

UNIVERZITA PARDUBICE
DOPRAVNÍ FAKULTA JANA PERNERA

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

2022

Ondřej Opršal

Univerzita Pardubice

Dopravní fakulta Jana Pernera

Využití Seniorbusu jako doplňku MHD Žďár nad Sázavou

Bakalářská práce

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera
Akademický rok: 2021/2022

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: **Ondřej Opršal**
Osobní číslo: **D19172**
Studijní program: **B3709 Dopravní technologie a spoje**
Studijní obor: **Technologie a řízení dopravy: Technologie a řízení dopravních systémů**
Téma práce: **Využití Seniorbusu jako doplňku MHD Žďár nad Sázavou**
Zadávající katedra: **Katedra technologie a řízení dopravy**

Zásady pro vypracování

Úvod
1. Analýza současného stavu
2. Návrh variant řešení
3. Výběr výsledné varianty
Závěr

Rozsah pracovní zprávy: **30-40**
Rozsah grafických prací: **3-4**
Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**

Seznam doporučené literatury:

DRDLA, Pavel. Osobní doprava regionálního a nadregionálního významu. 3. upravené vydání. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2021. 434 s. ISBN 978-80-7560-361-6.

Žďár nad Sázavou [online]. Město Žďár nad Sázavou, 2021 [cit. 2021-11-30]. Dostupné z: <https://www.zdarns.cz>

MHD Žďár nad Sázavou [online]. ZDAR Žďár nad Sázavou, 2021 [cit. 2021-11-30]. Dostupné z: <http://www.mhdzdar.cz>

Vedoucí bakalářské práce: **doc. Ing. Pavel Drdla, Ph.D.**
Katedra technologie a řízení dopravy

Datum zadání bakalářské práce: **1. února 2022**
Termín odevzdání bakalářské práce: **13. května 2022**

LS.

doc. Ing. Libor Švadlenka, Ph.D.
děkan

doc. Ing. Jaromír Široký, Ph.D.
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 1. února 2022

Prohlašuji:

Práci s názvem Využití Seniorbusu jako doplňku MHD Žďár nad Sázavou jsem vypracoval samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využil, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byl jsem seznámen s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů, 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.

Beru na vědomí, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, a směrnicí Univerzity Pardubice č. 7/2019 Pravidla pro odevzdávání, zveřejňování a formální úpravu závěrečných prací, ve znění pozdějších dodatků, bude práce zveřejněna prostřednictvím Digitální knihovny Univerzity Pardubice.

V Pardubicích dne 9.5.2022

Ondřej Opršal v. r.

Poděkování

Tímto bych rád poděkoval svému vedoucímu práce, panu doc. Ing. Pavlu Drdlovi, PhD za věnovaný čas, odborné rady a poskytování materiálů při vypracování bakalářské práce.

ANOTACE

Město Žďár nad Sázavou v roce 2021 získalo od Nadace Charty 77 – Konto Bariéry v rámci projektu Taxík Maxík nový osobní automobil, určený pro přepravu seniorů a handicapovaných osob. Město ve spolupráci se Sociálními službami města Žďár nad Sázavou od začátku ledna roku 2022 provázalo nabídku MHD s nabídkou vozidla v podobě tzv. Seniorbusu. Bakalářská práce posuzuje dva návrhy provozu služby Seniorbusu (projekt Taxík Maxík a alternativní variantu).

KLÍČOVÁ SLOVA

městská hromadná doprava, osoby se zdravotním postižením, senioři, speciální městská dopravní služba, zastávka

TITLE

Use of the senior bus as a supplement in the urban public transport Žďár nad Sázavou

ANNOTATION

In 2021, the town of Žďár nad Sázavou received a new passenger car from the Charter 77 Foundation - Barriers Account within the Taxík Maxík project, intended for the transport of seniors and disabled people. From the beginning of January 2022, the city, in cooperation with the Social Services of the City of Žďár nad Sázavou, accompanied the offer of public transport with the offer of a vehicle in the form of a so-called senior bus. The bachelor's thesis assesses two proposals for the operation of the senior bus service (the Taxík Maxík project and an alternative variant).

KEYWORDS

urban public transport, people with disabilities, seniors, special urban transport service, stop

OBSAH

SEZNAM OBRÁZKŮ	10
SEZNAM TABULEK	11
SEZNAM ZKRATEK	12
ÚVOD	13
1 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU	14
1.1 Systém MHD	14
1.1.1 <i>Trasování – pokrytí města</i>	15
1.1.2 <i>Jízdní řády</i>	17
1.1.3 <i>Vozidlový park</i>	19
1.2 Obyvatelstvo	21
1.3 Dostupnost veřejných služeb	23
1.3.1 <i>Úřady</i>	23
1.3.2 <i>Obchody</i>	24
1.3.3 <i>Zdravotnická zařízení</i>	24
1.4 Přístupnost a charakteristika zastávek	25
2 NÁVRH VARIANT ŘEŠENÍ	31
2.1 Návrh varianty 1	31
2.1.1 <i>Podmínky provozu</i>	32
2.1.2 <i>Vozidlo</i>	32
2.1.3 <i>Dispečerské pracoviště</i>	33
2.1.4 <i>Kalkulace provozu</i>	34
2.2 Návrh varianty 2	36
2.2.1 <i>Podmínky provozu</i>	36
2.2.2 <i>Vozidlo</i>	37
2.2.3 <i>Dispečerské pracoviště</i>	39
2.2.4 <i>Kalkulace provozu</i>	39

3	VÝBĚR VÝSLEDNÉ VARIANTY	41
3.1	SWOT analýza varianty 1	41
3.2	SWOT analýza varianty 2	42
3.3	Porovnání nákladů jednotlivých variant	43
3.4	Výsledná varianta	44
	ZÁVĚR	45
	SEZNAM POUŽITÝCH INFORMAČNÍCH ZDROJŮ	46
	SEZNAM PŘÍLOH	50

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1 Nízkopodlažní vozidlo Iveco Urbanway 12M	19
Obrázek 2 Vývoj počtu obyvatel v letech 2016-2020	21
Obrázek 3 Nevhodné řešení zastávky Novoměstská	26
Obrázek 4 Zastávka Vodojem, Jamborova	27
Obrázek 5 Zastávka Wonkova (směrem od křižovatky se SSZ)	27
Obrázek 6 Zastávka Wonkova (směrem ke křižovatce se SSZ)	28
Obrázek 7 Zastávka Okružní, horní	28
Obrázek 8 Správná úprava zastávky Studentská	29
Obrázek 9 Zastávka Autobusové nádraží – příklad I.....	29
Obrázek 10 Zastávka Autobusové nádraží – příklad II	30
Obrázek 11 Vozidlo Ford Tourneo Connect sloužící občanům města Žďár nad Sázavou.....	33
Obrázek 12 Návrh evidence objednávek služby Seniorbusu	34
Obrázek 13 Flexi rampa od společnosti API CZ ve vozidle Citroën Berlingo.....	38
Obrázek 14 Důvodová zpráva (část 1/2).....	60
Obrázek 15 Důvodová zpráva (část 2/2).....	61
Obrázek 16 Darovací smlouva (část 1/3).....	62
Obrázek 17 Darovací smlouva (část 2/3).....	63
Obrázek 18 Darovací smlouva (část 3/3).....	64
Obrázek 19 Smlouva o provozování (část 1/4).....	65
Obrázek 20 Smlouva o provozování (část 2/4).....	66
Obrázek 21 Smlouva o provozování (část 3/4).....	67
Obrázek 22 Smlouva o provozování (část 4/4).....	68

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1 Kmenová vozidla používaná v MHD Žďár nad Sázavou.....	20
Tabulka 2 Struktura obyvatel.....	21
Tabulka 3 Seznam vybraných úřadů.....	23
Tabulka 4 Seznam vybraných obchodních domů.....	24
Tabulka 5 Seznam hlavních zdravotnických zařízení.....	25
Tabulka 6 Průměrné měsíční náklady provozu Seniorbusu (varianta 1A).....	35
Tabulka 7 Průměrné měsíční náklady provozu Seniorbusu (varianta 1B).....	35
Tabulka 8 Průměrné měsíční náklady provozu Seniorbusu (varianta 2).....	39
Tabulka 9 SWOT analýza varianty 1.....	41
Tabulka 10 SWOT analýza varianty 2.....	43
Tabulka 11 Porovnání celkových nákladů jednotlivých variant.....	43
Tabulka 12 Trasování linky MHD č. 1.....	51
Tabulka 13 Trasování linky MHD č. 2.....	52
Tabulka 14 Trasování linky MHD č. 3.....	53
Tabulka 15 Trasování linky MHD č. 4.....	54
Tabulka 16 Trasování linky MHD č. 5.....	55
Tabulka 17 Trasování linky MHD č. 6.....	56
Tabulka 18 Trasování linky MHD č. 7.....	57
Tabulka 19 Trasování linky MHD č. 8.....	58
Tabulka 20 Trasování linky MHD č. 9.....	59

SEZNAM ZKRATEK

ČSSZ	Česká správa sociálního zabezpečení
ČSÚ	Český statistický úřad
LE	low entry částečně nízkopodlažní koncepce vozidla
LF	low floor plně nízkopodlažní koncepce vozidla
MHD	městská hromadná doprava
ORP	obec s rozšířenou působností
SSZ	světelné signalizační zařízení
TP	technická prohlídka

ÚVOD

Městská hromadná doprava (MHD) je typickou službou pro města s počtem obyvatel přesahující 20 tisíc, nemusí to však být pravidlem. Důležitým kritériem pro vznik MHD je také dostupnost a umístění hlavního dopravního uzlu (autobusové nádraží nebo železniční stanice) z jednotlivých částí města. Nabídka spojů nemusí být ve všech případech dostatečná, případně nedokáže pokrýt veškeré obydlené části města, proto města poskytují svým občanům také alternativní formu přepravy v podobě speciální městské dopravní služby. Ta cílí především na osoby v postproduktivním věku a osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace.

Speciální městská dopravní služba je hlavním tématem této bakalářské práce. Město Žďár nad Sázavou chce svým občanům, kteří mají zdravotní problémy anebo jsou již v pokročilém věku, kdy je pro ně cestování veřejnou dopravou fyzicky náročné, nabídnout další možnost, jak se přepravovat z výchozího do cílového místa kromě využití stávající MHD.

Cílem bakalářské práce po analýze stávajícího systému MHD, charakteristiky potenciálních uživatelů, dostupnosti veřejných služeb a přístupnosti dopravy pro osoby se zdravotním postižením je návrh variant řešení služby Seniorbusu a následně výběr výsledné varianty provozu této služby.

1 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU

Okresní město Žďár nad Sázavou se nachází na okraji chráněné krajinné oblasti Žďárské vrchy v Kraji Vysočina. Se svými 20 485 obyvateli (údaj k 1. 1. 2021) a rozlohou 3 706 ha se Žďár nad Sázavou řadí mezi 4. největší město v kraji. Žďár nad Sázavou se dělí celkem do 12 městských částí – Žďár nad Sázavou 1-8, Mělkovice, Radonín, Stržanov a Veselíčko. (1)

1.1 Systém MHD

Historie MHD Žďár nad Sázavou sahá až do roku 1957, konkrétně 1. 10. 1957, kdy byla zavedena příměstská linka 09212 s charakterem městského provozu. Linka spojovala železniční stanici s výrobním závodem TOKOZ, měla celkem 12 zastávek s kyvadlovým provozem od pěti ráno do sedmi večer. (2)

K oficiálnímu zahájení linky městské dopravy došlo v roce 1970, jednalo se o okružní linku označenou písmenem „A“ (její rysy jsou zachovány u stávající linky č. 4), linka vedoucí k výrobnímu závodu TOKOZ dostala označení „B“, po dvou letech navíc došlo k jejímu prodloužení k Pílské nádrži. V roce 1974 se označení linek změnilo na číselné (1 a 2). (2)

Postupně až do roku 2000 vzrostl počet linek na sedm. O dva roky později došlo ke zrušení poslední zavedené linky č. 7, všechny její spoje přešly na linku č. 1, která byla kompletně přepracována. (2)

Asi největší průlom přišel v roce 2003, kdy z dosavadních šesti vzrostl počet linek na 12 a upravilo se i značení. Nově se linky označovaly čísly i písmeny, tj. 1A-1D, 2A, 2B, 3A-3C, 4, 5 a 6. Od roku 2005 se rozdělila linka 4 na linky 4A a 4B. V roce 2007 k nim přibyla i nová okružní linka 4C. (3)

Vzhledem k rozloze města se však tento způsob nejeví jako ideální varianta, aby bylo v provozu hned 14 linek. Navíc s ohledem na rozlišení linek zároveň čísly i písmeny, kdy např. linka č. 1 obsahuje čtyři varianty, působí tento systém na cestujícího poněkud komplikovaně.

Od 1. 7. 2017 došlo v MHD k razantní úpravě linkového vedení, zavedeno bylo celkem devět linek, v rámci těchto změn pokryla MHD nově i sídliště Klafar. Dalším významným bodem je zavedení preference pro vozidla MHD na světelných křižovatkách, ke které došlo na jaře v roce 2020. (3)

Redukce linek do současného modelu rozhodně přispěla ke zkvalitnění celého systému MHD. Každá trasa má své samostatné číslo, takže pro uživatele je systém snáz pochopitelný

a zapamatovatelný. Preference vozidel obecně zvyšuje atraktivitu MHD vůči individuální dopravě, takže její zavedení ve Žďáru nad Sázavou jednoznačně není zbytečné.

1.1.1 Trasování – pokrytí města

Do systému MHD Žďár nad Sázavou je v současné době (rok 2022) zařazeno celkem 9 linek, všechny obsluhují autobusové nádraží, které je situované v blízkosti železniční stanice.

V celém systému MHD se využívají tři způsoby vedení linek vzhledem k centru města – diametrální, okružní a tangenciální. (4)

a) Linka č. 1

Začátek linky je v jižní části města nedaleko železniční stanice na zastávce *Jihlavská, HETTICH*. Konečnou zastávkou je *TOKOZ*, tato zastávka je pojmenovaná podle výrobního závodu nacházejícího se vedle ní. Linka č. 1 je tak pomyslnou spojnicí jižní a severní částí města. Spoje nejsou v obou směrech vedeny po stejné trase. Dvakrát denně jsou vedeny spoje této linky pouze mezi zastávkami *Jihlavská, HETTICH* a *Autobusové nádraží*. Souhrn všech zastávek a kilometrické polohy od výchozí zastávky je uveden v příloze A.

b) Linka č. 2

Začátek linky je situován na zastávce *Autobusové nádraží*, konečnou zastávkou je *Pilská nádrž*, která se nachází v severní části města směrem na místní část Stržanov. Souhrn zastávek a kilometrická poloha je uveden v příloze B.

c) Linka č. 3

Tato linka má charakter okružní linky, výchozí i konečná zastávka je *Autobusové nádraží*, pouze dva spoje jsou vymezeny zastávkou *Bezručova, u pily*. Trasování je odlišné pro liché a sudé spoje, výčet zastávek pro obě varianty je uveden v příloze C.

d) Linka č. 4

Jedná se o okružní linku s výchozí a konečnou zastávkou *Autobusové nádraží*. Spoj 5 jako jediný obsluhuje zastávku *Strojírenská, ŽĎAS*, ostatní spoje tuto zastávku vynechávají. Souhrn všech zastávek je uveden v příloze D.

e) Linka č. 5

Stejně jako v předchozím případě se jedná o okružní linku s výchozí a konečnou zastávkou *Autobusové nádraží*. První dva spoje (3 a 5) neobsluhují zastávku *Brněnská, Nákupní park*. Souhrn všech zastávek je uveden v příloze E.

f) Linka č. 6

Výchozí zastávkou je *Autobusové nádraží*, konečnou pak *TOKOZ*. V této zastávce však nejsou ukončeny veškeré spoje linky. Spoj sedm má konečnou již na zastávce *Vodojem*,

Jamborova, spoje devět a tři jsou ukončeny v zastávce *Zelená hora, hřbitov*. Zároveň mají spoje v lichém a sudém směru rozdílné pořadí některých obsluhovaných zastávek. Souhrnné údaje o zastávkách jsou uvedeny v příloze F.

g) Linka č. 7

Tato linka je trasována ze zastávky *Autobusové nádraží* do severní části města k výrobnímu závodu TOKOZ, doplňuje tak linky č. 1, 2 a 6. Spoje 1, 3, 9, 11 a 10 vynechávají zastávky *Studentská, Vnitřní a Květná*. Souhrn všech zastávek linky je uveden v příloze G.

h) Linka č. 8

Jedná se o okružní linku s počáteční a koncovou zastávkou *Autobusové nádraží*. První tři spoje (1, 3 a 5) a poslední dva spoje (29 a 31) neobsluhují zastávku *Brněnská, Nákupní park*. Souhrn všech zastávek na trase je uveden v příloze H.

i) Linka č. 9

Jedná se o okružní linku s výchozí a konečnou zastávkou *Autobusové nádraží*. Liché spoje mají odlišné trasování než sudé spoje. Liché spoje jsou navíc na zastávce *Autobusové nádraží* provázané s linkou č. 4, která zde přechází na linku č. 9 a dále pokračuje směrem do zastávky *Jihlavská, HETTICH*. Souhrn zastávek s kilometrickou polohou je pro oba případy uveden v příloze I.

Trasování jednotlivých linek MHD ve Žďáru nad Sázavou se zaměřuje především na obslužnost centra města a jeho okolí. Silnou stránkou MHD je provázanost jednotlivých linek. Důležitý bod, kde začíná nebo končí naprostá většina spojů linek, je autobusové nádraží. Další přestupní uzel tvoří zastávka *Studentská*, která propojuje všechny linky (kromě linky č. 9) a je zde možné přestoupit mezi jednotlivými linkami. Kam však MHD nezajíždí vůbec, jsou městské části Mělkovice, Radonín, Stržanov a Veselíčko. Tyto městské části jsou obsluhovány pouze spoji veřejné dopravy, což nemusí nutně znamenat problém jejich dostupnosti do centra města. Nevýhoda je v tom, že dané linky neobsahují garantované nízkopodlažní spoje, spoj tedy může zajišťovat vozidlo klasické koncepce (tj. s bariérovým vstupem a výstupem). Cestujícím s omezenou pohyblivostí proto využití těchto spojů může způsobit značnou komplikaci. Výjimkou je obslužnost městské části Veselíčko, kde mají zastávku osobní vlaky směřující z Nového Města na Moravě do Žďáru nad Sázavou. Jsou zde nasazovány motorové vozy řady 814, které mají prostřední vůz s bezbariérovým nástupem, a umožňují tak přepravu i osob na invalidním vozíku. Osobní vlaky navíc jezdí v hodinovém taktu, takže nabízejí obyvatelům této části velmi dobré spojení s centrem města.

Příležitost zlepšení této situace pro městskou část Stržanov se nabízí prodloužením vybraných spojů linek č. 1, 2 a 7 až do zastávky *Žďár nad Sázavou, Stržanov*, v blízkosti této zastávky se nachází i místo vhodné pro otáčení autobusů, takže by nevznikl problém s jejich trasováním v opačném směru. Městská část Stržanov již byla v minulosti MHD obsluhována.

Obslužnost městské části Radonín závkem např. linky č. 3 se bohužel nejeví jako reálná, jelikož by se nedalo zaručit bezpečné otáčení vozidla MHD.

Příležitost zlepšení se jeví pro městské části Mělkovice a Veselíčko závkly vybraných spojů linek obsluhujících zastávku *Jamská II* (tj. linky č. 3 a 9), které by pokračovaly do Veselíčka, kde by ovšem muselo dojít ke zřízení nové zastávky, jelikož ze současné by nebylo možné pokračovat zpět do Mělkovic a centra města. Tato alternativa by však znamenala prodloužení jízdní doby minimálně o 10 minut a navýšení kilometrického proběhu o 7,2 km.

Z důvodu komplikované dopravní obslužnosti posledních třech zmiňovaných městských částí se jako vhodný doplněk MHD a veřejné linkové dopravy jeví zřízení služby Seniorbusu (projekt *Taxík Maxík*), která je více přiblížena v kapitole 2. V případě, že by nedošlo k realizaci tohoto projektu, nebo by se v budoucnu podmínky jevíly pro město nevhodně, je provozovatel MHD (ZDAR, a.s.) připraven tuto službu alternativně zavést.

1.1.2 Jízdní řády

V pracovních dnech je v provozu všech 9 linek MHD, o víkendech je nabídka omezena na 7 linek, navíc s redukováným množstvím spojů. U pěti linek je zaveden taktový jízdní řád.

a) Linka č. 1: Jihlavská, HETTICH – TOKOZ

Linka je v pracovní dny v provozu od 5:23 do 14:44 a má celkem čtyři spoje. Z jízdního řádu je patrné, že linka je zřízena především jako svoz a rozvoz zaměstnanců do výrobních závodů HETTICH a TOKOZ. Je tedy spíše doplňkovou linkou MHD.

b) Linka č. 2: Autobusové nádraží – Pilská nádrž

Linka je v provozu v pracovní dny i o víkendech od 5:05 do 21:18 a má celkem 30 spojů. Kromě prvních dvou jsou spoje v hodinovém taktu. Odjezd ze zastávky *Autobusové nádraží* je každou 40. minutu, z opačného směru v každou celou hodinu.

c) Linka č. 3: Autobusové nádraží – sídliště Klafar – Autobusové nádraží

Linka je v pracovní dny v provozu od 5:11 do 22:40 a má celkem devět spojů. V neděli je v provozu jeden spoj od 21:18 do 21:53. Z jízdního řádu je patrné, že linka má spíše charakter svozové linky pro zaměstnance do průmyslové oblasti města. Je zde výrazný časový prostoj mezi 7. a 13. hodinou, kdy linka není v provozu.

d) Linka č. 4: Autobusové nádraží – sídliště Libušín – Autobusové nádraží

Linka je v pracovní dny v provozu od 4:55 do 21:17 a má celkem 18 spojů. Od 5:50 jsou vedeny spoje v hodinovém taktu s odjezdem ze zastávky *Autobusové nádraží* vždy v 50. minutu. Výjimkou je vložený školní spoj s odjezdem v 7:30 a dále vynechání spoje v 19:50. O víkendu je provoz zkrácen o dva ranní, školní a tři večerní spoje. Provoz linky je tedy od 5:50 do 17:17 se stejným taktem a pravidelným odjezdem jako v pracovní dny.

e) Linka č. 5: Autobusové nádraží – Havlíčkovo náměstí – Autobusové nádraží

Linka je v pracovní dny v provozu od 6:15 do 16:49 a má celkem 11 spojů. Spoje jsou vedeny v hodinovém taktu s odjezdem ze zastávky *Autobusové nádraží* vždy v 15. minutu. O víkendu je provoz omezen na čtyři spoje. Obsluha linky je od 8:15 do 16:49, takt mezi prvními třemi spoji je prodloužen na dvě hodiny, poslední spoj jede s odstupem čtyř hodin. Pravidelný odjezd zůstává zachován jako v pracovní dny.

f) Linka č. 6: Autobusové nádraží – Vodojem – TOKOZ

Linka je v pracovní dny v provozu od 8:10 do 15:17, o víkendu od 14:10 do 15:47. V pracovních dnech je v této trase vedeno sedm spojů, dva spoje jsou vedeny v sobotu, neděli a státem uznané svátky.

g) Linka č. 7: Autobusové nádraží – TOKOZ

Linka je v pracovní dny v provozu od 4:35 do 22:15, o víkendu od 5:20 do 6:17. V pracovních dnech je v této trase vedeno 11 spojů, dva spoje o víkendu. Nevýhodou této linky je prostoje mezi 7. a 13. hodinou, kdy není v provozu.

h) Linka č. 8: Autobusové nádraží – Vodojem – Autobusové nádraží

Linka je v pracovní dny v provozu od 4:40 do 20:08 s celkem 16 spoji, o víkendu od 6:40 do 20:08 s celkem 14 spoji. Spoje jsou vedeny v hodinovém taktu s odjezdem ze zastávky *Autobusové nádraží* vždy ve 40. minutu.

i) Linka č. 9: Autobusové nádraží – Jamská (Okružní) – Autobusové nádraží

Linka je v pracovní dny v provozu od 5:25 do 22:37 s celkem 6 spoji. Na lince je 8hodinový takt, liché spoje mají odjezd ze zastávky *Autobusové nádraží* vždy v 25. minutu, sudé spoje vždy v 8. minutu. Z časových poloh spojů je zřejmé, že linka slouží především pro návoz zaměstnanců do průmyslové oblasti města.

Silnou stránkou jízdních řádů MHD je přehlednost a lehká zapamatovatelnost spojů pro cestující, a to hlavně u linek č. 2, 4, 5 a 8, kde je zaveden pravidelný takt, a spoje tak vyjíždí z výchozí zastávky pořád ve stejnou minutu. Dalším pozitivem je zachování provozu o víkendu, pochopitelně v omezeném režimu, tedy provoz není ve stejném rozsahu jako v pracovní dny

a jedná se o linky č. 2, 3, 4, 5, 6, 7 a 8. Slabší se jeví večerní provoz, např. při návštěvě kina nebo divadla není zajištěn spoj do zastávky *Vodojem, Jamborova*, alternativou jsou pouze spoje do zastávek *Neumannova* nebo *Novoměstská*. Příležitost zlepšení této situace je vložení zastávky *Vodojem, Jamborova* do linky č. 3, která obsahuje dva spoje po deváté večer z autobusového nádraží.

1.1.3 Vozidlový park

MHD ve Žďáru nad Sázavou zajišťuje dopravce ZDAR, a.s., provozovna Žďár nad Sázavou (tehdejší ČSAD Žďár nad Sázavou). Pro provoz je kmenově využíváno celkem sedm vozidel, z nichž šest je v provedení LF (nízkopodlažní) a jedno vozidlo v provedení LE (částečně nízkopodlažní). Na obrázku č. 1 je fotografie vozidla Iveco Urbanway 12M, který je v současné době (rok 2022) nejrozšířenějším zástupcem tohoto typu v MHD Žďár nad Sázavou. Část spojů linek MHD Žďár nad Sázavou je zajištěna vozidly, primárně nasazovanými na spoje linek veřejné linkové dopravy.



Obrázek 1 Nízkopodlažní vozidlo Iveco Urbanway 12M

Zdroj: autor

Poslední obnova vozidlového parku proběhla ke konci roku 2019, kdy byla zakoupena čtyři ojetá vozidla Iveco Urbanway 12M původem z Německa. Zajímavostí je, že vozidla jsou opatřena registračními značkami na přání ve tvaru „MHD ZDARX“, kde „X“ je číslice. (5) Tento drobný detail také může pomoci uživatelům ve snazší orientaci mezi ostatními vozidly veřejné dopravy. Podrobný přehled provozovaných vozidel je uveden v tabulce č. 1, všechna vozidla jsou standardní délky 12 m.

Tabulka 1 Kmenová vozidla používaná v MHD Žďár nad Sázavou

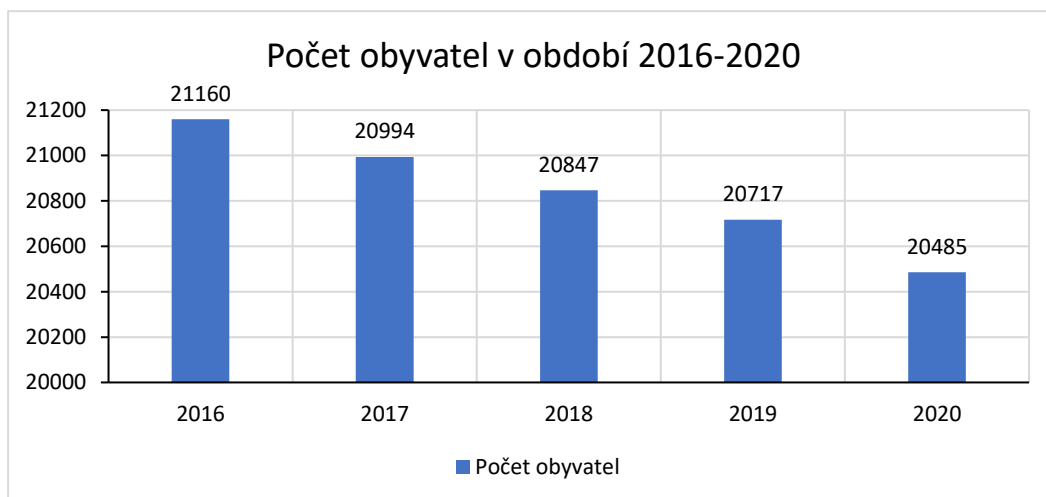
Výrobce	Typ	Rok výroby	Palivo	Výbava	Počet vozidel
Mercedes-Benz	Conecto LF	2012	nafta	-	1
SOR	BN 12	2012	nafta	-	1
SOR	NBG 12	2013	CNG	-	1
Iveco	Urbanway 12M	2016	nafta	klimatizace	4

Zdroj: autor s využitím (5)

Z tabulky č. 1 vyplývá, že průměrné stáří vozidel je k 1.1.2022 7,6 let, což je v rámci celorepublikového průměru příznivá hodnota. Další fakt, a to využití alternativních pohonů vůči naftě, stále zaostává, ve vozidlovém parku je pouze jeden autobus na stlačený zemní plyn (CNG). Bohužel i vozidla Urbanway byla zakoupena s motory na konvenční paliva, pozitivem však je osazení klimatizací, která v horkých letních dnech přispívá ke zlepšení komfortu cestování. Silná stránka kmenového vozidlového parku spočívá především ve 100% využití nízkopodlažních (potažmo částečně nízkopodlažních) autobusů, kdy je část u předních i zadních dveří přístupná bezbariérově. Pro osoby se sníženou pohyblivostí nebo orientací v prostoru, seniory, případně osoby dočasně handicapované je nasazení těchto vozidel velmi přínosné. Z tohoto hlediska je tedy vyšší pravděpodobnost, že tito uživatelé služby MHD budou využívat. Další silnou stránkou je osazení vozidel čelními a bočními panely s číslem linky a cílovou zastávkou (případně nácestnými zastávkami). V neposlední řadě také vnitřní informační panel, který cestující informuje o názvu následujících zastávek na trase. Slabší stránkou (týká se pouze autobusů Iveco Urbanway) je dvoudveřová koncepce vozidla, která není pro městský provoz zcela vhodná, jelikož neumožňuje tak rychlou výměnu cestujících. Tuto nevýhodu však kompenzuje vyšší počet míst k sezení pro cestující, kterou třídvěřová koncepce nemůže nabídnout. Příležitostí do budoucna je nákup nového plně nízkopodlažního vozidla, které by nahradilo autobus SOR BN 12, jehož zadní část (od druhých dveří dále) je přístupná pouze po schodech, a je proto hůře dostupná pro osoby se sníženou pohyblivostí.

1.2 Obyvatelstvo

Z podkladů Českého statistického úřadu je zřejmé, že počet obyvatel ve Žďáru nad Sázavou v posledních letech ubývá. Jak dokládá graf na obrázku č. 2, v období let 2016-2020 došlo k poklesu o zhruba 3,2 %.



Obrázek 2 Vývoj počtu obyvatel v letech 2016-2020

Zdroj: (6)

Z pohledu nově narozených dětí byl rok 2020 „slabší“, v porovnání s obdobím 2016-2019 se tento posuzovaný údaj poprvé nedostal přes hodnotu 200 dětí. Obvyklý počet přesahoval vždy 220 přírůstků, za rok 2020 jich bylo celkem 195. Rok 2020 se do statistik města nezapsal pozitivně ani v počtu zemřelých obyvatel, jednalo se celkem o 289 lidí. Průměrně tedy o 80 lidí více než v předchozích letech. Do těchto čísel se s velkou pravděpodobností promítla současná pandemie COVID-19.

Věková struktura

Průměrný věk v ČR je 42,6 let (údaj k 31.12.2020), tato hodnota každoročně stoupá. (7) Stejnou statistiku vykazuje i Žďár nad Sázavou, průměrný věk je zde dokonce vyšší, 44,8 let. Průřez lety 2016-2020 je uveden v tabulce č. 2.

Tabulka 2 Struktura obyvatel

Údaj k 31.12.	2016	2017	2018	2019	2020	
Počet obyvatel celkem	21 160	20 994	20 847	20 717	20 485	
podle pohlaví	muži	10 262	10 156	10 085	9 989	9 849
	ženy	10 898	10 838	10 762	10 728	10 636
ve věku (let)	0-14	2 913	2 931	2 925	2 907	2 884
	15-64	13 928	13 627	13 386	13 174	12 907
	65 a více	4 319	4 436	4 536	4 636	4 694
Průměrný věk	43,7	43,9	44,2	44,6	44,8	

Zdroj: (6)

Z tabulky č. 2 je zřejmé, že obyvatel ve věkové skupině „65+“, tj. seniorů každoročně přibývá. Proto je důležité, aby byla zachována současná možnost využití MHD, případně zřízení nového doplňku služby Seniorbusu, aby tito lidé nezůstali odkázáni pouze na pomoc svých blízkých. Jistá forma samostatnosti je pro tuto skupinu obyvatel velmi důležitá, veřejné služby (MHD, Seniorbus) jsou tak velmi dobrým nástrojem pro podporu samostatné mobility.

Osoby se zdravotním postižením

Z dat ČSÚ (k 31.12.2020) vyplývá, že v Kraji Vysočina je celkem 20 128 osob, které jsou držiteli průkazu osoby se zdravotním postižením (zahrnující průkazy TP – 1 388 osob, ZTP – 14 148 osob a ZTP/P – 4 412 osob). (8) Žďár nad Sázavou nabízí svým občanům jeden denní stacionář, jeden domov pro seniory (celkem 54 míst), jeden domov se speciálním režimem (celkem 40 míst), dva azylové domy (celkem 54 míst) a další sociální poradny a centra. (9)

Přesná data o počtu osob s průkazem ZTP nebo ZTP/P, kteří mají trvalý pobyt ve Žďáře nad Sázavou, nejsou veřejně dostupná. Dle vyjádření z Úřadu práce ČR, kontaktního pracoviště Žďár nad Sázavou, je evidováno ke dni 8.3.2022 celkem 1 600 osob s průkazem ZTP nebo ZTP/P. Jedná se však pouze o kvalifikovaný odhad v rámci ORP Žďár nad Sázavou, jelikož používaný program nedokáže vygenerovat data jen pro dané město, navíc zobrazuje maximálně tisíc klientů a nelze rozlišit typ průkazu. Pod ORP Žďár nad Sázavou spadá celkem 48 obcí, z nichž jsou dvě města a pět městysů. Po přepočtu na procentní odhad se jedná přibližně o 3,766 % osob z celkového počtu obyvatel každé obce v daném regionu. Pokud se tato hodnota bude uvažovat pro Žďár nad Sázavou, jedná se o 771 obyvatel, kteří mají průkaz ZTP nebo ZTP/P.

Osobám se zdravotním postižením jsou poskytovány terénní i pobytové služby, navíc je ve městě řada spolků, která tyto osoby sdružuje. Městský úřad také nabízí možnost mobilního úřadu. Vzájemná synergie mezi městem a poskytovateli služeb je na velmi dobré úrovni a je potřeba ji do budoucna stále upevňovat. Velké rezervy jsou pro tuto skupinu obyvatel v současné infrastruktuře, úpravy pozemních komunikací, budov a zastávek často neodpovídají standardům přístupného prostředí pro osoby se zdravotním postižením. V zimním období se objevují stížnosti na nedostatečnou údržbu chodníků v okolí zastávek MHD. Negativem je také absence indukčních smyček pro nedoslýchavé ve významných institucích, případně nedostatek akustických majáků pro nevidomé osoby. (10)

Je zřejmé, že současný stav pozemních komunikací a jejich zimní údržba není na dobré úrovni a značně komplikuje mobilitu osob s omezenou schopností pohybu nebo orientace.

Tím částečně znemožňuje využívání současné MHD a odkazuje tuto skupinu obyvatel k využití individuální dopravy.

1.3 Dostupnost veřejných služeb

Pro seniory a osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace je cestování v některých případech obtížné, proto je důležité, aby základní služby poskytované veřejnosti byly snadno přístupné. V následujících podkapitolách 1.3.1 až 1.3.3 jsou představeny jednotlivé služby a jejich vybrané subjekty (úřady, obchody a zdravotnická zařízení), a to z hlediska vzdálenosti od nejbližší zastávky MHD a výčtu linek, které danou zastávku obsluhují.

1.3.1 Úřady

Ve Žďáru nad Sázavou sídlí řada úřadů a dalších pracovišť pro potřeby občanů. V tabulce č. 3 je uveden přehled základních institucí, které jsou důležité především pro seniory a osoby se zdravotním postižením.

Tabulka 3 Seznam vybraných úřadů

Název	Adresa	Nejbližší zastávka MHD	Vzdálenost od zastávky MHD	Obsluhované linkou
Městský úřad	Žižkova 227/1	Žižkova	115 m	4, 6, 7
Katastrální úřad	Strojírenská 1276/8	Strojírenská, u Hajčmanů	325 m	1, 4, 7, 8, 9 ^a
Finanční úřad	Strojírenská 2210/28	Strojírenská, u Hajčmanů	200 m	1, 4, 7, 8, 9 ^a
Úřad práce	Strojírenská 2210/28	Strojírenská, u Hajčmanů	200 m	1, 4, 7, 8, 9 ^a
ČSSZ	Husova 1665/7	Nádražní	195 m	3, 6

Pozn.: ^a platí jen pro sudé spoje

Zdroj: autor s využitím (11)

Z tabulky č. 3 je zřejmé, že uvedené instituce jsou dostupné MHD, a to s maximální docházkovou vzdáleností 325 m (nejčastěji však do 200 m), což jsou velmi dobré hodnoty. Pro osoby se zdravotními problémy pohybového aparátu může i tato vzdálenost představovat jistou komplikaci. Je třeba brát v úvahu, že tato osoba bude absolvovat cestu na výchozí zastávku ze svého domu a také případně přestup mezi linkami, protože každá zastávka není obsluhována všemi linkami MHD. Z tohoto hlediska se zavedení Seniorbusu jeví jako ideální varianta, která umožní těmto osobám přepravu „door to door“.

1.3.2 Obchody

Ve městě je poměrně široká síť obchodních domů, které nejsou kumulovány do jednoho místa. Periferie města jsou však často bez nabídky nebo jen s menším obchodem, který nenabízí veškerý sortiment, a je tak nutná přeprava do větších obchodních řetězců. Souhrn vybraných obchodních domů a nákupních center je uveden v tabulce č. 4.

Tabulka 4 Seznam vybraných obchodních domů

Název	Adresa	Nejbližší zastávka MHD	Vzdálenost od zastávky MHD	Obsluhované linkou
Albert Hypermarket	Strojírenská 2244/34	Strojírenská, u Hajčmanů	100 m	1, 4, 7, 8, 9 ^a
Coop – Tuty	Okružní 968/79	Okružní, dolní	94 m	1*, 4, 6, 8, 9 ^a
Kaufland	Chelčického 2376/7	Autobusové nádraží	300 m	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9
Lidl	Studentská 2215/2	Studentská	40 m	1*, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8
Nákupní centrum	Brodská 1836/8	Brodská, obch. domy	65 m	4, 6, 7, 8
Nákupní park Žďár	Brněnská 1141/28	Nákupní park	50-80 m	5, 8
Obchodní centrum Convent	Horní 2233/6	Horní	145 m	2, 5, 6
Penny Market	Strojírenská 375/20	Strojírenská, u mostu	75 m	1, 4, 7, 8, 9 ^a

Pozn.: ^a platí jen pro sudé spoje; * platí jen pro spoje směr TOKOZ

Zdroj: autor s využitím (11)

Nejvzdálenějším obchodním řetězcem od nejbližší zastávky je Kaufland, a to přibližně 300 m. Ostatní obchody se pohybují ve vzdálenosti do 100-150 m od zastávek. Pro občany je nejdostupnějším obchodem Lidl u zastávky *Studentská*, navíc zde zastavují spoje všech linek MHD kromě jedné. V porovnání se státními institucemi je dostupnost obchodních domů lepší.

1.3.3 Zdravotnická zařízení

Základní lékařská péče je ve městě poskytována v celkem třech budovách, a to na poliklinice a ve dvou sídlech ambulancí lékařů. Dále je zde celkem šest lékáren, některé z nich jsou umístěné v obchodních domech. Souhrnný přehled zdravotnických zařízení je uveden v tabulce č. 5.

Tabulka 5 Seznam hlavních zdravotnických zařízení

Zdravotnické zařízení	Adresa	Nejbližší zastávka MHD	Vzdálenost od zastávky MHD	Obsluhované linkou
Ambulance lékařů	Dolní 1737/11	Studentská	376 m	1*, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8
Ambulance lékařů	Strojírenská 675/6	Strojírenská, ŽĐAS	55 m	1, 4
Lékárna BENU	Studentská 1694/7	Studentská	200 m	1*, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8
Lékárna BENU	Chelčického 2376/7	Autobusové nádraží	300 m	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9
Lékárna Dr. Max	nám. Republiky 151/21	Havlíčkovo náměstí	10 m	2, 5, 6
Lékárna Dr. Max	Horní 2233/6	Horní	145 m	2, 5, 6
Lékárna Na náměstí	nám. Republiky 63/16	Havlíčkovo náměstí	185 m	2, 5, 6
Lékárna NOBIS	Studentská 1699/4	Studentská	125 m	1*, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8
Poliklinika Žďár nad Sázavou	Studentská 1699/4	Studentská	125 m	1*, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8

Pozn.: * platí jen pro spoje směr TOKOZ

Zdroj: autor s využitím (11)

Z tabulky č. 5 je zřejmé, že ambulance a poliklinika jsou dostupné ze zastávky *Studentská*, kde zastavují spoje všech linek MHD kromě jedné. Ambulance lékařů na ulici Dolní je bohužel od nejbližší zastávky vzdálena přibližně 376 m, což už může pro méně pohyblivé občany znamenat komplikaci. Opět se zde nabízí varianta zřízení služby Seniorbusu. Nejdostupnější lékárnou je „Dr. Max“ na náměstí Republiky, vozidlo MHD zastavuje prakticky u vchodu, nevýhodou je v některých případech nutný přestup, jelikož tudy projíždí pouze tři linky z celkových devíti. Dostupnost zdravotnických zařízení je však v tomto městě na velmi dobré úrovni.

1.4 Přístupnost a charakteristika zastávek

V MHD Žďár nad Sázavou se nachází tři typy zastávek – zastávka v průběžném jízdním pruhu, zálivová zastávka a zastávka na točně MHD. Z celkového počtu 67 zastávkových stanovišť je 37 zastávkových stanovišť se zálivem, 26 zastávkových stanovišť v průběžném jízdním pruhu a 4 zastávkové stanoviště na točně MHD (konkrétně jde o zastávku *Vodojem*, *Jamborova*, plus zastávku *Autobusové nádraží*, vykazující charakter točny). Přístupnost zastávek pro osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace je v některých případech značně omezena. Jedná se například o zastávky *Novoměstská*, *Dagmarky*, *Wonkova*, *Bezručova*, *u pily*, *Pilská nádrž*, *TOKOZ*. Vyjmenované zastávky svými stavebními úpravami

neumožňují bezpečný nástup a výstup cestujících. Zastávka *Novoměstská* je situována u místního hřbitova, proto zde autor předpokládá zvýšenou frekvenci právě starších cestujících. Zastávka však nedisponuje nástupní hranou ani v jednom směru, cestující musí při nástupu a výstupu překonávat bariéru minimálně 250 mm, což je pro osoby s omezenou schopností pohybu často nepřijatelné. Fotografie dané zastávky je na obrázku č. 3. Přebudování zastávek dle požadavků platné vyhlášky č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb by rozhodně přispělo ke zkvalitnění cestování MHD, ovšem znamenalo by to pro město nutnost uvolnění finančních prostředků. Alternativou je zde opět využití služby Seniorbusu, která tuto problematiku dokáže alespoň částečně kompenzovat.



Obrázek 3 Nevhodné řešení zastávky Novoměstská

Zdroj: autor

Na obrázcích č. 4-7 jsou zobrazeny další příklady nevyhovujícího technického stavu zastávek.



Obrázek 4 Zastávka Vodojem, Jamborova

Zdroj: autor



Obrázek 5 Zastávka Wonkova (směrem od křižovatky se SSZ)

Zdroj: autor



Obrázek 6 Zastávka Wonkova (směrem ke křižovatce se SSZ)

Zdroj: autor



Obrázek 7 Zastávka Okružní, horní

Zdroj: autor

Je zřejmé, že řada zastávek prošla v minulosti rekonstrukcí, a splňuje tak požadavky přístupného prostředí pro osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace. Mezi ně patří například zastávky *Neumannova*, *Havlíčkovo náměstí*, *Horní*, *Brněnská*, *Nákupní park* nebo důležité přestupní uzly *Studentská* a *Autobusové nádraží*. Správná úprava zastávek *Studentská* a *Autobusové nádraží* je zobrazena na následujících obrázcích č. 8-10.



Obrázek 8 Správná úprava zastávky Studentská

Zdroj: autor



Obrázek 9 Zastávka Autobusové nádraží – příklad I

Zdroj: autor



Obrázek 10 Zastávka Autobusové nádraží – příklad II

Zdroj: autor

2 NÁVRH VARIANT ŘEŠENÍ

Analytická část bakalářské práce představila aktuální problémy MHD Žďár nad Sázavou. Mezi ně je možné zahrnout především nevyhovující stav některých zastávek, které svým technickým stavem neodpovídají požadavkům pro přepravu osob s omezenou schopností pohybu nebo orientace. Dále absenci spojení MHD do okrajových městských částí, jež jsou „odkázány“ pouze na obslužnost veřejnou dopravou (autobusové a železniční spoje).

Z analýzy také vyplývá, že počet obyvatel ve věku nad 65 let je ve městě a jeho místních částech 4 694 (údaj k 31.12.2020). Osob s průkazem ZTP, nebo ZTP/P je kvalifikovaným odhadem 771. Celkový počet osob, kteří mohou službu Seniorbusu využít, nelze přesně určit, protože nejsou k dispozici údaje, které by specifikovaly, kolik seniorů má zároveň průkaz ZTP, nebo ZTP/P.

Služba pro občany ve formě Seniorbusu je v současné době velmi rozšířená a řada měst (např. Brno, Liberec, Písek, Svitavy) ji již několik let nabízí jako doplněk MHD nebo její alternativní řešení. Nejčastější využití je pro přepravu do místních stacionářů, k lékaři, na úřady a do obchodních domů. Z dostupných informací je zřejmé, že obyvatelé těchto měst službu využívají a velmi si ji chválí. (12)

V této kapitole autor představí dva návrhy variant řešení provozování služby Seniorbusu (ve smlouvách je používán výraz „Senior a handicap taxi“) ve městě Žďár nad Sázavou. Prvním návrhem je varianta s využitím osobního automobilu, který městu poskytla Nadace Charty 77 (dále v textu jako varianta 1). Druhou variantou je zakoupení a následné provozování osobního automobilu současným provozovatelem MHD – ZDAR, a.s. (dále v textu jako varianta 2).

Podmínkou pro využití této služby, kterou u varianty 1 udává smlouva mezi Nadací Charty 77 a městem, je minimální věk osoby 65 let nebo držitelství průkazu ZTP, nebo ZTP/P. Aby bylo možné obě varianty porovnat, je tato podmínka uvažována i pro variantu 2.

2.1 Návrh varianty 1

Město Žďár nad Sázavou od začátku ledna roku 2022 zavedlo pro své občany službu Seniorbus. K provozování služby je využíván osobní automobil, který městu poskytla darem Nadace Charty 77. Nadace si stanovila jasné požadavky pro plnění této služby. Osobní automobil musí být využíván výhradně pro účely provozu Seniorbusu, a to po dobu minimálně 5 let. Nadace navíc poskytla provozovateli pro první rok provozu peněžitý dar o výši 150 000 Kč. Město se také muselo zavázat, že tato služba nebude generovat zisk, proto je částka

za jednu přepravu limitována konkrétní hodnotou. Veškerá dokumentace včetně darovací smlouvy k vozidlu je uvedena v příloze J.

2.1.1 Podmínky provozu

Město ve svém zpravodaji veřejnosti poskytlo informace, za jakých podmínek je možné tuto službu využívat. Provoz Seniorbusu zajišťuje příspěvková organizace Sociální služby města Žďár nad Sázavou. Služba je poskytována v pracovní dny minimálně 7,5 hodiny, tzn. denní směnu pro jednoho řidiče (zaměstnance). Omezující podmínky jsou podobné, jako v ostatních městech, ve kterých již tato služba funguje. Věková hranice pro využití služby je stanovena na 65 let, případně musí být osoba držitelem průkazu ZTP, nebo ZTP/P. Přepravovaného klienta může při cestě doprovázet maximálně jedna osoba. Pro tuto službu je zřízen speciální dispečink, přes který klienti mohou Seniorbus telefonicky nebo písemně objednat, a to nejméně 24 hodin před plánovanou jízdou (službu je možné objednat i u řidiče). Cena za využití Seniorbusu byla stanovena na 50 Kč (v případě doprovázející osoby je částka shodná). Nutnou podmínkou pro využití služby je trvalý pobyt ve Žďáru nad Sázavou (případně v jeho místní části). Při nástupu do vozidla bude tato podmínka (součástí bude i ověření věku osoby nebo platnost průkazu ZTP, nebo ZTP/P) ověřena řidičem. Součástí provozu služby je také vedení knihy jízd, do které se zapisují realizované přepravy klientů. (13)

2.1.2 Vozidlo

Pro variantu 1 vozidlo městu poskytla Nadace Charty 77. Jedná se o osobní automobil Ford Tourneo Connect s vnitřním uspořádáním 4 + 1 míst k sezení (viz obrázek č. 11). Osobní automobil je osazen naftovou pohonnou jednotkou o objemu 1 499 cm³ a výkonu 74 kW. Průměrná spotřeba tohoto vozidla se dle katalogového listu pohybuje kolem hodnoty 4,5 l · 100 km⁻¹. (14) Vozidlo je vybaveno bočními posuvnými dveřmi pro snazší nástup a výstup na parkovacích místech Z environmentálního hlediska by byl do městského provozu vhodnějším vozidlem elektromobil, jehož lokální emise CO₂ vykazují nulové hodnoty. Dojezd se odvíjí od kapacity baterií, např. Citroën u svého modelu ë-Berlingo, které se řadí do stejné kategorie osobních automobilů, jako již zmíněné Tourneo, udává hodnotu až 280 km, což je pro potřeby městského provozu rozhodně dostačující. Standardní pořizovací cena u prodloužené verze XL začíná na částce 1 012 000 Kč, tedy téměř dvojnásobku než za naftový model Tourneo. (15)

U vozidla je také nutné počítat do budoucna s garančními servisními prohlídkami v rámci záruky, které budou financovány z městského rozpočtu a také to, jak bude řešeno

případné dočasné odstavení vozidla v rámci servisních úkonů. Zda v tyto dny dojde k omezení služby Seniorbusu, nebo k zapůjčení náhradního vozidla, případně sociální služby využijí dočasně některé ze svých vozidel, které mají k dispozici.

Nevýhodou této služby je vybraný typ vozidla, jeho prostorová koncepce nepočítá s přepravou osob na elektrickém invalidním vozíku. I přes to, že jsou tyto osoby držiteli průkazu ZTP či ZTP/P, nebude pro ně služba dostupná.

Snahou města je vykompenzování této nevýhody pořízením nového vozidla Ford Transit s plošinou pro osoby na vozíku, které bude sloužit pro potřeby místního stacionáře. (16)



Obrázek 11 Vozidlo Ford Tourneo Connect sloužící občanům města Žďár nad Sázavou

Zdroj: (17)

2.1.3 Dispečerské pracoviště

Provoz Seniorbusu je formou outsourcingu (tzn. že město tuto službu neprovozuje přímo, ale na základě subdodavatelské smlouvy se Sociální službou města Žďár nad Sázavou). Veškerá činnost tedy spadá pod tuto příspěvkovou organizaci. Do tohoto okruhu se řadí i dispečerské pracoviště. Pracovní pozice je vyhrazena pro administrativního pracovníka, který je v této organizaci již zaměstnán, případně pro zcela nového zaměstnance. Druhá varianta by však představovala pro organizaci další mzdové náklady, což se nejeví jako rentabilní. Navíc z hlediska obsahu pracovní náplně na celý úvazek jednoho zaměstnance je pouze vyřizování objednávek jednoho vozidla Seniorbusu poměrně nelogické.

Samotné dispečerské pracoviště není nijak náročné na technické vybavení. Stačí pouze základní stolní počítač (nebo notebook) s programem, do kterého se budou zadávat příchozí objednávky od zákazníků. Pro tyto účely je možné využít aplikaci Excel od Microsoftu, ve které budou zapsány časové polohy jízd pro jednotlivé dny. Vzhledem k tomu, že je možné objednání služby Seniorbusu i u řidiče, bude nutná vzájemná kooperace mezi dispečerem a řidičem, aby

nedocházelo k tomu, že si zákazník rezervuje u řidiče tzv. časové okno, které už je obsazené jiným klientem.

Záznam objednávek může být prováděn jednoduchou formou do předem připravené tabulky, kde k příslušnému datu a času bude doplňováno jméno osoby, která si Seniorbus objedná. Autor navrhuje konkrétní řešení, které je znázorněno na obrázku č. 12. Jednotlivé buňky lze dále doplnit o kontaktní údaje klienta (telefonní číslo), místo přistavení a cílovou adresu, do které bude chtít klient přepravit.

Seniorbus - objednávky														
	7:00	7:10	7:20	7:30	7:40	7:50	8:00	8:10	8:20	8:30	8:40	8:50	9:00	9:10
19.04.2022				Novák			Klementová							
20.04.2022	Králíková + Benešová								Dvořáková					
21.04.2022				Horáková + doprovod										
22.04.2022				Dvořák										
23.04.2022		Veselá + doprovod						Hrdlička						
24.04.2022		Kovářová + doprovod												
25.04.2022						Musílek								
26.04.2022		Navrátilová						Klímová						
27.04.2022	Peterka													
28.04.2022					Novotný			Beneš						
29.04.2022		Kopáčková + Brychtová												
30.04.2022	Lukešová													
01.05.2022							Portešová							
02.05.2022		Donutil									Hrubeš			

Obrázek 12 Návrh evidence objednávek služby Seniorbusu

Zdroj: autor

2.1.4 Kalkulace provozu

Kalkulace provozu bude řešena ve variantách 1A a 1B.

Varianta 1A

Tato varianta počítá s přijetím nového zaměstnance na administrativní pozici, který by zajišťoval objednávky přepravy Seniorbusem (pozice dispečera). Dále s přijetím nového zaměstnance na pozici řidiče Seniorbusu. Nově vzniknou dvojce mzdové náklady navíc. Do celkových nákladů je potřeba zahrnout provozní náklady vozidla, v prvních dvou letech i jeho garanční prohlídky a také případný běžný servis u externích firem (výměna pneumatik, výměna provozních kapalin, servis klimatizace atd.).

Medián hrubého měsíčního výdělku všeobecného administrativního pracovníka je 26 183 Kč. Řidič osobního automobilu má medián hrubého měsíčního výdělku 25 100 Kč. (18) Autor uvažuje průměrnou ujetou vzdálenost 100 km denně, měsíčně přibližně 2 000 km (předpokladem je 20 pracovních dní v měsíci). Po zahrnutí spotřeby $4,5 \text{ l} \cdot 100 \text{ km}^{-1}$ pohonných hmot vozidlo spotřebuje přibližně 90 l nafty měsíčně. Průměrná cena nafty je dle Vyhlášky č. 511/2021 Sb., o změně sazby základní náhrady za používání silničních motorových vozidel a stravného a o stanovení průměrné ceny pohonných hmot pro účely poskytování cestovních náhrad 36,10 Kč za litr. Celkové náklady za PHM jsou tak 3 249 Kč. Do provozních nákladů

je také potřeba zahrnout i pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, havarijní pojištění a možné výdaje za servisní prohlídky. Kvalifikovaným odhadem lze provozní náklady vyčíslit na částku 4 500 Kč měsíčně. Celkové náklady za měsíc provozu pro variantu 1A jsou uvedeny v tabulce č. 6.

Tabulka 6 Průměrné měsíční náklady provozu Seniorbusu (varianta 1A)

Náklady	Částka
Mzda administrativního pracovníka	26 183 Kč
Mzda řidiče osobního automobilu	25 100 Kč
Provozní náklady osobního automobilu	4 500 Kč
Celkem	55 783 Kč

Zdroj: autor s využitím (18)

Variantu 1B

U této varianty by funkci dispečera zastával stávající zaměstnanec sociálních služeb. Nově vzniklé mzdové náklady by tak byly spojeny pouze s řidičem. Rovněž jako u varianty 1A je nutné započítat provozní náklady vozidla, které zahrnují spotřebu pohonných hmot a případný servis vozidla.

Medián hrubého měsíčního výdělku řidiče osobního automobilu je 25 100 Kč. (18) Autor uvažuje průměrnou ujetou vzdálenost 100 km denně, měsíčně přibližně 2 000 km (předpokladem je 20 pracovních dní v měsíci). Po zahrnutí spotřeby $4,5 \text{ l} \cdot 100 \text{ km}^{-1}$ pohonných hmot vozidlo spotřebuje přibližně 90 l nafty měsíčně. Průměrná cena nafty je dle Vyhlášky č. 511/2021 Sb., o změně sazby základní náhrady za používání silničních motorových vozidel a stravného a o stanovení průměrné ceny pohonných hmot pro účely poskytování cestovních náhrad 36,10 Kč za litr. Celkové náklady za PHM jsou tedy 3 249 Kč. Do provozních nákladů je nutné zahrnout i pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, havarijní pojištění a možné výdaje za servisní prohlídky. Kvalifikovaným odhadem lze provozní náklady vyčíslit na částku 4 500 Kč měsíčně. Průměrné měsíční náklady pro variantu 1B jsou uvedeny v tabulce č. 7.

Tabulka 7 Průměrné měsíční náklady provozu Seniorbusu (varianta 1B)

Náklady	Částka
Mzda řidiče osobního automobilu	25 100 Kč
Provozní náklady osobního automobilu	4 500 Kč
Celkem	29 600 Kč

Zdroj: autor s využitím (18)

Výnosy

Hlavním příjmem do městského rozpočtu je vybrané jízdné od cestujících, kteří využijí služeb Seniorbusu. S žádným dalším stabilním příjmem do budoucna nelze počítat. Pouze s peněžními dary od neziskových organizací nebo jiných nadací.

Vzhledem k tomu, že provoz Seniorbusu je předpokládán na 7,5 hodiny denně a jedna jízda je omezena na 30 minut, může vykonat 15 jízd za den. Pokud by byl Seniorbus při těchto jízdách obsazen vždy jedním klientem, čistý denní zisk z jízdného činí 750 Kč. Při uvažování průměrně 20 pracovních dní v měsíci vychází zisk z jízdného 15 000 Kč. Je zřejmé, že tato částka je pro variantu 1A i 1B nedostatečná a Seniorbus potřebuje vyšší využití, aby se pokryly veškeré náklady a město nemuselo provoz dotovat ze svého rozpočtu.

2.2 Návrh varianty 2

Druhá varianta je založena na spolupráci města a současného provozovatele MHD (ZDAR, a.s.). Společnost ZDAR je připravena zakoupit pro službu Seniorbusu svůj vlastní osobní automobil a provozovat jej ve vlastní režii.

ZDAR působí na trhu autobusové a nákladní dopravy již od roku 1992, kdy došlo k privatizaci tehdejšího státního podniku ČSAD Žďár nad Sázavou. Mimo jiné se společnost zabývá skladováním a logistikou, mezi další činnosti patří i provoz servisního centra (včetně stanice technické kontroly a měření emisí) nejen pro vlastní vozidlový park, ale také pro širokou veřejnost. (19)

2.2.1 Podmínky provozu

Na rozdíl od varianty 1 zde nejsou stejné omezující podmínky ze strany Nadace Charty 77, která si pro provoz Seniorbusu nastavila jasná kritéria. Některé z podmínek však autor pro variantu 2 zachová. Stejná zůstane časová nabídka služby, tj. minimálně 7,5 hodiny v pracovní dny (standardně od 7:00 hod. do 15:00 hod.) s tím, aby byl provoz zajišťován pouze jedním řidičem. U této varianty lze počítat s využitím stávajících řidičů společnosti, kteří by v případě nemoci řidiče Seniorbusu byli schopni zajistit přepravní požadavky. Pokrytí rozsáhlejší časové nabídky Seniorbusu nad rámec jedné směny však nelze kvůli nedostatku řidičů vozidel veřejné linkové dopravy uvažovat.

Přeprava bude umožněna osobám ve věku nad 65 let, případně těm, kteří jsou držiteli průkazu ZTP, nebo ZTP/P a doprovázejícím osobám. Zároveň musí mít klient trvalé bydliště ve Žďáru nad Sázavou, případně v jeho místních částích (Mělkovice, Radonín, Stržanov a Veselíčko). Přepravné za jednu jízdu je stanoveno shodně jako u varianty 1, tj. 50 Kč pro každého cestujícího (i doprovázející osobu). Stanovenou cenu bude potřeba po určitém

časovém období (půl roku, rok) analyzovat a případně vyřešit její korekci. Je nutné brát v úvahu i to, že cestující ve věku nad 70 let a držitelé průkazu ZTP, nebo ZTP/P mají MHD zdarma, tudíž by pro ně služba Seniorbusu nemusela být finančně zajímavá. Jedna jízda může trvat maximálně 30 minut, včetně započítání čekací doby. V případě cesty k lékaři bude zpravidla nutné objednat jízdu tam a zpět. Cílem dispečinku bude co nejvíce vytižít kapacitu vozidla a zajistit co nejméně prázdných jízd.

Objednávky přepravy bude zpravidla nutné hlásit telefonicky nebo písemně (zejména mailem) minimálně 24 hodin předem, aby bylo možné zaručit volnou kapacitu vozidla. Operativně a vzhledem k obsazenosti vozidla však bude klientům umožněno i pozdější objednání přepravy. Službu bude možné rezervovat také přímo u řidiče, který bude ve spojení s dispečinkem společnosti ZDAR.

Řidič bude mít ve vozidle k dispozici knihu jízd, do které bude zapisovat jednotlivé přepravy, aby měl provozovatel přehled o počtu ujetých kilometrů a počtech přepravených osob za den.

2.2.2 Vozidlo

Pro službu Seniorbusu autor navrhuje zakoupit také nový osobní automobil. Po vzoru města Liberec, kde je zajišťován shodný projekt Taxík Maxík, se nabízí zakoupení vozidla s dodatečnou přestavbou zadní části pro snadnou přepravu osob na invalidním vozíku. (12) Jednalo by se o osobní automobil Citroën Berlingo v prodloužené verzi XL s celkovou délkou 4,75 m. Vozidlo je ve shodné konfiguraci jako model Tourneo Connect, tj. 4 + 1 míst k sezení a také disponuje bočními posuvnými dveřmi pro snazší nástup cestujících u příčných parkovacích míst. Osobní automobil je „osazen“ také naftovým motorem o zdvihovém objemu 1 499 cm³ a maximálním výkonu 75 kW. (20) Průměrná spotřeba pohonných hmot se pohybuje kolem 4,5 l · 100 km⁻¹. (21) Pořizovací cena základní verze (LIVE PACK) s manuální 6stupňovou převodovkou začíná na částce 580 000 Kč, bohužel v ceníku není uveden příplatek za prodlouženou verzi XL, je však možné uvažovat shodnou částku 25 000 Kč jako u modelu e-Berlingo. (20) Výsledná pořizovací cena základního modelu bez úpravy by byla 605 000 Kč.

Přestavby na bezbariérová vozidla nabízí například firma API CZ, která do vybraných typů osobních automobilů montuje speciální Flexi rampu. Podlaha v zadní části vozidla je snížena a doplněna o nájezdovou rampu z hliníku. Firma uvádí hodnotu nájezdového úhlu 12°. V upravené zadní části se navíc nachází kotevní body pro uchycení invalidního vozíku. Výška prostoru pro invalidní vozík se po vyklopení plošiny pohybuje mezi 142 a 143 cm, což je dostatečná hodnota vzhledem k výšce sedáku invalidního vozíku, která je zhruba 52 cm.

Při přepravě, kdy nebude nutné prostor pro vozík využít, lze rampu složit tak, že vznikne plnohodnotný zavazadlový prostor. Příklad Flexi rampy v modelu Berlingo je znázorněn na obrázku č. 13. (22)



Obrázek 13 Flexi rampa od společnosti API CZ ve vozidle Citroën Berlingo

Zdroj: (22)

Záruční opravy vozidla po dobu záruky provádí zpravidla autorizovaný servis, což je srovnatelné jako u varianty 1. Následné opravy a běžné servisní úkony, které není nutné řešit přes autorizovaná servisní střediska, lze zajišťovat v servisu společnosti ZDAR, která také disponuje stanicí technické kontroly, kde je možné vozidlo zkontrolovat před technickou prohlídkou (TP) a předejít tak dodatečným nákladům za případné opakování TP v případě nezpůsobilosti vozidla k provozu na pozemních komunikacích. Samotná TP nemůže být v této stanici vykonána, jelikož jde o střet zájmu.

2.2.3 Dispečerské pracoviště

Společnost ZDAR má své sídlo ve Žďáru nad Sázavou, kde se nachází i současné pracoviště dispečinku autobusové dopravy pro tuto oblast. Pro službu Seniorbusu je výhodné, že lze tohoto pracoviště využít. Stávající dispečer autobusové dopravy by tak v rámci své činnosti zajišťoval také objednávky od klientů. Variantně tuto činnost může obstarávat administrativní pracovník, který se zabývá objednávkami individuální přepravy skupin zákazníků. Výhodou této společnosti je již zavedený a fungující systém objednávek a řízení provozu městské, linkové a zájezdové autobusové dopravy. Do systému tedy přibude pouze jeden osobní automobil, což je při aktuálním objemu provozovaných vozidel v podstatě zanedbatelné.

2.2.4 Kalkulace provozu

U této varianty přibude nákladová položka v podobě finančního leasingu osobního automobilu, který zakoupí společnost ZDAR. Dalšími náklady spojenými s provozem Seniorbusu jsou mzdové náklady řidiče, provozní náklady vozidla (pohonné hmoty, kapaliny) a náklady spojené se servisováním osobního automobilu. Náklady za provoz dispečinku (objednávky přepravy) lze zanedbat, jelikož tuto činnost zajistí stávající zaměstnanci společnosti ZDAR a nevzniknou tak dodatečné mzdové náklady za nového zaměstnance.

U finančního leasingu je uvažována cena za vozidlo 605 000 Kč, akontace 30 % z pořizovací ceny, doba splácení 5 let a úrok 10 %. Měsíční částka dle výpočetní kalkulačky vychází na 8 998 Kč. (23) Medián hrubé měsíční mzdy řidiče osobního automobilu je 25 100 Kč. (18) Autor uvažuje průměrnou ujetou vzdálenost vozidla 100 km denně, měsíčně přibližně 2 000 km (předpokladem je 20 pracovních dní v měsíci). Vozidlo spotřebuje přibližně 90 l nafty měsíčně (při spotřebě $4,5 \text{ l} \cdot 100 \text{ km}^{-1}$). Průměrná cena nafty je dle Vyhlášky č. 511/2021 Sb., o změně sazby základní náhrady za používání silničních motorových vozidel a stravného a o stanovení průměrné ceny pohonných hmot pro účely poskytování cestovních náhrad 36,10 Kč za litr. Celkové náklady za PHM jsou 3 249 Kč. Do provozních nákladů je však nutné zahrnout i pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, havarijní pojištění a možné výdaje za servisní prohlídky. Kvalifikovaným odhadem lze provozní náklady vyčíslit na částku 4 500 Kč měsíčně. Celkové náklady za měsíc provozu služby Seniorbusu jsou pro variantu 2 uvedeny v tabulce č. 8.

Tabulka 8 Průměrné měsíční náklady provozu Seniorbusu (varianta 2)

Náklady	Částka
Finanční leasing osobního automobilu	8 998 Kč
Mzda řidiče osobního automobilu	25 100 Kč
Provozní náklady osobního automobilu	4 500 Kč
Celkem	38 598 Kč

Zdroj: autor s využitím (18) a (23)

Výnosy

Stejně jako u návrhu varianty 1 také varianta 2 předpokládá hlavní příjem do městského rozpočtu z vybraného jízdného od cestujících, kteří využijí služeb Seniorbusu. Další výnosy v současné době nelze uvažovat. Do budoucna však mohou být vypsány dotační tituly na podporu provozu speciální městské dopravní služby, ze kterých by se ztráty kompenzovaly.

Při uvažování 8hodinové směny pro jednoho řidiče a době jedné jízdy maximálně 30 minut lze vykonat zhruba 16 jízd za den. Pokud by byl Seniorbus při těchto jízdách obsazen

vždy jedním klientem, čistý denní zisk z jízdného činí 800 Kč. Při uvažování průměrně 20 pracovních dní v měsíci vychází zisk z jízdného 16 000 Kč. Je zřejmé, že tato částka je pro variantu 2 nedostatečná a Seniorbus potřebuje vyšší využití, aby se pokryly veškeré náklady a město nemuselo provoz dotovat ze svého rozpočtu.

3 VÝBĚR VÝSLEDNÉ VARIANTY

V této kapitole autor vyhodnotí jednotlivé varianty návrhů z kapitoly 2 a následně porovná mezi sebou. Na závěr provede výběr jedné z variant, která bude pro využití služby Seniorbusu nejvýhodnější.

Pro hodnocení jednotlivých variant autor vybral SWOT analýzu. SWOT analýza se řadí mezi analytické techniky a používá se při hodnocení faktorů, které ovlivňují zavádění nového produktu nebo služby. Při analýze se hodnotí silné (Strengths) a slabé (Weaknesses) stránky nové služby, příležitosti (Opportunities), které lze do budoucna využít a nakonec hrozby (Threats), které mohou nově zaváděnou službu negativně ovlivnit. (24)

3.1 SWOT analýza varianty 1

Varianta 1 počítá se zavedením služby Seniorbusu v rámci projektu Taxík Maxík. SWOT analýza varianty 1 je zpracována v následující tabulce č. 9.

Tabulka 9 SWOT analýza varianty 1

Silné stránky	Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none">• vozidlo poskytnuté nadací (bezplatně)• finanční podpora pro první rok provozu• rozšíření nabídky MHD o přepravu z/do městských částí• zavedené jméno projektu, který již funguje v mnoha městech• možnost objednání telefonicky, písemně nebo přímo u řidiče• možnost přepravy doprovázející osoby• úspora mzdových nákladů administrativního pracovníka (varianta 1B)	<ul style="list-style-type: none">• vozidlo bez plošiny pro invalidní vozík• stanovené smluvní podmínky a jejich dodržování po dobu 5 let• pevně stanovená cena za přepravu• pevně stanovená maximální doba přepravy• pevně stanovená lhůta pro objednání přepravy• nutnost využívání externích servisů k opravám vozidla• dodatečné mzdové náklady na pracovníka dispečinku (varianta 1A)
Příležitosti	Hrozby
<ul style="list-style-type: none">• vybavení vozidla plošinou pro invalidní vozík• rozšíření nabídky mimo pracovní dny• cílená propagace služby• navázání spolupráce s dalšími subjekty, které by se podílely na financování projektu	<ul style="list-style-type: none">• nedostatek zaměstnanců pro zajištění služby• nízký zájem ze strany obyvatel, kvůli bezplatné přepravě vybraných cestujících v MHD• vysoká cena pohonných hmot• nedostatek finančních prostředků pro zajištění služby v dalších letech

Zdroj: autor

Ze SWOT analýzy varianty 1 vyplývá, že jejími přednostmi jsou úspora nákladů vynaložených na pořízení osobního automobilu, poskytnutí finančních prostředků pro první rok provozu, zavedené jméno projektu, a především rozšíření nabídky stávajícího systému MHD, který opomíjí přepravu v místních částech města.

Slabé stránky této varianty autor spatřuje především ve výběru osobního automobilu, který není uzpůsoben pro přepravu klientů na invalidním vozíku. Dále v nastavených smluvních podmínkách mezi městem a nadací, které je nutné dodržovat po dobu 5 let (pevná cena za přepravu, lhůty pro objednání, pevná maximální doba přepravy).

Příležitostí pro zlepšení služby je dodatečná montáž plošiny pro invalidní vozík, tuto investici by bylo nejdříve nutné projednat s nadací, zda by úpravu vozidla umožnila. Případně toto provést až po vázací době 5 let. Do budoucna lze také rozšířit službu Seniorbusu o víkendový provoz.

Hrozbou může být především fakt, že o službu nebude dostatečný zájem, protože vybraná skupina cestujících má přepravu MHD zdarma (osoby ve věku nad 70 let a držitelé průkazu ZTP nebo ZTP/P) a provozovatel nebude mít dostatek finančních prostředků, aby provoz Seniorbusu udržel v provozu.

3.2 SWOT analýza varianty 2

Varianta 2 počítá se zavedením služby Seniorbusu současným provozovatelem MHD, a to společností ZDAR. SWOT analýza této varianty je zpracována v tabulce č. 10.

Z analýzy varianty 2 vyplývá, že jejími přednostmi jsou zakoupení osobního automobilu s výklopnou plošinou pro přepravu invalidního vozíku, využití stávajícího dispečinku a servisního zázemí společnosti ZDAR, a především rozšíření nabídky stávajícího systému MHD, který opomíjí dopravní obslužnost místních částí města.

Slabou stránku této varianty autor spatřuje především v nutnosti poskytnutí finančních prostředků na zakoupení osobního automobilu. Dále v tom, že pro první rok provozu nebude poskytnuta žádná finanční kompenzace.

Příležitostí pro zlepšení služby je zavedení zvýhodněného jízdného pro klienty, kteří budou službu pravidelně využívat. Do budoucna lze také rozšířit službu Seniorbusu o provoz mimo pracovní dny.

Hrozbou může být především fakt, že o službu nebude dostatečný zájem, protože vybraná skupina cestujících má přepravu MHD zdarma (osoby ve věku nad 70 let a držitelé průkazu ZTP nebo ZTP/P) a provozovatel nebude mít dostatek finančních prostředků, aby

službu Seniorbusu udržel v provozu. V současné době je hrozbou také nedostatek pracovníků, především řidičů.

Tabulka 10 SWOT analýza varianty 2

Silné stránky	Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none"> • vozidlo s plošinou pro invalidní vozík • využití stávajícího zázemí společnosti ZDAR (dispečink, objednávky přepravy) • možnost servisování vozidla a jeho přípravy na TP • možnost objednání telefonicky, písemně nebo přímo u řidiče • možnost přepravy doprovázející osoby • rozšíření stávajícího systému MHD 	<ul style="list-style-type: none"> • nutná investice na pořízení vozidla • financování leasingu • výnosy pouze z realizovaných jízd • absence poskytnutí peněžitého daru na první rok provozu
Příležitosti	Hrozby
<ul style="list-style-type: none"> • cílená propagace služby • zvýhodněné jízdné při častějším využívání služby • rozšíření nabídky mimo pracovní dny • spolupráce s dalšími subjekty, které by pomohly s financováním provozu 	<ul style="list-style-type: none"> • nedostatek zaměstnanců pro zajištění služby • nízký zájem ze strany obyvatel • vysoká cena pohonných hmot • nedostatek finančních prostředků pro zachování provozu

Zdroj: autor

3.3 Porovnání nákladů jednotlivých variant

V kapitole 2.1.4 a 2.2.4 byly představeny hrubé nákladové položky pro jednotlivé varianty provozu Seniorbusu. Tabulka č. 11 porovnává celkové náklady jednotlivých variant.

Tabulka 11 Porovnání celkových nákladů jednotlivých variant

Náklady	Částka		
	Varianta 1A	Varianta 1B	Varianta 2
Mzda administrativního pracovníka	26 183 Kč	-	-
Mzda řidiče	25 100 Kč	25 100 Kč	25 100 Kč
Finanční leasing vozidla	-	-	8 998 Kč
Provozní náklady vozidla	4 500 Kč	4 500 Kč	4 500 Kč
Celkem	55 783 Kč	29 600 Kč	38 598 Kč

Zdroj: autor

Z tabulky č. 11 je zřejmé, že z finančního hlediska se jeví jako nejvýhodnější varianta 1B, která předpokládá přijetí jednoho zaměstnance na pracovní pozici řidiče osobního automobilu. Provoz dispečinku zajistí stávající zaměstnanec sociálních služeb. Celkové měsíční náklady vychází na 29 600 Kč. Druhou v pořadí je varianta 2, která předpokládá financování nově zakoupeného osobního automobilu formou finančního leasingu. Dispečink zajistí stávající zaměstnanec společnosti ZDAR. Celkové měsíční náklady vychází o necelých 9 000 Kč dráž, konkrétně 38 598 Kč. Nejméně výhodná je varianta 1A, ta počítá se zaměstnáním dvou nových pracovníků (pracovník dispečinku a řidič osobního automobilu), vzniknou tedy celkem dvoje mzdové náklady. Celkové měsíční náklady za tuto variantu vychází na 55 783 Kč (o 26 183 Kč více než varianta 1B).

3.4 Výsledná varianta

Jako nejvýhodnější ze všech variant autor vybral variantu 1B, která předpokládá zachování služby Seniorbusu v rámci již realizovaného projektu Taxík Maxík. Důvody pro výběr této varianty jsou především v úspoře vstupních nákladů na pořízení motorového vozidla a poskytnutí dotace 150 000 Kč pro první rok provozu. Dále v úspoře provozních nákladů, jelikož tato varianta vychází oproti ostatním návrhům finančně nejvýhodněji a nabízí tedy nejnižší rozdíl mezi vynaloženými náklady na provoz Seniorbusu a potenciálními výnosy z této služby i s přihlédnutím k faktu, že služba nesmí být ve výsledku zisková.

Nevýhodami této varianty jsou nastavené podmínky, které město po dobu pěti let nebude moci ovlivnit (cena za přepravu, maximální doba jízdy a minimální lhůta pro objednání služby). Cena za přepravu však koresponduje s jinými městy, kde tato služba již funguje. Navíc je potřeba brát v úvahu, že je klientovi za tuto částku nabídnuta přeprava v režimu „door to door“, takže mu odpadne přesun z „bytu“ na zastávku městské hromadné dopravy a následný přesun ze zastávky na cílové místo plánované přepravy. Klienti si tak zkrátí celkovou dobu přepravy a cestování pro ně bude komfortnější bez výrazné fyzické zátěže.

Sociální služby města Žďár nad Sázavou mají zkušenosti s provozem osobních automobilů pro terénní služby, takže nový projekt v podobě Seniorbusu by pro ně neměl představovat abnormální zátěž. Do budoucna po uplynutí vázací doby, jež je daná smluvním vztahem mezi městem a nadací, však lze využít nabídky společnosti ZDAR, která by byla ochotna provozovat službu Seniorbusu. Výhoda této spolupráce s městem by závisela především ve vlastním dispečerském a servisním zázemí používaném pro potřeby provozování autobusové a nákladní dopravy.

ZÁVĚR

Struktura obyvatelstva města Žďár nad Sázavou jasně ukazuje, že ji téměř z 25 % tvoří občané v postproduktivním věku. Důležitým faktem je, aby pro ně byla zajištěna dostatečná dopravní obslužnost, jelikož rozloha města neumožňuje pouze pěší dopravu. Stávající systém MHD působí přehledně, nabídka spojů je kromě večerního sedla a častých dopoledních prostožů dostatečná, navíc s důrazem na periodické jízdní řády pro cestující snadno zapamatovatelná. Dostupnost veřejných institucí není vždy optimální, a je tak nutný přestup mezi linkami, což pro občany se sníženou pohyblivostí může představovat jistou komplikaci. MHD také neobsluhuje místní části města, takže občané z těchto oblastí jsou odkázáni pouze na veřejnou dopravu, která ovšem stále nemá garantované nízkopodlažní spoje. Pouze městská část Veselíčko je obsluhována spoji železničního dopravce ČD, který na tuto trať nasazuje částečně nízkopodlažní motorové vozy. Pro osoby se sníženou pohyblivostí nebo na vozíku tak využití této služby v mnoha případech není možné. Současný stav pozemních komunikací a zastávek MHD v popisovaných případech ukazuje značné nedostatky, a to absencí zvýšené nástupní hrany, případně absencí hmatových úprav. Z hlediska popisovaných nedostatků (v podobě chybných úprav zastávek a vynechání obslužnosti místních částí města MHD) se zavedení nové služby Seniorbusu jeví jako optimální varianta rozšíření nabídky veřejných služeb pro občany v postproduktivním věku a zdravotním postižením.

V návrhové části byly představeny dvě hlavní varianty řešení provozu Seniorbusu na území města Žďár nad Sázavou. První varianta pracovala s návrhem využití motorového vozidla, který městu poskytla nadace v rámci projektu Taxík Maxík. Druhou variantou bylo zakoupení motorového vozidla a provozování stejné služby současným provozovatelem MHD, společností ZDAR. Autor po zhodnocení finanční stránky obou návrhů a jejich posouzením analytickou metodou dospěl k názoru, že nejvýhodnějším řešením je výběr varianty 1, tedy zachování provozu služby Seniorbusu v rámci projektu Taxík Maxík, který je od začátku ledna roku 2022 v realizaci.

Cíl bakalářské práce, stanovený v části Úvod, byl dle autora práce splněn.

SEZNAM POUŽITÝCH INFORMAČNÍCH ZDROJŮ

1. Město a jeho historie. In: *Žďár nad Sázavou - oficiální stránky města s památkou UNESCO* [online]. Žďár nad Sázavou: Jiří Pavlíček, 2015 [cit. 2021-10-19].
Dostupné z: <https://www.zdarns.cz/mesto-zdar/mesto-a-jeho-historie>
2. *Historický vývoj MHD Žďár nad Sázavou* [online]. Žďár nad Sázavou: nevedeno, 2021 [cit. 2021-10-19]. Dostupné z: <http://www.mhdzr.xf.cz/>
3. Historie MHD. In: *MHD Žďár nad Sázavou* [online]. Žďár nad Sázavou: nevedeno, 2021 [cit. 2021-10-15]. Dostupné z: <http://www.mhd-zr.xf.cz/histor-i.htm>
4. DRDLA, Pavel. *Osobní doprava regionálního a nadregionálního významu*. Vydání: 3. upravené. Pardubice: Univerzita Pardubice, Dopavní fakulta Jana Pernera, 2021. ISBN 978-80-7560-361-6.
5. ZDAR: autobusy. In: *Seznam-autobusů.cz* [online]. nevedeno: nevedeno, 2021 [cit. 2021-10-20]. Dostupné z: <https://seznam-autobusu.cz/seznam?onlyCurrentDepot=1&depotId=322&prov=1&trakce=autobus&iddopravce=391&vcetneSluzebnich=1>
6. Demografický vývoj - Žďár nad Sázavou. In: *Český statistický úřad* [online]. Praha: nevedeno, 2021 [cit. 2021-10-25]. Dostupné z: https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=profil-uzemi&uzemiprofil=31548&u=__VUZEMI__43__595209#
7. Průměrný věk obyvatel České republiky. In: *Český statistický úřad* [online]. Praha: nevedeno, 2021 [cit. 2021-10-25]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/stoletistatistiky/prumerny-vek-obyvatel-ceske-republiky>
8. Vybrané údaje o sociálním zabezpečení - 2020. In: *Český statistický úřad* [online]. Praha: nevedeno, 2021 [cit. 2021-12-19]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/documents/10180/142872062/19002921.pdf/d205acdf-1652-4376-850f-e19891ae0379?version=1.3>
9. Zařízení sociálních služeb v obcích vybraného SO ORP. In: *Český statistický úřad* [online]. Praha: nevedeno, 2021 [cit. 2021-12-19]. Dostupné z: <https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=vystup->

objekt&z=T&f=TABULKA&katalog=30850&pvo=SZB13&pvokc=65&pvoch=61
15&str=v31&c=v3~2__RP2020MP12DP31#w=

10. Komunitní plán sociálních služeb města Žďár nad Sázavou pro období 2021 - 2024. In: *Žďár nad Sázavou - oficiální stránky města s památkou UNESCO* [online]. Žďár nad Sázavou: Jiří Pavlíček, 2015 [cit. 2021-12-19]. Dostupné z: <https://www.zdarns.cz/mestsky-urad/odbory-uradu/odbor-socialni/komunitni-plan-socialnich-sluzeb-mesta-zdar-nad-sazavou-pro-obdobi-2021-2024.pdf>
11. *Mapy.cz* [online]. nevedeno: OpenStreetMap, 2022 [cit. 2021-10-28]. Dostupné z: <https://mapy.cz/zakladni?x=15.6252330&y=49.8022514&z=8>
12. Taxík Maxík vozí Liberečany už šestým rokem. In: *Liberec - oficiální stránky statutárního města Liberec* [online]. Liberec: nevedeno, 2019 [cit. 2022-04-15]. Dostupné z: <https://www.liberec.cz/cz/obcan/aktuality/zpravy-z-mesta/taxik-maxik-vozi-liberecany-sestym-rokem-pomohl-17-288-obcanum.html>
13. *Žďárský zpravodaj* [online]. 2021, [cit. 2021-12-11]. Dostupné z: <https://www.zdarns.cz/media/files/zdarsky-zpravodaj/2021-12.pdf>
14. FAQ: Spotřeba Ford Tourneo Connect. In: *Autohled.cz - Porovnání a recenze aut* [online]. Praha: Autohled Group s.r.o, nevedeno [cit. 2022-04-03]. Dostupné z: <https://www.autohled.cz/a/ford/tourneo-connect/spotreba>
15. Nové Berlingo - Cenik_Citroen_Berlingo_e. In: *Citroën* [online]. nevedeno: nevedeno, 2022 [cit. 2022-04-03]. Dostupné z: https://data.citroen.cz/web/pdf/ceniky/Cenik_Citroen_Berlingo_e.pdf?_ga=2.68512530.206092000.1650286282-159014636.1650286282
16. Do Stacíku ve Žďáře už se dostanou i vozičkáři. Dostali novou dodávku. In: *Žďárský deník* [online]. nevedeno: VLTAVA LABE MEDIA a.s., 2021 [cit. 2021-12-18]. Dostupné z: https://zdarsky.denik.cz/zpravy_region/do-staciku-ve-zdare-uz-se-dostanou-i-vozickari-dostali-noveho-tranzita-20211209.html
17. Taxík Maxík může žďárské seniory dopravit nejen k lékaři. In: *Žďárský průvodce* [online]. Žďár nad Sázavou: ŽĎÁRSKÝ PRŮVODCE, c2008-2017 [cit. 2022-05-09]. Dostupné z: <https://www.zdarskypruvodce.cz/taxik-maxik-muze-zdarske-seniory-dopravit-nejenom-k-lekari/?mode=list>
18. Mzdová sféra ČR - rok 2021. In: *IPSV - mzdy a platy podle profesí* [online]. Praha: TREXIMA, c2010-2022 [cit. 2022-04-10]. Dostupné z:

- https://www.ispv.cz/getattachment/82f7e04e-825a-4f45-827d-443e9fafc78c/CR_214_MZS-pdf.aspx?disposition=attachment
19. Historie a vývoj. In: *ZDAR* [online]. Žďár nad Sázavou: ALFA-WEB, 2021 [cit. 2022-04-12]. Dostupné z: <https://www.zdar.cz/historie-a-vyvoj/>
 20. Citroën Berlingo. In: *Citroën* [online]. nevedeno: nevedeno, 2022 [cit. 2022-04-15]. Dostupné z: <https://www.citroen.cz/modelova-rada/osobni-vozy/berlingo.html>
 21. LILLING, Ondřej. Test Citroën Berlingo XL 1.5 BlueHDi EAT8. In: *Auto-mania.cz* [online]. nevedeno: nevedeno, 2022 [cit. 2022-04-15]. Dostupné z: <https://auto-mania.cz/test-citroen-berlingo-xl-1-5-bluehdi-eat8-2020/>
 22. Citroën Berlingo / Peugeot Rifter / Opel Combo L2. In: *API CZ* [online]. nevedeno: redgap, 2015 [cit. 2022-04-15]. Dostupné z: <http://www.apicz.com/cz/produkty/bezbarierova-vozidla/citroen-berlingo/peugeot-rifter/opel-combo-l2>
 23. Leasingová kalkulačka. In: *Výpočet.cz* [online]. nevedeno: nevedeno, 2022 [cit. 2022-04-19]. Dostupné z: <https://www.vypocet.cz/leasingova-kalkulacka>
 24. SWOT analýza. In: *ManagementMania* [online]. nevedeno: ManagementMania, c2011-2016 [cit. 2022-04-25]. Dostupné z: <https://managementmania.com/cs/swot-analyza>
 25. Linka č. 1. In: *MHD Žďár nad Sázavou* [online]. Žďár nad Sázavou: SnadnýWeb, 2021 [cit. 2021-10-19]. Dostupné z: http://www.mhdzdar.cz/soubory/2020/12/L845001_210101_445231.pdf
 26. Linka č. 2. In: *MHD Žďár nad Sázavou* [online]. Žďár nad Sázavou: SnadnýWeb, 2021 [cit. 2021-10-19]. Dostupné z: http://www.mhdzdar.cz/soubory/2020/12/L845002_210101_445232.pdf
 27. Linka č. 3. In: *MHD Žďár nad Sázavou* [online]. Žďár nad Sázavou: SnadnýWeb, 2021 [cit. 2021-10-19]. Dostupné z: http://www.mhdzdar.cz/soubory/2020/12/L845003_210101_445233.pdf
 28. Linka č. 4. In: *MHD Žďár nad Sázavou* [online]. Žďár nad Sázavou: SnadnýWeb, 2021 [cit. 2021-10-19]. Dostupné z: http://www.mhdzdar.cz/soubory/2020/12/L845004_210101_445234.pdf

29. Linka č. 5. In: *MHD Žďár nad Sázavou* [online]. Žďár nad Sázavou: SnadnýWeb, 2021 [cit. 2021-10-19]. Dostupné z:
http://www.mhdzdar.cz/soubory/2020/12/L845005_210101_445235.pdf
30. Linka č. 6. In: *MHD Žďár nad Sázavou* [online]. Žďár nad Sázavou: SnadnýWeb, 2021 [cit. 2021-10-19]. Dostupné z:
http://www.mhdzdar.cz/soubory/2020/12/L845006_210101_445236.pdf
31. Linka č. 7. In: *MHD Žďár nad Sázavou* [online]. Žďár nad Sázavou: SnadnýWeb, 2021 [cit. 2021-10-19]. Dostupné z:
http://www.mhdzdar.cz/soubory/2020/12/L845007_210101_445237.pdf
32. Linka č. 8. In: *MHD Žďár nad Sázavou* [online]. Žďár nad Sázavou: SnadnýWeb, 2021 [cit. 2021-10-19]. Dostupné z:
http://www.mhdzdar.cz/soubory/2020/12/L845008_210101_445238.pdf
33. Linka č. 9. In: *MHD Žďár nad Sázavou* [online]. Žďár nad Sázavou: SnadnýWeb, 2021 [cit. 2021-10-19]. Dostupné z:
http://www.mhdzdar.cz/soubory/2020/12/L845009_210101_445239.pdf
34. 14. Taxík Maxík - Senior a handicap taxi. In: *Usnesení a jednání orgánů města* [online]. nevedeno: MARBES CONSULTING s.r.o., 2021 [cit. 2021-11-25]. Dostupné z: <https://jednani.zdarns.cz/#!/Bod/1373>
35. Důvodová zpráva. In: *Usnesení a jednání orgánů města* [online]. nevedeno: MARBES CONSULTING s.r.o., 2021 [cit. 2021-11-25]. Dostupné z:
<https://jednani.zdarns.cz/APP/connector/0/829/url/Důvodová+zpráva-146-20211027-0757500314.pdf>
36. Darovací smlouva. In: *Usnesení a jednání orgánů města* [online]. nevedeno: MARBES CONSULTING s.r.o., 2021 [cit. 2021-11-25]. Dostupné z:
https://jednani.zdarns.cz/APP/connector/0/923/url/NadaceCharty77_TaxikMaxik_DarovaciSmlouva.pdf
- Smlouva o provozování. In: *Usnesení a jednání orgánů města* [online]. nevedeno:
37. MARBES CONSULTING s.r.o., 2021 [cit. 2021-11-25]. Dostupné z:
https://jednani.zdarns.cz/APP/connector/0/932/url/TaxikMaxik_Smlouva_o_provozovani-146-20211027-0902070192.pdf

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha A – Trasování linky MHD č. 1	51
Příloha B – Trasování linky MHD č. 2	52
Příloha C – Trasování linky MHD č. 3	53
Příloha D – Trasování linky MHD č. 4	54
Příloha E – Trasování linky MHD č. 5	55
Příloha F – Trasování linky MHD č. 6	56
Příloha G – Trasování linky MHD č. 7	57
Příloha H – Trasování linky MHD č. 8	58
Příloha I – Trasování linky MHD č. 9	59
Příloha J – Dokumentace k provozování služby Seniorbusu.....	60

Příloha A – Trasování linky MHD č. 1

V tabulce č. 12 je uveden výpis zastávek linky MHD č. 1 a jejich kilometrická vzdálenost od počátečního bodu, a to jak pro liché, tak sudé spoje.

Tabulka 12 Trasování linky MHD č. 1

Název zastávky (liché spoje)	Vzdálenost od počáteční zastávky [km]	Název zastávky (sudé spoje)	Vzdálenost od počáteční zastávky [km]
Jihlavská, HETTICH	0		
Autobusové nádraží	1		
Strojírenská, u Hajčmanů	2		
Strojírenská, ŽĐAS	3		
Strojírenská, u mostu	3		
Libická	5	Jihlavská, HETTICH	8
Okružní, horní	5	Autobusové nádraží	7
Okružní, rozc. Hamry	5	Strojírenská, u Hajčmanů	6
Okružní, dolní	6	Strojírenská, ŽĐAS	5
Libická	7	Strojírenská, u mostu	5
Sázavská	8	Libická	3
Libušínská	8	Sázavská	2
Studentská	9	Wonkova	1
Vnitřní	10	Vnitřní	1
Květná	10	Květná	1
Bezručova, stadion	10	Bezručova, stadion	1
Bezručova, u pily	11	Bezručova, u pily	0
Zámek	11	Zámek	0
TOKOZ	11	TOKOZ	0

Zdroj: autor s využitím (25)

Příloha B – Trasování linky MHD č. 2

V tabulce č. 13 je uveden souhrn obsluhovaných zastávek linky MHD č. 2 včetně kilometrické polohy od počáteční zastávky.

Tabulka 13 Trasování linky MHD č. 2

Název zastávky	Vzdálenost od počáteční zastávky [km]
Autobusové nádraží	0
Jihlavská, ZDAR	1
Brněnská, policie	1
Horní	2
Havlíčkovo náměstí	3
Studentská	4
Vnitřní	4
Květná	5
Bezručova, stadion	5
Bezručova, u pily	6
Zámek	6
TOKOZ	7
Pilská nádrž	7

Zdroj: autor s využitím (26)

Příloha C – Trasování linky MHD č. 3

V tabulce č. 14 je uveden souhrn obsluhovaných zastávek pro linku MHD č. 3, a to jak pro liché, tak sudé spoje včetně kilometrické vzdálenosti od počáteční zastávky.

Tabulka 14 Trasování linky MHD č. 3

Název zastávky (liché spoje)	Vzdálenost od počáteční zastávky [km]	Název zastávky (sudé spoje)	Vzdálenost od počáteční zastávky [km]
Autobusové nádraží	0	Autobusové nádraží	0
Nádražní	1	Jihlavská, HETTICH	1
Dagmarky	1	Jihlavská, ZDAR	2
Libická	2	Brněnská	3
Sázavská	3	Jamská II	4
Bezručova, stadion	4	Jamská I	4
Nová	4	Novoměstská	5
Vejmluvova	4	Neumannova	6
Sychrova	5	Studentská	7
Bezručova, u pily	5	Vnitřní	7
Bezručova, stadion	6	Květná	7
Květná	6	Bezručova, stadion	8
Vnitřní	7	Nová	8
Studentská	7	Vejmluvova	8
Neumannova	8	Sychrova	9
Novoměstská	8	Bezručova, u pily	9
Jamská I	9	Bezručova, stadion	10
Jamská II	10	Sázavská	11
Brněnská	11	Libická	11
Jihlavská, ZDAR	12	Dagmarky	11
Jihlavská, HETTICH	12	Nádražní	12
Autobusové nádraží	13	Autobusové nádraží	13

Zdroj: autor s využitím (27)

Příloha D – Trasování linky MHD č. 4

V tabulce č. 15 je uveden výpis zastávek pro linku MHD č. 4 včetně kilometrické vzdálenosti od počáteční zastávky.

Tabulka 15 Trasování linky MHD č. 4

Název zastávky	Vzdálenost od počáteční zastávky [km]
Autobusové nádraží	0
Jihlavská, ZDAR	1
Brněnská, policie	2
Novoměstská	2
Vodojem, Jamborova	3
Neumannova	4
Studentská	4
Wonkova	4
Libušínská	5
Žižkova	5
Brodská, obch. domy	6
Libická	6
Okružní, horní	6
Okružní, rozc. Hamry	7
Okružní, dolní	7
Strojírenská, u mostu	8
Strojírenská, ŽĎAS	8
Strojírenská, u Hajčmanů	9
Autobusové nádraží	10

Zdroj: autor s využitím (28)

Příloha E – Trasování linky MHD č. 5

V tabulce č. 16 je uveden souhrn všech zastávek linky MHD č. 5 včetně kilometrické vzdálenosti od počáteční zastávky.

Tabulka 16 Trasování linky MHD č. 5

Název zastávky	Vzdálenost od počáteční zastávky [km]
Autobusové nádraží	0
Jihlavská, ZDAR	0
Brněnská, Nákupní park	1
Brněnská, policie	1
Horní	2
Havlíčkovo náměstí	2
Studentská	3
Vnitřní	4
Květná	4
Bezručova, stadion	4
Nová	5
Vejmluvova	5
Sychrova	5
Bezručova, u pily	6
Bezručova, stadion	6
Libušínská	7
Havlíčkovo náměstí	8
Horní	8
Brněnská, Nákupní park	9
Jihlavská, ZDAR	9
Autobusové nádraží	11

Zdroj: autor s využitím (29)

Příloha F – Trasování linky MHD č. 6

V tabulce č. 17 je uveden souhrn všech obsluhovaných zastávek linky MHD č. 6, a to pro oba směry včetně kilometrické vzdálenosti od počáteční zastávky.

Tabulka 17 Trasování linky MHD č. 6

Název zastávky (liché spoje)	Vzdálenost od počáteční zastávky [km]	Název zastávky (sudé spoje)	Vzdálenost od počáteční zastávky [km]
Autobusové nádraží	0	TOKOZ	0
Nádražní	1	Zámek	0
Dagmarky	1	Zelená hora, hřbitov	2
Libická	2	Sychrova	3
Okružní, horní	2	Bezručova, u pily	3
Okružní, rozc. Hamry	2	Bezručova, stadion	4
Okružní, dolní	3	Květná	4
Brodská, obch. domy	3	Vnitřní	4
Žižkova	4	Studentská	5
Havlíčkovo náměstí	4	Neumannova	5
Horní	5	Vodojem, Jamborova	6
Novoměstská	5	Novoměstská	7
Vodojem, Jamborova	6	Horní	7
Neumannova	6	Havlíčkovo náměstí	8
Studentská	7	Žižkova	8
Vnitřní	8	Brodská, obch. domy	9
Květná	8	Libická	9
Bezručova, stadion	8	Okružní, horní	10
Bezručova, u pily	9	Okružní, rozc. Hamry	10
Sychrova	9	Okružní, dolní	10
Zelená hora, hřbitov	10	Dagmarky	11
Zámek	11	Nádražní	11
TOKOZ	12	Autobusové nádraží	12

Zdroj: autor s využitím (30)

Příloha G – Trasování linky MHD č. 7

V tabulce č. 18 je uveden souhrn všech obsluhovaných zastávek linky MHD č. 7 včetně kilometrické vzdálenosti od počáteční zastávky.

Tabulka 18 Trasování linky MHD č. 7

Název zastávky	Vzdálenost od počáteční zastávky [km]
Autobusové nádraží	0
Strojírenská, u Hajčmanů	1
Strojírenská, u mostu	1
Brodská, obch. domy	2
Žižkova	3
Studentská	3
Vnitřní	4
Květná	4
Bezručova, stadion	5
Bezručova, u pily	7
Zámek	7
TOKOZ	7

Zdroj: autor s využitím (31)

Příloha H – Trasování linky MHD č. 8

V tabulce č. 19 je uveden souhrn všech obsluhovaných zastávek linky MHD č. 8 včetně kilometrické vzdálenosti od počáteční zastávky.

Tabulka 19 Trasování linky MHD č. 8

Název zastávky	Vzdálenost od počáteční zastávky [km]
Autobusové nádraží	0
Strojírenská, u Hajčmanů	1
Strojírenská, u mostu	1
Brodská, obch. domy	2
Okružní, rozc. Hamry	3
Okružní, dolní	3
Libická	4
Sázavská	4
Libušínská	5
Wonkova	6
Studentská	6
Neumannova	6
Vodojem, Jamborova	7
Novoměstská	8
Brněnská, Nákupní park	9
Jihlavská, ZDAR	9
Autobusové nádraží	10

Zdroj: autor s využitím (32)

Příloha I – Trasování linky MHD č. 9

V tabulce č. 20 je uveden souhrn všech obsluhovaných zastávek linky MHD č. 9 včetně kilometrické vzdálenosti od počáteční zastávky, a to pro oba směry.

Tabulka 20 Trasování linky MHD č. 9

Název zastávky (liché spoje)	Vzdálenost od počáteční zastávky [km]	Název zastávky (sudé spoje)	Vzdálenost od počáteční zastávky [km]
		Autobusové nádraží	11
		Strojírenská, u Hajčmanů	10
		Strojírenská, u mostu	9
		Okružní, dolní	9
		Okružní, rozc. Hamry	8
		Okružní, horní	8
		Libická	8
		Strojírenská, u mostu	7
Autobusové nádraží	0	Strojírenská, u Hajčmanů	7
Jihlavská, HETTICH	1	Autobusové nádraží	6
Jihlavská, ZDAR	2	Jihlavská, ZDAR	5
Brněnská	3	Brněnská	4
Jamská II	3	Jamská II	4
Jamská I	4	Jamská I	3
Brněnská	5	Brněnská	2
Jihlavská, ZDAR	6	Jihlavská, ZDAR	1
Autobusové nádraží	7	Autobusové nádraží	0

Zdroj: autor s využitím (33)

Příloha J – Dokumentace k provozování služby Seniorbusu

Na 22. zasedání Zastupitelstva města Žďáru nad Sázavou dne 4.11.2021 byla schválena darovací smlouva (uzavřená mezi městem Žďár nad Sázavou a Nadací Charty 77), jejímž předmětem je užívání osobního automobilu Ford Tourneo Connect pro projekt Taxík Maxík – Senior a handicap taxi. Zastupitelstvo dále schválilo smlouvu o podmínkách provozování automobilu v rámci tohoto projektu. (34) Veškeré dokumenty jsou přiloženy na obrázcích č. 14-22.

Název materiálu: Taxík Maxík - Senior a handicap taxi

Počet stran: 2

Počet příloh: 1. Darovací smlouva uzavřená mezi městem Žďár nad Sázavou a Nadací Charty 77
2. Smlouva o podmínkách provozování automobilu v rámci projektu „Taxík Maxík“ uzavřená mezi městem Žďár nad Sázavou a Nadací Charty 77.

Popis

Taxík Maxík je projekt Nadace Charty 77 – Konta Bariéry ve spolupráci s lékárnami Dr. Max zaměřený na přepravu seniorů a handicapovaných osob. Projekt byl zahájen v roce 2015.

Do projektu se mohou přihlásit města, která mají zájem takovou službu provozovat. Město získává velkoprostorové vozidlo a městem vybraný provozovatel příspěvek na provoz v prvním roce ve výši 150 000 Kč. Podmínkou je 5 letá udržitelnost projektu, kterou město smluvně garantuje.

Služba je primárně určena k seniorské dopravě, ale všechna zapojená města přepravují také handicapované osoby a osoby doprovázející za sociálními či zdravotními účely. Cílem jejich cest mohou být návštěvy zdravotnických a sociálních zařízení, dále pořízení nákupu, návštěvy úřadů a institucí a jiných zařízení.

Ve Žďáře nad Sázavou bude služba poskytována prostřednictvím příspěvkové organizace Sociální služby města Žďár nad Sázavou. Vozidlo město organizací poskytne na základě smlouvy o výpůjčce. Služba bude poskytována pouze osobám starším 65 let nebo držitelům průkazu ZTP, ZTP/P s trvalým pobytem na území našeho města. Detailní popis služby je v příloze Smlouva o podmínkách provozování automobilu v rámci projektu „Taxík Maxík“.

Dopad do rozpočtu města

Dopad do rozpočtu příspěvkové organizace Sociální služby města Žďár nad Sázavou roku 2022

Geneze případu

Město Žďár nad Sázavou má dlouhodobý zájem o poskytování služby senior a handicap taxi na svém území a aktivně vyhledávalo možnosti zajištění financování.

Dne 6. 4. 2020 Rada města schválila podání žádosti o zapojení města Žďáru nad Sázavou do projektu Taxík Maxík.

Město Žďár nad Sázavou bylo vybráno Nadací Charty 77 - Konta Bariéry k realizaci projektu Taxík Maxík s tím, že bude městu poskytnut osobní automobil Ford Tourneo Connect do konce roku 2021, a že bude Taxík Maxík na území města Žďár nad Sázavou spuštěn od ledna roku 2022.

Je předložen návrh Darovací smlouvy uzavřené mezi městem a Nadací Charty 77. Dále návrh Smlouvy o podmínkách provozování automobilu v rámci projektu „Taxík Maxík“, ze které budou vycházet přepravní podmínky služby Taxík Maxík v rámci PO Sociální služby města Žďáru nad Sázavou.

Materiál projednala Komise prarodinných aktivit, sociální a zdravotní a schválila toto usnesení.

Obrázek 14 Důvodová zpráva (část 1/2)

Zdroj: (35)

Komise prorodinných aktivit, sociální a zdravotní doporučuje Radě města zavedení služby Senior a handicap taxi formou projektu Taxík Maxík.

Hlasování: pro: 5 zdržel se: 0 proti: 0

Dne 25. 10. 2021 projednala materiál Rada města s tímto usnesením.

Rada města po projednání doporučuje Zastupitelstvu města schválit Darovací smlouvu uzavřenou mezi městem Žďár nad Sázavou a Nadací Charty 77 a Smlouvu o podmínkách provozování automobilu v rámci projektu „Taxík Maxík“ uzavřenou mezi městem Žďár nad Sázavou a Nadací Charty 77.

Návrh řešení

Schválit Darovací smlouvu uzavřenou mezi městem a Nadací Charty 77 a Smlouvu o podmínkách provozování automobilu v rámci projektu „Taxík Maxík“.

Varianty návrhu usnesení

nejsou

Doporučení předkladatele

Schválit Darovací smlouvu uzavřenou mezi městem a Nadací Charty 77 a Smlouvu o podmínkách provozování automobilu v rámci projektu „Taxík Maxík“.

Stanoviska

Nejsou

Obrázek 15 Důvodová zpráva (část 2/2)

Zdroj: (35)

DAROVACÍ SMLOUVA

TM/.../.../2021

1. Nadace Charty 77

Sídlem: Melantrichova 5, Praha 1, PSČ 110 00
IČ: 00417904
Zapsaná: v nadačním rejstříku vedeném u Městského soudu v Praze, oddíl N, vložka číslo 21/01
Zastoupena: Mgr. Boženu Jirků, ředitelkou na základě plné moci
(dále jen „dárce“)

a

2. Město Žďár nad Sázavou

Sídlem: Žižkova 227/1, Žďár nad Sázavou
IČ: 00295841
Zastoupeno: Ing. Martinem Mrkosem, starostou města
(dále jen „obdarovaný“)

uzavřeli níže uvedeného dne, měsíce a roku v souladu s § 2055 a násl. zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů, po vzájemné shodě tuto smlouvu:

I.

Úvodní prohlášení

1. Dárce prohlašuje, že je nadací sledující obecně prospěšné cíle, zejména v oblasti sociální, zdravotní, kulturní, vzdělávací a lidských práv, jejímž cílem je podporovat právnické nebo fyzické osoby.
2. Obdarovaný prohlašuje, že má za účelem zvýšení mobility seniorů a osob se zdravotním postižením v úmyslu zajistit na svém území města Žďaru nad Sázavou, včetně místních částí provoz speciální dopravní služby pro seniory a osoby se zdravotním postižením, a to v rámci projektu „Taxík Maxík“ (dále jen „projekt Taxík Maxík“).

II.

Předmět daru

1. Dárce na základě této smlouvy daruje obdarovanému finanční prostředky ve výši 529 990 Kč (slovy: pět set dvacet devět tisíc devět set devadesát korun českých) jako příspěvek na pořízení následujícího motorového vozidla:

Tovární značka:	Ford
Model:	Tourneo Connect
Barva karoserie:	Bílá Frozen
Cena:	529 990 vč. DPH
Rok výroby:	2021
Identifikační číslo (VIN):	WFOUXXWPGUMK02509
Objem motoru:	1499 cm ³
Motor:	1.5 EcoBlue 74kW/100 k, 6 st. manuální
Počet ujetých kilometrů:	10
Počet klíčů:	2
Příslušenství:	výbava Trend

(dále jen „automobil“),

a to za účelem jeho provozování v rámci projektu Taxík Maxík po dobu nejméně 5 let. Podmínky provozování automobilu v rámci projektu Taxík Maxík budou podrobně upraveny smlouvou uzavřenou mezi dárce a obdarovaným (dále jen „smlouva o podmínkách provozování“).

Obrázek 16 Darovací smlouva (část 1/3)

Zdroj: (36)

2. Obdarovaný darované finanční prostředky od dárce přijímá a zavazuje se je použít za účelem pořízení automobilu. Obdarovaný se dále zavazuje, že bude automobil po dobu nejméně 5 let používat výhradně za účelem uvedeným v odstavci 1 výše a v souladu se smlouvou o podmínkách provozování.
3. Přijetím daru uděluje obdarovaný dárci souhlas s bezúplatným využíváním názvu obdarovaného v propagačních materiálech dárce a v souvislosti s jeho činností.

III.

Podmínky převodu darovaných finančních prostředků

1. Smluvní strany se dohodly, že dárce převede darované finanční prostředky na pořízení automobilu bezhotovostním převodem na bankovní účet dodavatele automobilu poté, co bude dárci předložena faktura na úhradu ceny automobilu vystavená pro obdarovaného ze strany dodavatele automobilu.
2. Smluvní strany pro vyloučení pochybností sjednávají, že automobil u příslušného dodavatele objedná dárce.
3. Obdarovaný při převzetí automobilu obdrží předávací protokol vystavený dodavatelem automobilu.

IV.

Prohlášení a závazky smluvních stran

1. Obdarovaný se zavazuje, že bude o automobil pečovat, udržovat ho v provozuschopném stavu a chránit ho před poškozením či zničením až do uplynutí doby, po kterou je v souladu s čl. II této smlouvy povinen automobil používat za účelem jeho provozování v rámci projektu Taxík Maxík.
2. Dárce souhlasí s tím, aby obdarovaný zajišťoval provoz automobilu v rámci projektu Taxík Maxík prostřednictvím příspěvkové organizace Sociální služby Města Žďáru nad Sázavou, se sídlem Okružní 67, 591 01 Žďár nad Sázavou, IČ: 433 79 168
(dále jen „provozovatel“).
3. Obdarovaný se zavazuje v souvislosti s používáním automobilu v rámci projektu Taxík Maxík propagovat Konto Bariéry.

V.

Další práva a povinnosti smluvních stran

1. Jestliže během doby, po kterou je v souladu s čl. II této smlouvy obdarovaný povinen automobil používat za účelem jeho provozování v rámci projektu Taxík Maxík, pomine potřeba obdarovaného automobilu za tímto účelem užívat, je obdarovaný povinen bezodkladně o této skutečnosti dárce písemně informovat.
2. Jestliže během doby, po kterou je v souladu s čl. II této smlouvy obdarovaný povinen automobil používat za účelem jeho provozování v rámci projektu Taxík Maxík,
 - (i) pomine potřeba obdarovaného užívat automobil za účelem jeho provozování v rámci projektu Taxík Maxík, nebo
 - (ii) obdarovaný nebude používat automobil v souladu se smlouvou o podmínkách provozování nebo touto smlouvou,je dárce oprávněn odstoupit od této smlouvy a obdarovaný je povinen bez zbytečného odkladu po obdržení oznámení dárce o odstoupení od této smlouvy vrátit darované finanční prostředky dárci.
3. Obdarovaný se až do uplynutí doby, po kterou je v souladu s čl. II této smlouvy povinen automobil používat za účelem jeho provozování v rámci projektu Taxík Maxík, zavazuje na výzvu dárce bezodkladně prokázat, že automobil používá v souladu se smlouvou o podmínkách provozování a touto smlouvou.
4. Obdarovaný se zavazuje, že po dobu, po kterou je v souladu s čl. II této smlouvy povinen automobil používat za účelem jeho provozování v rámci projektu Taxík Maxík, bez předchozího písemného souhlasu dárce automobil nezciží, nezatíží ani neumožní jeho užívání třetí osobou v rozporu s účelem této smlouvy. Tím není dotčeno právo obdarovaného zajišťovat provoz automobilu v rámci projektu Taxík Maxík prostřednictvím provozovatele ve smyslu čl. IV odst. 2 této smlouvy.
5. Jestliže obdarovaný poruší tuto smlouvu tím, že:
 - a) v rozporu s článkem V odst. 1 této smlouvy bezodkladně písemně neinformuje dárce o pominutí

Obrázek 17 Darovací smlouva (část 2/3)

Zdroj: (36)

potřeby obdarovaného užívat automobil za účelem jeho provozování v rámci projektu Taxik Maxik, nebo

- b) v rozporu s článkem V odst. 3 této smlouvy bezodkladně po obdržení výzvy dárce neprokáže, že automobil používá v souladu se smlouvou o podmínkách provozování a touto smlouvou, nebo
- c) v rozporu s článkem V odst. 4 této smlouvy bez předchozího písemného souhlasu dárce automobil zcizí, zatíží nebo umožní užívání automobilu třetí osobou v rozporu s účelem této smlouvy,

je dárce oprávněn odstoupit od této smlouvy a obdarovaný je povinen bez zbytečného odkladu po obdržení oznámení dárce o odstoupení od této smlouvy:

- vrátit darované finanční prostředky dárce,
- nahradit dárce vzniklou újmu a
- vydat dárce veškerý majetkový prospěch případně získaný v souvislosti s porušením výše uvedených povinností obdarovaného.

VI.

Závěrečná ustanovení

1. Tato smlouva nabývá platnosti a účinnosti dnem jejího podpisu oběma smluvními stranami.
2. O poskytnutí finančních prostředků obdarovanému v rámci projektu Taxik Maxik rozhodla jménem dárce Správní rada na svém zasedání dne 8. 6. 2021.
3. Smluvní strany se ve smyslu ustanovení § 564 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, v platném znění, dohodly, že tato smlouva může být měněna pouze písemnými dodatky. Smluvní strany výslovně vylučují možnost změny této smlouvy ústní dohodou nebo na základě praxe zavedené mezi stranami. Smluvní strany se dále dohodly, že k jakékoliv změně této smlouvy dochází pouze v případě, že smluvní strany dosáhly bezvýhradného a nepodmíněného konsenzu ve všech aspektech takové změny (možnost přijetí návrhu změny, doplnění či úpravy této smlouvy druhou smluvní stranou s dodatkem či odchylkou je vyloučena).
4. Smluvní strany sjednávají, že tato smlouva a jakákoliv dispoziční ustanovení použitelných právních předpisů mají přednost před jakoukoliv praxí zavedenou mezi smluvními stranami nebo zvyklostmi zachovávanými v relevantním odvětví.
5. Tato smlouva je vyhotovena ve čtyřech vyhotoveních s platností originálu, z nichž dvě si ponechá dárce a dvě si ponechá obdarovaný.
6. Podpisem této smlouvy smluvní strany prohlašují, že souhlasí s jejím obsahem, že tato smlouva byla sepsána na základě pravdivých údajů, že vyjadřuje jejich pravou a svobodnou vůli, a že nebyla ujednána v tísní ani za jinak nevýhodných podmínek. To stvrzují svými podpisy.

Doložka dle § 41 zákona č. 128/2000 Sb., o obcích, ve znění pozdějších předpisů

Rozhodnuto orgánem města: Zastupitelstvo města Žďáru nad Sázavou

Datum jednání a číslo usnesení: 112/2021/OS/ZM ze dne 4. 11. 2021

V Praze dne _____

Ve Žďáře nad Sázavou dne _____

Za Nadaci Charty 77:

Za Město Žďár nad Sázavou:

Mgr. Božena Jirků
ředitelka
na základě plné moci

Ing. Martin Mrkos, ACCA
starosta města

Obrázek 18 Darovací smlouva (část 3/3)

Zdroj: (36)

SMLOUVA O PODMÍNKÁCH PROVOZOVÁNÍ AUTOMOBILU V RÁMCI PROJEKTU „TAXÍK MAXÍK“

1. Nadace Charty 77

Sídlem: Melantrichova 5, 110 00 Praha 1

IČ: 00417904

Zapsaná v nadačním rejstříku vedeném u Městského soudu v Praze,
oddíl N, vložka číslo 21/01

Zastoupena: Mgr. Boženou Jirků, ředitelkou na základě plné moci

(dále jen „nadace“)

a

2. Město Žďár nad Sázavou

Sídlem: Žižkova 227/1

IČ: 00295841

Zastoupeno: Ing. Martinem Mrkosem, ACCA

(dále jen „město“)

uzavřely níže uvedeného dne, měsíce a roku v souladu s § 1746 odst. 2 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů, tuto smlouvu:

I.

Úvodní prohlášení

1. Nadace prohlašuje, že je nadací sledující obecně prospěšné cíle, zejména v oblasti sociální, zdravotní, kulturní, vzdělávací a lidských práv, jejímž cílem je podporovat právnické nebo fyzické osoby.
2. Smluvní strany prohlašují, že současně s touto smlouvou uzavírají darovací smlouvu (dále jen „darovací smlouva“), na jejímž základě nadace daruje městu finanční prostředky ve výši 529.990 Kč jako příspěvek na pořízení motorového vozidla Ford Tourneo Connect (dále jen „automobil“), a to za účelem jeho provozování městem v rámci projektu Taxík Maxík sledujícího zvýšení mobility seniorů a osob se zdravotním postižením (dále jen „Taxík Maxík“).
3. Smluvní strany se v souladu s darovací smlouvou dohodly, že město zajistí provoz automobilu v rámci projektu Taxík Maxík za podmínek stanovených níže v této smlouvě. Smluvní strany pro vyloučení pochybností výslovně prohlašují, že práva a povinnosti vyplývající pro smluvní strany z darovací smlouvy nejsou touto smlouvou nijak dotčena.

II.

Základní parametry služby Taxík Maxík

1. Služby poskytované v rámci projektu Taxík Maxík představují zvýhodněné přepravní služby určené výhradně pro přepravu seniorů a osob se zdravotním postižením za sociálními či zdravotními účely. Služby poskytované v rámci projektu Taxík Maxík nejsou běžnou komerční taxislužbou.
2. Město se zavazuje zajistit provoz automobilu v rámci projektu Taxík Maxík v souladu s následujícími podmínkami:
 - a) Přepravní službu Taxík Maxík budou oprávněny využívat výhradně osoby s trvalým bydlištěm na území města, včetně místních částí, které jsou starší 65 let nebo které jsou držiteli průkazu ZTP či ZTP/P. Osoby splňující podmínky uvedené v předcházející větě mají právo na to, aby spolu s nimi byla přepravní službou Taxík Maxík přepravena jedna osoba navíc jako doprovod.

Obrázek 19 Smlouva o provozování (část 1/4)

Zdroj: (37)

- b) Klienti budou oprávněni si přepravní službu Taxík Maxík objednat dle své volby telefonicky, písemně nebo osobně. Za tímto účelem město zajistí, aby bylo trvale zveřejněno telefonní číslo dispečinku a adresa provozovatele služby Taxík Maxík. Klienti nebudou oprávněni automobil poskytující službu Taxík Maxík zastavovat na ulici ani na místech vyhrazených pro běžnou taxislužbu.
- c) Telefonické objednávky přepravních služeb Taxík Maxík bude přijímat a vyřizovat za tímto účelem zřízený dispečink, a to každý pracovní den v časech od 8:00 do 14:00 hodin. Město zajistí, že cena telefonického objednání přepravních služeb Taxík Maxík bude odpovídat cenám za běžný hovor dle tarifu jednotlivých telefonních operátorů, tj. že se nebude jednat o telefonní linku s nadstandardně vysokou sazbou (jaké se uplatňují např. u tzv. barevných linek).
- d) Klienti budou povinni si přepravní službu Taxík Maxík objednat s předstihem, a to nejméně 24 hodin před plánovaným termínem přistavení automobilu na určené místo. V rámci objednávky přepravní služby Taxík Maxík klient uvede:
 - jméno a příjmení,
 - údaj o svém věku nebo o tom, že je držitelem průkazu ZTP či ZTP/P,
 - den a hodinu, kdy má být automobil přistaven,
 - místo, na které má být automobil přistaven, a
 - cíl, do kterého chce být klient pomocí služby přepraven.
- e) Přepravní služba Taxík Maxík bude realizována v souladu s objednávkami klientů každý pracovní den v rozsahu 7,5 hodin denně.
- f) Přepravní služby budou poskytovány na území města Žďáru nad Sázavou, včetně místních částí Mělkovice, Stržanov, Radonín a Veselíčko
- g) Délka jedné jízdy v případě přepravy po území města Žďáru nad Sázavou nepřesáhne 30 minut, a to včetně případné čekací doby.
- h) Cena přepravní služby Taxík Maxík bude stanovena v jednotné výši a to 50 Kč za 1 jízdu (včetně případné čekací doby) a osobu. Tato cena, která je konečná, bude řidiči uhrazena v hotovosti při nástupu do automobilu. Pokud bude klienta doprovázet další osoba jako doprovod, bude tato doprovázející osoba rovněž povinna uhradit výše uvedenou cenu 50 Kč za 1 jízdu. Klient může jízdu uhradit také poukázkou, kterou lze zakoupit v městském turistickém a informačním centru a v informační kanceláři Městského úřadu ve Žďáře nad Sázavou
- i) Smlouva o přepravě bude mezi poskytovatelem přepravní služby Taxík Maxík a klientem uzavřena okamžikem potvrzení objednávky klienta ze strany poskytovatele přepravní služby Taxík Maxík. Přednost mají dříve došlé objednávky a dále cesty k lékárně.
- j) Objednávky, které nebudou splňovat podmínky služby Taxík Maxík, budou odmítnuty.
- k) Řidič automobilu při nástupu klienta ověří, že klient splňuje podmínky pro přepravu v rámci přepravní služby Taxík Maxík, tzn., že má trvalé bydliště na území města Žďáru nad Sázavou, a zároveň že je osobou starší 65 let nebo osobou, která je držitelem průkazu ZTP či ZTP/P. Za tímto účelem řidič požádá klienta o předložení příslušných dokladů.
 - a. Klient to může prokázat kartou Taxík Maxík, kterou mu řidič automobilu předá při první jízdě po telefonické objednávce. Karta obsahuje pouze jméno a příjmení klienta a pořadové číslo karty Taxík Maxík.
 - b. Jestliže klient odmítne příslušné doklady předložit, nebo jestliže klientem předložené doklady nebudou prokazovat splnění podmínek pro přepravu v rámci přepravní služby Taxík Maxík, bude poskytnutí přepravní služby odmítnuto.

Doložka dle § 41 zákona č. 128/2000 Sb., o obcích, ve znění pozdějších předpisů
 Rozhodnuto orgánem města: Zastupitelstvo města Žďáru nad Sázavou
 Datum jednání a číslo usnesení: 112/2021/OS/ZM ze dne 4. 11. 2021

Obrázek 20 Smlouva o provozování (část 2/4)

Zdroj: (37)

III.

Práva a povinnosti města

1. Město se zavazuje, že bude provozovat automobil v rámci projektu Taxík Maxík samo nebo prostřednictvím třetí osoby po dobu nejméně 5 let.
2. Nadace výslovně souhlasí s tím, aby město zajišťovalo provoz automobilu v rámci projektu Taxík Maxík prostřednictvím příspěvkové organizace Sociální služby města Žďáru nad Sázavou, se sídlem Okružní 67, 591 01 Žďár nad Sázavou, IČ: 433 79 168
3. Město se zavazuje pravidelně kontrolovat, že jsou přepravní služby Taxík Maxík poskytovány v souladu s touto smlouvou, zejména jejím článkem II. Smluvní strany pro vyloučení pochybností sjednávají, že pokud bude město zajišťovat provoz automobilu v rámci projektu Taxík Maxík prostřednictvím třetí osoby, bude nadací odpovídat za řádné plnění této smlouvy tak, jako kdyby automobil v rámci projektu Taxík Maxík provozovalo samo.
4. Město se zavazuje zajistit, že automobil nebude používán k jiným účelům než k provozu v rámci projektu Taxík Maxík.
5. Město se zavazuje, že bude provozování automobilu v rámci projektu Taxík Maxík v potřebném rozsahu dotovat ze svého rozpočtu a že provozování automobilu v rámci projektu Taxík Maxík nebude město ani žádná třetí osoba realizovat zisk. Na provozování automobilu v rámci projektu Taxík Maxík mohou městu přispívat třetí osoby.
6. Město se zavazuje zajistit, že bude sjednáno a udržováno v platnosti řádné pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem automobilu.
7. Město se zavazuje zajistit, že bude vedena kniha jízd obsahující údaje o jednotlivých jízdách provedených v rámci projektu Taxík Maxík.
8. Město poskytne nadaci informace o využívání přepravních služeb v rámci projektu Taxík Maxík ze strany klientů nejpozději do jednoho měsíce po obdržení žádosti nadace. Na žádost nadace též město umožní nadaci nahlédnout do knihy jízd.
9. Pro vyloučení pochybností smluvní strany výslovně sjednávají, že město nemá vůči nadaci na základě této smlouvy nárok na úhradu žádných částek.

IV.

Závěrečná ustanovení

1. Tato smlouva nabývá platnosti a účinnosti dnem jejího podpisu oběma smluvními stranami.
2. Smluvní strany se ve smyslu ustanovení § 564 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, v platném znění, dohodly, že tato smlouva může být měněna pouze písemnými dodatky. Smluvní strany výslovně vylučují možnost změny této smlouvy ústní dohodou nebo na základě praxe zavedené mezi stranami. Smluvní strany se dále dohodly, že k jakékoliv změně této smlouvy dochází pouze v případě, že smluvní strany dosáhly bezvýhradného a nepodmíněného konsenzu ve všech aspektech takové změny (možnost přijetí návrhu změny, doplnění či úpravy této smlouvy druhou smluvní stranou s dodatkem či odchylkou je vyloučena).
3. Smluvní strany sjednávají, že tato smlouva a jakákoliv dispozitivní ustanovení použitelných právních předpisů mají přednost před jakoukoliv praxí zavedenou mezi smluvními stranami nebo zvyklostmi zachovávanými v relevantním odvětví.
4. Tato smlouva je vyhotovena ve čtyřech vyhotoveních s platností originálu, z nichž dvě si ponechá nadace a dvě si ponechá město.
5. Podpisem této smlouvy smluvní strany prohlašují, že souhlasí s jejím obsahem, že tato smlouva byla sepsána na základě pravdivých údajů, že vyjadřuje jejich pravou a svobodnou vůli, a že nebyla ujednána v tísní ani za jinak nevýhodných podmínek. To stvrzují svými podpisy.

Obrázek 21 Smlouva o provozování (část 3/4)

Zdroj: (37)

V Praze dne _____

Ve Žďáře nad Sázavou dne _____

Za Nadaci Charty 77:

Za Město Žďár nad Sázavou:

Mgr. Božena Jirků
ředitelka
na základě plné moci

Ing. Martin Mrkos, ACCA
starosta města

Obrázek 22 Smlouva o provozování (část 4/4)

Zdroj: (37)