

UNIVERZITA JANA AMOSE KOMENSKÉHO PRAHA

BAKALÁŘSKÉ KOMBINOVANÉ STUDIUM

2019-2020

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Marija Hrabčáková

**Veřejná autobusová doprava na Šluknovsku od počátků do
současnosti**

Praha 2020

Vedoucí bakalářské práce: JUDr PhDr. René Petráš Ph.D

JAN AMOS KOMENSKY UNIVERSITY PRAGUE

BACHELOR COMBINED STUDIES

2019-2020

BACHELOR THESIS

Marija Hrabčáková

Public bus transport in Šluknovský region from history to the present

Prague 2020

The Bachelor Thesis Work Supervisor:

JUDr PhDr. René Petráš Ph.D

Prohlášení

Prohlašuji, že předložená bakalářská/diplomová práce je mým původním autorským dílem, které jsem vypracovala samostatně. Veškerou literaturu a další zdroje, z nichž jsem při zpracování čerpala, v práci řádně cituji a jsou uvedeny v seznamu použitých zdrojů.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v univerzitní knihovně.

V Praze dne
16.02.2020

Marija Hrabčáková

Poděkování

Ráda bych zde poděkovala vedoucímu své bakalářské práce panu JUDr PhDr. René Petrášovi Ph.D za jeho cenné rady, trpělivost a čas, který mě a mé práci věnoval. Dále bych chtěla poděkovat pamětníkovi Richterovi S. za jeho čas při konzultaci a poskytnutí potřebných materiálů pro zpracování této práce.

Anotace

Cílem této bakalářské práce s názvem „Veřejná autobusová doprava na Šluknovsku od počátku do současnosti“ je zhodnotit historický vývoj a porovnat její organizační strukturu. Ve své teoretické části se zabývá historií a rozvojem autobusové dopravy v Čechách i ve Šluknovském výběžku. Rozebírá technické pokroky a historické změny. Praktická část na základě vytvořeného dotazníku rozebírá spokojenost osob využívajících veřejnou autobusovou dopravu. Vnitřní studie pomáhají zjistit možnosti vylepšení pro lepší chod Šluknovské divize a spokojenost obyvatel.

Klíčová slova

Autobusy, autobusová doprava, divize, dopravní společnosti, dopravní zajištění, historie, jízdní řád, organizační struktura, Šluknovský výběžek,

Annotation

The aim of this bachelor thesis entitled "Public bus transport in Šluknovský region from history to the present" is to evaluate historical development and compare its organizational structure. In its theoretical part, it deals with the history and development of bus transport in Bohemia and the Šluknov region, and discusses technical advances and historical changes. The practical part analyzes the satisfaction of residents using public bus transport based on the created questionnaire. Internal studies help identify opportunities for improvement for a better division of operation and the satisfaction of residents.

Keywords

Buses, bus schedule, division, history, organisational structure, public transport, Sluknovsky výběžek, traffic assurance, transport company

OBSAH

ÚVOD	9
CÍL PRÁCE.....	9
Motivace.....	10
TEORETICKÁ ČÁST.....	11
1. DOPRAVA V ČR ZÁKLADNÍ POJMY	11
2. HISTORIE VZNIKU AUTOBUSOVÉ DOPRAVY V ČECHÁCH.....	15
2.1. První autobus.....	16
2.2. Období první světové války	17
2.3. Období stabilizace	19
2.4. První vlna znárodňování	20
2.5. Ústava 9. května a druhá vlna znárodňování	21
2.6. Reorganizace ČSAD	23
2.7. Pád socialistického režimu	25
3. HISTORIE ŠLUKNOVSKÉHO VÝBĚŽKU	26
3.1. První poválečné období.....	27
3.2. Druhé poválečné období na Šluknovsku.....	30
4. HISTORIE SE OPAKUJE	31
4.1. Stále stejný problém.....	32
4.2. Krajská dopravní společnost	33
PRAKTICKÁ ČÁST	35
5. CÍL A ZDŮVODNĚNÍ PROJEKTU.....	35
6. DNEŠNÍ DOPRAVNÍ ZAJIŠTĚNÍ – ANALÝZA VÝCHOZÍHO STAVU	35
7. DOTAZNÍK NA TÉMA AUTOBUSOVÁ DOPRAVA VE ŠLUKNOVSKÉM VÝBĚŽKU	39
7.1. Otázky vypracovaného dotazníku	39
7.2. Vyhodnocení dotazníku	42
7.3. Centrum dopravního výzkumu.....	48
8. POROVNÁNÍ ORGANIZAČNÍ STRUKTURY OD VRCHOLNÉHO VÝVOJE AUTOBUSOVÉ DOPRAVY AŽ DO SOUČASNOSTI VE ŠLUKNOVSKÉM VÝBĚŽKU.....	50
8.1. Organizační struktura dopravního podniku ČSAD	50
8.2. Organizační struktura dopravního podniku Autobusy Karlovy Vary	52
8.3. Porovnání	52

9. NAVRHOVANÉ ZMĚNY A OPATŘENÍ.....	55
9.1. Celostátní změny	55
9.2. Změny v oblasti Šluknovska	56
ZÁVĚR	59
SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ.....	62
Seznam použitých českých zdrojů	62
Seznam použitých internetových zdrojů	62
SEZNAM ZKRATEK	64
SEZNAM OBRÁZKŮ, GRAFŮ a TABULEK	65
Seznam obrázků	65
Seznam grafů.....	65
Seznam tabulek	65
BIBLIOGRAFICKÉ ÚDAJE.....	66

ÚVOD

Český jazyk není mateřským jazykem autorky této práce, proto se všem předem omlouvá za případné gramatické a slohové chyby, které zůstali bez povšimnutí a opravy.

Veřejná autobusová doprava je nedílnou součástí moderního světa, sociální a ekonomické aktivity státu a každodenního života většiny z nás. Usnadňuje nám dopravu do cílů vzdálených od našich bydlišť, jako je škola, zaměstnání, zdravotní služby, obchody nebo kultura. Šetří náš čas, zlepšuje kvalitu života a zvyšuje hospodářskou situaci v kraji a obcích. Kvalita a dostupnost dopravy je důležitým faktorem komfortního života hlavně v menších obcích, bez které by lidé byli zcela odkázáni na osobní automobilismus, což dnešní ekonomická situace neumožňuje všem a část obyvatelstva zůstává odkázaná na veřejnou dopravu. Další část se snaží využívat osobní dopravu co nejméně, aby šetřila životní prostředí. Dopravní situaci a potřebu obslužnosti sleduje úřad veřejné správy neboli kraj a jeho příslušné odbory dopravy a silničního hospodářství, tzv. dopravní úřady, které jsou nejčastějšími objednateli dopravy u soukromých dopravců, pro které je jednodušší si dopravu ve svém regionu zajistit tímto způsobem než nakupovat vlastní vozy a zajišťovat obsluhu. Rozsah objednávané veřejné dopravy je dán přidělenými finančními prostředky z krajského rozpočtu. Jeho výši každoročně určuje a schvaluje vedení kraje. Podle toho se odvíjí množství linek v obcích, které si vypočítává a určuje daná správa a předává objednávku dopravci. Ten musí spolehlivě zabezpečit potřebnou obslužnost, při určitých smluvních podmínkách, za které při nedodržení platí objednateli (kraji) pokuty.

CÍL PRÁCE

Cílem této práce je přiblížit čtenáři historický vývoj, porovnat strukturu a vývoj autobusové dopravy v době vrcholného vývoje a dnešních dopravních společností. Práce se zaměří na mikroregion Šluknovsko, který je specifický svojí geografickou polohou v těsné blízkosti hranic s Německem, díky které spolupracuje s německými pohraničními městy a tím umožňuje českým obyvatelům pracovat v ekonomicky

a sociálně rozvinutějším státu. V dnešní době, po zániku mnoha fabrik v tomto regionu a velkého hospodářského úpadku, kdy je málo pracovních příležitosti, musí většina obyvatel dojíždět do zaměstnání do vedlejších obcí a o to víc je závislé na veřejné dopravě. Vzhledem ke své geograficky hornaté poloze, kdy ani v dnešní době nebylo možné propojit úplně všechny obce v tomto kraji železnicí, je autobusová doprava hlavním a nejdostupnějším prostředkem dopravy pro místní obyvatelstvo.

Motivace

Autorka práce zvolila toto téma vzhledem ke své práci jako dispečer autobusové veřejné dopravy. Díky svým zkušenostem zjistila, že téměř žádná jiná divize se nepotýká s tak velkými problémy s obslužností, a to hlavně díky špatné organizaci zdejšího provozovatele a špatným smluvním podmínkám s krajskou správou. Z těchto důvodů by chtěla zhodnotit momentální situaci a pokusit se nalézt případné možné opatření a nápravné řešení.

TEORETICKÁ ČÁST

1. DOPRAVA V ČR ZÁKLADNÍ POJMY

Doprava je jedním ze základních ekonomických odvětví národního hospodářství v naší republice. Je to organizovaná činnost přemísťování osob a věcí z místa na místo s použitím dopravních prostředků. Téměř každá fyzická či právnická osoba u nás využívá dopravy, ať už to osobní nebo hromadné, tudíž je po dopravě velká poptávka. Díky ekonomické a ekologické situaci ne každý chce nebo si může dovolit využití osobní dopravy, proto veřejná správa se snaží zabezpečit co nejkvalitnější dopravní zajištění, podmínky pro její poskytování a vhodnou infrastrukturu, která v našem státě mnohdy neodpovídá stále větším požadavkům.

Pojem doprava má mnoho definic, jednou z nich může být činnost, která spočívá v prostorovém, cílevědomém přemísťování osob a věcí s použitím dopravních cest, dopravních prostředků, energie a pracovních sil. Rozdělit ji můžeme na silniční (osobní, veřejná a nákladní), železniční, letecká, vodní, městská a nekonvenční. Tato práce se věnuje veřejné silniční dopravě, obsluhovanou autobusy, které zajišťují dopravci za určitý tarif pro veřejnou správu. Příslušný dopravní odbor vyhodnocuje situaci ve svém kraji, připravuje jízdní řády s vhodnými časy, návaznostmi spojů a frekvencí opakování, tím zajišťuje základní dopravní obslužnost. Takto připravené jízdní řády schvaluje ministerstvo dopravy a poté předává smluvnímu dopravci k zajištění.

Pojmem základní dopravní obslužnost znamená nutnou veřejnou dopravu, která zajistí občanům cestu do školy, do práce, zdravotních zařízení a dalších míst v nejfrekventovanější časy. Financuje jí správa kraje a případné ztráty hradí stát. Každý kraj na ní vyčleňuje jiný rozpočet, který závisí na počtu obyvatel, hustotě osídlení a cestovních příležitostech jako je množství pracovních míst, škol a zdravotnictví, dle zákona 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících.

Turnus je trasa složená z propojených linek s různými spoji, které obstarává jedno vozidlo během své směny. Sestavuje je příslušný dopravní odbor a přerozděluje dispečer dané provozovny.

Dopravní politika je vrcholový strategický dokument vlády ČR. Ministerstvo dopravy ke odpovědné za její implementaci. Dokument vymezuje hlavní problémy a navrhuje možnosti pro jejich řešení. Vzhledem k širokému spektru problematiky ministerstvo je neřeší do všech podrobností. Tento úkol spadá na jednotlivé oblasti dopravní politiky. Dopravní politika určuje odpovědné orgány a orientační termíny pro splnění opatření a způsob financování. Dopravní politika určuje to, co stát musí, chce a může učinit. Základní témata, kterým se věnuje pro dosažení svých cílů, jsou sladění podmínek na přepravním trhu, modernizace a vylepšení, rozvoj a kvalita dopravy, zvýšení bezpečnosti, zpoplatnění, práva a povinností uživatelů, využití nejmodernějších dostupných technologií a globálních družicových systémů, snižování energetické náročnosti a využití šetrnějších paliv pro zmenšení ekologické zátěže.

Je potřeba podotknout, že mezi nejmodernější technologie pro šetrnou dopravu patří motorový pohon na plyn nebo na bio naftu, tak zvané FAME. Výrobci autobusu vyrábí nová vozidla na plyn a společnosti obsluhující dopravu čím dál více přestavují své starší vozy na bio naftu, která je nejen šetrnější k životnímu prostředí, ale také levnější.

Každý vůz je napojen na GPS. Navigační družicové systémy monitorují vozidla pro lepší přehled a kontrolu bezproblémový provoz. Více v následujících kapitolách.

„Hlavním cílem Dopravní politiky je: vytvářet podmínky pro rozvoj kvalitní dopravní soustavy postavené na využití technicko–ekonomicko-technologických vlastností jednotlivých druhů dopravy, na principech hospodářské soutěže s ohledem na její ekonomické a sociální vlivy a dopady na životní prostředí a veřejné zdraví. Na hlavní cíl navazují specifické priority sektorového a průřezového charakteru.,”¹

Středem pozornosti dopravní politiky je konečný uživatel. Tím může být konkrétní uživatel, ale také stát nebo region, jejichž obyvatelé mají uspokojit přepravní potřeby. Tyto potřeby se uskutečňují prostřednictvím dopravního provozu a řeší se z pohledů dopravních společností poskytujících své služby.²

¹ *Dopravní politika ČR pro období 2014-2020, s výhledem do roku 2050* [online]. © 2013[cit. 2020-01-09]. Dostupné z: <http://www.mdcz.cz/getattachment/Dokumenty/Strategie/Dopravni-politika-a-MFDI/Dopravni-politika-CR-pro-obdobi-2014-2020-s-vyhled/Dopravni-politika-CR-2014-2020.pdf.aspx>

² Tamtéž, str. 12

Priorita dopravního provozu a bezpečnosti dopravy se zaměřuje na snížení dopravní nehodovosti. Provoz je závislý na financování, s čímž souvisí jeho zpoplatnění. To je nezbytnou podmínkou pro zajištění kvalitní infrastruktury, která je velmi náročná jak z hlediska časové náročnosti investic, tak i realizace staveb. Dopravní provoz přináší velké celostátní přínosy, jako je zlepšení ekonomiky a hospodářství, ale i negativní dopady na životní prostředí, ovzduší a veřejné zdraví, které musí být minimalizovány na nezbytně nutnou míru. Tomu se věnuje priorita Snižování dopadu na zdraví a životní prostředí.

Dopravní politika je závislá na kvalitní pracovní síle a musí být dostupná všem sociálním vrstvám. Tím to se zabývá priorita Sociální otázky, zaměstnanosti, vzdělávání a kvalifikace. Dokument dopravní politiky je zaměřen na dlouhodobý časový cyklus, protože by se měl rozvíjet stále dál i na konci platnosti dokumentu.

Dopravní politika je v kompetenci samostatné působnosti samosprávy, jako jsou kraje, obce a jejich úřady. Mnohé státní opatření mají doporučující charakter a týkají se celých regionů. Cíle celostátní a regionální politiky jsou velmi spjatá a důležitá. Tím to se zabývá priorita Subsidiarita, odpovědnost jednotlivých úrovní. Všechny podrobnosti důležitých oblastí jsou rozpracovány ve strategických dokumentech.³ Hlavním řídicím orgánem veřejné dopravy je kraj a jeho úřad, který vykonává svou funkci pomocí zastupitelstva. Má za úkol stanovovat rozpočet kraje a rozsah základní dopravní obslužnosti.

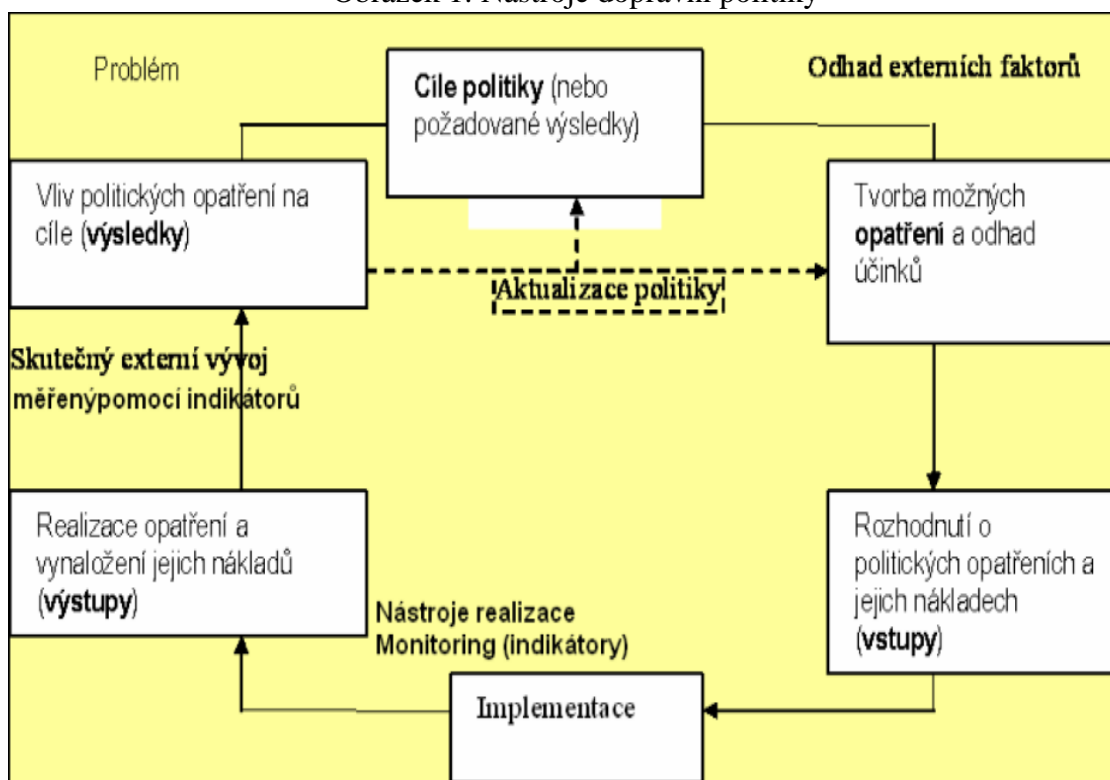
Z důvodů nárůstu dopravy a zátěží dopravního systému se společnou dopravní politikou taktéž zabývá i Evropská unie již více než třicet let. Řešili jí členské státy již v Římských smlouvách. Jejím hlavním cílem tehdy bylo vytvoření společného dopravního trhu a zajištění volného pohybu služeb.⁴ Její prioritou je nejen otevření a udržení dopravních trhu a vytvoření transevropských sítí, ale i ohrožení klimatických cílů Evropské unie, díky nárůstu emisí skleníkových plynů. Evropský parlament vydal řadu doporučení. Mezi jejich hlavní body patří moderní infrastruktura, městská mobilita a užívání obnovitelné energie. Právní základ je obsažen v článku č.4, druhá písemnost

³ Tamtéž, str. 1

⁴ *Společná dopravní politika EU* [online]. © 1997-2020 CzechTrade [cit. 2011-14-03]. Dostupné z: <https://www.businessinfo.cz/navody/spolecna-dopravni-politika-eu/#p-content>

hlavy VI SFEU. Zabývá se taktéž vytvořením spravedlivých podmínek hospodářské soutěže v rámci jednotlivých druhů dopravy, a i mezi nimi. Tím také vzniká harmonizace vnitrostátních právních a správních předpisů.⁵

Obrázek 1: Nástroje dopravní politiky



Zdroj: <https://www.mdcz.cz/getattachment/Dokumenty/Strategie/Dopravni-politika-a-MFDI/Dopravni-politika-CR-pro-obdobi-2014-2020-s-vyhled/Dopravni-politika-CR-2014-2020.pdf.aspx>⁶

⁵ Tamtéž, str. 13

⁶ Obrázek č. 1: <https://www.mdcz.cz/getattachment/Dokumenty/Strategie/Dopravni-politika-a-MFDI/Dopravni-politika-CR-pro-obdobi-2014-2020-s-vyhled/Dopravni-politika-CR-2014-2020.pdf.aspx>

2. HISTORIE VZNIKU AUTOBUSOVÉ DOPRAVY V ČECHÁCH

Od počátku civilizace existovala doprava. Lidi cestovali na koních, v koňských povozech a lodích, přepravovali sebe i zboží. Již od roku 805 se objevují zprávy o pozemních dopravních stezkách, které byly špatně upravené, ale využívané lidmi k přepravě. Z dochovaných zpráv lze doložit základní síť stezek té doby. Stezka Domažlická, z Bavorská, z Francie, Královská, Kladská, Trestenická, Olomoucká a Habertská. Takových tras bylo mnohem více, tvořily je neupravené, jen uježděné úzké cesty přes louky a pole, které velmi často zarůstaly křovinami. Byly na nich i úseky, kde šlechta vybírala clo nebo mýto za použití této cesty, i přesto že se o ně nestarala. Tuto povinnost přesouvala na sedláky a rolníky, které byly velmi unaveni svojí prací na polích, a tak cesty opravovali jen z donucení a nedostatečně.⁷

Geografická poloha Českého území, ležící ve středu Evropy přispívala k tomu, že se často využívaly její stezky (Čechy byly důležitou křižovatkou obchodních cest), třeba tak zvaná Zlatá stezka, stálá, hojně využívaná cesta, která sloužila pro převoz zboží. Vedla z Německa do Prahy a obsluhoval jí formanský povoz po celá čtyři století. Nahrazen byl v osmnáctém století koňskými dostavníky, které vozily lidi po nahodilých cestách, ze kterých postupem času vznikly stálé linky a dostavníky začaly mimo lidí přepravovat i poštu.

Velkým impulzem pro vznik autobusové dopravy byla železniční doprava. V devatenáctém století nastal její velký rozvoj, díky špatnému terénu a množství obcí nemohla však pokrýt všechno potřebné území. Obyvatelé menších obcí a vesnic se neměli, jak dostat z místa svého bydliště do vzdálenějších cílů, aby mohli pokračovat ve svých cestách po železnici. Proto v roce 1830 na některých trasách byl zaveden omnibus – potahové vozidlo, tažené koňmi. Tento průkopnický vynález vymyslel pražský povozník Jakub Chocenský. Bohužel však pro malý zájem veřejnosti skončil

⁷ KLAS, M. *ČSAD 60 let s Vámi*. Plzeň: nakladatelství NAVA 2009. Str. 4. ISBN: 978-80-7211-336-1

neúspěchem a po roce 1875 byl vytlačen koňskými dostavníky, které se staly důležitou spojnicí mezi místy se špatnou železniční infrastrukturou.⁸

2.1. První autobus

Téměř za dalších padesát let technický pokrok umožnil vzniku prvního autobusu, který vyjel na svoji linku z Německa do Siegenu do Deuzu. Tato revoluční novinka se dostala do Čech až v roce 1907 na soukromou linku z Frýdlantu nad Ostravicí do Horní Čeladné. 13. května 1908 poštovní správa začala s provozem prvních dvou pravidelných meziměstských linek Pardubice-Bohdaneč a Pardubice – Holice, které přepravovaly cestující. Tehdy dosahoval autobus rychlosti kolem třiceti km/hod. Současně vznikla v Praze městská autobusová linka založená Elektrickými podniky Karlovarského hlavního města Prahy.

V roce 1911 vznikla první koncese na provozování dopravy osob pomocí automobilů pro soukromé dopravce. Automobilová doprava umožňovala přepravu osob a zboží do míst, kam nedosahovala železniční infrastruktura a v nejbližší době dosáhnout ani nemohla.⁹ Na rozdíl od železniční dopravy, automobilová mohla vést téměř všude.¹⁰ Místo stavění nákladných železnic, jí stačila sjízdná silnice navazující na síť cest z koňské éry a náklady byly skoro nepatrné.¹¹ Automobily také dokázaly na potřebné místo dopravit osoby či zboží mnohem rychleji než vlaky.

V následujících letech se po celém území Čech, Moravy a Slezska počet tratí rozrostl na dvacet tři, provozovaly je poštovní správa a soukromé dopravci. Celkem je obsluhovalo čtyřicet sedm autobusů. Poštovní správa využívala svých vozidel nejen

⁸ KYNCL, J. *Historie dopravy na území České republiky*. Praha: nakladatelství Vladimír Kořínek 2006. Str. 12. ISBN: 80-903184-9-5

⁹ Tamtéž, str. 15

¹⁰ LIŠKA, Z., JAVOŘÍK, T. *ČSAD autobusová doprava v Praze a středních Čechách*. Praha: nakladatelství SAXI, 2015. Str. 14. ISBN: 978-80-906240-0-9

¹¹ KARNÍK, Z. *České země v éře první republiky 3. díl*. Praha: nakladatelství Libri 2003. Str. 191. ISBN 80-7277-119-1

pro přepravu cestujících, ale i pro přepravu poštovních zásilek. Jako statní organizace byla na rozdíl od soukromých dopravců dotovaná ze státního rozpočtu.¹²

Obrázek č. 2: První autobusový jízdní řád

Jízdné obnásní z Pardubic, nam.	Odjezd				Vzdá- lenost km	Stance a zastávky	Vzdá- lenost km	Příjezd		Jednotlivé ceny jízdní.										
	VI-10	IX-45	XI-45	2-1				5:30	—	VIII-59	XII-30	2:58	4:25	7:53	z Pardubic nádraží			z Pardubic město		
70 hal.	VI-15	IX-50	XI-50	2-5	5:25	1	Pardubice 2 pošta	1	VIII-46	XII-27	2:47	4:47	7:48	50 h						
110 hal.	VI-17	IX-52	XI-52	2-7	5:27	1	Pardubice náměstí	0,4	VIII-46	XII-25	2:47	4:45	7:46	100 hal.						
105 hal.	VI-26	IX-58	XI-58	2-18	5:38	3	Pardubice donucovací pracovna	1,6	VIII-46	XII-19	2:39	4:39	7:40	150 hal.						
170 hal.	VI-29	X-3	XII-4	2-19	5:39	4,4	Pardubice dubina	1,6	VIII-34	XII-13	2:39	4:35	7:34	180 hal.						
180 hal.	VI-38	X-13	XII-18	2-28	5:48	8	Sezemice pošta	3,6	VIII-30	XII-05	2:25	4:25	7:26	200 hal.						
		X-24	XII-24		5:59	11,9	Časy	3,5				2:13	4:19	7:25	250 hal.					
		X-27	XII-28		6:12	15,8	Řevnice škola	3,8				1:57	3:57	6:52	300 hal.					
		X-41	XII-41		6:16	16,5	Horní Ředice poštovna	1,2				1:53	3:53	6:48	350 h					
	VI-42			2-22		9,4	Kladna	1,8	VIII-21	XI-58				400 hal.						
	VI-46			2-26		11	Koloděje	1,2	VIII-17	XI-54				450 hal.						
	VI-51			2-41		12,4	Lány	1,6	VIII-12	XI-49				500 hal.						
	VII-1			2-50		15,1	Dalovice pošta	2,5	VII-4	XI-41				550 hal.						
	VII-10			3-1		18,1	Komárov	3	VII-53	XI-29				600 hal.						
	VII-16			3-6		20,1	Rovně pošta	2	VII-48	XI-24				650 hal.						
	VII-28	X-49	XII-49	3-18	6:24	19,2	Holice pošta	2,7	VII-35	XI-16	1:45	3:45	6:44	700 hal.						

Na savasadlo do 10 kg se neplatí. Za kuzovním dábích 10 kg jednotolche sadna 40 h.

Druhú jízdu autobusů na trati Pardubice—Holice a zpět prosazím zastavenú. Odjezd býval z Pardubic nádraží 9 hod. 45 m. dopol.

Jízdní řád a sazby automobilní pošty „Pardubice-Bohdaneč“.

Sazby	Odjezd				Vzdá- lenost	Stance a zastávky	Vzdá- lenost km	Příjezd		Poznámka				
	VII-15	X-10	XI-30	2-10				6	—		VIII-15	XI-15	XII-17	3:24
Za osobu:	VII-15	X-10	XI-30	2-10	6	—	Pardubice 2 pošta nádraží	VIII-15	XI-15	XII-17	3:24	7:15	* Jízdní pouzre od 1 května dolú, káží každého roku. Jízdní lístky vydávati se musí v čase úředním a to vždy 30 minut před jízdou počínaje. Za děti do 4 let se neplatí vůbec. Zavazadla musí býti nejdíle 10 minut před jízdou podána.	
z Pardubic nádraží do Bohdaneč 80 hal.	VII-15	X-10	XI-30	2-15	6	8	Pardubice 1 pošta město	1	VIII-24	XI-08	XII-02	3:15		7:11
z Pardubic náměstí do Bohdaneč 70 hal.	VII-15	X-10	XI-30	2-15	6	7	Pardubice náměstí	0,4	VIII-24	XI-08	XII-02	3:19		7:08
z Pardubic nádraží do náměstí 20 hal.	VII-15	X-21			—	—	Pardubice 2 Bile předměstí	0,4	VIII-22	XI-02	XI-26	3		7:05
							Dvůr Seutin (výměna tašky)	VIII-14						
	VII-31	X-31	XII-31	2-41	6:38	11,4	Bohdaneč	0,6	VIII-1	X-31	XII-1	2:47		6:43

Na savasadlo: před 10 kg počínaje za každých 10 dátkách 10 kg do hal.

Jízda tímakými žilnicemi vyznačená značí jízdy dopolední. Na trati Pardubice—Bohdaneč a zpět zastavena ve váední dop. jízdu druhú na neurčitou dobu a sice odjezd z nádraží v 10 hod. dopol. V neděli se jezdi jak výše uvedeno.

Zdroj: Hoffman Petr, *Poštovní autobusy 1908–1914*. Litoměřice Čalda 2010. Str.:39. ISBN 978-80-86765-17-4¹³

2.2. Období první světové války

S příchodem první světové války a mobilizace byly všechny autobusy i s řidiči z celých Čech soustředěny ve Vysokém Mýtě, odtud i se všemi vozidly z Rakouska-Uherska převezeny vojenskou správou a nasazeny pro válečné potřeby, jako převoz vojáků, jídla a zbraní.

Po skončení války a rozpadu Rakouska-Uherska se autobusová doprava začala opět slibně rozvíjet. Úkol obnovování dopravy dostala Správa poštovní automobilové

¹² HOFFMAN, P. *Poštovní autobusy 1908–1914*. Litoměřice Čalda 2010. Str. 45. ISBN 978-80-86765-17-4

¹³ Obrázek č. 2: HOFFMAN, P. *Poštovní autobusy 1908–1914*. Litoměřice Čalda 2010. Str. 39. ISBN 978-80-86765-17-4

dopravy. Kvůli nedostatku autobusu vznikaly nové přestavbou nákladních automobilů značky Laurin & Klement, které se jen doplnily lavicemi a krycí plachtou. Z počátku byly provozovány jen autobusy tuzemské výroby, jako zmiňovaný Laurin & Klement (později Škoda), následně se začaly dokupovat vozidla národní i zahraniční výroby, a tak vzniklo sto devatenáct státních linek s celkovou délkou trati dva tisíce šest set třicet šest kilometrů, čímž se Poštovní správa stala velkou konkurencí pro České dráhy. Z tohoto důvodu se České státní dráhy, dále jako „ČSD“¹⁴ rozhodly rozvinout svou vlastní autobusovou a nákladní dopravu. Časem se rozrostly natolik, že obsluhovaly sto čtyřicet linek.

V roce 1933 převzaly nadvládu nad dosud největším českým provozovatelem dopravy Správou poštovní autobusové dopravy, dále jen „SPAD“¹⁵. Pro velkou konkurenci v roce 1933 dva největší provozovatelé dopravy se domluvili a rozdělili tak, že provoz automobilové dopravy realizovalo ČSD, správu pošty a dopravu balíku měla na starost poštovní správa.¹⁶

Obrázek č. 3: První původní jízdní řád ČSD

Automobilová doprava ČSD. Platí od 15. května 1949.

4115 Šluknov—Rumburk—Varnsdorf—Nový Bor—Česká Lípa—Dubá—Mělník—Praha

Výdejna: Varnsdorf, U splavu, garáž ČSD, telefon: 248

		Rsd Praha							
	km	Tř							
	4 00		od Šluknov	př					
	8 20	2	Jiřikov			19 40		21 40	21 40
	16 40	3	Rumburk, nádr.			19 05		21 05	21 05
	16 40	4	Rumburk, nám.			19 05		21 05	21 05
	22 5	5	Studánka			18 50		20 50	20 50
	26 6	př	Varnsdorf, nám.	od		18 40		20 40	20 40
	27 7	od	Varnsdorf, hotel Praha	př		18 30		20 30	20 30
	28 8		Varnsdorf, Sev. dráha			18 20		20 20	20 20
	29 9		Varnsdorf, v Votřicku			18 10		20 10	20 10
	30 10		Varnsdorf, latky			18 00		20 00	20 00
	31 11		Dolní Podluží, nádr.			18 00		20 00	20 00
	33 13		Dolní Podluží, Velveta			18 00		20 00	20 00
	34 14		Dolní Podluží, škola			18 00		20 00	20 00
	35 15		Dolní Podluží, křižovatka			18 00		20 00	20 00
	39 16		Mstná			18 00		20 00	20 00
	44 17		Nová Huč			17 50		19 50	19 50
	50 18		Nový Bor, nám.			17 35		19 35	19 35
	59 19	př	Česká Lípa	od		17 10		19 10	19 10
	6 50	od	Dubá	př		17 00		19 00	19 00
	7 00		Mělník			16 40		18 40	18 40
	7 50		Praha-Florenc.			16 00		18 00	18 00
	8 30					15 00		17 00	17 00

✕ jen v pracovní dny
 † jede jiným směrem
 † jen v neděli a ve svátek
 ✕ jen v sobotu, je-li pracovní den
 b v pracovní dny kromě soboty
 ✕ zastávka na znamení neb požádání

Zdroj: soukromá sbírka pamětníka a historika Richtera S.¹⁷

¹⁴ České státní dráhy, dále jen „ČSD“

¹⁵ Správa poštovní autobusové dopravy, dále jen „SPAD“

¹⁶ LIŠKA, Z., JAVOŘÍK, T. *ČSAD autobusová doprava v Praze a středních Čechách*. Praha: nakladatelství SAXI, 2015. Str. 25. ISBN: 978-80-906240-0-9

¹⁷ Obrázek č. 3: Původní jízdní řád ČSD z roku 1945, ze soukromé sbírky pamětníka a historika Richtera S.

Tento vývoj autobusové dopravy zastavila až druhá světová válka v roce 1939. Omezil se počet povolení k provozování silniční dopravy z důvodů nedostatku pohonných hmot a pneumatik. V roce 1940 byl civilní automobilový provoz plně zastaven. Byl nařízen odvod motorových vozidel a soupis akumulátoru automobilu, která nejsou v provozu. Bylo zakázáno používání petroleje k pohonu vozů, automobilky konstruovaly generátory a motory na pohon plynem, u benzínových čerpadel se zavedl prodej dřevěných bukových špalíků pro generátorové motory. V roce 1942 došlo k vydání řady nařízení pro úpravu provozu na pozemních komunikacích, jedním z nich byl i přechod na jízdu vpravo.¹⁸

2.3. Období stabilizace

Po roce 1945 nastalo náročné období stabilizace. Přímý vliv pro zajištění rozvoje veškeré silniční dopravy měl na starosti stát, jeho prvořadým úkolem bylo rychlé obnovení plynulého provozu pro návrat k dosavadnímu organizačnímu systému. Ustupující okupantská armáda zabrala veškeré pojízdné stroje i řidiče pro svůj rychlý ústup na západ. Nedostatek vozidel, náhradních dílů, maziv, pneumatik i benzínu byl velkou komplikací pro obnovení provozu. Část pracovníků pro obnovení dopravy se vypravila do pohraničí, aby posbírala a zachránila alespoň zbytky vozového parku, druhá zajišťovala obnovu předválečných autobusových tratí. Vozový park by sestaven ze směsi vojenských a původních vozidel. Velký nedostatek náhradních dílů, pneumatik a pohonných hmot měl negativní vliv na pravidelnost provozu.¹⁹

Rozkvet silniční dopravy po celé Evropě, umožnily osvědčené techniky v konstrukci během války. Zvýšila se spolehlivost vozů a ekonomičnost provozu, což spolu s výhodou snadné dostupnosti většiny obydlených míst vyvolala rychlý růst motorizace, který trvá dodnes.

¹⁸ KYNCL, J. *Historie dopravy na území České republiky*. Praha: nakladatelství Vladimír Kořínek 2006. Str. 64. ISBN: 80-903184-9-5

¹⁹ BUREŠ, O. *20 let ČSAD*. Praha: nakladatelství Osveta 1969. Str. 4.

V roce 1947 již existovalo sedm set třicet jedna státních autobusových linek s celkovou délkou osmnáct tisíc šest set sedmdesát čtyři kilometrů a v provozu tři tisíce sto autobusů.²⁰ V každém ředitelství Českých státních drah bylo zřízeno zvláštní ředitelství pro automobilní provoz pro řízení provozních a technických problémů. Ostatní agendu zařizovala jednotlivá oddělení příslušného ředitelství ČSD. Výkonnou činnost zajišťovaly auto správy, garáže a auto stanice ČSD.

2.4. První vlna znárodnování

Tato vlna znárodnování byla přímým důsledkem války, týkala se vyvlastnění majetku Němců.

Když se podařilo i přes všechny nesnáze provoz obnovit na téměř předválečný rozsah, nastal státní převrat. Jednotlivé soukromé dopravci si velmi konkurovaly a nedoplňovaly, proto v roce 1948 se začalo uvažovat o zestátnění veškeré dopravy. Z tohoto důvodu socialistická vláda ustanovila, že veškerá autodoprava bude spravovaná buď to státem, nebo prostřednictvím národních podniků. Proto byly znárodněny všechny státní podniky pro pravidelnou silniční motorovou dopravu osob i nákladů a sjednoceny pod jeden státní podnik „Československá autobusová doprava“, později „Československá státní automobilová doprava“, dále jen „ČSAD“²¹, který oficiálně začal fungovat 1. ledna 1949.

Zbylo jen pár soukromých dopravců, kteří nevlastnili víc než dva autobusy. Ti však neměli moc šancí si vydělat, protože se velmi často stávalo, že těsně před začátkem jejich jízdy přijel vůz ČSAD, posbíral všechny cestující, díky čemuž zůstal soukromý dopravce prázdný. Od počátku roku 1949 nastalo velké rozšiřování provozu, počet linek každoročně silně narůstal, ve větších městech byly zaváděny příměstské linky (dnešní

²⁰ LIŠKA, Z., JAVOŘÍK, T. *ČSAD autobusová doprava v Praze a středních Čechách*. Praha: nakladatelství SAXI, 2015. Str. 21. ISBN: 978-80-906240-0-9

²¹ Československá státní automobilová doprava, dále jen „ČSAD“

městská hromadná doprava, dále jen „MHD“²²) a mezinárodních linek, které vedly z Čech do Rakouska.²³

Prvním z bodů socialistického programu zařazeného do základního článku Ústavy 9. května byl zákon o národních podnicích dopravních č. 311/1948 Sb.²⁴ Tento zákon obsahoval mimo zprávu o zřízení národního podniku ČSAD a stanovení zásad jeho organizace i ustanovení o znárodnění pravidelné silniční dopravy.²⁵

2.5. Ústava 9. května a druhá vlna znárodnování

Druhá vlna znárodnování na rozdíl od první nebyla důsledkem války, ale politické přeměny státu.

V roce 1950 díky Ústavě 9. května přišla druhá vlna znárodnování. Ministr dopravy vydal nařízení o zcizování silničních vozidel používaných pro živnostenskou dopravu a to autobusy, autokary, osobní i nákladní automobily. Toto nařízení mělo podchytit všechny soukromé dopravní podniky a postavit dopravní podnikání ČSAD na jednotný organizační základ s jednotným systémem. To znamenalo praktickou likvidaci živnostenského podnikání v silniční dopravě. Kromě podniku ČSAD byly oprávněny provozovat silniční dopravu pouze komunální podniky, provozující dopravu jen ve své zájmové oblasti. Nastal velký nárůst nových silnic, Evropských spojnic a díky houstnoucímu provozu na pozemních komunikacích vznikly nové zákony, předpisy a značky silniční dopravy. Veřejná autobusová doprava byla rozdělena na pravidelnou – linková, městská, hromadná a nepravidelnou – zájezdová.

Pravidelná autobusová doprava se postupně rozrostla po celém Československu. V krátké době tato síť spolu s železniční dopravou zahrnuje prakticky všechny obce,

²² Městská hromadná doprava, dále jen „MHD“

²³ LIŠKA, Z., JAVOŘÍK, T. *ČSAD autobusová doprava v Praze a středních Čechách*. Praha: nakladatelství SAXI, 2015. Str. 31. ISBN: 978-80-906240-0-9

²⁴ KYNCL, J. *Historie dopravy na území České republiky*. Praha: nakladatelství Vladimír Kořínek 2006. Str. 58. ISBN: 80-903184-9-5

²⁵ BUREŠ, O. *20 let ČSAD*. Praha: nakladatelství Osveta 1969. Str. 5.

čímž pomáhala brzdít nežádoucí nárůst soukromého motorismu. Její rozvoj byl přizpůsobován podle potřeb místních poměrů, průmyslovému rozvoji a osidlování území. Druhy linek se dělily na „Druhé větve“, další možná alternativa běžné kmenové tratě „Školní linky“ – několik druhů spojů ranních i odpoledních, které se dochovaly do dnes a „Dělnické linky“ – od padesátých let sloužily pouze k dopravě pracujících do zaměstnání a domů z různých koutů Prahy do oceláren na Kladně.²⁶

Obrázek č. 4: Původní obal jízdního řádu vytvořeny na období 1954–1955 pro národní výbor Libereckého kraje.



Zdroj: soukromá sbírka pamětníka a historika Richtera S.²⁷

²⁶ LIŠKA, Z., JAVOŘÍK, T. *ČSAD autobusová doprava v Praze a středních Čechách*. Praha: nakladatelství SAXI, 2015. Str. 80. ISBN: 978-80-906240-0-9

²⁷ Obrázek č. 4: Původní obal jízdního řádu z roku 1954-1955, ze soukromé sbírky pamětníka a historika Richtera S.

2.6. Reorganizace ČSAD

Ke dni 29. září 1952 došlo ke zrušení jediného podniku ČSAD z důvodů reorganizace národních podniků a nutnosti stupňování výkonnosti a hospodárnosti silniční dopravy v souladu s rostoucí produktivitou průmyslu a zemědělství. Byly vytvořeny krajské podniky ČSAD s dopravními závody, v sídlech tehdejších okresů, s vlastní právní subjektivitou, jejichž cílem bylo přiblížit se potřebám obyvatelstva a vybudovat hustou síť pravidelných autobusových linek, pro které platil jednotný tarif.

Tato decentralizace přinesla pružnější, operativnější řízení a užší spolupráci s orgány státní správy. V každé provozovně vznikla samostatná účetní jednotka, která sledovala své úsilí o plnění plánu a všech ostatních ukazatelů. Organizace byla vedena jednou osobou, dle pracovních směrnic stanovujících práva a povinnosti každého pracovníka. Nově byla stanovena funkce dispečera, který osobně odpovídal za operativní řízení dopravy a její hospodárnost.²⁸ Takto vzniklo devatenáct samostatných krajských národních podniků, z nichž třináct bylo v Čechách a šest na Slovensku. Vznikl krajský národní výbor, dále jen „KNV“²⁹, který řídil podnik ČSAD a dohlížel na pravidelnou údržbu vozového parku.³⁰

²⁸ BUREŠ, O. *20 let ČSAD*. Praha: nakladatelství Osveta 1969. Str. 6.

²⁹ Krajský národní výbor, dále jen „KNV“

³⁰ LIŠKA, Z., JAVOŘÍK, T. *ČSAD autobusová doprava v Praze a středních Čechách*. Praha: nakladatelství SAXI, 2015. Str. 32. ISBN: 978-80-906240-0-9

Obrázek č. 5: První původní jízdní řád ČSAD z roku 1954 pro Šluknovský výběžek

The image displays four historical bus timetables from 1954, arranged vertically. Each timetable is a table with columns for station names and arrival/departure times. The routes are:

- 06803 Velký Šenov-Šluknov-Rumburk-Česká Lípa-(Praha)**: This is the longest route, starting at Velký Šenov and ending at Česká Lípa. It includes stops at Šluknov, Krásovice, Rumburk, and Varnsdorf.
- 06805 Městská doprava Varnsdorf, nádraží-Varnsdorf, náměstí-Varnsdorf, nová nemoc.**: A local route within Varnsdorf connecting the station, the town square, and the new hospital.
- 06804 Rumburk-Krásná Lípa-Doučice**: A route connecting Rumburk, Krásná Lípa, and Doučice.
- 06806 Velký Šenov, město-Vilémov-Mikulášovice**: A route connecting Velký Šenov, Vilémov, and Mikulášovice.

The timetables are printed on aged paper and contain detailed scheduling information for each stop along the routes.

Zdroj: soukromá sbírka pamětníka a historika Richtera S.³¹

K 1. dubnu 1963 došlo k další reorganizaci podniků ČSAD. Zrušilo se ústřední plánování a financování prostřednictvím ministerstev. Stalo se tak proto, že řízení prostřednictvím okresních národních výborů se neprojevovalo jako dost účinné a mezi jednotlivými podniky často docházelo ke střetu zájmů. Existující národní podniky byly zrušeny a namísto nich, byl v každém okrese zřízen samostatný podnik ČSAD. Vytvořila se krajská a okresní vytěžovací střediska k zabezpečení maximálního využití dopravních prostředků. Organizace měla dva nebo tři stupně a to: samostatné podnikové ředitelství, závody a případně provozovny. Celou silniční dopravu řídilo ministerstvo

³¹ Obrázek č. 5: Původní jízdní řád ČSAD z roku 1954, ze soukromé sbírky pamětníka a historika Richtera S.

dopravy jen metodicky přes odvětvové odbory (KNV, okresní národní výbor, dále jen „ONV“³²).³³

2.7. Pád socialistického režimu

Za následující tři roky došlo k další změně v organizaci podniků ČSAD. Ukázalo se totiž, že rozdrobení na malé celky bylo velmi neúčinné. Okresní podniky nezvládaly investiční rozvoj a úroveň řízení v tomto období značně poklesla. Proto okresní národní podniky byly znovu převedeny na krajské národní podniky ČSAD. Každý tento podnik si zpracovával vlastní organizační řád, systém veřejné dopravy dosáhl svého vrcholu. Celou republiku pokrývala síť meziměstských a dálkových linek, jejichž hustotou a kvalitou se Československo řadilo k absolutní světové špičce.

V roce 1989 přišel pád socialistického režimu a s ním i spousta změn. Nastala masivní privatizace. Pro její úspěšný průběh připravilo tehdejší Československé Ministerstvo nové zákony. Tržní ekonomika České republiky se začala připravovat na vstup do Evropské unie. Nastal revoluční zlom vstupu malých dopravců do podnikání, což zlehčilo podmínky pro vstup na dopravní trh. V roce 1990 do roku 1996 proběhlo několik vln privatizací podniku ČSAD, který se rozdělil na více menších útvarů, provozoven. Díky takovému roztržštění, některé provozovny přišly o své zázemí. Každou provozovnu získal jiný soukromý dopravce a přejmenoval. Během několika měsíců místo původních stovek firem vzniklo více než třicet tisíc nových podnikatelských subjektů, které měly rozdílné představy o spolupráci. V roce 1996 byl novelizován „Zákon o silniční dopravě“, který zahrnoval klíčové body pro podnikání v silniční dopravě, pro autobusovou dopravu vznikly vhodné licenční podmínky.³⁴

³² Okresní národní výbor, dále jen „ONV“

³³ KLAS, M. *ČSAD 60 let s Vámi*. Plzeň: nakladatelství NAVA 2009. Str. 5,6. ISBN: 978-80-7211-336-1

³⁴ KYNCL, J. *Historie dopravy na území České republiky*. Praha: nakladatelství Vladimír Kořínek 2006. Str. 108. ISBN: 80-903184-9-5

3. HISTORIE ŠLUKNOVSKÉHO VÝBĚŽKU

Už od pozdního středověku byly severní Čechy důležitou obchodní stezkou mezi Rakouskem a Saskem, která vedla z Rakouska k Berlínu a baltským přístavům přes Prahu, Mělník, Mimoň, Jablonné v Podještědí a Petrovice do Žitavy. Tak jako na počátku historie autobusové dopravy v Čechách, i ve Šluknovském výběžku stála železnice. První dráha mezi Rakouskem a Saskem byla dokončena na posledním hraničním úseku teprve v roce 1851, na které nejbližší stanici pro obce Šluknovského výběžku byly Podmokly (dnešní Děčín), vzdálené přibližně padesát kilometrů. K tomuto nádraží začaly jezdit dostavníky z Varnsdorfu a Rumburku. Spásou všech měst Šluknovského výběžku byl projekt žitavsko-berlínské dráhy, který po dlouhých přípravách a nesnázích byl konečně dokončen v roce 1869. Tím vznikla první železniční stanice ve Varnsdorfu.

Od sedmdesátých let devatenáctého století se plánovalo propojení nádraží ve Varnsdorfu a Rumburku přes saský Seifhennersdorf. Toto potřebné propojení zrealizoval až jeden agilní rumburský podnikatel, který mezi těmito dvěma obcemi začal provozovat omnibus – krytý kočár tažený koňmi. Toto však potřebu propojení nevyřešilo, a tak přišel rumburský obchodník Theodor Hesse s nápadem zřídit mezi těmi to dvěma nádraží autobusovou linku. Tímto vznikla trasa se čtrnácti zastávkami. Po vyřešení mnohá technických problému s prvním získaným autobusem byla 15. května 1910 zahájena pravidelná autobusová doprava.³⁵ Do dvou let na této lince prosperovaly tři autobusy, které s první světovou válkou byly odvezeny pro válečné účely a Česko – německá linka uzavřena.³⁶

³⁵ NĚMEC, P. *Varnsdorf a Šluknovský výběžek*. Děčín: nakladatelství Studio Rema 93 Spol. s.r.o. 1993. Str. 240, ISBN 80-239-0276-8

³⁶ RICHTER, S. pamětník, narozený 29.12.1945. Bývalý zaměstnanec ČSAD, zastával funkce závozníka, řidiče nákladního vozidla, šoféra autobusu, dílenského mechanika a skladníka. Na vojně fungoval jako řidič instruktor. Historik, výrobce modelů autobusu. Konzultace 20. 12. 2019, Varnsdorf

Obrázek č. 6: Původní jízdní řád z roku 1912, trasa Rumburk-Varnsdorf

Automobilfahrt. 1163a. Rumburg - Seifhennersdorf - Varnsdorf														
1163a. Automobilfahrt. 20 Pl. Markt														
—	—	6.55	9.05	12.30	2.45	6.08	7.45	ab Rumburg Bhf.	8.00	11.00	2.05	4.35	7.40	9.25
1.8	24	7.03	9.15	12.35	2.50	6.12	7.55	↑ Oberhennersdorf G. Mandau	7.58	10.55	1.55	4.30	7.30	9.20
6.1	50	7.17	9.32	12.54	3.08	6.27	8.12	Seifhennersdorf II, Kretscham	7.42	10.35	1.35	4.10	7.12	9.00
9.9	80	7.25	9.45	1.05	3.20	6.40	8.25	↓ Warnsdorf Markt	7.35	10.25	1.22	3.58	7.05	8.50
11.6	100	7.30	9.55	1.12	3.30	6.50	8.35	an Warnsdorf Ibbf.	7.30	10.15	1.14	3.45	6.55	8.40

Die Nachtzeit von 6.00 Abds. bis 5.59 Frh. ist durch Unterstreichung der Minutenziffern bezeichnet. 7 8 0

Zdroj: soukromá sbírka pamětníka a historika Richtera S.³⁷

3.1. První poválečné období

Po ukončení války obyvatelé byli nuceni jezdit místo Seifhennersdorfu přes Studánku, která svojí hornatou polohou znesnadňovala cestu, navíc tato trasa byla drahá. Po vzniku Československé republiky průjezd hranicí s Německem byl uzavřen a původní linka nešla obnovit.³⁸

V roce 1922 známý podnikatel Theodor Hesse získal koncesi pro periodickou dopravu osob autobusem na trase Rumburk – Studánka – Varnsdorf. V roce 1930 odkoupil tento dopravní podnik taxikář Karl Kraus a tím odstartoval pravidelnou dopravu na dané trati až do roku 1938. Hornaté území však pro tuto trasu bylo značnou komplikací, a tak se osoby začaly přepravovat tak, že cestující z Rumburku (později i z Jiříkova) cestovali do Horního Jindřichova, vystoupili, pěšky překročili hranici, nastoupili do autobusu, který na ně čekal na hranicích v Seifhennersdorfu, aby je dovezl ke hranici s Varnsdorfem. Zde opět museli překročit hranici pěšky a nastoupit do vozu, který

³⁷ Obrázek č. 6: Jízdní řád z roku 1912 na trase Rumburk – Varnsdorf přes německé hranice, ze soukromé sbírky pamětníka a historika Richtera S

³⁸ NĚMEC, P. *Varnsdorf a Šluknovský výběžek*. Děčín: nakladatelství Studio Rema 93 Spol. s.r.o. 1993. Str. 248, ISBN 80-239-0276-8


je dopravil na Varnsdorfské vlakové nádraží. Přímé propojení této trasy nastalo až po připojení Sudet k nacistickému Německu. Vznikly další dvě nové trasy, které obsluhovaly i vzdálenější města Šluknovského výběžku jako je Šluknov a Lipová a propojovaly je s dalšími německými příhraničními městy. Po pádu Hitlerova Německa tyto linky musely zaniknout a Varnsdorf s Rumburkem byl propojen opět pouze přes Studánku.

V druhé polovině dvacátých let se Varnsdorf potýkal s čím dál většími dopravními problémy. Množství dělníků, dojíždějících do Varnsdorfu z okolních měst, nutnost spojit hraniční přechody a velká vzdálenost vlakového nádraží od centra vedly k myšlence zřízení pravidelné autobusové dopravy.³⁹ V roce 1927 okresní úřad ve Varnsdorfu udělil dvě koncese na provozování autobusové dopravy na dvou pravidelných linkách. Jízdné bylo stanoveno jednotně na jednu Korunu českou. Jedna z těchto linek byla velmi prodělečná, a tak její provozovatel Anton Quaiser musel ukončit svou činnost. Obnovena byla až poté, kdy jeho koncese byla rozšířena pro jízdy do Dolního Podluží. Po vypuknutí hospodářské krize nezbyvaly finance na větší technické opravy, které vznikaly díky špatnému stavu Varnsdorfských ulic, a proto tento podnik byl v roce 1933 prodán ve veřejné dražbě.⁴⁰

³⁹ NĚMEC, P. *Varnsdorf a Šluknovský výběžek*. Děčín: nakladatelství Studio Rema 93 Spol. s.r.o. 1993. Str. 248, ISBN 80-239-0276-8

⁴⁰ RICHTER, S. pamětník, narozený 29.12.1945. Bývalý zaměstnanec ČSAD, zastával funkce závozníka, řidiče nákladního vozidla, šoféra autobusu, dílenského mechanika a skladníka. Na vojně fungoval jako řidič instruktor. Historik, výrobce modelů autobusu. Konzultace 20. 12. 2019, Varnsdorf

Obrázek č. 7: Jízdní řád obsluhovaný dopravou německé Říšské dráhy v roce 1945

Reichspostdirektion Puffig **Kraft Post**  **Post** Gültig ab 10. Oktober 1945

Sahrgeldbühren 4/30% je km Mit Postfachbeförderung

Kp-Linie 70: Böhmisches Leipa-Hirschberg-Nossadi-Dauba-Böhmisches Leipa

km	1	Kraftpostfahrt Nr.	2
0.0	546	ab Böhmisches Leipa, Adolf-Hitler-Platz . . . an	118 0
1.0	547	Böhmisches Leipa, Hotel Bahnhof . . .	118 7
1.8	548	Böhmisches Leipa, Großpriesener Hof . . .	118 13
3.0	549	Zückmantel-Künast, Gasth Neuborn . . .	118 20
6.6	6 1	Hirnsen, Hotel „Post“ . . .	118 48
7.7	6 4	Abzw n Regersdorf . . .	118 50
1.0	610	Habichstein, Gasth Hölzel . . .	118 52
11.3	611	Habichstein, Kirche . . .	118 53
15.7	618	Abzw n Thammühl . . .	118 58
17.7	622	Hirschberg, Gasth „Nordbahn“ / BfH . . .	118 67
19.0	625	Hirschberg, Post . . .	118 73
21.1	631	Woborn, Gasth Großmann . . .	118 8
23.3	636	Woken, Post . . .	118 2
26.1	647	Zdler, Gasth Deutsches Haus . . .	118 65
26.5	651	Abzw n Klein Bösig . . .	118 69
29.1	656	Klein Bösig, Wasserwerk . . .	118 76
31.7	7 4	Nossadi, Spritzenhaus . . .	118 88
33.6	710	Liebowitz, Schule . . .	118 90
35.1	714	Kreibichgrund . . .	118 93
36.6	719	Brusnel . . .	118 97
37.6	722	Rai, Gasth Stadt Döbeln . . .	118 98
38.6	725	Abzw n Wolleschno . . .	118 10
39.4	728	Konnradstal, Schule . . .	118 8
40.8	733	Dabus, Gasth Erle . . .	118 3
41.7	738	Kleinblatzen . . .	118 58
42.7	739	Abzw n Schedowitz-Großblatzen . . .	118 65
43	744	Doppelkanal . . .	118 69
45	751	Y Schönau, Mühle . . .	118 65
48.6	8 0	an Dauba, Adolf-Hitler-Platz . . . ab	118 85
48.6		ab Dauba, Adolf-Hitler-Platz . . . an	118 80
50.0		Neuperstein, Schloß . . .	118 87
53.0		Abzw n Dürchel-Klum . . .	118 90
54.8		Podlitz, Gasth Dornaus . . .	118 96
55.2		Abzw n Maschwitz-Popeln . . .	118 98
56.7		Ujest . . .	118 11
57.8		Habichstein, Gasth Hölzel . . .	118 8
61.1		Abzw n Regersdorf . . .	118 0
62.2		Hirnsen, Hotel „Post“ . . .	118 7
65.5		Zückmantel-Künast, Gasth Neuborn . . .	118 19
67.0		Böhmisches Leipa, Großpriesener Hof . . .	118 25
67.8		Y Böhmisches Leipa, Hotel Bahnhof . . .	118 43
68.8		an Böhmisches Leipa, Adolf-Hitler-Platz . . . ab	118 40

Sahrgeldbefreiung: W — versteht nur an Werktagen
Beihilfe: 250 kg = 25 %
 400 kg = 30 %
Stillespost: 250 kg = 25 %
 500 kg = 30 %
Dienstleistung: Postamt Böhmisches Leipa
 Gemein Nr. 290

Zdroj: soukromá sbírka pamětníka a historika Richtera S. ⁴¹

⁴¹ Obrázek č. 7: Původní jízdní řád německé Říšské dráhy z roku 1945, ze soukromé sbírky pamětníka a historika Richtera S.

3.2. Druhé poválečné období na Šluknovsku

V období druhé světové války obsadilo území Sudet Německo, proto v severních Čechách obsluhovaly dopravu autobusy německé Říšské dráhy. Trasy z Varnsdorfu do Rumburku fungovaly přes německé pohraničí stejně jak tomu bylo před první světovou válkou.⁴²

Po skončení druhé světové války se hranice opět uzavřely. Trasa se znovu změnila a vedla přes obec Studánka. Novým dopravcem se staly ČSD, který se v roce 1990 přejmenoval tak jako v celé České republice na ČSAD dopravní závod číslo šest set osm. V tomto období vznikly stálé linky 801 – Varnsdorf, Rumburk, Šluknov – Dolní Poustevna, 802 – Krásné Pole, Varnsdorf, 803 – Velký Šenov, Česká Lípa, 805 – Rumburk, Staré Křečany, Krásná Lípa, Doubice a 806 – Velký Šenov, Vilémov, Mikulášovice. Tyto linky fungují do dnes, pouze s menšími změnami, rozšířenými trasami a jinou číselnou kombinací. Byla zde skvělá dopravní organizace, provozovna měla své dílny, kde se prováděly nutné údržby a potřebné opravy. Vše probíhalo bez větších obtíží. Až do roku 1950, kdy státní podnik byl přetvořen na krajské výbory. Šluknovský výběžek spadl pod krajský výbor Ústí nad Labem.

V roce 1995 byl privatizován soukromou firmou Czech Invest, která vlastnila více poboček. Provozovna Ústeckého kraje se přejmenovala na ČSAD Bus Ústí nad Labem.⁴³ Pro velkou hustotu silničních tratí, velmi rozvinutého průmyslu (chemický, uhelný, textilní, ocelářský, sklářský) a velkého množství kulturních a přírodních památek, se musely strategicky uspořádat provozovny po celém kraji. Jedna z nich vznikla ve Varnsdorfu, jako přímo řízená filiálka. 29. dubna 2004 vznikl nový projekt, díky kterému se společnost rozdělila. Tím vznikly další, nové, v Ústeckém kraji DPÚK – dopravní podnik Ústeckého kraje.⁴⁴

⁴² RICHTER, S. pamětník, narozený 29.12.1945. Bývalý zaměstnanec ČSAD, zastával funkce závozníka, řidiče nákladního vozidla, šoféra autobusu, dílenského mechanika a skladníka. Na vojně fungoval jako řidič instruktor. Historik, výrobce modelů autobusu. Konzultace 20. 12. 2019, Varnsdorf

⁴³ LIŠKA, Z., JAVOŘÍK, T. *ČSAD autobusová doprava v Praze a středních Čechách*. Praha: nakladatelství SAXI, 2015. Str. 39. ISBN: 978-80-906240-0-9

⁴⁴ PROVAZNÍK, J. narozený 28.5.1955. Pamětník a odborář dopravních podniků, konzultace 13. 01. 2020 Varnsdorf

4. HISTORIE SE OPAKUJE

Vše začalo v roce 2006, kdy dopravu v Ústeckém kraji obsluhoval Dopravní podnik Ústeckého kraje (dále jen DPÚK).⁴⁵ 26. července DPÚK oznámil Ústeckému krajskému úřadu vyluku některých spojů, kvůli nezaplacení ztráty z osobní dopravy za tři měsíce, své výhrůžky uskutečnil 4. srpna. Podnik podal na kraj soudní stížnost, která se dostala až k Nejvyššímu soudu, který rozhodl, že *„Dopravce má povinnost jezdit a kraj má povinnost platit ztrátu z provozu veřejné dopravy, o jejíž výši nesmí s dopravcem diskutovat.“*⁴⁶ Kvůli těmto sporům kraj smlouvu předem vypověděl s pokutou za cílené vyluky ve výši sedm set tisíc Kč, i přesto, že měla skončit až za další čtyři roky. 3. dubna 2006 bylo vyhlášeno nové výběrové řízení na obsluhu Ústeckých oblastí, jediným kritériem soutěže byla tarifní cena za odjetý kilometr. Zvítězila společnost ČSAD Česká Lípa s vítěznou cenou dvacet sedm korun padesát sedm haléřů, smlouva byla uzavřena na jeden rok, s možností prodloužení na další. ČSAD byla připravená na výhrůžné vyluky a okamžitě převzala dopravní zajištění.

6. září 2006 kraj vypověděl smlouvu i ČSAD Česká Lípa s odůvodněním, že neplní povinnosti z rámcových smluv. Další den hejtman Jiří Šulc, sdělil, že podepsal smlouvu na zajištění dopravy s patnácti náhradními dopravci, kteří nahradí ČSAD Česká Lípa s platností od 9. září 2006 do 2. června 2014. Šluknovský výběžek tímto začala obsluhovat společnost ČSAD Semily. Po vypršení smlouvy bylo vyhlášeno nové výběrové řízení s tarifní cenou třicet tři korun za odjetý kilometr s platností smlouvy do roku 2014. Obsluhu oblasti severních Čech opět vyhrálo ČSAD Semily, která se po čase přejmenovala na dopravní společnost Busline.⁴⁷

⁴⁵ Dopravní podnik Ústeckého kraje, dále jen DPÚK

⁴⁶ Podnikový dopravní časopis-speciál „*Volant*“, vydavatel Dopravní podnik Ústeckého kraje.

⁴⁷ *Vývoj dopravní situace v Ústeckém kraji* [online]. Copyright © www.tram-bus.cz 2012-2020 [cit. 2019-13-01]. Chour Martin. Dostupné z: <https://www.tram-bus.cz/ceska-republika/vyvoj-dopravni-situace-v-usteckem-kraji/>

4.1. Stále stejný problém

V roce 2015 se konalo výběrové řízení na provozování autobusové dopravy v tomto kraji. Pro oblast Děčínsko a Vejprty zvítězila společnost Busline. Vítězem oblasti Šluknovska byla společnost Autobusy Karlovy Vary (dále jen AKV)⁴⁸, která v dnešní době obsluhuje i dalších pět regionu v naší republice (Sokolov, Cheb, Mariánské Lázně, Kadaň, Chomutov, Most) a dokonce byla vítězem ankety „Dopravce“ v letech 2009, 2010, a 2013. Smluvní tarif činil třicet šest korun českých.⁴⁹

Společnost Busline se potýkala s potížemi, které nastávali pro malý smluvní cenový tarif za odjetý kilometr, což při stále stoupajících cenách za pohonné hmoty, náhradní díly, práci servisů bylo nedostačující a kraj nechtěl akceptovat navýšení. Dopravce nebyl schopný provádět nutné opravy a nasazoval na linky náhradní autobusy, které byly v rozporu se smlouvou. K tomu všemu v roce 2016 vláda rozhodla o navýšení mezd řidičům. Ke konci tohoto roku nastal problém. Kraj nezaplatil společností za náhlé navýšení mezd. Ve spolupráci s odbory, řidiči žádali od Busline navýšení svých mezd, na což provozovateli chyběly peníze.⁵⁰ Jednání s krajskou správou o zvýšení částky za tarifní kilometr a navýšení výplaty řidičům byla neúspěšná.

V březnu 2017 odboráři začaly vyhrožovat stávkou řidičů, která se nakonec neuskutečnila. Kraj ustoupil a přidal společnosti pět miliónů sedm set tisíc korun na navýšení mezd na jednotlivé oblasti. Tyto peníze však nepokryly ani navýšení mezd v jedné oblasti v jednom roce. Po stálých potížích a minusových výnosech se začalo jednat s krajem o navýšení tarifu, což se po několikanásobných jednáních podařilo. Krajská dopravní správa souhlasila s navýšením původní tarifní částky na čtyřicet jedna korun. I přes toto zvýšení provozovateli stále chyběly peníze na pohonné hmoty a nutné

⁴⁸ Dopravní společnost Autobusy Karlovy Vary, dále jen „AKV“

⁴⁹ RICHTER, S. pamětník, narozený 29. 12. 1945. Bývalý zaměstnanec ČSAD, zastával funkce závozníka, řidiče nákladního vozidla, šoféra autobusu, dílenského mechanika skladníka. Na vojně fungoval jako řidič instruktor. Historik, výrobce modelů autobusu. Konzultace 20. 12. 2019, Varnsdorf

⁵⁰ PROVAZNÍK, J. narozený 28. 5. 1955. Pamětník a odborář dopravních podniků, konzultace 13. 01. 2020 Varnsdorf

opravy. Doprava stojí stovky miliónů a společnosti hrozil kolaps a insolvence.⁵¹ I přes všechny potíže společnost vytrvala až do konce platnosti smlouvy.

S podobnými obtížemi se nepotýká jen Ústecký kraj. Příkladem je formální vyšetřování Jihomoravského a Znojemského kraje, kvůli přiměřenému poskytování vyrovnávacích plateb pro autobusové dopravce dle uzavřené smlouvy o státní podpoře, kterou se zabývala Evropská komise.⁵²

4.2. Krajská dopravní společnost

1. července 2017 vznikl provozovatel Dopravní společnost Ústeckého kraje (dále jen DSÚK)⁵³, kterého si zřídil sám kraj pro obsluhu některých oblastí v Ústeckém kraji. Dle dostupných zjištění kraj sám sobě (své společnosti) platí tarifně sedmdesát korun oproti téměř poloviční částce pro cizí dopravce.⁵⁴ Dle článku v časopise „Děčínský deník“ tato nespravedlivá cena ve smlouvě přinesla spoustu rozporů a nespokojenost kritiků a odborů, kteří na Ústecký kraj podali trestní oznámení. Ve spojení s tímto zjištěním soukromý dopravce AKV požadoval navýšení smluvní ceny, kterou kraj pokaždé odmítl a kvůli tomu několikrát hrozil kolaps dopravy, který se nakonec obešel jen výpadkem některých linek. Navíc bylo odmítnuto i navýšení mezd řidičům, z důvodů porušení legislativy. Takové jednání je porušení podstaty dobrého hospodáře. Zástupci kraje tvrdí, že smluvní částka je i tak dost vysoká, což jsou příkladem smluvní ceny v porovnání s výsledky soutěže v Libereckém kraji, kde soukromý dopravce Busline provozuje dopravu na Turnovsku, Semilsku i Jablonecku za třicet šest korun. Regionální ředitel TD Bus Milan Toms tvrdí, že původně bylo navrhnuo řešení, odstoupení od smluv a vypsání nového výběrového řízení s jediným uchazečem

⁵¹ *Velká autobusová krize* [online]. Copyright © VLTAVA LABE MEDIA a.s., 2005–2020. [cit. 2018-07-19]. Šujan Kristián. Dostupné z: https://decinsky.denik.cz/zpravy_region/cerny-ctvrtek-pro-cestujici-se-blizi-autobusum-v-kraji-hrozi-ze-nevyjedou-20180719.html. Informace o cenových tarifech se neshodují s poznámkou pod čarou č. 24 „Vývoj dopravní situace v Ústeckém kraji“

⁵² Evropská komise. *Stížnost na české autobusové dopravce* [online]. © 2019 Ministerstvo vnitra České republiky. [cit. 2008-03-19]. Dostupné z <https://www.mvcr.cz/clanek/stiznost-na-ceske-autobusove-dopravce.aspx>

⁵³ Dopravní společnost Ústeckého kraje, dále jen DSÚK

za deklarovanou cenu třicet pět korun, což kraj odmítl a raději si zřídil vlastní společnost. Zajímavé také je, že kraj ve vlastní smlouvě nemá obsažené žádné pokuty za neodjeté spoje nebo použití náhradních vozidel.⁵⁵

Jen díky provozu dopravy v dalších oblastech, které zajišťuje dopravní společnost AKV, které jsou mnohem výnosnější, je provoz ve Šluknovském výběžku zatím stále udržitelný. Navíc všechny obsluhované regiony touto společností se nachází blízko základny Karlovy Vary a mají výborné zázemí včetně svých dílen a servisu, jediné Šluknovsko díky své poloze je od základny velice vzdálené.

⁵⁵ *Sám sobě platí kraj víc* [online]. Copyright © VLTAVA LABE MEDIA a.s., 2005–2020. [cit. 2018-10-01]. Šujan Kristián, Sůra Jan. Dostupné z: https://decinsky.denik.cz/zpravy_region/stedri-sami-k-sobe-sve-firme-plati-ustecky-kraj-za-autobusy-vic-nez-jinym-20181001.html

PRAKTICKÁ ČÁST

5. CÍL A ZDŮVODNĚNÍ PROJEKTU

Cíl projektů je zjistit spokojenost cestujících využívajících veřejnou autobusovou dopravu ve Šluknovském výběžku. Posoudit fungování dopravy a organizační struktury. Nalézt jiné možné řešení fungování a vylepšení dopravní situace.

6. DNEŠNÍ DOPRAVNÍ ZAJIŠTĚNÍ – ANALÝZA VÝCHOZÍHO STAVU

Jak již bylo zmíněno, od roku 2015 zajišťuje autobusovou dopravu ve Šluknovském výběžku společnost Autobusy Karlovy Vary. Dle uzavřené smlouvy s krajskou správou, doprava musí být zajištěna nízkopodlažními, novými autobusy zelené barvy. Nad předem určená procenta neobsložených spojů nebo odjetých jiným, než nahlášeným vozidlem ve smlouvě (zálohovým) se kraji platí pokuty, které se vykazují vždy na konci daného měsíce.

V této oblasti bylo zřízeno devět linek, 401, 402, 403 (jedna z nejstarších autobusových linek provozovaná za ČSD), 405, 406, 407, 408, 409 a 410 s celkem dvě stě sedmdesátí spoji v pracovní dny, s ranními i odpoledními směnami, s nepřetržitým provozem od 04.00 ráno do 01:00 nočních hodin. Osm víkendových linek s dopoledním i odpoledním provozem od 05:00 ráno do 00:50 v noci. Školní linky jsou navíc zdvojené. V ranních a odpoledních hodinách, kdy jezdí nejvíce školáků a pracujících lidí, jezdí tak zvané posily-autobusy, které jezdí těsně za hlavním vozidlem. Posily sbírají cestující, které se nevešli do hlavního vozu. Trasy těchto linek propojují vlakovou dopravu. Vedou přes všech osmnáct měst Šluknovského regionu a spojují ty nejvzdálenější obce navazujícími na sebe spoji, které vedou z Děčína, Lobendavy, Dolní Poustevny, Šluknova, Varnsdorfu, Rumburku, německého Ebersbachu,




Seifhenersdorfu a dalších severních měst s celkovou délkou přes sedm tisíc pět set kilometrů.

Nutno podotknout, že trasa linek, časová návaznost všech spojů a návaznost přestupu je plně v režii kraje, které se určují dle přidělených finančních prostředků v daném roce. Meziměstské linky se dají rozdělit na dotované a nedotované. Dotované jsou ty, které si u příslušného smluvního dopravce objednává kraj pro plné zajištění základní dopravní obslužnosti dle zákona č.111/194 Sb. Nedotované jsou ty, které si dopravce zajišťuje sám na vlastní zodpovědnost, riziko a dle svého uvážení.⁵⁶Takové linky Šluknovská divize neobsluhuje, pouze náhodnou zájezdovou dopravu při poptávce a možnosti poskytnout volný autobus.

Dle uzavřené smlouvy s krajem jako objednavatelem dopravy, se každý měsíc vypracovávají výpočty ujetých kilometrů a délka tras zajištěných zálohovými vozidly. Zaznamenávají se poznatky, dle kterých se zjišťuje, zda potíže vzniklé s nedodržením smlouvy o provozu jsou v důsledku všeobecného provozu na komunikaci, poruch neovlivnitelných provozovatelem nebo nedopatřením dopravce. Dle těchto výsledku se vypočítává procentuální schodek, který musí dopravce nahradit objednavateli v rámci smluvní pokuty. Dále se dle zákona dokládají reálné náklady příslušnému dopravnímu úřadu, ze kterých se vypočítává přiměřený zisk pro dopravce, který se počítá jako rozdíl nákladů a vybraného jízdného.

⁵⁶ KLAS, M. *ČSAD 60 let s Vámi*. Plzeň: nakladatelství NAVA 2009. Str. 22. ISBN: 978-80-7211-336-1

Obrázek č. 8: První jízdní řád společnosti Autobusy Karlovy Vary pro Šluknovský výběžek

403 Varnsdorf · Dolní Podluží · Chřibská, Krásné Pole									
linka č. 517403 Varnsdorf · Dolní Podluží · Chřibská, Krásné Pole									
Převzato zajišťuje: Autobusy Karlovy Vary, a.s., Sportovní 4, 360 03 Karlovy Vary, provozovna Varnsdorf, tel. 353 813 813, www.autobusy-iv.cz									
Plán od 1.1.2015 do 12.12.2015									
www.dopravaiv.cz									
				PRACOVNÍ DNY					
km	ZONA	TČ	seznam zastávek	101	103	105	107	109	111
0	0	371	Varnsdorf, aut.nádr.	odjezd		7:54	12:14	14:24	16:24
1	1	371	Varnsdorf, Horáků			7:55	12:16		
1	1	371	Varnsdorf, Karla IV.			7:57	12:17		
1	1	371	Varnsdorf, poliklinika				14:26	16:26	
1	1	371	Varnsdorf, Elite				14:27	16:27	
2	2	371	Varnsdorf, hotel Sport				14:28	16:28	
3	3	371	Varnsdorf, Severní dráha				14:30	16:30	
3	3	371	Varnsdorf, u Votřků				14:32	16:32	
2	2	4	371	Varnsdorf, Jalky		7:59	12:19	14:34	16:34
2	2	371	Varnsdorf, TOS						
3	3	366	11 Dolní Podluží, želez.		8:01	12:21	14:36	16:36	
3	3	366	12 Dolní Podluží, Velveta 06		8:03	12:23	14:38	16:38	
4	4	366	13 Dolní Podluží, drábetárna		8:05	12:25	14:40	16:40	
5	5	366	14 Dolní Podluží, škola		8:05	12:26	14:41	16:41	
6	6	366	15 Dolní Podluží, kino		8:08	12:28	14:43	16:43	
8	8	365	16 Jihlín p. Jedlovou, nám.			12:31			
8	10	364	17 Horní Podluží, u Chmelky		8:12	12:35	14:47	16:47	
9	11	364	18 Horní Podluží		8:14	12:37	14:49	16:49	
11	13	363	19 Rybnítké, pošta		8:17	12:40	14:52	16:52	
11	13	363	20 Rybnítké, želez.		8:19	12:42	14:54	16:54	
12	14	363	21 Rybnítké, odb. Doubova		8:21	12:44	14:56	16:56	
13	15	363	22 Rybnítké, Nová Chřibská		8:23	12:46	14:58	16:58	
15	17	361	23 Chřibská, nám.	příjezd	8:26	12:49	15:01	17:01	
			402 ze směru Česká Kamenice, DMn	příjezd	8:09	8:26	12:28	14:28	16:28
			401 ze směru Rumburk, Ebersbach	příjezd	8:26	8:26	12:26	14:26	16:26
15	17	361	23 Chřibská, nám.	odjezd	8:58	8:29	12:50	15:04	17:04
16	18	361	24 Chřibská, škola		8:02	8:32	12:53	15:07	17:07
16	18	361	25 Chřibská, Horní Chřibská		8:04	8:34	12:55	15:09	17:09
17	19	361	26 Chřibská, Horní Chřibská, sklárna		8:06	8:36	12:57	15:11	17:11
19	21	361	27 Chřibská, Krásné Pole	příjezd	8:08	8:38	12:59	15:13	17:13

				PRACOVNÍ DNY						
km	ZONA	TČ	seznam zastávek	102	104	106	108	110	112	114
0	0	361	27 Chřibská, Krásné Pole	odjezd	8:14	8:54	8:44	13:04		15:14
2	2	361	26 Chřibská, Horní Chřibská, sklárna		8:17	8:57	8:47	13:07		15:17
3	3	361	25 Chřibská, Horní Chřibská		8:19	8:59	8:49	13:09		15:19
3	3	361	24 Chřibská, škola		8:22	7:02	8:52	13:12		15:22
4	4	361	23 Chřibská, nám.	příjezd	8:24	7:04	8:54	13:14		15:24
			401 směr Rumburk, Ebersbach	odjezd	7:00	9:30	13:30			15:30
			402 směr Česká Kamenice, DMn	odjezd	8:29	7:29	9:29	13:29		15:29
4	4	361	23 Chřibská, nám.	odjezd		7:06	8:56	13:16		15:26
6	6	363	22 Rybnítké, Nová Chřibská		7:09	8:59	13:19			15:29
7	7	363	21 Rybnítké, odb. Doubova		7:11	9:01	13:21			15:31
8	8	363	20 Rybnítké, želez.		4:49	7:14	9:04	13:24		15:34
8	8	363	19 Rybnítké, pošta		4:51	7:16	9:06	13:26		15:36
10	10	364	18 Horní Podluží		4:54	7:19	9:09	13:29	14:08	15:39
11	11	364	17 Horní Podluží, u Chmelky		4:56	7:21	9:11	13:31		15:41
2	2	365	16 Jihlín p. Jedlovou, nám.						14:10	
13	4	366	15 Dolní Podluží, kino		4:59	7:24	9:14	13:34	14:12	15:44
14	5	366	14 Dolní Podluží, škola		5:01	7:26	9:16	13:36	14:14	15:46
16	5	365	13 Dolní Podluží, drábetárna		5:03	7:28	9:18	13:38	14:16	15:48
16	7	366	12 Dolní Podluží, Velveta 06		5:04	7:29	9:19	13:39	14:17	15:49
16	7	365	11 Dolní Podluží, želez.		5:06	7:31	9:21	13:41	14:19	15:51
8	8	371	10 Varnsdorf, TOS						14:20	
17	17	371	9 Varnsdorf, Jalky		5:08	7:33	9:23	13:43		15:53
18	18	371	8 Varnsdorf, u Votřků		5:10	7:35	9:25	13:45		15:55
18	18	371	7 Varnsdorf, Severní dráha		5:12	7:37	9:27	13:47		15:57
19	19	371	6 Varnsdorf, hotel Sport		5:14	7:39	9:29	13:49		
20	20	371	5 Varnsdorf, Elite		5:16	7:41	9:31	13:51		
20	20	371	4 Varnsdorf, poliklinika		5:18	7:43	9:33	13:53		
20	20	371	3 Varnsdorf, Karla IV.							
20	20	371	2 Varnsdorf, Horáků							
19	21	371	1 Varnsdorf, aut.nádr.	příjezd	5:20	7:45	9:35	13:55	14:32	15:59

Zdroj: soukromá sbírka pamětníka a historika Richtera S.⁵⁷

Dopravní společnost poskytla divizi Šluknovsko pro potřebnou obslužnost dvacet linkových autobusů, které odpovídají smluvním podmínkám a osm náhradních, které jsou používány v případě potřebných servisních oprav a údržeb kmenových (hlavních) vozů. Divize zaměstnává čtyřicet osm šoférů, kteří se střídají dle předem daných směn, z čehož je šest náhradních řidičů, které fungují jako záloha v případě náhlé indispozice kmenového. Za chod divize jsou zodpovědné tři osoby. Hlavní funkce je vedoucí, který zodpovídá za celkový chod divize. Druhý je dispečer, má na starosti šoféry a turnusy, plánuje služby řidičů, střídání, dovolené, rozpis linek, přidělení autobusů a všechnu administrativu spojenou se zaměstnanci a výkonem všech vozidel. Třetí osoba je hlavní technik, který zodpovídá za technický stav vozů, včasné opravy a zajištění servisu.⁵⁸

⁵⁷ Obrázek č. 8: První původní jízdní řád společnosti Autobusy Karlovy Vary pro Šluknovský výběžek, ze soukromé sbírky pamětníka a historika Richtera S.

⁵⁸ Vnitropodnikové tabulky a materiály

Při zřizování této divize byly dodány úplně nové (dle smlouvy) vozy značky Crossway a SOR, domluven místní servis pro poskytnutí základních oprav a pravidelných údržeb. Počítalo se, že nové vozy vydrží bez nutných oprav po celou dobu své působnosti v této oblasti, a proto se zde nezřídila žádná dílna, která by byla této provozovně kdykoliv k dispozici. Každé vozidlo ujede denně v průměru pět set kilometrů, téměř bez přestávek, během kterých by se mohly provádět potřebné pravidelné údržby. K tomu všemu se tato oblast jako jediná nachází ve špatné geografické krajině a díky hornatým trasám a stálému výkonu vozidel, nastávají takové technické problémy, se kterými se momentálně potýká Šluknovská divize. Situace vozového parku je taková, že ze dvaceti kmenových vozů je šest v servisu na generální opravě motoru z důvodů vyčerpání vozidla. Takové opravy jsou velmi nákladné a časově náročné. Místo rozbitých kmenových jsou již dlouhodobě nasazena zálohová vozidla. Jak již bylo zmíněno, za každý kilometr odjetý takovým náhradním autobusem se platí objednateli pokuty. Z osmi zálohových vozů jsou tři taktéž v servisu. Pro obsluhu všech linek v takové situaci jsou zapůjčeny další náhradní autobusy. Jejich pronájem je dost drahý a tím ještě více zatěžuje rozpočet divize. V případě náhlého výpadku dalšího vozidla se momentálně velice často stává, že nejméně využívané spoje, nejsou obslouženy, dokud se nevyřeší rychlá oprava nebo další náhradní vůz. Z finančních důvodů společnost není schopná poskytnout více autobusů pro tuto divizi. O to těžší to je pro vedoucí, kterým nezbyvá nic jiného, než se vyrovnat se stálými obtížemi a zajistit co nejrychlejší průběh oprav a nejlepší zajištění všech linek.

Nově se všechna vozidla přestavují na motorový pohon na bionaftu FAME, pro ekologický provoz, dle směrnice Evropské unie, s cílem snížit ekologický dopad na ovzduší a přírodní prostředí. Dalším impulzem pro přechod na FAME je minimalizace nákladu na pohonné hmoty, z důvodu nižší ceny než u běžné motorové nafty. Avšak majitel společnosti nepočítal s tím, že bionafta velmi znečišťuje motory vozidel a při minusových teplotách ovzduší má tendenci zamrznat. Proto se očekávají další komplikace spojené s budoucími opravami a případnými mrazy v zimním období.

7. DOTAZNÍK NA TÉMA AUTOBUSOVÁ DOPRAVA VE ŠLUKNOVSKÉM VÝBĚŽKU

Pro svou práci autorka vytvořila dotazník s pomocí portálu survio.cz a díky sociální síti facebook.com provedla sběr dat, aby se analyzovala spokojenost obyvatel Šluknovského výběžku s veřejnou autobusovou dopravou, objasnila se případná otázka negativních postojů a našlo možné řešení situace. Tento dotazník vyplnilo osmdesát osob, které denně nebo při nejmenším občas využívají pravidelné linkové autobusové dopravy ve zkoumané oblasti.

7.1. Otázky vypracovaného dotazníku

1 *Jak často využíváte autobusovou dopravu?*

Možnosti odpovědí	Respondent	Podíl
Denně	15	18,75 %
Občas	65	81,25 %

2 *Myslíte si, že je dostatek linek?*

Možnosti odpovědí	Respondent	Podíl
ano, dostačující	38	47 %
ne, mohlo by jich být více	42	53 %

3 *Vyhovují Vám časy spojů?*⁵⁹

Možnosti odpovědí	Respondent	Podíl
--------------------------	-------------------	--------------

⁵⁹ *Dotazník* [online]. Copyright © 2012-2017 Survio [cit. 2019-12-05]. Hrabčáková Marija. <https://www.survio.com/survey/d/H8S8F9A5B8T5S4I8M>

Možnosti odpovědí	Respondent	Podíl
ano	48	60 %
ne	32	40 %

4 *Vyhovuje Vám návaznost spojů při přestupu na další autobus či vlak?*

Možnosti odpovědí	Respondent	Podíl
ano	33	41,3 %
ne	41	51,3 %
Jiná	6	7,5 %

Jiná:

- Je to spoj od spoje různé
- Jezdím spíše přímé spoje
- Občas se čeká dlouho
- Někdy (2x)

5 *Jste celkově spokojeni s dopravní obsluhností ve Šluknovském výběžku?* ⁶⁰

Možnosti odpovědí	Respondent	Podíl
ano jsem spokojený/á	41	51,3 %
ne, nejsem spokojený/á	32	40 %
Jiná	7	8,8 %

Jiná:

⁶⁰ Tamtéž, str. 38

- Chybí přímý spoj autobusem do Liberce. Dále mě osobně chybí více spojů na trase Krásná Lípa-Varnsdorf. Také chybí přímý spoj do Ústí nad Labem.

- V okolí Varnsdorfu asi ano, ale od Rumburku na sever, je to horší

- Více spojů

- Občas ne

- Jak kdy

6 Co byste změnili pro lepší autobusovou obslužnost?

- Nic (23x)

- Další autobusovou společnost

- Vše

- Více autobusů, když je jeden rozbitý, tak aby byl náhradní. Občas se stane, že pak nejede vůbec.

- v každém případě kvalitu a spolehlivost. Možnost jet přímým spojem, až do krajského města. Nemluvě o přímém spoji do okresního města. Změna provozovatele, to, že často přípoj ujede, nebo ani nevyjede. Nemluvě o tom, že když vyjede, tak nedojde kvůli poruše. Tady ve výběžku dojíždět za prací je občas riziko. Chtělo by to reflektovat na pracovní doby a myslet i na lidi, kteří chodí do práce i mimo školní vyučování.

- Více tras, přímých spojů a zastávek (7x)

- Více bezbariérových spojů (2)

- Vyhovovalo by nám, kdyby existovala vnitřní autobusová doprava ve městě Rumburk. Příklad dostat dítě ze Starých Křečan kupříkladu na Novou Školu je nadlidský úkon, pokud nemáte vůz, musí dítě pěšky.

- Záchod

- Připojení na internet pro možnosti sledování zpoždění autobusů

- Je toho moc

- Lepší a větší autobusy (3)

- Více linek a jejich návaznost (22x)
- Jen ty zvyšující ceny jsou hrozné jinak nevím.
- Chování řidičů (10x)
- Lepší informovanost
- Zlepšit dopravu pouze po Varnsdorfu ⁶¹

7.2. Vyhodnocení dotazníku

- 1) Jak bylo zjištěno dle dotazníku, většina dotázaných osob nevyužívá pravidelnou autobusovou dopravu každý den, ale jen příležitostně.
- 2) I přes občasné využití dopravy byla vyhodnocena potřeba rozšíření počtu linek, které jsou dány finanční dispozicí objednavatele dopravy-kraje.
- 3) Více než polovině dotázaných, časy spojů plně vyhovují. Byly tvořeny hlavně dle potřeb pracujících a studujících osob, aby se stihly dopravit včas na potřebné místo. Pro spokojenost všech by bylo nutné znásobit počet linek, na které by už objednavatel dopravy neměl dostatek financí přidělených na obsluhu Šluknovského výběžku a provozovatel by musel poskytnout divizi více vyhovujících vozů, kterými bohužel nedisponuje.
- 4) Taktéž byla vyhodnocena většinová nespokojenost s návaznostmi spojů. Ty na sebe špatně navazují hlavně z důvodů, které kraj jako objednavatel dopravy nepředpovídal při tvorbě jízdních řádů. Při rozvržení návaznosti se nebralo v potaz časté opoždění autobusu, z důvodu nástupu více cestujících najednou. Doba stání na zastávce neodpovídá času potřebnému pro odbavení všech osob. Provoz zdržuje stav silnic, oprav na cestách nebo nepředpokládaných zdrženích kvůli dopravním nehodám a zastavení provozu. Díky tomu všemu návazné přestupy dost často neprobíhají tak jak mají.

⁶¹Tamtéž, str. 38

Taková komplikace jistě není jen problémem Šluknovského výběžku, ale záležitostí všech oblastí, kde vypracovávají jízdní řády osoby od počítače, které nemají moc velké zkušenosti s realitou provozu.

5) Souhrnná otázka spokojenosti osob byla vyhodnocena jako převážná spokojenost.

6) Na dotaz, co by každý osobně změnil pro lepší obslužnost ve Šluknovském výběžku, dotázané odpovídaly různě, avšak některé odpovědi se často opakovaly.

Hodně respondentů je nespokojeno s počtem linek a návazností spojů. Vypracování jízdních řádů je v režii kraje. Při tom poměrně nedávno kraj prováděl v rozpisech velké změny. 1. ledna 2015 byl vydán nový jízdní řád, který neodpovídal potřebným časům pracujících a školáku. Nastaly velké zmatky, obyvatelé Šluknovska se nemohli dopravit včas do práce a do školy. Proto starostové poslali hejtmanovi Ústeckého kraje stížnost. Po bouřlivém jednání sdružení obcí s krajským radním se domluvila změna. Od 1. března 2015 měl začít platit nový jízdní řád se změnami časů tak, aby spoje na sebe dobře navazovaly, cestující měli dost času na přestup a mohli se včas dostat na potřebná místa. K prvnímu červnu vydal kraj úplně nový jízdní řád s prohlášením: *„Tým na něm pracoval více než rok. Po důležitém propojení trati z Dolní Poustevny na Sebnitz a dál do Děčína nám vyšlo, že páteřní dopravou ve výběžku bude vlaková, autobusy na ni budou navazovat. Na potížích, které v kraji s řády jsou, pracujeme,“* odpověděl hejtman.⁶² I přes takové úpravy jsou někteří cestující stále nespokojeni s počty linek a spojů. Bohužel však vyhovět úplně všem nelze. Nespokojeni jedinci se tak musí podřídít většině.

Takový problém jistě není jen problémem v severních Čechách, ale celorepublikovou záležitostí. Jistě by stál za úvahu pravidelný velký průzkum mezi uživateli veřejné dopravy v každém regionu, který by pomohl posoudit správnost sestavených jízdních řádů. Kvalitnější rozpisy by spíše pomohly vytvořit lidi s osobní zkušeností s cestováním veřejnou dopravou než ti, co to mají nastudované jen z počítačových tabulek. Průzkum by pomohl vytvořit jízdní řád pro lidi, ne pro správné rozdělení financí a pohodlnost objednavatelů.

⁶²Změny jízdních řádu na Šluknovsku [online]. © 1999–2020 MAFRA, a. s. [cit. 2015-02-09]. Klauenschalková Alice. Dostupné z: https://www.idnes.cz/usti/zpravy/zmeny-jizdnich-radu-autobusu-na-sluknovsku.A150209_2138145_usti-zpravy_alh

Další nejčastější úprava v obslužnosti dle respondentů se týkala chování řidičů. Toto je bohužel dennodenní situace, kterou řeší všechny divize autobusových dopravců. Téměř každý den jsou zaznamenávány telefonáty od nespokojených cestujících. Velmi často se stěžují prostřednictvím emailů, které se následně evidují ve vnitropodnikové databázi.

Cílem každé dopravní společnosti je kvalitní doprava a spokojenost zákazníků. Proto každý provozovatel zaznamenává náměty a stížnosti od uživatelů veřejné dopravy. Řešení takových stížností realizuje každý dopravce dle svých vnitropodnikových pravidel a úvah.

Tabulka 1: celkový počet stížnosti na společnost AKV za období 2017–2019

Rok	Nevyřízené stížnosti	Počet stížností
2017	0	157
2018	0	192
2019	0	245

Zdroj: vnitropodniková databáze⁶³

Tento registr slouží jako databáze všech druhu stížností, které byly doručeny na společnost Autobusy Karlovy Vary. Dále se přerozdělují dle provozoven, na které spadá nespokojenost. Na každou takovou stížnost se musí náležitě odpovědět a případně provést potřebné kroky k možné nápravě. Vyřízení odpovědi je v kompetenci vedoucích pracovníků dané divize.

Dle tabulky je vidět v každém roce stoupající počet stížností. V roce 2017 byla zaznamenána stížnost jednou za dva a půl dne, v dalším roce průměr stoupl na jeden záznam za necelé dva dny. V roce 2018 počet překročil hranici dne a půl na stížnost. Tak vzestupný posun se dá vysvětlit třemi možnostmi. V dnešní moderní době technologie jsou v takovém pokroku, že jsou dostupné více lidem, než tomu bylo před třemi lety, a proto víc osob je schopno odeslat emailovou stížnost. Druhou možností

⁶³Registr reklamací. Vnitropodniková databáze [online]. © Copyright: Milan Uhřík 2006. <http://intranet.autobusy-kv.cz/>

je viditelný zhoršující se stav technické situace vozidel, díky kterým stoupá počet poruch a výpadku spojů. Třetím důvodem je vyšší průměrný věk řidičů, větší únava a tím zhoršené chování k cestujícím.

Převážná většina všech šoférů je v předdůchodovém věku, některé již jsou pracující důchodci. Únava po tolika letech stejnorodé práce, zdravotní potíže, osobní problémy nebo i nálada spojená s věkem jsou hlavními důvody jejich nevhodného chování k cestujícím, což je samozřejmě neomluvitelné. Většinou se jedná o nevhodné chování slovní, kdy je řidič na své zákazníky nepřijemný a dohaduje se s nimi. V horších případech své nevhodné chování činí tak, že nezastaví včas na zastávce na znamení nebo vůbec neobslouží zastávku, s odůvodněním, že tam nikoho nezahlédl, a proto pokračoval bez zastavení ve své trase.

Takové to případy nevhodného chování se řeší tak, že při první takové stížnosti, dostane řidič slovní napomenutí. Při nedbání napomenutí se hříšníkovi udělí písemná výstraha s varováním, že za opakující se nevhodné chování, přijde o své prémie a osobní ohodnocení. Při dalším porušení výstrahy se viníkovi odeberou zmíněné položky z výplaty a přidá druhá upomínka. Pokud řidič neuposlechne ani třetímu napomenutí, zaměstnavatel je připraven na hodinu rozvázat pracovní poměr. Naštěstí tak daleko ještě žádný z hříšníků nezašel.

Tento postup je velmi účinný a rozhodně by se tato metoda usměřování chování neměla měnit. Možnou variantou řešení by byl nábor nových mladých šoférů, které mají energii a elán na neustálou práci s lidmi. Ty bohužel málokdy mají zájem o takové zaměstnání, z důvodů nedocení této profese. Dopravní společnosti lákají nové pracovní síly na benefity ve formě řidičského průkazu skupiny D a profesních zkoušek placených zaměstnavatelem. Výše měsíční mzdy a smluvní podmínka práce po dobu čtyř let však negativně převažují nad zdánlivě výhodnými benefity.

Nutno podotknout, že tento problém je taktéž celorepublikový. Celkový nedostatek řidičů navíc mladých by měla řešit opatření státní dopravní politiky, jako prioritou Sociální otázky, zaměstnanosti, vzdělávání a kvalifikace.

Další nespokojenost souvisí s bezbariérovými spoji. Všechny kmenové autobusy jsou dle smluvních podmínek nízkopodlažní – bezbariérové. Jak již bylo

zmíněno momentální technický stav základních vozidel, vyžaduje nasazení náhradních, které bohužel nízkopodlažní nejsou. Pro lepší pochopení situace porovnáme divizi Šluknovského výběžku s divizí v Kadani, kterou taktéž provozuje společnost Autobusy Karlovy Vary.

Jak již bylo zmíněno výše, severočeská divize disponuje linkovými – kmenovými autobusy, které odpovídají smluvním podmínkám, stejně jako Kadaň. Šluknovsko nevládní žádnou svou dílnu pro případné opravy nebo běžnou nutnou údržbu. V blízkosti sídla provozovny je domluvený smluvní servis, který nemá k dispozici mechaniky na takové množství oprav a čas věnovat se pouze divizním autobusům. Často se stává, že s opravou se musí čekat na uvolněné místo. K tomu je to soukromá dílna, která dle smlouvy fakturuje nemalé peníze za opravy, které jsou účtovány dle hodin, po které se na závadě pracuje, proto se s žádnou opravou nespěchá. Na rozdíl od provozovny v Kadani, která svojí vlastní dílnu má a záleží jí na tom, jak rychle svůj vůz uvede do pořádku a připraví ho pro výjezd na linku.

Další zásadní rozdíl mezi divizemi je v tom, že šluknovské spoje jsou časově dlouhé a téměř bez přestávky. Autobus je nasazený na lince přibližně od čtyř hodin ráno každý den, kde téměř bez pauzy obsluhuje svoje trasy. Kolem poledne jsou přibližně hodinové mezery pro střídání řidičů. Po té vozidlo je opět v záběhu do pozdních večerních hodin. Navíc severočeský hornatý terén dost přitěžuje motorům a o to častěji je potřebná údržba, na kterou však není čas o krátkých pauzách. Divize Kadaň nemá tak vytižené linky, mezi nimi jsou dost dlouhé přestávky, o kterých se stihá provést základní potřebná údržba nebo nutné opravy. Navíc rovinatý terén tolik nezatěžuje vozidlo, z toho důvodu poruchy nejsou tak časté a závažné.

Hlavním řešením této situace by byl vlastní severočeský servis. Který se po létech fungování podařilo prosadit vedoucím divize. Problémem však je nalézt vhodné prostory, které na Šluknovsku nejsou nebo jsou již obsazené. Další potřebnou změnou je získat schopné mechaniky. Těch je všude dostatek, ale málo, který rozumí vozidlům, jako jsou autobusy. Ti, kteří by to zvládli, nemají zájem o tuto práci, z důvodů malé mzdy, kterou firma nabízí, což souvisí s finančními problémy, společnosti. Jak se již rozebíralo v kapitole číslo čtyři, nízký smluvní cenový tarif za odjetý kilometr postačí jen na pokrytí základního provozu vozidla a mzdy pro řidiče, nepokrývá však náklady

na opravy, kterých je v poslední době čím dál víc, proto rozpočet společnosti neustále klesá.

Dalším možným řešením by bylo pořízení dalších nových vozidel, které odpovídají smluvním podmínkám a byly nasazeny na linky na střídání ke stávajícím, pro potřebný čas na opravy. Tato varianta opět není možná z důvodu rozpočtu firmy.

Společnost Autobusy Karlovy Vary, jak již bylo řečeno má více divizí a obsluhuje několik oblastí. Šluknovská provozovna je ze všech částí nejvíc prodělečná z důvodů častých generálních oprav. Celkový rozpočet firmy vyvažují další divize, jako je třeba oblast Vejprty, kterou nedávno společnost získala ve výběrovém řízení se smluvní cenou čtyřicet osm korun za odjetý kilometr. Navíc terén oblasti není tak náročný a opět vlastní osobní servis. Kdyby dopravce nedisponoval takovými oblastmi, tak by již dávno musel ukončit svou činnost z důvodu bankrotu.

Další připomínky týkající se lepší informovanosti a volně přístupného internetu v autobusech jsou otázkou všeobecné modernizace a souvisí s GPS systémy. Je to jedno z opatření, které obsahuje strategický dokument Dopravní politiky státu.

Od 1. srpna 2019 ve Varnsdorfu je nově zrekonstruované autobusové nádraží s informativní obrazovkou, kde se zobrazují linky a časy odjezdů. Zatím tato tabule je ve zkušebním provozu a nezviditelňuje všechny potřebné údaje, jako jsou třeba zdržení autobusů, které bohužel ne vždy jsou včas předvídatelné. Nejčastější případy jsou zpoždění do patnácti minut, takové se nikde nevidují a berou jako relativně včasný odjezd. Další případy jsou zpoždění nad patnáct minut, které se stávají ze závažných důvodů, jako jsou dopravní nehody nebo náhlé poruchy vozidla. Tyto informace jsou evidovány jak na dispečinku, tak i na krajské správě, bohužel mnohdy s takovým časovým odstupem, že se nestihají na obrazovce aktualizovat. Informativní systém by měl fungovat stejně jako u vlaků, napojením na GPS daného vozidla, což momentálně nefunguje, a i v dnešní moderní době GPS zařízení v autobusech mají často výpadek.

Poskytnutí volně přístupného internetu již na některých dálkových linkách u určitých dopravců funguje. Záleží však na stáří vozidla. V nových vozech už jsou tyto zařízení instalována již při výrobě. Starší autobusy potřebné vybavení nemají a jejich pořízení

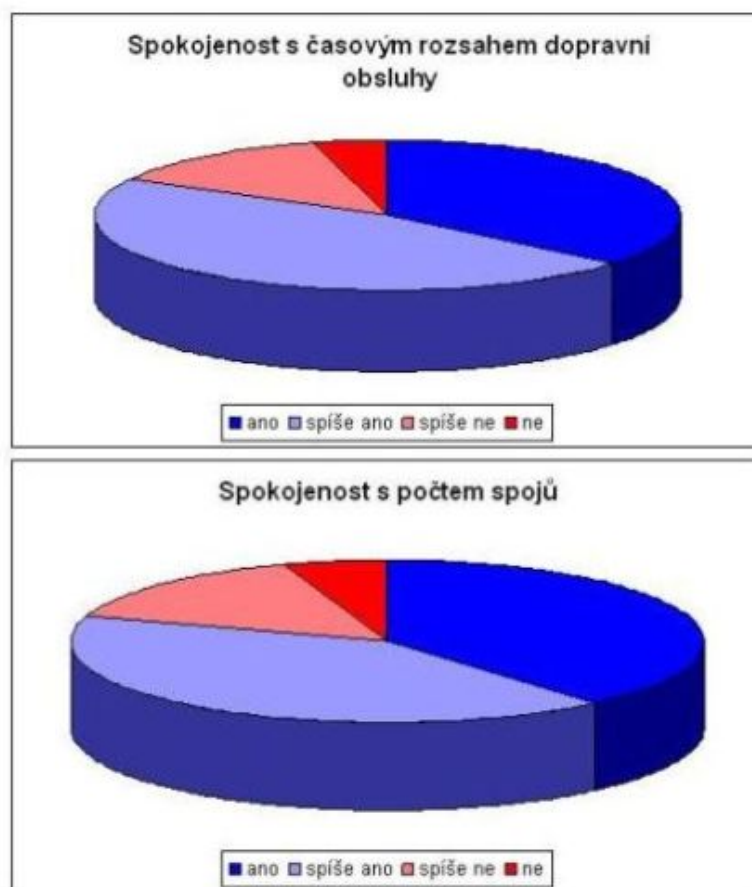
je v režii dané dopravní společnosti, pokud disponuje dostatečnými financemi a uzná za potřebnou tuto instalaci. Na dlouhých trasách taková modernizace není od věci, cestující potěší a zabaví při cestování. Na trasách mezi pár městy v rámci pár desítek kilometrů tato vymoženost už není tak nutná.

7.3. Centrum dopravního výzkumu

Ministerstvo České republiky v roce 2009 zpracovalo výzkumný projekt pro stanovení kvality veřejné dopravy. Ankety se zúčastnilo několik stovek uživatelů veřejné autobusové dopravy v celé České republice. Porovnává jak celorepublikovou spokojenost, tak i krajskou. Některé oblasti byly zastoupeny jen malým počtem respondentů.⁶⁴

⁶⁴ *Ukazatele kvality veřejné správy v praxi* [online] Copyright © 2001-2020, ČSAD SVT Praha, s.r.o. [cit. 2010-14-02] Spousta Jan. Dostupné z: <http://www.busportal.cz/modules.php?name=article&sid=7236>

Graf č. 1: Graf spokojenosti se spoji v České republice



Zdroj: Busportal.cz⁶⁵

Dle grafu je zřejmé, že většina dotázaných je s rozsahem dopravní obslužnosti a počtem spojů spokojena. Takový průzkum je velice dobrý tah pro zjištění potřebných detailů a tvorbu vhodných opatření. Vhodnější by však bylo, provádět takové ankety v rámci jednotlivých oblastí, a to z důvodu samostatné působnosti samosprávy, která má dopravní obslužnost na starosti. Stát v takových případech může vydávat pouze doporučení. Navíc by bylo vhodné provádět takové průzkumy pravidelně. Díky tomu by se zjistilo, zda učiněné kroky a opatření pro zlepšení kvality veřejné dopravy fungují.

⁶⁵ Graf č. 1: Výsledky ankety 2019 podle centra výzkumu Ministerstva dopravy ČR. Dostupné z: <http://www.busportal.cz/modules.php?name=article&sid=7236>

8. POROVNÁNÍ ORGANIZAČNÍ STRUKTURY OD VRCHOLNÉHO VÝVOJE AUTOBUSOVÉ DOPRAVY AŽ DO SOUČASNOSTI VE ŠLUKNOVSKÉM VÝBĚŽKU

Pro lepší porovnání struktury dnešních dopravců, a to především na severu Čech si představíme nejprve organizaci podniku ČSAD

8.1. Organizační struktura dopravního podniku ČSAD

Základním podnikem s rozvinutou organizační strukturou byl dopravní podnik ČSAD, který byl založen k 1. ledna 1949. Podnikové ústřední ředitelství při celostátní působnosti bylo v Praze, jemuž podléhala oblastní ředitelství a jednotlivé krajské správy. Ty měly na starost řízení dopravních, dílenských závodů a zásobáren. Vedoucím podniku byl podnikový ředitel, zodpovídal za řádné plnění všech úkolů, zastupoval ho zástupce. Vedoucí odboru dopravy a rada KNV byla vedoucím orgánem – řídil a objednával dopravu. Dalšími složkami organizace byl sekretariát, kontrolní oddělení a zkušební úřední komisař, který měl na starost školení a přezkušování řidičů. Finanční a ekonomické plánování vedl plánovací úsek, staral se o něj podnikový plánovatel. Za účtárnu zodpovídal hlavní účetní. Další důležitou složkou organizace byl úsek provozně technický, jeho vedoucími byly inženýr a bezpečnostní technik. Vedoucí přepravy a sekretariát vedly přepravní úsek, který měl na starost základnu vozového parku a základní dílnu. Tento útvar obsahoval všechny pozice pro celostátní bezproblémové řízení provozu.

Základní členění bylo dle provozu. Jak již bylo zmíněno, rozdělovaly se podle tehdejších krajů (okresů). Složení provozu bylo stejné jako na podnikovém ředitelství. Navíc obsahovaly funkci technika, bezpečnostního pracovníka, vedoucího osobní dopravy a dispečera. V závislosti na velikosti provozovny se odvozoval počet dispečerů a techniků. Při velkém počtu vozidel jich bylo několik a pracovali dle směn, aby tím zajistili nepřetržitý provoz a pomoc řidičům při potížích. Dalšími důležitými

složkami byly dílenské (technické) závody, které byly zřízeny v každém okrese dle rozdělení ONV.

Od roku 1960 po organizačních změnách bylo devět dopravních a jeden technicko zásobovací závod, zde se zajišťovaly osobní, nákladní doprava a zásobovací činnosti. Rozděleny byly opět dle provozoven, v každé byl zřízen sklad a opravna. Řídil je vedoucí závodů. Tyto závody sloužily pro potřeby zásobování a oprav, byly vedeny hlavním technikem, zásobovačem, technologem a ekonomem, každý z nich měl na starost skupinu podřízených jim lidí.⁶⁶

Při přijetí nového zaměstnance na funkci šoféra, zájemce musel projít zaškolovacím systémem. Tak zvaná kádrová rezerva, postupné zaškolování na všech pozicích závodu pro případné využití téhož člověka na různých potřebných místech v případě nedostatku pracovní síly. Každý nově přichozí nastoupil jako závozník, který vypomáhal řidiči osobního či nákladního automobilu s vykládkou nebo nakládkou zboží. Po řádném zaškolení byl povýšen na skladníka, tím se přesunul do skladu, kde zboží vydával nebo přijímal pod dohledem vedoucího. Dále byl poslán na dílnu, tam pomáhal technikům a zároveň se učil základním opravám. Teprve poté byl povýšen na řidiče nákladního vozidla. Po určité době a stanoveném počtu ujetých kilometrů mohl zaměstnanec dosáhnout nejvyšší a nejzodpovědnější pracovní pozice, a to jako řidič autobusu.⁶⁷

S privatizací státního podniku ČSAD přišly změny v organizaci. Každý vlastník svou společnost spravoval po svém. Základní potřebou provozu byl vedoucí útvar s potřebnými administrativními zaměstnanci, provozovna s vlastním vozovým parkem, odpovědnými vedoucími, dispečery, podřízenými řidiči a opravna s vedoucím technikem a mechaniky pro technické záležitosti. Základní chod společnosti je řízen vnitropodnikovými kolektivními smlouvami, sestavenými dle dohod se zaměstnaneckými odbory, dle zákona o silniční dopravě 111/1994 Sb. a zákonu o veřejných službách v přepravě 194/2010 Sb.

⁶⁶ Pro nedostatek informací, inspirováno bakalářskou prací Pešťák, M., Praha 2010. *Československá státní automobilová doprava, s. p., Plzeň (1937) 1949-1993*. http://www.inventare.cz/pdf/soap-pn/soap-pn_ap0646_10484_csad-plzen.pdf

⁶⁷ RICHTER, S. pamětník, narozený 29.12.1945. Bývalý zaměstnanec ČSAD, zastával funkce závozníka, řidiče nákladního vozidla, šoféra autobusu, dílenského mechanika skladníka. Na vojně fungoval jako řidič instruktor. Historik, výrobce modelů autobusu. Konzultace 20. 12. 2019, Varnsdorf

8.2. Organizační struktura dopravního podniku Autobusy Karlovy Vary

Společnost Autobusy Karlovy Vary (dále jen AKV)⁶⁸ vlastní soukromý majitel pán Zdeněk Zemler, který je vlastníkem více podniků v různých oborech. V období privatizace získal společnost ČSAD Plzeň, kterou poté přejmenoval na ČSAD Invest. 1. července 2001 vznikla vyčleněním dceřina společnost Autobusy Karlovy Vary, v dnešní době zajišťující dopravu v několika oblastech. Sídlo a vedoucí útvar této společnosti je v Karlových Varech. Hlavní organizační složkou je výkonný ředitel, jeho náměstek a obchodně dopravní ředitel. Další pozice jsou zařazeny dle organizační struktury, jako jsou personální (ekonomické a účetní oddělení), vedoucí a referent dopravního útvaru, vedoucí obchodního útvaru, dopravní technolog a ITE pracovníci. Společnost má sedm provozoven. Fungování a plnění úkolů každé divize mají na starost tak zvané THP zaměstnanci, jako jsou vedoucí, dispečer a technik. Dispečink ve spolupráci s vedením zajišťuje administrativní práci, přiděluje turnusy a směny řidičům. Každá taková provozovna (mimo Šluknovskou) má k dispozici vlastní servis s hlavním technikem a několika mechaniky, které obstarávají okamžité opravy vozu a tím zajišťují plynulý provoz. Jak již bylo zmíněno, na Šluknovsku se prozatím nepodařilo zřídit vlastní servis, a tak zdejší technik se stará o drobné opravy sám na dvoře a snaží se zajistit opravy poruch v cizích dílnách. Všechny autobusy, které společnost vlastní jsou rozděleny divizím podle počtu linek, plus náhrady pro případné nasazení za kmenové porouchané vozidlo. Při příchodu nového pracovníka se provede jen základní zaškolování na určitou pozici.

Podobná organizační struktura funguje ve všech současných dopravních společnostech. Každý provozovatel jí organizuje dle svých finančních možností, potřeb a úvah.

8.3. Porovnání

Při porovnání těchto základních organizačních struktur je zřejmý rozdíl v základním uspořádání. Podnik ČSAD měl ve svém podnikovém útvaru mimo řídicích

⁶⁸ Společnost Autobusy Karlovy Vary dále jen „AKV“

a administrativních složek i vlastní vozový park, který fungoval jako záložní, v případě nedostatku vozidel na provozovnách. Tento důležitý útvar společnost AKV nemá, všechna vozidla ve vlastnictví společnosti jsou rozdané po provozovnách a při náhlém nedostatku z důvodů poruch se musí vynaložit nemalé úsilí a peníze na pronájem vozidla od cizích konkurenčních společností.

Princip kádrového zaměstnance, který fungoval za ČSAD má své nesporné výhody. V případě indispozice zaměstnance s pracovní náplní byla možnost ho ihned nahradit jiným. Všichni uměli všechno a mohli se střídat, čímž se předcházelo přepracování ze stereotypní práce nebo nedostatku určitých pozic. Dnešní podniky takto stavěné nejsou. Řidiči jsou jen řidiči a při případné indispozici třeba dílenského technika není nikdo, schopný ho nahradit a pokračovat v potřebných opravách a údržbách.

Dalším dost důležitým rozdílem je počet dispečerů a vedoucích techniků. Kvůli šetření financí jsou ve společnosti AKV pouze po jednom zaměstnanci s takovou funkcí, v každé provozovně. Mají stejnou pracovní dobu a v případě neočekávaných poruch nebo výpadku vozidla či řidiče, není na divizi nikdo, kdo by zajistil potřebný chod. Z tohoto důvodu jsou tyto vedoucí funkce neustále v pohotovosti a v případě telefonátu musí i ve svém volném čase se dostavit na potřebné místo a zařídit vše pro plynulý provoz. Taková neustálá činnost je velmi únavná, nedocenená mzdovým ohodnocením a velice narušuje osobní život.

Zde stojí za zmínku celkový rozdíl mezi současnou situací, kdy veřejnou dopravu zajišťují převážně soukromé dopravci, které si velmi konkurují. Při výběru nové dopravní společnosti pro obsluhu určité oblasti, kde vypršela smlouva pro zajištění, vznikají výběrová řízení a hospodářské soutěže, kdy se objednavatel a provozovatel dopravy přetahují o každou smluvní tarifní korunu. Díky čemuž vznikají problémy viz. kapitola 4. Těmto potížím předcházela socialistický režim, kdy jediným provozovatelem byl stát, který sám dle svých potřeb a úvah řídil svou vlastní dopravu, aniž by někomu konkuroval nebo se dohadoval.

V souhrnu znárodněný podnik ČSAD za socialistického režimu měl velmi propracovanou politiku chodu. Organizace bez konkurenčního prostředí a provozu zajištěného proti jakýmkoliv výpadkům, s dostatkem zaměstnanců a rozsáhlým

vozovým parkem dokázala zabezpečit plynulost provozu mnohém lépe než dnešní společnosti, cílem kterých, je hlavně co nejvíce ušetřit a tím i vydělat.

Bez návratu k socialismu a centralizace, řešení znárodnění není možné, a proto se autorka pokusí o vytýčení možností a cílů, jak dosáhnout lepšího fungování a vyřešení dopravní situace.

9. NAVRHOVANÉ ZMĚNY A OPATŘENÍ

9.1. Celostátní změny

První navrhovanou možností je příklad Ústeckého kraje, který si sám zabezpečuje provoz určité oblasti. Bohužel zatím zajišťuje jen malou část. Kdyby se podařilo zajistit celokrajský provoz pod jednotným vedením, předešlo by se zbytečné konkurenci, cenovým dohadům a pokutám. Takové zajištění vyžaduje velkou finanční investici, kterou kraj nedisponuje, proto bude trvat, než se povede postupně rozvinout tak rozsáhlý provoz. Toto opatření by bylo vhodné obstarat ve všech krajích, díky státním dotacím. Negativem tohoto řešení by bylo omezení soukromých dopravců, které by přišly o své příjmy. Tímto by se veřejná doprava mohla rozdělit na státní – linky, které jsou dotované státem a zajišťované samotnými kraji a na soukromé – linky mimo základní státní obslužnost a zájezdovou dopravu.

Také by byla vhodná centralizace všech kompetencí krajských samospráv. Důvod je ten, že každý kraj si upravuje své potřeby a opatření po svém. Díky tomu vznikají zbytečné dohady a soudní spory. Při centralizaci pod jednotné vedení by byly všechny pravidla stejná pro všechny dopravce a tím by se i zlepšila kvalita chodu organizací a provozu.

Druhým návrhem je zredukovat počet spojů. Existují linky, které jsou v provozu do pozdních večerních hodin a jen málokdy se využijí cestujícími v tak pozdní čas. Autobus jezdí prázdný a krajská správy do těchto spojů investuje zbytečně. Takové spoje by se měly zrušit a místo nich zřídit nové, které budou více potřebné a využívané. Tímto by se předešlo zbytečným investicím a stížnostem cestujících na nedostatek potřebných linek.

V dnešní době s funkčním ekonomickým hospodářstvím, kdy klesla nezaměstnanost na historické minimum, je široká nabídka volných pracovních míst. Dopravce jako zaměstnavatel by měl nalákat nové mladé řidiče na výhodné benefity. Stát by měl připravit vhodné podmínky obsažené v prioritě Sociální otázky, zaměstnanosti,

vzdělávání a kvalifikace. Jak již bylo řečeno, většina šoférů je v důchodovém či předdůchodovém věku a dříve nebo později půjdou na odpočinek. Při dnešní vysoké poptávce po zaměstnancích, brzo nebude nikdo, kdo by vykonával takovou profesi, pokud se postavení řidičů a jejich zabezpečení nezmění.

9.2. Změny v oblasti Šluknovska

Další důležitá změna se týká samotného provozovatele obsluhujícího dopravu ve Šluknovském výběžku. Základním krokem k nápravě stávající situace, se kterou se v této době potýká společnost Autobusy Karlovy Vary, je zajištění vlastní autodílny s dostatkem zaškolených techniků a skladem s potřebnými náhradními díly. V kapitole 7.2. se tento problém popisuje. Pro alespoň částečnou nápravu situace by bylo vhodné zajistit více smluvních dílen, které by byly schopné zařídit potřebné opravy při nedostatku času jiných servisů. Pomocí by bylo také zaměstnání dalšího provozního technika, který by byl nápomocný a mohl střídat stávajícího.

Vhodnou modernizační úpravou by bylo také vylepšení systému GPS, na který je napojené každé vozidlo. Prozatím funguje pouze pro práci provozního dispečera, který hlídá správnost tras a plnění časových plánů a návazností. Dopravní Společnost Ústeckého kraje má taktéž zřízený vlastní dispečink, ten má na starosti kontrolu tras všech vozidel v Ústeckém kraji, taktéž díky GPS systému a zároveň pracuje jako informační ústředna, které se hlásí všechny komplikace spojené s dopravou. Všeobecně funguje jako kontrola provozovatelů autobusové dopravy, zaznamenává případné odchylky a porovnává s měsíčními uzávěrkami a hlášeními pro správný výpočet náhrady mzdy pro dopravce. Jak již bylo zmíněno, tento systém má časté výpadky a nesouvislosti se státními poznávacími značkami vozidel, což přináší značné komplikace při kontrolách. Odstranění takových chyb a napojení na provozovatele informačních tabulí na autobusových nádražích by přineslo nespočetné výhody jak příslušnému dopravnímu úřadu, tak i cestujícím, které by měli přesné informace o výlukách a zdrženích. Díky tomu by klesla nespokojenost a vylepšila kvalita provozu.

Jako další opatření by bylo vhodné propočítat, která doprava je výnosnější a využívanější. V úvodní kapitole se psalo, že dodnes se nepodařilo v oblasti Šluknovského výběžku propojit všechna města železnicí. Proto cestující musí využít autobusové dopravy, aby mohli dále přestoupit na vlakovou. Mnohdy se musí přesedávat na navazující spoje, což při tak náročném cestování ne vždy se stihá dostavit na vlakovou zastávku ve správný čas. Jak již bylo zmíněno v kapitole 7.2., v severočeské oblasti vlaková doprava je páteřní a navazuje na ní autobusová. Dle analýzy autorky by byla vhodná změna, kde by autobusová doprava byla hlavní. Prvním důvodem je nehodovost na cestách. Velmi často dochází ke zpožděním spojů na dopravních komunikacích, ať to z důvodů nehod nebo oprav silnic. Díky tomu se stává, že autobus nestihne navázat na vlakový spoj. Když to ke zdržení na kolejích dochází jen ve výjimečných situacích. Proto by měl vlakový odjezd navazovat na autobusový s přepočtením pár desítek minut na přestup a na dojezd s případným časovým prodlením.

Tento problém je jistě taktéž celostátní. Řešení této situace by mělo být obsaženo ve státních opatřeních, jako směrnice pro krajské správy, které si vybírají svou páteřní dopravu dle vlastního úsudku.

Šluknovský výběžek spadá pod Národní park České Švýcarsko. V době turistické sezóny žije turistickým ruchem, což je velkým přínosem ekonomického hospodářství Ústeckého kraje. Samotný střed národního parku je tvořen malými obcemi s minimálním počtem obyvatel. V sezóně je obsluhován hodně vytíženou autobusovou dopravou. Hotely a restaurace zde vzkvétají a prosperují. Mimo sezónu (od října do dubna) však dopravní obsluha zde nefunguje. Turisté, kterým nevádí chladnější počasí, nemají se, jak dopravit (mimo osobní automobilismus) do svých cílů. Restaurace a penziony jsou nuceny propustit své zaměstnance a sezónně ukončit svou činnost. Nejhůře na to však jsou místní obyvatelé, které mnohdy musí být „uvězněny“ ve své obci a odkázány na místní potraviny a výdělek, který si dokázaly zajistit v sezóně.

Opatření pro zabezpečení takových obcí by bylo dalším vhodným krokem pro zlepšení kvality života a ekonomiky v kraji. Stačila by jen základní dopravní obslužnost, aby se obyvatelé mohli dostat do zaměstnání a domů a případně do obchodů, aniž by byli

odkázání na vlastní automobil. S takovými komplikacemi se jistě potýkají i další menší obce v jiných krajích. Proto by tento problém měl být zařazen mezi opatření státu.

ZÁVĚR

Tato práce se věnovala veřejné autobusové dopravě. Ve své teoretické části se rozebírala historie a vývoj dopravy od počátku do dnešních dnů v celé České republice. Následně se zabývala rozvojem autobusového provozu ve Šluknovském výběžku.

Dle historického rozboru vývoje bylo zjištěno, že největší změny nastávaly v dobách válek a změn režimů. Socialismus přinesl největší úpravy v organizační struktuře dopravců. Tato uspořádání daly směr i současným dopravním společnostem. Podobné strukturální rozdělení podniku se používá i do dnes, avšak každý dopravce si je upravuje dle vlastního úsudku a finančních možností. Nejlepší fungování autobusové dopravy bylo v době Národních podniků Česko Slovenských Autobusových Drah za socialistického režimu, i když nebyl ideální pro občany. Vozidel bylo dostatek a řidiči byly váženými lidmi se spoustou benefitů. V dnešní moderní době takové „znárodnění“ a rozdělení podniků pod vedení krajů bohužel není možné. Překážkou je velké množství soukromých firem, které se snaží vydělat co nejvíce bez ohledu na to, zda jsou schopni zajistit potřeby řidičů, kterých je čím dál méně z důvodů nedocení jejich profese, provozu a zázemí divizí. Konkurenční prostředí, kde se svádí cenový boj, při kterém samotný stát i krajská správa se pokouší o minimalizaci výdajů a finančních prostředků přidělených na dopravu, také nepřináší moc výhod pro kvalitní fungování dopravy.

Při analýze rozvoje veřejné autobusové dopravy v oblasti Šluknovského výběžku bylo zjištěno, že i přes všechny stále se opakující problémy a cenové boje, které se vyskytovaly od roku 2006, nesnáze spojené s malým cenovým tarifem a častými poruchami autobusů díky velké zátěži motorů, společnost Autobusy Karlovy Vary zajišťuje dopravu lépe než předchozí obsluhovatelé, které svou finanční situaci nezvládli. Pouze vyžaduje úpravu v organizační struktuře Šluknovské divize. Bez vlastního servisu se využívá nejrůznějších prostředků pro zajištění alespoň základních linek. Z důvodů nedostatku kapacit jsou řidiči natolik vytíženi, že jejich pracovní doba mnohdy neodpovídá zákoníku práce, což nevyhovuje místním odborům. Obyvatelé jsou čím dál více nespokojeni se zajištěním dopravy, kvůli výpadkům některých linek pro náhlé poruchy a vzhledem k nasazení vozů menších kapacit na vytížené linky, kdy tyto

malokapacitní zálohové vozy nejsou schopny přepravit všechny cestující. V takových to případech by se mělo při výběru obsluhovatelé veřejné autobusové dopravy přihlížet nejen k ceně, za kterou je dopravce schopný zajistit potřebnou obslužnost, ale i zároveň k tomu, jaké zázemí je provozovatel schopný zajistit. Díky tomu by se předešlo porušování předpisů a problémům, se kterými se momentálně potýká Šluknovská autobusová divize. Na vedoucí provozovny padá tlak, jak ze stran kraje jako objednavatele dopravy, cestujících, kteří se musí dostat včas na potřebné místo, tak i ze stany provozovatelé, vyžadujícího zmenšení nákladů na opravy, které tato divize každý měsíc přesahuje o sto procent oproti předběžnému rozpočtu, při kterém se nepočítalo s náročnými podmínkami tohoto kraje.

V praktické části této práce autorka vypracovala dotazník na téma „Autobusová doprava ve Šluknovském výběžku“, který zhodnotilo osmdesát respondentů žijících v této oblasti. Výsledky dotazníkového šetření byly převážně neuspokojivé. Avšak dotázané jen z části se shodovaly v připomínkách. Největší podíl nespokojenosti se týkal malého počtu linek a spojů, které jsou v kompetenci kraje a jeho rozpočtu. Všechna ostatní negativa byla různorodá a souvisí pouze s tím, že každý cestující upřednostňuje jiné výhody. Nejčastější shody byly rozebrány v kapitole 7.2. Autorka se také pokusila o návrhy a opatření na zefektivnění, vylepšení provozu a fungování autobusové dopravy jak ve Šluknovském výběžku, tak i po celé České republice.

Na závěr se musí podotknout, že veřejná doprava, jakož to důležitý nástroj hospodářství a ekonomiky regionů se musí nejen udržovat, ale i zlepšovat po kvalitativní stránce. Stále stoupajícím moderním trendem je individuální automobilismus, který škodí nejen životnímu prostředí, ovzduší a veřejnému zdraví. Cílem každého objednavatele dopravy, a i samotného státu by mělo být, udržet co největší počet cestujících. To se dá docílit pouze tím, že veřejná doprava bude komfortnější, spolehlivější a dostupnější než osobní cestování. Každý objednavatel dopravy by měl mít svůj vlastní plán obsahující rozvoj a vhodná vylepšení. To samozřejmě musí akceptovat i smluvní provozovatel, který bude schopný zajistit požadavky v plné míře, dle smluvních podmínek. Pro takový chod se musí prioritně odstranit všechny překážky jako na Šluknovsku a obnovit vozový park.

Tato práce byla vypracována na základě dostupných literárních informací o historickém vývoji autobusové dopravy, poznatků a poznámkách místního pamětníka a historika pana Richtra S. a vnitropodnikových informací, které autorka získala díky své práci jako dispečer autobusové dopravy.

SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

Seznam použitých českých zdrojů

- KLAS, M. *ČSAD 60 let s Vámi*. Plzeň: nakladatelství NAVA 2009. Str. 4. ISBN 978-80-7211-336-1
- KYNCL, J. *Historie dopravy na území České republiky*. Praha: nakladatelství Vladimír Kořínek 2006. Str. 12. ISBN: 80-903184-9-5
- LÍŠKA, Z. JAVOŘÍK, T. *ČSAD autobusová doprava v Praze a středních Čechách*. Praha: nakladatelství SAXI, 2015. Str. 14. ISBN: 978-80-906240-0-9
- KARNÍK, Z. *České země v éře první republiky 3. díl*. Praha: nakladatelství Libri 2003. str. 191. ISBN 80-7277-119-1
- HOFFMAN, P. *Poštovní autobusy 1908–1914*. Litoměřice Čalda 2010. Str. 45. ISBN 978-80-86765-17-4
- BUREŠ, O. *20 let ČSAD*. Praha: nakladatelství Osveta 1969. Str. 4.
- NĚMEC, P. *Varnsdorf a Šluknovský výběžek*. Děčín: nakladatelství Studio Rema 93 Spol. s.r.o. 1993. Str. 240, ISBN 80-239-0276-8
- Podnikový dopravní časopis-speciál „*Volant*“, vydavatel Dopravní podnik Ústeckého kraje.
- Vnitropodnikové tabulky a materiály

Seznam použitých internetových zdrojů

- Dopravní politika ČR pro období 2014–2020 s výhledem do roku 2050* [online]. © 2013 [cit. 2020-01-09]. Dostupné z:
<http://www.mdcr.cz/getattachment/Dokumenty/Strategie/Dopravni-politika-a-MFDI/Dopravni-politika-CR-pro-obdobi-2014-2020-s-vyhled/Dopravni-politika-CR-2014-2020.pdf.aspx>
- Společná dopravní politika EU* [online]. © 1997-2020 CzechTrade [cit. 2011-14-03]. Dostupné z: <https://www.businessinfo.cz/navody/spolecna-dopravni-politika-eu/#p-content>
- Vývoj dopravní situace v Ústeckém kraji* [online]. Copyright © www.tram-bus.cz 2012-2020 [cit. 2019-13-01]. Chour Martin. Dostupné z: <https://www.tram-bus.cz/ceska-republika/vyvoj-dopravni-situace-v-usteckem-kraji/>

Velká autobusová krize [online]. Copyright © VLTAVA LABE MEDIA a.s., 2005–2020. [cit. 2018-07-19]. Šujan Kristián. Dostupné z: https://decinsky.denik.cz/zpravy_region/cerny-ctvrtek-pro-cestujici-se-blizi-autobusum-v-kraji-hrozi-ze-nevyjedou-20180719.html.

Evropská komise. *Stížnost na české autobusové dopravce* [online]. © 2019 Ministerstvo vnitra České republiky. [cit. 2008-03-19]. Dostupné z <https://www.mvcr.cz/clanek/stiznost-na-ceske-autobusove-dopravce.aspx>

Sám sobě platí kraj víc [online]. Copyright © VLTAVA LABE MEDIA a.s., 2005–2020. [cit. 2018-10-01]. Šujan Kristián, Sůra Jan. Dostupné z: https://decinsky.denik.cz/zpravy_region/stedri-sami-k-sobe-sve-firme-plati-ustecky-kraj-za-autobusy-vic-nez-jinym-20181001.htm

Dotazník [online]. Copyright © 2012-2017 Survio [cit. 2019-12-05]. Hrabčáková Marija. <https://www.survio.com/survey/d/H8S8F9A5B8T5S4I8M>

Změny jízdních řádu na Šluknovsku [online]. © 1999–2020 MAFRA, a. s. [cit. 2015-02-09]. Klaubenschalková Alice. Dostupné z: https://www.idnes.cz/usti/zpravy/zmeny-jizdnich-radu-autobusu-na-sluknovsku.A150209_2138145_usti-zpravy_alh

Ukazatele kvality veřejné správy v praxi [online] Copyright © 2001-2020, ČSAD SVT Praha, s.r.o. [cit. 2010-14-02] Spousta Jan. Dostupné z: <http://www.busportal.cz/modules.php?name=article&sid=7236>

Peššák, M. Praha 2010. *Československá státní automobilová doprava, s. p., Plzeň (1937) 1949-1993*. http://www.inventare.cz/pdf/soap-pn/soap-pn_ap0646_10484_csad-plzen.pdf

SEZNAM ZKRATEK

ČSD - České státní dráhy

SPAD - Správa poštovní autobusové dopravy

ČSAD - Československá státní automobilová doprava

DPÚK - Dopravní podnik Ústeckého kraje

MHD - Městská hromadná doprava

KNV - Krajský národní výbor

ONV - Okresní národní výbor

AKV - Dopravní společnost Autobusy Karlovy Vary

DSÚK - Dopravní společnost Ústeckého kraje

SEZNAM OBRÁZKŮ, GRAFŮ a TABULEK

Seznam obrázků

Obrázek 1: Nástroje dopravní politiky	14
Obrázek 2: První autobusový Jízdní řád	16
Obrázek 3: Původní jízdní řád ČSD z roku	18
Obrázek 4: Původní obal jízdního řádu z roku 1954-1955	21
Obrázek 5: Původní jízdní řád ČSAD z roku 1954	22
Obrázek 6: Jízdní řád z roku 1912	25
Obrázek 7: Původní jízdní řád německé Říšské dráhy z roku 1945	27
Obrázek 8: První původní jízdní řád společnosti Autobusy Karlovy Vary pro Šluknovský výběžek	34

Seznam grafů

Graf 1: Výsledky ankety 2019	45
------------------------------	----

Seznam tabulek

Tabulka 1: Registr reklamací	41
------------------------------	----

BIBLIOGRAFICKÉ ÚDAJE

Jméno autora: Marija Hrabčáková

Obor: Evropská hospodářskosprávní studia

Forma studia: kombinovaná

Název práce: Veřejná autobusová doprava na Šluknovsku od počátků do současnosti

Rok: 2019/2020

Počet stran textu bez příloh: 53

Celkový počet stran příloh: 53

Počet titulů českých použitých zdrojů: 8

Počet titulů zahraničních použitých zdrojů: 0

Počet internetových zdrojů: 9

Vedoucí práce: JUDr PhDr. René Petráš Ph.D