

Porovnání dopravní obslužnosti obcí v ČR a stanovení základních kritérií standardu dopravní obslužnosti obcí

VÝZKUMNÁ ZPRÁVA ZA ROK 2005

***Porovnání dopravní obslužnosti obcí v ČR a stanovení základních
kritérií standardu dopravní obslužnosti obcí***

Odpovědný řešitel: **Ing. Kamil Munia**
Hlavní řešitel: **Ing. Jaroslav Žák, MBA**

Další řešitelé: **Prof. Ing. Jiří Fotr, CSc.**
Ing. Miroslav Foglar
Ing. Emil Šlachta, DrSc.

Ředitel SBP Consult, s. r. o.: **Ing. Miroslav Foglar**

OBSAH

I. ÚVOD	7
1. Rámec projektu	7
1.1. Výchozí podmínky	7
1.2. Účel řešení celého projektu	7
1.3. Očekávané výsledky	8
2. Způsob řešení projektu	8
2.1. Plán projektu	8
2.2. Postup řešení	9
2.2.1. Fáze řešení	9
2.2.2. Metodika	9
2.2.3. Zpracování výsledků	9
II. VYMEZENÍ ŘEŠENÍ	11
1. Omezující podmínky	11
2. Legislativní rámec	11
3. Datové zdroje	13
III. VÝSLEDKY ŘEŠENÍ	14
1. Metodika analýzy standardů	14
1.1. Metodický přístup	14
1.2. Analyzované standardy	15
1.3. Integrované dopravní systémy	15
1.4. Definice typických představitelů	15
1.5. Analýza typických představitelů obcí	16
1.5.1. Použité analytické metody	16
1.5.2. Zjišťované ukazatele	17
1.6. Analýza rozdílů	17
1.7. Pokrytí území zastávkami	18
1.8. Průzkum na místě	18
1.8.1. Cíle průzkumu	18
1.8.2. Metodika průzkumu	18
1.8.3. Vybrané subjekty	19
2. Výsledky analýzy základních dat	19
2.1. Kraje	19
2.2. Obce	20
2.3. Linky a zastávky veřejné dopravy	21
2.4. Standardy dopravní obslužnosti v krajích	22
2.4.1. Analyzované standardy	22
2.4.2. Zjišťované údaje	23
2.5. Výsledky šetření v krajích	25
3. Návrh obsahu standardu dopravní obslužnosti	26
IV. STRUČNÉ SHRUTÍ VÝSLEDKŮ ROKU 2005	29
1. Cíle	29
2. Vstupní data	29
3. Minimální standard	30
V. PLÁN NA ROK 2006	31
VI. PŘÍLOHA Č.1	32
1. Návrh zákona o standardech	32
2. Zjišťované údaje o dopravní obslužnosti	32
3. Výsledky průzkumů	38

3.1.	Přehled standardů DO aplikovaných v krajích	38
3.1.1.	Jihočeský kraj.....	38
3.1.2.	Jihomoravský kraj	38
3.1.3.	Karlovarský kraj.....	39
3.1.4.	Královehradecký kraj	39
3.1.5.	Liberecký kraj	39
3.1.6.	Moravskoslezský kraj.....	43
3.1.7.	Olomoucký kraj.....	47
3.1.8.	Pardubický kraj	47
3.1.9.	Plzeňský kraj	49
3.1.10.	Středočeský kraj	49
3.1.11.	Ústecký kraj	52
3.1.12.	Kraj Vysočina.....	52
3.1.13.	Zlínský kraj	52
3.2.	Charakteristika DO v krajích	52
3.2.1.	Jihočeský kraj (aktualizovaný stav)	52
3.2.2.	Jihomoravský kraj (loňský stav)	52
3.2.3.	Karlovarský kraj (aktualizovaný stav).....	53
3.2.4.	Královehradecký kraj (aktualizovaný stav)	53
3.2.5.	Liberecký kraj (aktualizovaný stav)	53
3.2.6.	Moravskoslezský kraj (aktualizovaný stav).....	54
3.2.7.	Olomoucký kraj (loňský stav).....	54
3.2.8.	Pardubický kraj (aktualizovaný stav)	54
3.2.9.	Plzeňský kraj (aktualizovaný stav).....	55
3.2.10.	Středočeský kraj (aktualizovaný stav)	55
3.2.11.	Ústecký kraj (loňský stav).....	55
3.2.12.	Kraj Vysočina (aktualizovaný stav)	55
3.2.13.	Zlínský kraj (loňský stav)	55
3.2.14.	Hlavní město Praha (loňský stav).....	56
VII.	PŘÍLOHA Č.2.....	58
1.	Použitý minimální standard DO.....	58
2.	Návrh kvantifikovatelných údajů standardu DO	58

PŘEDMLUVA

Tento projekt navazuje na výzkumný projekt „Vývoj metody a systému na podporu rozhodování ve financování dopravní obslužnosti státu a regionů“ řešený v letech 2004 a 2005. Aplikace řešení předchozího projektu v praxi umožní obcím zadávat požadavky na dopravní obslužnost obcí prostřednictvím internetu a dopravním úřadům v krajích tyto požadavky hodnotit na základě navrženého souboru kritérií a jejich vah.

V rámci řešení byla provedena analýza dostupnosti dat a navržen minimální rozsah údajů, které je nezbytné evidovat pro aplikaci zvolené metody hodnocení. Jako limitující faktor pro praktické nasazení se jeví zejména nedostatek statistických údajů o částech obcí a jejich provázanosti s údaji o zastávkách veřejné dopravy. Dalším faktorem, který výrazně ovlivnil řešení, byla značná flexibilita a nejednotnost ve výkladu zákona týkajícího se obecných standardů dopravní obslužnosti v jednotlivých krajích, navíc tyto standardy nejsou zákonem stanoveny a ani v drtivé většině krajů nebyly vůbec stanoveny (případně byly uvedeny pouze obecně). Proto nemohlo být do návrhu systému zahrnuto komplexní kritérium plnění standardu dopravní obslužnosti a na základě šetření v krajích byla jako základní kritéria pro hodnocení oprávněnosti požadavků na dopravní obslužnost zvolena:

- (a) druh cesty (do zaměstnání, škol, na úřady...),
- (b) denní doba (ranní a večerní špička, denní sedlo, noc,..)
- (c) četnost cesty (denně, příležitostně,...).

Cílem tohoto projektu je proto zmapovat a porovnat současný stav standardů dopravní obslužnosti tak, jak jsou dnes aplikovány v krajích, či jaké jsou záměry krajů v této oblasti.

Definování množiny údajů, kterými lze kvantifikovat standardy dopravní obslužnosti na jedné straně umožní porovnat mezi sebou stav v jednotlivých krajích, případně definovat standard, který je již dnes obecně používán a následně případně doplnit další hodnotící kritéria do již výše zmíněného modelu na hodnocení požadavků na dopravní obslužnost.

Stanovení množiny základních kritérií standardu dopravní obslužnosti a jejich zhodnocení může přispět pro rozhodování státu i krajů při optimalizaci zajišťování základní dopravní obsluhy území veřejnou dopravou osob, která je financována z veřejných prostředků.

SEZNAM ZKRATEK

Bus	autobus
CIS JŘ	celostátní informační systém o jízdních řádech
CZNUTS	označení regionu (kraj, okres) v souladu s metodikou EU
ČD	České dráhy, a.s.
ČR	Česká republika
ČSÚ	Český statistický úřad
DO	dopravní obslužnost
EU	Evropská unie
Ex	expres – označení typu spoje ČD
JDF	jednotný datový formát jízdních řádů
IDS	integrovaný dopravní systém
MD	Ministerstvo dopravy České republiky
MZDO	minimální základní dopravní obslužnost
NUTS1 – 4	vymezení území dle kategorizace EU
ORP	obce s rozšířenou působností
OZDO	obecná základní dopravní obslužnost
POU	obec s pověřeným obecním úřadem
R	rychlík – označení typu spoje
RZDO	rozšířená základní dopravní obslužnost
StR	státní rozpočet
ZDO	základní dopravní obslužnost

I. ÚVOD

1. RÁMEC PROJEKTU

1.1. VÝCHOZÍ PODMÍNKY

Podpora veřejné hromadné dopravy osob a dopravní obslužnosti je dnes řešena na úrovni a pro území krajů, a to vyčleněním finančních prostředků z krajského rozpočtu na krytí smluv o závazcích veřejné služby, které jsou následně uzavírány s příslušnými dopravci. Smlouvy zahrnují závazky krajů uhradit dopravcům ztrátu, která jim vzniká z titulu poskytování veřejné služby. Tato služba je definována jako zabezpečení rozsahu veřejné dopravy v rámci určitého regionu a v souladu se schváleným jízdním řádem.

Stát postupuje obdobně pro zabezpečení dopravy v zájmu státu, která je chápána jako meziregionální doprava.

Standardy dopravní obslužnosti nejsou stanoveny zákonem ani jiným specializovaným všeobecně závazným předpisem, ale mají oporu v zákoně č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů a v zákoně č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů. Jejich stanovení tak záleží na rozhodnutí příslušného kraje, který tak činí v rámci své pravomoci. Je zřejmé, že stanovení standardu má zásadní vliv na náklady, a proto se jedná o velice citlivou a důležitou otázku.

Současný stav vychází z původního okresního uspořádání a řízení veřejné dopravy, kdy byla doprava v příslušném okrese uspořádávána dle objemu centrálně přidělovaných dotací ze státního rozpočtu. Výše dotací byla určována administrativně, což mohlo ve svém výsledku vést k tomu, že dnes všichni občané státu nemají zajištěný stejně spravedlivý přístup k řešení svých základních dopravních potřeb veřejnou dopravou.

Ministerstvo dopravy si bylo této situace vědomo, vypracovalo a přeložilo věcný návrh zákona o standardizaci veřejných služeb ve veřejné osobní dopravě. Tento návrh, či jiný způsob řešení standardů nebyl přijat, a to zejména z toho důvodu, že by řešení této oblasti mělo patrně dopad na veřejné rozpočty.

1.2. ÚČEL ŘEŠENÍ CELÉHO PROJEKTU

Účelem řešení je porovnat úroveň dopravní obslužnosti mezi jednotlivými kraji, okresy, srovnatelnými oblastmi, případně i mikroregiony a definovat dnes aplikovaný obecný standard dopravní obslužnosti.

Porovnání úrovně dopravní obslužnosti mezi kraji i v rámci krajů vytváří podklad pro případnou optimalizaci rozdělení prostředků na dopravní obslužnost či modelování možných důsledků změn ve standardu dopravní obslužnosti obcí v jednotlivých krajích.

Zjištění dnes obecně přijímaného standardu DO vytváří podklad pro strategické rozhodování krajů či státu pro stanovení všeobecně závazných standardů DO.

Zjištění významných odchylek dopravní obslužnosti jednotlivých obcí od průměru umožní řešení nerovného přístupu některých občanů k této veřejné službě.

1.3. OČEKÁVANÉ VÝSLEDKY

Hlavní očekávané výsledky řešení jsou:

- 1) Posouzení a porovnání úrovně dopravní obslužnosti všech obcí v ČR, co se týče:
 - a. četnosti cest,
 - b. časového rozdělení cest v průběhu dne,
 - c. časové náročnosti cesty do hlavních cílů cest spadajících pod závazek veřejné služby,a to do spádových oblastí, kterými jsou:
 - i. obce s rozšířenou působností,
 - ii. větší města (dle účelu cest),
 - iii. okresní města,
 - iv. krajská města
 - v. hlavní město.
- 2) Posouzení dostupnosti veřejné hromadné dopravy osob v náhodně vybraných místech a problematických skupinách obcí pro základní účely cest, které patří do základní dopravní obslužnosti:
 - a. škola (základní, střední, vysoká),
 - b. zaměstnání,
 - c. lékař (poliklinika, nemocnice),
 - d. obecní, městský úřad (občansko správní agendy),
 - e. úřady (finanční, živnostenský, sociální, zdravotní a sociální pojištění, atd.)Porovnání bylo provedeno v místech (obcích) s podobnými geografickými, demografickými, ekonomickými a veřejně-správními charakteristikami.
- 3) Porovnání a zobecnění výsledků mezi kraji a okresy pro jednotlivé kategorie míst (obcí).
- 4) Zjištění a zobecnění současných obecných standardů v oblasti dopravní obslužnosti obcí, např. kvality (frekvence, časy přestupu, počet přestupů, atd.), dostupností vybraných zařízení a jejich maximální vzdálenosti pro pěší dopravu (školy, úřady, atd.), docházkové vzdálenosti k zastávkám, apod.

2. ZPŮSOB ŘEŠENÍ PROJEKTU

2.1. PLÁN PROJEKTU

Projekt je řešen v souladu s cíli definovanými ve schváleném návrhu výzkumného projektu č. 1F54E/044/110 to:

- **Dílčí cíl DC01** – Definice metodiky řešení, analýza a výběr vhodných analytických metod využívajících databáze projektu "Vývoj metody a systému na podporu rozhodování ve financování dopravní obslužnosti státu a regionů. Plánované zahájení 1.1.2005 a plánované ukončení 30. 4. 2005.
- **Dílčí cíl DC02** – Vytvoření specializované jednoúčelové databáze a programového řešení metodiky. Plánované zahájení 1. 1. 2005 a plánované ukončení 30.4.2005

- **Dílčí cíl DC03** - Provedení analýzy všech obcí ČR. Plánované zahájení 1. 7. 2005 a plánované ukončení 30. 9. 2005
- **Dílčí cíl DC04** – Provedení průzkumu dopravní obslužnosti ve vybraných obcích. Plánované zahájení 1. 9. 2005 a plánované ukončení 31. 1. 2006
- **Dílčí cíl DC05** – Zjištění současného standardu dopravní obslužnosti. Plánované zahájení 1. 1. 2006 a plánované ukončení 28.2.2006
- **Dílčí cíl DC04** – Závěrečná zpráva shrnující výsledky řešení. Plánované zahájení 1.1.2006 a plánované ukončení 30. 4. 2006

2.2. POSTUP ŘEŠENÍ

2.2.1. Fáze řešení

Projekt bude řešen v následujících základních fázích:

- a) definování metodiky analýzy a hodnocení, dále definování kritérií pro hodnocení standardů dopravní obslužnosti,
- b) výběr obcí,
- c) provedení místního šetření a analýzy dat,
- d) sumarizace a vyhodnocení výsledků.

Místa budou vybírána v krajích a okresech ze skupin obcí, které mají společné charakteristiky (velikost, spádovost, ekonomické aktivity, geografické podmínky, apod.) tak, aby v rámci tohoto náhodného výběru byly porovnávány podobné skupiny obcí.

2.2.2. Metodika

Metodika řešení je založena na tomto přístupu:

- V návaznosti a v součinnosti s řešením výzkumného úkolu „Vývoj metody a systému na podporu rozhodování ve financování dopravní obslužnosti státu a regionů“ provést šetření v krajích s cílem definovat množinu údajů pro popis standardů dopravní obslužnosti:
 - Ze zákonem definované základní dopravní obslužnosti vybrat typické účely cest a stanovit vhodnou metriku a charakteristiky pro definování standardů.
 - Analyzovat a zohlednit další rozhodující faktory, které mohou v rozhodující míře ovlivňovat způsob a kvalitu dosažení cíle cest.
 - Analyzovat dostupnost datových zdrojů.
- Vytvoření a definování "typických představitelů" skupin obcí pro účely klasifikace a náhodného výběru na základě společných charakteristik.
- Analýza dostupných dat (zejména jízdní řády a údaje z ČSÚ) na nejnižší úrovni (obce) spolu s následnou syntézou na úrovni typických představitelů za územní celky (okres, kraj, stát).
- Náhodný výběr dvou obcí z každé skupiny typických představitelů v jednotlivých okresech a analýza standardu DO v těchto obcích.
- Statistická analýza a syntéza získaných dat

2.2.3. Zpracování výsledků

Je využita databáze vytvářená v projektu "Vývoj metody a systému na podporu rozhodování ve financování dopravní obslužnosti státu a regionů". Předmětem analýzy

jsou veškeré obce a údaje z jízdních řádů předaných společnostmi CHAPS ve stavu červen 2005.

Je provedeno porovnání jednotlivých skupin obcí ve vícerozměrném prostoru (kraj, okres, typičtí představitelé), stanoven průměrný standard po jednotlivých typických představitelích a celkový průměr.

II. VYMEZENÍ ŘEŠENÍ

1. OMEZUJÍCÍ PODMÍNKY

Pro dosažení cílů řešení vycházíme z následujících hlavních omezujících podmínek:

- Řešení se zabývá pouze oblastí veřejné hromadné dopravy osob autobusovou a železniční dopravou, která je financována ze státního rozpočtu a rozpočtů krajů.
- Řešení nezahrnuje oblast městské hromadné dopravy.
- Řešení vychází ze současného legislativního rámce s cílem co neobecnějšího pohledu na problematiku standardů DO.
- Analýza je prováděna až do úrovně obcí, řešení však nezohledňuje problematiku jejich částí a tudíž i dopravní obslužnost mezi částmi obcí.
- Vzhledem k absencím statistickým údajům o částech obcí a specifické problematice nejmenších sídelních jednotek (malých obcí, části částí obcí) jsou výsledky za nejmenší obce zatíženy daleko vyšší statistickou chybou než u vyšších celků.

Řešení pro ilustraci výsledků používá dostupné statistické údaje, které však nejsou ze stejného časového období, a proto nejsou vždy plně časově srovnatelné. Vzhledem ke kontinuitě celého vývoje lze však tento způsob akceptovat, protože je použit pouze pro ilustrativní srovnání jednotlivých územních celků.

Vzhledem k dostupným datům může řešení jako analyzovanou jednotku použít pouze obec a nemůže vzít v úvahu problematiku:

- místních částí větších obcí, které nejsou v blízkosti centra obce a centrální zastávky. Občané žijící v těchto částech mají často daleko horší dopravní dostupnost než nějaká jiná srovnatelná malá obec (často jsou také místní části větší než-li řada samostatných obcí);
- obcí majících značnou rozlohu (například podél silnice), délku, nebo které se skládají z řady menších sídelních celků (i částí obcí). Uvnitř takovýchto obcí jsou potom vzdálenosti větší, než je obvyklá docházková vzdálenost.

Popsaná omezení jsou dána nedostatkem statistických dat (číselník částí obcí, statistické údaje za tyto části) a užívaným propojením na zastávky veřejné dopravy (zastávky jsou přiřazeny pouze k obci, nikoliv k části).

2. LEGISLATIVNÍ RÁMEC

Pro řešení projektu vybíráme ze současné legislativy a praxe níže uvedené obecné principy, které do značné míry determinují rámec řešení tohoto projektu.

- Usnesení předsednictva ČNR 2/1993 Sb., o vyhlášení Listiny základních práv a svobod jako součásti ústavního pořádku ČR, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 128/2000 Sb. o obcích (obecním zřízení), ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 129/2000 Sb. o krajích (krajském zřízení), ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 131/2000 Sb. o hlavním městě Praze, ve znění pozdějších předpisů

- Zákon č.132/2000 Sb. o změně a zrušení některých zákonů souvisejících se zákonem o krajích, zákonem o obcích, zákonem o okresních úřadech a zákonem o hlavním městě Praze
- Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů
- Vyhláška č. 50/1998 Sb., o prokazatelné ztrátě ve veřejné linkové osobní dopravě
- Vyhláška č. 36/2001 Sb., o prokazatelné ztrátě ve veřejné drážní osobní dopravě a vymezení souběžné veřejné osobní dopravy
- Zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 513/1991 Sb., obchodní zákoník, ve znění pozdějších předpisů
- Vyhláška č. 175/2000 Vyhláška o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční dopravu
- Čl. 14 nařízení č. 1191/69 o postupu členských států ohledně závazků spojených s veřejnými službami v dopravě po železnici, silnici a vnitrozemských vodních cestách
- Norma ČSN EN 13816 Doprava, logistika a služby, veřejná doprava osob
- Nařízení vlády č. 70/2002 Sb. o technických požadavcích na zařízení pro dopravu osob
- Další normy, vyhlášky a zákony v oblasti technické, bezpečnosti a ochrany majetku a osob

Ve vztahu ke standardům obsahuje zákon o silniční dopravě a zákon o dráhách pouze definice základní a ostatní dopravní obslužnosti územního obvodu, okresu a obce, ale neobsahují definice služeb ve veřejné osobní dopravě, ani nestanoví parametry dostupnosti těchto veřejných služeb z hlediska územního členění a zodpovědnosti samospráv za tyto služby, nedefinuje kvalitu a kvantitu těchto služeb ve veřejné osobní dopravě:

- *Základní dopravní obslužností území kraje je zajištění přiměřené dopravy po všechny dny v týdnu z důvodu veřejného zájmu, především do škol, do úřadů, k soudům, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a do zaměstnání, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale únosnému rozvoji tohoto územního obvodu.*
- *Kraj odpovídá za zajištění vzájemného propojení jednotlivých linek a spojů a jejich propojení s veřejnou drážní osobní dopravou.*
- *Je-li základní dopravní obslužnost územního obvodu kraje zajištěna veřejnou drážní osobní dopravou, nelze rozpočtové prostředky použít na financování jiného druhu souběžné veřejné osobní dopravy. Prováděcí právní předpis stanoví, co se rozumí provozováním souběžné veřejné osobní dopravy.*
- *Obecní úřad předkládá kraji návrhy na zabezpečení dostupnosti služeb ve veřejné linkové dopravě a informuje kraj o místních přepravních podmínkách a o veřejném zájmu na přepravních potřebách obyvatel obce.*

A závazek veřejné služby :

- *Závazek veřejné služby v drážní dopravě vzniká na základě písemné smlouvy, kterou s dopravcem uzavírá: a) kraj, b) Ministerstvo dopravy po dohodě s Ministerstvem financí, a jedná-li se o zajištění potřeb obrany státu, i po dohodě s Ministerstvem obrany ve veřejném zájmu na zajištění dopravních potřeb státu.*
- *Smlouva o závazku veřejné služby se uzavírá nejméně na období platnosti jízdního řádu. Při uzavírání smlouvy o závazku veřejné služby kraj dbá, aby základní dopravní obslužnost byla zajištěna vzájemným propojením veřejné drážní osobní dopravy s linkovou osobní dopravou.*
- *Závazek poskytovat veřejné služby ve veřejné linkové dopravě vzniká na základě písemné smlouvy, kterou s dopravcem uzavírá kraj.*
- *V případě, že závazkem veřejné služby podle odstavce 3 vzniká dopravci povinnost provozovat veřejnou linkovou dopravu, na kterou nemá licenci, zahájí příslušný dopravní úřad řízení o udělení licence bez návrhu dopravce.*
- *Při uzavírání smlouvy o závazku veřejné služby kraj dbá, aby dopravní obslužnost byla zajištěna vzájemným propojením veřejné linkové dopravy s veřejnou drážní osobní dopravou.*

Kvalita služeb – tedy dopravní obslužnosti je tedy dnes pouze v obecné rovině a je definována rozhodnutím zastupitelstva příslušného kraje.

3. DATOVÉ ZDROJE

Řešení je založeno na existujících datech a datových strukturách a také na informacích získaných v rozhovorech s pracovníky MD, krajů, obcí, s dopravci a organizátory hromadné dopravy.

Rozhodující data pro analýzu:

- údaje o obcích - ČSÚ
- číselníky obcí a částí obcí, okresů a krajů - ČSÚ
- jízdní řády – CHAPS, seznam zastávek, jejich zeměpisná poloha a propojení na obce – CHAPS
- mapový podklad

Tyto datové zdroje nejsou podrobovány kontrole správnosti a úplnosti, jsou použity tak, jak byly získány, či předány.

Datové zdroje pro popis současného standardu DO v krajích a obcích:

- webové stránky krajů
- údaje získané z dopravních úřadů (odpovědi na otázky, dotazníky)
- místní šetření

III. VÝSLEDKY ŘEŠENÍ

V rámci řešení výzkumného úkolu byl:

- definován obsah údajů, které byly v rámci šetření současně stavu standardu DO v krajích zjišťovány,
- navržen širší obsah údajů, které mohou být v této souvislosti považovány za relevantní a kvantifikovatelné prvky standardu DO,
- definován rozsah údajů o DO, které lze na základě disponibilních dat analyzovat na základě statistických metod,
- provedena analýza po obcích, typických představitelích, okresech a krajích.

Závěrem byla provedena syntéza, která tvoří vlastní výsledek řešení. Podrobnější popis je v dalších kapitolách.

1. METODIKA ANALÝZY STANDARDŮ

Analýza je provedena pouze na těch údajích, které jsou k dispozici v elektronické formě a které lze zpracovávat matematicko-statistickými metodami.

1.1. METODICKÝ PŘÍSTUP

Metodika řešení je založena na definici typických představitelů obcí, a to jak z hlediska jejich velikosti (například do 500 obyvatel), tak funkce (například obec s rozšířenou působností) tak, aby bylo možné srovnat současnou úroveň dopravní obslužnosti mezi jednotlivými kraji.

Porovnání je založeno na výběru těch ukazatelů, které lze objektivně zjistit z disponibilních dat a porovnat s používanými standardy, tj. počtu spojů (které je navíc možné rozdělit do skupin v jednotlivých denních dobách).

Je možné určit současný standard četnosti spojů dle představitelů, zjistit plnění zvoleného minimálního standardu v jednotlivých obcích ČR a určit ty obce, které zvoleného standardu nedosahují. Připravená analýza se týká:

- a) Počet obcí: 6 254
- b) Autobusová doprava:
- Počet linek: 4 563
 - Počet dopravců..... 345
 - Celkový počet spojů všech linek:92 000
 - Celkový počet zastávek:.....31 942
- c) Vlaková doprava:
- Počet vlaků: 8 941
 - Počet dopravců:.....1 dominantní
 - Celkový počet zastávek:..... 2 867

Analýza dostupnosti zastávky veřejné dopravy bude prezentována v grafické formě nad mapovým podkladem porovnáním vzdálenosti sídel od zastávek.

1.2. ANALYZOVANÉ STANDARDY

Analýza se soustřeďuje na následující oblasti:

- a) četnost a pravidelnost dopravy, tj. počty linek a spojů v průběhu dne dle typických představitelů. Tato analýza je provedena statistickou analýzou relevantních výběrů obcí¹ (představitelů) a dat z jízdních řádů²,
- b) pokrytí území zastávkami, které charakterizuje docházkovou vzdálenost k cílům cest a k zastávkám. Tato analýza je provedena v grafické formě využívající mapový podklad a data o zeměpisné poloze zastávky³.

1.3. INTEGROVANÉ DOPRAVNÍ SYSTÉMY

Problematiky IDS je zejména otázkou technickou, z hlediska občana se jeví jako kompatibilita v oblasti jízdních řádů, vozidel a odbavení. Z hlediska standardu proto nemusí být tato problematika speciálně analyzována – důsledky IDS by se měly pozitivně projevit ve výsledcích analýzy.

1.4. DEFINICE TYPICKÝCH PŘEDSTAVITELŮ

Vychází z provedené analýzy velikostní struktury obcí. Na základě této analýzy byly pro účely analýzy dopravní obslužnosti definovány tyto kategorie typických představitelů:

- 1) obce dle velikosti:
 - a) do 500 obyvatel
 - b) obce od 500 do 5 000 obyvatel
 - c) obce od 5 000 do 20 000 obyvatel
 - d) obce nad 20 000 obyvatel
- 2) obce dle územní působnosti
 - a) obce s pověřeným obecním úřadem (bez krajských, okresních a obcí ORP)
 - b) obce s rozšířenou působností (bez krajských a okresních měst)
 - c) okresní města
 - d) krajské města
- 3) obce dle dopravní obslužnosti:
 - a) zastávka meziregionální dopravy (rychlík)
 - b) regionální dopravní uzly (obec s více než pěti výchozími nebo konečnými linkami autobusové dopravy a železniční zastávkou či stanicí)
 - c) meziregionální dopravní uzel (obec s více než deseti výchozími nebo konečnými linkami autobusové dopravy a zastávkou meziregionální dopravy (rychlík))
- 4) hlavní město Praha

¹ Zdroj: ČSÚ

² Zdroj: CHAPS

³ Zdroj: CHAPS

Tabulka č. 1. Průměrné statistické údaje za jednotlivé typické představitele obcí

	počet obcí	průměrné údaje			
		počet obyvatel	počet obyvatel 15 až 59	katastrální výměra (ha)	počet částí
1) obce dle velikosti:					
a) do 500 obyvatel	3 696	234	148	766	1.6
b) obce od 500 do 5 000 obyvatel	2 297	1 273	823	1 721	3.0
c) obce 5 000 do 20 000 obyvatel	198	9 388	6 201	3 352	6.1
d) obce nad 20 000 obyvatel	63	54 777	36 390	6 274	13.1
2) obce dle územní působnosti:					
a) obce s pověřeným obecním úřadem (bez krajských, okresních aí ORP)	174	4 396	2 881	3 305	5.6
b) obce s rozšířenou působností (bez krajských a okresních měst)	126	11 083	7 321	3 549	6.5
c) okresní města	59	29 349	19 634	4 664	9.7
d) krajské města	12	134 644	88 952	11 477	26.0
3) obce dle dopravní obslužnosti:					
a) zastávka rychlíkové dopravy	340	13 650	9 041	3 298	6,2
b) obce s více než 5 výchozími link. autobus. dopravy bez vlakové zast.	9	5 532	3 721	3 998	7,6
c) obce s více než 10 výchozími link. autobus. dopravy bez vlakové zast.	3	12 671	8 599	3 613	6,7
d) obce s více než 10 výchozími link. autobus. dopravy bez zast. rychlíku	37	11 894	7 919	3897	8,0

1.5. ANALÝZA TYPICKÝCH PŘEDSTAVITELŮ OBCÍ

1.5.1. Použité analytické metody

Pro analýzu jsou použity metody základní standardní statistické analýzy pracující s množinami obcí, které odpovídají jednotlivým představitelům obcí. Z této množiny jsou potom napočítávány statistické údaje za jednotlivé územní celky (okres, kraj) s cílem zjistit rozdíly i mezi typickými představiteli dle okresů a krajů. Za hlavní statistické údaje jsou vybrány počty spojů, zastávek, atd. a aritmetické průměry, které jsou dále vztahovány na obyvatele a rozlohu území.

Tyto údaje jsou pro jednotlivé výše definované typické představitele zjišťovány z dat z jízdních řádů, z geografických údajů o poloze zastávek a jejich příslušnosti k jednotlivým obcím. Protože data pocházejí z více zdrojů, není zaručena jejich plná konzistence.

Analýza je proto provedena na základě následujících předpokladů a podmínek:

- Do analýzy vstupují data tak, jak byla převzata. Nebyly prováděny žádné kontroly správnosti ani opravy dat.
- Analýza předpokládá, že data o zastávkách převzatá od společnosti CHAPS obsahují správné propojení na obce, ke kterým náleží. Protože je možné, že ne pro všechny zastávky je tento údaj k dispozici, bude provedena pouze kontrola, zda-li předaná data tento údaj obsahují. Potom:
 - Do analýzy vstoupí pouze ty zastávky, které budou mít jednoznačné přiřazení k příslušné obci. Kontrola správnosti nebude prováděna.
 - V případě, že toto propojení nebude definováno a bude možné na základě jména zastávky a jejího bližšího označení příslušnou obec přiřadit, bude tak případně učiněno na základě subjektivního posouzení zpracovatelem, ostatní zastávky nebudou do analýzy zahrnovány.

- V případě, že nebude v předaných datech uvedena zeměpisná poloha, bude tato zastávka z analýzy zastávek vyřazena. Zeměpisná poloha zastávek nebude kontrolována ani upravována ve vztahu k infrastruktuře (silnici, železnici) a obci, či části obcí.
- Za osídlené území bude považována oblast budov a staveb, znázorněná v podkladové mapě (1:150 000)⁴.

1.5.2. Zjišťované ukazatele

Pro výše uvedené typické představitele jsou zjišťovány tyto základní ukazatele:

- a) Celkový počet spojů v pracovní den (absolutně):
 - ranní špička (5:30 až 8:59 včetně)
 - denní sedlo (9:00 až 13:59 včetně)
 - odpolední špička (14:00 až 17:59 včetně)
 - večer (18:00 až 22.29 včetně)
 - noc (22.30 až 5:29 včetně)
- b) Celkový počet spojů o víkendu
- c) Celkový počet spojů na 1000 obyvatel – ve stejné struktuře jako výše
- d) Průměrný počet linek vycházející z regionálního a meziregionálního dopravního uzlu
- e) Analýza typické zastávky rychlíkové dopravy

Analýza je provedena na reálných datech a výsledky jsou sumarizovány na úrovni krajů (kromě hlavního města Prahy).

1.6. ANALÝZA ROZDÍLŮ

Po analýze typických představitelů provedené s cílem zjistit charakteristiky dopravní obslužnosti dle jednotlivých představitelů v jednotlivých krajích a jejich porovnání byla provedena analýza:

- a) jednotlivých obcí z hlediska plnění minimálního standardu dopravní obslužnosti, který je definován v příloze č. 1. Obce, které tento standard nesplňují budou jmenovitě uvedeny v seznamu, členěných po jednotlivých krajích,
- b) jednotlivých obcí, které nedosahují požadavky zákona, tj. méně než 1 spoj (v pracovní den a přes víkend),
- c) obcí, ze kterých vychází více než 5 a méně než 10 linek autobusové linkové dopravy zda-li mají:
 - vlakovou zastávku nebo vlakové nádraží,
 - územní působnost,
 - zastávku meziregionální rychlíkové dopravy,
- d) analogicky pro obce, ze kterých vychází více než 10 linek autobusové linkové dopravy, zda-li mají:
 - vlakovou zastávku nebo vlakové nádraží,

⁴ Podrobnější analýza by sice mohla být provedena na základě vektorových dat, porovnání příslušných dat i vlastní analýza by však byla po časové i finanční stránce velice náročná. Vzhledem k přesnosti a aktuálnosti disponibilních vektorových dat a jejich návaznosti na statistická data o obcích (zejména osídlení tj. trvale obydlená místa) je zpracovatel přesvědčen, že výsledky by byly zatíženy značnou chybou a tato analýza by zásadně nezlepšila vypovídající schopnost dosažených výsledků.

- územní působnost,
 - zastávku meziregionální rychlíkové dopravy.
- e) porovnání počtu spojů (absolutně a reativně na 1 tisíc obyvatel) dle zvolených představitelů.

1.7. POKRYTÍ ÚZEMÍ ZASTÁVKAMI

Bude provedeno posouzení v grafické formě nad mapovým podkladem 1:150 000 na základě dat o zeměpisné poloze zastávek autobusové a vlakové dopravy. Nad mapovým podkladem bude vytvořena bodová vrstva aktivních zastávek autobusové i vlakové dopravy.

Nad tímto základem budou dále vytvářeny vrstvy obsahující kruhy o poloměru 1 000, 1 500 a 2 000 m.

Na základě pokrytí území jednotlivými vrstvami a interakce s obydleným územím, definovaným v mapovém podkladu jako zastavěné území, budou vytipovány obce a území, které není dobře pokryto zastávkami veřejné dopravy. Výsledky budou prezentovány v grafické formě (mapa).

1.8. PRŮZKUM NA MÍSTĚ

1.8.1. Cíle průzkumu

Vzhledem k charakteru řešení výzkumného úkolu a disponibilním datům bude šetření na místě mít doplňkový charakter, jehož s cílem bude zejména:

- upřesnění obsahu standardů, které jsou v kraji používány či připravovány,
- upřesnění možného obsahu standardů, které by mohl být aplikován, vhodné metriky a jeho možné aplikace,
- upřesnění polohy zastávek a jejich přiřazení k obcím a rozložení osídlení v území příslušné obce, zejména pak v členitěm a problematickém území,
- posouzení vzdálenosti osídlení od zastávky veřejné dopravy v členitějším a problematickém území.

Prvé dva okruhy budou zjišťovány v krajích a to na základě řízeného rozhovoru zejména s využitím telekomunikačních prostředků. Podobně i druhé dva okruhy bude možné z velké části řešit s využitím telekomunikačních prostředků, místní šetření v obcích bude spojeno se získáváním údajů pro pilotní ověření druhého, současně řešeného projektu 1F44E/081/410.

Protože disponibilní data neumožňují analyzovat problematiku centrálních zastávek v obcích, či dopravní obslužnosti mezi jednotlivými částmi obcí apod., je nutné vycházet z předpokladu, že každá ze zastávek, které jsou přiřazeny obci má rovnocennou funkci pro dostupnost dopravy pro obyvatelstvo. Průzkum na místě může tudíž jen upřesnit místní podmínky pro dostupnost zastávky obyvatelstvem, případně upřesnit obsah obecného standardu a jeho možnou aplikovatelnost z hlediska místních podmínek.

1.8.2. Metodika průzkumu

Zjišťování názoru respondentů na obsah standardů analogicky s kapitolou III/1 bylo provedeno řízeným rozhovorem.

Obsah řízeného rozhovoru:

- Zjišťování možnosti využití, metriky a bariér pro uplatňování jednotlivých kvantifikovatelných údajů standardů ve vztahu k příslušnému území a místním podmínkám.
- Zjišťování názoru na obsah minimálního standardu, který by měl být na území celého kraje zaveden.

1.8.3. Vybrané subjekty

Pro účely tohoto výzkumného úkolu byly pro průzkum vybrány dopravní úřady krajů, kde byly zjišťovány standardy DO (viz kapitolu III/1). Průzkum v obcích je zaměřen také na zjištění názoru respondentů na standardy DO, a to včetně problematiky docházkové vzdálenosti k zastávkám, případně i upřesnění příslušnosti zastávek a obcí. Pro účely průzkumu byly vybrány obce z mikroregionů, které reprezentují:

- a) průmyslovou aglomeraci v dopravně snadno dostupném území, dobře pokrytou železniční i silniční sítí, kde doprava má výraznější dostředný charakter,
- b) oblast s menší hustotou osídlení, s rovnoměrnějším rozdělením pracovních příležitostí i dalších základních dopravních potřeb obyvatelstva (školy, úřady, apod.) a nutností častěji vyjíždět mimo tento mikroregion,
- c) problematická místa, která na základě upozornění krajských úřadů jsou dnes známa nebo místa, která vyplynou z analýzy pokrytí území zastávkami.

Pro účely průzkumu byly vybrány všechny kraje (dopravní úřady) a dále tyto obce:

Pardubický kraj:

- Pardubice
- oblast Přeloučska – Přelouč, Chvaletice, Kladruby nad Labem, Choltice, Břehy, Janovice, Svojsice
- oblast Hlinecka – Hlinsko v Čechách, Skuteč, Holetín, Krouna, Trhová Kamenice, Kameničky, Rváčov, Včelákov

2. VÝSLEDKY ANALÝZY ZÁKLADNÍCH DAT

2.1. KRAJE

Analýza vychází ze současného územního členění státu na kraje a přiřazení jednotlivých obcí do krajů, okresů, území obcí s rozšířenou působností a pověřených obecních úřadů.

Tabulka č. 2. Základní údaje o krajích

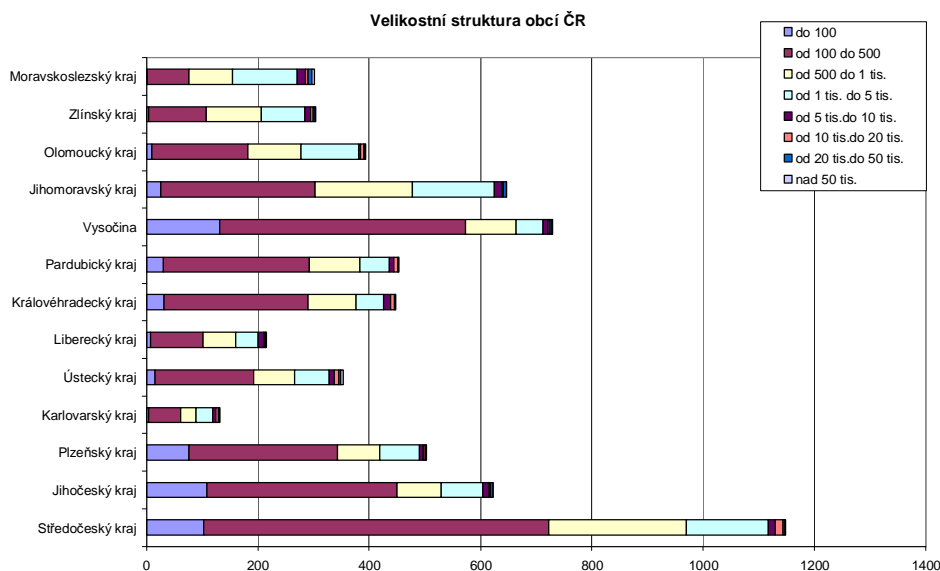
	ČR	v tom kraje					
		Hl.město Praha	Středo-český	Jiho-český	Plzeňský	Karlovarský	Ústecký
Území, struktura osídlení							
Výměra (ha)	7 886 525	49 589	1 101 461	1 005 634	756 089	331 440	533 491
Počet obcí	6 258	1	1 148	623	506	132	354
do 199 obyvatel	2.0	-	3.4	4.4	4.0	1.0	1.2
s 200 - 999 obyvateli	15.2	-	27.3	18.8	18.6	10.1	11.0
s 1 000 - 4 999 obyvateli	19.8	-	26.0	24.5	26.5	20.4	15.2
Hustota obyvatelstva (osoby/km ²)	130	2358	102	62	73	92	154
Obyvatelstvo							
Počet obyvatel	10 230 060	1 169 106	1 122 473	625 267	550 688	304 343	820 219
Podíl obyvatel ve věku (v %):							
0 - 14	16.2	13.4	16.0	16.6	15.7	16.7	16.9
15 - 59	65.4	65.8	65.2	65.3	65.2	66.5	66.3
60 a více vč. nezj. věku	18.4	20.8	18.8	18.1	19.1	16.7	16.7
Podíl vyjíždějících za prací z obce ze zaměstnaných (v %)	39.6	4.3	51.7	39.8	39.1	38.4	38.0

Z hlediska nákladů na dopravní obslužnost a její rozsah v rámci krajů je výchozí situace zřejmá z tabulky v příloze č. 1.

2.2. OBCE

Pro analýzu jsou využita data z ČSU o 6 253 obcích (Hlavní město Praha nebude do analýzy zahrnuto). V analýze budou využity údaje o katastrální rozloze obce a počtu obyvatel. Dále není rozlišováno členění obce na části.

Přiřazení zastávek k obcím vychází z předaných dat. U zastávek, kde příslušný údaj chybí, byla zastávka přiřčena k nejbližší obci (kterou může obsluhovat). Z hlediska velikostní struktury obcí je v ČR tato situace:



Tabulka č. 3. Situace z hlediska podílu obcí jednotlivých velikostních kategorií

v %	do 100	od 100 do 500	od 500 do 1 tis.	od 1 tis. do 5 tis.	od 5 tis. do 10 tis.	od 10 tis. do 20 tis.	od 20 tis. do 50 tis.	nad 50 tis.	celkem
<i>Středočeský kraj</i>	9	54	22	13	1	1	0	0	100
<i>Jihočeský kraj</i>	17	55	13	12	2	0	1	0	100
<i>Plzeňský kraj</i>	15	53	15	14	1	1	0	0	100
<i>Karlovarský kraj</i>	3	43	21	23	5	3	2	1	100
<i>Ústecký kraj</i>	5	50	21	18	3	3	1	1	100
<i>Liberecký kraj</i>	3	44	27	19	5	1	1	0	100
<i>Královéhradecký kraj</i>	7	58	19	11	3	1	0	0	100
<i>Pardubický kraj</i>	7	58	20	12	2	2	0	0	100
<i>Vysočina</i>	18	61	12	7	1	1	0	0	100
<i>Jihomoravský kraj</i>	4	43	27	23	2	0	1	0	100
<i>Olomoucký kraj</i>	3	44	24	26	1	2	1	0	100
<i>Zlínský kraj</i>	1	34	32	26	4	1	1	0	100
<i>Moravskoslezský kraj</i>	1	25	25	38	5	1	2	2	100
ČR	9	50	29	67	31	68	32	68	100

2.3. LINKY A ZASTÁVKY VEŘEJNÉ DOPRAVY

Pro analýzu budou použita data z jízdních řádů autobusové a železniční dopravy. Sít' linek a zastávek veřejné dopravy lze charakterizovat takto:

a) Autobusová doprava:

- Počet linek: 4 563
- Počet dopravců..... 345
- Celkový počet spojů všech linek:92 000
- Celkový počet zastávek:31 942

b) Vlaková doprava:

- Počet vlaků: 8 941
- Počet dopravců:.....1 dominantní
- Celkový počet zastávek: 2 867

Pro účely analýzy však systém jízdních řádů neobsahuje údaje o přiřazení zastávek k jednotlivým obcím a jejich zeměpisné poloze. Pro tento účel analýza využívá dalších dat převzatých od společnosti CHAPS, která obsahuje:⁵

Tabulka č. 4. Počty zastávek

Zastávky	celkový počet zastávek	Zastávky bez údaje			
		o obci		o poloze	
autobusové	31 942	74	0,2 %	345	1,1 %
vlakové	2 867	94	3,3 %	23	0,81 %

Pro statistickou analýzu standardů bude použita množina všech obcí a těch zastávek, které byly jednoznačně přiřazeny k obci. Celkem se se tedy jedná o 31 868 autobusových a 2 773 vlakových zastávek.

Bude provedena analýza obcí jako dopravního uzlu pro regionální a meziregionální dopravu, a to na základě analýzy počtu zastávek rychlíkových spojů, výchozích a konečných zastávek autobusové dopravy.

Protože i u regionálního uzlu by měla být zajištěna návaznost na železniční dopravu, bude provedena příslušná analýza u těchto obcí z hlediska jejich návaznosti na železniční dopravu.

2.4. STANDARDY DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI V KRAJÍCH

Vycházejí z návrhu věcného záměru zákona o standardech DO, použitých definic obsahu standardů DO v krajích a z ČSN 13816, která se zabývá definicí jakosti služby, cílem a měřením v oblasti veřejné přepravy osob. Bylo provedeno šetření v krajích s cílem zjistit rozsah údajů, které kraje v rámci standardu dopravní obslužnosti stanovují jako závazný (nebo o tom uvažují).

Závěrem je navržen rozsah údajů, který by mohl být předmětem standardizace. Zde je prezentován ve formě stromu.

2.4.1. Analyzované standardy

Z hlediska disponibilních dat a výsledku šetření v krajích lze provést analýzu standardů:

- dostupnost cíle cest ze zastávek veřejné dopravy,
- dostupnost zastávek veřejné dopravy z území,
- četnost dopravy v pracovní den a o víkendu.

Cílem řešení je nejen analýza dopravní obslužnosti v jednotlivých krajích, ale i dopravní obslužnosti na celostátní úrovni. Cestující totiž nerozlišuje zda se jedná o dopravu zajišťovanou krajem nebo státem. Protože dostupnost nadregionální dopravy financované přímo státem je zajišťována prostřednictvím sítě rychlíků ČD, je provedena také samostatná analýza zastávek vlakové rychlíkové dopravy.

⁵ V tabulce jsou uvedeny ty zastávky, které CHAPS eviduje na území ČR (tj. včetně již zrušených); naproti tomu výše uvedený celkový počet zastávek vychází z dnes aktuálního stavu používaných zastávek veřejné autobusové dopravy, které jsou obsluhovány platným jízdním řádem. Protože číslo zastávky musí být v informačním systému jednoznačné, nejsou čísla zrušených či dočasně nepoužívaných zastávek znovu používána, což vysvětluje výše uvedená různá čísla o počtu zastávek.

2.4.2. Zjišťované údaje

Pro definici a popis standardů je využita stromová struktura popisující možné kvantifikovatelné údaje standardů dopravní obslužnosti, a to:

1. Kvalita dopravy:

- a. **Kapacity vozidel** používaných pro DO, jejich plánovaná a případně maximální kapacita pro jednotlivé typy dopravy v závislosti na časovém období dne a případně i na nějakých charakteristických rysech linky (spoje) – tj. jaká dopravní kapacita vozidla (včetně vlaku) má být alokována na linku/spoj a jaké je plánované využití této kapacity. Z hlediska zákazníka se jedná o to, zda a kdy má možnost pohodlné jízdy vsedě, nebo zda se bude mačkat v přeplněném dopravním prostředku, atd.
- b. **Rychlost dosažení cíle**, kdy zákazníka nezajímá kudy se jede, zajímá ho v podstatě jen cena a čas potřebný k dosažení cíle cesty z nejbližší zastávky veřejné dopravy.
- c. **Zastávky**, kdy zákazníka zajímá, v jakém prostředí a s jakými službami se setká při čekání na dopravní prostředek. Jedná se o to, zda existuje nějaká kategorizace zastávek⁶, případně jak mají být vybaveny prostředky ochrany před nepohodou, sociálními zařízeními, informačními službami, opatřeními pro bezpečnost cestujících, vybaveními umožňující návaznou dopravu (kolo, auto),....
- d. **Vybavenost vozidla**, a to z hlediska:
 - i) **komfortu**, kdy se jedná o pohodlí cestujícího v dopravním prostředku, zda existují standardy na pohodlí cestujícího, včetně jeho informační podpory, zejména v souvislosti s typem dopravy;
 - ii) **informatiky**, kdy se jedná o pohodlí a efektivnost práce řidiče a souvisejícího personálu spojené s komplexním odbavením cestujícího (rezervace, check-in, check-out),...
- e. **Informační systém**, a to z hlediska potřeb cestujícího rychle se orientovat v možnostech uspokojení jeho dopravních potřeb, a to od vyhledání spojení (mimo CIS), provádění rezervací, odbavení. Jedná se zejména o dostupnost a členění potřebných informací a činností před přepravou (informace, případně rezervace), odbavení (zastávka a dopravní prostředek), v průběhu jízdy (informace o jízdě) až do opuštění přepravního prostoru.

2. Dostupnost cílů cest:

- a. **Vymezení cílů**, kterých se DO týká. Zákon je příliš obecný a dává prostor krajům určit co chápou jako cíl, který je předmětem obecného zájmu dopravy, a to jak z hlediska výkladu zákona, tak cílů v zájmu kraje.
- b. **Dostupnost cíle**, kriteria, kdy je cíl považovaný za nedostupný pěší dopravou a musí být organizována veřejná doprava. Zda a jak je stanoven referenční bod, ze kterého se tato dostupnost měří, jak se měří a jak je tento cíl dostupný z nejbližší zastávky veřejné dopravy. Dostupnost chápeme:
 - i) z hlediska fyzikálních parametrů (vzdálenost, možné překážky) také pro osoby s omezenou pohyblivostí (např. matka s dítětem, starší občané, větší zavazadla,...),

⁶ Pro účely analýzy za zastávku považujeme jakékoliv oficiální místo, kde je možné nastoupit nebo vystoupit do dopravního prostředku včetně celého zázemí pro cestující (nejen přepravní prostor) – tedy autobusová a železniční stanice, zastávky,

- ii) a také z hlediska možného ohrožení osobní bezpečnosti a zdraví.
- c. **Možnost uspokojení dopravních potřeb** – zda a jak je definována možnost dosažení cíle, dle hlavních skupin a případně i v dělení na obecné cíle (krajské úřady a úřady na úrovni kraje, specializovaná zdravotnická zařízení přijímající občany z celého kraje, školy s celokrajskou působností, atd.) a cíle specifické (pro určitou spádovou oblast) z libovolného bodu, kde má občan trvalé bydliště. Pravidla týkající se omezení dostupnosti libovolného cíle (obecného i specifického, který může být předmětem požadavku na cestu) z libovolného trvale obydleného místa v kraji.
3. **Dostupnost veřejné dopravy obyvatelstvem:**
tzn. dostupnost nejbližší zastávky veřejné dopravy z referenčního bodu:
- a. **Dostupnost pěší dopravou**, kdy z referenčního bodu se občan přemísťuje na zastávku (a to včetně občanů se sníženou pohyblivostí). Zda a jak je tato dostupnost měřena po fyzikální stránce i ohrožení bezpečnosti pro pěší dopravu a cyklistickou dopravu.
- b. **Dostupnost cyklistickou dopravou** - možnost dostupnosti a využitelnosti zastávky pro kombinování různých druhů dopravních prostředků, zejména tam, kde je vhodná infrastruktura pro cyklo (systém Bike and Ride).
4. **Četnost a pravidelnost spojů:**
tj. intenzita a časové rozložení dopravy do cíle tak, aby cestující měl možnost uskutečnit dopravu v okamžik co nejbližší času, kdy potřebuje dosáhnout cíle:
- a. **Četnost** – kolik cest (počet spojů a v jakém intervalu) lze uskutečnit v jednotlivých denních dobách, a to v pracovní dny, dny pracovního volna a klidu.
- b. **Pravidelnost**, a to zejména z hlediska snadné orientace cestujícího, kdy spoje odjíždí z nejbližší zastávky.
- c. **Přesnost** – pravidla při případném zpoždění či náhlém zrušení spoje, možnost odjezdu ze zastávky před časem uvedeným na jízdním řádu, atd.
5. **Kvalita přestupu:**
tj. jaké má cestující pohodlí a jaké mu vznikají újmy při nutnosti přestoupit na jiný dopravní prostředek:
- a. **Přestupní bod** – zastávka či zastávky, kde se uskutečňuje přestup z jednoho dopravního prostředku na druhý. Jedná se zejména o vzdálenost mezi místem výstupu z jednoho dopravního prostředku a nástupem do druhého, dále je-li nutné použít pro přestup MHD nebo zda je možná využít pouze pěší dopravy.
- b. **Návaznost** – tj. ztráta času, která vzniká cestujícímu v důsledku nutnosti změny dopravního prostředku.
- c. **Kvalita čekání a vybavenost zastávky** – zda je upraven standard vybavení místa (zastávky, zastávek), kde se uskutečňuje přestup.
6. **Kompatibilita:**
tj. jak je zajištěna kompatibilita provozu DO v kraji z hlediska cestujícího (odbavení, přestupy mezi různými dopravci a systémy) a z hlediska sdílení dat mezi dopravci a dopravním úřadem, zejména:
- a. **Jízdní doklady** – zda je doklad vystavený jedním subjektem možné použít pro dopravu mezi výchozím a cílovým místem pro více (všechny) dopravce, kteří provozují dopravu do určeného cíle, případně i při přestupu.
- b. **Jednotný tarif v rámci kraje** – zda existuje jednotný tarifní systém platný v kraji.

7. Data a IS:

zda je zajištěna kompatibilita odbavovacího systému a dat různých přepravců určených pro dopravní úřad, dopravní statistiky dat potřebných k řízení dopravní obslužnosti.

Na základě výše uvedených charakteristik byl vypracován dotazník, který byl vyplněn na základě údajů získaných od dopravních úřadů jednotlivých krajů a zaslán jim k doplnění.

2.5. VÝSLEDKY ŠETŘENÍ V KRAJÍCH

V krajích se používají různé systémy řízení a organizace systému dopravní obslužnosti a nesjednocené je i hodnocení požadavků z obcí na dopravní obslužnost, které je předmětem subjektivního rozhodování. Struktura údajů standardů DO byla proto navržena tak, aby mohla být obecně použita v rámci informačních systémů kraje (státu) a také použita pro dotazníkové šetření. Obsah zjišťovaných údajů dotazníku a jejich sumarizace je v příloze č. 1. Závěry lze zobecnit takto:

- Standardy v krajích nekonkretizují obecně formulované cíle cest ze zákona ve veřejném zájmu na území kraje.
- Standardy se nezabývají technickými aspekty dopravy⁷ (vozidly, zastávkami, odbavovacími systémy, apod.).
- Standardy, oficiálně schválené nebo de facto používané, se aplikují v oblastech:
 - dostupnost cíle pěší dopravou nebo ze zastávky veřejné dopravy (v km),
 - dostupnost veřejné dopravy obyvatelstvem (vzdálenost k nejbližší zastávce veřejné dopravy v km),
 - četnost spojů v pracovní den a o víkendu (počty párů spojů).

V rámci šetření v krajích bylo zjištěno, že ve většině krajů není tato oblast legislativně upravena a přesněji definována. Celou záležitost standardů dopravní obslužnosti tak, jak je aplikována v jednotlivých krajích, lze v podstatě zúžit pouze na otázky počtu spojů (pracovní den a víkend) a vzdálenosti k zastávce hromadné dopravy a těmi potom měřit dnes dosahovaný standard pro občana.

⁷ Kromě hl .m. Prahy, kde byl tento návrh předložen do zastupitelstva, ale nebyl schválen.

Tabulka č. 5. Zjištěný standard DO v roce 2005

Kraj	Standard							
	Dostupnosti vybraných zařízení veřejnou osobní dopravou	Dostupnosti veřejné osobní dopravy			Maximální doba přestupu	Minimální počet spojů za den (v párech)		
		MHD	PAD	vlak		prac. den	den prac. klidu	den prac. volna
Jihočeský (neuplat.)	nad 3 km		do 2 km		do 10 min	6	3	
Pardubický (návrh)		do 350 m (6 min)	do 1,5 km (22 min)			4	2	3
Středočeský			do 1,5 km		do 20 min (max. 3x)	6	2	
Liberecký	nad 3 km		do 1 km (1-5)* do 3 km (6,7)**		do 1/6 doby přepravy bez přestupu	3	2	
Jihomoravský						6	3	
Vysočina						2		
Ústecký						5	2	

Zdroj: Poskytnuté údaje z krajských úřadů

Pozn.:

* 1-5 – pracovní dny

** 6,7 – dny pracovního volna a klidu a státem uznávané svátky

Standards lze v podstatě zúžit na četnost spojů přes den a dostupnost zastávek veřejné dopravy pro obyvatelstvo a dostupnost cílů cest od zastávky veřejné dopravy.

3. NÁVRH OBSAHU STANDARDU DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI

V příloze č. 2 je uveden seznam údajů, které byly v rámci řešení identifikovány jako důležité prvky dopravní obslužnosti a které by mohly být v některém z krajů již definovány. Z hlediska občana je však také nutné řešit dostupnost nadregionální veřejné dopravy, což znamená dosažení zastávky meziregionální dopravy. Z hlediska této analýzy za tuto dostupnost považujeme dosažení zastávky vlakové rychlíkové dopravy.

Protože značná část údajů, které lze považovat za standard dopravní obslužnosti, je nebo může být upravena v rámci plnění technických a bezpečnostních požadavků na dopravu (dopravce, vozidlo, kvalitu služby,...) celou řadou norem a předpisů individuálně dle místních podmínek, je z hlediska rovného přístupu občanů k veřejné službě nutné uvažovat o zavedení následujících obecných standardů této veřejné služby. Tyto standardy mají přímý ekonomický dopad na veřejné rozpočty z hlediska vlastní provozní ztráty:

Obecné standardy veřejné dopravy:

a) Kvalita dopravy:

- V tomto případě se jedná zejména o kapacitu vozidla ve vztahu k počtu cestujících ve špičkách a v sedlech. Cílem tohoto standardu by mělo být nasazování takového typu a počtu vozidel na dopravu tak, aby ve srovnatelných obdobích dne měli všichni občané stejnou úroveň pohodlí.

- Kriteřiem mŕže bŕt oĉekávané využitŕ počtu míst k sezení a podlahové plochy pro stání dle dennŕ doby.
- b) Urĉení cŕlŕ cest ve veřejnĕm zájmu:
- Űĉelem je přesněji definovat cŕle cest, které mají bŕt dosažitelnĕ veřejnou dopravou. Jedná se zejména o ty cŕle, které lze chápat jako cŕle pro cesty, které přispívají k trvale udržitelnĕmu rozvoji ŕzemŕ, a to jak v zájmu krajŕ, tak i státu (pro koncepci rychlíkové dopravy ve veřejnĕm zájmu).
- c) Dostupnost cŕlŕ cest:
- Jedná se o vzdálenost mezi zastávkou veřejné dopravy v místě cŕle (vĉetně přestupu na MHD) k vlastnŕmu cŕli cesty. V tomto ŕseku se uvaŕuje o pĕší dopravĕ. Definování standardu jako prostĕ vzdálenosti není dostateĉné, neboť nezohledňuje fyzické a bezpeĉnostní aspekty pĕší dopravy a terĕn mezi zastávkou veřejné dopravy v místě cŕle a vlastnŕm cŕlem cesty.
 - Vhodnějšŕm kriteřiem by mohla bŕt ĉasová dostupnost zastávky v minutách (která mŕže zohlednit vliv terĕnu) pro průmĕrnĕ zdatného obĉana a obĉana s omezenou pohyblivostí (vozŕĉkář, matka s dŕtĕtem, osoba s kufry, apod.), doplnĕná o základní požadavky na bezpeĉnost chodcŕ, vĉetně dĕtŕ, pŕŕpadně se zohlednĕním klimatických podmŕnek.
- d) Dostupnost veřejné dopravy obyvatelstvem:
- V podstatĕ se jedná o problematiku analogickou s dostupností cŕlŕ cest.
 - Zásadnŕm problĕmem zde je stanovenŕ vhodného referenĉního bodu, od kterého se mĕřŕ vzdálenost k pŕŕslušné zastávce. Stanovenŕ tohoto bodu souvisŕ s rozloženŕm sídel a trvale obydlených míst v ŕzemŕ. Specifická je pŕedevšŕm problematika obĉŕ, které jsou rozloženy v dĕlce nĕkolika km podĕl komunikací, obĉŕ skládajŕch se z řady samostatných ĉástŕ a samot.
 - U tohoto standardu by tedy bylo vhodné (pŕedevšŕm z ekonomických dŕvodŕ) definovat docházkovou vzdálenost nebo ĉasovou dostupnost zastávky ve vztahu na procento obyvatel obce (ĉástŕ obce), pro které je daná zastávka dosažitelná (napŕŕklad 80% do 1 km/15 min, 90% do 2 km/30 min, atd.).
 - Tento pŕŕstup by se dále dal kombinovat s dostupností zastávek rŕzných kategoriŕ (centrální zastávka, zastávka na znamení, ...).
- e) Āetnost a pravidelnost spojŕ:
- Používaný pŕŕstup, jako je počet párŕ spojŕ v pracovní den a o vŕkendu, nezajišřuje všem obĉanŕm stejnŕ pŕŕstup k veřejné sluŕbě. Nezohledňuje počet obyvatel obce ani dopravnŕ nároĉnost pŕŕslušné obce (zejména na cesty do zamĕstnání).
 - Kromĕ absolutního počtu spojŕ v pracovní den a o vŕkendu by bylo vhodné jako kriteřium stanovit relativnŕ počet spojŕ (napŕ. na 1 tisíc obyvatel) v porovnání s dopravnŕ nároĉností obce (počet osob vyjŕždĕjŕcích dennĕ do zamĕstnání mimo obec vztaŕeno na počet obyvatel obce ve vĕku 15 aŕ 59 let).
 - Dalšŕm vhodnŕm kriteřiem by bylo rozdĕlení tohoto počtu spojŕ dle ĉasového období (špiĉky, sedla, ...).

f) Kategorizace zastávek:

- Z ekonomických důvodů by bylo vhodné tyto standardy doplnit o kategorizaci zastávek, což by umožnilo jejich diferenciaci z hlediska účelu a dojezdové (dojezdové) vzdálenosti.

Například:

- a. autobusové a železniční nádraží,
- b. hlavní zastávka (centrální zastávka obce),
- c. standardní zastávka,
- d. zastávka na znamení;

dále:

- (i) zastávka regionální dopravy,
- (ii) zastávka meziregionální dopravy.

IV. STRUČNÉ SHRnutí VÝSLEDKŮ ROKU 2005

1. CÍLE

Výzkumný projekt se soustřeďuje na porovnání současného stavu dopravní obslužnosti obcí tak, jak je dnes implementován v krajích, a to na základě výkladu zákona či na základě rozhodnutí kraje.

V současné době neexistuje žádný univerzálně platný standard dopravní obslužnosti, který by navázal na §19 a zákona č. 111/94 a stanovil obecně platné minimální standardy dopravní obslužnosti pro všechny obce v ČR.

Cílem řešení je stanovit množinu kritérií vztahujících se ke standardu dopravní obslužnosti, jejich hodnoty v jednotlivých krajích a na základě analýzy statistických údajů a údajů z jízdních řádů zjistit jejich současný stav a navrhnout vybraná základní kritéria, která by mohla být obecně aplikována.

Při řešení projektu se vychází z předpokladu, že kraje samostatně rozhodují o tom, kolik prostředků ze svého rozpočtu věnují na dopravní obslužnost svého území a jaký bude základní standard a rozsah dopravní obslužnosti v kraji.

Řešitelé se soustředili na řešení následujících problémů:

- 1) Definice množiny údajů, kterými lze popsat standardy v oblasti dopravní obslužnosti tak, aby je bylo možné kvantifikovat ve všech krajích.
- 2) Výběr takových charakteristik, kterými lze popsat plnění základních kritérií standardu dopravní obslužnosti a které lze určit na základě dostupných údajů (statistiky obcí a jízdních řádů) ve vztahu k obcím, okresům a krajům.
- 3) Z porovnání skutečných hodnot těchto charakteristik potom stanovit základní kritéria dopravní obslužnosti, která mohou být společná pro všechny kraje (okresy a obce) a mohou být snadno kvantifikovatelná a periodicky zjišťována pro potřeby řízení a rozhodování na úrovni státu i krajů.

2. VSTUPNÍ DATA

Základem jsou data o obcích z ČSÚ. Obsahují údaje o 6254 obcích. Ze statistických údajů budou v analýze využity údaje: (1) kraj, (2) okres, (3) příslušnost k obci s rozšířenou působností, (4) příslušnost k obci s pověřených obecním úřadem, (5) počet obyvatel celkem, (6) katastrální výměra a (7) počet částí. Obec je jednoznačně definována svým statistickým kódem obce. Tyto údaje jsou u všech obcí k dispozici.

Vzhledem ke konzistenci systému jízdních řádů lze potom pro účely analýzy využít další jednoznačné relace založené na čísle zastávky a tím propojit statistické údaje o obcích s jednotlivými zastávkami, linkami, spoji (analogicky pro vlak):

- Analýza počtu spojů v jednotlivých obcích vychází z časů odjezdů z příslušné zastávky. Není-li uveden čas odjezdu (konečná zastávka) je v úvahu brán čas příjezdu.
- Zastávky mezuregionální dopravy jsou vybrány jako zastávky, kde staví vlaky typu R a Ex.
- Regionální dopravní uzly jsou obce, kde staví alespoň pět spojů železniční dopravy.

3. MINIMÁLNÍ STANDARD

Na základě provedených průzkumu byl vyvozen minimální standard DO. Vychází z dnes schválených standardů DO v jednotlivých krajích a je uveden v příloze č. 2. Tento standard bude použit pro analýzu plnění minimálních standardů pro občany jednotlivých obcí ČR.

V. PLÁN NA ROK 2006

Řešení v roce 2006 se soustřeďuje na řešení následujících otázek:

- a) Pokrytí plochy území zastávkami. Výstupy analýzy budou znázorněny graficky v mapě, z hlediska vzdušné vzdálenosti budou použity:
 - 1 000 m
 - 1 500 m
 - 2 000 m
- b) Počet spojů (den, víkend) v obci a hlavních denních dobách (špička, sedlo, večer):
 - absolutně (pro obec jako celek)
 - relativně (na občana)
- c) Proveden výběru obcí, které nedosahují zvoleného standardu, a to:
 - v pracovní den,
 - o víkendu.
- d) Provedení analýzy obcí, ve kterých dnes staví rychlík.

Současný stav bude zjišťován po typických představitelích obcí. Výsledky řešení však budou silně ovlivněny údaji, které jsou k dispozici, a to:

- Údaje o obcích z ČSÚ umožňují provést analýzu pouze do úrovně obce. Protože však řada obcí je tvořena částmi⁸, o kterých však nejsou k dispozici statistické údaje a kterým nelze jednoduše přiřadit příslušnou zastávku hromadné dopravy, nemůže námi řešený projekt postihnout problematiku dopravy do/z jednotlivých částí obcí⁹.
- Řešení se proto soustřeďuje pouze na analýzu cca 6 250 obcí (částí obcí je přes 15 tisíc).
- Analýza četnosti spojů bude provedena na základě jízdních řádů, kde dostupné údaje rovněž dávají možnost tuto analýzu provést pouze na úroveň obce (nikoliv však až na úroveň částí obcí a ve vztahu k osídlenému území). Budou použity standardní statistické metody.
- Dostupnost zastávky hromadné dopravy je ještě více závislá na územním rozložení sídel. Vzhledem k dostupným datům není možné detailněji analyzovat dostupnost jednotlivých zastávek z každého sídelního celku či obydlého místa. Pro analýzu je proto použito pokrytí území zastávkami tak, jak vychází ze zkušeností při tvorbě jízdních řádů.

⁸ Části obcí často mají veškeré znaky samostatné sídelní jednotky stejně jako obec, často pouze s tím rozdílem, že nemají právní subjektivitu, která je „přesunuta“ na „střediskovou“ obec.

⁹ Stává se, že některá část obce je větší a dopravně významnější než nějaká menší, samostatná obec.

VI. PŘÍLOHA Č.1

1. NÁVRH ZÁKONA O STANDARDECH

Věcný návrh zákona o standardech v oblasti dopravní obslužnosti předložený Ministerstvem dopravy obsahoval následující definice:

- Standard dostupnosti vybraných zařízení veřejnou osobní dopravou je zajištění v místě obvyklé dostupnosti do školy, předškolního zařízení, školského zařízení, na úřad, k soudům a k lékaři veřejnou osobní dopravou, včetně dopravy zpět, jestliže jsou tato zařízení nedostupná pěší dopravou. Nedostupností pěší dopravou se rozumí skutečnost, že obvyklá vzdálenost těchto zařízení pěší dopravou přesahuje 3 km.
- Standard četnosti spojů je zajištění dopravního spojení každé obce (místní části obce), ve které vznikne přepravní potřeba na základě veřejného zájmu, minimálně dvěma páry spojů po všechny dny v roce v časovém rozložení provozního dne podle přepravní potřeby a místních podmínek. Výjimkou je případ, kdy nevznikne přepravní potřeba a nebude veřejný zájem. Veřejným zájmem se v oblasti veřejné osobní dopravy rozumí zájem na zajištění základních přepravních potřeb obyvatel obce, ve které vznikla nebo vznikne přepravní potřeba. O tom že v daném místě nevznikla přepravní potřeba a nebyl zjištěn veřejný zájem o zabezpečení veřejné osobní přepravy v místě, rozhodne kraj a rozhodnutí zašle Ministerstvu dopravy na vědomí.
- Standard dostupnosti veřejné osobní dopravy je zajištění dostupnosti veřejné osobní dopravy (zastávek, stanic) pěší dopravou zpravidla nepřesahující docházkovou vzdálenost 2 km, s přihlédnutím k místním podmínkám.

2. ZJIŠŤOVANÉ ÚDAJE O DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI

V rámci místního šetření v krajích se vycházelo z následující množiny údajů, která by mohla být zahrnuta do standardu a případně i standardizována. Záměrně byla vybrána co nejširší, aby bylo možné podchytit veškeré aspekty standardu dopravy vnímané v úrovni cestujících:

1.	Kvalita dopravy
1.1.	Kapacita vozidla dle typu dopravy
1.1.1.	příměstská (počet míst)
1.1.1.1.	celkem
1.1.1.1.1.	silniční
1.1.1.1.2.	železniční
1.1.1.2.	k sezení
1.1.1.2.1.	silniční
1.1.1.2.2.	železniční
1.1.1.3.	k stání
1.1.1.3.1.	silniční
1.1.1.3.2.	železniční
1.1.2.	meziměstská
1.1.2.1.	celkem
1.1.2.1.1.	silniční
1.1.2.1.2.	železniční
1.1.2.2.	k sezení
1.1.2.2.1.	silniční
1.1.2.2.2.	železniční
1.1.2.3.	k stání
1.1.2.3.1.	silniční
1.1.2.3.2.	železniční
1.1.3.	dálková
1.1.3.1.	celkem
1.1.3.1.1.	silniční

1.1.3.1.2.	zelezníční
1.1.3.2.	k sezení
1.1.3.2.1.	silniční
1.1.3.2.2.	zelezníční
1.1.3.3.	k stání
1.1.3.3.1.	silniční
1.1.3.3.2.	zelezníční
1.2.	Využitelnost kapacity
1.2.1.	plánovaná
1.2.1.1.	příměstská
1.2.1.1.1.	špičky
1.2.1.1.2.	sedla
1.2.1.1.3.	dny prac.volna a klidu
1.2.1.2.	meziměstská
1.2.1.2.1.	špičky
1.2.1.2.2.	sedla
1.2.1.2.3.	dny prac.volna a klidu
1.2.1.3.	dálková
1.2.1.3.1.	špičky
1.2.1.3.2.	sedla
1.2.1.3.3.	dny prac.volna a klidu
1.2.2.	maximální
1.2.2.1.	příměstská
1.2.2.1.1.	špičky
1.2.2.1.2.	sedla
1.2.2.1.3.	dny prac.volna a klidu
1.2.2.2.	meziměstská
1.2.2.2.1.	špičky
1.2.2.2.2.	sedla
1.2.2.2.3.	dny prac.volna a klidu
1.2.2.3.	dálková
1.2.2.3.1.	špičky
1.2.2.3.2.	sedla
1.2.2.3.3.	dny prac.volna a klidu
1.3.	Jízdní doba
1.3.1.	rychlost dosažení cíle
1.3.1.1.	příměstská
1.3.1.1.1.	špičky
1.3.1.1.1.1.	silniční
1.3.1.1.1.2.	zelezníční
1.3.1.1.2.	sedla
1.3.1.1.2.1.	silniční
1.3.1.1.2.2.	zelezníční
1.3.1.1.3.	dny prac.volna a klidu
1.3.1.1.3.1.	silniční
1.3.1.1.3.2.	zelezníční
1.3.1.2.	meziměstská
1.3.1.2.1.	špičky
1.3.1.2.1.1.	silniční
1.3.1.2.1.2.	zelezníční
1.3.1.2.2.	sedla
1.3.1.2.2.1.	silniční
1.3.1.2.2.2.	zelezníční
1.3.1.2.3.	dny prac.volna a klidu
1.3.1.2.3.1.	silniční
1.3.1.2.3.2.	zelezníční
1.3.1.3.	dálková
1.3.1.3.1.	špičky
1.3.1.3.1.1.	silniční
1.3.1.3.1.2.	zelezníční
1.3.1.3.2.	sedla
1.3.1.3.2.1.	silniční
1.3.1.3.2.2.	zelezníční
1.3.1.3.3.	dny prac.volna a klidu
1.3.1.3.3.1.	silniční
1.3.1.3.3.2.	zelezníční
1.3.2.	průměrná rychlost vozidla
1.3.2.1.	příměstská
1.3.2.1.1.	špičky
1.3.2.1.1.1.	silniční
1.3.2.1.1.2.	zelezníční
1.3.2.1.2.	sedla
1.3.2.1.2.1.	silniční
1.3.2.1.2.2.	zelezníční
1.3.2.1.3.	dny prac.volna a klidu
1.3.2.1.3.1.	silniční
1.3.2.1.3.2.	zelezníční
1.3.2.2.	meziměstská
1.3.2.2.1.	špičky
1.3.2.2.1.1.	silniční
1.3.2.2.1.2.	zelezníční
1.3.2.2.2.	sedla
1.3.2.2.2.1.	silniční
1.3.2.2.2.2.	zelezníční
1.3.2.2.3.	dny prac.volna a klidu
1.3.2.2.3.1.	silniční
1.3.2.2.3.2.	zelezníční
1.3.2.3.	dálková
1.3.2.3.1.	špičky
1.3.2.3.1.1.	silniční
1.3.2.3.1.2.	zelezníční
1.3.2.3.2.	sedla
1.3.2.3.2.1.	silniční
1.3.2.3.2.2.	zelezníční

1.3.2.3.3.	dny prac.volna a klidu.....
1.3.2.3.3.1.	silniční.....
1.3.2.3.3.2.	železniční.....
1.3.3.	dobržování jízdního řádu.....
1.3.3.1.	průměrné zpoždění.....
1.3.3.2.	maximální zpoždění.....
1.3.3.3.	čekání na spoj.....
1.4.	Kategorizace zastávek.....
1.4.1.	základní kategorie.....
1.4.1.1.	bus a železniční nádraží.....
1.4.1.2.	hlavní zastávka.....
1.4.1.3.	standardní zastávka.....
1.4.1.4.	zastávka na znamení.....
1.5.	Vybavenost zastávky.....
1.5.1.	bus a železniční nádraží.....
1.5.1.1.	prostory pro čekání.....
1.5.1.2.	sociální zařízení.....
1.5.1.3.	občerstvení.....
1.5.1.4.	informační systémy.....
1.5.1.4.1.	jízdní řády.....
1.5.1.4.2.	rezervační systém.....
1.5.1.4.3.	odbavovací systém.....
1.5.1.5.	bezpečnostní aspekty.....
1.5.1.6.	návazná infrastruktura.....
1.5.1.6.1.	pro pěši.....
1.5.1.6.2.	pro cyklisty.....
1.5.1.6.3.	pro IAD (PR,...).....
1.5.1.7.	pro taxi.....
1.5.2.	hlavní zastávka.....
1.5.2.1.	prostory pro čekání.....
1.5.2.2.	sociální zařízení.....
1.5.2.3.	občerstvení.....
1.5.2.4.	informační systémy.....
1.5.2.4.1.	jízdní řády.....
1.5.2.4.2.	rezervační systém.....
1.5.2.4.3.	odbavovací systém.....
1.5.2.5.	bezpečnostní aspekty.....
1.5.2.6.	návazná infrastruktura.....
1.5.2.6.1.	pro pěši.....
1.5.2.6.2.	pro cyklisty.....
1.5.2.6.3.	pro IAD (PR,...).....
1.5.2.7.	pro taxi.....
1.5.3.	standardní zastávka.....
1.5.3.1.	prostory pro čekání.....
1.5.3.2.	sociální zařízení.....
1.5.3.3.	občerstvení.....
1.5.3.4.	informační systémy.....
1.5.3.4.1.	jízdní řády.....
1.5.3.4.2.	rezervační systém.....
1.5.3.4.3.	odbavovací systém.....
1.5.3.5.	bezpečnostní aspekty.....
1.5.3.6.	návazná infrastruktura.....
1.5.3.6.1.	pro pěši.....
1.5.3.6.2.	pro cyklisty.....
1.5.3.6.3.	pro IAD (PR,...).....
1.5.3.7.	pro taxi.....
1.5.4.	zastávka na znamení.....
1.5.4.1.	prostory pro čekání.....
1.5.4.2.	sociální zařízení.....
1.5.4.3.	občerstvení.....
1.5.4.4.	informační systémy.....
1.5.4.4.1.	jízdní řády.....
1.5.4.4.2.	rezervační systém.....
1.5.4.4.3.	odbavovací systém.....
1.5.4.5.	bezpečnostní aspekty.....
1.5.4.6.	návazná infrastruktura.....
1.5.4.6.1.	pro pěši.....
1.5.4.6.2.	pro cyklisty.....
1.5.4.6.3.	pro IAD (PR,...).....
1.5.4.7.	pro taxi.....
1.6.	Vybavenost vozidla.....
1.6.1.	komfort.....
1.6.1.1.	příměstská.....
1.6.1.1.1.	pohodlí.....
1.6.1.1.2.	klimatizace.....
1.6.1.1.3.	další (WC,...).....
1.6.1.2.	meziměstská.....
1.6.1.2.1.	pohodlí.....
1.6.1.2.2.	klimatizace.....
1.6.1.2.3.	další (WC,...).....
1.6.1.3.	dálková.....
1.6.1.3.1.	pohodlí.....
1.6.1.3.2.	klimatizace.....
1.6.1.3.3.	další (WC,...).....
1.6.2.	informatika ve vozidle.....
1.6.2.1.	příměstská.....
1.6.2.1.1.	cestovní informace.....
1.6.2.1.2.	odbavovací systém.....
1.6.2.2.	meziměstská.....
1.6.2.2.1.	cestovní informace.....
1.6.2.2.2.	odbavovací systém.....
1.6.2.3.	dálková.....
1.6.2.3.1.	cestovní informace.....
1.6.2.3.2.	odbavovací systém.....

1.7.	všeobecné a cestovní informace.....
1.7.1.	cestovní informace
1.7.2.	rezervační systém
1.7.2.1.	obecně dostupný
1.7.2.2.	na zastávce
1.7.2.3.	ve vozidle
1.7.3.	odbavovací systém
1.7.3.1.	obecně dostupný
1.7.3.2.	na zastávce
1.7.3.3.	ve vozidle
1.8.	vhodnost vozidla
1.8.1.	příměstská
1.8.2.	meziměstská
1.8.3.	dálková
1.9.	vhodnost pro osoby se sníženou poh.....
1.9.1.	nástup a výstup
1.9.2.	místo ve vozidle
1.10.	interakce s okolím
1.10.1.	vliv na životní prostředí.....
1.10.1.1.	emise látek
1.10.1.2.	ostatní emise (hluk)
1.10.2.	vliv na cestující
1.10.2.1.	zdravotní důsledky
1.10.2.2.	obtěžování (hluk, nepohodlí)
1.10.3.	bezpečnost.....
1.10.3.1.	nehody
1.10.3.2.	vandalismus
2.	Dostupnost cílů cest.....
2.1.	Vymezení cílů.....
2.1.1.	<i>zákonem definovaných cílů cest</i>
2.1.2.	<i>ostatních cílů</i>
2.2.	Dostupnost cíle
2.2.1.	<i>metrika</i>
2.2.1.1.	vzdálenost (v km)
2.2.1.2.	čas chůze.....
2.2.2.	<i>způsob měření</i>
2.2.2.1.	vzdálenost
2.2.2.1.1.	průměrná vzdálenost
2.2.2.1.2.	maximální vzdálenost
2.2.2.2.	referenční výchozí bod
2.2.2.2.1.	střed obce
2.2.2.2.2.	okraj osídlení.....
2.2.3.	<i>dostupnost cíle pěší dopravou</i>
2.2.3.1.	vzdálenost cíle od referenčního bodu
2.2.3.2.	bezpečnostní aspekty
2.2.3.2.1.	vlastní cesta
2.2.3.2.1.1.	terén (stoupání/klesání)
2.2.3.2.1.2.	údržba cesty.....
2.2.3.2.1.3.	osvětlení
2.2.3.2.2.	bezpečnost silničního provozu
2.2.3.2.2.1.	oddělení pěšího a automobilového provozu.....
2.2.3.2.2.2.	intenzita provozu
2.2.3.2.3.	kriminalita
2.2.3.3.	dostupnost pro osoby se sníženou pohyblivostí
2.2.4.	<i>dostupnost cíle cyklistickou dopravou</i>
2.2.4.1.	vzdálenost cíle od referenčního bodu
2.2.4.2.	bezpečnostní aspekty
2.2.4.2.1.	vlastní cesta
2.2.4.2.1.1.	terén (stoupání/klesání)
2.2.4.2.1.2.	údržba cesty.....
2.2.4.2.1.3.	osvětlení
2.2.4.2.2.	bezpečnost silničního provozu.....
2.2.4.2.2.1.	oddělení cyklistického a automobilového provozu
2.2.4.2.2.2.	intenzita provozu
2.2.4.2.3.	parkování kol.....
2.3.	Dostupnost cíle z veřejné dopravy
2.3.1.	<i>vzdálenost cíle od zastávky</i>
2.3.2.	<i>bezpečnostní aspekty</i>
2.3.2.1.	vlastní cesta
2.3.2.1.1.	terén (stoupání/klesání)
2.3.2.1.2.	údržba cesty.....
2.3.2.1.3.	osvětlení
2.3.2.2.	bezpečnost silničního provozu.....
2.3.2.2.1.	oddělení pěšího a automobilového provozu.....
2.3.2.2.2.	intenzita provozu
2.3.2.3.	kriminalita.....
2.3.3.	<i>dostupnost pro osoby se sníženou pohyblivostí</i>
2.3.3.1.	<i>fyzické bariéry</i>
2.3.3.2.	<i>aistence</i>
2.4.	Možnost uspokojení dopravních potřeb.....
2.4.1.	<i> dosažitelnost cíle veř. dopravou z refer. bodu</i>
2.4.1.1.	obecné cíle cest v rámci kraje.....
2.4.1.1.1.	úřady
2.4.1.1.2.	zdravotnická zařízení
2.4.1.1.3.	školy
2.4.1.2.	specifické cíle cest (spádové oblasti).....
2.4.1.2.1.	úřady
2.4.1.2.2.	zdravotnictví.....
2.4.1.2.3.	školy
2.4.1.2.4.	zaměstnání
2.4.1.3.	ostatní (dle rozhodnutí kraje)
2.4.2.	<i>omezení týkající se dostupnosti</i>
2.4.2.1.	veřejné dopravy.....
2.4.2.2.	cílů cest pro účely cest.....

	2.4.2.2.1.	zákonem stanovených
	2.4.2.2.2.	ostatních cílů cest
2.5.		Počet přestupů
3.		Dostupnost veřejné dopravy obyvatelstvem
3.1.		Dostupnost zastávky
3.1.1.		metrika
3.1.1.1.		vzdálenost (v km)
3.1.1.2.		čas chůze
3.1.2.		způsob měření
3.1.2.1.		vzdálenost
3.1.2.1.1.		průměrná vzdálenost
3.1.2.1.2.		maximální vzdálenost
3.1.2.2.		referenční výchozí bod
3.1.2.2.1.		střed obce
3.1.2.2.2.		okraj osídlení
3.1.3.		dostupnost zastávky pěší dopravou
3.1.3.1.		vzdálenost zastávky od referenčního bodu
3.1.3.2.		bezpečnostní aspekty
3.1.3.2.1.		vlastní cesta
3.1.3.2.1.1.		terén (stoupání/klesání)
3.1.3.2.1.2.		údržba cesty
3.1.3.2.1.3.		osvětlení
3.1.3.2.2.		bezpečnost silničního provozu
3.1.3.2.2.1.		oddělení pěšího a automobilového provozu
3.1.3.2.2.2.		intenzita provozu
3.1.3.2.3.		kriminalita
3.1.3.3.		dostupnost pro osoby se sníženou pohyblivostí
3.1.4.		dostupnost zastávky cyklistickou dopravou
3.1.4.1.		vzdálenost zastávky od referenčního bodu
3.1.4.2.		bezpečnostní aspekty
3.1.4.2.1.		vlastní cesta
3.1.4.2.1.1.		terén (stoupání/klesání)
3.1.4.2.1.2.		údržba cesty
3.1.4.2.1.3.		osvětlení
3.1.4.2.2.		bezpečnost silničního provozu
3.1.4.2.2.1.		oddělení cyklistického a automobilového provozu
3.1.4.2.2.2.		intenzita provozu
3.1.4.2.3.		parkování kol
3.1.5.		dostupnost zastávky IAD a taxi
3.1.5.1.		zastavení a stání
3.1.5.2.		parkování
3.1.6.		Dostupnost taxi
3.2.		dostupnost zastávky po osoby se sníženou pohyb.
3.2.1.		fyziké bariéry
3.2.2.		asistence
3.3.		Dostupnost meziregionální dopravy
3.3.1.		metrika
3.3.1.1.		vzdálenost k zastávce
3.3.1.2.		čas
3.3.2.		způsob měření
3.3.2.1.		vzdálenost od referenčního bodu
3.3.2.2.		vzdálenost mezi zastávkami
3.3.3.		dosažitelnost
3.3.3.1.		vzdálenost
3.3.3.2.		počet přestupů
4.		Četnost a pravidelnost spojů
4.1.		Četnost spojů
4.1.1.		metrika
4.1.1.1.		počet spojů v čase
4.1.1.2.		intervaly mezi spoji
4.2.		Počet spojů
4.2.1.		Minimální počet spojů
4.2.1.1.		ranní špička
4.2.1.2.		dopolední sedlo
4.2.1.3.		odpolední špička
4.2.1.4.		odpolední sedlo
4.2.1.5.		noc
4.3.		Četnost v pracovní dny
4.3.1.		ranní špička
4.3.1.1.		příměstská
4.3.1.2.		meziměstská
4.3.1.3.		dálková
4.3.2.		dopolední sedlo
4.3.2.1.		příměstská
4.3.2.2.		meziměstská
4.3.2.3.		dálková
4.3.3.		odpolední špička
4.3.3.1.		příměstská
4.3.3.2.		meziměstská
4.3.3.3.		dálková
4.3.4.		odpolední sedlo
4.3.4.1.		příměstská
4.3.4.2.		meziměstská
4.3.4.3.		dálková
4.3.5.		noc
4.3.5.1.		příměstská
4.3.5.2.		meziměstská
4.3.5.3.		dálková
4.4.		Četnost v dny pracovního klidu a volna
4.4.1.		den
4.4.1.1.		příměstská
4.4.1.2.		meziměstská
4.4.1.3.		dálková
4.4.2.		noc

4.4.2.1.	příměstská
4.4.2.2.	meziměstská
4.4.2.3.	dálková
4.5.	Pravidelnost spojů
4.5.1.	taktová doprava
4.5.2.	odjezdy ve stejnou minutu
4.5.2.1.	ranní špička
4.5.2.2.	dopolední sedlo
4.5.2.3.	odpolední špička
4.5.2.4.	odpolední sedlo
4.5.2.5.	noc
4.6.	Přesnost
4.6.1.	čekání na přípoje:
4.6.1.1.	bus
4.6.1.2.	vlak
4.6.2.	zpoždění
4.6.3.	dřívější odjezd ze zastávky
5.	Kvalita přestupů
5.1.	Přestupní bod
5.1.1.	přestupní zastávky
5.1.1.1.	vzdálenost přestupních zastávek
5.1.1.1.1.	příměstská
5.1.1.1.2.	meziměstská
5.1.1.1.3.	dálková
5.1.1.2.	způsob dopravy mezi nimi
5.1.1.2.1.	příměstská
5.1.1.2.1.1.	pěší
5.1.1.2.1.2.	MHD
5.1.1.2.2.	meziměstská
5.1.1.2.2.1.	pěší
5.1.1.2.2.2.	MHD
5.1.1.2.3.	dálková
5.1.1.2.3.1.	pěší
5.1.1.2.3.2.	MHD
5.1.2.	bezpečnostní aspekty pěší dopravy při přestupu
5.1.2.1.	vlastní cesta
5.1.2.1.1.	terén (stoupání/klesání)
5.1.2.1.2.	údržba cesty
5.1.2.1.3.	osvětlení
5.1.2.2.	bezpečnost silničního provozu
5.1.2.2.1.	oddělení pěšího a automobilového provozu
5.1.2.2.2.	intenzita provozu
5.1.2.3.	kriminalita
5.1.3.	dostupnost pro osoby se sníženou pohyblivostí
5.2.	Doba čekání při přestupu
5.2.1.	metrika
5.2.2.	příměstská
5.2.2.1.	maximální
5.2.2.2.	průměrná
5.2.3.	meziměstská
5.2.3.1.	maximální
5.2.3.2.	průměrná
5.2.4.	dálková
5.2.4.1.	maximální
5.2.4.2.	průměrná
5.3.	Kvalita čekání
5.3.1.	Kategorie přestupní zastávky
5.3.1.1.	bus a železniční nádraží
5.3.1.2.	hlavní zastávka
5.3.1.3.	standardní zastávka
5.3.1.4.	zastávka na znamení
5.4.	Vybavenost zastávky
5.4.1.	prostory pro čekání
5.4.2.	sociální zařízení
5.4.3.	občerstvení
5.4.4.	informační systémy
5.4.4.1.	jízdní řády
5.4.4.2.	rezervační systém
5.4.4.3.	odbavovací systém
5.4.5.	ochrana zdraví a majetku
5.4.5.1.	bezpečnostní aspekty
5.4.5.2.	úschovny zavazadel
6.	Kompatibilita
6.1.	Jízdní doklady
6.1.1.	platnost u různých dopravců
6.1.2.	jednotný tarif v rámci kraje
6.2.	Data a IS
6.2.1.	jednotný odbavovací systém
6.2.2.	jednotný formát sdílených dat
7.	Péče o zákazníky
7.1.	Vztahy se zákazníky
7.2.	Personál
7.3.	Podpora
7.4.	Odbavení

3. VÝSLEDKY PRŮZKUMŮ

3.1. PŘEHLED STANDARDŮ DO APLIKOVANÝCH V KRAJÍCH

3.1.1. Jihočeský kraj

V současné době nejsou žádné standardy dopravní obslužnosti v Jihočeském kraji uplatňovány. Zastupitelstvo Jihočeského kraje pouze doporučilo uplatňovat standardy uvedené v usnesení č. 298/2003/ZK s ohledem na výši finančních prostředků na zajištění základní dopravní obslužnosti:

- postupně uplatňovat standard jednotné kvality dopravní obslužnosti, kdy na celém území všech okresů Jihočeského kraje bude uplatňován standardu minimální frekvence spojů do obcí postupně zajištěna stejná kvalita dopravní obslužnosti,
- postupně uplatňovat standard dostupnosti vybraných zařízení veřejnou osobní dopravou, tzn. zajištění dostupnosti do školy, předškolního a školního zařízení, na úřady, k soudům a k lékařům veřejnou osobní dopravou, včetně dopravy zpět, jestliže jsou tato zařízení nedostupná pěší dopravou (nedostupností pěší dopravou se rozumí skutečnost, že obvyklá vzdálenost těchto zařízení pěší dopravou přesahuje 3 km),
- postupně uplatňovat standard dostupnosti veřejné osobní dopravy, tzn. zajištění dostupnosti veřejné osobní dopravy (zastávek, stanic) pěší dopravou zpravidla nepřesahující docházkovou vzdálenost 2 km s přihlédnutím k místním podmínkám,
- postupně uplatňovat standard minimální frekvence spojů do obce, a to v pracovní den 6 párů spojů, v den pracovního klidu a pracovního volna 3 páry spojů,
- postupně uplatňovat standard kvality přestupu, který je dán maximální dobou přestupu 10 minut (doba chůze a čekání na spoj) mezi jednotlivými druhy dopravy zařazenými do IDS.

3.1.2. Jihomoravský kraj

Standardy dopravní obslužnosti v Jihomoravském kraji (JMK) jsou stanoveny v Projektu realizace I. etapy Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje. Záměr realizace I. etapy IDS byl schválen Zastupitelstvem Jihomoravského kraje dne 13. 2. 2003 a Zastupitelstvem města Brna dne 11. 3. 2003. Dokument mimo jiné obsahuje:

Standard dopravní obslužnosti – četnost spojů

- 6 párů v pracovní den
- 3 páry v sobotu a v neděli

Zastupitelstvo Jihomoravského kraje schválilo na svém zasedání dne 7. 11. 2002 standardy veřejné osobní dopravy (6 párů spojů v pracovní den, 3 páry spojů v sobotu a neděli) do každé obce, které budou uplatňovány postupně s ohledem na postupné zavádění integrovaného systému veřejné osobní dopravy na území Jihomoravského kraje. Na území etapy E1 IDS JMK tento standard nesplňuje 10 % obcí. Naplnění tohoto základního standardu si vyžádá částku 3 600 tis Kč.

Technické a provozní standardy

Technické a provozní standardy tvoří jednu z příloh Smlouvy o podmínkách přepravy v IDS JMK a zajištění činností souvisejících s provozováním IDS JMK. Jedná se o závazný předpis, jímž jsou všichni dopravci provozující dopravu v rámci IDS JMK smluvně vázáni, který musí dodržovat a jehož porušení může být sankcionováno. Technické a provozní standardy řeší především technické záležitosti provozu systému IDS JMK. Stanovují pravidla pro následující oblasti provozu:

- vybavení a vzhled zastávek a označků;
- grafická podoba jízdních řádů;
- vzhled a vybavení vozidel;
- udržování provozní zálohy;
- řízení mimořádností v dopravě;
- dodržování předepsaných návazností a přípojů;
- povinné ochranné prvky jízdních dokladů;

- způsoby odbavení cestujících;
- prodej jízdních dokladů;
- standard informačních center;
- standard dopravních výkonů.

Jelikož se jedná o obsáhlou část výše zmiňovaného dokumentu, nebudou zde uváděny podrobnosti k jednotlivým standardům.

3.1.3. Karlovarský kraj

Karlovarský kraj nemá žádným speciálním způsobem stanoveny a upraveny standardy dopravní obslužnosti.

3.1.4. Královehradecký kraj

Královehradecký kraj nemá v současnosti žádné standardy dopravní obslužnosti oficiálně stanoveny. Při optimalizaci dopravní obslužnosti je snaha zavádět takové standardy dopravní obslužnosti, které odpovídají alespoň návrhu zákona o dopravní obslužnosti navrhovaného v minulosti.

Neoficiálně se však za standard v Královehradeckém kraji považuje

- spojení do školy 1x ráno a ze školy 2 x odpoledne,
- spojení do zaměstnání 1x ráno, v některých případech 2 x (na 6.00 h a 7.00 h) a dle potřeby i do odpolední směny.

Na části území, kde je zaveden integrovaný dopravní systém IREDO, byly nastaveny dopravcům standardy, které jsou povinni dodržovat:

Standard označků v IREDO

- Na všech zastávkách musí být vylepeny jízdní řády všech linek, které zastávku obsluhují. Vyvěšení jízdních řádů musí být zajištěno vždy nejméně 24 hodin před vstupem jízdního řádu v platnost.
- Na všech zastávkách musí být vyvěšena také tarifní mapka IREDO. Za vyvěšení tarifní mapky zodpovídá dopravce, který zajišťuje obsluhu zastávky největším počtem integrovaných spojů.
- Na autobusových nádražích IREDO bude ve vhodném formátu zveřejněn také ceník IREDO.
- V případě poškození, které by vedlo k nečitelnosti některých podstatných údajů, musí být jízdní řád nebo tarifní mapka znovu vyvěšeny do sedmi dnů.

Standard označení vozidel v IREDO

- Vozidla v IREDO musí být označena na vstupních dveřích logem IREDO o rozměrech nejméně 200x 50 mm.

Standard dodržování čekacích dob

- Spoj vyčká přípojů uvedených ve schválených jízdních řádech stanovenou dobu.
- Autobusový spoj dále vyčká všech ostatních vlakových a autobusových přípojů uvedených v sešitovém jízdním řádu IREDO nejméně 3 minuty.
- Pokud tomu nebrání vážné provozní skutečnosti (například nemožnost dohnat zpoždění a problémy v dalším oběhu vozidla nebo návazností na vlakovou dopravu), je dopravce povinen čekat na přípoj nejméně 5 minut.
- Poslední spoj v daném směru vyčká na přípoj nejméně 10 minut.

3.1.5. Liberecký kraj

V Libereckém kraji byly v projektu „Optimalizace dopravní obslužnosti území Libereckého kraje“ standardy DO strukturovány do parametrů a k nim přiřazeny standardy.

Parametr		Standard	Jednotka
Dostupnost	Fyzická	<i>Dostupnost vybraných zařízení veřejnou osobní dopravou</i>	(m)
		<i>Dostupnost veřejné osobní dopravy</i>	(m)
		<i>Četnost spojů (+ intervaly mezi spoji)</i>	četnost (počet/hod) interval (minuta)
		<i>Doba strávená přepravou</i>	(minuta)
		<i>Počet přestupů</i>	(počet)
	Ekonomická	<i>Cena jízdného</i>	(Kč)
Spolehlivost	Provozní	<i>Spolehlivost a pravidelnost</i>	(%)
Bezpečnost	Aktivní, pasivní, ochrana před kriminálními živly	<i>Ukazatele bezpečnosti</i>	(%), (počet), (Kč)
Ekologie		<i>Ekologičnost provozu</i>	(%)
Kultura cestování		<i>Obsazenost</i>	(%)
		<i>Dostupnost veřejné dopravy pro postižené</i>	(%)
		<i>Informační a odbavovací systémy, vybavení dopravních prostředků, stanic a zastávek</i>	(míra spokojenosti cestujících)

Dostupnost vybraných zařízení veřejnou osobní dopravou

Je zajištění v místě obvyklé dostupnosti do školy, předškolního zařízení, školského zařízení, na úřad, k soudům a k lékaři veřejnou osobní dopravou, včetně dopravy zpět, jestliže jsou tato zařízení nedostupná pěší dopravou. Nedostupností pěší dopravou se rozumí skutečnost, že obvyklá vzdálenost těchto zařízení pěší dopravou přesahuje 3 km.

Dostupnost veřejné osobní dopravy

Je zajištění dostupnosti veřejné osobní dopravy (zastávek, stanic) pěší dopravou zpravidla nepřesahující docházkovou vzdálenost 2 km, s přihlédnutím k místním podmínkám.

Každá cesta prostředkem hromadné dopravy začíná a končí pěší chůzí. Návaznost pěších cest a přístupů má být proto logická, co nejkratší, přehledná a co nejbezpečnější.

Tento standard určuje z prostorového hlediska vzdálenost a z hlediska časového dobu dostupnosti zastávek a stanic při vstupu do systému hromadné dopravy. Docházková vzdálenost je standard, jehož nastavení ovlivní přístup občana k veřejné dopravě. Při stanovení limitu docházkové vzdálenosti k zastávce, resp. k prostředku veřejné dopravy, je nutno brát v úvahu i skutečnost, že čas strávený chůzí je součástí času stráveného k dosažení cíle.

Stávající síť zastávek a stanic tvoří „zavedené kontaktní uzly“, které celkem bez problému pokrývají území dnešních okresů, a proto mohou být akceptovatelné i pro potřeby krajského uspořádání území. Shora uváděné docházkové vzdálenosti jsou limitní vzdálenosti určené spíše pro nově zřizované zastávky a stanice.

Četnost spojů

Je zajištění dopravního spojení každé obce (místní části obce), ve které vznikne přepravní potřeba na základě veřejného zájmu minimálně dvěma páry spojů po všechny dny v roce v časovém rozložení provozního dne podle přepravní potřeby a místních podmínek. Výjimkou je případ, kdy nevznikne přepravní potřeba a nebude veřejný zájem. Veřejným zájmem se v oblasti veřejné osobní dopravy rozumí zájem na zajištění základních přepravních potřeb obyvatel obce, ve které vznikla nebo vznikne přepravní potřeba.

Jedná se o základní kvalitu veřejné služby. Intenzita spojů je určována výší poptávky, počtem obsluhovaných institucí a přepravními potřebami daného území. Obecně lze konstatovat, že pravidelnost hromadné dopravy vyžaduje rovnoměrné časové a prostorové rozložení zdrojů a cílů dopravy. U regionální osobní dopravy se tato podmínka obtížně splňuje z důvodu nerovnoměrného časového zatížení hromadné dopravy v důsledku některých funkčních složek města, jakými jsou výroba a občanská zařízení (začátek a konec pracovní doby, začátek a konec vyučování ve školách, atd.).

V souvislosti s právem občana být obslužen bude nutné přihlížet při aplikaci tohoto standardu ke konkrétní situaci v daném regionu, k historicky dané hustotě a velikosti sídelních jednotek.

V jednotlivých opodstatněných a zdůvodněných případech bude možné, např. z důvodu nezájmu občanů připustit, aby sídelní jednotka nebyla dopravně obslužena.

Standard četnosti spojů lze doplnit podle uvážení a finančních možností Libereckého kraje na příměstských trasách s vyšší poptávkou po dopravě, standardem intervaly mezi spoji (intenzita spojů).

Doba strávená přepravou

Pro cestujícího je rozhodující doba přemístění, tedy „ode dveří ke dveřím“.

Doba přemístění je definovaná:

$$T_p = T_1 + T_č + T_{dp} + T_{pr} + T_2$$

T_p	doba přemístění
T_1	doba chůze ze zdroje na zastávku
$T_č$	doba čekání na spoj
T_{dp}	doba strávená v dopravním prostředku (dopravních prostředcích)
T_{pr}	doba přestupu (doba chůze a doba čekání na spoj při přestupu)
T_2	doba chůze od zastávky k cíli

Počet přestupů

Tento standard ovlivňuje velikost předchozího standardu, může být hodnocen jako jeho součást nebo samostatně.

Vyšší počet přestupů během jedné cesty, zejména pak u mimoměstských linek ve spojení s delšími intervaly mezi spoji, snižuje zájem cestujícího o veřejnou dopravu.

Cena jízdného

Spolu s předchozími standardy významně ovlivňuje zájem veřejnosti o cestování hromadnou dopravou. Výše tarifu a systém slev jsou výrazně ovlivněny výší státního příspěvku. Stát tak reguluje zájem cestujících o veřejnou dopravu.

Spolehlivost a pravidelnost veřejné osobní dopravy

Tento ukazatel znamená maximální plnění jízdních řádů veřejné autobusové dopravy a grafikonů vlakové osobní dopravy (poměr mezi uskutečněnými a plánovanými spoji). Měl by pružně reagovat na změny přepravních potřeb a to změnou časového i trasového vedení linek, ale současně by měl eliminovat provádění uvedených změn časového i trasového vedení linek, které nevyplývají z veřejného zájmu. Zajištění tohoto ukazatele je důležité pro dosažení konkurenceschopnosti veřejné osobní hromadné dopravy s individuální automobilovou dopravou.

Ukazatele bezpečnosti

Tento ukazatel charakterizuje stav, příčinu a závažnost dopravní nehodovosti, případně dalších mimořádných událostí při zabezpečování dopravní obslužnosti a musí být považován za kritérium nejvyšší důležitosti (zachycuje počet nehod, mimořádných událostí, výše škody).

Bezpečnost sledujeme ze dvou hledisek:

- aktivní bezpečnost, tj. opatření k maximálnímu omezení příčin vzniku nehody
- pasivní bezpečnost, tj. opatření snižující následky nehod

Kvantitativně se ukazatele bezpečnosti sledují v následujících údajích:

- počet nehod mezi vlastními vozidly
- počet nehod mezi vozidly MHD a dalšími účastníky provozu
- počet nehod s vlastním zaviněním

- počet nehod s cizím zaviněním
- počet a závažnost zranění
- velikost hmotné škody ve finančním vyjádření

K výše uvedeným kritériím bezpečnosti je nutno nyní přiřadit i otázku bezpečnosti cestujících před kriminálními živly (crime-safety).

Ekologičnost provozu

V rámci ochrany životního prostředí je nezbytné se zaměřit na snižování hladiny emisí z exhalací a hluku. Jedná se o zvýšení poměru dopravních prostředků s ekologickým pohonem k celkovému počtu dopravních prostředků ve veřejné osobní dopravě. Rovněž je nutné se zaměřit na technický stav dopravních prostředků i pojižděných komunikací. Zastávky (stanice) zřizovat v místech, ve kterých bude provoz dopravních prostředků co nejméně ohrožovat obyvatele v jejich okolí zvýšeným hlukem (hlavně v nočních hodinách) a exhalacemi.

Obsazenost vozidla

Poměr skutečné veřejné poptávky a kapacity nabízené služby vozidly HD, nebo poměr skutečného počtu cestujících ve vozidle a přepravní kapacity dopravního prostředku.

Může se sledovat jako poměr sedících a stojících cestujících nebo jako procento obsaditelnosti dopravního prostředku. Vyhodnocením využití kapacity dopravních prostředků je možné sledovat potřebnost dopravního spojení v nabízeném směru i dosaženou kvalitu přepravy cestujících. Využití nabízené kapacity by nemělo klesnout pod ekonomickou výhodnost s výjimkou, kdy z důvodu zajištění přepravních potřeb menší části obyvatel je nutné řešit zabezpečení příslušného spoje formou uzavření smlouvy o závazku veřejné služby.

Nabízená kapacita dopravních prostředků HD by měla být v zatíženém směru využita na 60 – 100%, v opačném směru by využití nabízené kapacity nemělo klesnout od 25 – 30 %.

Dostupnost dopravy pro handicapované spoluobčany

Poměr spojů zabezpečených dopravními prostředky vybavenými zařízeními umožňujícím postiženým osobám snadnější nástup a výstup, nebo počet nízkopodlažních vozů k celkovému počtu spojů na dané lince.

Podle místních podmínek, potřeby a finančních možností zvyšovat počet dopravních prostředků, které jsou vybaveny zařízeními k možnosti bezbariérového nástupu a výstupu těchto cestujících, nebo přímo v bezbariérovém provedení. Zvýšit počet informačních zařízení na dopravních prostředcích, v zastávkách i stanicích pro nevidomé nebo neslyšící občany.

Informační a odbavovací systémy, vybavení dopravních prostředků, stanic a zastávek

Přispívá ke zvýšení zájmu cestujících o využití služeb ve veřejné osobní dopravě. Cestující má zajištěn servis informací i cestovního pohodlí a to nejen při přímé přepravě, ale i při čekání na spoj (podle možností je v zastávkách-stanicích zajištěno občerstvení, WC, odpovídající prostředí čekárny). Proti použití individuální automobilové přepravy nemá cestující starosti s parkováním vozidla, vyhne se stresům při řízení osobního vozidla, apod. Má relativně zajištěnou jistotu bezproblémového dosažení cílového místa.

Jako základní parametr DO byl stanoven parametr „Dostupnost“ a jeho standardy „Dostupnost vybraných zařízení“, „Dostupnost veřejné osobní dopravy“, „Četnost spojů“ a „Počet přestupů“, které jsou při tvorbě jízdních řádů veřejné linkové a železniční dopravy postupně dle finanční možnosti krajského rozpočtu naplňovány.

Dostupnost vybraných zařízení

Kritérium: docházková vzdálenost bez potřeby zajištění základní dopravní obslužnosti do vzdálenosti 3 km od zařízení

Dostupnost veřejné osobní dopravy

Kritérium: izochrona dostupnosti 1 km – pro pracovní dny; izochrona dostupnosti 3 km – pro soboty, neděle a svátky

Četnost spojů

Kritérium: min. 3 páry spojů – pro pracovní dny, min. 2 páry spojů – pro soboty, neděle a svátky

Počet přestupů

Kritérium: přestupy jsou možné, neměly by časově tvořit více než 1/6 doby trvání cesty bez přestupu

3.1.6. Moravskoslezský kraj

V Moravskoslezském kraji byla pro rok 2005 vybrána a rozpracována některá kritéria z evropské normy ČSN EN 13816, která jsou v průběhu letošního roku zkušebně ověřována v praxi (od dubna 2005). Zjišťuje se nejen jejich naplnění jednotlivými dopravci, ale také celý kontrolní systém z organizačního hlediska. Další kritéria budou rozpracována v následujících letech.

Rozpracované standardy v roce 2005:

DOSAŽITELNOST

- **Zatížení vozidla - obsaditelnost**
cca 60 – 80% obsaditelnosti maximální.

Nepřijatelná situace

Cestující se nevejdou do vozidla popř. stojí na schodech, vozidlo je obsazeno nad optimální obsaditelnost.

Úroveň náročnosti

95 % kontrolovaných vozidel odpovídá standardu.

PŘÍSTUPNOST

- **Přístupnost pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace**
 - Všechny nově vybudované a rekonstruované zastávky/stanice musí splňovat podmínky přístupu pro osoby se sníženou schopností orientace.
 - Zastávky/stanice, již vybudované, musí splňovat tyto podmínky jen tam, kde to vyžaduje situace (tzn. soustředěné bydlení těchto osob, kulturní zařízení, zdravotní střediska, úřady a instituce státní správy).

Nepřijatelná situace

Nesplňuje podmínky bezbariérového přístupu.

Úroveň náročnosti

100 % kontrolovaných zastávek odpovídá standardu.

- **Dostupnost jízdenek**
 - nákup v síti:
 - § Veškerý sortiment jízdních dokladů krátkodobých i dlouhodobých se prodává v předprodejní síti dopravce v omezeném čase.
 - § Ve vozidlech u řidiče (bez přírážky) příměstské a městské dopravy (Opava, Krnov) jen krátkodobé jízdenky.
 - § V doplňkovém prodeji u řidiče (DP Ostrava) jen vybrané krátkodobé jízdenky (s přírážkou), za podmínek stanovených pro doplňkový prodej jízdenek u řidiče.
 - § V prodejních automatech všechny druhy vybraných krátkodobých jízdenek nepřetržitě.

Nepřijatelná situace

§ v předprodejní síti nejsou všechny druhy jízdenky, není dodržena prodejní doba. Ve vozidlech u řidiče není určený sortiment jízdních dokladů. Lhůta mezi oznámením závady a jejím odstraněním překročí 12 hodin.

§ Jízdenkový automat – lhůta mezi oznámením závady jízdenkového automatu a jejím odstraněním překročí 24 hodiny, procento nefunkčních jízdenkových automatů je vyšší než úroveň náročnosti.

Úroveň náročnosti

§ 100 % zkontrolovaných prodejen dopravce odpovídá standardu.

§ Ve 100 % kontrolních nákupů je umožněno cestujícímu zakoupit si jízdní doklad nejpozději u řidiče.

§ 90 % jízdenkových automatů splňuje standardu.

- nákup mimo síť

Mimo síť se nakupují krátkodobé jízdenky na viditelně označeném místě. Jízdní doklad je možno zakoupit např. ve stáncích PNS, v obchodech.

Nepřijatelná situace

Prodejní místo není označené, nejsou k zakoupení jízdenky.

Úroveň náročnosti

95 % zkontrolovaných prodejních míst odpovídá standardu.

INFORMACE

• Všeobecné informace

- Cestující získá prostřednictvím Informačních středisek jednotlivých dopravců (pokud je provozují), Ústředních dispečinků - zde nepřetržitě - informace o dopravním spojení, o tarifu a prodeji jízdenek, o plánovaných změnách v dopravě. Informační střediska musí mít vyznačeny následující údaje a informace: označení prodejny, otevírací doba, kontaktní adresy a telefony, ceník zboží (jízdních dokladů), plánek sítě, letáky o změnách, reklamační řád (pravidla pro používání čipových karet) k dispozici je úplný sortiment zboží (knižní jízdní řády, úplný sortiment jízdenek, plán sítě)
- Jízdenkový automat – musí být informace o obsluze a jízdenkové skladbě (tarifech), v terénu dobře viditelný, pro cestující dobře přístupný.
- Informace prezentována na vlastních internetových stránkách společnosti musí být aktuální, rychlá a vypovídající a je přístupná nepřetržitě.

Nepřijatelná situace

Cestující nezíská informace, týkající se daného dopravce. Cestujícímu se nepodaří telefonní spojení s žádným Informačním střediskem na 3 pokusy v časovém rozpětí 15 minut, cestující nezískal potřebné informace nebo byl mylně informován.

Úroveň náročnosti

90 % žadatelů získá informace dle standardu.

• Informace na nebo ve vozidlech

Cestující má k dispozici čitelné a aktuální informace:

- schéma sítě MHD (města),
- přepravní podmínky (výňatek SPP),
- tarifní výňatek.

Nepřijatelná situace

Cestující nemůže dostatečně nebo spolehlivě identifikovat vozidlo nebo je uveden v omyl scházející či chybnou informací.

Úroveň náročnosti

100 % kontrolovaných vozidel odpovídá standardu.

• Informace na zastávkách/stanicích

V každé nástupní zastávce/stanici cestující najde na příslušných místech čitelné a aktuální:

- označení zastávky,
- platné jízdní řády zastavujících linek,
- kontaktní telefonní číslo na dopravce.

Nepřijatelná situace

Není splněna úroveň náročnosti.

Úroveň náročnosti

95 % kontrolovaných zastávek daného dopravce odpovídá standardu.

ČAS

• Dodržování jízdního řádu

Provoz je přesný, jestliže cestující jsou přepravováni ve vozidlech, které ve sledovaných obdobích dodržují při odjezdu z výchozích a nácestných zastávek, resp. dojezdu do cílových zastávek jízdní řád přesně, příp. s povolenou odchylkou. Ta je stanovena u výchozích zastávek 0 min., u nácestných a cílových zastávek v rozmezí 0 až +2 min.

Nepřijatelná situace

Vozidla odjíždějí z výchozích zastávek, ve vztahu k jízdnímu řádu, mimo povolenou odchylku.

Úroveň náročnosti

80 % všech náměrů odpovídá standardu (resp. je v uvedené povolené odchylce, vztaženo ke každému dopravci).

PÉČE O ZAKÁZNIKA

• Dotazy

Telefonické a e-mailové dotazy budou zodpovězeny ihned, pokud informace nevyžaduje další projednání (v případě projednání dotaz bude zodpovězen do 30 kalendářních dnů). Písemný dotaz je zodpovězen max. do 30 kalendářních dnů.

Nepřijatelná situace

Dotaz není zodpovězen vůbec, nebo je zodpovězen špatně. Není dodržen termín pro odpověď.

Úroveň náročnosti

100 % kontrolovaných zodpovězených dotazů odpovídá standardu.

- **Stížnosti**

Telefonická a e-mailová stížnost bude zodpovězena ihned, pokud informace nevyžaduje další šetření (v případě šetření bude zodpovězen do 30 kalendářních dnů). Písemná stížnost je zodpovězena max. do 30 kalendářních dnů.

Nepřijatelná situace

Stížnost je nezodpovězena, nevyřešena. Není dodržen termín pro odpověď.

Úroveň náročnosti

100 % kontrolovaných zodpovězených stížností odpovídá standardu.

- **Obchodní postoj**

Zaměstnanec je vstřícný, ochotný, slušný, zdrženlivý a skromného vystupování.

Nepřijatelná situace

Neochota a nevstřícnost. Neschopnost podat informaci. Zdlouhavé vyřízení žádosti.

Úroveň náročnosti

95 % kontrolovaných odpovídá definici standardu (vztaženo ke každému dopravci).

- **Zevnějšek, vzhled**

Zaměstnanec ve službě, či službu nastupující, je oblečen do stejnokrojových součástek ve smyslu příslušné vnitřní normy. Stejnokroj má být dle předpisového vzoru kompletní, neznečištěný, bez mechanického poškození a nepomačkaný s příslušnými znaky dopravce (odznak, logo), vzhled zaměstnance odpovídá společenským zvyklostem (vlasy, oholení) a požadavkům na zaměstnance dopravce.

Nepřijatelná situace

- použití nevhodných soukromých doplňků ke stejnokroji,
- košile bez vázanky nebo halenka rozepnuta na více než 2 knoflíčky,
- znečištěný, popř. zmačkaný, poškozený stejnokroj,
- letní oblečení použité v období říjen až duben (krátké pracovní kalhoty, tričko).

Úroveň náročnosti

95 % kontrolovaných zaměstnanců odpovídá standardu.

POHODLÍ

- **v nástupních a výstupních zastávkách/stanicích pro pasažéry**

Pokud je na zastávce/ stanici přístřešek, musí být vybaven lavičkou (sedadly) pro odpočinek, nachází se v blízkosti veřejného osvětlení (příp. bude osvětlen), součástí tvoří odpadkové koše, zároveň slouží jako ochrana před nepřízní počasí (deštěm, větrem, sněh, ...).

Nepřijatelná situace

Nejsou umístěny lavičky (sedadla), chybí odpadkové koše, není osvětlena.

Úroveň náročnosti

95 % kontrolovaných odpovídá standardu.

- **ve vozidlech**

Vozidla jsou vybavena sedadly s vymezením míst k sezení pro invalidy, prostorem pro kočárek, tak aby ostatní nebyli omezováni. Sedadla jsou polstrovaná. Ve vozidle nejsou žádné překážky (výstupky, hrboly na podlaze). Neobtěžující způsob jízdy.

Nepřijatelná situace

Není vyčleněno místo pro invalidy a kočárek. Nejsou k dispozici madla, úchyty pro cestující. Řidič vozidla jede bezohledně a riskantně.

Úroveň náročnosti

95 % kontrolovaných odpovídá standardu.

- **podmínky prostředí ve vozidlech**

- čistota vozidla udržovaný a neznečištěný povrch, čistá sedadla, madla, podlahy, okna a předměty, vozidlo je bez prachu a hrubých nečistot

- klima
osvětlení takové, aby byl umožněn v interiéru vozidla bezpečný pohyb cestujících, větrání a vytápění odpovídající venkovní teplotě a vlhkosti, bez zápachu a odpovídající technicko-provozním podmínkám
- technická způsobilost:
vozidlo musí být v dobrém technickém stavu, povrch podlahy musí být bez výstupků a poruch, sedadla a madla musí být řádně upevněna, funkční musí být zařízení pro otevírání a zavírání dveří, odbavovací systém, větrání a vytápění vozu, ozvučení vozu, zvuková a optická signalizace, v dobrém stavu musí být fabiony pro informace a zařízení pro upevnění orientačních směrových tabulí.

Nepříjemná situace

Závada není odstraněna přes 6 hodin od nahlášení závady ohrožující bezpečnost a zdraví cestujících, ostatní závady nejsou odstraněny nejpozději do začátku následující směny.

Úroveň náročnosti

95 % kontrolovaných vozidel odpovídá standardu.

- **podmínky prostředí na zastávkách/stanicích**

Udržovaný a neznečištěný povrch bez hrubých nečistot. Čisté lavičky, sedadla. Odpadkové koše jsou nepřeplněné (zapáchající). Zastávka/stanice je v dobrém technickém stavu, plexi je čisté nerozbité.

Nepříjemná situace

Okolí zastávky/stanice je hrubě znečištěno, odpadky jsou rozházené po blízkém okolí. Lavičky, sedadla jsou špinavé, rozbité. Zastávka/stanice je ve špatném technickém stavu, jsou rozbitá plexi, vybourané stěny, její celkový vzhled je odpudivý.

Úroveň náročnosti

95 % kontrolovaných odpovídá standardu.

BEZPEČNOST

- **viditelné monitorování**

Nově vybudované terminály musí být monitorovány. Snímací kamery jsou funkční a musí být umístěny tak, aby byly vidět všechny zastávky/stanice. Je zajištěn přenos na dispečerské stanoviště. Monitorování probíhá nepřetržitě po dobu 24 hodin celoročně (pracovní dny, soboty, neděle a svátky).

Nepříjemná situace

Kamery jsou nevhodně umístěny (nejsou vidět stanoviště). Není zajištěn přenos na dispečerské stanoviště. Monitorování je vypnuto.

Úroveň náročnosti

95 % kontrolovaných odpovídá standardu.

- **přítomnost personálu/polici**

Na nově vybudovaných terminálech musí být zajištěna přítomnost hlídací služby/policie. Ta bude v pravidelných 2 hodinových intervalech zajišťovat bezpečnost na terminálu.

Nepříjemná situace

Personál/policie se nevyskytuje na terminálu. Není zajištěna bezpečnost.

Úroveň náročnosti

95 % kontrolovaných odpovídá standardu.

- **označení stanic první pomoci**

Na nově vybudovaném terminálu, v jehož blízkosti se nachází nemocnice či stanice první pomoci tj. v okruhu 500 m musí být viditelně označeno její umístění. Poloha umístění bude zakreslena v situačním plánu s rozmístěním stanovišť, který bude umístěn u jízdního řádu či informační tabule. Znak má označení červeného kříže v modrém poli.

Nepříjemná situace

Špatně zakreslena pozice stanice první pomoci. Chybějící situační pláněk.

Úroveň náročnosti

95 % kontrolovaných odpovídá standardu.

3.1.7. Olomoucký kraj

V Olomouckém kraji byla zpracována dokumentace, která obsahuje standardy DO. Tyto DO jsou na území Olomouckého kraje postupně uplatňovány.

Protože nakonec tento dokument nebyl předložen Zastupitelstvu ani Radě Olomouckého kraje, nebyly nám z něj poskytnuty žádné informace.

3.1.8. Pardubický kraj

V Pardubickém kraji vycházejí standardy DO z normy kvality EN 13 816 schválené v roce 2003 i pro podmínky ČR. Celkovou kvalitu veřejné dopravy osob je možné hodnotit z hlediska cestujících a společnosti vybranou množinou kritérií: dostupnost, přístupnost, informace, doba přepravy, péče o zákazníka, komfort, bezpečnost, ekologický dopad. K těmto kritériím byly přiřazeny standardy.

DOSTUPNOST

- **Cílový výkon**

Zastávky, do nichž lze dojít během definované doby nebo limitu vzdálenosti:

- **MHD: 350 m 6 min**
- **PAD: 1,5 km 22 min.**
- **vlak: 1,5 km 22 min.**

Kvantifikace výkonu

- % pokrytí obce zastávkami MHD, do nichž lze dojít během určité doby nebo limitu vzdálenosti
- % pokrytí obce zastávkami PAD, do nichž lze dojít během určité doby nebo limitu vzdálenosti
- % pokrytí obce vlakovými zastávkami, do nichž lze dojít během určité doby nebo limitu vzdálenosti

- **Cílový výkon**

Minimální frekvence spojů.

- počty párů spojů v pracovní dny: 4
- počty párů spojů v sobotu: 2
- počty párů spojů v neděli: 3

Kvantifikace výkonu

- % dosažení minimální frekvence v pracovní dny
- % dosažení minimální frekvence v sobotu
- % dosažení minimální frekvence v neděli

- **Cílový výkon**

Pravidelnost dopravy - uplatňování taktové a intervalové dopravy (vedení spoje v určitém období, které se pravidelně opakuje - snadná zapamatovatelnost jízdního řádu).

Měření výkonu

- % linek (spojů) s intervalovou nebo taktovou dopravou

PŘÍSTUPNOST

- **Cílový výkon**

Bezbariérový přístup

- na zastávku a nástupiště
- do dopravního prostředku

Vazba: parkoviště - zastávka (Park and Ride)

Vazba: odstavná místa pro kola - zastávka (Bike and Ride)

Měření výkonu

- % bezbariérových přístupů na zastávku a nástupiště
- % bezbariérových dopravních prostředků (u vlaků brát bezbariérovost, když alespoň jedno vozidlo v soupravě je bezbariérové nebo opatřené plošinou)
- % stanic a zastávek s parkovištěm pro automobily
- % stanic a zastávek s odstavnými místy pro kola

- **Cílový výkon**
Zajištění prodeje jízdenek.
Měření výkonu
 - % zastávek MHD osazených automaty na prodej jízdenek
 - % železničních zastávek s pokladnou pro výdej jízdenek nebo osazených automatem na výdej jízdenek
- **Cílový výkon**
Jednoduchost přepravního odbavení (jeden jízdní doklad, čipové karty).
Měření výkonu
 - % odbavených cestujících pomocí čipových karet
 - % odbavených cestujících využívajících jeden (jednotný) jízdní doklad

INFORMACE

- **Cílový výkon**
Poskytování přesných, srozumitelných a užitečných informací.
Měření výkonu
 - dostupnost knižních jízdních řádů
 - čitelnost zastávkových jízdních řádů
 - přístup na jízdní řády na internetu a wapu
 - dostupnost tarifu
 - dostupnost přepravních podmínek
 - zjištění aktuální polohy dopravního prostředku
 - správné poskytování informací při zpoždění
 - přehledná orientace ve výpravních bodech (železničních stanicích a autobusových nádražích)

DOBA PŘEPRAVY

- **Cílový výkon:**
Minimalizovat dobu přepravy.
Měření výkonu
 - celková průměrná doba cesty z nástupní do cílové zastávky
 - celková průměrná doba strávená ve vozidle
 - doba čekání při přestupu
- **Cílový výkon**
Maximalizovat dodržování jízdního řádu.
Měření výkonu:
 - % spojů podle jízdního řádu nebo se zpožděním do 5 min
 - % spojů se zpožděním 5 - 10 min
 - % spojů se zpožděním nad 10 min

PÉČE O ZÁKAZNÍKA

- **Cílový výkon:**
Minimalizace počtu reklamací a stížností zákazníků.
Měření výkonu
 - počet stížností za měsíc
 - počet reklamací za měsíc
- **Cílový výkon:**
Chování a přístup personálu.
Měření výkonu
 - znalosti a zdvořilost personálu.
 - vzhled personálu (identifikační znaky dopravce, nebo systému IDS).

KOMFORT

- **Cílový výkon**
Zajištění místa k sezení nebo ke stání (stání jen při přepravách na krátké vzdálenosti).
Měření výkonu
 - % využití obsaditelnosti vozidla

BEZPEČNOST

- **Cílový výkon**
Bezpečnost cestujících.
Měření výkonu
 - Počty zaznamenaných nehod.
 - Počty zaznamenaných zranění.

EKOLOGICKÝ DOPAD

- **Cílový výkon:**
Provozování ekologických vozidel.
Měření výkonu
 - % vozidel splňujících emisní limity a nízké hodnoty hluku
- **Cílový výkon:**
Snížit spotřebu energie na jednotku výkonu.
Měření výkonu
 - Spotřeba paliva
 - Vztah využití obsaditelnosti dopravního prostředku a energetická náročnost přepravy

3.1.9. Plzeňský kraj

Plzeňský kraj nemá žádným speciálním způsobem stanoveny a upraveny standardy DO.

3.1.10. Středočeský kraj

V Středočeském kraji standardizace služeb ve veřejné dopravě a v nově zaváděném Integrovaném systému Středočeského kraje byla schválena Zastupitelstvem kraje v usnesení č. 5-5/2005/ZK ze dne 27. 6. 2005.

Pro stanovení, vyhodnocení a kvalitní fungování dopravního systému byly stanoveny základní parametry a k nim přiřazeny hodnotící standardy

Základní standardy

Parametr	Standard
Dostupnost	Dostupnost veřejné osobní dopravy Jednotka: (km) <ul style="list-style-type: none"> • docházková vzdálenost 1,5 km, s přihlédnutím k místním podmínkám
	Četnost spojů Jednotka četnosti: (počet/den) <ul style="list-style-type: none"> • minimálně 6 párů spojů v pracovní dny v roce pouze při poptávce • minimálně 2 páry spojů v SO a NE v roce pouze při poptávce

Ostatní standardy

Parametr	Standard
Dostupnost	<p>Počet přestupů Jednotka: (počet)</p> <ul style="list-style-type: none"> počet přestupů během jedné cesty maximální limit 3x
	<p>Návaznost spojů Jednotka: (minuta)</p> <ul style="list-style-type: none"> doba čekání u návazných spojů nesmí překročit 20 min.
	<p>Dostupnost veřejné dopravy pro postižené Jednotka: (%)</p> <ul style="list-style-type: none"> poměr spojů zabezpečovaných dopravními prostředky vybavenými zařízeními umožňujícím postiženým osobám snadnější nástup a výstup, nebo počet nízkopodlažních vozů k celkovému počtu spojů na dané lince. výše standardu 5%.
Informační a odbavovací systémy	<p>Vybavení dopravních prostředků Jednotka: (%)</p> <ul style="list-style-type: none"> poměr počtu vozidel se zavedeným vybavením k celkovému počtu vozidel užívaných ve veřejné dopravě. výše standardu 100%. <p>Povinný zaváděcí standard pro IDS ve vozidle:</p> <ul style="list-style-type: none"> odbavovací systém čipovou kartou vnější inf. systém vnitřní inf. systém hlásiče nastupování
Spolehlivost	<p>Spolehlivost a pravidelnost Jednotka: (%)</p> <ul style="list-style-type: none"> poměr mezi uskutečněnými a plánovanými spoji výše standardu 95%.
Ekologie	<p>Ekologičnost provozu Jednotka: (%)</p> <ul style="list-style-type: none"> poměr počtu vozidel s ekologickým provozem k celkovému počtu vozidel užívaných ve veřejné dopravě. <p>výše standardu 5%.</p>

Standard dostupnosti veřejné osobní dopravy

Je zajištění dostupnosti veřejné osobní dopravy (zastávek, stanic) pěší dopravou zpravidla nepřesahující docházkovou vzdálenost 1,5 km, s přihlédnutím k místním podmínkám. Tímto kritériem je posuzována vzdálenost nejbližší zastávky veřejné dopravy od rozhodujících zdrojů a cílů cest, případně hustota (četnost) zastávek na jednotlivých trasách veřejné dopravy.

Standard četnosti spojů

Je zajištění dopravního spojení každé obce (místní části obce), ve které vznikne přepravní potřeba na základě veřejného zájmu minimálně šesti páry spojů v pracovní dny v roce a dvěma páry spojů v SO a NE v roce pouze při odůvodnitelné poptávce v časovém rozložení provozního dne podle přepravní potřeby a místních podmínek. Výjimkou je případ, kdy nevznikne přepravní potřeba a nebude veřejný zájem či poptávka. Veřejným zájmem nebo poptávkou se v oblasti veřejné osobní dopravy rozumí zájem na zajištění základních přepravních potřeb obyvatel obce, ve které vznikla nebo vznikne přepravní potřeba. Jedná se o základní kvalitu veřejné služby.

Standard počtu přestupů

Posuzuje nezbytný počet přestupů nutných k dosažení cíle cesty. Zavedením IDS tento standard zajišťuje počet v přestupních bodech k jednomu cíli v počtu max. 3 přestupy.

Standard návaznosti spojů

Doba čekání u návazných spojů nesmí překročit 20 minut podle jízdních řádů.

Standard zlepšení dostupnosti pro handicapované spoluobčany

Zajištění dopravních prostředků, které jsou vybaveny zařízením k možnosti bezbariérového nástupu a výstupu těchto cestujících, nebo přímo v bezbariérovém provedení. Zvýšení počtu informačních zařízení v dopravních prostředcích, v zastávkách i stanicích pro nevidomé nebo neslyšící občany, podle místních podmínek, potřeby a finančních možností.

Tento standard je stanoven ve výši 5 %.

Standard vybavení dopravních prostředků

Je zajištění povinného vybavení dopravních prostředků používaných v nově zaváděném nebo již zavedeném IDS Středočeského kraje vyrobených a pořízených dopravcem od roku 2004:

- odbavovací systém čipovou kartou
- vnější inf. systém – označení čísla a trasy linky
- vnitřní inf. systém – informace o trase linky a zastávkách
- hlásiče – akustický hlásič zastávek
- nastupování do vozidla pouze předními dveřmi, neplatí pro drážní dopravu

Tento standard je stanoven ve výši 100 % pro vozidla vyrobená a pořízená dopravcem od roku 2004.

Standard spolehlivosti a pravidelnosti veřejné osobní dopravy

Sledování a zajištění tohoto standardu znamená maximální plnění jízdních řádů veřejné autobusové dopravy a grafikonů vlakové osobní dopravy. Standardem bude dopravní úřad pružně reagovat na změny přepravních potřeb a to změnou časového i trasového vedení linek, ale současně bude eliminovat provádění uvedených změn časového i trasového vedení linek, které nevyplývají z veřejného zájmu.

Tento standard je stanoven ve výši 95 %.

Standard ekologičnosti provozu

Zajištění tímto standardem v rámci ochrany životního prostředí je snižování hladiny emisí z exhalací a hluku, kvalitního technického stavu dopravních prostředků pojižděných komunikací. Zastávky (stanice) zřizovat v místech, ve kterých bude provoz dopravních prostředků co nejméně ohrožovat obyvatele v jejich okolí zvýšeným hlukem (hlavně v nočních hodinách) a exhalacemi.

Tento standard je stanoven ve výši 5 %. Je nutno přihlédnout k výši finanční podpory na obnovu vozového parku. Dále je nutno přihlédnout k velikosti vozového parku u jednotlivých dopravců.

Standards dopravní obslužnosti nabývají platnosti dnem schválení. Účinnosti nabývají dne 1. 7. 2005.

Zjištěné nedostatky, tj. stav nedosahující kvality standardu budou odstraňovány postupně do roku 2015 od účinnosti těchto standardů.

Standards jsou platné pro celý Středočeský kraj a jsou závazné pro Krajský úřad Středočeského kraje, včetně jeho smluvních dopravců.

3.1.11. Ústecký kraj

V Ústeckém kraji byl usnesením zastupitelstva č. 15/28/2004 schválen standard min. četnosti spojů do jednotlivých obcí. Zastupitelstvo:

A) *s t a n o v u j e*

podle ustanovení § 35 odst. 2 písm. h) zákona č. 129/2000 Sb., o krajích (krajské zřízení), v platném znění, rozsah základní dopravní obslužnosti pro území Ústeckého kraje pro rok 2005 tak, že za základní dopravní obslužnost Ústeckého kraje se považuje veškerá veřejná osobní doprava provozovaná na území Ústeckého kraje splňující podmínky stanovené pro základní dopravní obslužnost podle zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, v platném znění a podle zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, v platném znění, do výše finančních prostředků, které budou na financování základní dopravní obslužnosti Ústeckého kraje k dispozici a splňuje standard minimální frekvence spojů do obce v hodnotě 5 párových spojů v pracovní dny a 2 párové spoje v ostatní dny u obcí se spádovostí do jednoho směru a v hodnotě 8 párových spojů v pracovní dny a 3 párové spoje v ostatní dny u obcí se spádovostí do více směrů.

B) *s c h v a l u j e*

podle ustanovení § 35 odst. 2 písm. h) zákona č. 129/2000 Sb., o krajích (krajské řízení), v platném znění, že standard minimální frekvence spojů do obce stanovený v bodu A tohoto usnesení bude na území Ústeckého kraje uplatňován postupně s ohledem na výši finančních prostředků, které budou na financování základní dopravní obslužnosti Ústeckého kraje k dispozici pro jednotlivé roky, s ohledem na přepravní potřeby a místní podmínky obcí a s ohledem na postupnou optimalizaci veřejné osobní dopravy prováděnou v souvislosti se zaváděním integrovaného dopravního systému veřejné osobní dopravy na území Ústeckého kraje.

3.1.12. Kraj Vysočina

Kraj Vysočina nemá žádným speciálním způsobem stanoveny a upraveny standardy DO.

3.1.13. Zlínský kraj

Zlínský kraj nemá žádným speciálním způsobem stanoveny a upraveny standardy DO. Tyto standardy budou vytvářeny až se zřízením koordinátora dopravy na území Zlínského kraje.

3.2. CHARAKTERISTIKA DO V KRAJÍCH

Hlavní charakteristické rysy systémů DO používaných v krajích lze charakterizovat **takto**:

3.2.1. Jihočeský kraj (aktualizovaný stav)

- Od 1. 1. 2005 měl působit organizátor dopravy JIKORD s.r.o. (zatím je v procesu schvalování zastupitelstvem). Zatím odloženo na neurčito.
- Dopravu v rámci základní dopravní obslužnosti zajišťuje 16 dopravců.
- Vykazování ztráty dopravců probíhá čtvrtletně.
- Jízdní řád vychází z historie, mění se na základě požadavků obcí.

3.2.2. Jihomoravský kraj (loňský stav)

- Kraj začal s budováním IDS. Projekt budování IDS byl schválen zastupitelstvem Jihomoravského kraje 13. 2. 2003, realizace I. etapy byla zajištěna k 11. 3. 2003, a to v návaznosti na dosavadní výsledky realizace celého projektu zajišťovaného firmou Kordis.
- V současné době na území kraje působí dva systémy: (a) Kordis se zónovým přestupním tarifem, (b) klasický linkový systém na zbytku území.
- Kordis dále definuje tyto technické a provozní standardy: (a) vybavení zastávkových sloupků a zastávek, (b) jízdní řády, (c) druh a počet vozidel, (d) provozní zálohy.
- Pro vyšší přepravní proudy (100 a více cestujících) je navíc stanoven interval mezi spoji¹⁰.
- Obce si mohou objednat „nadstandard“.

¹⁰ pracovní den od 120 do 60 min a o víkendu 120

- V kraji je celkem 70 dopravců, pod závazkem veřejné služby jich působí 33.
- Cílem je naplnit usnesení zastupitelstva o rozšíření IDS na území celého kraje a dosáhnout schválených standardů na celém území do roku 2010.

3.2.3. Karlovarský kraj (aktualizovaný stav)

- Rozsah základní dopravní obslužnosti stanovuje Zastupitelstvo.
- Karlovarský kraj má organizátora dopravy - příspěvkovou organizaci Koordinátor integrovaného dopravního systému Karlovarského kraje.
- Základní dopravní obslužnost zajišťují 3 drážní a 15 autobusových dopravců, plus 5 dopravců provozujících tzv. dálkové linky.
- Prokazování ztráty probíhá v souladu s příslušnými právními předpisy na základě závazného formuláře.
- Připomínky a náměty ke stávajícímu jízdního řádu jsou řešeny organizátorem dopravy, který je projedná s dopravci a odborem dopravy. Poté se náměty řeší v souladu s rozpočtovými možnostmi a předpokládanou objednávkou dopravního výkonu.
- Strategie je obsažena v dokumentu Koncepce rozvoje dopravy a dopravní infrastruktury v Karlovarském kraji.

3.2.4. Královehradecký kraj (aktualizovaný stav)

- Královehradecký kraj (KHK) má založenu specializovanou firmu OREDO, která se zabývá optimalizací dopravy a zastupuje kraj při jednání s dopravci.
- Kraj se soustřeďuje na výkon správních agend, podklady pro oblast DO vytváří OREDO, jedná s dopravci a vytváří návrh jízdních řádů. Současně připravuje a kontroluje výkazy dopravců ve věci prokazatelné ztráty.
- Zvláštností je Radiobus, který jede na zavolání v Rychnově nad Kněžnou (od 9.00 až do 11.00 h a po 18.00 h na území města a do Vamberku).
- Dopravu zajišťuje 23 dopravců, z toho je 13 pod závazkem veřejné služby.
- Cílem je vytvořit systém dopravy navázaný na železniční páteřní síť.
- Integrovaný dopravní systém IREDO od 12.12. 2004 na části území bývalého okresu Náchod.
- Vlastní systém organizace a financování dopravní obslužnosti

3.2.5. Liberecký kraj (aktualizovaný stav)

- Zatím není zřízen organizátor dopravy.

Zastupitelstvo kraje na svém 9. zasedání dne 19. 10. 2004 schválilo svým usnesením č. 286/04/ZK záměr založení společnosti s ručením omezeným s názvem KORID LK, spol. s r. o., ve vlastnictví LK, dle předložené důvodové zprávy.

Na 2. zasedání Zastupitelstva kraje dne 15. 2. 2005 pak bylo usnesením č. 30/05/ZK schváleno založení společnosti KORID LK, spol. s r. o., ve 100 % vlastnictví Libereckého kraje a zakladatelská listina dle upraveného návrhu.

Hlavní předmět činnosti organizace

- Trvalá koncepční činnost v oblasti integrace dopravy a zabezpečování postupných kroků integrované dopravy.
- Zajištění projektu SROP podopatření 2.1.2. Rozvoj dopravní obslužnosti v regionech „Zajišťování dopravního spojení okrajových a hůře dostupných částí kraje a rozvoj MHD v kraji“, ve prospěch LK.
- Trvalé monitorování možností spolupráce, získávání informací, případně finančních prostředků z titulu členství ČR v EU.
- Spolupráce s dopravními svazy Svobodného státu Sasko (ZVON).
- Zabezpečování činností souvisejících s projektem REGIOTRAM NISA.
- Trvalá analýza dopravní sítě, přepravních potřeb a její přizpůsobování zabezpečení dopravní obslužnosti.

- Spolupráce s dopravci při získávání informací (např. dopravní průzkumy).
- Marketingová činnost v oblasti rozvoje veřejné dopravy.
- V kraji operuje 5 železničních dopravců, z toho 2 v závazku veřejné služby, 27 autobusových, z toho 12 v závazku veřejné služby a 1 - smlouva na žakovské jízdné.
- Skutečně provedené výkony vykazují dopravci měsíčně (čtvrtletně) vyúčtováním ujetých km dle jízdních řádů za předchozí období.
- Záměry: Integrovaný dopravní systém, REGIOTRAM NISA.

3.2.6. Moravskoslezský kraj (aktualizovaný stav)

- Organizátorem integrované dopravy v kraji je - Koordinátor ODIS s.r.o.
- V kraji operuje 12 dopravců – v závazku veřejné služby linkové osobní dopravy, 3 dopravci - v závazku veřejné služby v drážní dopravě.
- Skutečně provedené výkony dopravních služeb se vykazují čtvrtletně v rámci vyúčtování závazku veřejné služby.
- Časové vedení jednotlivých spojů v jízdním řádu se odvíjí od přepravních potřeb regionu a společenské potřeby autobusové a železniční dopravy.
- Hlavním záměrem kraje je plošná integrace veřejné dopravy, sjednocení odbavovacího systému a zavedení jednotného jízdního dokladu. V současné době Koordinátor ODIS s.r.o. řeší tento úkol v rámci Pilotního projektu, jehož ukončení se předpokládá v roce 2005.

3.2.7. Olomoucký kraj (loňský stav)

- Zhruba na 4/5 území kraje je zaveden Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje (dále jen IDSOK). Tento systém se dále rozšiřuje tak, že v konečné fázi by mělo být integrováno celé území kraje.
- Do IDSOK jsou nyní zařazeni rozhodující autobusoví dopravci. Cílovým stavem je zapojení všech dopravců do IDSOK.
- Zpracovává se studie jednotných standardů IDSOK, jejíž součástí je i zpracování jednotného způsobu financování IDSOK.
- V současné době jsou do základní dopravní obslužnosti (ZDO) zařazeny všechny spoje provozované v pracovní den (výjimkou je okres Olomouc) a vybrané spoje provozované v sobotu a neděli.
- Koordinátorem IDSOK je odbor dopravy.
- Dopravní obslužnost kraje smluvně zajišťuje 20 dopravců veřejnou linkovou dopravou a 2 dopravci drážní dopravou.
- Jízdní řády v drážní dopravě sestavuje dopravce s velmi malou možností zásahu objednatele (kraje) z důvodů provázanosti s dálkovou drážní dopravou a dalších vlivů. Jízdní řády ve veřejné linkové dopravě sestavuje dopravce na základě požadavků obcí.

3.2.8. Pardubický kraj (aktualizovaný stav)

- Není zde specializovaný organizátor dopravy. Staví se na systému a jízdních řádech, které byly převzaty od okresních úřadů. Veškeré nezbytné činnosti zajišťuje přímo kraj.
- JŘ procházejí úpravami na základě požadavků občanů, obcí, institucí, případně na návrh dopravců. Optimalizace dotace ZDO spočívá především v analýze spojů s tržbami < 1Kč/km.
- Kraj pracuje na rozvoji IDS, v současné době se řeší nová koncepce dopravy na území kraje. Stávající systém proto více méně navazuje na minulost.
- Celkem mají 19 dopravců, kteří zajišťují dopravu na území kraje.
- Cílem je provést optimalizaci dopravy v kraji a využít dat ze strojů pro účely výpočtu a kontroly prokazatelné ztráty dopravce.

3.2.9. Plzeňský kraj (aktualizovaný stav)

- V rámci integrované dopravy IDP (Integrovaná doprava Plzeňska) je organizátorem Plzeňský holding a.s. Ustanovení krajského organizátora veřejné dopravy se v roce 2005 nepodařilo. Spolupráce se společností Plzeňský holding a.s. pokračuje formou objednávek činností.
- V závazku veřejné služby zajišťuje dopravu v Plzeňském kraji 12 dopravců ve veřejné linkové dopravě (9 Plzeňský kraj, 3 ostatní kraje) a ČD a.s. v železniční dopravě.
- Celkem v Plzeňském kraji provozuje veřejnou linkovou dopravu 32 dopravců.
- Na základě uzavřených smluv provádějí dopravci měsíční vyhodnocení linek a spojů ve veřejném zájmu.
- Organizace veřejné dopravy v Plzeňském kraji zůstává jedním z úkolů dopravního úřadu Plzeňského kraje – odboru dopravy a silničního hospodářství.

3.2.10. Středočeský kraj (aktualizovaný stav)

- Nemá specializovaného organizátora dopravy.
- Doprava na území kraje je částečně řešena ROPIDem, který pokrývá zejména oblasti okresů Praha-východ a Praha-západ, zbývající území je pokryto linkami nezávislých dopravců.
- Organizace dopravy vychází z nového uspořádání obcí s rozšířenou působností (ORP), schválena zastupitelstvem kraje koncepce integrované dopravy do roku 2010, která vychází z optimalizačního projektu DO kraje Kraj řeší jak správní agendy, tak organizaci dopravy.
- Rozsah základní dopravní obslužnosti schvaluje zastupitelstvo, a to počet kilometrů a objem finančních prostředků určených na dopravní obslužnost kraje.
- Dopravu zajišťuje 65 dopravců, z toho je 36 pod závazkem veřejné služby, 13 dopravců je společných s ROPIDem.
- Cílem je do deseti let zaintegrovat celý Středočeský kraj s odbavováním čipových karet společně s využitím clearingu.

3.2.11. Ústecký kraj (loňský stav)

- Organizátorem dopravy je IDS Ústeckého kraje, a.s.
- IDS Ústeckého kraje, a.s. (viz bod 3) ve spolupráci s odborem dopravy zpracovává návrh standardů v oblasti DO.
- V kraji působí 24 dopravců provozujících veřejnou linkovou osobní dopravu, 9 provozuje zvláštní linkovou dopravu, 28 dopravců provozuje dálkové linky procházející krajem.
- Při prokazování ztráty využívají dat z elektronického odbavovacího systému.
- Tvorba jízdního řádu je organizována dopravním úřadem, který osloví zástupce všech obcí, které předloží kraji návrhy a informace o místních přepravních podmínkách. Tyto připomínky a návrhy jsou v součinnosti s odbornými pracovníky IDS Ústeckého kraje, a.s. posouzeny.

3.2.12. Kraj Vysočina (aktualizovaný stav)

- Není zřízen organizátor dopravy, Krajský úřad zajišťuje DO dle zákona 111 a zákona o krajích..
- Je zpracována studie optimalizace dopravy a možnosti integrovaného dopravního systému.
- Organizace dopravy navazuje na systém, který se používal v okresech.
- Dopravu zajišťuje přes 50 dopravců, z toho 23 v závazku veřejné služby.
- Uplatňovaný princip: individuální posouzení požadavků s ohledem na ekonomičnost a poptávku po přepravě.
- Záměry: možný návrh IDS (dle rozhodnutí zastupitelstva).

3.2.13. Zlínský kraj (loňský stav)

- Kvalitativní ukazatele standardu zahrnují počet spojů v pracovní den, v sobotu a v neděli a docházkovou vzdálenost.
- Krajský organizátor dopravy dosud není zřízen.

- V kraji operuje 9 dopravců.
- Skutečné výkony se sledují čtvrtletně podle linek v km a v Kč, u vybraných linek i počty cestujících a tržby jednotlivých spojů.
- Jízdní řád - přípravu provádí dopravce a po předložení krajskému úřadu jsou informovány obce; změny jsou projednány s dotčenými obcemi.
- V nejbližších letech je cílem kraje dokončení příprav krajského IDS a zkvalitnění návazností jednotlivých druhů dopravy.

3.2.14. Hlavní město Praha (loňský stav)

Je plně pokryto kvalitní MHD. Vzhledem k návaznosti na Středočeský kraj je již od roku 1993 doprava v návaznosti na území Středočeského kraje řešena ROPIDem - organizátorem regionální dopravy:

- ROPID byl zřízen usnesením 33. zasedání Zastupitelstva hl. m. Prahy jako příspěvková organizace hl. m. Prahy.
- Má organizační a kontrolní funkci. Odpovídá orgánům samosprávy a státní správy, které jej zabezpečení dopravy pověřily.
- Cílem je nabídnout atraktivní a důstojnou hromadnou dopravu osob pro všechny skupiny obyvatel a návštěvníků města a vytvořit tak alternativu ke stoupající intenzitě automobilového provozu.
- Rozvíjí se postupně na území hl. m. Prahy, okresů Praha-východ a Praha-západ a přilehlých území dalších okresů Středočeského kraje s rozhodujícími dopravními vztahy k hl. m. Praze.

Základní principy Pražské integrované dopravy jsou:

- Jednotný regionální dopravní systém založený na preferenci páteřní kolejové dopravy (železnice, metro, tramvaje), autobusová doprava je organizována především jako návazná doprava k terminálům, budovaným u stanic kolejové dopravy.
- Systém umožňuje kombinovaný způsob přepravy osobním automobilem a prostředky hromadné dopravy, realizovaný prostřednictvím záchytných parkovišť P+R.
- Jednotný přestupní tarifní systém, umožňující uskutečnit cestu na jeden jízdní doklad s potřebnými přestupy, a to bez ohledu na zvolený dopravní prostředek a dopravce.
- Jsou vytvořeny standardy dopravy pro Prahu, přiměřeně jsou aplikovány na přilehlé obce, aplikuje se zónový časový tarif. ROPID řeší dopravní proudy pouze do/z Prahy zejména pro pravidelnou dopravu.

V rámci tohoto projektu není problematika Prahy a dopravy v rámci této aglomerace řešena.

Tabulka č. 6. Charakteristika dopravní obslužnosti jednotlivých krajů roce 2005

Kraj	Dotace v tis. Kč							Objem dop. v rámci DO v tis. km		
	linková doprava	žákovské jízdné	link. dop. celkem	železniční doprava	žákovské jízdné	žel. dop. celkem	Celkem	linková doprava	železniční doprava	Celkem
Jihočeský	329 900	50 100	380 000	293 121	*	293 121	673 121	18 477	6 312	24 789
Jihomoravský	322 998	66 400	389 398	420 290	21 000	441 290	830 688	18 840	7 745	26 585
Karlovarský	117 717	8 137	125 854	152 700	6 863	159 563	285 417	7 402	3 075	10 477
Královohradecký	192 696	22 300	214 996	279 235	10 000	289 235	504 231	14 180	5 614	19 794
Liberecký	174 693	21 100	195 793	185 385	6 200	191 585	387 378	13 854	4 942	18 796
Moravskoslezský	301 000	37 835	338 835	529 166	10 050	539 216	878 051	29 359	7 334	36 693
Olomoucký	245 000	38 000	283 000	291 200	12 000	303 200	586 200	18 200	5 450	23 650
Pardubický	173 454	33 200	206 654	262 748	10 000	272 748	479 402	12 038	5 024	17 062
Plzeňský	226 182	25 700	251 882	264 000	9 300	273 300	525 182	12 320	5 108	17 428
Středočeský	505 902	35 000	540 902	774 967	15 000	789 967	1 330 869	39 325	13 072	52 397
Ústecký	234 239	15 500	249 739	338 830	**	338 830	588 569	14 356	9 659	24 015
Vysočina	214 000	21 000	235 000	247 303	24 000	271 303	506 303	15 000	4 531	19 531
Zlínský	208 000	28 000	236 000	206 000	8 000	214 000	450 000	22 801	3 900	26 701
CELKEM	3 245 781	402 272	3 648 053	4 244 945	132 413	4 377 358	8 025 411	236 152	81 766	317 918

Zdroj: Poskytnuté údaje z krajských úřadů

Pozn.:

* Údaj o žákovském jízdném pro železniční dopravu byl poskytnut dohromady se žákovským jízdným pro dopravu linkovou.

** Údaj o žákovském jízdném pro železniční dopravu nebyl poskytnut.

VII. PŘÍLOHA Č.2

1. POUŽITÝ MINIMÁLNÍ STANDARD DO

Na základě šetření v krajích a analýzy typických představitelů byl za minimální standard dopravní obslužnosti, který lze dnes aplikovat pro všechny obce v ČR, zvolen:

Tabulka č. 7. Minimální standard DO

Počet spojů		Počet párů spojů
pracovní den		4
Špičky		3
ranní špička	5.30 - 8.59	2
odpolední špička	14.00 - 17.59	1
Sedla		1
Den	9.00 - 13.59	0
Večer	18.00 - 22.29	1
Noc	22.30 - 5.29	0
víkend a svátek		2
Špičky		2
Sedla	Jako výše	0
Noc		0
Docházková vzdálenost		
Z obydleného území k zastávce		Cca 2 000 (1 500 m vzdušná)

2. NÁVRH KVANTIFIKOVATELNÝCH ÚDAJŮ STANDARDU DO

Na základě šetření v krajích a analýzy typických představitelů byly pro sledování standardu DO zvoleny tyto ukazatele:

- Počet spojů (absolutní počet spojů):
 - Pracovní den:
 - § denní sedlo
 - § odpolední špička
 - § večer
 - § noc
 - Víkend:
 - § den
 - § noc
- Maximální docházková vzdálenost (v m):
 - Z trvale obydleného území obce k funkční zastávce veřejné dopravy
 - Od zastávky veřejné dopravy k cíli ve veřejném zájmu
 - Mezi zastávkami v přestupním bodu
- Dostupnost veřejné dopravy pro osoby se sníženou pohyblivostí:
 - Nástup do vozidla
 - Přestup v přestupním bodě
 - Výstup v cíli

Tyto kvantifikovatelné údaje sledovat dle typických představitelů:

- 1) obce dle velikosti:
 - a) do 500 obyvatel
 - b) obce 500 až 5 tisíc obyvatel
 - c) obce 5 tisíc až 20 tisíc obyvatel
 - d) obce nad 20 tisíc obyvatel
- 2) obce dle územní působnosti
 - a) obec s pověřeným obecním úřadem (bez krajských, okresních a obcí ORP)
 - b) obec s rozšířenou působností (bez krajských a okresních měst)
 - c) okresní město
 - d) krajské město
- 3) obce dle dopravní obslužnosti:
 - a) zastávka meziregionální dopravy (rychlík)
 - b) regionální dopravní uzly (obec s více než 5 výchozími nebo konečnými linkami autobusové dopravy a železniční zastávkou či stanicí)
 - c) meziregionální dopravní uzel (obec s více než 10 výchozími nebo konečnými linkami autobusové dopravy a zastávkou meziregionální dopravy (rychlík).