

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera

Dopravní obslužnost obce Řečice
Martin Klíma

Bakalářská práce
2014

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera
Akademický rok: 2013/2014

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Martin Klíma**
Osobní číslo: **D10205**
Studijní program: **B3709 Dopravní technologie a spoje**
Studijní obor: **Dopravní management, marketing a logistika**
Název tématu: **Dopravní obslužnost obce Řečice**
Zadávací katedra: **Katedra dopravního managementu, marketingu a logistiky**

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

Úvod

1. Význam a charakteristika dopravní obslužnosti
2. Analýza současného stavu
3. Návrh možných opatření

Závěr

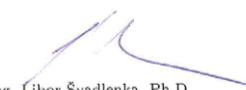
Rozsah grafických prací: **dle doporučení vedoucí**
Rozsah pracovní zprávy: **40 - 50 stran**
Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**
Seznam odborné literatury:
dle pokynů vedoucí práce

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Nina Kudláčková, Ph.D.**
Katedra dopravního managementu, marketingu
a logistiky

Datum zadání bakalářské práce: **29. listopadu 2013**
Termín odevzdání bakalářské práce: **30. května 2014**


prof. Ing. Bohumil Culek, CSc.
děkan

L.S.


doc. Ing. Libor Švadlenka, Ph.D.
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 29. listopadu 2013

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 Řečici dne 21. května 2014

Martin Klíma

Na tomto místě bych rád poděkoval své vedoucí bakalářské práce Ing. Nině Kudláčkové, Ph.D., za její odbornou pomoc, vstřícný přístup, podnětné a cenné rady při zpracování bakalářské práce.

Anotace

Práce je zaměřena na dopravní obslužnost obce Řečice. V první části práce je uvedena teorie a legislativa zabývající se problematikou dopravní obslužnosti. Ve druhé části práce je rozebrán současný stav dopravní obslužnosti obce z několika hledisek. Vzhledem ke zjištěným nedostatkům v oblasti počtu spojů, jsou v práci navrženy dvě změny, které by uvítalo velké množství obyvatel. Uvedeny jsou také i další možnosti, které by mohly vést ke zlepšení současného stavu dopravní obslužnosti obce Řečice.

Klíčová slova

dopravní obslužnost, financování dopravní obslužnosti, obec Řečice, prokazatelná ztráta

Title

Transport services of the village Řečice

Annotation

The thesis is focused on transport services in the municipality of Řečice. The first part of the thesis consists of the theory and legislature dealing with the issue of transport services. In the second part of the thesis, the contemporary state of transport services in the municipality is analysed from different points of view. With regard to the demerits that have been revealed in the sphere of numerousness of transport connections, in the thesis there are two suggestions proposing changes, which would be appreciated by a considerable number of denizens. Also, there are other changes brought forward that could lead to improvement of the transport services in the municipality of Řečice.

Keywords

transport services, financing transport services, the municipality of Řečice, provable loss

Obsah

Úvod	9
1 Význam a charakteristika dopravní obslužnosti.....	10
1.1 Vývoj dopravní obslužnosti území	10
1.2 Základní pojmy	11
1.3 Uspokojování přepravní potřeby.....	12
1.4 Legislativa související s dopravní obslužností.....	13
1.5 Vlivy působící na dopravní obslužnost.....	14
1.6 Poptávka po přepravních službách	15
1.7 Kritéria, která ovlivňují poptávku po veřejné hromadné dopravě	16
1.8 Význam dopravní obslužnosti na venkově	17
1.9 Objednatelé dopravní obslužnosti.....	17
1.10 Dopravní plánování	18
1.11 Dopravní plán kraje Vysočina.....	19
1.12 Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících.....	20
1.13 Financování dopravní obslužnosti.....	20
2 Analýza současného stavu.....	24
2.1 Charakteristika obce Řečice.....	24
2.2 Dopravní obslužnost Řečice	25
2.3 Linky vedené přes Řečici.....	26
2.3.1 Linky vedené do Žďáru nad Sázavou	26
2.3.2 Linky vedené do Nového Města na Moravě	27
2.4 Struktura a počet spojů vedených přes Řečici	28
2.5 Dopravní průzkum	31
2.5.1 Struktura cestujících dle cílů cesty.....	32
2.6 Analýza jednotlivých spojů	35
2.6.1 Spoje ve směru Řečice – Nové Město na Moravě	35
2.6.2 Spoje ve směru Nové Město na Moravě – Řečice	36
2.6.3 Spoje ve směru Řečice – Žďár nad Sázavou.....	36
2.6.4 Spoje ve směru Žďár nad Sázavou – Řečice.....	37
2.7 Spokojenost cestujících s dopravní obslužností obce Řečice	38
2.7.1 Čistota a stav autobusů.....	38
2.7.2 Přístup řidičů	39
2.7.3 Počet spojů	40
2.8 Intenzita cestování	41
2.9 Financování dopravní obslužnosti obce Řečice.....	42

2.10	Zhodnocení analytické části	44
3	Návrh možných opatření	45
3.1	Zavedení nového spoje ve směru Nové Město na Moravě - Řečice.....	45
3.1.1	Financování navrženého spoje z Nového Města na Moravě.....	47
3.1.2	Výpočet nákladů na nový spoj z Nového Města na Moravě.....	48
3.2	Návrh nového spoje ve směru Žďár nad Sázavou - Řečice	49
3.2.1	Financování navrženého spoje ze Žďáru nad Sázavou	49
3.2.2	Výpočet nákladů na nový spoj ze Žďáru nad Sázavou	50
3.3	Vyhodnocení nových spojů	51
3.4	Další možnosti zlepšení dopravní obslužnosti.....	51
	Závěr	53
	Použitá literatura	55
	Seznam tabulek	57
	Seznam obrázků.....	58
	Seznam zkratek	59
	Seznam příloh	60

Úvod

Tématem této práce je dopravní obslužnost obce Řečice. Dopravní obslužnost je důležitá veřejná služba, která uspokojuje přepravní potřeby široké veřejnosti. Zajištění této služby však sebou nese výraznou finanční zátěž na rozpočty státu a nižších územně-správních celků. Pro snížení této finanční zátěže je nutné neustále dopravní obslužnost optimalizovat, a to tak, aby docházelo k maximalizaci využití zdrojů s cílem uspokojit přepravní potřeby občanů.

V obci Řečice je dopravní obslužnost kraje a obce zajišťována pouze prostřednictvím autobusové linkové dopravy a ta také bude předmětem zkoumání. Cílem této práce je zjištění přepravních proudů, které jsou z obce vedeny a zjištění za jakým účelem a v jaké míře využívají obyvatelé obce Řečice jednotlivé spoje. Dalším cílem je prostřednictvím dopravního průzkumu zjistit spokojenost obyvatel se současným stavem dopravní obslužnosti obce Řečice z několika pohledů a zjištění intenzity cestování autobusem. Cílem této práce je i pomocí všech získaných dat navrhnout některá řešení, která by napomohla tento stav zlepšit k větší spokojenosti obyvatel. Je však nutné brát v potaz nejen názory lidí, ale také je nutné zjistit, co s sebou jednotlivá řešení přináší. Jaká by byla finanční náročnost případné realizace takovýchto řešení a do jaké míry by to zatížilo obecní rozpočet.

Nejdříve budou v práci uvedeny potřebné údaje týkající se dopravní obslužnosti, základní pojmy a jiné informace, které je nutné znát k pochopení problematiky dopravní obslužnosti. V další části bude provedena analýza současného stavu dopravní obslužnosti obce Řečice. Pro potřeby této analýzy bude důležité udělat potřebná měření a ke zjištění dalších informací bude nutné vytvořit anketu pro získání dalších informací a názorů obyvatel obce Řečice. Díky všem těmto údajům bude možné v další části práce stanovit, jaké zásahy do současného stavu by měly být učiněny.

1 Význam a charakteristika dopravní obslužnosti

Dopravní obslužnost lze charakterizovat jako veřejnou službu, kterou zajišťuje stát, případně jeho nižší organizační složky pro zabezpečení přepravních potřeb obyvatel. Jedná se o službu, kterou by soukromý sektor nezajišťoval, neboť je tato služba ve většině případů ztrátová, či na ní není dosahováno požadovaného zisku. Definic týkajících se dopravní obslužnosti existuje celá řada. Pro potřeby této práce budu vycházet z definice uvedené v zákoně č. 194/2010 Sb., kde se pojmem dopravní obslužnost 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*. [1]

Mezi cíle dopravní politiky patří, mimo jiné, také zabezpečení bezpečného pohybu lidí a zvyšování využití veřejné hromadné dopravy, a to nejen z ekonomických důvodů. V posledních letech dochází ke stále většímu využívání individuální dopravy oproti využívání veřejné hromadné dopravy. Dochází tedy k úbytku počtu cestujících ve veřejných dopravních prostředcích a k poklesu přepravních výkonů veřejné hromadné dopravy, což vede ke snižování linkových spojů a většímu používání individuální automobilové dopravy a tím nastává větší zátěž na životní prostředí, především na ovzduší, zejména kvůli vyšší produkci látek znečišťujících životní prostředí. Je potřebné zajistit větší preferenci veřejné hromadné dopravy před individuální automobilovou dopravou. Pro zvýšení zájmu o veřejnou hromadnou dopravu je nutné zjistit, jaké jsou požadavky na straně poptávky a přizpůsobit se těmto požadavkům. [2, s. 10]

1.1 Vývoj dopravní obslužnosti území

Od roku 2005 kdy se kraje staly plnohodnotnými objednateli v oblasti objednávky veřejných služeb v železniční a silniční dopravě, nastal významný pokrok v propojenosti mezi jednotlivými subsystémy hromadné dopravy, které do té doby byly zcela samostatné. Objednatelé dopravní obslužnosti začali být více aktivní a v řadě krajů vznikly integrované dopravní systémy (dále IDS), které jsou včetně integrace, založeny na vyrovnávání výnosů z jízdních dokladů a sdílení rizika mezi dopravci. Dalším významným krokem, který nastal v posledních 10 letech, byla změna přístupu k dopravnímu plánování. Chybí však větší integrace železniční dopravy, která by měla být páteřním dopravním módem.

Problémem přenesení odpovědnosti v oblasti objednávky veřejných služeb v železniční a silniční dopravě na kraje a zavedením IDS může být pokles nabídky přepravních služeb na pomezích krajů či navýšení počtu přestupů v oblasti s IDS, avšak i přes tyto zápory, se vývoj v dopravní obslužnosti zdá být spíše správný. Nastává však otázka, zda zde nechybí jednotící prvek, který by dopravní obslužnost České Republiky sjednotil, případně alespoň koordinoval jednotlivé dopravní systémy na úrovni státu. [3]

1.2 Základní pojmy

V této kapitole budou uvedeny základní pojmy, které je nutné znát a chápat pro pochopení a správné porozumění problematiky této práce.

Dopravní spojení

Dopravním spojením se rozumí spojení mezi určitými místy, kdy se pomocí dopravních prostředků uspokojuje přepravní potřeba obyvatel. [4, s. 215]

Přepravní potřeba

Jedná se jak o potřebu osoby přemístit sebe, tak i o potřebu osoby, nebo organizace přemístit jiné osoby, živá zvířata či věci. [4, s. 216]

Obsaditelnost vozidla

Obsaditelnost vozidla udává počet osob, které mohou být umístěny v určitý moment ve vozidle. Uvádí se v počtu míst k sezení a počtu míst ke stání, případně v celkovém počtu míst, který se vypočítá součtem obou předchozích druhů míst.

Pro řízení a plánování dopravního systému se používá pojem **normovaná dopravní obsaditelnost**, kde je stanovena užitná plocha pro cestující. Podle požadavků na kvalitu přepravy se počítá s plochou 0,2 až 0,25 m² pro místo ke stání, tedy 5 až 4 osoby na 1 m². U míst na sezení je pak na jedno místo k sezení vymezená plocha 0,315 m². [5, s. 25]

Dále se v praxi využívá i pojem **maximální dopravní obsaditelnost**, který vychází z užitečné hmotnosti a průměrné hmotnosti jednoho cestujícího. U této maximální obsaditelnosti se od normované dopravní obsaditelnosti liší vymezení plochy ke stání na 0,125 m², což činí 8 osob na 1 m². Vymezená plocha na jedno místo k sezení je pak stejná, tedy 0,315 m². [5, s. 25]

Provozovatel dopravy

Provozovatelem dopravy neboli dopravcem je fyzická či právnická osoba, která provozuje dopravu. [4, s. 203]

Spoj

Spoj je dopravní spojení, které je místně a časově určené jízdním řádem v rámci dané linky. [4, s. 203]

Linka

Linka je souhrn dopravních spojení, která jsou určena výchozí, cílovou a ostatními zastávkami, a na nichž jsou poskytovány pravidelně přepravní služby, podle platného jízdního řádu a platných licencí. [4, s. 203]

Trasa

Trasu můžeme chápat, jako dráhu průjezdu daného spoje po silniční síti. V rámci linky bývá tras ve většině případů více, zatímco u spojů se trasa odlišuje jen v některých úsecích linky. [5, s. 16]

Dopravní prostředek

Dopravní prostředek je technický prostředek, který je určený k přemísťování osob, živých zvířat, věcí či jiných nákladů. [4, s. 203]

Dopravní síť

Dopravní síť se rozumí souhrn všech dopravních cest, které se nachází na určitém území. [4, s. 203]

1.3 Uspokojování přepravní potřeby

Přepravní potřebu občanů můžeme uspokojovat prostřednictvím několika druhů dopravy, které můžeme dělit různými způsoby. Například na dopravu pro cizí a vlastní potřeby, nebo rozdělením na individuální, veřejnou a neveřejnou dopravu.

Doprava pro vlastní potřeby

Dopravou pro vlastní potřeby se rozumí doprava prováděná osobou k uspokojování vlastních potřeb či potřeb osob, jež jsou s ní v rodinném, nebo v jiném vztahu. [4, s. 205]

Doprava pro cizí potřeby

Jedná se o dopravu, při které vzniká právní vztah, vyjádřený smlouvou, mezi provozovatelem dopravního prostředku nebo dopravního zařízení a organizací nebo osobou, jejíž přepravní potřeba se uspokojuje. [4, s. 205]

Dopravu dále můžeme dělit na:

Individuální doprava

Individuální dopravou se rozumí doprava, kterou uskutečňuje osoba pro uspokojení svých přepravních potřeb, nebo příležitostně k uspokojení cizích potřeb. Tyto potřeby pak uspokojuje pomocí dopravního prostředku, který má v užívání, či jej přímo vlastní. [4, s. 205]

Veřejná doprava

Jedná se o dopravu, která je provozovaná k uspokojování cizích přepravních potřeb, a která je přístupná pro každého podle předem vyhlášených pravidel. [4, s. 205]

Neveřejná doprava

Neveřejná doprava slouží k uspokojování cizích přepravních potřeb, avšak nejsou zde splněny podmínky charakterizující veřejnou dopravu. [4, s. 205]

1.4 Legislativa související s dopravní obslužností

Pojem dopravní obslužnost je vymezen v zákoně č. 194/2010 Sb. O veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

V tomto zákoně se kromě vymezení pojmu dopravní obslužnosti upravuje mimo jiné postup státu, krajů a obcí při zabezpečení dopravní obslužnosti veřejnými službami v přepravě cestujících veřejnou drážní dopravou a veřejnou linkovou dopravou.

Dále s dopravní obslužností souvisí tyto právní normy:

- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007, o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70,
- nařízení vlády č. 295/2010 Sb., o stanovení požadavků a postupů pro zajištění propojitelnosti elektronických systémů plateb a odbavení cestujících

- vyhláška Ministerstva dopravy č. 296/2010 Sb., o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace,
- vyhláška Ministerstva dopravy č. 297/2010 Sb., o stanovení vzoru formuláře pro uveřejnění oznámení o zahájení nabídkového řízení pro výběr dopravce k uzavření smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících,
- zákon č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, ve znění pozdějších předpisů
- nařízení vlády č. 63/2011 Sb., o stanovení minimálních hodnot a ukazatelů standardů kvality a bezpečnosti a o způsobu jejich prokazování v souvislosti s poskytováním veřejných služeb v přepravě cestujících,
- výměr MF č. 01/2013, kterým se vydává seznam zboží s regulovanými cenami,
- zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě,
- zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách,
- zákon č. 526/1990 Sb., o cenách,
- zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu).

1.5 Vlivy působící na dopravní obslužnost

V problematice dopravní obslužnosti hraje velkou roli několik vlivů, ze kterých je nutné vycházet:

Geografická poloha

Toto hledisko významně ovlivňuje investiční náklady na dopravní infrastrukturu a náklady na její údržbu. Dále má i podstatný vliv na provozní náklady. Geografickou polohu můžeme podle tohoto hlediska dělit na horské oblasti, podhorské oblasti či nížiny. [4, s. 40]

Rozloha daného území

Jedná se o velikost uvažovaného území, které chceme obsloužit veřejnou hromadnou dopravou, uvedená v km². [4, s. 41]

Hospodářská struktura

Podle hospodářské struktury území se vytváří podmínky pro rozvoj regionu. Tuto strukturu lze rozdělit na zemědělské oblasti, průmyslové oblasti a chráněná území. [4, s. 41]

Hustota osídlení

Hustota osídlení má vliv na zatížení jednotlivých dopravních cest a hustotě spojů. Území je možné dělit na městské aglomerace, kde hraje důležitou roli organizace Městská hromadná doprava (dále MHD). Dále na města, ve kterých je kromě organizace MHD důležitá i příměstská doprava a nakonec na malé obce a osady, kde je potřebné spojení do měst pomocí železniční dopravy a autobusové linkové dopravy. [4, s. 41]

Přístup k dopravní cestě

Z hlediska přístupu k dopravní cestě můžeme území rozdělit na místa, která se nachází na hlavních dopravních trasách, dále na místa, která se nacházejí v centru státu či kraje a nakonec na místa, která se nachází mimo hlavní dopravní trasy a mimo pohraniční oblasti. [4, s. 41]

Politika zaměstnanosti

Kritériem politika zaměstnanosti rozumíme nejen možné pracovní příležitosti v dané oblasti, ale řadíme sem například i cenu za bydlení a školská zařízení v dané oblasti.

Ostatní

Do této kategorie řadíme například počet osob na jeden automobil.

Všechny tyto vlivy významně ovlivňují charakter dopravní obslužnosti na daném území. Od výše zmíněných kritérií se odvíjí počet spojů, ekonomická náročnost dopravní obslužnosti či volba dopravních prostředků pro zabezpečení dopravní obsluhy.

1.6 Poptávka po přepravních službách

Poptávka je odvozena od potřeby občanů po přepravě. Potřebu je možné chápat jako poptávku po dopravě, které ovlivňuje kvalitu života. Jelikož je však potřeba málo konkretizovaná, uvádí se jako další pojem požadavek. Tím se rozumí již určitý požadavek za nějakým účelem, tedy například potřeba přepravy do školy či do zaměstnání. Poptávkou se pak rozumí určitá přepravní potřeba, u které je navíc stanoven i druh dopravy.

Poptávka po přepravních službách souvisí s mobilitou obyvatelstva, vychází z kategorizace cest a je vyhodnocována dle příslušných kritérií. Mobilita představuje stanovení odpovědi na otázky: Kdo cestuje? Kdy cestuje? Odkud a kam cestuje? Kolik je takových osob? Mobilita úzce souvisí s problematikou bydlení, zaměstnanosti, školství,

obchodu a služeb. Právě uspokojování těchto základních lidských potřeb ovlivňuje organizaci a způsob zajištění jejich dostupnosti z dopravního hlediska. [4, s. 41]

Jednotlivé cesty obyvatel můžeme členit několika způsoby. Například podle pravidelnosti, vázanosti či přepravní vzdálenosti. Dle pravidelnosti se cesty dělí na pravidelné (do škol, zaměstnání, atd.), nepravidelné (nákupy, cesty na úřady, návštěvy lékaře, atd.) a ostatní. U členění podle vázanosti pak záleží na místě, ke kterému se cesty osob vážou, tedy k místu bydlení, místu školy, pracoviště, obchodu či k jinému místu. Nakonec podle přepravní vzdálenosti můžeme cesty dělit na krátké (vzdálenosti cesty je cca do 50 km), střední (vzdálenost cesty je cca 50 až 100 km) a dlouhé (vzdálenost cesty je víc jak 100 km). [4, s. 41]

Díky tomuto rozčlenění cest má dopravce lepší představu o poptávce po dopravě a je pro něj snazší stanovit nabídku dopravy.

1.7 Kritéria, která ovlivňují poptávku po veřejné hromadné dopravě

Poptávka po veřejné hromadné dopravě je ovlivněna mnoha faktory, které mají významný vliv na její konkurenceschopnost vůči individuální dopravě. Jedná se především o tyto vlivy:

Cena za přepravu

Cena je jedním z nejvýznamnějších faktorů ovlivňujících poptávku po veřejné hromadné dopravě. Cenu za přepravu je nutné řešit v souvislosti s konkurenceschopností veřejné hromadné dopravy vůči dopravě individuální. Zpravidla platí, že při snížení ceny za přepravu, za jinak stejných podmínek, dochází k nárůstu poptávky a naopak.

Vzdálenost zastávek

Vzdálenost zastávek by dle zelené knihy Evropské Unie neměla překračovat docházkovou vzdálenost 3 km. Tuto vzdálenost ale ovlivňují různé faktory, které je nutné vzít v potaz, jedná se například o členitost terénu, věk obyvatelstva atd. Docházková vzdálenost obyvatel od zastávky hraje v dnešní době stále větší roli při rozhodování zákazníka. [4, s. 42]

Frekvence nabízených spojů

Frekvence spojů má významný vliv na vnímání veřejné hromadné dopravy obyvateli. Větší četnost spojů vede zpravidla k větší elasticitě a lepší návaznosti spojů.

Ostatní

Dalšími faktory, které ovlivňují poptávku po veřejné hromadné dopravě, jsou například pravidelnost, spolehlivost, bezpečnost, informovanost cestujících, přepravní vzdálenost a pohodlí.

1.8 Význam dopravní obslužnosti na venkově

Z důvodů nedostatku pracovních příležitostí a absence základních služeb, jako jsou především školy, obchody, zdravotnická zařízení či úřady, v místě bydliště, je stále nutnější za těmito cíli dojíždět. V současnosti se například v mnoha obcích ruší pošty, školy a obchody s potravinami.

Většinou platí, že čím menší obec uvažujeme, tím je z hlediska nutnosti realizace cesty za základními potřebami poptávka vyšší než ve městech, neboť čím větší je obec, tím je zde širší nabídka dopravních možností. Z hlediska počtu osob je však poptávka po přepravních službách v méně osídlených venkovských oblastech malá a způsobuje ve veřejné dopravě ztrátovost. Objednavatele tedy tato skutečnost vede k nutnosti hradit dopravci jistou kompenzaci. Snaha o zvýšení rentability pak vede ke snižování počtu málo využívaných spojů, čímž však dojde ke snížení kvality dopravní obslužnosti a část uživatelů je nucena využívat individuální dopravu, převážně pak automobilovou, což ovšem opět vede ke snížení rentability spojů a nastává tzv. začarovaný kruh veřejné dopravy na venkově. [6, s. 2]

Významným faktorem, který v budoucnu ovlivní dopravní obslužnost na venkově, se může stát například plošný administrativní zásah. Příklad si můžeme vzít z minulosti, kdy se jako správný krok v oblasti dopravní obslužnosti obcí ukázalo převedení kompetencí z tehdejších okresních úřadů na kraje v roce 2005. Díky tomuto převedení nastal nárůst dotací na zajištění dopravní obslužnosti a ustal tak tlak na obce, které do té doby bojovaly se špatnou a finančně náročnou obslužností. [6, s. 2]

1.9 Objednatelé dopravní obslužnosti

Jak již bylo zmíněno dříve, dopravní obslužnost zajišťuje stát, kraje, či obce samotné. Jedná se o objednatele dopravní obslužnosti.

Stát

Dle zákona č. 194/2010 § 4 „*stát zajišťuje v zastoupení Ministerstva dopravy dopravní služby v oblasti veřejné osobní drážní dopravy pomocí vlaků celostátní dopravy, které mají neregionální nebo mezinárodní charakter.*“ [1]

Kraje

Dle zákona č. 194/2010 § 3 „*kraj zajišťuje dopravní obslužnost ve svém územním obvodu, případně se souhlasem jiného kraje či státu v jeho územním obvodu, veřejnými službami v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou a veřejnou linkovou dopravou.*“ [1]

Obce

Dle zákona č. 194/2010 § 3 „*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.*“ [1]

1.10 Dopravní plánování

Dle zákona č. 194/2010 § 5 musí dopravní plánování realizovat Ministerstvo dopravy a kraje. Cílem dopravního plánování je vytváření podmínek pro efektivní a hospodárné zajišťování dopravní obslužnosti. Dalším cílem dopravního plánování je snaha o co nejlepší spolupráci státu, krajů a obcí v této činnosti. Plán dopravní obslužnosti vychází především z páteřních spojů veřejné drážní osobní dopravy a vytváří se na dobu nejméně 5 let.

Ministerstvo dopravy na základě smlouvy s dopravci zajišťuje dopravní obslužnost nadregionálního a mezinárodního charakteru, přičemž kraje zajišťují dopravní obslužnost na úrovni regionální, opět na základě smlouvy s dopravcem. Cílem obou subjektů v rámci dopravního plánování je vzájemná provázanost celostátní a regionální dopravní obslužnosti tak, aby vytvářela ucelenou síť. Výsledkem dopravního plánování státu a krajů by mělo být efektivní hospodaření s veřejnými prostředky a zároveň jistá stabilizace a zvyšování kvality poskytovaných služeb v rámci dopravní obslužnosti. [1]

Obsahem dopravního plánu je dle zákona č. 194/2010 § 5 především:

- *popis zajišťovaných veřejných služeb v přepravě cestujících,*
- *předpokládaný rozsah poskytované kompenzace,*
- *časový harmonogram uzavírání smluv o veřejných službách a postup při uzavírání těchto smluv,*
- *harmonogram a způsob integrace, pokud se stát a kraje podílejí na organizaci integrovaných veřejných služeb v přepravě cestujících. [1]*

1.11 Dopravní plán kraje Vysočina

Jelikož bude praktická část zaměřena na dopravní obslužnost obce Řečice, která leží v Kraji Vysočina, konkrétně v okrese Žďár nad Sázavou, budou vyzdvíženy některé body z dopravního plánu kraje Vysočina pro léta 2012 až 2016.

Dopravní obslužnost kraje Vysočina

Mezi cíle, které si Kraj Vysočina klade v oblasti dopravní obslužnosti, patří analýza, monitorování, vyhodnocování a hledání co nejlepších řešení především v oblasti sítě zastávek, četnosti a rozsahu spojů, spolehlivosti veřejné dopravy, dopadu na životní prostředí a v neposlední řadě v oblasti rozvoje turistického ruchu. V železniční dopravě se pak jedná například o monitorování plnění cílů, jako jsou minimalizace zpoždění vlaků v důsledku zavinění ze strany dopravce, čistota vlaků a jejich dostatečná kapacita. [7]

Dopravní obslužnost v okrese Žďár nad Sázavou

Cílem dopravní obslužnosti v území okresu Žďár nad Sázavou je především zajištění dostačujícího počtu autobusových spojů mezi městy Žďár nad Sázavou, Novým Městem na Moravě a Bystřicí nad Pernštejnem. Tato tři města však mohou využívat své polohy na železniční trati 251, která je napojena na železniční uzly Brno a Havlíčkův Brod. [7]

Způsob integrace

Jedním z hlavních bodů dopravního plánu Kraje Vysočina je harmonogram a způsob integrace dopravy. V současnosti v kraji žádný integrovaný systém není, jeho zavedení se projednávalo na zasedání zastupitelstva Kraje Vysočina dne 22. 06. 2010, kde však nedošlo k jeho schválení. Integrace na území kraje je v současnosti považována za zbytečnou a spíše neefektivní z důvodů absence většího centra a rozlohy kraje. Snahou Kraje Vysočina je navázat spolupráci se sousedními kraji, kde se nachází různé integrované systémy. [7]

1.12 Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících

Objednatel v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70 může uzavřít smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících s dopravcem vybraným na základě nabídkového řízení.

Pokud jsou splněny podmínky nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č.1370/2007, lze uzavřít smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících přímým zadáním, bez nabídkového řízení s dopravcem, který má dle zákona č. 194/2010 § 18 zajišťovat: [1]

- veřejnou drážní osobní dopravu na dráze celostátní nebo regionální,
- veřejné služby v mimořádné situaci, tedy v případě, kdy dojde k přerušení poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících nebo takovéto přerušení bezprostředně hrozí,
- tzv. „malou dopravu“ čímž se rozumí smlouva na veřejné služby, jejichž průměrná roční hodnota se odhaduje na méně než 1 mil. EUR nebo pokud jsou služby poskytované na méně než 300 tis. km ročně. Tyto prahy lze zvýšit na max. 2 mil. EUR, popř. na 600 tis. km pro dopravce, který provozuje maximálně 23 vozidel,
- veřejné služby jako vnitřní provozovatel, je-li objednatelem kraj nebo obec.

1.13 Financování dopravní obslužnosti

Dopravní obslužnost je financována za dvou zdrojů, kde jeden zdroj je tvořen soukromými a ten druhý veřejnými finančními prostředky. Veřejnými zdroji se rozumí finanční prostředky plynoucí od státu, kraje, obcí či od organizátora IDS, zatímco soukromé tvoří příjmy od cestujících.

Dopravce poskytující veřejnou službu přepravy cestujících musí zabezpečovat tuto službu i v případě, že není ekonomicky výhodná. Za tyto výkony případně dopravci přiměřená kompenzace. Výše této kompenzace je zakotvena ve smlouvě mezi dopravcem a objednatelem. Dopravce předkládá objednateli finanční model nákladů, výnosů a čistého příjmu. Objednavatel je povinen ze svého rozpočtu kompenzaci dopravci vyplatit.

Dle vyhlášky Ministerstva dopravy č. 296/2010 Sb., o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace se stanoví:

- *způsob sestavení finančního modelu a určení nadměrné kompenzace,*
- *náklady, výnosy a provozní aktiva, která mohou být využita pro sestavení finančního modelu,*
- *způsob, jakým náklady, výnosy a provozní aktiva dopravce prokazuje objednateli,*
- *vymezení čistého příjmu a maximální dovolené míry výnosu na kapitál,*
- *pravidla pro změny výše kompenzace. [1]*

Výchozí finanční model

Ve výchozím finančním modelu musí být uvedeny všechny předpoklady, které byly známy v době uzavření smlouvy a jejich očekávaný vývoj. Výchozí finanční model se sestavuje podle struktury, uvedené v příloze č. 1 a č. 2 k vyhlášce č. 296/2010 Sb.

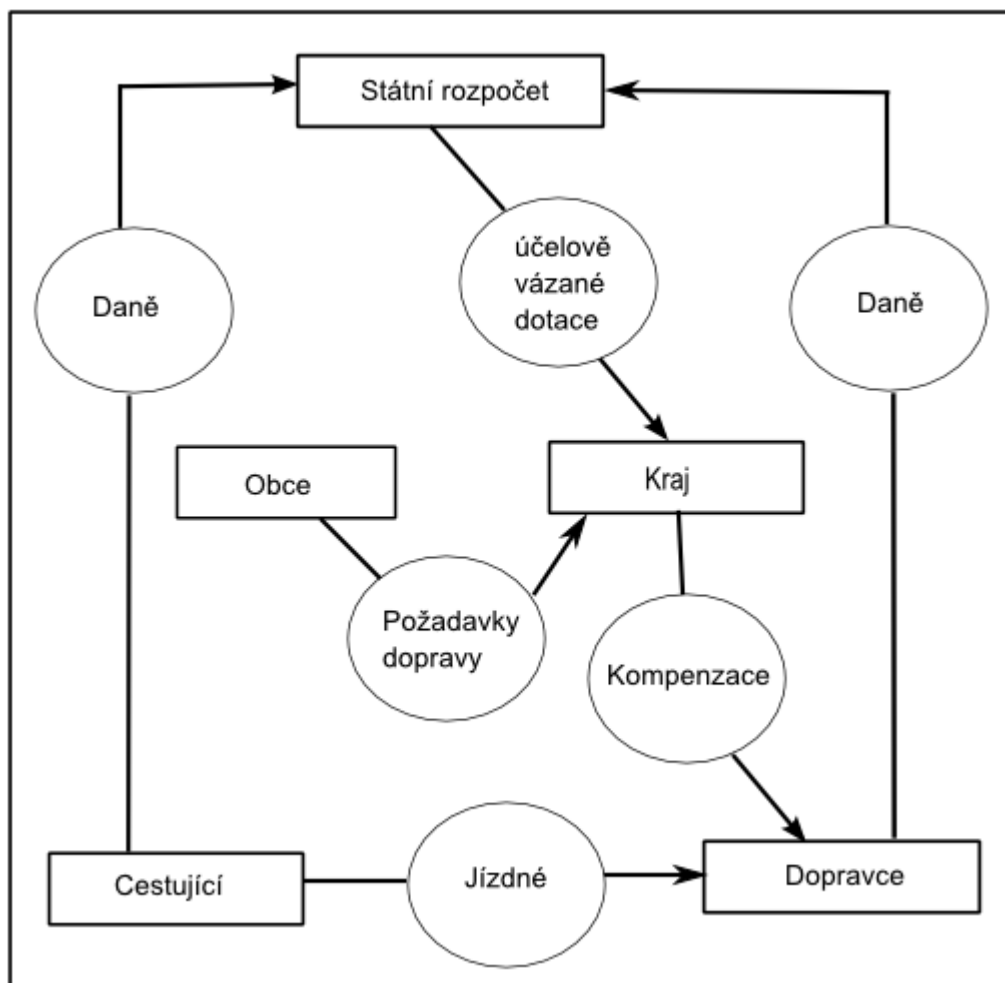
Kompenzace

Kompenzaci je dopravce povinen vypočítat v souladu s pravidly uvedenými v příloze vyhlášky č. 296/2010 Sb. Výše kompenzace však nesmí překročit částku stanovenou prováděcím předpisem. Dopravce pro účely výpočtu přiměřeného zisku musí postupovat opět podle vyhlášky č. 296/2010 Sb. Mezi základní ukazatele, které ovlivňují výši kompenzace, patří především počet ujetých km podle příslušných jízdních řádů, cena přepravního výkonu a podíl obce na úhradě kompenzace. Cena přepravního výkonu musí být uvedena ve smlouvě mezi objednavatelem a dopravcem.

Nadměrnou kompenzací se rozumí stav, kdy v kterémkoliv roce podle výchozího finančního modelu převýší podíl čistého příjmu k provozním aktivům maximální dovolenou míru výnosu na kapitál. Maximální dovolená míra výnosu na kapitál je, podle vyhlášky č. 296/2010, 7,5 % ročně z provozních aktiv vymezených v § 6 téhož zákona.

Na obrázku č. 1 můžete vidět tok finančních prostředků na úhradu kompenzace dopravcům.

Obrázek č. 1: Tok finančních prostředků na úhradu kompenzací



Zdroj: [2], úprava autor

Výpočet provozní ztráty a kompenzace

Obecně lze říci, že hospodářský výsledek je roven rozdílu výnosů a nákladů. Pokud výnosy převyšují náklady, dosahuje podnik zisku. V obráceném případě dochází ke ztrátě nebo nulovému zisku. Cílem a smyslem podnikání je ovšem maximalizovat zisk, a proto je ve veřejném zájmu udržet a rozvíjet podnik dopravce, u něhož byla tato doprava objednána. Je tedy nutné uhradit nejen náklady na provoz linky nebo vlakového spoje, ale stanovit i určitý přiměřený zisk. Potom lze stanovit provozní ztrátu. [8]

Výpočet provozní ztráty

Provozní ztrátu (dále PZ) lze vypočítat podle těchto vzorců:

$$PZ = CDV - (T + V)$$

$$PZ = (EON + PŘZ) - (T + V)$$

Kde:

PZ - provozní ztráta; EON - ekonomicky oprávněné náklady; T - tržby; PŘZ - přiměřený zisk; V - výnosy; CDV - cena dopravního výkonu.

Výpočet kompenzace

Výše kompenzace se poté vypočte podle vzorce:

$$K = (N + PŘZ - V)$$

Kde:

K - výše kompenzace; N - skutečné náklady; PŘZ - přiměřený zisk; V - výnosy z vybraných tržeb.

2 Analýza současného stavu

Vícekriteriální analýza bude provedena z několika pohledů, a to dle směru přepravních proudů obyvatel, dle struktury cestujících, případně dle dalších kritérií v případě nutnosti. Práce je zaměřená na dopravní spojení a přepravní proudy, které plynou z Řečice do Nového Města na Moravě a Žďáru nad Sázavou a zpět, neboť jsou to nejbližší města od obce, do kterých je stát povinen své občany přepravit. Především se zde pak nachází největší počet zaměstnavatelů v okruhu 20 km od obce.

2.1 Charakteristika obce Řečice

Řečice je obec o rozloze 847 hektarů, ležící v Kraji Vysočina v okrese Žďár nad Sázavou. Obec leží v údolí řečického potoka v nadmořské výšce 540 metrů a žije zde kolem 500 obyvatel, v roce 2011 jich zde, dle sčítání lidu domů a bytů, žilo 474. V obci se nachází několik menších podniků, např. kadeřnictví, truhlářství, katr a další. Nejvýznamnějším podnikem je zde pekařství Řečice, které má několik prodejen v okolních městech a momentálně zaměstnává kolem 40 zaměstnanců. Kromě podniků zde můžeme nalézt Základní školu a Mateřskou školu. Významnou roli v oblasti turistiky a sportu zajišťuje sportovní areál, vybavený mimo jiné koupalištěm a posilovnou.

Pro účely dopravní analýzy je v Tabulce č. 1 znázorněna věková struktura obyvatel Řečice. V tabulce č. 2 je pak vidět rozčlenění obyvatel podle ekonomické aktivity.

Tabulka č. 1: Věková struktura obyvatel Řečice

Věk	Počet obyvatel
0 – 14	74
15 – 29	115
30 – 39	56
40 – 49	77
50 – 64	71
65 a víc	81
Celkem	474

Zdroj: [9], úprava autor

Tabulka č. 2: Struktura obyvatel Řečice podle ekonomické aktivity

Ekonomicky aktivní celkem	203
Zaměstnaní	188
Nezaměstnaní	15
Ekonomicky neaktivní celkem	258
Studenti, učni, žáci	92
Nepracující důchodci	111
Osoby s nezajištěnou ekonomickou aktivitou	13

Zdroj:[9], úprava autor

2.2 Dopravní obslužnost Řečice

Přes obec není vedena železniční trať, ale pouze silniční dvě silnice 3. třídy. Konkrétně tedy silnice č. 35420 vedoucí z Radešínské Svratky do Mělkovic a silnice č. 35419 vedoucí z Řečice do Petrovic. V obci se nachází 2 autobusové zastávky, které jsou zobrazeny na mapě na Obrázku č. 2, kde je jedna z nich umístěna na křižovatce výše zmíněných silnic, přičemž druhá je umístěna pouze na silnici č. 35420. Dopravní obslužnost obou zastávek je tedy rozdílná.

Obrázek č. 2: Obec Řečice



Zdroj:[10], úprava autor

Veškerou linkovou autobusovou dopravu pro obec zajišťuje pouze jeden dopravce a to společnost ZDAR a.s. Společnost k zabezpečení linkové dopravy využívá vozidla SOR CN 8,5, C9,5 C10,5, CN10,5, C12, CN12 CN13, dále vozidla Karosa C934, IRISBUS C954 a C955, Axer, a vozidla IVECO CROSSWAY 10,5 a 12.

Kromě společnosti ZDAR a.s., zajišťuje dopravní obslužnost v okrese dopravci ICOM transport a.s., VYDOS-BUS s.r.o., ČAS-SERVICE s.r.o., ČSAD BDS-BUS s.r.o., Zlatovánek s.r.o. TRADO-BUS s.r.o., Tourbus s.r.o., KRODOS-BUS s.r.o., Vsetín, ČSAD Tišnov a.s., Veolia Transport Východní Čechy a.s., ČSAD Ústí nad Orlicí. a.s., ADOSA s.r.o., ČSAD STTRANS a.s. a ČSAD Autobusy České Budějovice a.s.

Hlavní přepravní proudy obyvatel směřují především do Nového Města na Moravě, které je od obce vzdálené 7 km a do Žďáru nad Sázavou, vzdáleného 12 km, při cestě autobusem je pak vzdálenost 14 km. Doba cesty autobusem se liší podle jednotlivých spojů. Cesta do Nového Města na Moravě trvá od 7 do 16 minut, tentýž čas zabere zpáteční cesta do Řečice. Cesta ze Žďáru nad Sázavou do Řečice, případně z Řečice do Žďáru nad Sázavou trvá autobusem 22 až 29 minut.

2.3 Linky vedené přes Řečici

V této kapitole budou rozepsány linky, které jsou přes obec Řečice vedeny do Nového Města, a Žďáru nad Sázavou a zpět. Všechny trasy těchto linek jsou znázorněny na Obrázku č. 3.

2.3.1 Linky vedené do Žďáru nad Sázavou

Obsluhu obce do Žďáru nad Sázavou a zpět tvoří 2 linky, jedná se o Linku 840114 a Linku 840121.

Linka 840114 (Žďár nad Sázavou-Mirošov/Moravec)

Trasa: Pikárec – Moravec, charitní domy – Moravec – Mirošov, rozc.1.0 – Mirošov – Mirošov, statek – Mirošov, rozc.1.0 – Bobrová, Dolní Bobrová – Bobrová, Horní Bobrová – Podolí – Radešínská Svratka – Řečice, škola – Řečice – Nové Město na Mor., Hlinné – Jámy – Jámy, u hřbitova – Žďár nad Sázavou, Grejdy – Žďár nad Sázavou, Jamská 2 MHD – Žďár nad Sázavou, Jamská 1 MHD – Žďár nad Sázavou, Convent – Žďár nad Sázavou, Jihlavská ZDAR MHD – Žďár nad Sázavou, aut.nádr.

Linka 840121 (Žďár nad Sázavou-Nové Město na Moravě-Bobrová-Dolní Rožínka)

Trasa č. 1: Dolní Rožínka, aut.st. – Blažkov – Mirošov, lom – Mirošov, statek – Mirošov, rozc.1.0 – Bobrová, Dolní Bobrová – Bobrová, Horní Bobrová – Podolí – Radešínská Svratka – Řečice, škola – Řečice – Nové Město na Mor., Hlinné – Jámy – Jámy, u hřbitova – Žďár nad Sázavou, Grejdy – Žďár nad Sázavou, Convent – Žďár nad Sázavou, Jihlavská ZDAR MHD – Žďár nad Sázavou, aut.nádr.

2.3.2 Linky vedené do Nového Města na Moravě

Do Nového Města na Moravě a zpět pak zajišťují obsluhu linky 3, konkrétně Linka 840111, Linka 840121 a Linka 840207.

Linka 840111 (Nové Město na Moravě-Hodiškov-Ostrov nad Oslavou)

Trasa č. 1: Ostrov n.osl. – Obyčov, rozc.1.0 – Obyčov – Obyčov, horní – Hodiškov – Nové Město na Mor., Hlinné – Řečice – Řečice, škola – Radešínská Svratka – Radešínská Svratka, Pusty – Nová Ves u N.Města na Mor., rozc. – Nové Město na Mor., centrum.

Trasa č. 2: Ostrov n. osl. – Obyčov, rozc.1.0 – Obyčov – Obyčov, horní – Hodiškov – Nové Město na Mor., Hlinné – Řečice – Nové Město na Mor. Petrovice – Nové Město na Mor., budova ZD – Nové Město na Mor., centrum.

Linka 840207 (Velké Meziříčí-Nové Město na Moravě)

Velké Meziříčí, aut. Nádr. – Velké Meziříčí, Novosady – Velké Meziříčí, u Floumových – Velké Meziříčí, Motorpal – Velké Meziříčí, Mostišť – Vídeň – Vídeň SZP – Dobrá Voda – Dobrá Voda, žel. Přejezd – Křižanov, škola – Křižanov, Katolický dům, Křižanov, pila – Křižanov, Jakubovský dvůr – Pikárec, Martin – Pikárec – Moravec, charitní domy – Moravec – Mirošov, rozc.1.0 – Bobrová, Dolní Bobrová – Bobrová, Horní Bobrová – Podolí – Radešínská Svratka – Řečice, škola – Řečice – Nové Město na Mor., Petrovice – Nové Město na Mor., budova ZD – Nové Město na Mor., centrum – Nové Město na Mor., nemocnice.

Linka 840121 (Žďár nad Sázavou-Nové Město na Moravě-Bobrová-Dolní Rožínka)

Trasa č. 2: Dolní Rožínka, aut.st. – Blažkov – Zvole, u školy – Zvole, U Jednoty – Zvole, Olešinky, rozc. 0.5 – Račice, rozc. 2.0 – Bobrová, Horní bobrová, kravín – Bobrová, Horní Bobrová – Podolí – Radešínská Svratka – Řečice, škola – Řečice – Nové Město na Mor., Petrovice – Nové Město na Mor., budova ZD – Nové Město na Mor., centrum.

Obrázek č. 3: Vedení linek přes obec Řečice



Zdroj: [9], úprava autor

2.4 Struktura a počet spojů vedených přes Řečici

V této části práce budou uvedeny počty spojů, rozdělené do čtyřhodinových intervalů. Jedná se o počty přímých spojů vedených ve všední dny do Nového Města na Moravě a do Žďáru nad Sázavou a zpět.

Tabulka č. 3: Počet spojů ve směru Řečice - Nové Město na Moravě

		Časový interval (hod.)					
Název zastávky		Od 00:00 do 3:59	Od 04:00 do 07:59	Od 08:00 do 11:59	Od 12:00 do 15:59	Od 16:00 do 19:59	Od 20:00 do 23:59
Počet spojů	Řečice	0	3	2	5	0	0
	Řečice, škola	0	2	2	3	0	0

Zdroj: [11], úprava autor

V tabulce č. 3 je vidět, že dopravní obslužnost obce Řečice, zajišťuje celkem deset spojů do Nového Města na Moravě, což je s ohledem na počet obyvatel obce poměrně uspokojivý počet. V ranních hodinách od 4 do 8 hodin jsou vedeny spoje tři, v období od 8 do 12 hodin potom spoje dva, v období od 12 do 16 hodin je přes obec vedeno spojů nejvíce, a to pět. V období od 16 až do 4 hodin ráno však do Nového Města na Moravě není veden spoj žádný.

Tabulka č. 4: Počet spojů ve směru Nové Město na Moravě - Řečice

		Časový interval (hod.)					
Název zastávky		Od 00:00 do 3:59	Od 04:00 do 07:59	Od 08:00 do 11:59	Od 12:00 do 15:59	Od 16:00 do 19:59	Od 20:00 do 23:59
Počet spojů	Řečice	0	2	1	3	1	0
	Řečice, škola	0	1	0	1	1	0

Zdroj: [11], úprava autor

V tabulce č. 4 jsou uvedeny počty spojů, které zajišťují dopravní obslužnost obce Řečice a které jsou přes obec vedeny z Nového Města na Moravě. Jedná se celkem o sedm spojů, což je o tři méně než v opačném směru. V čase od 4 do 8 hodin vyjíždí z Nového Města na Moravě dva spoje, od 8 do 12 hodin spoj jeden. Nejvíce spojů je v tomto směru vedeno v čase od 12 do 16 hodin, konkrétně zde obsluhu zajišťují tři spoje. V čase od 16 do 20 hodin přes obec projíždí spoj jeden a v době od 20 do 4 hodin ráno není v tomto směru veden spoj žádný.

Tabulka č. 5: počet spojů ve směru Řečice - Žďár nad Sázavou

		Časový interval (hod.)					
Název zastávky		Od 00:00 do 3:59	Od 04:00 do 07:59	Od 08:00 do 11:59	Od 12:00 do 15:59	Od 16:00 do 19:59	Od 20:00 do 23:59
Počet spojů	Řečice	0	3	0	2	0	1
	Řečice, škola	0	3	0	2	0	1

Zdroj: [11], úprava autor

V tabulce č. 5 je vidět počet spojů ve všední dny ve směru Řečice – Žďár nad Sázavou, kterých jezdí celkem šest. V době od 4 do 8 hodin ráno obcí projíždí tři spoje, v čase od 8 do 12 hodin dopoledne však neprojíždí v tomto směru obcí spoj žádný. Od 12 do 16 hodin odpoledne zajišťují obsluhu obce spoje dva, avšak v dalším intervalu od 16 do 20 hodin odpoledne obcí neprojíždí spoj žádný. V čase od 20 do 24 hodin je přes obec veden spoj jeden, který však jezdí pouze v sudé týdny, a to kvůli nočním směnám. Od 24 do 4 hodin nejezdí opět spoj žádný.

Tabulka č. 6: Počet spojů ve směru Žďár nad Sázavou - Řečice

		Časový interval (hod.)					
Název zastávky		Od 00:00 do 3:59	Od 04:00 do 07:59	Od 08:00 do 11:59	Od 12:00 do 15:59	Od 16:00 do 19:59	Od 20:00 do 23:59
Počet spojů	Řečice	0	1	1	3	1	1
	Řečice, škola	0	1	1	2	1	1

Zdroj: [11], úprava autor

V Tabulce č. 6 jsou uvedeny počty spojů vedených ve všední dny ze směru Žďár nad Sázavou do Řečice, kterých jezdí celkem sedm. V čase od 4 do 8 hodin ráno je přes obec veden spoj jeden, také v období od 8 do 12 hodin ráno jede pouze jeden spoj. Od 12 do 16 hodin odpoledne je opět frekvence spojů největší, a v tomto směru jezdí spoje tři. V čase od 16 do 20 hodin odpoledne jezdí spoj jeden a taktéž jezdí jeden spoj v čase od 20 do 24 hodin, ten však jezdí pouze v sudé týdny, vzhledem k odpoledním směnám. Od 24 do 4 hodin ráno není přes obec veden spoj žádný.

2.5 Dopravní průzkum

Dopravní průzkum byl prováděn dvojí formou a to formou měření a formou ankety. Cílem měření bylo zjištění počtu nastupujících osob do všech spojů ve směru Řečice – Nové Město na Moravě a ve směru Řečice – Žďár nad Sázavou. Dále pak byl pomocí měření zjišťován počet vystupujících osob ze všech spojů ve směru Nové Město na Moravě – Řečice a Žďár nad Sázavou – Řečice. Na základě tohoto zjištění bylo možné porovnat, do jakého města, z těchto dvou nejbližších, lidé cestují nejvíce. Měření probíhalo celkem 5 všedních dnů, a to tak, aby byly zahrnuty veškeré všední dny v týdnu. Počítány byly osoby nastupující či vystupující na obou zastávkách nacházejících se v obci Řečice. Tyto osoby pak byly roztrženy podle cílů jejich cesty.

Celkové počty nastupujících osob v obci Řečice, které cestují do Nového Města na Moravě a do Žďáru nad Sázavou za zkoumané období jsou uvedeny v tabulce č. 7. V tabulce č. 8 jsou pak vidět počty vystupujících cestujících v obci Řečice, kteří za zkoumané období cestovali z výše zmíněných měst. Celkové výsledky měření jsou uvedeny v příloze č. 1.

Tabulka č. 7: Počty nastupujících osob ve směru Řečice – Nové Město na Moravě a Řečice – Žďár nad Sázavou

Směr cesty	Počet nastupujících osob
Řečice – Nové Město na Moravě	139
Řečice – Žďár nad Sázavou	106
Celkem	245

Zdroj: autor

Tabulka č. 8: Počty vystupujících osob ve směru Nové Město na Moravě - Řečice a Žďár nad Sázavou - Řečice

Směr cesty	Počet nastupujících osob
Nové Město na Moravě – Řečice	142
Žďár nad Sázavou – Řečice	112
Celkem	254

Zdroj: autor

Z tabulek č. 7 a č. 8 vyplývá, že hlavní přepravní proudy z obce Řečice jsou vedeny do Nového Města na Moravě a zpět. Ve směru Řečice – Nové Město na Moravě nastoupilo v obci za zkoumané období celkem 139 cestujících. Za stejné období ve směru Nové Město na Moravě – Řečice pak v obci vystoupilo 142 osob. Hlavní příčiny tohoto zjištění je nutné hledat v cílech cesty cestujících a v dalších vlivech, které počet cestujících ovlivňují.

2.5.1 Struktura cestujících dle cílů cesty

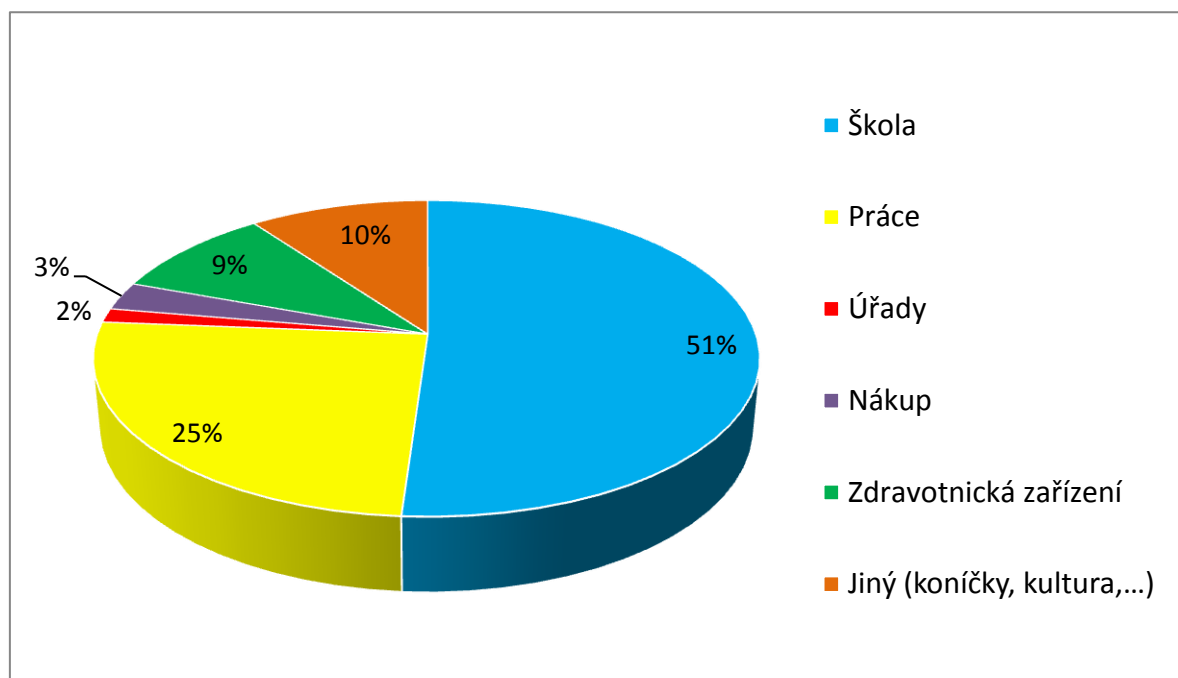
Z hlediska cílů cesty bylo průzkumem zjišťováno, jaké jsou cíle cesty nastupujících osob do autobusových spojů v obci Řečice. Nejdříve je rozebrána struktura cestujících ve směru Řečice – Nové Město na Moravě, poté ve směru Řečice – Žďár nad Sázavou a nakonec jsou tyto struktury cestujících porovnávány ve snaze najít příčinu odlišných přepravních proudů.

Tabulka č. 9: Struktura nastupujících osob v obci Řečice ve směru Řečice – Nové Město na Moravě

Cíl cesty	Počet nastupujících osob	Počet nastupujících osob v %
Škola	71	51
Práce	35	25
Úřady	2	2
Nákup	4	3
Zdravotnická zařízení	13	9
Jiný (koníčky, kultura,...)	14	10
Celkem	139	100

Zdroj: autor

Obrázek č. 4: Struktura nastupujících osob v obci Řečice ve směru Řečice - Nové Město na Moravě



Zdroj: autor

Z tabulky č. 9 a obrázku č. 4 vyplývá, že většina cestujících obyvatel z obce Řečice ve směru Řečice – Nové Město na Moravě, je tvořena studenty, uční, nebo žáky cestujícími do různých školských zařízení. Podíl této skupiny tvoří 51 % ze všech zkoumaných skupin podle cílů cesty. Druhou největší skupinu osob dle cílů cesty tvoří lidé, kteří cestují do zaměstnání. Podíl této skupiny činí 25 %. Podíl 10% tvoří skupina osob, které cestují za koníčky, kulturou, či za jinými účely. Další podstatnou skupinu tvoří pak osoby, které cestují do různých zdravotnických zařízení. Podíl této skupiny je 9 %. Ostatní cíle, jako je nakupování, či cesta na úřady tvoří pouze menšinu, kdy za nákupy cestovaly jen 3 % osob a na úřady pak pouze 2 % osob.

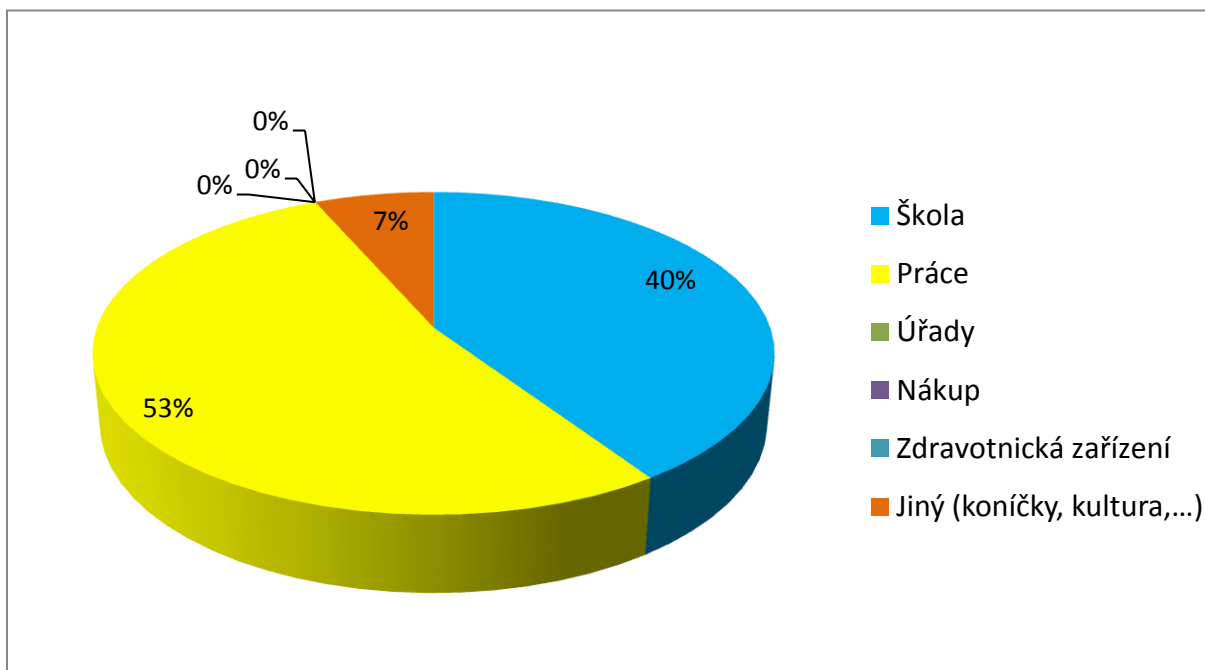
V opačném směru je rozdíl ve struktuře cestujících z hlediska jejich cílů cesty téměř shodný a není nutné jej rozebírat. Všechny počty cestujících rozdělených podle cílů cesty za jednotlivé dny ve zkoumaném období jsou uvedeny v příloze.

Z tabulky č. 10 a obrázku č. 5 vyplývá, že většina cestujících obyvatel z obce Řečice ve směru Řečice – Žďár nad Sázavou, je tvořena cestujícími do zaměstnání. Podíl této skupiny tvoří 53 %. Druhou nejpočetnější skupinou cestujících jsou žáci, uční a studenti, kteří cestují do různých školských zařízení s podílem 40 %. Podíl 7 % tvoří cestující, kteří cestují za koníčky, kulturou či za jinými cíli. Na úřady, či za nákupy necestoval z obce Řečice za zkoumané období nikdo.

Tabulka č. 10: Struktura nastupujících osob v obci Řečice ve směru Řečice – Žďár nad Sázavou

Cíl cesty	Počet nastupujících osob	Počet nastupujících osob v %
Škola	43	40
Práce	56	53
Úřady	0	0
Nákup	0	0
Zdravotnická zařízení	0	0
Jiný (koníčky, kultura,...)	7	7
Celkem	106	100

Obrázek č. 5: Struktura nastupujících osob v obci Řečice ve směru Řečice - Žďár nad Sázavou



Zdroj: autor

Pokud porovnáme strukturu cestujících ve směru Řečice – Nové Město na Moravě a Řečice – Žďár nad Sázavou, tak zjistíme, že hlavním rozdílem je poměr osob cestujících linkovou autobusovou dopravou za prací a do škol. Do Žďáru nad Sázavou lidé cestují autobusy spíše do práce, do Nového Města na Moravě pak lidé cestují především do škol.

Za dalšími cíly jako jsou nákupy, úřady a zdravotnická zařízení lidé cestovali pouze do Nového Města na Moravě. Poměr cestujících za jinými cíly je do obou měst poměrně vyrovnaný. Do Nového Města na Moravě je však poměr o něco větší, konkrétně 10 %, oproti 7 %, kteří cestovali do Žďáru nad Sázavou.

Důvody těchto zjištění můžeme hledat například ve vzdálenosti těchto měst od Řečice. Je zřejmé, že při cestě za nákupy či na úřady lidé upřednostní spíše cestu do bližšího města, kde je v této oblasti podobná nabídka, a to jak z důvodů zhruba poloviční doby jízdy, tak i díky nižšímu cestovnému. Cena za obyčejné jízdné bez zákaznických slev činí 26 Kč do Žďáru nad Sázavou, zatímco jízdenka do Nového Města na Moravě stojí pouze 16 Kč. Toto zjištění se samozřejmě odráží i na cestách za dalšími cíly. Velkou roli zde však hraje i nabídka v jednotlivých zkoumaných oblastech, která je ve všech dalších případech větší ve Žďáru nad Sázavou.

2.6 Analýza jednotlivých spojů

V této kapitole bude na základě měření provedena analýza jednotlivých spojů, které jezdí ve všední dny z vybraných směrů, a to z hlediska nástupů či výstupů osob v obci Řečice, s cílem zjistit za jakým účelem cesty tyto spoje obyvatelé využívají.

2.6.1 Spoje ve směru Řečice – Nové Město na Moravě

V čase od 4 do 8 hodin ráno v obci zastavují 3 spoje v časech 4:57; 6:44 a 6:54. První ranní spoj vedený na lince č. 840111 je využíván především pracujícím obyvatelům do jejich zaměstnání. Průzkumem bylo zjištěno, že za zkoumané období byl počet nastupujících cestujících v obci Řečice celkem 13, z toho 12 z nich jelo do zaměstnání. Díky spojům zastavujících v obci v časech 6:44 a 6:54 vedených na linkách č. 840111 a č. 840121 je především dostatečně zajištěna doprava dětí do základních či středních škol v Novém Městě na Moravě. Jelikož zde všechny školy začínají v intervalu od 7:30 do 8:00 hod., je příjezd obou linek okolo 7 hodiny optimální. Do spoje, zastavujícím v obci v čase 6:44, nastoupilo za zkoumané období celkem 42 osob, z nichž 36 jelo do školy. Spoj, který v obci zastavuje o 10 minut později, využilo za stejné období celkem 40 nastupujících, z nichž 26 jelo do školy.

V intervalu od 8 do 12 hod. dopoledne jsou přes obec do Nového Města na Moravě vedeny spoje dva a to konkrétně v časech 8:51 a 11:01. Autobus zastavující v obci v 8:51, který je vedený na lince č. 840207, využívají dle průzkumu cestující rovnoměrně s různými cíly. Z 22 nastupujících osob za zkoumané období, jich 7 jelo do zdravotnického zařízení, 8 do školy, 4 do práce, 2 na úřady a 1 osoba jela na nákupy. V čase 11:01 v obci zastavuje poslední dopolední spoj v tomto směru vedený opět po lince č. 840207, který je využíván především staršími občany za účelem cesty do zdravotnického zařízení či pro cestu na nákupy. Za zkoumané období v obci nastoupilo celkem 8 osob, z toho jich 6 jelo do zdravotnického zařízení a 2 osoby jely nakupovat. Odpolední spoje vedené do Nového Města na Moravě, které v obci Řečice zastavují v době od 12:00 do 16:00, využívají převážně lidé, kteří cestují za sportem, kulturou, hudbou, či jinými koníčky. Jedná se z velké části o děti, které jezdí do Základní Umělecké Školy Jana Štursy. Na lince č. 840111 v obci zastavují autobusy v časech 13:13; 13:53 a 15:25. Dále v obci zastavují autobusy ve 14:07 a 14:53 vedených na lince č. 840121. Tento interval je z hlediska počtu spojů nejpříznivější, nicméně počet nastupujících cestujících v obci Řečice je poměrně nízký. V souhrnu nastoupilo do těchto pěti odpoledních spojů za zkoumané období celkem 16 osob, z nichž 12 jich jelo za zábavou, 1 osoba jela nakupovat a 3 osoby cestovaly za jiným účelem.

Další spoje pak v tomto směru nejezdí a poslední autobus do Nového Města na Moravě odjíždí z Řečice v 15:25, přičemž další jede až ve 4:57 další den. Mezi těmito dvěma spoji je tedy časový interval 13 hod. 32 min.

2.6.2 Spoje ve směru Nové Město na Moravě – Řečice

První autobus v tomto směru vyjíždí z Nového Města na Moravě v 6 hodin po lince 840111. Další ranní autobus pak vyjíždí v 7:55 po lince 840207. Nejedná se o příliš vytížené spoje. V obci Řečice vystoupily za zkoumané období pouze 2 osoby z obou spojů dohromady. Další autobus v tomto směru vyjíždí až po delším intervalu a to v čase 11:40. Tento autobus jezdí po lince 840111 a je využíván jak školáky, uční, nebo studenty vracejícími se ze škol, tak dalšími osobami, které se vracejí z návštěv zdravotnických zařízení, případně z jiných cest. Za zkoumané období v obci Řečice vystoupilo 8 osob, které cestovaly ze školy, 6 osob, které se vracely ze zdravotnických zařízení, a 1 osoba cestovala zpět z návštěvy úřadů.

Další spoj z Nového Města na Moravě vyjíždí po relativně krátkém intervalu 19 minut, a to v čase 12:05. Tento spoj je vedený po lince č. 840207 a jeho využití je téměř totožné jako u předešlého autobusu. Za zkoumané období pak v obci Řečice vystoupilo celkem 14 osob, přičemž struktura vystupujících osob byla velmi podobná jako u předešlého spoje. Následující autobus vyjíždí v tomto směru v čase 13:30 po lince č. 840111. Autobus je využíván převážně školáky, uční, nebo studenty vracejícími se ze škol. Za zkoumané v Obci Řečice vystoupilo celkem 42 osob, z nichž se 29 vracelo ze škol a 10 osob se vracelo z práce. 2 osoby cestovaly ze zdravotnických zařízení a 1 osoba jela z nákupů. Další spoj vyjíždí z Nového Města na Moravě ve 14:45 po lince č. 840111. Jedná se o nejvíce využívaný spoj z hlediska nástupů či výstupů v obci Řečice. Za zkoumané období využilo spoj pro cestu do Řečice 50 osob. Z toho 42 osob cestovalo ze škol, 6 osob jelo z práce a 2 osoby cestovaly z jiného důvodu. Poslední spoj v tomto směru pak jede až v čase 18:15 po lince č. 840111. Tento spoj využilo za zkoumané období celkem 19 osob. Z toho 10 osob jelo z práce, 1 osoba jela z nákupů a 8 osob jelo tímto spojením z jiného důvodu.

2.6.3 Spoje ve směru Řečice – Žďár nad Sázavou

V obci Řečice zastavuje v tomto směru první ranní spoj ve 4:51, který je vedený na lince č. 840114. Spoj využívají především pracující obyvatelé, při cestě do práce. Za zkoumané do tohoto spoje nastoupilo 18 osob, z nichž právě 15 jelo do zaměstnání. Dalším ranní spoj v obci zastavuje v 5:54. Tento spoj jezdí po lince č. 840121 a obyvatelé Řečice jej využívají jak k cestě do zaměstnání tak pro cestu do školy. Za zkoumané období do tohoto

spoje v obci Řečice nastoupilo celkem 33 osob, z nichž 12 osob jelo do školy a 21 osob jelo za prací. Poslední ranní spoj v tomto směru v obci zastavuje v 7:03. Tento spoj je vedený po lince č. 840114 a je využíván především osobami, které cestují do školy. Za zkoumané období cestovalo celkem 27 osob, přičemž všechny tyto osoby cestovaly do školy.

Další spoj v tomto směru jezdí až po dlouhém intervalu 5 hodin a 50 minut, a to v čase 12:53. Tento spoj je vedený po lince č. 840114 a je využíván především pracujícím obyvatelům. Z 16 osob, které v obci Řečice o tohoto spoje nastupovaly, jich 15 jelo do zaměstnání. Další spoj jezdí v 15:55 po lince č. 840114. Tento spoj využívají, které jezdí za jinými cíli, jako je například sport, hudba, kultura a další. Do spoje v obci Řečice nastoupilo celkem 6 osob za zkoumané období. Poslední spoj v tomto směru jezdí v 20:57. Tento spoj jezdí opět po lince č. 840114, nicméně jezdí pouze v sudé týdny a to z důvodu zavedených nočních směn v nejvýznamnějších podnicích ve Žďáře nad Sázavou. Za zkoumané období, ve kterém tento spoj jezdil, jelo celkem 6 osob, z nichž všechny jely do zaměstnání.

2.6.4 Spoje ve směru Žďár nad Sázavou – Řečice

První ranní spoj v tomto směru vyjíždí ze Žďáru nad Sázavou v 5:37. Spoj jezdí na lince č. 840114 a je využíván především obyvateli, kteří se vrací z noční směny. Za zkoumané období vystoupilo v obci Řečice celkem 6 osob, přičemž se všechny vracely ze zaměstnání. Jedná se o jediný ranní spoj, který v tomto směru jezdí. Další spoj v tomto směru jezdí až po 5 hodinách a 48 minutách a to v čase 11:25. Tento spoj jedoucí po lince č. 840114 však i přes tento dlouhý interval není příliš vytížený. V obci Řečice vystoupila z tohoto spoje pouze 1 osoba za zkoumané období, přičemž tato osoba jela ze školy. Další odpolední spoj vyjíždí ze Žďáru nad Sázavou ve 13:10 po lince č. 840121. Spoj využívají především žáci, učni či studenti při návratu ze školy. Za zkoumané období vystoupilo z tohoto spoje v obci Řečice celkem 6 osob. Všechny tyto osoby jely ze školy. Následující spoj jede ve 13:45 opět po lince č. 840121. Jeho využití je téměř totožné jako u předešlého spoje, v obci Řečice však vystupovalo za zkoumané období z tohoto spoje osob 7, všechny jely ze školy.

Další spoj jede ve 14:35 po lince 840114. Jedná se o nejvytíženější spoj v tomto směru. V obci Řečice vystoupilo z tohoto spoje celkem 46 osob, z nichž se 21 vracelo ze školy a 25 osob se vracelo ze zaměstnání. Další spoj pak ze Žďáru nad Sázavou vyjíždí až po 3 hodinách a 30 minutách v čase 18:05 po lince č. 840114. V obci Řečice z něj vystoupilo za zkoumané období celkem 31 osob. Z toho se 15 osob vracelo ze školy, 11 osob se vracelo ze zaměstnání a 5 osob cestovalo z jiných cílů cesty. Poslední autobus v tomto směru jezdí

v 22.30 na lince č. 840114, jedná se však o spoj, který jezdí pouze v sudé týdny a to z důvodu zavedených odpoledních směn. Za zkoumané období vystoupilo z tohoto spoje v obci Řečice celkem 15 osob, z nichž všechny jely ze zaměstnání.

2.7 Spokojenost cestujících s dopravní obslužností obce Řečice

V dopravním průzkumu bylo dále zkoumáno, zda jsou cestující spokojeni se současným stavem dopravní obslužnosti obce Řečice. Cestující byli dotazováni formou ankety na otázky ohledně čistoty a stavu autobusů, přístupu řidičů a především zda jsou spokojeni s počtem spojů, případně pokud ne, tak co by změnili a proč. Na ústní anketu odpovídalo celkem 100 obyvatel z obce Řečice, z nichž bylo 47 žen a 53 mužů. Z hlediska věku respondentů bylo 21 osob ve věku do 15 let, 26 osob patřilo do věkové skupiny 15 – 30 let. V kategorii 30 – 45 let odpovídalo celkem 22 osob, v kategorii 45 – 60 let odpovídalo 18 osob a 13 respondentů bylo starších než 60 let. Podoba ankety je uvedena v příloze č. 2.

2.7.1 Čistota a stav autobusů

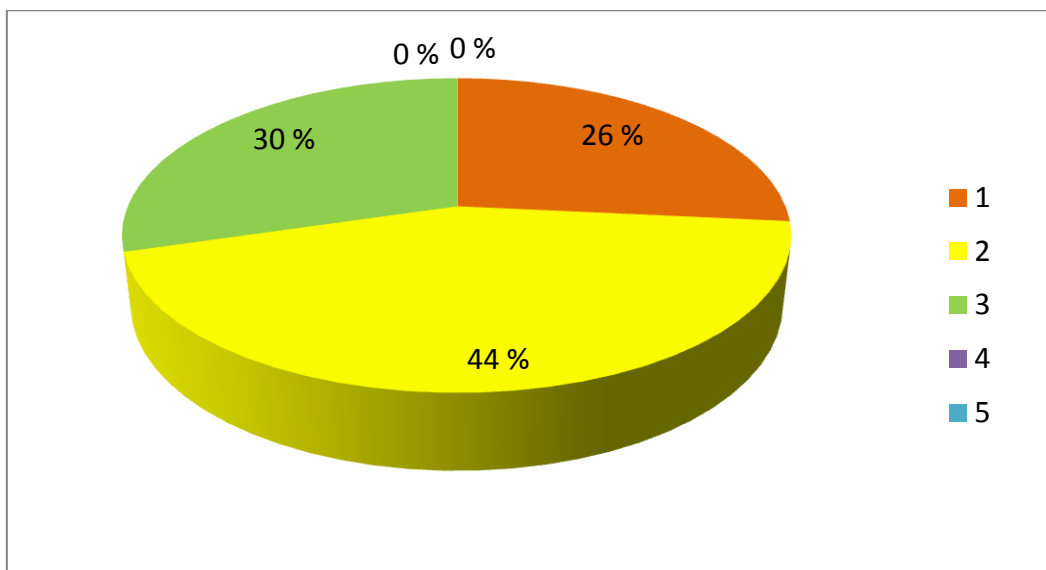
Dotazované osoby byly tázány na celkový stav exteriéru a interiéru všech autobusů, kterými z obce Řečice v poslední době cestovali. Hodnotit tento stav měli podle stupnice od 1 do 5 systémem jako ve škole. Tedy 1 znamená perfektní stav a není co vytknout, 5 potom znamená, že je vše ve velmi špatném stavu a je nutné provést radikální změny. Vnímání dotazovaných cestujících na stav a čistotu autobusů bylo ve výsledku poměrně pozitivní. Ze 100 dotazovaných osob oznámkovalo 26 osob stav autobusů známkou 1. Dalších 43 osob hodnotilo známkou 2 a známku 3 udělilo celkem 29 osob. Známkou 4 a 5 nikdo z dotazovaných neudělil, z čehož můžeme usuzovat, že cestující jsou převážně spokojeni a nikdo by nic výrazně neměnil. Někteří cestující by však rádi zavedli do některých autobusů klimatizaci, případně vybavili autobus novějšími potahy nebo modernějšími sedadly. Hodnocení čistoty a stavu autobusů je znázorněno v tabulce č. 11 a též na grafu na obrázku č. 6.

Tabulka č. 11: Hodnocení čistoty a stavu autobusů

Známka	Počet osob
1	26
2	44
3	30
4	0
5	0
Celkem	100

Zdroj: autor

Obrázek č. 6: Hodnocení čistoty a stavu autobusů



Zdroj: autor

2.7.2 Přístup řidičů

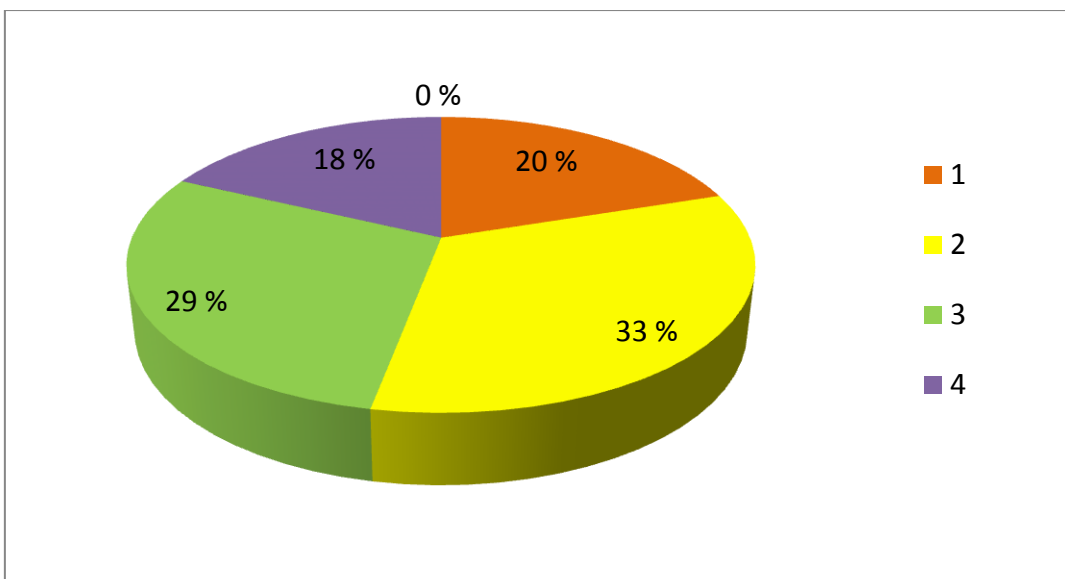
V rámci dopravního průzkumu bylo zjišťováno, zda jsou cestující spokojeni s přístupem řidičů k cestujícím. Jelikož však přístup každého řidiče je jiný, měli dotazovaní občané hodnotit celkové vnímání řidičů autobusů, se kterými v poslední době cestovali. Hodnocení opět probíhalo na stupnici od 1 do 5 stejně jako ve škole. Ze 100 oslovených osob pak hodnotilo známkou 1 celkem 20 osob, známku 2 udělilo 33 osob, známku 3 udělilo 29 osob a 18 osob udělilo známku 4. Nejhorší známku neudělil z tázaných osob nikdo. Jako důvody svého záporného hodnocení uváděli dotazovaní občané především neochotu některých řidičů čekat na dobíhající osoby, případně nepříjemné vystupování vůči cestujícím, kteří platili bankovkami s vysokou hodnotou, či naopak drobnými mincemi. Výsledky jsou znázorněny též v tabulce č. 12 a grafem na obrázku č. 7.

Tabulka č. 12: Hodnocení přístupu řidičů

Známka	Počet osob
1	20
2	33
3	29
4	18
5	0
Celkem	100

Zdroj: autor

Obrázek č. 7: Hodnocení přístupu řidičů



Zdroj: autor

2.7.3 Počet spojů

Na otázku ohledně počtu spojů měly dotazované osoby odpovědět, zda jsou s počtem spojů, které v obci Řečice zastavují spokojeni, spíše spokojeni, spíše nespokojeni nebo nespokojeni. Pokud pak nejsou spokojeni, tak co by se mělo změnit.

Z celkového počtu 100 dotazovaných osob uvedlo 8 lidí, že jsou spokojeni, 24 lidí, že jsou spíše spokojeni, 36 lidí, že jsou spíše nespokojeni a 32 lidí, že jsou nespokojeni. Výsledky jsou znázorněny i v tabulce č. 13 a grafem na obrázku č. 8. Celkový počet všech návrhů na změnu bylo 81, neboť spousta dotazovaných osob uvedla více nápadů na změny. Z těchto návrhů byl největší počet, celých 26, směřován k zavedení nového spoje z Nového Města na Moravě do Řečice ve všední dny v době mezi spoji jedoucími v 14:45 a v 18:15, neboť v tomto čase žádný spoj nejede, přestože by měl podle respondentů poměrně velké využití jak pro školáky, tak pro pracující, kteří nestihnou autobus v 14:45 a jsou nuceni využívat individuální dopravu, nebo čekat několik hodin do 18:15 na další spoj. Dalších 18 návrhů na změnu bylo ohledně zavedení nového spoje ve všední dny ze Žďáru nad Sázavou do Řečice a to v čase od 14:35 do 18:05, neboť v tomto čase opět žádný spoj nejede, přestože si spousta tázaných osob myslí, že by nový spoj v tomto čase uvítalo velké množství obyvatel, ze stejných důvodů jako v prvním případě. Dalších návrhů na zavedení nových

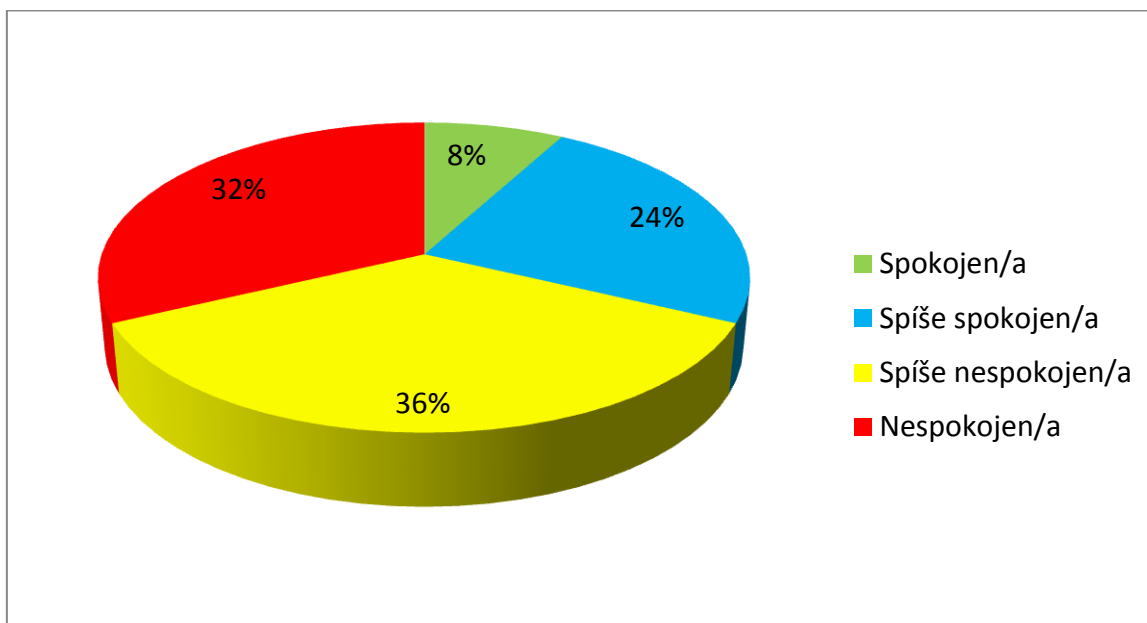
spoju byla ještě celá řada, nicméně se již nejednalo o žádný návrh, na kterém by se shodovalo více než 10 % z tázaných lidí, tedy více než 10 osob.

Tabulka č. 13: Míra spokojenosti s počtem spojů

Míra spokojenosti	Počet osob
Spokojen/a	8
Spíše spokojen/a	24
Spíše nespokojen/a	36
Nespokojen/a	32
Celkem	100

Zdroj: autor

Obrázek č. 8: Míra spokojenosti s počtem spojů



Zdroj: autor

2.8 Intenzita cestování

Dopravní průzkum se mimo jiné zabýval i intenzitou cestování. Dotazované osoby měly odpovědět, jak často cestují autobusem. Na výběr měly tyto možnosti:

- pravidelně (cestuji autobusem každý, nebo téměř každý den),
- občas (cestuji autobusem 1x – 4x za měsíc),
- ojediněle (cestuji autobusem méně než jednou za měsíc).

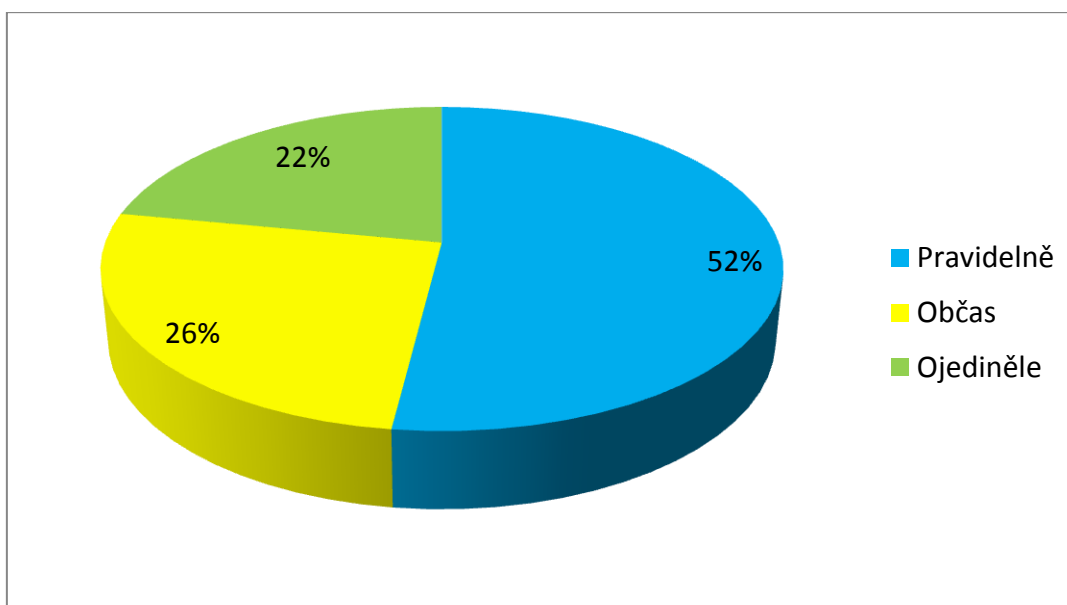
Výsledky ohledně intenzity cestování obyvatel Řečice autobusem jsou znázorněny v tabulce č. 14 a na grafu na obrázku č. 9.

Tabulka č. 14: Intenzita cestování autobusem

Míra intenzity	Počet osob
Pravidelně	52
Občas	26
Ojediněle	22
Celkem	100

Zdroj: autor

Obrázek č. 9: Intenzita cestování autobusem



Zdroj: autor

2.9 Financování dopravní obslužnosti obce Řečice

Dopravní obslužnost obce vysočina je ve všední dny zajišťována krajem Vysočina. Všechny spoje, které v tyto dny v obci zastavují, jsou hrazeny z rozpočtu kraje. Obec Řečice momentálně neplatí za žádný spoj nad rámec dopravní obslužnosti kraje, který by ve všední dny jezdil. Pokud se však jedná o dopravní obslužnost o víkendech, tak tu naopak zajišťují a financují obce samotné, nikoliv kraj.

V této kapitole však bude analyzováno pouze financování dopravní obslužnosti obce Řečice z rozpočtu obce. Toto financování vychází z tzv. výchozího finančního modelu, který je znázorněn v tabulce č. 15.

Tabulka č. 15: Výchozí finanční model

Výchozí finanční model		Předpokládané hodnoty za rok 2014 v Kč	Předpokládané hodnoty za rok 2014 v Kč/km
Výchozí náklady	Pohonné hmoty a oleje	22 540	7,39
	Přímý materiál a energie	8 890	2,92
	Opravy a údržba vozidel	8 740	2,86
	Odpisy dlouhodobého majetku	13 950	4,57
	Pronájem a leasing vozidel	0	0,00
	Mzdové náklady	18 650	6,11
	Sociální a zdravotní pojištění	6 210	2,03
	Cestovné	1 320	0,43
	Úhrada za použití infrastruktury	0	0,00
	Silniční daň	0	0,00
	Elektronické mýto	0	0,00
	Pojištění (povinné, havarijní)	2 170	0,71
	Ostatní přímé náklady	4 630	1,52
	Ostatní služby	1 430	0,46
	Provozní režie	3 600	1,20
	Správní režie	4 860	1,60
Náklady celkem		96 990	31,80
Výchozí výnosy	Tržby z jízdného	38 500	12,62
	Ostatní tržby z přepravy	0	0,00
	Ostatní výnosy	1 300	0,43
Výnosy celkem		39 800	13,05
Čistý příjem		2 100	0,70

Zdroj: [12], úprava autor

Výpočet provozní ztráty

Dle výchozího finančního modelu a pomocí vzorce uvedeného v kapitole č. 1.13 je možné stanovit výši provozní ztráty.

$$PZ = (EON + PŘZ) - (T + V)$$

$$PZ = (96\,990 + 2\,100) - (38\,500 + 1\,300) = 59\,290 \text{ Kč}$$

Dle výchozího finančního modelu by za rok 2014 měla výše provozní ztráty dosáhnout částky 59 290 Kč. Tento odhad se však od reality a skutečně placené částky za kompenzaci může a nejspíš i bude lišit.

2.10 Zhodnocení analytické části

Po provedení dopravního průzkumu a jeho vyhodnocení je možné vytvořit SWOT analýzu. SWOT analýza je metoda identifikace klíčových záměrů určitého projektu, záměru, atd., která slouží ke stanovení silných a slabých stránek, hrozeb a příležitostí spjatých s určitým projektem. SWOT analýzy dopravní obslužnosti obce Řečice je uvedena v tabulce č. 16.

Tabulka č. 16: SWOT analýza dopravní obslužnosti obce Řečice

Silné stránky	Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none">• Čistota a stav autobusů• Přístup řidičů• Dostatečný počet ranních spojů pro návoz obyvatel do zaměstnání či do školy	<ul style="list-style-type: none">• Velké intervaly mezi některými spoji v průběhu dne• Chybí napojení na železniční síť• Chybí obyvateli žádaný odpolední spoj ze Žďáru nad Sázavou• Chybí obyvateli žádaný odpolední spoj z Nového Města na Moravě• Přes obec nejsou vedeny silnice druhých a vyšších tříd
Příležitosti	Hrozby
<ul style="list-style-type: none">• Dobrá finanční situace obce umožňující investice do dopravní obslužnosti• Zkrácení cestovní doby• Zajištění vyššího podílu veřejné dopravy na celkových přepravních výkonech• Optimalizace nabídky spojů	<ul style="list-style-type: none">• Pokles zájmu cestujících o veřejnou hromadnou dopravu• Snížení dotací z kraje na dopravní obslužnost

Zdroj: autor

Ze SWOT analýzy vyplývá, že hrozí úbytek cestujících především vlivem většího využívání individuální dopravy, z důvodů chybějících spojů. Tato hrozba by mohla být eliminována zvýšením kvality zajišťované dopravní obslužnosti, tedy především zavedením nových spojů, které by uvítal velký počet obyvatel. Další hrozbou je snížení dotací kraje na dopravní obslužnost, která by mohla vést ke snížení aktuálního počtu spojů. Jednou z možností, jak této události zabránit, je motivace obyvatel k většímu využívání veřejné hromadné dopravy a její propagace. Ke zlepšení dopravní obslužnosti je možné využít i dobrou finanční situaci obecního rozpočtu.

3 Návrh možných opatření

V této kapitole budou předloženy a rozpracovány některé návrhy, které by pomohly ke zlepšení dopravní obslužnosti obce Řečice.

Z analýzy současného stavu dopravní obslužnosti v obci Řečice ve směru do Nového Města na Moravě, Žďáru nad Sázavou a zpět vyplynuly jisté nedostatky a neuspokojené požadavky obyvatel Řečice v oblasti dopravní obslužnosti. Zároveň však byla prokázána spokojenost s některými faktory veřejné dopravy. Z ankety vyplynulo, že v oblasti přístupu řidičů k cestujícím a v oblasti stavu a čistoty autobusů, jsou občané poměrně spokojeni a není nutné v dané oblasti provádět výraznější změny. Naopak na otázky ohledně spokojenosti s počtem spojů uvedlo v anketě 68% respondentů, že jsou spíše nespokojeni nebo nespokojeni a dohromady uvedli 81 návrhů na změny ohledně počtu spojů. Z této skutečnosti vyplývá, že by měly být navrženy různé změny, a to formou zvýšení počtu spojů, které v obci Řečice zastavují. Z těchto 81 návrhů bylo, jak již uvádím v kapitole 2.7.3, celých 26 návrhů, směřováno k zavedení nového spoje z Nového Města na Moravě do Řečice ve všední dny v době mezi spoji jedoucími ve 14:45 a v 18:15. Jako hlavní důvod pro zavedení tohoto spoje uváděli respondenti dlouhý interval mezi těmito spoji, který má za následek zvýšení využívání individuální dopravy, vůči veřejné hromadné dopravě. Dalších 18 návrhů pak bylo směřováno na změnu ohledně zavedení nového spoje ve všední dny ze Žďáru nad Sázavou do Řečice a to v čase od 14:35 do 18:05, a to ze stejných důvodů jako v předchozí situaci, tedy kvůli dlouhému intervalu mezi těmito spoji.

Návrhy možných opatření tedy budou zaměřeny na zavedení těchto spojů. Tedy spoje, který by jezdil ve směru Nové Město na Moravě v čase od 14:45 do 18:15 a též na zavedení spoje v čase od 14:35 do 18:05, neboť tyto spoje by podle výsledků analýzy ocenilo nejvíce obyvatel obce Řečice.

3.1 Zavedení nového spoje ve směru Nové Město na Moravě - Řečice

Jak již bylo v předchozí kapitole nastíněno, bude v této kapitole navrhnout nový spoj ve směru Nové Město na Moravě – Řečice. Čas tohoto spoje je však nutné blíže stanovit, neboť interval od 14:45 do 18:15 je příliš obecný. Nový spoj by měl tedy být navržen tak, aby uspokojoval poptávku po dopravě v co nejvyšší míře a zároveň s co nejnižšími náklady. Stanovení optimálního času odjezdu z Nového Města na Moravě závisí mimo jiné na struktuře cestujících, kteří by tento spoj především využívali. Z analýzy vyplynulo, že

z celkového počtu cestujících, kteří jezdí autobusy do Nového Města na Moravě, tvoří 51 % z nich žáci, uční či studenti, kteří cestují do školy. Dále je 25 % cestujících tvořeno lidmi, kteří jezdí do zaměstnání a dalších 24 % cestujících jezdí v tomto směru za ostatními cíli. Je však nutné vzít v potaz i strukturu cestujících na sousedních spojích. Struktura cestujících na těchto spojích je již rozebrána v kapitole 2.6.2. Spoj ve 14:45 tedy v drtivé většině využívají osoby, které cestují ze školy. Spoj v 18:15 využívají spíše osoby, které se kromě školy, či práce zdrží kvůli různým koníčkům, nákupům, úřadům nebo z jiných důvodů. Vzhledem k tomu, že však ranní směna končí ve většině podniků v Novém Městě na Moravě kolem 2 hodiny, tak jsou tyto osoby, které by dále chtěly nakupovat či zůstat ve městě z dalších důvodů o něco déle nuceni čekat až do 18:15, nebo využít individuální dopravu. Tyto osoby by však ve velké míře využily některý dřívější spoj.

Nutností pro stanovení optimální doby spoje je zjištění času, kdy končí poslední možná vyučovací hodina v jednotlivých školách v Novém Městě na Moravě, neboť právě osoby, které chodí do školy, tvoří většinu poptávky po dopravě z Nového Města na Moravě.

Čas, kdy končí poslední vyučovací hodina v jednotlivých školách nacházejících se v Novém Městě na Moravě je znázorněna v tabulce č. 17.

Tabulka č. 17: Doba, kdy vybraným školám končí vyučování

Škola	Konec poslední vyučovací hodiny	Docházková doba na zastávku (v min.)
I. Základní škola	14:45	5
II. Základná škola	15:00	10
Gymnázium	15:25	9
SOS	15:10	21

Zdroj: autor

Z tabulky č. 17 je patrné, že někteří žáci, uční či studenti nestíhají autobus odjíždějící z Nového Města na Moravě ve 14:45 o několik minut. V současné době tento fakt musí tyto osoby řešit předčasným odchodem ze školy, čekáním na autobus v 18:15, individuální dopravou či jiným způsobem. K vyřešení této situace by však postačilo posunout spoj odjíždějící ve 14:45 o několik minut dozadu, nebo zavedením nového spoje, který by již potřeby těchto osob uspokojil. Vzhledem k tomu, že se však jedná o nejvytíženější spoj, který v obci Řečice z tohoto směru zastavuje a i díky vlastní zkušenosti autora o přeplněnosti spoje, je však vhodnější varianta zavedení spoje nového. Z tabulky č. 17 vyplývá, že pro uspokojení poptávky po dopravě většiny žáků, učňů či studentů, kteří z Nového Města na Moravě jezdí z jednotlivých škol, by bylo vhodné zavedení spoje, který by jezdil kolem 16té hodiny, s ohledem na oběh vozidel.

Dále je nutné stanovit i optimální linku, po které by byl spoj vedený, a to opět tak, aby spoj uspokojoval poptávku v co největší míře a zároveň měl co nejnižší náklady. Jako jedna z variant, se jeví linka č. 840207, která je vedena z Nového Města na Moravě do Velkého Meziříčí, jelikož po této lince jezdí přes obec Řečice spojů nejméně. Další důvod pak je, že z Nového Města na Moravě do Velkého Meziříčí jezdí poslední přímý autobus v čase 12:05 a potom jede přímo až vlak v 18:04.

3.1.1 Financování navrženého spoje z Nového Města na Moravě

Způsobů financování navrhovaného spoje je několik. Jednou z možností je navrhnout tento spoj příslušnému krajskému úřadu. V případě, že by kraj, jakožto objednatel s tímto spojením souhlasil, financování by převzal na sebe a obec Řečice by nemusela vydávat žádné finanční prostředky na zabezpečení chodu tohoto spoje. Tato varianta je však nejméně pravděpodobná, jelikož kraj Vysočina nemá v současnosti o další náklady na dopravní obslužnost zájem, a také neví, jak by byl spoj využíván.

Další možností jak spoj financovat je podání návrhu na příslušný krajský úřad, zda by byl ochotný podílet se na zkušebním provozu tohoto spoje. V praxi by to fungovalo tak, že by 3 měsíce dopravní obslužnost financoval kraj a 3 měsíce by byl spoj financován dotčenými obecními úřady. Nutností je však domluva všech obcí, kterých by se spoj týkal, zda o jeho zavedení stojí a zda by byly ochotné podílet se na jeho financování. V případě, že dojde ke všem potřebným dohodám a spoj bude dočasně zaveden, bude nutné dosáhnout průměrné minimální tržby 10 Kč/km za dobu 6 měsíců, aby spoj dále financoval kraj. V případě, že této částky nebude dosaženo, kraj spoj platit nebude a dojde buďto k jeho zrušení, nebo povinnost financovat kompenzace připadne na příslušné obecní úřady dle stanoveného poměru. Ke schválení návrhu by mohla pomoci i tato práce. Jednalo by se tedy o poměrně reálnou variantu vedoucí k zavedení uvažovaného spoje.

Možné je i zavedení nového spoje bez žádosti na krajský úřad. Tedy, že se obce mezi sebou domluví a budou od začátku tento spoj financovat sami. Takto se to děje například u spojů, které jezdí v rámci dopravní obslužnosti obcí. Jedná se například o spoje, které jezdí o víkendech nebo svátcích. Povinnost platit příslušné kompenzace pak nemá na starosti kraj, ale obce samotné.

3.1.2 Výpočet nákladů na nový spoj z Nového Města na Moravě

V této kapitole bude vypočítán odhad budoucích nákladů. Z výchozího finančního modelu obce Řečice, který je blíže rozebrán v kapitole 2.10, je zřejmé, že průměrné náklady na 1 km jízdy autobusem činí 31,80 Kč.

Trasa linky č. 840207 měří celkem 37 km. Celkové náklady na jízdu autobusu můžeme vypočítat jako násobek počtu kilometru a průměrných nákladů na kilometr. Náklady na cestu autobusem po lince 840207 z Nového Města na Moravě do Velkého Meziříčí by tak činily 1 176 Kč. Za zkušební dobu 3 měsíců (počítáno 63 pracovních dnů), které platí příslušné obce, by tak celkové náklady činily 75 088 Kč.

Vzhledem k tomu, že průměrné tržby za 1 km jízdy autobusu, jsou dle výchozího finančního modelu stanoveny na 12,62 Kč/km, výše výnosů na 0,43 Kč/km a výše přiměřeného zisku je stanovena na 0,70 Kč/km, můžeme dle vzorce, rozepsaného již v kapitole 1.13, vypočítat přibližnou výši provozní ztráty, kterou by obec Řečice za zkušební období zaplatila. Je však nutné dopočítat ještě celkovou výši tržeb, výnosů a přiměřeného zisku za zkušební období 3 měsíců (počítáno s 63 dny),

Výše přiměřeného zisku by dle hodnoty 0,70 Kč/ km při najetých 37 kilometrech činila 26 Kč. Za období 3 měsíců by výše této částky dosahovala 1 638 Kč. Výše tržeb by dle hodnoty 12,62 Kč/km při najetých 37 kilometrech činila 467 Kč. Za zkušební období 3 měsíců by výše této částky dosahovala 29 421 Kč. Výše tržeb by při hodnotě 0,43 Kč/km za 37 km dosahovala částky 16 Kč. Za zkušební období by se pak jednalo o částku 1 008 Kč.

$$PZ = (EON + PŘZ) - (T + V)$$

$$PZ = (75088 + 1638) - (29421 + 1008)$$

$$PZ = 46 297 \text{ Kč}$$

Výše provozní ztráty by dle průměrných hodnot nákladů, tržeb, výnosů a přiměřeného zisku za 1 kilometr jízdy autobusem, uvedených ve výchozím finančním modelu, dosahovala částky 46 297 Kč. Historickým vývojem bylo stanoveno, že u linky č. 840207 činí podíl obce Řečice na úhradu kompenzace 8 %. Na obec Řečice by tak v případě zachování stejného podílu vyšla provozní ztráta 3 704 Kč za zkušební období.

3.2 Návrh nového spoje ve směru Žďár nad Sázavou - Řečice

V této kapitole bude navrhnout nový spoj ve směru Žďár nad Sázavou – Řečice. Spoj by měl ze Žďáru nad Sázavou vyjíždět někdy mezi 14:35 a 18:05. Tento časový interval je však příliš obecný a měl by být opět stanoven bližší čas. V tabulce č. 18 jsou proto opět uvedeny časy, kdy končí vyučování vybraným školám. Z tabulky je zřejmé, že autobus ve 14:35 opět nemůžou stihnout některé osoby, které se vrací ze školy. Dosavadním řešením těchto osob byl předčasný odchod ze školy, využití individuální dopravy, nebo čekání do 18:05 na další autobus. Jako nejvhodnější řešení této situace se jeví zavedení nového spoje, který by uspokojoval přepravní potřeby těchto dotčených žáků, učňů či studentů.

Tabulka č. 18: Doba kdy končí vyučování vybraným školám

Škola	Konec poslední vyučovací hodiny	Docházková doba na zastávku (v min.)
Gymnázium	15:30	14
SST	15:10	15
SOS	15:15	14
SECR	15:00	21
SČMSD	15:00	26

Zdroj: autor

Z hlediska osob, které jezdí do Žďáru nad Sázavou do zaměstnání je vhodné spoj zavést z několika důvodů. Ranní směna končí ve většině podniků ve 14:00 a spoj ve 14:35 je tedy vhodně stanovený, avšak v případě, že se tyto osoby chtějí z různých důvodů ve městě zdržet, například kvůli nákupům, musí využít opět individuální dopravu, nebo využít autobus odjíždějící až v 18:05.

Jelikož spoj odjíždějící ve 14:35 bývá velmi vytížený, bylo by opět nejvhodnější variantou zavedení spoje nového. Odjezd tohoto spoje by měl být tedy stanoven kolem 16té hodiny, s ohledem na oběh vozidel. Na lince č. 840114 však již spoj v 16:15 ze Žďáru nad Sázavou odjíždí, nicméně je vedený pouze do obce Jámy, kde se otáčí a jede zpět. Jako nejvhodnější varianta se tak jeví protažení tohoto spoje až do Radešínské Svatky, kde by se tento spoj otočil, nebo v případě zájmu dalších obcí by bylo možné protažení spoje až do Bobrové.

3.2.1 Financování navrženého spoje ze Žďáru nad Sázavou

Způsoby financování navrženého spoje jsou již rozebrány v kapitole 3.1.1 u předešlého navrhovaného spoje. Jako nejpravděpodobnější způsob financování se jeví zkušební zavedení tohoto spoje. Spoj by byl v případě dohody financován po dobu 3 měsíců

z rozpočtu kraje a 3 měsíce z rozpočtu příslušných obcí. Výpočet nákladů a potřebných tržeb na přechod ze zkušební do plného provozu je rozebrán v následující kapitole.

3.2.2 Výpočet nákladů na nový spoj ze Žďáru nad Sázavou

V této kapitole bude opět propočítán odhad nákladů na zavedení nového spoje. Při uvažované výši nákladů 31,80 Kč na jízdu 1 kilometru autobusu je možné pomocí vzdálenosti trasy určit náklady, které by byly vynaložené na protažení linky z Jam do Radešínské Svratky. Délka nové části trasy z Jam do Radešínské Svratky měří zhruba 8 km. Náklady na jízdu spoje vypočítáme jako násobek počtu kilometrů a nákladů na 1 km jízdy autobusu. Náklady na jízdu autobusu z Jam do Radešínské Svratky přes Hlinné a Řečici by dosahovaly částky 255 Kč. Za zkušební období 3 měsíců (počítáno 63 dní) by pak náklady činily 16 065 Kč.

Vzhledem k tomu, že průměrné tržby za 1 km jízdy autobusu, jsou dle výchozího finančního modelu stanoveny na 12,62 Kč/km, výše výnosů na 0,43 Kč/km a výše průměrného zisku je stanovena na 0,70 Kč/km, můžeme opět dle vzorce, rozepsaného již v kapitole 1.13, vypočítat přibližnou výši provozní ztráty, kterou by obec Řečice za zkušební období zaplatila. Je však nutné dopočítat ještě celkovou výši tržeb, výnosů a průměrného zisku za zkušební období 3 měsíců (počítáno s 63 dny),

Výše průměrného zisku by, dle hodnoty 0,70 Kč/ km při najetých 8 kilometrech, činila 6 Kč. Za období 3 měsíců by výše této částky dosahovala zhruba 378 Kč. Výše tržeb by, dle hodnoty 12,62 Kč/km při najetých 8 kilometrech, činila 101 Kč. Za zkušební období 3 měsíců by výše této částky dosahovala 6 363 Kč. Výše tržeb by, při hodnotě 0,43 Kč/km za 8 km, dosahovala částky přibližně 3,5 Kč. Za zkušební období by se pak jednalo o částku 221 Kč.

$$PZ = (EON + PŘZ) - (T + V)$$

$$PZ = (16065 + 378) - (6363 + 221)$$

$$PZ = 9 859 \text{ Kč}$$

Výše provozní ztráty by, dle průměrných hodnot nákladů, tržeb, výnosů a průměrného zisku za 1 kilometr jízdy autobusem, uvedených ve výchozím finančním modelu, dosahovala částky 9 859 Kč. Nutná by však byla dohoda mezi 3 dotčenými obcemi, tedy Řečicí, Novým Městem na Moravě, neboť Hlinné je od roku 1980 místní část tohoto města, a Radešínskou Svratkou o poměru platby kompenzace. Pro dohodu by byla rozhodující vzdálenost mezi obcemi a počet potenciálních cestujících, nicméně by záleželo i na dalších faktorech. Podle

vzdálenosti mezi obcemi by obec Řečice platila zhruba polovinu kompenzací, neboť vzdálenost od Hlinného je 4 km, což je polovina uvažované vzdálenosti. Pokud tedy budeme uvažovat variantu, že by obec platila polovinu kompenzací, pak by tato částka dosahovala 4 930 Kč.

3.3 Vyhodnocení nových spojů

Z návrhů na zavedení 2 nových spojů vyplývá, že pokud by i další obce, kterých by se tyto spoje týkaly, souhlasily se zavedením zkušebního provozu na půl roku, finanční náročnost na rozpočet obce Řečice by nebyla příliš vysoká. Na zavedení spoje z Nového Města na Moravě do Velkého Meziříčí by výše provozní ztráty určené k zaplacení z rozpočtu obce Řečice činila 3 704 Kč. U druhého spoje, protaženého z Jam do Radešínské Svratky, by pak výše provozní ztráty určené k zaplacení z rozpočtu obce Řečice byla 4 930 Kč.

Možností by bylo také zavedení těchto spojů i bez podpory financování ze strany kraje. Jelikož jsou tyto částky uvedeny za období 3 měsíců, při financování spojů za celý rok by výše provozní ztráty, která by byla placena z rozpočtu obce Řečice, činila 14 816 Kč u prvního spoje a 19 720 Kč u spoje druhého. Návrh rozpočtu obce Řečice na rok 2014 počítá s výdaji 6 291 800 Kč, a příjmy 6 900 000 Kč. Navýšení nákladů o necelých 40 000 Kč by tedy pro obec příliš velkou zátěží nebyl.

3.4 Další možnosti zlepšení dopravní obslužnosti

Další poměrně zajímavou variantou na zlepšení dopravní obslužnosti obce Řečice může být protažení linek Městské hromadné dopravy (dále MHD) z Nového Města na Moravě do obce Hlinné, neboť se jedná o místní část tohoto města. Pokud by se tak v budoucnu stalo, linka by musela být vedena přes Řečici, a to z toho důvodu, že silnice, která je z Nového Města na Moravě vedena přímo do Hlinného není v zimě udržovaná a autobusy zde kvůli prudké a nebezpečné zatáčce nemohou jezdit.

MHD v Novém Městě na Moravě byla spuštěna do zkušebního režimu 1. ledna 2014 a nyní obsluhuje 14 zastávek. Do budoucna se však počítá s rozšířením tohoto počtu a je možné, že v následujících letech bude MHD obsluhovat i Hlinné. Pokud by se tak stalo, dopravní obslužnost Řečice by se mohla výrazně zlepšit, bude však záležet na požadavcích obyvatel Hlinného a ochotě Nového Města na Moravě, zda bude MHD obsluhovat i tuto místní část.

Další možností, která by mohla dopravní obslužnost obce Řečice zlepšit je zavedení zvláštní linkové dopravy. Nicméně v současnosti se v okolí obce nenachází žádný významný podnik, který by měl na tomto zavedení zájem.

Zlepšení dopravní obslužnosti by mohlo nastat i formou zavedení dopravní obslužnosti o víkendech, jelikož v obci o víkendu příliš spojů nezastavuje, nicméně v dotazníkovém šetření nebyl o zavedení těchto spojů příliš velký zájem.

Na zlepšení dopravní obslužnosti by však měla velký vliv motivace obyvatel k cestování veřejnou hromadnou dopravou. Pokud by lidé cestovali více autobusy, zvýšila by se poptávka po veřejné přepravě, což by pravděpodobně vedlo i k nárůstu nabídky přepravních služeb.

Závěr

Z měření týkajícího se hlavních přepravních proudů vyplynulo, že většina obyvatel Řečice cestuje do nejbližšího města, tedy do Nového Města na Moravě, přičemž nejvíc autobusovou dopravu do tohoto města využívají žáci, učni, nebo studenti, kteří cestují do školy. Naopak měření ukázalo, že do Žďáru nad Sázavou jezdí obyvatelé Řečice spíše do zaměstnání.

Anketa ukázala, že obyvatelé obce Řečice jsou s dopravní obslužností v několika ohledech poměrně spokojeni. Přístup řidičů, stav a čistota autobusů byla hodnocena poměrně pozitivně, a až na drobné výtky v této oblasti nebylo nutné se danou oblastí blíže zabývat. Zjišťována byla i frekvence cestování autobusy, ze které vyplynulo, že 52 % z dotazovaných osob cestuje autobusem pravidelně, což je poměrně vysoký počet. Nedostatky však anketa ukázala v počtech spojů, které v současnosti v obci Řečice zastavují. Celých 68 % obyvatel uvedlo, že nejsou spokojeni se současným počtem spojů. Hlavními názory, na kterých se shodla většina dotazovaných obyvatel, bylo zavedení nových odpoledních spojů z Nového Města na Moravě a ze Žďáru nad Sázavou.

Vhodnou možností by bylo zavedení nového spoje, který by vyjížděl z Nového Města na Moravě kolem 16 hodiny, aby byla zajištěna poptávka po dopravě všech školáků, učňů a studentů, kteří v současnosti nemohou předešlý spoj stíhat. Jako nejlepší možnost se jeví navržení zkušebního období půl roku kraji Vysočina, během kterého by se zjišťovalo, jak je tento spoj využíván a co by s sebou zavedení spoje přineslo. K vylepšení dopravního spojení ze Žďáru nad Sázavou do obce Řečice, by pak napomohlo protažení již existujícího spoje, který však v současnosti zajíždí pouze do obce Jámy.

Jako další možnost, jak by se dopravní obslužnost obce Řečice dala zlepšit, se jeví protažení linek MHD do Hlinného přes Řečici. Jednalo by se tak o zajímavou variantu, která by měla výrazný dopad na dopravní obslužnost obce Řečice.

Všechny cíle, stanovené v úvodu práce, se podařilo naplnit, avšak z důvodu nedostatku informací, které byly autorovi poskytnuty dopravním podnikem ZDAR a.s., je u návrhů počítáno pouze s odhadovanými částkami a v praxi by bylo nutné počítat s konkrétnějšími údaji. V praxi by bylo také zapotřebí brát v úvahu problematiku oběhu vozidel a další faktory, které nejsou v této práci, kvůli nedostatku informací, zohledněny.

Tato práce by měla poukázat na nedostatky a rezervy, které jsou spjaty se současným stavem dopravní obslužnosti obce Řečice. Práce by také měla napomoci při rozhodování týkajících se budoucího vývoje dopravní obslužnosti obce.

Použitá literatura

- [1] 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. ISSN 1211-1244.
- [2] ČERNÍK, Jan. *Optimalizace dopravní obslužnosti průmyslové oblasti Semtín*. [online]. [cit. 2014-4-21]. Dostupné z: <http://hdl.handle.net/10195/51940>
- [3] Zelená kniha. MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. *Mdcr.cz* [online]. Praha, 2014 [cit. 2014-05-06]. Dostupné z: <http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/B5163C15-7B7F-48D7-B58D-E8F599231601/0/zelenakniha.pdf>
- [4] ŠIROKÝ, Jaromír. *Technologie dopravy*. Vyd. 3., rozš. Pardubice: Institut Jana Pernera, 2010, 223 s. ISBN 978-80-86530-67-3.
- [5] OLIVKOVÁ, Ivana. *Provoz a ekonomika dopravy* [online]. Ostrava, 2013 [cit. 2014-05-06]. ISBN 978-80-248-3271-5. Dostupné z: http://issuu.com/michdor/docs/m16_text
- [6] MARADA, M., KVĚTOŇ, V. (2006): Význam dopravní obslužnosti v rozvoji venkovských oblastí. *Sborník příspěvků z mezinárodní konference Venkov je náš svět*. Provozně-ekonomická fakulta, Česká zemědělská univerzita v Praze, s. 422–431
- [7] Kraj Vysočina. PROCHÁZKOVÁ, Lenka. *Dopravní plán* [online]. 29. 12. 2011. [cit. 2014-05-06]. Dostupné z: <http://www.kr-vysocina.cz/dopravni-plan/d-4040364/p1=2246>
- [8] MELICHAR, V., J. JEŽEK a J. ČÁP. *Ekonomika dopravního podniku*. Studijní opora. Pardubice: Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera, 2011.

- [9] Souhrnné údaje o obci Řečice. scitani.cz [online]. [cit. 2014-05-06]. Dostupné z:
<http://vdb.czso.cz/sldbvo/#!stranka=zakladni-vysledky&tu=0&th=&vseuzemi=null&v=&vo=H4sIAAAAAAAAAAGVPu07DQBDCGJm8XASKdHxCIIIFBKrjkHNny4yL7YoQrDmIIIJMY-xxcIdFAQQs9BWW-AvEFtFSInpoSNkhAwUi72pFmNLOld1CzFNZOxFy0c3kctw2RTRyRqOWXx6fmwfMKKH2oxTMx6osjOUtNqMpJGmWTWTwqkp1dWEI7r-Bu4NQlVle-7g2IR5z>
- [10] Obec Řečice. Mapy.cz [online]. [cit. 2014-05-06]. Dostupné z:
http://www.mapy.cz/#!q=obec%2520%25C5%2599e%25C4%258Dice&t=s&x=16.075951&y=49.511504&z=13&d=muni_5244_0_3
- [11] Jízdní řády. idos.cz [online]. [cit. 2014-05-06]. Dostupné z:
<http://jizdnirady.idnes.cz/vlakyautobusy/spojeni/>
- [12] ZDAR, a.s. Smlouva číslo: 6011404119. Žďár nad Sázavou, 2013.

Seznam tabulek

Tabulka č. 1: Věková struktura obyvatel Řečice	24
Tabulka č. 2: Struktura obyvatel Řečice podle ekonomické aktivity	25
Tabulka č. 3: Počet spojů ve směru Řečice - Nové Město na Moravě	29
Tabulka č. 4: Počet spojů ve směru Nové Město na Moravě - Řečice	29
Tabulka č. 5: počet spojů ve směru Řečice - Žďár nad Sázavou.....	30
Tabulka č. 6: Počet spojů ve směru Žďár nad Sázavou - Řečice.....	30
Tabulka č. 7: Počty nastupujících osob ve směru Řečice – Nové Město na Moravě a Řečice – Žďár nad Sázavou	31
Tabulka č. 8: Počty vystupujících osob ve směru Nové Město na Moravě - Řečice a Žďár nad Sázavou - Řečice.....	31
Tabulka č. 9: Struktura nastupujících osob v obci Řečice ve směru Řečice – Nové Město na Moravě	32
Tabulka č. 10: Struktura nastupujících osob v obci Řečice ve směru Řečice – nad Sázavou.....	33
Tabulka č. 11: Hodnocení čistoty a stavu autobusů	38
Tabulka č. 12: Hodnocení přístupu řidičů	39
Tabulka č. 13: Míra spokojenosti s počtem spojů	41
Tabulka č. 14: Intenzita cestování autobusem.....	42
Tabulka č. 15: Výchozí finanční model.....	43
Tabulka č. 16: SWOT analýza dopravní obslužnosti obce Řečice	44
Tabulka č. 17: Doba, kdy vybraným školám končí vyučování	46
Tabulka č. 18: Doba kdy končí vyučování vybraným školám	49

Seznam obrázků

Obrázek č. 1: Tok finančních prostředků na úhradu kompenzací	22
Obrázek č. 2: Obec Řečice.....	25
Obrázek č. 3: Vedení linek přes obec Řečice	28
Obrázek č. 4: Struktura nastupujících osob v obci Řečice ve směru Řečice - Nové Město na Moravě	32
Obrázek č. 5: Struktura nastupujících osob v obci Řečice ve směru Řečice - Žďár nad Sázavou.....	34
Obrázek č. 6: Hodnocení čistoty a stavu autobusů	39
Obrázek č. 7: Hodnocení přístupu řidičů	40
Obrázek č. 8: Míra spokojenosti s počtem spojů	41
Obrázek č. 9: Intenzita cestování autobusem	42

Seznam zkratek

IDS – integrované dopravní systémy

MHD – městská hromadná doprava

Seznam příloh

Příloha č. 1: Výsledky měření

Příloha č. 2: Anketa

Řečice – Nové Město (nástupy)

Čas spoje	Do školy	Do práce	Na úřady	Na nákup	Do z. zařízení	Jiný	celkem
4:57	1,0,0,0,0	2,2,2,2,3	0,0,0,0,0	0,0,0,0,0	0,0,0,0,0	0,0,0,0,0	12
6:44	8,6,9,7,6	2,1,1,1,1	0,0,0,0,0	0,0,0,0,0	0,0,0,0,0	0,0,0,0,0	42
6:57	6,5,4,5,6	3,2,3,3,3	0,0,0,0,0	0,0,0,0,0	0,0,0,0,0	0,0,0,0,0	40
8:51	3,2,1,0,2	1,1,1,1,0	1,0,0,0,1	1,0,0,0,0	2,1,2,0,2	0,0,0,0,0	22
11:01	0,0,0,0,0	0,0,0,0,0	0,0,0,0,0	0,1,0,1,0	0,3,0,2,1	0,0,0,0,0	8
13:13	0,0,0,0,0	0,0,0,0,0	0,0,0,0,0	0,0,0,0,0	0,0,0,0,0	1,0,0,0,1	2
13:53	0,0,0,0,0	0,0,0,0,0	0,0,0,0,0	0,0,0,0,0	0,0,0,0,0	0,1,0,0,0	1
14:07	0,0,0,0,0	0,0,0,0,0	0,0,0,0,0	0,0,0,0,0	0,0,0,0,0	0,0,2,0,0	2
14:53	0,0,0,0,0	0,0,0,0,0	0,0,0,0,0	0,0,0,0,0	0,0,0,0,0	0,1,0,0,3	4
15:25	0,0,0,0,0	0,0,0,0,0	0,0,0,0,0	0,0,0,0,1	0,0,0,0,0	0,0,2,0,3	6
celkem	71	35	2	4	13	14	139

Nové Město – Řečice (výstupy)

Čas spoje	Ze školy	Z práce	Z úřady	Z nákupu	Ze z. zařízení	Jiný	Celkem
6:00	0,0,0,0,0	0,0,0,0,0	0,0,0,0,0	0,0,0,0,0	0,0,0,0,0	1,0,0,0,0	1
7:55	0,0,0,0,0	0,0,0,0,0	0,0,0,0,0	0,0,0,0,0	0,0,0,0,0	0,0,0,1,0	1
11:40	2,0,2,1,3	0,0,0,0,0	1,0,0,0,0	0,0,0,0,0	1,1,2,0,2	0,0,0,0,0	15
12:05	1,2,0,1,2	0,0,0,0,0	0,0,0,0,1	1,1,0,0,0	1,2,0,1,1	0,0,0,0,0	14
13:30	8,6,5,4,6	2,2,1,2,3	0,0,0,0,0	0,0,0,1,0	0,1,0,1,0	0,0,0,0,0	42
14:45	6,12,8,9,7	1,1,1,1,2	0,0,0,0,0	0,0,0,0,0	0,0,0,0,0	1,0,0,0,1	50
18:15	0,0,0,0,0	3,2,2,2,1	0,0,0,0,0	0,0,0,0,1	0,0,0,0,0	0,2,2,0,4	19
celkem	85	26	2	4	13	12	142

Řečice – Žďár nad Sázavou (nástupy)

Čas spoje	Do školy	Do práce	Na úřady	Na nákup	Do z. zařízení	Jiný	celkem
4:51	2,1,0,0,0	3,3,3,3,3	0,0,0,0,0	0,0,0,0,0	0,0,0,0,0	0,0,0,0,0	18
5:54	3,4,2,2,1	5,4,4,4,4	0,0,0,0,0	0,0,0,0,0	0,0,0,0,0	0,0,0,0,0	33
7:03	7,5,5,4,6	0,0,0,0,0	0,0,0,0,0	0,0,0,0,0	0,0,0,0,0	0,0,0,0,0	27
12:53	1,0,0,0,0	3,3,3,3,3	0,0,0,0,0	0,0,0,0,0	0,0,0,0,0	0,0,0,0,0	16
15:55	0,0,0,0,0	0,0,0,0,0	0,0,0,0,0	0,0,0,0,0	0,0,0,0,0	0,2,0,1,3	6
20:57	0,0,0,0,0	1,1,1,1,1	0,0,0,0,0	0,0,0,0,0	0,0,0,0,0	0,0,0,0,1	6
celkem	43	56	0	0	0	7	106

Žďár nad Sázavou – Řečice (výstupy)

Čas spoje	Ze školy	Z práce	Z úřady	Z nákupu	Ze z. zařízení	Jiný	celkem
5:37	0,0,0,0,0	1,1,1,1,1	0,0,0,0,0	0,0,0,0,0	0,0,0,0,0	1,0,0,0,0	6
11:25	0,0,0,0,1	0,0,0,0,0	0,0,0,0,0	0,0,0,0,0	0,0,0,0,0	0,0,0,0,0	1
13:10	1,2,0,1,2	0,0,0,0,0	0,0,0,0,0	0,0,0,0,0	0,0,0,0,0	0,0,0,0,0	6
13:45	2,1,2,1,1	0,0,0,0,0	0,0,0,0,0	0,0,0,0,0	0,0,0,0,0	0,0,0,0,0	7
14:35	6,4,5,4,2	6,5,5,4,5	0,0,0,0,0	0,0,0,0,0	0,0,0,0,0	0,0,0,0,0	46
18:05	1,2,2,3,7	2,2,2,3,2	0,0,0,0,0	0,0,0,0,0	0,0,0,0,0	0,2,0,1,2	31
22:30	0,0,0,0,0	3,3,3,3,3	0,0,0,0,0	0,0,0,0,0	0,0,0,0,0	0,0,0,0,0	15
celkem	50	56	0	0	0	6	112

Anketa

Dopravní obslužnost obce Řečice

Dobrý den,

do rukou se Vám dostala anketa zabývající se spokojeností obyvatel Řečice se současným stavem dopravní obslužnosti obce. Výsledky ankety budou využity při zpracování bakalářské práce na toto téma.

Věk

0 – 15 15 – 30 30 – 45 45 – 60 60 a víc

Pohlaví

Žena Muž

Jak často z Řečice a zpět cestujete autobusovou linkovou dopravou?

Pravidelně (každý nebo téměř každý den)

Občas (1x – 4x za měsíc)

Ojediněle (méně než 1x za měsíc)

Jak vnímáte přístup řidičů? (ohodnoťte od 1 do 5 jako ve škole)

1

2

3

4

5

**Je podle Vás potřeba učinit nějaká zlepšení v oblasti přístupu řidičů k cestujícím?
Pokud ano, tak napište, jaká zlepšení byste uvítal/a.**

ano

ne

Jak vnímáte čistotu a stav interiéru autobusů? (ohodnoťte od 1 do 5 jako ve škole)

1

2

3

4

5

**Je podle Vás potřeba učinit nějaká zlepšení v oblasti čistoty a stavu interiéru autobusů?
Pokud ano, tak napište, jaká zlepšení byste uvítal/a.**

ano

ne

Vyhovuje vám počet spojů?

Ano

Spíše ano

Spíše ne

Ne

Pokud nejste se současným počtem spojů spokojen/a, jaké změny byste uvítal/a ?