



VYSOKÁ ŠKOLA BÁŇSKÁ – TECHNICKÁ UNIVERZITA OSTRAVA  
EKONOMICKÁ FAKULTA

KATEDRA VEŘEJNÉ EKONOMIKY

Analýza městské hromadné dopravy v krajských městech České republiky  
Analysis of the Municipal Public Transport in Regional Capital Cities  
of the Czech Republic

Student:

Bc. Veronika Dubská

Vedoucí diplomové práce:

Ing. David Lenert, Ph.D., MBA

Ostrava 2020

VŠB - Technická univerzita Ostrava  
Ekonomická fakulta  
Katedra veřejné ekonomiky

## Zadání diplomové práce

Student: **Bc. Veronika Dubská**

Studijní program: N6202 Hospodářská politika a správa

Studijní obor: 6202T055 Veřejná ekonomika a správa

Téma: **Analýza městské hromadné dopravy v krajských městech České republiky**  
**Analysis of the Municipal Public Transport in Regional Capital Cities of the Czech Republic**

Jazyk vypracování: čeština

Zásady pro vypracování:

1. Úvod
  2. Obec a městská hromadná doprava
  3. Analýza městské hromadné dopravy v krajských městech
  4. Zhodnocení, návrhy a doporučení
  5. Závěr
- Seznam použité literatury  
Seznam zkratk  
Prohlášení o využití výsledků diplomové práce  
Seznam příloh  
Přílohy

Seznam doporučené odborné literatury:

- MÁCHA, Aleš a Karel HUNEŠ. *Místní a účelové komunikace*. Praha: Leges, 2016. 128 s. ISBN 978-80-7502-129-8.
- PROVAZNÍKOVÁ, Romana. *Financování měst, obcí a regionů, teorie a praxe*. 3. vyd. Praha: Grada Publishing, 2015. 288 s. ISBN 978-80-247-5608-0.
- REKTOŘÍK, J., J. HLAVÁČ a kol. *Ekonomika a řízení odvětví technické infrastruktury*. 2. vyd. Praha: Ekopress, 2012. 209 s. ISBN 978-80-86929-79-8.
- STIGLITZ, Joseph E. and Jay K. ROSENGARD. *Economics of the public sector*. 4th ed. New York: W. W. Norton & Company, 2015. 923 p. ISBN 978-0-393-93709-1.

Formální náležitosti a rozsah diplomové práce stanoví pokyny pro vypracování zveřejněné na webových stránkách fakulty.

Vedoucí diplomové práce: **Ing. David Lenert, Ph.D., MBA**

Datum zadání: 22.11.2019

Datum odevzdání: 24.04.2020



---

doc. Ing. Iveta Vrábková, Ph.D.  
vedoucí katedry

---

doc. Ing. Lenka Kauerová, CSc.  
proděkanka pro studium  
na základě pověření k jednání č.j.  
VSB/19/050319/9900 ze dne 24. 9. 2019

Prohlašuji, že jsem celou diplomovou práci, včetně všech příloh, vypracovala samostatně.

V Ostravě dne 27.4.2020

Veronika Dubská  
jméno a příjmení studenta

Na tomto místě bych ráda poděkovala panu Ing. Davidu Lenertovi, Ph.D., MBA. za odborné vedení, připomínky a cenné rady poskytnuté při zpracování této diplomové práce.

## OBSAH

1	Úvod.....	6
2	Obec a městská hromadná doprava.....	8
2.1	Obec .....	8
2.1.1	Působnost a členění obcí.....	8
2.1.2	Orgány obce.....	9
2.1.3	Hospodaření obce a její rozpočet.....	9
2.1.4	Pozemní komunikace.....	10
2.2	Veřejný sektor a veřejné statky .....	10
2.3	Infrastruktura .....	11
2.4	Veřejná doprava.....	13
2.4.1	Legislativa a správa v dopravě.....	14
2.4.2	Druhy pevninské dopravy .....	15
2.4.3	Městská hromadná doprava .....	18
2.4.4	Financování veřejné hromadné dopravy .....	20
3	Analýza městské hromadné dopravy v krajských městech.....	22
3.1	Dopravní podnik města Brna, a.s. ....	22
3.1.1	Struktura vozového parku.....	23
3.1.2	Hospodaření Dopravního podniku města Brna.....	23
3.1.3	Počet cestujících, tržby MHD a investice do obnovy vozového parku .....	25
3.2	Dopravní podnik města České Budějovice, a.s. ....	26
3.2.1	Struktura vozového parku.....	26
3.2.2	Hospodaření Dopravního podniku města České Budějovice .....	27
3.2.3	Počet cestujících, tržby MHD a investice do obnovy vozového parku .....	28
3.3	Dopravní podnik města Hradce Králové, a.s.....	29
3.3.1	Struktura vozového parku.....	29
3.3.2	Hospodaření Dopravního podniku města Hradce Králové .....	30
3.3.3	Počet cestujících, tržby MHD a investice do obnovy vozového parku .....	31
3.4	Dopravní podnik města Jihlavy, a.s.....	32
3.4.1	Struktura vozového parku.....	32
3.4.2	Hospodaření Dopravního podniku města Jihlavy .....	33
3.4.3	Počet cestujících, tržby MHD a investice do obnovy vozového parku .....	34
3.5	Dopravní podnik Karlovy Vary, a.s. ....	35
3.5.1	Struktura vozového parku.....	35
3.5.2	Hospodaření Dopravního podniku Karlovy Vary.....	36
3.5.3	Počet cestujících, tržby MHD a investice do obnovy vozového parku .....	37

3.6	Dopravní podnik měst Liberce a Jablonce nad Nisou, a.s.....	38
3.6.1	Struktura vozového parku.....	38
3.6.2	Hospodaření Dopravního podniku měst Liberce a Jablonce nad Nisou.....	39
3.6.3	Počet cestujících, tržby MHD a investice do obnovy vozového parku.....	40
3.7	Dopravní podnik města Olomouce, a.s.....	41
3.7.1	Struktura vozového parku.....	42
3.7.2	Hospodaření Dopravního podniku města Olomouce.....	42
3.7.3	Počet cestujících, tržby MHD a investice do obnovy vozového parku.....	43
3.8	Dopravní podnik Ostrava, a.s. ....	44
3.8.1	Struktura vozového parku.....	45
3.8.2	Hospodaření Dopravního podniku Ostrava.....	46
3.8.3	Počet cestujících, tržby MHD a investice do obnovy vozového parku.....	47
3.9	Dopravní podnik města Pardubic, a. s. ....	48
3.9.1	Struktura vozového parku.....	49
3.9.2	Hospodaření Dopravního podniku města Pardubic.....	49
3.9.3	Počet cestujících, tržby MHD a investice do obnovy vozového parku.....	50
3.10	Plzeňské městské dopravní podniky, a.s. ....	51
3.10.1	Struktura vozového parku.....	52
3.10.2	Hospodaření Plzeňských městských dopravních podniků.....	52
3.10.3	Počet cestujících, tržby MHD a investice do obnovy vozového parku.....	54
3.11	Dopravní podnik hl. m. Prahy a. s. ....	54
3.11.1	Struktura vozového parku.....	55
3.11.2	Hospodaření Dopravního podniku hl. m. Prahy.....	55
3.11.3	Počet cestujících, tržby MHD a investice do obnovy vozového parku.....	57
3.12	Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s.....	58
3.12.1	Struktura vozového parku.....	58
3.12.2	Hospodaření Dopravního podniku města Ústí nad Labem.....	59
3.12.3	Počet cestujících, tržby MHD a investice do obnovy vozového parku.....	60
3.13	Dopravní společnost Zlín-Otrokovice, s.r.o. ....	61
3.13.1	Struktura vozového parku.....	62
3.13.2	Hospodaření Dopravní společnosti Zlín - Otrokovice.....	62
3.13.3	Počet cestujících, tržby MHD a investice do obnovy vozového parku.....	64
4	Zhodnocení, návrhy a doporučení.....	65
4.1	Zhodnocení.....	65
4.1.1	Provozní kritéria.....	65
4.1.2	Výkonová kritéria.....	70
4.1.3	Ekonomická kritéria.....	73



4.2 Celkové vyhodnocení ukazatelů.....	82
4.3 Návrhy a doporučení .....	85
5 Závěr.....	87
Seznam použité literatury .....	90
Seznam tabulek .....	96
Seznam obrázků .....	98
Seznam zkratk .....	100
Prohlášení o využití výsledků diplomové práce	
Seznam příloh	
Přílohy	

# 1 ÚVOD

Hlavním přáním a požadavkem občana na svou obec je, aby zajistila jeho základní i rozšířené potřeby. Většina z nich se musí každý den dostat do svých zaměstnání, děti, žáci a studenti do svých škol a školských zařízení, ale také k orgánům veřejné moci nebo do zdravotnických či sociálních zařízení, potřebují uspokojovat své kulturní, rekreační a společenské potřeby a mnoho dalšího. K tomu, aby obec pomohla naplňovat tyto potřeby, zajišťuje na svém území dopravní obslužnost. Městská hromadná doprava je tedy jedním z nejdůležitějších faktorů ovlivňujících život města. Jelikož je tato oblast doopravdy důležitá, nepostradatelná a je součástí každodenního života občanů, každého moderního města, věnuje se jí tato diplomová práce.

K provedení analýzy městské hromadné dopravy bylo vybráno 13 krajských měst České republiky, včetně hlavního města. Jelikož může docházet k určitému zkreslení hodnot a výsledků při zařazení Prahy, tak pokud to bylo možné, byly údaje u některých kritérií očištěny o hodnoty metra. Časovým obdobím pro analýzu byly vybrány roky 2014 až 2018 vč., jelikož novější údaje v době zhotovování práce nebyly k dispozici.

Cílem práce je zhodnocení činnosti a hospodaření městských dopravních podniků v krajských městech ČR a navrhnout doporučení ke zlepšení pro vybrané dopravní podniky.

V souladu s cílem práce byly stanoveny čtyři hypotézy: H1: Města s větším počtem obyvatel poskytují větší kompenzaci na jednu přepravovanou osobu. H2: Města s větším počtem obyvatel poskytují větší kompenzaci na jednoho obyvatele města. H3: Dopravní podniky ve městech s větším počtem obyvatel vynakládají více financí na jednu přepravenou osobu. H4: Města s větším počtem obyvatel zaměstnávají více zaměstnanců.

Pro snadnější ověření hypotéz byla vybraná města, v nichž jsou analyzovány dopravní podniky, rozdělena do dvou skupin. První skupina čítá šest nejlidnatějších měst České republiky, a to Prahu, Brno, Ostravu, Plzeň, Liberec-Jablonec nad Nisou a Olomouc. Ve druhé skupině pak jsou města, ve kterých žije méně než 100 tis. obyv.

K nalezení a vysvětlení poznatků, zákonitostí a dosažení vytyčeného cíle byly využity 4 metody řešení problému. Jednalo se o komparaci, deskriptivní analýzu, syntézu a alokaci. Po celou práci byla využívána deskriptivní analýza a komparace. Poslední částí práce je syntéza všech shromážděných údajů, které pak byly pomocí bodové metody seřazeny a díky metodě alokace 100 bodů přepočteny dle váhy preferencí autora práce.

Práce se skládá z pěti kapitol, včetně tohoto úvodu a závěru, v němž jsou shrnuty veškeré důležité poznatky z ostatních kapitol, včetně vyhodnocení hypotéz.

Ve druhé kapitole jsou sesumírovány teoretické přístupy ohledně obce, veřejného sektoru a veřejných statků, dále infrastruktury, se zaměřením převážně na technickou infrastrukturu a největší část se zabývá městskou hromadnou dopravou. Veškeré informace byly sesbírány z odborné literatury a příslušných zákonů.

Třetí kapitola se skládá ze třinácti subkapitol, tedy z datových informací o jednotlivých dopravních podnicích (dále jen DP). Každá z nich zahrnuje tři oblasti: strukturu a stáří vozového parku; hospodaření dopravního podniku, včetně kompenzací, jež mu plynou a také nejrozsáhlejší oblast, která se skládá z počtu cestujících, tržeb a investic dopravního podniku.

Ve čtvrté kapitole je vybraných 24 kritérií zpracováno, zprůměrováno a pomocí použitých metod vyhodnoceno. Kritéria jsou rozdělena do tří oblastí, na provozní, výkonová a ekonomická. Závěr této kapitoly pak obsahuje návrhy a doporučení pro zlepšení činnosti a hospodaření třech dopravní podniků, které při vyhodnocení dopadly nejhůře.

Zdrojem informací byly převážně výroční zprávy příslušných dopravních podniků, jež jsou veřejně dostupné buď na internetových stránkách samotného dopravního podniku nebo na portálu Ministerstva spravedlnosti. Ty byly doplněny výročními zprávami Sdružení dopravních podniků ČR, údaji Českého statistického úřadu a Ministerstva dopravy, platnou legislativou a odbornou literaturu a články.

## 2 OBEC A MĚSTSKÁ HROMADNÁ DOPRAVA

Tato teoretická kapitola se skládá ze čtyř subkapitol. První zahrnuje informace o obcích, jejich působnosti, hospodaření, členění a orgánech. Druhá subkapitola přibližuje veřejný sektor a veřejné statky. Ta třetí vysvětluje pojem infrastruktura a její členění, přičemž se více zaměřuje na to technické. A konečně čtvrtá část, jež je obsáhlejší, se zabývá hlavním tématem celé této práce, tedy veřejnou dopravou, jejím rozdělením, typy a zejména přibližuje městskou hromadnou dopravou.

### 2.1 Obec

Zákon o obcích (obecní zřízení) udává, že je obec základním územním samosprávným společenstvím občanů, kteří žijí na hranici vymezeném území obce. Obec má svůj vlastní majetek, je veřejnoprávní korporací a vystupuje a nese odpovědnost v právních vztazích svým jménem. Jejím hlavním úkolem je pečovat o všestranný rozvoj svého území a o potřeby svých obyvatel. Chandler (1998, s. 246) tvrdí, že obec má „*odpovědnost za sběr a odvoz odpadu, péči o rekreaci, umění, tělovýchovu a rekreační sport, dětská hřiště, udržování místních komunikací a zajištění osobních sociálních služeb, jakými jsou péče o starší občany a děti*“. Balík (2009) doplňuje, že by obec měla poskytovat zdravotní péči, osobní sociální služby, veřejnou dopravu a školství, přičemž není nutné, aby je obec poskytovala sama, ale měla by zajistit poskytování služeb soukromými společnostmi. Jedná se tedy o ty činnosti, které si příjmově chudí nebo průměrní občané nemohou v soukromé sféře dovolit.

#### 2.1.1 Působnost a členění obcí

Obcí vykonávána samostatná působnost zahrnuje všechny záležitosti v zájmu obce a jejích občanů. Při jejím výkonu se obec řídí v případě vydávání obecně závazných vyhlášek zákonem a v ostatních záležitostech jinými právními předpisy, které byly vydány na základě zákona. Obec tak smí např.: schvalovat program rozvoje obce, rozpočet nebo účetní závěrku, vydávat obecně závazné vyhlášky obce nebo zřizovat a rušit příspěvkové organizace a organizační složky obce. (Zákon č. 128/2000)

Přenesená působnost se vyznačuje výkonem státní správy, která je orgánům svěřena státem a je financována pomocí příspěvků ze státního rozpočtu. Většinou ji vykonává obecní úřad (a jeho odbory, stavební úřad a matrika). Obce tak mimo veškerou veřejnou správu, která je jim svěřena státem, vydávají také nařízení obce k provedení

zákonů. Obce se řídí platnými právními předpisy, musí respektovat usnesení vlády, směrnice ministerstev a respektovat opatření kontrolních orgánů. (Zákon č. 128/2000)

Podle rozsahu státní správy a rozsahu působnosti, kterou mají, se obce dle zákona o obcích člení na:

- *obce* – základní samosprávný územní celek. Obec spravuje své záležitosti samostatně.;
- *obce s pověřeným obecním úřadem* (obce II. typu) vedle přenesené působnosti základního rozsahu vykonává další, a to ve správním obvodu určeném prováděcím právním předpisem;
- *obce s rozšířenou působností* (obce III. typu (ORP)) vedle přenesené působnosti základního rozsahu a také pověřených OÚ vykonávají další přenesenou působnost ve správním obvodu určeném prováděcím právním předpisem. Jedná se např. o vydávání cestovních a osobních dokladů nebo živnostenského oprávnění.

Obec, která má alespoň 3 000 obyvatel, je po vyjádření vlády městem. Statutární město organizuje svou správu podle základní městské vyhlášky, která se nazývá statut města. Tato města se člení na samosprávné části. (Zákon č. 128/2000 Sb.)

### **2.1.2 Orgány obce**

Dle zákona o obcích je statutární město samostatně spravováno zastupitelstvem města. Mezi orgány jsou dále rada města, primátor, magistrát a zvláštní orgány města (např.: povodňová komise). Jelikož jsou statutární města členěna na městské obvody a městské části, jsou dalšími orgány také zástupci vedení jednotlivých městských částí a obvodů. Těmi jsou zastupitelstvo, rada, starosta, úřad a zvláštní orgány.

Od města a jejich představitelů se předpokládá například profesionalita, tlak na kvalitu a efektivitu poskytovaných služeb, ochrana veřejného zájmu při plnění úkolů, dále že budou hospodařit účelně, efektivně a hospodárně, správně určí cíle a vizi, která povede k hospodárnosti, a také racionální správa a zajištění veřejných služeb bez negativních důsledků a případně politických změn. (Pavlík, 2014)

### **2.1.3 Hospodaření obce a její rozpočet**

Jak udává Tománek (2008), každá obec musí hospodařit podle svého ročního rozpočtu. Kromě něj má povinnost sestavit i rozpočtový výhled na 2 - 5 let. Obce musí dodržovat pravidla týkající se přípravy, projednávání, schvalování, plnění i kontroly. Tedy rozpočtového procesu. Tyto obecní rozpočty jsou označovány jako decentralizované peněžní fondy, jejichž součástí jsou jak příjmy, které obec získává na základě

přerozdělování v rozpočtové soustavě, tak ty, jež mu plynou z vlastní činnosti. Takové příjmy se přerozdělují a používají na financování veřejných a smíšených statků (viz kap. 2.2). Příjmy obcí se člení na daňové a nedaňové a ty jsou dále doplněny dotacemi (na které má každoročně obec nárok a nenárokovými) a příjmy kapitálovými. Obecní, stejně jako ostatní veřejné rozpočty využívají nenávratného, neekvivalentního a nedobrovolného (u daní) způsobu financování. Rozpočet pak dává do souladu příjmy a výdaje a je jejich bilancí za rozpočtové období (v ČR shodné s kalendářním rokem). Obecní rozpočet je schvalován obecním zastupitelstvem, přičemž plní rozhodovací, řídicí a kontrolní funkci. (Provazníková, 2015)

Struktura výdajů obcí zahrnuje například výdaje na služby pro obyvatelstvo (na školství, bytové hospodářství, komunální služby, ochranu životního prostředí, tělovýchovu, zdravotnictví atd.); dále výdaje na všeobecnou veřejnou správu; průmysl a ostatní odvětví; oblast sociálních věcí; bezpečnost; zemědělství a lesní hospodářství atd. (Ministerstvo financí ČR, 2020)

#### **2.1.4 Pozemní komunikace**

Ve vlastnictví obcí jsou mimo jiné také pozemní komunikace, které jsou využívány v rámci dopravní obslužnosti obce za účelem zajistit dopravní spojení. Mácha a Huneš (2016) uvádí, že se jedná o dopravní cestu určenou k užití silničními a jinými vozidly a chodci. Jejich hlavním rysem je veřejné užívání, tedy všeobecný přístup.

Zákon o provozu na pozemních komunikacích udává, že existují jejich 4 kategorie, a to: dálnice, silnice, místní a účelové komunikace. O zařazení do prvních tří kategorií rozhoduje silniční správní úřad. Dálnice je pozemní komunikace pro rychlou dálkovou a mezistátní dopravu a rozděluje se na dálnice I. a II. třídy. Další kategorie, silnice, se člení na tři třídy. Místní komunikace je veřejně přístupná, slouží převážně místní dopravě na území obce a člení se do čtyř tříd. Účelová komunikace slouží ke spojení jednotlivých nemovitostí pro potřeby jejich vlastníků. Všechny pozemní komunikace se řadí mezi veřejné statky. (Mácha a Huneš, 2015)

## **2.2 Veřejný sektor a veřejné statky**

Vrábková (2012) uvádí, že veřejný sektor je částí hospodářství, kde jsou ve veřejném zájmu, prostřednictvím veřejných statků (služeb), uspokojovány potřeby společnosti a občanů. Tyto statky má na starost veřejná správa a jsou financovány většinou

z veřejných rozpočtů, které jsou plněny z daní. K rozhodování se využívá veřejná volba a podléhají veřejné kontrole.

Veřejný statek je zvláštním typem statku. Jeho charakteristickými vlastnostmi jsou: *nekonkurenčnost* (jeho spotřeba nesnižuje úroveň spotřeby ostatních lidí), dále to, že je naprosto nemožné anebo sice možné, ale s vysokými náklady, vyloučit někoho ze spotřeby. K tomu přispívá i *nedělitelnost*. Tyto statky jsou buď poskytovány všem lidem nebo nikomu. (Jurečka a kol., 2018; Tuleja, Nezval a Majerová, 2011) Stiglitz a Rosengard (2015) tvrdí, že pokud statek splňuje podmínky nekonkurenčnosti a zároveň *nevylučitelnosti*, jedná se o čistý veřejný statek. Jako příklad uvádí národní obranu, veřejné zdravotnictví nebo majáky. Bylo by totiž velmi obtížné ze spotřeby vyloučit ty, kteří na jeho stavbu nepřispěli. Vedle něj existuje i smíšený statek, a to, pokud jsou podmínky splněny částečně. Např.: na nevytížené silnici lze vybírat poplatky, ale tím by se ještě více snížilo její využití.

Při rozhodování, jak budou veřejné statky zajišťovány, se musí zvažovat hospodárnost a užitek občanů, a to nejenom z krátkodobého hlediska, ale i z dlouhodobého. Veřejné statky (služby) pro obyvatelstvo se ve veřejném sektoru zpravidla zajišťují prostřednictvím neziskových organizací. Ty vládní či veřejnoprávní se volí tam, kde buď není konkurenční prostředí v rámci soukromého sektoru (nezbytné služby), nebo kde je nutné zajistit absolutní spolehlivost anebo také pokud je z důvodu ztrátovosti taková produkce pro soukromý sektor nezajímavá, takže nelze najít soukromou firmu ochotnou zajišťovat veřejné statky pro občany. Pokud trh při polotržních nebo tržních statcích selhává (např.: při výrobě a dodávce tepla pro bydlení), podílejí se na zabezpečení státní a komunální podniky. V konkurenčním prostředí se veřejné statky stále častěji zajišťují ve spolupráci se soukromým sektorem i ziskovým sektorem, např.: prostřednictvím zakázky u soukromé firmy na základě výběrového řízení. Pokud to ponese vyšší hospodárnost, jsou v oblibě různé formy součinnosti veřejného a soukromého sektoru (tzv. Public Private Partnership). Tento způsob se hodně využívá na úrovni obcí. (Peková, Pilný a Jetmar, 2012)

### **2.3 Infrastruktura**

Rektořík a Hlaváč (2012) uvádí, že infrastruktura je soustavou systémů, jež zajišťují poskytování služeb technického, sociálního nebo ekonomického charakteru. Jedná se o podmínky, které zabezpečují fungování ekonomiky. Někdy je infrastruktura označována také jako tzv. společenský režijní kapitál a zahrnuje i nezbytné investice

do odvětví ovlivňujících rozvoj ekonomiky. Je zde řazena podstatná část veřejného sektoru. Skládá se ze tří částí, z technické, **ekonomické**, jež zahrnuje sítě finančních a bankovních služeb, a také z oblasti **sociální**, která je chápána ve smyslu občanské vybavenosti. (Starzyczny, 2006)

Jak tvrdí Bílek (2015), **technická infrastruktura** (TI) je tvořena komplikovanými systémy. Ty ovlivňují vzhled, rozmach i chod územního samosprávného celku a mají vliv doslova na každou minutu života všech lidí. Dá se říct, že se jedná o systémy, které zajišťují pohyb osob, materiálu, energií a informací. Odpovědnost za ně má jak stát, tak kraje, obce i soukromé subjekty.

Rektořík a Hlaváč (2012) podotýkají, že při popisu a rozdělení technické infrastruktury se využívají nejčastěji tři kritéria členění systému. Jedná se o technické, ekonomické a prostorové. Jako doplňkové pak slouží kritérium *manažerské*. U těch prvních záleží na technické a účelové podstatě. Řadí se zde Doprava, které se detailněji věnuje celá další podkapitola, dále Energetika (elektroenergetika, plynárenství, teplárenství, ropné produkty), Telekomunikační a informační infrastruktura (telekomunikace, radiokomunikace, pošta, internet), Vodní hospodářství (vodní toky, vodárenství a kanalizace), Odpadové hospodářství a také Lokální TI.

Mnohé produkty TI jsou tzv. adresné. To znamená, že mají svého spotřebitele a jsou tedy někomu konkrétně určeny. V tomto případě mají služby povahu privátního statku, přičemž mohou dosahovat zisku, ale také ztráty. Oproti tomu neadresné služby mají povahu veřejného statku, jejímž odběratelem je veřejná správa. Nejsou tedy prodávány jednotlivě konkrétnímu spotřebiteli. Některé služby, např. kanalizační, jsou smíšené povahy (z části adresné, zčásti neadresné). (Starzyczny, 2006)

V hledisku *ekonomickém* záleží právě na tomto ekonomickém charakteru služby. Lze je rozdělit na ty, které jsou ziskové, jako je energetika, doprava zboží a materiálu, telekomunikace a informace, vodárenství atd. nebo na ty, jež jsou ztrátové. Zde se řadí městská hromadná doprava a veřejná osobní doprava či veřejné osvětlení. Některé obory však hospodaří také vyrovnaně. V tomto případě se jedná o kanalizace, odpadové hospodářství nebo pohřebnictví. (Starzyczny, 2006) Poslední kritérium členění TI, *prostorové*, rozděluje infrastrukturní zařízení procesů z geografického hlediska. Jedná se o úroveň mezinárodní, vnitrostátní, krajskou a lokální. (Rektořík a Hlaváč, 2012)



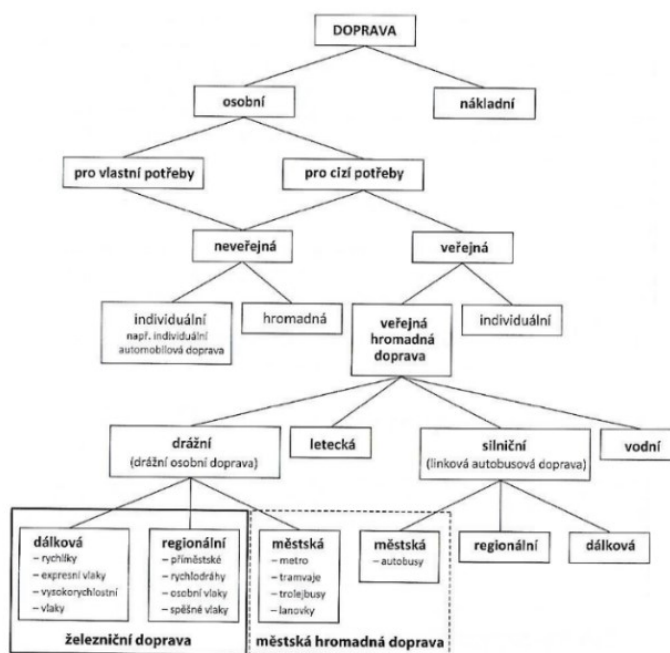
Čtyři odvětví TI, Doprava, Energetika, Vodní hospodářství a Komunikační a informační systémy, se dále řadí do oblasti **kritické** infrastruktury. Tak je označována infrastruktura, která má velký dopad na bezpečnost a ekonomiku státu nebo na zabezpečování základních životních potřeb obyvatelstva a jejich zdraví, pokud by došlo k jejich narušení. Z dalších odvětví se jedná o Zdravotnictví, Potravinářství a zemědělství, Veřejnou správu, Nouzové služby anebo o Finanční trh a měnu. (Rektořík a Hlaváč, 2012)

## 2.4 Veřejná doprava

*„Veřejnou dopravou se rozumí systém, jehož základem je poskytování služeb ve veřejné drážní osobní dopravě podle zákona o dráhách a silniční linkové dopravě podle zákona o silniční dopravě, který doplňují některé další služby, jako např.: marginální služby ve veřejné vodní dopravě, mající užitnou přepravní funkci. Významné okolí tohoto systému tvoří taxislužba.“* (Ministerstvo dopravy, 2014)

Rektořík a Hlaváč (2012) uvádí, že doprava je činnost, která souvisí s cílevědomým přemísťováním osob a hmotných předmětů, při použití různých dopravních prostředků. Dopravu můžeme dělit například podle funkce na osobní a nákladní, nebo podle prostředí na pevninskou, námořní a leteckou, anebo také podle vzdálenosti na místní (kratší vzdálenost po planetě Zemi), dálkovou (delší vzdálenosti po planetě Zemi) nebo kosmickou.

Obr. 2.1 Členění dopravního systému



Zdroj: Rektořík a Hlaváč (2012)

Nejčastější dělení dopravního systému, je ukázáno na obr. 2.1., přičemž je zde také pěkně zaznamenáno členění stěžejního tématu této práce, tedy veřejné hromadné dopravy. Její jednotlivé složky jsou pak popsány v následujících subkapitolách.

#### **2.4.1 Legislativa a správa v dopravě**

Oblast dopravy je v České republice upravena mimo jiné těmito legislativami, ve znění pozdějších předpisů:

- Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě,
- Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách,
- Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích,
- Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících,
- Vyhláška MD č. 466/2006 Sb., o bezpečnostní letové normě,
- Vyhláška MD č. 410/2006 Sb., o ochraně civilního letectví,
- Vyhláška MD a spojů č. 175/2000 Sb. o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu,
- Zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě.

Fungování všech druhů dopravy ovlivňuje řada institucí jak na místní, státní, tak mezinárodní úrovni. Hlavním orgánem působícím v oblasti dopravy je Ministerstvo dopravy. Ty obory, které jsou v ČR významné, mají zde své odbory. Například Odbor provozu silničních vozidel, Odbor drah, železniční a kombinované dopravy, Odbor civilního letectví nebo Odbor plavby. Institucí, které se angažují v této oblasti je opravdu mnoho. Jedná se například o:

- Státní fond dopravní infrastruktury,
- Ředitelství silnic a dálnic,
- Mezinárodní silniční unie,
- Mezinárodní silniční federace,
- Drážní úřady a Drážní inspekce,
- Mezinárodní železniční unie,
- Správa železniční dopravní cesty,
- Mezinárodní organizace pro civilní letectví,
- Mezinárodní sdružení leteckých dopravců,
- Ředitelství vodních cest ČR,
- Státní plavební správa,
- České přístavy, a. s.,
- Plavební úřad,
- Územní samosprávné celky atd. (Zelený a spol., 2017)

Nejčastějším vlastníkem dopravní infrastruktury ve veřejném sektoru je stát. Ten vlastní dálnice, rychlostní silnice, silnice I. třídy, železniční dopravní cesty, vodní cesty a mezinárodní letiště. Silnice II. a III. třídy a některá letiště jsou ve vlastnictví krajů.

Majiteli místních komunikací jsou pak obce. Dopravní infrastruktura může být i v soukromém vlastnictví, např.: účelové komunikace k soukromému pozemku. Provozovatelem veřejné dopravy, dopravcem, je pak FO nebo PO provozující silniční a drážní dopravu na základě koncese či živnostenského oprávnění, a to jak pro cizí, tak vlastní potřeby.

Veřejná doprava není poskytována na podnikatelské riziko samotných dopravců, ale je objednávana v rámci tzv. veřejných služeb v přepravě cestujících dle zákona o veřejných službách. V současné době jsou v České republice objednatelé na třech úrovních. V oblasti veřejné drážní osobní dopravy na nadregionální nebo mezinárodní úrovni je to stát, reprezentovaný Ministerstvem dopravy. U regionální dopravy a dopravní obslužnosti kraje v oblasti drážní i silniční veřejné dopravy je objednavatelem příslušný kraj. A co se týče poslední úrovně, místní dopravy a dopravní obslužnosti obce, jsou objednavateli určité obce na území České republiky. Toto rozdělení má hlubší kořeny a je založeno na procesu tzv. regionalizace, který započal v roce 2005. (Ministerstvo dopravy, 2014)

Význam dopravní obslužnosti jako součásti dopravního systému města má významnou úlohu v plnění jeho základních funkcí. Příslušné orgány musí zařídit zabezpečení dopravy po všechny dny v týdnu, včetně dopravy zpět. Jedná se o to, aby se děti, žáci a studenti dostali do svých škol a školských zařízení, občané do zaměstnání, k orgánům veřejné moci nebo do zdravotnických zařízení, a dále, aby měli možnost uspokojovat své kulturní, rekreační a společenské potřeby, což v neposlední řadě přispívá k trvale udržitelnému rozvoji daného území. (Zákon č. 194/2010 Sb.)

#### **2.4.2 Druhy pevninské dopravy**

**Drážní** nebo také **železniční doprava** je vykonávána pomocí železnice. Tedy vlaků a metra, tramvají, některých typů lanovek a také trolejbusů. Většina z těchto dopravních prostředků je řazená do segmentu městské hromadné dopravy. Jak ale upozorňuje Zelený a kol. (2017), z technického i legislativního hlediska všechny patří do dopravy drážní. Od železniční dopravy se liší několika charakteristikami jako třeba výhradně osobní přepravou, vahou a délkou vozidel a také vzdáleností mezi zastávkami. Největší výhodou je díky fyzikálním vlastnostem větší výkon za nižší náklady a vyšší kapacita. Železniční dráhy lze rozdělit podle významu, účelu a technických podmínek do čtyř kategorií na dráhu celostátní, regionální, místní a speciální, do které se zahrnuje síť tratí

metra. Hlavním cílem železničních podniků je poskytování služeb konečnému zákazníkovi na železničním trhu. (Gašparík a Kolář, 2017)

*Tramvajová doprava* je nejstarší kolejový dopravní prostředek, který se využívá buď ve městech, kde jsou kvalitativně a kvantitativně nejvyšším prostředkem a tvoří zde páteřní roli, anebo ve městech, kde funguje metro. V České republice v současnosti funguje sedm tramvajových provozů. (Rektořík a Hlaváč, 2012)

*Metro* je kolejový dopravní prostředek s, jak již bylo řečeno, velkou přepravní kapacitou, vysokou cestovní rychlostí a bezpečností provozu. Je to veřejná kolejová doprava, kde je alespoň část trasy přeložena pod zem a nekříží se s ostatními cestami. Technicky může být podpovrchové, povrchové či nadúrovňové na estakádách. Metro mívá ve městech vždy páteřní funkci, kdy na zastávkách vznikají přestupní uzly na ostatní dopravní prostředky. V ČR se nachází pouze v Praze. (Zelený a spol., 2017)

Vozidla i zastávky *trolejbusové dopravy* jsou značně podobné těm autobusovým, přičemž zastávky jsou ve většině případů společné. V ČR je tato doprava provozovaná po vozovkách pozemních komunikací, převážně ve městech, ale jak již bylo zmíněno, trolejbusy jsou drážními vozidly a jejich řidiči získávají řidičská oprávnění podle zákona o drahách. V České republice v současnosti funguje 13 trolejbusových provozů. (Rektořík a Hlaváč, 2012; Zákon č. 266/1994 Sb.)

Specifickým druhem dopravního prostředku je *lanovka*. Využívá se spíše k rekreačním účelům, ale může být zahrnuta i do systému městské hromadné dopravy, tak jak je tomu v případě Prahy, Karlových Varů či Ústí nad Labem.

Zákon o silniční dopravě udává, že pomocí **silniční dopravy** je zajišťována přeprava osob, zvířat a věcí vozidly po dálnicích, silnicích, místních komunikacích a veřejně přístupných účelových komunikacích a volném terénu. Silniční doprava je hlavní částí české dopravní infrastruktury a je hojně využívána. Do tohoto typu dopravy se řadí:

- veřejná autobusová doprava
  - linková osobní doprava,
  - kyvadlová doprava,
- příležitostná osobní automobilová a motocyklová doprava,
- taxislužba a
- kamionová přeprava.

*Autobusy* se nacházejí ve všech městech provozujících MHD. V minulosti jezdily pouze po okrajových částech města a prováděly svoz osob k tramvajovým linkám. Jejich pozice se ale změnila a dnes jsou důležité v MHD. (Folprecht, Křivda, Olivková a Frič, 2005) Je to především díky tomu, že nejsou omezeny kolejemi či elektrickou trakcí a mají tedy v případě potřeby možnost změny trasy. V několika posledních letech lze zaznamenat pokrok v oblasti pohonů, kdy je snaha nahradit naftu ekologičtějšími alternativami. Často se jedná o rozvoj směrem k CNG a elektrobusům.

Dle zákona o silniční dopravě se *linkovou autobusovou dopravou* rozumí pravidelné poskytování přepravních služeb na určené trase dopravní cesty, při kterém cestující vystupují a nastupují na předem určených zastávkách. Nabízené přepravní služby jsou na základě vyhlášených podmínek a jsou poskytovány k uspokojování přepravních potřeb. Pokud je doprava uskutečňována pro potřeby města a jeho příměstských oblastí, jedná se o *městskou autobusovou dopravu*. Pokud jsou cestující přepravováni více jízdami tam a zpět ze stejné výchozí oblasti do stejné cílové oblasti, pak se jedná o *kyvadlovou dopravu*.

**Vodní neboli lodní dopravou** je myšlena doprava zboží a osob po vodě ve vnitrozemí. Tedy po řekách, jezerech, přehradách, kanálech apod. V České republice, na rozdíl od jiných států na světě, které disponují významnými vodními toky, se jedná spíše o doplňkový způsob přepravy osob, sloužící převážně k rekreačním účelům. V některých případech, jako třeba v Praze, či Brně, může být tento typ dopravy zahrnut do systému městské hromadné dopravy. (Rektořík a Hlaváč, 2012) V této oblasti má pojem dopravní cesta význam jako zvláštní forma užívání řeky pro říční dopravu regulovanou právem. (Poláček, 2012)

Jedním z nejrychleji se rozvíjejících oborů dopravy je **civilní letecká doprava**. Jedná se o přepravu většího počtu osob z jednoho místa na druhé pomocí letadla, přičemž ve vyspělých zemích je běžně používána tam, kde je pozemní přeprava delší než dvě hodiny. (Ryglová, Burian, Vajčnerová, 2011) Zelený a spol. (2017) se domnívají, že rozvoj je zapříčiněn mnoha faktory, jako je liberalizace trhu letecké dopravy, rostoucí význam globalizace ve světě nebo vyšší potřeba cestovat. Letecká doprava je statisticky jedním z nejbezpečnějších prostředků dopravy. Rektořík a Hlaváč (2012) dodávají, že tento typ dopravy byl v minulosti velmi regulovaný, s drahými letenkami. V současné době ovšem lze rozlišovat letecké dopravce na tzv. nízkonákladové a tradiční.

### 2.4.3 Městská hromadná doprava

*„Základní funkcí městské hromadné dopravy je přepravit maximálně možné množství osob na požadované kvalitativní úrovni a s vynaložením minimálního množství práce s použitím dopravních prostředků MHD. Další funkcí je zabezpečení kvalitní dopravní obslužnosti území v koordinaci s autobusovou a železniční osobní dopravou.“* (Olivková, 2013)

MHD je významným segmentem dopravy a stále více roste její nutnost na zvládnutí velkých přepravních nároků, přičemž je specifická díky propojení více dopravních oborů do jednoho celku. Tyto obory mají různé legislativní, technické i ekonomické podmínky a předpoklady fungování, což může být problém pro jejich společné fungování. Jejich koordinace je ovšem díky hustšímu osídlení ve městech nezbytná. (Zelený a kol., 2017)

Klíčové charakteristiky MHD dle Zeleného a kol. (2017) jsou následující:

- linkové uspořádání dopravy,
- časté použití pravidelného jízdního řádu,
- snaha o plošnou obsluhu města místně i časově,
- pokud možno jednoduchý a přehledný tarif,
- snaha o preferenci MHD před individuální.

Jak uvádí Zelený a kol. (2017), historie MHD se datuje od roku 1662, kdy byla v Paříži zahájena veřejná doprava prostřednictvím koňských omnibusů. Tato podoba městské dopravy se udržela mnoho let a postupem času se začala rozrůstat i do dalších větších či menších měst po celém světě. Na území České republiky to bylo v roce 1829. Na tento způsob dopravy pak o tři roky později navázala tzv. koňská tramvaj. Průkopnickým městem při tomto způsobu dopravy se stalo v roce 1869 Brno. Kratší epizodu ve vývoji MHD mělo také používání vozů a tramvají na parní pohon. Ty se ovšem díky své nebezpečnosti a těžkopádnosti neosvědčily. Nejvýznamnější rozvoj MHD přišel s vynalezením elektřiny. První elektrickou tramvaj v ČR (1891) zavedl v Praze František Křižík. Mezi tím vznikly další dopravní prostředky, bez nichž si lidé současnou veřejnou hromadnou dopravu jen těžko dokážou představit. Jedná se např.: o osobní lanovou dráhu nebo metro.

V roce 1899 byla zprovozněna první autobusová linka a o dva roky později i trolejbusová. V ČR se první trolejbusy rozjely v roce 1909 v Českých Velenicích.

V průběhu 20. stol. se mezi prostředky hromadné dopravy zařadily vylepšené již existující dopravní prostředky, jako vlaky či přívozy. Během první světové války a po ní, došlo k razantnímu nárůstu autobusové dopravy. Tato skutečnost, více využívání trolejbusů a stále častější stavby metra ve velkoměstech, byly důvodem, proč se v meziválečném i poválečném období začala postupně omezovat a likvidovat tramvajová doprava. (Zelený a kol., 2017)

Jak bylo vidět na obr. 2.1 na začátku této kapitoly, v současné době je MHD v ČR zastoupena šesti dopravními složkami, a to autobusy, trolejbusy, tramvajemi, lanovkami a v některých městech loděmi a metrem. Každá z těchto forem dopravy má své klady, jako třeba úspornost, operativnost, možnost náhrady trasy, jednodušší údržbu, výhodu v elektrickém pohonu a mnoho dalšího, ale samozřejmě i zápory, jako vysoké náklady, pomalost, neekologičnost atd. U každého je to ovšem jinak. U metra jsou např.: všechny nedostatky zastíněny rychlostí a vysokou přepravní kapacitou. (Zelený a kol., 2017)

K tomu, aby MHD správně plnila své poslání, byla konkurenceschopná s automobilovou dopravou a byla hlavním přemísťovacím prostředkem osob, musí optimálně plnit požadavky, jež jsou na ni kladeny. Ryglová, Burian a Vajčnerová (2011) uvádějí, že jednoduchost, bezpečnost, rychlost a pohodlnost dopravy (za přiměřenou cenu) je jedna ze základních klíčových otázek při rozhodování cestovatele. Hanson (2004) zase udává, že je to akcesibilita, což je dopravní dostupnost místa (Barták, 2018) a mobilita (každodenní přemísťování lidí (Šilhánková, 2007)). A Horák (2006) zase tvrdí, že se jedná o čas dojížděky a počet spojů, které jsou hlavním kritériem při hodnocení dostupnosti.

Z Výročních zpráv jednotlivých dopravních podniků lze vyčíst, že si každý z nich určuje cíle, kterých by chtěl dosáhnout. Většinou se shodují na třech věcech, a to na zajišťování dostupné, spolehlivé a bezpečné veřejné dopravy na území daného města a v jeho přilehlém okolí.

Olivková (2013) zpracovala souhrn požadavků MHD a jejich důležitost ze strany cestujících, společnosti a provozovatelů. Na obr. 2.2 lze vidět, že každý okruh vnímá tyto požadavky odlišně. Z celkových 21 požadavků se všichni shodli na pouhé třetině. Například, že mají maximální požadavky na rychlost, spolehlivost, přesnost, pohotovost a bezpečnost dopravy, anebo naopak aby byly minimální exhalace a prašnost.

Obr. 2.2 Požadavky na městskou hromadnou dopravu

Přepavní požadavky	cestující	společnost	provizovatel
rychlost	maximální	maximální	maximální
spolehlivost	maximální	maximální	maximální
přesnost	maximální	maximální	maximální
přepavní kontrola	maximální	nezbytná	nezbytná
pohotovost	maximální	maximální	maximální
prostorová dostupnost	maximální	maximální	nezbytná
<i>Sociologické požadavky</i>			
Jízdné	minimální	nezbytné	maximální
sociální dostupnost	maximální	maximální	minimální
bezpečnost dopravy	maximální	maximální	maximální
pohodlí přemístování	maximální	nezbytné	nezbytné
hygiena	maximální	maximální	nezbytná
<i>Spotřební požadavky</i>			
energie	nezbytná	minimální	minimální
suroviny, materiál	nezbytná	minimální	minimální
lidská práce	nezbytná	minimální	minimální
plošná náročnost dopravy	minimální	minimální	nezbytná
<i>Ekologické požadavky</i>			
hluk	minimální	minimální	nezbytný
exhalace	minimální	minimální	minimální
vibrace, otřesy	minimální	minimální	nezbytné
prašnost	minimální	minimální	minimální
pevné odpady	nezbytné	minimální	nezbytné
estetika	maximální	minimální	nezbytná

Zdroj: Olivková (2013)

Olivková (2013) podotýká, že by orgány města měly brát v potaz to, že s urbanistickou koncepcí města souvisí právě tvorba dopravního systému MHD, která vytváří dopravní cesty, určuje zdroje a cíle cest, ovlivňuje rozsah přepravy, dělbu přepravní práce, ale i dobu přemístění. Na MHD, která musí zabezpečovat všechny nutné přepravní požadavky, tedy závisí funkce celého osídleného území a měst.

#### 2.4.4 Financování veřejné hromadné dopravy

Jak již bylo řečeno dříve, veřejná hromadná doprava není poskytována z rozhodnutí samotných podnikatelských subjektů, ale je objednáována v rámci tzv. veřejných služeb v přepravě cestujících. S tím souvisí to, že dopravní podniky od objednavatelů dopravy, na základě uzavřené smlouvy, dostávají pravidelně finanční částky jako úhradu jejich prokazatelné ztráty (Ministerstvo dopravy, 2020). Tyto finance se nazývají kompenzace a objednavatel je poskytuje ze svého rozpočtu. Jak uvádí Fialová (2007), jedná se o vzájemné vyrovnání závazků a pohledávek bez placení.

Objednatel, ve smyslu Zákona o veřejných službách v přepravě cestujících, musí vytvořit plán dopravní obslužnosti území (PDOÚ). Ten se zhotovuje na nejméně 5 let a obsahuje např.: popis zajišťovaných veřejných služeb, harmonogram, maximální tarify pro cestující nebo rozsah poskytované kompenzace. Ta musí být přiměřená. V případě,



že by byla nadměrná, nesmí se s tímto dopravcem smlouva uzavřít. Na určení výše kompenzace jsou kladeny přesné požadavky, které je nutné naplnit. PDOÚ vychází z předložených finančních modelů nákladů, výnosů a čistého příjmu, které mají vyplynout ze smlouvy.

Návrh PDOÚ musí být průběžně projednáván. A to s kraji, pokud je objednavatelem stát, nebo s Ministerstvem dopravy a sousedními kraji, když je pořizovatelem kraj a dále také s krajem, ve kterém se obec, jež je objednavatelem nachází. (Zákon č. 194/2010 Sb.)

Sláma (2014) uvádí, že dlouhodobě největším objednavatelem a zároveň zdrojem financí ve veřejné dopravě v ČR jsou kraje. A to v železniční dopravě a dále v autobusové dopravě. Ty jsou následovány státem. Nejmenším zdrojem financování veřejné dopravy v ČR jsou obce.

Financování dopravní infrastruktury v ČR je zajišťováno hlavně z rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury a je upravováno stejnojmenným zákonem (104/2000 Sb.). Příjmy tohoto rozpočtu zahrnují vlastní příjmy fondu (poplatky z mýtného, dálničních kuponů, silniční daně atd.), z dotace ze státního rozpočtu na pokrytí deficitu a zdrojů z Evropské Unie. Výdajová část zahrnuje mandatorní výdaje na opravy, údržbu a správu vybudované sítě a dále výdaje na připravované či rozestavěné akce. Ty jsou směřovány ke státním investorům, kteří je dále rozdělují. Z největší části se jedná o Ředitelství silnic a dálnic ČR a Správu železniční dopravní cesty. (Hořelica, 2018)

Ekonomika dopravy má také svá specifika. Stát se snaží omezovat subjekty, které dopravní služby nabízejí. Doprava se stává z pohledu teorie statků, z původního čistě tržního statku, statkem smíšeným. Další specifika se týkají regulačních opatření v dopravě a bezpečnosti. Například v oblasti pravidel dopravy, ochrany hospodářské soutěže či životního prostředí anebo při schvalování vybraných zařízení dopravní infrastruktury. (Zelený a kol., 2012)

### **3 ANALÝZA MĚSTSKÉ HROMADNÉ DOPRAVY V KRAJSKÝCH MĚSTECH**

Tato kapitola představuje vybraných třináct dopravních podniků, které se podílejí na zabezpečování MHD v daném krajském městě. Každý z těchto dopravních podniků je zde stručně charakterizován a analyzován z hlediska různých ekonomických a hospodářských údajů. Podniky jsou v abecedním pořadí dle názvu města, kde vykonávají svou činnost.

Většina informací v této kapitole byla čerpána z výročních zpráv příslušných dopravních podniků. Tyto výroční zprávy byly získány buď z internetových stránek daného dopravního podniku, nebo z Veřejného rejstříku a Sbírkou listin Ministerstva spravedlnosti České republiky. Druhým zdrojem, který byl využíván, byly výroční zprávy Sdružení dopravních podniků ČR.

K tomu, aby se dal posoudit ekonomický vývoj daného dopravního podniku, je třeba sledovat jeho hospodaření za delší časové období. V případě této práce se jedná o pět let, tedy o období 2014 až 2018.

#### **3.1 Dopravní podnik města Brna, a.s.**

Brno, metropole Jihomoravského kraje, bylo prvním městem na území naší republiky, kde byla zavedena tramvajová doprava. Bylo to v roce 1869. Provozování veřejné hromadné dopravy v tomto městě tedy sahá hluboko do minulosti. Není proto divu, že zdejší tramvajová síť je druhou největší po pražské a trolejbusová síť je největší v celé České republice. (DPMB, 2019) Ke konci roku 2018 žilo na území Brna (230,18 km<sup>2</sup>) 380 681 obyvatel. (ČSÚ, 2020)

Již přes 20 let zajišťuje fungování veřejné hromadné dopravy v tomto městě Dopravní podnik města Brna, a. s. (DPMB). Jediným akcionářem této společnosti je statutární město Brno, přičemž výše základního kapitálu činí 4 432,3 mil Kč. (Výroční zpráva DPMB, 2019)

Hlavním předmětem podnikání DPMB je provozování autobusové, drážní trolejbusové a tramvajové dopravy na území města Brna a 13 okolních obcí, a také zajištění veřejné vnitrozemské vodní dopravy na Brněnské přehradě. Dalšími činnostmi potom jsou např.: opravy silničních vozidel; výroba, instalace a opravy el. strojů a přístrojů, elektronických a telekomunikačních zařízení; klempířství a oprava karoserií; zámečnictví; vodoinstalatérství, topenářství; projektová činnost ve výstavbě;

provozování autoškoly; psychologické poradenství a diagnostika; revize určených technických zařízení v provozu a mnoho dalších činností. (Výroční zpráva DPMB, 2019)

### **3.1.1 Struktura vozového parku**

DPMB v posledním sledovaném roce zaměstnával 2 606 zaměstnanců, z toho 1 387 byli řidiči MHD. Vývoj počtu zaměstnanců za celé sledované období, kterých bylo průměrně 2 648, a vývoj řidičů, jež bylo průměrně 1 396, lze nalézt v Příloze č. 1.

V Brně je struktura vozového parku členitější než v jiných krajských městech. Prolínají se zde totiž čtyři druhy dopravy. Dopravy tramvajovou, trolejbusovou a autobusovou doplňuje také doprava lodní. K plnění své hlavní činnosti dopravní podnik využíval v roce 2018 na 11 tramvajových linkách 317 tramvajových vozů (z toho 5 historických), dále na 51 autobusových linkách 342 vozů a na 13 trolejbusových linkách 156 vozů. K vozovému parku patří také 6 lodí, které obsluhují 11 přístavišť. (DPMBa, 2019)

Mezi lety 2014 – 2018 pořídil DPMB celkem 160 autobusů několika typů, s pohonem na stlačený zemní plyn (CNG), které nejen že výrazně šetří ovzduší a životní prostředí, ale také provozní náklady. V posledním sledovaném roce byl jeden autobus upraven na zkušební provoz s pohonem na bioplyn. (Výroční zpráva DPMB, 2019)

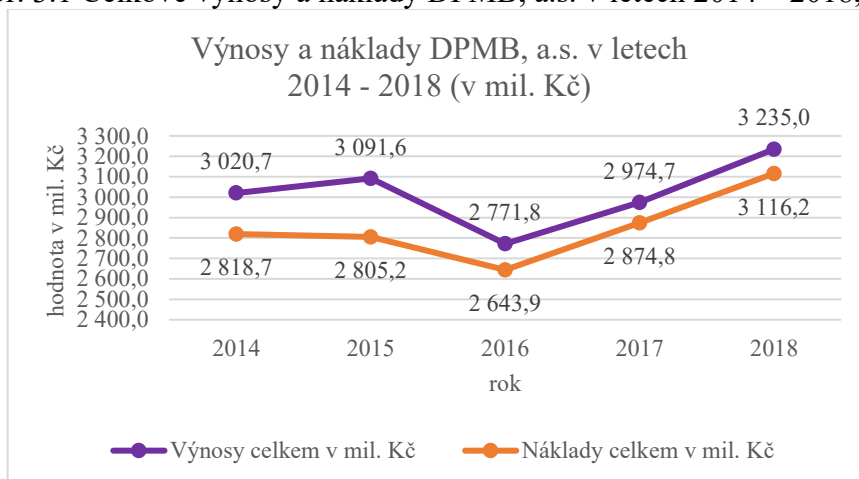
Celkově dopravní podnik obsluhuje 1 502 zastávek a provozuje 75 linek, přičemž za rok 2018 pro zajištění MHD dle schválených jízdních řádů ujela vozidla DP celkem 38,26 mil. vozokm. (Výroční zpráva DPMB, 2019) Průměrná výše vozového parku DPMB za celé sledované období činila 794 vozů, které průměrně ujely 38,09 mil. vozokm. Detailnější údaje za jednotlivé roky lze najít v Příloze č. 2 a Příloze č. 3.

### **3.1.2 Hospodaření Dopravního podniku města Brna**

Na následujícím obr. 3.1 je ukázán průběh výnosů a nákladů DPMB. Lze vidět, že po celou sledovanou dobu dopravní podnik dosahoval kladného výsledku hospodaření. Ten byl nejvyšší v roce 2015, kdy činil 286,4 mil. Kč a nejnižší o dva roky později. V tomto roce byla jeho výše 99,9 mil. Kč.

Z detailnějšího pohledu na výnosy vyplývá, že nejobjemnější položkou za celé sledované období byly Kompenzace na realizaci závazku veřejné služby od statutárního města Brna, které činily průměrně 1 761,8 mil Kč (58,3 % z celkových výnosů). Této položce se pak podrobněji věnuje další část této podkapitoly.

Obr. 3.1 Celkové výnosy a náklady DPMB, a.s. v letech 2014 – 2018, v mil. Kč

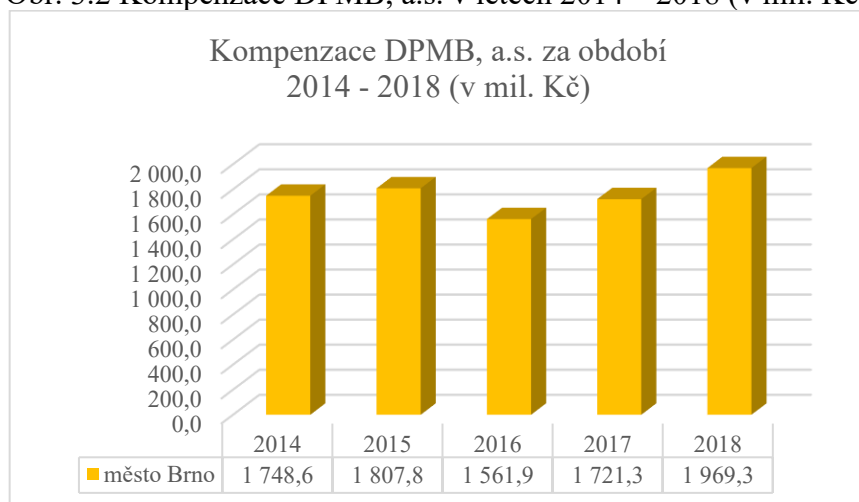


Zdroj: Výroční zpráva DPMB (2015 - 2019); vlastní zpracování

Druhé největší výnosy dopravnímu podniku pak plynuly díky Tržbám z plnění závazku veřejné služby (průměrně 1 026,6 mil. Kč). Jednalo se o 34,1 % z celkových výnosů. Průměrně 46,5 % ze svých celkových nákladů dopravní podnik za celé sledované období vynaložil na Osobní náklady (1 325,2 mil. Kč).

Na následujícím obrázku 3.2 je ukázán průběh kompenzací plynoucí DPMB. Zdrojem kompenzací bylo Statutární město Brno, které v průměru poskytovalo dopravnímu podniku kompenzace ve výši 1 761,8 mil. Kč. Jak lze vidět, výše kompenzací se každým rokem měnila. Nejnižšího objemu financí dostal DPMB v roce 2016, a to 1 561,9 mil. Kč. V roce 2018 se potom kompenzace navýšily o 407 mil. Kč, což učinilo tento rok rokem s nejvyššími kompenzacemi.

Obr. 3.2 Kompenzace DPMB, a.s. v letech 2014 – 2018 (v mil. Kč)



Zdroj: Výroční zpráva DPMB (2015 - 2019); vlastní zpracování

V poměru k celkovým výnosům se tyto finanční objemy v prvních třech letech snižovaly. V roce 2014 činily 57,9 % z výnosů, o dva roky později to bylo 56,3 %. V posledních letech ovšem vzrostly a v roce 2018 činily 60,9 % z celkových výnosů.

### 3.1.3 Počet cestujících, tržby MHD a investice do obnovy vozového parku

Jak vyplývá z tab. 3.1 počet cestujících přepravených prostřednictvím DPMB se každoročně zvyšoval. Změna mezi prvním a posledním sledovaným rokem činila 6,8 mil. osob. V průměru tato společnost přepravila 356,3 mil. osob.

Při detailnějším pohledu na počet přepravených osob vyplývá, že 53,5 % z cestujících v roce 2018 využívalo k přepravě tramvajovou dopravu, 34,2 % se přepravovalo pomocí autobusů, 12,6 % pomocí trolejbusů a lodní dopravu využilo 234 tis. osob, což z celkového počtu cestujících činilo 0,06 %. V předešlých letech se pořadí nejvyužívanějších způsobů přepravy neměnilo.

Tab. 3.1 Počet přepravených cestujících (v tis. osob) a Tržby MHD celkem (v tis. Kč) DPMB v letech 2014 – 2018

v tis.	2014	2015	2016	2017	2018
<b>Počet přepravených cestujících</b>	354 115	354 900	355 001	356 571	360 883
<b>Tržby MHD celkem</b>	975 011	972 904	972 034	969 125	976 913

Zdroj: Výroční zpráva DPMB (2015 - 2019); vlastní zpracování

V oblasti tržeb MHD byl za posledních pět let nejlepší rok 2018. Výnosy z hlavní činnosti dopravního podniku v tomto roce dosáhly 977 mil. Kč. Propad, který byl očekáván z důvodu zavedení tarifních slev v kategoriích studentských a seniorských jízdenek od 1. září 2018, se v tržbách neprojevil.

Při podrobnějším pohledu na vývoj tržeb DPMB (tab. 3.1) lze říct, že mimo rok 2018 měly klesající tendenci. Meziroční změna mezi posledními roky činila 7,8 mil. Kč. Průměrná výše tržeb za sledované období byla 973 mil. Kč.

Tab. 3.2 Investice DPMB, a.s. do obnovy vozového parku, v mil. Kč

v mil. Kč	2014	2015	2016	2017	2018
<b>Objem investic</b>	594,1	961,9	1 394,9	306,1	618,0

Zdroj: Sdružení dopravních podniků (2015 - 2019); vlastní zpracování

Nejvíce DPMB investoval v rámci obnovy vozového parku v roce 2016 (1 394,9 mil. Kč). Průměrná výše investic za celé sledované období byla ve výši 775,0 mil. Kč. Větší polovina z těchto investic byla financována pomocí dotací z jiných zdrojů, než vlastních a z městského rozpočtu. Jednalo se třeba o finance z rozpočtu EU

v rámci Regionálního operačního programu. Například v roce 2015 bylo z tohoto rozpočtu pokryto 67,4 % investic do obnovy vozového parku. (tab. 3.2)

### **3.2 Dopravní podnik města České Budějovice, a.s.**

Dopravní podnik města České Budějovice, a.s. (DPMČB) obstarává veřejnou hromadnou dopravu po Českých Budějovicích, jež se nachází v jižních Čechách a pro dalších 15 příměstských obcí. Ke konci roku 2018 žilo na území města (55,71 km<sup>2</sup>) 94 014 obyvatel. Jediným akcionářem společnosti je statutární město České Budějovice, které využilo k založení základní kapitál ve výši 485 mil. Kč. (DPMČB, 2020)

Předmětem podnikání společnosti je mimo jiné silniční a drážní doprava; provozování a provádění technickobezpečnostních zkoušek; provádění staveb, jejich změn a odstraňování; revize a zkoušky elektrických a tlakových zařízení; zámečnictví, nástrojařství, klempířství; provozování autoškoly; mimoškolní výchova a vzdělávání, pořádání kurzů, školení, výstav, veletrhů a přehlídek. (Výroční zpráva DPMČB, 2019)

#### **3.2.1 Struktura vozového parku**

DPMČB v posledním sledovaném roce zaměstnával 429 zaměstnanců, z toho 211 bylo řidičů MHD. Za celé sledované období zaměstnával dopravní podnik průměrně 405 osob, z toho 197 bylo zaměstnáno jako řidiči. Detailnější údaje jsou uvedeny v Příloze č. 1.

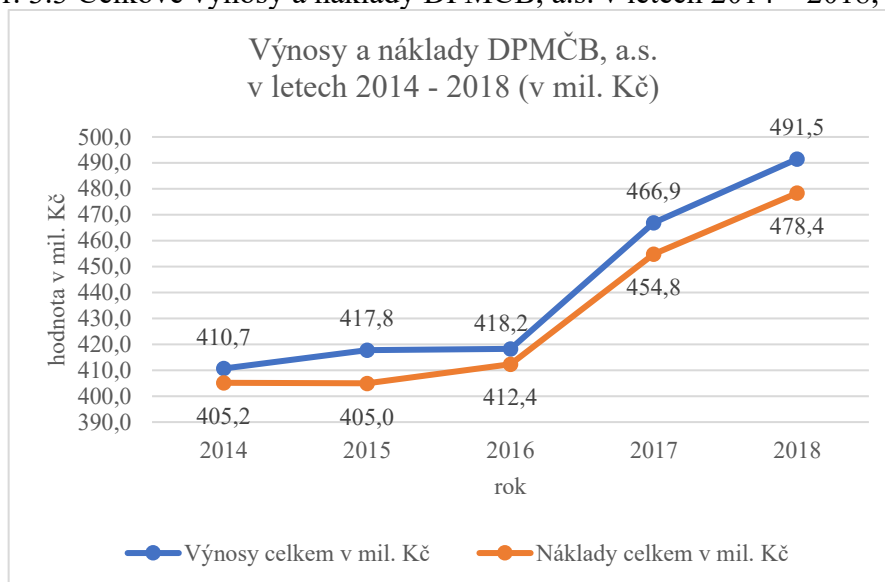
K plnění své hlavní činnosti využíval dopravní podnik na 16 autobusových linkách 99 vozů a na 8 trolejbusových linkách 57 vozů. 60 % ze všech vozů bylo nízkopodlažních. Celkově dopravní podnik obsluhuje 390 zastávek a provozuje 24 linek o délce 208 km, přičemž za rok 2018 pro zajištění MHD dle schválených jízdních řádů ujela vozidla dopravního podniku celkem 5,63 mil. vozokm. (Výroční zpráva DPMČB, 2019) Průměrně Dopravní podnik města České Budějovice ujel za celé sledované období prostřednictvím 144 vozů 5,67 mil. vozokm (Příloha č. 2, Příloha č. 3)

Díky realizaci dotačních projektů DPMČB v roce 2018 pořídil 46 nových vozů. Prioritou pro něj je nezatěžovat životní prostředí a snížit náklady související s pohonnými hmotami. Proto se jednalo o vozy s CNG pohonem, elektrobusesy a trolejbusy s trakční baterií. Celková investice do obměny vozového parku činila necelých 500 mil. Kč, z čehož 85 % pokryla dotace EU. (Výroční zpráva DPMČB, 2019)

### 3.2.2 Hospodaření Dopravního podniku města České Budějovice

Z následujícího obr. 3.3, na kterém je zaznamenán průběh výnosů a nákladů DPMČB, vyplývá, že ve všech sledovaných letech dosahoval kladného hospodářského výsledku. Ten byl nejvyšší v posledním sledovaném roce, kdy měl hodnotu 13,1 mil. Kč. Naopak nejnižší byl v počátečním sledovaném roce (5,5 mil. Kč).

Obr. 3.3 Celkové výnosy a náklady DPMČB, a.s. v letech 2014 – 2018, v mil. Kč



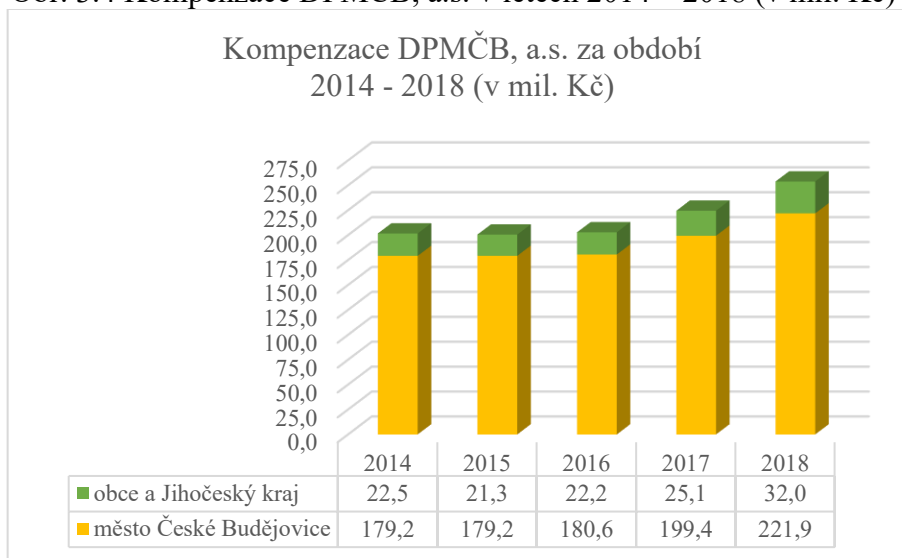
Zdroj: Výroční zpráva DPMČB (2015 - 2019); vlastní zpracování

Nejvyšších výnosů a nákladů dosahoval tento dopravní podnik v roce 2018, kdy hodnoty činily 491,5 mil. Kč, resp. 478,4 mil. Kč. Naopak nejmenší výnosy získal DPMČB v roce 2014 (410,7 mil. Kč.) a v tomtéž roce dosahoval i nejnižších nákladů, a to 405,2 mil. Kč.

Největší položkou výnosů byly Kompenzace, které Dopravní podnik města České Budějovice získává za poskytování svých služeb v rámci MHD. Ty průměrně za celé sledované období činily 216,7 mil. Kč, což bylo 49,1 % z celkových výnosů tohoto podniku. Dále následovaly Tržby z prodeje výrobků a služeb, které dosahovaly hodnoty 159,4 mil. Kč (36,2 % z celkových výnosů). Necelou polovinu svých nákladů dopravní podnik vynaložil na Osobní náklady (46,8 %). Jejich výše byla průměrně 202,2 mil. Kč.

Kompenzace města České Budějovice za poskytnuté veřejné služby se v roce 2014 a 2015 držely na stejných číslech, a to ve výši 179,2 mil. Kč. Od roku 2016 šly dotace za poskytování veřejné služby rostoucím tempem a v roce 2018 dosáhly 221,9 mil. Kč. Kompenzace od obcí a Jihočeského kraje se pohybovaly v rozmezí 22,5 – 32 mil. Kč. (obr. 3.4)

Obr. 3.4 Kompenzace DPMČB, a.s. v letech 2014 – 2018 (v mil. Kč)



Zdroj: Výroční zpráva DPMČB (2015 - 2019); vlastní zpracování

V poměru k celkovým výnosům se kompenzace od statutárního města České Budějovice pohybovaly v rozmezí mezi 42,7 % a 45,1 %. Kompenzace od obcí a Jihočeského kraje činily za celé sledované období v průměru jen 5,6 % z celkových výnosů společnosti.

### 3.2.3 Počet cestujících, tržby MHD a investice do obnovy vozového parku

DPMČB průměrně přepravil 40,3 mil. cestujících. V následující tab. 3.3 lze vidět, že mezi prvním a posledním sledovaným rokem se jejich počet navýšil o 8,6 mil. Důvod tohoto navýšení v roce 2018 je vysvětlen v následujícím odstavci, jelikož souvisí s vývojem tržeb.

Tab. 3.3 Počet přepravených cestujících (v tis. osob) a Tržby MHD celkem (v tis. Kč) DPMČB v letech 2014 – 2018

v tis.	2014	2015	2016	2017	2018
<b>Počet přepravených cestujících</b>	38 541	38 568	38 621	38 782	47 142
<b>Tržby MHD celkem</b>	123 462	123 103	125 624	127 046	120 895

Zdroj: Výroční zpráva DPMČB (2015 - 2019); vlastní zpracování

Tržby tohoto dopravního podniku, měly do roku 2017 téměř rostoucí trend. Téměř, jelikož mezi roky 2014-15 došlo k poklesu o 360 tis. Kč. Průměrná výše tržeb za celé sledované období činila 124 mil. Kč. V tab. 3.3 lze vidět obrovský pokles tržeb v roce 2018, který souvisí s již zmiňovaným nárůstem počtu cestujících. Ten byl vyvolán rozhodnutím rady města České Budějovice zavést pro vybrané cílové skupiny jízdné



zdarma. To se týkalo dětí od 6 do 15 let, seniorů od 65 let, dárců krve a také účastníků odboje a válečných veteránů. (DPMČB, 2019)

Tab. 3.4 Investice DPMČB, a.s. do obnovy vozového parku, v mil. Kč

v mil. Kč	2014	2015	2016	2017	2018
<b>Objem investic</b>	3,4	23,3	42,3	35,2	503,0

Zdroj: Sdružení dopravních podniků ČR (2015 - 2019); vlastní zpracování

V tab. 3.4 jsou zaznamenány investice DPMČB. Nejvíce zřetelné z ní je, že v roce 2018 provedla na své poměry ohromnou investici do obnovy vozového parku, která se v tomto městě, v takové výši, ještě nikdy neuskutečnila. Z 80,9 % byla kryta příspěvkem státu a zbytek byl pokryt z dotací EU.

### 3.3 Dopravní podnik města Hradce Králové, a.s.

Dopravní podnik města Hradce Králové, a.s (DPMHK) uspokojuje od roku 1928 potřeby přepravy jak obyvatel, tak návštěvníků po městě Hradec Králové a 7 dopravně připojených obcí. Toto statutární město je metropole Královéhradeckého kraje, který se nachází ve východních Čechách. Rozloha města je 105,69 km<sup>2</sup>. Ke konci roku 2018 zde mělo trvalý pobyt 92 742 osob. (ČSÚ, 2020)

Majitelem a jediným akcionářem DPMHK je město Hradec Králové. Základní kapitál společnosti činí 713 mil. Kč. Dalšími činnostmi, kromě provozování MHD, jsou např.: vyučování řízení; mytí motorových vozidel; prodej motorové nafty smluvním zákazníkům; reklamní a propagační činnost; provozování tělovýchovných, regeneračních a rekondičních zařízení, kadeřnictví a také zájezdová doprava. (DPMHK, 2020)

#### 3.3.1 Struktura vozového parku

V posledním roce zaměstnával DPMHK 385 zaměstnanců, z toho bylo 222 řidičů. Průměrná výše počtu zaměstnanců za celé sledované období byla 381, přičemž 226 osob bylo zaměstnáno jako řidiči. Detailnější údaje o personální oblasti dopravního podniku obsahuje Příloha č. 1.

Doprava v Hradci Králové je na 401 zastávkách zajišťována trolejbusy a autobusy. Struktura vozového parku čítala v roce 2018 73 autobusů a 23 elektrobuses, které jezdily na 35 linkách, a dále 40 trolejbusů, které obsluhovaly 5 linek. Podíl nízkopodlažních vozidel činil od poloviny roku 2018 celkem 100 % a všechna vozidla

městské hromadné dopravy byla vybavena informačním systémem pro cestující se zrakovým handicapem. (Výroční zpráva DPMHK, 2019)

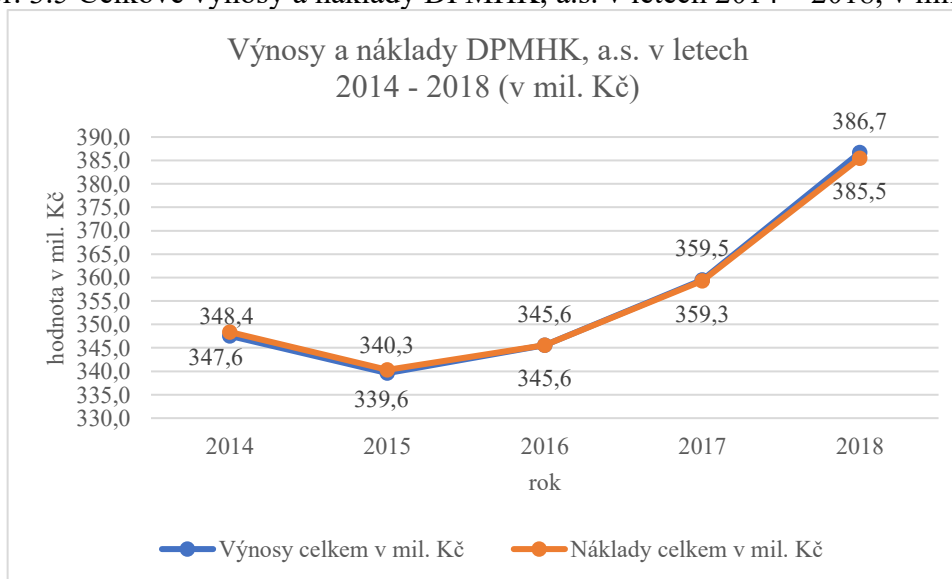
Mimo MHD společnost zajišťuje i provoz Turistického hradeckého vláčku, jenž účastníkům jízdy ukazuje významná místa města a přibližuje jejich historii. Celkově je zde tedy provozován jeden vláček a 40 linek o délce 323 km, přičemž za rok 2018 ujela vozidla MHD, pro zajištění smluvně stanoveného rozsahu dopravy, celkem 5,9 mil. vozokm. (Výroční zpráva DPMHK, 2019) Z přílohy č. 2 vyplývá, že za celé sledované období vozidla DPMHK ujela průměrně přes 6 mil. vozokm. Z přílohy č. 3 pak, že průměrná výše vozového parku byla 125 vozidel.

V roce 2018 došlo k významné obnově vozového parku, zejména díky využití dotačních programů ITI a IROP. Společnost, stejně jako většina ostatních, směřuje k e-mobilitě se snahou přispět ke zlepšení čistoty ovzduší v Hradci Králové a snížit závislost společnosti na cenách motorové nafty. (Výroční zpráva DPMHK, 2019)

### 3.3.2 Hospodaření Dopravního podniku města Hradce Králové

Dopravní podnik města Hradec Králové dosahoval v prvních třech sledovaných letech záporného výsledku hospodaření, přičemž největší ztráty dosahoval v roce 2014. Jednalo se o – 800 tis. Kč. V roce 2015 byl hospodářský výsledek téměř vyrovnaný, jednalo se o ztrátu pouhých – 13 tis. Kč. Jak je vyznačeno na obr. 3.5, nejvyššího zisku dopravní podnik dosahoval v posledním sledovaném roce, kdy byl ve výši 1,2 mil. Kč.

Obr. 3.5 Celkové výnosy a náklady DPMHK, a.s. v letech 2014 – 2018, v mil. Kč

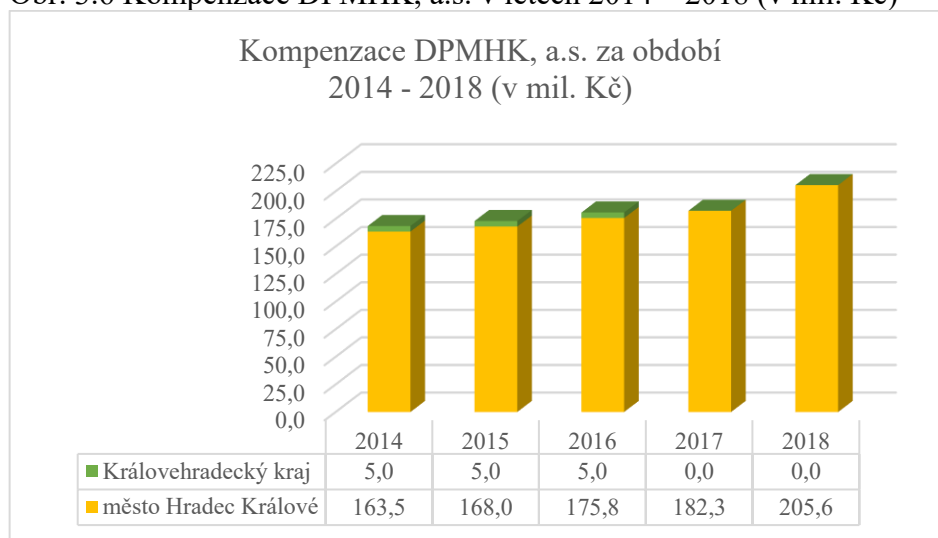


Zdroj: Výroční zpráva DPMHK (2015 - 2019); vlastní zpracování

Nejvyšší položkou výnosů DPMHK byly Kompenzace. Jejich výše za celé sledované období průměrně činila 182,0 mil. Kč, což bylo 51,1 % z jeho celkových výnosů. Dalších 44,7 % z celkových výnosů plynulo z Tržeb z prodeje výrobků a služeb. Jejich průměrná hodnota dosahovala výše 158,8 mil. Kč. Nejvyšší finanční prostředky dopravní podnik vynaložil v rámci Osobních nákladů (173,4 mil. Kč.). Z celkového objemu nákladů se průměrně jednalo o 48,7 %.

V prvních třech sledovaných letech poskytoval dopravnímu podniku kompenzace v jednotné výši 5 mil. Kč Královehradecký kraj. Ty ovšem v dalších letech již nebyly poskytovány. Na rozdíl od dotací od města Hradec Králové, což je zaznamenáno na následujícím obr. 3.6.

Obr. 3.6 Kompenzace DPMHK, a.s. v letech 2014 – 2018 (v mil. Kč)



Zdroj: Výroční zpráva DPMHK (2015 - 2019); vlastní zpracování

Dotace od města Hradec Králové se každoročně zvyšovaly. Bylo to v důsledku změny toku příspěvků od dopravně připojených obcí, dále kvůli úpravě tarifů pro důchodce nad 70 let s dopadem do tržeb dopravce a na pokrytí nárůstu smluvních km objednaných městem. Nejvyšší navýšení, o 23,2 mil. Kč, nastalo v roce 2018, a to z důvodu pokrytí nárůstu nákladů z dobíhající úpravy tarifů, a především na zvýšení mezd pro řidiče MHD.

### 3.3.3 Počet cestujících, tržby MHD a investice do obnovy vozového parku

DPMHK za sledované období průměrně přepravilo ve svých vozech 34,9 mil. osob. Nejméně městskou hromadnou dopravu k cestě za svými povinnostmi a zájmy využili v tomto městě cestující v roce 2016. Bylo jich 32,7 mil., což je o 4,3 mil. osob méně oproti roku 2018, kdy bylo naopak přepraveno nejvíce cestujících. (tab. 3.5)

Tab. 3.5 Počet přepravených cestujících (v tis. osob) a Tržby MHD celkem (v tis. Kč) DPMHK v letech 2014 – 2018

v tis.	2014	2015	2016	2017	2018
<b>Počet přepravených cestujících</b>	34 106	34 083	32 773	36 570	37 030
<b>Tržby MHD celkem</b>	122 124	119 171	116 863	116 843	115 721

Zdroj: Výroční zpráva DPMHK (2015 - 2019); vlastní zpracování

Tržby DPMHK se během sledovaného pětiletého období pohybovaly v průměru okolo 118,1 mil. Kč. Tab. 3.5 ovšem ukazuje, že se postupem času snižovaly. Rozdíl mezi prvním a posledním rokem činil 6,4 mil. Kč.

Tab. 3.6 Investice DPMHK, a.s. do obnovy vozového parku, v mil. Kč

v mil. Kč	2014	2015	2016	2017	2018
<b>Objem investic</b>	7,0	8,9	7,3	0,0	372,0

Zdroj: Sdružení dopravních podniků ČR (2015 - 2019); vlastní zpracování

Z následující tab. 3.6 je patrné, že Dopravní podnik města Hradec Králové provedl velkou obnovu vozového parku v posledním sledovaném roce. Její výše byla 372,0 mil. Kč a ze 79,0 % byla financována ze zdrojů EU.

### 3.4 Dopravní podnik města Jihlavy, a.s.

Městská hromadná doprava je v Jihlavě provozována již od roku 1909, kdy byl zahájen provoz elektrické pouliční dráhy. Ta byla ovšem v roce 1948 zrušena a nahrazena dopravou autobusovou a trolejbusovou, které zde fungují dodnes. Hlavní činností a.s. Dopravní podnik města Jihlavy (DPMJ) je zajišťování veřejné hromadné dopravy osob na území města Jihlavy, 5 okolních obcí a do přilehlé průmyslové zóny. (DPMJ, 2019)

Předmětem podnikání společnosti je provozování trolejbusové dráhy a její dopravy; silniční osobní doprava provozovaná vozidly určenými pro přepravu maximálně, ale i více než 9 osob včetně řidiče; výkon stanice technické kontroly pro autobusy a nákladní automobily; provozování stanic měření emisí pro vozidla poháněná vznětovými motory a mnoho dalšího. (Výroční zpráva DPMJ, 2019)

DPMJ je plně ve vlastnictví statutárního města Jihlava. Výše základního kapitálu činí 105,7 mil. Kč. (DPMJ, 2019) Ke konci roku 2018 žilo na území 87,86 km<sup>2</sup> 50 845 obyvatel. (ČSÚ, 2020)

#### 3.4.1 Struktura vozového parku

V posledním sledovaném roce zaměstnával DPMJ 169 zaměstnanců, z toho 98 řidičů. Za celé sledované období to pak bylo průměrně 171 zaměstnanců, z čehož průměrně také

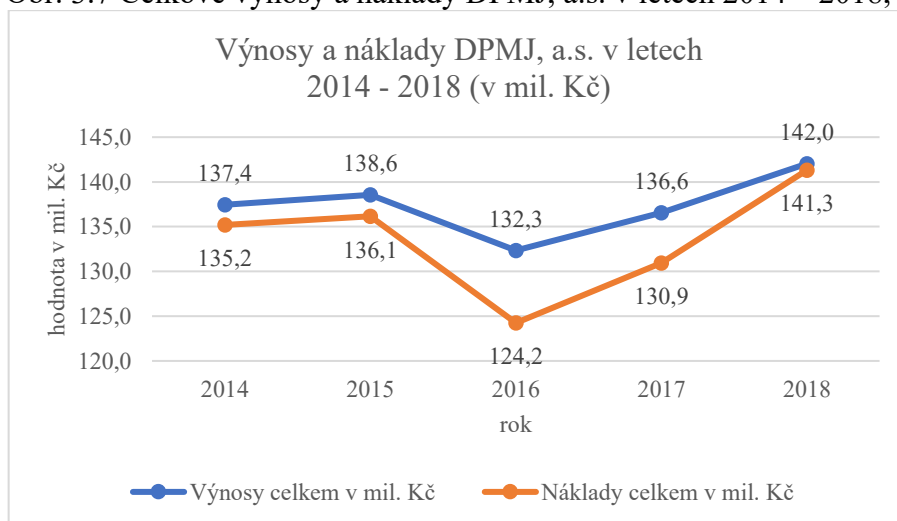
98 bylo řidičů. Detailnější pohled na vývoj dopravního podniku v oblasti personalistiky lze nalézt v Příloze č. 1.

Struktura vozového parku čítala v roce 2018 40 autobusů, které jezdily na 11 linkách, a dále 29 trolejbusů, které obsluhovaly 7 linek. Celkově zde bylo provozováno 18 linek o délce 158 km, přičemž za rok 2018 ujela vozidla MHD, pro zajištění smluvně stanoveného rozsahu dopravy, celkem cca 3,06 mil. vozokm. (Výroční zpráva DPMJ, 2019) Za celé sledované období vozidla DPMJ průměrně ujela 2,96 mil. vozokm. Průměrný počet vozů pak byl 63. (Příloha č. 2, Příloha č. 3)

### 3.4.2 Hospodaření Dopravního podniku města Jihlavy

Jak vyplývá z obr. 3.7, Dopravní podnik města Jihlavy dosahoval každoročně kladného výsledku hospodaření. Ten byl nejvyšší v roce 2016, kdy činil 8,1 mil. Kč. Naopak nejnižšího zisku dosáhl v posledním sledovaném roce (700 tis. Kč).

Obr. 3.7 Celkové výnosy a náklady DPMJ, a.s. v letech 2014 – 2018, v mil. Kč

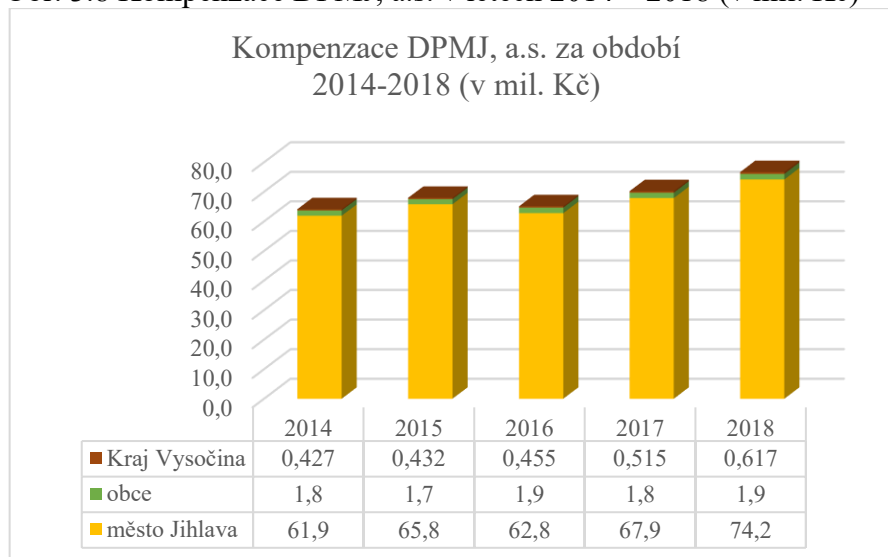


Zdroj: Výroční zpráva DPMJ (2015 - 2019); vlastní zpracování

Největší položkou výnosů DPMJ byly Kompenzace. Jejich průměrná výše byla 68,8 mil. Kč, což průměrně představovalo něco málo přes polovinu celkových výnosů dopravního podniku. Druhou nejvyšší položkou, jež přinášela DPMJ finance, byly Tržby z prodeje výrobků a služeb (průměrně 58,99 mil. Kč). Ty činily za celé sledované období průměrně 42,9 % z celkových výnosů. Na opačné straně, u nákladů, tvořila položka Osobní náklady průměrně 57,1 % z celkových nákladů, což byl nejvyšší objem finančních prostředků, které dopravní podnik vynaložil (76,2 mil. Kč).

Jelikož je DPMJ ve vlastnictví statutárního města Jihlava, poskytuje město každým rokem dopravnímu podniku kompenzace. Ty jsou patrné na obr. 3.8. Vyplyvá z něj, že až na rok 2016, docházelo k jejich navyšování. V roce 2018 dosáhly 74,2 mil. Kč, což bylo o 12,3 mil. Kč více než v prvním sledovaném roce.

Obr. 3.8 Kompenzace DPMJ, a.s. v letech 2014 – 2018 (v mil. Kč)



Zdroj: Výroční zpráva DPMJ (2015 - 2019); vlastní zpracování

Dopravnímu podniku plynou finance také od obcí v okolí Jihlavy, pro něž zajišťuje veřejnou hromadnou dopravu. Jejich průměrná výše za celých pět let byla 1,8 mil. Kč. Posledním objednavatelem veřejné služby v dopravě, který hradí DPMJ ztrátu z dopravy, je kraj Vysočina. Zde činila průměrná výše kompenzací 489 tis. Kč.

### 3.4.3 Počet cestujících, tržby MHD a investice do obnovy vozového parku

Následující tab. 3.7 obsahuje počet přepravených cestujících DPMJ. Z počátečních 13,8 mil. osob v roce 2014, docházelo ke každoročnímu navýšení až na konečných 15,5 mil. Největší meziroční nárůst přepravených osob se udál v roce 2018. Významně k němu přispěla tarifní úprava, kdy byla snížena věková hranice pro získání ročního seniorského jízdného ze 70 na 65 let. (Výroční zpráva DPMJ (2019))

Tab. 3.7 Počet přepravených cestujících (v tis. osob) a Tržby MHD celkem (v tis. Kč) DPMJ v letech 2014 – 2018

v tis.	2014	2015	2016	2017	2018
<b>Počet přepravených cestujících</b>	13 790	13 860	14 082	14 206	15 466
<b>Tržby MHD celkem</b>	47 867	48 227	48 264	48 980	46 746

Zdroj: Výroční zpráva DPMJ (2015 - 2019); vlastní zpracování

Na druhé straně, v důsledku této změny tarifu, došlo ke snížení tržeb z MHD. V tab. 3.7 lze dále vidět, že až do zmiňovaného roku 2018 měly tržby stoupající tendenci, kdy v roce 2017 dosahovaly necelých 49 mil. Kč. Průměrně, za celé sledované období dopravní podnik dosahoval tržeb ve výši 48,0 mil. Kč.

Tab. 3.8 Investice DPMJ, a.s. do obnovy vozového parku, v mil. Kč

v mil. Kč	2014	2015	2016	2017	2018
<b>Objem investic</b>	0,0	0,0	0,0	0,0	61,9

Zdroj: Sdružení dopravních podniků ČR (2015 - 2019); vlastní zpracování

Z předchozí tab. 3.8 je patrné, že DPMJ za celé sledované období investoval do obnovy svého vozového parku pouze v posledním roce. Výše těchto investic byla 61,9 mil. Kč, přičemž z 15 % se na nich podílel sám dopravní podnik z vlastních zdrojů a ze zbylých 84,9 % to pak byly jiné zdroje, jako např.: kraj Vysočina nebo EU.

### 3.5 Dopravní podnik Karlovy Vary, a.s.

Dopravní podnik Karlovy Vary, a. s. (DPKV) zajišťuje všechny úkoly spojené se zajištěním dopravní obslužnosti na území statutárního města Karlovy Vary, města Ostrov a několika okolních obcí. Ke konci roku 2018 žilo na území města Karlovy Vary (59,08 km<sup>2</sup>) 48 501 obyvatel a ve městě Ostrov (50,4 km<sup>2</sup>) 16 731 obyvatel. (ČSÚ, 2020)

Krajské město Karlovarského kraje, město Karlovy Vary, je známé po celém světě díky svým lázeňským horkým minerálním pramenům a Mezinárodnímu filmovému festivalu. To je ovšem jen pár důvodů, proč jej navštěvuje mnoho jak tuzemských, tak cizích turistů. MHD je tady velmi důležitým způsobem dopravy, a proto zde DPKV od roku 1959, kromě autobusové dopravy, provozuje i 2 osobní lanové dráhy (Diana, Imperial). (DPKV, 2019)

Předmětem činnosti DPKV je nákladní i osobní silniční motorová doprava; opravy silničních vozidel; zámečnictví, nástrojařství; klempířství a oprava karosérií; hostinská činnost; provozování dráhy a drážní dopravy na dvou lanových drahách atd. 100 % akcionářem dopravního podniku je statutární město Karlovy Vary, které využilo základní kapitál 78,2 mil. Kč. (Výroční zpráva DPKV, 2019)

#### 3.5.1 Struktura vozového parku

DPKV průměrně za celé sledované období zaměstnával 255 osob, ze kterých bylo 136 řidičů MHD. V posledním sledovaném roce v tomto dopravním podniku působilo

261 zaměstnanců, z toho bylo 154 profesionálních řidičů. Údaje za jednotlivé roky lze nalézt v Příloze č. 1.

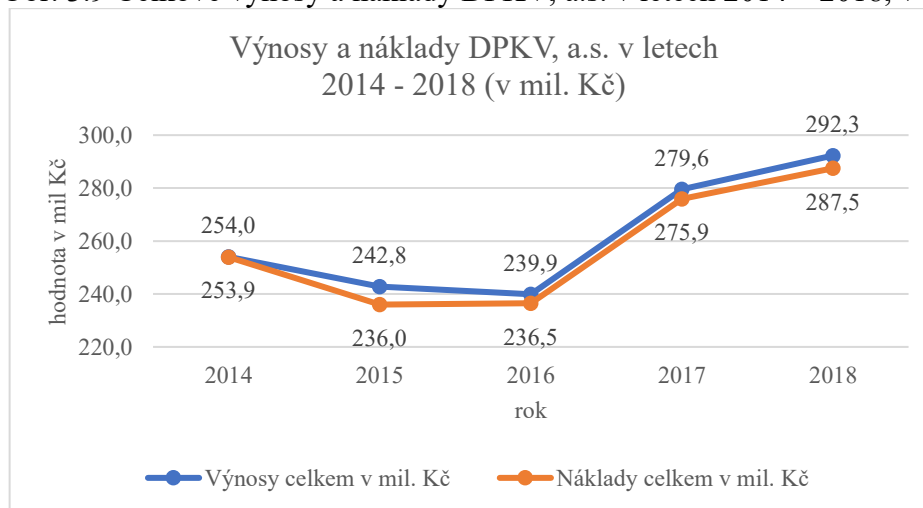
Struktura vozového parku v tomto městě není nijak moc členitá, obsahuje pouze jeden druh dopravy, a to autobusovou, ke které mělo ke konci roku 2018 k dispozici 92 vozů. Za celých sledovaných pět let obstarávalo veřejnou hromadnou dopravu v Karlových Varech průměrně 86 vozů. Tyto vozy pak průměrně ujely 2,52 mil. vozokm. (Příloha č. 2, Příloha č. 3)

### 3.5.2 Hospodaření Dopravního podniku Karlovy Vary

Dopravní podnik Karlovy Vary dosahoval v každém sledovaném roce kladného výsledku hospodaření. Nejnižší byl v roce 2014, a to 100 tis. Kč. Nejvyššího zisku potom docílil o rok později, kdy činil 6,8 mil. Kč. (obr. 3.9)

Nejvyšších výnosů a nákladů dosahoval tento dopravní podnik v roce 2018, kdy výnosy činily 292,3 mil. Kč a náklady byly o 4,8 mil. Kč nižší. Naopak nejmenších výnosů DPKV obdržel o dva roky dříve. Jednalo se o 239,9 mil. Kč. Nejméně nákladů pak vynaložili v roce 2015, kdy byla jejich výše 236,0 mil. Kč.

Obr. 3.9 Celkové výnosy a náklady DPKV, a.s. v letech 2014 – 2018, v mil. Kč



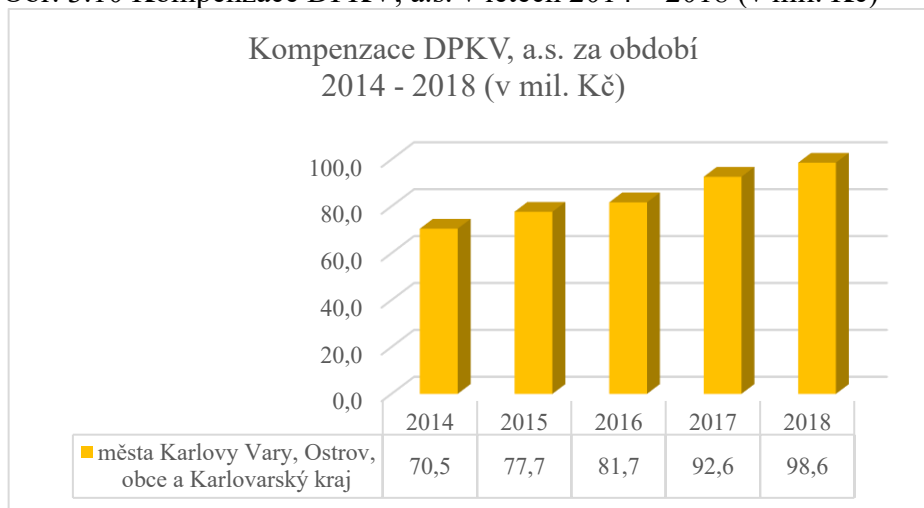
Zdroj: Výroční zpráva DPKV (2015 - 2019); vlastní zpracování

Největší položkou výnosů byly Tržby z prodeje výrobků a služeb, které průměrně za celé sledované období činily 139,0 mil. Kč, což bylo 53,0 % z celkových výnosů DPKV. Dále následovaly Kompenzace, které dosahovaly hodnoty 84,2 mil. Kč (32,1 % z celkových výnosů). Necelou polovinu nákladů dopravní podnik vynaložil na Osobní náklady (47,2 %). Jejich výše byla průměrně 121,8 mil. Kč.



Na následujícím obr. 3.10 je zaznamenán vývoj kompenzací, které plynuly DPKV od měst Karlovy Vary a Ostrov, příměstských obcí a Karlovarského kraje. Dopravní podnik uvádí získané finance kumulativně, přičemž původce kompenzací nerozlišuje.

Obr. 3.10 Kompenzace DPKV, a.s. v letech 2014 – 2018 (v mil. Kč)



Zdroj: Výroční zpráva DPKV (2015 - 2019); vlastní zpracování

Jak lze vidět, výše těchto finančních toků každoročně rostla. Rozdíl mezi posledním a prvním sledovaným rokem činil 11,1 mil. Kč. Průměrně DPKV od těchto územních statutárních jednotek a kraje plynulo za celé sledované období 84,2 mil. Kč, což představovalo 32,1 % z celkových výnosů dopravního podniku.

### 3.5.3 Počet cestujících, tržby MHD a investice do obnovy vozového parku

DPKV průměrně za sledované období přepravil ve svých vozech 13 mil. osob. Nejméně městskou hromadnou dopravu využili v tomto městě cestující v počátečním roce. Bylo jich 9,6 mil. V dalších letech se počet přepravených cestujících zvyšoval, až dosáhl konečné výše 15,7 mil. Kč. (tab. 3.9) Z této výše se každý rok necelého půl milionu osob přepravovalo pomocí lanových drah Diana a Imperial.

Tab. 3.9 Počet přepravených cestujících (v tis. osob) a Tržby MHD celkem (v tis. Kč) DPKV v letech 2014 – 2018

v tis.	2014	2015	2016	2017	2018
<b>Počet přepravených cestujících</b>	9 587	13 177	13 309	13 253	15 678
<b>Tržby MHD celkem</b>	58 868	52 163	49 905	49 966	51 955

Zdroj: Výroční zpráva DPKV (2015 - 2019); vlastní zpracování

Průměrně, za celé sledované období, dopravní podnik navýšil pomocí tržeb své výnosy o 52,6 mil. Kč. Nejvyšších tržeb dosahoval v roce 2014,

a to 58,9 mil. Kč. Naopak nejnižší hodnotu, 49,9 mil Kč, si DPKV vydělal na tržbách v roce 2016. (tab. 3.9)

Důležité je také zmínit, že tržby vydělané dopravním podnikem pomocí provozu lanových drah, vč. vyhlídkové věže Diana, činily průměrně za celé sledované období 12 mil. Kč, což bylo 23 % z celkové průměrné hodnoty tržeb. Tento původ tržeb eviduje DPKV mimo tržby, které mu plynou z provozování MHD.

Tab. 3.10 Investice DPKV, a.s. do obnovy vozového parku, v mil. Kč

v mil. Kč	2014	2015	2016	2017	2018
<b>Objem investic</b>	19,0	41,6	5,1	20,2	5,9

Zdroj: Sdružení dopravních podniků ČR (2015 - 2019); vlastní zpracování

Tab. 3.10 ukazuje výši investic dopravního podniku do obnovy svého vozového parku. Vyplývá z ní, že největší investice nastaly v roce 2015, kdy činily 41,6 mil. Kč. Průměrně DPKV do této oblasti investoval 18,4 mil. Kč. Vše hradil ze svých vlastních zdrojů.

### 3.6 Dopravní podnik měst Liberce a Jablonce nad Nisou, a.s.

Dopravní podnik měst Liberce a Jablonce nad Nisou, a. s. (DPMLJ) zajišťuje provoz městské hromadné dopravy ve městech Liberec a Jablonec nad Nisou a v jejich blízkém okolí. Rozloha Liberce je 106,09 km<sup>2</sup> a ke konci roku 2018 zde žilo 104 445 obyvatel. U Jablonce nad Nisou je to 31,38 km<sup>2</sup> a žilo zde 45 802 osob. (ČSÚ, 2020)

Akcionáři tohoto dopravního podniku jsou dva, a to statutární město Liberec, který vlastní 99,62 % akcií a statutární město Jablonec nad Nisou, u kterého dosahuje vlastnický podíl 0,38 %. Výše základního kapitálu činí 785,7 mil. Kč. Předmětem činnosti DPMLJ je provádění staveb, jejich změn a odstraňování; opravy silničních vozidel; osobní silniční motorová doprava; provozování dráhy a drážní dopravy; provozování autoškoly; výroba, obchod a služby neuvedené v přílohách 1 až 3 živnostenského zákona; činnost účetních poradců, vedení účetnictví, vedení daňové evidence. (DPMLJ, 2019)

#### 3.6.1 Struktura vozového parku

Celkově DPMLJ v roce 2018 zaměstnával 387 osob, z toho 129 bylo řidičů autobusů a 53 řidičů tramvají. Za celé sledované období DP zaměstnával 393 osob, z čehož bylo 186 řidičů MHD. Detailnější pohled na personální strukturu lze vidět v Příloze č. 1.

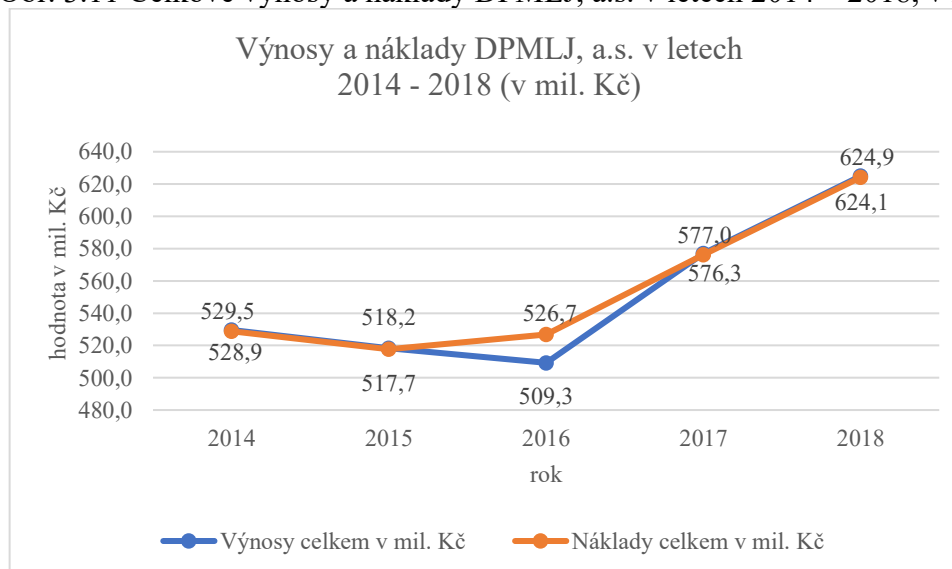
Počet autobusů, které zabezpečují veřejnou hromadnou dopravu po Liberci, bylo v posledním sledovaném roce 107. Tyto vozy se střídaly při obsluze 45 linek. Po Jablonci nad Nisou jich bylo 32 (25 autobusových linek). Součástí vozového parku bylo také 59 tramvajových vozů, které se střídaly na čtyřech linkách. (Výroční zpráva DPMLJ, 2019)

V roce 2018 dosáhl celkový objem ujetých km v MHD v autobusové dopravě hodnoty 5,5 mil. vozokm a v tramvajové dopravě 2,2 mil. vozokm. (Výroční zpráva DPMLJ, 2019) Za celé sledované období ujely vozy MHD průměrně 7,66 mil. vozokm, přičemž výše vozového parku byla průměrně 203. Údaje za celé sledované období jsou zaznamenány v Příloze č. 2 a Příloze č. 3.

### 3.6.2 Hospodaření Dopravního podniku měst Liberce a Jablonce nad Nisou

Na obr. 3.11 je patrný záporný výsledek hospodaření (-17 mil. Kč), jehož důvodem bylo uplatnění přiměřeného zisku subdodavatelem. V ostatních letech dosahoval DPMLJ kladného zisku, přičemž nejvyšší byl v posledním sledované roce, a to 800 tis. Kč.

Obr. 3.11 Celkové výnosy a náklady DPMLJ, a.s. v letech 2014 – 2018, v mil. Kč



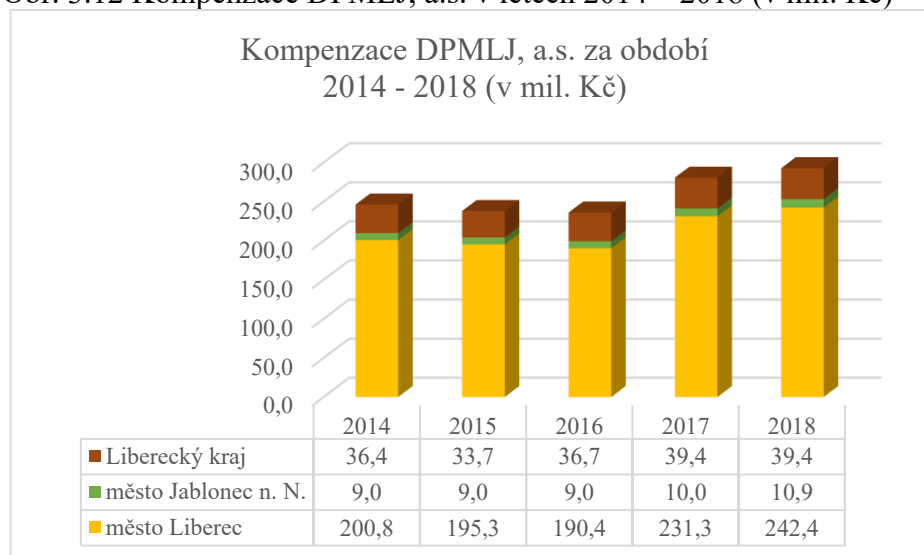
Zdroj: Výroční zpráva DPMLJ (2015 - 2019); vlastní zpracování

Z detailnějšího pohledu na výnosy vyplývá, že nejvíce jich DPMLJ získal prostřednictvím kompenzací. Jejich výše za celé sledované období byla průměrně 258,8 mil. Kč, což činilo 46,9 % z jeho celkových výnosů. Dalším důležitým zdrojem výnosů byly Tržby z prodeje zboží a služeb (228,3 mil. Kč). Ty průměrně činily 41,7 % z celkových výnosů tohoto dopravního podniku.

Nejvíce nákladů vynaložil DPMLJ u položky Ostatní provozní náklady. Průměrně to bylo 210,9 mil. Kč, což představovalo 38,2 % z jeho celkových nákladů. Druhou nejvyšší položkou nákladů, která činila 30,0 % z celku, byly Osobní náklady (166,4 mil. Kč).

Na následujícím obrázku 3.12 je ukázán průběh kompenzací plynoucí DPMLJ. Zdroje kompenzací byly tři. Největší objem financí plynul od statutárního města Liberce, který v průměru poskytoval dopravnímu podniku kompenzace ve výši 212 mil. Kč. Dalším objednavatelem veřejné služby byl Liberecký kraj. Ten průměrně poskytoval dotace ve výši 37,1 mil. Kč. Nejnižší objem finančních prostředků DPMLJ plynul od statutárního města Jablonce nad Nisou. Jeho výše se průměrně pohybovala okolo 9,6 mil. Kč.

Obr. 3.12 Kompenzace DPMLJ, a.s. v letech 2014 – 2018 (v mil. Kč)



Zdroj: Výroční zpráva DPMLJ (2015 - 2019); vlastní zpracování

Kompenzace od statutárního města Liberce činily za celé sledované období průměrně 38,4 % z celkových výnosů dopravního podniku. Liberecký kraj pak poskytoval 6,7 % z celkových výnosů a město Jablonec nad Nisou 1,7 %.

### 3.6.3 Počet cestujících, tržby MHD a investice do obnovy vozového parku

DPMLJ v období 2014 – 2018 přepravil v průměru 41,5 mil. osob, přičemž v prvních třech letech byl trend klesající. Celý průběh počtu cestujících je vidět v tab. 3.11. Rozdíl mezi prvním a posledním sledovaným rokem činil pouhých 89 tis. přepravených osob.

Podrobnější pohled na poslední tři roky potvrzuje, že tam, kde žije větší množství obyvatel, se také přepravuje více osob. 59,4 % z průměrného počtu cestujících využívalo

ke své přepravě po Liberci autobusovou dopravu (24,6 mil. osob). Pomocí tramvajové dopravy se průměrně přepravovalo 12,8 mil. osob, což bylo necelých 31 % z celkového počtu cestujících MHD. Veřejnou hromadnou dopravu v Jablonci nad Nisou pak využívalo 9,7 % z cestujících (4 mil.).

Tab. 3.11 Počet přepravených cestujících (v tis. osob) a Tržby MHD celkem (v tis. Kč) DPKV v letech 2014 – 2018

v tis.	2014	2015	2016	2017	2018
<b>Počet přepravených cestujících</b>	42 045	41 143	41 001	41 233	41 956
<b>Tržby MHD celkem</b>	195 908	198 887	198 539	199 212	187 426

Zdroj: Výroční zpráva DPMLJ (2015 - 2019); vlastní zpracování

V tab. 3.11 lze také porovnat tržby, které Dopravní podnik měst Liberce a Jablonce nad Nisou obdržel za sledovaných pět let. V počátečním roce 2014 činily tyto tržby necelých 196 mil. Kč, což bylo o 8,4 mil. Kč více oproti poslednímu sledovanému roku. V roce 2018 je patrný rapidní meziroční propad o 11,8 mil. Kč. Ten byl způsoben zavedením nového tarifu slev pro děti, studenty a důchodce (Výroční zpráva DPMLJ, 2018). Průměrná hodnota tržeb tohoto dopravního podniku byla 195,9 mil. Kč.

Tab. 3.12 Investice DPMLJ, a.s. do obnovy vozového parku, v mil. Kč

v mil. Kč	2014	2015	2016	2017	2018
<b>Objem investic</b>	13,5	39,4	36,9	0,0	70,4

Zdroj: Sdružení dopravních podniků ČR (2015 - 2019); vlastní zpracování

Největší objem financí v rámci obnovy vozového parku Dopravní podnik měst Liberce a Jablonce vynaložil v posledním sledovaném roce (70,4 mil. Kč). Průměrná výše investic za celé sledované období byla 32,0 mil. Kč. Celkovou obnovu ve všech obdobích hradil dopravní podnik z vlastních zdrojů (tab. 3.12)

### 3.7 Dopravní podnik města Olomouce, a.s.

Dopravní podnik města Olomouce, a. s. (DPMO) zajišťuje dopravní obslužnost MHD v krajském městě Olomouckého kraje, Olomouci a jeho přilehlém okolí. Ke konci roku 2018 žilo na území tohoto statutárního města (103,33 km<sup>2</sup>) 100 523 obyvatel. (ČSÚ,2020)

Začátek osobní veřejné hromadné dopravy v Olomouci se datuje od roku 1899, kdy zde začala fungovat tramvajová doprava. V roce 1927 se pak Olomouc stala prvním městem na Moravě, které mělo vlastní autobusovou dopravu. (DPMO, 2020) Zakladatelem a majoritním vlastníkem DPMO je statutární město Olomouc. Základní kapitál činil 179,7 mil. Kč. (Výroční zpráva DPMO, 2019)

### 3.7.1 Struktura vozového parku

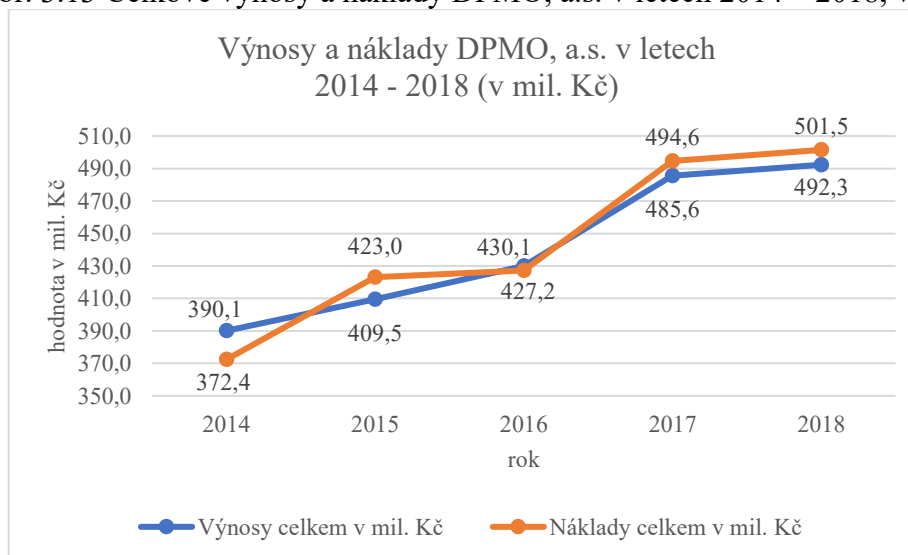
DPMO za celé sledované období průměrně zaměstnával 262 osob, z čehož 246 bylo zaměstnáno jako řidiči MHD. V posledním sledovaném roce zaměstnával 263 zaměstnanců, z toho bylo 92 řidičů tramvají a 154 řidičů autobusů. Vývoj počtu zaměstnanců a řidičů MHD lze nalézt v Příloze č. 1.

Struktura vozového parku čítala v roce 2018 68 tramvajových vozů, které jezdily na 8 linkách, a dále 78 autobusů, které se střídali v obsluze 24 linek. Od počátku roku 2018 jsou všechny vozy nízkopodlažní a ujely za poslední sledovaný rok cca 6,48 mil. vozokm. Průměrná výše vozového parku DPMO za celé sledované období činila 147 vozů, které průměrně ujely 6,40 mil. vozokm. Detailnější údaje za jednotlivé roky lze najít v Příloze č. 2 a Příloze č. 3.

### 3.7.2 Hospodaření Dopravního podniku města Olomouce

Obr. 3.13 ukazuje, že se výnosy a náklady každoročně střídaly, což ovlivňovalo i výši výsledku hospodaření. Největšího zisku dosáhl DPMO v počátečním roce, kdy činil 17,7 mil. Kč. Dalšího kladného výsledku hospodaření dopravní podnik dosáhl o dva roky později (2,9 mil. Kč). V ostatních letech byl výsledek hospodaření záporný. Nejhoršího záporného výsledku, - 13,6 mil. Kč, dosahoval v roce 2015. V posledních dvou letech měl DPMO ztrátu přes 9 mil. Kč.

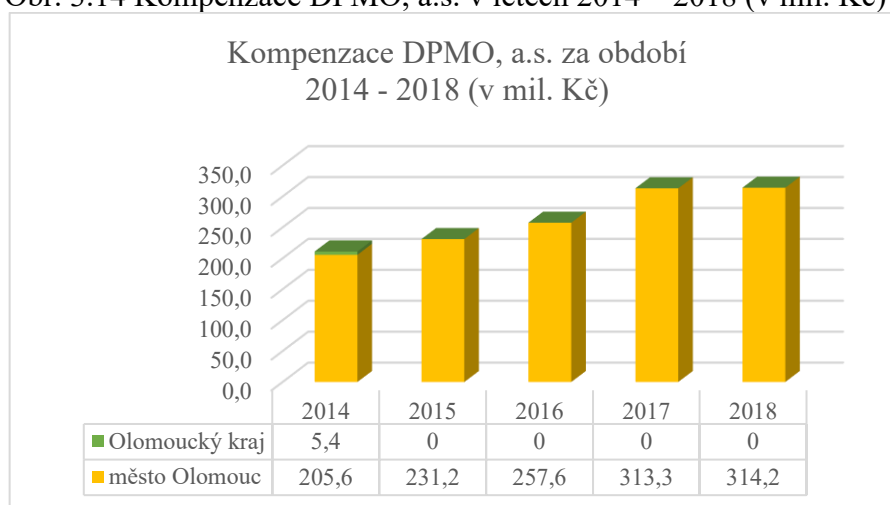
Obr. 3.13 Celkové výnosy a náklady DPMO, a.s. v letech 2014 – 2018, v mil. Kč



Zdroj: Výroční zpráva DPMO (2015 - 2019); vlastní zpracování

Nejvyšší výnosy DPMO získával v rámci Kompenzací od statutárního města Olomouce a Olomouckého kraje. Jejich průměrná výše za celé sledované období byla 264,4 mil. Kč, což bylo 59,8 % z celkových výnosů dopravního podniku. Druhou nejvyšší položkou byly Tržby z prodeje výrobků a služeb, které činily z celkových výnosů průměrně 37,2 %. Jejich výše byla 162,5 mil. Kč. Co se týče nákladů, tak 44,1 % z celkových nákladů byly využity na Osobní náklady. Jednalo se průměrně o 195,1 mil. Kč.

Obr. 3.14 Kompenzace DPMO, a.s. v letech 2014 – 2018 (v mil. Kč)



Zdroj: Výroční zpráva DPMO (2015 - 2019); vlastní zpracování

Jak již bylo uvedeno výše, kompenzace tomuto podniku byly poskytovány statutárním městem Olomoucí a Olomouckým krajem. Kompenzace Olomouckého kraje jsou zaznamenávány samostatně pouze v počátečním sledovaném roce, kdy činily 5,4 mil. Kč. Od dalších let jsou zaznamenávány souhrnně pod kompenzacemi od statutárního města Olomouce. Výše těchto finančních prostředků dosahovala v průměru 264,4 mil. Kč, což z celkových výnosů bylo 59,5 %. Jak je zaznamenáno na předchozím obr. 3.14, hodnoty se každým rokem zvyšovaly. Rozdíl mezi prvním a posledním sledovaným rokem činil 108,5 mil. Kč.

### 3.7.3 Počet cestujících, tržby MHD a investice do obnovy vozového parku

DPMO přepravila každým rokem průměrně 55 mil. osob. Jak lze vidět v následující tab. 3.13, rok od roku docházelo k nárůstu osob, jež ke své přepravě po Olomouci využily veřejnou hromadnou dopravu. Zajímavostí je, že v letech 2015 a 2016 byl počet těchto osob stejný (54,7 mil.). Nejvíce cestujících přepravil DPMO v posledním sledovaném roce, a to 57,5 mil. Kč.

Tab. 3.13 Počet přepravených cestujících (v tis. osob) a Tržby MHD celkem (v tis. Kč) DPMO v letech 2014 – 2018

v tis.	2014	2015	2016	2017	2018
<b>Počet přepravených cestujících</b>	52 193	54 696	54 696	55 862	57 501
<b>Tržby MHD celkem</b>	164 863	165 217	160 058	163 916	175 986

Zdroj: Výroční zpráva DPMO (2015 - 2019); vlastní zpracování

Za celé sledované období dopravní podnik navýšil své výnosy pomocí tržeb průměrně o 166 mil. Kč. (tab. 3.13) Nejvyšších tržeb dosahoval v posledním sledovaném roce, a to necelých 176 mil. Kč. Naopak nejnižší hodnotu, 160,1 mil Kč, si DPMO vydělal na tržbách v roce 2016.

Tab. 3.14 Investice DPMO, a.s. do obnovy vozového parku, v mil. Kč

v mil. Kč	2014	2015	2016	2017	2018
<b>Objem investic</b>	109,8	7,2	86,0	57,4	281,0

Zdroj: Sdružení dopravních podniků ČR (2015 - 2019); vlastní zpracování

DPMO za celé sledované období průměrně investoval do obnovy svého vozového parku 108,3 mil. Kč. V prvním a posledním sledovaném roce se na financování této obnovy kromě Dopravního podniku města Olomouce podílely také jiné zdroje, jako např. Evropská unie. V počátečním roce to bylo z 54,6 %, v roce 2018 pak z 24,6 %. (tab. 3.14)

### 3.8 Dopravní podnik Ostrava, a.s.

Statutární město Ostrava, krajské město Moravskoslezského kraje, bylo v 19. stol. místem, kde vznikala jedna z největších průmyslových oblastí Evropy. S tím, jak se rozšiřoval počet hutí, dolů, strojírenských závodů a hlavně obyvatel, tak začínala být otázka řešení přepravy zboží a osob stále naléhavější. V roce 1894 byl zahájen provoz první parní tramvaje, o sedm let později potom byla zavedena jejich elektrifikace. Do těch částí města, které neměly přímé napojení na tramvajovou síť, byl v roce 1930 zaveden nový dopravní prostředek - autobus. (DPO, 2019)

Rozhodujícím předmětem činnosti Dopravního podniku Ostrava (DPO) je provozování městské hromadné dopravy v Ostravě a příměstských obcích. Dopravní podnik k tomu využívá autobusovou, trolejbusovou a tramvajovou dopravu. Zakladatelem a jediným vlastníkem je statutární město Ostrava. Výše základního kapitálu činí 3 376,7 mil. Kč. (Výroční zpráva DPO, 2019) Ke konci roku 2018 žilo na území Ostravy (214,23 km<sup>2</sup>) 289 128 obyvatel. (ČSÚ, 2020)



Dalšími činnostmi, které DPO zabezpečuje, jsou např.: výroba, instalace, opravy elektrických strojů a přístrojů, elektronických a telekomunikačních zařízení; montáž, opravy, revize a zkoušky zdvihacích zařízení, elektrických, tlakových a plynových zařízení a plnění nádob plyny; projektová činnost ve výstavbě; klempířství a oprava karoserií; opravy ostatních dopravních prostředků a pracovních strojů, poskytování služeb v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práci; technicko-organizační činnost v oblasti požární ochrany; obchod s elektřinou; zprostředkování zaměstnání; provozování autoškoly; hostinská činnost a mnoho dalšího. (Ministerstvo spravedlnosti ČR, 2020)

### **3.8.1 Struktura vozového parku**

Jak bylo zmíněno již dříve, DPO zajišťuje dopravu napříč třemi traktami, k čemuž disponuje vozovým parkem autobusovým, trolejbusovým a tramvajovým. Struktura vozového parku čítala v posledním sledovaném roce 259 tramvají, které se střídaly na 17 linkách, dále 291 autobusů (57 linek) a ty byly ještě doplněny 70 trolejbusy, které jezdily na 13 linkách. DPO v tomto roce obsluhoval nad 650 zastávek. (Výroční zpráva DPO, 2019)

Z celkového vozového parku (620) je 478 vozů nízkopodlažních. U trolejbusové trakce se jedná o všechny vozy, u tramvajové je to 53,7 % a u autobusů 92,4 %. (Výroční zpráva DPO, 2019) Průměrná výše vozového parku DPO za celé sledované období činila 622 vozů, které průměrně ujely 32,39 mil. vozokm. Detailnější údaje za jednotlivé roky lze najít v Příloze č. 2 a Příloze č. 3.

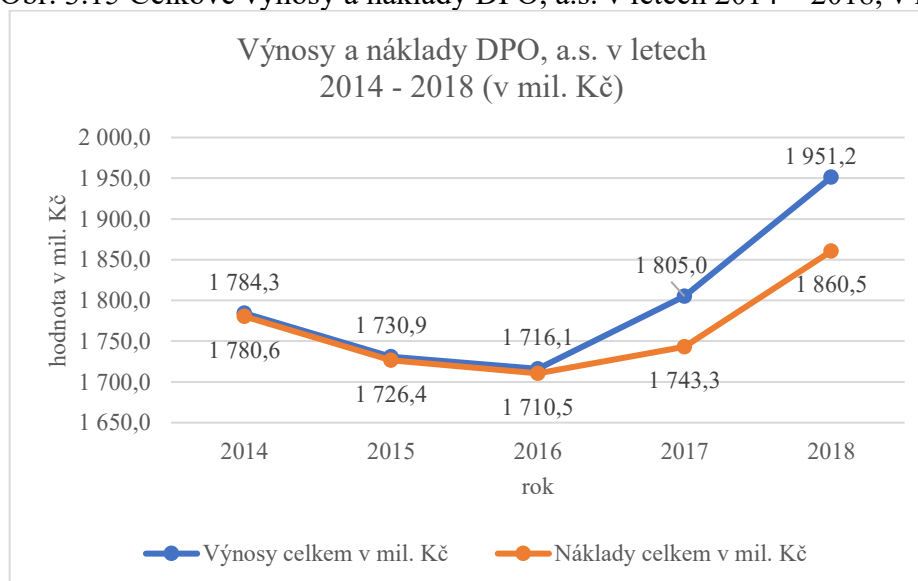
DPO se každým rokem snaží modernizovat svůj vozový park. Největší změny nastaly v roce 2018. Pro zvýšení komfortu cestujících prováděl znatelné změny zejména v oblasti prostředí ve vozidlech, kde byly nastaveny nové standardy. Kromě nízkopodlažnosti vozů se jednalo o zavedení celovozové klimatizace, kamerových systémů, LCD informačních monitorů či USB konektorů. (Výroční zpráva DPO, 2019)

V roce 2018 Dopravní podnik Ostrava zaměstnával 2 001 osob, z toho bylo 373 řidičů tramvají, 148 řidičů trolejbusů a 541 osob bylo zaměstnáno jako autobusoví řidiči. (Výroční zpráva DPO, 2019) Vývoj počtu zaměstnanců za celé sledované období, kterých bylo průměrně 1 944, a vývoj řidičů MHD, jenž bylo v průměru 1 016, lze nalézt v Příloze č. 1.

### 3.8.2 Hospodaření Dopravního podniku Ostrava

DPO po všechny sledované roky dosahoval kladného hospodářského výsledku. Od roku 2016 lze na obr. 3.15 vidět trend rychleji rostoucích výnosů než nákladů. Zatímco v počátečním roce byl výsledek hospodaření 3,7 mil. Kč, v posledním sledovaném roce to bylo již 90,7 mil. Kč.

Obr. 3.15 Celkové výnosy a náklady DPO, a.s. v letech 2014 – 2018, v mil. Kč

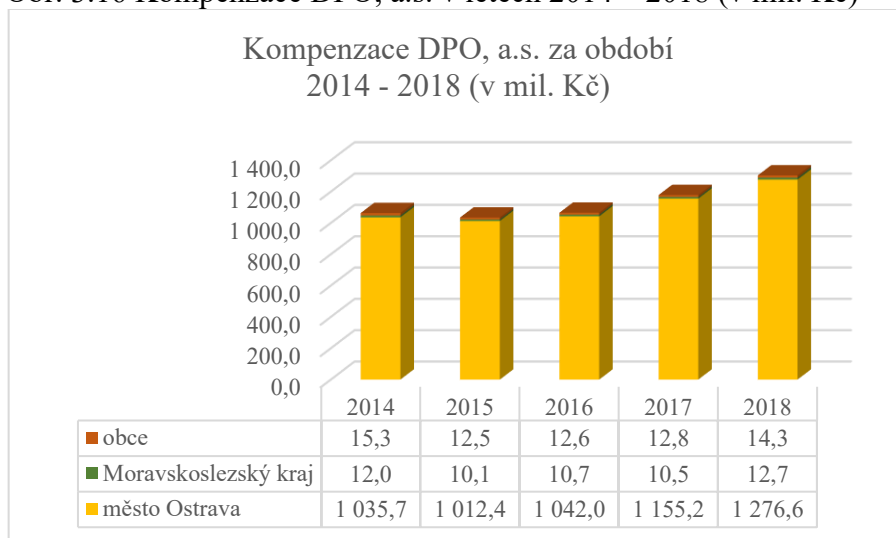


Zdroj: Výroční zpráva DPO (2015 - 2019); vlastní zpracování

Největší položkou výnosů byly Kompenzace, díky jimž DPO průměrně získával 1 129,1 mil. Kč. Tyto kompenzace byly pro dopravní podnik důležité, protože činily 62,7 % z jeho celkových výnosů. Průměrně 28,9 % z celkových výnosů pak plynulo z Tržeb z prodeje výrobků a služeb (518,4 mil. Kč). I zde nejvíce financí bylo vynakládáno na Osobní náklady (847,5 mil. Kč). Za všechny sledované roky se průměrně jednalo o 48,0 % z celkových nákladů.

Na následujícím obr. 3.16 je zaznamenán vývoj kompenzací, které ve sledovaném období obdržel DPO od statutárního města Ostravy, příměstských obcí a Moravskoslezského kraje. Celkově plynul nejnižší finanční objem DPO v roce 2015. Jednalo se o 1 304,9 mil. Kč. Naopak, nejvyšší kompenzace získal v posledním sledovaném roce, a to 1 303,6 mil. Kč.

Obr. 3.16 Kompenzace DPO, a.s. v letech 2014 – 2018 (v mil. Kč)



Zdroj: Výroční zpráva DPO (2015 - 2019); vlastní zpracování

Při pohledu na obr. 3.16, lze také vidět, že nejvyšší objem finančních prostředků plynul od statutárního města Ostravy. Za celé období to bylo průměrně 1 104,4 mil. Kč. Dalšími poskytovateli kompenzací byly obce, pro které DPO také vykonává veřejnou službu. Zde to bylo v průměru 13,5 mil. Kč. Posledním zdrojem kompenzací byl Moravskoslezský kraj (13,5 mil. Kč.). Kompenzace od města Ostravy v poměru k celkovým výnosům činily 61,4 %, od obcí a Moravskoslezského kraje to nebylo ani jedno procento z celkových výnosů tohoto dopravního podniku.

### 3.8.3 Počet cestujících, tržby MHD a investice do obnovy vozového parku

Jak lze vidět v tab. 3.15, počet přepravených osob pomocí vozů Dopravního podniku Ostrava se od roku 2015 každoročně zvyšoval. Nárůst od tohoto roku až do roku 2018 byl 9,5 mil. osob. Nejvíce osob bylo průměrně za celé sledované období přepravováno pomocí tramvají. Jednalo se o 50,5 % z celkového počtu přepravených cestujících. Dále nejvíce osob využívalo k přepravě autobusovou dopravu (42 %) a 7,5 % se pak přepravovalo trolejbusy.

Tab. 3.15 Počet přepravených cestujících (v tis. osob) a Tržby MHD celkem (v tis. Kč) DPO v letech 2014 – 2018

v tis.	2014	2015	2016	2017	2018
<b>Počet přepravených cestujících</b>	91 000	88 159	88 518	91 150	97 648
<b>Tržby MHD celkem</b>	511 306	481 333	451 989	434 807	428 625

Zdroj: Výroční zpráva DPO (2015 - 2019); vlastní zpracování

Tržby Dopravního podniku Ostrava z provozování městské hromadné dopravy (tab. 3.15) se pohybovaly klesajícím tempem. Během sledovaných pěti let klesly

z nejvyšší hodnoty 511,3 mil. Kč o 82,7 mil. Kč. DPO jako příčinu poklesu uvádí to, že v průběhu let docházelo k přechodu cestujících k variabilnímu odbavení, kdy lidé začali využívat jízdenky s delší dobou platnosti, které jsou pro ně časově i cenově výhodnější, dále byla zavedena bezplatná přeprava osob starších 65 let na území města Ostravy a také došlo k demografickému nárůstu této věkové kategorie. (Výroční zpráva DPO, 2019) Průměrně DPO dosahoval tržeb ve výši 461,6 mil. Kč.

Tab. 3.16 Investice DPO, a.s. do obnovy vozového parku, v mil. Kč

v mil. Kč	2014	2015	2016	2017	2018
<b>Objem investic</b>	277,3	847,7	0,0	41,5	1 178,8

Zdroj: Sdružení dopravních podniků ČR (2015 - 2019); vlastní zpracování

Z předchozí tab. 3.16 vyplývá, že DPO v letech 2016 a 2017 neinvestoval moc velké množství financí v rámci obnovy svého vozového parku. Přípravoval se totiž na obrovskou obnovu v posledním sledovaném roce. Ta byla ve výši 1 178,8 mil. Kč, přičemž 64,9 % bylo poskytnuto z rozpočtu EU a Moravskoslezského kraje. Vozový park dopravní podnik obnovoval ve větší míře již v roce 2015. V tento rok se na obnově podílel EU z 72,3 %.

### 3.9 Dopravní podnik města Pardubic, a. s.

Historie veřejné hromadné dopravy se v Pardubicích datuje od roku 1950, kdy začaly obyvatele vozit po městě první městské autobusové linky a zároveň vznikl Dopravní komunální podnik města Pardubic, jenž pod pozměněným názvem zajišťuje veřejnou dopravu i v současné době. (DPMP, 2019)

Předmětem činnosti Dopravního podniku města Pardubic a. s. (DPMP) je provozování osobní a nákladní silniční motorové dopravy, trolejbusové dráhy a vnitrozemské vodní dopravy na území města Pardubic a okolních obcí. Dalšími činnostmi, které dopravní podnik zajišťuje, jsou: opravy silničních vozidel; klempířství a oprava karoserií; výroba, instalace, opravy elektrických strojů a přístrojů, elektronických a telekomunikačních zařízení; provozování autoškoly, a také montáž, opravy, revize a zkoušky plynových zařízení a plnění nádob plyny. (Výroční zpráva DPMP, 2019)

Jediným vlastníkem DPMP je statutární město Pardubice, kde ke konci roku 2018 žilo na území 82,66 km<sup>2</sup> 90 688 obyvatel. (ČSÚ, 2020) Výše základního kapitálu činí 225,8 mil. Kč. (DPMP, 2019)

### 3.9.1 Struktura vozového parku

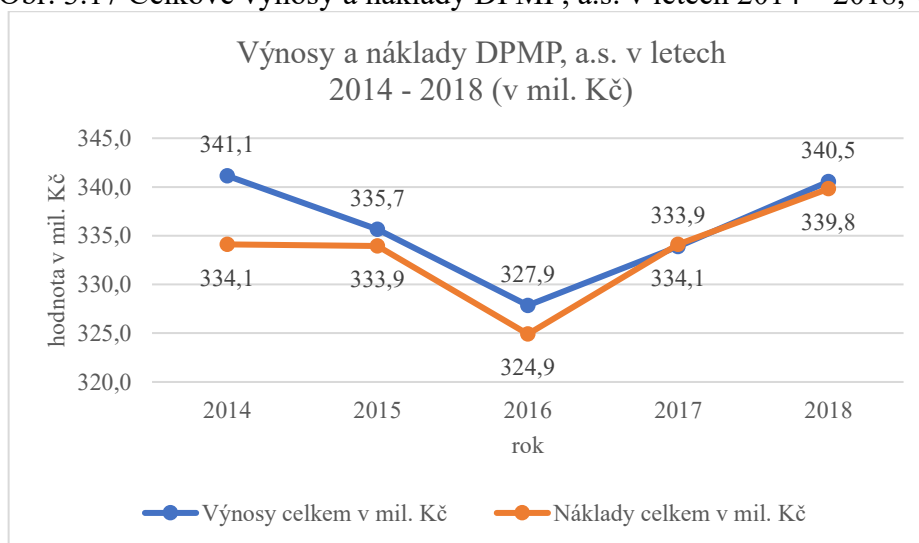
Z celkového počtu 403 zaměstnanců, bylo v roce 2018 192 řidičů. Vývoj počtu zaměstnanců za celé sledované období, kterých bylo průměrně 401, a vývoj řidičů MHD, jež bylo v průměru 189, lze nalézt v Příloze č. 1.

DPMP pro zajištění veřejné hromadné dopravy využívalo v posledním sledovaném roce 72 autobusů a 75 trolejbusů, které dohromady jezdily na 32 linkách. Pro výjimečné situace má podnik k dispozici také pět historických vozů. (Výroční zpráva DPMP, 2019) Průměrná výše vozového parku PMDP za celé sledované období činila 316 vozů, které průměrně ujely 5,73 mil. vozokm. Detailnější údaje za jednotlivé roky lze najít v Příloze č. 2 a Příloze č. 3.

### 3.9.2 Hospodaření Dopravního podniku města Pardubic

Dopravní podnik města Pardubice v roce 2017 dosahoval záporného hospodářského výsledku ve výši 249 tis. Kč (obr. 3.17). V ostatních letech byl výsledek hospodaření kladný, přičemž jeho nejvyšší hodnota v roce 2014 činila 7 mil. Kč.

Obr. 3.17 Celkové výnosy a náklady DPMP, a.s. v letech 2014 – 2018, v mil. Kč



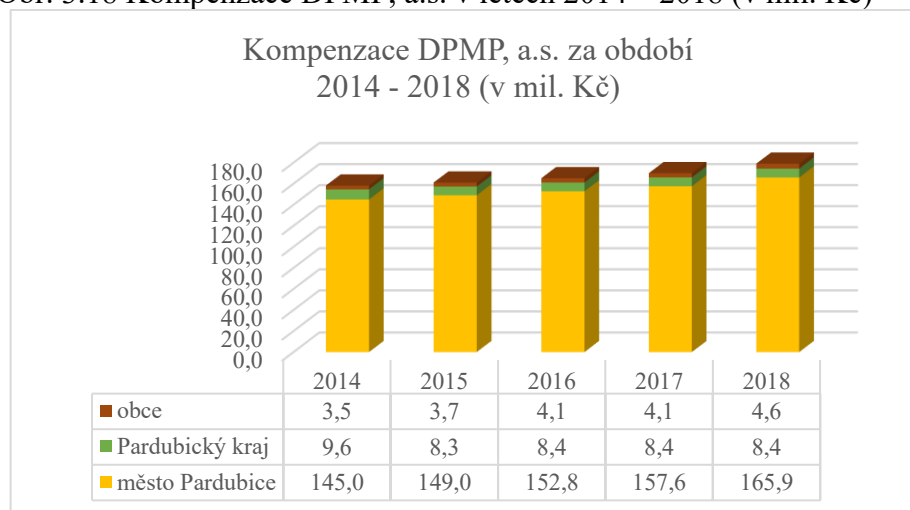
Zdroj: Výroční zpráva DPMP (2015 - 2019); vlastní zpracování

Nejvíce výnosů plynulo DPMP v rámci Kompenzací od statutárního města Pardubice, Pardubického kraje a obcí, pro které DPMP zajišťuje provoz veřejné hromadné dopravy. Jejich průměrná výše za celé sledované období činila 166,7 mil. Kč, což znamená, že tvořily 49,6 % z celkové výše výnosů dopravního podniku. Za nimi následovaly Tržby z prodeje výrobků a služeb (139,4 mil. Kč). Ty činily 41,5 % z celkových výnosů dopravního podniku. Největší náklady dopravní podnik potom

průměrně vynaložil v rámci položky Osobních nákladů (171,8 mil. Kč), které tvořily 51,5 % z celkových nákladů.

Na následujícím obr. 3.18, lze vidět, že nejvyšší finanční objemy plynuly od statutárního města Pardubic, jenž činily v průměru 55,7 % z celkové výše výnosů. Za celé sledované období toto město poskytovalo DPMP průměrně 154 mil. Kč. Celkově nejvyšších kompenzací dosahoval podnik v posledním sledovaném roce.

Obr. 3.18 Kompenzace DPMP, a.s. v letech 2014 – 2018 (v mil. Kč)



Zdroj: Výroční zpráva DPMP (2015 - 2019); vlastní zpracování

2,6 % z celkových výnosů byly jako kompenzace poskytovány Pardubickým krajem a menší částku kompenzací poskytovaly i okolní obce sousedící s Pardubicemi, ve kterých DPMP nabízí své služby (4 mil. Kč).

### 3.9.3 Počet cestujících, tržby MHD a investice do obnovy vozového parku

Jak vyplývá z tab. 3.17, počet cestujících přepravených prostřednictvím DPMP měl mírně kolísavý průběh. Nejvíce cestujících bylo přepraveno v posledním sledovaném roce (necelých 31 mil.), což znamenalo nárůst oproti roku 2014 o 5 mil. osob. Průměrně tato společnost přepravila 27,5 mil. osob.

Tab. 3.17 Počet přepravených cestujících (v tis. osob) a Tržby MHD celkem (v tis. Kč) DPMP v letech 2014 – 2018

v tis.	2014	2015	2016	2017	2018
<b>Počet přepravených cestujících</b>	25 919	26 075	26 902	27 890	30 931
<b>Tržby MHD celkem</b>	113 678	113 179	109 148	110 534	114 861

Zdroj: Výroční zpráva DPMP (2015 - 2019); vlastní zpracování

V tab. 3.17 je zaznamenán také průběh tržeb DPMP. Ty za celé sledované období dosahovaly průměrné výše 112,3 mil. Kč, přičemž nejnižší objem tržeb měl dopravní

podnik v roce 2016, a to 109,2 mil. Kč. Oproti roku s nejvyššími tržbami se jednalo o rozdíl 5,7 mil. Kč.

Tab. 3.18 Investice DPMP, a.s. do obnovy vozového parku, v mil. Kč

v mil. Kč	2014	2015	2016	2017	2018
<b>Objem investic</b>	48,3	19,0	39,8	18,4	205,5

Zdroj: Sdružení dopravních podniků ČR (2015 - 2019); vlastní zpracování

Z tab. 3.18 vyplývá, že DPMP investoval nejvíce do obnovy svého vozového parku v posledním sledovaném roce (205,5 mil. Kč). Díky relativně nízké úrovni investic v předešlých letech činila jejich průměrná výše za celé sledované období 66,2 mil. Kč. 77,2 % z investic financoval dopravní podnik z vlastních zdrojů, zbytek byl pokryt z jiných zdrojů, včetně financí z EU.

### 3.10 Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.

Plzeňské městské dopravní podniky, a.s. (PMDP) zajišťují veřejnou dopravu na území města Plzně (137,67 km<sup>2</sup>). Historie MHD v tomto městě se začala psát již v 19. století. Hlavní zásluhu na vybudování dopravního podniku má nejslavnější český elektrotechnik, Dr. František Křižík, který zde v letech 1896-99 vybuďoval tratě elektrické dráhy i elektrárnu pro jejich pohon. První autobusy pak vyjely do plzeňských ulic v roce 1929. (PMDP, 2019)

Plzeň je krajským městem Plzeňského kraje, který se nachází na západě České republiky a díky svému počtu obyvatel, je čtvrtým největším městem našeho státu. Ke konci roku 2018 žilo na území města 172 441 obyvatel. (ČSÚ, 2020)

Majetková účast města Plzně v PMDP je 100 %. Výše základního kapitálu činí 973 mil. Kč. Hlavním předmětem podnikání PMDP je provozování silniční dopravy a provozování tramvajové a trolejbusové dráhy na území města Plzně. (PMDP, 2019)

Dalšími předměty podnikání jsou mimo jiné také opravy ostatních dopravních prostředků; zámečnictví, nástrojářství, obráběčství; revize, prohlídky a zkoušky určených technických zařízení v provozu; výroba elektřiny; výroba, instalace a opravy elektrických strojů a přístrojů a elektronických a telekomunikačních zařízení; provozování autoškoly, čerpacích stanic s pohonnými hmotami, akreditovaného střediska pro provozování výuky a výcviku v rámci zdokonalování odborné způsobilosti řidičů; vodoinstalatérství, topenářství; provádění staveb, jejich změn a odstraňování, a také vydávání elektronických peněz malého rozsahu. (Výroční zpráva PMDP, 2019)

### 3.10.1 Struktura vozového parku

PMDP zaměstnával v posledním sledovaném roce 825 osob, z toho 562 bylo řidičů. Vývoj počtu zaměstnanců za celé sledované období, kterých bylo průměrně 812, a vývoj řidičů MHD, jež bylo v průměru 551, lze nalézt v Příloze č. 1.

System městské veřejné hromadné dopravy je v Plzni tvořen třemi traktami: tramvajemi, trolejbusy a autobusy. Ty dohromady v roce 2018 ujely cca 15,07 mil. vozokm. (Výroční zpráva PMDP, 2019)

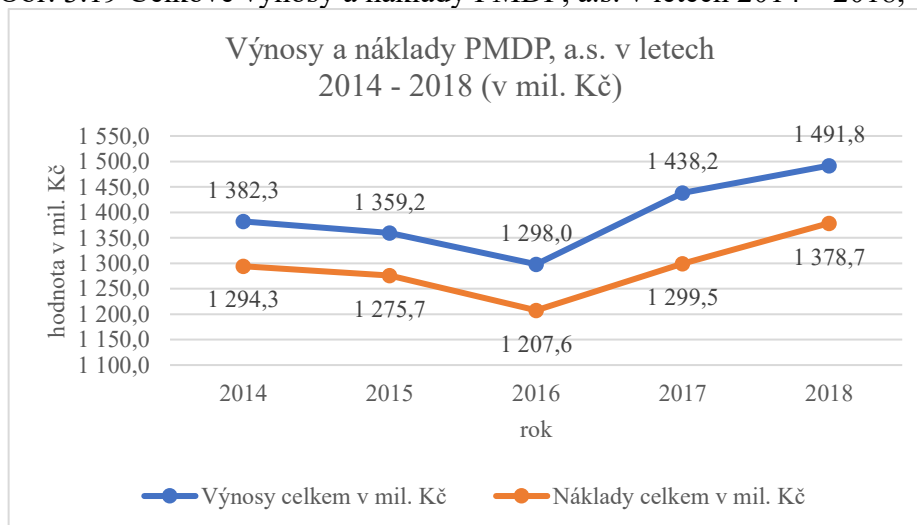
PMDP v roce 2018 využíval 116 vozidel na 3 tramvajových linkách, dále na 10 trolejbusových linkách 100 vozů a na 36 autobusových linkách 124 vozů. Podíl nízkopodlažních vozidel k celkovému počtu vozidel je 87 %, přičemž nejméně z nich se nachází v oblasti elektrické dráhy a nejvíce jich je u trolejbusů. (Výroční zpráva PMDP, 2019)

Průměrná výše vozového parku PMDP za celé sledované období činila 335 vozů, které průměrně ujely 15,15 mil. vozokm. Detailnější údaje za jednotlivé roky lze najít v Příloze č. 2 a Příloze č. 3.

### 3.10.2 Hospodaření Plzeňských městských dopravních podniků

Na obr. 3.19 je zaznačen vývoj výnosů a nákladů PMDP za celé sledované období. Vyplývá z něj, že dopravní podnik dosahoval po celou dobu kladného hospodářského výsledku. Pohyboval se v rozmezí 83,5 – 138,7 mil. Kč, přičemž nejvyšší byl v roce 2017.

Obr. 3.19 Celkové výnosy a náklady PMDP, a.s. v letech 2014 – 2018, v mil. Kč



Zdroj: Výroční zpráva PMDP (2015 – 2019); vlastní zpracování

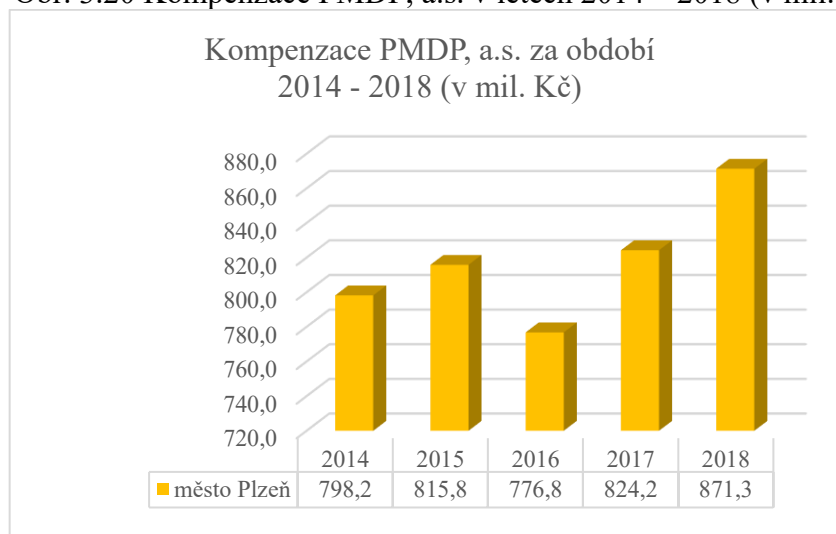


Rozdíl mezi výnosy a náklady se v prvních dvou sledovaných letech snižoval a v dalších letech zvyšoval. Společnost tedy dosahovala vyššího zisku, ale v posledním sledovaném roce došlo opět ke snížení rozdílu. Nejvyšších výnosů i nákladů dosahovala společnost v roce 2018 (1 491,8 mil. Kč, resp. 1 378,7 mil. Kč), nejnižších pak v roce 2016 (1 298,0 mil Kč, resp. 1 207,6 mil. Kč).

Největší položkou výnosů PMDP byly Kompenzace (průměrně 817 mil. Kč), které činily 58,7 % z celkových výnosů. Za nimi následovaly Tržby z prodeje výrobků a služeb (průměrně 471,8 mil. Kč), jež činily za celé sledované období průměrně 33,8 % z celkových výnosů. Z celkových nákladů tvořily 33,5 % Osobní náklady, což byla nejvyšší položka nákladů dopravního podniku.

Na následujícím obr. 3.20 je ukázán průběh kompenzací, které PMDP plynou. Jediným zdrojem kompenzací tohoto dopravního podniku bylo statutární město Plzeň, které za celé sledované období poskytovalo průměrně kompenzace ve výši 817 mil. Kč.

Obr. 3.20 Kompenzace PMDP, a.s. v letech 2014 – 2018 (v mil. Kč)



Zdroj: Výroční zpráva PMDP (2015 – 2019); vlastní zpracování

Jak lze vidět, výše kompenzací se každým rokem měnila. Nejnižší počet finančních prostředků plynul PMDP v roce 2016, a to 777 mil. Kč. V roce 2018 se potom kompenzace navýšily o 95 mil. Kč, což učinilo tento rok rokem s nejvyššími kompenzacemi. V poměru k celkovým výnosům byly kompenzace nejvyšší v roce 2015, kdy činily 60 %. Naopak nejnižší byly o dva roky později (57,3 % z celkových výnosů).

### 3.10.3 Počet cestujících, tržby MHD a investice do obnovy vozového parku

Plzeňské městské dopravní podniky a. s., jak lze vidět v tab. 3.19, přepravily každým rokem více a více cestujících. Rozdíl mezi prvním a posledním sledovaným rokem činil 14,4 mil. osob. Průměrně tento dopravní podnik za celé sledované období přepravil 107,2 mil. osob.

Tab. 3.19 Počet přepravených cestujících (v tis. osob) a Tržby MHD celkem (v tis. Kč) PMDP v letech 2014 – 2018

v tis.	2014	2015	2016	2017	2018
<b>Počet přepravených cestujících</b>	101 115	101 986	107 581	109 984	115 473
<b>Tržby MHD celkem</b>	292 247	290 042	291 740	292 148	293 058

Zdroj: Výroční zpráva PMDP (2015 - 2019); vlastní zpracování

Dále z tab. 3.19 vyplývá, že v prvních třech letech měly tržby PMDP kolísavý průběh. Nicméně v posledních letech se začaly mírně pohybovat vzhůru a dosáhly konečné hodnoty 293 mil. Kč. Meziroční změna mezi prvním a posledním sledovaným rokem činila 811 tis. Kč. Průměrně tento dopravní podnik dosahoval tržeb 291,9 mil. Kč.

Tab. 3.20 Investice PMDP, a.s. do obnovy vozového parku, v mil. Kč

v mil. Kč	2014	2015	2016	2017	2018
<b>Objem investic</b>	175,0	188,6	83,5	247,0	44,5

Zdroj: Sdružení dopravních podniků ČR (2015 - 2019); vlastní zpracování

Z předchozí tab. 3.20 plyne, že PMDP investoval nejvíce do obnovy vozového parku v roce 2017 (247,0 mil. Kč). Průměrná výše investic za celé sledované období byla ve výši 147,7 mil. Kč. Větší polovina z těchto investic byla financována pomocí dotací z rozpočtu EU. V roce 2017 bylo z tohoto rozpočtu pokryto 62,7 % investic do obnovy vozového parku.

### 3.11 Dopravní podnik hl. m. Prahy a. s.

Nejrozsáhlejší, nejčlenitější a nejobjemnější MHD se nachází v největším městě ČR, v Praze. Funguje zde od roku 1897, kdy začala být provozována elektrická dráha. Od roku 1946 pak veřejnou hromadnou dopravu zajišťuje Dopravní podnik hlavního města Prahy, a. s. (DPP), jež k tomu využívá dopravu autobusovou, trolejbusovou a tramvajovou. Ty jsou ještě doplněny metrem a lanovou dráhou na Petřín. (DPP, 2020)

Také činnosti podnikání jsou obsáhlejší. Jedná se například o opravy silničních vozidel; provozování stanic měření emisí a technické kontroly, autoškoly, tramvajové, trolejbusové, speciální (metro) a lanové dráhy (Petřín a zoo); provozování drážní

a silniční motorové dopravy; psychologické poradenství a diagnostika; provádění staveb; zámečnictví, nástrojářství; klempířství a oprava karoserií; opravy ostatních dopravních prostředků a pracovních strojů; poskytování služeb v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práci; technicko-organizační činnost v oblasti požární ochrany; poskytování zdravotních služeb; revize, prohlídky a zkoušky určených technických zařízení v provozu nebo hostinskou činností. (Výroční zpráva DPP, 2019)

Jediným akcionářem DPP je hlavní město Praha, přičemž základní kapitál činil 31,24 mld. Kč. (DPP, 2020) Na území Prahy (496,21 km<sup>2</sup>) žilo ke konci roku 2018 1 308 632 obyvatel. (ČSÚ, 2020)

### **3.11.1 Struktura vozového parku**

Jak již bylo zmíněno výše, veřejná doprava je zajišťována čtyřmi typy dopravy, a to autobusy, trolejbusy, tramvajemi a metrem. Struktura vozového parku v roce 2018 čítala 1 trolejbus, 1 161 autobusů, které jezdily na 126 linkách, dále 730 vozů metra (tři linky) a na 25 linkách bylo využíváno 818 tramvají. (Výroční zpráva DPP, 2019)

Průměrná výše vozového parku DPP za celé sledované období činila 2 753 vozů, které průměrně ujely 164,79 mil. vozokm. Detailnější údaje za jednotlivé roky lze najít v Příloze č. 2 a Příloze č. 3.

DPP v posledním sledovaném roce zaměstnával 10,99 tis. osob, z nichž necelá třetina byli řidiči MHD. Z těch byla větší polovina zaměstnána jako řidiči autobusů, 33,4 % byli řidiči tramvají a zbytek řidiči metra (15,5 %). (Výroční zpráva DPP, 2019) Vývoj počtu zaměstnanců za celé sledované období, kterých bylo průměrně 10,93 tis. osob, a vývoj řidičů (4,24 tis. osob), lze nalézt v Příloze č. 1.

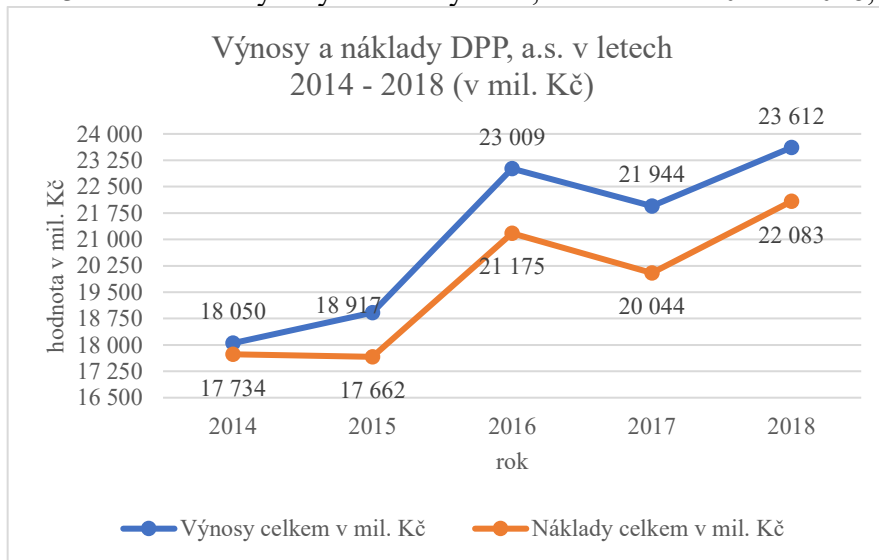
### **3.11.2 Hospodaření Dopravního podniku hl. m. Prahy**

Dopravní podnik hlavního města Prahy dosahoval v každém ze sledovaných let kladného výsledku hospodaření. Na následujícím obr. 3.21 je viditelné, že se postupem času zvyšoval. Z původních 316 tis. Kč dosáhl v roce 2017 nejvyšší hodnoty 1 901 mil. Kč. V posledním sledovaném roce ovšem došlo k jeho poklesu o 372 tis. Kč. Průměrná hodnota výsledku hospodaření za celé pěti leté období činila 1 367 mil. Kč.

Nejvyšší položkou výnosů DPP byly Tržby za prodej vlastních výrobků a služeb, v rámci nichž jsou započítány i Kompenzace za závazek veřejné služby. Průměrná výše této položky za celé sledované období byla 18 028,6 mil. Kč. Jednalo se o 85,4 %

z celkových výnosů dopravního podniku. Co se týče nákladů, tak nejvyšší položkou byly, stejně jako u ostatních dopravních podniků, Osobní náklady. Ty průměrně činily 6 706,7 mil. Kč, což bylo 33,9 % z celkové výše nákladů.

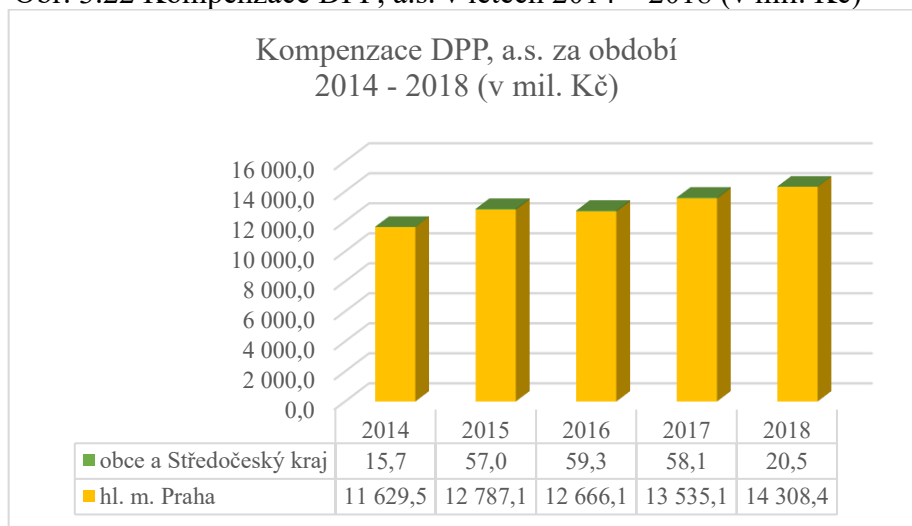
Obr. 3.21 Celkové výnosy a náklady DPP, a.s. v letech 2014 – 2018, v mil. Kč



Zdroj: Výroční zpráva DPP (2015 - 2019); vlastní zpracování

Na následujícím obr. 3.22, je zaznamenán průběh kompenzací plynoucí DPP na základě smlouvy o výkonu veřejné služby. Jak lze vidět, průměrně 99,7 % z těchto dotací plynulo od hlavního města Prahy, zbytek pak od obcí a Středočeského kraje.

Obr. 3.22 Kompenzace DPP, a.s. v letech 2014 – 2018 (v mil. Kč)



Zdroj: Výroční zpráva DPP (2015 - 2019); vlastní zpracování

Nejvyšší kompenzace DPP získal od hl. m. Prahy v posledním sledovaném roce. Jednalo se o 14 308,4 mil. Kč, což bylo 60,6 % z celkových výnosů tohoto dopravního

podniku. Od obcí a Středočeského kraje obdržel nejvyšší finanční prostředky v roce 2016, a to 59,3 mil. Kč.

### 3.11.3 Počet cestujících, tržby MHD a investice do obnovy vozového parku

Nejvíce osob se prostřednictvím veřejné hromadné dopravy v Praze přepravovalo v roce 2016. Jednalo se o 1 186,7 mil. cestujících. Naopak nejméně jich bylo v počátečním roce (1 162,6 mil. osob). Průměrně za celé sledované období DPP přepravil 1 170,8 mil. cestujících. (tab. 3.21)

Z detailnějším pohledu na statistiky cestujících pak vyplývá, že nejvíce z nich se přepravovalo metrem (průměrně 38,2 %). Dále následovala tramvajová doprava, do které je zahrnuta i lanová dráha na Petřín (průměrně 31,4 %) a za celé sledované období průměrně 30,5 % z cestujících využilo ke své přepravě trolejbusy a městské či příměstské autobusy.

Tab. 3.21 Počet přepravených cestujících 1 (v tis. osob) a Tržby MHD celkem (v tis. Kč) DPP v letech 2014 – 2018

v tis.	2014	2015	2016	2017	2018
<b>Počet přeprav. cestujících</b>	1 162 593	1 171 723	1 186 736	1 165 031	1 167 793
<b>Tržby MHD celkem</b>	4 654 617	4 717 211	4 584 597	4 656 936	4 646 523

Zdroj: Výroční zpráva DPP (2015 - 2019); vlastní zpracování

Tab. 3.21 ukazuje také vývoj tržeb dopravního podniku ve sledovaném období. Lze konstatovat, že se držely plus mínus na stejné úrovni. Kromě roku 2015, kdy dosahovaly nejvyšších hodnot a následujícího roku, kdy naopak byly nejnižší. Meziroční pokles mezi těmito roky činil 133 mil. Kč. Průměrná výše tržeb DPP činila 4,7 mld. Kč.

Tab. 3.22 Investice DPP, a.s. do obnovy vozového parku, v mil. Kč

v mil. Kč	2014	2015	2016	2017	2018
<b>Objem investic</b>	2 885,8	2 894,0	5 560,3	3 248,4	1 701,0

Zdroj: Sdružení dopravních podniků ČR (2015 - 2019); vlastní zpracování

V tab. 3.22 lze vidět investice, které DPP za sledovaných pět let vynaložil v rámci obnovy svého vozového parku. Jejich průměrná výše za celé sledované období činila 3 257,9 mil. Kč. Veškeré tyto investice šly z vlastních zdrojů Dopravního podniku hl. m. Prahy. Nejvyšší byly v roce 2016, kdy byly 5 560,3 mil. Kč, což činilo více než trojnásobek nejnižší hodnoty investic, jež DPP vynaložil v roce 2018.

### **3.12 Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s.**

Statutární město Ústí nad Labem je krajským městem Ústeckého kraje, jež se nachází na severozápadě České republiky. Ke konci roku 2018 žilo 92 952 obyvatel na území o rozloze 93,97 km<sup>2</sup>. (ČSÚ, 2020)

Veřejná hromadná doprava je v Ústí nad Labem zabezpečována autobusy a trolejbusy. Od roku 1899 zde 71 let fungovala i tramvajová doprava. Pravidelný provoz autobusů byl v Ústí nad Labem zahájen v roce 1929 a trolejbusová doprava pak za dalších 60 let. V současné době obstarává poptávku obyvatel po přepravě v tomto městě Dopravní podnik města Ústí nad Labem (DPMÚL). Zakladatel a osoba podílející se 100 % na základním kapitálu je statutární město Ústí nad Labem. Výše tohoto základního kapitálu činí 675 mil. Kč. (DPMÚL, 2020)

Hlavním předmětem činnosti DPMÚL je provozování veřejné silniční a drážní dopravy, a to jak osobní, tak nákladní, na území města Ústí nad Labem a v jeho blízkém okolí. Mimoto tento dopravní podnik také od roku 2010 provozuje lanovou dráhu na kopec Ořechovka, na němž se nachází turistická atrakce Větruše a je z něj výhled na celé město. (DPMÚL, 2020)

Dalším předmětem činnosti tohoto dopravního podniku je např.: výroba, obchod a služby neuvedené v přílohách 1 až 3 živnostenského zákona; opravy silničních vozidel; klempířství a oprava karoserií; výroba, instalace, montáž, opravy, revize a zkoušky vyhrazených elektrických zařízení; prodej pohonných hmot; poskytování reklamy nebo provozování autoškoly a odtahové služby. (Výroční zpráva DPMÚL, 2019)

#### **3.12.1 Struktura vozového parku**

Jak již bylo zmíněno výše, doprava je zde zajišťována pomocí trolejbusů a autobusů. Struktura vozového parku tohoto dopravního podniku v roce 2018 čítala 83 autobusů, které jezdily na 19 linkách, a dále bylo na 13 linkách využíváno 77 trolejbusů. Tyto vozy obstarávaly celkem 425 zastávek a za poslední sledovaný rok ujely 6,843 mil. vozokm. (Výroční zpráva DPMÚL, 2019) Průměrná výše vozového parku DPMÚL za sledované období činila 152 vozů, které průměrně ujely 6,84 mil. vozokm. Detailnější údaje za jednotlivé roky lze najít v Příloze č. 2 a Příloze č. 3.

DPMÚL v posledním sledovaném roce zaměstnával 462 zaměstnanců, z toho bylo 102 řidičů autobusů a 138 řidičů trolejbusů. (Výroční zpráva DPMÚL, 2019) Vývoj

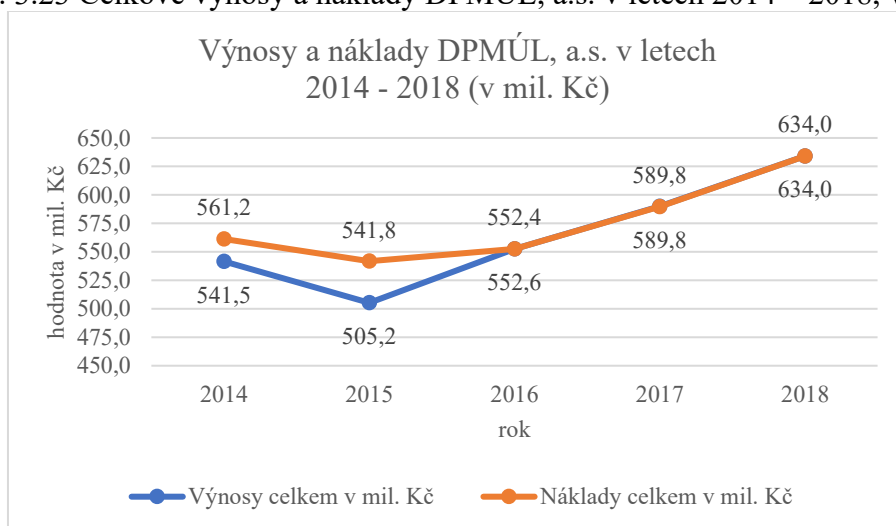
počtu zaměstnanců za celé sledované období, kterých bylo průměrně 469, a vývoj řidičů, jež bylo 246, lze nalézt v Příloze č. 1.

### 3.12.2 Hospodaření Dopravního podniku města Ústí nad Labem

Jak lze vidět na následujícím obr. 3.23, DPMÚL měl v letech 2014 a 2015 záporný hospodářský výsledek. Jednalo se o hodnoty -19,7 mil. Kč, respektive -36,6 mil. Kč. V dalších letech byl hospodářský výsledek kladný, přičemž nejvyšší hodnoty dosahoval v roce 2016, a to 195 tis. Kč.

Nejvyšších výnosů dosahoval dopravní podnik v posledním sledovaném roce, a to přes 634 mil. Kč. Náklady v tomto roce byly nižší o 57 tis. Kč. Naopak nejnižších hodnot dosahoval DPMÚL v roce 2015, kdy jeho výnosy činily 505,2 mil. Kč a náklady 541,8 mil. Kč.

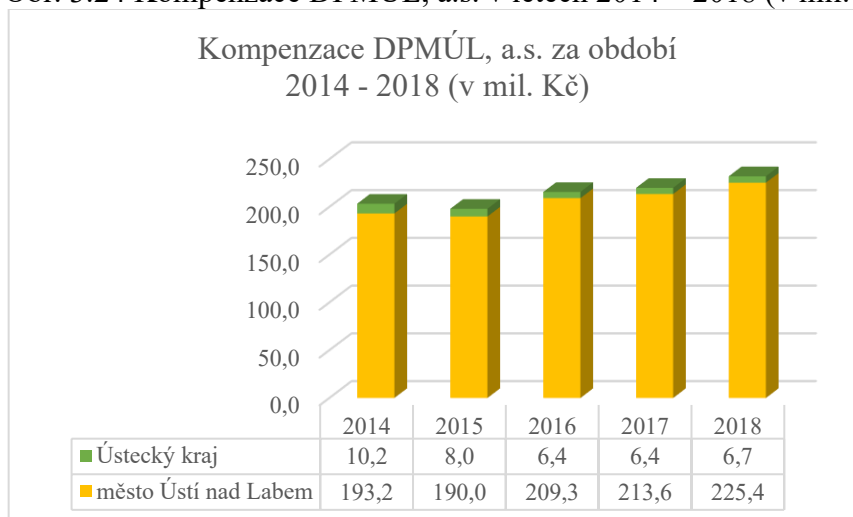
Obr. 3.23 Celkové výnosy a náklady DPMÚL, a.s. v letech 2014 – 2018, v mil. Kč



Zdroj: Výroční zpráva DPMÚL (2015 - 2019); vlastní zpracování

Průměrná výše výnosů DPMÚL činila 564,6 mil. Kč, přičemž nejvyšší výnosy plynuly z Kompenzací. Ty průměrně dosahovaly 213,8 mil. Kč, což bylo 37,9 % z celkových výnosů. Dále následovala položka Tržby z prodeje výrobků a služeb (průměrně činily 129,9 mil. Kč, což představovalo 23,2 % z celkových výnosů). Průměrná výše nákladů dopravního podniku za celé sledované období byla 575,8 mil. Kč. Nejvyšší položku nákladů činily Osobní náklady (136,5 mil. Kč), které tvořily 23,7 % z celkových nákladů DPMÚL.

Obr. 3.24 Kompenzace DPMÚL, a.s. v letech 2014 – 2018 (v mil. Kč)



Zdroj: Výroční zpráva DPMÚL (2015 - 2019); vlastní zpracování

DPMÚL byly poskytovány kompenzace za veřejné služby v přepravě cestujících od statutárního města Ústí nad Labem a Ústeckého kraje (obr. 3.24). Od města plynuly kompenzace v průměrné výši 206,3 mil. Kč, od Ústeckého kraje pak průměrná částka činila 7,6 mil. Kč. Zatím co od města plynuly nejnižší kompenzace v roce 2015 (190 mil. Kč), od kraje to bylo v dalších dvou letech, kdy objem finančních toků činil 6,4 mil. Kč.

### 3.12.3 Počet cestujících, tržby MHD a investice do obnovy vozového parku

Dopravní podnik města Ústí nad Labem za sledovaných pět let průměrně přepravil 40,5 mil. osob. (tab. 3.23) Nejvíce z těchto cestujících využilo k přepravě tramvajovou dopravu (24,4 mil. osob). Jednalo se o 60,2 % ze všech cestujících. Zbytek cestujících pak využíval autobusovou dopravu. Ta za celé období průměrně přepravila 16,1 mil. osob.

Tab. 3.23 Počet přepravených cestujících (v tis. osob) a Tržby MHD celkem (v tis. Kč) DPMÚL v letech 2014 – 2018

v tis.	2014	2015	2016	2017	2018
<b>Počet přeprav. cestujících</b>	43 161	40 870	39 408	39 588	39 200
<b>Přepravené lanovou dráhou</b>	196	196	200	193	196
<b>Tržby MHD celkem</b>	156 055	147 998	147 723	138 492	130 325

Zdroj: Výroční zpráva DPMÚL (2015 - 2019); vlastní zpracování

Nutno zmínit to, že údaje o Lanové dráze Větruši dopravní podnik vykazuje mimo údaje o MHD. Počet cestujících, kteří využívali ke své přepravě lanovou dráhu se držel



plus mínus na stejné hodnotě. V rozmezí 193 až 200 tis. osob. Co se týče tržeb lanové dráhy, tak ty dosahovaly za celé sledované období průměrné hodnoty 2,5 mil. Kč.

Mimo přepravené cestující je v tab. 3.23 zaznamenán také vývoj tržeb MHD, které plynuly DPMÚL. Lze vidět, že každoročně klesaly. Nejvyšších hodnot tedy dosahovaly v počátečním roce (156,1 mil. Kč.), nejnižších pak v roce 2018. Celkový pokles činil 25,7 mil. Kč. Tento pokles je způsoben tím, že DPMÚL postupně přestával zajišťovat dopravu na některých příměstských linkách. Průměrně dopravní podnik dosahoval tržeb ve výši 144,1 mil. Kč.

Tab. 3.24 Investice DPMÚL, a.s. do obnovy vozového parku, v mil. Kč

v mil. Kč	2014	2015	2016	2017	2018
<b>Objem investic</b>	67,6	439,4	11,2	0,0	48,4

Zdroj: Sdružení dopravních podniků ČR (2015 - 2019); vlastní zpracování

Nejvíce DPMÚL investoval v rámci obnovy vozového parku v roce 2015 (439,4 mil. Kč). Díky relativně nízkým hodnotám v ostatních letech byla průměrná výše investic za celé sledované období 113,3 mil. Kč. (tab. 3.24)

Z rozpočtu EU bylo za celé sledované období pokryto 29,1 % investic do obnovy vozového parku. Dále byly investice pokryty z vlastních zdrojů a v roce 2015 také z rozpočtu Ministerstva pro místní rozvoj (121,8 mil. Kč).

### 3.13 Dopravní společnost Zlín-Otrokovice, s.r.o.

Díky dynamicky se rozvíjejícímu Baťovu koncernu, který s sebou přinesl obrovský nárůst obytné zástavby, vznikla potřeba hromadné osobní dopravy ve Zlíně již ve dvacátých letech. Zahájení provozu hromadné dopravy osob prostřednictvím tří autobusů se datuje od roku 1928. Trolejbusová doprava potom byla zahájena v roce 1944. (DSZO, 2018) V současné době zde tuto dopravu zajišťuje Dopravní společnost Zlín-Otrokovice, s.r.o. (DSZO).

Vlastníkem této dopravní společnosti je město Otrokovice (13 %), a dále mají společný obchodní podíl Statutární město Zlín (spoluvlastnický podíl 97,5 %) a obec Želechovice nad Dřevnicí (spoluvlastnický podíl 2,5 %). Výše základního kapitálu činí 153 mil. Kč. (Výroční zpráva DSZO, 2019)

Ke konci roku 2018 žilo na území Zlína (102,83 km<sup>2</sup>) 74 997 obyvatel, na území Otrokovic (19,63 km<sup>2</sup>) 17 876 osob a v obci Želechovice nad Dřevnicí jich pak mělo trvalý pobyt 1 865 (ČSÚ, 2020).

Ve své Výroční zprávě (2019) společnost uvádí jako předmět podnikání provozování osobní silniční motorové dopravy a drážní dopravy na trolejbusové dráze; dále hostinskou činnost; opravy silničních vozidel; klempířství a opravu karoserií; opravy ostatních dopravních prostředků a pracovních strojů; montáž, opravy, revize a zkoušky elektrických zařízení a také výrobu, obchod a služby neuvedené v přílohách 1 až 3 živnostenského zákona.

### **3.13.1 Struktura vozového parku**

DSZO v současné době zaměstnává 313 zaměstnanců, z čehož je 179 řidičů. Vývoj počtu zaměstnanců za celé sledované období, kterých bylo průměrně 320, a vývoj řidičů, jež bylo 184, lze nalézt v Příloze č. 1.

Jak již bylo zmíněno výše, doprava je ve Zlíně a Otrokovicích zajišťována pomocí trolejbusů a autobusů. Struktura vozového parku v posledním sledovaném roce čítala 38 autobusů, které jezdily na 14 linkách, a dále na stejném počtu linek bylo využíváno 53 trolejbusů. (Výroční zpráva DSZO, 2019)

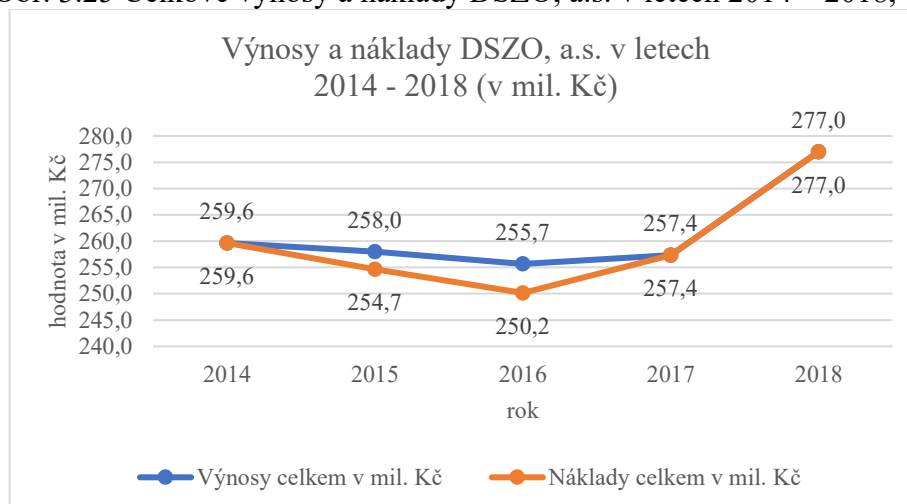
Celkově za tento rok ujely vozy této dopravní společnosti cca 4,91 mil. vozokm. Průměrná výše vozového parku DSZO za sledované období činila 93 vozů, které průměrně ujely 4,89 mil. vozokm. Detailnější údaje za jednotlivé roky lze najít v Příloze č. 2 a Příloze č. 3.

### **3.13.2 Hospodaření Dopravní společnosti Zlín - Otrokovice**

Z následujícího obr. 3.25, na kterém je zaznamenán průběh výnosů a nákladů DSZO vyplývá, že společnost v letech 2014, 2017 i 2018 vykazovala nulový výsledek hospodaření. Ve zbylých sledovaných letech dosahovala kladného výsledku hospodaření, a to 3,3 mil. Kč a v roce 2016 pak 5,5 mil. Kč.

Nejvyšších výnosů a nákladů dosahovala tato dopravní společnost v roce 2018, kdy hodnoty činily 277 mil. Kč. Naopak nejmenších výnosů DSZO získala o dva roky dříve (250,2 mil. Kč.) a v témže stejném roce dosahovala i nejnižších nákladů, a to 255,7 mil. Kč.

Obr. 3.25 Celkové výnosy a náklady DSZO, a.s. v letech 2014 – 2018, v mil. Kč

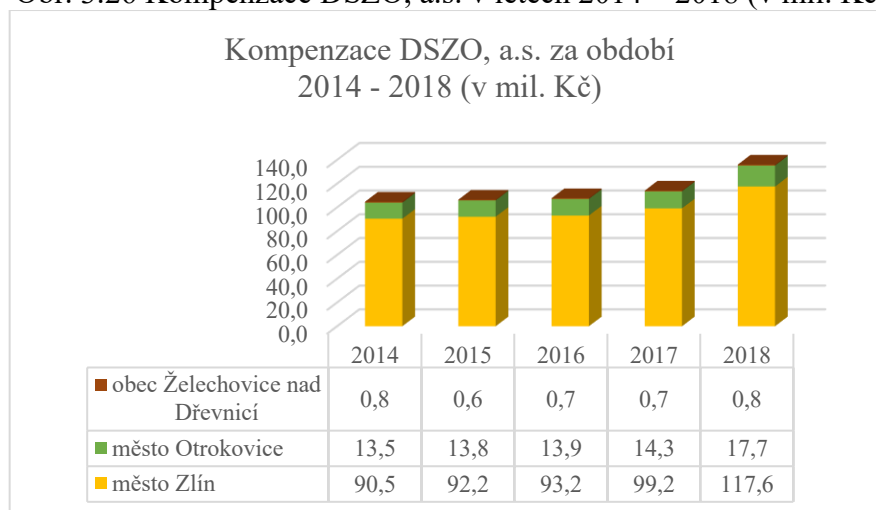


Zdroj: Výroční zpráva DSZO (2015 - 2019); vlastní zpracování

Největší položkou výnosů byly Tržby z prodeje výrobků a služeb, které průměrně za celé sledované období činily 129,9 mil. Kč, což bylo 49,7 % z celkových výnosů DSZO. Dále následovaly Kompenzace, které dosahovaly hodnoty 113,9 mil. Kč (43,5 % z celkových výnosů). Větší polovinu nákladů společnost vynaložila na Osobní náklady (52,5 %). Jejich výše byla průměrně 136,5 mil. Kč.

Na následujícím obr. 3.26, lze vidět, že kompenzace k částečné úhradě ztráty z provozu městské hromadné dopravy, které byly směřovány k DSZO, se každoročně zvyšovaly. Nejvyšší hodnoty tedy dosáhly v posledním sledovaném roce, kdy činily 136,1 mil. Kč. V roce 2018 došlo k navýšení kompenzací od všech ovládajících osob. Celkově vzrostly oproti roku 2014 o 31,3 mil. Kč.

Obr. 3.26 Kompenzace DSZO, a.s. v letech 2014 – 2018 (v mil. Kč)



Zdroj: Výroční zpráva DSZO (2015 - 2019); vlastní zpracování

Nejvyšší finanční objemy plynuly od Statutárního města Zlína, jež činily v průměru 86,6 % z celkové výše kompenzací. Za celé sledované období toto město poskytovalo DSZO průměrně 98,5 mil. Kč. Další město, město Otrokovice, přispívalo průměrně 14,6 mil. Kč, což bylo z celkového objemu kompenzací 12,9 %. Menší částku poskytoval i poslední spoluvlastník této dopravní společnosti, obec Želechovice nad Dřevnicí, a to 0,7 mil. Kč.

### 3.13.3 Počet cestujících, tržby MHD a investice do obnovy vozového parku

Za celé sledované období DSZO přepravila průměrně 31,8 mil. osob. Jak lze vidět v následující tab. 3.25, až na rok 2015 docházelo k mírnému nárůstu počtu osob, které využily ke své přepravě tuto dopravní společnost. Nejvíce cestujících přepravila DSZO v posledním sledovaném roce, a to přes 32 mil.

Tab. 3.25 Počet přepravených cestujících (v tis. osob) a Tržby MHD celkem (v tis. Kč) DSZO v letech 2014 – 2018

v tis.	2014	2015	2016	2017	2018
<b>Počet přepravených cestujících</b>	31 866	31 459	31 489	31 659	32 288
<b>Tržby MHD celkem</b>	117 620	115 496	113 344	113 359	113 344

Zdroj: Výroční zpráva DSZO (2015 - 2019); vlastní zpracování

U této dopravní společnosti tržby během let klesaly. Výjimkou je rok 2017, kdy sice došlo k nárůstu, ale ten byl nepatrný, jen 15 tis. Kč. Z počátečních 117,6 mil. Kč dosáhla DSZO v roce 2018 113,3 mil. Kč. Celkově se tedy dá shrnout, že pokles zde byl, ale nebyl až tak masivní. (tab. 3.25) Průměrně DSZO dosahovala tržeb ve výši 114,6 mil. Kč.

Nejvíce DSZO investovala v rámci obnovy vozového parku v počátečním sledovaném roce (208,6 mil. Kč). Nicméně, průměrná výše investic za celé sledované období byla 59,7 mil. Kč, jelikož, jak lze vidět v tab. 3.26, v ostatních letech dopravní společnost investovala do obnovy vozového parku mnohem menší částky.

Tab. 3.26 Investice DSZO, a.s. do obnovy vozového parku, v mil. Kč

v mil. Kč	2014	2015	2016	2017	2018
<b>Objem investic</b>	208,6	0,2	35,6	50,8	3,2

Zdroj: Sdružení dopravních podniků ČR (2015 - 2019); vlastní zpracování

Pouze v roce 2014 se ze 75 % podílela na investicích do obnovy vozového parku Dopravní společnosti Zlín – Otrokovice Evropská Unie. V ostatních letech byly tyto investice plně financovány z vlastních zdrojů DSZO.

## **4 ZHODNOCENÍ, NÁVRHY A DOPORUČENÍ**

Základním požadavkem objednatele MHD je zabezpečení přepravy na území města. Pro zhodnocení městské hromadné dopravy lze využít velký počet hodnotících kritérií. V případě této práce bylo vybráno celkem 28 kritérií, které jsou rozděleny do 3 oblastí a jsou v této kapitole srovnávány. Jedná se o Provozní délku linek, Hustotu dopravní sítě, Velikost vozového parku, Ujeté místové a vozové kilometry, Přepravené osoby, Počet a Produktivitu řidičů či Kompenzace, které plynou DP na 1 obyvatele za rok, na 1 přepraveného a mnoho dalších, dále Tarify jízdného a v neposlední řadě Náklady a Investice do vozového parku, jež vynakládá DP.

Je nutno podotknout, že při zpracovávání analýzy jednotlivých indikátorů si je autor vědom, že dochází k určitému zkreslení konečných hodnot, jelikož se počítá pouze s počtem obyvatel města, ve kterém DP má sídlo a vykonává zde z největší části svou činnost. Nejsou zde tedy započítány osoby, které dané město jen navštěvují a využívají zde veřejnou hromadnou dopravu anebo bydlí v okolních obcích, pro které DP vykonává veřejnou službu. Je to z toho důvodu, jelikož by bylo velmi náročné zjistit, do jaké míry dopravní podnik tyto obce obsluhuje. Může pokrývat celé území obce, ale i zajíždět pouze na okraj obce, odkud lidé mohou využívat jiného dopravce. Tento problém se týká také toho, že se díky předplatnému jízdného nedá zjistit, kolik obyvatel z těchto obcí využívá služeb DP, a hlavně jak často.

### **4.1 Zhodnocení**

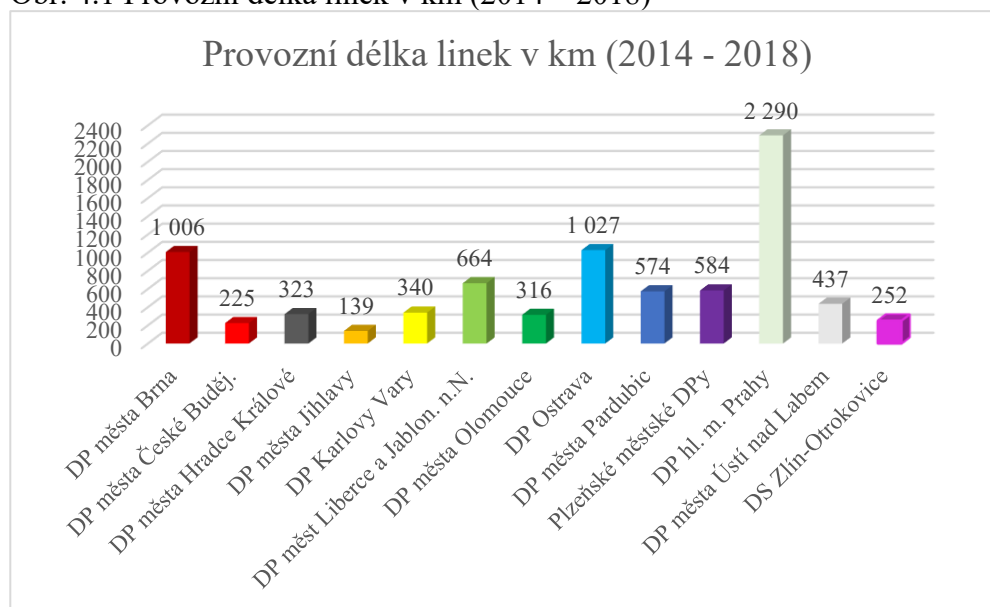
Jak již výše bylo řečeno, všech 28 vybraných kritérií bylo rozděleno do 3 oblastí, a to na provozní, výkonovou a ekonomickou. Hodnoty jednotlivých dopravních podniků jsou v celé této podkapitole vypočítány jako průměr hodnot za celé sledované období. Z celkového počtu 65 hodnot vzniklo tedy 13 konečných, které jsou navzájem komparovány. Pouze u pár kritérií jsou porovnávány hodnoty v posledním sledovaném roce. Součástí této kapitoly jsou také výsledky jednotlivých počátečních hypotéz.

#### **4.1.1 Provozní kritéria**

Prvním oblastí, které se věnuje tato podkapitola, jsou problematiky, jež souvisí s fungováním dopravních podniků po technické stránce a provozem městské hromadné dopravy. Jedná se například o Provozní délky linek, Hustotu sítě a Velikost vozového parku jednotlivých dopravních podniků či Počet zaměstnanců.

*Provozní délkou linek* se v autobusové dopravě rozumí součet délek komunikací, na kterých jsou pravidelně přepravováni cestující. Délka tratí je v kilometrech, počítá se podle osy komunikace a není přihlíženo k souběhu linek. (ČSÚ, 2014) Olivková (2007) doplňuje, že se jedná o linky vedené mezi výchozí a konečnou zastávkou.

Obr. 4.1 Provozní délka linek v km (2014 – 2018)



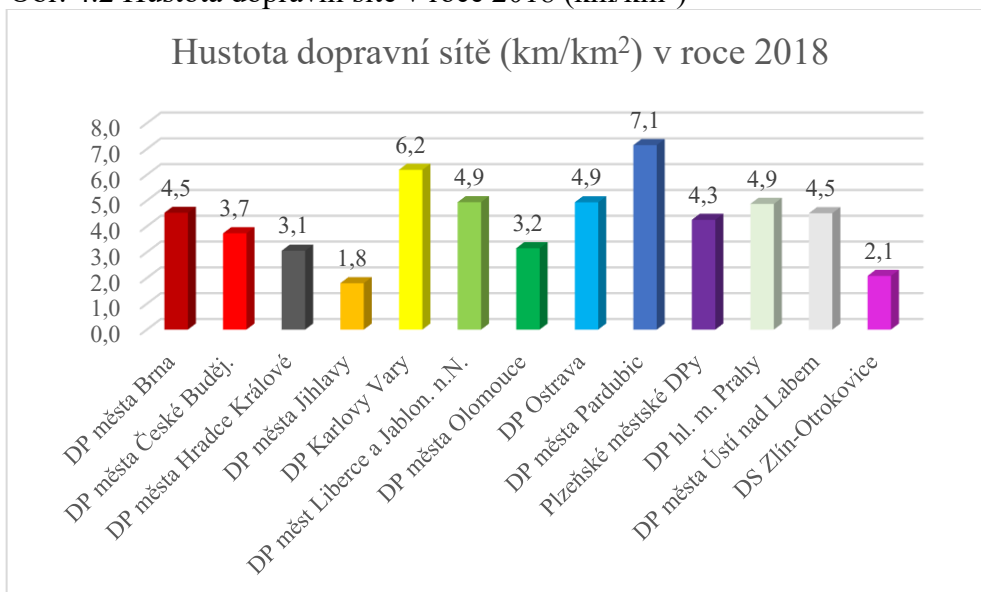
Zdroj: Výroční zprávy jednotlivých DP (2015 – 2019); vlastní zpracování

Z obr. 4.1 vyplývá, že i přes nezapočítání délky linky metra (průměrně 63 km), má nejdelší provozní délku linek Dopravní podnik hl. m. Prahy (2 290 km). Dále následuje Dopravní podnik Ostrava s 1 027 km a Dopravní podnik města Brna (1 006 km). Naopak nejkratší linky jsou provozovány Dopravním podnikem města Jihlavy (139 km), DP České Budějovice (225 km) a Dopravní společností Zlín – Otrokovice (252 km).

*Hustota dopravní sítě* vyjadřuje počet kilometrů provozní délky dopravní sítě, které připadají na 1 km<sup>2</sup> plochy obsluhované oblasti. (ČSÚ, 2014) Jak již bylo zmíněno dříve, právě zde dochází ke zkreslení výsledků, jelikož se nepočítá s rozlohou obsluhované oblasti, ale s rozlohou daného krajského města.

Při srovnání hustoty dopravních sítí v roce 2018, lze na následujícím obr. 4.2 vidět, že nejhustší ji má DP města Pardubic (7,1 km/km<sup>2</sup>) a dále DPKV (6,2 km/km<sup>2</sup>). Velmi hustou dopravní síť dále mají ve shodné výši v Ostravě, Liberci a Jablonci n. N. a také v Praze (4,9 km/km<sup>2</sup>). Hodnota u posledního zmíněného dopravního podniku byla očištěna o údaje týkající se metra. Pokud by byl započítán i tento dopravní prostředek, pak by hustota dopravní sítě v Praze činila 5,0 km/km<sup>2</sup>. Naopak nejrředší dopravní síť MHD se nachází v Jihlavě (1,8 km/km<sup>2</sup>), dále u DSZO a následně v Hradci Králové.

Obr. 4.2 Hustota dopravní sítě v roce 2018 (km/km<sup>2</sup>)



Pozn.: Údaje za DP hl. m. Prahy nezahrnují metro.

Zdroj: Sdružení dopravních podniků (2015 – 2019), ČSÚ (2020); vlastní zpracování

Pro to, aby dopravní podnik mohl vykonávat svou činnost, jsou samozřejmě zapotřebí vozy. Každý dopravní podnik má odlišnou výši vozového parku a taky jeho strukturu. Některé provozují pouze autobusovou dopravu, některé i trolejbusovou, jiné jsou zase rozšířeny o tramvajovou dopravu, v Praze jezdí metro, v některých městech je provozována osobní lanová dráha a někde zase vodní doprava.

Tab. 4.1 Průměrná velikost vozového parku v letech 2014 - 2018

	<b>Průměrná velikost vozového parku</b>
<b>DP města Brna</b>	794
<b>DP města České Budějovice</b>	144
<b>DP města Hradce Králové</b>	125
<b>DP města Jihlavy</b>	63
<b>DP Karlovy Vary</b>	86
<b>DP měst Liberce a Jablonce n. N.</b>	203
<b>DP města Olomouce</b>	147
<b>DP Ostrava</b>	622
<b>DP města Pardubic</b>	136
<b>Plzeňské městské DPy</b>	335
<b>DP hl. m. Prahy</b>	2 753
<b>DP města Ústí nad Labem</b>	152
<b>DS Zlín-Otrokovice</b>	93

Zdroj: Výroční zprávy jednotlivých DP (2015-2019); Výroční zprávy SDP (2015 - 2019); vlastní zpracování

Průměrná velikost vozového parku za roky 2014 – 2018 je zaznamenána v tab. 4.1. Není zde započítána doprava lodní a pomocí lanové dráhy. Vozový park DP

hl. m. Prahy průměrně čítal 2 753 vozů a je tak nejrozsáhlejší. Dále následoval DP města Brna (794) a DP Ostrava (622). Tento ukazatel tedy kopíruje pořadí měst dle jejich velikosti. Nejmenší vozový park má DP města Jihlavy (63 vozů) a DP města Karlovy Vary (86 vozů) a DS Zlín-Otrokovice (93 vozů). Ostatní dopravní podniky mají více než stovku vozů.

Tab. 4.2 Stáří vozového parku k roku 2018 (v letech)

	autobusy		trolejbusy		tramvaje		celkem	
	počet	věk	počet	věk	počet	věk	počet	věk
<b>DPM Brna</b>	342	6,1	156	14,8	311	29,9	809	16,9
<b>DPM České Budějovice</b>	99	11,2	57	8,5	x	x	156	9,9
<b>DPM Hradce Králové</b>	96	13,4	40	5,5	x	x	136	9,5
<b>DPM Jihlavy</b>	40	7,5	29	8,8	x	x	69	8,2
<b>DP Karlovy Vary</b>	92	9,7	x	x	x	x	92	9,7
<b>DPM Liberce a Jabl. n.N.</b>	139	6,5	x	x	67	19,4	206	13,0
<b>DPM Olomouce</b>	79	7,3	x	x	68	13,6	147	10,5
<b>DP Ostrava</b>	291	10,9	70	9,7	259	20,1	620	13,6
<b>DPM Pardubic</b>	72	10,7	75	10,8	x	x	147	10,8
<b>Plzeňské městské DPy</b>	124	9,1	100	7,4	116	11,8	340	9,4
<b>DP hl. m. Prahy</b>	1 161	9,9	1	0,9	818	11,1	1 980	7,3
<b>DPM Ústí nad Labem</b>	78	9,3	77	15,7	x	x	155	12,5
<b>DS Zlín-Otrokovice</b>	42	10,1	54	9,1	x	x	96	9,6

Pozn.: x ... daný druh dopravy zde není provozován

Zdroj: Sdružení dopravních podniků ČR (2015 - 2019); vlastní zpracování

V předchozí tab. 4.2 lze vidět kromě struktury a počtu vozového parku v posledním sledovaném roce také jeho stáří. Je viditelné, že dopravní podniky lpí na obnově svých vozů a využívají všemožné dostupné finanční prostředky. Nejstarší vozový park, průměrně 16,9 let, má DP města Brna. Dále následuje DP Ostrava a DP měst Liberce a Jablonce n. N. Naopak překvapivě nejlépe je na tom nejpočetnější ze všech dopravních podniků, a to DP hl. m. Prahy (7,3 let).

Posledním provozním kritériem, které je zde porovnáváno, je *počet zaměstnanců* jednotlivých dopravních podniků. V následující tab. 4.3 je uveden průměrný počet zaměstnanců a řidičů za sledované období. Z logiky věci vyplývá, že nejvíce osob je zaměstnáno v Dopravním podniku hl. města Prahy. Jedná se o necelých 11 tis. osob. K těm větším zaměstnavatelům lze zařadit také dopravní podniky v Brně a Ostravě. Ostatní DP vykazují počty zaměstnanců ve stovkách, přičemž nejméně jich je v Dopravním podniku města Jihlavy (171 osob).



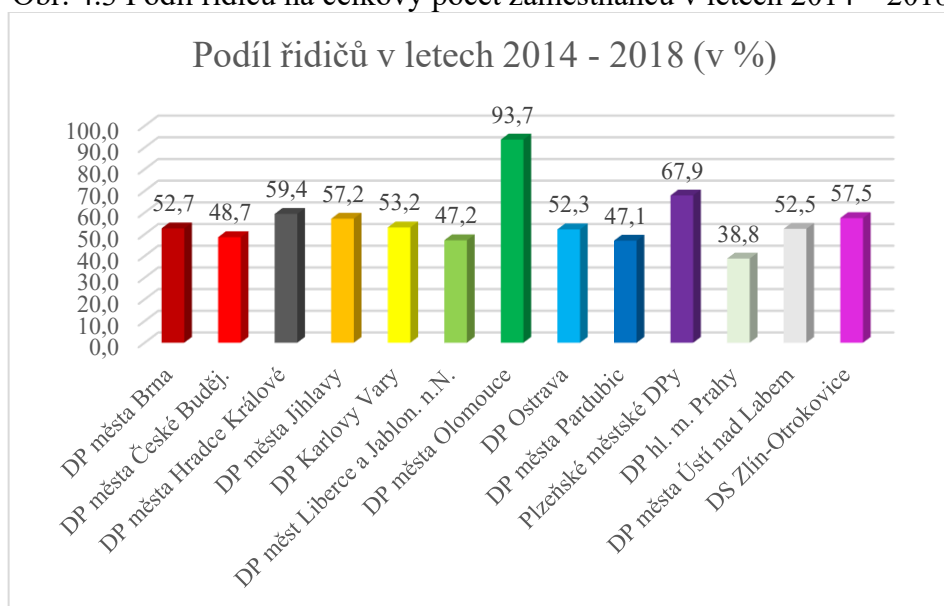
Tab. 4.3 Průměrný počet zaměstnanců a řidičů jednotlivých dopravních podniků v období 2014 – 2018

	počet zaměstnanců	počet řidičů
<b>DP města Brna</b>	2 648	1 396
<b>DP města České Budějovice</b>	405	197
<b>DP města Hradce Králové</b>	381	226
<b>DP města Jihlavy</b>	171	98
<b>DP Karlovy Vary</b>	255	136
<b>DP měst Liberce a Jablonce n. N.</b>	393	186
<b>DP města Olomouce</b>	262	246
<b>DP Ostrava</b>	1 944	1 016
<b>DP města Pardubic</b>	401	189
<b>Plzeňské městské DPy</b>	812	551
<b>DP hl. m. Prahy</b>	10 931	4 242
<b>DP města Ústí nad Labem</b>	469	246
<b>DS Zlín-Otrokovice</b>	320	184

Zdroj: Výroční zprávy jednotlivých DP (2015-2019); Výroční zprávy SDP (2015-2019); vlastní zpracování

Z těchto dvou hodnot lze vypočítat procentní podíl řidičů na celkovém počtu zaměstnanců. Ten je zaznamenán pro lepší názornost na obr. 4.3. Nejvyšších hodnot u tohoto ukazatele dosahuje DP města Olomouce, kde jich je 93,7 %. Další dopravní podniky se pohybují mezi 47,2 % a 67,9 %. Nejmenší podíl, 38,8 % ze zaměstnanců, pak pracuje jako řidiči u DP hl. m. Prahy.

Obr. 4.3 Podíl řidičů na celkový počet zaměstnanců v letech 2014 – 2018 (v %)



Zdroj: Výroční zprávy jednotlivých DP (2015-2019); Výroční zprávy SDP (2015 - 2019); vlastní zpracování

#### 4.1.2 Výkonová kritéria

Další oblastí analýzy dopravního podniku v této práci byla vybrána výkonová kritéria. Olivková (2013) uvádí, že do této oblasti spadají ukazatele dopravní a přepravní výkony a počet přepravených osob. V následujících podkapitolách byla vybrána kritéria jako jsou Ujeté vozové a místové km, Počet přepravených osob, Produktivita řidičů a jejich různé modifikace.

Každé čtvrtletí musí dopravní podniky vyplňovat statistický výkaz. V metodických pokynech Ministerstva dopravy ČR (2020) pro jeho vyplňování jsou vysvětleny pojmy jako například *ujeté vozové km*. Jedná se o km, které ujely dopravní prostředky MHD za sledované období. Do těchto výkonů nejsou započítány tzv. manipulační km, jež vozy ujely v prostorách vozoven a dílen.

Z obr. 4.4 vyplývá, že nejvíce osob na 1 ujetý vozokm za období 2014 – 2018 přepravil DP města Brna (9 osob). O osobu méně pak přepravil DP města Olomouce. V údajích nejsou zahrnuta data za metro, jež provozuje DP hl. m. Prahy. Pokud by tomu tak nebylo, tak by tento dopravní podnik obsadil pomyslnou první příčku. Nejméně přepravených osob na 1 ujetý vozový km měl DP Ostrava (2 osoby).

Obr. 4.4 Počet přepravených na 1 ujetý vozový km (2014 – 2018)



Pozn.: Údaje za DP hl. m. Prahy nezahrnují metro.

Zdroj: Sdružení dopravních podniků (2015 – 2019), Výroční zprávy jednotlivých DP (2015 – 2019); vlastní zpracování

*Místovými kilometry* se potom rozumí nabídka přepravní práce, která se vyjadřuje součtem součinu vozových kilometrů a možné obsaditelnosti jednotlivých typů autobusů za sledované období (Ministerstvo dopravy ČR, 2020).

Na obr. 4.5 lze vidět průběh počtu přepravených na 1 ujetý místový km během let 2014 – 2018. Také tady nejsou zahrnuty hodnoty metra. I zde v letech 2014 - 2018 nejvíce cestujících na ujetý místkm přepravil DP města Olomouce (0,132 osob), následován DP hl. m. Prahy (0,101 osob). Spodní příčku s hodnotou 0,027 osob taktéž obsadil DP Ostrava, který se touto hodnotou hodně odlišoval od ostatních dopravních podniků.

Obr. 4.5 Počet přepravených na 1 ujetý místový km (2014 – 2018)



Pozn.: Údaje za DP hl. m. Prahy nezahrnují metro.

Zdroj: Sdružení dopravních podniků (2015 – 2019), Výroční zprávy jednotlivých DP (2015 – 2019); vlastní zpracování

Dalším kritériem, jež bylo vybráno ke komparaci daných dopravních podniků, je počet *přepravených osob*. Jak uvádí Olivková (2013), přepravenými osobami jsou označovány osoby přepravené na základě přepravního dokladu. DP pak ve svých statistikách uvádí průměrný počet osob, jež připadají na 1 km, který vozidlo ujelo při přepravě osob. Pokud se vypočítá podíl celkového počtu přepravených osob (Příloha č. 5) s celkovým počtem obyvatel daných měst (Příloha č. 4), vznikne ukazatel počtu přepravených za rok na jednoho obyvatele města.

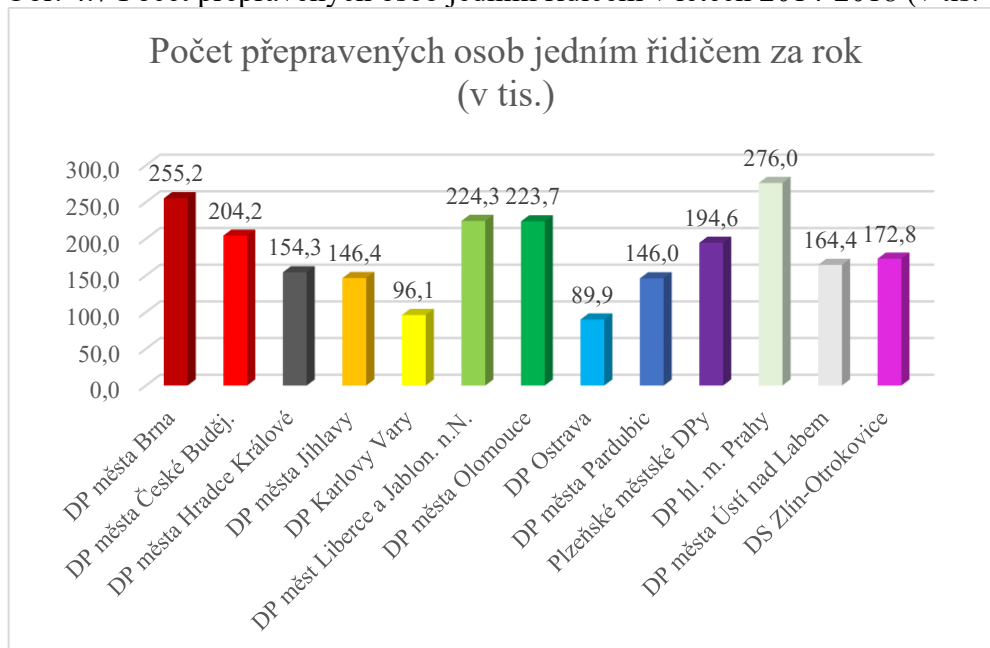
Obr. 4.6 Počet přepravených za rok na jednoho obyvatele města v letech 2014-2018



Zdroj: ČSÚ (2020), Výroční zprávy jednotlivých DP (2015 – 2019); vlastní zpracování

Na obr. 4.6 lze vidět průměry podílů těchto dvou ukazatelů za období 2014 - 2018. Tedy počet cestujících MHD, který připadal na jednoho obyvatele daného města. Nejlepšího výsledku dosáhl Dopravní podnik města Brna (941 osob), a pak DP hl. m. Prahy (913 osob). Naopak nejméně cestujících za rok na 1 obyv. města přepravil DP Karlovy Vary (265 osob).

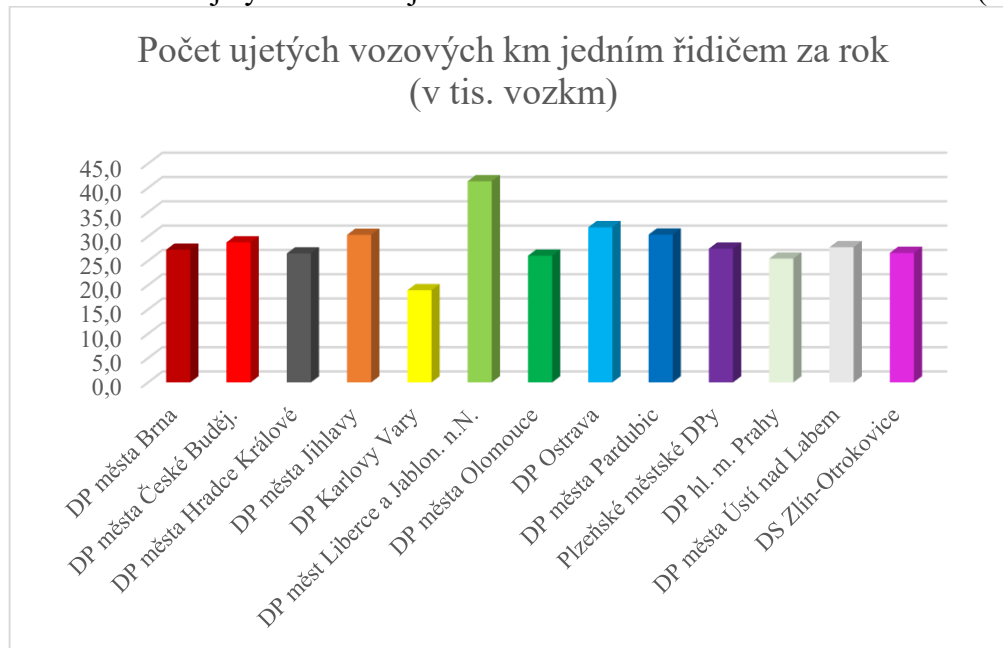
Obr. 4.7 Počet přepravených osob jedním řidičem v letech 2014-2018 (v tis. osob)



Zdroj: Výroční zprávy jednotlivých DP (2015 – 2019); vlastní zpracování

*Produktivita řidičů MHD* se dá posuzovat pomocí několika kritérií. Jedná se například o to, kolik osob přepraví jeden řidič za rok. Z obr. 4.7 vyplývá, že největší počet cestujících byl přepraven jedním řidičem v období 2014 – 2018 v rámci DP hl. m. Prahy. Jednalo se o 276 tis. osob. A dále pak v rámci DP města Brna připadalo ročně na jednoho řidiče 255 tis. osob. Na druhou stranu nejméně osob bylo přepraveno řidiči Dopravního podniku Ostrava (89 tis.) a dále z DP Karlovy Vary (96 tis. osob).

Obr. 4.8 Počet ujetých vozokm jedním řidičem za rok v letech 2014 – 2018 (v tis.)



Pozn.: Údaje za DP hl. m. Prahy nezahrnují metro.

Zdroj: Výroční zprávy jednotlivých DP (2015 – 2019); vlastní zpracování

Dalším kritériem pak je to, kolik *vozových km řidič MHD za rok ujede*. To je zaznamenáno na předchozím obr. 4.8. Jak lze vidět, nejvíce ujetých vozových km za období 2014 – 2018 připadalo na jednoho řidiče v rámci DP měst Liberce a Jablonce nad Nisou (41,4 tis. vozokm). Dále následoval DP Ostrava (31,9 tis. vozokm) a o pomyslnou třetí příčku se dělil DP města Jihlavy a DP města Pardubic (30,4 tis. vozokm). Naopak nejméně vozových km za rok ujel jeden řidič DP Karlovy Vary (19 tis. vozokm).

#### 4.1.3 Ekonomická kritéria

Poslední oblastí, ve které se můžou dopravní podniky porovnávat, je oblast ekonomická. Zde byly zařazeny tři větší okruhy kritérií, jež se dají srovnávat podle více okolností. Jedná se o Kompenzace (na 1 obyvatele města za rok, na 1 přepravenou

osobu, k vozovým a místovým km) a Tržby z MHD (na 1 přepravenou osobu, tarify jízdného) a Náklady.

Důležitým ukazatelem pro dopravní podniky je také to, jaká výše *kompenzací připadá na 1 jejich přepravenou osobu*. Jak již bylo zmíněno v předchozí kapitole, původci těchto kompenzací jsou převážně samotná statutární města, jež jsou akcionáři dopravních podniků, ale u některých DP také kraje a obce v nichž dopravní podnik provozuje svou činnost.

Obr. 4.9 Průměrné kompenzace DP na jednu přepravenou osobu (v Kč) 2014 - 2018



Zdroj: Sdružení dopravních podniků (2015 – 2019), ČSÚ (2020); vlastní zpracování

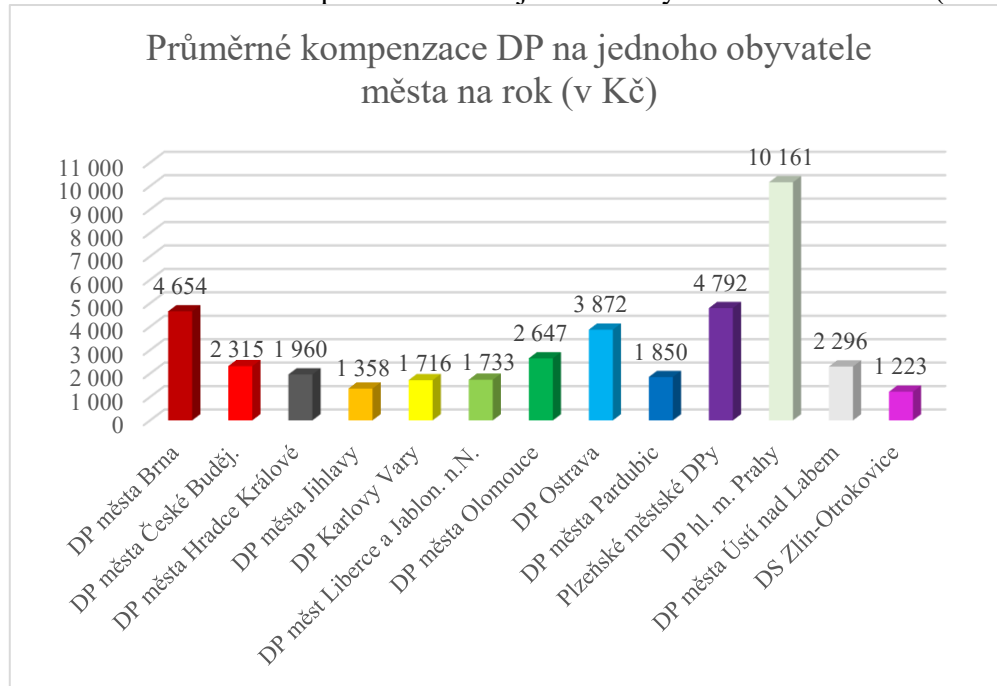
Na obr. 4.9 je ukázán průběh výše kompenzací na 1 přepravenou osobu za sledované období 2014 – 2018. Nejvyšší kompenzace plynuly Dopravnímu podniku Ostrava, kdy připadalo 12,37 Kč na 1 přepravenou osobu. O 1,24 Kč méně pak získával DP hl. m. Prahy. Na pomyslném konci žebříčku sledovaných DP se umístila DS Zlín – Otrokovice (3,59 Kč), následována DP města Jihlavy a DP měst Liberce a Jablonce nad Nisou (4,82 Kč a 4,83 Kč).

O hypotéze 1, že Města s větším počtem obyvatel poskytují větší kompenzaci na jednu přepravenou osobu, by se dalo konstatovat, že byla částečně potvrzena. Pouze dva dopravní podniky ze skupiny větších měst, nezapadaly mezi své soukmenovce. Ale jelikož se jednalo o DP v Olomouci a v Brně, které je jedním z nejpočetnějších měst, je lepší uvažovat o tom, že byla tato hypotéza vyvrácena.

Dalším kritériem jsou *kompenzace na 1 obyvatele města za rok*. Tento ukazatel byl vypočítán jako poměr průměrné hodnoty celkových kompenzací, jež plynuly jednotlivým dopravním podnikům za sledované pětileté období a počtu obyvatel daného města (průměrná hodnota údajů k 31. 12.).

Z obr. 4.10 vyplývá, že nejvyššího objemu kompenzací na 1 obyv. města za celé sledované období obdržel Dopravní podnik hl. m. Prahy (10 161,5 Kč). Plzeňským městským dopravním podnikům pak na 1 obyv. připadaly dotace ve výši 4 791,6 Kč a pouze o 137,4 Kč méně dostával jako kompenzace na 1 obyv. DP města Brna. Naopak nejmenší finanční výnosy jako kompenzaci za poskytování veřejné služby na 1 obyv. získávala Dopravní společnost Zlín - Otrokovice (1 223 Kč). O 135 Kč více pak připadalo Dopravnímu podniku města Jihlavy.

Obr. 4.10 Průměrné kompenzace DP na jednoho obyvatele města na rok (v Kč)



Zdroj: Sdružení dopravních podniků (2015 – 2019), ČSÚ (2020); vlastní zpracování

Hypotéza 2, že Města s větším počtem obyvatel poskytují větší kompenzaci na jednoho obyvatele města, byla částečně potvrzena, neboť se jeden DP (DP měst Liberce a Jablonce n. Nisou) svým výsledkem odchýlil od ostatních z jeho skupiny měst.

K porovnávání dopravních podniků v oblasti kompenzací lze také využít ukazatele *Výše kompenzace na jeden ujetý vozový km* a *Výše kompenzace na jeden ujetý místový km*. Tyto ukazatele byly vypočítány jako poměr kompenzací daného dopravního podniku k jednomu ujetému vozovému nebo místovému kilometru.

Z tab. 4.4 vyplývá, že největší kompenzace na 1 ujetý vozový km v období 2015 – 2018 obdržel DP hl. m. Prahy (120,6 Kč). Oproti ostatním DP lze vidět markantní rozdíl. V porovnání k Plzeňským městským podnikům, jež se umístily na pomyslné druhé příčce, je tato hodnota kompenzací 2,3krát větší. A vůči nejnižším kompenzacím na 1 ujetý vozokm, které získal DP města Jihlavy, je pak tato hodnota dokonce 5krát větší.

Tab. 4.4 Výše kompenzace DP k vozokm a místkm v letech 2014 – 2018 (v Kč)

	<b>Kompenzace na 1 ujetý vozový km</b>	<b>Kompenzace na 1 ujetý místový km</b>
<b>DP města Brna</b>	46,26	0,41
<b>DP města České Budějovice</b>	38,22	0,38
<b>DP města Hradce Králové</b>	30,32	0,38
<b>DP města Jihlavy</b>	23,23	0,33
<b>DP Karlovy Vary</b>	33,48	0,34
<b>DP měst Liberce a Jablonce n. N.</b>	33,78	0,32
<b>DP města Olomouce</b>	41,45	0,41
<b>DP Ostrava</b>	34,85	0,34
<b>DP města Pardubic</b>	29,08	0,30
<b>Plzeňské městské DPy</b>	53,94	0,55
<b>DP hl. m. Prahy</b>	120,66	1,12
<b>DP města Ústí nad Labem</b>	31,25	0,30
<b>DS Zlín-Otrokovice</b>	23,27	0,25

Zdroj: Sdružení dopravních podniků (2015 – 2019), Výroční zprávy jednotlivých DP (2015 - 2019); vlastní zpracování

Co se týče výše kompenzací na 1 ujetý místový km, odpovídá počáteční pořadí dopravních podniků předcházejícímu ukazateli. Největší kompenzace obdržel DPP (1,12 Kč/místkm), následně PMDP (0,55 Kč/místkm) a ve shodné výši DPMB a DPMO (0,41 Kč/místkm). Nejnižší kompenzace na místový km ve sledovaném období plynuly DSZO (0,25 Kč/místkm) a dále v hodnotě 0,3 Kč/místkm DPMÚL a DPMP.

Dalším ekonomickým kritériem jsou tržby, které získává dopravní podnik z provozování MHD. V následující tab. 4.5 jsou tyto *tržby z MHD přepočítány na 1 přepravenou osobu* a zprůměrovány za sledované roky v jednotnou částku. Nejvyšší průměrné tržby z MHD měl DP Ostrava (5,06 Kč) a dále DP měst Liberce a Jablonce n. N. (4,73 Kč). Naopak nejnižších těchto tržeb dosahovaly Plzeňské městské DPy a DP města Brna (2,72 Kč a 2,73 Kč).



Tab. 4.5 Srovnání tržeb z MHD a kompenzací na 1 přepravenou osobu v letech 2014 – 2018 (v Kč)

	<b>Průměrná tržba z MHD na 1 přeprav. osobu</b>	<b>Průměrná kompenzace na 1 přeprav. osobu</b>	<b>Součet tržby a kompenzace na 1 přeprav. osobu</b>
<b>DP města Brna</b>	2,73	4,94	7,68
<b>DP města České Budějovice</b>	3,08	5,37	8,45
<b>DP města Hradce Králové</b>	3,38	5,21	8,60
<b>DP města Jihlavy</b>	3,36	4,82	8,18
<b>DP Karlovy Vary</b>	4,04	6,48	10,52
<b>DP m. Liberce a Jablonce n. N.</b>	4,73	6,24	10,96
<b>DP města Olomouce</b>	3,02	4,83	7,85
<b>DP Ostrava</b>	5,06	12,37	17,42
<b>DP města Pardubic</b>	4,08	6,05	10,13
<b>Plzeňské městské DPy</b>	2,72	7,62	10,34
<b>DP hl. m. Prahy</b>	3,97	11,13	15,10
<b>DP města Ústí nad Labem</b>	3,56	5,29	8,85
<b>DS Zlín-Otrokovice</b>	3,60	3,59	7,19

Zdroj: Výroční zprávy jednotlivých DP (2015 – 2019); vlastní zpracování

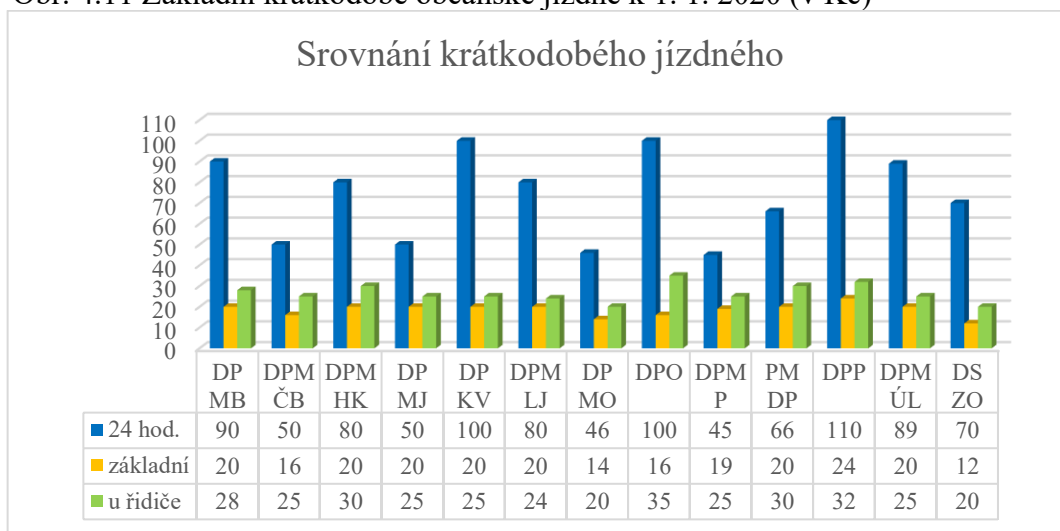
Pokud se k tomuto ukazateli připočtou již výše zmíněné průměrné kompenzace na 1 přeprav. osobu, získáme celkové výnosy, které plynou DP z 1 jízdenky na 1 přeprav. osobu. Zde lze vidět, že nejvyšších hodnot za sledované období průměrně obdržel DP Ostrava (17,42 Kč), a dále následoval DP hl. m. Prahy (15,10 Kč). Na pomyslném konci se umístila DS Zlín-Otrokovice (7,19 Kč) a s o 0,49 Kč více DP města Brna.

Dalším ekonomickým kritériem jsou *tarify jízdného* vybraných dopravních podniků. Jedná se o ceny základního občanského jízdného v papírové podobě, při nákupu u řidiče a jízdné platné po 24 hodin a dále o dlouhodobé tarify jízdného s měsíční a 3měsíční platností. Ceny jsou platné k 1. lednu roku 2020. Pouze u DP Ostrava je použita cena jízdenky při nákupu u řidiče z roku 2017, jelikož od 1. 4. t.r. již není možnost zakoupit jízdenku tímto způsobem.

Na obr. 4.11 lze vidět, že základní 24 hod. jízdné se pohybuje v rozmezí 45 - 110 Kč, přičemž nejméně zaplatí cestující Dopravního podniku města Pardubic a DPMO a nejvíce pak osoby přepravované Dopravním podnikem hl. města Prahy, jež je následován DPKV a DPO. Nejméně za papírovou jízdenku zaplatí osoby cestující DSZO, jež zaplatí 12 Kč. Naopak nejdražší základní jízdenku má DP hl. m. Prahy

(24 Kč). Při nákupu jízdenky u řidiče vynaloží nejvíce peněz lidé v Ostravě (35 Kč), nejméně potom u tohoto typu nákupu jízdného utratí cestující v Ústí nad Labem (18 Kč).

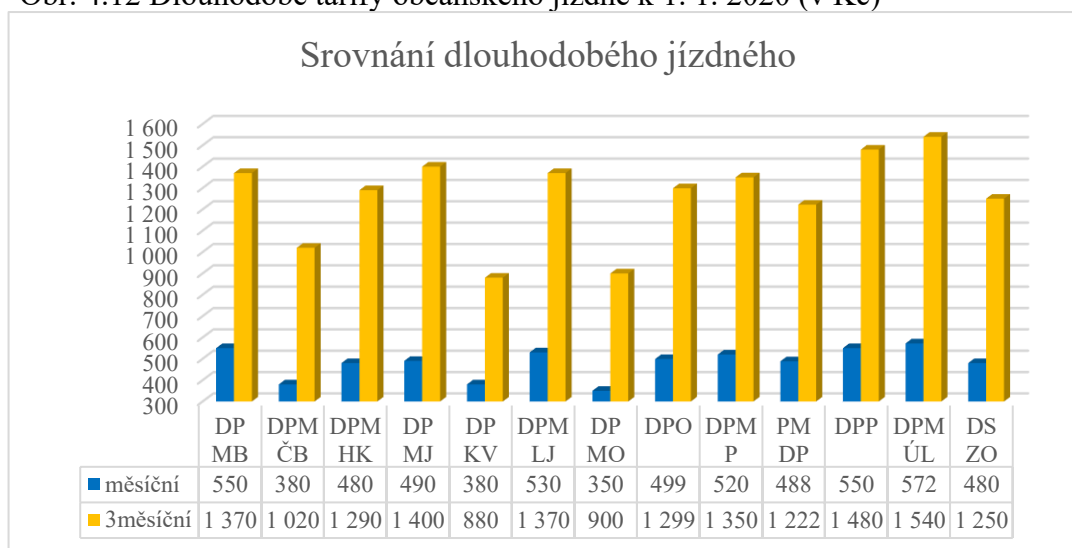
Obr. 4.11 Základní krátkodobé občanské jízdné k 1. 1. 2020 (v Kč)



Pozn.: Údaje jsou platné k 1. 1. 2020, mimo jízdné zakoupené u řidiče DPO (2017).  
Zdroj: internetové stránky jednotlivých DP (2020); vlastní zpracování

Jak lze vidět, u všech dopravních podniků je cena jízdenky zakoupené u řidiče dražší. Je to dáno manipulační přírůzkou za další zátěž pro řidiče, jelikož jeho hlavní pracovní činností je řídit, a ne prodávat jízdenky. Rozdíl mezi základní papírovou jízdenkou a jízdenkou koupenou u řidiče se pohybuje u každého DP v jiné výši (4 – 19 Kč). Porovnávání těchto dvou způsobů nákupu jízdného je ovšem dost zkreslené, jelikož doba platnosti se u jednotlivých DP odlišuje. U některých podniků je to 30 min, u jiných 45 a u některých dokonce 60 minut.

Obr. 4.12 Dlouhodobé tarify občanského jízdného k 1. 1. 2020 (v Kč)



Zdroj: internetové stránky jednotlivých DP (2020); vlastní zpracování

Z obr. 4.12 vyplývá, že nejvíce financí na dlouhodobé jízdné vynaloží lidé cestující s DPMÚL, kteří za měsíční jízdné zaplatí 572 Kč a za 3měsíční 1 540 Kč. Dále následují DPP, DPMB a DPMJ. Naopak nejméně za dlouhodobé jízdné zaplatí cestující Dopravního podniku města Olomouce (350 Kč / měsíc) a DP Karlovy Vary (880 Kč / 3měsíce).

Na následujícím obr. 4.13 je znázorněna efektivita vybraného jízdného v závislosti na vozových kilometrech. Tu lze vytvořit při součinu počtu přepravených osob a ceny základního občanského jízdného, který je vydělený počtem ujetých vozo km. Nejefektivnější z hlediska tohoto ukazatele je DPP, který dosahuje efektivnosti ve výši 216,9, dále následuje DPMB a DPMO. Oproti těmto DP jsou ostatní o dost méně efektivní. Nejnižší efektivitu dosahoval v období 2014 – 2018 DP Ostrava (56,4).

Obr. 4.13 Efektivita vybraného jízdného k vozovým km za období 2014 - 2018



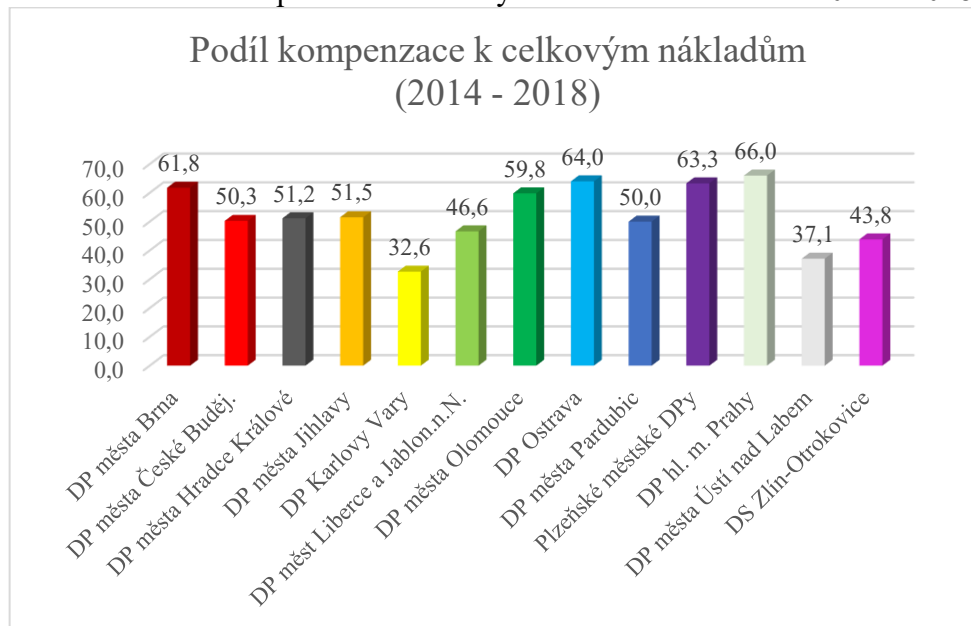
Zdroj: internetové stránky jednotlivých DP (2020); Výroční zprávy jednotlivých DP (2015 – 2019); vlastní zpracování

Hypotéza 4, že Dopravní podniky ve větších městech efektivněji vybírají jízdné na vozový km, nebyla potvrzena, jelikož hned dva podniky nesplňovaly podmínky. Jednalo se o DP Ostrava a DP měst Liberce a Jablonce n. N.

Důležitá pro analyzování MHD je také oblast nákladů, které dopravní podnik vynakládá. Tyto položky lze porovnávat s jinými hodnotami, jako jsou například kompenzace. Při vydělení průměrné hodnoty celkových nákladů jednotlivých dopravních podniků za celé sledované období průměrnou hodnotou kompenzací, vznikne ukazatel podílu *kompenzace k celkovým nákladům*. Nejvyšších hodnot dosahoval DP hl. m. Prahy

(66 %) následován DP Ostrava a Plzeňskými městskými DPy. Naopak pouhých 32,6 % z nákladů získává prostřednictvím kompenzací DP Karlovy Vary. (4.14)

Obr. 4.14 Podíl kompenzace k celkovým nákladům za období 2014 – 2018 (v %)



Zdroj: Výroční zprávy jednotlivých DP (2015 – 2020)

Další dvě kritéria, jež jsou zapsány v následující tab. 4.6, jsou *náklady na 1 přepravenou osobu* a *na 1 ujetý vozový kilometr*. Z tabulky je patrné, že nejlepšího výsledku nákladů na 1 ujetý vozokm dosáhl DP města Jihlavy (45,1 Kč). Ostatní podniky se pohybovaly mezi 53,1 a 85,2 Kč. Pouze DP hl. m. Prahy (182,8 Kč) a DP Karlovy Vary (102,6 Kč) se svými vysokými hodnotami vymykaly ostatním.

Tab. 4.6 Podíl nákladů na 1 ujetý vozokm a 1 přepravenou osobu (2014 – 2018) (v Kč)

	Náklady na 1 ujetý vozový km	Náklady na 1 přeprav. osobu
<b>DP města Brna</b>	74,9	8,0
<b>DP města České Budějovice</b>	76,0	10,7
<b>DP města Hradce Králové</b>	59,3	10,2
<b>DP města Jihlavy</b>	45,1	9,4
<b>DP Karlovy Vary</b>	102,6	19,8
<b>DP m. Liberce a Jablonce n. N.</b>	72,4	13,4
<b>DP města Olomouce</b>	69,3	8,1
<b>DP Ostrava</b>	54,5	19,3
<b>DP města Pardubic</b>	58,2	12,1
<b>Plzeňské městské DPy</b>	85,2	12,0
<b>DP hl. m. Prahy</b>	182,8	16,9
<b>DP města Ústí nad Labem</b>	84,1	14,2
<b>DS Zlín-Otrokovice</b>	53,1	8,2

Zdroj: Výroční zprávy jednotlivých DP (2015 – 2020)

Co se týče nákladů na 1 přepravenou osobu, tak nejvíce vynakládají DP Karlovy Vary (19,8 Kč) a DP Ostrava (19,3 Kč). Náklady ostatních podniků se pohybují mezi 16,9 a 9,4 Kč. Nejnižší náklady v tomto ukazateli (okolo 8 Kč) vykazují tři dopravní podniky (DPMB, DPMO a DSZO).

Hypotéza 3, že Dopravní podniky ve městech s větším počtem obyvatel vynakládají méně finančních prostředků na 1 přepravenou osobu, nebyla potvrzena. A to z toho důvodu, že ze skupiny větších měst měly nízké náklady pouze DP města Brna a DP města Olomouce.

Posledním kritériem, jež bylo využito pro analýzu dopravních podniků, jsou *investice*, které jednotlivé dopravní podniky směřují *do oblasti obnovy svého vozového parku*.

Obr. 4.15 Průměrné investice do obnovy vozov. parku v 2014 – 2018 (v mil. Kč)



Zdroj: Sdružení dopravních podniků ČR (2015 - 2019); vlastní zpracování

Jak bylo vidět již v předchozí kapitole, každý DP měl tyto investice v odlišné výši, přičemž v některých letech byly nulové. Na obr. 4.15 lze vidět průměrné hodnoty těchto investic za období 2014 – 2018. Pro lepší názornost byla vypuštěna z vertikální osy hodnota za DP hl. m. Prahy, a to kvůli její velké odlišnosti od ostatních. Největší investice do svého vozového parku tedy investoval DPP (3 257,9 mil. Kč), následován DP města Brna (775 mil. Kč). Naopak nejméně svých financí průměrně vynaložil na obnovu vozů DP města Jihlavy, u něhož to bylo 12,4 mil. Kč a dále DP Karlovy Vary (18,4 mil. Kč).

## 4.2 Celkové vyhodnocení ukazatelů

Na základě 28 zvolených kritérií byla provedena srovnávací analýza vybraných dopravních podniků. Ta se skládala ze dvou částí, nejprve z bodového hodnocení a dále byla použita pro určení váhy Metoda alokace 100 bodů.

Bodové hodnocení bylo provedeno tak, že se rozdělily body 1 až 13 mezi jednotlivé dopravní podniky podle jejich pořadí. A to u každého kritéria zvlášť. Tomu DP, jenž dosahoval nejlepšího výsledku, byl přiřazen 1 bod, druhému 2 body atd., až k nejhoršímu, kde bylo dáno 13 bodů. Naopak u kritérií souvisejícími s nákladovými položkami dopravních podniků, u nichž je vysoká hodnota nežádoucí, byly body rozděleny v opačném pořadí. Jedná se o čtyři kritéria. Pět položek týkajících se jízdného bylo zprůměrováno a sesumírováno do jednoho kritéria.

Těmto konečným 24 kritériím byla pomocí Metody alokace 100 bodů přiřazena váha. Při této metodě se rozdělují 100 bodů mezi jednotlivá kritéria podle jejich významnosti, přičemž se musí dát pozor na to, aby součet všech přidělených bodů byl roven právě 100. Váha u kritérií odráží důležitost, kterou hodnotitel jednotlivým kritériím přiřazuje. (Olivková, 2011)

Největší váha 10 b. byla přidělena kritériu Počet přepravených za rok na 1 obyv. Dále následovaly Náklady a Výnosy na 1 přeprav. osobu a Investice do obnovy vozového parku, kterým bylo přiděleno 9 bodů. O bod méně dostaly Efektivita vybraného jízdného, Kompenzace na 1 přepravenou osobu a na 1 obyvatele. Váha 7 bodů byla přidělena kritériu Počet přepravených osob 1 řidičem, po 5 bodech obdrželo Jízdné, Hustota dopravní sítě, Počet zaměstnanců a Tržby z MHD na 1 přeprav. osobu. Ostatním kritériím byla přidělena váha 1 b.

Následně byla pomocí rovnice 4.1, kterou uvádí Olivková (2011) ve své publikaci, určena nenormovaná váha každého kritéria. Jelikož byla kritéria získána stejnou metodou, nemusí se dále výsledné váhy normovat. Vypočítané hodnoty vah lze najít v Příloze č. 6. Těmito váhami bylo pak vynásobeno bodové hodnocení, což představovalo závěrečnou část získání výsledků této srovnávací analýzy.

$$k_i = n + 1 - p_i \quad (4.1)$$

$k_i$  - nenormovaná váha  $i$ -tého kritéria

$n$  - počet kritérií

$p_i$  - pořadí  $i$ -tého kritéria v jeho preferenčním uspořádání

Celkově platí, že nejmenší bodové hodnocení představuje nejlepší výsledek této analýzy. Důležité je zmínit, že tato analýza je pouze orientační, jelikož určení váhy kritérií je subjektivním názorem autora této diplomové práce, ale také protože existují i další faktory, které zde nebyly vůbec zahrnuty.

Celkový výsledek analýzy je zapsán v tab. 4.7, z níž vyplývá, že díky nejnižším hodnotám u kritérií Kompenzace na 1 obyv. města, Komp. k Vozovým km, Místovým km a k Celkovým nákladům, Efektivita vybraného jízdného, Jízdné, Počet přepravených osob 1 řidičem, Počet zaměstnanců a Řidičů, Velikost a Stáří vozového parku a Provozní délky linek dosáhl celkově nejlepšího výsledku DP hl. m. Prahy (1 945 b.), následován DP města Brna (2 533 b.) a Plzeňskými městskými DP (2 629 b.).

U kritéria, jemuž byla přiřazena nejvyšší preference, tedy Počet přepravených osob za rok na 1 obyv. dosáhl nejvyššího hodnocení DP města Brna. Stejně tak i u následujícího vysoce váženého kritéria Náklady na 1 přeprav. osobu a pak u Počtu přepravených na 1 ujetý vozokm. Vysoká váha byla přiřazena také Investicím do obnovy vozového parku, u nichž si nejlépe stál DP města Jihlavy a dále Hustotě dopravní sítě (DP města Pardubic). U kritérií s vyšší přiřazenou váhou se nejlépe po DPP umístil DPO, jenž obsadil první místo hned u tří z těchto kritérií. Jednalo se o Výnosy, Kompenzace a Tržby z MHD na 1 přeprav. osobu. Tento podnik dosáhl nejlepšího výsledku také u Počtu ujetých vozokm 1 řidičem.

Co se týče ostatních kritérií, kterým zůstala nejnižší váha 1 bod, tak zde dosáhl nejlepšího výsledku u Podílu řidičů na celkové zaměstnance a Počtu přepravených na 1 ujetý místový km DP města Olomouce a u Nákladů na 1 vozokm DP Karlovy Vary.

Naopak nejhoršího výsledku v této analýze dosáhl DP Karlovy Vary (4 333 b.). Tento dopravní podnik dosáhl nejvyšších hodnot u tři kritérií. U Kompenzací k celkovým nákladům a dále u kritérií s nejvyšší přiřazenou váhou – Počtu přepravených za rok na 1 obyv. a Nákladů na 1 přepravenou osobu. S 4 309 b. ho následoval DP města Jihlavy, a to i přes to, že měl o tři kritéria s nejhoršími výsledky více. Jednalo se o Hustotu dopravní sítě, Provozní délku sítě, Počet zaměstnanců a Řidičů, Velikost vozového parku a Kompenzace k vozokm. Na třetí příčce pomyslného žebříčku nejvyšších hodnot se umístila DS Zlín – Otrokovice (4 220 b.) Ta dosahovala nejhorších výsledků u kritérií Výnosy na 1 přeprav. osobu, Kompenzace na 1 přeprav. osobu, na 1 obyvatele města a také k Místovým km.

Tab. 4.7 Souhrnná tabulka výsledných hodnot

Celkem	Kompenzace k místkm	Kompenzace k vozokm	Počet ujetých vozokm I řidičem	Náklady na 1 vozokm	Kompenzace k celk. nákladům	Počet přepr. na 1 ujetý místkm	Počet přepr. na 1 ujetý vozokm	Provozní délka linek	Počet řidičů	Stáří voz. parku	Velikost vozového parku	Podíl řidičů na cel. zaměstnance	Tržby z MHD na 1 přepr. osobu	Počet zaměstnanců	Hustota dopravní sítě	Jízdné	Počet přepr. osob 1 řidičem	Efektivita vybraného jízdného	Kompenzace na 1 obyv. města	Kompenzace na 1 přepr. osobu	Výnosy na 1 přeprav. osobu	Investice do obnovy voz., parku	Náklady na 1 přeprav. osobu	Počet přeprav. za rok na 1 ob.	
<b>2 533</b>	57	57	152	152	76	76	19	57	38	247	38	133	240	40	140	40	42	44	66	220	276	276	23	24	<b>DPMB</b>
<b>3 475</b>	95	95	95	171	152	57	57	228	152	133	152	171	200	120	180	220	105	88	154	154	207	207	138	144	<b>DPČB</b>
<b>3 639</b>	114	190	190	95	133	114	152	171	133	76	190	57	160	180	200	140	189	176	176	198	184	138	115	168	<b>DPMHK</b>
<b>4 309</b>	171	247	76	19	114	190	209	247	247	38	247	95	180	260	260	120	210	242	264	264	230	23	92	264	<b>DPMJ</b>
<b>4 333</b>	133	152	247	228	247	209	190	152	228	114	228	114	80	240	40	180	252	220	242	88	92	46	299	312	<b>DPKV</b>
<b>3 408</b>	190	133	19	133	190	228	171	76	190	209	95	190	40	160	60	100	63	198	220	110	69	69	207	288	<b>DPMLJ</b>
<b>3 193</b>	76	76	209	114	95	19	38	190	114	152	133	19	220	220	220	240	84	66	110	242	253	161	46	96	<b>DPMO</b>
<b>3 102</b>	152	114	38	57	38	247	247	38	57	228	57	152	20	60	80	80	273	286	88	22	23	253	276	216	<b>DPO</b>
<b>3 821</b>	228	209	57	76	171	95	228	114	171	190	171	209	60	140	20	180	231	264	198	132	138	115	184	240	<b>DPMP</b>
<b>2 629</b>	38	38	133	209	57	133	95	95	76	57	76	38	260	80	160	160	126	110	44	66	115	230	161	72	<b>PMDP</b>
<b>1 945</b>	19	19	228	247	19	38	76	19	19	19	19	228	100	20	100	20	21	22	22	44	46	299	253	48	<b>DPP</b>
<b>3 721</b>	209	171	114	190	228	171	133	133	95	171	114	247	140	100	120	60	168	154	132	176	161	184	230	120	<b>DPMÚL</b>
<b>4 220</b>	247	228	171	38	209	152	114	209	209	95	209	76	120	200	240	200	147	132	286	286	299	92	69	192	<b>DSZO</b>

Zdroj: Vlastní zpracování dle dat v této diplomové práci



### 4.3 Návrhy a doporučení

Dopravní podniky by si mohly vzít příklad z DPO, jež ke konci roku 2019 zrušil prodej papírových jízdenek. Velké množství automatů nahradilo menší, se schopností vydání zákazníkovi plastovou kartičku s danou peněžní hodnotou, která se dá využívat opakovaně. Odpadly tak náklady za papír, tisk jízdenek, častou údržbu a výběr peněz z automatů. Dále se uvolnili zaměstnanci, kteří je objížděli a také ti, kteří měli na starost úklid nepořádku na zastávkách a mohou tak vykonávat jinou činnost. S tím souvisí i další návrh, a to u zákazníků velmi oblíbené zavedení platby bankovní kartou přímo ve vozidlech. V současné době mají tuto možnost cestující pouze několika dopravních podniků (v některých případech pouze na vybraných linkách). A v každém z nich se každoročně jejich počet zvyšuje. Lidé nemusí řešit, zda mají u sebe jízdenku nebo kde ji koupí. Zkrátka přiloží a jedou (u některých DP se také vytiskne kontrolní ústřížek).

DPMJ a DSZO mívají dost nízké výnosy. Jelikož ty se neskládají pouze z tržeb z MHD, ale i dalších finančních objemů, dalo by se uvažovat například o tom, nabízet ve větším množství volné vývěsky vevnitř vozidla pro letáky nebo částečné přelepení boku či zadní části autobusu. DP mají také ve své správě autobusové zastávky. Zde by se také mohly nacházet na opěradlech laviček či bocích budek. Objednavatelem by samozřejmě měl být někdo solidní a reklama by měla být střídavá, všeobecná, vhodná pro všechny věkové skupiny a týkat se něčeho, co má vliv na obyvatele města např.: zoo, divadlo, zábavný park, koupaliště atd. DP mají dále ve vlastnictví prostory, zasedací místnosti, které by mohly pronajímat. Také vlastní pro svou i veřejnou potřebu čerpací stanice. Pokud by se tato skutečnost dostala do většího povědomí občanů, prostřednictvím reklamy, mohlo by to zvýšit i celkové výnosy.

Další možností je vyvíjet větší tlak na poskytovatele dotací. Hlavně tedy na Evropskou unii. S více financemi budou mít větší možnost modernizovat svůj vozový park. Ať už se jedná o interiéry vozů, které budou více lákat cestující nebo o technické vybavení, či jiný poháněcí systém. V poslední době je velmi oblíbený zemní plyn, protože je to ekologičtější a levnější než klasicky benzin, či nafta. Každopádně to s sebou nese velkou prvotní investici, proto by DP dotace pomohly.

Další návrh se týká park and ride parkovišť (P + R). Ty fungují na principu, doslova zaparkuj (zdarma) a jed'. Staví se na okrajích větších měst a město se tak snaží snížit dopravní ruch, nebezpečí a znečištění v centru. Toto samozřejmě samotný dopravní podnik ovlivnit nedokáže, ale jelikož je ve vlastnictví města, tak by se právě ono mělo snažit o výstavbu těchto

parkovišť, a to nejen z již zmiňovaného důvodu, ale je pro něj také prospěšné, když bude více lidí využívat MHD. V Jihlavě se jedno P+R parkoviště postavilo v roce 2019, v Karlových Varech ani ve Zlíně, či Otrokovicích není.

Další návrh se týká personální oblasti, a to řidičů. Právě Jihlava a Karlovy Vary dosahovaly u tohoto kritéria nejhorších hodnot. Pokud by DP zaměstnávaly více řidičů, mohlo by město obsluhovat více vozidel, vzniknout další linky (což souvisí s kritériem hustoty dopravní sítě, které měl DPMJ a DSZO také velmi nízké), a hlavně by se mohla začít obsluhovat také místa, která jsou v současné době "lichá". Jedná se například o okrajové části měst, které se neustále rozrůstají, staví se zde nové domy, vznikají nové ulice, ale veřejná doprava zde nezajíždí. A tak lidem nezbývá nic jiného než vyjíždět z domů za svými záležitostmi autem. Špatná dopravní obslužnost se týká také stále se rozrůstajících průmyslových oblastí. Opět i zde lidem více vyhovuje dojíždění osobními automobily. Výhodou by také bylo, že by vozidla MHD mohla jezdit častěji a tím pádem by je využívali i lidé, kterým předchozí časy nevyhovovaly. Lepší dostupnost spojů by pak ovlivnila jak výši tržeb z MHD, tak výši kompenzací od objednatelů.

DP mají také svoje statistiky černých pasažérů. Tedy těch, kteří cestují bez platné jízdenky. Dopravní podniky by tak mohly najmout více revizorů. Alternativou pak jsou asistenti přepravy, kteří by měli právo kontrolovat cestující a ty neplatící vykázat z vozidla, aniž by dávali pokuty. Pouze by si poznamenali jejich osobní údaje pro informovanost do budoucna. Samozřejmě by to s sebou neslo vyšší osobní náklady, ale také výnosy za neplatíče. Pokud by byl člověk několikrát z vozů vykázán, nezbývalo by mu nic jiného než si koupit jízdné.

## 5 ZÁVĚR

Téma veřejné hromadné dopravy, její struktura, hospodaření, vývoj, a to jak kvalitativní, tak kvantitativní, bylo hlavním zaměřením této diplomové práce. A to z toho důvodu, že je dopravní obslužnost města nepostradatelná a je součástí každodenního života občanů každého moderního města. Cílem práce bylo zhodnocení fungování a hospodaření městských dopravních podniků v krajských městech ČR. A také návrhy a doporučení pro vybrané dopravní podniky.

K analýze bylo vybráno 13 statutárních měst v České republice, jež jsou zároveň krajským městem. Jako časové období bylo zvoleno rozmezí let 2014 – 2018, jelikož novější údaje zatím nebyly k dispozici.

Veřejná hromadná doprava, spadající do odvětví ekonomiky dopravy, je zařazována do technické infrastruktury, která ovlivňuje vzhled, rozmach i chod územního samosprávného celku. Základem je poskytování služeb ve veřejné drážní osobní a silniční linkové dopravě.

Tyto služby jsou poskytovány pomocí různých dopravních prostředků. V minulosti, stejně jako teď, docházelo k jejich různým obměnám a modernizacím a každý z nich má své těžko nahraditelné místo. V současné době se v MHD po celé České republice používají autobusy, z oblasti dopravy silniční, a z oblasti drážní dopravy tramvaje, trolejbusy a v hlavním městě metro. V některých městech je veřejná hromadná doprava rozšířena i loděmi, či osobními lanovými dráhami.

Dá se konstatovat, že cíl této diplomové práce byl naplněn. V rámci zhodnocení fungování a hospodaření MHD ve vybraných městech ČR bylo analýzou, syntézou a za pomoci bodové metody a metody alokace 100 bodů zjištěno, že nejlepšího konečného výsledku dosáhl DP hl. města Prahy (1 945 b.), který se u poloviny ze všech 24 sledovaných kritérií umístil na první příčce. Jednalo se o Kompenzace na 1 obyv. města (22 b.), Komp. k Vozovým km (19 b.), Místovým km (19 b.) a k Celkovým nákladům (19 b.), Efektivitu vybraného jízdného (22 b.), Jízdné (20 b.), Počet přepravených osob 1 řidičem (21 b.), Počet Zaměstnanců (20 b.) a Řidičů (19 b.), Velikost (19 b.) a Stáří (19 b.) vozového parku a Provozní délku linek (19 b.). Naopak u Investic do obnovy vozového parku (299 b.), Nákladů na 1 vozokm (247 b.) a Počtu ujetých vozokm 1 řidičem (228 b.) dosáhl tento DP nejhoršího výsledku.

Druhou příčku s 2 533 b. pak obsadil Dopravní podnik města Brna, který dosáhl nejlepších výsledků u nejvýše váženého kritéria Počtu přepravených za rok na 1 obyv. (24 b.),

dále u Nákladů na 1 přepravenou osobu (23 b.) a Počtu přepravených na 1 ujetý vozový km (19 b.). Naopak nejhorší hodnocení zde bylo ohledně Stáří vozového parku (247 b.). Na třetí pozici se umístily Plzeňské městské dopravní podniky (2 629 b.), které dosahovaly nejhorších výsledků u Tržeb z MHD na 1 přepravenou osobu (260 b.).

Vysoká váha byla přiřazena také Investicím do obnovy vozového parku, u nichž si nejlépe stál DP města Jihlavy (23 b.) a dále Hustotě dopravní sítě (DP města Pardubic, 20 b.). U kritérií Výnosy (23 b.), Kompenzace (22 b.) a Tržby z MHD (20 b.) na 1 přeprav. osobu a Počet ujetých vozokm 1 řidičem (38 b.) se nejlépe umístil DP Ostrava. Co se týče zbylých kritérií, tak zde dosáhl nejlepšího výsledku u Podílu řidičů na celkové zaměstnance (19 b.) a Počtu přepravených na 1 ujetý místový km (19 b.) DP města Olomouce a u Nákladů na 1 vozokm DP Karlovy Vary (19 b.).

Nejhoršího výsledku v této analýze dosáhl DP Karlovy Vary (4 333 b.). Tento dopravní podnik dosáhl nejvyšších hodnot, tedy nejhorších, u tři kritérií. U Kompenzací k celkovým nákladům (247 b.) a dále u kritérií s nejvyšší přiřazenou váhou – Počtu přepravených za rok na 1 obyv. (312 b.) a Nákladů na 1 přepravenou osobu (299 b.). S 4 309 b. ho následoval DP města Jihlavy, a to i přes to, že měl o tři kritéria s nejhoršími výsledky více. Jednalo se o Hustotu dopravní sítě (260 b.), Provozní délku sítě (247 b.), Počet zaměstnanců (260 b.) a Řidičů (247 b.), Velikost vozového parku (247 b.) a Kompenzace k vozokm (247 b.). Třetí příčku nejhorších výsledků obsadila DS Zlín – Otrokovice (4 220 b.) Přispěly k tomu nejhorší hodnoty u kritérií Výnosy (299 b.) a Kompenzace na 1 přeprav. osobu (286 b.), Kompenzace na 1 obyvatele města (286 b.) a také k Místovým km (247 b.).

Co se týče zbylých kritérií, tak zde dosáhl nejhoršího výsledku u Efektivity vybraného jízdného (264 b.) DP města Pardubic, u Jízdného (240 b.) DP města Olomouce a s 247 b. u Podílu řidičů na celkové zaměstnance DP města Ústí nad Labem. DP Ostrava pak měl nejhorší hodnoty u kritérií Počet přepravených osob 1 řidičem (273 b.), Počet přepravených osob na 1 ujetý vozokm (247 b.) a Místkm (247 b.).

Součástí práce také bylo potvrdit, či vyvrátit čtyři počáteční hypotézy. Pro jejich snadnější ověření byla vybraná města, v nichž jsou analyzovány dopravní podniky, rozdělena do dvou skupin. První skupina čítá šest nejlidnatějších měst České republiky, a to Prahu, Brno, Ostravu, Plzeň, Liberec-Jablonec nad Nisou a Olomouc. Ve druhé skupině pak jsou města, ve kterých žije méně než 100 tis. obyv.

Hypotéza 1, že Města s větším počtem obyvatel poskytují větší kompenzaci na jednoho obyvatele města, byla částečně potvrzena. A to z toho důvodu, že se jeden dopravní podnik svým výsledkem odchýlil od ostatních z jeho skupiny měst. Jednalo se o DP měst Liberce a Jablonce nad Nisou.

O hypotéze 2, že Města s větším počtem obyvatel poskytují větší kompenzaci na jednu přepravenou osobu, by se dalo konstatovat, že byla částečně potvrzena. Pouze dva dopravní podniky ze skupiny větších měst, nezapadaly mezi své soukmenovce. Ale jelikož se jednalo o DP v Olomouci a v Brně, které je jedním z nejpočetnějších měst, je lepší uvažovat o tom, že byla tato hypotéza vyvrácena.

Hypotéza 3, že Dopravní podniky ve městech s větším počtem obyvatel vynakládají méně finančních prostředků na 1 přepravenou osobu, nebyla potvrzena, jelikož ze skupiny větších měst měly nízké náklady pouze DP města Brna a DP města Olomouce.

Hypotéza 4, že Dopravní podniky ve větších městech efektivněji vybírají jízdné na vozový km, také nebyla potvrzena, protože hned dva podniky nesplňovaly podmínky. Jednalo se o DP Ostrava a DP měst Liberce a Jablonce nad Nisou.

## SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

### Odborná kniha

- BALÍK, Stanislav. 2009. *Komunální politika - obce, aktéři a cíle místní politiky*. © Praha: Grada Publishing, a.s. ISBN 978-80-247-2908-4.
- BARTÁK, Matěj. 2018. *Nový slovník cizích slov pro 21. století*. Levné knihy, a. s. 368 s. 978-80-7428-326-0.
- CHANDLER, J. A. 1998. *Místní správa v liberálních demokraciích*. Brno: Doplněk. 266 s. 80-7239-023-6.
- FIALOVÁ, Helena. 2007. *Malý ekonomický výkladový slovník*. 8. uprav. vyd. Praha: A plus. 208 s. ISBN 978-80-903804-0-0.
- FOLPRECHT, Jan, Vladislav KŘIVDA, Ivana OLIVKOVÁ a Jindřich FRIČ. 2005. *Městská hromadná doprava: (vybrané statě)*. Ostrava: VŠB - Technická univerzita Ostrava. ISBN 80-248-0769-6.
- GAŠPARÍK, Jozef a Jiří KOLÁŘ, 2017. *Železniční doprava: technologie, řízení, grafikony a dalších 100 zajímavostí*. Praha: Grada Publishing. ISBN 978-80-271-0058-3.
- HANSON, Susan and Genevieve GIUALIANO. 2004. *The geography of urban transportation*. 3rd ed. New York, N.Y.:The Guilford Press. 419 p. 1-59385-055-7.
- HORÁK, Jan. 2006. *Vyhodnocení dopravní dostupnosti*. v: ŠERÝ, Patrik. 2018. *MHD ve městech střední a menší populační velikosti*. Bakalářská práce. Masarykova univerzita, Přírodovědecká fakulta, Geografický ústav. s.11.
- JUREČKA, Václav a kol. 2018. *Mikroekonomie*. 3.vyd. Praha: © Grada Publishing a. s. Expert. 398 s. ISBN: 978-80-271-0146-7.
- MÁCHA, Aleš a Karel HUNEŠ. 2016. *Místní a účelové komunikace*. Praha: Leges. 128 s. ISBN 978-80-7502-129-8.
- PEKOVÁ, Jitka, PILNÝ, Jarek a Marek JETMAR. 2012. *Veřejný sektor – řízení a financování*. 1. vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR. 488 s. ISBN 978-80-7357-936-4.
- POLÁČEK, Bohumil. 2012. *Mezinárodní říční doprava*. Praha: C. H. Beck, 1. vyd., 563 s. ISBN 978-80-7400-258-8.
- PROVAZNÍKOVÁ, Romana. 2015. *Financování měst, obcí a regionů, teorie a praxe*. 3. vyd. Praha: © Grada Publishing a.s. 288 s. ISBN 978-80-247-5608-0.
- REKTOŘÍK, J., J. HLAVÁČ a kol. 2012. *Ekonomika a řízení odvětví technické infrastruktury*. 2. vyd. Praha: Ekopress. 209 s. ISBN 978-80-86929-79-8.

RYGLOVÁ, Kateřina, Michal BURIAN a Ida VAJČNEROVÁ. 2011. *Cestovní ruch - podnikatelské principy a příležitosti v praxi*. Grada Publishing. ISBN 978-80-247-4039-3.

STIGLITZ, Joseph E. and Jay K. ROSENGARD. 2015. *Economics of the public sector*. 4th ed. New York: W. W. Norton & Company. 923 p. ISBN 978-0-393-93709-1.

ŠILHÁNKOVÁ, Vladimíra. 2007. *Teoretické přístupy k regionálnímu rozvoji*. Pardubice: Univerzita Pardubice, ISBN 978-80-7395-019-4.

TULEJA, Pavel, Pavel NEZVAL a Ingrid MAJEROVÁ. 2011. *Základy mikroekonomie*. 2., aktualiz. vyd. Brno: CP Books. Vysokoškolské učebnice (Computer Press). 272 s. ISBN 978-80-251-3577-8.

ZELENÝ, Lubomír. 2017. *Osobní doprava*. V Praze: C.H. Beck. 213 s. ISBN 978-80-7400-681-4.

VRABKOVÁ, Iveta. 2012. *Perspektivy řízení kvality ve veřejné správě*. Ostrava: VŠB-TU Ostrava. Series on advanced economic issues. ISBN 978-80-248-2939-5.

### **Zákony**

Zákon č. 111 ze dne 1. srpna 1994 *o silniční dopravě*. In: Sbíрка zákonů České republiky. 1994, částka 37. s. 1154 – 1161. Dostupné také z: <https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.-aspx?type=c&id=2766>. ISSN 1211-1244.

Zákon č. 128 ze dne 15. května 2000 *o obcích (obecní zřízení)*. In: Sbíрка zákonů České republiky. 2000, částka 38. s. 1737 – 1764. Dostupné také z: <https://aplikace.mvcr.cz/-sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=3426>. ISSN 1211-1244.

Zákon č. 194 ze dne 16. června 2010 *o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů*. In: Sbíрка zákonů České republiky. 2010, částka 65. s. 2210 – 2222. Dostupné také z: <https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=-c&id=5737>. ISSN 1211-1244.

Zákon č. 266 ze dne 30. prosince 1994 *o dráhách*. In: Sbíрка zákonů České republiky. 1994, částka 79. s. 3041 – 3053. Dostupné také z: <https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=2808>. ISSN 1211-1244.

Zákon č. 361 ze dne 19. října 2000 *o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů*. In: Sbíрка zákonů České republiky. 2000, částka 98. s. 4570 – 4615. Dostupné z: <https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=3486>. ISSN 1211-1244.

### **Článek v odborném časopise nebo ve sborníku z konference**

HOŘELICA, Zbyněk. 2018. *Financování dopravní infrastruktury z rozpočtu SFDI a implementace BIM*. Časopis Inženýrské stavby / Inženýrské stavby. Jaga Media, s.r.o., 66 (I/2018)

OLIVKOVÁ, Ivana. 2011. *Aplikace metod vícekritériálního rozhodování při hodnocení kvality veřejné dopravy*. *Perners Contact*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 6 (IV/2011), s. 293-295. ISSN 1801-674X.

TOMÁNEK, Petr. 2008. *Postavení územních rozpočtů v rámci rozpočtové soustavy ČR*. [online] *Ekonomická revue.*, roč.11, č. 1, s. 27-38 [2019-11-12]. Dostupné z: [https://dspace.vsb.cz/bitstream/handle/10084/66630/Ekonom\\_revue\\_2008-1\\_3\\_Tomanek.pdf](https://dspace.vsb.cz/bitstream/handle/10084/66630/Ekonom_revue_2008-1_3_Tomanek.pdf)

### **Elektronické dokumenty a ostatní**

BÍLEK, Petr. 2015. *Technická infrastruktura*. [online] © 2020 Útvar koncepce a rozvoje města Plzně. [2019-10-12]. Dostupné z: <https://ukr.plzen.eu/doprava-a-technicka-infrastruktura/technicka-infrast-ruktura/technicka-infrastruktura-2.aspx>

ČSÚ, 2014. *Ekonomické ukazatele – Doprava*. [online] [2019-02-19]. Dostupné z: [https://www.czso.cz/csu/czso/13-1134-07-2006-3\\_1\\_3\\_doprava](https://www.czso.cz/csu/czso/13-1134-07-2006-3_1_3_doprava)

ČSÚ, 2020. *Malý lexikon obcí 2019 - obce podle okresů*. [online] [2019-12-15]. Dostupné z: [https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jspx?\\_af=VYSTUP&\\_afPfm=VYSTUP&\\_afPfmParameters=VYSTUP%25C3%2581LN%25C3%258D%25C3%259DM&bkvt=S0FUQVNUUsOBTE7DjSBWw51N&pvo=MLO201913&pvo kc=101&sp=A&skupId=2767&pvoch=40851](https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jspx?_af=VYSTUP&_afPfm=VYSTUP&_afPfmParameters=VYSTUP%25C3%2581LN%25C3%258D%25C3%259DM&bkvt=S0FUQVNUUsOBTE7DjSBWw51N&pvo=MLO201913&pvo kc=101&sp=A&skupId=2767&pvoch=40851)

DPKV, 2019. *Historie hromadné dopravy*. [online]. © 2017 Dopravní Podnik Karlovy Vary a.s. [2019-12-17]. Dostupné z: <https://www.dpkv.cz/cms/historie-hromadn-dopravy>

DPKV, 2020. *O společnosti – Výroční zprávy*. [online]. © 2017 Dopravní Podnik Karlovy Vary a.s. [2019-10-09]. Dostupné z: <https://www.dpkv.cz/cms/vyrocnizpravy>

DPMČB, 2020. *Výroční zprávy*. [online]. © 2009-2020. Dopravní podnik města České Budějovice, a.s. [2019-10-09]. Dostupné z: <https://www.dpmcb.cz/o-nas/vyrocnizpravy.html>

DPMČB, 2020. *Základní informace*. [online]. © 2009-2020. Dopravní podnik města České Budějovice, a.s. [2019-12-15]. Dostupné z: <https://www.dpmcb.cz/o-nas/zakladni-informace.html>



DPMJ, 2019. *Historie MHD v Jihlavě*. [online]. © 2000 - 2005 Miro International Pty Ltd. All rights reserved. [2019-12-15]. Dostupné z: [http://www.dpmj.cz/www/mambo/-index.php?option=com\\_content&task=view&id=23&Itemid=22](http://www.dpmj.cz/www/mambo/-index.php?option=com_content&task=view&id=23&Itemid=22)

DPMJ, 2020. *Výroční zprávy*. [online]. © 2000 - 2005 Miro International Pty Ltd. All rights reserved. [2019-10-09]. Dostupné z: [http://www.dpmj.cz/www/mambo/index.php?option=com\\_content&task=view&id=254&Itemid=65](http://www.dpmj.cz/www/mambo/index.php?option=com_content&task=view&id=254&Itemid=65)

DPMHK, 2020. *O společnosti – výroční zprávy*. [online]. © 2017–2020 Dopravní podnik města Hradce Králové, a.s. [2019-10-09]. Dostupné z: <https://www.dpmhk.cz/53/Vyrocnizpravy/>

DPMHK, 2020. *O společnosti – úvod*. [online]. © 2017–2020 Dopravní podnik města Hradce Králové, a.s. [2019-12-15]. Dostupné z: [http://www.dpmhk.cz/45/O\\_spolecnosti/](http://www.dpmhk.cz/45/O_spolecnosti/)

DPO, 2019. *Historie MHD v Ostravě*. [online]. 2019 Dopravní podnik Ostrava a.s. [2020-01-15]. Dostupné z: <https://www.dpo.cz/o-spolecnosti/historie-mhd.html>

DPO, 2020. *Výroční zprávy*. [online]. 2019 Dopravní podnik Ostrava a.s. [2020-01-15]. Dostupné z: <https://www.dpo.cz/o-spolecnosti/vyrocnizpravy.html>

DPMB, 2019. *O nás*. [online]. © DPMB, a. s. [2019-12-15]. Dostupné z: <https://www.dpmb.cz/cs/firma>

DPMBa, 2019. *Lodní doprava na Brněnské přehradě*. [online]. © DPMB, a. s. [2019-12-15]. Dostupné z: <https://www.dpmb.cz/cs/lodni-doprava>

DPMB, 2020. *Výroční zprávy*. [online]. © DPMB, a. s. [2019-10-09]. Dostupné z <https://www.dpmb.cz/cs/firma-vyrocnizpravy>

DPMLJ, 2019. *Informace dle zákona č.106/1999 Sb.* [online]. Dopravní podnik měst Liberce a Jablonce nad Nisou, a. s. [2019-12-17]. Dostupné z: <https://www.dpmlj.cz/dpmlj/o-spolecnosti/informace-dle-zakona-c-106-1999-sb>

DPMLJ, 2020. *Výroční zprávy*. [online]. Dopravní podnik měst Liberce a Jablonce nad Nisou, a. s. [2019-10-09]. Dostupné z: <http://www.dpmlj.cz/dpmlj/ospolecnosti/-vyrocnizpravy>

DPMO, 2020. *Historie*. [online]. © 2016 Dopravní podnik města Olomouce, a.s. [2019-12-17]. Dostupné z: <https://www.dpmo.cz/dpmo/historie/>

DPMO, 2020a. *Výroční zprávy*. [online]. © 2016 Dopravní podnik města Olomouce, a.s. [2019-10-09]. Dostupné z: <https://www.dpmo.cz/dpmo/vyrocnizpravy/>

DPMP, 2019. *Heslovitý přehled historie hromadné dopravy osob v Pardubicích*. [online]. © 2009 – 2018 Dopravní podnik města Pardubic a.s. [2020-01-19]. Dostupné z: <http://www.dpmp.cz/historie-dpmp/>

DPMP, 2020. *Výroční zprávy*. [online]. © 2009 – 2018 Dopravní podnik města Pardubic a.s. [2020-10-09]. Dostupné z: <http://www.dpmp.cz/vyrocnizpravy/>

DPMÚL, 2020. *Základní identifikační údaje*. [online]. 2011 © Dopravní podnik města Ústí nad Labem a. s. [2020-01-15]. Dostupné z: <https://www.dpmul.cz/index.php?art=30>

DPMÚL, 2020a. *Výroční zprávy*. [online]. 2011 © Dopravní podnik města Ústí nad Labem a. s. [2020-10-09]. Dostupné z: <https://www.dpmul.cz/index.php?art=35>

DPP, 2020. *Historie* [online]. © 2020 Dopravní podnik hlavního města Prahy, a.s. [2020-01-22]. Dostupné z: <https://www.dpp.cz/spolecnost/o-spolecnosti/historie>

DPP, 2020a. *Výroční zprávy* [online]. © 2020 Dopravní podnik hlavního města Prahy, a.s. [2020-10-09]. Dostupné z: <https://www.dpp.cz/spolecnost/o-spolecnosti/vyrocnizpravy>

DSZO, 2018. *Historie MHD*. [online]. © 2018 Dopravní společnost Zlín-Otrokovice, s.r.o. [2020-01-15]. Dostupné z: <https://www.dszo.cz/zabava/historie-mhd/>

MINISTERSTVO DOPRAVY, 2014. *Zelená kniha koncepce veřejné dopravy*. [online] Diskusní dokument k aktuálním tématům v oblasti veřejné dopravy. © 2020 Ministerstvo dopravy ČR. Praha [2020-10-10]. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/getattachment/-Dokumenty/Verejna-doprava/Pravni-predpisy/Zelena-a-bila-kniha-koncepce-verejne-dopravy/Zelena-kniha-koncepce-verejne-dopravy.pdf.aspx>

MINISTERSTVO FINANCÍ ČR. 2020. *Územní samospráva*. [online]. MONITOR Ministerstvo financí ČR [2020-11-24]. Dostupné z: <https://monitor.statnipokladna.cz/uzemni-samosprava/prehled?rad=t&obdobi=1912>

MINISTERSTVO SPRAVEDLNOSTI ČR, 2020. *Výpis z obchodního rejstříku Dopravní podnik Ostrava, a.s.* [online]. Veřejný rejstřík a Sběrka listin. © 2012-2015 Ministerstvo spravedlnosti České republiky [2020-01-15]. Dostupné z: <https://or.justice.cz/ias/ui/rejstrik-firma.vysledky?subjektId=153450&typ=PLATNY>

MINISTERSTVO DOPRAVY, 2020. *Čtvrtletní výkaz o městské hromadné dopravě*. [online]. © 2020 Ministerstvo dopravy ČR. [2020-03-06]. Dostupné z: <https://www.sydos.cz/cs/sb20/sb20009.htm>

MINISTERSTVO SPRAVEDLNOSTI ČR, 2020a. *Výpis z obchodního rejstříku Dopravní podnik Karlovy Vary, a.s.; výroční zprávy*. [online]. Veřejný rejstřík a Sběrka listin. © 2012-2015 Ministerstvo spravedlnosti České republiky [2020-10-09]. Dostupné z: <https://or.justice.cz/ias/ui/vypis-sl-firma?subjektId=68593>

MINISTERSTVO SPRAVEDLNOSTI ČR, 2020b. *Výpis z obchodního rejstříku Dopravní společnost Zlín-Otrokovice, s.r.o.; výroční zprávy*. [online]. Veřejný rejstřík a Sběrka listin. © 2012-2015 Ministerstvo spravedlnosti České republiky [2020-10-09]. Dostupné z: <https://or.justice.cz/ias/ui/vypis-sl-firma?subjektId=706565>

OLIVKOVÁ, Ivana. 2007. *Metody hodnocení městské hromadné dopravy*. [online] Pardubice: Univerzita Pardubice [2019-03-15]. Dostupné z: <https://docplayer.cz/-6089304-Metody-hodnoceni-mestske-hromadne-dopravy.html>

OLIVKOVÁ Ivana, 2013. *Provoz a ekonomika dopravy*. [online] © Vysoká škola báňská - Technická univerzita Ostrava, Univerzita Pardubice. [2020-03-03]. ISBN 978-80-248-3271-5. Dostupné z: [https://issuu.com/michdor/docs/m16\\_text/115](https://issuu.com/michdor/docs/m16_text/115)

PMDP, 2019. *Historie PMDP*. [online]. © PMDP, a.s. [2020-01-20]. Dostupné z: <https://www.pmdp.cz/o-nas/historie-pmdp/>

PMDP, 2020. *Výroční zprávy*. [online]. © PMDP, a.s. [2020-10-09]. Dostupné z: <https://www.pmdp.cz/o-nas/povinne-udaje/vyrocní-zpravy/>

SDRUŽENÍ DOPRAVNÍCH PODNIKŮ ČR, 2020. *Výroční zprávy*. [online]. Výroční zpráva 2014 - 2018. 2012 © Sdružení dopravních podniků ČR [2020-02-02]. Dostupné z: <http://www.sdp-cr.cz/o-nas/vyrocní-zpravy/>

SLÁMA, David. 2014. *Financování veřejné dopravy*. [online]. © 2020 Triada, spol. s r. o., Praha. [2020-11-28]. Dostupné z: <http://www.dvs.cz/clanek.asp?id=6662552>

STARZYCZNY, Miroslav. 2006. *Technická infrastruktura* [online] materiál k předmětu na Obchodně podnikatelské fakultě v Karviné [2020-10-14]. Dostupné z: <http://polodriver.uvadi.cz/files/Prostorova%20Ekonomika/05%20-%20technicka-%20infrastruktura%20-%20pozemky.doc>

## SEZNAM TABULEK

Tab. 3.1 Počet přepravených cestujících (v tis. osob) a Tržby MHD celkem (v tis. Kč) DPMB v letech 2014 – 2018 .....	25
Tab. 3.2 Investice DPMB, a.s. do obnovy vozového parku, v mil. Kč .....	25
Tab. 3.3 Počet přepravených cestujících (v tis. osob) a Tržby MHD celkem (v tis. Kč) DPMČB v letech 2014 – 2018.....	28
Tab. 3.4 Investice DPMČB, a.s. do obnovy vozového parku, v mil. Kč.....	29
Tab. 3.5 Počet přepravených cestujících (v tis. osob) a Tržby MHD celkem (v tis. Kč) DPMHK v letech 2014 – 2018 .....	32
Tab. 3.6 Investice DPMHK, a.s. do obnovy vozového parku, v mil. Kč .....	32
Tab. 3.7 Počet přepravených cestujících (v tis. osob) a Tržby MHD celkem (v tis. Kč) DPMJ v letech 2014 – 2018.....	34
Tab. 3.8 Investice DPMJ, a.s. do obnovy vozového parku, v mil. Kč .....	35
Tab. 3.9 Počet přepravených cestujících (v tis. osob) a Tržby MHD celkem (v tis. Kč) DPKV v letech 2014 – 2018.....	37
Tab. 3.10 Investice DPKV, a.s. do obnovy vozového parku, v mil. Kč.....	38
Tab. 3.11 Počet přepravených cestujících (v tis. osob) a Tržby MHD celkem (v tis. Kč) DPKV v letech 2014 – 2018.....	41
Tab. 3.12 Investice DPMLJ, a.s. do obnovy vozového parku, v mil. Kč .....	41
Tab. 3.13 Počet přepravených cestujících (v tis. osob) a Tržby MHD celkem (v tis. Kč) DPMO v letech 2014 – 2018 .....	44
Tab. 3.14 Investice DPMO, a.s. do obnovy vozového parku, v mil. Kč .....	44
Tab. 3.15 Počet přepravených cestujících (v tis. osob) a Tržby MHD celkem (v tis. Kč) DPO v letech 2014 – 2018.....	47
Tab. 3.16 Investice DPO, a.s. do obnovy vozového parku, v mil. Kč.....	48
Tab. 3.17 Počet přepravených cestujících (v tis. osob) a Tržby MHD celkem (v tis. Kč) DPMP v letech 2014 – 2018.....	50
Tab. 3.18 Investice DPMP, a.s. do obnovy vozového parku, v mil. Kč.....	51
Tab. 3.19 Počet přepravených cestujících (v tis. osob) a Tržby MHD celkem (v tis. Kč) PMDP v letech 2014 – 2018.....	54
Tab. 3.20 Investice PMDP, a.s. do obnovy vozového parku, v mil. Kč.....	54
Tab. 3.21 Počet přepravených cestujíc 1 (v tis. osob) a Tržby MHD celkem (v tis. Kč) DPP v letech 2014 – 2018.....	57

Tab. 3.22 Investice DPP, a.s. do obnovy vozového parku, v mil. Kč .....	57
Tab. 3.23 Počet přepravených cestujících (v tis. osob) a Tržby MHD celkem (v tis. Kč) DPMÚL v letech 2014 – 2018.....	60
Tab. 3.24 Investice DPMÚL, a.s. do obnovy vozového parku, v mil. Kč.....	61
Tab. 3.25 Počet přepravených cestujících (v tis. osob) a Tržby MHD celkem (v tis. Kč) DSZO v letech 2014 – 2018 .....	64
Tab. 3.26 Investice DSZO, a.s. do obnovy vozového parku, v mil. Kč .....	64
Tab. 4.1 Průměrná velikost vozového parku v letech 2014 - 2018 .....	67
Tab. 4.2 Stáří vozového parku k roku 2018 (v letech) .....	68
Tab. 4.3 Průměrný počet zaměstnanců a řidičů jednotlivých dopravních podniků v období 2014 – 2018 .....	69
Tab. 4.4 Výše kompenzace DP k vozokm a místkm v letech 2014 – 2018 (v Kč) .....	76
Tab. 4.5 Srovnání tržeb z MHD a kompenzací na 1 přepravenou osobu v letech 2014 – 2018 (v Kč).....	77
Tab. 4.6 Podíl nákladů na 1 ujetý vozokm a 1 přepravenou osobu (2014 – 2018) (v Kč).....	80
Tab. 4.7 Souhrnná tabulka výsledných hodnot.....	864

## SEZNAM OBRÁZKŮ

Obr. 2.1 Členění dopravního systému .....	13
Obr. 2.2 Požadavky na městskou hromadnou dopravu .....	20
Obr. 3.1 Celkové výnosy a náklady DPMB, a.s. v letech 2014 – 2018, v mil. Kč .....	24
Obr. 3.2 Kompenzace DPMB, a.s. v letech 2014 – 2018 (v mil. Kč) .....	24
Obr. 3.3 Celkové výnosy a náklady DPMČB, a.s. v letech 2014 – 2018, v mil. Kč .....	27
Obr. 3.4 Kompenzace DPMČB, a.s. v letech 2014 – 2018 (v mil. Kč) .....	28
Obr. 3.5 Celkové výnosy a náklady DPMHK, a.s. v letech 2014 – 2018, v mil. Kč .....	30
Obr. 3. 6 Kompenzace DPMHK, a.s. v letech 2014 – 2018 (v mil. Kč) .....	31
Obr. 3.7 Celkové výnosy a náklady DPMJ, a.s. v letech 2014 – 2018, v mil. Kč .....	33
Obr. 3.8 Kompenzace DPMJ, a.s. v letech 2014 – 2018 (v mil. Kč) .....	34
Obr. 3.9 Celkové výnosy a náklady DPKV, a.s. v letech 2014 – 2018, v mil. Kč .....	36
Obr. 3.10 Kompenzace DPKV, a.s. v letech 2014 – 2018 (v mil. Kč) .....	37
Obr. 3.11 Celkové výnosy a náklady DPMLJ, a.s. v letech 2014 – 2018, v mil. Kč .....	39
Obr. 3.12 Kompenzace DPMLJ, a.s. v letech 2014 – 2018 (v mil. Kč) .....	40
Obr. 3.13 Celkové výnosy a náklady DPMO, a.s. v letech 2014 – 2018, v mil. Kč .....	42
Obr. 3.14 Kompenzace DPMO, a.s. v letech 2014 – 2018 (v mil. Kč) .....	43
Obr. 3.15 Celkové výnosy a náklady DPO, a.s. v letech 2014 – 2018, v mil. Kč .....	46
Obr. 3.16 Kompenzace DPO, a.s. v letech 2014 – 2018 (v mil. Kč) .....	47
Obr. 3.17 Celkové výnosy a náklady DPMP, a.s. v letech 2014 – 2018, v mil. Kč .....	49
Obr. 3.18 Kompenzace DPMP, a.s. v letech 2014 – 2018 (v mil. Kč) .....	50
Obr. 3.19 Celkové výnosy a náklady PMDP, a.s. v letech 2014 – 2018, v mil. Kč .....	52
Obr. 3.20 Kompenzace PMDP, a.s. v letech 2014 – 2018 (v mil. Kč) .....	53
Obr. 3.21 Celkové výnosy a náklady DPP, a.s. v letech 2014 – 2018, v mil. Kč .....	56
Obr. 3.22 Kompenzace DPP, a.s. v letech 2014 – 2018 (v mil. Kč) .....	56
Obr. 3.23 Celkové výnosy a náklady DPMÚL, a.s. v letech 2014 – 2018, v mil. Kč .....	59
Obr. 3.24 Kompenzace DPMÚL, a.s. v letech 2014 – 2018 (v mil. Kč) .....	60
Obr. 3.25 Celkové výnosy a náklady DSZO, a.s. v letech 2014 – 2018, v mil. Kč .....	63
Obr. 3.26 Kompenzace DSZO, a.s. v letech 2014 – 2018 (v mil. Kč) .....	63
Obr. 4.1 Provozní délka linek v km (2014 – 2018) .....	66
Obr. 4.2 Hustota dopravní sítě v roce 2018 (km/km <sup>2</sup> ) .....	67
Obr. 4.3 Podíl řidičů na celkový počet zaměstnanců v letech 2014 – 2018 (v %) .....	69
Obr. 4.4 Počet přepravených na 1 ujetý vozový km (2014 – 2018) .....	70

Obr. 4.5 Počet přepravených na 1 ujetý místový km (2014 – 2018).....	71
Obr. 4.6 Počet přepravených za rok na jednoho obyvatele města v letech 2014-2018 .....	72
Obr. 4.7 Počet přepravených osob jedním řidičem v letech 2014-2018 (v tis. osob).....	72
Obr. 4.8 Počet ujetých vozokm jedním řidičem za rok v letech 2014 – 2018 (v tis.) .....	73
Obr. 4.9 Průměrné kompenzace DP na jednu přepravenou osobu (v Kč) 2014 - 2018.....	74
Obr. 4.10 Průměrné kompenzace DP na jednoho obyvatele města na rok (v Kč) .....	75
Obr. 4.11 Základní krátkodobé občanské jízdné k 1. 1. 2020 (v Kč).....	77
Obr. 4.12 Dlouhodobé tarify občanského jízdné k 1. 1. 2020 (v Kč).....	78
Obr. 4.13 Efektivita vybraného jízdného k vozovým km za období 2014 - 2018.....	79
Obr. 4.14 Podíl kompenzace k celkovým nákladům za období 2014 – 2018 (v %) .....	80
Obr. 4.15 Průměrné investice do obnovy vozov. parku v 2014 – 2018 (v mil. Kč).....	81

## **SEZNAM ZKRATEK**

CNG – stlačený zemní plyn

DPKV – Dopravní podnik Karlovy Vary, a.s.

DPMB – Dopravní podnik města Brna, a.s.

DPMČB – Dopravní podnik města České Budějovice, a.s.

DPMHK – Dopravní podnik města Hradec Králové, a.s.

DPMJ – Dopravní podnik města Jihlavy, a.s.

DPMLJ – Dopravní podnik měst Liberce a Jablonce nad Nisou, a.s.

DPMO – Dopravní podnik města Olomouce, a.s.

DPMP – Dopravní podnik města Pardubic, a.s.

DPMÚL – Dopravní podnik města Ústí nad Labem, a.s.

DPO – Dopravní podnik Ostrava, a.s.

DPP – Dopravní podnik hl. města Prahy, a.s.

DSZO – Dopravní společnost Zlín – Otrokovice, s. r. o.

EU – Evropská unie

IROP – Integrovaný regionální operační program

ITI – Integrované územní instituce

místkm – místový kilometr

PMDP – Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.

SDP – Sdružení dopravních podniků ČR

TI – technická infrastruktura

vozokm – vozový kilometr



Prohlašuji, že

- jsem byla seznámena s tím, že na mou diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. – autorský zákon, zejména § 35 – užití díla v rámci občanských a náboženských obřadů, v rámci školních představení a užití díla školního a § 60 – školní dílo;
- beru na vědomí, že odevzdáním diplomové 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 Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava (dále jen VŠB-TUO) má právo nevýdělečně, ke své vnitřní potřebě, diplomovou práci užít (§ 35 odst. 3);
- souhlasím s tím, že diplomová práce bude v elektronické podobě archivována v Ústřední knihovně VŠB-TUO. Souhlasím s tím, že bibliografické údaje o diplomové práci budou zveřejněny v informačním systému VŠB-TUO;
- bylo sjednáno, že s VŠB-TUO, v případě zájmu z její strany, uzavřu licenční smlouvu s oprávněním užít dílo v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- bylo sjednáno, že užít své dílo, diplomovou práci, nebo poskytnout licenci k jejímu využití mohu jen se souhlasem VŠB-TUO, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly VŠB-TUO na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše).

V Ostravě dne 27.4.2020

Veronika Dubská  
jméno a příjmení studenta

## **SEZNAM PŘÍLOH**

Příloha 1 Počty zaměstnanců, z toho řidičů MHD, v období 2014 – 2018

Příloha 2 Dopravní výkony jednotlivých dopravních podniků (v tis. vozokm) v období 2014 – 2018

Příloha 3 Velikost vozového parku jednotlivých dopravních podniků v období

Příloha 4 Počet obyvatel vybraných měst ČR v období 2014 – 2018

Příloha 5 Počet přepravených osob jednotlivých dopravních podniků v období 2014 – 2018  
(v tis. Kč)

Příloha 6 Kritéria, jejich přiřazený počet bodů a váha

# PŘÍLOHY

**Příloha 1** Počty zaměstnanců, z toho řidičů MHD, v období 2014 – 2018

Roky, Počet zaměstnanců (z toho řidičů MHD)	2014		2015		2016		2017		2018		průměr	
	zaměstnanci	řidiči	zaměstnanci	řidiči	zaměstnanci	řidiči	zaměstnanci	řidiči	zaměstnanci	řidiči	zaměstnanci	řidiči
<b>Dopravní podniky</b>												
<b>DP města Brna</b>	2 716	1 377	2 695	1 407	2 619	1 407	2 604	1 402	2 606	1 387	2 648	1 396
<b>DP města České Budějovice</b>	398	193	394	194	401	196	404	192	429	211	405	197
<b>DP města Hradce Králové</b>	385	225	382	194	381	227	373	229	385	222	381	226
<b>DP města Jihlavy</b>	175	100	174	99	168	96	167	95	169	98	171	98
<b>DP Karlovy Vary</b>	258	112	257	114	252	151	249	148	261	154	255	136
<b>DP měst Liberce a Jablonce n. N.</b>	384	167	392	191	402	194	400	194	387	182	393	186
<b>DP města Olomouce</b>	262	245	263	246	260	243	264	249	263	246	262	246
<b>DP Ostrava</b>	1 923	988	1 901	985	1 933	1 017	1 960	1 026	2 001	1 062	1 944	1 016
<b>DP města Pardubic</b>	403	191	396	187	402	190	400	183	403	192	401	189
<b>Plzeňské městské DPy</b>	821	561	790	539	816	558	806	536	825	562	812	551
<b>DP hl. m. Prahy</b>	10 829	4 206	10 910	4 206	10 936	4 243	10 994	4 258	10 986	4 295	10 931	4 242
<b>DP města Ústí nad Labem</b>	483	249	469	237	462	263	469	243	462	240	469	246
<b>DS Zlín-Otrokovice</b>	326	184	325	189	321	185	314	182	313	179	320	184

Zdroj: Výroční zprávy jednotlivých DP (2015-2019);  
Výroční zprávy SDP (2015-2019); vlastní zpracování

**Příloha 2** Dopravní výkony jednotlivých dopravních podniků (v tis. vozokm)  
v období 2014 – 2018

	<b>Dopravní výkony (v tis. vozokm)</b>					
	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>průměr</b>
<b>DP m. Brna</b>	37 124	37 576	38 668	38 804	38 263	38 087
<b>DP m. České Buděj.</b>	5 651	5 639	5 702	5 725	5 634	5 670
<b>DP m. Hradce Králové</b>	5 939	6 019	6 129	6 009	5 920	6 003
<b>DP m. Jihlavy</b>	3 032	2 905	2 907	2 909	3 059	2 962
<b>DP Karlovy Vary</b>	2 584	2 553	2 575	2 431	2 434	2 515
<b>DP m. Liberce a Jablonce. nad Nisou</b>	7 401	7 652	7 869	7 622	7 760	7 661
<b>DP m. Olomouce</b>	6 396	6 399	6 398	6 346	6 478	6 403
<b>DP Ostrava</b>	31 820	32 168	32 546	32 751	32 703	32 398
<b>DP m. Pardubic</b>	5 730	5 717	5 775	5 720	5 721	5 732
<b>Plzeňské m. DPy</b>	15 077	15 099	15 238	15 284	15 065	15 153
<b>DP hl. m. Prahy</b>	155 223	159 346	162 266	165 099	166 320	164 792
<b>DP m. Ústí nad Labem</b>	7 266	6 712	6 788	6 720	6 729	6 843
<b>DS Zlín-Otrokovice</b>	4 870	4 840	4 900	4 940	4 910	4 892

Zdroj: Výroční zprávy jednotlivých DP (2015-2019); Výroční zprávy SDP (2015 - 2019); vlastní zpracování

**Příloha 3** Velikost vozového parku jednotlivých dopravních podniků v období

2014 – 2018

	Velikost vozového parku					
	2014	2015	2016	2017	2018	průměr
<b>DP města Brna</b>	815	764	778	796	815	794
<b>DP města České Budějovice</b>	139	142	140	141	156	144
<b>DP města Hradce Králové</b>	113	126	125	125	136	125
<b>DP města Jihlavy</b>	63	63	60	60	69	63
<b>DP Karlovy Vary</b>	61	95	91	93	92	86
<b>DP měst Liberce a Jablonce n. N.</b>	212	201	200	204	198	203
<b>DP města Olomouce</b>	149	148	145	146	146	147
<b>DP Ostrava</b>	627	637	616	611	620	622
<b>DP města Pardubic</b>	129	133	134	136	147	136
<b>Plzeňské městské DPy</b>	328	337	335	337	340	335
<b>DP hl. m. Prahy</b>	2 774	2 820	2 735	2 729	2 709	2 753
<b>DP města Ústí nad Labem</b>	142	142	159	155	160	152
<b>DS Zlín-Otrokovice</b>	95	92	94	93	91	93

Zdroj: Výroční zprávy jednotlivých DP (2015-2019); Výroční zprávy SDP (2015 - 2019); vlastní zpracování

**Příloha 4** Počet obyvatel vybraných měst ČR v období 2014 – 2018

	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>průměr</b>
<b>Brno</b>	377 440	377 028	377 973	379 527	380 681	378 530
<b>České Buděj.</b>	93 285	93 513	93 470	93 863	94 014	93 629
<b>Hradec Králové</b>	92 808	92 891	92 929	92 917	92 742	92 857
<b>Jihlava</b>	50 521	50 714	50 559	50 724	50 845	50 673
<b>Karlovy Vary</b>	49 781	49 326	49 046	48 776	48 501	49 086
<b>Liberec - Jablon. n. N.</b>	148 156	148 698	149 555	149 750	150 247	149 281
<b>Olomouc</b>	99 809	100 154	100 378	100 494	100 523	100 272
<b>Ostrava</b>	294 200	292 681	291 634	290 450	289 128	291 619
<b>Pardubice</b>	89 693	89 638	90 044	90 335	90 688	90 080
<b>Plzeň</b>	169 033	169 858	170 548	170 936	172 441	170 563
<b>Praha</b>	1 259 079	1 267 449	1 280 508	1 294 513	1 308 632	1 282 036
<b>Ústí n. Labem</b>	93 409	93 248	92 984	93 040	92 952	93 127
<b>Zlín-Otrok.</b>	93 365	93 328	93 126	92 879	92 873	93 114

Zdroj: ČSÚ (2020); vlastní zpracování

**Příloha 5** Počet přepravených osob jednotlivých dopravních podniků v období 2014 – 2018 (v tis. Kč)

	2018	2017	2016	2015	2014	
<b>průměr</b>	356 294	356 571	355 001	354 900	354 115	DP města Brna
	40 331	38 782	38 621	38 568	38 541	DP města České Budějovice
	34 912	36 570	32 773	34 083	34 106	DP města Hradce Králové
	14 281	14 206	14 082	13 860	13 790	DP města Jihlavy
	13 001	13 253	13 309	13 177	9 587	DP Karlovy Vary
	41 476	41 233	41 001	41 143	42 045	DP měst Liberce a Jablonce n. N.
	54 990	55 862	54 696	54 696	52 193	DP města Olomouce
	91 295	91 150	88 518	88 159	91 000	DP Ostrava
	27 543	27 890	26 902	26 075	25 919	DP města Pardubic
	107 228	109 984	107 581	101 986	101 115	Pízeňské městské DPy
	1 170 775	1 165 031	1 186 736	1 171 723	1 162 593	DP hl. m. Prahy
	40 445	39 588	39 408	40 870	43 161	DP města Ústí nad Labem
	31 752	31 659	31 489	31 459	31 866	DS Zlín-Otrokovice

Zdroj: Výroční zprávy jednotlivých DP (2015-2019); vlastní zpracování

**Příloha 6** Kritéria, jejich přiřazený počet bodů a váha

pořadí	kritérium	přiřazený počet bodů	nenormovaná váha
1.	Počet přepravených za rok na 1 obyvatele	10	24
2.	Náklady na 1 přepravenou osobu	9	23
	Investice do obnovy vozového parku	9	23
	Výnosy na 1 přepravenou osobu	9	23
3.	Kompenzace na 1 přepravenou osobu	8	22
	Kompenzace na 1 obyvatele města	8	22
	Efektivita vybraného jízdného	8	22
4.	Počet přepravených osob 1 řidičem	7	21
5.	Jízdné	5	20
	Hustota dopravní sítě	5	20
	Počet zaměstnanců	5	20
	Tržby z MHD na 1 přepravenou osobu	5	20
6.	Podíl řidičů na celkové zaměstnance	1	19
	Velikost vozového parku	1	19
	Stáří vozového parku	1	19
	Počet řidičů	1	19
	Provozní délka linek	1	19
	Počet přepravených na 1 ujetý vozový km	1	19
	Počet přepravených na 1 ujetý místový km	1	19
	Kompenzace k celkovým nákladům	1	19
	Náklady na 1 vozokm	1	19
	Počet ujetých vozokm 1 řidičem	1	19
	Kompenzace k vozovým km	1	19
	Kompenzace k místovým km	1	19
	Celkem	100	488

Zdroj: Vlastní zpracování na základě dat v této diplomové práci