VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH STUDIÍ, Z. Ú., ČESKÉ BUDĚJOVICE

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

PRÁVNÍ A BEZPEČNOSTNÍ ASPEKTY DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI VYBRANÉ OBCE I. TYPU V RÁMCI TERITORIÁLNÍHO ÚZEMÍ JIHOČESKÉHO KRAJE

Autor práce: Sandra Jáchymová, DiS.

Studijní program: Bezpečnostně právní činnost

Forma studia: Kombinovaná

Vedoucí práce: Mgr. Bc. Josef Kříha, PhD.

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

2022

VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH STUDIÍ, z. ú.
Žižkova tř. 6, 370 01 České Budějovice

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Jméno a příjmení studenta: Sandra Jáchymová, DiS.

Studijní program: Bezpečnostně právní činnost
Forma studia: Kombinovaná
Místo studia: Příbram

Název bakalářské práce: Právní a bezpečnostní aspekty dopravní obslužnosti vybrané obce I. typu v rámci teritoriálního území Jihočeského kraje

Název bakalářské práce v anglickém jazyce: The Issue of Public Transportation to a Particular Village in South Bohemia

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií
Vedoucí bakalářské práce (jméno a příjmení, titul): Mgr. Josef Kříha, PhD.

Datum zadání bakalářské práce (měsíc, rok): říjen 2021

Cíl bakalářské práce:
Hlavním cílem bakalářské práce je formou širšího analyticko-syntetizujícího teoretického postihu zájmově demonstrovat vybrané právní a bezpečnostní konsekvence dopravní obslužnosti obce I. typu v rámci teritoriálního území Jihočeského kraje. Vedlejším cílem bakalářské práce je užší empirický vhled, který má ambici u oslovené kohorty respondentů z řad odborné, ale i laické veřejnosti kvalitativně detekovat zefektivňující možnosti faktického zabezpečení osobní dopravní obslužnosti u shora uvedené obce.

Student: Sandra Jáchymová, DiS.	30.11.2021 *datum*	*podpis*
Vedoucí práce: Mgr. Bc. Josef Kříha, PhD.	10.11.2021 *datum*	*podpis*

Schvaluji zadání bakalářské práce:

Vedoucí katedry: doc. JUDr. Roman Svatoš, Ph.D.	8.12.2021 *datum*	*podpis*
Prorektor pro studium a vnitřní záležitosti: doc. PhDr. Miroslav Sapík, Ph.D.	8.12.2021 *datum*	*podpis*
Pověřený rektor: doc. Ing. Jiří Dušek, Ph.D.	14.12.2021 *datum*	*podpis*

VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH STUDIÍ, z.ú. ČESKÉ BUDĚJOVICE -2-

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracoval(a) samostatně, na základě vlastních zjištění a s použitím odborné literatury a materiálů uvedených v seznamu použitých zdrojů.

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své bakalářské práce v elektronické podobě ve veřejně přístupné části infodisku VŠERS, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce. Souhlasím dále s tím, aby toutéž cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky vedoucí(ho) a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce systémem na odhalování plagiátů.

.....

Děkuji vedoucímu bakalářské práce Mgr. Bc. Josef Kříhovi, PhD. za cenné rady, připomínky a metodické vedení práce.

ABSTRAKT

JÁCHYMOVÁ, S. *Právní a bezpečnostní aspekty dopravní obslužnosti vybrané obce I. typu v rámci teritoriálního území Jihočeského kraje: bakalářská práce.* Příbram: Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2022. 73 s. Vedoucí bakalářské práce: Mgr. Bc. Josef Kříha, PhD.

Klíčová slova: autobusová doprava, dopravní obslužnost, veřejná linková doprava, Jihočeský koordinátor dopravy, Zborov

Věcná část bakalářské práce (dále jen „práce“) primárně formou širšího teoretického analyticko-syntetizujícího postihu demonstruje základní pojmosloví a východiska zkoumané tematické oblasti, včetně specifikace stavu dopravní obslužnosti Jihočeského kraje. Navazující empirická část „práce“ má ambici za pomoci realizovaného a vyhodnocovaného kvalitativního průzkumného šetření, směřovaného k oslovené kohortě respondentů verifikovat či falsifikovat dílčí průzkumné hypotézy, vztahující se k faktickému zajištění dopravní obslužnosti v rámci zájmově reflektovaného teritoriálního území.

ABSTRACT

JACHYMOVA, S.: *The Issue of Public Transportation to a Particular Village in South Bohemia: Bachelor Thesis.* Pribram: The College of European and Regional Studies, 2022. 73 pp. Supervisor: Mgr. Bc. Josef Kriha, PhD.

Key words: public transportation, transportation services, bus connectivity, South Bohemia

The theoretical part of the bachelor thesis (further referred to as the "thesis") primarily in the form of an analytical synthesis demonstrates the basic terminology and starting points of the examined thematic area of public transportation, including the specification of transport services provided in the South Bohemian Region. The follow-up empirical part of the "thesis" has the ambition to verify or falsify partial exploratory hypotheses related to the actual provision of transport services of the selected area with the help of an implemented and evaluated qualitative survey made among selected respondents.

Obsah

Úvod **9**
1 Cíl a metodika bakalářské práce **12**
2 Historie dopravy a základní pojmy **13**
2.1 Vymezení základního pojmosloví a východisek zkoumané tematické oblasti 13
2.2 Historie autobusové dopravy 15
2.2.1 Zrod a vývoj dopravy v Českých zemích před rokem 1918 16
2.2.2 První autobusové poštovní linky 20
2.2.3 Organizace státní autobusové dopravy před první světovou válkou 21
2.2.4 Meziválečné období 22
2.2.5 Období po druhé světové válce 24
2.2.6 Autobusová doprava po roce 1990 25
2.3 Shrnutí 25
3 Správa **27**
3.1 Pojem správa 27
3.2 Krajské zřízení 28
3.3 Obecní zřízení 29
3.4 Charakteristika osady Zborov 30
4 Dopravní obslužnost **32**
4.1 Role kraje a obce v rámci zajištění dopravní obslužnosti 35
4.2 Dopravní obslužnost v rámci Jihočeského kraje 36
4.3 Dopravní obslužnost a její bezpečnostní aspekty 40
5 Empirický průzkum dopravní obslužnosti Zborova **43**
5.1 Analýza současné dopravní obslužnosti Zborova 43
5.2 Řízený rozhovor s pověřeným zástupcem spol. Jikord s.r.o 47
5.3 Řízený rozhovor s místostarostou městysu Ledenice 49
5.4 Průzkumné šetření mezi obyvateli Zborova 53
5.4.1 Znění dotazníkového šetření 54
5.4.2 Dílčí a zevšeobecňující vyhodnocení průzkumného dotazníkového šetření 56

5.4.3 Vyhodnocení průzkumných hypotéz 60

Závěr **62**

Seznam použitých zdrojů **64**

Seznam tabulek a grafů **68**

Úvod

S ohledem k historické retrospektivě lze zcela neoddiskutovatelně konstatovat, že obyvatelé území, které tvoří lidskou společnost, měli a mají tendenci se přemisťovat z jednoho na druhé místo, k čemuž jim nejdříve sloužily jejich vlastní nohy, nohy zvířat a posléze i k tomuto účelu vyrobené stroje. Dnes je zejména pro děti a dospívající jedinou možností vlastní přepravy pěší chůze, užití jízdního kola nebo využití veřejné dopravy. „Děti a adolescenti do věku osmnácti let představují 21 procent obyvatelstva Evropské unie, přičemž hodnoty v rámci jednotlivých států se pohybují mezi 15–24 procent. Z toho můžeme vyvodit, aniž bychom brali v úvahu tu část dospělé populace, která nejezdí autem, že mobilita pětiny obyvatelstva Evropy je zcela závislá na pěší chůzi, jízdních kolech či veřejné dopravě, popřípadě automobilu rodičů.“ I u dospívajících je volný přístup do města velmi důležitý, a to zejména pro rozvoj jejich zodpovědnosti a samostatnosti. Město poskytuje lidem možnosti nákupů, podnikání občanské a společenské aktivity a věnování se vzdělávacím, sportovním nebo uměleckým zájmům.[1] Do škol ale stále častěji podnikají cesty s dětmi i dospělí – děti buď doprovází nebo je přímo vozí autem. Nejen, že tím udávají dětem vzor, pomocí jehož se nejspíš budou řídit po celý jejich budoucí život, ale i časté převážení automobily vystavuje lidi vysokým hodnotám znečištění a vysoké koncentraci emisí, jež může mít negativní vliv na jejich zdraví.[2]

Ve 21. století je pro člověka již nepředstavitelné, aby se všude přepravoval pouze pomocí své vlastní síly, tedy hlavně pěšky nebo na kole. Značná část populace dokonce považuje za samozřejmé, že k přepravě využívá své vlastní motorizované prostředky, někdy dokonce i v takových případech, že autem přejíždějí i tak krátké vzdálenosti, jako je například jeden kilometr. A to čistě pro to, že je to pro ně jednodušší, pohodlnější a rychlejší.

Jedním z důvodů, proč je pro lidi mnohdy lákavější využít vlastního dopravního prostředku, je problematika umístění autobusových zastávek, především jejich vzdálenost a bezpečnost jejich dosažení. V tomto případě samozřejmě nemluvíme o velkých městech, kde se vlastní dopravní prostředek úplně nevyplácí, ať už z důvodů časových (časté dopravní zácpy, které přesun zdržují), finančních (náklady na údržbu a provoz vozidla jsou vyšší než poplatky za městskou dopravu) nebo pro časté

[1] *Děti na cestách: bezpečně po městě: informace pro zástupce měst a obcí.* V Praze: Ministerstvo životního prostředí, 2003, s.9. ISBN 80-7212-269-X.
[2] *Děti na cestách: bezpečně po městě: informace pro zástupce měst a obcí.* V Praze: Ministerstvo životního prostředí, 2003, s.14. ISBN 80-7212-269-X.

komplikace při zaparkování, a to bez ohledu na skutečnost, že ve městech jsou autobusové zastávky umístěny s nadsázkou na každém kroku. U meziměstské dopravy je ale situace komplikovanější. Nejen v Jihočeském kraji jsou vesnice, jež s okolním světem spojuje pouze autobusová zastávka, která je od vsi značně vzdálená a k níž vede jediný přístup po pozemní komunikaci, po které zároveň jezdí auta. S obdobnou situací se dnes a denně setkává i autorka „práce“, která byla po celý svůj dosavadní život zvyklá přepravovat se pomocí autobusové dopravy či pěší chůze, a to až do doby, než se přestěhovala do Zborova, jež je osadou městysu Ledenice v Jihočeském kraji, přibližně deset kilometrů od krajského města České Budějovice.

Osada Zborov je situovaná přibližně jeden kilometru od silnice II. třídy č. 157 spojující České Budějovice a Ledenice. U odbočky na Zborov je umístěna autobusová zastávka *Ledenice, Zborov, rozcestí* (místními nazývaná Jesení), která je navíc ve směru z Ledenic ve značně nepřehledné šikaně. Od zastávky vede do Zborova silnice III. třídy č. 14616, na které je v poslední době z důvodu výstavby obchvatu Českých Budějovic zvýšený provoz, jelikož touto cestou je možné se napojit na silnici č. 156 vedoucí z Českých Budějovic na Trhové Sviny[3]. Přestože je pozemní komunikace č. 14616 klikatá, úzká a bez vodících čar či podélné čáry, někteří řidiči tu jezdí rychle a svou jízdou ohrožují život a zdraví případných chodců, kteří tudy jdou na autobusovou zastávku nebo od zastávky, jelikož jiná cesta ze Zborova na zastávku *Ledenice, Zborov, rozcestí* nevede. Přímo ve Zborově je sice také umístěna zastávka autobusu, do vsi však zajíždí tzv. školní autobus, který jezdí pouze dvakrát denně.

Vzhledem k tomu, že cesta ze Zborova na zastávku *Ledenice, Zborov, rozcestí* přijde autorce „práce“ značně nebezpečná, a to nejen z pohledu chodce, který defacto svěřuje svůj život do rukou okolo jedoucích řidičů, tak i z pohledu řidiče, pro kterého střet s neohroženým a bezohledným chodcem nedbajícím vlastní bezpečnosti (když například za snížené viditelnosti není nijak osvětlený ani na sobě nemá reflexní prvky, a pro řidiče se tak stává téměř neviditelným) může znamenat celoživotní následky, a protože má autorka předkládané „práce“ ke shora jmenované osadě osobní vztah, rozhodla se tuto problematiku v „práci“ rozvést, zjistit její právní aspekty a stanoviska oslovené kohorty respondentů jak z řad odborné, tak i laické veřejnosti, a tím na vzniklou situaci upozornit a to nejen u pověřených orgánů, ale i u samotných obyvatel

[3] MAPY.CZ: *Ředitelství silnic a dálnic ČR, Geoportál Silniční a dálniční sítě ČR* [online]. © Ředitelství silnic a dálnic ČR 2022. [cit. 2022-02-22]. Dostupné z WWW: Silniční a dálniční síť ČR (veřejná aplikace) (rsd.cz).

osady, jež tak nepřímo přiměje zamyslet se nad stávajícími riziky hrozícími při chůzi po pozemní komunikaci na zastávku *Ledenice, Zborov, rozcestí*.

To, že lidé již odpradávna při svém cestování ušli poměrně velkou část po svých nohách, je v naprostém pořádku. Zejména v době rozsáhlého užívání počítačů a mobilních telefonů je jen dobře, pokud má člověk alespoň krátký pohyb na čerstvém vzduchu. Ujít pěšky na autobusovou zastávku vzdálenost do jednoho kilometru není nic, co by zdravý člověk neměl zvládnout. Nicméně je potřeba si uvědomit, že s rostoucí intenzitou provozu a stoupajícím počtem aut, se chůze po pozemní komunikaci, po které zároveň jezdí auta, stává čím dál tím nebezpečnější. Auta jsou stále silnější, rychlejší a cenově dostupnější, a v důsledku to znamená, že je řídí čím dál tím mladší lidé, potažmo mnohdy ihned po získání řidičského oprávnění v 18 letech. Tato skutečnost mnohdy vyústí v situaci, kdy častokrát silné a rychlé auto řídí řidič bez praxe a s nulovými zkušenostmi, jak s touto nebezpečnou zbraní naložit, nehledě na množství lákadel odvádějících pozornost řidiče (jako například mobilní telefon). V důsledku toho vzniká situace, která je dle mínění autorky „práce“ v současné době podceňovaná a nedostatečně řešená. Právě to vedlo autorku ke zvolení zmíněného tématu pro vypracování „práce“.

Cíl a metodika bakalářské práce

Hlavním cílem „práce“ je zájmově demonstrovat vybrané právní a bezpečností aspekty dopravní obslužnosti obce I. typu, městysu Ledenice – osady Zborov v Jihočeském kraji, a to zejména se zaměřením na autobusovou dopravu, která nezačíná nastoupením do autobusu, ale již nutností určitým způsobem se na autobusovou zastávku dopravit. S rostoucí dostupností automobilů se dostupnost autobusových zastávek stává přítěží ve využívání veřejné autobusové dopravy. Nejen, že vzdálenější zastávky se z časového hlediska stávají nepohodlnými, ale v rostoucím provozu se i cesta na ně může jevit nebezpečná. Přestože název „práce“ může naznačovat, že „práce“ bude pojednávat o aspektech dopravní obslužnosti celé obce I. typu, stěžejním zaměřením „práce“ bude užší vhled do dopravní obslužnosti osady Zborov, spadající pod obec I. typu – městys Ledenice, a to zejména z důvodu stanoveného rozsahu „práce“, který by nebylo možné dodržet, pokud by se „práce“ zabývala dopravní obslužností všech osad zvolené obce I. typu včetně samotného městysu Ledenice. Cílem věcné části „práce“ je primárně formou širšího teoretického postihu demonstrovat základní pojmosloví a historická východiska zkoumané tematické oblasti. Pro lepší pochopení současného zajištění dopravní obslužnosti je vysvětleno, co je to správa, která v této věci hraje významnou roli, spolu se specifikací současného stavu dopravní obslužnosti Jihočeského kraje, včetně základních východisek týkajících se přepravy osob ve vztahu k jejich bezpečnosti. Vedlejším cílem „práce“ je užší empirický vhled, který má ambici u oslovené kohorty respondentů z řad laické i odborné veřejnosti kvalitativně detekovat faktický stav a možnosti zabezpečení autobusové dopravní obslužnosti u shora uvedené obce I. typu, městysu Ledenice – osady Zborov.

V rámci teoretické části „práce“ bude nejdříve analyticko-syntetizující metodou zpracována probádaná dostupná literatura k dané tématice, při níž autorka „práce“ nenalezla žádné ucelené dílo, které by se komplexně zabývalo vývojem správy autobusové dopravy od jejích počátků po současnost, a to zejména jejím právním ukotvením, správou, frekvencí, dostupností, docházkovou vzdáleností a bezpečností. Velká pozornost v dostupné literatuře je věnována převážně autobusům a jejich technickému vývoji, případně poštovní přepravě. Navazující empirická část „práce“ bude dílem metodou analýzy aktuálního zajištění autobusové dostupnosti Zborova, dílem metodou rozhovoru a dílem metodou realizovaného a vyhodnocovaného kvalitativního průzkumného šetření formou dotazníku verifikovat či falsifikovat stanovené dílčí průzkumné hypotézy.

1 Historie dopravy a základní pojmy

„Linková doprava je druh silniční dopravy provozované po stanovené trase, pravidelně v předem stanovených časech. Linková doprava může být veřejná, nabízená široké veřejnosti (provozovaná podle schválených jízdních řádů) nebo zvláštní, určená vybrané skupině osob. K provozování linkové dopravy je nutné být držitelem příslušné koncese a držitelem licence k provozování linkové dopravy na každé jednotlivé lince.“[4] Pro potřeby této „práce“ je nutné si vymezit a vysvětlit pár základních pojmů, které tuto „práci“ provázejí.

2.1 Vymezení základního pojmosloví a východisek zkoumané tematické oblasti

Nejvíce skloňovaným pojmem obsaženým v „práci“ je zajisté slovo doprava, které je definováno takto: „Silniční doprava je souhrn činností, jimiž se zajišťuje přeprava osob (linková osobní doprava, kyvadlová doprava, příležitostná osobní doprava, taxislužba), zvířat a věcí (nákladní doprava) vozidly, jakož i přemísťování vozidel samých po dálnicích, silnicích, místních komunikacích a veřejně přístupných účelových komunikacích a volném terénu.“[5] Petr Maxa ve svém díle Teorie dopravy uvádí, že dopravu lze „klasifikovat podle různých hledisek, a to podle druhu přepravovaného elementu na nákladní, osobní a dopravu zpráv, podle prostředí na pozemní, podzemní, vodní a leteckou, podle dopravní cesty na říční, kolejní, silniční, atd., dále podle dopravních prostředků na pěší, cyklistickou, automobilovou, tramvajovou, autobusovou, železniční, lodní, aj., podle rozsahu může jít o vnitrostátní nebo mezistátní a podle bližší vzdálenosti lokální, příměstskou, dálkovou, kontinentální.“[6] Dále Petr Maxa uvádí ještě několik dalších zdrojů chápání dopravy a její významy i způsob, jakým dopravu definuje on sám a to jako: „cílevědomý proces změny místa.“[7]

Výše zmíněný pojem linková osobní doprava znamená „pravidelné poskytování přepravních služeb na určené trase dopravní cesty, při kterém cestující vystupují a nastupují na předem určených zastávkách. Linkovou osobní dopravu lze provozovat formou veřejné linkové dopravy nebo formou zvláštní linkové dopravy, a to jako

[4] ČESKO. MINISTERSTVO VNITRA*: Licence na linkovou osobní dopravu* [online]. Ministerstvo vnitra, © 2021, [cit. 2021-11-28]. Dostupné z WWW: https://portal.gov.cz/sluzby-vs/licence-na-linkovou-osobni-dopravu-S7074.
[5] KLEPRLÍK, J. *Technologie a řízení silniční dopravy.* Vyd. 1. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2003, s. 5. ISBN 80-7194-520-X.
[6] MAXA, P. *Teorie dopravy.* Vyd. 1. Praha: Vydavatelství ČVUT, 1997, s. 14. ISBN 80-01-01637-4.
[7] MAXA, P. *Teorie dopravy.* Vyd. 1. Praha: Vydavatelství ČVUT, 1997, s. 11. ISBN 80-01-01637-4.

vnitrostátní nebo mezinárodní. Přitom se rozumí veřejnou linkovou dopravou doprava, při které jsou přepravní služby nabízeny podle předem vyhlášených podmínek a jsou poskytovány k uspokojování přepravních potřeb, pokud je doprava uskutečňována pro potřeby města a jeho příměstských oblastí, jedná se o městskou autobusovou dopravu, zvláštní linkovou dopravou se rozumí doprava určených vybraných skupin cestujících s vyloučením ostatních osob.“ Linkou se zde rozumí „souhrn dopravních spojení na trase dopravní cesty určené výchozí a cílovou zastávkou a ostatními zastávkami, na níž jsou pravidelně poskytovány přepravní služby podle platné licence a podle schváleného jízdního řádu, a spojem je dopravní spojení v rámci linky, které je časově a místně určené jízdním řádem.“[8] Petr Maxa dopravní spojení popisuje jako: „postupné přemístění kompletu po některé trase mezi dvěma uzly (uzel = místo nástupu, výstupu a přestupu cestujících). Spoj je dopravní spojení, které se pravidelně opakuje v určeném čase.“ [9]

Dalším významným pojmem mnohokrát v práci citovaném je pojem dopravní obslužnost. Přímo v zákoně č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících, ve znění pozdějších předpisů (dále jen **„zákon o veřejných službách v přepravě cestujících“**) je dopravní obslužnost definovaná jako „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.“[10]

S problematikou dopravní obslužnosti také úzce souvisí termín teorie dopravy, který můžeme definovat jako: „vědní disciplínu, zkoumající všeobecné a specifické zákonitosti pohybu adresovaných elementů po dopravních sítích. Teorie dopravy se zabývá vytvářením, řešením a aplikací matematických modelů dopravních systémů nebo jejich komponent.“[11] Dopravní systém je pak možno charakterizovat: „jednak obecnými vlastnostmi systému (hmota, energie, informace) a jednak jeho jednotlivými zvláštními prvky, k nimž patří: lidský činitel, dopravní prostředek, dopravní cesta, dopravní technologie, dopravní informace. Jednotlivé prvky systému na sebe vzájemně působí a ovlivňují jeho výsledné vlastnosti, k nimž patří: bezpečnost, spolehlivost, ekologičnost, výkonnost a hospodárnost.“ S dopravní obslužností též souvisí termín dopravní politika,

[8] KLEPRLÍK, J. *Technologie a řízení silniční dopravy.* Vyd. 1. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2003, s. 5. ISBN 80-7194-520-X.
[9] MAXA, P. *Teorie dopravy.* Vyd. 1. Praha: Vydavatelství ČVUT, 1997, s. 27. ISBN 80-01-01637-4.
[10] ČESKO. *Zákon 194/2010 Sb. Parlamentu České republiky o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů: Část první, veřejné služby v přepravě cestujících* [Systém ASPI]. Praha: Wolters Kluwer [cit. 2021-12-18]. Dostupné v Systému ASPI.
[11] MAXA, P. *Teorie dopravy.* Vyd. 1. Praha: Vydavatelství ČVUT, 1997, s. 3. ISBN 80-01-01637-4.

která: „představuje souhrn činností všech orgánů státu, regionů, měst a obcí (podle vymezených kompetencí), zabezpečujících uspokojování přepravních potřeb s minimálními společenskými náklady a ekologicky přijatelným způsobem.“[12]

Pojmem autobus rozumíme „automobil pro dopravu více než devíti osob, včetně řidiče a příslušných zavazadel. Rozlišuje se podle účelu použití, podle kterého je též přizpůsobena karoserie a vnitřní prostor, na následující druhy: městský, meziměstský – linkový, dálkový a mezi zvláštní konstrukce autobusů řadíme poschoďový a kloubový.“[13] K pojmu autobus se také vyjadřuje Petr Hoffman, který uvádí, že: „Pojem „autobus“ se u nás objevuje ještě před zahájením provozu na prvních státních autobusových linkách. Je např. užit v článku „Automobilním omnibusem na Hradčany“ v č. 45 časopisu Sport a hra z 4. prosince 1907 v souvislosti s první jízdou autobusu Laurin a Klement typu HOP na Hradčany, která se uskutečnila pravděpodobně 30. listopadu 1907. Autobus byl tuzemským právním řádem definován pravděpodobně až přijetím zákona ze dne 14. července 1927 o silničním fondu, a to jako „vozidlo s více než osmi sedadly.“[14]

Dále by se ještě hodilo zmínit rozdíl mezi dopravcem a přepravcem, kdy dopravce je chápán jako „uskutečňovatel dopravy“ a přepravcem je „zákazník, který si přemístění objektu požaduje“.[15]

2.2 Historie autobusové dopravy

Přeprava nákladů a osob probíhala již od samého počátku lidstva. Nejdříve se lidé přepravovali sami po svých nohách a náklady nosili na svých bedrech. Nosiči byli zpočátku vybaveni zvláštním nosidlem pro dvě břemena, případně se náklad nosil v nůších či na hlavě. Tehdejší karavany nosičů čítaly i tisíce osob. Postupem času začali lidé k přepravě nákladu využívat různé pomůcky, jako jsou saně a vory, později také první vozíky s koly – dvoukolové vozy se používaly v Egyptě již 1500 let před n. l..[16] K přepravě osob a nákladu sloužila i zvířata, jako jsou koně, osli, muly a mezci, krávy, ovce, kozy, lamy, velbloudi i sloni. Díky užívání zvířat mohlo docházet k rozvoji

[12] KLEPRLÍK, J. *Technologie a řízení silniční dopravy.* Vyd. 1. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2003, s. 5. ISBN 80-7194-520-X.
[13] RABOCH, V. *Autobusy v datech a číslech.* 1. vyd. Praha: Nadas, 1971, s. 5. Knižnice motoristy. Malá řada.
[14] HOFFMAN, P. *Dějiny státní autobusové dopravy v českých zemích a na Slovensku.* 1. vyd. Litoměřice: Vydavatelství dopravní literatury, 2010, s. 11. ISBN 978-80-86765-17-4.
[15] MAXA, P. *Teorie dopravy.* Vyd. 1. Praha: Vydavatelství ČVUT, 1997, s. 11. ISBN 80-01-01637-4.
[16] KUBA, A. *Jak přišli koně pod kapotu.* Vyd. 1. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1988, s. 7–8.

obchodu, výroby, řemesel, kultury, životního stylu a životní úrovně obyvatelstva mnohem rychleji a snadněji.[17]

I silnice svým původem spadají hluboko do historie. V Číně jsou cesty známy již ze 3. tisíciletí před n. l. Před naším letopočtem také s jistotou vedly cesty k chrámům v Indii a v Egyptě. Cesty budovali i Babyloňané, Řekové a Peršané. Nejpropracovanější síť silnic však byla od 2. století n. l. ve Velké říši římské. Silnice pokrývaly celé území říše, bylo jich přibližně 370 a prostíraly se v délce až 76 tisíc kilometrů. Odtud také pochází přísloví, že „všechny cesty vedou do Říma“.[18]

Nejčastějším přepravním prostředkem, nepočítaje člověka samotného, byl po dlouhou dobu kůň. Prvním, kdo vynalezl vůz pohybující se bez využití koňské síly, byl Nizozemec Simon Stevin. Ten v roce 1600 přišel s vynálezem plachetního vozu, který byl poháněn pomocí větru opírajícího se do natažené plachty. Pomocí takového vozu byl schopný převézt současně až 28 osob, které převážel na trati dlouhé 70 km mezi dvěma městy, a jedna cesta mu zabrala pouhé dvě hodiny. Po právu je proto pokládán za prvního provozovatele hromadné přepravy cestujících.[19] Podobný způsob přepravy se ujal i v Anglii, kde se udržel až do roku 1826. Na trase z Londýna do Bristolu s sebou pro jistotu vozili i poníka, kdyby přestal foukat vítr.[20]

2.2.1 Zrod a vývoj dopravy v Českých zemích před rokem 1918

Nejstarší dochované zprávy o dopravě na území České republiky pocházejí ze 6. a 7. století. Jednalo se o dopravu lodní, která sloužila hlavně obchodu s Němci usídlenými na dolním Labi. Vodní doprava v Českých zemích byla ale komplikovaná a měla svá úskalí – části řek byly částečně nebo zcela nesplavné a velmi záleželo na množství vody. Proto se okolo roku 805 objevují první určitější zprávy o pozemních dopravních cestách v podobě stezek vedoucích zejména z dnešního Německa, Rakouska a Francie. Stezky byly většinou úzké neupravené terénní cesty s ušlapaným nebo ujetým pruhem půdy vedoucí lesem, loukami a poli. Stezky byly nejčastěji využívány kupci, skupinami kupců i velkými karavanami. S rostoucím užíváním stezek začaly podél nich vznikat zájezdní

[17] RYBA, J. *K historii silniční dopravy na území České republiky.* Vyd. 1. [Pardubice]: Institut Jana Pernera, 2004, s. 1. ISBN 80-86530-14-0.
[18] RYBA, J. *K historii silniční dopravy na území České republiky.* Vyd. 1. [Pardubice]: Institut Jana Pernera, 2004, s. 2. ISBN 80-86530-14-0.
[19] KUBA, A. *Jak přišli koně pod kapotu.* Vyd. 1. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1988, s. 10.
[20] KUBA, A. *Jak přišli koně pod kapotu.* Vyd. 1. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1988, s. 13.

hostince, kovárny a opravny zbraní. Na těchto místech později místní šlechta vybírala cla či mýtné za užití stezky vedoucí přes jejich území.[21]

Nejstaršími a nejznámějšími stezkami vedoucími přes území českých zemí byly tzv. Jantarová cesta, Trstenická stezka, stezka Podyjská a stezka Solná. Jantarová cesta sloužila podle nálezů a vykopávek již v době kamenné a vedla z přístavu Aquiela ve Středozemním moři kolem Vídně přes Moravu na sever. Stezka Trstenická vedla přes dnešní Český Brod do Prahy. V jižních Čechách potom vedla stezka Podyjská, která spojovala jižní Čechy s jižní Moravou, a stezka Solná, která vedla přes Horní Dvořiště a Týn nad Vltavou ku Praze.[22] Stezek s postupem času přibývalo a téměř všechny stezky se v Čechách sbíhaly do Prahy a na Moravě do Brna a Olomouce, jakožto do největších měst, ve kterých obchod probíhal nejvíc. A právě tyto cesty se později staly základem pro vybudování moderních dopravních komunikací.[23]

O stav stezek, ze kterých časem vznikly cesty, se ve středověku starala šlechta, přes jejichž území stezka vedla, a jejich stav nebyl nijak závratný. V 16. století po nástupu Habsburků na český trůn bylo zřízeno první pravidelné poštovní spojení mezi Prahou a Vídní a tím byla zavedena organizovaná doprava pošty.[24] Trasa vedla po staré linecké cestě tj.: „na Tábor, kde silnice odbočila na Jindřichův Hradec a Slavonice na Moravě.“[25] V roce 1743 bylo poštovnictví postátněno a vznikla jednotně řízená dopravní síť pravidelných poštovních spojů. V roce 1750 bylo v Čechách již 96 poštovních stanic a 16 poštovních spojů.[26] Za účelem doručování zboží kromě poštovního spojení začali vznikat také tzv. formani. Byli to speciální soukromí dopravci, kteří měli pro tento účel vlastní koně a povozy, jejichž prostřednictvím byla přeprava nákladů pro kupce výhodnější. Formanství by se tedy dalo považovat za základ organizovaného a řízeného dopravního podnikání.

Koněspřežní povoznictví se rozšířilo a pravidelné jízdy dostavníků začaly zahrnovat i osobní dopravu. Zájezdní hostince začaly sloužit jako koněspřežní stanice a v době svého vrcholu byly v 18. století umístěny každých 25 kilometrů. Výstavbu

[21] KYNCL, J. *Historie dopravy na území České republiky.* 1. vyd. Praha: Vladimír Kořínek, 2006, s. 11. ISBN 80-903184-9-5.
[22] RYBA, J. *K historii silniční dopravy na území České republiky.* Vyd. 1. [Pardubice]: Institut Jana Pernera, 2004, s. 3. ISBN 80-86530-14-0.
[23] RYBA, J. *K historii silniční dopravy na území České republiky.* Vyd. 1. [Pardubice]: Institut Jana Pernera, 2004, s. 5. ISBN 80-86530-14-0.
[24] KYNCL, J. *Historie dopravy na území České republiky.* 1. vyd. Praha: Vladimír Kořínek, 2006, s. 15. ISBN 80-903184-9-5.
[25] RYBA, J. *K historii silniční dopravy na území České republiky.* Vyd. 1. [Pardubice]: Institut Jana Pernera, 2004, s. 7. ISBN 80-86530-14-0.
[26] KYNCL, J. *Historie dopravy na území České republiky.* 1. vyd. Praha: Vladimír Kořínek, 2006, s. 16. ISBN 80-903184-9-5.

a udržování silnic převzal stát, který pro tento účel zavedl státní aparát s ustanovenou silniční a reparační komisí pro řízení silničních prací a péči o výstavbu silnic. Napříč celou Evropou se začaly budovat sítě silnic. První silnice v Českých zemích v pravém slova smyslu vedla z Prahy do Vídně. Měla kamennou konstrukci a na povrchu štěrk a písek. Její šířka byla 7,2 metru a vedle ní vedla nezpevněná cesta nazývaná letní, která se využívala za příznivého počasí a tím šetřila stav hlavní silnice. V roce 1736 byla králem Karlem VI. určena a stanovena výše mýta a vybrané prostředky pak byly používány na výstavbu nových státních silnic.[27]

V roce 1800 bylo v Čechách 562 km upravených státních silnic, které se nazývaly silnicemi tzv. „erárními" nebo „císařskými". V polovině 19. století tvořily státní silnice již 3835 km.[28] Poštovní přeprava se trojnásobně zrychlila a cesta mezi Prahou a Vídní se dala zvládnout za den a půl.[29]

Lidé se stále přepravovali převážně kočáry a přeprava nákladů probíhala pomocí vozů tažených koňmi. V jižních Čechách sloužila k přepravě nejen nákladu, ale i osob od roku 1828 železniční koněspřežná dráha z Českých Budějovic (v roce 1832 dovedená až do Lince v Rakousku). Přepravu zde zajišťovali koně táhnoucí vůz jedoucí po kolejích. Po vynálezu parního stroje (ve druhé polovině 18. století) došlo k prudkému rozvoji železnic a přeprava osob, zpráv a nákladů se částečně přesunula na dopravu železniční poháněnou parními stroji. Silniční doprava pak přejímala přepravu mezi železničními stanicemi, poštami a odloučenými místy, kde jiné spojení chybělo. V druhé polovině 19. století byla koněspřežná železnice v jižních Čechách přestavěna na parostrojní provoz. Pro lepší dostupnost míst odloučených z dosahu železnice se po roce 1860 začaly budovat silnice okresní a posléze také silnice podokresní.[30]

Na přelomu 19. a 20. století se na silnicích začaly objevovat první vozy se spalovacím motorem a následně také první nákladní automobily a autobusy na pohon naftou.[31] Ing. Josef Ryba ve své knize K historii silniční dopravy na území České republiky uvádí, že: „Ke zrodu poštovní autobusové dopravy v Rakousko-Uhersku přispěla tak trochu náhoda. V roce 1905 se rakouská vojenská správa rozhodla zakoupit

[27] KYNCL, J. *Historie dopravy na území České republiky.* 1. vyd. Praha: Vladimír Kořínek, 2006, s. 16. ISBN 80-903184-9-5.
[28] KYNCL, J. *Historie dopravy na území České republiky.* 1. vyd. Praha: Vladimír Kořínek, 2006, s. 16. ISBN 80-903184-9-5.
[29] RYBA, J. *K historii silniční dopravy na území České republiky.* Vyd. 1. [Pardubice]: Institut Jana Pernera, 2004, s. 7. ISBN 80-86530-14-0.
[30] KYNCL, J. *Historie dopravy na území České republiky.* 1. vyd. Praha: Vladimír Kořínek, 2006, s. 16-17. ISBN 80-903184-9-5.
[31] KYNCL, J. *Historie dopravy na území České republiky.* 1. vyd. Praha: Vladimír Kořínek, 2006, s. 20. ISBN 80-903184-9-5.

a vyzkoušet nákladní automobily a autobusy, především se zřetelem na případnou mobilizaci a válku. Zakoupila několik desítek automobilů s valníkovými a autobusovými karoseriemi. Nákladní automobily prověřovali vojáci, autobusy byly pronajímány státní poště pro dopravu osob. Vojenská správa poskytovala pro autobusovou dopravu vojenské řidiče, technickou kontrolu a běžný servis.“[32] Zřizováním autobusových poštovních tratí v Rakousko-Uhersku se začalo nově zabývat ministerstvo obchodu. „Pravidla pro zavádění státních civilních poštovních automobilových linií vydalo vídeňské ministerstvo obchodu v létě roku 1906 a odeslalo je (v podobě dopisů) ředitelstvím pošt a telegrafů, která je dále opisovala a rozesílala okresním hejtmanstvím. Dopis ministerstva pražskému poštovnímu a telegrafnímu ředitelství v této věci je datován 30. června 1906.“[33]

Poštovní správa prováděla zřizování a provozování autobusových linek pro přepravu pošty a cestujících a stát požadoval záruku za provedené investice do vozidel po obcích a samosprávných okresech ležících v dopravním obvodu jednotlivých autobusových linek formou ročních splátek, a to pouze v případě, kdy příjmy nepokryly náklady v daném roce. Další možností bylo, že poštovní správa a samospráva zaplatily každá 50 procent pořizovacích nákladů. Samospráva měla na starosti zajištění stavu okresních a obecních silnic fungujících pro autobusovou dopravu a o státní silnice se starala státní správa. Samospráva se také starala o údržbu autobusů a o stavbu garáží a skladišť pohonných hmot. Žádostí o zřízení autobusových linek bylo požehnaně, protože řada významných měst a obcí neměla železniční spojení a jejich obyvatelé se obávali úpadku hospodářského života a tím i úpadku společenské úrovně.[34]

„Výrazné proměny v oblasti dopravy a komunikací v průběhu 19. století nebyly pouze nezbytnou podmínkou pro rozvoj hospodářství či obchodu, měly zcela zásadní společenský, kulturní a civilizační rozměr. V souvislosti s prudkou modernizací dopravy i komunikací v 19. století dochází nejen k zásadní změně vnímání prostoru a času, ale také k urychlení toku informací a k proměně každodenního života společnosti. Je to právě cestovní čas, který determinuje kulturní prostorové horizonty a který ve sledovaném období znamenal první výraznou „revoluci“. Stejně tak se rozšiřuje i okruh těch, kteří využívají možnosti zvyšující se mobility… Tento fakt souvisí s tím, že podstatně klesaly

[32] RYBA, J. *K historii silniční dopravy na území České republiky.* Vyd. 1. [Pardubice]: Institut Jana Pernera, 2004, s. 20. ISBN 80-86530-14-0.
[33] RYBA, J. *K historii silniční dopravy na území České republiky.* Vyd. 1. [Pardubice]: Institut Jana Pernera, 2004, s. 21. ISBN 80-86530-14-0.
[34] HOFFMAN, P. *Dějiny státní autobusové dopravy v českých zemích a na Slovensku.* 1. vyd. Litoměřice: Vydavatelství dopravní literatury, 2010, s. 2-29. ISBN 978-80-86765-17-4.

náklady jak na dopravu zboží, tak na přepravu cestujících. Revoluce mobility tak před první světovou válkou zasahuje miliony lidí v podstatě ze všech sociálních skupin. Modernizující se doprava se také významně podílela na novém chápání času. Nejprve pošta a posléze železnice se svým přesným jízdním řádem představovala významný prvek v zavádění jednotného času.“[35]

2.2.2 První autobusové poštovní linky

První dvě autobusové poštovní linky byly v českých zemích zprovozněny 13. května 1908. Jedna vedla z Pardubic do Bohdanče a druhá z Pardubic přes Sezemice do Holic. Autobusy se používaly značky Laurin a Klement vyrobené v Mladé Boleslavi. Autobusy byly vybavené čtyřválcovým benzinovým motorem o výkonu 24 koní a rozděleny na dvě části – v přední části bylo místo až pro 16 cestujících a v zadní části se převážela zavazadla a poštovní korespondence. Karoserie byla zpočátku dřevěná. Zavedení těchto dvou prvních autobusových linek v Českých zemích by se dalo považovat za počátek české státní veřejné autobusové dopravy.[36]

O zavedení autobusové dopravy na dalších linkách byl mezi občany i ze strany obcí a okresů velký zájem, a to i přes skutečnost, že se zpočátku nejednalo o nic pohodlného. Autobusy jely na plných gumách a stav tehdejších silnic nebyl nijak závratný. „Autobusy se v prvních letech vyráběly na podvozcích nákladních automobilů, což s sebou neslo řadu problémů. Nevyhovující byla především nástupní výška a špatné odpružení. Kola prvních autobusů měla nalisované obruče z tvrdé gumy, což na tehdy neupravených vozovkách nemuselo být právě příjemné svezení, později se začala používat disková kola s pneumatikami.“[37]

Nové autobusové tratě pro přepravu osob zřizovaly převážně na své náklady obce či skupiny obcí a ty také pořizovaly nové vozy a staraly se o náklady provozu i o zajištění bezpečnosti provozu.[38] Státní autobusové tratě vedoucí po státních silnicích pak byly spravovány tzv. správami provozu, které podléhaly ředitelství pošt a telegrafů. Poštovní automobilová spojení zajišťovala vozidla státní i soukromá. Zatímco spoje poštovní správy měly trvalý charakter, soukromí autodopravci provozovali spojení na základě

[35] POPELKA, P. *Zrod moderní dopravy: modernizace dopravní infrastruktury v Rakouském Slezsku do vypuknutí první světové války*. Vyd. 1. Ostrava: Filozofická fakulta Ostravské univerzity, 2013, s. 10. ISBN 978-80-7464-384-2.

[36] RYBA, J. *K historii silniční dopravy na území České republiky.* Vyd. 1. [Pardubice]: Institut Jana Pernera, 2004, s. 21. ISBN 80-86530-14-0.

[37] HARÁK, M. *Autobusy první republiky a protektorátu: 1918-1945*. První vydání. Praha: Grada Publishing, 2018, s. 10. ISBN 978-80-271-0663-9.

[38] RYBA, J. *K historii silniční dopravy na území České republiky.* Vyd. 1. [Pardubice]: Institut Jana Pernera, 2004, s. 22. ISBN 80-86530-14-0.

poptávky, stavu vozidel, nákladu a dostupných řidičů. V roce 1914 bylo na území českých zemí 23 autobusových linek pokrývajících 4 706 km.[39] Ve městech se v předválečném období objevovala autobusová doprava zřídka. V počátcích městské hromadné dopravy se používaly tzv. omnibusy tažené koňmi, později vystřídané koněspřežnými tramvajemi na kolejích.[40]

2.2.3 Organizace státní autobusové dopravy před první světovou válkou

Organizací státní autobusové dopravy před první světovou válkou se ve své knize zabývá Petr Hoffman, kde píše, že: „Státní poštovní automobilová doprava v Předlitavsku byla vrcholově řízena c. k. ministerstvem obchodu, neboť ministerstvo pošt a telegrafů v rakouské vládě neexistovalo. Agenda pošt a telegrafů byla na ministerstvu obchodu vedena ve třetí sekci (odboru). Ta se dělila na řadu oddělení. Záležitosti poštovních automobilů mělo na starosti 10. oddělení, poštovní dopravu mělo na starosti oddělení 14 a. Této správě podléhala c. k. ředitelství pošt a telegrafů, kterých bylo v předválečném Rakousku-Uhersku celkem 10 (v Čechách to bylo v Brně, Černovicích, Praze a Štýrském Hradci). Pod ředitelství pošt a telegrafů spadala c. k. provozní správa státních automobilových linií popřípadě c. k. provozní správa automobilů. Tyto provozní správy byly vykonávány správcem provozu, který byl zároveň úředníkem místního poštovního a telegrafního úřadu.“ [41]

Od roku 1909 zahájily svůj provoz také nestátní soukromé autobusové linky, a to většinou v případech, kdy obec neúspěšně žádala o zavedení státní poštovní linky, které se nemohla dočkat. Soukromé linky zpočátku jezdily spíše sezónně, zejména do lázní a z lázní (např. Karlovy Vary – Mariánské lázně) nebo na jiná turisticky zajímavá místa. V dalších letech se soukromé autobusové linky v turisticky zajímavých oblastech stávají samozřejmostí. Nově jsou také zavedené celoročně provozované soukromé linky nezávislé na turistickém zájmu a ruchu. V jižních Čechách je takovou linkou trasa České Budějovice – Lišov – Třeboň patřící podniku Autobus, dopravní společnost s. r. o v Lišově, v provozu od 11. června 1911.[42]

---

[39] RYBA, J. *K historii silniční dopravy na území České republiky.* Vyd. 1. [Pardubice]: Institut Jana Pernera, 2004, s. 25. ISBN 80-86530-14-0.
[40] KYNCL, J. *Historie dopravy na území České republiky.* 1. vyd. Praha: Vladimír Kořínek, 2006, s. 22. ISBN 80-903184-9-5.
[41] HOFFMAN, P. *Dějiny státní autobusové dopravy v českých zemích a na Slovensku.* 1. vyd. Litoměřice: Vydavatelství dopravní literatury, 2010, s. 50. ISBN 978-80-86765-17-4.
[42] HOFFMAN, P. *Dějiny státní autobusové dopravy v českých zemích a na Slovensku.* 1. vyd. Litoměřice: Vydavatelství dopravní literatury, 2010, s. 111-114. ISBN 978-80-86765-17-4.

2.2.4 Meziválečné období

První světová válka v letech 1914-1918 znamenala dlouhodobé přerušení státní i soukromé autobusové dopravy. Autobusy byly užity převážně pro válečné potřeby a nejčastěji byly přestavěny pro dopravu nákladů.

V meziválečném období pak státních poštovních linek přibylo a neustále vznikaly nové linky a zároveň mnoho linek zanikalo. Součástí vlády nově vzniklého Československa byl úřad pro správu pošt, telegrafů a telefonů. Po roce 1918 bylo v Československu pouze 12,4 procenta státních silnic a na území některých samosprávních okresů nebyl ani kilometr státní silnice. Na jaře 1919 byla ministerstvem pošt a telegrafů obnovena doprava na některých státních autobusových linkách a od podzimu pak začaly jezdit linky nové.[43] V témže roce ministerstvo pošt a telegrafů vydalo Všeobecné podmínky pro zřizování státních automobilových tratí, ve kterém byly podmínky spoluúčasti obcí, samosprávných okresů a různých jiných korporací či subjektů, ale také požadavky týkající se parametrů silnic.[44]

Veřejná správa do roku 1928 nebyla i přes několik pokusů o její sjednocení jednotná a vznik nových autobusových linek nebyl jednoduchou záležitostí. Nejdříve si obce či samosprávné okresy (případně jiné spolky) podaly žádost u poštovního ředitelství nebo na ministerstvu pošt a telegrafů a zároveň musely podat žádost i u Správy poštovní automobilové dopravy. V Čechách s poštovní správou většinou za jednotlivé obce komunikovaly příslušné samosprávné okresy, po jejichž území měla linka vést. Po sjednocení veřejné správy roku 1928 se jejím základem staly politické úřady jak na okresní, tak na zemské úrovni. Žádosti okresů o zřízení nových linek vyřizovala Správa poštovní automobilové dopravy zřízená pod ministerstvem pošt. Konečné slovo při zavádění linek pak mělo samo ministerstvo pošt a telegrafů, které stanovovalo časový harmonogram jejich zavedení.[45] V případě soukromé přepravy osob musel novou linku schválit nejdříve Okresní úřad. Pokud měla doprava probíhat mezi okresy, pak měl schválení v gesci Zemský úřad.[46]

Za rok 1919 přepravily autobusy státní poštovní dopravy přes 87 tisíc cestujících, v roce 1929 to bylo již téměř 5 milionů. V roce 1926 již státní poštovní

[43] HOFFMAN, P. *Dějiny státní autobusové dopravy v Československu.* 1. vyd. Praha: Andrej Hoffman ve spolupráci s Vydavatelstvím dopravní literatury Litoměřice, 2013, s. 9. ISBN 978-80-905647-0-1.
[44] HOFFMAN, P. *Dějiny státní autobusové dopravy v Československu.* 1. vyd. Praha: Andrej Hoffman ve spolupráci s Vydavatelstvím dopravní literatury Litoměřice, 2013, s. 18-22. ISBN 978-80-905647-0-1.
[45] HOFFMAN, P. *Dějiny státní autobusové dopravy v Československu.* 1. vyd. Praha: Andrej Hoffman ve spolupráci s Vydavatelstvím dopravní literatury Litoměřice, 2013, s. 22. ISBN 978-80-905647-0-1.
[46] RYBA, J. *K historii silniční dopravy na území České republiky.* Vyd. 1. [Pardubice]: Institut Jana Pernera, 2004, s. 27. ISBN 80-86530-14-0.

přeprava představovala „jistý způsob dopravy“. Nejčastěji se na autobusových linkách objevovaly autobusy značky Laurin a Klement, později také zn. Škoda, Walter a Praga.[47]

Co se týče stavu silnic, tak se častěji než výstavba nových silnic, prováděla v meziválečném období úprava silnic stávajících. Správu, údržbu a výstavbu státních silnic převzalo ministerstvo veřejných prací. Správa ostatních nestátních silnic patřila stále do působnosti územní samosprávy, tj. do působnosti okresů a obcí.[48]

Od dvacátých let zesílila konkurence soukromých autodopravců, a aby stát nepřišel o převahu, zřídila státní železniční doprava svou vlastní automobilovou dopravu osob a nákladů. V polovině 30. let vznikly první velké soukromopodnikatelské dopravní společnosti, mezi kterými byla v jižních Čechách společnost Jihočeské podniky pro automobilovou dopravu JAS. Pro větší kontrolu státu nad dopravou dochází od 1. ledna 1933 ke sloučení veškeré státní veřejné automobilové dopravy do provozu Československých drah (ČSD) pod záštitou ministerstva železnic. K tomuto účelu byla nově zřízena Správa automobilní dopravy ČSD v Praze a po celé republice pak byly zřízeny stanice automobilní dopravy ČSD. Poštovní správa tímto ztratila kontrolu nad dopravou osob a automobilovou dopravou přepravovala už jen část poštovních zásilek.[49] Autobusová poštovní doprava byla odloučena od ostatního provozování poštovní obsluhy a poštovní automobilový provoz s veškerým svým vozidlovým parkem včetně budov, garáží a dílen s bohatým vybavením přešel pod správu Československých drah.[50] V roce 1934 pak došlo k úplnému sloučení poštovní a železniční autobusové dopravy a od té doby pošta již žádnou autobusovou linku neprovozovala. Tím došlo k významnému zásahu státu do celkové koncepce dopravy a k částečnému potlačení konkurence dopravy v soukromém sektoru.[51]

Na správě státní automobilové dopravy se do roku 1938, kdy došlo ke sloučení ministerstva pošt a železnic v ministerstvo dopravy, podílelo několik ministerstev: ministerstvo pošt a telegrafů, ministerstvo veřejných prací (staralo se o silniční hospodářství a technický stav vozidel), ministerstvo vnitra (dohlíželo na bezpečnost provozu), ministerstvo obchodu, průmyslu a živností (upravovalo provozní

[47] RYBA, J. *K historii silniční dopravy na území České republiky.* Vyd. 1. [Pardubice]: Institut Jana Pernera, 2004, s. 29. ISBN 80-86530-14-0.
[48] RYBA, J. *K historii silniční dopravy na území České republiky.* Vyd. 1. [Pardubice]: Institut Jana Pernera, 2004, s. 33. ISBN 80-86530-14-0.
[49] RYBA, J. *K historii silniční dopravy na území České republiky.* Vyd. 1. [Pardubice]: Institut Jana Pernera, 2004, s. 41. ISBN 80-86530-14-0.
[50] RYBA, J. *K historii silniční dopravy na území České republiky.* Vyd. 1. [Pardubice]: Institut Jana Pernera, 2004, s. 48. ISBN 80-86530-14-0.
[51] RYBA, J. *K historii silniční dopravy na území České republiky*. Vyd. 1. [Pardubice]: Institut Jana Pernera, 2004, s. 5. ISBN 80-86530-14-0.

a živnostenské podmínky) a ministerstvo železnic (udělovalo koncese pro soukromý sektor). Vznikem Protektorátu Čechy a Morava opět došlo k utlumení rozvoje silniční autobusové dopravy. Během druhé světové války byla veškerá autobusová doprava potlačena a provoz na autobusových tratích byl omezen.[52]

2.2.5 Období po druhé světové válce

Po druhé světové válce byly silnice značně zdevastovány a zničeny byly také stovky mostů. Ministerstvo dopravy a ministerstvo pošt bylo opět odděleno. V roce 1945 došlo z důvodu znárodňovacích dekretů ke znárodnění části automobilové dopravy, nicméně soukromé živnostenské dopravní podniky existovaly i nadále. Stejně tak i nadále fungovala státní automobilová doprava ČSD. Vláda postupně začala organizovat národní dopravní podniky. V roce 1949 na základě zákona vznikl nový národní podnik „Československá automobilová doprava ČSAD“ se sídlem v Praze a postupně byly vybudované jeho krajské podřízené pobočky.[53] V čele ČSAD stál ústavní ředitel, který byl přímo podřízen ministerstvu dopravy. Přímo v ústavě z roku 1948 bylo uvedeno, že „…doprava železniční, pravidelná silniční doprava a doprava letecká mohou být jen národním majetkem.“[54]

Také veškerou silniční dopravu pošty převzal po roce 1948 stát a z provozu pošt byli vyloučeni všichni soukromí dopravci. Znárodňovací procesy trvaly řadu let a jejich cílem bylo co největší možné začlenění soukromých dopravců pod ČSAD. Po roce 1949 existovaly v Československu pouze dva druhy autobusové dopravy: městská hromadná doprava ve městech a autobusová doprava mezi obcemi, městy a státy provozovaná ČSAD.[55] V roce 1952 byla ukončena činnost jednotného podniku ČSAD a došlo ke zřízení jednotlivých národních podniků ČSAD v každém kraji.[56] Od roku 1960 byly dopravní podniky ČSAD podřízeny okresním národním výborům a posléze zřízeny okresní podniky ČSAD. Na ministerstvu dopravy byl zřízen společný Odbor silniční dopravy a silnic, na Krajských národních výborech a Okresních národních výborech byly zřízeny samostatné odbory dopravy. V roce 1960 byly kompetence rozděleny takto:

[52] RYBA, J. *K historii silniční dopravy na území České republiky.* Vyd. 1. [Pardubice]: Institut Jana Pernera, 2004, s. 49. ISBN 80-86530-14-0.
[53] RYBA, J. *K historii silniční dopravy na území České republiky.* Vyd. 1. [Pardubice]: Institut Jana Pernera, 2004, s. 63-69. ISBN 80-86530-14-0.
[54] ČESKO. Parlament České republiky, Poslanecká sněmovna. *Ústavní zákon ze dne 9. května 1948* [online]. © 2021, [cit. 2021-11-28]. Dostupné z WWW: https://www.psp.cz/docs/texts/constitution_1948.html.
[55] RYBA, J. *K historii silniční dopravy na území České republiky.* Vyd. 1. [Pardubice]: Institut Jana Pernera, 2004, s. 80-81. ISBN 80-86530-14-0.
[56] RYBA, J. *K historii silniční dopravy na území České republiky.* Vyd. 1. [Pardubice]: Institut Jana Pernera, 2004, s. 83. ISBN 80-86530-14-0.

místní a městské výbory pečovaly o dobrý stav a sjízdnost místních komunikací, okresní národní výbory zajišťovaly účelné uspořádání a rozvoj osobní a veškeré nákladní automobilové dopravy, vypracovávaly podklady pro sestavování autobusových jízdních řádů a koordinovaly silniční dopravu s dopravou železniční, krajské národní výbory zajišťovaly účelné uspořádání a rozvojové trendy silniční dopravy a investorskou činnost pro státní silnice I. třídy. V roce 1960 zřídily národní výbory tzv. vytěžovací střediska, která mimo jiné zajišťovala koordinaci veřejné autobusové dopravy.[57] V roce 1970 vzniklo po několika změnách Federální ministerstvo dopravy, které bylo povinno spolupracovat s ministerstvem vnitra. V červnu 1971 byla převedena státní správa ve věcech dopravy v České socialistické republice (ČSR) do působnosti Ministerstva vnitra a v rámci tohoto resortu byla vytvořena Správa pro dopravu.[58] „V roce 1960 bylo v Československu 4219 autobusových linek v délce 119 tisíc km a již jen 9 procent obcí a osad bylo od autobusových zastávek vzdáleno více než 2 km.“[59]

2.2.6 Autobusová doprava po roce 1990

Po listopadové revoluci roku 1989 postupně nastává široký rozvoj soukromého podnikání ve všech sférách, autobusové dopravy osob nevyjímaje, na který má velký vliv zavedení tržních cen, které po roce 1990 již nebyly určovány státem.[60] Brzy poté dochází k postupné privatizaci téměř celé veřejné silniční dopravy ČSAD, a to až do roku 2014, kdy byl privatizován poslední článek státního podniku ČSAD. Několik soukromých společností autobusové dopravy v ČR však stále používá původní nebo mírně modifikovaný znak tohoto národního podniku z roku 1949.[61] V roce 1996 dochází ke zřízení Ministerstva dopravy a spojů, které tuto gesci spravuje dodnes.[62]

2.3 Shrnutí

Kolem roku 1910 se o zřízení autobusových linek starala samospráva v podobě okresních či městských zastupitelstev, jejichž členové psali žádosti a uzavírali za obec

[57] RYBA, J. *K historii silniční dopravy na území České republiky.* Vyd. 1. [Pardubice]: Institut Jana Pernera, 2004, s. 99-101. ISBN 80-86530-14-0.
[58] RYBA, J. *K historii silniční dopravy na území České republiky.* Vyd. 1. [Pardubice]: Institut Jana Pernera, 2004, s. 111. ISBN 80-86530-14-0.
[59] RYBA, J. *K historii silniční dopravy na území České republiky.* Vyd. 1. [Pardubice]: Institut Jana Pernera, 2004, s. 114. ISBN 80-86530-14-0.
[60] ŠUMAN-HREBLAY, M. *Autobusy: české a slovenské autobusy, trolejbusy a minibusy od r. 1900 do současnosti*. Vyd. 1. Brno: Computer Press, 2011, s. 16. Autosalon. ISBN 978-80-251-3455-9.
[61] HOFFMAN, P. *Dějiny státní autobusové dopravy v Československu.* 1. vyd. Praha: Andrej Hoffman ve spolupráci s Vydavatelstvím dopravní literatury Litoměřice, 2013, s. 9-11. ISBN 978-80-905647-0-1.
[62] ŘEZÁČ, J. *Základy managementu v dopravě.* Vyd. 1. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2000, s. 47. ISBN 80-7194-267-7.

závazky vůči poštovní správě, kterou žádali o zřízení nové autobusové linky, poskytnutí autobusů k tomuto účelu a o finanční podílnictví na zavedení nové linky a nákladech s tím spojených. Některá zastupitelstva se zavazovala zaplatit polovinu nákladů za nový autobus, a dále vynaložit prostředky pro jeho provoz, údržbu, skladování zásob, budování garáží pro parkování autobusu a pro udržování okresních a obecních silnic pro provoz autobusu. „Po splnění všech podmínek a opatření potřebného kapitálu bylo ministerstvem obchodu vydáno rozhodnutí o zavedení jedné či více linek." Poté bylo potřeba „postavit a zkolaudovat garáže a skladiště benzinu a objednat autobusy" a územně příslušným poštovním a telegrafním ředitelstvím vydat vyhlášky o zahájení provozu s jízdnímu řády, tarify a pokyny pro přepravu.[63] Autobusová doprava byla od jejích počátků využívána i dětmi pro přepravu do školy a ze školy ale ne primárně. Ne všude byl jízdní řád vhodný pro potřeby dětí nebo shodný s dobou vyučování a také velmi záleželo na počasí – při špatném počasí jezdilo dětí více a naopak. Z těchto důvodů se autobusová doprava zpočátku dětem nijak nepřizpůsobovala. Jízdní řády byly sestavovány pro poštovní potřeby a s ohledem na stav silnic.[64]

[63] HOFFMAN, P. *Dějiny státní autobusové dopravy v Československu.* 1. vyd. Praha: Andrej Hoffman ve spolupráci s Vydavatelstvím dopravní literatury Litoměřice, 2013, s. 31. ISBN 978-80-905647-0-1.
[64] HOFFMAN, P. *Dějiny státní autobusové dopravy v Československu.* 1. vyd. Praha: Andrej Hoffman ve spolupráci s Vydavatelstvím dopravní literatury Litoměřice, 2013, s. 58. ISBN 978-80-905647-0-1.

2 Správa

Správa autobusové dopravy se v dnešní době odehrává jak na úrovni státu, tak na úrovni kraje případně obce, a to formou samosprávy. Pro lepší pochopení role státu, krajů a obcí v dopravě je potřeba si nejdříve vysvětlit alespoň stručně, jak taková státní správa a samospráva krajů a obcí funguje, potažmo co to vlastně správa je.

3.1 Pojem správa

Podstatné jméno správa souvisí se slovesem spravovat a obecně odkazuje na činnost, kde se něco spravuje, tedy udržuje a nějakým způsobem je o to postaráno. Též by se slovo správa dalo vysvětlit jako určité vedení, řízení či administrativa, v širším slova smyslu pak jako úřad. Pavel Mates ve svých skriptech Kapitoly ze správní vědy popisuje správu jako: „záměrnou činnost nebo soubor takových činností, která sleduje dosažení určitého cíle. Je vykonávána v určitém organizačním systému a je zaměřena na regulaci fungování tohoto systému, resp. – jeho prvků.“[65]

S pojmem správa souvisí spojení veřejná správa. Veřejná správa představuje formu, jakou stát hospodaří, jak vede svou administrativu a jak se stará o své záležitosti. V České republice se stát jako nadřazený orgán nestará o všechno, ale o určité věci se starají samy obce. Tyto útvary přijímají peníze od státu, se kterými následně samy hospodaří a s jejichž užitím samy zajišťují své území. V tomto případě pak mluvíme o tzv. samosprávě, jelikož tyto články samy spravují své území. Přesto ale není možné, aby si ve všem vystačily úplně samy a v některých věcech je nadřazeného státu potřeba. Pro takové příležitosti vykonávají kraje i obce správu státu v přenesené působnosti, tzv. státní správu, která je uskutečňovaná státem. Veřejná správa je tedy složena ze státní správy a z územní samosprávy, kde samosprávou je obecně myšlena veřejná správa, kterou uskutečňují jiné subjekty než stát.

Česká republika je rozdělena na 14 krajů. „V České republice existuje v současné době dvoustupňový systém územní státní správy. První stupeň je tvořen obecními úřady, popřípadě pověřenými obecními úřady a úřady s rozšířenou působností, které vykonávají řadu úkolů státní správy v rámci přenesené působnosti. Druhý stupeň tvoří krajské úřady, které vznikly na základě ústavního zákona č. 347/1997 Sb., o vytvoření vyšších územních

[65] MATES, P. *Kapitoly ze správní vědy.* Vyd. 1. V Praze: Vysoká škola ekonomická, 1997, s. 7. ISBN 80-7079-128-4.

samosprávných celků. Mezi uvedenými dvěma stupni existovaly až do roku 2002 v rámci území okresní úřady.“[66]

3.2 Krajské zřízení

Kraj je územním společenstvím občanů, má vlastní majetek, vlastní příjmy a zároveň dostává dotace ze státního rozpočtu, se kterými hospodaří v rámci vykonávání své samosprávy. V právních vztazích vystupuje kraj svým jménem a sám nese zodpovědnost. Kraj je samostatně spravován zastupitelstvem kraje, mezi další orgány kraje pak patří rada kraje, hejtman kraje a krajský úřad. Kraj pečuje o všestranný rozvoj svého území a o potřeby svých občanů, zejména vydává obecně závazné vyhlášky kraje, koordinuje rozvoj územního obvodu, schvaluje strategie územního obvodu, schvaluje rozpočet kraje, nabytí a převod nemovitostí a mimo jiné také stanoví rozsah základní dopravní obslužnosti pro území kraje. Přesná práva a povinnosti kraje jsou stanoveny v zákoně č. 129/2000 Sb., o krajích, krajské zřízení (dále jen **„zákon o krajích“**).[67]

Způsob, jakým kraj hospodaří se svěřenými dotacemi, vysvětluje ve svém díle Finance územní samosprávy Ivana Pařízková: „Rozpočet krajského úřadu, respektive realizace v praxi, postihuje tu méně tu více rozlehlý region, jehož potřeby je nezbytné sledovat a naplňovat z určitého nadhledu, který by měl být atributem práce krajského úřadu jako celku. Role členů krajského zastupitelstva, schvalujících samotný rozpočet, spočívá ve schválení návrhu na rozdělení dotací obcím, které zaručují pro obce příslušné zákony, takže se ve skutečnosti jedná o přerozdělení státní dotace na základě zákonem stanovených pravidel a dále pak ke schválení a kontrole. O to větší pozornost k účasti na veřejném životě skýtá proces tvorby a schvalování rozpočtů obecních. Zde právní norma přímo vychází z presumpce účasti občanů obce na procesu tvorby a schvalování rozpočtu. Obecní rozpočet má zajišťovat samosprávné postavení obcí, má chránit samosprávu před nadměrnými a někdy i nepříznivými zásahy státu, má umožnit na místní úrovni řešení situací, které občana v jeho nejbližším okolí nejvíce trápí, má dát možnost občanům k aktivnějšímu se zapojení do správy věcí veřejných.“[68]

---

[66] PROVAZNÍKOVÁ, R. *Financování měst, obcí a regionů: teorie a praxe*. 3. aktualizované a rozšířené vydání. Praha: Grada Publishing, 2015, s. 24. Finance. ISBN 978-80-247-5608-0.

[67] ČESKO. *Zákon 129/2000 Sb. Parlamentu České republiky o krajích, ve znění pozdějších předpisů (krajské zřízení): Hlava I, obecná ustanovení* [Systém ASPI]. Praha: Wolters Kluwer [cit. 2022-01-03]. Dostupné v Systému ASPI.

[68] PAŘÍZKOVÁ, I. *Finance územní samosprávy.* 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 2008, s. 231-232. Edice učebnic PrF MU, č. 414. ISBN 978-80-210-4511-8.

3.3 Obecní zřízení

Obec je základním společenstvím občanů, tvořící jeden územní celek vymezený hranicí obce a vykonávající svou vlastní samosprávu. Tento celek může mít jedno nebo více katastrálních území. Každá část území České republiky je součástí některé obce. Zákonem, jenž určuje práva a povinnosti obcí je zákon o obcích č. 128/2000 Sb., o obcích, obecní zřízení (dále jen **„zákon o obcích“**). Obec má vlastní majetek a v právních vztazích vystupuje svým jménem a sama nese zodpovědnost z těchto vztahů vyplývající. Obec pečuje o všestranný rozvoj svého území a o potřeby svých občanů a zároveň chrání veřejný zájem na území obce. Obec po splnění podmínek vyplývajících ze zákona může být městem, městysem nebo statutárním městem. Obec jedná jak v samostatné působnosti, kde si své záležitosti spravuje sama, tak v přenesené působnosti, kde spravuje záležitosti státu. Do samostatné působnosti mohou státní orgány a orgány krajů zasahovat jen v mezích vymezených zákonem a zároveň jsou povinny návrhy na opatření dotýkající se působnosti obce předem s obcí projednat, pokud je to možné. Státní orgány, orgány kraje a obce spolupracují v rámci poskytování informací pro výkon jejich působností. V rámci samostatné působnosti obce se obec stará zejména o rozhodování ve věcech obce, rozpočtu obce, rozvoje obce, vydává obecně závazné vyhlášky obce, navrhuje změny v katastrálním území uvnitř obce, zřizuje a ruší obecní policii a další záležitosti, které jsou v zájmu obce a jejích občanů a nejsou svěřeny krajům. Dále obec pečuje o potřeby svých občanů, mezi které patří uspokojování jejich potřeby bydlení, potřeby ochrany zdraví, potřeby informací, výchovy, vzdělání a kultury a samozřejmě také potřeby dopravy a spojů.[69]

Úkoly obcí vykonávají obecní úřady. V České republice existují tři typy obecních úřadů: obecní úřad se základním rozsahem přenesené působnosti, pověřený obecní úřad a obecní úřad obce s rozšířenou působností. Obecní úřad se základním rozsahem přenesené působnosti bývá obecně též nazýván jako obecní úřad I. stupně či I. typu. Tyto úřady vykonávají na území dané obce přenesenou působnost (tedy výkon státní správy) v základním rozsahu dle „zákona o obcích“ a ve věcech, které jsou stanoveny zvláštními zákony. Pověřené obecní úřady neboli úřady II. stupně či II. typu vykonávají nad rámec i přenesenou působnost ve svěřeném rozsahu – zpravidla výkon matričního a stavebního úřadu. Toto vykonávají pro více obcí. Obecní úřady s rozšířenou působností, též obecní

[69] ČESKO. *Zákon 128/2000 Sb. Parlamentu České republiky o obcích, ve znění pozdějších předpisů (obecní zřízení): Část první, obecní zřízení* [Systém ASPI]. Praha: Wolters Kluwer [cit. 2022-01-03]. Dostupné v Systému ASPI.

úřady III. stupně nebo III. typu vykonávají pak navíc ještě přenesenou působnost ve svěřeném rozsahu ve správním obvodu pro více obcí a jedná se například o osobní a cestovní doklady, agendu vozidel a řidičů, a další. Samostatnou působnost pak všechny tyto úřady vykonávají ve stejném rozsahu.[70]

3.4 Charakteristika osady Zborov

Každá obec má svůj název a svůj název mají i části obce, jež své názvy převzaly zpravidla z názvů zaniklých obcí, osad nebo historických území, na nichž se nacházejí. V rámci vypracování „práce“ bylo potřeba zjistit, jakým správním celkem či jakou součástí správního celku je Zborov, zdali se jedná o obec, část obce, ves nebo úplně jiný útvar. Bylo zjištěno, že každá obec musí mít svůj obecní úřad a vzhledem k tomu, že ve Zborově se žádný obecní úřad nenachází, nemůže se jednat o obec. Obecní úřad, pod který Zborov spadá, je ve 4 km vzdálených Ledenicích, které mají statut městys.[71] Na internetových stránkách městysu Ledenice je Zborov uveden jako jedna z pěti osad spadající pod městys Ledenice. J. Kupka v díle *Ochrana krajinného rázu jako forma ochrany venkovských sídel* uvádí, že: „Nejmenší jednotkou je samota, seskupením samot vzniká osada či víska, hlavním typem venkovského osídlení je pak tradiční vesnice. Velikost vesnic se výrazně liší podle regionů. Ve vnitrozemí převažují vesnice návesní. Usedlosti těchto vesnic jsou soustředěny kolem pravidelného, zpravidla obdélného návesního prostoru.“[72] Obec může být tvořena jedním ale i několika katastrálními územími. Z toho vyplývá, že nejvýstižnějším označením Zborova je osada, která má vlastní katastrální území a jež je se součástí obce Ledenice, která má status městyse.

První písemné zmínky o osadě Zborov pocházejí z roku 1386, kdy patřila významným budějovickým měšťanům. „V roce 1555 připadla Kořenským z Terešova, kteří tady vystavěli hospodářský dvůr s tvrzí a pivovarem. V letech 1709–1849 patřil Zborov k třeboňskému panství Schwarzenbergů a poté se stal samostatnou obcí.“ V roce 1887 se postavila dnes k těmto účelům již nevyužívaná školní budova a v letech 1908-

[70] ČESKO. MINISTERSTVO VNITRA: *Metodické doporučení k činnosti územních samosprávných celků: č. 13 - Obecní úřad*, [online]. Ministerstvo vnitra České republiky, Odbor veřejné správy, dozoru a kontroly, © 2018, s. 7–10, [cit. 2021-11-29]. Dostupné z WWW: Dokumenty ODK – Ministerstvo vnitra České republiky (mvcr.cz).
[71] ČESKO. MINISTERSTVO VNITRA: *Metodické doporučení k činnosti územních samosprávných celků: č. 13 - Obecní úřad*, [online]. Ministerstvo vnitra České republiky, Odbor veřejné správy, dozoru a kontroly, © 2018, s. 7–10, [cit. 2021-11-29]. Dostupné z WWW: Dokumenty ODK – Ministerstvo vnitra České republiky (mvcr.cz).
[72] KUPKA, J. Ochrana krajinného rázu jako forma ochrany venkovských sídel. In Kolektiv autorů. *Venkov a územní plánování*. Vyd. 1. V Praze: České vysoké učení technické, 2016, s. 31. ISBN: 978-80-01-05908-1

1909 byla na návsi postavena secesní kaple sv. Prokopa. „Historickou hodnotu si uchoval bývalý knížecí ovčín, naopak někdejší hospodářský dvůr s tvrzí byl zcela přestavěn. Na některých místech se dochovaly drobné stavby lidové architektury z počátku 20. století.“ Přibližně 1,5 km od Zborova jižním směrem je u soustavy rybníků chatová osada, nedaleko které stojí dva železniční viadukty vybudované v roce 1868 na železniční dráze vedoucí z Českých Budějovic do Vídně.[73] Od 1. ledna 1976 je Zborov součástí obce Ledenice.“

Ze statistik Sčítání lidu, bytů a domů, které proběhlo v roce 2021, bylo zjištěno, že v městysu Ledenice je vedeno 2474 osob a z toho ve Zborově je evidováno 203 obyvatel na celkovém počtu 102 vedených adres.[74]

[73] CUKR, J. *Městys Ledenice: Zborov* [online]. © 2022 Ledenice. [cit. 2022-02-22]. Dostupné z WWW: Zborov | Městys Ledenice.
[74] ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. Registr sčítacích obvodů a budov [online]. © Český statistický úřad, 2021, poslední aktualizace 22.02.2022. [cit. 2022-02-22]. Dostupné z WWW: Registr sčítacích obvodů a budov | ČSÚ (czso.cz).

3 Dopravní obslužnost

Dopravní obslužností se rozumí „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“. Takto je pojem definován v § 2 „zákona o veřejných službách v přepravě cestujících“.[75] Aby na celém území České republiky byla zajištěna dopravní obslužnost, je potřeba vycházet i z několika dalších zákonů, vyhlášek a předpisů.

Na zajištění veřejné dopravy osob na území České republiky se podílí, jak stát, tak kraje i obce. Hlavním pilířem pro veřejnou dopravu osob je Ministerstvo dopravy. To se stará o vnitrostátní přepravu osob, k čemuž na základě vypracovaného rozpočtu obdrží finanční prostředky od Ministerstva financí. Stát obstarává přepravu osob na celostátních linkách v rámci celého území státu. „Stát zajišťuje dopravní obslužnost veřejnými službami v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou vlaky celostátní dopravy, které mají nadregionální nebo mezinárodní charakter. Za stát zajišťuje dopravní obslužnost Ministerstvo dopravy. Ministerstvo dopravy po dohodě s Ministerstvem financí určí maximální výši kompenzace a způsob tohoto určení na dobu účinnosti smluv o veřejných službách v přepravě cestujících. Ministerstvo dopravy posoudí při přípravě návrhu zákona o státním rozpočtu na jednotlivý rozpočtový rok ekonomické zajištění dopravní obslužnosti státu, krajů a obcí v rozsahu podle uzavřených smluv o veřejných službách v přepravě cestujících na tento rok. Na žádost Ministerstva dopravy poskytnou kraje a obce údaje potřebné pro toto posouzení.“[76]

Co se týče přepravy osob v rámci kraje nebo mezi kraji, toto zajišťují jednotlivé kraje samostatně. Obce se pak starají o přepravu osob v rámci obce a zároveň spolupracují s krajem., který má právo stanovit rozsah základní dopravní obslužnosti pro území celého kraje.

Mezi stěžejní zákonné a podzákonné předpisy, které vymezují veřejnou přepravu osob, náleží tyto:

[75] ČESKO. *Zákon 194/2010 Sb. Parlamentu České republiky o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů: Část první, veřejné služby v přepravě cestujících* [Systém ASPI]. Praha: Wolters Kluwer [cit. 2021-12-02]. Dostupné v Systému ASPI.

[76] ČESKO. *Zákon 194/2010 Sb. Parlamentu České republiky o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů: Část první, veřejné služby v přepravě cestujících* [Systém ASPI]. Praha: Wolters Kluwer [cit. 2021-12-02]. Dostupné v Systému ASPI.

- Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících, ve znění pozdějších předpisů (dále jen **„zákon o veřejných službách v přepravě cestujících“**)
- Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů (dále jen **„zákon o silniční dopravě“**)
- Zákon. č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen **„zákon o pozemních komunikacích“**)
- Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen **„zákon o provozu na pozemních komunikacích“**)
- Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů
- Vyhláška č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu, ve znění pozdějších předpisů
- Vyhláška 122/2014 Sb., o jízdních řádech veřejné linkové dopravy, ve znění pozdějších předpisů

V širším vhledu pak veřejnou přepravu osob ovlivňují také další zákony jako například občanský zákoník, správní řád, zákon o cenách, zákon o obchodních korporacích, zákon o zadávání veřejných zakázek, zákon o rozpočtových pravidlech, ale také zákon o obcích a zákon o krajích.

Nejdůležitějším předpisem pro veřejnou přepravu osob je „zákon o veřejných službách v přepravě cestujících“. Ten upravuje „postup státu, krajů a obcí při zajišťování dopravní obslužnosti veřejnými službami v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou a veřejnou linkovou dopravou.“[77] Dalším velmi důležitým předpisem týkajícím se této problematiky je „zákon o silniční dopravě“. Ten stanoví „podmínky provozování silniční dopravy motorovými vozidly prováděné pro vlastní a cizí potřeby za účelem podnikání, jakož i práva a povinnosti právnických a fyzických osob s tím spojené a pravomoc a působnost orgánů státní správy na tomto úseku.“ Dále také nařizuje, že „provozovat silniční dopravu pro cizí potřeby lze jen na základě koncese“ a že

[77] ČESKO. *Zákon 194/2010 Sb. Parlamentu České republiky o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů: Část první, veřejné služby v přepravě cestujících* [Systém ASPI]. Praha: Wolters Kluwer [cit. 2021-12-02]. Dostupné v Systému ASPI.

„vnitrostátní linkovou osobní dopravu může provozovat jen podnikatel v silniční dopravě, který je držitelem licence k jejímu provozování vydané dopravním úřadem.“[78]

O udělení licence k provozování vnitrostátní linkové osobní dopravy rozhoduje na základě žádosti dopravce dopravní úřad, v jehož správním obvodu má být výchozí zastávka linky. Jízdní řád pro veřejnou linkovou osobní dopravu nebo jeho změnu schvaluje na žádost dopravce dopravní úřad, který udělil licenci, jde-li o vnitrostátní linkovou osobní dopravu a Ministerstvo dopravy, jde-li o mezinárodní linkovou osobní dopravu. Schválený jízdní řád postoupí dopravní úřad Ministerstvu dopravy, které vede pro potřeby veřejnosti celostátní informační systém o jízdních řádech. Ministerstvo dopravy může vedením tohoto systému pověřit právnickou osobu. V celostátním informačním systému o jízdních řádech jsou vedeny údaje obsažené v jízdních řádech veřejné linkové osobní dopravy, veřejné drážní osobní dopravy a veřejné osobní vodní dopravy a názvy zastávek linkové osobní dopravy. Změny jízdních řádů veřejné vnitrostátní linkové dopravy lze provádět pouze v termínech zveřejněných Ministerstvem dopravy způsobem umožňujícím dálkový přístup.“[79]

Státní správu v rámci dopravní obslužnosti vykonává Ministerstvo dopravy a dopravní úřady, kterými jsou Krajské úřady. Ve věcech městské autobusové dopravy jsou to Obecní úřady obcí s rozšířenou působností a Magistráty statutárních měst. V silniční dopravě vykonávají státní odborný dozor nejen dopravní úřady, ale také celní úřady a Ministerstvo dopravy. Ministerstvo dopravy vykonává státní odborný dozor v mezinárodní autobusové linkové silniční dopravě osob. Ve všech ostatních věcech vykonávají ve svém správním obvodu státní odborný dozor dopravní úřady „Při výkonu státního odborného dozoru dozírají, zda dopravci, odesílatelé, příjemci, provozovatelé terminálů, zprostředkovatelé taxislužby nebo řidiči dodržují podmínky a plní povinnosti stanovené zákonem. Dopravní úřad zjišťuje zdroj ohrožování provozu veřejné linkové dopravy osob. Při zjištění zdroje ohrožení nařídí provozovateli nebo majiteli zdroje ohrožení jeho odstranění. Nevyhoví-li provozovatel nebo majitel zdroje ohrožení, dopravní úřad rozhodne o odstranění zdroje ohrožení na jeho náklady.“[80]

---

[78] ČESKO. *Zákon 111/1994 Sb. Parlamentu České republiky o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů: Část I, Úvodní ustanovení* [Systém ASPI]. Praha: Wolters Kluwer [cit. 2021-12-12]. Dostupné v Systému ASPI.

[79] ČESKO. *Zákon 111/1994 Sb. Parlamentu České republiky o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů: Část I, Úvodní ustanovení* [Systém ASPI]. Praha: Wolters Kluwer [cit. 2021-12-12]. Dostupné v Systému ASPI.

[80] ČESKO. *Zákon 111/1994 Sb. Parlamentu České republiky o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů: Část V, Státní správa a státní odborný dozor v silniční dopravě* [Systém ASPI]. Praha: Wolters Kluwer [cit. 2021-12-12]. Dostupné v Systému ASPI.

Mezi další důležité předpisy týkající se přepravy osob patří „zákon o pozemních komunikacích“, který upravuje rozdělení pozemních komunikací do jednotlivých kategorií, jejich stavbu, podmínky a způsoby jejich užívání a jejich ochranu, práva a povinnosti vlastníků pozemních komunikací, jejich uživatelů a výkon státní správy ve věcech pozemních komunikací příslušnými správními úřady“[81], a dále „zákon o provozu na pozemních komunikacích“, který upravuje práva a povinnosti účastníků provozu na pozemních komunikacích.[82]

4.1 Role kraje a obce v rámci zajištění dopravní obslužnosti

„Kraje a obce ve své samostatné působnosti stanoví rozsah dopravní obslužnosti a zajišťují dopravní obslužnost veřejnými službami v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou a veřejnou linkovou dopravou a jejich propojením. Kraj zajišťuje dopravní obslužnost ve svém územním obvodu a se souhlasem jiného kraje v jeho územním obvodu. Obec zajišťuje dopravní obslužnost ve svém územním obvodu nad rámec dopravní obslužnosti území kraje. Obec může zajišťovat veřejné služby v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou a veřejnou linkovou dopravou mimo svůj územní obvod, pokud je to potřeba pro zajišťování dopravní obslužnosti obce a se souhlasem kraje a obcí, které mají uzavřenou smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících a jejichž územní obvod je zajišťováním služeb dotčen.“ Tak je zajištění dopravní obslužnosti stanoveno v „zákoně o veřejných službách v přepravě cestujících“.[83]

Dopravní plánování se provádí prostřednictvím koncepce veřejné dopravy a plánů dopravní obslužnosti území. Cílem dopravního plánování je vytvářet podmínky pro hospodárné, efektivní a účelné zajišťování dopravní obslužnosti a vzájemnou spolupráci státu, krajů a obcí při této činnosti. Plány dopravní obslužnosti území musí být v souladu s koncepcí veřejné dopravy[84]

Pro zajištění dopravní obslužnosti území se každých 5 let pořizuje plán dopravní obslužnosti, který vypracuje objednatel dopravní obslužnosti bez ohledu na to, jestli je

[81] KLEPRLÍK, J. *Technologie a řízení silniční dopravy.* Vyd. 1. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2003, s. 16. ISBN 80-7194-520-X.
[82] KLEPRLÍK, J. *Technologie a řízení silniční dopravy.* Vyd. 1. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2003, s. 19. ISBN 80-7194-520-X.
[83] ČESKO. *Zákon 194/2010 Sb. Parlamentu České republiky o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů: Část první, veřejné služby v přepravě cestujících* [Systém ASPI]. Praha: Wolters Kluwer [cit. 2021-12-19]. Dostupné v Systému ASPI.
[84] ČESKO. *Zákon 194/2010 Sb. Parlamentu České republiky o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů: Část první, veřejné služby v přepravě cestujících* [Systém ASPI]. Praha: Wolters Kluwer [cit. 2021-12-19]. Dostupné v Systému ASPI.

objednatelem stát, kraj nebo obec. Pokud je pořizovatelem plánu dopravní obslužnosti území obec, projedná návrh plánu s krajem, v jehož územním obvodu se nachází. Je-li objednatelem dopravní obslužnosti území kraj, projedná návrh plánu dopravní obslužnosti území ministerstvo dopravy se sousedními kraji. Při zřizování a organizování veřejných služeb v přepravě spolu obce a kraje spolupracují a společně či samostatně můžou založit právnickou osobu, tzv. organizátora, který jménem kraje nebo obce pořizuje plány dopravní obslužnosti území nebo uzavírá smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících na určeném území a u určených druhů dopravy.[85] Pro jižní Čechy je takovým organizátorem a zároveň koordinátorem dopravy od roku 2010 spol. JIKORD, s. r. o.

4.2 Dopravní obslužnost v rámci Jihočeského kraje

Jihočeský kraj je druhým největším krajem České republiky, naproti tomu má ale ze všech krajů České republiky nejmenší průměrnou hustotu zalidnění. V Jihočeském kraji je evidováno 623 samosprávných obcí, z nichž 17 je s rozšířenou působností a 20 s pověřeným úřadem.[86] Jihočeský kraj se člení do sedmi okresů. Nejlidnatějším okresem je okres České Budějovice se statutárním městem České Budějovice. Dále jsou to okresy Český Krumlov, Jindřichův Hradec, Písek, Prachatice, Strakonice a Tábor.

O zajištění dopravní obslužnosti v Jihočeském kraji se stará spol. JIKORD, s. r. o. (dále jako Jikord). Jedná se o jihočeského koordinátora dopravy, který zajišťuje pro všechny dny v týdnu možnost dopravy pro veřejnost do zaměstnání, škol, zdravotnických středisek a pro kulturní, společenské a sportovní využití. Jikord vybírá dopravce, stanovuje jízdní řády a jejich změnu, nařizuje tarifní a přepravní podmínky a dohlíží na vozový park. K tomuto účelu vydává Jikord každých pět let speciální plán. V době, kdy je psána „práce“ – na sklonku roku 2021, je platný Plán dopravní obslužnosti území Jihočeského kraje 2017–2021 s výhledem do roku 2030. Tento plán je veřejně k dispozici k seznámení na internetových stránkách Jikordu (www.jikord.cz). Pořizovatelem Plánu dopravní obslužnosti území Jihočeského kraje 2017–2021 je Jihočeský kraj jako samosprávný útvar.

[85] ČESKO. *Zákon 194/2010 Sb. Parlamentu České republiky o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů: Část první, veřejné služby v přepravě cestujících* [Systém ASPI]. Praha: Wolters Kluwer [cit. 2021-12-19]. Dostupné v Systému ASPI.
[86] ČESKO. *Státní správa*. *Úřady v ČR, Kraje, okresy, obce*: *Jihočeský kraj* [online]. European Business Enterprise, a.s., © 2000–2022, [cit. 2021-11-30]. Dostupné z WWW: Jihočeský kraj - statnisprava.cz

Pro uskutečnění dopravní obslužnosti podle sestaveného plánu přijímá kraj dotace od státu a část nákladů sám hradí z příjmů získaných z přepravy. Státní dotace se pro tyto potřeby nazývají kompenzacemi. S případnými vzniklými ztrátami musí sám kraj hospodařit a nést za ně odpovědnost.

Plán dopravní obslužnosti území Jihočeského kraje nejen určuje hlavní dopravce na území Jihočeského kraje, ale také má na starosti vytvoření takové infrastruktury veřejné dopravy, která by byla zároveň efektivní pro kraj a zároveň by alespoň částečně uspokojovala potřeby občanů jednotlivých obcí. Pro tyto účely byly do plánu zjištěny a vypočítány rozdíly v individuální a veřejné přepravě osob z hlediska času stráveného na cestě jak autobusem, tak automobilem, a z hlediska vzdálenosti a nákladů. Zároveň je třeba vzít v potaz nutnost splnit požadavek snadné dostupnosti významných míst, ale i alespoň uspokojivé pokrytí dostupnosti míst méně frekventovaných, včetně míst řídce osídlených.

Mezi prioritní body Plánu dopravní obslužnosti území Jihočeského kraje patří především dostupnost největších a nejvýznamnějších měst Jihočeského kraje a jejich propojení s krajským městem České Budějovice. V rámci analýzy dopravy byla do Plánu dopravní obslužnosti území Jihočeského kraje vypracovaná časová dostupnost jednotlivých měst nad 3000 obyvatel, jak veřejnou hromadnou dopravou, tak i automobilem. Pro tyto potřeby byl také vypočítán rozdíl v dostupnosti jednotlivých měst navzájem podle zvoleného dopravního prostředku. Největší časové zdržení autobusu oproti automobilu bylo zjištěno v případě, kde na trase mezi vybranými městy musel autobus projet krajským městem České Budějovice, v němž se zdržel jak při průjezdu samotného města, tak na jednotlivých zastávkách.

Ze statistik Plánu dopravní obslužnosti území Jihočeského kraje 2017–2021 v době jeho vypracování vyplývá, že: „Silniční síť Jihočeského kraje představuje celkem 6 151 km silnic a dálnic, z toho pouze 47 km činily dálnice a 650 km silnice I. třídy, což je dohromady zhruba 11,3 % z celkové délky silniční sítě v kraji. Silnice II. třídy činí 1635 km a délka silnic III. třídy je 3819 km. Jedním z důvodů rozsahu silniční sítě je i příhraniční poloha kraje s rozsáhlejšími výše položenými oblastmi, ve kterých převažují silnice III. třídy, jež představují cca 62 % délky silniční sítě kraje“. Ze statistik dále vyplývá, že nejvíce osob dojíždí do krajského města, a to zejména z okresních měst (téměř všechna okresní města jsou dostupná do přibližně jedné hodiny jízdy veřejnou dopravou, případně automobilem). Je zde vidět ochota lidí denně dojíždět za prací a studiem, jsou zde zahrnuti i studenti a učni dojíždějící nepravidelně (vysokoškolské koleje, internáty). S prodlužující se vzdáleností se snižuje ochota dojíždět denně. Další

silné přepravní vztahy představují také příměstská spojení v okolí Českých Budějovic ze sousedních obcí (např. z Hluboké nad Vltavou, Dobré Vody, Srubce, Litvínovic, a dalších) a spojení z větších sídel v okruhu přibližně do 30 km od Českých Budějovic (z Týna nad Vltavou, Velešína, Trhových Svinů, a dalších).

Kromě nejdůležitějších přepravních vztahů v Jihočeském kraji je nutné také posuzovat přepravní vztahy v rámci jednotlivých oblastí, jelikož existují významné toky cestujících i mezi menšími obcemi či z menších obcí do spádových sídel. „Nejdůležitější spojení v rámci okresu, tedy ORP a dalších měst v okrese s příslušným okresním (krajským) městem bude představovat páteř dopravní obslužnosti, která bude doplněna účelovými spoji do menších sídel s návazností ve vybraných přestupních uzlech.“ Na základě zjištěné četnosti využívání veřejného dopravního spojení, bylo spojení veřejnou linkovou dopravou rozděleno na kategorie podle přepravního proudu cestujících a následně ještě doplněno dle místní potřeby o školní a zaměstnanecké spoje. Pro vhodné stanovení četnosti autobusové dopravy byli zjištěni přibližní cestující užívající autobusovou dopravu na konkrétních linkách a pro účelné zabezpečení obslužnosti byly stanoveny tyto parametry:

- pro spojení v rámci okresů, kde se jedná o úseky s vyšším přepravním proudem v jednom směru, než je 500 cestujících za pracovní den, byl určen hodinový interval v pracovní dny v době 5–18 hod, spojení po 22. hodině (pro odvoz z odpoledních směn a návoz na noční směnu) a dvouhodinový interval v ostatní době a o víkendech
- pro doplňkové spojení, kde se jedná o úseky s vyšším přepravním proudem v jednom směru, než 200 cestujících za pracovní den, byl určen dvouhodinový interval v pracovní dny v době 5–18 hod, čtyřhodinový interval o víkendech a doplnění o jednotlivé spoje podle potřeby (např. pro odvoz ze směn)
- pro doplňkové spojení na úseky s nižším přepravním proudem v jednom směru, než je 200 cestujících v pracovní den, bylo určeno 4–6 párů spojů v pracovní dny, 2 až 4 páry spojů o víkendech v případě atraktivní turistické lokality a účelové spoje (směny, školní vyučování) s návaznostmi na páteřní systém.

Údaje, s jakou vytížeností využívají lidé veřejnou dopravu, aby se dostali zejména za prací a do škol, sleduje Český statistický úřad v rámci Sčítání lidu, domů a bytů. Pro určení, v jaké míře jsou veškeré dojížďkové směry v Jihočeském kraji využívány, tedy pro zjištění tzv. dopravní spádovosti, byla nejdříve zjištěna střediska denní dojížďky, tedy místa, kam se sjíždí cestující alespoň z pěti jiných obcí.

Poté byly k těmto vytvořeným dojížďkovým regionům připojeny další obce, které měly v předchozích fázích nejsilnější vyjížďkové proudy do obcí, které se nestaly středisky. V posledním kroku pak byly definitivně vymezeny hranice jednotlivých dojížďkových (dopravních) regionů, kterých bylo v Jihočeském kraji zjištěno 25 a zhruba odpovídají správním území obcí s rozšířenou působností. Spojení uvnitř jednotlivých regionů zejména spojení menších lokalit s okresními městy je pak tvořeno na základě množství lidí užívajících veřejnou linkovou dopravu. Podle počtu cestujících je stanoveno, jak často bude na dané zastávce autobus zastavovat.

Co se týče městysu Ledenice, je v Plánu dopravní obslužnosti území Jihočeského kraje 2017-2021 zmínka, že: „V oblasti Novohradských hor je vidět vysoká spádovost do Českých Budějovic (i přes větší vzdálenost). Jediné centrum regionu, Trhové Sviny, neposkytuje dostatek pracovních a studijních příležitostí a je nutné dojíždět na větší vzdálenost. Relace z Borovan, Trhových Svinů a Ledenic mají charakter příměstské dopravy.“ Z konkrétních statistik Plánu dopravní obslužnosti území Jihočeského kraje 2017-2021 vyplývá, že v městysu Ledenice žilo v době vypracování plánu 2379 obyvatel, z toho do Českých Budějovic dojíždělo 414 cestujících a z Českých Budějovic přijíždělo do Ledenic 20 cestujících.[87]

Pro zajištění dopravní obslužnosti určitého regionu je také potřeba vycházet ze základních geografických charakteristik území, ze statistických ukazatelů hustoty osídlení a ze zjištěných spádových oblastí. Pro Jihočeský kraj je typická značně rozdrobená sídelní struktura, která mj. způsobuje vytváření většího počtu méně intenzivních dojížďkových proudů. Přestože v Jihočeském kraji je 623 obcí a nejmenší obce (do 199 obyvatel) představují 37 % a malé obce (s 200 až 499 obyvateli) představují 32,7 % z celkového počtu obcí v Jihočeském kraji, co do celkového počtu obyvatel kraje v nich žije pouze 4,1 % a 10,2 % obyvatel.[88] A právě z důvodu, že malé a nejmenší obce představují pouze necelých 15 % obyvatelstva Jihočeského kraje a ze statistik vyplývá, že největší spádovost neprobíhá z nejméně osídlených území, není zajištění dopravní dostupnosti malých a nejmenších obcí prioritou koordinátora dopravy.

Vedle dopravy v závazku veřejné služby funguje na území Jihočeského kraje i množství komerčních linek. Zpravidla se jedná o dálkové linky z téměř každého

[87] JIKORD s. r. o. *Plán dopravní obslužnosti území Jihočeského kraje 2017–2021 s výhledem do roku 2030* [online]. České Budějovice, 2016, [cit. 2021-11-30]. Dostupné z WWW: 05-plan-dopravni-obsluznosti-uzemi-jihoceskeho-kraje-2017-2021-s-vyhledem-do-roku-2030-finalni-verze.pdf (jikord.cz).
[88] JIKORD s. r. o. *Plán dopravní obslužnosti území Jihočeského kraje 2017–2021 s výhledem do roku 2030* [online]. České Budějovice, 2016, [cit. 2021-11-30]. Dostupné z WWW: 05-plan-dopravni-obsluznosti-uzemi-jihoceskeho-kraje-2017-2021-s-vyhledem-do-roku-2030-finalni-verze.pdf (jikord.cz).

významnějšího města do Prahy, Brna či Hradce Králové. Tyto linky převážně staví jen ve vybraných největších sídlech a snaží se maximálně urychlit cestu. Obvykle jsou provozovány regionálními dopravci a doplňují tak dopravní obslužnost kraje. V rámci Jihočeského kraje též existuje systém autobusů na objednání, který ale činí pouze 0,30 % z celkových výkonů v závazku veřejné služby. Tuto službu lze tedy vnímat spíše jako doplňkový systém využívaný zejména v oblastech s řídkým osídlením a pro kraj znamená poměrně velkou finanční náročnost. Pro zlepšení dopravní obslužnosti v rámci veřejné linkové dopravy je výhodnějším řešením na málo obsazovaných spojích nasazování malokapacitních autobusů. V současné době je na denně nasazených dotovaných spojích 58 malokapacitních autobusů z celkového počtu přibližně 380 autobusů.“[89]

Pro kvalitní dopravní obslužnost musela být rovněž stanovena kvalita vozidel a služeb, byly přizpůsobeny kapacity autobusů pro přepravní potřeby, byly zavedeny nízkopodlažní autobusy pro přepravu osob s omezeným pohybem, a také je kladen větší důraz na vybavení autobusových zastávek. „Dopravce je povinen ve spolupráci s cestujícími starat se o jejich pohodlnou přepravu. Podle rozsahu přepravy zařizuje pro potřebu cestujících vhodná zařízení, jako informační kanceláře a na autobusových nádražích kulturní střediska, hygienická zařízení a úschovny zavazadel.“[90]

4.3 Dopravní obslužnost a její bezpečnostní aspekty

Nastoupením cestujícího do veřejného linkového spoje, je mezi ním a dopravcem uzavřena smlouva. „Mezi dopravcem a cestujícím vzniká na základě přepravního řádu, tarifu a vyhlášených smluvních přepravních podmínek „Přepravní smlouva o přepravě osob“. Jejím obsahem je zejména závazek dopravce přepravit cestujícího ze stanice nástupní do stanice cílové spoji uvedenými v jízdním řádu řádně a včas. Aby dopravce mohl závazky vyplývající z přepravní smlouvy řádně plnit, zajišťuje používání takových vozidel, která s ohledem na délku spoje nebo charakter nabízených přepravních služeb splňují požadavky na bezpečnou a pohodlnou přepravu cestujících. Cestující se naopak zavazuje dodržovat přepravní řád a smluvní přepravní podmínky a zaplatit jízdné podle tarifu. Přepravní smlouva je uzavřena nastoupením cestujícího do vozidla. Cestující tím zároveň přistupuje na smluvní přepravní podmínky vyhlášené dopravcem.“[91]

---

[89] JIKORD s. r. o. *Plán dopravní obslužnosti území Jihočeského kraje 2017–2021 s výhledem do roku 2030* [online]. České Budějovice, 2016, [cit. 2021-11-30]. Dostupné z WWW: 05-plan-dopravni-obsluznosti-uzemi-jihoceskeho-kraje-2017-2021-s-vyhledem-do-roku-2030-finalni-verze.pdf (jikord.cz).

[90] NEDOROST, L. *Správa dopravy a telekomunikací.* 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 1995, s. 15. Právnické sešity, Č. 96. ISBN 80-210-1112-2.

[91] BUĎA, J. *Jak předcházet bezpečnostním rizikům v silniční dopravě.* [Praha]: Vogel, 2009, s. 39. ISBN 978-80-254-5360-5.

Při samotném výkonu přepravy se pak autobus i řidič autobusu řídí standartními pravidly stanovenými v „zákoně o provozu na pozemních komunikacích“, jež je řidič povinen dodržovat. Nicméně způsob, jakým se budoucí cestující dostane do dopravního prostředku, respektive na jeho zastávku, již není v gesci dopravce. V případě, že budoucí cestující musí jít po pozemní komunikaci, aby se dostal na zastávku autobusu, stává se chodcem, který je povinen dodržovat pravidla stanovená v „zákoně o provozu na pozemních komunikacích“. Ten v § 2 udává, že účastníkem provozu na pozemních komunikacích je každý, kdo: „se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích“. § 2 téhož zákona dále upřesňuje, že: „chodec je i osoba, která tlačí nebo táhne sáňky, dětský kočárek, vozík pro invalidy nebo ruční vozík o celkové šířce nepřevyšující 600 mm, pohybuje se na lyžích, kolečkových bruslích nebo obdobném sportovním vybavení anebo pomocí ručního nebo motorového vozíku pro invalidy, vede jízdní kolo, motocykl o objemu válců do 50 cm3, psa a podobně“[92.] Co se týče chodců, je v „zákoně o provozu na pozemních komunikacích“ dále uvedeno, že chodec „musí užívat především chodníku nebo stezky pro chodce“. „Kde není chodník nebo je-li neschůdný, chodí se po levé krajnici, a kde není krajnice nebo je-li neschůdná, chodí se co nejblíže při levém okraji vozovky. Chodci smějí jít po krajnici nebo při okraji vozovky nejvýše dva vedle sebe. Při snížené viditelnosti, zvýšeném provozu na pozemních komunikacích nebo v nebezpečných a nepřehledných úsecích smějí jít chodci pouze za sebou. Pohybuje-li se chodec mimo obec za snížené viditelnosti po krajnici nebo po okraji vozovky v místě, které není osvětleno veřejným osvětlením, je povinen mít na sobě prvky z retroreflexního materiálu umístěné tak, aby byly viditelné pro ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích.“[93]

Chování osob na zastávce rovněž upravuje „zákon o provozu na pozemních komunikacích“, a to konkrétně v § 49, kde udává, že: „Osoba, která čeká na zastávce vozidla hromadné dopravy osob, nastupuje do tohoto vozidla, přepravuje se v něm nebo z něj vystupuje, se musí chovat tak, aby neohrožovala bezpečnost provozu na pozemních komunikacích“. Taková osoba smí zároveň vstoupit do vozovky až po zastavení

[92] ČESKO. *Zákon 361/2000 Sb. Parlamentu České republiky o provozu na pozemních komunikacích a o změně dalších zákonů: Část první, zákon o provozu na pozemních komunikacích* [Systém ASPI]. Praha: Wolters Kluwer [cit. 2022-24.02]. Dostupné v Systému ASPI.
[93] ČESKO. *Zákon 361/2000 Sb. Parlamentu České republiky o provozu na pozemních komunikacích a o změně dalších zákonů: Část první, zákon o provozu na pozemních komunikacích* [Systém ASPI]. Praha: Wolters Kluwer [cit. 2022-24.02]. Dostupné v Systému ASPI.

vozidla hromadné dopravy a je povinna uposlechnout pokynů dopravce, který je v případě potřeby oprávněn zastavovat ostatní vozidla.[94]

Dle Ing. Jaroslava Procházky v jeho článku Kritická situace v silničním provozu, který vyšel ve sborníku Krizové stavy a doprava, mají za dopravně bezpečnostní situaci odpovědnost dva faktory a to v prvním případě projektanti bezpečného dopravného systému, kterými jsou vláda, vládní i nevládní organizace a výrobci vozidel a jejich vybavení, kteří „jsou odpovědní za uspokojení bezpečnostních požadavků všech prvků provozu na pozemních komunikacích“, a ve druhém případě účastníci silničního provozu, kteří jsou povinni sledovat dopravní předpisy, a také nést břímě jakési morální odpovědnosti. Nicméně návrh dopravního systému by měl zajistit, aby lidské chyby a jejich následky nevyústily ve smrt člověka či jeho trvalé postižení.[95]

Co se týče pozemních komunikací, po kterých se autobusy pohybují, tak: „Vlastníci a správci pozemních komunikací na trase linky jsou povinni strpět v zastávce zveřejnění jízdního řádu nebo umístění zařízení pro zveřejnění jízdního řádu.“ Žádné jiné povinnosti vlastníka pozemní komunikace s ohledem na bezpečnost chodce, který k dosažení autobusové zastávky nemá jinou možnost než využít pozemní komunikaci, v zákoně nalezeno nebylo.[96]

Podle dat uvedených v díle Karla Schmeidlera, Human-machine interface in car using ADAS and IVIS, se řidič během ujeté vzdálenosti o délce 2 km setká průměrně s 600 dopravními událostmi, zpracuje 240 situací, udělá 80 rozhodnutí, provede 40 aktivních činností a udělá 1 chybu. Při řízení je potřeba se rychle a správně rozhodovat, předvídat jednání ostatních řidičů a mírnit vlastní soutěživost a agresivitu.“[97] Chování řidiče a jeho povahové vlastnosti hrají v dopravní bezpečnosti významnou roli. Těmito aspekty se zabývá dopravní psychologie. „Dopravní nehoda je nejčastější příčinou úmrtí pro osoby do 40 let v České republice. V roce 2002 zemřel na českých silnicích člověk každých 400 minut. Největší vliv na bezpečnost dopravy mají tři základní faktory: dopravní

[94] ČESKO. *Zákon 361/2000 Sb. Parlamentu České republiky o provozu na pozemních komunikacích a o změně dalších zákonů: Část první, zákon o provozu na pozemních komunikacích* [Systém ASPI]. Praha: Wolters Kluwer [cit. 2022-24.02]. Dostupné v Systému ASPI.

[95] PROCHÁZKA J. Kritická situace v silničním provozu. In *Krizové stavy a doprava: sborník z 3. odborné konference, Pardubice 4.9.2003*. Vyd. 1. Pardubice: Institut Jana Pernera, 2003, s. 75-82. ISBN 80-86530-12-4, str. 75-82, Ing. Jaroslav Procházka, Kritická situace v silničním provozu.

[96] ČESKO. *Zákon 111/1994 Sb. Parlamentu České republiky o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů: Hlava druhá. Zvláštní podmínky pro osobní dopravu* [Systém ASPI]. Praha: Wolters Kluwer [cit. 2021-12-12]. Dostupné v Systému ASPI.

[97] *SCHMEIDLER, K.,* ed. *Human-machine interface in car using ADAS and IVIS. Brno: Centrum dopravního výzkumu, 2011, s. 18-20. ISBN 978-80-86502-18-2.*

prostředek, prostředí a lidský faktor. Tyto tři faktory se vzájemně prolínají.“[98] S rostoucím využitím přepravy rostou její negativa. Největším negativem beze sporu je vysoká nehodovost, dále také negativní vlivy na životní prostředí. V silniční dopravě je nejvyšší množství nehod v porovnání s jinými druhy dopravy a silniční nehody jsou prvotní příčinou úmrtí osob do 40 let.[99] Přehledy o nehodovosti a evidenci dopravních nehod vede Policie České republiky a na stránkách Ministerstva vnitra jsou tyto přehledy k dispozici.

4 Empirický průzkum dopravní obslužnosti Zborova

Cílem kvalitativně orientovaného empirického průzkumného šetření bude odhalit, jaký je aktuální stav dopravní obslužnosti Zborova, jakou měrou a jakým způsobem se na zabezpečení dopravní obslužnosti Zborova podílely jak městys Ledenice, tak Jihočeský koordinátor dopravy, a dále jaké stanovisko k dopravní obslužnosti Zborova zaujímají sami místní obyvatelé.

5.1 Analýza současné dopravní obslužnosti Zborova

Pro zjištění současného stavu autobusové obslužnosti Zborova byla provedena analýza stávajících platných jízdních řádů, které jsou součástí přílohy této „práce“.

Ve Zborově na návsi je vybudovaná autobusová zastávka s točnou a dřevěným přístřeškem. V současné době je osada Zborov ve všední dny obsluhována linkou 320520 České Budějovice-Ledenice-Borovany-Nové Hrady, a to spojem číslo 25 ve směru od Českých Budějovic (ve Zborově je spoj v čase 7:25 hodin, příjezd do Ledenic v 7:35 hodin) a spojem číslo 14 ve směru z Ledenic (z Ledenic spoj odjíždí ve 13:00 hodin, příjezd do Zborova ve 13:09 hodin.)

Zastávka *Ledenice, Zborov, rozcestí* je od Zborovské návsi vzdálena 830 metrů po silnici III. třídy č. 14616, z čehož 700 metrů vede mimo území osady. Podél silnice je v různých rozestupech rozmístěno 7 lamp pouličního osvětlení. Zastávka *Ledenice, Zborov, rozcestí* má po obou stranách silnice umístěné prosklené přístřešky[100]. Tato zastávka je obsluhována linkami 320150, 320480 a 320520. Každá linka má několik spojů.

[98] PROCHÁZKA J. Kritická situace v silničním provozu. In *Krizové stavy a doprava: sborník z 3. odborné konference, Pardubice 4.9.2003.* Vyd. 1. Pardubice: Institut Jana Pernera, 2003, s. 75-82. ISBN 80-86530-12-4, str. 75-82, Ing. Jaroslav Procházka, Kritická situace v silničním provozu.
[99] KLEPRLÍK, Jaroslav. *Technologie a řízení silniční dopravy.* Vyd. 1. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2003, s 12. ISBN 80-7194-520-X.
[100] Vlastní průzkum.

V rámci linky 320150 staví na zastávce *Ledenice, Zborov, rozcestí* ve směru z Českých Budějovic tyto spoje:

- **spoj č. 3 v 6:24 hodin (jede ve všední dny),**
- spoj č. 5 v 6:54 hodin (jede v sobotu),
- spoj č. 19 v 6:54 hodin (jede v neděli a o svátcích),
- **spoj č. 15 v 9:44 hodin (jede ve všední dny),**
- spoj č. 17 v 11:44 hodin (jede v sobotu),
- **spoj č. 37 v 13:14 hodin (jede ve všední dny),**
- **spoj č. 9 v 14:16 hodin (jede ve všední dny),**
- spoj č. 25 v 14:39 hodin (jede v neděli a o svátcích),
- **spoj č. 27 v 14:47 hodin (jede ve všední dny),**
- spoj č. 23 v 15:15 hodin (jede v sobotu),
- **spoj č. 33 v 16:14 hodin (jede ve všední dny),**
- spoj č. 29 v 16:25 hodin (jede v neděli a o svátcích),
- **spoj č. 35 v 20:25 hodin (jede ve všední dny).**

V rámci linky 320480 staví na zastávce *Ledenice, Zborov, rozcestí* ve směru z Českých Budějovic tyto spoje:

- **spoj č. 3 v 5:10 hodin (jede ve všední dny),**
- **spoj č. 5 v 5:29 hodin (jede ve všední dny),**
- **spoj č. 11 v 6:05 hodin (jede ve všední dny),**
- **spoj č. 33 v 12:14 hodin (jede ve všední dny),**
- spoj č. 53 v 13:43 hodin (jede v neděli a o svátcích),
- **spoj č. 27 v 13:55 hodin (jede ve všední dny),**
- **spoj č. 31 v 15:16 hodin (jede ve všední dny),**
- **spoj č. 37 v 17:33 hodin (jede ve všední dny),**
- **spoj č. 41 v 18:51 hodin (jede ve všední dny),**
- spoj č. 43 v 18:51 hodin (jede v sobotu),
- spoj č. 49 v 22:55 hodin (jede ve všední dny v lichých týdnech).

V rámci linky 320520 staví na zastávce *Ledenice, Zborov, rozcestí* ve směru z Českých Budějovic tyto spoje:

- **spoj č. 7 v 6:40 hodin (jede ve všední dny),**
- spoj č. 27 v 7:24 hodin (jede ve vyjmenovaných dnech),
- **spoj č. 9 v 10:50 hodin (jede ve všední dny),**

- spoj č. 11 v 12:45 hodin (jede v sobotu),
- **spoj č. 13 v 15:11 hodin (jede ve všední dny),**
- **spoj č. 15 v 16:20 hodin (jede ve všední dny),**
- spoj č. 17 v 17:28 hodin (jede v neděli a o svátcích),
- spoj č. 23 v 21:30 hodin (jede v neděli a o svátcích),
- spoj č. 31 v 22:57 hodin (jede ve všední dny v sudých týdnech).

Z výše uvedeného přehledu je zřejmé, že ze směru z Českých Budějovic do Ledenic staví v běžný všední den na zastávce *Ledenice, Zborov, rozcestí* 19 spojů, a to v časech 5:10, 5:29, 6:05, 6:24, 6:40, 9:44, 10:50, 12:14, 13:14, 13:55, 14:16, 14:47, 15:11, 15:16, 16:14, 16:20, 17:33, 18:51, 20:25. Do statistiky nebyly započteny autobusové spoje jezdící pouze v určité dny například o prázdninách nebo v lichých týdnech. Celkový počet v tomto směru čítá 33 spojů.

Ze směru z Ledenic staví na zastávce *Ledenice, Zborov, rozcestí* v rámci linky 320150 tyto spoje:

- **spoj č. 22 v 4:57 hodin (jede ve všední dny),**
- spoj č. 4 v 5:19 hodin (jede v sobotu, v neděli a o svátcích),
- **spoj č. 6 v 7:00 hodin (jede ve všední dny),**
- **spoj č. 14 v 8:33 hodin (jede ve všední dny),**
- spoj č. 18 v 8:38 hodin (jede v sobotu),
- spoj č. 40 v 13:06 hodin (jede ve vyjmenovaných dnech),
- spoj č. 16 v 13:33 hodin (jede v sobotu, v neděli a o svátcích),
- **spoj č. 8 v 14:41 hodin (jede ve všední dny),**
- **spoj č. 10 v 15:41 hodin (jede ve všední dny),**
- spoj č. 26 v 15:53 hodin (jede v neděli a o svátcích),
- spoj č. 24 v 15:53 hodin (jede ve vyjmenovaných dnech),
- **spoj č. 34 v 19:27 hodin (jede ve všední dny),**

V rámci linky 320480 staví na zastávce *Ledenice, Zborov, rozcestí* ve směru z Ledenic tyto spoje:

- **spoj č. 38 v 6:03 hodin (jede ve všední dny),**
- **spoj č. 12 v 6:15 hodin (jede ve všední dny),**
- **spoj č. 16 v 7:18 hodin (jede ve všední dny),**
- **spoj č. 20 v 10:28 hodin (jede ve všední dny),**

- **spoj č. 32 v 14:32 hodin (jede ve všední dny),**
- **spoj č. 26 v 15:02 hodin (jede ve všední dny),**
- **spoj č. 30 v 16:02 hodin (jede ve všední dny),**
- spoj č. 14 v 17:06 hodin (jede v sobotu, v neděli a o svátcích),
- **spoj č. 28 v 17:06 hodin (jede ve všední dny),**

V rámci linky 320520 staví na zastávce *Ledenice, Zborov, rozcestí* ve směru z Ledenic tyto spoje:

- **spoj č. 2 v 4:37 hodin (jede ve všední dny),**
- spoj č. 6 v 6:07 hodin (jede ve všední dny, pouze pro vystupování),
- spoj č. 8 v 7:19 hodin (jede v sobotu),
- spoj č. 4 v 7:39 hodin (jede ve vyjmenovaných dnech),
- **spoj č. 10 v 7:46 hodin (jede ve všední dny),**
- spoj č. 12 v 13:06 hodin (jede v neděli a o svátcích),
- **spoj č. 16 v 17:59 hodin (jede ve všední dny),**
- spoj č. 28 v 20:56 hodin (jede v neděli a o svátcích),
- **spoj č. 26 v 20:52 hodin (jede ve všední dny).**

Z výše uvedeného přehledu je zřejmé, že ze směru z Ledenic do Českých Budějovic staví v běžný všední den na zastávce *Ledenice, Zborov, rozcestí* 17 spojů, a to v časech 4:37, 4:57, 6:03, 6:15, 7:00, 7:18, 7:46, 8:33, 10:28, 14:32, 14:41, 15:02, 15:41, 16:02, 17:06, 17:5 a 19:27. Do statistiky nebyly započteny autobusové spoje jezdící pouze v určité dny například o prázdninách nebo v lichých či sudých týdnech. Celkový počet v tomto směru čítá 30 spojů.

V rámci analýzy jízdních řádů byly vyhodnoceny i dojížďkové časy spojů v porovnání ze zastávky *Ledenice, Zborov, rozcestí* a přímo ze Zborova jak do Českých Budějovic, tak do Ledenic a opačně. Pro analýzu dojížďkových časů z Českých Budějovic směrem do Ledenic byly vybrány spoje. č. 25 a č. 9 linky 320520, u kterých bylo zjištěno, že spoji č. 9 zabere cesta z nádraží v Českých Budějovicích na zastávku *Ledenice, Zborov, rozcestí* 15 minut (10:35-10:50), kdežto spoji č. 25 zajíždějícímu přímo do Zborova zabere cesta z nádraží v Českých Budějovicích 20 minut (7:05-7:25). Poté zmíněným spojům trvá cesta ze Zborova do Ledenic 10 minut (7:25-7:35) a ze zastávky *Ledenice, Zborov, rozcestí* pouze 7 minut (10:50-10:57). Spoj č. 9 tedy celkem z nádraží v Českých Budějovicích do Ledenic jede pouhých 22 minut (10:35-10:57), kdežto spoji

č. 25, jenž zajíždí až do Zborova, zabere cesta z nádraží v Českých Budějovicích do Ledenic 30 minut (7:05-7:35), což je o 8 minut víc než druhému spoji.

Pro analýzu dojížďkových časů z Ledenic do Českých Budějovic byly vybrány spoje. č. 14 a č. 16 linky 320520, u kterých bylo zjištěno, že spoji č. 16 zabere cesta z Ledenic na zastávku *Ledenice, Zborov, rozcestí* 7 minut (17:52-17:59), kdežto spoji č. 14 zajíždějícímu přímo do Zborova zabere cesta 9 minut (13:00-13:09). Poté zmíněným spojům zabere cesta ze Zborova na nádraží v Českých Budějovicích 21 minut (13:09-13:30) a ze zastávky *Ledenice, Zborov, rozcestí* 16 minut (17:59-18:15). Spoj č. 14 tedy jede z Ledenic před Zborov na nádraží v Českých Budějovicích 30 minut (13:00-13:30), kdežto spoji č. 16 zabere cesta z Ledenic na nádraží v Českých Budějovicích pouhých 23 minut (17:52-18:15), což je o 7 minut méně než druhému spoji. K analýze je nutno podotknout, že oba spoje jezdí ve všední dny a spoj, který zajíždí do Zborova, na zastávce *Ledenice, Zborov, rozcestí* nestaví. Kompletní jízdní řády jsou zobrazeny v příloze „práce“.[101]

5.2 Řízený rozhovor s pověřeným zástupcem spol. Jikord s.r.o

Následující užitou empirickou metodou byl polostrukturovaný rozhovor se zástupcem Jihočeského koordinátora dopravy, který měl proběhnout formou telefonického rozhovoru. Pro tyto účely byla zvolena metoda polostrukturovaného rozhovoru, který se vyznačuje tím, že jeho autor má předem připravený návod, který ale nemusí přesně dodržovat. Před uskutečněním rozhovoru bylo připraveno schéma otázek, na které měl zástupce spol. Jikord s.r.o odpovědět. V potaz byly vzaty i možné další otázky, které z rozhovoru vyplynou. Při tvorbě schématu rozhovoru postupovala autorka tak, že si nejdříve stanovila obecné okruhy otázek, z nich zformulovala konkrétní otázky, které následně seřadila podle logického pořadí či důležitosti, a dále si promyslela případné další doplňující otázky, které z rozhovoru mohou vyplynout. Otázky byly otevřené, tak aby na ně respondent musel poskytnout komplexní odpověď. V základním schématu rozhovoru byly tyto otázky.

- Jaká je vytíženost autobusů jezdících do Zborova a ze Zborova, kolik osob dle statistik provedených Jikordem jezdí autobusem přímo ze Zborova a kolik občanů používá zastávku *Ledenice, Zborov, rozcestí* (tzv. Jesení)?

[101] GW JIHOTRANS. *GW Bus, Seznam linek* [online]. Copyright © 2020-2022. [cit. 2022-02-22]. Dostupné z WWW: Seznam linek | GW JIHOTRANS.

- Co by obnášelo navýšit počet autobusových spojů zajíždějících do Zborova?
- Kdo určuje počet autobusů, které zajíždějí do Zborova?
- Kdo financuje dopravní spoje zajíždějící do Zborova?

Rozhovor byl uskutečněn prostřednictvím mobilního telefonu. Po úvodním představení byla nedříve nastíněna problematika zpracovávané „práce“ a poté bylo přistoupeno k připraveným otázkám. Z technických důvodů se nepodařilo rozhovor zaznamenat, a tak nemohlo dojít k jeho přesnému přetlumočení. Z tohoto důvodu byly odpovědi parafrázovány.

Z rozhovoru se zástupcem spol. Jikord vyplynulo, že spol. Jikord je krajská organizace vlastněná krajem a financovaná ze státních kompenzací kraje. Z toho vyplývá, že spol. Jikord v zastoupení kraje rozhoduje o dopravní obslužnosti obcí v kraji, tedy i o dopravní obslužnosti ve Zborově, a tedy i o počtu autobusových spojů, které do Zborova zajíždějí. V případě zájmu obce o navýšení dopravních spojů je potřeba, aby obec napsala žádost o navýšení dopravních spojů do Zborova společnosti Jikord, kde by konkrétně uvedla, o jaký spoj by se mělo jednat, v jaký čas by měl spoj jezdit, kolik osob by ho mělo využívat a z jakého konkrétního důvodu. Následně spol. Jikord vyhodnotí, jestli je žádost ekonomicky opodstatněná a jakým způsobem by bylo možné požadavku vyhovět. Zavedení nových autobusů je potřeba řešit alespoň 12 měsíců dopředu s ohledem na výrobu nového autobusu a zajištění dalších podstatných záležitostí (není zpravidla možné použít stávající autobusy, jelikož všechny jsou vytížené). Rychlejším a snazším řešením bývá zavedení tzv. závleku, kdy autobus, který jede například na trase České Budějovice – Ledenice a staví pouze na autobusové zastávce *Ledenice, Zborov, rozcestí* by po novu zajížděl až do Zborova, nicméně ani tato možnost nemůže být aplikovaná ze dne na den, jelikož spoje na sebe vzájemně navazují. Tímto závlekem by došlo ke zpoždění linky a tím by již nenavazovaly další spoje, a proto by bylo potřeba upravit celý jízdní řád.

Co se financování týče, tak autobusové spoje, jezdící do Zborova a stavějící na zastávce Ledenice, Zborov, rozcestí, jsou financovány Jihočeským krajem ze státních kompenzací, kdy případná finanční ztráta je financovaná krajem. Žádosti obcí o navýšení autobusové dopravy vyhodnocuje spol. Jikord, a v případě, že obec na navýšení autobusových spojů trvá, a i v případě, že by nemusely být opodstatněné nebo ekonomicky výhodné, mohla by být případná finanční ztráta z uvedených autobusových spojů požadovaná z rozpočtu obce. Z rozhovoru dále vyplynulo, že zájem o autobusovou dopravu i přes rozšířenou a lehce dostupnou automobilovou dopravu nadále roste, a to

hlavně z důvodu, že populace obecně mládne, je více žáků a studentů, a zároveň se zavedením modrých parkovacích zón v krajském městě České Budějovice znatelně stoupl zájem o využívání autobusové dopravy, nehledě na rostoucí ceny pohonných hmot.

Na závěr zástupce spol. Jikord s.r.o uvedl, že s největší pravděpodobností čeká na přelomu orku 2023/2024 obce v okolí českých Budějovic, Zborov nevyjímaje, změny v dopravní obslužnosti, a to v důsledku rozšiřování Integrovaného dopravního systému Jihočeského kraje, což bude mít s největší pravděpodobností pozitivní dopady i na dopravní obslužnost Zborova.[102]

5.3 Řízený rozhovor s místostarostou městysu Ledenice

Další realizovanou metodou empirického šetření byl strukturovaný rozhovor s místostarostou městysu Ledenice, kde byly všechny otázky předem stanoveny. Tato metoda byla zvolena pro komplexnost, složitost a množství otázek. Před uskutečněním rozhovoru byly připraveny otázky tak, že nejdříve byly určeny obecné okruhy otázek, poté zformulovány konkrétní otázky a tyto následně seřazeny podle předpokládané časové souvislosti a důležitosti spolu s logickým uspořádáním. Otázky byly zvoleny v otevřené formě, aby na ně musel respondent poskytnout komplexní odpověď. Jednalo se o tyto otázky:

- Od kdy zajíždí autobus do Zborova a zdali je to z popudu spol. Jikord nebo o to musel zažádat městys Ledenice?
- Kdy byly vybudovány zastávky (přístřešky) na zastávce na rozcestí Jesení?
- Kdy bylo instalováno osvětlení podél silnice do Zborova?
- Co vše udělal městys Ledenice pro zabezpečení bezpečné autobusové obslužnosti Zborova? Pokusil se městys Ledenice zvýšit bezpečnost cesty pro chodce ze Zborova na rozcestí Jesení, jako například:
    - zavést chodník
    - snížit rychlost
    - instalovat dopravní značení „pozor chodci“
    - umístit na hlavní silnici ke druhé zastávce přechod pro chodce, a s jakým výsledkem?
- Jak dlouho žádá městys Ledenice společnost Jikord o navýšení spojů zajíždějících až do Zborova a s jakým výsledkem?

[102] Rozhovor se zástupcem spol. Jikord s.r.o , ze dne 27.02.2022

- Má městys Ledenice jiné možnosti, jak navýšit dopravní autobusovou obslužnost Zborova než prostřednictvím spol. Jikord?
- Jaké jsou další osady městysu Ledenice a jak je pro ně zajištěna dopravní obslužnost v porovnání s osadou Zborov?
- Od kdy je v provozu cyklostezka vedoucí z Ohrazeníčka do Ledenic a jak dlouho trvalo stezku vybudovat?

Rozhovor probíhal při osobním setkání a díky tomu byly odpovědi zaznamenány v jejich přesném znění:

Průzkumná otázka č. 1: Od kdy zajíždí autobus do Zborova a zdali je to z popudu spol. Jikord nebo se o to musel postarat městys Ledenice?

Odpověď: „Snahu o to, aby do Zborova jezdil autobus, měli už naši rodiče hned po tom, co se na návsi zavezl rybník Krejčák, a to bylo v polovině 80. let. Ale až v druhé půlce 90 let se povedlo, aby sem začal zajíždět ranní školní autobus, který vozí děti do školy. Nebylo to ovšem z iniciativy Jikordu, ale rodičů dětí, kteří se o to zasloužili, a Jikord pak vyšel městysu Ledenice vstříc."

Průzkumná otázka č. 2: Kdy byly vybudovány zastávky (přístřešky) na zastávce na rozcestí Jesení a čí to byla zásluha?

Odpověď: „První zastávky u Jesení si budovali místní sami. Chtěli sami sebe ochránit před nepřízní počasí, protože tenkrát jezdili skoro všichni autobusem. Zastávky u Jesení, respektive zastávka *Ledenice, Zborov, rozcestí* se postupem času přemisťovaly z jedné strany silnice na druhou. Prvotní dřevěná zastávka byla nahrazena plechovou na straně ke Zborovu, kterou ale nejvíce využívaly děti před cestou do školy do Ledenic. Ale jelikož více lidí jezdilo do Českých Budějovic, postavila se nová zastávka i na druhé straně. Bohužel zastávka byla několikrát v minulosti jak terčem útoků vandalů, tak i pomyslným terčem automobilových nehod. V roce 2018 při prvním zimním sněhu v říjnu byla zastávka nabourána. To byl poslední hřebíček do její rakve. Došlo k silné destrukci, nehledě na to, kdyby uvnitř bývali byli lidé. Nežli jsem nechal osadit novou prosklenou zastávku, oslovil jsem ředitele závodu Správy a údržby silnic Jihočeského kraje, zdali by nebylo možné ochránit tuto zastávku svodidly. Pan ředitel mi vyšel vstříc, protože i on věděl o tom, že zatáčka před touto zastávkou je nebezpečná a plno aut skončilo v hlubokém silničním příkopu či poté zaklíněni v betonovém propustku.

Zastávka ve Zborově byla vybudována asi kolem roku 2016 zejména pro děti, které ráno čekají na školní autobus.“

Průzkumná otázka č. 3: Kdy bylo instalováno osvětlení podél silnice do Zborova?

Odpověď: „Kdy bylo vybudované osvětlení podél cesty přesně nevím, ale mám za to, že v polovině 80 let, protože jako kluk si to už pamatuji. Toto osvětlení bylo doplněno novými lampami, jelikož staré lampy byly daleko od sebe.“

Průzkumná otázka č. 4: Co vše udělal městys Ledenice pro zabezpečení bezpečné autobusové obslužnosti Zborova? Pokusil se městys Ledenice zvýšit pro chodce bezpečnost cesty ze Zborova na rozcestí Jesení, jako například zavést chodník, snížit rychlost, instalovat dopravní značení „pozor chodci“, umístit na hlavní silnici ke druhé zastávce přechod pro chodce, a s jakým výsledkem?

Odpověď: „Co se týče obslužnosti obce Zborova, městys Ledenice se snaží, aby do obce zajíždělo více autobusů, ale bohužel linky jsou tak vytížené, že nemají čas zajíždět do vsi při každém spoji. Podařilo se zajistit, aby do Zborova jezdil ranní a odpolední školní autobus, v dalších spojích nám Jikord nevyhověl. V současné době se schvaluje úprava dopravního značení na hlavní silnici, aby byla snížena rychlost na 70 km/h i od směru od Českých Budějovic. V minulosti to tak bývalo, ale teď to tak není. Usilovali jsme několikrát o snížení rychlosti na 50 km/h u zastávky Ledenice, Zborov, rozcestí, ale bohužel dopravní Policie ČR k tomu nedala souhlas, jelikož by se snížila plynulost dopravy. Pokud se rychlost nesníží na 50 km/h, nelze zde umístit přechod pro chodce. Tento problém je i u zastávek v osadách Ohrazení a Ohrazeníčko. Tady to může vyřešit pouze zajíždění do vsí. Máme záměr vybudovat do budoucna chodník k autobusové zastávce, ale vzhledem k složitým majetkoprávním aktům při výkupu či směně pozemků pro tuto stavbu a složitosti povolování těchto staveb, lze toto očekávat až v příštích letech.“

Průzkumná otázka č. 5: Jak dlouho žádá městys Ledenice společnost Jikord o navýšení spojů zajíždějících do Zborova a s jakým výsledkem?

Odpověď: „Nechci říkat každým rokem, ale dozajista musí o nás vědět, jen vytíženost těch linek je limitující. Vesměs vše řešíme telefonicky či emailem.“

Průzkumná otázka č. 6: Má městys Ledenice jiné možnosti, jak navýšit dopravní autobusovou obslužnost Zborova než prostřednictvím spol. Jikord?

Odpověď: „Muselo by to být přes soukromé dopravce, ale ta vytíženost lidmi využívající autobusovou dopravu je nižší a nižší. Využívají jí zejména děti a pár pracujících lidí. Proto platit dalšího dopravce by bylo ekonomicky nevýhodné. S vybudováním točny ve Zborově v 80. letech lidé trošku doufali, že do Zborova bude jezdit i Městská hromadná doprava z Českých Budějovic, potažmo ze Srubce, ale linkové autobusy dostatečně pokrývají časové intervaly pro cesty do Českých Buděovic."

Průzkumná otázka č. 7: Jaké jsou další osady městysu Ledenice a jak je pro ně zajištěna dopravní obslužnost v porovnání s osadou Zborov?

Odpověď: „Dalšími osadami městysu Ledenice jsou osady Ohrazení, Ohrazeníčko, Mysletín, Zaliny a Růžov. Osady Ohrazení a Ohrazeníčko mají autobusové zastávky u hlavní silnice, tak jako to má Zborov. Do vsí tam ale nezajíždí školní autobus, nejsou tam točny, cestu k zastávce mají ovšem kratší než obyvatelé Zborova, a i jejich připojující silnice nejsou tak vytížené jako zborovská, která slouží jako zkracovačka mezi tahy České Budějovice – Borovany a České Budějovice – Trhové Sviny. Další osadou jsou Zaliny, které jsou na jiné autobusové trase a kde autobus staví přímo v obci."

Průzkumná otázka č. 8: Od kdy je v provozu cyklostezka vedoucí z Ohrazeníčka do Ledenic a jak dlouho trvalo stezku vybudovat?

Odpověď: „Stezka je v provozu od roku 2020 a její stavba trvala necelý rok. Ovšem její příprava trvala léta. V roce 2003 se v rámci pozemkových úprav na katastru Ledenic vyčlenil pruh pozemků pro výstavbu na levé straně komunikace směrem do Ledenic. Ale bohužel při přípravě projektu se nenašlo pochopení u vlastníků pozemků v katastru Ohrazení a poté i Zborova, a tak se trasa cyklostezky musela asi třikrát přepracovávat, takže samotné realizaci stavby předcházelo více jak 10 let práce při přípravě a projektování.[103]

Z rozhovoru s místostarostou vyplývá, že městys Ledenice se ve spolupráci s občany Zborova zasadil o to, aby autobus zajížděl až do Zborova, kdy v současné době zajíždí do Zborova ranní a odpolední školní autobus pro děti, jezdící do školy v Ledenicích. Městys Ledenice neustále žádá spol. Jikord s.r.o o navýšení autobusů

[103] Rozhovor s místostarostou městysu Ledenice, ze dne 03.03.2022

jezdících do Zborova, ale žádostem nebylo opakovaně vyhověno. Městys Ledenice se dále zasadil o vybudování přístřešků na zastávkách Ledenice, Zborov, rozcestí, místními nazvané jako Jesení, kde pro větší bezpečnost cestujících byla ze směru od Ledenic vybudována svodidla. Na rozcestí a dále podél silnice Do Zborova nechal městys vybudovat pouliční osvětlení. Městys dále žádal o snížení rychlosti na silnici České Budějovice – Ledenice na 50 km/h, což bohužel nebylo vyslyšeno, neboť na trase je několik osad s obdobnou situací a rozlehlé omezení rychlosti by snížilo plynulost dopravy. V současné době je v řešení alespoň snížení rychlosti na 70 km/h ve směru z Českých Budějovic. A pokud se rychlost nesníží na 50 km/h, nelze ani na silnici umístit přechod pro chodce. Městys Ledenice se dále zasadil o vybudování stezky pro pěší a pro cyklisty z osady Ohrazeníčko do Ledenic, kdy je tato stezka je využitelná i pro obyvatele Zborova, odkud do Ohrazení vede nefrekventovaná silnička.[104] Vybudování stezky předcházelo více než 10 let příprav a práce. Dále městys Ledenice plánuje v následujících letech vybudovat k autobusové zastávce chodník, ale vzhledem ke složitým majetkoprávním aktům při výkupu či směně pozemků, lze toto očekávat až v následujících letech.

5.4 Průzkumné šetření mezi obyvateli Zborova

Další průzkumnou metodou, která byla v práci užita, bylo průzkumné šetření formou dotazníku uskutečněného přímo mezi místními obyvateli osady Zborov, kde se pro potřeby „práce“ podařilo získat stanovisko u 45 osob žijících ve Zborově. Ostatní obyvatele osady se buď nepodařilo zastihnout nebo se na průzkumu nechtěli podílet. Průzkum zahrnuje stanoviska jak dospělých osob včetně důchodců, tak dětí od 6 let (přibližně ¼ respondentů).

Před zahájením průzkumného šetření byly nejdříve stanoveny dílčí průzkumné hypotézy, které následně budou potvrzeny nebo vyvráceny.

- Hypotéza č. 1: více, než 75 % dotazovaných nevyužívá žádný autobus a dopravuje se jiným způsobem, nejčastěji autem
- Hypotéza č. 2: autobusy jezdící až do Zborova využívají převážně děti cestující do školy, tedy ne více, než 25 % dotazovaných
- Hypotéza č. 3: kdyby byla cesta na autobusovou zastávku *Ledenice, Zborov, rozcestí* (tzv. Jesení) bezpečnější nebo kdyby zajížděl autobus do Zborova častěji, využívalo by ho více obyvatel Zborova.

[104] Subjektivní empirické zkušenosti autorky „práce“

Konkrétnímu uskutečnění průzkumu předcházelo formulování otázek a k nim odpovídajících variací možných odpovědí a následnému sestavení dotazníku, ke kterému bylo vedle oslovení respondenta připojeno i uvedení do zkoumané problematiky. Otázky v dotazníku byly formulovány tak, aby byly pro místní obyvatele co nejsrozumitelnější, a proto byly v dotazníku použity místní názvy a ani odborné názvosloví nebylo užito ve velké míře. Dotazníky byly vytištěny v hojném počtu a průzkum probíhal formou osobního setkání, kdy průzkumné otázky byly respondentovy čteny a odpovědi následně zaznamenány autorkou, nebo si otázky přečetl a odpovědi zapsal sám respondent. Vyplněný dotazník byl následně uložen do obálky na neurčité místo doprostřed mezi ostatní vyplněné dotazníky, čímž došlo k zachování anonymity v rámci osady.

5.4.1 Znění dotazníkového šetření

Vážené respondentky, vážení respondenti,
obracím se na Vás s žádostí o vyplnění krátkého dotazníku ohledně autobusové obslužnosti Zborova, který poslouží jako podklad pro mou bakalářskou práci na téma „Právní a bezpečnostní aspekty dopravní obslužnosti vybrané obce I. typu v rámci teritoriálního území Jihočeského kraje“. Účast na průzkumu je dobrovolná a v rámci vesnice anonymní. V případě Vaší účasti bych Vás chtěla požádat o pravdivé a co nejpřesnější zodpovězení otázek uvedených níže.

Předem Vám děkuji za spolupráci.

Studentka Vysoké školy evropských a regionálních studií
obor Bezpečnostně právní činnost.

Označte správné odpovědi:

Jak často jezdíte autobusem?

a) alespoň 1 x za týden
b) alespoň 1 x za měsíc
c) alespoň 1 x za rok
d) vůbec

Pokud nejezdíte autobusem alespoň 1 x za týden, z jakého důvodu?

a) jezdím autem
b) nejezdím víceméně nikam
c) jiný důvod
d) jezdím alespoň 1 x za týden

Pokud autobusem jezdíte, jakým autobusem jezdíte nejčastěji?

a) autobusem, který zajíždí přímo do Zborova
b) autobusem, který staví na rozcestí
c) oběma přibližně stejně
d) ani jedním

Považujete cestu na autobusovou zastávku na rozcestí za bezpečnou pro chodce?

a) cestu považuju spíše za bezpečnou a nebojím se (šel/šla jsem už tudy)
b) cestu považuju spíše za nebezpečnou a bojím se (šel/šla jsem už tudy)
c) Nešel/nešla jsem tudy, ale cestu považuju spíše za bezpečnou (nebál/a bych se)
d) Nešel/nešla jsem tudy, ale cestu považuju spíše za nebezpečnou (bál/a bych se)

V případě, že by autobus zajížděl do Zborova častěji, byl by to pro Vás důvod víc jezdit autobusem?

a) ano, pokud by se mi to hodilo, jezdil/a bych autobusem častěji
b) nejsem si jist/á, jestli by to na mě mělo nějaký vliv
c) nejspíš bych jezdil/a pořád, tak jak jezdím /nejezdím teď
d) ne, nejezdím víceméně nikam a četnost autobusu na to nemá vliv

V případě, že by byla cesta na autobusovou zastávku na rozcestí pro chodce bezpečnější (například by tudy vedl chodník), byl by to pro Vás důvod jezdit víc autobusem?

a) ano, nejspíš bych jezdil/a autobusem častěji
b) nejsem si jist/á, jestli by to na mě mělo nějaký vliv
c) nejspíš bych jezdil/a pořád, tak jak jezdím /nejezdím teď
d) ne, nejezdím víceméně nikam a bezpečnost cesty na zastávku autobusu na to nemá vliv

Považujete celkové autobusové spojení Zborova za dostatečné?

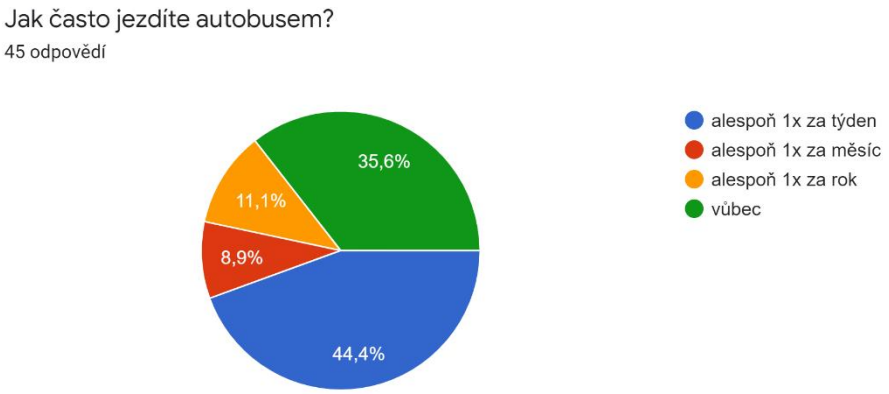
a) spíše ano, autobus využívám
b) spíše ano, ale autobus moc nevyužívám
c) spíše ne a autobus využívám
d) spíše ne, ale autobus moc nevyužívám
e) nemohu posoudit, autobusové spojení Zborova mi není známo

Děkuji Vám za Váš čas a sdělení Vašich postojů.

5.4.2 Dílčí a zevšeobecňující vyhodnocení průzkumného dotazníkového šetření

Jednotlivé otázky a odpovědi zaznamenané v dotazníku byly po ukončení průzkumného šetření převedeny do elektronické podoby a vyhodnoceny ve formě grafů.

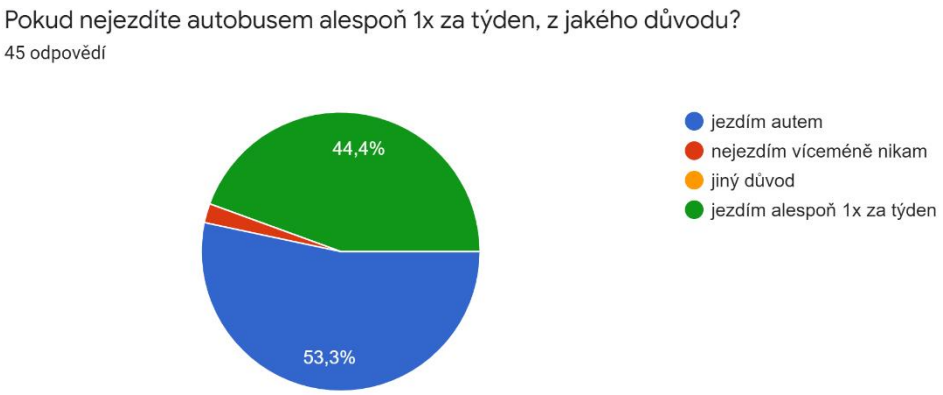
Graf 1. Četnost přepravy



Zdroj: vlastní průzkum

Z grafu č. 1 vyplývá, že autobusem jezdí alespoň 1x týdně 44,4 % dotazovaných, 8,9 % dotazovaných jezdí autobusem alespoň 1x za měsíc a 11,1 % dotazovaných jezdí autobusem alespoň 1x za rok. Z toho vyplývá, že autobus využívá celkem 64,4 % dotazovaných, oproti tomu 35,6 % dotazovaných autobusem nejezdí vůbec.

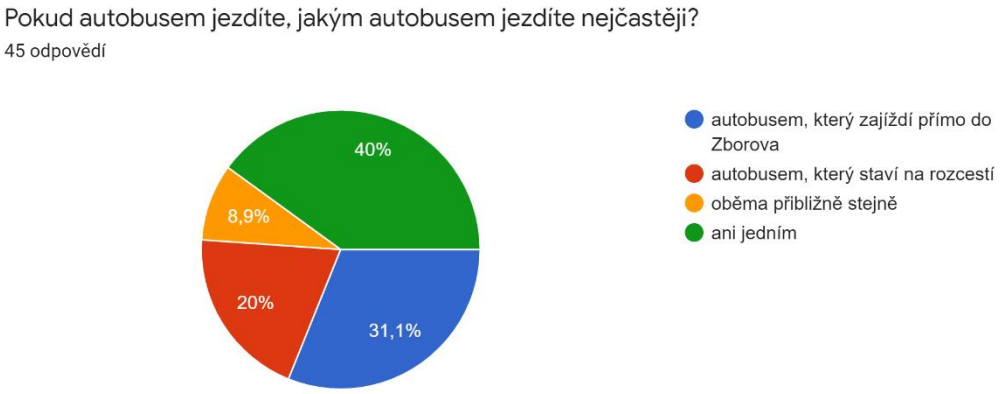
Graf 2. Důvod nevyužívání autobusů



Zdroj: vlastní průzkum

Z grafu č. 2 je zřejmé, že alespoň jednou za týden jezdí autobusem 44,4 % dotazovaných, 53,3 % dotazovaných se dopravuje autem a pouhých 2,2 % dotazovaných nejezdí autobusem, protože víceméně nejezdí nikam.

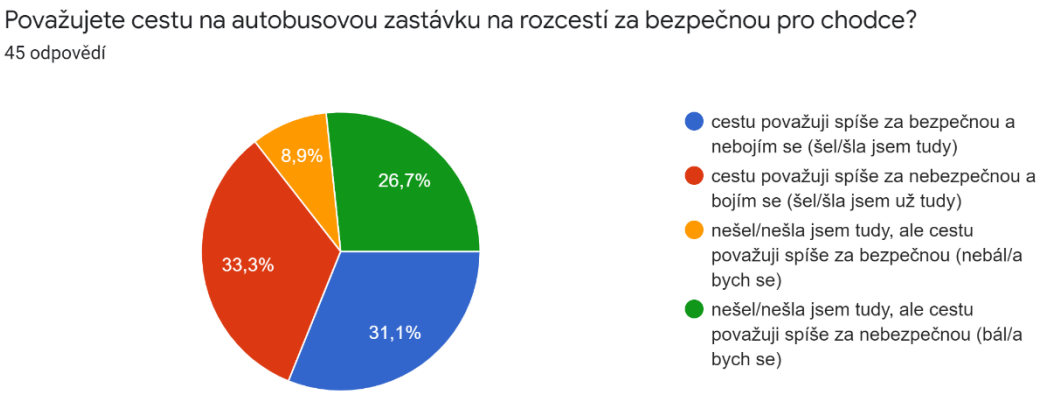
Graf 3. Nejčastěji užívaný autobus



Zdroj: vlastní průzkum

Graf č. 3 znázorňuje, že 31,3 % dotazovaných využívá autobus, který zajíždí do Zborova, 20 % dotazovaných jezdí častěji autobusem z rozcestí Jesení a 8,9 % dotazovaných využívá obou autobusových spojení přibližně stejně. Celých 40 % dotazovaných potom uvedlo, že nejčastěji nevyužívají ani jedno z těchto spojení, ale jezdí úplně jiným autobusem. Při provádění průzkumného šetření pár respondentů nad rámec stanovených otázek uvedlo, že při cestování autobusem na delší vzdálenosti jezdí kvůli lepší návaznosti do Českých Budějovic autem, kde následně do autobusu přestoupí.

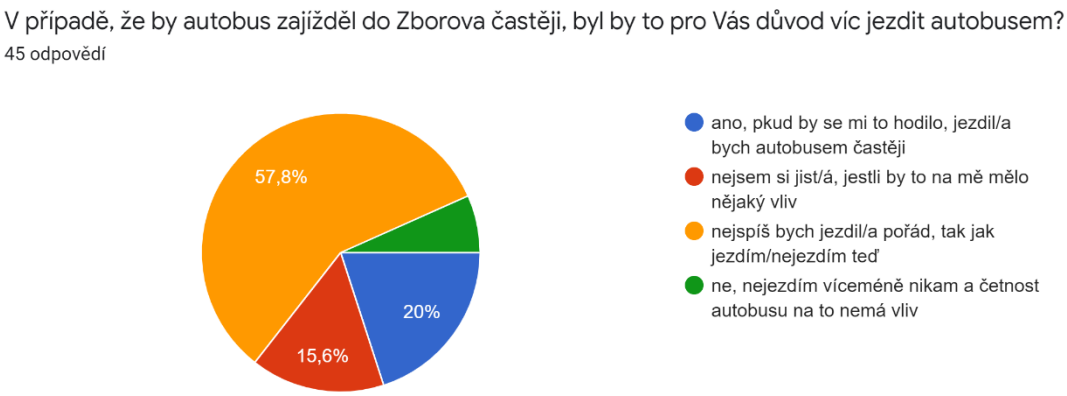
Graf 4. Bezpečnost cesty na zastávku Ledenice, Zborov, rozcestí



Zdroj: vlastní průzkum

Výsledky uvedené na grafu č. 4 značí, že 33,3 % respondentů cestu na zastávku na rozcestí Jesení absolvovali a považují ji pro chodce spíše za nebezpečnou, 31,3 % cestu na zastávku na rozcestí Jesení absolvovalo a cesta jim pro chodce přijde spíše bezpečná a nebojí se tudy chodit. 26,7 % dotazovaných uvedlo, že pěšky na autobusovou zastávku na rozcestí Jesení nešli, ale cesta jim přijde spíše nebezpečná a báli by se, 8,9 % dotazovaných potom uvedlo, že sice pěšky na autobusovou zastávku na rozcestí Jesení nešli, ale že by se nebáli a cesta jim přijde pro chodce spíše bezpečná.

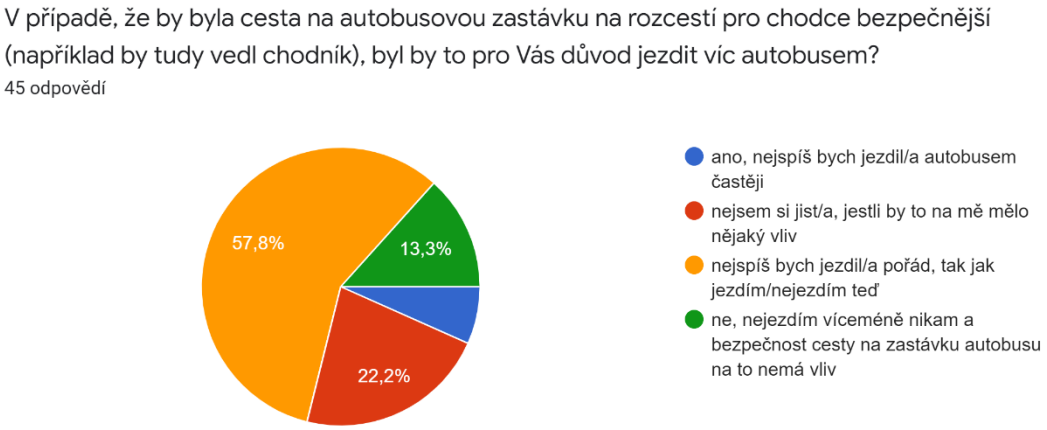
Graf 5. Vliv četnosti autobusů jezdících do Zborova



Zdroj: vlastní průzkum

Z grafu č. 5 vyplývá, že 57,8 % dotazovaných by i v případě, že by autobus zajížděl do Zborova častěji, jezdili pořád stejným způsobem, jakým jezdí dosud. 20 % dotazovaných uvedlo, že by autobusem pravděpodobně jezdili víc, kdyby do Zborova zajížděl častěji, 15,6 % respondentů uvedlo, že četnost autobusů jezdících do Zborova na ně nejspíš nemám žádný vliv a 6,7 % dotazovaných respondentů uvedlo, že nejezdí víceméně nikam a množství autobusů na to nemá vliv.

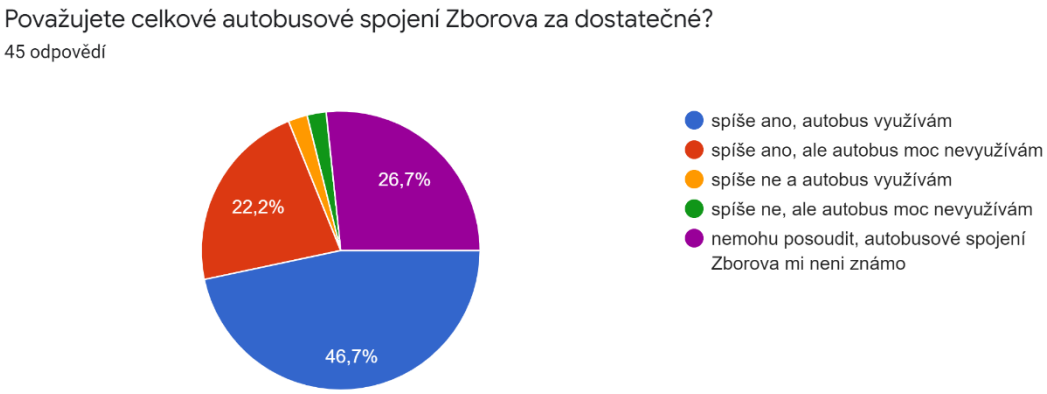
Graf 6. Vliv bezpečnosti cesty vedoucí na rozcestí



Zdroj: vlastní průzkum

Graf č. 6 ukazuje, že 57,8 % dotazovaných by i v případě, že by cesta na autobusovou zastávku na rozcestí Jesení byla pro chodce bezpečnější, jezdili by pravděpodobně pořád stejně, jako jezdili dosud. 22,2 % dotazovaných uvedlo, že bezpečnost cesty na autobusovou zastávku na rozcestí Jesení na ně nejspíš nemá žádný vliv a 13,3 % dotazovaných respondentů uvedlo, že nejezdí víceméně nikam a množství autobusů na to nemá vliv. Pouhých 6,7 % dotazovaných pak uvedlo, že kdyby cesta na autobusovou zastávku na rozcestí Jesení byla pro chodce bezpečnější, jezdili by pravděpodobně autobusem častěji.

Graf 7. Celková dopravní obslužnost Zborova



Zdroj: vlastní průzkum

Na grafu č. 7 je znázorněno, že 46,7 % dotazovaných jezdí autobusem a autobusové spojení Zborova považuje za dostatečné, 26,7 % dotazovaných uvedlo, že

autobusovou obslužnost Zborova nejsou schopni posoudit, jelikož autobusové spojení jim není známo. 22,2 % dotazovaných považují dopravní obslužnost Zborova spíše za dostatečnou, přestože autobusem moc nejezdí a 4,4 % respondentů považují dopravní spojení Zborova spíše za nedostatečné a z toho 50 % autobusem jezdí a 50 % respondentů autobusem nejezdí.

5.4.3 Vyhodnocení průzkumných hypotéz

Hypotéza č. 1:

Více než 75 % dotazovaných nevyužívá žádný autobus a dopravuje se jiným způsobem, nejčastěji autem.

Z grafu č. 1 je zřejmé, že autobusem se alespoň občas dopravuje 64,4 % dotazovaných, oproti tomu pouhých 35,6 % dotazovaných autobusem nejezdí vůbec. Z toho vyplývá, že předpoklad první průzkumné hypotézy, tedy že více, než 75 % dotazovaných nejezdí žádným autobusem, se nepotvrdil, jelikož toto stanovisko potvrdilo pouze 35,6 % tázaných. Z těch respondentů, kteří se autobusem dopravují méně, než 1x týdně (53,3 % z celkového počtu respondentů), jezdí téměř všichni autem (až na 2,2 % ze všech dotazovaných, jež nejezdí nikam), čímž se potvrdila druhá část průzkumné hypotézy.

Hypotéza č. 1 se potvrdila částečně.

Hypotéza č. 2

Autobusy jezdící až do Zborova využívají převážně děti do školy, tedy ne více než 25 % dotazovaných.

Výsledky znázorněné v grafu č 3. se ukázaly, že autobus, který zajíždí do Zborova, využívá nejčastěji 31,3 % dotazovaných, čímž se nepotvrdila průzkumná hypotéza, že tyto autobusy využívá maximálně 25 % tázaných.

Hypotéza č. 2 se nepotvrdila.

Hypotéza č. 3:

Kdyby byla cesta na autobusovou zastávku na rozcestí Jesení bezpečnější nebo kdyby zajížděl autobus do Zborova častěji, využívalo by ho alespoň 50 % dotazovaných častěji.

Na základě grafu č. 5 lze usuzovat, že jen 20 % dotazovaných by pravděpodobně jezdilo autobusem víc, kdyby do Zborova zajížděl častěji a z grafu č. 6 vyplývá, že pouhých 6,7 % dotazovaných by pravděpodobně jezdilo autobusem častěji, kdyby

byla cesta na autobusovou zastávku na rozcestí Jesení pro chodce bezpečnější. Z těchto výsledků je zřejmé, že průzkumná hypotéza č. 3 se nepotvrdila.

Hypotéza č. 3 se nepotvrdila.

Nad rámec průzkumného šetření někteří respondenti, a to zejména obyvatelé důchodového věku, uvedli, že problém se zastávkou na rozcestí na Jesení nespatřují ani tak v bezpečnosti cesty vedoucí k zastávce, ale ve vzdálenosti, která je pro mnohé důchodce příliš značná a tím je pro ně zastávka ze zdravotních důvodů nevyužitelná.

Závěr

Předkládaná „práce“ měla za cíl v intencích určeného hlavního a vedlejšího cíle naplnit stanovenou teoreticko-empirickou ambici, zájmově reflektovat vybrané právní a bezpečnostní aspekty dopravní obslužnosti obce I. typu, městysu Ledenice – osady Zborov v Jihočeském kraji, poukázat na problematiku zajištění dopravní obslužnosti takovéto osady od nasazení autobusových spojů, aniž by došlo ke snížení návaznosti autobusových přestupů a k porušení ekonomické efektivnosti, a zároveň poukázat na problematiku bezpečnosti pro cestující využívající autobusovou dopravu, zejména s ohledem na způsob dosažení autobusové zastávky.

V rámci teoretické části byly vysvětleny zásadní pojmy v „práci“ užité, od pojmu doprava, přes pojmy správa až k pojmům dopravní obslužnosti. Realizací vlastního empirického průzkumu bylo zjištěno, že městys Ledenice ve spolupráci s občany Zborova zavedl dva autobusové spoje zajíždějící přímo do Zborova a korespondující se začátkem a koncem školní výuky v Ledenicích, aby alespoň školáci byli cesty po silnici na zastávku *Ledenice, Zborov, rozcestí* ušetřeni. Podél silnice na zastávku *Ledenice, Zborov, rozcestí* nechal městys instalovat pouliční osvětlení, aby byli chodci vidět i za snížené viditelnosti, a na zastávce *Ledenice, Zborov, rozcestí* nechal vybudovat přístřešky, jimž ze směru z Ledenic předchází svodidla, aby tak byla zajištěna co největší bezpečnost budoucích uživatelů veřejné dopravy čekajících na zastávce. Oproti tomu Jihočeský koordinátor dopravy zajistil dopravní spojení Zborova tím, že umožnil na dvou spojích zavést tzv. závlek, kdy tyto spoje vybočí ze své trasy, dojedou až do Zborova, kde se po vyložení a naložení cestujících otočí a pokračují ve své původní trase. K navýšení těchto spojů se zatím Jihočeský koordinátor dopravy staví negativně, a to zejména z ekonomických důvodů. Nicméně Jihočeský koordinátor dopravy sám dělá průzkumy využití veřejné linkové dopravy a vzhledem k tomu, že v následujícím období bude vycházet nový Plán dopravní obslužnosti území Jihočeského kraje, budou se měnit i dopravci, tarify, pravidla a podmínky veřejné dopravy v Jihočeském kraji včetně počtu a tras určitých spojů, je možné, že i Zborov se dočká zlepšení.

Navzdory tomu, že průzkumným šetřením provedeným přímo u obyvatel osady, byly vyvráceny dílčí průzkumné hypotézy, tedy že kdyby byla cesta na autobusovou zastávku *Ledenice, Zborov, rozcestí* bezpečnější, nebo kdyby zajížděl autobus do Zborova častěji, využívalo by ho alespoň 50 % dotazovaných častěji, že autobusy jezdící až do Zborova využívají převážně děti do školy, tedy ne více, než 25 % dotazovaných a že více, než 75 % dotazovaných nevyužívá žádný autobus a navzdory tomu, že téměř

polovina (42,2 %) dotazovaných obyvatel Zborova nepovažuje cestu na zastávku *Ledenice, Zborov, rozcestí* za nebezpečnou a nebojí se tudy jít, je autorka „práce“ toho názoru, že se jedná o potenciálně nebezpečnou situaci, která by mohla vyústit jak v ohrožení bezpečnosti chodce, tak v ohrožení bezúhonnosti řidiče, nehledě na jeho vlastní bezpečnost, v případě, že by došlo ke střetu s chodcem.

Potřeba dopravy byla mezi lidmi odjakživa a se zkracující se vzdáleností mezi občany díky vyspělejším technologiím se i přeprava osob zrychlila na její maximum. Mnoho osob pro urychlení a zpohodlnění dopravy začalo využívat vlastní auta, která se díky příznivým cenám jak pořizovacích nákladů, tak paliva, stala pro lidi velmi dostupnou. Nicméně nadměrné používání automobilů s sebou nese svá rizika, a to jak pro planetu, tak pro lidi samotné. Nejen, že jsou lidé v autě v malém uzavřeném prostoru v přímém kontaktu se škodlivinami, které vznikají spalováním, ale jsou také v důsledku intenzivního provozu, vystaveni vyššímu riziku dopravní nehody s fatálními následky, které jsou ovlivňovány rizikovými faktory. Mezi tyto faktory řadíme například; rostoucí počet lákadel, která odvádějí pozornost řidičů (mobilní telefony, autorádia, navigace), mladé řidiče ihned po získání řidičského oprávnění, větší dostupnost silných rychlých aut nejen pro zkušené, ale nezřídka také pro nezkušené řidiče.

Zájem o autobusovou dopravu přitom neklesá a dle vyjádření Jihočeského koordinátora dopravy přinejmenším v okolí Českých Budějovic stoupá. V tuto chvíli vzniká nový rozpor, který dosud společnost nemusela nijak významně řešit, a tím je, že mnoho osob, jež se musejí dopravit na autobusovou zastávku pěšky po pozemní komunikaci při aktuálním provozu, se vydává v čím dál větší nebezpečí, že je srazí nepozorný řidič. Toto riziko ale platí zároveň i oboustranně, kdy bdělý opatrný řidič může za snížené viditelnosti srazit téměř neviditelného bezohledného chodce a sám tak za to nést dalekosáhlé následky. Právě na tyto aspekty si „práce“ mimo jiné kladla za cíl poukázat, a také při zkoumání dané problematiky poukázat u pověřených orgánů na zájem o řešení situace konkrétní osady v konkrétním městysu, jejíž situaci je v důsledku rostoucího provozu přes osadu zejména z důvodu stavby obchvatu Českých Budějovic potřeba řešit včas, aby bylo eliminováno riziko nehody.

Seznam použitých zdrojů

Literární zdroje

1. BUĎA, J. *Jak předcházet bezpečnostním rizikům v silniční dopravě.* [Praha]: Vogel, 2009. 47 s. ISBN 978-80-254-5360-5.
2. *Děti na cestách: bezpečně po městě: informace pro zástupce měst a obcí.* V Praze: Ministerstvo životního prostředí, 2003. 63 s. ISBN 80-7212-269-X.
3. HARÁK, M. *Autobusy první republiky a protektorátu: 1918-1945.* První vydání. Praha: Grada Publishing, 2018. 271 stran. ISBN 978-80-271-0663-9.
4. HOFFMAN, P. *Dějiny státní autobusové dopravy v českých zemích a na Slovensku.* 1. vyd. Litoměřice: Vydavatelství dopravní literatury, 2010. 255 s. ISBN 978-80-86765-17-4.
5. HOFFMAN, P. *Dějiny státní autobusové dopravy v Československu.* 1. vyd. Praha: Andrej Hoffman ve spolupráci s Vydavatelstvím dopravní literatury Litoměřice, 2013. 256 s. ISBN 978-80-905647-0-1.
6. KLEPRLÍK, J. *Technologie a řízení silniční dopravy.* Vyd. 1. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2003. 148 s. ISBN 80-7194-520-X.
7. PROCHÁZKA J. Kritická situace v silničním provozu. In *Krizové stavy a doprava: sborník z 3. odborné konference, Pardubice 4.9.2003.* Vyd. 1. Pardubice: Institut Jana Pernera, 2003. 120 s. ISBN 80-86530-12-4.
8. KUPKA, J. Ochrana krajinného rázu jako forma ochrany venkovských sídel. In Kolektiv autorů. *Venkov a územní plánování*. Vyd. 1. V Praze: České vysoké učení technické, 2016. 112. s. ISBN: 978-80-01-05908-1.
9. KYNCL, J. *Historie dopravy na území České republiky.* 1. vyd. Praha: Vladimír Kořínek, 2006. 146 s., [16] s. obr. příl. ISBN 80-903184-9-5.
10. MATES, P. *Kapitoly ze správní vědy.* Vyd. 1. V Praze: Vysoká škola ekonomická, 1997. 63 s. ISBN 80-7079-128-4.

11. MAXA, P. *Teorie dopravy*. Vyd. 1. Praha: Vydavatelství ČVUT, 1997. 278 s. ISBN 80-01-01637-4.
12. NEDOROST, L. *Správa dopravy a telekomunikací.* 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 1995. 38 s. Právnické sešity, Č. 96. ISBN 80-210-1112-2.
13. PAŘÍZKOVÁ, I. *Finance územní samosprávy.* 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 2008. 238 s. Edice učebnic PrF MU, č. 414. ISBN 978-80-210-4511-8.
14. POPELKA, P. *Zrod moderní dopravy: modernizace dopravní infrastruktury v Rakouském Slezsku do vypuknutí první světové války.* Vyd. 1. Ostrava: Filozofická fakulta Ostravské univerzity, 2013. 311 s. ISBN 978-80-7464-384-2.
15. PROVAZNÍKOVÁ, R. *Financování měst, obcí a regionů: teorie a praxe.* 3. aktualizované a rozšířené vydání. Praha: Grada Publishing, 2015. 280 s. Finance. ISBN 978-80-247-5608-0.
16. RABOCH, V. *Autobusy v datech a číslech.* 1. vyd. Praha: Nadas, 1971. 114 s. Knižnice motoristy. Malá řada.
17. RYBA, J. *K historii silniční dopravy na území České republiky.* Vyd. 1. [Pardubice]: Institut Jana Pernera, 2004, 182 s. ISBN 80-86530-14-0.
18. ŘEZÁČ, J. *Základy managementu v dopravě.* Vyd. 1. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2000. 72 s. ISBN 80-7194-267-7.
19. SCHMEIDLER, K., ed. *Human-machine interface in car using ADAS and IVIS. Brno: Centrum dopravního výzkumu, 2011. 112 s. ISBN 978-80-86502-18-2.*

Elektronické zdroje

1. CUKR, J. *Městys Ledenice: Zborov* [online]. © 2022 Ledenice. Dostupné z WWW: Zborov | Městys Ledenice.

2. ČESKO. Státní správa. Úřady v ČR, Kraje, okresy, obce: *Jihočeský kraj* [online]. European Business Enterprise, a.s., © 2000–2022. Dostupné z WWW: Jihočeský kraj - statnisprava.cz
3. ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. Registr sčítacích obvodů a budov [online]. © Český statistický úřad, 2021, poslední aktualizace 22.02.2202. Dostupné z WWW: Registr sčítacích obvodů a budov | ČSÚ (czso.cz).
4. GW JIHOTRANS. *GW Bus, Seznam linek* [online]. Copyright © 2020-2022. Dostupné z WWW: Seznam linek | GW JIHOTRANS.
5. MAPY.CZ: *Ředitelství silnic a dálnic ČR, Geoportál Silniční a dálniční sítě ČR* [online]. © Ředitelství silnic a dálnic ČR 2022. Dostupné z WWW: Silniční a dálniční síť ČR (veřejná aplikace) (rsd.cz).
6. JIKORD s. r. o. *Plán dopravní obslužnosti území Jihočeského kraje 2017–2021 s výhledem do roku 2030* [online]. České Budějovice, 2016. 80 s. Dostupné z WWW: 05-plan-dopravni-obsluznosti-uzemi-jihoceskeho-kraje-2017-2021-s-vyhledem-do-roku-2030-finalni-verze.pdf (jikord.cz).

Legislativní dokumenty

1. ČESKO. MINISTERSTVO VNITRA: *Licence na linkovou osobní dopravu* [online]. Ministerstvo vnitra, © 2021. Dostupné z WWW: https://portal.gov.cz/sluzby-vs/licence-na-linkovou-osobni-dopravu-S7074.
2. ČESKO. MINISTERSTVO VNITRA: *Metodické doporučení k činnosti územních samosprávných celků: č. 13 - Obecní úřad*, [online]. Ministerstvo vnitra České republiky, Odbor veřejné správy, dozoru a kontroly, © 2018. 51 s. Dostupné z WWW: Dokumenty ODK – Ministerstvo vnitra České republiky (mvcr.cz).

3. ČESKO. *Zákon 111/1994 Sb. Parlamentu České republiky o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů.* [Systém ASPI]. Praha: Wolters Kluwer. Dostupné v Systému ASPI.
4. ČESKO. *Parlament České republiky, Poslanecká sněmovna. Ústavní zákon ze dne 9. května 1948* [online]. © 2021. Dostupné z WWW: https://www.psp.cz/docs/texts/constitution_1948.html.
5. ČESKO. *Zákon 194/2010 Sb. Parlamentu České republiky o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů* [Systém ASPI]. Praha: Wolters Kluwer. Dostupné v Systému ASPI.
6. ČESKO. *Zákon 361/2000 Sb. Parlamentu České republiky o provozu na pozemních komunikacích a o změně dalších zákonů* [Systém ASPI]. Praha: Wolters Kluwer. Dostupné v Systému ASPI.
7. ČESKO. *Zákon 129/2000 Sb. Parlamentu České republiky o krajích, ve znění pozdějších předpisů (krajské zřízení)* [Systém ASPI]. Praha: Wolters Kluwer. Dostupné v Systému ASPI.
8. ČESKO. *Zákon 128/2000 Sb. Parlamentu České republiky o obcích, ve znění pozdějších předpisů (obecní zřízení)*. [Systém ASPI]. Praha: Wolters Kluwer. Dostupné v Systému ASPI.

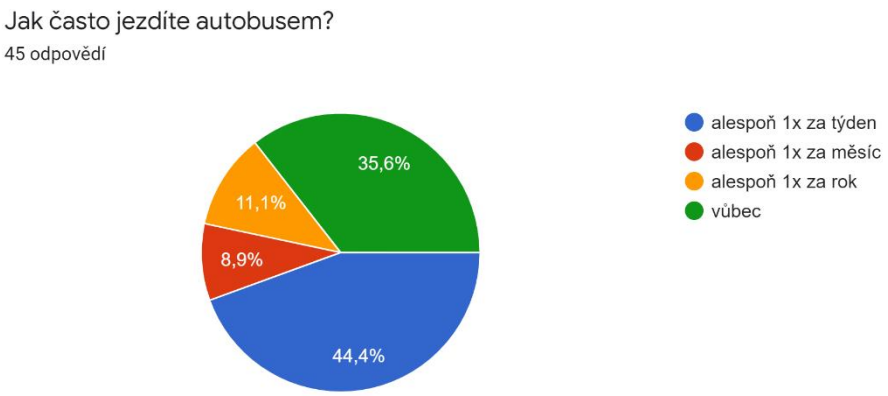
Ostatní zdroje

Kromě výše uvedených zdrojů byly při zpracování „práce“ využity následující materiály:

- Rozhovor s místostarostou městysu Ledenice, ze dne 03.03.2022
- Rozhovor se zástupcem spol. Jikord s.r.o., ze dne 27.02.2022

Seznam tabulek a grafů

Graf 1. Četnost přepravy

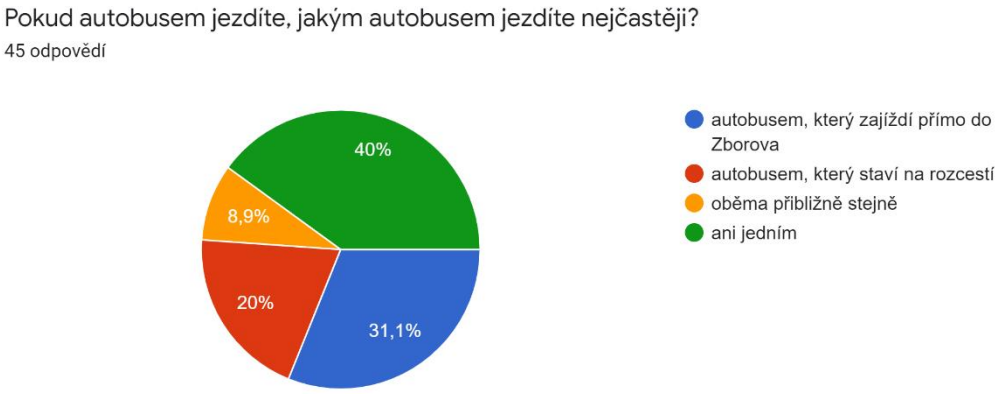


Zdroj: vlastní průzkum

Graf 2. Důvod nevyužívání autobusů

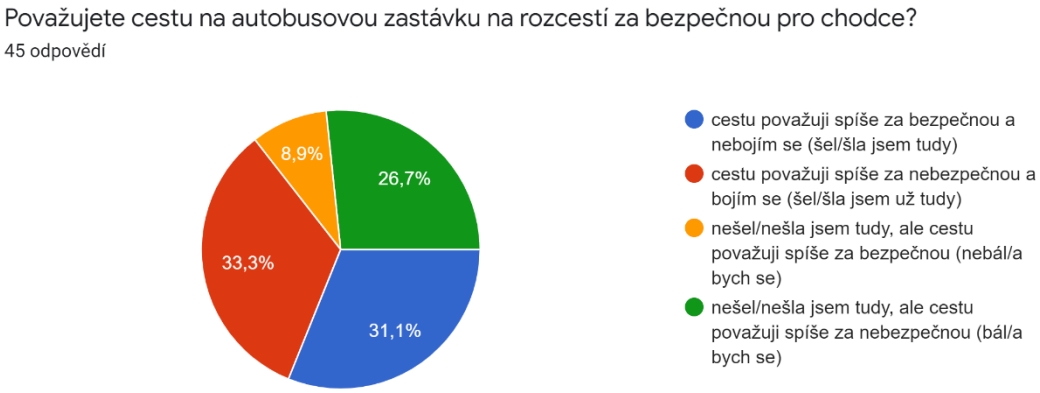
Zdroj: vlastní průzkum

Graf 3. Nejčastěji užívaný autobus



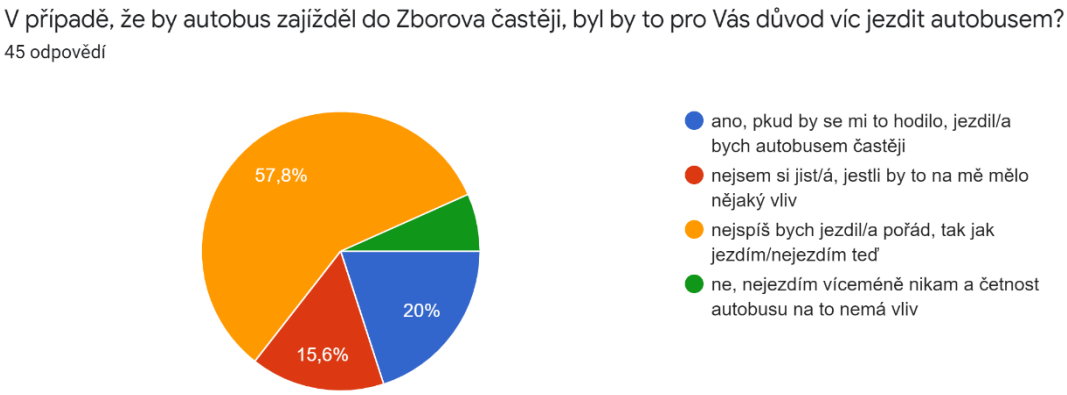
Zdroj: vlastní průzkum

Graf 4. Bezpečnost cesty na zastávku Ledenice, Zborov, rozcestí



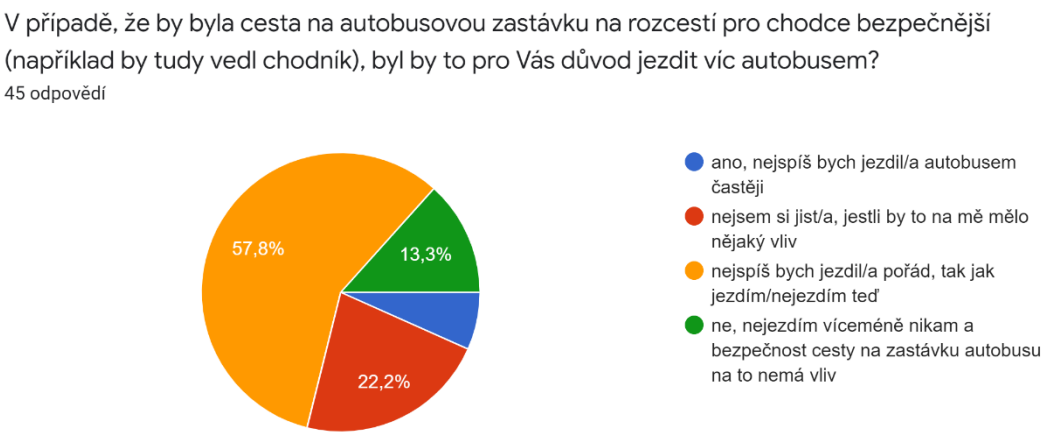
Zdroj: vlastní průzkum

Graf 5. Vliv četnosti autobusů jezdících do Zborova



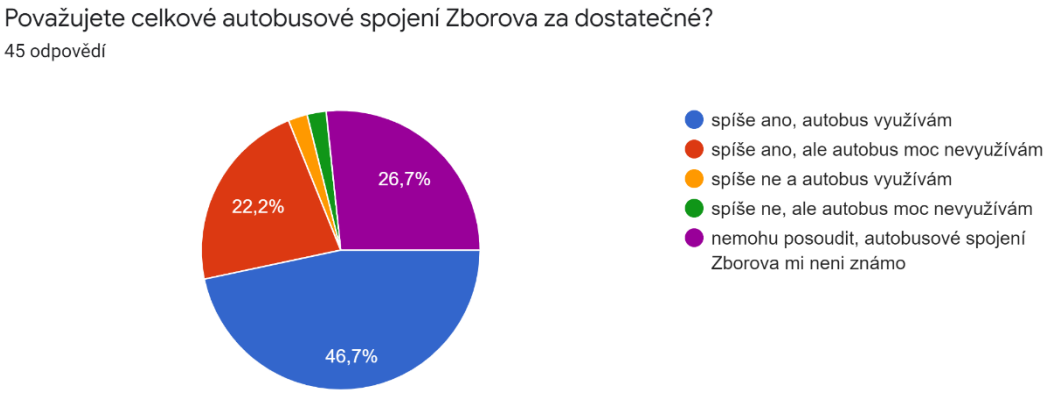
Zdroj: vlastní průzkum

Graf 6. Vliv bezpečnosti cesty vedoucí na rozcestí



Zdroj: vlastní průzkum

Graf 7. Celková dopravní obslužnost Zborova

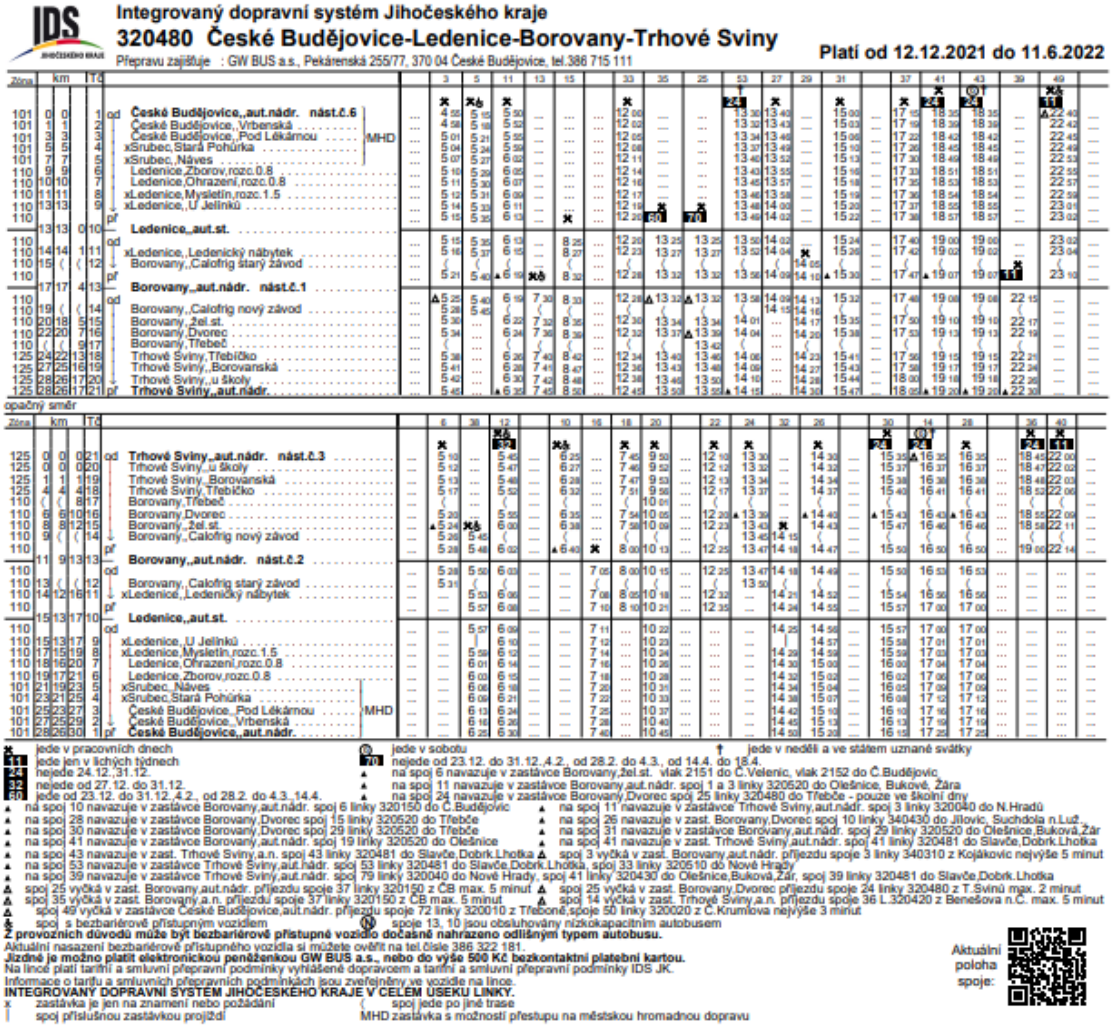


Zdroj: vlastní průzkum

Seznam příloh

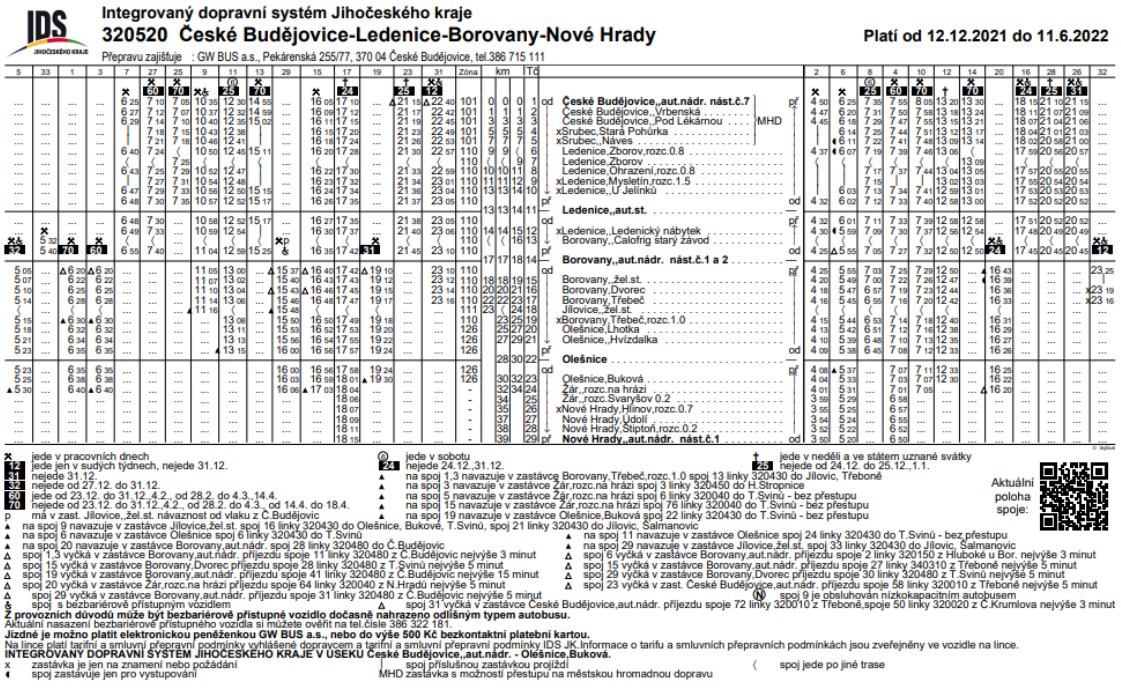
Příloha I. Jízdní řády

Linka 320480



Zdroj: GW JIHOTRANS. GW Bus, Seznam linek [online]. Copyright © 2020-2022. [cit. 2022-02-22]. Dostupné z WWW: 320480_a3.pdf (gwjihotrans.cz).

Linka 320520



Integrovaný dopravní systém Jihočeského kraje

320520 České Budějovice-Ledenice-Borovany-Nové Hrady

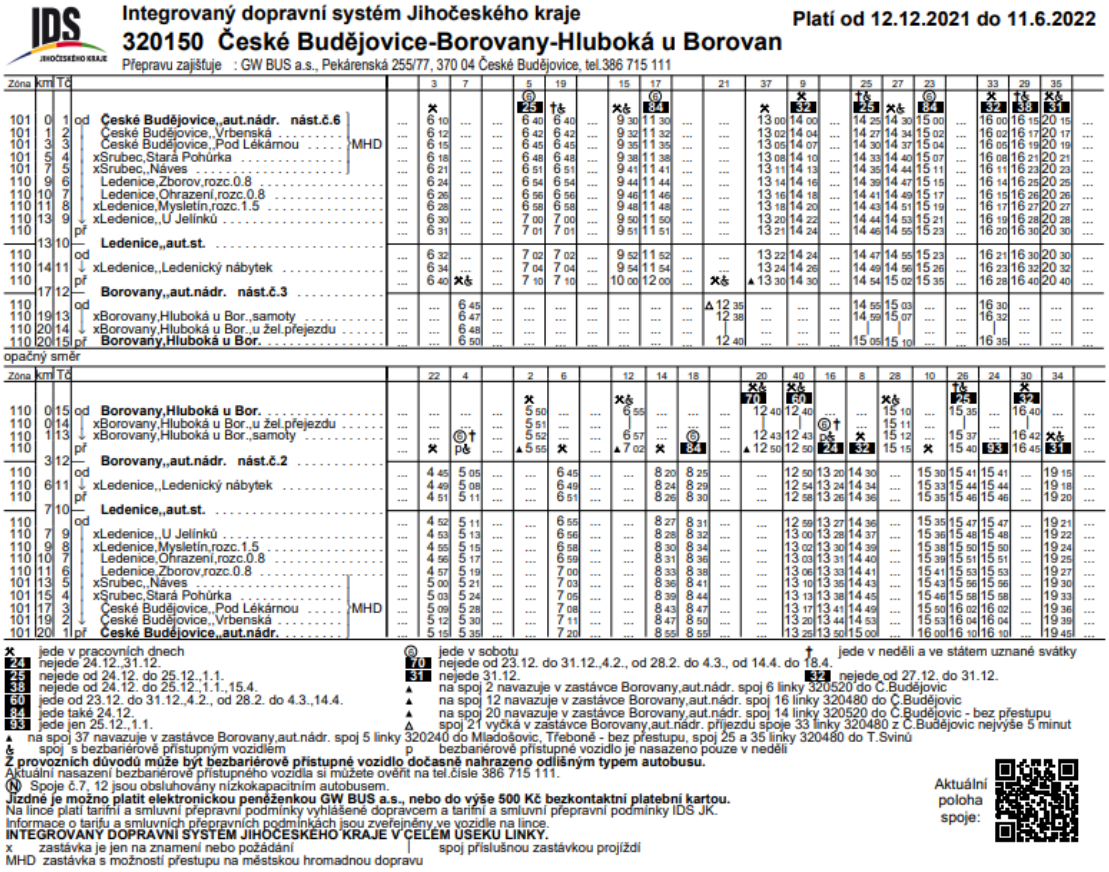
Platí od 12.12.2021 do 11.6.2022

Přepravu zajišťuje : GW BUS a.s., Pekárenská 255/77, 370 04 České Budějovice, tel.386 715 111

České Budějovice,,aut.nádr. nást.č.7 – Ledenice,,aut.st. – **Borovany,,aut.nádr. nást.č.1 a 2** – **Olešnice** – **Nové Hrady,,aut.nádr. nást.č.1**

Zdroj: GW JIHOTRANS. GW Bus, Seznam linek [online]. Copyright © 2020-2022. [cit. 2022-02-22]. Dostupné z WWW: 320520_1.pdf (gwjihotrans.cz).

Linka 320150



Integrovaný dopravní systém Jihočeského kraje — **Platí od 12.12.2021 do 11.6.2022**

320150 České Budějovice-Borovany-Hluboká u Borovan

Přepravu zajišťuje : GW BUS a.s., Pekárenská 255/77, 370 04 České Budějovice, tel.386 715 111

Zóna	km	Tč			3	7	5	19	15	17	21	37	9	25	27	23	33	29	35
101	0	1	od	**České Budějovice,,aut.nádr. nást.č.6**	...	6 10	6 40	6 40	9 30	11 30	...	13 00	14 00	14 25	14 30	15 00	16 00	16 15	20 15
101	1	2		České Budějovice,,Vrbenská	...	6 12	6 42	6 42	9 32	11 32	...	13 02	14 04	14 27	14 34	15 02	16 02	16 17	20 17
101	3	3		České Budějovice,,Pod Lékárnou MHD	...	6 15	6 45	6 45	9 35	11 35	...	13 05	14 07	14 30	14 37	15 04	16 05	16 19	20 19
101	5	4		xSrubec,Stará Pohůrka	...	6 18	6 48	6 48	9 38	11 38	...	13 08	14 10	14 33	14 40	15 07	16 08	16 21	20 21
101	7	5		xSrubec,,Náves	...	6 21	6 51	6 51	9 41	11 41	...	13 11	14 13	14 35	14 44	15 11	16 11	16 23	20 23
110	9	6		Ledenice,Zborov,rozc.0.8	...	6 24	6 54	6 54	9 44	11 44	...	13 14	14 16	14 39	14 47	15 15	16 14	16 26	20 26
110	10	7		Ledenice,Ohrazení,rozc.0.8	...	6 26	6 56	6 56	9 46	11 46	...	13 16	14 18	14 41	14 49	15 17	16 15	16 28	20 28
110	11	8		xLedenice,Mysletín,rozc.1.5	...	6 28	6 58	6 58	9 48	11 48	...	13 18	14 20	14 43	14 51	15 19	16 17	16 27	20 27
110	13	9	↓	xLedenice,,U Jelínků	...	6 30	7 00	7 00	9 50	11 50	...	13 20	14 22	14 44	14 53	15 21	16 19	16 28	20 28
110			př		...	6 31	7 01	7 01	9 51	11 51	...	13 21	14 24	14 46	14 55	15 23	16 20	16 30	20 30
	13	10	—	**Ledenice,,aut.st.**															
110			od		...	6 32	7 02	7 02	9 52	11 52	...	13 22	14 24	14 47	14 55	15 23	16 21	16 30	20 30
110	14	11	↓	xLedenice,,Ledenický nábytek	...	6 34	7 04	7 04	9 54	11 54	...	13 24	14 26	14 49	14 56	15 26	16 23	16 32	20 32
110			př		...	6 40	7 10	7 10	10 00	12 00	...	▲ 13 30	14 30	...	14 54	15 02	15 35	16 28	16 40	20 40
	17	12	—	**Borovany,,aut.nádr. nást.č.3**															
110			od		...	...	6 45	...	...	...	...	Δ 12 35	...	...	...	...	...	...	...
110	19	13		xBorovany,Hluboká u Bor.,samoty	...	...	6 47	...	...	...	...	12 38	...	...	...	15 07	...	...	...
110	20	14	↓	xBorovany,Hluboká u Bor.,u žel.přejezdu	...	...	6 48	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
110	20	15	př	**Borovany,Hluboká u Bor.**	...	...	6 50	...	...	...	...	12 40	...	15 05	15 10	...	16 35	...	...

opačný směr

Zóna	km	Tč			22	4	2	6	12	14	18	20	40	16	8	28	10	26	24	30	34
110	0	15	od	**Borovany,Hluboká u Bor.**	...	...	5 50	...	6 55	...	...	12 40	12 40	...	...	15 10	...	15 35	...	16 40	...
110	0	14		xBorovany,Hluboká u Bor.,u žel.přejezdu	...	...	5 51	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
110	1	13	↓	xBorovany,Hluboká u Bor.,samoty	...	...	5 52	...	6 57	...	...	12 43	12 43	...	...	15 12	...	15 37	...	16 42	...
110			př		...	...	▲ 5 55	...	▲ 7 02	...	...	▲ 12 50	12 50	...	...	15 15	...	15 40	...	16 45	...
	3	12	—	**Borovany,,aut.nádr. nást.č.2**																	
110			od		...	4 45	5 05	...	6 45	...	...	8 20	8 25	...	...	12 50	13 20	14 30	...	15 30	15 41	15 41	...	19 15	...
110	6	11	↓	xLedenice,,Ledenický nábytek	...	4 49	5 08	...	6 49	...	...	8 24	8 29	...	...	12 54	13 24	14 34	...	15 33	15 44	15 44	...	19 18	...
110			př		...	4 51	5 11	...	6 51	...	...	8 26	8 30	...	...	12 58	13 26	14 36	...	15 35	15 46	15 46	...	19 20	...
	7	10	—	**Ledenice,,aut.st.**																	
110			od		...	4 52	5 11	...	6 55	...	...	8 27	8 31	...	...	12 59	13 27	14 36	...	15 35	15 47	15 47	...	19 21	...
110	7	9		xLedenice,,U Jelínků	...	4 53	5 13	...	6 56	...	...	8 28	8 32	...	...	13 00	13 28	14 37	...	15 36	15 48	15 48	...	19 22	...
110	9	8		xLedenice,Mysletín,rozc.1.5	...	4 55	5 15	...	6 58	...	...	8 30	8 34	...	...	13 02	13 30	14 39	...	15 38	15 50	15 50	...	19 24	...
110	10	7		Ledenice,Ohrazení,rozc.0.8	...	4 56	5 17	...	6 59	...	...	8 31	8 36	...	...	13 03	13 31	14 40	...	15 39	15 51	15 51	...	19 25	...
110	11	6		Ledenice,Zborov,rozc.0.8	...	4 57	5 19	...	7 00	...	...	8 33	8 38	...	...	13 06	13 33	14 41	...	15 41	15 53	15 53	...	19 27	...
101	13	5		xSrubec,,Náves	...	5 00	5 21	...	7 03	...	...	8 36	8 41	...	...	13 10	13 35	14 43	...	15 43	15 56	15 56	...	19 30	...
101	15	4		xSrubec,Stará Pohůrka	...	5 03	5 24	...	7 05	...	...	8 39	8 44	...	...	13 13	13 38	14 45	...	15 46	15 58	15 58	...	19 33	...
101	17	3		České Budějovice,,Pod Lékárnou MHD	...	5 09	5 28	...	7 08	...	...	8 43	8 47	...	...	13 17	13 41	14 49	...	15 50	16 02	16 02	...	19 36	...
101	19	2		České Budějovice,,Vrbenská	...	5 12	5 30	...	7 11	...	...	8 47	8 50	...	...	13 20	13 44	14 53	...	15 53	16 04	16 04	...	19 39	...
101	20	1	př	**České Budějovice,,aut.nádr.**	...	5 15	5 35	...	7 20	...	...	8 55	8 55	...	...	13 25	13 50	15 00	...	16 00	16 10	16 10	...	19 45	...

x jede v pracovních dnech
24 nejede 24.12.,31.12.
25 nejede od 24.12. do 25.12.,1.1.
38 nejede od 24.12. do 25.12.,1.1.,15.4.
60 jede od 23.12. do 31.12.,4.2., od 28.2. do 4.3.,14.4.
84 jede také 24.12.
93 jede jen 25.12.,1.1.
▲ na spoj 37 navazuje v zastávce Borovany,aut.nádr. spoj 5 linky 320240 do Mladošovic, Třeboně - bez přestupu, spoj 25 a 35 linky 320480 do T.Svinů
& spoj s bezbariérově přístupným vozidlem

Ⓡ jede v sobotu
70 nejede od 23.12. do 31.12.,4.2., od 28.2. do 4.3., od 14.4. do 18.4.
31 nejede 31.12.
† jede v neděli a ve státem uznané svátky
32 nejede od 27.12. do 31.12.
▲ na spoj 2 navazuje v zastávce Borovany,aut.nádr. spoj 6 linky 320520 do C.Budějovic
▲ na spoj 12 navazuje v zastávce Borovany,aut.nádr. spoj 16 linky 320480 do C.Budějovic
▲ na spoj 20 navazuje v zastávce Borovany,aut.nádr. spoj 14 linky 320520 do C.Budějovic - bez přestupu
Δ spoj 21 vyčká v zastávce Borovany,aut.nádr. příjezdu spoje 33 linky 320480 z C.Budějovic nejvýše 5 minut
p bezbariérově přístupné vozidlo je nasazeno pouze v neděli

Z provozních důvodů může být bezbariérově přístupné vozidlo dočasně nahrazeno odlišným typem autobusu.
Aktuální nasazení bezbariérově přístupného vozidla si můžete ověřit na tel.čísle 386 715 111.
Ⓝ Spoje č.7, 12 jsou obsluhovány nízkokapacitním autobusem.
Jízdné je možno platit elektronickou peněženkou GW BUS a.s., nebo do výše 500 Kč bezkontaktní platební kartou.
Na lince platí tarifní a smluvní přepravní podmínky vyhlášené dopravcem a tarifní a smluvní přepravní podmínky IDS JK.
Informace o tarifu a smluvních přepravních podmínkách jsou zveřejněny ve vozidle na lince.
INTEGROVANÝ DOPRAVNÍ SYSTÉM JIHOČESKÉHO KRAJE V CELÉM ÚSEKU LINKY.
x zastávka je jen na znamení nebo požádání
MHD zastávka s možností přestupu na městskou hromadnou dopravu
| spoj příslušnou zastávkou projíždí

Aktuální poloha spoje:

Zdroj: GW JIHOTRANS. GW Bus, Seznam linek [online]. Copyright © 2020-2022. [cit. 2022-02-22]. Dostupné z WWW: 320150_1.pdf (gwjihotrans.cz).