

Analýza veřejné hromadné dopravy Olomouckého kraje

Ondřej Mraček

Bakalářská práce
2021



Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta managementu a ekonomiky

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta managementu a ekonomiky
Ústav regionálního rozvoje, veřejné správy a práva

Akademický rok: 2020/2021

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE (projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: Ondřej Mraček
Osobní číslo: M18439
Studijní program: B6202 Hospodářská politika a správa
Studijní obor: Veřejná správa a regionální rozvoj
Forma studia: Prezenční
Téma práce: Analýza veřejné hromadné dopravy Olomouckého kraje

Zásady pro vypracování

Úvod

Definujte cíle práce a použité metody zpracování práce

I. Teoretická část

- Popište základní pojmy související s oblastí dopravy a charakterizujte význam veřejného sektoru.

II. Praktická část

- Zanalyzujte současný stav veřejné hromadné dopravy Olomouckého kraje a sestavte SWOT analýzu.
- Popište dopady COVID-19 na veřejnou hromadnou dopravu Olomouckého kraje.
- Na základě zjištěných poznatků navrhněte opatření ke zkvalitnění veřejné hromadné dopravy Olomouckého kraje.

Závěr

Rozsah bakalářské práce: cca 40 stran
Forma zpracování bakalářské práce: Tištěná/elektronická

Seznam doporučené literatury:

EISLER, Jan, Jaromír KUNST a František ORAVA. *Ekonomika dopravního systému*. 1. vyd. Praha: Oeconomica, 2011, 286 s. ISBN 978-80-2451-759-9.
HUTTON, Barry. *Planning sustainable transport*. 1st ed. London: Routledge, 2013, 430 s. ISBN 978-18-4971-391-7.
MARADA, Miroslav. *Doprava a geografická organizace společnosti v Česku*. 1. vyd. Praha: Česká geografická společnost, 2010, 165 s. ISBN 978-80-904521-2-1.

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Lukáš Zlámal**
Ústav regionálního rozvoje, veřejné správy a práva

Datum zadání bakalářské práce: **15. ledna 2021**
Termín odevzdání bakalářské práce: **18. května 2021**

L.S.

doc. Ing. David Tuček, Ph.D.
děkan

RNDr. Pavel Bednář, Ph.D.
ředitel ústavu

Ve Zlíně dne 15. ledna 2021

PROHLÁŠENÍ AUTORA BAKALÁŘSKÉ/DIPLOMOVÉ PRÁCE

Prohlašuji, že

- beru na vědomí, že odevzdáním diplomové/bakalářské práce souhlasím se zveřejněním své práce podle zákona č. 111/1998 Sb. o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších právních předpisů, bez ohledu na výsledek obhajoby;
- beru na vědomí, že diplomová/bakalářská práce bude uložena v elektronické podobě v univerzitním informačním systému dostupná k prezenčnímu nahlédnutí, že jeden výtisk diplomové/bakalářské práce bude uložen na elektronickém nosiči v příruční knihovně Fakulty managementu a ekonomiky Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně;
- byl/a jsem seznámen/a s tím, že na moji diplomovou/bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, zejm. § 35 odst. 3;
- beru na vědomí, že podle § 60 odst. 1 autorského zákona má UTB ve Zlíně právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- beru na vědomí, že podle § 60 odst. 2 a 3 autorského zákona mohu užít své dílo – diplomovou/bakalářskou práci nebo poskytnout licenci k jejímu využití jen připouští-li tak licenční smlouva uzavřená mezi mnou a Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně s tím, že vyrovnání případného přiměřeného příspěvku na úhradu nákladů, které byly Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše) bude rovněž předmětem této licenční smlouvy;
- beru na vědomí, že pokud bylo k vypracování diplomové/bakalářské práce využito softwaru poskytnutého Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně nebo jinými subjekty pouze ke studijním a výzkumným účelům (tedy pouze k nekomerčnímu využití), nelze výsledky diplomové/bakalářské práce využít ke komerčním účelům;
- beru na vědomí, že pokud je výstupem diplomové/bakalářské práce jakýkoliv softwarový produkt, považují se za součást práce rovněž i zdrojové kódy, popř. soubory, ze kterých se projekt skládá. Neodevzdání této součásti může být důvodem k neobhájení práce.

Prohlašuji,

1. že jsem na diplomové/bakalářské práci pracoval samostatně a použitou literaturu jsem citoval. V případě publikace výsledků budu uveden jako spoluautor.
2. že odevzdaná verze diplomové/bakalářské práce a verze elektronická nahraná do IS/STAG jsou totožné.

Ve Zlíně, 10.06.2021

Jméno a příjmení: Ondřej Mraček

.....
podpis diplomanta

ABSTRAKT

Předmětem bakalářské práce je analýza současného stavu veřejné hromadné dopravy Olomouckého kraje s cílem navrhnout řešení na zdokonalení služeb veřejné hromadné dopravy. Teoretická část je zaměřená na problematiku veřejné správy a regionálního rozvoje, dále na pojmy v dopravní infrastruktuře a jsou zde popsány základní legislativní výkony České republiky týkající se jednotlivých druhů dopravy. Praktická část obsahuje stručnou charakteristiku Olomouckého kraje, analýzu současného stavu veřejné hromadné dopravy a z ní pramenící SWOT analýzu, která popisuje přednosti a nedostatky veřejné hromadné dopravy. V závěru bakalářské práce je návrh na aplikaci „CestujOK“ jako součást modernizace.

Klíčová slova: veřejná hromadná doprava, regionální rozvoj, veřejná správa, Olomoucký kraj

ABSTRACT

The subject of the bachelor's thesis is the analysis of the current statement of public transport in the Olomouc region with the main aim to propose solutions to improve public transport services. The theoretical part is focused on the issues of public administration and regional development, as well as on the concepts in transport infrastructure and it also describes the basic legislative performance of the Czech Republic concerning individual modes of transport. The practical part contains a short description of the Olomouc region, an analysis of the current state of public transport and the SWOT analysis, which describes the advantages and disadvantages of public transport. At the end of the bachelor's thesis is a proposal for the application "CestujOK" as part of the modernization

Keywords: public transport, regional development, public administration, Olomouc region

Tímto bych chtěl poděkovat mému vedoucímu bakalářské práce panu Ing. Lukášovi Zlámalovi za velkou vůli a pomoc při psaní této práce. Dále bych rád poděkoval paní Ing. Kateřině Suchánkové, MBA za poskytnuté materiály a cenné rady, které byly užitečné v bakalářské práci.

Prohlašuji, že odevzdaná verze bakalářské/diplomové práce a verze elektronická nahraná do IS/STAG jsou totožné.

OBSAH

ÚVOD	9
CÍLE A METODY ZPRACOVÁNÍ PRÁCE	10
I TEORETICKÁ ČÁST	11
1 TEORIE REGIONU A REGIONÁLNÍ ROZVOJ	12
1.1 REGIONÁLNÍ POLITIKA STÁTU A REGIONÁLNÍ ROZVOJ	12
1.2 ÚZEMNÍ SAMOSPRÁVA.....	13
2 VEŘEJNÁ SPRÁVA	16
2.1 ÚVOD DO PROBLEMATIKY VEŘEJNÉ SPRÁVY	16
2.2 VÝZNAM DOPRAVY VE VEŘEJNÉ SPRÁVĚ.....	17
2.3 FINANCOVÁNÍ VEŘEJNÉ DOPRAVY	17
3 LEGISLATIVNÍ RÁMEC ČESKÉ REPUBLIKY V OBLASTI DOPRAVY	19
4 ÚVOD DO PROBLEMATIKY DOPRAVY	21
4.1 ZÁKLADNÍ POJMY V DOPRAVĚ.....	21
4.2 ČLENĚNÍ DOPRAVY.....	23
4.3 DOPRAVNÍ OBSLUŽNOST.....	24
4.4 DRUHY DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI	25
4.4.1 Silniční doprava	26
4.4.2 Železniční doprava	27
4.4.3 Letecká doprava	28
4.4.4 Vodní doprava.....	29
4.4.5 Cyklistická doprava.....	30
II PRAKTICKÁ ČÁST	31
5 CHARAKTERISTIKA OLOMOUCKÉHO KRAJE	32
5.1 GEOGRAFICKÝ POPIS	32
5.2 OBYVATELSTVO	36
5.3 ŠKOLSTVÍ A ZDRAVOTNICTVÍ	36
6 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU VEŘEJNÉ DOPRAVY OLOMOUCKÉHO KRAJE	38
6.1 ZÁKLADNÍ STATISTICKÉ ÚDAJE O IDSOK	39
6.1.1 Rozsah dopravní obslužnosti Olomouckého kraje	40
6.1.2 Dopravci Olomouckého kraje	41
6.1.3 Vývoj počtu cestujících v Olomouckém kraji.....	42
6.1.4 Vývoj výnosů jízdného v letech 2018-2020.....	43
6.2 EKONOMIKA A FINANCOVÁNÍ.....	43
6.3 VÝZNAMNÉ ASPEKTY OVLIVŇUJÍCÍ ROZVOJ VEŘEJNÉ DOPRAVY OLOMOUCKÉHO KRAJE.....	46

6.3.1	Dokumenty k dopravě Olomouckého kraje	47
6.3.2	Dopady COVID-19 na veřejnou dopravu Olomouckého kraje.....	48
6.3.3	Změny jízdního řádu v linkové dopravě	49
6.4	DOTAZNÍKOVÉ ŠETŘENÍ.....	50
7	SWOT ANALÝZA	51
8	NÁVRH PRO ZKVALITNĚNÍ VEŘEJNÉ HROMADNÉ DOPRAVY OLOMOUCKÉHO KRAJE	54
8.1	NÁVRH Č. 1: APLIKACE „CESTUJOK“	54
	ZÁVĚR	57
	SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY.....	58
	ELEKTRONICKÉ ZDORJE	60
	LEGISLATIVNÍ ZDROJE	62
	SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK	63
	SEZNAM OBRÁZKŮ	64
	SEZNAM TABULEK.....	65

ÚVOD

Veřejná hromadná doprava je mostem mezi obyvatelstvem a veřejnou správou, soukromým i veřejným sektorem. Veřejná hromadná doprava zajišťuje právě ten typ dopravy, který soukromý sektor nezajistí z důvodu neziskovosti. V současnosti v Olomouckém kraji dominuje linková doprava, která pokrývá téměř naprosto většinu celkového území Olomouckého kraje. Železniční doprava hraje významnou roli obzvláště na mezikrajské úrovni, protože se v Olomouckém kraji nachází významné železniční koridory a křižovatky. Veřejný sektor má za úkol zajistit dostatečnou provázanost dopravní obslužnosti s cílem co největší spokojenosti svých obyvatel.

Téma bakalářské práce je Analýza veřejné hromadné dopravy Olomouckého kraje. Tohle téma si autor vybral z toho důvodu, že by rád přispěl k vylepšení současného stavu, jelikož se v příslušném kraji nachází jeho trvalé bydliště a veřejnou hromadnou dopravu využívá poměrně často.

Úvod bakalářské práce patří veřejné správě a regionálnímu rozvoji, kde je krátké strukturální rozdělení a popis pojmu „kraj“. Následuje úvod do problematiky dopravy, rozdělení dopravy a popis každého jednotlivého druhu dopravy. Úvodem v praktické části autor popisuje charakteristiku Olomouckého kraje a příslušných měst. Dále je praktická část zaměřena na analýzu současného stavu veřejné hromadné dopravy města Olomouce. Z následných zjištěných informací autor sestavil SWOT analýzu, která popisuje silné a slabé stránky, a také se zaměřuje na příležitosti a hrozby. V závěru bakalářské práce autor navrhuje řešení pro zlepšení stavu veřejné hromadné dopravy.

CÍLE A METODY ZPRACOVÁNÍ PRÁCE

Cílem této práce je analyzovat současný stav veřejné hromadné dopravy Olomouckého kraje navrhnout adekvátní řešení pro zlepšení dopravní situace veřejné dopravy v určeném kraji.

Pro splnění tohoto cíle autor využil metodu literární rešerše. Hlavním zdrojem čerpání informací byla národní digitální knihovna a knižní předlohy z univerzitní knihovny. K doplňování informací byly využity internetové zdroje, které se vyskytovaly jak v teoretické části, tak i v praktické. Jako další zdroj informací byly využity strategické dokumenty Olomouckého kraje na období 2020-2027 a výroční zprávy z let 2018, 2019 a 2020 od Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje, které se vyskytovaly především v praktické části.

Praktická část obsahuje krátkou charakteristiku Olomouckého kraje a vybraná města. Analýza současného stavu veřejné hromadné dopravy byla zpracována pomocí dat z Výroční zprávy IDSOK a data z Českého statistického úřadu, která byla zpracována do přehledných tabulek a následně popsána. Informace byly také doplněny krátkým dotazníkovým šetřením jednoho respondenta, který má velký vliv na rozvoj veřejné hromadné dopravy v Olomouckém kraji. Na základě získaných dat a informací byla sestavena SWOT analýza, která zobrazuje slabé a silné stránky veřejné hromadné dopravy a také její hrozby a příležitosti.

I. TEORETICKÁ ČÁST

1 TEORIE REGIONU A REGIONÁLNÍ ROZVOJ

Regionální rozvoj je brán jako soubor procesů, které se odehrávají uvnitř regionu a týkají se pozitivních sociálních, ekonomických, enviromentálních a jiných proměn regionu. Ambicemi regionálního rozvoje je stanovit si cíl regionálního rozvoje na 7 let, kdy se snaží analyzovat a vyřešit nedostatky zjištěné v minulém strategickém období.

Regionální politika státu se popisuje jako politika, která usměřňuje sektorovou politiku státu tak, aby byly zohledněny všechna specifika regionálních území (aglomerací, metropolitní území, regionální centra a jejich venkovské zázemí, ...) a zároveň vytváří takové nástroje, kterými dokáže ovlivnit rozvoj specifického území. (Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2021)

Region je spojitá, nenahraditelná a specifická část území, lišící se od okolních regionů jistými vlastnostmi, vývojem, funkcemi nebo strukturou. Jedná se o účelově ohraničené území, jehož hranice jsou vlivnými funkčními nebo společnými charakteristikami (fyzikálními, klimatickými, sociálně-ekonomickými, přírodními, ...) rozlišné. (Lacina Karel, 2007, s. 6)

Rozdělení regionů podle typologizace je možné provést podle několika různých aspektů, nejčastěji je ovšem rozdělujeme podle tří kritérií: velikost regionu, území a věcný obsah. (Wokoun, Malinovský a kolektiv, 2008, s 282)

Obec je základním samosprávným spolkem občanů tvořící územní celek vymezený územím. V právních věcech vystupuje pod svým jménem a přebírá zodpovědnost. Jelikož vlastní obecní majetek, jedná se proto o veřejnoprávní korporaci. Hlavním úkolem obce je starost o rozvoj území a plnit potřeby svých občanů za podmínky, že bude chránit i veřejný záměr.

1.1 Regionální politika státu a regionální rozvoj

Regionální politika klade důraz na celkovou stabilitu jednotného evropského trhu s cílem snížit hospodářský a sociální rozdíl mezi různými oblastmi země. (Lacina Karel, 2007, s.7)

Dle výše uvedeného cíle je za potřebí určit jednotnou osu politiky hospodářské a sociální soudržnosti. Tuto osu vytvořila Evropská Unie (dále jen EU), kterou se řídí členské státy.

- Infrastruktura a životní prostředí
- Rozvoj lidských zdrojů

- Podpora podnikání

Pro různá porovnání v Evropské unii se využívá tzv. nomenklatura územních statistických jednotek – NUTS a místní samosprávná jednotka – LAU. Rozdělení NUTS dbá na jejich vztah doplňkovosti, tzn. řádově vyšší jednotky musí mít určitý počet nižších jednotek. Rozdělení NUTS má zásadní podíl na vymezení statistických údajů v porovnání se členy EU, jako je zařazování regionů na rozdílné úrovně pod jednotlivé cíle regionální strukturální politiky Evropské unie.

Rozdělení NUTS je vymezeno na pět částí, viz. Tabulka č.1. Významné postavení zaobírá NUTS II a III, která mají přímou vazbu na strukturální fondy. NUTS I, LAU I a LAU II nemají tak přímé definice pro strukturální a regionální politiku, proto jsou využívány především ke statistickým účelům Evropské unie.

Tabulka 1 Vymezení jednotek NUTS (vlastní zpracování, zdroj: Lacina Karel, 2007)

NUTS I	Typ územní jednotky velkých oblastí (makroregionů, zemí) státu. Jedná se o nejrozsáhlejší regionální srovnávací jednotku. Jako nejvyšší řádová jednotka obsahuje několik jednotek NUTS II.
NUTS II	Jednotka odpovídající úrovni středního článku územně správního členění státu. Rozmezí v počtu obyvatel se pohybuje mezi 1–2 miliony obyvatel. Jednotka má přímou vazbu na Strukturální fondy EU.
NUTS III	NUTS III se v České republice rovná velikostí a korespondencí 14 krajů (VÚSC). Vymezený počet obyvatel je 200 000 až 400 000 a rozloha by měla spadat do rozmezí od 1 000 do 3 000 km ² .
LAU I (NUTS IV)	LAU I není nutné pro vymezení jednotek pro účely regionální a strukturální politiky EU, v řadě členských zemí jednotka LAU I není evidována. V České republice odpovídá úrovni okresů a mikroregionů.
LAU II (NUTS V)	Nejmenší uváděná jednotka, představuje úroveň obcí.

1.2 Územní samospráva

Územní samosprávu definuje Kukalová (2020, s. 12) jako formu veřejné správy, která dává možnost samostatně spravovat věci veřejné na menším území, než je stát. Územní samospráva je zakotvena v Ústavě České republiky (Hlava 7, čl. 99-105), kde je popsáno i

rozdělení České republiky na obce, které plní funkci základního územního samosprávného celku, a kraje, které jsou vyšším územním samosprávným celkem. Mimořádné postavení má město **Praha**, která plní funkci **obce, kraje i hlavního města**.

Kraj

Kraj má v České republice funkci vyššího územního samosprávného celku, jehož území je společenstvím občanů s právem na samosprávu. Kraje byly vytvořeny v roce 2000 na základě ústavního zákona č. 129/2000 Sb. Zákon o krajích. Krajů vzniklo celkem 13 a hlavní město Praha získalo postavení jako samostatný celek se všemi pravomocemi kraje. Kraje mohou mít svou vlastní vlajku i znak, příslušné orgány kraje mohou užívat vlajku i znak dle jejich uvážení, právnické nebo fyzické osoby pověřené krajem v přenesené působnosti mohou využívat vlajku i znak pouze se souhlasem krajského orgánu.

Kukalová (2020, s. 13) uvádí, že kraj je územní společenství občanů, který pečuje o všestranný rozvoj svého území a o potřeby svých občanů. Občanem kraje se stává každá fyzická osoba, která je státním občanem ČR a má trvalý pobyt na území v některé z obcí příslušného kraje.

Orgány kraje

Kraj je sestaven z několika řídicích orgánů, které dohlíží na chod a správu kraje. Patří mezi ně: **zastupitelstvo, rada, výbory, krajský úřad a hejtmán**.

Zastupitelstvo je rozhodující orgán kraje, mezi jehož pravomoci patří např. volba a zřizování orgánů kraje, rozhodování o majetkové činnosti, schvalování rozpočtu nebo schvalování strategických plánů. Rovněž může předložit návrh zákona Poslanecké sněmovně Parlamentu ČR. (Průcha, 2004, s. 62)

Velikost zastupitelstva se může lišit podle počtu obyvatel v kraji:

- 45 členů – do 600 000 obyvatel
- 55 členů – 600 000 – 900 000 obyvatel
- 65 členů – nad 900 000 obyvatel (Kukalová, 2020, s. 14)

Výbory jsou iniciativní a kontrolní orgány zřízené zastupitelstvem. Jejich návrhy nebo stanoviska jsou předkládány na jednání zastupitelstva. Počet členů ve výboru je vždy lichý a předsedou výboru je vždy jeden z členů zastupitelstva. Při hlasování o přijetí usnesení je za potřebí nadpoloviční většina hlasů všech členů výboru. Zastupitelstvo je povinno zřídit **výbor finanční, výbor kontrolní a výbor pro výchovu, vzdělání a zaměstnanost**. Pokud je v kraji alespoň 5 % jiné národnosti, zastupitelstvo zřizuje **výbor pro národnostní menšiny**. (Průcha, 2004, s. 62)

Rada je výkonný orgán kraje, který se zodpovídá radě zastupitelstva. Rada může rozhodnout ve věcech přenesené působnosti jen tehdy, pokud je to v souladu se zákonem. Rada je tvořena hejtmanem a dalšími členy rady, kteří se volí z řad členů zastupitelstva.

Rada se může opět lišit podle počtu obyvatel v kraji:

- 9 členů – do 600 000 obyvatel
- 11 členů – nad 600 000 obyvatel (Kukalová, 2020, s. 15)

Hejtman je zodpovědný zastupitelstvu kraje, zastupuje kraj navenek a jeho pravomoci a odpovědnost vymezuje zákon o krajích. Hejtman může jmenovat nebo odvolat ředitele krajského úřadu. Hejtmana kraje zastupují náměstci hejtmana, kteří jsou voleni zastupitelstvem ze svých členů. Hejtman může plnit úkoly pouze v rozsahu své působnosti. Je volen na 4 roky, stejně jako zastupitelstvo. (Průcha, 2004, s. 63)

Krajský úřad plní úkoly v samostatné působnosti, které mu ukládá zastupitelstvo a rada. Nejvyšší osobu krajského úřadu je ředitel úřadu, kterého jmenuje hejtman. Krajský úřad provádí v přenesené působnosti dozor nad výkonem orgánů obcí.

2 VEŘEJNÁ SPRÁVA

2.1 Úvod do problematiky veřejné správy

Veřejná správa je v současném kontinentálně – evropském pojetí právního státu pevně ovládána zásadami legality (obecná vázanost zákony) a legitimacy. Jednu z definic veřejné správy uvádí Nedorost a Lukášková (2010, s. 56): *„jedná se o správu věcí veřejných, prováděnou ve veřejném zájmu, přičemž subjekty, které ji vykonávají, ji realizují jako právem uloženou povinnost danou z povahy svého postavení veřejnoprávních subjektů. Oproti ní stojí správa soukromá, která je správou soukromých záležitostí, vykonávaných v soukromém zájmu subjekty, které sledují určité soukromé zájmy a cíle a řídící se vlastní vůlí.“*

Pojem veřejná správa se označuje jako správa státu ve prospěch lidu, bez možnosti upřednostňovat svoje vlastní zájmy či zájmy jiných soukromých subjektů. Veřejnou správu můžeme vnímat jako soustavu institucí, která řídí stát ve veřejném zájmu.

Veřejná moc je v rukou orgánů veřejné moci, která má vliv rozhodovat o právech, právem chráněných zájmem a povinnostech osob. Mezi orgány veřejné moci se označují státní orgány (např. ministerstva, soudy, policie ČR ...), dále jsou to orgány územní samosprávy (např. městská policie) a orgány profesní či zájmové samosprávy (např. profesní komory).

Podle Lochmanové (2020, s. 28) rozdělujeme veřejnou správu na **státní správu** a **samosprávu**.

Státní správu můžeme popsat jako práci státu realizovanou pomocí státních orgánů a orgány, na které stát své povinnosti přenesl. Stát tedy uskutečňuje státní správu pomocí svých institucí (státních orgánů), a to přímo nebo pomocí územních samosprávných celků, jiných veřejnoprávních případně i soukromých subjektů (např. Exekutorský úřad).

Samosprávu vnímáme jako formu veřejné správy, která spravuje územně či jinak uspořádané společenství lidí, které si své otázky a záležitosti řeší samostatně a činí patřičná rozhodnutí. Samosprávu lze popsat i jako veřejnou správu prováděnou jinými veřejnoprávními subjekty než státem.

Podle Petra Průchy (2004, s. 15) samosprávu v České republice rozdělujeme do 3 skupin:

- **Územní samospráva** – rozdělujeme ji na podnětech ekonomických podmínek a stanovené působnosti
 - *smíšený systém územní samosprávy* → územní samosprávné celky vykonávají vlastní samosprávu a zároveň správu státní v přenesené působnosti
 - *dvoustupňová územní samospráva*
 - *třístupňová územní samospráva*
- **Zájmová samospráva** – do této kategorie spadají subjekty, které mají společný cíl, záliby i zájem. Členové zájmové samosprávy jsou voleni v rámci určitého funkčního období.
- **Profesní samospráva** – specifický typ zájmové samosprávy, přičemž dochází ke sblížení občanů stejné profese, se stejnými zájmy a cíli. Sdružení se označují jako komory.

2.2 Význam dopravy ve veřejné správě

Rozsah dopravy jak soukromé, tak veřejné, je přímo ovlivněn společenskou dělbou práce, která si vyžaduje přesun různých materiálů, obyvatel, služeb a výrobků. Kooperace nabídky a poptávky ve veřejné dopravě dává možnost rozvíjet a zvyšovat význam veřejné dopravy. Rozvoj poskytovaných služeb, sociální rozvoj obyvatel nebo využívání veřejné dopravy k rekreaci nebo zábavu jsou všechno faktory, které zapříčiňují rozvoj veřejné dopravy.

Stát má za úkol anulovat problémy a poskytovat dostatečné služby na požadavky svých občanů. Stát má také za úkol zajistit veřejnou dopravu všem občanům tam, kde soukromý sektor nedosáhne požadovaného zisku, proto je veřejná doprava zřizována zvláště na regionálním rozsahu. Aby se stát mohl ekonomicky a sociálně podílet na veřejné dopravě, poskytuje dopravě dotace, např. kompenzace cen na slevách z jízdného, budování potřebné infrastruktury. (Peková, 2008, s. 505)

2.3 Financování veřejné dopravy

Veřejnou dopravu může provozovat jak veřejný sektor, tak i soukromý. U soukromého sektoru se jedná především o celostátní působení, na regionální úrovni působí veřejný sektor. Veřejný sektor je financován veřejnými orgány – stát, kraj, obec.

Veřejnou dopravu lze rozdělit podle typu financování na 3 skupiny – financování ze státního rozpočtu, financování z krajských rozpočtů a financování z municipálních rozpočtů.

Financování ze státního rozpočtu

Jedná se o nejdůležitější komponent veřejného rozpočtu obzvláště na výdaje pro budování dopravní infrastruktury (dálnice, rychlostní silnice, železniční tratě, ...). Velkou pomocí v tomto odvětví mohou být dotace z Evropské unie prostřednictvím strukturálních fondů. Pokud jde o provozní hledisko, jediným dotovaným druhem dopravy je železniční doprava, konkrétně vlaky označené písmenem „R“ („rychlík“).

Financování z krajských rozpočtů

Dle § 35 Zákona o krajích je zajištění dopravní obslužnosti na území kraje v samostatné působnosti v pravomocích kraje. Dále je v působnosti kraje správa silnic II a III třídy, kdy zajišťují údržbu, rekonstrukce i investice pozemních komunikací. V případě veřejné dopravy každý kraj zajišťuje základní dopravní obslužnost železniční dopravou na regionálních tratích a linkovou dopravu taktéž v rámci regionu.

Financování z municipálního rozpočtu

Poslední typ rozpočtu je v kompetenci obcí a měst, kde jako kraje jsou povinni zajistit dopravní obslužnost ve své samostatné působnosti, a to na základě zákona č. 128/2000 Sb. o obcích. Obce a města se starají o místní komunikace spadající pod jejich působnost. Na základě schvalování územních plánů a strategických plánů svých obcí mohou ovlivnit podobu dopravní infrastruktury.

3 LEGISLATIVNÍ RÁMEC ČESKÉ REPUBLIKY V OBLASTI DOPRAVY

Legislativu v oblasti dopravy zaštiťuje celá řada existujících zákonů, vyhlášek nebo strategických dokumentů. Občanský zákoník a dopravní zákony jsou stěžejními zákony pro jednotlivé druhy dopravy. V rámci této kapitoly autor rozdělí zákony dle druhů dopravy ve vztahu k veřejné správě.

Silniční doprava

Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

- Zákon ve svém znění vymezuje pozemní komunikaci na jednotlivé druhy, udává podmínky pro užívání komunikací a také nařizuje práva a povinnosti vlastníkům pozemních komunikací.

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů.

- Vymezuje práva a povinnosti účastníkům silničního provozu, popisuje pravidla provozu, stanovuje řidičská oprávnění a průkazy, vymezuje působnost orgánů veřejné státní správy.

Nařízení vlády č. 173/2016 Sb., o stanovení závazných zadávacích podmínek pro veřejné zakázky na pořízení silničních vozidel.

- Nařízení vlády upravuje stanovení závazných zadávacích podmínek při zadávání veřejných zakázek na dodávky, jejichž předmětem se pořízení silničního vozidla kategorie N1, N2, N3, M1, M2 nebo M3. Vozidla spadající do této kategorie jsou povinné splňovat nařízení o energetickém a ekologickém odpadu. (Zákony pro lidi, 2021)

Železniční doprava

Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů.

- Zákon ustanovuje podmínky pro stavbu železničních, trolejbusových, tramvajových a lanových tratí.

Zákon č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy

- Zákon ustanovuje a upravuje způsob zřízení a činnost akciové společnosti České dráhy činnost státního orgánu Správa železniční dopravní cesty, jako právní nástupce státní organizace České dráhy, a.s.

Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů.

- Upravuje postupy státu, krajů a obcí při poskytování dopravních služeb formou osobní železniční dopravy nebo pravidelné veřejné autobusové dopravy. (Zákony pro lidi, 2021)

Letecká doprava

Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů.

- Stanovuje podmínky pro stavbu a provoz letadel, pro certifikaci letišť, podmínky pro pracovníky v letecké dopravě a provozování služeb.

Vyhláška MD č. 466/2006 Sb., o bezpečnostní letové normě.

- Ministerstvo dopravy ustanovilo podmínky pro maximální služební dobu, maximální dobu letu, nařídila požadavky na minimální odpočinek pro posádku. (Zákony pro lidi, 2021)

4 ÚVOD DO PROBLEMATIKY DOPRAVY

V úvodu problematiky dopravy autor nejprve popisuje základní charakteristiku dopravy, členění dopravní infrastruktury a veřejné dopravy. Teoretickou částí pokryje dopravu v celé České republice, bez ohledu na jednotlivé fungování krajů.

Již od nejtělejších dob naší existence hraje doprava velmi výraznou roli. Uživatelem dopravy je v jisté míře každá fyzická osoba, která se pohybuje z bodu A do bodu B. Jako nejjednodušší způsob dopravy můžeme považovat samostatnou chůzi, která je bezesporu tou nejlevnější a nejšetnější k životnímu prostředí. Další milník dopravy můžeme považovat domestikaci zvířat, za účelem využití jejich tažné síly. V 18. století při vynálezu parního stroje se otevřely dveře do nového světa motorů, bez kterého si dnešní svět nedokážeme představit.

V minulosti byla doprava považována za nástroj k překonávání vzdálenosti, dnes je velká závislost světa na této aktivitě. S rostoucí poptávkou se doprava začala postupně rozvíjet, až do své současné podoby. Dnes ji můžeme nazvat jednou z nejdůležitějších potřeb lidstva.

Činnost dopravy se netýká pouze cestujících, dopravců nebo přepravců zboží, ale zasahuje do ní i nepřímá jednotka přepravních a dopravních faktorů (populace, územní celky, stát). Současná doba nabízí širokou škálou možností dopravy a uspokojení potřeb všech účastníků nemožné, v případě toho, aby se zajistil stálý průběh. Proto je rozhodování o dopravě velmi složité a výsledkem se stává chtěné s možným. (Eisler, 2011, s. 7.)

4.1 Základní pojmy v dopravě

Hutton (2013, s.19) definuje dopravu jako spolupracující systém sítí, vozidel a populace, která pracuje na společné bázi. Ve své podstatě doprava umožňuje pohyb veškerého fyzického na potřebnější místo.

Definice dopravy by se ovšem neměla omezovat pouze na pohyb lidí a zboží. Ve Viktoriánské době byly zdrojem energie domácnosti kamna s topným materiálem, nejčastěji uhlí. Do domácností se tedy musely dopravit tuny uhlí, nejčastěji se převážely vlakem, a to nás přivádí k tomu, že bez dopravy nebyla energie pro vytápění domů. Dnešní doba umožňuje přísun energií plynovodem, elektrickými kabely. Na pohled zřetelná doprava byla

nahrazena pro naše oči již neviditelnou dopravou. Z toho vyplývá, že mezi dopravu musíme počítat:

- Populaci
- komodity (včetně surovin, polotovarů a kapalin)
- informace
- energie
- odpad

Dopravní bod – je bod (místo), kde začíná nebo končí přeprava.

Dopravní uzel – jedná se o bod na křižovatce, který spojuje dopravní cesty s významnou dopravní infrastrukturou.

Dopravní cesta – definuje prostor, ve kterém se přepravní jednotka nebo dopravní prostředek pohybuje.

Dopravní síť – dopravní síť je vytvořena tak, že jsou jednotlivé body spojeny s více přepravními trasami, které se následně propojí a vytvoří dopravní síť.

Doprava a přeprava – doprava je činnost, která vede k přesunu lidí, materiálu, zboží; přeprava definuje skutečné provedení přepravy (osoby, materiál, atd.).

Dopravní obslužnost – jedná se o veřejný zájem zajistit občanům dostatečnou dopravní potřebu.

Dopravní prostředek – definuje dopravní prvek nebo komplet (vozidlo, loď, letadlo atd.), který se pohybuje na dopravní cestě.

IDS – Integrovaný dopravní systém je de facto jakýkoli dopravní systém, ve kterém došlo alespoň k částečné integraci, tj. spojení linek jednotlivých dopravců, zákazníků nebo jednotlivých dopravních prostředků do jednoho funkčního celku.

ITS – Dopravní telematika (Intelligent Transport Systems) integruje informační a komunikační technologie s dopravním inženýrstvím s podporou dalších souvisejících oborů (ekonomie, teorie dopravy, systémové inženýrství, atd.) za účelem zvýšení efektivity dopravy, zvýšení bezpečnosti a pohodlí dopravy.

MHD – Městská hromadná doprava je systém linek osobní veřejné dopravy, pro který je určen poskytování dopravních služeb ve městě městskou hromadnou dopravou. Města mají obvykle svůj vlastní integrovaný dopravní systém (pouze pro samotné město, nebo jeho okolí), na které se vztahují jednotlivé podmínky přepravy, tarifu a provozu linky. Veřejnou dopravu dotuje město jednotným způsobem. Pro část městské hromadné dopravy mohou existovat linky, které nejsou součástí integrovaného systému a mají vlastní, jiné podmínky nebo nejsou dotovány městem.

4.2 Členění dopravy

Jelikož doprava vstupuje do každodenního života vícero způsoby, lze ji podle Vladimíra Adamce (2008, s. 27) členit do několika skupin:

- Podle prostoru, ve kterém se nachází dopravní cesta
 - Pozemní
 - Silniční
 - Železniční
 - Nemotorová
 - Cyklistika
 - Pěší
 - Vodní
 - Vnitrozemská
 - Příbřežní
 - Námořní
 - Letecká

- Podle předmětu a způsobu dopravy
 - Osobní
 - Individuální
 - Hromadná
 - Nákladní
 - Veřejná
 - Na vlastní náklady
- Podle územního rozdělení přepravních opotřeb
 - Městská
 - Vnitrostátní, regionální
 - Mezinárodní
- Podle vztahu zdroje a cíle dopravy, vzhledem k danému území
 - Vnitřní
 - Vnější
 - Tranzitní

4.3 Dopravní obslužnost

Dopravní obslužnost se chápe jako zaopatření každodenní dopravy z důvodu snadnějšího přístupu do zaměstnání, škol, úřadů, zdravotnických zařízení a kulturních potřeb. (Široký, 2014, s. 256)

Úloha státu v organizaci a plánování dopravních služeb je nezastupitelná. Doprava disponuje řadou funkcí, které znemožňují poskytovat pouze dopravní služby tržními silami. Zároveň vždy jde o to, jak silná by měla být role státu. Transportní toky jsou výrazně odlišné v čase i v prostoru. To je jeden z důvodů, proč je „závazek veřejné správy“ definován jako závazek, který by pozorovatel (dopravce) plnil na základě svých vlastních obchodních zájmů bez jakékoli odměny. Stát v tomto případě vystupuje jako nestranný zástupce veřejných služeb, který se snaží vyjednávat a v rámci kompromisu plnit stanovené podmínky. Otázkou ovšem

zůstává, jakou roli převezme stát (kraje, města), aby nebyla narušena pozitivní motivace účastníků vyplývající z konkurence na trhu.

Jedním z hlavních úkolů je vymezení vztahů mezi poptávkou a dopravci. Poptávající je náležitá samospráva – v rámci městské hromadné dopravy město, pro krajskou veřejnou hromadnou dopravu zajišťuje chod příslušný kraj a na národní úrovni je většinou zastoupený ministerstvem dopravy. Poptávající při zaopatření dopravní obslužnosti musí vycházet z určených specifíků, které podle (IODA, Veřejná doprava v České republice, 2015, s. 10) jsou:

- Existující místní dopravní služby a místní dopravní systém
- Právní vymezení (Nařízení evropského parlamentu a rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici)
- Ekonomická omezení, včetně tržní situace
- Geografická specifika

4.4 Druhy dopravní obslužnosti

Za možnost dopravy považujeme prostředky, díky kterým se zboží nebo lidé mohou přemístit. Tyto možnosti spadají do jednoho ze tří základních typů, v závislosti na tom, na kterém povrchu se pohybují – půda (silniční, železniční, potrubní), voda (lodní) a vzduch (letecká). Každý způsob je charakterizován souhrnem technických, obchodních a provozních podmínek. (Jean-Paul Rodrigue with Claude Comtois and Brian Slack, 2009, s. 89)¹

Dopravu lze dělit podle různých kritérií. Jedním z nejběžnějších rozdělení je podle předmětu a způsobu dopravy na dopravu **osobní** a **nákladní**.

Osobní doprava

Osobní doprava je nejčastější a nejjednodušší překonávání vzdálenosti mezi plánovanou trasou pro uspokojení našich potřeb. Do tohoto typu dopravy se řadí chůze, jízdní kolo nebo motorové vozidlo, v závislosti na plánované vzdálenosti určené trasy. Osobní doprava se lze rozdělit na dva typy podle její účelnosti:

¹ Transport modes are the means by which people and freight achieve mobility. They fall into one of three basic types, depending on over what surface they travel – land (road, rail and pipelines), water (shipping) and air. Each mode is characterized by a set of technical, operational and commercial characteristics.

- Obligatorní – zahrnující přepravu za prací, vzděláním, zdravotní péčí a osobními povinnostmi (úřady, Policie ČR, ...)
- Fakultativní – slouží k vykonání individuálních potřeb jedince (sport, kultura, rekreace, ...) (Eisler, Kunst, Orava, 2011, s. 100)

Nákladní doprava

Nákladní doprava je určená k přepravě hmotného zboží nebo výrobků. Je úzce spjata s ekonomickou aktivitou, vzorci výroby a využitím půdy. Je ovlivněna mezinárodním obchodem a poptávkou zboží. Dříve nákladní dopravě vévodila doprava na železnici, postupem času se opouští od železnic a přechází se na silniční dopravu.

Podle rozdělení Eislera, Kusta a Oravy (2011, s. 116) je důležité dbát na rozdělení, zda se jedná o dopravu pro vlastní potřebu či potřebu cizích.

Silniční doprava pro vlastní potřebu je doprava zahrnující podnikatelskou činnost, při níž je osoba, která provozuje podnikatelskou činnost oprávněna podle určitých právních předpisů vykonávat činnost a nedochází ke vzniku závazků.

U **silniční nákladní dopravy pro cizí potřebu** se vytváří závazek, mezi nabízejícím dopravní službu a osobou, která potřebuje uspokojit své přepravní nároky a trvá i po ukončení dopravních služeb.

4.4.1 Silniční doprava

Silniční doprava je dnes nejrychleji se rozvíjejícím druhem dopravy. Největší výhodou je rychlost, dobrá dostupnost, velmi hustá silniční síť a osobní komfort.

Marada (2010, s. 23) ve své knižní předloze uvádí, že u aktivních obyvatel využívající své osobní automobily se zaměřují i na časovou náročnost cesty a její délku cesty – od těchto specifik se odvádí i finanční náročnost cesty, tudíž je možnost se obrátit na hromadnou veřejnou dopravu.

Silnici popisuje Zelený (2007, s. 173) jako pozemní komunikaci se zpevněným jízdním pásem, umožňující plynulý, bezpečný a trvalý provoz za každého počasí.

Pozemní komunikace je zákonem č. 13/1997 Sb., O pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů definována následovně: „Pozemní komunikace je dopravní cesta určená

k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných k zajištění tohoto využití a jeho bezpečnosti.“

Dálnice – je pozemní vysokorychlostní komunikace, kterou mohou využívat pouze vozidla, která dosáhnou nejnižší povolenou rychlost (80 km/h). Dálnice slouží jako vnitrostátní komunikace, která spojuje významná města mezi sebou a zaručuje tak rychlou dostupnost mezi významně hospodářskými středisky. Dálnice se označuje velkým písmene D a příslušným číselným označením. Po dálnicích mohou jezdit pouze osobní auta se zaplacenou elektronickou dálniční známkou nebo nákladní automobily, která projíždí mytnými branami za předem dohodnuté poplatky.

Rychlostní silnice – mají velice podobné technické parametry jako dálnice, ovšem jejich podmínky jsou benevolentnější oproti dálnicím. Stejně jako dálnice jsou používána silničními motorovými vozidly, mohou disponovat i čtyř-pruhovou komunikací.

Silnice I. třídy – je silnice používána nejvíce pro mezinárodní, dálkovou dopravu. Značí se dvoumístnými čísly pro lepší orientaci a evidenci.

Silnice II. třídy – silnice využívány zejména pro dopravu v kraji, často spojují krajská města s okolními menšími městy. Označení se udává pomocí trojmístného čísla.

Silnice III. třídy – silnice se nachází v rámci okresních komunikací, kde spojují hůře přístupná místa a spojují menší obce mezi sebou nebo napojují komunikaci k nadřazeným komunikacím. Označují se pěti nebo čtyřmístnými čísly.

Místní komunikace – jedná se o komunikace, které jsou veřejně přístupné a účelově spadají k dopravě v obci (např. cesta k zahrádkářské či chatové oblasti)

Účelová komunikace – komunikace s nejnižší kvalitou, sloužící ke spojení nemovitostí vlastníků s pozemní komunikací obce. Často bývají výjezdy z účelové komunikace značeny červenými sloupky. (Ministerstvo dopravy, © 2021)

4.4.2 Železniční doprava

Železniční doprava je v dnešním světě jedním z hlavních trendů přepravy jak osob, tak i zboží. První zmínka o železniční dopravě se datuje k roku 1801 v Anglii, kdy podle Zeleného (2008, s. 107) byla otevřena první železnice na trati Croydon – Wands-worth. Po prvním průlomů železniční dopravy se střídaly úspěchy s pády, které se transformovaly do dnešní

podoby. Jako první parní železnice v České republice byla postavena na trase Brno – Rajhrad. Od té doby si prošla Česká republika výraznou modernizací a elektrifikací.

Výhody železniční dopravy

- Šetrnost k životnímu prostředí – díky elektrifikaci tratí dochází k menšímu znečištění ovzduší, hlukové náročnosti
- Převážná kapacita – na regionální úrovni je železniční doprava nejvíce kapacitní doprava. Díky velkému tažnému výkonu lze za tažnou lokomotivu zapojit mnohem více vagónů s nákladem, než u nákladní silniční dopravy
- Rychlost – díky provozně-infrastrukturnímu systému rychlé železnice se v České republice nachází 5 RS (Rychlé spojení)
- Bezpečnost – jedná se o jednu z nejbezpečnějších přeprav na světě. V ČR dle Drážní inspekce došlo v roce 2020 k 1147 mimořádným událostem

Ministerstvo dopravy – rozhodování ministerstva zařazuje tratě do vybraných kategorií. Zároveň je odvolacím orgánem pro níže uvedené podřízené orgány.

Drážní úřad – výkonný orgán, který je ve správě věcí mimo řízení ministerstva dopravy.

Drážní inspekce – „železniční policie“, zabývá se řešením mimořádných událostí na železnici a následně vyvozuje nedostatky a navrhuje řešení.

Správa železniční dopravní cesty – správa se zaručuje za stav železnic, zajišťuje její chod a opravy železniční tratě.

Dopravci – v České republice je hlavním dopravcem národní společnost České dráhy, konkurenci vytvářejí soukromé společnosti RegioJet, která spadá pod Student Agency a od roku 2012 také Leo Express. (Ministerstvo dopravy, © 2021)

4.4.3 Letecká doprava

Leteckou dopravu využíváme nejčastěji na přepravu osob nebo věcí na delší trasy z důvodu náročnosti provozu i rychlosti, kterou dokáže letadlo vyvinout. Eisler, Kunst a Orava (2011, s. 179) ve své knize uvádí, že ČR zaujímá výhodnou pozici v letecké dopravě díky své geografické poloze. Letecká doprava je úzce spjata s ekonomikou obyvatelstva a s cestovním ruchem. Je tedy zřejmé, že největší počet cestujících se odvíjí podle období svátků (Velikonoce, Vánoce).

Další rozdělení letišť dle Úřadu pro civilní letectví:

- Letiště veřejné vnitrostátní	59
- Letiště neveřejné vnitrostátní	13
- Letiště vojenské	4
- Letiště veřejné mezinárodní	6
- Letiště neveřejné mezinárodní	13

Dle statistik Českého statistického úřadu bylo v roce 2020 odbaveno 3 841 141 cestujících, tedy o 79,6 % méně, než v roce 2019. Za velkým poklesem odbavených cestujících je situace spjatá s epidemií COVID-19. (Ministerstvo dopravy, © 2021)

4.4.4 Vodní doprava

Vodní doprava se uvádí jako jedna z nejstarších druhů dopravy na světě. Využívá se na vodní ploše a pomocí plavidel se dokážeme přepravovat přes vodní toky. V České republice se vodní doprava uskutečňuje především na řekách Labe a na Vltavě. Široký (2010, s. 134) popisuje výhody a charakteristiky vodní dopravy, jako jsou např.: výhoda přepravy nadměrných a nadrozměrných materiálů, velká kapacita přepravovaného nákladu nebo nízké náklady vzhledem k životnímu prostředí.

Vodní doprava je závislá na geografické poloze, meteorologické a hydrologické situaci. Z toho vyplývá, že v ČR se vodní doprava využívá pro krátké přepravní vzdálenosti nebo slouží k rekreaci.

Vodní doprava využívá vodní cesty, které se charakterizují jako vodní plochy nebo vodní toky, na kterých lze provozovat plavbu (Široký, 2010, s.136).

Podle Zeleného (2007, s. 215) se vodní cesty dělí na vnitrozemské a námořní, vnitrozemské se dále rozčleňují na přirozené (jezera a velké splavné řeky) a umělé (kanály, průplavy a vodní nádrže). Dále Zelený (2007, s. 136) ve své knize rozděluje řeky na:

- **splavné** – jsou to toky, na kterých lze uskutečnit tzv. velkou plavbu. Splavné řeky se dále dělí na:
 - **národní** – řeky protékající pouze na území jednoho státu (např. Bečva)
 - **mezinárodní** – splavná řeka se zavedeným mezinárodně-právním systémem (např. Dunaj)

- **nesplavné** – vodní toky, na kterých nelze uskutečnit tzv. velká plavba

4.4.5 Cyklistická doprava

Dnešním velkým trendem je cyklistická doprava, její rozmach je v dnešních dnech velký. Využívá se při cestách do zaměstnání, do škol, slouží i ke sportování či k rekreačním vyjížděním do přírody.

Cyklistická doprava je po chůzi neekologičtější dopravou vůbec. Její nenáročnost přináší řadu výhod – ekologická varianta dopravy, časová nenáročnost na krátké trasy, vlastní fyzický pohon, jednoduchá údržba. Je vhodná pro každou věkovou skupinu, nejmladší mohou využívat pomocná kolečka k udržení stability, nejstarší věková skupina využívá nově používaných elektrických kol, kdy napomáhají při jízdě a cyklista se nemusí fyzicky tolik vyčerpávat.

Ve větší městech si lze kolo vypůjčit pomocí systému sdílení kol – „Bikesharing“ za poplatek. Kolo si lze vypůjčit na vyznačených místech, které jsou uvedeny v mobilní aplikaci, naskenovat QR kód a uhradit minimální poplatek za vypůjčení. Jedním z příkladů „Bikesharingu“ jsou kola společnosti: Rekola, Homeport, Velonet či Lime.

Cyklistická trasa – „cyklotrasa“ je trasa, která je vyznačena dopravním nebo turistickým značením. Cyklistická trasa je označení pro kvalitní zpevněnou komunikaci na úrovni silniční cesty, pro nezpevněný povrch trasy využíváme název cykloturistická trasa.

II. PRAKTICKÁ ČÁST

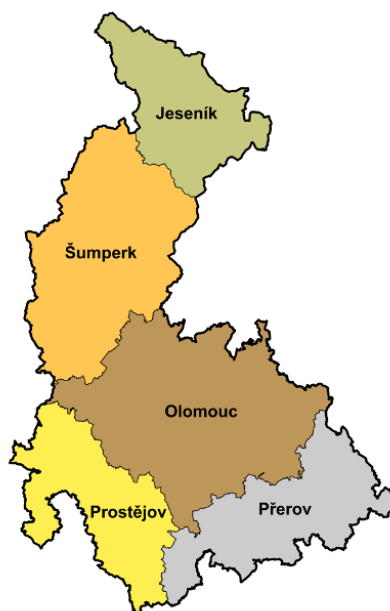
5 CHARAKTERISTIKA OLOMOUCKÉHO KRAJE

V charakteristice Olomouckého kraje se zaměřím na jeho socioekonomický popis, geografickou stránku, skladbu obyvatelstva, trh práce a s ním spjatou ekonomickou strukturu, charakteristiku dopravy a cestovní ruch. Z územně-správního hlediska spolu se Zlínským krajem tvoří region soudržnosti Střední Morava (NUTS 2).

5.1 Geografický popis

Na mapě České republiky zaujímá Olomoucký kraj východní část, zároveň se na Moravě rozléhá na severní a severozápadní straně. Na východní straně sousedí s Moravskoslezským krajem, na jihovýchodní straně jej obklopuje Zlínský kraj, jihozápadní hranice patří Jihomoravskému kraji, na severozápadní straně sousedí s Pardubickým krajem, na jeho severní straně nalezneme již hranici s Polskem.

Olomoucký kraj má rozmanitou geografickou stránku, na severní straně je především hornatá část zvaná Jeseníky, s nejvyšší moravskou horou Praděd (1491 m. n. m.). Na protější jižní části se rozléhá rovina Haná. Přes území Olomouckého kraje protéká řeka Bečva a Morava, která dále lemují hranici s Rakouskem a Slovenskem a tvoří levý přítok Dunaje.



Obrázek 1 Rozdělení okresů Olomouckého kraje (Český statistický úřad, 2021)

Olomoucký kraj vlastní logo, které má znázorňovat pětistou květinou složenou z 5 barev. Dle autora loga Jana Korába je význam květiny stejný jako u olympijských kruhů – rovnocennost okresů bez ohledu na jejich přínos. (Olomoucký kraj, ©2021)



Obrázek 2 Logo Olomouckého kraje (Olomoucký kraj, 2021)

Obyvatelé Olomouckého kraje žijí ve 402 obcích, z toho má 30 obcí status města. Uvádí se 55,9 % lidí žijících ve městech. Statutární město Olomouc je krajským městem od 1. 1. 2001, ve kterém k 31. 12. 2019 žilo 100 663 obyvatel. Zároveň je to nejnavštěvovanější město kraje díky své hojné historii, kulturních památek, univerzitě a pořádaným tradicím. (Olomoucký kraj, ©2021)

Ze statistik Českého statistického úřadu můžeme vyčíst následovné:

Tabulka 2 Statistické údaje Olomouckého kraje (vlastní zpracování, data: CSZO, 2021)

	Olomoucký kraj	Podíl v ČR v %
Územní rozloha (v km ²)	5 271,54	6,7
Počet obcí	402	6,4
Počet obyvatel	632 015	5,9

Olomoucký kraj je brán jako vyšší samosprávný celek tvořený pěti okresy: Jeseník, Olomouc, Prostějov, Přerov a Šumperk. V následujících odstavcích budou krátce popsány okresní města, jejich složení z městských částí a krátká charakteristika.

Olomouc

Statutární město a univerzitní město Olomouckého kraje o rozloze 103,33 km² ležící v srdci Moravy. Olomouc se katastrálně člení na 26 částí, které mají historický kontext, jako je např.: Černovír-Hradisko, Řepčín, Holice, Svätý Kopeček.



Obrázek 3 Členění městských částí Olomouce (Olomoucký kraj, 2021)

V historickém centru města se potkáme s protékající řekou Moravou a s přítokem řeky Bystřice. Na Horním náměstí nalezneme radnici s orlojem z 15. století a zároveň nejvýznamnější památku Olomouce UNESCO Sloup Nejsvětější Trojice. Nad Horním náměstím se vyjímá dóm svätého Václava a jedna z fakult Univerzity Palackého, která je po Karlově univerzitě v Praze druhou nejstarší univerzitou.

Prostějov

Statutární město na západním okraji Hané, 15 km od krajského města Olomouc. Prostějov sčítá 43 381 obyvatel a rozloha města je 46,58 km². Prostějov je rozdělen do 7 částí, kde nejvýznamnější je centrum města s náměstím, nesoucí jméno Tomáše Garrigue Masaryka s dominantní Novou radnicí s orlojem. (Statutární město Prostějov, 2021)

Přerov

Statutární město ležící na obou březích řeky Bečvy na jižní straně Olomouckého kraje. Rozkládá se na 58,48 km² a žije zde přibližně 42 tisíc obyvatel. Přerovské osídlení zasahuje až do pravěku, konkrétně do paeolitu, což je prokazatelné z archeologických nálezů v části Přerov-Předmostí. Z tohoto důvodu je Přerov značně navštěvován za účelem historického poznání na „Stežce mamutů“. Město je i důležitou křižovatkou pro železniční dopravu, která spojuje 3 železniční koridory. Je také sídlem významných národních průmyslových podniků – PRECHEZA nebo MEOPTA. (Statutární město Přerov, 2021)

Šumperk

Severní město v Olomouckém kraji, ležící na řece Desná. Rozloha města je 27,91 km² a žije zde okolo 25 tisíc obyvatel. Šumperk je znám i pod pojmenováním „Živá brána Jeseníků“ a to z důvodu silniční a železniční křižovátky, která umožňuje přístup do Jesenické oblasti za účelem turistiky nebo navštívení Jeseníků. (Město Šumperk, 2021)

Jeseník

Nejméně početnější statutární město v Olomouckém kraji, ležící na úplném severu Olomouckého kraje s rozlohou 38,22 km². Žije zde přibližně 11 tisíc obyvatel žijící ve 3 částech města – Jeseník, Bukovice, Dětřichov. Okres Jeseník se vyjímá především svou geografickou rozmanitostí, do které spadá Hrubý a Nízký Jeseník. V chráněné krajinné oblasti Jeseníky se rozkládá největší rašeliniště v České republice – Rejvíz. (Statutární město Jeseník, 2021)

5.2 Obyvatelstvo

Z výsledků Českého statistického úřadu k 1. 1. 2020 je na území Olomouckého kraje 632 015 obyvatel. Z celkového čísla je 309 603 mužů a 322 412 žen. K 1. 1. 2020 žilo v krajském městě 100 663 obyvatel, z toho 47 748 mužů a 52 915 žen. Podle těchto statistik řadíme Olomouc na 6. místo velikosti měst podle počtu obyvatel. (CZSO, 2021)

V porovnání podle věkového složení obyvatel v Olomouckém kraji dominuje skupina v rozmezí od 15–64 let (398 548 obyvatel). Nejnižší zastoupenou skupinou je skupina v rozmezí 0-14 let. Průměrný věk se uvádí 43,1 let. V zastoupení okresů je v průměrném věku nejmladší okres Olomouc (42,5 let) a nejstarší zastoupení v průměrném věku najdeme v okrese Jeseník. (CZSO, 2021)

5.3 Školství a zdravotnictví

System vzdělávání je jednou z nejdůležitějších podmínek pro budoucí pokroky a vývoje technologie. V Olomouckém kraji je značný počet vzdělávacích zařízení, které žáci mohou navštěvovat. Těmito statistikám vévodí krajské město Olomouc, kde díky široké nabídce vysokých škol se označuje za univerzitní město.

Tabulka 3 Statistika vzdělávacích zařízení v Olomouckém kraji (vlastní zpracování, data: CZSO, 2021)

Vzdělávací zařízení	Počet škol	Počet osob	Podíl na ČR v %
<i>Mateřská škola</i>	388	22 931	6,3
<i>Základní škola</i>	296	55 684	5,8
<i>Gymnázium</i>	10	8 087	6,2
<i>Odborné vzdělání</i>	91	17 610	6,3
<i>Vyšší odborné vzdělávání</i>	6	930	5,2
<i>Vysoká škola</i>	3	15 370	6,3
Celkem	794	120 612	6,01

V oboru zdravotnictví Olomoucký kraj ve srovnání se zbytkem České republiky je spíše v nižších číslech. V kraji je 9 nemocnic – z toho se v Olomouci nacházejí 3. Fakultní nemocnice v Olomouci jako jedna ze čtyř fakult splnila podmínky pro udělení akreditace

Spojené akreditační komise ČR. Dále kraj disponuje 10 léčebnými ústavy, 7 lázeňskými léčebny a 180 lékáren. K 1. 1. 2019 v Olomouckém kraji ordinovalo 3 210 lékařů, v přepočtu na 1 000 obyvatel připadá 5,1 lékařů. (CZSO, 2021)

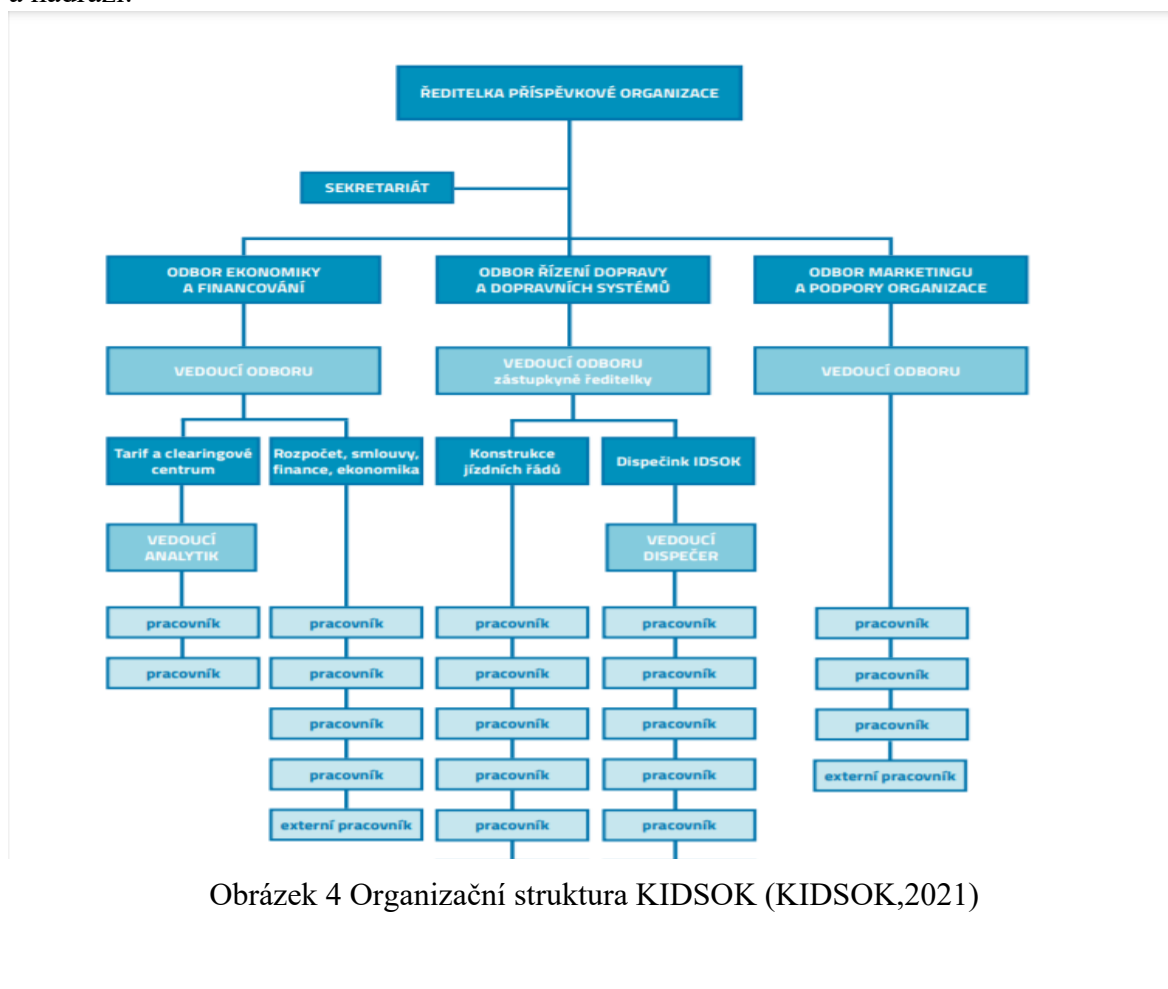
6 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU VEŘEJNÉ DOPRAVY OLOMOUCKÉHO KRAJE

Olomoucký kraj disponuje širokou variabilitou dopravní obslužnosti, vzhledem k hornatým oblastem na severu Olomouckého kraje je zde rozšířenější linková doprava na regionální úrovni, proto detailnější popis současného stavu bude patřit právě linkové dopravě.

Veřejnou správu a dopravu krajů spojuje Integrovaný dopravní systém (IDS), jehož prací je kompletní zajištění veřejné dopravy pro určený kraj na základě Zřizovacích listin a Plné moci. Za veřejnou dopravou v Olomouckém kraji stojí především KIDSOK, který je vázán na krajský úřad na Odbor dopravy a silničního hospodářství. Organizace KIDSOK je přímo podřízena Radě Olomouckého kraje (detailně přímo náměstkovi pro oblast dopravy).

Koordinátor integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje (KIDSOK) je v Olomouckém kraji od 1. 1. 2012 a stará se o chod a správu veřejné dopravy. V jeho pravomocích je veškeré opatření činností při sjednávání rozsahu dopravní obslužnosti, vedení spojů a linek, uzavírání smluv s partnery a ekonomické a finanční zajištění pro veřejnou dopravu Olomouckého kraje.

Organizace KIDSOK je podle dodatku Zřizovací listiny dále od roku 2015 pověřena k samostatnému uzavírání smluv ve veřejné a drážní dopravě. KIDSOK má také pravomoc uzavírat smlouvy s obcemi Olomouckého kraje na poskytnutí příspěvku na dopravní obslužnost, s veškerými dopravci zřizující dopravu pro Olomoucký kraj a správce nástupišť a nádraží.



Obrázek 4 Organizační struktura KIDSOK (KIDSOK, 2021)

6.1 Základní statistické údaje o IDSOK

Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje (dále jen IDSOK) má ve své působnosti 131 tarifních zón všech 402 obcí na území Olomouckého kraje, do kterého spadají i pohraniční oblasti Pardubického, Jihomoravského, Zlínského a Moravskoslezského kraje. Od roku 2019 jsou tarifní zóny IDSOKu neměnné, přičemž zaujímají plochu o výměře 5 730,7 km². Na tomto území Olomoucký kraj spojuje regionální městské hromadné dopravy, to znamená železniční, autobusová i tramvajová doprava do jednoho dopravního systému, aby byla zachována co nejlepší spojitost mezi spoji.

6.1.1 Rozsah dopravní obslužnosti Olomouckého kraje

Tabulka 4 Počet ujetých kilometrů 2015-2020 (vlastní zpracování, data: KIDSOK, 2021)

Rok	Počet km	Nárůst oproti předešlému roku (v %)
2015	33 828 760	100,0
2016	35 597 662	5,2
2017	36 232 555	1,79
2018	36 520 041	0,79
2019	36 594 324	0,2
2019	36 133 355	-1,26

V Olomouckém kraji je většina dopravní obslužnosti realizována pomocí autobusové linkové dopravy, která tvoří 77 % všech ujetých kilometrů, ovšem v roce 2020 se v tomto druhu dopravy ujelo o 275 000 kilometrů méně než v minulém roce, a to hlavně díky pandemické situaci, kdy i na několik dní byla odstavena veřejná doprava. Železniční doprava tvořící 17 % veřejné dopravy v Olomouckém kraji prošla značným oslabením díky zrušení školních a posilových spojů, dokázala ujet téměř o 166 000 kilometrů více. Nejhorší statistická situace je u tramvajové dopravy, kdy tramvajové spoje ujely o 380 000 kilometrů méně. Nutno podotknout, že za velkým podílem nízké kilometráže stojí dlouhodobá výluková činnost z důvodu rozsáhlých oprav v centru Olomouce. Dle statistik MHD Olomouc (MHD Olomouc, 2021) vzrostla autobusová městská hromadná doprava o 12 %. Tuto skutečnost dokazuje i tabulka o situaci dopravní obslužnosti dle druhu dopravy.

Tabulka 5 Celkový počet ujetých kilometrů dle druhu dopravy v roce 2020 (vlastní zpracování, data: KIDSOK, 2021)

Druh dopravy	Ujeté km
<i>Veřejná autobusová linková doprava</i>	21 477 263
<i>Železniční doprava</i>	6 220 972
<i>Městská hromadná doprava – autobusy</i>	6 252 360
<i>Městská hromadná doprava – tramvaje</i>	2 182 681

6.1.2 Dopravci Olomouckého kraje

Veřejná doprava v IDSOK k roku 2020 sčítá na 10 dopravců, kteří zajišťují dopravu v Olomouckém kraji.

Autobusoví dopravci:

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

Železniční dopravci:

- České dráhy, a.s.
- RegioJet, a.s.
- Leo Express Tenders, s.r.o.

ARRIVA MORAVA, a.s. zajišťuje procentuálně největší podíl linkové dopravy po Olomouckém kraji (77 %) díky městské hromadné dopravě, na druhém místě je VOJTILA TRANS, a.s. (19 %), která má na starost především obslužnost mezi obcemi v Olomouckém a Přerovském okrese. Nejmenší podíl na autobusové dopravě má FTL – First Transport Lines, a.s. (11 %), která zajišťuje dopravu mezi obcemi v okrese Prostějov.

V železniční dopravě po regionální stránce dominují pouze České dráhy, a.s., Leo Express Tenders, s.r.o. a RegioJet, a.s., zajišťují celostátní dopravu a nemohou se zařadit pod zřizovatele regionální dopravy v Olomouckém kraji.

6.1.3 Vývoj počtu cestujících v Olomouckém kraji

Rok 2020 byl velice ovlivněn pandemickou situací COVID-19, proto se celkový počet přepravených pohybuje kolem 186 tisíc přepravených cestujících.

V tabulce 5 lze vidět vývoj cestujících v rozmezí let 2018-2020, kdy lze vyvodit změny v dopravě. Na konci roku 2018 se počet cestujících zvedl, a to díky zavedení celostátních slev 75 % z plného jízdného pro všechny děti a mládež od 6 do 15 let, studenty do 26 let (nutno se prokázat ověřeným cestovním dokladem) a občany starších 65 let. Rok 2020 zaznamenal dvě velké vlny poklesu cestujících. První vlna přišla v dubnu, kdy vláda vyhlásila na konci března celostátní nouzový stav. Druhá vlna přišla v prosinci, kdy se vyhlásil druhý celostátní nouzový stav a omezilo se střetávání osob, včetně rodinných příbuzných. Tato výjimečná situace způsobila výrazně nižší poptávku v dopravě.

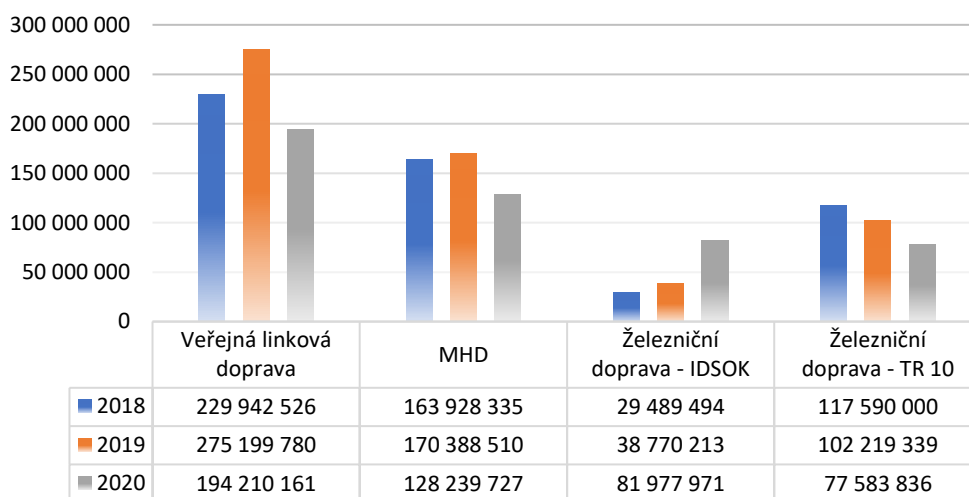
Tabulka 6 Statistika cestujících v jednotlivých měsících v letech 2018-2020 (vlastní zpracování, data: KIDSOK, 2021)

Měsíc	Rok 2018	Rok 2019	Rok 2020
<i>Leden</i>	23 366 364	26 131 292	28 330 530
<i>Únor</i>	17 867 233	20 514 408	20 500 419
<i>Březen</i>	20 895 370	21 222 205	12 603 954
<i>Duben</i>	20 578 278	24 741 797	4 987 528
<i>Květen</i>	22 451 629	25 083 345	11 619 825
<i>Červen</i>	22 803 540	22 327 568	17 294 277
<i>Červenec</i>	19 216 344	20 337 061	20 609 226
<i>Srpen</i>	21 899 324	21 226 049	19 240 224
<i>Září</i>	22 467 554	23 273 664	20 316 632
<i>Říjen</i>	25 929 076	25 189 481	14 092 304
<i>Listopad</i>	23 960 381	23 447 018	10 248 878
<i>Prosinec</i>	25 053 987	24 338 989	6 340 297
Celkem	266 489 080	277 832 877	186 184 094

6.1.4 Vývoj výnosů jízdného v letech 2018-2020

Ceny jízdného se s postupnou inflací v České republice neustále zvyšují, může to být i jeden z faktorů, proč výnosy jsou rok od roku vyšší. V roce 2020 dosáhl IDSOK částky 482 011 695 Kč bez DPH, z toho největší výnosnost byl na straně veřejné linkové dopravy (40 %).

VÝNOSY JÍZDNÉHO DLE DRUHU DOPRAVY V LETECH 2018-2020



Obrázek 5 Výnosy jízdného dle druhu dopravy v letech 2018-2020 (vlastní zpracování, data: IDSOK)

6.2 Ekonomika a financování

Finanční prostředky IDSOK dostává z několika finančních zdrojů, a to zejména pro plnění zakázek pro veřejnou službu. Mezi poskytovatele finančních prostředků patří: poskytnuté finanční prostředky Olomouckého kraje, výnosy z jízdného, finanční příspěvky od obcí a měst na dopravní obslužnost, státní kompenzace z nařízených slev na jízdném.

Mezi náklady dopravní obslužnosti veřejné dopravy patří hned několik výdajových kritérií. Jednou z nich je kompenzace dopravců na zajištění chodu veřejné služby v linkové a železniční dopravě, dále také náklady za vjezdy na autobusové nádraží, zvýšené náklady na objížděné trasy nebo smluvní závazky.

Smluvní závazky s příslušným krajem jsou uzavírány na základě výběrového řízení pro 14 oblastí v Olomouckém kraji a jejich platnost je po dobu 10 let. Dopravci získávají finanční prostředky na dopravní obslužnost pro jednotlivý druh dopravy zvláště. Pro rok 2020 veřejná linková doprava získala od Olomouckého kraje **624 311 836 Kč**, železniční doprava si připsala **645 502 512 Kč**, celkem tyto částky dávají součet **1 269 814 348 Kč**.

Veřejná linková doprava

Nejdůležitější druh dopravy pro regionální dopravu obdržel příspěvek ve výši **624 311 836 Kč**, přičemž finanční prostředky byly poskládány z 5 různých zdrojů, viz. Obrázek 6.

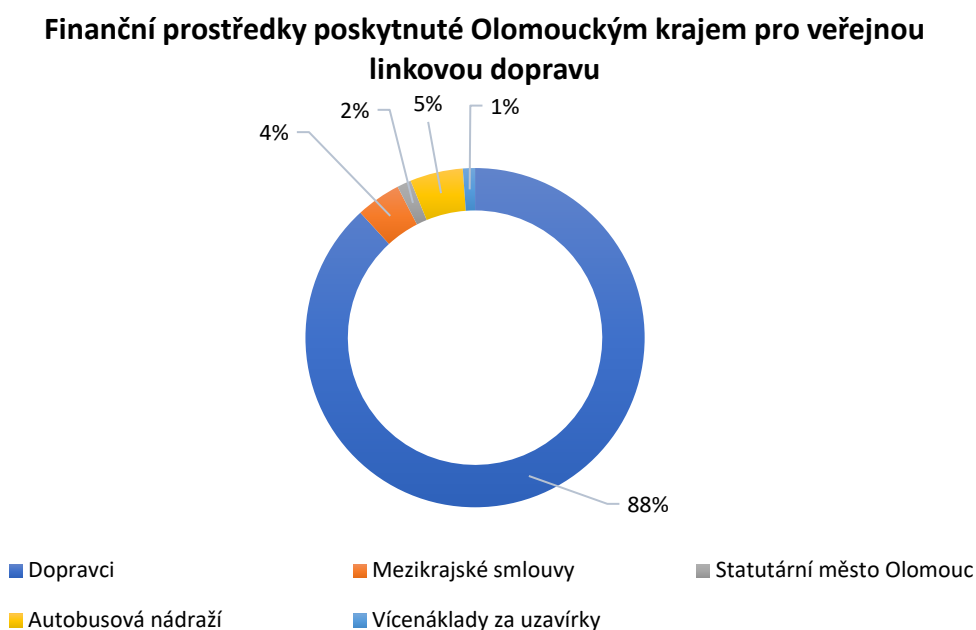
V roce 2020 byl příspěvek od okresů, měst a obcí na zajištění dopravní obslužnosti ve výši 146 166 288 Kč. Tato celková částka byla rozdělena zvláště pro linkovou dopravu – 123 895 341 Kč a pro železniční dopravu – 22 270 947 Kč. V přepočtu na jednoho obyvatele žijícího v obci připadá 150 Kč.

Mezikrajské smlouvy poskytly Olomouckému kraji finanční prostředky ve výši 26 673 669 Kč. Jednalo se o příspěvky z uzavřených Smluv o úhradě kompenzace za vzájemné zajištění linkové dopravy. Patřily tam kraje Jihomoravský, Moravskoslezský, Pardubický a Zlínský.

Statutární město Olomouc poskytlo 8 379 631 Kč na spolupráci města Olomouce a Olomouckého kraje s cílem zajistit dopravní obslužnost na území celého Olomouckého kraje.

Autobusové nádraží neslouží pouze dopravcům možnost parkovat své vozidla, ale slouží především jako veřejná služba občanům, kteří chtějí využít veřejnou linkovou dopravu. Olomoucký kraj zajišťuje pro vybrané zřizovatele dopravní obslužnosti možnost užívání příjezdových a odjezdových stání pro účely nástupu, výstupu či přestupu cestujících. Pro zajištění služeb autobusových nádraží byl poskytnut finanční příspěvek ve výši 31 515 630 Kč.

Poslední zdroj příjmu financí jsou finanční prostředky za vícenákladové trasy za uzavírky, celkem bylo poskytnuto 7 208 306 Kč, z celkového příspěvku nejvíce čerpalo Prostějovsko, právě z důvodu velkých uzavírek.



Obrázek 6 Finanční prostředky poskytnuté Olomouckým krajem pro veřejnou linkovou dopravu (vlastní zpracování, data: IDSOK)

Železniční doprava

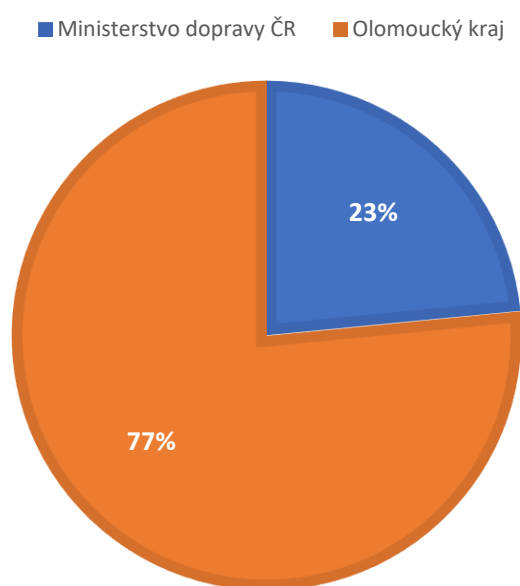
Železniční doprava má poněkud odlišný způsob financování oproti veřejné linkové dopravě. Na území Olomouckého kraje zajišťuje regionální dopravu český dopravce České dráhy, a.s., který je vázán čtyřmi smlouvami (KIDSOK, ©2021):

1. Smlouvy o závazku veřejné služby v drážní osobní dopravě ve veřejném zájmu na zajištění regionálních dopravních potřeb Olomouckého kraje z důvodu využívání vozidel pořízených z programu ROP,
2. Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou k zajištění dopravní obslužnosti vlaky regionální dopravy pro provozní soubor Elektrická síť – střed a Elektrická síť – nová infrastruktura (na přímé zadání od 1. 1. 2020 na 3 roky z důvodu modernizace/elektrifikace tratě č. 290 Olomouc – Uničov – Šumperk),
3. Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou k zajištění dopravní obslužnosti vlaky regionální dopravy pro provozní soubor Haná (na přímé zadání od 1. 1. 2020 na 10 let),

4. Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou k zajištění dopravní obslužnosti vlaky regionální dopravy pro provozní soubor Sever (na přímé zadání od 1. 1. 2020 na 10 let).

V roce 2020 bylo poskytnuto na zajištění železniční obslužnosti dohromady **874 136 644 Kč** finančních prostředků. Ministerstvo dopravy dotovalo železniční obslužnost ve výši 205 134 824 Kč ze státního rozpočtu a Olomoucký kraj poskytl finance ve výši 669 001 820 Kč.

FINANČNÍ PŘÍSPĚVKY PRO ŽELEZNIČNÍ DORPAVU



Obrázek 7 Finanční příspěvky pro železniční dopravu Olomouckého kraje (vlastní zpracování, data: IDSOK)

6.3 Významné aspekty ovlivňující rozvoj veřejné dopravy Olomouckého kraje

Doprava je velmi křehké odvětví a je závislá hned na několika faktorech. Pro správný chod dopravy nám napomáhají určité dokumenty, kterými se musíme řídit, ovšem dokumenty nejsou jediným faktorem, který přizpůsobuje dopravu dnešnímu světu. Doprava je velice pružné odvětví a je za potřebí ho neustále rozvíjet a reagovat na nečekané situace a podmínky.

6.3.1 Dokumenty k dopravě Olomouckého kraje

Každé odvětví veřejné správy se řídí koncepčními dokumenty, strategickými plány a určuje si cíle a vize na budoucí roky, podle kterých se snaží řídit.

V Olomouckém kraji je dokumentů hned několik. Smluvní podmínky k provozování dopravní obslužnosti mezi Olomouckým krajem a Integrovaným dopravním systémem Olomouckého kraje, strategický plán rozvoje města Olomouce s analytickou i návrhovou částí, výroční zpráva organizace KIDSOK a v neposlední řadě smluvní dokumenty s dopravci zajišťující dopravní obslužnost v kraji.

Smlouva s KIDSOK

Jedná se o zřizovací listinu zavazující organizaci KIDSOK o vykonávání a zajišťování dopravní obslužnosti Olomouckého kraje. Smluvní podmínky obsahují vymezení hlavního účelu a předmětu činnosti, vymezení majetku, vymezení práv a povinností a další doplňkové činnosti.

Strategie rozvoje územního obvodu Olomouckého kraje 2021-2027

Strategický plán rozvoje města se vydává na období 7 let, během tohoto období se zastupitelstvo kraje snaží splnit podmínky, které naplňuje na začátku svého funkčního období. V tomto dokumentu se nachází analytická část a návrhová část. Analytická část se zabývá celkovým současným stavem v Olomouckém kraji. Do tohoto dokumentu spadá i doprava, která popisuje udržitelnou mobilitu a dopravní infrastrukturu kraje. Návrhová část je zaměřena na budoucnost kraje a cíle do roku 2027.

Výroční zpráva KIDSOK

Každoročně vydávaný dokument pod záštitou Koordinátora integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje. V dokumentu se uvádí stav a události veřejné hromadné dopravy. Nalezneme zde statistické údaje ohledně ujetých kilometrů, počet cestujících v jednotlivých měsících, dále marketingovou činnost i vize a cíle na další roky ve veřejné hromadné dopravě.

Smluvní dokumenty s dopravci

Dokumentů je hned několik díky velké rozmanitosti dopravců v kraji. Smluvní podmínky zajišťuje KIDSOK. Největším dopravcem v Olomouckém kraji je ARRIVA MORAVA, a.s.

6.3.2 Dopady COVID-19 na veřejnou dopravu Olomouckého kraje

Ačkoli první potvrzené případy onemocnění se v České republice vyskytly 1. března 2020, došlo 11. března 2020 k uzavření škol s ohledem na nepříznivě vyvíjející se situaci a dne 12. března 2020 byl vyhlášen celostátní nouzový stav. Tato ojedinělá situace donutila reagovat veřejnou dopravu a s ní i IDSOK a učinit rozhodnutí. Od 13. března 2020 došlo k přerušení školních spojů ve veřejné linkové dopravě, jelikož absence dětí dojíždějících do škol byla značně ekonomicky znát a nahradil je prázdninový režim.

Dopady nouzového stavu nezasáhly pouze linkovou dopravu, značné úpravy musela učinit i drážní doprava. 16. března 2020 byla Vládou České republiky přijata bezpečnostní opatření, která vyústila k zastavení nadnárodní osobní železniční dopravy mezi Českou republikou a všemi sousedními zeměmi. Olomoucký kraj jako významná železniční křižovatka nahradila mezistátní železniční dopravu autobusovou regionální dopravou.

Velice výrazné opatření v Olomouckém kraji zasáhlo oblast Litovle a Uničova, kde v noci z 15. na 16. března došlo k úplnému zavření měst a obcí v důsledku velice zhoršené epidemické situace. Zasažena byla jak železniční, tak i linková doprava. V železniční dopravě bylo zakázáno zastavovat na 6 zastávkách v uzavřené oblasti. Linková doprava utrpěla větší následky, kdy většina řidičů v této oblasti byla nucena jít do pracovní neschopnosti.

V souhrnu jarní redukce roku 2020 se ve veřejné linkové dopravě uspořilo 550 000 km. V linkové dopravě tohle číslo představuje necelé 2,5 % ze smluvně domluvených dopravních výkonů pro celý Olomoucký kraj. Železniční doprava uspořila 65 000 km, což v celkovém porovnání představuje pouze 1 % v rozsahu dohodnuté vlakové dopravy. Dle statistik v porovnání s jinými službami si veřejná hromadná doprava Olomouckého kraje zachovala velmi slušná čísla oproti minulým rokům.

Dopad nemoci COVID-19 byl nevyhnutelný i pro městské hromadné dopravy v Olomouci, Prostějově, Přerově, Hranicích a Šumperku. Velice malou redukcí městské hromadné dopravy zaznamenalo město Zábřeh, kde došlo k omezení pouze v rozmezí 6.11. – 29.11.2020. V procentuálním zastoupení se jedná pouze o 0,4 % objednané dopravní obslužnosti města. Naopak největší procentuální ztrátu neuskutečněného dopravního výkonu zaznamenalo MHD Prostějov – 6,8 %.

6.3.3 Změny jízdního řádu v linkové dopravě

Změny jízdního řádu jsou každoroční rutinou, první změnou v roce 2020 byla v provozní oblasti Prostějovska a Jesenicka, kdy přišly v platnost nové smluvní vztahy.

Ve stanovených plánech Ministerstva dopravy a Olomouckého kraje byly vypsány celkem čtyři celorepublikové změny v jízdních řádech – 1. března, 14. června, 30. srpna a 13. prosince. Celkový počet zasažených linek změnou jízdního řádu bylo 215. Největší změny přišly k 13. 12. 2020, kdy z celkového čísla bylo změněno 60 % jízdních řádů. Většina úprav se týkala návaznosti spojů v linkové a železniční dopravě.

Změny k 1. březnu

V březnu se jednalo o drobné úpravy na 26 linkách veřejné hromadné dopravy. Úpravy se týkaly především uspořádání nebo opoždění spojů s cílem zlepšit návaznost spojů.

Změny k 14. červnu

Změny v červnu se nesly ve stejném duchu jako ty březnové, změny proběhly na 21 linkách. Jedním z cílů červnové změny bylo posílení spoje mezi Drozdovem a Zábřehem. Město Zábřeh si vyžádalo o doplnění spojů na 6:30 do Zábřehu.

Změny k 30. srpnu

30. 8. 2020 došlo k 11 úpravám jízdních řádů ve veřejné linkové dopravě. Upravované oblasti Zábřehu a Šumperku měly zlepšit spojení v turistických oblastech. Úprav se dočkala i dálková mezikrajská linka Šumperk – Ostrava, kde byly spoje posíleny.

Změny k 13. prosinci

Nejvýraznější změny přišly v prosinci, kdy se upravovalo 129 linek, kdy docházelo k drobným úpravám časové návaznosti spojů, ale také došlo k přejmenování zastávek, zrušení či zavedení nových spojů.

Z mnoha úprav jsou zde ty nejvýznamnější:

- úpravy jízdních dob s cílem zlepšit návaznost spojů autobusové a železniční dopravy
- úprava školních spojů (ZŠ Bouzov, ZŠ v Olomouci, ZŠ Javorník)
- dva nové linkové spoje na trase Jeseník – Šumperk přes Červenohorské sedlo
- rozšíření prázdninových spojů na Šumpersku
- nové spoje na Jesenicku z důvodu rychlejšího dopravení obyvatel za zaměstnáním

6.4 Dotazníkové šetření

K analyzování současného stavu veřejné hromadné dopravy Olomouckého kraje autor využil příležitosti a obrátil se s několika dotazy na ředitelku Koordinátora integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje **Ing. Kateřinu Suchánkovou, MBA**. Respondent byl vybrán na základě vlivu ve veřejné dopravní sféře, který jakožto jeden z nejvyšších představitelů veřejné hromadné dopravy dohlíží na jeho chod. Konverzace byla zajišťována korespondenční cestou pomocí e-mailové schránky. První kontakt přišel 30. 11. 2020, kdy autor oslovil výše zmiňovanou osobu s dotazem, zda by byla možná odborná konzultace k tématu veřejné hromadné dopravy. V období měsíce ledna přišla první zmínka o aplikaci „CestujOK“, která byla následně navrhována jako řešení pro zlepšení stavu veřejné hromadné dopravy. Tato forma konzultace byla vybrána z důvodu opatření proti viru COVID-19 a z důvodu její pracovní vytíženosti.

Otázky kladené autorem byly dopředu připraveny a byly zaměřeny na konkrétní problematiku, kterou bylo potřeba detailně okomentovat. V případě možnosti autor rozvedl konverzaci na vybrané téma a pružně reagoval na podněty, které byly vytvořeny respondentem. Otázky se týkaly okruhů:

- Kvality veřejné hromadné dopravy
- Strategického plánování organizace KIDSOK
- Dotační programy kraje
- Celkový dopad viru COVID-19 na veřejnou dopravu

Následně autor vyhodnotil a sestrojil SWOT analýzu, která následně byla zaslána ředitelce organizace KIDSOK a rozebrána její osobou.

7 SWOT ANALÝZA

Tato kapitola je zaměřená na analýzu a zhodnocení dopravní infrastruktury veřejné hromadné dopravy v Olomouckém kraji. Jako vhodnou analyzační metodu použiji metodu SWOT. SWOT analýza vychází z informací z kapitoly 5, kde jsem analyzoval současný stav veřejné hromadné dopravy Olomouckého kraje. Další faktory, ze kterých autor vycházel při sestavování SWOT analýzy byly strategické plány Olomouckého kraje, dále výroční zprávy KIDSOK nebo konzultace s ředitelkou organizace KIDSOK Ing. Kateřinou Suchánkovou, MBA.

SWOT analýza se využívá při hodnocení vnějších a vnitřních faktorů, které mohou mít vliv na úspěšnost organizace. Faktory jsou rozdělovány do čtyř skupin: **Strengths** (silné stránky), **Weaknesses** (slabé stránky), **Opportunities** (příležitosti) a **Threats** (hrozby). (Management Mania, 2020).

Vzájemným působením silných a slabých stránek v návaznosti na příležitosti a hrozby můžeme získat nové informace, které dokážou charakterizovat a hodnotit úroveň jejich vzájemného střetu.

S-silné stránky	W-slabé stránky
<ol style="list-style-type: none"> 1. Kvalitní a hustá síť veřejné hromadné dopravy na většině území Olomouckého kraje 2. Modernizace systému a aplikací 3. Vysoká úroveň bezbariérového přístupu 4. Propojení důležitých železničních koridorů 5. Dlouhodobé zajištění kontraktů pro veřejnou hromadnou dopravu se současnými dopravci 6. Finanční příspěvky od kraje 7. Rozmanitost a vzájemná koordinace dopravců Olomouckého kraje 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Časté zpoždění vlaků díky výlukám 2. Stárnutí vozového parku 3. Nízká rychlost dopravy na určitých železničních úsecích 4. Negativní vliv na životní prostředí (emise, hluk) 5. Nevyhovující stav zastávek v obcích 6. Neprojojenost dopravních terminálů ve městě Olomouc (vlakové a autobusové nádraží) 7. Zhoršená dostupnost veřejné hromadné dopravy na hornatém území (Jesenicko, Šumpersko)
O-příležitosti	T-hrozby
<ol style="list-style-type: none"> 1. Motivace pro využívání veřejné hromadné dopravy 2. Investice do alternativních paliv a motorů 3. Vývoj a modernizace systémových aplikací pro linkovou dopravu 4. Multimodalita – propojování dopravních terminálů při jejich modernizaci 5. Využívání a rozvoj inteligentní dopravy ve Smart Cities 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Zvyšování se nároků na veřejnou hromadnou dopravu 2. Nižší konkurenceschopnost ve veřejné hromadné dopravě v důsledku stagnace kvality služeb či postupné inflaci ceny za jízdné 3. Dopravní nehody v závislosti na zvyšování intenzity dopravy (MHD) 4. Nedostatečné posílení dopravy v krizových hodinách

Za zmínku stojí, že faktory jsou mezi sebou silně provázané a mohou se i mezi sebou anulovat, v druhém případě se při řešení jednoho bodu vyřeší i druhý s ním spjatý. Pokud modernizujeme vozový park pomocí elektrických vozidel, ulevíme životnímu prostředí.

V silných stránkách veřejné hromadné dopravy v Olomouckém kraji najdeme dobrou dostupnost i kvalitní dopravní obslužnost mezi okresními městy a menšími obcemi, velká výhoda je i u většiny dopravních prostředků bezbariérový přístup, který umožňuje využívat veřejnou dopravu i tělesně postiženým. Modernizace systému a aplikací má úspěch spíše u mladší věkové skupiny, kteří si mohou kupovat jízdenky za pochodu a s časovým předstihem z pohodlí domova.

Slabou stránkou celkové dopravy je stárnutí vozového parku. V železniční dopravě je častým problémem opakované zpoždění vlaků z důvodů výluk či pouštění vnitrostátních vlaků. Častými stížnostmi občanů bývá nevyhovující stav zastávek v obcích, nejčastěji stížnosti směřovaly na zastaralé zastávky. Ochránci životního prostředí se snaží apelovat na modernizaci vozového parku, aby se odlehčilo životnímu prostředí a také hluku ve městech. Jednou ze slabých stránek můžeme považovat i zhoršenou dostupnost dopravy v hornatých oblastech Jesenicka a Šumperska.

V příležitostech nalezneme především modernizaci veřejné hromadné dopravy. S postupem času se můžeme dočkat v rámci modernizace nových elektricky poháněných vozů obzvláště ve městech. Velkým trendem dnešního světa je využívání mobilních aplikací, proto by bylo vhodné adaptovat dopravu do virtuálního prostředí. Důležitá bude také práce v oblasti Smart Cities, která se považuje za budoucnost.

Hrozby upozorňují na pomalu rostoucí možný problém, jako je například nižší využívání veřejné hromadné dopravy z důvodu vysoké ceny jízdného nebo přeplněných prostor vozidel. Ve městech může hrozit větší nehodovost z důvodu narůstající intenzity dopravy.

8 NÁVRH PRO ZKVALITNĚNÍ VEŘEJNÉ HROMADNÉ DOPRAVY OLOMOUCKÉHO KRAJE

V této kapitole autor navrhnul na základě analýzy veřejné hromadné dopravy dvě řešení, které mohou vést ke zkvalitnění veřejné hromadné dopravy. Důležitým faktorem je vývoj moderních technologií, se kterým by měla doprava držet krok a zabudovat moderní technologie do dopravy. První návrh autora je mobilní aplikace „**CestujOK**“, kterou by využívala zejména mladší generace pomocí svých chytrých telefonů i z pohodlí domova. Druhým, spíše plošným návrhem autor navrhuje **zavedení bezkontaktních platebních terminálů v linkové dopravě**.

8.1 Návrh č. 1: Aplikace „CestujOK“

Mobilní aplikace jsou ve světě velkým trendem. Z domova si můžeme objednat jídlo, nakoupit potraviny s doručením až domů, ošatit sebe i své děti, proto by měla jít doprava tímto směrem také a vytvořit novou aplikaci s možností vyhledat dopravní spojení a nakoupit jízdenky po celém Olomouckém kraji. Aplikace se vztahuje pouze na linkovou dopravu, u železniční dopravy již existují aplikace od zřizovatelů dopravy.

Možnosti aplikace

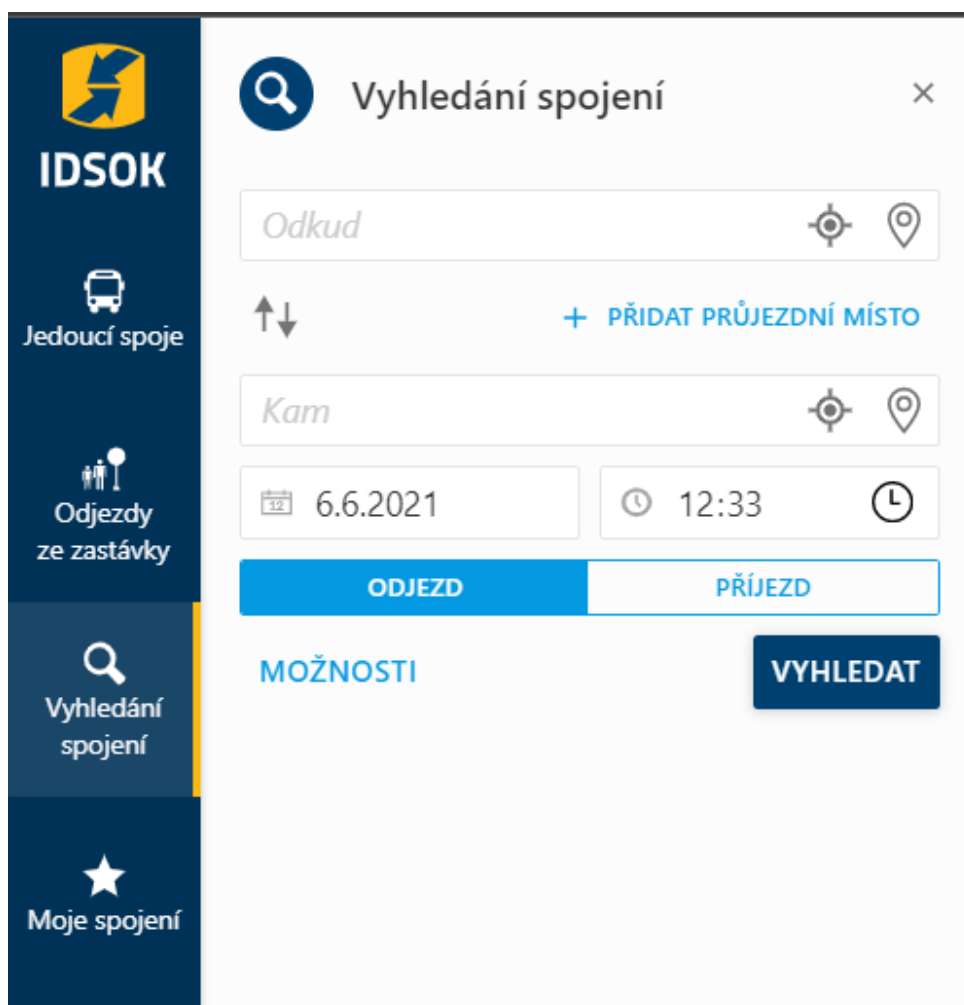
Pokud chceme, aby aplikaci využívala každá věková skupina, měla by být co nejpřehlednější s jasnými pokyny jak postupovat. Pomocí sdílení aktuální polohy aplikace nalezne nejbližší zastávku veřejné hromadné dopravy, uživatel aplikace zadá cílový bod své cesty a aplikace vygeneruje nejkratší nebo nejrychlejší cestu a způsob dopravy.

Platba jízdenek by probíhala taktéž prostřednictvím aplikace, pomocí internetového bankovníctví. Uživatel si zadá do aplikace platební údaje a při nákupu jízdenky použije uložené údaje pro zaplacení. Pro vyšší ochranu platebních portálů dochází k dvojímu ověření platebního příkazu. Dle názoru autora, je nejvhodnější po zaplacení jízdenky vygenerovat **QR kód**, kterým by se cestující prokázal při nastupování do autobusu.

Autor navrhuje zajistit interakci s **Mapy.cz** či jiným zprostředkovatelem map pro mobilní telefony. Využití map v aplikaci by zajišťovalo lepší orientaci v destinacích, kde by šlo využít veřejnou hromadnou dopravu. V příležitosti využití map, by bylo vhodné zapracovat i strukturu staveb a budov.

V návaznosti na interakci s Mapy.cz by bylo prosperující využít sdílenou polohu autobusů. V aplikaci by uživatelé mohly vidět polohu vybraného dopravního prostředku, s odchylkou nejméně 30 sekund. Inspirací by mohlo být Zlínské MHD, kteří tuto možnost využívají. Na internetové stránce **dszo.cz** se nachází online přehled vozidel MHD, který ukazuje polohu trolejbusů MHD.

Pro další zlepšení autor navrhuje **sběr dat od uživatelů**. Sběr dat umožňuje analyzovat uživatele aplikace, zjistit nejvyhledávanější spoje, zajistit dostatečnou dopravní obslužnost v závislosti na zvýšené poptávce ve více vytížených hodinách. Zde by mohlo vzniknout riziko zneužití dat veřejné osoby, proto by bylo vhodné při registraci uživatele zažádat, zda jeho údaje mohou být zanalyzovány.



Obrázek 8 Modelová verze aplikace (IDSOK, 2021)

Financování

Zajištění finančních prostředků bývá často velmi složitý proces. Pro vývoj aplikace „CestujOK“ by IDSOK mohl zažádat o dotace pro rozvoj dopravní obslužnosti samotný Olomoucký kraj. Další možnost se nabízí „Operační program Doprava“ od Evropské unie. EU podporuje projekty, které vedou k naplnění strategických cílů a vizí, což v tomto případě návrh č. 1 splňuje. Odhadem pro vývoj aplikace by bylo za potřebí až **5 miliónů Kč**. Tato částka byla odvozena z financování aplikaci ČD, která je již v provozu. Odhadovaná částka se může odvíjet od kvality, kvantity a náročnosti nabízených služeb.

ZÁVĚR

Cílem této bakalářské práce byla analýza současného stavu veřejné hromadné dopravy a následně podat návrh na jeho zkvalitnění. V první části práce se autor zaměřil na základní pojmy regionálního rozvoje, veřejné správy a shrnul také dopravní pojmy a členění. Teoretická část se více zaměřuje na problematiku kraje a dopravy, úzce související s tématem bakalářské práce.

Druhá část bakalářské práce obsahovala krátkou analýzu Olomouckého kraje a následovala analýza současného stavu veřejné hromadné dopravy. Na základě získaných dat z analýzy byla vytvořena SWOT analýza, která popsala silné a slabé stránky i příležitosti a hrozby. Přínosné informace k bakalářské práci přinesla také respondentka dotazníkové šetření Ing. Kateřina Suchánková, MBA, jakožto ředitelka organizace KIDSOK, která objasnila některé pojmy a situace týkající se veřejné hromadné dopravy.

Z celkové analýzy vyplývá, že veřejná hromadná doprava v Olomouckém kraji je na velice slušné úrovni. Dostatečné zajištění dopravní obslužnosti dává možnost vylepšovat jiné faktory ve veřejné hromadné dopravě. Jednou z možností je vývoj moderní aplikace pro chytré telefony, která by umožnila pohodlné vyhledávání spojů z kteréhokoliv místa a následnou koupi jízdenky bez časového tlaku na nástupišti a bez obavy, že cestující nestihne své spojení.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

ADAMEC, Vladimír. Doprava, zdraví a životní prostředí. Praha: Grada Publishing, 2008, 160 s. ISBN 80-247-2156-2.

EISLER, Jan, Jaromír KUNST a František ORAVA. Ekonomika dopravního systému. Praha: Oeconomica, 2011, 284 s. Vysokoškolská učebnice. ISBN 9788024517599 EISLER, Jan,

HUTTON, Barry. Planning sustainable transport. London: Routledge, 2013, x, 430 s. ISBN 9781849713917

KADERÁBKOVÁ, Jaroslava a Jitka PEKOVÁ, 2012. Územní samospráva - udržitelný rozvoj a finance. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 297 s. ISBN 978-80-7357-910- 4.

KUKALOVÁ, Gabriela, Daniela PFEIFEROVÁ a Katedra obchodu a financí. Místní finance v ČR. Praha: Česká zemědělská univerzita, 2020, 146 s. ISBN 978-80-213-3016-0.

LACINA, Karel. Regionální rozvoj a veřejná správa. Praha: Vysoká škola finanční a správní, 2007, 72 s. ISBN 978-80-86754-74-1

LOCHMANNOVÁ, Alena. Veřejná správa: základy veřejné správy. Vydání druhé. Prostějov: Computer Media, 2020, 116 s. ISBN 978-80-7402-417-7.

MARADA, Miroslav. Doprava a geografická organizace společnosti v Česku. 1. vyd. Praha: Česká geografická společnost, 2010, 165 s. ISBN 978-80-904521-2

MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ. Nová regionální politika: Vstupujeme do Evropy, regionální politika, územní plánování, bytová politika, cestovní ruch. Praha: DaDa, 2002, 91 s. ISBN 80-903-0641-1.

NEDOROST, Libor, Eva LUKÁŠKOVÁ a Jaroslav TUPÝ. Evropská unie II: společné a koordinované politiky, postavení občana, komunitární obchody. Vyd. 1. Zlín: Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně, 2010, 108 s. ISBN 978-80-7318-839-9.

PEKOVÁ, Jitka, Jaroslav PILNÝ a Marek JETMAR. Veřejná správa a finance veřejného sektoru. Praha: ASPI, 2008, 712 s. ISBN 978-80-7357-351-5.

PRŮCHA, Petr. Veřejná správa a samospráva. Praha: Vysoká škola aplikovaného práva, 2004, 241 s. Studijní texty. ISBN 8086775038.

REKTOŘÍK, Jaroslav. *Ekonomika a řízení odvětví veřejného sektoru*. Praha: Ekopress, 2007, 309 s. ISBN 978-80-86929-29-3.

RODRIQUE, Jean-Paul, Claude COMTOIS and Brian SLACK. *The Geography of Transport Systems*. 2nd e. London: Routledge, 2009, 352 s. ISBN 978-0-415-4832

ŠIROKÝ Jaromír a kolektiv. *Technologie dopravy*. 1. vyd. Pardubice: Polygrafické středisko Univerzity Pardubice, 2014, 282 s. ISBN 978-80-7395-805-3.

TICHÝ, Jan, ed. *Veřejná doprava v České republice*. Praha: IODA, září 2015, 54 s. ISBN 978-80-260-8734-2.

WOKOUN, René, Jan MALINOVSKÝ a kol. *Regionální rozvoj: (východiska regionálního rozvoje, regionální politika, teorie, strategie a programování)*. Praha: Linde, 2008, 475 s. ISBN 978-80-7201-699-0.

ZELENÝ, Lubomír. *Osobní přeprava*. 1. vyd. Praha: ASPI, a.s., 2007, 352 s. ISBN 978-80-7357-266-2.

SEZNAM POUŽITÝCH INTERNETOVÝCH ZDROJŮ

Dopravní politika České republiky pro léta 2005 - 2013. Národní síť Zdravých měst České republiky [online]. © 2021, červenec 2005 [cit. 2021-5-11]. Dostupné z: https://www.dataplan.info/img_upload/7bdb1584e3b8a53d337518d988763f8d/dopravni-politika-2005_2013.pdf

Integrované dopravní systémy. Www.tram-bus.cz [online]. © 2021, 25.4.2017 [cit. 2021-5-11]. Dostupné z: <https://www.tram-bus.cz/obecne-o-doprave/teorie-dopravy/projektovani-dopravy/integrované-dopravni-systemy/>

Délky a data dalších komunikací. Ředitelství silnic a dálnic ČR [online]. Praha, © 2021 [cit. 2021-5-11]. Dostupné z: <https://www.rsd.cz/wps/portal/web/Silnice-a-dalnice/delky-a-dalsi-data-komunikaci>

Statistiky mimořádných událostí na železnici. Drážní inspekce [online]. © 2021, 30.04.2021 [cit. 2021-5-11]. Dostupné z: <http://www.dicr.cz/statistiky-mimoradnych-udalosti>

Evidence letišť. Úřad pro civilní letectví [online]. Praha, © 2021, 05.05.2021 [cit. 2021-5-13]. Dostupné z: <https://www.caa.cz/wp-content/uploads/2021/05/Evidence-letist.pdf?cb=cbb2d00c2c39947c2662aae7e92cc7cc>

Ročenka dopravy České republiky. Český statistický úřad [online]. Praha: TREXIMA, spol., 2019 [cit. 2021-5-13]. Dostupné z: https://www.sydos.cz/cs/rocenka_pdf/Rocenka_dopravy_2019.pdf

Bikesharing. Praha.eu [online]. Praha, © 2021, 2018 [cit. 2021-5-16]. Dostupné z: <https://www.praha.eu/jnp/cz/doprava/cyklisticka/bikesharing/index.html>

Charakteristika kraje: Krajská správa ČSÚ v Olomouci. Český statistický úřad [online]. © 2021, 13.01.2021 [cit. 2021-5-18]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/xm/charakteristika_kraje

Olomoucký kraj [online]. © 2021 [cit. 2021-5-18]. Dostupné z: <https://www.olkraj.cz/zakladni-informace-cl-143.html>

O městě Prostějov. Statutární město Prostějov [online]. © 2021 [cit. 2021-5-18]. Dostupné z: <https://www.prostejov.eu/cs/volny-cas/o-meste/>

O městě Přerov. Statutární město Přerov [online]. © 2021 [cit. 2021-5-18]. Dostupné z: <https://www.prerov.eu/cs/o-prerove/>

Strategie rozvoje města Šumperka. Šumperk [online]. Haskoning DHV Czech Republic, spol., červen 2014 [cit. 2021-5-18]. Dostupné z: <https://www.sumperk.cz/cs/podnikani-a-spolky/strategicke-dokumenty.html>

Jeseník. Wikipedia: the free encyclopedia [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, © 2021, 19.4.20 21 [cit. 2021-5-18]. Dostupné z: <https://cs.wikipedia.org/wiki/Jesen%C3%ADk>

SWOT analýza. In: ManagementMania.com [online]. Wilmington (DE) 2011-2021, 30.09.2020 [cit. 25.05.2021]. Dostupné z: <https://managementmania.com/cs/swot-analyza>

Financování veřejné dopravy ze státního rozpočtu, krajských a obecních rozpočtů. Deník veřejné správy [online]. Praha: Triada, spol., © 2021, 2014 [cit. 2021-6-1]. Dostupné z: <http://denik.obce.cz/clanek.asp?id=6677587>

Strategie rozvoje územního obvodu Olomouckého kraje. Olomoucký kraj [online]. © 2021, 25.09.2020 [cit. 2021-6-10]. Dostupné z: <https://www.olkraj.cz/strategie-rozvoje-uzemniho-obvodu-olomouckeho-kraje-cl-537.html>

Dotační programy v oblasti dopravy. Olomoucký kraj [online]. © 2021, 22.12.2020 [cit. 2021-6-10]. Dostupné z: <https://www.olkraj.cz/dotacni-programy-v-oblasti-dopravy-cl-3811.html>

Online přehled vozidel MHD [online]. © 2021 [cit. 2021-6-10]. Dostupné z: <https://www.dszo.cz/online/>

Rozpočet Olomouckého kraje. Olomoucký kraj [online]. © 2021, 18. 1. 2021 [cit. 2021-6-10]. Dostupné z: <https://www.olkraj.cz/rozpocet-olomouckeho-kraje-cl-105.html>

Veřejná doprava. Olomoucký kraj [online]. © 2021, 21. 12. 2020 [cit. 2021-6-10]. Dostupné z: <https://www.olkraj.cz/verejna-doprava-cl-35.html>

Úvod do problematiky veřejné správy. Turbo [online]. © 2021 [cit. 2021-6-10]. Dostupné z: <https://turbo.cdv.tul.cz/mod/book/view.php?id=5959&chapterid=6121>

SEZNAM POUŽITÝCH LEGISLATIVNÍCH ZDROJŮ

Zákon č. 13/1997 Sb.: Zákon o pozemních komunikacích. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1997. Dostupné také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-13>

Zákon č. 361/2000 Sb.: Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2000. Dostupné také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>

Nářízení vlády č. 173/2016 Sb.: Nářízení vlády o stanovení závazných zadávacích podmínek pro veřejné zakázky na pořízení silničních vozidel. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2016. Dostupné také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2016-173>

Zákon č. 266/1994 Sb.: Zákon o drahách. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1994. Dostupné také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1994-266>

Zákon č. 77/2002 Sb.: Zákon o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železnic a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2002. Dostupné také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2002-77>

Zákon č. 194/2010 Sb.: Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2010. Dostupné také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2010-194>

Zákon č. 49/1997Sb.: Zákon o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1997. Dostupné také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-49>

Vyhláška č. 466/2006 Sb.: Vyhláška o bezpečnostní letové normě. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2006. Dostupné také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-49>

SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK

CSZO	Český statistický úřad
ČR	Česká republika
EU	Evropská unie
IDS	Integrovaný dopravní systém
IDSOK	Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje
ITS	Dopravní telematika
LAU	Místní samosprávná jednotka
MHD	Městská hromadná doprava
NUTS	Nomenklatura územních statistických jednotek
ROP	Regionální operační program
VÚSC	Vyšší územní samosprávné celky
ZŠ	Základní škola

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1 Rozdělení okresů Olomouckého kraje (Český statistický úřad, 2021)	32
Obrázek 2 Logo Olomouckého kraje (Olomoucký kraj, 2021)	33
Obrázek 3 Členění městských částí Olomouce (Olomoucký kraj, 2021).....	34
Obrázek 4 Organizační struktura KIDSOK (KIDSOK,2021)	39
Obrázek 5 Výnosy jízdného dle druhu dopravy v letech 2018-2020 (vlastní zpracování, data: IDSOK).....	43
Obrázek 6 Finanční prostředky poskytnuté Olomouckým krajem pro veřejnou linkovou dopravu (vlastní zpracování, data: IDSOK)	45
Obrázek 7 Finanční příspěvky pro železniční dopravu Olomouckého kraje (vlastní zpracování, data: IDSOK).....	46
Obrázek 8 Modelová verze aplikace (IDSOK, 2021).....	55

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1 Vymezení jednotek NUTS (vlastní zpracování, zdroj: Lacina Karel, 2007).....	13
Tabulka 2 Statistické údaje Olomouckého kraje (vlastní zpracování, data: CSZO, 2021) .	33
Tabulka 3 Statistiky vzdělávacích zařízení v Olomouckém kraji (vlastní zpracování, data: CZSO, 2021).....	36
Tabulka 4 Počet ujetých kilometrů 2015-2020 (vlastní zpracování, data: KIDSOK, 2021)	40
Tabulka 5 Celkový počet ujetých kilometrů dle druhu dopravy v roce 2020 (vlastní zpracování, data: KIDSOK, 2021).....	40
Tabulka 6 Statistika cestujících v jednotlivých měsících v letech 2018-2020 (vlastní zpracování, data: KIDSOK, 2021).....	42