

VYSOKÁ ŠKOLA FINANČNÍ A SPRÁVNÍ

Fakulta právních a správních studií

Studijní obor: Veřejná správa

Bakalářské studium prezenční

Kristýna Eisertová

Dopravní obslužnost na Chomutovsku

Transport services in the Chomutov region

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Most 2021

Vedoucí závěrečné práce: PaedDr. Václav Netolický

Poděkování

Zde bych touto cestou ráda poděkovala svému vedoucímu bakalářské práce, panu PaedDr. Václavu Netolickému za jeho odbornou pomoc, ochotu a vstřícnost při konzultacích a cenné rady a připomínky, bez kterých bych se při zpracování mé závěrečné práce neobešla. Důležitý dík patří i mé rodině za to, že mi během práce byla morální oporou.

Prohlášení

Prohlašuji,

že jsem tuto závěrečnou práci vypracovala zcela samostatně a veškerou použitou literaturu a další podkladové materiály, které jsem použila, uvádím v seznamu literatury a že svázaná a elektronická podoba práce je shodná. Současně prohlašuji, že souhlasím se zveřejněním této práce podle § 47b zákona č.111/1998Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů.

16. 4. 2021

Kristýna Eisertová

Abstrakt

Veřejná doprava je nedílnou součástí každé společnosti. Během staletí došlo k jejímu prudkému rozvoji jak z hlediska forem (silniční, železniční, vodní, letecká), tak i z hlediska dopravní vzdálenosti, účelu apod. Díky veřejné dopravě mohou lidé pracovat ve vzdálených podnicích a studenti mohou dojíždět do svých škol na velké vzdálenosti. Ačkoliv individuální silniční doprava má mnoho výhod, veřejná osobní doprava v současnosti poskytuje cestujícím pohodlí, navíc životní prostředí tolik nezatěžuje výfukovými plyny a na silnicích je méně nezkušených řidičů, kteří raději využijí pohodlí autobusu. Cílem této bakalářské práce je rozbor a vyhodnocení veřejné dopravy v okrese Chomutov a porovnání historie a současnosti z hlediska techniky a rozsahu a kvality dopravní obslužnosti.

Abstract

Public transport is an integral part of every society. Over the centuries, it has developed rapidly in terms of forms (road, rail, water, air) and in terms of transport distance, purpose, etc. Thanks to public transport, people can work in distant businesses and students can commute to their schools over long distances. Although individual road transport has many advantages, public passenger transport currently provides comfort to the passengers, in addition the environment is not so burdened by exhaust fumes and on the roads are fewer inexperienced drivers, who prefer to take advantage of the comfort of a bus. The aim of this bachelor thesis is to analyze and evaluate public transport in the district of Chomutov and to compare the history and present in terms of technology and the scope and quality of transport services.

Klíčová slova

Dopravní obslužnost, doprava, autobusová doprava, železniční doprava, silniční motorová doprava, okres Chomutov, Ústecký kraj.

Keywords

Transport services, transport, bus transportation, rail transport, road motor transport, district Chomutov, Usti Region.

Obsah

PODĚKOVÁNÍ.....	2
PROHLÁŠENÍ.....	3
ABSTRAKT.....	4
ABSTRACT.....	4
KLÍČOVÁ SLOVA.....	5
KEYWORDS.....	5
OBSAH.....	6
ÚVOD.....	8
1 VEŘEJNÁ DOPRAVA - HISTORICKÝ EXKURZ.....	10
1.1 Vymezení základních pojmů.....	10
1.2 Historie veřejné dopravy.....	12
2 DOPRAVNÍ OBSLUŽNOST.....	15
2.1 Legislativa dopravní obslužnosti.....	15
2.2 Pojem dopravní obslužnost.....	15
2.3 Faktory ovlivňující dopravní obslužnost.....	17
2.4 Pohyb mezi periferií a centry.....	17
3 DOPRAVNÍ OBSLUŽNOST ÚSTECKÉHO KRAJE.....	20
3.1 Od oddělených systémů k integrované regionální dopravě.....	20
3.2 Plánovaný rozvoj dopravní obslužnosti Ústeckého kraje 2017-2021.....	23
3.2.1 Plánování základních linek železniční dopravy.....	24
3.2.2 Plánování základních linek autobusové dopravy.....	25
3.2.3 Plánování lodní a turistické železniční dopravy.....	25
3.2.4 Možné změny tarifu DÚK.....	26
3.2.5 Plán parametrů kvality.....	27
3.2.6 Infrastruktura dopravy.....	27
3.2.7 Dispečink.....	28
3.2.8 Marketing.....	29
3.2.9 Financování dopravy Ústeckého kraje.....	30
3.3 Dopravní krize v Ústeckém kraji.....	31
3.3.1 Dopravní krize v roce 2006.....	31
3.3.2 Dopravní krize v roce 2019.....	34

4	DOPRAVNÍ OBSLUŽNOST NA CHOMUTOVSKU.....	39
4.1	Vznik dopravy na Chomutovsku a její vývoj do 2. světové války	39
4.1.1	Počátky železniční přepravy	40
4.1.2	Počátky silniční motorové dopravy	41
4.1.3	Počátky tramvajové dopravy.....	46
4.2	Současná dopravní situace v Chomutově	47
4.2.1	Individuální automobilová doprava	51
4.2.2	Veřejná hromadná doprava	52
4.2.3	Cyklistická a pěší doprava	53
4.2.4	Možné řešení aktuálních problémů dopravy	54
	ZÁVĚR	55
	SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY	56
	SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK.....	60
	SEZNAM TABULEK	61
	SEZNAM GRAFŮ.....	61
	SEZNAM OBRÁZKŮ	62

Úvod

Přeprava z místa na místo patří k aktivitám, které jsou spojovány s dávnými civilizacemi. Dokazují to nálezy fénických lodí i zbytky jednoduchých dopravních prostředků. Postupně se ukázalo, že mnohem efektivnější je přeprava více osob najednou a místo jezdce na koni se objevují kočáry a drožky. Pára a spalovací motory přinesly revoluci v dopravě a je zajímavé, že vedle prudkého rozvoje individuální dopravy (automobilů), se rozvíjí přeprava hromadná (autobusy, vlaky, tramvaje), která postupně vytváří organizační struktury, různé formy přepravních podniků a organizací.

Po roce 1989 zmizel monopol státu ve veřejné osobní dopravě, objevují se soukromé subjekty, z podstatné části přebírají kompetence v této oblasti vyšší územní samosprávné celky – kraje i města. Stát část spojů dotuje, především ty, které zajišťují přepravu žáků a studentů do škol a na některá nezbytná spojení z odlehlých periferií do správních center v regionu.

Situace nebývá pro vedení krajů vždy jednoduchá, stát sice posílá do regionu stejné dotace, ale zároveň např. nařídí zvýšení mezd zaměstnancům dopravy, jiný problém vyplývá ve vztahu zadavatele a soukromého přepravce, který vlastní autobusy. V této bakalářské práci mimo jiné zmiňuji rozsáhlou dopravní krizi v Ústeckém kraji, která nastala, když se soukromý dopravce nedohodl s územní samosprávou o výši tarifů.

Téma této bakalářské práce jsem si zvolila proto, že se jedná o problematiku velice živou a také proto, že se jedná o oblast, ve které žiji.

Cílem této bakalářské práce je vyhodnocení situace v dopravní obslužnosti v okrese Chomutov z pohledu její historie i současnosti i předpokládaného dalšího vývoje.

Při shromažďování nezbytných podkladů pro vlastní tvorbu bakalářské práce, jsem se zaměřila na analýzu dokumentů. Nabídka odborných monografií, orientovaných na regionální veřejnou osobní přepravu, není příliš rozsáhlá, navíc opatření související s epidemií Covid-19 do jisté míry omezila jejich dostupnost. Některé zajímavé informace však bylo možno získat v elektronických příspěvcích na internetu.

Při samotné tvorbě závěrečné práce byly aplikovány klasické metody vědecké práce – deskripce (popis situací a vztahů), komparace (porovnávání dat v historickém kontextu nebo mezi různými subjekty), dedukce (při vyvozování závěrů).

1 Veřejná doprava - historický exkurz

Tato část bakalářské práce se věnuje vymezení vybraných základních a nejdůležitějších pojmů souvisejících s dopravní obslužností a obecné historii přibližující počátky dopravy.

1.1 Vymezení základních pojmů

Doprava – základní či pomocná činnost provozovatelů přepravních služeb, která vede k naplnění místních a časových vlastností služeb.¹

Dopravce – provozovatel dopravy pro cizí či vlastní potřebu, přičemž je zároveň účastníkem přepravního vztahu založeného o přepravě.¹

Dopravní linka – dopravní spojení, které se uskutečňuje daným dopravním prostředkem mezi dvěma či více místy, v jednom či obou směrech, pravidelně podle stanoveného časového řádu na dané dopravní cestě.²

Cesta – pás terénu spojující dva koncové body, na němž se uskutečňuje doprava.

Dopravní uzel – dopravní bod spojující minimálně 3 cesty.

Okružní jízda – příležitostná přeprava osob na objednávku po předem vyhrazené okružní trase, na níž je stejným silničním vozidlem přepravována stejná skupina cestujících.³

Závazek veřejné služby – takový závazek, který je mezi určitým dopravcem a krajem, pro který dopravce vykonává veřejnou službu na základě písemné smlouvy.³

¹KYNCL, Jan. *Historie dopravy na území České republiky*. Praha: Vladimír Kořínek, 2006. ISBN 80-903184-9-5. s. 137.

²KŘIVDA, Vladislav, Jan FOLPRECHT a Ivana OLIVKOVÁ. *Dopravní geografie I*. Ostrava: VŠB - Technická univerzita, 2006. ISBN 80-248-1020-4. s. 16.

³ČR. Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů. §2.

Tarif – zjednodušeně lze říci, že se jedná o předpis pro stanovení ceny jízdného, konkrétněji tarif definujeme jako sazebník cen za jednotlivé přepravní výkony při poskytování přepravních služeb a podmínky jejich použití.³

Spoj – dopravní spojení v rámci linky, které je časově a místně určeno jízdním řádem.³

Silniční doprava – souhrn činností, jimiž se zajišťuje přeprava osob (linková osobní doprava, kyvadlová doprava, příležitostná osobní doprava, taxislužba), zvířat a věcí vozidly, jakož i přemísťování vozidel samých po dálnicích, silnicích, místních komunikacích a veřejně přístupných účelových komunikacích a volném terénu.³

Náhradní autobusová doprava – linková osobní doprava provozovaná namísto dočasně přerušené nebo dočasně omezené drážní dopravy na dráze celostátní, regionální, tramvajové, trolejbusové nebo na dráze speciální.³

Linková osobní doprava – pravidelné poskytování přepravních služeb na určené trase dopravní cesty, při kterém cestující vystupují a nastupují na předem určených zastávkách.³

Veřejný zájem – zájem na podpoře ekologicky šetrnějšího druhu dopravy a zájem státu na zajištění přepravních potřeb obyvatel.³

Dráha – cesta určená k pohybu drážních vozidel včetně pevných zařízení potřebných pro zajištění bezpečnosti a plynulosti drážní dopravy.⁴

Kapacita dráhy – její využitelná průjezdnost umožňující rozvržení požadovaných tras vlaků na určitém úseku dráhy v určitém období.⁴

Drážní doprava – kolejová doprava provozována dopravcem k uspokojování přepravních či individuálních potřeb, zahrnuje zejména železniční dopravu a tramvajovou dopravu, přičemž může být veřejná nebo neveřejná.⁵

⁴ČR. Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů §2 odst. 1.

⁵ŠKAPA, Petr. *Základy dopravy* [online]. Ostrava: Vysoká škola báňská - Technická univerzita, [2008] [cit. 2021-04-14]. ISBN isbn978-80-248-1521-3.s. 5.

Železniční dopravní cesta – železniční cesta celostátní dráhy a drah regionálních ve vlastnictví státu určená k provozování železniční dopravy železničními dopravci, k níž stát zaručuje dopravcům rovný a nediskriminační přístup.⁶

Druh dopravy – doprava provozující přepravu charakteristickými dopravními prostředky a cestami.¹

Dopravní obslužnost – zabezpečení dopravy po všechny dny v týdnu především do škol a školských zařízení, k orgánům veřejné moci, do zaměstnání, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a k uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale udržitelnému rozvoji územního obvodu.⁷

1.2 Historie veřejné dopravy

Definice pojmu doprava je velice složitá a různorodá. Ovšem fakt, že představuje neodmyslitelnou součást lidského života, nesmí být opomenut. Doprava představuje jedno z klíčových odvětví ekonomiky České republiky, neboť má místní, regionální, národní, ale i mezinárodní význam. Důležité je, aby se případné dopravní problémy řešily na té úrovni veřejné správy, která je občanovi nejbližší.⁸

Doprava tvoří součást územního plánování, přičemž cílem je vždy zvýšení její kvality ve smyslu poskytování maximálního výkonu, pohodlí, bezpečnosti, obslužnosti a rychlosti, ale zároveň minimalizování spotřeby energie a dopadu na životní prostředí. Poptávka po dopravě stále roste, avšak stálé budování nové dopravní infrastruktury nelze. Vše musí být prováděno v mezích udržitelného rozvoje.⁹ Vývoj dopravy souvisí s rozvojem ekonomiky daného státu a s urbanizací.

⁶ČR. Zákon č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železnic a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů §2 odst. 1

⁷ČR. Zákon č. 194/210 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů. §2.

⁸WOKOUN, René. Regionální rozvoj: (východiska regionálního rozvoje, regionální politika, teorie, strategie a programování). Praha: Linde, 2008. ISBN 978-80-7201-699-0. s. 158.

⁹MOJŽIŠ, Vlastislav. *Organizace dopravní obsluhy území*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2003. ISBN 80-7194-587-0. s. 3.

Od pravěku jsme se jako lidstvo vyvinuli a přizpůsobili dnešnímu světu. Protože nás doprava provází již dlouhou řadu let, je na její výzkum a zefektivňování vynakládáno spousta finančních prostředků. Díky rozvoji můžeme dopravu rozlišit na tato základní odvětví:

- vodní (námořní, říční a jezerní),
- leteckou (osobní, nákladní),
- železniční (osobní, nákladní),
- silniční (automobilová),
- zvláštní (potrubní, přenos pošty).¹⁰

Již zmíněné finanční prostředky jsou důležitým faktorem pro budoucí rozvoj dopravní infrastruktury. Její financování se řadí k nejvíce klíčovým bodům ekonomiky. Její financování pramení ze zdrojů Evropské unie, nebo ze zdrojů národních.

Přeprava osob či nákladů sahá až do pravěku, kdy jediným způsobem přemísťování z místa na místo byla doprava pěší. Pěší doprava je brána za nejzákladnější formu, která je zároveň tím nejzákladnějším pohybem člověka. Není určeno přesné období, kdy se začaly stavět dopravní cesty. Dá se ovšem vyčíst, že první úmyslně vytvořené stezky vznikaly v pravěku.

Počátky by se tak mohly datovat až do čtvrtého tisíciletí před naším letopočtem. Naši předci začali následně k přepravě využívat domestikovaná zvířata. Převratným bodem v období 3500 př. n. l. představoval právě vynález kola, který umožňoval přepravu nákladů na delší vzdálenosti, a nemuselo se již spoléhat pouze na zvířecí tažnou sílu. Zároveň se díky tomu mohlo intenzivněji prozkoumávat okolí. Dalším dopravním prostředkem byla loď, jelikož civilizace vznikaly právě u řek.¹¹

K výstavbě silnic docházelo v Číně, Persii, Babylónii a Indii. Premiantem byla Římská říše, která budovala dlážděnou silniční síť protínající celé území, jejíž délka dosahovala až 83 000 km. K dopravě se využívalo dvou až čtyřkolových prostředků.

¹⁰KŘIVDA, Vladislav, Jan FOLPRECHT a Ivana OLIVKOVÁ. *Dopravní geografie I*. Ostrava: VŠB - Technická univerzita, 2006. ISBN 80-248-1020-4. 12 s.

¹¹Historický vývoj dopravy: Vybrané kapitoly. In: *UP Olomouc: Katedra geografie Přírodovědecké fakulty* [online]. [cit. 2021-03-19]. Dostupné z: <https://geography.upol.cz/soubory/lide/hercik/GEDP/Prednasky/historie.pdf>.

Po zániku Římské říše došlo k úpadku dopravy a zároveň úpadku obchodu. Lodní doprava se naopak rozšířila a tvořila důležité obchodní cesty vedoucí z jihu na sever.¹² Ve stejné době se na našem území využívala k obchodu jantarová stezka, která spojovala jih a sever Evropy. Ve formě zastřešených vozítek pro movité lidi se začala objevovat veřejná doprava.

Rozvoj lodní dopravy přinesl evropským státům velké uvědomění z hlediska vnitrostátní dopravy. Kolem 17. století se v Británii začaly budovat dlážděné cesty, za jejichž použití se vybíralo mýtné. Na našem území se budování a udržování pozemních komunikací začalo rozvíjet až za vlády Marie Terezie. Po zlepšování silničních komunikací přišly na řadu železnice, jelikož pro přepravu nákladu byly železnice lepší volbou. Lidé se tak postupně začali těmito druhy dopravy přepravovat a docházelo k směnným obchodům. Tím započala éra rozvoje veřejné dopravy.¹³

¹²KŘIVDA, Vladislav, Jan FOLPRECHT a Ivana OLIVKOVÁ. *Dopravní geografie I*. Ostrava: VŠB - Technická univerzita, 2006. ISBN 80-248-1020-4. 9 s.

¹³Velká cesta dopravní historií: Vybrané kapitoly. In: *Mladý zdravotník* [online]. [cit. 2021-03-19]. Dostupné z: <https://mladyzdravotnik.cz/zajimavosti/to-je-jizda/>.

2 Dopravní obslužnost

Tato kapitola je zaměřena na jednu ze zásadních otázek veřejné osobní dopravy, kterou je dopravní obslužnost, na její legislativní rámec i faktory, které ji ovlivňují.

2.1 Legislativa dopravní obslužnosti

Dopravní obslužnost je téma, které podléhá mnoha zákonům a vyhláškám. Na samém pomyslném vrcholu českých právních norem vyplývajících z právního řádu se nachází Ústava ČR a ústavní zákony, následují zákony, dále nařízení vlády ČR, poté vyhlášky ministerstev a na konci pomyslné pyramidy se nacházejí předpisy nižších státních orgánů, kterými jsou obce a kraje. Mezi nejdůležitější, z hlediska národní legislativy, se v otázkách dopravní obslužnosti řadí Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů a Zákon č. 266/1994 Sb. Zákon o drahách.¹⁴

2.2 Pojem dopravní obslužnost

Tento pojem znamená jakousi způsobilost dopravců, kteří jsou vázáni smluvním závazkem, důkladně zabezpečit dopravní služby pro dané oblasti podle požadavků ve smluvním závazku. Přesnou definici nám udává zákon o veřejných službách v přepravě cestujících.

Dopravní obslužnost se podle ustanovení 19a zákona č.111/1994 Sb. dělí na *základní dopravní obslužnost (ZDO)* a *ostatní dopravní obslužnost (ODO)*.¹⁵ Základní dopravní obslužností se rozumí doprava do škol, úřadů, zdravotnických zařízení, zaměstnání a dopravy k soudům včetně zpátečních cest, což vede k trvale udržitelnému rozvoji daného území. Jedná se o odpovědnost státu vůči občanům, při

¹⁴Silniční doprava. In: *Zákony pro lidi* [online]. [cit. 2021-04-02]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/obor/silnicni-doprava>.

¹⁵MOJŽÍŠ, Vlastislav. *Organizace dopravní obsluhy území*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2003. ISBN 80-7194-587-0. s. 9.

kteřé má stát na starost zajistit dostupnou a finančně únosnou dopravu, která platí pouze pro kraj.

Ostatní dopravní obsluřnost je brána jako potřeby území nad rámec základní dopravní obsluřnosti. Je zabezpečována obcemi, nebo svazkem obcí smlouvou o závazcích veřejné služby. Důvodem, proč si ji zabezpečují obce samy, je to, že tyto potřeby jsou výhradně daného územního obvodu obce.¹⁶

Investice do dopravní obsluřnosti, jako takové, nejsou na rozdíl od investic dopravní infrastruktury tak enormně vysoké. Jsou však neměnné či dokonce jejich výše v čase roste. Dopravní obsluřnost je však klíčovým faktorem regionálního rozvoje a je třeba ji i přes to zajiřřovat.

Dopravní obsluřnost se dělí i z hlediska kompenzací této veřejné služby na *dotovanou* a *nedotovanou*. S nedotovanou veřejnou dopravou se můžeme setkat v autobusové, ale i železniční dopravě. Vzniká na základě tržní poptávky, přičemž dopravce je podroben podnikatelskému riziku. U autobusů je to konkrétně společnost Student Agency, která obsluřuje i Chomutov. U železniční dopravy je provoz většinou na dlouhé vzdálenosti provozován společnostmi EuroCity či RegioJet, jejíž vlastník je i vlastníkem společnosti Student Agency.

Dotovaná veřejná doprava není plně financována z uživatelských poplatků, tedy cen jízdného. Provoz by bez dotací veřejného sektoru nemohl být uskutečňován, kvůli jeho slabé poptávce. Velký podíl zde tedy hraje veřejný sektor, který poskytuje kompenzace za plnění veřejných služeb. K tomu slouří závazek veřejné služby, který stanoví příslušný orgán k zajiřření veřejné služby, který by provozovatel jinak nepřevzal.¹⁷

¹⁶Systémové řešení dopravní obsluřnosti. In: *Econnet.cz* [online]. [cit. 2021-04-11]. Dostupné z: <http://zpravodajstvi.ecn.cz/doc/old/Enviro/doprava/Texts/obsluznost.html>.

¹⁷Financování veřejné dopravy. In: Deník veřejné správy [online]. [cit. 2021-03-19]. Dostupné z: <http://www.dvs.cz/clanek.asp?id=6662552>.

Podle tabulek zveřejněných na MDČR činila v roce 2013 celková kompenzace částku 40 493 000 Kč a v roce 2014 činila kompenzace výši 41 493 000 Kč.¹⁸

2.3 Faktory ovlivňující dopravní obslužnost

Na dopravní obslužnost mohou mít některé faktory negativní vliv. Aby se mohla doprava plánovat efektivněji, je třeba brát v potaz např.:

- antropogenní vlivy,
- velikost území a rozmanitost reliéfu,
- vzdálenost mezi nodálními centry,
- osídlení území, stupeň urbanizace,
- struktura obyvatelstva – intenzita cest do škol,
- síť veřejných služeb,
- rozmístění cestovního ruchu,
- návyky cestujících na kvalitu či druhy dopravy podle vzdálenosti,
- míra poptávky po veřejné dopravě, stupeň motorizace.¹⁹

2.4 Pohyb mezi periferií a centry

Pohyb mezi periferními oblastmi a nodálními centry bývá mnohdy složitý. Důvodem je historická koncentrace obyvatelstva a jejich sídel k lokalizovaným zdrojům, nebo tam, kde byly takové zdroje lépe využívány. Umístění zaostalejších oblastí je vždy daleko od centra veškerého dění daného regionu, proto se těmto místům říká periferní oblasti. V minulosti zkrátka neměly potenciál pro dostatek zdrojů, jako byly např. suroviny či lidský kapitál. Problémem periferních oblastí ale není pouze doprava, nýbrž celá řada dalších, např. nízký počet obyvatel, ekonomická

¹⁸Přehled o objednávkách veřejných služeb v přepravě cestujících. In: Ministerstvo dopravy ČR [online]. [cit. 2021-04-01]. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Verejna-doprava/Financni-ucast-statu/Prehled-o-objednavkach-verejnych-sluzeb-v-preprave>.

¹⁹Analýza faktorů působících na dopravní obslužnost v ČR. In: DocPlayer.cz [online]. [cit. 2021-04-10]. Dostupné z: <https://docplayer.cz/21782806-1-analyza-faktoru-pusobicich-na-dopravni-obslužnost-v-cr.html>.

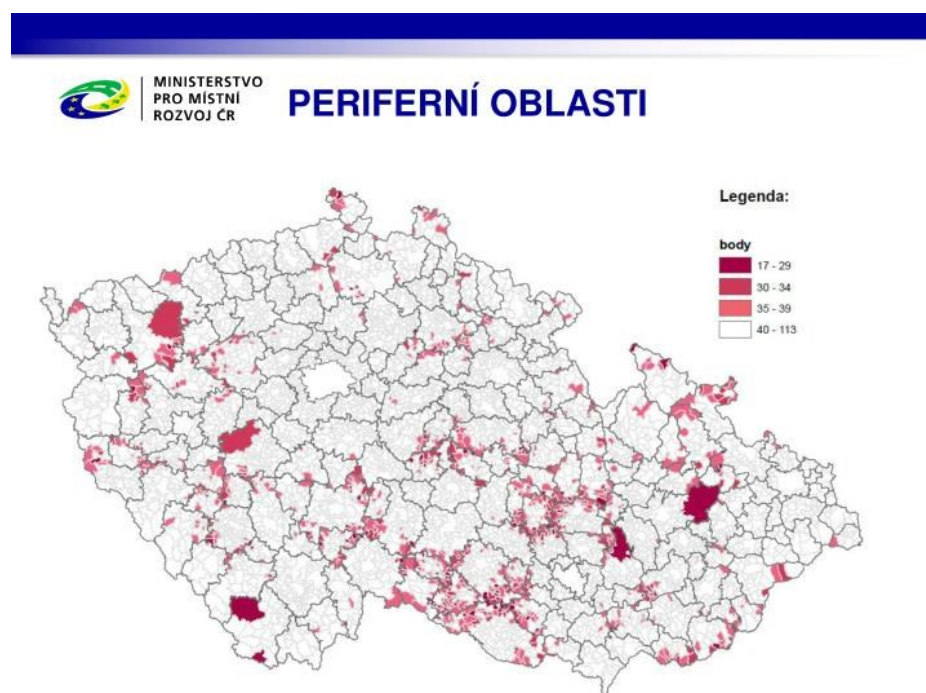
vyspělost regionu, nízké mzdy a s nimi jdoucí nižší stupeň dosaženého vzdělání obyvatel či menší objem investic.

V dnešní době velká část populace vlastní automobil, tudíž pokud žijí v periferních oblastech, nemusí se zabývat veřejnou dopravou, která zde bývá velmi omezená, ale pro řadu lidí jediná možnost, jak se přepravit. Právě vysoký podíl obyvatelstva vlastníci svůj dopravní prostředek představuje problém z hlediska dopadu na životní prostředí. Téměř každý region se snaží docílit zkvalitnění nabídky veřejné dopravy a to je i cílem dopravní politiky – konkurovat veřejnou dopravou individuální automobilové dopravě.

Budování kvalitní a dostatečné veřejné dopravy je pro periferní oblasti velmi významné. Jak již bylo zmíněno, převážně tyto oblasti obývají lidé s nízkými platy a veřejná doprava představuje nejlevnější alternativu dopravy do center. Pokud by docházelo k omezování veřejné dopravy, mělo by to z dlouhodobého hlediska negativní dopad v podobě odlivu obyvatel ze špatně obsluhovaných periferií.

Periferní oblasti jsou však velmi časté. Jejich nerovnoměrnost v občanské vybavenosti, umístění pracovních míst, míra nezaměstnanosti, to vše jsou faktory projevující se i na lokální úrovni. Lokální výkyvy se však dají alespoň v malé míře řešit, pokud se budou posilovat silné stránky obce, tzn. pomocí SWOT analýzy se využijí příležitosti a eliminují hrozby. Efektivnějším způsobem řešení dopravy v takovýchto oblastech je zapojení každé lokality na úrovni mikroregionů do představ dopravních systémů. Mikroregionální úroveň má totiž nejvyšší těsnost funkčních vazeb.

Obrázek 1 Mapa periferních oblastí ČR



Zdroj: Strategie regionálního rozvoje 2014+. In: *SlidePlayer.cz* [online]. [cit. 2021-04-19]. Dostupné z: <https://slideplayer.cz/slide/2699600/>.

V dnešní době jsou periferní oblasti vyhledávány záměrně, neboť v posledních desetiletích sehrávají velký vliv estetické a environmentální faktory. Lidé oceňují periferní oblasti pro jejich klid a staví si tam svá sídla. Společně s nimi si lidé přesouvají své ekonomické aktivity, což postupně láká movité obyvatelstvo z rozvinutých oblastí, a i to může mít vliv na zlepšující se obslužnost oblastí. Periferie bývají neponičené a nezatížené průmyslovou výrobou, a proto přistěhovalci kladou velký důraz na zachování krajiny.²⁰

²⁰DRÁPELA, Emil. Tvorba strategií snižování negativních deprivací periferních oblastí pomocí nástrojů plánování dopravní infrastruktury. In: *CDV Plus: Dopravní VaV centru*, [online]. [cit. 2021-03-19]. Dostupné z: <https://www.cdvplus.cz/file/tvorba-strategii-snizovani-negativnich-deprivaci-perifernich-oblasti-pomoci-nastroju-planovani-dopravni-infrastruktury-a-obslužnosti/>.

3 Dopravní obslužnost Ústeckého kraje

Ve třetí kapitole přistupuji k plnění cíle, který byl stanoven v úvodní kapitole, avšak zde se v první fázi jedná nejprve o širší náhled z hlediska pozice vyššího územně samosprávného celku, kterým je v tomto případě Ústecký kraj. Jsou to totiž kraje, na které stát přenáší podstatnou část úkolů i kompetencí, které se týkají zajištění dopravní obslužnosti na celém jeho území.

3.1 Od oddělených systémů k integrované regionální dopravě

K hodnocení zajištění dopravní obslužnosti Ústeckého kraje je nutné znát analýzu dopravní činnosti z předešlých let. Jako každý kraj si i kraj Ústecký tvoří plán dopravní obslužnosti kraje na určitá období. Kraj si tak stanoví cíle v jednotlivých typech dopravy a podniká podstatné kroky k jejich naplnění. Dopravní plánování se provádí na dobu 5 let a je zaznamenáno v zákonu.⁷

Posledním plánem ÚK, který byl stanoven do konce roku 2016, bylo dokázáno, že vytvoření plánu není pouhá formalita, protože se kraji podařilo díky soutěžím zaznamenat velký kvalitativní i kvantitativní pokrok v autobusové dopravě od roku 2015. Kraj správně definoval autobusové linky, které je potřeba rozvíjet, a linky, které svým přepravním potenciálem splňují obslužný charakter. V souladu s minulým plánem dopravní obslužnosti byly upraveny jízdní řády, díky nimž je návaznost spojů plynulá a pravidelná.

Železniční doprava zaznamenala díky koncepci veřejné dopravy také vylepšení. Nejúspěšnějším realizovaným projektem bylo spuštění linky U 28. Bylo ji nutné zavést kvůli trojnásobnému narůstajícímu počtu cestujících během pracovních dnů a čtyřnásobnému narůstajícímu počtu cestujících o víkendech. Vylepšení železniční dopravy přišlo i ve formě důslednějšího sledování dodržování jízdních řádů, aby se zlepšila přesnost jízdy.

K roku 2016 zajišťovaly železniční dopravu pouze dva dopravci. Novinkou od prosince roku 2019 je zvýšený počet železničních dopravců celkem na sedm. S více než 70% podílem jsou nejvýznamnějším dopravcem státem vlastněné České

dráhy, další dopravci jsou jmenovitě AŽD Praha, RegioJet ÚK, Die Länderbahn CZ, Die Länderbahn GmbH DLB, ARRIVA vlaky, GW TrainRegio. Všechny dopravci jsou plně integrováni v krajském tarifu DÚK.²¹

Vzájemné propojování veřejné dopravy včetně spojení s MHD v ÚK roste. Přestupy jsou sledovány a po určité době obnovovány, aby tyto spojovací uzly byly vytvářeny efektivně. Tím se vyřešil problém vytváření nahodilých a bezmyšlenkovitých přestupů, které zatěžovaly celý systém. Dostatečná volnost a jednoduchost tkví v tom, že se tato přestupní místo v ÚK tvoří pouze v hlavních přepravních směrech.

Propojení dálkové a regionální dopravy v ÚK je plně funkční, a proto v dřívějším plánu nebyly zaznamenány žádné změny. Současný problém vyvolává pár dopravních linek, např.:

- *Kolín – Rumburk* - zde nastává problém s rozsahem dálkové dopravy,
- *Praha – Ústí nad Labem* - problém se zpožděním linky,
- *Praha – Děčín* - problém se zpožděním linky,
- *Linky Ex3* - problém s vytvořením bariéry a zároveň porušením vazby ÚK s Brnem ve dříve funkčním spojení z důvodu rozdělení linky v Praze.²²

Ústecký kraj má jako jeden z mála integrovaný dopravní tarif DÚK na velmi vysoké úrovni, díky kterému mohou lidé cestovat po celém kraji jakoukoliv dopravou. Tento zónové relační tarif byl zaveden na území celého ÚK k 1. 1. 2015. Stanovuje ceny železniční a silniční vnitrostátní veřejné linkové dopravy. Základním prvkem tarifu DÚK jsou tarifní zóny, které se vytvářely pravidlem „1 obec = 1 tarifní zóna“. Rozsáhlejší obce ale mohly být rozděleny na více tarifních zón. K roku 2016 bylo spočítáno 403 tarifních zón, které jsou zároveň součástí 81 tarifních nadzón. Jízdní doklad si lidé mohou pořídit buď jako několikadenní jízdné, které se musí dopředu

²¹Doprava Ústeckého kraje. In: *Ústecký kraj* [online]. [cit. 2021-02-19]. Dostupné z: https://www.kr-ustecky.cz/vismo/zobraz_dok.asp?kontext=1&zanorit=1&id_ktg=98429&p1=206489&tzv=1&sort=na_zev&sc=ASC.

²²Dopravní plán 2017-2021. In: *Ústecký kraj* [online]. [cit. 2021-02-19]. Dostupné z: <http://www.kr-ustecky.cz/dopravni-plan-2017-2021/d-1700342/p1=206513>.

předplatit, anebo jednorázový kupon, který je časově omezený. Cena jízdného se dále odvíjí podle různých podmínek:

- Obyčejné jízdné - pro ty, kteří neprokáží žádný nárok na zlevněné jízdné
- Zlevněné jízdné - pro ty, kteří mají nárok na slevu, a jsou schopni nárok na slevu prokázat
- Bezplatná přeprava

Jízdenky tarifu DÚK mají několik podob: jízdenka z termocitlivého papíru opatřená ochrannými prvky, anonymní čipová karta, personifikovaná čipová karta.

Obrázek 2 Příjmový doklad DÚK



Zdroj: Plán dopravní obslužnosti Ústeckého kraje. In: Ústecký kraj [online]. [cit. 2021-04-19]. Dostupné z: <https://rskuk.cz/files/Strategicke-a-rozvojove-dokumenty-UK/Plan-dopravni-obslužnosti-Usteckeho-kraje-2017-2021.pdf> s. 22.

Obrázek 3 Tarifní zóna



Zdroj: Plán dopravní obslužnosti Ústeckého kraje. In: Ústecký kraj [online]. [cit. 2021-04-19]. Dostupné z: <https://rskuk.cz/files/Strategicke-a-rozvojove-dokumenty-UK/Plan-dopravni-obslužnosti-Usteckeho-kraje-2017-2021.pdf> s. 24.

Zapojení všech dopravců do krajského IDS DÚK je velmi náročná záležitost. Zapojením všech dopravců do integrovaného systému se usnadní problémy s jízdenkami, a cestování s přestupy na jiné typy dopravy se tak stane jednodušší. Proto je cílem do roku 2021 zapojit všechny dopravce. Pokud se dané město do IDS DÚK podaří integrovat, bude se jeho původní tarif MHD aplikovat ve stejných podmínkách do tarifu DÚK, aby cestující mohli nadále cestovat za stejných podmínek. Po integrování daného města do IDS DÚK by se původní tarif MHD stal tarifem pro danou zónu.

Do krajského integrovaného dopravního systému byli v několika etapách zapojeni dopravci:

- ARRIVA TEPLICE s.r.o.,
- ČSAD Slaný a.s.,
- BusLine a.s.,
- Autobusy Karlovy Vary, a.s.,
- BDS-BUS, s.r.o.,
- KŽC Doprava, s.r.o.,
- RailwayCapital a.s.,
- MBM Rail s.r.o.,
- Labská plavební společnost, s.r.o.,
- MHD města Děčína a Bíliny.²³

3.2 Plánovaný rozvoj dopravní obslužnosti Ústeckého kraje 2017-2021

Plánovaný rozvoj dopravní obslužnosti Ústeckého kraje se zaměřuje v letech 2017-2021 na plánování jednotlivých druhů dopravy a posilování integrace mezi vlaky a autobusy, a to hlavně v aglomeračních oblastech s vidinou vzniku časových benefitů. Zaměřuje se také na možnou úpravu integrovaného dopravního systému

²³Dopravní plán 2017-2021. In: *Ústecký kraj* [online]. [cit. 2021-02-19]. Dostupné z: <http://www.kr-ustecky.cz/dopravni-plan-2017-2021/d-1700342/p1=206513>.

DÚK, dále na parametry kvality svých služeb, a v neposlední řadě se zaměřuje na celkovou infrastrukturu dopravy, dispečink a marketing.

3.2.1 Plánování základních linek železniční dopravy

Plán základních linek železniční dopravy se bude různě upravovat, jelikož z minulého plánu, který byl do konce roku 2016, se mnoho věcí v oblasti železniční dopravy nestihlo. Požadavky na vylepšování železniční dopravy se týkají zejména linek s vysokými přepravními výsledky. Týkají se například linek:

- *U1 Děčín – Ústí nad Labem – Most / Chomutov / Kadaň-Prunéřov* - požadavky na elektrizaci v úseku Kadaň-město. Patří totiž mezi linky s nadprůměrnými přepravními výsledky. Na lince se ale kvůli podprůměrným dlouhodobě sledovaným výsledkům plánuje zcela vypustit zastávka Kyjice;
- *U8 Děčín – Česká Kamenice / Rumburk* - požadavek na rozšíření počtu spěšných vlaků, dále v úseku *Děčín východ – Benešov nad Ploučnicí* má kraj v plánu zdvojkolejnění, anebo zvýšení propustnosti, jelikož bez těchto výkonů není možné posílit výkon na lince L2;
- *U51 Ústí nad Labem – Most – Chomutov* - linka je v přepravní špičce extrémně vytížená, do budoucna se předpokládá rozšíření počtu spěšných vlaků, čímž selepší spojení na nejvýznamnější krajské aglomerační ose.

Naopak u linek s podprůměrným počtem cestujících se spojení linek postupně omezuje, jelikož některé linky jsou dlouhodobě neudržitelné (*U40 Louny – Slaný; U22 Straškov – Vraňany; trať 161 Rakovník – Bečov*). Linky, které sice mají trvale podprůměrný, ale zato sváteční či turistický charakter budou zachovány (*U25 Most – Osek – Moldava; U27 Mikulášovice – Rumburk, U15 Chomutov – Vejprty*).

Mezi záležitostmi, které se kraj snaží dokončit, a které nebylo možné stihnout či realizovat v předešlém plánu patří:

- zvýšení traťové rychlosti na tratích: *160 Plzeň – Žatec; 126 Louny – Most; 083* v úseku *Mikulášovice dolní nádraží – Rumburk*, což by následně snížilo cestovní dobu na 27 minut

- přesunutí spojení *Kadaň – Žatec*, což při kladném prověření znamenalo, že by se z tohoto spoje stala linka, která by byla velkým konkurentem vůči individuální dopravě

3.2.2 Plánování základních linek autobusové dopravy

Plánování linek autobusové dopravy se do konce roku 2021 nedočká velkých změn. Kraj má pouze dílčí výzvy, kde je nutno situaci linek řešit, a ty se týkají převážně aglomeračních oblastí.

Kraj chce v oblasti autobusové dopravy např.:

- zavést nové autobusové linky páteřního charakteru směr *Jílové – Libouchec – Ústí nad Labem*,
- dořešit přestupní vazby v Bohosudově u linky 524,
- prodloužit linku 486 z Chlumce přes Telnici do Libouchce,
- spojit aglomerační oblasti s krajským městem prodloužením linky 453 z Rýdeče do Trebušína.²⁴

3.2.3 Plánování lodní a turistické železniční dopravy

Tuto dopravu kraj průběžně sleduje a vyhodnocuje. Pro nastávající období kraj bude rozvíjet lodní a železniční turistické linky:

- *T1 Česká Kamenice – Kamenický Šenov*,
- *T2 Děčín – Telnice – Krupka*,
- *T3 Ústí nad Labem – Velké Březno – Zubrnice*,
- *T4 Lovosice – Most*,
- *T5 Libochovice – Mšené Lázně – Roudnice nad Labem*,
- *T6 Kadaň – Podbořany/Radonice u Kadaně*,
- *U15 Chomutov – Vejprty – Cranzahl*,
- *U27 Mikulášovice d. n. – Panský – Krásná lípa – Rumburk*,
- *901 Ústí nad Labem – Litoměřice*,

²⁴Dopravní plán 2017-2021. In: *Ústecký kraj* [online]. [cit. 2021-02-19]. Dostupné z: <http://www.kr-ustecky.cz/dopravni-plan-2017-2021/d-1700342/p1=206513>.

- 902 Ústí nad Labem – Děčín.²⁵

Zprovoznění linek závisí hlavně na předpokládané stabilizaci železniční turistické linky a u T2 na finanční náročnosti oprav a ukončení výluky.

V rámci této dopravy je prioritou zařadit spojení do měst ležících mimo ÚK jako je například Mělník, Rakovník. Kraj chce být tak více vzájemně provázán.

Pro spojení do Prahy bude zařazeno během období 6 nových linek, které se budou prověřovat. Dále u stávajících linek budou probíhat změny tras, například prodloužení u linky číslo 220067 z/do Loun, přes Slavětín.²⁶

3.2.4 Možné změny tarifu DÚK

Změn ohledně IDS DÚK by nemělo být mnoho. Kraj se snaží o integrování všech měst, která doposud součástí DÚK nejsou, a rozšíření území DÚK za hranice ÚK, a to konkrétně do kraje Libereckého, Středočeského kraje a hlavního města Prahy (do systému pražské integrované dopravy). Cílem je maximálně zjednodušovat tarifní a přepravní podmínky, zlepšit srozumitelnost pro všechny skupiny cestujících. Tarifní politika do roku 2021 bude zaměřena hlavně na podporu stálých uživatelů veřejné dopravy.

V současné době je tento cíl splněn a jízdenky DÚK platí na vybraných integrovaných linkách v části Saska, Středočeského a Plzeňského kraje. Aktuálně je tak do IDS DÚK je zapojena regionální autobusová doprava, městská hromadná doprava v Chomutově a Jirkově, Mostu a Litvínově, v Teplicích, Bílině, Děčíně, Ústí nad Labem, Roudnici nad Labem a ve Varnsdorfu, přičemž zapojeny jsou i osobní vlaky, spěšné vlaky a rychlíky.

Vedle těchto činností chce kraj dokončit integraci DPMÚL, který ke dni vzniku dokumentu je integrovaný pouze částečně (v MHD je akceptována jen papírová jízdenka).

²⁵Dopravní plán 2017-2021. In: *Ústecký kraj* [online]. [cit. 2021-02-19]. Dostupné z: <http://www.kr-ustecky.cz/dopravni-plan-2017-2021/d-1700342/p1=206513>.

²⁶ Tamtéž.

Plán nových tarifních nabídek se dotkne turistů, protože kraj chce kromě celodenní jízdenky nabízet také předplatní doklady pro návštěvníky CHKO, rodinné víkendové jízdenky aj.

Nově od října 2020 se zavedla mobilní aplikace s názvem DÚKapka, která umožňuje jednodušší nákup a použití elektronických jízdních dokladů DÚK. Aplikace umí vyhledávat spojení, ke kterým píše veškeré informace o spoji, jeho výlukách a případných komplikacích v dopravě.²⁷

3.2.5 Plán parametrů kvality

Ústecký kraj si klade vysoké požadavky na kvalitu svých poskytovaných služeb, sleduje nejnovější trendy a snaží se jimi řídit v dopravě, a usiluje o to, aby se tak doprava stala více kvalitní z hlediska vybavování linek (GPS, klima, nízkopodlažní spoje), tak i jejich spolehlivosti a přesnosti. Za porušení požadavků uděluje ÚK sankce a snaží se docílit efektivního zlepšování celkové kvality služeb. U vlaků je situace stejná, ačkoliv se sankcemi je kraj shovívavější, jelikož za většinu závad nemůže drážní dopravce, ale technická závada.

Výše sankcí se odvíjejí podle závady, pohybují se od 1 000 Kč – 10 000 Kč. Pro představu v roce 2020 byly přijaté sankční platby v autobusové obslužnosti kolem 300 000 Kč a v drážní dopravní obslužnosti 20 000 Kč. Pokuty byly za porušení povinností dle Smluv o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové dopravě k zajištění dopravní obslužnosti území Ústeckého kraje.²⁸

3.2.6 Infrastruktura dopravy

Ústecký kraj se musí zaměřit na užší spolupráci s městy a obcemi ve věcech infrastruktury, která ovlivňuje autobusovou dopravu. Kraj se totiž na akcích jako jsou rekonstrukce křižovatek či autobusových zastávek, které obce či města dělají,

²⁷Dopravní plán 2017-2021. In: *Ústecký kraj* [online]. [cit. 2021-02-19]. Dostupné z: <http://www.kr-ustecky.cz/dopravni-plan-2017-2021/d-1700342/p1=206513>.

²⁸Odbor dopravy a silničního hospodářství - příloha. In: *Ústecký kraj* [online]. [cit. 2021-02-19]. Dostupné z: https://formulare.kr-ustecky.cz/materialyzukver/3_ZUK_2021-01-25/pdf/3_ZUK_MAT_18_1_priloha_26.pdf.

pro autobusovou dopravu vůbec nepodílí a ve většině případů to zaregistruje až v realizační fázi, kdy už je na spolupráci pozdě.

Zastávky MHD jsou v ÚK rozmístěné různě po silnicích I., II., a III. třídy, rychlostních silnicích, ale i po místních komunikacích. Poloha zastávek je velmi dobrá. Existuje však výjimka, kterou tvoří průmyslové oblasti. Ty jsou mimo hlavní tahy a komunikace v nich bývají zaslepeny. Dopravní obsluha zde více trpí, jelikož pro obslužení těchto míst musí vynakládat velké dopravní výkony, které se tak projevují v cestovních dobách. V oblasti Litvínova je nutné se zaměřit na zlepšení stavu zastávek, protože oproti městu Most výrazně chátrá.

Informační systém je dalším bodem, který kraj má v plánu splnit. Skvělým příkladem je město Most, které má perfektně a přehledně vybudovaný informační systém pro cestující, což je pro ně velká výhoda. Kraj chce do konce roku 2021 vybudovat informační systémy. Na všech zastávkách chce i označnický pro zlepšení přehlednost a ukončit tak jednou pro vždy výlep papírových jízdních řádů s informacemi o dané lince. Významné zastávky se plánuje vybavit lepším vybavením, jako jsou například velkoplošné informační panely, či samoobslužné automaty na jízdenky, které najdeme v Ústí nad Labem na krušnějších zastávkách, jako je např. Mírové náměstí nacházející se pár metrů od hlavního nádraží krajského města.²⁹

3.2.7 Dispečink

Vzhledem k tomu, že jsou v současné době neustále požadovány vyšší nároky na spolehlivost strojů a jejich řízení, je na místě vše kontrolovat dispečerským řízením. Každý dopravce má svůj dispečink, avšak problém nastává ve sdílení informací s jinými dopravci. Dopravci jako takoví totiž nemají povinnost dispečerskou službu zajišťovat.

V každém IDS by tak měl být zajištěn subjekt, který se postará o vzájemnou koordinaci jednotlivých dispečinků a předávání informací cestujícím. V období 2017/2021 bude jednat ÚK s objednateli MHD měst, které jsou v DÚK o zapojení

²⁹Dopravní plán 2017-2021. In: *Ústecký kraj* [online]. [cit. 2021-02-19]. Dostupné z: <http://www.kr-ustecky.cz/dopravni-plan-2017-2021/d-1700342/p1=206513>.

do dispečinku DÚK. Dispečink bude pracovat s plánovanými jízdami řady, oběhy vozidel a přesnou polohou GPS.

Nastat mohou tři úrovně dispečinku:

- Informativní – do centrálního systému se odesílají data o poloze vozidel, objednatel dopravní obslužnosti získává prokazatelný nástroj ke kontrole smluvních vztahů;
- Informativní s garancí návaznosti (automatický dispečink) – software centrálního systému pracuje s garantovanými přestupy, do návazného vozidla zasílá centrální systém automatizovaně zprávu o době, po kterou řidič je povinen vyčkat na konkrétní spoj, případně z důvodu zpoždění nad povolenou mez čekat nemá a má ihned odjet;
- Systém dispečerského řízení – tj. nastavba úrovně číslo 2, je zde navíc zřízeno dispečerské pracoviště, na kterém dispečeri sledují a vyhodnocují mimořádné situace.

Ústecký kraj plánuje zrealizovat úroveň číslo 2. Pokud by se vydařila vyřešit otázka týkající se personálu, přešel by na úroveň číslo 3.³⁰

3.2.8 Marketing

Cílem ÚK je zavést jeden z nejlepších systémů integrované dopravy v České republice, který umožňuje i propojení s netradiční dopravou (lodě, lanovky, turistické vlaky) a s rozšířením svých možností o vybrané návazné výhody v kulturním a sportovním děním regionu.

ÚK se pomocí marketingové komunikace snaží včas komunikovat s obyvateli kraje o novinkách a změnách ve veřejné dopravě. Snaží se dostat do podvědomí prostřednictvím tisku, rozhlasu, televize, polepů a sloganů na dopravních prostředcích, které minimálně jednou ročně kontrolují a aktualizují, a také pomocí webových stránek jako je Instagram či Facebook, přes které se snaží naučit veřejnost používat zónový tarif.

³⁰Dopravní plán 2017-2021. In: *Ústecký kraj* [online]. [cit. 2021-02-19]. Dostupné z: <http://www.kr-ustecky.cz/dopravni-plan-2017-2021/d-1700342/p1=206513>.

3.2.9 Financování dopravy Ústeckého kraje

Autobusová dopravní obslužnost tvoří v návrhu rozpočtu na rok 2021 částku 750 187 000 Kč. U smluv o závazku veřejné služby ve veřejné linkové dopravě k zajištění obslužnosti území Ústeckého kraje na vymezených linkách je základní cena uváděná na 1 km, která se ročně upravuje v závislosti na navyšování průměrné hrubé nominální mzdy a v závislosti na meziročním snížení či zvýšení ceny motorové nafty, resp. LPG.

Kraj má v současnosti uzavřených 15 dlouhodobých smluv (2015-2024) uzavřené s dopravcem Autobusy Karlovy Vary, a.s., které pojednávají o závazku veřejné služby ve veřejné linkové dopravě pro zajištění dopravní obslužnosti v oblastech:

- Chomutovsko,
- Kadaň – Žatec,
- Mostecká pánev,
- Šluknovsko.

Dále 3 smlouvy v příměstských oblastech, kde jsou smlouvy uzavřeny přímo s městy, které zajišťují na pokyn kraje veřejnou dopravu v okolí měst, jde o oblasti:

- Příměstská doprava Most,
- Příměstská doprava Litvínov,
- Příměstská doprava Ústí nad Labem.

A dalších 5 separátních smluv a 2 smlouvy o závazku veřejné služby v drážní osobní dopravě k zajištění dopravní obslužnosti po územním obvodu ÚK.³¹

U regionální veřejné drážní dopravy je situace trochu jiná. Proto vzhledem k přetrvávajícímu nedostatečnému financování uzavřel stát smlouvu o zajištění stabilního financování regionální železniční osobní dopravy. Tím se stát zavazuje poskytnout prostřednictvím MD krajům v letech 2020 - 2034 finanční prostředky na kompenzaci veřejných služeb ve veřejné drážní osobní dopravě.

³¹Dopravní plán 2017-2021. In: *Ústecký kraj* [online]. [cit. 2021-02-19]. Dostupné z: <http://www.kr-ustecky.cz/dopravni-plan-2017-2021/d-1700342/p1=206513>.

Výchozí základnou pro určení spolufinancování ze státního rozpočtu je nastavena hodnota finanční podpory dle „Memoranda o zajištění stabilního financování dopravní obslužnosti veřejnou regionální železniční osobní dopravou“ platná pro rok 2014. Pro ÚK tvoří základna výši 244 837 986 Kč. Výše hodnoty v jednotlivých letech je dle podmínek smlouvy upravovaná o odpovídající index inflace. Výše hodnoty pro rok 2021 je rovna hodnotě základny z roku 2014, upravené o inflaci k prosinci za roky 2013 až 2019. Je tak možné stanovit výši spolufinancování na hodnotu 270 846 727,08 Kč.³²

3.3 Dopravní krize v Ústeckém kraji

V Ústeckém kraji se za poslední dvě dekády můžeme zmínit o dvou velkých dopravních krizích. První krize, kterou si Ústecký kraj prošel, nastala v roce 2006, kdy zde většinu linek zajišťoval Dopravní podnik Ústeckého kraje. Kvůli velkým sporům o výši dotací vypověděl ke konci ledna roku 2006 Ústecký kraj tomuto dopravci smlouvu. Smlouva mezi těmito stranami měla platit od konce roku 2003 až do konce roku 2010.

3.3.1 Dopravní krize v roce 2006

První velká dopravní krize začala spory mezi krajem a dopravcem kvůli penězům. Spor došel do takové fáze, že kraj dopravci vypověděl smlouvu. Probíhaly nesrovnalosti o tom, k jakému datu výpovědní lhůta končí. Aby začala výpovědní lhůta běžet, je důležité, kdy je výpověď doručena, a ne pouze odeslána. Kraj si i přesto ale stál za svým tvrzením, že tříměsíční výpovědní lhůta začne od 1. května 2006, kdežto dopravce naopak stál za tím, že až začátkem června. Proto kraj přestal platit ztrátu z dopravy. Ač průměrná cena za kilometr v dopravě činila dle statistik částku 26,10 Kč/km, dopravce si účtoval 39 Kč/km.

Ústecko už v dubnu 2006 vyhlásilo koncesní výběrová řízení na zajišťování dopravní obslužnosti v 15 oblastech kraje, přičemž jediným požadavkem byla právě

³²Odbor dopravy a silničního hospodářství - příloha. In: *Ústecký kraj* [online]. [cit. 2021-02-19]. Dostupné z: https://formulare.kr-ustecky.cz/materialyzukver/3_ZUK_2021-01-25/pdf/3_ZUK_MAT_18_1_priloha_26.pdf.

cena za ujetý kilometr. S udanou cenou 27,57 Kč/km vyhrála firma ČSAD Česká Lípa a kraj s touto firmou uzavřel dne 2. června 2006 roční rámcovou smlouvu. Společnost ČSAD Česká Lípa, měla zajistit autobusovou dopravu po DPÚK.

Dopravní podnik Ústeckého kraje oznámil krajskému úřadu, že od srpna už nebudou jezdit autobusy na vybraných linkách z důvodu neplacení ztráty z osobní dopravy za tři měsíce, a tak od 1. do 4. srpna společnost přerušila provoz, a dala o tom vědět pouze s pětidenním předstihem. Dne 4. srpna se autobusy opět rozjely a 8. srpna krajský úřad vydal vrchnostenské nařízení, kterým uložil DPÚK zajistit dopravu a zaslal mu zálohu na dopravu ve výši 16,4 milionu korun. Nařízení mělo platnost do 8. září, a od 9. září už měla autobusovou dopravu zajišťovat ČSAD Česká Lípa, protože v srpnu uzavřela smlouvu o provozování autobusové dopravy v Ústeckém kraji do konce roku 2006 s možností prodloužení smlouvy do konce roku 2007. Kraj vyhlásil další koncesní řízení, kterými chtěl dosáhnout jistoty, že autobusová doprava bude zajištěna i v případě, že dopravce ČSAD Česká Lípa a.s. poruší některou ze svých smluv a bude vypovězena. Ředitel DPKÚ sdělil, že většinu svých řidičů jeho firma převedla právě pod ČSAD Česká Lípa, a že firma končí s autobusovou dopravou.

Dne 6. září 2006 byla vyhlášena stávkou kvůli tomu, že nové smlouvy platí jen do konce roku 2006. Stávka byla následně odvolána, protože ČSAD Česká Lípa ujistila, že do konce května následujícího roku propouštět určitě nebude. V den, kdy byla stávka odvolána, ale Rada Ústeckého kraje vypověděla dopravci ČSAD Česká Lípa smlouvy s odůvodněním, že neplní své povinnosti, které vyplývají ze smluv. Dopravce neplnil své povinnosti, nepodal návrhy jízdních řádů, nezajistil označení na zastávkách a poskytoval neúplné a zkreslené informace.

Hejtman Jiří Šulc sdělil, že uzavřel smlouvy do 2. června 2007 za zajištění pravidelné dopravy od 9. září 2006 v devíti oblastech s patnácti náhradními dopravci, kteří měli nahradit ČSAD Česká Lípa. Smlouvy byly uzavírány s uchazeči, kteří se umístili v květnovém koncesním řízení, a doprava se začala postupně stabilizovat.

Doprovaci byli od 9. září 2006 vybráni následovně:

- ČSAD Karlovy Vary a. s. – okolí Podbořan, Žatecko, Chomutovsko,
- Dopravní podnik měst Mostu a Litvínova, a. s. – okolí Mostu a Litvínova,
- Autobusy KAVKA a. s. – západní část Lounska,
- ČSAD Semily, a. s. – okolí Štětí a Šluknova (8. září 2006 v jednání),
- ČSAD Slaný, a. s. – východní část Lounska, dolní Poohří,
- Dopravní podnik města Děčína, a. s. – okolí České Kamenice,
- ZDAR, a. s. – okolí Ústí nad Labem a východní část Českého středohoří.

Na konci září 2006 se na schůzi Zastupitelstva Ústeckého kraje schválil rozsah základní dopravní obslužnosti kraje pro období 2007-2014. Ústecký kraj začal financovat i dopravní činnost, kterou doposud dotovaly obce. Další měsíc byly vypsané opět koncesní řízení pro zajištění dopravní obslužnosti Ústeckého kraje pro období 2007-2014. Požadavkem byla cena, která měla činit maximálně 33 Kč/km. Výběrové řízení bylo vyhodnoceno v prosinci, kdy byly vyhlášeny i výsledky pro 13 ze 14 oblastí.

Vybraní dopravci 2007 – 2014:

- ČSAD Semily a. s. (později jako BusLine a. s.) – Šluknovsko, České Středohoří-východ + Severočeská dopravní a. s. (fúze k 30. 8. 2008) – Ústecko-sever, Lounsko-západ od 10. prosince 2011
- Dopravní podnik měst Mostu a Litvínova a. s. – příměstská doprava Most a Litvínov, Bílinsko, Lounsko-jih, Lounsko-východ, Mostecká pánev
- Dopravní podnik měst Chomutova a Jirkova a. s. – Jirkovsko, Krušné hory-Chomutovsko, Chomutovsko, České středohoří-západ, oblast Kadaň-Žatec
- Veolia Transport Teplice s. r. o. – příměstská doprava Teplice
- ČSAD Slaný a. s. – Štětsko, Dolní Poohří
- Dopravní podnik města Děčína a. s. – Děčínsko-východ, Děčínsko-západ
- Autobusová doprava s. r. o. Podbořany – Podbořansko, Žatecko
- BusMat plus s. r. o. – Lounsko-západ (18. prosince 2009 dostal dopravce okamžitou výpověď, výkony převzal dočasně DP Chomutova a Jirkova a ČSAD

Semily, později jako BusLine, od 10. prosince 2011 pro tuto oblast získala desetiletou smlouvu firma BusLine)

- Dopravní podnik města Ústí nad Labem a. s. – příměstská doprava Ústí nad Labem
- Autobusy KAVKA a. s. – Litvínovsko
- Autobusy Karlovy Vary a. s. – oblast Vejprty - Kadaň

Na 10 linkách v Lounech byl zaveden zónový tarif Dopravy Ústeckého kraje. S celoplošným zavedením krajského integrovaného dopravního systému se počítalo pro nové desetileté smlouvy na období od 1. ledna 2015.

3.3.2 Dopravní krize v roce 2019

Druhou dopravní krizí si prošel Ústecký kraj v roce 2019. Kraj byl při řešení celé situace velice aktivní, a byl schopen při špatných podmínkách a nedostatku řidičů zajistit dostatečný počet autobusů. Výsledným řešením Ústeckého kraje bylo zřízení vlastního krajského autobusového dopravce, který měl pozvolna nahradit dosavadní dopravce. O takovém kroku uvažoval i kraj Liberecký.

K celé této krizi, ve které byl hlavním důvodem opět spor o peníze mezi hejtmanstvím a TD Busem, přispěla Sobotkova vláda, která tehdy nařídila zvýšení platu řidičů o jednu třetinu na 98,10 Kč/hod.

Od roku 2017 museli dopravci řidičům navýšit jejich mzdy. S navýšením se dopředu nedalo ale počítat a dopravci začali požadovat kompenzace od Ústeckého kraje. Ústecký kraj ale dopravcům náhlé zvýšení nákladů nezaplátil, protože žádné navýšování minimální mzdy nebylo v plánu. Kraj ani nemohl přispět více než 5,7 milionu korun, jelikož mu to nepovoloval zákon, ani uzavřené smlouvy. Řidiči se už připravovali na velkou stávku, ale společnost BusLine uvedla, že s krajem uzavřela předběžnou dohodu, na základě které kraj přispěje na zvýšení mezd řidičů 5,7 milionu

korun do každé oblasti dopravy, kde společnost BusLine zajišťuje pro kraj linkovou dopravu.³³

Na Sněmu Svazu měst a obcí, který proběhl v Plzni v květnu 2017, bylo konstatováno, že se kraje dostaly do potíží kvůli nařízením vlády, protože autobusovou dopravu vysoutěžily podle zákona o veřejných zakázkách, kdy jediným kritériem byla cena. To bylo důvodem, proč některé kraje zvažovaly založení vlastního dopravního podniku, aby se do podobné situace už nedostaly. To se mělo týkat zejména Ústeckého, Jihomoravského a Moravskoslezského kraje, kde už soutěže proběhly. Byl to důvod, proč Zastupitelstvo kraje schválilo zřízení krajského autobusového dopravce, příspěvkové organizace Dopravní společnost Ústeckého kraje (DSÚK), který postupně nahrazuje současné provozovatele.

Kraj se dohodl s dopravcem BusLine, že po navýšení minimálních mezd řidičů bude schopen provozovat dopravu do poloviny roku 2019. Kvůli vzniklé situaci kraj dal dopravcům možnost ukončit smlouvu o provozu autobusové veřejné dopravy za dva roky. Následně v oblastech, kde dopravci autobusové dopravy vypověděli smlouvu, se kraj rozhodl z důvodu zvýšení minimální mzdy řidičů autobusů zadat tento výkon dopravy dopravci DSÚK. Důvodem, proč kraj zvolil DSÚK bylo, že vítězným kritériem byla cena a vzhledem k tomu, že smlouvy byly s dopravci uzavřené až do roku 2024, nemohl kraj přispívat, a tudíž by to dopravcům nepokrylo náklady.

Výsledkem bylo, že společnost BusLine měla zajišťovat provoz v sedmi oblastech kraje do června 2019, společnost ČSAD Slaný přestala jezdit v oblasti Litvínov – Bílina také ke konci června 2019 a pro společnost Arriva City by měl končit provoz v prosinci 2019. Autobusy Karlovy Vary, které mají na starost obsluhu čtyř oblastí kraje, vydrží jezdit až do konce období roku 2024 v momentě, kdy uplyne jejich desetiletá smlouva s Ústeckým krajem.³⁴

³³Vývoj dopravní situace v Ústeckém kraji – TRAM-BUS.cz. TRAM-BUS.cz – VHD nejen v Praze a středních Čechách [online]. Dostupné z: <https://www.tram-bus.cz/ceska-republika/vyvoj-dopravni-situace-v-usteckem-kraji/>.

³⁴ Tamtéž

Bohužel se v květnu 2018 objevila zpráva hlásající konec provozu veřejné dopravy společnosti BusLine na Ústecku, Děčínsku a Litoměřicku z důvodu nedostatečného množství finančních prostředků i přesto, že Ústecký kraj přidal společnosti BusLine 5,7 milionu korun. Společnost se hájila tím, že náklady na provoz vzrostly o polovinu, kvůli zvýšení platu řidičů.

BusLine se dočkal nového majitele (a také nového názvu společnosti - „TD Bus“) a v červnu se konala schůzka mezi zástupci kraje, a právě novým vlastníkem dopravní společnosti. Zde se dohodlo, že dopravce bude situaci řešit, a že dopravu bude zajišťovat při nejmenším do konce července 2018.

V polovině července 2018 ale TD Bus (dříve BusLine) najednou prohlásil, že pokud kraj nepřidá na dopravu peníze, bude společnosti TD Bus hrozit insolvence a žádné autobusy nevyjedou. I přes toto „vydírání“ Rada kraje rozhodla, že peníze nepřidá, protože to ze zákona nelze. Za pár dní se kraj s TD Busem dohodl, že se stávka konat nebude a slíbil dopravci, že převezme provoz na Děčínsku a Ústecku do té doby, než sežene autobusy a řidiče.³⁵

Na začátku srpna se objevily informace o vynechávání spojů na Litoměřicku a Rada kraje se dále musela rozhodnout, jak bude doprava dále zajištěna. Dopravce TD Bus varoval, že od září už nevyjede žádný spoj a požaduje po kraji 4 miliony korun za nečekané navýšené náklady. O den později se dopravce rozhodl, že autobusovou dopravu provozovat bude, ale jen do poloviny září. Společnost Overline si od TD Busu převzala zpět autobusy, které má v nájmu, a předala je kraji. TD Bus převedl na kraj část podniku, tedy zaměstnanců a drobného majetku.³⁶

³⁵Vývoj dopravní situace v Ústeckém kraji – TRAM-BUS.cz. TRAM-BUS.cz – VHD nejen v Praze a středních Čechách [online]. Dostupné z: <https://www.tram-bus.cz/ceska-republika/vyvoj-dopravni-situace-v-usteckem-kraji/>.

³⁶ Tamtéž.

Obrázek 4 Vůz společnosti BusLine z roku 2019, následně ve službách DÚK



Zdroj: Kompletní přehled vozů DÚK. In: *Nová tvář BusLine* [online]. [cit. 2021-03-19]. Dostupné z: <http://www.busline.ic.cz/csadaktul.htm>.

Dne 15. září 2018 vyjely poprvé autobusy DSÚK na Ústecku a Děčínsku místo TD Busu. Na Děčínsku kraj převzal od TD Bus 20 vozů, na Ústecku 10 a 21 nových si objednal. Provoz linek byl zdarma. Část spojů nevyjela kvůli nedostatku řidičů. Problémem DSÚK bylo, že jeden kilometr zde vyšel na 66 Kč, zatímco TD Bus jezdil za 25 Kč/km.

Dalším pomyslným rýpnutím bylo, že TD Bus dostal pokutu za neodjeté trasy na Litoměřicku, Ústecku a Děčínsku ve výši 48 miliónů Kč, a nový krajský dopravce, který tyto spoje také nestíhá, za ně nebude sankcionován. DSÚK bude navíc zajišťovat od 1. ledna 2019 oblast Litoměřicka a převezme si autobusy firmy Overline. Poté, co provoz na Litoměřicku a v oblasti Lovosice-Louny převzal krajský dopravce, se bohužel i tak nezvládl odjet všechny spoje, kvůli nedostatku řidičů.

K vyhrocení celé situace došlo 3. ledna, kdy TD Bus vypověděl smlouvu i na zbývajícím území a od 7. ledna rozhodl, že nevypraví žádné autobusy. Situace se musela urgentně vyřešit, a tak kraj sehnal část dopravců, kteří pomohli zdarma zajistit veškeré dopravní spoje ve třech oblastech, které TD Bus zrušil.

Kraj úspěšně našel i dopravce, kteří vypomohli na oblasti Vejprtska. Výjimkou byla linka 583 Vejprty – Annaberg – Buchholz, kde z legislativních důvodů nelze jednoduše objednat příležitostnou dopravu na území cizího státu.

Na Lounsku a Žatecku dopravu postupně přebírá Arriva City Teplice a Autobusová doprava Podbořany. Dne 24. ledna 2019 byla podepsána smlouva s dopravcem Autobusy Karlovy Vary na dopravu v Litoměřicích, protože i zde TD Bus smlouvu vypověděl k únoru. Nový dopravce bude ve městě jezdit 10 let. Na konci ledna vyšla zpráva o nových smlouvách od února s dopravci na Vejprtsku, Podbořansku a v oblasti Lounsko-západ., které zajistí Autobusy Karlovy Vary, Autobusová doprava Podbořany a Arriva City Teplice za cca 42 – 45 Kč/km (TD Bus nabízel 41 Kč/km).

Již 1. 2. 2019 se podařilo zajistit pro linky MHD v Litoměřicích nového dopravce, kterým je společnost Autobusy Karlovy Vary, také byla k tomuto dni zajištěna doprava na Vejprtsku, Podbořansku a regionu Lounsko-západ.³⁷

³⁷Vývoj dopravní situace v Ústeckém kraji – TRAM-BUS.cz. TRAM-BUS.cz – VHD nejen v Praze a středních Čechách [online]. Dostupné z: <https://www.tram-bus.cz/ceska-republika/vyvoj-dopravni-situace-v-usteckem-kraji/>.

4 Dopravní obslužnost na Chomutovsku

Čtvrtá kapitola práce pojednává o historii dopravy na Chomutovsku v předválečném období a o současné dopravní situaci na Chomutovsku. Autobusová, železniční a individuální automobilová doprava ve zkoumaném území je zde jednotlivě popsána.

4.1 Vznik dopravy na Chomutovsku a její vývoj do 2. světové války

Rozvoj dopravy v Chomutově vznikl na křižovatce důležitých obchodních cest. Od pradávna tudy procházela zemská stezka z Prahy do Lipska vedoucí přes nedalekou Přísečnici do sousedního Saska. Chomutov nebyl kdysi vhodným místem pro nejstarší dopravní prostředek, kterým byla loď, jelikož ta se používala hlavně na řekách hlubokých, a to říčka Chomutovka s kdysi výstižným názvem Úzká dozajista nebyla.

Název Chomutov čelí mnoha domněnkám o jeho původu. Jedna z nich hovoří o tom, že tento název byl odvozen od slova „chomútné“, což byl poplatek za dobytka zdejších obyvatel, ale také za jeho připravení jako pomocné tažné síly k povozu obchodníka, který se vypravoval na obtížnou a náročnou cestu do Krušných hor. Druhá domněnka uvádí, že tzv. „chomútné“ byl druh cla. Toto clo bylo vybíráno za průjezd městem.

Ve 13. až 14. století se doprava s rozvojem cechovní výroby změnila. Převoz, svoz a rozvoz zboží nezajišťoval jeho výrobce. Symbolem jistoty v přepravě zboží se stal pivovarský kůň, protože tažený povoz vyhovoval při cestě do Krušnohorské oblasti velmi dobře. Pro přepravu osob už ale tento vůz nebyl dostačující, byl pomalý a nepohodlný, proto se v 15. století rozšířil lehčí vůz, vybavený navoskovanou plachtou chránící cestující před nepříznivým počasím a výkonnějšími koňmi, sloužící výhradně pro přepravu osob a zavazadel. Koně byli v tu dobu dalším dopravním prostředkem, kterým se mohlo převážet větší počet lidí.³⁸

³⁸KLÍMA, Jiří. *75 let autobusové dopravy na Chomutovsku*. 1. vydání. Chomutov: Dopravní podnik měst Chomutova a Jirkova. s. 5.

V roce 1711 začala pravidelně projíždět saská poštovní správa s poštovním vozem, která cestovala z Reitzenhainu přes Křimov. Trasa vedla přes Chomutov, kde měla poštovní správa připravené koně na přeprah a pokračovala ve své cestě do Prahy. Dostavníkovou přepravu poštovních zásilek a osob mezi Chomutovem a Prahou zajišťovala pošta od roku 1760. Na konci 18. století se v Praze objevovaly první fiakry a drožky výhradně pro cestující. Fiakr byl kočár se čtyřmi sedadly tažený dvěma páry koní a s kočím na předním kozlíku. Na tuto dobu byl tento způsob dopravy velice drahý, ať už to bylo z důvodu vysokých pořizovacích nákladů, nebo pomalé návratnosti, a proto byla cena za jeho využívání nastavena velmi vysoko.

Chomutovská listovní a dostavníková pošta zajišťovala přepravu osob v 19. století. Tuto přepravu vlastnili v Chomutově Daniel Enzmann a Eduard Heller. Od starého hostince, který by dnes stál v ulici Chelčického, odjížděl každý den v roce dvakrát denně dostavník do Prahy. Z Karlových Varů do Chomutova jezdila pošta pouze v létě, kvůli složitější dopravě přes hory v zimě.³⁹

4.1.1 Počátky železniční přepravy

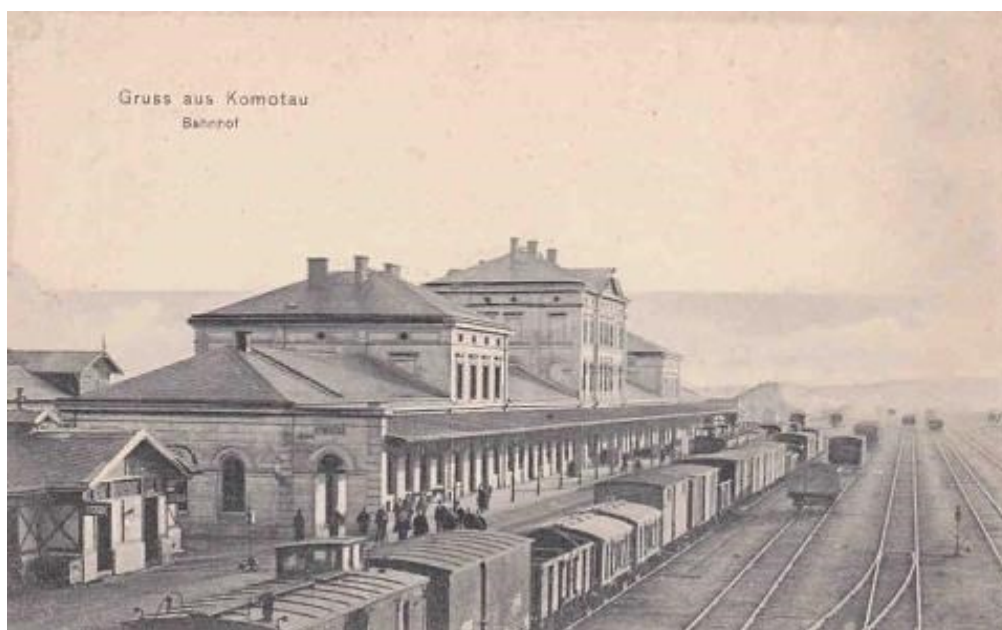
V Chomutově zpočátku železniční přeprava nepředstavovala krok správným směrem, jelikož to pro formany znamenalo ohrožení z hlediska ztráty možnosti přepravy množství nákladu, a to by ohrozilo jejich existenci. Lidé se báli, že bude upadat trh se senem, nebo koňmi a byli přesvědčeni, že tato výstavba železnice přinese hospodářskou zkázu. Ve skutečnosti se ale Chomutov stal díky výstavbě železnic ekonomicky vyspělý a začal se více rozvíjet. Místní dopravci si prosadili alespoň to, že nádraží bude od města vzdáleno alespoň dva kilometry, aby mohli dále svázat lidi z města na nádraží.

V říjnu 1870 byl zahájen provoz na trati Chomutov – Most – Duchcov, o čtyři měsíce později byl zahájen provoz na Buštěhradské dráhy v úseku Lány – Chomutov, a o dalších sedm měsíců později dojela první lokomotiva z Chomutova do Rusové. V lednu roku 1873 byl zahájen provoz z Podmokel do Chomutova a v březnu téhož

³⁹KLÍMA, Jiří. 75 let autobusové dopravy na Chomutovsku. 1. vydání. Chomutov: Dopravní podnik měst Chomutova a Jirkova. s. 6.

roku byl zahájen provoz na trati Cheb – Prunéřov – Chomutov. Chomutov se stal důležitým dopravním uzlem pro český severozápad. Právě železnice změnily dosavadní život ve městě, ale přinesly také nespočet pracovních příležitostí, ale i mnoho nových obyvatel. S nárůstem obyvatelstva, které se sem stěhovalo hlavně kvůli práci ve fabrice, souvisel i rozvoj města. S rozvojem města a vyšším počtem obyvatel rostl zájem o přepravu osob a jejich zavazadel mezi městem a nádražím. Doprava měla spíše podobu taxislužby než veřejné dopravy.⁴⁰

Obrázek 5 Ústecko-teplická železniční dráha



Zdroj: Chomutov oslaví 150 let od příjezdu prvního vlaku. In: *E-region.cz* [online]. 5. 8. 2020 [cit. 2021-04-16]. Dostupné z: <https://www.e-region.cz/magazin/05082020-chomutov-oslavi-150-let-od-prijezdu-prvniho-vlaku>.

4.1.2 Počátky silniční motorové dopravy

V Chomutově nelze silniční dopravu nijak přesně datovat, protože nejsou žádné dohledatelné prameny, kterými by nám toto období přiblížily. V roce 1905 koupil Karl Heeg automobil „Charron“. Heeg vozidlo používal s jasným záměrem, buď přivážel zaměstnance ve vlastním ekonomickém zájmu, nebo podnikal výlety po okolí Třetího

⁴⁰KLÍMA, Jiří. *75 let autobusové dopravy na Chomutovsku*. 1. vydání. Chomutov: Dopravní podnik měst Chomutova a Jirkova. s. 7.

mlýna pro bohatší vrstvu. Fakt, že existovalo mnoho zájemců o svezení automobilem, si vyžádalo také negativní dopad. Konkurenti ho chtěli zlikvidovat. Nebyli to ale oni, ale první světová válka, kvůli které byl Heegův vůz zabaven pro vojenské účely.

Meziválečné období je známo tím, že z chomutovského náměstí pravidelně odjížděly kočárové omnibusy s cestujícími na nádraží. Omnibusy vznikly z myšlenky rozšířit fiakr tak, aby pobral více lidí a zároveň, aby cestující mohli platit méně peněz za jízdné. Hotelové omnibusy už byly skutečným dopravním prostředkem, který se využíval na delší vzdálenosti. Roku 1927 byly kočárové omnibusy v Chomutově nahrazeny skutečnými autobusy a vznikla tím tak první autobusová linka „Chomutov město – hlavní nádraží“. V roce 1933 Erwin Leidl zajišťoval za den 15 spojů, kdy vyjížděl ze svého stanoviště na území dnešního Náměstí 1. máje, protože v tu dobu ještě neexistovala žádná nádraží. Leidl začal později zajišťovat i meziměstskou dopravu na trase „Chomutov – Čachovice“ a na trase „Chomutov – Velemyšleves“.

Mezi další podnikatele, kteří působili v oblasti přepravy osob, patřil Emil Weinert, E. Oberst z Jirkova, pan Langer a Wildner. E. Weinert zajišťoval přepravu mezi Chomutovem a Dolským mlýnem, ale pouze podle potřeby v neděli a pouze v období od května do září. E. Oberst zajišťoval spojení na lince „Chomutov – Hora sv. Kateřiny, a také provoz linky „Chomutov – Načetín“ se zastávkami v Otvicích, Jirkově, Orasíně, na Květnovské cestě, Bernově a Kalku. Zajišťoval dopravu i mezi Chomutovem a Jirkovem.⁴¹

Roku 1933 Ředitelství státních drah Praha zajišťovalo provoz autobusové linky „Chomutov – Údlice“, tím pádem velmi konkurovala lince E. Leidla. Většina spojů fungovala i v opačném směru. Tehdejší cena jízdného se pohybovala okolo 5 až 7 Kč.

Až do března roku 1938 se v Čechách jezdilo po levé straně silnice. Byly tomu uzpůsobeny i detaily jako umístění nástupních dveří pro cestující, nebo umístění řízení vozidel. V době německé okupace zajišťoval provoz autobusových linek DeutscheReichsbahn a povolovalo je Říšské ředitelství drah v Drážďanech. To vydalo

⁴¹KLÍMA, Jiří. *75 let autobusové dopravy na Chomutovsku*. 1. vydání. Chomutov: Dopravní podnik měst Chomutova a Jirkova. s. 10.

povolení na provozování linky „KomotauBahnhof – Komotau Adolf Hitlerplatz“, což byla známá trasa vedoucí od nádraží k náměstí a název po říšském vůdci nesla do května 1945. Říšské dráhy zajišťovaly i další linky, ke kterým v roce 1940 přibyla trasa z Chomutova do Ústí.⁴²

Po osvobození byla autobusová doprava zajišťována Českými státními dráhami. Přímo pro Chomutovsko ji zajišťovalo ředitelství v Plzni, Mostě, nebo provozovna v Chomutově, která sídlila v Nádražní ulici. Z poválečného období není mnoho informací, avšak je známo, že doprava se vedla přes střed obytné zástavby. Automobilová doprava nebyla ještě tak vyvinutá, a proto byly autobusy hodně využívány. Přirozený vývoj linkové dopravy pomalu formoval základy sítě městské hromadné dopravy.

Počátkem roku 1949 byla právně rozdělena přeprava osob a věcí na přepravu po železnicích, anebo po silnicích a cestách. Dopravu přes železnice měly na starosti Československé dráhy (ČSD) a dopravu po pozemních komunikacích zařizovala nově vzniklá chomutovská provozovna Československá automobilová doprava (ČSAD), která sídlila v ulici Dolní.

Jelikož přeprava osob neustále rostla, bylo nutné vybudovat autobusové nádraží. To se podařilo v roce 1951, kdy první autobusové nádraží vzniklo v Chomutově na Žižkovském náměstí. Počátkem šedesátých let jezdila v Chomutově stále jen jedna pravidelná městská linka, která objížděla město tak, aby uspokojila požadavky cestujících po celém území. Na přelomu sedmdesátých let došlo v centru města Chomutova k demolicím starých domů v okolí Palackého ulice, a proto začalo jezdit více autobusových linek, kterých bylo celkem pět. Další, v pořadí šestá linka, se zavedla, když byly k Chomutovu administrativně připojeny Nové Spořice. Obyvatelé nově vzniklé zástavby si vyžádali zavedení nového spojení s centrem. S postupnou výstavbou sídliště se musely některým linkám prodlužovat a měnit trasy, ale také autobusové linky přibývaly.⁴³

⁴²KLÍMA, Jiří. *75 let autobusové dopravy na Chomutovsku*. 1. vydání. Chomutov: Dopravní podnik měst Chomutova a Jirkova. s. 14.

⁴³KLÍMA, Jiří. *75 let autobusové dopravy na Chomutovsku*. 1. vydání. Chomutov: Dopravní podnik měst Chomutova a Jirkova. s.22.

Obrázek 6 Chomutovské autobusové nádraží v 60. letech minulého století



Zdroj: Chomutovské autobusové nádraží v 60. letech minulého století. In: *Chomutov-Komotau* [online]. [cit. 2021-03-16]. Dostupné z: <https://www.facebook.com/Chomutov.Komotau/photos/3279799628755576>.

Nastávaly problémové situace, kdy lidé nebyli s provozem autobusových linek spokojeni, a to hlavně v ranní a odpolední špičce, kdy lidé přijížděli a odjížděli do zaměstnání. Pravidelnost linek nebyla vůbec dodržována. Lidé tak nastupovali do prvního autobusu, který jim na zastávce zastavil, protože nevěděli, kdy přijede další. Mnohokrát se také stávalo, že místa pro cestující byla obsazena a lidé se přepravit zkrátka nemohli, protože pro ně nebyla kapacita. Přeplněné autobusy značily problém, který nenastával pouze na Chomutovsku, ale v celé republice. Řešením by tehdy bylo pořízení nových autobusových vozů, ale ty nebyly na trhu dostupné, protože byly přidělovány. Pro zvýšení přepravních kapacit se pořizovaly kloubové autobusy Ikarusy, jejichž nákup musel být dotován státem.

Obrázek 7 Kloubový autobus značky IKARUS na Palackého ulici v Chomutově



Zdroj: Obrázek zachyceného kloubového autobusu IKARUS na Palackého ulici v Chomutově. In: *Chomutov-Komotau* [online]. [cit. 2021-03-16]. Dostupné z: <https://www.facebook.com/Chomutov.Komotau/photos/3284500644952141>.

Další problémy tehdejší autobusové dopravy souvisely s ročním obdobím. V zimě bylo obtížné autobusy rozpohybovat. V tomto období vyvrcholila ropná krize. Začaly se zvyšovat ceny ropy, ale i výrobky, které na ropě byly závislé. Začalo se uvažovat o zavedení elektrické trakce pro městskou dopravu jak v Chomutově, tak i v Jirkově. Situaci se zabýval chomutovský aparát, na jehož popud zadal Severočeský krajský národní výbor projekční organizaci Pragoprojekt Praha úkol vypracovat studii systému rychlé tramvaje pro zajištění dopravní obslužnosti Chomutova a Jirkova. To však neřešilo situaci lidí ze sídlišť.⁴⁴

Následujících pár let byl stav vedení linek i jejich počtu prakticky neměnný. Aby došlo alespoň k nějakému zlepšení kvality městské dopravy, začalo se kontrolovat dodržování jízdních řádů. Situace tak byla ale neustále neuspokojivá, proto se musely podnikat kroky pro lepší organizace hromadné dopravy, a těch se v roce 1985 ujal pan Vladimír Tichý, který byl i mimo jiné externí spolupracovník pro městskou dopravu Ministerstva dopravy. Pro funkční městskou hromadnou dopravu

⁴⁴KLÍMA, Jiří. *75 let autobusové dopravy na Chomutovsku*. 1. vydání. Chomutov: Dopravní podnik měst Chomutova a Jirkova. s. 25.

se provedlo detailní vyhodnocení současného stavu, demografické a dopravní zjištění přepravních vztahů. Pro zjištění pohybu byly všem lidem zaslány dotazníky. Díky průzkumu se dospělo k poměrně přesnému pohybu a frekvence cestujících. Zavedení nové koncepce přepravy v Chomutově bylo úspěšné, protože data ukazovala vyšší počet přepravených cestujících než za minulá léta.

4.1.3 Počátky tramvajové dopravy

V Chomutově se i dále řešil koncept kolejové dopravy. Začalo se o ni mluvit proto, že na počátku 60. let 20. století se začala intenzivně řešit dopravní problematika v oblasti Vinařice II, kam mělo dojíždět několik stovek lidí z průmyslové výroby, kde bylo mnoho pracovních příležitostí.

Návrh na dopravu prostřednictvím tramvajové rychlodráhy vyšel v roce 1977, kdy odborníci doporučili právě rychlou tramvaj pro způsob dopravy mezi Chomutovem a Jirkovem. Vedení tramvajových tras měl na starost Pragoprojekt Praha. Na výstavbu tramvajových sítí, technologií a dopravního závodu bylo třeba uvolnit ze státní kasy přes tři čtvrtě miliardy korun. Vozovna tramvajové dopravy měla stát v prostoru před železniční zastávkou Jirkov – zastávka. Zahájením provozu na tramvajové rychlodráze mělo dojít k ukončení provozu autobusů z Jirkova a ze sídliště Písečná a Březenecká. Rychlodráha měla respektovat životní prostředí, a proto její výstavba byla udělána tak, aby došlo k co nejméně demolicím a hluku. Faktem ale bylo, že celá výstavba a provozování tramvaje by přesahovalo rámec možností ČSAD Ústí nad Labem a chomutovského závodu.

Od 1. ledna 1988 měl být zřízen chomutovský dopravní podnik určený pouze pro výstavbu tramvajové rychlodráhy. Vybudování tramvajového systému bylo naplánováno na období 2000-2005. Na stavbu tramvajové rychlodráhy bylo v roce 1991 vydáno stavební povolení. Později ale bylo provedeno porovnání účelnosti tramvajové a trolejbusové trakce, a ukázalo se, že trakce trolejbusová je ekonomicky výhodnější a její realizace je rychlejší.

Vzhledem k tomu, že počet pracovních příležitostí začal klesat, tak finanční náklady na realizaci tramvajové rychlodráhy byly neúměrné poptávce. Projekt tramvaje v Chomutově tak nakonec pro finanční náklady nebyl ani po 11

letech realizován. Jediným historickým pozůstatkem z tohoto období je betonový pás uprostřed Ervěnické ulice v Jirkově, kde měly být položeny koleje.

Místo tramvaje tak roku 1991 byla zahájena příprava stavby trolejbusové tratě spojující Chomutov a Jirkov. Starostové měst požádali ministerstvo financí o finanční prostředky z fondu na pomoc Severočeskému regionu pro zlepšení ekologických podmínek na řešení trolejbusové sítě pro městskou hromadnou dopravu v aglomeraci Chomutov – Jirkov. Termín dokončení byl roku 1995 a částka byla necelých 600 miliónů korun.⁴⁵

Obrázek 8 Pozůstatky tramvajové trati v ulici Ervěnická



Zdroj: Chomutov a Jirkov. In: *Projekt Zastávka: Veřejná doprava v ČR a ve světě* [online]. [cit. 2021-03-16]. Dostupné z: <http://www.zastavka.net/fd-cr/chomutov.phtml>.

4.2 Současná dopravní situace v Chomutově

Dopravní situace města Chomutova a jeho přilehlého území je komplikována zejména kvůli jeho umístění na úpatí Krušných hor. Mezi překážky můžeme zařadit koncentrované lokality bydlení, které se nacházejí v severovýchodní části oblasti, zatímco průmyslové oblasti se nacházejí v oblasti jižní, a to se negativně promítá

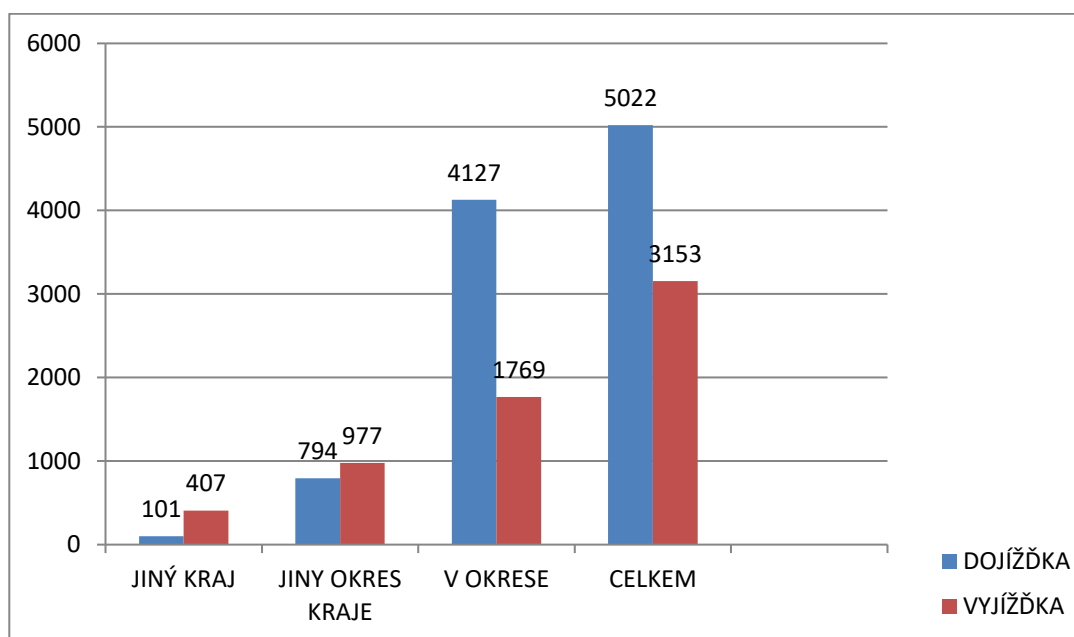
⁴⁵KLÍMA, Jiří. *75 let autobusové dopravy na Chomutovsku*. 1. vydání. Chomutov: Dopravní podnik měst Chomutova a Jirkova. s. 44.

do dopravní situace. Zároveň to má značný vliv na zvyšující se náklady na mobilitu, protože přepravní potřeby obyvatelstva rapidně rostou.

Chomutov má vstřícný přístup ke zlepšování současného stavu v dopravě, a proto existuje možnost, která umožňuje obyvatelům aktivně přispívat svými názory v oblasti dopravy. Tato možnost dává městu šanci mít přehled o tom, co se veřejnosti nelíbí, a město se na ně může zaměřit v budoucím plánování. Takové informace přinášejí lidé, kteří cestují denně do škol či do zaměstnání. Podle ČSÚ a výsledků ze sčítání lidu z roku 2011, celkovou denní dojížděku z jiných obcí do Chomutova tvoří 5022 osob, z čehož je 3638 osob, které dojíždějí za prací a 1384 osob, které dojíždějí denně do škol. Nejčastěji do Chomutova dojíždějí lidé z přilehlého Jirkova, Mostu, nebo Kadaně. Naopak celkovou vyjížděku za 24 hodin z Chomutova tvoří 3153 osob, z čehož je započítáno 2537 do zaměstnání a 616 osob do škol.⁴⁶

⁴⁶Dojížděka do zaměstnání a škol podle Sčítání, lidu, domů a bytů-Ústecký kraj - 2011. In: ČSÚ [online]. [cit. 2021-04-19]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/dojizdka-do-zamestnani-a-skol-podle-scitani-lidu-domu-a-bytu-2011-ustecky-kraj-2011-b9vyzff32a>.

Graf 1 Přehled denní dojížďky a vyjížďky obyvatel Chomutova



Zdroj: Kristýna Eisertová; Data: ČSÚ, SLBD 2011 Výstupní objekt VDB. [online]. Dostupné z: <https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=vystup-objektvyhledavani&vyhltext=doj%C3%AD%C5%BE%C4%8Fka&bkt=ZG9qw63FvsSPa2E.&katalog=all&pvo=DVCR709&str=v69>.

Nejčastějšími dopravními problémy v Chomutově jsou aktuálně:

- velké fronty na důležitých křižovatkách,
- málo parkovacích míst a jejich nevhodné umístění,

(špatnou situaci můžeme uvést např. v centru města Chomutova u nákupního domu Chomutovka, nebo v ulici Mánesova u Komerční banky, kde jsou místa neustále obsazená, a lidem schází možnost rychlého zaparkování bez placených parkovacích zón)

- nízká frekvence spojů na zastávkách či absence zastávek v odlehlém území,
- bezpečnost dopravy na komunikacích.

(např. Palackého ulice - z důvodu vysoké rychlosti vozidel se musely aplikovat radary, jelikož jsou na tomto tahu přechody pro chodce a v minulosti došlo k několika nehodám; dalším příkladem je ulice Mostecká (pod gymnáziem) - nevhodně umístěný přechod pro chodce a vysoká rychlost jedoucích vozidel vedla několikrát k dopravní nehodě)

K efektivnímu plánování dopravy je nutné znát obyvatelstvo dané oblasti a podle struktury obyvatel tak řešit klíčové dopravní uzly. V Chomutově žije přibližně 47 tisíc obyvatel a počet je prakticky už řadu let neměnný. Data ČSÚ vykazují statistiky např.: věk, ekonomická aktivita, sociální skupiny, které jsou klíčové k rozvoji dopravní obslužnosti.

Tabulka 1 Skupiny obyvatel města Chomutova v roce 2019

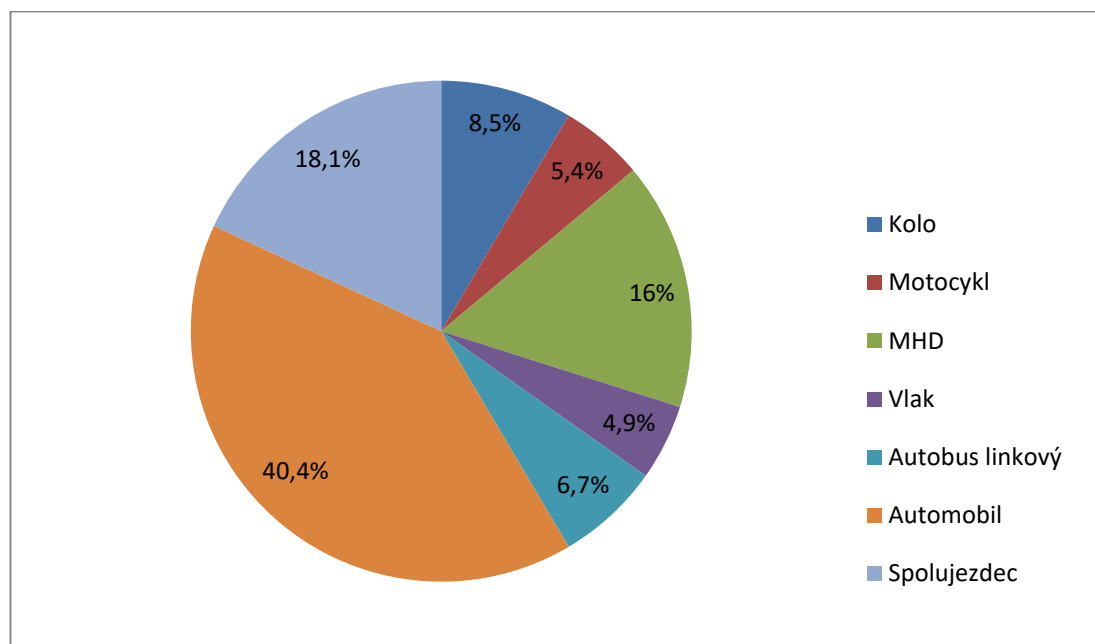
Věkové skupiny		Celkem	Muži	Ženy
Počet obyvatel		48 635	24 012	24 623
Ve věku (let)	0-14	7 605	3 885	3 720
	15-64	31 358	16 055	15 303
	65 a více	9 672	4 072	5 600
Průměrný věk (let)		42,5	41,1	43,8

Zdroj: Kristýna Eisertová, Data: Chomutov, Stav obyvatel - statistika | n:Kurzy.cz. *Města a obce v ČR.cz* [online].[2021-04-03]. Dostupné z: <https://regiony.kurzy.cz/chomutov/stats/>.

Situace mobility obyvatel se každoročně zaznamenává a na území Chomutova a Jirkova roste, tzn., že má stoupající trend. Stupeň automobilizace vykazuje hodnotu 497 vozidel na 1000 obyvatel. Bereme-li počet včetně služebních automobilů, hodnota šplhá až na hodnotu 516,3 vozidel na 1000 obyvatel. Podle dat z MDČR se za posledních 9 let od 1. 1. 2010 zvýšila automobilizace v ORP Chomutov o 29 %, což značí průměrný roční nárůst téměř 2,9 %. Nejvíce se používá individuální automobilová doprava, následuje MHD, pěší a cyklistika.⁴⁷

⁴⁷Mobilita obyvatel. In: *Ministerstvo dopravy ČR* [online]. [cit. 2021-02-19]. Dostupné z: <https://www.sydos.cz/cs/ctvletpr.htm>.

Graf 2 Rozdělení cest podle druhů dopravních prostředků v Chomutově a Jirkově za rok 2018/2019



Autor: Kristýna Eisertová, Zdroj: Plán udržitelné městské mobility. In: Město Chomutov [online]. [cit. 2021-04-19]. Dostupné z: <https://www.chomutov-mesto.cz/cz/plan-udrzitelne-mestske-mobility>. s. 46.

4.2.1 Individuální automobilová doprava

Občasné komplikace přináší pro osobní automobilovou dopravu zhoršenou dopravní situaci. Rostoucí počet automobilů vede ke zhoršení podmínek pro obslužnost provozovanou veřejnou hromadnou dopravou. Rostoucí IAD má negativní dopad na životní prostředí, ale i na nehodovost, která má stoupající trend od roku 2013, což jde ruku v ruce se současně rostoucím počtem automobilů v této oblasti. Znečištění ovzduší způsobené IAD je nejvíce koncentrováno v oblasti silnice I/13 a okružní křižovatkou Lipská-Palackého.

Mezi komplikace patří nehomogenizovaný průtah silnice I/13 (E 442) s množstvím dopravních závad, nebo také západní poloha silnice D7 vůči tomuto území, nebo nedostatečná kapacita důležitých strategických křižovatek. Na sídlištích či ve městech je problém parkovací kapacita pro obyvatele. V lokalitách s vícepodlažní bytovou zástavbou (ulice Karolíny Světlé, ulice Zdeňka Štěpánka)

dochází k odstavování vozidel v rozporu s českou legislativou. Důvodem je i již zmíněný vysoký stupeň automobilizace osob a preference obyvatel.

Současné problémové křižovatky:

- *K2/ Pražská – Křivá – Dolní* (dopravní špička 15-16 hod., zatížení 1319 vozidel/hod.),
- *K3/ Palackého – Zborovská – Lipská – Školní – Wolkerova* (dopravní špička 14-15 hod., zatížení 2800 vozidel/hod.),
- *K4/ Vinohradská – Mostecká – Čelakovského* (dopravní špička 14-15 hod., zatížení 1296 vozidel/hod.),
- *K6/ Černovická – Kadaňská* (dopravní špička 13-14 hod., zatížení 2616, vozidel/hod.),
- *K12/ Palackého – Zaječická* (dopravní špička 15-16 hod., zatížení 1447, vozidel/hod.),
- *K14/ Palackého – Farského – 28.října* (dopravní špička 13 hod., zatížení 1047, vozidel/hod.),
- *K16/ Chomutovská – Palackého* (dopravní špička 16 hod., zatížení 1482, vozidel/hod.),
- *K22/ Moravská – Cihlářská* (dopravní špička 16 hod., zatížení 1239 vozidel/hod.).⁴⁸

4.2.2 Veřejná hromadná doprava

Veřejnou hromadnou dopravu zde zajišťuje MHD, VLD a ŽOD. Všechny tyto druhy dopravy jsou součástí integrovaného systému DÚK. Podle tohoto systému se dá zkoumat, jaký typ dopravy lidé nejčastěji využívají. Nejvíce se využívá MHD (78 %), VLD (16 %), ŽOD (6 %).

⁴⁸PUMM | Plán udržitelné městské mobility měst Chomutova a Jirkova [online]. In: *Město Chomutov*
Dostupné z: http://www.mobilita-chomutov.cz/wp-content/uploads/2020/09/PUMM-Chomutov_Jirkov_Analytick%C3%A1-1-%C4%8D%C3%A1st-1.pdf.

Městská hromadná doprava

MHD provozuje DPCHJ, kromě Chomutova a Jirkova ale zajišťuje také provoz do přilehlých Černovic, Spořic, Údlíc a Droužkovic. Městská hromadná doprava, ačkoliv je stále nejvíce využívaným druhem dopravy, zažívá pokles poptávky. Od roku 2013 do roku 2017 představuje pokles zhruba 12,1 %. Vývoj počtu přepravených osob může být ovlivněn stárnutím obyvatelstva či zvyšující se HDP. Nejobsáhlejší skupinu obyvatel tvoří věkové rozmezí 15-64 let, přičemž právě tyto věkové skupiny jsou ekonomicky aktivní, a mohou vlastnit automobil.

- Přehled autobusových linek: 301, 302, 303, 304, 306, 307, 308, 309, 310, 311, 312, 313, 314, 316, 317.
- Přehled trolejbusových linek: 340, 341, 342, 350, 351, 352, 353.⁴⁹

Celková délka sítě výše uvedených linek MHD zde představuje 200 km.

Veřejná linková doprava

VLD je zde zastupována 18 linkami, které jsou součástí IDS DÚK. Spoje jsou zajišťovány dopravcem Autobusy Karlovy Vary, a.s. jezdící s pravidelnými linkami číslo 564, 565, 578 a 732.

Železniční osobní doprava

Železniční osobní doprava je na území Chomutovska velice kvalitní. Je obsluhována v intervalech 60 minut v dopravních špičkách a 120 minut ve zbývající části dne. Do oblasti Chomutova jsou významné spoje zajišťující důležité dopravní spojení, vedoucí do Prahy, Ústí nad Labem, Mostu, Karlových Varů či Chebu. Na tratích jsou využívány spěšné vlaky (Sp), osobní vlaky (Os) a rychlíkové spoje (R). Výhradním dopravcem železniční dopravy jsou České dráhy, a.s.

4.2.3 Cyklistická a pěší doprava

Tvoří velkou část mobility zdejšího obyvatelstva. U pěší dopravy se v současné době snaží o co nejvyšší míru bezbariérovosti, a to hlavně v oblastech zdravotnictví, sociální

⁴⁹MHD spoje Město Chomutov. In: Město Chomutov [online]. [cit. 2021-03-19]. Dostupné z: <https://www.mhdsroje.cz/mesta/Chomutov/index.htm>.

služeb či objektů s vícepodlažní zástavbou. U cyklistické dopravy se oblast udává směrem půjčování jízdních kol (bike-sharing). Takovýto systém v zahraničí funguje a mohlo by to posílit mobilitu obyvatel.

4.2.4 Možné řešení aktuálních problémů dopravy

Již zmíněné dopravní komplikace má Chomutov a Jirkov v plánu změnit výhledově do roku 2030, přičemž v realizaci by přestavby měly být již od roku 2023. Mezi navrhované stavby, které by pomohly vyřešit mnoho komplikací v dopravě, patří např.:

- Homogenizace a zvýšení výkonnosti a bezpečnost průtahu silnice I/13,
- Sjízdňá rampa na Bezručovu ulici ze silnice I/13,
- Přestavba zmíněných křižovatek,
- Rekonstrukce světelného signalizačního řízení (SZZ) na křižovatkách Pražská – Riegrova, Moravská – Blatenská,
- Propojení silnice III/2256 s MK Beethovenova,
- Zajištění přestavby křižovatky Jiráskova – Červenohrádecká pro vyšší bezpečnost.⁵⁰

⁵⁰PUMM | Plán udržitelné městské mobility měst Chomutova a Jirkova [online]. In: *Město Chomutov* Dostupné z: http://www.mobilita-chomutov.cz/wp-content/uploads/2020/09/PUMM-Chomutov_Jirkov_Analytick%C3%A11-%C4%8D%C3%A11st-1.pdf. s. 145.

Závěr

Ve své bakalářské práci jsem se zaměřila na problematiku dopravní obslužnosti v okrese Chomutov. V rámci historického exkurzu jsem se seznámila se zajímavou historií, která asi pro mnohé starší občany přináší určité kouzlo nostalgie. Zajištění rychlé, bezpečné a spolehlivé veřejné osobní dopravy není vůbec jednoduché. Území okresu je narušeno povrchovou těžbou uhlí a jejími následky. Do správního území okresu patří i část Krušných hor a dokonce se jeho část nachází na jejich odvrácené straně. Tyto autobusové linky jsou každoročně ohroženy sněhovými kalamitami i nesjízdností vozovek. Pro horskou oblast, např. Vejprtsko, situaci také komplikuje skutečnost, že se tam v rámci dopravní obslužnosti potkávají 2-3 různé přepravci, kteří mají dokonce sídlo mimo Ústecký kraj.

Chomutovský okres mimořádně těžce zasáhla dopravní krize v roce 2019, které též věnuji část textu mé bakalářské práce. K 1. lednu tohoto roku nevyjely autobusy nasmlouvaného přepravce z důvodu nedohody o ceně tarifů. Kraj autobusy ani nevladl. Situace byla opravdu kritická, zvláště pro horskou oblast, která v té době byla pod sněhem. Staříčké autobusy s řidiči, kteří podle některých viděli poprvé tolik sněhu, měnil běžnou cestu do školy či zaměstnání v dobrodružnou výpravu. Kraj nakonec s vypětím všech sil situaci zvládl a sám nakupuje autobusy, aby byla závislost na soukromých přepravcích co nejmenší.

Jak vyplývá i z textu této bakalářské práce, je regionální doprava a dopravní obslužnost na území regionu jednou z nejpropracovanějších strategií, kterými Ústecký kraj disponuje.

Na závěr bych chtěla konstatovat, že dopravní obslužnost hodnotím pozitivně, autobusová doprava i regionální železniční tratě fungují dobře a na plánované spoje je spolehnoutí.

Domnívám se, že podstatná část cíle této bakalářské práce byla splněna.

Seznam použité literatury

Odborné monografie

KLÍMA, Jiří. *75 let autobusové dopravy na Chomutovsku*. 1. vydání. Chomutov: Dopravní podnik měst Chomutova a Jirkova. 92 s. ISBN neuvedeno

KYNCL, Jan. *Historie dopravy na území České republiky*. Praha: Vladimír Kořínek, 2006. ISBN 80-903184-9-5.

KŘIVDA, Vladislav, Jan FOLPRECHT a Ivana OLIVKOVÁ. *Dopravní geografie I*. Ostrava: VŠB - Technická univerzita, 2006. ISBN 80-248-1020-4.

MOJŽÍŠ, Vlastislav. *Organizace dopravní obsluhy území*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2003. ISBN 80-7194-587-0.

ŠKAPA, Petr. *Základy dopravy* [online]. Ostrava: Vysoká škola báňská - Technická univerzita, [2008] [cit. 2021-04-14]. ISBN 978-80-248-1521-3.

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

Legislativa

77/2002 Sb. *Zákon o a. s. České dráhy, státní organizaci Správa železnic. Zákony pro lidi - Sbírka zákonů ČR v aktuálním konsolidovaném znění* [online]. Copyright © AION CS, s.r.o. 2010 [cit. 14.04.2021]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2002-77>.

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

ČR. *Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů*

ČR. *Zákon č. 194/210 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů*.

MD. *Vyhláška č. 122/2014 Sb., o jízdních řádech veřejné linkové dopravy, ve znění pozdějších předpisů*.

Zákony pro lidi - Sbírka zákonů ČR v aktuálním konsolidovaném znění [online]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1994-266#cast1>.

Elektronické zdroje

Analýza faktorů působících na dopravní obslužnost v ČR [online]. Copyright © DocPlayer.cz [cit. 14.04.2021]. Dostupné z: <https://docplayer.cz/21782806-1-analyza-faktoru-pusobicich-na-dopravni-obslužnost-v-cr.html>.

Český statistický úřad | ČSÚ [online]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/dojizdka-do-zamestnani-a-skol-podle-scitani-lidu-domu-a-bytu-2011-ustecky-kraj-2011-b9vyzff32a>.

DocumentMoved [online]. Copyright © [cit. 14.04.2021]. Dostupné z: https://formulare.kr-ustecky.cz/materialyzukver/3_ZUK_2021-01-25/pdf/3_ZUK_MAT_18_1_priloha_26.pdf.

Dojíždka do zaměstnání a škol podle Sčítání, lidu, domů a bytů-Ústecký kraj - 2011. In: ČSÚ [online]. [cit. 2021-04-19]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/dojizdka-do-zamestnani-a-skol-podle-scitani-lidu-domu-a-bytu-2011-ustecky-kraj-2011-b9vyzff32a>.

Doprava Ústeckého kraje. In: Ústecký kraj [online]. [cit. 2021-02-19]. Dostupné z: https://www.kr-ustecky.cz/vismo/zobraz_dok.asp?kontext=1&zanorit=1&id_ktg=98429&p1=206489&tzv=1&sort=nazev&sc=ASC.

Dopravní plán 2017-2021. In: Ústecký kraj [online]. [cit. 2021-02-19]. Dostupné z: <http://www.kr-ustecky.cz/dopravni-plan-2017-2021/d-1700342/p1=206513>.

DRÁPELA, Emil. Tvorba strategií snižování negativních deprivací periferních oblastí pomocí nástrojů plánování dopravní infrastruktury. In: CDV Plus: Dopravní VaV centru, [online]. [cit. 2021-03-19]. Dostupné z: <https://www.cdvplus.cz/file/tvorba-strategii-snizovani-negativnich-deprivaci-perifernich-oblasti-pomoci-nastroju-planovani-dopravni-infrastruktury-a-obslužnosti/>.

Financování veřejné dopravy. In: Deník veřejné správy [online]. [cit. 2021-03-19]. Dostupné z: <http://www.dvs.cz/clanek.asp?id=6662552>.

Historický vývoj dopravy: Vybrané kapitoly. In: UP Olomouc: Katedra geografie Přírodovědecké fakulty [online]. [cit. 2021-03-19]. Dostupné z: <https://geography.upol.cz/soubory/lide/hercik/GEDP/Prednasky/historie.pdf>.

Chomutov a Jirkov. In: *Projekt Zastávka: Veřejná doprava v ČR a ve světě* [online]. [cit. 2021-03-16]. Dostupné z: <http://www.zastavka.net/fd-cr/chomutov.phtml>.

Chomutov oslaví 150 let od příjezdu prvního vlaku. In: *E-region.cz* [online]. 5. 8. 2020 [cit. 2021-04-16]. Dostupné z: <https://www.e-region.cz/magazin/05082020-chomutov-oslavi-150-let-od-prijezdu-prvniho-vlak>.

Chomutov, Stav obyvatel - statistika | Kurzy.cz. Města a obce v ČR - vyhledávání firem a osob na adrese, zajímavosti - Města a obce | Kurzy.cz [online]. Copyright © 2000 [cit. 14.04.2021]. Dostupné z: <https://regiony.kurzy.cz/chomutov/stats/>.

Kompletní přehled vozů DÚK. In: *Nová tvář BusLine* [online]. [cit. 2021-03-19]. Dostupné z: <http://www.busline.ic.cz/csadaktul.htm>.

MHD spoje. [online]. Dostupné z: <https://www.mhdspoje.cz/mesta/Chomutov/index.htm>.

MHD spoje Město Chomutov. In: Město Chomutov [online]. [cit. 2021-03-19]. Dostupné z: <https://www.mhdspoje.cz/mesta/Chomutov/index.htm>.

Ministerstvo dopravy ČR - Přehled o objednávkách veřejných služeb v přepravě cestujících. Ministerstvo dopravy ČR - Domovská stránka [online]. Copyright © 2021 Ministerstvo dopravy ČR [cit. 14.04.2021]. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Verejnadoprava/Financni-ucast-statu/Prehled-o-objednavkach-verejnych-sluzeb-v-preprave>.

Mobilita obyvatel. In: Ministerstvo dopravy ČR [online]. [cit. 2021-02-19]. Dostupné z: <https://www.sydos.cz/cs/ctvletpr.htm>.

Odbor dopravy a silničního hospodářství - příloha. In: Ústecký kraj [online]. [cit. 2021-02-19]. Dostupné z: https://formulare.kr-ustecky.cz/materialyzukver/3_ZUK_2021-01-25/pdf/3_ZUK_MAT_18_1_priloha_26.pdf.

(PDF) Tvorba strategií snižování negativních deprivací periferních oblastí pomocí nástrojů plánování dopravní infrastruktury a obslužnosti. ResearchGate | Find and share research [online]. Copyright © 2008 [cit. 14.04.2021]. Dostupné z: https://www.researchgate.net/publication/299461391_Tvorba_strategii_snizovani_negativnich_deprivaci_perifernich_oblasti_pomoci_nastroju_planovani_dopravni_infrastruktury_a_obslužnosti.

Plán udržitelné městské mobility. In: Město Chomutov [online]. [cit. 2021-04-19]. Dostupné z: <https://www.chomutov-mesto.cz/cz/plan-udrzitelne-mestske-mobility>.

Plán dopravní obslužnosti Ústeckého kraje. In: Ústecký kraj [online]. [cit. 2021-04-19]. Dostupné z: <https://rskuk.cz/files/Strategie-a-rozvojove-dokumenty-UK/Plan-dopravni-obslužnosti-Usteckeho-kraje-2017-2021.pdf>.

Přehled o objednávkách veřejných služeb v přepravě cestujících. In: Ministerstvo dopravy ČR [online]. [cit. 2021-04-01]. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Verejnadoprava/Financni-ucast-statu/Prehled-o-objednavkach-verejnych-sluzeb-v-preprave>.

PUMM | Plán udržitelné městské mobility měst Chomutova a Jirkova [online]. In: *Město Chomutov* Dostupné z: http://www.mobilita-chomutov.cz/wp-content/uploads/2020/09/PUMM-Chomutov_Jirkov_Analytick%C3%A1-%C4%8D%C3%A1st-1.pdf.

PUMM | Plán udržitelné městské mobility měst Chomutova a Jirkova [online]. Copyright © [cit. 14.04.2021]. Dostupné z: http://www.mobilita-chomutov.cz/wp-content/uploads/2020/09/PUMM-Chomutov_Jirkov_N%C3%A1vrhov%C3%A1-%C4%8D%C3%A1st.pdf?fbclid=IwAR233o__E3d5qQh1gqJOINcFFHA6KAuvKewadcmZG2qKf4qoaK24N6qNw.

Regionální stálá konference Ústeckého kraje | RSKÚK.cz [online]. Copyright © [cit. 14.04.2021]. Dostupné z: <https://rskuk.cz/files/Strategie-a-rozvojove-dokumenty-UK/Plan-dopravni-obslužnosti-Usteckeho-kraje-2017-2021.pdf>.

Silniční doprava. In: *Zákony pro lidi* [online]. [cit. 2021-04-02]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/obor/silnicni-doprava>.

STRATEGIE REGIONÁLNÍHO ROZVOJE ČR [online]. Copyright © 2021 SlidePlayer.cz Inc. [cit. 14.04.2021]. Dostupné z: <https://slideplayer.cz/slide/2699600/>.

Systémové řešení dopravní obslužnosti. In: Econnet.cz [online]. [cit. 2021-04-11]. Dostupné z: <http://zpravodajstvi.ecn.cz/doc/old/Enviro/doprava/Texts/obsluznost.html>.

Ústecký kraj: Titulní stránka [online]. Copyright © 2018 Adobe Systems, Inc. [cit. 14.04.2021]. Dostupné z: https://www.kr-ustecky.cz/assets/File.ashx?id_org=450018&id_dokumenty=1739205.

Velká cesta dopravní historií: Vybrané kapitoly. In: Mladý zdravotník [online]. [cit. 2021-03-19]. Dostupné z: <https://mladyzdravotnik.cz/zajimavosti/to-je-jizda/>.

Vývoj dopravní situace v Ústeckém kraji – TRAM-BUS.cz. TRAM-BUS.cz – VHD nejen v Praze a středních Čechách [online]. Dostupné z: <https://www.tram-bus.cz/ceska-republika/vyvoj-dopravni-situace-v-usteckem-kraji/>.

Výstupní objekt VDB. [online]. Dostupné z: <https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=vystup-objekt-vyhledavani&vyhltext=doj%C3%AD%C5%BE%C4%8Fka&bktv=ZG9qw63FvsSPa2E.&katalog=all&pvo=DVCR709&str=v69>.

Seznam použitých zkratek

Zkratka	Význam zkratky
ČSAD	Československá státní automobilová doprava
ČD	České dráhy
ČSD	Československé státní dráhy
DPCHJ	Dopravní podnik města Chomutova a Jirkova
DPMÚL	Dopravní podnik města Ústí nad Labem
DPÚK	Dopravní podnik Ústeckého kraje
DSÚK	Dopravní společnost Ústeckého kraje
DÚK	Doprava Ústeckého kraje
IAD	Individuální automobilová doprava
IDS	Integrovaný dopravní systém
MDČR	Ministerstvo dopravy České republiky
MHD	Městská hromadná doprava
MVČR	Ministerstvo vnitra České republiky
ODO	Ostatní dopravní obslužnost
ORP	Obec s rozšířenou působností
ÚK	Ústecký kraj
VHD	Veřejná hromadná doprava
VLD	Veřejná linková doprava
ZDO	Základní dopravní obslužnost
ŽOD	Železniční osobní doprava

Seznam tabulek

Číslo	Název	Strana
1	Skupiny obyvatel města Chomutova v roce 2019	50

Seznam grafů

Číslo	Název	Strana
1	Přehled denní dojížd'ky a vyjížd'ky obyvatel Chomutova	49
2	Rozdělení cest podle druhů dopravních prostředků v Chomutově a Jirkově za rok 2018/2019	51

Seznam obrázků

Číslo	Název	Strana
1	Mapa periferních oblastí ČR	19
2	Příjmový doklad DÚK	22
3	Tarifní zóna	22
4	Vůz společnosti BusLine z roku 2019	37
5	Ústecko-teplická železniční dráha	41
6	Chomutovské autobusové nádraží v 60. letech minulého století	44
7	Kloubový autobus značky IKARUS na Palackého ulici v Chomutově	45
8	Pozůstatky tramvajové trati v ulici Ervěnická	47