

ROZDÍLY V ZAJIŠŤOVÁNÍ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI V KRAJÍCH ČR

DIFFERENCES IN THE PROVISION OF TRANSPORT SERVICES IN THE CZECH REPUBLIC

Jana Vrtalová

Abstrakt: Předmětem příspěvku je s využitím deskripce a analýzy současného stavu dopravní obslužnosti (zejména prostřednictvím soukromé osobní, autobusové a železniční dopravy) v jednotlivých krajích České republiky navrzení vhodného způsobu financování dopravní obslužnosti. Analýza bude zaměřena na vývoj dopravy (soukromé osobní, veřejné linkové a železniční) v čase v jednotlivých krajích a vliv na jiné veličiny, například vyplacené dotace do dopravy, náklady apod. Dotace se odvíjejí jednak od výše státního rozpočtu a rozpočtů krajů a obcí a za druhé od předpokládaného počtu výkonů, ať už jízdních nebo dopravních. Článek poukazuje na vysoké rozdíly v zajišťování dopravní obslužnosti v jednotlivých krajích. V krajích s vysokým počtem malých obcí roste podíl osobní automobilové dopravy na úkor veřejné dopravy. Tento fakt je dán tím, že v malých obcích většinou není zabezpečena dopravní obslužnost ve večerních nebo víkendových spojích z důvodu finanční nevýhodnosti.

Klíčová slova: dopravní obslužnost, dotace, financování, kalkulace, kompenzace, náklady, rozpočet, tržby, veřejná doprava.

Abstract: The aim of this paper is to propose an appropriate way of financing transport services. It will be used the method of description and analysis of the current state of transport service in the individual regions of the Czech Republic. The aim is to propose an appropriate way of financing transport services. Subsidies are based on the state budget and budgets of regions and municipalities, and secondly on the expected number of performances, whether itinerary or transport. The article highlights differences in the provision of transport services in individual regions. In regions with a high number of small municipalities, the share of passenger car traffic is growing at the expense of public transport. This fact is because small villages are not

mostly provide with transport services in evening or weekend connections due to financial disadvantage.

Keywords: *transport service, compensation, financing, calculations, subsidy, costs, budgets, sales, public transport.*

JEL klasifikace: *H20, H71*

1 ÚVOD

Dopravní obslužností by měla být zabezpečena doprava pro všechny dny v týdnu především do škol a školských zařízení, k orgánům veřejné moci, do zaměstnání, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a k uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb, včetně dopravy zpět, přispívajících k trvale udržitelnému rozvoji územního obvodu. Je nutné zabezpečovat financování veřejné dopravy. V naprosté většině případů se jedná o zabezpečení dopravy a přepravy osob a věcí v soukromém sektoru, v některých případech se mohou o dopravní obslužnost zajímat samy obce nebo větší firmy z důvodu zabezpečení dopravy svých zaměstnanců do zaměstnání. Dopravní obslužnost je financovaná ministerstvem dopravy ze státního rozpočtu, dále rozpočtem krajským. Obce a města z municipálních rozpočtů zabezpečují dopravní obslužnost v rámci své samostatné působnosti.

2 HLAVNÍ TEXT

Příspěvek je rozdělen na dvě hlavní části, přičemž v první části je provedena analýza současného stavu zabezpečení veřejné dopravy (zejména železniční a autobusové linkové) v jednotlivých krajích České republiky v letech 2010-2015 a část druhá se zabývá analýzou financování a možnostmi nového způsobu financování veřejné dopravy.

Metodika práce odpovídá předmětu příspěvku a cílům práce. Pro provedení analýzy současného stavu zabezpečení veřejné dopravy bude nutné získat potřebná data. Data budou použita ze sekundárních údajů, zejména ročenek dopravy Ministerstva dopravy, údajů českého statistického úřadu a plánů dopravních obslužností od koordinátorů dopravy v jednotlivých krajích. Tato data budou následně s využitím metody deskripce a matematicko-statistických ukazatelů hodnocena a diskutována.

2.1 Dopravní obslužnost

Dopravní obslužnost je vymezena v § 2 zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů. Ve smyslu § 2 se dopravní obslužností rozumí „zabezpečení dopravy pro všechny dny v týdnu především do škol a školských zařízení, k orgánům veřejné moci, do zaměstnání, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a k uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb, včetně dopravy zpět, přispívajících k trvale udržitelnému rozvoji územního obvodu.“ Právní úpravou není rozsah minimální dopravní obslužnosti stanoven. Postup státu, krajů a obcí při zajišťování dopravní obslužnosti upravuje také zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů.

- Dopravní obslužnost státu – je zajišťována Ministerstvem dopravy České republiky, organizační složky státu odpovídají za veřejnou drážní osobní dopravu a vlaky celostátní dopravy s nadregionálním a mezinárodním statutem (expresní a rychlíkové spoje).
- Dopravní obslužnost kraje – je zajišťována krajem na celém jeho území a zahrnuje veřejnou drážní dopravu (regionální, spěšné a osobní vlaky) a veřejnou linkovou dopravu a jejich propojení. Rozsah dopravní obslužnosti je dán zákonem č. 129/2000 Sb., o krajích.
- Dopravní obslužnost obce – je zajišťována obcí v jejím územním obvodu a zahrnuje veřejnou drážní osobní dopravu a veřejnou linkovou dopravu nad rámec dopravní obslužnosti kraje. Mimo územní obvod je vyžadován souhlas kraje a dotčených obcí. Rozsah dopravní obslužnosti je dán zákonem č. 128/2000 Sb., o obcích.
- Ostatní dopravní obslužnost – je zajišťována obcí na jejím územním obvodu nad běžný rámec základní dopravní obslužnosti. Obec s dopravcem uzavírá smlouvu a platí ze svého rozpočtu prokazatelnou ztrátu vzniklou dopravci plněním závazků veřejné služby.

Je nutné uvést, že do drážní dopravy spadá i doprava tramvajová, metro a trolejbusy. V článku bude spíše slovo dráha nebo drážní doprava synonymem pro železnici a dále bude analyzována jen autobusová linková doprava a železniční doprava, dále soukromá osobní automobilová doprava.

2.2 Zabezpečení regionální dopravní obslužnosti

Regionální dopravní obslužnost by měla být zabezpečena pro všechny obyvatele země stejně. Asi nejmarkantnější rozdíl je vidět v Kraji Vysočina, který má největší podíl s nejmenšími obcemi, není zde zaveden integrovaný dopravní systém (má v nejbližší době vzniknout a kraj už vytvořil plán dopravní obslužnosti na následujících pět let). Pro občany s horší pohybovou hybností nastává tak problém například o víkendu vycestovat, protože jsou zabezpečeny v tomto kraji pouze spoje do velkých měst. Dopravní obslužnost v kraji Vysočina společně s ostatními kraji České republiky budou analyzovány dále. Počet spojů v pracovních dnech je uveden v tabulce 1, u všech krajů převládá autobusová doprava nad železniční

Tabulka 2: Počet spojů v pracovních dnech (tis.)

	Regionální železniční doprava					Regionální autobusová linková doprava				
	2010	2011	2012	2013	2014	2010	2011	2012	2013	2014
Hlavní město Praha	1,16	1,17	1,23	1,19	1,20	6,25	6,22	6,38	6,38	6,38
Středočeský kraj	12,89	12,92	12,83	13,61	12,98	62,40	60,14	59,30	58,96	60,06
Jihočeský kraj	4,07	3,97	3,94	3,92	3,77	22,19	22,36	22,60	22,59	22,75
Plzeňský kraj	4,22	4,28	4,28	4,23	4,09	15,93	16,21	16,19	16,24	16,17
Karlovarský kraj	1,96	1,89	1,87	1,89	1,87	7,22	8,17	8,04	7,99	7,93
Ústecký kraj	6,28	5,80	5,65	5,69	5,79	27,79	26,52	26,23	25,88	25,60
Liberecký kraj	3,29	3,24	3,33	3,44	3,28	11,95	11,94	12,25	12,35	12,79
Královéhradecký kraj	4,65	4,56	4,36	4,40	4,26	20,14	19,79	20,36	19,59	19,64
Pardubický kraj	4,63	4,67	3,70	3,78	4,27	16,53	16,49	20,55	19,78	19,36
kraj Vysočina	3,29	3,21	3,13	3,15	3,14	21,82	21,91	21,93	21,92	21,76
Jihomoravský kraj	6,46	6,53	6,55	6,66	6,75	44,92	45,51	45,71	45,86	46,37
Olomoucký kraj	5,07	5,03	5,01	4,87	5,12	21,17	21,23	21,38	21,33	21,30
Zlínský kraj	3,11	3,03	3,01	3,05	2,99	21,04	21,84	21,91	21,89	22,25
Moravskoslezský kraj	5,27	5,11	5,16	5,15	5,03	29,85	30,93	31,02	30,72	30,79

Zdroj: vlastní zpracování na základě údajů z Ministerstva dopravy

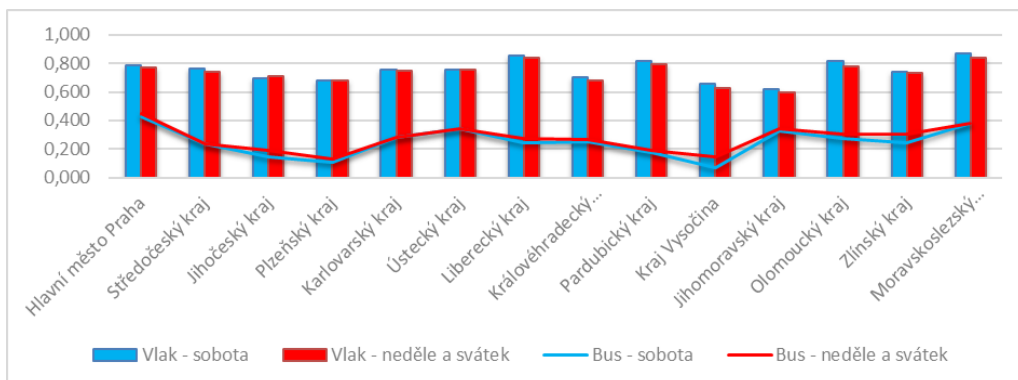
V obrázku 1 je znázorněno zabezpečení železniční dopravy a veřejné linkové dopravy v sobotu a v neděli a ve svátek ve všech 14 krajích České republiky. Poměr jednotlivých spojů byl spočítán ve vztahu k počtu spojů v pracovní dny, jak je uvedeno v tabulce 1.

U obcí, které disponují železniční dopravou, je zabezpečena doprava o víkendech na úrovni cca 60 %-90 % celkového počtu spojů. Nejméně spojů ubylo o víkendech v kraji Libereckém (15 %) a dále Pardubickém (20 %), Olomouckém (20 %) a Moravskoslezském (15 %). Horší situace nastává u autobusové dopravy, kde se mnohdy počet spojů pohybuje na třetinové úrovni oproti situaci v pracovním dni (kraje Středočeský, Liberecký, Karlovarský, Královéhradecký, Pardubický, Olomoucký, Zlínský a Moravskoslezský). Jihomoravský kraj ve svých plánech na zabezpečení dopravní obslužnosti snížil dopravu vlakem o víkendech o 40 %

a u autobusové dopravy až o 70 %. Zbývající tři kraje (Jihočeský, Plzeňský a Vysočina) mají podíl autobusové dopravy o víkendech na úrovni okolo 10-15 %, v Jihočeském kraji z autobusových linek v sobotu jezdí 15 % spojů, v neděli necelých 20 % a v Plzeňském kraji v sobotu 10 % a v neděli 13 % (navýšený počet spojů je dán zejména potřebou studentů dopravit se do škol). Opět je poukázáno na to, že nejhorší situace v zabezpečení dopravní obslužnosti je v Kraji Vysočina, kde u autobusové dopravy v sobotu je zabezpečeno pouze 6,8 % spojů oproti pracovnímu dni a v neděli 14 %. Tyto spoje většinou zajišťují dopravu pouze do větších měst regionu.

K předchozímu textu je nutné dodat, že např. v roce 2014 z celkového počtu 6 253 obcí v České republice nebylo železniční dopravou zabezpečeno 4 593 obcí a silniční dopravou 52 obcí. V celkovém počtu obcí jsou zahrnuty i vojenské újezdy s počtem obyvatel 0.

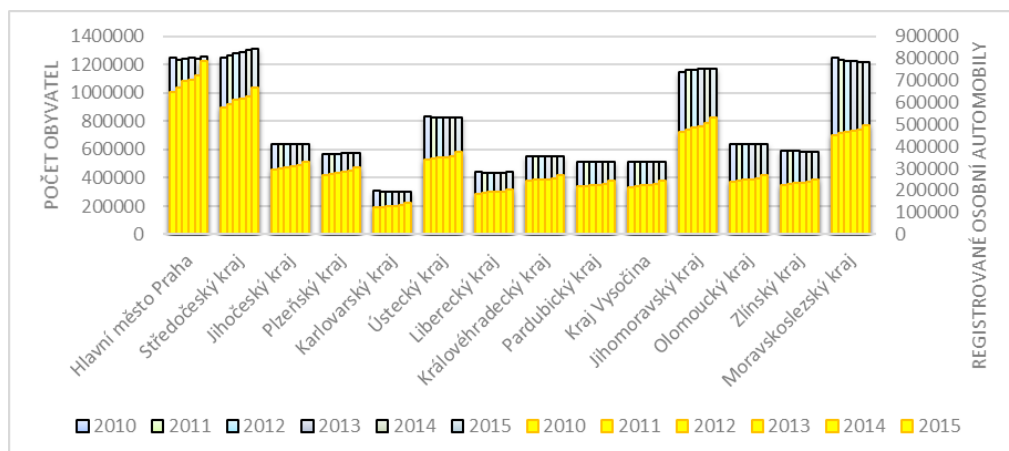
Obrázek 2: Zabezpečení veřejné linkové a železniční dopravy o víkendech a svátcích



Zdroj: vlastní zpracování na základě údajů z Ministerstva dopravy

2.3 Soukromá osobní automobilová doprava

Na následujícím obrázku 2 je zobrazen vztah počtu obyvatel a počtu registrovaných osobních automobilů v rozmezí let 2010-2015 ve všech krajích České republiky.

Obrázek 3: Počet obyvatel a registrovaných osobních vozů v krajích v letech 2010-2015

Zdroj: vlastní zpracování na základě údajů z Ministerstva dopravy

Na hlavní svislé ose je zobrazen počet obyvatel (tmavá barva), na vedlejší svislé ose počet registrovaných osobních automobilů (světlá barva). U jednotlivých regionů se spíše liší počet obyvatel. Pro směr a míru populačního růstu/poklesu má určující vliv vnitřní migrace (mezi kraji). Kraje České republiky se svým počtem obyvatel významně diferencují. Největšími kraji jsou Středočeský, Hlavní město Praha, Moravskoslezský a Jihomoravský.

Počet obyvatel má rostoucí trend ve Středočeském (přírůstek o 65 000 obyvatel v roce 2015 oproti roku 2010), Plzeňském (přírůstek 4 000 obyvatel) a Jihomoravském kraji (nárůst o 21 000 občanů). Naopak počet obyvatel klesá v kraji Karlovarském, Ústeckém, Královéhradeckém, Olomouckém, Zlínském, Moravskoslezském a v Kraji Vysočina, kde je úbytek počtu obyvatel způsoben zejména tím, že se jedná o kraje s vysokou mírou nezaměstnanosti, nižšími průměrnými mzdami nebo problematickým životním prostředím. V Moravskoslezském kraji se jedná o dlouhodobě nejvyšší úbytky v České republice, kde za posledních pět let ubylo 30 000 obyvatel. V ostatních čtyřech krajích (Jihočeském, Libereckém, Pardubickém a hlavním městě) se jedná o rovnoměrný vývoj.

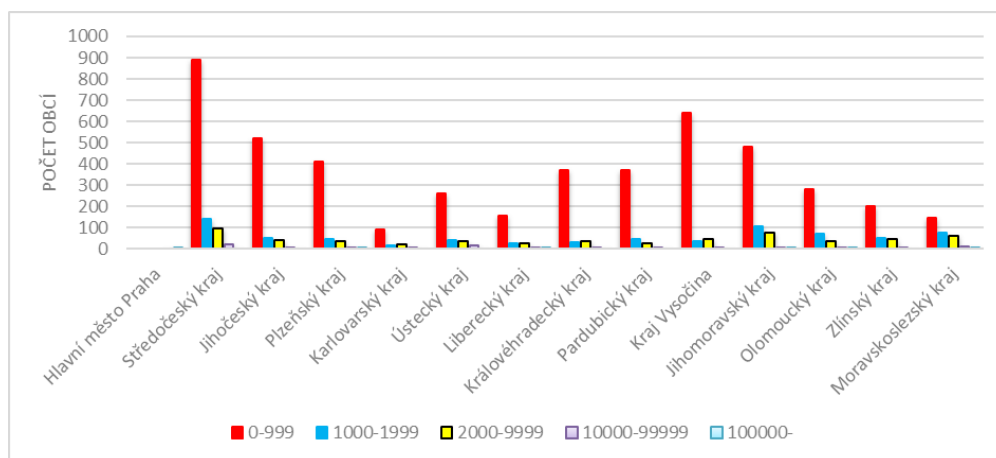
Počet registrovaných osobních vozidel má ve všech krajích České republiky rostoucí tendenci, k největšímu nárůstu došlo v roce 2015. Data za rok 2016 ještě nejsou k dispozici. Prodej aut roste proto, že je v České republice za posledních několik let nejnižší míra nezaměstnanosti a zaměstnaným

obyvatelům roste reálná mzda. V hlavním městě vzrostl v roce 2015 počet zaregistrovaných osobních automobilů oproti roku 2010 o necelých 140 000, dále vysoké přírůstky zaznamenaly kraje Středočeský (90 000), Jihomoravský (60 000) a Moravskoslezský (45 000). V ostatních krajích v průměru narostl počet automobilů o 15 000-30 000.

Změna počtu obyvatel i počtu registrovaných osobních vozidel je ovlivněna hned několika faktory. V krajích s nízkou dopravní obslužností ubývá počet obyvatel a naopak narůstá potřeba pořídit si osobní automobil. Pozitivně se na růstu počtu obyvatel projevuje také růst průmyslových zón, a tudíž i vyšší nabídka pracovních míst, kam mohou lidé za práci dojíždět.

Následující obrázek 3 vykazuje počty obyvatel v jednotlivých krajích. Obce jsou rozděleny podle stejného hlediska jako na ČSÚ, tedy do 999, 1 999, 9 999, 99 999 a nad 100 000 obyvatel. Z hlediska počtu obyvatel jsou největšími kraji hlavní město Praha, kraj Středočeský, Jihomoravský a Moravskoslezský.

Obrázek 4: Počet obyvatel v jednotlivých obcích



Zdroj: vlastní zpracování na základě údajů z Ministerstva dopravy

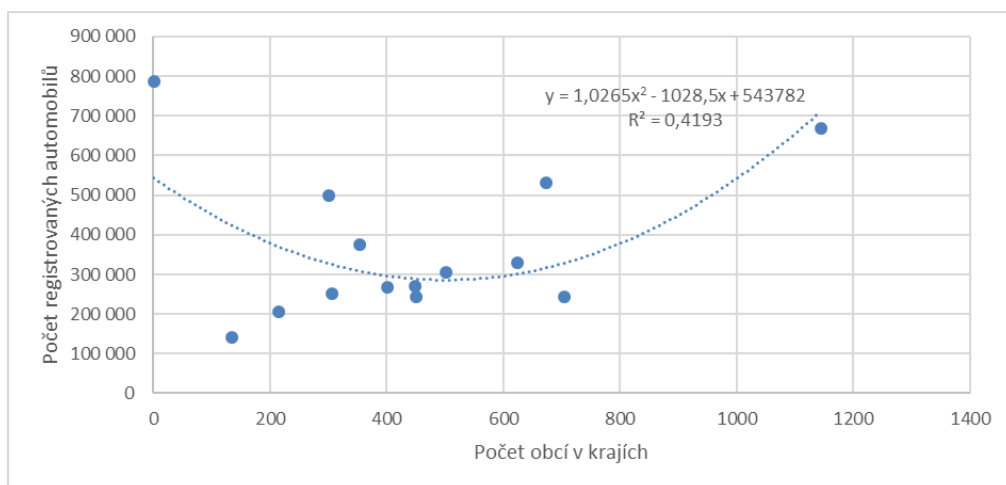
Odlíšnosti ale nastávají u velikostí obcí v jednotlivých krajích. Ve velikostní skupině do 1 000 obyvatel se nachází 76 % obcí, ve kterých žije jen asi 17 % celkového obyvatelstva. Naopak obcí nad 10 000 obyvatel je asi jen 2 % z celkového počtu a žije v nich polovina obyvatel země. Nejmenší obce jsou nejvíce zastoupeny v kraji Středočeském, na Vysočině a dále v Jihočeském a Plzeňském kraji. V Čechách a Českomoravské vrchovině je hustá síť malých sídel. V krajích s vyšším počtem pracovních nabídek a průmyslových

závodů převažují spíše střední obce (kraje Liberecký, Jihomoravský, Olomoucký, Zlínský a Moravskoslezský).

Na základě výše uvedených zjištěných informací lze usoudit, že se nedá vyjádřit závislost mezi tím, že čím více menších obcí se v kraji nalézá, tím větší podíl automobilů bude zaregistrován. Typ i sílu závislosti pro náhodný výběr lze orientačně posoudit z bodového grafu, v němž je každá dvojice dat (x, y) graficky znázorněna jedním bodem. Typ závislosti určuje tvar křivky, kterou můžeme body proložit. Při výběru regresní funkce je využívána metoda nejmenších čtverců, tzn. je hledaná funkce, která leží nejbliž hodnotám zadaným.

Koeficient determinace se označuje R^2 a určuje, kolik procent celkové variability dat je vysvětlitelných regresním modelem. Koeficient determinace nabývá hodnot z intervalu $\langle 0;1 \rangle$. Čím větší R^2 je, tím lépe a přesněji model popisuje uvedená data. V obrázku 4 má koeficient determinace hodnotu 0,4193, tj. 41,93 %, jedná se tedy o závislost význačnou, ne však vysokou.

Obrázek 5: Závislost mezi velikostí obce a počtem registrovaných osobních automobilů



Zdroj: vlastní zpracování na základě údajů z Ministerstva dopravy

Populační velikost obcí se promítá do míry vybavení osobními automobily. I když by se dalo říci na základě výše uvedených údajů a grafů, že počet automobilů v domácnostech roste, na jeden osobní automobil připadá v České republice v průměru 2,1 osoby v roce 2015, což je o 0,4 méně než v roce 2010, kdy na jedno vozidlo připadal podíl 2,4 osoby. Na jeden registrovaný osobní automobil hlavního města Prahy připadá v roce 2015 v průměru 1,6

osoby. Jedná se tak o celorepublikově nejnižší podíl, protože v hlavním městě je několik integrovaných dopravních systémů, ve kterém jsou propojeny všechny druhy osobní dopravy (metro, autobus, trolejbus, vodní doprava – přívozy, lanová dráha na Petřín a vlaková doprava) a cestující se po městě mohou pohybovat právě prostředky veřejné dopravy. Dalším faktorem, který ovlivňuje využívání osobní prostředky prostřednictvím veřejné dopravy v hlavním městě, je problém s parkováním a se zelenými zónami. Využívání parkovišť bude vysvětleno dále v návrhové části.

2.4 Financování veřejné dopravy

Financování veřejné dopravy je oblast, která zasahuje do všech úrovní veřejné správy. Záleží na kraji samotném, jak velkou částkou podpoří dopravní obslužnost na svém území.

Do systému veřejné dopravy a způsobu jejího financování vstupují čtyři subjekty:

- Regulátor – stát, který prostřednictvím rozpočtových položek ministerstva financí a dopravy zabezpečuje financování dopravní infrastruktury a dopravy samotné
- Objednavatelé veřejné přepravy (stát, kraje, obce), kteří zabezpečují financování dopravní obslužnosti na svém území. Objednavatelé poptávají veřejnou dopravu zejména podle požadavků cestujících (přepravní doba, prostorová a časová dostupnost, bezpečnost, komfort, náklady na přepravu), ale také z nutnosti zabezpečení veřejné správy.
- Vykonavatelé veřejné přepravy – jednotliví dopravci, se kterými objednavatelé uzavírají smlouvy
- Uživatelé veřejné služby – cestující a zákazníci, kteří se spolupodílejí na financování dopravy ve formě plateb jízdného

Dopravní obslužnost se dělí na:

- dotovanou dopravní obslužnost - je provozovaná v závazku veřejné služby
 - základní dopravní obslužnost
 - ostatní dopravní obslužnost
- nedotovanou dopravní obslužnost, která je provozovaná na vlastní podnikatelské riziko dopravce. V autobusové dopravě se s nedotovanou dopravní obslužností lze setkat u meziregionálních dálkových linek a linek mezinárodních. V některých případech se sem řadí i linky

veřejných dopravců. V železniční dopravě je nedotovaná doprava na úrovni vlaků EC (EuroCity), IC (InterCity) a SC (SuperCity) nebo například u nově vzniklých soukromých dopravců RegioJet a LeoExpress.

2.4.1 Zajišťování financování dopravní obslužnosti

Při zajišťování financování dopravní obslužnosti jsou poskytované kompenzace, resp. závazku za veřejné služby. Ten je definován jako „požadavek, který vymezí nebo stanoví příslušný orgán k zajištění veřejné služby v přepravě cestujících v obecním zájmu, který by provozovatel na základě svých vlastních obchodních zájmů bez odměny nepřevzal ve stejném rozsahu nebo za stejných podmínek.“ Jedná se tedy o provoz, který by nebyl bez dotací veřejného sektoru uskutečňován kvůli slabé poptávce, tedy výnosnosti při regulovaných cenách, případně by cena jízdného byla enormně vysoká.

Závazek dopravce musí zabezpečovat plynulost, pravidelnost a výkonnost provozu, udržování tratí a sítí v dobrém stavu apod. U závazku tarifního musí dopravce dodržovat úředně schválené sazby, zejména pro určité kategorie cestujících nebo tras, a dopravce musí uhradit prokazatelnou ztrátu. Prokazatelná ztráta se zjišťuje jako rozdíl mezi součtem ekonomicky oprávněných nákladů, které vynaložil dopravce na plnění závazku veřejné služby, a přiměřeného zisku vztahujícího se k těmto nákladům, a mezi výnosy a tržbami, kterých bylo dosaženo dopravcem při výkonu plnění veřejné služby (tržby celkem, které jsou součtem jízdného a jiných tržeb, např. tržeb z prodeje jízdních řádů, průkazek, výnosy za reklamu, z pokut apod.). Tyto údaje lze získat u veřejné linkové dopravy, u drážní dopravy neexistují finanční údaje pro výpočet a dokazování prokazatelné ztráty.

Vyhláška ministerstva dopravy č. 36/2001 Sb. o prokazatelné ztrátě ve veřejné drážní osobní dopravě a o vymezení souběžné veřejné osobní dopravy, ve znění vyhlášky č. 141/2003 Sb. rozděluje prokazatelnou ztrátu na provozní, přepravní a tarifní závazek. Uvádí způsob výpočtu, užívaný v minulých letech, kdy za základ pro výpočet prokazatelné ztráty ze závazků provozu a přepravy se považuje uhrazená prokazatelná ztráta ve veřejné (autobusové) linkové dopravě přepočtená na jednotku přepravního výkonu a navýšená o 50%. Výše tarifního závazku se vypočítala jako rozdíl mezi celkovou účetní ztrátou z provozu veřejné osobní dopravy zvýšenou o přiměřený zisk. Prokazatelnou ztrátu ze závazku provozu a přepravy dopravce dokládá výkazem ujetých vlakových kilometrů, které předkládá

státu (v případě státní objednávky) nebo regionům (v případě objednávky regionů).

Ještě před uzavřením smlouvy musí dopravce předložit objednavateli finanční model zahrnující veškeré náklady a výnosy. Pro sestavení finančního modelu existuje speciální vyhláška ministerstva dopravy č. 296/2010 Sb., o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace. Vyhláška uvádí nákladové a příjmové položky, na které má dopravce nárok. Náklady zahrnují například pohonné hmoty, odpisy majetku, opravy a údržby vozidel, pojištění, mzdové náklady či provozní režie. Na výnosové stránce zahrnuje zejména tržby z jízdného a dále pak ostatní výnosy z přepravy a činnosti.

Kompenzací se rozumí úhrada prostředků ze strany objednavatele dopravci za poskytnuté služby v oblasti veřejné dopravy na základě uzavřené smlouvy.

2.4.2 Financování dopravní obslužnosti z rozpočtu státu, krajských a obecních rozpočtů

Dopravní obslužnost může být financovaná ze státního rozpočtu, rozpočtů krajských nebo municipálních:

- financování ze státního rozpočtu – financování železniční, letecké, vodní a potrubní dopravy. Pro účely financování uzavírají mezi sebou smlouvu ministerstvo financí a ministerstvo dopravy. Jedná se zejména zajištění financování a objednání u dopravce rychlíkových drážních spojů. Dále je rozhodnuto, že jinému než hlavnímu dopravci nebude poskytnuto více než 15 % dopravních výkonů, proto je uzavřena dohoda mezi ministerstvem dopravy a Českými drahami, a.s. jako hlavním zajišťovatelem veřejné drážní dopravy. Pokud neexistuje pro dálkovou dopravu odpovídající železniční spojení (rychlíky), nemůže být ze státního rozpočtu dotovaná linková autobusová doprava.
- financování z krajských rozpočtů – kraje zajišťují kromě základní dopravní obslužnosti také správu silnic II. a III. třídy, jejich údržbu a rekonstrukci. V rámci veřejné služby přepravy cestujících zabezpečují kraje železniční dopravu na regionálních tratích (spěšné a osobní vlaky) a linkovou silniční dopravu. Kraj poskytuje peněžní prostředky autobusovému dopravci prostřednictvím kompenzace veřejné služby, hradí prokazatelnou ztrátu a přiměřený zisk. Autobusový dopravce získává další peníze od obcí za ostatní dopravní obslužnost a od cestujících ve formě jízdného. Do financování regionální železniční

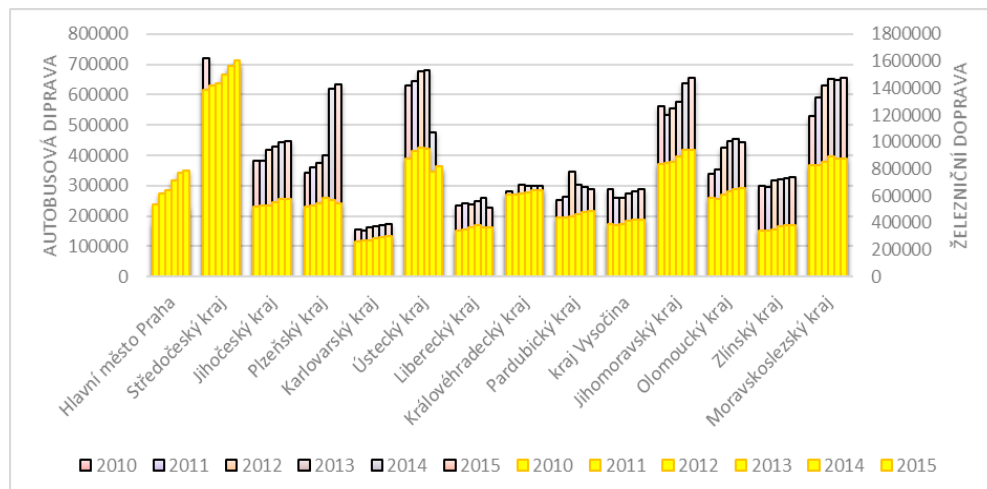
dopravy nevstupují obce. Drážní dopravci mají povinnost hradit Správě železniční dopravní cesty (dále jen SŽDC) poplatky za užívání železniční infrastruktury (koleje, traťové vedení apod.). To je rozdílem od autobusové dopravy, kde dopravci žádné poplatky za používání silnic, kromě mýtného, platit nemusí. SŽDC jednotlivým dopravcům přiděluje kapacitu dopravní cesty. Podíl krajů tvoří na financování veškerých výdajů na veřejnou přepravu cestujících 75 %, což je jednoznačně největší část. V průběhu času se množství financí vydávaných z krajských rozpočtů postupně navyšuje, zejména velký nárůst je zaznamenán v železniční dopravě.

- financování z municipálních rozpočtů – zajišťování dopravní obslužnosti měst a obcí v jejich samostatné působnosti, ale i nad rámec základní dopravní obslužnosti (posílení určité linky či časového pásma). Obce a města jsou také správcem a vlastníkem místních pozemních komunikací, takže na svoje vlastní náklady musejí opravovat a udržovat tyto komunikace. Zároveň přispívají na rozšiřování silnic, letišť nebo vodní dopravy. V mnoha obcích je zajišťovaná městská hromadná doprava, jejíž zavedení není v České republice legislativně vyžadováno. Obce v rámci městské hromadné dopravy zajišťují mnohdy základní dopravní obslužnost i v okolí obcí a měst samotných, kdy nahrazují funkci linkových autobusů.

2.4.3 Výdaje na veřejnou přepravu osob

Na obrázku 6 je zobrazen vývoj dotací do veřejné dopravy v České republice, kde je zároveň vidět poměr dotací vyplacených v železniční (tmavá barva) i autobusové linkové dopravě (světlá barva) v letech 2010-2015. Dotace do železniční dopravy až na výjimky ve všech krajích rostly. K poklesu došlo u krajů Plzeňského a Moravskoslezského. U dotací do autobusové dopravy je situace odlišná. K růstu dotací došlo asi ve dvou třetinách krajů, ve zbývajících krajích opět došlo k poklesu dotací do veřejné autobusové dopravy (kraje Ústecký, Liberecký, Královéhradecký, Pardubický a Olomoucký). V žádném z krajů nedošlo k omezení dotací v obou typech doprav.

Obrázek 6: Vývoj dotací do veřejné dopravy v ČR v letech 2010-2015 (tis. Kč)



Zdroj: vlastní zpracování na základě údajů z Ministerstva dopravy

Vývoj dotací na jednoho přepraveného obyvatele v České republice v letech 2010-2015 uvádí tabulka 2. Tabulka ukazuje, jak významně se liší dotace na jednoho přepraveného cestujícího v železniční (drážní) a linkové autobusové dopravě. Dotace na jednoho cestujícího je spočítána jako podíl celkových vyplacených dotací v jednotlivých krajích a letech a počtem přepravených osob.

Tabulka 3: Dotace na přepraveného obyvatele v České republice v letech 2010-2015 (Kč)

	Regionální železniční doprava						Regionální autobusová linková doprava					
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Hlavní město Praha	22,24	24,57	24,20	25,05	50,75	51,32	54,2	60,9	51,0	44,0	40,8	40,8
Středočeský kraj	162,7	154,4	156,5	166,6	152,5	168,2	12,9	10,2	11,6	12,6	13,0	13,0
Jihočeský kraj	121,3	126,4	132,1	144,6	160,8	162,3	20,2	21,1	24,6	25,5	27,1	27,9
Plzeňský kraj	73,74	77,68	84,43	99,13	95,65	89,06	27,8	29,8	30,5	32,0	49,9	50,9
Karlovarský kraj	85,66	88,59	5	97,90	6	9	8	4	9	7	4	6
Ústecký kraj	107,4	113,7	116,7	117,9	102,3	45,2	44,0	51,6	51,5	36,0	28,4	
Liberecký kraj	3	4	9	0	95,68	3	4	5	0	0	7	3
Královéhradecký kraj	86,08	96,07	82,79	81,29	79,37	74,76	19,9	20,0	21,2	21,5	20,7	18,5
Pardubický kraj	101,0	102,2	98,23	95,55	4	8	2	3	2	2	1	5
kraj Vysočina	88,29	90,78	85,15	88,72	83,46	3	4	9	8	1	3	1
Jihomoravský kraj	137,5	143,9	147,6	160,8	163,9	163,3	16,6	15,7	16,9	18,4	18,9	18,6
Moravskoslezský kraj	38,93	38,19	38,25	39,63	42,84	41,22	7,31	7,12	7,84	8,17	9,10	9,53

Olomoucký kraj	67,29	66,90	69,05	72,23	74,32	76,41	13,2 9	13,8 9	17,7 1	17,8 4	18,9 7	17,1 7
Zlínský kraj	59,27	63,27	68,58	76,50	81,01	85,20	11,2 7	11,6 3	13,1 0	13,8 9	14,5 3	15,1 6
Moravskoslezský kraj	55,24	54,74	56,79	59,89	59,21	60,12	14,1 6	16,7 7	17,4 9	18,3 5	19,1 6	20,8 4

Zdroj: vlastní zpracování na základě údajů z Ministerstva dopravy

Regionální linková autobusová doprava je dotovaná vyššími částkami než doprava drážní. Důvodem je, že počet cestujících, kteří jsou přepravováni autobusy, je vyšší než cestujících ve vlacích, jak je poukázáno v tabulce 3. Dále je zabezpečena dopravní obslužnost ve většině obcí právě autobusovou dopravou a také vozidla autobusové linkové dopravy najezdí v přepočtu více kilometrů než vozidla drážní. V hlavním městě České republiky převládá podíl železniční dopravy nad autobusovou linkovou dopravou, u ostatních měst je podíl opačný, někdy až pětinasobný.

Tabulka 4: Počet přepravených osob v České republice v letech 2010-2015 (mil. osob)

	Regionální železniční doprava						Regionální autobusová linková doprava					
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Hl. m. Praha	24,2	25,1	26,3	28,5	15,2	15,4	3,3	3,1	3,8	5,0	5,6	5,7
Středočeský kraj	8,5	9,2	9,2	9,0	10,3	9,5	55,5	52,9	52,4	50,4	52,4	53,5
Jihočeský kraj	4,3	4,1	4,0	3,8	3,6	3,6	18,9	18,1	17,0	16,8	16,4	16,0
Plzeňský kraj	7,0	6,8	6,4	5,9	5,9	6,1	12,3	12,0	12,3	12,5	12,4	12,4
Karlovarský kraj	3,0	3,0	2,2	2,9	2,9	2,9	7,6	7,6	7,0	6,7	6,5	6,4
Ústecký kraj	8,1	8,2	8,2	8,0	8,2	8,0	13,9	14,6	13,1	13,2	13,2	12,4
Liberecký kraj	3,9	3,6	4,4	4,7	4,6	4,9	11,7	12,1	11,3	11,5	12,5	12,2
Královéhradecký kraj	6,0	6,0	6,3	6,6	6,1	5,1	15,5	14,1	14,1	13,7	13,2	13,0
Pardubický kraj	5,0	4,8	5,3	5,2	5,7	4,6	15,8	14,8	12,7	10,9	11,7	11,8
Kraj Vysočina	2,8	2,7	2,6	2,6	2,6	2,6	17,3	16,5	15,2	14,9	14,9	15,5
Jihomoravský kraj	21,5	22,1	22,3	22,5	21,9	22,9	77,1	75,3	70,5	70,4	69,9	68,6
Olomoucký kraj	8,7	8,7	8,8	8,8	8,8	8,6	25,6	25,5	24,1	25,0	23,9	25,7
Zlínský kraj	5,7	5,4	5,2	4,8	4,7	4,5	26,6	25,5	24,1	23,2	22,4	21,5
Moravskoslezský kraj	14,9	15,2	15,1	14,9	14,9	14,6	37,3	35,2	36,1	35,4	33,9	31,5

Zdroj: vlastní zpracování na základě údajů z Ministerstva dopravy

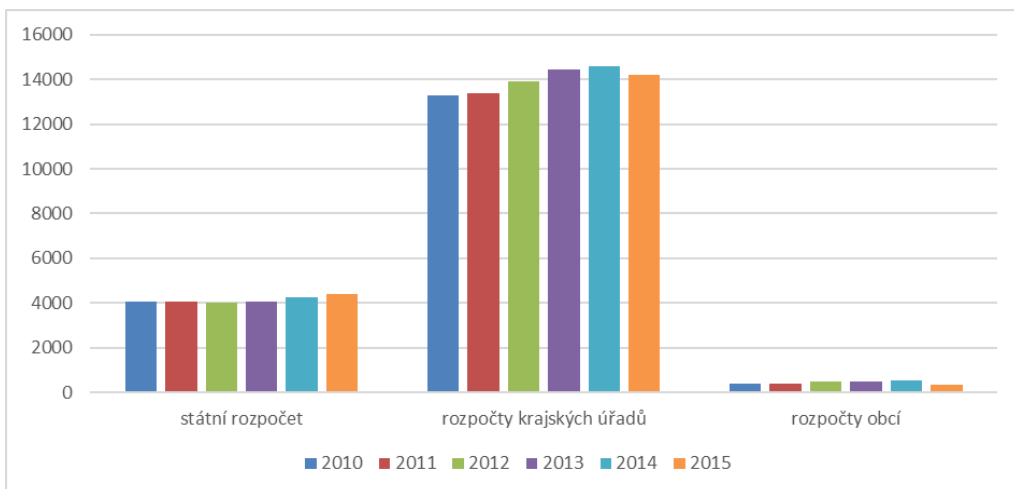
V hlavním městě došlo ve zlomu v počtu přepravovaných osob mezi lety 2013 a 2014, kdy se o polovinu snížil počet cestujících vlakem (pokles z 28,5 milionu cestujících v roce 2013 na 15,2 milionu) a o třetinu zvýšil počet cestujících autobusy. Ve Středočeském kraji se pohybuje doprava vlakem ve všech sledovaných letech okolo 9 milionu cestujících, u autobusové dopravy se počty cestujících snižovaly a v posledních dvou letech se opět zvyšují na cca 53,5 milionu přepravených osob za rok 2015. V Jihočeském regionu klesla doprava vlakem i autobusem, u vlaku za posledních pět let asi o půl milionu cestujících, u autobusu o tři miliony. V Pardubickém kraji

se doprava vlakem vyvíjela podobně jako v kraji Jihočeském, železniční doprava zaznamenala pokles o půl milionu a autobusová linková doprava o čtyři miliony cestujících. V Královéhradeckém a Zlínském kraji poklesl počet cestujících přepravených vlakem až o milion. V Jihomoravském, Libereckém a v Plzeňském kraji naopak doprava vlakem v posledních dvou letech roste. Rovnoměrný vývoj dopravy je zaznamenán v Ústeckém kraji a Kraji Vysočina. U autobusové dopravy v Libereckém kraji vzrostl počet přepravovaných osob za posledních pět let asi o půl milionu, v ostatních krajích se jednalo o klesající tendenci: v krajích Karlovarském a Ústeckém o půl milionu, Královéhradeckém kraji a v Kraji Vysočina o 2,5 milionu. O pět milionů cestujících poklesla doprava za posledních pět let u autobusové dopravy ve Zlínském a Moravskoslezském kraji. Nejvíce přepravovaných obyvatel, cca 8,5 milionu, ubylo v kraji Jihomoravském. V jediném regionu, Olomouckém kraji, se vyvíjela doprava obou typů rovnoměrným trendem.

2.4.4 Zdroje financování veřejné dopravy

Pro analýzu celkových výdajů na veřejnou dopravu je důležité uvést podíly na financování ze strany jednotlivých objednavatelů. Vše je zobrazeno v obrázku 7. Největším objednavatelem a přispívatelem do veřejné dopravy jsou kraje, jedná se o částky pohybující se od 13 do 15 milionů korun. Nejmenší podíl na financování zaujímají obce, které na rozdíl od krajů zaujímají i prostorově menší oblast pro dopravu a zabezpečují si spíše jen městskou hromadnou dopravu nebo dopravu nad rámec základní dopravní obslužnosti.

Obrázek 7: Financování dopravy v letech 2010-2015 v mil. Kč



Zdroj: vlastní zpracování na základě údajů z Ministerstva dopravy

3 DISKUSE A ZÁVĚRY

Všechny společnosti zabývající se dopravou a přepravou osob a věcí se během svého provozu potýkají s mnoha problémy. Největším z nich je podfinancování, kdy díky regulaci cen jízdného státem a nutností snižování rozpočtů, dochází k dluhu, který lze z krátkodobého hlediska udržet, z dlouhodobého hlediska nikoliv. Kraje i města tak řeší, jakým způsobem financovat veřejnou dopravu, zda zvyšovat dotace na úkor jiných aktivit nebo omezovat dopravu jako veřejnou službu.

Z článku také vyplývají výrazné rozdíly ve financování a zabezpečování autobusové linkové a železniční dopravy. V obou typech doprav se liší počet spojů zabezpečujících dopravu v pracovních dnech, sobotách a nedělích a svátcích a také výše dotací.

Jak vyplynulo z textu výše, rozdíly jsou v přepravě cestujících po železnici a ve veřejné autobusové dopravě. Zatímco v hlavním městě výrazně poklesl podíl osob přepravovaných po železnici, vývoj u autobusové dopravy byl opačný. Ve Středočeském kraji v drážní dopravě trend kolísá, zatímco v autobusové dopravě narůstá počet cestujících, každý rok asi o milion ročně. Veřejná doprava v Jihočeském kraji klesá – železniční i autobusová. Železniční doprava v Plzeňském kraji klesala do roku 2013, od tohoto roku má rostoucí tendenci, u autobusové dopravy se jedná o rovnoměrný vývoj. U Karlovarského kraje v drážní dopravě byl propad cestujících v roce 2012, od tohoto roku se pohybuje počet cestujících stabilně okolo 2 900 000, v autobusové dopravě klesá podíl cestujících každoročně asi o 100 000 ročně. Ústecký kraj zaznamenává u obou typů doprav klesající trend, zejména v posledních dvou letech. Na rozdíl od předchozích regionů, v Libereckém kraji roste podíl cestujících přepravovaných jak po železnici, tak prostřednictvím autobusové linkové dopravy. V posledních dvou letech klesá shodně doprava v Královéhradeckém a Pardubickém kraji. Přeprava osob a věcí v Kraji Vysočina měla klesající tendenci, trend se změnil až v roce 2015, změna může být způsobena zapojením více obcí do integrovaných systémů v okolních krajích. Jihomoravský kraj zaznamenává protichůdný vývoj u obou typů doprav, zatímco roste podíl přepravovaných osob v železniční dopravě, u autobusové dopravy dochází ke klesající tendenci. Doprava v Olomouckém kraji má dlouhodobě stejný trend, počet přepravených cestujících v roce 2015 odpovídá počtu cestujících v roce 2010, a to u obou typů doprav. U posledních dvou krajů, Zlínského a Moravskoslezského kraje dochází shodně k poklesu veřejně přepravovaných

osob, za posledních pět let ve zlínském regionu poklesl počet cestujících přepravených prostřednictvím vlaků o více než 100 000, u autobusové dopravy ubyl počet cestujících o 5 000 000 za posledních pět let, u Moravskoslezského kraje došlo k úbytku asi půl milionu cestujících na železnici a asi šesti milionů osob u dopravy autobusové.

Železniční osobní dopravci přepravili v roce 2015 pouze 115 milionu cestujících, tedy asi třetinu z přepravených osob. Zbytek zabezpečuje autobusová linková doprava. Důvodem, proč si zatím lidé vybírají spíše autobus než vlak, může být například docházková vzdálenost nebo rychlost přepravy. Přeprava cestujících po české železnici pokračuje v růstu již několikátým rokem v řadě. Lidé nechtějí svůj čas věnovat jen řízení automobilu, ale chtějí cestovat pohodlně vlakem, kde svůj volný čas věnují práci nebo odpočinku. Dalším důvodem růstu počtu cestujících na železnici je zrychlení dopravy, nová, klimatizovaná vozidla, snížení cen jízdenek vlivem konkurenčních dopravců, růst počtu spojů nebo zvýšení kvality dalších poskytovaných služeb. V dnešní době se bez problémů také téměř kamkoliv vlakem dostanou i cestující na vozíčku, s kočárky nebo s koly. To je nespornou výhodou oproti autobusové dopravě, kde zvlášť v dálkové dopravě nelze kolo či kočárek v autobuse převážet.

Bohužel i v dnešní době existují kraje, kde zatím integrovaná doprava zavedena není, nebo při návrzích se nepočítá na propojenost se sousedními kraji. Typickým představitelem je Kraj Vysočina, kde v návrhu nově vznikajícího integrovaného dopravního systému jsou některé spoje izolované a nenavazují a nejsou propojeny například s krajem Jihočeským nebo Jihomoravským, systém má odlišný tarif, jiný odbavovací systém i různé časové rozložení taktových spojů. U dopravy mezi kraji tak dochází i nadále k míjení přestupních vazeb na jiné linky a nahrazování veřejné dopravy do školy či zaměstnání dopravou osobní individuální, protože se výrazně sníží čas dopravy, někdy až na třetinu nebo polovinu.

S počtem cestujících souvisejí i vyplacené dotace. V Praze celkové vyplacené dotace každoročně rostou, stejný trend platí i pro vyplacené dotace na jednoho obyvatele u železniční dopravy, avšak klesá podíl vyplacených dotací na jednoho obyvatele u dopravy autobusové linkové. Středočeský kraj ze všech krajů přijímá nejvyšší dotace, které v roce 2015 u železniční dopravy dosahovaly 1,6 mld. Kč, při přepočtu na jednoho obyvatele je u obou typů přeprav trend v jednotlivých letech kolísavý. Dotace rostou v kraji Jihočeském a Zlínském, jak celkové, tak přepočtené na jednoho cestujícího.

V ostatních krajích spíše roste podíl dotací v železniční dopravě, u autobusové dopravy se jedná o klesající trend, stejný vývoj mají i dotace přepočítané na jednoho cestujícího.

Podle portálu České televize i přesto, že kraje získávají dotace ze státního rozpočtu, schválila vláda v roce 2017 vyplacení příspěvku krajům na lednové navýšení mezd řidičů linkových autobusů. Prostřednictvím Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI) dostanou zhruba 394 milionů korun. Fond krajům obvykle přispívá na rekonstrukce silnic nižších tříd. U peněz ale bude tentokrát uvedeno, že jsou v rámci dopravní obslužnosti určeny na mzdy řidičů. U financování krajské železnice by díky smlouvě s kraji, která má platit od roku 2020, kraje ke každé vynaložené koruně na provoz železniční dopravy mohly získat zhruba 30 haléřů státní dotace. Ročně by tak stát měl dát zhruba 2,9 miliardy korun. Výše příspěvku se bude pravidelně navyšovat o inflaci. Kraje budou moci státní příspěvek použít na železničních tratích, kde jsou během pracovních dnů objednány alespoň čtyři páry vlaků.

Jak z článku vyplývá, vynakládané finanční prostředky ve formě dotací na železniční a linkovou autobusovou dopravu se liší od počtu přepravovaných cestujících. Situace se liší kraj od kraje. Nelze tedy najít přímou úměrnost mezi těmito dvěma veličinami, počtem vyplacených dotací a počtem přepravených osob. Ukázalo se, že je stále více prostředků vynakládáno na veřejnou dopravu, zatímco počet přepravovaných osob každoročně ve většině krajů ubývá. Důvodem může být nedostatečná kvalita poskytovaných služeb, nejednotnost tarifů, neatraktivita veřejné dopravy nebo pro velké množství přestupů při cestování. Pro zlepšení komfortnosti cestování mohou být vozidla nebo autobusové zastávky vybaveny věstníkem o zpožděních nebo náhradních trasách, jak je uvedeno u dopravy vlakové.

Za vyhovující považují stávající model financování dopravy, kdy je doprava financována z rozpočtu státu, krajů i municipálních rozpočtů. Každý z uvedených subjektů zajišťuje financování jiného druhu dopravy. Rychlíkové drážní spoje, které propojují několik krajů najednou, jsou financovány ze státního rozpočtu. Z rozpočtu kraje jsou hrazeny vlaky spěšné a osobní a linková silniční doprava. Kraje také financují kromě základní dopravní obslužnosti údržbu a rekonstrukci silnic II. a III. třídy. Města a obce se zajišťují dopravní obslužnost na jejich území, případně dopravu nad rámec základní dopravní obslužnosti a spravují místní pozemní komunikace.

Pro vytvoření návrhu nového, dosud nevyužívaného způsobu financování základní dopravní obslužnosti v České republice je třeba znát mnohé detailnější informace než ty, které jsou obsaženy v tomto článku. Pro návrh jednotného systému využívaného v celé republice by bylo nutné provést mnoho analýz, což by bylo časově i finančně náročné. Bohužel koncept propojenosti a financování z hlediska linkové autobusové dopravy není v České republice žádným způsobem sjednocen. U drážní dopravy je toto hledisko splněno částečně, protože služby v železniční dopravě zabezpečuje ve většině případů dopravce s téměř monopolním postavením, kterým jsou České dráhy, a. s. Podle legislativy ostatní dopravci mohou zabezpečovat pouze 15 % ostatních výkonů. Na většině území tak u železniční dopravy existuje jednotný tarif i jednotná jízdenka.

Autobusová linková doprava je obsluhovaná na území celé republiky mnoha drobnými přepravci, kteří při přepravě používají svoje tarify i své přepravní podmínky. Částečně byla sjednocena podmínka stejného dokladu i tarifu v každém ve vzniklých integrovaných systémech. Buď existuje jednotný tarif i jízdenka v celém regionu nebo přepravci akceptují více druhů jízdních dokladů i více tarifů, jak je to zavedeno například v integrovaném dopravním systému Jihomoravského kraje.

Pokud by měl být v budoucnu zaveden jeden tarif pro všechny regiony, mělo by se tímto návrhem zabývat ministerstvo financí v součinnosti s ministerstvem dopravy jako dva hlavní zastřešující orgány.

Dalším významným problémem souvisejícím s koordinací je neexistence koordinace na celostátní úrovni. Základní dopravní obslužnost totiž spadá do samostatné působnosti krajů a role státu je omezena. Každý kraj si může vymezit svůj okruh obslužnosti a jejího financování. Nelze tak srovnat kvalitu financování v jednotlivých regionech, resp. podmínky ve všech krajích se různí. S touto problematikou souvisí i fakt, že většina krajů má svůj vlastní integrovaný kraj a jen málokteré integrované dopravní systémy přesahují hranici kraje do kraje vedlejšího. Přitom integrovaný dopravní systém přináší úspory pro objednatele, nižší počet přestupů, jednotný tarif a koordinované jízdní řády pro uživatele.

Plány dopravní obslužnosti vypracovávané jednotlivými kraji jsou většinou sestavovány na pětileté období. Je nutné zde zdůraznit, že chybí jednotící obsah a struktura těchto plánů, ze kterých by mohla pramenit mnohem podrobnější analýza veřejné dopravy a jejího financování ve všech krajích.

Některé regiony tyto plány zpracovaly formálně s celkovou délkou asi 40 stran, jiné mají obsah dokumentu i pětkrát delší a detailnější.

Nově budované integrované dopravní systémy jsou soustředovány na co největší pokrytí dopravních potřeb území a pro co největší počet cestujících. Vozila v autobusové i drážní dopravě jsou vybavována nástupními plošinami pro invalidy, jsou zaváděna nízkopodlažní vozidla, jsou vyhrazené pruhy pro autobusy nebo trolejbusy, nebo například jsou kupovány autobusy jezdící na CNG. Bývá většinou sjednocena nabídka železniční a silniční dopravy pro jednoho objednavatele (zejména kraj), a tak spoje od různých dopravců na sebe plynule navazují. Pro zvyšování efektivity dopravní dostupnosti by měly být také optimalizovány přestupní body a s tím související přestupní terminály a měla by být budovaná záchytná parkoviště (typu P+R, B+R, K+R). Vozidla by byla zanechaná na speciálních odstavných parkovištích a po zaplacení parkovného by lidé využívali pro cestu po obci nebo městě městskou dopravu.

Získat finanční prostředky na dopravní obslužnost lze mimo jiné prostřednictvím řízení a regulace parkování, tzv. systém push & pull. Ve větších městech je nabídka parkovacích míst omezená, poplatky za parkování vysoké, a tak jsou řidiči v individuální osobní dopravě nuceni volit jinou formu dopravy. Při zavádění parkovacích systémů mnohá města finančně odlišují parkovací místa, parkoviště v centrech měst jsou zpoplatněná nebo dražší než ta na periferiích. U nově zbudovaných dopravních terminálů se objevují parkoviště se systémem park & ride, kde na tomto odstavném parkovišti řidič nechá svůj vůz a po zaplacení parkovného využívá prostředky veřejné dopravy.

POUŽITÉ ZDROJE

- [1] *Ekonomický vývoj – doprava.* [Online]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/czso/13-2105-05-v_letech_2000_az_2004-5_6_doprava. [cit. 12. 7. 2017].
- [2] *Koruna od kraje, 30 haléřů od státu. Financování regionální železnice schválila vláda.* [Online]. Dostupné z: <http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/1852145-koruna-od-kraje-30-haleru-od-statu-financovani-regionalni-zeleznice-schvalila-vlada>. [cit. 2. 8. 2017].

- [3] *Kraje dostanou 394 milionů na vyšší mzdy řidičů autobusů.* [Online]. Dostupné z: <http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/2177131-kraje-dostanou-394-milionu-na-vyssi-mzdy-ridicu-autobusu>. [cit. 2. 8. 2017].
- [4] MINISTERSTVO DOPRAVY. *Ročenka dopravy 2015.* [Online]. Dostupné z: https://www.sydos.cz/cs/rocenka-2015/rocenka/htm_cz/index.html. [cit. 12. 7. 2017].
- [5] *Počet obyvatel v obcích k 1. 1. 2017.* [Online]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/pocet-obyvatel-v-obcich-k-112017>. [cit. 12. 7. 2017].
- [6] *Rozmístění a koncentrace obyvatelstva ČR - 2001.* [Online]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/czso/4120-03-casova_rada_1961_2001-3_velikostni_struktura_obci_. [cit. 14. 8. 2017].
- [7] Vyhláška č. 296/2010 Sb., o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace, ve znění pozdějších předpisů
- [8] Vyhláška č. 36/2001 Sb., o prokazatelné ztrátě ve veřejné drážní osobní dopravě a o vymezení souběžné veřejné osobní dopravy, ve znění pozdějších předpisů
- [9] *Vývoj obyvatelstva České republiky - 2015.* [Online]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/vyvoj-obyvatelstva-ceske-republiky>. [cit. 16. 8. 2017].
- [10] Zákon č. 128/2000 Sb., o obcích, ve znění pozdějších předpisů
- [11] Zákon č. 129/2000 Sb., o krajích, ve znění pozdějších předpisů
- [12] Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů

AUTOR

Bc. Ing. Jana Vrtalová, Ph.D., Katedra financí a účetnictví, Soukromá vysoká škola ekonomická, Loucká 656/21, 669 02 Znojmo, e-mail: vrtalova@svse.cz

AUTHOR

Bc. Ing. Jana Vrtalová, Ph.D., Department of Finance and Accounting, Private College of Economic Studies, Loucká 656/21, 669 02 Znojmo, Czech Republic, e-mail: vrtalova@svse.cz