

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera

Dopravní obslužnost obce Starkoč a přilehlých obcí

Petra Merunková

Bakalářská práce

2014

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

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Petra Merunková**
Osobní číslo: **D11095**
Studijní program: **B3709 Dopravní technologie a spoje**
Studijní obor: **Dopravní management, marketing a logistika**
Název tématu: **Dopravní obslužnost obce Starkoč a přilehlých obcí**
Zadávací katedra: **Katedra dopravního managementu, marketingu a logistiky**

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

Úvod

1. Charakteristika dopravní obslužnosti
2. Analýza dopravní obslužnosti obce Starkoč a přilehlých obcí
3. Návrhy na zlepšení dopravní obslužnosti a jejich vyhodnocení

Závěr


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

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Roman Hruška, 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 vypracovala samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využila, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

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

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně.

V Pardubicích dne 30. 5. 2014

Petra Merunková

Na tomto místě bych ráda poděkovala svému vedoucímu práce Ing. Romanu Hruškovi, Ph.D. za cenné rady a připomínky, které mi při zpracování poskytnul. Za odbornou pomoc a čas mně věnovaný bych chtěla poděkovat paní Zuzaně Krčmářové, vedoucí obchodní oblasti společnosti ARRIVA VÝCHODNÍ ČECHY a.s. a paní Boženě Nováčkové z Odboru dopravy Středočeského kraje. Také bych chtěla poděkovat starostovi obce Starkoč panu Janu Jiskrovi za ochotu a spolupráci.

ANOTACE

Bakalářská práce se zabývá dopravní obslužností obce Starkoč a přilehlých obcí. Popisuje základní legislativu, která značně ovlivňuje fungování celého systému obslužnosti území. Na základě analýzy současného stavu zajištění dopravní obslužnosti daných obcí jsou v poslední části práce uvedeny návrhy na zlepšení situace a jejich vyhodnocení.

KLÍČOVÁ SLOVA

dopravní obslužnost, linka, spoj, veřejná doprava, veřejná služba v přepravě cestujících

TITLE

Transport services of the village of Starkoc and the adjacent villages

ANNOTATION

The thesis deals with the transport services of the village of Starkoc and the adjacent villages. It provides a description of the basic legislation that influences the performance of the service system in the region in a considerable way. On the basis of the analysis of the current transport services of the villages there are included some suggestions for improvement and evaluation in the last part of the thesis.

KEY WORDS

transport services, line, connection, public transport, public transport services

Obsah

Úvod	9
1 Charakteristika dopravní obslužnosti	10
1.1 Dopravní obslužnost	10
1.2 Legislativa.....	11
1.2.1 Zákon 111/1994 Sb., o silniční dopravě.....	11
1.2.2 Zákon 266/1994 Sb., o dráhách.....	16
1.2.3 Zákon 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících	19
1.2.4 Nařízení Evropského parlamentu č. 1370/2007 o veřejných službách	24
1.2.5 Vyhláška 296/2010 Sb., o sestavení fin. modelu a určení max. výše kompenzace	26
1.2.6 Vyhláška 297/2010 Sb., o stanovení vzoru formuláře pro nabídkové řízení	28
1.2.7 Vyhláška 388/2000 Sb., o JŘ ve veřejné linkové osobní dopravě	29
1.2.8 Nařízení 63/2011 Sb. o stanovení hodnot standardů kvality a bezpečnosti	30
2 Analýza dopravní obslužnosti obce Starkoč a přilehlých obcí.....	32
2.1 Charakteristika obcí	32
2.1.1 Starkoč.....	34
2.1.2 Přilehlé obce.....	35
2.2 Školství	36
2.3 Průmysl	38
2.4 Nezaměstnanost	40
2.5 Osobní doprava	42
2.6 Integrovaný dopravní systém.....	46
2.6.1 Středočeská integrovaná doprava.....	47
2.7 Analýza dopravní obslužnosti obcí.....	49
2.7.1 Dopravní obslužnost obce Starkoč.....	50
2.7.2 Dopravní obslužnost městyse Bílé Podolí.....	52
2.7.3 Dopravní obslužnost obce Bílé Podolí, Lovčice	53

2.7.4 Dopravní obslužnost obce Semtěš.....	55
2.7.5 Dopravní obslužnost obce Vrdy, Dolní Bučice.....	57
2.8 Přehled spojů ostatní dopravní obslužnosti	58
2.9 Vyhodnocení dopravní obslužnosti analyzovaných obcí.....	64
3 Návrhy na zlepšení dopravní obslužnosti a jejich vyhodnocení.....	66
3.1 Zrušení spojů ODO pro obec Vrdy a městys Bílé Podolí.....	66
3.1.1 Zrušení spojů k zajištění ODO pro obec Vrdy	66
3.1.2 Zrušení spojů k zajištění ODO pro městys Bílé Podolí	69
3.1.3 Vyhodnocení návrhů pro dané obce.....	72
3.2 Vybudování nové autobusové zastávky v obci Starkoč.....	72
3.2.1 Kalkulace nákladů na výstavbu zastávky.....	77
3.2.2 Vyhodnocení návrhu	78
3.3 Návrhy spojů v časovém úseku 11 – 12 h	78
3.3.1 Zavedení nové linky 240058	78
3.3.2 Změna trasy spoje 5 linky 240057	82
3.3.3 Vyhodnocení návrhů	84
Závěr	85
Použitá literatura	87
Seznam tabulek.....	92
Seznam obrázků.....	93
Seznam zkratk.....	94
Seznam příloh	95

Úvod

Doprava nepochybně patří mezi důležité odvětví ekonomiky České republiky. Má značné uplatnění v průmyslu, zemědělství a je nedílnou součástí každodenního života. Dopravní obslužnost je veřejná služba, která uspokojuje přepravní potřeby občanů, zejména do škol a školských zařízení, dále k orgánům veřejné moci, do zaměstnání, zdravotnických zařízení a v neposlední řadě za kulturou. Dopravní obslužnost se musí financovat z externích zdrojů, neboť tato služba není soběstačná. V jednotlivých regionech jsou různé potřeby občanů, a proto je důležité porozumět těmto potřebám, neustále je sledovat a přizpůsobovat je aktuálnímu stavu.

V současnosti je hodně diskutované téma neustálého zvyšování ztrát z provozování veřejné linkové dopravy. Příčin je hned několik. Zejména je to způsobeno poklesem využívání tohoto druhu dopravy a také snižováním státních dotací. Lidé z důvodu komfortu, rychlosti a okamžitého využití preferují individuální automobilovou dopravu. K zamezení této skutečnosti je snahou státu, kraje, dopravců, ale i samotných obcí neustálé zvyšování kvality dopravních služeb.

Bakalářská práce se zabývá dopravní obslužností obce Starkoč a přilehlých obcí. Všechny hodnoty uvedené v práci jsou jemně zkrácené. Výpočty vychází ze skutečných dat, bylo však nutné tyto data upravit z důvodu interního charakteru daných údajů.

Práce je členěná do tří kapitol. První část popisuje charakteristiku dopravní obslužnosti a základní legislativu, která je brána z pohledu národních norem, avšak bylo nutno zahrnout i evropské nařízení. Nezbytné jsou také vyhlášky Ministerstva dopravy i nařízení vydané vládou České republiky. Druhá kapitola se věnuje analýze současného stavu dopravní obslužnosti obce Starkoč a přilehlých obcí. Nejprve je popsána stručná charakteristika analyzovaných obcí, školství, průmyslu, nezaměstnanosti a osobní dopravy, neboť tyto elementy značně ovlivňují úroveň obslužnosti daného regionu. Dále je již podrobně popsán současný stav dopravní obslužnosti včetně grafického zobrazení. Poslední část je složena z návrhů jak vylepšit současný stav analyzovaných obcí.

Cílem bakalářské práce je na základě analýzy dopravní obslužnosti obce Starkoč a přilehlých obcí odhalit příčiny neuspokojivého zajištění současného stavu. Následně navrhnout a popsat taková opatření, která by tento stav změnila ve prospěch celkového zlepšení zabezpečení dopravní obslužnosti daných obcí.

1 Charakteristika dopravní obslužnosti

Tato kapitola bakalářské práce se zabývá dopravní obslužností a je zde popsána základní legislativa, která s dopravní obslužností bezprostředně souvisí.

1.1 Dopravní obslužnost

Dopravní obslužnost spadá do veřejných služeb, které uspokojují přepravní potřeby občanů. Prioritním účelem dopravní obslužnosti je zajištění dopravy do škol osobní železniční dopravou nebo veřejnou linkovou dopravou. Dále do školských zařízení, která se člení do několika kategorií. Jedná se o zájmová a vzdělávací zařízení, například školní družina, nebo výchovná a ubytovací zařízení, například internáty či koleje. Dopravní obslužnost také zabezpečuje dopravu občanům do zaměstnání, zdravotnických zařízení a k orgánům veřejné moci, například na úřady a soudy. V poslední řadě zajišťuje dopravu do různých kulturních, společenských a rekreačních zařízení.¹

Dopravní obslužnost byla do roku 2010 upravena zákonem o silniční dopravě a zákonem o dráhách. Tyto právní předpisy členily dopravní obslužnost na základní a ostatní. V současnosti dopravní obslužnost a celou problematiku upravuje zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů. V § 2 je definována následovně: „*Dopravní obslužností se rozumí zabezpečení dopravy po všechny dny v týdnu především do škol a školských zařízení, k orgánům veřejné moci, do zaměstnání, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a k uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale udržitelnému rozvoji územního obvodu.*“²

V praxi se však stále používá rozdělení na základní dopravní obslužnost (dále ZDO) a ostatní dopravní obslužnost (dále ODO). Je to z důvodu, že se mezi objednavatelem a dopravcem uzavíraly smlouvy na delší časové období, zpravidla na 5 až 10 let. V současnosti tedy ještě platí smlouvy, které se řídily tehdejší legislativou. Po vypršení platnosti se již budou uzavírat smlouvy podle zákona o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů. V bakalářské práci tedy budou řešeny spoje ZDO i ODO.

¹ KONUPKA, Miloslav. *Dopravní obslužnost regionu*. Pardubice, 2011. Diplomová práce. Univerzita Pardubice. Dostupné z: http://dspace.upce.cz/bitstream/10195/39269/1/KonupkaM_DopravniObsluznost_ACh_2011.pdf

² Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, hlava I, paragraf 2.

V rámci ZDO uzavíraly krajské úřady s dopravci smlouvy o závazku veřejné služby ve vnitrostátní linkové osobní dopravě. Ve Středočeském kraji je platnost těchto smluv do roku 2019. ZDO spočívá v tom, že objednateli jsou krajské úřady, kteří jsou i největším objednavatelem dopravy, a hradí ztrátu vzniklou z provozování spoje.

V případě ODO se uzavírala smlouva o závazku veřejné služby ve veřejné linkové dopravě k zajištění ODO. Dopravce, který má s těmito objednateli uzavřenou smlouvu, vyhotovuje dodatky k dané smlouvě, pokud se například zavádí nový spoj nebo jsou změny ve stávajících spojích. Rozdíl oproti ZDO je v tom, že objednateli jsou regiony či svazky obcí nebo případně i obce samotné nikoliv tedy krajské úřady. ODO je nad rámec základní obslužnosti a prokazatelnou ztrátu si musí obce hradit sami. Obce však neměli povinnost s dopravci tyto smlouvy uzavírat a je mnoho obcí, kteří využívají jen ZDO.³

1.2 Legislativa

V oblasti veřejné dopravy existuje celá řada zákonů, nařízení i směrnic. Můžeme na ně nahlížet z pohledu evropských a národních norem. Evropské normy jsou závazné pro všechny členské státy Evropské Unie (dále EU) a stojí nad národními zákony. V práci bude popsána pouze základní legislativa upravující tuto problematiku. Mezi nejdůležitější zákony v rámci národního práva se řadí zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě a zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách. Podstatné jsou i vyhlášky a různá nařízení vlády. Z evropské legislativy bude popsáno Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007.

1.2.1 Zákon 111/1994 Sb., o silniční dopravě

Zákon o silniční dopravě byl schválen 26. 4. 1994 a účinný je od 1. 8. 1994. Od té doby byl několikrát novelizován. Poslední změna byla vydána v roce 2013. Skládá se z 6 částí a ze 42 paragrafů. Zákon upravuje podmínky pro provozování silniční dopravy silničními motorovými vozidly za účelem podnikání a rozlišuje se pro vlastní nebo cizí potřeby. Vymezuje práva a povinnosti právnických či fyzických osob, ale také působnost orgánů státní správy, které jsou spjaty se silniční dopravou. Nevztahuje se na provozování silniční dopravy, jež není prováděna za úplatu a je pouze pro soukromé potřeby fyzické osoby, například pro provozovatele motorového vozidla a členů jeho domácnosti.

³ ARRIVA. *Interní materiály společnosti*. Čáslav, 2014.

Zákon také upravuje základní pojmy. Definuje silniční dopravu jako souhrn činností, kterými se zajišťuje přeprava osob, zvířat či věcí vozidly na pozemních komunikacích. Rovněž definuje vnitrostátní a mezinárodní silniční dopravu, linkovou a příležitostní osobní silniční dopravu nebo pojmy dopravce, taxislužba, linka, tarif a další.

Dále stanovuje povinnosti tuzemského dopravce, který při provozování silniční dopravy je povinen používat vozidlo s přidělenou registrační značkou České republiky (dále ČR) a vozidlo musí být zapsáno v registru silničních vozidel. Jestliže tuzemský dopravce provozuje silniční dopravu velkými vozidly, musí zajistit, aby každý řidič vedl patřičné záznamy o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku. Tuzemský dopravce musí mít uschované doklady o nákladu minimálně po dobu 1 roku od ukončení přepravy.

Zákon upravuje zvláštní podmínky pro provozování silniční dopravy pro cizí potřeby velkými vozidly. Koncesi lze udělit pouze právnické osobě, která má sídlo na území ČR nebo fyzické osobě s trvalým pobytem na tomto území či na území jiného členského státu. Mezi základní podmínky se řadí usazení, dobrá pověst, finanční způsobilost a také odborná způsobilost.

Tento právní předpis také vymezuje podmínky pro osobní dopravu. Pokud chce podnikatel provozovat linkovou osobní dopravu, musí být držitelem licence k provozování linkové osobní dopravy, jež se uděluje dopravním úřadem. Žádost o udělení licence překládá vždy dopravce a musí obsahovat předepsané náležitosti:

- a) *„formu linkové osobní dopravy, včetně určení, zda jde o městskou, vnitrostátní nebo mezinárodní dopravu,*
- b) *u zvláštní formy linkové dopravy kategorie cestujících a údaje o právnické nebo fyzické osobě, pro kterou se má tato doprava provozovat,*
- c) *návrh jízdního řádu, jedná-li se o mezinárodní linkovou dopravu,*
- d) *trasu linky, včetně zastávek pro nástup a výstup, jejich úplné názvy a určení výchozí a cílové zastávky (dále jen "vedení linky") a informaci o časovém rozložení spojů linky,*
- e) *návrh tarifu, jedná-li se o mezinárodní linkovou dopravu,*
- f) *návrh smluvních přepravních podmínek, jedná-li se o mezinárodní linkovou dopravu,*

g) denní dobu řízení, nepřetržitou dobu řízení, dobu odpočinku každého z řidičů, bezpečnostní přestávky, jedná-li se o mezinárodní linkovou osobní dopravu.“⁴

O udělení licence rozhoduje dopravní úřad, na jehož územním obvodu bude výchozí zastávka. Dopravní úřad nebo Ministerstvo dopravy, pokud jde o mezinárodní linkovou osobní dopravu, musí předložit žádost o udělení licence ke stanovisku dopravním úřadům, na jejichž území budou zastávky. Tento "dotčený úřad" musí vydat stanovisko do 30 dní od doručení žádosti. Stanovisko obsahuje věcná odůvodnění, která vyplývají z vyjádření obdržených při projednání žádosti. Předtím než se vydá stanovisko, musí si dotčený úřad vyžádat vyjádření:

1. obce, na jejímž území budou zastávky,
2. Policie ČR – z důvodu bezpečnosti silničního provozu,
3. správce pozemní komunikace, například technické služby města,
4. majitele označníku zastávky.

Na vyjádření je lhůta 15 dní od doručení písemné formy žádosti. Musí obsahovat odůvodnění daných závěrů. Dopravní úřad má lhůtu 60 dnů na udělení licence pro vnitrostátní linkovou osobní dopravu či městskou autobusovou dopravu. V případě mezinárodní linkové osobní dopravy rozhodne Ministerstvo dopravy do 30 dnů od doručení povolení od příslušného úřadu cizího státu pro vedení linky na jeho území.

Dopravní úřad nebo Ministerstvo dopravy licenci neuděluje v následujících případech:

- přepravní potřeby jsou již zabezpečeny jiným provozem veřejné osobní dopravy na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících,
- v posledních 3 letech se dopravce dopustil jednání, která vedou k odejmutí licence,
- úřadem cizího státu nebylo uděleno povolení,
- v mezinárodní linkové dopravě jsou přepravní potřeby zajištěny minimálně 2 mezinárodními linkami, které jsou provozované nejméně 4 odlišnými dopravci.

Dopravní úřad nebo Ministerstvo dopravy dle zákona může odejmout licenci, jestliže držitel závažným způsobem porušuje povinnosti, neplní podmínky, jež jsou stanovené v licenci, na základě udělení licence nezačal provozovat linkovou dopravu. V posledním případě o odejmutí požádal sám držitel.

⁴ Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, hlava II, paragraf 10, odstavec 2.

Platnost licence pozbývá:

- a) „*uplynutím doby, na kterou byla udělena,*
- b) *zánikem koncese nebo povolení,*
- c) *dnem zániku právnické osoby, která je držitelem licence,*
- d) *rozhodnutím dopravního úřadu nebo rozhodnutím Ministerstva dopravy, jedná-li se o mezinárodní linkovou osobní dopravu, o odejmutí licence.*“⁵

Zákon dále popisuje jízdní řád (dále JŘ), povinnosti dopravce ve veřejné linkové dopravě a vztahy mezi cestujícími a dopravce. Ve veřejné linkové osobní dopravě je dopravce povinen předložit JŘ či jeho změnu ke schválení příslušnému dopravnímu úřadu, případně Ministerstvu dopravy, pokud se jedná o mezinárodní linkovou osobní dopravu. Jestliže se jedná o společný JŘ více dopravců, je nutné uvést, jaké spoje budou jednotliví dopravci zabezpečovat. Odsouhlasený JŘ postoupí dopravní úřad Ministerstvu dopravy, jež vede celostátní informační systém (dále CIS) o JŘ. CIS slouží především pro potřeby veřejnosti a vedení systému může být pověřeno právnickou osobou. Prováděcí předpisy stanovují způsoby zpracování, předkládání ke schválení, obsah JŘ, jeho změn a organizaci CIS o JŘ.

Ve veřejné linkové dopravě má dopravce určité povinnosti, které musí dodržovat. Mezi povinnosti dopravce patří:

- a) *„zahájit provoz na lince ke dni, který je stanoven v licenci, a provoz linky udržovat po dobu platnosti licence,*
- b) *vydat a uveřejnit schválený jízdní řád, jeho změny, smluvní přepravní podmínky a tarif,*
- c) *provozovat dopravu podle podmínek stanovených v rozhodnutí o udělení licence nebo povolení, schváleného jízdního řádu, smluvních přepravních podmínek a tarifu,*
- d) *spojem uvedeným v jízdním řádu přepravit každého, jsou-li splněny smluvní přepravní podmínky a tarif a nebrání-li tomu okolnosti, které dopravce nemůže odvrátit nebo jim zabránit,*
- e) *označit vozidlo příslušné linky názvem cílové zastávky spoje; označení linky, které je stanoveno v rozhodnutí o udělení licence, musí být čitelné i za tmy alespoň na čele vozidla, dále zajistit označení řidiče a průvodčího obchodním jménem dopravce nebo služebním stejnokrojem dopravce, dále označit bezbariérové vozidlo mezinárodním symbolem přístupnosti,*

⁵ Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, hlava II, paragraf 16.

- f) zřídit označnick zastávky, pokud zastávka nebyla označnickem vybavena, na všech označnickích vyvěsit schválený jízdní řád a název zastávky, v městské autobusové dopravě dále číslo linky; u zastávky městské autobusové dopravy určené pouze pro výstup cestujících není vyvěšení jízdního řádu a čísla linky povinné,
- g) zajistit údržbu označnicku zastávky a dalšího zastávkového vybavení (přístřešek, zařízení pro vyvěšení jízdního řádu), pokud je jeho majitelem, nebo přispívat na jeho údržbu majiteli označnicku a dalšího zastávkového vybavení na smluvním základě,
- h) pečovat o bezpečnost přepravovaných osob a jejich zavazadel a zabezpečit první pomoc a náhradní dopravu v případě, že se stane účastníkem dopravní nehody nebo má technickou závadu, pro kterou nelze spoj dokončit,
- i) vytvářet podmínky pro přepravu osob s omezenou schopností pohybu a orientace.“⁶

Řidič, průvodčí nebo jiná osoba pověřená dopravcem a vybavená kontrolním odznakem je oprávněna dávat cestujícím pokyny a příkazy. V první řadě z důvodu zajištění jejich bezpečnosti, plynulosti a bezpečnosti dopravy. Tato pověřená osoba může vyloučit cestujícího z přepravy, v případech, že nemá platný jízdní průkaz, znečišťuje vozidlo, ruší svým chováním klidovou přepravu ostatních cestujících či nedodržuje přepravní řád. Vyloučením cestujícího však nesmí být ohrožena jeho bezpečnost a zdraví. Pověřená osoba je dále oprávněna nepřipustit k přepravě zavazadlo cestujícího či zvíře s ním přepravované nebo mu uložit povinnost zaplatit přírážku, pokud se neprokázal platným jízdním dokladem. Cestující musí dodržovat přepravní řád a smluvní přepravní podmínky. Poté je povinen dbát pokynů a příkazů pověřené osoby, na její výzvu se prokázat platným jízdním dokladem nebo zaplatit přírážku, pokud doklad nemá. Přírážka nesmí přesahovat částku ve výši 1 500,- Kč a je stanovena v přepravních podmínkách dopravce.

V zákoně je také upravován přepravní řád, podmínky pro provozování taxislužby, evidence vozidel taxislužby nebo příležitostná osobní silniční doprava. Dále je popisována přeprava nebezpečných věcí nebo státní odborný dozor v silniční dopravě.⁷

⁶ Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, hlava II, paragraf 18.

⁷ Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě.

1.2.2 Zákon 266/1994 Sb., o dráhách

Zákon o dráhách byl vydán 14. 12. 1994 a účinný je od 1. 1. 1995. Byl několikrát změněn, poslední změna proběhla v roce 2013. Upravuje podmínky pro stavbu železničních, trolejbusových, tramvajových a lanových drah. Podmínky pro provozování drážní dopravy po výše jmenovaných dráhách. Zákon neupravuje podmínky pro důlní, průmyslové a přenosné dráhy.

Zákon rozděluje dráhy podle účelu, významu a technických podmínek. Základní kategorie jsou dráhy celostátní, regionální, speciální a vlečka. Speciální dráha slouží především pro zajištění dopravní obslužnosti obcí. Vlečku využívá provozovatel nebo podnikatel k vlastní potřebě a je zaústěna do regionální, celostátní dráhy či do jiné vlečky.

Tento právní předpis vymezuje obvod a ochranu dráhy, styk dráhy s cizím vedením, křížení dráhy nebo povinnosti vlastníka dráhy. Vlastník je v první řadě povinen zajistit údržbu a opravu dráhy a umožnit styk s jinými dráhami. Jestliže se jedná o celostátní a regionální dráhy, musí také pečovat o rozvoj a modernizaci pro zabezpečení dopravní obslužnosti území kraje a potřeb státu. Za stát, jakožto vlastníka regionální nebo celostátní dráhy, jedná Ministerstvo dopravy. Pokud není vlastník a provozovatel totožná osoba, je vlastník povinen umožnit provozování jiné oprávněné osobě. Provozovatel musí splňovat řadu povinností. Je povinen zveřejňovat JŘ a jejich změny, provozovat dráhy pro potřeby bezpečné a plynulé drážní dopravy, označit názvy stanic a další.

Provozovatel je povinen vlastnit osvědčení o bezpečnosti provozovatele dráhy. Toto osvědčení vydává drážní správní úřad na dobu 5 let a provozovatel ho musí mít ke dni zahájení provozování regionální či celostátní dráhy.

K žádosti o osvědčení musí přiložit:

- a) *„seznam pracovních činností zajišťovaných provozovatelem dráhy, pro které je vyžadována odborná způsobilost, a popis systému jejího zajištění,*
- b) *seznam určených technických zařízení používaných při provozování dráhy včetně dokladu o jejich provozování,*
- c) *vnitřní předpisy pro provozování dráhy, o provozování určených technických zařízení, o požadavcích na odbornou způsobilost a znalosti osob zajišťujících provozování dráhy a o způsobu jejich ověřování včetně systému pravidelného školení,*

d) doklad o zaplacení správního poplatku.“⁸

Tímto osvědčením provozovatel dokládá, že má vnitřní organizační strukturu, má vytvořený systém pro bezpečné provozování dráhy a má vydané vnitřní předpisy.

V zákoně je také uvedena regulace drážní dopravy. Provozování drážní dopravy může být veřejné a neveřejné. Veřejná doprava je provozovaná dopravcem s cílem uspokojení obecných přepravních potřeb podle JŘ a tarifu. Zatímco neveřejná doprava slouží k uspokojování individuálních přepravních potřeb dle smluvních podmínek.

Drážní dopravu může provozovat právnická nebo fyzická osoba, která je povinna splnit zákonné podmínky a především musí být držitelem platné licence. Zákonné podmínky jsou rozdílné u provozování osobní drážní dopravy a nákladní drážní dopravy. Osobní drážní dopravu může vykonávat osoba, která je usazená na území ČR, je držitelem licence (výjimka provozování dopravy na lanové dráze) a má uzavřenou smlouvu s provozovatelem dráhy za předpokladu, že provozovatel a dopravce jsou rozdílné osoby. U nákladní drážní dopravy platí stejné povinnosti, není nutné však usazení. Při provozování dopravy na celostátní a regionální dráze musí fyzická nebo právnická osoba splnit zákonné podmínky. Navíc musí být držitelem osvědčení dopravce, je povinna mít přidělenou kapacitu dopravní cesty a dohodnutou cenu za užití dráhy.

Žádost o udělení licence musí u právnických osob obsahovat obchodní jméno, sídlo, právní formu a identifikační číslo (dále IČ), u fyzických osob obchodní jméno a rodné číslo. Dále údaje o dráze, označení provozovatele, údaje o druhu dráhy a o počtu provozovaných drážních vozidel. V případě tramvajové, trolejbusové a speciální dráhy také návrh časového vedení spojů a tras linek s označením výchozí a cílové zastávky a zastávek pro nástup a výstup.

Žádost je nutné doložit:

- písemným dokladem o existenci vztahu mezi žadatelem a odpovědným zástupce (je-li žadatelem fyzická osoba),
- výpisem z obchodního rejstříku či dokladem potvrzující založení právnické osoby,
- dokladem o odborné způsobilosti,
- doklady o finanční způsobilosti,
- dokladem o platbě správního poplatku.

⁸ Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, část III, paragraf 23a, odstavec 2.

O udělení licence rozhoduje drážní správní úřad, který má lhůtu 60 dnů od doručení její žádosti. Jestliže u držitele dojde ke změnám v dokladech, které jsou v žádosti o udělení licence, musí tyto změny oznámit drážnímu úřadu do 30 dnů od vzniku změn. Drážní správní úřad se poté rozhodne o změně licence či o jejím odejmutí. Tento úřad má také právo odejmout licenci v případě, že držitel porušuje povinnosti, neplní podmínky, které jsou ujednány v licenci, nebo o odejmutí sám požádal. Licence pozbývá platnosti uplynutím doby, na kterou byla vydána. Dále z důvodu zániku právnické osoby, jež byla držitelem, uplynutím 30 dnů od smrti fyzické osoby či zrušením dráhy. Poslední důvodem je rozhodnutí drážního správního úřadu o jejím odejmutí.

Existuje druh licence, která je udělena členským státem EU. Licence je udělena úřadem členského státu a platí na území ČR. Jestliže není stanovena doba platnosti, je drážní úřad povinen minimálně jednou za 5 let přezkoumat plnění podmínek, jež jsou stanoveny v licenci.

License není nutná k provozování dopravy na lanové dráze. Postačuje úřední povolení k provozování na dráze lanové. Žádost o toto povolení musí obsahovat stejné údaje, jako při rozhodování o licenci.

Zákon dále upravuje povinnosti dopravce, který je povinen provozovat dopravu dle pravidel provozování drážní dopravy. Musí mít platnou licenci, uzavřenou smlouvu s provozovatelem, vydané vnitřní předpisy a další. Jestliže provozuje dopravu na celostátní a regionální dráze je navíc povinen zajistit řádné provozování dopravy a poskytnout drážnímu úřadu doklady o trvání finanční způsobilosti. Nutné je sjednání a zaplacení pojištění z odpovědnosti za škody z provozu drážní dopravy ke dni zahájení dopravy. Dále předložení drážnímu úřadu výroční zprávu o bezpečnosti provozování dopravy, nejpozději do 30. června kalendářního roku.

V provozování veřejné drážní dopravy na regionální a celostátní dráze je také dopravce povinen do 30. června zveřejnit zprávu o kvalitě poskytovaných služeb za předešlý kalendářní rok. Kromě uvedených povinností každý dopravce musí provozovat dopravu podle JŘ a tarifu nebo vytvářet podmínky pro přepravu osob s omezenou schopností pohybu a orientace. U veřejné drážní osobní dopravy je rovněž povinen zajistit předlékařskou první pomoc a také zabezpečit náhradní dopravu v případě nehody nebo z provozních důvodů.

Zákon popisuje přepravní řád, omezení a zastavené veřejné drážní dopravy, JŘ včetně jeho platnosti. Vymezuje drážní vozidla a způsobilost k řízení drážních vozidel, která zahrnuje vydávání licence strojvedoucího, zdravotní způsobilost, zvláštní odbornou způsobilost a další. V závěru zákon upravuje provozní a technickou propojenost evropského železničního systému a státní dozor a správu.⁹

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

Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů byl schválen 20. 5. 2010 a účinný je od 1. 7. 2010. Tento právní předpis se skládá z 5 částí a 41 paragrafů. Navazuje na předpis 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. Upravuje postup státu, krajů a obcí pro zabezpečení dopravní obslužnosti veřejnými službami v přepravě cestujících. Zajištění přepravy se může uskutečňovat veřejnou drážní osobní dopravou a veřejnou linkovou dopravou.

Zákon rozděluje dopravní obslužnost státu, krajů a obcí. Dopravní obslužnost státu zajišťuje Ministerstvo dopravy. „*Stát prostřednictvím své organizační složky zajišťuje dopravní obslužnost veřejnými službami v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou vlaky celostátní dopravy, které mají nadregionální nebo mezinárodní charakter.*“¹⁰ Zákon neumožňuje dopravní obslužnost státu zajišťovat veřejnou linkovou dopravou. Dohodou mezi Ministerstvem dopravy a Ministerstvem financí se určí způsob a maximální výše kompenzace na období platnosti smluv o veřejných službách v přepravě cestujících. Jestliže se tyto dva ústřední orgány státní správy nedohodnou, určí maximální výši kompenzace vláda, která dostane předložený návrh od Ministerstva dopravy. Důležité je, aby byl návrh podán do 30 dnů po nedomluvení daných ministerstvech. Po dobu než vláda rozhodne, je rozsah určen dle rozsahu v předchozím rozpočtovém roce. Specifická je dopravní obslužnost, jež je pro potřeby obrany státu. V tomto případě ji také zajišťuje Ministerstvo dopravy, avšak vždy po dohodě s Ministerstvem obrany.

⁹ Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách.

¹⁰ Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, hlava II, paragraf 4, odstavec 1.

„Kraje a obce ve své samostatné působnosti stanoví rozsah dopravní obslužnosti a zajišťují dopravní obslužnost veřejnými službami v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou a veřejnou linkovou dopravou a jejich propojením.“¹¹ Dopravní obslužnost kraje zajišťuje krajský úřad ve svém územním obvodu a musí mít souhlas jiného kraje v jeho územním obvodu. Oproti dopravní obslužnosti státu, může kraj zabezpečovat přepravu cestujících veřejnou drážní osobní dopravou a veřejnou linkovou dopravou.

Stejně tomu tak je i u dopravní obslužnosti obcí. Dopravní obslužnost zabezpečují obce ve svém územním obvodu. Jedná se o obslužnost, která je nad rámec dopravní obslužnosti kraje. Obce musí mít schválení od obcí a kraje, jejichž územní obvod je dotčen zajišťováním služeb a mají uzavřenou smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících.

Dále je v zákoně upraveno dopravní plánování. „Dopravní plánování zajišťují Ministerstvo dopravy a kraje prostřednictvím plánu dopravní obslužnosti území. Cílem dopravního plánování je vytvářet podmínky pro hospodárné, efektivní a účelné zajišťování dopravní obslužnosti a vzájemnou spolupráci státu, krajů a obcí při této činnosti. Dopravní plánování vychází z páteřních spojů veřejné drážní osobní dopravy při zajišťování dopravní obslužnosti.“¹² Dopravní plány musí povinně vytvářet kraje a Ministerstvo dopravy. Obce nemají povinnost pořizovat plány obslužnosti svého území.

Každý plán dopravní obslužnosti obsahuje především:

- a) „popis zajišťovaných veřejných služeb v přepravě cestujících,
- b) předpokládaný rozsah poskytované kompenzace,
- c) časový harmonogram uzavírání smluv o veřejných službách a postup při uzavírání těchto smluv,
- d) harmonogram a způsob integrace, pokud se stát a kraje podílejí na organizaci integrovaných veřejných služeb v přepravě cestujících.“¹³

¹¹ Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, hlava II, paragraf 3, odstavec 1.

¹² Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, hlava II, paragraf 5, odstavec 1.

¹³ Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, hlava II, paragraf 5, odstavec 3.

Plány jsou dlouhodobého charakteru, pořizují se minimálně na dobu 5 let. V současnosti jsou plány zpracované na období 2012 – 2016. Zákon ukládá povinnost krajům sestavit plán dopravní obslužnosti, avšak neuvádí rozsah zpracování a sankce pokud není plán vytvořen. Z toho plyne různorodost jednotlivých plánů. Dopravní plány některých krajů jsou obsáhlé a velmi kvalitně zpracované. Jsou však kraje, které mají ve svém plánu zpracované pouze základní body a nemají tudíž žádnou vypovídající schopnost.

Přehledně, jasně a rozsáhle zpracovaný je plán Plzeňského kraje. Plán dopravní obslužnosti Plzeňského kraje byl opatřen prostřednictvím Organizátora veřejné dopravy POVED s. r. o. Dopravní plán je složen ze dvou částí. První část je rozdělena do několika bodů. Obsahuje základní informace, právní rámec a metodiku zpracování. Dále popisuje priority územního rozvoje, dopravní východiska, dopravní politiku ČR a předpokládaný rozvoj kraje. Závěrečný bod je věnován návrhu rozvoje veřejné dopravy a dopravní infrastruktury. Tato část obsahuje celkem 86 stran. Druhá část se také skládá z několika bodů. Popisuje integrovaný dopravní systém (dále IDS) a městskou hromadnou dopravu (dále MHD). Zde jsou například začleněny koncepce a cíle integrace veřejné dopravy či bezbariérovost systému integrované dopravy kraje. Dále obsahuje celostátní plán dopravní obsluhy, plán rozvoje dopravní obslužnosti, dopravní obslužnost po roce 2012 a závěrečná doporučení. Druhá část je zpracována na 71 stran.¹⁴

Rozdílné zpracování má například Středočeský kraj. Plán dopravní obslužnosti obsahuje čtyři základní body, které jsou dané zákonem, a je vytvořen celkem na 6 stran.¹⁵

Pro zabezpečování dopravní obslužnosti existuje kromě plánu dopravní obslužnosti území mnoho dalších dlouhodobých dokumentů, například dokument s názvem Dopravní politika nebo Dopravní strategie. Jejich cílem je především zvyšování kvality v oblasti zajišťování obsluhy území.¹⁶

¹⁴ Plzeňský kraj. *Plán dopravní obslužnosti Plzeňského kraje na léta 2012 - 2016* [online]. 2011 [cit. 2014-02-18]. Dostupné z: <http://www.plzensky-kraj.cz/cs/clanek/plan-dopravni-obslužnosti-plzenskeho-kraje-na-leta-2012-2016>

¹⁵ Středočeský kraj. *Plán dopravní obslužnosti území Středočeského kraje* [online]. 2012 [cit. 2014-02-18]. Dostupné z: http://www.kr-stredocesky.cz/NR/rdonlyres/799F7060-1CDA-4C16-A051-DDFF2F036932/0/Dopravni_plan_SK_20122016.pdf

¹⁶ KLEPRLÍK, Jaroslav. *Silniční doprava*. 2011, s. 114.

Zákon vymezuje postup při poskytování veřejných služeb. „*Pro zajištění dopravní obslužnosti mohou stát, kraje a obce (dále jen „objednatel“)* poskytovat veřejné služby v přepravě cestujících samy, nebo uzavírat smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících s dopravci, kteří jsou provozovateli dopravy podle jiných právních předpisů.“¹⁷

Dopravce musí splnit podmínky pro poskytování veřejných služeb, nejpozději ke dni nabytí platnosti smlouvy. Nejprve musí mít přidělenou kapacitu dopravní cesty a osvědčení dopravce. Jestliže se jedná o dopravce ve veřejné drážní osobní dopravě, musí mít uzavřenou smlouvu o provozování drážní dopravy a to s provozovatelem dané dráhy. Dále musí mít licenci a schválený JŘ v případě, že se jedná o dopravce ve veřejné linkové dopravě. Pokud jde o dopravce v MHD, je povinen mít osvědčení o oprávnění k podnikání v tomto druhu dopravy. Musí mít obstaraná vozidla včetně personálu a technického zázemí, které představuje například opravárenskou základnu. Někteří dopravci mají jen vlastní řidiče, u jiných jsou i dodávaní řidiči. Dopravce je povinen splnit podmínky dané zákonem o silniční dopravě, jestliže se jedná pouze o veřejnou linkovou dopravu. Pokud jde i o veřejnou drážní osobní dopravu, musí splnit také podmínky dané zákonem o drahách.

Nezbytnou součástí je plnění standardů kvality a bezpečnosti dopravy. Standardy jsou uvedeny v § 8 odstavec 4 a samostatně v příloze tohoto zákona. „*Minimální hodnoty a ukazatele standardů kvality a bezpečnosti a způsob jejich prokazování stanoví prováděcí právní předpis.*“¹⁸ Zákon umožňuje objednavatelům dopravy stanovit tyto hodnoty a ukazatele přísnější nebo může požadovat splnění jiných standardů.

Příloha vymezuje 3 základní oblasti. První oblast se nazývá informační zařízení pro cestující. U veřejné linkové dopravy musí být vozidlo nebo souprava vozidel označeny. Na čele vozidla musí být čitelně i viditelně za tmy vyznačena linka (stanovená v licenci) a název cílové zastávky spoje. V případě veřejné drážní osobní dopravy, jež je provozována na tramvajové či trolejbusové dráze, je povinné označení linky a názvu konečné stanice. Vozidla, která jsou zřízena i pro přepravu cestujících s omezenou schopností orientace a pohybu, musí být označena mezinárodním symbolem. Poslední podmínkou je vybavenost zařízením poskytující cestujícím akustické předání informací. Pouze však v případě, že vozidlo byla uvedena do provozu po nabytí účinnosti tohoto zákona.

¹⁷ Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, hlava III, paragraf 8, odstavec 1.

¹⁸ Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, hlava III, paragraf 8, odstavec 4.

Druhá oblast je pojmenována přeprava osob s omezenou schopností pohybu a orientace. Umožňuje těmto cestujícím mít vyhrazená a označená místa k sezení. Dále je podmínkou, aby ve vozidle byla možnost přepravy kočárku či přeprava vodícího psa, jež doprovází nevidomou osobu. Poslední oblast upravuje technické parametry vozidel.¹⁹ Standardy kvality a bezpečnosti upravuje kromě tohoto zákona i nařízení Vlády ČR, které je popsáno v kapitole 1.2.8.

Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících věnuje značnou část smlouvě o veřejných službách v přepravě cestujících. Dopravní obslužnost je zabezpečována na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících mezi dopravcem a objednavatelem, což je stát, kraj, obec, sdružení obcí, ale také organizátor IDS. Objednavatel je povinen předat Ministerstvu financí do 31. 3 všechny smlouvy o veřejných službách, které byly uzavřené v předchozím kalendářním roce. Smlouvu lze uzavřít na základě nabídkového řízení nebo přímým zadáním.

„Nabídkové řízení se zahajuje uveřejněním oznámení o zahájení nabídkového řízení. Oznámení je výzvou neomezenému počtu dopravců k podání nabídek a k prokázání splnění požadované kvalifikace. Oznámení musí obsahovat

- a) identifikační údaje o objednateli,*
- b) popis předmětu nabídkového řízení, který zahrnuje rovněž předpokládanou hodnotu a předpokládaný rozsah veřejných služeb v přepravě cestujících,*
- c) kritéria pro výběr dopravce,*
- d) informaci o dostupnosti dokumentace nabídkového řízení,*
- e) lhůtu pro podání nabídek, která nesmí být kratší než 52 dnů ode dne uveřejnění oznámení o zahájení nabídkového řízení,*
- f) místo podání nabídky a*
- g) informaci o tom, v jakém jazyce má být nabídka podána.“²⁰*

Oznámení je objednavatel povinen zveřejnit v informačním systému veřejných zakázek. Jestliže předpokládaný rozsah přepravy cestujících překročí 50 000 km ročně, musí objednavatel oznámení uveřejnit také v Úředním věstníku EU. Při hodnocení a posuzování nabídek od dopravců je hodnotícím kritériem pouze ekonomické výhodnost, tudíž si objednavatel vybere nabídku, jež byla vyhodnocena jako ekonomicky nejvýhodnější.

¹⁹ Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, příloha zákona Standardy kvality a bezpečnosti.

²⁰ Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, hlava III, paragraf 10, odstavec 1.

Objednavatel může nabídkové řízení zrušit, jestliže si to vymezil v oznámení o zahájení řízení nebo použije příslušná ustanovení. Smlouvu je možno doplnit o další dodatečné služby, které nebyly v zadávacích podmínkách, pouze za předpokladu, že objednavatel písemnou výzvou oznámí záměr doplnění veřejné služby. Pokud nezbytnost dodatečných služeb vznikla za nepředvídatelných okolností a celková kompenzace nesmí překročit 20 % z celkové výše kompenzace za veřejné služby. Objednavatel musí uschovat veškerou dokumentaci nabídkového řízení minimálně po dobu 5 let.

Přímým zadáním lze uzavřít smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících splněním podmínek Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici.

Úřad pro ochranu hospodářské soutěže dohlíží na dodržování postupu při uzavírání smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících. Tento úřad má v pravomoci ukládání nápravných opatření a sankcí. Rozhoduje také o tom, zda objednavatel postupoval při nabídkovém řízení nebo přímém zadání v souladu se zákonem.²¹

Dopravce je povinen předložit objednavateli finanční model nákladů, výnosů a čistého příjmu. Důležité je, aby byl model předložen před uzavřením smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících. Objednavatel poskytuje kompenzaci ze svého rozpočtu. Musí zkontrolovat přiměřenost navrhované kompenzace. Je to z důvodu, aby nebyla nadměrná. V tomto případě nelze uzavřít smlouvy o veřejných službách. „*Pokud by přesto byla smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících uzavřena, je neplatná.*“²²

1.2.4 Nařízení Evropského parlamentu č. 1370/2007 o veřejných službách

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 vstoupilo v platnost 3. 12. 2009 a je závazné a přímo použitelné ve všech členských státech. Hlavním účelem nařízení je definovat práva příslušných orgánů zasahovat do oblastí veřejné přepravy cestujících v souladu s tím, aby zajistily poskytování služeb obecného zájmu, jež jsou bezpečnější, kvalitnější a levnější než služby, jež by poskytly samotné tržní mechanismy. V nařízení jsou definovány jednotlivé pojmy, které s danou problematikou úzce souvisí.

²¹ Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů.

²² Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, hlava V, paragraf 23, odstavec 6.

Těmito pojmy se rozumí:

- a) „veřejnou přepravou cestujících – služby v přepravě cestujících obecného hospodářského zájmu, které jsou veřejnosti nabízeny nediskriminačním způsobem a nepřetržitě,
- b) provozovatelem veřejných služeb – veřejný nebo soukromý podnik nebo skupina podniků provozující veřejné služby v přepravě cestujících nebo jakýkoli jiný veřejný subjekt, který poskytuje veřejné služby v přepravě cestujících;
- c) závazek veřejné služby – požadavek, který vymezí nebo stanoví příslušný orgán k zajištění veřejné služby v přepravě cestujících v obecném zájmu, který by provozovatel na základě svých vlastních obchodních zájmů bez odměny nepřevzal vůbec nebo nepřevzal ve stejném rozsahu nebo za stejných podmínek,
- d) kompenzací za veřejné služby – jakákoli výhoda, zejména finanční, kterou přímo nebo nepřímo poskytne příslušný orgán z veřejných zdrojů během období provádění závazku veřejné služby nebo v souvislosti s tímto obdobím,
- e) *přímým uzavřením smlouvy – uzavření smlouvy o veřejných službách se stanoveným provozovatelem veřejných služeb bez jakéhokoli předchozího nabídkového řízení.*“²³

Nařízení upravuje povinný obsah smluv o veřejných službách a obecná pravidla. Důležité je objektivním způsobem předem stanovit ukazatele, podle kterých by se vypočítávala případná kompenzace. Trvání těchto smluv je omezeno v případě autobusové dopravy na 10 let a železniční dopravy na dobu 15 let. Jestliže se jedná o více druhů dopravy, je doba určena na 15 let, musí však železniční dopravy představovat více než 50 % celkových služeb. Pokud příslušný orgán předloží Komisi do 1 roku od uzavření smlouvy na základě nabídkového řízení skutečnost, kterou má řádně odůvodněnou, je možné dobu prodloužit.

Smlouvy o veřejných službách se musí uzavírat v souladu s pravidly, která jsou stanovena v tomto nařízení. Příslušný orgán má povinnost uzavřít tyto smlouvy na základě **nabídkového řízení**, které musí být spravedlivé a otevřené všem provozovatelům. Nutné je také dodržení zákazu diskriminace a zásady transparentnosti.

²³ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 Úř. věst., o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici, článek 2.

„Není-li to zakázáno vnitrostátním právem, mohou příslušné orgány rozhodnout o **přímém uzavření smluv o veřejných službách**, buď pokud se jejich průměrná roční hodnota odhaduje na méně než 1 000 000 EUR, nebo pokud se týkají poskytnutí méně než 300 000 kilometrů veřejných služeb v přepravě cestujících ročně. V případě smlouvy o veřejných službách uzavřené přímo s malým nebo středním podnikem, který provozuje maximálně 23 vozidel, mohou být tyto prahy zvýšeny buď na průměrnou roční odhadovanou hodnotu nižší než 2 000 000 EUR, nebo pokud se týkají poskytnutí méně než 600 000 kilometrů veřejných služeb v přepravě cestujících ročně.“²⁴ Přímým zadáním lze dále uzavřít smlouvu za mimořádné situace, a to za předpokladu, že by došlo k přerušení služeb nebo toto přerušení bezprostředně hrozí. Mimořádné opatření se může týkat i formální dohody o rozšíření již existující smlouvy. Uzavřením nebo prodloužením smlouvy prostřednictvím tohoto opatření by neměl závazek překročit 2 roky. Přímým zadáním je také možné uzavřít smlouvu, pokud se jedná o přepravu po železnici, tedy například na dráze regionální nebo celostátní. Nesmí se jednat o jiný druh drážní dopravy, například metro či tramvaj.

V nařízení je popsána kompenzace za veřejné služby. Problematika finančního modelu a maximální výše kompenzace je blíže popsána v následující kapitole.

Smlouvy, které byly uzavřené před 26. 7. 2000 na základě nabídkového řízení, zůstávají v platnosti do uplynutí sjednané doby. Jestliže se jedná o smlouvy uzavřené před 26. 7. 2000 na základě jiného řízení a v období od 26. 7. 2010 a přede dnem 3. 12. 2009 na základě nabídkové řízení zůstávají také v platnosti. Sjednaná doba však nesmí být delší než 30 let. Pro smlouvy uzavřené v tomto časovém horizontu na základě jiného zadání platí stejná pravidla.²⁵

1.2.5 Vyhláška 296/2010 Sb., o sestavení fin. modelu a určení max. výše kompenzace

Vyhláška Ministerstva dopravy, o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace, byla schválena 20. 10. 2010 a účinná je od 1. 11. 2010. Právní předpis navazuje na Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici.

²⁴ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 Úř. věst., o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici, článek 5, odstavec 4.

²⁵ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 Úř. věst., o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici.

Upravuje metody sestavení finančního modelu a vymezuje náklady, výnosy a provozní aktiva, jež mohou být využity pro sestavení finančního modelu. Určuje také způsob, jak dopravce prokazuje náklady, výnosy a provozní aktiva svému objednateli. Vyhláška vymezuje nejdůležitější pojmy, jež jsou nezbytnou součástí pro sestavení finančního modelu:

- výchozí finanční model – model nákladů, výnosů a čistého příjmu, plyne ze smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících,
- výchozí náklady – předpokládané náklady, mají vliv na čistý příjem,
- výchozí výnosy – předpokládané výnosy, rovněž ovlivňují čistý příjem,
- skutečné náklady,
- skutečné výnosy,
- kompenzační částka – hradí objednatel na základě smlouvy o poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících,
- čistý příjem – součet kompenzace a výnosů a odečteny jsou pouze náklady,
- provozní aktiva – nehmotný a hmotný majetek nezbytný pro zabezpečení závazku, který plyne ze smlouvy.

Výchozí finanční model je podle své struktury rozdělen pro veřejnou drážní dopravu a veřejnou linkovou dopravu. Důležité je, aby model zahrnoval všechny předpoklady, jež byly známé v době uzavření smlouvy a také očekávaný vývoj. Čistý příjem nesmí nabývat záporných hodnot.

Do výchozích a skutečných nákladů může dopravce zahrnout náklady, které jsou vynaložené na dosažení, zajištění a udržení příjmů, nutné pro plnění závazku ze smlouvy. Výjimkou jsou odpisy, zůstatková cena prodaného či likvidovaného dlouhodobého hmotného a nehmotného majetku, náklady související s propagací jiných služeb ve vozidle a různé dary. Dále náklady na přístavné, odstavné a přejezdové jízdy. Provozní zálohy dopravních prostředků ve stanovené výši 15 % z vozového parku, jež je nezbytný pro zajištění závazku ze smlouvy. Opravné položky, odpis nedobytných pohledávek, škody nezpůsobené dopravcem či odměny členů statutárních orgánů dopravce. Zahrnout může také náklady na propagaci vlastních služeb ve vozidle. V smlouvě však lze ujednat, že určité náklady nebudou zahrnuty do výchozích a skutečných nákladů. Skutečné náklady a výnosy u smlouvy uzavřené na základě přímého zadání předkládá dopravce svému objednateli dle přílohy vyhlášky č. 3 – Výkaz skutečných nákladů a výnosů (veřejná drážní doprava) a přílohy vyhlášky č. 4 – Výkaz skutečných nákladů a výnosů (veřejná linková doprava).

Do výchozích a skutečných výnosů dopravce zahrnuje tržby z jízdového a za další služby, jež jsou předmětem smlouvy. Tržby z přepravy zavazadel, poplatky za nedodržování přepravního řádu a jiné výnosy související se smlouvou. Výjimku tvoří výnosy získané z prodeje dlouhodobého majetku. Jestliže není ve smlouvě uvedeno jinak, do výnosů se také zahrnuje prodej majetku při zpětném leasingu.

Provozní aktiva musí dopravce vykázat ještě před tím, než se uzavře smlouva o veřejných službách. Struktura je dána v příloze vyhlášky č. 5 – Výchozí model provozních aktiv. Hodnota těchto aktiv se stanovuje jako jejich zůstatková cena ke konci přecházejícího účetního období. Takto se určuje pro každé období. Dlouhodobý nehmotný i hmotný majetek je zahrnut pouze z té části zůstatkové ceny, jež je využívána k plnění závazku ze smlouvy. Do aktiv lze zahrnout první mimořádnou splátku leasingové společnosti. Provozní aktiva nezahrnují nedokončený majetek, poskytnuté zálohy, ocenitelná práva, goodwill a další. Stejně jako u skutečných nákladů a výnosů, tak i skutečná provozní aktiva předkládá dopravce objednavateli dle přílohy vyhlášky č. 6 – Výkaz provozních aktiv. Z provozních aktiv je maximální přípustná míra výnosu na kapitál 7,5 % ročně.²⁶

„Pokud se skutečné náklady nebo skutečné výnosy odchýlí od výchozích nákladů nebo výchozích výnosů, může dojít ke zvýšení kompenzace, pouze pokud jsou ve smlouvě sjednány podmínky a způsob zvyšování kompenzace a změny nákladů nebo výnosů nemohl dopravce v okamžiku uzavření smlouvy s ohledem na známé skutečnosti předvídat.“²⁷

1.2.6 Vyhláška 297/2010 Sb., o stanovení vzoru formuláře pro nabídkové řízení

Vyhláška Ministerstva dopravy, o stanovení vzoru formuláře pro uveřejnění oznámení o zahájení nabídkového řízení pro výběr dopravce k uzavření smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících, byla vydána 20. 10. 2010 a účinná je od 1. 11. 2010. Vyhláška se skládá z 3 §, přičemž první je příloha vzoru formuláře, druhý popisuje přechodné ustanovení a v závěru je uvedena účinnost.

²⁶ Vyhláška č. 296/2010 Sb., o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace.

²⁷ Vyhláška č. 296/2010 Sb., o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace, paragraf 8, odstavec 1.

Vzor je rozdělen do několika oddílů:

1. identifikační údaje o objednavateli – název, adresa, IČ a identifikátor datové schránky,
2. předmět nabídkového řízení – popis a rozsah předmětu nabídkového řízení,
3. kritéria pro výběr dopravce – kvalifikační předpoklady dopravce (základní a profesní, ekonomické a finanční, technické předpoklady) a dílčí hodnotící kritéria pro výběr dopravce,
4. administrativní informace – kontaktní místa, lhůta nebo jazyky, ve kterých mohou být nabídky zpracovány,
5. doplňující informace – další informace a datum odeslání oznámení,
6. další adresy a kontaktní údaje.²⁸

1.2.7 Vyhláška 388/2000 Sb., o JŘ ve veřejné linkové osobní dopravě

Vyhláška byla vydána tehdejším Ministerstvem dopravy a spojů dne 25. 10. 2000 s účinností od 10. 6. 2001. Vyhláška především upravuje způsob zpracování JŘ a jeho změn. Veškeré změny pro jakoukoliv linku, na kterou byla udělena licence, je povinen zpracovávat dopravce formou nového JŘ. Dále je zde upraven obsah JŘ veřejné vnitrostátní linkové dopravy, MHD, veřejné mezinárodní linkové dopravy, vyhlásování a vyvěšování JŘ a organizace CIS o JŘ. Pro potřeby práce bude zmíněn pouze obsah JŘ veřejné vnitrostátní linkové dopravy.

JŘ musí obsahovat následující náležitosti:

- a) „označení linky,
- b) údaje o dopravci,
- c) názvy zastávek stanovené v rozhodnutí o udělení licence, uspořádané do sloupce, u zastávky se uvedou případné bližší podmínky jejího použití, např. bezbariérově přístupná,
- d) tarifní vzdálenosti uvedené ve sloupcích u názvů zastávek, označené nad sloupcem zkratkou "km",

²⁸ Vyhláška 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.

- e) časy odjezdů spojů z každé zastávky a u cílových zastávek spojů časy příjezdů; pokud je v zastávce přestávka mezi příjezdem a odjezdem spoje delší než pět minut, musí být uveden čas příjezdu i čas odjezdu spoje, v případě, že spoj zastávkou projíždí bez zastavení nebo jede po jiné trase, použije se místo časových údajů příslušná informativní značka uvedená v příloze; časové údaje se stanoví ve 24hodinové časomíře v hodinách a minutách; jízdní řád musí obsahovat časové úpravy spojů při zavedení a ukončení letního času, pokud se spojů změna dotýká; spoje musí být řazeny podle časové posloupnosti odjezdů spojů z první společné zastávky,
- f) číselné označení spojů; pro směr jízdy z výchozí zastávky linky do cílové zastávky linky se použijí lichá čísla a pro opačný směr se použijí sudá čísla,
- g) časový rozsah provozu pro spoje, které nejedou denně, vyjádřený použitím značek a jejich povolenými kombinacemi uvedenými v příloze v bodu 1,
- h) termín začátku a konce platnosti jízdního řádu,
- i) údaje o smluvních přepravních podmínkách a o tarifu,
- j) označení bezbariérových spojů. “²⁹

Další informativní údaje nezbytné pro cestující jsou umístěné v dolním textu části JŘ. Značky je možné kombinovat a jsou uvedeny v příloze vyhlášky (bod 1 – Značky časového rozsahu provozu spojů a bod 2 – Značky informativní). Význam i vzhled značek nelze pozměňovat. Značky, které vyjadřují časový rozsah provozu spojů, se nachází nad spoji vztahující se k výchozí zastávce. Nutné je v záhlaví JŘ uvést označení linky a pod ní údaje o dopravci. Ve spodní části musí být také vysvětlen význam všech použitých značek v JŘ. Vysvětlení značek vyjadřující časový rozsah provozu spojů viz příloha 10 této práce.³⁰

1.2.8 Nařízení 63/2011 Sb. o stanovení hodnot standardů kvality a bezpečnosti

Nařízení vlády ČR, o stanovení minimálních hodnot a ukazatelů standardů kvality a bezpečnosti a o způsobu jejich prokazování v souvislosti s poskytováním veřejných služeb v přepravě cestujících, bylo vydáno 9. 2. 2011 a účinné je od 1. 4. 2011. Vymezuje průměrné stáří vozidel, jež jsou využívána ve veřejné linkové dopravě a vozidla, která umožňují přepravu jedinců s omezeným pohybem a orientací.

²⁹ Vyhláška č. 388/2000 Sb., o jízdních řádech veřejné linkové osobní dopravy, paragraf 3, odstavec 1.

³⁰ Vyhláška č. 388/2000 Sb., o jízdních řádech veřejné linkové osobní dopravy.

Bezbariérovost vozidel je určena hranicí 70 000 km za rok. Jestliže předpokládaný rozsah nepřekročí toto omezení, dopravce je povinen mít 1 z každých 10 vozidel nízkopodlažních. V případě, že je tato hranice překročena, musí mít dopravce polovinu vozidel umožňující přepravu osob s omezenou schopností pohybu a orientace. Do celkového počtu vozového parku se nezapočítávají vozidla, u nichž byla první registrace před účinností tohoto nařízení. Změny bezbariérovosti vozového parku proběhnou u smluv, které budou uzavřené po 1. lednu 2015. Jestliže se nepřekročí rozsah veřejných služeb v přepravě cestujících 70 000 km za rok, tak je dopravce povinen mít minimálně 1 z každých 6 vozidel nízkopodlažních. Co se týče veřejné drážní dopravy na dráze celostátní i regionální, je dopravce povinen mít alespoň 1 drážní vozidlo bezbariérové.

Doprovce poskytuje veřejné služby ve veřejné linkové osobní dopravě vozidly, která mají stanovené průměrné stáří. Pro stanovení stáří vozidla je důležité datum jeho první registrace a doba stáří nesmí přesahovat 9 let. U smluv, které byly uzavřené do 31. 12. 2012 s krajem, průměrné stáří nepřesahuje 10 let. U smluv uzavřených s obcemi do 31. 12. 2014 průměrné stáří vozidel nepřesahuje 10 let. Toto nařízení je především proto, aby byli dopravci nuceni po určitém období obnovovat své vozové parky.

Doprovce prokazuje dodržování standardů tím, že do 31. 3 každého kalendářního roku předloží objednavateli seznam vozidel, kterými poskytoval přepravu cestujících. Seznam musí obsahovat určité náležitosti, například výrobní číslo, datum první registrace vozidla či označení, zda jde o vozidlo nízkopodlažní či nikoliv. Ve veřejné drážní dopravě musí dopravce také předložit objednavateli seznam. Jedná se o pravidelné řazení vlaků, kterými poskytoval přepravu cestujících na dráze celostátní i regionální. Pokud jde o dráhu tramvajovou, trolejbusovou či speciální, dopravce překládá seznam drážních vozidel.³¹

³¹ Nařízení 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.

2 Analýza dopravní obslužnosti obce Starkoč a přilehlých obcí

Tato kapitola je věnována analýze současného stavu dopravní obslužnosti obce Starkoč a přilehlých obcí. Dopravní obslužnost ovlivňuje řada faktorů, proto bude nejprve popsána charakteristika jednotlivých obcí. Dále bude popsáno školství, průmysl a nezaměstnanost regionu. Velký vliv má i osobní doprava. Na závěr je zanalyzován současný stav dopravní obslužnosti obce Starkoč a přilehlých obcí.

2.1 Charakteristika obcí

Starkoč leží ve východní části Středočeského kraje. Nachází se 10.1 km od města Čáslav a spadá do okresu Kutná Hora. Obec Starkoč patří pod správní obvod obce s rozšířenou působností (dále ORP) Čáslav. V následujícím obrázku je vymezené území obcí, které spadají pod tento správní obvod. Celkem pod ORP Čáslav patří 37 obcí.

Obrázek 1 – Správní obvod ORP Čáslav



Zdroj: www.czso.cz

Pro potřeby veřejné linkové dopravy mohou být obce sdružené ve svazcích, mikroregionech a regionech. V ORP Čáslav je například fungující svazek Uhlířsko – Janovicko. Výhodou takového svazku je, že dopravci řeší dopravní obslužnost s jedním zvoleným zástupcem pro všechny obce. Každá obec tak přispívá určenou částkou do společného fondu, a tudíž má k dispozici větší finanční kapitál. Dále jsou vytvořeny určité mikroregiony obcí.³²

Obec Starkoč je sdružená v mikroregionu Čáslavsko, který vznikl v roce 2007 a je dobrovolným svazkem obcí. V mikroregionu je celkem 14 obcí. Cílem založení tohoto svazku byla snaha o zavedení vzájemné spolupráce v oblasti zdravotnictví, sociální péče, školství, ochrany životního prostředí a cestovního ruchu. Spolupráce obcí v rámci mikroregionu však nefunguje.³³

Tabulka 1 – Seznam obcí v mikroregionu Čáslavsko

mikroregion Čáslavsko	
1	městys Bílé Podolí
2	obec Bratčice
3	město Čáslav
4	obec Horky
5	obec Hostovlice
6	obec Semtěš
7	obec Schořov
8	obec Starkoč
9	obec Tupadly
10	obec Vlkaneč
11	obec Vrdy
12	obec Zbýšov
13	městys Žehušice
14	obec Žleby

Zdroj: www.mikroregioncaslavsko.cz, autor

V oblasti zajišťování dopravní obslužnosti je tento mikroregion rozdělen na dílčí regiony. Obec Starkoč patří do regionu Vrdy a v něm je celkem 9 obcí. Rozdělení slouží především pro potřeby dopravců, například z důvodu uzavírání smluv na zajištění ODO či k propočtu prokazatelné ztráty.

³² ARRIVA. *Interní materiály společnosti*. Čáslav, 2014.

³³ Mikroregion Čáslavsko. *Základní informace* [online]. Čáslav: ©2011 [cit. 2014-03-01]. Dostupné z: <http://www.mikroregioncaslavsko.cz/>

Tabulka 2 – Obce v regionu Vrdy

region Vrdy
Bílé Podolí
Brambory
Horka I.
Semtěš
Starkoč
Vinaře
Vlačice
Vrdy
Žehušice

Zdroj: interní Starkoč, autor

2.1.1 Starkoč

Z historického hlediska je první zmínka o obci datována již k roku 1355. V obci se nachází 2 významné budovy. První je základní škola (dále ZŠ), která fungovala do roku 1962. Později byla využívána jako sklad nebo prodejna smíšeného zboží. Od roku 1997 je v budově umístěn obecní úřad a obecní knihovna. Druhým důležitým a dominantním objektem obce je kostel Nanebevzetí Panny Marie, jehož současná podoba je z roku 1738.³⁴

Obec je významná především díky Starkočskému lomu, jež je přírodní památkou a nachází se jihozápadně od obce. Jedná se o nejbohatší naleziště křídových zkamenělin v regionu. Unikátem je zkamenělý mořský korál *Isis miranda* a houba *Gribrospodia*. V současnosti je možné se k lomu dostat pouze přes soukromé pole. Do budoucna však obec plánuje vybudovat stezku a zpřístupnit tak lom okolnímu obyvatelstvu.³⁵

Dříve obec patřila pod střediskovou obec Bílé Podolí, avšak po roce 1989 se stala samosprávou. Pro obec to zpočátku znamenalo mnoho problémů. Hlavní potíží byl nedostatek financí a s tím i související negativní přístup obyvatel. Po překlenutí těchto problémů se Starkoč stala poměrně prosperující obcí. Snahou nejen starosty, ale i všech obyvatel je držet tento trend a pokračovat v neustálém rozvoji obce.³⁶

³⁴ Obec Starkoč. *Stručná historie obce* [online]. Starkoč: ©2010 [cit. 2014-03-01]. Dostupné z: <http://www.starkoc.cz/informace-o-obci/historie-obce/>

³⁵ BRUNER, Jaroslav. *Starkoč u Čáslavi*. Starkoč: Obecní úřad ve Starkoči, 2006, s. 10.

³⁶ Obec Starkoč. *Současnost obce Starkoč* [online]. Starkoč: ©2010 [cit. 2014-03-01]. Dostupné z: <http://www.starkoc.cz/informace-o-obci/>

Katastrální výměra obce činí 409 hektarů. Ve Starkoči má v současnosti trvalý pobyt celkem 133 obyvatel. V předproduktivním věku, tedy ve věkové kategorii 0 – 14 let je 16 dětí. V produktivním věku je celkem 86 obyvatel a v poproduktivním věku, tedy ve věku nad 65 let je celkem zbylých 31 obyvatel.³⁷

2.1.2 Přilehlé obce

Mezi přilehlé obce Starkoče patří Bílé Podolí; Semtěš; Podhořany u Ronova nad Doubravou; Bílé Podolí, Lovčice; Vrdy, Dolní Bučice a Vrdy, Zbyslav. V práci budou analyzovány pouze tyto obce: Starkoč, Bílé Podolí; Semtěš; Bílé Podolí, Lovčice a Vrdy, Dolní Bučice.

Bílé Podolí

První doložená písemná zpráva o městysi Bílé Podolí se datuje k roku 1307. Významným objektem je kostel svatého Václava, ve kterém se nachází gotický portál. Bílé Podolí spravuje dvě spádové obce, kterými jsou Lovčice a Zaříčany. Katastrálně je tudíž městys poněkud rozsáhlý s celkovou výměrou 1 537 hektarů. Nachází se zde ZŠ a mateřská škola.³⁸

Semtěš

Obec Semtěš leží severovýchodně od města Čáslav. První zpráva o obci je zaznamenána v roce 1355. V Semtěši se nachází Gotická tvrz, jež je dominantou a hlavním důvodem návštěvnosti. Významný je i Evangelický kostel, který se řadí k těm největším v ČR. Semtěš je stejně jako Starkoč územní samosprávou. Katastrální výměra obce je 502 hektarů.³⁹

Vrdy

Obec Vrdy se nachází 6.5 km od města Čáslav. První doložená zmínka se datuje k roku 1307. Obcí protéká řeka Doubrava, přes kterou byl v roce 1923 vystavěn železobetonový most. Od roku 1960 obec spravuje několik celků, a to obce Dolní Bučice, Horní Bučice, Zbyslav, Koudelov a Skovice. Katastrální výměra obce je 1 848 hektarů.⁴⁰

³⁷ OBEC STARKOČ. *Evidence obyvatel obce Starkoč*. Starkoč, 2014.

³⁸ Městys Bílé Podolí. *Titulní strana* [online]. Bílé Podolí: ©2014 [cit. 2014-03-02]. Dostupné z: <http://www.bilepodoli.cz/>

³⁹ Obec Semtěš. *Historie obce Semtěš* [online]. Semtěš: ©2014 [cit. 2014-03-02]. Dostupné z: <http://www.semtes.cz/informace-o-obci/historie>

⁴⁰ Oficiální stránky obce Vrdy. *Obec* [online]. Vrdy: ©2014 [cit. 2014-03-02]. Dostupné z: <http://www.obecvrdy.cz/obec-1/>

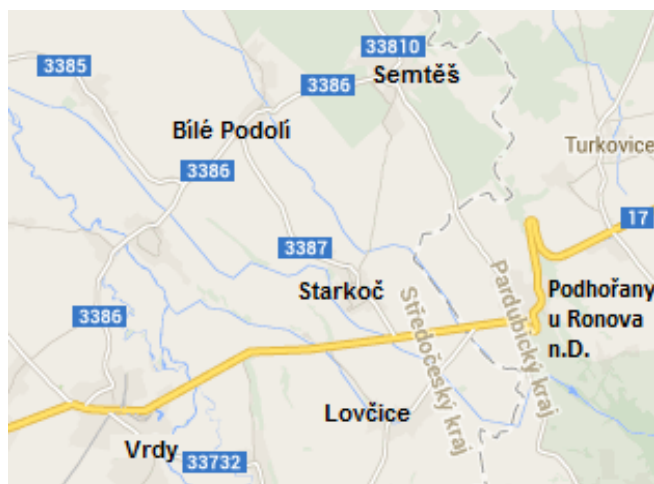
Tabulka 3 – Počet obyvatel obcí v roce 2007 a 2013

Obec	2007	2013
Starkoč	101	133
Bílé Podolí	582	640
Semtěš	258	283
Vrdy	3104	2939

Zdroj: interní Starkoč, autor

Tabulka 3 popisuje počet obyvatel analyzovaných obcí v roce 2007 a 2013 (údaje k 1. 1. 2007 a 1. 1. 2013). V obci Starkoč vzrostl za toto období počet obyvatel o 31 %. V Bílém Podolí a Semtěši je stejný přírůstek, a to 10 %. Pouze v obci Vrdy je úbytek 165 obyvatel, což činí 5%. Z údajů pro rok 2013 lze vyčíslit, že v městysi Bílé Podolí spadá do produktivního věku 378 obyvatel z celkového počtu 640. V Semtěši je z počtu 283 v produktivním věku 153 obyvatel.

Obrázek 2 – Mapa obce Starkoč a přilehlých obcí



Zdroj: www.mapy.cz, autor

2.2 Školství

V obci Starkoč je celkem 16 dětí v předproduktivním věku. Z tohoto počtu 10 dětí dojíždí do ZŠ, zbylých 6 ZŠ prozatím nenavštěvuje. V blízkém okolí se nachází ZŠ Bílé Podolí a ZŠ Vrdy. Ze Starkoče dojíždí 6 dětí do Vrdů, 3 děti do Čáslavi a 1 žák do Bílého Podolí. Kapacita ZŠ Vrdy je 450 žáků. Navštěvuje jí okolo 300 žáků z blízkého avšak i ze vzdáleného okolí.

Tabulka 4 – Počet žáků ZŠ Vrdy ve školním roce 2011/2012

Třída	Počet žáků	Dívky	Chlapci	Celkem žáků v ročníku
1. - 5. ročník				
I. A	13	8	5	32
I. B	19	9	10	
II. A	18	5	13	35
II. B	17	8	9	
III. A	20	11	9	40
III. B	20	14	6	
IV.	29	14	15	29
V. A	17	9	8	35
V. B	18	10	8	
6. - 9. ročník				
VI.	21	13	8	21
VII. A	20	13	7	38
VII. B	18	12	6	
VIII.	23	16	7	23
IX. A	16	6	10	31
IX. B	15	10	5	
Celkem žáků v základní škole				284

Zdroj: Výroční zpráva o činnosti ZŠ Vrdy, autor

ZŠ Bílé Podolí byla dříve částečná ZŠ s 5 postupnými ročníky. Děti na druhém stupni musely přestoupit do ZŠ Vrdy. Pro některé to bylo náročné, především z důvodu nového prostředí, spolužáků a učitelů. V současnosti je však ZŠ Bílé Podolí úplnou základní školou s 9 ročníky.

Ve věkové kategorii 15 – 26 let je celkem 17 obyvatel, z toho 9 studentů a 8 pracujících. Střední školu či střední odborné učiliště navštěvuje 5 studentů, z toho 4 studenti dojíždí do Čáslavi a 1 do Třemošnice, kde navštěvuje Střední odbornou školu a Střední odborné učiliště technické. Ze Starkoče navštěvují 4 studenti vysokou školu a to v Pardubicích a v Brně.⁴¹

⁴¹ OBEC STARKOČ. *Evidence obyvatel obce Starkoč*. Starkoč, 2014.

Tabulka 5 – Střední školy a učiliště v Čáslavi

Střední školy	Střední odborné učiliště
Střední zemědělská škola	Střední odborné učiliště Čáslav
Vyšší odborná škola, Střední průmyslová škola a Obchodní akademie	
Gymnázium a Střední odborná škola pedagogická	Střední odborné učiliště dopravní

Zdroj: www.meucaslav.cz, autor

2.3 Průmysl

Významná a velká města se od Starkoče nachází řadu desítek km. Nejbližším a dopravně nejdostupnějším městem je Čáslav vzdálená 10.1 km. Dále Chrudim 24.1 km a Pardubice se vzdáleností 30.5 km. Mezi další důležitá města patří Heřmanův Městec, který je od Starkoče 14.8 km a Třemošnice 12.6 km.

V ORP Čáslav je celá řada ekonomických subjektů, ať fyzických nebo právnických osob. Z následující tabulky je patrné, že v tomto správním obvodu je nejvíce mikropodniků, tedy společností do 9 zaměstnanců. Nejméně podniků je těch, které mají nad 250 a více zaměstnanců.

Tabulka 6 – Počet subjektů v ORP Čáslav v letech 2010 - 2012

UKAZATEL	2010	2011	2012
Počet subjektů podle počtu zaměstnanců			
bez zaměstnanců	1 763	1 761	1 746
1 - 9 zaměstnanci (mikropodniky)	305	304	316
10 - 49 zaměstnanci (malé podniky)	74	72	67
50 - 249 zaměstnanci (střední podniky)	18	19	18
250 a více zaměstnanci (velké podniky)	2	2	2
nezjištěno	2 924	3 039	3 106

Zdroj: www.czso.cz, autor

Nejbližší společnosti od obce Starkoč lze najít ve Vrdech, Dolních Bučicích. Mezi nejdůležitější a nejvýznamnější průmyslový podnik patří Goldbeck Prefabeton s.r.o., který je předním výrobcem železobetonových konstrukčních prvků a je také dodavatelem ocelových a železobetonových nosných konstrukčních systémů na klíč. Společnost se řadí k největším zaměstnavatelům na Kutnohorsku a má dva výrobní závody, přičemž druhý se nachází v Tovačově na Olomoucku.⁴²

Dále se zde nachází společnost Ethanol Energy a.s., jež se zabývá výrobou bezvodého etanolu určeného k přimíchávání do automobilových benzínů a závod je také vybaven vlastní železniční vlečkou. Významnou společností je dále TRANSELCO CZ, s.r.o.

Nejvíce obyvatel ze Starkoče a přilehlých obcí dojíždí do Čáslavi. Jde o město střední velikosti s počtem obyvatel přes deset tisíc. Nabízí svým návštěvníkům spoustu památek, například muzeum, divadlo, kino či galerii.

Významná je i stavební společnost SILNICE ČÁSLAV-HOLDING, a.s. Nabízí mnoho komplexních služeb, například výstavbu a rekonstrukci silnic či mostů, zemní a pozemní práce, ekologické výstavby, trhací a vrtací práce, autodopravu, speciální přepravu a jiné. V současnosti vlastní mnoho kamenolomů, například v nedalekých Markovicích, obalovny nebo betonárky. Společnost je i smluvní partner Středočeského kraje a provádí běžnou údržbu silnic. Celkem zaměstnává přes 300 lidí, přičemž jedna třetina zaměstnanců pracuje ve středisku údržby silnic, viz tabulka 7.⁴³

Tabulka 7 – Kvalifikace a počet zaměstnanců SILNICE ČÁSLAV-HOLDING, a.s.

Kvalifikace zaměstnance	Počet
střediska údržby silnic	106
ostatní	65
THP ostatní	48
stavební dělník	41
strojník – řidič	31
technik stavební výroby	17
kameník	6
vedení společnosti	6

Zdroj: www.silnicecaslav.cz, autor

⁴² GOLDBECK Prefabeton s.r.o. *Výrobní závod v Dolních Bučicích* [online]. ©2010 [cit. 2014-03-05]. Dostupné z: <http://www.prefabeton.cz/o-firme/vyrobni-zavod-v-dolnich-bucicich.html>

⁴³ SILNICE ČÁSLAV, a.s. *O společnosti SILNICE ČÁSLAV-HOLDING, a.s.* [online]. Čáslav: ©2009 [cit. 2014-03-05]. Dostupné z: <http://www.silnicecaslav.cz/uvod/>

Společnost LESS & TIMBER s.r.o. se věnuje komplexnímu zpracování dřeva a to především jehličnatého s většinovým zastoupením smrku. Snahou společnosti je neustálými investicemi do technologií uspokojovat přání a požadavky svých zákazníků nejen v ČR, ale také v celé Evropě. Společnost je součástí holdingu LESS a provozuje 2 pily, přičemž druhá se nachází v Dlouhé Vsi. Zpracovatelský závod v Čáslavi zaměstnává okolo 150 lidí. Součástí společnosti je vlastní elektrárna na dřevní biomasu.⁴⁴

Mezi další společnosti patří například Inpro Čáslav, s.r.o., Marco spol. s.r.o., TES, spol. s.r.o. nebo Zenit s.r.o. Snahou města je neustálý rozvoj a modernizace v oblasti obchodu a průmyslu. V Čáslavi se nachází supermarkety Lidl, Billa a Penny Market. V červenci minulého roku byla otevřena i provozovna supermarketu Kaufland. S touto výstavbou a otevřením přišla nabídka více než 100 pracovních míst.

2.4 Nezaměstnanost

Míra nezaměstnanosti se v jednotlivých krajích liší. Nejhorší situace je v Ústeckém kraji s mírou nezaměstnanosti 14,02 % (stav k 31. 12. 2012). Nejlépe je na tom Praha se 4,52 % a Plzeňský kraj se 7,31 %. Středočeský kraj je na tom také poměrně dobře, jelikož má pouze 7,52 %. U ostatních krajů je míra nezaměstnanosti okolo 10%. V rámci Středočeského kraje je nejnižší % nezaměstnanosti v okrese Mladá Boleslav. Špatná situace je však i v okresech Kolín a Příbram s 10,3 % a Kutná Hora s 10,5 %.⁴⁵

Tabulka 8 – Nezaměstnanost v ORP Čáslav v letech 2009 - 2011

UKAZATEL	2009	2010	2011
Evidovaní uchazeči o zaměstnání	1293	1335	1291
z toho dosažitelní (%)	98,2	99,0	99,6
z toho občané se zdravotním postižením (%)	20,2	20,7	19,9
z toho absolventi (%)	4,8	3,4	4,0
z toho osoby s délkou evid. nad 12 měsíců (%)	22,6	30,4	30,8
Volná pracovní místa	66	77	83
Počet uchazečů na 1 volné pracovní místo	19,6	17,3	15,6
Míra nezaměstnanosti (%)	10,6	11,0	10,8

Zdroj: www.czso.cz, autor

⁴⁴ LESS & TIMBER s.r.o. ZSD Čáslav: Pila s elektrárnou na biomasu v Čáslavi [online]. 2009 [cit. 2014-03-05]. Dostupné z: <http://www.less.cz/c223-cz-zsd-caslav>

⁴⁵ Český statistický úřad. Míra nezaměstnanosti v krajích ČR [online]. 2012 [cit. 2014-03-05]. Dostupné z: http://www.czso.cz/xcr/redakce.nsf/i/animovana_mapa_nezamestnanost_kraje

V tabulce 8 je uvedena nezaměstnanost ORP Čáslav. Ačkoliv je průmysl v tomto správním celku poměrně vyspělý, nachází se v něm nízký počet pracovních míst. Za poslední roky však došlo k mírnému nárůstu. V porovnání s rokem 2009, kdy bylo volných 66 pracovních míst, došlo v roce 2011 k nárůstu celkem o 17 pracovních pozic.

Tabulka 9 – Nezaměstnanost obce Starkoč a přilehlých obcí v letech 2008 - 2011

	Rok	Uchazeči o zam.	Míra nezam.(%)	Nezam. do 3 měsíců	Nezam. 3 - 6 měsíců	Nezam. 6 - 9 měsíců	Nezam. 9 - 12 měsíců	Nezam. více než 12 měsíců
Bílé Podolí	2008	18	7,3	-	-	5	-	3
	2009	39	15,9	19	9	4	2	5
	2010	27	11	14	4	1	1	7
	2011	30	12,2	17	5	3	2	3
Semtěš	2008	11	8,2	-	-	3	-	-
	2009	11	8,2	7	-	1	-	3
	2010	14	10,5	9	2	-	1	2
	2011	8	6	4	2	-	-	2
Starkoč	2008	4	8,7	-	-	-	-	-
	2009	7	15,2	2	2	2	-	1
	2010	7	15,2	3	3	-	-	1
	2011	8	17,4	2	3	1	1	1
Vrďy	2008	125	8,2	-	-	43	-	21
	2009	155	9,9	50	29	23	17	36
	2010	172	11,1	46	38	20	8	60
	2011	185	12,1	57	44	14	12	58

Zdroj: www.czso.cz, autor

Tabulka 9 popisuje nezaměstnanost v Bílém Podolí, Semtěši, Starkoči a ve Vrdech. Počet uchazečů o zaměstnání se ve všech obcích během let 2008 – 2011 zvýšil. Pouze v Semtěši je znatelný pokles z důvodu nábory nových zaměstnanců do místní drůbežárny, jejíž název je Farma pro výkrm kuřecích brojlerů na hluboké podestýlce Semtěš.

2.5 Osobní doprava

V osobní dopravě se můžeme setkat s odlišnými a tudíž poměrně různorodými možnostmi dělení dopravních oborů. Základní dělení je na dvě skupiny, a to na hromadnou a individuální dopravu. Ve veřejné osobní dopravě se lze na Čáslavsku setkat s těmito dopravními obory: železniční doprava, hromadná silniční (autobusová) doprava a městská doprava.

Železniční doprava slouží pro hromadnou přepravu osob na krátké i dlouhé vzdálenosti. Uplatňuje se zejména v podobě dálkové (vysokorychlostní) a příměstské dopravy.⁴⁶

Celková délka železničních tratí v ČR je 9 459 km (stav k 31. 12. 2013). Stavební délka kolejí činí celkem 15 439 km a počet výhybkových jednotek je v celkovém počtu 24 046 jednotek. Tratě celostátní dráhy, jež jsou zařazené do evropského železničního systému, lze rozdělit na koridorové, které měří celkem 1 329 km a ostatní s délkou 1 265 km. Dále jsou tratě celostátní dráhy, jejichž délka činí 3 075 km. Regionální tratě jsou o délce 3 783 km a vlečky 25 km.⁴⁷

V regionu se nejbližší železniční stanice nachází v Čáslavi. Tato stanice zabezpečuje odbavení cestujících v mezinárodní i vnitrostátní přepravě včetně všech rezervačních dokladů, jako jsou místenky, lůžka i lehátka. Železniční stanice poskytuje následující služby: vnitrostátní a mezinárodní pokladní přepážku, výdej In-karet, úschovnu kol a zavazadel a prostory pro cestující. Páteřní železnice je tvořena tratí č. 230 a č. 236. Dvukolejná trať č. 230 směr (Praha –) Kolín – Havlíčkův Brod (a zpět) a jednokolejná trať č. 236 je Čáslav – Třemošnice (a zpět). Železniční stanice v Třemošnici nabízí odbavení cestujících pouze ve vnitrostátní přepravě včetně místenek.⁴⁸

⁴⁶ DRDLA, Pavel. *Osobní doprava: studijní opora*. 2013, s. 8.

⁴⁷ Správa železniční dopravní cesty. *Základní charakteristika železniční sítě SŽDC* [online]. ©2009-2012 [cit. 2014-05-01]. Dostupné z: <http://www.szdc.cz/o-nas/zeleznice-cr/zeleznicni-sit-v-cr.html>

⁴⁸ České dráhy, a.s. *Detail vyhledané stanice Čáslav* [online]. ©2009 [cit. 2014-03-15]. Dostupné z: <http://www.cd.cz/cd-online/staniceinfo.php?nazev=54044>

Obrázek 3 – Železniční stanice Čáslav a Třemošnice



Zdroj: www.cd.cz

Hromadná silniční (autobusová) doprava je určena k přepravě malého množství osob na krátké i střední vzdálenosti. Především se jedná o příměstskou dopravu. Tento obor dopravy však není vhodný pro dálkovou dopravu.⁴⁹

Autobusové nádraží se v Čáslavi nachází zhruba 500 m od vlakového. V roce 2004 prošlo kompletní rekonstrukcí a poblíž byl také vybudován supermarket a obchod s oděvy, což umožňuje cestujícím zkrácení čekací doby nákupem. Na nádraží je umístěna informační kancelář, která poskytuje informace cestujícím o JŘ, sběr žádanek o čipové karty a dobíjení nebo výdej čipových karet.⁵⁰

Nejvýznamnějším dopravcem v regionu Čáslavsko je společnost ARRIVA VÝCHODNÍ ČECHY a.s. (dále ARRIVA). Společnost provozuje příměstskou autobusovou dopravu (dále PAD) ve Středočeském kraji, kde má hlavní provozovnu v Čáslavi a v Kolíně. V Pardubickém kraji se provozovna nachází v Chrudimi, Králohradecký kraj má provozovny v Hradci Králové a v Novém Městě nad Metují, v Kraji Vysočina je provozovna v Chotěboři. Provozovna v Čáslavi má na starost celkem 57 linek. Společnost také provozuje MHD v Čáslavi a v několika dalších okolních městech.⁵¹

⁴⁹ DRDLA, Pavel. *Osobní doprava: studijní opora*. 2013, s. 8.

⁵⁰ Středočeský kraj. *Kutnohorská oblast: Informace o Středočeské integrované dopravě v oblasti Kutná Hora* [online]. ©2008 [cit. 2014-03-15]. Dostupné z: <http://www.kr-stredocesky.cz/portal/odbory/doprava/stredoceska-integrovana-doprava/oblasti-realizace-sid/kutnohorska-oblast.htm>

⁵¹ ARRIVA. *Interní materiály společnosti*. Čáslav, 2014.

Poslední je **městská doprava**, která slouží k hromadné přepravě osob na území ohraničené sídelní jednotky. Rozlišují se slabé a silné proudy cestujících. V případě slabého proudu se využívá trolejbus, autobus či nekonvenční doprava. Ve větších městech, kde jsou silné proudy cestujících, se využívá metro, tramvaj nebo rychlodráha.

V rámci individuální dopravy existují tyto dopravní obory: automobilová doprava, taxislužba, motocyklistická, cyklistická, pěší a statická doprava. **Taxislužba** doplňuje nabídku veřejné dopravy, ale je vhodnější spíše na kratší vzdálenosti. **Motocyklistická doprava** se hodí pro kratší vzdálenosti a oproti automobilové dopravě méně zatěžuje životní prostředí. **Cyklistická doprava** tvoří velmi významný druh pro krátké vzdálenosti. **Pěší doprava**, stejně jako cyklistická, je také vhodná pro krátké vzdálenosti. Snadno se napojuje na ostatní dopravní obory veřejné i neveřejné dopravy.⁵²

V Čáslavi je od roku 2013 vybudovaná cyklostezka, která vede mezi Čáslaví, Koudelovem a Filipovem. Cyklostezka je určena nejen pro cyklisty, ale i pro bruslaře a chodce. Účelem vybudování nebyla pouze možnost rekreace, ale také vzájemné propojení okolních obcí.⁵³

Individuální automobilová doprava je využívána zejména pro dopravu rekreační a to v případech, kde není dostatečná nabídka veřejné dopravy. Žádoucí využití tohoto oboru dopravy je v kombinaci s veřejnou dopravou. V pravidelné dopravě a na velké vzdálenosti je nevhodné používat pouze osobní automobily.⁵⁴

Ve Středočeském kraji je celková délka silnic a dálnic 9 642 km (stav k 31. 12. 2012), z toho v okrese Kutná Hora celkem 893 km. Dálnice ani rychlostní silnice nejsou v tomto okrese žádné, silnice I. třídy měří celkem 56 km, silnice II. třídy 224 km. Nejpočetnější jsou silnice III. třídy, které měří celkem 613 km.⁵⁵

⁵² DRDLA, Pavel. *Osobní doprava: studijní opora*. 2013, s. 8.

⁵³ Profil zadavatele. *Cyklostezka Čáslav - Koudelov - Filipov* [online]. ©2010-2014 [cit. 2014-03-20]. Dostupné z: https://www.profilzadavatele.cz/profil-zadavatele/mesto-caslav_1646/cyklostezka-caslav-koudelov-filipov_3672/

⁵⁴ DRDLA, Pavel. *Osobní doprava: studijní opora*. 2013, s. 8.

⁵⁵ Český statistický úřad. *Veřejná databáze: Délka silnic a dálnic* [online]. ©2013 [cit. 2014-03-20]. Dostupné z: http://vdb.czso.cz/vdbvo/tabparam.jsp?voa=tabulka&cislotab=DOP5012PU_OK&maklist_velikost=5&kapitol_a_id=572

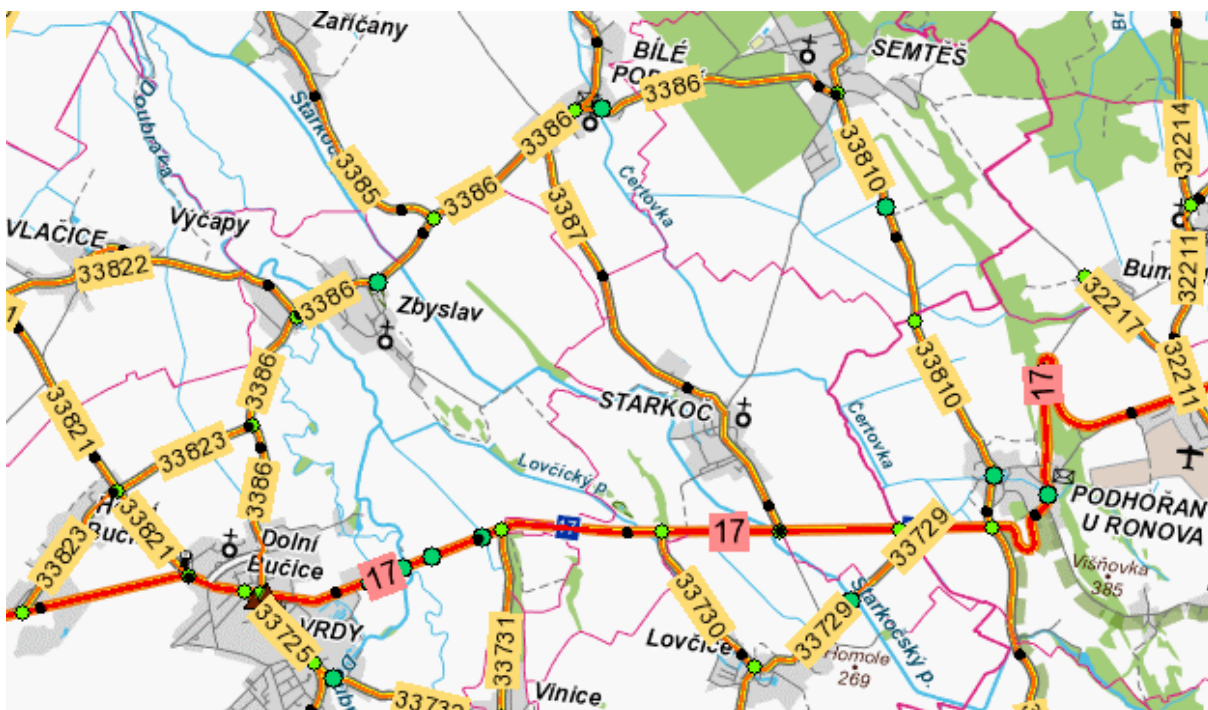
Na Čáslavsku jsou pouze 2 silnice I. třídy. První z těchto silnic I. třídy č. 17 vede z Čáslavi, přes Vrdy, Starkoč, Podhořany u Ronova nad Doubravou, dále přes Chrudim, Hrochův Týnec až do Zámrsku. Celkově měří 58 km. Druhá silnice I. třídy má č. 38, která vede z Jestřebí, přes Mladou Boleslav, Nymburk, Kolín, Kutnou Horu, Čáslav a dále přes Havlíčkův Brod, Jihlavu, Znojmo až do Rakouska. Délka této silnice je okolo 260 km.

V regionu vedou 3 silnice II. třídy a patří sem:

- silnice č. 337 s trasou Skuteč – Hodonín – Žleby – Čáslav – Uhlířské Janovice,
- silnice č. 338 s trasou Třebetín – Zbýšov – Žáky – Čáslav – Žehušice – Horušice,
- silnice č. 339 s trasou Čáslav – Krchleby – Bohdaneč – Ledeč nad Sázavou.

Zbylé silnice jsou III. třídy nebo účelové komunikace. Z obrázku 4 je vidět, že ze Starkoče vede na Bílé Podolí silnice č. 3387 a ze Semtěše přes Bílé Podolí do Vrdů silnice č. 3386. Ze Starkoče do Lovčic silnice č. 33730, ze Semtěše do Podhořan u Ronova nad Doubravou silnice č. 33810 a odsud do Lovčic, Vinař a Žlebů silnice č. 33729. Účelová komunikace spojuje obce Starkoč – Semtěš a Starkoč – Lovčice.

Obrázek 4 – Silnice I. a III. třídy obcí v regionu



Zdroj: www.geoportal.jsdi.cz

V současné době je největším předním problémem skutečnost, že většina obyvatel využívá pouze individuální automobilovou dopravu. Lidé preferují tento druh dopravy z důvodu rychlé dostupnosti, flexibility a komfortu. Svědčí o tom i fakt, že se neustále zvyšuje počet evidovaných vozidel. V okrese Kutná Hora bylo v roce 2000 evidovaných 26 884 osobních automobilů. Dále v roce 2005 hodnota činila 30 787 osobních automobilů a za rok 2011 to bylo již 35 469 vozidel. Nárůst během 11 let je tedy téměř o 32 %. Z údajů evidence autobusu zjistíme, že procento naopak klesá. V roce 2000 bylo evidováno 57 autobusů. Nejvíce bylo evidováno v roce 2003 s počtem 65 a v roce 2008 s počtem 64. Za rok 2011 bylo evidováno pouze 51 autobusů.⁵⁶

Druhý problém se objevuje v tom, že každý rok obdrží kraj od státu o několik milionů méně, což znamená neustálou redukci spojů. Důvod je prostý, jelikož občané využívají veřejnou linkovou dopravu rok od roku méně, tudíž i státní dotace se každoročně snižují.

Snahou všech dopravců i kraje je lepší začlenění veřejné osobní dopravy. Ve Středočeském kraji se proto zavádí různé projekty k neustálému rozvoji. Jedním z projektů je žákovské jízdné. Projekt funguje od školního roku 2009/2010 a za tento rok bylo vyplaceno přes 190 mil. Kč. Za rok 2012/2013 bylo vyplaceno okolo 30 mil. Kč celkem 16 520 žadatelům. Na rok 2014 je vyčleněno dohromady 40 mil. Kč.⁵⁷

2.6 Integrovaný dopravní systém

IDS znamená propojení různých druhů veřejné dopravy do jednoho celku, který na sebe musí navazovat a tvoří tak jednotný systém. Jedná se o systém dopravní obsluhy určitého území. Linky v rámci tohoto systému mohou být provozovány více dopravci. Důležité však je, že cestující, kteří linky využívají, musejí být přepravováni jednotným tarifem a jednotnými přepravními podmínkami. IDS vyjadřuje úzkou spolupráci jednotlivých dopravců daného kraje, města nebo obce. Mezi dopravcem a krajem by měl být prostředník tzv. nezávislý koordinátor IDS. Jeho prvořadným úkolem je starost o smluvní zajištění provozu IDS, dále jeho financování, organizace či dozor nad dodržováním smluvených podmínek.⁵⁸

⁵⁶ Český statistický úřad. *Krajská správa ČSÚ pro Středočeský kraj: Vývoj vybraných ukazatelů v okrese KUTNÁ HORA v letech 2000 - 2012* [online]. 2013 [cit. 2014-03-22]. Dostupné z: http://www.czso.cz/xs/redakce.nsf/i/vyvoj_vybranych_ukazatelu_v_okrese_kutna_hora

⁵⁷ Středočeský kraj. *Nejvýznamnější současné projekty Středočeského kraje* [online]. 2014 [cit. 2014-03-22]. Dostupné z: <http://www.kr-stredocesky.cz/NR/rdonlyres/C630378A-62AF-4A99-A850-86C7C8EC1AE4/0/Sou%C4%8Dasn%C3%A9projektySt%C5%99edo%C4%8Desk%C3%A9hokraje.pdf>

⁵⁸ HLAVIČKOVÁ, Monika. *Porovnání integrovaných dopravních systémů ve firmě OAD Kolín*. Pardubice, 2013. Bakalářská práce. Univerzita Pardubice. Dostupné z: http://dSPACE.upce.cz/bitstream/10195/51662/2/HlavickovaM_PorovnavaniIntegrovaných_RH_2013.pdf

2.6.1 Středočeská integrovaná doprava

Středočeská integrovaná doprava (dále SID) je specifickým IDS, jež vychází ze systému MHD největších ORP a jeho propojení na PAD zajišťující jejich obsluhu. Hlavní cílem SID je vytvoření jednotného systému dopravní obslužnosti v celém Středočeském kraji. Při zavádění SID bylo jeho základem navázání na již existující stav PID, například: zavedení dílčích IDS se vzájemným propojením území, zavedení jednotného odbavovacího systému, vytvoření Clearingového centra, zavedení jednotného tarifu a slev ve Středočeském kraji a přizpůsobení tarifu PID tomu Středočeskému.

Obrázek 5 – Logo SID



Zdroj: www.kr-stredocesky.cz

Ve Středočeském kraji byl zaveden systém dopravních zón tzv. zónový tarif, který spočívá v rozdělení kraje do malých regionů (mikroregionů) podle spádovosti daných obcí. Jednotlivé mikroregiony jsou poté základem jednotlivých tarifních zón a cena je určována podle počtu zakoupených zón, tedy počtem přejetých hranic zón.

Tabulka 10 – Tarifní zóny podle okresů

A	Kladno	F	Kutná Hora
B	Rakovník	G	Kolín
C	Beroun	H	Nymburk
D	Příbram	I	Mladá Boleslav
E	Benešov	J	Mělník

Zdroj: www.kr-stredocesky.cz, autor

Návrh IDS Středočeského kraje schválilo zastupitelstvo kraje dne 27. 6. 2005. S tímto návrhem souvisel i Návrh Tarifu IDS a Standardy dopravní obslužnosti ve veřejné dopravě.⁵⁹

Standardy dopravní obslužnosti jsou nezbytnou součástí IDS ve Středočeském kraji. Hlavním cílem standardizace ve veřejné dopravě je pro každého občana zajistit právo, aby byl obsloužen na stejné úrovni na kterémkoliv území kraje bez ohledu na to, kde žije. Standardy jsou rozděleny na základní a ostatní.

Základní standardy upřesňují rozsah a kvalitu veřejné služby.

- Standard dostupnosti veřejné dopravy definuje zajištění dostupnosti veřejné osobní dopravy pěší dopravou, jež zpravidla nepřesahuje docházkovou vzdálenost 1.5 km.
- Standard četnosti spojů pojednává o zajištění dopravního spojení každé obce. Převážná potřeba, která vznikne na základě veřejného zájmu minimálně šesti páry spojů v pracovní dny a dvěma páry spojů v sobotu a neděli pouze při odůvodněné poptávce. Veřejný zájem vyjadřuje zájem na zabezpečení základní přepravních potřeb obyvatel obce.

Ostatní standardy jsou nástrojem hodnocení kvality uspokojení přepravní poptávky a patří sem 6 standardů.

- Standard počtu přestupů posuzuje nezbytný počet přestupů, jež jsou nutné k dosažení cíle cesty. Zabezpečuje maximálně 3 přestupy během jedné cesty.
- Standard návaznosti spojů definuje dobu čekání, která nesmí překročit 20 minut.
- Standard zlepšení dostupnosti pro handicapované spoluobčany zajišťuje dopravní prostředky umožňující bezbariérový nástup a výstup nebo přímo bezbariérové provedení.
- Standard vybavení dopravních prostředků definuje povinné vybavení dopravních prostředků pořízených a vyrobených od roku 2004. Patří sem odbavovací systém čipovou kartou, vnější a vnitřní informační systém, hlásiče a nastupování do vozidla pouze předními dveřmi.
- Standard spolehlivosti a pravidelnosti veřejné osobní dopravy zajišťuje maximální plnění JŘ.

⁵⁹ Středočeský kraj. *Všeobecné informace o Středočeské integrované dopravě* [online]. ©2008 [cit. 2014-03-23]. Dostupné z: <http://www.kr-stredocesky.cz/portal/odbory/doprava/stredoceska-integrovana-doprava/informace-o-sid/vseobecne-informace-o-stredoceske-integrované-doprave.htm?pg=1>

- Standard ekologičnosti provozu zajišťuje ochranu životního prostředí v rámci snižování hladiny emisí z exhalací a hluku. Zajišťuje také zřizování zastávek v místech, kde by dopravní prostředky nejméně ohrožovaly obyvatele v jejich okolí.⁶⁰

2.7 Analýza dopravní obslužnosti obcí

Každá obec má odlišný počet linek. V bakalářské práci bude popsáno 9 linek. Důvodem tohoto vysokého počtu je skutečnost, že některá linka zastavuje pouze v 1 analyzované obci a jiná naopak ve všech obcích. V rámci linek je uvedena řada spojů.

Základní rozdělení spojů bude do 3 skupin a to na spoje, které jezdí:

- každý pracovní den v roce (252 pracovních dní/rok),
- pouze během školního roku (190 dní/rok),
- pouze během školních prázdnin – jarní, pololetní, letní, podzimní a zimní (62 dní/rok).

Tabulka 11 – Seznam všech linek analyzovaných obcí

Číslo linky	Název obce				
	Starkoč	Bílé Podolí	Semtěš	Bílé Podolí, Lovčice	Vrdy, Dolní Bučice
240013		X	X		
240022					X
240046	X			X	X
240047		X	X		X
240053					X
240054	X	X	X	X	X
240057					X
620710	X	X	X	X	X
650625			X		

X... linka zastavuje v dané obci

Zdroj: www.portal.idos.cz, autor

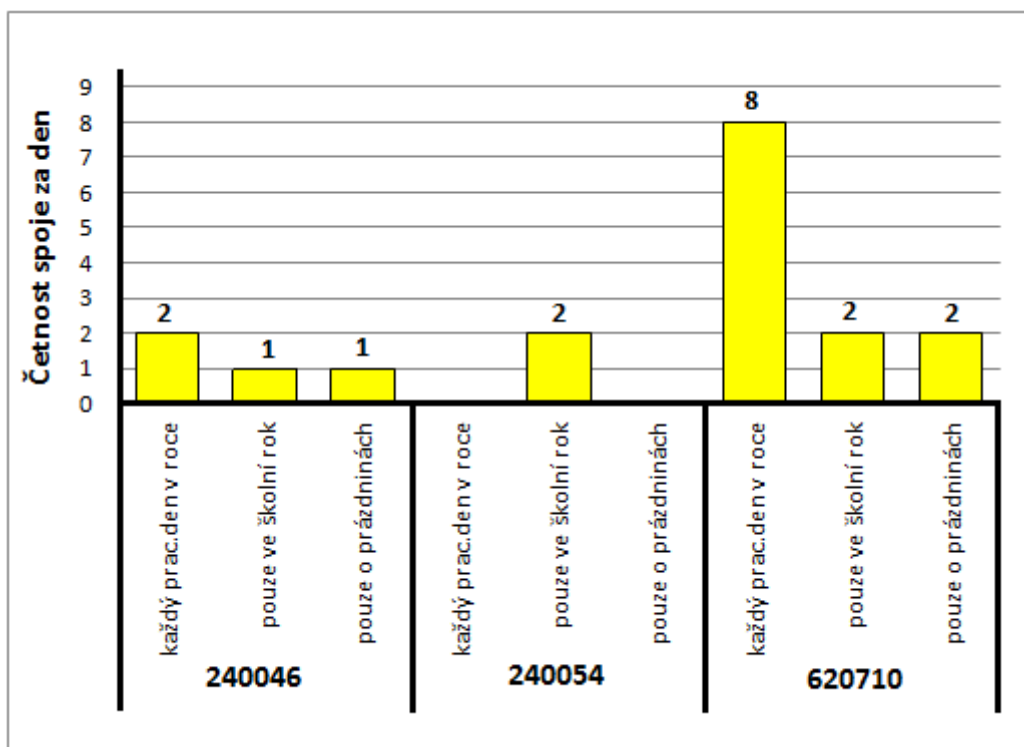
⁶⁰ Středočeský kraj. *Standardy Středočeské integrované dopravy* [online]. ©2008 [cit. 2014-03-23]. Dostupné z: <http://www.kr-stredocesky.cz/portal/odbory/doprava/stredoceska-integrovana-doprava/informace-o-sid/standardy-stredoceske-integrované-dopravy.htm?pg=1>

Tabulka 11 obsahuje všechny linky, které budou v práci popsány. Z tabulky je též patrné, že v obci Starkoč a Bílé Podolí, Lovčice zastavují pouze 3 linky. Celkem 4 linky zastavují v Bílém Podolí. V Semtěši vede 5 linek. Nejvíce linek staví v obci Vrdy, Dolní Bučice a to v celkovém počtu 7. Převahu všech linek zajišťuje dopravce ARRIVA. Všechny linky s jízdními dobami a trasami jsou uvedeny, viz přílohy práce. Na základě analýzy jízdních dob je možné udělat grafické znázornění četnosti spojů v obci Starkoč a přilehlých obcí.

2.7.1 Dopravní obslužnost obce Starkoč

Starkoč má celkem 2 zastávky, z nichž první je umístěna téměř ve středu obce. Druhá se nachází u silnice I. třídy č. 17 a je od obce vzdálená 1.0 km.

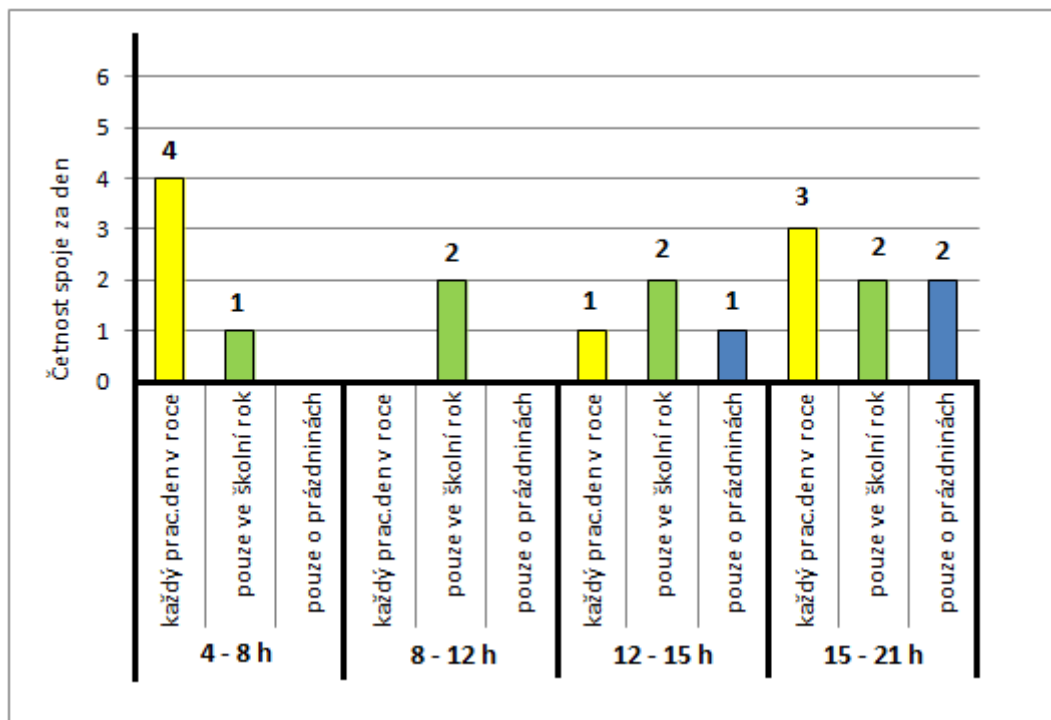
Obrázek 6 – Četnost spojů v rámci jednotlivých linek obce Starkoč



Zdroj: www.portal.idos.cz, autor

Z obrázku 6 je vidět, že v obci Starkoč zastavují celkem 3 linky. V rámci těchto linek jezdí 18 spojů, z nichž 10 jezdí každý pracovní den v roce, 5 pouze v období školního roku a zbylé 3 spoje jezdí v období školních prázdnin. Všechny spoje obce Starkoč jsou v rámci ZDO a obce tudíž na veřejnou linkovou dopravu nic nepřispívá.

Obrázek 7 – Počet spojů v časových intervalech obce Starkoč



Zdroj: www.portal.idos.cz, autor

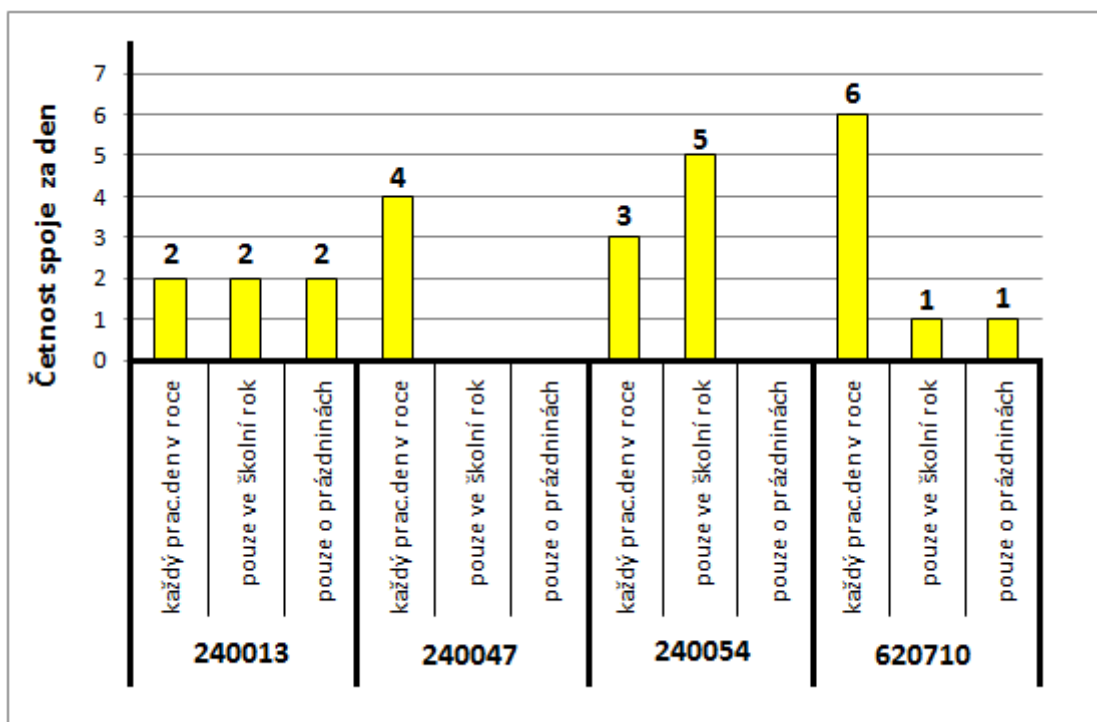
Z obrázku 7 je patrné, že nejvíce spojů jezdí v době od 4 – 8 h a od 15 – 21 h. Nejhůře je zajištěn časový interval od 8 – 12 h. Problém se skrývá v tom, že oba spoje, které jezdí v tomto časovém období, jsou objednány krajem pouze ve školním roce. Uvažujeme-li případ, že obyvatel Starkoče je během školních prázdnin objednan k lékaři na 10 h, musí využít spoj, který jede v 7 h nebo 8 h. Časový interval 12 – 15 h je zabezpečen během celého kalendářního roku. Pokud se však obyvateli návštěva protáhne, musí využít například až spoj v 15 h. Cesta tam i zpět tak může vyjít i na 8 hod. Obslužnost v časovém intervalu od 8 – 12 h je tedy zcela nevyhovující.

Nejlépe je zajištěn časový interval od 15 – 21 h. Spoje v tomto časovém úseku jsou nejvíce využívány lidmi dojíždějící ze zaměstnání a studenty ze škol, proto obslužnost je dostačující. Je pravda, že oproti ostatním intervalům je delší, poslední spoj však v obci zastavuje v 19:41 h.

2.7.2 Dopravní obslužnost městyse Bílé Podolí

Městys Bílé Podolí má také 2 zastávky. První je umístěna naproti ZŠ. Na této zastávce zastavují spoje, které jedou směr (tam i zpět) Semtěš. Na druhé zastávce s názvem Bílé Podolí, Pazderna staví spoje, jež jedou na Brambory. Vzdálenost obou zastávek je okolo 500 m.

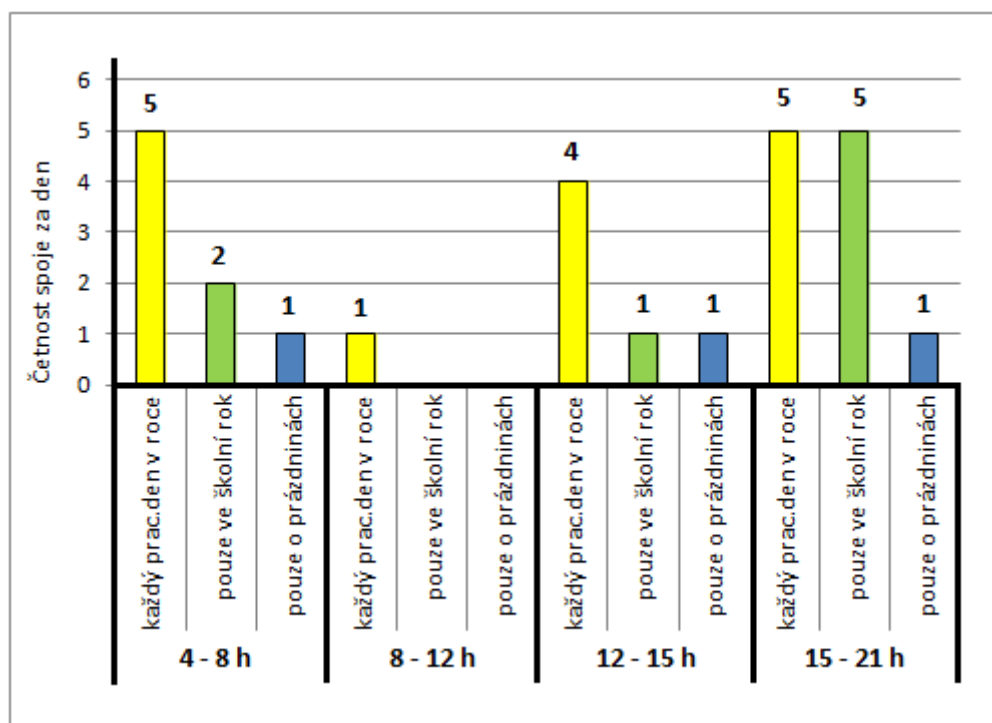
Obrázek 8 – Četnost spojů v rámci jednotlivých linek městyse Bílé Podolí



Zdroj: www.portal.idos.cz, autor

Z obrázku 8 je vidět, že v Bílém Podolí zastavují 4 linky a celkem 26 spojů. Z tohoto počtu jezdí dohromady 15 spojů každý pracovní den v roce, 8 během školního roku a ostatní pouze během školních prázdnin. V obrázku jsou uvedeny všechny spoje, které hradí kraj, tedy v ZDO. Městys Bílé Podolí ani obcí Bílé Podolí, Lovčice žádné spoje v rámci ODO nejezdí. Obcí Zařičany však jezdí 2 spoje, jež jsou nad rámec ZDO, tudíž Bílé Podolí přispívá na úhradu prokazatelné ztráty dle propočtu na 1 obyvatele.

Obrázek 9 – Počet spojů v časových intervalech městyse Bílé Podolí



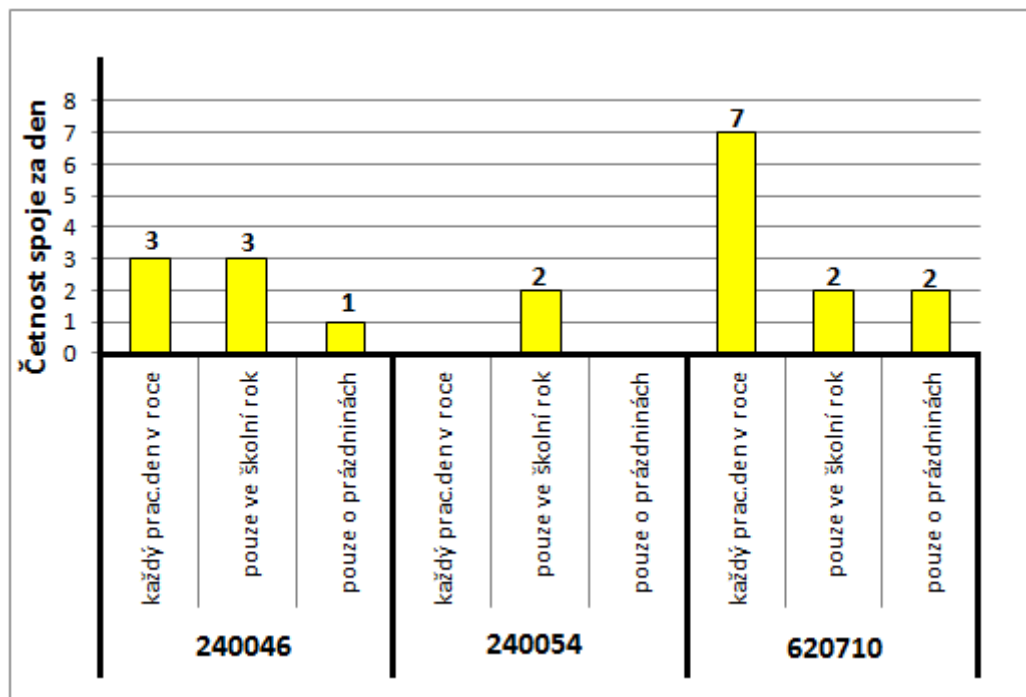
Zdroj: www.portal.idos.cz, autor

Z obrázku 9 je vidět, že dopravní obslužnost městyse Bílé Podolí se nachází na poměrně dobré úrovni. Optimální zajištění je v časovém úseku od 4 – 8 h, kde je prakticky 6 spojů, které jezdí každý pracovní den v roce. Stejně je to i v časovém intervalu od 15 – 21 h, kde je také zajištěno během celého kalendářního roku 6 spojů. Nejproblematictější úsek má Bílé Podolí stejný jako obec Starkoč. V časovém úseku od 8 – 12 h jezdí pouze 1 spoj. Výhodou je, že alespoň jezdí každý pracovní den v roce. Obslužnost však i přesto není nejlépe řešená.

2.7.3 Dopravní obslužnost obce Bílé Podolí, Lovčice

Bílé Podolí, Lovčice má stejně jako předešlé obce 2 zastávky. První zastávka se nachází ve středu obce. Druhá je umístěna u silnice I. třídy se vzdáleností 1.3 km.

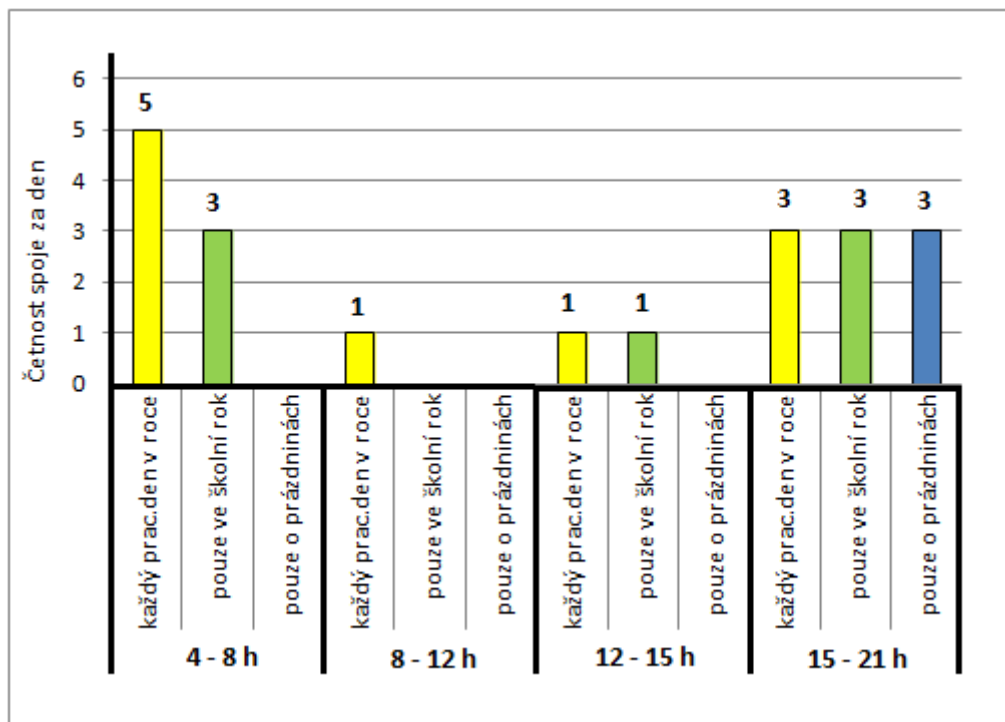
Obrázek 10 – Četnost spojů v rámci jednotlivých linek obce Bílé Podolí, Lovčice



Zdroj: www.portal.idos.cz, autor

Z obrázku 10 je vidět, že v obci zastavují stejné linky jako u Starkoče, tudíž celkem 3. V rámci těchto linek jezdí dohromady 20 spojů, z nichž 6 zastavuje přímo v obci a zbylých 15 na zastávce Bílé Podolí, Lovčice, rozc.1.3. Celkem 10 spojů jezdí každý pracovní den v roce, 7 ve školním roce a 3 pouze v období školních prázdnin.

Obrázek 11 – Počet spojů v časových intervalech obce Bílé Podolí, Lovčice



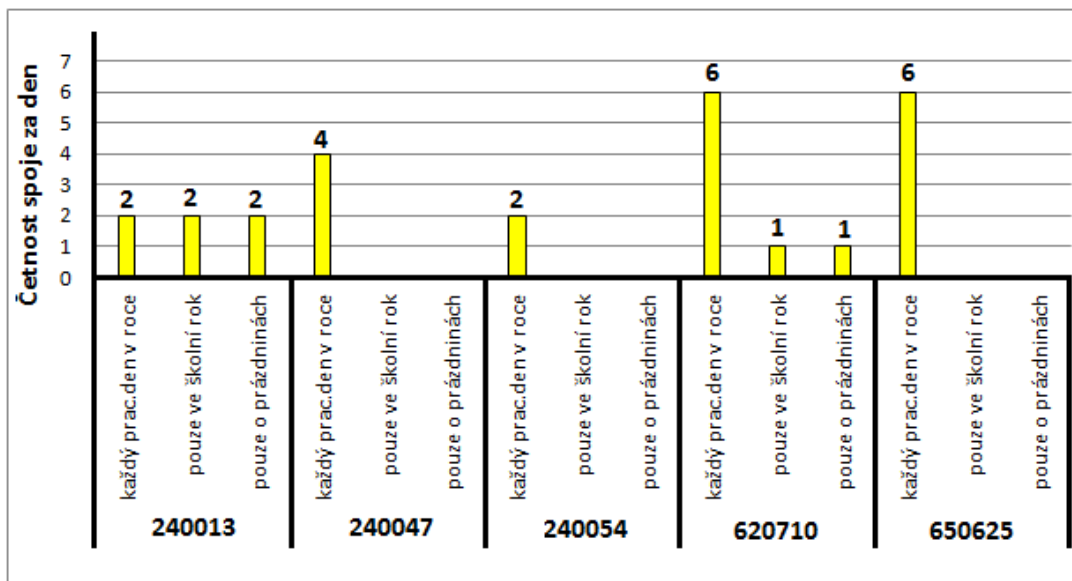
Zdroj: www.portal.idos.cz, autor

Obrázek 11 popisuje časové intervaly obce Bílé Podolí, Lovčice. Na vyhovující úrovni je zajištěna obslužnost v časovém úseku od 4 – 8 h. Celkem 5 spojů jezdí každý pracovní den v roce, což je průměrně 1 spoj za hodinu. Dostačující zabezpečení je i v časovém intervalu od 15 – 21 h, jelikož zde prakticky jezdí 6 spojů. V porovnání s ostatními obcemi je velmi špatná obslužnost v časovém úseku od 12 – 15 h, protože jezdí pouze 1 spoj během celého roku. Neúnosná je také situace v časovém úseku od 8 – 12 h. Z analýzy tedy vyplývá, že úroveň dopravní obslužnosti je nejhorší právě v této obci.

2.7.4 Dopravní obslužnost obce Semtěš

Semtěš má také dohromady 2 zastávky. Jedna je umístěna v centru obce a zastavují zde téměř všechny spoje. Na druhé zastávce s názvem Semtěš, Za křižovatkou zastavuje pouze linka 650625 s trasou Přelouč – Podhořany u Ronova n. D. – Přelouč. Zastávky jsou od sebe vzdálené 1.5 km.

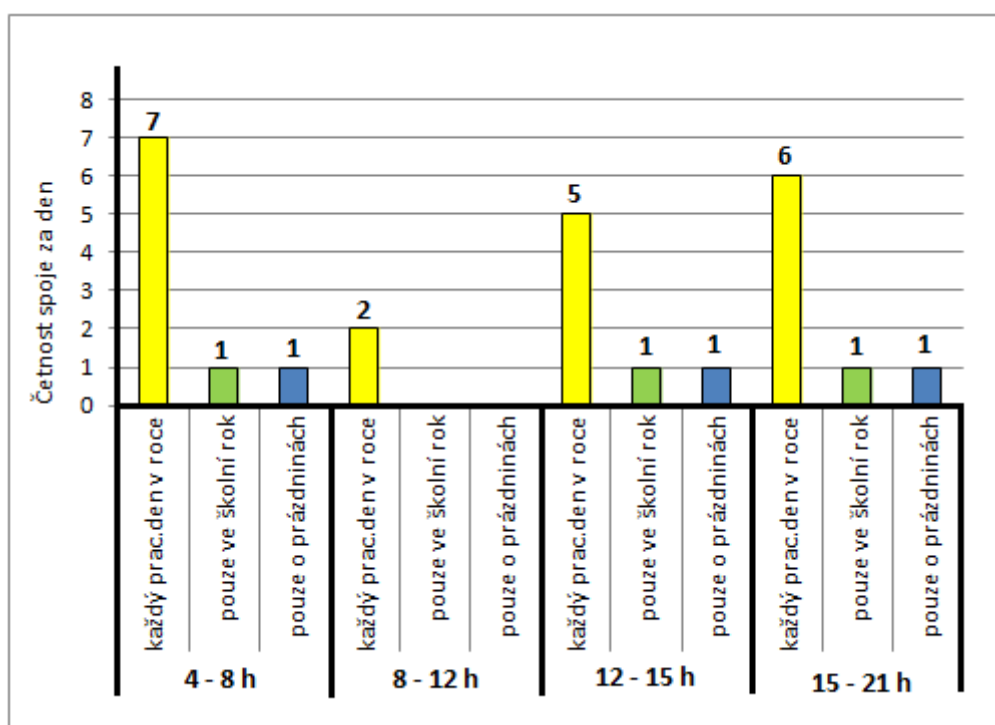
Obrázek 12 – Četnost spojů v rámci jednotlivých linek obce Semtěš



Zdroj: www.portal.idos.cz, autor

Obci Semtěš projíždí 5 linek a z toho celkem 26 spojů. Dohromady 20 spojů jezdí každý pracovní den v roce, což je o 5 více než v Bílém Podolí. Dále 3 jezdí jen ve školním roce a 3 pouze o prázdninách. Všechny spoje obce Semtěš jsou v rámci ZDO.

Obrázek 13 – Počet spojů v časových intervalech obce Semtěš



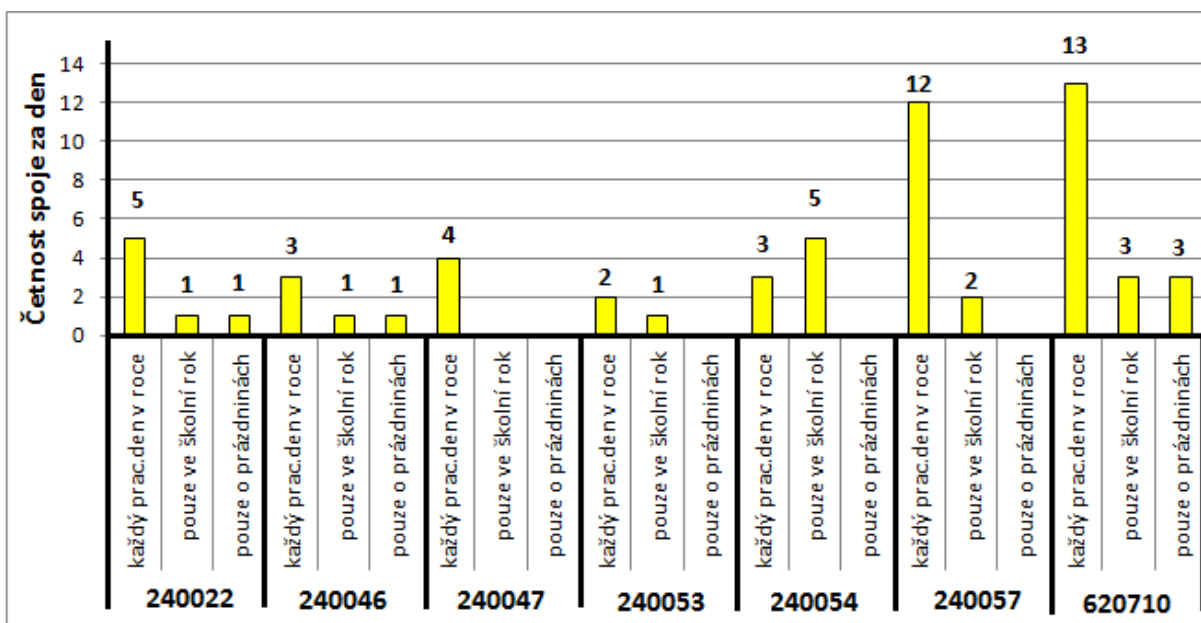
Zdroj: www.portal.idos.cz, autor

Z obrázku 13 vyplývá, že v Semtěši je obslužnost nejlépe zabezpečena v časovém úseku od 4 – 8 h. V tomto intervalu jezdí celkem 8 spojů každý pracovní den v roce, což jsou průměrně 2 spoje za hodinu. Dále je vyhovující situace v časovém intervalu od 15 – 21 h. Zde je zajištěno dohromady 7 spojů během celého roku. Dobře je zajištěn i časový úsek od 12 – 15 h. Průměrně v tomto intervalu jezdí 2 spoje za hodinu. Z obrázku je patrné, že nedostačující zabezpečení je v časovém úseku od 8 – 12 h. Je pravda, že Semtěš oproti předešlým obcím má tento interval zajištěn nejlépe a to v počtu 2 spojů každý pracovní den v roce, zatímco Bílé Podolí a Bílé Podolí, Lovčice mají 1 spoj každý pracovní den v roce a Starkoč 2 spoje, avšak pouze ve školním roce.

2.7.5 Dopravní obslužnost obce Vrdy, Dolní Bučice

Vrdy, Dolní Bučice má celkem 3 zastávky. První se jmenuje Vrdy, Dolní Bučice, Vinice pod zahradami. Zastávka se nachází na silnici I. třídy a je určena spíše obyvatelům obce Vinaře, Vinice, jelikož je vzdálená celkem 1.2 km od této obce. Druhá zastávka se nazývá Vrdy, Dolní Bučice, ÚNZ. Zde zastavují všechny spoje. Vzdálenost obou zastávek je 1.7 km. Poslední zastávka, Vrdy, Dolní Bučice, starý cukrovar, je využívána spoji, které jezdí směr Vrdy, Zbyslav. Vzdálenost zastávek ÚNZ a starý cukrovar je necelých 500 m.

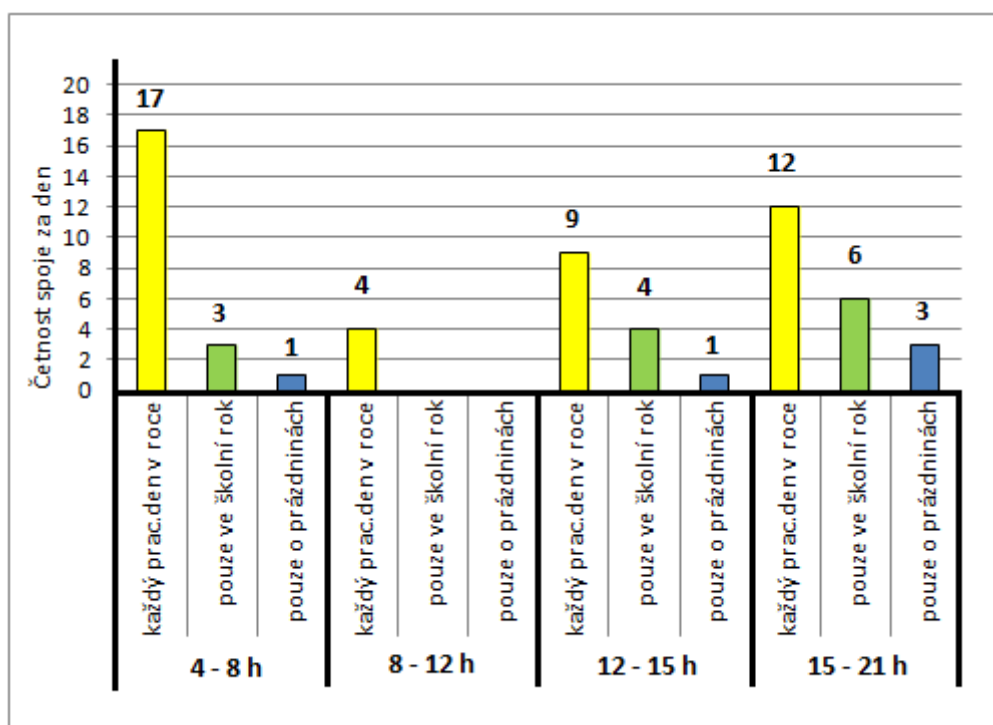
Obrázek 14 – Četnost spojů v rámci jednotlivých linek obce Vrdy, Dolní Bučice



Zdroj: www.portal.idos.cz, autor

Nejlepší zajištění dopravní obslužnosti má obec Vrdy, Dolní Bučice. Zastavuje zde 7 linek a celkem 60 spojů. Z tohoto počtu jezdí celkem 42 spojů každý pracovní den v roce, 13 spojů jezdí během školního roku a zbylých 5 spojů jezdí jen v době školních prázdnin. Z celkového počtu jsou 3 spoje nad rámec ZDO. V obci Vrdy, Koudelov zastavují 2 spoje, které jsou také nad rámec ZDO. V obrázku 14 nejsou tyto 2 spoje započítány, jelikož byla analyzována pouze obec Vrdy, Dolní Bučice.

Obrázek 15 – Počet spojů v časových intervalech obce Vrdy, Dolní Bučice



Zdroj: www.portal.idos.cz, autor

Z obrázku 15 je vidět, že tato obec má nejvyšší četnost spojů během celého kalendářního roku. Nejlépe je zajištěn časový interval od 4 – 8 h. Celkem jezdí 18 spojů během celého roku a 2 spoje ve školním roce. Hlavním důvodem je dojíždka okolních obyvatel do zaměstnání, ale také žáků do ZŠ.

2.8 Přehled spojů ostatní dopravní obslužnosti

Jak již bylo výše zmíněno, většinu spojů objednává a hradí krajský úřad. V současné době si 8 spojů objednávají i obce samotné.

Úhrada celkové prokazatelné ztráty ODO je možná 2 způsoby. První způsob je v podstatě solidární řešení, kdy jsou určité obce sdružené v regionech, a celková ztráta se podělí celkovým počtem obyvatel v daném regionu. Druhou možností je financování na základě skutečně odjetých km podle pravidel Krajského úřadu Středočeského kraje. Skutečné km se počítají z 1. vlastní zastávky do 1. cizí zastávky. Nevýhodné u tohoto způsobu však je, že obce, které spravují více částí, by platily velké finanční částky. Celková ztráta bude v práci počítána dle prvního způsobu, neboť analyzované obce financují prokazatelnou ztrátu právě touto metodou.⁶¹

Do roku 2011 měly všechny obce regionu Vrdy s dopravcem uzavřenou smlouvu o závazku veřejné služby k zajištění ODO. Uvedené hodnoty budou jemně zkreslené. Pro výpočty se vychází ze skutečných dat, bylo však nutné tyto data upravit z důvodu interního charakteru daných údajů. Za období od 1. 1. 2011 – 31. 12. 2011 byla prokazatelná ztráta ve výši 600 036 Kč. Celková hodnota prokazatelné ztráty se poté propočítala na základě počtu obyvatel dle následujícího vztahu:

$$\text{Prokazatelná ztráta na 1 obyvatele} = \frac{\text{celkem prokazatelná ztráta}}{\text{celkem počet obyvatel}} \quad [\text{Kč/obytel}]$$

$$\text{Prokazatelná ztráta na 1 obyvatele} = \frac{600\,036}{5\,687} = 105,51 \text{ Kč/obytel}$$

Tabulka 12 – Propočet prokazatelné ztráty regionu Vrdy za rok 2011

Region Vrdy	Počet obyvatel k 1. 1. 2011	Výše prokazatelné ztráty za rok 2011
Bílé Podolí	599	63 200 Kč
Brambory	117	12 345 Kč
Horka I	386	40 725 Kč
Semtěš	264	27 855 Kč
Starkoč	112	11 817 Kč
Vlačice	269	28 383 Kč
Vinaře	266	28 066 Kč
Vrdy	3 057	322 545 Kč
Žehušice	617	65 100 Kč
CELKEM	5 687	600 036 Kč

Zdroj: interní ARRIVA, autor

⁶¹ ARRIVA. *Interní materiály společnosti*. Čáslav, 2014.

Tabulka 12 popisuje všechny obce regionu Vrdy, které se podílely na úhradě prokazatelné ztráty v roce 2011 celkem za 13 spojů. Z tabulky vyplývá, že nejvíce zaplatila obec Vrdy a to okolo 322 545 Kč. Obec Starkoč měla celkem 112 obyvatel, za spoje ODO musela platit přibližně 11 817 Kč. Po analýze současného starosty se zjistilo, že ze všech spojů, které jsou v rámci ODO, v obci zastavuje pouze 1 v čase okolo 5:00 h, který jezdil trasu Čáslav – Pardubice. Tímto spojem z obce však nikdo nejezdil. Starosta byl prvním iniciátorem, který zařídil jednání s dopravcem, krajem a ostatními starosty. Po tomto jednání se zrušila smlouva s dopravcem a od té doby má Starkoč všechny spoje v rámci ZDO.

Semtěš měla do roku 2011 také s dopravcem uzavřenou smlouvu o závazku veřejné služby na zajištění ODO. Jelikož obec měla k tomuto roku celkem 264 obyvatel, musela hradit okolo 27 855 Kč. Po jednání s ostatními starosty regionu Vrdy, dopravcem a krajem, však starosta zjistil, že částku hradí za spoje, které v obci vůbec nezastavují. Starosta smlouvu již neprodloužil a od tohoto roku má obec všechny spoje v ZDO.⁶²

Tabulka 13 – Počet obyvatel regionu Vrdy za rok 2011 a 2013

Region Vrdy	Počet obyvatel k 1. 1. 2011	Počet obyvatel k 1. 1. 2013
Bílé Podolí	599	640
Brambory	117	108
Horka I.	386	398
Semtěš	264	283
Starkoč	112	133
Vinaře	266	254
Vlačice	269	252
Vrdy	3057	2939
Žehušice	617	687
Celkem	5687	5694

Zdroj: interní Starkoč, autor

Tabulka 13 ukazuje počet obyvatel za rok 2011 a 2013. V současnosti se celková prokazatelná ztráta rozpočítává dle celkového počtu **5 278 obyvatel** regionu Vrdy. Nejsou zde započítány obce Semtěš a Starkoč. Ostatních 7 obcí má stále uzavřenou smlouvu o závazku veřejné služby na zajištění ODO a mezi ně se propočítává celková výše prokazatelné ztráty.

⁶² ARRIVA. *Propočet prokazatelné ztráty regionu Vrdy na rok 2011*. Čáslav, 2011.

Obrázek 16 – Vyhodnocení PAD v období 1/2014

Obslužnost území dle dotovatele.										
Vyhodnocení PAD v období 1/2014 pro VRDY/Dotuje: obce Vrdska - XX,X Kč/km										
linka	spoj omezení	km	jede	dotuje	dot.km	tržba/km	tržba b.DPH	tržba s DPH	náklad	zisk
240013	2 X	28	22	5.00Km	110					
240013	9 X	24	20	3.00Km	60	XX,X	XX,X	XX,X	XX,X	-XX,X
240013					170					
240022	2 X	28	20	13.00Km	260					
240022	8 X	33	2	13.00Km	26	XX,X	XX,X	XX,X	XX,X	-XX,X
240022					286					
240055	2 X	24	22	13.00Km	286					
240055	19 X	24	20	12.00Km	240	XX,X	XX,X	XX,X	XX,X	-XX,X
240055					526					
240057	5 X	13	22	9.00Km	198					
240057	10 X	13	22	9.00Km	198	XX,X	XX,X	XX,X	XX,X	-XX,X
240057					396					
VRDY celk.:					1378					

Zdroj: interní ARRIVA

V obrázku 16 je vyhodnocení PAD za leden 2014 pro region Vrdska. Vyúčtování je starostům zasíláno elektronicky vždy za dané čtvrtletí, například vyhodnocení PAD za 1/2014, 2/2014 a 3/2014.

Ve vyúčtování je nejprve zaznamenáno o jaké období se jedná, jakého regionu se vyúčtování týká a cena dopravního výkonu. Dále číslo linky a číslo spoje, počet dnů provozu spoje, počet km spoje, celkový provoz spoje, tržba na km a další. Při výpočtech se neuvažuje DPH, neboť se obce nepovažují za osobu povinnou k dani a doprava v závazku veřejné služby neslouží pro účely podnikání.⁶³

Výpočet prokazatelné ztráty

Výpočet prokazatelné ztráty je možný dvěma způsoby. První možnost výpočtu je na základě zjištění průměrné tržby. Druhá varianta je založená na zjištění nákladů a poté rozdílu tržeb s těmito náklady.

Nejprve je však nutné stanovit cenu dopravního výkonu. Hodnota dopravního výkonu se skládá z ekonomicky oprávněných nákladů za 1 km a přiměřeného zisku, jež je na obnovu vozového parku a investic související s provozní činností. Přiměřený zisk je částka uvedená v procentech a je to v podstatě jediná složka ceny dopravního výkonu, která se dá nejvíce ovlivnit.

⁶³ ARRIVA. *Obslužnost území dle dotovatele – vyhodnocení PAD*. Čáslav, 2014.

V mnoha případech se však částka pohybuje pouze v promilích, což má za následek nepořizování nových informačních technologií či autobusů. To je způsobeno tím, že krajské úřady nutí dopravce přiměřený zisk takto stanovit. Pro názornost výpočtu budu stanovena cena dopravního výkonu na 30 Kč/km, provoz spoje 22 dní za měsíc, celkem 5 km za den a dosažená tržba na spoji 660 Kč.

Celkový provoz spoje = provoz spoje za měsíc * počet km spoje za den [km]

Celkový provoz spoje = 22 * 5 = **110 km**

Výpočet prokazatelné ztráty založený na zjištění průměrné tržby:

Průměrná tržba = $\frac{\text{dosažená tržba na spoji}}{\text{celkový provoz spoje}}$ [Kč]

Průměrná tržba = $\frac{660}{110} = \mathbf{6 \text{ Kč}}$

Tržby nelze jednoznačně vypočítat, jelikož jsou závislé na efektivitě a přesně se neví, kolik cestujících za dané období pojedje. Tudíž je nutné vycházet z průměrných tržeb za přecházející období. Předcházejícím období se rozumí období za tři čtvrtletí, tedy od ledna do září předchozího roku. Jestliže počítáme prokazatelnou ztrátu za měsíc červen, jako základ bereme například měsíc duben. Pokud v dubnu bylo dosaženo tržby 660 Kč, průměrná tržba byla 6 Kč. Pro měsíc červen se bere tedy průměrná tržba (z minulého období) 6 Kč.

Prokazatelná ztráta = (průměrná tržba – cena dopravního výkonu) * celkový provoz spoje [Kč]

Prokazatelná ztráta = (6 – 30) * 110 = – **2 640 Kč**

Výpočet prokazatelné ztráty založený na zjištění nákladů:

Náklady = celkový provoz spoje * cena dopravního výkonu [Kč]

Náklady = 110 * 30 = **3 300 Kč**

Prokazatelná ztráta = tržby – náklady [Kč]

Prokazatelná ztráta = 660 – 3 300 = – **2 640 Kč**

Hodnota prokazatelné ztráty u daného spoje činí za měsíc 2 640 Kč. Ve vyúčtování je uvedena ve sloupci zisk, jedná se však o ztrátu a tuto částku musí objednavatelé, tedy obce, uhradit dopravci.

$$\text{Prokazatelná ztráta na 1 obyvatele} = \frac{\text{celkem prokazatelná ztráta}}{\text{celkem počet obyvatel}} \quad [\text{Kč/obytel}]$$

$$\text{Prokazatelná ztráta na 1 obyvatele} = \frac{2\,640}{5\,278} = \mathbf{0,50 \text{ Kč/obytel}}$$

Například obec Vrdy má celkem 2 939 obyvatel, tudíž doplatek ztráty za daný měsíc bude:

$$\text{Prokazatelná ztráta za měsíc pro obec Vrdy} = \mathbf{0,50 * 2\,939 = 1\,469,5 = 1\,470 \text{ Kč}}$$

Prokazatelná ztráta za celý kalendářní rok se může vypočítat stejným způsobem, jako měsíční částka, je však nutné počítat s celkovým provozem spoje za rok.

$$\text{Celkový provoz spoje za rok} = 110 * 12 = \mathbf{1\,320 \text{ km}}$$

$$\text{Prokazatelná ztráta za rok} = (6 - 30) * 1\,320 = \mathbf{31\,680 \text{ Kč}}$$

$$\text{Prokazatelná ztráta na 1 obyvatele} = \frac{31\,680}{5\,278} = \mathbf{6 \text{ Kč/obytel}}$$

$$\text{Prokazatelná ztráta za rok pro obec Vrdy} = \mathbf{2\,939 * 6 = 17\,634 \text{ Kč}}$$

Jednodušší variantou výpočtu prokazatelné ztráty za kalendářní rok je vynásobit měsíční ztrátu počtem měsíců v roce. V návrhové části bakalářské práce bude využita právě tato možnost výpočtu.

$$\text{Prokazatelná ztráta za rok pro obec Vrdy} = \mathbf{1\,470 * 12 = 17\,640 \text{ Kč}}$$

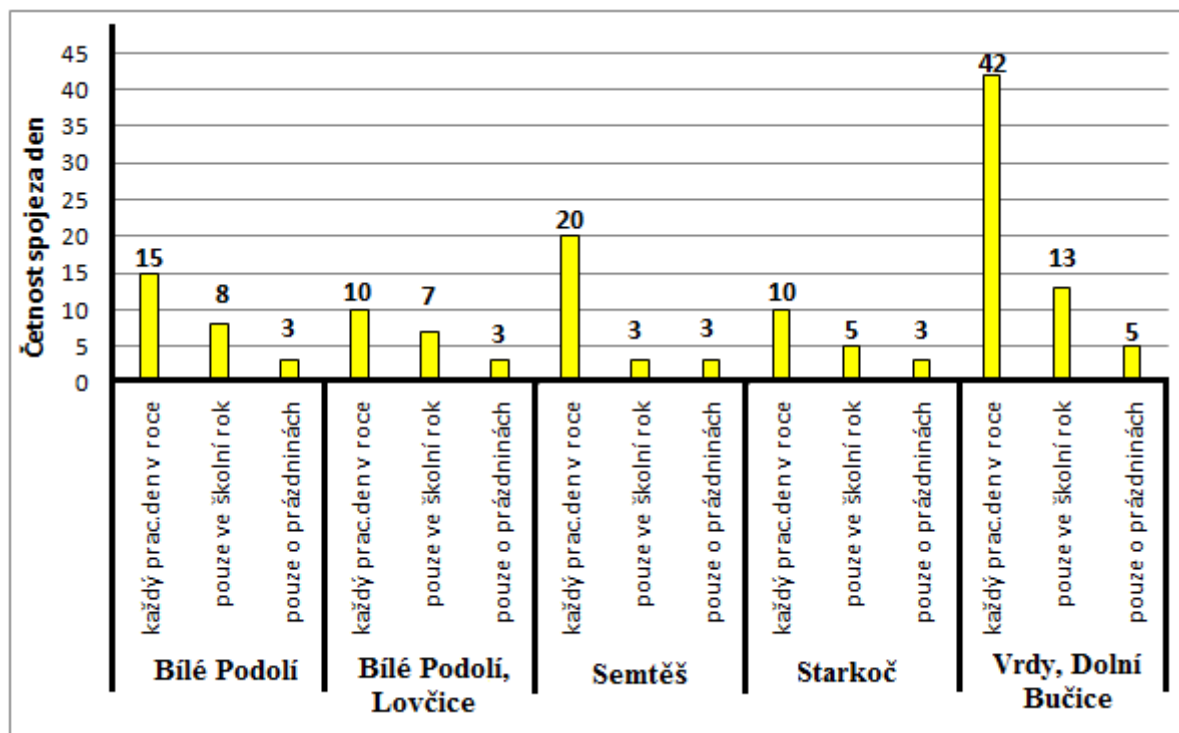
Vlivem zaokrouhlení propočtu ztráty na 1 obyvatele se roční částky nepatrně liší. Dopravce však vždy počítá s celou hodnotou, tudíž prokazatelná ztráta za rok vychází shodně u obou možností výpočtu.⁶⁴

⁶⁴ ARRIVA. *Interní materiály společnosti*. Čáslav, 2014.

2.9 Vyhodnocení dopravní obslužnosti analyzovaných obcí

Následující obrázky popisují celkové zhodnocení současného stavu dopravní obslužnosti ve všech analyzovaných obcích.

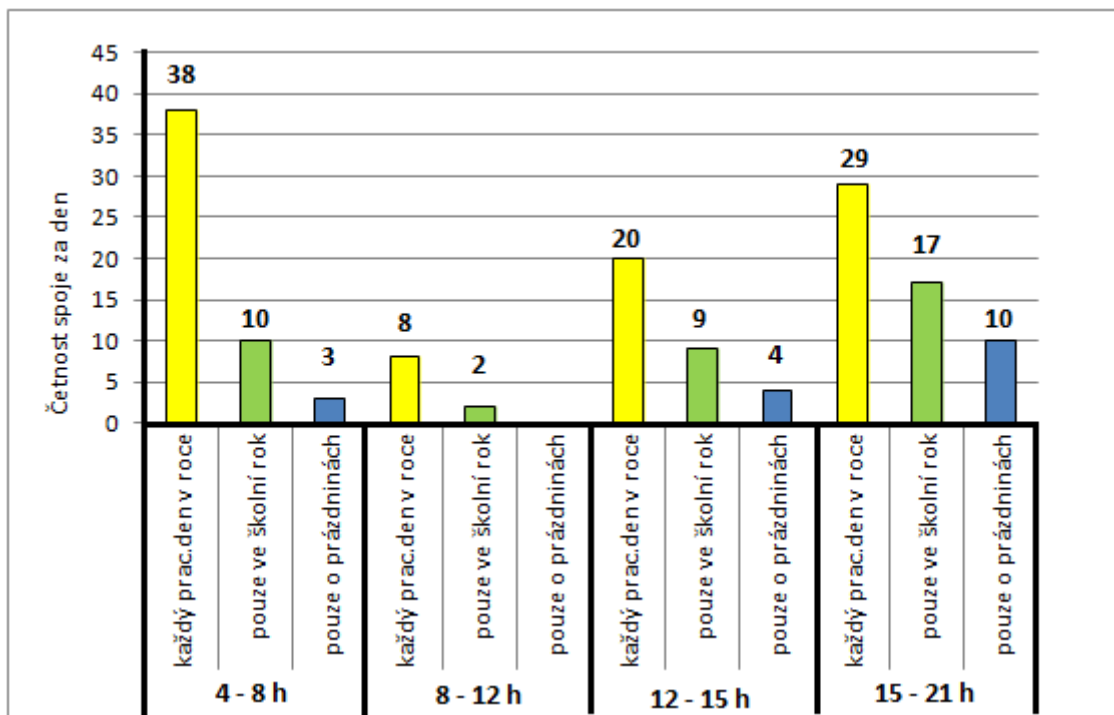
Obrázek 17 – Četnost spojů ve všech analyzovaných obcích



Zdroj: www.portal.idos.cz, autor

Obrázek 17 ukazuje, že ze všech obcí nejvíce spojů zastavuje ve Vrdech, Dolních Bučicích a to v celkovém počtu 60 spojů. Do Vrdů dojíždí mnoho žáků do ZŠ nebo lidé do zaměstnání, tudíž je tato četnost spojů v obci velmi důležitá. V městysi Bílé Podolí a v obci Semtěš zastavuje shodně celkem 26 spojů. Výhodou Semtěše je, že přes tuto obce navíc jezdí linka směr Přelouč – Podhořany u Ronova nad Doubravou – Přelouč. U městysu Bílé Podolí je četnost spojů též důležitou součástí, jelikož se zde nachází ZŠ. Z obrázku je patrné, že nejhorší úroveň zabezpečení dopravní obslužnosti je v obci Bílé Podolí, Lovčice a Starkoč.

Obrázek 18 – Počet spojů v časových intervalech ve všech analyzovaných obcích



Zdroj: www.portal.idos.cz, autor

Obrázek 18 popisuje spoje všech analyzovaných obcí v jednotlivých časových intervalech. V časovém úseku od 4 – 8 h. je dopravní obsluha zajištěna ve všech obcích na uspokojující úrovni. V tomto intervalu, tedy v ranní špičce, jezdí nejvíce spojů, důvodem je dojíždka studentů do škol a lidí do zaměstnání či k lékařům. Dostačující je také intenzita spojů v časových úsecích od 12 – 15 h a od 15 – 21 h. Z analýzy však vyplývá, že na nevyhovující úrovni je četnost spojů v časovém úseku od 8 – 12 h. Mohli bychom tento úsek považovat za denní sedlo, tudíž by intenzita spojů měla být nejnižší. Časový úsek od 8 – 10 h je zcela vhodně zajištěn. Problematický je však časový interval od 11 – 12 h. Žáci i všichni obyvatelé obcí mají obtížnou dojíždku ze školy nebo například od lékařů.

3 Návrhy na zlepšení dopravní obslužnosti a jejich vyhodnocení

Na základě důkladné analýzy bylo zjištěno, že úroveň dopravní obslužnosti je u většiny obcí nevyhovující. Ze všech spojů je nejhůře zajištěn časový interval od 8 – 12 h. Nedostačující je také četnost spojů v obci Starkoč a Bílé Podolí, Lovčice. V této kapitole budou navržena opatření, která by měla situaci dostat minimálně na uspokojující úroveň. Celkem budou v práci popsány 3 návrhy:

- Zrušení spojů ODO pro obec Vrdy a městys Bílé Podolí,
- Vybudování nové autobusové zastávky v obci Starkoč,
- Návrhy spojů v časovém úseku 11 – 12 h.

3.1 Zrušení spojů ODO pro obec Vrdy a městys Bílé Podolí

V kapitole 2.8 bylo řečeno, že je celkem 8 spojů objednávaných obcemi v regionu Vrdy. Každý spoj má různou trasu a žádný neprojíždí všemi obcemi. Úhrada celkové prokazatelné ztráty je v mezích určité solidarity, například Bílé Podolí platí za spoj, který přes městys nejede a jede pouze přes Horku I a naopak. Je logické, že obce, které mají vyšší počet obyvatel, zaplatí mnohem více. Na základě analýzy bylo však zjištěno, že Vrdy a Bílé Podolí by si spoje vůbec objednávat nemusely, jelikož je obslužnost zajištěna v podobný časový interval jinými spoji v ZDO. U všech výpočtu bude hodnota celkové prokazatelné ztráty za měsíc stanovena dle průměrné prokazatelné ztráty za rok na daných spojích.

3.1.1 Zrušení spojů k zajištění ODO pro obec Vrdy

V práci bylo řečeno, že Vrdy spravují další spádové obce. Pokud by se zrušení vybraných spojů týkalo i těchto obcí, bude bráno v úvahu zabezpečení jejich dopravní obslužnosti (Vrdy, Dolní Bučice; Vrdy, Horní Bučice; Vrdy, Zbyslav; Vrdy, Koudelov).

Případ 1: Nefinancování spoje 2 a 9 linky 240013

Navrhují, aby se obec Vrdy nepodílela na financování spoje 2 a 9 linky 240013. Tyto spoje zastavují pouze v obci Horka I (Horka I, Svobodná Ves a Horka I, Borek).

$$\text{Prokazatelná ztráta za měsíc na 1 obyvatele} = \frac{\text{celkem ztráta za měsíc}}{\text{celkem počet obyvatel}} \quad [\text{Kč/obyvateľ}]$$

$$\text{Prokazatelná ztráta za měsíc na 1 obyvatele} = \frac{5\,000}{5\,278} = \mathbf{0,95 \text{ Kč/obyvateľ}}$$

Prokazatelná ztráta za měsíc pro Vrdy = $0,95 * 2\,939 = 2\,793$ Kč

Prokazatelná ztráta za rok pro Vrdy = $2\,793 * 12 = 33\,516$ Kč

Případ 2: Zrušení spojů 2 a 8 linky 240022

Navrhují zrušení spojů 2 a 8 linky 240022 pro obec Vrdy, neboť obslužnost obce zajišťuje linka 240047 spojem 2. Čas příjezdu do Kutné Hory je tímto spojem sice o 3 min déle než v případě linky 240022. Doba celkové jízdy činí pouze 32 min (27 min jízda a 5 min přestup). Cestujícím se tedy vyplatí jet navrhovanou linkou, neboť časově ušetří 13 min. Tato linka navíc jede stejnými obcemi regionu Vrdy jako linka 240022.

Tabulka 14 – Návrh zrušení spoje 2 a 8 linky 240022 pro obec Vrdy

Obec	240022	240047
	2, 8	2
Vrdy, Dolní Bučice	4:32	4:46
Čáslav		4:55 | 5:00
Kutná Hora	5:15	5:18
Vzdálenost	28 km	20 km
Celková doba jízdy	43 min	32 min

Zdroj: www.portal.idos.cz, autor

Prokazatelná ztráta za měsíc na 1 obyvatele = $\frac{\text{celkem ztráta za měsíc}}{\text{celkem počet obyvatel}}$ [Kč/obyvatel]

Prokazatelná ztráta za měsíc na 1 obyvatele = $\frac{7\,000}{5\,278} = 1,33$ Kč/obyvatel

Prokazatelná ztráta za měsíc pro Vrdy = $1,33 * 2\,939 = 3\,909$ Kč

Prokazatelná ztráta za rok pro Vrdy = $3\,909 * 12 = 46\,908$ Kč

Z předchozích výpočtů je vidět, že by obec Vrdy ročně ušetřila za tyto 2 spoje okolo 46 908 Kč.

Případ 3: Zrušení spoje 2 a 19 linky 240055

V rámci této linky jezdí spoje 2 a 19 přes Vrdy, Koudelov, rozc. 0.7. Navrhují zrušení obou spojů pro obec Vrdy. Pokud by se zrušil spoj 19, obslužnost by byla zajištěna jiným spojem, až za 25 min. Z vyúčtování od dopravce je však patrné, že tento spoj je velice ztrátový, měsíčně stojí okolo 7 000 Kč. Nevýhodné je také financování spoje 2. Obslužnost totiž zajišťuje linka 240047 spojem 2.

Tabulka 15 – Návrh zrušení spoje 2 linky 240055 pro obec Vrdy

Obec	240055	240047
	2	2
Vrdy, Koudelov, rozc.0.7	4:54	4:50
Čáslav	5:00	4:55
Vzdálenost	3 km	3 km
Celková doba jízdy	6 min	5 min

Zdroj: www.portal.idos.cz, autor

$$\text{Prokazatelná ztráta za měsíc na 1 obyvatele} = \frac{\text{celkem ztráta za měsíc}}{\text{celkem počet obyvatel}} \quad [\text{Kč/obyvateľ}]$$

$$\text{Prokazatelná ztráta za měsíc na 1 obyvatele} = \frac{15\,000}{5\,278} = \mathbf{2,85 \text{ Kč/obyvateľ}}$$

$$\text{Prokazatelná ztráta za měsíc pro Vrdy} = 2,85 * 2\,939 = \mathbf{8\,377 \text{ Kč}}$$

$$\text{Prokazatelná ztráta za rok pro Vrdy} = 8\,377 * 12 = \mathbf{100\,524 \text{ Kč}}$$

Obec Vrdy by při zrušení těchto spojů ušetřila ročně okolo 100 524 Kč. Navrhovaným spojem mají navíc cestující zkrácenou dobu přepravy o 1 min.

Případ 4: Zrušení spoje 10 linky 240057

Navrhují zachování spoje 5 linky 240057, neboť spoj zajišťuje obslužnost z Čáslavi v 11:45 h. V zastávce Vrdy, Dolní Bučice, ÚNZ je spoj v 11:56 h. Další nejbližší autobus jede až 12:27 h. Pro obec Vrdy však není výhodný spoj 10. Dopravní obslužnost je v tomto úseku zajištěna linkou 620710 spojem 19.

Tabulka 16 – Návrh zrušení spoje 10 linky 240057 pro obec Vrdy

Obec	240057	620710
	10	19
Vrdy, Dolní Bučice	12:29	12:31
Čáslav	12:40	12:38
Vzdálenost	6 km	6 km
Celková doba jízdy	11 min	7 min

Zdroj: www.portal.idos.cz, autor

$$\text{Prokazatelná ztráta za měsíc na 1 obyvatele} = \frac{\text{celkem ztráta za měsíc}}{\text{celkem počet obyvatel}} \quad [\text{Kč/obывatel}]$$

$$\text{Prokazatelná ztráta za měsíc na 1 obyvatele} = \frac{4\,000}{5\,278} = \mathbf{0,76 \text{ Kč/obывatel}}$$

$$\text{Prokazatelná ztráta za měsíc pro Vrdy} = 0,76 * 2\,939 = \mathbf{2\,234 \text{ Kč}}$$

$$\text{Prokazatelná ztráta za rok pro Vrdy} = 2\,234 * 12 = \mathbf{26\,808 \text{ Kč}}$$

Zrušením tohoto spoje by obec Vrdy ročně ušetřila okolo 26 808 Kč. Navrhovaný spoj je tedy výhodný jak pro obec, ale i pro cestující, neboť je kratší doba jízdy o 4 min.

3.1.2 Zrušení spojů k zajištění ODO pro městys Bílé Podolí

Městys Bílé Podolí spravuje dvě obce (Bílé Podolí, Zaříčany a Bílé Podolí, Lovčice). V případě rušení vybraných spojů bude také brán ohled na zajištění obslužnosti těchto obcí.

Případ 1: Nefinancování spoje 2 a 9 linky 240013

Navrhuji, aby se městys Bílé Podolí nepodílel na financování spoje 2 a 9 linky 240013. Tyto spoje projíždí pouze obcí Horka I (Horka I, Svobodná Ves a Horka I, Borek).

$$\text{Prokazatelná ztráta za měsíc na 1 obyvatele} = \frac{\text{celkem ztráta za měsíc}}{\text{celkem počet obyvatel}} \quad [\text{Kč/obывatel}]$$

$$\text{Prokazatelná ztráta za měsíc na 1 obyvatele} = \frac{5\,000}{5\,278} = \mathbf{0,95 \text{ Kč/obывatel}}$$

Prokazatelná ztráta za měsíc pro Bílé Podolí = $0,95 * 640 = 608 \text{ Kč}$

Prokazatelná ztráta za rok pro Bílé Podolí = $608 * 12 = 7\,296 \text{ Kč}$

Pokud by se Bílé Podolí nepodílelo na financování těchto spojů, ušetřilo by ročně okolo 7 296 Kč, což z pohledu obce a jejího rozpočtu je poměrně zanedbatelná částka. Ušetřené peníze by se však mohly investovat do jiných spojů, které budou mít pro městys větší užitek.

Případ 2: Zrušení spojů 2 a 8 linky 240022

Navrhuji zrušení obou spojů pro městys Bílé Podolí, jelikož obslužnost zajišťuje spoj 2 linky 240047. Jedná se tedy o stejný případ jako v obci Vrdy. Spoje 2 a 8 se týkají pouze obce Bílé Podolí, Zaříčany.

Tabulka 17 – Návrh zrušení spoje 2 a 8 linky 240022 pro městys Bílé Podolí

Obec	240022	240047
	2, 8	2
Bílé Podolí, Zaříčany	4:40	4:36
Čáslav		4:55 | 5:00
Kutná Hora	5:15	5:18
Vzdálenost	22 km	25 km
Celková doba jízdy	35 min	47 min

Zdroj: www.portal.idos.cz, autor

Prokazatelná ztráta za měsíc na 1 obyvatele = $\frac{\text{celkem ztráta za měsíc}}{\text{celkem počet obyvatel}}$ [Kč/obyvatel]

Prokazatelná ztráta za měsíc na 1 obyvatele = $\frac{7\,000}{5\,278} = 1,33 \text{ Kč/obyvatel}$

Prokazatelná ztráta za měsíc pro Bílé Podolí = $1,33 * 640 = 852 \text{ Kč}$

Prokazatelná ztráta za rok pro Bílé Podolí = $852 * 12 = 10\,224 \text{ Kč}$

Z výpočtu je patrné, že městys Bílé Podolí by ročně ušetřil okolo 10 224 Kč za tyto dva spoje. Je pravda, že doba jízdy je pro cestující navrhovaným spojem o 12 min delší (7 min + 5 min přestup), nicméně by se finance daly investovat do spoje v časovém intervalu, kde obslužnost není zajištěna žádnými jinými spoji.

Případ 3: Nefinancování spojů 2 a 19 linky 240055

Navrhuji, aby se městys Bílé Podolí nepodílel na financování spoje 2 a 19 linky 240055. Tyto spoje projíždí pouze obcemi Vrdy, Koudelov, rozc.0.7, Vlačice, rozc.0.4, Žehušice a Horka I, Svobodná Ves.

$$\text{Prokazatelná ztráta za měsíc na 1 obyvatele} = \frac{\text{celkem ztráta za měsíc}}{\text{celkem počet obyvatel}} \quad [\text{Kč/obytel}]$$

$$\text{Prokazatelná ztráta za měsíc na 1 obyvatele} = \frac{15\,000}{5\,278} = \mathbf{2,85 \text{ Kč/obytel}}$$

$$\text{Prokazatelná ztráta za měsíc pro Bílé Podolí} = 2,85 * 640 = \mathbf{1\,824 \text{ Kč}}$$

$$\text{Prokazatelná ztráta za rok pro Bílé Podolí} = 1\,824 * 12 = \mathbf{21\,888 \text{ Kč}}$$

Případ 4: Nefinancování spojů 5 a 10 linky 240057

Navrhuji, aby se městys Bílé Podolí nepodílel na financování spoje 5 a 10 linky 240057. Tyto spoje projíždí pouze obcemi Vrdy (Vrdy, Dolní Bučice; Vrdy, Horní Bučice; Vrdy, Koudelov, rozc.0.7), Vinaře (Vinaře, Vinice).

$$\text{Prokazatelná ztráta za měsíc na 1 obyvatele} = \frac{\text{celkem ztráta za měsíc}}{\text{celkem počet obyvatel}} \quad [\text{Kč/obytel}]$$

$$\text{Prokazatelná ztráta za měsíc na 1 obyvatele} = \frac{7\,000}{5\,278} = \mathbf{1,33 \text{ Kč/obytel}}$$

$$\text{Prokazatelná ztráta za měsíc pro Bílé Podolí} = 1,33 * 640 = \mathbf{852 \text{ Kč}}$$

$$\text{Prokazatelná ztráta za rok pro Bílé Podolí} = 852 * 12 = \mathbf{10\,224 \text{ Kč}}$$

Z výpočtu je patrné, že by městys Bílé Podolí ročně ušetřil okolo 10 224 Kč za tyto dva spoje a tuto částku by mohl investovat do prospěšných a efektivních spojů.

3.1.3 Vyhodnocení návrhů pro dané obce

Z předchozích návrhů vyplývá, že dopravní obslužnost obce Vrdy je dobře zajištěna spoji, které jsou hrazené krajem. Pouze 1 spoj má pro obec smysl a jeho zavedení má své opodstatnění. Ztráta z toho spoje je okolo 3 000 Kč za měsíc, nicméně jsou na tomto spoji poměrně vysoké tržby, což dokazuje jeho velké využívání cestujícími. Dopravní obslužnost městyse Bílé Podolí je poměrně dobře zajištěna spoji ZDO. Při navrhovaných opatření by ročně obec Vrdy ušetřila 207 756 Kč a městys Bílé Podolí celkem 49 632 Kč. Tyto finanční částky by mohly investovat do efektivních a prospěšných spojů, které budou popsány v kapitole 3.3.

Celková prokazatelná ztráta za rok = ztráta z linky 240013 + ztráta z linky 240022 + ztráta z linky 240055 + ztráta z linky 240057

Celková prokazatelná ztráta za rok pro obec Vrdy
= 33 516 Kč + 46 908 Kč + 100 524 Kč + 26 808 Kč = 207 756 Kč

Celková prokazatelná ztráta za rok pro městys Bílé Podolí
= 7 296 Kč + 10 224 Kč + 21 888 Kč + 10 224 Kč = 49 632 Kč

3.2 Vybudování nové autobusové zastávky v obci Starkoč

Z pohledu Starkoče je pro spoje předním problémem umístění autobusové zastávky, protože se nachází ve středu obce. Je mnoho spojů, které jedou trasu Semtěš – Bílé Podolí – Čáslav a zpět. Pokud by autobus z Bílého Podolí zajel do Starkoče, neměl by se kde otočit. Vyřešila by to výstavba otočky speciálně pro autobusy. Otočku by bylo možné vybudovat na konci obce směrem k silnici I.třídy č. 17, nicméně na tuto realizaci nemá obec finanční prostředky. Problematičnost četnosti spojů by však vyřešilo vybudování nové autobusové zastávky.

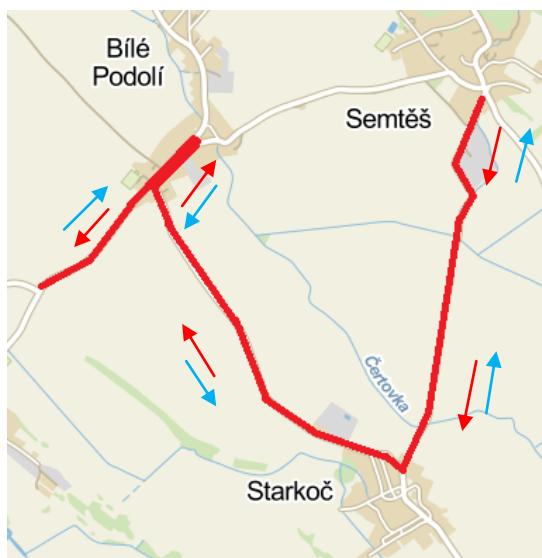
Navrhuji 2 varianty pro umístění zastávky v obci. Bráno v úvahu, že jsou splněny následující požadavky:

- schválená povolení související s novou stavbou (stavební povolení, územní souhlas),
- souhlas Policie ČR (Dopravní inspektorát),
- souhlas majitele a správce pozemní komunikace.

Varianta A – U účelové komunikace ze Semtěše

Zastávka by se vybuďovala u účelové komunikace, která vede ze Semtěše. Autobus by tak jel ze Semtěše do Starkoče, odtud do Bílého Podolí a dále již svou trasou. Zastávka by se jmenovala Starkoč, u Prauzů.

Obrázek 19 – Trasa ze Semtěše (varianta A)



Zdroj:www.mapy.cz, autor

V obrázku 19 červené šipky popisují trasu, jak by mohly autobusy do Starkoče zajíždět. Ze Semtěše by jely po účelové komunikaci. Na nově vybudované zastávce by autobus zastavoval a odtud by jel do Bílého Podolí. Zde by se spoj musel otočit, což by nebyl problém, jelikož vedle autobusové zastávky je dostatek prostoru pro otočku autobusu. Modré šipky ukazují cestu zpět. V tomto případě by se autobus musel také v Bílém Podolí otočit a až poté by zajel do Starkoče. Odtud by jel spoj do Semtěše a dále by pokračoval již stejnou trasou.

Původní délka trasy ze zastávky Bílé Podolí do zastávky Semtěš je celkem 1.7 km. V případě, že by autobus z Bílého Podolí jel do Starkoče a odtud do Semtěše, tak by vzdálenost byla 5.8 km (5.4 km cesta + 400 m prodloužení při otočce autobusu). Celkové prodloužení trasy tedy bude o 4.1 km.

Obrázek 20 – Návrh autobusové zastávky (varianta A)



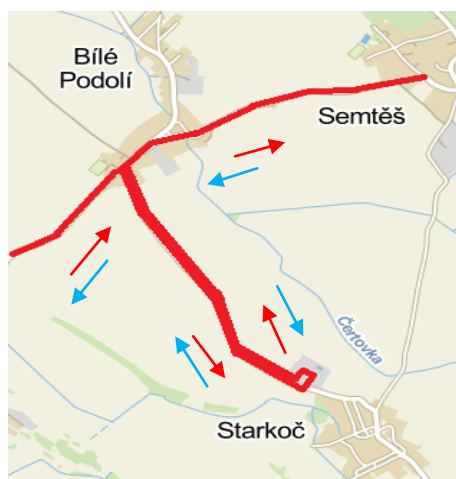
Zdroj:www.mapy.cz, autor

Obrázek 20 popisuje umístění nové zastávky. Z obrázku je patrné, že by bylo nutné zpevnit travnatý povrch a až poté zastávku vybudovat. Výhodou však je, že by se zastávky nacházely na pozemku obce, tudíž by nebyly prvotní komplikace například s nutností odkoupení od vlastníka. Dalším kladem tohoto umístění je praktičnost pro obyvatele. Docházková vzdálenost od nové zastávky k zastávce Starkoč by byla necelých 250 m.

Varianta B – U bývalého zemědělského družstva

Druhou možností umístění zastávky by bylo u bývalého zemědělského družstva (kravína). Autobusy by vždy musely zajíždět do Starkoče a odtud se vracet zpět do Bílého Podolí. Zastávka by se jmenovala Starkoč, u kravína.

Obrázek 21 – Trasa z Bílého Podolí (varianta B)



Zdroj:www.mapy.cz, autor

V obrázku 21 červené šipky popisují trasu z Čáslavi na Chrudim. Při výstavbě autobusové zastávky u bývalého kravína by autobus z Bílého Podolí musel nejprve zajet do Starkoče. Zde by se musel otočit, což však není problém, jelikož je tu dostatek prostoru. Ze Starkoče by jel spoj po stejné cestě do Bílého Podolí a odtud by pokračoval do Semtěše. Uvažujeme-li zpáteční cestu (modré šipky), tak by autobus z Bílého Podolí musel zajet do Starkoče. Zde by se opět otočil a vrátil na svou původní trasu.

Vzdálenost z Bílého Podolí do Starkoče a zpět by byla 4.4 km. Musíme však počítat prodloužení z Bílého Podolí do Semtěše. Celková vzdálenost by teda byla 6.1 km.

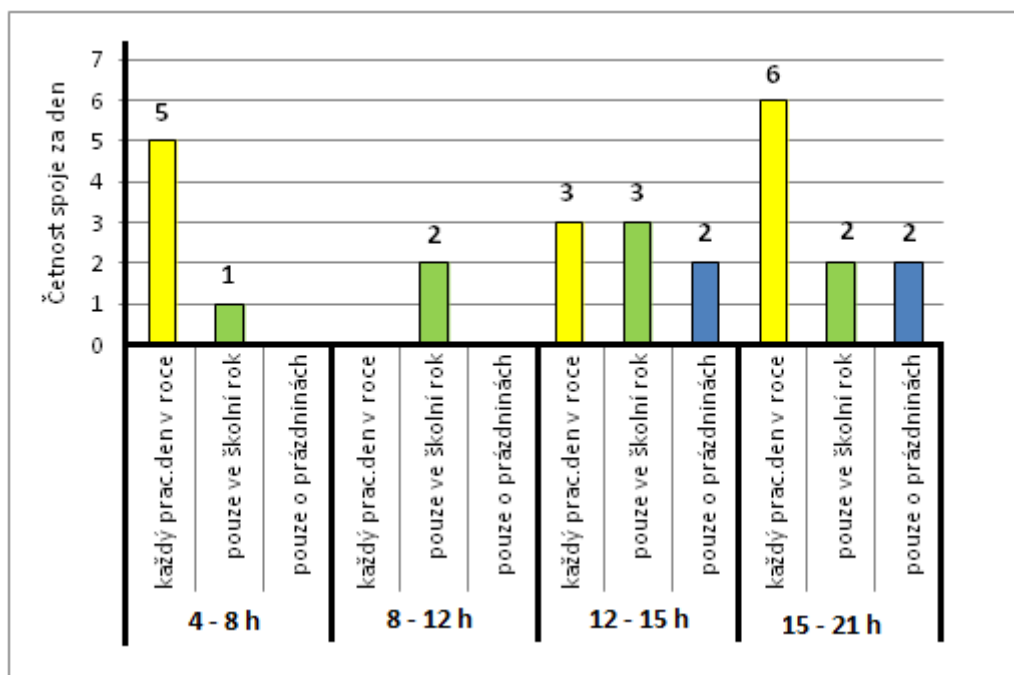
Obrázek 22 – Návrh autobusové zastávky (varianta B)



Zdroj:www.mapy.cz, autor

Obrázek 22 ukazuje možné umístění autobusové zastávky. Výhodou, stejně jako v případě varianty A, je vlastnictví pozemku obcí. Dále je zde velkou výhodou zpevněný povrch, tudíž by se pouze vystavěla zastávka. Jediným nedostatkem by byla velká docházková vzdálenost. Zastávka by se totiž nacházela téměř na konci obce. Nová zastávka by byla vzdálená od zastávky Starkoč přes 600 m.

Obrázek 23 – Počet spojů v intervalech za předpokladu vybudování nové zastávky



Zdroj: www.portal.idos.cz, autor

Z obrázku 23 je vidět, že by se při stávajících JŘ počet spojů zvýšil minimálně o 8 za den. Celkem 1 spoj by přibyl v časovém intervalu od 4 – 8 h (linka 240013, spoj 4 směr Kutná Hora). V časovém úseku od 12 – 15 h by vzrostl počet spojů o 4 (linka 620710, spoj 12, 18, 22 z Čáslavi na Chrudim, v opačném směru spoj 19). V časovém intervalu od 15 – 21 h by byl nárůst o 3 spoje (linka 240013, spoj 8 směr Kutná Hora; linka 240047, spoj 5 z Čáslavi a linka 620710 z Chrudimi spoj 31). Jestliže by všech 8 spojů zajíždělo do Starkoče, je nutné brát v úvahu změnu jízdních dob. Pokud by autobus musel být ve stejný čas na konečné zastávce, stačilo by posunout dobu odjezdu alespoň o 10 min dříve.

Nutná by však také byla změna licence každé linky. Komunikace musí být uvedena v licenci dané linky. Trasu schvaluje Policie ČR, majitel, správce pozemní komunikace a musí být souhlasné stanovisko všech dotčených orgánů. Účelovou komunikaci ze Starkoče do Semtěše běžně využívají osobní automobily, tudíž by nebyl problém, aby zde jezdil autobus. Důležité však je brát ohled i na zimní údržbu. Je nutné, aby byla v zimě plně udržována. Náklady na údržbu jsou plně hrazeny majitelem. Jmenovanou účelovou komunikaci vlastní obec Starkoč a Semtěš. Financování údržby by tedy pro obce nebyl žádný problém.

3.2.1 Kalkulace nákladů na výstavbu zastávky

Obec Starkoč by měla několik možností na způsob financování a realizaci výstavby autobusové zastávky. Nákladnější variantou by bylo zadání zakázky vybrané firmě. Nabídka je velmi široká. Každá společnost nabízí různé druhy konstrukcí i řadu doplňkových služeb. Obec by si mohla vybrat dřevěný, skleněný či ocelový materiál. V těchto případech by se zastávka snadno ukotvila a namontovala na stanovené místo. Z pohledu obce by tato možnost byla nejjednodušší, jelikož by s výstavbou neměla žádné starosti. Objednání takové zastávky je však poměrně drahá záležitost.

Nejlevnější varianta železného materiálu se pohybuje okolo 30 000 Kč bez DPH s rozměry 1.8 m hloubka x 3 m délka x 2.5 m výška. Dražší typy mohou vyjít až na 50 000 Kč se stejnými rozměry avšak například s obloukovou střechou. Z dřevěného materiálu se cena pohybuje přes 70 000 Kč. Hlavními parametry určují cenu, je tedy materiál, rozměry ale také tvar zastávky a střechy.⁶⁵

Dále by měla obec na výběr z množství prosklených zastávek. Nejlevnější provedení je okolo 60 000 Kč bez DPH. Konečná cena je velmi ovlivněna, zda má zastávka jeden či dva postranní pláště, oboustrannou vitrínu nebo boční plášť. Celková cena tak může vyjít až na 130 000 Kč.⁶⁶

Pro obec s tak malým rozpočtem jsou tyto možnosti zcela nepřijatelné. Z pohledu financování by byla nejlepší alternativa, aby si obec zastávku vybuodovala sama. Je pravda, že s tím souvisí starosti od nákupu materiálu až po zaplacení práce zedníkům. Nicméně by tato varianta měla vyjít nejlevněji. Autobusová zastávka ve variantě A i B by měla stejné rozměry a byla by vystavěna i ze stejného materiálu.

Z pohledu životnosti a odolnosti by bylo nejvýhodnější zvolit zděnou konstrukci. Rozměry zastávky by byly 3.5 m délka x 2.5 m výška x 1.8 m hloubka. Uvažujeme-li, že by se zastávka vybuodovala ze zdících tvárnic s rozměry 1 ks 400 x 200 x 200 mm. Průměrná cena se pohybuje okolo 30 Kč/ks s DPH a na 1 m² je potřeba okolo 13 ks tvárnic. Na obě boční strany by tedy bylo potřeba okolo 120 ks, na zadní stranu 120 ks a na přední stranu 90 ks. Celkově 330 ks by vyšlo na 9 900 Kč, budeme tedy počítat 10 000 Kč.

⁶⁵ DETA s.r.o. *Autobusové zastávky* [online]. ©2012 [cit. 2014-04-18]. Dostupné z: <http://www.autobusovazastavka.cz/kategorie-produktu/autobusove-zastavky/>

⁶⁶ AB store. *Autobusové zastávky a čekárny pro města a obce* [online]. ©2014 [cit. 2014-04-18]. Dostupné z: <http://www.abstore.cz/autobusove-zastavky-cekarny>

Celkové náklady by na výstavbu nové zastávky byly 35 000 Kč. Materiál 15 000 Kč, práce zedníků 15 000 Kč, střecha z trapézového plechu okolo 5 000 Kč. Při vybudování varianty A je nutno počítat minimálně 5 000 Kč na zpevnění povrchu. Dle nákladů by pro obec byly obě varianty přípustné.

3.2.2 Vyhodnocení návrhu

Z návrhu je patrné, že by vybudování nové autobusové zastávky značně vyřešilo nedostatek spojů v obci. Dopravní obslužnost by se zlepšila téměř o 45 %, což by již bylo znatelné vylepšení. Celková cena na výstavbu varianty A by byla sice více než u varianty B, z pohledu praktičnosti by byla však výhodnější. Obyvatelé by neměli velkou docházkovou vzdálenost a z hlediska financování krajem by byla také přijatelnější. Důvodem je, že vzdálenost by ze zastávky Bílé Podolí do zastávky Semtěš byla 5.8 km, zatímco u varianty B 6.1 km. Nedošlo by ani k velkému prodloužení intervalu jízdní doby. Pokud by obec do budoucna plánovala vybudování zastávky, bylo by vhodné na základě dotazníků zjistit, o jakou variantu by měli obyvatelé zájem.

3.3 Návrhy spojů v časovém úseku 11 – 12 h

Za předpokladu, že by se předešlé návrhy realizovaly, zůstává stále problematičnost a nezajištěnost v časovém úseku od 8 – 12 h, a to zejména směrem z Čáslavi. Důvodem je, že v městysi Bílé Podolí a v obci Semtěš je tato doba také velmi špatně zabezpečena. V práci bude bráno zlepšení pouze v časovém úseku od 11 – 12 h z Čáslavi. Časový interval od 8 – 10 h je zajištěn jedním spojem a tato doba není cestujícími často využívána, jelikož se jedná o denní sedlo.

3.3.1 Zavedení nové linky 240058

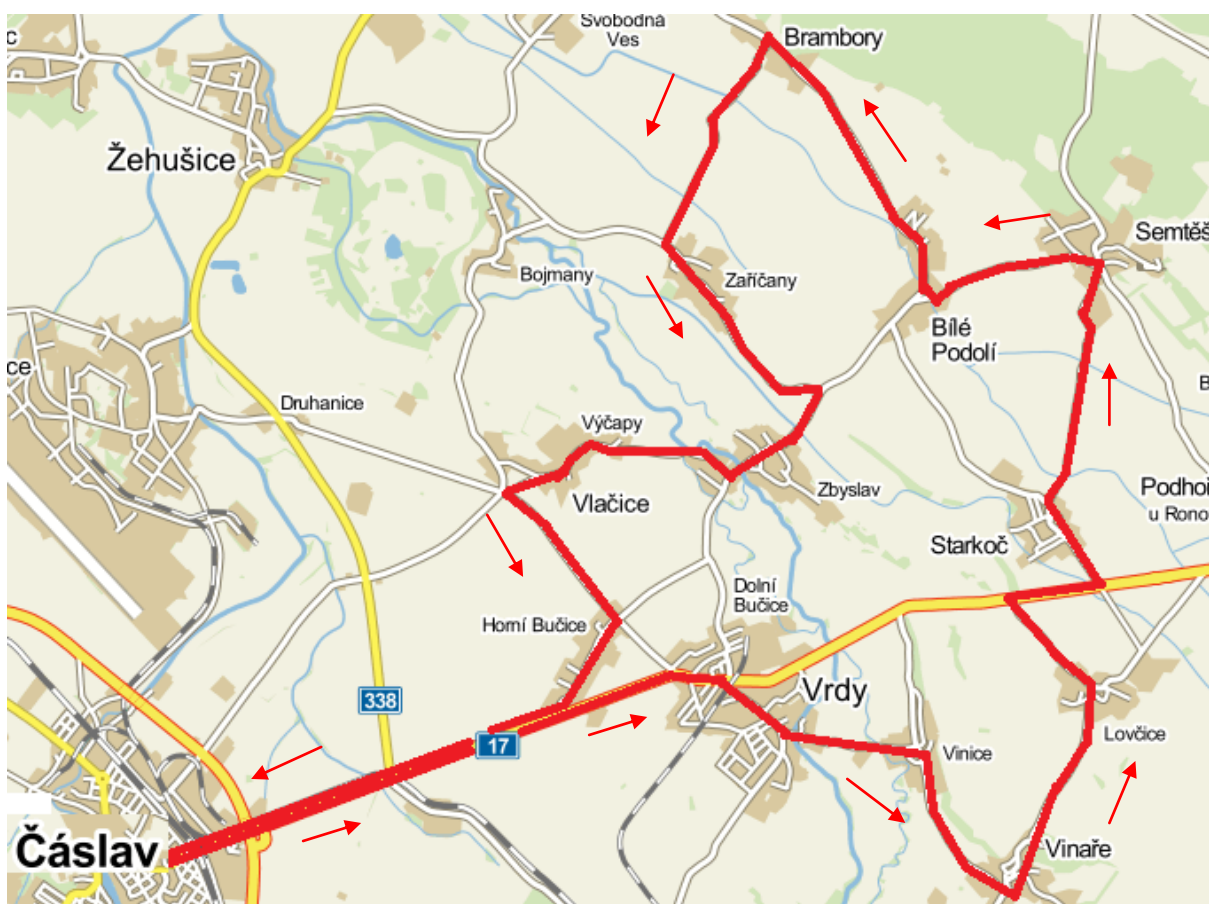
V rámci zavedení nové linky bude bráno v úvahu splnění následujících bodů:

- udělení licence na linku 240058,
- dopravce ARRIVA bude mít volnou kapacitu dopravních prostředků,
- spoj pojedje po účelové komunikaci ze Starkoče do Semtěše,
- ve Starkoči bude spoj zastavovat na zastávce Starkoč, u Prauzů (varianta A) a Starkoč.

Účelem zavedení nové linky 240058 s trasou Čáslav – Bílé Podolí – Čáslav by bylo dostatečné zajištění obslužnosti v daných obcích. V případě, že by se linka do budoucna skutečně realizovala, snahou všech starostů by bylo, aby celou linku hradil krajský úřad. V práci bude počítáno, že objednateli jsou obce. Aby se však mohlo uvažovat o zařazení linky do ODO, bude linka uvedena v dodatku smlouvy obce Vrdy, tudíž se bude řídit legislativou do roku 2010.

Uvedené číslo linky je pouze pro názornost. Linka pod tímto číslem neexistuje.

Obrázek 24 – Navrhovaná trasa spoje 1 linky 240058



— spoj 1 (tam)

Zdroj: www.mapy.cz, autor

Obrázek 24 popisuje trasu nové linky. Červené šipky ukazují, jak by spoj jezdil. Snahou bylo vytvořit takový spoj, který obslouží, co nejvíce obcí. Délka celé trasy by byla 42 km. Trasa je takto zvolená z důvodu, že obce neměly žádný spoj v časovém úseku od 11 – 12 h.

Obrázek 25 – Návrh JŘ linky 240058

240058 (F58) Čáslav - Bílé Podolí - Čáslav											
Přepravu zajišťuje: ARRIVA VÝCHODNÍ ČECHY a.s., Na Ostrově 177, 537 01 Chrudim, provozovna Čáslav, tel. 327 315 070											
		l	km	Tr							
...	...	10:35	0	F33	od Čáslav,, aut.st.....	př	...	...	...	...	...
...	...	10:37	1	F33	Čáslav,, pila .....		...	...	...	...	...
...	...	10:41	3	F33.F34	Vrdy, Koudelov, rozc.0.7.....		...	...	...	...	...
...	...	10:43	5	F34	Vrdy, Horní Bučice .....		...	...	...	...	...
...	...	10:45	6	F34	Vrdy, Dolní Bučice, ÚNZ .....		...	...	...	...	...
...	...	10:47	7	F34	Vrdy,, kult.dům .....		...	...	...	...	...
...	...	10:49	8	F34	Vinaře, Vinice .....		...	...	...	...	...
...	...	10:52	10	F34	Vinaře .....		...	...	...	...	...
...	...	10:54	12	F37	Bílé Podolí, Lovčice .....		...	...	...	...	...
...	...	10:56	14	F37	Bílé Podolí, Lovčice, rozc.1.3.....		...	...	...	...	...
...	...	11:00	17	F37	Starkoč .....		...	...	...	...	...
...	...	11:01	17	F37	Starkoč, u Prauzů .....		...	...	...	...	...
...	...	11:04	20	F36	Semtěš .....		...	...	...	...	...
...	...	11:07	23	F36	Bílé Podolí .....		...	...	...	...	...
...	...	11:08	24	F36	Bílé Podolí, Pazderna .....		...	...	...	...	...
...	...	11:13	26	F36	Brambory,, Koukalka .....		...	...	...	...	...
...	...	11:19	29	F36	Bílé Podolí, Zařičany .....		...	...	...	...	...
...	...	11:21	31	F36.F34	Bílé Podolí, Zařičany, rozc.1.7.....		...	...	...	...	...
...	...	11:23	32	F34	Vrdy, Zbyslav .....		...	...	...	...	...
...	...	11:25	34	F34	Vlačice, Výčapy .....		...	...	...	...	...
...	...	11:30	37	F34	Vrdy, Horní Bučice, kult.dům .....		...	...	...	...	...
...	...	11:31	37	F34	Vrdy, Horní Bučice .....		...	...	...	...	...
...	...	11:33	39	F33.F34	Vrdy, Koudelov, rozc.0.7 .....		...	...	...	...	...
...	...	11:37	41	F33	Čáslav,, pila .....		...	...	...	...	...
...	...	11:38	42	F33	př Čáslav,, aut.st	od	...	...	...	...	...

Zdroj: autor

Obrázek 25 ukazuje, jak by mohl vypadat JŘ nově zavedené linky. Spoj by jezdil každý pracovní den v roce (21 dní za měsíc) a celková doba jízdy by trvala 1 h a 3 min. Do JŘ jsem původně chtěla zařadit všechny obce regionu Vrdy, nicméně v obci Horka I a Žehušice je v navrhovaném intervalu obslužnost velmi dobře zabezpečena.

Výpočet prokazatelné ztráty

Pro základ výpočtu bude stanovena cena dopravního výkonu na 30 Kč a dosažené tržby za měsíc na 8 740 Kč. Dosažená tržba byla vypočtena jako průměr skutečně dosahovaných tržeb na všech spoji ODO. Výpočet prokazatelné ztráty bude proveden dle první možnosti, tedy na základě zjištěné průměrné tržby.

Celkový provoz spoje = provoz spoje za měsíc * počet km spoje za den [km]

Celkový provoz spoje = 21 * 42 = **882 km**

Průměrná tržba = $\frac{\text{dosažená tržba na spoji}}{\text{celkový provoz spoje}}$ [Kč]

$$\text{Průměrná tržba} = \frac{8740}{882} = \mathbf{9,91 \text{ Kč}}$$

Prokazatelná ztráta = (průměrná tržba – cena dopravního výkonu) * celkový provoz spoje [Kč]

$$\text{Prokazatelná ztráta} = (9,91 - 30) * 882 = \mathbf{- 17 720 \text{ Kč}}$$

Hodnota prokazatelné ztráty by za měsíc činila 17 720 Kč a rozpočítávala by se celkem mezi 4 609 obyvatel.

Prokazatelná ztráta za měsíc na 1 obyvatele = $\frac{\text{celkem ztráta za měsíc}}{\text{celkem počet obyvatel}}$ [Kč/obytel]

$$\text{Prokazatelná ztráta za měsíc na 1 obyvatele} = \frac{17 720}{4 609} = \mathbf{3,85 \text{ Kč/obytel}}$$

Tabulka 18 – Předpokládaná ztráta z nově zavedeného spoje

	Ztráta za měsíc	Ztráta za rok
Bílé Podolí	2 464 Kč	29 568 Kč
Brambory	416 Kč	4 992 Kč
Semtěš	1 090 Kč	13 080 Kč
Starkoč	513 Kč	6 156 Kč
Vlačice	971 Kč	11 652 Kč
Vinaře	978 Kč	11 736 Kč
Vrdy	11 316 Kč	135 792 Kč

Zdroj: autor

Z tabulky 18 je vidět, kolik by byla celková ztráta z provozování tohoto spoje, za předpokladu, že tržby by byly ve výši 8 740 Kč za měsíc. Nejvíce by zaplatila obec Vrdy a to okolo 135 792 Kč za rok. Z navrhovaného JŘ však vidíme, že by spoj zastavoval v obci Vrdy, Horní Bučice; Vrdy, Dolní Bučice; Vrdy; Vrdy, Zbyslav a Vrdy, Koudelov. V současnosti obec platí okolo 207 756 Kč za rok zcela za neefektivní spoje. Tato částka je tedy přiměřená užítku pro obyvatele. Bílé Podolí by platilo okolo 29 568 Kč za rok. Vidíme, že by spoj zastavoval v obcích Bílé Podolí; Bílé Podolí, Zaříčany a Bílé Podolí, Lovčice. Navíc by spoj zajížděl přímo do všech jmenovaných obcí, nikoliv že by zastavoval jen na rozcestí.

3.3.2 Změna trasy spoje 5 linky 240057

V návrzích v kapitole 3.1.1 bylo uvedeno zachování spoje 5 linky 240057 pro obec Vrdy zajišťovaný v rámci ODO. Spoj zajišťuje obslužnost v tomto časovém úseku a navíc z tržeb je patrné, že je velmi často využíván cestujícími, nicméně navrhuji jeho přetrasování.

Původní doba odjezdu Čáslav	11:45
Navrhovaná doba odjezdu Čáslav	11:45
Původní doba příjezdu Žleby	12:10
Navrhovaná doba příjezdu Žleby	12:35

Obrázek 26 – Navrhovaná trasa spoj 5 linky 240057



— spoj 5 (tam)

Zdroj:www.mapy.cz, autor

Při navrhované trase, viz obrázek 26, by byla délka trasy 26 km. Změna spočívá v tom, že v obci Vinaře, Vinice by spoj jel do Starkoče, nikoliv rovnou do obce Vinaře. Z obrázku je patrné, že by spoj projížděl všemi analyzovanými obcemi.

Tabulka 19 – Navrhovaná doba jízdy spoje 5 linky 240057

Čáslav	Vrdy, Dolní Bučice	Vinaře, Vinice	Starkoč	Bílé Podolí	Semtěš	Bílé Podolí, Lovčice	Vinaře	Žleby
11:45	11:56	12:00	12:05	12:10	12:13	12:25	12:28	12:35

Zdroj: autor

Z tabulky 19 je vidět, že by se doba jízdy prodloužila o 25 min, jelikož původní doba příjezdu do Žlebů byla v 12:10 h. Tímto přetrasováním by se zlepšila obslužnost ve všech obcích. Spoj je zajišťován v rámci ODO, tudíž by se na financování prokazatelné ztráty podílely všechny dotčené obce.

Původně obce dotovaly 9 km (Čáslav – Vinaře). Při navrhované trase by to činilo 23 km (Čáslav – Starkoč – Vinaře). Spoj jezdí každý pracovní den v roce (21 dní za měsíc), což by bylo zachováno.

Výpočet prokazatelné ztráty

Pro základ výpočtu bude stanovena cena dopravního výkonu na 30 Kč a dosažené tržby za měsíc na 6 990 Kč.

Celkový provoz spoje = provoz spoje za měsíc * počet km spoje za den [km]

Celkový provoz spoje = 21 * 23 = **483 km**

Průměrná tržba = $\frac{\text{dosažená tržba na spoji}}{\text{celkový provoz spoje}}$ [Kč]

Průměrná tržba = $\frac{6\,990}{483} = 14,48 \text{ Kč}$

Prokazatelná ztráta = (průměrná tržba – cena dopravního výkonu) * celkový provoz spoje [Kč]

Prokazatelná ztráta = (14,48 – 30) * 483 = – **7 500 Kč**

Hodnota prokazatelné ztráty za měsíc by činila 7 500 Kč a rozpočítávala by se celkem mezi 4 535 obyvatel.

$$\text{Prokazatelná ztráta za měsíc na 1 obyvatele} = \frac{\text{celkem ztráta za měsíc}}{\text{celkem počet obyvatel}} \quad [\text{Kč/obyvateľ}]$$

$$\text{Prokazatelná ztráta za měsíc na 1 obyvatele} = \frac{7\,500}{4\,535} = 1,66 \text{ Kč/obyvateľ}$$

Tabulka 20 – Předpokládaná ztráta z přetrasovaného spoje

	Ztráta za měsíc	Ztráta za rok
Bílě Podolí	1 063 Kč	12 756 Kč
Podhořany u Ronova n. D.	475 Kč	5 700 Kč
Semtěš	470 Kč	5 640 Kč
Starkoč	221 Kč	2 652 Kč
Vinaře	422 Kč	5 064 Kč
Vrdy	4 879 Kč	58 548 Kč

Zdroj: autor

Tabulka 20 popisuje, jaká by byla možná ztráta z tohoto spoje, pokud by tržby byly minimálně 6 990 Kč za měsíc. Je patrné, že roční částky u jednotlivých obcí jsou poměrně nízké v porovnání s ročními rozpočty obcí. Zde by byla efektivita hrazení spoje v rámci ODO.

3.3.3 Vyhodnocení návrhů

Předchozí návrhy by vyřešily problematičnost spojů z Čáslavi v časovém úseku od 11 – 12 h. Zavedené spoje by jezdily přes všechny analyzované obce a navíc ještě přes okolní obce, ve kterých je obslužnost také na neuspokojující úrovni. Všechny spoje jsou uvedeny v rámci ODO. Bylo by vhodné, aby si jednotlivé obce regionu Vrdy podaly žádost k zjištění dat průměrného počtu cestujících na všech spojích, tedy spojích v ZDO a ODO. Z těchto údajů by zjistily, které spoje jsou efektivní a které se naopak vykazují vysokou prokazatelnou ztrátou. Tyto neefektivní spoje, které hradí kraj, by se mohly zrušit a tím by i mohl výše uvedené návrhy hradit krajský úřad. Obce by tak finanční prostředky mohly investovat do jiných a prospěšných spojů.

Závěr

Předkládaná práce se zabývá dopravní obslužností obce Starkoč a přilehlých obcí. Byla provedena důkladná analýza současného stavu zajištění dopravní obslužnosti. Pro zjištění důležitých údajů byl využit zejména portál CIS o JŘ, odkud byla čerpána veškerá data o jízdních dobách daných spojů. Bylo však nutné tyto údaje doplnit interními materiály, které mi poskytla společnost ARRIVA a obec Starkoč. Při vypracování druhé kapitoly jsem byla velmi překvapena současnou situací a výsledky, ke kterým jsem došla. U všech analyzovaných obcí je úroveň zabezpečení dopravní obslužnosti na ne příliš vyhovující úrovni, a to i přesto, že obec Vrdy a městys Bílé Podolí ročně financují řadu spojů ze svého rozpočtu.

Návrhy, které by bezpochyby pomohly ke zlepšení současné situace zajištění dopravní obslužnosti daných obcí, jsou popsány ve třetí kapitole. První návrh poukazuje na to, že obec Vrdy a městys Bílé Podolí jsou součástí určitého systému financování spojů ODO, avšak při výpočtech je dokázáno, že tento systém není zcela fungující a efektivní. Domnívám se, že každá obec by se měla určitým způsobem podílet na financování dopravní obslužnosti. Dá se však říci, že v současnosti obě obce peníze investují zcela zbytečně. Finanční prostředky by bylo vhodné investovat do spojů, které by měly pro obyvatelstvo význam. Tímto se zabývá třetí návrh. Z analýzy vyplývá, že nejhůře je zajištěn časový úsek od 11 – 12 h z Čáslavi. Návrhy na vyřešení tohoto problému se skládají ze zavedení nové linky a přetrasování stávajícího spoje. Linka, kterou jsem navrhla, je specifická tím, že by projížděla velkým počtem malých obcí. Přetrasování současného spoje spočívá v tom, že by autobus jel přes všechny analyzované obce. Dosáhlo by se tak celkového zlepšení. Při výpočtech bylo uvažováno, že prokazatelnou ztrátu z nově zavedené linky i z přetrasovaného spoje by hradily obce samotné a bylo počítáno se stanovenou tržbou. Předpokladem je však vzrůstající tendence tržeb. Ve druhém návrhu je uvedena výstavba nové autobusové zastávky. Zde jsou popsány 2 varianty. V případě varianty A by byla autobusová zastávka vybudována u účelové komunikace ze Semtěše a podle varianty B u bývalého zemědělského družstva. Z pohledu přístupnosti a snadné obsluhy by byla vhodná varianta A. Tento návrh doplňuje předešlé návrhy a je nutná jejich součinnost a vzájemné propojení. Jedině tak bude dosaženo maximálního a efektivního výsledku.

Několikrát jsem osobně vedla diskuzi se zaměstnankyní Odboru dopravy Středočeského kraje, která mi poskytla vlastní názor na tuto problematiku. Dá se říci, že nedostačující stav zajištění dopravní obslužnosti v jednotlivých obcích je každodenním tématem. Každý rok obdrží kraj od státu o několik milionů méně, což znamená neustálou redukci spojů. Důvod je prostý, občané využívají veřejnou linkovou dopravu rok od roku méně, tudíž i státní dotace se každoročně snižují. Navíc došlo ke značnému snížení stavu zaměstnanců. V současnosti pouze jeden zaměstnanec Odboru dopravy Středočeského kraje se stará o dopravní obslužnost, JŘ i problematiku licencí pro danou oblast, například Kutnou Horu a Čáslav, což má za následek komplexní řešení problémů, nikoliv však důkladné a detailní. Svůj názor mi poskytla i vedoucí obchodní oblasti společnosti ARRIVA. Z pohledu dopravce je totožný problém. K částečnému zlepšení současné situace je nutná neustálá komunikace kraje s dopravcem a přizpůsobování aktuálnímu stavu. Bylo by však vhodné, aby i obce měly možnost se zapojit do řešení problémů dopravní obslužnosti. Tato problematika se netýká pouze Středočeského kraje. Jsou kraje, které se snaží tomuto problému čelit a směřují své programy k rozvoji a zvyšování kvality dopravní obslužnosti, například zaměření pracovní náplně zaměstnance odboru dopravy pouze na tvorbu JŘ veřejné drážní osobní dopravy nebo veřejné linkové dopravy. Tudíž jsou výsledné JŘ lépe propracované. Mohu konstatovat, že tato bakalářská práce pro mne měla značný přínos především z pohledu rozšíření znalostí v problematice dopravní obslužnosti. Dozvěděla jsem se velké množství informací, ke kterým bych si bez této práce cestu nenašla.

Použitá literatura

AB store. *Autobusové zastávky a čekárny pro města a obce* [online]. ©2014 [cit. 2014-04-18].

Dostupné z:<http://www.abstore.cz/autobusove-zastavky-cekarny>

ARRIVA. *Interní materiály společnosti*. Čáslav, 2014.

ARRIVA. *Propočet prokazatelné ztráty regionu Vrdy na rok 2011*. Čáslav, 2011.

ARRIVA. *Obslužnost území dle dotovatele – vyhodnocení PAD*. Čáslav, 2014.

BRUNER, Jaroslav. *Starkoč u Čáslavi*. Starkoč: Obecní úřad ve Starkoči, 2006.

České dráhy, a.s. *Detail vyhledané stanice Čáslav* [online]. ©2009 [cit. 2014-03-15].

Dostupné z:<http://www.cd.cz/cd-online/staniceinfo.php?navez=54044>

ČESKO. Zákon č. 111 ze dne 26. dubna 1994 o silniční dopravě. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1994, částka 37, s. 1154-1161. Dostupné také z: <http://portal.gov.cz/app/zakony/zakonStruct.jsp?page=0&idBiblio=41984&recShow=0&fulltext=&nr=111~2F1994&part=&name=&rpp=15#parCnt>

ČESKO. Zákon č. 194 ze dne 20. května 2010 o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2010, částka 65, s. 2210-2222. ISSN 1211-1244. Dostupné také z: <http://portal.gov.cz/app/zakony/zakonStruct.jsp?page=0&idBiblio=71223&recShow=0&fulltext=&nr=194~2F2010&part=&name=&rpp=15#parCnt>

ČESKO. Zákon č. 266 ze dne 14. prosince 1994 o dráhách. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1994, částka 79, s. 3042-3054. Dostupné také z: <http://portal.gov.cz/app/zakony/zakonStruct.jsp?page=0&idBiblio=42341&recShow=0&fulltext=&nr=266~2F1994&part=&name=&rpp=15#parCnt>

ČESKO, Ministerstvo dopravy. Vyhláška č. 296 ze dne 20. října 2010 o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2010, částka 110, s. 4229-4237. ISSN 1211-1244. Dostupné také z: <http://portal.gov.cz/app/zakony/zakonStruct.jsp?page=0&idBiblio=72083&recShow=0&fulltext=&nr=296~2F2010&part=&name=&rpp=15#parCnt>

ČESKO, Ministerstvo dopravy. Vyhláška č. 297 ze dne 20. října 2010 o stanovení vzoru formuláře pro uveřejnění oznámení o zahájení nabídkového řízení pro výběr dopravce k uzavření smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2010, částka 110, s. 4238-4242. ISSN 1211-1244. Dostupné také z: <http://portal.gov.cz/app/zakony/zakonStruct.jsp?page=0&idBiblio=72084&recShow=0&fulltext=&nr=297~2F2010&part=&name=&rpp=15#parCnt>

ČESKO, Ministerstvo dopravy a spojů. Vyhláška č. 388 ze dne 25. října 2000 o jízdních řádech veřejné linkové osobní dopravy. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 108, s. 4982-4987. Dostupné také z: <http://portal.gov.cz/app/zakony/zakonStruct.jsp?page=0&idBiblio=49811&recShow=0&fulltext=&nr=388~2F2000&part=&name=&rpp=15#parCnt>

ČESKO, Vláda České republiky. Nařízení č. 63 ze dne 9. února 2011 o stanovení minimálních hodnot a ukazatelů standardů kvality a bezpečnosti a o způsobu jejich prokazování v souvislosti s poskytováním veřejných služeb v přepravě cestujících. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2011, částka 24, s. 642-644. ISSN 1211-1244. Dostupné také z: <http://portal.gov.cz/app/zakony/zakonStruct.jsp?page=0&idBiblio=73891&recShow=0&fulltext=&nr=63~2F2011&part=&name=&rpp=15#parCnt>

Český statistický úřad. *Krajská správa ČSÚ pro Středočeský kraj: Vývoj vybraných ukazatelů v okrese KUTNÁ HORA v letech 2000 - 2012* [online]. 2013 [cit. 2014-03-22]. Dostupné z: http://www.czso.cz/xs/redakce.nsf/i/vyvoj_vybranych_ukazatelu_v_okrese_kutna_hora

Český statistický úřad. *Míra nezaměstnanosti v krajích ČR* [online]. 2012 [cit. 2014-03-05]. Dostupné z: http://www.czso.cz/xs/redakce.nsf/i/animovana_mapa_nezamestnanost_kraje

Český statistický úřad. *Veřejná databáze: Délka silnic a dálnic* [online]. ©2013 [cit. 2014-03-20]. Dostupné z: http://vdb.czso.cz/vdbvo/tabparam.jsp?voa=tabulka&cislotab=DOP5012PU_OK&maklist_velikost=5&kapitola_id=572

DETA s.r.o. *Autobusové zastávky* [online]. ©2012 [cit. 2014-04-18]. Dostupné z: <http://www.autobusovazastavka.cz/kategorie-produktu/autobusove-zastavky/>

DRDLA, Pavel. *Osobní doprava: studijní opora*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2013. ISBN 978-80-7395-593-9.

EVROPSKÁ UNIE. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370 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. In: *Úřední věstník Evropské unie*. 2007, svazek 50, s. 315/1-315/13. Dostupné také z: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:32007R1370&from=CS>

GOLDBECK Prefabeton s.r.o. *Výrobní závod v Dolních Bučicích* [online]. ©2010 [cit. 2014-03-05]. Dostupné z: <http://www.prefabeton.cz/o-firme/vyrobni-zavod-v-dolnich-bucicich.html>

HLAVIČKOVÁ, Monika. *Porovnání integrovaných dopravních systémů ve firmě OAD Kolín*. Pardubice, 2013. Bakalářská práce. Univerzita Pardubice. Dostupné z: http://dspace.upce.cz/bitstream/10195/51662/2/HlavickovaM_PorovnavaniIntegrovananych_RH_2013.pdf

KLEPRLÍK, Jaroslav. *Silniční doprava*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2011. ISBN 978-80-7395-451-2.

KONUPKA, Miloslav. *Dopravní obslužnost regionu*. Pardubice, 2011. Diplomová práce. Univerzita Pardubice. Dostupné z: http://dspace.upce.cz/bitstream/10195/39269/1/KonupkaM_DopravniObsluznost_ACh_2011.pdf

LESS & TIMBER s.r.o. *ZZD Čáslav: Pila s elektrárnou na biomasu v Čáslavi* [online]. 2009 [cit. 2014-03-05]. Dostupné z: <http://www.less.cz/c223-cz-zzd-caslav>

Mikroregion Čáslavsko. *Základní informace* [online]. Čáslav: ©2011 [cit. 2014-03-01]. Dostupné z: <http://www.mikroregioncaslavsko.cz>

Městys Bílé Podolí. *Titulní strana* [online]. Bílé Podolí: ©2014 [cit. 2014-03-02]. Dostupné z: <http://www.bilepodoli.cz/>

Oficiální stránky obce Vrdy. *Obec* [online]. Vrdy: ©2014 [cit. 2014-03-02]. Dostupné z: <http://www.obecvrdy.cz/obec-1/>

Obec Semtěš. *Historie obce Semtěš* [online]. Semtěš: ©2014 [cit. 2014-03-02]. Dostupné z: <http://www.semtes.cz/informace-o-obci/historie>

OBEC STARKOČ. *Evidence obyvatel obce Starkoč*. Starkoč, 2014.

Obec Starkoč. *Stručná historie obce* [online]. Starkoč: ©2010 [cit. 2014-03-01]. Dostupné z: <http://www.starkoc.cz/informace-o-obci/historie-obce/>

Obec Starkoč. *Současnost obce Starkoč* [online]. Starkoč: ©2010 [cit. 2014-03-01]. Dostupné z: <http://www.starkoc.cz/informace-o-obci/>

Plzeňský kraj. *Plán dopravní obslužnosti Plzeňského kraje na léta 2012 - 2016* [online]. 2011 [cit. 2014-02-18]. Dostupné z: <http://www.plzensky-kraj.cz/cs/clanek/plan-dopravni-obslužnosti-plzenskeho-kraje-na-leta-2012-2016>

Profil zadavatele. *Cyklostezka Čáslav - Koudelov - Filipov* [online]. ©2010-2014 [cit. 2014-03-20]. Dostupné z: https://www.profilzadavatele.cz/profil-zadavatele/mesto-caslav_1646/cyklostezka-caslav-koudelov-filipov_3672/

SILNICE ČÁSLAV, a.s. *O společnosti SILNICE ČÁSLAV-HOLDING, a.s.* [online]. Čáslav: ©2009 [cit. 2014-03-05]. Dostupné z: <http://www.silnicecaslav.cz/uvod/>

Správa železniční dopravní cesty. *Základní charakteristika železniční sítě SŽDC* [online]. ©2009-2012 [cit. 2014-05-01]. Dostupné z: <http://www.szdc.cz/o-nas/zeleznice-cr/zeleznicni-sit-v-cr.html>

Středočeský kraj. *Kutnohorská oblast: Informace o Středočeské integrované dopravě v oblasti Kutná Hora* [online]. ©2008 [cit. 2014-03-15]. Dostupné z: <http://www.kr-stredocesky.cz/portal/odbory/doprava/stredoceska-integrovana-doprava/oblasti-realizace-sid/kutnohorska-oblast.htm>

Středočeský kraj. *Nejvýznamnější současné projekty Středočeského kraje* [online]. 2014 [cit. 2014-03-22]. Dostupné z: <http://www.kr-stredocesky.cz/NR/rdonlyres/C630378A-62AF-4A99-A850-86C7C8EC1AE4/0/Sou%C4%8Dasn%C3%A9projektySt%C5%99edo%C4%8Desk%C3%A9hokraje.pdf>

Středočeský kraj. *Plán dopravní obslužnosti území Středočeského kraje* [online]. 2012 [cit. 2014-02-18]. Dostupné z: http://www.kr-stredocesky.cz/NR/rdonlyres/799F7060-1CDA-4C16-A051-DDFF2F036932/0/Dopravni_plan_SK_20122016.pdf

Středočeský kraj. *Standardy Středočeské integrované dopravy* [online]. ©2008 [cit. 2014-03-23]. Dostupné z: <http://www.kr-stredocesky.cz/portal/odbory/doprava/stredoceska-integrovana-doprava/informace-o-sid/standardy-stredoceske-integrované-dopravy.htm?pg=1>

Středočeský kraj. *Všeobecné informace o Středočeské integrované dopravě* [online]. ©2008 [cit. 2014-03-23]. Dostupné z: <http://www.kr-stredocesky.cz/portal/odbory/doprava/stredoceska-integrovana-doprava/informace-o-sid/vseobecne-informace-o-stredoceske-integrované-doprave.htm?pg=1>

Seznam tabulek

Tabulka 1 – Seznam obcí v mikroregionu Čáslavsko	33
Tabulka 2 – Obce v regionu Vrdy	34
Tabulka 3 – Počet obyvatel obcí v roce 2007 a 2013	36
Tabulka 4 – Počet žáků ZŠ Vrdy ve školním roce 2011/2012	37
Tabulka 5 – Střední školy a učiliště v Čáslavi.....	38
Tabulka 6 – Počet subjektů v ORP Čáslav v letech 2010 - 2012	38
Tabulka 7 – Kvalifikace a počet zaměstnanců SILNICE ČÁSLAV-HOLDING, a.s.	39
Tabulka 8 – Nezaměstnanost v ORP Čáslav v letech 2009 - 2011	40
Tabulka 9 – Nezaměstnanost obce Starkoč a přilehlých obcí v letech 2008 - 2011	41
Tabulka 10 – Tarifní zóny podle okresů.....	47
Tabulka 11 – Seznam všech linek analyzovaných obcí	49
Tabulka 12 – Propočet prokazatelné ztráty regionu Vrdy za rok 2011	59
Tabulka 13 – Počet obyvatel regionu Vrdy za rok 2011 a 2013	60
Tabulka 14 – Návrh zrušení spoje 2 a 8 linky 240022 pro obec Vrdy	67
Tabulka 15 – Návrh zrušení spoje 2 linky 240055 pro obec Vrdy.....	68
Tabulka 16 – Návrh zrušení spoje 10 linky 240057 pro obec Vrdy.....	69
Tabulka 17 – Návrh zrušení spoje 2 a 8 linky 240022 pro městys Bílé Podolí.....	70
Tabulka 18 – Předpokládaná ztráta z nově zavedeného spoje.....	81
Tabulka 19 – Navrhovaná doba jízdy spoje 5 linky 240057	83
Tabulka 20 – Předpokládaná ztráta z přetrasovaného spoje.....	84

Seznam obrázků

Obrázek 1 – Správní obvod ORP Čáslav	32
Obrázek 2 – Mapa obce Starkoč a přilehlých obcí	36
Obrázek 3 – Železniční stanice Čáslav a Třemošnice	43
Obrázek 4 – Silnice I. a III. třídy obcí v regionu	45
Obrázek 5 – Logo SID	47
Obrázek 6 – Četnost spojů v rámci jednotlivých linek obce Starkoč	50
Obrázek 7 – Počet spojů v časových intervalech obce Starkoč	51
Obrázek 8 – Četnost spojů v rámci jednotlivých linek městyse Bílé Podolí	52
Obrázek 9 – Počet spojů v časových intervalech městyse Bílé Podolí	53
Obrázek 10 – Četnost spojů v rámci jednotlivých linek obce Bílé Podolí, Lovčice	54
Obrázek 11 – Počet spojů v časových intervalech obce Bílé Podolí, Lovčice	55
Obrázek 12 – Četnost spojů v rámci jednotlivých linek obce Semtěš	56
Obrázek 13 – Počet spojů v časových intervalech obce Semtěš	56
Obrázek 14 – Četnost spojů v rámci jednotlivých linek obce Vrdy, Dolní Bučice	57
Obrázek 15 – Počet spojů v časových intervalech obce Vrdy, Dolní Bučice	58
Obrázek 16 – Vyhodnocení PAD v období 1/2014	61
Obrázek 17 – Četnost spojů ve všech analyzovaných obcích	64
Obrázek 18 – Počet spojů v časových intervalech ve všech analyzovaných obcích	65
Obrázek 19 – Trasa ze Semtěše (varianta A)	73
Obrázek 20 – Návrh autobusové zastávky (varianta A)	74
Obrázek 21 – Trasa z Bílého Podolí (varianta B)	74
Obrázek 22 – Návrh autobusové zastávky (varianta B)	75
Obrázek 23 – Počet spojů v intervalech za předpokladu vybudování nové zastávky	76
Obrázek 24 – Navrhovaná trasa spoje 1 linky 240058	79
Obrázek 25 – Návrh JŘ linky 240058	80
Obrázek 26 – Navrhovaná trasa spoj 5 linky 240057	82

Seznam zkratek

ARRIVA – ARRIVA VÝCHODNÍ ČECHY a.s.

CIS – Celostátní informační systém

ČR – Česká republika

EU – Evropská Unie

EUR – Euro – měna platná v některých zemích EU

IČ – Identifikační číslo

IDS – Integrovaný dopravní systém

IREDO – Integrovaná regionální doprava

JŘ – Jízdní řád

MHD – Městská hromadná doprava

ODO – Ostatní dopravní obslužnost

ORP – Obec s rozšířenou působností

PAD – Příměstská autobusová doprava

PID – Pražská integrovaná doprava

SID – Středočeská integrovaná doprava

ZDO – Základní dopravní obslužnost

Seznam příloh

Příloha 1 – Linka 240013 Kutná Hora – Semtěš

Příloha 2 – Linka 240022 Kutná Hora – Vrdy

Příloha 3 – Linka 240046 Čáslav – Třemošnice

Příloha 4 – Linka 240047 Čáslav – Podhořany u Ronova nad Doubravou

Příloha 5 – Linka 240053 Čáslav – Žleby – Ronov nad Doubravou – Třemošnice

Příloha 6 – Linka 240054 Čáslav – Horka I, Svobodná Ves

Příloha 7 – Linka 240057 Čáslav – Vrdy – Žleby

Příloha 8 – Linka 620710 Chrudim – Heřmanův Městec – Čáslav

Příloha 9 – Linka 650625 Přelouč – Jankovice – Semtěš – Lipoltice – Přelouč

Příloha 10 – Značky časového rozsahu provozu spojů

Příloha 1

Linka 240013 Kutná Hora – Semtěš

	1 □	3 ○	5 ○	7 □
Kutná Hora, aut.st.	5:35	5:35	15:10	15:10
Nové Dvory	5:49	5:49	15:26	15:26
Bernardov	–	6:01	–	15:39
Horka I, Svobodná Ves, u rest.	6:10	6:13	15:53	15:57
Bílé Podolí, Pazderna	6:15	6:17	16:02	16:05
Bílé Podolí	6:17	6:18	16:03	16:06
Semtěš	6:20	6:20	16:05	16:10

- spoj jezdí pouze během školního roku
- spoj jezdí pouze během školních prázdnin

Zdroj: www.portal.idos.cz, autor

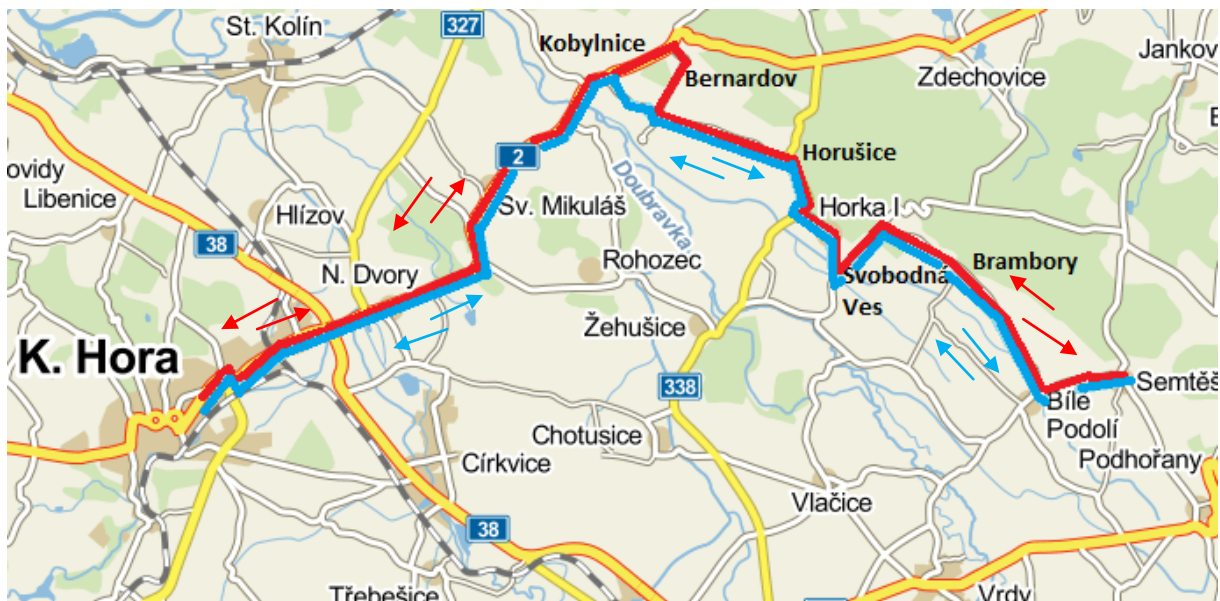
	4 Δ	8 Δ
Semtěš	6:20	16:30
Bílé Podolí	6:22	16:32
Bílé Podolí, Pazderna	6:23	16:33
Horka I, Svobodná Ves, u rest.	6:28	16:38
Nové Dvory	7:02	17:06
Kutná Hora, aut.st.	7:25	17:20

Δ spoj jezdí každý pracovní den v roce

Zdroj: www.portal.idos.cz, autor

Spoj 1 a 3 mají téměř stejnou dobu jízdy. Odlišné jsou v tom, že spoj 3 navíc zastavuje v Bernardově. Na zastávce Kutná Hora, Avia musí spoj 5 vyčkat příjezdu spoje 2 linky 240016, nejvýše však 5 minut. Ranní spoj 4 je nejvíce využíván lidmi, kteří dojíždí do zaměstnání do Kutné Hory. Výhodou je také, že spoj navazuje na zastávce Nové Dvory na linku 240041 do Kolína, aut.st.

Trasa Kutná Hora – Semtěš



- spoj 3, 5 (tam); 4 (zpět)
- spoj 1, 7 (tam); 8 (zpět)

Zdroj: www.mapy.cz, autor

Z Kutné Hory do Semtěše po červené trase jezdí spoj 3 a 5. Celková délka je 33 km. Spoje jsou odlišné v tom, že zajíždí navíc do Bernardova. Po modré trase jezdí 1 a 7 se vzdáleností 31 km. Při zpětné trase červenou trasu využívá spoj 4 a modrou spoj 8.

Linka 240022 Kutná Hora – Vrdy

	1 □	3 ○	5 △	7 △
Kutná Hora, aut.st.	6:00	6:00	11:00	14:50
Nové Dvory	6:14	6:14	11:14	15:04
Žehušice	6:24	6:24	11:23	15:13
Bílé Podolí, Zaříčany	6:32	6:32	11:31	15:21
Vrdy, Horní Bučice, rozc. 0.7	6:45	–	–	–
Vrdy, Dolní Bučice, ÚNZ	6:47	6:43	11:42	15:33
Vrdy, kult.dům	6:50	6:45	11:45	15:35

- spoj jezdí pouze během školního roku
- spoj jezdí pouze během školních prázdnin
- △ spoj jezdí každý pracovní den v roce

Zdroj: www.portal.idos.cz, autor

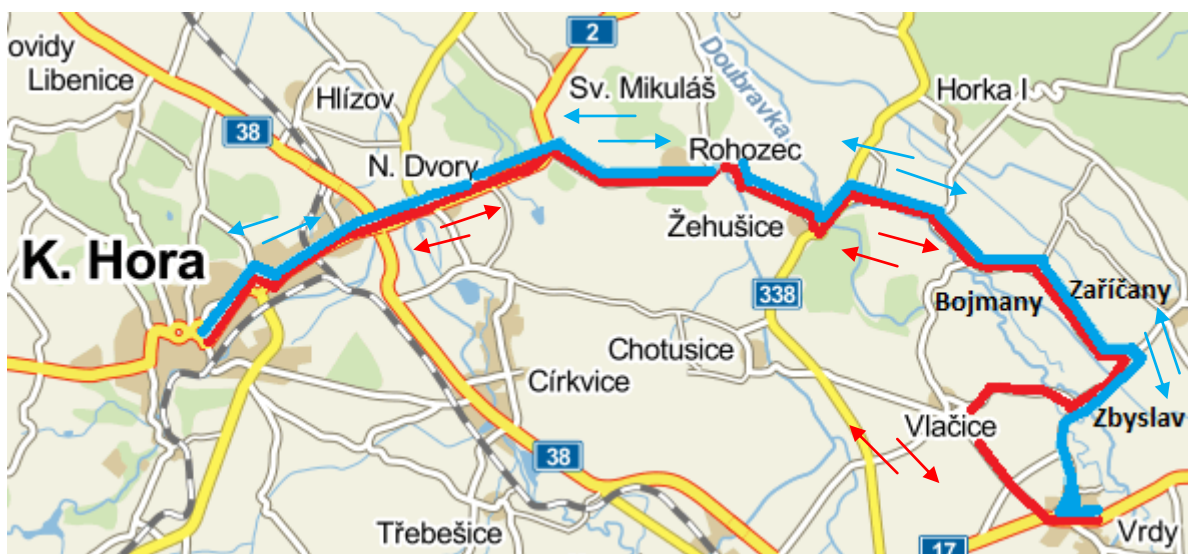
	2 △	4 △	6 △
Vrdy, Dolní Bučice, ÚNZ	4:30	6:55	13:05
Vrdy, kult.dům	4:32	6:57	13:10
Vrdy, Horní Bučice, rozc. 0.7	–	6:59	13:11
Bílé Podolí, Zaříčany	4:40	7:09	13:20
Žehušice	4:47	7:17	13:28
Nové Dvory	5:01	7:31	13:41
Kutná Hora, aut.st.	5:15	7:45	13:55

- △ spoj jezdí každý pracovní den v roce

Zdroj: www.portal.idos.cz, autor

Spoj 5 na zastávce Vrdy, Zbyslav, u mlýna navazuje na spoj 12 linky 650130, která jede do Přelouče. Spoj 7 na zastávce Žehušice vyčkává příjezdu spojů 12 a 17 linky 240055 nejvýše 10 minut a v zastávce Nové Dvory spoje 12 linky 240041 maximálně 5 minut. Spoj 2 na zastávce Nové Dvory vyčkává nejvýše 5 minut příjezdu spoje 1 linky 240041, jež má trasu Čáslav – Církvice – Kolín – Ovčáry. V tabulce není uveden spoj 8, který jel pouze od 23. 12. 2013 – 3. 1. 2014 a nahrazoval spoj 2. Oba spoje jsou zajišťovány v rámci ODO.

Trasa Kutná Hora – Vrdy



- spoj 3, 5, 7 (tam); 2 (zpět)
- spoj 1 (tam); 4, 8 (zpět)

Zdroj: www.mapy.cz, autor

Červená trasa popisuje jízdy spoj 3, 5 a 7. Celková vzdálenost je 30 km. Modrá trasa ukazuje jízdu spoje 1. Rozdílná je v tom, že autobus zajíždí do obce Vlačice, Výčapy. Délka této trasy je 33 km. Při cestě zpět červenou trasu využívá spoj 2 a modrou trasu spoje 4 a 8.

Linka 240046 Čáslav – Třemošnice

	1 Δ	3 □	5 Δ
Čáslav, aut.st.	4:45	–	13:05
Vrdy, Dolní Bučice, ÚNZ	4:55	–	13:15
Bílé Podolí, Lovčice, rozc. 1.3	4:58	–	–
Bílé Podolí, Lovčice	–	7:15	13:22
Starkoč, rozc. 1.0	5:00	–	13:24
Ronov n.Doubr., nám	5:14	7:35	13:35
Třemošnice, Hedvikov, záv.	5:30	–	–

- Δ spoj jezdí každý pracovní den v roce
 □ spoj jezdí pouze během školního roku

Zdroj: www.portal.idos.cz, autor

	2 Δ	4 □	8 □/1,2,4	10 □/3,5	12 ○
Třemošnice, Hedvikov, záv.	6:00	–	14:38	14:38	14:38
Ronov n.Doubr., nám	6:14	7:01	14:49	14:49	14:49
Starkoč, rozc. 1.0	–	–	15:02	15:02	15:02
Bílé Podolí, Lovčice	6:36	7:15	–	–	–
Bílé Podolí, Lovčice, rozc. 1.3	–	–	15:03	15:03	15:03
Vrdy, Dolní Bučice, ÚNZ	6:44	–	15:08	15:08	15:08
Čáslav, aut.st.	6:55	–	–	15:20	15:20

- Δ spoj jezdí každý pracovní den v roce
 □ spoj jezdí pouze během školního roku
 ○ spoj jezdí pouze během školních prázdnin
 1,2,4 spoj jezdí v pondělí, úterý a ve čtvrtek
 3,5 spoj jezdí ve středu a v pátek

Zdroj: www.portal.idos.cz, autor

Spoj 1 nejvíce využívají lidé, kteří bydlí v Čáslavi a pracují v Třemošnici. Spoj 8 je rozdílný v tom, že končí na zastávce Vrdy, Dolní Bučice, ÚNZ a jezdí pouze pondělí, úterý a čtvrtek, naopak spoj 10 jede až do Čáslavi každou středu a pátek. Spoj 12 pokrývá dobu, kdy nejezdí předchozí spoje. Obslužnost je tedy z Třemošnice zajištěna během celého kalendářního roku. V práci byly spoje 8 a 10 pro zjednodušení považovány za jeden spoj.

Trasa Čáslav – Třemošnice



- spoj 1, 5 (tam); 2, 8, 10, 12 (zpět)
- spoj 3 (tam); 4 (zpět)

Zdroj: www.mapy.cz, autor

Červená trasa je dlouhá 27 km a jezdí tak spoj 1. Spoj 5 jezdí po stejné trase, konečnou zastávku má již v Ronově nad Doubravou. Modrá trasa je dlouhá 11 km a jezdí tak spoj 3. Uvažujeme-li zpětnou trasu Třemošnice – Čáslav, tak po červené trase jezdí spoje 2, 10 a 12. Spoj 8 je odlišný v tom, že jeho konečnou zastávkou jsou Vrdu, Dolní Bučice. Po modré trase jezdí spoj 4.

Linka 240047 Čáslav – Podhořany u Ronova nad Doubravou

	7 Δ	5 Δ
Čáslav, aut.st.	5:15	18:25
Vrdy, Dolní Bučice, ÚNZ	5:24	18:34
Vrdy, Dolní Bučice, starý cukrovar	5:25	18:35
Vrdy, Zbyslav	5:28	18:39
Bílé Podolí	5:31	18:43
Semtěš	5:34	18:46
Podhořany u Ronova n. D., zahrady	–	18:50

Δ spoj jezdí každý pracovní den v roce

Zdroj: www.portal.idos.cz, autor

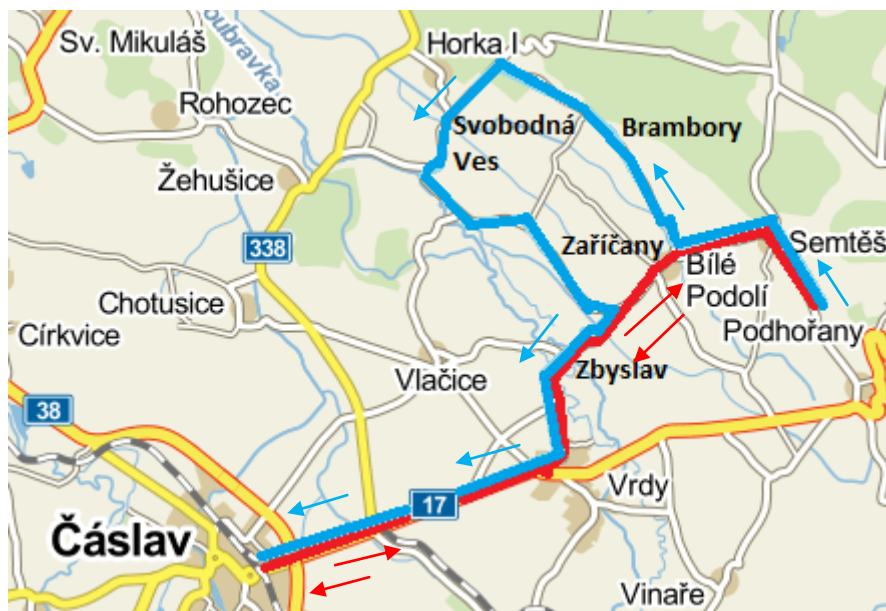
	2 Δ	6 Δ
Podhořany u Ronova n. D., zahrady	4:10	–
Semtěš	4:15	5:37
Bílé Podolí	4:19	5:40
Bílé Podolí, Pazderna	4:20	–
Horka I, Svobodná Ves, u rest.	4:27	–
Vrdy, Dolní Bučice, starý cukrovar	4:44	5:50
Vrdy, Dolní Bučice, ÚNZ	4:46	5:51

Δ spoj jezdí každý pracovní den v roce

Zdroj: www.portal.idos.cz, autor

Z obou tabulek je vidět, že spoj 7, který přijede v 5:34 h do zastávky Semtěš, zde 2 minuty počká a v 5:37 h jako spoj 6 jede zpět do Čáslavi. V tomto případě je maximálně využita kapacita cesty.

Trasa Čáslav – Podhořany u Ronova nad Doubravou



- spoj 7, 5 (tam); 6 (zpět)
- spoj 2 (zpět)

Zdroj: www.mapy.cz, autor

V rámci této linky jsou celkem 4 spoje. Po červené trase jezdí spoj 7 a 5. Odlišné jsou však v tom, že spoj 7 má konečnou zastávku v Semtěši. Délka trasy spoje 7 je 13 km, u spoje 5 je celkem 16 km. Po modré trase jezdí pouze spoj 2, který navíc zajíždí do Horky, Svobodné Vsi. Vzdálenost této trasy je 27 km. Při zpětné cestě po červené trase jezdí spoj 6, výchozí zastávku má však v Semtěši, nikoliv v Podhořanech u Ronova n. D.

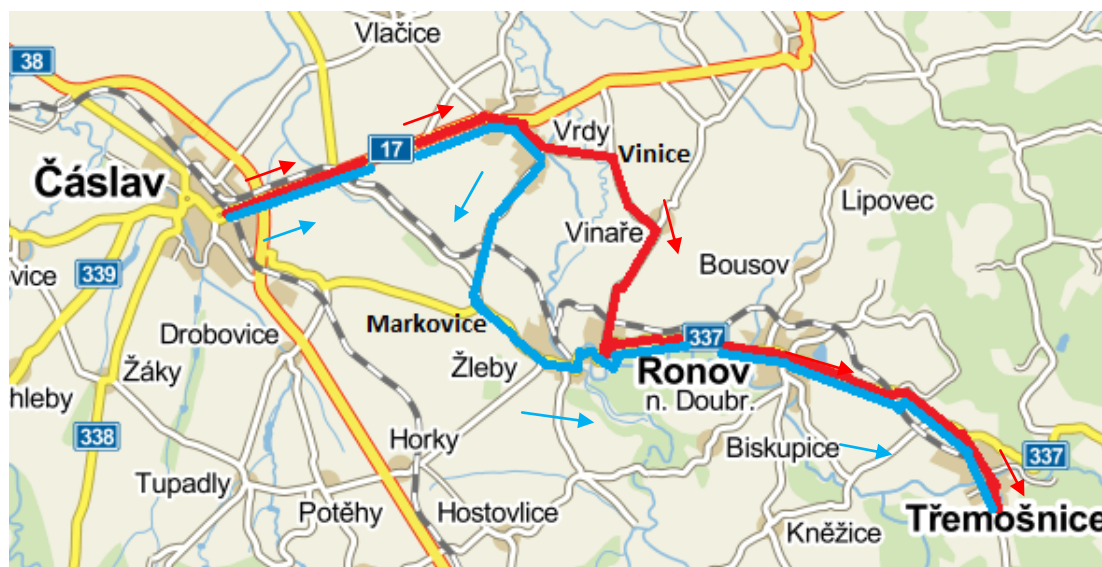
Linka 240053 Čáslav – Žleby – Ronov nad Doubravou – Třemošnice

	5 Δ	7 □	11 Δ
Čáslav, aut.st.	5:05	7:05	15:05
Vrdy, Dolní Bučice, ÚNZ	5:14	7:17	15:13
Vrdy, kult.dům	5:15	7:19	15:15
Žleby, host.Šumava	5:23	–	15:23
Ronov n.Doubr., nám	5:28	7:40	15:28
Třemošnice, aut.st.	–	7:48	15:40

- Δ spoj jezdí každý pracovní den v roce
 □ spoj jezdí pouze během školního roku

Zdroj: www.portal.idos.cz, autor

Trasa Čáslav – Žleby – Ronov nad Doubravou – Třemošnice



- spoj 5, 11 (tam)
 — spoj 7 (tam)

Zdroj: www.mapy.cz, autor

Červená trasa ukazuje jízdu spoje 5 a 11. Spoj 5 je však odlišný v tom, že konečnou zastávku má již v Ronově nad Doubravou. Délka trasy je 14 km. U spoje 11 celková vzdálenost 19 km. Modrá trasa popisuje spoj 7. Rozdílný je v tom, že z Vrdů nejede přes Vinaře, ale přes Žleby, Markovice. Vzdálenost je celkem 20 km.

Linka 240054 Čáslav – Horka I, Svobodná Ves

	1 Δ	3 □/1,2,4	21 □	5 Δ
Čáslav, aut.st.	13:10	–	–	16:20
Vrdy, Dolní Bučice, ÚNZ	13:19	15:20	15:40	16:29
Vrdy, Dolní Bučice, starý cukrovar	13:21	–	–	16:31
Bílé Podolí, Lovčice	–	–	15:44	–
Starkoč	–	–	15:48	–
Bílé Podolí	13:29	15:36	15:50	16:39
Semtěš	13:32	–	–	16:42
Bílé Podolí	13:35	15:36	–	16:45
Bílé Podolí, Pazderna	13:37	15:38	–	16:46
Horka I, Svobodná Ves, u rest.	13:45	15:46	–	16:54

- Δ spoj jezdí každý pracovní den v roce
□ spoj jezdí pouze během školního roku
1,2,4 spoj jezdí v pondělí, úterý a ve čtvrtek

Zdroj: www.portal.idos.cz, autor

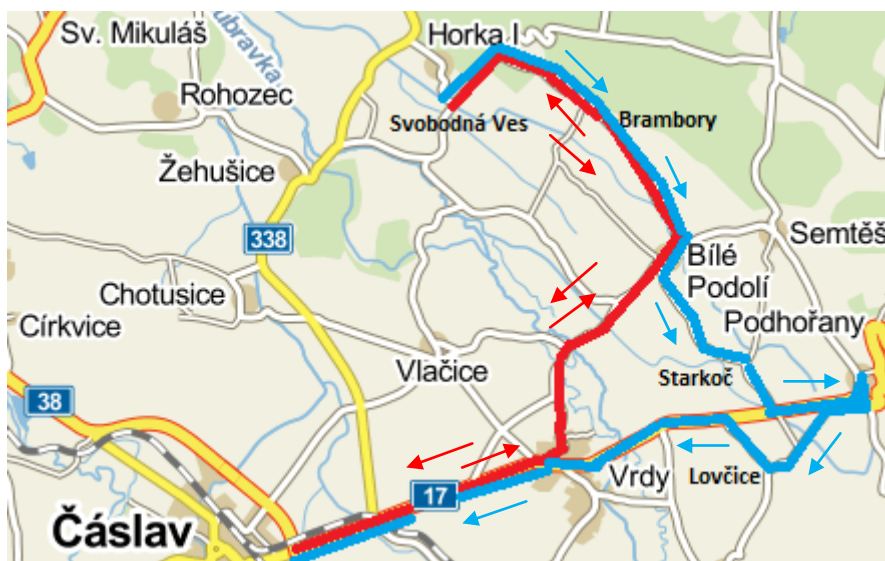
	8 □	2 Δ	22 □	6 □/1,2,4
Horka I, Svobodná Ves, u rest.	6:45	13:55	–	15:48
Bílé Podolí, Pazderna	6:55	14:04	–	15:55
Bílé Podolí	6:57	14:05	15:50	15:56
Starkoč	7:01	–	–	–
Bílé Podolí, Lovčice	7:10	–	–	–
Vrdy, Dolní Bučice, starý cukrovar	–	14:13	15:57	16:04
Vrdy, Dolní Bučice, ÚNZ	7:18	14:15	15:58	16:05
Čáslav, aut.st.	7:30	14:25	–	16:15

- Δ spoj jezdí každý pracovní den v roce
□ spoj jezdí pouze během školního roku
1,2,4 spoj jezdí v pondělí, úterý a ve čtvrtek

Zdroj: www.portal.idos.cz, autor

Spoj 1 jezdí každý pracovní den v roce, ačkoliv ho nejvíce využívají studenti pro dojížděku ze školy. Spoj 3 musí na výchozí zastávce počkat na spoj 11 linky 240053 maximálně však 5 minut. Zavedení spoje 8 v tento čas bylo z důvodu, že žáci do Vrdů přijedou v 7:18 h a mají 12 minut do začátku vyučování. Spoj 21 má konečnou zastávku v Bílém Podolí. Odtud jede autobus jako spoj 22 zpět do Vrdů.

Trasa Čáslav – Horka I, Svobodná Ves



- spoj 1, 3, 21, 5 (tam); 2, 6, 22 (zpět)
- spoj 8 (tam)

Zdroj: www.mapy.cz, autor

Červená trasa ukazuje jízdu spoje 1 a 5. V případě zpětné cesty z Horky I, Svobodné Vsi do Čáslavi trasu spoje 2 a 6. Modrá trasa popisuje pouze jízdu spoje 8. Z obrázku je vidět, že autobus jede z Bílého Podolí do Starkoče a odtud do Podhořana u Ronova n. D. Zde se autobus otáčí a jede do Lovčic. Odtud najede na silnici I. třídy č. 17 a jede do Vrdů a Čáslavi. Spoje 3 a 21 mají stejnou výchozí zastávku ve Vrdech, Dolních Bučících, avšak spoj 21 má konečnou zastávku v Bílém Podolí. Spoj 22 má výchozí zastávku právě v Bílém Podolí a cílovou ve Vrdech, Dolních Bučících.

Příloha 7

Linka 240057 Čáslav – Vrdy – Žleby

	3 Δ	5 Δ	7 Δ	9 □	11 Δ	13 Δ
Čáslav, aut.st.	6:45	11:45	13:30	14:30	15:50	18:55
Vrdy, Dolní Bučice, ÚNZ	6:53	11:56	13:41	14:43	16:01	19:04
Vrdy, kult.dům	6:55	11:58	13:43	14:45	16:03	19:06
Vinaře	7:00	12:03	13:48	–	16:09	19:10
Žleby,nám	7:05	12:08	13:53	–	16:14	19:15
Žleby, záv.	7:08	12:10	13:55	–	16:15	–

- Δ spoj jezdí každý pracovní den v roce
 □ spoj jezdí pouze během školního roku

Zdroj: www.portal.idos.cz, autor

	2 Δ	4 Δ	6 Δ	8 Δ	10 Δ	12 □	14 Δ	16 Δ
Žleby, záv.	–	–	–	7:10	12:15	–	–	16:35
Žleby, nám	4:35	5:05	6:05	7:11	12:16	–	14:40	16:36
Vinaře	4:41	5:10	6:10	7:17	12:22	–	14:46	16:42
Vrdy, kult.dům	4:46	5:15	6:15	7:22	12:27	14:45	14:50	16:47
Vrdy, Dolní Bučice, ÚNZ	4:48	5:17	6:17	7:24	12:29	14:47	14:52	16:49
Čáslav, aut.st.	5:00	5:30	6:30	7:35	12:40	14:55	15:04	17:00

- Δ spoj jezdí každý pracovní den v roce
 □ spoj jezdí pouze během školního roku

Zdroj: www.portal.idos.cz, autor

Spoj 9 má konečnou zastávku ve Vrdech. Tento spoj je zaveden pro dojížděku studentům ze školy. Spoj 12 je specifický v tom, že má výchozí zastávku ve Vrdech. Tento spoj navazuje na spoj 9, proto oba jezdí pouze během školního roku. Autobus tudíž dělá okružní jízdu Čáslav – Vrdy – Čáslav. Spoj 5 a 10 je zajišťován v rámci ODO.

Trasa Čáslav – Vrdy – Žleby



- spoj 3, 5, 7, 11, 13 (tam); 2, 4, 6, 8, 10, 14, 16 (zpět)
- spoj 9 (tam); 12 (zpět)

Zdroj: www.mapy.cz, autor

Důvodem zavedení této linky je, aby byla zajištěna obslužnost obce Vinice a Vinice, Vinaře. Celková délka červené trasy je 13 km a modré 7 km.

Linka 620710 Chrudim – Heřmanův Městec – Čáslav

	3 Δ	11 Δ	13 Δ	19 Δ	23 □	25 Δ	27 Δ	5 ○	31 Δ
Chrudim, aut.st.	5:32	6:42	8:42	11:42	13:40	14:42	15:42	–	17:42
Heřmanův M., nám.	5:46	6:58	8:58	11:58	13:58	14:58	15:58	–	17:58
Podhořany u Ronova n.D.	6:00	7:15	9:15	12:15	14:15	15:15	16:15	–	18:15
Semtěš	–	7:21	9:21	–	–	15:21	–	–	18:21
Podhořany, zahrady	–	–	9:26	–	–	–	–	–	–
Starkoč	–	–	9:29	–	–	–	–	–	–
Starkoč, rozc. 1.0	6:03	–	–	–	14:18	–	16:18	15:52	–
Bílé Podolí, Lovčice	6:04	–	–	–	14:19	–	16:19	15:53	–
Bílé Podolí	–	7:24	9:34	12:24	–	15:24	–	–	18:24
Vrdy, DB, cukrovar	–	7:30	9:40	12:30	–	15:30	–	–	18:30
Vrdy, DB/zahrad	6:05	–	–	–	14:20	–	16:20	15:54	–
Vrdy, DB, ÚNZ	6:08	7:31	9:43	12:31	14:23	15:31	16:23	15:57	18:31
Čáslav, aut.st.	6:15	7:38	9:50	12:38	14:30	15:38	16:30	16:05	18:38
Čáslav, žel.st.	6:17	7:40	9:52	12:40	14:32	–	16:32	–	18:40

- Δ spoj jezdí každý pracovní den v roce
- spoj jezdí pouze během školního roku
- spoj jezdí pouze během školních prázdnin

Zdroj: www.portal.idos.cz, autor

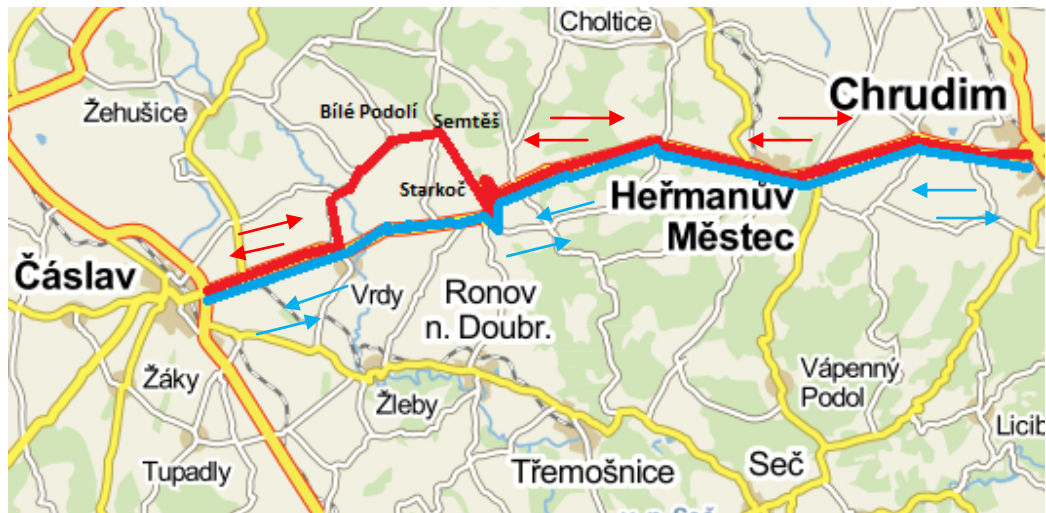
Přes obec Starkoč projíždí spoj 13 a ostatní spoje zastavují na rozcestí. Tento spoj dříve jezdil z Podhořan u Ronova n. D. do Semtěše, Bílého Podolí až do Čáslavi. Obyvatelé Starkoče však neměli žádný spoj v dopoledních hodinách. Tento spoj byl upraven tak, že z Podhořan u Ronova n. D. jede nejprve do Semtěše, poté se vrátí zpět do Podhořan u Ronova n. D., a přes Starkoč jede do Bílého Podolí. Odtud jede již stejnou trasou do Čáslavi.

	4 Δ	8 Δ	14 Δ	18 Δ	12 ○	22 □	26 □	6 ○	30 Δ	36 Δ
Čáslav, žel.st.	–	6:20	9:27	12:16	14:14	14:14	15:23	15:30	17:25	19:25
Čáslav, aut.st.	5:29	6:25	9:29	12:20	14:20	14:20	15:29	15:34	17:29	19:29
Vrdy, DB, ÚNZ	5:36	6:34	9:36	12:27	14:27	14:27	15:36	15:41	17:36	19:36
Vrdy, DB/zahrad.	5:39	6:37	9:39	–	–	–	15:39	15:44	17:39	19:39
Vrdy, DB/cukrovar	–	–	–	12:28	14:28	14:28	–	–	–	–
Bílé Podolí	–	–	–	12:34	14:34	14:34	–	–	–	–
Bílé Podolí, Lovčice	5:40	6:38	9:40	–	–	–	15:40	15:45	17:40	19:40
Starkoč, rozc. 1.0	5:41	6:39	9:41	–	–	–	15:41	15:46	17:41	19:41
Starkoč	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Semtěš	–	–	–	12:37	14:37	14:37	–	–	–	–
Podhořany	5:44	6:42	9:44	12:44	14:44	14:44	15:44	–	17:44	19:44
Heřmanův M., nám.	5:58	6:58	9:58	12:58	14:58	14:58	15:58	–	17:58	19:58
Chrudim, aut.st.	6:16	7:16	10:16	13:16	–	15:16	16:16	–	18:16	20:16

- Δ spoj jezdí každý pracovní den v roce
□ spoj jezdí pouze během školního roku
○ spoj jezdí pouze během školních prázdnin

Zdroj: www.portal.idos.cz, autor

Trasa Chrudim – Heřmanův Městec – Čáslav



- spoj 11, 13, 19, 25, 31 (tam); 18, 12, 22 (zpět)
- spoj 3, 23, 27, 5 (tam); 4, 8, 14, 26, 6, 30, 36 (zpět)

Zdroj: www.mapy.cz, autor

Obě trasy popisují jízdu spojů Chrudim – Čáslav. Červená trasa je rozdílná v tom, že autobus v Podhořanech u Ronova n. D. jede do Semtěše. Dále do Bílého Podolí, Vrdů, Zbyslav a Vrdů, Dolních Bučic. Odtud jede již shodně s modrou trasou. Odlišný je spoj 5, jehož výchozí zastávka jsou Vrdy, Dolní Bučice. Také spoje 6 a 12, které mají rozdílnou konečnou zastávku.

Příloha 9

Linka 650625 Přelouč – Jankovice – Semtěš – Podhořany u Ronova n. D. – Ronov nad
Doubravou – Lipoltice – Přelouč

	1 Δ	17 Δ
Přelouč, Jaselská	–	14:10
Jankovice	–	14:27
Semtěš, Za křižovatkou	4:38	14:36
Podhořany u Ronova n. D.	4:43	–
Lipoltice, hřbitov	4:57	–
Přelouč, Jaselská	5:18	–

Δ spoj jezdí každý pracovní den v roce

Zdroj: www.portal.idos.cz, autor

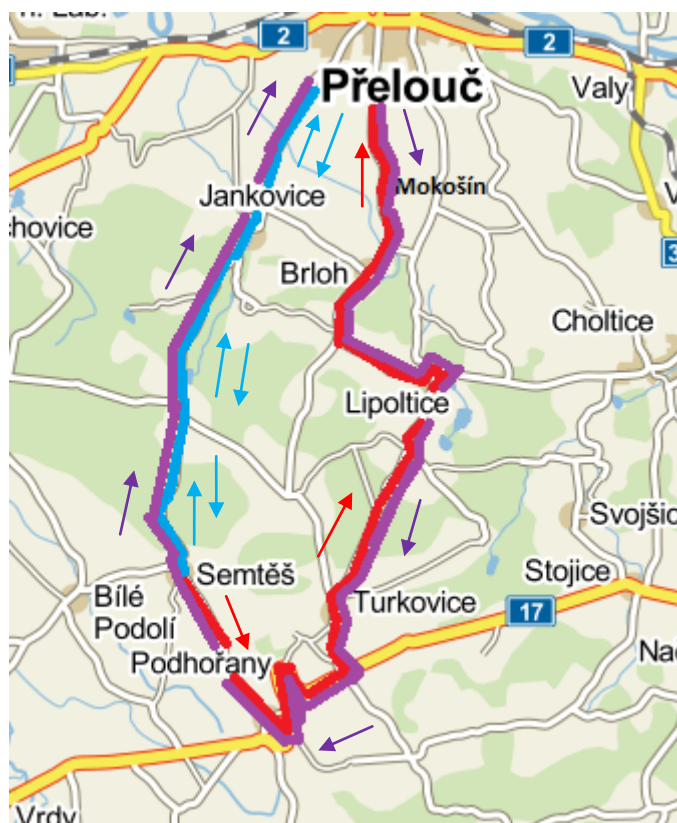
	6 Δ	10 Δ	24 Δ	20 Δ
Přelouč, Jaselská	6:12	–	–	–
Přelouč, žel.st.	6:13	10:16	–	17:16
Lipoltice, hřbitov	6:27	10:33	–	17:33
Podhořany u Ronova n. D.	6:38	10:43	–	17:45
Semtěš, Za křižovatkou	6:45	10:48	14:38	17:50
Jankovice	7:00	10:56	14:47	17:59
Přelouč, aut.nádr.	–	11:10	14:57	–
Přelouč, žel.st.	7:16	11:12	–	18:09

Δ spoj jezdí každý pracovní den v roce

Zdroj: www.portal.idos.cz, autor

Spoj 20 vyčká na zastávce Přelouč, žel.st. na R 866, maximálně však 10 minut.

Trasa Přelouč – Jankovice – Semtěš – Podhořany u Ronova n. D. – Lipoltice – Přelouč



- spoj 1 (tam)
- spoj 17 (tam); 24 (zpět)
- spoj 6, 10, 20 (zpět)

Zdroj: www.mapy.cz, autor

Fialová trasa popisuje spoje 6, 10 a 20. Délka je celkem 29 km. Červená trasa popisuje jízdu pouze spoje 1, který jede ze Semtěše, přes Lipoltice do Přelouče. Modrá trasa ukazuje cestu spoje 24. Trasa popisuje také jízdu spoje 17. Rozdíl je v tom, že tento spoj jede z Přelouče a končí právě v Semtěši.

Značky časového rozsahu provozu spojů

a) Značky pro označení dnů, ve kterých spoj jede

značka	závazně stanovený význam
⚡	jede v pracovních dnech
†	jede v neděli a ve státem uznané svátky
①	jede v pondělí
②	jede v úterý
③	jede ve středu
④	jede ve čtvrtek
⑤	jede v pátek
⑥	jede v sobotu
⑦	jede v neděli

Výše uvedené značky je možné vzájemně kombinovat, přičemž nepřipustná je kombinace značky ⚡ se značkami ①,②,③,④,⑤ a kombinace značky † se značkou ⑦. Pro vyjádření časového rozsahu provozu spojů v konkrétně datově určených dnech nebo v určitých intervalech dnů se použijí výše uvedené značky v logické kombinaci se značkami uvedenými pod písmenem b).

b) Značky pro vyjádření časového rozsahu provozu spojů v konkrétních datově určených dnech nebo v určitých intervalech dnů

Pro stanovení časového rozsahu provozu spojů nad rámec značek uvedených pod písmenem a) a jejich povolených kombinací se použije dvoumístné číslo bílé barvy umístěné v obdélníku s černou výplní z intervalu od 10 do 79 (dále jen „negativní značka“). Vybranou negativní značku je možné kombinovat se značkami uvedenými pod písmenem a) pouze pro konkrétně datově stanovené dny (jede také ..., jede jen ..., nejede ..., nejede ..., ..., ...) nebo pro určitý interval dnů (jede/nejede od ... do ...) nebo pro určité intervaly dnů (jede/nejede od ... do ..., od ... do ..., od ..., do ...). Přípustné je také označení intervalu dnů jako liché nebo sudé týdny, přičemž způsob číslování sudých a lichých týdnů se stanoví podle ČSN EN 28601. Pro označení dat se použijí arabské číslice. Pokud je stanovena platnost jízdního řádu na jeden rok, neuvádí se u označení dat rok. Počet dnů (např. 25. 12. nebo 28. 10., 25. 12., 1. 1.) ani počet intervalů (např. od 1. 7. do 31. 8. nebo od 1. 7. do 31. 8., 28. 10., od 23. 12. do 2. 1.) u jednotlivých značek není limitován.

Význam negativních značek není stanoven, přičemž pro jeho vyjádření jsou přípustné jen následující textové formulace nebo jejich kombinace

jede od ... do ...
 nejede od ... do ...
 jede také ...
 jede jen ...
 nejede ...
 jede jen v sudých týdnech
 jede jen v lichých týdnech
 jede jen v sudých týdnech od ... do ...
 jede jen v lichých týdnech od ... do ...

V každém jízdním řádu se použije vybraná negativní značka jen pro jeden význam.