočeské integrované dopravy je rozložen do období 10 let s ukončením celého propojení Středočeského kraje do roku 2015.

4.1 Realizace SID ve východní části Středočeského kraje

Středočeská integrovaná doprava se v současné době skládá z pěti samostatných a na sobě nezávislých integrovaných dopravních systémů. Postupně do roku 2015 by mělo dojít ke sjednocení těchto IDS do jednotné Středočeské integrované dopravy.

Proto pro linky Středočeské integrované dopravy byl zaveden třímístný kód, který sestává z počátečního písmene oblasti dle výchozí zastávky a dvou číslic.



Zdroj: Krajský úřad Středočeského kraje, odbor dopravy

Obrázek 5: Písmenné kódy pro jednotlivé oblasti rozdělení SID

Kutná Hora je typickým příkladem města, pro které by bylo zapojení do integrovaného dopravního systému velkou výhodou. Kromě zkvalitnění spojení do Prahy vlaky i autobusovou linkou PID č. 381 a s tím spojené zatraktivnění města pro turistický ruch by došlo ke zlepšení služeb městské dopravy v Kutné Hoře.

V současné době existuje oddělený systém linek MHD a ČSAD, ve kterém díky legislativním podmínkám bez zapojení do integrovaného dopravního systému není možné vzájemně uznávat jízdní doklady dokonce ani tehdy, pokud linky provozuje tentýž dopravce.

Linky městské dopravy v Kutné Hoře zajišťují spojení z okrajových částí města do centra a také na hlavní nádraží Českých drah. Profil maximálního využití je v okolí centra města (zastávky „U divadla“, „Aut.st.“ a „Na nové silnici“).

V Kutné Hoře je v provozu celkem šest linek městské dopravy, z nichž jako jediná má velký dopravní význam linka MHD č. 1 (vykazuje i přetížené spoje s cca 70ti cestujícími). Její nevýhodou je však velmi zdlouhavá trasa se zajižděnou přes sídliště (zast. „17. listopadu I“, „17. listopadu II“), která je častým terčem kritiky občanů bydlících v horní části Kutné Hory (okolí zastávky „U nemocnice“). Naopak občané bydlící na tomto sídlišti požadují zajiždění co nejvíce spojů.

Příměstské linky (ČSAD) jsou kromě linek č. 230590 a 240381 vedeny z autobusového nádraží a směřují do různých cílů v okrese Kutné Hory. Cestující do nich nastupují během dalších zastávek ve městě, takže jejich maximální obsazení je na okraji Kutné Hory.

Ve výsledku tedy jezdí souběžně vedle sebe dva druhy autobusové dopravy (a navíc železnice), z nichž však vždy jen jeden je více využitý – na okraji města ČSAD, v centru MHD.

Pro uspokojení požadavků obou skupin občanů a také celkové zkvalitnění městské dopravy v Kutné Hoře navrhuji následující řešení:

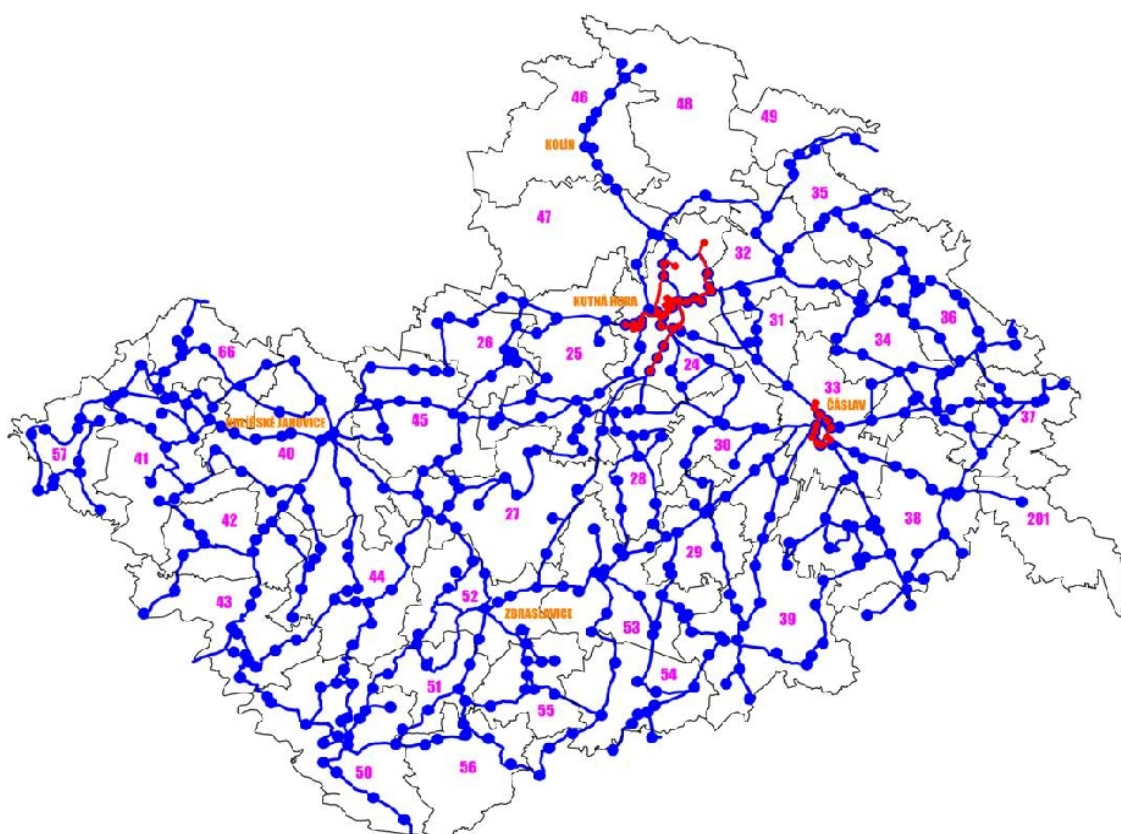
- propojit linky MHD a ČSAD v rámci integrovaného dopravního systému
- zrušit zajiždění linky MHD č. 1 do zastávek „U divadla“, „U potravin“ a „Avia“

- ke spojení do těchto zastávek využít ostatní linky jezdící dnes v režimu ČSAD

4.2 Průběh integrace dopravy v Kutné Hoře

Příměstskou linkovou dopravu (dále jen PAD) v Kutné Hoře zajišťuje z 85% dopravní firma CONNEX Východní Čechy a.s.. Licence a jízdní řády PAD jsou schvalovány podle zákona č.111/1994 Sb. o silniční dopravě ve znění pozdějších zákonů dopravním úřadem Krajského úřadu Středočeského kraje v Praze. Cenový tarif uplatňovaný na linkách PAD stanovuje dopravce jako věcně usměrňovanou cenu jízdného, kterou vypočte podle schváleného nařízení Ministerstva financí. Cena jízdného je stanovena tabulkou v závislosti na ujeté vzdálenosti (tabulka 5 u kapitoly 5)

Městskou autobusovou dopravu (dále jen MAD) v Kutné Hoře zajišťuje ze 100% stejný dopravce - CONNEX Východní Čechy a.s. (obrázek 6). Licence a jízdní řády linek MAD jsou schvalovány dopravním úřadem Městského úřadu Kutná Hora. Ceník jízdného pro MAD dopravce nevypočítává podle nařízení Ministerstva financí, ale vychází z předpokládaných nákladů a tržeb z provozování linek MAD v Kutné Hoře. Navržený ceník jízdného předkládá dopravce ke schválení smluvnímu partneru – objednavateli dopravy - Městu Kutná Hora. Návrh tarifu je nejprve projednáván v dopravní komisi Rady města a posléze jej dopravní komise předloží Radě města ke schválení. Ve většině případů Rada města předložený návrh odsouhlasí.



Legenda:

- Příměstská autobusová doprava;
- MHD Kutná Hora a Čáslav

Zdroj: Conner Východní Čechy a.s.

Obrázek 6: Síť linek Connex východní Čechy v SID 2005

Z výše uvedených důvodů byl v minulosti tarif MAD odlišný od tarifu PAD, přestože MAD i PAD zajišťoval stejný dopravce.

V roce 2005 došlo v odbavování cestujících k podstatným změnám. Pro zrychlení odbavování cestujících v autobuse zavedl dopravce od dubna 2005 na všech linkách odbavování pomocí čipové karty. Do čipové karty si cestující předem nechá nainstalovat časovou jízdenku na MAD a nebo do ní „uloží“ volné peníze. Takto naprogramovaná čipová karta je využívána jak na linkách MAD, tak na linkách PAD, kde cestující platí „uloženými“ volnými penězi v čipové kartě. V tomto období však tarify zůstaly v MAD a PAD i nadále různé. Významný posun k integraci dopravy v Kutné Hoře začal až od září 2005, kdy dopravce CONNEX Východní Čechy a.s. na příměstských linkách změnil způsob tarifních pásem –

z kilometrického na zónový. Ve správním odvodu bývalého Okresního úřadu Kutná Hora (nyní obcí III. stupně Kutná Hora a Čáslav) rozdělil území podle správních obvodů jednotlivých obcí do 66 zón (obrázek 7).



Obrázek 7: Schéma tarifních zón v IDS Kutná Hora

Zdroj: www.connex.cz

K tomuto zónovému rozdělení stanovil i zónový tarif. Cestující od září začali platit jízdné ne podle ujetých kilometrů, ale podle projetých zón, tak jak to do budoucnosti chce zavést Středočeský kraj. Důležitá v tomto směru byla skutečnost, že územní obvod Města Kutné Hory byl pojat jako jedna tarifní zóna (č.24), ve které platí při dopravě vně zóny jednotná cena. Obdobně jako je odbavován cestující na linkách MAD. K integraci veškeré autobusové dopravy na území města Kutná Hora chyběl už jediný krok – sjednotit tarif pro cestující jedoucí v linkové dopravě s tarifem pro městskou autobusovou dopravu. V této době

platila v zóně č.24 na linkách PAD částka 9,-- Kč a na linkách MAD v zóně č.24 částka 8,-- Kč. Důležitý krok k integraci provedla Rada města na základě návrhu dopravní komise v prosinci roku 2005 kdy byl předložen návrh nového tarifu MAD, který byl ve stejných cenových relacích jako cena jízdného v příměstské dopravě v zóně 24. Rada města návrh nového tarifu odsouhlasila a tak od 10.12.2005 platí na všech spojích a všech linkách dopravce CONNEX Východní Čechy a.s. v oblasti č. 24 jednotný tarif (obrázek 8).

Počet zón	Platba čipovou kartou						Platba v hotovosti						Časová platnost v minutách
	Obyčejné	Zlevněné - 75 % obyčejného	Zlevněné - 50 % obyčejného	Zlevněné - 37,5 % obyčejného	Zlevněné - 25 % obyčejného	zavazadlo	Obyčejné	Zlevněné - 75 % obyčejného	Zlevněné - 50 % obyčejného	Zlevněné - 37,5 % obyčejného	Zlevněné - 25 % obyčejného	zavazadlo	
	Kč	Kč	Kč	Kč	Kč	Kč	Kč	Kč	Kč	Kč	Kč	Kč	
1	7	5	3,5	2,6	1,75	3,5	9	6	4	3	2	5	45
2	11	8,2	5,5	4,1	2,75	7	13	9,5	6,5	4,5	3	9	60
3	16	12	8	6	4	7	18	13,5	9	6,5	4,5	9	60
4	22	16,5	11	8,3	5,5	7	24	18	12	9	6	9	90
5	28	21	14	10,5	7	7	30	22,5	15	11	7,5	9	90
6	34	25,5	17	12,8	8,5	7	36	27	18	13,5	9	9	120
7	40	30	20	15	10	7	42	31,5	21	15,5	10,5	9	120
8	46	34,5	23	17,3	11,5	7	48	36	24	18	12	9	120
9	52	39	26	19,5	13	7	54	40,5	27	20	13,5	9	120
10	58	43,5	29	21,8	14,5	7	60	45	30	22,5	15	9	120

Zdroj: www.connex.cz

Obrázek 8: Ceník jednotlivého jízdného firmy Connex Východní Čechy a.s.

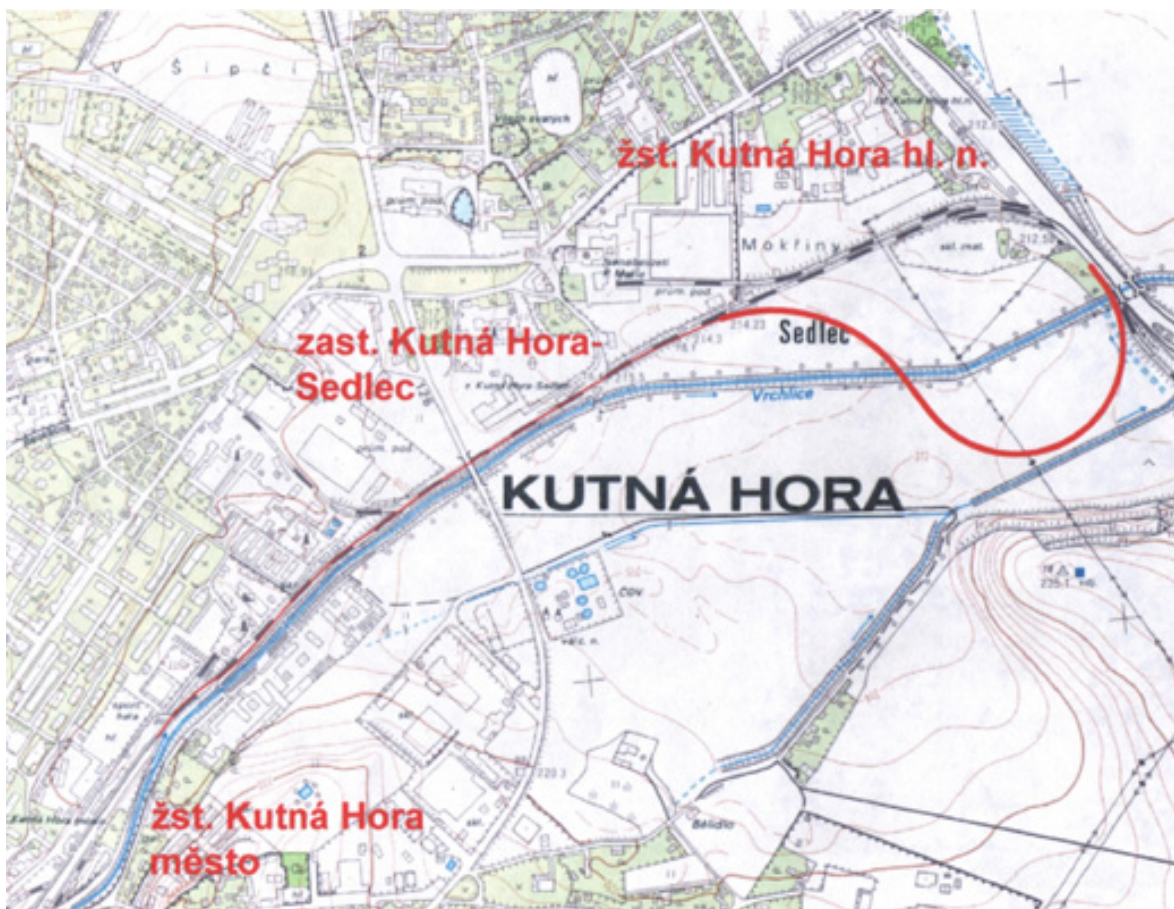
Sjednocení tarifu přineslo obrovskou výhodou pro cestující. Pasažér může v zóně č. 24 použít jakýkoliv autobus za jednotnou cenu a je mu umožněn v době do 45 minut přestup v kterémkoliv zastávce na kterýkoli jiný spoj bez zaplacení nového jízdného.

Dalším krokem k integraci dopravy ve městě Kutná Hora bude propojení a sjednocení tarifu s ostatními dopravci, kteří zajišťují z 15% příměstskou dopravu v Kutné Hoře (v zóně č.24). Jedná se o dopravce ČSAD POLKOST spol. s r.o.

Kostelec nad Černými lesy a Okresní autobusovou dopravou s.r.o. Kolín. Tito dopravci jsou zařazeni do Pražské integrované dopravy a proto používají jiný tarif (PID). Každá ze systémů se rozvíjí samostatně zatím bez budoucí návaznosti. Proto jedním z budoucích priorit Středočeského kraje a Města Kutné Hory by mělo být sjednocení těchto dopravních systémů, sjednocení jízdného a odbavování cestujících na území města Kutné Hory a to nejen v autobusové dopravě ale i v navazující dopravě železniční. Při sjednocení tarifu PAD s PID by se zvýšila dopravní obslužnost ve městě o cca 30% protože by bylo možné přemýšlet o lepším časovém rozložení spojů v úseku mezi zastávkami Kutná Hora, Malín až Kutná Hora, poliklinika (linka MAD č. 1).

Dalším možným krokem propojení veřejné dopravy ve městě je prodloužení linek do okrajových částí města. Odpadlo by tím přestupování cestujících z příměstských linek na linky MAD na autobusovém nádraží. Autobusové nádraží leží ve středu města a proto se nabízí možnost např. prodloužení autobusových linek až na hlavní nádraží, které leží v okrajové části Sedlec. Tímto prodloužením autobusových spojů by cestující získal lepší návaznosti na spoje ČD ve směru na Prahu, Pardubice a Havlíčkův Brod.

Následnou podstatnou změnu v provozování MAD v Kutné Hoře bude realizace tak zvaného „Kutnohorského oblouku“ (obrázek 9) což ve zkratce značí modernizaci a elektrizaci traťového úseku Kutná Hora hl. n. - Kutná Hora město, která odstraní dnešní úvrať přeložkou tratě obloukem o malém poloměru (odtud název „Kutnohorský oblouk“) a umožní provoz elektrických jednotek.



Zdroj: www.cd.cz

Obrázek 9:: Situace modernizovaného úseku Kutná Hora hl. n. - Kutná Hora město

Pro zajištění návaznosti spojů autobusové dopravy a spojů ČD bude zapotřebí posunout stávající autobusové nádraží, které v současné době leží 10 minut pěší chůze od městského nádraží ČD, blíže k nádraží ČD. Z dlouhodobého pohledu je proto nutné již nyní při schvalování územně-plánovací dokumentace pro město Kutná Hora počítat s přemístěním aut. nádraží do nových prostor. Bezprostřední návaznost autobusových linek se spoji ČD je jednou z nejdůležitějších podmínek pro správné fungování dopravní obslužnosti v regionu.

5 VZTAH MEZI PROVOZOVATELEM VEŘEJNÉ DOPRAVY, STÁTNÍ SPRÁVOU A SAMOSPRÁVOU

Vzhledem ke složitosti jednotlivých druhů dopravy se ve své diplomové práci zaměřím pouze na silniční dopravu a to ve vztahu s potřebami společnosti na dopravu osob - vnitrostátní silniční linkovou osobní dopravu.

5.1 Přehled právních předpisů týkajících se silniční dopravy a zákonů souvisejících s provozem na pozemních komunikacích

- Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, v současném znění
- Nařízení vlády č.493/2004 Sb., kterým se upravuje prokazatelná ztráta ve veřejné linkové dopravě a kterým se konkretizuje způsob výkonu státního odborného dozoru v silniční dopravě nad financováním dopravní obslužnosti
- Vyhláška MDS č. 366/1999 Sb., o způsobu prokázání finanční způsobilosti dopravcem ve znění vyhlášky MDS č. 97/2001 Sb.
- Vyhláška MDS č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu
- Vyhláška MDS č. 388/2000 Sb., o jízdních řádech veřejné linkové osobní dopravy
- Vyhláška č. 478/2000 Sb., kterou se provádí zákon o silniční dopravě, ve znění vyhlášky MD č. 55/2003 Sb.
- Vyhláška MZV č. 64/1987 Sb., o Evropské dohodě o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR²²) a její přílohy A a B byly vyhlášeny pod č. 159/1997 Sb. a nově upraveny pod č. 6/2002 Sb.m.s.
- Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění

²² Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR), přijatá v Ženevě dne 30. září 1957, byla vyhlášena pod č. 64/1987 Sb.

zákona č. 307/1999 Sb., ve znění zákona č. 478/2001 Sb., zákona č. 175/2002 Sb. a zákona č. 320/2002 Sb.

- Vyhláška MDS č. 243/2001 Sb., o registraci vozidel, ve znění vyhlášky MDS č. 496/2001 Sb., vyhlášky MDS č. 368/2002 Sb. a vyhlášky MD č. 98/2003 Sb.
- Vyhláška MDS č. 302/2001 Sb., o technických prohlídkách a měření emisí vozidel, ve znění vyhlášky MD č. 99/2003 Sb.
- Vyhláška MDS č. 240/2002 Sb., o registraci historických vozidel a sportovně historických vozidel a o jejich testování a provozu
- Vyhláška MDS č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění vyhlášky MD č. 100/2003 Sb.
- Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění zákona č. 478/2001 Sb., zákona č. 175/2002 Sb. a zákona č. 320/2002 Sb.
- Vyhláška MDS č. 167/2002 Sb., kterou se provádí zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění zákona č. 478/2001
- Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění zákonů č. 60/2001 Sb., č. 478/2001 Sb., č. 62/2002 Sb., č. 311/2002 Sb. a z. č. 320/2002 Sb.
- Vyhláška MDS č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích
- Vyhláška MDS č. 31/2001 Sb., o řidičských průkazech a o registru řidičů
- Vyhláška MDS č. 32/2001 Sb., o evidenci dopravních nehod
- Nařízení vlády ČR č. 110/2001 Sb., kterým se stanoví další vozidla, která mohou být vybavena zvláštním zvukovým výstražným zařízením doplněným zvláštním výstražným světlem modré barvy

- Vyhláška FMD č. 109/1976 Sb., o některých opatřeních k provádění Evropské dohody o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR²³)
- Vyhláška MZV č. 108/1976 Sb., o Evropské dohodě o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR) ve znění vyhlášky MZV č. 82/1984 Sb. a sdělení MZV č. 80/1994 Sb.
- Zákon č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích ve znění zákonů č. 168/1999 Sb., č. 247/2000 Sb. a 361/2000 Sb.
- Vyhláška MPSV a ČBÚ č. 39/2003 Sb., kterou se zrušuje vyhláška č. 213/1991 Sb., o bezpečnosti práce a technických zařízení při provozu, údržbě a opravách vozidel

5.2 Dopravní úřad

Vychází ze zákona 111/1994 § 2 odstavec 20) kde dopravní úřady podle tohoto zákona jsou krajské úřady (dále DÚ) a pro městskou autobusovou dopravu je dopravním úřadem Magistrát hlavního města Prahy, magistráty statutárních měst a obecní úřady obcí s rozšířenou působností.

5.3 Vznik a zánik licence k provozování veřejné autobusové dopravy

Pro *udělení licence* je nutné být držitelem koncesní listiny k provozování silniční motorové dopravy, kterou vydává živnostenský úřad. Žadatel o licenci požádá DÚ o vydání licence na určitou linku s tím, že chce jezdit například z KH přes KO, MB, ČL do Varnsdorfu (žadatel podává žádost na DÚ odkud bude linka vedena). Dále uvede, že by chtěl užívat určité zastávky a bude jezdit po uvedených silnicích. DÚ rozešle žádost ostatním DÚ, na jejichž území by měla být linka vedena. Každý z těchto DÚ projedná požadavek dopravce s každou obcí, která by měla mít na svém území zastávku. Každý DÚ dále požadavek projedná

²³ Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě V naší sbírce zákonů vyšla ve vyhlášce Ministerstva zahraničních věcí pod č. 108/1976 Sb. a od roku 1976 byla několikrát novelizována.

s majitelem označnicku na zastávce, může-li se na tento označnick vylepit jízdní řád cizího dopravce. Dalším stupněm je projednání bezpečnosti zastávky s policií ČR a s vlastníkem komunikace. Obdrží-li zadávací DÚ od všech oslovených DÚ souhlasná stanoviska, vydá žadateli licenci na provozování linky. Po té co žadatel dostane licenci, přinese ke schválení na DÚ jízdní řád. Kdy a kolikrát dopravce pojede je už věcí dopravce. DÚ jízdní řád schválí, pokud má zákonem stanovené náležitosti. Následně musí dopravce dodat DÚ ke schválení každou provedenou změnu jízdního řádu.

Zánik licence: o zrušení licence je nutné podat žádost dopravnímu úřadu.

5.3.1 Obsah licence

- číslo a název linky, jméno provozovatele, adresa nebo telefonní spojení, osvědčení o tom, že je provozovatel držitelem koncesní listiny, datum zahájení provozu linky, platnost této licence;
- přesné názvy schválených zastávek na lince. V této části licence je také uvedeno kdo je správcem označnicku zastávky (někdy se může stát, že autobusové nádraží je obsazené, zastávka může být tedy umístěna někde jinde),
- názvy komunikací schválených k provozování linky
- Podmínky provozování:
 - doprava – údaje o tarifech, parkování, zahájení provozu a případných objížďkách
 - jízdní řády – údaje o projednání změn jízdních řádů s příslušným DÚ, údaje o zveřejnění jízdních řádů
 - orientační systém – údaje o označování vozidel, řidiče, vedení evidence o ekonomice jednotlivých linek a spojů
 - zastávky – údaje o zřízení označnicku zastávky s jejich názvem, zveřejnění platných jízdních řádů, zajištění údržby označnicku (pokud

jej sám zřídil), smlouva o pronájmu, pokud je označnick zastávky ve vlastnictví jiného dopravce

- o vozidla – používat se smí pouze vozidla schváleného typu pro provoz veřejné linkové osobní dopravy v ČR s platnou technickou prohlídkou, vnitřek vozidla se musí udržovat v náležitě čistotě a nepoškozen, zajistit řádnou údržbu vozidel je nutností
- o státní odborný dozor – seznámit své zaměstnance s právy kontrolních orgánů a s povinností umožnit těmto orgánům provádět kontroly a na jejich vyzvání předložit veškeré doklady a ostatní požadované náležitosti musí zajistit majitel koncese.

Příklad schválené udělené licence uveden pod přílohou A

5.3.2 Dokumenty ve vozidle provozující veřejnou osobní dopravu

V současné době musí být v každém vozidle, které provozuje veřejnou hromadnou dopravu všechny licence ke všem linkám, na kterých by se mohlo vozidlo objevit. V praxi to znamená, že v každém vozidle je kolem 40 licencí, i přesto, že se vozidlo sice pohybuje většinou v pravidelných intervalech po maximálně 5 linkách, ale může se stát, že se například některý jiný vůz na jiné lince porouchá a vozidlo, které má přestávku je povoláno na tuto „cizí“ linku. Každá licence obsahuje minimálně 3 listy, licence na městskou hromadnou dopravu bývají o něco menší. Z tohoto důvodu navrhuji, aby v každém vozidle byl pouze seznam licencí s číslem a názvem linky. Licence samotné by měl potom samotný dispečink dopravy. Vozidlo by samozřejmě muselo být řádně označeno a muselo by mít potvrzení, že opravdu patří dopravci provozujícímu linku. Koncesní listinu, stejně jako například technický průkaz musí samozřejmě mít každé vozidlo.

5.4 Linková osobní doprava

Je definována jako pravidelné poskytování přepravních služeb na určené trase dopravní cesty, při kterém cestující vystupují a nastupují na předem určených zastávkách. Linkovou osobní dopravu lze provozovat formou veřejné

linkové dopravy nebo formou zvláštní linkové dopravy, a to jako vnitrostátní nebo mezinárodní. Přitom se rozumí veřejnou linkovou dopravou doprava, při které jsou přepravní služby nabízeny podle předem vyhlášených podmínek a jsou poskytovány k uspokojování přepravních potřeb; pokud je doprava uskutečňována pro potřeby města a jeho příměstských oblastí, jedná se o městskou autobusovou dopravu²⁴.

Linková osobní doprava je zajišťována silničními motorovými vozidly určenými pro přepravu osob - autobusy o obsaditelnosti od devíti míst. Posláním veřejné linkové dopravy je zajistit pokrytí všech dopravních potřeb území, tj. zajistit svoz dětí do škol, občanů do zaměstnání, návštěvu úřadů, nemocnic, obchodů, kulturních zařízení a společenských akcí a pod. včetně dopravy zpět, na základě společenského požadavku.

5.4.1 Zdroje financování veřejné linkové dopravy

Prvním zdrojem financování veřejné linkové dopravy jsou tržby získané přímo při vlastním přepravním procesu od cestujících. Tvoří podstatnou část příjmů dopravce, ovšem vzhledem k tomu, že tato činnost má velmi široký okruh zákazníků všech věkových i sociálních skupin, nelze při tvorbě cen překročit hranice, za níž by již veřejná linková doprava mohla být pro některé skupiny nepřijatelná, resp. nedostupná. Celkem logicky z tohoto předpokladu vyplývá, že pouze tržby od cestujících nemohou v žádném případě dopravcům stačit k pokrytí provozních nákladů a zároveň vytvořit zisk nutný zejména k obnově vozového parku. Z tohoto důvodu vstupuje do hry druhý okruh financování veřejné linkové dopravy, kterým jsou dotace od státu a od obcí.

Tabulka 4: Dotace do pravidelné veřejné přepravy osob (v mil.Kč)

	1995	2000	2001	2002	2003	2004
<i>Linková autobusová doprava (bez MHD)</i>						
Státní rozpočet	1 200	1214	0	200	0	0
Rozpočty okresních úřadů	461	848	2050	2 248	2 785	2 964
Rozpočty obcí	408	429	558	512	336	319
Celkem	2 069	2 050	2 608	2 960	3 121	3 283

Zdroj: MD ČR

²⁴ Zákon 111/194 Sb. o silniční dopravě, § 2, odst. (6) písmeno a). Stav k 1.3.2006.

Vzhledem ke složitosti financování veřejné linkové dopravy musím nejprve uvést několik informací ze zákona o silniční dopravě, aby mohla být čtenářem pochopena celá problematika.

5.4.2 Způsob a postup zajišťování dopravní obslužnosti

Vychází ze zákona o silniční dopravě, který definuje právní institut závazku veřejné služby²⁵ ve veřejném zájmu za účelem zajištění dopravní obslužnosti území ve veřejné linkové dopravě. Závazek veřejné služby je souhrn tří závazků:

1. závazek provozu, kterým se dopravce zavazuje provozovat veřejnou dopravu plynule a pravidelně podle schváleného jízdního řádu, včetně zabezpečení doplňkových přepravních služeb;
2. závazek přepravy, kterým se dopravce zavazuje přepravit cestující za speciální cenu při splnění zvláštních podmínek. Touto speciální cenou se rozumí veškeré slevy, které vyplývají z jednotlivých právních norem;
3. závazek tarifní, kterým se dopravce zavazuje přepravit cestující za regulovanou cenu. S ohledem na to, že od 1.7.1994 byla zavedena regulace formou věcně usměrňované ceny, která promítá nákladové vstupy včetně přiměřeného zisku, je tarif považován za ekonomický a proto v rámci smluvních ujednání se do závazku veřejné služby tarifní závazek neuplatňuje.

Následně § 19 a) definuje dopravní obslužnost a § 19 b) prokazatelnou ztrátu. Citovaná ustanovení zákona o silniční dopravě stanovují, že dopravní úřady z rozpočtu krajského úřadu uhradí dopravci prokazatelnou ztrátu vzniklou v důsledku zajišťování základní dopravní obslužnosti²⁶ veřejnou linkovou dopravou a obce ze svého rozpočtu uhradí dopravci prokazatelnou ztrátu vzniklou při zajišťování ostatní dopravní obslužnosti²⁷ veřejnou linkovou dopravou.

V kontextu s ostatními ustanoveními zákona o silniční dopravě lze problematiku dopravní obslužnosti území a závazku veřejné služby ve veřejném

²⁵ Zákon 111/194 Sb. o silniční dopravě, § 2, odst. (6) písmeno a). Stav k 1.3.2006.

²⁶ Zákon 111/194 Sb. o silniční dopravě, § 19a, odst. (1). Stav k 1.3.2006.

²⁷ Zákon 111/194 Sb. o silniční dopravě, § 19c, odst. (1). Stav k 1.3.2006.

zájmu vyložit tak, že dopravní úřady mají povinnost zajišťovat dopravní obslužnost území a zákon o silniční dopravě stanovuje také nástroje tohoto zajišťování a závazný postup dopravních úřadu při zajišťování dopravní obslužnosti území.

Dopravní úřad má ze zákona uloženou povinnost nejdříve zajišťovat dopravní obslužnost území v řádném licenčním řízení přes institut vázané licence a schvalování jízdních řádů. Současně má dopravní úřad zákonem o silniční dopravě uloženou povinnost zohledňovat při licenčním řízení míru zajištění dopravní obslužnosti drážní dopravou.

Dopravní obslužnost lze definovat jako pokrytí všech dopravních potřeb území. Právně lze dopravní obslužnosti složit z definice základní dopravní obslužnosti a ostatní dopravní obslužnosti, jak je definuje zákon o silniční dopravě:

5.4.3 Základní dopravní obslužnost

Základní dopravní obslužností území kraje je zajištění přiměřené dopravy po všechny dny v týdnu z důvodu **veřejného zájmu** především do škol, do úřadů, k soudům, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a do zaměstnání, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale únosnému rozvoji tohoto územního obvodu²⁸. Rozsah podílu státu na jejím zajištění ve veřejném zájmu stanoví podle místních podmínek území kraje a výše rozpočtových prostředků, které jsou k dispozici, příslušný kraj.

5.4.4 Ostatní dopravní obslužnost

Ostatní dopravní obslužností je zajištění dopravních potřeb územního obvodu obce nad rámec základní dopravní obslužnosti území kraje. Na zajištění ostatní dopravní obslužnosti uzavírá obec s dopravcem **závazek veřejné služby** a hradí ze svého rozpočtu **prokazatelnou ztrátu** vzniklou dopravci plněním závazků veřejné služby²⁹.

²⁸ Zákon 111/194 Sb. o silniční dopravě, § 19a, odst. (1). Stav k 1.3.2006.

²⁹ Zákon 111/194 Sb. o silniční dopravě, § 19c, odst. (1). Stav k 1.3.2006.

5.4.5 Závazek veřejné služby³⁰

V případech, kdy v souladu se zákonem o silniční dopravě závazek veřejné služby vznikne, je povinen dopravní úřad dopravci prokazatelnou ztrátu uhradit. Ve smlouvě o závazku veřejné služby vždy musí být předběžný odborný odhad prokazatelné ztráty na celé období, na které se závazek uzavírá a dopravní úřad může dopravci uhradit pouze prokazatelnou ztrátu ve výši tohoto předběžného odhadu, případně zvýšeného o nepředvídatelné náklady, které dopravce prokáže. Příklad smlouvy o závazku veřejné služby tvoří přílohu B.

5.4.6 Prokazatelná ztráta³¹

Zákon o silniční dopravě a Nařízení č. 493/2004 Sb. o prokazatelné ztrátě precizují prokazatelnou ztrátu. Nařízení o prokazatelné ztrátě v § 1 definuje prokazatelnou ztrátu vzniklou dopravcům v důsledku plnění závazků veřejné služby, a konkretizuje způsob výkonu státního odborného dozoru v silniční dopravě nad financováním dopravní obslužnosti.

Doprovce si prokazatelnou ztrátu za předchozí období sám vypočte a výpočet prokazatelné ztráty doloží příslušnému dopravnímu úřadu propočtem³² a dokladem "Výkaz nákladů a tržeb z přepravní činnosti".

Doprovce dále náleží úhrada ztráty ze žakovského jízdného, která činí rozdíl jízdného bez slevy a jízdného s žakovskou slevou. Tuto ztrátu si dopravce vypočte také sám a předloží příslušnému dopravnímu úřadu.

5.4.7 Přiměřený zisk³³

S tím koresponduje příloha k nařízením o prokazatelné ztrátě „Výkaz nákladů a tržeb z přepravní činnosti“.

³⁰ Zákon 111/194 Sb., o silniční dopravě, § 19. Stav k 1.3.2006.

³¹ Zákon 111/194 Sb., o silniční dopravě, § 19b. Stav k 1.3.2006.

³² Čl. 17 Nařízení Rady 1191/1994 Sb..

³³ Nařízení vlády 493/2004 Sb., kterým se upravuje prokazatelná ztráta ve veřejné linkové dopravě a kterým se konkretizuje způsob výkonu státního odborného dozoru v silniční dopravě nad financováním dopravní obslužnosti, § 3. Stav k 1.3.2006.

- *přiměřený zisk jako zisk založený na dlouhodobě obvyklém tuzemském podílu zisku v příslušném odvětví, vztaženém k ekonomicky oprávněným nákladům, s přihlédnutím ke kvalitě zboží a obvyklému riziku výroby nebo oběhu.*

Vyhláška o prokazatelné ztrátě definuje přiměřený zisk odlišně. Definice přiměřeného zisku pro účely veřejné linkové dopravy vychází z nutnosti vytvoření prostoru pro možnost získání finančních zdrojů na zajištění nezbytné obnovy autobusového parku, je sledován osmiletý cyklus obnovy. Tato nestandardní definice na jedné straně vytváří zisk, který po odečtení přidělů do povinných fondů umožňuje zajistit obnovu autobusů, což je při průměrném stáří autobusů 9,5, roku nezbytné, na druhé straně není vytvořený zisk použitelný pro potřeby podnikatelské sféry pro rozvoj podnikání. Vázání použití přiměřeného zisku na obnovu autobusů je potřeba smluvně zajistit ve smlouvě o závazku veřejné služby.

Daná definice přiměřeného zisku však ještě nestanovuje, že možný zisk bude realizován. Jedná se o maximální limit přiměřeného zisku, jeho skutečná výše je odvislá od možných zdrojů veřejných rozpočtů.

Výpočet upraveného přiměřeného zisku lze vyjádřit vzorcem:

$$\{[(\text{počet autobusů} \times \text{cena autobusu})/8 - \text{odpisy}]/ \text{koeficient}\} - \text{dotace}$$

- počet autobusů – průměrný počet autobusů používaných pro dopravní obslužnost, zvýšený o 10% na opravy a zálohu, odsouhlasený dopravním úřadem
- cena autobusu – jde o průměrnou cenu nových autobusů, vyhlášenou Ministerstvem dopravy a spojů pro příslušný rok
- koeficient – vychází z výpočtu $(100 - \% \text{ daně z příjmu})/100$ k vyrovnání odvodových povinností z přiměřeného zisku (od 1.1.2001 činí 0,69)
- dotace – účelová dotace ze státního rozpočtu objednatele na nákup autobusů směřovaná přímo jednotlivým dopravcům

- odpisy autobusů – účetní odpisy autobusů používaných pro dopravní obslužnost

5.4.8 Postup úhrady prokazatelné ztráty a její vypořádání

Smlouvy o závazku veřejné služby musí obsahovat dojednání o termínech a způsobu poskytování a zúčtování záloh na úhradu prokazatelné ztráty mezi objednatelem a dopravcem a to jak pro průběžné vyúčtování, tak i konečné vypořádání po uplynutí smluvního závazku.

Vyúčtování poskytnutých záloh na úhradu prokazatelné ztráty se provádí podle ročního výkazu nákladů a tržeb z přepravní činnosti, ve kterém dopravce dokladuje (prokazuje) dosaženou skutečnou prokazatelnou ztrátu. Výkaz musí souhlasit s výstupy účetnictví. Tuto podmínku se doporučuje zapracovat do smlouvy o závazku veřejné služby a opřít ji o ustanovení § 19 b odst. 4 zákona o silniční dopravě.

V případě, že výše prokazatelné ztráty překračuje dopravcem předložený předběžný odborný odhad prokazatelné ztráty, lze toto překročení uznat jen za podmínek stanovených § 19 b odst. 2 zákona o silniční dopravě, jedná-li se o nepředvídatelné prokazatelné náklady. Musí být však splněny obě podmínky. Do těchto nepředvídatelných nákladů lze započítat například zvýšení cen motorové nafty.

Je možný i opačný případ, kdy skutečné náklady na ujeté km jsou nižší, než byly zapracovány do smluvního vztahu. V tomto případě dopravní úřad může buď požadovat poskytnutý „přeplatek“ vrátit, nebo formou dodatku ke smlouvě převést absolutní částku přeplatku do druhé části prokazatelné ztráty, a to do výše přiměřeného zisku, který je účelově vázán na obnovu autobusového parku, případně na další investiční akce vztahující se k veřejné osobní dopravě dle znění vyhlášky o prokazatelné ztrátě.

5.5 Ceny veřejné vnitrostátní silniční linkové osobní dopravy

Ministerstvo financí podle §10 zákona č. 526/1990 Sb. o cenách, stanoví pro každý rok Výměr MF, kterým se vydává seznam zboží s regulovanými cenami. Tento Výměr vychází v Cenovém věstníku. Pro rok 2006 vyšel 6.12.2005 jako Výměr MF č. 01/2006.

Tabulka 5: Ceny pro propočít plného (obyčejného) věcně usměrňovaného jízdného

2006			
Tarifní vzdálenost(km)	Plné (obyčejné) jízdné(Kč)	Tarifní vzdálenost(km)	Plné (obyčejné) jízdné(Kč)
1 – 4	7,00	161 – 170	133,00
5 – 7	10,00	171 – 180	141,00
8 – 10	13,00	181 – 190	149,00
11 – 13	16,00	191 – 200	157,00
14 – 17	19,00	201 – 210	164,00
18 – 20	22,00	211 – 220	174,00
21 – 25	26,00	221 – 230	182,00
26 – 30	30,00	231 – 240	190,00
31 – 35	34,00	241 – 250	201,00
36 – 40	38,00	251 – 260	210,00
41 – 45	42,00	261 – 270	219,00
46 – 50	46,00	271 – 280	226,00
51 – 55	50,00	281 – 290	232,00
56 – 60	55,00	291 – 300	240,00
61 – 70	60,00	301 – 320	260,00
71 – 80	67,00	321 – 340	276,00
81 – 90	74,00	341 – 360	295,00
91 – 100	81,00	361 – 380	318,00
101 – 110	89,00	381 – 400	333,00
111 – 120	97,00	401 – 420	344,00
121 – 130	105,00	421 – 440	351,00
131 – 140	112,00	Za každých 20 km	17,00
141 – 150	119,00		
151 – 160	125,00		

Zdroj: Výměr MF č. 01/2006

5.5.1 Vývoj maximálních cen jízdného od roku 1991³⁴

1991

- **maximální ceny** jízdného stanoveny na předliberalizační úrovni.

1992

- **1.7. maximální ceny jízdného zvýšeny:**
 - u obyčejného o 20 %
 - u dělnického o 100 %

1993

- **1.1. zrušena kategorie dělnického jízdného**
- **1.4. maximální ceny jízdného zvýšeny o 10 %**
- **1.9. zvýšeny maximální ceny** obyčejného jízdného o 10 %, jízdného pro tělesně postižené občany o 40 %, žákovského jízdného o 100 %.

1994

- **1.7. zrušeny maximální ceny** obyčejného jízdného a ceny převedeny do **věcného usměrňování**.
- **1.9. zvýšeno žákovské jízdné o 100 %.**

1995

- byla v rámci věcného usměrňování cen jízdného pro účely propočtu zisku aktualizována pořizovací cena autobusu z 1,5 mil. Kč na 1,7 mil. Kč. Toto opatření se odrazilo v navýšení cenové hladiny jízdného v pravidelné autobusové dopravě od 1. ledna o cca 4 %.

1996

- byla pro účely věcného usměrňování cen zvýšena pořizovací cena autobusu z 1,7 mil. Kč na 2,1 mil. Kč a současně zkrácena doba odpisování

³⁴ Informace čerpány z www.mfcr.cz.

vozového parku z 10ti na 8 let. V návaznosti na toto opatření stouply ceny (jízdné) v osobní autobusové dopravě v průměru o 16 %.

1997

➤ byla **upravena pravidla věcného usměrňování cen** osobní vnitrostátní autobusové dopravy. V rámci nich byla opět aktualizována pořizovací cena autobusu z 2,1 mil. Kč na 2,5 mil. Kč. Ceny jízdného se zvýšily o cca 7,5 %.

1998

➤ byla v rámci pravidel věcného usměrňování cen osobní vnitrostátní autobusové dopravy pro účely propočtu zisku a oprávněných nákladů aktualizována pořizovací cena autobusu z 2,5 mil. Kč na 2,79 mil. Kč a současně reagováno na vzestup cen nafty v předchozích dvou letech a změnu spotřebních daní pro rok 1998. Odhad navýšení celkové cenové hladiny linkové autobusové dopravy se pohyboval okolo 9 %. Skutečnost roku 1998 však dosáhla pouze cca 4 %.

1999

➤ K 1.1. byla aktualizována výchozí cenová základna pro věcné usměrňování cen v roce 1999 podle skutečně realizovaných průměrných cen za všechny dopravce v roce 1998. Současně byla z pravidel věcného usměrňování vypuštěna možnost promítání růstu provozních nákladů (příznivý vývoj cen pohonných hmot). Zvýšení cen se odhadovalo na cca 8 %. Skutečný vykázaný růst jízdného však byl pouze 2,4 %.

2000

➤ Věcně usměrňované ceny se v průběhu roku zvýšily v průměru o 6,9 %.

2001

➤ Pokračovalo věcné usměrňování cen. Během roku se ceny zvýšily o cca 8 %.

2002

➤ 1.1.2002 - v rámci pravidel věcného usměrňování cen osobní vnitrostátní autobusové dopravy pro účely propočtu přiměřeného zisku a ekonomicky

oprávněných nákladů byla aktualizována pořizovací cena autobusu z 3 mil. Kč na 3,2 mil. Kč a současně snížením koeficientu růstu provozních nákladů (z 1,08 v r. 2001 na 1,01 v r. 2002) reagováno na příznivý vývoj cen pohonných hmot. Dále byla upravena základna pro propočet věcně usměrňované ceny jízdného v roce 2002 podle skutečně realizovaných cen jízdného za všechny dopravce v r. 2001. Odhad možného navýšení jízdného byl cca 8%, skutečnost r. 2002 však dosáhla cca 1,7 %.

2003

➤ Pokračovalo věcné usměrňování cen. Snížením koeficientu růstu provozních nákladů (z 1,01 v r. 2002 na 1,00 v r. 2003) reagováno na příznivý vývoj cen pohonných hmot. V roce 2003 dopravci neprovedli úpravy cen jízdného a jízdné nezvyšovali.

2004

➤ Pokračovalo věcné usměrňování cen. V rámci pravidel věcného usměrňování cen pro účely propočtu přiměřeného zisku a ekonomicky oprávněných nákladů byl pro rok 2004 koeficient růstu provozních nákladů z důvodu zvýšení spotřební daně pohonných hmot zvýšen z 1,00 v r. 2003 na 1,02 v r. 2004. V roce 2004 někteří dopravci provedli úpravy cen jízdného, změnami jízdného došlo k navýšení jízdného o cca 1,6%.

➤ **K 1. červenci 2004** se pro občany - držitele průkazů ZTP a ZTP/P v souladu s novelou vyhlášky č. 182/1991 Sb., kterou se provádí zákon o sociálním zabezpečení a zákon České národní rady o působnosti orgánů České republiky v sociálním zabezpečení, změnila sleva z jízdného z 62% na 75%. Zlevněné jízdné pro tuto skupinu cestujících je maximálně ve výši 25% plného (obyčejného) jízdného stanoveného dopravcem.

➤ **K 1. září 2004** bylo v souladu s usnesením vlády č. 624/2003 zavedeno zlevněné jízdné pro žáky a studenty všech škol v ČR do věku 26 let, kteří plní povinnou školní docházku nebo se soustavně připravují na budoucí povolání ve střední, vyšší odborné nebo speciální škole v denní nebo prezenční formě studia k dojíždění z místa trvalého pobytu do místa sídla školy k účasti na školním vyučování nebo praktickém vyučování, praktické přípravě či praktické výuce a

praxi. Žáci škol ve věku do 15 let se přepravují za zlevněné jízdné - maximálně za 37,5% plného (obyčejného) jízdného uplatňovaného dopravcem, žáci a studenti škol ve věku od 15 let do 26 let se přepravují za zlevněné jízdné - maximálně za 75% plného (obyčejného) jízdného uplatňovaného dopravcem.

5.6 Tarifní vzdálenost

Tarifní vzdálenost se určí podle kilometrických údajů uvedených u příslušných spojů v jízdních řádech dopravce ve zvláštním sloupci označeném zkratkou km.

Tarifní vzdálenosti jsou vyjádřeny celým číslem a jsou uvedeny podle směru jízdy od výchozí do konečné zastávky linky nebo naopak.

Má-li nástupní zastávka a cílová zastávka v jízdním řádu stejné kilometrické údaje, stanoví se jízdné a dovozné za nejnižší tarifní vzdálenost.

5.7 Věcně usměrněná cena jízdného

Doprovce propočte **věcně usměrňované ceny plného (obyčejného) jízdného na základě cen**, uvedených v tabulce č.5 upravených koeficientem **k**, jehož výše nesmí přesáhnout hodnotu vypočtenou podle vzorce:

$$k = (N + Z)/(T + D) \times n^{35}$$

kde

N = ekonomicky oprávněné náklady linkové dopravy v roce

Z = přiměřený zisk odpovídající podmínkám roku (viz níže)

T = tržby bez daně z přidané hodnoty za linkovou dopravu v roce

D = neinvestiční dotace poskytnuté ze státního rozpočtu, resp. rozpočtu okresních úřadů a obcí v roce

n = roční růst provozních nákladů ve výši 1,05

³⁵ Výměr MF č. 01/2006, část II. – věcně usměrňované ceny, 60.21.3 Veřejná vnitrostátní pravidelná autobusová doprava (dále jen "linková doprava") kromě městské hromadné dopravy a dopravy příměstské provozované v rámci městské hromadné dopravy a veřejné linkové dopravy vnitrostátní provozované v rámci integrované dopravy.

Dopravce, který začal provozovat pravidelnou linkovou dopravu až po roce 2001 vypočte koeficient k v roce zahájení provozu podle vzorce

$$k = (N + Z)/(t S)^{36},$$

kde

N = ekonomicky oprávněné náklady,

Z = přiměřený zisk,

$t = 25,4$ pro případy zahájení provozu v roce 2005,

$t = 25,5$ pro případy zahájení provozu v roce 2006

S = propočtené množství km ujetých jednotlivými spoji na všech provozovaných linkách.

Pro výpočet koeficientů se použijí údaje o skutečném, a není-li, o předpokládaném rozsahu linkové dopravy v roce jejího zahájení.

Propočtenou cenu může dopravce zvýšit na spojích odsouhlasených příslušným dopravním úřadem až o 20 %. V pracovní dny nemůže podíl spojů s takto navýšenou cenou přesáhnout 20 % z celkového počtu spojů provozovaných dopravcem.

Přiměřený zisk zahrnuje

- a) zisk Z_A , který po zdanění sazbou daně z příjmů platnou pro daný rok a po přidělu do obligatorních fondů nesmí v části určené na prostou obnovu autobusů překročit 1/8 hodnoty autobusů nezbytných pro linkovou dopravu sníženou o částku celkových odpisů všech autobusů pro linkovou dopravu zahrnutou v nákladech. Pro tento propočet se použije cena autobusu ve výši 3,3 mil. Kč. Počet autobusů nezbytných pro zabezpečení požadovaného rozsahu linkové dopravy odsouhlasil příslušný dopravní úřad

³⁶ Výměr MF č. 01/2006, část II. – věcně usměrňované ceny, 60.21.3 Veřejná vnitrostátní pravidelná autobusová doprava (dále jen "linková doprava") kromě městské hromadné dopravy a dopravy příměstské provozované v rámci městské hromadné dopravy a veřejné linkové dopravy vnitrostátní provozované v rámci integrované dopravy.

- b) zisk Z_B , který po zdanění sazbou daně z příjmů platnou pro rok a po přidělu do obligatorních fondů bude prokazatelně vynaložen v běžném roce na další nezbytné investiční projekty pro potřeby linkové dopravy (např. na modernizace a dostavby garáží a odstavných ploch), popřípadě na další prokazatelné potřeby.

Takto vypočtený přiměřený zisk se sníží o částku přiznané dotace ze státního rozpočtu nebo rozpočtu krajů a obcí na nákup nových autobusů³⁷.

5.8 Státní správa a státní odborný dozor v silniční dopravě

Státní odborný dozor v silniční dopravě vykonávají dopravní úřady, celní úřady a Ministerstvo dopravy. Dopravní úřady a celní úřady vykonávají ve svém správním obvodu státní odborný dozor ve všech věcech, které nenáleží Ministerstvu dopravy. Ministerstvo dopravy vykonává státní odborný dozor v mezinárodní autobusové linkové silniční dopravě osob a nad financováním dopravní obsluhy. Při výkonu státního odborného dozoru dozírají, zda dopravci, odesílatelé nebo řidiči, dodržují podmínky a plní povinnosti stanovené zákonem o silniční dopravě a zda provozují dopravu podle uděleného povolení³⁸.

Vrchní státní dozor vykonává ve všech věcech silniční dopravy Ministerstvo dopravy. Vrchní státní dozor dozírá na výkon státního odborného dozoru vykonávaného dopravními úřady.

Dopravní úřad nebo Ministerstvo dopravy a spojů při porušení zákona o silniční dopravě může uložit dopravci pokutu až do výše 1.000.000,-- Kč. Opis pravomocného rozhodnutí zašle dopravnímu úřadu, který vydal stanovisko ke koncesi a dopravnímu úřadu, který vydal licenci pro pravidelnou linkovou dopravu. Při placení a vymáhání pokut se postupuje podle zákona č. 337/1992 Sb., o správě daní a poplatků ve znění pozdějších předpisů. Příklad zápisu ze státního odborného dozoru tvoří přílohu C.

³⁷ Výměr MF č. 01/2006, část II. – věcně usměrňované ceny, 60.21.3 Veřejná vnitrostátní pravidelná autobusová doprava (dále jen "linková doprava") kromě městské hromadné dopravy a dopravy příměstské provozované v rámci městské hromadné dopravy a veřejné linkové dopravy vnitrostátní provozované v rámci integrované dopravy.

³⁸ Zákon 111/194 Sb., o silniční dopravě, § 34, odstavec (1). Stav k 1.3.2006.

6 FUNKČNOST LEGISLATIVY V PRAXI

Po předcházejícím seznámení se s problematikou legislativy zaměřenou na provozování pravidelné linkové osobní dopravy, bych se nyní chtěla zmínit o funkčnosti této legislativy v praxi.

Jak víme, z gigantického státního podniku ČSAD s.p. (Československá státní automobilová doprava) se v letech 1992 až 1996 po první a druhé kupónové privatizaci staly akciové společnosti. Takto se stát svým způsobem zbavil odpovědnosti za zajištění veřejné linkové osobní dopravy. Možnosti zasahovat do provozování veřejné linkové dopravy (když vynecháme licenční řízení) zůstala státu pouze ve vztazích smluvních: dodavatel - odběratel tj. *dopravce - stát (obec)*.

Důležitým momentem při každém podnikání je fakt, že provozovatel podniká nejen za účelem provádění dané činnosti, ale základem je podnikání za účelem zisku.

Z pohledu provozování veřejné linkové dopravy jde dopravce několika směry :

1. Dopravce požádá dopravní úřad o vydání licence na linku, požádá o schválení jízdního řádu a od daného termínu provozuje linku aniž požádá o dotaci. Tato alternativa připadá v úvahu pouze tehdy, když tržby na lince jsou takové, že pokryjí veškeré náklady na provoz a ještě zůstane zisk. V případě, že dojde k poklesu tržeb a náklady překročí tržby, dopravce ukončí k danému termínu provozování linky. S prodělkem provozovat linku nebude.
2. Dopravce požádá dopravní úřad o vydání licence na linku, požádá o schválení jízdního řádu a od daného termínu provozuje linku, přestože dopředu je zřejmé, že na lince budou provozovány i spoje, které jsou pro danou oblast nezbytné, ale tržby nepokryjí provozní náklady. V tomto případě do zajištění veřejné linkové dopravy vstupuje smluvní vztah *dopravce - stát (ZDO)* nebo *dopravce - obec (ODO)* a je uzavírána smlouva o závazku veřejné služby.

3. *Stát* z pohledu nutnosti zajištění dopravní obslužnosti nařídí dopravci provozovat danou linku z nařízení státu za předem sjednaných podmínek a úhrady veškeré prokazatelné ztráty.

Další možnost, že dopravce bude provozovat veřejnou linkovou osobní dopravu se ztrátou, nepřipadá v úvahu.

Z pohledu vztahu *doprovce - státní správa - samospráva* se budeme zabývat jen alternativou č. 2 a 3, protože v ostatních případech se jedná pouze o podnikatelskou činnost bez finanční spoluúčasti státu nebo obce.

Alternativa č. 2 je z pohledu zajištění potřeb obyvatel vnitrostátní linkou osobní dopravy nejčastější (neplatí pouze pro velké aglomerace), protože je nutné zajistit návoz žáků do škol (školy střediskových obcí), občanů do zaměstnání, do úřadů a podobně, v oblastech s nízkým počtem obyvatel, kterých je většina.

Při stanovení rozsahu dopravní obslužnosti vstupuje do vztahu *doprovce - stát*, za stát dopravní úřad. Dopravní úřad ze zákona stanoví rozsah dopravní obslužnosti. V tomto momentě však do procesu vstupuje *lidský faktor* (subjektivní pohled zaměstnance dopravního úřadu na potřeby dopravy v dané oblasti). Zaměstnanec dopravního úřadu může stanovit ZDO tak, že bude preferovat některou obec či oblast, aby v rozsahu ODO, která je hrazena obcemi, zůstalo co nejméně spojů nebo dokonce spoj žádný. Proti takovémuto stanovení ZDO se nemůže nikdo odvolat, protože každý spoj je veden za účelem přepravy žáků, zaměstnanců nebo občanů pro zákonem stanovený účel. Zaměstnanec dopravního úřadu je při rozhodování limitován pouze výší přidělených finančních prostředků na zajištění ZDO. Tak zvaně více peněz = více spojů zařazených do ZDO. Po stanovení rozsahu ZDO dopravní úřad uzavře s dopravcem smlouvu o závazku veřejné služby na daný rok. Součástí smlouvy je i stanovený rozsah ZDO.

Po stanovení rozsahu ZDO zůstávají na jízdním řádu linky spoje, které jsou pro obec ležící na trase důležité. Tyto spoje jsou v tak zvané ostatní dopravní obslužnosti a úhradu prokazatelné ztráty na základě uzavřené smlouvy provádí obec nebo sdružení obcí. Dle mého zjištění byla úhrada ostatní dopravní obslužnosti prováděna různě.

Například v okrese Kutná Hora byla dopravcem stanovená ztráta rozpočítána na jednoho obyvatele. Obec vypočtenou úhradu složily na společný účet a na základě smlouvy byla proplácena dopravci prokazatelná ztráta.

Než se přistoupilo k tak zvané "solidaritě obcí" - platba za občana obce, předložil dopravce ztrátu propočtenou na spoj a obec. Při tomto propočtu však vycházela výše úhrady na obce ležící na konci linek nejvyšší, protože do vzdálenějších míst od okresních měst dojíždělo nejméně cestujících. Obce na úhradu tak vysoké dotace ve svých rozpočtech neměly a muselo by dojít ke krácení linek a některé obce by byly i bez ostatní dopravní obslužnosti. Při stanovení ostatní dopravní obslužnosti v první řadě v obci rozhoduje výše finančních prostředků, která musí být schválena obecním zastupitelstvem v rozpočtu obce. Názor na výši finančních prostředků může být v zastupitelstvu rozdílný a může dojít i k situaci, že dopravce nepřistoupí na nízké finanční prostředky a dojde ke zrušení spojů. Z pohledu dopravce je však velmi těžké zrušit spoj, který jede současně přes jiné obce, které spoj potřebují a ztrátu hradí. Z tohoto důvodu je pro dopravce velmi těžké jednat s každou obcí o ODO zvlášť a je výhodné, aby se obce sloučily ve sdružení.

Pokud se podaří dopravci uzavřít smlouvu o závazku veřejné služby se *státem* na ZDO a s *obcemi* nebo *sdružením obcí* na ODO má dopravce zajištěnu úhradu prokazatelné ztráty na daný rok. Pro rozvoj dopravní obslužnosti do budoucna je uzavírání smluv na jeden rok pro dopravce brzdou, která mu neumožňuje rozvoj firmy z hlediska obnovy vozového parku (životnost autobusu z hlediska odpisu je osm let), ale stát ani obce nemohou z pohledu hospodaření a schvalování rozpočtu uzavřít smlouvu na více jak jeden rok.

Totéž platí i o nejednotnosti termínů uzavření smluv s termíny změn jízdních řádů, které jsou v polovině měsíce prosince a s platností pouze na jeden rok (nikoliv kalendářní ani školní).

Dalším důležitým momentem je průhlednost ekonomiky dopravce. Tržby jsou dle mého názoru prokazatelné z výpisu odbavovacích strojků a z odvodů peněz řidičů do pokladny. Horší je to s prokazováním nákladů na dopravu

z hlediska jejich minimalizování. K pochopení této myšlenky uvedu následující příklad.

Dopravce nakupuje ve velkém naftu do čerpací stanice ve svém vlastnictví u které čerpají všechna jeho vozidla. Cena nafty se tak pohybuje v cenové relaci např. 16 Kč za litr. Při odebrání 50.000 litrů denně činí náklady dopravce 800.000 Kč. Pokud však dopravce založí společnost s ručením omezeným a tuto čerpací stanici ji pronajme, všechna vozidla dopravce nadále čerpají naftu u stejné čerpací stanice, ale za cenu např. 18 Kč za litr. Při odebrání 50.000 litrů denně činí náklady dopravce 900.000 Kč. To znamená o 100.000 Kč více (zisk společnosti s ručením omezeným - stejného vlastníka). Nákladová položka dopravce při vykazování ztráty pro odběratele (stát nebo obec) je tak o 100.000 Kč vyšší. Přitom odběratel nemá možnost dopravci přikázat odebírat naftu jinde, kde je cena pouze za 16 Kč za litr. Objednavatel většinou ani o propojení vlastníka dopravce a.s. s s.r.o. neví. Podobně dopravci postupují i při provádění oprav na vozidlech a pod. Proto při hrazení prokazatelné ztráty dochází ke zbytečnému hrazení ztráty, která ve skutečnosti není přímým nákladem, ale jen ziskem jiné společnosti.

Z výše uvedeného plyne, že by vynakládané prostředky na hrazení prokazatelné ztráty dopravcům měly být více kontrolovatelné, např. i tak, že by nákladová položka za naftu byla proplácena dopravcům jen do max. výše celorepublikového průměru.

7 VLIV VEŘEJNÉ SPRÁVY NA KVALITU VEŘEJNÉ DOPRAVY

7.1 Kvalita ve veřejné správě

*„Organizace jsou závislé na svých zákaznících a proto mají rozumět současným a budoucím potřebám zákazníků, mají plnit jejich požadavky a snažit se předvídat jejich očekávání.“*³⁹

K předvídání očekávání je nezbytné mít zpětnou vazbu od občanů/zákazníků. Zpětnou vazbu můžeme získat pomocí metod kvality a také pomocí šetření spokojenosti.

Nejprve je nutné vysvětlit některé pojmy a souvislosti.

Začneme pojmem kvalita:

*Kvalita ve veřejné správě je míra naplňování **oprávněných požadavků**:*

- **zákazníků** na požadovanou veřejnou službu nebo
- **občanů** na kvalitu života v dané obci, regionu či kraji

Příčemž:

Zákazníci (například účastníci správního řízení, žadatelé na úřadě, nájemníci nebytových prostor města atd.) očekávají, že jejich žádost nebo potřeba služby bude vyřízena rychle, bez právních a jiných nedostatků, v požadovaném standardu⁴⁰.

Při šetření spokojenosti je nezbytné vymezit si, kdo je naším zákazníkem a definovat jednotlivé skupiny zákazníků. Šetření se má týkat zejména našich klíčových zákazníků.

Občané očekávají, že dojde ke zvyšování kvality života v jejich obci, kraji nebo regionu.

³⁹ Norma ISO 9000.

⁴⁰ Řízení procesů výkonu státní správy (Případová studie Vsetín). Praha: MVČR 2004, ISBN 80-239-4098-8, s. 7.

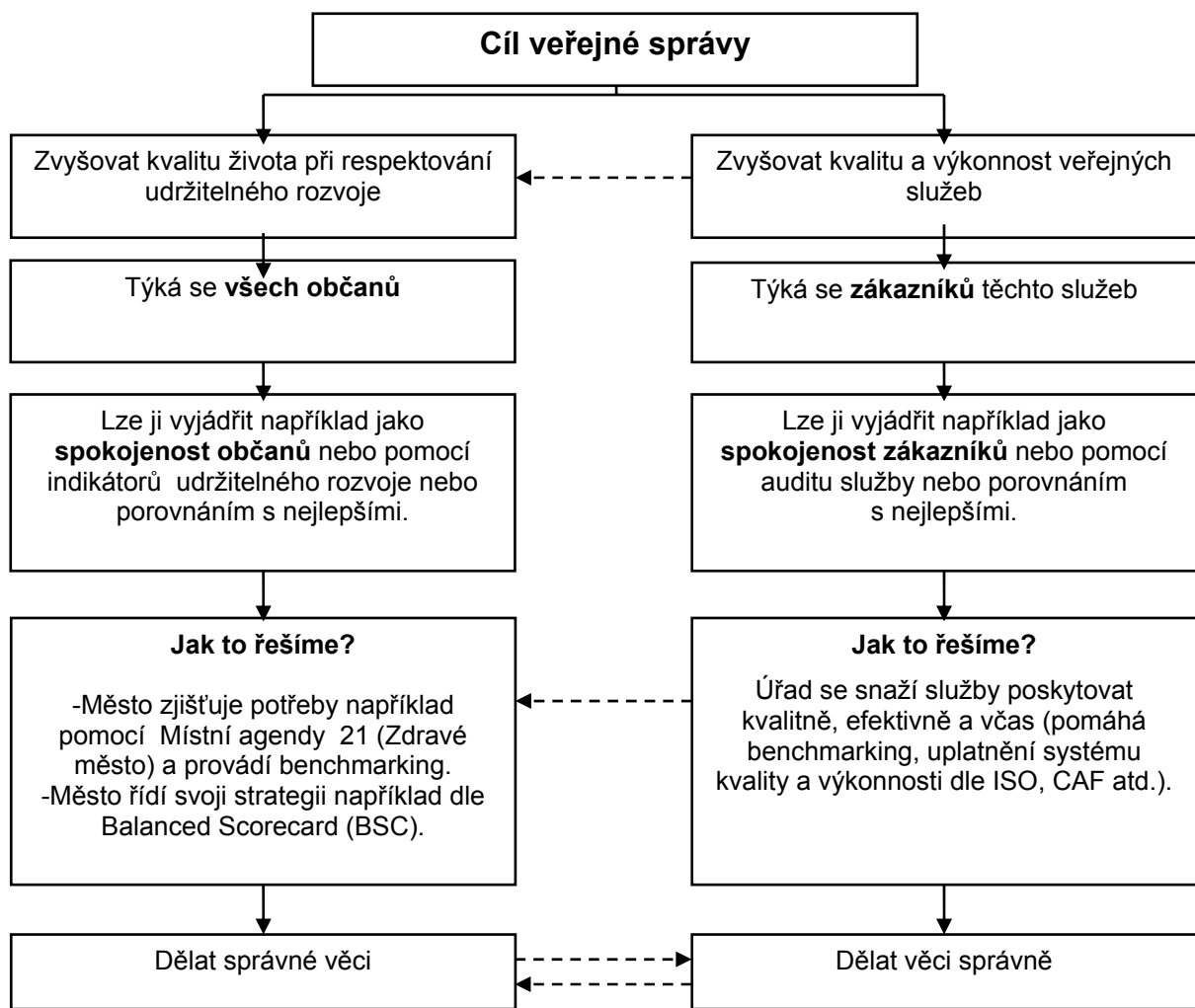
Veřejné služby jsou služby poskytované ve veřejném zájmu. Jsou vytvořeny, organizovány nebo usměřovány státem, krajem nebo obcí k zajišťování potřeb veřejnosti.

Oprávněné požadavky:

- Oprávněnost nebo neoprávněnost požadavků **zákazníků** je v řadě případů dána zákonnými normami nebo pomocí standardu. Například žádosti o výplatu sociální dávky nemůže být vyhověno z důvodu nesplnění podmínek. Nebo část zdravotní péče je hrazena pacientem, protože je nadstandardní.
- Oprávněnost nebo neoprávněnost požadavků **občanů** na kvalitu života je limitována oprávněností požadavků ostatních občanů, finančními a ostatními zdroji, které jsou k dispozici, zákonnými normami a zásadami udržitelného rozvoje. Například ne v každé obci může být škola, nemocnice, pověřený úřad III. stupně atd.

Cílem veřejné správy je zlepšovat kvalitu života občanů při respektování zásad udržitelného rozvoje a současně zvyšovat výkonnost a kvalitu úřadem (organizací veřejné správy) poskytovaných veřejných služeb⁴¹. Obrázek 10.

⁴¹ Řízení procesů výkonu státní správy (Případová studie Vsetín). Praha: MVČR 2004, ISBN 80-239-4098-8, s. 8.



Obrázek 10: Model „Cíl veřejné správy“⁴²

Zdroj: MVČR

Levá část modelu představuje zvyšování kvality života při respektování zásad udržitelného rozvoje, pravá část modelu představuje zvyšování kvality a výkonnost poskytovaných veřejných služeb.

Levá část modelu se týká všech občanů města. O kvalitě života vypovídá například **indikátor spokojenosti občanů**, míra nezaměstnanosti, dostupnost služeb atd. K tomu, abychom zjistili, co je pro občany důležité a jaká mají očekávání, město systematicky zjišťuje a komunikuje potřeby občanů (jde o

⁴² Řízení procesů výkonu státní správy (Případová studie Vsetín). Praha: MVČR 2004, ISBN 80-239-4098-8, s. 9.

uplatňování Místní Agendy 21⁴³). Potřeby občanů se promítnou do strategie a priorit města. Aby strategie „neskončila v šuplíku“ a skutečně přinesla užitek, musí radnice svoji strategii efektivně řídit – například pomocí metody BSC⁴⁴. Tento přístup umožní radnici „dělat správné věci“.

Pravá část se týká zákazníků služeb, které poskytuje přímo úřad nebo město (například žadatelů o vydání živnostenského oprávnění, registrace vozidla, ověření podpisu, zájemců o pronájem nemovitosti, návštěvníků městského koupaliště atd.). **Spokojenost zákazníků** těchto služeb získáváme například pomocí šetření spokojenosti. Městem poskytované služby můžeme zlepšovat uplatňováním metod kvality jako je CAF⁴⁵, ISO⁴⁶, benchmarkingu⁴⁷ atd., což úřadu umožní „dělat věci správným způsobem“.

⁴³ MA21 je nástroj pro uplatnění principů udržitelného rozvoje na místní a regionální úrovni. Je to proces, který prostřednictvím zkvalitňování správy věcí veřejných, strategického plánování (řízení), zapojování veřejnosti a využívání všech dosažených poznatků o udržitelném rozvoji v jednotlivých oblastech zvyšuje kvalitu života ve všech jeho aspektech a směřuje k zodpovědnosti občanů za jejich životy i životy ostatních bytostí v prostoru a čase.

⁴⁴ Balanced Scorecard. Jde o systém sledování výsledků ve čtyřech oblastech: **finanční hodnoty, procesní hodnoty, ukazatele lidských zdrojů a ukazatele inovace**. Použití této techniky leží zejména v oblasti prezentace výsledků vrcholovému vedení, či pro účely porovnávání dosaženého zlepšení v celém procesu.

⁴⁵ Common Assessment Framework – tento model je nástrojem řízení kvality, který umožňuje organizacím prostřednictvím sebehodnocení identifikovat své silné a slabé stránky a oblasti pro jejich zlepšení. Organizace používající CAF bývají označovány jako organizace s dobrou praxí a mohou se tak ucházet o ocenění na národní i mezinárodní úrovni.

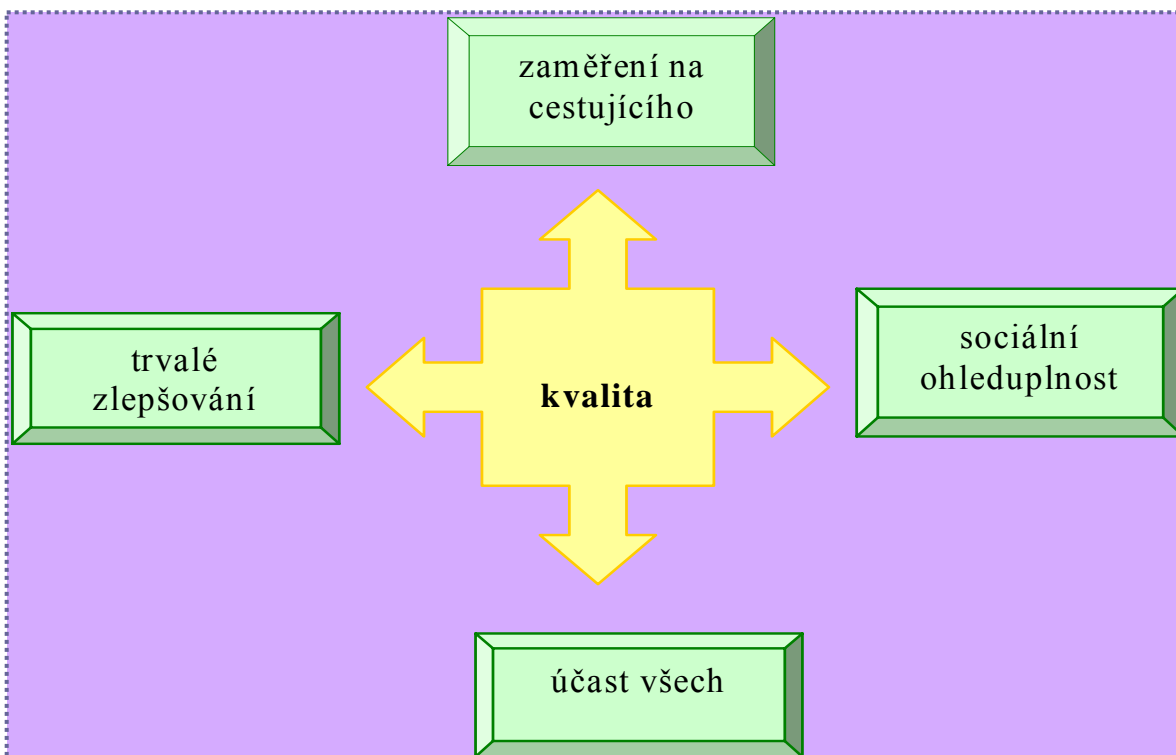
⁴⁶ Systém kontrol a prevencí. Je popsán v certifikační normě ISO 9001. Norma ISO vychází z osmi zásad kvalitního řízení: zaměření na zákazníka; vedení a řízení zaměstnanců; zapojení zaměstnanců; procesní přístup; systémový přístup k řízení; neustálé zlepšování; přístup k rozhodování zakládající se na faktech; vzájemně prospěšné dodavatelské a partnerské vztahy.

⁴⁷ Jde o porovnávání své organizace s jinými za účelem nalezení dobré praxe. **Je to metoda zlepšování pomocí učení se od druhých**. Cílem je naučit se tuto dobrou praxi od druhých místo toho, abychom ji složitě vymýšleli či draze nakupovali od poradenských firem. Vhodným používáním benchmarkingu se proto můžeme vyhnout mnoha chybám, nebudeme vymýšlet vymyšlené, můžeme se rychleji rozvíjet, zlepšovat, šetřit peníze atd. Benchmarking pomůže také ověřit si, zda výsledky, které zastupitelé či vedení radnice požaduje po úřadu, jsou nastaveny správně.

7.2 Hodnotící kritéria kvality ve veřejné dopravě

Na kvalitě veřejné dopravy osob se podílí jednak výkon dopravce a jednak činnost samosprávy.

Prostřednictvím správně zvolené strategie a motivace zaměstnanců a se zájmem o udržitelný rozvoj musí být jasně formulován **cíl, jímž je spokojenost cestujících**. K tomuto cíli musí být směřována činnost všech zaměstnanců, kteří se podílí na procesu veřejné dopravy osob.



Obrázek 11: Kvalita veřejné dopravy

Samotný dopravní proces je tvořen oblastmi vlivu, které působí na kvalitu prováděné dopravy:

1. oblast technického vlivu
2. oblast technologického vlivu
3. oblast lidského vlivu
4. oblast vlivu legislativy

Každá oblast vlivu se dále dělí na prvky. Z nich se vychází při hodnocení kvality celého dopravního procesu – tedy i kvalitní veřejné dopravy osob a slouží i pro základní orientaci pro vyhledávání možných krizových míst a je vodítkem pro „pojmenování problému“ již vzniklého⁴⁸:

1 oblast technického vlivu

1.1 dopravní prostředky

1.1.1 úroveň dopravních prostředků

- průměrný věk provozovaných vozidel
- technický stav provozovaných vozidel
- vybavení a vzhled provozovaných vozidel

1.2 infrastruktura

1.2.1 dostupnost dopravních terminálů

1.2.2 vybavenost dopravních terminálů

1.2.3 hustota dopravní sítě

1.2.4 přestupní místa

1.2.5 technický stav dopravní cesty

1.2.6 stavební stav dopravní cesty

1.2.7 propustnost dopravní cesty

2 oblast technologického vlivu

2.1 technologie dopravy a přepravního procesu

2.1.1 plánování dopravního procesu

2.1.2 logistika

2.1.3 počet a struktura pracovníků

2.1.4 optimalizace postupů a jejich dokumentace

⁴⁸ Konzultováno s Jiřím Klímou, vedoucím oddělení dopravních a přestupkových agend, Městského úřadu Chomutov.

2.2 informační systém

2.2.1 *informace*

- racionální
- rychlé
- aktuální
- spolehlivé

2.2.2 *směr pohybu informací*

- dopravce ↔ zákazník
- doprava ↔ doprava (různé druhy dopravy)
- dopravní cesta ↔ dispečink

3 **oblast lidského vlivu**

3.1 věková skladba

3.2 praxe v řízení vozidla

3.3 počet nehod

3.4 školení

3.4.1 *zdravotní*

3.4.2 *psychologické*

3.4.3 *pravidla provozu na pozemních komunikacích*

3.4.4 *přepravní řád*

3.5 fluktuace

3.6 přestávky, odpočinek

3.7 kvalifikace pracovníků na všech úrovních

3.8 zázemí

4 **oblast vlivu legislativy**

4.1 zákony a vyhlášky

4.2 územní plán obce

4.3 nařízení obce

4.4 normy ČR

Musíme si uvědomit, že cestující hodnotí celkovou úroveň poskytovaných dopravních služeb prostřednictvím nejméně kvalitně zrealizovaného prvku!

Uvedené prvky jsou tedy do jisté míry také limitující při zajišťování kvality celého dopravního procesu. Jejich řešení resp. zvyšování kvality je v pravomoci jak dopravce, tak veřejné správy, zejména pak samosprávy. Nezastávám proto názor, že nekvalitně provedená hromadná doprava je pouze dílem dopravce. Ten však na řešení některých problémů není vybaven potřebnými kompetencemi. To je evidentní zejména v oblasti infrastruktury, která je zcela závislá na strategickém rozhodování samosprávy daného regionu. Na kvalitě veřejné hromadné dopravy se dále podílí i takové organizační struktury jako jsou organizace správy a údržby silnic, technické služby obcí, které pro kvalitní provádění svých činností požadují kvalitnější technologie na zajištění sjízdnosti pozemních komunikací, po nichž je hromadná doprava vedena a údržbu vodorovného i svislého dopravního značení. O tom, že vlivy nepůsobí pouze jednostranně, svědčí i příklad, že technický stav dopravního prostředku značně trpí při jízdě na špatných vozovkách (nekvalitně zajištěná sjízdnost). Dalším faktorem, který dopravce nemůže při zajišťování dopravy ovlivnit je neohledupné chování některých pasažérů při provádění přepravy k ostatním cestujícím.

Z praxe vyplynulo, že cestující požaduje kvalitní spolehlivou hromadnou dopravu osob v tomto hodnotovém měřítku:

- rychlost
- bezpečnost
- prostorová a časová dostupnost
- pravidelnost
- časová návaznost na jiné spoje

- přestupy
- přepravní doklad
- informace
- kultura cestování
- doplňkové služby

Výsledkem takové ucelené spolehlivosti dopravy je cena, kterou je ochoten uhradit.

Z pohledu cestujícího je pochopitelně hodnocení priorit odlišné od poskytovatele dopravních služeb. Ten jako podnikatelský subjekt vidí kvalitu výsledku své činnosti prostřednictvím ekonomického zisku z celého dopravního procesu.

7.3 Vliv prvků dopravního systému na úroveň poskytovaných služeb

Vznik poruch nastává v rizikových místech.

Pro zjištění takových míst a pro správné rozhodnutí o způsobu jejich odstranění je důležité včas získat fakta od obou stran – jak od dopravce, tak od cestujícího a pracovat s nimi s cílem trvalého zlepšování kvality. Podle hesla „*Kdo je připraven – bývá méně ohrožen!*“ se lze vyhnout rozhodnutím, která bývají nezdárně činěna pod tlakem až v okamžiku, kdy porucha systému dopravy již nastala a je jí nutno urychleně řešit.

Ke zjištění možných rizik se může využít srovnávací analýza SWOT⁴⁹.

Kvalitně fungující *samospráva* chce mít kontinuální přehled o aktuálních názorech obyvatel i proto, aby nemusela být politicky konfrontována s poruchami (stížnostmi), jež bylo možné předvídat a předpokládat.

⁴⁹ Analysis of the Strengths and Weaknesses of an organization and the Opportunities and Threats facing - analýza silných a slabých stránek organizace a příležitostí a hrozeb, kterým je vystavena

K provedení podrobnějšího průzkumu ke zjištění názorů cestujících na veřejnou dopravu se zatím jeví jako nejvhodnější průzkum prostřednictvím správně zvolených a jasně formulovaných otázek – tedy *dotazník*. Smyslem průzkumu je získat odpovědi a hodnotovou stupnici toho, jak je s dosavadním stavem poskytovaných služeb spokojen a co je pro něj nejdůležitější. Z odpovědí samozřejmě vyplyne, co je ještě nutné dále zkvalitňovat. Protože je snaha získat do prostředků hromadné dopravy osoby, které dosud preferují individuální automobilovou dopravu, je žádoucí získat i jejich pohled.

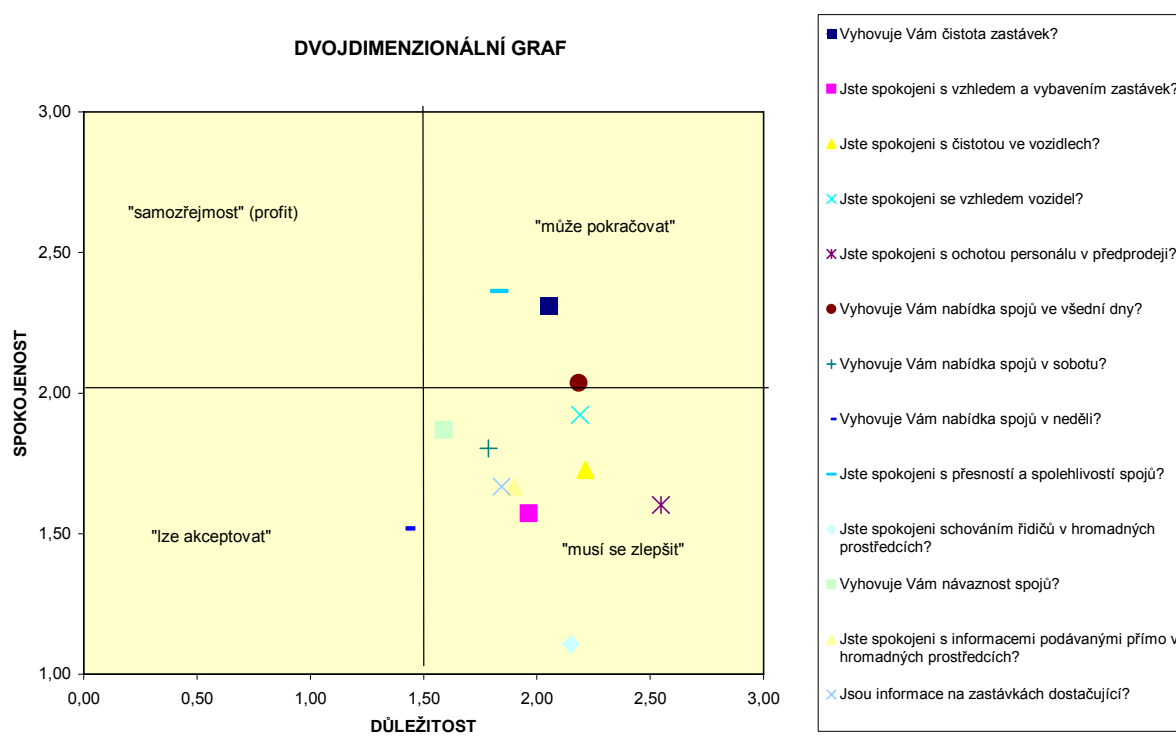
Pro zjištění názoru cestujících na veřejnou dopravu jsem respondenty oslovila prostřednictvím dotazníku (příloha D). Šlo o průzkum trhu s minimálními finančními náklady, jehož smyslem bylo získat kromě názoru cestujících i zjištění působení vlivu jednotlivých prvků dopravního systému na úroveň stávajících služeb.

Dotazující se měl rozhodnout pro bodové hodnocení jednak spokojenosti s danou službou a s důležitostí, jakou pro něj daná služba má. Bodové ohodnocení 3 měla pro cestujícího nejvyšší spokojenost nebo důležitost.

Podařilo se mi získat 84 vyplněných dotazníků, s následujícím výsledkem:

	Důležitost	Spokojenost
<i>Vyhovuje Vám čistota zastávek?</i>	2,31	2,05
<i>Jste spokojeni s vzhledem a vybavením zastávek?</i>	1,57	1,96
<i>Jste spokojeni s čistotou ve vozidlech?</i>	1,73	2,21
<i>Jste spokojeni se vzhledem vozidel?</i>	1,92	2,19
<i>Jste spokojeni s ochotou personálu v předprodeji?</i>	1,60	2,55
<i>Vyhovuje Vám nabídka spojů ve všední dny?</i>	2,04	2,18
<i>Vyhovuje Vám nabídka spojů v sobotu?</i>	1,80	1,79
<i>Vyhovuje Vám nabídka spojů v neděli?</i>	1,52	1,42
<i>Jste spokojeni s přesností a spolehlivostí spojů?</i>	2,36	1,83
<i>Jste spokojeni s chováním řidičů v hromadných prostředcích?</i>	1,11	2,15
<i>Vyhovuje Vám návaznost spojů?</i>	1,87	1,59
<i>Jste spokojeni s informacemi podávanými přímo v hromadných prostředcích?</i>	1,67	1,90
<i>Jsou informace na zastávkách dostačující?</i>	1,67	1,85

Na závěr průzkumu jsem provedla analýzu dotazníku a vypracovala dvojdímenzionální graf (obrázek 12), z něhož je zřejmé, ve kterém hodnotícím kvadrantu leží těžiště problematiky. Ten je základem pro hledání a načasování správných rozhodnutí pro zvyšování kvality poskytovaných služeb v dopravě. Priority a témata řešení však stále stanovují cestující, v daném regionu tedy zejména voliči.



Obrázek 12: Dvojdímenzionální graf výsledků dotazníkového šetření

Obdobný způsob průzkumu může být samozřejmě proveden paralelně i u provozovatele dopravy. Následné porovnání odpovědí od obou skupin respondentů a dvojdímenzionálních grafů může být velmi zajímavé a poučné. Pro názorovou změnu hodnocení dopravce samosprávou a její adresnější rozhodování, směřující ke zlepšování kvalitní hromadné dopravy, můžou mít vliv i odpovědi na otázky, volené tematicky ze zcela jiného souboru. Ty mohou být zaměřeny pouze na dopravce například s cílem zhodnotit vliv dopravní infrastruktury (viz body 1.2.5, 1.2.6, 1.2.7 z kapitoly 7.2), kterou dopravce vnímá odlišně než cestující, například zimní údržbu, technický a stavební stav pozemních komunikací, propustnost a kongesce (dopravní zácpy). Pod vlivem

odpovědí pak samospráva může správně rozhodnout o prioritách pro vytváření dopravní infrastruktury a tím o kvalitní hromadné dopravě osob.

7.4 Vliv veřejné správy na zvýšení kvality přepravních služeb v městské dopravě

Cestující klade nároky na zvyšování kvality přepravních služeb.

Vliv veřejné správy spočívá především ve stanovení definovatelného cíle a rozhodovacím procesu jak jej dosáhnout. Už je dostatečně známo, že je cílem veřejné správy zvýšení kvality přepravních služeb v městské dopravě v návaznosti na následné zapojení do integrovaného dopravního systému a současného působení ekonomiky trhu. Úkolem veřejné správy na všech úrovních je tedy stanovit výběr z možných alternativ a současně s tím vytvářet podmínky pro jejich uskutečňování a to v období střednědobém a krátkodobém:

- *vytvářet podmínky pro podporu užívání městské dopravy*
- *znesnadňovat individuální automobilovou dopravu ve městě*
- *zlepšit dopravní infrastrukturu*
- *zavést integrovaný dopravní systém*

O městské dopravě⁵⁰ lze hovořit za předpokladu, že:

- *zohledňuje přestupní uzly*
- *přepravuje 9 a více lidí⁵¹*
- *jezdí pravidelně po předem známé trase*
- *je situována (provázána) na ostatní dopravní linie*

⁵⁰ § 2, odstavec 6, Zákon 111/1994 Sb., o silniční dopravě. Stav k 1.3.2006.

⁵¹ § 81, odstavec 7-9, Zákon 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. Stav k 1.3.2006.

Ekonomice provozování městské dopravy pomůže i operativní náhrada autobusů nízkokapacitními autobusy (příp. mikrobusey) na málo využívaných linkách k zajištění dopravy menšího počtu osob. Jedná se například o tzv. „noční linky“, které bývají málo obsazeny a jejich provoz se jeví jako nerentabilní, nicméně většinou nutný (příjezdy k nočním vlakům). Pravidlo přepravy devíti a více lidí zde tedy nemusí být striktně dodrženo, přičemž reálnou alternativou budoucnosti je, aby dopravu v obvodu městské dopravy zajistila vlastní nebo smluvní TAXI služba.

Jiným ekonomicky jistě ne nevýznamným, ale dosud málo využívaným prvkem je funkce „zelených vln“ světelné signalizace pro vozidla městské dopravy a dalším realizace samostatných jízdních pruhů pro vozidla městské dopravy.

Pro zvyšování podílů městské dopravy oproti individuální automobilové dopravě lze použít obecně platných a známých argumentů, jakými jsou:

- *nízká kapacita dopravních cest ve městech*
- *nedostatek parkovacích míst v historických i obchodních centrech měst*
- *nedostatek vhodných ploch pro budování dalších parkovišť*
- *vznik kongescí*
- *možnost komerčně vhodnějšího využití zrušených parkovacích ploch v centru města.*
- *omezení dopravy systémem dopravního značení*

Především ale musí být vyřešena názorová změna pohledu části obyvatel doposud preferujících individuální automobilovou dopravu na osoby, které osobní automobil buď nevládní (mladí lidé, nezaměstnaní, sociálně slabší) anebo jsou jinak nuceni využívat městskou dopravu (v rodině je jeden automobil). Tento zkreslený názor se může projevit i u poměrné části některých zastupitelů samosprávy na všech úrovních, při rozhodování o kapitolách rozpočtu a výši finančních prostředků vkládaných do různých oblastí, které mají zajišťovat kvalitní hromadnou dopravu tak, jak ji předkládá vláda ve svém programovém prohlášení.

Jedním nástrojem, jak znesnadnit individuální automobilovou dopravu ve městě, je podíl tvorby obecní legislativy. Například Obecně závazná vyhláška Města Kutná Hora⁵² Výše cen za odstavené vozidlo je dána předem schválenou pevnou sazbou, přičemž je umožněna její progresivita. Tato skutečnost ale zcela neodpovídá deklarovaným požadavkům na „organizování dopravy“, neboť neumožňuje operativnost spojovanou s tržním přístupem a neposkytuje skutečné možnosti organizování dopravy. Obcím by mělo být umožněno stanovit si cenu s její maximální výši. To by zas provozovatelům parkovišť umožnilo nabízet snižující se počet parkovacích míst za cenu reagující na aktuální poptávku až do této stanovené výše – tržní přístup.

K znesnadnění provozu individuální automobilové dopravy může dojít také postupným snižováním počtu parkovacích míst, které bývají umístěné v atraktivním prostředí centra měst. Takové plochy pak lze využít komerčně výhodnějším způsobem k řádově vyššímu příjmu do obecní pokladny, než je výnos z parkování, o zlepšení vlivu na životní prostředí a vzhledu měst ani nemluvě.

Na odklon od používání individuální automobilové dopravy musí být reagováno nasazováním prostředků městské dopravy.

Veřejná správa, resp. její management z těchto důvodů musí stanovovat, plánovat a kontrolovat plnění cílů vedoucích ke zkvalitňování hromadné dopravy už na úrovni:

► **vize:**

Územní plánování je významným nástrojem, který předznamenává mj. tvorbu dopravní infrastruktury a tím vytváří potřebné podmínky pro realizaci kvalitnější hromadné dopravy. Na příkladech již realizovaných izolovaných bloků rodinných domů v oblastech určených pro obytnou zástavbu v klidových a tedy i okrajových částech měst, neexistovala pro soukromé investory žádná pobídka k vytváření podmínek pro realizaci dopravní infrastruktury a kapacitních komunikací

⁵² Vyhláška č. 14/2004 o místních poplatcích za užívání veřejného prostranství vydané podle § 14 zákona č. 565/1990., o místních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů, a v souladu s ustanoveními § 10 písm. d) a § 84 odst. 2 písm. i) zákona č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení).

vč. prostor pro umístění zastávek a čekáren hromadné dopravy. Obyvatelé takto vzniklých lokalit jsou v důsledku nevyhovující izochrony (docházkové vzdálenosti) nuceni používat individuální automobilovou dopravu se všemi jejími negativními důsledky. Veřejná správa může prosadit již ve fázi územního plánu požadavek na tvorbu takových prostorových podmínek pro (následné) zavádění dopravní infrastruktury z prostředků samosprávy i do těchto lokalit.

► **dlouhodobého cíle:**

- *hustota dopravní sítě*
- *propustnost dopravní cesty*

► **střednědobého a krátkodobého cíle:**

- *technický stav dopravní cesty (komunikací)*
- *stavební stav dopravní cesty (komunikací)*

Vzhledem k nemalé výši finančních prostředků vkládaných do zlepšování infrastruktury – stavu dopravní cesty – kterými jsou převážně pozemní komunikace, bude nutné využít postupnou realizaci, například po etapách. Podmínkou je plánování z hlediska koordinace v návaznosti na zvyšování kvality ostatních prvků. V této oblasti je také nutná spolupráce na úrovni jednotlivých stupňů samosprávy – obecní a krajské (místní komunikace vlastní obec, silnice vlastní příslušný kraj) tak, aby všechny komunikace splňovaly požadavky na zajištění kvalitní hromadné dopravy. Teprve pak může následovat zapojení do vyššího stupně kvality hromadné dopravy - integrovaného dopravního systému. Funkční a stabilizovaná městská doprava, provozovaná na území obce, výrazně eliminuje možná rizika vzniku krizových míst při zapojování do integrovaného dopravního systému.

V zavedení takových služeb cestujícím, vidím konkrétní z kvalitňování jednoho z hodnotících kritérií v oblasti podávání aktuálních dopravních informací ve směru od dopravce k zákazníkovi a doplňkových služeb, které dříve než vznikly nemohly být blíže specifikovány.

8 ZÁVĚR

V diplomové práci jsem se zaměřila na několik oblastí souvisejících s veřejnou linkovou osobní dopravou. Z jejího historického vývoje zjistíme, že nejde dopravu hodnotit a předvídat její vývoj z pohledu neměnného atributu, který se nevyvíjí, musíme jej posuzovat a hodnotit jako rozvíjející se celek v závislosti na jednání a myšlení člověka. Průběh vývoje dopravy je z pohledu technického rozvoje závislý na ekonomickém vývoji společnosti. Totéž ale lze říci opačně. Že ekonomický rozvoj je nedílně spjat s rozvojem dopravy. Jeden s druhým nepochybně vždy spolu souvisely a nelze je od sebe nijak oddělit.

Z tohoto důvodu jsem začátek diplomové práce zaměřila na historii dopravy jako celek a postupně jsem se ve svém výkladu dostávala do poválečných let II. světové války, kdy doprava na území tehdejší československé republiky dostala ekonomickou injekci a začala se mohutně rozvíjet v závislosti na obnově infrastruktury průmyslu. Popsala jsem vývoj autobusové dopravy ve středočeském kraji, vznik linek a podniků ČSAD a dále jsem se zaměřila na vývoj veřejné osobní dopravy v okrese Kutná Hora. Z popsaného vývoje je zřejmé, že na vznik a rozvoj autobusové dopravy neměl vliv pouze dopravce, ale hlavně rozvoj potřeb společnosti a ekonomiky. Veřejná doprava se rozvíjela podle potřeb obcí, občanů, průmyslových i jiných celků. Tam, kde se objevila dopravní potřeba a tím i tržba, tam se objevila i nová dopravní linka. Z toho plyne, že nelze hodnotit stávající dopravu a její vývoj bez důkladné znalosti celkového vývoje dopravní obslužnosti ve sledovaném regionu. Bez pochopení vývoje nelze předpovídat její vývoj a stanovovat cíle, které chceme v budoucnosti v dopravě zajistit.

Samozřejmé je, že nejde sledovat veřejnou dopravu jen jako takovou a jen z pohledu dopravce, ale je nutné pochopit i závislost dopravy na ostatních faktorech, které dopravu ovlivňují. Jedná se především o podmínky, které jsou dány vývojem společnosti (její ekonomická pevnost) a také politické podmínky, které v zákonech a na úřadech limitují pravidla, za jakých podmínek lze veřejnou dopravu provozovat. Tyto podmínky především upravuje Živnostenský zákon, Zákon 111/1994 Sb. o silniční dopravě a v neposlední řadě i ekonomické

prostředky určující výsledek podnikání. Ve své diplomové práci jsem se zaměřila i na poukázání nedostatků ve sféře stávající legislativy.

Na základě získaných zkušeností při sestavování diplomové práce, pochopení složitosti vzniku a současné problematiky veřejné dopravy, navrhuji pro oblast Města Kutná Hora následující nová řešení zajištění dopravní obslužnosti Města Kutná Hora a jejího okolí :

1. Prvním a rozhodujícím prvkem pro budoucí zkvalitnění dopravy v Kutné Hoře a okolí je vybudování tak zvaného „Kutnohorského oblouku“, který zkvalitní dopravu cestujících ze zastávky Kutná Hora město do Prahy. Přestože se to bude jevit jako požadavek přesahující rámec okresu, je nutné podotknout, že po zrušení nebo omezení výroby v průmyslových podnicích v okrese Kutná Hora (např. ČKD, AVIA, Geoindustria, Stavební stroje, atd.) dojíždí za zaměstnáním do Prahy stovky občanů Kutné Hory a okolí, protože se v okrese Kutná Hora neobjevila nová pracovní místa. Aby si město udrželo tyto občany a omezilo stěhování za prací přímo do Prahy nebo jejího okolí, je zapotřebí nabídnout těmto občanům rychlé a kvalitní spojení Kutné Hory s Prahou. V současné době při využití spojů MAD v Kutné Hoře, vlakového spojení s Prahou a při použití spojů Pražské integrované dopravy se jedná o 2 hodiny cestování. Zprovozněním „Kutnohorského oblouku“ by se čas trávený na cestě do zaměstnání snížil na 1¼ – 1½ hodiny. Spoje na Prahu by měly být provozovány po 40 minutách a cesta do Prahy by měla trvat cca.55 minut, kdy odpadnou stávající přestupy v Kolíně a v Kutné Hoře na hlavním nádraží.
2. Druhým rozhodujícím prvkem na zkvalitnění dopravy do Prahy je návaznost linek veřejné linkové dopravy na spoje ČD. V této oblasti navrhuji následující řešení :
 - a. V územním plánu města Kutné Hory vyčlenit prostor na vybudování nového autobusového nádraží v blízkosti městského nádraží ČD s kapacitou 7 zastávek linkové veřejné dopravy a 2 zastávkami městské dopravy. Pro tento účel se nejvíce hodí prostor za nádražím - prostor

bývalého podniku Zelenina, kde v současnost je v pronájmu dopravní firma TRANS s.r.o. a pozemek je ve vlastnictví Města Kutná Hora. Vzhledem k velikosti pozemku navrhuji vybudovat mimo jiné i parkoviště pro osobní automobily s kapacitou 100 parkovacích míst a 10 parkovacích míst pro vozidla držitelů ZTP. S dlouhodobým parkováním autobusů veřejné linkové dopravy není počítáno. Stávající autobusové nádraží v ulici Waldhauserova přebudovat na parkování zájezdových autobusů, které v současné době parkují v objektu bývalé Jezuitské koleje. Nutnou investicí bude mimo jiné i oprava mostu přes řeku Vrchlici, na kterém je v současné době omezen provoz vozidel pouze do 3,5 tuny.

- b. S termínem zprovoznění spojů ČD z městského nádraží do Prahy je zapotřebí změnit i provoz jednotlivých linek MAD. Navrhuji jako výchozí bod linek MAD nové autobusové nádraží, ze kterého by vyjížděly všechny linky do nově zokruhovaných tras. Navrhuji, aby trasa linky č. 1 vedla jako okružní a to po silnici č. I/2 ulicí Masarykova do Sedlce a Malína a při zpáteční trase vedla přes zastávky sídliště na Studních a ulicí Masarykova. Linka č.2 byla vedena jako okružní a to po silnici I/2 ulicí Masarykova do ulice Školní a po objezdové komunikaci do zastávky Poliklinika a zpět přes zastávku u domu dětí a mládeže. Pokud by se oba dva okruhy prolínaly, obsluhovaly by se spoji převážnou část města. Přestože by byla stávající linka č. 1 rozdělena na dvě linky, nemuseli by cestující vzhledem k časovému tarifu platit při přestupu. Zároveň by se novými linkami obsluhovala nejfrekventovanější zastávka U divadla a to dvakrát více spoji! Pokud by se zachovala dopravní obslužnost příměstskou dopravou linky ČSAD Polkost spol. s r.o. ze zastávky Kutná Hora, hl. nádraží do zastávky Poliklinika, existovalo by rychlé spojení jednoho konce města s druhým pro cestující od rychlíků a spěšných vlaků ze zastávky Kutná Hora hl. nádraží do centra města. Dále pak navrhuji zavedení nové trasy linky MAD z nového autobusového nádraží přes ulici Masarykova, sídliště na studních do zastávky ČKD a Celnice a dále pokračovat na Dolní Žižkov a přes

okružní komunikaci zpět na aut. nádraží. Ostatní stávající linky ponechat ve stejných trasách, pouze změnit výchozí zastávku – tj. nevyjíždět ze současného autobusového nádraží, ale z nového od stanice ČD město.

- c. Veřejnou linkovou dopravu, začínající a končící na autobusovém nádraží mimo stanici ČD město přesunout na nová odjezdová stání na novém autobusovém nádraží, přičemž ponechat u spojů i stávající zastávku Kutná Hora, železniční stanice, která v současnosti leží 100 m od plánovaného nástupiště ČD. Minimalizuje se tak docházková vzdálenost při přestupu ze spojů veřejné linkové dopravy na spoje ČD. Tato změna však vyžaduje od dopravce změnu licence a následně i změnu jízdních řádů. Ke změně ceny jízdného nedojde, protože obě dvě zastávky leží ve stejné tarifní zóně č. 24.
- d. Při změně autobusového nádraží je nutné upravit i trasy dálkových autobusů, které městem Kutná Hora projíždějí a zavést novou zastávku u městského nádraží ČD. Vzhledem k tomu, že v současné době dálkové autobusy u žádné zastávky ČD v Kutné Hoře nezastavují, jeví se tento požadavek jako nutný, ke zlepšení návaznosti na spoje ČD na trať 235 ve směru Kutná Hora - Zruč na Sázavou.
- e. Stálo by za zvážení, zda u nově zřízeného autobusového nádraží nevybudovat i tři stanoviště vozidel TAXIslužby, která v Kutné Hoře zajišťuje dost podstatně dopravu mimo časy spojů veřejné dopravy.

Celá problematika zřízení „Kutnohorského oblouku“ a modernizace městského nádraží ČD, zřízení nového autobusového nádraží s novými zastávkami a parkovacími místy pro individuální motoristy a v neposlední řadě i změna tras městské autobusové dopravy a příměstské linkové dopravy není z hlediska vybudování a změn tak jednoduchá, jak jsem navrhla. Celá dopravní situace, která s tím souvisí musí projít vývojem, který je nutno dostatečně zmapovat, zjistit nejlepší podmínky pro její realizaci a to tak, že buď město Kutná Hora a nebo jím pověřená firma provede důkladnou analýzu všech aspektů, které ovlivňují chování cestujících v dopravě a obráceně. Aspektů, které jak již bylo

popsáno v pasáži „Vliv veřejné správy na kvalitu veřejné dopravy“ je nutné s dostatečným předstihem vysledovat a z výsledků vytvořit potřebné závěry. Je nutné, aby si samospráva vzala budoucí změnu v provozování linek MAD za svou a pomocí Kutnohorských novin, Kutnohorských listů a na svých internetových stránkách v dostatečné míře prezentovala záměry města, a pomocí anket a dotazníků do připravované změny zapojila co největší počet občanů – cestujících. Zjistila jejich názory a postoje, vyhodnotila je a výsledky akceptovala při formulování dopravní politiky města a i při sestavování jízdních řádů MAD.

Za těmito novými skutečnostmi nemůže stát stranou ani státní správa. Pokud se týče změny provozování dopravy budou mít dopravci na dopravním úřadě v Kutné Hoře možnost včas projednat budoucí změny linek a autobusových zastávek.

Věřím, že téma mé diplomové práce a návrhy v ní obsažené mohou být námětem k zamyšlení pro všechny složky zainteresované a odpovědné za vybudování kvalitního, funkčního a cenově přijatelného dopravního systému města Kutné Hory, účelně propojeného s integrovaným dopravním systémem okolních okresů a hlavního města Prahy.

9 SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

- [1] Ammons, D.N., Municipal Benchmarks: Assessing local performance and establishing community standards. London etc: Sage Publications 2001. ISBN 0-7619-2078-1
- [2] Bílá kniha: Evropská dopravní politika pro rok 2010: čas rozhodnout. Praha: Nakladatelství dopravy a turistiky, spol. s r.o., 2001. ISBN 80-7270-015-4
- [3] CAF. Společný hodnotící rámec (model CAF). Zlepšování pomocí sebehodnocení. Praha: Národní informační středisko pro podporu jakosti 2003. ISBN 80-02-01566-5
- [4] CAF. Společný hodnotící rámec (model CAF). Případové studie. Praha: Národní informační středisko pro podporu jakosti 2004.
- [5] Kolektiv autorů: Řízení procesů výkonu státní správy (Případová studie Vsetín). Praha: MVČR 2004. ISBN 80-239-4098-8
- [6] Mojžíš, Vlastislav: Kvalita dopravních a přepravních procesů. Pardubice: Universita Pardubice, 2003. ISBN 80-86530-09-4
- [7] Musil, Jiří: Po stezkách k dálnicím. 1. vyd., Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1987.
- [8] Navrátil, Martin: 100 let místní dráhy Kutná Hora - Zruč nad Sázavou. Sdružení Posázavský pacifik, 2005. ISBN 80-903107-2-9
- [9] Pilný, Jaroslav: Ekonomika veřejného sektoru. 1 vyd., Pardubice: Universita Pardubice, 2000. ISBN 80-7194-258-8
- [10] Pištora, Z. 25 let DZ ČSAD Kutná Hora 1953 – 1978. Kutná Hora: DZ ČSAD Kutná Hora, 1978.
- [11] Sebehodnotící zpráva a Akční plán MěÚ Chomutov
- [12] Státní okresní archiv v Kutné Hoře

- [13] Stejskal, Petr: Tarify a ceny. 1. vyd., Pardubice: Univerzita Pardubice, 1994. ISBN 80-85113-76-7
- [14] Tuzar, Anonín: Teorie dopravy. 1. vyd., Pardubice: Univerzita Pardubice, 1996. ISBN 80-7194-039-9
- [15] Ugge, Alexander: Dopravní inženýrství. Pardubice: Univerzita Pardubice, 1996. ISBN 80-7194-042-9
- [16] Zelený, Lubomír a Peřina Luboš: Doprava. Praha: Vysoká škola ekonomická, 2000. ISBN 80-245-0100-4
- [17] Zelený, Lubomír: Doprava (Ekonomické souvislosti rozvoje). dotisk 1. vyd., Praha: Vysoká škola ekonomická v Praze, 1998. ISBN 80-7079-402-X
- [18] Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění zákonů č. 38/1995 Sb., 304/1997 Sb., 132/2000 Sb., 150/2000 Sb., 361/2000 Sb., 175/2002 Sb., 320/2002 Sb. a 577/2002 Sb.
- [19] Nařízení vlády č. 493/2004 Sb., kterým se upravuje prokazatelná ztráta ve veřejné linkové osobní dopravě a kterým se konkretizuje způsob výkonu státního odborného dozoru v silniční dopravě nad financováním dopravní obslužnosti
- [20] Veřejná správa – týdeník Vlády České republiky
- [21] Internet: www.mdcr.cz - Ministerstva dopravy a spojů ČR
- [22] Internet: www.cdv.cz – Centrum dopravního výzkumu
- [23] Internet: www.cd.cz – České dráhy a.s.
- [24] Internet: www.evropska-unie.cz – stránky Zastoupení Evropské komise v České republice
- [25] Internet: www.vcvscr.cz – Vzdělávací centrum pro veřejnou správu ČR

10 SEZNAM TABULEK

Tabulka 1: Emise oxidu uhličitého (CO ₂) za jednotlivé druhy dopravy (tis. t).....	23
Tabulka 2: Celkové investiční výdaje do dopravní infrastruktury v mil. Kč.....	26
Tabulka 3: Dotace do pravidelné veřejné přepravy osob (mil. Kč).....	26
Tabulka 4: Dotace do pravidelné veřejné přepravy osob (v mil.Kč).....	43
Tabulka 5: Ceny pro propočet plného (obyčejného) věcně usměrňovaného jízdného	49

11 SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1: Zemské stezky na území bývalého Československa v 10. až 14. století ...	9
Obrázek 2: Cestovní Karosa ze 17. století.....	10
Obrázek 3: Schéma tratí a zastávek na okrese Kutná Hora	20
Obrázek 4: Rozdělení Kutnohorska a Čáslavka do zón s napojením na Kolínsko	29
Obrázek 5: Písmenné kódy pro jednotlivé oblasti rozdělení SID	30
Obrázek 6: Síť linek Connex východní Čechy v SID 2005.....	33
Obrázek 7: Schéma tarifních zón v IDS Kutná Hora.....	34
Obrázek 8: Ceník jednotlivého jízdného firmy Connex Východní Čechy a.s.	35
Obrázek 9: Situace modernizovaného úseku Kutná Hora hl. n. - Kutná Hora město	37
Obrázek 10: Model „Cíl veřejné správy“.....	62
Obrázek 11: Kvalita veřejné dopravy	64
Obrázek 12: Dvojdímenzionální graf výsledků dotazníkového šetření.....	70

12 SEZNAM ZKRATEK

B+R.....	Forma kombinované přepravy
BN.....	Benešov
CDV.....	Centrum dopravního výzkumu
CR.....	Chrudim
ČBÚ.....	Český báňský úřad
ČD.....	České dráhy
ČL.....	Česká Lípa
ČR.....	Česká republika (Česko)
ČSAD.....	Československá automobilová doprava
ČSD.....	Československé dráhy
ČSN.....	Česká státní norma
ČSR.....	Československá republika
ČSÚ.....	Český statistický úřad
DÚ.....	Dopravní úřad
DZ.....	Dopravní závod
EHS.....	Evropské hospodářské společenství
EK.....	Evropská komise
ES.....	Evropské společenství
EU.....	Evropská unie
FMD.....	Federální ministerstvo dopravy
HD.....	Hromadná doprava
HDP.....	Hrubý domácí produkt
hl. n.....	hlavní nádraží
IDS.....	Integrovaný dopravní systém
K+R.....	Forma kombinované přepravy
KH.....	Kutná Hora
KNV.....	Krajský národní výbor
KO.....	Kolín
MAD.....	Městská automobilová doprava
MB.....	Mladá Boleslav

MD	Ministerstvo dopravy
MDS	Ministerstvo dopravy a spojů
MěstNV	Městský národní výbor
MF	Ministerstvo financí
MHD	Městská hromadná doprava
MPSV	Ministerstvo práce a sociálních věcí
MZV	Ministerstvo zahraničních věcí
ODO	Ostatní dopravní obslužnost
OkÚ	Okresní úřad
ONV	Okresní národní výbor
P+R	Záchytná parkoviště
PAD	Příměstská linková doprava
PID	Pražská integrovaná doprava
PU	Pardubice
R+R	Forma kombinované přepravy
ROPID	Regionální organizátor pražské integrované dopravy
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
SID	Středočeská integrovaná doprava
TUR	Trvale udržitelný rozvoj
UR	Udržitelný rozvoj
ZDO	Základní dopravní obslužnost

13 SEZNAM PŘÍLOH

- Příloha A Rozhodnutí o udělení licence pro vnitrostátní veřejnou linkovou osobní dopravu
- Příloha B Smlouva o veřejné službě
- Příloha C Státní odborný dozor
- Příloha D Dotazník
- Příloha E Příklad optimalizace dopravní sítě a propojení MHD s příměstskou dopravou
- Příloha F Zkvalitnění víkendové veřejné dopravy
- Příloha G Aktuální situace realizace SID ve Středočeském kraji
- Příloha H Současný stav MHD v Kutné Hoře
- Příloha CH Navrhované změny MHD na linkách 1 a 4 v Kutné Hoře
- Příloha I Silniční a železniční mapa okresu Kutná Hora

ÚDAJE PRO KNIHOVNICKOU DATABÁZI

Název práce	Veřejná doprava na okrese Kutná Hora (ve vztahu ke státní správě a samosprávě)
Autor práce	Bc. Bulánková Monika
Obor	Hospodářská politika a správa
Rok obhajoby	2006
Vedoucí práce	Mgr. Tomáš Šimek
Anotace	<p>Tato práce pojednává o veřejné hromadné dopravě v okrese Kutná Hora a to od jejích počátků až do současnosti, jakož i o předpokládaném vývoji v budoucnosti.</p> <p>Objasňuje vztah mezi provozovatelem veřejné dopravy, státní správou a samosprávou.</p> <p>Dotýká se i vlivu veřejné správy na kvalitu veřejné dopravy.</p>
Klíčová slova	doprava, veřejná doprava, základní dopravní obslužnost, ostatní dopravní obslužnost, dopravní úřad, závazky veřejné služby, prokazatelná ztráta, přiměřený zisk, věcně usměrňovaná cena jízdného, státní odborný dozor, kvalita veřejné dopravy

FORMULÁŘ PRO ZPŘÍSTUPNĚNÍ PRÁCE V ELEKTRONICKÉ FORMĚ – ČESKY

Typ dokumentu	<i>diplomová práce</i>		
Autor	Bc. Bulánková Monika		
E-mail adresa autora			
URN			
Název závěrečné práce	<i>Veřejná doprava na okrese Kutná Hora (ve vztahu ke státní správě a samosprávě)</i>		
Stupeň studia	<i>Magisterské</i>		
Katedra	<i>Fakulta ekonomicko správní</i>		
Vedoucí práce, školitelé	<i>Mgr. Tomáš Šimek, vedoucí práce</i>		
Klíčová slova	<i>veřejná doprava, historie autobusové a železniční veřejné dopravy, kvalita veřejné dopravy, státní správa, samospráva</i>		
Datum obhajoby	2006-06-12		
Označení rozsahu zpřístupnění	<i>1/ souhlasím se zveřejněním celé práce</i>	Datum: 22.5.06	Podpis autora:
Abstrakt	Diplomová práce pojednává o veřejné hromadné dopravě v okrese Kutná Hora a o problematice rozhodování příslušného orgánu státní správy a samosprávy v otázce zabezpečování dopravní obslužnosti..		
Název souboru	<i>Bulankova.pdf</i>	Velikost souboru	2,42 MB

FORMULÁŘ PRO ZPŘÍSTUPNĚNÍ PRÁCE V ELEKTRONICKÉ FORMĚ – ANGLICKY

Type of Document	<i>Thesis</i>		
Author	<i>Bc. Bulánková Monika</i>		
Author's E-mail Address			
URN			
Title	<i>PUBLIC TRANSPORT IN THE REGION OF KUTNA HORA (in relations to state and local administration)</i>		
Degree	<i>Master</i>		
Department	FACULTY OF ECONOMICS AND ADMINISTRATION INSTITUTE OF PUBLIC ADMINISTRATION AND LAW		
Advisory Committee	<i>Mgr. Tomáš Šimek, supervisor</i>		
Keywords	<i>public transport, history of public railway and bus service, the quality of public transport, state and local administration</i>		
Date of Defense	<i>2006-06-12</i>		
Availability	<i>1/ Unrestricted</i>		
Abstract	My thesis deals with the topic of public transport in the region of Kutna Hora and the processes of decision-making in the area of public transport in the state and local administration.		
Filename	<i>Bulankova.pdf</i>	Size	2,42 MB