



Ekonomická
fakulta
Faculty
of Economics

Jihočeská univerzita
v Českých Budějovicích
University of South Bohemia
in České Budějovice

Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích
Ekonomická fakulta
Katedra ekonomiky

Diplomová práce

Financování dopravní obslužnosti

Vypracovala: Bc. Petra Kučerová
Vedoucí práce: Ing. Jiří Alina, Ph.D.

České Budějovice 2017

JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH

Fakulta ekonomická

Akademický rok: 2014/2015

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Petra KUČEROVÁ**
Osobní číslo: **E14658**
Studijní program: **N6208 Ekonomika a management**
Studijní obor: **Řízení a ekonomika podniku**
Název tématu: **Financování dopravní obslužnosti**
Zadávající katedra: **Katedra ekonomiky**

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

Hlavním cílem práce je zhodnocení využití finančních prostředků na dopravní obslužnost v Jihočeském kraji. Dílčím cílem práce je návrh dosud nevyužívaného způsobu využití financování dopravní obslužnosti.

Teoretická část

1. Význam a postavení dopravní obslužnosti
2. Způsoby financování dopravní obslužnosti

Praktická část

3. Charakteristika vybraného regionu
4. Zhodnocení využití finančních prostředků na dopravní obslužnost
5. Návrh dosud nevyužívaného způsobu využití financování

Rozsah grafických prací:

Rozsah pracovní zprávy: **40 - 50 stran**

Forma zpracování diplomové práce: **tištěná**

Seznam odborné literatury:

Brinke, J. (1999). Úvod do geografie dopravy. Praha: Karolinum.

Foltýnová, H. (2009). Doprava a společnost: ekonomické aspekty udržitelné dopravy. Praha: Karolinum.

Marada, M. (2010). Doprava a geografická organizace společnosti v Česku:

Miroslav Marada a kol. Praha: Česká geografická společnost.

McCarthy, P. (c2001). Transportation economics: theory and practice: a case study approach. Malden, Ma.: Blackwell Publishers.

Pastor, O., & Tuzar, A. (2007). Teorie dopravních systémů. Praha: ASPI.

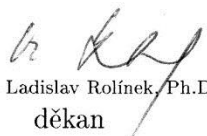
Periodikum: Doprava: čtvrtletní ekonomicko-technická revue.

Vedoucí diplomové práce: **Ing. Jiří ALINA, Ph.D.**

Katedra ekonomiky

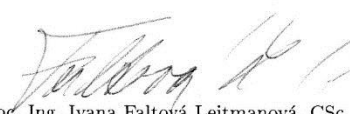
Datum zadání diplomové práce: **16. ledna 2015**

Termín odevzdání diplomové práce: **30. dubna 2016**


doc. Ing. Ladislav Rolínek, Ph.D.

děkan

JIHOČESKÁ UNIVERZITA
V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH
EKONOMICKÁ FAKULTA
Studentská 13 (25)
370 05 České Budějovice


doc. Ing. Ivana Faltová Leitmanová, CSc.

vedoucí katedry

V Českých Budějovicích dne 16. března 2015

Prohlašuji, že svoji diplomovou práci jsem vypracovala samostatně pouze s použitím pramenů a literatury uvedených v seznamu citované literatury.

Prohlašuji, že v souladu s § 47 zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své diplomové práce v nezkrácené podobě elektronickou cestou ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejích internetových stránkách, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce. Souhlasím dále s tím, aby toutéž elektronickou cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky školitele a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce s databází kvalifikačních prací Theses.cz provozovanou Národním registrem vysokoškolských kvalifikačních prací a systémem na odhalování plagiátů.

V Českých Budějovicích dne 12. 4. 2017.

.....
Bc. Petra Kučerová

Tohoto prostoru bych ráda využila k poděkování všem, kteří se podíleli na tom, aby tato práce mohla vzniknout.

V první řadě děkuji panu Ing. Jiřímu Alinovi, Ph.D. za to, že se ujal vedení mé diplomové práce. Děkuji mu za vstřícnost, se kterou mi vždy poskytoval cenné rady, za čas, který mi při zpracovávání práce věnoval a za ochotu, se kterou mi odpovídal na veškeré mé dotazy.

Dále mé díky patří Krajskému úřadu Jihočeského kraje, konkrétně panu Petru Šedivému, který mi věnoval svůj čas a poskytl potřebné materiály, které sloužily jako podklad pro tuto diplomovou práci.

V neposlední řadě děkuju své rodině a svým blízkým za stálou podporu a pozitivní motivaci.

ANOTACE:

Diplomová práce se věnuje problematice dopravní obslužnosti a jejího financování. Hlavním cílem je zhodnocení využití finančních prostředků na dopravní obslužnost v Jihočeském kraji.

Na začátku charakterizuje práce dopravu. Hovoří o tom, jakou roli hraje v národním hospodářství, jaký má význam a jak ovlivňuje společnost. Dále se věnuje regulování a řízení sféry dopravy prostřednictvím dopravní politiky vlády a stručně popisuje její základní strategické dokumenty. Nezbytné je vymezení dopravní obslužnosti, jejího významu a faktorů, které ji ovlivňují. V závěru popisuje teoretická část tři možnosti financování dopravní obslužnosti a hovoří o pojmech jako kompenzace či prokazatelná ztráta, které s financováním úzce souvisejí.

Praktická část je zaměřena na Jihočeský kraj. Charakterizuje dopravní obslužnost a analyzuje její financování. Zvláště je rozebírána veřejná linková a regionální železniční doprava. Při analýze byly použity vybrané statistické metody.

Nakonec se práce zabývá dílčím cílem zkoumání, kterým je návrh dosud nevyužívaného způsobu využití financování dopravní obslužnosti.

ANNOTATION:

This thesis is occupying with transport services and its financing. Main goal is appraisal of financial resources for transport services in South Bohemia region.

At the beginning, work characterize transport. It's talking about what role is transport playing in national economy, what is its meaning and how its influencing society. Then its talking about regulation and controlling sphere of transport by transport government policy and shortly describing its basic strategic documents. Definition of transport services and factors and meanings, which are influencing it, is necessary. In the end theoretical part describing three methods of financing transport services and talking about terms like compensation or provable loss, which are closely related to financing.

Practical part is focused on South Bohemia region. It is describing transport services and analyzing financial resources. Public bus transport and regional train transport are solved separately. For analyze were used chosen statistic methods.

In the end work is occupying with secondary goal of research, which is suggestion of yet unused method of financing transport services.

Obsah

1	Úvod	3
2	Literární rešerše	5
2.1	Základní pojmy	6
2.2	Doprava	8
2.2.1	Význam a postavení dopravy v národním hospodářství	8
2.2.2	Vliv dopravy na společnost	9
2.2.3	Dopravní politika	12
2.3	Dopravní obslužnost	16
2.3.1	Dopravní obslužnost státu, kraje, obce	17
2.3.2	Význam dopravní obslužnosti	18
2.3.3	Faktory ovlivňující dopravní obslužnost	19
2.3.4	Plán dopravní obslužnosti	21
2.3.5	Závazek veřejné služby	22
2.4	Financování dopravní obslužnosti	24
2.4.1	Kompenzace	24
2.4.2	Prokazatelná ztráta	25
2.4.3	Financování dopravní obslužnosti ze státního rozpočtu	27
2.4.4	Financování dopravní obslužnosti z krajských rozpočtů	28
2.4.5	Financování dopravní obslužnosti z municipálních rozpočtů	31
3	Metodika a cíl práce	32
4	Praktická část	34
4.1	Jihočeský kraj	35
4.1.1	Základní charakteristika	35
4.1.2	Charakteristika dopravní obslužnosti	37
4.1.3	Financování dopravní obslužnosti	46

4.2	Zhodnocení využití finančních prostředků na dopravní obslužnost	50
4.2.1	Veřejná linková doprava	51
4.2.2	Regionální železniční doprava	57
4.2.3	Shrnutí.....	62
4.2.4	Návrhy na zlepšení.....	64
4.3	Návrh dosud nevyužívaného způsobu financování dopravní obslužnosti	66
4.3.1	Projekt PUSH & PULL.....	66
4.3.2	Příklady přínosů managementu parkování v zahraničí.....	67
4.3.3	Zavádění a realizace managementu parkování	68
4.3.4	Předpoklady a překážky zavedení managementu parkování v ČR.....	69
5	Závěr	70
I.	Summary and keywords	71
II.	Seznam použitých zdrojů.....	72
III.	Seznam obrázků, tabulek a grafů	
IV.	Seznam příloh	
V.	Přílohy	

1 Úvod

Tato diplomová práce se zabývá aktuálním tématem dopravní obslužnosti. Jedním z hlavních cílů každé vyspělé společnosti je vytváření co nejpříznivějších podmínek pro život obyvatel. Na tom se podílí významnou měrou sektor dopravy.

Doprava je odvětvím, které hraje zásadní roli v životě každého člověka. Je jedním z nejširších oborů ekonomiky a představuje díky svému významu a roli v národním hospodářství rovnocenného partnera průmyslu a zemědělství. Pokud by doprava neexistovala, nemohla by se realizovat výroba v zemědělství ani v průmyslu a produkty vyrobené v těchto odvětvích by nemohly být využívány. Tyto produkty jsou totiž připraveny ke spotřebě až v tom okamžiku, kdy jsou přepraveny na trh nebo do místa spotřeby.

Doprava představuje prostředek k uspokojování lidských potřeb. Existují potřeby, které nelze naplnit, pokud by člověk nezměnil fyzicky své místo. Pro potřebu jídla je nutné se přesunout do restaurace, pro potřebu odívání zase do obchodu. Abychom mohli nakupovat, kulturně se vyžít, či provozovat různé volnočasové aktivity, potřebujeme finanční prostředky. Ty získáme tím, že budeme pracovat. K tomu, abychom se do místa zaměstnání dostali, slouží doprava a v tom spočívá její nezastupitelná role.

Ve veřejném zájmu obce, kraje nebo státu je, aby zajistil dopravní potřeby obyvatelstva prostřednictvím silniční a železniční dopravy. Jedná se o zajištění dopravní obslužnosti. Dopravní obslužností se podle zákona č. 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících rozumí zajištění dopravy především do školských zařízení, k orgánům veřejné moci, do zaměstnání, zdravotnických zařízení a zařízení uspokojujících kulturní, rekreační a společenské potřeby obyvatel včetně dopravy zpět ve všech dnech v týdnu. Dopravní obslužnost je nezbytným předpokladem pro ekonomický a sociální rozvoj společnosti a přispívá k udržitelnému rozvoji. To je pojem, jehož myšlenka je v několika posledních letech často propagována v rámci Evropské unie.

Dopravní obslužnost musí někdo financovat. Systém financování veřejné dopravy je rozsáhlá oblast, prolínající se všemi úrovněmi veřejné správy. Veřejnou dopravu má smysl financovat pouze tehdy, pokud po ní existuje poptávka nejen z řad uživatelů, ale i z řad objednavatelů. Dopravní obslužnost financuje Ministerstvo dopravy ze státního rozpočtu. Z municipálních rozpočtů financují dopravní obslužnost města a obce v rámci své samostatné působnosti. Má-li nějaká obec či město zájem na posílení určité linky

či časového pásma, může si na základě vlastních zdrojů objednat tyto služby u dopravce. Poslední z možností financování dopravní obslužnosti je financování z krajských rozpočtů. Právě financováním dopravní obslužnosti krajem se zabývá tato diplomová práce. Jejím hlavním cílem je zhodnocení využití finančních prostředků na dopravní obslužnost v Jihočeském kraji. Dílčím cílem je návrh dosud nevyužívaného způsobu využití financování dopravní obslužnosti.

2 Literární rešerše

Sepsání teoretické části diplomové práce předcházelo prostudování pramenů, které se řešenou tématikou zabývají.

Literární rešerše představuje literární přehled, který byl vypracován na základě poznatků získaných z dostupné odborné literatury, příslušných zákonů České republiky a internetových zdrojů a je uvedením do problematiky dopravy, dopravní obslužnosti a jejího financování. Odkazy na použité zdroje jsou uvedeny za příslušnými texty a seznam veškerých použitých pramenů je zařazen na konci práce.

2.1 Základní pojmy

Potřeba přemístění

Potřeba přemístění je potřeba, která je důsledkem rozporu a vzniká mezi místem současné existence statků a osob a místem, kde tyto statky či osoby musí, popřípadě chtějí, být. U zboží a jiných užitných hodnot se jedná o překlenutí nesouladu mezi místem těžby, výroby, skladování a místem jejich další či konečné spotřeby. Přemísťování lidí je řešením rozporu mezi místem dosavadní existence člověka a místem uspokojení jeho potřeb. Pokud použijeme k přemístění dopravní prostředek pohybující se po dopravní cestě přizpůsobené k jeho pohybu, potom můžeme hovořit o dopravě (Eisler, 2005).

Doprava

Přístupů k pojmu doprava lze nalézt v odborné literatuře mnoho. Eisler, 2000 uvádí, že dopravou nazýváme pohyb konaný úmyslně (např. jízda, plavba, let) dopravními prostředky po dopravních cestách (Eisler, 2000). Autoři Zelený a Peřina, 2000 definují ve své knize dopravu jako činnost, která je spjata s cílevědomým přemísťováním osob a hmotných věcí v nejrůznějších objemových, časových a prostorových souvislostech za současného použití různých dopravních prostředků a technologií (Zelený & Peřina, 2000). Odlišný pohled na dopravu zastává Antonín Peltrám, který chápe dopravu jako základní potřebu přemísťovat osoby a zboží z výchozího místa do místa určení (Peltrám, 2003). Doprava bývá často zaměňována s přepravou.

Přeprava

Pojem přeprava můžeme nalézt v publikaci od Eislera, který uvádí, že přeprava je výsledkem činnosti dopravy, tedy její vnější projev. Vyjadřuje, kolik zboží či osob bylo přemísťeno, na jakou vzdálenost, za jakou cenu, v jaké lhůtě a za jakých konkrétních právních nebo obchodních podmínek (Eisler, 2000). Podle slovenské technické normy je přeprava činnost, kterou je přímo uskutečňováno přemísťování osob a věcí (nákladu) dopravními prostředky nebo dopravními zařízeními (STN 01 8500:200-04, 2000).

Dopravní proces

Doprava je procesem, který probíhá v určitém prostoru a čase. Jedná se tedy o dopravní proces. Výsledkem dopravního procesu je přemístění zboží nebo osob (Eisler, 2000). Podle Ing. Leopolda Hudečka, Ph.D. je dopravní proces realizován prostřednictvím technologie použité k dopravě skládající se ze tří prvků, kterými jsou dopravní prostředky, organizace dopravy a dopravní infrastruktura (Hudeček, 2008).

Dopravní obslužnost

O dopravní obslužnosti obecně můžeme říci, že představuje zabezpečení dopravních potřeb obyvatel prostřednictvím silniční a železniční dopravy na území kraje nebo státu ve veřejném zájmu. Veřejný zájem v dopravní obslužnosti spočívá podle autorů Weisbroda, Handlera a Komesara v úsilí o co největší účinnost v přidělování zdrojů, o minimalizaci škod a rovný přístup k jednotlivcům (Weisbrod, Handler, & Komesar, 1978). Jedinou přesnou definici dopravní obslužnosti najdeme v zákoně č. 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů. Tato definice bude uvedena v kapitole 2.3.

2.2 Doprava

Tato diplomová práce se zabývá dopravní obslužností, která je úzce spjata s dopravou. Doprava znamená přemísťování lidí a zboží z jednoho místa do druhého. K dopravě se používají, s výjimkou chůze, dopravní prostředky. Nezbytná pro dopravu je dopravní vybavenost, což jsou silnice, železnice, přístavy a letiště. Doprava má svoje nezastupitelné místo v národním hospodářství. Jejím významem a postavením v rámci NH se zabývá podkapitola číslo 2.2.1. Doprava ovlivňuje společnost jak v pozitivním slova smyslu, tak i v negativním. O vlivu dopravy na společnost pojednává podkapitola číslo 2.2.2. Aby se zajistilo plynulé fungování a trvalý rozvoj dopravy jako ekonomicky efektivního systému a minimalizovaly se škody a ztráty pro společnost, musí zasáhnout vláda a sféru dopravy regulovat a řídit. Regulaci provádí prostřednictvím dopravní politiky, které je věnovaná podkapitola číslo 2.2.3.

2.2.1 Význam a postavení dopravy v národním hospodářství

Doprava je jedním z nejširších oborů ekonomiky. Svým významem a úlohou, kterou hraje v národním hospodářství, se dá považovat za rovnocenného partnera průmyslu a zemědělství. Doprava je základním kamenem lidské společnosti. Tvoří již od počátku lidské existence neodlučitelnou součást činnosti člověka. Doprava a civilizace jsou vzájemně propojeny. Tak, jak se vyvíjí lidská společnost, tak nabývá i doprava na významu (Srinivasulu, 2006).

Doprava hraje v hospodářství specifickou roli, která vyplývá z jejího charakteru a funkce. Je samostatným výrobním odvětvím, ve kterém se stejně tak, jako tomu je u průmyslu a zemědělství, vytváří nová hodnota. Nikoliv však v podobě nového produktu. Má své zvláštnosti, mezi které patří to, že produkce spočívá v přepravě osob a zboží a výroba i spotřeba mají současný průběh. Kdyby doprava neexistovala, nebylo by možné realizovat výrobu v zemědělství ani v průmyslu a současně by nemohly být užívány produkty vyrobené v těchto odvětvích. Tyto produkty jsou totiž připraveny ke spotřebě až tehdy, když jsou přepraveny buď na trh, nebo do místa spotřeby (Brinke, 1999). Společnosti vyrábějící například oblečení nebo potraviny vnímají dopravu jako možnost přemístit své zboží z továrny nebo velkoskladu do maloobchodu. S tím, jak roste poptávka po produktech, tak roste i poptávka po dopravních možnostech (Cole, 2005).

Doprava je zároveň prostředkem k uspokojování potřeb. Všichni lidé mají své potřeby. Jejich cílem je tyto potřeby určitým způsobem uspokojovat. Zatímco některé z nich je možné uspokojit bez nutnosti fyzické změny místa, jako například potřeba bydlení v domě, kde se daná osoba právě nachází. Zde může naplnit i své další potřeby, jako potřebu spánku, kontaktu s rodinou atd. Existují však i další potřeby, které nelze naplnit, aniž by člověk změnil fyzicky svoje místo. Příkladem může být potřeba jídla nebo odívání, kdy je k jejich uspokojení nutné se přesunout do restaurace, obchodu. K nákupu, kulturnímu vyžití či provádění různých volnočasových aktivit jsou nutné finanční prostředky. Lidé musí vydělávat, s čímž je spojeno cestování do místa zaměstnání. Realizovatelná přání změnit místo za účelem naplňování potřeb se označuje jako mobilita a doprava pak představuje prostředek k naplňování potřeb mobility (Brůhová-Foltýnová, 2009).

2.2.2 Vliv dopravy na společnost

Doprava je odvětvím, které vytváří důležité vazby mezi jednotlivcem a okolím. Vliv dopravy na společnost je možné vnímat v několika základních rovinách.

Historický vliv

Dopravní sektor zastával už v naší historii významnou roli. Již v době civilizace římské nebo egyptské, a to převážně při budování a vzestupu těchto civilizací, byla doprava významným faktorem nejen pokroku, ale i celospolečenského rozvoje (Rodrigue, Comtois, & Slack, 2009).

Sociální a společenský vliv

Doprava slouží k zabezpečování důležitých vazeb mezi jednotlivci a jejich okolím. Zajišťuje potřebnou dostupnou zdravotní péči, dostupnost společenských či kulturních akcí, překonává též komunikační bariéry (Rodrigue, Comtois, & Slack, 2009).

Je poměrně obtížné kvantifikovat negativní společenské vlivy. Řadíme mezi ně především:

- dopady na lidské zdraví

- estetiku krajiny, kterou lze jen těžko kvantifikovat, jisté však je, že doprava a její infrastruktura narušuje celkový ráz a celistvost krajiny a v mnoha případech pak působí rušivě
- místně zhoršenou obyvatelnost, kdy doprava a její infrastruktura jde ruku v ruce s takovými vlivy, které odporují kvalitě bydlení (Brůhová-Foltýnová, 2009).

Ekonomický vliv

Rozvoj dopravy je historicky spjat s ekonomickým rozvojem. Dopravní sektor je jedním z ekonomických faktorů v rámci produkce zboží a služeb. Je-li doprava na vyspělé úrovni, pak pozitivně ovlivňuje místní rozvoj. Je chápána také jako přidaná hodnota daného území. Dopravní vyspělost se může například projevit zvýšením cenové hladiny nemovitostí (Rodrigue, Comtois, & Slack, 2009).

Negativní ekonomický vliv patří mezi jednu z externalit dopravy, kterou lze s výjimkou vlastního času relativně snadno kvantifikovat. Z těchto vlivů lze jmenovat zejména:

- zpoždění způsobené dopravními zácpami
- náklady na dopravní infrastrukturu
- dopravní nehody
- vyčerpání neobnovitelných zdrojů energie (Brůhová-Foltýnová, 2009).

Negativní vlivy

Jedná se o ty vlivy, které se označují jako společenské, též externí, náklady. Společenské proto, že je nese společnost. Obsahují v sobě náklady vedlejších efektů dopravy, jako jsou:

- náklady dopravních nehod
- náklady spojené s poškozením zdraví z emisí a hluku
- poškození životního prostředí
- fragmentace krajiny
- náklady způsobené dopravními zácpami.

Vedle společenských nákladů ještě existují náklady soukromé, kam řadíme:

- finanční částky na provoz vozidel a jízdenky
- náklady času stráveného dopravou (Brůhová-Foltýnová, 2009).

V ekonomické rovině lze tyto náklady vyjádřit následujícím vzorcem:

$$SC = PC + EC \quad (1)$$

kde:

SC = společenské náklady

PC = soukromé náklady dopravy

EC = externí náklady dopravy (Brůhová-Foltýnová, 2009)

Dopravní nehody

I přes snahu dopravně-bezpečnostních akcí, konaných dlouhodobě, dosahuje počet dopravních nehod celkem na území České republiky stále vysokých hodnot. Pozornost je nutné věnovat vyčíslení věcné škody, kterou v rámci nehod hradí celá společnost. Z povinného či dobrovolného pojištění je totiž hrazena jenom část těchto nákladů (Kunst, Orava, & Eisler, 2011).

Tabulka 1: Nehody v silniční dopravě v letech 2006 - 2015

Rok	Počet dopravních nehod	Počet nehod, při nichž došlo ke zranění nebo usmrcení	Počet usmrcených osob	Počet těžce zraněných osob	Počet lehce zraněných osob	Věcná škoda (mil. Kč)
2006	187 965	22 115	1 063	3 990	24 231	9 116,35
2007	182 736	23 060	1 222	3 960	25 382	8 467,29
2008	160 376	22 481	1 076	3 809	24 776	7 741,46
2009	74 815	21 706	901	3 536	23 777	4 981,09
2010	75 522	19 676	802	2 823	21 610	4 924,99
2011	75 137	20 487	773	3 092	22 519	4 628,08
2012	81 404	20 504	742	2 986	22 590	4 875,42
2013	84 398	20 342	654	2 782	22 577	4 938,17
2014	85 859	21 054	688	2 762	23 655	4 933,23
2015	93 067	21 561	739	2 540	24 426	5 439,12

Zdroj: Vlastní zpracování dle (Policejní prezidium ČR, 2015)

Poznámky:

1. Ve statistice jsou vedeny nehody, které byly Policii ČR nahlášený. Účastník dopravní nehody je povinen nehodu nahlásit dopravní policii, dojde-li ke zranění nebo usmrcení nebo ke škodě na majetku třetí osoby, nebo při škodě na některém z vozidel (včetně nákladu) převyšující:

Od 1. 1. 2001	20 000 Kč
Od 1. 7. 2006	50 000 Kč
Od 1. 1. 2009	100 000 Kč

2. Za usmrcenou osobu se považuje osoba, která zemřela na místě nehody, při převozu do nemocnice nebo nejpozději do 30 dnů.
3. Těžké a lehké zranění se klasifikuje dle určení lékaře.
4. Statistika za rok 2015 obsahuje předběžné údaje (Policejní prezidium ČR, 2015).

Z tabulky je zřejmé, že se počet dopravních nehod za posledních 5 let neustále zvyšuje. Velký rozdíl mezi rokem 2008 a 2009 je způsoben tím, že se od roku 2009 změnila legislativa (viz poznámka bod č. 1). Přibližně čtvrtina všech těchto nehod končila zraněním nebo dokonce usmrcením osob. V předchozích letech nebyla situace tak dramatická. Počet usmrcených osob měl až do roku 2013 sestupnou tendenci (s výjimkou roku 2006), v posledních třech letech se však situace opět zhoršuje a mrtvých na českých silnicích stále přibývá. Těžce zraněných až do roku 2010 ubývalo, nejvýraznější rozdíl je vidět mezi rokem 2009 a 2010, kde úbytek činil 713 osob. V roce 2011 se počet těžce zraněných mírně zvýšil, ale od tohoto roku opět statistika zaznamenává pozitivně klesající trend. Z hlediska množství lehce zraněných lidí při dopravních nehodách byla situace nejhorší v roce 2007, následovanými roky 2008 a 2015. Nejpriznivější byl rok 2010. Věcná škoda se pohybovala ve sledovaném období nejčastěji kolem 4 milionů korun, nejhůře na tom byl rok 2006 se škodou více než 9 milionů korun, následovanými roky 2007, 2008 a 2015.

2.2.3 Dopravní politika

Jako dopravní politika se označuje postoj vlády ve vztahu k podmínkám a vývojovým tendencím sektoru dopravy. Zahrnují se sem zásahy vlády, pomocí kterých řídí a reguluje sféru dopravy. Hlavním cílem dopravní politiky z ekonomického hlediska je zajištění plynulého fungování a trvalého rozvoje dopravy jako ekonomicky

efektivního systému, s minimálními škodami a ztrátami pro společnost (Pernica, Novák, Zelený, Svoboda, & Kavalec, 2001).

Základními strategickými dokumenty dopravní politiky jsou Dopravní politika České republiky pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050 a Strategie podpory dopravní obsluhy území. V souvislosti s dopravní politikou a strategickými dokumenty se lze setkat ještě s dokumentem Generální plán rozvoje dopravní infrastruktury.

Dopravní politika České republiky pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050 (dále jen „Dopravní politika“)

Jedná se o vrcholový strategický dokument vlády České republiky pro sektor dopravy. Za jeho implementaci nese odpovědnost Ministerstvo dopravy. Navazuje bezprostředně na dokument Dopravní politika pro léta 2005 – 2013 a je založen na analýze jeho dosavadního plnění. Obsahem dokumentu je identifikace hlavních problémů dopravního sektoru a návrh opatření k jejich řešení. Návrh je vytvořen pouze rámcově, podrobnosti zahrnované v jednotlivých oblastech Dopravní politiky jsou pak detailně rozpracovávány v navazujících strategických dokumentech, které spočívají na bázi „akčních plánů“. Dopravní politika určuje také odpovědnost a orientační termíny plnění jednotlivých opatření, stejně jako způsob financování v případě, že se nejedná o opatření organizačního charakteru.

Dopravní politika deklaruje to, co stát a jeho exekutiva v oblasti dopravního sektoru musí činit - mezinárodní vazby, smlouvy; chce činit – bezpečnost, udržitelný rozvoj, ekonomika, ekologie, veřejné zdraví; a činit může – finanční a prostorové aspekty. Demonstrativní výčet několika základních témat, kterými se zabývá Dopravní politika v rámci dosažení svých cílů: modernizace, rozvoj a oživení železniční dopravy, zkvalitnění silniční dopravy, omezení negativního vlivu dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví, zvýšení bezpečnosti dopravy, práva a povinnosti uživatelů dopravních služeb, rozvoj městské, příměstské a regionální hromadné dopravy v rámci IDS, zaměření výzkumu na bezpečnou, provozně spolehlivou a environmentálně šetrnou dopravu atd. (Vláda ČR, 2012).

Strategie podpory dopravní obsluhy území (dále jen „Strategie“)

Strategie představuje navazující dokument na Dopravní politiku zmiňovanou výše. Byla zpracována na základě usnesení vlády.

Jedná se o dokument, který je zaměřen na systém veřejné dopravy. Je to z toho důvodu, že představuje důležitý aspekt sociální politiky, ale i udržitelného rozvoje sídelních aglomerací a vyváženého regionálního rozvoje. Strategie se orientuje na základní otázky fungování systému veřejné dopravy, který je významně podporován z veřejných prostředků. Jako globální cíl Strategie můžeme označit vytvoření podmínek pro kvalitní a efektivní veřejnou dopravu jako nástroje pro zajišťování mobility osob v regionu, jež je jedním z předpokladů udržitelného rozvoje. Vnější cílem je zvýšení konkurenceschopnosti veřejné dopravy vůči individuální automobilové dopravě a zastavení odlivu cestujících, zvyšování kvality veřejné dopravy a rozsahu její nabídky. Existují i další cíle Strategie, které spočívají ve vnitřních otázkách systému. Vychází se z toho, že správná vnitřní funkce systému je nezbytným předpokladem pro jeho kvalitní fungování, které se pak projeví nejen navenek, ale i v měrné kvalitě dopravního výkonu (Ministerstvo dopravy, 2006).

Generální plán rozvoje dopravní infrastruktury (dále jen „GEPARDI“)

GEPARDI byl vytvořen pro období 2007 – 2013. Jde o detailnější strategický dokument z roku 2006, který rozpracovával Dopravní politiku ČR. Měl stanovit strategický rámec pro efektivnější řízení rozvoje dopravní infrastruktury a konkrétní rozvojové priority založené na multikriteriálních analýzách včetně návrhů celkového systému průběžného financování a plánování. Globálním cílem mělo být zajištění optimálního dopravního spojení České republiky s okolními státy, kvalitní napojení veškerých regionů na transevropské dopravní sítě a infrastrukturu pro vnitřní dopravní vazby v regionech, a to s cílem pokrýt ekonomické a sociální potřeby a přitom dosáhnout maximálního kladného rozdílu mezi celospolečenskými přínosy a náklady. GEPARDI byl rozdělen do 4 oblastí a to: výstavba a modernizace hlavních dopravních sítí státního a mezinárodního významu; podpůrné balíčky pro generální priority rozvoje dopravní infrastruktury a rozvoj ostatní důležité infrastruktury v kompetenci státního financování; základní předpoklady rozvoje dopravní infrastruktury, povinnosti státu a jejich limitující faktory; důležité infrastrukturní projekty a priority v kompetenci regionů, měst (Jašek, 2006).

Práce na GEPARDI však byla nečekaně zastavena, dokument nebyl nikdy dopracován a schválen vládou České republiky. Právě to je hlavním důvodem, proč se nestal oficiálním strategickým dokumentem a není oficiálně používán jako podklad pro další

rozhodování. Od roku 2007 byl tento dokument nahrazen Harmonogramem výstavby dopravní infrastruktury, který slouží ke stanovení výčtu konkrétních akcí a harmonogramu jejich výstavby. Je zde patrná vazba na rozpočet Státního fondu dopravní infrastruktury a Operační program Doprava. Aktuální verze „Harmonogramu“ je na období 2014 – 2020 (Ekologický právní servis a Oživení, 2010).

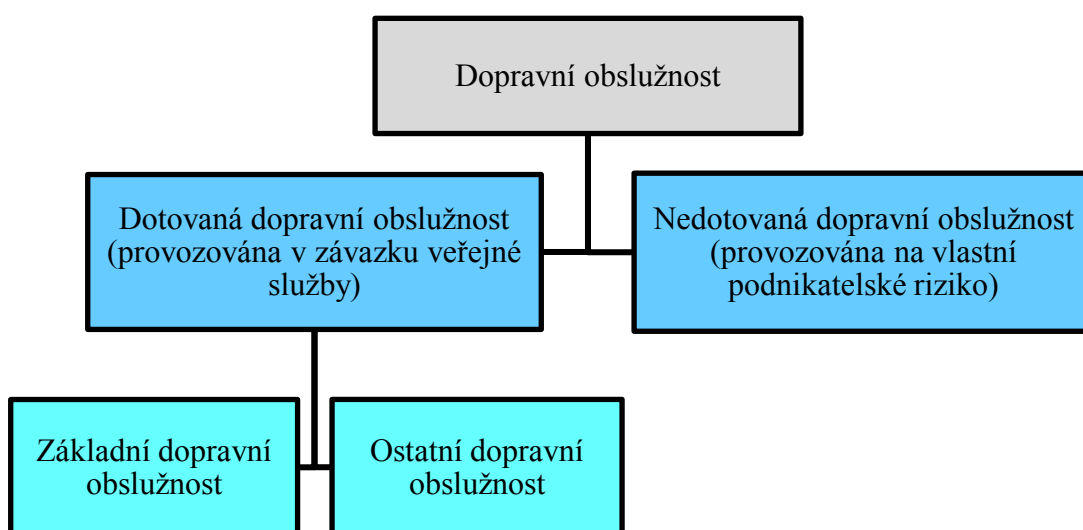
2.3 Dopravní obslužnost

Pojem dopravní obslužnost lze v současné době nalézt v zákoně o veřejných službách v přepravě cestujících. Jeho přesná definice zní: „Dopravní obslužností se rozumí zabezpečení dopravy po všechny dny v týdnu především do škol a školských zařízení, k orgánům veřejné moci, do zaměstnání, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a k uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale udržitelnému rozvoji územního obvodu.“ (Zákon č. 194/2010 Sb., 2010). Tento zákon nahradil předešlou definici tak zvané základní dopravní obslužnosti, která se nacházela v zákoně č. 266/1994 Sb. o drahách a zákoně č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě.

Kromě základní dopravní obslužnosti existuje ještě ostatní dopravní obslužnost, což je služba, kterou si jednotlivé obce objednávají nad rámec základní obslužnosti stanovené krajem (Sláma, 2014).

Na základě definice dopravní obslužnosti můžeme říci, že se jedná o veřejnou službu, která slouží k uspokojování přepravních potřeb obyvatel. To, jakým způsobem dokáže stát zabezpečit dopravu hromadnými prostředky uspokojujícími potřeby občanů, pak slouží jako jedno z měřítek vyspělosti státu.

Obrázek 1: Rozdělení dopravní obslužnosti



Zdroj: Vlastní zpracování

S nedotovanou dopravní obslužností se můžeme setkat jak v autobusové, tak v železniční dopravě. Tato doprava je provozována na základě tržní poptávky na podnikatelské riziko dopravce. V oblasti autobusové dopravy do ní spadají meziregionální dálkové linky a linky mezinárodní, řadíme sem například soukromou firmu Student Agency, ale i některé linky veřejných dopravců. V železniční dopravě je nedotovaná doprava v kategorii vlaků EC (EuroCity), IC (InterCity) a SC (SuperCity), které jsou provozovány rovněž na obchodní riziko dopravce. Opět se jedná o dálkové a mezinárodní spoje. Nedotovanou dopravou je také provozování dálkových spojů soukromých dopravců RegioJet a LeoExpress (Sláma, 2014).

2.3.1 Dopravní obslužnost státu, kraje, obce

To, kým bude zajišťována dopravní obslužnost, stanovuje zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů. Veřejné služby v přepravě cestujících pro zajištění dopravní obslužnosti mohou stát, kraj či obec poskytovat buď samy, nebo na základě smluv o veřejných službách v přepravě cestujících uzavřených s dopravci, kteří jsou provozovateli dopravy podle zvláštních právních předpisů.

Dopravní obslužnost státu je zajišťována prostřednictvím organizační složky Ministerstva dopravy. Stát zodpovídá za zajištění dopravní obslužnosti prostřednictvím veřejných služeb v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou vlaky celostátní dopravy s nadregionálním nebo mezinárodním charakterem, tedy expresními a rychlíkovými spoji.

Kraje zabezpečují dopravní obslužnost v samostatné působnosti a ve svém územním obvodu, se souhlasem jiného kraje, případně státu i v jeho územním obvodu. V kompetenci kraje je zajištění dopravní obslužnosti veřejnými službami v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou (regionální železniční doprava – spěšné, respektive osobní vlaky) a veřejnou linkovou dopravou a jejich propojením.

Obce stanovují rozsah dopravní obslužnosti stejně jako kraje v samostatné působnosti. Dopravní obslužnost zajišťují obce ve svém územním obvodu nad rámec dopravní obslužnosti území kraje. Mimo územní obvod je pak vyžadován souhlas kraje a jiných dotčených obcí.

Dále existuje ještě jeden zvláštní typ dopravní obslužnosti, a to obslužnost sloužící pro potřeby obrany státu, která je zajišťována po dohodě s Ministerstvem obrany Ministerstvem dopravy (Zákon č. 194/2010 Sb., 2010).

2.3.2 Význam dopravní obslužnosti

Dopravní obslužnost představuje nezbytný předpoklad ekonomického a sociálního rozvoje společnosti. Je důležitá především z toho hlediska, že přispívá k udržitelnému rozvoji. Právě to je pojem, jehož myšlenka je v rámci Evropské unie v několika posledních letech tak často propagována. Udržitelný rozvoj dle zákona o životním prostředí znamená takový rozvoj, „*který zachovává možnost současným i budoucím generacím uspokojovat jejich základní životní potřeby a přitom nesnižuje rozmanitost přírody a zachovává přirozené funkce ekosystémů*“ (Zákon č. 17/1992 Sb., 1992).

Význam a úroveň dopravní obslužnosti je nutné neustále posilovat vzhledem ke zvyšujícímu se zatěžování životního prostředí emisemi, které vznikají jako vedlejší negativní důsledek dopravy. Je-li dopravní obslužnost kvalitativně na vysoké úrovni, potom umožňuje zvyšovat celkovou efektivitu v dopravě, snižuje ekologickou zátěž a dává možnost regionům a centrům se rozvíjet na meziregionální i mikroregionální úrovni.

Dokument Strategie podpory dopravní obsluhy území uvádí pět základních oblastí významu dopravní obslužnosti:

- 1) Sociální hledisko – občané, kteří nemohou využívat individuální automobilovou dopravu, se nějak musí dostat do školy a školských zařízení, k lékaři, úřadům, soudům, do zaměstnání a to za cenu, která pro ně bude akceptovatelná.
- 2) Prostorové hledisko – individuální automobilová doprava je prostorově náročná, přičemž ve městech je zajištění tohoto prostoru, včetně dopravy v klidu, velice náročný úkol. Současně ve městech končí často i cesty z regionu.
- 3) Ekologické hledisko – veřejná doprava celkově vyprodukuje méně měrných emisí než individuální automobilová doprava. Nezbytné pro uspokojivou ekologickou bilanci v jednotlivých dopravních službách jsou však odpovídající přepravní proudy.
- 4) Bezpečnost – pokud srovnáme použití individuální automobilové dopravy a veřejné dopravy, zaznamenává veřejná doprava výrazně méně nehod

na jednoho přepraveného cestujícího. Významnou roli zde sehrává kolejová doprava, která je provozovaná po zabezpečené dopravní cestě.

- 5) Vyváženost regionálního rozvoje – pokud je veřejná doprava na kvalitativně odpovídající úrovni, potom výrazně přispívá k rovnoměrnému rozvoji, ovlivňuje například zaměstnanost, brání vysídlování venkovských oblastí atd. (Ministerstvo dopravy, 2006).

2.3.3 Faktory ovlivňující dopravní obslužnost

Na dopravní obslužnost má vliv mimo vlastních dopravních faktorů také řada jiných činitelů, které můžeme z hlediska dopravy označit jako vnější. V první řadě jsou to specifické vlastnosti daného prostoru z geografického a regionalistického hlediska. Další faktory mají úzkou souvislost s podmínkami společnosti, jejichž potřeby dopravní systém uspokojuje. Ve vztahu ke společnosti jsou klíčovými sociální, ekonomické, organizační a právní faktory.

Podkapitola 2.3.3 se zabývá nejdůležitějšími faktory, které dopravní obslužnost ovlivňují, vybrané z nich budou specifikovány dle (Wokoun, Kouřilová, & Matula, 2007).

Nejdůležitější faktory, ovlivňující dopravní obslužnost:

- velikost a poloha území
- charakter reliéfu
- antropogenní vlivy
- charakter osídlení a vzdálenost mezi sídly
- stupeň urbanizace, aglomerace
- dojížděka a vyjížděka za prací a do škol
- regionální struktura veřejné správy – koncentrovanost a hierarchie, specifické územní zajištění z pohledu dopravní obslužnosti
- koncentrace míst cestovního ruchu
- vliv regionálních procesů a socioekonomická úroveň mikroregionů – hospodářsky slabé a strukturálně postižené regiony, venkovské regiony, rychlost změn

Velikost a poloha území

Tyto faktory působí na možnosti řešení dopravní obslužnosti zásadním způsobem. Jedná se o působení převážně z hlediska intenzity vnějších vztahů, uspořádání dopravní sítě a organizace dopravy. Na poloze regionu obvykle závisí úroveň dopravní obslužnosti, přičemž platí, že periferní poloha je zpravidla spojená se zhoršenou dopravní obslužností.

Velikost regionu lze uplatnit ve způsobu propojení regionální a dálkové dopravy. V případě menší plochy a nižšího počtu obyvatel není snadné úplně oddělit oba dopravní systémy. Zcela oddělenou dálkovou dopravu lze uplatnit pouze v kontextu mezinárodních dopravních směrů.

Antropogenní vlivy v krajině

Antropogenní vlivy mají v některých regionech dominantní vliv na dopravní obslužnost. Pokud nepočítáme se změnami způsobenými urbanizačními procesy, projevují se tyto vlivy v oblastech současné i minulé intenzivní těžby užitkových nerostů. Důsledkem jejich působení je větší koncentrace obyvatel do menšího počtu větších sídel, zamezování využívání některých dopravních směrů, zvýšené náklady na dopravu převážně v souvislosti s přeložkami železničních tratí a silnic a v neposlední řadě snižování rychlosti dopravy například kvůli poddolování a dalším faktorům.

Povaha sídelní struktury

Sídelní struktura je jedním z faktorů, které působí na přepravní procesy a rozsah regionální dopravy s největší intenzitou. Důležitou roli zde hraje hustota obyvatel, hustota sídel a jejich průměrná velikost, eventuální existence rozptýlených a hromadných sídel, stupeň a charakter urbanizace, poloha aglomerací, rozložení osídlených center a jejich hierarchie.

Obecně platí, že pokud má region vysokou a rovnoměrnou lidnatost, plynou z toho příznivé předpoklady pro regionální dopravu a rovnoměrnou intenzitu dopravy. Existence rozptýlených a hromadných sídel komplikuje organizaci dopravní obslužnosti převážně v podhorských a horských oblastech, kde je možno v praxi zavést dopravní spojení jen do části sídla. Nízký stupeň urbanizace ztěžuje využívání klasických integrovaných systémů dopravy.

Dojíždka a vyjíždka do zaměstnání

Jedná se o faktor, který výrazným způsobem ovlivňuje převážně regionální dopravu z hlediska její intenzity, ale i její směry. Hlavní záporné faktory, které působí na efektivnost dopravní obslužnosti, jsou větší rozptýlení zaměstnanosti, vysoká dojíždka do zaměstnání, nedostatek podmínek pro přizpůsobení místa bydliště místu zaměstnání a naopak, změna přepravních směrů a frekvence v souvislosti s přesunem zaměstnanosti převážně do terciárního sektoru a probíhající proces suburbanizace. To vše jsou důvody, které způsobují vysoký rozsah požadavků na veřejnou dopravu i v okolí menších měst, rozsáhlé přejezdy na větší vzdálenosti ve více směrech, nezbytnost změny ve směrech dopravní obslužnosti.

Koncentrace míst cestovního ruchu

Dopravní obslužnost ovlivňuje také rozmístění středisek cestovního ruchu a jeho směry. Výrazné postavení hlavních měst v cestovním ruchu a vysoká rozptýlenost méně významných středisek cestovního ruchu způsobuje koncentraci dopravní obslužnosti na směry, které vedou do hlavního města. Tím však do jisté míry trpí dopravní obslužnost mezi jinými centry.

Vysoká rozptýlenost méně významných středisek cestovního ruchu vyvolává relativně vysoké požadavky na víkendovou dopravní obslužnost. Tyto požadavky však nejsou v řadě případů naplněny, což zmenšuje význam veřejné dopravy v cestovním ruchu a způsobuje v tomto směru skrytou preferenci individuální dopravy.

2.3.4 Plán dopravní obslužnosti

V zákoně o veřejných službách v přepravě cestujících se můžeme setkat s pojmem dopravní plánování. Z tohoto zákona vyplývá povinnost Ministerstva dopravy a krajů zajišťovat dopravní plánování prostřednictvím plánů dopravní obslužnosti. Cílem je především vytvoření podmínek pro hospodárné, efektivní a účelné zajišťování dopravní obslužnosti a současně navázání vzájemné spolupráce státu, krajů a obcí při této činnosti. Účelem dopravního plánování je informovat prostřednictvím plánu dopravní obslužnosti nejen dopravce, ale i širokou veřejnost, přičemž tento plán musí garantovat podmínku transparentnosti.

Plán dopravní obslužnosti se pořizuje minimálně na období 5 let. V ustanovení § 5 odst. 3 zákona o veřejných službách v přepravě cestujících můžeme nalézt demonstrativní výčet jeho povinných náležitostí. Musí obsahovat zejména popis zajišťovaných veřejných služeb v přepravě cestujících, předpokládaný rozsah poskytované kompenzace, časový harmonogram a popis, jakým způsobem postupovat při uzavírání smluv o veřejných službách, stejně tak harmonogram a způsob integrace, pokud se stát a kraje podílejí na organizaci veřejných služeb v přepravě cestujících. Plány dopravní obslužnosti musejí být zveřejněny způsobem, který umožňuje dálkový přístup (Zákon č. 194/2010 Sb., 2010).

2.3.5 Závazek veřejné služby

Přesná definice závazku veřejné služby zní: „*Požadavek, který vymezí nebo stanoví příslušný orgán k zajištění veřejné služby v přepravě cestujících v obecním zájmu, který by provozovatel na základě svých vlastních obchodních zájmů bez odměny nepřevzal vůbec nebo nepřevzal ve stejném rozsahu nebo za stejných podmínek.*“ (Evropský parlament a Rada, 2007). V podstatě můžeme na základě definice říci, že jde o provoz, který by se kvůli slabé poptávce bez dotací veřejného sektoru neuskutečňoval. Výnosnost při regulovaných cenách by byla příliš malá, popřípadě by byla požadována enormně vysoká cena jízdného.

Závazek vzniká na základě smlouvy uzavřené písemně mezi krajem a dopravcem. Jeho účelem je zajištění dopravní obslužnosti územního obvodu kraje.

Za závazkový vztah považujeme:

- na straně dopravce závazek provozní, přepravní a tarifní ve vnitrostátní linkové osobní dopravě na základě účinných licencí a schválených jízdních řádů za podmínek, které stanoví zákon o silniční dopravě a smlouva, přičemž:

Závazkem provozu se rozumí jakýkoliv závazek dopravce provádět veškerá nutná opatření zabezpečující stanovenou plynulost, pravidelnost a výkonnost. Zahrnuje také závazek provozovat doplňkové služby a udržovat v dobrém stavu tratě a vybavení, které jsou doplňkem k síti jako celku.

Závazkem přepravy se rozumí jakýkoliv závazek dopravce přijímat a přepravovat cestující nebo zboží za stanovené sazby a za předem daných podmínek.

Závazkem tarifním se rozumí jakýkoliv závazek dopravce uplatňovat úředně stanovené a dle cenových předpisů schválené sazby, a to zejména pro určité kategorie cestujících, zboží nebo dopravních tras (Rada evropských společenství, 1991).

- na straně objednatele závazek uhradit prokazatelnou ztrátu podle ustanovení § 19b odst. 2 zákona o silniční dopravě za podmínek stanovených zákonem o silniční dopravě a smlouvou.

2.4 Financování dopravní obslužnosti

System financování veřejné dopravy je velmi rozsáhlá oblast, která zasahuje do všech úrovní veřejné správy. Můžeme říci, že do systému financování veřejné dopravy vstupují celkem čtyři subjekty. Jedná se o objednavatele veřejné přepravy, což jsou stát, kraje a obce, druhým subjektem jsou vykonavatelé, tedy jednotliví dopravci. Jde především o podnikatele, kteří zajišťují dopravu za účelem dosažení zisku. Dalším je regulátor, čili stát, který je zastoupen ministerstvy financí a dopravy. Poslední subjekt představují uživatelé veřejné služby, neboli cestující, kteří participují na financování v podobě placení jízdného.

Veřejnou dopravu má smysl financovat pouze tehdy, pokud existuje poptávka po této službě. Jedná se nejen o poptávku z řad uživatelů – cestujících, ale i z řad objednavatelů – veřejné správy. V praxi se pro určení poptávky po veřejné dopravě rozhoduje na základě ekonomických možností a politických dohod. Rozhodujícími determinanty této poptávky jsou dle Dopravní sektorové strategie: Přepravní doba, časová a prostorová dostupnost, bezpečnost, komfort, flexibilita a náklady na přepravu. Důraz je kladem také na omezování negativních vlivů na životní prostředí, na míru urbanizace, hustotu osídlení, ekonomickou vyspělost, demografické složení obyvatel a dosaženou úroveň motorizace oblastí, tedy na procento lidí s vlastním vozem (Sláma, 2014).

2.4.1 Kompenzace

Ve svém principu je veřejná doprava, představující veřejnou službu, vnímána jako netržní obor, který v rámci plnění ekonomické a sociální funkce není plně financován v celém svém rozsahu z uživatelských poplatků - jízdného. Z tohoto důvodu zde hraje důležitou roli veřejný sektor, který poskytuje kompenzaci za veřejné služby.

Pod pojmem kompenzace rozumíme úhradu prostředků za provedené služby v oblasti veřejné dopravy, kterou poskytuje objednavatel dopravci na základě vzájemně uzavřené smlouvy. Kompenzaci přesně definuje nařízení Evropského parlamentu a Rady, které ji pokládá za „*jakoukoli výhodu, zejména finanční, kterou přímo nebo nepřímo poskytne příslušný orgán z veřejných zdrojů během období provádění závazku veřejné služby nebo v souvislosti s tímto obdobím*“ (Evropský parlament a Rada, 2007). Při určování kompenzace jsou stanoveny striktní požadavky, které je potřeba naplnit. § 23 zákona č. 194/2010 Sb. uvádí, že kompenzace musí být přiměřená. Zároveň je uložena tímto

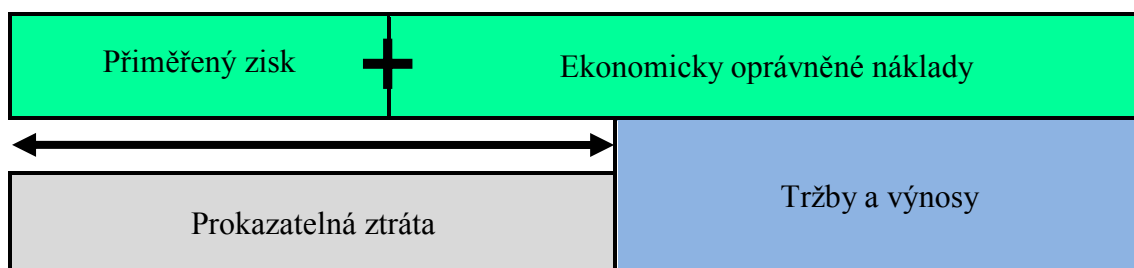
zákonem povinnost objednavatele neuzavřít smlouvu s dopravcem, pokud by jeho kompenzace byla nadměrná (Zákon č. 194/2010 Sb., 2010). Obecná metodika postupu výpočtu kompenzace je celoevropsky harmonizovaná. Česká legislativa pro ni využívá výraz prokazatelná ztráta.

2.4.2 Prokazatelná ztráta

Výpočet prokazatelné ztráty byl původně uveden ve vyhlášce č. 50/1998 Sb. Tato vyhláška byla zrušena nařízením vlády č. 493/2004 Sb. Platnost i tohoto nařízení byla k 1. 7. 2010 zrušena, a to zákonem č. 194/2010. V zákoně č. 194/2010 už termín prokazatelná ztráta nalézt nelze, přesto je nutné tento termín definovat, a to z toho důvodu, že se původním nařízením řídí v současnosti stále platné smlouvy uzavřené před nabytím účinnosti posledního zmiňovaného zákona.

Prokazatelná ztráta se podle primární vyhlášky zjišťuje jako rozdíl mezi součtem ekonomicky oprávněných nákladů, které vynaložil dopravce na plnění závazku veřejné služby a přiměřeného zisku vztahujícího se k těmto nákladům a mezi výnosy a tržbami, kterých bylo dosaženo dopravcem při výkonu plnění veřejné služby (Ministerstvo dopravy a spojů, 1998).

Obrázek 2: Prokazatelná ztráta



Zdroj: Vlastní zpracování

Příčemž:

Za ekonomicky oprávněné náklady se považují náklady dopravce, které vznikají v souvislosti s realizací výkonů ve veřejném zájmu na základě smlouvy o dopravních službách. Při posuzování ekonomicky oprávněných nákladů se vychází z vývoje

obvyklé úrovně těchto nákladů v porovnatelných ekonomických podmínkách s přihlédnutím na osobitost dopravy (Železničná spoločnosť Slovensko, 2014).

V případě tržeb a výnosů se jedná o tržby a výnosy z přepravní činnosti. Při výpočtu prokazatelné ztráty sem zahrnujeme tržby celkem, které jsou součtem jízdného a jiných tržeb; jízdné představuje tržby od cestujících a jiné tržby zahrnují výnosy z prodeje jízdních řádů, výnosy za reklamu, výnosy z prodeje průkazek, ročních známek, výnosy z pokut a další mimořádné výnosy.

Přiměřený zisk, včetně jeho upravené výše pro výpočet prokazatelné ztráty, je vymezen ustanovením § 2 a 3 vyhlášky MDS o prokazatelné ztrátě. Výpočet upraveného přiměřeného zisku probíhá podle následujícího vzorce:

$$Z = \left(\frac{A \times C_A}{8} + I - O_A - O_I \right) \times \frac{1}{1-d} - D_A \quad (2)$$

kde:

Z = přiměřený zisk,

A = počet vozidel, které jsou nezbytné pro zabezpečení linkové dopravy, za takové se považuje vozidlo, jenž ujede ve veřejné linkové dopravě více než 80 % km z celkově ujetých km v daném roce

C_A = cena vozidla,

I = objem investic, které souvisejí s provozováním linkové dopravy v příslušném roce, popř. podíl z budoucí investice připadající na daný rok,

d = koeficient zdanění, který vychází z výše daně z příjmů právnických osob (pro rok 2017 je koeficient ve výši 0,19),

O_A = částka celkově uplatněných účetních odpisů vozidel, která byla používána v linkové dopravě,

O_I = částka celkově uplatněných účetních odpisů investic, které souvisely s provozováním linkové dopravy,

D_A = částka přiznané dotace ze státního rozpočtu a z rozpočtů krajů nebo obcí, popř. z jiných zdrojů, na nákup nově vyrobených vozidel.

K investicím, které souvisí s provozováním linkové dopravy, řadíme investice do technické základny (např. garáže, mycí linky, čerpací stanice); informačních a odbavovacích systémů; do vybavení nádraží, stanovišť, zastávek a technického zařízení pro řízení provozu, pokud je vlastní dopravce (Ministerstvo financí, 2016).

Ve veřejné drážní osobní dopravě neexistují statisticky podchycené finanční údaje pro výpočet a dokladování prokazatelné ztráty. Celková výše prostředků určená na zabezpečení ZDO je odvozena od skutečné výše úhrady prokazatelné ztráty ve veřejné linkové dopravě, vztažené na jednotku přepravního výkonu. Za základ pro výpočet prokazatelné ztráty se pak považuje uhrazená prokazatelná ztráta z plnění závazku veřejné služby ve veřejné linkové dopravě v předchozím kalendářním roce, přepočtená na jednotku přepravního výkonu. Tento základ v sobě zahrnuje i přiměřený zisk. Aby se zohlednily náročnější technické a technologické podmínky provozování veřejné drážní dopravy, zvýší se základ o 50 %. Celková výše prokazatelné ztráty se pak rovná součinu zvýšeného základu a přepravního výkonu, který byl uskutečněn v přechodném roce veřejnou osobní drážní dopravou (Ministerstvo dopravy a spojů, 2003).

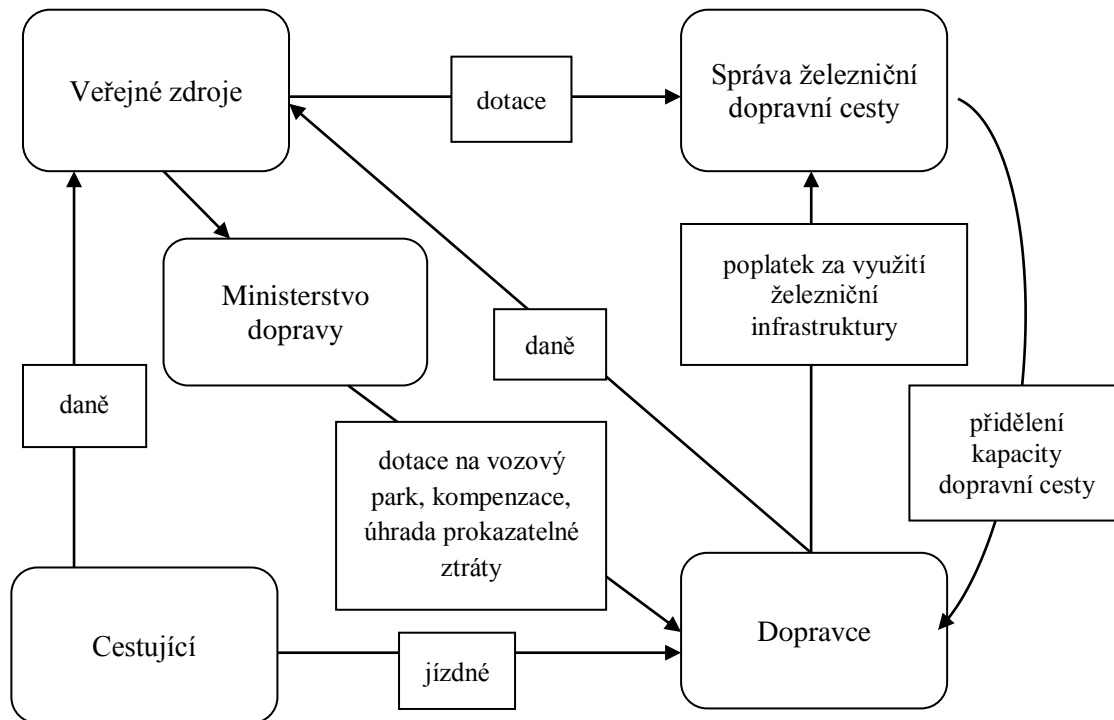
2.4.3 Financování dopravní obslužnosti ze státního rozpočtu

Ze státního rozpočtu se z provozního hlediska financuje jen železniční, letecká, vodní a potrubní doprava. Ministerstvo dopravy jako garantující orgán uzavírá dohodu s ministerstvem financí. Cílem je objednat u dopravce zajištění rychlíkových spojů na základě závazku veřejné služby. V současnosti je dálková železniční doprava objednáвана a zajišťována na základě uzavřeného kontraktu mezi ministerstvem dopravy a společností České dráhy, a.s. Je deklarováno, že jinému než hlavnímu dopravci nebude poskytnuto více než 15 % dopravních výkonů.

V ČR zajišťuje stát přepravu cestujících ve veřejné dopravě pouze v dopravě železniční, konkrétně vlaky kategorie R (rychlík). U nás se jedná o provoz vlaků na 28 tratích. Pokud neexistuje pro dálkovou dopravu odpovídající železniční spojení, nemůže být ze státního rozpočtu dotována linková autobusová doprava. Tento fakt vytváří mezi jednotlivými druhy dopravy nerovnováhu a poukazuje na určitou neefektivitu vynakládaných prostředků. Jsou dotovány vlaky, po kterých není odpovídající

poptávka, zatímco poptávaná trasa je obsluhována autobusy na základě tržních principů, případně na základě dohody krajů o dotování (Sláma, 2014).

Obrázek 3: Finanční toky v železniční dopravě



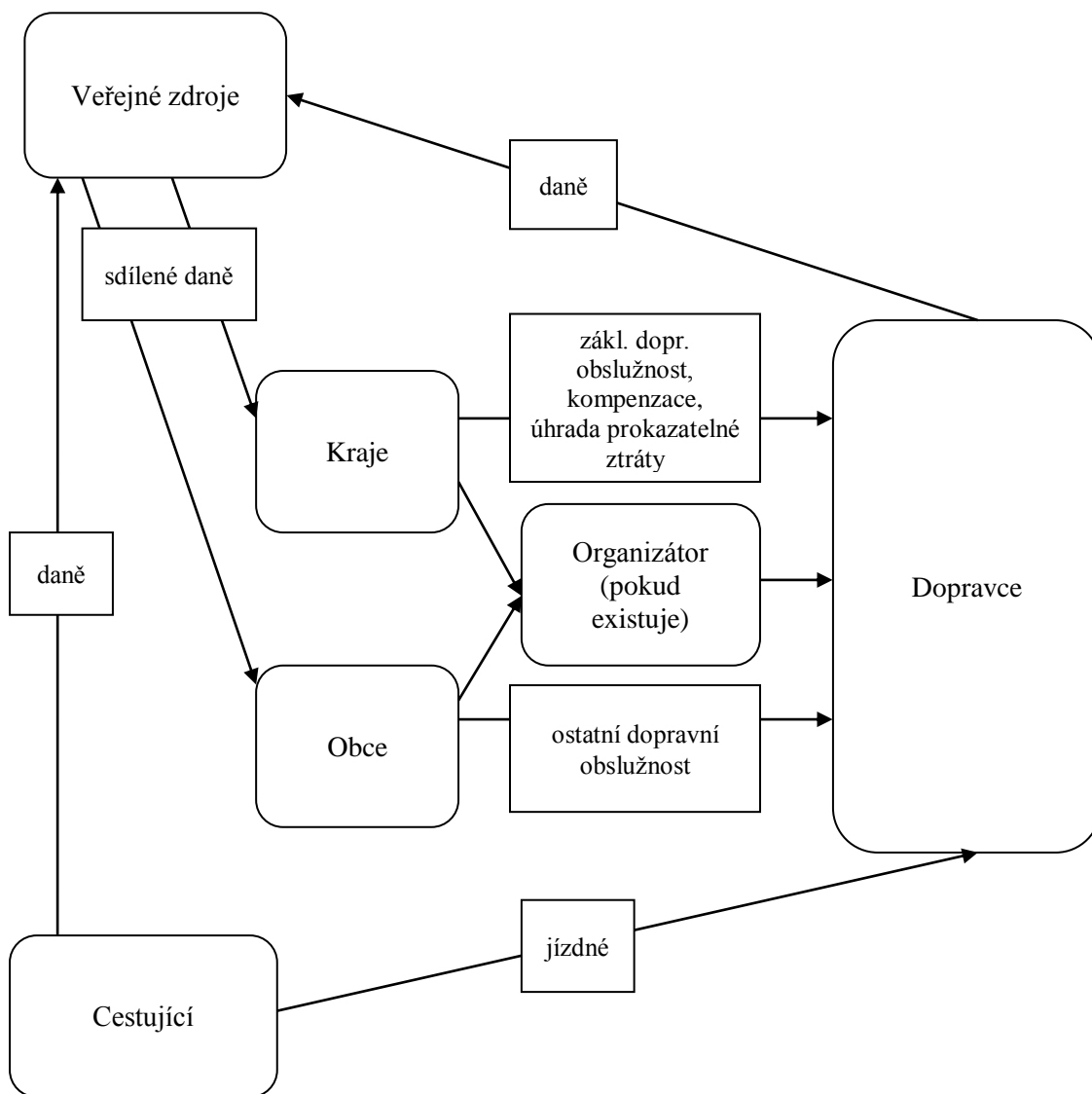
Zdroj: Vlastní zpracování dle (Sláma, 2014)

2.4.4 Financování dopravní obslužnosti z krajských rozpočtů

V oblasti dopravy zajišťují kraje kromě základní dopravní obslužnosti také správu silnic II. a III. tříd. Zabezpečují nejen investice, ale též údržbu a rekonstrukci. Kraje často také vlastní letiště a zajišťují správu některých vodních cest.

V rámci veřejné služby přepravy cestujících zabezpečují kraje základní dopravní obslužnost železniční dopravou na regionálních tratích, konkrétně vlaky kategorie spěšný a osobní vlak. Dále zajišťují základní dopravní obslužnost linkovou silniční dopravou prostřednictvím autobusových linek. Najdou se i výjimky, kdy kraj poskytuje příspěvky na provoz rychlíkových vlaků. Rozsah a podíl jednotlivých druhů dopravy je tedy závislý na rozhodnutí kraje (Sláma, 2014).

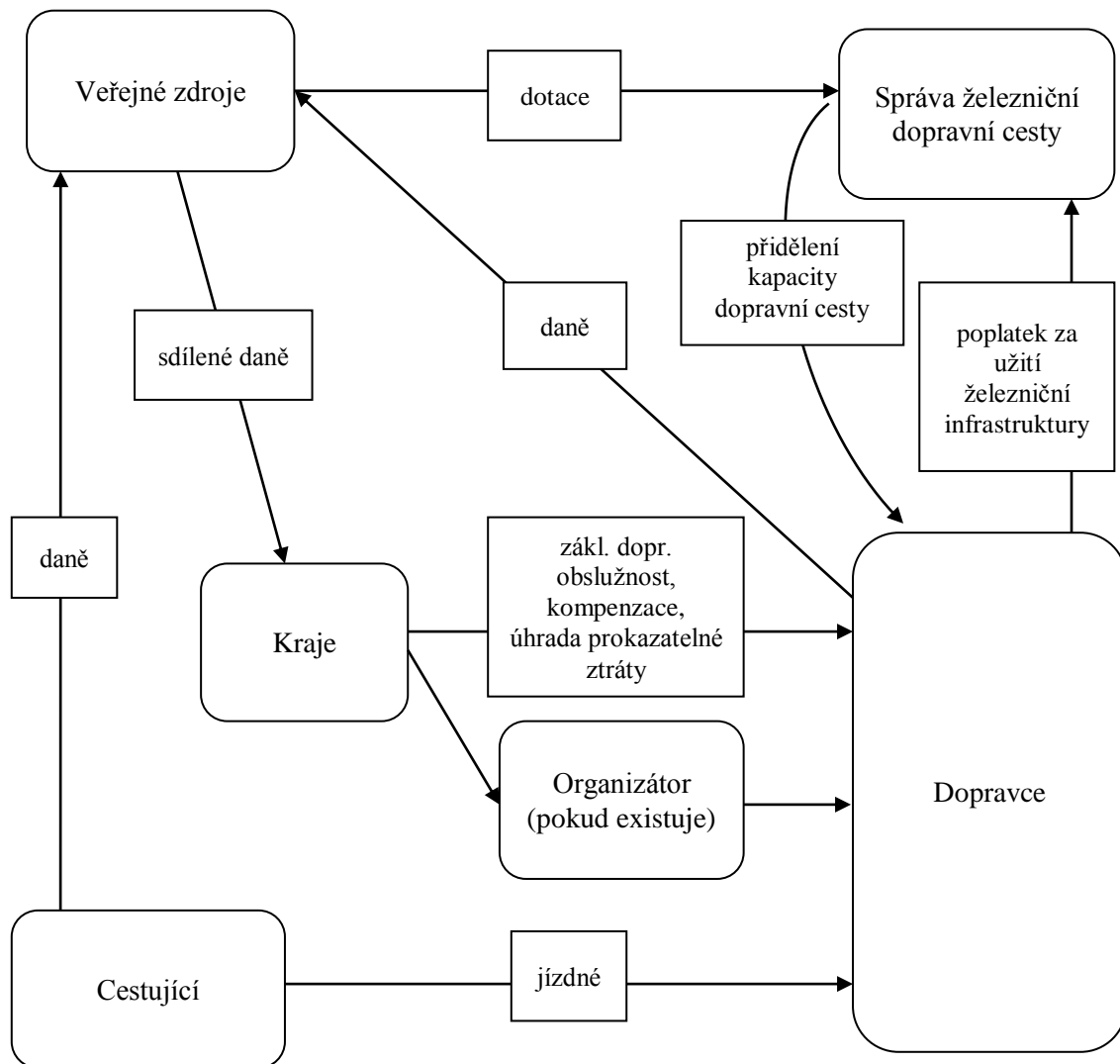
Obrázek 4: Finanční toky v regionální autobusové dopravě



Zdroj: Vlastní zpracování dle (Sláma, 2014)

Na obrázku jsou patrné základní přesuny finančních prostředků. Kraj poskytuje příjmy autobusovému dopravci prostřednictvím kompenzace veřejné služby, hradí prokazatelnou ztrátu a přiměřený zisk. Autobusový dopravce dále získává prostředky od obcí za ostatní dopravní obslužnost, což je služba, kterou jednotlivé obce sjednávají nad rámec krajem stanovené základní dopravní obslužnosti. Zbývající prostředky dopravci hradí cestující ve formě jízdného. Na druhé straně pak do veřejných rozpočtů odvádějí jak cestující, tak dopravci, daně.

Obrázek 5: Finanční toky v regionální železniční dopravě (spěšné a osobní vlaky)



Zdroj: Vlastní zpracování dle (Sláma, 2014)

Obdobně jako je tomu u autobusové dopravy, tak i železniční regionální doprava je financována z krajských rozpočtů. Rozdílem však je, že sem již nevstupují obce. Dopravci mají povinnost platit poplatky za užívání železniční infrastruktury, kam patří například koleje, traťové vedení, atd. Tyto poplatky jsou odváděny správě železniční dopravní cesty. „Správa“ pak naopak jednotlivým dopravcům přiděluje kapacitu dopravní cesty. S ohledem na to, že takto vybraných financí je nedostatek, je SŽDC dotována také přímo z veřejných zdrojů. Kraje sjednávají dopravní výkony buď přímo, nebo prostřednictvím organizátora dopravy.

2.4.5 Financování dopravní obslužnosti z municipálních rozpočtů

Města a obce zajišťují dopravní obslužnost v rámci své samostatné působnosti. V dopravě obce představují vlastníky a správce tak zvaných místních komunikací. To znamená, že mají povinnosti je opravovat a udržovat, vynakládají také investiční prostředky na jejich rozšiřování. Obce a města se mohou také majetkově podílet na letištích, popřípadě se účastnit vodní dopravy.

Z hlediska zabezpečování veřejné dopravy zajišťují obce v rámci regionu tzv. ostatní dopravní obslužnost. Ostatní dopravní obslužnost je obslužnost nad rámec základní dopravní obslužnosti, která je zajišťována krajem. Pokud má nějaká obec nebo město zájem na posílení určité linky či časového pásma v rámci lokálních nebo regionálních linek, může si u dopravce tyto služby objednat, a to na základě vlastních zdrojů. Rozhodnou-li se tak obce, mohou také zajišťovat městskou hromadnou dopravu. MHD funguje v České republice v desítkách měst v různé podobě a rozsahu, i když není její zavedení legislativně vyžadováno. Největším provozovatelem je Dopravní podnik hlavního města Prahy, který se společně s Českými drahami řadí k největším dopravním firmám v zemi. V ČR existuje 20 dopravních podniků, které jsou majetkem měst. MHD v ostatních městech, zejména těch menších a okresních, je zajišťována soukromými dopravci v návaznosti na dopravní obslužnost regionálními linkami.

Kraje vstupují do zabezpečování MHD v tom smyslu, že městská hromadná doprava mnohdy zajišťuje základní dopravní obslužnost obcí v okolí měst a nahrazuje tak potřebu financování linkových autobusů. Municipální rozpočty se musí každý rok vyrovnávat s financováním prokazatelné ztráty a přiměřeného zisku pro vlastní dopravní podniky, popřípadě pro smluvní dopravce (Sláma, 2014).

3 Metodika a cíl práce

Diplomová práce má dvě části, teoretickou a praktickou. Sepsání teoretické části předcházelo prostudování pramenů, které se řešenou tematikou zabývají. Na jejich základě byl zpracován rámcový literární přehled týkající se dopravy, dopravní obslužnosti a jejího financování.

Hlavním cílem diplomové práce je zhodnocení využití finančních prostředků na dopravní obslužnost v Jihočeském kraji. Dílčím cílem je návrh dosud nevyužívaného způsobu využití financování dopravní obslužnosti.

Hlavní cíl spočívá v získání potřebných informací, týkajících se dopravní obslužnosti v Jihočeském kraji, výběru vhodné statistické metody pro posouzení zjištěných údajů, aplikování zvolené metody a interpretaci získaných výsledků. Závěrem je konstatování, zda jsou finanční prostředky účinně využity. Dílčím cílem se pro potřeby této diplomové práce rozumí takový návrh způsobu financování, který sice není dosud využíván v České republice, ale v zahraničí má dlouholetou tradici a přináší pozitivní výsledky. Cílem je navrhnout opatření, které povede nejen k získání dodatečných finančních prostředků na dopravní obslužnost, ale bude mít i další přínosy pro společnost.

Prvním krokem před zpracováním aplikační části práce byl sběr dat a výběr statistické metody, pomocí které bude možno zhodnotit využití finančních prostředků. Většina dat byla získána na základě spolupráce s Krajským úřadem Jihočeského kraje. Pro zhodnocení využití finančních prostředků byla zvolena regresní a korelační analýza. Tato metoda byla vybrána na základě publikace Manažerské výpočty a ekonomická analýza.

Regresní analýza se zabývá jednostrannými závislostmi, dává odpověď na otázku „Jaký vztah existuje mezi proměnnými X a Y?“ Pomocí regresní analýzy se stanovuje model závislosti, zjišťuje regresní funkce a posuzuje její kvalita a spolehlivost pomocí koeficientu determinace, který je druhou mocninou koeficientu korelace. Podle koeficientu determinace se určí závislost takto:

- pokud je koeficient determinace menší než 10 %, jedná se o závislost nízkou
- pokud je koeficient determinace větší nebo roven 10 % a současně menší než 25 %, jedná se o závislost mírnou

- pokud je koeficient determinace větší nebo roven 25 % a současně menší než 50 %, jedná se o závislost význačnou
- pokud je koeficient determinace větší nebo roven 50 % a současně menší než 80 %, jedná se o závislost velkou
- pokud je koeficient determinace větší nebo roven 80 %, jedná se o závislost velmi vysokou (Hošková, 2005).

Korelace představuje vzájemný vztah dvou procesů nebo veličin. Pokud se mění jedna z veličin, mění se korelativně i druhá a naopak. Pokud je mezi dvěma veličinami prokázána korelace, je pravděpodobné, že jsou na sobě závislé.

Pro ověření se vypočítává korelační koeficient, který může nabývat hodnot od -1 do 1 . Mohou nastat tři situace:

- korelační koeficient vyjde -1 , což znamená, že závislost je silná, ale nepřímá, s růstem x klesá y a naopak
- korelační koeficient vyjde 0 , což znamená, že závislost mezi veličinami není téměř žádná, jedná se o úplnou lineární nezávislost
- korelační koeficient vyjde 1 , což znamená, že závislost je silná a přímá, s růstem x roste y (Synek, Kopkáně, & Kubálková, 2009).

Nakonec byla provedena analýza dopadu změny počtu objednaných dopravních výkonů na silniční a železniční síti na počet přepravených cestujících a výši dotací na veřejnou linkovou a regionální železniční dopravu a analýza dopadu změny množství vyplacených finančních prostředků na počet přepravených cestujících. Pro analýzu byly použity údaje za rok 2010 – 2015.

Výsledky analýzy byly přehledně shrnuty do tabulek, slovně interpretovány a na jejich základě byly navrženy kroky vedoucí ke zlepšení situace v oblasti financování veřejné dopravy. Zároveň byl navrhnout i dosud nevyužívaný způsob využití financování dopravní obslužnosti, což bylo sekundárním cílem této práce.

4 Praktická část

Praktická část je klíčovou součástí této diplomové práce. Podkladem pro její zpracování jsou informace získané u Krajského úřadu Jihočeského kraje. Zjištěná data budou analyzována na základě zvolené statistické metody. V případě zjištěných nedostatků budou navržena některá opatření vedoucí ke zlepšení současného stavu.

Účelem praktické části je také naplnění dílčího cíle práce, kterým je návrh dosud nevyužívaného způsobu využití financování dopravní obslužnosti. Jedná se o návrh způsobu financování, který dosud není využíván v České republice. Návrh bude inspirován zahraničím, kde má dlouholetou tradici a přináší pozitivní výsledky.

4.1 Jihočeský kraj

V následujících podkapitolách bude charakterizován Jihočeský kraj. Podkapitola 4.1.1 uvádí základní charakteristiky Jihočeského kraje. Podkapitola 4.1.2 popisuje základní dopravní obslužnost kraje, pojednává o smluvních dopravcích a jejich výkonech. Poslední podkapitolou je podkapitola 4.1.3, která se zabývá financováním dopravní obslužnosti Jihočeského kraje.

4.1.1 Základní charakteristika

Podkladem pro následující text byla Statistická ročenka Jihočeského kraje (Český statistický úřad, 2015). Jednotlivé aspekty byly vybrány na základě definice dopravní obslužnosti.

Poloha, rozloha a území kraje

Jihočeský kraj je pokládán za zemědělskou oblast, ve které je dlouhodobě rozvinuté rybníkářství a lesnictví. Průmysl se zde rozvinul až v průběhu minulého století. Kraj je geograficky poměrně uzavřeným celkem, jehož jádro představuje jihočeská kotlina. Jihočeský kraj hraničí z podstatné části, v celkové délce 334 km, s Rakouskem a Spolkovou republikou Německo. Sousedí s Plzeňským, Středočeským, Jihomoravským krajem a Krajem Vysočina. Celková rozloha kraje je 10 057 km², což představuje 12, 8 % z celé České republiky. Více než třetinu území zaujímají lesy, 4 % pokrývají vodní plochy. Většina území leží v nadmořské výšce 400 – 600 m nad mořem. S tím souvisí poněkud drsnější klimatické podmínky.

Obyvatelstvo

Jihočeský kraj je krajem s nejmenší hustotou zalidnění v celé České republice. Na konci roku 2014 zde žilo 637,3 tisíc obyvatel, tedy 63 obyvatel na 1 km². Kraj se skládá ze sedmi okresů. Největší hustotou obyvatel se mohou chlubit České Budějovice. Žije zde téměř 30 % obyvatel kraje, konkrétně 93,3 tisíc osob. Mezi další velká města patří Tábor (34,7 tis. obyvatel), Písek (29,8 tis. obyvatel), Strakonice (23,0 tis. obyvatel) a Jindřichův Hradec (21,7 tis. obyvatel). V těchto jmenovaných městech žije téměř 32 % Jihočecků. Na druhou stranu nejmenší obce do 200 obyvatel představují 37,4 % z celkového počtu obcí, ale žije v nich pouze 4,2 % z celkového počtu obyvatel kraje.

Nejmenší obcí jsou Kuřimany v okrese Strakonice s 28 trvale žijícími obyvateli. Jedná se o šestou nejmenší obec v ČR. Celkem je v kraji v současnosti 623 samosprávných obcí (54 z nich má statut města) s téměř 2 tisíci částmi obcí.

Doprava

V Jihočeském kraji je možno v posledních letech zaznamenat stále se zvyšující intenzitu dopravy, a to zejména té silniční. Podle Ředitelství silnic a dálnic činila délka silniční sítě v Jihočeském kraji k 1. 1. 2016 celkem 6 146 km. S touto délkou se Jihočeský kraj řadí na druhé místo mezi kraji. Nejdelší silniční síť připadá na okresy Jindřichův Hradec a České Budějovice. Z hlediska hustoty silnic a dálnic na 1 km² zaujímá kraj místo dvanácté. Silniční síť zajišťuje dostatečnou základní dopravní obslužnost sídel. Nevýhodou přitom zůstává, že území kraje v současnosti není napojeno na republikovou dálniční síť. Co se železniční dopravy týče, nevedou přes území sice žádné hlavní železniční koridory, přesto se zde nachází několik důležitých uzlů. Provozní délka železničních tratí k 1. 1. 2016 činila 975 km.

Vzdělávání

Síť školských zařízení je tvořena 310 mateřskými školami, 255 základními a 90 středními školami. V kraji se nachází 23 gymnázií. Vysokoškolské vzdělání je možno získat v Českých Budějovicích na Jihočeské univerzitě, která je tvořena osmi fakultami (ekonomická, filozofická, pedagogická, přírodovědecká, teologická, zdravotně sociální, zemědělská, rybářství a ochrany vod), případně na Vysoké škole technické a ekonomické nebo v Jindřichově Hradci na Fakultě managementu Vysoké školy ekonomické Praha. Kromě již zmiňovaných je ještě možnost studovat na dvou soukromých vysokých školách, a to Vysoké škole evropských a regionálních studií v Českých Budějovicích nebo na Filmové akademii M. Ondříčka v Písku.

Zdravotní péče

Zdravotnická péče se koncentruje především do 9 nemocnic, 7 odborných léčebných ústavů a 4 léčeben pro dlouhodobě nemocné. Ambulantní péče je zajišťována více než 400 ordinacemi praktického lékaře pro dospělé, 199 ordinacemi dětského lékaře a 375 ordinacemi stomatologa.

Kultura

Kulturní zařízení jsou soustředěna převážně ve městech, především ve městech okresních. K nejznámějším kulturním zařízením patří Jihočeské divadlo, Alšova jihočeská galerie, přírodní divadlo s otáčivým hledištěm v Českém Krumlově a mnohé další.

4.1.2 Charakteristika dopravní obslužnosti

Jihočeský kraj stanovuje rozsah dopravní obslužnosti regionu ve své samostatné působnosti. Dopravní obslužnost zajišťuje veřejnými službami v přepravě cestujících, a to veřejnou drážní osobní dopravou, veřejnou linkovou dopravou a jejich propojením. Veřejné služby v přepravě cestujících, které objednává Jihočeský kraj, jsou zajišťovány na základě smluv, které byly uzavřeny přímo a jsou platné do začátku prosince 2019.

Dopravní obslužnost všeobecně, nejen v Jihočeském kraji, je považována za součást základních sociálních práv člověka. Dopravní dostupnost, rozsah sítě, ale i možnosti přepravy veřejné autobusové a železniční osobní dopravy jsou nejvíce ovlivněny finančními možnostmi veřejných rozpočtů.

Problematika, která se zabývá základní dopravní obslužností v regionech, vychází nejenom z výchozích geografických charakteristik území, ale i ze statických ukazatelů, kterými jsou například hustota osídlení, spádové oblasti, průměrný zátěžový proud a další. V Jihočeském kraji nejsou tyto ukazatele příliš příznivé. Kraj se totiž vyznačuje sice velkou rozlohou, ale nízkým osídlením obyvateli (Jihočeský koordinátor dopravy, 2016).

Veřejná silniční hromadná doprava

1. Linková osobní doprava

Závazek veřejné služby k zajištění dopravní obslužnosti Jihočeského kraje osobní dopravou má celkem 364 autobusových linek s přibližně 5 660 spoji a s dopravním výkonem více než 19,3 milionů ujetých kilometrů ročně.

2. Městská hromadná doprava

MHD zastává funkci linkové osobní dopravy. Z výše uvedeného počtu představuje 18 linek městskou hromadnou dopravu. Tyto linky zajišťují obsluhu obcí v širší

aglomeraci za katastrem města. Konkrétně se jedná o 9 linek příslušejících Dopravnímu podniku města České Budějovice a.s., 8 linek patřících dopravci COMETT PLUS, spol. s.r.o. Tábor a o 1 linku autobusu společnosti ČSAD STTRANS a.s. (Jihočeský koordinátor dopravy, 2016).

Železniční neboli drážní doprava

V závazku veřejné služby je regionální doprava v Jihočeském kraji zabezpečována na celkem 17 železničních tratích. Z tohoto počtu je 7 tratí označeno jako celostátní a 11 jako regionální. Z regionálních jsou dvě úzkorozchodné a na dalších dvou je provozována pouze příležitostná komerční doprava. Jedná se o trať č. 192 Čičenice – Týn nad Vltavou a trať č. 193 Dívčice – Netolice.

Celkově je v Jihočeském kraji provozováno 489 vlaků, z toho 448 vlaků vlastní dopravce České dráhy, a.s. a 41 vlaků náleží dopravci Jindřichohradecké místní dráhy, a.s. (Jihočeský koordinátor dopravy, 2016).

Doprovci

Následující tabulka zobrazuje celkový přehled dopravců veřejné linkové autobusové dopravy a dopravy drážní. S uvedenými dopravci má Jihočeský kraj uzavřenou smlouvu o závazku veřejné služby k zajištění základní dopravní obslužnosti kraje, která je platná k 1. 1. 2015.

Tabulka 2: Přehled smluvních dopravců Jihočeského kraje

	Druh dopravy	
	veřejná linková autobusová doprava	drážní doprava
Dopravce	ARRIVA Praha s.r.o. COMETT PLUS, spol. s.r.o. ČSAD AUTOBUSY Č. Budějovice a.s. ČSAD Jindřichův Hradec a.s. ČSAD STTRANS a.s. Dopravní podnik Města Vlachovo Březí, s.r.o. Dopravní podnik města České Budějovice a.s. GW BUS a.s. (dříve ČSAD JIHOTRANS a.s.) ICOM transport a.s. JOSEF ŠTEFL-tour Znojemská dopravní společnost – PSOTA s.r.o.	České dráhy, a.s. Jindřichohradecké místní dráhy, a.s. DP města České Budějovice a.s.

Zdroj: Vlastní zpracování dle (Oficiální internetový portál Jihočeského kraje, 2015)

Poznámka: Dopravní podnik města České Budějovice a.s. je uveden v seznamu dopravců drážní dopravy z toho důvodu, že provozuje trolejbusy, které se pod drážní dopravu řadí. V dalším textu bude drážní doprava brána jako regionální železniční doprava, kam trolejbusy již zařadit nelze. Proto nebude Dopravní podnik města České Budějovice a.s. do analýz regionální železniční dopravy zahrnut.

Veřejná linková doprava

V linkové osobní dopravě je uzavřeno celkem 14 smluv s 11 dopravci. Největšího autobusového dopravce v kraji představuje společnost ČSAD AUTOBUSY České

Budějovice a.s. s obchodní značkou Busem. JK má s tímto dopravcem uzavřeny celkem dvě smlouvy, přičemž samostatnou smlouvu představuje smlouva s provozovnou Vodňany, kterou v roce 2011 převzaly ČSAD AUTOBUSY ČB od dopravce Doprava Záruba M&K.

Tabulka 3: Podíl na zajišťování dopravní obslužnosti a oblast působení jednotlivých dopravců veřejné linkové dopravy

Dopravce	Dopravní výkon dle smlouvy	Prioritní oblast působení
ČSAD AUTOBUSY Č. Budějovice a.s.	35,50%	okres Český Krumlov, Písek, Prachatice, oblast Vodňan
ČSAD JIHOTRANS a.s.	20,42%	okres České Budějovice
ČSAD J. Hradec a.s.	14,70%	okres Jindřichův Hradec
COMETT PLUS spol. s.r.o.	14,10%	okres Tábor
ČSAD STTRANS a.s.	9,60%	okres Strakonice
JOSEF ŠTEFL-tour	2,26%	oblast Dačicka
ICOM transport a.s.	1,62%	východní část Jč kraje - Studená, Strmilov, Dačice, Nová Včelnice, Černovice, Popelín
DP Města Č. Budějovice a.s.	1,22%	blízké okolí města České Budějovice
ARRIVA Praha s.r.o.	0,35%	Severní část Jč kraje - Blatná, Tábor, Sedlčany, Písek, Březnice, Mirovice
DP Města Vl. Březi s.r.o.	0,20%	oblast Vlachova Březi
Znojemská dop. spol. - PSOTA s.r.o.	0,01%	obec Dešná, okres Jindřichův Hradec

Zdroj: Vlastní zpracování dle (Jihočeský kraj, 2016)

Z celkového počtu objednaných výkonů pro závazek veřejné služby za rok plní dopravce ČSAD AUTOBUSY Č. Budějovice a.s. téměř 36 % výkonů. Obsluhuje okresy Český Krumlov, Písek a Prachatice. Druhé místo zaujímá dopravce GW BUS a.s. s dopravním výkonem cca 20 %. Zajišťuje dopravu převážně v okrese České Budějovice. Na třetím místě je ČSAD Jindřichův Hradec a.s., který plní necelých 15 % dopravních výkonů (Jihočeský kraj, 2016).

Tabulka 4: Dopravní výkony jednotlivých dopravců veřejné linkové dopravy v letech 2010 - 2016

Rok	Dopravní výkon v kilometrech					
	ČSAD AUTOBUSY ČB a.s.	ČSAD JIHOTRA NS a.s.	ČSAD J. Hradec a.s.	COMETT PLUS spol. s.r.o.	ČSAD STTRANS a.s.	JOSEF ŠTEFL-tour
2010	6 298 239	3 729 672	2 802 868	2 369 983	1 725 727	407 451
2011	6 419 522	3 750 385	2 805 898	2 379 218	1 766 585	424 228
2012	6 426 680	3 810 528	2 854 164	2 416 322	1 813 783	432 060
2013	6 441 253	3 821 848	2 853 246	2 429 044	1 814 026	434 587
2014	6 420 720	3 954 354	2 868 704	2 531 089	1 829 434	438 644
2015	6 408 446	3 982 291	2 893 871	2 553 319	1 859 650	443 012
2016	6 484 377	4 288 791	2 877 491	2 599 188	1 871 575	442 207

Zdroj: Vlastní zpracování dle interních materiálů Krajského úřadu Jihočeského kraje

Tabulka 5: Dopravní výkony jednotlivých dopravců veřejné linkové dopravy v letech 2010 – 2016 pokračování

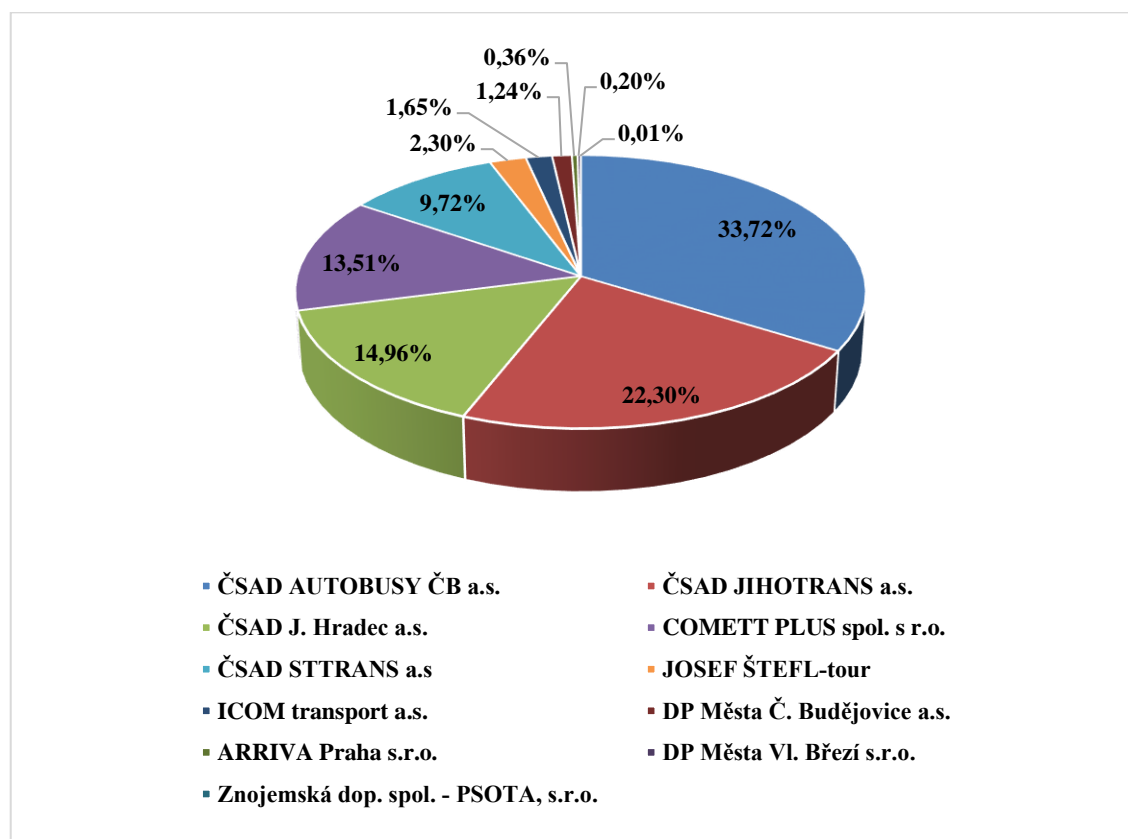
Rok	Dopravní výkon v kilometrech				
	ICOM transport a.s.	DP Města Č. Budějovice a.s.	ARRIVA Praha s.r.o.	DP Města Vl. Březí s.r.o.	Znojemská dop. spol. - PSOTA, s.r.o.
2010	318 946	263 623	65 604	38 711	2 340
2011	320 261	264 294	65 618	38 934	2 352
2012	318 513	263 750	65 350	38 796	2 322
2013	315 494	244 724	67 516	38 549	2 316
2014	315 546	238 187	69 314	37 826	2 280
2015	316 458	237 910	69 020	37 119	2 304
2016	316 586	239 374	69 256	38 436	2 352

Zdroj: Vlastní zpracování dle interních materiálů Krajského úřadu Jihočeského kraje

Celkový počet objednaných výkonů se neustále ve sledovaném období zvyšuje. Mezi dopravci na první pohled dominuje společnost ČSAD AUTOBUSY Č. Budějovice a.s., která vždy vykazuje téměř dvojnásobně více přepravních výkonů než dopravce

ČSAD JIHOTRANS a.s., který je, co se týče výkonů dopravců linkové veřejné dopravy Jihočeského kraje, v pořadí na druhém místě. Oproti dopravci Znojemská dopravní společnost – PSOTA, s.r.o., který je v pořadí na místě posledním, vykazují ČSAD AUTOBUSY ČB až téměř 3000x více přepravních výkonů, což už je markantní rozdíl. Rozdíly ve výkonech budou demonstrovány pro rok 2016 na následujícím grafu. Grafy, které obsahují všechny sledované roky, jsou pak uvedeny v příloze č. 2.

Graf 1: Procentní podíl jednotlivých dopravců veřejné linkové dopravy na dopravních výkonech 2016



Zdroj: Vlastní zpracování, výpočty dle tabulek 4 a 5

Rok 2016 potvrzuje to, co bylo výše napsané. Dopravce ČSAD AUTOBUSY Č. Budějovice a.s. výrazně dominuje nad ostatními dopravci s podílem téměř 34 % na celkových objednaných výkonech. Společně s dopravcem ČSAD JIHOTRANS a.s. zabezpečují v rámci dopravní obslužnosti veřejnou linkovou dopravou více než polovinu území. Nejmenší podíl na objednaných výkonech mají v sestupném pořadí dopravci ICOM transport a.s., DP Města Č. Budějovice a.s., ARRIVA Praha s.r.o.,

DP Města VI. Březí s.r.o. a Znojemská dopravní společnost - PSOTA, s.r.o., která se na dopravních výkonech podílí jednou setinou procenta.

Regionální železniční doprava

Regionální železniční dopravu na normálně rozchodných tratích zabezpečují na základě smlouvy uzavřené na 10 let České dráhy, a.s. Představují v celkovém rozsahu 96,6 % všech výkonů železniční dopravy. Zbývajících 3,4 % výkonů zajišťuje na úzkokolejných tratích společnost Jindřichohradecké místní dráhy, a.s., též na základě smlouvy uzavřené na 10 let.

Při splnění předem stanovených podmínek je na základě současné legislativy možné v železniční dopravě prodloužit stávající smlouvy až o ½ doby jejich trvání. Případně lze realizovat místo toho nabídkové řízení nebo přímé zadání, které se jeví jako vhodnější. Existuje zde totiž možnost využít evropskou podporu na pořízení nových kolejových vozidel, bez ohledu na to, zda byla pořízena dopravcem, krajem nebo státem.

Tabulka 6: Podíl na zajišťování dopravní obslužnosti a oblast působení jednotlivých dopravců regionální železniční dopravy

Dopravce	Dopravní výkon dle smlouvy	Prioritní oblast působení
České dráhy, a.s.	96,6 %	Jihočeský kraj
Jindřichohradecké místní dráhy, a.s.	3,4 %	okres Jindřichův Hradec

Zdroj: Vlastní zpracování dle (Jihočeský kraj, 2016)

Téměř monopolní postavení společnosti České dráhy, a.s. není pro Jihočeský kraj jako objednatelů příznivé. Je to z toho důvodu, že neumožňuje, aby část služeb převzal jiný dopravce v případě, že by byly současným dopravcem poskytovány služby za méně výhodných podmínek. Podle současné právní úpravy komunitárního a národního práva je stále možné prodloužit dosavadní smlouvu o ½ délky trvání, v případě Českých drah tedy o pět let, ale to by mohlo být pro budoucí období nevyhovující. To je důvod, proč se o téhle možnosti neuvažuje.

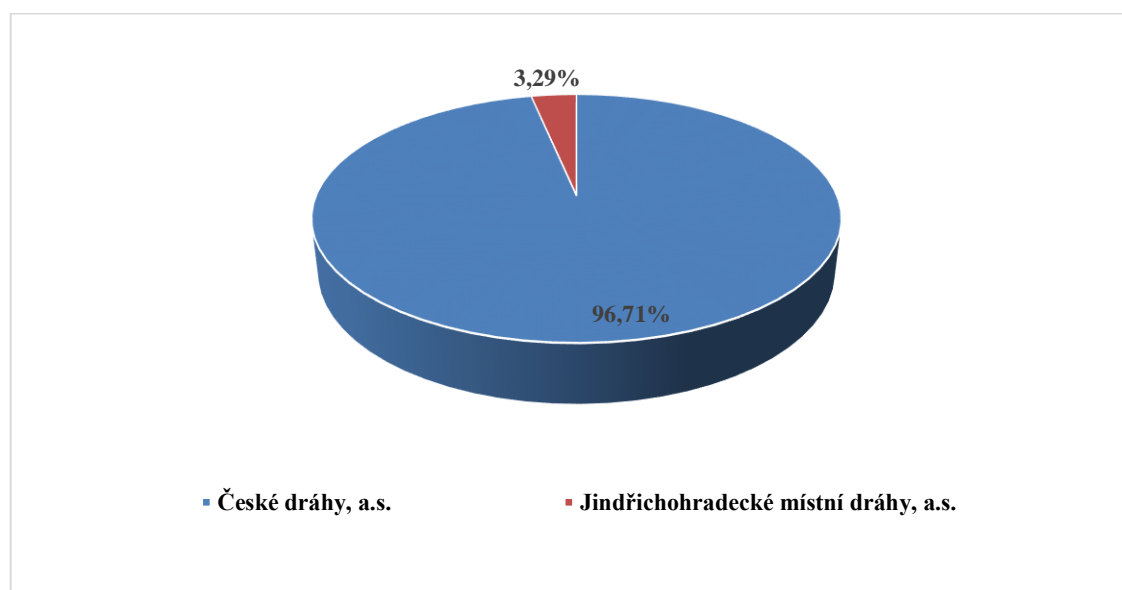
Tabulka 7: Dopravní výkony jednotlivých dopravců regionální železniční dopravy v letech 2010 - 2016

Rok	Dopravní výkon v kilometrech	
	České dráhy, a.s.	Jindřichohradecké místní dráhy, a.s.
2010	5 348 000	181 090
2011	5 241 925	178 500
2012	5 213 720	178 651
2013	5 239 311	179 863
2014	5 064 462	179 690
2015	5 078 579	176 464
2016	5 123 457	179 825

Zdroj: Vlastní zpracování dle interních materiálů Krajského úřadu Jihočeského kraje

Ze všech sledovaných let bude vybrán rok 2011, na kterém je vidět největší rozdíl mezi dopravci v rámci počtu objednávaných výkonů. Tento rok bude znázorněn na následujícím grafu. Graf, ve kterém jsou znázorněny všechny výkony za celé sledované období lze najít v příloze č. 3.

Graf 2: Procentní podíl jednotlivých dopravců regionální železniční dopravy na dopravních výkonech 2011



Zdroj: Vlastní zpracování, výpočty dle tabulky 7

Aby se jeden dopravce podílel téměř 97 % na celkově objednaných výkonech, není pro Jihočeský kraj příznivé. Z toho důvodu bylo v rámci Provozního souboru Šumava, který představuje 25 % objemu provozních výkonů společnosti ČD, Jihočeským krajem vyhlášeno nabídkové řízení na výběr dopravce. V regionální dopravě objednávané krajem projeví kromě ČD zájem o poskytování veřejných služeb ještě další dva dopravci. Zda v nabídkovém řízení uspějí, není dosud známo.

Obslužnost jednotlivých obcí Jihočeského kraje

V Jihočeském kraji se nachází celkem 623 obcí. Z tohoto počtu je pouze 5 obcí, které nedisponují veřejnou dopravou. I přesto mají tyto obce zastávku veřejné dopravy do vzdálenosti 1 km. Konkrétně se jedná o tři obce z okresu České Budějovice, a to:

- Adamov – obec se 494 obyvateli, k obsluze území slouží zastávka veřejné linkové dopravy „Rudolfovo, kostel“, která je vzdálená 800 m a „Hůry, Rudolfovo“ se vzdáleností 1 km
- Vlčkov – počet stálých obyvatel je 28, ti mohou využít zastávky veřejné dopravy „Drahotěšice“, „Drahotěšice rozcestí“ a „Vlčkov“
- Závrtý – 22 trvale bydlících obyvatel, obec, která je obsluhována železniční zastávkou „Hradce“, jejíž docházková vzdálenost činí 0,5 km, možné je také využít zastávku MHD ČB, která je vzdálená 1,3 km

Dále nemá veřejnou dopravu obec z okresu Český Krumlov, konkrétně Věžovatá Pláně. Jedná se o obec se 102 obyvateli, kteří mohou využívat autobusovou zastávku „Netřebice – Věžovatá Pláně rozcestí“.

Poslední obcí, která nedisponuje veřejnou dopravou, je obec Drslavice, nacházející se v okrese Prachatice. Obec má 72 obyvatel. Nejbližšími zastávkami zajišťujícími obsluhu území jsou „Lažiště, samoty“, „Zábrdí rozcestí“ a „Kratušín“, které jsou vzdálené do 1 km (Jihočeský koordinátor dopravy, 2016).

Tabulka 8: Počet obcí a jejich autobusových a železničních zastávek dle okresů Jihočeského kraje

Okres	Počet obcí	Počet autobusových zastávek	Počet železničních zastávek	Obce bez autobusové dopravy	Obce nedisponující veřejnou dopravou
Strakonice	112	422	39	0	0
Tábor	110	510	34	1	0
České Budějovice	109	555	37	5	3
Jindřichův Hradec	106	500	51	0	0
Písek	75	411	29	0	0
Prachatice	65	384	37	1	1
Český Krumlov	46	323	38	1	1
Celkem	623	3105	265	8	5

Zdroj: Vlastní zpracování dle (Jihočeský koordinátor dopravy, 2016)

4.1.3 Financování dopravní obslužnosti

Do roku 2005 byly adresně kraji přidělovány prostředky Ministerstvem dopravy ze státního rozpočtu. Prostředky sloužily na zabezpečení železniční, stejně jako silniční veřejné regionální dopravy. Tato činnost Ministerstva dopravy byla předmětem přenesené působnosti státní správy. Od roku 2005, kdy proběhla regionalizace veřejné dopravy, byly prostředky převedeny do navýšeného výnosu sdílených daní a poskytovány kraji bez účelové vázanosti. Od té doby vykonává kraj kompetence objednatel veřejné regionální dopravy ve své samostatné působnosti.

Finanční prostředky na dopravní obslužnost jsou alokovány v plné výši do rozpočtu Jihočeského kraje, který se nachází na odboru dopravy a silničního hospodářství. Tento rozpočet je schvalován zastupitelstvem kraje.

Linková osobní doprava

Význam poskytování veřejných služeb ve veřejné linkové autobusové dopravě spočívá v tom, že zajišťování základní dopravní obslužnosti je podmínkou pro možnost přístupu k řadě ostatních veřejných služeb. Časová a místní dostupnost linek se stanovuje podle současných potřeb a podmínek. Kraj jako garant této služby má povinnost poskytovat

dopracům úhradu prokazatelné ztráty, která vzniká při plnění smlouvy o závazku veřejné služby. Ze státního rozpočtu je uvolněna dotace do rozpočtu krajů, která slouží mimo jiné na úhradu prokazatelné ztráty při zajišťování základní dopravní obslužnosti.

Tabulka 9: Poskytnuté finanční prostředky Jihočeským krajem na zajištění dopravní obslužnosti veřejnou linkovou dopravou 2010 - 2016

Rok	Vyplacené prostředky Jihočeským krajem v Kč					
	ČSAD AUTOBUSY ČB a.s.	ČSAD JIHOTRA NS a.s.	ČSAD J. Hradec a.s.	COMETT PLUS spol. s.r.o.	ČSAD STTRANS a.s.	JOSEF ŠTEFL-tour
2010	121 649 897	65 577 919	50 499 306	52 030 469	35 551 085	7 583 820
2011	124 904 281	67 355 145	52 077 170	52 697 889	36 470 663	7 760 906
2012	132 678 279	73 425 254	55 223 650	56 771 754	40 226 541	8 286 195
2013	136 674 219	75 786 706	56 959 513	58 738 080	41 604 565	8 534 781
2014	139 217 167	79 887 074	58 753 770	62 752 004	42 661 481	8 704 091
2015	140 925 160	81 074 587	59 237 184	63 247 064	43 013 065	8 786 098
2016	140 429 689	83 793 850	59 461 245	64 418 940	43 046 612	9 038 951

Zdroj: Vlastní zpracování dle interních materiálů Krajského úřadu Jihočeského kraje

Tabulka 10: Poskytnuté finanční prostředky Jihočeským krajem na zajištění dopravní obslužnosti veřejnou linkovou dopravou 2010 - 2016 pokračování

Rok	Vyplacené prostředky Jihočeským krajem v Kč				
	ICOM transport a.s.	DP Města Č. Budějovice a.s.	ARRIVA Praha s.r.o.	DP Města Vl. Březí s.r.o.	Znojenská dop. spol. - PSOTA, s.r.o.
2010	5 296 250	8 221 820	939 921	883 348	41 839
2011	5 296 250	8 415 100	949 321	890 737	41 310
2012	5 762 028	8 497 676	1 068 814	892 807	49 246
2013	5 949 675	8 636 309	1 127 606	890 487	47 147
2014	6 068 669	8 931 999	1 195 300	882 427	41 157
2015	6 068 668	8 293 136	1 205 460	811 837	40 074
2016	6 123 001	9 231 246	1 250 572	806 413	48 232

Zdroj: Vlastní zpracování dle interních materiálů Krajského úřadu Jihočeského kraje

Regionální železniční doprava

V období let 2005 – 2007 se financování regionální veřejné železniční dopravy dostalo do stavu, kdy regionální vlaky nebyly řádně zafinancované. Vláda uložila ministru dopravy, aby poskytl krajům v letech 2010 – 2019 dotace s pravidelným inflačním navyšováním. Aby kraje měly garanci trvání tohoto státního příspěvku, uzavřely s ministry dopravy a financí ve spolupráci s předsedou vlády s Asociací krajů České republiky Memorandum, ve kterém se stát zavazuje poskytnout krajům v období let 2010 až 2019 účelové dotace. Od roku 2010 poskytuje Ministerstvo dopravy na financování regionální železniční dopravy každý rok 2 649 miliard Kč, které představují přibližně 1/3 celkem alokovaných veřejných finančních prostředků do regionální železniční dopravy. Zbývá část kompenzace, tedy přibližně 2/3, jsou hrazeny přímo z krajských rozpočtů.

Financování dopravní obslužnosti v drážní dopravě je tedy realizováno formou dvou zdrojového způsobu financování. Prokazatelná ztráta je oproti linkové osobní dopravě hrazena jak z krajského, tak ze státního rozpočtu.

Tabulka 11: Účelové dotace MD Jihočeskému kraji na zajištění dopravní obslužnosti regionální železniční dopravou 2010 - 2016

Rok	Dotace Ministerstva dopravy v Kč		Dotace celkem v Kč
	České dráhy, a.s.	Jindřichohradecké místní dráhy, a.s.	
2010	176 372 000	-	176 372 000
2011	172 857 133	3 514 867	176 372 000
2012	173 400 000	2 972 000	176 372 000
2013	173 400 000	2 972 000	176 372 000
2014	179 191 047	2 972 000	182 163 047
2015	181 679 700	3 013 600	184 693 300
2016	181 355 000	4 097 000	185 452 000

Zdroj: Vlastní zpracování dle interních materiálů Krajského úřadu Jihočeského kraje

Od roku 2010 do roku 2013 byly prostředky poskytnuty bez inflačního navýšení. Poprvé bylo toto navýšení poskytnuto v roce 2014. Znamenalo zvýšení poskytnutých prostředků o 3,28 % oproti předchozím létům. V roce 2015 bylo poskytnuto navýšení dotace ve výši 1,4 % oproti roku 2014. V roce 2016 inflační navýšení činilo 0,4 % oproti roku předcházejícímu.

Tabulka 12: Poskytnuté finanční prostředky Jihočeským krajem na zajištění dopravní obslužnosti regionální železniční dopravou 2010 - 2016

Rok	Vyplacené prostředky Jihočeským krajem v Kč		Vyplaceno celkem v Kč
	České dráhy, a.s.	Jindřichohradecké místní dráhy, a.s.	
2010	508 349 000	10 189 618	518 538 618
2011	511 941 079	10 393 410	522 334 489
2012	517 000 202	10 586 465	527 586 667
2013	535 824 719	10 903 000	546 727 719
2014	567 165 385	10 911 675	578 077 060
2015	567 574 188	10 769 421	578 343 609
2016	575 241 756	13 071 922	588 313 678

Zdroj: Vlastní zpracování dle interních informací Krajského úřadu Jihočeského kraje

Nejvíce finančních prostředků vydává Jihočeský kraj dopravci České dráhy, a.s. Pokud by byl vybrán nový dopravce na alespoň část výkonů ČD, dá se předpokládat, že roční úspora financování dopravní obslužnosti by činila přibližně 30 mil. Kč.

4.2 Zhodnocení využití finančních prostředků na dopravní obslužnost

Při zhodnocení využití finančních prostředků na dopravní obslužnost bude vycházeno z předpokladu, že výše dotací by měla být přímo úměrná objednanému dopravnímu výkonu. U veřejné linkové dopravy se dopravní výkon měří počtem ujetých vozokilometrů, u regionální železniční dopravy počtem vlakových kilometrů. Vozokilometr ve veřejné linkové dopravě vyjadřuje počet kilometrů, které ujede dané vozidlo, v našem případě autobus a trolejbus, bez ohledu na jeho vytížení. Vlakový kilometr v osobní železniční dopravě udává počet kilometrů, které ujede vlak nezávisle na tom, kolik má vagónů.

Za účelem zhodnocení bude provedena analýza dopadu změny počtu objednaných dopravních výkonů na silniční a železniční síti na počet přepravených cestujících a výši dotací na veřejnou linkovou a regionální železniční dopravu a analýza dopadu změny množství vyplacených finančních prostředků na počet přepravených cestujících.

Pro analýzu budou použity údaje za rok 2010 – 2015. Důvodem, proč nebude při rozboru zahrnut rok 2016, je to, že údaje o počtu přepravených osob nejsou pro tento rok k dispozici.

Po prostudování odborných zdrojů týkajících se ekonomických analýz a statistiky byla zvolena regresní a korelační analýza. Tato metoda byla vybrána na základě publikace Manažerské výpočty a ekonomická analýza (Synek, Kopkáně, & Kubálková, 2009). Jeví se jako optimální z důvodu, že se používá za účelem vyjádření vzájemné souvislosti ekonomických jevů - korelace a stanovení formy jejich závislosti – regrese a je vhodná i pro menší rozsah souboru, v našem případě 6 pozorování. Posouzení vzájemné závislosti sledovaných veličin prostřednictvím uvedených metod vede k naplnění cíle této diplomové práce.

Následující tabulky uvádí alternativy výsledků zjištěných pomocí korelační a regresní analýzy. Podle těchto výsledků se budou posuzovat zjištěné skutečnosti.

Regresní analýza

Tabulka 13: Výsledky regresní analýzy

Hodnota koeficientu determinace R^2	Forma závislosti
$R^2 < 10 \%$	nízká
$10 \% \leq R^2 < 25 \%$	mírná
$25 \% \leq R^2 < 50 \%$	význačná
$50 \% \leq R^2 < 80 \%$	velká
$80 \% \leq R^2$	velmi vysoká

Zdroj: Vlastní zpracování dle (Hošková, 2005)

Korelační analýza

Tabulka 14: Výsledky korelační analýzy

Hodnota korelačního koeficientu R	Závislost	
- 1	silná	nepřímá
0	žádná	lineární nezávislost
1	silná	přímá

Zdroj: Vlastní zpracování dle (Synek, Kopkáně, & Kubálková, 2009)

4.2.1 Veřejná linková doprava

Tabulka 15: Přeprava cestujících ve veřejné linkové dopravě 2010 - 2015

Rok	Počet přepravených osob v tisících			Celkem
	autobus	MHD		
		trolejbus	autobus	
2010	18 894	16 012	33 720	68 626
2011	18 106	15 279	33 149	66 534
2012	16 954	14 850	32 965	64 769
2013	16 765	17 418	30 984	65 167
2014	16 372	15 950	31 956	64 278
2015	16 048	17 200	29 800	63 048

Zdroj: Vlastní zpracování dle dat Ministerstva dopravy

Tabulka 16: Objednané výkony ve veřejné linkové dopravě 2010 - 2015

Rok	Objednané výkony ve vozových kilometrech
2010	18 023 164
2011	18 237 295
2012	18 442 268
2013	18 462 603
2014	18 706 098
2015	18 803 400

Zdroj: Vlastní zpracování dle interních informací Krajského úřadu Jihočeského kraje

Tabulka 17: Vyplacené finanční prostředky na dopravní obslužnost veřejnou linkovou dopravou 2010 - 2015

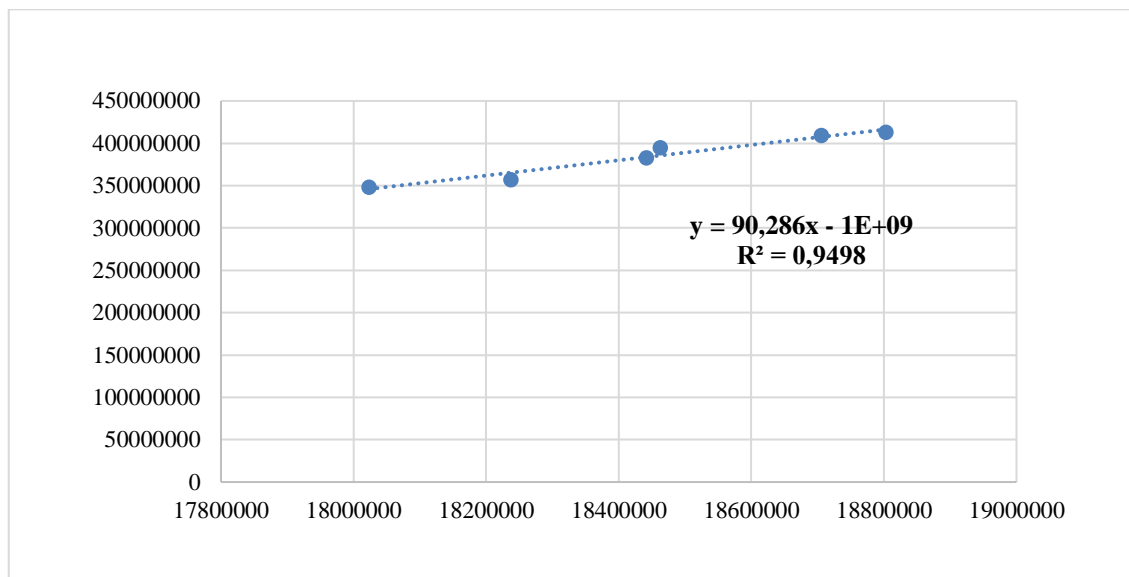
Rok	Vyplacené finanční prostředky na dopravní obslužnost v Kč
2010	348 275 674
2011	356 858 772
2012	382 882 244
2013	394 949 088
2014	409 095 139
2015	412 702 333

Zdroj: Vlastní zpracování dle interních informací Krajského úřadu Jihočeského kraje

Na základě výše uvedených dat bude nejprve provedeno ověření závislosti a vzájemného vlivu sledovaných veličin. Pro ověření budou využity statistické metody regresní analýza a korelace.

První graf slouží k ověření vztahu mezi objednanými dopravními výkony a výší dotací na dopravní obslužnost veřejnou linkovou dopravou.

Graf 3: Vztah mezi vyplacenými finančními prostředky a objednanými dopravními výkony ve veřejné linkové dopravě



Regresní statistika

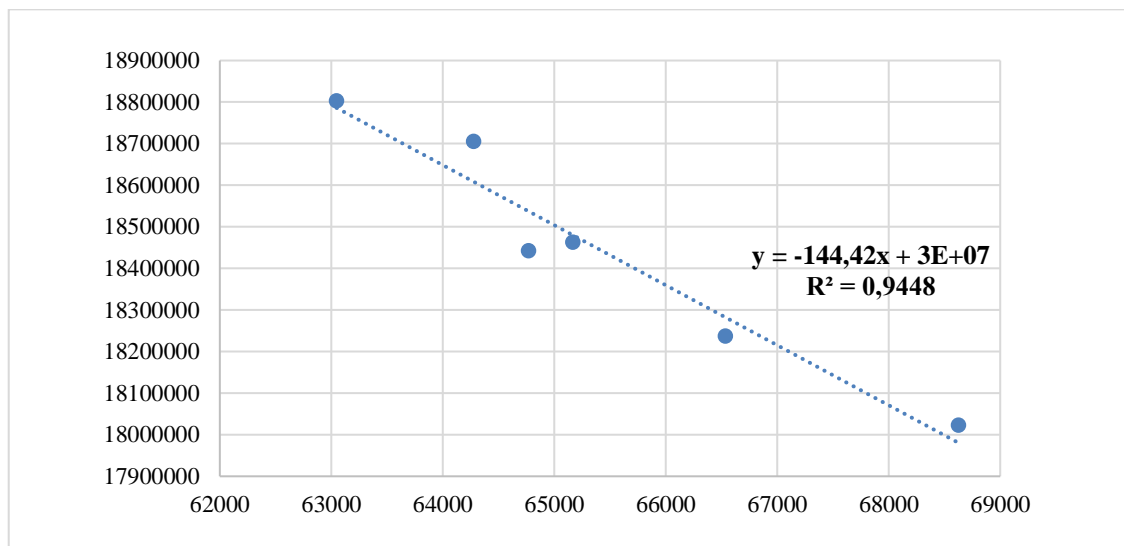
Korelační koeficient	0,974594159
Koeficient determinace	0,949833774
Počet pozorování	6

Zdroj: Vlastní zpracování

Na základě zjištěných informací můžeme říci, že mezi sledovanými veličinami existuje závislost. Koeficient determinace je větší než 80 %, takže můžeme hovořit o závislosti velmi vysoké. To, že výše poskytnutých finančních prostředků je ovlivňována objednanými výkony, můžeme tvrdit se spolehlivostí téměř 95 %.

Jako další bude ověřen vztah mezi množstvím objednaných dopravních výkonů a počtem přepravených osob.

Graf 4: Vztah mezi objednanými dopravními výkony a počtem přepravených osob ve veřejné linkové dopravě



Regresní statistika

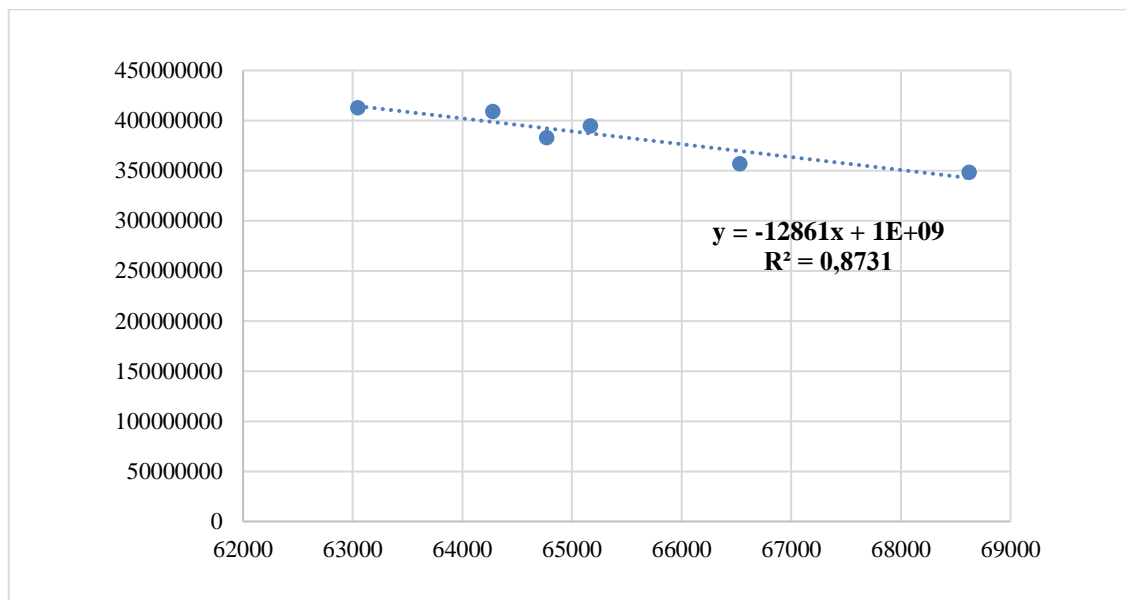
Korelační koeficient	- 0,971987691
Koeficient determinace	0,944760072
Pozorování	6

Zdroj: Vlastní zpracování

Předchozími výpočty se opět prokázala závislost mezi vybranými veličinami. Hodnota koeficientu determinace větší než 80 % poukazuje na velmi vysokou závislost. Na základě zjištěného můžeme říci se spolehlivostí cca 94 %, že počet přepravených osob je ovlivňován množstvím objednávaných výkonů.

Posledním grafem, který bude v rámci veřejné linkové dopravy uveden, je graf zkoumající vztah mezi množstvím vyplacených finančních prostředků a počtem přepravených osob.

Graf 5: Vztah mezi množstvím vyplacených finančních prostředků a počtem přepravených osob ve veřejné linkové dopravě



Regresní statistika

Korelační koeficient	- 0,934382609
Koeficient determinace	0,873070859
Pozorování	6

Zdroj: Vlastní zpracování

I v posledním případě můžeme na základě vypočtených výsledků hovořit o závislosti mezi veličinami. Hodnota koeficientu determinace se sice k hraniční hodnotě 80 % přibližuje, ale neklesne pod ní, a proto i zde můžeme mluvit o závislosti velmi vysoké. Množství vyplacených finančních prostředků ovlivňuje počet přepravených osob veřejné linkové dopravy s pravděpodobností přibližně 87 %.

Výše vypočtené korelační koeficienty budou pro přehlednost zobrazeny v korelační matici (tabulka č. 18) a dále interpretovány.

Tabulka 18: Výpočet korelačních koeficientů pro veřejnou linkovou dopravu

	Počet přepravených osob	Objednané výkony	Vyplacené prostředky
Počet přepravených osob	1		
Objednané výkony	-0,971987691	1	
Vyplacené prostředky	-0,934382609	0,974594159	1

Zdroj: Vlastní výpočty

Z vypočtené korelační matice vyplývá, že mezi jednotlivými veličinami existuje určitá závislost, což už bylo ověřeno i na základě regresní analýzy výše.

Na základě korelační matice můžeme říci, že mezi počtem přepravených osob a množstvím objednaných výkonů je závislost silná, ale nepřímá. Stejně tak je tomu v případě počtu přepravených osob a vyplacených finančních prostředků. Mezi objednanými výkony a vyplacenými finančními prostředky je závislost silná a přímá.

Ke kompletnímu zhodnocení využití finančních prostředků bude doplněna ještě následující tabulka, která zobrazuje procentní poklesy a zvýšení sledovaných veličin v čase.

Tabulka 19: Procentní změny sledovaných veličin veřejné linkové dopravy 2010 - 2015

Roky	Změna v %		
	přepravené osoby	objednané výkony	vyplacené prostředky
2010 - 2011	↓ 3,05	↑ 1,19	↑ 2,46
2011 - 2012	↓ 2,65	↑ 1,12	↑ 7,29
2012 - 2013	↑ 0,61	↑ 0,11	↑ 3,15
2013 - 2014	↓ 1,36	↑ 1,32	↑ 3,58
2014 - 2015	↓ 1,91	↑ 0,52	↑ 0,88

Zdroj: Vlastní výpočty dle tabulek 15, 16 a 17

Z tabulky lze vyčíst, že neexistuje přímá úměrnost mezi výší dotací do veřejné linkové dopravy a počtem přepravených osob. Zároveň nemůžeme hovořit o přímé úměrnosti ani v případě objednaných výkonů a počtu přepravených osob. Pozitivním výsledkem analýzy je pouze to, že existuje přímá vazba mezi objednaným dopravním výkonem a výší úhrady prokazatelné ztráty za dopravní prostředky veřejné linkové dopravy. Tím bylo ověřeno, že je splněna důležitá podmínka uvedená na začátku kapitoly 4.2, neboli že výše dotací je přímo úměrná objednanému dopravnímu výkonu.

4.2.2 Regionální železniční doprava

V případě zhodnocení finančních prostředků na regionální železniční dopravu bude proveden obdobný postup jako u dopravy linkové. Na začátku budou uvedeny tabulky s údaji potřebnými pro analýzu, poté bude zkoumána závislost mezi jednotlivými veličinami prostřednictvím regresní analýzy, korelační matice a procentních změn.

Tabulka 20: Přeprava cestujících v regionální železniční dopravě 2010 - 2015

Rok	Počet přepravených osob v tisících
2010	4 286
2011	4 142
2012	4 004
2013	3 793
2014	3 594
2015	3 566

Zdroj: Vlastní zpracování dle dat Ministerstva dopravy

Tabulka 21: Objednané výkony v regionální železniční dopravě 2010 - 2015

Rok	Objednané výkony ve vlakových kilometrech
2010	5 529 090
2011	5 420 425
2012	5 392 371
2013	5 419 174
2014	5 244 152
2015	5 255 043

Zdroj: Vlastní zpracování dle interních informací Krajského úřadu Jihočeského kraje

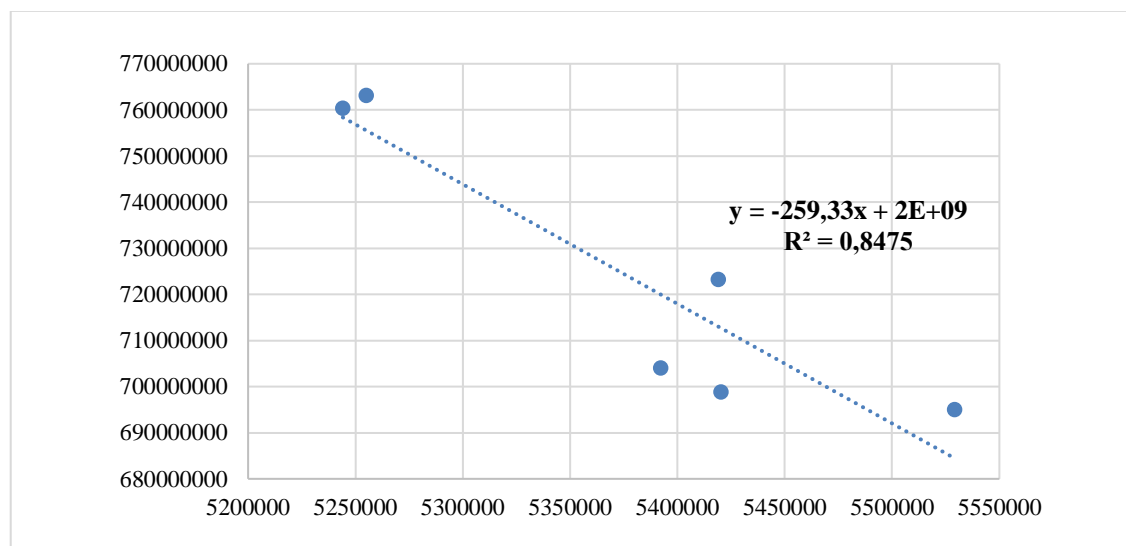
Tabulka 22: Vyplacené finanční prostředky na dopravní obslužnost regionální železniční dopravou 2010 - 2015

Rok	Vyplacené finanční prostředky na dopravní obslužnost v Kč
2010	694 910 618
2011	698 706 489
2012	703 958 667
2013	723 099 719
2014	760 240 107
2015	763 036 909

Zdroj: Vlastní zpracování dle interních informací Krajského úřadu Jihočeského kraje

Jako první bude uveden graf, který představuje ověření vztahu mezi objednanými dopravními výkony a výší dotací na dopravní obslužnost.

Graf 6: Vztah mezi vyplacenými finančními prostředky a objednanými dopravními výkony v regionální železniční dopravě



Regresní statistika

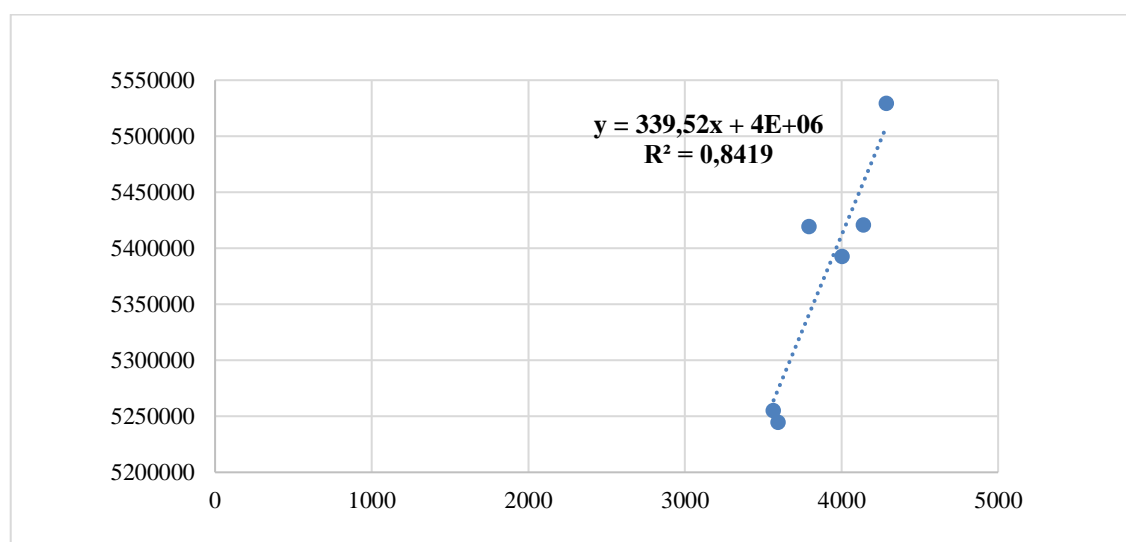
Korelační koeficient	- 0,920600834
Koeficient determinace	0,847505895
Pozorování	6

Zdroj: Vlastní zpracování

Na základě uvedených výpočtů bylo zjištěno, že závislost mezi jednotlivými veličinami existuje. Koeficient determinace přesahuje hodnotu 80 %, jedná se tedy o závislost velmi vysokou. Lze říci se spolehlivostí více než 84 %, že objednané dopravní výkony ovlivňují výši poskytnutých finančních prostředků.

Jako druhý následuje graf, který představuje ověření vztahu mezi množstvím objednaných dopravních výkonů a počtem přepravených osob.

Graf 7: Vztah mezi objednanými dopravními výkony a počtem přepravených osob v regionální železniční dopravě



Regresní statistika

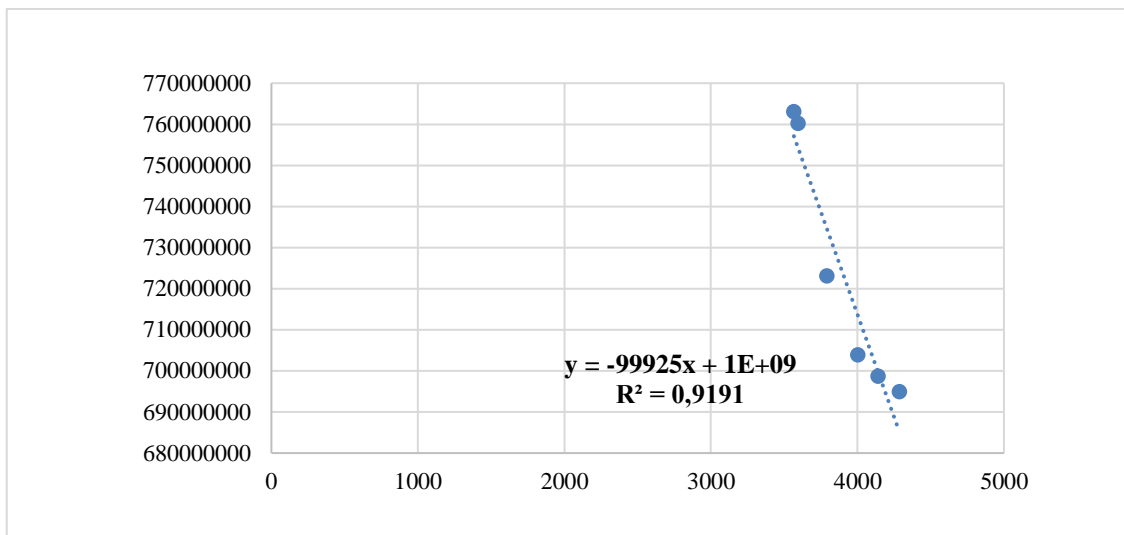
Korelační koeficient	0,917571842
Koeficient determinace	0,841938086
Pozorování	6

Zdroj: Vlastní zpracování

Uvedenými výpočty byla prokázána závislost. Hodnota koeficientu determinace 0,84 vypovídá o velmi vysoké závislosti mezi veličinami. To, že je počet přepravených osob v regionální železniční dopravě ovlivňován množstvím objednaných dopravních výkonů, lze tvrdit s cca 84 % spolehlivostí.

V řadě posledním grafem, který je potřebný pro posouzení využití finančních prostředků na dopravní obslužnost v regionální železniční dopravě, je graf, který se zabývá existencí vztahu mezi množstvím vyplacených finančních prostředků a počtem přepravených osob.

Graf 8: Vztah mezi množstvím vyplacených finančních prostředků a počtem přepravených osob v regionální železniční dopravě



Regresní statistika

Korelační koeficient	- 0,958691648
Koeficient determinace	0,919089676
Pozorování	6

Zdroj: Vlastní zpracování

Stejně jako v ostatních případech, i v tomto bylo pomocí regresní analýzy ověřeno, že mezi sledovanými veličinami existuje závislost. Koeficient determinace dosahuje poměrně velké hodnoty, na jeho základě tedy lze hovořit o velmi vysoké závislosti. To, že množství vyplacených finančních prostředků ovlivňuje počet přepravených osob, bylo dokázáno se spolehlivostí necelých 92 %.

V regresní analýze vypočtené korelační koeficienty budou následně promítnuty pro přehlednost do korelační matice, která je obsahem tabulky číslo 23. Jednotlivé zjištěné hodnoty koeficientů budou dále interpretovány.

Tabulka 23: Výpočet korelačních koeficientů pro regionální železniční dopravu

	Počet přepravených osob	Objednané výkony	Vyplacené prostředky
Počet přepravených osob	1		
Objednané výkony	0,917571842	1	
Vyplacené prostředky	-0,958691648	-0,920600834	1

Zdroj: Vlastní výpočty

Korelační matice pouze potvrzuje to, co už ukázala regresní analýza. Na základě zobrazené korelační matice můžeme říci, že mezi všemi sledovanými veličinami regionální železniční dopravy existuje určitá závislost.

Z matice vyplývá, že mezi počtem přepravených osob a objednanými výkony je silná a přímá závislost, korelační koeficient se blíží 1. V případě počtu přepravených osob a vyplacených finančních prostředků je situace naprosto opačná. Závislost mezi veličinami sice existuje a je silná, ale zároveň je nepřímá, korelační koeficient se přibližuje k -1. Naprosto stejná situace nastává i v případě objednaných výkonů a vyplacených finančních prostředků.

Aby informace byly kompletní, bude pro zhodnocení využití finančních prostředků na dopravní obslužnost v regionální železniční dopravě ještě uvedena následující tabulka, zobrazující procentní poklesy a zvýšení sledovaných veličin v čase.

Tabulka 24: Procentní změny sledovaných veličin regionální železniční dopravy 2010 - 2015

Roky	Změna v %		
	přepravené osoby	objednané výkony	vyplacené prostředky
2010 - 2011	↓ 3,36	↓ 1,96	↑ 0,55
2011 - 2012	↓ 3,33	↓ 0,52	↑ 0,75
2012 - 2013	↓ 5,27	↑ 0,50	↑ 2,72
2013 - 2014	↓ 5,25	↓ 3,23	↑ 5,13
2014 - 2015	↓ 0,78	↑ 0,21	↑ 0,37

Zdroj: Vlastní výpočty dle tabulek 20, 21 a 22

Při pohledu na zobrazenou tabulku je zřejmé, že přímo úměrné jsou pouze objednané výkony a počet přepravených osob. Neexistuje přímá úměrnost mezi množstvím vyplacených finančních prostředků v regionální železniční dopravě a počtem přepravených osob. O přímé úměrnosti se dá pochybovat i v případě objednaných dopravních výkonů a vyplacených finančních prostředků. Výsledkem analýzy je, že neexistuje přímá vazba mezi objednanými výkony a výší úhrady prokazatelné ztráty v regionální železniční dopravě. Podmínka uvedená na začátku kapitoly 4.2 není splněna. Na základě zjištěného lze pochybovat o funkčnosti a výpočtu prokazatelné ztráty.

4.2.3 Shrnutí

Tabulka 25: Shrnutí výsledků regresní a korelační analýzy ve veřejné linkové dopravě

Sledované veličiny	Regresní analýza			Korelační analýza		
	Hodnota R^2	Závislost	Spolehlivost	Hodnota R	Závislost	
Prostředky x Výkony	0,949833774	velmi vysoká	cca 95 %	0,974594159	silná	přímá
Výkony x Osoby	0,944760072	velmi vysoká	cca 94 %	- 0,971987691	silná	nepřímá
Prostředky x Osoby	0,873070859	velmi vysoká	cca 87 %	- 0,934382609	silná	nepřímá

Zdroj: Vlastní výpočty

Tabulka 26: Shrnutí výsledků regresní a korelační analýzy v regionální železniční dopravě

Sledované veličiny	Regresní analýza			Korelační analýza		
	Hodnota R ²	Závislost	Spolehlivost	Hodnota R	Závislost	
Prostředky x Výkony	0,847505895	velmi vysoká	cca 85 %	- 0,920600834	silná	nepřímá
Výkony x Osoby	0,841938086	velmi vysoká	cca 84 %	0,917571842	silná	přímá
Prostředky x Osoby	0,919089676	velmi vysoká	cca 92 %	- 0,958691648	silná	nepřímá

Zdroj: Vlastní výpočty

Na začátku kapitoly 4.2 byl uveden předpoklad, že výše dotací by měla být přímo úměrná objednanému dopravnímu výkonu. Statistickou analýzou bylo zjištěno, že tato podmínka je splněna pouze u veřejné linkové dopravy. Tento předpoklad však sám o sobě nevypovídá o tom, že jsou finanční prostředky vynaloženy s maximální účinností. Prozkoumání vztahu mezi ostatními veličinami vede k zjištění, že přímou úměrnost mezi nimi již najít nelze. Počet objednaných dopravních výkonů se sice zvyšuje, na tyto výkony je vynakládáno stále více finančních prostředků, přesto osob, které využívají k přepravě veřejnou linkovou dopravu, každým rokem ubývá. Otázkou zůstává, proč tomu tak je. Jako důvod se jeví nedostatečná kvalita poskytovaných služeb. Na vině může být také nepřilíčná atraktivita veřejné dopravy pro cestující, kteří raději dají přednost výhodám individuální automobilové dopravy.

V regionální železniční dopravě je situace odlišná. Předpoklad přímé úměrnosti vyplacených finančních prostředků a objednaného dopravního výkonu není splněn. Na základě statistické analýzy bylo zjištěno, že neexistuje přímá vazba mezi objednanými výkony a výší úhrady prokazatelné ztráty. Zjištěný výsledek vede k pochybnostem o funkčnosti a výpočtu prokazatelné ztráty.

Prokazatelná ztráta se zjišťuje jako rozdíl ekonomicky oprávněných nákladů, které dopravce vynaložil na plnění závazku veřejné služby zvýšených o přiměřený zisk, který se k ekonomicky oprávněným nákladům vztahuje a výnosy a tržbami, kterých dopravce při plnění veřejné služby dosáhl. Ekonomicky oprávněné náklady jsou definovány značně neurčitě ve vyhlášce Ministerstva dopravy 241/2005 Sb., o prokazatelné ztrátě.

Podle této právní normy nesmí přiměřený zisk překročit 5 % ekonomicky oprávněných nákladů. Z toho vyplývá, že jsou to právě ekonomicky oprávněné náklady, které představují klíčovou položku při výpočtu prokazatelné ztráty. Objednatel veřejné dopravy je sice zmocněn ke kontrole oprávněnosti vykazovaných nákladů dopravcem, nicméně jejich přesný výčet není v současné době vymezen v žádné právní normě. To znamená, že dopravce může dle potřeby náklady v této oblasti navyšovat. K takovému jednání ho motivuje princip výpočtu prokazatelné ztráty. Základním ekonomickým cílem dopravce tak přestává být maximalizace zisku, ale snaží se maximalizovat dotace z veřejných rozpočtů. Maximalizuje ekonomicky oprávněné náklady, což vede k maximalizaci přiměřeného zisku a minimalizuje výnosy z dopravy v závazku veřejné služby.

4.2.4 Návrhy na zlepšení

Veřejná linková doprava

Výsledkem analýzy bylo zjištění, že cestujících veřejné dopravy stále ubývá. Důvodem může být nedostatečná kvalita poskytovaných služeb, nízká atraktivita cestování veřejnou dopravou a upřednostňování individuální automobilové dopravy. Způsobů, jak tuto situaci řešit, je mnoho. Uvedeno bude pouze několik vybraných. K zatraktivnění veřejné dopravy může vést vybavení vozidel monitory, které by informovaly o zpožděních, výlukách a náhradních trasách. Zároveň by byl zřízen dispečink, kdy by jednotliví řidiči byli on-line v kontaktu s dispečery a mohli tím zajistit, aby v případě zpoždění nebo jiných neočekávaných situací na sebe dva spoje počkaly. Je nutné veřejnou dopravu podporovat například používáním moderních nízkopodlažních vozidel, zavedením přednosti na křižovatkách, vyčleněním jízdních pruhů. MHD, autobus, či trolejbus se pak stává rychlejší a pohodlnější dopravním prostředkem než auto jedoucí v zácpě mezi semaforey. Dobré je zavádět a rozvíjet integrovaný dopravní systém, kde si jednotliví dopravci nekonkurují, ale spolupracují s cílem získat nové zákazníky z řad uživatelů osobních automobilů. Dopravci mají společný jízdní tarif, takže lze na jeden jízdní doklad cestovat po celé síti a s různými dopravci, jízdní řády jsou sjednocené za účelem vytvoření co nejvíce přípojů. Jihočeský kraj již IDS zavádí, do pilotního provozu jsou zapojeni dopravci COMETT PLUS, spol. s.r.o., České dráhy, a.s., ČSAD AUTOBUSY České Budějovice a.s., Dopravní podnik

města České Budějovice a.s. (pouze na území města České Budějovice) a GW BUS a.s. Zatím se IDS rozkládá pouze do 20 km od Českých Budějovic. V rámci zatraktivnění veřejné dopravy je také vhodné vybudovat systém záchytných parkovišť. Jedná se o kombinaci individuální a veřejné dopravy. Vozidla by byla zanechána na speciálních odstavných parkovištích a po zaplacení parkovného by lidé využívali pro cestu po městě autobusy a trolejbusy, které by pro ně byli zdarma, případně za zvýhodněné jízdné.

Regionální železniční doprava

Při popisu dopravní obslužnosti bylo zjištěno, že v regionální železniční dopravě je jeden dopravce, který zaujímá téměř monopolní postavení. Jedná se o společnost České dráhy, a.s., které provádějí 96,6 % celkových výkonů. Takovéto postavení Českých drah není pro Jihočeský kraj jako objednatelů příznivé, neboť nedává možnost jiným dopravcům, kteří by mohli nabídnout kraji výhodnější podmínky. Řešením by mohlo být přidělení části dopravních výkonů Českých drah jiným dopravcům, kteří by mohli nabídnout nižší jednotkovou cenu při zachování požadované kvality služeb. Předpokládaná roční úspora financování dopravní obslužnosti by se pravděpodobně pohybovala až v řádech milionů korun. Takto vzniklé úspory by bylo možné využít na zkvalitnění a rozvoj dopravní obslužnosti. Dalším přínosem může být zvýšení tržeb díky větší atraktivitě a lepšímu využití veřejné dopravy.

Bylo řečeno, že objednatel uzavírá s dopravci smlouvy na 10 let. Pokud by se smlouvy uzavíraly na delší časové období, přineslo by to výhody pro obě smluvní strany. Dopravce by měl větší jistotu a zároveň by se snížila jeho rizika v oblasti investic například do obnovy vozového parku. Objednatel by získal jistotu vázání veřejných prostředků na dopravní obslužnost ve státních rozpočtech na delší období a mohl tak připravovat dlouhodobější koncept dopravní obslužnosti.

Na základě provedených analýz vznikly pochybnosti o výpočtu a funkčnosti prokazatelné ztráty. Bylo zjištěno, že ekonomicky oprávněné náklady nejsou dostatečně specifikované a dopravce je tak může snadno navyšovat. Všichni objednatelé veřejné dopravy by měli přesně specifikovat náklady, které lze považovat za ekonomicky oprávněné. Ty by byly jednotné pro všechny dopravce bez výjimky. Zároveň by měly být zakotveny v nějaké podzákoně právní normě. Důležité přitom je, aby veřejná správa důsledně prováděla kontrolu vykazovaných ekonomicky oprávněných nákladů.

4.3 Návrh dosud nevyužívaného způsobu financování dopravní obslužnosti

Návrh dosud nevyužívaného způsobu financování dopravní obslužnosti je dílčím cílem této diplomové práce. Pokud by se jednalo o navržení zcela nového způsobu financování, dosud nevyužívaného nejen v České republice, ale i ve světě, znamenalo by to velkou časovou náročnost na provedení veškerých analýz, jako je např. analýza proveditelnosti, nákladů, předpokládaných výsledků atd. a náročnost z hlediska získání veškerých podkladů, dat a informací. Z tohoto důvodu se návrhem dosud nevyužívaného způsobu využití financování dopravní obslužnosti pro potřeby této diplomové práce rozumí takový návrh způsobu financování, který sice není dosud využíván v České republice, ale v zahraničí má dlouholetou tradici a přináší pozitivní výsledky.

Cílem je navrhnout opatření, které povede nejen k získání dodatečných finančních prostředků na dopravní obslužnost, ale bude mít i další přínosy pro společnost. Na základě subjektivní úvahy byl po prostudování zdrojů od zahraničních autorů vybrán projekt PUSH & PULL, realizovaný prostřednictvím managementu parkování, který bude v podkapitole 4.3.1 představen. Jeho vybrané přínosy v zahraničí budou popsány v podkapitole 4.3.2. Podkapitoly 4.3.3 a 4.3.4 se zabývají zaváděním a realizací managementu parkování a byly zpracovány na základě zápisu z konference o managementu parkování.

4.3.1 Projekt PUSH & PULL

Možností, jak získat dodatečné finanční prostředky na dopravní obslužnost, je realizace projektu PUSH & PULL prostřednictvím řízení a regulace parkování. PUSH & PULL se snaží zlepšit městskou mobilitu prostřednictvím managementu parkovacích míst. V důsledku zavedení placeného parkování, zvýšení poplatků za parkování, snižování nebo omezování nabídky parkování, případně realizace srovnatelných opatření jsou řidiči osobních automobilů „tlačeni“ (push) k tomu, aby využívali udržitelnější dopravní prostředky. Příjmy získané z managementu parkování lze současně využít k podpoře alternativ, tj. k „tahání“ (pull) neboli přilákání uživatele směrem k veřejné dopravě, chůzi, jízdě na kole a dalším udržitelným způsobům dopravy. Mezi cíle PUSH & PULL

patří také úspora energie vzniklá přesunem cestujících od individuální automobilové dopravy (Rye, a další, 2015).

Dlouhodobou tradici v realizaci managementu parkování mají např. v Amsterdamu, Kodani, Mnichově, Londýně, Gentu, Curychu, Štrasburku a Barceloně. Z realizovaných opatření mají jejich občané prospěch.

4.3.2 Příklady přínosů managementu parkování v zahraničí

Mnichov

Na management parkování se zaměřili v Mnichově na počátku devadesátých let. Byl to způsob, jak snížit počet aut v centru města. Ve dvou vybraných obytných čtvrtích bylo zavedeno několik opatření s cílem snížit provoz při hledání parkovacích míst. Byl zaveden management aktivního parkování. Za rok se projevily výsledky. Počet vozidel parkujících přes noc klesl o 25 %, počet vozidel parkujících dlouhodobě klesl o 40 %, pojezdění za účelem hledání parkovacího místa a protiprávní parkování téměř vymizelo. Po deseti letech managementu aktivního parkování bylo výsledkem snížení počtu aut v centru města o 14 %, využívání jízdních kol se zvýšilo o 75 %, počet osob chodících pěšky se zvýšil o 61 %, počet osob využívajících veřejnou dopravu vzrostl o 21 % (Kodransky & Hermann, 2011).

Vídeň

Kodransky a Hermann, 2011 se domnívají, že až 50 % dopravních zácp způsobují řidiči hledající levné parkovací místo. Pojezděky při hledání parkovacího místa může výrazně snížit management účinného parkování společně s ekonomickými mechanismy, které uvádí do souladu poplatky za uliční a mimo uliční parkování.

Ve Vídni byly vybrány čtvrti č. 6-9 a byla provedena potřebná opatření. Tato opatření vedla k tomu, že se provoz při hledání parkovacích míst snížil o dvě třetiny, z původních 10 mil. na 3,3 mil. km ujetých osobními automobily za rok. Po zavedení managementu parkovacích míst připadá na hledání parkovacích míst 10 % celkového objemu provozu z původních 25 %. Zároveň se průměrná doba potřebná k nalezení parkovacího místa snížila z cca 9 minut na pouhé 3 minuty (Technical Committee on Transport, 2005).

Amsterdam

Management parkování, konkrétně metoda PUSH & PULL, může přispět ke zvýšení příjmů do rozpočtu měst. Tyto příjmy by pak měly být vyhrazeny na opatření pro udržitelnou mobilitu. Jako příklad lze uvést situaci v Amsterdamu v roce 2012. Hrubý příjem z placeného parkování činil za rok cca 160 miliónů eur. Zhruba 38 % z těchto peněz bylo použito na management a údržbu systému parkování, 39 % směřovalo do všeobecného rozpočtu města a 23 % bylo vynaloženo na financování opatření mobility – 31 % na dopravu prostřednictvím jízdních kol, 18 % na veřejnou dopravu, 13 % na zlepšení bezpečnosti atd. (De Lange, 2014).

4.3.3 Zavádění a realizace managementu parkování

Nejprve je nutné aplikovat parkovací politiku. Parkovací politika souvisí s čísly. Je potřeba zjistit veškeré informace o současné situaci parkování, jako je např. počet parkovišť, jejich typ a umístění.

Samotné zavádění managementu parkování má tři fáze:

- vznik parkovací regulace
- zavedení cenové politiky
- zahrnutí parkovací politiky do dopravní strategie

Každá z uvedených fází má ještě několik podfází. Při zavádění parkovacích systémů je dobré začít omezením doby parkování na nejfrekventovanějších místech, nejprve bez poplatku. Lidé si tak uvědomí, že počet parkovacích míst je omezený a budou pak ochotni za místa platit. Důležité při zavádění managementu parkování je správné nastavení cen. Pokud by byly příliš nízké, znamenalo by to nedostatek příjmů a tím pádem i zdrojů pro management mobility. Pokud by naopak byly příliš vysoké, může celý projekt narazit na odpor lidí, kteří ho nebudou chtít přijmout. Užitečné je začít nejprve s neplaceným parkováním a postupně přecházet na placené.

Management parkování se často propojuje se systémem Park and Ride. Ten spočívá ve vybudování systému záchytných parkovišť. Jedná se o speciální odstavná parkoviště, kde řidiči nechají svůj automobil a po zaplacení parkovného pro další cestu po městě využijí autobusy a trolejbusy, které pro ně budou zdarma, případně za zvýhodněné jízdné (Hertel, 2015).

4.3.4 Předpoklady a překážky zavedení managementu parkování v ČR

Pokud by Česká republika uvažovala o zavedení managementu parkování, musela by brát v úvahu několik důležitých aspektů. Předně se musí pořídít parkovací automaty, tak zvané „parkmaty“, jejichž pořizovací cena často převyší 100 000 Kč. Tyto parkmaty je nutné udržovat. Dále je potřeba zaváděný systém parkování kontrolovat. V Německu provádí kontrolu policie, samospráva, v Rakousku soukromá firma, ve Španělsku existují speciální kontrolní vozidla, která jsou ale nákladná a trvá delší dobu, než se je podaří zapojit do provozu. V Berlíně provádějí kontrolu pomocí radiového signálu prostřednictvím přístroje, který monitoruje dané prostranství.

Dalším krokem je získání pracovníků na kontrolu dodržování pravidel. To vyžaduje čas na nábor nových zaměstnanců a přeškolení pracovníků. Nesmí se zapomínat ani na právní aspekty jako jsou zákony a vyhlášky, které se týkají například sazeb za parkování nebo pokut. Nezbytné je připravit si odpovídající argumenty pro občany a položit si vlastní otázku, zda je Česká republika k realizaci potřebných kroků dostatečně proaktivní.

Překážky zavádění MP

V současné době je v České republice trendem se trvale snažit o uspokojování poptávky po parkování. Nad platební kázní v oblasti parkování je nedostatečný dohled. Česká republika nedisponuje potřebným množstvím dat na národní i místní úrovni, má velkou rezervu v argumentech výhod aktivního řešení parkování. Chybí zde také dostatečná politická odvaha při prosazování managementu parkování, což představuje největší překážku ze všech (Hertel, 2015).

5 Závěr

Doprava představuje jeden z nejširších oborů ekonomiky. Je základním kamenem lidské společnosti. Doprava a civilizace jsou vzájemně propojeny. S vývojem lidské společnosti nabývá doprava na významu. V zájmu obce, kraje nebo státu je, aby zajistil dopravní potřeby obyvatelstva prostřednictvím silniční a železniční dopravy. V takovém případě hovoříme o zajištění dopravní obslužnosti. Dopravní obslužnost je nezbytným předpokladem pro ekonomický a sociální rozvoj společnosti. Je důležitá z toho hlediska, že přispívá k udržitelnému rozvoji. To je pojem, jehož myšlenka je v několika posledních letech velice často propagována v rámci Evropské unie.

Primárním cílem této diplomové práce bylo zhodnocení využití finančních prostředků na dopravní obslužnost v Jihočeském kraji. K posouzení bylo využito statistické metody regresní a korelační analýzy. Zvlášť byla analyzována regionální železniční a zvlášť veřejná linková doprava.

Na základě provedené analýzy bylo zjištěno, že ani v jednom případě nejsou finanční prostředky na dopravní obslužnost správně využity. Ve veřejné linkové dopravě se sice zvyšuje počet objednaných dopravních výkonů, na které je vynakládáno stále více finančních prostředků, nicméně osob, které využívají k přepravě veřejnou linkovou dopravu, rok od roku ubývá. Jako důvod se jeví nedostatečná kvalita poskytovaných služeb. Na vině může být i nedostatečná atraktivita veřejné dopravy pro cestující, kteří raději upřednostní výhody individuální automobilové dopravy. V regionální železniční dopravě bylo zjištěno, že není splněn základní předpoklad přímé úměrnosti mezi vyplacenými finančními prostředky a objednaným dopravním výkonem. Závěrem bylo, že neexistuje přímá vazba mezi objednanými výkony a výší úhrady prokazatelné ztráty. To vedlo k pochybnostem o funkčnosti a výpočtu prokazatelné ztráty.

Na základě zjištěných skutečností byla navržena opatření, která by mohla vést k lepšímu využití finančních prostředků. Zároveň byl navrhnout dosud nevyužívaný způsob využití financování dopravní obslužnosti, což bylo sekundárním cílem této diplomové práce.

I. Summary and keywords

Primary goal of this thesis „Financing of transport services“ was appraisal of using of financial resources in South Bohemia region.

First part of work is bibliography research. It's talking about transport generally, about it's role in national economies, what is meaning of transport and what is it's influence on society. It deals with regulation and controlling of transport sphere by transport policy of government, presenting concise description of basic strategic documents. Key factor for this thesis was definition of transport services, it's meaning and factors, that can have some influence. Description of three possibilities of financing traffic services was necessary.

Second part of work was focused on analysis transport services and it's financing in South Bohemia region. For evaluation was used statistic method regression analysis and correlation. On the basis of used analysis was found out, that financial resources can be used more effectively in public bus transport and even in regional train transport. On the basis of informations that was found out, were suggested measures, that can lead to improvement of this situation.

Last part of work suggesting financing of transport services, that is not used in Czech republic yet. Result of suggestion is measure, that leads not just to more financial resources for transport services, but it has even more benefits for society. Suggestion of unused method of financing transport services was secondary goal of this work.

Keywords

transport, transport services, financing of transport services, provable loss, public bus transport, regional train transport, public service compensation

II. Seznam použitých zdrojů

Knižní zdroje

1. Brinke, J. (1999). *Úvod do geografie dopravy*. Praha: Karolinum.
2. Brůhová-Foltýnová, H. (2009). *Doprava a společnost: ekonomické aspekty udržitelné dopravy*. Praha: Karolinum.
3. Eisler, J. (2000). *Ekonomika dopravy*. Praha: Fortuna.
4. Eisler, J. (2005). *Ekonomika dopravních služeb a podnikání v dopravě*. Praha: Vysoká škola ekonomická, fakulta podnikohospodářská.
5. Kunst, J., Orava, F., & Eisler, J. (2011). *Ekonomika dopravního systému*. Praha: Oeconomica.
6. Peltrám, A. (2003). *Dopravní politika*. Bělá pod Bezdězem: Nakl. Máchova kraje.
7. Pernica, P., Novák, R., Zelený, L., Svoboda, V., & Kavalec, K. (2001). *Doprava a zasilatelství*. Praha: ASPI Publishing.
8. Synek, M., Kopkáně, H., & Kubálková, M. (2009). *Manažerské výpočty a ekonomická analýza*. Praha: C. H. Beck.
9. Wokoun, R., Kouřilová, J., & Matula, M. (2007). *Analýza faktorů působících na dopravní obslužnost v ČR*. Zlín: Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně.
10. Zelený, L., & Peřina, L. (2000). *Doprava : dopravní infrastruktura*. Praha: Vysoká škola ekonomická.

Internetové zdroje

1. Český statistický úřad. (2015). *Statistická ročenka Jihočeského kraje 2015*. Načteno z <https://www.czso.cz/documents/10180/20552347/33010515charcz.pdf/c2e818e1-538c-4162-9034-d5942dd07928?version=1.11>
2. Ekologický právní servis a Oživení. (2010). *Analýza výstavby a financování dopravní infrastruktury v ČR*. Načteno z www.bezkorupce.cz:

http://www.bezkorupce.cz/wp-content/uploads/2010/01/cenadalnic_cast2_dopravnipolitika.pdf

3. Hertel, M. (2015). Konference. *Management parkování a pobídky jako úspěšná a osvědčená strategie*. Deutsches Institut für Urbanistik.
4. Hošková, P. (2005). *Matematická statistika II - přednášky*. Praha: Česká zemědělská univerzita.
5. Hudeček, L. (2008). Multiparametrický návrh konstrukcí a spolehlivosti dopravního systému. *Sborník vědeckých prací Vysoké školy báňské - Technické univerzity Ostrava*. Ostrava: Vysoká škola báňská - Technická univerzita Ostrava.
6. Jašek, O. (2006). *Generální plán rozvoje dopravní infrastruktury*. Ministerstvo dopravy.
7. Jihočeský koordinátor dopravy. (2016). *Dopravní obslužnost regionu*. Načteno z <http://www.jikord.cz/dopravni-obslužnost-regionu/>
8. Jihočeský kraj. (2016). Plán dopravní obslužnosti území Jihočeského kraje 2017 - 2021 s výhledem do roku 2030. Načteno z <http://www.jikord.cz/web-data/JIKORD/dopravni-obslužnost-regionu/05-plan-dopravni-obslužnosti-uzemi-jihoceskeho-kraje-2017-2021-s-vyhledem-do-roku-2030-finalni-verze.pdf>
9. Ministerstvo dopravy. (2006). *Strategie podpory dopravní obsluhy území*. Načteno z <http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/6EA851FA-958C-47EC-A206-BB2A914818C5/0/28IDS4Strategiekonecna.pdf>
10. Ministerstvo dopravy a spojů. (2003). *Metodika centra dopravního výzkumu Brno*.
11. Oficiální internetový portál Jihočeského kraje. (2015). *Přehled dopravní obslužnosti území Jihočeského kraje*. Načteno z http://www.kraj-jihocesky.cz/184/prehledy_dopravni_obslužnosti_uzemi_jihoceskeho_kraje.htm
12. Policejní prezidium ČR. (2015). *Nehody v silniční dopravě*. Načteno z Český statistický úřad: https://www.czso.cz/csu/czso/nehody_v_doprave_casove_rady
13. Vláda ČR. (2012). *Dopravní politika ČR pro období 2014 - 2020 s výhledem do roku 2050*.

Zahraniční zdroje

1. Cole, S. (2005). *Applied Transport Economics: Policy, Management & Decision Making*. London: Kogan Page Publishers.
2. De Lange, M. (2014). The Amsterdam Mobility Fund.
3. Kodransky, M., & Hermann, G. (2011). Institute for Transportation & Development Policy. *Europe's Parking U-Turn: From Accommodation to Regulation*.
4. Rodrigue, J.-P., Comtois, C., & Slack, B. (2009). *The geography of transport systems*. London: Routledge.
5. Rye, T., Mingardo, G., Hertel, M., Thiemann-Linden, J., Pressl, R., Heinz, K. P., & Carvalho, M. (2015). PUSH & PULL – Parking management and incentives as successful and proven strategies for energy-efficient urban transport.
6. Srinivasulu, Y. (2006). *Marketing of Passenger Transport Services*. Delhi, India: APH Publishing.
7. Technical Committee on Transport. (2005). PARKING POLICIES AND THE EFFECTS ON ECONOMY AND MOBILITY. *COST Action 342*.
8. Weisbrod, B. A., Handler, J. F., & Komesar, N. K. (1978). *Public Interest Law: An Economic and Institutional Analysis*. United States: University of California Press.
9. Železničná spoločnosť Slovensko. (2014). Príloha X Zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme. *Ekonomicky oprávnené náklady*. Načteno z http://www.telecom.gov.sk/index/open_file.php?file=doprava/zeleznica/ZoDS_VZZSSK20112020/Dodatok3/Priloha_10_ZSSK.pdf

Legislativa

1. Evropský parlament a Rada. (2007). Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici.
2. Ministerstvo dopravy a spojů. (1998). Vyhláška o prokazatelné ztrátě ve veřejné linkové osobní dopravě č. 50/1998 Sb.

3. Rada evropských společenství. (1991). Nařízení rady (EHS) č. 1191/69 ve znění Nařízení rady (EHS) č. 1893/91 o postupu členských států ohledně závazků vyplývajících z pojmu veřejné služby v dopravě po železnici, silnici a vnitrozemských vodních cestách.
4. STN 01 8500:200-04. (2000). *Slovenská technická norma*.
5. Zákon č. 17/1992 Sb. (1992). *Zákon o životním prostředí*.
6. Zákon č. 194/2010 Sb. (2010). *Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů*.

Periodika

1. Ministerstvo financí. (2016). Výměr MF č. 01/2017 ze dne 25. listopadu 2016, kterým se vydává seznam zboží s regulovanými cenami. *Cenový věstník ministerstva financí 12/2016*.
2. Sláma, D. (2014). Financování veřejné dopravy. *Deník veřejné správy*. Načteno z <http://denik.obce.cz/clanek.asp?id=6662552>
3. Sláma, D. (2014). Financování veřejné dopravy ze státního rozpočtu, krajských a obecních rozpočtů. *Deník veřejné správy*. Načteno z <http://denik.obce.cz/clanek.asp?id=6677587>

III. Seznam obrázků, tabulek a grafů

Seznam obrázků

Obrázek 1: Rozdělení dopravní obslužnosti	16
Obrázek 2: Prokazatelná ztráta	25
Obrázek 3: Finanční toky v železniční dopravě.....	28
Obrázek 4: Finanční toky v regionální autobusové dopravě	29
Obrázek 5: Finanční toky v regionální železniční dopravě (spěšné a osobní vlaky).....	30

Seznam tabulek

Tabulka 1: Nehody v silniční dopravě v letech 2006 - 2015	11
Tabulka 2: Přehled smluvních dopravců Jihočeského kraje.....	39
Tabulka 3: Podíl na zajišťování dopravní obslužnosti a oblast působení jednotlivých dopravců veřejné linkové dopravy.....	40
Tabulka 4: Dopravní výkony jednotlivých dopravců veřejné linkové dopravy v letech 2010 - 2016.....	41
Tabulka 5: Dopravní výkony jednotlivých dopravců veřejné linkové dopravy v letech 2010 – 2016 pokračování.....	41
Tabulka 6: Podíl na zajišťování dopravní obslužnosti a oblast působení jednotlivých dopravců regionální železniční dopravy	43
Tabulka 7: Dopravní výkony jednotlivých dopravců regionální železniční dopravy v letech 2010 - 2016.....	44
Tabulka 8: Počet obcí a jejich autobusových a železničních zastávek dle okresů Jihočeského kraje.....	46
Tabulka 9: Poskytnuté finanční prostředky Jihočeským krajem na zajištění dopravní obslužnosti veřejnou linkovou dopravou 2010 - 2016.....	47
Tabulka 10: Poskytnuté finanční prostředky Jihočeským krajem na zajištění dopravní obslužnosti veřejnou linkovou dopravou 2010 - 2016 pokračování.....	47

Tabulka 11: Účelové dotace MD Jihočeskému kraji na zajištění dopravní obslužnosti regionální železniční dopravou 2010 - 2016.....	48
Tabulka 12: Poskytnuté finanční prostředky Jihočeským krajem na zajištění dopravní obslužnosti regionální železniční dopravou 2010 - 2016	49
Tabulka 13: Výsledky regresní analýzy.....	51
Tabulka 14: Výsledky korelační analýzy.....	51
Tabulka 15: Přeprava cestujících ve veřejné linkové dopravě 2010 - 2015	51
Tabulka 16: Objednané výkony ve veřejné linkové dopravě 2010 - 2015	52
Tabulka 17: Vyplacené finanční prostředky na dopravní obslužnost veřejnou linkovou dopravou 2010 - 2015	52
Tabulka 18: Výpočet korelačních koeficientů pro veřejnou linkovou dopravu	56
Tabulka 19: Procentní změny sledovaných veličin veřejné linkové dopravy 2010 - 2015	56
Tabulka 20: Přeprava cestujících v regionální železniční dopravě 2010 - 2015	57
Tabulka 21: Objednané výkony v regionální železniční dopravě 2010 - 2015	57
Tabulka 22: Vyplacené finanční prostředky na dopravní obslužnost regionální železniční dopravou 2010 - 2015	58
Tabulka 23: Výpočet korelačních koeficientů pro regionální železniční dopravu	61
Tabulka 24: Procentní změny sledovaných veličin regionální železniční dopravy 2010 - 2015	62
Tabulka 25: Shrnutí výsledků regresní a korelační analýzy ve veřejné linkové dopravě	62
Tabulka 26: Shrnutí výsledků regresní a korelační analýzy v regionální železniční dopravě.....	63
 Seznam grafů	
Graf 1: Procentní podíl jednotlivých dopravců veřejné linkové dopravy na dopravních výkonech 2016.....	42

Graf 2: Procentní podíl jednotlivých dopravců regionální železniční dopravy na dopravních výkonech 2011	44
Graf 3: Vztah mezi vyplacenými finančními prostředky a objednanými dopravními výkony ve veřejné linkové dopravě	53
Graf 4: Vztah mezi objednanými dopravními výkony a počtem přepravených osob ve veřejné linkové dopravě	54
Graf 5: Vztah mezi množstvím vyplacených finančních prostředků a počtem přepravených osob ve veřejné linkové dopravě.....	55
Graf 6: Vztah mezi vyplacenými finančními prostředky a objednanými dopravními výkony v regionální železniční dopravě	58
Graf 7: Vztah mezi objednanými dopravními výkony a počtem přepravených osob v regionální železniční dopravě	59
Graf 8: Vztah mezi množstvím vyplacených finančních prostředků a počtem přepravených osob v regionální železniční dopravě.....	60
Graf 9: Dopravní výkony jednotlivých dopravců veřejné linkové dopravy v letech 2010 - 2016	
Graf 10: Dopravní výkony jednotlivých dopravců veřejné linkové dopravy v letech 2010 – 2016 pokračování	
Graf 11: Dopravní výkony jednotlivých dopravců regionální železniční dopravy v letech 2010 - 2016	

IV. Seznam příloh

Příloha 1: Seznam použitých zkratk

Příloha 2: Grafické znázornění dopravních výkonů jednotlivých dopravců veřejné linkové dopravy v letech 2010 - 2016

Příloha 3: Grafické znázornění dopravních výkonů jednotlivých dopravců regionální železniční dopravy v letech 2010 - 2016

V. Přílohy

Příloha 1: Seznam použitých zkratk

ČD – České dráhy, a.s.

ČR – Česká republika

IDS – integrovaný dopravní systém

JK – Jihočeský kraj

DO – dopravní obslužnost

Kč – koruna česká

KM - kilometr

MD – Ministerstvo dopravy

MDS – Ministerstvo dopravy a spojů

MHD – městská hromadná doprava

Mil – milion

MP – management parkování

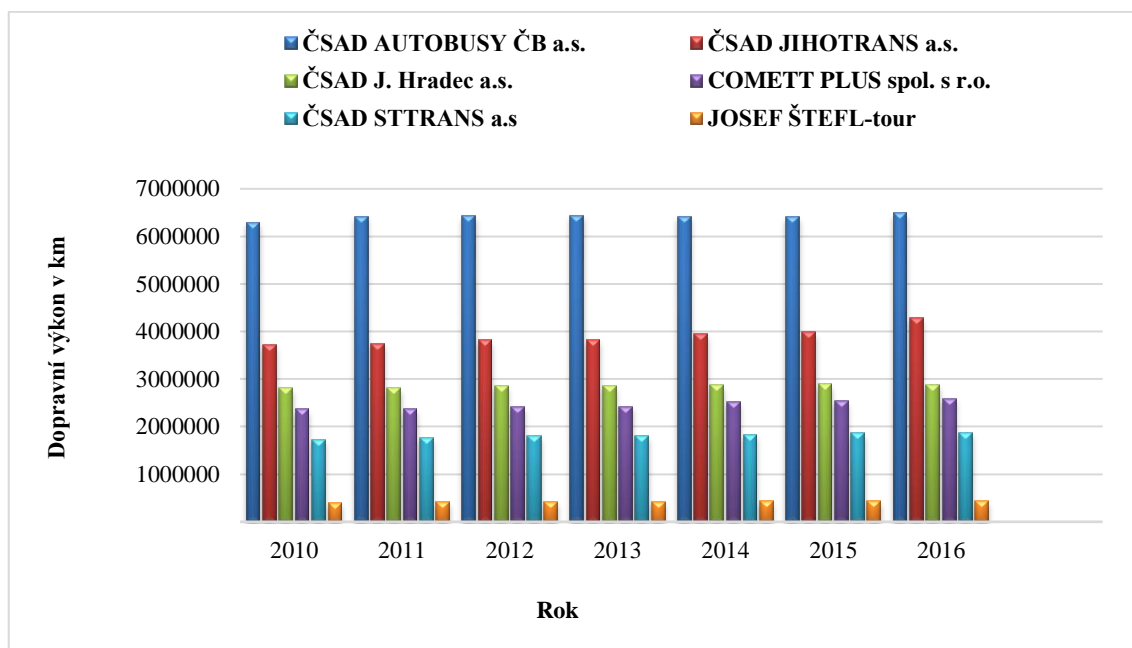
NH – národní hospodářství

SŽDC – Správa železniční dopravní cesty

ZDO – základní dopravní obslužnost

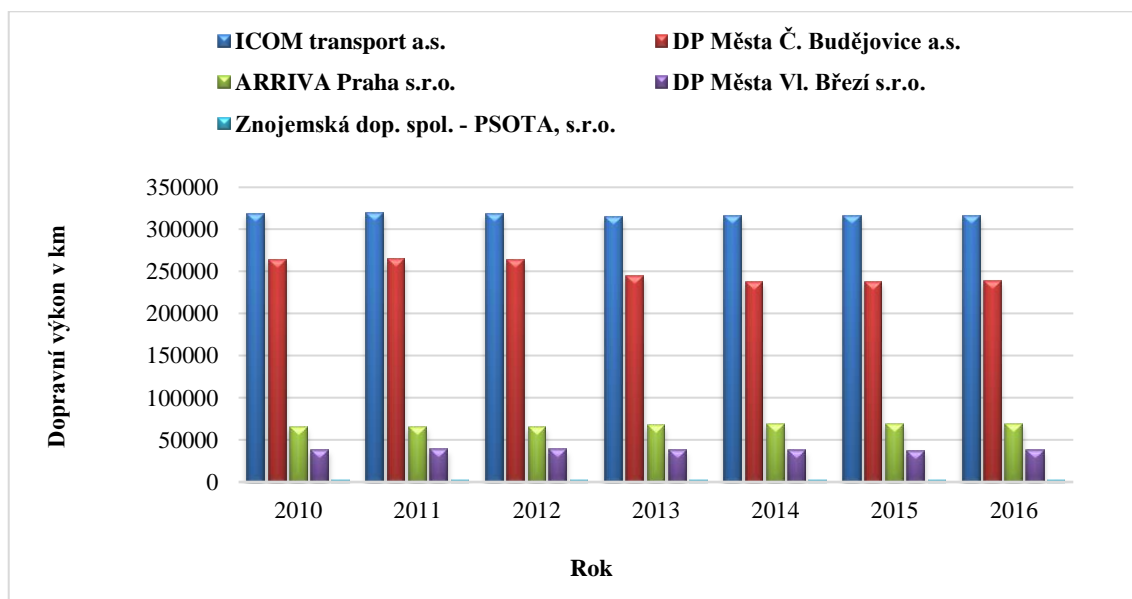
Příloha 2: Grafické znázornění dopravních výkonů jednotlivých dopravců veřejné linkové dopravy v letech 2010 - 2016

Graf 9: Dopravní výkony jednotlivých dopravců veřejné linkové dopravy v letech 2010 - 2016



Zdroj: Vlastní zpracování dle tabulky 4

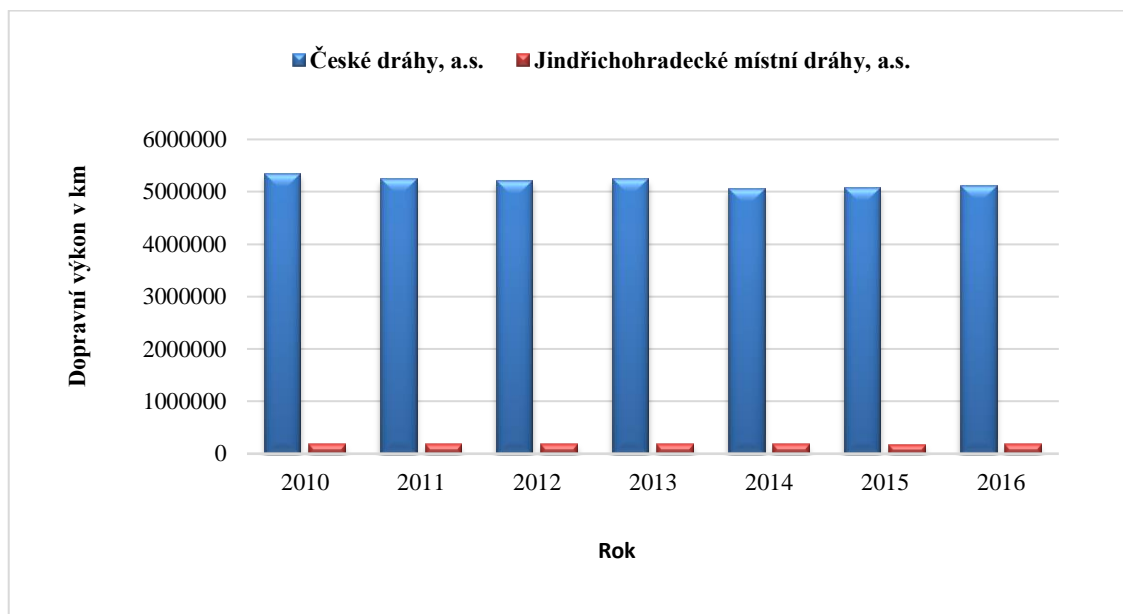
Graf 10: Dopravní výkony jednotlivých dopravců veřejné linkové dopravy v letech 2010 – 2016 pokračování



Zdroj: Vlastní zpracování dle tabulky 5

Příloha 3: Grafické znázornění dopravních výkonů jednotlivých dopravců regionální železniční dopravy v letech 2010 - 2016

Graf 11: Dopravní výkony jednotlivých dopravců regionální železniční dopravy v letech 2010 - 2016



Zdroj: Vlastní zpracování dle tabulky 7