

VYSOKÁ ŠKOLA BÁŇSKÁ – TECHNICKÁ UNIVERZITA OSTRAVA
EKONOMICKÁ FAKULTA



KATEDRA VEŘEJNÉ EKONOMIKY

**Zhodnocení hospodaření a dopad mimořádných opatření v souvislosti
s pandemií COVID-19 na Integrovaný dopravní systém Olomouckého
kraje**

Financial Management Evaluation and the Impact of Emergency
Measures in Connection with the COVID-19 Pandemic on the Integrated
Transport System of the Olomouc Region

Student:
Vedoucí diplomové práce:

Bc. Kateřina Zajíčková
Ing. David Lenert, Ph.D., MBA

Ostrava 2022

Obsah

1	Úvod	5
2	Veřejná doprava a integrované dopravní systémy	7
2.1	Základní pojmy	7
2.2	Veřejná doprava	10
2.3	Integrovaný dopravní systém	10
2.3.1	Pilíře integrovaného dopravního systému.....	12
2.3.2	Organizační struktura integrovaného dopravního systému	14
2.3.3	Integrace dopravy v České republice.....	14
2.4	Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje	17
2.4.1	Současný stav Integrovaného dopravního systému z pohledu financování.....	20
2.4.2	Základní údaje o integrovaném dopravním systému	21
2.4.3	Smluvní závazky Koordinátora spojené s Integrovaným dopravním systémem Olomouckého kraje.....	23
2.5	Koordinátor Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje	26
3	Metodologie zkoumání a zhodnocení	29
4	Hospodaření Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje	31
4.1	Hospodaření příspěvkové organizace	32
4.1.1	Příjmy.....	32
4.1.2	Výdaje.....	35
4.1.3	Výnosy.....	37
4.1.4	Náklady.....	37
4.2	Hospodaření související s organizací dopravy Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje	39
4.2.1	Příjmy.....	39
4.2.2	Výdaje.....	43
4.2.3	Výnosy.....	44
4.2.4	Náklady.....	46
4.3	Valorizace	47
5	Mimořádná opatření v souvislosti s pandemií COVID-19.....	50
6	Zhodnocení hospodaření Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje	55
7	Závěr	60
	Seznam použité literatury	63
	Seznam grafů.....	65
	Seznam tabulek	66
	Seznam obrázků	67

Seznam zkratek	68
Seznam příloh.....	69

1 Úvod

Veřejná doprava zaujímá velkou roli pro každou zemi, protože bez existence různých druhů dopravy, jako je například letecká, lodní, autobusová nebo drážní doprava, by nebylo možné pohybovat se jak v rámci České republiky, ale ani mimo ni. Dalším velice důležitým a významným aspektem je zajistit samotné fungování dopravního systému, což v sobě nese velká úskalí hlavně z pohledu financování celé problematiky, jelikož tato oblast veřejné ekonomiky je jednou z nejnákladnější na udržení a rozvoj.

Dnes jsou zpravidla všechny druhy veřejné dopravy na regionální úrovni sjednocovány do systému, pro který se ujal spojení integrované dopravní systémy. Ty se neustále vyvíjí a hrají klíčovou roli pro zajištění dopravní obslužnosti na území celé České republiky. Základem jsou jednotné podmínky pro cestování s cílem zajistit adekvátní přepravní služby, respektive pokrýt přepravní nabídkou zásadní přepravní poptávku. Veřejná doprava slouží občanům ke každodenní přepravě do škol, zaměstnání, k lékaři, za kulturou, nákupy apod.

V Olomouckém kraji je veřejná doprava integrována do Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje, který spravuje, řídí a rozvíjí příspěvková organizace Koordinátor Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje. Vzhledem k tomu, že Koordinátora zřídil Olomoucký kraj, většina finančních prostředků je poskytována zřizovatelem formou tzv. příspěvků na dopravní obslužnost. Zřizovatel však hradí i část nákladů na provoz a na mzdy, přičemž veřejná doprava bývá pro krajské rozpočty jednou z nejvyšších položek..

Veřejná doprava není zisková, nicméně míra dotace, respektive kompenzace dopravcům, je nepřímo úměrná výši tržeb. Čím jsou tržby vyšší, tím je nižší výše kompenzace ze strany kraje a naopak. Tento poměr se samozřejmě v jisté míře mění v čase dle poptávky po přepravě, na které jsou závislí zejména žáci a studenti a také senioři. Poslední roky však nejen veřejnou dopravu postihly důsledky spojené s opatřeními v souvislosti s covid-19. Propady v tržbách a skokový nárůst nákladů byly pro mnoho krajů impulzem k bezprecedentní redukci rozsahu dopravní obslužnosti s cílem snížit ztrátovost. Covid-19 však ve veřejné dopravě změnil mnohé. Dopady jsou nejen finanční, ale také provozní, organizační apod.

Cílem této práce je zhodnocení problematiky Integrovaného dopravního systému z pohledu financování a hospodaření v době pandemie covid-19, tedy srovnání let před

zavedením restriktivních opatření a let, kdy byla vláda nucena přijmout přísná opatření související se snížením šíření onemocnění covid-19. Vzhledem k tomu, že práce se má zaměřovat na dopady covid-19, je kladen důraz na komparaci období před pandemií, během pandemie a částečně po ní. Hodnoceny jsou nejen organizační, ale především finanční dopady na fungování a financování veřejné dopravy v Olomouckém kraji. Dalšími metodami, které byly v práci použity, je rešerše dostupných zdrojů a následně použití analýzy u dostupných dat a informací. V práci je stanovena hypotéza, která tkví v tom, že rozsah redukcí dopravního výkonu nepokryje ani čtvrtinu výpadku tržeb ve veřejné linkové dopravě oproti předcházejícímu roku a v průběhu práce bude vysvětlena a objasněna.

Práce se skládá ze dvou částí, a to z teoretické a dále z praktické části. V teoretické části si klade za cíl popsat zákonitosti organizace veřejné dopravy, dále financování veřejné dopravy a blíže seznámit s Integrovaným dopravním systémem v Olomouckém kraji a Koordinátorem, který tento systém spravuje. V praktické části je zhodnoceno fungování a financování příspěvkové organizace a také samotného Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje. Dále jsou zde rozklíčována mimořádná opatření z důvodu šířícího se onemocnění covid-19 a jejich následky, které ovlivnily financování veřejné dopravy na území kraje.

2 Veřejná doprava a integrované dopravní systémy

Tato kapitola obsahuje základní pojmy k veřejné dopravě, informace z pohledu jejího zajištění a financování a integrovanému dopravnímu systému, kde budou blíže specifikovány její hlavní pilíře, organizační struktura. Dále se v kapitole budu zabývat integrací dopravy v České republice a následně samotným Integrovaným dopravním systémem Olomouckého kraje (dále také IDSOK). V rámci IDSOK budou popsány základní údaje, smluvní zajištění veřejné dopravy a v poslední řadě dojde i k bližšímu seznámení se s Koordinátorem Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje (dále také KIDSOK).

2.1 Základní pojmy

Přepřavu lze charakterizovat jako přemístění prostřednictvím dopravy, **přepřavní vazba** pak představuje přemíst'ovací vztah vykonávaný každodenními i nepravidelnými aktivitami lidí. Přepřavní vazba souvisí s přepřavní podmínkou, která je souborem všech přemístění, která obyvatelé potřebují vykonávat v rámci území a je ovlivňována projevy poptávky, kde jejím důvodem je sezónnost (Pastor a Tuzar, 2007).

Veřejná doprava je dle zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě složena z veškeré osobní hromadné dopravy, která je realizována a přístupná všem občanům za daných podmínek, jako jsou jízdní řády, přepřavní podmínky a další. Veřejná doprava se dále rozděluje na silniční, drážní, leteckou a vodní.

Dopravní obslužnost lze, dle zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících, charakterizovat zabezpečením dopravy po všechny dny v týdnu do škol nebo školských zařízení, do úřadů, do zaměstnání, do zdravotnických zařízení se základní zdravotní péčí, do objektů poskytujících kulturní, rekreační a společenské potřeby vedoucí k uspokojení potřeb občanů, včetně přepravy zpět.

Dopravní obsluha území, dle zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících, představuje vlastní realizaci dopravní obslužnosti, která je realizována konkrétními spoji linek. Je tedy odrazem vyspělosti společnosti jako určitého standardu současného moderního života.

Regionální doprava obsluhuje jak hustě osídlené oblasti, tak i ty méně osídlené a je zajišťována linkami regionální autobusové dopravy a osobními nebo spěšnými vlaky regionální drážní dopravy (Vonka, 2001).

Veřejná linková doprava zajišťuje zpravidla realizaci dopravně přepravních vztahů mezi městem a zázemím města. Plošnou oblast určuje spádová oblast centra, která je vymezena přijatelnou dobou dojížděky do města, kdy ideální je vzdálenost přibližně 40 – 60 km od centra města (Olomoucký kraj, 2011).

Městská hromadná doprava je dle zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě poskytována na úrovni města prostřednictvím vozidel veřejné drážní a silniční osobní dopravy a musí být uskutečňována pro poskytování obecných přepravních potřeb.

Integrovaná doprava má několik existujících definic, na základní úrovni se bude jednat o integraci různých prvků v rámci dopravního systému, což pokrývá integraci v rámci jedné z podsítí systému (např. drážní doprava). Na té vyšší úrovni se bude integrace dotýkat hned několika úrovní (např. integrace železniční dopravy, autobusové dopravy) (Givoni, Banister, 2010). Dopravci musí plnit přepravní smlouvy podle smluvních přepravních a tarifních podmínek (zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě). Integrovaná doprava, která je poskytována kvalitně, funguje a je důsledně realizovaná, tvoří integrovaný dopravní systém pro dané území a prostřednictvím dopravní obslužnosti zabezpečuje kvalitně přepravní vazby občanů v území (Hull, 2005).

Integrovaný dopravní systém (dále také IDS) nemá jednotnou definici. Jedna z definic pohlíží na IDS jako na způsob organizace veřejné dopravy, který dělá dopravní obslužnost efektivnější především z hlediska času potřebného pro přepravu, propojuje dílčí druhy dopravy a v konečném důsledku je tak přeprava ekonomičtější (Hull, 2005). Další definice poukazuje na to, že se jedná o využití více druhů veřejné hromadné dopravy osob provozované více dopravci (včetně řízených návazností na individuální automobilovou dopravu) směřující k zabezpečení účelné a hospodárné dopravní obsluhy zájmového území z hlediska ekonomických i mimoekonomických potřeb osob a institucí systémem dotčených“ (Křivda, Folprecht, Olivková 2006). Dle Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 se IDS rozumí: „zajišťování dopravní obslužnosti území veřejnou osobní dopravou několika dopravci, a to třeba i v různých druzích dopravy nebo jedním dopravcem v různých druzích dopravy nebo jedním dopravcem provozujícím více druhů dopravy, avšak všichni zapojení dopravci se musí podílet

na plnění přepravní smlouvy podle smluvních přepravních podmínek a tarifních podmínek.“

Tarifní zóny a pásma představují části území v závislosti na tarifu IDS tak, aby byla zajištěna optimální výše tržeb, finanční únosnost a spravedlnost pro cestující (Maxa a kol., 2000).

2.2 Veřejná doprava

Veřejná doprava je upravena zákonem č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a lze ji vymezit jako veškerou osobní hromadnou dopravu, která je přístupná všem lidem a realizována za předem stanovených podmínek (např. jízdní řády) (Deník veřejné správy: Financování veřejné dopravy ze státního rozpočtu, krajských a obecních rozpočtů).

Financování veřejné osobní hromadné dopravy je v kompetenci jednotlivých krajů, které jsou i objednatelem dopravního výkonu v rámci železniční dopravy na regionálních tratích, spěšných vlaků a linkové silniční dopravy k zajištění dopravní obslužnosti na území daného kraje. Jednotlivé kraje formou příspěvku na dopravní obslužnost poskytují finanční prostředky jednotlivým koordinátorům, jejich přehled dle krajů je možné vidět v příloze 1, kteří řeší zajištění a fungování dopravní obslužnosti v kraji. Výdaje z veřejných rozpočtů krajů na dopravní obslužnost se každoročně zvyšují, jelikož zajištění této dopravy se rok od roku zdražuje (dochází k navyšování nákladů), především je to vidět na drážní dopravě (Deník veřejné správy: Financování veřejné dopravy ze státního rozpočtu, krajských a obecních rozpočtů).

Ze státního rozpočtu je financována pouze železniční doprava (dále to může být letecká, potrubní a vodní) v případě rychlíkových spojů, jsou to tzv. rychlíky (kategorie R). Ministerstvo dopravy jako zaštiťující orgán objednává u dopravce předmětný typ dopravy jako závazek veřejné služby (Deník veřejné správy: Financování veřejné dopravy ze státního rozpočtu, krajských a obecních rozpočtů).

Městská hromadná doprava (dále také MHD) je zajišťována v jednotlivých městech v různé podobě a rozsahu, ačkoliv toto není nijak legislativně určeno dopravními podniky, které fungují na území města, kde dochází k provozování tohoto typu dopravy. Pro některé kraje může MHD zajišťovat veřejnou linkovou dopravu, v případě obcí, které se nacházejí v blízkosti větších měst, jsou v tomto případě s dopravními podniky uzavřené smlouvy o tzv. prokazatelné ztrátě, která je jim uhrazena (Deník veřejné správy: Financování veřejné dopravy ze státního rozpočtu, krajských a obecních rozpočtů).

2.3 Integrovaný dopravní systém

Integrovaný dopravní systém je multimodální systém veřejné hromadné dopravy, jehož cílem je efektivní zajištění dopravní obsluhy zájmových skupin, a to z hlediska účelu

a hospodárnosti (Petersen, 2016). Dále je jeho cílem vytvořit propojený systém městských oblastí veřejné hromadné dopravy, který bude využíván a vnímán jako konkurent automobilové dopravy, čehož je docíleno prostřednictvím propojení nabídky linkové autobusové dopravy, městské hromadné dopravy a v neposlední řadě i železniční dopravy (Stojanovski, 2013).

Základní principy a znaky IDS:

- synergická nabídka spojů různých druhů dopravy,
- jednotná tarifní nabídka,
- jednotné přepravní podmínky,
- jednotné standardy kvality v dopravě,
- jednotný informační servis (Drdla, 2021).

Důvodů pro vznik integrovaného dopravního systému je hned několik, ale hlavním důvodem je snaha o konkurenceschopnost veřejné dopravy vůči individuální automobilové dopravě, která má negativní vliv na životní prostředí a způsobuje přetížení dopravy ve městech, ale i na silnicích a dálnicích mimo města. Dalším důvodem byla nepřehlednost a neekonomičnost veřejné dopravy, jelikož pro cestující bylo složité orientovat se v jednotlivých jízdních řádech a rozdílných cenách služeb u různých dopravců (Drdla, 2014).

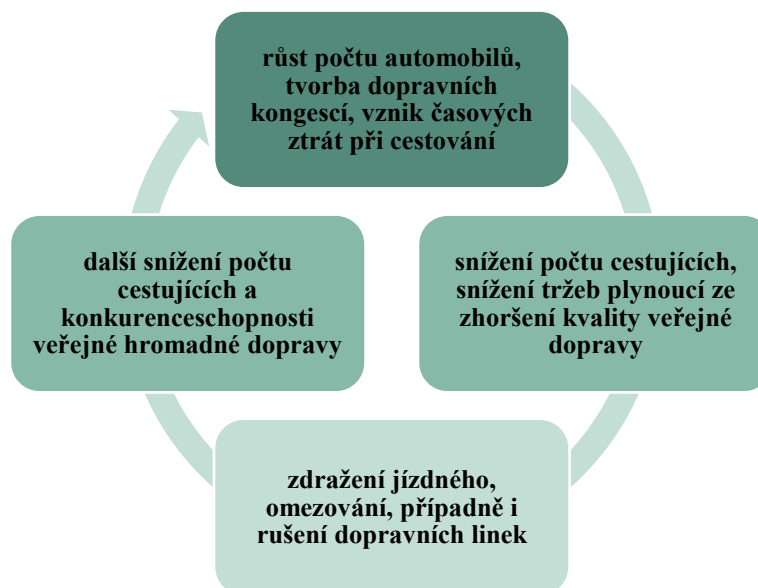
Rostoucí individuální automobilová doprava může způsobit tzv. bludný kruh (viz Obr. 1), který může vést ke snižování atraktivity veřejné dopravy. Jedním z možných řešení tohoto bludného kruhu je zatraktivnit a zefektivnit veřejnou hromadnou dopravu, což do jisté míry integrované dopravní systémy na území České republiky naplňují (Drdla, 2021).

Integrace ve vazbě na IDS je založena na několika faktorech, které jsou uvedeny v následujících bodech:

- kombinace existujících druhů dopravy k uspokojení potřeb uživatele,
- synergie v oblasti přepravně provozní (zajištění optimálních přestupních vazeb mezi spoji a dopravními prostředky),
- synergie v oblasti tarifní (existence jednotného tarifu u integrovaných dopravců, bez narušení platnosti tarifů, které fungují u předmětných dopravců),
- součinnost v oblasti ekonomiky, organizace a řízení mezi dopravci a dalšími zainteresovanými subjekty za veřejnou hromadnou dopravu na daném území

(dosažení optimálního stavu mezi náklady a přínosy při respektování jak ekonomických, tak i neekonomických hledisek) (Drdla, 2021).

Obr. 2.1. – Bludný kruh úpadku veřejné dopravy



Zdroj: Upraveno podle Melichar 2009 a Železný 2007 (vlastní zpracování)

2.3.1 Pilíře integrovaného dopravního systému

Základními povinnými třemi pilíři IDS (viz Obr. 3) jsou: přepravní podmínky, tarifní podmínky a provozní podmínky.

- 1) Přepravní podmínky** – upravují práva a povinnosti zainteresovaných stran a podmínky, za kterých je přeprava uskutečněna mezi dopravcem a cestujícím. Základní přepravní podmínky jsou upraveny smlouvou o přepravě osob (Občanský zákoník), která se odvolává na podrobné ustanovení ve věci řádů a tarifů a dále ve vyhlášce o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu. Přepravní podmínky mají svojí hierarchii, kterou je nutné dodržovat (viz Obr. 2) (Kleprlík, 2009).

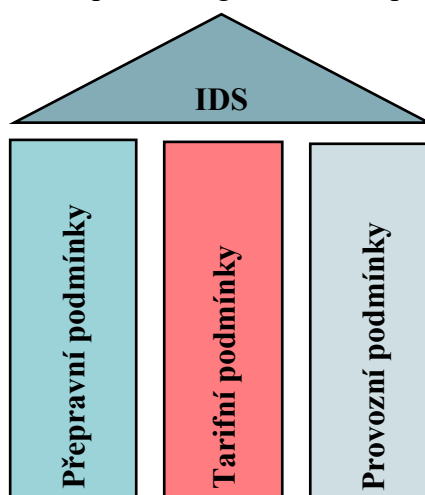
Obr. 2.2. – Hierarchie přepravních podmínek



Zdroj: http://pnerscontacts.upce.cz/13_2009/kleprlik.pdf

- 2) **Tarifní podmínky** – upravují použití tarifních sazeb a vycházejí z cenové politiky státu a dopravce, který je současně povinen toto zveřejňovat. Jednotnost těchto podmínek závisí na druhu tarifu jednotlivého dopravce a dále na druhu, výši a podmínkách pro poskytování slev z jízdného (Kleprlík, 2009).
- 3) **Provozní podmínky** – vycházejí z právních předpisů a norem a dále z předpisů a směrnic jednotlivých dopravců. Provozní podmínky můžeme rozdělit do dvou skupin, a to na podmínky umožňující provoz osobní dopravy (odborné a finanční způsobilosti vedoucí k udělení koncese a licencí) a na podmínky upravující vlastní provozování dopravy (technická základna, technické zabezpečení, řízení a organizace provozu, vedení provozní dokumentace a další) (Kleprlík, 2009).

Obr. 2.3. – Základní pilíře integrovaného dopravního systému

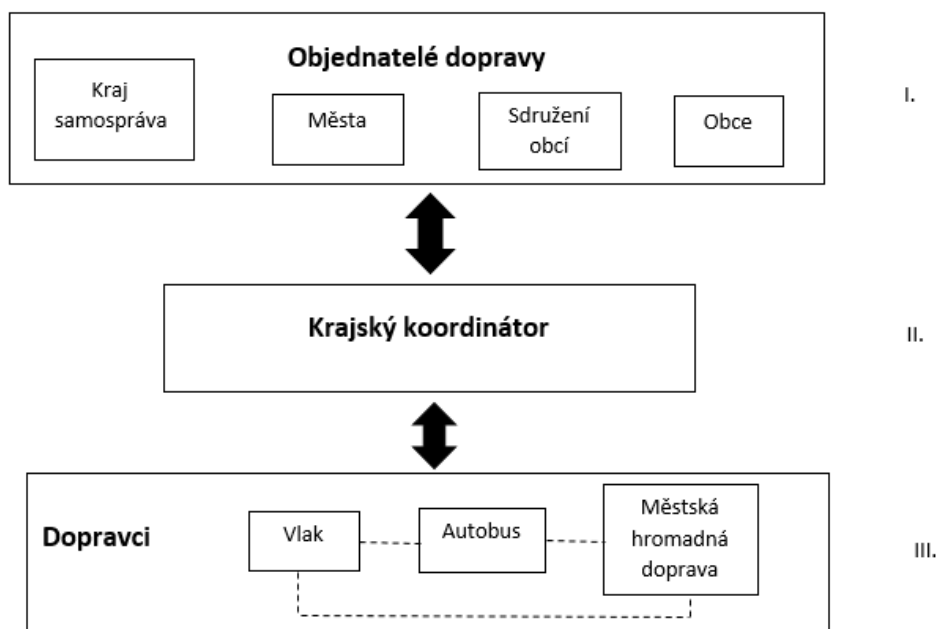


Zdroj: http://pnerscontacts.upce.cz/13_2009/kleprlik.pdf (vlastní zpracování)

2.3.2 Organizační struktura integrovaného dopravního systému

Strukturu IDS tvoří různé subjekty uspořádané do tří úrovní. První úroveň tvoří objednatelé (kraje, obce, města, sdružení obcí), kteří financují hromadnou dopravu poptávanou ze strany obyvatelstva (viz Obr. 4). Druhou úroveň, která však nemusí být naplňována, je koordinátor nebo organizátor, který v zastoupení objednatele vykonává veškeré činnosti k uspokojení potřeb cestujících za stanovený objem finančních prostředků. Poslední úroveň tvoří dopravci, kteří zajišťují smluvně objednaný dopravní výkon financovaný prostřednictvím tarifních příjmů, dotací a příspěvků na obsluhu (Křivda, Folprecht, Olivková, 2006).

Obr. 2.4. – Třístupňové organizační uspořádání IDS



Zdroj: Křivda, Folprecht, Olivková 2006 (vlastní zpracování)

2.3.3 Integrace dopravy v České republice

Za počátek formování integrovaného dopravního systému v České republice lze považovat 90. léta 20. století a vzorem byly německy mluvící země, kde úspěšná integrace dopravy probíhala už v 60. letech 20. století (Mojžíš, Graja, Vančura, 2008).

První náznaky integrace veřejné dopravy byly zaznamenány na území Zlínského kraje, kde začali uznávat jízdenky městské hromadné dopravy na železniční trati Zlín-Otrokovice. Nejstarším integrovaným dopravním systémem v České republice je Zlínská integrovaná doprava (dále také ZID), která vznikla v roce 1992 (DZSO, 2004).

Množství potřebných integrací je úměrné kvalitě IDS a jedním z měřitelných parametrů právě kvalitního fungování IDS je cena veřejné dopravy na osobu za kalendářní rok. Lze tedy konstatovat, že kvalita veřejné dopravy roste s vynaloženými finančními prostředky na obslužnost a fungování IDS. U některých IDS má nepochopení hlavní myšlenky integrované dopravy za následek využití velkého množství prostředků pro malý efekt, a to dále povede k nízké využitelnosti ze strany cestujících. Jako příklad lze uvést již zaniklé integrované dopravní systémy, a to třeba z roku 2009 - Jablonecký regionální IDS a Českobudějovická integrovaná doprava (Melichar, Ježek, 2009; Železný, 2007).

Zásadním problémem je správa izolovaných systémů s rozdílnými přístupy k řešení v jednotlivých krajích. Existují takové IDS, které svou působností pokrývají pouze několik měst (Integrovaný dopravní systém Táborska), ale většina funguje na území celých krajů (IDS Olomouckého kraje) a ve výjimečných případech může spojovat území více krajů (Integrovaná regionální doprava Královéhradeckého a Pardubického kraje) (Zajíčková, 2018).

Další problém představuje oddělitelnost řešení jednotlivých podsystémů IDS s protichůdnými směry negativně ovlivňujícími kvalitu řízení a negativně působící na ekonomickou stabilitu. Problematická je i absence integrace všech druhů dopravy na území – zpravidla je vyloučena železniční doprava. Vysvětlením může být chybějící sjednocení právních předpisů a národní koncepce veřejné dopravy, které by přesně vystihovaly a sjednocovaly základní parametry IDS. Právě přenos kompetencí a odpovědnosti objednávání služeb veřejné dopravy na kraje popřípadě na krajské organizace, které koordinují veřejnou dopravu, měl v roce 2001 za následek nerovnoměrný vývoj dopravní obslužnosti v jednotlivých krajích (Chvátal a spol., 2011; Nigrin, Dujka, 2014).

V současnosti v České republice působí celkem 17 integrovaných dopravních systémů, které se liší svým charakterem a velikostí integrované oblasti. Za velmi úspěšný integrovaný systém lze považovat Pražskou integrovanou dopravou (dále také PID) nebo Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje (dále také IDS JMK), kde u těchto dvou zmíněných systémů dobře funguje návaznost jednotlivých spojů, propracovaný tarifní systém a dodržená optimální míra taktovosti. Všechny IDS působící na území České republiky jsou součástí přílohy č. 1.

Podsystemy integrovaného dopravního systému na úrovni krajů

Krajské IDS jsou založeny na integraci tří tradičních podsystemů: organizačního a ekonomického, tarifního a dopravního podsystemu.

1) Organizační a ekonomický podsystem

Tento podsystem je řídicí jednotkou IDS. Problém je, že mu chybí právní vymezení, což vede k nejednoznačnosti, jakou má mít tento rámeček podobu. Zákazníkem v tomto podsystemu jsou obce, které se sdružují za účelem společného zadávání dopravní zakázky dopravcům a efektivního využívání finančních prostředků na veřejnou dopravu v území (Rychtář a kol., 2006).

Integrovaný dopravní systém bývá zpravidla tříúrovňovým modelem, který doplňuje již existující dvouúrovňový model o tzv. organizátora IDS, kde jeho hlavní rolí je kontrola dopravních výkonů tak, aby splňovaly požadovaný rozsah a kvalitu s ohledem na ekonomickou stránku (Rychtář a kol., 2006).

V tomto podsystemu dochází k důležitým činnostem, kterými jsou například zpracování a schválení koncepce a rozvojových záměrů IDS, tarifů, dopravních řešení, tarifních a přepravních podmínek, dochází ke sjednocení kvalitativních, technických a provozních standardů nabídky a pravidel pro její naplňování, dále je zde řešeno smluvní zajištění IDS, kontrola dopravních výkonů, určování způsobu zadávání zakázky a s tím související výběr dopravců, aktualizace pravidel pro dělení tržeb a dotací. Navrhuje se zde také rozvoj jednotného tarifního a odbavovacího systému, stanovují se, řídí a uskutečňují se zde finanční toky mezi subjekty IDS, probíhá zde tedy dělení tržeb z vybraného jízdného mezi dopravce a toky finančních kompenzací na úhradu těch nákladů na dopravu, které jsou vyšší než výnosy z tržeb z jízdného (Olivková, 2006).

2) Tarifní podsystem

Hlavním smyslem tarifního podsystemu je sjednotit cenu jízdného a jízdních dokladů a s tím související prodejní systém, dále vytvořit prostorové a časové uspořádání IDS a sladit přepravní podmínky. Integrace jízdného spočívá ve vzájemném uznávání jízdních dokladů tarifu všemi dopravci působícími v rámci IDS na daném území, samotné jízdní doklady mohou mít různé podoby dle toho, který dopravce daný doklad vydal (Křivda a kol., 2006).

3) Dopravní podsystem

Hlavní úkol tohoto podsystemu spočívá v koordinaci a optimalizaci jízdních řádů, trasování linek a v budování a provozu přestupních terminálů společně s řízenými návaznostmi na integrovanou autobusovou dopravu a na nemotorovou dopravu, kde výsledkem je jednotná dopravní nabídka. Jízdní řády jsou tvořeny a koordinovány organizátorem dopravy, který má za cíl minimalizovat časové ztráty plynoucí z přestupů a maximálně uspokojit poptávku po přepravě (Mojžíš a kol., 2008).

Účastníci integrovaného dopravního systému

V rámci IDS jsou nejvýznamnějšími účastníky **cestující**, pro které se doprava organizuje a zajišťuje a jsou považováni za spotřebitele těchto služeb. Další významnou skupinou jsou **objednatelé dopravy**, kterými jsou především kraje, obce, města a stát. Právě oni zastupují cestující v požadavcích na dopravní zakázky a dále pomáhají dokrývat náklady dopravcům, aby nemuselo být jejich krytí ve 100% výši na cestujících v podobě výše ceny jízdného. Dále jsou to **dopravní úřady**, které jsou regulovány a jejich činnosti jsou vymezeny právními předpisy a zákony. V neposlední řadě jsou to samotní **doprovci**, kteří provozují dopravu a poskytují služby, tedy dopravní výkony na území ČR. Poslední skupinu tvoří **organizátoři dopravy**, kteří koncepčně rozvíjejí veřejnou dopravu v jednotlivých regionech z pohledu dopravní, ekonomické i organizační funkce. Organizátory jsou specializované instituce nebo odbor dopravy krajského či městského úřadu nebo organizace historicky vytvořené, které plní tuto funkci (Drdla, 2021).

2.4 Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje

Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje vznikl v roce 2003, kdy kompetence ve věci organizace dopravní obslužnosti přebraly kraje. Olomoucký kraj prostřednictvím Krajského úřadu Olomouckého kraje, konkrétně odbor dopravy a silničního hospodářství, integraci realizoval až do roku 2011 (Koordinátor Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje – výroční zpráva, 2012).

Počátky integrace veřejné dopravy v Olomouckém kraji začaly na Šumpersku, kde byl zkušební provoz IDSOK Šumpersko zahájen v dubnu 2003 v severozápadní části Šumperska, v červenci 2003 se rozšířil i do zbývajících částí Šumperska. Jednalo se však pouze o integraci autobusových dopravců, podobně jako v ostatních oblastech:

- IDSOK Jesenicko – provoz zahájen v červenci 2003,
- IDSOK Přerovsko – provoz zahájen v červenci 2003,
- IDSOK Olomoucko – provoz zahájen v dubnu 2004,
- IDSOK Prostějovsko – provoz zahájen v květnu 2004 (Koordinátor Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje – výroční zpráva, 2012).

Následně byli integrováni jednotliví menší dopravci:

- AUTOBUSY - KONEČNÝ s.r.o. – od 1. 4. 2007,
- ČSAD Frýdek Místek MHD v Hranicích n. M. – od 1. 1. 2009,
- FTL – First Transport Lines, a.s. a AUTODOPRAVA STUDENÝ s.r.o. – 1. 7. 2009,
- VOJTLA TRANS s.r.o., AUTOBUSOVÁ DOPRAVA PAVEL STUDENÝ s.r.o., AUTODOPRAVA TESAŘ s.r.o. a OBEC Ptení – 1. 7. 2010 (Koordinátor Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje – výroční zpráva, 2012).

Železniční doprava se začala integrovat po jednotlivých tratích až od začátku roku 2003, přičemž se jednalo o zdlouhavé a komplikované procesy vedoucí k zapojení železniční dopravy do jednotného dopravního systému. Tarifní integrace veřejné drážní dopravy proběhla v jednotlivých částech Olomouckého kraje etapovitě po tratích, první byly integrovány tratě:

- Železnice Desná – říjen 2003,
- Trať 292 Šumperk – Mikulovice – 1. 4. 2006,
- Trať 291 Šumperk – Zábřeh – 1. 7. 2007 (Koordinátor Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje – výroční zpráva, 2012).

V roce 2008 bylo schváleno „Programové prohlášení Rady Olomouckého kraje“, ve kterém vedení Olomouckého kraje identifikovalo potřebu zkvalitnit a zefektivnit veřejnou dopravu na území kraje a nařídilo zpracovat tzv. Generel veřejné osobní dopravy v Olomouckém kraji. Generel byl zpracován, předložen a schválen na jednání v Zastupitelstvu, které se konalo dne 13. 12. 2010 (Koordinátor Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje – výroční zpráva, 2012).

Hlavním obsahovým záměrem Generelu veřejné osobní dopravy v Olomouckém kraji bylo hned několik činností, jako je vytvoření samostatného organizátora, nastavení priorit

mezi drážní a silniční dopravou, zpracování SWOT analýzy, jednotné nastavení financování dopravní obslužnosti, zpracování osnovy výběrových řízení, zajištění telematické a informační podpory a udržení funkční a transparentní ekonomiky (Koordinátor Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje – výroční zpráva, 2012).

Zastupitelstvo Olomouckého kraje v roce 2011 schválilo záměr založit organizátora dopravy tak, aby bylo možné naplnit definované cíle, které měly vést ke zkvalitnění a zefektivnění veřejné dopravy pomocí centralizovaného řízení. Organizátor s názvem Koordinátor Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje byl založen k 1. 1. 2012. Přejedání kompetencí měl dvě fáze, kdy první fáze v sobě zahrnovala převedení samosprávných činností souvisejících se zajištěním dopravní obslužnosti na území kraje. Následná fáze druhá, která nastala od 1. 4. 2012, zahrnovala samotné zpracování vyúčtování prokazatelné ztráty nebo kompenzace, které vznikly jednotlivým autobusovým a drážním dopravcům provozem autobusových linek a drážních spojů na území Olomouckého kraje. Koordinátor byl pověřen jednat i ve věcech technických a provozních na základě uzavřených Smluv o závazku veřejné služby, které byly uzavřeny v roce 2008 zřizovatelem (Koordinátor Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje – výroční zpráva, 2012).

Poslední integrace autobusové dopravy pak dokončil KIDSOK v letech 2013 až 2016. Jmenovitě se jednalo o integraci posledního autobusového dopravce AUTA-BUSY STUDENÝ s.r.o. k 1. 7. 2013. V rámci železniční dopravy pak proběhla integrace následujících tratí:

- Trať 271 Prostějov – Kostelec na Hané – Džbel – 1. 3. 2013,
- Trať 273 Prostějov – Senice na Hané – Červenka – 1. 3. 2013,
- Trať 297 Mikulovice – Zlaté Hory – 1. 3. 2013,
- Trať 310 Olomouc – Hrubá Voda – 1. 4. 2014,
- Trať 275 Olomouc – Senice na Hané – 1. 7. 2015,
- Trať 301 Olomouc – Prostějov – Nezamyslice – 1. 7. 2015,
- Trať 270 Hoštejn – Zábřeh – Olomouc – Hranice Polom – 1. 9. 2016,
- Trať 290 Olomouc – Šumperk – 1. 9. 2016,
- Trať 300 Přerov – Nezamyslice – 1. 9. 2016,
- Trať 330 Přerov – Říkovice – 1. 9. 2016,

- Trať 274 Litovel – Mladeč – 1. 9. 2016 (Koordinátor Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje – výroční zpráva, 2013 – 2016).

2.4.1 Současný stav Integrovaného dopravního systému z pohledu financování

K zásadnímu zlomu v objednávání, financování i řízení veřejné dopravy v IDSOK došlo k 1. 1. 2018, jelikož byly k tomuto datu uzavřeny nové smlouvy o závazku veřejné služby ve veřejné linkové dopravě k zajištění základní dopravní obslužnosti na území Olomouckého kraje, které platí po dobu 10 let. Nové smlouvy pro zajištění obslužnosti musely být soutěženy dle nových platných národních legislativních pravidel, kde hlavní motivací soutěžení je konkurenceschopnost, která vede k neustálému zdokonalování a zvyšování kvality poskytovaných služeb a dále napomáhá ke zjištění skutečných nákladů ve veřejné linkové dopravě (Koordinátor Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje – výroční zpráva, 2018).

Pro účely soutěžení byl Olomoucký kraj rozdělen na 14 oblastí, kdy hlavním kritériem bylo respektování geografického uspořádání a soudržnost území v souladu se zákonem č. 94/2010 Sb., o veřejných službách. Podmínkou bylo dodržení spádovosti obcí v souvislosti s výkonem veřejné správy, školských obvodů, rozmístění významných zaměstnavatelů, zdravotních zařízení apod. (Koordinátor Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje – výroční zpráva, 2018).

Od roku 2018 nastala změna ve financování dopravní obslužnosti, a to v důsledku nově uzavřených smluv s autobusovými dopravci. V letech 2008–2017 byla veřejná linková doprava zajišťována prostředním Smluv o závazku veřejné služby ve veřejné linkové dopravě, na základě kterých byla dopravcům hrazena prokazatelná ztráta. Ta vznikla při plnění závazku veřejné služby a do jisté míry odpovídala každoročnímu odhadu této ztráty. Ve zmíněném roce 2018 došlo ke změně, dopravcům je hrazena kompenzace na zajištění dopravní obslužnosti pro jednotlivé provozní oblasti samostatně (Koordinátor Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje – výroční zpráva, 2018).

V roce 2019 došlo k několika významným událostem, kterými jsou především příprava desetileté smlouvy na dopravní obslužnost oblastí Jesenicka a Prostějovska JV, dále nově uzavřené smlouvy a dodatky ke smlouvám na vjezdy na autobusová nádraží, uzavřené mezikrajské smlouvy s Moravskoslezským, Zlínským, Pardubickým a Jihomoravským

krajem, uzavření desetileté smlouvy s Českými drahami, a. s. na provozní soubory Sever a Haná, uzavření překlenovací tříleté smlouvy na elektrickou trakci Olomouc – Uničov – Šumperk. Nadále zůstala v platnosti původní smlouva, která byla uzavřena s dopravcem České dráhy, a. s., a to z důvodu dodržení doby udržitelnosti projektu, prostřednictvím něhož byla pořízena vozidla z Regionální operačního programu (Koordinátor Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje – výroční zpráva, 2019).

V roce 2020 byl na základě uzavřené smlouvy zahájen provoz veřejné linkové dopravy v oblasti Jesenicka a Prostějovska JV. S Českými drahami, a. s. došlo k uzavření Dohody o akceptaci Tarifu Dopravce, kdy v platnosti zůstaly oba zavedené tarify na území Olomouckého kraje, a to Tarif IDSOK i Tarif TR10. V daném roce byly uzavřené smlouvy mezi Olomouckým krajem a jednotlivými obcemi, kde se projevilo navýšení příspěvku na dopravní obslužnost na jednoho obyvatele o více než 100 %, tj. ze 70 Kč na 150 Kč (Koordinátor Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje – výroční zpráva, 2020).

V roce 2021 byla podepsána desetiletá Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou k zajištění dopravní obslužnosti vlaky regionální dopravy pro provozní soubor Elektrická síť – střed a nová infrastruktura s Českými drahami, a. s.. V rámci uzavřené smlouvy dojde k výrazné obměně vozového parku a zvýšení kvality, komfortu pro cestující a zrychlení přepravy, jelikož bylo pořízeno 27 ks nových elektrických jednotek typu RegioPanter. (Koordinátor Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje – výroční zpráva, 2021).

2.4.2 Základní údaje o integrovaném dopravním systému

Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje je vymezen územím, které pokrývá 131 tarifních zón a celkové ploše 5 730,7 km². Dopravní obslužnost je zajišťována pro všech 402 obcí. IDSOK zasahuje i v rámci přeshraniční obslužnosti do sousedních krajů, jako je Pardubický, Jihomoravský, Zlínský a Moravskoslezský kraj a tato plocha činí 464,5 km² z celkové plochy, kdy největší přesah je u Zlínského kraje (Koordinátor Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje – výroční zpráva, 2021).

Integrovaný dopravní systém na území Olomouckého kraje zahrnuje kromě veřejné linkové dopravy a železniční dopravy i městskou hromadnou dopravu města Přerova,

Prostějova, Zábřehu, Šumperka, Hranic i Olomouce (Koordinátor Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje – výroční zpráva, 2021).

Veřejná doprava v IDSOK je zajišťována deseti různými dopravci a dalších šest dopravců působících na území Olomouckého kraje minimálně uznává jízdní doklady IDSOK.

Těmi hlavními dopravci jsou:

1) autobusoví dopravci:

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

2) železniční dopravci:

- České dráhy, a. s.,
- RegioJet, a. s.,
- Leo Express Tenders, s. r. o. (Koordinátor Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje – výroční zpráva, 2021).

Jak dokládá Tab. 1 níže, dopravní obslužnost v Olomouckém kraji z více než poloviny tvoří veřejná linková doprava, dále čtvrtinu tvoří autobusová městská hromadná doprava (dále také MHD) a nejmenší podíl z pohledu ujetých kilometrů vůči celkovým realizovaným výkonům zaujímá železniční doprava.

Tab. 2.1. – Počet ujetých km v IDSOK dle druhu dopravy v letech 2018 – 2021

	2018	2019	2020	2021
Celkem v IDSOK	36 520 041	36 594 324	36 133 355	36 754 865
Veřejná linková doprava	21 709 400	21 752 248	21 477 263	22 209 097
Železniční doprava	6 032 322	6 054 417	6 220 972	6 111 777
MHD – autobusy	6 202 413	6 224 659	6 252 360	6 268 046
MHD – tramvaje	2 575 906	2 563 000	2 182 681	2 165 945

Zdroj: Výroční zprávy příspěvkové organizace za roky 2018 – 2021

2.4.3 Smluvní závazky Koordinátora spojené s Integrovaným dopravním systémem Olomouckého kraje

Olomoucký kraj je pro zajištění dopravní obslužnosti rozdělen na 14 oblastí, kdy každá má dopravce, který obslužnost zajišťuje. ARRIVA MORAVA, a. s. zajišťuje 10 oblastí, VOJTILA TRANS, s. r. o. zajišťuje 3 oblasti a FTL – First Transport Lines, a. s. oblast jednu. S těmito dopravci jsou uzavřeny smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících veřejnou linkovou dopravou k zajištění dopravní obslužnosti Olomouckého kraje.

- ARRIVA MORAVA, a. s. – Jesenicko,
- ARRIVA MORAVA, a. s. - Šumpersko sever (dále Šumpersko S),
- ARRIVA MORAVA, a. s. - Šumpersko jih (dále Šumpersko J),
- ARRIVA MORAVA, a. s. – Zábřežsko,
- ARRIVA MORAVA, a. s. – Mohelnicko,
- ARRIVA MORAVA, a. s. – Litovelsko,
- ARRIVA MORAVA, a. s. - Olomoucko severovýchod (dále Olomoucko SV),
- ARRIVA MORAVA, a. s. - Prostějovsko severozápad (dále Prostějovsko SZ),
- ARRIVA MORAVA, a. s. - Přerovsko sever + Lipnicko (dále Přerovsko S),
- ARRIVA MORAVA, a. s. – Hranice,
- VOJTILA TRANS, s. r. o. - Šternbersko a Uničovsko,
- VOJTILA TRANS, s. r. o. - Olomouc jihozápad (dále Olomoucko JZ),
- VOJTILA TRANS, s. r. o. - Přerovsko jih (dále Přerovsko J),
- FTL – First Transport Lines, a. s. - Prostějovsko jihovýchod (dále Prostějovsko JV) (Koordinátor Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje – výroční zpráva, 2018).

S autobusovými dopravci je uzavřena ještě další smlouva dle jednotlivých oblastí, a tou je Smlouva o spolupráci při zajišťování provozu a rozvoje Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje KIDSOK. Koordinátor se na základě této smlouvy zavazuje po celou dobu její účinnosti zajišťovat především tyto činnosti:

- *připravovat Tarif IDSOK a Smluvní přepravní podmínky IDSOK,*
- *provádět rozúčtování tržeb mezi jednotlivé dopravce v IDSOK,*
- *obsluhovat Centrální správu karetního systému prostřednictvím funkčních prvků (clearing finančních toků, e-shop),*

- *zajišťovat provoz e-shopu sloužícího pro prodej jízdného,*
- *provozovat Centrální dispečink IDSOK,*
- *zajišťovat správu veškerých číselníků Dopravců a také souvisejících podkladových dat pro potřeby správného fungování Centrálního dispečinku IDSOK,*
- *zajišťovat poradenskou činnost dopravcům v oblasti komunikace s Centrálním dispečinkem IDSOK,*
- *zajišťovat Infolinku IDSOK,*
- *provádět každý měsíc kontrolu výkonů dopravce v provozní oblasti a správnosti výkazu týkajících se mimořádných událostí,*
- *připravovat a vydávat propagační materiály (Smlouva o spolupráci při zajišťování provozu a rozvoje IDS Olomouckého kraje KIDSOK, 2020).*

Další smluvní vztah je uzavřen s provozovateli autobusových nádraží od roku 2019, a to z důvodu užití odjezdových a příjezdových stání nutných k nástupu, výstupu a odbavení cestujících přepravovaných linkami a spoji v rámci IDSOK. Poskytovateli těchto služeb jsou:

- FTL – First Transport Lines, a. s. – autobusové nádraží v Konici,
- ČSAD Ostrava, a. s. – autobusové nádraží v Olomouci, Jeseníku, Šumperku, Litovli, Uničově a Hranicích,
- Statutární město Prostějov – autobusové nádraží v Prostějově,
- ARRIVA MORAVA, a. s. – autobusové nádraží v Přerově (Koordinátor Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje – výroční zpráva, 2018).

Se Statutárním městem Olomouc byla uzavřena Smlouva o úhradě kompenzace na zajištění dopravní obslužnosti na území Olomouckého kraje, kdy účelem této smlouvy je spolupráce mezi Olomouckým krajem a Statutárním městem Olomouc z pohledu zajištění dopravní obslužnosti na území kraje (Koordinátor Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje – výroční zpráva, 2018).

Dále jsou uzavřeny Smlouvy o úhradě kompenzace na zajištění dopravní obslužnosti na území města Šumperka a Zábřehu právě s těmito dvěma městy, kde KIDSOK zajišťuje městskou hromadnou dopravu. Na základě této smlouvy potom město Šumperk a Zábřeh hradí vzniklé náklady smluvním dopravcům prostřednictvím KIDSOK formou

tzv. kompenzace za poskytování služeb. (Koordinátor Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje – výroční zpráva, 2018).

V rámci přeshraniční spolupráce jsou s Moravskoslezským, Zlínským, Pardubickým a Jihomoravským krajem uzavřeny smlouvy o úhradě kompenzace za vzájemné zajištění dopravní obslužnosti veřejnou linkou osobní dopravou. (Koordinátor Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje – výroční zpráva, 2018).

Dalšími důležitými uzavřenými smlouvami, jsou smlouvy uzavřené v rámci železniční dopravy s dopravcem České dráhy, a. s. Jedná se celkem o čtyři uzavřené smlouvy, které jsou od roku 2020 v tzv. „brutto“ režimu, konkrétně:

- Smlouvy o závazku veřejné služby v drážní osobní dopravě ve veřejném zájmu na zajištění regionálních dopravních potřeb Olomouckého kraje – tato smlouva je uzavřena z důvodu využívání vozidel zakoupených v rámci dotačního programu ROP,
- Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou k zajištění dopravní obslužnosti vlaky regionální dopravy pro provozní soubor Elektrická síť – střed a Elektrická síť – nová infrastruktura (na 3 roky),
- Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou k zajištění dopravní obslužnosti vlaky regionální dopravy pro provozní soubor Haná (na 10 let),
- Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou k zajištění dopravní obslužnosti vlaky regionální dopravy pro provozní soubor Sever (na 10 let) (Koordinátor Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje – výroční zpráva, 2018).

Na obrázku 5 jsou vyznačené trasy provozních souborů Elektrická síť – střed a Elektrická síť- nová infrastruktura, dále Haná a Sever, kde je možné vidět trasa, kterou provozní soubor vede na území Olomouckého kraje.

Provozní soubor Elektrická síť – střed a Elektrická síť- nová infrastruktura zajišťuje železniční dopravu na území:

- Šumperska,
- Olomoucka,
- Přerovska,
- Prostějovska.

Provozní soubor Haná obsluhuje v rámci drážní dopravy následující oblasti:

- Olomoucko,
- Prostějovsko.

Posledním souborem je provozní soubor Sever, který se rozléhá na území:

- Šumperska,
- Olomoucka,
- Jesenicka (Koordinátor Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje – výroční zpráva, 2020).

2.5 Koordinátor Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje

Koordinátor IDS Olomouckého kraje byl jako příspěvková organizace Olomouckého kraje založen už v roce 2012 na základě doporučení a posléze schválení v orgánech Olomouckého kraje (Koordinátor Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje – výroční zpráva, 2018).

Koordinátor IDSOK v souladu se zákonem č. 194/2010 sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů plní v zastoupení Olomouckého kraje jeho zákonnou povinnost (v souladu se zákonem č. 129/2000 sb., o krajích, ve znění pozdějších předpisů) a zajišťuje dopravní obslužnosti veřejnými službami v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou a veřejnou linkovou dopravou na území Olomouckého kraje. Činnosti KIDSOK jsou Zřizovací listinou rozděleny na hlavní účel a předmět činnosti a okruhy doplňkové činnosti (Koordinátor Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje – výroční zpráva, 2018).

Předmětem **hlavní činnosti** KIDSOK je dle Zřizovací listiny celkem 24 bodů, základ tvoří zejména:

- zajištění, organizování a objednání komplexní dopravní obslužnosti kraje, a to včetně zajištění zadávacích a nabídkových řízení,
- příprava smluv souvisejících se zajištěním dopravní obslužnosti území Olomouckého kraje a jejich uzavření včetně dodatků,
- kontrola plnění smluvních ustanovení ze strany smluvních partnerů,

- ukládání smluvních pokut dopravcům, kteří zajišťují na smluvním základě dopravní obslužnost Olomouckého kraje a jejich vymáhání,
- poskytnutí kompenzací v rámci objednaného smluvního rozsahu dopravní obslužnosti kraje,
- vyúčtování kompenzací a poskytnutých příspěvků vyplývajících ze smluv,
- sledování a vyhodnocování účelnosti a hospodárnosti IDSOK a objednaného rozsahu dopravní obslužnosti území Olomouckého kraje ve vztahu k jednotlivým dopravcům a oblastem,
- sběr, vyhodnocení a řešení podnětů cestujících, starostů obcí, zaměstnavatelů, školských zařízení apod.,
- zabezpečení rozvoje systému veřejné osobní dopravy v IDSOK,
- správa jednotného Tarifu IDSOK a Smluvních přepravních podmínek IDSOK,
- rozvoj informačních a odbavovacích systémů pro cestující,
- zajištění marketingové, propagační a informační činnosti v souvislosti s rozvojem a fungováním IDSOK,
- provozování víceúčelového autobusu pro potřeby zřizovatele a jím zřízených organizací (Zřizovací listina Koordinátora Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje, příspěvkové organizace, 2012).

Příspěvková organizace na základě dodatku č. 7 Zřizovací listiny s účinností od 24. 6. 2019 vykonává také **doplňkovou činnost**. Možnost podnikání příspěvkové organizace její zřizovatel odůvodnil využitím odborností zaměstnanců KIDSOK pro rozvinutí hospodářských možností KIDSOK a snížením závislosti na financování zřizovatelem. KIDSOK má možnost vykonávat doplňkovou činnost v oblasti výroby, obchodu a služeb neuvedených v přílohách 1–3 živnostenského zákona, konkrétně může:

- vykonávat činnosti související s projekty organizace veřejné dopravy včetně telematických řešení a marketingu,
- zpracovávat a distribuovat informační a propagační materiály vážící se k systému IDSOK,
- nabízet organizační a ekonomické poradenství v oblasti veřejné dopravy ve vztahu k jiným subjektům,
- provozovat e-shop KIDSOK, zajišťovat clearing tržeb a dispečerské řízení dopravy (Dodatek č. 7 zřizovací listiny Koordinátora Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje, příspěvkové organizace, 2019).

Příspěvková organizace se v roce 2021 skládala z celkem 32 zaměstnanců a dvou odborů, kterými jsou odbor ekonomiky a financování a odbor řízení dopravy a dopravních systémů, ten se dále dělí na oblast konstrukce jízdních řádů, oblast dispečerského řízení a oblast marketingu a podpory (Koordinátor Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje – výroční zpráva, 2021).

Odbor ekonomiky a financování zajišťuje poradenskou a konzultační činnost v souvislosti s činnostmi organizace pro obce, kraje i dopravce, dále zajišťuje komplexní agendu financování KIDSOK ve vztahu ke schválenému rozpočtu, zpracovává komplexní smluvní agendu ve vztahu k dopravcům, okolním krajům, obcím, smlouvy na autobusová nádraží a clearingové smlouvy včetně dodatků k jednotlivým smlouvám, zajišťuje vyúčtování poskytnutí finančních prostředků dopravcům a vede komplexní agendu zúčtovacích vztahů, zpracování projektů k integraci, zpracování systému dělení tržeb dopravců v IDSOK v rámci obslužnosti měst s MHD, spravuje software clearingů a softwarovou aplikaci tarifní kalkulátor a komplexně zajišťuje rozvoj odbavovacích systémů (Koordinátor Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje – výroční zpráva, 2021).

Odbor řízení dopravy a dopravních systémů komplexně zajišťuje dopravní obslužnost v kraji, shromažďuje podklady k zajištění hromadné přepravy osob v jednotlivých částech kraje, následně je vyhodnocuje a předkládá návrhy řešení, zajišťuje dopravní obslužnost v důsledku uzavírek komunikací a podílí se na projednávání výlukové činnosti na železnici, řeší agendu připomínek z pohledu cestujících a starostů obcí, spolupracuje na přípravách infrastrukturních akcí na železnici a zpracování podkladů pro různá výběrová řízení, koordinuje provoz vozidel veřejné linkové dopravy i železniční dopravy, spravuje softwarovou aplikaci CestujOK, zajišťuje konzultační a poradenskou činnost při předávání dat pro Centrální dispečink IDSOK, zajišťuje správu webových stránek příspěvkové organizace, ale i stránek IDSOK, dále komunikuje s cestující veřejností prostřednictvím sociálních sítí, dále zprostředkovává aktuální informace, tiskové zprávy a články pro informování cestujících, připravuje a realizuje marketingové strategie organizace a připravuje podklady k tisku jízdních řádů v knižní podobě (Koordinátor Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje – výroční zpráva, 2021).

3 Metodologie zkoumání a zhodnocení

Samotná podstata a obsah této práce zaměřené na zhodnocení dopadů covid-19 na veřejnou dopravu vychází z analýzy dat za využití srovnávací metody, respektive metody komparace.

Nejprve byla provedena rešerše dostupnosti různých dat a informací týkajících se organizování a financování Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje zejména v letech 2020 a 2021.

Následně byly poměrně hloubkově zhodnoceny dvě oblasti. První oblast hodnocení byla zaměřena na financování a fungování příspěvkové organizace, kde se blíže řeší problematika financování nákladové a výnosové oblasti v dělení na hlavní a doplňkovou činnost. Do nákladové oblasti spadá provoz, mzdové náklady na platy zaměstnanců organizace, odpisy majetku, který úzce souvisí s činností organizace, dále prostředky na financování projektů, díky kterým dochází k neustálému rozvoji. Výnosová oblast obsahuje příjmy za zprostředkování poradenství a školení, dále prodej jízdních řádů a příjmy od dopravců za poskytované služby. Dále rozbor řeší problematiku příjmů a výdajů. Druhá oblast hodnocení se týkala opět nákladové a výnosové části bez dělení na hlavní a doplňkovou činnost, jelikož dopravní obslužnost spadá pouze do hlavní činnosti.

Pomocí metody komparace byly srovnány vybrané roky mezi sebou, konkrétně se jednalo o období 2018–2021. Období před rokem 2018 by nebylo možné objektivně srovnávat, jelikož k 1. 1. 2018 byly nově uzavřeny smlouvy s autobusovými dopravci, kdy se zcela změnilo principy financování dopravní obslužnosti na území Olomouckého kraje. Dalším důvodem výběru daného srovnávaného období bylo zavedení striktních opatření v případě šíření nákazy covid-19. S velmi dvěma nestandardními roky bylo pro relevantní srovnání nutné sledovat alespoň dva běžné roky.

V rámci práce byla zhodnocena především veřejná linková a regionální železniční doprava, neboť je objednává a přímo financuje Olomoucký kraj prostřednictvím Koordinátora Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje.

Pro práci byla stanovena hypotéza, že rozsah redukcí dopravního výkonu nepokryje ani 25 % výpadku tržeb ve veřejné linkové dopravě oproti předcházejícímu roku. Snaha Koordinátora Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje ušetřit náklady bude efektivní pouze z nějakého zlomku toho, co bude v tržbách chybět. Cílem redukce dopravního výkonu bylo snížit náklady na dopravní obslužnost tak, aby výpadek tržeb nebyl příliš velkou zátěží pro rozpočet zřizovatele – Olomoucký kraje.

4 Hospodaření Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje

Tato kapitola obsahuje popis problematiky hospodaření Koordinátora Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje, příspěvkové organizace z pohledu jejich příjmů, výdajů, nákladů a výnosů, a to z důvodu toho, že koordinátor musí nejdříve zajistit vůbec vlastní chod, aby mohl zajišťovat dopravní obslužnost na území kraje. Dále zde bude rozebrána problematika financování a hospodaření s finančními prostředky na zajištění samotné dopravní obslužnosti, kde se budu zabývat příjmy, výdaji, výnosy a náklady. Dalším důležitým aspektem jsou valorizace, které úzce souvisejí s dopravní obslužností, jelikož díky nim se zdražuje dopravní výkon, tudíž dochází ke zdražování služeb dopravců, které zajišťují dopravní obslužnost v kraji i mimo něj. Valorizují se především ceny pohonných hmot a dále náklady na mzdy.

KIDSOK hospodaří s financemi pro zajištění chodu organizace a také IDSOK, zároveň je v obecné rovině dělí na náklady/výdaje a výnosy/příjmy z hlavní a doplňkové činnosti.

Finanční prostředky na úhradu nákladů na poskytování veřejných služeb se skládají z několika zdrojů příjmů, a to z:

- finančních prostředků poskytnutých Olomouckým krajem,
- výnosů z jízdného,
- příspěvků od obcí a krajů na dopravní obslužnost,
- příspěvků od měst Šumperk, Zábřeh a Přerov,
- kompenzace celostátně nařízených slev na jízdném.

Náklady na zajištění dopravní obslužnosti v Olomouckém kraji jsou tvořeny z několika výdajových položek, a to konkrétně z:

- kompenzace dopravců na zajištění veřejné služby v autobusové a drážní dopravě,
- nákladů za vjezdy na autobusová nádraží,
- vícenákladů plynoucích z výluk – prodloužení tras v důsledku objízdne trasy,
- smluvních závazků s městem Olomouc,
- smluvních závazků se sousedními kraji.

Hospodářský výsledek organizace

Jak je z níže uvedené Tab. 2 patrné, hospodářský výsledek příspěvkové organizace byl od roku 2018 nevyrovnaný. Nejvyšší byl díky nevyčerpaným finančním prostředkům v hlavní činnosti v roce 2018, kdy činil 17 252 tis. Kč. V letech 2019 a 2020 byl naopak záporný a musel být pokryt výsledkem hospodaření z doplňkové činnosti. V roce 2021 byl výsledek kladný, nicméně bez výrazného přebytku v porovnání s rokem 2018.

Tab. 4.1. – Výsledek hospodaření v hlavní činnosti v letech 2018–2021 v tis. Kč

	2018	2019	2020	2021
Výsledek hospodaření	15 539	-424	-30	714

Zdroj: Výroční zprávy příspěvkové organizace za roky 2018–2021

Hospodářský výsledek v doplňkové činnosti ve sledovaných letech byl taktéž nevyrovnaný, nicméně vždy kladný. Výsledek roku 2018 a 2020 a také 2019 a 2021 jsou srovnatelné. Meziročně však hodnoty kolísaly, jak dokládá následující Tab. 3.

Tab. 4.2. – Výsledek hospodaření v doplňkové činnosti v letech 2018–2021 v tis. Kč

	2018	2019	2020	2021
Výsledek hospodaření	1 713	3 036	1 683	3 452

Zdroj: Výroční zprávy příspěvkové organizace za roky 2018 – 2021

4.1 Hospodaření příspěvkové organizace

Jedná se o hospodaření s finančními prostředky pro zajištění doplňkové a hlavní činnosti, kterou organizace na základě Zřizovací listiny vykonává.

4.1.1 Příjmy

Příjmy se dělí na příjmy pro hlavní a doplňkovou činnost, přičemž zdrojem finančních prostředků pro hlavní činnost je Olomoucký kraj jako zřizovatel příspěvkové organizace, zdrojem finančních prostředků pro doplňkovou činnost jsou zejména dopravci.

Příjmy KIDSOK – hlavní činnost

Příjmy pro hlavní činnost (viz Tab. 4) souvisí zejména s organizací činností pro zajištění dopravní obslužnosti. Základními položkami jsou prostředky na provoz, mzdové prostředky, odpisy, účelové prostředky na tzv. projekty a v roce 2018 byly příjmem i ostatní výnosy. Tyto výnosy vznikly z důvodu nově uzavřených smluv od 1. 1. 2018, kdy smluvní dopravci hradí Koordinátorovi 1,10 Kč za každý uskutečněný km za poskytované služby. Úskalí však tkvělo v tom, že KIDSOK neměl upravenou zřizovací

listinu o provozování doplňkové činnosti, a z tohoto důvodu tento výnos vykázal odděleně v rámci hlavní i doplňkové činnosti. Od roku 2019 je výnos vykazován prostřednictvím doplňkové činnosti, jelikož došlo v průběhu roku 2018 k úpravě Zřizovací listiny organizace.

Tab. 4.3. – Příjmy KIDSOK hlavní činnosti v tis. Kč v letech 2018–2021

Položka příjmu	Rok			
	2018	2019	2020	2021
Prostředky na provoz	12 102	4 099	3 753	3 673
Mzdové prostředky	8 941	6 813	8 179	8 427
Odpisy	1 736	1 694	794	1 014
Účelově určený prostředek - projekty	855	1 556	779	2 000
Ostatní výnosy	14 599	0	0	0
CELKEM	38 233	14 162	13 505	15 114

Zdroj: Výroční zprávy příspěvkové organizace za roky 2018–2021

Příjmy KIDSOK – doplňková činnost

Hlavním výnosem jsou pro příspěvkovou organizaci v rámci doplňkové činnosti (viz Tab. 5) finanční prostředky od autobusových dopravců na zajištění veřejné linkové dopravy, se kterými jsou od července roku 2018 uzavřeny Smlouvy o spolupráci při zajišťování provozu a rozvoje Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje. KIDSOK pro jednotlivé dopravce zajišťuje správu a kontrolu IDS podkladů, tj. např. přípravu výňatků z tarifu, které dopravce musí zveřejňovat, provoz clearingového centra, provoz Centrálního dispečinku IDSOK k zajištění výstupů pro dopravce z důvodu řízení autobusové dopravy a zajišťuje přípravu a distribuci jízdních řádů. Tyto činnosti komplexně zajišťují provoz a rozvoj Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje. Podepsaná smlouva zavazuje dopravce zaplatit příspěvkové organizaci za každý uskutečněný kilometr veřejné linkové dopravy 1,10 Kč. Objem těchto prostředků jako výnos pro organizaci je každoročně stanoven na základě odhadu objednaného rozsahu veřejné linkové dopravy v jednotlivých provozních souborech u každého dopravce.

Dalším zdrojem výnosů v rámci doplňkové činnosti pro organizaci jsou příjmy od soukromých společností, kterým příspěvková organizace poskytuje různá školení a poradenskou činnost. Tato výnosová položka je každoročně plánovaná v nulové hodnotě, a to z důvodu toho, že tato činnost není plánovaná a pravidelná, ale je to

přivýdělek, který vzniká na základě aktuální poptávky různých externích subjektů a v různém rozsahu služeb.

Tab. 4.4. – Příjmy KIDSOK doplňkové činnosti v tis. Kč v letech 2018 – 2021

Položka příjmu	Rok			
	2018	2019	2020	2021
Příjem z 1,10 Kč za uskutečněný dopravní výkon	4 952	19 487	24 435	24 659
Školení a poradenství	0	0	4	13
Prodej jízdních řádů	147	227	287	243
CELKEM	5 099	19 714	24 726	24 915

Zdroj: Výroční zprávy příspěvkové organizace za roky 2018 – 2021

Příjem organizace v rámci doplňkové činnosti tvoří finanční prostředky od dopravců na základě uzavřené smlouvy o spolupráci. V roce 2018 se nepočítalo se vznikem doplňkové činnosti na základě předmětné smlouvy, jelikož Zastupitelstvo Olomouckého kraje muselo nejdříve v této věci rozhodnout a smlouvy musely být podepsány dopravci za jednotlivé provozní oblasti. Právě v důsledku schválení doplňkové činnosti a podepsáním všech smluv již v roce 2018 došlo k nadbytečnému načerpání finančních prostředků na pokrytí provozních výdajů od Zřizovatele. KIDSOK tak v roce 2018 musel poskytnuté provozní prostředky vrátit zpět do rozpočtu Olomouckého kraje. Tato skutečnost se taktéž projevila na hospodářském výsledku především v hlavní činnosti organizace. V roce 2018 bylo možné zahrnout tento příjem v rámci doplňkové činnosti pouze poslední čtvrtletí daného roku.

Rozdíl mezi rokem 2019 a 2020 vznikl v důsledku toho, že u provozních oblastí Jesenicko a Prostějovsko JV byly uzavřeny smlouvy na základě přímého zadání, což z těchto smluv neplyne povinnosti hradit 1,10 Kč za každý uskutečněný kilometr a smlouvu o spolupráci s nimi nebylo možné uzavřít. K 1. 1. 2020 byly přesoutěženy tyto dvě oblasti a 1,10 Kč je tedy hrazena z naprosto všech uskutečněných kilometrů v rámci veřejné linkové dopravy. Tento růst finančních prostředků tak nevznikl v důsledku navýšení rozsahu dopravní obslužnosti.

Prodej jízdních řádů se v roce 2018 uskutečnil pouze u veřejné linkové dopravy, nicméně od roku 2019 se prodávají pod KIDSOK i jízdní řády vlakových spojů.

4.1.2 Výdaje

Výdaje příspěvkové organizace jsou rozděleny na hlavní činnost a doplňkovou činnost, přičemž výdaje v rámci hlavní činnosti úzce souvisí se zajištěním jejího chodu organizace a výdaje na doplňkovou činnost jsou tvořeny výdaji na zajištění dopravní obsluhy v kraji.

Výdaje KIDSOK – hlavní činnost

Hlavní činnost je tvořena provozními výdaji, mzdovými prostředky, účelově určenými prostředky na projekty, odpisy a daní z příjmu právnické osoby (viz Tab. 6). Ta byla uhrazena finančnímu úřadu pouze v roce 2018, a to v důsledku finančních prostředků od dopravců za plnění smluv o spolupráci, které nebylo možné téměř po celý rok vykázat v doplňkové činnosti.

Tab. 4.5. – Výdaje KIDSOK hlavní činnosti v tis. Kč v letech 2018–2021

Položka výdeje	2018	2019	2020	2021
Provozní prostředky	10 509	4 523	3 782	2 959
Mzdové prostředky	8 941	6 813	8 179	8 427
Účelově určený příspěvek - projekty	855	1 556	779	2 000
Odpisy	1 736	1 694	795	1 014
Daň z příjmu PO	653	0	0	0
CELKEM	22 694	14 586	13 535	14 400

Zdroj: Výroční zprávy příspěvkové organizace za roky 2018–2021

Provozní výdaje v roce 2018 v sobě zahrnují vratku nevyčerpaných finančních prostředků od Zřizovatele, která činila 10 102 tis. Kč. Od roku 2018 byly uzavřeny s dopravci smlouvy o spolupráci a z těchto finančních prostředků již byly hrazeny náklady na provoz organizace.

Mzdové výdaje na platy zaměstnanců v roce 2018 byly nejvyšší, a to z důvodu přesčasů a odměn pro větší počet zaměstnanců vzniklých v důsledku oprav chyb vzniklých při sestavení jízdních řádů. Propuštěním několika zaměstnanců také vznikly přesčasy, které byly kompenzovány roční odměnou.

Dalším výdajem KIDSOK je účelově určený příspěvek na projekty. V roce 2019 se jednalo o novou mobilní aplikaci pro nákup jízdného a odbavení cestujících s názvem „MobilOK“. Práce na této aplikaci zaměstnancům trvala přibližně dva roky, což vysvětluje nárůst finančních prostředků v předmětném roce oproti roku 2018. Dalším

rokem, kdy došlo k nárůstu těchto finančních prostředků je rok 2021, kdy v tomto roce byla upgradována webová aplikace „CestujOK“ a byl proveden redesign e-shopu IDSOK.

V případě odpisů majetku došlo v roce 2020 k poklesu, a to především z důvodu odepsání nepotřebného majetku v rámci organizace KIDSOK.

Výdaje KIDSOK – doplňková činnost

Doplňková činnost je tvořena provozními výdaji, mzdovými prostředky na platy zaměstnanců, odpisy z majetku organizace a daní z příjmu právnické osoby (viz Tab. 7).

Tab. 4.6. – Výdaje KIDSOK doplňkové činnosti v tis. Kč v letech 2018–2021

Položka výdeje	2018	2019	2020	2021
Provozní prostředky	1 548	8 696	9 785	6 961
Mzdové prostředky	1 426	7 248	12 761	13 778
Odpisy	73	229	199	211
Daň z příjmu PO	340	545	298	513
CELKEM	3 387	16 718	23 043	21 463

Zdroj: Výroční zprávy příspěvkové organizace za roky 2018–2021

Provozní prostředky od roku 2019 vzrostly z důvodu vzniku doplňkové činnosti, přičemž došlo k narovnání výdajů mezi hlavní a doplňkovou činností. Jedná se především o výdaje za pronájem prostor, služby za servery a úložiště, internet, webové stránky, software dispečinku, e-shop, software pro clearing a různé další odborné programy. K poklesu těchto výdajů v roce 2021 došlo v důsledku opatření před šířením nákazy covid-19, řada zaměstnanců zejména v jarních měsících pracovala z prostředí domova.

V případě mzdových nákladů došlo k rapidnímu nárůstu v roce 2019 především z důvodu převodu několika zaměstnanců z hlavní činnosti na činnost doplňkovou. Specifikováním konkrétních náplní práce pod doplňkovou činností byla zařazena více než polovina zaměstnanců právě na tuto činnost. Následující rok opět vzrostly výdaje, a to z důvodu přijetí nových zaměstnanců – dispečerů pro železniční dopravu a zaměstnance pro hloubkovou kontrolu výkonů železniční dopravy v důsledku nově uzavřených smluv s dopravcem České dráhy a.s.

4.1.3 Výnosy

Výnosy KIDSOK jsou rozděleny do hlavní a doplňkové činnosti dle Zřizovací listiny. Mezi výnosy hlavní činnosti patří především příspěvky od Olomouckého kraje a mezi ty, které jsou v doplňkové činnosti, patří finanční prostředky za poskytování služeb dle uzavřených smluv.

Výnosy KIDSOK – hlavní činnost

Hlavním zdrojem výnosů v rámci hlavní činnosti příspěvkové organizace jsou finance získané od zřizovatele – Olomouckého kraje. Zřizovatel se musí podílet na financování nákladů spojených s hlavní činností organizace, přičemž Rada Olomouckého kraje proto každoročně schvaluje závazné ukazatele na základě ustanovení § 14 zákona č. 250/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech územních rozpočtů, tedy limit finančních prostředků. Ty poskytuje na provoz, mzdové prostředky a dále prostředky na odpisy provozního majetku.

Výnosy KIDSOK – doplňková činnost

Nejvýznamnějším výnosem pro příspěvkovou organizaci v rámci doplňkové činnosti jsou výnosy z prodeje vlastních služeb, které organizace zajišťuje pro dopravce, především zajištění provozu a rozvoje Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje.

Na základě uzavřené smlouvy hradí dopravce za tyto služby Koordinátorovi 1,10 Kč za každý skutečně ujetý kilometr veřejné linkové dopravy.

Dalším výnosem pro organizaci jsou služby, které poskytuje Koordinátor externím subjektům v podobě různých školení a dalších poradenských služeb. Tyto výnosy jsou neplánované a zpravidla nerozpočtované, jsou tedy závislé na aktuální poptávce od různých subjektů.

4.1.4 Náklady

Náklady příspěvkové organizace se skládají z několika položek a při tvorbě rozpočtu na následující rok se vychází z odhadu a předpokládané výše dle roku předcházejícího.

Jednou z položek jsou provozní náklady, které v sobě zahrnují různé služby, které musí příspěvková organizace poptávat od dodavatelů. Významnou položkou jsou náklady na pronájem prostor, služby za servery a úložiště, internet, webové stránky, software dispečinku, e-shop, software pro clearing, různé další odborné programy (např. pro tvorbu jízdních řádů apod.). Dále tato položka obsahuje i náklady na nákup vody a kávy,

kancelářských potřeb, výměny koberců, nákupy tiskáren, počítačů a jiné výpočetní techniky. Část těchto nákladů je hrazena z příjmů z hlavní činnosti, nicméně protože naprostá většina souvisí s doplňkovou činností organizace, je hrazena z příjmů doplňkové činnosti.

Významnou položkou v rámci nákladů jsou mzdové náklady, které se v průběhu času mění, jsou závislé na počtu zaměstnanců a jejich zařazení pod hlavní nebo doplňkovou činnost. Dalším faktorem jsou pak také odměny, které přímo souvisí s činností Koordinátora v daném roce. Doplňkovou činnost v rámci organizace vykonávají dispečeři, kontrolní pracovníci, správci aplikací dispečinku, clearingů, e-shopů apod. Do hlavní činnosti se započítávají mzdy fakturantů, ekonomů, rozpočtářů, technologiů (konstruktérů jízdních řádů) apod.

Z Tab. 8 je patrné, že velký nárůst mzdových prostředků oproti roku předcházejícímu byl v roce 2019, kdy byli zaměstnanci přerazeni z hlavní činnosti do doplňkové a dále došlo ke zvýšení počtu zaměstnanců. Z tabulky je také patrné, že náklady na mzdy narostly mezi rokem 2018 a 2021 více než dvojnásobně.

Tab. 4.7. – Přehled počtu zaměstnanců a mzdových nákladů v letech 2018–2021

Rok	Počet zaměstnanců		Mzdové náklady v Kč		
	Hlavní pracovní poměr	Dohoda o provedení práce	Hlavní činnost	Doplňková činnost	Celkem
2018	23	2	8 941 333	1 425 744	10 367 077
2019	26	2	6 813 263	7 247 860	14 061 123
2020	28	2	8 178 947	12 761 551	20 940 498
2021	29	3	8 427 316	13 777 887	22 205 203

Zdroj: Výroční zprávy příspěvkové organizace za roky 2018–2021

Podobně jako v Tab. 8 i Tab. 9 je patrný nejen nárůst počtu zaměstnanců, ale také průměrné měsíční mzdy. Zatímco v roce 2018 si zaměstnanci vydělali necelých 35 000 Kč hrubého měsíčně, v roce 2021 to bylo téměř 60 000 Kč.

Tab. 4.8. – Přehled průměrné mzdy zaměstnance v letech 2018–2021

Rok	Počet zaměstnanců	Mzdové náklady	Průměrná roční mzda zaměstnance	Průměrná měsíční mzda zaměstnance
2018	25	10 367 077	414 683	34 557
2019	28	14 061 123	502 183	41 849
2020	30	20 940 498	698 017	58 168
2021	32	22 205 203	716 297	59 691

Zdroj: Výroční zprávy příspěvkové organizace za roky 2018–2021

Další důležitou položkou jsou náklady na projekty, které jsou významné pro organizaci především z důvodu dalšího rozvoje. Jedná se o projekty související s upgradem softwarů, např. softwaru dispečinku, clearingů tržeb a e-shopu.

Odpisy z majetku jsou další položkou v rámci nákladů příspěvkové organizace. Jedná se o odepisování majetku z hlavní i doplňkové činnosti (vozový park, hardware, software a kancelářské vybavení).

Vzhledem k tomu, že příspěvkové organizaci vzniká z doplňkové činnosti příjem, musí z nevyčerpaných finančních prostředků odvádět daň z příjmu právnické osoby, která se každoročně mění dle výše příjmu.

4.2 Hospodaření související s organizací dopravy Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje

Jedná se o hospodaření s finančními prostředky pro zajištění pouze hlavní činnosti, kterou organizace na základě Zřizovací listiny vykonává k tomu, aby byla zajištěna dopravní obslužnost na území celého Olomouckého kraje.

4.2.1 Příjmy

Příjmy vykazované v rámci hlavní činnosti za dopravní obslužnost, přičemž jejich zdrojem jsou především dopravci nebo obce, které na základě smluv hradí plnění poskytované ze strany Koordinátora, jsou rozděleny na dvě položky, a to na příspěvek na úhradu dopravní obslužnosti a dále na příspěvek od obcí na dopravní obslužnost.

Příjmy IDSOK

Příjmy v hlavní činnosti jsou rozděleny do již zmíněných dvou položek, kdy jednou z nich je příspěvek na úhradu dopravní obslužnosti, který se skládá z několika oblastí, na které Olomoucký kraj poskytuje finanční prostředky. Olomoucký kraj poskytuje finanční prostředky smluvním dopravcům na zajištění dopravní obslužnosti, dále poskytuje finanční prostředky na zajištění:

- dopravní obslužnosti na území Olomouckého kraje v objednávce sousedního kraje (na základě smlouvy o úhradě kompenzace za vzájemné zajištění obslužnosti),

- Statutárnímu městu Olomouc za zajištění dopravní obslužnosti na území Olomouckého kraje u několika přilehlých obcí k Olomouci,
- autobusovým nádražím za užívání odjezdových a příjezdových stání,
- na úhradu vícenákladů po dobu uzavírek a objízdných tras z důvodu dopravních komplikací na komunikaci.

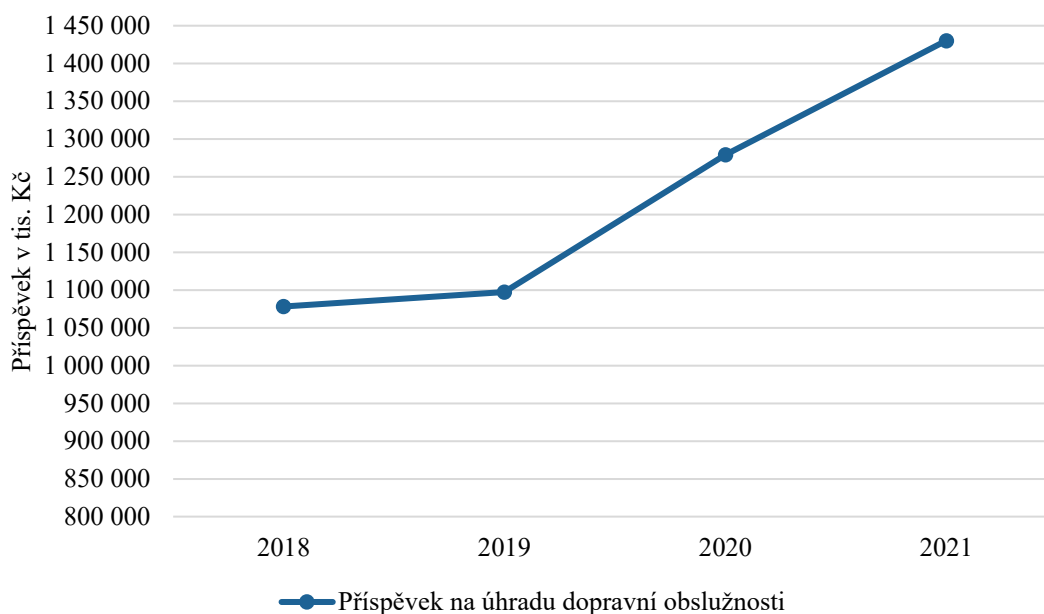
V případě druhé položky – příspěvku od obcí na dopravní obslužnost – se jednalo o příspěvek obce na dopravní obslužnost, kterou zajišťují smluvní dopravci. Částka se vztahuje na jednoho obyvatele, tudíž jeho výše za každou obec je závislá od počtu obyvatel. V současné době činí tento příspěvek 150 Kč na obyvatele.

Příspěvek na úhradu dopravní obslužnosti v letech 2018 a 2019 byl srovnatelný, zlomovými roky byl rok 2020 a 2021 (viz graf 1). Dále lze konstatovat, že trend za poslední čtyři roky je stále rostoucí.

V roce 2020 došlo k uzavření nových smluv na Jesenicku a Prostějovsku JV na základě veřejné soutěže. Předcházející smlouva byla uzavřena na přímé zadání, což vyvolalo velký nárůst nákladů. Dalším důvodem rostoucích nákladů v daném roce byl enormní nárůst ujetých kilometrů na Jesenicku. Došlo k ukončení komerčních aktivit u dálkových linek a převzetí významného podílu obsluhy do regionální dopravní obslužnosti (cca 400 000 km). Dále v roce 2020 byly uzavřeny nové smlouvy s Českými drahami, a. s. pro oblast Haná a oblast Sever, kde došlo ke změně ceny za dopravní výkony. Problém, který v tomto roce byl zaznamenán v oblasti tržeb, se týkal poklesu celkových tržeb z jízdného, který činil až 12 % ve srovnání s rokem předcházejícím. Důvodem tohoto propadu byl vliv koronavirové situace, která částečně omezila regionální železniční i autobusovou dopravu a snížil se počet cestujících. Toto bylo nutné kompenzovat ze strany Olomouckého kraje, protože tržby jsou rizikem objednatele.

Z důvodu nově uzavřených smluv s železničním dopravcem České dráhy, a. s. v roce 2020 došlo k valorizaci ceny vlakového kilometru, což vyvolalo meziroční nárůst nákladů. Valorizovány byly i ceny dopravního výkonu u autobusových dopravců, nicméně náklady vzrostly i výpadkem tržeb a nárůstem uskutečněných km v daném roce.

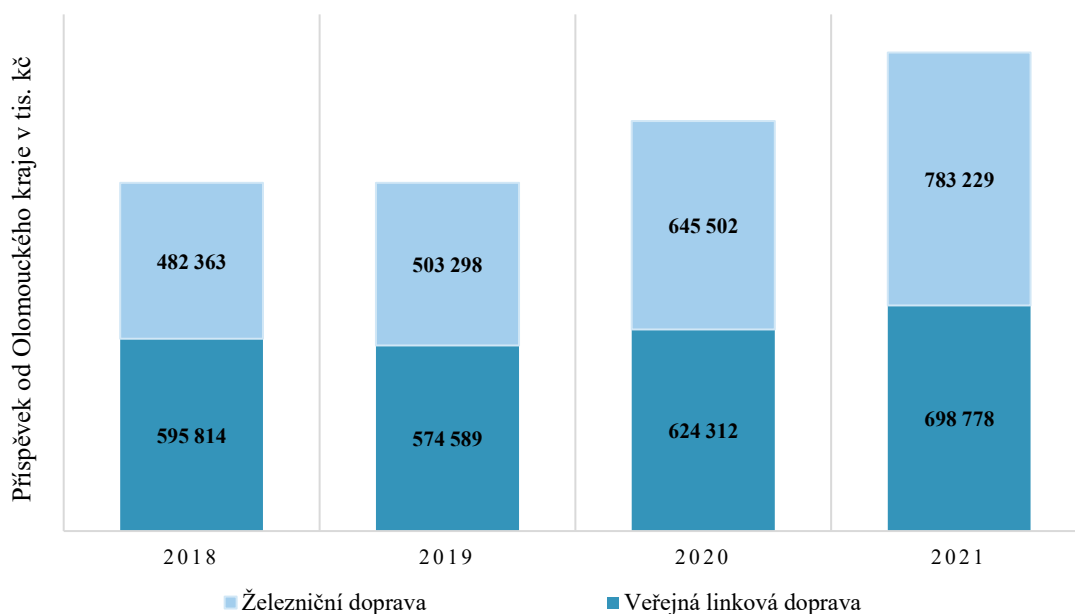
Graf 4.1. – Příspěvek na dopravní obslužnost v tis. Kč v letech 2018–2021



Zdroj: Výroční zprávy příspěvkové organizace za roky 2018 – 2021

Z grafu 2 je patrné rozdělení příspěvku na dopravní obslužnost dle typu dopravy, tedy na prostředky na veřejnou linkovou dopravu a na železniční dopravu. Dále lze konstatovat, že v letech 2018 a 2019 bylo více finančních prostředků poskytnuto na veřejnou linkovou dopravu a v letech 2020 a 2021 došlo ke zvratu a větší část příspěvku připadá na železniční dopravu.

Graf 4.2. – Finanční prostředky hrazené Olomouckým krajem na zajištění veřejné dopravy v letech 2018–2021 v tis. Kč



Zdroj: Výroční zprávy příspěvkové organizace za roky 2018–2021

Jak dokládá Tab. 10, největší počet skutečně ujetých km je realizováno ve veřejné linkové dopravě (průměrně 78 % za sledované roky z celkových ujetých km). Zbývajících 22 % výkonů připadá na železniční dopravu. Dále lze konstatovat, že počty celkově ujetých km každoročně rostou, výjimkou byl rok 2021, kdy byla doprava redukována i mimo prázdniny do mimoškolního rozsahu.

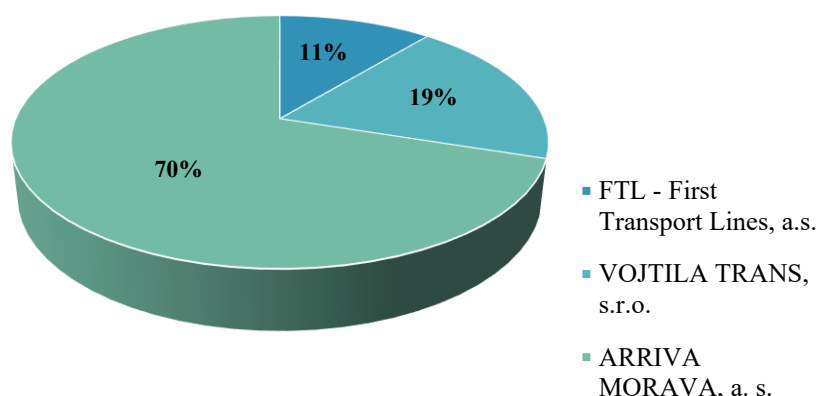
Tab. 4.9. – Podíl dopravců VLD a železniční dopravy v IDSOK na ujetých km v letech 2018–2021

		2018	2019	2020	2021
Veřejná linková doprava	ARRIVA MORAVA, a. s.	15 119 040	15 528 930	15 331 015	15 549 142
	VOJTILA TRANS, s.r.o.	4 238 959	4 260 719	4 141 082	4 234 679
	FTL - First Transport Lines, a.s.	2 351 401	2 368 753	2 411 166	2 425 276
	Celkem VLD	21 709 400	22 158 402	21 883 263	22 209 097
Železniční doprava		6 032 322	6 054 417	6 220 972	6 111 777

Zdroj: Výroční zprávy příspěvkové organizace za roky 2018–2021

Z grafu 3 je patrné procentuální zastoupení jednotlivých dopravců v rámci veřejné linkové dopravy za sledované roky. Dopravce ARRIVA MORAVA, a.s. poskytuje své služby v celkem 10 oblastech, tudíž jeho zastoupení je majoritní, podílí se celkem 70 % na ujetých kilometrech. Dalším je dopravce VOJTILA TRANS, s.r.o., který se podílí na veřejné linkové dopravě z 19 % a posledním je dopravce FTL – First Transport Lines, a.s., který se podílí celkem 11 %.

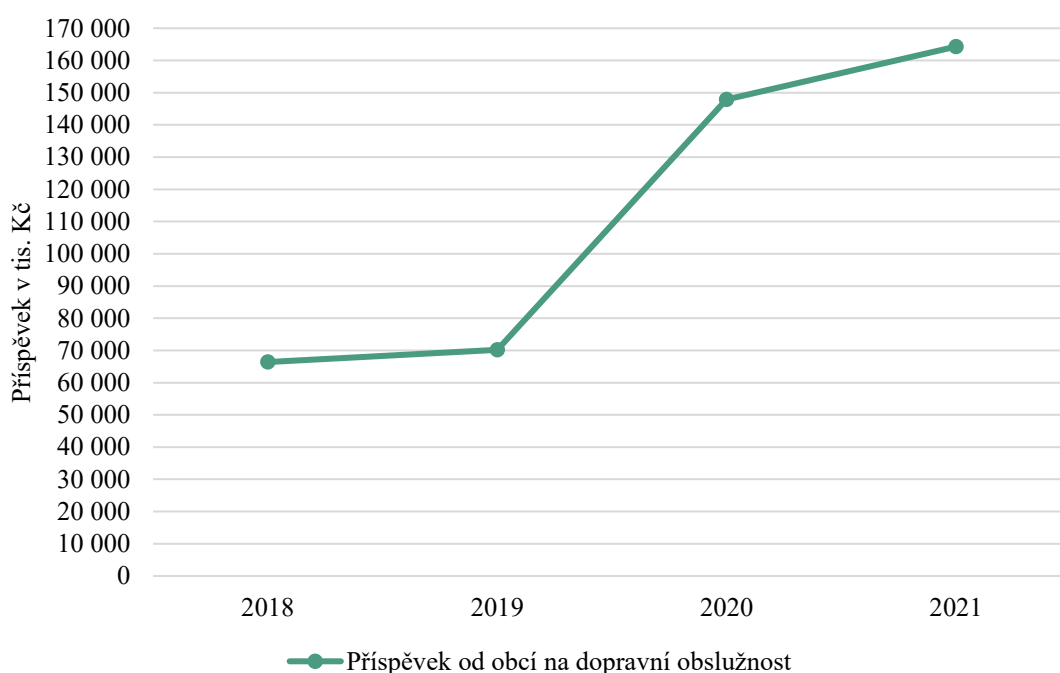
Graf 4.3. – Průměrné procentuální zastoupení jednotlivých dopravců na ujetých km v letech 2018–2021



Zdroj: Výroční zpráva příspěvkové organizace za roky 2018–2021

U příspěvku od obcí na dopravní obslužnost došlo ve sledovaných letech k významné změně, a to v navýšení daného příspěvku na jednoho obyvatele. V roce 2018 a 2019 tento příspěvek dle uzavřených smluv s každou obcí v Olomouckém kraji činil 70 Kč na obyvatele. Od roku 2020, kdy byly uzavřeny nové smlouvy, tento příspěvek na obyvatele činil 150 Kč v roce 2020 a 155 Kč v roce 2021. Došlo tedy k nárůstu o více než 100 % oproti rokům předcházejícím (viz graf 4). Podle nově uzavřených smluv bude docházet k meziročnímu navyšování příspěvku o inflaci.

Graf 4.4. – Příspěvek od obcí na dopravní obslužnost v tis. Kč v letech 2018–2021



Zdroj: Výroční zprávy příspěvkové organizace za roky 2018–2021

4.2.2 Výdaje

Výdaje příspěvkové organizace v rámci hlavní činnosti souvisí pouze se zajištěním veřejné dopravy, jedná se především o kompenzace dopravcům, ale také na pokrytí nákladů na vjezdy na autobusová stanoviště. Výdaje jsou pokryty z příjmů, které KIDSOK obdrží od Olomouckého kraje a také obcí Olomouckého kraje.

Výdaje IDSOK

Tyto výdaje jdou především dopravcům jako úhrada na zajištění dopravní obslužnosti. Na tuto položku se skládají obce i Olomoucký kraj. Výdaje za vjezdy na autobusová nádraží, kompenzace sousedním krajům, Statutárnímu městu Olomouc a vícenáklady

vzniklé z důvodu uzavírek na území Olomouckého kraje pak hradí bez spoluúčasti obcí pouze Olomoucký kraj (viz Tab. 11).

Tab. 4.10. – Výdaje IDSOK v tis. Kč v letech 2018–2021

Položka výdeje	2018	2019	2020	2021
Dopravní obslužnost	1 078 177	1 097 197	1 279 343	1 430 211
Dopravní obslužnost - obce	66 393	70 157	147 894	164 292
CELKEM	1 167 264	1 181 940	1 440 772	1 608 903

Zdroj: Výroční zprávy příspěvkové organizace za roky 2018 – 2021

4.2.3 Výnosy

Jedním z hlavních výnosů jsou tržby od cestujících z jízdného za veřejnou linkovou dopravu, tak i městskou hromadnou dopravu (Šumperk, Zábřeh) a železniční dopravu (viz Tab. 12). Součástí těchto výnosů je zpravidla i kompenzace od Ministerstva dopravy ČR za celostátně nařízené slevy pro vybrané skupiny cestujících, jelikož těmito slevami dochází ke krácení celkových tržeb. Výnosy v rámci veřejné linkové dopravy jsou rozděleny na 14 provozních oblastí a v rámci železniční dopravy se člení na čtyři provozní soubory. Tržby z jízdného se odvíjejí od počtu prodaných jízdních dokladů za daný rok, ať už prostřednictvím bankovní karty, mobilní aplikace MobilOK, prostřednictvím e-shopu nebo přímým prodejem u řidiče smluvních dopravců.

Tab. 4.11. – Výnosy z jízdného IDSOK včetně kompenzace v letech 2018–2021 v tis. Kč

		2018	2019	2020	2021
Veřejná linková doprava		229 943	275 200	194 210	206 489
Městská hromadná doprava		163 928	170 389	128 239	109 032
Železniční doprava	IDSOK	29 489	38 770	81 978	111 532
	TR 10	117 590	102 219	77 584	76 521
	SJT	0	0	0	2 400
Celkem v IDSOK (bez DPH)		540 950	586 578	482 011	505 974

Zdroj: Výroční zprávy příspěvkové organizace za roky 2018–2021

Následující Tab. 13 obsahuje výnosy z jízdného dle jednotlivých provozních oblastí, a ty jsou dále rozděleny na základě sledovaných let, kde je patrný velký propad v tržbách v roce 2020, kdy byly zavedeny nařízení v souvislosti s onemocněním covid-19.

Tab. 4.12. – Výnosy z jízdného ve veřejné linkové dopravě v letech 2018–2021 v tis. Kč

Provozní oblast	2018	2019	2020	2021
Jesenicko	24 862	32 853	24 629	25 793
Šumpersko S	10 953	12 647	8 691	9 288
Šumpersko J	12 893	15 713	10 561	11 543
Zábřežsko	11 055	13 270	9 005	9 395
Mohelnicko	13 738	16 400	11 122	12 226
Litovelsko	10 953	12 202	8 422	9 282
Olomoucko SV	20 061	22 685	17 797	19 309
Prostějovsko SZ	23 056	26 877	18 934	20 324
Přerovsko S + Lipnicko	13 988	16 623	11 656	11 836
Hranicko	14 503	17 281	11 928	11 930
Šternbersko a Uničovsko	14 207	17 197	11 802	12 641
Olomoucko JZ	13 303	15 508	11 170	12 102
Přerovsko J	21 431	24 827	16 984	17 671
Prostějovsko JV	24 944	31 117	21 509	23 149
Celkem	229 947	275 200	194 210	206 489

Zdroj: Výroční zprávy příspěvkové organizace za roky 2018–2021

Dalším významným výnosem jsou příspěvky od Olomouckého kraje na dopravní obslužnost veřejné linkové dopravy i osobní železniční dopravy. Příspěvky na veřejnou linkovou dopravu se týkají:

- zajištění dopravní obslužnosti 14 provozních oblastí v rámci Olomouckého kraje,
- zajištění dopravní obslužnosti, kde objednatelem je sousední kraj,
- nákladů za vjezdy na autobusová nádraží,
- kompenzace pro Statutární město Olomouc za zajištění dopravní obslužnosti příhraničních obcí,
- vícenákladů po dobu uzavírky silniční komunikace.

V rámci Olomouckého kraje hradily jednotlivé obce za rok 2020 na základě uzavřených smluv částku 150 Kč, což představuje příspěvek na dopravní obslužnost na jednoho obyvatele žijícího v dané obci. V daném roce došlo k rapidnímu navýšení příspěvku, a to ze 70 Kč na 150 Kč na obyvatele. V roce 2021 došlo k valorizaci příspěvku ze 150 Kč na 155 Kč.

Dalším z výnosů, které Koordinátor Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje obdrží za dopravní obslužnost, jsou finanční prostředky pro zajištění dopravní obslužnosti na území sousedních krajů – Jihomoravského, Zlínského, Pardubického a Moravskoslezského. Tyto náklady vypočítá Koordinátor z nákladů dopravce – rozsah

dopravní obslužnosti a známé ceny dopravního výkonu, od čehož jsou dále odečteny odhadované tržby. Tyto náklady hrazené z prostředků sousedních krajů jsou pro IDSOK výnosem za poskytované služby.

Výnosem, který obdrží KIDSOK na základě Smlouvy o úhradě kompenzace na zajištění dopravní obslužnosti území města Šumperka a Zábřehu, je zajištění městské autobusové dopravy právě ve zmíněných dvou městech. Závazek měst spočívá v úhradě kompenzace nákladů, které vzniknou smluvním dopravcům při obsluze cestujících v jejich městech. Tyto výnosy jsou vypočítány dle nákladů dopravce - rozsah dopravní obslužnosti a známé ceny za dopravní výkon, od kterých jsou opět odečteny tržby z jízdného. Tento výnos následně hradí obě města Koordinátorovi za poskytované služby.

4.2.4 Náklady

Náklady IDSOK obsahují výdaje na zajištění dopravní obslužnosti na území kraje. Tyto náklady jsou sestavovány odhadem dle skutečnosti z minulých let a jsou rozděleny na náklady, které vznikají v rámci veřejné linkové dopravy, a dále na ty, co vznikají v železniční dopravě. Jedná se o náklady, které vznikají na základě uzavřených smluv se zainteresovanými stranami, jakou jsou autobusoví dopravci nebo České dráhy, a. s.

Náklady na dopravní obslužnost pro celkem 14 provozních oblastí je každoročně sestavován na základě jízdních řádů a stanovené ceny za dopravní výkon. Výše nákladů se vypočte jako součin těchto dvou ukazatelů, výsledkem jsou celkové náklady na dopravní obslužnost v rámci veřejné linkové dopravy na příslušný rok pro jednotlivé provozní oblasti a dopravce. Jako odhad nákladů na dopravní obslužnost je potom považován odhad kompenzace dopravci, která je snížena o příjem z tržeb z jízdného stanovený odborným odhadem.

Dalším nákladem je zajištění dopravní obslužnosti, kterou pro území Olomouckého kraje objednává jeden ze sousedních krajů. Jedná se o kraj Moravskoslezský, Zlínský, Pardubický a Jihomoravský. Tyto náklady příslušný kraj vypočítá z nákladů dopravce – rozsah dopravní obslužnosti a známé ceny dopravního výkonu, od které jsou následně odečteny tržby z jízdného.

Statutární město Olomouc prostřednictvím Dopravního podniku města Olomouce na základě podepsané Smlouvy o úhradě kompenzace na zajištění dopravní obslužnosti na území Olomouckého kraje zajišťuje dopravní obslužnost několika obcí za katastrální

hranicí města Olomouce, což je další vykazovaný náklad, který musí být v daném roce uhrazen právě Statutárnímu městu Olomouc. Výpočet je opět realizován formou určitého odborného odhadu na základě vývoje a skutečnosti z minulého roku.

Náklady dále obsahují finanční prostředky, které musí být poskytnuty jednotlivým poskytovatelům autobusových nádraží na základě uzavřené Smlouvy o využívání služeb na jednotlivých autobusových nádražích a Olomoucký kraj tímto garantuje dopravcům užívání odjezdových a příjezdových stání. Náklady jsou taktéž stanoveny odhadem na základě jízdních řádů platných pro další rok, ze kterých jsou pro danou zastávku (autobusové stanoviště) vypočteny frekvence spojů předmětných linek na jeden rok. Následně je to přepočteno dle jednotkové ceny za vjezd na autobusové nádraží a výsledkem je náklad na celý rok.

Poslední nákladovou položkou jsou vícenáklady na uzavírky za objízdné trasy autobusů linek veřejné linkové dopravy po dobu dopravního omezení na pozemních komunikacích na území kraje. Tuto nákladovou položku nelze přesně vypočítat, jelikož se odvíjí od počtu vysoutěžených staveb na území Olomouckého kraje, jejich případného souběhu, omezení pro autobusovou dopravu, délky dopravního omezení nebo doby, kdy uzavírka probíhá. Zpravidla při stanovení tohoto nákladu je vycházeno z předchozího roku a plánů Olomouckého kraje v oblasti rozsahu oprav komunikací a mostů na další rok, včetně zohlednění určité finanční rezervy.

Významnými náklady jsou náklady na dopravní obslužnost v rámci železniční dopravy pro celkem čtyři provozní soubory, u kterých je každoročně sestavovaný jízdní řád u dotčených vlakových spojů a stanovena cena dopravního výkonu. Po vynásobení těchto dvou hodnot jsou vypočítány celkové náklady na dopravní obslužnost na železnici. Od roku 2020 jsou všechny smlouvy v tzv. „brutto“ režimu, tudíž nedochází k propočtu protarifovací ztráty a výpočet nákladů se tak zásadně zjednodušil. Na druhou stranu musí objednatel odhadnout výši tržeb, které jsou jeho rizikem. Zejména v posledních letech je tento odborný odhad jeden z nejnáročnějších.

4.3 Valorizace

Cena dopravního výkonu se skládá ze dvou složek, a to variabilní složky, která je závislá na počtu ujetých kilometrů za sjednané období (objednaný dopravní výkon) a fixní složky, která obsahuje náklady na provoz vozidel, ale není závislá na dopravním výkonu

vozidel. Mezi fixní náklady patří odpisy dlouhodobého majetku, ostatní přímé náklady a ostatní fixní náklady (pojištění a silniční daň) (Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících veřejnou linkovou dopravou k zajištění dopravní obslužnosti Olomouckého kraje).

Valorizace spočívá v úpravě ceny dopravního výkonu v případě variabilních složek, kterými jsou v tomto případě náklady na pohonné hmoty na základě meziročního zvýšení či snížení spotřebitelské ceny motorové nafty (dále PHM) vyhlášené Českým statistickým úřadem (dále ČSÚ), mzdové náklady vyhlášené Českou správou sociálního zabezpečení (dále ČSSZ) a dále ostatní variabilní náklady (přímý materiál a energie, opravy a údržba vozidel, cestovné, ostatní služby a provozní režie) (Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících veřejnou linkovou dopravou k zajištění dopravní obslužnosti Olomouckého kraje).

Obr. 4.1. – Skladba ceny dopravního výkonu

$C_{DV} = V + F$		
Kde:		
C_{DV}	cena dopravního výkonu	(Kč/km)
V	náklady variabilní	(Kč/km)
F	náklady fixní	(Kč/km)

Zdroj: Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících veřejnou linkovou dopravou k zajištění dopravní obslužnosti Olomouckého kraje

Valorizace pohonných hmot

Každý rok probíhá valorizace ceny dopravního výkonu z důvodu každoroční změny ceny pohonných hmot, kterou vyhláší na příslušný rok Český statistický úřad a dále je tato cena závislá od skutečně ujetých kilometrů (objednaného rozsahu).

Výpočet nákladů na pohonné hmoty vychází z nastaveného vzorce, který spočívá v podílu průměrné ceny motorové nafty v bezprostředním kalendářním roce vyhlášené ČSÚ a průměrné ceny nafty za rok, ve kterém byl zahájen závazek veřejné služby (rok 2018) a následně dojde k vynásobení vysoutěženou cenou PHM (Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících veřejnou linkovou dopravou k zajištění dopravní obslužnosti Olomouckého kraje).

Valorizace mzdových nákladů

Mzdové náklady zahrnují náklady na mzdy řidičů, technickohospodářských pracovníků a ostatních zaměstnanců, kteří zabezpečují provoz autobusové dopravy (revizoři, přepravní pokladny, informátoři, pracovníci autobusových nádraží apod.).

Pro výpočet mzdových nákladů vycházejí dopravci z měsíční minimální mzdy aktuálního roku, která je stanovena ČSSZ a ta je následně vynásobená koeficientem 2.25, což odpovídá průměrným mzdám a představuje nárok řidiče v Olomouckém kraji. Dále je toto číslo nutné vynásobit 12 měsíci, počtem řidičů a vydělit základním dopravním výkonem (Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících veřejnou linkovou dopravou k zajištění dopravní obslužnosti Olomouckého kraje).

5 Mimořádná opatření v souvislosti s pandemií COVID-19

Tato kapitola podrobně popisuje, jaké následky měla jednotlivá mimořádná opatření, která zavedla vláda z důvodu šíření onemocnění covid-19 na redukcii dopravního výkonu jak ve veřejné linkové dopravě, tak v železniční, ale i městské hromadné dopravě. Tato redukce dopravního výkonu měla za následek zvýšení nákladů ve veřejné dopravě.

Česká republika se poprvé s onemocněním covid-19 setkala 1. 3. 2020 a za velice krátkou dobu v souvislosti s nepříznivou situací byl 12. 3. 2020 vyhlášen nouzový stav. Na tuto skutečnost musela zareagovat i veřejná doprava v rámci IDSOK. Jelikož došlo k vysoké absenci žáků a studentů ve školách, nebylo nutné provozovat školní spoje, proto byl od 13. 3. 2020 ve veřejné linkové dopravě zaveden režim jarních prázdnin. Od 1. 4. 2020 byl zaveden i u železniční dopravy, protože kapacita spojů mnohonásobně překračovala poptávku po přepravě (Výroční zpráva příspěvkové organizace, 2020).

Následnými opatřeními od 15. 3. 2020 dále došlo k úplnému zastavení mezistátní osobní železniční dopravy mezi naší republikou a sousedními státy (Německo, Rakousko, Slovensko a Polsko). Z důvodu uzavření státních hranic byla omezena železniční doprava na přeshraničních spojích, které byly nahrazeny autobusovou dopravou vedenou výhradně na území České republiky. Na úseku Mikulovice – Zlaté Hory musela náhradní autobusová doprava suplovat absenci i osobních vlaků (Výroční zpráva příspěvkové organizace, 2020).

Dne 16. 3. 2020 rozhodla Krajská hygienická stanice Olomouckého kraje (dále KHS OK) o úplné karanténě měst Litovel a Uničov z důvodu enormního výskytu nakažených občanů onemocněním covid-19. Toto mělo za následek omezení v železniční dopravě, kdy vlaky nesměly obsluhovat zastávky, které se vyskytovaly v těchto městech (jednalo se celkem o 6 zastávek). Tento krok KHS OK se dotkl i veřejné linkové dopravy, jelikož většina vozidel a řidičů v provozní oblasti má sídlo právě ve zmíněných městech. Proto muselo dojít k revizi celkem 27 linek a byl vypracován krizový plán provozu dopravní obslužnosti tak, aby se lidé mohli dostat do nejbližší obce nebo města k lékaři nebo na nákup. Zajištěna byla pouze základní dopravní obslužnost pro dojížděku včetně dojížděky do zaměstnání tam, kde to bylo kapacitně možné. Obnova provozu veřejné linkové dopravy v již zmíněných městech byla zahájena 1. 4. 2020 po dezinfekci všech vozidel (Výroční zpráva příspěvkové organizace, 2020).

Režim jarních prázdnin u veřejné linkové a železniční dopravy skončil k 30. 6. 2020, ale z důvodu nepříznivého vývoje epidemiologické situace došlo k 14. 10. 2020 opětovně k uzavření školských zařízení. Toto striktní opatření mělo trvat nejdéle do 3. 11. 2020, nicméně situace se nevyvíjela dobře a uzavření škol bylo prodlouženo. Na tuto situaci reagovala veřejná linková doprava opětovnou redukcí spojů IDSOK s platností od 6. 11. 2020. K obnově školní docházky u nejmenších dětí navštěvujících základní školy a spojů IDSOK pak došlo dne 30. 11. 2020 (Výroční zpráva příspěvkové organizace, 2020).

Z jednotlivých výročních zpráv KIDSOK je zřejmé, že v letech 2018 a 2019 celkový počet realizovaných kilometrů v IDSOK meziročně rostl. Zlom nastal až v roce 2020 v důsledku poklesu poptávky po přepravě z důvodu opatření pro zabránění šíření covid-19. V následujícím roce 2021 došlo opět k nárůstu počtu realizovaných kilometrů.

Výše zmíněná restriktivní opatření v roce 2020 měla za následek úsporu až 550 000 km ve veřejné linkové dopravě za období března až června a měsíc listopad roku 2020, což činí téměř 2,5 % z celkového objednaného dopravního výkonu pro celé území kraje. Toto omezení se nejvíce dotklo provozní oblasti Litovelsko, kde uskutečněný dopravní výkon oproti objednanému klesl až o necelých 8 %, naopak omezení se nejméně dotklo provozních oblastí Přerovsko S a Lipnicko, kde rozsah dopravního výkonu klesnul o méně než 1 %. Rozsah objednaného dopravního výkonu byl redukován následovně:

- březen 131 735 km,
- duben 105 327 km,
- květen 105 518 km,
- červen 124 381 km,
- listopad 79 207 km (Výroční zpráva příspěvkové organizace, 2020).

Zdánlivě největší pokles uskutečněných kilometrů je na první pohled patrný u tramvajové MHD. Jedná se však o důsledek i výlukové činnosti, kdy byly nerealizované výkony uskutečněny prostřednictvím autobusové MHD. Městskou hromadnou dopravu tak má smysl posuzovat v součtu za uskutečněné výkony tramvají a autobusů. Tímto pohledem lze dojít k závěru, že výkony na MHD poklesly oproti roku 2019 a 2018 o více než 350 000 km. Jak se redukce výkonů dotkly jednotlivých MHD, je uvedeno v tabulce níže.

Tab. 5.1. – Redukce dopravních výkonů v % u jednotlivých MHD v roce 2020

MHD	Omezení dopravních výkonů	Podíl omezených výkonů na roční objednávce výkonů
Šumperk	6. 11. – 29. 11. 2020	0,4 %
Hranice	17. 3. – 30. 6. 2020	3,5 %
Přerov	16. 3. – 30. 6. 2020	2,9 %
Olomouc	celý rok 2020	5,5 %
Prostějov	30. 3. – 6. 9. 29. 10. – 29. 11. 2020	6,8 %

Zdroj: Výroční zpráva příspěvkové organizace za rok 2020

Druhý největší pokles v realizovaných kilometrech (o 275 000 km) se dotkl veřejné linkové dopravy, která má zároveň dlouhodobě zásadní význam pro dopravní obslužnost v Olomouckém kraji. Naopak železniční dopravy se dopady omezení v důsledku covid-19 v konečném součtu znatelně nedotkly, díky navýšení dopravní obslužnosti v důsledku nově uzavřených smluv o závazku veřejné služby došlo dokonce k navýšení uskutečněných vlakových kilometrů. Zde se jednalo o úsporu přibližně 1 % rozsahu objednaného dopravního výkonu (Výroční zpráva příspěvkové organizace, 2020).

Tab. 5.2. – Počty plánovaných a ujetých km v roce 2020 ve veřejné linkové dopravě

Provozní oblast	Počet plánovaných km	Počet ujetých km
Jesenicko	2 293 612	2 262 399
Šumpersko S	1 101 110	1 083 295
Šumpersko J	1 173 569	1 132 089
Zábřežsko	1 295 229	1 256 831
Mohelnicko	1 223 930	1 185 886
Litovelsko	1 087 766	1 002 327
Olomoucko SV	1 831 157	1 793 974
Prostějovsko SZ	2 534 077	2 490 435
Přerovsko S + Lipnicko	1 637 576	1 621 795
Hranicko	1 533 398	1 501 984
Šternbersko a Uničovsko	1 587 343	1 520 911
Olomoucko JZ	1 040 726	992 461
Přerovsko J	1 655 216	1 627 710
Prostějovsko JV	2 435 064	2 411 166
Celkem	22 429 773	21 883 263

Zdroj: Výroční zpráva příspěvkové organizace za rok 2020

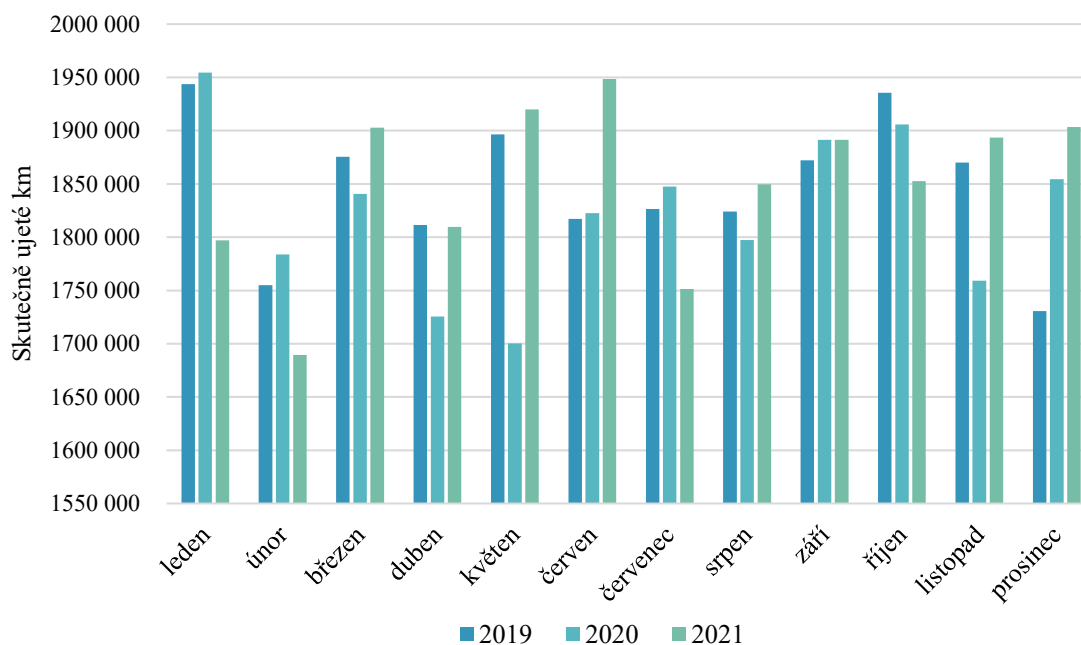
V důsledku omezení různých kulturních, společenských a sportovních akcí v době šíření onemocnění covid-19, došlo na počátku roku 2021 k přeplňování nejen vlakových spojů, ale i autobusových spojů v rámci IDSOK v oblasti Jesenicka od 16. 1. do 28. 2. 2021.

Důvodem přeplněných spojů byl enormní zájem cestujících o spoje, které jezdily do horských oblastí, což mělo za následek posílení vyčíslených spojů v předmětné provozní oblasti. Tento nárůst v daném období činil takřka dvojnásobek oproti zvyklostem.

V první polovině ledna roku 2021 došlo k opětovnému uzavření škol v důsledku šíření onemocnění covid-19 a muselo znovu dojít k redukci spojů v rámci veřejné linkové dopravy a přejít na rozsah dopravní obslužnosti platný pro jarní prázdniny. V důsledku uzavření škol i pro 1. a 2. třídu základních škol od 10. 3. 2021, musela veřejná linková doprava zareagovat tak, že omezila všechny školní spoje, včetně těch, které byly v provozu od ledna do předmětného uzavření. K obnově provozu všech spojů v rámci IDSOK došlo až 12. 4. 2021. Uzavření provozu v prvním čtvrtletí daného roku bylo důvodem, proč došlo ke snížení plánovaného ročního rozsahu dopravního výkonu přibližně o 1,2 %. Tato redukce činila přibližně polovinu redukcí, která nastala v roce 2020.

Z následujícího grafu 5 je patrné, jak se rozsah uskutečněné dopravního výkonu měnil v důsledku zavedení restriktivních opatření v souvislosti s covid-19 proti běžnému roku.

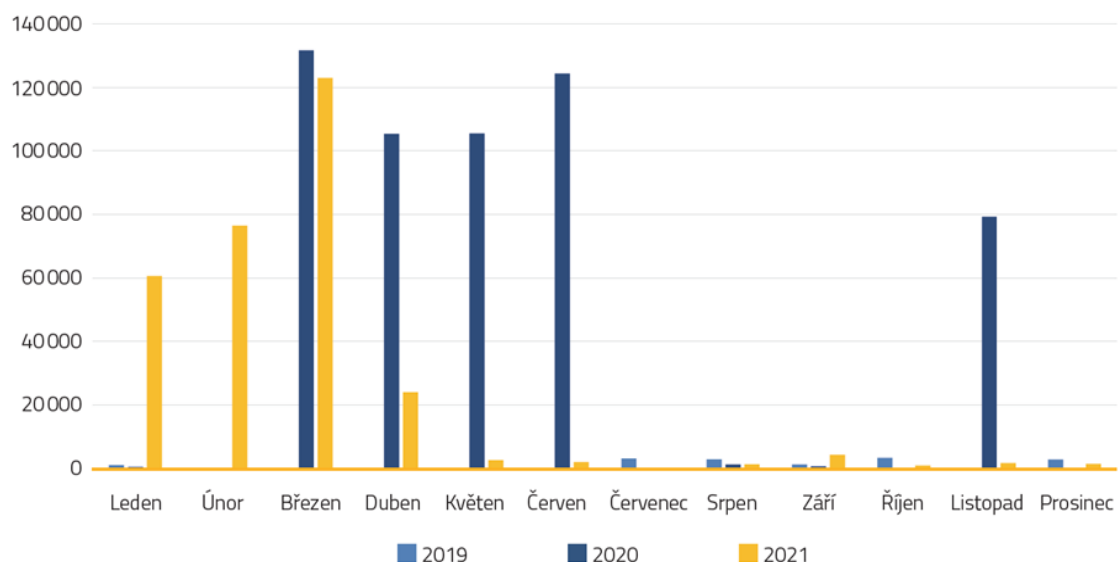
Graf 5.1. – Vývoj skutečně ujetých km ve veřejné linkové dopravě v letech 2019–2021



Zdroj: Výroční zpráva příspěvkové organizace za rok 2021

Dalším ukazatelem, který by mohl sloužit k porovnání rozdílů jednotlivých let zasažených pandemií covid-19 oproti běžnému roku, je možnost srovnání plánovaného a skutečně realizovaného dopravního výkonu v jednotlivých měsících za roky 2019, 2020 a 2021 (viz obr. 7).

Obr. 5.1. – Rozdíl mezi plánovaným a skutečně realizovaným dopravním výkonem v letech 2019, 2020 a 2021



Zdroj: Výroční zpráva příspěvkové organizace za rok 2021

V roce 2021 muselo dojít v souvislosti s pandemií covid-19 k úpravě Smluvních přepravních podmínek IDSOK ve spolupráci s dopravci na základě konzultace s KHS OK. Na základě předmětného byla do Smluvních přepravních podmínek zapracována povinnost cestujících nosit v dopravních prostředcích respirátor v souladu s vydanými vládními nařízeními.

6 Zhodnocení hospodaření Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje

Tato kapitola podrobně popisuje, jaké následky měla jednotlivá mimořádná opatření, která zavedla vláda z důvodu šíření onemocnění covid-19 na financování jak ve veřejné linkové dopravě, tak v železniční, ale i městské hromadné dopravě. Hlavním úskalím ve financování je, že tržby z prodeje jízdních dokladů – výnosy z jízdného ani v této době nejsou v takové výši, v jaké byly v letech před pandemií. Následkem je to, že čím nižší jsou výnosy z jízdného, tím vyšší musí být kompenzace jednotlivým dopravcům dle provozních oblastí.

Předchozí kapitola se obecně zabývala nákladovou a výnosovou částí, kde byly náklady vysvětleny na základě toho, s jakou oblastí souvisejí. V IDS jsou náklady spojeny s uzavřenými smlouvami a na základě toho jsou pro daný rok odhadem určeny a v době vyúčtování jsou upraveny dle skutečnosti. Výnosová část obsahovala opět jednu ze smluv, na základě které hradí dopravci za poskytované služby prostřednictvím Koordinátora a dále všechny obce na území kraje hradí opět na základě smlouvy příspěvek na dopravní obslužnost.

Hospodaření Integrovaných dopravních systémů je ovlivněno zejména dvěma faktory. Pro zajištění dopravní obslužnosti je nutné realizovat jistý počet kilometrů, přičemž pro hospodaření je klíčová cena dopravního výkonu a výnos z jízdného. Tyto faktory ovlivňují výši kompenzace, tedy zátěž (náklady) pro objednatele. Uzavření škol a školských zařízení, stejně jako omezování výroby, vysoká nemocnost a přechod firem na režim home office vedl k bezprecedentnímu poklesu poptávky po přepravě, což se odrazilo v propadech výnosů. Na druhou stranu se nepředvídatelným a nestandardním způsobem zvýšily náklady dopravců díky novým hygienickým a protipandemickým opatřením a vyskočila nemocnost řidičů, která navýšila personální náklady na realizaci dopravních výkonů. Zatímco poklesy tržeb v brutto režimu smluv jsou rizikem objednatele, zvýšené personální náklady jsou rizikem dopravce, jehož služba je hrazena od počtu uskutečněných kilometrů. Pro oba tyto smluvní partnery však byla situace okolo covid-19 něčím, na co nebyli připraveni ani prakticky, ani smluvně. Smlouvy nehovoří o tom, že by byl z tohoto objektivního důvodu bylo možné výrazně snížit objednaný dopravní výkon, dopravce si zároveň nemůže účtovat další náklady, vše má mít započteno v ceně za kilometr, který se každoročně valorizuje z pohledu pohonných hmot a mezd

řidičů. V případě, že by však dopravci od objednatele nedostali uhrazeny kompenzace za vzniklou újmu, pro všechny by to bylo likvidační.

Z Tab. 15 je patrné, že uzavření škol a školských zařízení mělo velký vliv na vyplacené výše kompenzací pro jednotlivé dopravce v rámci veřejné autobusové dopravy. Tabulka je rozdělena dle provozních oblastí, jelikož i cena dopravního výkonu se liší mezi jednotlivými oblastmi a souhrnná hodnota by měla malou vypovídací hodnotu.

V roce 2020 šlo o nárůst kompenzace v průměru o více než 15 % oproti roku 2019, což činilo přibližně 103 mil. Kč, nejvyšší nárůst byl zaznamenán u provozních oblastí Zábřežsko (o více než 30 %) a Prostějovsko JV (o přibližně 27 %).

V roce 2021 došlo k poklesu výše kompenzace o přibližně 2 % oproti roku předcházejícímu, to vše však pouze díky druhé polovině roku, která vyrovnala horší první polovinu roku. Nejvyšší nárůst kompenzace byl zaznamenán ve stejných provozních oblastech jako při předchozím srovnání.

Tab. 6.1. – Výše kompenzací ve veřejné linkové dopravě u jednotlivých provozních oblastí v tis. Kč za roky 2019–2021

Provozní oblast	Výše kompenzace v tis. Kč		
	Rok 2019	Rok 2020	Rok 2021
Jesenicko	63 288	67 268	65 615
Šumpersko S	48 733	54 946	51 130
Šumpersko J	45 010	52 587	49 172
Zábřežsko	52 501	75 730	78 772
Mohelnicko	37 896	43 017	39 321
Litovelsko	35 919	38 581	37 619
Olomoucko SV	29 954	31 373	31 468
Prostějovsko SZ	31 142	35 662	32 852
Přerovsko S + Lipnicko	28 821	32 867	30 727
Hranicko	29 966	32 602	31 120
Šternbersko a Uničovsko	40 384	45 479	46 435
Olomoucko JZ	36 804	42 324	41 263
Přerovsko J	25 702	31 710	28 648
Prostějovsko JV	65 605	90 284	90 173
Celkem	571 725	674 430	654 315

Zdroj: Výroční zprávy příspěvkové organizace za roky 2019–2021

U výše kompenzací v rámci drážní dopravy je možné v Tab. 16 sledovat taktéž rapidní zvýšení. To je však vyvoláno především změnou ceny za vlakový kilometr v důsledku uzavření nových smluv s dopravcem, dopad covid-19 byl minoritní. To mimo jiné z toho důvodu, že došlo ke změně smluvního vztahu z netto režimu na brutto. Díky tomu, že

musel dopravce odvádět tržbu do clearingového centra bezprostředně po zaúčtování, došlo paradoxně i v roce poznamenaném covid-19 ke skokovému navýšení tržeb. Neznamenal to však, že by najednou přibýlo cestujících. Kompenzace dopravci se díky změně ceny dopravního výkonu navýšila o téměř 41 % proti předcházejícímu roku.

V roce 2021 sice došlo v železniční dopravě k dalšímu nárůstu výnosů, nicméně došlo také k další valorizaci ceny za vlakový kilometr, proto výše kompenzace oproti roku 2020 vzrostla o dalších asi 8 %.

Tab. 6.2. – Výše kompenzací v drážní dopravě u jednotlivých provozních oblastí v tis. Kč za roky 2019–2021

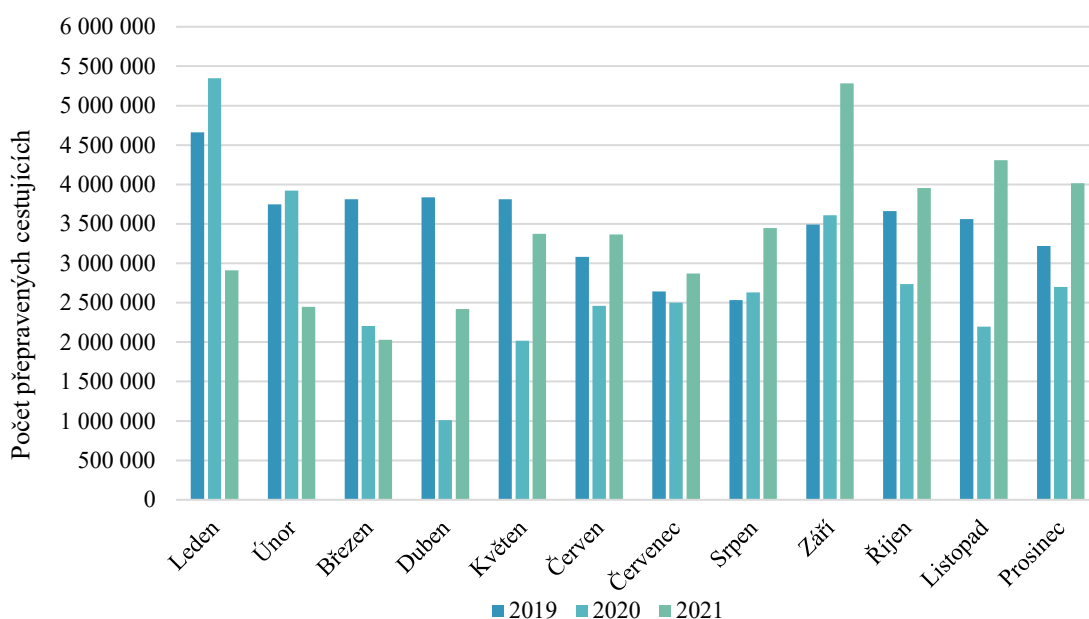
Provozní soubor	Kompenzace v tis. Kč		
	Rok 2019	Rok 2020	Rok 2021
Haná	503 298	85 606	102 795
Sever		199 194	238 004
Elektrická síť - střed a Elektrická síť - nová infrastruktura		472 495	532 192
Vozidla pořízená z dotačního programu ROP		93 808	123 123
Celkem	503 298	851 103	996 114

Zdroj: Výroční zprávy příspěvkové organizace za roky 2019–2021

Z grafu 6 je patrné, jak pandemie covid-19 v důsledku zavření škol a školských zařízení ovlivňovala i další ukazatel a tím byl počet přepravených osob v letech 2020 a 2021 ve srovnání se standardním rokem 2019, tedy před pandemií.

Srovnáním roku 2019 a 2020 je zřetelné snížení počtu cestujících v měsících, kdy děti v roce 2020 nechodily do škol – březen, duben, květen, červen a dále říjen a listopad. V roce 2021 byla opatřeními covid-19 poznamenána celá první polovina roku, uvolněním opatření se obratem veřejná doprava začala dostávat z nejhorších čísel.

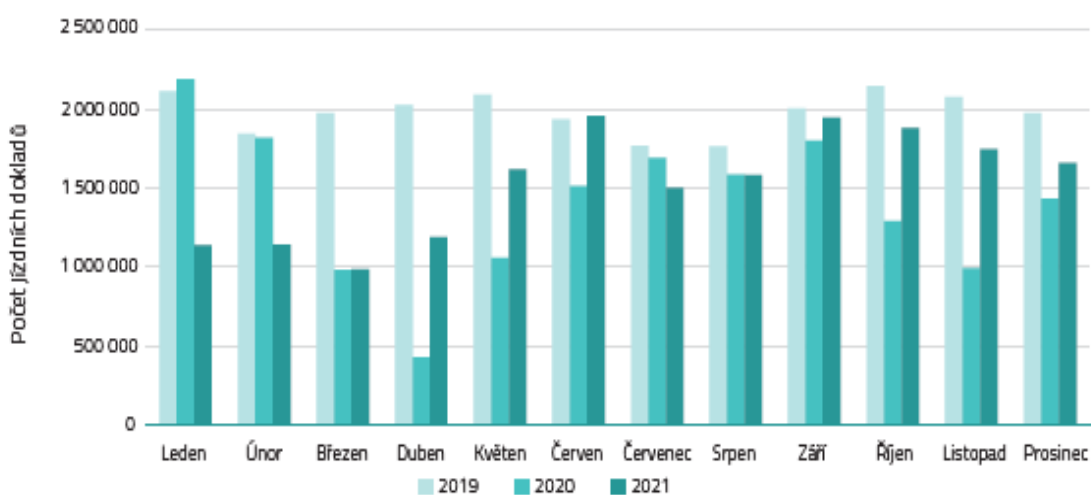
Graf 6.1. – Počet přepravených cestujících v jednotlivých měsících za roky 2019–2021



Zdroj: Výroční zpráva příspěvkové organizace za rok 2021

Z Obr. 8 je patrné, že vývoj počtu prodaných jízdních dokladů korespondoval s počtem přepravených cestujících v daných letech. Ve srovnání se standardním rokem došlo v roce 2020 k poklesu prodeje jízdních dokladů především v měsících březen, duben a květen a dále ke konci roku v říjnu a listopadu. Podobně tomu bylo v roce 2021 v první polovině roku.

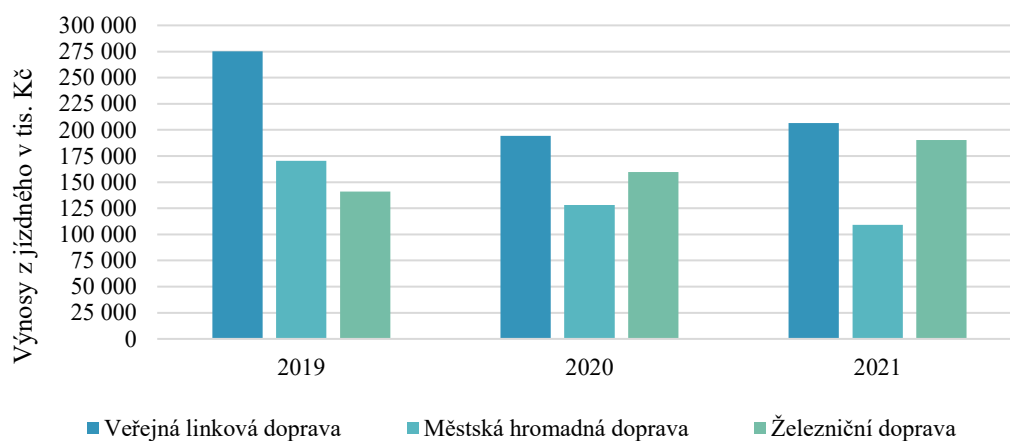
Obr. 6.1. – Počet prodaných jízdních dokladů v jednotlivých měsících za roky 2019–2021



Zdroj: Výroční zpráva příspěvkové organizace za rok 2021

Od počtu prodaných jízdních dokladů se samozřejmě odvíjí výše výnosů z jízdného, která je prezentována v grafu 7. Tento předpoklad popírá výnosnost z železniční dopravy, kde byl i přes zavedení restriktivních opatření v letech 2020 a 2021 evidován nárůst výnosů z jízdného. Jak bylo uvedeno výše, důvodem je změna uzavřených smluv a přechod z režimu netto k brutto režimu.

Graf 6.2. – Výnosy z jízdného v tis. Kč za roky 2019–2021



Zdroj: Výroční zpráva příspěvkové organizace za rok 2021

7 Závěr

Cílem diplomové práce bylo zhodnotit, jakým způsobem a do jak značné míry ovlivnily restriktivní opatření Ministerstva zdravotnictví České republiky v souvislosti s šířícím se onemocněním covid-19 financování a hospodaření Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje, který vykonává Koordinátor Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje za zřizovatele, tedy za Olomoucký kraj.

Zhodnocení těchto dopadů bylo rozděleno do dvou částí. Ta první byla zaměřena na financování a fungování samotné příspěvkové organizace a druhá část se zabývala dopady mimořádných opatření vlády kvůli šíření covid-19 na financování a hospodaření IDS Olomouckého kraje.

S pandemií covid-19 se naše země potýkala od 1. 3. 2020, kdy přišla první vlna restriktivních opatření. Koordinátor se jako řádný hospodář snažil omezit provoz nevyužitých spojů, aby alespoň částečně snížil náklady, protože výpadek tržeb neměl možnost ovlivnit. Bohužel se ukázalo, že na jarní vlnu covid-19 navázala vlna podzimní, která se přelomila až do poloviny roku 2021. Děti se učily z domovů, řada zaměstnanců byla nemocná nebo na home office, někteří ze strachu přestali používat veřejnou dopravu a jezdili individuální dopravou. Jak se ukázalo, dopad covid-19 na veřejnou dopravu byl bezprecedentní, na bleskové odřeknutí výkonů nebyly připraveny ani smluvní vztahy, ani jízdní řády a ani dopravce a koordinátor.

Z důvodu uzavření školských zařízení KIDSOK v nejkratší možné době zavedl režim jarních prázdnin a odřekl tak školní spoje. Zavedená restriktivní opatření měla za následek snížení dopravního výkonu v roce 2020 takřka o 550 000 km ve veřejné linkové dopravě za období od března do června a za měsíc listopad, což činí téměř 2,5 % z celkového objednaného dopravního výkonu pro celé území kraje. Nejvíce zasaženými oblastmi bylo Litovelsko a Uničovsko kdy tato dvě města byla po nějakou dobu úplně uzavřena, a to z důvodu velkého počtu nakažených obyvatel. Mimořádná opatření se významně dotkla i městské hromadné dopravy, kde redukce dopravního výkonu činila více než 350 000 km.

V roce 2021 muselo dojít v souvislosti s šířícím se onemocněním covid-19 k úpravě Smluvních přepravních podmínek IDSOK ve spolupráci s dopravci na základě konzultace s Krajskou hygienickou stanicí Olomouckého kraje, kde do smlouvy musela být začleněna povinnost cestujících nosit v dopravních prostředcích respirátor v souladu

s vydanými vládními nařízeními. Díky těmto nastaveným vládním nařízením se zvýšily náklady dopravců kvůli novým hygienickým opatřením, která musela být zajištěna v dopravních prostředcích.

V roce 2020 došlo k nárůstu výše kompenzace v průměru o více než 15 % oproti roku předcházejícímu, což činilo přibližně 103 mil. Kč. Nejvyšší nárůst byl zaznamenán u provozních oblastí Zábřežsko a Prostějovsko JV. V roce 2021 pokles činil přibližně 2 % jen díky tomu, že druhá polovina roku vyrovnala tu první, kdy se veřejná linková doprava potýkala s vládními opatřeními. Nejvyšší nárůst kompenzace byl zaznamenán ve stejných provozních oblastech jako u roku 2020.

Navýšení kompenzací u železniční dopravy bylo rapidní především díky změně ceny za vlakový kilometr v důsledku nově uzavřených smluv s dopravcem, na základě přechodu z netto režimu na brutto režim. Kompenzace dopravci se díky změně ceny dopravního výkonu navýšila o téměř 41 % oproti roku 2019. V roce 2021 došlo k dalšímu nárůstu výnosů, ale v důsledku valorizace ceny za vlakový kilometr byla výše kompenzace oproti roku 2020 vyšší o dalších asi 8 %. Bohužel díky těmto faktorům nelze zcela jednoznačně určit, do jaké míry měl covid-19 vliv na snížení výnosů, které paradoxně rostly.

Dalším ukazatelem, na kterém se odrazilo onemocnění covid-19, je počet přepravených cestujících, s čímž přímo souvisí i vývoj výnosů z jízdného. Jelikož v roce 2020 došlo ke značnému snížení počtu cestujících především v měsících březnu, dubnu květnu a dále potom v říjnu a listopadu. U roku 2021 se snížení počtu cestujících a s tím související snížení výnosů z jízdného projevilo v první polovině roku.

U železniční dopravy předpoklad snížení počtu cestujících vedoucí k poklesu výnosu z jízdného nebyl i přes zavedení restriktivních opatření v letech 2020 a 2021 potvrzen, jelikož byl evidován nárůst výnosů z jízdného. Jak bylo uvedeno výše, důvodem je změna uzavřených smluv a přechod z režimu netto k brutto režimu.

Dalšími opatřeními, ke kterým muselo dojít ze strany příspěvkové organizace z důvodu snížení provozních nákladů v době pandemie covid-19 bylo takové, že řada zaměstnanců zejména v jarních měsících pracovala z prostředí domova.

Hypotéza, která byla v práci stanovena, a to, že rozsah redukcí dopravního výkonu nepokryje ani 25 % výpadku tržeb ve veřejné linkové dopravě oproti předcházejícímu roku, byla potvrzena. Na základě pokladů bylo vypočítáno, že úspora nákladů na základě

redukce dopravního výkonu byla ve výši 546 540 km, což v přepočtu cenou dopravního výkonu činí 20 198 tis. Kč. Rozdíl tržeb z prodeje jízdních dokladů v roce 2020 oproti roku předcházejícímu činil 104 547 tis. Kč. Což dokladuje pravdivost stanovené hypotézy, jelikož úspora nákladů nepokryla ani z 25 % výpadek tržeb z jízdného, jelikož tento výpadek byl pokryt pouze z více než 19 %.

Seznam použité literatury

Odborné knihy

ČERVENKA, Michal. *Změna trendu ve financování veřejné dopravy*. In: Teoretické a praktické aspekty ve veřejných financích. Praha: University of Economics Prague, 2007. ISBN 80-245-1032-4.

DRDLA, Pavel. *Osobní doprava regionálního a nadregionálního významu*. 3. upravené vydání. Pardubice: Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera, 2021. 434 s. ISBN 978-80-7560-361-6.

GIVONI, Moshe a BANISTER, David. *Integrated transport: from policy to practice*. Abingdon: Routledge, 2010. 384 s. ISBN 978-041-5548-939.

KŘIVDA, Vladislav, FOLPRECHT, Jan a OLIVKOVÁ, Ivana. *Dopravní geografie I*. 1. vydání, 2006. 115 s. ISBN 80-248-1020-4.

MOJŽÍŠ, Vlastimil, GRAJA, Milan, VANČURA, Pavel. *Integrované dopravní systémy*. Powerprint, Praha, 2008. 115 s.

OLIVKOVÁ, Ivana. *Integrované dopravní systémy IDS*. In: KŘIVDA, Vladislav, FOLPRECHT, Jan a OLIVKOVÁ, Ivana, *Dopravní geografie I*. VŠB-TU, Ostrava, 2006. 84-107 s. ISBN 80-248-1020-4.

PASTOR, Otto a TUZAR, Antonín. *Teorie dopravních systémů*. Praha: ASPI, 2007. 312 s. ISBN 978-80-7357-285-3.

RODRIGUE, Jean-Paul. *The Geography of Transport Systems*. Vydání: Third Edition, London: Routledge, 2013. 416 s. ISBN 978-0-415-82254-1.

RYCHTÁŘ, M., KŘIVDA, V., OLIVKOVÁ, I. *Městská hromadná doprava*. VŠB-TU Ostrava, učební pomůcka vytvořená v rámci projektu FRVŠ š. 3118/2006/F1/d

ZAJÍČKOVÁ, Lenka. *Geoinformační přístup správy prostorových dat o veřejné hromadné dopravě na úrovni kraje*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2018. 160 s. ISBN 978-80-244-5364-4.

Odborné články

HULL, Angela. *Integrated transport planning in the UK: From concept to reality*. *Jurnal of Transport Geography*, 2005. 318-328 s.

CHVÁTAL, Filip, KUCHYŇKA, J., MULÍČEK, Ondřej, SEIDENGLANZ, Daniel, STRNADOVÁ, Danuše. *Analýza dopravní obslužnosti v obcích ČR*. In Dopravní obslužnost měst a regionů, 2011. 82 s. (nepublikovaný materiál).

KLEPRLÍK, Jaroslav. *Modely integrovaných dopravních systémů*. Perner Contact, 2009. ISSN 1801-674X.

MAXA, P. *Metodika pro založení a rozvoj integrovaných dopravních systémů*. Praha: CS-Projekt. ISBN 80-238-6039-9.

NIGRIN, Tomáš, DUJKA, Jirka. *Srovnání principů dopravní obslužnosti ve Spolkové republice Německo a v Rakousku*. In Kvizda, Martin, Tomeš, Zdeněk, Nigrin, Tomáš, Seidenglanz, Daniel. *Standardy dopravní obslužnosti: centrální strategie vs. Krajské priority*. Telč: Masarykova univerzita. 14-38 s.

MELICHAR, Vlastimil, JEŽEK, Jindřich. *Účinky příjmu a vlastnictví automobilů na poptávku po veřejné dopravě*. Ekonomicko-technická revue Doprava 51(6). 22-30 s.

STOJANOVSKI, Todor. *Public transportation systems for urban planners and designers: the urban morphology of public transportation systems*. Urban public transportation systems, 2013. s. 75-89.

ŽELEZNÝ, Richard. *Preference provozu veřejné dopravy je významnou funkcí zdravého rozvoje měst*. In: *Od koněspřežné železnice k vysokorychlostním dopravním systémům*. Sborník příspěvků. ČVUT, Praha. 287-292 s.

Elektronické dokumenty

DSZO- *Zlínská integrovaná doprava – všeobecné informace* [online]. [cit. 2022-05-02]. Dostupné z: <http://www.dszo.cz/?section=zid&file=zid>.

OLOMOUCKÝ KRAJ: *Plán dopravní obslužnosti území Olomouckého kraje* [online]. 2011 [cit. 2022-05-02]. Dostupné z: <http://www.kr-olomoucky.cz/plan-dopravni-obs-luznosti-uzemi-olomouckeho-kraje-aktuality-632.html>

Deník veřejné správy: *Financování veřejné dopravy ze státního rozpočtu, krajských a obecních rozpočtů* [online]. 2014 [cit. 2022-05-02]. Dostupné z: <https://www.dvs.cz/clanek.asp?id=6677587>

Seznam grafů

Graf 4.1. – Příspěvek na dopravní obslužnost v tis. Kč v letech 2018–2021

Graf 4.2. – Finanční prostředky hrazené Olomouckým krajem na zajištění veřejné dopravy v letech 2018–2021 v tis. Kč

Graf 4.3. – Průměrné procentuální zastoupení jednotlivých dopravců na ujetých km v letech

2018–2021

Graf 4.4. – Příspěvek od obcí na dopravní obslužnost v tis. Kč v letech 2018–2021

Graf 5.1. – Vývoj skutečně ujetých km ve veřejné linkové dopravě v letech 2019–2021

Graf 6.1. – Počet přepravených cestujících v jednotlivých měsících za roky 2019–2021

Graf 6.2. – Výnosy z jízdného v tis. Kč za roky 2019–2021

Seznam tabulek

- Tab. 2.1. – Počet ujetých km v IDSOK dle druhu dopravy v letech 2018–2021
- Tab. 4.1. – Výsledek hospodaření v hlavní činnosti v letech 2018–2021 v tis. Kč
- Tab. 4.2. – Výsledek hospodaření v doplňkové činnosti v letech 2018–2021 v tis. Kč
- Tab. 4.3. – Příjmy KIDSOK hlavní činnosti v tis. Kč v letech 2018–2021
- Tab. 4.4. – Příjmy KIDSOK doplňkové činnosti v tis. Kč v letech 2018–2021
- Tab. 4.5. – Výdaje KIDSOK hlavní činnosti v tis. Kč v letech 2018–2021
- Tab. 4.6. – Výdaje KIDSOK doplňkové činnosti v tis. Kč v letech 2018–2021
- Tab. 4.7. – Přehled počtu zaměstnanců a mzdových nákladů v letech 2018–2021
- Tab. 4.8. – Přehled průměrné mzdy zaměstnance v letech 2018–2021
- Tab. 4.9. – Podíl dopravců VLD a železniční dopravy v IDSOK na ujetých km v letech 2018–2021
- Tab. 4.10. – Výdaje IDSOK v tis. Kč v letech 2018–2021
- Tab. 4.11. – Výnosy z jízdného IDSOK včetně kompenzace v letech 2018–2021 v tis. Kč
- Tab. 4.12. – Výnosy z jízdného ve veřejné linkové dopravě v letech 2018–2021 v tis. Kč
- Tab. 5.1. – Redukce dopravních výkonů v % u jednotlivých MHD v roce 2020
- Tab. 5.2. – Počty plánovaných a ujetých km v roce 2020 ve veřejné linkové dopravě
- Tab. 6.1. – Výše kompenzací jednotlivých provozních oblastí v tis. Kč za roky 2019–2021
- Tab. 6.2. – Výše kompenzací v drážní dopravě u jednotlivých provozních oblastí v tis. Kč za roky 2019–2021

Seznam obrázků

Obr. 2.1. – Bludný kruh úpadku veřejné dopravy

Obr. 2.2. – Hierarchie přepravních podmínek

Obr. 2.3. – Základní pilíře integrovaného dopravního systému

Obr. 2.4. – Třístupňové organizační uspořádání IDS

Obr. 4.1. – Skladba ceny dopravního výkonu

Obr. 5.1. – Rozdíl mezi plánovaným a skutečně realizovaným dopravním výkonem v letech 2019, 2020 a 2021

Obr. 6.1. – Počet prodaných jízdních dokladů v jednotlivých měsících za roky 2019–2021

Seznam zkratek

ČSÚ – Český statistický úřad

ČSSZ – Česká správa sociálního zabezpečení

IDS – Integrovaný dopravní systém

IDS JMK – Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje

IDSOK – Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje

KIDSOK – Koordinátor Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje

KHS OK – Krajská hygienická stanice Olomouckého kraje

MHD – městská hromadná doprava

PID – Pražská integrovaná doprava

PHM – pohonné hmoty

ZID – Zlínská integrovaná doprava

Seznam příloh

Příloha č. 1 – Seznam integrovaných dopravních systémů v České republice

Příloha č. 2 – Územní vymezení provozních souborů drážní dopravy

Přílohy

Příloha č. 1 – Seznam integrovaných dopravních systémů v České republice

Název IDS	Zkratka	Koordinátor
Pražská integrovaná doprava	PID	Regionální organizátor Pražské integrované dopravy, p. o.
Středočeská integrovaná doprava	SID	Integrovaná doprava Středočeského kraje, p. o.
Integrovaný dopravní systém Táborska	IDS TA	Sdružení měst a obcí okresu Tábor
Integrovaný dopravní systém Jihočeského kraje	IDS JK	JIKORD s. r. o.
Integrovaná doprava Plzeňského kraje	IDPK	POVED s. r. o.
Integrovaná doprava Karlovarského kraje	IDOK	Koordinátor integrovaného dopravního systému Karlovarského kraje, p. o.
Integrovaný dopravní systém Ústeckého kraje	DÚK	Krajský úřad Ústecký kraj
Integrovaný dopravní systém Libereckého kraje	IDOL	Koordinátor veřejné dopravy Libereckého kraje - KORID LK, spol. s r. o.
Integrovaná regionální doprava Královéhradeckého a Pardubického kraje	IREDO	OREDO, s. r. o.
Veřejná doprava Vysočiny	VDV	Krajský úřad Kraje Vysočina
Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje	IDS JMK	KORDIS JMK, a.s.
Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje	IDSOK	Koordinátor Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje, p. o.
Zlínská integrovaná doprava	ZID	Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje, s. r. o.
Integrovaný dopravní systém Moravskoslezského kraje	ODIS	Koordinátor ODIS s. r. o.

Zdroj: vlastní zpracování

