Vysoká škola logistiky o.p.s.

Dopravní obslužnost vybraných obcí

(Diplomová práce)

Přerov 2021 Bc. Jitka Solařová

Vysoká škola logistiky o.p.s.

Zadání diplomové práce

studentka	**Bc. Jitka Solařová**
studijní program	Logistika
obor	Logistika

Vedoucí Katedry magisterského studia Vám ve smyslu čl. 22 Studijního a zkušebního řádu Vysoké školy logistiky o.p.s. pro studium v navazujícím magisterském studijním programu určuje tuto diplomovou práci:

Název tématu: **Dopravní obslužnost vybraných obcí**

Cíl práce:

Zhodnotit dopravní obslužnost vybraných obcí a to jak z hlediska nabídky veřejné dopravy, tak z hlediska poptávky obyvatel po ní. Zpracovat návrh na zlepšení a zhodnotit ho.

Zásady pro vypracování:

Využijte teoretických východisek oboru logistika. Čerpejte z literatury doporučené vedoucím práce a při zpracování práce postupujte v souladu s pokyny VŠLG a doporučeními vedoucího práce. Části práce využívající neveřejné informace uveďte v samostatné příloze.

Diplomovou práci zpracujte v těchto bodech:

Úvod
1. Teoretická východiska související s tématem diplomové práce
2. Současný stav dopravní obslužnosti vybraných obcí a jeho analýza
3. Zpracování návrhu na zvýšení efektivnosti dopravní obslužnosti a jeho zhodnocení

Závěr

Rozsah práce: 55 – 70 normostran textu

Seznam odborné literatury:

DRDLA, Pavel. Osobní doprava regionálního a nadregionálního významu. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2014. ISBN 978-80-7395-787-2.

PEKOVÁ, Jitka, Marek JETMAR a Petr TOTH. Veřejný sektor, teorie a praxe v ČR. Praha: Wolters Kluwer, 2019. ISBN 978-80-7598-209-4.

ŠIROKÝ, Jaromír a kol. Technologie dopravy. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2020. ISBN 978-80-7560-309-8.

Vedoucí diplomové práce: Ing. et Ing. Iveta Dočkalíková, Ph.D.

Datum zadání diplomové práce: 30. 10. 2020
Datum odevzdání diplomové práce: 13. 5. 2021

Přerov 30. 10. 2020

Ing. Blanka Kalupová, Ph.D.
vedoucí katedry

prof. Ing. Václav Cempírek, Ph.D.
rektor

ČESTNÉ PROHLÁŠENÍ

Prohlašuji, že předložená diplomová práce je původní a že jsem ji vypracovala samostatně. Prohlašuji, že citace použitých pramenů je úplná a že jsem v práci neporušila autorská práva ve smyslu zákona č. 121/2000 Sb., o autorském právu, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů.

Prohlašuji, že jsem byla také seznámena s tím, že se na mou diplomovou práci plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., o právu autorském, právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů, zejména § 60 – školní dílo. Beru na vědomí, že Vysoká škola logistiky o.p.s. nezasahuje do mých autorských práv užitím mé diplomové práce pro pedagogické, vědecké a prezentační účely školy. Užiji-li svou diplomovou práci nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědoma povinnosti informovat předtím o této skutečnosti prorektora pro vzdělávání Vysoké školy logistiky o.p.s.

Prohlašuji, že jsem byla poučena o tom, že diplomová práce je veřejná ve smyslu zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, zejména § 47b. Taktéž dávám souhlas Vysoké škole logistiky o.p.s. ke zpřístupnění mnou zpracované diplomové práce v její tištěné i elektronické verzi. Souhlasím s případným použitím této práce Vysokou školou logistiky o.p.s. pro pedagogické, vědecké a prezentační účely.

Prohlašuji, že odevzdaná tištěná verze diplomové práce, elektronická verze na odevzdaném optickém médiu a verze nahraná do informačního systému jsou totožné.

V Přerově, dne 13. 05. 2021 .....

podpis

PODĚKOVÁNÍ

Děkuji především své vedoucí práce Ing. et Ing. Ivetě Dočkalíkové, Ph.D., za precizní vedení, důslednou a obětavou pomoc při zpracování mé diplomové práce. Dále mé poděkování patří panu doc. Ing. Pavlu Šaradínovi, CSc., za cenné rady a připomínky k tématu diplomové práce.

ANOTACE

Diplomová práce je zaměřena na dopravní obslužnost vybraných obcí, konkrétně obcí mikroregionu Moštěnka, s hlavním tématem současného stavu dopravní obslužnosti vybraných obcí a jeho analýzy. Teoretická část je věnována teoretickým východiskům členění dopravy a také hlavnímu tématu dopravní obslužnosti. Praktická část diplomové práce se nejdříve zabývá charakteristikou Olomouckého kraje a mikroregionu Moštěnka. V další části je představen Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje. V poslední části je zpracována analýza úrovně dopravní obslužnosti a komparace ekonomických ukazatelů. V závěrečné části je vypracován návrh na zvýšení efektivnosti dopravní obslužnosti a jeho zhodnocení.

KLÍČOVÁ SLOVA

dopravní obslužnost, Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje, obec, mikroregion Moštěnka

ANNOTATION

The diploma thesis is focused on the transport services of selected municipalities, especially the municipalities of Moštěnka microregion, with the main topic of the current state of transport services in selected municipalities and its analysis. The theoretical part is devoted to the theoretical basis of the division of transport and to the main topic of transport services. The practical part of the diploma thesis first deals with the characteristics of the Olomouc region and Moštěnka microregion. The next part presents the Integrated Transport System of the Olomouc Region. The last part deals with the analysis of the level of transport services and comparison of economic indicators. In the final part contains a theoretical proposal for increasing the efficiency of transport services and its evaluation is elaborated.

KEYWORDS

transport services, integrated transport system of the Olomouc region, village, microregion Moštěnka

OBSAH

Úvod ... 10

1 Teoretická východiska dopravní obslužnosti ... 12

1.1 Pojetí dopravy ... 12

1.1.1 Členění dopravy ... 13

1.1.2 Dopravní logistika ... 15

1.1.3 Dopravní obsluha z pohledu logistiky ... 17

1.2 Dopravní obslužnost ... 18

1.2.1 Zajištění dopravní obslužnosti ... 19

1.2.2 Financování dopravní obslužnosti ... 21

1.2.3 Legislativní rámec dopravní obslužnosti ... 23

1.2.4 Faktory ovlivňující dopravní obslužnost ... 25

1.2.5 Přepravní poptávka a mobilita obyvatelstva ... 26

1.2.6 Faktory ovlivňující přepravní poptávku ... 27

1.2.7 Integrované dopravní systémy ... 28

1.2.8 Integrace organizace a ekonomiky, tarifní a dopravní integrace ... 29

1.2.9 Organizační uspořádání integrovaných dopravních systémů ... 31

1.2.10 Vymezení zájmových území a integrované dopravní systémy v České republice ... 32

2 Analýza současného stavu dopravní obslužnosti ve vybraných obcích ... 36

2.1 Charakteristika Olomouckého kraje ... 36

2.1.1 Dopravní infrastruktura Olomouckého kraje ... 37

2.2 Mikroregion Moštěnka ... 39

2.2.1 Obyvatelstvo mikroregionu Moštěnka ... 39

2.2.2 Ekonomicky aktivní obyvatelstvo mikroregionu Moštěnka ... 41

2.2.3 Školství mikroregionu Moštěnka ... 41

2.2.4 Dojížďka 42
2.2.5 Příjmy a výdaje obcí mikroregionu Moštěnka 44
2.3 Dopravní obslužnost Olomouckého kraje 44
2.3.1 Podmínky poskytování dopravní obslužnosti v Olomouckém kraji 45
2.3.2 Podmínky provozování dopravy v rámci dopravní obslužnosti Olomouckého kraje 45
2.4 Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje 46
2.4.1 Základní údaje o Integrovaném dopravním systému Olomouckého kraje 46
2.4.2 Dopravci v Integrovaném dopravním systému Olomouckého kraje 48
2.4.3 Tarif a jízdné Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje ... 48
2.4.4 Vybrané ekonomické ukazatele hospodaření KIDSOK 49
2.5 Dopravní obslužnost mikroregionu Moštěnka 52
2.5.1 Základní údaje o dopravní obslužnosti v mikroregionu Moštěnka 52
2.5.2 Vybrané ekonomické ukazatele dopravní obslužnosti mikroregionu Moštěnka 58
2.6 Analýza dopravní obslužnosti obcí mikroregionu Moštěnka z hlediska stanovených ukazatelů 62
2.6.1 Úroveň dopravní obslužnosti obcí mikroregionu Moštěnka 62
2.6.2 Komparace ekonomických ukazatelů 65
3 Návrh na zvýšení efektivnosti dopravní obslužnosti a jeho zhodnocení 72
3.1 Navrhovaná opatření na zvýšení efektivnosti z hlediska úrovně dopravní obslužnosti 73
3.1.1 Linka č. 920 502 (Přerov-Beňov-Líšná) 73
3.1.2 Linka č. 902 503 (Přerov-Soběchleby – Horní Nětčice) 74
3.1.3 Linka č. 902 940 (Přerov-Chropyně-Kojetín-Stříbrnice) a trať č. 330 74
3.1.4 Linka č. 920 941 (Přerov-Dřevohostice – Bystřice pod Hostýnem) 75
3.1.5 Linka č. 920 942 (Přerov-Stará Ves – Kostelec u Holešova) a trať č. 330 76

3.1.6 Linka č. 920 943 (Přerov-Dřevohostice-Všechovice) 77
3.2 Návrh na zvýšení efektivnosti dopravní obslužnosti z ekonomického hlediska.. 77
3.3 Zhodnocení navrhovaných opatření 79
3.3.1 Zhodnocení navrhovaných opatření na linkách 79
3.3.2 Zhodnocení navrhovaných opatření z ekonomického hlediska 81
Závěr 83
Seznam zdrojů
Seznam grafických objektů
Seznam grafů
Seznam obrázků
Seznam tabulek
Seznam zkratek
Seznam příloh

Úvod

Tématem diplomové práce je dopravní obslužnost vybraných obcí. Lidé se přemisťují už od svého vzniku. Nejdříve po vlastních nohou, později pomocí rychlejších a vytrvalejších tvorů. Lidé ovšem nepotřebovali přepravit pouze sebe, ale i hmotné statky, což vedlo k jednomu z největších vynálezů historie lidstva, a to vynálezu kola. Následovala stavba prvních vozů a úprava cest. Nejstarší silnice byly vybudovány ve starověkém Římě a zde se také objevují první zmínky o veřejné dopravě, tehdy ovšem určené pouze pro nejbohatší obyvatele.

Veřejná doprava je služba, jejíž pomocí je zajišťována dopravní obslužnost daného území. Pojmem dopravní obslužnost se rozumí zajištění dopravy do škol, na úřady, k lékaři a také k volnočasovým aktivitám, a to po všechny dny v týdnu. Je přístupná všem obyvatelům, kteří se potřebují dopravit na své místo určení, a to i v nejodlehlejších částech regionů. Veřejná doprava má svůj význam také z hlediska ekonomického, sociálního, ekologického i z hlediska bezpečnosti dopravy. Z ekonomického pohledu může poskytovat zaměstnání mnoha lidem a působí také na oblast investic do nemovitostí a daní. Sociální aspekt je dán samotným pojetím dopravní obslužnosti, což znamená, že děti z rodin, které nevlastní osobní automobil, se mohou dopravovat do škol. Stejně tak senioři, invalidé nebo pečující matky se mohou dopravit na místa, která potřebují navštívit. Ekologický a bezpečnostní význam je nesporný. Veřejná doprava je ekologičtější a bezpečnější než individuální automobilová doprava. Z celkového pohledu tato služba přispívá k trvalému rozvoji obsluhovaného území.

Cílem práce je zhodnotit dopravní obslužnost vybraných obcí, a to jak z hlediska nabídky, tak z hlediska poptávky obyvatel po ní. Pro zpracování diplomové práce byly vybrány obce mikroregionu Moštěnka, který slučuje 22 obcí v jihovýchodní části okresu Přerov.

Diplomová práce je rozdělena na teoretickou a praktickou část. V teoretické části jsou využita teoretická východiska členění dopravy, dopravní logistiky a dopravní obsluhy z pohledu logistiky. V další části teorie je blíže specifikována dopravní obslužnost, její zajištění a financování, dále také legislativní rámec dopravní obslužnosti, faktory ovlivňující dopravní obslužnost a přepravní poptávku a mobilita obyvatelstva.

Důležitou částí kapitoly jsou integrované dopravní systémy a jejich teoretická východiska. V praktické části diplomové práce, která je rozdělena do šesti podkapitol, je v první podkapitole charakterizován Olomoucký kraj a jeho dopravní infrastruktura. Další podkapitola je věnována podrobnější charakteristice mikroregionu Moštěnka z pohledu obyvatelstva. V následující podkapitole jsou zpracovány podmínky poskytování a provozování dopravní obslužnosti v Olomouckém kraji. Čtvrtá podkapitola blíže popisuje Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje a základní údaje o něm. V páté podkapitole jsou vypracovány základní údaje o dopravní obslužnosti mikroregionu Moštěnka i s vybranými ekonomickými ukazateli. Poslední podkapitola praktické části je věnována samotné analýze úrovně dopravní obslužnosti, s následnými výpočty koeficientů úrovně dopravní obslužnosti a komparace vybraných ekonomických ukazatelů dopravní obslužnosti. V třetí závěrečné části jsou shrnuty výsledky celé práce. Je zpracován návrh na zvýšení efektivnosti dopravní obslužnosti v mikroregionu Moštěnka a zhodnocení navrhovaných opatření.

Diplomová práce vychází z legislativních pramenů, odborné literatury, internetových zdrojů a interních sdělení společnosti KIDSOK, příspěvkové organizace. K vypracování diplomové práce byla použita legislativa platná k 31. 3. 2021.

Pro zpracování diplomové práce byly použity metody popisu, dílčího rozboru, analýz a následná komparace doplněná o matematické výpočty.

1 Teoretická východiska dopravní obslužnosti

Dopravní obslužnost je jedním z významných faktorů fungování každodenního života společnosti. Dopravní prostředky umožňují lidem dopravu do zaměstnání, do škol, k lékaři, na úřad, za kulturou i k volnočasovým aktivitám.

„Vhodná organizace dopravy je základní podmínkou pro kvalitu života kohokoli a kdekoli. Veřejná osobní doprava je významnou oblastí služeb, která spoluovlivňuje životní úroveň i životní styl obyvatelstva. Je zprostředkovatelem veškerých přepravních vztahů v území, spolupůsobí při formování a rozvoji sídelních, hospodářských a krajinných struktur.“ [1, s. 42]

1.1 Pojetí dopravy

„Obecně lze dopravu definovat jako jakékoliv přemístění osob či hmotných statků, provedené buď vlastní silou anebo zprostředkovaně“. [1, s. 4]

Zatímco podle Zeleného [2] je doprava často obecně definována jako činnost, která souvisí s přemístěním osob a hmotných předmětů za použití různých druhů dopravních prostředků a podmínek po dopravní cestě, lze na dopravu podle Širokého [1] pohlížet i z ekonomického hlediska jako na specifickou lidskou činnost, kterou se uskutečňuje cílevědomé přemísťování hmotných statků a osob, která se svými nehmotnými efekty projevuje v ekonomicko-sociologické struktuře společnosti. Stejskal [3] na dopravu pohlíží z technického hlediska jako na adresný a funkční pohyb osob, zboží a informací pomocí určených dopravních prostředků a jiných medií po směrových trajektoriích v prostoročase a tuto cílevědomou činnost usměrňuje člověk. Doprava bývá často zaměňována s termínem přeprava. Podle Eislera, Kunsta, Oravy [4] je přeprava výsledkem dopravy přemisťování osob a věcí. Zatímco Kraft [5] tvrdí, že pojem doprava je nadřazeným pojmem přepravě, přičemž zahrnuje všechny dopravní procesy. Jedním z dalších pohledů na dopravu je z pohledu logistiky. Podle Oravy [6, s. 82] se *„terminologickým a obsahovým vývojem vyvíjí i doprava. Svůj podíl na tom má i logistika a působení dopravy v rámci logistických řetězců. Dopravu nelze chápat pouze jako národohospodářské odvětví (z makroekonomického hlediska), případně výhradně jako komerční činnost z mikroekonomického hlediska. Jak již bylo řečeno,*

doprava v logistickém řetězci vykazuje specifické rysy, a proto je potřebné „logistickou dopravu" z dosud používaného vymezení vyčlenit."

1.1.1 Členění dopravy

Dopravní soustava je tvořena **konvenčními** obory dopravy:

- silniční,
- železniční,
- letecká,
- vodní,

a **nekonvenčními** obory dopravy:

- potrubní,
- lanovky,
- visuté dráhy apod. [7]

Podle charakteru **dopravní cesty** a zvolených **dopravních prostředků** rozlišujeme:

- **silniční dopravu** – je vysoce dostupná, vyznačuje se vysokou rychlostí přepravy na krátké vzdálenosti, je flexibilní, má k dispozici hustou síť silniční infrastruktury, fixní výpravní náklady jsou velmi nízké oproti vyšším variabilním nákladům, nízká administrativní náročnost v přepravě, nepříznivý dopad na životní prostředí, nízká dopravní bezpečnost a poměrně velká závislost na klimatických podmínkách,
- **železniční dopravu** – vyznačuje se především přepravou těžkých a hromadných substrátů, přeprava se uskutečňuje na střední a delší přepravní vzdálenosti (400–600 km), je zde vyšší bezpečnost dopravního systému, vyšší nezávislost na klimatických podmínkách, je šetrná k životnímu prostředí, v případě rychlosti na delší přepravní vzdálenosti srovnatelná se silniční dopravou,
- **vodní vnitrozemskou a námořní dopravu** – existuje zde velká kapacita vodních cest, vyznačuje se přepravou na dlouhé vzdálenosti a nejnižšími vyjádřenými externími náklady, přepravovány jsou hromadné substráty, kontejnery, těžké náklady, při přepravě je někdy nezbytné vyžití silniční a železniční sítě, nízká hustota vodních cest, vyšší závislost na hydrologických a meteorologických vlivech,

- **leteckou dopravu** – je pro svoji vysokou rychlost vhodná zejména na dlouhé vzdálenosti, vyznačuje se poměrně vysokou bezpečností a disponuje relativně velkou četností spojů, je využívána zejména pro mezinárodní přepravu,
- **kombinovanou dopravu** – využívá jednotlivé druhy dopravy, přičemž pravděpodobně uspokojí nejlépe potřeby zákazníků, může být považována za základ dopravní logistiky,
- **nekonvenční dopravu** (potrubní, lanovky, visuté dráhy, monoraily) – potrubní přeprava se vyznačuje přímou přepravou substrátů, minimálními ztrátami z přepravy, počet překládkových prací je snadné automatizovat a je zde třeba malý počet pracovníků zabezpečujících přepravu. [7]

Dopravu dále dělíme podle **veřejné přístupnosti** na:

- **veřejnou** – je přístupná všem za známých podmínek (přepravní a jízdní řád, cena přepravy),
- **neveřejná** – není určena pro širokou veřejnost (vnitropodniková doprava, vlastní automobil, soukromé letadlo a další). [7]

Další rozdělení dopravy je podle **předmětu dopravy** na:

- **osobní dopravu** – zabezpečuje především přepravu osob, veřejná osobní doprava je provozována v silniční dopravě, železniční dopravou, městskou hromadnou dopravou, soukromou silniční dopravou, leteckou dopravou, vodní dopravou a taxislužbou,
- **nákladní dopravu** – zde jsou přepravovány hotové výrobky a zboží, nákladní dopravu členíme na dopravu ve **sféře výroby** (přeprava materiálu a surovin v různých stádiích výroby), **ve sféře oběhu** (již hotové výrobky jsou dopravovány na místo spotřeby), **ve sféře spotřeby** (přeprava zavazadel apod.), veřejnou nákladní dopravu zabezpečuje nákladní silniční doprava, železniční doprava, vodní doprava, letecká doprava, soukromá silniční doprava a neveřejná nákladní doprava je určena především pro potřeby podniků (silniční, železniční a nekonvenční doprava). [7]

V **osobní dopravě** je zákonem č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů a zákonem č. 266/1994 Sb., zákon o dráhách, ve znění pozdějších předpisů je definována také:

- **veřejná silniční linková doprava – kterou** se rozumí poskytování přepravních služeb na určené trase dopravní cesty, při kterém cestující nastupují a vystupují na předem určených zastávkách, [8]
- **veřejná železniční linková doprava** – kterou se rozumí poskytování přepravních služeb na určené trase dopravní cesty, při kterém cestující nastupují a vystupují na předem určených zastávkách. [9]

Dopravu lze dále rozdělit na:

- **vnitrostátní** – je uskutečňována na území jednoho státu,
- **mezinárodní** – probíhá na území dvou a více států. [7]

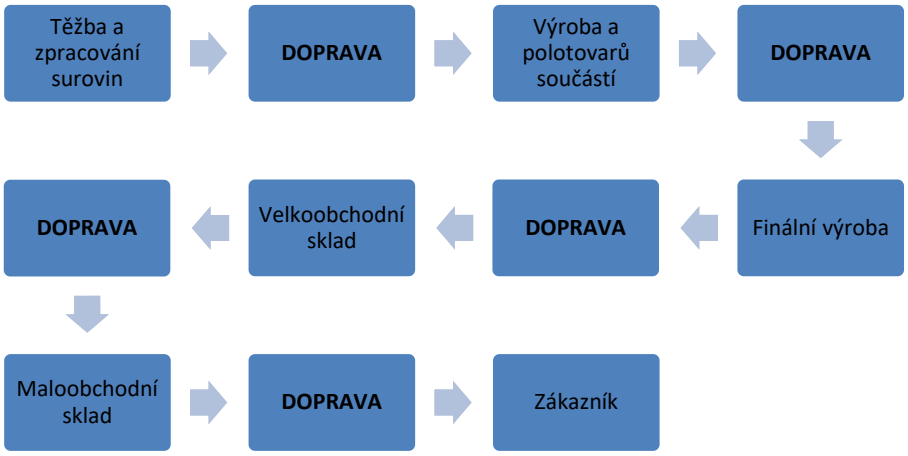
1.1.2 Dopravní logistika

Doprava je z pohledu logistiky definována jako soubor řídících a výkonných činností spojených s účelně zaměřeným přemísťováním požadovaného množství lidí, hmotných prostředků, surovin, materiálů, polotovarů, dílů i hotových výrobků v čase, prostoru mezi jejich jednotlivými prvky, výrobci, distributory, prodejnami atd. Doprava je jednou z nejdůležitějších součástí logistiky. Bez služeb, dopravních zařízení a logistiky by se produkty, suroviny ani lidé nemohly dostat tam, kde je jich potřeba, a obchod, průmyslová výroba a globalizace by se zastavily. [10] Hlavním předmětem dopravní logistiky je plánování a provoz po dopravní síti. **Dopravní logistika** optimalizuje a koordinuje pohyby cestujících a zásilek po dopravní síti od okamžiku a místa jejich vstupu do dopravní sítě až po okamžik a místo výstupu z dopravní sítě. U přepravy cestujících od příchodu do počátečního uzlu přepravní cesty do příjezdu či příchodu do uzlu cílového. Při přepravě zásilek počínaje jejich převzetím od odesílatele (přepravce) až po předání příjemci (přepravci). *„Ve svém nejširším pojetí se také zabývá optimalizací prostorového rozmístění kapacit a dále koordinací pohybů a činností všech prostředků a zařízení, jejichž součinnost je nutná k uskutečnění přepravy určitého přepravního elementu. Optimalizace rozmístění uzlů dopravní sítě a organizace přemísťování přepravních elementů na ní vede ke snižování dopravní náročnosti a v nákladní dopravě částečně i ke snižování přepravní náročnosti, tzn. rozsahu pohybů materiálů potřebných k výrobě daného zboží“.* [1, str. 10] Logistika v **osobní dopravě** se zaměřuje zejména na dopravní obsluhu určitých průmyslových podniků nebo na dopravní obsluhu oblastí, regionů, měst a v **nákladní dopravě** na dopravní obsluhu

výrobních a distribučních firem. **Doprava v logistice** (logistickém řetězci) je členěna na tři fáze:

- **doprava ve sféře výroby** – uspokojuje potřeby vyvolané technologií výroby, dělbou činností a zejména kooperací a specializací výroby mezi různými fázemi i v jednotlivých fázích výroby, až k finálnímu výrobku,
- **doprava ve sféře oběhu** – uspokojuje potřeby přemísťování nutné k realizaci ekonomického oběhu, aniž by se přitom stala jeho součástí (její průběh v rámci produkce a pohybu hmotných toků tak věcně a časově slouží oběma koncovým fázím reprodukčního procesu, tj. výrobě a spotřebě),
- **doprava ve sféře spotřeby** – uspokojuje potřeby přemísťování výrobků, které již vstoupily do spotřeby. [1]

Doprava jako součást logistického řetězce je znázorněna na následujícím obrázku 1.1:



Obr. 1.1 Doprava v logistickém řetězci.

Zdroj: [6]

Doprava je nositelem pohybu hmot a materiálu, což je patrné na obrázku 1.1 a znamená to, že doprava v logistickém řetězci je důležitým mezičlánkem a jedním ze zásadních činitelů logistických procesů. Tato doprava se uskutečňuje různými technologiemi, které se nazývají **logistické technologie**:

- **Just in Time** (JIT) – filosofií tohoto konceptu je radikální snížení skladování a skladových zásob pomocí dopravy, na kterou jsou kladeny obzvlášť vysoké nároky na přesnost a spolehlivost, technologie Just in Time vznikla v 80. letech 20. století a je využívána především v oblasti průmyslové výroby, dodávky jsou

dodávány v malém množství, ale častěji, odběratel je dominantním článkem, velká zátěž dopravní infrastruktury a životního prostředí, [11]

- **Kanban –** technologie využívaná ve strojírenské výrobě (automobilový průmysl), nepracuje se zásobami, vyvinuta japonskou firmou Toyota, funguje na principu dodání prázdného přepravního prostředku od odběratele dodavateli, dodání prázdného prostředku je pokynem k zahájení výroby a jakmile je přepravní prostředek danou dávkou naplněn, je odběratel povinen dávku převzít, [12]
- **Hub and Spoke** – je technologie, která spočívá ve sdružování menších zásilek do větších celků, které jsou přepravovány velkokapacitními dopravními systémy do požadované oblasti, kde jsou rozdruženy do menších jednotek, konsolidace a dekonsolidace probíhá v logistických centrech, teminálech nebo dopravních uzlech, tato technologie snižuje náklady dopravců a přepravců, vede k větší ekologické šetrnosti, [12]
- **Cross-Docking** – spočívá v začlenění distribučního centra (článek dodavatelského řetězce) mezi dodavatele a síť maloobchodů, v distribučních centrech se zboží třídí a kompletuje za účelem přímého dodání do jednotlivých obchodů, zboží se v distribučních centrech neskladuje, pouze jimi prochází, [12]
- **Kombinovaná doprava** – je podmnožinou intermodální dopravy (přeprava v ucelené jednotce typu kontejner, návěs a další, dvěma či více druhy dopravy bez změny přepravní jednotky), kdy převážná část trasy je uskutečňována po železnici nebo vodní cestou, přičemž počáteční nebo závěrečná trasy probíhá po silnici a je zpravidla co nejkratší, [12]
- **Quick Response** – je technologií, kterou lze charakterizovat jako zdokonalené řízení zásob a zvýšení efektivity prostřednictvím zrychleného toku zásob, [12]
- **Efficient Consumer Response** – znamená vzájemnou spolupráci partnerů v dodavatelském řetězci s cílem dosáhnout maximální efektivity při uspokojování konečných potřeb zákazníků, [12]
- **Gateway** – je technologie, která řeší problematiku obsluhy měst. [12]

1.1.3 Dopravní obsluha z pohledu logistiky

Celý dopravní systém musí být určitým způsobem řízen a obsluhován. **Dopravní obsluha** je definována jako uspokojování přepravních potřeb obyvatel

a podnikatelských subjektů v dané oblasti. Jedná se o integrovaný logistický systém, do kterého náleží:

- systém dopravní obsluhy v přepravě osob,
- dopravní obsluha organizací a podniků,
- přeprava zboží a materiálu,
- obsluha skladů a obchodní sítě. [11]

Logistická obsluha území je systém řízení, tvorby a regulace průběhu přemisťování. Dopravní obsluha v logistickém systému není založena pouze na komerčním principu. V souladu s evropskými předpisy je poskytována podpora z veřejných rozpočtů:

- na provoz logistické služby ve veřejném zájmu (pošta),
- na výstavbu, údržbu a provoz dopravních sítí,
- na výstavbu logistických center. [11]

V České republice rozlišujeme dva typy členění území pro logistickou obsluhu, a to:

- celkové území státu,
- území, které je blízké k určitému centru jak z hlediska ekonomického, administrativního, sociálního nebo kulturního,
- území vytvářené a koordinované v rámci euroregionů

nebo

- území měst s velkým počtem obyvatel (nad 100 tisíc),
- území ve venkovském osídlení,
- území aglomeračního pásma. [11]

1.2 Dopravní obslužnost

Dle zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, se dopravní obslužností rozumí *„zabezpečení dopravy po všechny dny v týdnu, především do škol a školních zařízení, k orgánům veřejné moci, do zaměstnání, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a k uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale udržitelnému rozvoji územního obvodu“*. [13] Dopravní obslužnost je zabezpečována veřejnou hromadnou dopravou, které v současné

době konkuruje individuální osobní doprava. Důsledkem tohoto jevu je růst dopravní nehodovosti, zábor místa, vyšší ekologická zátěž a řada dalších negativních vlivů. Cílem dopravní politiky státu je zabezpečit vhodný, ekonomický a bezpečný pohyb obyvatel. Veřejná hromadná doprava je poskytována jako služba ve veřejném zájmu, a proto je důležité zajistit její rozvoj, financování a upřednostnění před osobní individuální dopravou. [1] Počet všech přepravených osob veřejnou hromadnou dopravou v letech 2017–2019 v České republice je uveden v následující tabulce 1.1:

Tab. 1.1 Počet přepravených osob v České republice v letech 2017–2019

Počet přepravených osob v mil/Rok	2017	2018	2019
Veřejná doprava	2655,4	2721,9	2787,6

Zdroj: [14].

Z dat uvedených v tabulce 1.1 jednoznačně vyplývá, že počet všech osob přepravených veřejnou hromadnou dopravou se neustále zvyšuje.

1.2.1 Zajištění dopravní obslužnosti

Dopravní obslužnost zajišťují dle zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů:

- **kraje** a obce ve své samostatné působnosti stanoví rozsah dopravní obslužnosti a zajišťují dopravní obslužnost veřejnými službami v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou a veřejnou linkovou dopravou a jejich propojením, kraj zajišťuje dopravní obslužnost ve svém územním obvodu a se souhlasem jiného kraje v jeho územním obvodu, kraj může zajišťovat veřejné služby v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou a veřejnou linkovou dopravou v sousedícím územním obvodu jiného státu po předchozí dohodě s příslušným orgánem veřejné moci jiného státu, pokud je to potřeba pro zajištění dopravní obslužnosti kraje,
- **obec** zajišťuje dopravní obslužnost ve svém územním obvodu nad rámec dopravní obslužnosti kraje, obec může zajišťovat veřejné služby v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou a veřejnou linkovou dopravou mimo svůj územní obvod, pokud je to potřeba pro zajišťování dopravní obslužnosti obce a se souhlasem kraje a obcí, které mají uzavřenou smlouvu

o veřejných službách v přepravě cestujících a jejichž územní obvod je zajišťováním služeb dotčen,

- **stát** prostřednictvím své organizační složky zajišťuje dopravní obslužnost veřejnými službami v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou vlaky celostátní dopravy, které mají nadregionální nebo mezinárodní charakter, za stát zajišťuje dopravní obslužnost Ministerstvo dopravy, Ministerstvo dopravy po dohodě s Ministerstvem financí určí maximální výši kompenzace a způsob tohoto určení na dobu účinnosti smluv o veřejných službách v přepravě cestujících, nedojde-li mezi Ministerstvem dopravy a Ministerstvem financí k dohodě, určí maximální výši kompenzace na návrh Ministerstva dopravy vláda, návrh na rozhodnutí vlády podá Ministerstvo dopravy vládě nejpozději do 30 dnů ode dne, kdy nedošlo k dohodě mezi oběma ministerstvy ani na úrovni ministrů, do doby rozhodnutí vlády určí rozsah dopravní obslužnosti Ministerstvo dopravy podle rozsahu dopravní obslužnosti určené v předchozím rozpočtovém roce, na základě určené maximální výše kompenzace Ministerstvo dopravy určí rozsah zajišťování dopravní obslužnosti,
- **dopravní obslužnost pro potřeby obrany státu** zajišťuje Ministerstvo dopravy České republiky po dohodě s Ministerstvem obrany České republiky. [13]

Podle Širokého a kolektivu [1, s. 43] *„pro zajištění dopravní obslužnosti mohou stát, kraje a obce poskytovat veřejné služby v dopravě samy, nebo uzavírat smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících s dopravci, kteří jsou provozovateli dopravy podle jiných právních předpisů. Dopravce musí nejpozději ke dni nabytí účinnosti smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících:*

- *mít přidělenou kapacitu dopravní cesty, osvědčení dopravce a uzavřenou smlouvu o provozování drážní dopravy s provozovatelem dráhy, jedná-li se o dopravce ve veřejné drážní osobní dopravě,*
- *mít licenci a schválený jízdní řád, jedná-li se o dopravce ve veřejné linkové dopravě, a dále osvědčení o oprávnění k podnikání v městské autobusové dopravě, jedná-li se o dopravce v městské autobusové dopravě,*
- *mít zajištěna vozidla, personál a technické zázemí nezbytné pro provozování veřejných služeb v přepravě cestujících podle přidělené kapacity dopravní cesty nebo schváleného jízdního řádu,*

- být způsobilý zajistit poskytování souhrnu činností uložených zákonem č. 111/1994 Sb., zákon o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů a zákonem č. 266/1994 Sb., zákon o dráhách, ve znění pozdějších předpisů a [8], [9]
- *splňovat standardy kvality a bezpečnosti dopravy, včetně standardů pro přepravu osob s omezenou schopností pohybu a orientace".* [1]

Požadavky na kvalitu při poskytování přepravních služeb:

- přijatelná dostupnost dopravy,
- dodržení jízdních řádů v pravidelné přepravě cestujících a dohodnutého průběhu nepravidelné přepravy osob,
- četnost a časové polohy spojů na pravidelné lince a návaznost na jiné spoje nebo jinou dopravu, dostatečný rozsah dopravní obslužnosti území,
- zajištění sjednané úrovně pohodlí osobní přepravy,
- zachování života a zdraví cestujících, jejich zavazadel a věcí,
- informování v případě vzniku nepravidelnosti přepravy, o jejich odstraňování a o péči směřující k minimalizaci škod a jiných nepříznivých následků pro zákazníka,
- spolehlivost při poskytování sjednaných podmínek a služeb. [1]

Standardy kvality a bezpečnosti jsou uvedeny v příloze zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů. [13]

1.2.2 Financování dopravní obslužnosti

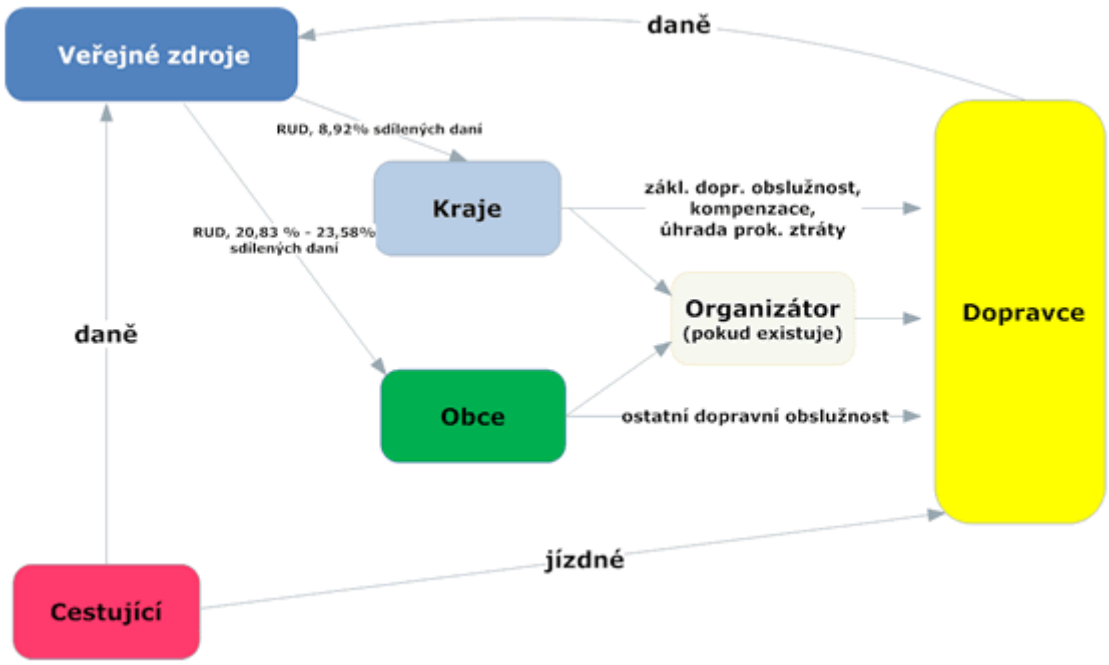
Dopravní obslužnost je financována ze všech úrovní veřejné správy v České republice:

- **financování ze státního rozpočtu** – jak již bylo uvedeno v kapitole 1.1.1, ze státního rozpočtu je financována veřejná drážní osobní doprava, a to zajištěním rychlíkových spojení jako závazku veřejné služby, po dohodě Ministerstva dopravy s Ministerstvem financí České republiky,
- **financování na úrovni krajů** – kraje zajišťují základní dopravní obslužnost ze zákona č. 129/2000 Sb., o krajích, ve znění pozdějších předpisů [15], v samostatné působnosti prostřednictvím spojů veřejné linkové dopravy a na základě smlouvy uzavřené mezi státem a kraji, kdy 30 % hradí stát a 70 % kraje,

veřejnou drážní osobní dopravu na celostátní a regionální dráze, na základě smluv s dopravci, kteří přijali závazek veřejné služby ve veřejném zájmu, dopravci je krajem hrazena tzv. prokazatelná ztráta a ušlý zisk, dalším příjmem dopravce jsou prostředky od obcí za ostatní dopravní obslužnost, kterou si obce objednávají nad rámec stanovené základní obslužnosti a příjmy ve formě jízdného od cestujících,

- **financování na úrovni obcí** – na úrovni obcí je dopravní obslužnost zajišťována ze zákona č. 128/2000 Sb., o obcích, ve znění pozdějších předpisů [16], v samostatné působnosti obce je řešena tzv. ostatní dopravní obslužnost, kterou si obec sjednává v případě zájmu na posílení lokálních nebo regionálních linek veřejné linkové dopravy, obce také zakládají sdružení nebo dobrovolné svazky obcí, jejichž pomocí financují dopravní obslužnost v regionu. [17], [18]

Na následujícím obrázku 1.2 jsou uvedeny finanční toky na úrovni veřejné správy v regionální veřejné linkové dopravě:



Obr. 1.2 Finanční toky v regionální veřejné linkové dopravě.

Zdroj: [18].

Na obrázku 1.2 lze sledovat přerozdělování finančních prostředků z rozpočtů krajů, obcí, státního rozpočtu a dalších subjektů, kteří se podílejí na dopravní obslužnosti v rámci veřejné linkové dopravy. V následujících tabulkách 1.2 a 1.3 jsou uvedeny

dotace dle Ministerstva dopravy České republiky do pravidelné veřejné přepravy osob v letech 2017–2019:

Tab. 1.2 Dotace do veřejné linkové dopravy v letech 2017–2019

Dotace veřejná linková doprava v mil/Rok	2017	2018	2019
Rozpočty KÚ	6180	6642	7172
Rozpočty obcí	632	376	580
Celkem	6812	7018	7752

Zdroj: [14].

Z údajů uvedených v tabulce 1.2 je zřejmé, že celkové dotace do veřejné linkové dopravy se v uvedených letech stále zvyšují. V následující tabulce 1.3 jsou znázorněny dotace na veřejnou drážní osobní dopravu:

Tab. 1.3 Dotace do veřejné drážní osobní dopravy v letech 2017-2019

Dotace veřejná drážní doprava v mil/Rok	2017	2018	2019
Státní rozpočet	4645	4802	4630
Dotace z KÚ	9794	10180	10540
Celkem	14439	14982	15170

Zdroj: [14].

Dotace na veřejnou drážní osobní dopravu v České republice se v uvedených letech nijak výrazně nemění.

1.2.3 Legislativní rámec dopravní obslužnosti

Sektor dopravy tvoří významnou složku národního hospodářství. Dopravní obslužnost je součástí služeb poskytovaných ve veřejném zájmu, její poskytování se považuje za součást základních sociálních práv občanů Evropské unie, tudíž i zde je nezbytná právní úprava tak, aby tato oblast plnila své dopravní, ekonomické, sociální a ekologické cíle. Základní rámec legislativní úpravy v této oblasti vytváří Evropská unie, a to Nařízením EP a Rady (EU) č. 1370/2007, o veřejných službách v přepravě cestujících a o zrušení nařízení (EHS) č. 1191/69 a 1107/70. [19] V České republice tuto oblast upravuje celá řada zákonů. Mezi nejdůležitější patří zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách

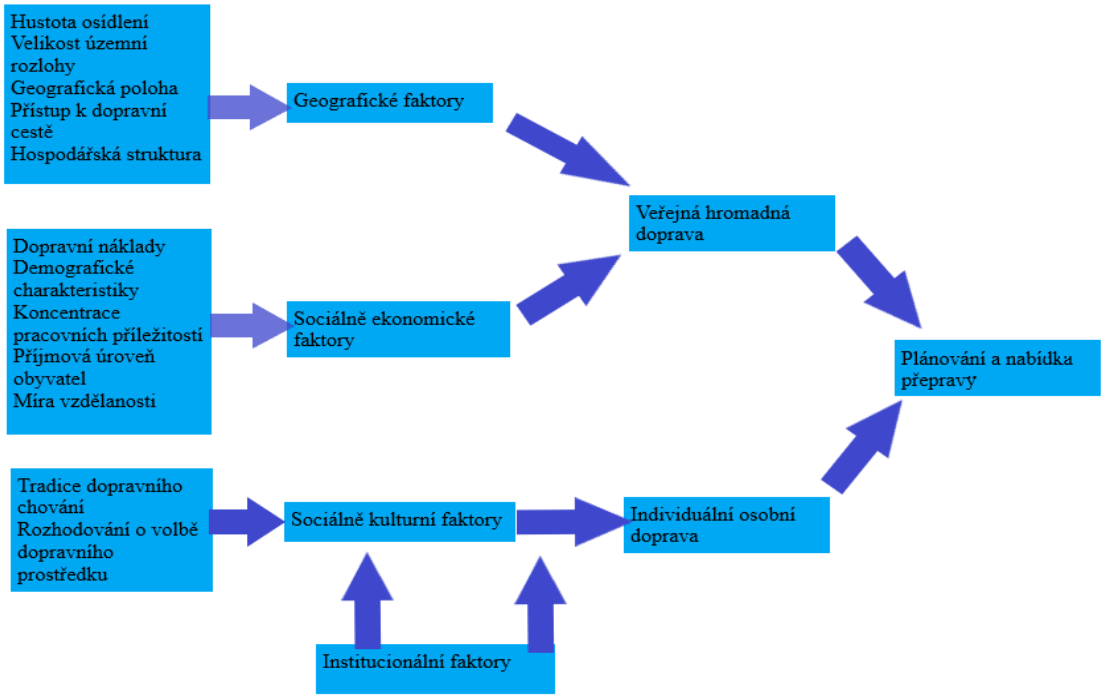
v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, který upravuje postup státu, krajů a obcí při poskytování dopravní obslužnosti v souladu s Nařízením EP a Rady (EU) č. 1370/2007, o veřejných službách v přepravě cestujících a o zrušení nařízení (EHS) č. 1191/69 a 1107/70. [13], [19] Mezi další zákony a vyhlášky upravující problematiku dopravní obslužnosti patří:

- zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, [8]
- zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, [9]
- vyhláška č. 122/2014 Sb., o jízdních řádech veřejné linkové dopravy, ve znění pozdějších předpisů, [20]
- vyhláška č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění pozdějších předpisů, [21]
- vyhláška č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu, ve znění pozdějších předpisů, [22]
- zákon č. 129/2000 Sb., o krajích, ve znění pozdějších předpisů, [15]
- zákon č. 128/2000 Sb., o obcích, ve znění pozdějších předpisů, [16]
- zákon č. 250/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech územních rozpočtů, ve znění pozdějších předpisů, [23]
- zákon č. 526/1990 Sb., o cenách, ve znění pozdějších předpisů, [24]
- zákon č. 16/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů, [25]
- zákon č. 563/1991 Sb., o účetnictví, ve znění pozdějších předpisů. [26]

Při plánování dopravní obslužnosti v České republice se vychází z dokumentu Bílá kniha – Koncepce veřejné dopravy 2015–2020 s výhledem do roku 2030, které schválila vláda České republiky 15. 6. 2015. Hlavním cílem této koncepce je „*vytvářet takové podmínky, aby mohl být systém veřejné dopravy v České republice vnímán jako kvalitní alternativa k individuální dopravě. V České republice by měl být, v souladu s reálnou i latentní poptávkou po přepravě, kvalitou disponibilní infrastruktury a možnostmi veřejných rozpočtů, zajištěn stabilní, hierarchický systém rychlé, pravidelné a konkurenceschopné intervalové a přístupné veřejné dopravy, vhodně a systémově provázaný mezi jednotlivými přepravními segmenty“.* [27] V současné době je schválena nová Koncepce veřejné dopravy od roku 2021 do roku 2030.

1.2.4 Faktory ovlivňující dopravní obslužnost

Na faktory, které ovlivňují řešení dopravní obslužnosti lze pohlížet z mnoha hledisek. Obecně je lze rozdělit na **geografické, sociálně-ekonomické, sociálně-kulturní a institucionální faktory.** Všechny uvedené faktory souvisí s plánováním a nabídkou přepravních služeb, tak jak je uvedeno na následujícím obrázku 1.3:



Obr. 1.3 Faktory ovlivňující dopravní obslužnost a jejich vazby.

Zdroj: [28]

Faktory uvedené na obrázku:

Geografické faktory:

- velikost územní rozlohy, která je obsluhována,
- hustota osídlení, která ovlivňuje hustotu, intenzitu, četnost spojů a zatížení jednotlivých dopravních cest,
- geografická poloha, která souvisí především s náklady na provoz a údržbu, provozní náklady a celkové investiční náklady na dopravní infrastrukturu,
- přístup k dopravní cestě,
- hospodářská struktura – průmyslové a zemědělské oblasti, chráněná území. [29]

Sociálně-ekonomické faktory:

- dopravní náklady – ekonomická efektivnost spojů a rozhodování o dopravním prostředku,
- demografické charakteristiky – přímý vliv na dopravní možnosti obyvatel (odlehlost lokalit, věk),
- koncentrace pracovních příležitostí – při plánování dopravní obslužnosti je hlavním ukazatelem průměrný počet vyjíždějících do jednoho cíle,
- příjmová úroveň obyvatel – vliv příjmů domácností na využívání vlastní nebo veřejné dopravy,
- míra vzdělanosti. [29]

Sociálně-kulturní faktory:

- tradice dopravního chování – zvyky rodin a vnímání hodnot,
- rozhodování o volbě dopravního prostředku – celková životní situace. [29]

Institucionální faktory:

- na národní úrovni – dopravní politika státu,
- na regionální úrovni – výrazně ovlivněna dotační politikou krajů. [29]

1.2.5 Přepravní poptávka a mobilita obyvatelstva

Existuje-li nabídka přepravních služeb, musí stát na straně druhé i poptávka po přepravě. V dnešním tržním hospodářství se vše odvíjí od požadavků a potřeb zákazníka, a proto i v dopravě by mělo vše vycházet z požadavků zákazníků, což se dosud neděje. Přepravní poptávka úzce souvisí s **mobilitou** obyvatelstva a rozděluje se na **původní** a **odvozenou.** Podle Širokého a kolektivu [1, s. 44] : *„Mobilita představuje stanovení odpovědi na otázku: Kdo cestuje? Kdy cestuje? Odkud cestuje? Kolik je takových osob? Mobilita úzce souvisí s problematikou bydlení, zaměstnanosti, školství, obchodu a služeb. Právě uspokojení těchto základních lidských potřeb ovlivňuje organizaci a způsob zajištění jejich dostupnosti z dopravního hlediska.“* Tyto cesty jsou členěny do tří kategorií.

1. Dle pravidelnosti:

- pravidelné – do škol, do zaměstnání, k lékaři aj.,
- nepravidelné – nákupy, zájmové činnosti, služební cesty,

- ostatní.

2. Dle vázanosti:

- na místo zaměstnání, školy, lékaře,
- na místo bydliště,
- ostatní.

3. Dle přepravní vzdálenosti:

- krátké – do 50 km,
- střední – od 50 do 100 km,
- dlouhé – nad 100 km.

O původní poptávku se jedná tehdy, pokud je přeprava uskutečňována z vlastní vůle a pro vlastní potěšení a o poptávku odvozenou vyplývající z interakce společenských a ekonomických činností. [1]

1.2.6 Faktory ovlivňující přepravní poptávku

Faktory, které ovlivňují přepravní poptávku po veřejné hromadné osobní přepravě, je třeba rozlišovat jak z hlediska cestujícího, tak z hlediska dopravce. Volba cestujícího vychází zpravidla z úvahy, jaké výhody mu zvolený typ dopravy přinese. Dopravce zajímají především náklady spojené s přepravou. Základní faktory jsou:

- **cena za přepravu** – hraje podstatnou roli v rozhodování zákazníka, významný ukazatel kvality přepravy,
- **rychlost přepravy** – je dána kvalitou cest, zvoleným dopravním prostředkem a technologií dopravy,
- **hustota sítě** – struktura a hustota osídlení,
- **doba přemístění** – doba přemístění cestujícího např. z bydliště na místo pracoviště,
- **přepravní vzdálenost** – zpravidla nejvíce ovlivňuje cenu za přepravu, prostorová vzdálenost mezi nástupní a cílovou zastávkou,
- **hustota spojů** – čím větší hustota spojů, tím vyšší dopravní obslužnost daného území za předpokladu návaznosti přípojů,
- **dostupnost zastávek** – dle Zelené knihy EU je vhodná docházková vzdálenost k zastávce do 3 km u pěší dopravy a 8 km u cyklistické dopravy,

- **pravidelnost** – zapamatovatelnost jízdního řádu cestujícími,
- **spolehlivost** – minimalizace zpoždění, snaha o dodržování jízdního řádu,
- **bezpečnost** – bezpečnost dopravního provozu, po nehodě, na zastávkách, z hlediska kriminality,
- **jednoduché přepravní odbavení** – snaha o odbavení cestujícího jedním jízdním dokladem po celou dobu přepravy,
- **pohodlí a kultura cestování** – pohodlí z hlediska výbavy přepravního prostředku, veřejných částí výpravních budov, nabídka přepravních a doplňkových služeb. [1]

1.2.7 Integrované dopravní systémy

Veřejná hromadná doprava je dopravní služba, která zajišťuje **dopravní obslužnost** území a dostupnost cílů cest. Funkcí a cílem dopravní obslužnosti je zabezpečit účelnou a hospodárnou dopravu, která uspokojí přepravní potřeby obyvatel kraje při využití přiměřených nákladů veřejných financí. Řada zkušeností, zejména zahraničních, ukazují, že nejefektivnější způsob zajištění veřejné hromadné dopravy je integrovaný dopravní systém. Z celé řady definic lze použít podle Drdly [28, s. 163] tuto: *„Integrovaný dopravní systém je způsob koordinovaného využití více druhů veřejné hromadné dopravy provozované více dopravci (včetně řízených návazností na individuální automobilovou dopravu) směřující k zabezpečení účelné a hospodárné dopravní obslužnosti zájmového území z hlediska ekonomických i mimoekonomických potřeb osob a institucí systémem dotčených“.* Integrované dopravní systémy mění dřívější pojetí veřejné hromadné dopravy, kdy jednotlivé dopravní a přepravní činnosti byly autonomní a mezi sebou nekooperovaly, na vzájemnou spolupráci dopravců a objednavatelů dopravy. Jednotlivé druhy dopravy a jejich dopravci, tj. veřejná linková doprava, městská hromadná doprava, veřejná drážní osobní doprava a objednavatelé dopravy, tj. kraj, města, obce, spolupracují a vytváří dopravně – organizační systém, který je přínosem pro cestující i pro ně samotné. Integrovaný dopravní systém není novým druhem dopravy, je součástí **dopravní obslužnosti** kraje, přičemž přináší nové vztahy v provozování a zajištění veřejné dopravy. Ve vztahu k cestujícím je integrovaný dopravní systém charakterizován:

- jednotnými společnými přepravními podmínkami,
- jedním společným tarifem s jednotnou nabídkou společných jízdenek,

- jednotnou společnou nabídkou (jízdní řády),
- jednotným společným informačním servisem,
- jednotnou prezentací systému ve vztahu k veřejnosti – jednotliví dopravci a druhy dopravy se prezentují stejně a srozumitelně ve svém obsahu i formě pro cestujícího,
- zaručenými standardy kvality dopravy.

Samotná integrace ve smyslu integrovaného dopravního systému je založena na:

- koordinaci v oblasti přepravně provozní, která vede k zajištění optimálních vazeb mezi spoji a dopravními prostředky provozovanými různými dopravci,
- koordinaci v oblasti tarifní, tj. používání jednotného tarifu dopravců,
- kombinovaném používání několika druhů dopravy pro uspokojení přepravních potřeb uživatelů,
- kooperaci v oblasti ekonomiky, řízení a organizování dopravy mezi dopravci a dalšími subjekty zodpovídajícími za veřejnou hromadnou dopravu.

Provozování, zajišťování a organizace dopravy probíhá ve třech složkách integrovaného dopravního systému, kterými jsou vzájemně provázané tři podsystémy:

- tarifní podsystém,
- dopravní podsystém,
- organizačně-ekonomický podsystém.

Integrovaný dopravní systém, jak již bylo v této kapitole uvedeno, je založen na postupném sjednocování dopravních systémů veřejné linkové dopravy, městské hromadné dopravy a veřejné drážní osobní dopravy do jednotného dopravně – organizačního systému. [29]

1.2.8 Integrace organizace a ekonomiky, tarifní a dopravní integrace

Sjednocování dopravních systémů v integrovaném dopravním systému je prováděno prostřednictvím jednotného řízení a koordinace. V podsystémech integrovaného dopravního systému se projevuje jako **tarifní integrace, dopravní integrace a integrace ekonomiky a organizace.** V následující tabulce 1.4 jsou jednotlivé složky podsystémů integrovaného dopravního systému:

Tab. 1.4 Podsystémy integrovaného dopravního systému

INTEGROVANÝ DOPRAVNÍ SYSTÉM		
Organizačně ekonomický podsystém	Tarifní podsystém	Dopravní podsystém
Cíle, priority, plány	Jednotné tarifní podmínky	Dopravní výkony
Legislativní rámec	Jednotné přepravní podmínky	Přepravní výkony
Organizace a financování	Systém prodeje a odbavení	Přepravní potřeby
Organizační uspořádání	Typ tarifů	Jízdní řády
Zájmové území	Územní, časové tarifní uspořádání	Technická základna
Smluvní zajištění	Soustava jízdních dokladů	Dopravní síť
Financování a tvorba zdrojů	Konstrukce ceny jízdních dokladů	
Informační servis		
Kontrolní systém		

Zdroj: [29].

Složky organizačně-ekonomického podsystému dle tabulky 1.4 jsou charakterizovány následovně. V **organizačně-ekonomickém** podsystému se schvalují a zpracovávají koncepce a rozvojové záměry integrovaných dopravních systémů, tarif, tarifní a přepravní podmínky. Je prováděno smluvní zajištění integrovaných dopravních systémů a sjednocují se kvalitativní, provozní a technické standardy dopravní nabídky. Mezi hlavní procesy patří:

- organizační rozvoj integrovaného dopravního systému,
- formulace přepravní zakázky,
- obchodně organizační provedení zakázky,
- financování přepravní zakázky,
- plánování a řízení tržeb a dotací,
- legislativní rámec – zákony České republiky a legislativní normy Evropské unie,
- financování a tvorba zdrojů – finanční toky mezi zdroji a příjemci, soustava zdrojů a příjemců financování,
- organizační uspořádání – uspořádání subjektů do určité struktury a vazby mezi nimi,

- informační servis – stálé informační služby pro cestující.

Tarifní organizace vytváří jednotný, srozumitelný a přátelský tarifní systém pro cestující. To znamená zvolení jednotného typu tarifu, sjednocení nabídky jízdních dokladů, rozdělení území do tarifních zón (pásem), jednotná pravidla pro stanovení cen jízdného a sjednocení přepravních a tarifních podmínek. **Dopravní integraci** představuje jednotná koordinace a optimalizace jízdních řádů a linkových vedení mezi dopravci. Provoz jednotlivých druhů dopravy je koncipován tak, aby cestující mohli snadno přestupovat z linkového autobusu na městskou hromadnou dopravu nebo veřejnou drážní osobní doprav, z auta nebo jízdního kola na prostředek veřejné hromadné dopravy. Jízdní řády jsou navrhovány tak, aby všechny spoje veřejné linkové dopravy a veřejné drážní osobní dopravy na sebe navzájem navazovaly a časové ztráty byly minimální. [29]

1.2.9 Organizační uspořádání integrovaných dopravních systémů

Organizační uspořádání je jednou ze složek organizačně-ekonomického podsystému integrovaného dopravního systému. Každý systém je charakterizován svojí strukturou – prvky systému a jejich vzájemnými vztahy. V případě integrovaných dopravních systémů tvoří prvky systému **subjekty** integrovaných dopravních systémů a jejich vztahy představují **vazby** organizační struktury. Mezi **subjekty** integrovaných dopravních systémů patří:

- kraj,
- obce, města, svazky obcí a měst,
- orgány státní správy (dopravní úřady),
- orgány samospráv,
- dopravci,
- cestující,
- organizátor.

Vazby mezi těmito subjekty tvoří:

- koordinační vazby,
- vlastnické vztahy,
- vazby přímého řízení,
- obchodní vztahy,

- informační a finanční toky.

Kraj je objednavatelem dopravní obslužnosti kraje, zřizuje organizátora, koordinuje služby mezi všemi druhy dopravy a dopravci. **Dopravní úřad** je pověřen výkonem státní správy a státním odborným dozorem dle zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů. **Obec** je objednavatelem veřejné dopravy nad rámec dopravní obslužnosti kraje a pověřuje organizátora zajištěním dopravní obslužnosti svého území. **Organizátor** je odborná servisní organizace, která reprezentuje a zajišťuje dopravní zájmy kraje, měst a obcí. Organizátor je zřízen nebo založen samosprávami za účelem řízení, plánování, organizování, kontroly, budování integrovaného dopravního systému a rozvoje dopravní obslužnosti. **Dopravce** je provozovatelem objednané dopravy na základě smlouvy o závazku veřejné služby k zajištění dopravní obslužnosti. Dopravce uzavírá smlouvu s krajem a přípravou smlouvy je pověřen organizátor, který v dalších fázích integrovaného dopravního systému uzavírá smlouvy přímo s dopravcem. **Cestující** využívají služby veřejné dopravy. Jsou to zákazníci přinášející systému tržby. Cestující poskytují při využívání dopravních služeb zpětnou vazbu organizátorovi porovnáním kvality nabízené a kvality vnímané. [29]

1.2.10 Vymezení zájmových území a integrované dopravní systémy v České republice

Integrované dopravní systémy vznikají zejména z důvodu efektivnějšího využití veřejné hromadné dopravy v regionech a zlepšení služeb souvisejících s přepravní nabídkou cestujícím. V rámci vzrůstající individuální automobilové dopravy, která vytváří řadu problému souvisejících jak s kapacitou silničních komunikací a dopravou ve městech, tak s dopadem na životní prostředí, je třeba nabídnout cestujícím atraktivní podmínky (finanční, časové aj.) pro přepravu veřejnou hromadnou dopravou. Mezi první kroky při vytváření integrovaných dopravních systémů patří stanovení rozsahu vymezeného území. Základními kritérii dle Drdly [28, s. 175] jsou:

- *„geografické vazby,*
- *charakter provozované veřejné dopravy,*
- *rozsah nabízené veřejné hromadné dopravy,*
- *kvalita a cena nabízených služeb veřejné hromadné dopravy,*
- *rozložení funkčních ploch,*

- *vzájemné vazby jednotlivých funkčních ploch,*
- *celistvost území,*
- *přirozená spádovost,*
- *ekonomické vztahy a zájmy".*

Z těchto kritérií vyplývá, že vybrané území není ovlivněno pouze jeho geografií, ale také dalšími souvisejícími vzájemnými vazbami mezi jednotlivými územními celky. Důležitou roli zde má také rozsah, charakter, cena a kvalita dopravní obslužnosti měst a obcí veřejnou hromadnou dopravou uvnitř těchto území a jejich sladění s jednotlivými funkčními plochami obcí a měst (plochami pro úřady, školy, zdravotnická zařízení, bydlení, výrobu, služby, zemědělství), s plošným rozložením pracovních sil, nabídkou pracovních míst, plošnou velikostí, lidnatostí a rozsahem a kvalitou komunikační sítě zájmového území. Z hlediska rozložení sídelních útvarů mají integrované dopravní systémy **monocentrický** nebo **polycentrický** charakter. Monocentrické uspořádání je určeno centrální oblastí, tvořenou městem určité velikosti se začleněnými spádovými obcemi a menšími městy. Polycentrické uspořádání je vymezené dvěma a více většími městy a začleněnými okolními obcemi a menšími městy. V České republice jsou vytvořeny integrované dopravní systémy ve všech krajích. Zavedení integrovaného dopravního systému dle Drdly [28, s. 239] ***„sníží celkové náklady na zajištění dopravní obslužnosti".*** V tabulce 1.5 jsou uvedeny všechny integrované systémy v České republice:

Tab. 1.5 Integrované dopravní systémy v České republice

Zkratka IDS	Název IDS	Organizátor IDS
PID	Pražská integrovaná doprava	ROPID, p. o.
SID	Středočeská integrovaná doprava	
IDSK	Integrovaná doprava Středočeského kraje	
IDS	Integrovaný systém Jihočeského kraje	JIKORD, s. r. o.
IDP	Integrovaná doprava Plzeňska	POVED, s. r. o.
EgroNet		Rozvojový dopravní svaz Saska, Bavorska Durynska a Karlovarska
IDOK	Integrovaná doprava Karlovarska	Koordinátor IDS Karlovarského kraje, p. o.
IDOL	Integrovaná doprava Liberecka	KORID LK, s. r. o.
DÚK	Doprava Ústeckého kraje	Ústecký kraj
VYDIS	Východočeský IDS	Městské dopravní podniky
IREDO	IRD Královéhradeckého kraje	OREDO s. r. o.
ZID	Zlínská integrovaná doprava	KOVED, s. r. o.
IDS JMK	IDS Jihomoravského kraje	KORDIS JMK, spol. s r.o.
IDSOK	IDS Olomouckého kraje	KIDSOK, p. o.
ODIS	IDS Moravskoslezského kraje	KODIS, s. r. o.
VDV	Veřejná doprava Vysočina	ZDAR a. s.
IDZK	IDS Zlínského kraje	KOVED, s. r. o.

Zdroj: [29].

Z údajů v tabulce 1.5 je zřejmé, že integrované dopravní systémy existují v každém kraji České republiky. Nejnověji, od roku 2020, funguje integrovaný dopravní systém Veřejná doprava Vysočina a za určitých podmínek také Integrovaný dopravní systém Zlínského kraje. Za všeobecně nejlepší integrovaný systém v České republice je považován Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje, který pokrývá celé území kraje s přesahem do Rakouska i Slovenské republiky. Integrované dopravní systémy v České republice se liší velikostí obsluhovaného území, formou organizace, financováním, kvalitou, ale také dalším důležitým faktorem ovlivňujícím cenu

přepravy, a to tarifní strukturou. V České republice integrované dopravní systémy používají tři typy tarifních struktur:

- **zónová tarifní struktura** – území, které je pokryto integrovaným dopravním systémem, je rozděleno do jednotlivých zón a cena závisí na počtu projetých zón,
- **pásmová tarifní struktura** – cena se odvíjí od počtu projetých tarifních pásem,
- **zónově-relační struktura** – zde se požívají mikrozóny, které pokrývají nejvýše dvě obce, cestující využívá obyčejné jízdné s tím, že nemůže použít zónu s vyšší cenou než je cena v cílové mikrozóně a nesmí překročit časovou platnost jízdenky. [29]

Integrované dopravní systémy se snaží využít výhod všech použitých druhů dopravy pro zajištění dopravní obslužnosti jednotlivých území. Jsou základním konceptem pro aplikaci logistiky do oblasti veřejné dopravy. V rámci dopravní obsluhy, převážně měst, jsou podporovány dalšími dopravními systémy:

- Park and Ride – možnost parkování na určeném parkovišti v blízkosti autobusových a vlakových nádražích nebo parkovištích na okraji měst s návazností na veřejnou hromadnou dopravu, výhodou může být i zohlednění cen parkovného v jízdném,
- Bike and Ride – jedná se o podobný systém jako Park and Ride, pouze automobil je zde nahrazen jízdním kolem,
- Kiss and Ride – jedná se o formu sdílené automobilové dopravy, s následným krátkodobým zastavením automobilu v blízkosti autobusových nebo vlakových nádražích, kdy je v automobilu přepravováno více osob, které následně využívají služeb veřejné hromadné dopravy. [11]

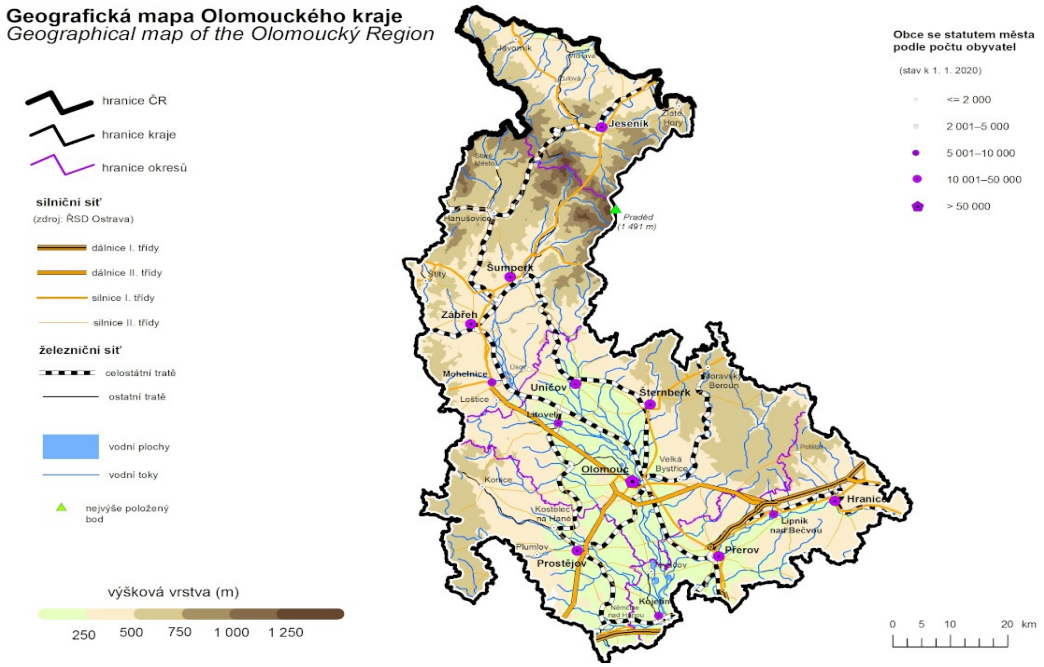
Mezi další dopravní systémy, podporující jak integrované dopravní systémy, tak snahu o snížení zátěže území individuální automobilovou dopravou, patří např. systém Hail and Ride, Call and Ride, Car-sharing aj. [29], vazba BUS-Taxi, Taxi-BUS, DIAL and RIDE. [1] Tyto dopravní systémy mohou i s pomocí důsledného plánování dopravní obslužnosti území nabídnout pohodlné, bezpečné a cenově dostupné cestování.

2 Analýza současného stavu dopravní obslužnosti ve vybraných obcích

Pro účely analýzy dopravní obslužnosti z pohledu obyvatelstva byly vybrány **obce mikroregionu Moštěnka.** Jedná se o obce: Beňov, Bezuchov, Bochoř, Čechy, Dobrčice, Domaželice, Dřevohostice, Horní Moštěnice, Křtomil, Lipová, Líšná, Nahošovice, Podolí, Přestavlky, Radkova Lhota, Radkovy, Říkovice, Stará Ves, Turovice, Věžky, Vlkoš a Želatovice. Tyto obce leží v **Olomouckém kraji v okresu Přerov.** Co se týká přepravy obyvatel, jsou závislé na veřejné hromadné dopravě nebo osobní individuální dopravě. [30]

2.1 Charakteristika Olomouckého kraje

Olomoucký kraj se rozkládá ve střední a částečně severní části Moravy. Člení se na pět okresů, a to okres Olomouc, Prostějov, Přerov, Šumperk a Jeseník. Na území kraje žije přibližně 632 tisíc obyvatel v 402 obcích na celkové rozloze 5272 km². Hustotou zalidněnosti se řadí k průměrným hodnotám zalidněnosti v České republice. Na obrázku 2.1 je geografická mapa Olomouckého kraje:



Obr. 2.1 Geografická mapa Olomouckého kraje.

Zdroj: [31].

Na obrázku 2.1 jsou znázorněny obce se statutem města a silniční i železniční síť Olomouckého kraje. Z obrázku 2.1 je patrné, že síť silnic je hustší spíše v jižní části Olomouckého kraje a železniční síť je rovnoměrně vedena celým Olomouckým krajem. V následující tabulce 2.1 je uveden počet obyvatel Olomouckého kraje v letech 2017-2019:

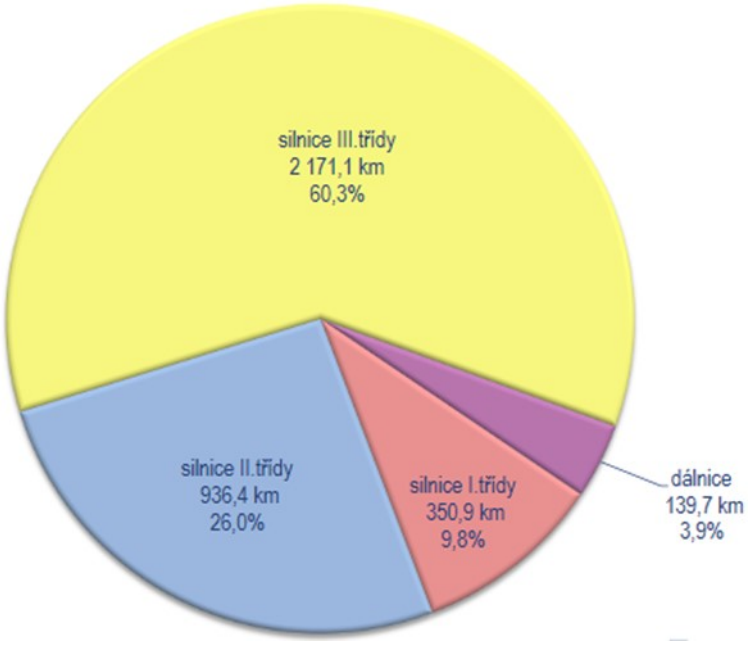
Tab. 2.1 Počet obyvatel Olomouckého kraje v letech 2017–2019

Rok	2017	2018	2019
Počet obyvatel	633 178	632 492	632 015

Zdroj: [32], [33], [34].

2.1.1 Dopravní infrastruktura Olomouckého kraje

Dopravní infrastruktura v Olomouckém kraji je zabezpečována převážně silniční a železniční dopravou. V rámci dopravní dostupnosti Olomoucký kraj zajišťuje 3598,2 km silnic a 598 km provozní délky železniční sítě. Konkrétní data jsou znázorněna na obrázku 2.2:

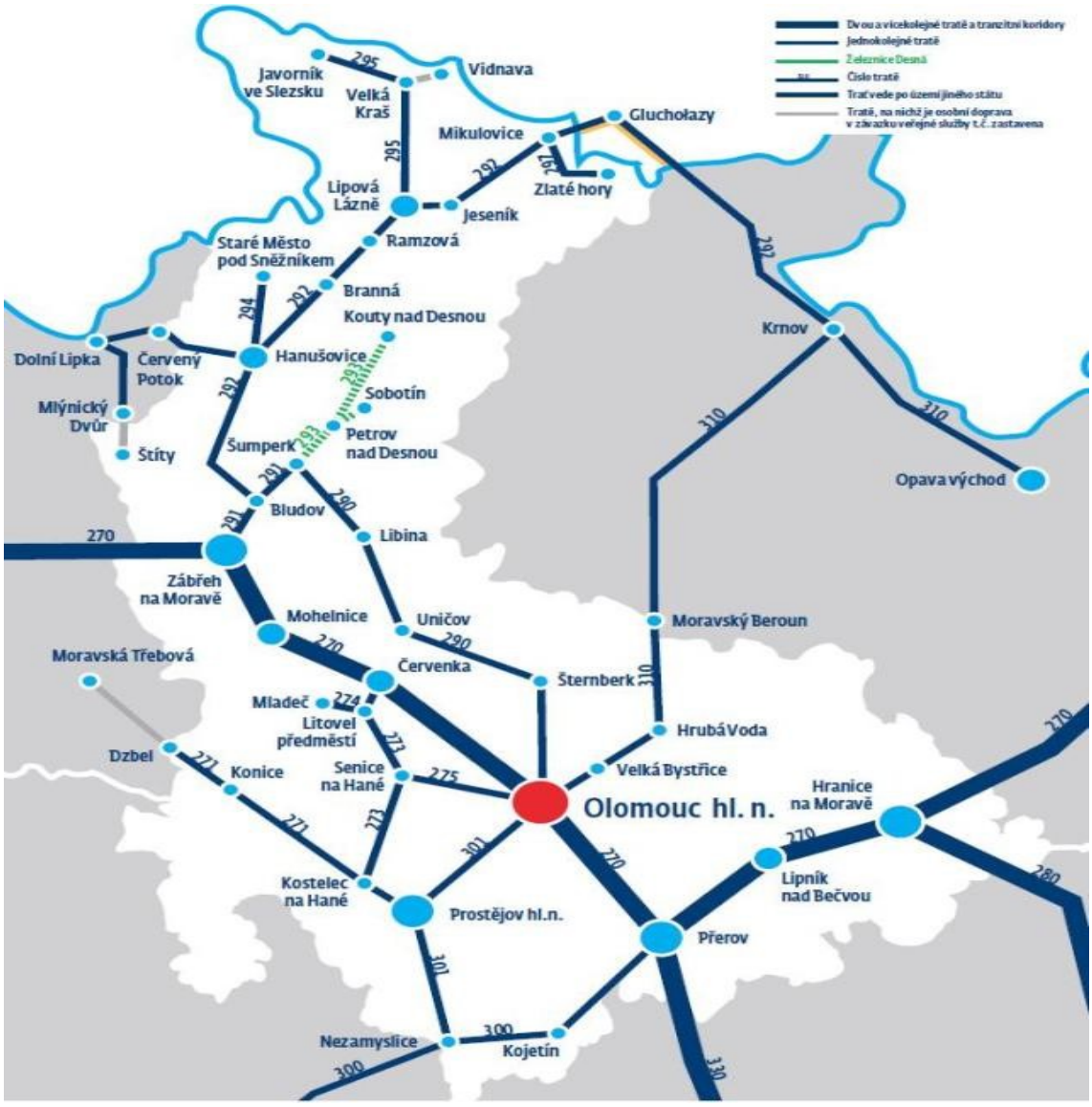


Obr. 2.2 Silniční síť v Olomouckém kraji.

Zdroj: [31].

Silniční síť v Olomouckém kraji tvoří silnice I., II., III. třídy a dálnice. Na obrázku 2.2 jsou uvedeny celkové délky všech typů komunikací. Nejvíce jsou zastoupeny

v Olomouckém kraji silnice III. třídy. Železniční doprava v Olomouckém kraji je součástí celostátní železniční dopravy. Je tedy provozována na celostátní dráze a z ní vyčleněných regionálních dráhách. Mezi významné železniční uzly patří krajské město Olomouc a město Přerov. Na následujícím obrázku 2.3 je mapa železniční sítě Olomouckého kraje:



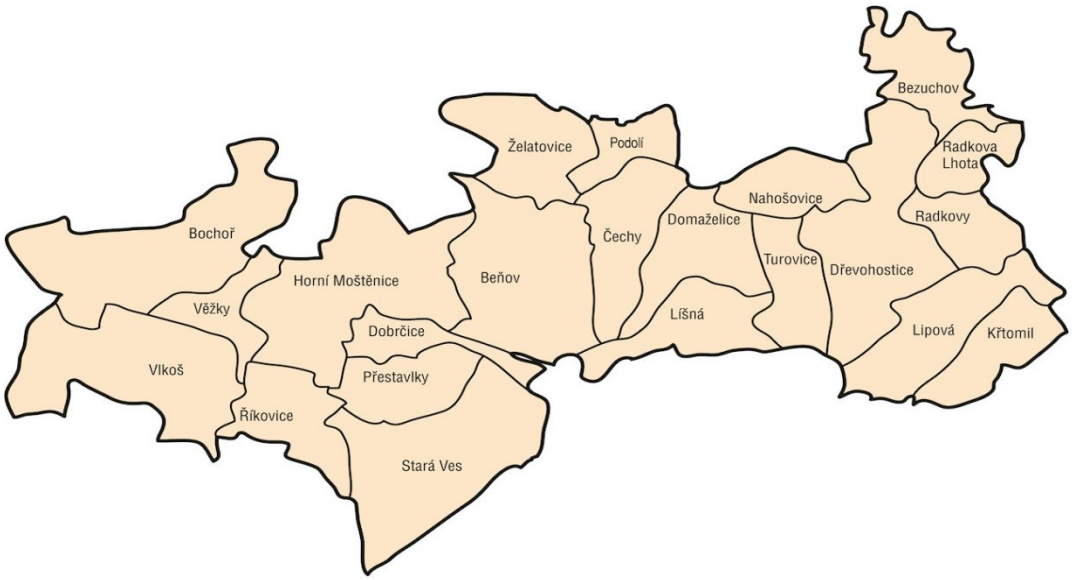
Obr. 2.3 Mapa železniční sítě Olomouckého kraje.

Zdroj: [35].

Na obr. 2.3 je znázorněno velmi dobré pokrytí celostátní dráhou jako páteřní a z ní vyústěných regionálních drah v Olomouckém kraji.

2.2 Mikroregion Moštěnka

Mikroregiony nebo také dobrovolné svazky obcí vznikají z důvodu problémů v kvalitním zajišťování jejich samostatné působnosti, a to zejména v zajišťování veřejných statků, příkladem může být financování veřejné hromadné dopravy v regionu, z důvodu malého objemu finančních prostředků v jejich rozpočtu. [17] Mikroregion Moštěnka je ustanoven dle zákona č. 128/2000 Sb., o obcích, ve znění pozdějších předpisů, jako dobrovolný svazek obcí. Mikroregion Moštěnka je svazek 22 obcí v okresu Přerov s celkovým počtem asi 11 tisíc obyvatel. Na obrázku 2.4 je mapa mikroregionu Moštěnka a všech obcí v tomto mikroregionu:



Obr. 2.4 Mikroregion Moštěnka.

Zdroj: [36].

Na obrázku 2.4 jsou v mapě uvedeny názvy všech obcí a jejich poloha.

2.2.1 Obyvatelstvo mikroregionu Moštěnka

Jak již bylo uvedeno v kapitole 2.2, v mikroregionu Moštěnka žije kolem 11 tisíc obyvatel. V následující tabulce 2.2 je uveden vývoj počtu obyvatel v obcích mikroregionu v letech 2017–2019:

Tab. 2.2 Počet obyvatel v obcích mikroregionu Moštěnka

Obec/rok	2017	2018	2019
Beňov	672	677	681
Bezuchov	184	195	194
Bochoř	971	983	965
Čechy	326	332	330
Dobrčice	220	222	221
Domaželice	529	564	535
Dřevohostice	1492	1497	1480
Horní Moštěnice	1669	1679	1696
Křtomil	425	424	422
Lipová	273	272	275
Líšná	243	257	259
Nahošovice	170	165	161
Podolí	205	210	208
Přestavlky	268	275	271
Radkova Lhota	203	198	204
Radkovy	155	149	155
Říkovice	476	472	468
Stará Ves	629	632	619
Turovice	223	229	221
Věžky	212	212	208
Vlkoš	711	703	694
Želatovice	539	532	549
Celkem	10795	10879	10816

Zdroj: vlastní zpracování dle [32], [33], [34].

Z uvedených dat v tabulce 2.2 vyplývá, že celkový počet obyvatel v mikroregionu Moštěnka se v průběhu uvedených let výrazně nemění. Přírůstky nebo úbytky obyvatel se celkově i v jednotlivých obcích pohybují v řádech desítek. Z údajů o počtech obyvatel v jednotlivých obcích stejně jako hustota zalidnění v letech 2017-2019, která je uvedena v další tabulce 2.3 v Příloze A. V tabulce 2.3 v návaznosti na tabulku 2.2 je znázorněna hustota zalidnění mikroregionu Moštěnka vyjádřená v poměru obyvatel na kilometr čtvereční v závislosti na změně počtu obyvatel mikroregionu Moštěnka v uvedených letech 2017-2019 a údaje o rozloze jednotlivých obcí mikroregionu Moštěnka.

2.2.2 Ekonomicky aktivní obyvatelstvo mikroregionu Moštěnka

Stejně jako většina obcí v České republice i obce mikroregionu Moštěnka si v uplynulých 20 letech prošly řadou zásadních strukturálních změn ovlivňujících charakter jejich ekonomiky. V důsledku hospodářské krize v roce 2008 byl zaznamenán výrazný pokles zaměstnanců v průmyslu i zemědělství. V tabulce 2.4 je podíl ekonomicky aktivních obyvatel v mikroregionu Moštěnka:

Tab. 2.4 Ekonomicky aktivní obyvatelstvo mikroregionu Moštěnka

Ekonomicky aktivní obyvatelstvo		
2001	2011	Rozdíl
4987	5007	20

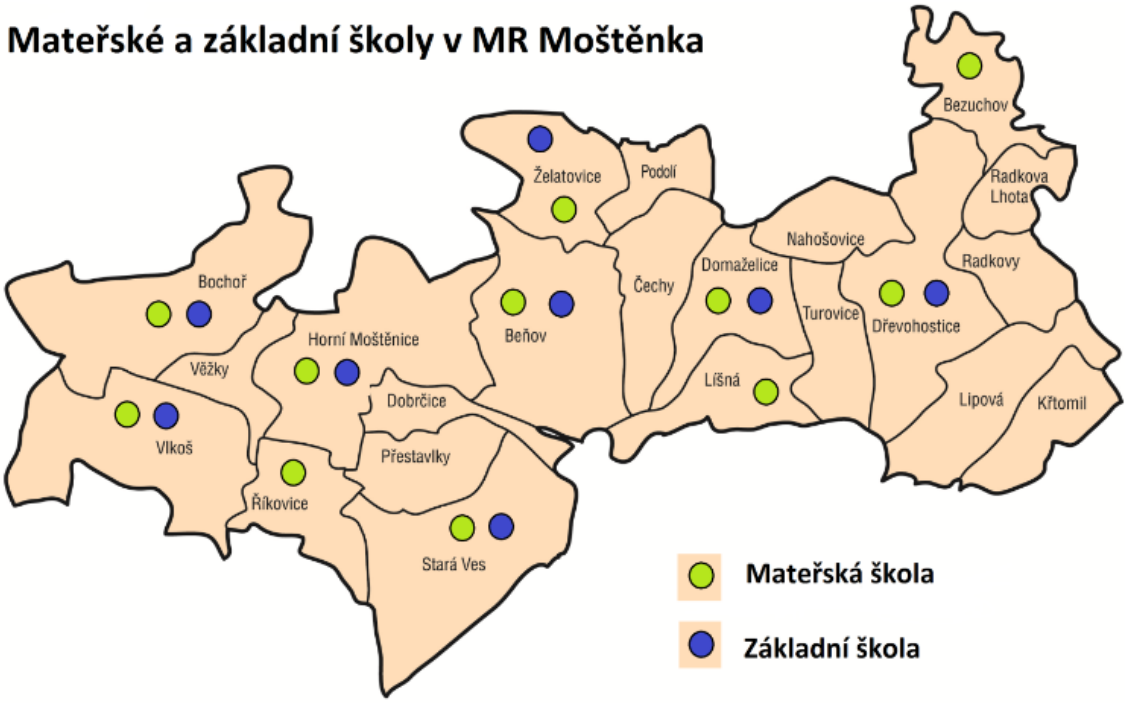
Zdroj: [36].

Data v tabulce 2.4 pochází ze Sčítání lidu, domů a bytů v roce 2001 a 2011, dle zákona č. 89/1995 Sb., o státní statistické službě, ve znění pozdějších předpisů. Z vysledovaných údajů je zřejmé, že k žádné zásadní změně v počtu ekonomicky aktivních obyvatel nedochází. Je to důsledek omezené nabídky pracovních příležitostí a vzdělávacích institucí v mikroregionu Moštěnka.

2.2.3 Školství mikroregionu Moštěnka

Z oblasti školství je v mikroregionu zastoupena pouze jedna střední škola, a to v Dřevohosticích. Jedná se o výchovný ústav a střední školu, která nabízí i výuční list. Mateřské školy se nachází pouze v polovině obcí mikroregionu Moštěnka, ale mají dobré plošné umístění, tudíž je předškolní vzdělávání dobře pokryto. Základní školství

je v mikroregionu Moštěnka zastoupeno šesti malotřídními základními školami a dvě školy poskytují úplné základní vzdělání. Rovněž zde je patrné dobré plošné umístění s možností dojížďky. Na obrázku 2.5 je znázorněna mapa pokrytí mateřskými a základními školami v mikroregionu Moštěnka:



Obr. 2.5 Mapa mateřských a základních škol v mikroregionu Moštěnka

Zdroj: [36].

Na obrázku 2.5 je rozmístění jednotlivých školských zařízení v mikroregionu Moštěnka, ze kterého je zřejmé dobré plošné umístění těchto zařízení.

2.2.4 Dojížďka

Ekonomicky aktivní obyvatelé, stejně jako školní docházkou povinné děti jsou v důsledku omezené nabídky pracovních příležitostí a nedostatku vzdělávacích institucí v mikroregionu Moštěnka nuceni za vzděláním a prací dojíždět. Celkové počty dojíždějících jsou uvedeny v následující tabulce 2.5:

Tab. 2.5 Počty dojíždějících obyvatel obcí mikroregionu Moštěnka

Obec	Dojíždějící	Do škol	Za prací
Beňov	171	48	123
Bezuchov	62	24	38
Bochoř	243	72	171
Čechy	92	22	70
Dobrčice	78	24	54
Domaželice	165	54	111
Dřevohostice	345	100	245
Horní Moštěnice	438	125	313
Křtomil	137	38	99
Lipová	72	21	51
Líšná	76	20	56
Nahošovice	53	16	37
Podolí	49	19	30
Přestavlky	72	18	54
Radkova Lhota	34	14	20
Radkovy	56	19	37
Říkovice	136	43	93
Stará Ves	246	85	161
Turovice	91	27	64
Věžky	71	24	47
Vlkoš	182	49	133
Želatovice	134	36	98
Celkem	3003	898	2105

Zdroj: [36].

V mikroregionu Moštěnka v roce 2011 dojíždí za prací a vzděláním 3003 obyvatel z celkového počtu 11004 obyvatel, z toho 898 dětí do škol a 2105 obyvatel za prací.

2.2.5 Příjmy a výdaje obcí mikroregionu Moštěnka

Rozpočet obce je nejdůležitějším finančním nástrojem obce. Jeho obsahem jsou příjmy, výdaje a ostatní finanční operace. Obce sestavují dle zákona č. 250/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech územních rozpočtů, ve znění pozdějších předpisů, rozpočty a střednědobé výhledy rozpočtů. Obce sestavují své rozpočty jako vyrovnané, přebytkové nebo schodkové. U veřejných financí, tudíž i rozpočtů, jsou rozlišovány tři základní funkce:

- alokační – z rozpočtu obce jsou financovány potřeby obce a zajišťovány veřejné statky,
- redistribuční – přerozdělování finančních prostředků z rozpočtů regionu do rozpočtů obcí,
- stabilizační – ovlivňování růstu ekonomického potenciálu aktivitami na úrovni územní samosprávy.

V Příloze B jsou uvedeny tabulky s příjmy, výdaji a výsledky hospodaření obcí mikroregionu Moštěnka v letech 2017–2019. Z tabulek, uvedených v Příloze B vyplývá, že většina obcí v mikroregionu Moštěnka hospodaří s vyrovnaným rozpočtem. Příspěvky na dopravní obslužnost od obcí mikroregionu Moštěnka patří do výdajové části rozpočtů obcí. Jedná se, dle zákona č. 128/2000 Sb., o obcích, ve znění pozdějších předpisů, o tzv. mandatorní výdaje nebo také opakované výdaje.

2.3 Dopravní obslužnost Olomouckého kraje

Jak již bylo uvedeno v kapitole 1.2, dle zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, se dopravní obslužností rozumí *„zabezpečení dopravy po všechny dny v týdnu, především do škol a školních zařízení, k orgánům veřejné moci, do zaměstnání, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a k uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale udržitelnému rozvoji územního obvodu“.* [13]

2.3.1 Podmínky poskytování dopravní obslužnosti v Olomouckém kraji

Dopravní obslužností na území Olomouckého kraje je pověřena společnost KIDSOK, příspěvková organizace, která má na základě Zřizovací listiny a Plné moci zajišťovat veřejnou linkovou a veřejnou drážní osobní dopravu. Hlavním smyslem organizace je řízení dopravy v Olomouckém kraji z jednoho místa. KIDSOK, příspěvková organizace, je podřízena Radě Olomouckého kraje. Její funkcí je naplňování strategických cílů integrovaného dopravního systému a dalších činností ve veřejné linkové a veřejné drážní osobní dopravě:

- uzavírá smlouvy spojené se zajištěním dopravní obslužnosti Olomouckého kraje,
- uzavírá smlouvy s autobusovými a železničními dopravci,
- uzavírá smlouvy s obcemi v rámci vzájemné kompenzace ztrát dopravní obslužnosti,
- smlouvy s majiteli a provozovateli autobusových nádraží,
- zajišťuje realizaci nabídkových a zadávacích řízení na autobusové a železniční dopravce,
- sleduje a vyhodnocuje hospodaření dopravců,
- provádí kontrolu, a další. [37]

2.3.2 Podmínky provozování dopravy v rámci dopravní obslužnosti Olomouckého kraje

Dle zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, je přeprava osob zajišťována silniční dopravou a dle zákona č. 266/199 Sb., zákon o dráhách, ve znění pozdějších předpisů jsou upraveny podmínky pro provozování veřejné linkové dopravy a veřejné drážní osobní dopravy v rámci integrovaného dopravního systému. [8], [9] Jak již bylo uvedeno v kapitole 1.2.1, dopravci provozují dopravu v rámci dopravní obslužnosti v závazku veřejné služby dle zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů a na základě licence, kterou mu přidělí příslušný dopravní úřad. [13] V Olomouckém kraji plní funkci dopravního úřadu Odbor dopravy a silničního hospodářství Krajského úřadu Olomouckého kraje, oddělení veřejné dopravy. Organizátor a jeho funkce v Integrovaném dopravním systému Olomouckého kraje je uveden v kapitole 2.3.1. Na dopravní obsluze Olomouckého kraje se podílí **páteřní** a **obslužné** linky. Páteřní linky by měly splňovat zásady co nejpřímější trasy

a nejvyšší rychlosti, zatímco úkolem obslužných linek je obsloužit co největší plochu území a provázat se s páteřními linkami veřejné linkové dopravy a veřejné drážní osobní dopravy. Železniční doprava tvoří v Olomouckém kraji páteřní prvek systému veřejné dopravy. Denně cestuje veřejnou drážní osobní dopravou 4-5 tisíc cestujících. V současné době však existují rozdíly mezi celostátní a regionální dráhou. Celostátní dráha v Olomouckém kraji se vyznačuje vyšší cestovní rychlostí a dobrou dostupností zastávek. Naopak na regionální dráze je cestovní rychlost nižší, a navíc je zdvojována veřejnou linkovou dopravou, která je na rozdíl od veřejné drážní osobní dopravy rychlejší, s obvykle lepší dostupností autobusových zastávek. [38]

2.4 Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje

V rámci integrace je poskytována dopravní obslužnost v celém Olomouckém kraji. Integrovaný dopravní systém v Olomouckém kraji je **Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje IDSOK**. Organizací a plněním cílů Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje, jak již bylo uvedeno v kapitole 2.3.1, je KIDSOK, příspěvková organizace.

2.4.1 Základní údaje o Integrovaném dopravním systému Olomouckého kraje

V současné době pokrývá Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje všechny obce v Olomouckém kraji. A dále také hraniční oblasti ve Zlínském kraji, Pardubickém kraji, Moravskoslezském kraji a Jihomoravském kraji. V rámci integrace je v jednom celku zajišťována veřejná linková a veřejná drážní osobní doprava v Olomouckém kraji. Celková plocha integrovaného území o velikosti 5724,8 km^2 je rozdělena na:

- **131 tarifních zón** – 7 zón ve Zlínském kraji, 4 zóny v Pardubickém kraji, 1 zónu v Moravskoslezském kraji, 1 zónu v Jihomoravském kraji,

a pokryta:

- **213 autobusových linek** – 1739 autobusových zastávek,
- **66 linek MHD** – 265 zastávek MHD,
- **19 železničních tratí** – 185 železničních stanic a zastávek. [38]

Počty cestujících, které využily služeb veřejné hromadné dopravy, a to v rámci veřejné linkové dopravy a veřejné drážní osobní dopravy v letech 2017–2019, jsou uvedeny v tabulce 2.6:

Tab. 2.6 Počet přepravených cestujících veřejnou linkovou a veřejnou drážní osobní dopravou v letech 2017–2019

Cestující / rok	2017	2018	2019
Veřejná linková doprava	24 037 745	24 098 192	29 158 411
Veřejná drážní osobní doprava	16 941 743	20 559 601	24 618 115
Celkem	40 979 488	44 657 793	53 776 526

Zdroj: vlastní zpracování dle [39], [40], [41].

Vetší rozdíl mezi počty přepravených cestujících je zřejmý v letech 2018 a 2019. V roce 2018 došlo k poklesu počtu cestujících z důvodu nevhodně sestaveného jízdního řádu. Na konci roku 2018 došlo k opětovnému nárůstu cestujících vlivem kompenzací jízdného od státu určitým skupinám cestujících. Počty spojů realizovaných ve všední dny, soboty a neděle v letech 2017 až 2019 v Integrovaném dopravním systému Olomouckého kraje v rámci veřejné linkové a veřejné drážní osobní dopravy, jsou uvedeny v další tabulce 2.7:

Tab. 2.7 Počty spojů autobusové a železniční dopravy v IDSOK

Spoje / rok	2017	2018	2019
Spoje ve všední dny	5422	neuvedeno	neuvedeno
Spoje v sobotu	1555	neuvedeno	neuvedeno
Spoje v neděli	1638	neuvedeno	neuvedeno

Zdroj: vlastní zpracování dle [39], [40], [41].

Počty spojů v letech 2018–2019 nebyly z pozice koordinátora KIDSOK, příspěvkové organizace, v těchto letech sledovány. Od 1. 1. 2018 byly uzavřeny nové Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících veřejnou linkovou dopravou k zajištění dopravní obslužnosti Olomouckého kraje. Smlouvy byly uzavřeny na základě výběrových řízení na 14 provozních oblastí a rozhodujícím ukazatelem pro stanovení výše kompenzací jednotlivým dopravcům se stal údaj o počtu projetých kilometrů v rámci linky. Došlo tedy ke změnám trasování linek. Spousta spojů byla nevyužitá

z důvodu souběžnosti linek a malého zájmu cestujících. Což ovšem neznamená snížení počtu přepravených osob.

2.4.2 Dopravci v Integrovaném dopravním systému Olomouckého kraje

V rámci Integrovaného dopravního systému v Olomouckém kraji zajišťuje veřejnou linkovou dopravu 7 autobusových dopravců:

- ARRIVA MORAVA, a. s.,
- FTL – First Transport Lines, a. s.,
- VOJTILA TRANS, s. r. o.,
- DPMO, a. s.,
- ČSAD Frýdek – Místek, a. s.,
- ČSAD Vsetín, a. s.,
- Transdev Morava, s. r. o.,

a 3 železniční dopravci České dráhy, a. s., RegioJet, a. s., Leo Express Tenders, s. r. o. V Olomouckém kraji, dle Nařízení EP a Rady (EU) č. 1370/2007, o veřejných službách v přepravě cestujících a o zrušení nařízení (EHS) č. 1191/69 a 1107/70, v závazku veřejné služby, poskytuje přepravní služby dalších 6 dopravců z okolních krajů:

- KRODOS BUS, a. s.,
- ČAD Blansko, a. s.,
- VYDOS BUS, a. s.,
- Josef Pinkas – Autodoprava,
- Dopaz, s. r. o.,
- ČSAD Ústí nad Orlicí, a. s. [38]

2.4.3 Tarif a jízdné Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje

Jak již bylo uvedeno v kapitole 1.2.8, jedním z úkolů integrovaného dopravního systému, je vytvářet jednotný, srozumitelný a přátelský tarifní systém pro cestující. Tarif Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje dle vyhlášky č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu, ve znění pozdějších předpisů, vychází ze Smluvních přepravních podmínek Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje a platí v silniční i železniční dopravě. Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje používá zónovou tarifní strukturu.[22]

Do každé zóny je zařazeno území většího města (obce) nebo více obcí. Tarif Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje zpracovává organizace KIDSOK, příspěvková organizace. Tarif Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje je časový a zónový, což znamená, že jízdenky v integrovaném dopravním systému mají v dané zóně časovou platnost. Cestující může v rozsahu platnosti jízdenky využívat zvolené dopravní prostředky dopravců zařazených v integrovaném dopravním systému, včetně přestupů mezi libovolnými spoji na linkách. Jízdné je tedy určeno dle počtu projetých zón a druhu jízdného. V případě cesty, kdy je třeba využít spoje na více než jedné lince, je třeba zjistit čísla zón u každé zastávky nebo spoje tak, aby byla stanovena správná výše jízdného. Každá zóna se započítává jen jednou. Existuje i možnost tzv. „dokoupení zóny“, jestliže se tak děje v době platnosti jízdenky. Jízdné a jeho časová platnost je v Integrovaném dopravním systému Olomouckého kraje rozděleno na jednotlivé jízdenky (jednotlivé jízdné) a časové jízdenky (časové jízdné). Velmi výhodným jízdním dokladem Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje je jízdní doklad KOMBI ZÓNA. Cestující s tímto dokladem může cestovat neomezeně v rámci jeho časové a zónové platnosti bez ohledu na trasu linky, rozhoduje výchozí a cílová zastávka. [42]

2.4.4 Vybrané ekonomické ukazatele hospodaření KIDSOK

Olomoucký kraj, jak již bylo uvedeno v kapitole 2.3.1, prostřednictvím KIDSOK, příspěvkové organizace, organizuje a plánuje dopravní obslužnost v Olomouckém kraji. KIDSOK, příspěvková organizace, v rámci Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje také zajišťuje financování, výpočet kompenzací jednotlivým dopravcům (výpočet prokazatelné ztráty) a další doplňkové činnosti v rámci své působnosti. Finanční prostředky na úhradu nákladů z poskytování veřejných služeb dle zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, se skládají z více zdrojů. [13] Na straně příjmů jsou to výnosy z jízdného v rámci Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje, příspěvky od obcí a přilehlých krajů Olomouckého kraje na zajištění dopravní obslužnosti, finanční prostředky poskytnuté Olomouckým krajem a kompenzace za celostátně nařízené slevy na jízdném. Na straně výdajů jsou to kompenzace jednotlivým dopravcům Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje, vícenáklady na uzavírky v Olomouckém kraji, náklady na vjezdy na autobusová nádraží a smluvní

závazky s městem Olomouc a přilehlými kraji Olomouckému kraji. [40] V tabulce 2.8 jsou uvedeny celkové finanční prostředky vynaložené na zajištění dopravní obslužnosti v Olomouckém kraji v letech 2017–2019:

Tab. 2.8 Finanční prostředky vynaložené na zajištění dopravní obslužnosti 2017–2019 v Olomouckém kraji

Rok/Kč	Náklady na dopravní obslužnost	Náklady na veřejnou linkovou dopravu	Náklady na veřejnou drážní dopravu
2017	978 102 303	neuvedeno	neuvedeno
2018	1 078 177 239	595 813 526	482 363 713
2019	1 097 197 229	574 589 120	503 298 244

Zdroj: vlastní zpracování dle [39], [40], [41].

Z dat v tabulce 2.8 je patrné, že náklady vynaložené na zajištění dopravní obslužnosti v Olomouckém kraji se ve sledovaných letech výrazně změnily v roce 2018, a to o 100 miliónů korun. Dopravcům byla do roku 2018 hrazena prokazatelná ztráta na základě odborného odhadu. Jak již bylo uvedeno v kapitole 2.4.1, od 1. 1. 2018 byly uzavřeny nové Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících veřejnou linkovou dopravou k zajištění dopravní obslužnosti Olomouckého kraje. Smlouvy byly uzavřeny na základě výběrových řízení na 14 provozních oblastí a kompenzace prokazatelné ztráty je nyní hrazena pro každou oblast samostatně. Naopak také dopravci hradí KIDSOK, příspěvkové organizaci, zajištění správy a kontroly podkladů pro integrovaný dopravní systém. Výše úhrady prokazatelné ztráty dopravcům v rámci veřejné linkové dopravy Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje jsou uvedeny v tabulce 2.9:

Tab. 2.9 Finanční prostředky vynaložené na úhradu prokazatelné ztráty dopravcům v letech 2017–2019

Rok	Výše úhrady prokazatelné ztráty v Kč
2017	515 854 444
2018	530 903 099
2019	571 725 408
Celkem	1 618 482 951

Zdroj: vlastní zpracování dle [39], [40], [41].

V uvedených letech je patrné navýšení úhrady prokazatelné ztráty v roce 2019 z důvodu rozšíření tarifní integrace a uzavření nových Smluv o veřejných službách v přepravě cestujících veřejnou linkovou dopravou v Olomouckém kraji. Další ekonomické ukazatele patří do příjmových položek v rámci hospodaření KIDSOK, příspěvkové organizace. V tabulce 2.10 jsou uvedeny příspěvky od obcí Olomouckého kraje na dopravní obslužnost Olomouckého kraje v letech 2017–2019:

Tab. 2.10 Příspěvky od obcí na zajištění dopravní obslužnosti Olomouckého kraje

Rok	Výše příspěvku od obcí v Kč
2017	37 742 000
2018	66 393 000
2019	70 156 581
Celkem	174 291 581

Zdroj: vlastní zpracování dle [39], [40], [41].

Velký rozdíl mezi příspěvky od obcí je zřejmý v letech 2017 a 2018. Příspěvky od obcí byly do roku 2019 stanoveny na 70 Kč na jednoho obyvatele žijícího v obci vždy k 1. 1. daného roku. V současné době činí tento příspěvek 150 Kč na jednoho obyvatele žijícího v obci. [40] Dalším a velmi důležitým ukazatelem jsou výnosy z jízdného, přičemž nejvyšší podíl na výnosech má veřejná linková doprava. V tabulce 2.11 jsou uvedeny celkové výnosy z jízdného v rámci Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje:

Tab. 2.11 Celkové výnosy z jízdného v IDSOK v letech 2017–2019

Rok	Výnosy veřejná linková doprava v Kč	Výnosy veřejná drážní doprava v Kč	Celkové výnosy v Kč
2017	210 062 576	27 305 917	237 368 493
2018	229 946 423	29 489 494	259 435 917
2019	275 199 780	38 770 213	313 969 993

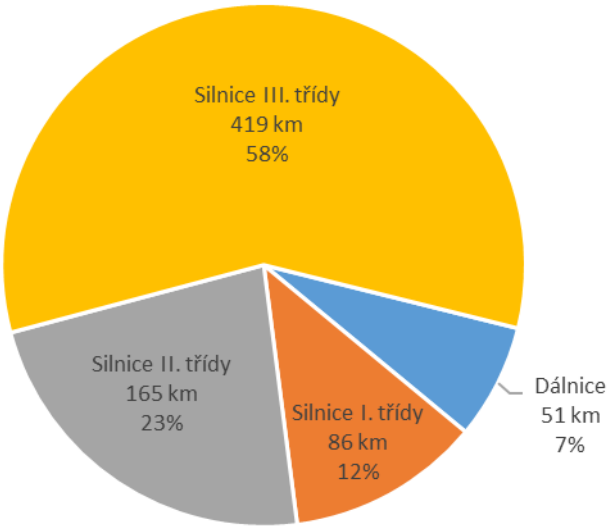
Zdroj: vlastní zpracování dle [39], [40], [41].

Z uvedených dat vyplývá rozdíl mezi lety 2017 a 2018, které opět souvisí s novou koncepcí provozu Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje. Kompenzace Ministerstva dopravy ČR za celostátně nařízené slevy na jízdném pro děti, žáky,

studenty a seniory od 65 let výše, která vstoupila v platnost od 1. 9. 2018, je zohledněna v rámci financování Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje až v roce 2019. [40]

2.5 Dopravní obslužnost mikroregionu Moštěnka

Dopravní obslužnost v mikroregionu Moštěnka je součástí Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje. Obce mikroregionu leží v jižní a jihovýchodní části okresu Přerov. Silniční síť v okrese Přerov tvoří silnice I., II., III. třídy a dálnice. Celkové délky silnic a dálnice v okrese Přerov jsou uvedeny v grafu 2.1:



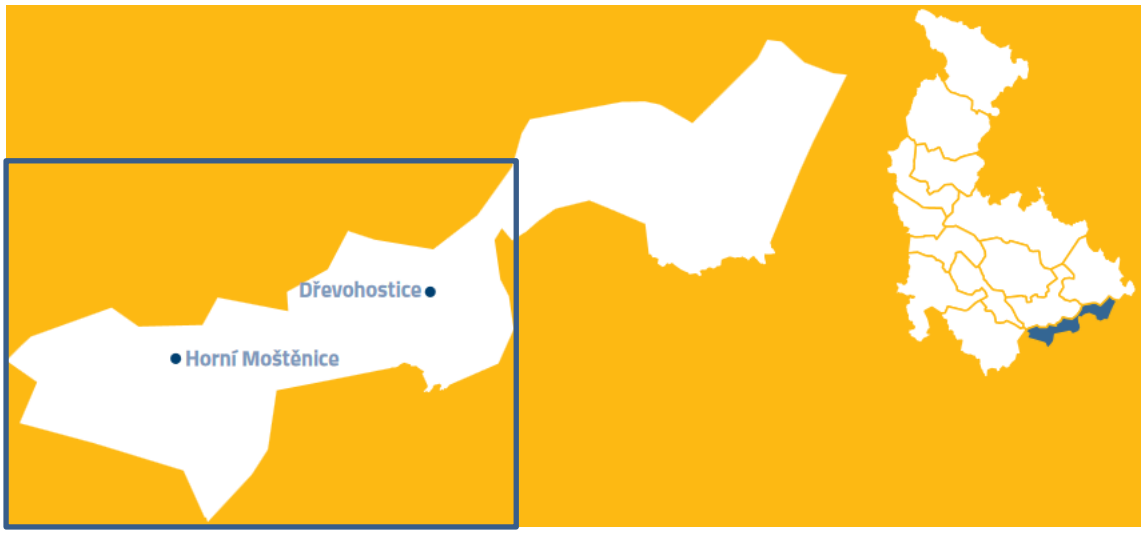
Graf 2.1 Silniční síť v okrese Přerov.

Zdroj: vlastní zpracování dle [34].

Největší podíl tvoří silnice III. třídy. Železniční síť v mikroregionu Moštěnka je zastoupena celostátní tratí č. 330, která vede obcemi Říkovice a Horní Moštěnice a tratí č. 330, která prochází katastrálním územím obce Věžky.

2.5.1 Základní údaje o dopravní obslužnosti v mikroregionu Moštěnka

Mikroregion Moštěnka v rámci Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje patří do nejmenší provozní oblasti s názvem Přerovsko Jih s celkovou rozlohou 161 km^2. [40] Na obrázku 2.6 je znázorněna mapa provozní oblasti Přerovsko Jih, do které patří obce mikroregionu Moštěnka:



Obr. 2.6 Mapa provozní oblasti Přerovsko Jih

Zdroj: [40]

Vyznačená obdélníková oblast v obrázku je mikroregion Moštěnka, na kterém je patrné, že zaujímá podstatnou část této oblasti a patří do příhraniční oblasti obsluhované Zlínským krajem. V mikroregionu Moštěnka je dopravní obslužnost zajišťována:

- 10 linkami veřejné linkové dopravy – linky č. 920 502, 920 503, 920 940, 920 941, 920 942, 920 943, 771 940, 771 941, 823 941, 823 942, všechny se spádovostí do města Přerova, [42]
- 2 železničními tratěmi – železniční trať č. 300 (Brno – Přerov) a celostátní trať č. 330 (Přerov – Břeclav),
- ve 4 tarifních zónách – tarifní zóny č. 55, 56, 57, 59, [42]
- 6 dopravci – VOJTILA TRANS, s. r. o., Transdev Morava, s. r. o., KRODOS BUS, a. s., ARRIVA MORAVA, a. s., ČSAD Vsetín, a. s. a železniční dopravce České dráhy, a.s. [43]

V nejvyšší míře je zajišťována dopravcem VOJTILA TRANS, s. r. o., a to na linkách:

- č. 920 502 (Přerov – Beňov – Lišná) – trasa linky vede přes obce přes obce Lišná, Domaželice, Beňov, Horní Moštěnice,
- č. 920 503 (Přerov – Soběchleby – Horní Nětčice) – trasa linky vede přes obce Bezuchov a Želatovice,
- č. 920 940 (Přerov – Chropyně – Kojetín – Stříbrnice) – trasa linky vede přes obce Vlkoš, Věžky a Bochoř,

- č. 920 941 (Přerov – Dřevohostice – Bystřice pod Hostýnem) – trasa linky vede přes obce Křtomil, Lipová, Dřevohostice, Čechy, Domaželice, Beňov a Želatovice,
- č. 920 942 (Přerov – Stará Ves – Kostelec u Holešova) – trasa linky vede přes obce Stará Ves, Přestavlky, Dobrčice a Horní Moštěnice,
- č. 920 943 (Přerov – Dřevohostice – Všechovice) – trasa linky vede přes obce Radkova Lhota, Radkovy, Turovice, Dřevohostice, Nahošovice, Domaželice, Čechy, Beňov, Podolí a Želatovice.

V rámci veřejné drážní osobní dopravy je zajišťována národním dopravcem České dráhy, a.s., a to na tratích:

- č. 300 (Brno – Přerov) – na trati se nachází obec Věžky,
- č. 330 (Přerov – Břeclav) – na trati se nachází obce Říkovice a Horní Moštěnice.

Celkové počty cestujících, které byly přepraveny na uvedených linkách veřejné linkové dopravy a veřejnou drážní osobní dopravou v letech 2017–2019 jsou uvedeny v tabulce 2.12:

Tab. 2.12 Počet přepravených cestujících v letech 2017–2019

Cestující / rok	2017	2018	2019
Veřejná linková doprava	neuvedeno	1 356 667	1 545 604
Veřejná drážní osobní doprava	228	205	285
Celkem	228	1 356 872	1 545 889

Zdroj: dle interních materiálů [44]

Z uvedených údajů vyplývá, z celkového počtu přepravených osob v rámci veřejné linkové dopravy, uvedených v tabulce 2.6, se jedná asi o 6% přepravených osob v rámci celého Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje. Údaje z roku 2017 jsou už zavedeny v archivu, proto je společnost KIDSOK, příspěvková organizace, neposkytla. Počty všech spojů realizovaných veřejnou linkovou a veřejnou drážní osobní dopravou jsou uvedeny v tabulkách 2.13 a 2.14:

Tab. 2.13 Počet spojů realizovaných veřejnou linkovou dopravou v mikroregionu Moštěnka

Obec	Počet spojů všední dny (tam i zpět)	Počet spojů sobota (tam i zpět)	Počet spojů neděle (tam i zpět)
Beňov	82	26	26
Bezuchov	25	12	14
Bochoř	44	21	21
Čechy	60	22	23
Dobrčice	30	22	22
Domaželice	83	31	32
Dřevohostice	62	22	22
Horní Moštěnice	51	33	33
Křtomil	39	20	20
Lipová	39	20	20
Líšná	23	11	10
Nahošovice	58	22	22
Podolí	26	9	9
Přestavlky	30	22	22
Radkova Lhota	20	8	6
Radkovy	22	6	6
Říkovice	3	0	0
Stará Ves	33	22	22
Turovice	13	3	3
Věžky	44	20	20
Vlkoš	44	20	20
Želatovice	75	33	36
Celkem	906	405	409

Zdroj: vlastní zpracování dle [43]

Z uvedených dat v tabulce 2.13 je zřejmý rozdíl mezi počtem spojů ve všední dny, v sobotu a v neděli. A v následující tabulce 2.14 jsou uvedeny všechny spoje realizované veřejnou drážní osobní dopravou:

Tab. 2.14 Počet všech spojů realizovaných veřejnou drážní osobní dopravou v mikroregionu Moštěnka

Obec	Počet spojů všední dny (tam i zpět)	Počet spojů sobota (tam i zpět)	Počet spojů neděle (tam i zpět)
Říkovice	41	34	35
Horní Moštěnice	40	34	33
Věžky	35	29	28
Celkem	116	97	96

Zdroj: vlastní zpracování s využitím [43]

Z tabulky 2.14 je patrné, že u spojů veřejné drážní osobní dopravy nejsou tak velké rozdíly mezi všedními dny, sobotou a nedělí. V tabulkách 2.13 a 2.14 jsou zobrazeny všechny přímé i nepřímé spoje realizované veřejnou linkovou a veřejnou drážní osobní dopravou v mikroregionu Moštěnka. V rámci stanovení rozsahu dopravní obslužnosti v mikroregionu Moštěnka z hlediska přepravní poptávky (dojížďka do škol, zaměstnání, do zdravotnických zařízení a další) je při tvorbě jízdních řádů zřejmá spádovost do statutárního, a zároveň velmi důležitého dopravního uzlu, města Přerova. V Příloze C, v tabulce 2.15 jsou uvedeny počty všech přímých spojů z obcí mikroregionu Moštěnka do města Přerov. Z uvedených údajů v tabulkách 2.13 a 2.15 vyplývá, že počty všech a jen přímých spojů se výrazně neliší. V následující tabulce 2.16 jsou údaje o přímých spojích ve třech obcích mikroregionu Moštěnka, které mají železniční zastávku:

Tab. 2.16 Počet přímých spojů v rámci veřejné drážní osobní dopravy

Obec	Počet spojů všední dny (tam i zpět)	Počet spojů sobota (tam i zpět)	Počet spojů neděle (tam i zpět)
Říkovice	28	22	25
Horní Moštěnice	29	22	21
Věžky	33	24	26
Celkem	90	68	72

Zdroj: vlastní zpracování dle [43]

Rozdíly mezi počty všech a jen přímých spojů jsou z tabulek 2.14 a 2.16 patrné u obcí Říkovice a Horní Moštěnice. Je to dáno umístěním obcí a jízdními řády na celostátní trati č. 330. Obcí Věžky prochází trať č. 300 a údaje jsou téměř stejné. Dalšími důležitými údaji jsou průměrné doby přepravy z jednotlivých obcí mikroregionu Moštěnka do města Přerov veřejnou linkovou a veřejnou drážní osobní dopravou, které jsou uvedeny v tabulce 2.17 v Příloze C a následující tabulce 2.18. Z tabulky 2.17 vyplývá, že nejdelší doba přepravy cestujících je z obce Radkova Lhota a nejkratší doba přepravy cestujících z obce Bochoř. V tabulce 2.18 je znázorněna průměrná doba přepravy z obcí mikroregionu Moštěnka do města Přerova, které mají železniční zastávku:

Tab. 2.18 Průměrná doba přepravy veřejnou drážní osobní dopravou

Obec	Doba přepravy všední dny (tam i zpět) v min	Doba přepravy sobota (tam i zpět) v min	Doba přepravy neděle (tam i zpět) v min
Říkovice	7	8	8
Horní Moštěnice	4	4	4
Věžky	6	6	6

Zdroj: [43]

Uvedené doby přepravy cestujících veřejnou drážní osobní dopravou v tabulce 2.18 jsou stejné. Uvedené obce se nachází nejblíže městu Přerov a trasa přepravy se nemění, je dána technologií železniční dopravy a stabilními jízdními řády. Důležitým ukazatelem dopravní dostupnosti je také vzdálenost jednotlivých obcí mikroregionu Moštěnka od města Přerov. Vzdálenost obcí v rámci dopravní obslužnosti neodpovídá skutečné vzdálenosti obcí od města Přerova. Autobusy veřejné linkové dopravy musí obsluhovat široké okolí, tudíž není zvolena vždy nejkratší trasa. V tabulce 2.19 v Příloze C jsou znázorněny průměry vzdáleností všech spojů v dané dny. V tabulce 2.19 se hodnoty průměrů vzdáleností ve všední dny, soboty a neděle nijak výrazně nezměnily. Autobusy na linkách veřejné linkové dopravy v provozní oblasti Přerovsko Jih neobsluhují tak široké okolí v rámci dopravní obslužnosti oblasti. Tuto úlohu zastávají autobusy dálkové autobusové dopravy. V následující tabulce 2.20 jsou uvedeny vzdálenosti z obcí v mikroregionu Moštěnka do města Přerova s železniční zastávkou:

Tab. 2.20 Vzdálenost obcí s železniční zastávkou

Obec	Vzdálenost ve všední dny (tam i zpět) v km	Vzdálenost sobota (tam i zpět) v km	Vzdálenost neděle (tam i zpět) v km
Říkovice	8	8	8
Horní Moštěnice	4	4	4
Věžky	6	6	6

Zdroj: vlastní zpracování dle [43]

Vzdálenost obcí a doba přepravy z uvedených obcí, které mají železniční zastávku v mikroregionu Moštěnka, je totožná. Je to způsobeno velmi malou devialitou (klikatost) železniční sítě, a také malou vzdáleností těchto obcí od města Přerova.

2.5.2 Vybrané ekonomické ukazatele dopravní obslužnosti mikroregionu Moštěnka

Mikroregion Moštěnka, jak již bylo uvedeno v kapitole 2.5, je v rámci zajištění veřejné dopravy součástí Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje a patří z větší části do provozní oblasti Přerovsko Jih. Vzhledem ke změně dopravního konceptu, jak již bylo uvedeno v kapitole 2.4.1, budou nadále v rámci relevantnosti údajů sledovány data v letech 2018–2019. V následující tabulce 2.21 jsou uvedeny celkové finanční prostředky vynaložené dopravcem VOJTILA TRANS, s. r. o. na zajištění veřejné linkové dopravy v provozní oblasti Přerovsko Jih v letech 2018–2019:

Tab. 2.21 Finanční prostředky na zajištění veřejné linkové dopravy v provozní oblasti Přerovsko Jih v letech 2018–2019

Rok	Finanční prostředky na dopravní obslužnost v oblasti Přerovsko Jih v Kč
2018	60 375 026
2019	60 752 843
Celkem	121 127 869

Zdroj: vlastní zpracovaní dle [40], [41].

Údaje v tabulce 2.21 vychází z celkového ročního dopravního výkonu v km, stanovené ceny za dopravní výkon v Kč/km a nákladů za služby v rámci rozvoje Integrovaného

dopravního systému Olomouckého kraje na provoz dopravce VOJTILA TRANS, s. r. o. pro oblast Přerovsko Jih. V následující tabulce 2.22 jsou uvedeny finanční prostředky vynaložené na úhradu prokazatelné ztráty poskytnuté dopravcům, kteří zajišťují přepravní služby v provozní oblasti Přerovsko Jih v letech 2018–2019:

Tab. 2.22 Finanční prostředky vynaložené na úhradu prokazatelné ztráty dopravcům v provozní oblasti Přerovsko Jih

Rok	Výše úhrady prokazatelné ztráty Přerovsko Jih v Kč
2018	43 054 912
2019	40 384 190
Celkem	83 439 102

Zdroj: vlastní zpracovaní dle [40], [41].

Dle údajů v tabulce 2.22 je zřejmé, že v roce 2019 došlo k poklesu výše úhrady prokazatelné ztráty dopravci, což opět neznamená, že by bylo přepraveno méně cestujících. Mezi další důležité ekonomické ukazatele patří příspěvky od obcí na zajištění dopravní obslužnosti v jejich obci. Celkové příspěvky od všech obcí mikroregionu Moštěnka jsou uvedeny v následující tabulce 2.23:

Tab. 2.23 Příspěvky na zajištění dopravní obslužnosti od obcí mikroregionu Moštěnka v letech 2018–2019

Rok	Výše příspěvku od obcí mikroregionu Moštěnka v Kč
2018	761 430
2019	757 120
Celkem	2 274 770

Zdroj: vlastní zpracovaní dle [33], [34].

Jak již bylo uvedeno v kapitole 2.4.4, příspěvek obcí je stanoven na 70 Kč na občana obce Olomouckým krajem. Vzhledem k tomu, že počet obyvatel v obcích mikroregionu Moštěnka se dlouhodobě výrazně nemění, jak je uvedeno v tabulce 2.2, nemůže být patrný ani velký rozdíl mezi celkovým příspěvkem na zajištění dopravní obslužnosti ve sledovaných letech. V tabulce 2.24 jsou znázorněny celkové výnosy z jízdného (včetně kompenzace celostátních slev) poskytnuté dopravci VOJTILA TRANS, s. r. o. v provozní oblasti Přerovsko Jih v letech 2018–2019:

Tab. 2.24 Celkové výnosy z jízdného Přerovsko Jih v letech 2018–2019

Rok	Výnosy z jízdného v oblasti Přerovsko Jih v Kč
2018	21 431 051
2019	24 827 474
Celkem	46 258 525

Zdroj: vlastní zpracování dle interního sdělení [44].

Z tabulky 2.24 je zřejmé, že výnosy z jízdného se zvyšují, což znamená, že díky celostátním slevám na jízdném, cestuje více osob. V tabulce 2.25 a 2.26 jsou uvedeny celkové výnosy z jízdného v rámci linek veřejné linkové dopravy a veřejné drážní osobní dopravy v mikroregionu Moštěnka v letech 2018–2019:

Tab. 2.25 Výnosy z jízdného na linkách veřejné linkové dopravy v mikroregionu Moštěnka v letech 2018–2019

Rok	Výnosy veřejné linkové dopravy v mikroregionu Moštěnka v Kč
2018	10 629 443
2019	8 385 026
Celkem	19 014 469

Zdroj: vlastní zpracování dle interního sdělení [44].

V tabulce 2.25 jsou uvedeny výnosy z jízdného (bez kompenzace prokazatelné ztráty) na linkách č. 920 502, 920 503, 920 940, 920 941, 920 942, 920 943, které obsluhují obce mikroregionu Moštěnka. Jednotlivé trasy uvedených linek z obcí mikroregionu Moštěnka do cílového bodu města Přerova jsou uvedeny v Příloze D. Pokles výnosů z jízdného odpovídá nižšímu dopravnímu výkonu dopravce VOJTILA TRANS, s. r. o. V následující tabulce 2.26 jsou výnosy z jízdného v rámci veřejné drážní osobní dopravě v mikroregionu Moštěnka v letech 2018–2019:

Tab. 2.26 Výnosy z jízdného v rámci veřejné drážní osobní dopravy v mikroregionu Moštěnka v letech 2018–2019

Rok	Výnosy veřejné drážní osobní dopravy v mikroregionu Moštěnka v Kč
2018	4263
2019	2611
Celkem	6874

Zdroj: vlastní zpracování dle interního sdělení [44].

V tabulce 2.26 jsou uvedeny výnosy z jízdného v rámci tarifu Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje v zóně 57, do které tratě č. 300 a 330 patří. Jak je patrné z tabulky 2.12, jedná se o velmi malé počty přepravených osob a následně velmi nízkých výnosů z jízdného. Posledním ukazatelem jsou ceny občanského a zlevněného jízdného dle tarifu Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje, které zaplatí cestující z obcí mikroregionu Moštěnka. V tabulce 2.27 jsou uvedeny ceny jízdenek občanského jízdného za jízdu z výchozí obce do města Přerova:

Tab. 2.27 Cena jízdného z jednotlivých obcí mikroregionu Moštěnka do města Přerova

Obec	Cena jízdného v Kč	Obec	Cena jízdného v Kč
Beňov	16	Nahošovice	22
Bezuchov	22	Podolí	16
Bochoř	16	Přestavlky	16
Čechy	16	Radkova Lhota	22
Dobrčice	16	Radkovy	22
Domaželice	16	Říkovice	16
Dřevohostice	22	Stará Ves	16
Horní Moštěnice	16	Turovice	0
Křtomil	22	Věžky	16
Lipová	22	Vlkoš	16
Líšná	22	Želatovice	16

Zdroj: [45].

V tabulce 2.27 jsou uvedeny ceny jednotlivého občanského jízdného. V Příloze E je uveden Ceník příměstské dopravy Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje.

2.6 Analýza dopravní obslužnosti obcí mikroregionu Moštěnka z hlediska stanovených ukazatelů

Pro analýzu dopravní obslužnosti z pohledu obyvatelstva jsou vybrány dva ukazatele. Prvním ukazatelem je úroveň dopravní obslužnosti všech obcí mikroregionu Moštěnka s orientací na spádové město Přerov a druhým ukazatelem je ekonomické hledisko, ovlivňující přepravní poptávku a dostupnost veřejné dopravy v mikroregionu Moštěnka.

2.6.1 Úroveň dopravní obslužnosti obcí mikroregionu Moštěnka

Pro určení úrovně dopravní obslužnosti obcí mikroregionu Moštěnka jsou stanoveny následující ukazatele:

- **počty přímých spojů** z obcí mikroregionu Moštěnka do spádového města Přerov ve všední dny, soboty, neděle, tam i zpět v rámci veřejné linkové a železniční dopravy,
- **průměrné doby přepravy** z obcí mikroregionu Moštěnka do spádového města Přerov ve všední dny, soboty, neděle, tam i zpět v rámci veřejné linkové a železniční dopravy,
- **průměry vzdáleností** z obcí mikroregionu Moštěnka do spádového města Přerov ve všední dny, soboty, neděle, tam i zpět v rámci veřejné linkové a veřejné drážní osobní dopravy,
- **hodinový rozsah** dopravní obslužnosti v rámci všedních dnů, sobot a nedělí, od 5:00 hod do 22 hod.

Na základě těchto údajů bude stanovena úroveň dopravní obslužnosti obcí mikroregionu Moštěnka pomocí kvocientu úrovně dopravní obslužnosti dle Patrika Povy. Vzorec pro určení úrovně dopravní obslužnosti je dán součinem rychlosti přepravy a počtu spojů za hodinu:

$$rychlost\ přepravy\ \frac{km}{h} = 60 \cdot \frac{d_i}{t_i} \qquad [45] \qquad (2.1)$$

$$počet\ spojů\ za\ hodinu = \frac{H}{17} \qquad [45] \qquad (2.2)$$

$$K_{do} = \frac{d_i \cdot 60 \cdot H}{t_i \cdot 17} \qquad [45] \qquad (2.3)$$

kde: d_i …….vzdálenost v km mezi cílovými body (Přerov a obce mikroregionu),

t_i ……doba přepravy v min mezi zkoumanými cílovými body,

H ……počet spojení od 5:00 hod do 22:00 hod,

17 ...…počet hodin od 5:00 hod do 22:00 hod,

K_{do} …..koeficient úrovně dopravní obslužnosti. [45]

Všechny proměnné jsou uvažovány v relaci města Přerova a jednotlivých obcích mikroregionu Moštěnka. Koeficient úrovně dopravní obslužnosti je rozdělen na koeficient úrovně dopravní obslužnosti ve všední dny, tam i zpět K_{doVD}, koeficient úrovně dopravní obslužnosti v sobotu, tam i zpět K_{doS} a koeficient úrovně dopravní obslužnosti v neděli, tam i zpět K_{doN} Vstupní údaje pro výpočty koeficientů jsou uvedeny v tabulkách 2.15, 2.16, 2.17, 2.18, 2.19 a 2.20. Koeficienty úrovně dopravní obslužnosti K_{doVD}, K_{doS}, K_{don} budou vypočítány dle vztahu 2.3 a znázorněny v následující tabulce 2.28 a 2.29:

Tab. 2.28 Koeficienty úrovně dopravní obslužnosti v obcích mikroregionu Moštěnka

Obec	K_{doVD}	K_{doS}	K_{don}
Beňov	279	135	121
Bezuchov	94	47	55
Bochoř	130	62	62
Čechy	266	100	97
Dobrčice	106	92	84
Domaželice	327	126	130
Dřevohostice	241	93	93
Horní Moštěnice	143	122	110
Křtomil	136	85	85
Lipová	139	85	82
Líšná	87	43	38
Nahošovice	248	96	96
Podolí	78	17	21
Přestavlky	109	83	83
Radkova Lhota	74	20	20
Radkovy	77	20	20
Říkovice	0	0	0
Stará Ves	73	81	81
Turovice	17	0	0
Věžky	146	89	75
Vlkoš	156	80	80
Želatovice	250	122	133

Zdroj: vlastní zpracování dle [45].

Z hodnot v tabulce 2.28 vyplývá, že nejvyšší dopravní obslužnost je v obci Domaželice a nejnižší v obci Turovice. Z obce Říkovice žádný přímý spoj veřejné linkové dopravy

nevyjíždí. V následující tabulce 2.29 jsou uvedeny koeficienty úrovně dopravní obslužnosti v obcích mikroregionu Moštěnka s železniční zastávkou:

Tab. 2.29 Koeficienty úrovně dopravní obslužnosti v rámci veřejné drážní dopravy

Obec	K_{doVD}	K_{doS}	K_{don}
Říkovice	106	73	83
Horní Moštěnice	96	73	70
Věžky	110	80	86

Zdroj: vlastní zpracování dle [45].

Z hodnot v tabulce 2.29 je zřejmé, že dopravní obslužnost uvedených obcí je téměř rovnoměrná. Opět je to způsobeno technologií železniční dopravy a blízkostí obcí k spádovému městu Přerov.

2.6.2 Komparace ekonomických ukazatelů

Pro komparaci ekonomických ukazatelů dopravní obslužnosti mikroregionu Moštěnka a hospodaření koordinátora KIDSOK, příspěvkové organizace, byly stanoveny ukazatele sledující:

- celkové vynaložené finanční prostředky na zajištění dopravní obslužnosti v Olomouckém kraji a v provozní oblasti Přerovsko Jih,
- finanční prostředky vynaložené na úhradu prokazatelné ztráty (kompenzace) dopravcům v rámci Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje a v provozní oblasti Přerovsko Jih,
- příspěvky na zajištění dopravní obslužnosti od všech obcí Olomouckého kraje a od obcí mikroregionu Moštěnka,
- celkové výnosy z jízdného (včetně kompenzace), výnosy z jízdného v provozní oblasti Přerovsko Jih a výnosy (bez kompenzace) na linkách veřejné linkové dopravy a veřejné drážní osobní dopravy mikroregionu Moštěnka,
- ceny jednotlivého jízdného z obcí mikroregionu Moštěnka do města Přerov,
- údaje o dojížďce obyvatel obcí mikroregionu Moštěnka.

V tabulkách 2.8 a 2.21 jsou uvedeny celkové finanční prostředky na zajištění veřejné linkové dopravy v rámci Olomouckého kraje a finanční prostředky vynaložené dopravcem VOJTILA TRANS, s. r. o. na veřejnou linkovou dopravu v provozní oblasti

Přerovsko Jih. V následující tabulce 2.30 jde pouze o procentuální vyjádření poměru vynaložených finančních prostředků v rámci celého Olomouckého kraje a v provozní oblasti Přerovsko Jih v letech 2018–2019:

Tab. 2.30 Poměr zastoupení provozní oblasti Přerovsko Jih v celkových vynaložených prostředcích na zajištění dopravní obslužnosti v Olomouckém kraji

Rok	Celkové vynaložené prostředky v Kč	Vynaložené prostředky Přerovsko Jih v Kč	Procentuální vyjádření poměru zastoupení
2018	595 813 526	56 756 546	9,5
2019	574 589 120	58 937 355	10,3

Zdroj: vlastní zpracování dle [40], [41].

Z tabulky 2.30 je patrné, že i přes snížení celkových finančních prostředků se vynaložené finanční prostředky dopravce VOJTILA TRANS, s. r. o. zvyšují. Dalším sledovaným ukazatelem je kompenzace prokazatelné ztráty poskytované Olomouckým krajem dopravcům dle zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících, ve znění pozdějších předpisů a maximální dovolené míře výnosu na kapitál 7,5 % ročně z provozních aktiv dle vyhlášky č. 296/2010 Sb., vyhláška o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace, ve znění pozdějších předpisů. [13], [47] Pro výpočet jsou použity ukazatele finančních prostředků vynaložených dopravcem VOJTILA TRANS, s. r. o., výše prokazatelné ztráty (kompenzace) od Olomouckého kraje a výnosy z jízdného (včetně celostátní kompenzace slev na jízdném) v provozní oblasti Přerovsko Jih v letech 2018 – 2019. Sečtením ukazatelů výše prokazatelné ztráty od Olomouckého kraje a výnosů z jízdného v provozní oblasti Přerovsko Jih jsou vypočteny celkové výnosy dopravce VOJTILA TRANS, s. r. o. v této provozní oblasti. Rozdíl mezi celkovými výnosy dopravce a finančními prostředky vynaloženými na dopravní obslužnost činí výši přiměřeného zisku. V tabulce 2.31 jsou uvedeny výsledné hodnoty výpočtu dle skutečnosti a dle 7,5 % maximální dovolené míry výnosu pomocí hodnot v tabulkách 2.21 a 2.30 v letech 2018–2019:

Tab. 2.31 Srovnání výše přiměřeného zisku dopravce VOJTILA TRANS, s. r. o.

Rok	Skutečná výše přiměřeného zisku v Kč	7, 5 % výše přiměřeného zisku v Kč
2018	4 110 937	4 528 127
2019	4 458 821	4 556 463

Zdroj: vlastní zpracování dle [40], [41].

Výsledky jsou vypočteny na základě údajů dostupných z výročních zpráv KIDSOK, příspěvkové organizace. Vzhledem k tomu, že nejsou veřejně přístupné Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících uzavřené s dopravcem VOJTILA TRANS, s. r. o., jsou výsledné hodnoty pouze orientační, nicméně nepřekračují povolenou hranici 7,5 % přiměřeného zisku. Dalšími relacemi jsou vypočteny náklady na dopravní obslužnost 1 obyvatele v rámci České republiky, Olomouckého kraje, provozní oblasti Přerovsko Jih a mikroregionu Moštěnka. Vstupní hodnoty pro výpočet nákladů na 1 obyvatele České republiky v letech 2017–2019 jsou uvedeny v Příloze F a tabulce 1.2 a 1.3, výsledné hodnoty jsou uvedeny v následující tabulce 2.32:

Tab. 2.32 Náklady na 1 obyvatele v České republice

Náklady v Kč/Rok	2017	2018	2019
Náklady na 1 obyvatele	2009	2074	2152

Zdroj: vlastní zpracování dle [14].

Následující relací jsou vypočteny náklady na dopravní obslužnost 1 obyvatele Olomouckého kraje, a to z celkových finančních prostředků vynaložených na dopravní obslužnost v Olomouckém kraji a počtu obyvatel Olomouckého kraje. Vstupní hodnoty pro výpočet jsou uvedeny v tabulce 2.1 a 2.8. Výsledné hodnoty jsou uvedené v tabulce 2.33:

Tab. 2.33 Náklady na 1 obyvatele Olomouckého kraje v letech 2017 – 2019

Náklady v Kč/Rok	2017	2018	2019
Náklady na 1 obyvatele	1545	1705	1736

Zdroj: vlastní zpracování dle [32], [33], [34], [39], [40], [41].

Dalšími zkoumanými ukazateli jsou celkové náklady na dopravní obslužnost provozní oblasti Přerovsko Jih, skutečné tržby na linkách obsluhujících oblast mikroregionu

Moštěnka, údaje o počtu a dojížďce obyvatel mikroregionu Moštěnka a počtu obyvatel provozní oblasti Přerovsko Jih. Tabulka s údaji o počtu obyvatel provozní oblasti Přerovsko Jih je uvedena v Příloze F. V následující relaci budou vypočteny náklady na 1 obyvatele provozní oblasti Přerovsko Jih v letech 2018–2019, a to podílem celkových nákladů dopravce VOJTILA TRANS, s. r. o. na zajištění dopravní obslužnosti v mikroregionu Moštěnka a údajích o počtu obyvatel obcí provozní oblasti Přerovsko Jih. Vstupní údaje jsou uvedeny v tabulkách 2.30 a v Příloze F. Výsledné hodnoty jsou uvedeny v následující tabulce 2.34:

Tab. 2.34 Náklady na 1 obyvatele obcí provozní oblasti Přerovsko Jih

Náklady v Kč/Rok	2018	2019
Náklady na 1 obyvatele	4500	4551

Zdroj: vlastní zpracování dle [32], [33], [34], [39], [40], [41]

Další relací je přepočet v rámci celkových finančních prostředků i s kompenzací prokazatelné ztráty dopravce VOJTILA TRANS, s. r. o. Relace je vypočtena ze součtu celkových výnosů z jízdného v provozní oblasti Přerovsko Jih a kompenzace prokazatelné ztráty dopravci VOJTILA TRANS, s. r. o. podělena celkovým počtem obyvatel provozní oblasti Přerovsko Jih. Vstupní údaje jsou uvedeny v tabulkách 2.22, 2.24 a v Příloze F. Výsledné hodnoty jsou uvedeny v následující tabulce 2.35:

Tab. 2.35 Náklady na 1 obyvatele obcí provozní oblasti Přerovsko Jih (celkové finanční prostředky s kompenzací prokazatelné ztráty)

Náklady v Kč/Rok	2018	2019
Náklady na 1 obyvatele	4816	4886

Zdroj: vlastní zpracování dle [32], [33], [34], [39], [40], [41].

Následujícími relacemi je stanovena výše nákladů na 1 obyvatele obcí mikroregionu Moštěnka ze skutečných výnosů na linkách veřejné linkové dopravy a veřejné drážní osobní dopravy v mikroregionu Moštěnka v rámci Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje a vypočtených nákladů dopravce VOJTILA TRANS, s. r. o. První relace je vypočtena podílem nákladů dopravce na linkách veřejné linkové dopravy mikroregionu Moštěnka a veřejné drážní dopravy uvedených v tabulce 2.21 a celkového počtu obyvatel v mikroregionu Moštěnka. Vstupní hodnoty jsou uvedeny v tabulkách 2.21, 2.24 a 2.25. Výsledné hodnoty jsou uvedeny v tabulce 2.36:

Tab. 2.36 Náklady na 1 obyvatele obcí mikroregionu Moštěnka

Náklady v Kč/Rok	2018	2019
Náklady na 1 obyvatele	4191	4594

Zdroj: vlastní zpracování dle [44] a [40], [41].

V další tabulce 2.37 jsou uvažovány údaje o celkových výnosech na linkách veřejné linkové dopravy mikroregionu Moštěnka a počtu dojíždějících obyvatel s následným výpočtem nákladů na 1 obyvatele:

Tab. 2.37 Náklady na 1 obyvatele obcí mikroregionu Moštěnka v rámci dojížďky

Roční náklady v Kč/Rok	2018	2019
Náklady na 1 obyvatele	15 358	16 833

Zdroj: vlastní zpracování dle [44] a [40], [41].

Poslední relací je výpočet počtu přepravených osob vycházející z údajů o skutečných tržbách a průměrné ceně jednotlivého jízdného z obcí mikroregionu Moštěnka do města Přerova. Počet přepravených osob je vypočten podílem skutečných tržeb a průměrnou cenou jízdného. Vstupní hodnoty jsou uvedeny v tabulkách 2.25 a 2.27. Výsledné hodnoty jsou uvedeny v následující tabulce 2.38 :

Tab. 2.38 Počet přepravených osob v mikroregionu Moštěnka v letech 2018–2019

Počet přepravených osob/Rok	2018	2019
Počet	590 761	465 979

Zdroj: vlastní zpracování dle [44] a [40], [41].

Pro výpočet byly dosazeny hodnoty skutečných tržeb a průměrné ceny jízdného beze slev. V případě výpočtu s dosazením průměrné ceny zlevněného jízdného je počet přepravených osob o mnoho vyšší. Ceny zlevněného jízdného jsou uvedeny v Příloze E. Výsledné hodnoty jsou uvedeny v následující tabulce 2.39:

Tab. 2.39 Počet přepravených osob v mikroregionu Moštěnka (zlevněné jízdné)

Počet přepravených osob/Rok	2018	2019
Počet	2 658 427	2 096 909

Zdroj: vlastní zpracování dle [44] a [40], [41].

Z vypočtených hodnot v tabulkách 2.38 a 2.39 lze vypočítat průměrný denní počet přepravených osob za uvedené roky, a to podílem počtu přepravených osob a 365 dní v roce. Výsledné hodnoty jsou uvedeny v tabulce 2.40:

Tab. 2.40 Průměrný denní počet přepravených osob (jednotlivé jízdné) v mikroregionu Moštěnka

Počet přepravených osob/Rok	2018	2019
Počet osob denně	1619	1277

Zdroj: vlastní zpracování dle [44] a [40], [41].

Výsledný počet přepravených osob přepočítaných dosazením ceny zlevněného jízdného je znázorněn v následující tabulce 2.41:

Tab. 2.41 Průměrný denní počet přepravených osob (zlevněné jízdné) v mikroregionu Moštěnka

Počet přepravených osob/Rok	2018	2019
Počet osob denně	7283	5745

Zdroj: vlastní zpracování dle [44] a [40], [41].

V následujících tabulkách 2.42 a 2.43 jsou uvedeny komparace údaje o nákladech na 1 obyvatele v rámci dopravní obslužnosti celé České republiky, Olomouckého kraje, mikroregionu Moštěnka a srovnání údajů o přepravených osobách veřejnou dopravou v České republice, v Olomouckém kraji a mikroregionu Moštěnka. Vstupní údaje jsou uvedeny v tabulkách 1.2, 1.3, 2.2, 2.8, 2.25, 2.30 a Příloze F:

Tab. 2. 42 Komparace nákladů na 1 obyvatele

Náklady na 1 obyvatele v Kč/Rok	2017	2018	2019
ČR	2009	2074	2152
Olomoucký kraj	1545	1705	1736
Mikroregion Moštěnka	neuvedeno	4191	4594

Zdroj: vlastní zpracování dle [14], [32], [33], [34], [39], [40], [41]

Z komparace údajů v tabulce 2.42 je zřejmé, že náklady na 1 obyvatele mikroregionu Moštěnka jsou vysoké. V tabulce 2.43 je uvedena komparace počtu přepravených osob veřejnou dopravou:

Tab. 2.43 Komparace počtu přepravených osob v letech 2017–2019

Počet přepravených osob v tis./Rok	2017	2018	2019
ČR	2 655 400	2 721 900	2 787 600
Olomoucký kraj	40 980	44 658	53 777
Mikroregion Moštěnka	neuvedeno	591	466

Zdroj: vlastní zpracování dle [14], [44], [32], [33], [34].

Všechny výsledné hodnoty jsou stanoveny na základě odborného odhadu z důvodu nedostatku přesných údajů.

3 Návrh na zvýšení efektivnosti dopravní obslužnosti a jeho zhodnocení

Analýza dopravní obslužnosti mikroregionu Moštěnka je zpracována pomocí ukazatele úrovně dopravní obslužnosti v jednotlivých obcích mikroregionu a na základě komparace vybraných ekonomických ukazatelů reprezentujících dopravní obslužnost obcí mikroregionu a hospodaření koordinátora Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje. Na základě výsledků analýzy je možné stanovit návrh na zvýšení efektivnosti dopravní obslužnosti obcí mikroregionu Moštěnka. Jak již bylo uvedeno v kapitole 2.5, veřejnou dopravu v obcích mikroregionu Moštěnka zajišťuje Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje. Poměrným zastoupením obcí mikroregionu spadá do provozní oblasti Přerovsko Jih. V této provozní oblasti poskytuje v nejvyšší míře své služby v rámci veřejné linkové dopravy společnost VOJTILA TRANS, s. r. o. a ve veřejné drážní osobní dopravě národní dopravce České dráhy, a. s. Mikroregion Moštěnka tvoří malé obce, v nichž je nedostatek pracovních příležitostí, nemají školy, mateřské školy a jsou tedy nuceni za prací, do škol, k lékaři, ale i na nákupy a za zábavou dojíždět. Z údajů o každodenní dojížďce obcí mikroregionu Moštěnka je zřejmé, že i z těch nejmenších obcí dojíždí za prací a do škol asi třetina obyvatel, což určitě není malý počet. Spádovým městem pro obyvatele mikroregionu je statutární město Přerov. V bývalém okresním městě se nachází řada průmyslových podniků, škol a služeb na vyšší úrovni než v malých obcích mikroregionu. Město Přerov je zároveň administrativním centrem a významným dopravním uzlem České republiky. Dopravní situaci ve městě v současné době komplikuje nedostavěná dálnice u obce Říkovice. Předpokladem jsou i dopady na zaměstnanost v regionu Přerovska. I přes nastíněné možné budoucí problémy ovšem i nadále zůstává město Přerov městem s velkým počtem pracovních příležitostí, za kterými mnoho obyvatel okolních obcí dojíždí. Pracovní doba v těchto podnicích, ale i školní docházka a práce v sektoru služeb začíná v brzkých ranních hodinách a končí v nepravidelnou denní dobu, tudíž je žádoucí pokrytí dostatečným počtem spojů veřejnou linkovou dopravou a veřejnou drážní osobní dopravou, tak, aby se dojíždějící mohli dopravit do práce, škol, k lékaři, na úřad a následně zpět domů, v co nejpřijatelnější dobu pro ně samotné. Z těchto důvodů mnohdy dochází k upřednostňování individuální automobilové dopravy vůči veřejné hromadné dopravě. Svou opodstatněnou roli zde hraje také cena jízdného. Čtyřčlenná

rodina, která by měla zaplatit plné jízdné beze slev, určitě v rámci komfortu upřednostní individuální osobní dopravu. A to nejen v rámci rodiny. Zde se nabízí možnost využití některé z forem sdílené dopravy a zároveň snížení nejen finančních nákladů obyvatel, ale i zátěže spádového města Přerov automobilovou dopravou. Přínosy pro životní prostředí jsou v tomto případě nesporné. Dalším významným faktorem ovlivňujícím přepravní poptávku po veřejné hromadné osobní dopravě je pohodlí a kultura cestování. Tedy určitá atraktivita cestování veřejnou dopravou, kterou by mohli obyvatelé preferovat před individuální osobní dopravou. Z hlediska efektivnosti dopravní obslužnosti mikroregionu Moštěnka jsou sledovány faktory rychlosti přepravy, doby přemístění a přepravní vzdálenosti ve všední dny, soboty a svátky, a to ve směru tam i zpět v souvislosti s polohou jednotlivých obcí mikroregionu Moštěnka na trasách linek veřejné linkové dopravy a na tratích veřejné drážní osobní dopravy.

3.1 Navrhovaná opatření na zvýšení efektivnosti z hlediska úrovně dopravní obslužnosti

Navrhovaná opatření vychází ze zjištěných hodnot koeficientu úrovně dopravní obslužnosti jednotlivých obcí mikroregionu Moštěnka, a to výsledným porovnáním zjištěných hodnot úrovně dopravní obslužnosti obcí související s polohou těchto obcí na trasách linek veřejné linkové dopravy a veřejné drážní osobní dopravy. Výchozí údaje o linkách veřejné linkové dopravy a tratích veřejné drážní osobní dopravy jsou uvedeny v kapitole 2.5.1 a výsledné údaje o hodnotách koeficientů úrovně dopravní obslužnosti mikroregionu Moštěnka v tabulce 2.25.

3.1.1 Linka č. 920 502 (Přerov-Beňov-Líšná)

Na trase linky, která vede přes obce Líšná, Domaželice, Beňov, Horní Moštěnice do spádového města Přerov a zpět, je obec Líšná s koeficientem úrovně dopravní obslužnosti 87 jednoznačně obcí s nejnižším koeficientem. Zbývající obce na této trase jsou naopak obcemi s nejvyššími koeficienty úrovně dopravní obslužnosti v celém mikroregionu Moštěnka z důvodu jejich polohy i na dalších linkách veřejné linkové dopravy v mikroregionu. Naopak o víkendových dnech a svátcích jsou výsledné hodnoty koeficientů srovnatelné s ostatními obcemi celého mikroregionu. Návrh na zlepšení efektivnosti dopravní obslužnosti v této obci může vycházet v přidání spojů na

uvedené lince ve všední dny i vzhledem k tomu, že obec Líšná je obcí výchozí a dojezdovou. Dalším návrhem je zřízení a provoz taxislužby, jejímž provozovatelem může být na základě smlouvy o spolupráci přímo dopravce a firma nebo podnik, který tyto služby může nabízet a provozovat. Nebo také jako nadstandardní služba přímo v rámci Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje. Z hlediska přitažlivosti veřejné hromadné osobní dopravy se nabízí návrh jak pro dopravce VOJTILA TRANS, s. r. o., tak pro samotné obce. Autobusy dopravce VOJTILA TRANS, s. r. o., které obsluhují tuto linku, už nepatří k nejnovějším vozům. Z celkového pohledu to vypadá, že dopravní obslužnost na linkách v malých obcích je provozována vozy, které jsou určeny k vyřazení. Návrhem je obměna vozového parku dopravce VOJTILA TRANS, s. r. o., za moderní ekologické vozy nebo alespoň nový atraktivní design samotných vozů, které jsou mnohdy lákadlem i pro nejmenší cestující. Obce by měly také směřovat svoji pozornost na vzhled a stav autobusových zastávek.

3.1.2 Linka č. 902 503 (Přerov-Soběchleby – Horní Nětčice)

Trasa linky č. 902 503 vede z výčtu obcí mikroregionu Moštěnka jen přes obec Bezuchov a Želatovice. Obec Želatovice je obcí s jedním z nejvyšších koeficientů úrovně dopravní obslužnosti 250 v mikroregionu vzhledem k jeho krátké vzdálenosti od města Přerov a jeho poloze na dalších linkách veřejné linkové dopravy v mikroregionu Moštěnka. Obec Bezuchov má hodnotu koeficientu 94, tudíž srovnatelná hodnota s koeficientem obce Líšná na lince č. 902 502. Obě obce se nachází stejně daleko od spádového města Přerov, doba přepravy z obou obcí je stejná, pouze obec Bezuchov disponuje jedním spojem na své lince navíc. I koeficienty úrovně dopravní obslužnosti o víkendových dnech a svátcích jsou srovnatelné, pouze nedělní a sváteční spoje v obci Bezuchov jsou vyšší. I zde jsou tedy návrhy na zlepšení efektivnosti dopravní obslužnosti obdobné jako v kapitole 3.1.1, a to vyřešit situaci přidáním spojů nebo zřízením nových služeb v oblasti dopravní obslužnosti uvedených obcí.

3.1.3 Linka č. 902 940 (Přerov-Chropyně-Kojetín-Stříbrnice) a trať č. 330

Trasa linky č. 902 940 vede z výčtu obcí mikroregionu Moštěnka přes obce Vlkoš, Věžky a Bochoř do spádového města Přerov. Obec Věžky je jednou ze tří obcí mikroregionu Moštěnka, jejímž katastrem vede železniční trať a dopravní obslužnost obce je zde tedy řešena jak veřejnou linkovou dopravou, tak veřejnou drážní osobní

dopravou na železniční trati č. 300 (Brno–Přerov). Je nutné podotknout, že zastávka veřejné linkové dopravy a železniční zastávka leží v těsné blízkosti. Obec Vlkoš, Věžky a Bochoř patří se svými koeficienty úrovně dopravní obslužnosti 156/146/130 mezi lépe obsluhované. Je to dáno jejich blízkou vzdáleností od spádového města Přerov a počtem spojů, které se v těchto obcích neliší. Pouze koeficient úrovně dopravní obslužnosti obce Bochoř je nižší z důvodu pomalejší doby přepravy, která by mohla být vzhledem ke krátké dojezdové vzdálenosti do spádového města Přerov mnohem rychlejší. Obec Věžky má ze tří obcí, které mají v mikroregionu Moštěnka železniční zastávku a je zde tedy provozována veřejná drážní osobní doprava, nejmenší počet spojů v rámci veřejné drážní osobní dopravy. Ale s absencí další zastávky na trati směrem i proti směru do spádového města Přerova, se jedná o přímý spoj bez zastávky do města Přerova, a proto má nejvyšší koeficient úrovně dopravní obslužnosti z obcí, které disponují železniční zastávkou v mikroregionu Moštěnka. I víkendové a sváteční spoje se u veřejné drážní osobní dopravy vyznačují vysokými počty a výsledné hodnoty koeficientů ve srovnání s veřejnou linkovou dopravou jsou vysoké, kdy dosahují oproti veřejné linkové dopravy 75 % z celkového počtu spojů ve všední den. Počet víkendových a svátečních spojů se v rámci veřejné linkové dopravy liší u obce Bochoř. Autobusy na této lince obcí pouze projíždí a nezastavují, na rozdíl od obcí Vlkoš a Věžky. Vzhledem k průměrným celkovým hodnotám úrovně dopravní obslužnosti všech obcí mikroregionu Moštěnka, lze soudit, že počet spojů může, ale i nemusí být dostačující. Pouze v odpoledních hodinách je možné, že určité skupiny obyvatel obcí, např. žáci, studenti, účastníci různých zájmových činností, které jsou provozovány ve spádovém městě Přerov, zcela určitě postrádají větší hustotu spojů. Návrhem je tedy posílení spojů v odpoledních hodinách v rámci veřejné linkové dopravy. Dalším návrhem je také zrychlení doby přepravy z obce Bochoř, pokud je to technicky možné a proveditelné, aby v rámci úspory času obyvatelé neupřednostňovali individuální automobilovou dopravu.

3.1.4 Linka č. 920 941 (Přerov-Dřevohostice – Bystřice pod Hostýnem)

Na lince č. 920 941 je obsluhováno veřejnou linkovou dopravou deset obcí mikroregionu Moštěnka. Trasa linky vede přes obce Křtomil, Lipová, Dřevohostice, Nahošovice, Domaželice, Čechy, Beňov a Želatovice do spádového města Přerov a zpět. Všechny jmenované obce mají vysoké hodnoty koeficientů úrovně dopravní obslužnosti a dostatečný počet spojů ve všední dny. Ale už nižší počet spojů

o víkendových dnech a svátcích, zejména u obcí s nejvyššími koeficienty úrovně dopravní obslužnosti. Jedná se o pokles počtu spojů až o dvě třetiny ve srovnání s počtem spojů ve všední dny. Navrhovaným opatřením je tedy posílení, v případě zájmu obyvatel, víkendových spojů v obcích Domaželice, Čechy a Nahošovice. Toto posílení spojů, z důvodu jinak nejlepších výsledků koeficientu úrovně dopravní obslužnosti ve všední dny, nebude určitě spočívat v posílení spojů na celé lince, ale spíše opět na využití dalších dopravních systémů, např. Hail and Ride, kdy může být dopravní obslužnost obcí posílena o individuální dopravu malými autobusy. Návrhem není ovšem jenom posílení spojů v nočních hodinách, tak jak zní koncept dopravního systému Hail and Ride, ale zejména spojů o víkendových dnech a svátcích. Dalším návrhem může být také odklon od plánované trasy na přání zákazníka. Z celkového pohledu na počty víkendových spojů v ostatních obcích mikroregionu Moštěnka, které jsou uvedeny v tabulce 2.12, jsou stávající počty spojů dostačující.

3.1.5 Linka č. 920 942 (Přerov-Stará Ves – Kostelec u Holešova) a trať č. 330

Trasa linky č. 920 942 vede přes obce Stará Ves, Přestavlky, Dobrčice a Horní Moštěnice do spádového města Přerov. Všechny jmenované obce mají srovnatelné hodnoty koeficientu úrovně dopravní obslužnosti. V rámci všech obcí se jedná spíše o průměrné, až lehce podprůměrné hodnoty. Obce Stará Ves, Přestavlky, Dobrčice a Horní Moštěnice leží v blízkosti nově budované dálnice D1 a stávající silnice I. třídy I/55. V současnosti, ale i blízké budoucnosti bude určitě složité obyvatele těchto obcí přesvědčit, aby místo individuální automobilové dopravy, upřednostňovali veřejnou linkovou a veřejnou drážní osobní dopravu, když se jim nabízí rychlejší a pohodlnější způsob dopravy do spádového města Přerov. Víkendové spoje v těchto obcích jsou téměř srovnatelné s počtem spojů ve všední dny, což znamená silnou víkendovou dojížďku obyvatel obcí za prací. Obec Horní Moštěnice je další obcí, která má v mikroregionu Moštěnka možnost využít veřejnou drážní osobní dopravu, a to na celostátní trati č. 330 (Břeclav–Přerov). Zajímavá je ovšem poloha železniční zastávky Horní Moštěnice. Ta se sice nachází v docházkové vzdálenosti 3 km, ale mimo zastavěnou plochu obce přes silnici I/55. Pro centrální obyvatelstvo obce Horní Moštěnice je určitě příznivější využití zastávek veřejné linkové dopravy. Další obcí, jejíž obyvatelé mají možnost využít veřejnou drážní osobní dopravu, je obec Říkovice, a to na stejné trati jako obec Horní Moštěnice. Pro obec Říkovice je veřejná drážní

osobní doprava v rámci veřejné dopravy jedinou možností, jak se dopravit do spádového města Přerov. Navrhovaným řešením pro zvýšení efektivnosti dopravní obslužnosti těchto obcí je skutečné a ojedinělé zvýšení atraktivity využití veřejné linkové dopravy, a to zejména zkvalitněním poskytovaných služeb.

3.1.6 Linka č. 920 943 (Přerov-Dřevohostice-Všechovice)

Jedná se o nejdelší a nejobsazenější linku v provozní oblasti Přerovsko Jih. Trasa linky č. 920 943 vede z výčtu obcí mikroregionu Moštěnka přes obce Radkova Lhota, Radkovy, Dřevohostice, Turovice, Nahošovice, Domaželice, Čechy, Beňov, Podolí a Želatovice do spádového města Přerova. Obce Radkova Lhota a Radkovy patří mezi nejvzdálenější obce mikroregionu od města Přerova. Obce jsou obsluhovány pouze linkou č. 920 943 a jejich velmi nízké koeficienty úrovně dopravní obslužnosti tomu odpovídají. Víkendové a sváteční spoje jsou velmi omezené. Další obcí, která má vůbec nejnižší hodnoty koeficientu úrovně dopravní obslužnosti je obec Turovice. Zde se jedná o zkreslení situace z důvodu polohy obce. Obec Turovice leží v těsné blízkosti obce Dřevohostice a v minulosti byly tyto obce sloučeny. Přesto má obec své spoje, ale ve velmi malých počtech. Docházková vzdálenost na zastávku veřejné linkové dopravy v Dřevohosticích je 2 km, a proto o víkendových a svátečních dnech nemá obec Turovice žádný vlastní spoj. Obec Podolí je další obcí, která neleží přímo na trase linky a musí se do ní zajíždět. Z navrhovaných opatření ke zvýšení efektivnosti dopravní obslužnosti v těchto obcích je opět žádost o přidání spojů v případě obcí Radkova Lhota a Radkovy nebo rozšíření spojů v případě obcí Turovice a Podolí. Dalším navrhovaným řešením pro obce Radkova Lhota a Radovy je využití některé z forem sdílené dopravy, což se bezpochyby děje už nyní v rámci přátelské nebo sousedské pomoci, a to Ride – sharingu nebo Car-sharingu nebo již navrhované taxislužby v kapitole 3.1.1. Pro obce Turovice a Podolí se jeví jako nejlepší řešení v případě nedostatečného počtu spojů a poptávky po nich tzv. spoj na zavolání.

3.2 Návrh na zvýšení efektivnosti dopravní obslužnosti z ekonomického hlediska

Řešení ekonomické stránky dopravní obslužnosti obcí mikroregionu Moštěnka je zcela v kompetenci Olomouckého kraje a jím pověřené příspěvkové organizaci KIDSOK,

příspěvkové organizaci. Kompetence KIDSOK, příspěvkové organizace, spočívají v zajištění financování a udržení ekonomické stability ve veřejné linkové a veřejné drážní osobní dopravě v Olomouckém kraji. V rámci své působnosti řeší také úpravu Tarifu Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje, zpracovává vyúčtování prokazatelné ztráty dopravcům a také výši příspěvků na dopravní obslužnost od všech obcí Olomouckého kraje a další. Jednou z největších změn v rámci financování Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje bylo rozdělení území Olomouckého kraje do 14 provozních oblastí a uzavření nových Smluv o závazku veřejné služby ve veřejné linkové dopravě s dopravci. Prokazatelná ztráta je od tohoto data hrazena dopravci na základě jeho dopravního výkonu. Důležitým ekonomickým ukazatelem z pohledu obyvatelstva je cena jízdného. Stále platí, že cesta veřejnou linkovou a veřejnou drážní dopravou je z ekonomického hlediska výhodnější než individuální automobilová doprava. A od 1. 9. 2018, kdy byly zavedeny celostátní slevy na jízdném, ještě výhodnější. Tato skutečnost se pozitivně odrazila na zvýšení počtu přepravených osob v rámci veřejné linkové a drážní osobní dopravy, nicméně negativně jako velká výdajová položka v rámci veřejných financí. V kapitole 2.6.2 jsou srovnány vybrané ekonomické ukazatele hospodaření společnosti KIDSOK, příspěvkové organizace. Z navrhovaných řešení na zvýšení efektivnosti dopravní obslužnosti z ekonomického hlediska se nabízí důkladnější kontrola dopravců z hlediska vykazování tržeb, údajů o proběhu vozidel, dodržování jízdních řádů a plnění všech smluvních závazků tak, aby kompenzace prokazatelné ztráty byla poskytnuta na základě skutečných a pravdivých údajů. Dalším návrhem jsou nová jednání a stanovení výhodnějších Smluv o využívání služeb na jednotlivých autobusových nádražích. Ekonomického hlediska zefektivnění dopravní obslužnosti se týkají také investice dopravce do obnovy vozidlového parku. Při pohledu na používaná vozidla (autobusy) dopravce VOJTILA TRANS, s. r. o. se jednoznačně nabízí návrh na obměnu těchto vozidel. Posledním článkem ekonomiky zajišťování dopravní obslužnosti jsou samotné obce. Ty platí na zajištění dopravní obslužnosti v kraji příspěvek na dopravní obslužnost Olomouckému kraji. V současnosti činí 150 Kč na 1 obyvatele obce, do roku 2019 to byla částka 70 Kč na jednoho obyvatele obce. V případě obcí by se návrh na zlepšení efektivnosti dopravní obslužnosti týkal samotných zákonných norem.

3.3 Zhodnocení navrhovaných opatření

Zhodnocení navrhovaných opatření pro zvýšení efektivnosti dopravní obslužnosti v obcích mikroregionu Moštěnka vychází především z vyhodnocení úrovně dopravní obslužnosti vybraných obcí na linkách veřejné linkové a veřejné drážní osobní dopravy obsluhujících obce mikroregionu Moštěnka a návrhů na posílení počtu spojů veřejné dopravy v mikroregionu s využitím nových dopravních systémů navazujících na Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje. Tyto dopravní systémy nejsou v současnosti využívány v dostatečné míře, ale v budoucnu by se mohly stát jediným řešením, jak zajistit potřebnou a spolehlivou veřejnou dopravu i v obcích, kde nelze dostatečnou dopravní obslužnost zajistit. Zhodnocení ekonomického pohledu se týká hospodaření KIDSOK, příspěvkové organizace, navržených opatření pro dopravce a postavení obcí z finančního a realizačního hlediska.

3.3.1 Zhodnocení navrhovaných opatření na linkách

Téměř všechny obce mikroregionu Moštěnka mají příhodnou polohu na trasách linek veřejné linkové dopravy. Obce Horní Moštěnice a Věžky mají díky své poloze v blízkosti železničních tratí a existenci železniční zastávky v blízkosti obce nabídku dopravní obslužnosti, jak veřejnou linkovou dopravou, tak veřejnou drážní osobní dopravou. Pouze obyvatelé obce Říkovice mohou v rámci veřejné dopravy do spádového města Přerov využít jen veřejnou drážní dopravu. Z celkových výsledků koeficientů úrovně dopravní obslužnosti je zřejmé, že i menší obce mikroregionu Moštěnka získávají výhodu kvalitní dopravní obslužnosti, která je dána jejich polohou na dané trase linky veřejné linkové dopravy. Obec Domaželice, která má nejvyšší koeficient úrovně dopravní obslužnosti, leží na trase tří linek veřejné linkové dopravy v mikroregionu Moštěnka, čímž se jí dostává počtu 83 spojů tam i zpět ve všední dny. Pro obec s průměrným počtem obyvatel, ale i průměrným počtem dojíždějících, je to vynikající výsledek. Z tohoto závěru ovšem vyplývá, že přidání spojů na linkách, konkrétně na linkách č. 920 941 a 920 943, kde leží nejvíce, potažmo nejlépe, veřejnou dopravou obsluhovaných obcí mikroregionu Moštěnka, by nebylo efektivní. Navíc s navýšením počtu spojů na lince veřejné linkové dopravy musí souhlasit všechny obce na dané lince. K této situaci se musí obyvatelé zbývajících obcí a hlavně vedení dotčených obcí svým způsobem postavit a vyjádřit. V průběhu kalendářního roku jsou vyhlašovány pravidelné celostátní změny jízdních řádů veřejné linkové dopravy.

Koordinátor KIDSOK, příspěvková organizace, zašle e-mail jednotlivým obcím Olomouckého kraje, tedy i obcím mikroregionu Moštěnka, s návrhem změn jízdního řádu, které jsou následně vyhlášeny, a také zveřejněny na webových stránkách obcí. Obyvatelé všech obcí mají možnost tyto změny připomínkovat. Po změně celkového konceptu Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje a hlavně rozdělení celého území do 14 provozních oblastí došlo k výrazným změnám jízdních řádů, ponížení celkového počtu linek veřejné linkové dopravy a k úpravám časových poloh spojů. V rámci připomínek obcí byly upraveny např. večerní víkendové spoje z obce Vlkoš do spádového města Přerov. Následovala úprava tzv. školních spojů v rámci celého mikroregionu Moštěnka a spojů, které zajišťují dopravu zaměstnanců společnosti Meopta-optika, s. r. o. Poslední připomínky vznesla obec Nahošovice, která žádala úpravu večerních spojů tak, aby se obyvatelé obce mohli dopravovat zpět ze zaměstnání v nákupním centru Galerie Přerov. Navrhovaná opatření v kapitole 3.2 se spíše týkala obcí, kde je koeficient úrovně dopravní obslužnosti nejnižší. Řešení nedostatečného počtu spojů pro obce Radkova Lhota a Radkovy, které patří mezi nejvzdálenější obce od spádového města Přerova a obce s nejnižším koeficientem úrovně dopravní obslužnosti, spočívá v podobě některé z forem sdílené dopravy a navrhované taxi služby. Tato opatření jsou nejlepším možným řešením pro zvýšení efektivnosti dopravní obslužnosti těchto obcí bez velkých finančních nákladů a změn v plánování a celkové koncepci dopravní obslužnosti v provozní oblasti Přerovsko Jih. Pro obec Podolí, která je obcí tzv. „zajížďkovou“ na lince č. 902 943, jsou navrhovaná opatření shodná. Další obcí s nízkým koeficientem úrovně dopravní obslužnosti je obec Líšná, která je výchozí i dojezdovou obcí v rámci linky č. 902 502. Pro tuto obec dává navrhované řešení v podobě přidání spoje na lince smysl. Navrhovaným opatřením je objednání a financování potřebných spojů od samotných obcí na lince nad rámec základní obslužnosti. V podobné ne-li shodné situaci jako obec Líšná je obec Bezuchov, která leží na trase linky č. 902 503. Na zvýšení efektivnosti dopravní obslužnosti této obce, která leží přímo na trase linky, by se nejvíce projevilo navrhované opatření v podobě přidání spojů, a to z důvodu její polohy přímo na lince. Poslední obcí s velmi nízkým koeficientem úrovně dopravní obslužnosti je obec Stará Ves na lince č. 920 942. Jak již bylo uvedeno v kapitole 3.1.5, obce na této lince leží v blízkosti silnice I. třídy I/55. Obec Stará Ves má nejlepší spádovost individuální automobilovou dopravou na silnici I/55. V případě, že obyvatelé mají možnost využití vlastního automobilu k dojížďce do spádového města Přerov, tak vzhledem k přepravní rychlosti a pohodlnosti vlastní

přepravy využijí tuto možnost. Pro lepší ilustraci všech navrhovaných opatření a jejich následného zhodnocení jsou v Příloze F uvedeny obrázky všech linek, které jsou v kapitole 3 uváděny. Z celkového zhodnocení navrhovaných opatření na zvýšení efektivnosti dopravní obslužnosti v obcích mikroregionu Moštěnka dle vypočtených koeficientů úrovně dopravní obslužnosti vyplývá, že nejreálnější možností je přidání spojů na trasách linek nad rámec stanovené základní obslužnosti obcí. Další možností je využití některé z forem sdílené dopravy nebo zřízení nových služeb v oblasti veřejné dopravy v podobě BUS-Taxi a Taxi-BUS.

3.3.2 Zhodnocení navrhovaných opatření z ekonomického hlediska

Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje je fungujícím systémem, za jehož řízení je zodpovědný Koordinátor KIDSOK, příspěvková organizace. Tato společnost učinila a činí veškeré kroky směřující k tomu, aby tento systém fungoval jak po stránce ekonomicko-organizační, tak v nabídce poskytovaných služeb. Navrhovaná opatření, která by vedla k dalším finančním úsporám a zároveň k zefektivnění služeb, jsou zcela závislá na manažerských a profesních schopnostech odpovědných pracovníků společnosti KIDSOK, příspěvkové organizace. Jednou z nejvýznamnějších změn v oblasti financování dopravní obslužnosti bylo zavedení celostátních slev na jízdném, určené pro děti, studenty a seniory. Tento krok se ukázal z hlediska výdajů ze státního rozpočtu jako neuvážený. V rámci zachování stability veřejných financí by byla na místě změna výše poskytované slevy. Další navrhovaná opatření směřují k samotným dopravcům. Investice do obnovy vozového parku dopravce VOJTILA TRANS, s. r. o., ale i národního dopravce České dráhy, a. s., jsou nezbytné. Pohled na některé vozy, jak již z technického, ale i vizuálního hlediska, je tristní. A to není zmíněna otázka údržby interiéru, kvality poskytovaných služeb, a také samotného lidského faktoru obsluhy, se kterým se v rámci cesty veřejnou linkovou dopravou (řidič autobusu) nebo veřejnou drážní osobní dopravou (stevard, průvodčí) cestující setká. Fungování lidského faktoru obsluhy je nutné řádně kontrolovat, jak již z hlediska bezpečnosti cestujících, tak kvality poskytovaných služeb. Obnova vozového parku nepřispěje jen k ochraně životního prostředí, ale např. také k zvýšení rychlosti vozidel, tudíž k zlepšení úrovně dopravní obslužnosti. Z hlediska obcí, které jsou posledním hierarchickým článkem v plánování a realizaci dopravní obslužnosti území, se jeví jako nejlepší řešení stávající skutečnost existence mikroregionu Moštěnka. V rámci Koncepce veřejné dopravy je

plánováno, že v budoucnosti budou jednotlivé obce pořizovat vlastní plány dopravní obslužnosti, bez ohledu na svoji velikost. Obce mikroregionu Moštěnka tvoří převážně malé obce, pro které je další finanční, administrativní a organizační zatížení mnohdy neúnosné. V této situaci jsou nejlepším možným řešením svazky obcí, které si mohou navzájem, např. v rámci dopravní obslužnosti pomáhat. Nicméně samotné obce by měly také soustředit svoji pozornost na stav autobusových zastávek, prostranství kolem autobusových zastávek, veřejného osvětlení a další služby s tím spojené. Obyvatelé některých obcí mikroregionu, obzvláště menších obcí, projevují malý zájem o změny v jízdních řádech, který mají možnost nejméně třikrát ročně připomínkovat a navrhovat změny, které by jim vyhovovali. Řada domácností v těchto obcích vlastní osobní automobil a také jej hojně využívá z důvodu rychlejší a pohodlnější dopravy. Zde se nabízí řešení přímo ve spádovém městě Přerov, které je neúměrně zatížené individuální automobilovou dopravou. V centru města je mnohdy nemožné nalézt místo k parkování. Enormní hluk, špatná kvalita ovzduší a celková bezpečnost obyvatel v rámci silničního provozu je výsledkem této dopravní zátěže. Řešení opět přináší zavedení nových dopravních systémů, větší ceny parkovného a omezení nebo zákaz dopravy do určitých městských částí osobním automobilem.

Závěr

Veřejná osobní doprava, která je jako veřejná služba poskytovaná na základě smluv o veřejných službách v přepravě cestujících, je bezpochyby součástí každodenního života obyvatel. Tato veřejná služba je poskytována a zajištěna i v nejzazších koutech regionů České republiky. A i díky tomu nenastává trend vylidňování venkova a malých obcí těchto regionů. V současné době právě naopak mladí lidé volí menší obce jako své budoucí bydliště v souladu s trendem jejich životního stylu. Důležitým faktorem, který je v jejich rozhodování zcela určitě zohledněn, je i doprava do zaměstnání, do škol, na úřady a k jejich volnočasovým aktivitám, tedy zajištění dopravní obslužnosti případné obce.

Cílem práce bylo zhodnotit dopravní obslužnost vybraných obcí, a to konkrétně obcí mikroregionu Moštěnka, který tvoří převážně malé obce, a to jak z hlediska nabídky, tak z hlediska poptávky obyvatel po ní. V teoretické části byly zpracovány teoretická východiska členění dopravy, dopravní logistiky a dopravní obsluhy z pohledu logistiky a hlavně byla blíže specifikována dopravní obslužnost a vymezení integrovaných dopravních systémů v České republice. V praktické části práce byla provedena popisná analýza údajů o dopravní obslužnosti celého Olomouckého kraje a mikroregionu Moštěnka. Dále byl blíže specifikován koordinátor KIDSOK, příspěvková organizace a ekonomické ukazatele fungování Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje. Z pohledu nabídky a poptávky obyvatel po zajištění dopravní obslužnosti byla zpracována analýza úrovně dopravní obslužnosti obcí mikroregionu Moštěnka a vypočteny koeficienty úrovně dopravní obslužnosti obcí mikroregionu Moštěnka. Následně byla provedena komparace vybraných ekonomických ukazatelů dopravní obslužnosti.

Analýzou úrovně dopravní obslužnosti obcí mikroregionu Moštěnka bylo zjištěno, že zajištění dopravní obslužnosti na jednotlivých linkách veřejné linkové dopravy a veřejné drážní osobní dopravy je někde jen málo úzkých míst, které by si žádaly velkou změnu v zajištění dopravní obslužnosti v mikroregionu Moštěnka. Komparované ekonomické ukazatele nastiňují celkovou situaci v oblasti dotování veřejné osobní dopravy a hospodaření společnosti KIDSOK, příspěvkové organizace. Následná srovnání vyvozují doporučení pro zainteresované orgány veřejné správy a společnosti.

Navrhovaná opatření a zhodnocení těchto návrhů byla vypracována v kapitole Návrh na zvýšení efektivnosti dopravní obslužnosti a jeho zhodnocení.

Provozování veřejné dopravy má nesporný vliv na životní úroveň obyvatel a udržitelný rozvoj konkrétních regionů. V posledních letech dochází k velkému nárůstu využívaní individuální automobilové dopravy a jejímu upřednostnění před veřejnou osobní dopravou. Následkem je enormní zátěž životního prostředí, zvýšená nehodovost, zábor místa a další negativní důsledky. K lepší dopravní obslužnosti a hlavně konkurenceschopnosti veřejné osobní dopravy vůči individuální automobilové dopravě ve velké míře přispívají integrované dopravní systémy. Konkrétně v rámci Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje, za jehož provoz zodpovídá společnost KIDSOK, příspěvková organizace, bylo učiněno v posledních letech mnoho kroků pro zefektivnění poskytovaných služeb. Byla změněna celá koncepce provozu Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje, dále byly vysoutěženy co nejvhodnější dopravní společnosti, došlo k modernizaci přístupu občanů k informacím o jízdních řádech a také byla vytvořena nová mobilní aplikace pro nákup jízdních dokladů. Všeobecně musí integrované dopravní systémy zachovat určitou nabídku spojů veřejné osobní dopravy, samozřejmě s adekvátní cenou jízdních dokladů a přiměřenou spolehlivostí celého systému.

Pro rozšíření nabídky služeb v rámci veřejné osobní dopravy a jejího zatraktivnění vůči individuální automobilové dopravě bylo učiněno mnohé. Teď je to na samotných občanech, zda tuto službu využijí a upřednostní ji, ať již z důvodu finančních úspor nebo v rámci své vlastní bezpečnosti a hlavně pro zachování úrovně životního prostředí pro budoucí generace.

Seznam zdrojů

[1] ŠIROKÝ, Jaromír. *Technologie dopravy*. Páté doplněné vydání. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2020. ISBN 978-80-7560-309-8.

[2] ZELENÝ, Lubomír. Osobní doprava. 1. V Praze: C.H. Beck, 2017. ISBN 978-80-7400-681-4.

[3] STEJSKAL, Petr. *Tarify, ceny, daně a poplatky v dopravě*. V Praze: České vysoké učení technické, 2013. ISBN 978-80-01-05362-1.

[4] EISLER, Jan, Jaromír KUNST a František ORAVA. Ekonomika dopravního systému. Praha: Oeconomica, 2011. ISBN 9788024517599.

[5] KRAFT, Stanislav. Základy geografie dopravy. 1. České Budějovice: Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, 2015. ISBN 9788073945275.

[6] ORAVA, František. LOGISTICKÁ DOPRAVA: The logistic transport [online]. , 10 [cit. 2021-04-03]. Dostupné z: https://vslg.cz/wp-content/uploads/2018/06/9-orava.pdf

[7] HLAVOŇ, Ivan a Blanka KALUPOVÁ. Dopravní a spojová soustava 2. 1. V Přerově: Vysoká škola logistiky, 2017. ISBN 978-80-87179-53-6.

[8] ČESKO. Zákon č. 111/1994 Sb.: Zákon o silniční dopravě. In: Sbírka zákonů. Praha: SAGIT, 1994, ročník 1994, 37/1994, číslo 111. Dostupné také z: https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1994-111

[9] ČESKO. Zákon č. 266/1994 Sb.: Zákon o dráhách. In: Sbírka zákonů. Praha: SAGIT, 1994, ročník 1994, 79/1994, číslo 266. Dostupné také z: https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1994-266

[10] VAN DER GIESSEN, VAN DER ZEE, GIJSBERS a MAIER. Doprava a logistika: Scénáře, důsledky a možnosti předvídání budoucích potřeb znalostí a dovedností. MINISTERSTVO ŠKOLSTVÍ A TĚLOVÝCHOVY [online]. 2011, , 23 [cit. 2021-04-03]. Dostupné z: http://www.nuv.cz/uploads/ECVET_a_EQF_4_6/New_skills_CJ/Doprava_a_logistika.pdf

[11] ŠARADÍN, Pavel. Studijní materiál k předmětu Dopravní logistika [online]. In: . 2020, s. 52 [cit. 2021-04-03].

[12] Helena PAVLIČÍKOVÁ, Karel ANTOŠ, Jiří ČEJKA, Václav DOBIÁŠ, Stanislav JÍRA a TOMÁŠ NÁHLÍK, Studijní materiály pro obor logistika a doprava [online]. In: . Vysoká škola technická a ekonomická v Českých Budějovicích, 2019, s. 1375 [cit. 2021-04-03]. Dostupné z: http://clil.vstecb.cz/wp-content/uploads/2019/11/Study-Material-Logistics-and-Transport.pdf

[13] ČESKO. Zákon č. 194/2010 Sb.: Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů. In: Sbírka zákonů. Praha: SAGIT, 2010, ročník 2010, 65/2010, číslo 194. Dostupné také z: https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2010-194

[14] KASTLOVÁ, Olga. Ročenka dopravy 2019. 1. Praha: TREXIMA, 2020.

[15] ČESKO. Zákon č. 129/2000 Sb.: Zákon o krajích (krajské zřízení). In: Sbírka zákonů. Praha: SAGIT, 2000, ročník 2000, 38/2000, číslo 129. Dostupné také z: https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-129

[16] ČESKO. Zákon č. 128/2000 Sb.: Zákon o obcích (obecní zřízení). In: Sbírka zákonů. Praha: SAGIT, 2000, ročník 2000, 38/2000, číslo 128. Dostupné také z: https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-128

[17] PEKOVÁ, Jitka, Marek JETMAR a Petr TOTH. Veřejný sektor, teorie a praxe v ČR. 1. Praha: Wolters Kluwer, 2019. ISBN 9788075982094.

[18] SLÁMA, David. Financování veřejné dopravy ze státního rozpočtu, krajských a obecních rozpočtů. Deník veřejné správy [online]. Praha: Triada, 2014, 2014, 4(1), 1 [cit. 2021-04-03]. Dostupné z: http://www.dvs.cz/clanek.asp?id=6677587

[19] EVROPSKÁ UNIE: Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70. In:. 2007, ročník 2007. Dostupné také z: https://op.europa.eu/cs/publication-detail/-/publication/b363bd7c-700b-4360-a9af-82156c6be71a

[20] ČESKO. Vyhláška č. 122/2014 Sb.: Vyhláška o jízdních řádech veřejné linkové dopravy. In: Sbírka zákonů. Praha: SAGIT, 2010, ročník 2014, 52/2014, číslo 122. Dostupné také z: https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2014-122

[21] ČESKO. Vyhláška č. 173/1995 Sb.: Vyhláška Ministerstva dopravy, kterou se vydává dopravní řád drah. In: Sbírka zákonů. Praha: SAGIT, 1995, ročník 1995, 46/1995, číslo 173. Dostupné také z: https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1995-173

[22] ČESKO. Vyhláška č. 175/2000 Sb.: Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu. In: Sbírka zákonů. Praha: SAGIT, 2000, ročník 2000, 54/2000, číslo 175. Dostupné také z: https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-175

[23] ČESKO. Zákon č. 250/2000 Sb.: Zákon o rozpočtových pravidlech územních rozpočtů. In: Sbírka zákonů. Praha: SAGIT, 2000, ročník 2000, 73/2000, číslo 250. Dostupné také z: https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-250

[24] ČESKO. Zákon č. 526/1990 Sb.: Zákon o cenách. In: Sbírka zákonů. Praha: SAGIT, 2000, ročník 1990, 86/1990, číslo 86. Dostupné také z: https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1990-526

[25] ČESKO. Vyhláška č. 16/2016 Sb.: Vyhláška o podmínkách připojení k elektrizační soustavě. In: Sbírka zákonů. Praha: SAGIT, 2016, ročník 2016, 7/2016, číslo 16. Dostupné také z: https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2016-16

[26] ČESKO. Zákon č. 563/1991 Sb.: Zákon o účetnictví. In: Sbírka zákonů. Praha: SAGIT, 1991, ročník 1991, 107/1991, číslo 563. Dostupné také z: https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1991-563

[27] MINISTERSTVO DOPRAVY. KONCEPCE VEŘEJNÉ DOPRAVY 2020-2025: s výhledem do roku 2030. 1. Praha, 2020.

[28] KVĚTOŇ, Viktor. Územní diferenciace dopravních příležitostí v Česku:: Podmiňující faktory a dopravní interakce. Praha, 2011. Disertační práce. Univerzita Karlova. Vedoucí práce RNDR. Miroslav Marada Ph.D.

[29] DRDLA, Pavel. Osobní doprava regionálního a nadregionálního významu. 1. Pardubice: Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera, 2014. ISBN isbn978-80-7395-787-2.

[30] Obce Mikroregionu Moštěnka. Moštěnka [online]. Moštěnka: ANTEE, 2021 [cit. 2021-04-03]. Dostupné z: https://www.mostenka.cz/obce-mikroregionu

[31] Geografická mapa Olomouckého kraje. Český statistický úřad [online]. Olomouc: Český statistický úřad, 2021, 2020 [cit. 2021-04-03]. Dostupné z: https://www.czso.cz/documents/10180/120583276/33009620m1.png/ec8f3816-46b4-4cf8-8b9c-6de61394986b?version=1.0&t=1607329335376

[32] Statistická ročenka Olomouckého kraje: Statistical yearbook of the Olomoucký Region. Olomouc: Český statistický úřad, Krajská reprezentace Olomouc, 2001-. Vícetematické informace. ISBN 978-80-250-2944-2.

[33] Statistická ročenka Olomouckého kraje: Statistical yearbook of the Olomoucký Region. Olomouc: Český statistický úřad, Krajská reprezentace Olomouc, 2001-. Vícetematické informace. ISBN 978-80-250-2893-3.

[34] Statistická ročenka Olomouckého kraje: Statistical yearbook of the Olomoucký Region. Olomouc: Český statistický úřad, Krajská reprezentace Olomouc, 2001-. Vícetematické informace. ISBN 978-80-250-2799-8.

[35] ŘSD. Přehledy: z informačního systému o silniční a dálniční síti ČR. 1. Praha: ŘSD, 2020. Mapa železničních tratí v olomouckém kraji. České dráhy [online]. Praha: České dráhy, 2016, 2016 [cit. 2021-04-04]. Dostupné z: https://www.cd.cz/cd-v-regionech/olomoucky-kraj/mapa-trati/-7247/

[36] STRATEGIE ROZVOJE 2014–2022: DOBROVOLNÝ SVAZEK OBCÍ MIKROREGIONU MOŠTĚNKA. 1. Dřevohostice: Dobrovolný svazek obcí mikroregionu Moštěnka, 2014.

[37] O nás. Kidsok [online]. Olomouc: Palec, 2021, 2021 [cit. 2021-04-04]. Dostupné z: https://www.kidsok.cz/o-nas/

[38] Plán dopravní obslužnosti území Olomouckého kraje. 1. Olomouc: Krajský úřad Olomouc, 2019.

[39] KIDSOK. Výroční zpráva: koordinátora integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje za rok 2017. Olomouc: Olomoucký kraj, 2018. Dostupné také z:https://www.kidsok.cz/data/povinne-informace/vyrocni_zprava_2017_kidsok.pdf

[40] KIDSOK. Výroční zpráva: koordinátora integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje za rok 2018. Olomouc: Olomoucký kraj, 2019. Dostupné také z: https://www.kidsok.cz/data/povinne-informace/vyrocni_zprava_2018_kidsok.pdf

[41] KIDSOK. Výroční zpráva: koordinátora integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje za rok 2019. Olomouc: Olomoucký kraj, 2020. Dostupné také z: https://www.kidsok.cz/data/povinne-informace/vyrocni_zprava_2019_kidsok.pdf

[42] Tarif: Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje. 1. Olomouc: KIDSOK, 2021.

[43] Vývěsné jízdní řády. Idos.cz [online]. Praha: Chaps, 2021 [cit. 2021-04-04]. Dostupné z: http://portal.idos.cz/default.aspx

[44] SOUŠKOVÁ, Lucie. Tržby VojtilaTrans – Přerovsko 2018-2019. 1. Olomouc, 2021.

[45] CestujOK. Idsok.cz [online]. Olomouc: Palec, 2021, 2021 [cit. 2021-04-04]. Dostupné z: https://cestujok.cz/idspublic/

[46] POVA P. ANALÝZA DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI S DŮRAZEM NA DOPRAVU JAKO VÝZNAMNÝ FAKTOR ROZVOJE REGIONU. PC [online]. 29. květen 2009 [cit. 2021-04-04];4(1):164-7. Dostupné z: https://pernerscontacts.upce.cz/index.php/perner/article/view/1111

[47] ČESKO. Vyhláška č. 296/2010 Sb.: Vyhláška o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace. In: Sbírka zákonů. Praha: SAGIT, 2010, 110/2010. Dostupné také z: https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2010-296

[48] Příjmy a výdaje obcí podle SO ORP1 2017. ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD [online]. Praha: čsú, 2021, 30.04.2021 [cit. 2021-4-30]. Dostupné z: https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=vystup-objekt-vyhledavani&bkvt=YmXFiG92&pvo=FIN01D001&vyhltext=be%25C5%2588ov&z=T&f=TABULKA&katalog=30830&pvokc=65&pvoch=7109&c=v3~8__RP2017

[49] Příjmy a výdaje obcí podle SO ORP1 2018. ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD [online]. Praha: čsú, 2021, 30.04.2021 [cit. 2021-4-30]. Dostupné z: https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=vystup-objekt-vyhledavani&bkvt=YmXFiG92&pvo=FIN01D001&vyhltext=be%25C5%2588ov&z=T&f=TABULKA&katalog=30830&pvokc=65&pvoch=7109&c=v3~8__RP2018

[50] Příjmy a výdaje obcí podle SO ORP1 2019. ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD [online]. Praha: čsú, 2021, 30.04.2021 [cit. 2021-4-30]. Dostupné z: https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=vystup-objekt-vyhledavani&bkvt=YmXFiG92&pvo=FIN01D001&vyhltext=be%25C5%2588ov&z=T&f=TABULKA&katalog=30830&pvokc=65&pvoch=7109&c=v3~8__RP2019

[51] Czech Republic – POPULATION. Data Commons [online]. Google, 2021, 2019 [cit. 2021-5-1]. Dostupné z: https://datacommons.org/place/country/CZE?topic=Demographics

Seznam grafických objektů

Seznam grafů

Graf 2.1 Silniční síť v okrese Přerov 52

Seznam obrázků

Obr. 1.1 Doprava v logistickém řetězci 16

Obr. 1.2 Finanční toky v regionální veřejné linkové dopravě 22

Obr. 1.3 Faktory ovlivňující dopravní obslužnost a jejich vazby 25

Obr. 2.1 Geografická mapa Olomouckého kraje 36

Obr. 2.2 Silniční síť v Olomouckém kraji 37

Obr. 2.3 Mapa železniční sítě Olomouckého kraje 38

Obr. 2.4 Mikroregion Moštěnka 39

Obr. 2.5 Mapa mateřských a základních škol v mikroregionu Moštěnka 42

Obr. 2.6 Mapa provozní oblasti Přerovsko Jih 53

Seznam tabulek

Tab. 1.1 Počet přepravených osob v České republice v letech 2017 – 2019 19

Tab. 1.2 Dotace do veřejné linkové dopravy v letech 2017 – 2019 23

Tab. 1.3 Dotace do veřejné drážní osobní dopravy v letech 2017 – 2019 23

Tab. 1.4 Podsystémy integrovaného dopravního systému 30

Tab. 1.5 Integrované dopravní systémy v České republice 34

Tab. 2.1 Počet obyvatel Olomouckého kraje v letech 2017 – 2019 37

Tab. 2.2 Počet obyvatel v obcích mikroregionu Moštěnka 40

Tab. 2.4 Ekonomicky aktivní obyvatelstvo mikroregionu Moštěnka 41

Tab. 2.5 Počty dojíždějících obyvatel obcí mikroregionu Moštěnka 43

Tab. 2.6 Počet přepravených cestujících veřejnou linkovou a veřejnou drážní osobní dopravou v letech 2017 – 2019 47

Tab. 2.7 Počty spojů veřejné linkové a veřejné drážní osobní dopravy v IDSOK 47

Tab. 2.8 Finanční prostředky vynaložené na zajištění dopravní obslužnosti 2017 – 2019 v Olomouckém kraji 50

Tab. 2.9 Finanční prostředky vynaložené na úhradu prokazatelné ztráty dopravcům v letech 2017 – 2019 50

Tab. 2.10 Příspěvky od obcí na zajištění dopravní obslužnosti Olomouckého kraje 51

Tab. 2.11 Celkové výnosy z jízdného v IDSOK v letech 2017 – 2019 51

Tab. 2.12 Počet přepravených cestujících v letech 2017 – 2019 54

Tab. 2.13 Počet spojů realizovaných veřejnou linkovou dopravou v mikroregionu Moštěnka 55

Tab. 2.14 Počet všech spojů realizovaných veřejnou drážní osobní dopravou v mikroregionu Moštěnka 56

Tab. 2.16 Počet přímých spojů v rámci veřejné drážní osobní dopravy 56

Tab. 2.18 Průměrná doba přepravy veřejnou drážní osobní dopravou 57

Tab. 2.20 Vzdálenost obcí s železniční zastávkou 58

Tab. 2.21 Finanční prostředky na zajištění veřejné linkové dopravy v provozní oblasti Přerovsko Jih v letech 2018 – 2019 58

Tab. 2.22 Finanční prostředky vynaložené na úhradu prokazatelné ztráty dopravcům v provozní oblasti Přerovsko Jih 59

Tab. 2.23 Příspěvky na zajištění dopravní obslužnosti od obcí mikroregionu Moštěnka v letech 2018 – 2019 59

Tab. 2.24 Celkové výnosy z jízdného Přerovsko Jih v letech 2018 – 2019 60

Tab. 2.25 Výnosy z jízdného na linkách veřejné linkové dopravy v mikroregionu Moštěnka v letech 2018 – 2019 60

Tab. 2.26 Výnosy z jízdného v rámci veřejné drážní osobní dopravy v mikroregionu Moštěnka v letech 2018 – 2019 61

Tab. 2.27 Cena jízdného z jednotlivých obcí mikroregionu Moštěnka do města Přerova 61

Tab. 2.28 Koeficienty úrovně dopravní obslužnosti v obcích mikroregionu Moštěnka 64

Tab. 2.29 Koeficienty úrovně dopravní obslužnosti v rámci veřejné drážní dopravy 65

Tab. 2.30 Poměr zastoupení provozní oblasti Přerovsko Jih v celkových vynaložených prostředcích na zajištění dopravní obslužnosti v Olomouckém kraji 66

Tab. 2.31 Srovnání výše přiměřeného zisku dopravce VOJTILA TRANS, s. r. o. 67

Tab. 2.32 Náklady na 1 obyvatele v České republice 67

Tab. 2.33 Náklady na 1 obyvatele Olomouckého kraje v letech 2017 – 2019 67

Tab. 2.34 Náklady na 1 obyvatele obcí provozní oblasti Přerovsko Jih 68

Tab. 2.35 Náklady na 1 obyvatele obcí provozní oblasti Přerovsko Jih (celkové finanční prostředky s kompenzací prokazatelné ztráty) 68

Tab. 2.36 Náklady na 1 obyvatele obcí mikroregionu Moštěnka 69

Tab. 2.37 Náklady na 1 obyvatele obcí mikroregionu Moštěnka v rámci dojížďky 69

Tab. 2.38 Počet přepravených osob v mikroregionu Moštěnka v letech 2018 – 2019 69

Tab. 2.39 Počet přepravených osob v mikroregionu Moštěnka (zlevněné jízdné) 69

Tab. 2.40 Průměrný denní počet přepravených osob (jednotlivé jízdné) v mikroregionu Moštěnka 70

Tab. 2.41 Průměrný denní počet přepravených osob (zlevněné jízdné) v mikroregionu Moštěnka 70

Tab. 2. 42 Komparace nákladů na 1 obyvatele 70

Tab. 2.43 Komparace počtu přepravených osob v letech 2017 – 2019 71

Seznam zkratek

ČSAD	Česká státní automobilová doprava
DPMO	Dopravní podnik města Olomouce
DÚK	Doprava Ústeckého kraje
EHS	Evropské hospodářské společenství
EP	Evropský parlament
IDOK	Integrovaná doprava Karlovarského kraje
IDOL	Integrovaná doprava Liberecka
IDP	Integrovaná doprava Plzeňska
IDS JMK	Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje
IDS	integrovaný dopravní systém
IDSK	Integrovaná doprava Středočeského kraje
IDSOK	Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje
IDZK	Integrovaná doprava Zlínského kraje
IREDO	Integrovaná regionální doprava
JIKORD, s. r. o.	Jihočeský koordinátor dopravy, s. r. o.
JIT	Just in Time – právě včas
KIDSOK	Koordinátor integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje
KODIS, s. r. o.	Koordinátor integrovaného dopravního systému Moravskoslezského kraje, s. r. o.
KORDIS JMK	Koordinátor integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje, spol. s. r. o.
KORID LK, s. r. o.	Koordinátor veřejné dopravy Libereckého kraje, s. r. o.
KOVED, s. r. o.	Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje, s. r. o.
MHD	městská hromadná doprava

MR	mikroregion
ODIS	název Integrovaného dopravního systému Moravskoslezského kraje
OREDO, s. r. o.	Integrátor regionální dopravy v Královéhradeckém a Pardubickém kraji
PID	Pražská integrovaná doprava
POVED, s. r. o.	Plzeňský organizátor veřejné dopravy, s. r. o.
ROPID, p. o.	Regionální organizátor pražské integrované dopravy, p. o.
RUD	rozpočtové určení daní
SID	Středočeská integrovaná doprava
VDV	Veřejná doprava Vysočina
VYDIS	Východočeský dopravní integrovaný systém
ZID	Zlínská integrovaná doprava

Seznam příloh

Příloha A	Tab. 2.3 Hustota zalidnění mikroregionu Moštěnka
Příloha B	Příjmy a výdaje obcí mikroregionu Moštěnka v letech 2017-2019
Příloha C	Tab. 2.15 Počty přímých spojů veřejnou linkovou dopravou v mikroregionu Moštěnka
	Tab. 2.17 Průměrná doba přepravy veřejnou linkovou dopravou
	Tab. 2.19 Průměry vzdáleností obcí mikroregionu Moštěnka do města Přerova v rámci veřejné linkové dopravy
Příloha D	Linky veřejné linkové dopravy v mikroregionu Moštěnka
Příloha E	Ceník IDSOK
Příloha F	Počet obyvatel provozní oblasti Přerovsko Jih a počet obyvatel ČR v letech 2017-2019

Tab. 2.3 Hustota zalidnění mikroregionu Moštěnka

Obec	Rozloha/ha	Hustota/km^2 2017	Hustota/km^2 2018	Hustota/km^2 2019
Beňov	865	77,69	78,30	78,76
Bezuchov	396	46,46	49,22	48,97
Bochoř	944	102,86	104,17	102,27
Čechy	455	71,56	72,95	72,51
Dobrčice	220	100	100,70	100,24
Domaželice	427	123,89	132,02	125,23
Dřevohostice	848	175,94	176,62	174,62
Horní Moštěnice	982	169,96	171	172,74
Křtomil	404	105,20	105,07	104,58
Lipová	501	54,49	54,29	54,89
Líšná	374	64,97	68,79	69,32
Nahošovice	293	58,02	56,24	54,88
Podolí	216	94,91	97,11	96,19
Přestavlky	363	73,42	75,33	74,24
Radkova Lhota	210	96,67	94,36	97,22
Radkovy	253	61,26	58,91	61,28
Říkovice	388	123,64	122,50	121,46
Stará Ves	932	67,49	67,84	66,44
Turovice	363	61,43	63,13	60,92
Věžky	240	88,33	88,15	86,49
Vlkoš	895	79,44	78,56	77,56
Želatovice	442	121,95	120,37	124,21

Zdroj: vlastní zpracování dle [32], [33], [34].

Tab. 1: Příjmy a výdaje obcí mikroregionu Moštěnka v roce 2017

Obec/v tis. Kč	Příjmy	Výdaje	Saldo
Beňov	12180	12715	-535
Bezuchov	7157	8302	-1144
Bochoř	16452	13760	2692
Čechy	4884	3170	1714
Dobrčice	3318	2890	428
Domaželice	9519	6421	3097
Dřevohostice	32969	28921	4048
Horní Moštěnice	27465	24253	3212
Křtomil	6349	6016	333
Lipová	4342	5306	-964
Líšná	4150	3596	554
Nahošovice	2444	2155	289
Podolí	3154	2599	555
Přestavlky	3963	3692	272
Radkova Lhota	3113	2054	1058
Radkovy	2294	1632	661
Říkovice	6719	4854	1865
Stará Ves	10727	8572	2151
Turovice	2951	2869	82
Věžky	2863	2220	643
Vlkoš	11406	9659	1747
Želatovice	8668	5009	3658

Zdroj: [48]

Tab. 2: Příjmy a výdaje obcí mikroregionu Moštěnka v roce 2018

Obec/v tis. Kč	Příjmy	Výdaje	Saldo
Beňov	12511	11116	1395
Bezuchov	4150	3016	1134
Bochoř	18028	15909	2119
Čechy	5208	4226	982
Dobrčice	3290	3470	-180
Domaželice	10545	9018	1527
Dřevohostice	32972	35657	-2685
Horní Moštěnice	35116	28756	6360
Křtomil	5959	7244	-1284
Lipová	4617	4968	-351
Líšná	4944	2809	2135
Nahošovice	3325	2343	982
Podolí	3402	2920	483
Přestavlky	4052	2635	1417
Radkova Lhota	4943	4480	463
Radkovy	2855	2261	593
Říkovice	10250	8678	1572
Stará Ves	12099	6480	5619
Turovice	3374	3172	202
Věžky	3240	2837	403
Vlkoš	14046	15063	-1017
Želatovice	10006	4860	5147

Zdroj: [49]

Tab. 3: Příjmy a výdaje obcí mikroregionu Moštěnka v roce 2019

Obec/v tis. Kč	Příjmy	Výdaje	Saldo
Beňov	15255	17065	-1810
Bezuchov	4536	3506	1030
Bochoř	20969	17899	3070
Čechy	19981	21648	-1667
Dobrčice	3905	2701	1204
Domaželice	10243	9119	1124
Dřevohostice	39507	40477	-970
Horní Moštěnice	37789	35886	1903
Křtomil	6777	7142	-365
Lipová	8129	7827	302
Líšná	4924	3424	1500
Nahošovice	3051	1161	1890
Podolí	4097	3421	675
Přestavlky	4699	4310	390
Radkova Lhota	3970	3578	391
Radkovy	2792	1163	1630
Říkovice	8433	8423	10
Stará Ves	12701	9626	3075
Turovice	3526	3231	295
Věžky	3553	2892	661
Vlkoš	13095	10317	2778
Želatovice	10191	7631	2560

Zdroj: [50]

Tab. 2.15 Počty přímých spojů veřejnou linkovou dopravou v mikroregionu Moštěnka

Obec	Počet spojů všední dny (tam i zpět)	Počet spojů sobota (tam i zpět)	Počet spojů neděle (tam i zpět)
Beňov	69	31	30
Bezuchov	24	12	14
Bochoř	44	21	21
Čechy	60	22	23
Dobrčice	32	22	22
Domaželice	77	31	32
Dřevohostice	58	22	22
Horní Moštěnice	43	33	33
Křtomil	34	20	20
Lipová	34	20	20
Líšná	23	11	10
Nahošovice	58	22	22
Podolí	26	8	9
Přestavlky	31	22	22
Radkova Lhota	20	6	6
Radkovy	20	6	6
Říkovice	0	0	0
Stará Ves	30	21	21
Turovice	4	0	0
Věžky	44	21	21
Vlkoš	44	21	21
Želatovice	75	33	36
Celkem	850	405	411

Zdroj: vlastní zpracování dle [43]

Tab. 2.17 Průměrná doba přepravy veřejnou linkovou dopravou

Obec	Doba přepravy všední dny (tam i zpět) v min	Doba přepravy sobota (tam i zpět) v min	Doba přepravy neděle (tam i zpět) v min
Beňov	14	13	14
Bezuchov	28	29	29
Bochoř	9	9	9
Čechy	15	14	15
Dobrčice	15	12	13
Domaželice	18	18	18
Dřevohostice	24	22	22
Horní Moštěnice	11	9	10
Křtomil	30	28	28
Lipová	26	25	26
Líšná	28	28	28
Nahošovice	21	19	19
Podolí	21	28	24
Přestavlky	17	16	16
Radkova Lhota	35	38	38
Radkovy	30	33	33
Říkovice	0	0	0
Stará Ves	30	19	19
Turovice	29	0	0
Věžky	14	11	13
Vlkoš	15	14	14
Želatovice	10	9	9

Zdroj: vlastní zpracování dle [43]

Tab. 2.19: Průměry vzdáleností obcí mikroregionu Moštěnka do města Přerova v rámci veřejné linkové dopravy

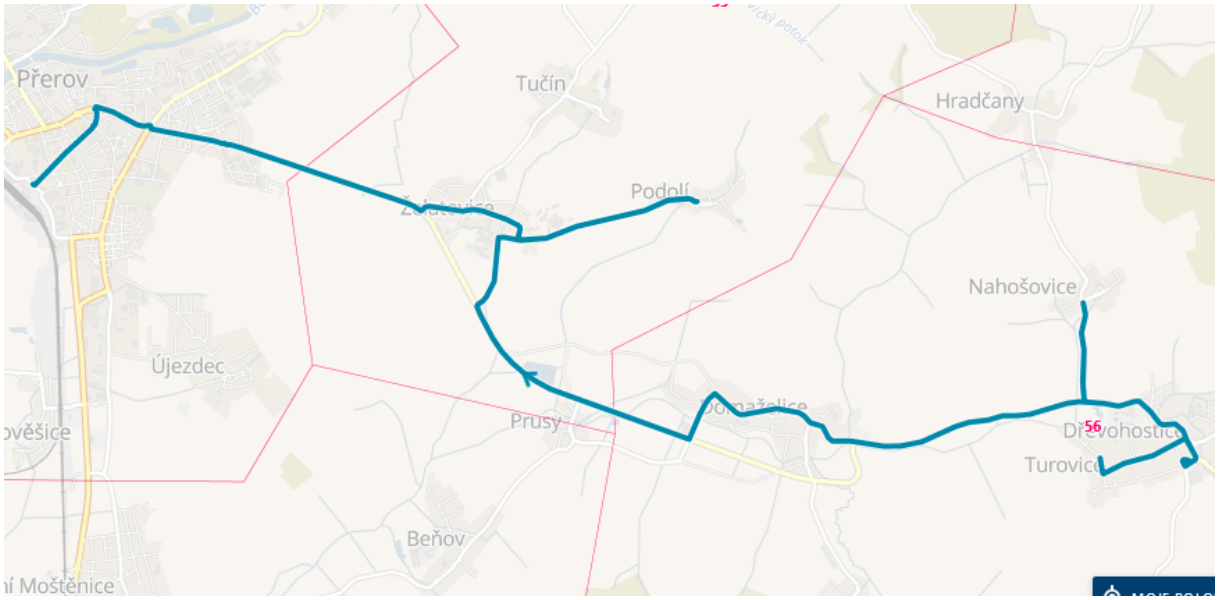
Obec	Vzdálenost ve všední dny (tam i zpět) v km	Vzdálenost sobota (tam i zpět) v km	Vzdálenost neděle (tam i zpět) v km
Beňov	17	17	17
Bezuchov	33	34	34
Bochoř	8	8	8
Čechy	20	19	19
Dobrčice	15	15	15
Domaželice	23	22	23
Dřevohostice	30	28	28
Horní Moštěnice	11	10	10
Křtomil	36	36	36
Lipová	32	32	32
Líšná	32	33	32
Nahošovice	27	25	25
Podolí	19	18	17
Přestavlky	18	18	18
Radkova Lhota	39	38	38
Radkovy	35	34	34
Říkovice	0	0	0
Stará Ves	22	22	22
Turovice	37	0	0
Věžky	14	14	14
Vlkoš	16	16	16
Želatovice	10	10	10

Zdroj: vlastní zpracování dle [43]

Příloha D

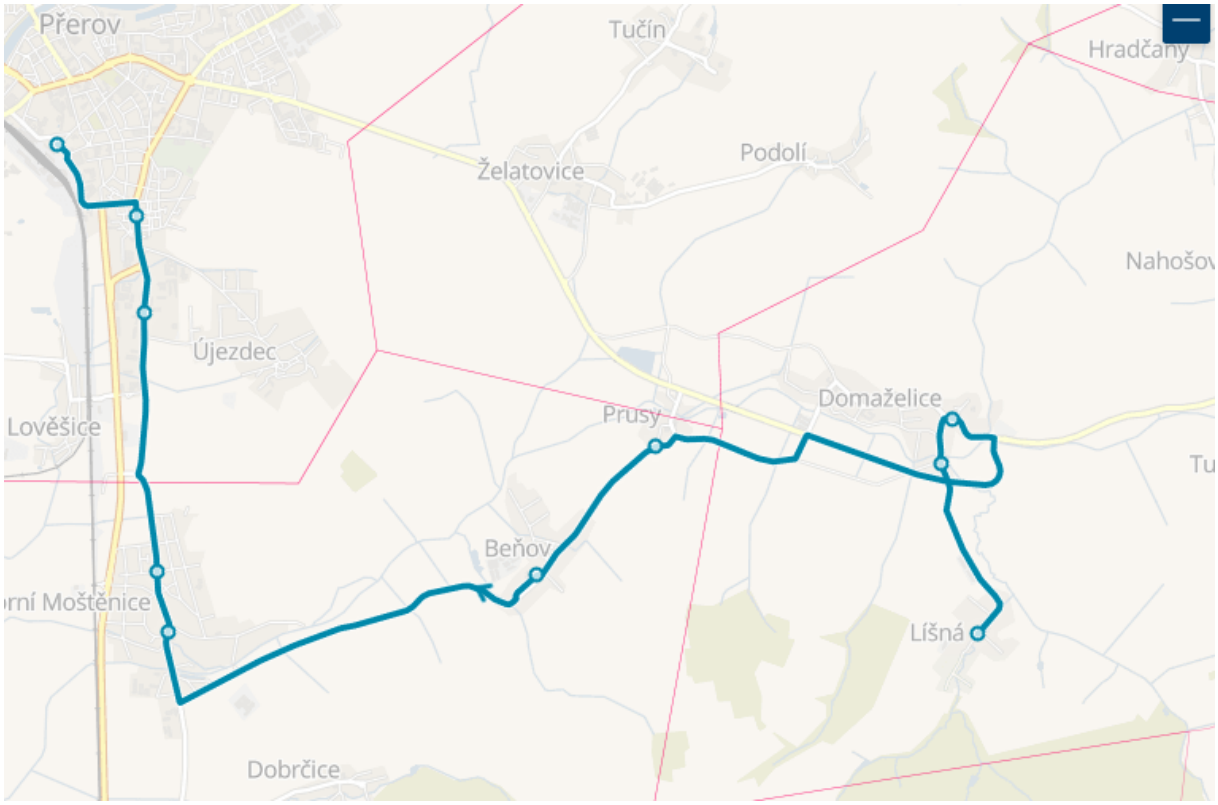
Linky veřejné linkové dopravy v mikroregionu Moštěnka

Obr. 1: Linka č. 920 943 – část trasy linky (obec Turovice, Nahošovice)



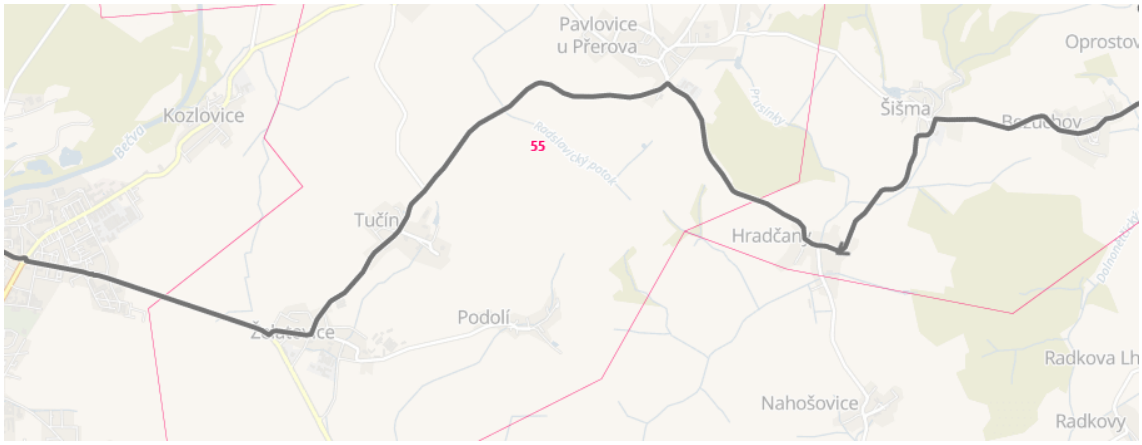
Zdroj: [45]

Obr. 2: Linka č. 920 502



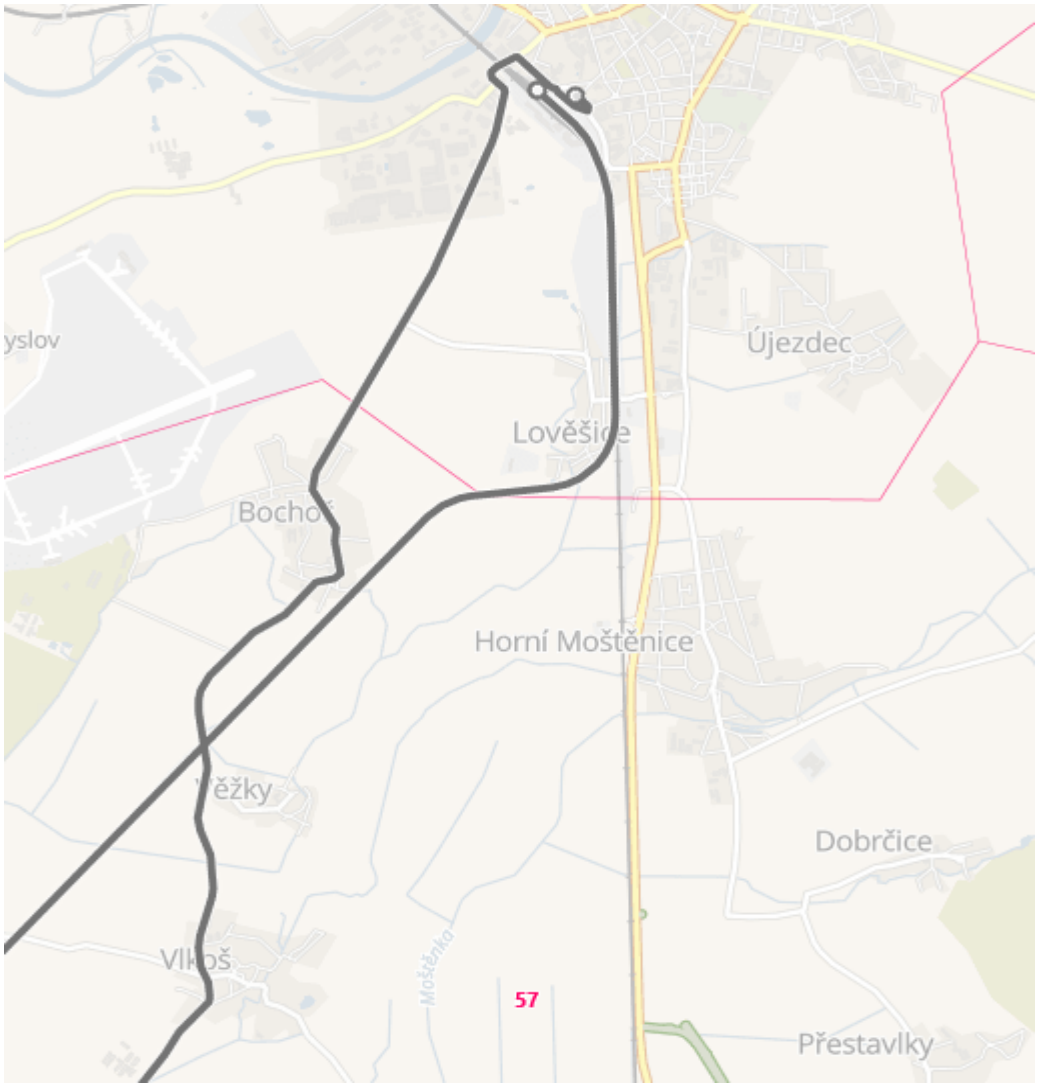
Zdroj: [45]

Obr. 3: Linka č. 920 503



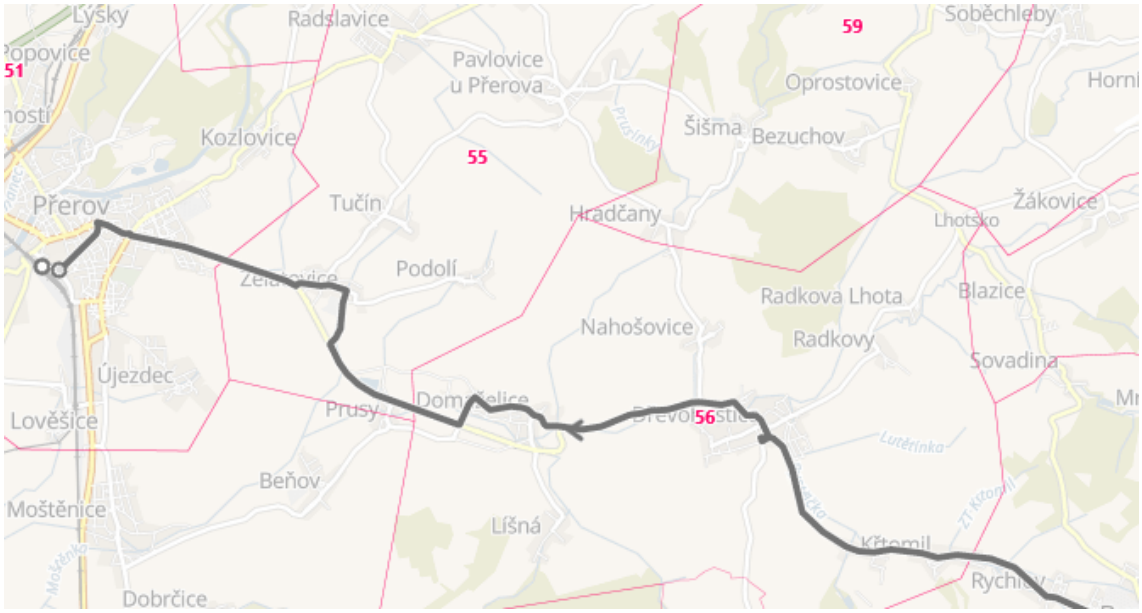
Zdroj: [45]

Obr. 4: Linka č. 920 940



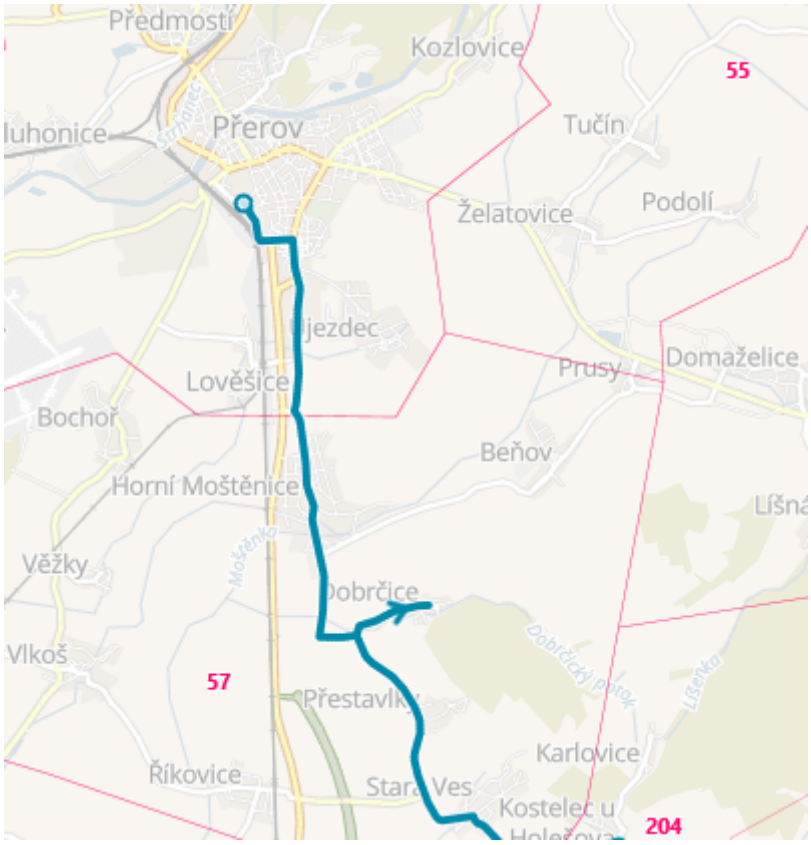
Zdroj: [45]

Obr. 5: Linka č. 920 941



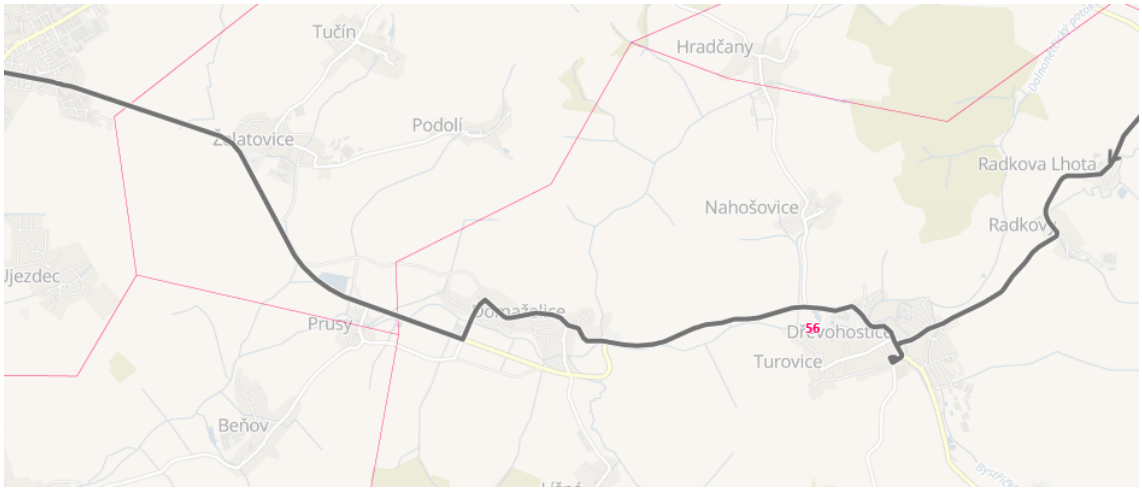
Zdroj: [45]

Obr. 6: Linka č. 920 942



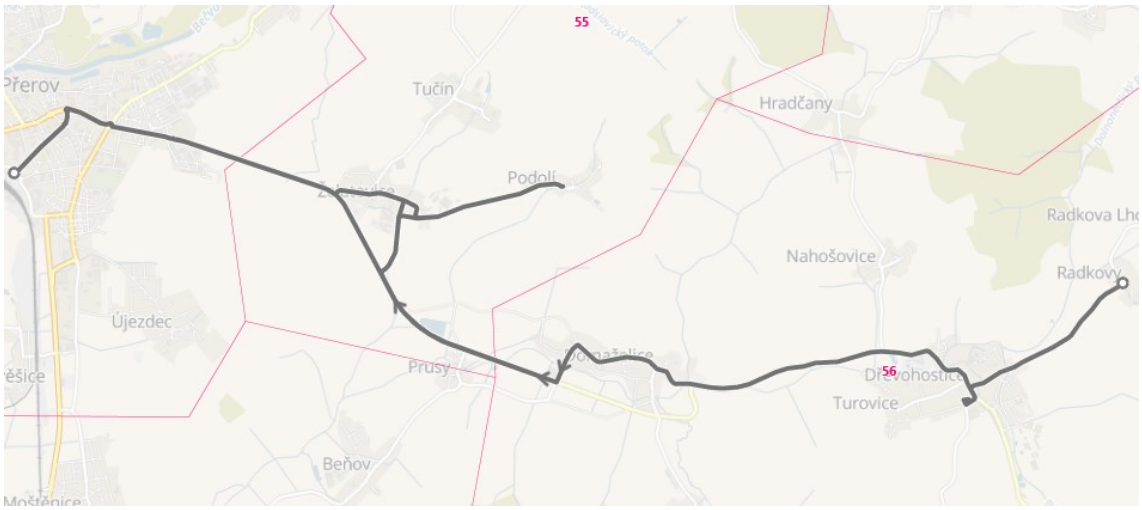
Zdroj: [45]

Obr. 7: Linka č. 920 943



Zdroj: [45]

Obr. 8: Linka č. 920 943 detail trasy linky v mikroregionu Moštěnka



Zdroj: [45]

Obr. 1: Občanské jízdné a dovozné v Kč

Občanské jízdné a dovozné v Kč										
Počet projetých zón	Jednotlivé (pouze papírová podoba jízdenky)						7 denní (papírová i elektronická forma-zejm. mobil)	Měsíční (papírová i elektronická forma-zejm. mobil)	Čtvrtletní (jen elektronická forma-zejm. mobil)	Roční (jen elektronická forma-zejm. mobil)
	Občanské jízdné	Zavazadlo dovozné	Jízdní kolo dovozné	Pes dovozné	Časová platnost (min)		Občanské jízdné	Občanské jízdné	Občanské jízdné	Občanské jízdné
					Prac. dny	Ostatní dny				
1	9	4	20	4	40	60	70	230	570	1 850
2	16	8	20	8	45	60	140	440	1 100	3 540
3	22	8	20	11	70	70	202	630	1 570	5 070
4	28	8	20	14	85	85	256	810	2 020	6 510
5	35	8	20	17	100	100	312	990	2 470	7 960
6	42	8	20	21	115	115	373	1 190	2 960	9 570
7	48	8	20	24	130	130	429	1 370	3 410	11 010
8	54	8	20	27	145	145	494	1 580	3 930	12 700
9	62	8	20	31	190	190	562	1 780	4 430	14 310
10	70	8	20	35	190	190	623	1 970	4 910	15 840
11	76	14	20	38	250	250	668	2 140	5 330	17 200
12	84	14	20	42	250	250	745	2 360	5 880	18 970
13	91	14	20	45	250	250	745	2 360	5 880	18 970
14	98	14	20	49	250	250	745	2 360	5 880	18 970
15	105	14	20	52	250	250	745	2 360	5 880	18 970
16	112	14	20	56	250	250	745	2 360	5 880	18 970
17	121	14	20	60	250	250	745	2 360	5 880	18 970
18	134	14	20	67	250	250	837	2 680	6 670	21 550
19	134	14	20	67	250	250	837	2 680	6 670	21 550
20	134	14	20	67	250	250	837	2 680	6 670	21 550
21	134	14	20	67	250	250	837	2 680	6 670	21 550
22	134	14	20	67	250	250	837	2 680	6 670	21 550
23	134	14	20	67	250	250	837	2 680	6 670	21 550
24	134	14	20	67	250	250	837	2 680	6 670	21 550

zdroj: [42]

Obr. 2: Zlevněné jízdné v Kč

Zlevněné jízdné v Kč																		
Počet projetých zón	Jednotlivé					7 denní			Měsíční			Čtvrtletní			Roční			
	(pouze papírová podoba jízdenky)					(papírová i elektronická forma-zejm. mobil)			(papírová i elektronická forma-zejm. mobil)			(jen elektronická forma-zejm. mobil)			(jen elektronická forma-zejm. mobil)			
	Děti a mládež od 6 do 18 let**	Žáci a studenti od 18 do 26 let**	Senioři 65+**	Časová platnost (min)		Děti a mládež od 6 do 18 let	Žáci a studenti od 18 do 26 let	Senioři 65 +	Děti a mládež od 6 do 18 let	Žáci a studenti od 18 do 26 let	Senioři 65 +	Děti a mládež od 6 do 18 let	Žáci a studenti od 18 do 26 let	Senioři 65 +	Děti a mládež od 6 do 18 let	Žáci a studenti od 18 do 26 let	Senioři 65 +
				Prac. dny	Ostatní dny													
1	2*	2*	2*	40	60	17*	17*	17*	57*	57*	57*	142*	142*	142*	462*	462*	462*
2	4	4	4	45	60	35	35	35	110	110	110	275	275	275	885	885	885
3	5	5	5	70	70	50	50	50	157	157	157	392	392	392	1 267	1 267	1 267
4	7	7	7	85	85	64	64	64	202	202	202	505	505	505	1 627	1 627	1 627
5	8	8	8	100	100	78	78	78	247	247	247	617	617	617	1 990	1 990	1 990
6	10	10	10	115	115	93	93	93	297	297	297	740	740	740	2 392	2 392	2 392
7	12	12	12	130	130	107	107	107	342	342	342	852	852	852	2 752	2 752	2 752
8	13	13	13	145	145	123	123	123	395	395	395	982	982	982	3 175	3 175	3 175
9	15	15	15	190	190	140	140	140	445	445	445	1 107	1 107	1 107	3 577	3 577	3 577
10	17	17	17	190	190	155	155	155	492	492	492	1 227	1 227	1 227	3 960	3 960	3 960
11	19	19	19	250	250	167	167	167	535	535	535	1 332	1 332	1 332	4 300	4 300	4 300
12	21	21	21	250	250	186	186	186	590	590	590	1 470	1 470	1 470	4 742	4 742	4 742
13	22	22	22	250	250	186	186	186	590	590	590	1 470	1 470	1 470	4 742	4 742	4 742
14	24	24	24	250	250	186	186	186	590	590	590	1 470	1 470	1 470	4 742	4 742	4 742
15	26	26	26	250	250	186	186	186	590	590	590	1 470	1 470	1 470	4 742	4 742	4 742
16	28	28	28	250	250	186	186	186	590	590	590	1 470	1 470	1 470	4 742	4 742	4 742
17	30	30	30	250	250	186	186	186	590	590	590	1 470	1 470	1 470	4 742	4 742	4 742
18	33	33	33	250	250	209	209	209	670	670	670	1 667	1 667	1 667	5 387	5 387	5 387
19	33	33	33	250	250	209	209	209	670	670	670	1 667	1 667	1 667	5 387	5 387	5 387
20	33	33	33	250	250	209	209	209	670	670	670	1 667	1 667	1 667	5 387	5 387	5 387
21	33	33	33	250	250	209	209	209	670	670	670	1 667	1 667	1 667	5 387	5 387	5 387
22	33	33	33	250	250	209	209	209	670	670	670	1 667	1 667	1 667	5 387	5 387	5 387
23	33	33	33	250	250	209	209	209	670	670	670	1 667	1 667	1 667	5 387	5 387	5 387
24	33	33	33	250	250	209	209	209	670	670	670	1 667	1 667	1 667	5 387	5 387	5 387

* Jízdenku není možné zakoupit pro samostatnou zónu 1,11,41,51,61 a 71

zdroj: [42]

Příloha F

Tab. 1: Počet obyvatel provozní oblasti Přerovsko Jih

Obec/rok	2018	2019
Radkova Lhota	198	204
Radkovy	149	155
Dřevohostice	1497	1480
Nahošovice	165	161
Křtomil	424	422
Lipová	272	275
Líšná	257	259
Domaželice	564	535
Beňov	677	681
Stará Ves	632	619
Říkovice	472	468
Přestavlky	275	271
Dobrčice	222	221
Horní Moštěnice	1679	1696
Bochoř	983	965
Vlkoš	703	694
Soběchleby	589	584
Horní Nětčice	416	425
Býškovice	416	406
Rakov	411	407
Horní Újezd	416	425
Provodovice	143	155
Všechovice	864	849
Rouské	257	254
Malhotice	367	373
Horní Těšice	156	155

Věžky	212	208
Celkem	13 416	13 347

Zdroj: [40], [41]

Tab. 2: Počet obyvatel v České republice v letech 2017 – 2019

Rok/v mil.	2017	2018	2019
Počet obyvatel	10,58	10,61	10,65

Zdroj: [51]

AUTORKA	Bc. Jitka Solařová
NÁZEV DP	Dopravní obslužnost vybraných obcí
STUDIJNÍ OBOR	LRDP
ROK OBHAJOBY DP	2021
POČET STRAN	75
POČET PŘÍLOH	6
VEDOUCÍ DP	Ing. et Ing. Iveta Dočkalíková, Ph.D.

ANOTACE	Diplomová práce je zaměřena na dopravní obslužnost vybraných obcí, konkrétně obcí mikroregionu Moštěnka, s hlavním tématem současného stavu dopravní obslužnosti vybraných obcí a jeho analýzy. Teoretická část je věnována teoretickým východiskům členění dopravy a také hlavnímu tématu dopravní obslužnosti. Praktická část diplomové práce se nejdříve zabývá charakteristikou Olomouckého kraje a mikroregionu Moštěnka. V další části je představen Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje. V poslední části je zpracována analýzy úrovně dopravní obslužnosti a komparace ekonomických ukazatelů. V závěrečné části je vypracován návrh na zvýšení efektivnosti dopravní obslužnosti a jeho zhodnocení.
KLÍČOVÁ SLOVA	dopravní obslužnost, Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje, obec, mikroregion Moštěnka
MÍSTO ULOŽENÍ	ITC (knihovna) Vysoké školy logistiky v Přerově
SIGNATURA	