

Univerzita Hradec Králové
Fakulta informatiky a managementu
Katedra ekonomie

Financování veřejné dopravy
Bakalářská práce

Autor: Vítězslav Veselý

Studijní obor: Finanční management

Vedoucí práce: Ing. Libuše Svobodová, Ph.D.

Hradec Králové

březen 2018

Prohlášení:

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci zpracoval samostatně a s použitím uvedené literatury.

V Hradci Králové dne 28. 3. 2018

Vítězslav Veselý

Poděkování:

Tímto bych chtěl poděkovat vedoucí práce Ing. Libuši Svobodové, Ph.D. za metodické vedení a cenné rady při zpracování bakalářské práce.

Anotace

Bakalářská práce je zaměřena na financování veřejné dopravy v Královéhradeckém kraji. Teoretická část práce se zabývá veřejnou správou, veřejnými financemi a jejich funkcí. Popisuje vybrané území po stránce dopravní infrastruktury a poskytuje základní přehled o existujících dopravních systémech. Hlavním cílem práce je analyzovat financování veřejné dopravy zajišťované Královéhradeckým krajem za poslední 3 roky. Praktická část práce vychází z hodnocení provedeného dotazníkového průzkumu spokojenosti s veřejnou dopravou a konfrontuje jej s analýzou financování.

Annotation

Title: Financing public transport

This bachelor thesis is focused on the funding of public transport in the Hradec Králové Region. The theoretical part deals with public administration, public finances and their functions. It describes the selected area from the perspective of public infrastructure and offers basic facts about the existing transport systems. The main objective of the thesis is to analyze the financing of public transport provided by the Hradec Králové Region for the last 3 years. The practical part analyzes the questionnaire survey of satisfaction with public transport and confronts it with the analysis of financing.

Obsah

1	Úvod	1
2	Veřejný sektor a veřejná správa	3
2.1	Veřejný sektor	3
2.2	Veřejná správa	4
2.3	Státní správa	6
2.4	Územní a zájmová samospráva	7
3	Veřejné finance	11
3.1	Funkce veřejných financí	11
3.2	Rozpočty územních samosprávných celků	12
3.3	Výdaje rozpočtu kraje	16
4	Financování veřejné dopravy Královéhradeckým krajem	19
4.1	Královéhradecký kraj	19
4.2	Dopravní infrastruktura	20
4.3	Dopravní systémy	22
4.4	Veřejná drážní osobní doprava	24
4.5	Veřejná linková autobusová doprava	30
5	Výsledky dotazníkového šetření	38
5.1	Úvodní otázky	39
5.2	Otázky na přepravní zvyky	41
5.3	Hodnotící otázky	44
6	Shrnutí	48
7	Závěr	50
8	Bibliografie	51
9	Přílohy	53

Seznam obrázků

Obrázek 1 - Schéma veřejné správy	4
Obrázek 2 - Územně správní členění státu.....	10
Obrázek 3 - Železniční a silniční síť.....	19
Obrázek 4 - Mapa systému VYDIS	23
Obrázek 5 - Podíl příspěvku obcí a svazků	36

Seznam tabulek:

Tabulka 1 - Schéma běžného rozpočtu	13
Tabulka 2 - Podíl jednotlivých krajů na % částí výnosu SR	14
Tabulka 3 - Schéma kapitálového rozpočtu	16
Tabulka 4 - Porovnání výdajů krajských rozpočtů v roce 2016	17
Tabulka 5 - Dotace do pravidelné veřejné přepravy	18
Tabulka 6 - Výchozí náklady dle vyhl. č. 296/2010 Sb.	27
Tabulka 7 - Přeprava osob na železnici	28
Tabulka 8 - Prokazatelná ztráta v roce 2015	31
Tabulka 9 - Výkony a tržby v autobusové dopravě	34
Tabulka 10 - Přeprava osob v linkové dopravě	35

Seznam grafů:

Graf 1 - Délka železničních tratí.....	20
Graf 2 - Délka silnic.....	21
Graf 3 - Výkony drážní dopravy	25
Graf 4 - Celková výše dotací do žel. dopravy.....	26
Graf 5 - Cena za 1 vlakokilometr	26
Graf 6 - Výnosy ve veřejné drážní osobní dopravě.....	28
Graf 7 - Přeprava osob v železniční dopravě	29
Graf 8 - Porovnání zdroje dotací	29
Graf 9 - Podíly autobusových dopravců	31
Graf 10 - Výkony a tržby linkové dopravy	35
Graf 11 - Celkové výdaje za veřejnou linkovou autobusovou dopravu.....	36
Graf 12 - Respondenti dle pohlaví.....	39
Graf 13 - Respondenti dle věku	39
Graf 14 - Respondenti dle okresu.....	40
Graf 15 - Využívání veřejné dopravy respondenty.....	40

Graf 16 - Vybraní respondenti dle pohlaví	41
Graf 17 - Vybraní respondenti dle věku	41
Graf 18 - Vybraní respondenti dle okresu	41
Graf 19 - Využití dopravy dle času	42
Graf 20 - Využití dopravy dle prostředků	42
Graf 21 - Využití dopravy dle prostředků s parametrem	43
Graf 22 - Cíle cestování.....	43
Graf 23 - Vzdálenost cestování.....	44
Graf 24 - Hodnocení vybraných aspektů	44
Graf 25 - Vnímání veřejné dopravy	45
Graf 26 - Porovnání odpovědí na ot. 9 a 10	46
Graf 27 - Požadavky na zlepšení.....	47

1 ÚVOD

Tématem práce je veřejná doprava a její financování. Protože se jedná o rozsáhlou oblast, bude pro potřeby této práce zaměřena pouze na oblast Královéhradeckého kraje.

Veřejná doprava bývá financována buď plně z jízdného od cestujících, nebo je dotována soukromým subjektem, případně je jednou ze služeb, která je poskytována ze strany státu, nebo územně samosprávných celků v režimu závazku veřejné služby.

Předložená práce pojednává o situaci v dotované veřejné dopravě na území Královéhradeckého kraje a je zaměřena na vnímání jejího financování. Hlavním cílem je analyzovat financování dopravy dotované z rozpočtů kraje a tyto hodnoty porovnat s výsledkem dotazníkového šetření.

V teoretické části práce popisuje nejprve postavení veřejné dopravy jako součást veřejného sektoru, dále rozpočtovou soustavu České republiky a způsob financování krajů. Následně pojednává o obcích a o kraji, jako územně samosprávných celcích a uvádí druhy a formy veřejné dopravy provozované na jejich území.

V praktické části popisuje situaci v Královéhradeckém kraji, stručně seznamuje se systémem integrované dopravy a analyzuje data o financování veřejné dopravy v Královéhradeckém kraji. Tato data jsou dále konfrontována s výsledkem dotazníkového šetření, zaměřeného na vnímání veřejné dopravy v Královéhradeckém kraji. Hlavními zdroji dat jsou veřejně dostupné statistické výstupy, rozpočet kraje a také údaje Ministerstva dopravy.

Při zpracování byly využity primární i sekundární údaje. Primární data byla získána z vlastního provedeného dotazníkového šetření. Sekundární data byla převzata z odborných zdrojů. Stěžejním podkladem práce byl dokument "Plán dopravní obslužnosti Královéhradeckého kraje", který Krajský úřad zveřejnil v roce 2016. Novější údaje ze strany Královéhradeckého kraje nebyly k dispozici. V případě jiných zdrojů byla použita nejaktuálnější zveřejněná data. Rok 2015 se v některých případech může zdát jako zastaralý, ale jedná se o nejnovější dostupný zdroj.

Zpracování výsledků šetření bylo provedeno empirickou metodou průzkumu. Průzkum byl sestaven z dotazníku, jehož součástí byly testové otázky, které měly za

úkol zjistit vnímání veřejné dopravy v kontextu doby. Tato metoda byla vybrána kvůli vhodnému získání a shromáždění údajů dotazovaných osob. K vyhodnocení průzkumu byla použita analýza jednotlivých dat, následně byla data porovnána a pomocí metody syntézy byly formulovány závěry. Dotazník byl zcela anonymní, na což byli tazatelé před samotným vyplňováním upozorněni.

2 VEŘEJNÝ SEKTOR A VEŘEJNÁ SPRÁVA

2.1 Veřejný sektor

Specifickou součástí ekonomiky, jejíž smyslem je poskytování veřejných služeb, nazýváme veřejným sektorem. Na rozdíl od soukromého sektoru se nezakládá na ziskovém principu, ale finanční prostředky čerpá z veřejných rozpočtů, které jsou naplňovány zejména z daní.

„Veřejný sektor je součástí národního hospodářství a je pro něj charakteristické, že zabezpečuje poskytování veřejných statků pro obyvatelstvo.“ [1]

Z této obecné definice lze odvodit, že do oblasti veřejného sektoru spadají nejen instituce státní správy či samosprávy, ale také ostatní organizace, které poskytují veřejné služby a jsou financovány z veřejných prostředků. Veřejný sektor má rovněž velmi zásadní podíl na domácím hospodářství. Dle OECD činil v roce 2016 jeho podíl na celkovém hrubém domácím produktu 41,4 %. [2]

Veřejná služba, která je takto poskytována, má mnoho podob. Může se například jednat o poskytování

- předškolního a školního vzdělávání,
- středního, vyššího odborného a vysokoškolského vzdělávání,
- tělovýchovné aktivity,
- lázeňské a ústavní péče,
- zdravotnické dopravy,
- péče v dětských ozdravovnách,
- sociálních služeb pro děti,
- sociálních služeb pro zdravotně postižené,
- integrovaného záchranného systému,
- požární ochrany,
- veřejné osobní silniční dopravy,
- veřejné osobní drážní dopravy, a mnoha dalších.

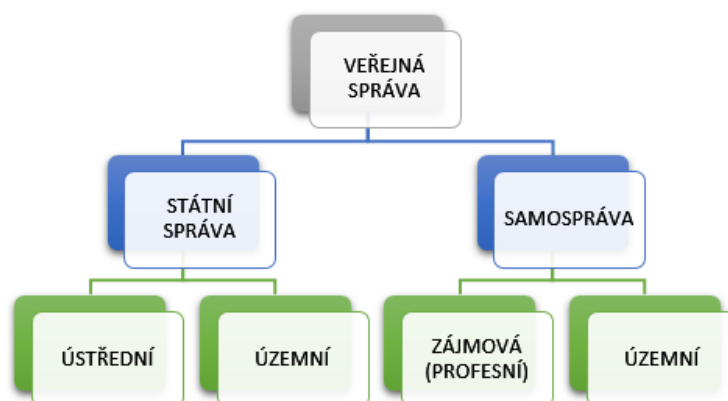
Společným pojítkem všech výše uvedených podob veřejných služeb jsou:

- nedělitelnost spotřeby, která vede k nevylučitelnosti ze spotřeby, tedy situace, kdy ze služeb mají užitek i lidé, kteří se nepodílejí na jejich financování;
- nekvantifikovatelnost podílu jednotlivce na spotřebě (stav, kdy nelze vyčíslit konkrétní cenu za spotřebovanou službu);
- nulové mezní náklady.

„S charakteristikou nedělitelnosti spotřeby souvisí dále nerivalita soupeřů, nevylučitelnost ze spotřeby, prostřednictvím cenového mechanismu, která způsobí, že mezní náklady spotřeby jsou nulové.“ [3] Spotřeba jedním uživatelem neubírá možnost spotřebovat tuto konkrétní službu dalším uživatelem, proto jsou také mezní náklady spotřeby pro každého dalšího spotřebitele nulové. Při nadměrné spotřebě (převaze poptávky nad nabídkou) však hrozí nebezpečí snížení kvality pro všechny, např. důsledkem přetížené dálnice je zpomalení provozu, ztráta času všech automobilistů, vyšší spotřeba pohonných hmot, znečištění životního prostředí zplodinami apod. (tzv. jev přetížení nebo nával). [4, str. 52]

2.2 Veřejná správa

Veřejná správa (její základní členění je zobrazeno na obr. č. 1) je správou věcí veřejných ve veřejném zájmu. Ponikelský [5, str. 7] uvádí, že: *„Je především o správu území (státu, kraje, obce), veřejných záležitostí (služby veřejnosti), správu financí (veřejných peněžních prostředků a veřejných rozpočtů), správu veřejných objektů a zařízení, přírodních zdrojů, veřejných informací, ale i komunikací, budov, pozemků atd.“*



Obrázek 1 - Schéma veřejné správy

ZDROJ: vlastní zpracování

Jak uvádí Hendrych [6, str. 12]: „Základním kritériem členění správy v obecném pojetí je to, zda jde o správu veřejných záležitostí nebo záležitostí soukromých. Zatímco v dřívější nauce bylo možno rozdíly mezi správou veřejnou a správou soukromou vyjádřit aspoň uspokojivě, v současné době se to zdá téměř nemožné. Přispívá k tomu rozšíření i neurčitost veřejného zájmu a v důsledku toho též rozmnožování služeb veřejnosti, a to nejen subjekty veřejného práva (stát, obce apod.), ale i subjekty práva soukromého.“

Při výkonu veřejné správy, zejména při rozhodování, je nezbytné brát v úvahu názory a potřeby všech regionálních aktérů. Dochází totiž ke vzájemnému působení veřejného sektoru a ostatních aktérů daného správního území.

Dále Ponikelský [5] jmenuje některé funkce veřejné správy:

- mocenská – veřejná správa disponuje veřejnou mocí, tedy schopností autoritativně rozhodovat o právech a povinnostech subjektů. Rozhodnutí z moci veřejné není závislé na vůli subjektu, o kterém je rozhodováno. Prvotním nositelem veřejné moci je vždy stát, který však může některé činnosti delegovat na jiné orgány (dle principu subsidiarity),
- ochranná – úkolem veřejné správy je zajistit veřejný pořádek a bezpečnost (vnitřní ochrana) a ochránit stát před hrozbami zvenčí (vnější ochrana),
- organizační – veřejná správa organizuje státní záležitosti (členění státu na menší územní celky – regiony, kraje, okresy, obce), vytváří organizační struktury dle obsahu činností (např. správa obrany státu, správa soudů, správa katastrů) a organizuje zdravotní a vzdělávací služby a služby sociálního zabezpečení,
- regulační – vytváření takového systému řízení společnosti, který se zakládá na politickém pluralismu vzájemné komunikaci, solidaritě a toleranci a umožňuje trvalá nebo dočasná sdružení občanů a jejich shromažďování,
- služeb veřejnosti (sociální, finanční, pečovatelské, hospodářské...).

Přímým vykonavatelem státní správy jsou vláda ČR a orgány státní správy, nepřímým potom orgány územní samosprávy, tedy kraje a obce.

Na veřejnou správu je možno nahlížet z mnoha úhlů a proto ji lze klasifikovat mnoha způsoby. Z pohledu organizačního můžeme veřejnou správu členit na celostátní, regionální a místní. Pokud na členění chceme nahlížet z pohledu věcné stránky, tedy dle rozsahu vykonávaných správních činností, můžeme rozlišovat všeobecnou veřejnou správu a odbornou veřejnou správu. Dle zvolené formy práva můžeme rozlišovat vrchnostenskou veřejnou správu vykonávanou formou veřejného práva a fiskální, která je prováděna formou práva soukromého, tedy za situace, kdy stát vystupuje jako rovný partner v disponování se státním majetkem a ve věcech finančních.

2.3 Státní správa

Struktura státní správy je pevně zakotvena v Ústavě [7]. Vrcholným orgánem moci výkonné je vláda, která se skládá z předsedy vlády, místopředsedů vlády a ministrů. Vláda je odpovědná Poslanecké sněmovně. Předsedu vlády jmenuje prezident republiky a na jeho návrh jmenuje a odvolává ostatní členy vlády a pověřuje je řízením ministerstev nebo jiných úřadů. Člen vlády skládá slib do rukou prezidenta republiky. Vláda rozhoduje vždy ve sboru. K přijetí usnesení vlády je třeba souhlasu nadpoloviční většiny všech jejích členů. Vláda je oprávněna vydávat nařízení k provedení zákona. Ministerstva jsou zřízena kompetenčním zákonem [8], v jejich čele je vždy člen vlády. Aktuálně (2018) existují tato ministerstva:

- Ministerstvo financí
- Ministerstvo zahraničních věcí
- Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy
- Ministerstvo kultury
- Ministerstvo práce a sociálních věcí
- Ministerstvo zdravotnictví
- Ministerstvo spravedlnosti
- Ministerstvo vnitra
- Ministerstvo průmyslu a obchodu
- Ministerstvo pro místní rozvoj
- Ministerstvo zemědělství

- Ministerstvo obrany
- Ministerstvo dopravy
- Ministerstvo životního prostředí

Jako další ústřední orgány státní správy zákon č. 2/1969 Sb. uvádí:

- Český statistický úřad
- Český úřad zeměměřický a katastrální
- Český báňský úřad
- Úřad průmyslového vlastnictví
- Úřad pro ochranu hospodářské soutěže
- Správa státních hmotných rezerv
- Státní úřad pro jadernou bezpečnost
- Národní bezpečnostní úřad
- Energetický regulační úřad
- Úřad vlády České republiky
- Český telekomunikační úřad
- Úřad pro ochranu osobních údajů
- Rada pro rozhlasové a televizní vysílání
- Úřad pro dohled nad hospodařením politických stran a politických hnutí
- Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře

Tyto orgány mají celostátní územní působnost. Na rozdíl od ministerstev není v jejich čele člen vlády a jejich věcná působnost je úzce specializovaná.

2.4 Územní a zájmová samospráva

Součástí veřejné správy je rovněž územní a zájmová samospráva. Hlavní odlišností územní samosprávy od zájmové je pevně dané organizační uspořádání, které vzešlo z územního členění státu. Sládeček [9] uvádí, že pro samosprávu je typické, když je vykonávána orgány subjektů odlišných od státu, tj. orgány veřejnoprávních korporací, příp. orgány dalších subjektů (veřejná vysoká škola atp.). Předmětem samosprávy je správa veřejných věcí nebo jejich částí, na územní úrovni obce, kraje nebo v souvislosti s výkonem určitého povolání, příp. v souvislosti s výkonem určité specifické činnosti.

V rámci zpracovávaného tématu bude dále řešena pouze oblast samosprávy územní.

„Česká republika se člení na obce, které jsou základními územními samosprávnými celky, a kraje, které jsou vyššími územními samosprávnými celky.“ [7]

Ústava dále definuje územně samosprávné celky jako územní společenství občanů s právem na vlastní samosprávu. Tyto celky jsou veřejnoprávními korporacemi, hospodaří s vlastním majetkem a podle vlastního rozpočtu. Do činností a rozhodování územních samospráv stát může vstupovat pouze z důvodu ochrany zákona a pouze způsobem, který je v zákoně stanoven.

Územně samosprávné celky se dělí na:

- obce - základní územní samosprávné celky,
- kraje - vyšší územní samosprávné celky.

V současné době existuje dvojitý krajské uspořádání. První vychází ze zákona o územním členění státu [10] a rozděluje Českou republiku geograficky na 7 krajů:

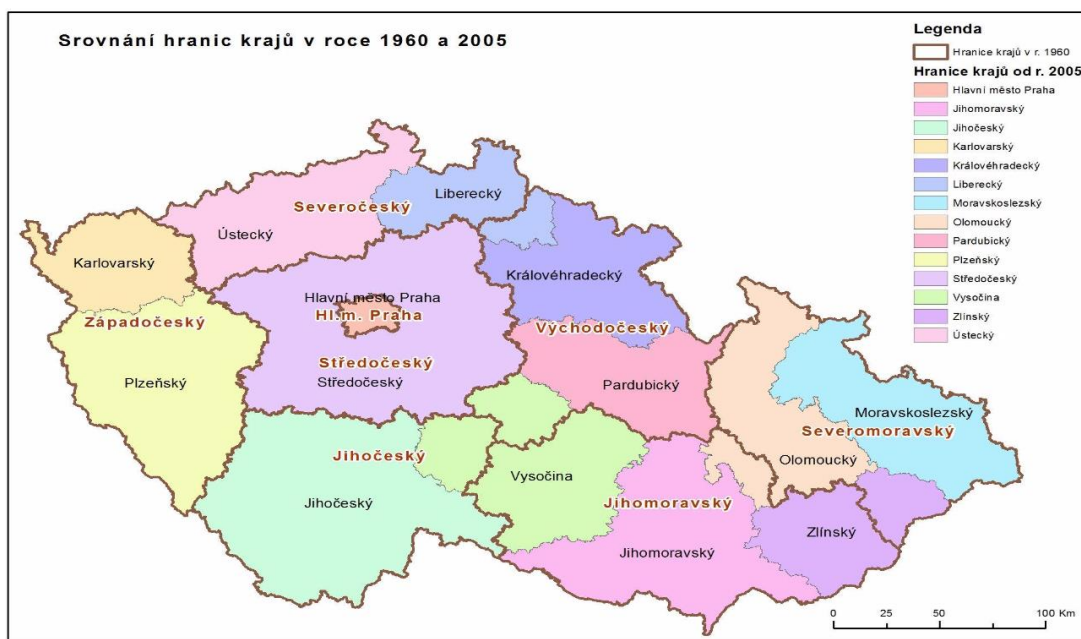
- Kraj Středočeský se sídlem v Praze
- Kraj Jihočeský se sídlem v Českých Budějovicích
- Kraj Západočeský se sídlem v Plzni
- Kraj Severočeský se sídlem v Ústí nad Labem
- Kraj Východočeský se sídlem v Hradci Králové
- Kraj Jihomoravský se sídlem v Brně
- Kraj Severomoravský se sídlem v Ostravě

Toto uspořádání je důležité především pro správnou funkčnost některých specializovaných orgánů státní správy, jako například krajských soudů, kterým tento zákon vymezuje jejich územní působnost.

Druhé uspořádání stanovuje ústavní zákon č. 347 [11], který definuje tyto vyšší územní samosprávné celky:

1. Hlavní město Praha, vymezený územím hlavního města Prahy;
2. Středočeský kraj se sídlem v Praze, vymezený územím okresů Benešov, Beroun, Kladno, Kolín, Kutná Hora, Mělník, Mladá Boleslav, Nymburk, Praha-východ, Praha-západ, Příbram a Rakovník;
3. Jihočeský kraj se sídlem v Českých Budějovicích, vymezený územím okresů České Budějovice, Český Krumlov, Jindřichův Hradec, Písek, Prachatice, Strakonice a Tábor;
4. Plzeňský kraj se sídlem v Plzni, vymezený územím okresů Domažlice, Klatovy, Plzeň-město, Plzeň-jih, Plzeň-sever, Rokycany a Tachov;
5. Karlovarský kraj se sídlem v Karlových Varech, vymezený územím okresů Cheb, Karlovy Vary a Sokolov;
6. Ústecký kraj se sídlem v Ústí nad Labem, vymezený územím okresů Děčín, Chomutov, Litoměřice, Louny, Most, Teplice a Ústí nad Labem;
7. Liberecký kraj se sídlem v Liberci, vymezený územím okresů Česká Lípa, Jablonec nad Nisou, Liberec a Semily;
8. Královéhradecký kraj se sídlem v Hradci Králové, vymezený územím okresů Hradec Králové, Jičín, Náchod, Rychnov nad Kněžnou a Trutnov;
9. Pardubický kraj se sídlem v Pardubicích, vymezený územím okresů Chrudim, Pardubice, Svitavy a Ústí nad Orlicí;
10. Kraj Vysočina se sídlem v Jihlavě, vymezený územím okresů Havlíčkův Brod, Jihlava, Pelhřimov, Třebíč a Žďár nad Sázavou;
11. Jihomoravský kraj se sídlem v Brně, vymezený územím okresů Blansko, Brno-město, Brno-venkov, Břeclav, Hodonín, Vyškov a Znojmo;
12. Olomoucký kraj se sídlem v Olomouci, vymezený územím okresů Jeseník, Olomouc, Prostějov, Přerov a Šumperk;
13. Moravskoslezský kraj se sídlem v Ostravě, vymezený územím okresů Bruntál, Frýdek-Místek, Karviná, Nový Jičín, Opava a Ostrava-město;
14. Zlínský kraj se sídlem ve Zlíně, vymezený územím okresů Kroměříž, Uherské Hradiště, Vsetín a Zlín.

Porovnání obou uspořádání je znázorněno na obrázku č. 2.



Obrázek 2 - Územně správní členění státu

ZDROJ: Ministerstvo vnitra

Ke dni 22. září 2016 eviduje Ministerstvo vnitra v České republice celkem 6254 [12] obcí. Podle rozsahu výkonu státní správy v přenesené působnosti lze tyto obce členit na obce se základním rozsahem přenesené působnosti a na obce s širším rozsahem přenesené působnosti, které vykonávají státní správu nejen na svém území a pro své občany, ale rovněž pro občany těch obcí, které spadají do jejich správního obvodu.

3 VEŘEJNÉ FINANCE

„Veřejné finance jsou peněžní vztahy vznikající při získávání, rozdělování a použití finančních prostředků nutných pro činnost veřejných (neprivátních) institucí (včetně různých druhů transferů, zejména do sociální oblasti aj.)“ [13]

3.1 Funkce veřejných financí

V teorii veřejných financí se obecně pojednává o třech základních funkcích veřejných financí a to:

- alokační,
- redistribuční,
- stabilizační.

3.1.1 Alokační funkce veřejných financí

Alokační funkce řeší otázky, jaké veřejné statky a v jakém množství budou produkovány a financovány. Hlavním kritériem při rozhodování je efektivnost.

Podle Pekové [14] je alokační funkce veřejných financí spjata s existencí nutnosti zabezpečovat veřejné statky a řešit externality v důsledku selhání trhu. Podstatou je zajistit efektivní alokaci finančních prostředků, které stát či územní samospráva, vybere od různých subjektů do peněžních fondů v rámci veřejných financí, resp. rozpočtové soustavy.

Dvořák [15] ve vysvětlení alokační funkce popisuje možný postup státu, který se prostřednictvím systému veřejných financí pokouší zvýšit efektivnost alokace společenských zdrojů. Na straně výdajů toho lze docílit například přímým dotováním produkce veřejných statků, naopak na straně příjmů (v případě, kdy existují negativní externality) vhodnou daňovou politikou.

3.1.2 Redistribuční funkce veřejných financí

„Tradiční pojetí redistribuční funkce veřejných financí je spojeno se sociálními cíli, s budováním státu blahobytu, resp. v posledních desetiletích v řadě vyspělých zemí

tzv. sociálně-tržního státu. Mezi ně patří cíl dosažení větší rovnosti mezi jednotlivci.“ [14, str. 81]

Poslední dobou je možné identifikovat snahu o řešení této funkce stranou daňového systému a nezdaňovat příjmy více vydělávajících subjektů. V systému, kdy jsou vyšší příjmy zatíženy vyšším procentem zdanění, může toto působit demotivačně a tedy odporovat principům transparentnosti a rovnosti daní. Vždy existují dvě skupiny lidí, první, která z nastaveného systému přerozdělování profituje a druhá, která na něj doplácí. *„Jejich velikost a složení se mění v závislosti na výsledku každoročního rozpočtového boje. Schvalování státního rozpočtu je komplikovaným a konfliktním procesem právě proto, že se při něm občané tímto způsobem poškození snaží prostřednictvím politických stran tuto situaci změnit, zatímco občané takto zvýhodnění se snaží tuto pozici udržet.“* [15, str. 8]

3.1.3 Stabilizační funkce veřejných financí

Pod pojmem stabilizační funkce si lze představit možnost ovlivňovat zaměstnanost, inflaci a ostatní makroekonomické ukazatele státu. *„Stát má zabezpečovat žádoucí ekonomický růst, stabilitu cenové hladiny a únosnou míru nezaměstnanosti. K zabezpečení těchto požadavků má stát nástroje stabilizační politiky a to jednak z oblasti měnové a jednak z oblasti rozpočtové.“* [1, str. 38]

Dvořák [15] při vysvětlení této funkce připomíná Johna M. Keynesa a jeho myšlenku, že veřejné finance jsou především nástrojem makroekonomické stabilizace. Keynes byl přesvědčen, že dlouho trvající recesi lze vyléčit státním zásahem formou fiskální expanze. Tato teze byla uznávána zejména v poválečném období a vedla k dominanci fiskální politiky nad ostatními formami hospodářské politiky.

3.2 Rozpočty územních samosprávných celků

V České republice sestavují územně samosprávné celky (obce a kraje) rozpočty, ve kterých soustřeďují příjmy, kterými jsou poté financovány veřejné i smíšené statky prostřednictvím veřejného nebo soukromého sektoru.

Rozpočty se v obcích či krajích zpravidla sestavují ve dvojí podobě, a to jako rozpočet běžný (viz tab. 1) a rozpočet kapitálový (viz tab. 3).

3.2.1 Běžný rozpočet

Jak uvádí Pekeová [16, str. 203] běžný rozpočet je bilancí běžných příjmů a běžných výdajů, kde se většina položek každoročně opakuje a které se vztahují k rozpočtovému roku. Některé položky mohou být nahodilé a neopakují se. Běžnými příjmy se financují neinvestiční potřeby formou běžných výdajů.

Tabulka 1 - Schéma běžného rozpočtu

Příjmy	Výdaje
daňové <ul style="list-style-type: none"> - svěřené daně - sdílené daně - místní a regionální daně - správní poplatky (daně) 	<ul style="list-style-type: none"> - všeobecné veřejné služby (veřejná správa apod.) - veřejný pořádek (policie, hasiči apod.) - vzdělání
nedaňové <ul style="list-style-type: none"> - uživatelské poplatky za služby - příjmy z pronájmu majetku - příjmy od vlastních nezisk. org. - zisk z podnikání - ostatní 	<ul style="list-style-type: none"> - péče o zdraví (veřejné zdravotnictví atd.) - bydlení - komunální služby - na podnikání - ostatní běžné výdaje
přijaté transfery <ul style="list-style-type: none"> - běžné dotace ze státního rozpočtu - běžné dotace ze státních fondů - od územních rozpočtů - ostatní běžné příjmy 	<ul style="list-style-type: none"> (nahodilé, placené pokuty apod.) - placené úroky - běžné dotace jiným rozpočtům
(Saldo – přebytek)	(Saldo – schodek)

ZDROJ: [18, s. 67]

3.2.1.1 Daňové příjmy běžného rozpočtu kraje

Tato část rozpočtů územně samosprávných celků je stanovena zákonem o rozpočtovém určení daní (zákon č. 243/2000 Sb.), případně zákonem o správních poplatcích (zákon č. 634/2004 Sb.) a místní samospráva její výši nemůže ovlivnit.

Grafické schéma rozpočtového určení daní pro rok 2017, zveřejněné na webových stránkách finanční správy [17], viz *Příloha 1*, zobrazuje rozdělení daní do rozpočtů obcí, krajů a do státního rozpočtu (dále SR), včetně přesné % sazby pro dané období. Z tohoto schématu je patrné, že v rozpočtech krajů nalezneme v položce svěřených daní pouze výnos daně z příjmů právnických osob v případě, kdy je poplatníkem kraj. V položce sdílených daní je do rozpočtu krajů zahrnut příjem ve stejné výši 8,92 % a to z:

- DPH,
- daně z příjmu právnických osob vyjma daně placených kraji,
- daně z příjmu fyzických osob vybíraná srážkou,
- daně z příjmu fyzických osob ze samostatně výdělečné činnosti,
- daně z příjmu fyzických osob ze závislé činnosti.

Příjmy v této výši jsou až od roku 2006, v předchozím období byla stanovena sazba 8,65 % pro daň z příjmu fyzických osob ze závislé činnosti a 7,86 % pro DPH.

Provazníková [18, str. 136] připomíná, že existují velké rozdíly v úrovni a stavu převedeného majetku a s tím souvisejících výdajů mezi jednotlivými kraji a rovněž zmiňuje i další nepoměry, jakými jsou například velikost území, počet obyvatel či počet obcí na území jednotlivých krajů. Z tohoto důvodu dochází k rozdělení financí do krajů % poměrem.

Procenta, kterými se dle zákona č.243/2000 Sb. [19] jednotlivé kraje podílejí na procentní části celostátního hrubého výnosu daně, jsou uvedena v tabulce číslo 2.

Tabulka 2 - Podíl jednotlivých krajů na % části výnosu SR

Kraj	Procento
Hlavní město Praha	3,183684
Středočeský	13,774311
Jihočeský	8,607201
Plzeňský	7,248716

Kraj	Procento
Karlovarský	3,772990
Ústecký	8,242502
Liberecký	4,681207
Královéhradecký	6,442233
Pardubický	5,555168
Vysočina	7,338590
Jihomoravský	9,526055
Olomoucký	6,751705
Zlínský	5,251503
Moravskoslezský	9,624135
Souhrn	100 %

ZDROJ: [19]

Dalším daňovým příjmem, vedle svěřených a sdílených daní, je příjem za vybrané správní poplatky, například za udělení licence k provozování vnitrostátní linkové osobní dopravy apod.

3.2.2 Kapitálový rozpočet

„Příjmy, které jsou určeny na financování investičních potřeb vztahující se často k období několika let, tzn. na krytí výdajů na investice, jež se týkají delšího období, než je jeden rozpočtový rok, a které jsou z pohledu dané investice zpravidla jednorázové, neopakovatelné, se bilancují v kapitálovém rozpočtu.“ [16, str. 303]

Schéma kapitálového rozpočtu je vyobrazeno v tabulce číslo 3.

Tabulka 3 - Schéma kapitálového rozpočtu

Příjmy	Výdaje
<ul style="list-style-type: none"> • z prodeje majetku 	<ul style="list-style-type: none"> • na investice
<ul style="list-style-type: none"> • kapitálové přijaté dotace z rozpočtové soustavy 	<ul style="list-style-type: none"> • kapitálové dotace jiným rozpočtům
<ul style="list-style-type: none"> • příjmy z půjček apod. 	<ul style="list-style-type: none"> • na nákup obligací a akcií
<ul style="list-style-type: none"> • příjmy z emise vlastních obligací 	<ul style="list-style-type: none"> • poskytované střednědobé a dlouhodobé půjčky
<ul style="list-style-type: none"> • přebytek běžného rozpočtu 	<ul style="list-style-type: none"> • splátky dříve přijatých půjček
<ul style="list-style-type: none"> • dary na investice apod. 	<ul style="list-style-type: none"> • krytí deficitu běžného rozpočtu

ZDROJ: [18, S. 68]

„Rozpočet a celý rozpočtový proces lze chápat jako nástroj zabezpečení a financování obecní politiky, nástroj, který dává do souladu plánované příjmy a výdaje obce. Je však třeba říci, že rozpočet je toková veličina a na příslušném příjmovém a výdajovém účtu nikdy není stav rozpočtovaných příjmů a výdajů, jelikož v rozpočtovém období se z došlých příjmů plynule uhrazují výdaje. Během rozpočtového období tudíž běžně dochází k časovému nesouladu mezi vývojem příjmů a vývojem výdajů příslušného územního rozpočtu.“ [18, str. 57]

3.3 Výdaje rozpočtu kraje

Provazníková [18, str. 222] uvádí, že z celkových výdajů tvoří téměř 90 % výdaje běžné a zbytek kapitálové. Nejvíce se na kapitálových výdajích podílí investiční nákupy (platby za pořízení dlouhodobého majetku), dále pak investiční transfery do dopravy, školství, zdravotnictví apod.

Přehled a porovnání běžných a kapitálových výdajů jednotlivých krajů v roce 2016 je uveden v tabulce číslo 4.

Tabulka 4 - Porovnání výdajů krajských rozpočtů v roce 2016

	Výdaje	v tom	
		běžné výdaje	kapitálové výdaje
Česká republika	217 551 782	192 254 844	25 296 938
Hlavní město Praha	61 959 970	51 140 776	10 819 194
Středočeský kraj	20 614 905	19 109 375	1 505 530
Jihočeský kraj	11 637 736	10 662 038	975 698
Plzeňský kraj	10 212 665	9 154 864	1 057 801
Karlovarský kraj	5 587 606	4 917 877	669 729
Ústecký kraj	14 214 990	13 293 479	921 511
Liberecký kraj	7 332 052	6 765 274	566 778
Královéhradecký kraj	10 192 884	9 028 836	1 164 048
Pardubický kraj	8 723 534	7 853 424	870 110
Kraj Vysočina	9 819 350	8 393 129	1 426 220
Jihomoravský kraj	18 649 129	16 375 286	2 273 842
Olomoucký kraj	11 299 968	10 151 978	1 147 991
Zlínský kraj	9 224 679	8 518 756	705 923
Moravskoslezský kraj	18 082 314	16 889 752	1 192 562

ZDROJ: Český statistický úřad, údaje v tis. Kč

3.3.1 Výdaje na dopravu

Financování veřejné dopravy na území krajů, jakožto významné kategorie veřejných služeb, není zajišťováno pouze z krajských rozpočtů, ale podílejí se na něm příspěvky od státu i obcí. Z údajů Ministerstva dopravy ČR [20, str. 31] vyplývá, že objem celkových dotací na pravidelnou veřejnou přepravu osob neustále roste. V tabulce č. 5 je zachycen vývoj v období let 2011 – 2016.

Tabulka 5 - Dotace do pravidelné veřejné přepravy

Dotace do pravidelné veřejné přepravy osob (mil. Kč)						
	2011	2012	2013	2014	2015	2016
<i>Linková autobusová doprava (bez MHD)</i>						
Rozpočty krajských úřadů	4 712	5 054	5 184	5 275	5 251	5 422
Rozpočty obcí	368	462	470	550	470	658
Celkem	5 080	5 516	5 654	5 825	5 721	6 080
<i>Železniční osobní doprava</i>						
Státní rozpočet	4 074	4 009	4 043	4 233	4 414	4 497
Dotace z krajských úřadů ¹	8 672	8 864	9 245	9 290	9 413	9 584
Celkem	12 746	12 873	13 288	13 523	13 827	14 081
Celkem dotace	17 826	18 389	18 942	19 348	19 548	20 161

1) Včetně dotace MD krajům na dofinancování regionální drážní dopravy

ZDROJ: Ministerstvo dopravy ČR

Výdaje na dopravu se obvykle v krajských rozpočtech řadí mezi ty nejvyšší. Patří do nich financování:

- dopravní obslužnosti (veřejná linková autobusová doprava, železniční osobní doprava),
- správních činností v dopravě,
- krajské správy silnic,
- údržby silnic.

4 FINANCOVÁNÍ VEŘEJNÉ DOPRAVY KRÁLOVÉHRADECKÝM KRAJEM

4.1 Královéhradecký kraj

Královéhradecký kraj se nalézá na severovýchodě České republiky, sousedí s Polskem a Středočeským, Libereckým a Pardubickým krajem. Území kraje se dále člení do pěti okresů:

- Hradec Králové
- Jičín
- Náchod
- Rychnov nad Kněžnou
- Trutnov

Na obrázku číslo 3 je zobrazeno území kraje s vyznačenou sítí železnic a hlavních silnic.



Obrázek 3 - Železniční a silniční síť

ZDROJ: ČSÚ, statistická ročenka Královéhradeckého kraje - 2016

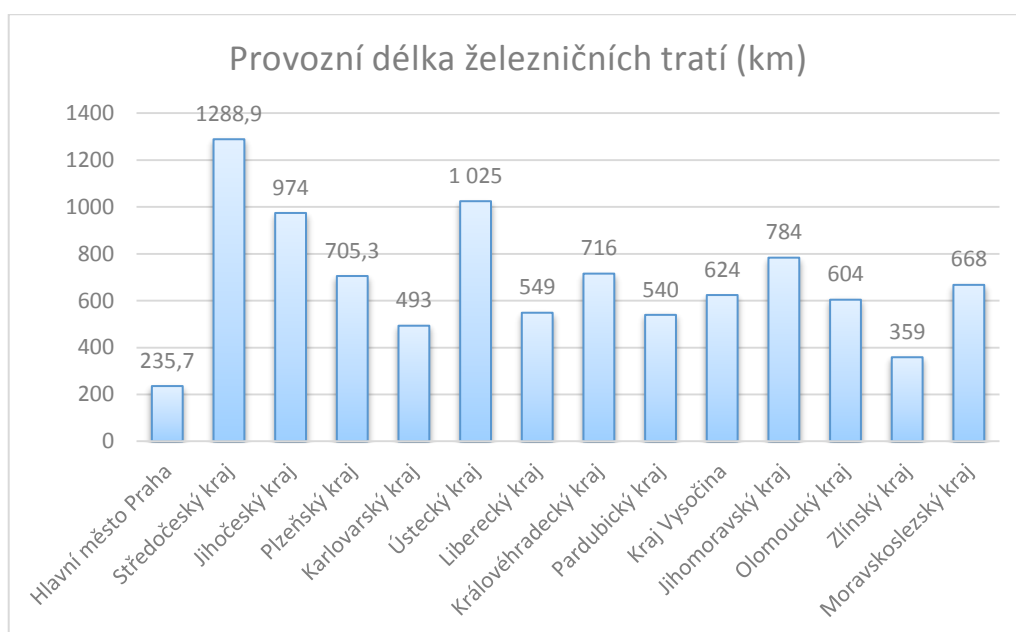
S rozlohou 4 759 km² se Královéhradecký kraj řadí na deváté místo v pořadí krajů, přičemž zaujímá šest procent rozlohy České republiky. Krajskou metropolí je město Hradec Králové s 92 891 obyvateli. Druhým v pořadí dle počtu obyvatel (30 812) je město Trutnov. Ke konci roku 2016 měl Královéhradecký kraj celkem 550 804 obyvatel, což je 5,2 % celkového počtu obyvatel České republiky. [21]

4.2 Dopravní infrastruktura

Dopravní systém v Královéhradeckém kraji je s ohledem na geografii území různorodý. Nej hustší dopravní síť nalezneme v Polabské nížině, směrem k podhorským a horským oblastem se hustota snižuje. Na území Královéhradeckého kraje je celkem 716 km železničních tratí se 196 stanicemi či zastávkami a 3740 km silnic, z toho 17 km dálnic, 439 km silnic I. třídy a 895 km silnic II. třídy. Porovnání s ostatními kraji je uvedeno v grafech 1 a 2. [20]

4.2.1 Železnice

Železnice vede většinou významných sídel v kraji a je tak dostupná většině obyvatel. Hustota železniční sítě činí 0,139 km/km² a řadí tak kraj na přední místa v rámci České republiky. Dopravní spojení je díky železnici dostupné pro 133 z celkového počtu 448 obcí, ve kterých však žije 77 % obyvatel kraje. [22]



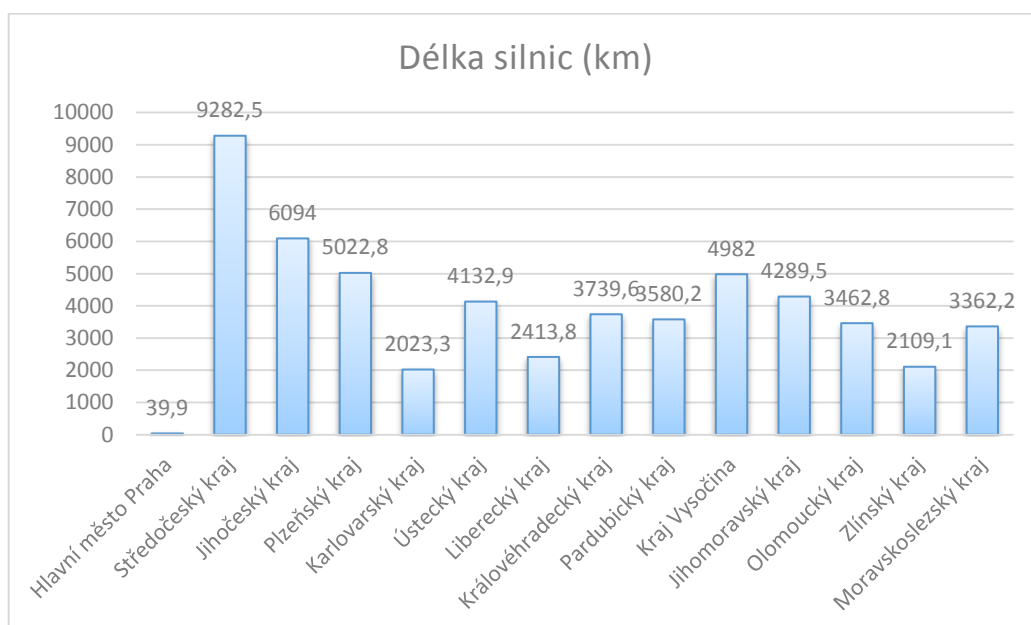
Graf 1 - Délka železničních tratí

ZDROJ: MD, ročenka dopravy - 2016

4.2.2 Silnice

Hlavní dopravní osou je dálnice D11, která se napojuje na obchvat města Hradec Králové. Dalšími páteřními komunikacemi v regionu jsou silnice I/37 směřující od Pardubic přes Hradec Králové a Jaroměř do Trutnova (a dále navazující I/16 do Polska), I/33 z Hradce Králové do Náchoda a Polska, I/35 vedoucí v ose Liberec - Hradec Králové - Olomouc a I/14 v trase Liberec - Trutnov - Náchod - Pardubický kraj. [22]

Kraj není přímo napojen na evropskou dopravní síť, zejména z důvodu nedokončených navazujících úseků dálnic D11 (směrem k hranicím Polska) a D35. To je také jeden z důvodů přetížení některých tras tranzitní dopravou, která s sebou přináší negativní dopad na životní prostředí obyvatel.



Graf 2 - Délka silnic

ZDROJ: MD, ročenka dopravy - 2016

Kraj přímo spravuje regionální silniční síť tvořenou silnicemi II. a III. třídy. Díky její délce vznikají značné náklady na její údržbu. Tyto náklady jsou dále ovlivňovány klimatickými podmínkami, zejména na severu a severovýchodě území. Většina z měst v kraji nemá po dopravní stránce vyřešen průjezd městem, nejsou vybudovány obchvaty.

4.3 Dopravní systémy

Na území kraje jsou provozovány tři integrované dopravní systémy:

- IREDO
- VYDIS
- IDOL

4.3.1 IREDO

Integrovaná regionální doprava IREDO je tarifní systém, ve kterém pracují všichni dopravci, kteří provozují veřejnou autobusovou a regionální železniční dopravu. Sjednocením všech dopravců pod jeden tarif umožňuje cestujícímu využívat výhod při přestupech s možností si předplatit každodenní cesty do práce do škol a zapojit se do systému slev, které krajský tarif nabízí. [23]

Provozovatelem IDS IREDO je na území krajů Pardubického a Královéhradeckého společnost OREDO s.r.o., která je vlastněna rovným dílem oběma kraji. Tento stav, kdy je integrovaný systém zaveden ve více krajích, je aktuálně (2018) v České republice výjimkou, která však reflektuje blízkost obou krajských měst a přepravní potřeby cestující veřejnosti.

Tarif systému IREDO je zónově relační. Území kraje je rozděleno na mnoho malých zón, které většinou korespondují s obvodem území obcí či několika těsně sousedících obcí. Pro cestování v rámci jedné zóny je stanovena cena fixní, při cestě do jiné zóny odpovídá kilometrickému tarifu, počítanému pro nejkratší skutečně realizovatelnou cestu. Zónově relační tarif zohledňuje přepravní potřeby cestujících a umožňuje jim přestupovat nebo cestovat delší trasou za stejnou cenu. (Při cestování nesmí cestující na své cestě použít zónu s vyšší cenou, než je cena do jeho cílové zóny.)

Do tarifu je zapojena většina autobusových spojů na území kraje a spoje železničních dopravců. V systému nejsou integrovány dálkové komerční spoje autobusových dopravců a MHD měst Hradec Králové, Trutnov, Jičín, Hořice, Nová Paka, avšak i na území těchto měst existují zastávky linek veřejné linkové dopravy, a proto můžeme hovořit o 100% pokrytí území kraje.

4.3.2 VYDIS

Východočeský dopravní integrovaný systém (VYDIS) vznikl již v roce 2002 a byl reakcí na potřeby cestujících, zejména studentů, kteří se přepravovali mezi sousedními krajskými městy a jejich okolím. Do systému, jehož schéma je znázorněno na obrázku č. 4, jsou zapojeny České dráhy a dopravní podniky měst Pardubice a Hradec Králové. V tomto tarifním systému je umožněno cestovat za zvýhodněné jízdné mezi krajskými městy, jejich okolím a zejména použít městskou hromadnou dopravu obou krajských měst. V současné době (2018) není MHD měst Pardubice a Hradec Králové integrována do jiného dopravního systému, proto je existence VYDIS žádoucí i přes skutečnost, že IREDO pokrývá 100% území kraje. Na jízdní doklady VYDIS lze cestovat osobními a spěšnými vlaky a vybranými rychlíky, jízdní doklad je možno zakoupit ve variantách jednodenní, týdenní nebo měsíční. [24]



Obrázek 4 - Mapa systému VYDIS

ZDROJ: České dráhy a.s.

4.3.3 IDOL

IDOL je integrovaný dopravní systém Libereckého kraje. Na území kraje Královéhradeckého zasahuje pouze na území obcí, které bezprostředně sousedí s krajem Libereckým, nebo jejichž potřeba dopravní obslužnosti má návaznost na dopravu v Libereckém regionu. Jedná se například o města Vrchlabí nebo Stará Paka.

4.4 Veřejná drážní osobní doprava

Na území Královéhradeckého kraje je provozována jak regionální, tak i dálková veřejná drážní osobní doprava.

4.4.1 Dálková veřejná drážní doprava

Dálkové spoje jsou objednávány a rovněž financovány státem, prostřednictvím Ministerstva dopravy. Všechny vlaky kategorie R (rychlík) jsou na území celého kraje integrovány do systému IREDO. Na území kraje existují 2 dálkové linky:

- Linka R10 Praha – Hradec Králové – Trutnov
- Linka R14 Pardubice – Liberec

4.4.2 Regionální veřejná drážní osobní doprava

Královéhradecký kraj objednává a financuje regionální spoje kategorií Sp (spěšný vlak) a Os (osobní vlak). Na tomto financování se na základě Memoranda o zajištění stabilního financování dopravní obslužnosti veřejnou regionální drážní osobní dopravou [25], schváleném vládou České republiky usnesením ze dne 28. října 2009, podílí stát. Jeho příspěvek je zásadní, jak bude popsáno dále v práci.

Královéhradecký kraj má ve veřejné drážní osobní dopravě uzavřeny smlouvy o závazku veřejné služby na dobu určitou se dvěma dopravci:

- České dráhy, a.s.
- GW Train Regio, a.s.

Společnost GW Train Regio, a.s. má smluvní zajištění na provozování veřejné drážní osobní dopravy do 31. 12. 2018, společnost České dráhy a.s. do 31. 12. 2021.

Dne 5. 12. 2009 schválilo Zastupitelstvo Královéhradeckého kraje usnesení č. 10/635/2009 „Memorandum o zajištění stabilního financování dopravní obslužnosti

veřejnou regionální drážní osobní dopravou“. Memorandum přineslo systémové řešení financování železniční osobní dopravy s jasnými ekonomickými parametry po dobu deseti let (2009 - 2019). [22, str. 24]

Účelová dotace ze strany státu na úhradu ztráty z provozu regionální dopravy byla v roce 2016 ve výši 42 %.

Údaje o rozsahu objednávané dopravy na železnici jsou udávány v jednotce „vlakokilometr“ (vlkm). Tento termín je již dlouho používán, jeho definici lze možno nalézt v některých legislativních dokumentech, například v Rozhodnutí Komise ES: „vlakokilometry v osobní dopravě“ se rozumí měrná jednotka představující pohyb osobního vlaku po dráze jednoho kilometru. [26]

Na území kraje je hlavním provozovatelem veřejné drážní osobní dopravy společnost České dráhy, a.s., která v roce 2015 zajišťovala výkony o rozsahu 5 291 278 vlkm, zatímco společnost GW Train Regio, a.s. pouze 109 968 vlkm. [22] Graf číslo 3 vykazuje souhrnné údaje obou dopravců v rozmezí let 2010 – 2015.

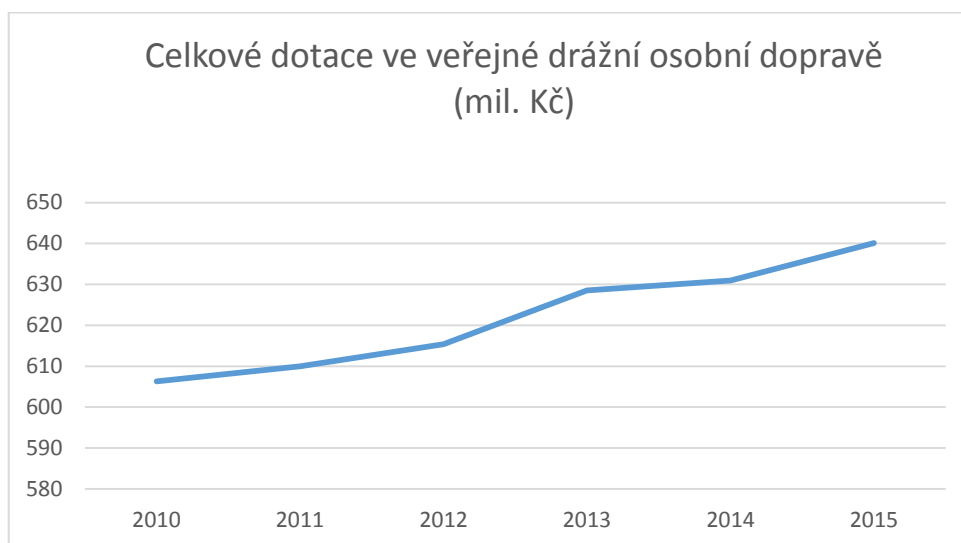


Graf 3 - Výkony drážní dopravy

ZDROJ: [22]

K největší změně objednávaných výkonů došlo se změnou jízdního řádu na přelomu let 2013/2014, kdy se změnil dopravní model, spočívající zejména v nasazení nových jednotek RegioPanter mezi Jaroměř a Hradcem Králové a v úpravě provozu spěšných vlaků mezi Broumovem a Starkočí. Mezi roky 2014 a 2015 dochází ke stabilizaci rozsahu objednávaných výkonů.

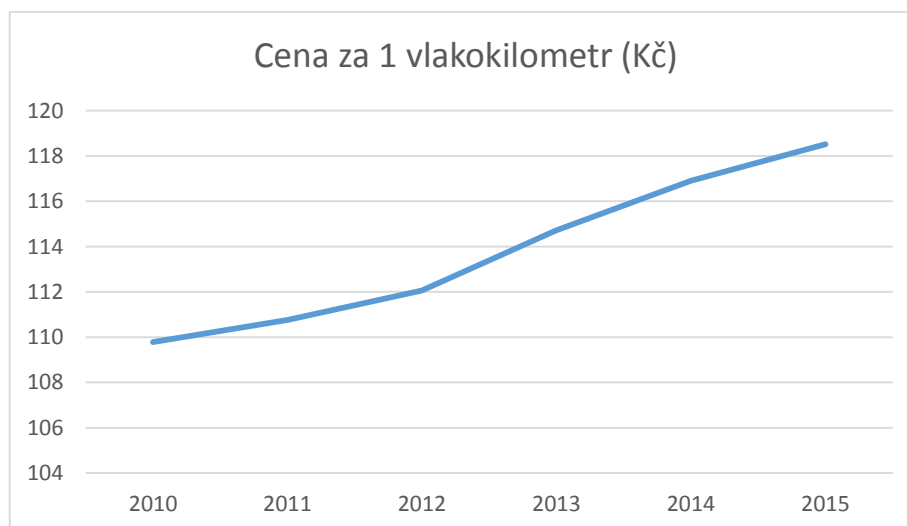
Uvedený rozsah výkonů byl financován z rozpočtu Královéhradeckého kraje, rozpočtové kapitoly 10 – Doprava. Podle údajů, získaných z přehledů čerpání rozpočtů v období 2014 – 2015 a zobrazených v grafu č. 4, je patrný mírný nárůst dotací.



Graf 4 - Celková výše dotací do žel. dopravy

ZDROJ: [22]

Prostým porovnáním obou údajů můžeme získat cenu za 1 ujetý vlakokilometr, která má od počátku sledovaného období rovněž vzestupnou tendenci a jejíž vývoj znázorňuje graf číslo 5.



Graf 5 - Cena za 1 vlakokilometr

ZDROJ: [22]

Zásadními faktory, které ovlivňují cenu, jsou celková výše nákladů a celková výše tržeb. Podrobná struktura nákladů je definována ve vyhlášce č. 296/2010 Sb. [27] a je platná jak pro železniční, tak pro autobusové dopravce. Jednotlivé položky výchozích nákladů jsou uvedeny v tabulce č. 6.

Tabulka 6 - Výchozí náklady dle vyhl. č. 296/2010 Sb.

Veřejná linková autobusová doprava	Veřejná drážní osobní doprava
Pohonné hmoty, oleje	Trakční energie a palivo
Přímý materiál, energie	Netrakční energie a palivo
Opravy a údržba vozidel	Přímý materiál
Odpisy dlouhodobého majetku	Opravy a údržba vozidel
Pronájem a leasing vozidel	Odpisy dlouhodobého majetku
Mzdové náklady	Pronájem a leasing
Sociální a zdravotní pojištění	Mzdové náklady
Cestovné	Sociální a zdravotní pojištění
Úhrada za použití infrastruktury	Cestovné
Silniční daň	Úhrada za použití dopravní cesty
Elektronické mýto	Úhrada za použití ostatní infrastruktury
Pojištění (zákonné, havarijní, zák. pracovní)	Ostatní přímé náklady
Ostatní přímé náklady	Ostatní služby
Ostatní služby	Provozní režie
Provozní režie	Správní režie
Správní režie	

Na celkovou výši nákladů působí faktory, jejichž vývoj nelze bezpečně stanovit. Patří mezi ně zejména kolísání ceny ropy na světových trzích, kurz české koruny a ceny energií. Dále jsou ovlivněny například inflací a tlaky na postupné zvyšování mezd.

Výnosy v železniční dopravě jsou tvořeny zejména tržbami, případně mohou obsahovat ostatní výnosy z přepravy či jiných činností.

Vývoj výnosů ve veřejné drážní osobní dopravě je znázorněn v grafu číslo 6. Je z něj patrná nevyváženost, která nekoresponduje s rozsahem objednané dopravy. Lze usuzovat na změnu chování cestujících, kteří utratí za přepravu méně. Vliv mohou mít jak změny tarifu jízdného, tak i změna životní úrovně obyvatel kraje, která s sebou přináší zvyšující se podíl individuální formy dopravy. Protože nejčastějším zákazníkem v regionální dopravě jsou děti dojíždějící do škol, promítá se tím do výnosů i demografie.



Graf 6 - Výnosy ve veřejné drážní osobní dopravě

ZDROJ: [22]

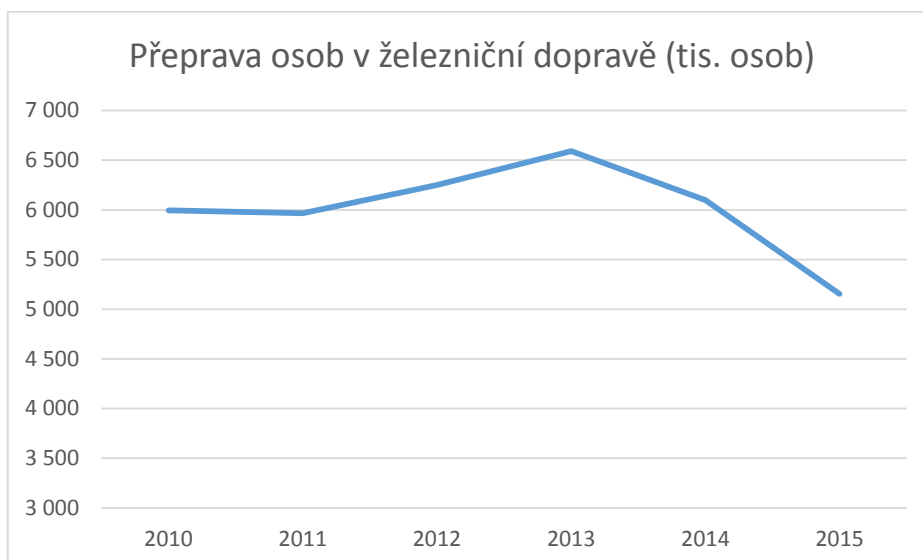
Jak je výše v práci uvedeno, nejvyšší část výnosů pochází z tržeb. Jednotliví dopravci nezveřejňují počty přepravených osob, ale souhrnné údaje je možno nalézt v ročenkách ČSÚ. Níže je v tabulce č. 7 a v grafu č. 7 patrný úbytek cestujících mezi roky 2013 a 2015, který svým grafem potvrzuje trend výnosů.

Tabulka 7 - Přeprava osob na železnici

(tis. osob)	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Přeprava cestujících v rámci kraje	5 999	5 962	6 265	6 578	6 095	5 144
Výjezdy cestujících do jiných krajů	1 615	1 645	1 606	1 564	1 939	1 758
Příjezdy cestujících z jiných krajů	1 612	1 651	1 590	1 577	1 943	1 767
Celkem	5 996	5 968	6 249	6 591	6 095	5 153

ZDROJ: Český statistický úřad

Z těchto dat je možno vyčíst zajímavý stav, kterým je přesun cestujících mezi sousedícími kraji. Královéhradecký kraj, spolu s Pardubickým, mají svá krajská města v těsné blízkosti a proto je pro obyvatele obou krajů reálné a výhodné dojíždění (za prací, do škol). Objem přepravených osob na železnici přitom zůstává v každém roce téměř shodný, kolik vycestuje, tolik přicestuje.

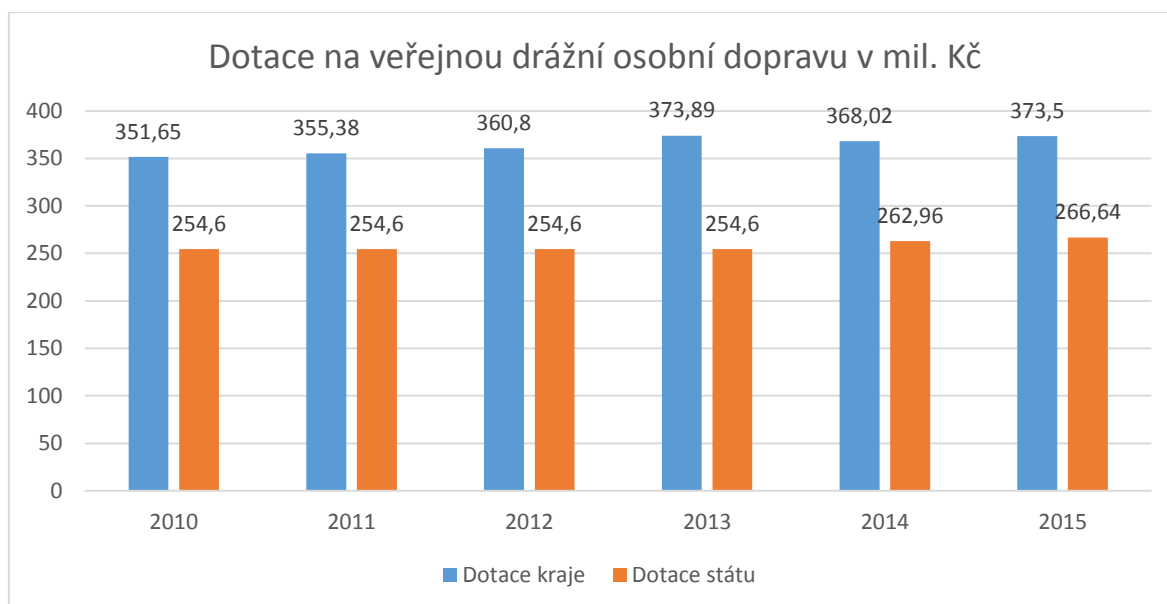


Graf 7 - Přeprava osob v železniční dopravě

ZDROJ: Český statistický úřad

Jedním z možných důvodů poklesu celkového počtu cestujících v železniční dopravě Královéhradeckého kraje může být rozsáhlá vyluková činnost, která v roce 2014 a 2015 probíhala na železnici. Tyto práce s sebou obvykle nesou velká zpoždění a obecně též nepohodlí pro cestující, proto je reálný jejich částečný přesun do jiných forem dopravy.

Sloupcový graf č. 8 zachycuje podíly a objemy dotací ze strany státu a Královéhradeckého kraje do železniční osobní dopravy.



Graf 8 - Porovnání zdroje dotací

ZDROJ: [22]

4.5 Veřejná linková autobusová doprava

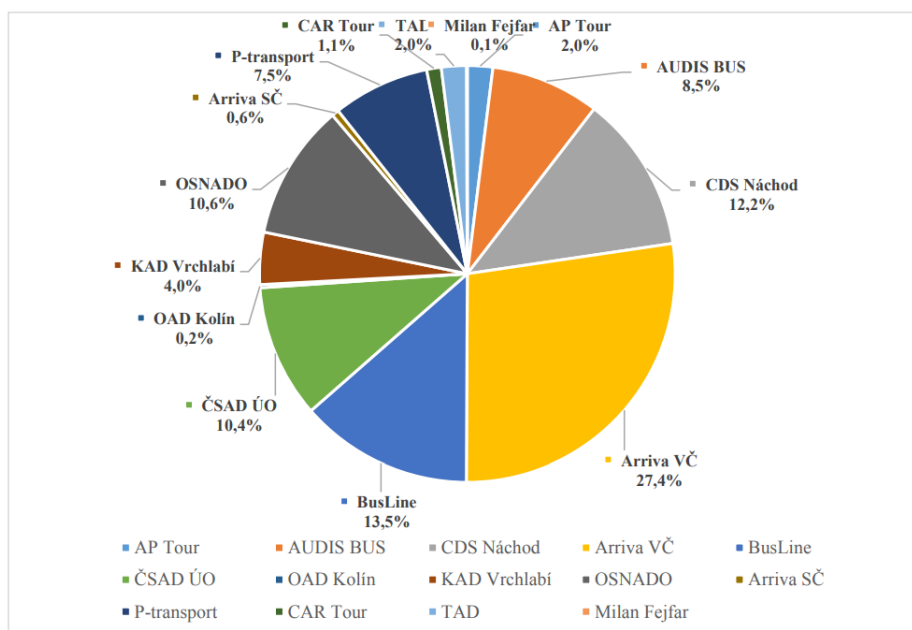
Veřejná linková autobusová doprava je díky své dostupnosti základem dopravní obslužnosti v kraji. Je zajišťována prostřednictvím dopravců, kteří ji provozují na základě platných licencí. Některé linky jsou provozovány dopravcem na vlastní podnikatelské riziko, jedná se o ryze komerční provoz a Královéhradecký kraj je nedotuje. V práci se budu dále zabývat pouze dotovanou dopravou.

Do konce roku 2016 byla platná smlouva o závazku veřejné služby k zajištění dopravní obslužnosti kraje se 14 autobusovými dopravci:

- AP Tour – dopravní spol. s r.o.
- ARRIVA VÝCHODNÍ ČECHY a.s.
- ARRIVA Střední Čechy s.r.o.
- AUDIS BUS s.r.o.
- BusLine a.s.
- CAR – TOUR spol. s r.o.
- CDS s.r.o. Náchod
- ČSAD Ústí nad Orlicí a.s.
- KAD, spol. s r.o. Krkonošská automobilová doprava Vrchlabí
- Milan Fejfar
- Okresní autobusová doprava Kolín s.r.o.
- OSNADO spol. s r.o.
- P-transport s.r.o.
- Trutnovská autobusová doprava s.r.o.

Nejvýznamnějším dopravcem podle podílu z celkového počtu výkonů byla v roce 2015 společnost ARRIVA VÝCHODNÍ ČECHY a.s., podíly dalších dopravců jsou patrné z grafu číslo 9.

V současnosti (2018) je dopravní obslužnost zajišťována prostřednictvím smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové osobní dopravě pro přechodné zajištění dopravní obslužnosti Královéhradeckého kraje od 1. 1. 2017.



Graf 9 - Podíly autobusových dopravců

ZDROJ: [22]

Jednotlivým autobusovým dopravcům je hrazena ztráta z provozu spojů na základě předkládaného vyúčtování, kde je vždy uveden rozsah, náklady dopravce, údaje o tržbách a z nich je následně vypočtena prokazatelná ztráta. V tabulce číslo 8 je uveden přehled výkonů a výše prokazatelné ztráty dle jednotlivých dopravců.

Tabulka 8 - Prokazatelná ztráta v roce 2015

Dopravce	Ujeté km	Náklady	Tržby	Prokazatelná ztráta
AP Tour	351 967	96 910	33 340	63 560
AUDIS BUS	1 510 160	409 180	98 520	310 660
CDS Náchod	2 177 998	557 680	269 580	288 100
Arriva VČ	4 883 619	1 270 460	450 220	820 240
BusLine	2 403 420	658 420	248 230	410 200
ČSAD ÚO	1 846 188	516 240	241 140	275 100
OAD Kolín	43 735	13 530	2 090	11 440
KAD Vrchlabí	721 552	187 920	84 860	103 060
OSNADO	1 880 616	531 670	216 810	314 860
Arriva SČ	98 580	31 040	11 180	19 860
P-transport	1 342 827	332 700	136 720	195 980
CAR Tour	202 227	55 030	20 770	34 250
TAD	348 045	89 100	48 340	40 750
Milan Fejfar	9 690	1 960	240	1 720
Celkem	17 820 624	4 751 820	1 862 040	2 889 780

údaje v km a v tis. Kč ,ZDROJ: [22]

Protože k vyúčtování tržeb autobusových dopravců dochází na základě faktického předložení výkazů za kalendářní měsíc, dochází ke zdánlivému nesouladu mezi udávanou výší prokazatelné ztráty v tabulce 8 a částkou, kterou je možné zjistit z údajů o čerpání rozpočtu kraje za daný rok. Důvodem rozdílů je skutečnost, že kraj hradí prokazatelnou ztrátu v autobusové dopravě za prosinec předchozího roku až v lednu roku následujícího, protože dopravci nejsou schopni tuto ztrátu vyčíslit dříve než po uplynutí posledního dne měsíce, tedy v době, kdy jim jsou známy skutečné náklady a skutečné tržby.

Specifika autobusové dopravy zahrnují mimo jiné i skutečnost, že dopravci musí při předkládání svých výkazů zohlednit skutečné výkony, které se od objednaných mohou lišit. Důvodem jsou jak různá dopravní omezení, kdy spoj nejede zcela nebo zčásti po své trase a tak je jeho vykazovaná délka odlišná od plánované, tak i naopak navýšení počtu výkonů o mimořádné spoje, které jsou realizovány na základě přepravní poptávky a jsou schváleny objednatelem.

Tato pravidla jsou definována ve smlouvách s jednotlivými dopravci a jejich znění je ve většině bodů shodné. Pro potřeby této práce byla namátkou vybrána smlouva se společností CDS s.r.o. Náchod. [28]

Výše popsanou možnost změny výkonu zachycuje odstavec 5.3 smlouvy, kde je stanoveno: *„Dopravce přitom bere na vědomí a souhlasí s tím, že Změna rozsahu může znamenat jak zvýšení dopravních výkonů, tak i jejich snížení (maximálně však v rozpětí stanoveném dále v této Smlouvě). Charakter Změny rozsahu může být dlouhodobý i krátkodobý, může se týkat i Autobusových linek vedoucích v souladu s touto Smlouvou po území sousedních krajů, a to v závislosti na změnách potřeb Objednatele při plnění jeho povinnosti zajistit dopravní obslužnost na území Královéhradeckého kraje.“* [28, str. 11]

Ve smlouvě je přesně stanoven způsob výpočtu částky, která náleží dopravci za poskytování veřejných služeb. Tato částka je ve smlouvě označena jako „Odměna“ a její výše se vypočítá dle vzorce:

$$O = \sum_{i=1}^n (JCDV_i \cdot (DV_i - NV_i)) + N_{ost} + N_{dod} + N_{Obj} + N_{voz} - T - S - ID$$

Ve vzorci [28, str. 18] jsou použity tyto hodnoty:

O odměna v Kč bez DPH za příslušné období

$JCDV_i$ jednotková cena dopravního výkonu vozidla kategorie „i“ v Kč bez DPH/km za příslušný dopravní rok

DV_i objednaný dopravní výkon všech vozidel kategorie „i“ v km objednaný za příslušné období

NV_i neuplatnitelný dopravní výkon vozidla kategorie „i“ v km za příslušné období

n počet poptávaných kategorií vozidel

N_{ost} ostatní náklady, které podléhají vzájemnému odsouhlasení mezi objednatelem a dopravcem za příslušné období v Kč bez DPH

N_{dod} náklady na nutné investice dopravce či dodatečné náklady dopravce vyvolané v důsledku dodatečného požadavku objednatele za příslušné období v Kč bez DPH

N_{Obj} náklady v rámci objížďky za příslušné období v Kč bez DPH

N_{voz} náklady za změny kategorie vozidla a počtu základních vozidel za příslušné období v Kč bez DPH

T tržby z jízdného za příslušné období v Kč bez DPH, resp. tržby, které náleží dopravci podle clearingů IDS IREDO

S splatné pohledávky vyplývající ze smluv (např. neuhrazené sankce dle technických a provozních standardů, neuhrazené sankce vyplývající z této smlouvy, uznané dodatečné opravy vyúčtování oběma stranami aj.), pohledávky dopravce vůči objednateli se uvedou se záporným znaménkem a pohledávky objednatele vůči dopravci se uvedou s kladným znaménkem

ID investiční dotace za příslušné období v Kč bez DPH

Takto vypočtenou částku dopravci předkládají Královéhradeckému kraji do 15. dne měsíce následujícího po měsíci, kdy mu vznikl nárok na uhrazení prokazatelné ztráty. Z těchto stanovených pravidel tak vyplývá, že úhrada prokazatelné ztráty za měsíc prosinec nebude kraji předložena dříve než v lednu roku následujícího, a proto se v rozpočtu kraje zobrazují mírně odlišné částky za úhradu. Fakticky dochází k tomu, že v platbách, které vykazuje závěrečný účet a přehled hospodaření kraje za rok 2015, nalezneme údaje za prokazatelnou ztrátu z provozu linkové dopravy za měsíc prosinec 2014 a měsíce leden – listopad 2015.

V přehledu podrobného čerpání rozpočtu kraje za rok 2015, který je součástí povinně zveřejňovaných dokumentů o hospodaření kraje [29], je v §2221, položce 5193 uveden výdaj na územní dopravní obslužnost 295 206 272,17 Kč, zatímco v ročence Královéhradeckého kraje je udáváno číslo 288 977 660 Kč.

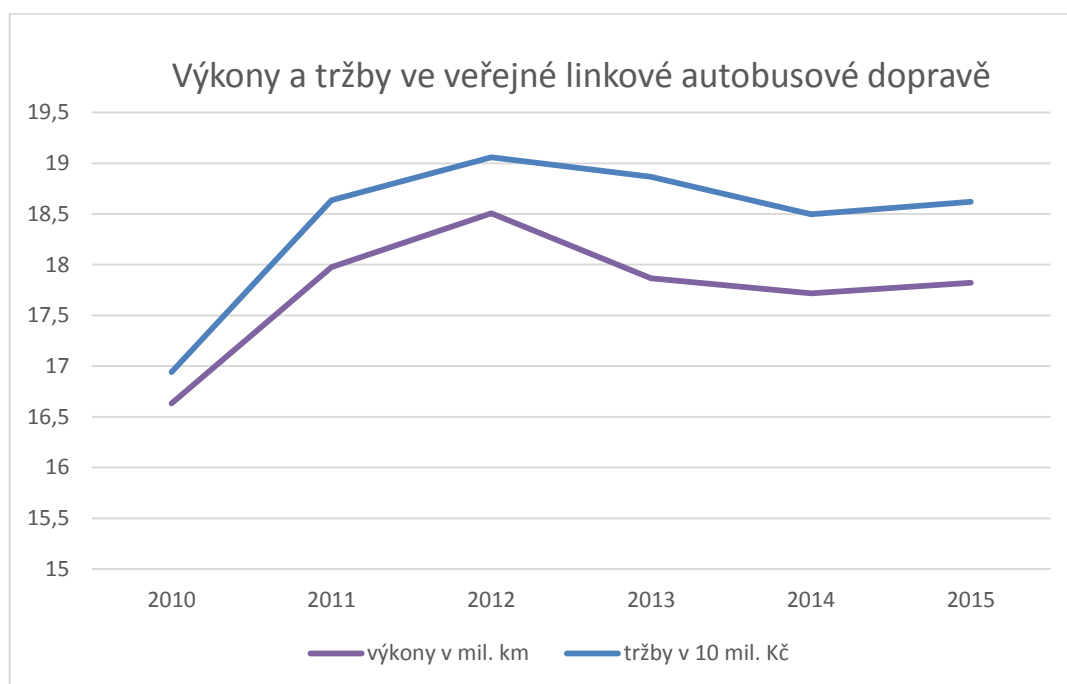
Rozsah realizovaných výkonů nebyl ve sledovaném období konstantní. Královéhradecký kraj neustále analyzoval výkony v linkové dopravě a prováděl optimalizace. Přehled výkonů a tržeb je uveden v tabulce č. 9. Zásadní optimalizace proběhla v roce 2013, kdy došlo ke snížení rozsahu objednávané dopravy oproti roku 2012 o 3,5 %. Redukovány byly zejména spoje v dopoledních a večerních hodinách, kdy je nižší poptávka po přepravě, dále víkendové a prázdninové spoje. Jak kraj uvádí [22, str. 30], došlo rovněž k redukci spojů s vyšším obsazením než 5 osob. Nejméně využívané spoje (do 5 cestujících), u nichž byla redukce ze strany obcí odsouhlasena, byly zrušeny zcela.

Tabulka 9 - Výkony a tržby v autobusové dopravě

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Tržby (mil. Kč)	169,43	186,35	190,59	188,65	184,96	186,20
Výkony (mil. Km)	16,63	17,98	18,51	17,87	17,72	17,82

ZDROJ: [22]

Graf číslo 10 zachycuje vývoj tržeb a rozsah dopravy, přičemž je patrné, že oba údaje mají téměř shodný vývoj. Při redukci dopravy v roce 2013 však nedošlo k většímu odlivu cestujících, než jaký se dal předpokládat na základě provedených změn, ale naopak. Na redukci spojů o rozsahu 3,5 % reagovaly tržby poklesem pouze o 1 %. Možnou příčinou vyšších tržeb i při poklesu realizované dopravy může být zavedení čipových karet do systému IREDO, ke kterému došlo právě v průběhu roku 2013 a který umožnil cestujícím výhodněji cestovat na přestupní doklady, jakož i využívat elektronické peněženky, uložené na této kartě. Tento stav pomohl snížit prokazatelnou ztrátu dopravců a ušetřil tak výdaje kraje na veřejnou dopravu.



Graf 10 - Výkony a tržby linkové dopravy

ZDROJ: [22]

Sledování počtu přepravených osob, který je uveden v tabulce číslo 10, nekopíruje trend z grafu číslo 10. V roce 2010, kdy byly výkony ve veřejné linkové dopravě na svém minimu, uvádí Český statistický úřad nejvíce přepravených cestujících.

Tabulka 10 - Přeprava osob v linkové dopravě

(tis. osob)	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Přeprava cestujících v rámci kraje	16 894	14 074	14 063	13 659	13 227	12 985

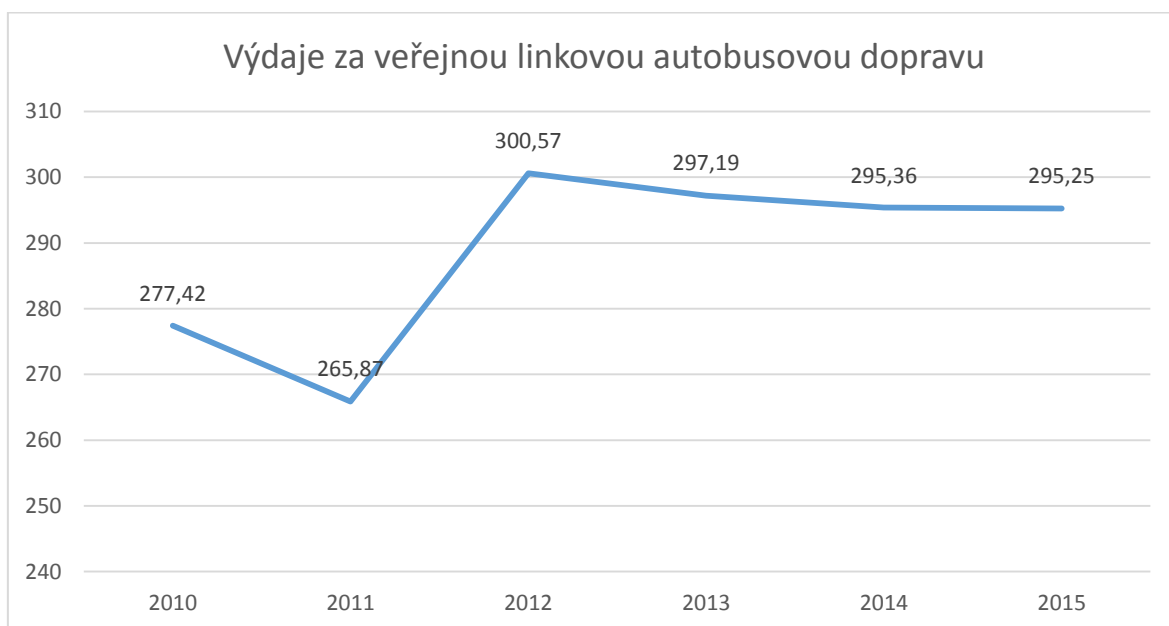
ZDROJ: Český statistický úřad

Možným vysvětlením tohoto rozporu může být to, že Český statistický úřad ve svém sledování uvažuje počty cestujících ve vnitrostátní linkové dopravě ve veřejném zájmu, včetně ostatní dopravy, zatímco údaje o výkonu a tržbách z dat Královéhradeckého kraje se týkají pouze dotovaných spojů.

Na celkovou výši nákladů autobusových dopravců mají vliv faktory, které jsou popsány v části práce věnované regionální veřejné drážní osobní dopravě, jejich výnosy jsou opět tvořeny zejména tržbami.

Pokud mají být výdaje za veřejnou linkovou autobusovou dopravou kompletní, je nutné do nich zahrnout mimo prokazatelné ztráty i další položky, které jsou v rozpočtu kraje mnohdy skryty za službami bez jejich podrobného rozpisu. Jedná se například o příspěvky kraje na provoz terminálu hromadné dopravy v Hradci Králové, dále na

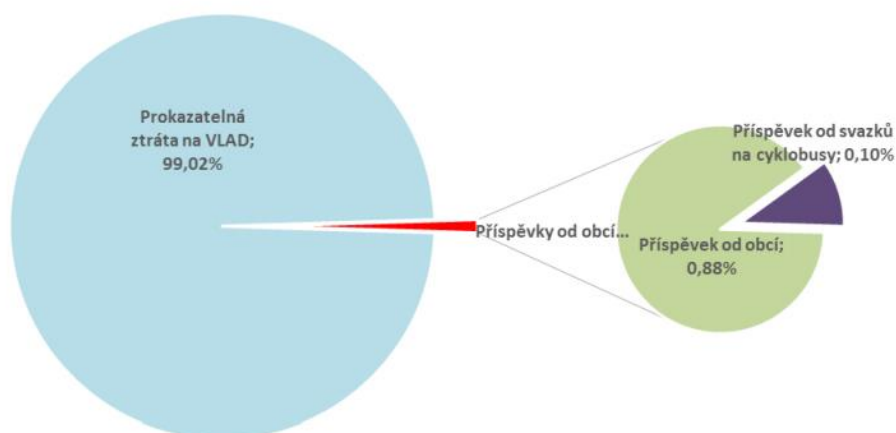
příspěvky servisních nákladů na provoz IDS IREDO a jiné související transfery. Souhrnné částky, která obsahují výše uvedené položky a které vykazuje Královéhradecký kraj [22, str. 41], jsou uvedeny v grafu číslo 11.



Graf 11 - Celkové výdaje za veřejnou linkovou autobusovou dopravu

ZDROJ: [22]

Výrazný výkyv vynaložených prostředků mezi lety 2011 a 2012 byl způsoben navýšením výdajů pro dopravce, které vzniklo zrušením zálohových plateb, nevyplacených v prosinci 2011. Dalším důvodem bylo zvýšení příplatku za pohonné hmoty. [22]



Obrázek 5 - Podíl příspěvku obcí a svazků

ZDROJ: [22]

Na objednanou veřejnou drážní a veřejnou linkovou autobusovou dopravu přispívají v některých případech rovněž obce a mikroregiony. V případě obcí se jedná o přiměřený podíl na prokazatelné ztrátě u spojů, které byly objednány na základě

specifických požadavků místních samospráv. Mikroregiony Branka, Český Ráj, Krkonoše a Euroregion Glacensis přispívají zejména na sezónní cyklobusové spoje. Podíl těchto obcí a svazků je patrný z obrázku číslo 5.

5 VÝSLEDKY DOTAZNÍKOVÉHO ŠETŘENÍ

Pro vyhodnocení vnímání stavu financování v oblasti veřejné dopravy Královéhradeckého kraje bylo nutné získat názory cestujících, kteří tuto dopravu využívají. Hlavním cílem bylo získat dostatek informací pro odpověď na výzkumné otázky:

1. Jak je vnímán stav veřejné dopravy?
2. Jaká by byla požadovaná změna, aby byla veřejná doprava vnímána lépe?

Průzkum byl proveden formou dotazníkového šetření za pomoci formulářů webu Google a s omezeným okruhem respondentů. Konkrétní adresa dotazníku byla odeslána elektronickou poštou na veřejně dostupné e-mailové adresy obecních úřadů Královéhradeckého kraje s žádostí o případné zveřejnění na obecních webových stránkách.

Zveřejnění na svých stránkách nebo FB profilech potvrdila města a obce:

- Chlumec nad Cidlinou
- Lánov
- Lovčice
- Lázně Bělohrad
- Nové Město nad Metují
- Podbřezí

Negativní reakce přišla od města Kopidlno, kde tajemnice městského úřadu uvedla: „Takovéto informace nezveřejňujeme; webové stránky města slouží ke zveřejňování povinných informací a k informování zejména našich občanů o dění v našem městě.“

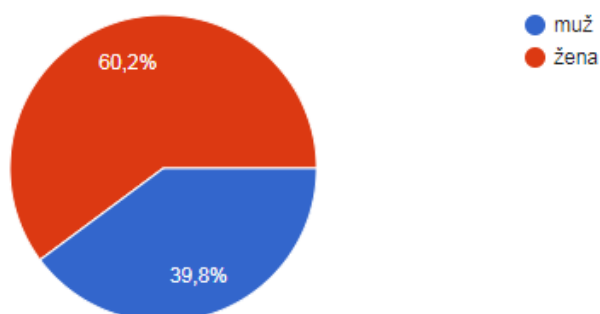
Odkaz na dotazník byl rovněž umístěn v příspěvku FB skupiny Univerzity Hradec Králové.

Průzkum probíhal od 24. 9. 2017 do 30. 10. 2017 a zúčastnilo se jej celkem 334 respondentů.

Samotný dotazník se skládal celkem z 11 otázek, a to jak uzavřených, tak i s možností „Jiné“, kde bylo respondentům umožněno doplnit svou slovní odpověď na položenou otázku.

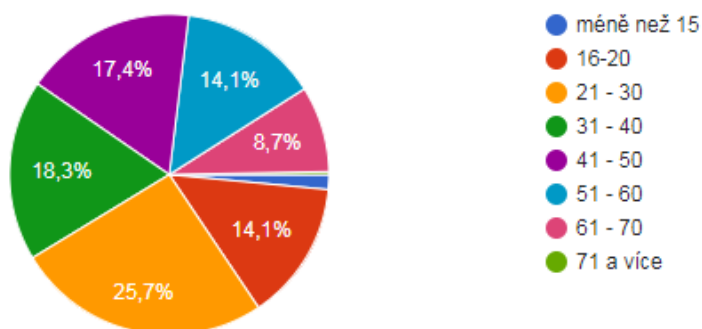
5.1 Úvodní otázky

Otázky v úvodu dotazníku sloužily ke zjištění základních informací o respondentech. Dotazováno bylo celkem 201 žen a 133 mužů, jak je znázorněno v grafu č. 12.



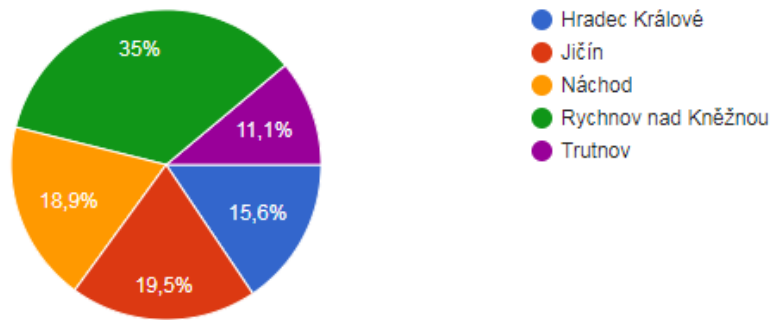
Graf 12 - Respondenti dle pohlaví ZDROJ: vlastní zpracování

Dalším zjišťovaným údajem, zachyceným v koláčovém grafu číslo 13, byl věk respondenta, kdy byla nabídnuta předem daná struktura kategorií. Nejpočetnější byla kategorie 21-30 let, ke které se přihlásilo 86 respondentů, druhá v pořadí byla kategorie 31-40 let s 61 respondenty a dále s 51 respondenty kategorie 41-50 let. V celku pak tyto první tři skupiny, které v sobě zahrnují respondenty v produktivním věku, tvoří 61,4 %.



Graf 13 - Respondenti dle věku ZDROJ: vlastní zpracování

Třetí otázka zjišťovala bydliště respondentů a zároveň sloužila jako zpětná reakce na to, zda se dotazník podařilo zveřejnit ve všech okresech Královéhradeckého kraje. Koláčový graf číslo 14 znázorňuje podíly jednotlivých okresů, překvapivě nejsilnější zastoupení (117 respondentů) má okres Rychnov nad Kněžnou.

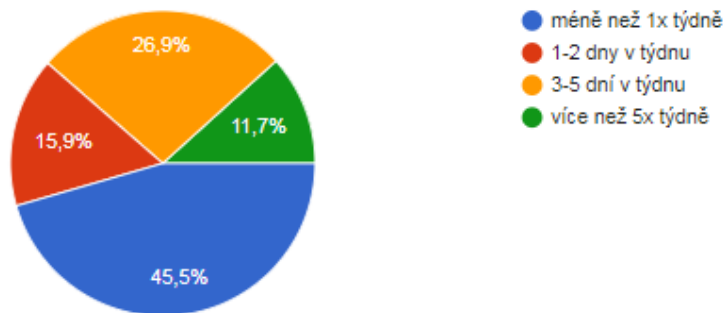


Graf 14 - Respondenti dle okresu

ZDROJ: vlastní zpracování

Zastoupení jednotlivých okresů bylo rovnoměrné, s mírnou převahou okresu Rychnov nad Kněžnou. Soubor dat byl tedy schopen podat výsledky šetření s vypovídající hodnotou o Královéhradeckém kraji jako celku.

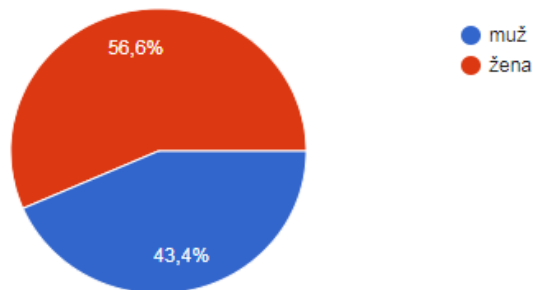
Poslední otázka úvodní části dotazníku zjišťovala vztah respondentů k dopravě a je klíčová pro vyhodnocení celého dotazníkového šetření. Jak ukazuje graf číslo 15, celkem 152 respondentů uvedlo, že cestuje veřejnou dopravou méně než jednou za týden, proto byly jejich odpovědi z dalších otázek vyřazeny a dále se budou vyhodnocovat názory respondentů, kteří cestují minimálně 1-2 dny v týdnu, což znamená 182 respondentů.



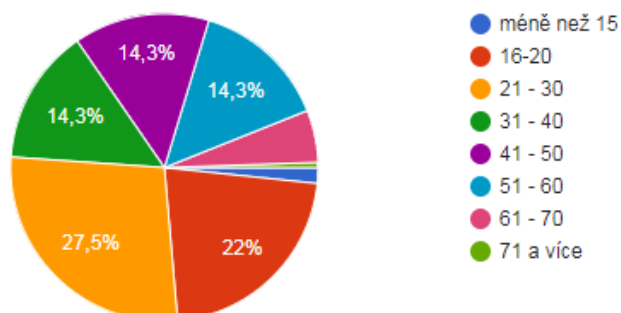
Graf 15 - Využívání veřejné dopravy respondenty

ZDROJ: vlastní zpracování

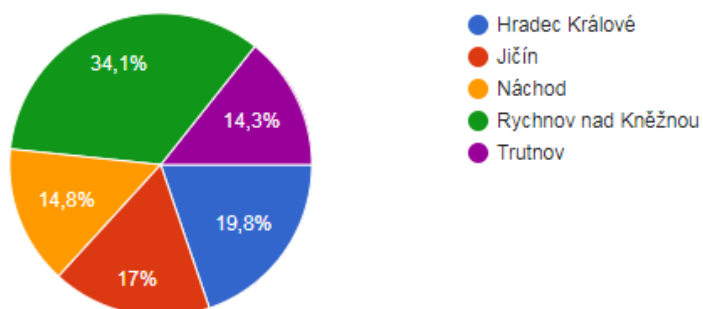
Odpovědi na úvodní otázky byly u vybrané skupiny respondentů velmi podobné, tedy zastoupení ze všech okresů, podobný poměr mužů a žen. Pouze u věkového rozložení došlo k posílení skupiny 16-20 let, tedy zejména studentů. Procentuální podíly vybrané skupiny 182 respondentů jsou znázorněny v grafech 16-18.



Graf 16 - Vybraní respondenti dle pohlaví ZDROJ: vlastní zpracování



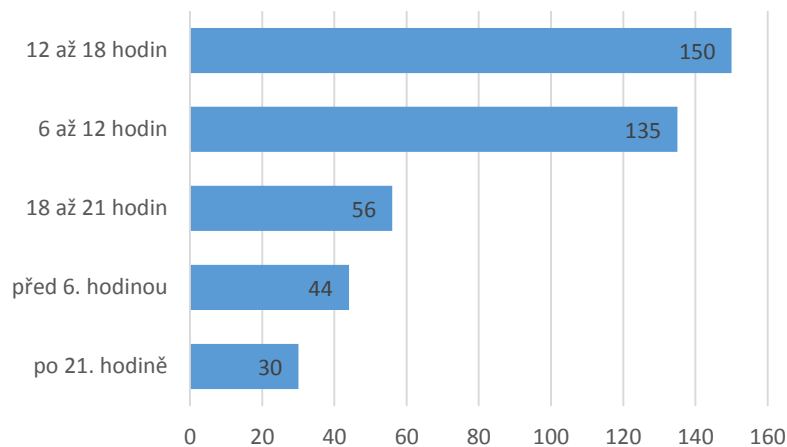
Graf 17 - Vybraní respondenti dle věku ZDROJ: vlastní zpracování



Graf 18 - Vybraní respondenti dle okresu ZDROJ: vlastní zpracování

5.2 Otázky na přepravní zvyky

Další skupina otázek zachycuje přepravní chování respondentů. Zajímavou informací je časové využívání veřejné dopravy, neboť při plánování redukcí se bere ohled na přepravní potřeby obyvatel. Z grafu č. 19 vyplývá, že nejslabší využití veřejné dopravy je u sledovaného vzorku po 21. hodině.

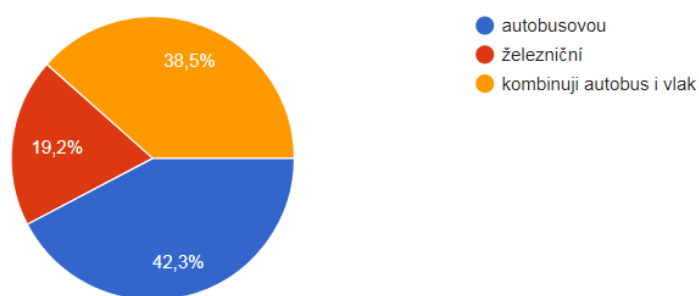


Graf 19 - Využití dopravy dle času

ZDROJ: vlastní zpracování

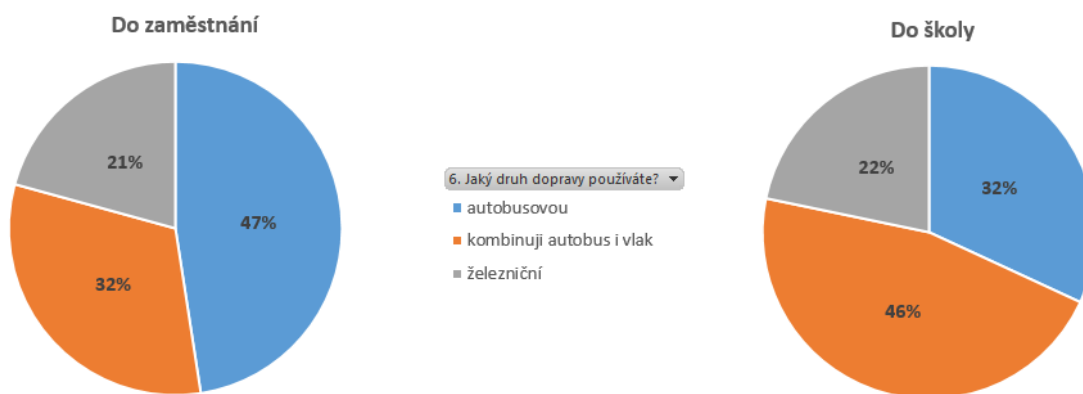
S ohledem na fungující systém IDS byla respondentům položena otázka na druhy využívané dopravy. Z výsledků šetření vyplývá, že pouze 38,5 % respondentů využívá výhod přestupu autobus-vlak. Procentuální zastoupení jednotlivých druhů veřejné dopravy zachycuje koláčový graf č. 20.

Pokud okruh respondentů omezíme na ty, kteří jako cíl své cesty označili cestu do školy (buď samostatně, nebo v kombinaci s ostatními možnostmi), stoupne využití kombinované formy cestování na 46 %. Vezmeme-li v úvahu pouze respondenty, kteří cestují do zaměstnání (opět v libovolné kombinaci), pak jako hlavní druh dopravy byla označena autobusová doprava bez přestupu a to v 47 %. Obě tyto skupiny respondentů jsou vyobrazeny v grafech č. 21.



Graf 20 - Využití dopravy dle prostředků

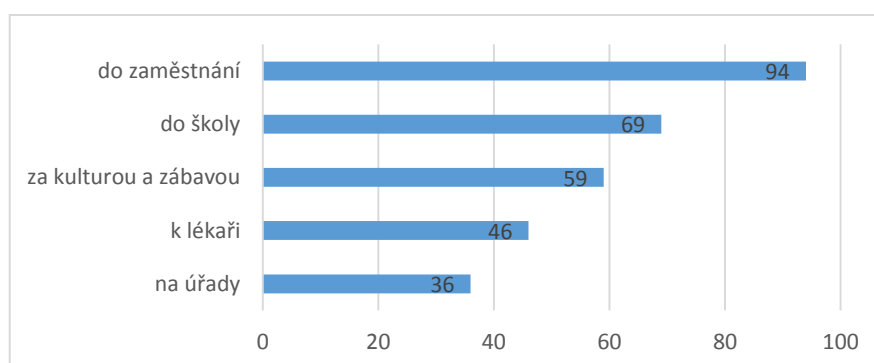
ZDROJ: vlastní zpracování



Graf 21 - Využití dopravy dle prostředků s parametrem

ZDROJ: vlastní zpracování

V obou výše uvedených případech je patrný téměř shodný počet respondentů, kteří využívají pouze železniční dopravu. Tuto interpretaci získaných dat pomohla rozklíčovat otázka číslo 6, která získávala odpovědi na účel využití veřejné dopravy. Z vybraného vzoru respondentů byly odpovědi zpracovány do grafu číslo 22, ze kterého vyplývá nejsilnější zastoupení těch respondentů, kteří cestují do zaměstnání.

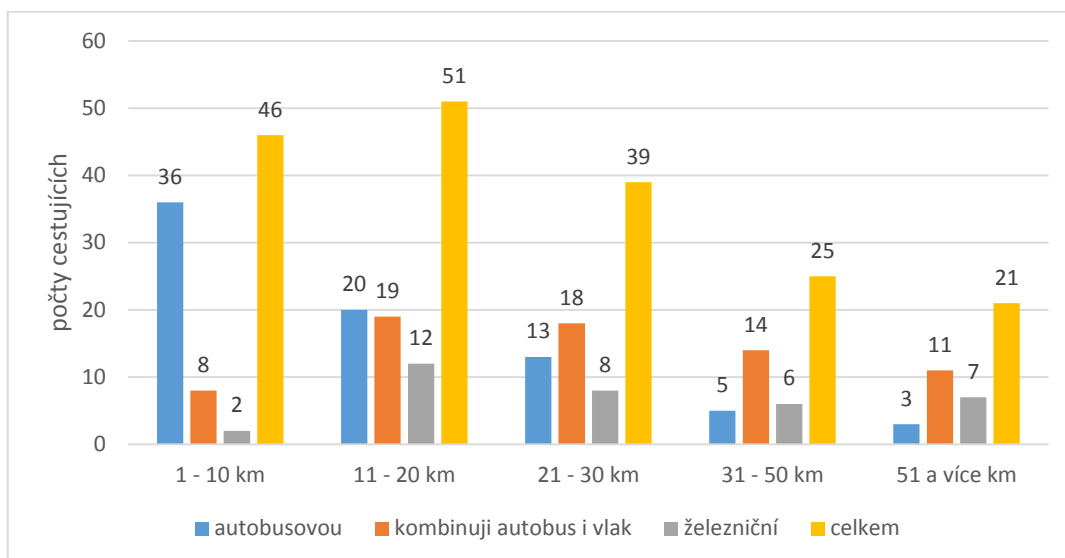


Graf 22 - Cíle cestování

ZDROJ: vlastní zpracování

Tato otázka umožňovala respondentům zadat také jinou odpověď, ale mnohdy došlo pouze k jinému slovnímu vyjádření výše uvedených možností, proto došlo k jejich přiřčení ke správné kategorii. Ostatní odpovědi byly pod 0,5 % hranicí, a proto k nim nebylo přihlédnuto.

Dalším ze získaných údajů dotazníkového šetření byla také informace o vzdálenosti, na kterou respondenti cestují. Výsledky otázky č. 8 zachycuje graf 23.



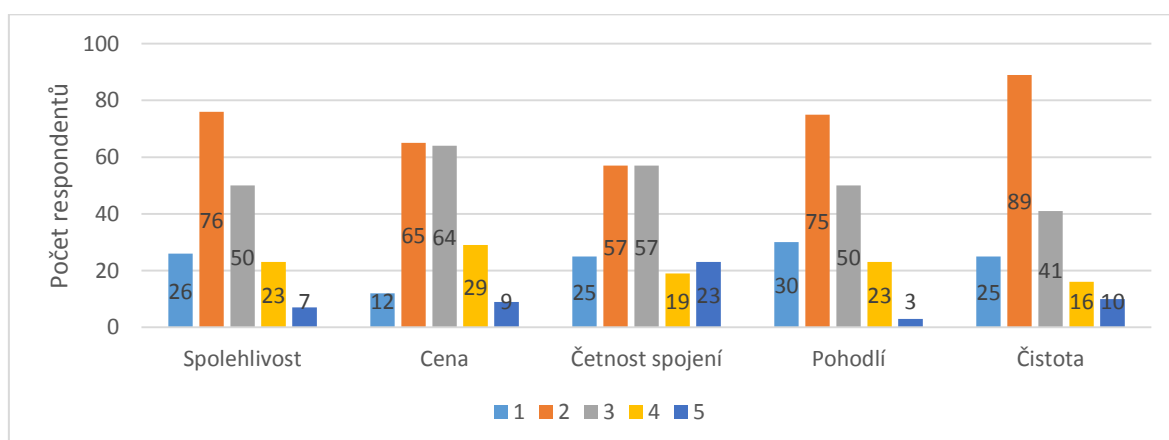
Graf 23 - Vzdálenost cestování

ZDROJ: vlastní zpracování

Z těchto získaných údajů vyplývá, že nejběžnější vzdálenost, na kterou respondenti cestují, je rozmezí 11-20 km. Zároveň graf zachycuje rozdělení jednotlivých druhů dopravy v uvedených kategoriích. Je patrné, že na nejkratší vzdálenosti jasně vede autobusová doprava, což plně koresponduje s přepravní poptávkou obcí a také s dostupností autobusové dopravy.

5.3 Hodnotící otázky

Tato část dotazníku přináší odpovědi na výzkumné otázky. Respondenti měli prostřednictvím dotazníku vyslovit své hodnocení, jak vnímají jednotlivé aspekty veřejné dopravy. V nabídce odpovědí bylo 5 základních okruhů, ke kterým měli přiřadit známky od 1 (nejlepší) po 5 (nejhorší).



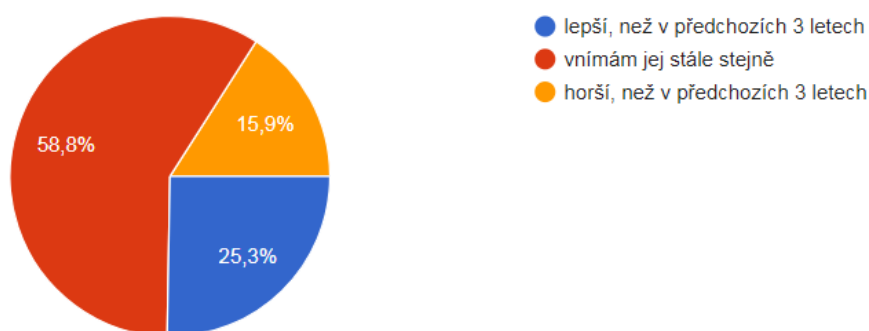
Graf 24 - Hodnocení vybraných aspektů

ZDROJ: vlastní zpracování

Sloupcový graf 24 znázorňuje absolutní počty udělených hodnocení. Znamky 1, 4 a 5 nebyly v žádném ohledu převažující, nejvíce byly využity k ohodnocení známky 2 a 3. Nejmenší problém (znamky 1 a 2) vidí respondenti v čistotě, s její kvalitou je spokojeno 63 % respondentů. Druhý nejmenší problém vnímají u pohodlí, kde se celých 58 % vyjádřilo kladně a spokojeni jsou z 56 % i se spolehlivostí veřejné dopravy. Za největší negativa (znamky 4 a 5) byla respondenty označena četnost spojení (21 %) a cena (21%).

Otázka 10 z dotazníkového šetření měla přinést celkový údaj o vnímání veřejné dopravy v roce 2017 při porovnání s předchozími roky. Záměrně byla umístěna jako předposlední, aby mohli respondenti v odpovědi uvažovat i o aspektech předchozích otázek, jakými byly například cena, pohodlí a četnost spojení.

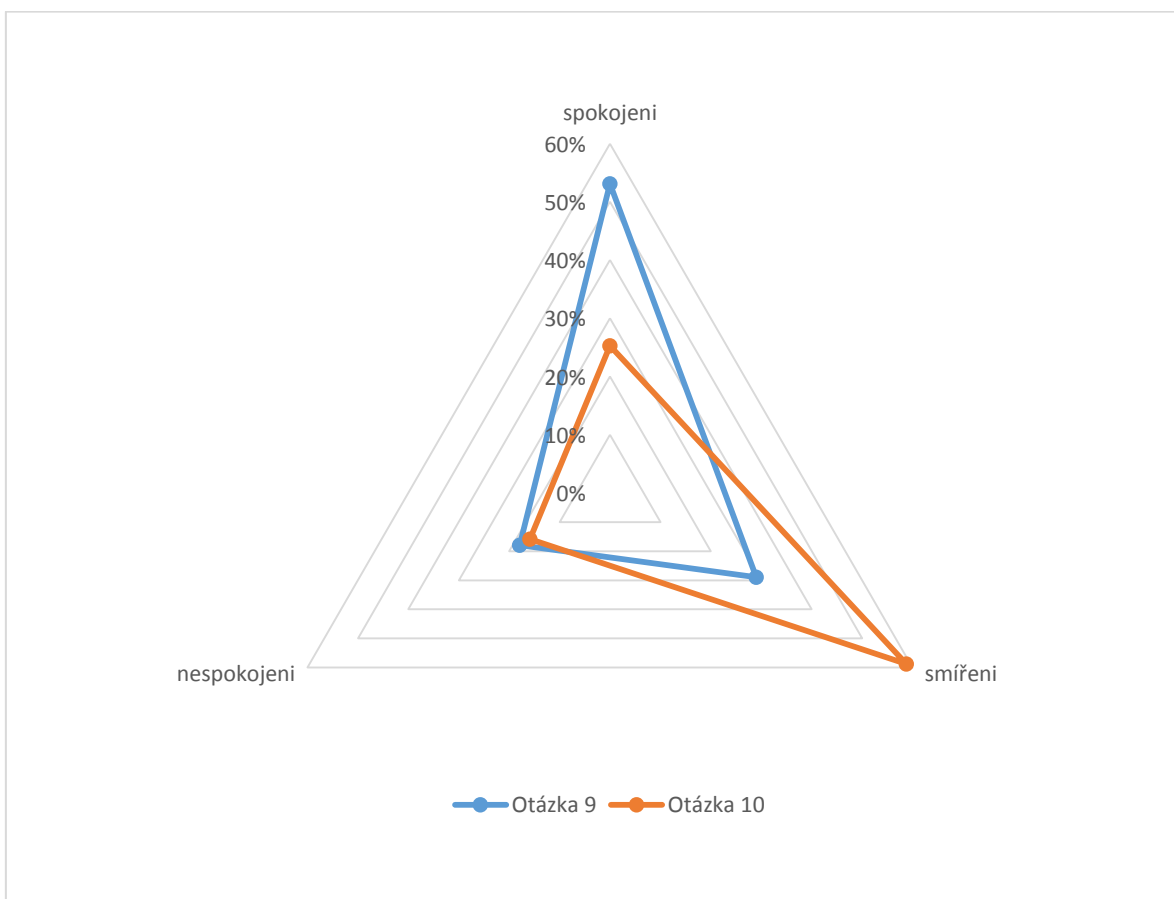
Vyhodnocení odpovědí na otázku 10 zachycuje koláčový graf 25.



Graf 25 - Vnímání veřejné dopravy

ZDROJ: vlastní zpracování

Porovnání obou otázek (9 a 10) přináší v paprskovém grafu 26 zajímavou informaci. Aby je však bylo možné porovnat, bylo uvažováno, že známky z otázky 9 s hodnotou 1 a 2 znamenají lepší vnímání stavu veřejné dopravy, známka 3 znamená setrvalý stav a známky 4 a 5 zhoršení stavu.

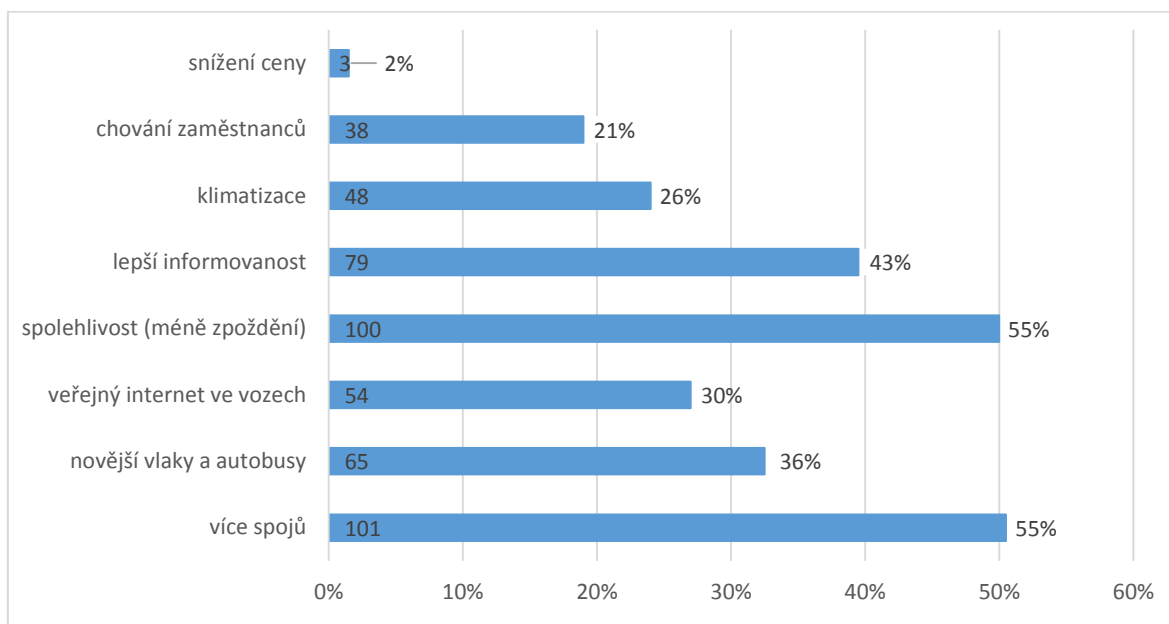


Graf 26 - Porovnání odpovědí na ot. 9 a 10

ZDROJ: vlastní zpracování

Pokud se respondent mohl vyjádřit k jednotlivým vybraným aspektům konkrétně a hodnotit je každý samostatně, bylo jeho vnímání spíše kladné. Otázka 10 neumožnila podrobnější hodnocení, a proto si respondent musel vždy vybrat pouze jednu odpověď. Vnímání se tak z kladných hodnot posouvá ke smířenému stavu, kdy respondent nevnímá ani negativní, ani pozitivní změnu. Shoda panuje u negativ, kdy zhruba stejné % respondentů (18 % z otázky 9 a 16 % z otázky 10) vnímá stav negativně, tedy i horší, než v předchozím období.

Poslední otázka umožnila vyjádřit se k tomu, co by zlepšilo stav vnímání veřejné dopravy. Respondenti měli na výběr 7 uzavřených odpovědí s možností přidat svůj vlastní návrh toho, co by bylo vhodné změnit. Procenta odpovědí respondentů jsou v řádkovém grafu č. 27.



Graf 27 - Požadavky na zlepšení

ZDROJ: vlastní zpracování

Záměrně nebyla jako pevná odpověď nabízena možnost nižší ceny jízdného. Ze všech volných odpovědí (pouze 11 respondentů využilo možnosti volné odpovědi) by pouze 3 respondenti uvítali snížení ceny, zatímco u otázky 9 hodnotilo cenu známkou 4 a 5 celkem 38 respondentů. Z pevných odpovědí mají téměř shodný počet hlasů (100 a 101) odpovědi požadující více spojů a větší spolehlivost. Těmto prvkům dal vzorek respondentů přednost před novějšími a lépe vybavenými (klimatizace, internet) vozidly.

6 SHRnutí

V této části práce jsou shrnuty výsledky z dotazníkového průzkumu a jsou uvedeny souhrnné informace získané z analýzy veřejně dostupných informací o financování veřejné dopravy v Královéhradeckém kraji.

Praktická část práce se věnovala rozboru veřejných dat, zejména závěrečných účtů a rozboru hospodaření Královéhradeckého kraje za období let 2011 – 2015 s uvedením doplňkových informací aktuálního roku (2018). Ze zkoumaných dat je možno usuzovat, že financování veřejné dopravy je na krajské úrovni prováděno s ohledem na maximální efektivnost vynaložených prostředků a přepravní potřeby obyvatel kraje tak, jak je vyžadováno zákonem, aby byla řádně zajištěna dopravní obslužnost. Ve sledovaném období docházelo k redukcím objednávaných výkonů jak železniční, tak i autobusové dopravy. Výdaje kraje, které byly vynakládány ve spojitosti s veřejnou dopravou, korespondovaly s objednávaným rozsahem a vývojem veřejných financí obecně. Z dat Českého statistického úřadu vyplývá neustále se snižující počet cestujících, kteří využívají veřejnou linkovou dopravu, a to ze 14 000 v roce 2011 na necelých 13 000 v roce 2015. Rovněž v železniční přepravě došlo ve shodném období k poklesu z 6 000 na 5 000 přepravených osob. Rozsah objednávané dopravy poklesl ve sledovaném období o 100 000 vlakokilometrů v železniční dopravě a o 160 000 km v autobusové dopravě.

Další částí práce byl rozbor dotazníkového šetření, které se zabývalo zejména vnímáním veřejné dopravy u občanů kraje. Dotazník mohl být dostupný všem občanům kraje, prostřednictvím jejich místních samospráv, kterým byl doručen. I přes nižší účast (334 respondentů) byly získány údaje od občanů všech okresů kraje a rovněž byly odpovědi přijaty od různých věkových kategorií respondentů. Získané informace poskytly odpovědi na všechny zkoumané otázky. Důvodem využívání veřejné dopravy bylo v nejčetnějším počtu označeno cestování do školy a do zaměstnání, což potvrzuje důležitost takto využívaných veřejných financí. Nejběžnější udávaná vzdálenost, na kterou respondenti cestovali, byla v rozmezí 11-20 km a docházelo při ní k rovnoměrnému využití všech zkoumaných druhů dopravy. Při udávané vzdálenosti pod 10 km byla preferována doprava autobusová. Z dat dotazníku byla při jeho vyhodnocení zjištěna skutečnost, že uživatelé veřejné dopravy vnímají její pozitiva i

negativa a jsou schopni je pojmenovat a ohodnotit. Jako hlavní problém, který je třeba řešit, označili respondenti četnost spojení, tedy označili existenci veřejné poptávky po vyšším objemu poskytovaných veřejných služeb.

7 ZÁVĚR

Při porovnávání vývoje financování veřejné dopravy, zejména množství vynaložených finančních prostředků a rozsahu objednávané dopravy, s výsledky dotazníkového šetření bylo možné sledovat, že ačkoliv celkový rozsah objednávané dopravy po svém vrcholu v roce 2012 klesl, vnímají občané kraje aktuální stav neutrálně, nebo kladně. Pouze 18 % respondentů se vyjádřilo k současnému stavu negativně.

Lze tak usuzovat, že veškeré změny, prováděné objednatelem dopravy, tedy Královéhradeckým krajem, jsou prováděny cíleně a po pečlivém posouzení jejich dopadu. Redukce objednávaných výkonů jsou efektivní a výdaje, které jsou vynakládány na zajištění dopravní obslužnosti, jsou využity účelně. Informace, které Královéhradecký kraj veřejně poskytuje, jsou dostatečné k tomu, aby každý občan mohl získat vlastní přehled o vynakládání veřejných prostředků. Drobným problémem je odlišnost ve financování úhrady prokazatelné ztráty z provozu regionální železniční dopravy, kdy je značný objem finančních prostředků poskytován nikoliv krajem, ale státem.

Doporučení, která by z této práce mohla směřovat k objednateli dopravy, by zahrnovala zvýšit důraz na spolehlivost objednávané dopravy a lepší informovanost cestujících v případě kongescí dopravy (mimořádné události v dopravě). Aktuálně (2018) se Královéhradecký kraj chystá vyhlásit výběrové řízení na dlouhodobé zajištění dopravní obslužnosti Královéhradeckého kraje veřejnými službami v přepravě cestujících veřejnou linkovou autobusovou dopravou. Bylo by tedy přínosné sledovat, zda podmínky vyhlášené v této veřejné zakázce budou směřovat i k těmto cílům.

Obecně je financování veřejné dopravy složité, a to jak na úrovni celostátní, tak i regionální. Finanční prostředky jsou omezené a je třeba se neustále zabývat jejich efektivním vynaložením. To klade velký důraz na odbornost osob, které jsou za zajištění dopravní obslužnosti zodpovědné.

8 BIBLIOGRAFIE

1. MĚRTLOVÁ, L. *Úvod do veřejných financí v České republice* [Veřejný sektor (Public Sector)]. Jihlava: Vysoká škola polytechnická Jihlava, 2011. ISBN 978-80-87035-42-9.
2. OECD. [Economic Outlook No 97] In: *Economic Outlook No 97* [online]. 2015 [cit. 0604]. Dostupné z: <http://stats.oecd.org/Index.aspx?QueryId=40560>
3. MAAYTOVÁ, A. *Veřejné finance*. Praha: Vysoká škola ekonomie a managementu, 2012 [cit. 2017-12-22]. ISBN 978-80-86730-90-5.
4. PEKOVÁ, J. J. PILNÝ a M. JETMAR. *Veřejná správa a finance veřejného sektoru*. 3. aktualiz. a rozš. vyd. Praha: ASPI, 2008.
5. PONIKELSKÝ, P. *Organizace regionálního rozvoje*.. Praha: Vysoká škola regionálního rozvoje, 2011. ISBN 978-80-87174-10-4.
6. HENDRYCH, D. *Správní věda: teorie veřejné správy*.. Praha: ASPI, 2003. ISBN 80-863-9586-3.
7. Ústavní zákon č. 1/1993 Sb. *Ústava České republiky*. Česká Republika: Česká Republika, 1992. Třídící znak 1.
8. Zákon č. 2/1969 Sb. *Zákon České národní rady o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy České* Česká republika: 1969. Třídící znak 2.
9. SLÁDEČEK, V. *Ovbecné správní právo*. 3. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2013. ISBN 978-80-7478-002-8.
10. *Zákon 36/1960 Sb. o územním členění státu*. Česká republika: Česká republika, 1960.
11. *Ústavní zákon 347/1997 o vytvoření vyšších územních samosprávných celků a o změně ústavního zákona* Praha: Česká republika, 1997.
12. Ministerstvo vnitra České republiky. *KATALOG ČINNOSTÍ OBCÍ A KRAJŮ* [online]. 2017 [cit. 2017-06-24]. Dostupné z: <http://www.mvcr.cz/clanek/katalog-cinnosti-vykonavanych-obcemi-v-jednotlivych-kategoriich.aspx>
13. DITTRICHOVÁ, J. J. PTATSCHEKOVÁ a V. JINDRA. *Základy financí*. Hradec Králové: Gaudeamus, 2010. ISBN 97-880-7435-0.
14. PEKOVÁ, J. *Veřejné finance*. 3. přeprac. vyd. Praha: ASPI, 2005.
15. DVOŘÁK, P. *Veřejné finance, fiskální nerovnováha a finanční krize*. Praha: C.H. Beck, 2008. ISBN 978-80-7400-075-1.
16. PEKOVÁ, J. *Hospodaření a finance územní samosprávy*.. Praha: Management Press, 2004. ISBN 80-7261-086-4.

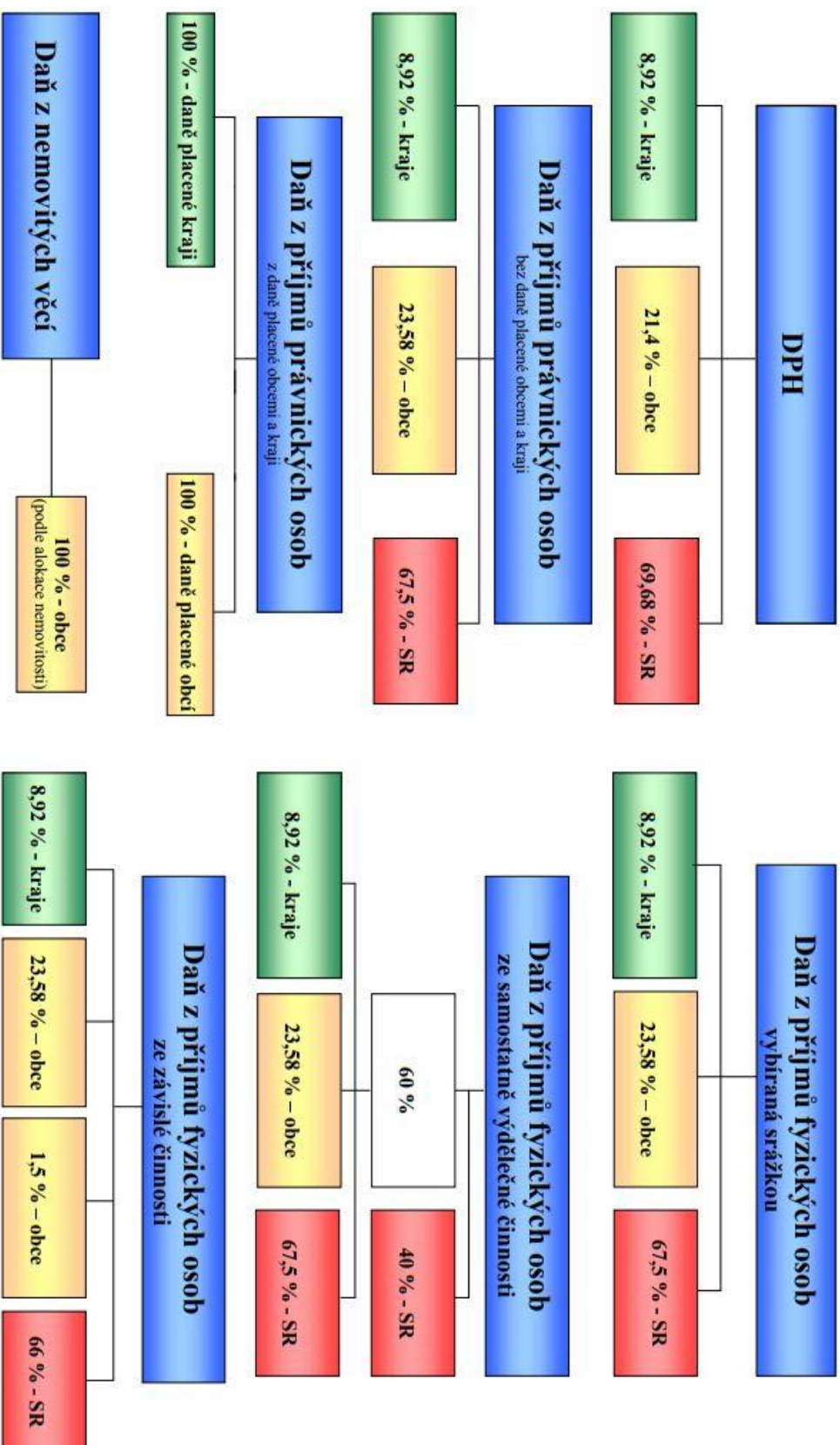
17. FINANČNÍ SPRÁVA. Daně. In: *Finanční správa* [online]. 2017 [cit. 2017-09-23]. Dostupné z: <http://www.financnisprava.cz/cs/dane/danovy-system-cr/rozpocetove-urceni-dani>
18. PROVAZNÍKOVÁ, R. a O. SEDLÁČKOVÁ. *Financování měst, obcí a regionů*. 2. aktualiz. a rozš. vyd. Praha: Grada, 2009.
19. 243/2000 Sb. *zákon o rozpočtovém určení daní*. Praha: 2000.
20. MINISTERSTVO DOPRAVY. In: *Ročenka dopravy 2016*. Zlín: Ministerstvo Dopravy ČR, 2016, s. 1-172 [cit. 2017-11-17]. Dostupné z: https://www.sydos.cz/cs/rocenka_pdf/Rocenka_dopravy_2016.pdf
21. ČSÚ. In: *Statistická ročenka Královéhradeckého kraje - 2016*. ČSÚ, 2017, s. 1-251 [cit. 2018-02-20]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/statisticka-rocenka-kralovehradeckeho-kraje-2017>
22. KRÁLOVÉHRADECKÝ KRAJ. Plán dopravní obslužnosti Královéhradeckého kraje. *KRÁLOVÉHRADECKÝ KRAJ, krajský úřad* [online]. 2016 [cit. 2017-11-20]. Dostupné z: <http://www.kr-kralovehradecky.cz/cz/krajsky-urad/doprava/obsluznost/plan/plan-dopravni-obsluznosti-kralovehradeckeho-kraje-94634/>
23. OREDO S.R.O. *OREDO* [online]. 2010 [cit. 2017-11-18]. Dostupné z: <http://www.oredo.cz/tarif-iredo/>
24. ČESKÉ DRÁHY, A.S. VYDIS. *České dráhy* [online]. 2016 [cit. 2017-11-18]. Dostupné z: <https://www.cd.cz/typy-jizdenek/regionalni-jizdenky-ids/-26647/>
25. Praha.eu. [Memorandum] [online]. [cit. 2017-11-25]. Dostupné z: http://www.praha.eu/public/c4/51/48/579762_62687_Memorandum.pdf
26. KOMISE EVROPSKÉHO SPOLEČENSTVÍ. *Rozhodnutí komise Evropského společenství 2009/460/ES* [Úřední věstník Evropské unie]. 5. června 2009 [cit. 2017-11-26]. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX%3A32009D0460>
27. Vyhláška č. 296/2010 Sb. *Vyhláška č. 296/2010 Sb. o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše* Česká republika: Česká republika, 2010.
28. [Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících] In: *Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové osobní dopravě pro přechodné ...* [online]. 7. 10. 2016 [cit. 2017-12-01]. Dostupné z: https://smlouvy.gov.cz/smlouva/soubor/494437/smlouva_DO_JRBU_CDS.pdf
29. KRÁLOVÉHRADECKÝ KRAJ. KRÁLOVÉHRADECKÝ KRAJ. [Závěrečný účet 2015] In: *Závěrečný účet a rozbor hospodaření Královéhradeckého kraje za rok 2015* [online]. 26. 7. 2016 [cit. 2017-12-01]. Dostupné z: <http://www.kr-kralovehradecky.cz/cz/krajsky-urad/povinne-informace/rozpocet-kralovehradeckeho-kraje-na-rok-2017-93370/>

9 PŘÍLOHY

Příloha č. 1: Schéma rozpočtového určení daní pro rok 2017

Příloha č. 2: Dotazník

Schéma rozpočtového určení daní od 1. 1. 2017



Dotazník o využívání veřejné dopravy

Dobrý den,
jmenuji se Vítězslav Veselý a jsem studentem Fakulty informatiky a managementu Univerzity Hradec Králové. V rámci své kvalifikační práce provádím výzkum zaměřený na vnímání současného stavu veřejné dopravy v Královéhradeckém kraji.

Vyplnění otázek Vám nezabere více než 5 minut a je zcela anonymní. V případě, že budete chtít přispět i jiným názorem, než na jaký se v dotazníku ptám, můžete jej zaslat na adresu dopravakhk@gmail.com

Za vyplnění děkuji.

***Povinné pole**

1. Jste: *

Označte jen jednu elipsu.

- muž
 žena

2. Jaký je Váš věk? *

Označte jen jednu elipsu.

- méně než 15
 16-20
 21 - 30
 31 - 40
 41 - 50
 51 - 60
 61 - 70
 71 a více

3. V jakém okrese bydlíte? *

Označte jen jednu elipsu.

- Hradec Králové
 Jičín
 Náchod
 Rychnov nad Kněžnou
 Trutnov

4. Jak často využíváte veřejnou dopravu (autobus, vlak)? *

Označte jen jednu elipsu.

- méně než 1x týdně
 1-2 dny v týdnu
 3-5 dní v týdnu
 více než 5x týdně

5. Využívám spojení v době (možno vybrat více odpovědí) **Zaškrtněte všechny platné možnosti.*

- před 6 hodinou ranní
- mezi 6 a 12 hodinou
- mezi 12 a 18 hodinou
- mezi 18 a 21 hodinou
- po 21 hodině

6. Jaký druh dopravy používáte? **Označte jen jednu elipsu.*

- autobusovou
- železniční
- kombinuji autobus i vlak

7. Za jakým účelem používáte veřejnou dopravu? (možno vybrat více odpovědí) **Zaškrtněte všechny platné možnosti.*

- dojíždím do školy
- dojíždím do zaměstnání
- cestuji za kulturou a zábavou
- cestuji k lékaři
- cestuji na úřady
- Jiné: _____

8. Na jakou vzdálenost nejčastěji cestujete? **Označte jen jednu elipsu.*

- do 10 km
- 11 - 20 km
- 21 - 30 km
- 31 - 50 km
- 51 a více km

9. Jak hodnotíte současnou kvalitu veřejné dopravy? (1 = nejlepší, 5 = nejhorší)*Označte jen jednu elipsu na každém řádku.*

	1	2	3	4	5
spolehlivost	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
cena	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
četnost spojení	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
pohodlí	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
čistota	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

10. Současný stav veřejné dopravy (v roce 2017) je pro Vás: **Označte jen jednu elipsu.*

- lepší, než v předchozích 3 letech
- vnímám jej stále stejně
- horší, než v předchozích 3 letech

11. Pokud by se mělo něco změnit, pak bych požadoval/a: (možno vybrat více odpovědí)

Zaškrtněte všechny platné možnosti.

- více spojů
- novější vlaky a autobusy
- zavedení veřejného internetu zdarma do všech vlaků i autobusů
- spolehlivější spojení (méně zpoždění)
- lepší informovanost při mimořádnostech
- více vozidel s klimatizací
- lepší vystupování zaměstnanců dopravců (průvodčích, řidičů)
- Jiné: _____

Univerzita Hradec Králové
Fakulta informatiky a managementu
Akademický rok: 2017/2018

Studijní program: Ekonomika a management
Forma: Kombinovaná
Obor/komb.: Finanční management - anglický jazyk (fm-k-a)

Podklad pro zadání BAKALÁŘSKÉ práce studenta

PŘEDKLÁDÁ:	ADRESA	OSOBNÍ ČÍSLO
Veselý Vítězslav	Dolní Roveň 177, Dolní Roveň	I1500834

TÉMA ČESKY:

Financování veřejné dopravy

TÉMA ANGLICKY:

Financing public transport

VEDOUCÍ PRÁCE:

Ing. Libuše Svobodová, Ph.D. - KE

ZÁSADY PRO VYPRACOVÁNÍ:

Cílem práce je analyzovat financování veřejné dopravy zajišťované Královéhradeckým krajem za poslední 3 roky a konfrontovat jej s výsledky dotazníkového šetření spokojenosti s veřejnou dopravou.

Osnova práce:

1. ÚVOD
2. VEŘEJNÝ SEKTOR A VEŘEJNÁ SPRÁVA
3. VEŘEJNÉ FINANCE
4. FINANCOVÁNÍ VEŘEJNÉ DOPRAVY KRÁLOVÉHRADECKÝM KRAJEM
5. VÝSLEDKY DOTAZNÍKOVÉHO ŠETŘENÍ
6. SHRNUTÍ
7. ZÁVĚR

SEZNAM DOPORUČENÉ LITERATURY:

DITTRICHOVÁ, Jaroslava, Jitka PTATSCHEKOVÁ a Vojtěch JINDRA, 2010. Základy financí. Hradec Králové: Gaudeamus.
DVOŘÁK, Pavel, 2008. Veřejné finance, fiskální nerovnováha a finanční krize. Praha: C.H. Beck.
PEKOVÁ, Jitka, 2005. Veřejné finance. 3., přeprac. vyd. Praha: ASPI.
PROVAZNÍKOVÁ, Romana a Olga SEDLÁČKOVÁ, 2009. Financování měst, obcí a regionů. 2., aktualiz. a rozš. vyd. Praha: Grada.

Podpis studenta:


.....

Datum:

4.10.2017
.....

Podpis vedoucího práce:


.....

Datum:

4.10.2017
.....