

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera

Dopravní obslužnost regionu

Bc. Miloslav Konupka

Diplomová práce

2011

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera
Akademický rok: 2010/2011

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Miloslav KONUPKA**
Osobní číslo: **D09693**
Studijní program: **N3708 Dopravní inženýrství a spoje**
Studijní obor: **Dopravní management, marketing a logistika**
Název tématu: **Dopravní obslužnost regionu**
Zadávající katedra: **Katedra dopravního managementu, marketingu a logistiky**

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

Úvod

1. Dopravní obslužnost a legislativa
2. Analýza současného stavu dopravní obslužnosti na Blanensku
3. Nové možnosti řešení dopravní obslužnosti
4. Přínosy navržených opatření z pohledu uživatelů a dopravců


Závěr

Rozsah grafických prací: dle doporučení vedoucího
Rozsah pracovní zprávy: 50 - 60 stran
Forma zpracování diplomové práce: tištěná/elektronická
Seznam odborné literatury:
dle pokynů vedoucího práce

Vedoucí diplomové práce: doc. Ing. Alexander Chlaň, Ph.D.
Katedra dopravního managementu, marketingu
a logistiky
Datum zadání diplomové práce: 30. listopadu 2010
Termín odevzdání diplomové práce: 23. května 2011


prof. Ing. Bohumil Culek, CSc.
děkan

L.S.


prof. Ing. Vlastimil Melichar, CSc.
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 30. listopadu 2010

Prohlašuji:

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

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

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně.

V Pardubicích dne 17. 4. 2011

Miloslav Konupka

Chtěl bych touto cestou poděkovat vedoucímu mé diplomové práce
doc. Ing. Alexanderovi Chlaňovi, Ph.D. za jeho cenné rady, pomoc a věnovaný čas.

ANOTACE

Práce se zaměřuje na analýzu dopravní obslužnosti a zjištění přepravních potřeb obyvatel na Blanensku. Následně jsou na základě analýzy navrženy nové možnosti řešení dopravní obslužnosti. Práce se též zabývá přínosy navržených řešení pro uživatele a dopravce.

KLÍČOVÁ SLOVA

dopravní obslužnost; veřejná doprava; prokazatelná ztráta; integrovaný dopravní systém; linka; spoj

TITLE

Transport services of region

ANNOTATION

The work focuses on the analysis of transport services and identify transportation needs of the population of region Blanensko. Subsequently, an analysis designed to address the possibility of new transport services. The paper also deals with the benefits of proposed solutions for users and carriers.

KEYWORDS

transport services; public transport; demonstrable loss; integrated transport system; line; connection

OBSAH

Úvod	10
1 Dopravní obslužnost a legislativa	11
1.1 Základní pojmy	11
1.2 Legislativa	16
1.2.1 Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě	16
1.2.2 Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách	19
1.2.3 Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících	21
2 Analýza současného stavu dopravní obslužnosti na Blanensku	25
2.1 Geografický a geologický popis regionu	25
2.2 Charakteristika obyvatelstva	26
2.2.1 Počet obyvatel	26
2.2.2 Věková struktura obyvatel	27
2.2.3 Vzdělanostní struktura	29
2.2.4 Vyjížd'ka a dojížd'ka za prací a do škol	30
2.2.5 Nezaměstnanost	31
2.3 Dopravní obory v rámci osobní dopravy	32
2.4 Význam veřejné dopravy	33
2.5 Dopravní infrastruktura	36
2.5.1 Pozemní komunikace	36
2.5.2 Železnice	37
2.6 Systém IDS JMK v regionu	38
2.6.1 Toky financí v IDS JMK	41

2.6.2	Ekonomika systému IDS JMK	43
2.	Dělení výnosů uvnitř ekonomické jednotky jednotlivým dopravcům.....	45
2.7	Dopraci v IDS JMK.....	47
2.7.1	Dopraci IDS JMK na Blanensku	47
2.7.2	Výše prokazatelné ztráty a žákovské dotace v závazku veřejné služby vyplacené dopravci Jihomoravským krajem v rámci Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje	49
2.8	Dopravní infrastruktura na vybraných trasách	50
2.8.1	Parametry silniční sítě v úseku Bohuňov – Boskovice.....	50
2.8.2	Parametry železniční sítě v úseku Letovice – Boskovice	51
2.9	Současný rozsah dopravy na vybraných trasách	51
2.9.1	Veřejná drážní osobní doprava – současný rozsah dopravy	52
2.9.2	Veřejná osobní linková autobusová doprava – současný rozsah dopravy.....	53
2.9.3	Přepravní proudy cestujících	58
2.9.4	Dopravní prostředky	60
2.10	Návaznost spojů na trase Bohuňov – Boskovice a zpět	61
2.11	Zhodnocení analýzy dopravní obslužnosti na Blanensku.....	62
3	Nové možnosti řešení dopravní obslužnosti	64
3.1	Zrušení části linky 253	65
3.1.1	Přehled financování jednotlivých linek firmy DOPAZ s.r.o. v letech 2008 – 2010..	65
3.1.2	Ekonomický dopad navrženého řešení	67
3.2	Změna časové polohy spojů	68
3.2.1	Současný stav návazností linky 254 na linku 253	68
3.2.2	Návrh řešení	68
3.2.3	Současný stav návazností linky 253 na linku 254	69
3.2.4	Návrh řešení	70
3.3	Snížení počtu spojů na Lince 274.....	71

3.3.1	Ekonomický dopad navrženého řešení	72
3.4	Celkové úspory z navrhovaných řešení	73
4	Přínosy navržených opatření z pohledu uživatelů a dopravců	74
4.1	Přínosy z pohledu dopravců	74
4.2	Přínosy z pohledu uživatelů.....	75
4.2.1	Porovnání nákladů na km veřejné dopravy a použití osobního automobilu:.....	76
4.2.2	Výpočet nákladů na 1 kilometr dle platné legislativy.....	77
Závěr		79
Použitá literatura.....		80
Seznam tabulek.....		83
Seznam obrázků.....		85
Seznam zkratk.....		87
Seznam příloh		88

Úvod

Tématem této diplomové práce je dopravní obslužnost regionu. Dopravní obslužnost je veřejná služba. Tato služba uspokojuje přepravní potřeby občanů na daném území. Nejčastějším důvodem používání autobusové nebo železniční dopravy je cestování do škol, na úřady, k lékařům, za prací, za zábavou atd. Dopravní obslužnost je služba, která není finančně soběstačná. Proto jednotlivé kraje dopravní obslužnost u jednotlivých dopravců objednávají a případnou ztrátu z této činnosti financují.

Zajištění přepravních potřeb obyvatel je jedním ze základních ukazatelů životního standardu na daném území. Je nutné vnímat problematiku dopravní obslužnosti ve vztahu ke každému jednotlivému území. Aby bylo možno zajistit kvalitní dopravní obslužnost území, je třeba zjistit a porozumět potřebám občanů zde žijících. Společnost se neustále vyvíjí. Budují se nové společnosti, které nabízí větší, či menší počet pracovních příležitostí, některé společnosti krachují apod. Nejen z tohoto důvodu se neustále mění i přepravní potřeby občanů, kteří kladou nové požadavky na zajištění dopravní obslužnosti.

Blanensko se nachází v severní části Jihomoravského kraje. Sousedící na severu s Pardubickým krajem, na západě s krajem Vysočina a na východě s Olomouckým krajem. Regionem neprochází žádná dálnice, jen silnice I. třídy vedoucí z Brna do Hradce Králové.

Cílem práce je charakterizovat dopravní obslužnost na Blanensku. Podrobně analyzovat situaci v regionu, popsat přepravní potřeby obyvatel a následně analyzovat úroveň dopravní obslužnosti v regionu. Po provedené analýze dále navrhnout nové možnosti řešení dopravní obslužnosti a zjistit, jaké budou mít přínosy pro dopravce a uživatele. Cílem nových možností řešení je ušetření finančních prostředků objednatele dopravní obslužnosti (kraj) současně se zachováním stávající úrovně, popřípadě zlepšením dopravní obslužnosti v regionu.

1 Dopravní obslužnost a legislativa

Tato část diplomové práce se věnuje vysvětlení vybraných základních pojmů a vymezení nejdůležitějších právních předpisů, které se k problematice dopravní obslužnosti vztahují.

Dopravní obslužnost je veřejná služba, která uspokojuje přepravní potřeby občanů. Nejčastějším důvodem použití autobusu a vlaku je cestování do škol a za prací, k lékařům, na úřady, za zábavou apod. Dopravní obslužnost je financována dotacemi a tržbami, které plynou z přepravy.

1.1 Základní pojmy

Veřejný zájem

Veřejný zájem je celoskupinový zájem. To znamená, že přesahuje zájem jednotlivce. Podle zákona č.111/1994 Sb., o silniční dopravě veřejný zájem v dopravě je zájem státu na zajištění základních přepravních potřeb obyvatel. O uplatnění veřejného zájmu při zabezpečování dopravní obslužnosti rozhoduje příslušný orgán státní správy nebo samosprávy.[3]

Závazek veřejné služby v dopravě

Závazek veřejné služby je závazek dopravce, který přijal ve veřejném zájmu, ale který by jinak pro jeho ekonomickou nevýhodnost nepřijal, nebo by ho přijal pouze zčásti. Závazek veřejné služby vyplývá ze zákona o silniční dopravě ve veřejné linkové dopravě a ze zákona o drahách ve veřejné drážní osobní dopravě, které definují právní institut závazku veřejné služby ve veřejném zájmu za účelem zajištění dopravní obslužnosti území ve veřejné linkové dopravě nebo veřejné drážní osobní dopravě. [2]

Dopravní obslužnost

Dopravní obslužnost kraje lze definovat jako veškerou veřejnou osobní dopravu, která přispívá k trvale udržitelnému rozvoji tohoto územního obvodu. Tu část dopravní obslužnosti, která je dotována z veřejných rozpočtů definují zákony:

- č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě,

- č. 266/1994 Sb., o drahách,
- č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících.

Do roku 2010 definovaly dopravní obslužnost zákony č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě a zákon č. 266/1994 Sb., o drahách. Tyto dva zákony dělily dopravní obslužnost do roku 2010 na základní a ostatní. Právní úprava zajišťování dopravní obslužnosti a poskytování úhrady prokazatelné ztráty byla do těchto zákonů zapracována v souvislosti s nařízeními Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70 a tato nařízení jsou novou právní úpravou na úrovni práva ES rušena. Z tohoto důvodu se daná problematika vyčlenila do jednoho zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících, který pro osobní drážní i silniční dopravu upravuje podmínky zajišťování dopravní obslužnosti a s tím související podmínky pro vynakládání veřejných prostředků jednotně.

Základní dopravní obslužnost

Základní dopravní obsluha územního obvodu spočívá v zajištění přiměřené dopravy z důvodu veřejného zájmu pro všechny dny v týdnu, především do škol, do úřadů, k soudům, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a do zaměstnání, včetně dopravy zpět. Jde o systém přispívající k rozvoji územních entit, a to v trvale únosné míře. Rozsah podílu státu na jejím zajištění ve veřejném zájmu se stanoví podle místních podmínek územního obvodu a výše rozpočtových prostředků, které jsou k dispozici.[1]

Ostatní dopravní obslužnost

Lze definovat jako zajištění dopravních potřeb územního obvodu obce nad základní dopravní obslužnost územního obvodu kraje. Na zajištění ostatní dopravní obslužnosti uzavírá obec s dopravcem smlouvu o závazku veřejné služby a hradí ze svého rozpočtu prokazatelnou ztrátu vzniklou dopravci plněním závazku veřejné služby. [2]

Linková osobní doprava

Linková osobní doprava je přeprava cestujících v určených časech na určených trasách podle jízdního řádu. Linková osobní doprava je veřejná, nebo zvláštní. Veřejná linková doprava je přístupná všem, kdo splňují obecné podmínky přepravy. Zvláštní linková doprava

je jen pro určitou skupinu cestujících. Jako příklad zvláštní linkové dopravy může být doprava zaměstnanců nějaké určité firmy, doprava žáků určité školy atd.

Linka

Linka je souhrn dopravních spojů na trase dopravní cesty určené výchozí a cílovou zastávkou. Na trase jsou pravidelně, podle platné licence a schváleného jízdního řádu, poskytovány přepravní služby.

Jízdní řád

Jízdní řád je dokument, který udává, kdy a kam jedou spoje na dané lince a případně i časový plán dané jízdy. Jízdním řádem může být kniha, list, tabule nebo výstup v elektronické podobě. JŘ se dělí na veřejné a služební. Další druhy jízdních řádů: linkový, traťový, souhrnný, zastávkový, vozový, elektronický atd.

Spoj

Je jízda dopravního prostředku (vozidla nebo vlaku), která se pravidelně opakuje na určité trase a v určitém čase a je uveden v jízdním řádu. Spoj je přiřaditelný k jedné lince. Může však nastat situace, kdy spoj přejíždí mezi více linkami.

Zastávka

Zastávka je místo na dopravní cestě, které je určeno k zastavování dopravních prostředků a pro nástup, výstup popřípadě přestup cestujících z/do dopravního prostředku.

Cestující

Je fyzická osoba, která cestuje jedním nebo postupně více dopravními prostředky.

Prokazatelná ztráta

Vzhledem k tomu, že systém přepravování osob veřejnou linkovou dopravou není samofinancovatelný, je provozování této služby řešeno systémem smluv o závazku veřejné služby. Smlouvy na zajištění základní dopravní obslužnosti uzavírají s dopravci kraje a na zajišťování ostatní dopravní obslužnosti uzavírají s dopravci obce. Prokazatelná ztráta vzniká dopravci v důsledku plnění smluv o závazku veřejné služby a úhrada této ztráty je součástí smluv.

Prokazatelnou ztrátu ve veřejné linkové dopravě tvoří rozdíl mezi součtem ekonomicky oprávněných nákladů vynaložených dopravcem na plnění závazků veřejné služby a přiměřeného zisku vztahujícího se k těmto nákladům a mezi tržbami a výnosy dosaženými dopravcem při plnění závazků veřejné služby.[3]

Obrázek 1: Grafické znázornění prokazatelné ztráty



Zdroj: autor

Kalkulace ekonomicky oprávněných nákladů, tržeb a přiměřeného zisku j klíčovou otázkou ekonomického vztahu mezi dopravním úřadem a provozovatelem dopravy. Vzhledem k tomu, že tvorba kalkulace není od roku 1990 upravena závazným právním předpisem (typový nebo oborový kalkulační vzorec), stanoví prováděcí vyhláška (č.50/1998 Sb.) ve výkazu nákladů a tržeb z přepravní činnosti rámcové členění kalkulačních položek. Tento výkaz s následně doporučeným obsahem náplně jednotlivých položek se použije pro tvorbu a schvalování předběžného odborného odhadu prokazatelné ztráty a vyúčtování prokazatelné ztráty po skončení smluvního období. Náklady z přepravní činnosti dopravní organizace celkem:

- pohonné hmoty (i pro vytápění)
- pryžové obruče (protektory, duše, ventily)
- ostatní přímý materiál (náhradní díly, čisticí prostředky, uniformy atd.)
- přímé mzdy
- odpisy autobusů (hmotného investičního majetku souvisejícího s informačním systémem)

- leasing (pronájem) dopravních prostředků
- opravy a udržování autobusů
- silniční daň
- pojištění odpovědnosti za škody způsobené provozem vozidla
- cestovní výdaje
- odvody do fondů (pojistné za sociální pojištění, příspěvek na státní politiku zaměstnanosti, pojistné na všeobecné zdravotní pojištění)
- jiné ostatní přímé náklady (školení, úroky atd.)
- režijní náklady (osobní, věcné a finanční náklady, které nelze určit v závislosti na smluvním objemu dopravních nebo přepravních výkonů).[1]

Integrovaný dopravní systém

Je způsob zajištění veřejné dopravy pomocí více druhů dopravy (silniční, železniční apod.), které vzájemně spolupracují a vytváří přehledný a jednoduchý systém linek. V tomto systému jsou cestující přepravováni podle jednotných přepravních a tarifních podmínek. (viz kapitola 2.6)

Poptávka po přepravních službách

Poptávka souvisí s mobilitou obyvatelstva. Mobilita souvisí s problematikou bydlení, školství, zaměstnanosti atd. Jedná se tedy o zjištění potřeb zákazníků.

Poptávka po přepravních službách se dělí na:

- původní – cestující využívá dopravu z vlastní vůle (např. poznávání nových míst)
- odvozená – uživatel je nucen cestovat (např. do školy, do zaměstnání apod.)

Na přepravním trhu představují poptávku požadavky zákazníku na přepravu. Nabídku představují jednotlivé jízdní řády dopravců. Tudíž se vše odvíjí od potřeb zákazníka. Z tohoto důvodu by se mělo pro řešení problematiky dopravní obslužnosti vycházet z průzkumu trhu a poptávky zákazníků.

1.2 Legislativa

Základní předpisy v oblasti veřejné osobní dopravy jsou:

- zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě,
- zákon č. 266/1994 Sb., o drahách,
- zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě,
- vyhláška č. 388/2000 Sb., o jízdních řádech veřejné linkové osobní dopravy,
- vyhláška č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu,
- nařízení vlády č. 493/2004 Sb. o prokazatelné ztrátě.

Některé z těchto předpisů rozebereme detailněji níže.

1.2.1 Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě

Předmětem úpravy zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě je upravování podmínek provozování silniční dopravy za účelem podnikání, která je určena pro vlastní nebo cizí potřeby. Zákon upravuje i práva a povinnosti fyzických a právnických osob spojené s provozováním silniční dopravy a pravomoc orgánů státní správy v tomto úseku. Definuje některé základní pojmy jako: silniční doprava (pro vlastní a cizí potřeby), linková osobní doprava, taxislužba, dopravce, integrovaná doprava, tarif atd. Dále určuje povinnosti tuzemského dopravce v silniční dopravě. Některé z povinností jsou např. používat vozidla evidované v České republice a mají státní poznávací značku české republiky; povinnost, aby řidiči dodržovali ustanovení pro doby řízení, povinných bezpečnostních přestávek; povinnost, aby se řidiči zúčastňovali pravidelných lékařských prohlídek a pravidelných školení řidičů a jiné. V každém vozidle by měli být za provozu doklady o záznamu o provozu vozidla, o záznamu o době řízení a bezpečnostních přestávkách a doklad o nákladu a vztahu dopravce k tomuto nákladu.

V tomto zákoně jsou dále řešeny podmínky pro provozování silniční dopravy pro cizí potřeby. Těmito podmínkami jsou finanční způsobilost, dobrá pověst, odborná způsobilost, udělení koncese a licence.

Zákon stanovuje práva a povinnosti provozovatele taxislužby; příležitostnou osobní silniční dopravu; přepravu nebezpečných věcí v silniční dopravě, provozování mezinárodní silniční dopravy a provozování silniční dopravy na území České republiky zahraničními

provozovateli; státní správu a státní odborný dozor v silniční dopravě; společná, přechodná a závěrečná ustanovení.

Co se týče dopravní obslužnosti, stanovuje zákon č. 111/1994 Sb. Zvláštní podmínky pro osobní dopravu (linková osobní doprava), náležitosti jízdního řádu, povinnosti dopravce ve veřejné linkové dopravě, vztahy mezi cestujícím a dopravcem ve veřejné linkové dopravě a přepravní řád.

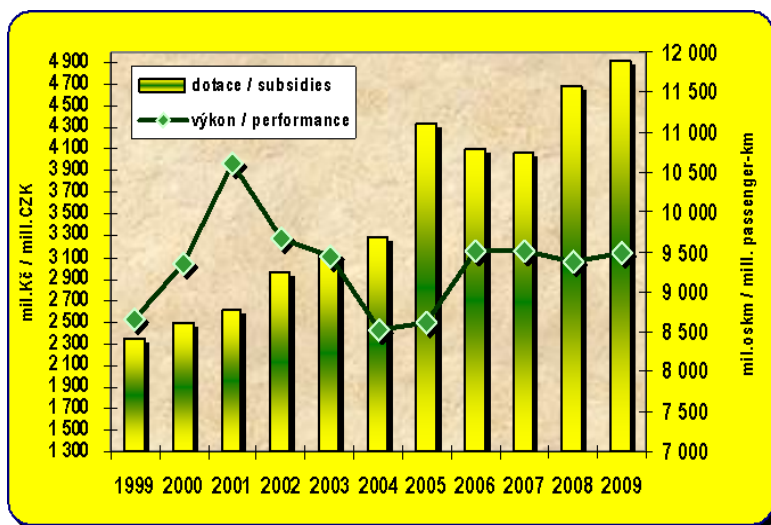
➤ Linková osobní doprava

Doprovce, který má koncesi nebo povolení k provozování silniční dopravy pro cizí potřeby a hodlá provozovat linkovou osobní dopravu, může zahájit její provoz pouze na základě licence k provozování linkové osobní dopravy (dále jen "licence") udělené dopravním úřadem nebo Ministerstvem dopravy, jedná-li se o mezinárodní linkovou dopravu.[3]

K rozhodování o udělení licence je příslušný dopravní úřad, v jehož územním obvodu se bude nacházet výchozí zastávka, s výjimkou mezinárodní linkové osobní dopravy, kde je k rozhodování příslušné Ministerstvo dopravy a spojů.[3]

Ve veřejném zájmu na uspokojování přepravních potřeb může dopravní úřad nebo Ministerstvo dopravy vázat udělení licence na souhlas dopravce s provozováním jiné linky nebo vedením linky odlišné od žádosti dopravce nebo na uzavření smlouvy o závazku veřejné služby (§ 19). V tomto případě dopravní úřad nebo Ministerstvo dopravy uděluje licenci ve veřejném zájmu na dobu jednoho roku podle vyhlášené platnosti jízdního řádu.[3]

Obrázek 2: Vývoj dotací do linkové autobusové dopravy a jejích přepravních výkonů



Zdroj: www.sydos.cz

➤ Jízdní řád

Dopravce ve veřejné linkové osobní dopravě předloží jízdní řád nebo jeho změnu ke schválení dopravnímu úřadu, nebo jedná-li se o mezinárodní linkovou osobní dopravu, Ministerstvu dopravy. Jedná-li se o společný jízdní řád více dopravců, musí na něm být uvedeno, které spoje každý z dopravců zabezpečuje. Dopravní úřad, nebo jedná-li se o mezinárodní linkovou osobní dopravu, Ministerstvo dopravy a spojů jízdní řád nebo jeho změnu schválí, splňuje-li náležitosti stanovené prováděcím předpisem. Příslušným ke schválení jízdního řádu nebo jeho změny je dopravní úřad příslušný k rozhodování o udělení licence.[3]

Schválený jízdní řád postoupí dopravní úřad Ministerstvu dopravy, které vede pro potřeby veřejnosti celostátní informační systém o jízdních řádech. Ministerstvo dopravy a spojů může vedením tohoto systému pověřit právnickou osobu.[3]

Změny jízdních řádů veřejné vnitrostátní linkové dopravy lze provádět pouze v termínech zveřejněných Ministerstvem dopravy v Obchodním věstníku. Z důvodu veřejného zájmu, zásahu vyšší moci nebo neplánované uzavírky může dopravní úřad rozhodnout o změně jízdního řádu veřejné vnitrostátní linkové dopravy i v době jeho platnosti k jinému termínu.[3]

➤ Povinnosti dopravce ve veřejné linkové dopravě

K povinnostem dopravce ve veřejné linkové dopravě patří:

- ke dni stanoveném v licenci zahájit provoz na lince, a ten provozovat po celou dobu platnosti licence,
- vydat a zveřejnit schválený jízdní řád i s jeho změnami, tarif a přepravní podmínky,
- na základě jízdního řádu, přepravních podmínek a tarifu provozovat dopravu,
- jestliže jsou splněny přepravní podmínky, tarif a nevyskytnou se okolnosti, které dopravce nemůže odvrátit nebo jim předejít, je povinen přepravit spojem uvedeným v jízdním řádu každého,
- zajistit náhradní dopravu v případě, že není možné spoj dokončit,
- vytvářet podmínky pro přepravování osob s omezenou schopností pohybu a orientace.

➤ **Přepravní řád**

Přepravní řád obsahuje, za jakých podmínek se přepravují cestující, zavazadla a zvířata s nimi přepravovaná. V přepravním řádu je uvedeno např. vznik a ukončení přepravní smlouvy mezi cestujícím a dopravcem; náležitosti jízdního dokladu; podmínky pro přepravu osob s omezenou schopností pohybu, děti a dětských kočárků; podmínky přepravy zvířat; podmínky přepravy zavazadel a způsob vrácení jízdného pokud se přeprava neuskuteční.

1.2.2 Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách

Předmětem úpravy zákona č. 266/1994 Sb., o drahách je zapracovávání příslušných předpisů Evropských společenství. Upravuje podmínky pro stavbu železničních, tramvajových, trolejbusových a lanových drah. Upravuje podmínky pro provozování těchto drah a podmínky pro provozování drážní dopravy na těchto drahách. Dále upravuje výkon státní správy a státního dozoru co se týče drah. Definiuje některé základní pojmy jako např: dráha; provozuschopnost dráhy; provozování dráhy; provozování drážní dopravy, tarif. Dále jsou v zákoně určeny kategorie drah, obvod dráhy, ochrana dráhy, stavba dráhy a stavba na dráze, styk dráhy s cizím vedením, křížení dráhy, stavební řízení a ochranné pásmo dráhy.

Třetí část zákona je zaměřena na regulaci provozování dráhy, která řeší náležitosti úředního povolení (vznik, zrušení a zánik), povinnosti vlastníka dráhy, práva a povinnosti provozovatele dráhy, povinnosti osob nacházejících se na dráze a v obvodu dráhy, osvědčení o bezpečnosti provozovatele dráhy, omezení provozování dráhy.

Čtvrtá část zákona se zabývá regulací drážní dopravy, která řeší licence, přidělování kapacity dopravní cesty, osvědčení dopravce, povinnosti dopravce, přepravní řád, omezení a zastavení veřejné drážní dopravy, jízdní řád.

Část pátá se zabývá drážními vozidly a určenými technickými zařízeními. Část šestá je o provozní a technické propojenosti Evropského železničního systému. Část sedmá se zabývá správními delikty. Část osmá je věnována státní správě a státnímu dozoru a část devátá společným, přechodným a závěrečným ustanovením.

Provozovatel dráhy je povinen:

a) provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení,

- b) vydat ke dni zahájení provozování dráhy vnitřní předpis o provozování dráhy a o odborné způsobilosti a znalosti osob zajišťujících provozování dráhy a způsobu jejich ověřování včetně systému pravidelného školení,
- c) zajistit, aby provozování dráhy prováděly osoby, které jsou zdravotně a odborně způsobilé,
- d) pro veřejnou drážní osobní dopravu zveřejnit jízdní řády a jejich změny,
- e) označit názvy stanice (zastávky), které provozuje; provozovatel dráhy celostátní a regionální je v tomto směru vázán rozhodnutím drážního správního úřadu o názvu stanice (zastávky),
- f) provozovat určené technické zařízení jen s platným průkazem způsobilosti a v technickém stavu, který odpovídá schválené způsobilosti.
- g) zajistit dopravcům přístup ke službám poskytovaným provozovatelem dráhy způsobem, který vylučuje zvýhodnění některého z dopravců. Rozsah služeb poskytovaných provozovatelem dráhy stanoví prováděcí právní předpis.[4]

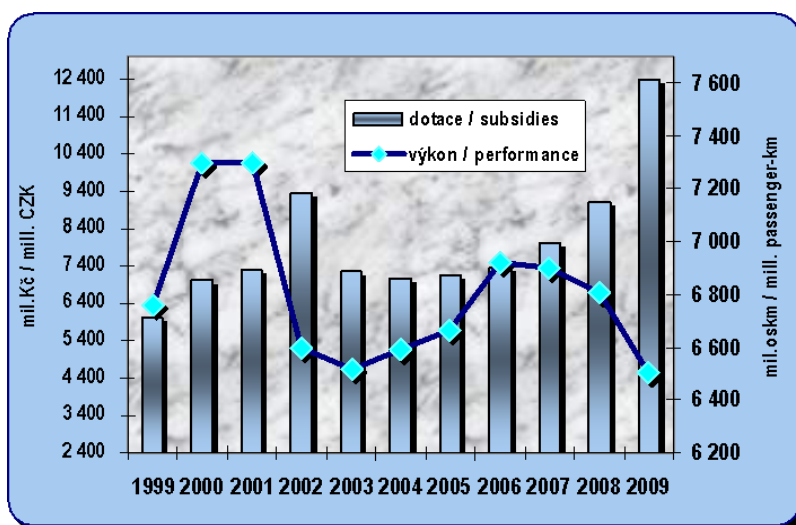
Drážní doprava může být provozována veřejně nebo neveřejně. Veřejná drážní doprava je doprava provozovaná dopravcem k uspokojování obecných přepravních potřeb podle předem vyhlášených přepravních podmínek, zveřejněného jízdního řádu a tarifu. Neveřejná drážní doprava je doprava provozovaná dopravcem k uspokojování individuálních přepravních potřeb podle smluvních podmínek. Provozovat drážní dopravu na dráze může právnická nebo fyzická osoba, zapsaná v obchodním rejstříku, na základě platné licence, přidělené kapacity dopravní cesty, jedná-li se o drážní dopravu na dráze celostátní nebo regionální, platného osvědčení dopravce, pokud tento zákon nestanoví jinak, a uzavřené smlouvy o provozování drážní dopravy, není-li provozovatel dráhy a dopravce jedna osoba. Licenci uděluje na základě žádosti drážní správní úřad.[4]

Doprovce je povinen:

- a) provozovat drážní dopravu podle pravidel provozování drážní dopravy, platné licence a smlouvy uzavřené s provozovatelem dráhy o provozování drážní dopravy na dráze,
- b) vydat ke dni zahájení provozování drážní dopravy vnitřní předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob zajišťujících provozování drážní dopravy a způsob jejich ověřování, včetně systému pravidelného školení,
- c) vydat ke dni zahájení provozování drážní dopravy vnitřní předpis o organizačním zajištění údržby drážních vozidel,

- d) při provozování drážní dopravy používat drážní vozidla a určená technická zařízení s platným průkazem způsobilosti a v technickém stavu, který odpovídá schválené způsobilosti,
- e) zajistit, aby drážní vozidla řídily osoby, které mají platný průkaz způsobilosti k řízení,
- f) zajistit, aby drážní dopravu prováděly osoby, které jsou zdravotně a odborně způsobilé,
- g) se řídit při provozování drážní dopravy pokyny provozovatele dráhy udílenými při organizování drážní dopravy.[4]

Obrázek 3: Vývoj dotací do železniční osobní dopravy a jejích přepravních výkonů



Zdroj: www.sydos.cz

1.2.3 Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících

Předmětem úpravy zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících je postup státu, krajů a obcí při zajišťování dopravní obslužnosti veřejnými službami v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou a veřejnou linkovou dopravou.

Zákon definuje dopravní obslužnost takto: Dopravní obslužností se rozumí zabezpečení dopravy po všechny dny v týdnu především do škol a školských zařízení, k orgánům veřejné moci, do zaměstnání, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a k uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale udržitelnému rozvoji územního obvodu.[5]

Dále se zákon zabývá zajištěním dopravní obslužnosti, postupem při poskytování veřejných služeb, mimořádnými situacemi, kompenzací, dohledem při uzavírání smlouvy, přechodnými, zmocňovacími a závěrečnými ustanoveními.

Druhá část zákona pojednává o změně zákona o silniční dopravě. Třetí část pojednává o změně zákona o drahách. Čtvrtá část pojednává o změně zákona o akciové společnosti České dráhy. Pátá část pojednává o účinnosti, která nabývá platnost dnem 1. července 2010.

Dopravní obslužnost státu, kraje a obce

Kraje a obce ve své samostatné působnosti stanoví rozsah dopravní obslužnosti a zajišťují dopravní obslužnost veřejnými službami v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou a veřejnou linkovou dopravou a jejich propojením.

Kraj zajišťuje dopravní obslužnost ve svém územním obvodu a se souhlasem jiného kraje v jeho územním obvodu. Kraj může zajišťovat veřejné služby v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou a veřejnou linkovou dopravou v sousedícím územním obvodu jiného státu po předchozí dohodě s příslušným orgánem veřejné moci jiného státu, pokud je to potřeba pro zajištění dopravní obslužnosti kraje.

Obec zajišťuje dopravní obslužnost ve svém územním obvodu nad rámec dopravní obslužnosti území kraje. Obec může zajišťovat veřejné služby v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou a veřejnou linkovou dopravou mimo svůj územní obvod, pokud je to potřeba pro zajišťování dopravní obslužnosti obce a se souhlasem kraje a obcí, které mají uzavřenou smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících a jejichž územní obvod je zajišťováním služeb dotčen.

Za stát zajišťuje dopravní obslužnost Ministerstvo dopravy. Ministerstvo dopravy po dohodě s Ministerstvem financí určí maximální výši kompenzace a způsob tohoto určení na dobu účinnosti smluv o veřejných službách v přepravě cestujících. Nedojde-li mezi Ministerstvem dopravy a Ministerstvem financí k dohodě, určí maximální výši kompenzace na návrh Ministerstva dopravy vláda; návrh na rozhodnutí vlády podá Ministerstvo dopravy vládě nejpozději do 30 dnů ode dne, kdy nedošlo k dohodě mezi oběma ministerstvy ani na úrovni ministrů. Do doby rozhodnutí vlády určí rozsah dopravní obslužnosti Ministerstvo dopravy podle rozsahu dopravní obslužnosti určené v předchozím rozpočtovém roce. Na základě určené maximální výše kompenzace Ministerstvo dopravy určí rozsah zajišťování dopravní obslužnosti.[5]

Postup při poskytování veřejných služeb

Stát, kraje a obce mohou poskytovat veřejné služby v přepravě cestujících samy, nebo uzavírají smlouvy s dopravci pro zajištění dopravní obslužnosti. Dopravce musí mít přidělenou kapacitu dopravní cesty, musí mít uzavřenou smlouvu o provozování drážní dopravy s provozovatelem dráhy, musí mít licenci a schválený jízdní řád. Dopravce musí mít dále zajištěna vozidla, personál a technické zázemí pro provozování veřejných služeb v přepravě cestujících.

Kompenzace

Kompenzaci poskytuje objednatel ze svého rozpočtu v takovém rozsahu, který je stanoven ve smlouvě. Ještě před tím, než se uzavře smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících, předloží dopravce objednateli finanční model. Finanční model je model nákladů, výnosů a čistého příjmu, které plynou z poskytování dopravních služeb. Objednatel na základě tohoto finančního modelu rozhodne, jestli kompenzace, kterou dopravce požaduje, není nadměrná.

Finanční model

Finanční model se sestavuje, aby objednatel dopravních služeb mohl rozhodnout, zda kompenzace, kterou požaduje dopravce za poskytování dopravních služeb, není nadměrná.

Finanční model se sestavuje podle přílohy č. 1 v případě veřejných služeb v přepravě cestujících ve veřejné drážní dopravě a podle přílohy č. 2 v případě veřejných služeb v přepravě cestujících ve veřejné linkové dopravě, které jsou ve vyhlášce č. 296/2010 Sb., o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace.

Do nákladů se zahrnují náklady vynaložené na dosažení, zajištění a udržení příjmů, náklady na provozní zálohu dopravních prostředků, náklady na přístavné, odstavné a přejezdové jízdy, škody nezpůsobené dopravcem a nekryté pojistným plněním aj.

Do výnosů se zahrnují tržby z jízdného, tržby za další služby, které jsou předmětem závazku ze smlouvy, tržby z přepravy zavazadel aj.

Obrázek 4: Výchozí finanční model (veřejná linková doprava)

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

Zdroj: Příloha č. 2 k vyhlášce č. 296/2010 Sb.

Dohled při uzavírání smlouvy

Dohled při uzavírání smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících vykonává Úřad pro ochranu hospodářské soutěže. Úřad dohlíží na to, jestli objednatel uzavřel smlouvu v souladu s tímto zákonem a na základě toho ukládá sankce a nápravná opatření a projednává správní delikty. Pokud objednatel nedodrží postup uzavírání smlouvy daný tímto zákonem, úřad uloží nápravné opatření, nebo zruší nabídkové řízení, nebo zruší jednotlivý úkon objednatele.

2 Analýza současného stavu dopravní obslužnosti na Blanensku

2.1 Geografický a geologický popis regionu

Blanensko leží v severní části Jihomoravského kraje. Téměř celé území leží na Moravě, pouze osadou Jobova Lhota, jež je místní částí obce Kněževy, zasahuje i do Čech. Jeho sídlem a zároveň největším městem je město Blansko. Blansko se nachází v jižní části regionu. Od krajského města Brna je vzdáleno asi 30 km. Dalšími významnými městy regionu jsou Boskovice a Letovice. Rozloha regionu je 863 km². Střed regionu vyplňují plošinaté sníženiny, jinak převládá vrchovinný georeliéf.

Obrázek 5: Poloha Blanenska v rámci Jihomoravského kraje



Zdroj: spravnimapa.topograf.cz

Nejvýše položenou obcí regionu je Benešov s nadmořskou výškou 673 metrů, nejvyšším bodem s nadmořskou výškou 727 metrů jsou Skály na rozhraní okresu Blansko a Prostějov. Naopak nejnižším místem je údolí řeky Svitavy u Adamova s nadmořskou výškou 248 metrů. Právě řeka Svitava dominuje svou velikostí vodstvu okresu, tok řeky

území okresu protíná od severu k jihu. Přibližně 47 % výměry okresu tvoří zemědělská půda, z nezemědělské půdy zaujímají lesy plochu více než 37 tis. hektarů.[7]

Region Blanenska patří k ekologicky nejčistším v ČR. Hlavním důvodem jsou rozsáhlé lesní plochy na tomto území a plynofikace regionu.

V regionu je velké množství kulturních památek a přírodních krás. Nejzajímavější jsou asi chráněná krajinná oblast Moravský kras, Punkevní jeskyně a Sloupsko – Šošůvské jeskyně.

2.2 Charakteristika obyvatelstva

Administrativně se okres Blansko člení na 116 obcí a dále pak na 174 částí obcí. Statut města má 8 obcí – je to Adamov, Blansko, Boskovice, Kunštát, Letovice, Olešnice, Rájec-Jestřebí a Velké Opatovice. Statut městyse má 9 obcí – Černá Hora, Doubravice nad Svitavou, Jedovnice, Knínice u Boskovic, Křtiny, Lysice, Ostrov u Macochy, Sloup a Svitávka.[7]

2.2.1 Počet obyvatel

Podle Českého statistického úřadu měl region Blanensko 106 884 obyvatel na konci roku 2010. Počty obyvatel v jednotlivých městech jsou uvedeny v následující tabulce.

Z tabulky 1, která je uvedena níže, je patrné, že největší počet obyvatel má město Blansko s 21 057 obyvatel. Druhé nejlidnatější město jsou Boskovice s 10 917 obyvateli a na třetím místě Letovice s 6 940 obyvateli.

Tabulka 1: Počty obyvatel měst a městysů v regionu Blanensko

Název města	Muži	Ženy	Celkem
Blansko	10 163	10 894	21 057
Boskovice	5 257	5 660	10 917
Letovice	3 393	3 547	6 940
Adamov	2 320	2 371	4 691
Kunštát	1 343	1 360	2 703
Olešnice	861	871	1 732
Rájec-Jestřebí	1 868	1 889	3 757
Velké Opatovice	2 089	1 982	4 071
Název městyse	Muži	Ženy	Celkem
Černá hora	907	1 037	1 944
Doubravice nad Svitavou	655	632	1 287
Jedovnice	1 327	1 375	2 702
Knínice u Boskovic	409	415	824
Křtiny	380	405	785
Lysice	977	971	1 948
Ostrov u Macochy	567	536	1 103
Sloup	477	473	950
Svitávka	862	868	1 730

Zdroj: autor, data z ČSÚ

2.2.2 Věková struktura obyvatel

Podle věkové struktury lze obyvatelstvo rozdělit do tří skupin. První skupina jsou obyvatelé v předproduktivním věku (0-14 let). Do druhé skupiny patří obyvatelé v produktivním věku (15-65 let). Třetí skupina jsou obyvatelé v poproduktivním věku (65 a více let).

Na Blanensku k 31.12.2009 podle českého statistického úřadu bylo v předproduktivním věku celkem 15 254 obyvatel (cca 14 %). V produktivním věku jich bylo 74 302 (cca 70 %) a v poproduktivním věku 16 983 (cca 16 %).

Tabulka 2: Věkové složení obyvatel v obcích k 31 .12.2009

Název města	Počet obyvatel ve věku		
	0-14	15-65	65 a více
Blansko	2 729	14 822	3 506
Boskovice	1 457	7 667	1 793
Letovice	1 009	4 734	1 197
Adamov	638	3 288	765
Kunštát	456	1 896	351
Olešnice	285	1 182	265
Rájec-Jestřebí	540	2 653	564
Velké Opatovice	595	2 893	583
Název městyse	Muži	Ženy	Celkem
Černá hora	283	1 280	381
Doubravice nad Svitavou	161	927	199
Jedovnice	388	1 909	405
Knínice u Boskovic	132	578	114
Křtiny	114	538	133
Lysice	308	1 371	269
Ostrov u Macochy	145	756	202
Sloup	147	671	132
Svitávka	270	1 190	270

Zdroj: autor, data z ČSÚ

Z tabulky 2 je na první pohled zřejmé, že největší procento počtu obyvatel ve všech městech připadá na skupinu v produktivním věku. Tato hodnota je v intervalu od 65 % do 72 %. Nejnížší hodnota (cca 65,8 %) se vyskytuje u obce Černá hora. Nejvyšší hodnota (cca 72 %) pak u obce Doubravice nad Svitavou. Procento obyvatel v předproduktivním věku se pohybuje v rozmezí 12 % až 17 %. Přičemž nejnížší hodnota (12,5 %) se vyskytuje u obce Doubravice nad Svitavou a nejvyšší hodnota (cca 16,9 %) u obce Kunštát. Procento obyvatel v poproduktivním věku se pohybuje v rozmezí 13 % až 20 %. Přičemž nejnížší hodnota (13 %) se vyskytuje u obce Kunštát a nejvyšší hodnota (cca 19,6 %) u obce Černá hora. To znamená, že obec Kunštát má nejvyšší podíl obyvatelů mladších 14 let a nejnížší podíl obyvatelů starších 65 let oproti ostatním obcím.

2.2.3 Vzdělanostní struktura

Podle vzdělání můžeme obyvatelstvo dělit do skupin. Těmito skupinami jsou bez vzdělání, základní a neukončené základní, vyučení a střední odborné bez maturity, úplné střední s maturitou, vyšší odborné a nástavbové a vysokoškolské.

Tabulka 3: Obyvatelstvo 15leté a starší podle vzdělání

Nejvyšší ukončené vzdělání	Muži	%	Ženy	%	Celkem	
					abs.	%
bez vzdělání	145	0,16	221	0,25	366	0,40
základní a neukončené základní	6061	6,75	13989	15,59	20050	22,30
vyuč. a střední odborné bez maturity	22378	24,93	15467	17,23	37845	42,20
úplné střední s maturitou	9631	10,73	11826	13,18	21457	23,90
vyšší odborné a nástavbové	1169	1,30	1793	1,99	2962	3,30
vysokoškolské	3890	4,33	2541	2,83	6431	7,20
nezjištěné vzdělání	346	0,39	300	0,33	646	0,70

Zdroj: autor, data s ČSÚ SLDB 2001

Z hlediska vzdělání obyvatel převládá vyučení a střední odborné bez maturity (42,2 %). Vysokoškolské vzdělání se vyskytuje u 7,2 % obyvatelstva a 0,4 % obyvatelstva je bez vzdělání. Nejvyšší procento obyvatel s vysokoškolským vzděláním je v obci Křtiny a nejnižší v obci Ostrov u Macochy.

Tabulka 4: Podíl obyvatel nad 15 let věku podle vzdělání

Název obce	Podíly obyvatel nad 15 let věku podle vzdělání v %						
	bez vzdělání	základní vč. neukončeného	vyučení a stř. odborné bez mat.	úplné střední s maturitou	vyšší odborné a nástavbové	vysokoškolské	nezjištěné vzdělání
Blansko	0,11	18,70	36,07	29,52	3,97	10,96	0,67
Boskovice	0,07	18,88	38,65	27,03	4,85	9,76	0,75
Letovice	0,22	20,69	42,84	24,64	3,92	7,02	0,69
Adamov	0,17	22,28	42,58	24,34	3,18	6,74	0,72
Kunštát	0,19	22,21	42,72	23,42	3,05	7,93	0,48
Olešnice	0,48	21,91	47,46	21,57	2,61	5,56	0,41
Rájec-Jestřebí	0,27	20,40	44,13	24,03	2,89	7,23	1,04
Velké Opatovice	2,32	25,54	41,57	20,96	3,11	5,22	1,28
Černá hora	0,56	26,32	37,77	22,85	3,28	8,61	0,62
Doubravice nad Svitavou	0,20	21,10	47,30	23,90	2,30	5,10	0,10
Jedovnice	0,00	19,49	42,31	25,26	3,62	8,40	0,93
Knínice u Boskovic	0,00	22,80	43,61	23,73	2,62	6,63	0,62
Křtiny	0,15	18,89	40,55	24,88	3,23	12,29	0,00
Lysice	0,26	20,35	38,74	26,00	3,02	10,83	0,79
Ostrov u Macochy	0,00	25,22	46,72	21,29	1,97	4,15	0,66
Sloup	0,13	20,82	43,63	24,54	2,79	7,56	0,53
Svitávka	0,22	22,05	46,33	21,97	3,24	5,12	1,08

Zdroj: autor, data z ČSÚ SLDB 2001

2.2.4 Vyjížděka a dojížděka za prací a do škol

Podle údajů ze sčítání obyvatel z roku 2001 bylo hlavním centrem, do kterého se nejvíce dojíždělo do zaměstnání město Blansko. Počet zaměstnaných osob byl 10 024 a z toho 5 839 za prací dojíždělo. K těmto osobám nutno přičíst 1 298 studentů, kteří dojížděli do škol. Druhé největší město s počtem dojíždějících za prací bylo město Boskovice. Počet zaměstnaných osob byl 5 329 a z toho 4 246 dojíždějících. Do Boskovic do škol dojíždělo 2 425 studentů.

Školy

Nejvíce škol na Blanensku se nachází ve městech Blansko, Boskovice a Letovice. Město Blansko má čtyři mateřské školy, čtyři základní školy, dvě střední školy a jedno střední

odborné učiliště. Boskovice mají tři mateřské školy, dvě základní školy, čtyři střední školy, jedno střední odborné učiliště a jako jediné z těchto měst vyšší odbornou školu. Letovice mají dvě mateřské školy, tři základní školy, dvě střední školy a jedno střední odborné učiliště.

Průmysl

Průmysl a firmy s nejvyššími počty zaměstnanců jsou převážně soustředěny v již zmiňovaných městech. Seznam některých firem na Blanensku s vysokým počtem zaměstnanců je uveden v následující tabulce.

Tabulka 5: Firmy působící na Blanensku

Název firmy	Sídlo firmy
Agropodnik a.s	Skalice nad Svitavou
ARGONA, a.s.	Boskovice
BARVY A LAKY TELURIA, s.r.o.	Letovice
COLORprofi, spol. s r.o.	Boskovice
ČKD Blansko Strojírny, a.s.	Blansko
Metra Blansko, a.s.	Blansko
ČAD Blansko a.s.	Blansko
APOS Blansko a. s.	Blansko
ADAST Systems, a.s.	Adamov
Letovické strojírný, s.r.o.	Letovice
Novibra Boskovice, s.r.o.	Boskovice
ITAB Shop Concept cz, a.s.	Boskovice

Zdroj: autor

2.2.5 Nezaměstnanost

Z následující tabulky 5 je patrné, že nejnižší míra nezaměstnanosti byla v roce 2008 a maximální v roce 2010, kde dosahovala 10,2 %.

Tabulka 6: Míra nezaměstnanosti na Blanensku v jednotlivých letech

Rok	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Míra nezaměstnanosti (%)	8,4	8,4	7,0	6,0	5,5	9,9	10,2

Zdroj: autor, data z ČSÚ

Vývoj nezaměstnanosti v regionu Blansko odpovídá vývoji nezaměstnanosti v celé české republice, jelikož se na ní odráží vliv celosvětové hospodářské krize. Předpoklad pro další období od roku 2011 je, že nezaměstnanost bude mít klesající tendenci z důvodu zvýšení aktivity výrobních podniků v regionu.

2.3 Dopravní obory v rámci osobní dopravy

Osobní dopravu můžeme různě dělit podle dopravních oborů. Hlavní dělení osobní dopravy je na dvě základní skupiny. Těmito skupinami jsou hromadná doprava a individuální doprava. Na Blanensku v rámci osobní dopravy jsou provozované dopravní obory: železniční doprava, veřejná linková autobusová doprava, individuální automobilová doprava, městská hromadná doprava, taxislužba, pěší doprava, cyklistická doprava, motocyklistická doprava, statická doprava.

Železniční doprava je určena pro hromadnou přepravu osob na krátké a dlouhé vzdálenosti, uplatňuje se především ve formě příměstské a dálkové (vysokorychlostní) dopravy.

Veřejná linková autobusová doprava slouží pro přepravu menšího množství osob na krátké a střední vzdálenosti (především příměstská doprava) – pro dálkovou dopravu není vhodná.

Individuální automobilová doprava má význam především pro dopravu rekreační, kde není vytvořena dostatečná nabídka veřejné dopravy, vhodná i v kombinaci s dopravou veřejnou (systémy Park and Ride, Kiss and Ride); nežádoucí je využívání pouze osobních automobilů v dopravě pravidelné a na dlouhé vzdálenosti.

Městská hromadná doprava (MHD) pro hromadnou přepravu osob na území ohraničené sídelní jednotky. Tvoří ji jednotlivé dopravní subsystémy, které jsou v daném místě provozovány. Jedná se o subsystémy tramvajové, autobusové, trolejbusové, lodní, lanovkové, dále např. metro a různé druhy nekonvenční dopravy.

Taxislužba slouží jako doplněk k nabídce veřejné dopravy, vhodná na kratší vzdálenosti. Jedná se o dopravu nehromadnou. Je to individuální doprava na přání zákazníka. K provozování taxislužby je nutná licence, kterou vydává obec, na jejímž území se služba provozuje.

Pěší doprava je vhodná na krátké vzdálenosti, snadno navazuje na další dopravní obory veřejné i neveřejné.

Cyklistická doprava je významný druh dopravy na krátké vzdálenosti, umožňuje návaznost na jiné obory veřejné dopravy (systém Bike and Ride, CityBike)

Motocyklistická doprava vhodná pro kratší vzdálenosti, menší zatěžování životního prostředí než doprava automobilová.

Statickou dopravou označujeme využívání parkovišť a odstavných ploch pro dopravní prostředky.[9]

2.4 Význam veřejné dopravy

Podle dokumentu strategie podpory dopravní obsluhy území lze uvést pět základních oblastí významu veřejné dopravy. Těmito oblastmi jsou:

1) Sociální hledisko

Občan, který nemůže používat individuální automobilovou dopravu, se musí dostat do školy a školských zařízení, k lékaři, k úřadům, k soudům, do zaměstnání za cenu, která bude pro něj přijatelná.

2) Prostorové hledisko

Individuální automobilová doprava je prostorově náročná, zajištění tohoto prostoru, včetně dopravy v klidu, je ve městech velmi obtížný úkol. Ve městech končí často i cesty z regionu.

3) Ekologické hledisko

Veřejná doprava jako celek produkuje výrazně méně měrných emisí než individuální automobilová doprava. Pro dobrou ekologickou bilanci na jednotlivých dopravních službách ale potřebuje odpovídající přepravní proudy.

4) Bezpečnost

Ve srovnání s použitím individuální automobilové dopravy zaznamenává veřejná doprava na přepraveného cestujícího výrazně méně nehod. Velkou roli zde hraje kolejová doprava provozovaná po zabezpečené dopravní cestě.

5) Vyváženost regionálního rozvoje

Kvalitní veřejná doprava významně přispívá k rovnoměrnému regionálnímu rozvoji, má vliv např. na zaměstnanost, zabraňuje vysídlování venkovských oblastí.[11]

Pokud roste životní úroveň, roste i poptávka po přepravě, tudíž rostou i přepravní výkony. Přepravní výkony rostou jak v individuální automobilové dopravě, tak i ve veřejné

hromadné dopravě. Veřejná doprava má pro společnost velký význam. Aby mohla fungovat na současné úrovni, potřebuje na své služby řadu kompenzací a veřejných intervencí.

Podle dokumentu strategie podpory dopravní obsluhy území existují tři možnosti vysvětlení, proč je veřejná doprava vůči individuální automobilové dopravě nekonkurenceschopná z cenového a kvalitativního hlediska bez veřejné intervence:

- 1) Externí náklady individuální automobilové dopravy, resp. saldo mezi jejími externími náklady a výnosy, jsou tak vysoké, že kdyby byla zatížena doprava všemi náklady, stoupla by cena za přepravu individuální automobilovou dopravou natolik, že by poměr mezi cenou a kvalitou byl s veřejnou dopravou srovnatelný. Externí náklady jsou definované jako hodnotné statky, obchodovatelné mimo trhy, např. odstraňování následků dopravních nehod, emise z dopravy a také ztráty účastníků dopravy z kongescí.
- 2) Výše vyrovnávacích plateb ukazuje na obecné nehospodárnosti v systému, které mohou obecně spočívat u různých subjektů, tedy ne nutně jen u dopravců. Pak je cena veřejné dopravy z hlediska plné ceny dopravního výkonu srovnatelná v úměře mezi cenou a kvalitou a individuální automobilovou dopravou, a redundantní suma veřejných kompenzací je nehospodárnost systému vlastní. Například, příměstské jednotky v centru nemohou parkovat celý den jako osobní automobily, vrací se zpět nevytížené. V řadě případů je to i nehospodárnost zúčastněných podniků. Přestože výši kompenzace v tomto případě nelze odůvodnit pouze prostou výší objektivních externalit, ale je-li používání veřejné dopravy obecnou prioritou, bylo by třeba se nejprve pokusit zefektivnit vnitřní fungování systému, tj. optimalizovat způsob dopravní obsluhy území veřejnou dopravou a zároveň s tím upravovat vyrovnávací platby, resp. zajišťovat kvalitnější obsluhu. Při tom je třeba zohlednit související faktory, jako např. důsledky dopravy v klidu jako protiváhy vratných jízd vozidel veřejné dopravy. Veřejná doprava v souladu s postulátem rovnosti šancí současně plní nezanedbatelnou funkci jako obecný dopravní systém přizpůsobený k přepravě i minoritních skupin zákazníků, například osob s omezenou schopností pohybu a orientace, a tato dodatečná kvalita nabídky obecně zvyšuje nákladnost systému veřejné dopravy, zejména v oblasti investic.

- 3) Trh ukazuje, že cíle jsou příliš ambiciózní. Lidé veřejnou dopravu v této výši nepotřebují a mohou se přepravit alternativně, přičemž takový vývoj je udržitelný po stránce prostorové, regionálního rozvoje a souvisejících dopadů, včetně otázek z oblasti sociální, např. nezaměstnanost, vyrovnanost regionálního rozvoje. V tomto případě by bylo na místě cíle přehodnotit, a to tehdy, pokud byly plně vyčerpány předchozí možnosti.[11]

Rozhodování cestujících, který druh dopravy (dopravního prostředku) pro svoje přemístění využijí, je ovlivněno několika parametry. Tyto parametry mají významný vliv na konkurenceschopnost veřejné dopravy proti individuální automobilové dopravě.

Základními parametry, které ovlivňují volbu dopravního prostředku jsou:

- **Cestovní doba** – skládá se z prostorové dostupnosti, časové dostupnosti a doby jízdy. Prostorová dostupnost vyjadřuje pokrytí území druhem dopravy, a to jako docházkovou vzdálenost do nejbližšího bodu, ve kterém lze vhodně uspokojit vzniklý přepravní požadavek. Časová dostupnost vyjadřuje možnost využití daného druhu dopravy v okamžiku dosažení bodu obsluhovaného veřejného dopravou do doby příjezdu vhodného spoje, tj. jedná se o inverzní parametr k době čekání na nejbližší vhodný spoj.
- **Cena pro uživatele**
- **Pohodlí, kvalita vozového parku a rozsah doplňkových služeb v dopravních prostředcích**
- **Bezpečnost ve vztahu k dopravnímu prostředku**
- **Spolehlivost** - dopravní proces musí být realizován s vysokou mírou pravděpodobnosti, že proběhne podle zveřejněného jízdního řádu.
- **Přístupnost** - využitelnost veřejné dopravy i cestujícími s omezenou schopností pohybu a orientace, dochází k celkovému stárnutí populace a tedy zvyšování podílu těchto cestujících. Současně tato skupina cestujících obecně více preferuje použití veřejné dopravy.
- **Informovanost cestujících** - veřejná hromadná doprava musí být uživatelsky přátelská, informace o možnostech a podmínkách jejího využití musí být lehce

dostupné a nesmí být vytvářeny neodůvodněné dodatečné bariéry pro použití veřejné hromadné dopravy cestujícími.[11]

2.5 Dopravní infrastruktura

Dopravní infrastruktura je soubor dopravních sítí. Tyto sítě se skládají ze sítí dopravních cest, jejich vybavení nejrůznějšími stavbami a dopravních prostředků pohybujících se po těchto sítích. Dopravní infrastruktura má různé významy. Nejčastěji je však chápána ve vztahu k silnicím, letištím, drahám a s tím spojeným technickým vybavením. Dopravní infrastrukturu dělíme na silniční, železniční, vodní a leteckou. Hustota a kvalita dopravní infrastruktury má význam pro dopravní obslužnost. Kvalita pozemních komunikací ovlivňuje rychlost dopravy a náklady na dopravní obslužnost.

2.5.1 Pozemní komunikace

Pozemní komunikace je dopravní cesta, která je určena k užití silničními vozidly, jinými vozidly a chodci. Do pojmu pozemní komunikace se zahrnují i pevné stavby potřebné k zajištění provozuschopnosti pozemní komunikace a bezpečnosti provozu na ní.

▪ Dálnice a silnice I. třídy:

Dálnice je pozemní komunikace, která je určena hlavně pro mezistátní dopravu. Dálnice jsou budovány bez úrovnových křížení a má směrově oddělené jízdní pásy. Silnice I. třídy je určena hlavně pro mezinárodní a dálkovou dopravu.

Na Blanensku v současné době není žádná pozemní komunikace kategorie dálnice. Hlavní tahy, které regionem prochází jsou silnice I/43 (Brno – Sebranice – Letovice – Svitavy) a silnice I/19 (Kunštát – Sebranice). Dálnice a silnice I. třídy spravuje Ředitelství silnic a dálnic České republiky (RSD).

▪ Silnice II. a III. třídy:

Silnice II. třídy jsou určeny pro dopravu mezi okresy. Silnice III. třídy jsou určeny k propojení obcí a jejich napojení na ostatní pozemní komunikace.

Síť silnic II. třídy tvoří komunikace:

- 1) II/150 (Kunštát – Boskovice)
- 2) II/365 (Svojanov – Letovice)
- 3) II/367 (Letovice – Křenov)

- 4) II/374 (Jevíčko – Šebetov – Boskovice – Rájec-Jestřebí – Blansko – Adamov – Brno)
- 5) II/376 (Kunštát – Drnovice – Lysice)
- 6) II/379 (Lipůvka – Blansko – Jedovnice)

Rozvoj a správa silnic II. a III. třídy spadá do kompetence krajů, na jejichž území se silnice nacházejí. V případě blanenského regionu je to Jihomoravský kraj.

▪ Místní komunikace

Místní komunikace slouží především místní dopravě na území obce. Rozvoj a správu místních komunikací mají na starost jednotlivé obce.

Obrázek 6: Délka silnic na Blanensku

Délka silnic k 31.12.1994	662,5 km.
Délka silnic v km na 100 km ² (průměr ČR)	70,2 (69,0).
Délka silnic v km na 10 000 obyvatel (průměr ČR)	61,2 (53,1).

Zdroj: www.uur.cz

Pozemní komunikace na Blanensku jsou ve velmi špatném stavu. Dokonce i rychlostní silnice I/43 spojující Hradec Králové a Brno, vedoucí přes region neodpovídá standardu.

2.5.2 Železnice

Na Blanensku je železniční síť tvořena asi 62 km železničních tratí, jak je uvedeno na obrázku 2. Tuto síť tvoří část železniční trasy 260 (Brno – Česká Třebová), která prochází městy Adamov, Blansko, Letovice. Na tuto trať vjel první vlak 1. ledna 1849. Další trať, která tvoří železniční síť na Blanensku je trať 262 procházející obcemi Skalce nad Svitavou a Boskovice.

Obrázek 7: Železniční síť na Blanensku



Zdroj: www.cd.cz

Obrázek 8: délka železnic na Blanensku

Délka železnic k 31.12.1994	61,6 km.
Délka železnic v km na 100 km ² (průměr ČR)	6,5 (11,9).
Délka železnic v km na 10 000 obyvatel (průměr ČR)	5,7 (9,1).

Zdroj: www.uur.cz

Oproti pozemním komunikacím železniční síť v regionu Blansko je na dobré úrovni. Včetně zařízení (nástupiště, nádraží apod.).

2.6 Systém IDS JMK v regionu

Většina poskytovaných přepravních výkonů ve veřejné autobusové a železniční dopravě na Blanensku spadá pod integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje. Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje (IDS JMK) je dopravní systém, ve kterém je možné všemi autobusovými linkami zahrnutými do tohoto systému, tak i osobními, spěšnými a vybranými rychlíky zahrnutými do tohoto systému, cestovat na jednu jízdenku. Systém IDS JMK vzniká po etapách, kdy cílem bylo zavedení tohoto systému po celém území Jihomoravského kraje. První etapa IDS JMK zahájila provoz v roce 2004. V roce 2010 byla zainteresována poslední část Jihomoravského kraje na Znojemsku. V rámci zavádění IDS JMK došlo ke změnám ve vedení regionálních autobusových linek a zavedení jednotného jízdného. Všechny provozované linky dostaly jednotné dvou nebo třímístné označení. Vlakové linky mají označení začínající písmenem S. Došlo ke sjednocení přepravních

podmínek na všech linkách IDS JMK. Území IDS JMK je rozděleno do tarifních zón. Tyto zóny jsou očíslovány tak, že každá zóna má své třímístné číslo.

Důvodem zavedení IDS JMK bylo zpřehlednění veřejné dopravy cestujícím pomocí jednotných jízdních řádů a jednotného jízdného. Pomocí těchto dvou nástrojů se měl udržet, popřípadě zvýšit počet cestujících veřejnou dopravou a zamezit přechod k individuální automobilové dopravě.

Obrázek 9: Základní údaje o IDS JMK

Počet linek v IDS JMK	330
Počet vlakových linek	25
Počet tramvajových linek v Brně (čísla 1 až 13)	13
Počet trolejbusových linek v Brně (čísla 20 až 40)	13
Počet autobusových linek v Brně (čísla 40 do 100)	49
Počet linek městské dopravy v Adamově	1
Počet linek městské dopravy v Blansku	7
Počet linek městské dopravy v Břeclavi	9
Počet linek městské dopravy v Hodoníně	4
Počet linek městské dopravy v Kyjově	3
Počet linek městské dopravy v Mikulově	1
Počet linek městské dopravy ve Vyškově	4
Počet linek městské dopravy ve Znojmě	7
Počet regionálních autobusových linek	194

Zdroj: www.idsjmk.cz

Koordinátorem systému IDS JMK je KORDIS JMK, spol. s.r.o. – koordinátor integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje. Organizaci založil v roce 2002 Jihomoravský kraj společně se statutárním městem Brnem. Ve stejném roce zahájila společnost svoji činnost.

KORDIS JMK byl založen za účelem vykonávání dvou hlavních činností: koordinace základní dopravní obslužnosti na území Jihomoravského kraje a přípravy, realizace a provozování integrovaného dopravního systému postupně na celém území Jihomoravského kraje.

Společnost se zabývá těmito činnostmi:

- je odpovědná za organizační zajištění dopravní obslužnosti území zapojeného do IDS (smlouvy, podklady pro licence)

- plánuje a zajišťuje realizaci rozvoje IDS, řízení a realizaci finančních toků IDS,
- trvale sleduje a vyhodnocuje vývoj přepravních potřeb, navrhuje jízdní řády, optimalizuje vedení linek,
- zavádí jednotný tarifní systém, jízdní doklady, odbavovací systémy, přepravní kontrolu, vytváří a zajišťuje jednotné přepravní podmínky,
- vede trvalou informační a propagační kampaň,
- zajišťuje smluvní dopravce, provádí jejich kontrolu,
- spolupracuje na modernizaci a vývoji vozového parku, vybavení zastávek a přestupních terminálů, zajišťuje ochranu dat poskytnutých dopravci,
- účastní se projednávání územně plánovacích dokumentací v oblasti zajištění dopravní obslužnosti. [12]

Tarifní pravidla:

- Tarif IDS JMK je zónový a časový.
- Všechny jízdenky platí pouze v rozsahu zónové a časové platnosti, která je na nich vyznačena, případně na omezený počet zastávek od zastávky nástupní, pokud není platnost jízdního dokladu omezena jinak.
- Nepřestupní jízdenka opravňuje v rozsahu své platnosti k jedné jízdě v dopravním prostředku na jedné lince a spoji zahrnutém do IDS JMK.
- Přestupní jízdenka opravňuje v rozsahu své platnosti k libovolnému počtu jízd a přestupů v dopravních prostředcích na linkách a spojích zahrnutých do IDS JMK.
- Cena jízdného je odvozena od počtu a druhu použitých tarifních zón a časové platnosti jízdenky. Použitou tarifní zónou se rozumí i tarifní zóna nebo zóny, kterými cestující pouze projíždí.
- Nejmenší počet tarifních zón, pro které platí jednorázová jízdenka, jsou dvě bezprostředně na sebe navazující tarifní zóny – tj. zóny, které spolu sousedí a spojuje je linka IDS JMK.[12]

Tabulka 7: Převodní tabulka k univerzální jízdence

Zónová platnost	Časová platnost	Počet platných tiskových polí
2 zóny ²	10 minut	2
2 zóny	45 minut	3
3 zóny	90 minut	4
4 zóny	90 minut	5
5 zón	120 minut	6
6 zón	120 minut	7
7 zón	150 minut	8
8 zón	150 minut	9
9 zón	180 minut	10
10 zón	180 minut	11
Všechny zóny	180 minut	12

Zdroj: www.idsjmk.cz

Obrázek 10: Logo IDS JMK



Zdroj: www.idsjmk.cz

Obrázek 11: Logo KORDIS JMK



Zdroj: www.idsjmk.cz

2.6.1 Toky financí v IDS JMK

Tok tržeb je oddělený od toku kompenzací a probíhá na základě Smlouvy o podmínkách přepravy v IDS a zajištění činností souvisejících s fungováním IDS JMK. Kompenzace jsou hrazené z prostředků státu, kraje a obcí. V IDS JMK existují dva základní druhy kompenzací:

- kompenzace na úhradu prokazatelné ztráty a přiměřeného zisku;
- kompenzace ztráty z poskytování žákovského jízdného.

1. Popis toku tržeb v IDS JMK

- a) Jednotliví dopravci jsou povinni údaje o tržbách v IDS JMK (bez DPH i včetně DPH) za příslušný kalendářní měsíc sdělit KORDIS do 7. pracovního dne následujícího měsíce a to tímto způsobem:

- Všichni dopravci zajišťující prodej jízdenek v elektronických odbavovacích zařízeních každý kalendářní měsíc dodají KORDIS v písemné podobě (poštou) přehledy o tržbách z jednorázových jízdenek a o tržbách z předplatních jízdenek s uvedením souhrnné výše tržeb za jednorázové a předplatní jízdenky bez DPH i včetně DPH.
 - ČD, a.s. za každý kalendářní měsíc dodá KORDIS v elektronické podobě datové soubory o prodeji jednorázových jízdenek. ČD, a.s. dále dodá KORDIS v elektronické podobě datové soubory o prodeji předplatních jízdenek. V písemné podobě ČD, a.s. dodá KORDIS sumáře za prodej jednorázových i předplatních jízdenek včetně DPH a bez DPH.
- b) KORDIS do 5 pracovních dnů od obdržení údajů o tržbách od všech dopravců v systému IDS JMK provede výpočet podílů výnosů jednotlivých dopravců za uplynulý měsíc. Do tohoto výpočtu budou zahrnuty částky tržeb z prodaných dokladů IDS JMK již bez DPH.
- c) Výpočet bude zpracován pro každou ekonomickou jednotku samostatně na základě výkonů příslušného dopravce v IDS JMK. Na základě písemných zúčtovacích pokynů KORDIS bude provedeno finanční vyrovnání dopravců v IDS JMK. V písemném zúčtovacím pokynu pro dopravce, který má platební povinnost vůči KORDIS, stanoví KORDIS lhůtu jeho splatnosti, která činí 8 kalendářních dnů ode dne jeho odeslání dopravci.
- d) Na základě výpočtu podílů výnosů a písemných zúčtovacích pokynů KORDIS je dopravce, kterému za příslušné období vznikne závazek vůči ostatním dopravcům, povinen zaslat danou částku na účet KORDIS zřízený za tímto účelem ve lhůtě splatnosti stanovené v písemném zúčtovacím pokynu od KORDIS. Povinnost zaplatit se má za splněnou, pokud bude příslušná částka připsána na bankovní účet KORDIS nejpozději v poslední den lhůty splatnosti.
- e) KORDIS po obdržení dlužných částek od jednotlivých dopravců zašle do 6 kalendářních dnů od jejich obdržení tyto částky těm dopravcům, kterým vznikla dle přepočtu výnosů pohledávka za ostatními dopravci. Povinnost zaplatit se má za splněnou, pokud bude příslušná částka připsána na bankovní účet dopravce ve výše uvedené lhůtě.[13]

2. Popis toku kompenzací v IDS JMK

- a) Kompenzace na úhradu prokazatelné ztráty a přiměřeného zisku a také kompenzace ztráty z poskytování žákovského jízdného jsou řešeny samostatnými smlouvami mezi dopravci a objednateli dopravy, případně jinými subjekty:
- Kompenzace do železniční dopravy jsou hrazené z prostředků státu a kraje.
 - Kompenzace pro autobusové dopravce provozující veřejnou linkovou dopravu jsou hrazené z prostředků kraje a obcí.
 - Kompenzace do městské hromadné dopravy v Blansku hradí město Blansko.
 - Na spoje veřejné linkové dopravy zajišťující spojení do místních městských částí města Boskovice přispívá město Boskovice.
 - Na spoje veřejné linkové dopravy zajišťující spojení do místních městských částí města Letovice přispívá město Letovice.
- b) V IDS JMK dopravci poskytují slevu na žákovské jízdné jak u předplatních jízdních dokladů, tak u některých jednorázových jízdních dokladů v souladu s platným Tarifem IDS JMK. Z tohoto důvodu vzniká dopravci ztráta z poskytování žákovského jízdného.
- c) Pokud ztráta z poskytování žákovského jízdného není zahrnuta do celkové kompenzace poskytnuté objednatelem dopravy, je nutné výši ztráty z poskytování žákovského jízdného vykazovat zvlášť.
- d) Výsledek výpočtu podílu ztráty z poskytování žákovského jízdného zasílá KORDIS jednotlivým dopravcům jako součást zúčtovacího pokynu za příslušný kalendářní měsíc a také ho nahraje na Celostátní informační systém o jízdních řádech.[13]

2.6.2 Ekonomika systému IDS JMK

Pro účely dělení výnosů je rozděleno území IDS JMK do ekonomických jednotek. Toto rozdělení má význam zejména z hlediska dělení výnosů a toku kompenzací. Z důvodu rozdílného způsobu dotování dopravy je nutné oddělit výnosy z měst s vlastní MHD (dotace z městských rozpočtů) od výnosů z regionální dopravy (dotace od státu, krajů a obcí). Města s vlastní MHD v IDS JMK jsou: Adamov, Blansko, Brno, Břeclav, Hodonín, Kyjov, Mikulov, Vyškov a Znojmo. Oblast příměstské dopravy IDS JMK je rozdělena do ekonomických jednotek tvořených skupinami tarifních zón. Území jednotlivých ekonomických jednotek

vychází z dopravního řešení a rozdělení území do tarifních zón, neodpovídá přesně správnímu obvodu obcí s rozšířenou působností.

Tabulka 8: Rozdělení území IDS JMK (Blanensko) podle ekonomických jednotek

Ekonomická jednotka	Tarifní zóny
Adamov	225
Blansko	235
Benešov	260
Boskovice	245, 255, 262, 265
Brněnec	285, 295
Bystře	287, 297
Černá hora	226, 236, 246
Jedovnice	230, 232, 240, 250, 745
Horní Štěpánov	270
Křtiny	210, 215, 220
Kunštát	256, 266
Letovice	275, 280, 286
Olešnice	267, 277
Velké Opatovice	290

Zdroj: autor, data [13]

Dělení výnosů se skládá ze dvou fází. Těmito fázemi jsou dělení výnosů mezi ekonomické jednotky a dělení výnosů uvnitř ekonomické jednotky jednotlivým dopravcům.

1. Dělení výnosů mezi ekonomické jednotky

Způsob rozdělení výnosů závisí na konkrétním druhu jízdního dokladu.

- Předplatní jízdenky jsou adresné, zakoupené na konkrétní tarifní zóny, je tedy možné přesně přiřadit, do které ekonomické jednotky výnos patří.
- Jednorázové jízdenky zakoupené u řidiče přímo ze strojku na výdej jízdenek jsou adresné, vydané na konkrétní relaci, nebo jsou vydané v konkrétní tarifní zóně, v konkrétním spoji konkrétní linky, je tedy možno velmi přesně určit, do které ekonomické jednotky výnos patří. Nejedná se o doplňkový prodej jízdenek u řidiče v MHD Brno.
- Jednorázové jízdenky zakoupené v předprodeji jsou neadresné, označené v označovači jízdenek ve vozidle, případně na nástupišti ČD. Existuje tedy pouze přehled o počtu

prodaných jízdenek. Rozdělení výnosu do jednotlivých ekonomických jednotek proběhne na základě průzkumu používání jednotlivých druhů jízdních dokladů IDS JMK v ekonomických jednotkách.[13]

2. Dělení výnosů uvnitř ekonomické jednotky jednotlivým dopravcům

Pro dělení výnosů uvnitř ekonomické jednotky jsou rozdělení dopravci vzhledem k rozdílným způsobům integrace do dvou skupin.

- Dopravci, jejichž celé linky jsou součástí IDS JMK a je tedy možno cestovat pouze na jízdenky IDS JMK (autobusoví dopravci a DPMB). U těchto dopravců je možné dělení výnosů dle výkonů v dané ekonomické jednotce.
- Dopravci, kteří nemají integrovány celé trasy a kteří vydávají kromě jízdenek IDS JMK i své vlastní jízdní doklady. Do této skupiny dopravců, využívajících i své vlastní jízdní doklady, spadají České dráhy. Podíl výnosů náležící železnici bude stanoven na základě průzkumu využívání jízdních dokladů IDS JMK ve vlacích ČD.[13]

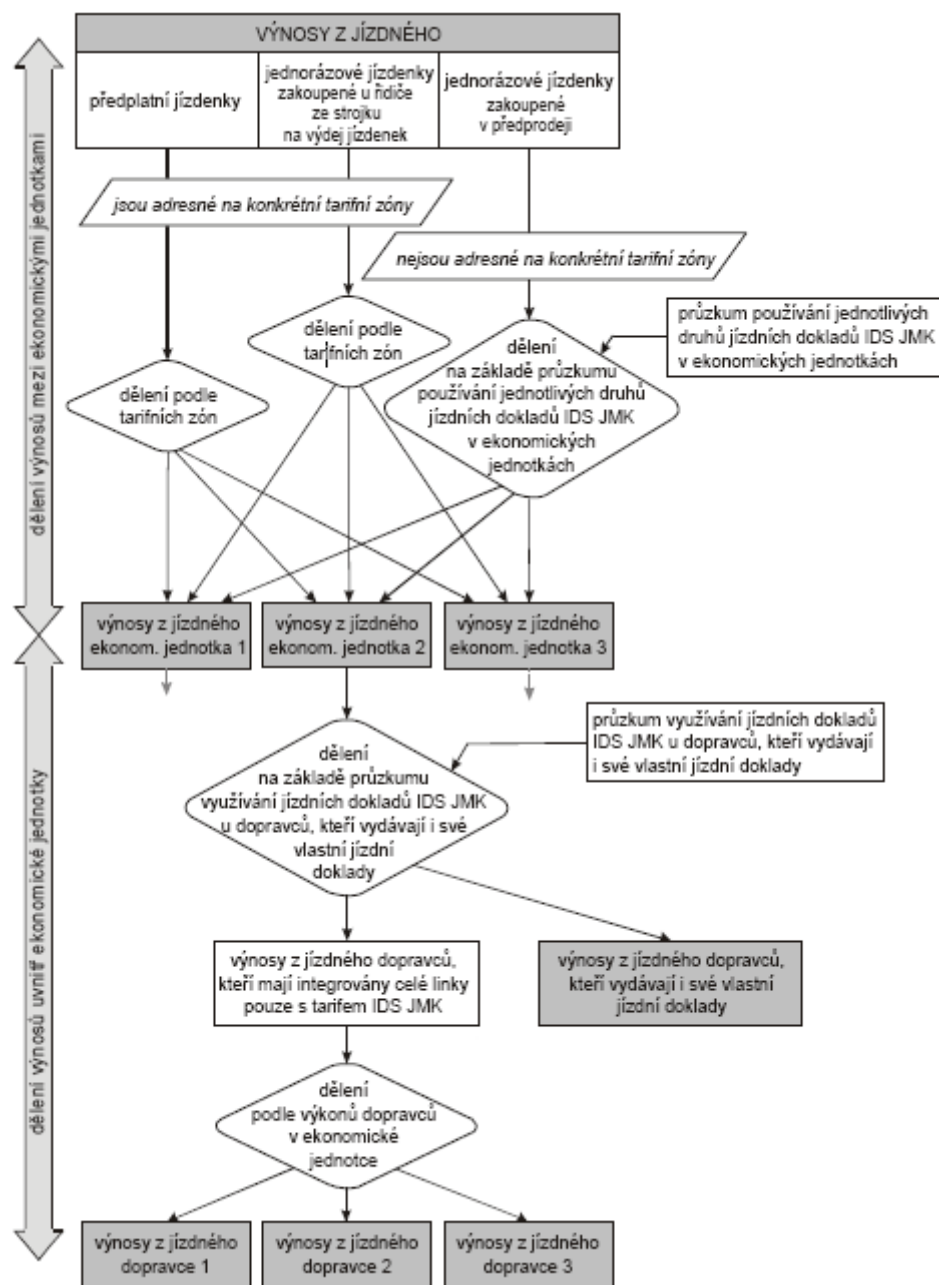
Vymezené území IDS JMK i návrh dopravního řešení je volen tak, aby v autobusové dopravě byly integrovány celé linky, na kterých bude pouze tarif IDS JMK. Do této skupiny by tedy neměli spadat autobusoví dopravci. V místech, kde by bylo vhodné, aby některé vybrané spoje linek IDS JMK pokračovaly mimo území IDS JMK, budou cestujícím zajišťujícím mimo území IDS JMK vydány dva jízdní doklady – jeden pro úsek v IDS JMK a druhý mimo úsek IDS JMK. V případě, že výše uvedený způsob odbavení cestujících není vhodný, jsou cestující na mezikrajských linkách odbaveni v kilometrickém tarifu dopravce.

3. Dělení ztráty z poskytování žákovského jízdného

V IDS JMK dopravci poskytují žákovské jízdné jak u předplatních jízdních dokladů, tak u některých jednorázových jízdních dokladů. Ke každému takovému prodanému jízdnímu dokladu se přiřadí předem známá výše ztráty, která je uvedena v Celostátním informačním systému o jízdních řádech. Celkovou ztrátu vzniklou ze všech žákovských jízdních dokladů v IDS JMK KORDIS rozdělí mezi jednotlivé dopravce stejným principem jako výnosy z jízdného. Tedy nejdříve se ztráta rozdělí do ekonomických jednotek a následně se v každé

ekonomické jednotce provede rozdělení mezi všechny dopravce, kteří v dané ekonomické jednotce realizují přepravu cestujících.

Obrázek 12: Princip dělení výnosů



Zdroj: [13]

2.7 Dopravci v IDS JMK

Do systému IDS JMK je začleněno celkem 23 dopravců. Železniční dopravu zajišťují České dráhy, a. s. Dopravu na území města Brna zajišťuje především Dopravní podnik města Brna. Dopravu na regionálních autobusových linkách zajišťuje: ADOSA a.s.; BDS-BUS, s.r.o.; BK BUS, s.r.o.; BORS Břeclav a.s.; Břežanská dopravní společnost, s.r.o.; ČAD Blansko a.s.; ČSAD Hodonín a.s.; ČSAD Kyjov a.s.; ČSAD Tišnov, spol. s r.o.; ČSAD Ústí nad Orlicí, a.s.; DOPAZ s.r.o.; Dopravní podnik města Brna, a.s.; FTL - First Transport Lines, a.s.; ICOM transport a.s.; Jarmila Brtníková - Cestovní kancelář BTC; SEBUS s.r.o.; Tourbus, a.s.; TRADO-BUS, s.r.o.; TREDOS, spol. s r.o.; VYDOS BUS a.s.; ZDAR, a.s.; Znojemská dopravní společnost - PSOTA, s.r.o.

2.7.1 Dopravci IDS JMK na Blanensku

Na Blanensku zajišťuje veřejnou osobní linkovou autobusovou dopravu 7 dopravců. Těmito dopravci jsou: Tourbus, a.s.; ČAD Blansko a.s.; ČSAD Tišnov, spol. s.r.o.; VYDOS BUS a.s.; DOPAZ s.r.o.; FTL – First Transport Lines, a.s.; ČSAD Ústí nad Orlicí, a.s.

Tourbus, a.s.

Tourbus, a.s. vznikl v roce 1993 jako dceřiná společnost jednoho z prvních privatizovaných ČSAD v ČR. V následujících letech společnost postupně získala rozhodující vliv v holdingovém uskupení dopravních a servisních firem, které provozují autobusovou dopravu, brněnské autobusové nádraží Zvonařka a opravárenskou činnost.

ČAD Blansko a.s.

Akciová společnost ČSAD Blansko a.s. vznikla 1.1.1994. K datu 1.8.2003 dochází ke změně názvu společnosti na ČAD Blansko a.s. V současné době má společnost přes 200 zaměstnanců. Společnost provozuje služby v oblasti nákladní dopravy, spedice a celní deklarace a to nejen v místě sídla společnosti, ale i v Brně a Pelhřimově. V autobusové dopravě provozuje linkovou osobní dopravu na Blanensku.

ČSAD Tišnov, spol. s.r.o.

Hlavní činností společnosti je osobní doprava, do níž patří příměstská autobusová doprava v rámci Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje. Tuto činnost zajišťuje firma autobusy značek SOR a KAROSA.

VYDOS BUS a.s.

Společnost VYDOS BUS a.s. vznikla rozdělením společnosti ČSAD Vyškov a.s. a navazuje tak na více než šedesátiletou tradici služeb této firmy v oblasti osobní dopravy a dalších činností, spojených s touto dopravou. V roce 2009 proběhla fúze společnosti BODOS bus a.s. sloučením se společností VYDOS BUS a.s..

DOPAZ s.r.o.

Firma vznikla v roce 1992 jako František Zunka - prodej paliv a v té době měla tři zaměstnance a vlastnila 3 vozidla a 1 nakladač. Postupem času se firma rozrůstala a v roce 1994 se transformovala na společnost DOPAZ s.r.o. V dnešní době má firma přes 60 zaměstnanců a vlastní na 50 různých vozidel. Firma provozuje autobusovou dopravu na Blanensku, nákladní dopravu vnitrostátní i mezinárodní a kamionovou dopravu.

FTL – First Transport Lines, a.s

V roce 1992 byla založena akciová společnost ČSAD Prostějov. V roce 1993 společnost změnila název na FTL – First Transport Lines, a.s a přijala nové logo.

ČSAD Ústí nad Orlicí, a.s.

Tato společnost je dceřinou společností firmy ICOM transport a.s., která vznikla ze společnosti ČSAD Jihlava a.s. K dnešnímu dni dopravní uskupení ICOM transport a.s. čítá téměř 1.400 vozových jednotek s průměrným stářím 4 let a zaměstnává 2.000 zaměstnanců.

2.7.2 Výše prokazatelné ztráty a žákovské dotace v závazku veřejné služby vyplacené dopravci Jihomoravským krajem v rámci Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje

V následujících tabulkách jsou vyčísleny vyplacené prokazatelné ztráty jednotlivým dopravcům v letech 2008 až 2010. Tyto ztráty hradí v rámci Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje Jihomoravský kraj prostřednictvím firmy KORDIS JMK.

Tabulka 9: Výše prokazatelné ztráty vyplacené dopravci v letech 2007 a 2008

dopravce	žákovská dotace + prokazatelná ztráta	
	2007	2008
Tourbus, a.s.	38 420 075,74 Kč	36 860 125,29 Kč
ČAD Blansko a.s.	21 788 163,35 Kč	23 025 158,88 Kč
ČSAD Tišnov, spol. s r.o.	37 133 401,35 Kč	37 037 161,67 Kč
VYDOS BUS a.s.	33 318 755,68 Kč	47 086 446,73 Kč
BODOS bus a.s.	45 052 930,74 Kč	55 334 182,10 Kč
DOPAZ s.r.o.	7 536 662,54 Kč	9 685 700,53 Kč
FTL - First Transport Lines, a.s.	223 419,38 Kč	562 637,01 Kč
ČSAD Ústí nad Orlicí, a.s.	228 249,92 Kč	285 379,38 Kč

Zdroj: autor, podle

Tabulka 10: Výše prokazatelné ztráty vyplacené dopravci v letech 2007 a 2008

dopravce	žákovská dotace + prokazatelná ztráta	
	2009	2010
Tourbus, a.s.	36 597 181,07 Kč	33 505 066,93 Kč
ČAD Blansko a.s.	21 729 162,23 Kč	21 507 863,57 Kč
ČSAD Tišnov, spol. s r.o.	35 042 392,47 Kč	37 688 116,57 Kč
VYDOS BUS a.s.	108 970 612,71 Kč	105 469 720,89 Kč
DOPAZ s.r.o.	9 388 683,59 Kč	10 031 526,72 Kč
FTL - First Transport Lines, a.s.	914 055,83 Kč	892 952,45 Kč
ČSAD Ústí nad Orlicí, a.s.	282 415,31 Kč	280 523,56 Kč

Zdroj: autor, podle

V září roku 2009 se společnost BODOS bus a.s. spojila se společností VYDOS BUS a.s. Tyto dvě společnosti v letech 2007 a 2008 vykazovaly ze všech dopravců působících na Blanensku nejvyšší částku prokazatelné ztráty. Po spojení společností tomu v letech 2009 a 2010 nebylo jinak.

2.8 Dopravní infrastruktura na vybraných trasách

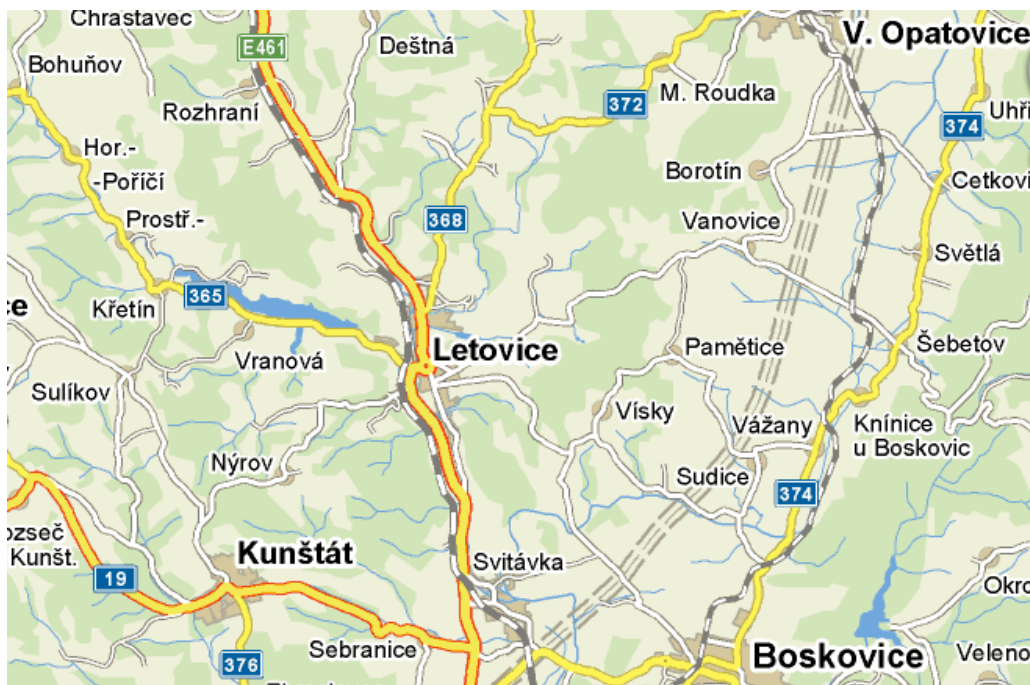
2.8.1 Parametry silniční sítě v úseku Bohuňov – Boskovice

V úseku Bohuňov – Letovice vede silnice II. třídy číslo 365. Silnice na tomto úseku prochází obcemi Horní Poříčí, Prostřední Poříčí, Křetín a Vranová. Autobusy veřejné linkové dopravy zajišťují do obce Lazinov vzdálené 2 km od obce Křetín. V úseku Letovice – Boskovice vedou tři trasy, po kterých se zajišťuje osobní linková autobusová doprava.

První trasa vede po silnici I. třídy číslo 43, na kterou v obci Svitávka navazuje silnice II. třídy číslo 150 až do Boskovic. Silnice na tomto úseku prochází obcemi Svitávka a Mladkov. Druhá trasa vede po silnici III. třídy číslo 37418 přes obec Míchov až do Boskovic, která prochází obcemi Míchov a Chrudichromy. Třetí trasa je částečnou kombinací prvních dvou. Spoje na této lince nezačínají v obci Letovice, ale ve Velkých Opatovicích a na trasu se napojí v části obce Letovice (Podolí) 5 km od Letovic.

Úsek Bohuňov – Boskovice přes obec Míchov měří 24 km. Úsek procházející obcí Svitávka měří také 24 km.

Obrázek 13: Mapa silniční sítě úseku Bohuňov - Boskovice

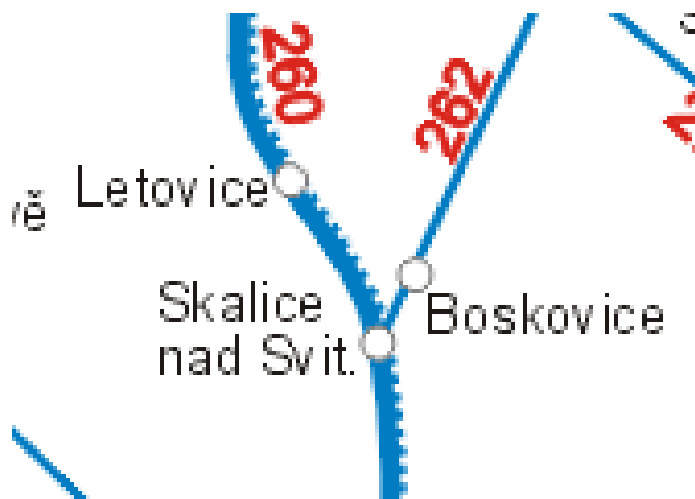


Zdroj: www.mapy.cz

2.8.2 Parametry železniční sítě v úseku Letovice – Boskovice

V úseku Letovice – Skalice nad Svitavou vede trať číslo 260, která je součástí I. železničního koridoru. V úseku Skalice nad Svitavou – Boskovice vede trať číslo 262. Trať prochází obcemi Svitávka a Skalice nad Svitavou. Úsek měří 14 km.

Obrázek 14: Železniční tratě v úseku Letovice - Boskovice



Zdroj: www.cd.cz

2.9 Současný rozsah dopravy na vybraných trasách

Většina autobusových i vlakových linek veřejné osobní dopravy na vybraných trasách je zahrnuta do systému IDS JMK, a tudíž pro ně platí jednotné přepravní podmínky a jednotné jízdné. V následující tabulce jsou uvedeny jednotlivé obce, které leží na vybraných trasách a jejich stručná charakteristika. V tabulce je uvedeno, zda se v dané obci nachází škola, pošta, zdravotnické zařízení nebo policie. Dále je v tabulce uvedeno, kolik má která obec obyvatel.

Tabulka 11: Charakteristiky obcí ležících na vybraných trasách

Název	Počet obyvatel	Škola	Pošta	Zdravotnické zařízení	Policie
Bohuňov	176	ne	ne	ne	ne
Horní Poříčí	255	ne	ne	ne	ne
Prostřední Poříčí	267	ne	ne	ne	ne
Křetín	502	ano	ano	ano	ne
Lazinov	153	ne	ne	ne	ne
Vranová	334	ne	ne	ne	ne
Letovice	6940	ano	ano	ano	ano
Míchov	145	ne	ne	ne	ne
Chrudichromy	204	ne	ne	ne	ne
Boskovice	10 917	ano	ano	ano	ano
Svitávka	1 730	ano	ano	ano	ne
Skalice nad Svitavou	622	ano	ano	ne	ne
Mladkov	296	ne	ne	ne	ne

Zdroj: autor, data ČSÚ

Spádovými centry pro menší obce jsou města Boskovice a Letovice, jelikož v těchto městech je soustředěna zdravotní péče, úřady, školy, obchody apod.

2.9.1 Veřejná drážní osobní doprava – současný rozsah dopravy

Veřejnou železniční osobní dopravu na trati 260 (Letovice – Skalice nad Svitavou) a na trati 262 (Skalice nad Svitavou – Boskovice) zajišťuje pouze jeden dopravce. Tímto dopravcem jsou České dráhy, a.s.

V úseku Letovice – Skalice nad Svitavou je linka označena jako R2. V úseku Skalice nad Svitavou – Boskovice je linka označena jako S21.

Při cestování železniční dopravou na trase Letovice – Boskovice a zpět je nutné přestupovat ve Stanici Skalice nad Svitavou. Přímé spojení na této trase není. Proto při určování rozsahu dopravy jsou brány spoje, které na sebe mají návaznost menší jak 20 minut. Brány v úvahu jsou jak osobní vlaky, tak rychlíky patřící do systému IDS JMK.

Tabulka 12: Počet spojů za den na trase Letovice – Boskovice a zpět (žel. doprava)

Počet spojů za den	Pracovní dny	Sobota	Neděle
Letovice - Boskovice	22	15	14
Boskovice - Letovice	22	16	15

Zdroj: autor, jizdni.rady.cz

Z tabulky 12 je patrné, že více spojů na trase Letovice – Boskovice i zpět je uskutečňováno v pracovních dnech stejně jako u autobusové dopravy, které se budeme věnovat dále.

Obrázek 15: Mapa linek IDS JMK na vybraných trasách



Zdroj: www.kordis.cz

2.9.2 Veřejná osobní linková autobusová doprava – současný rozsah dopravy

Osobní linková autobusová doprava v úseku Bohuňov – Boskovice je zahrnuta do systému IDS JMK. V úseku Bohuňov – Letovice provozují veřejnou linkovou dopravu dopravci DOPAZ s.r.o. a ČSAD Ústí nad Orlicí, a.s. Linka je označena číslem 274 (viz obrázek 16). Na této trase provozuje dopravu také dopravce Zlatovánek spol. s.r.o. a, který

ovšem do systému IDS JMK není začleněn a tudíž na lince platí tarif a smluvní přepravní podmínky vyhlášené dopravcem. Mezi Letovicemi a Boskovicemi provozují veřejnou linkovou dopravu 2 dopravci. A to již zmíněný DOPAZ s.r.o. a VYDOS BUS a.s. Linka vedoucí přes obec Míchov je označena číslem 254, linka vedoucí přes obec Svitávka je označena číslem 255. Linka z Velkých Opatovic do Boskovic vedoucí jak přes obec Míchov, tak přes obec Svitávka je označena číslem 253 (viz obrázek 16).

Z Letovic do Boskovic jezdí autobusy po třech trasách (viz obrázek 16). Linky 254 a 255 měří shodně 12 km. V úvahu budou brány jen spoje bez přestupu, jelikož spojení s přestupem je v porovnání se spojením bez přestupu zanedbatelné a jejich délka trvání a vedení tras se výrazně liší. Linka 253 bude v určování rozsahu dopravy brána zvlášť, z důvodu jiného místa nástupu cestujících a jiné délce úseku. Této lince budou podrobněji věnovány další kapitoly.

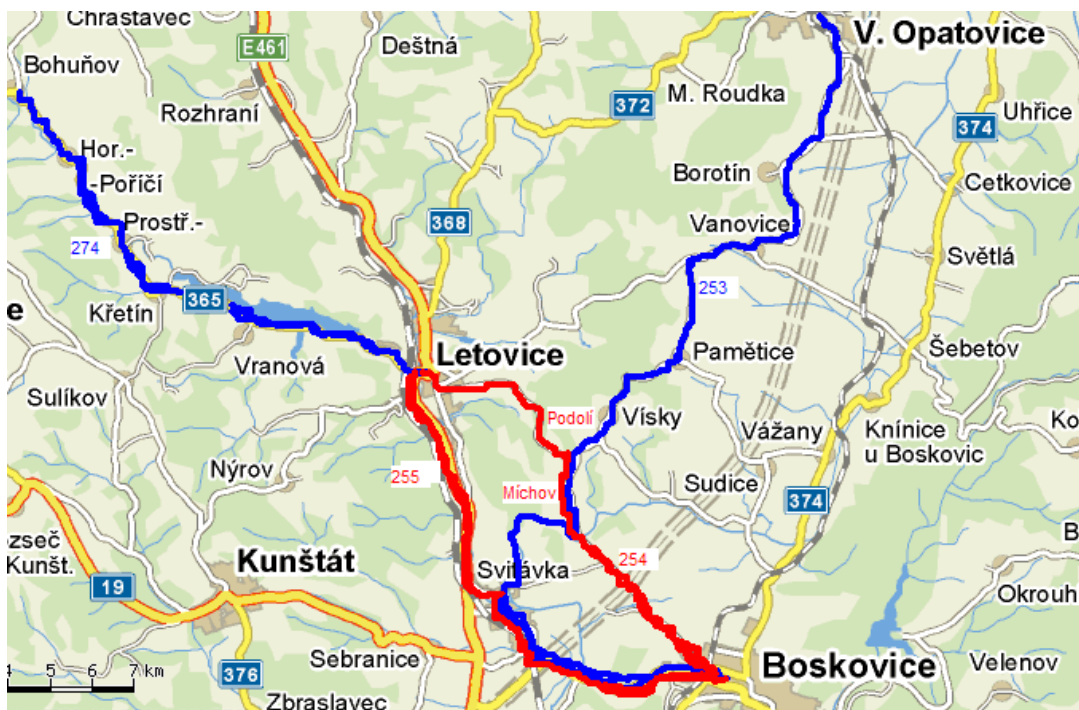
Tabulka 13: Počet spojů za den na vybraných trasách (autobusová doprava)

Počet spojů za den	Pracovní dny	Sobota	Neděle	Dopravce	Linka
Bohuňov - Letovice	15	4	5	DOPAZ s.r.o.	274
Letovice - Bohuňov	16	4	5	DOPAZ s.r.o.	274
Letovice - Svitávka - Boskovice	14	4	4	VYDOSBUS a.s.	255
Boskovice - Svitávka - Letovice	14	4	4	VYDOSBUS a.s.	255
Letovice - Míchov - Boskovice	15	3	3	VYDOSBUS a.s.	254
Boskovice - Míchov - Letovice	15	3	3	VYDOSBUS a.s.	254
Letovice (Podolí) - Boskovice	9	0	0	DOPAZ s.r.o.	253
Boskovice – Letovice (Podolí)	9	0	0	DOPAZ s.r.o.	253

Zdroj: autor, data jizdni.rady.cz

Z tabulky 13 je patrné, že na trase Bohuňov – Letovice, jede v pracovní den 15 spojů. Na zpáteční cestě jede ještě o jeden spoj více. Tato trasa je obsluhována linkou 274 a dopravu na ní zajišťuje firma DOPAZ s.r.o. Z Letovic do Boskovic i zpět přes obec Svitávka jede shodně 14 spojů. Tato trasa je obsluhována linkou 255 a dopravu na ní zajišťuje firma VYDOSBUS a.s. Z Letovic do Boskovic i zpět přes obec Míchov jede shodně 15 spojů. Tato trasa je obsluhována linkou 254 a dopravu na ní zajišťuje firma VYDOSBUS a.s. Počty spojů o víkendech jsou až 4násobně nižší než v pracovní dny. Na části linky 253, vedoucí z obce Letovice (Podolí) do Boskovic jede denně 9 spojů tam i zpět.

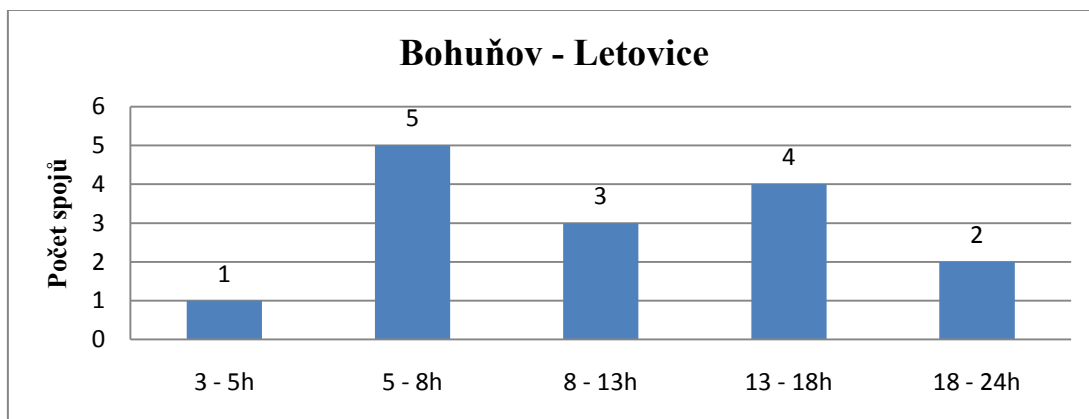
Obrázek 16: Vedení linek 253, 254 a 255



Zdroj: autor, mapy.cz

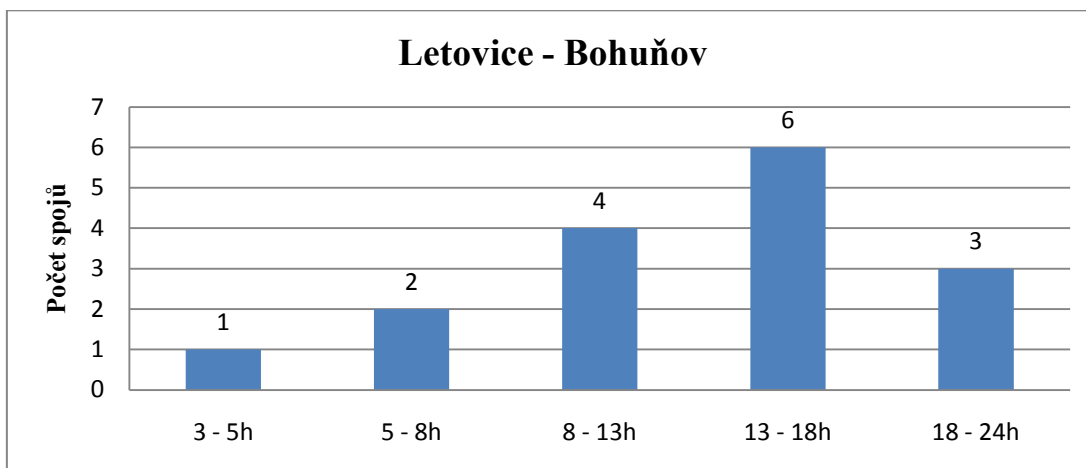
Na linkách 274 a 253 označené modrou barvou zajišťuje osobní linkovou autobusovou dopravu DOPAZ s.r.o. Na linkách 254 a 255 označené barvou červenou, zajišťuje dopravu VYDOSBUS a.s.

Obrázek 17: Počet spojů v jednotlivých časových obdobích dne (pracovní den) na lince 274



Zdroj: autor, data jizdni.rady.cz

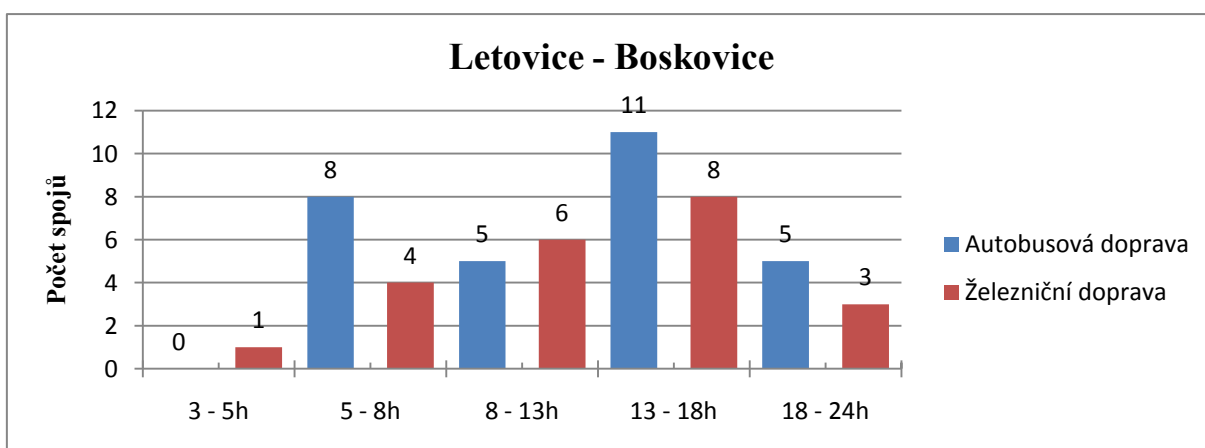
Obrázek 18: Počet spojů v jednotlivých časových obdobích dne (pracovní den) na lince 274



Zdroj: autor, data jizdni.rady.cz

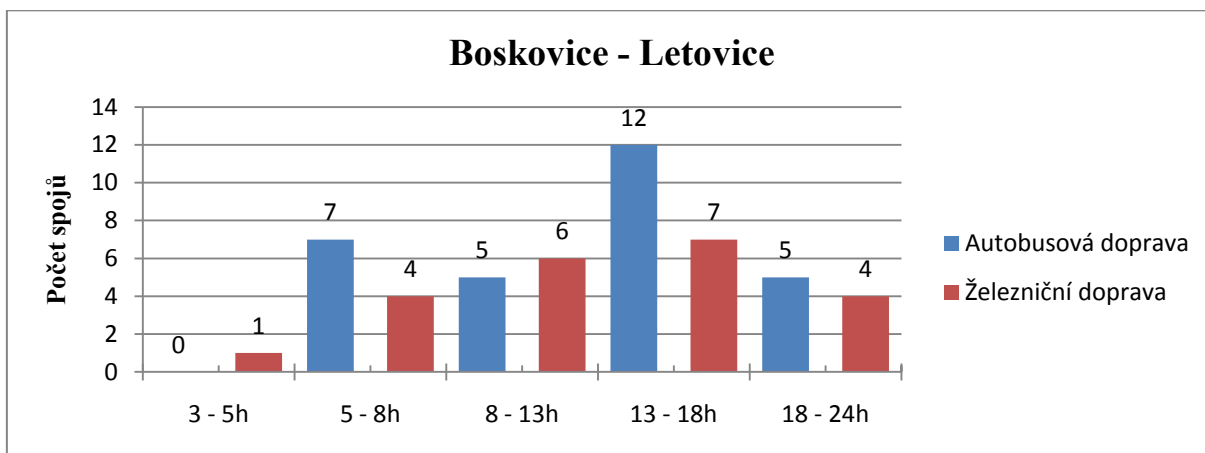
Z obrázků 17 a 18 jsou vidět dopravní špičky mezi pátou a osmou hodinou ranní a mezi jednou a šestou hodinou odpolední. Co se týče trasy Bohuňov – Letovice, je výrazná dopravní špička v ranních hodinách a na zpáteční cestě je výrazná dopravní špička v hodinách odpoledních. Většina obyvatel cestuje za prací ve směru do Letovic a dále do Boskovic a odpoledne se vrací zpět.

Obrázek 19: Počet spojů v jednotlivých časových obdobích dne (pracovní den) na linkách 254 a 255



Zdroj: autor, data jizdni.rady.cz

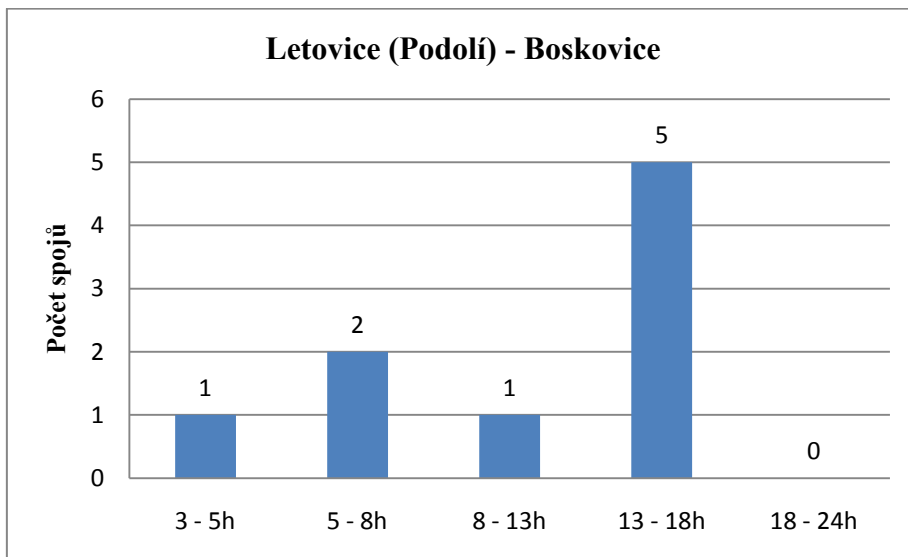
Obrázek 20: Počet spojů v jednotlivých časových obdobích dne (pracovní den) na linkách 254 a 255



Zdroj: autor, data jizdni.rady.cz

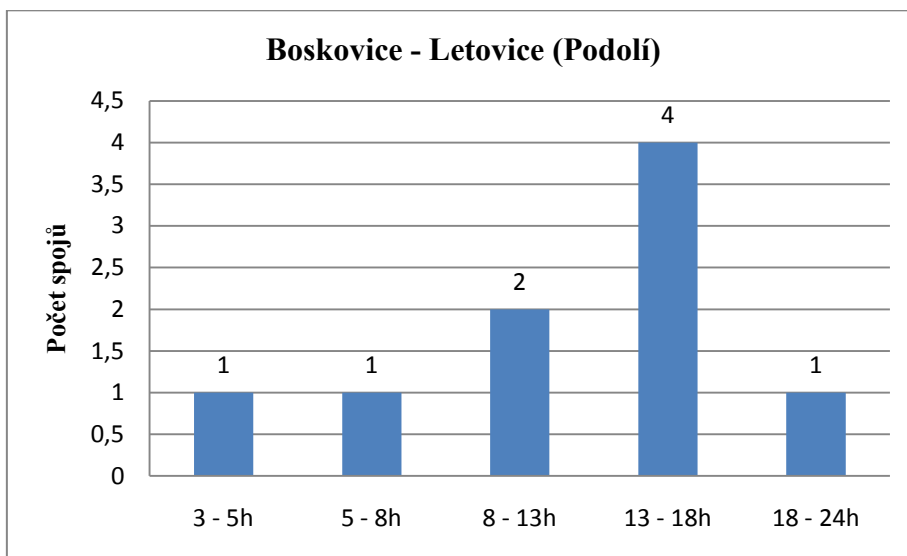
Z obrázků 19 a 20 jsou vidět dopolední i odpolední dopravní špičky, kde počet spojů autobusové dopravy převyšuje počet spojů železniční dopravy. V ostatních časových intervalech dne jsou počty spojů u obou doprav přibližně na stejné úrovni.

Obrázek 21: Počet spojů v jednotlivých časových obdobích dne (pracovní den) na lince 253



Zdroj: autor, podle jizdnirady.cz

Obrázek 22: Počet spojů v jednotlivých časových obdobích dne (pracovní den) na lince 253



Zdroj: autor, podle jizdnirady.cz

Na obrázcích 21 a 22 je také vidět dopravní špička mezi 13 a 18 hodinou.

2.9.3 Převážné proudy cestujících

Nejvýznamnějšími městy regionu jsou Blansko, Boskovice a Letovice. Do těchto měst směřuje za prací, do škol, na úřady apod. velká část obyvatel. Jak Boskovice, tak Letovice jsou spádovými oblastmi pro okolní obce. Převážné proudy cestujících jsou z tohoto důvodu větší v ranních hodinách, pokud se jedná o cesty do těchto měst. V odpoledních hodinách zase jezdí více cestujících směrem z měst do obcí.

V tabulkách 14 a 15 jsou uvedené průměrné počty cestujících v jednotlivých spojkách na lince číslo 274 (Bohuňov – Letovice).

Tabulka 14: Průměrné počty cestujících

Spoj	Trasa	Čas odjezdu	Průměrný počet cestujících
274/2	Bohuňov - Letovice	4:15	20
274/6		5:15	20
274/8		6:15	40
274/10		7:15	60
274/16		9:15	10
274/18		10:40	4
274/20		12:45	32
274/26		15:15	10
274/28		16:25	10
274/30		17:05	12
274/32		19:13	5
274/34		20:35	6
Celkový průměr			19,08

Zdroj: autor, interní materiál DOPAZ s.r.o.

Tabulka 15: Průměrné počty cestujících

Spoj	Trasa	Čas odjezdu	Průměrný počet cestujících
274/1	Letovice - Bohuňov	4:50	3
274/3		5:40	5
274/5		6:45	7
274/9		8:15	6
274/11		10:06	10
274/13		12:06	12
274/15		14:00	55
274/17		14:36	55
274/23		15:06	30
274/25		16:06	35
274/27		17:06	23
274/29		18:36	25
274/31		19:41	5
274/33		22:31	25
Celkový průměr			21,14

Zdroj: autor, interní materiál DOPAZ s.r.o.

Z tabulek 14 a 15 je patrné, že nejvíce obsazené spoje z Bohuňova do Letovic jsou v ranních hodinách a z Letovic do Bohuňova v odpoledních hodinách. Tato skutečnost je dána důvodem cestování z obcí do města Letovice za prací, do škol a zpět. Z tabulky 14 je na první pohled vidět nevytížený spoj číslo 18, který vyjíždí z Bohuňova v čase 10:40. Řešením by bylo spoj zrušit, nebo ho přesunout do jiného časového intervalu a posílit tak dopravní obslužnost např. v odpolední dopravní špičce.

2.9.4 Dopravní prostředky

Na autobusových linkách 274 a 253 je zajišťována dopravní obslužnost dopravcem DOPAZ s.r.o. pomocí autobusů značky SOR 9,5. Tyto autobusy mají kapacitu 43 míst k sezení.

Obrázek 23: Autobus SOR 9,5



Zdroj: DOPAZ s.r.o.

Na linkách 254 a 255 zajišťuje dopravní obslužnost společnost VYDOS BUS a.s. pomocí autobusů typu: Karosa C 735, C 736, C 934, C 936, C 955.

Obrázek 24: Karosa C 954



Zdroj: VYDOS BUS a.s

2.10 Návaznost spojů na trase Bohuňov – Boskovice a zpět

Jelikož na trase Bohuňov - Boskovice neexistuje přímé spojení, cestující musí přestupovat ve městě Letovice. Ke zkoumání návaznosti jednotlivých spojů použijeme stejná pravidla jako u železniční dopravy v kapitole 2.9.1. A to čekací lhůtu maximálně 20 minut. V následující tabulce jsou uvedené časové údaje o příjezdech (do Letovic) všech autobusových spojení z Bohuňova. A vybrané časové údaje o odjezdech autobusů a vlaků (do Boskovic), které na ně navazují.

Tabulka 16: Návaznost autobusů a vlaků v Letovicích (pracovní den)

Letovice příjezd (autobus) ze směru Bohuňov	4:46	5:45	6:30	6:45	6:45	7:37	9:46	11:02	13:07	15:10	15:46	16:47	17:36	19:35	21:06
Letovice odjezd (autobus) směr Boskovice	5:00	5:45	6:45	7:00	7:00		10:00	11:05	13:10	15:30	16:00	17:00			21:10
Letovice odjezd (vlak) směr Boskovice	4:59	5:59		6:59	6:59						15:59	16:59			

Zdroj: autor, data dle jizdni.rady.cz

Autobusová spojení, která přijíždí z Bohuňova do Letovic, a čas jejich příjezdu je označen žlutou barvou, nemají navazující spojení, které by umožnilo pokračovat dále do Boskovic.

Z tabulky 16 je patrné, že na 15 spojů z Bohuňova, navazuje 12 autobusových spojení a 6 vlakových spojení do Boskovic.

Tabulka 17: Návaznost autobusů a vlaků v Letovicích (pracovní den)

Letovice příjezd (autobus) ze směru Boskovic					9:58		11:58	13:28	14:56		15:57	16:57	17:28	18:27	19:28	22:28
Letovice příjezd (vlak) ze směru Boskovic			6:34	8:07					15:02		16:02	17:02	17:28	18:28	19:28	
Letovice odjezd (autobus) směr Bohuňov	4:54	5:44	6:49	8:19	10:10	10:50	12:10	14:40	15:10	15:50	16:10	17:10	17:40	18:40	19:45	22:35

Zdroj: autor, data dle jizdni.rady.cz

Autobusová spojení, která odjíždí z Letovic do Bohuňova, a čas jejich odjezdu je označen žlutou barvou, nenavazují na žádný spoj, který přijíždí z Boskovic.

Z tabulky 17 je patrné, že na trase Boskovic – Bohuňov je 10 navazujících spojení autobus – autobus a 8 navazujících spojení vlak – autobus.

Z tabulek 16 a 17 je vidět, že dopravní obslužnost na této trase je orientována na proudy cestujících z Bohuňova do Boskovic v ranních hodinách do zaměstnání, škol apod. A v odpoledních hodinách zpět ze zaměstnání a škol do Bohuňova.

2.11 Zhodnocení analýzy dopravní obslužnosti na Blanensku

Z analýzy vyplývá, že dopravní obslužnost Blanenska je na velice dobré úrovni. Dopravní obslužnost do měst Letovice a Boskovic je zajišťována velkým počtem spojů. A to spojů autobusových i vlakových.

Analýza ukazuje, že cestující, který se potřebuje dopravit z Letovic do Boskovic, má za pracovní den k dispozici celkem 51 spojů plus 9 spojů z části obce Letovice (Podolí). Z 51 spojů je 29 autobusových a 22 vlakových. Na zpáteční cestě se počet spojů shoduje.

Pokud se cestující potřebuje dopravit do Boskovic z obce Bohuňov, nebo z obcí ležících na trase Bohuňov – Letovice, musí uskutečnit jeden přestup právě v Letovicích. Avšak i s tímto přestupem má k tomuto účelu 12 spojů denně, u kterých je čekací doba v Letovicích méně než 20 minut. V šesti případech si může cestující volit mezi autobusovou a železniční dopravou. Na zpáteční cestě je k dispozici 10 navazujících spojení.

Z analýzy vyplývá, že část trasy linky 253 (Velké Opatovice – Boskovice) z obce Letovice (Podolí) zajišťuje dopravní obslužnost ve stejných obcích jako linky 254 a 255. Jelikož linka 253 nezajíždí do žádné další obce nebo významného místa, než linky 254 a 255, posiluje tak oblast, která je již 29 spoji obsluhována.

V úseku Letovice – Boskovice a zpět je více využívána autobusová doprava z důvodu pohodlí a komfortu. Autobusová doprava nabízí možnost cestování bez přestupu a za kratší čas.

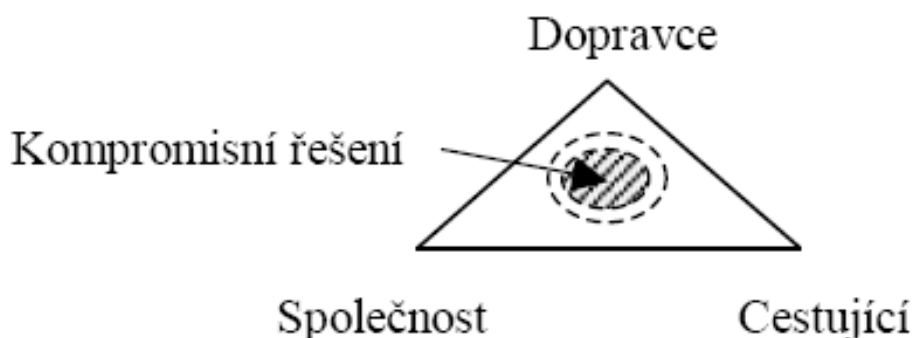
3 Nové možnosti řešení dopravní obslužnosti

Kvalitu dopravní obslužnosti ovlivňuje celá řada faktorů. Při vytváření nabídky osobní dopravy proti sobě stojí zájmy jednotlivých subjektů:

1. **Dopravce** – provozovatel dopravy má zájem co nejvíce maximalizovat svůj zisk. Proto například bez dotací odmítá provozovat ztrátové spoje v neatraktivních časových polohách na jednotlivých úsecích. Rovněž zejména silniční dopravci nemají vlastní snahu nasazovat ekologičtější, ale finančně náročnější dopravní prostředky. [15]
2. **Přepravce/ Cestující** – optimálním stavem by pro něj bylo vytvoření co nejširší a nejvýhodnější nabídky přepravních služeb bez ohledu na životní prostředí a společnost a na zájmy dopravce. [15]
3. **Společnost/ Životní prostředí** – pro externí (nepřímo ovlivněné) subjekty dopravního procesu by byla ještě vyhovující pěší a cyklistická doprava, což ovšem stojí v ostrém protikladu se zájmy zbývajících dvou subjektů. [15]

Mezi těmito zájmy se musí najít kompromis, který nebude optimální ani pro jednu stranu.

Obrázek 25: Vztah přímých a nepřímých subjektů u nabídky osobní dopravy



Zdroj: [15]

Po analýze současného stavu dopravní obslužnosti, navrhuji nové možnosti řešení na vybraných trasách:

- 1) Zrušení části linky 253
- 2) Změna časové polohy spojů
- 3) Snížení počtu spojů na lince 274

3.1 Zrušení části linky 253

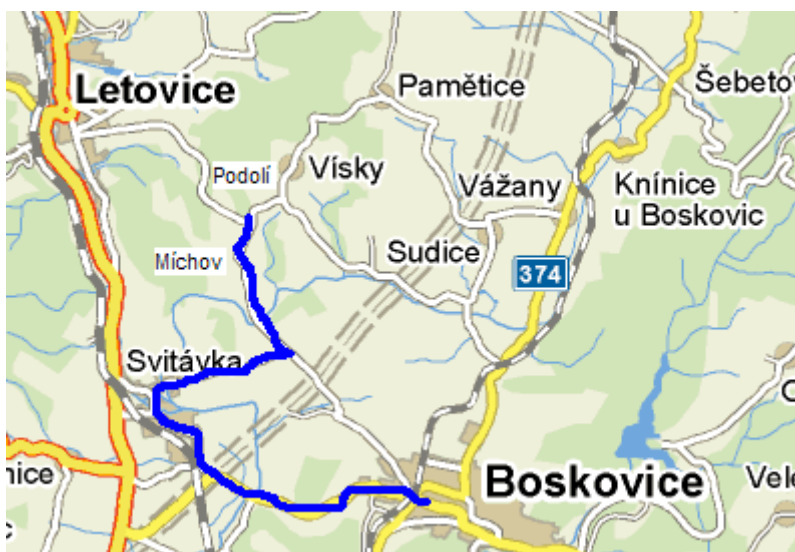
Zrušení nebo snížení počtu spojů na lince je možné provádět, pokud je dopravní obslužnost zajištěna nadměrným počtem spojů. Na Blanensku k tomuto případu dochází v úseku Letovice (Podolí) – Boskovice na lince 253.

Linka 253 vede z Velkých Opatovic do Boskovic a napojuje se na linku 254 (viz obrázek 16). Od tohoto místa obsluhuje obce, které už jsou dostatečně obsloužené linkami 254 a 255. Pro cestující z Velkých Opatovic to není jediný způsob jak se dopravit do Boskovic. Mohou využít autobusové i železniční dopravy na jiných linkách.

Návrh řešení

Navrhují zrušit část linky 253 v úseku Letovice (Podolí) – Boskovice, kde dopravu zajišťuje DOPAZ s.r.o. V tomto místě cestující přestoupí na linku 254, provozovanou společností VYDOS BUS a.s., směrem do Boskovic. Stejně opatření navrhuji při zpáteční cestě. V obou směrech se jedná o počet 9 spojů.

Obrázek 26: část linky 253 navrhnutá ke zrušení



Zdroj: autor, mapy.cz

3.1.1 Přehled financování jednotlivých linek firmy DOPAZ s.r.o. v letech 2008 – 2010

Firma DOPAZ s.r.o. zajišťuje dopravní obslužnost na Blanensku na již zmíněných linkách 253, 254, 255 a na dalších 8 linkách. Na lince 273 zajišťuje dopravu autobusem s vyšší kapacitou, tudíž dostává dotaci od Jihomoravského kraje 28,40 Kč/km. Na všech

ostatních linkách používá firma již zmíněné autobusy SOR 9,5 s kapacitou 43 míst k sezení, na které dostává dotaci 26,23 Kč/km. Tyto informace společně s tržbami na daných linkách jsou uvedeny v následujících tabulkách.

Tabulka 18: Výkaz PZ v IDS JMK v roce 2008

č. linky	km ujeté na sjednaném úseku	cena přepr. výkonu	náklady na sjedn. úseku	tržby bez DPH na sjedn. úseku	ŽJ JMK	ztráta/zisk na sjedn. úseku
250, 251, 252, 255, 256, 261, 274, 277, 290	352949,50	26,23	9257865,34			
273	57325,50	28,40	1628044,20			
253	104774,60	26,23	2748237,76			
Celkem	515049,60		13634147,30	3948446,83	179746,54	-9505954,00

Zdroj: autor, data [16]

Tabulka 19: Výkaz PZ v IDS JMK v roce 2009

č. linky	km ujeté na sjednaném úseku	cena přepr. výkonu	náklady na sjedn. úseku	tržby bez DPH na sjedn. úseku	ŽJ JMK	ztráta/zisk na sjedn. úseku
250, 251, 252, 255, 256, 261, 274, 277, 290	347614,20	26,23	9117920,46			
273	57924,50	28,40	1645055,80			
253	103629,20	26,23	2718193,92			
Celkem	509167,90		13481170,18	4092486,61	203226,03	-9185457,54

Zdroj: autor, data [16]

Tabulka 20: Výkaz PZ v IDS JMK v roce 2010

Č. linky	km ujeté na sjednaném úseku	cena přepr. výkonu	náklady na sjedn. úseku	tržby bez DPH na sjedn. úseku	ŽJ JMK	ztráta/zisk na sjedn. úseku
250, 251, 252, 253, 255, 256, 261, 274, 277, 290	384797,40	26,23	10093235,80			
273	58131,80	28,40	1650943,12			
253	104520,60	26,23	2741575,34			
Celkem	547449,80		14485754,26	4454227,54	0,00	-10031527,00

Zdroj: autor, data [16]

Jihomoravský kraj od roku 2005 do roku 2010 poskytoval dopravci DOPAZ s.r.o. dotaci již zmíněných 26,23 Kč/km u autobusů s menší kapacitou a 28,40 Kč/km u autobusů

s větší kapacitou v rámci IDS JMK. Změna některých vlivů, jako je např. zvýšení ceny nafty, tuto dotaci nijak neovlivní. Dopravce se s těmito vlivy musí vypořádat sám.

Firma DOPAZ s.r.o. měla v roce 2008 celkové provozní náklady ve veřejné linkové dopravě 27,87 Kč/km. V roce 2009 činila dotace 29,47 Kč/km. A v roce 2010 činila dotace 29,09 Kč/km.

3.1.2 Ekonomický dopad navrženého řešení

Při navrhovaném řešení na další roky budeme počítat s počty ujetých kilometrů, dotacemi na jeden kilometr a průměrnými tržbami z roku 2010.

Na lince 253 Jihomoravský kraj poskytuje dotaci vy výši 26,23 Kč/km. Tržby na této lince byly 850 413,20 Kč. Náklady na této lince byly 2 741 575,34 Kč. Ztráta z této linky v roce 2010 činila 1 891 162,14 Kč.

Celkový úsek Velké Opatovice – Boskovice měří 27 km. Část rušeného úseku (Letovice, Podolí – Boskovice) má délku 12 km. Což je asi 41 % z celkových ujetých kilometrů na lince 253. Ve výpočtu úspory počítám se zrušením 41 procent ze 104 520,60 km ujetých na lince 253 v roce 2010. To znamená s počtem 42 854 km.

Řešení

Linka 253: Velké Opatovice,,aut.st – Boskovice,,aut.st.

Zrušení části linky 253: Letovice, Podolí – Boskovice,,aut.st., délka 12 km,

Jede v pracovní dny.

Celkový počet km ujetých na části linky za rok: 42 854 km.

Průměrné tržby na lince: 8,09 Kč/km

Dotace na 1 km: $26,23 - 8,09 = 18,14$ Kč

Úspora za rok: $18,14 * 42\,854 = 777\,371,56$ Kč.

Pokud by došlo k navrhované změně, Jihomoravský kraj by ušetřil 777 371,56 Kč. Tuto částku by mohl investovat do dopravní obslužnosti, nebo použít např. k opravám dopravních komunikací, které jsou ve špatném stavu.

3.2 Změna časové polohy spojů

Aby se mohla uskutečnit navrhovaná změna. Tedy zrušení části linky 253 popsané v předcházející kapitole. Musela by se zajistit návaznost autobusové dopravy v obci Letovice (Podolí).

3.2.1 Současný stav návazností linky 254 na linku 253

U návazností je brán v úvahu stejný princip jako v celé práci. Tedy za navazující spoje se berou spoje, které na sebe navazují s časovou prodlevou maximálně 20 minut. Současný stav návazností na trase Velké Opatovice - Podolí - Boskovice je popsán v následující tabulce.

Tabulka 21: Návaznost linky 254 na linku 253

Příjezd do Podolí (253)	4:46	6:06	7:06	11:36	13:06	14:36	15:06	15:36	16:36
Odjezd z Podolí (254)	5:08	6:08	7:11		13:18	15:08	15:08	16:08	17:08

Zdroj: autor, data jizdnirady.cz

V tabulce jsou barevně označeny časy příjezdů autobusových spojení linky 253 do Podolí a časy odjezdů autobusových spojení linky 254 z Podolí, které na sebe nenavazují.

Jak je vidět z tabulky číslo 21, současný stav by umožňoval návaznost 5 spojů z 9.

3.2.2 Návrh řešení

U spoje, který přijede v 11:36, nebude zajištěna návaznost. U ostatních třech spojů navrhuji posunout časy odjezdů autobusů z Letovic. Tím zajistit návaznost spojů v Podolí a to v těchto případech. (viz níže)

1. Spoj 729254 20: Letovice,,aut.st – Letovice,Podolí (dále Boskovice), přepravu zajišťuje VYDOS BUS a.s.

Odjezd 15:00 Letovice,,aut.st.

Příjezd 15:08 Letovice,Podolí

Navrhuji spoji 729254 20: Letovice,,aut.st – Letovice,Podolí (dále Boskovice) posunout čas odjezdu

Odjezd 14:42 Letovice,,aut.st.

Příjezd 14:50 Letovice,Podolí

2. Spoj 729254 22: Letovice,,aut.st – Letovice,Podolí (dále Boskovice), přepravu zajišťuje VYDOS BUS a.s.

Odjezd 16:00 Letovice,,aut.st.

Příjezd 16:08 Letovice,Podolí

Navrhují spoji 729254 22: Letovice,,aut.st – Letovice,Podolí (dále Boskovice) posunout čas odjezdu

Odjezd 15:42 Letovice,,aut.st.

Příjezd 15:50 Letovice,Podolí

3. Spoj 729254 30: Letovice,,aut.st – Letovice,Podolí (dále Boskovice), přepravu zajišťuje VYDOS BUS a.s.

Odjezd 17:00 Letovice,,aut.st.

Příjezd 17:08 Letovice,Podolí

Navrhují spoji 729254 30: Letovice,,aut.st – Letovice,Podolí (dále Boskovice) posunout čas odjezdu

Odjezd 16:42 Letovice,,aut.st.

Příjezd 16:50 Letovice,Podolí

Posunutím odjezdových časů z Letovic, bude v Podolí zajištěna, až na jeden spoj, návaznost do Boskovic.

3.2.3 Současný stav návazností linky 253 na linku 254

U návazností je brán v úvahu stejný princip jako v celé práci. Tedy za navazující spoje se berou spoje, které na sebe navazují s časovou prodlevou maximálně 20 minut. Současný stav návazností na trase Boskovice – Podolí – Velké Opatovice je popsán v následující tabulce.

Tabulka 22: Návaznost linky 253 na linku 254

Příjezd do Podolí (254)	5:41	7:11	10:51		13:21	14:49	15:49	16:49	18:21
Odjezd z Podolí (253)	5:07	7:07	10:27	13:07	13:57	14:57	15:57	16:57	18:27

Zdroj: autor, data jizdnirady.cz

V tabulce jsou barevně označeny časy příjezdů autobusových spojení linky 253 do Podolí a časy odjezdů autobusových spojení linky 254 z Podolí, které na sebe nenavazují.

Tabulka 22 ukazuje, že současný stav by umožňoval návaznost 4 spojů z 9.

3.2.4 Návrh řešení

U spoje, který odjíždí v 13:07, návaznost nebude zajištěna. U čtyř spojů navrhuji posunout časy odjezdů autobusů z Boskovic a tím zajistit návaznost spojů v Podolí a to v těchto případech. (viz níže)

1. Spoj 729254 1: Boskovice,,aut.st – Letovice,Podolí (dále Letovice), přepravu zajišťuje VYDOS BUS a.s.

Odjezd 5:28 Boskovice,,aut.st.

Příjezd 5:41 Letovice,Podolí

Navrhuji spoji 729254 1: Boskovice,,aut.st – Letovice,Podolí (dále Letovice) posunout čas odjezdu

Odjezd 4:52 Boskovice,,aut.st.

Příjezd 5:05 Letovice,Podolí

2. Spoj 729254 3: Boskovice,,aut.st – Letovice,Podolí (dále Letovice), přepravu zajišťuje VYDOS BUS a.s.

Odjezd 6:58 Boskovice,,aut.st.

Příjezd 7:11 Letovice,Podolí

Navrhuji spoji 729254 3: Boskovice,,aut.st – Letovice,Podolí (dále Letovice) posunout čas odjezdu

Odjezd 6:50 Boskovice,,aut.st.

Příjezd 7:03 Letovice,Podolí

3. Spoj 729254 9: Boskovice,,aut.st – Letovice,Podolí (dále Letovice), přepravu zajišťuje VYDOS BUS a.s.

Odjezd 10:38 Boskovice,,aut.st.

Příjezd 10:51 Letovice, Podolí

Navrhují spoji 729254 9: Boskovice, aut.st – Letovice, Podolí (dále Letovice) posunout čas odjezdu

Odjezd 10:13 Boskovice, aut.st.

Příjezd 10:26 Letovice, Podolí

4. Spoj 729254 11: Boskovice, aut.st – Letovice, Podolí (dále Letovice), přepravu zajišťuje VYDOS BUS a.s.

Odjezd 13:08 Boskovice, aut.st.

Příjezd 13:21 Letovice, Podolí

Navrhují spoji 729254 11: Boskovice, aut.st – Letovice, Podolí (dále Letovice) posunout čas odjezdu

Odjezd 13:28 Boskovice, aut.st.

Příjezd 13:41 Letovice, Podolí

Posunutím odjezdových časů z Boskovic, bude v Podolí zajištěna, až na jeden spoj, návaznost do Velkých Opatovic.

3.3 Snížení počtu spojů na Lince 274

Jelikož na trase Letovice – Bohuňov jsou všechny 4 ranní spoje nedostatečně obsazené, navrhuji spoje 1 a 5 zrušit a u spojů 3 a 9 posunout časy odjezdů, aby nevznikla příliš velká časová propast. (viz tabulka 14)

1. Příklad: Spoj 729274 1: Letovice, aut.st. – Bohuňov, přepravu zajišťuje DOPAZ s.r.o.

Odjezd 5:40 Letovice, aut.st.

Příjezd 5:14 Bohuňov

Navrhují spoj 729274 1 zrušit z důvodu nedostatečné obsazenosti.

2. Příklad: Spoj 729274 5: Letovice, aut.st. – Bohuňov, přepravu zajišťuje DOPAZ s.r.o.

Odjezd 6:45 Letovice, aut.st.

Příjezd 7:09 Bohuňov

Navrhují spoj 729274 5 zrušit z důvodu nedostatečné obsazenosti.

3. Příklad: Spoj 729274 3: Letovice,,aut.st. – Bohuňov, přepravu zajišťuje DOPAZ s.r.o.

Odjezd 5:40 Letovice,,aut.st.

Příjezd 6:13 Bohuňov

Navrhují spoji 729274 3: Letovice,,aut.st – Bohuňov posunout čas odjezdu

Odjezd 5:15 Letovice,,aut.st.

Příjezd 5:44 Bohuňov

4. Příklad: Spoj 729274 9: Letovice,,aut.st. – Bohuňov, přepravu zajišťuje DOPAZ s.r.o.

Odjezd 8:15 Letovice,,aut.st.

Příjezd 8:48 Bohuňov

Navrhují spoji 729274 9: Letovice,,aut.st – Bohuňov posunout čas odjezdu

Odjezd 7:30 Letovice,,aut.st.

Příjezd 7:59 Bohuňov

3.3.1 Ekonomický dopad navrženého řešení

Navrhované řešení je zrušení spojů 1 a 5 v úseku Letovice,,aut.st. – Bohuňov v pracovních dnech na úseku v délce 16 km. Při výpočtu předpokládám 251 pracovních dní. (365 dní v roce – 104 dny soboty a neděle – 10 státních svátků)

Tabulka 23: Náklady na lince 274

Č. linky	km ujeté na sjednaném úseku	cena přepr. výkonu	náklady na sjedn. úseku	tržby bez DPH na sjedn. úseku	ŽJ JMK	ztráta/zisk na sjedn. úseku
274	121486,80		3186598,76			
Celkem na všech linkách	547449,80		14485754,26	4454227,54	0,00	-10031527,00

Zdroj: autor, data [16]

Řešení

Průměrné tržby na lince: 8,09 Kč/km

Dotace na 1 km: $26,23 - 8,09 = 18,14$ Kč

Úspora za den: $(18,14 * 16) * 2 = 580,48$ Kč

Úspora za rok: $580,48 * 251 = 145\,700,48$ Kč

Při uskutečnění navrhované změny by Jihomoravský kraj ušetřil 145 700,48 Kč.

3.4 Celkové úspory z navrhovaných řešení

V případě navrhovaného řešení zrušení části linky 253 (Podolí – Boskovice a zpět) by byla úspora pro Jihomoravský kraj 777 371,56 Kč.

V případě navrhovaného řešení zrušení spojů 1 a 3 na lince 274 (Letovice – Bohuňov) by byla úspora pro Jihomoravský kraj 145 700,48 Kč.

Celková úspora pro Jihomoravský kraj by tedy byla **932 072,04 Kč**.

4 Přínosy navržených opatření z pohledu uživatelů a dopravců

4.1 Přínosy z pohledu dopravců

Nové možnosti řešení dopravní obslužnosti uvedené v této práci, se týkají dvou dopravců. Jedním z dopravců je DOPAZ s.r.o. a druhým VYDOSBUS a.s. Navržené změny v řešení dopravní obslužnosti mají ekonomický dopad jen na firmu DOPAZ s.r.o. V rámci změn přijde firma o část provozovaných dopravních výkonů a tím o část tržeb z těchto výkonů a část dotací z Jihomoravského kraje. Společnost VYDOSBUS a.s. v rámci změn jen upraví časy odjezdů některých autobusových spojů, ale počty dopravních výkonů se nemění.

Na první pohled by opatření na firmu DOPAZ s.r.o. mělo negativní vliv. Přijde o část svých přepravních výkonů a finančních prostředků plynoucích z přepravy. Ale tržby z přepravních výkonů firmy plus dotace od Jihomoravského kraje jsou nižší než náklady firmy, a tudíž je tato činnost pro ni ztrátová. Přesto firma DOPAZ s.r.o. tuto veřejnou linkovou dopravu provozuje. Ztrátovost je třeba řešit úsporami ve firmě DOPAZ s.r.o. Stručný výkaz nákladů a tržeb firmy bude popsán v následující tabulce.

Tabulka 24: Náklady a výnosy firmy DOPAZ s.r.o z veřejné linkové dopravy

Položka	Veřejná linková doprava	
	tis. Kč	Kč/km
Provozní náklady celkem	17876,68	29,09
Tržby celkem	4972,74	8,09
Úhrada prok. ztráty	11583,25	18,85
do tržeb celkem		
Úhrada ztráty za žákovské jízdné	0,00	0,00

Zdroj: autor, data [16]

Z tabulky 24 je patrné, že provozní náklady na kilometr jsou vyšší než tržby na kilometr plus úhrada prokazatelné ztráty. A to konkrétně o 2,15 Kč/km.

Pokud by se uskutečnily navrhovaná řešení dopravní obslužnosti řešené v kapitole 3, celkové úspory by byly:

- Zrušení části linky 253
 - Úspora za rok: $29,09 \text{ Kč} * 42\,854 \text{ km} = 1\,246\,622,86 \text{ Kč}$
 - Z toho by Jihomoravský kraj ušetřil již zmíněných **777 371,56 Kč**

- Dopravce DOPAZ s.r.o. by ušetřil: $2,15 \text{ Kč} * 42\,854 \text{ km} = \mathbf{92\,136,1 \text{ Kč}}$
- Zrušení spojů 1 a 5 na lince 274
 - Úspora za rok: $29,09 \text{ Kč} * 8\,032 \text{ km} = \mathbf{233\,650,88 \text{ Kč}}$
 - Z toho by Jihomoravský kraj ušetřil: $26,23 \text{ Kč} * 8\,032 \text{ km} = \mathbf{210\,679,36 \text{ Kč}}$
 - Dopravce DOPAZ s.r.o. by ušetřil: $2,15 \text{ Kč} * 8\,032 \text{ km} = \mathbf{17\,268,80 \text{ Kč}}$

Při uskutečnění navrhovaných řešení by DOPAZ s.r.o. ušetřil **92 136,10 Kč + 17 268,80 Kč = 109 404,90 Kč.**

Firma DOPAZ s.r.o. kompenzuje ztrátovost z veřejné linkové dopravy jinými ziskovými aktivitami, kterými jsou: zájezdová autobusová doprava, vnitrostátní a mezinárodní nákladní doprava a kamionová doprava, prodej a distribuce pevných paliv v regionu.

4.2 Přínosy z pohledu uživatelů

V dnešní uspěchané době je doba strávená na cestě kamkoli (např. do zaměstnání, školy, na úřad, k lékaři, na nákup i za kulturou a odpočinkem) vnímána jako ztráta času. Každý cestující používající veřejnou linkovou dopravu proto požaduje stále vyšší komfort. Tento je žádán z hlediska užívaného dopravního prostředku – moderní, čistý, vytopený s velice příjemným řidičem. Dalším požadavkem je prostor, na kterém uživatel musí čekat – zastávka. Obce se stále více snaží zvyšovat úroveň zastávek, ale ne všude je zastávka zastřešená, čistá a bezpečná. Bohužel mnohdy právě zastávky autobusů a vlaků slouží jako místa schůzek různých občanů, kteří ji využívají k popíjení nebo jako veřejné záchodky. Ne vždy jsou zastávky osvětleny a je velice nepříjemné na takového zastávce čekat na spoj.

Hlavním požadavkem je ovšem četnost spojů kdekoli a přímot spojů kamkoli. Podle mého názoru zde bude největší „kámen úrazu“, co se týče přínosu navržených opatření z pohledu uživatelů. Z pohledu uživatelů bude mít zrušení části linky 253, z toho vyplývající zrušení přímého spoje a nutnost přestupu jistě negativní přínos. Stejně tak v případě snížení spojů na lince 274. Sníží se na této lince komfort cestování a prodlouží se celková doba cesty. Ale řešený úsek má dopravní obslužnost na vysoké úrovni a vzhledem k tomu, že veřejná

linková doprava je vzhledem k cenám jízdného velice ztrátová, musí se mezi uživateli a zajišťovateli dopravní obslužnosti najít kompromisy.

Na straně veřejné linkové dopravy požadují uživatelé co nejnižší jízdné, ale na straně druhé stále častěji využívají osobní automobil, který má ještě vyšší náklady na přepravu.

4.2.1 Porovnání nákladů na km veřejné dopravy a použití osobního automobilu:

Pro příklad uvádím své vozidlo: osobní automobil Volkswagen Golf 1.9 TDI

- Palivo: nafta
- Průměrná spotřeba dle technického průkazu: 5,5 litru/100 km
- Výpočet nákladů na 1 kilometr

Tabulka 25: Výpočet nákladů na 1 km

(1) Pořizovací cena auta	130 000	kč
(2) Odhad nákladů na větší opravy během provozování	30000	kč
(3) Plánovaný počet let provozování	8	let
(4) Hrubý odhad prodejní ceny auta	10000	kč
HRUBÉ POŘIZOVACÍ NÁKLADY	18750	kč/rok
(5) Průměrný počet ročně ujetých kilometrů	15000	km/rok
(6) Spotřeba paliva v litrech na 100 kilometrů	5,5	l/100km
(7) Cena litru paliva v korunách na litr	27,2	kč/l
ROČNÍ NÁKLADY NA PALIVO	22440	kč/rok
(8) Dálniční známka, STK, emise (průměrné roční náklady)	1250	kč/rok
(9) Odhad průměrných ročních nákladů na povinné ručení	3000	kč/rok
(10) Havarijní pojištění	0	kč/rok
(11) Průměrné roční náklady na výměnu oleje, kapaliny chlazení, ostřikování,...	800	kč/rok
(12) Průměrné roční náklady na parkování, mytí, pneuservis, atp.	2500	kč/rok
(13) Průměrné roční náklady na servis	5000	kč/rok
DALŠÍ ROČNÍ NÁKLADY	12550	kč/rok
CELKOVÉ ROČNÍ NÁKLADY	53740	KČ/ROK
odhad nákladů na kilometr	3,58	kč/km

Zdroj: autor, data měšec.cz

Příklad cesty Bohuňov - Letovice:

- Vzdálenost: 12 km
- Cena jízdenky veřejné osobní linkové dopravy v systému IDS JMK: 18,- Kč
- Náklady na 1 km pro uživatele: 0,67 Kč

Výsledek

- Cena za 1 km osobním automobilem: 3,58 Kč
- Cena za 1 km veřejnou dopravou: 0,67 Kč
- Cena cesty osobním automobilem: $12 * 3,58 = 42,96$ Kč
- Cena cesty veřejnou dopravou: 18 Kč
- Rozdíl **24,96 Kč**

Z příkladu vyplývá, že pokud se na úseku Bohuňov – Letovice rozhodnu použít veřejnou autobusovou dopravu místo mého osobního automobilu, moje náklady budou zhruba poloviční.

4.2.2 Výpočet nákladů na 1 kilometr dle platné legislativy

Pro přehled použijeme vozidlo se stejnou průměrnou spotřebou PHM

- Palivo: nafta
- Průměrná spotřeba dle technického průkazu: 5,5 litru/100 km

Průměrné ceny stanovené ministerstvem financí pro rok 2010 činí:

- Motorová nafta: 27,20 Kč
- Amortizace 3,90 Kč na 1 km jízdy

Příklad cesty Bohuňov - Letovice:

- Vzdálenost: 12 km
- Cena jízdenky veřejné osobní linkové dopravy v systému IDS JMK: 18,- Kč
- Náklady na 1 km pro uživatele: 0,67 Kč

Výpočet

Při spotřebě 5,5 litrů nafty na 100 km činí spotřeba na úseku 12 km 0,67 litrů. Při stanovené průměrné ceně 27,20 Kč za 1 litr jsou náklady na pohonné hmoty na tomto úseku 17,95 Kč. Dalším doprovodným nákladem je amortizace ve výši 3,90 Kč na 1 kilometr, což na úseku 12 km znamená 46,80 Kč.

Celkové náklady: $17,95 \text{ Kč} + 46,80 = 64,75 \text{ Kč}$

Výsledek

- Cena za 1 km osobním automobilem: 5,39 Kč
- Cena za 1 km veřejnou dopravou: 0,67 Kč
- Cena cesty osobním automobilem: $12 * 5,39 = 64,75 \text{ Kč}$
- Cena cesty veřejnou dopravou: 18 Kč
- Rozdíl **46,75 Kč**

I přesto, že náklady na přepravu osobním automobilem jsou vyšší, velký počet lidí dá přednost vyšším nákladům na přepravu za kratší čas strávený na cestě a hlavně v pohodlí svého vozu bez nutnosti docházky na zastávku a čekání na dopravní prostředek veřejné dopravy.

Závěr

V diplomové práci jsou vysvětleny základní pojmy týkající se dopravní obslužnosti. Dále práce obsahuje vymezení legislativy, která dopravní obslužnost upravuje. Práce obsahuje stručný popis Blanenského regionu, charakteristiku obyvatelstva, popis dopravních oborů využívaných v regionu, analýzu současného stavu dopravní obslužnosti regionu, návrhy nových možností řešení dopravní obslužnosti a přínosy navržených řešení pro dopravce a uživatele.

V analýze současného stavu dopravní obslužnosti jsou popsáni jednotliví dopravci, kteří zajišťují dopravní obslužnost regionu v rámci systému IDS JMK a stručný popis systému samotného. Popis IDS JMK zahrnuje toky tržeb, kompenzací a dělení výnosů. Analýza je zaměřena na úsek Bohuňov – Letovice - Boskovice, na zjištění současné úrovně dopravní obslužnosti na této trase a na nové možnosti řešení. Z analýzy vyplývá, že na trase Bohuňov – Letovice (linka 274) jsou některé autobusové spoje nedostatečně obsazené a na trase Letovice – Boskovice (linky 253, 254 a 255) je počet spojů předimenzovaný.

Na základě analýzy současného stavu dopravní obslužnosti bylo navrženo snížení počtu spojů na lince 274 z důvodu nedostatečného obsazení a zrušení části linky 253 z důvodu nadměrného počtu spojů mezi obcemi Letovice a Boskovice. Dále byl navržen posun časových poloh jednotlivých spojů zajišťující jejich návaznost. I přes tato omezení nedojde ke zhoršení dopravní obslužnosti.

Výsledkem navržených opatření by bylo ušetření finančních prostředků Jihomoravského kraje ve výši 932 072,04 Kč a ušetření finančních prostředků firmy DOPAZ s.r.o. ve výši 109 404,90 Kč. Navržená opatření by s největší pravděpodobností vyvolaly negativní ohlas uživatelů z důvodu snižování počtu spojů a rušení části linky. Možným následkem by mohlo být snížení počtu obyvatel cestujících veřejnou dopravou a jejich přechod k IAD. Ale stav dopravní obslužnosti by zůstal na stávající úrovni a přínosy pro dopravce by byly v již zmíněných úsporách finančních prostředků.

Použitá literatura

- [1] CHLAŇ, Alexander. *Tarify a ceny v dopravě : pro kombinovanou a prezenční formu studia*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2008. 170 s.
- [2] MELICHAR, Vlastimil; JEŽEK, Jindřich. *Ekonomika dopravního podniku*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2004. 192 s. ISBN 80-7194-711-3.
- [3] Česko. Zákon č. 111 ze dne 26.dubna 1994 Sb o silniční dopravě. In *Sbírka zákonů České republiky*. 1994, částka 37.
- [4] Česko. Zákon č. 266 ze dne 30.prosince 1994 o drahách. In *Sbírka zákonů České republiky*. 1994, částka 79.
- [5] Česko. Zákon č. 194 ze dne 20.května 2010 o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2010, částka 65.
- [6] Vyhláška č. 296/2010 Sb., ze dne 20. října 2010, o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace
- [7] Český statistický úřad [online]. c2011, 19.11.2009 [cit. 2011-04-19]. Charakteristika okresu Blansko. Dostupné z WWW: <http://www.czso.cz/xb/redakce.nsf/i/charakteristika_okresu_blansko>.
- [8] Ústav územního rozvoje [online]. c2001 - 2010, 27. 2. 2002 [cit. 2011-03-16]. Okres Blansko. Dostupné z WWW: <<http://www.uur.cz/default.asp?ID=106>>.
- [9] VONKA, Jaroslav, et al. *Osobní doprava*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2001. 170 s. ISBN 80-7194-320-7.
- [10] *Statistika dopravy České republiky* [online]. c2010 [cit. 2011-03-18]. Dopravní statistika. Dostupné z WWW: <<https://www.sydos.cz/>>.

- [11] *Ministerstvo dopravy* [online]. 2005 [cit. 2011-04-18]. 34 s. Strategie podpory dopravní obsluhy území. Dostupné z WWW:
<<http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/D8B09538-1995-4BEF-AD91-554720F9E46E/0/Strategiepodporydopravniobsluhyuzemi.doc>>.
- [12] *Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje* [online]. 2002, 9. května 2011 [cit. 2011-05-09]. KORDIS JMK, spol. s.r.o. Dostupné z WWW:
<<http://www.idsjmk.cz/>>.
- [13] Interní materiál KORDIS JMK, spol. s.r.o., Ing. Pavel Dostál, prosinec 2010
- [14] *Jizdni.rady.cz* [online]. 1997 [cit. 2011-05-10]. IDOS. Dostupné z WWW:
<<http://jizdnirady.idnes.cz/vlakyautobusy/spojeni/>>.
- [15] VONKA, Jaroslav, et al. *Osobní doprava*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2004. 162 s. ISBN 80-7194-630-3.
- [16] Interní materiál DOPAZ s.r.o.
- [17] *VYDOS BUS* [online]. © 2009 [cit. 2011-05-15]. Profil společnosti. Dostupné z WWW: <<http://www.vydosbus.cz/cz/profil-spolenosti>>.
- [18] *DOPAZ* [online]. c2009, poslední změna 20.1.2010 [cit. 2011-05-15]. O firmě. Dostupné z WWW: <<http://www.dopaz.cz/ofirme.htm>>.
- [19] *ICOM transport a.s.* [online]. © pHmedia 2009 [cit. 2011-05-15]. Historie. Dostupné z WWW:
<http://www.icomtransport.cz/index.php?option=com_content&task=view&id=101&Itemid=105>.
- [20] *ČAD Blansko* [online]. 2003, 6.5.2011 [cit. 2011-05-15]. Historie společnosti. Dostupné z WWW: <http://www.cadblansko.cz/cze/c_historie_spolecnosti.phtml>.

- [21] *ČSAD Tišnov* [online]. c2010 [cit. 2011-05-15]. Příměstská autobusová doprava. Dostupné z WWW: <<http://www.csad-tisnov.cz/dopravni-sluzby/primestska-autobusova-doprava/zakladni-udaje/>>.
- [22] *Měšec.cz* [online]. c1998 – 2011 [cit. 2011-05-15]. Kolik nás skutečně stojí provoz auta?. Dostupné z WWW: <<http://www.mesec.cz/clanky/kolik-nas-skutecne-stoji-provoz-auta/>>. ISSN 1213-4414.
- [23] *Topograf* [online]. c2006 [cit. 2011-05-18]. Jihomoravský kraj. Dostupné z WWW: <<http://spravnimapa.topograf.cz/jihomoravsky-kraj>>.
- [24] *ČD* [online]. c2009 [cit. 2011-05-19]. Mapy železniční sítě. Dostupné z WWW: <<http://www.cd.cz/vnitrostatni-cestovani/mapa-site/mapa-trati/-5958/>>.

Seznam tabulek

Tabulka 1: Počty obyvatel měst a městysů v regionu Blanensko.....	27
Tabulka 2: Věkové složení obyvatel v obcích k 31.12.2009.....	28
Tabulka 3: Obyvatelstvo 15leté a starší podle vzdělání	29
Tabulka 4: Podíl obyvatel nad 15 let věku podle vzdělání.....	30
Tabulka 5: Firmy působící na Blanensku	31
Tabulka 6: Míra nezaměstnanosti na Blanensku v jednotlivých letech.....	31
Tabulka 7: Převodní tabulka k univerzální jízdence	41
Tabulka 8: Rozdělení území IDS JMK (Blanensko) podle ekonomických jednotek.....	44
Tabulka 9: Výše prokazatelné ztráty vyplacené dopravci v letech 2007 a 2008.....	49
Tabulka 10: Výše prokazatelné ztráty vyplacené dopravci v letech 2007 a 2008.....	49
Tabulka 11: Charakteristiky obcí ležících na vybraných trasách	52
Tabulka 12: Počet spojů za den na trase Letovice – Boskovice a zpět (žel. doprava)	53
Tabulka 13: Počet spojů za den na vybraných trasách (autobusová doprava)	54
Tabulka 14: Průměrné počty cestujících	59
Tabulka 15: Průměrné počty cestujících	59
Tabulka 16: Návaznost autobusů a vlaků v Letovicích (pracovní den)	61
Tabulka 17: Návaznost autobusů a vlaků v Letovicích (pracovní den)	62
Tabulka 18: Výkaz PZ v IDS JMK v roce 2008.....	66
Tabulka 19: Výkaz PZ v IDS JMK v roce 2009.....	66
Tabulka 20: Výkaz PZ v IDS JMK v roce 2010.....	66
Tabulka 21: Návaznost linky 254 na linku 253	68
Tabulka 22: Návaznost linky 253 na linku 254.....	69
Tabulka 23: Náklady na lince 274	72
Tabulka 24: Náklady a výnosy firmy DOPAZ s.r.o z veřejné linkové dopravy	74

Tabulka 25: Výpočet nákladů na 1 km.....	76
------------------------------------------	----

Seznam obrázků

Obrázek 1: Grafické znázornění prokazatelné ztráty	14
Obrázek 2: Vývoj dotací do linkové autobusové dopravy a jejích přepravních výkonů.....	17
Obrázek 3: Vývoj dotací do železniční osobní dopravy a jejích přepravních výkonů	21
Obrázek 4: Výchozí finanční model (veřejná linková doprava).....	24
Obrázek 5: Poloha Blanenska v rámci Jihomoravského kraje	25
Obrázek 6: Délka silnic na Blanensku.....	37
Obrázek 7: Železniční síť na Blanensku.....	38
Obrázek 8: délka železnic na Blanensku	38
Obrázek 9: Základní údaje o IDS JMK	39
Obrázek 10: Logo IDS JMK Obrázek 11: Logo KORDIS JMK	41
Obrázek 12: Princip dělení výnosů.....	46
Obrázek 13: Mapa silniční sítě úseku Bohuňov - Boskovice	50
Obrázek 14: Železniční tratě v úseku Letovice - Boskovice	51
Obrázek 15: Mapa linek IDS JMK na vybraných trasách	53
Obrázek 16: Vedení linek 253, 254 a 255	55
Obrázek 17: Počet spojů v jednotlivých časových obdobích dne (pracovní den) na lince 274.....	55
Obrázek 18: Počet spojů v jednotlivých časových obdobích dne (pracovní den) na lince 274.....	56
Obrázek 19: Počet spojů v jednotlivých časových obdobích dne (pracovní den) na linkách 254 a 255	56
Obrázek 20: Počet spojů v jednotlivých časových obdobích dne (pracovní den) na linkách 254 a 255	57
Obrázek 21: Počet spojů v jednotlivých časových obdobích dne (pracovní den) na lince 253.....	57

Obrázek 22: Počet spojů v jednotlivých časových obdobích dne (pracovní den) na lince 253.....	58
Obrázek 23: Autobus SOR 9,5	60
Obrázek 24: Karosa C 954.....	61
Obrázek 25: Vztah přímých a nepřímých subjektů u nabídky osobní dopravy.....	64
Obrázek 26: část linky 253 navrhnutá ke zrušení.....	65

Seznam zkratek

ČD – České dráhy, a.s.

IDS – Integrovaný dopravní systém

IDS JMK – Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje

JŘ – Jízdní řád

KORDIS JMK – Koordinátor integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje

VOD – Veřejná osobní doprava

IAD – Individuální automobilová doprava

MHD – Městská hromadná doprava

DPMB – Dopravní podnik města Brna

PHM – pohonné hmoty

Seznam příloh

Příloha č. 1 – Ceník jízdného integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje

Příloha č. 2 – Výkaz nákladů a tržeb z přepravní činnosti firmy DOPAZ s.r.o. za rok 2010

Příloha č. 1 – Ceník jízdného integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje

JEDNORÁZOVÉ JÍZDENKY					
Jízdenka ¹⁴	Počet zón	Platnost	Základní	Zlevněná ¹⁵	ZTP a ZTP/P Nepřestupní ¹⁴
Nepřestupní	2	1 úsek ¹¹	8	4	2
	3	2 úseky ¹¹	14	7	3
	2	10 minut / 2 zastávky ¹²	14	7	3
Přestupní	2	15 / 45 minut ¹⁶	18	9	4
	2	60 minut	22	11	5
	3	90 minut	24	12	6
	4	90 minut	30	15	7
	5	120 minut	37	18	9
	6	120 minut	43	21	10
	7	150 minut	49	24	12
	8	150 minut	55	27	13
	9	180 minut	62	31	15
	10	180 minut	68	34	17
libovolný		180 minut	75	37	18
Prodej u řidiče ¹⁹	2	60 minut	30	20 ¹³	-
Univerzální	dle označených polí		140	70	-
Univerzální žákovská ¹²	dle označených polí		105	52	-

PŘEDPLATNÍ JÍZDENKY NEPŘENOSNÉ											
PRO BRNĚNSKÉ ZÓNY (100 + 101) S PŘÍPADNOU KOMBINACÍ MIMOBŘNĚNSKÝCH ZÓN											
Pro zóny	Základní			Děti ¹⁶		Studenti ¹⁶		Důchodci ¹⁷		Nad 70 let Doprovod ¹⁸	
	Měsíční	Čtvrtletní	Roční ¹⁹	Měsíční	Čtvrtletní	Měsíční	Čtvrtletní	Měsíční	Čtvrtletní	Měsíční	
100 + 101	530	1280	4430	265	640	265	640	330	750	zdarma	
100+101+1 zóna	770	1930	6700	355	880	445	1120	570	1400	240	
100+101+2 zóny	1020	2580	8900	445	1120	625	1610	620	2050	490	
100+101+3 zóny	1270	3190	10700	535	1350	815	2070	1070	2660	740	
100+101+4 zóny	1470	3700	12200	615	1540	985	2450	1270	3170	940	
100+101+5 zón	1650	4200	13500	685	1730	1105	2830	1450	3670	1120	
100+101+6 zón	1840	4720	14900	755	1930	1245	3220	1640	4190	1310	
100+101+7 zón	2040	5220	16500	825	2110	1395	3590	1840	4690	1510	
100+101+8 zón	2220	5730	18000	895	2300	1525	3970	2020	5200	1690	
všechny zóny	2410	6230	19500	965	2490	1675	4350	2210	5700	1880	

PRO MIMOBŘNĚNSKÉ ZÓNY PŘÍPADNĚ S JEDNOU BRNĚNSKOU ZÓNOU											
Pro úseky / zóny	Základní			Děti ¹⁶		Studenti ¹⁶		Důchodci ¹⁷			
	Měsíční	Čtvrtletní	Roční ¹⁹	Měsíční	Čtvrtletní	Měsíční	Čtvrtletní	Měsíční	Čtvrtletní		
1 úsek v zónách 235, 571, 740 ¹¹	240	-	-	120	-	120	-	120	-		
1 úsek v zónách 225, 675, 800, 900 ¹¹	240	600	-	120	300	120	300	120	300		
1 úsek v zóně 575 ¹¹	260	600	-	100	-	100	-	260	600		
1 úsek ¹¹	240	-	-	90	-	180	-	240	-		
2 úseky ¹¹	420	-	-	150	-	310	-	420	-		
2 zóny	490	1300	4500	180	480	360	970	490	1300		
3 zóny	740	1910	6300	270	710	550	1430	740	1910		
4 zóny	940	2420	8100	350	900	700	1810	940	2420		
5 zón	1120	2920	9700	420	1090	840	2190	1120	2920		
6 zón	1310	3440	11400	490	1290	980	2580	1310	3440		
7 zón	1510	3940	13000	560	1470	1130	2950	1510	3940		
8 zón	1690	4450	14700	630	1660	1280	3330	1690	4450		
9 zón	1880	4950	16300	700	1850	1410	3710	1880	4950		
10 zón	2080	5460	18000	780	2040	1560	4090	2080	5460		

PŘEDPLATNÍ JÍZDENKY PŘENOSNÉ				
Jízdenka	Platí v zónách	Doba platnosti	Základní	Zlevněná
Jednodenní ¹⁰	ve všech zónách	24 hodin	190	-
Jednodenní ¹⁰	mimo zóny 100 + 101	24 hodin	150	-
Jednodenní ¹⁰	100 + 101	24 hodin	80	-
Třídenní	100 + 101	72 hodin	200	-
Sedmidenní	100 + 101	7 dnů	330	-
Čtrnáctidenní	100 + 101	14 dnů	400	-
Měsíční	100 + 101	30 dnů	700	-

Příloha č. 2 – Výkaz nákladů a tržeb z přepravní činnosti firmy DOPAZ s.r.o. za rok 2010

Položka		Řádek	Veřejná linková doprava	
			tis. Kč	Kč/km
Pohonné hmoty, oleje		1	3541,00	5,76
Pryžové obruče		2	162,16	0,26
Ostatní přímý materiál, energie		3	1770,00	2,88
Přímé mzdy		4	3447,48	5,61
Autobusy celkem	Odpisy	5	3848,39	6,26
	Pronájem dopravních prostředků (leasing)	6	134,69	0,22
	Opravy a udržování autobusů	7	1017,67	1,66
	Silniční daň	8	0,00	0,00
	Pojištění (zákonné,havarijní)	9	271,00	0,44
Ostatní přímé náklady	Cestovné	10	280,51	0,46
	Odvozy do fondů	11	1172,14	1,91
	Jiné náklady	12	1331,24	2,17
Režijní náklady		13	900,40	1,47
Provozní náklady celkem		14	17876,68	29,09
Tržby	celkem	15	4972,74	8,09
	tržby z přeprav	16	4962,67	8,08
	jiné tržby	17	10,08	0,02
Úhrada prokazatelné ztráty	do tržeb celkem	18	11583,25	18,85
	od obcí	19	0,00	0,00
	od krajů	20	11583,25	18,85
Úhrada ztráty za žákovské jízdné		20a	0,00	0,00
Dotace na obnovu autobusů		21	0,00	0,00
Dotace do tržeb na obnovu autobusů formou leasingu		21a	0,00	
Slevy poskytnuté dle Výměru MF celkem (tis.Kč)		21b		
Přepravní výkony (tis. oskm)		22	5697,34	
Ujeté km (dle jízdního řádu)		23	614,44	
Ujeté km (tis.km)		24	23,04	
(přístavné, odstavné přejezdové tis.km)				
Průměrné obsazení (osoby)		25		
Počet autobusů		26	13	