



MASARYKOVA UNIVERZITA
PŘÍRODOVĚDECKÁ FAKULTA
GEOGRAFICKÝ ÚSTAV



**KRAJE, HROMADNÁ DOPRAVA, INTEGROVANÉ DOPRAVNÍ
SYSTÉMY – QUO VADIS?**

Diplomová práce

Bc. Tomáš Kubíček

Vedoucí práce: Mgr. Daniel Seidenglanz, Ph.D.

Brno 2018

Bibliografický záznam

Autor:	Bc. Tomáš Kubíček Přírodovědecká fakulta, Masarykova univerzita Geografický ústav
Název práce:	Kraje, hromadná doprava, integrované dopravní systémy – quo vadis?
Studijní program:	Geografie a kartografie
Studijní obor:	Sociální geografie a regionální rozvoj
Vedoucí práce:	Mgr. Daniel Seidenglanz, Ph.D.
Akademický rok:	2017/2018
Počet stran:	85+38
Klíčová slova:	Veřejná hromadná doprava; Integrovaný dopravní systém; Kraje; Regionální doprava; Dopravní obslužnost; Jihomoravský kraj; Zlínský kraj

Bibliographic Entry

Author Bc. Tomáš Kubíček
Faculty of Science, Masaryk University
Department of geography

Title of Thesis: Regions, public transport, integrated transport systems – quo vadis?

Degree programme: Geography and cartography

Field of Study: Social geography and regional development

Supervisor: Mgr. Daniel Seidenglanz, Ph.D.

Academic Year: 2017/2018

Number of Pages: 85+38

Keywords: Public transport; Integrated transport system; Regions; Regional transport; Transport services; South Moravian region; Zlin region

Abstrakt

V této diplomové práci se věnujeme regionální hromadné dopravě, která je zabezpečována kraji, a to především z hlediska faktické dopravní obslužnosti. Hlavním cílem práce je v první části obecně zhodnotit fungování hromadné dopravy v jednotlivých krajích a následně blíže porovnat situaci v Jihomoravském a Zlínském kraji, které se liší ve způsobu zprostředkování regionální hromadné dopravy. Výzkum potvrdil, že Jihomoravský kraj, který využívá systému integrované dopravy dosahuje lepších výsledků, a to zejména v četnosti spojů a to jak o víkendu, tak o všedním dnu. Problémem ve Zlínském kraji je především obslužnost o víkendu.

Abstract

In this diploma thesis we study regional public transport, which is provided by regions, especially in terms of real transport service. The main aim of the work is to evaluate the functioning of public transport in individual regions in the first part and then to compare the situation in the South Moravian and Zlín regions, which differs in the way of regional public transport organization. The research confirmed that the South Moravian Region, which uses integrated transport system, achieves better results, especially in the frequency of connectins both at the weekend and on a regular basis. Problematic in the Zlín Region are mainly weekend transport services.



MASARYKOVA UNIVERZITA
Přírodovědecká fakulta

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Akademický rok: 2017/2018

Ústav: Geografický ústav
Student: Bc. Tomáš Kubíček
Program: Geografie a kartografie
Obor: Sociální geografie a regionální rozvoj

Ředitel *Geografického ústavu* PřF MU Vám ve smyslu Studijního a zkušebního řádu MU určuje diplomovou práci s názvem:

Název práce: Kraje, hromadná doprava, integrované dopravní systémy – quo vadis?

Název práce anglicky: Regions, public transport, integrated transport systems – quo vadis?

Oficiální zadání:

Regionální složka hromadné dopravy je v podmínkách ČR už od roku 2000 organizována a zabezpečována zvláště jednotlivými kraji. V důsledku toho se v jejím zabezpečení mezi nimi postupně, avšak zřetelně zvětšují rozdíly - vedle sebe tak existují kraje s integrovanými dopravními systémy/IDS a bez nich, kraje s vyššími a nižšími standardy hromadné dopravy, kraje s vyšším a nižším zastoupením železniční dopravy apod. Kromě toho také minimálně v některých případech dochází k zesilování dopravní bariéry na krajských hranicích. Diplomová práce se bude naznačenými souvislostmi zabývat z geografického úhlu pohledu a bude obsahovat teoretickou i analytickou část.

Diplomová práce bude obsahovat především následující části:

- 1.) rešerše odborné geografické literatury zabývající se způsoby zajištění regionální hromadné dopravy v území a jejich kontextuálním ukotvením;
- 2.) stanovení metodiky výzkumu rozdílů v organizaci a zabezpečení regionální hromadné dopravy mezi kraji ČR; metodika bude zaměřena na řešení několika dílčích problémů (srovnání dopravní nabídky v systémech s IDS a bez nich, vývoj dopravní poptávky, dopravní nabídka v územních jádrech, periferiích a v mezikrajském spojení apod.) a bude založena na kombinaci většího počtu dílčích metod (např. jízdní řády, statistická data a další dostupné zdroje, případové studie);
- 3.) realizace empirické analýzy; představení a interpretace získaných výsledků;
- 4.) komparace situace ve dvou krajích vybraných na základě vysoké míry odlišnosti v přístupu k organizaci a zabezpečení hromadné regionální dopravy; 5.) závěr, shrnutí hlavních zjištění.

Doporučená literatura:

- 1.) Modern transport geography. Edited by B. S. Hoyle - R. D. Knowles. 2nd, rev. ed. Chichester: Wiley, 1998.
- 2.) The geography of urban transportation. Edited by Susan Hanson - Genevieve Giuliano. 3rd ed. New York, N.Y.: The Guilford Press, 2004.
- 3.) Čuma, L. et al. (2014) 10 let IDS JMK. Brno: KORDIS JMK.
- 4.) excerpce další dostupné převážně geografické literatury.

Jazyk závěrečné práce: čeština

Vedoucí práce: Mgr. Daniel Seidenglanz, Ph.D.

Datum zadání práce: 24. 9. 2015

V Brně dne: 3. 1. 2017

Souhlasím se zadáním (podpis, datum):

.....

Bc. Tomáš Kubíček

student

.....

Mgr. Daniel Seidenglanz, Ph.D.

vedoucí práce

.....

prof. RNDr. Petr Dobrovolný, CSc.

ředitel Geografického ústavu

Poděkování

Na tomto místě bych chtěl poděkovat všem lidem, kteří mi byli jakýmkoliv způsobem nápomocni při vypracování této diplomové práce, ať už mi byli inspirací, či odstrašujícím příkladem. Jmenovitě velmi děkuji svému školiteli, doktoru Seidenglanzovi za ochotu, čas a množství cenných faktických připomínek, které mi byli velmi nápomocny. Dále mnohokrát děkuji Martinu Dvořákovi za tisk práce. A konečně také děkuji mé rodině a milující přítelkyni za pozitivní podporu v momentech, kdy jsem začínal propadat trdomyslnosti. Děkuji mnohokrát!

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem svoji diplomovou práci vypracoval samostatně s využitím informačních zdrojů, které jsou v práci citovány.

Brno 3. ledna 2018

.....

Jméno Příjmení

Obsah

1	ÚVOD	11
2	SOCIÁLNÍ ASPEKTY V DOPRAVNÍ POLITICE	12
2.1	Akcesibilita a mobilita jako ukazatele rovných příležitostí	13
2.2	Doprava v rurálních oblastech	14
2.2.1	Rozdílnost rurálních oblastí a jejich vymezení	14
3	SYSTÉMY VEŘEJNÉ DOPRAVY	16
3.1	Integrovaný dopravní systém	16
3.1.1	Hlavní rozdíly mezi IDS a klasickým druhem veřejné hromadné dopravy	17
3.1.2	Výhody a nevýhody IDS	17
3.2	Systém Park and ride	18
3.3	Přístup síťového plánování	19
3.3.1	Koncept pulzujících jízdnicích řádů	19
3.4	Demand – responsive transport	22
3.5	Accessibility – based solutions	23
3.6	Národní filozofie	24
3.6.1	Regionální železniční doprava v České republice, Rakousku a Německu	25
4	METODIKA VÝZKUMU	27
4.1	Analýza regionální veřejné hromadné dopravy v krajích ČR	27
4.2	Srovnání zabezpečení regionální VHD v Jihomoravském a Zlínském kraji	29
5	REGIONÁLNÍ DOPRAVA V ČESKÉ REPUBLICĚ	32
5.1	Historie a formy IDS v ČR	32
5.2	Tarifní integrace	34
5.3	Kvalita webových stránek a informativnost	35
5.4	Rozsah integrovaných území	38
5.5	Analýza dopravní obslužnosti obcí dle krajů	40
5.5.1	Shrnutí negativních výsledků analýzy dopravní obslužnosti	41

5.5.2	Shrnutí pozitivních výsledků dopravní obslužnosti	46
5.5.3	Shrnutí průměrných hodnot analýzy odjezdů	50
5.6	Analýza dopravní obslužnosti obcí dle velikostních skupin středisek	52
5.7	Analýza vývoje v počtu přepravených osob	57
5.7.1	Extrémní hodnoty na železnici	57
5.7.2	Extrémní hodnoty ve veřejné autobusové dopravě	61
5.7.3	Extrémní hodnoty celkového počtu přepravených osob	65
5.7.4	Shrnutí analýzy počtu přepravených osob	67
6	KOMPARACE DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI V JIHMORAVSKÉM A ZLÍNSKÉM KRAJI	68
6.1	Dopravní obslužnost v Jihomoravském kraji	68
6.1.1	Spojení mezi okresními městy	68
6.1.2	Dopravní obslužnost obcí v SO ORP Veselí nad Moravou	72
6.1.3	Shrnutí	74
6.2	Dopravní obslužnost ve Zlínském kraji	75
6.2.1	Spojení mezi okresními městy	75
6.2.2	Dopravní obslužnost obcí v SO ORP Uherský Brod	78
6.2.3	Shrnutí	79
6.3	Komparace situace v Jihomoravském a Zlínském kraji	80
7	ZÁVĚR	83
8	SEZNAMY	86
9	ZDROJE	90
10	PŘÍLOHY	96

1 ÚVOD

Dopravní geografie jako taková je oblast geografie, která se značnou měrou promítá do každodenní praxe, neboť dopravní chování lidí významným způsobem formuje prostorové rozložení dnešní společnosti. Cílem státu či regionu je ovlivnění dopravního chování tak, aby byly omezeny jeho negativní dopady, a naopak bylo vytvořeno ideální prostředí pro život (např. Black, 2003). Tato skutečnost tedy podporuje potřebu zkoumání problematiky dopravy, aby ji bylo možno efektivně ovlivňovat.

Diplomová práce zkoumá především problematiku dopravní obslužnosti regionální veřejnou hromadnou dopravou, která je s ohledem na zvyšující se problémy spojené s individuální automobilovou dopravou (například znečištění životního prostředí, dopravní kongesce atp.) velmi důležitým prvkem ve fungování celého systému.

Práce bude strukturována do několika částí, hlavní z nich bude část analytická, která bude rozdělena na dvě kapitoly, jejichž součástí bude také sběr dat. První z nich bude zaměřena na zabezpečení regionální veřejné hromadné dopravy v krajích České republiky. Následně budou pro vybraná střediska (blíže viz metodická kapitola 4.1) zjištěny počty odjezdů spojů, které jsou zabezpečeny kraji. Na základě těchto dat bude provedeno srovnání dle krajů a také velikostních skupin středisek. Taktéž bude zkoumán vývoj počtu přepravených osob v rámci krajů, tato data jsou získávána Ministerstvem dopravy ČR. Na základě této analýzy budou vybrány dva kraje, které se budou odlišovat v systému, který využívají ke zprostředkování regionální dopravy.

V další části bude analyzována dopravní obslužnost ve 2 výše zmíněných krajích. Tato analýza bude provedena dvojím způsobem. V první části bude zjišťována obslužnost mezi okresními městy daných krajů (každé s každým). V druhé části pak bude zkoumána obslužnost v rámci jednoho vybraného SO ORP pro každý kraj. Zde budou analyzovány spoje jak z obcí do střediska, tak ve směru opačném. Pro obě tyto části budou sbírána data jak pro všední den, tak pro víkend.

Předpokladem výzkumu je skutečnost, že kraje s etablovaným systémem integrované dopravy budou dosahovat lepších výsledků než kraje, které dopravní integrace nevyužívají, či ji využívají v omezené míře.

2 SOCIÁLNÍ ASPEKTY V DOPRAVNÍ POLITICE

Dopravní politika, na kterou následně navazuje dopravní plánování, je oblast, která je v zájmech jak veřejného, tak privátního sektoru, neboť je skrze ni následně ovlivněna možnost využití systémů dopravy v dané oblasti. Vůdčí postavení má však veřejný sektor, neboť je jím vlastněna většina dopravní infrastruktury (Rodrigue, 2006).

Tato politika je tvořena na všech měřítkových úrovních, jak nadnárodní, národní, regionální, lokální. Z nadnárodní může být jako příklad použita Evropská unie, která vytváří své strategie například v rámci sítě TEN-T, jako národní by byla politika daného státu atp. Dopravní politika má výrazný vliv na strukturu vztahů a vazeb, a tedy i na celou geografii dopravy. Jakožto příklad mohou být brány vysoko-rychlostní železniční tratě (Shaw, Knowles a Docherty, 2008).

Hlavní stimul zlepšování dopravních služeb je však iniciován dopravní politikou EU, jejíž reforma ovlivnila především liberalizaci, regionalizaci a privatizaci železničního odvětví v členských zemích EU (Seidenglanz, Nigrin, Dujka, 2015). Významným nástrojem EU jsou v tomto kontextu především dotační tituly, kterými mohou nepřímo ovlivňovat rozvoj členských států.

Protože doprava je neodmyslitelnou součástí každodenního života (formování obchodních vztahů, dojíždění do práce, za přáteli, do školy). Snahou vlády tedy je dle Blacka (2003) řídit tyto vzorce mobility, infrastruktury a vazeb a zároveň omezit její negativní dopady. V poslední době, kdy výrazně narůstá počet teroristických akcí, je potřebné také navýšení státní bezpečnosti (Rodrigue, 2006; Wood a Johnson, 1996). Důvodem zainteresovanosti státu v dopravní problematice je také skutečnost, že tento segment ekonomiky nefunguje příliš dobře v čistě tržním systému (Shaw, Knowles a Docherty, 2008). Už Schumper (1909) zmiňuje výhody omezení soukromého sektoru v dopravním podnikání, kdy vyzvihuje potenciál dobře cílených státních intervencí ve smyslu maximalizace sociálních benefitů. Z toho vyplývá, že „provize veřejnosti“ v rámci klíčové infrastruktury může být efektivnější a spravedlivější než v případě tržního systému.

Cílem vlády tedy je také dosažení cílů sociální politiky skrze zprostředkování dopravní infrastruktury a služeb, tedy o nastolení sociální rovnosti. Příklady takovýchto regulačních opatření mohou být následující (Shaw, Knowles a Docherty, 2008):

- dostupné ceny jízdného pro studenty, lidi v důchodovém věku, matky s dětmi, osoby znevýhodněné;
- zprostředkování vysoké kvality služeb;

- zajištění odpovídající kvantity služeb a kompletní dopravní síť.

Tato sociální rovnost může být maximalizována skrze dopravní systém, který je dostupný co největšímu počtu osob v co největší šíři služeb (Buchan, 1992; Farrington a Farrington, 2005). Rozšiřování přístupu pro znevýhodněné skupiny obyvatel může také poskytnout širší ekonomické benefity (například zvyšování mobility potenciálně zanedbávaných částí dělnické síly apod.) (Houston, 2001). Při samotném dopravním plánování je potřeba minimalizovat sociální náklady, jako například negativní dopady spojené s rozvojem dopravy (Black, 2003), jako zastavění krajiny, snížení kvality ovzduší atp. Zároveň je potřeba citlivě nakládat s rozdělením financí v jednotlivých oblastech, neboť investice do silniční infrastruktury automaticky snižují obnos pro železniční infrastrukturu, dotace na jízdné snižují investice do infrastruktury a podobně (Shaw, Knowles a Docherty, 2008).

2.1 Akcesibilita a mobilita jako ukazatele rovných příležitostí

Akcesibilitou rozumíme schopnost lidí dosáhnout například na služby, pracovní příležitosti, různé rekreační objekty apod., avšak také dosažitelnost určitých virtuálních komunit skrze internet. Může být definována jak z pohledu místa (je dostupné za určitých podmínek či s určitými omezeními, jako například cena či přepravní čas, určitému počtu osob), tak z pohledu lidí s jejich omezeními přístupu na daná místa (např. Moseley, 1979; Hillman et al., 1976; Hine, 2008; Giuliano, 1998).

Mobilita, tedy schopnost pohybu mezi místy, je důležitým aspektem akcesibility (Moseley, 1979). O mobilitě a akcesibilitě je vhodné přemýšlet v kontextu příležitostí, respektive omezení s nimi spojených (obyvatelé na samotě bez automobilu versus obyvatelé v obcích s automobilem a přístupem k VD). Dominantním trendem v západní Evropě a severní Americe od poloviny 20. století byl pokles obslužnosti právě rurálních oblastí.

V Británii byl proveden výzkum mezi lety 2000 a 2005, který zjistil, že 8 z 10 zkoumaných typů služeb zaznamenaly v rurálních oblastech mezi těmito lety pokles z hlediska geografické dostupnosti (Commission for Rural Communities, 2005). Zároveň bylo zjištěno, že v roce 1998 mělo téměř 20 % vesnic a měst do 2000 obyvatel služby VD pod „hranicí potřebného minima“ (Commission for Integrated Transport, 2001). Lidé v těchto oblastech, kteří nevlastnili automobil, byli nuceni využívat pouze lokální služby a obchody, které se vyznačovaly zpravidla mnohem vyššími cenami než v případě městských oblastí (jednalo se zejména o starší lidi, případně zdravotně postižené, tedy nejrizikovější skupiny obyvatel). Dalšími potenciálně znevýhodněnými skupinami obyvatel jsou například studenti pod 18 let (případně 16 let), kteří ještě nevlastní řidičský průkaz a ženy, u kterých je obecně

procento vlastnictví řidičského průkazu nižší než u mužů (Hamilton et al., 2005), což do problematiky vnáší taktéž genderový podtext.

2.2 Doprava v rurálních oblastech

Plánování dopravy v rurálních oblastech je bezpochyby velmi důležitou výzvou, neboť se jedná o komplexní problematiku, při které nelze jednoduše vymezit hranici mezi rurální a urbánní dopravou, nýbrž je potřeba brát v úvahu celkový socio-ekonomický kontext dané oblasti. Faktem však zůstává, že obyvatelé v rurálních oblastech jsou často limitováni v možnostech přepravy, a tedy náchylnější na negativní jevy jako sociální exkluze apod. Jejich mobilita a akcesibilita jsou tedy ve smyslu příležitostí, nebo naopak omezení klíčovými faktory (Gray, Farrington, Kagermeier, 2008).

2.2.1 Rozdílnost rurálních oblastí a jejich vymezení

Jak je již výše zmíněno, velkým problémem je samotná definice rurálních oblastí (Cloke et al., 2005), neboť tyto oblasti mohou být vymezeny různými způsoby při použití různých kritérií a nelze jednoznačně určit, který je ten správný a naopak. Jednou z možností použitých kritérií je například kombinace nízké hustoty osídlení a vzdálenosti od koncentrace městských aktivit. Dále lze zkoumat například samotné rozložení aktivit, kde by byla za rurální oblast považována ta s menší nabídkou aktivit (např. zdravotnictví, vzdělání, maloobchod, veřejná doprava apod.) oproti městu. Taktéž je možno tyto regiony definovat na základě funkčních vztahů založených na dojíždě (do práce, školy atp.), nicméně toto vymezení skýtá mnohá úskalí. Například Londýnský pás dojíždě by v tomto vymezení spadl do kategorie rurálních oblastí, ačkoliv za takovou oblast lze považovat jen stěží (Gray, Farrington a Kagermeier, 2008).

V kontextu České republiky se regionalizací zabývá také například Hampl (2005), který využívá především socio – ekonomických vztahů ve společnosti. Hlavním ukazatelem jsou ekonomická síla středisek a následná dojížděka do nich, ať už se jedná o pracovní dojížděku, či dojížděku za službami. Na základě těchto charakteristik byly v ČR vymezeny regiony několika různých typů.

Největším problémem periferních oblastí je často nekvalitní, nespolehlivé a zdouhavé spojení s přilehlým především ve večerních hodinách a o víkendech, a to i přes poměrně vysokou poptávku ze strany cestujících. Lidé se tedy stávají závislími na automobilech a tato závislost se průběžně zvyšuje (ESRC Transport Unit, 1995). Krom skutečnosti, že automobil umožňuje bydlet ve větší vzdálenosti od výkonu práce, nejedná se pouze o dopravní prostředek, ale také jakýsi kulturní symbol společnosti. Přes 80 % domácností v západní Evropě vlastní alespoň jeden automobil. Lidé bez automobilu, kteří

bydlí ve špatně obslužených oblastech zároveň čelí riziku neúplného začlenění do společnosti, respektive vyloučení (Gray, Farrington a Kagermeier, 2008).

3 SYSTÉMY VEŘEJNÉ DOPRAVY

3.1 Integrovaný dopravní systém

IDS¹ je multimodální systém veřejné hromadné dopravy, který má za cíl efektivní obsluhu zájmové oblasti, ať už z hlediska účelu či hospodárnosti (např. Petersen, 2016). Toho je docíleno zpravidla kombinací a koordinací různých typů dopravy a také dopravců. Cílem tohoto systému je dle Stojanovského (2013) vytvořit propojený systém městských oblastí VHD², která bude schopna konkurovat automobilové dopravě. Toho je docíleno sjednocením nabídky linkových autobusových spojů, městské hromadné dopravy a železnice (Drdla, 2014). Základními principy a znaky IDS jsou (vlastní zpracování dle Drdla, 2014; Mojžíš, Graja a Vančura, 2008):

- společná, respektive koordinovaná nabídka spojů různých druhů dopravy;
- jednotná tarifní nabídka;
- stejné přepravní podmínky a standardy kvality dopravy;
- jednotný informační servis.

Tyto základní principy jsou esenciálními pro fungování celého systému, a pakliže jeden z těchto systémů nefunguje, výrazně to degraduje kvalitu výsledného produktu.

Systém IDS se skládá z několika dílčích složek. Jsou jimi dopravci, kteří provozují fyzickou přepravu osob v daném území dle sjednaných podmínek, a komunální instituce, což jsou například kraje či svazky obcí, které mají za úkol hájit zájmy cestujících. Poslední složkou jsou organizátoři, kteří celý systém koordinují a zabezpečují jeho funkčnost (Mojžíš, Graja a kol., 2004). V případě České republiky jsou takovými organizátory například KORDIS³, PID⁴, KODIS⁵, OREDO⁶ a další instituce, které jsou zpravidla zřizovány kraji.

Systém IDS je celkově velmi náročný na koordinaci, což je důsledek nutnosti organizovat několik na sobě nezávislých celků. Mojžíš, Graja a Vančura (2008) a Drdla (2014) definují celou řadu problémů, které zde nastávají. Pravděpodobně největšími z nich jsou nutnost rozdělovat příjmy v důsledku využití více druhů dopravy v rámci

¹ IDS = integrovaný dopravní systém

² VHD = veřejná hromadná doprava

³ KORDIS = Koordinátor IDS Jihomoravského kraje

⁴ PID = Pražská integrovaná doprava

⁵ KODIS = Koordinátor ostravského dopravního integrovaného systému

⁶ OREDO = Organizátor regionální dopravy v Královéhradeckém a Pardubickém kraji

jednoho jízdního dokladu a samotná koordinace celého provázaného dopravního systému apod.

3.1.1 Hlavní rozdíly mezi IDS a klasickým druhem veřejné hromadné dopravy

Jedním z největších rozdílů mezi klasickým pojetím hromadné dopravy je posun od point-to-point systému k systémům, které fungují na hierarchickém principu, který se vyznačuje větším množstvím přestupů v jádrových stanicích. Verma, Kumari, Tahlyan a Hosapujari (2016) tvrdí, že ačkoliv point-to-point systém zabezpečuje velmi dobrou dostupnost jednotlivých bodů, jedná se o systém poněkud nepraktický a neefektivní. Z tohoto pohledu je mnohem vhodnější využít více systém hub-and-spoke, který bude fungovat právě na principu hlavních přestupních uzlů, odkud se bude realizovat následně doprava do cílové destinace.

Dalším velkým rozdílem je právě koordinovaný přístup k plánování dopravy, který se vyznačuje svou multimodalitou, kdy jsou brány v úvahu jak systémy MHD⁷, linkových autobusů a železnice (Drdla, 2014). Cestující tak v rámci jednoho jízdního dokladu může využít různých druhů dopravních prostředků. Důležité však je, aby systém nenavazoval pouze na vytvořené jízdní řády, ale také, aby bral v úvahu potřeby osob realizující individuální automobilovou dopravu (Petersen, 2016). Tento argument potvrzuje i Bernal (2016), která tvrdí, že implementace systémů park and ride a kiss and ride je naprosto nepostradatelná v ohledu na zabezpečení kvalitní integrity a komplementarity dopravních služeb vzhledem ke stanici.

3.1.2 Výhody a nevýhody IDS

Z výše zmíněného lze jednoduše odvodit, že tento systém má velkou řadu výhod, ale najdou se zde i nevýhody.

Dle Drdly (2014) je velmi problematickým aspektem IDS zejména přerozdělování tržeb mezi jednotlivými dopravci v důsledku multimodální přepravy cestujících. Přepravu totiž zprostředkovávají různé subjekty jako například dopravní podniky města, České dráhy apod., kterým je nutno přerozdělovat tržby v důsledku využití jednoho jízdního dokladu, který je možno použít jak na cestu například pouze autobusem, pouze železnicí nebo kombinaci obou druhů přepravy.

⁷ MHD = městská hromadná doprava

Další nevýhodou je poměrně vysoká náročnost celého systému na organizaci a koordinaci, a to ať už se jedná o tvorbu systematického rámce fungování veřejné dopravy v kraji, či sladění jízdních řádů tak, aby odpovídaly poptávce a zabezpečily zejména efektivní průběh přepravy. Integrace dopravy může mít za následek snížení počtu spojů a zvýšení počtu přestupů (Zak a Solecka, 2014).

Hlavních výhod celého systému je dle Drdly (2014) hned několik. V první řadě se jedná o větší atraktivitu dopravní nabídky a zlepšení její kvality v ohledech například lepší návaznosti spojů jednotlivých dopravců, zjednodušení dopravní nabídky, vedení spojů ve směrech a časech přepravní poptávky.

Dále je výraznou výhodou jednotný a uživatelsky vstřícnější tarifní systém, který je charakteristický vyváženější nabídkou jízdních dokladů, možností využít jeden jízdní doklad v rámci více druhů přepravy, jednodušší orientací cestujícího v sortimentu jízdenek apod.

Výraznými výhodami jsou také jednotný odbavovací a prodejní systém a také společný dopravně – přepravní informační systém.

Vzhledem k navýšení počtu cestujících veřejnou hromadnou dopravou (Zak a Solecka, 2014) má však IDS nepřímo pozitivní vliv i na další problémy, které jsou způsobovány zejména IAD⁸ a vyskytují se především v sídelních strukturách. Jedná se například o tyto dílčí problémy (Rodrigue, Comtois a Slack, 2009):

- dopravní kongesce;
- problémy způsobené nedostatkem parkovacích míst;
- bezpečnost a nehodovost;
- vlivy na životní prostředí, spotřeba zdrojů energie;
- méně komfortní pěší doprava způsobena vyšším provozem.

3.2 Systém Park and ride

Jeden z náhledů na moderní dopravu je skutečnost, že automobilová doprava nemusí s VHD nutně pouze soupeřit, nicméně mohou taktéž doplňovat. K tomuto by měl dopomoci systém záchytných parkovišť Park and ride, kde budou moci řidiči zaparkovat svůj

⁸ IAD = individuální automobilová doprava

automobil a následně využít VHD v daném městě. Tento systém funguje především v návaznosti na železniční dopravu ve velkých městech. Typickými příklady jsou například Sheffield nebo Londýn v Anglii (White, 2008).

Význam tohoto systému byl popsán ve studii London Transport (1997), kde bylo zjištěno, že 75 – 80 % uživatel metra, kteří bydlí v tzv. suburbii středního okruhu, využívá pěší dopravu v cestě na zastávku metra (zbylých 20 % autobus). V případě suburbií s nižší koncentrací obyvatelstva se však k metru 10 – 25 % obyvatel dopravuje pomocí automobilu. Toto zjištění tedy vyústilo v potřebu záchytných parkovišť na významných dopravních terminálech.

Snahou operátorů dopravy je to, aby řidiči zaparkovali svá auta co nejdále od centra daného střediska, a tím co nejvíce ulehčili dopravní situaci. Park and ride má tedy největší využití především ve městech nad 500 tisíc obyvatel, kde bývá relativně vyšší potenciál cesty do práce atp. (zpravidla nad 6 km). Kromě snížení kongescí ve městech může samozřejmě Park and zprostředkovat úspory energií, a tedy větší environmentální přívětivost (White, 2008).

Speciálním případem Park and ride jsou odstavné plochy, které jsou taktéž lokovány nedaleko významných terminálů. Tyto odstavné plochy jsou zde vystavěny z důvodu snadného vyložení osob, které následně mohou využít VHD. Tento systém se nazývá Kiss and ride (White, 2008).

3.3 Přístup síťového plánování

Bylo zjištěno, že lze vybudovat kvalitní infrastrukturu VHD i v oblastech, které jsou charakteristické nízkou hustotou zalidnění. K tomuto efektu slouží právě přístup síťového plánování (Mees, 2000, 2010), který byl využit například v Torontu, kde byly za pomoci komplexní sítě VHD velmi efektivně obsluhovány části vnitřních a středních suburbánních oblastí, bez výrazného navýšení nákladů.

Tento přístup je především žádoucí praktikovat v oblastech, které se nacházejí za zázemím daného města, případně v oblastech rurálních. V těchto částech je zapotřebí velmi precizního plánování, především z hlediska časového, tak, aby bylo dosaženo rychlého a efektivního transferu na různých trasách.

3.3.1 Koncept pulzujících jízdních řádů

Na základní techniky tohoto konceptu poukazuje Vuchic již ve své práci z roku 1981, respektive 2005. Všimá si, že podobného systému využívají například aerolinky v případě svých hubů, kam letadla zpravidla přilétají souběžně tak, aby pasažérům umožnili komfortní

přesun na další letadla. Podobné systémy jsou často využívány veřejnými dopravními systémy. V tom případě jsou však nutné precizní jízdní řády.

Pulzující jízdní řády byly využívány především v rámci meziměstských a regionálních vlakových linek v Německu, Nizozemsku a Švýcarsku (Vuchic, 2005), kde je toto pulzování zpravidla nastaveno na 15, 30 či 60 minut. Tyto integrované pulzující sítě obsahují tzv. pulzující body (plnící de facto funkci hubů) napříč daným regionem, kde jsou dopravní služby vykonávány (Petersen, 2016).

Tato pulzující síť v německých a švýcarských městech umožňuje rozšíření vysoce kvalitních služeb i do okrajových suburbií a mimo – městských oblastí (Pucher a Kurth, 1996; Mees, 2010). Je však zapotřebí kvalitní synchronizace.

3.3.1.1 Dopravní plánování ve Švýcarsku

Plánování VHD ve Švýcarsku je velmi precizní a často je tedy považováno za exemplární příklad. Jeho základy se datují až do 60. let 20. století (Huerlimann, 2005).

Nevyhovující systém ŽD⁹ podal impuls k řešení této situace, jímž byl návrh pulzujících jízdních řádů, a to v národním měřítku. Tento návrh spočíval v hodinových intervalech mezi odjezdy vlaků z pulzující stanice, a to vždy ve stejnou minutu s tím, že tyto stanice byly napojeny na jejich zázemí (Berthozouz et al., 1972). První takový pulzující jízdní řád mezi významnými městy byl zaveden v roce 1982 (Petersen, 2016).

Chvíli předtím, v roce 1977, byla navržena výstavba vysokorychlostní železniční trasy mezi Bazilejí, Curychem a Bernem, která byla inspirována Německem a Japonskem. V letech 1987 bylo následně zajištěno spojení každých 30 minut mezi významnými městy (Huerlimann, 2005). V roce 1988 byla v návaznosti na tyto kroky v Curyšském kantonu založena „Curyšská dopravní federace“ (Petersen, 2014), která měla za úkol sjednotit jednotlivé operátory veřejné dopravy a vytvořit nový příměstský a regionální systém železniční dopravy, koordinovat autobusová spojení a integrovat jízdné – výnosy z jízdného bylo následně potřebné přerozdělovat mezi jednotlivé dopravce (Weisendomger, n. d.). Ve výsledku však byla každá důležitější vesnice spojena s okolními menšími obcemi v hodinových intervalech (Petersen, 2016).

⁹ ŽD = železniční doprava

3.3.1.1.1 Techniky plánování integrovaného pulzujícího jízdního řádu

Ve Švýcarsku je tento systém plánován především okolo železniční dopravy (kterou bývá zpravidla vykonávána meziměstská, ale i regionální přeprava), kdy se vlaky nebo také autobusy v hodinových či půlhodinových trasách sjíždí v cílové pulzující stanici, kde jsou případně vykonávány další přestupy. V tomto případě se může jednat například o Bazilej, Curych nebo Bern, tedy hlavní přestupní terminály. Tyto vlaky či autobusy přijíždějí vždy krátce před odjezdem spojů z pulzující stanice tak, aby byla cestujícím umožněna jednoduchý přestup (Petersen, 2016).

Podobným systém fungují například večerní rozjezdy v Brně, kdy (většinou) každou hodinu ve stejné minuty vyjíždí všechny autobusy ze stanice hlavní nádraží do cílových bodů. Sjezd těchto autobusů probíhá několik minut před odjezdem, aby mohli cestující lehce přestoupit na požadovaný spoj. Tento odjezd „v celou“ každou hodinu je výše zmíněný pulz. V případě Švýcarska je však celý systém mnohem propracovanější, neboť v Brně z hlavního nádraží vyjíždějí de facto výhradně radiální spoje bez dalších přestupních uzlů.

Pravděpodobně nejdůležitějším bodem v celém plánovacím systému je volba intervalů, ve kterých se bude jezdit. Podle těchto intervalů je následně tvořen celý systém návazností (Vuchic, 2005). Každý autobus či vlak tedy musí dojet do pulzující stanice a poté se z ní v určitém čase vrátit.

Tento interval bývá zpravidla 15, 30 nebo 60 minut, což je způsobeno tím, že v těchto intervalech je jednoduché udržet časy odjezdu ve stejné minuty, což je následně jednoduše zapamatovatelné pro cestujícího. Nevyhovující je tedy například interval 20 minut, při kterém by se minuty odjezdu každou hodinu měnily. V rurálních a mimoměstských oblastech jsou tyto intervaly zpravidla 60 minut, občas 30 minut (Petersen, 2016).

Při plánování umístění lokálních pulzujících bodů je nutno udělat dojezdový okruh v časovém rozmezí daného intervalu z centrálního pulzujícího. V tomto okruhu se následně identifikují hlavní dopravní koridory a poté náležité pulzující body (Petersen, 2016).

Dalšími body jsou taktéž tzv. setkávací body, což jsou v praxi terminály, kde se setkávají autobusy či vlaky jedoucí různými směry (v případě 60 minutového intervalu tedy bude setkávací bod na průsečíku 30 minut dané trasy). Tyto body jsou taktéž pro systém velmi důležité, neboť jsou vhodnými přestupními body pro lokální dopravce. Cestující zde mají možnost přestoupit do více směrů, což zvyšuje efektivitu celého systému a minimalizuje čekací doby cestujících (Petersen, 2016).

Příkladem z praxe může být oblast Weinland nacházející se v Curyšském kantonu má podobné specifikace jako semi-rurální oblast mezi Oxfordem a Readingem v Anglii, nicméně má více než dvojnásobné využití VHD. Hlavním důvodem je mnohem propracovanější infrastruktura, kdy je garantováno spojení VHD vždy každou hodinu od 6 hodin ráno do půlnoci (v případě exponovaných časů jsou navíc spoje posíleny). O víkendu jezdí spoje i po půlnoci. Autobusy či vlaky vyjíždí vždy ve stejnou minutu, což umožňuje velkou přehlednost pro cestující. Velmi dobře jsou taktéž obslouženy i vesnice, které jsou napojeny na železnici (Petersen, 2016).

Hlavní zásadou pulzujícího systému je nutnost propojení významných měst. V tomto případě je vhodnější využití vlakového spojení, a to z důvodu vysoké možné rychlosti a větší přepravní kapacity. Důležité je taktéž určit jednotné minuty výjezdu z pulzujících bodů (ideálně napříč celou sítí). Tento systém je ideální v situacích, kdy jsou dopravní proudy v rámci sítě relativně rovnoměrně rozprostřeny, avšak své uplatnění najde i v případě převažujících určitých proudů, a to z důvodu možnosti nabídnout větší kapacitu (Petersen, 2016). S dopravními špičkami je uvažováno jako s anomáliemi, v těchto případech jsou spoje posíleny, a to především kapacitně (Canton of Zürich). Případné přechody na jiné intervaly musí být velmi pečlivě zváženy a propracovány z důvodu vysoké návaznosti celého systému (Clever, 2007). Naprosto klíčovým aspektem pro fungování celého systému je přesnost. V případě zpoždění spojů dostanou řidiči spojů navazujících přesné instrukce, jak dlouho mají čekat (Petersen, 2016).

Výhody tohoto systému jednoznačně spočívají v efektivním obslužení regionu, a to i napříč relativně nevýznamnými obcemi, kde jsou velmi dobrou alternativou k individuální automobilové dopravě. Zároveň se jedná o model přepravy, který je díky své jednoduchosti a propracovanosti velmi příznivým pro stárnoucí generaci nebo pro lidi, kteří nedisponují automobilem. Dalším hlavním pozitivem je schopnost vypořádat se s poměrně vysokými přepravními proudy, což má návaznost i na úspory energií a environmentální dopady (Petersen, 2016).

Celková propracovanost celého systému však může být i jeho nevýhodou, neboť pokud jeden článek selže, bude to mít dopady na celý systém. Taktéž je zde patrná určitá „kostnatost“, kdy je velmi náročné v rámci tohoto systému provádět dílčí manipulace.

3.4 Demand – responsive transport

Demand – responsive transport (volně přeloženo jako doprava reagující na poptávku) může být odpovědí na problémové části dne z hlediska dopravní obslužnosti (především

brzké rání, večerní a víkendové spoje). DRT¹⁰ bývají zpravidla provozovány například zdravotnickými organizacemi, poštou apod., avšak začínají je provozovat také samotné obce (Gray, Farrington a Kagermeier, 2008). Populárními mezi svými pasažéry jsou zejména díky své flexibilitě a lepšímu přizpůsobení uživatelským potřebám (Brake et al., 2004; Mageean a Nelson, 2003). Ve svých počátcích byly výrazně dotovány. Příkladem úspěšného DRT může být například Wiltshire Wiggly Bus, který byl založen v Británii v roce 1999 a fungoval na třech hlavních okružních trasách. Jednalo se tedy o polofixovaný DRT, což znamená, že na svých trasách mohl v případě potřeby zastavovat i v místech, kde nebyl pevně daný terminál jízdním řádem (Gray, Farrington a Kagermeier, 2008).

Dalším úspěšným projektem byl „Publicar“ ve Švýcarsku, který byl také polofixovaný a byl provozován švýcarskou poštou (která je plně integrována do národní dopravní sítě) (Gray, Farrington a Kagermeier, 2008).

Velmi flexibilním systémem, který byl uskutečněn také ve Švýcarsku, byl projekt CARLOS. V tomto případě se jednalo de facto o organizované stopování, v rámci kterého byly vystavěny stopovací terminály a lidé, kteří je chtěli využívat museli být registrováni do databáze (CARLOS, 2005). V praxi to fungovalo tak, že registrovaný člen se přihlásil k počítači na terminálu, kam zadal adresu cílového bodu a tento bod se následně zobrazil na displeji, který byl připevněn na tuto konstrukci (Gray, Farrington a Kagermeier, 2008).

3.5 Accessibility – based solutions

Accessibility – based solutions, tedy řešení zaměřené na dostupnost, se snaží o maximalizaci užitku VD skrze plánování. Zajímavým takovýmto řešením byla například existence mobilních obchodů, bank a pekařů. Jejich existence však byla utlumena kvůli snížené cenové konkurenceschopnosti s klasickými obchody a zvyšujícím se nárůstem počtu automobilů. Tato snaha o redukci cestovních potřeb byla patrná zejména ve zdravotnictví, kde byly sestry více školené a byla jim přidělena větší klinická odpovědnost, aby mohly provádět jednodušší doktorské úkony (Gray, Farrington a Kagermeier, 2008). V praxi České republiky můžeme pozorovat podobnou snahu, kdy obvodní lékaři mívají více ordinací, aby obsloužili větší území. Příkladem může být zlínský lékař MUDr. Zeman, který má jádrovou ordinaci přímo ve Zlíně, avšak některé dny je přítomen v ordinacích v Březnici, respektive Bohuslavicích u Zlína, což jsou obce v zázemí.

¹⁰ DRT = Demand – responsive transport

V Británii byl také zaveden takzvaný „Extended schools programme“, který se snažil o větší podporu škol v rámci více flexibilních otvíracích hodin, případně zajištění hlídání dětí, zdravotní a sociální péče a dalších služeb (Kerr, 2005). V České republice v tomto kontextu běžně fungují školní družiny, případně školní zubař apod. služby, které rodičům usnadňují starost o dítě a zároveň snižují požadavky na jejich mobilitu.

3.6 Národní filozofie

Různé země samozřejmě zaujímají různý postoj k prioritizaci VD v rurálních oblastech, která obecně není profitabilní v oblastech s nízkou hustotou obyvatel. Výnosy z prodeje zpravidla pokryjí 30 – 50 % nákladů (Kagermeier, 2004). Kvalita nabízeného servisu zpravidla závisí především na přístupu plánovačů, politiků a státu a jejich ochotě zasahovat do VD a zprostředkovat tak lidem kvalitní obslužnost.

Ve Švýcarsku a Rakousku, tedy dvou zemích s častým výskytem rurálních alpských oblastí, bylo zprostředkování mobility vždy základním pilířem politiky sociální rovnosti (i malé vesničky mají kvalitní napojení na VD, přičemž autobusy a vlaky jsou vzájemně integrovány) (Gray, Farrington a Kagermeier, 2008).

Například v Rakousku je celý systém poměrně výrazně centralizován. Ačkoliv kompetence za zprostředkování regionální dopravy jsou v gesci federálních států, musí být naplněny kritéria, která jsou státem daná (Seidenglanz, Nigrin, Dujka, 2015).

V Německu a Británii jsou dopravní sítě méně komplexní a na lokálních úrovních mají tedy větší plánovací pravomoci (Gray, Farrington a Kagermeier, 2008).

V Německu je garantována obslužnost pro dojížděku do škol (těchto spojů může využít i široká veřejnost). Zbývající investice jsou však v rukou jednotlivých obcí, mohou se tedy vyskytovat významné rozdíly mezi jednotlivými obcemi (někde jsou v rurálních oblastech garantovány hodinové intervaly, jinde může být naopak podíl školských autobusů až 80 % na celkovém počtu spojů) (Gray, Farrington a Kagermeier, 2008).

Německý systém se blíží tomu českému ve smyslu přenesení zodpovědnosti za regionální dopravu federálním státům, které tedy mají poměrně velké pravomoce. Nevýhodou je velká diference mezi jednotlivými federálními státy v kvalitě a způsobu zajištění regionální dopravy (Seidenglanz, Nigrin, Dujka, 2015).

V Británii jsou autobusové služby mimo Londýn a Severní Irsko zprostředkovány soukromými společnostmi jakožto komerční služby v deregulovaném prostředí, přičemž

komerčně nevýhodné spoje jsou dotovány lokálními úřady (Gray, Farrington a Kagermeier, 2008).

V ČR je systém regionální VHD decentralizován. Pravomoce pro zprostředkování regionální dopravy mají kraje, které si již spravují své dopravní systémy (Tomeš, 2014; Seidenglanz, Nigrin, Dujka, 2015; Mojžíš, Graja, Vančura, 2008). Způsob zprostředkování regionální dopravy nepodléhá vyšším dikcím, což způsobuje výraznou nekonzistentnost v nabídce dopravních služeb. Skutečnost, že se jedná čistě o krajskou záležitost navíc způsobuje problém s dopravními službami zpravidla na hranicích krajů, neboť krajské úřady nejsou ochotny platit za zprostředkování dopravy na území jiného kraje (Tomeš, 2014). Hranice těchto správních celků se tedy stávají jakýmsi hluchým místem v rámci regionální dopravy.

Heterogenitu regionální dopravy na českém území lze demonstrovat například v rozdílném postoji vzhledem k páteřnímu dopravnímu systému území. V některých krajích funguje jako páteřní systém železniční doprava, v jiných autobusová. Z hlediska tarifní integrace existují kraje s plnou tarifní integrací (Jihomoravský kraj, Praha atp.), někde jsou integrovány pouze autobusoví dopravci (například Jihočeský kraj), v horších případech neexistuje žádná tarifní integrace (Kraj Vysočina) (Dujka, Nigrin, 2014).

3.6.1 Regionální železniční doprava v České republice, Rakousku a Německu

V každém z těchto států funguje systém železniční regionální dopravy trochu jiným způsobem. Jak bylo již výše zmíněno, v Rakousku podléhají federace zákonným normám státu, kdežto v Německu a ČR je systém mnohem více decentralizován a hlavní slovo mají federativní státy, respektive kraje (Seidenglanz, Nigrin, Dujka, 2015).

V České republice zajišťují regionální železniční dopravu kraje. Vzhledem ke specifické politické situaci do roku 1989 byl trh formálně otevřen až v roce 1994 (Tomeš, 2014; Seidenglanz, Nigrin, Dujka, 2015). V této době však veškerou infrastrukturu vlastnily České dráhy jako hlavní dopravce v ČR. Reálné otevření trhu tedy proběhlo až v roce 2003, kdy byl zřízen podnik Správa železniční dopravní cesty, který přebral roli manažera infrastruktury a provozovatele železničních služeb (Tomeš, 2014; Seidenglanz, Nigrin, Dujka, 2015). Od té doby ten fakticky můžeme mluvit o skutečném open-access systému.

V Rakousku proběhla reforma regionální dopravy v roce 1999, kdy byly kompetence za dopravní služby převedeny na všech 9 federálních států. Avšak díky tomu, že federativní

státy nemají plně volné ruce, ale musí se řídit státem danými pravidly, jsou schopni zabezpečit standardizovanou strukturu a kvalitu IDS, zejména v oblasti tarifní integrace, která funguje napříč dopravními módy, a také v oblasti tvorby jízdních řádů. V případě Rakouska se u vlaků jedná o páteřní dopravu celého systému. Systémy regionální dopravy jsou tedy plně integrovány napříč federálními státy stejným způsobem a mají velmi přehlednou tarifní strukturu (Seidenglanz, Nigrin Dujka, 2015). Díky těmto aspektům je celý systém regionální dopravy velmi transparentní (Dujka, Nigrin, 2014).

V Německu proběhla reforma regionalizace veřejné železniční dopravy v roce 1994, kdy byly pravomoce přesunuty 16 federálním státům. Výsledkem těchto skutečností bylo vytvoření mnoha různých modelů v organizace veřejné železniční dopravy. Regionální doprava v Německu řešena zpravidla pomocí tenderů (Seidenglanz, Nigrin, Dujka, 2015). Systém tenderů je velmi často uplatňován taktéž v České republice, s tím rozdílem, že v případě regionální železniční dopravy zůstávají zprostředkovatelem výhradně České dráhy, se kterými byla kraji v roce 2009 podepsána smlouva na 10 let s pětiletou opcí na obsluhu RŽD¹¹.

Analýza RŽD v ČR, Německu (Bavorsku a Sasku) a Rakousku, kterou provedli Seidenglanz, Nigrin a Dujka (2015), poukázala na skutečnost, že nejlepší nabídku těchto služeb má jednoznačně Německo, kdy intervaly vlaků z Mnichova a Norimberku jsou nižší než 20 minut (16, respektive 19 minut). Dobré výsledky byly zjištěny i v případě Vídně (21 minut). V Praze byl interval vlaků 25 minut, což je také dostačující. V případě Rakouska však nastává problém v kontextu relativně menších středisek jako je Štýrský Hradec nebo Linec. Zde je interval vlaků vysoko nad 30 minutami (34, respektive 38 minut). Naopak v Brně byl interval vlaků 27 minut, což je de facto stejný výsledek jako v případě Prahy.

Z této analýzy lze tedy usuzovat, že centrální systém plánování dopravy, jaký využívá Rakousko nemusí být nutně výrazně směrodatný z hlediska frekvence služeb železniční dopravy. Lze tedy předpokládat, že daleko více záleží na kvalitě individuálních krajských institucí.

¹¹ RŽD = regionální železniční doprava

4 METODIKA VÝZKUMU

Další část práce se bude zabývat samotným výzkumem v oblasti organizace VHD. Samotný analýza VHD bude rozdělena do dvou částí – analýzy situace zprostředkování regionální VHD ve všech krajích České republiky a srovnání dvou vybraných krajů, které budou vybrány na základě předchozí analýzy a bude u nich patrný rozdílný přístup k organizaci regionální veřejné hromadné dopravy.

4.1 Analýza regionální veřejné hromadné dopravy v krajích ČR

V tomto případě se bude jednat o stručný popis fungování veřejné hromadné dopravy v krajích České republiky. Deskripce bude založena především na veřejně dostupných informacích, převážně získaných z webových stránek koordinátorů regionální dopravy či krajských úřadů apod. Zkoumán bude především systém zajištění dopravy s důrazem na integraci v regionální dopravě, ať už se jedná o integraci dopravních módů či o integraci tarifní atp. Pozornost pak bude věnována také kvalitě webových stránek, respektive informačního servisu (aktuality, změny v jízdních řádech či trasách a podobně), který stránky nabízí. Hodnocení uživatelské přívětivosti a kvality webových stránek bude do značné míry hodnoceno subjektivně dle posouzení autora, důraz bude kladen na uživatelskou přívětivost, respektive přehlednost, zpracování webových stránek (především z hlediska designu) a kvalitu, respektive množství nabízených informací.

Jakožto ilustrační ukazatel frekvence regionální dopravy bude využit počet spojů vyjíždějících z vybraných obcí v kraji. Tyto obce budou vybrány na základě práce Hampla (2005), která se věnuje regionalizaci České republiky, a to z toho důvodu, abychom srovnávali střediska s relativně podobnou důležitostí. Důvodem výběru těchto středisek je snaha o získání informací o stavu dopravní obslužnosti v regionální veřejné dopravě, a to v měřítku celé České republiky. Toto kritérium Hamplova regionalizace splňuje. Abychom zároveň mohli provést relevantní srovnání výsledků sběru dat, je nutné mít k dispozici soubor obcí, které mají podobné kvalitativní charakteristiky, případně lze určit obce, které jsou svým významem podobné. V této fázi analýzy je cílem zmapovat obecný stav VHD v regionech, nikoliv zkoumat drobné rozdíly na nižších úrovních, z toho důvodu je postačující srovnání relativně větších „středisek“. Na základě těchto kritérií se jeví Hamplova regionalizace jakožto ideální prostředek pro výběr zkoumaných měst.

Pro konkrétní výběr těchto středisek bude využit ukazatel „komplexního regionálního významu“, který pojednává o počtu vázaného obyvatelstva k tomuto středisku. Tato analýza bude obsahovat vybraných 132 středisek České republiky, a to z toho důvodu,

že byla vybrána města, která dosahují velikosti mikroregionu 1. nebo 2. stupně (v regionalizaci se vyskytují taktéž aglomerace, tedy 2 střediska jež de facto fungují jako jeden celek, tyto aglomerace byly zachovány). Nejsou zde obsaženy tedy všechna krajská města kromě Jihlavy, která na úroveň mikroregionu nedosahuje. Důvodů, proč byla tato města vyňata ze zkoumání je hned několik. Hlavním předmětem zkoumání je kraj jako celek, neboť snahou této části práce je získat obecný přehled o situaci regionální VHD v České republice v relativně celistvém prostorovém formátu. Četnost 132 středisek je tedy dostačující. V menších střediscích v rámci této regionalizace se mohou vyskytovat poměrně značné rozdíly v porovnání s jinými středisky stejného významu, což je pro následnou interpretaci dat žádoucí. V případě mezo a makro – regionálních středisek jsou větší rozdíly v kontextu k jejich významu nepravděpodobné, neboť se jedná o nejvýznamnější regionální centra, která generují výrazné dostředivé síly z hlediska pracovní, obslužné nebo jakékoliv jiné funkce. Navíc jsou zkoumány odjezdy, takže tyto síly, generující vyjížděku za prací, do škol apod., jsou patrné právě u ostatních středisek v regionu, odkud je do hlavních center dojížděno. Autor tedy částečně vychází z předpokladu, že obslužnost u mezo až makro – regionálních středisek se bude kvalitativně na podobné úrovni a zároveň že zbývající střediska podávají dostačující obraz o situaci v regionu.

Počet odjezdů byl získán ze serveru www.idos.cz, a to jak pro všední den (středa 22.11.2017), tak pro víkend (sobota 25.11.2017), abychom získali hodnoty pro pracovní i nepracovní den, což bude mimo jiné částečně odrážet i ekonomickou sílu střediska, respektive jeho funkci v pracovní oblasti. Do sběru dat byly zahrnuty primárně dvě zastávky – jedna pro autobusovou dopravu, druhá pro železniční dopravu. Pro autobusy byla zpravidla brány zastávky s názvem aut. nádr., aut. st., hl. nádr., žel. st. apod. V případě, že v daném středisku nebyla žádná takováto zastávka, byla brána ta nejčetnější (zpravidla nám., centrum atp.). Vzhledem k tomu, že, především u menších měst, byla poměrně často nejednoznačná hlavní stanice, byly v těchto případech započítány odjezdy z obou relativně rovnocenných stanic. U větších měst, které měly jasnou hlavní zastávku, avšak vyskytovala se zde zastávka, jejíž počet odjezdů nebyl nezanedbatelný (více jak 15 % odjezdů z nejvytíženější stanice), byla započítána také. Snahou v tomto případě bylo co nejmenší zkreslení reálné situace v odjezdech. V drtivé většině byly brány maximálně dvě zastávky, avšak v souboru se vyskytují také výjimky, kterými jsou zpravidla „Hamplovy aglomerace“, 2 administrativně odlišná střediska, která jsou v této regionalizaci započítány jako jedno (např. Žamberk a Letohrad, Varnsdorf a Rumburk). V případě železničních stanic byly započítávány zastávky s názvem typu hl. nádr., hl. st., město apod. V těchto případech docházelo k nejasnému postavení hlavní zastávky pouze výjimečně, avšak výchozí stanovisko bylo stejné jako v případě autobusů, tedy v případě nejednoznačnosti byly započítány obě stanice. Tento případ se stal například u Mladé Boleslavi, kde byla započítána jak zastávka s názvem Mladá

Boleslav – město, tak Mladá Boleslav – hlavní nádraží. Přehled vybraných zastávek viz příloha 1.

Posledním ukazatelem, který tvořit tuto část analýzy bude vývoj počtu přepravených osob regionální hromadnou dopravou v krajích. Data o těchto počtech budou převzata ze statistik Ministerstva dopravy České republiky, které pravidelně vydává ročenku dopravy, ve které jsou tyto informace obsaženy.

Pomocí těchto charakteristik jsme schopni získat obecný přehled o fungování regionální dopravy v jednotlivých krajích tak, abychom dokázali identifikovat rozdílné přístupy a pohledy na oblast zprostředkování regionální dopravy. Důležité je zdůraznit, že cílem této části výzkumu není podrobně analyzovat situaci VHD v krajích České republiky, nýbrž obecně charakterizovat specifika a přístupy krajů k zabezpečení VHD s ohledem na skutečnou situaci dopravní obslužnosti. Na základě této analýzy tedy budou následně vybrány dva kraje, které budou vykazovat rozdílné přístupy k zabezpečení regionální dopravy. Využívány budou jak kvalitativní, tak kvantitativní data.

4.2 Srovnání zabezpečení regionální VHD v Jihomoravském a Zlínském kraji

Druhá část analytické práce bude porovnávat, jak je již výše zmíněno, dva kraje, u kterých se projevila rozdílná strategie při zabezpečování VHD. V tomto případě se jedná o Jihomoravský a Zlínský kraj, neboť Zlínský kraj nevyužívá oproti kraji Jihomoravském celistvého systému integrované dopravy a zároveň lze srovnat území, které spolu sousedí.

V této části bude kladen primární důraz již na kvantitativní optiku dopravní obslužnosti, kdy bude zjišťována reálná nabídka regionální VHD ve vybraných střediscích. Data o spojení budou, stejně jako v předchozí části, brána jak pro všední den (středa 20.12.2017), tak pro víkend (sobota 16.12.2017). Pro získání informací o spojení bude rovněž využit server www.idos.cz. Brána budou výhradně spojení, která jsou zprostředkována kraji. Tato analýza bude mít taktéž dvě části.

V první části bude zkoumáno propojení okresních měst v regionu, a to každé středisko s každým v obou směrech. V tomto případě již nebude stanoveno pevné kritérium na zastávku, nýbrž bude bráno spojení z jakékoliv zastávky náležící do administrativních hranic obce. Spoje však budou redukovány na základě kritérií na danou cestu. Do statistiky budou započítány pouze spoje s maximálním počtem dvou přestupů, kdy délka případného přesunu mezi zastávkami musí být maximálně 30 minut. Ačkoliv se toto kritérium může zdát

jako příliš benevolentní, bylo zvoleno na základě zkušenosti, neboť server www.idos.cz vypočítává délku přesunu algoritmem, kdy v případě přesunu z ÚAN Zvonařka na zastávku Brno, hlavní nádraží je délka přesunu určena na 20 minut, byť reálně tento přesun trvá přibližně 10 minut. Z tohoto důvodu byla zvolena maximální hranice délky přesunu na 30 minut, neboť reálně se jedná o vzdálenost, která je v bezproblémové pěší dostupnosti. Dva přestupy byly zvoleny jako maximum, neboť vzdálenost mezi okresními městy není natolik velká, aby bylo možno považovat cestu s více jak dvěma přestupy za komfortní a konkurenceschopnou. Pro zjištění konkurenceschopnosti bude použito především srovnání s IAD. Údaje o časové a euklidovské vzdálenosti tras budou získány s využitím plánovače trasy na serveru www.mapy.cz.

Druhou částí bude prozkoumání nabídky regionální VHD ve vybraných SO ORP. Jihomoravský kraj bude zastoupen SO ORP¹² Veselí nad Moravou, Zlínský kraj SO ORP Uherský Brod. Hlavní důvody výběru těchto jednotek jsou dva. Prvním z nich je skutečnost, že se jedná o relativně periferně posazené regiony, které spolu navíc sousedí. Co se týče strukturou obcí, jedná se taktéž o podobné jednotky. Ačkoliv SO ORP Uherský Brod je přibližně o 14 tisíc větší, nachází se zde také více obcí, takže průměrný počet obyvatel na obec je relativně podobný.

V případě obslužnosti v SO ORP budou brány spojení ze všech obcí do příslušné obce s rozšířenou působností a naopak. Kritéria pro výběr spojů byly v tomto případě již přísnější. Vzhledem k tomu, že se jedná o SO ORP, což jsou celky, které by měly reflektovat užší vztahy mezi jednotlivými středisky, byly započítávány pouze přímé spoje bez přestupů. Zastávky byly opět volně definovány administrativními hranicemi obce.

Jak v případě obslužnosti mezi okresními městy, tak v rámci SO ORP, platilo ještě další kritérium pro výběr daných spojů. Spoje, které měly dojezdový čas o více jak 50 % vyšší, než byl čas nejrychlejšího spoje, a zároveň byl rozdíl mezi jízdni dobou nejrychlejšího a nejpomalejšího spoje alespoň 20 minut, nebyly počítány. Pokud byl jízdni čas nejrychlejšího spoje na trase 1 hodinu, nejpomalejší akceptovatelný spoj mohl mít 1 hodinu a 30 minut. V případě, že však byl jízdni čas nejkratšího spoje na trase pouze 15 minut, byl jako nejzazší možný spoj považován ten, který trval 35 minut. Minimální rozmezí 20 minut mezi nejrychlejším a nejpomalejším spojem bylo zahrnuto především kvůli malým dojezdovým časům v rámci SO ORP. Cílem bylo určit kritéria, při kterých lze započítané

¹² SO ORP = správní obvod obcí s rozšířenou působností

spoje považovat za konkurenceschopné. Při absenci tohoto kritéria by bylo ze statistik vyřazeno příliš velké množství spojů, což by výrazně zkreslilo reálnou situaci.

5 REGIONÁLNÍ DOPRAVA V ČESKÉ REPUBLICE

Jak již bylo zmíněno výše, regionální doprava v České republice je dle znění zákona č. 194/2010 sb. o veřejných službách v přepravě cestujících zprostředkována kraji. Zpravidla to funguje tak, že je pro tuto funkci zřízen další orgán, takzvaný koordinátor či integrátor regionální dopravy. V České republice bychom tedy měli mít takovýchto koordinátorů 14 (13 krajů a Hlavní město Praha), nicméně v praxi jich funguje pouze 11. Způsobeno je to faktem, že Vysočina nevyužívá tohoto systému plánování dopravy, kdy by byla zřízena speciální instituce, která by se starala o integraci dopravy. Naopak společnost OREDO se stará o integraci rovnou dvou krajů – Královehradeckého a Pardubického. Ústecký kraj, ačkoliv využívá integrovaného dopravního systému, se strukturálně drobně liší v tom smyslu, že nemají klasicky zřízenou další instituci, která plní funkci koordinátora.

5.1 Historie a formy IDS v ČR

První zmínka o integrovaném dopravním systému se datuje do 80. let, kdy bylo konkrétně v roce 1983 ve Zlínském kraji (respektive přímo ve Zlíně) zavedeno uznávání městského tarifu i v některých regionálních vlacích tehdejší ČSD a regionálních autobusech ČSAD (Integrace veřejné dopravy v Praze a Středočeském kraji, 2014). Dalším rozvojem této integrace byla v roce 1992 začínající spolupráce mezi DSZO¹³ a ČD¹⁴. Avšak v tomto případě se jedná pouze o dílčí formu IDS, při které nebyla klasicky založena společnost, která splňuje funkci koordinátora daného IDS.

V tomto smyslu byla prvním IDS v České republice Pražská integrovaná doprava, jejíž Koordinátor ROPID¹⁵ byl založen již v prosinci 1993. Druhým krajem v pořadí byl Moravskoslezský kraj, který Koordinátora integrovaného dopravního systém (KODIS) založil v listopadu 1995. Další série zakládání koordinátorů dopravy byla patrná mezi roky 2002 až 2005, kdy bylo založeno několik dalších koordinátorů regionální dopravy. Poslední „etapa“ proběhla mezi lety 2010 a 2015. Výjimkou je Kraj Vysočina, kde je přechod na systém IDS momentálně ve fázích přípravy, respektive je zahrnut v krátkodobých plánech kraje.

Co se týče organizační formy IDS, jak je již výše zmíněno, zpravidla je pro tyto účely zřízena nová organizace, takzvaný koordinátor. Koordinátor je společnost, která se

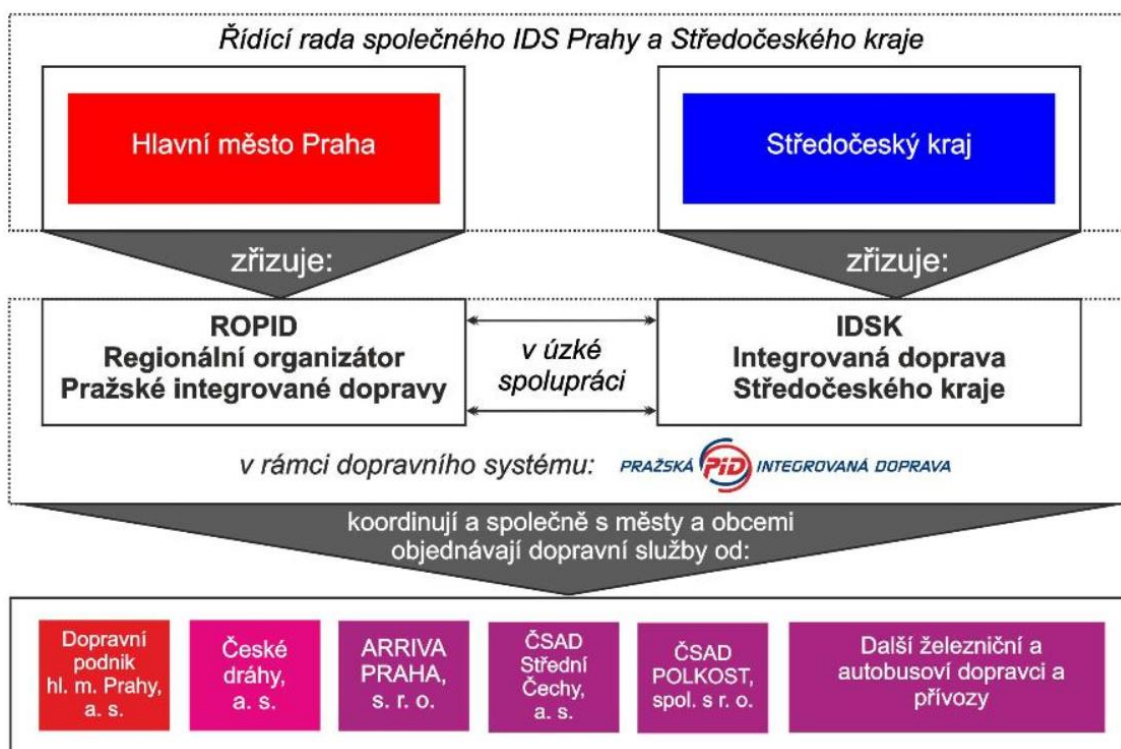
¹³ DSZO = Dopravní společnost Zlín – Otrokovice, s. r. o.

¹⁴ ČD = České dráhy

¹⁵ ROPID = regionální organizátor PID

zodpovídá kraji a jejím prostřednictvím jsou tedy realizovány krajské cíle dopravní obslužnosti. Tyto organizace však nedisponují vozovým parkem apod., nýbrž objednávají dopravu u firem, které posléze realizují jednotlivé cesty dle smlouvy, jejíž součástí jsou požadavky na časové intervaly, standardy dopravy atp. K výběru konkrétních dopravců je zpravidla využíváno veřejných zakázek. Jedná se tedy o 3 – vrstvou strukturu kraj → koordinátor → dopravci. Tento systém poměrně efektivně umožňuje následnou integraci celého systému v rámci regionu, ať už bereme v úvahu tarifní integraci, či přepravní standardy a podobně. Hlavními oblastmi činnosti těchto koordinátorů tedy je:

- Tarifní integrace
- Zabezpečení stejné kvality přepravních standardů
- Zabezpečení dobré dopravní obslužnosti jednotlivých obcí v systému
- Kooperaci mezi různými dopravními módy
- Rozdělení tržeb z jízdních dokladů mezi jednotlivé dopravce



Obrázek 1: Schéma spolupráce IDSK a ROPIDu (zdroj: <https://www.idsk.cz/>)

5.2 Tarifní integrace

Jednou z nejdůležitějších oblastí IDS je tarifní integrace, bez které tento systém nemá plného významu. Tarifní integrace jednoduše znamená to, že cestující může v rámci jednoho jízdního dokladu využívat regionální dopravu v celém kraji, ve výjimkách i za hranice krajů. Tato skutečnost velmi výrazně zpřehledňuje a zjednodušuje celý systém, a to především z hlediska jednodušší orientace ve výpočtu ceny jízdného pro cestující.

V České republice se v tomto ohledu využívá především dvou základních typů tarifní integrace. Jedná se o klasickou zónovou integraci, která spočívá v tom, že každému území je přidělena určitá zóna. Cena jízdného v takovémto systému se následně vypočítává dle počtu projetých zón. Vesměs tedy nezáleží, jakou zónou cestující projede, ale kolik zón v dané cestě využije. Existují však také výjimky jako například Hlavní město Praha, která při průjezdu z příměstských zón počítá jako 2 zóny, nebo České Budějovice či Olomouc, které mají v Jihočeském, respektive Olomouckém, IDS specifickou tarifní zónu, respektive je nutno zakoupit jízdenku, která obsahuje i tyto zóny. Zónový tarif využívají například IDS Jihomoravského kraje, Zlínského kraje, Olomouckého kraje, Jihočeského kraje, Středočeského kraje a v neposlední řadě také Pražská integrovaná doprava. Pro cestujícího je tedy problematičtější výpočet jízdního dokladu vlastními silami.

Druhým základním typem je tarif zónově relační. Tento tarif je podobný zónovému, respektive jeho základ je postaven na principu zón, ale oproti klasickému využívá taktéž kilometrickou vzdálenost, kterou dopravní prostředek ujede. V každé zóně jsou tedy vyznačeny body (neboli tarifní jednice) a na základě vzdálenosti mezi těmito jednicemi se mění výsledná cena jízdného dle příslušného koeficientu. Tohoto systému využívají například Ústecký kraj, Liberecký kraj, Královéhradecký a Pardubický kraj, Moravskoslezský kraj. Výhodou tohoto systému je, že lépe odráží náklady dopravců na přepravu, na druhou stranu pro cestující je systém méně přehledný, neboť se při výpočtu jízdného jedná o složitější vzorec.

Nejasná situace je u Karlovarského a Plzeňského kraje, jež na svých stránkách mají psány informace o tarifní integraci, ale chybí zde bližší popis metody výpočtu ceny jízdného. Není tedy známo, zda je využíváno pouze zónově laděného tarifu, či je zde započítávána i nějaká forma tarifních jednic.

Specifickým příkladem tarifní integrace je Vysočina, která tohoto systému vůbec nevyužívá a využívá stále kilometrické vzdálenosti mezi jednotlivými trasami. Nelze tedy nijak jednoduše určit, kolik bude daná cesta stát apod.

5.3 Kvalita webových stránek a informativnost

Nedílnou součástí téměř každé instituce jsou kvalitní webové stránky. Jinak tomu není ani v případě koordinace regionální dopravy. Dobře zpracovaný web dokáže výrazně zpřehlednit celý systém fungování hromadné dopravy, a tím výrazně ulehčit cestujícímu orientaci v tomto systému. Nejedná se však pouze o uživatelskou přívětivost ve smyslu hezkého grafického designu stránek a jednoduchého ovládání, avšak také, a to především, o kvalitu a množství informací, které se je schopný cestující z internetových stránek dozvědět.

Za základ všeho lze považovat informace o cenách jízdného na daných trasách. V tomto ohledu si povětšinou vedou dobře. Jasnou výhodou v přehlednosti mají systémy, které využívají čistě zónový způsob výpočtu jízdného, neboť je podstatně jednodušší. U IDS se zónovým tarifem je jedinou negativní výjimkou IDSK¹⁶, který na svých stránkách nemá uveden konkrétní ceník. Avšak na jeho obhajobu nutno dodat, že ceny jízdného jsou uvedeny na stránkách PID (pro území, na kterých funguje společná integrace PID a IDSK, což je momentálně již velmi značná část Středočeského kraje), který má celou strukturu vytvořenou naopak velmi dobře. Jednoduchá orientace v jízdném je taktéž v případě IDSJMK¹⁷, IDSJK¹⁸ a IDSOK¹⁹, ten má však lehce složitější strukturu jízdného vzhledem k jiným tarifům ve městech a zbývajících oblastech regionu. Pozitivně se projevila také ZID²⁰, která byť momentálně stále nemá zavedenu jednotnou tarifní integraci, nachází se na jejích stránkách informace o cenách jízdného jednotlivých smluvních dopravců, kteří v kraji působí. Ačkoliv z výše zmíněných systémů lze pozitivně hovořit o všech, nutno podotknout, že nejlepší řešení v oblasti přehlednosti ceny jízdného nabízí PID, neboť je to jediný web, který má ceník jízdného implementován přímo na webové stránky, a uživatel tedy nemusí stahovat žádný externí soubor, což je výhoda, zejména v případě hledání informací z mobilního telefonu.

¹⁶ IDSK = Integrovaná doprava Středočeského kraje

¹⁷ IDSJMK = Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje

¹⁸ IDSJK = Integrovaný dopravní systém Jihočeského kraje

¹⁹ IDSOK = Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje

²⁰ ZID = Zlínská integrovaná doprava

Zbytečně složitý a nepřehledný systém se objevil v případě IDP²¹, kde funguje pouze kalkulátor ceny jízdného, který může působit matoucím dojmem.

V Karlovarském kraji naproti tomu chybí ceník klasického jízdného úplně. Ačkoliv ceny předplatného časového jízdného zde zobrazeny jsou, všechno toto jízdné je uvedeno pouze za příslušné městské zóny a chybí zde jakákoliv konkrétní informace o cenách v rámci celokrajské tarifní integrace.

V případě zónově relačních je výpočet jízdného složitější, což je zpravidla řešeno tarifními kalkulátory, které nabízí jednoduchý nástroj, jak si cenu jízdného ověřit. V tomto ohledu se bezproblémově projeví stránky DÚK²², IDOL²³ i IREDO²⁴. Nejlépe je však hodnoceno IREDO, kde nechybí kromě tarifní kalkulačky také poměrně jednoduchý a jasný ceník dle počtu projetych tarifních jednic. Zbytečně složitě je vyřešen ceník ODISu²⁵, který není úplně dobře přehledný, neboť zahrnuje několik dílčích jednotek MHD a chybí zde tarifní kalkulačka.

Z hlediska informačního servisu je situace téměř u všech krajů velmi podobná, nechybí zde alespoň základní informace o aktualitách v provozu, jako jsou různé uzavírky a další omezení, případně budoucích chystaných změnách. Jedinou výjimku tvoří Jihočeský kraj, kde tyto informace absentují a jsou zde uvedeny pouze kontakty na krizovou linku, což je nedostačující.

Čtyři koordinátoři (PID, IDSJMK, IDSJK a OREDO) disponují i mobilní aplikací. Na nejvyšší úrovni je aplikace PID a POSEIDON, který je zřizován IDSJMK. V obou aplikacích lze vyhledat poměrně značně množství informací o odjezdech, aktuální situaci atp. Největším rozdílem mezi těmito aplikacemi, kromě designu, kde je PID jasně napřed, jsou v případě POSEIDONa chybějící informace o systému P+R²⁶, kdy aplikace PID nabízí přehlednou mapku parkovišť i s jejich vytížeností. Naopak přes tuto aplikaci nelze zakoupit sms jízdenka, což v případě POSEIDONa lze. Zároveň se zde nachází odkaz na další aplikaci, která sleduje aktuální pozici dopravních prostředků. Zde je však na místě podotknout, že z osobních zkušeností autora poloha dopravních prostředků není úplně

²¹ IDP = Integrovaná doprava Plzeňska

²² DÚK = Doprava Ústeckého kraje

²³ IDOL = Integrátor dopravy Libereckého kraje

²⁴ IREDO = Integrátor regionální dopravy Pardubického a Královéhradeckého kraje

²⁵ ODIS = Integrovaný dopravní systém Moravskoslezského kraje

²⁶ P+R = Park and ride

přesná a vyskytují se zde drobné chyby. Tyto zmíněné aplikace lze celkově považovat za povedené.

V případě aplikace pro systém IREDO se jedná primárně o přehled aktuální polohy aktivních vozů. Zároveň zde lze vyhledat informace o spojích, případně odjezdech z dané zastávky. Aplikace je postavena na platformě, na které funguje například IDOS, což lze považovat za pozitivní, neboť je tato platforma známá širokou veřejností, což usnadňuje orientaci v uživatelském prostředí.

Poslední zmíněnou aplikací je „Jihočeský cestovní deník“. Jak je již z názvu patrné, jedná se o deník cest v rámci Jihočeského kraje. Tato aplikace nenabízí informace o odjezdech, cenách jízdného atp.. Cestující si zde může psát uskutečněné jízdy, jaký byl cíl cesty, zda jel v doprovodu dětí apod., a posléze se podívat na přehled těchto cest. Byť pro samotného cestujícího je využití v tomto případě diskutabilní, jedná se o velmi elegantní způsob JIKORDu²⁷, který aplikaci zřizuje, jak získat data o cestování VHD v regionu. Tato data lze následně jednoduše využít k lepší efektivitě celého systému a zároveň spokojenosti zákazníků.

Z hlediska celkové uživatelské přívětivosti lze pozitivně hodnotit především Pražskou integrovanou dopravu, která má jak přehledné a informované webové stránky, ale také vytvořenou vlastní aplikaci. Pro cestující tedy není problém se dostat jednoduše k informacím i na cestách pomocí mobilního telefonu. Zároveň jsou zde zmíněny taktéž informace o fungování park and ride, bike and ride a kiss and ride v rámci celého systému. Tyto informace lze považovat spíše jako bonusový prvek, avšak výrazně přibližuje veřejnou dopravu také řidičům aut, což je jedna z hlavních priorit dopravní politiky v posledních letech. Podobně lze taktéž hodnotit stránky a aplikace IDSJMK, ty disponují velmi dobrou úrovní obsažených informací, a ačkoliv zde chybí informace o P+R, lze zde nalézt spoustu dalších užitečných informací. Avšak jak stránky, tak aplikace působí zastarale a místy zbytečně složitě.

²⁷ JIKORD = Jihočeský koordinátor dopravy

5.4 Rozsah integrovaných území

Abychom mohli regionální dopravní systém považovat za plně integrovaný, je nutné, aby tomuto odpovídal také rozsah integrovaného území, který by měl pokrývat ideálně celé území kraje. V tomto ohledu je situace v České republice však poměrně fragmentovaná.

Pozitivní skutečností je fakt, že u většiny IDS je obsluhováno celé území kraje, často i s přesahem do středisek sousedících krajů. Zpravidla se jedná o významná střediska, které generují značné centripetální síly (viz Mladá Boleslav v Libereckém IDS). Kompletní území kraje je zahrnuto v IDS Středočeského, Ústeckého, Karlovarského, Libereckého, Královéhradeckého, Pardubického, Jihomoravského, Olomouckého a Moravskoslezského kraje.

Jakožto příkladný lze považovat přístup Královéhradeckého a Pardubického kraje, které v ohledu regionální dopravy vzájemně spolupracují. Pro potřeby regionální VHD zde byla zřízena společná instituce OREDO, která se stará o systém IDS v obou krajích jednotným způsobem. Výsledkem je IDS, který v takové míře nefunguje v žádném jiném kraji. Výrazně se tak snižuje riziko problémové dostupnosti přes hranice krajů. Zároveň krajské úřady mohou sdílet náklady na provoz organizačních a dalších nákladů na společné IDS. OREDO s. r. o. bylo založeno v roce 2003 krajským úřadem Královéhradeckého kraje, Pardubický kraj se připojil v roce 2011. Jedním z výrazných důvodů existence této spolupráce je velmi pravděpodobně vymezení Hradubické aglomerace v rámci ITI²⁸, což je dotační program Evropské Unie, který zabezpečuje financování integrovaných územních investic. Těchto území je v České republice sedm (Brno, Hradec Králové – Pardubice, Olomouc, Ostrava, Plzeň, Praha, Ústí n. L. – Chomutov). Vzhledem k četnosti financování ať už dopravní infrastruktury, dopravních prostředků, či jiných projektů ve VHD v České republice, lze tento důvod považovat za klíčový, neboť s možností využít prostředků z tohoto dotačního titulu se výrazně snižují potenciální investice obou krajů do VHD.

Spolupráci na dobré úrovni má taktéž Středočeský kraj s Prahou, tedy IDSK s ROPIDem, jež se snaží společnými silami integrovat Středočeský kraj do struktur PID. Tato spolupráce funguje od roku 2016, od kdy jsou postupně integrovány jednotlivé části Středočeského kraje do Pražské integrované dopravy. Existuje zde tedy plán postupné integrace celého území. V konečném důsledku se tedy bude jednat o jednoznačně největší územní integraci na území České republiky, neboť bude zahrnovat přibližně 2,5 mil.

²⁸ ITI = Integrované územní investice

obyvatel žijících na území daného IDS, což je téměř čtvrtina obyvatel státu. Tento krok je logický, neboť Středočeský kraj je přirozeným zázemím Prahy a tato území jsou propojena velmi silnými vztahy. Zároveň je v zájmu obou administrativních jednotek vytvořit kvalitní systém VHD, který ulehčí problematickému provozu na silnicích a sníží četnost negativních dopadů pramenících především z velkého využívání IAD, jakými jsou časté kongesce a podobně.

Za částečně integrované území se dá považovat IDS Plzeňského, Jihočeského a Zlínského kraje. V případě Plzeňského a Jihočeského IDS hovoříme o jakési počáteční fázi integrace území, neboť toto území je integrováno zatím pouze v okolí krajských měst, a to v poloměru přibližně 25 km od Plzně, respektive 20 km od Českých Budějovic. V těchto případech se skutečně jedná o případ, kdy se počítá s postupným rozšiřováním integrovaného území. Tento argument je potvrzen v plánech dopravní obslužnosti, kde je v obou případech věnována poměrně velká část budoucí integraci veřejně – dopravního systému na území těchto krajů.

V případě Plzeňského kraje měla být vypsána poslední výběrová řízení na obsluhu dílčích regionů (Kdyňsko, Pošumaví) v roce 2017. V této době by tedy již měl být znám obecný rámec celého fungování kompletního IDS. Avšak tyto lhůty nebyly dodrženy. Od 1. ledna 2018 se však rozšiřuje stávající území IDS o další část – okres Plzeň – sever. Termín kompletní územní integrace tedy není znám, avšak v krajských vizích je s úplnou územní integrací počítáno. Při rozsahu území Plzeňského kraje a dosavadních zkušeností s rozšiřováním územní působnosti je dle autora realistický termín okolo roku 2025. Při dodržení těchto vizí tedy bude integrace v budoucnu pokračovat až do situace, kdy bude plně integrováno celé území.

IDS Jihočeského kraje je momentálně nejmladším fungujícím IDS v republice. Zřízeno bylo teprve v tomto roce, stále se tedy nachází v pilotním provozu, kdy se po prvním roce existence budou zhodnocovat výsledky a fungování tohoto systému. Plánem je stejně jako v případě Plzeňského IDS kompletní územní integrace. V tomto případě bude klíčovým rok 2019, ve kterém končí většině dopravců smlouva na zabezpečení dopravní obsluhy území a bude tedy možné vypsát nová nabídková řízení. Vytvoří se tedy prostor pro zakomponování těchto částí do struktur IDS. Plná územní integrace v kraji je tedy očekávána přibližně okolo roku 2028.

Poněkud rozdílná situace panuje ve Zlínském kraji, kde je IDS pojato naprosto odlišným způsobem, kdy má spíše doplnit klíčové linky stávajícího systému, než aby jej nahradila za efektivnější. V rámci Zlínského kraje je integrováno 6 linek, zpravidla se jedná o posilové školní spoje, případně o spoje na krajích dne, tedy poslední či první autobusy.

Výjimkou je vlakově obslužená trasa Otrokovice – Zlín – Vizovice, která je integrována v rámci celého dne. Všechny tyto spoje jsou zahrnuty do oblasti působení dopravního podniku Zlín – Otrokovice a jejich primární účel tedy je zajistit lepší dostupnost Zlína, jakožto hlavního centra oblasti, v klíčových hodinách dne. S ohledem na tato fakta lze o IDS v pravém slova smyslu hovořit jen stěží. V budoucnu se však větší zapojení integrovaného dopravního systému chystá, avšak tento akt je navázán na uskutečnění dalších dílčích projektů, které jsou pro kvalitní fungování budoucího IDS nezbytné. Jedná se například o projekt komplexního odbavovacího, řídicího a informačního systému veřejné dopravy ve Zlínském kraji nebo o projekt tvorby systému pro provoz karet a zúčtování transakcí.

V případě Kraje Vysočina je rozsah integrovaného území samozřejmě nulový, neboť využívá jiných přístupů k zabezpečení regionální veřejné dopravy.

5.5 Analýza dopravní obslužnosti obcí dle krajů

Dílčím výzkumem v této části práce byla také analýza, která se zaměřila na počet odjezdů ze středisek, která jsou hodnocena v Hamplově regionalizaci z roku 2005. Tento ukazatel byl vybrán z toho důvodu, že dokáže podat jednoduchý, ale také poměrně ucelený obraz o tom, jaká je v daných střediscích, potažmo krajích, intenzita veřejné regionální dopravy.

Tabulka 1: Přehled průměrných základních výsledků analýzy dle krajů. (zdroj dat: www.idos.cz; <https://www.czso.cz/csu/czso/pocet-obyvatel-v-obcich-k-112017>).

region	průměr spojů ve středě	průměr spojů celkem	Prům. počet obyv. na středisko (1.1.2017)	Prům. počet obyv. na středisko/ prům. počet celkových spojů
Středočeský kraj	268	354	21412	58
Jihočeský kraj	143	176	15576	85
Plzeňský kraj	127	154	13183	87
Karlovarský kraj	165	233	21483	94
Ústecký kraj	238	347	27905	86
Liberecký kraj	190	258	17116	60
Královéhradecký kraj	156	211	12905	61
Pardubický kraj	186	237	13876	59
Kraj Vysočina	156	188	19467	98
Jihomoravský kraj	247	332	17591	53
Olomoucký kraj	214	290	20897	67
Zlínský kraj	237	315	17853	55
Moravskoslezský kraj	251	361	32088	86

Počet odjezdů byl vzat vždy za středu a sobotu, aby zde byly informace jak o pracovním, tak nepracovním dni. Z těchto ukazatelů byly následně počítány další statistiky, jako porovnání počtu spojů s počtem obyvatel apod.

Tabulka 2: TOP 15 a bottom 15 poměru počtu obyvatel a počtu spojů (zdroj dat: www.idos.cz; <https://www.czso.cz/csu/czso/pocet-obyvatel-v-obcich-k-112017>).

Pořadí dle KRV	Středisko	Počet obyv. / počet spojů celkem	Pořadí dle KRV	Středisko	Počet obyv. / počet spojů celkem
122	Tanvald	24	27	Děčín	198
104	Lovosice	27	30	Třebíč	185
59	Boskovice	29	20	Most	176
66	Kyjov	29	16	Jihlava	144
131	Tišnov	29	49	Písek	143
110	Hořovice	33	71	Krnov	130
144	Valašské Klob.	34	28	Česká Lípa	127
76	Beroun	34	13	Opava	122
124	Bystřice p. H.	37	36	Cheb	120
86	Žamberk + Letohrad	37	26	Karviná	119
114	Frenštát p. R.	37	50	Klatovy	119
64	Rychnov n. K.	38	57	Jindřichův Hradec	119
140	Dobruška	38	78	Tachov	114
141	Jilemnice*	39	45	Strakonice	113
128	Frýdlant n. O.*	39	17	Chomutov	113

5.5.1 Shrnutí negativních výsledků analýzy dopravní obslužnosti

Z nasbíraných dat lze pozorovat, že nízká nabídka spojů regionální veřejné hromadné dopravy je charakteristická pro střediska v Kraji Vysočina, Plzeňském a Jihočeském kraji. Negativní výsledky jsou zřejmé jak v průměrných hodnotách za kraje, tak v hodnotách jednotlivých krajských středisek, které se velmi často nachází mezi nejhoršími 15 ze zkoumaných středisek. Dílčími výsledky negativního rázu však disponují také regiony, u kterých však celkovou situaci lze považovat za dobrou.

Výsledky analýzy ukázaly, že situace v Kraji Vysočina, která nevyužívá systému integrovaného plánování dopravy, je velmi špatná. Negativní výsledky jsou patrné ve všech

provedených statistikách, a to jak v počtu průměrných odjezdů na středisko, tak v počtu poměru spojení ve středu ku sobotě, ale také v počtu obyvatel náležících na jeden spoj.

Ve statistice nejnižšího počtu odjezdů o víkendu se se z 15 nejhorších středisek nachází 5 na Vysočině. Jedná se o města Chotěboř, Pelhřimov, Humpolec, Bystřice nad Pernštejnem a Velké Meziříčí. Humpolec, s počtem 8 víkendových odjezdů, zaznamenal dokonce nejhorší výsledek ze všech zkoumaných středisek. V případě odjezdů o všedním dni patří mezi nejhorších 15 v republice Chotěboř, Humpolec, Moravské Budějovice a Bystřice nad Pernštejnem. Stejná střediska figurují i v nejhorších 15 z hlediska celkového počtu odjezdů. Vysočina má také velmi nízký poměr odjezdů v sobotu ku středě, kdy nejvyšší hodnoty dosahují s 26 % Moravské Budějovice a Žďár nad Sázavou. Mezi 15 nejnižšími výsledky ze zkoumaných středisek se nachází 6 z Vysočiny. Nízký poměr odjezdů v sobotu ku středě samozřejmě může být způsoben z několika důvodů, a nižší hodnota nemusí nutně znamenat negativní výsledek, což lze ostatně demonstrovat na příkladu Mladé Boleslavi, kde enormní ekonomický význam způsobený lokací firmy Škoda auto vytváří tlak na VHD v oblasti a zvyšuje tím obslužnost o všedním dnu. Obslužnost o víkendu je tedy výrazně nižší a tím dosahuje nízkého poměru sobotních a středečních spojů. V případě Vysočiny se však jedná o potvrzení celkově špatné koordinace VHD na území kraje, neboť absolutní počty spojů o všedním dnu jsou velmi malé.

Nejhorší výsledky zde byly zjištěny taktéž v poměru počtu obyvatel na počet spojů, kdy jeden spoj vychází průměrně na 98 obyvatel kraje. Pro srovnání, nejlepších hodnot v tomto ohledu dosahuje Jihomoravský kraj, kde jeden spoj průměrně vychází na 53 obyvatel, což je téměř poloviční hodnota oproti Vysočině. Skutečnost, že v Jihomoravském kraji žije přibližně dvakrát více obyvatel ještě tento rozdíl umocňuje.

Tato špatná situace je pravděpodobně důsledkem hned několika dílčích faktorů. Prvním z nich je již výše zmíněné nedokonalé plánování dopravy, respektive neexistence jakéhokoliv jednotného systému, který by koordinoval dopravu tak, aby byla efektivní. Vysočina je zároveň kraj, který je poměrně výrazně polycentrický a chybí zde jasné město s větším vlivem, které by vůči sobě vyvíjelo centripetální síly na obyvatele z okolních částí, což ostatně potvrzuje Hamplova regionalizace, kde se Jihlava jako jediná z krajských měst nedostala na úroveň mezoregionu, ale pouze mikroregionu 2. stupně. Tento jev lze demonstrovat na příkladu Prahy, která tyto síly generuje a koriguje tímto způsobem také nabídku veřejné dopravy, která je logicky větší. Význam Jihlavy je navíc upozaděn relativně dobrým napojením hlavních regionálních center na dálnici D1. Ze středisek na Vysočině, které se nacházejí v blízkosti dálnice, je tedy relativně dobrá dostupnost do Prahy a Brna, které nabízí mnohem lepší nabídku na trhu práce a zázemí z hlediska služeb.

Dalším krajem, jehož výsledky v počtu odjezdů jsou špatné, je Plzeňský kraj, který dosahuje jednoznačně nejmenší průměrné hodnoty v počtu spojů na středisko, konkrétně 154. Tento výsledek je však poměrně logický, neboť průměrný počet obyvatel zkoumaných středisek je o 6 000 nižší než v případě Kraje Vysočina, je tedy logické, že bude nižší i počet spojů. V porovnání s počtem obyvatel jsou charakteristiky kraje již drobně lepší oproti Vysočině, avšak v rámci republiky zaostávají.

Podobně jako v případě Vysočiny jsou i zde patrné nízké hodnoty počtu odjezdů z jednotlivých středisek, a to jak ve středu, v sobotu, tak i celkem. Z Plzeňského kraje bylo zkoumáno šest středisek, z toho tři se shodně vyskytují mezi 15 nejhoršími středisky z hlediska počtu odjezdů ve všech výše zmíněných kategoriích. Jedná se konkrétně o Tachov, Stříbro a Sušice. Všechna tato střediska jsou v kontextu České republiky relativně periferně položena. Tachov a Stříbro však leží velmi blízko hranic s Německem a disponují dobrým přístupem na dálnici D5, která vede z Prahy přes Plzeň a následně se napojuje na německý dálniční systém. Tento fakt může přispívat ke snižování atraktivity domácích středisek z hlediska uplatnění na trhu práce a podobně a naopak zvyšuje možnost přeshraničních interakcí, což mimo jiné negativně ovlivňuje taktéž obslužnost regionální VHD v oblasti. Sušice jsou oproti tomuto lokalizovány v blízkosti hranic Plzeňského a Jihočeského kraje. Byť se nacházejí taktéž v relativní blízkosti hranic s Německem, interakce je v tomto případě omezena Šumavou, přes kterou vede logicky horší dopravní infrastruktura než v případě Tachova a Stříbra.

Jako problémové středisko lze považovat taktéž Klatovy, kde dopravní obslužnost neodpovídá jejich velikosti a důležitosti, což je pravděpodobně způsobeno jak relativně periferní polohou, tak především špatným systémem plánování dopravy, neboť Domažlice, které disponují podobným postavením, mají přibližně stejný celkový počet spojů, avšak mají o 50 % nižší počet obyvatel. Tato skutečnost nahrává zmíněné interpretaci.

Poměr mezi odjezdy v sobotu ku středě je také nízký. Maximálního výsledku dosahují s 28 % Rokycany, hodnoty zbývajících středisek se pohybují většinou okolo 20 %. Stříbro se se 14 % nachází mezi 15 nejhoršími středisky v této statistice.

Stejně jako Vysočina má i Plzeňský kraj velmi nízký průměrný poměr počtu obyvatel na počet realizovaných spojů. Zde je výsledek třetí nejhorší mezi kraji po již zmíněné Vysočině a také Karlovarském kraji. Jeden spoj zde poměrově vychází na 87 obyvatel, což je při nízkém průměru počtu obyvatel hodnota velmi nízká.

Posledním krajem, který lze výrazněji zmínit z negativního hlediska, je Jihočeský kraj, který byť má relativně malý průměrný počet obyvatel, tak má také druhý nejmenší

průměrný počet spojů na středisko, hned po Vysočině. Jediným střediskem, které dosahovalo nadprůměrných hodnot, je Tábor, který disponuje poměrně výhodnou pozicí v rámci kraje a ze zkoumaných středisek je s necelými 35,5 tisíci i největší, na druhou stranu Písek má necelých 30 tis. obyvatel a o více jak polovinu méně spojů oproti Táboru (210 vs. 448) a z hlediska prostorového umístění je jejich poloha relativně srovnatelná, nelze tedy tyto hodnoty připisovat pouze výhodné regionální pozici. Jako jedno z vysvětlení by se tedy nabízelo rozdílné zapojení do struktur IDS, nicméně jak Písek, tak Tábor momentálně stále nejsou součástí IDSJK. Lze tedy předpokládat rozdílnou kvalitu v obecních strukturách plánování VHD.

Z Jihočeského kraje bylo zkoumáno 11 středisek a z toho se víc jak polovina umístila v kritériu nejmenšího absolutního počtu spojů, a to ve všech kategoriích. Dačice, Milevsko, Prachatice, Vimperk a Blatná figurují ve statistice nejmenšího počtu spojů jak ve středu, tak v sobotu, ale i celkově. Třeboň pouze v případě spojů ve středu a celkově a Strakonice u víkendových spojů. Průměrný počet spojů na středisko (176) je sice v Jihočeském kraji druhý nejmenší po kraji Plzeňském (154), avšak nutno podotknout, že je tento průměr výrazně ovlivněn hodnotami, kterých dosahuje Tábor. Pokud bychom jej vyňali z tohoto výpočtu, zjistíme, že průměrný počet spojů v těchto střediscích je 149, což by byla nejnižší hodnota ze všech krajů.

Poměr spojů ve všedním dni ku víkendu je také nízký, a to především v případě Milevska (17 %), Jindřichova Hradce (16 %), Strakonice (13 %) a Dačic (11 %). Tato střediska se nacházejí mezi 15 nejhorsími. Ve zbývajících případech vycházejí hodnoty v rozmezí 20 až 25 %, kromě Tábora, který dosahuje 38 %.

Ačkoliv Jihočeský kraj není mezi třemi nejhorsími v průměrném počtu obyvatel na jeden spoj, hodnota 85 je pouze o 2 obyvatele nižší než v případě kraje Plzeňského. Nejhorší situace je ve Strakonicích (113 obyvatel na jeden spoj), Jindřichově Hradci (119) a v Písku (143).

Jak je již zmíněno v předchozí kapitole, IDS Jihočeského kraje se nachází teprve v prvním roce svého působení a čeká jej revize dosavadních výsledků, podle kterých se bude přistupovat k následným krokům ve vývoji tohoto IDS. Zároveň se jedná o kraj, který je na jihu až jihozápadě lemován pohořími, což zhoršuje jeho pozici z hlediska dopravní infrastruktury, a tedy i dostupnosti v okrajových částech kraje. Dopravní infrastruktura byla v Jihočeském kraji poměrně dlouho zanedbávána, kdy zde absentovalo kvalitní napojení na Prahu pomocí dálnice D3, která momentálně již částečně funguje mezi Českými Budějovicemi a Tábořem. Zbytek dálnice je však stále ve výstavbě.

Z negativního hlediska lze zmínit taktéž Karlovarský kraj, který má velmi nízký průměrný počet obyvatel na počet spojů, konkrétně 94, což je druhý nejvyšší výsledek po Vysočině. Mariánské Lázně se nacházejí mezi 15 nejhoršími středisky v absolutním počtu odjezdů celkově (135) a o všedním dni (99). Mariánské Lázně jsou jedním z hlavních lázeňských středisek v republice, je zde tedy patrná výrazná orientace na oblast cestovního ruchu a lze předpokládat, že zde bude větší důraz kladen na meziregionální dopravní obslužnost.

Relativně špatných hodnot v oblasti počtu obyvatel na jeden uskutečněný spoj dosahuje s průměrem 84 taktéž Ústecký kraj. Tento výsledek ovlivňují především 3 města, která figurují mezi 15 nejhoršími ze zkoumaných středisek. Jedná se o Chomutov (113 obyvatel), Most (176 obyvatel) a Děčín (198 obyvatel). V tomto případě se však jedná o poměrně velká města s počtem obyvatel okolo 50 tisíc (v případě Mostu dokonce 66 768 obyv.), což zpravidla generuje horší průměry v této statistice. Tento fakt potvrzuje i tabulka rozdělena dle počtu obyvatel (viz přílohy), kde je jasně vidět vzrůstající trend tohoto ukazatele dle velikostní kategorie středisek. Pokud bychom navíc z této statistiky vynechali tato 3 střediska, poměr by se rázem snížil na 62, což je hodnota výrazně nižší. Ústecký kraj má navíc velmi dobré výsledky v absolutním počtu uskutečněných spojů. V totožné situaci se nachází i kraj Moravskoslezský. Výsledky těchto jsou tedy v jistém smyslu ambivalentní, avšak k přihlédnutí k povaze negativních výsledků, které jsou do velké míry způsobeny strukturou zkoumaných středisek, lze tyto kraje považovat za kvalitní z hlediska integrované regionální dopravy, viz další kapitola.

Z hlediska negativních projevů v oblasti dopravní obslužnosti lze konstatovat, že se velmi výrazně tyto výsledky strukturují podle krajů. Obecně lze říci, že kraje, jež nemají IDS příliš etablovaný, nebo tohoto systému vůbec nevyužívají, vykazují horší výsledky v zabezpečení regionální VHD. Drobnou výjimkou je Karlovarský kraj, který si v této oblasti nevedl také příliš dobře, byť zde integrovaný dopravní systém funguje poměrně dlouho.

Tabulka 3: „Bottom 15“ středisek dle absolutních počtů spojů ve středu 22.11.2017, sobotu 25.11.2017 a celkem (*Pro situaci v sobotu 17 středisek z důvodu stejných výsledků; zdroj dat: www.idos.cz).

Pořadí dle KRV	Středisko	Spoje středa	Pořadí dle KRV	Středisko	Spoje sobota	Pořadí dle KRV	Středisko	Spoje celkem
136	Blatná	82	127	Humpolec	8	136	Blatná	101
134	Vimperk	91	139	Stříbro	13	127	Humpolec	109
78	Tachov	93	118	Dačice	13	139	Stříbro	109
139	Stříbro	96	129	Milevsko	17	78	Tachov	111
120	Třeboň	97	112	Chotěboř	17	134	Vimperk	114
129	Milevsko	98	78	Tachov	18	129	Milevsko	115
106	Sušice	98	126	Bystřice n. P.	18	112	Chotěboř	116
138	Moravské Bud.	99	143	Podbořany	18	106	Sušice	120
112	Chotěboř	99	136	Blatná	19	120	Třeboň	121
88	Mariánské Láz.	99	106	Sušice	22	126	Bystřice n. P.	125
127	Humpolec	101	125	Sedlčany	22	138	Moravské Bud.	125
126	Bystřice n. P.	107	100	Velké Mez.	22	118	Dačice	127
98	Prachatice	107	90	Vysoké Mýto	22	98	Prachatice	130
141	Jilemnice	113	134	Vimperk*	23	143	Podbořany	135
118	Dačice	114	98	Prachatice*	23	88	Mariánské L.	135
			53	Pelhřimov*	23			
			45	Strakonice*	23			

5.5.2 Shrnutí pozitivních výsledků dopravní obslužnosti

Za kvalitní lze považovat výsledky v 4 regionech, a to v kraji Středočeském, Ústeckém, Moravskoslezském a Jihomoravském.

Středočeský kraj disponuje s průměrem 354 celkových odjezdů druhým největším počtem spojů ze všech krajů. Zároveň má největší průměr spojů (268) o všedním dni, což potvrzuje dominantní postavení Prahy jakožto pracovního centra. Mezi 15 středisky s největším celkovým počtem spojů a počtem spojů o všedním dni se vyskytují Beroun (401 o všedním dni, 566 celkově), Mladá Boleslav (496 o všedním dni, 576 celkově) a Kladno (547 o všedním dni, 770 celkově). V případě víkendu mezi nejlepšími 15 již absentuje Mladá Boleslav, kde je počet spojů zhruba pětina oproti všednímu dni (80), což potvrzuje výraznou pracovní funkci tohoto střediska. Příbram se nachází mezi nejlepšími 15 středisky v případě všedního dne (340).

V oblasti poměru spojů v sobotu ku středě si drží Středočeský kraj poměrně konstantní hodnoty, kdy se ve většině případů pohybuje tento poměr mezi 25 až 40 %. Nacházejí se zde však i střediska, která mají jak vyšší, tak nižší hodnoty.

Zároveň však má velmi dobrý výsledek ve statistice průměrného počtu obyvatel na jeden spoj, kde s hodnotou 58 obsadilo třetí místo mezi kraji. Z jednotlivých středisek si nejlépe vedou Benešov (39), Beroun (34) a Hořovice (33). Tato města se nacházejí mezi 15 nejlepšími zkoumanými centry. V případě Berouna a Benešova se navíc jedná o relativně velká centra. Výsledek 34, respektive 39 obyvatel na jeden uskutečněný spoj v této velikostní kategorii (okolo 19, respektive 16 tisíce obyvateli) nemá konkurenci, v této statistice totiž nejlépe vycházejí zpravidla menší střediska s počtem obyvatel okolo 10 tisíc.

Středočeský kraj má nespornou výhodu v přítomnosti Prahy, která generuje obrovské dojížděkové proudy, čímž je pozitivně ovlivněna také nabídka služeb VHD v regionu. Tento fakt se následně projevuje na spolupráci s PID, která je pro dobrou dopravní obslužnost v územní klíčová a je tedy postupně prohlubována.

Dobrymi výsledky disponuje taktéž Ústecký kraj, jehož průměrný počet celkových odjezdů je třetí nejvyšší. Litvínov a Teplice se nacházejí mezi top 15 ve všech zkoumaných kategoriích absolutního počtu spojů. Teplice, s 811 odjezdy, navíc disponují nejvyšším počtem celkových spojů ze všech zkoumaných středisek. Tato města následně doplňují Most (133), Rumburk + Varnsdorf (137) a Chomutov (145) mezi nejlepšími patnácti středisky v počtu víkendových spojů.

Ústecký kraj však jednoznačně dominuje v poměru spojů v sobotu ku středě, což vzhledem k dobrým výsledkům v absolutním počtu odjezdů poukazuje na výbornou obslužnost VHD o víkendech. Pokud bychom vynechali z výčtu Podbořany, které se nacházejí s 15 % víkendových spojů oproti středečním mezi nejhoršími 15 středisky, a také Žatec s 26 %, středisko s nejnižším poměrem v regionu budou Litoměřice s 30 %. V Ústeckém kraji se navíc nachází 6 středisek (Bílina, Chomutov, Děčín, Most, Litvínov, Teplice), které mají tuto hodnotu vyšší než 50 %. Teplice s počtem 295 sobotních spojů a poměrem 57 % sobotních a středečních spojů, jasně dominují víkendové obslužnosti všech zkoumaných středisek.

V Ústeckém kraji lze pozorovat relativně vyrovnané výsledky, především na trase Chomutov, Most, Litvínov, Teplice, což jsou střediska, která mezi sebou disponují poměrně silnými vazbami, které ovlivňují taktéž regionální VHD. Je zde možné sledovat také poměrně silnou orientaci na víkendové spoje, které jsou s největší pravděpodobností důsledkem plánovací strategie IDS, neboť původní zamýšlená hypotéza, která se domnívala,

že hlavní příčinou četnosti víkendových spojů je silná orientace na železniční dopravu, která se vyznačuje menšími rozdíly mezi počty spojů o všedním dnu a o víkendu, jakožto páteřního dopravního módu, se nepotvrdila. Možným důvodem by také mohlo být zaměření na těžební průmysl, neboť v dole často funguje nepřetržitý provoz, tedy i víkendový, a velmi podobných hodnot dosahuje také Moravskoslezský kraj, nicméně například Teplice a Chomutov již nedisponují funkčními doly a Děčín nebyl typickým důlním centrem.

Velmi podobnou situaci jako v Ústeckém kraji lze pozorovat v kraji Moravskoslezském, který má nejvyšší průměrný počet celkových spojů (361). Dobrých výsledků však dosahuje také v průměrném počtu střeďechních spojů (251), kde jej předčil pouze Středočeský kraj. Střediska Frýdek-Místek a Opava se nacházejí v top 15 mezi všemi třemi kategoriemi absolutního počtu odjezdů. V kategorii celkového počtu odjezdů a odjezdů v sobotu je doplňuje Karviná. Třinec se mezi nejlepšími 15 nachází v případě víkendových spojů. V kontextu spojů šlo v tomto kraji pozorovat další specifikum, a to především u měst jako Karviná, které obsahovaly relativně větší počty již v brzkých ranních hodinách (mezi 4 a 6 hodinou ranní). Důvodem je především stále přetrvávající velký význam těžebního průmyslu jakožto jednoho z klíčových odvětví ekonomiky.

Stejně jako v Ústeckém kraji i Moravskoslezský se vyznačuje vysokým poměrem spojů v sobotu ku středě, kde, pokud nebudeme počítat Nový Jičín (22 %), bude nejnižší hodnotou 32 %, kterých dosahuje Bruntál. Čtyři střediska – Frýdek–Místek (50 %), Frýdlant nad Ostravicí (52 %), Třinec (54 %) a Karviná (56 %) – dosahují na hodnoty alespoň 50 %.

Hodnoty dosažené v Moravskoslezské kraji jsou tedy de facto totožné s hodnotami kraje Ústeckého. Jedná se o regiony, které jsou si, ať už ekonomickou situací, či situací na trhu práce, nebo rozložením osídlení, velmi podobné. Nacházejí se zde poměrně velká, často těžebně zaměřená, města. Svým významným zaměřením na těžební průmysl, který je v úpadku, se jedná o dlouhodobě strukturálně postižené regiony. Tato střediska lze tedy považovat za velmi podobná v ohledu zprostředkování VHD, byť se samozřejmě v určitých ohledech liší.

Velmi dobrých výsledků dosahuje také Jihomoravský kraj. Hodnota průměrných 332 v celkovém počtu spojů je čtvrtá hned za Ústeckým krajem. Průměrný počet spojů ve středu (247) je třetím největším za Středočeským a Moravskoslezským krajem. Zde se projevuje především velmi silná pozice Brna jakožto pracovního centra.

Vysoký je zde především průměrný počet spojů na počet obyvatel, který je nejnižší v celé republice (53). Pozitivní skutečností je taktéž vyrovnanost téměř všech zkoumaných středisek v poměru spojů o všedním dni a o víkendu, který se většinou pohybuje okolo 30 %.

Jedinými výjimkami jsou Veselí nad Moravou (45 %) a Vyškov (22 %). Zajímavou skutečností je fakt, že z jednotlivých středisek figuruje mezi top 15 spoji pouze Znojmo, a to v případě střeďečního a celkového počtu. Jihomoravský kraj má tedy výborné především průměrné statistiky kraje jako celku. Lze zde pozorovat poměrně malé rozdíly mezi jednotlivými středisky, kdy například Boskovice, Tišnov, Kyjov a Veselí nad Moravou můžeme považovat za významově podobná a zároveň disponují podobnou situací v absolutním počtu odjezdů. U Jihomoravského kraje lze tedy vidět, že regionální VHD je skutečně plánovaná jako celek, který v jednotlivých částech nedosahuje až tak dobrých výsledků, ale v celkovém součtu se jedná o velmi kvalitní systém.

Tabulka 4: TOP 15 středisek dle absolutních počtů spojů ve středu 22.11.2017, sobotu 25.11.2017 a celkem (zdroj dat: www.idos.cz).

Pořadí dle KRV	Středisko	Spoje středa	Pořadí dle KRV	Středisko	Spoje sobota	Pořadí dle KRV	Středisko	Spoje celkem
25	Kladno	547	14	Teplice	295	14	Teplice	811
14	Teplice	516	25	Kladno	223	25	Kladno	770
15	Mladá Bol.	496	18	Frýdek - M.	203	18	Frýdek - M.	607
19	Uherské Hr.	448	72	Litvínov	189	15	Mladá Bol.	576
18	Frýdek - M.	404	76	Beroun	165	76	Beroun	566
76	Beroun	401	26	Karviná	164	19	Uherské Hr.	565
29	Ústí n. O. + Č. Třebová	365	22	Přerov	160	72	Litvínov	525
21	Prostějov	352	31	Jablonec n. N.	159	29	Ústí n. O. + Č. Třebová	508
37	Příbram	340	17	Chomutov	145	22	Přerov	490
13	Opava	338	29	Ústí n. O. + Č. Třebová	143	31	Jablonec n. N.	483
72	Litvínov	336	32	Třinec	143	13	Opava	472
22	Přerov	330	52	Rumburk + Varnsdorf.	137	26	Karviná	457
24	Tábor	324	13	Opava	134	24	Tábor	448
31	Jablonec n. N.	324	20	Most	133	33	Znojmo	440
33	Znojmo	323	24	Tábor	124	21	Prostějov	440

K zajímavým a relativně překvapivým výsledkům dospěl taktéž Zlínský kraj, jehož průměrný počet obyvatel na spoj je také vynikající (55), jen drobně horší než v případě Jihomoravského kraje. Uherské Hradiště se dokonce nachází mezi top 15 středisky v počtu střeďečních a celkových spojů. Zároveň disponuje také vysokým počtem průměrného počtu

celkových spojů (315) a negativním způsobem se neumísťuje v žádné ze zkoumaných charakteristik. V tomto případě bylo očekáváno, že důsledkem absence kvalitního IDS bude relativně špatná situace regionální VHD, což se ale nepotvrdilo.

5.5.3 Shrnutí průměrných hodnot analýzy odjezdů

Zkoumány však byly samozřejmě také zbývající kraje České republiky, které nejsou zmíněny výše. Jedná se o kraj Liberecký, královéhradecký, Pardubický a Olomoucký. Pokud vezmeme v úvahu průměrné hodnoty zkoumaných ukazatelů, tak v nich tyto kraje dosahují průměrných hodnot, respektive se zde nevyskytují extrémní hodnoty.

Jedinou výjimkou je nízký počet průměrných odjezdů ve středu (156) v Královéhradeckém kraji, což je však z velké části způsobeno skutečností, že v tomto regionu se nachází hned 6 středisek, které mají počet obyvatel nižší než 10 tisíc a z toho důvodu přirozeně nižší absolutní čísla počtu odjezdů. Co se týče samotných středisek, ve statistice počtu obyvatel na jeden spoj vyniká Rychnov nad Kněžnou a Dobruška, které mají shodně 38 obyvatel na jeden realizovaný spoj a nacházejí se tedy mezi top 15 středisky v tomto ukazateli.

V Pardubickém kraji jsou hodnoty taktéž průměrné. Vyniká zde především aglomerace Ústí nad Orlicí a České Třebové, která má velmi vysoký absolutní počet odjezdů. Ve všech třech kategoriích se nachází v top 15, avšak tento výsledek je degradován právě skutečností, že se jedná o aglomeraci, nikoliv samostatné středisko. Dalším pozitivním výsledkem je nízký počet obyvatel na jeden odjezd (37) pro aglomeraci Žamberku a Letohradu. Negativně se naopak projevuje Vysoké Mýto v počtu sobotních spojů (22) a následně také v poměru sobotních ku středečním spojům (14 %).

V konečném důsledku však byly výsledky těchto krajů velmi podobné. Průměrný počet obyvatel na jeden spoj se liší o dva (61 v případě Královéhradeckého kraje, 59 u Pardubického kraje). Pokud bychom navíc z průměrného počtu celkových spojů v Pardubickém kraji vyňali aglomeraci Ústí nad Orlicí a České Třebové, kterou lze považovat za extrémní hodnotu, tak by hodnota průměrného počtu celkových odjezdů dosáhla 210, což je jen o jeden spoj méně než v případě Královéhradeckého kraje. De facto jediným větším rozdílem mezi těmito kraji by tedy bylo rozložení regionální VHD mezi všední den a víkend, kde je v případě Královéhradeckého kraje kladen relativně větší důraz na spoje mimo pracovní den, v případě Pardubického kraje pak naopak. Tato skutečnost byla očekávána, neboť, jak je již výše zmíněno, koordinátorem IDS v těchto krajích společnost OREDO a Královéhradecký s Pardubickým krajem jsou tedy integrovány vzájemně.

V Libereckém kraji lze detekovat extrémní hodnoty u čtyřech středisek. V případě Jablonce nad Nisou se jedná o vysoký počet absolutního počtu spojů, kde se nachází mezi top 15 středisky, a to jak ve středu (324), tak v sobotu (159) a celkově (483). Z těchto hodnot je jasné, že je zde vysoký i poměr mezi spoji v sobotu a ve středu, vyjádřeno čísly se jedná o 49 %.

Další pozitivní hodnotou se ukázal Tanvald, který má velmi nízký poměr počtu obyvatel na jeden spoj (24). Nutno však zmínit, se jedná o jedno z menších středisek, které má 6389 obyvatel, což je značná výhoda v kontextu tohoto ukazatele.

Negativně se naopak projevila Jilemnice, která se se 113 spoji ve středu nachází mezi nejhorsími 15 středisky. Jilemnice je však město, které se nachází až na 141. místě, tedy čtvrté od konce v Hamplově žebříčku dle kvalitativní regionální velikosti, lze tedy předpokládat, že v absolutních počtech spojů bude nízkých hodnot dosahovat. Česká Lípa se také nachází mezi nejhorsími středisky, a to v ukazateli počtu obyvatel na jeden spoj (127).

Vzhledem k tomu, že v Libereckém kraji dosahuje pouze pár středisek extrémních hodnot, a to jak v pozitivním, tak v negativním smyslu, lze tento kraj z hlediska zprostředkování regionální VHD považovat za průměrný.

Posledním krajem, který zatím v této analýze doposud nebyl zmíněn, je Olomoucký kraj. Žádné středisko v tomto regionu nedosahuje extrémních hodnot z negativního spektra. Přerov a Prostějov naopak dosahují velmi dobrých hodnot v oblasti absolutního počtu spojů a nacházejí se v tomto ohledu mezi 15 nejlepšími středisky. V případě Přerova se jedná o středu (330), sobotu (160) a také celkový počet (490). Prostějov se mezi nejlepšími 15 dostává ve středu (352) a celkově (440).

U spojení realizovaných v sobotu je rozdíl mezi těmito středisky poměrně významný, neboť v Prostějově je realizováno pouze 88 spojů, což je oproti Přerovu téměř dvakrát méně. Způsobeno je to především odlišným významem obou středisek v zabezpečení víkendové obslužnosti, kdy přes Přerov je realizována větší část spojů, které spadají do tamějšího IDS, avšak mají přesah za hranice kraje (například se jedná o Břeclav, Vsetín, Bystřici pod Hostýnem atp.), kdežto z Prostějova jsou realizovány spoje především v rámci regionálního systému dopravy, a to s důrazem na severní část kraje.

Liberecký, Královéhradecký, Pardubický a Olomoucký kraj můžeme považovat za kraje s dobrou úrovní plánování dopravy, především z pohledu reálného zprostředkování dopravní obslužnosti ve významných centrech těchto regionů. Lze na ně tedy nahlížet jako na regiony, které by mohly udávat jakýsi normativní rámec kvality dopravní obslužnosti.

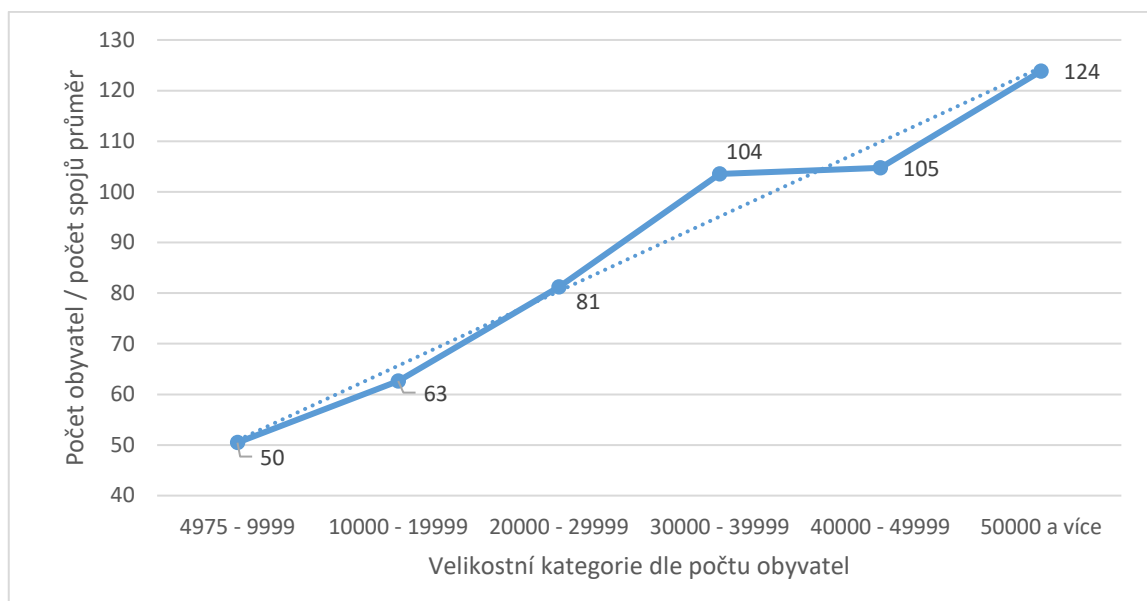
5.6 Analýza dopravní obslužnosti obcí dle velikostních skupin středisek

V další části analýzy byla získaná data sledována z pohledu velikostních skupin daných středisek. Vytvořeno bylo šest kategorií dle počtu obyvatel k 1. 1. 2017. Tento krok měl několik důvodů. Pravděpodobně největším důvodem byla snaha o prozkoumání, respektive porovnání významu organizační struktury VHD, která se liší dle krajů, s velikostí měst. Dalším důvodem bylo ověření, pro které ukazatele je nejdůležitější velikostní struktura obyvatelstva oproti náležitosti ke kraji.

Tabulka 5: Velikostní kategorie středisek a jejich základní charakteristiky (zdroj dat: Hampl, 2005; SLDB 2011; vlastní zpracování).

Velikostní kategorie	Počet středisek	Průměrný počet obyvatel
4 975 – 9 999	34	8040
10 000 – 19 999	51	14101
20 000 – 29 999	25	24035
30 000 – 39 999	9	33836
40 000 – 49 999	7	46497
50 000 a více	6	59084

Jak je již zmíněno výše v textu, velikostní kategorie středisek má vliv především na ukazatel počtu obyvatel na jeden spoj, kde lze vidět nejnižší, a tedy nejlepší, počty u středisek s nižším počtem obyvatel, a naopak nejvyšší průměrná hodnota se vyskytuje v kategorii středisek nad 50000 obyvatel, jedná se zde o lineární rostoucí trend. Jedinou výjimkou je relativně stagnující situace na přelomu 30-ti tisícové a 40-ti tisícové kategorie, kdy rozdíl mezi hodnotami je pouze jedna, což je způsobeno podobně rostoucích hodnot z relativního hlediska jak u počtu spojů, tak u počtu obyvatel v daných kategoriích.



Obrázek 2: Graf zobrazující průměrné hodnoty počtu obyvatel na jeden spoj dle velikostních kategorií (zdroj dat: www.idos.cz; vlastní zpracování).

Pokud se podíváme na hodnoty jednotlivých středisek v poměru počtu obyvatel a spojů, je situace podobná. Drtivá většina extrémních hodnot pozitivního směru se nachází u menších středisek a naopak. Nejnižší čísla tohoto ukazatele se nacházejí pouze u prvních dvou kategorií. Nejvyšších 14 hodnot se pak nachází v kategoriích od 20000 obyvatel. Jedinou výjimkou je Tachov, kde je situace v regionální VHD velmi špatná, neboť se v negativním slova smyslu nachází jak ve všech kategoriích absolutního počtu spojů, tak ve výše zmíněném přepočtu na počet obyvatel. Korelační koeficient závislosti počtu obyvatel na jeden spoj a počtu obyvatel vychází 0,65, což je hodnota, která indikuje středně silnou přímo úměrnou závislost těchto ukazatelů, což naznačuje, že roli hrají také jiné charakteristiky, a ne pouze velikost střediska. Jednou z významných charakteristik je také například náležitost ke specifickému systému IDS, což byl ostatně potvrzeno v analýze dle krajů, kde se vyskytovaly shluky extrémních hodnot dle krajů (viz předchozí část a příloha 2).

V tabulce 6 jsou pomocí indexů vyjádřeny změny v počtech spojů dle jednotlivých kategorií. Základní index porovnává změnu oproti hodnotě, kterou dosahují nejmenší střediska, index řetězový pak ukazuje nárůst oproti kategorii o jednu menší. Na první pohled je jasné, že velikost střediska hraje významnou roli ve zprostředkování regionální VHD.

Tabulka 6: Základní a řetězový index ve vztahu k různým velikostním kategoriím středisek (zdroj dat: www.idos.cz; vlastní zpracování).

Velikostní kategorie	Prům. počet spojů ve středu	Index zákl.	Index řetěz.	Prům. počet spojů v sobotu	Index zákl.	Index řetěz.	Prům. počet spojů celkem	Index zákl.	Index řetěz.
4 975 – 9 999	132	100,0%	-	39	100,0%	-	171	100,0%	-
10 000 – 19 999	189	143,2%	143,2%	61	156,4%	156,4%	250	146,2%	146,2%
20 000 – 29 999	244	184,8%	129,1%	79	202,6%	129,5%	323	188,9%	129,2%
30 000 – 39 999	257	194,7%	105,3%	97	248,7%	122,8%	354	207,0%	109,6%
40 000 – 49 999	352	266,7%	137,0%	145	371,8%	149,5%	497	290,6%	140,4%
50 000 a více	352	266,7%	100,0%	154	394,9%	106,2%	506	295,9%	101,8%

Téměř ve všech případech lze pozorovat nárůst mezi jednotlivými kategoriemi. Nejvýraznější je ve všech případech nárůst mezi první a druhou kategorií. V případě středy se jedná o vzestup celých 43,2 %. Následná hodnota řetězového indexu je na úrovni 29,1 %, dynamika nárůstu tedy lehce poklesla. Základní index se v této kategorii zvýšil o 41,6 %, oproti hodnotě ve výchozí kategorii je v této počet spojů na necelých 185 %. Mezi 20-ti tisícovou a 30-ti tisícovou je již nárůst výrazně nižší, konkrétně 5,3 %. Základní index se zvýšil o necelých 10 %. Mezi následujícími kategoriemi je nárůst opět vysoký – 37 %, což v případě základního indexu znamená zvýšení o celých 72 %. Mezi největšími dvěma kategoriemi rozdíl v případě středy není, neboť počet odjezdů je v obou případech roven 352.

Z výše získaných dat lze tedy pozorovat jakousi oblast růstu, která platí pro první 3 kategorie, kde se jedná o nárůst v řádu desítky procent. Následně se projevuje fáze stagnace, která je patrná mezi 20-ti a 30-ti tisícovou kategorií, neboť vzestup je na úrovni okolo pouhých 5-ti procent. Posléze však přichází opět fáze růstu, kdy mezi 30-ti a 40-ti tisícovou kategorií vzrostl počet spojů o 37 %. Mezi posledními dvěma kategoriemi se jedná opět o stagnaci, neboť mezi těmito kategoriemi není žádný rozdíl. Dle dopravní obslužnosti ve všední den tedy lze rozdělit tato střediska dle velikosti do 4 kategorií. První by byla kategorie nejmenší do 9999 obyvatel. Druhou kategorií by tvořily střediska s velikostí 10000 až 20000 obyvatel. Pro třetí kategorii by byly sloučeny dvě skupiny – 20000 až 29999 a 30000 až

39999. Poslední čtvrtou kategorií by tvořily opět dvě sloučené skupiny – 40000 až 49999 a 50000 a více. V těchto kategoriích obsluha spoji velmi podobná.

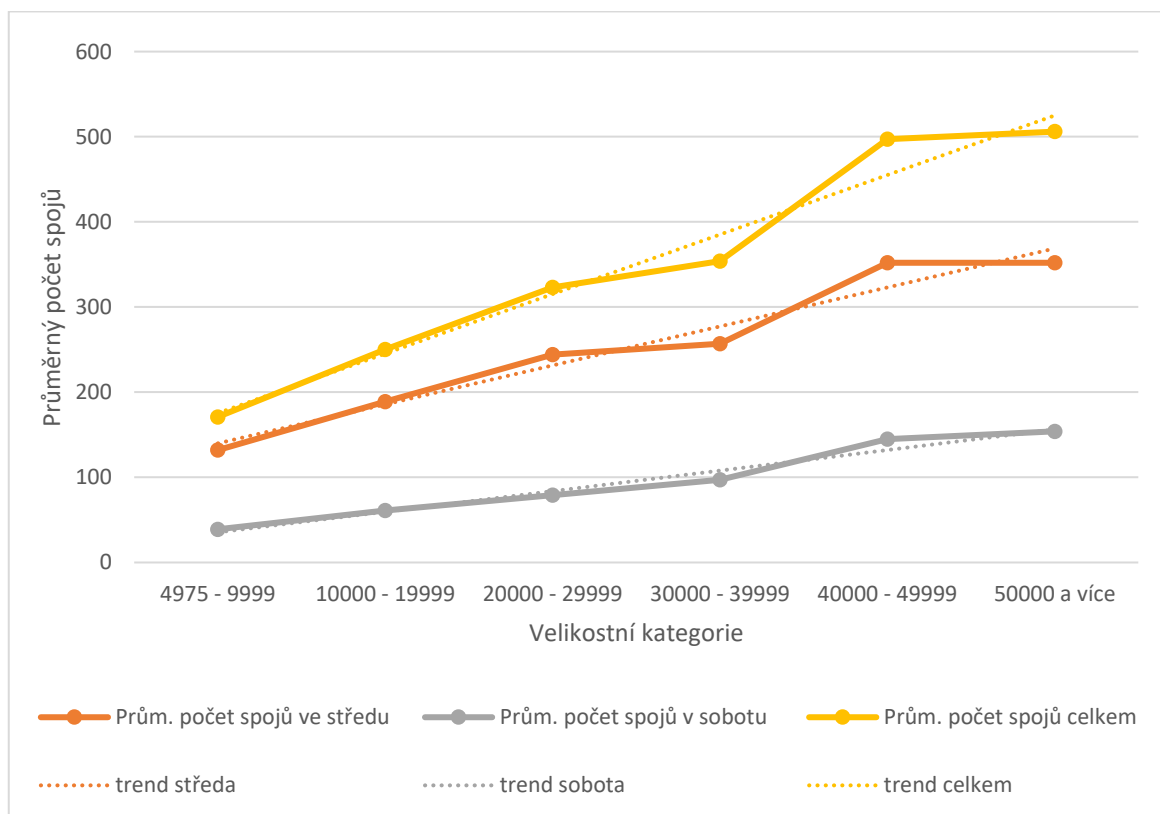
Situace o víkendu se drobně liší. Mezi první a druhou kategorií je rozdíl ještě markantnější než v případě středy. Nárůst dosahuje 56,4 %. Mezi druhou a třetí kategorií je pak nárůst přibližně stejný jako v případě středy, 29,5 % je rozdílných pouze o 0,4 %. Vzhledem k vyššímu nárůstu mezi první a druhou kategorií je však poměrně velký rozdíl v základním indexu, který je pro kategorii 20000 až 29999 o víkendu o téměř 20 procentních bodů vyšší než pro stejnou kategorii ve všední den. Rozdílné je následně také srovnání 20-ti a 30-ti tisícové kategorie, která je v případě všedního dne de facto totožná, avšak v případě víkendových spojů je mezi těmito kategoriemi výrazný nárůst na úrovni 22,8 %. Tento trend zvyšování hodnot řetězového indexu pokračuje i mezi následujícími kategoriemi (30-ti a 40-ti tisícovou). Jeho hodnota je 49,5 %, což je oproti situaci ve všední den o 12,5 % vyšší. Mezi dvěma největšími kategoriemi tentokrát rozdíl již je, avšak nepatrný, neboť nárůst počtu spojů ve prospěch kategorie 50000 a více obyvatel je pouhých 6,2 %.

Vyšší hodnoty řetězového indexu pro víkendovou obslužnost jsou jednoznačné již na první pohled. Výsledkem tohoto jevu jsou výrazně vyšší hodnoty indexu základního, a tedy větší relativní rozdíly v počtu spojů mezi kategoriemi. Ve všední den dosahuje základní index pro největší kategorii hodnoty 266,7 %, o víkendu však 394,9 %, jedná se tedy o nárůst 128,2 procentního bodu, což je velmi výrazný rozdíl. Větší rozdíly v dopravní obslužnosti tedy panují o víkendu, kdy menší střediska jsou obslouženy výrazně hůře než střediska větší. Jedinou výjimkou jsou poslední dvě kategorie, mezi kterými je rozdíl v obslužnosti nepatrný. Od určitého počtu obyvatel (v tomto případě 40000) již velikost střediska na dopravní obslužnost nemá takový vliv.

U celkového počtu spojů se výsledné hodnoty indexů logicky nacházejí mezi hodnotami, které jsou charakteristické pro všední den a víkend. Větší význam má pochopitelně všední den, neboť z absolutního hlediska jsou zde počty spojů výrazně vyšší. Pro tyto hodnoty platí z hlediska relativního nárůstu velmi podobné specifikace, jaké jsou již zmíněny výše, a nemá tedy vesměs význam je znovu rozsáhleji zmiňovat. Jakožto zajímavou lze však považovat kategorii mezi 20-ti a 30-ti tisíci, které se v případě všedního dne výrazně nelišily (5,3 %), avšak v případě víkendu zde byl patrný jasný nárůst (22,8 %). V kontextu celkových hodnot se jedná o nárůst 9,6 %, což lze při počtu 323 spojů ve 20-ti tisícové skupině a 354 spojů ve 30-ti tisícové skupině považovat za hodnotu, která již má určitý význam. Na druhou stranu, když nepočítáme poslední dvě kategorie s největším počtem obyvatel, jedná se oproti ostatním o nejpodobnější výsledek v dopravní obslužnosti.

Jak je již zmíněno výše, tak i v kontextu celkových odjezdů nemá na četnost spojů velký vliv počet obyvatel u středisek s více jak 40000 obyvateli. Relativně malý rozdíl, avšak ne bezvýznamný, je patrný taktéž mezi středisky ve 20-ti a 30-ti tisícové kategorii. Mezi zbývajících kategoriemi je rozdíl výrazný a pohybuje se v řádu přibližně 29 až 46 procent. Největší skok lze pozorovat mezi dvěma nejmenšími kategoriemi, kde rozdíl činí 46,2 %, nutno však zmínit, že kategorie 10-ti tisícových středisek má průměrný počet obyvatel zhruba o 75 % vyšší než v případě středisek s počtem obyvatel do 10000. Není tedy příliš velkým překvapením, že se tato skutečnost výrazně odráží také na dopravní obslužnosti.

Analýza dopravní obslužnosti dle velikostních skupin středisek potvrdila, že faktor počtu obyvatel významně ovlivňuje následnou obslužnost. Zároveň se však nejedná o jediný ovlivňující faktor, což potvrzuje také analýza dle krajů. V rámci velikostních kategorií bylo zjištěno několik zajímavých výsledků. Pravděpodobně nejvýraznějším z nich je zanedbatelný rozdíl v průměrném počtu spojů mezi dvěma největšími kategoriemi. Relativně malý rozdíl je pak zřetelný mezi 20-ti a 30-ti tisícovou kategorií. V tomto případě se rozdíl projevuje především ve víkendovém počtu spojů, ve všední den je situace velmi podobná.



Obrázek 3: Graf průměrného počtu spojů za velikostní kategorie středisek (zdroj dat: www.idos.cz; vlastní zpracování).

5.7 Analýza vývoje v počtu přepravených osob

Pro tuto analýzu byla využita data Ministerstva dopravy České republiky, které pravidelně provádí sčítání počtu přepravených osob regionální veřejnou hromadnou dopravou (tabulka s daty viz přílohy). Posledním rokem, za který jsou tato data poskytnuta, je rok 2015. Zkoumána bude tedy časová řada mezi lety 2010 až 2015. Data se skládají ze třech částí – počty přepravených osob po železnici, veřejnou autobusovou dopravou²⁹ a celkový počet přepravených osob. Zkoumáno je 14 jednotek – 13 krajů a Hlavní město Praha. V případě hlavního města máme ministerstvem dopravy zprostředkovány pouze data za přepravené osoby po železnici, u ostatních jednotek jsou k dispozici data za všechny výše zmíněné kategorie.

5.7.1 Extrémní hodnoty na železnici

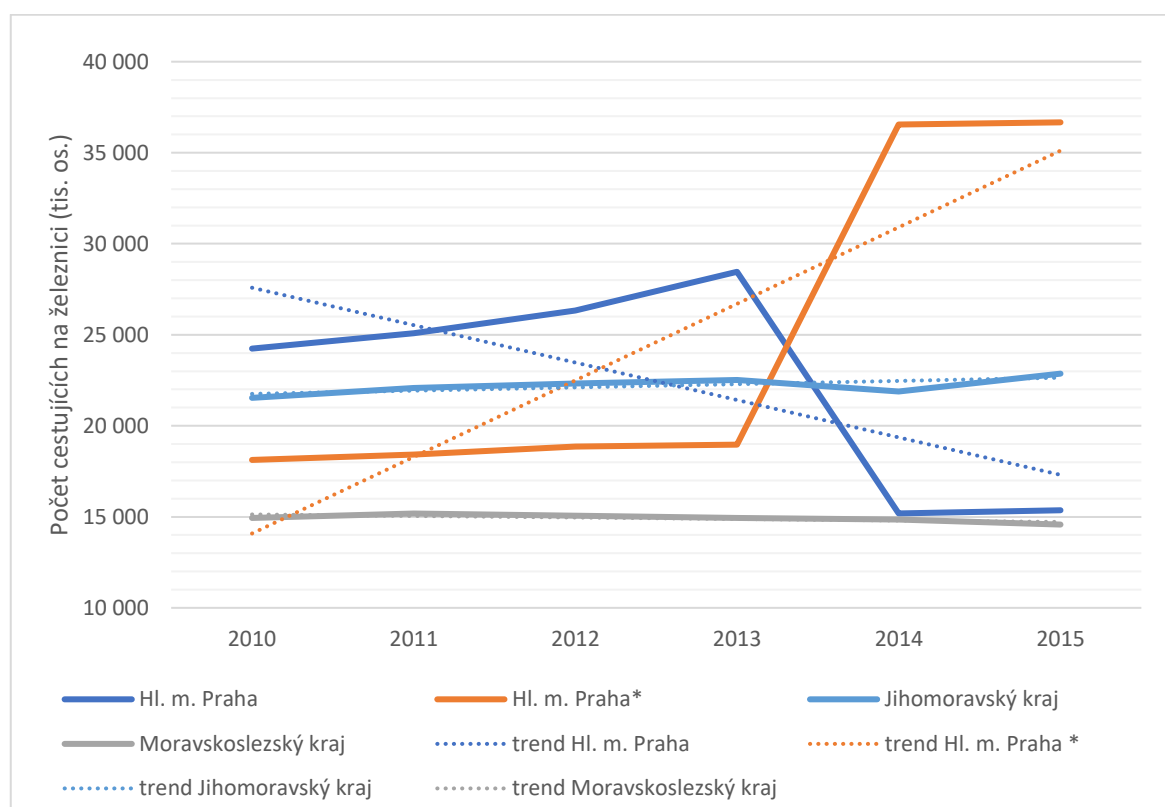
Železniční regionální přeprava má dva hlavní vůdčí regiony, jsou jimi Praha a Jihomoravský kraj. Velmi vysokých hodnot však dosahuje taktéž Moravskoslezský kraj. Nejzajímavějších výsledků jednoznačně dosahuje Praha, která od roku 2010 do roku 2013 dosahuje nejvyššího počtu přepravených osob na železnici, avšak posléze přichází prudký pokles téměř na polovinu (z 28459 tis. v roce 2013 na 15186 tis. v roce 2014). Vzhledem k tomu, že počty přepravených osob na železnici ve Středočeském kraji jsou v tyto roky relativně konstantní, a nejedná se tedy o změnu v přiřazení osob do jiného administrativního celku v důsledku změny vztahů ve zprostředkování regionální dopravy v území, lze předpokládat, že se jedná o změnu metodického rázu. Snaha najít informace o metodice sběru dat pro tento ukazatel bohužel nebyla úspěšná, neboť na stránkách Ministerstva dopravy³⁰ se žádné metodické specifikace k těmto datům nenacházejí a příslušní pracovníci, kteří byli kontaktováni, taktéž nebyli schopni podat bližší informace o sběru dat. Nakonec však byla získána taktéž interní data PID, která byla porovnána s daty MD. Byť v datech PID je taktéž patrná výrazná změna mezi těmito roky, v tomto případě se však jedná o téměř 100% nárůst počtu přepravených osob po železnici. Tento skok byl způsoben skutečně metodickou změnou, kdy se do roku 2013 započítávali do statistik pouze cestující s platným dokladem PID, od roku 2014 se započítávají všichni cestující jedoucí spoji PID bez ohledu na jízdní doklad. Dle interních dat tedy přeprava cestujících po železnici v Praze naopak roste, nikoliv klesá.

²⁹ VAD = veřejná autobusová doprava

³⁰ MD = Ministerstvo dopravy ČR

Dalším krajem, kde panuje velmi dobrá situace v přepravených osobách na železnici, je Jihomoravský kraj. Zde se počty přepravených osob pohybují také nad hranicí 20 000 tis. a zaznamenávají rostoucí trend. V roce 2015 (22864,7 tis.) činil nárůst v počtu cestujících regionální železniční dopravou 6,2 % oproti roku 2010 (21536,0 tis.). Jediný meziroční pokles byl zaznamenán mezi lety 2013 a 2014, a to řádově cca o 750 tis. cestujících. V ostatních letech počet cestujících vždy rostl.

Za Prahou a Jihomoravským krajem pak následuje Moravskoslezský kraj, kde se počty přepravených osob na železnici pohybují okolo 15 000 tis. Situace zde kulminovala v roce 2011, kdy bylo regionálními vlaky přepraveno 15181,2 tis. osob, což je meziroční nárůst 1,6 %. Od tohoto roku však počty cestujících klesají. Nejnižší počet cestujících pak připadá na rok 2015, kdy bylo přepraveno 14575,5 tis. osob, což je o 2,4 % méně než v roce 2010 a o 4,0 % méně než v roce 2011. Ačkoliv je zde tedy patrný klesající trend, ve srovnání s jinými kraji v České republice jsou absolutní počty přepravených osob velmi vysoké. Kromě Prahy a Jihomoravského kraje již žádný jiný kraj nedosahuje konstantně dvojciferného počtu (v milionech) cestujících po železnici.

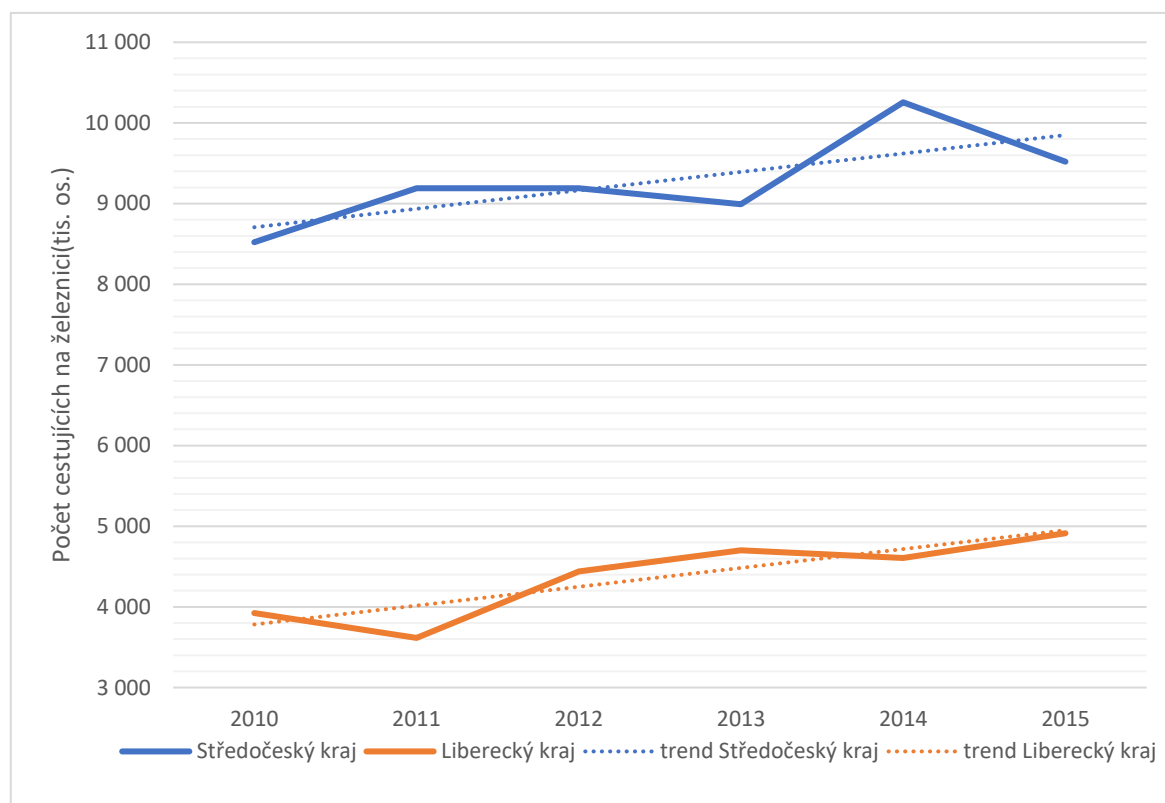


Obrázek 4: Graf vývoje počtu přepravených osob v rámci regionální železniční dopravy ve vybraných krajích v letech 2010 až 2015 (zdroj dat: www.mdcz.cz; www.pid.cz*).

Velmi pozitivně lze hodnotit situaci v Libereckém kraji, kde jsou počty cestujících po železnici v porovnání s ostatními kraji poměrně malé, nicméně je zde patrný výrazný růstový trend. V roce 2010 bylo přepraveno 3923,2 tis. osob, v roce 2015 však počet

přepravených dosahoval hodnoty 4912,7 tis. Mezi těmito roky tedy došlo k nárůstu o 25,2 %, což je opravdu velmi výrazný pokrok. Jediný pokles oproti roku 2010 nastal v roce 2011 (přibližně 300 tis. osob), v ostatních letech byl počet cestujících vždy výrazně vyšší. V Libereckém kraji je tedy patrný velmi významný růstový trend.

Stejně jako v Libereckém kraji, i v kraji Středočeském lze vývoj v této oblasti považovat za pozitivní, byť růst není tak výrazný. V roce 2010 činil počet přepravených osob 8521,0 tis., avšak v roce 2015 to bylo již 9521,1 %, nárůst mezi těmito roky tedy je 11,7 %. Nejvyššího počtu přepravených osob potom bylo dosaženo v roce 2014 (10256,0), což je zhruba o 20 % více oproti roku 2010. Ve Středočeském kraji panuje růstový trend, avšak oproti kraji Libereckém je zde patrná větší kolísavost mezi jednotlivými roky.



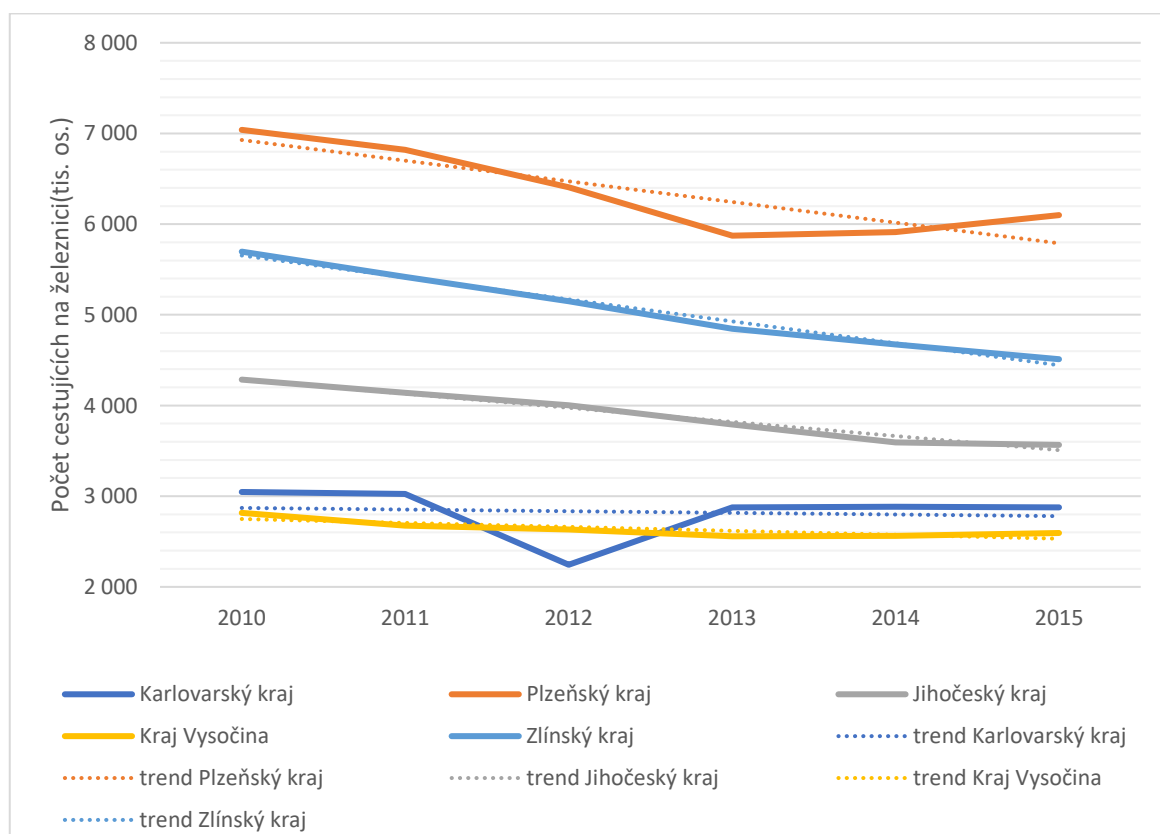
Obrázek 5: Graf vývoje počtu přepravených osob v rámci regionální železniční dopravy ve vybraných krajích v letech 2010 až 2015 (zdroj dat: www.mdcz.cz).

Z hlediska negativních projevů ve vývoji počtu přepravených osob na železnici lze detekovat 5 krajů – Plzeňský, Jihočeský, Zlínský, Karlovarský a Kraj Vysočina. Nejnižší absolutní počty cestujících železniční dopravou má Kraj Vysočina, kde bylo v roce přepraveno 2816,1 tis. osob a tento počet nadále klesal. Nejnižší hodnoty bylo dosaženo v roce 2013 (2558,0 tis. osob), v následujících letech byl zaznamenán drobný vzrůst, avšak hodnotě v roce 2010 se ani zdaleka nepřibližují. Je však možné, že tento drobný růst bude

pokračovat, neboť je plánována modernizace tratí na území kraje (příkladem může být modernizace trati Brno – Třebíč – Jihlava), což v budoucích letech může vést ke zvýšené poptávce osob po přepravě vlakem.

Velmi podobná situace je také v Karlovarském kraji, jehož počty přepravených osob na železnici se pohybují ve stejných řádech jako u Kraje Vysočina. Nejvyšší počet přepravených osob byl zaznamenán v roce 2010 – 3046,5 tis. osob. V roce 2015 byl tento počet o 5,5 % nižší (2877,6 tis. osob). V roce 2012 bylo přepraveno dokonce pouhých 2244,0 tis. osob, což je za prvé 26,3 % méně než v roce 2010 a za druhé vůbec nejnižší hodnota ze všech zkoumaných období u všech krajů.

V případě Plzeňského, Zlínského a Jihočeského kraje jsou přepravní výkony na železnici řádově vyšší oproti Kraji Vysočina, avšak tyto kraje mají větší relativní pokles oproti roku 2010. Vůbec nejhůře si vede Zlínský kraj, kde počet cestujících mezi lety 2010 a 2015 poklesl o celých 20,8 % na hodnotu 4510,7 tis. osob (v roce 2010 to bylo 5697,0 tis. osob). Druhý největší pokles mezi těmito roky zaznamenal Jihočeský kraj – 16,8 % a třetí Plzeňský kraj – 13,4 %. Zlínský a Jihočeský kraj dosahují nejnižších hodnot shodně v roce 2015, kdežto Plzeňský kraj v roce 2013 (pokles oproti 2010 o 16,6 %) a od té doby zaznamenával vždy drobný meziroční nárůst.



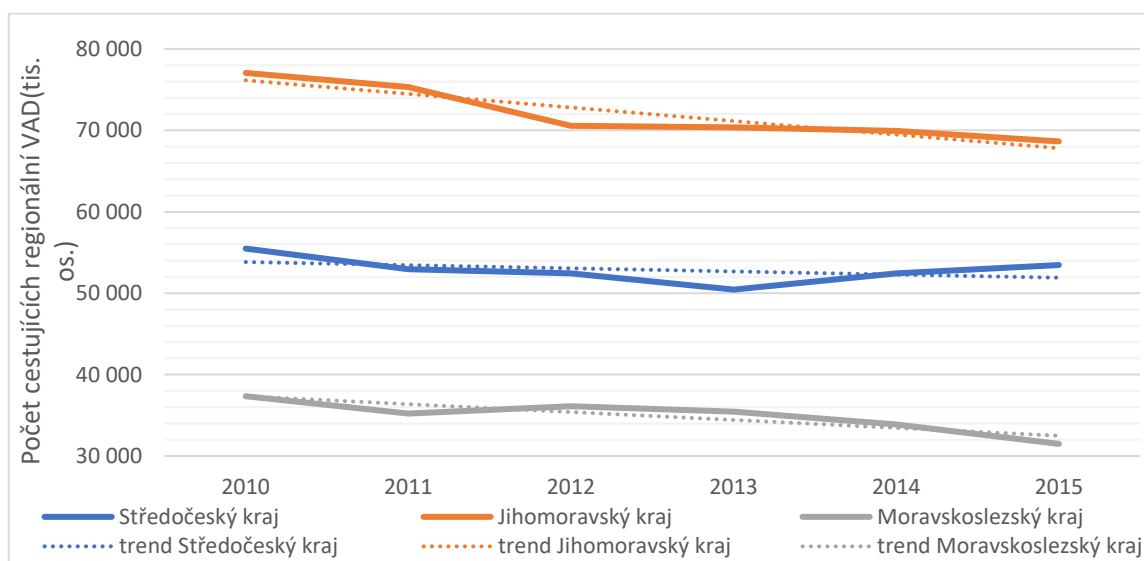
Obrázek 6: Graf vývoje počtu přepravených osob v rámci regionální železniční dopravy ve vybraných krajích v letech 2010 až 2015 (zdroj dat: www.mdcz.cz).

5.7.2 Extrémní hodnoty ve veřejné autobusové dopravě

Z hlediska absolutních hodnot je v regionální VAD jasným lídrem Jihomoravský kraj, který ročně přepraví okolo 70 mil. osob. V roce 2010 to bylo konkrétně 77057,1 tis. osob, což je také maximum, kterého bylo dosaženo. Bohužel v dalších letech již počty přepravených osob konstantně klesaly až na minimum v roce 2015, kdy bylo přepraveno 68640,1 tis. osob, což je o 10,9 % méně než v roce 2010. I přes poměrně výrazný pokles však dosahuje Jihomoravský kraj jednoznačně nejvyšších počtů přepravených osob pomocí VAD.

Relativně podobná situace panuje ve Středočeském kraji, kde ročně využije služeb regionální VAD okolo 50 mil. cestujících. I ve Středočeském bylo maxima dosaženo v roce 2010, kdy bylo přepraveno 55478,4 tis. osob. Rozdíl oproti Jihomoravskému kraji je ve struktuře vývoje počtu přepravených osob, neboť minima bylo dosaženo v roce 2013 (50439,3 tis. cestujících, pokles oproti roku 2010 o 9,1 %) a od té doby počty cestujících zaznamenávají meziroční růst. V roce 2015 byl počet cestujících 53470,2 tis. Ačkoliv jsou tedy počty přepravených osob nižší, než v byly v roce 2010, v roce 2013 se Středočeský kraj odrazil ode dna a počty cestujících nadále rostly, což je pozitivní.

Velké počty přepravených osob VAD zaznamenává také Moravskoslezský kraj, který přepraví ročně okolo 35 mil. cestujících. Byť jsou tyto počty veliké, stejně jako Jihomoravský kraj i zde zaznamenávají konstantní úbytek počtu přepravených osob. Jediný meziroční nárůst proběhl mezi roky 2011 a 2012. Nejvyššího počtu cestujících bylo dosaženo v roce 2010 (37343,6 tis.), nejnižšího pak v roce 2015 (31489,0 tis. osob, což se rovná ztrátě 15,7 %).

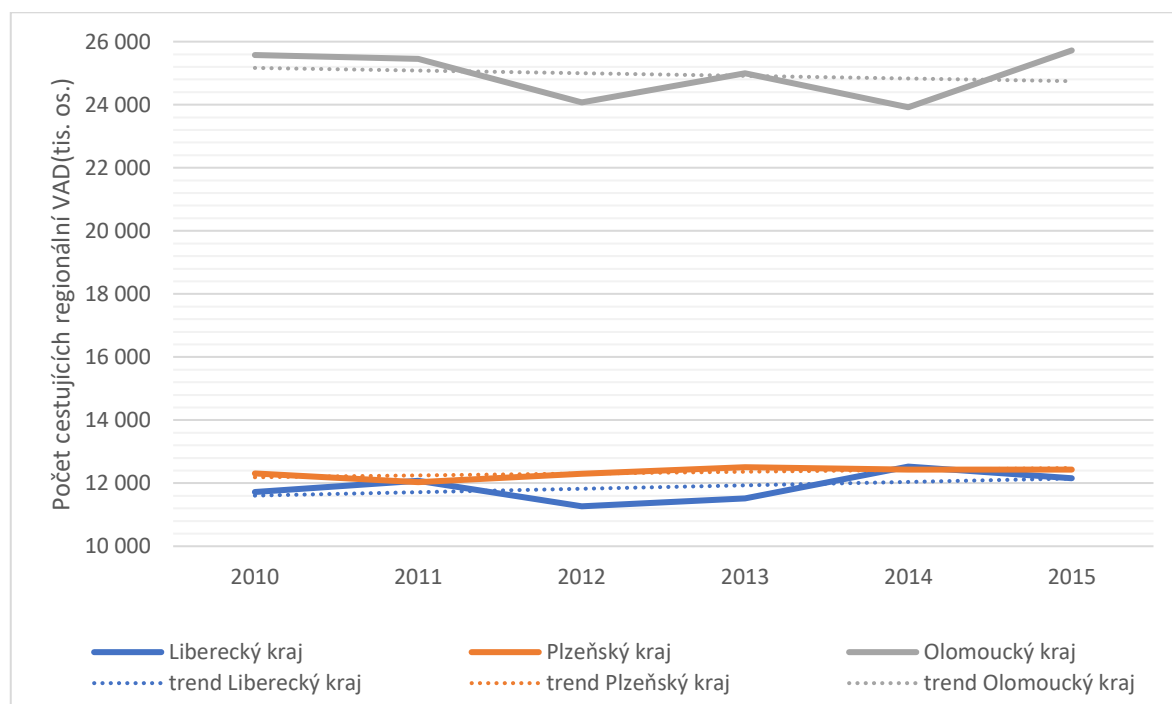


Obrázek 7: Graf počtu přepravených osob regionální VAD v Jihomoravském, Středočeském a Moravskoslezském kraji (zdroj dat: www.mdcz.cz).

Ve výčtu nejvyššího počtu přepravených osob VAD by velmi pravděpodobně nechybělo také Hl. m. Praha, avšak pro tuto administrativní jednotku nejsou MD poskytována jakákoliv data. Ačkoliv interní data bychom využít mohli, nebylo by je možné srovnávat s jinými, proto je jejich využití pro účely této analýzy bezpředmětné.

Stejně jako v případě železniční dopravy, i v dopravě autobusové byl zaznamenán v Libereckém kraji nárůst počtu přepravených osob oproti roku 2010, kdy bylo přepraveno 11716,2 tis. cestujících. V roce 2015 již využilo služeb VAD 12157,7 tis. osob, což je o 3,8 % více než v roce 2010. Nejvyšší počet přepravených osob byl však zaznamenán o rok dříve – 12526,4 tis. (o 6,9 % více než v roce 2010, což je největší relativní posun z celého datového vzorku pro VAD). Veřejná autobusová doprava má v Libereckém kraji tedy kolísavý vývoj s tendencí růstu.

Pozitivních relativních hodnot v tomto ukazateli dosahuje taktéž Plzeňský kraj, který oproti roku 2010 drobně navýšil počet cestujících VAD. V roce 2010 bylo přepraveno 12303,7 tis. osob, v roce 2015 to bylo osob 12429,0 tis. Relativně se jedná o nárůst 1 %. Největší hodnota byla naměřena v roce 2013, kdy bylo přepraveno o 1,7 % více osob než v roce 2010. Od tohoto roku počet cestujících drobně klesal. V Plzeňském kraji byl tedy zaznamenán nárůst v počtu cestujících, nicméně se jedná o relativně malé rozdíly, lze tedy mluvit spíše o jakési konstantní hladině počtu přepravených osob VAD.



Obrázek 8: Graf počtu přepravených osob regionální VAD v Libereckém, Plzeňském a Olomouckém kraji (zdroj dat: www.mdcz.cz).

Posledním krajem, který v roce 2015 dosáhl vyššího počtu přepravených osob, je Olomoucký kraj. Zde se jednalo o relativní nárůst 0,6 % (z počtu 25570,6 tis. cestujících v roce 2010 na 25721,7 tis. cestujících v roce 2015). Pokud však nebereme v úvahu rok 2015, probíhal zde pokles počtu cestujících. Tento pokles měl kolísavou tendenci. Nejnižšího počtu cestujících bylo dosaženo v roce 2014 (o 6,5 % oproti roku 2010), v následujícím roce tedy došlo k velmi prudkému nárůstu. V Olomouckém kraji tedy můžeme pozorovat výraznou kolísavost v přepravních výkonech VAD.

Negativních výsledků z hlediska počtu přepravených osob VAD je mnohem více než těch pozitivních. V drtivé většině případů jsou počty přepravených osob oproti roku 2010 v následujících letech nižší. Nejzásadnější relativní poklesy byly zaznamenány v Karlovarském, Královéhradeckém, Pardubickém, Jihočeském, Zlínském a Moravskoslezském kraji (byť se Moravskoslezský kraj řadí přepravními výkony na 3. místo mezi kraje ČR – bráno s ohledem na získaná data, MD neposkytuje data pro Hl. m. Prahu – počet cestujících oproti roku 2010 výrazně klesl). Pro všechny tyto kraje je charakteristické, že počet osob přepravených v roce 2015 je alespoň o 15 % nižší než v roce 2010.

Jednoznačně nejhůře v tomto ohledu dopadl Pardubický kraj, který dosáhl nejhorší relativní hodnoty ze všech zkoumaných krajů. V roce 2013 přepravil pouze 69,2 % (10904,5 tis. osob) cestujících oproti roku 2010, číselně vyjádřeno se jednalo o úbytek 4 848,4 tis. osob. Od tohoto roku byly patrné drobné meziroční nárůsty, i tak však bylo v roce 2015 přepraveno o 25,3 % cestujících méně než v roce 2010. Je však pravděpodobné, že tyto negativní hodnoty jsou důsledkem restrukturalizace sítě VAD, neboť v roce 2011 byl Pardubický kraj připojen do systému IREDO. Následkem toho mohla být určitá míra zmatečnosti v celého systému, která v kombinaci s neznalostí systému cestujícími mohla mít za důsledek právě tyto výrazné poklesy.

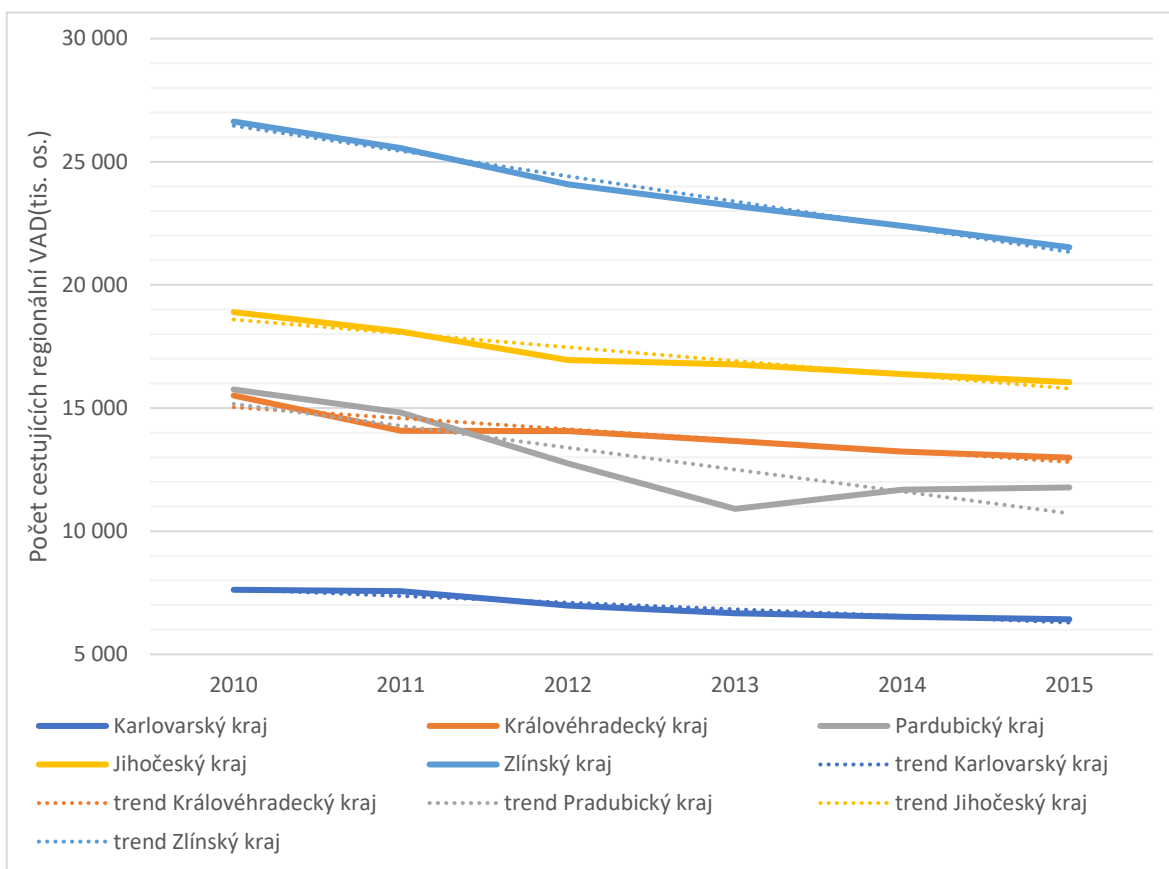
V případě Královéhradeckého, Karlovarského, Jihočeského a Zlínského kraje je patrný meziroční pokles v celém zkoumaném období.

Zlínský kraj v roce 2015 dosahuje na 80,8 % cestujících oproti roku 2010, kdy bylo přepraveno 26632,6 tis. osob. Sestupný trend má ve Zlínském kraji téměř konstantní charakter, kdy se základní index každoročně sníží o hodnotu mezi 3 až 5 %. Na druhou stranu, pokud vezmeme v úvahu skutečnost, že Zlínský kraj se řadí spíše mezi kraje s menším počtem obyvatel, jsou počty přepravených osob vysoké.

Královéhradecký kraj zaznamenal největší pád mezi rokem 2010 a 2011, kdy klesl počet přepravených osob o 9,2 %, což je velmi výrazný meziroční pád. Od následujících let

již klesal základní index mnohem pomaleji – v rozmezí 0,1 až 2,8 %. V roce 2015 bylo přepraveno o 16,3 % méně osob než v roce 2010.

Karlovarský a Jihočeský kraj dosahují velmi podobných hodnot. V případě Karlovarského kraje je hodnota základního indexu v roce 2015 84,3 %, u Jihočeského kraje je to 84,9 %. V případě Jihočeského kraje probíhá pokles počtu cestujících v konstantnější míře, kdežto v Karlovarském kraji byl zaznamenán výrazný pokles mezi rokem 2011 a 2012, kdy klesl základní index 7,8 %, což v praxi znamená 594,8 tis. osob.



Obrázek 9: Graf počtu přepravených osob regionální VAD ve vybraných krajích (zdroj dat: www.mdcz.cz).

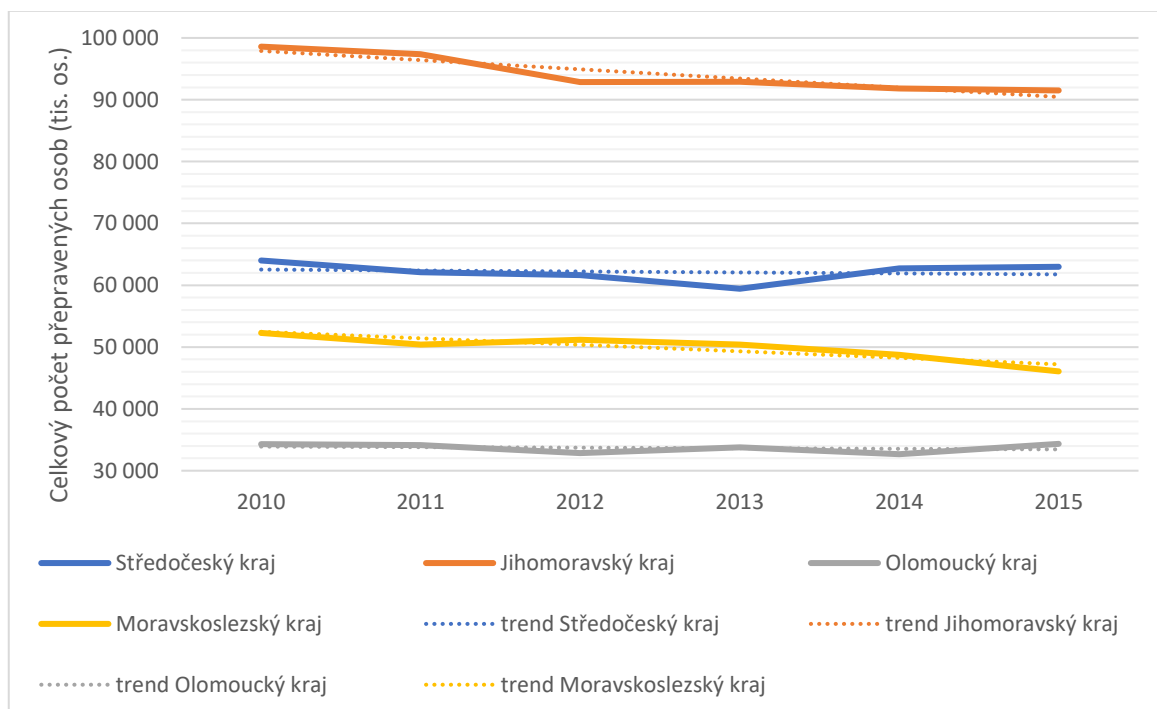
Situace ve VAD je z hlediska trendů ve vývoji počtu přepravených osob výrazně horší oproti situaci v železniční dopravě, neboť v drtivé většině případů přepravní výkony meziročně klesají a v případě, že je zaznamenán nárůst, jedná se buď o ojedinělé hodnoty nebo hodnoty poměrně nízké. Na druhou stranu VAD využívá daleko více osob než železniční dopravu, což je však do velké míry způsobeno variabilitou v možnosti volby trasy, respektive skutečností, že koleje obsluhují omezený počet obcí.

5.7.3 Extrémní hodnoty celkového počtu přepravených osob

Z hlediska celkového počtu přepravených osob dosahuje jednoznačně nejvyšších hodnot Jihomoravský kraj, který za rok přepraví přes 90 mil. cestujících. Ačkoliv v absolutních číslech dosahuje mnohem vyšších hodnot oproti ostatním krajům, počet cestujících se mezi rokem 2010 a 2015 snížil přibližně o 7 mil. – v roce 2010 se Jihomoravský kraj blížil magické hranici 100 mil. cestujících (přesně 98593,1 tis. obyv.), v roce 2015 bylo přepraveno 91504,8 tis. osob. K nejvýznamnějšímu pádu došlo mezi lety 2011 a 2012, kdy meziroční propad činil zhruba 4,5 mil. osob.

Druhým v pořadí v objemu přepravených osob je Středočeský kraj, kde se hodnoty pohybují okolo 60 mil. cestujících. Základní index v roce 2015 se rovnal 98,4 %, v tomto ohledu tedy dochází k drobnému úbytku počtu cestujících. Oproti Jihomoravskému kraji však nedochází ke stálému úbytku. Sedla bylo dosaženo v roce 2013, kdy byl v jako jediném roce počet přepravených osob nižší než 60 mil. (59430,3 tis. osob), což znamenalo o 7,1 % méně než v roce 2010. Od této doby však počet přepravených osob opět roste.

Vysoký celkový počet přepravených osob má také Moravskoslezský kraj, i zde je však patrná výrazná klesající tendence. Za zkoumané období se snížil počet cestujících o více jak 6 mil. Na svém vrcholu, v roce 2010, využilo regionální dopravu 52280,3 tis. osob, kdežto v roce 2015 pouhých 46064,5 tis. osob. Jediný meziroční růst byl zaznamenán mezi roky 2011 a 2012, přibližně o 750 tisíc osob, posléze již docházelo pouze k poklesu.



Obrázek 10: Kraje s největším počtem přepravených osob regionální VHD (zdroj dat: www.mdcz.cz).

Liberecký kraj je jediným, který za zkoumané období zaznamenal výraznější růst. V roce 2010 bylo přepraveno 15639,4 tis. osob, v roce 2014 již 17131,4 tis. osob, což se rovná růstu 9,5 %. V roce 2015 počet cestujících klesl, avšak pouze nepatrně na 17070,4 tis. Počet obyvatel ve zkoumaném stagnoval, což znamená, že se buď zvyšoval počet osob využívajících VD, nebo se zvyšoval průměrný počet cest vykonaných jednou osobou.

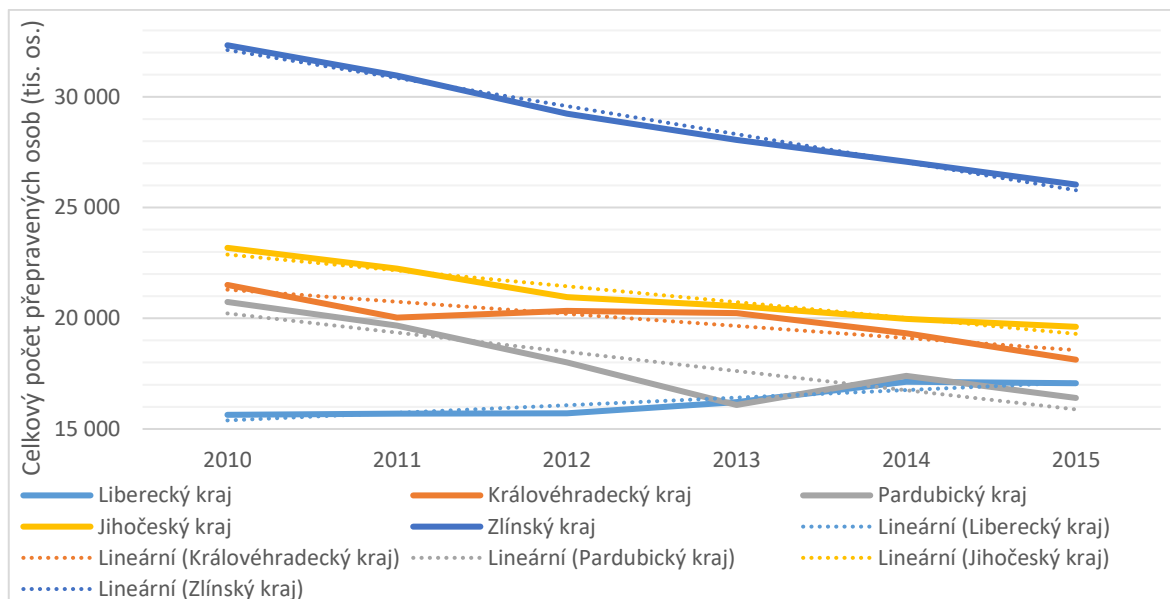
Za relativně pozitivní lze považovat taktéž Olomoucký kraj, kde vývoj počtu cestujících kolísá, avšak z dlouhodobého hlediska si drží zhruba konstantní úroveň. Vrcholu bylo dosaženo v roce 2015, kdy bylo přepraveno 34340,7 tis. osob, což je o 0,2 % více než v roce 2010. V roce 2012 a 2014 byl základní index naopak nejnižší na 95,8 %, respektive 95,3 %.

Pardubický kraj ve zkoumaných letech zaznamenal výrazný úpadek v počtu přepravených osob, kdy základní index v roce 2015 se rovná 79,1 % (16405,8 tis. osob). Nejedná se však o nejnižší hodnotu, té bylo dosaženo v roce 2013, kdy bylo přepraveno 16083,5 tis. osob (zákl. index 77,6 % je nejnižší ze všech dat). Nejprudší pokles byl mezi roky 2011 a 2012 – 7,9 %.

Podobných výsledků dosáhl i Zlínský kraj, který ve všech letech zaznamenal meziroční pokles v přepravě osob. Základní index se zastavil na hodnotě 80,5 % v roce 2015. V roce 2010 bylo přepraveno 32329,6 tis. osob. V roce 2015 to tedy bylo o více než 6 mil. cestujících méně. Byť jsou relativní data neúprosná, v absolutních počtech je na tom Zlínský kraj poměrně dobře, neboť měl v roce 2015 pátý největší počet přepravených osob (Praha zde není zahrnuta), což je v porovnání s velikostí kraje dobrý výsledek. Počet obyvatel v kraji se navíc pravidelně snižuje.

Špatných výsledků dosahuje také Královéhradecký kraj, který je pod správou stejného koordinátora jako kraj Pardubický. V roce 2011 poklesl počet přepravených osob o 6,8 % oproti předchozímu roku. V následujících dvou letech zaznamenal drobný vzestup, avšak v roce 2014 a 2015 opět výrazně klesal až na hodnotu 84,3 % základního indexu v roce 2015 (18128,2 tis. přepravených osob).

Velmi podobné relativní hodnoty zaznamenal také Jihočeský kraj, kde počet přepravených osob každoročně klesá. Nejnižší hodnota základního indexu byla 84,6 % a dosaženo jí bylo v roce 2015. Největší propady základního indexu proběhly v letech 2011 a 2012 s hodnotou 4 %, respektive 5,6 %. V následujících letech se tempo poklesu snížilo.



Obrázek 11: Celkový počet přepravených osob ve vybraných krajích (zdroj dat: www.mdcz.cz).

5.7.4 Shrnutí analýzy počtu přepravených osob

V předchozích kapitolách byla analyzována situace, která panuje v oblasti počtu přepravených osob regionální VHD v krajích. Ačkoliv byla tato analýza provedena na základě dat MD, je potřeba se na ni dívat s lehkým odstupem. Hlavním problémem těchto dat je skutečnost, že k nim neexistují jakákoliv metadata. Zisk interních dat od ROPIDu pro železniční dopravu v Praze navíc poukázal na značné a problémové nedostatky, neboť se absolutně liší trend, který z těchto dat vychází. Lze předpokládat, že data ROPIDu jsou přesnější a v tomto případě tedy směrodatná.

Z analýzy je však patrné, že regionální VHD je z pohledu počtu cestujících v regresi, neboť z 13 zkoumaných území pouze v jednom je prokazatelný růst počtu přepravených osob a v dalších dvou krajích lze úroveň počtu přepravených osob považovat za konstantní. Ve zbývajících krajích tyto hodnoty klesají.

Z hlediska absolutního počtu přepravených osob lze za pozitivní považovat Jihomoravský, Středočeský a Moravskoslezský kraj. Liberecký kraj je potom jediný, ve kterém počet přepravených osob vzrůstá. Dobrých výsledků dosahuje také Olomoucký kraj.

Naopak nelichotivých výsledků, především z pohledu stávajícího trendu dosahují zejména Pardubický, Zlínský, Královéhradecký a Jihočeský kraj.

6 KOMPARACE DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI V JIHMORAVSKÉM A ZLÍNSKÉM KRAJI

V poslední části diplomové práce bude srovnána dopravní obslužnost v Jihomoravském a Zlínském kraji, a to na základě dat z jízdních řádů. Srovnávají budou ve dvou fázích. V první z nich bude sledováno propojení okresních měst, v druhé obslužnost v rámci vybraných SO ORP (Veselí nad Moravou a Uherský Brod). Bližší informace o způsobu sběru dat viz metodická kapitola 4.2).

Vzhledem k náročnosti nelze k textu přiložit všechna data, ty budou obsaženy v přílohách.

6.1 Dopravní obslužnost v Jihomoravském kraji

Vzhledem ke skutečnosti, že Jihomoravský kraj je plně integrován a počty přepravených osob v rámci tohoto systému jsou největší v České republice, existuje předpoklad, že se tyto skutečnosti budou taktéž odrážet na kvalitě nabídky regionálních spojů.

6.1.1 Spojení mezi okresními městy

Pokud vezmeme v úvahu součet počtu spojení na trase oběma směry, je zde jasných několik skutečností. První z nich je fakt, že rozdíly v počtu spojení na trasách jsou výraznější v případě všedních dnů, tedy v exponovanou dobu. Důvodem je především skutečnost, že počet spojení u hůře obslužených tras, jako například Brno – Hodonín, Brno – Břeclav, Blansko – Břeclav, Vyškov – Břeclav, Hodonín – Znojmo a Břeclav – Znojmo, podléhá menším relativním změnám mezi všedním dnem a víkendem.

Tabulka 7: Součet spojů okresních měst v Jihomoravském kraji v obou směrech na trasách pro všední den a víkend (zdroj dat: www.idos.cz).

		sobota spojů na trase v obou směrech o víkendu					
		Brno	Blansko	Vyškov	Hodonín	Břeclav	Znojmo
spojů na trase v obou směrech o všedním dnu	Brno		58	44	18	17	34
	Blansko	113		45	15	19	34
	Vyškov	111	73		23	21	25
	Hodonín	24	29	66		35	28
	Břeclav	24	30	29	66		17
	Znojmo	60	59	46	37	26	

Zároveň bylo v této části analýzy předpokládáno, že v případě tras vedoucích z Brna či do Brna bude zajištěna velmi dobrá obslužnost. Tento předpoklad však nebyl potvrzen především v důsledku slabého propojení s Břeclaví a Hodonínem, což bylo poměrně překvapivé. Hlavním důvodem této slabé obslužnosti bylo vyjmutí velké spousty spojů v důsledku nenaplnění zadaných kritérií, především s ohledem na čas spojů, neboť výraznou část dopravního obslužení zajišťují spěšné vlaky, které jedou do Břeclavi necelých 40 minut a do Hodonína necelých 60 minut. Tyto dobré jízdní časy tedy zpřísňují kritéria a spousta dalších spojů tedy nesplňuje kritéria, neboť jede do Břeclavi okolo 60 minut, do Hodonína pak okolo 90 minut. Z hlediska jízdních časů v porovnání s auty jsou však spoje spěšných vlaků velmi dobré, kdy nejrychlejší spojení do Břeclavi trvá 38 minut, což je dokonce o minutu méně než předpokládaná doba cesty automobilem. V případě Hodonína je cesta pouze o 7 minut delší, což je důsledek přestupu.

Existence spěšných vlaků má za následek také brzké časy posledních spojů na těchto trasách. O víkendu jede z Brna poslední spoj v 18:35, ve všedním dni 19:35. Do Brna je čas posledního spoje o víkendu a všedním dni totožný. Z Hodonína jede v 20:28, z Břeclavi pak 20:46. Vzhledem ke skutečnosti, že Brno je mnohem silnější centrum s větší nabídkou práce, bylo by vhodnější, kdyby poslední spoje jezdily později z Brna na „periferii“ než naopak. Zároveň tyto časy mohou být nevyhovující pro osoby, které končí v práci později. První spoj z Brna do Břeclavi ve všedním dnu navíc jede v 6:36, což je opravdu velmi pozdě, neboť v dojíždějící do práce by při využití tohoto spoje mohl začít pracovat nejdříve okolo 7:30. Z hlediska časovosti prvních a posledních spojů tedy spojení do Břeclavi taktéž zaostávají.

Podobná situace panuje na poli posledních taktéž z Hodonína a Břeclavi do Blanska. Z Hodonína jede poslední spoj o všedním dni 18:28, z Břeclavi pak o 18 minut později. U víkendových spojů je to o něco později – 19:10 z Hodonína, z Břeclavi o 31 minut později. Z tohoto pohledu tedy není situace v těchto střediscích dobrá, a to především o všedním dni.

Situaci v Blansku lze obecně hodnotit jako poměrně dobrou, a to zejména důvodu jeho pozice, díky které má velmi výhodné postavení vzhledem k Brnu, které má pro Blansko klíčový význam ať už z pohledu trhu práce, tak nabídky služeb apod. Jeho geografická pozice severně od Brna navíc způsobuje velkou vzdálenost do dalších okresních měst vyjma Vyškova. Z hlediska počtu spojení tedy dosahuje odpovídajících hodnot – mezi Brnem a Blanskem přes 100 spojů o všedním dnu a téměř 60 o víkendu. Zároveň doba nejrychlejších spojů je přibližně 20 minut, což je o 7 minut kratší cesta než předpokládaná cesta autem. Poslední spoj z Brna jezdí jak o všedním dnu, tak o víkendu v 23:04, což lze hodnotit pozitivně.

I s Vyškovem je Blansko dobře propojeno – přes 70 spojení o všedním dnu a 45 spojení o víkendu. Skutečnost, že většina těchto spojů jede přes Brno však způsobila, že časová konkurenceschopnost oproti IAD dopravě je velmi nízká, neboť autem trvá cesta řádově kolem 40 minut, kdežto nejrychlejšími spojům VHD to zabere mezi 60 a 70 minutami, což je velmi značný rozdíl.

Podobná situace panuje i mezi Blanskem a Znojmem, kdy četnost spojů je vzhledem k okolnostem, jako je vzdálenost středisek atp. dobrá (59 spojů o všedním dni, 34 o víkendu), nicméně může jen těžce konkurovat IAD z hlediska cestovního času. V tomto ohledu je lepší situace na trase Blansko – Znojmo, kde nejrychlejší spoj ve všední den jede 103 minut, kdežto v opačném směru je to o 20 minut více. Tato situace nastala proto, že spoj s názvem Expres Znojmo nenavazuje při cestě ze Znojma požadovaným způsobem, respektive spoje zahrnující tuto linku jsou navázány na příliš mnoho přestupů, v opačném směru je situace rozdílná.

V relativně podobné poloze vůči Brnu je také Vyškov, který je od krajského města vzdálen pouze o několik kilometrů více než Blansko. Značnou výhodou však je skutečnost, že Vyškov leží u dálnice D1. Zároveň se nachází přibližně na půl cesty mezi Brnem a Olomoucí, která je tedy pro Brno konkurenčním střediskem. Počet 111 spojů mezi Brnem a Vyškovem ve všední den je pouze o 2 menší než v případě Blanska. Rozdíl je však patrný u víkendových spojů, kde je tento počet nižší o 14 spojů (44), což odkazuje na vazby spíše ekonomického rázu. Oproti Blansku je však Vyškov méně časově konkurenceschopný vůči IAD, což je pochopitelně způsobeno především existencí výše zmíněné dálnice D1.

O poznání horší je situace na trase mezi Vyškovem a Břeclaví, Hodonínem a také Znojmem. O víkendu jezdí mezi těmito středisky v součtu obou směrů okolo 20 spojů. Ve všedním dnu se tato čísla poměrně výrazně liší. Nejlépe je na tom spojení s Hodonínem, kde jede 66 spojů. Mezi Vyškovem a Znojmem 46 a mezi Vyškovem a Břeclaví pouze 29. Ve všech případech jsou však jízdní doby, byť i nejrychlejších spojů, oproti IAD výrazně vyšší, což opět významně snižuje jejich konkurenceschopnost.

Trasa mezi Znojmem a Brnem je taktéž poměrně dobře obslužena. Ve všedním dni na této trase jede dohromady 60 spojů, o víkendu 34, což je vzhledem ke vzdálenosti téměř 70 kilometrů poměrně dobrý výsledek. Na této trase je však dosaženo i poměrně dobrých jízdních časů ve srovnání s automobilem. Linka Expres Znojmo zvládne tuto trasu za 52 minut, což je o 4 minuty méně oproti automobilu. Nejpomalejší spoj je pak zhruba o 15 minut pomalejší oproti autu, což je v kontextu počtu kilometrů téměř zanedbatelné.

Velmi zajímavé výsledky jsou patrné na trase mezi Znojmem a Hodonínem, a to především o víkendu, kdy je počet spojení v obou směrech 28, avšak velmi nevyrovnaně, neboť z Hodonína do Znojma bylo spočteno 20 spojů, kdežto opačným směrem bylo spojů pouze 8. Tato nevyrovnanost ve směrech je zároveň jediná, kterou z datového vzorku lze považovat za významnou, ve většině případů jsou rozdíly mezi jednotlivými směry v rádech nižších jednotek. V tomto případě je na vině především skutečnost, že zatímco ve směru ze Znojma lze využít pouze spojů jedoucích přes Břeclav, v opačném směru se nabízí také spoje, které jedou přes Brno. Byť jsou tyto spoje pomalejší, splňují kritéria pro výběr a jsou tedy zahrnuty v datech. Ve všední den jsou počty spojů již relativně vyrovnané. Konkurenceschopnost oproti IAD je na této trase poměrně velká, kdy cesta nejrychlejšího spoje VHD je pomalejší přibližně o 10 až 15 minut.

Na trase Znojmo – Břeclav je spojů podstatně méně než v předchozím případě. Významným důvodem je právě skutečnost, že část spojů, která vede z Hodonína do Znojma s přestupem v Brně, není železničního typu, a tedy nevede přes Břeclav. Tyto spoje tedy absentují na této trase. Ve všedním dni vede v obou směrech 26 spojů, o víkendu 17. Vzhledem k významu obou středisek a vzdálenosti, která mezi nimi je, lze tyto relativně slabší výsledky předpokládat. Velmi zajímavá je však skutečnost, že nejrychlejší spoj na trase je maximálně o 10 minut pomalejší než cesta automobilem dle plánovače. Byť nabídka na této trase je z hlediska četnosti špatná, část spojů má naopak velmi dobrou časovou konkurenceschopnost s automobilovou dopravou.

Poslední trasou, která zbývá, je Břeclav – Hodonín. Dopravní obslužnost mezi těmito středisky je samozřejmě velmi dobrá, což je logické vzhledem ke vzdálenosti obou měst a jejich velikosti. Ve všední den obsluhuje tuto trasu 66 spojů, o víkendu 35. Trasu obsluhuje mnohem větší množství spojů, avšak velká část z nich nebyla započtena, neboť nesplňovala časová kritéria výběru. Především se jedná o autobusovou linku 572. Nejrychlejší spoj jede navíc na této trase 12 minut, nejpomalejší 21 minut. Pravděpodobná doba cesty autem je 21 minut. Tuto trasu tedy nelze hodnotit jinak než výtečně.

Tabulka 8: Časy nejrychlejších víkendových spojů na zkoumaných trasách (zdroj dat: www.idos.cz).

		cíl cesty					
		Brno	Blansko	Vyškov	Hodonín	Břeclav	Znojmo
začátek cesty	Brno		19	34	57	39	52
	Blansko	20		63	129	92	117
	Vyškov	36	71		146	118	143
	Hodonín	56	120	128		12	103
	Břeclav	38	91	106	12		79
	Znojmo	52	114	114	95	79	

Tabulka 9: Vzdálenost měst a doba cesty autem mezi okresními městy (zdroj dat: www.mapy.cz).

		vzdálenost [km]					
		Brno	Blansko	Vyškov	Hodonín	Břeclav	Znojmo
časová náročnost [min]	Brno		29	39	72	59	69
	Blansko	27		36	107	94	102
	Vyškov	28	43		90	90	102
	Hodonín	49	77	70		23	103
	Břeclav	39	67	54	21		83
	Znojmo	56	82	72	87	72	

6.1.2 Dopravní obslužnost obcí v SO ORP Veselí nad Moravou

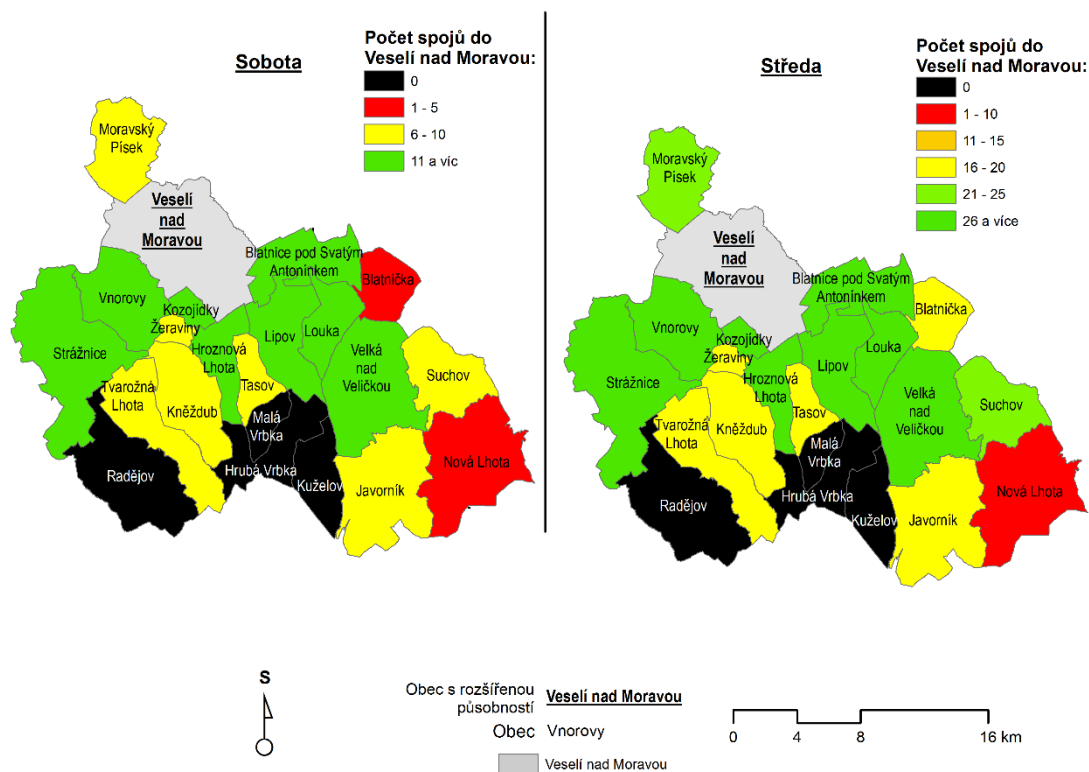
V této části analýzy již byly brány pouze spoje bez přestupů, neboť se jedná o relativně malé území s významnými vztahy mezi středisky. Konkrétně byly zjišťovány počty spojů jak z příslušné obce do Veselí nad Moravou, tak v opačném směru, a to ve všední den (středa 20. 12. 2017) a o víkendu (sobota 16. 12. 2017). Počet spojů se mezi směry většinou nelišil a pokud, tak v řádu jednoho až dvou spojů. Výjimkou byly 4 střediska, ze kterých jede ve všední den o 3 až 5 spojů více než při směru z Veselí nad Moravou. Jedná se o střediska Nová Lhota, Strážnice, Suchov a Vnorovy. Tato skutečnost umocňuje sílu vztahů ve směru obec – středisko.

Zatímco ve středu je průměr počtu spojů v jednom směru 21, o víkendu je to jen 9 spojů, což je zhruba 50% pokles. Podobný pokles byl zaznamenán i v případě propojení mezi okresními městy.

V SO ORP Veselí nad Moravou jsou přítomny 4 obce, kde nesplňuje zadaná kritéria ani jeden spoj. Jedná se o obce Hrubá Vrbka, Kuželov, Malá Vrbka a Radějov, což jsou obce výrazně periferně položené, které leží na hranicích se Slovenskem. Zde je nutno v případě potřeby využít spoje s jedním přestupem. Ve všední den jich pak jede 17 z Hrubé Vrbky, 16 z Kuželova a Radějova a 14 z Malé Vrbky. O víkendu je těchto spojů podstatně méně – 3 jedou z Hrubé Vrbky, Kuželova a Malé Vrbky, z Radějova jedou 4 spoje. Ve všední den vyjíždí první spoj mezi 4:15 a 4:45, poslední spoje z Veselí nad Moravou pak jedou v 19:03 do Hrubé Vrbky, Kuželova a Malé Vrbky, do Radějova je možno využít poslední spoj 22:49. V případě víkendu pak nepřekračuje čas posledního spoje 19. hodinu.

Co se týče prvních spojů ve všední dny z obcí do Veselí nad Moravou, panuje zde poměrně konstantní situace. Po páté hodině jede první spoj pouze z Žeravin (5:02) a Moravského Písku. V opačném směru je situace podobná, po páté hodině je první spoj pouze do Nové Lhoty (5:29). Velmi dobrá je zároveň situace u posledních spojů z Veselí n. M. zpět do obcí. Ve všední den jedou poslední spoje v rozmezí 22:47 až 22:49, což je výborné pro orientaci cestujících. V případě víkendu je situace odlišná, kdy jedou poslední spoje v rozmezí 19:09 až 23:09. Překvapivé jsou především časy posledních spojů do Blatnice pod Svatým Antonínkem (19:19) a Moravského Písku (19:09), což jsou střediska bezprostředně sousedící s Veselí nad Moravou, je tedy překvapením, že zde není zajištěna adekvátní doprava v pozdějších víkendových hodinách.

Z hlediska samotného počtu spojů lze pozorovat prostorou závislost, kdy nejlepší situace panuje u středisek blízko Veselí nad Moravou a nejhorší naopak v obcích odlehlých. Poměrně velké množství obcí dosahuje ve středu více než 25 spojů v jednom směru. V případě Strážnice a Vnorov se jedná dokonce až o 40 spojů. Drobným překvapením je relativně nízký počet spojů do Moravského Písku, což je pravděpodobně způsobeno výhodným postavením obce, která je skvěle napojena na Kyjov a Uherské Hradiště. O víkendu jsou počty spojů samozřejmě podstatně nižší, avšak poměry jsou přibližně zachovány. Z nejlépe obslužených středisek jede zhruba okolo 15 za den.



Obrázek 12: Počet spojů z obce do střediska ve všedním dnu a o víkendu v SO ORP Veselí nad Moravou (Zdroj dat: www.idos.cz, ArcČR 500 2015; pozn. autora: absence oranžové stupnice na mapovém výstupu je důsledkem volby stejné stupnice pro obě zkoumané SO ORP).

6.1.3 Shrnutí

Z analýzy obslužnosti okresních měst vyplynulo několik faktů. Dle očekávání je vynikající obslužnost mezi Brnem a Vyškovem, Blanskem a Znojmem. A to jak z hlediska časů nejrychlejších spojů, tak z hlediska četnosti spojů na trase. Z hlediska času cesty lze kladně hodnotit také spojení mezi Brnem a Břeclaví, respektive Hodonínem, avšak četnost spojů je velmi nízká v důsledku nesplnění časových kritérií. Spojení mezi těmito městy tedy můžeme hodnotit jako špatné při přihlédnutí ke vzdálenosti a významu těchto středisek. Vynikajících výsledků dosahuje dle očekávání propojení Břeclavi a Hodonína, které má výborný jak počet spojení, tak jízdní doby spojů. Poměrně paradoxní je spojení mezi Znojmem a Břeclaví, respektive Hodonínem. Byť je Hodonín od Znojma o 20 kilometrů dále, obslužnost mezi těmito středisky je lepší než v porovnání s Břeclaví. Způsobeno je to skutečností, že část spojů, které jezdí z Hodonína do Znojma, je přestupních v Brně. Spoj do Brna pak neprojíždí Břeclaví. Celkově však lze hodnotit obslužnost mezi okresními městy v Jihomoravském kraji jakožto dobrou.

V případě obslužnosti v SO ORP Veselí nad Moravou můžeme pozorovat závislost počtu spojů na poloze obcí. Výjimkou je Moravský Písek a Blatnička, u kterých bychom mohli předpokládat obslužnost lepší. V území se nachází 4 obce, odkud se nelze do Veselí nad Moravou dopravit přímým spojením. Jedná se o vzdálené obce sousedící se Slovenskem. Nejlépe jsou obslouženy obce Vnorovy a Strážnice, odkud jede o všedním dnu 40 spojů.

Pokud tedy vezmeme v úvahu celkovou obslužnost v kraji, lze ji považovat za dobrou. Samozřejmě existuje spousta věcí, které by bylo vhodné zlepšit, především jízdní časy některých spojů, lepší propojení s Břeclaví a Hodonínem v rámci IDS apod. V SO ORP jsou de facto všechna střediska obsloužena adekvátně, vhodné by však bylo zlepšit obslužnost v pohraničních oblastech.

6.2 Dopravní obslužnost ve Zlínském kraji

Ve Zlínském kraji IDS de facto nefunguje, neboť v tomto systému funguje pouze několik málo spojů (zpravidla ranních či večerních), které mají za účel zvýšený komfort cestujících v okrajových částech dne. O IDS v pravém slova smyslu tedy lze hovořit pouze na trase Vizovice – Zlín – Otrokovice, kde tarifní integrace funguje. Vzhledem k těmto rozdílům mezi Jihomoravským a Zlínským krajem lze předpokládat, že dopravní obslužnost bude ve Zlínském kraji horší.

6.2.1 Spojení mezi okresními městy

Ve Zlínském kraji se nachází pouze 4 okresní města – Zlín, Kroměříž, Vsetín a Uherský Brod. Zlín zároveň zaujímá poměrně dobrou strategickou pozici, od všech měst je vzdálen 28 až 34 kilometrů, nacházejí se tedy v podobné vzdálenosti jako například Blansko a Vyškov od Brna. I počet spojů v obou směrech je na těchto trasách velmi podobný. Největší počet jich je mezi Zlínem a Uherským Hradištěm, které jsou od sebe nejbližší. Ve všední den jede mezi středisky 86 spojů, o víkendu 29, což je zhruba třetina. Hranice 100 spojů zde tedy dosažena nebyla. Časová náročnost nejrychlejších spojů je zhruba o šest minut větší než v případě cesty automobilem, což se dá považovat za konkurenceschopné. Do Zlína jede poslední spoj ve všední den 21:24, do Uherského Hradiště 22:13. První ranní spoj jede ze Zlína před pátou hodinou, z Uherského Hradiště po čtvrté ranní.

Tabulka 10: Součet spojů okresních měst ve Zlínském kraji v obou směrech na trasách pro všední den a víkend (zdroj dat: www.idos.cz).

		víkend v obou směrech			
		Zlín	Kroměříž	Uherské Hradiště	Vsetín
všední den v obou směrech	Zlín		21	29	20
	Kroměříž	82		13	21
	Uherské Hradiště	86	29		12
	Vsetín	70	57	51	

Podobný počet spojů jezdí taktéž mezi Kroměříží a Zlínem. Ve všední den je to 82 spojů, o víkendu 21. Rozdíl mezi počtem spojů o všedním dnu je zanedbatelný, avšak mezi víkendem je již poměrně velký rozdíl. Poměr mezi spoji o všedním dnu a o víkendu je lehce přes čtvrtinu, což je poměrně málo. Časová konkurenceschopnost nejrychlejších spojů je taktéž nižší, v důsledku rychlostní silnice je mezi městy velmi rychlá přeprava automobilem, VHD je tedy přibližně o 10 minut pomalejší. Poslední spoj ve všedním dnu z Kroměříže vyjíždí 22:45, ze Zlína ve 21:28. První spoje pak vyjíždí okolo čtvrté hodiny ránní.

Nejslabší spojení se Zlínem má Vsetín. Tuto trasu obsluhuje 70 spojení přes všední den a 20 spojení o víkendu. Zároveň je zde nejhorší rozdíl mezi cestou autem a nejrychlejším spojem veřejné hromadné dopravy – 14 minut. Tento rozdíl však není nijak dramatický. První spoj do Zlína jede dokonce 5 minut před čtvrtou hodinou, v opačném směru pak 4:40. Poslední spoje pak jedou 22:25 ze Vsetína a 22:30 ze Zlína.

Podstatně horší je situace mezi Vsetínem a Kroměříží, respektive Uherským Hradištěm. Ačkoliv počty spojů o všedním dnu jsou poměrně vysoké – 57 pro Kroměříž a 51 v případě Uherského Hradiště, je na těchto trasách výrazně horší časová konkurenceschopnost mezi nejrychlejším spojem VHD a automobilovou dopravou. Na trase mezi Vsetínem a Kroměříží je rozdíl 29 až 38 minut, u Uherského Hradiště tento rozdíl činí přibližně 35 minut. Dalším problémem jsou poslední spoje ve všední den, které ze Vsetína vyjíždí v 16:15 do Kroměříže a 16:45 do Uherského Hradiště. V opačném směru je situace již lepší, z Kroměříže jede ve 20:12, z Uherského Hradiště ve 20:30. Co se týče spojení o

víkendu, mezi Kroměříží je poměrně dobré – 21 spojů, avšak do Uherského Hradiště je velmi špatné – 12 spojů v obou směrech je velmi málo.

Poslední trasou je Uherské Hradiště – Kroměříž. Ačkoliv jsou tato města od sebe vzdálena pouhých 44 kilometrů, intenzita vazeb VHD tomu neodpovídá, neboť se jedná o jednoznačně nejméně obslouženou trasu ze všech ve Zlínském kraji. Ve všedním dnu jede na této trase 29 spojů, což je o 22 méně mezi Uherským Hradištěm a Vsetínem, což je o 17 kilometrů delší trasa. Na druhou stranu jsou spoje konkurenceschopnější, neboť nejrychlejší spoj je pouze o 10 minut delší než pravděpodobná doba cesty automobilem. Poslední spoj o všedním dnu z Kroměříže je velmi brzký, vyjíždí v 18:12, v opačném směru jede 6 minut před půl desátou. První spoje vyjíždí z Kroměříže těsně před pátou, z Uherského Hradiště po čtvrté hodině.

Tabulka 11: Časy nejrychlejších spojů o všedním dnu na zkoumaných trasách (zdroj dat: www.idos.cz).

		cíl cesty			
		Zlín	Kroměříž	Uherské Hradiště	Vsetín
začátek cesty	Zlín		43	35	45
	Kroměříž	42		49	101
	Uherské Hradiště	40	49		103
	Vsetín	50	92	100	

Tabulka 12: Vzdálenost měst a doba cesty autem mezi okresními městy (zdroj dat: www.mapy.cz).

		vzdálenost [km]			
		Zlín	Kroměříž	Uherské Hradiště	Vsetín
časová náročnost [min]	Zlín		34	28	34
	Kroměříž	30		44	67
	Uherské Hradiště	34	39		61
	Vsetín	36	63	67	

6.2.2 Dopravní obslužnost obcí v SO ORP Uherský Brod

Na první pohled je patrné, že v SO ORP Uherský Brod je dopravní obslužnost horší než v případě SO ORP Veselí nad Moravou. Průměrný počet spojů o víkendu je 6, ve všedním dnu 17. Co se týče směrů z Uherského Brodu a do Uherského Brodu, jsou počty vyrovnané, liší se většinou 1, případně 2 spoje. Výrazný rozdíl v tomto ohledu nastává pouze o víkendu v Suché Lozi. Ačkoliv se počet spojů liší dle směrů pouze o tři, vzhledem ke skutečnosti, že na trase do Uherského Brodu jede pouze jeden spoj a na trase z Uherského Brodu 4, jedná se o velmi významný rozdíl. Velmi zajímavá je skutečnost, že ve všední den jede oběma směry 16 spojů a toto území je tedy obslouženo poměrně dobře. V tomto ohledu pravděpodobně přispívá obec Zlínskému kraji.

Nejhůře obsloužené území je Žitková, kde nejede žádný přímý spoj, jak ve všední den, tak o víkendu. S jedním přestupem pak pouze 2 spoje o všedním dnu a 3 spoje (v obou směrech) o víkendu, které však mají dlouhou čekací dobu na přestup (25 minut).

V Rudicích jede potom pouze jeden spoj o všedním dnu ve 4:42, dalších 7 spojů jede s přestupem. O víkendu nejede žádný přímý spoj, přes Nezdenice poté 3 spoje (v obou směrech) s přestupem.

Z Vyškovce pak jedou ve všední den 3 spoje, z Uherského Brodu 4. O víkendu však opět žádný přímý, pouze jeden spoj s přestupem v Bojkovicích (pro oba směry).

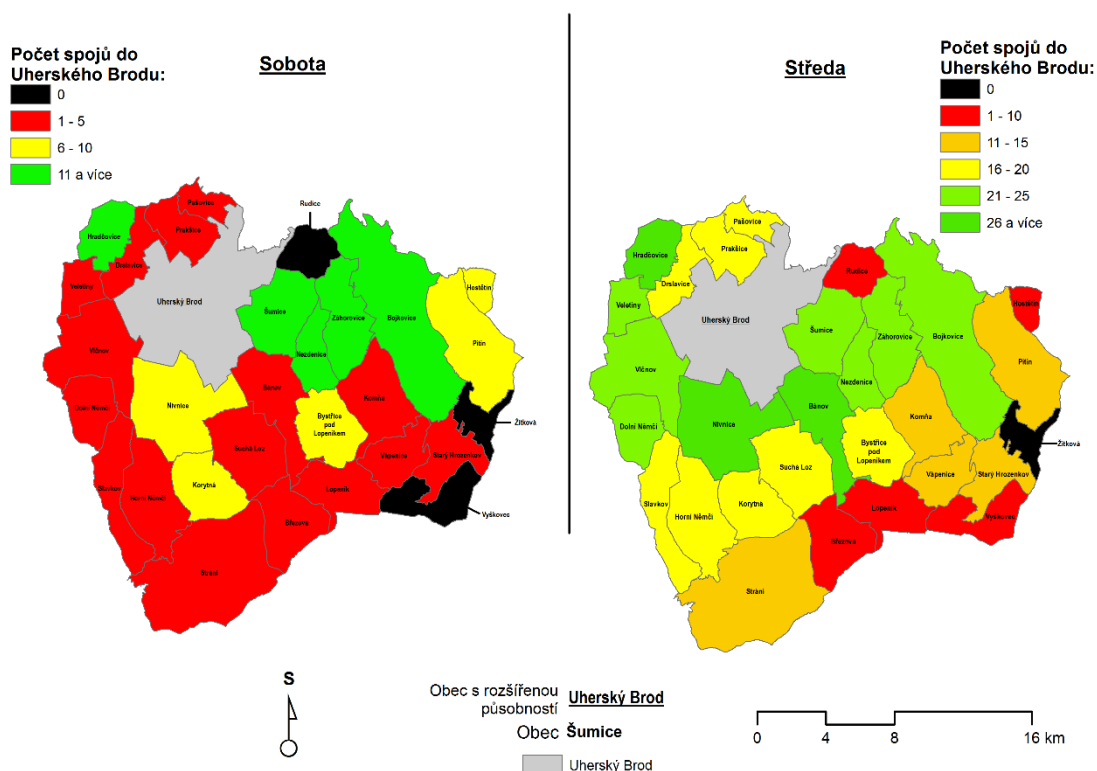
Vynikající obslužnost má pak Nivnice, kde jede ve všední den přes 45 spojů v jednom směru. Vynikající je obslužnost také v Hradčovicích (38 spojů v jednom směru) a Bánově (30 spojů). V případě Nivnice a Bánova je však situace podobná, jako u Suché Lozi, neboť je zde velmi výrazný pokles spojů o víkendu – 8 pro Bánov a 9 pro Nivnici (z Uherského Brod 10).

K zajímavým výsledkům v obslužnosti dochází také v případě srovnání Drslavic a Hradčovic, kdy přesto, že jsou Drslavice k Uherskému Brodu blíže, jsou obslouženy ve všední den polovičním počtem spojů. O víkendu je tento počet dokonce třetinový (15 spojů v případě Hradčovic v obou směrech, 5 z Drslavic, 4 z Uherského Brodu). Tato situace je důsledkem toho, že v Drslavicích nemají přístup k zastávce na železniční stanici.

Z hlediska výjezdů posledních autobusů z Uherského Brodu, je situace poměrně standardizovaná. Drtivá většina spojů vyjíždí 22:30, 22:25, 22:22 nebo 22:18. Výjimku tvoří Hostětín a Pitín, kam jede poslední spoj 21:40. Do Vyškovce vyjíždí poslední spoj dokonce v 19:45.

První spoje do Uherského Brodu v drtivé většině případů před pátou ranní hodinou. Ze Záhorovic, Šumic, Nezdenic a Bojkovic vyjíždí dokonce před čtvrtou ranní. Výjimku tvoří pouze dvě střediska – Vyškovec a Lopeník, odkud vyjíždí první spoj až po páté hodině.

Nejčetnější počet obcí (8) dle počtu spojů ve všedním dnu do Uherského Brodu patří do kategorie 16 až 20 spojů. Sedm obcí pak do kategorie 21 až 25 spojů.



Obrázek 13: Počet spojů z obce do střediska ve všedním dnu a o víkendu v SO ORP Uherský Brod (Zdroj dat: www.idos.cz, ArcČR 500 2015).

6.2.3 Shrnutí

Z analýzy dopravní obslužnosti mezi okresními městy vyplynulo, že jsou všechna okresní města ve všední den velmi dobře propojena se Zlímem, který se navíc v tomto ohledu nachází ve velmi dobré poloze, neboť je to odtud do všech měst přibližně stejná dálka. Situace o víkendu je již podstatně horší, kdy nejlepší propojení funguje s Uherským Hradištěm (29 spojů), v případě Kroměříže je to už jen 21 spojů, pro Vsetín pouze 20 spojů.

Jako špatné se ukázalo spojení mezi Uherským Hradištěm a Vsetínem o víkendu, kdy zde jede pouze 12 spojů v obou směrech.

Dalším negativním výsledkem byla obslužnost mezi Kroměříží a Uherským Hradištěm, což jsou města vzdálená 44 kilometrů, avšak počet spojů o všedním dnu je pouze 29, což je velmi málo.

Dopravní obslužnost v rámci SO ORP Uherský Brod je, stejně jako u SO ORP Veselí nad Moravou, závislý na vzdálenosti od Uherského Brodu, avšak tato závislost není tak výrazná. Pozorovat to lze především v severozápadní části u obcí Pašovice, Prakšice a Drslavice, které přímo sousedí s Uherským Brodem, avšak obslužnost je zde průměrná.

Zároveň zde lze pozorovat výrazné změny v poměru počtu spojů mezi středisky ve všední den a o víkendu. Názorným příkladem může být Suchá Loz, Nivnice nebo Bánov, u kterých počet spojení o víkendu neúměrně klesá. Počty víkendových spojů bychom mohli klasifikovat jako spíše nedostatečné, neboť ve velkém množství středisek dosahují maximálně 5 spojů za den, což je málo.

Celkově bychom mohli ohodnotit situaci ve Zlínském kraji jako přijatelnou, v určitých ohledech je obslužnost dobrá (především mezi okresními městy), v některých ohledech však výrazně pokulhává. To se týče především víkendových spojení v SO ORP Uherský Brod.

6.3 Komparace situace v Jihomoravském a Zlínském kraji

Rozloha krajů, poloha okresních měst a samotný přístup k zabezpečení regionální dopravy se v obou krajích výrazně liší, není tedy překvapením, že jsou patrné také rozdíly v získaných výsledcích.

Jednoznačně nejlepší obslužnost je zabezpečena mezi Brnem a Blanskem, respektive Vyškovem, což vzhledem k relativně vyššímu významu Brna oproti Zlínu je logické. Obslužnost mezi Zlínem a ostatními krajskými městy je však taktéž na velmi dobré úrovni. Vzhledem k většímu významu Brna platí, že v Jihomoravském kraji lze pozorovat větší rozdíly v obslužnosti na jednotlivých trasách.

Z negativního pohledu se projevila obslužnost mezi Brnem a Břeclaví, respektive Hodonínem, která je velmi špatná. Jak je však již výše zmíněno, hlavní důsledek této špatné situace je existence spěšných vlaků, které mají velmi dobrý jízdní čas a výrazně tím zpřísňují kritéria výběru spojů.

Z hlediska časové konkurenceschopnosti, v Jihomoravském kraji vyčnívají zejména spojení mezi Brnem a Blanskem, Brnem a Znojmem a také Břeclaví a Hodonínem. Na všech těchto trasách dosahují nejrychlejší spoje lepších časů než odhady pro cestu automobilem. Výborný dojezdový čas má však například také nejrychlejší spoj na trase mezi Vyškovem a Brnem, který je přibližně o 10 minut pomalejší oproti autu, což lze vzhledem k existenci dálnice D1 považovat za dobrý výsledek. Ve Zlínském kraji takovéto spoje, které by měly lepší časovou náročnost než automobil, nejsou. Dobrá konkurenceschopnost je na všech trasách zahrnujících Zlín. Pro oba kraje platí nepřímá úměra mezi konkurenceschopností a vzdáleností měst.

V relativním posouzení lze za lepší obslužnost považovat tu v Jihomoravském kraji, a to z několika důvodů. Díky existenci Brna je zde mnohem lepší obslužnost v porovnání s kilometry, což jde vidět především na trasách mezi Brnem a Znojmem, Vyškovem a Blanskem. Ačkoliv Břeclav a Hodonín dopadly poměrně špatně, je potřeba zmínit, že obslužnost mezi těmito městy a Brnem není špatná. Úsek Břeclav – Brno je součástí mezinárodní železniční sítě TEN-T (European Commission, 2017) a jezdí tudy mezinárodní rychlíky směrem na Vídeň či Budapešť. Tyto vlaky však logicky nejsou započítány do IDS Jihomoravského kraje, neboť o jejich funkci se stará Česká republika. Ve Zlínském kraji lze navíc pozorovat větší rozdíly mezi počty spojů ve všední den a o víkendu, kdy v Jihomoravském kraji se poměry pro víkend pohybují většinou mezi 40 až 50 %, avšak ve Zlínském kraji je to mezi 20 % a jednou třetinou. Zároveň Jihomoravský kraj disponuje tarifní integrací, což výrazně zvyšuje cestujícím pohodlí celého systému.

Obslužnost v rámci vybraných SO ORP je z hlediska četnosti spojů lepší ve Veselí nad Moravou, což potvrzují i průměry za počet spojů v jednom směru, které jsou oproti Uherskému Brodu vyšší. Ve všední den je tento průměr 21 spojů, což je vyšší o čtyři spoje, o víkendu je to 9 spojů, v případě Uherskobrodská 6. Zároveň je v SO ORP Veselí nad Moravou patrná větší četnost středisek, ze kterých jede do Veselí nad Moravou více než 25 spojů ve všedním dnu. Těchto středisek je 8, což je v kontextu 21 zkoumaných obcí (nepočítáno Veselí nad Moravou) téměř polovina. Na Uherskobrodsku je toto relativní srovnání podstatně nižší.

V SO ORP Veselí nad Moravou se však nachází více středisek (4), kudy nejedou žádné přímé spoje ani ve všední den, stejně tak to platí i pro víkend. Ve všech případech se jedná o periferně položená střediska, která se nacházejí na hranicích se Slovenskem. Ačkoliv nejsou obslouženy přímými spoji, ve všední den lze využít relativně velké množství spojů (14 až 17) s jedním přestupem. Zatímco v SO ORP Uherský Brod se nachází pouze jedno středisko, odkud nejede ve všední den ani o víkendu přímý spoj, nelze zde využít takového množství spojů s jedním přestupem. Další dvě obce pak přibývají o víkendu.

Co se týče posledních spojů ve všední den ze středisek zpět do obcí, lepší situace panuje v SO ORP Veselí nad Moravou, a to především kvůli tomu, že časy odjezdů jsou stejné v rozmezí 2 minut, což ulehčuje orientaci v systému. Navíc většina posledních spojů na Uherskobrodsku jezdí cca o dvacet minut dříve. Co se týče prvních autobusů z obcí do střediska, je situace lepší na Uherskobrodsku, kde je průměrný čas odjezdu nižší.

I z pohledu obslužnosti v daných SO ORP lze hodnotit kladněji Jihomoravský kraj. Obslužnost obcí z hlediska počtu spojení je oproti Zlínskému kraji lepší. Zároveň lze pozorovat jakousi lepší strukturovanost celého systému, který působí celistvěji a jednodušeji.

7 ZÁVĚR

Tato diplomová práce se zabývala dopravní obslužností v rámci regionální dopravy. Členěna byla do několika částí, kdy vlastní výzkum závislý na sběru dat byl rozdělen do dvou částí.

První částí bylo srovnání situace v krajích. Pro toto srovnání bylo využito jak kvalitativních (přehlednost webových stránek, informativnost apod.), tak kvantitativních dat. Ve kvantitativní části byly srovnávány počty odjezdů z vybraných středisek dle Hampla (2005; blíže viz metodická kapitola 4.1). Počty odjezdů v jednotlivých střediscích poukázaly na několik faktů. Prvním z nich byl poměrně významný vliv kraje, ve kterém se dané středisko nachází, neboť se v rámci krajů často vyskytovaly shluky hodnot, ať už pozitivních či negativních. Z pohledu průměrného počtu odjezdů na středisko prokázaly dobré výsledky Středočeský, Ústecký, Jihomoravský a Moravskoslezský kraj. Jihomoravský a Středočeský kraj vykázaly dobré výsledky taktéž v poměru počtu spojů na obyvatele. V tomto kritériu měl výborné výsledky taktéž Zlínský kraj.

Naopak špatné výsledky v průměrném počtu spojů se projevily v kraji Jihočeském, Plzeňském, Královéhradeckém a také Kraji Vysočina. Plzeňský kraj a Kraj Vysočina měly společně s Karlovarským krajem taktéž špatné výsledky v poměru počtu spojů na obyvatele.

Při přezkoumání výsledků dle velikosti jednotlivých středisek bylo potvrzeno, že i tento aspekt je důležitý. Avšak například v kritériu počtu spojů na obyvatele byly patrné pouze velmi malé rozdíly mezi velikostní kategorií 30 000 až 39 999 a kategorií 40 000 až 49 999 obyvatel. V charakteristice průměrného počtu spojů nebyl patrný větší rozdíl mezi kategorií 40 000 až 49 999 a 50 000 a více obyvatel.

Poslední podkapitolou první části analýzy byl průzkum dat o počtu přepravených osob regionální dopravou, které obstarává Ministerstvo dopravy ČR. Vzhledem k neočekávaným výsledkům v železniční dopravě pro Hl. m. Prahu bylo provedeno pátrání po metadatech a bylo zjištěno, že se tato data výrazně odlišují od interních dat PID. Tuto část analýzy je tedy nutno brát s rezervou. Dle dat je však patrné, že počty přepravených osob VHD klesají, a to téměř ve všech krajích. Jedinou světlou výjimku tvoří Liberecký kraj, jehož celkový počet přepravených osob se k roku 2015 zvýšil oproti roku 2010 o 10 %. Olomoucký kraj docílil v roce 2015 téměř stejného počtu jako v roce 2010. Z hlediska relativního poklesu jsou na tom nejhůře Pardubický, Zlínský, Královéhradecký a Jihočeský kraj.

V absolutních hodnotách počtu přepravených osob naopak dosahuje nejlepších výsledků Jihomoravský kraj. V pořadí druhý je kraj Středočeský a třetí Moravskoslezský.

Nutno podotknout, že v důsledku absence dat o VAD v případě Prahy, není v tomto výčtu zahrnuta. Nejnižších počtů dosáhl v roce 2015 Karlovarský, Pardubický a Liberecký kraj.

V druhé části byla provedena analýza situace v Jihomoravském a Zlínském kraji, a to dvojím způsobem. Prvním z nich byl průzkum obslužnosti mezi okresními městy v daném kraji. Zde se projevilo několik rozdílů. Nejlépe obslužené jsou trasy napojené na Brno – především Vyškov a Blansko, kde počet spojů oběma směry převyšuje ve všední den hodnotu 100. Vzhledem ke vzdálenosti obou měst je také velmi dobře obsluženo Znojmo, mezi kterým jede o všedním dnu 60 spojů. Poslední skutečně dobře obsluženou trasou je Břeclav – Hodonín, což vzhledem k velikosti a vzdálenosti obou měst není překvapivé. Trasy Brno – Blansko, Vyškov, Znojmo a Břeclav – Hodonín navíc disponují velmi rychlými časy nejrychlejších spojů na trase, které předčily i automobilovou dopravu. Poměr mezi počtem spojů o víkendu ku všednímu dnu se většinou pohybuje mezi 40 až 50 %.

Největších negativních výsledků bylo dosaženo na trase mezi Brnem a Břeclaví, respektive Hodonínem, kde počet spojů ve všední den shodně dosahoval pouhých 24 v obou směrech, což bylo důsledkem především existence velmi rychlých spěšných vlaků, které zpřísnili kritéria pro výběr spojů.

Ve Zlínském kraji jsou taktéž nejlépe obsluženy trasy spojující okresní města s krajským městem. U všech třech okresních měst jsou počty spojů podobné, avšak četnosti v případě Brna nedosahují. Pohybují se v rozmezí 70 až 86 spojů. Nejlépe je obslužena trasa mezi Zlínem a Uherským Hradištěm, a to jednak kvůli nejvyššímu počtu spojů ve všední den, ale také nejvyššímu počtu spojů o víkendu. Ve Zlínském kraji však byl patrný obecně nižší poměr mezi počtem spojů ve všedním dnu a o víkendu, který se většinou pohyboval mezi pětinou až třetinou. Pokud tedy porovnáme obslužnost okresních měst v Jihomoravském a Zlínském kraji a zasadíme ji do kontextu vzdálenosti jednotlivých měst, musíme konstatovat, že lepších výsledků dosahuje Jihomoravský kraj.

Poslední dílčí částí výzkumu pak bylo hodnocení obslužnosti v SO ORP Veselí nad Moravou a Uherský Brod. Zde byly hodnoceny počty přímých spojů z obcí do hlavního střediska a opačně. V této části výzkumu se předpokládala nutnost zejména spojů z obcí do střediska a následných spojů zpět z daného střediska, a to zejména ve všední den vzhledem k pracovní funkci tohoto střediska.

I v této analýze dosahoval lepších výsledků Jihomoravský kraj, respektive SO ORP Veselí nad Moravou. Průměrný počet spojů v jednom směru ve všedním dnu byl 21, v SO ORP Uherský Brod to bylo o 4 méně. V případě víkendu byl průměr na Uherskobrodsku nižší o 3 spoje (průměrný počet spojů v jednom směru zde byl 6). Zároveň

je v SO ORP Veselí nad Moravou větší počet obcí, ze kterých jede ve všední den právě do Veselí n. M. více jak 25 spojů. Těchto obcí je celkem 8, což je téměř polovina obcí v tomto celku. Lepší situace panuje také v systému posledních spojů ve všední den ze střediska zpět do obce. V případě Veselí n. M. jedou všechny spoje v rozmezí 2 minut (22:47 až 22:49), v případě Uherskobrodsko je situace nejednotná, většinou však jedou poslední spoje mezi 22:25 a 22:30. Lepších hodnot však Uherskobrodsko dosahoval v čase prvních spojů ve všední den, kdy se objevují spoje i před čtvrtou hodinou ranní.

Celkově tato analýza poukázala na momentální stav dopravní obslužnosti ve zkoumaných územích. Cílem práce bylo obecně nastínit fungování IDS v České republice a následně je porovnat. Jihomoravský a Zlínský kraj byly pro poslední část analýzy vybrány proto, že autor chtěl konfrontovat obslužnost kraje s vyspělým systémem integrované dopravy s krajem, kde integrovaný dopravní systém funguje jen ve velmi omezené míře. Provedené analýzy prokázaly, že kvalitní integrovaný dopravní systém má pozitivní dopad na dopravní obslužnost v kraji. Značný rozdíl panoval především v četnosti spojů a obslužnosti o víkendu.

Tuto práci lze, dle autora, považovat za jakýsi relativně obecný pohled do problematiky IDS. Vzhledem k četnosti a relativně velké podrobnosti získaných dat bylo nutno omezit zkoumané oblasti na rozsah odpovídající této práci. Je zde tedy poměrně značný prostor pro případné navázání na analytickou práci, která byla provedena.

8 SEZNAMY

Použité zkratky:

ČD	České dráhy
DRT	Demand – responsive transport
DSZO	Dopravní společnost Zlín – Otrokovice
DÚK	Doprava Ústeckého kraje
IAD	Individuální automobilová doprava
IDOL	Integrovaná doprava Libereckého kraje
IDP	Integrovaná doprava Plzeňska
IDS	Integrovaný dopravní systém
IDSJK	Integrovaný dopravní systém Jihočeského kraje
IDSJMK	Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje
IDSK	Integrovaná doprava Středočeského kraje
IDSOK	Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje
IREDO	Integrovaná regionální doprava Královéhradeckého a Pardubického kraje
ITI	Integrované územní investice
JKORD	Jihočeský koordinátor dopravy
KODIS	Koordinátor Ostravského dopravního systému
KORDIS	Koordinátor dopravního systému Jihomoravského kraje
MD	Ministerstvo dopravy České republiky
MHD	Městská hromadná doprava
ODIS	Integrovaný dopravní systém Moravskoslezského kraje
OREDO	Organizátor regionální dopravy Královéhradeckého a Pardubického kraje
P+R	Park and ride
PID	Pražská integrovaná doprava
ROPID	Regionální organizátor Pražské integrované dopravy
RŽD	Regionální železniční doprava
SO ORP	Správní obvod obcí s rozšířenou působností
VAD	Veřejná autobusová doprava
VHD	Veřejná hromadná doprava
ZID	Zlínská integrovaná doprava
ŽD	Železniční doprava

Tabelární výstupy:

Tabulka 1: Přehled průměrných základních výsledků analýzy dle krajů. (zdroj dat: www.idos.cz ; https://www.czso.cz/csu/czso/pocet-obyvatel-v-obcich-k-112017).	40
Tabulka 2: TOP 15 a bottom 15 poměru počtu obyvatel a počtu spojů (zdroj dat: www.idos.cz ; https://www.czso.cz/csu/czso/pocet-obyvatel-v-obcich-k-112017).	41
Tabulka 3: „Bottom 15“ středisek dle absolutních počtů spojů ve středu 22.11.2017, sobotu 25.11.2017 a celkem (*Pro situaci v sobotu 17 středisek z důvodu stejných výsledků; zdroj dat: www.idos.cz).	46
Tabulka 4: TOP 15 středisek dle absolutních počtů spojů ve středu 22.11.2017, sobotu 25.11.2017 a celkem (zdroj dat: www.idos.cz).	49
Tabulka 5: Velikostní kategorie středisek a jejich základní charakteristiky (zdroj dat: Hampl, 2005; SLDB 2011; vlastní zpracování).	52
Tabulka 6: Základní a řetězový index ve vztahu k různým velikostním kategoriím středisek (zdroj dat: www.idos.cz ; vlastní zpracování).	54
Tabulka 7: Součet spojů okresních měst v Jihomoravském kraji v obou směrech na trasách pro všední den a víkend (zdroj dat: www.idos.cz).	68
Tabulka 8: Časy nejrychlejších víkendových spojů na zkoumaných trasách (zdroj dat: www.idos.cz).	72
Tabulka 9: Vzdálenost měst a doba cesty autem mezi okresními městy (zdroj dat: www.mapy.cz).	72
Tabulka 10: Součet spojů okresních měst ve Zlínském kraji v obou směrech na trasách pro všední den a víkend (zdroj dat: www.idos.cz).	76
Tabulka 11: Časy nejrychlejších spojů o všedním dnu na zkoumaných trasách (zdroj dat: www.idos.cz).	77
Tabulka 12: Vzdálenost měst a doba cesty autem mezi okresními městy (zdroj dat: www.mapy.cz).	77

Obrázky:

Obrázek 1: Schéma spolupráce IDSK a ROPIDu (zdroj: https://www.idsk.cz/)	33
Obrázek 2: Graf zobrazující průměrné hodnoty počtu obyvatel na jeden spoj dle velikostních kategorií (zdroj dat: www.idos.cz ; vlastní zpracování).	53
Obrázek 3: Graf průměrného počtu spojů za velikostní kategorie středisek (zdroj dat: www.idos.cz ; vlastní zpracování).	56
Obrázek 4: Graf vývoje počtu přepravených osob v rámci regionální železniční dopravy ve vybraných krajích v letech 2010 až 2015 (zdroj dat: www.mdcr.cz ; www.pid.cz *).	58
Obrázek 5: Graf vývoje počtu přepravených osob v rámci regionální železniční dopravy ve vybraných krajích v letech 2010 až 2015 (zdroj dat: www.mdcr.cz).	59
Obrázek 6: Graf vývoje počtu přepravených osob v rámci regionální železniční dopravy ve vybraných krajích v letech 2010 až 2015 (zdroj dat: www.mdcr.cz).	60

Obrázek 7: Graf počtu přepravených osob regionální VAD v Jihomoravském, Středočeském a Moravskoslezském kraji (zdroj dat: www.mdcz.cz).....	61
Obrázek 8: Graf počtu přepravených osob regionální VAD v Libereckém, Plzeňském a Olomouckém kraji (zdroj dat: www.mdcz.cz).	62
Obrázek 9: Graf počtu přepravených osob regionální VAD ve vybraných krajích (zdroj dat: www.mdcz.cz).	64
Obrázek 10: Kraje s největším počtem přepravených osob regionální VHD (zdroj dat: www.mdcz.cz).	65
Obrázek 11: Celkový počet přepravených osob ve vybraných krajích (zdroj dat: www.mdcz.cz).	67
Obrázek 12: Počet spojů z obce do střediska ve všedním dnu a o víkendu v SO ORP Veselí nad Moravou (Zdroj dat: www.idos.cz, ArcČR 500 2015; pozn. autora: absence oranžové stupnice na mapovém výstupu je důsledkem volby stejné stupnice pro obě zkoumané SO ORP).	74
Obrázek 13: Počet spojů z obce do střediska ve všedním dnu a o víkendu v SO ORP Uherský Brod (Zdroj dat: www.idos.cz, ArcČR 500 2015).	79

Přílohy:

Příloha 1: Přehled zastávek analýzy spojů.	96
Příloha 2: Tabulka počtu spojů ve vybraných střediscích.	101
Příloha 3: Odjezdy ve střediscích dle velikostních skupin počtu obyvatel (Zdroj dat: www.idos.cz, www.czso.cz).	107
Příloha 4: Počet přepravených osob VHD v krajích (zdroj dat: www.mdcz.cz; www.pid.cz*).	111
Příloha 5: Celkový počet přepravených osob VHD v krajích (zdroj dat: www.mdcz.cz, www.pid.cz*).	112
Příloha 6: Počet přepravených osob VHD v krajích, vývoj oproti 2010 (zdroj dat: www.mdcz.cz).	113
Příloha 7: Celkový počet přepravených osob VHD v krajích, vývoj oproti 2010 (zdroj dat: www.mdcz.cz).	114
Příloha 8: Počet spojů a první spoj ve všední den mezi okresními městy Jihomoravského kraje (zdroj dat: www.idos.cz).	114
Příloha 9: Počet spojů a první spoj o víkendu mezi okresními městy Jihomoravského kraje (zdroj dat: www.idos.cz).	115
Příloha 10: Časy posledních spojů mezi okresními městy v Jihomoravském kraji o víkendu a všedním dnu (zdroj dat: www.idos.cz).	116
Příloha 11: Počet spojů a první spoj ve všední den mezi okresními městy Zlínského kraje (zdroj dat: www.idos.cz).	117
Příloha 12: Počet spojů a první spoj o víkendu mezi okresními městy Zlínského kraje (zdroj dat: www.idos.cz).	118
Příloha 13: Časy posledních spojů mezi okresními městy ve Zlínském kraji o všedním dnu a víkendu (zdroj dat: www.idos.cz).	119

Příloha 14: Počet spojů, první a poslední spoj ve všední den v rámci SO ORP Veselí nad Moravou (zdroj dat: www.idos.cz).	120
Příloha 15: Počet spojů, první a poslední spoj o víkendu v rámci SO ORP Veselí nad Moravou (zdroj dat: www.idos.cz).	121
Příloha 16: Počet spojů, první a poslední spoj ve všední den v rámci SO ORP Uherský Brod (zdroj dat: www.idos.cz).	122
Příloha 17: Počet spojů, první a poslední spoj o víkendu v rámci SO ORP Uherský Brod (zdroj dat: www.idos.cz).	123

9 ZDROJE

Tištěné:

- BERNAL, L. (2016): Basic parametrs for the design of intermodal public transport infrastructures. Pransport research procedia 14, s. 499-508.
- BERTHOUSOZ, J.-P., MEINER, H., STAEHLI, S. (1972): Taktfahrplan Schweiz: Ein neues Reisezugkonzept. In: Watching the Swiss: a network approach to rural and exurban public transport. Transport policy 52, s. 175-185.
- BLACK, W. (2003): Transportation: a geographical analysis. [1st ed.] The Guilford press, New York, 375 s.
- BRAKE, J., NELSON, J., WRIGHT, S. (2004): Demand responsive transport: towards the emergence of a new market segment. Journal of transport geography 12, s. 323-337.
- BUCHAN, K. (1992): Enhancing the quality of life. In: ROBERTS, J., CLEARY, J., HAMILTON, K., HANN, J.: Travel sickness: the need for sustainable transport policy fo Britain. Lawrence and Wishart, London, s. 7-17.
- CARLOS (2005): Evaluation pilotprojekt CARLOS. Zurich, 26 s. http://www.carlos.ch/content_de/nr15_synthese.pdf (22. 9. 2017).
- CLEVER, R. (1997): Integrated timed transfer: a European perspective. Transportation research record 1571, s. 107-115.
- CLOKE, P., MARSDEN, T., MOONEY, P. (2005): Handbook of rural studies. Sage Publications Ltd, London, 528 s.
- COMMISSION FOR INTEGRATED TRANSPORT (2001): Rural transport: an overview of key issues. 62 s. <http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20110310110703/http://cfit.independent.gov.uk/pubs/2001/rural/rural/key/index.htm> (2. 10. 2017).
- COMMISSION FOR RURAL COMMUNITIES (2005): State of the countryside 2005. 154 s. <http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20110303153814/http://ruralcommunities.gov.uk/2006/09/27/crc-05-state-of-the-countryside-2005/> (30. 9. 2017).
- DRDLA, P. (2014): Osobní doprava regionálního a nadregionálního významu. [1. vyd.] Univerzita Pardubice, Pardubice, 411 s.

- DUJKA, J., NIGRIN, T. (2014): Srovnání principů dopravní obslužnosti ve Spolkové republice Německo a v Rakousku. In: Standarty dopravní obslužnosti: centrální strategie vs. krajské priority. [Sborník příspěvků ze semináře Telč 2014.] Masarykova univerzita, Brno, s. 14-38.
- ESRC TRANSPORT UNIT (1995): Car dependence. In: KNOWLES, R., SHAW, DOCHERTY, I.: Transport geographies. [Mobilities, flows and spaces.] Blackwell Publishing Ltd, Oxford, s. 105.
- FARRINGTON, J., FARRINGTON, C. (2005): Rural accessibility, social inclusion and social justice: towards conceptualization. *Journal of Transport geography* 13, s. 1-12.
- GIULIANO, G. (1998): Urban travel patterns. In: HOYLE, B., KNOWLES, R.: *Modern transport geography*. John Wiley and Sons Ltd, Chichester, 374 s.
- GRAY, D., FARRINGTON, J., KAGERMEIER, A. (2008): Geographies of rural transport. In: KNOWLES, R., SHAW, DOCHERTY, I.: *Transport geographies*. [Mobilities, flows and spaces.] Blackwell Publishing Ltd, Oxford, s. 102-136.
- HAMILTON, K., JENKINS, L., HODGSON, F., TURNER, J. (2005): Promoting gender equality in transport. In: KNOWLES, R., SHAW, DOCHERTY, I.: *Transport geographies*. [Mobilities, flows and spaces.] Blackwell Publishing Ltd, Oxford, s. 54.
- HAMPL, M. (2005): *Geografická organizace společnosti v České republice: transformační procesy a jejich obecný kontext*. Univerzita Karlova, Praha, 146 s.
- HILMAN, M., HENDERSON, I., WHALLEY, A. (1976): Transport realities and planning policy. *Political and economic planning*, *Boradsheet 567*, London, 196 s. http://www.psi.org.uk/images/uploads/Transport_Realities_and_Planning_Policy.pdf (30. 9. 2017)
- HINE, J. (2008): Transport and social justice. In: KNOWLES, R., SHAW, DOCHERTY, I.: *Transport geographies*. [Mobilities, flows and spaces.] Blackwell Publishing Ltd, Oxford, s. 49-60.
- HOUSTON, D. (2001): Testing the spatial mismatch hypothesis in the United Kingdom using evidence from firm relocations. *European research in regional science* 11, s. 134-151.
- HUERLIMANN, G., (2005): The Swiss path to the railway of the future (1960s to 2000): contributions towards a history of technology for the Swiss federal railways. In:

- PETERSEN, T. (2016): Watching the Swiss: a network approach to rural and exurban public transport. *Transport policy* 52, s. 175-185.
- KAGERMEIER, A. (2004): Verkehrssystem- und mobilitätsmanagement im ländlichen raum. In: KNOWLES, R., SHAW, DOCHERTY, I.: *Transport geographies. [Mobilities, flows and spaces.]* Blackwell Publishing Ltd, Oxford, s. 111.
- KERR, D. (2005): *Building a health service fit for the future.* Scottish executive, Edinburgh, 68 s
- MAGEEAN, J., NELSON, J. (2003): The evaluation of demand responsive transport services in Europe. *Journal of Transport Geography* 11, s. 255-270.
- MEES, P. (2000): *A very public solution: transport dispersed city.* Melbourne University Press, Melbourne, 331 s.
- MEES, P. (2010): *Transport for suburbia: Beyond the automobile age. [1st ed.]* Earthscan, Sterling, 225 s.
- MOJŽIŠ, V., GRAJA, M. a kol. (2004): *Tvorba IDS Pardubického kraje – I. etapa.* In: MOJŽIŠ, V., GRAJA, M., VANČURA, P. (2008): *Integrované dopravní systémy.* powerprint, Praha, 115 s.
- MOJŽIŠ, V., GRAJA, M., VANČURA, P. (2008): *Integrované dopravní systémy.* powerprint, Praha, 115 s.
- MOSELEY, M., (1979): *Accessibility: the rural challenge.* Methuen, London, 204 s.
- PETERSEN, T., (2014): *Public transport beyond the fringe.* In: *The public city: Essays in honour of Paul Mees.* Melbourne University Press, Melbourne, s. 149-165.
- PETERSEN, T. (2016): *Watching the Swiss: a network approach to rural and exurban public transport.* *Transport policy* 52, s. 175-185 https://ac.els-cdn.com/S0967070X16301469/1-s2.0-S0967070X16301469-main.pdf?_tid=3cc61256-ed86-11e7-acef-00000aab0f26&acdnat=1514654826_7e3a05ade0178265540f959245a05a0f (15. 10. 2017).
- PUCHER, J., BUEHLER, R. (1996): *Demand for public transport in Germany and the USA: An analysis of rider characteristics.* *Transportation review* 32, s. 541-567.

- RODRIGUE, J.-P., COMTOIS, C., SLACK, B. (2009): The geography of transport systems. [2nd ed.] Routledge, New York, 352 s.
- SCHUMPETER, J. (1909): On the concept of social value. In: KNOWLES, R., SHAW, DOCHERTY, I.: Transport geographies. [Transport governance and ownership.] Blackwell Publishing Ltd, Oxford, s. 77.
- SEIDENGLANZ, D., NIGRIN, T., DUJKA, J. (2015): Regional railway transport in Czech, Austrian and German decentralised and regionalised transport markets. Review of economic perspectives, vol. 15, issue 4, s. 432-450.
- SHAW, J., KNOWLES, R., DOCHERTY, I. (2008): Transport governance and ownership. In: KNOWLES, R., SHAW, DOCHERTY, I.: Transport geographies. [Mobilities, flows and spaces.] Blackwell Publishing Ltd, Oxford, s. 62-80.
- STOJANOVSKI, T. (2013): Public transportation systems for urban planners and designers: the urban morphology of public transportation systems. Urban public transportation systems 2013, s. 75-89.
- TOMEŠ, Z. (2014): Konkurenceschopnost a výkonnost na evropských železnicích. Masarykova univerzita, Brno, 148 s.
- VERMA, A., KUMARI, A., TAKHLYAN, D., HOSAPUJARI, A. (2016): Development of hub and spoke model for improving operational efficiency of bus transit network of Bangalore city. Case studies on transport policy, 9 s.
- VUCHIC, V. (2005): Urban transit: operations, planning and economics. Wiley, Hoboken, 664 s.
- VUCHIC, V., CLARKE, R., MOLINERO, A. (1981): Timed transfer system planning, design and operation. U.S. Department of Transportation, 124 s.
- WHITE, P. (2009): Public transport: Its planning, management and operation. [5th ed.] Routledge, London, 226 s.
- WIESENDANGER, W, n.d. Vernetzt sind wir stark: 10 Jahre Zürcher Verkehrsverbund. In: Watching the Swiss: a network approach to rural and exurban public transport. Transport policy 52, s. 175-185.
- WOOD, D., JOHNSON, J. (1996): Contemporary transportation. [5th ed.], Prentice hall, 603 s.

ZAK, J., SOLECKA, K. (2014): Integration of the urban public transportation system with the application of traffic simulation. Transportation Research Procedia 3, s. 259-268 https://ac.els-cdn.com/S2352146514001689/1-s2.0-S2352146514001689-main.pdf?_tid=ad61182c-ed85-11e7-8061-00000aab0f02&acdnat=1514654585_e0db3749e06dfab91665fb121dd91a29 (25. 9. 2017).

Elektronické:

ARCDATA PRAHA (2015): ArcČR 500, <https://www.arcdata.cz/produkty/geograficka-data/arccr-500> (1. 1. 2017).

ČSÚ (2017): Počet obyvatel v obcích - k 1. 1. 2017, <https://www.czso.cz/csu/czso/pocet-obyvatel-v-obcich-k-112017> (1. 11. 2017).

EUROPEAN COMMISSION (2017): Mobility and transport: TENtec interactive map viewer, http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html?layer=input_1,20,21&country=CZ (1. 1. 2018).

IDOK (2017): Koordinátor integrovaného dopravního systému Karlovarského kraje, www.idok.info (14. 10. 2017).

IDOL (2017): Veřejná doprava Liberecký kraj, www.iidol.cz (14. 10. 2017).

IDOS (2017): Jízdní řád, <https://jizdnirady.idnes.cz/idsjmk/spojeni/> (15. 11. 2017).

IDSK (2017): Integrovaná doprava Středočeského kraje, <https://www.idsk.cz/> (10. 10. 2017).

Jihočeský kraj (2016): Plán dopravní obslužnosti území Jihočeského kraje 2017 – 2021 s výhledem do roku 2030, <http://www.jikord.cz/web-data/JIKORD/dopravni-obslužnost-regionu/05-plan-dopravni-obslužnosti-uzemi-jihoceskeho-kraje-2017-2021-s-vyhledem-do-roku-2030-finalni-verze.pdf> (20. 10. 2017).

JIKORD (2017): Jihočeský koordinátor dopravy, www.jikord.cz (12. 10. 2017).

KIDSOK (2017): Koordinátor integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje, <http://www.kidsok.cz/> (11. 10. 2017).

- KODIS (2017): Integrovaný dopravní systém Moravskoslezského kraje, <http://www.kodis.cz/> (10. 10. 2017).
- KORDIS (2017): Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje, www.kordis.cz (9. 10. 2017).
- KOVED (2017): Koordinátor veřejné dopravy zlínského kraje, <http://www.koved.cz/> (10. 10. 2017).
- KRAJ VYSOČINA (2015): Plán dopravní obslužnosti území Kraje Vysočina pro období 2017 – 2021, <https://www.kr-vysocina.cz/plan-dopravni-obslužnosti-uzemi-kraje-vysocina-pro-obdobi-2017-2021/d-4076947> (20. 11. 2017).
- KRAJ VYSOČINA (2017): Doprava v Kraji Vysočina, <https://www.kr-vysocina.cz/doprava.asp> (15. 10. 2017).
- MAPY (2017): Mapy.cz, www.mapy.cz (13. 11. 2017).
- OREDO (2017): Integrátor regionální dopravy v Královéhradeckém a Pardubickém kraji, www.oredo.cz (12. 10. 2017).
- PLZEŇSKÝ KRAJ (2015): Aktualizovaný plán dopravní obslužnosti Plzeňského kraje na léta 2012 – 2016, <http://www.plzensky-kraj.cz/cs/clanek/aktualizovany-plan-dopravni-obslužnosti-plzenskeho-kraje-na-leta-2012-2016> (15. 11. 2017).
- POVED (2017): Plzeňský organizátor veřejné dopravy, <http://www.poved.cz/cz/> (13. 10. 2017).
- ROPID (2017): Pražská integrovaná doprava, <https://pid.cz/> (10. 10. 2017).
- ÚSTECKÝ KRAJ (2017): Doprava Ústeckého kraje, <http://www.kr-ustecky.cz/doprava-usteckeho-kraje.asp> (12. 10. 2017).

10 PŘÍLOHY

Příloha 1: Přehled zastávek analýzy spojů.

region	pořadí v KRV	středisko	autobus		vlak
Středočeský kraj	55	Benešov	aut. st.		Benešov u Prahy
	102	Vlašim	žel. st.		Vlašim
	76	Beroun	aut. nádr.	U černého koně	Beroun
	110	Hořovice	nám. B. Němcové	žel. st.	Hořovice
	25	Kladno	aut. nádr.	Nám. Svobody	Kladno
	89	Slaný	aut. nádr.		Slaný
	47	Kolín	aut. st.		Kolín
	58	Kutná Hora	aut. st.		hl. n.
	96	Čáslav	aut. st.		Čáslav
	80	Mělník	aut. st.		Mělník
	84	Kralupy nad Vltavou	žel. st.		Kralupy nad Vltavou
	15	Mladá Boleslav	aut. st.	Václava Klementa	Ml. Bol. - město hl. n.
	93	Nymburk	hl. n.		hl. n.
	94	Poděbrady	žel. st.		Poděbrady
	101	Brandýs n. L. - Stará Boleslav	aut. st.	nádr.	Brandýs nad Labem Stará Boleslav
	37	Příbram	aut. nádr.	Jiráskovy sady	Příbram
	125	Sedlčany	aut. st.		Sedlčany
	63	Rakovník	aut. st.		Rakovník
Jihočeský kraj	87	Český Krumlov	aut. nádr.		Český Krumlov
	57	Jindřichův Hradec	aut. nádr.		Jindřichův Hradec
	118	Dačice	aut. nádr.		Dačice
	120	Třeboň	aut. nádr.		Třeboň
	49	Písek	aut. nádr.		Písek
	129	Milevsko	aut. st.		Milevsko
	98	Prachatice	aut. nádr.		Prachatice
	134	Vimperk	aut. nádr.		Vimperk
	45	Strakonice	aut. nádr.		Strakonice
	136	Blatná	aut. st.	B. Němcové	Blatná
	24	Tábor	aut. nádr.		Tábor

region	pořadí v KRV	středisko	autobus			vlak	
Plzeňský kraj	62	Domažlice	Poděbradova			Domažlice	
	50	Klatovy	aut. nádr.			Klatovy	
	106	Sušice	žel. st.	nábřeží		Sušice	
	85	Rokycany	aut. nádr.			Rokycany	
	78	Tachov	aut. nádr.			Tachov	
	139	Stříbro	aut. st.			Stříbro	
Karlovarský kraj	95	Ostrov	zámek	nám.		Ostrov nad Ohří	
	36	Cheb	aut. nádr.			Cheb	
	88	Mariánské Lázně	aut. st.			Mariánské Lázně	
	39	Sokolov	terminál			Sokolov	
Ústecký kraj	27	Děčín	hl. nádr.			hl. n.	
	52	Rumburk + Varnsdorf	Rumburk	Rumburk, žel. st.	Varn., aut. nádr.	Rumb.	Varn.
	17	Chomutov	aut. nádr.			Chomutov	
	79	Kadaň	aut. nádr.			Kadaň	
	54	Litoměřice	aut. nádr.			horní. nádr.	
	104	Lovosice	aut. nádr.			Lovosice	
	67	Roudnice nad Labem	aut. nádr.			Roudnice nad Labem	
	61	Louny	aut. nádr.	žel. st.		Louny	
	143	Podbořany	aut. nádr.			Podbořany	
	74	Žatec	aut. nádr.			Žatec	
	20	Most	nádr.	1. nám.		Most	
	72	Litvínov	nádr.	poliklinika		Litvínov	
	14	Teplice	hl. nádr.			Teplice v Čechách	
	97	Bílina	aut. nádr.			Bílina	
Liberecký kraj	115	Frýdlant	aut. nádr.			Bílina	
	28	Česká Lípa	aut. nádr.			hl. n.	
	99	Nový Bor	aut. nádr.			Nový Bor	
	31	Jablonec nad Nisou	aut. nádr.			Jablonec nad Nisou	
	122	Tanvald	centrum			Tanvald	
	108	Semily	aut. nádr.			Semily	
	141	Jilemnice	aut. nádr.			Jilemnice	
	69	Turnov	terminál u žel. st.			Turnov	

region	pořadí v KRV	středisko	autobus		vlak	
Královéhradecký kraj	142	Nový Bydžov	terminál		Nový Bydžov	
	65	Jičín	aut. st.		Jičín	
	132	Hořice	aut. nádr.		Hořice v Podkrkonoší	
	123	Nová Paka	aut. nádr.		Nová Paka	
	43	Náchod	aut. st.		Náchod	
	130	Broumov	aut. st.		Broumov	
	113	Jaroměř	aut. st.	žel. st.	Jaroměř	
	135	Nové Město nad Metují	Na Rychtě		Nové Město n. M.	
	64	Rychnov nad Kněžnou	aut. nádr.		Rychnov nad Kněžnou	
	140	Dobruška	aut. st.		Dobruška	
	42	Trutnov	aut. nádr.		hl. n.	
	91	Dvůr Králové nad Labem	aut. st.		Dvůr Králové n. L.	
	70	Vrchlabí	centr. nádr.		Vrchlabí	
Pardubický kraj	121	Přelouč	aut. nádr.	žel. st.	Přelouč	
	38	Chrudim	aut. st.		Chrudim	
	116	Hlinsko	nádr.		Hlinsko v Čechách	
	60	Svitavy	aut. nádr.	žel. st.	Svitavy	
	107	Litomyšl	aut. nádr.		Litomyšl	
	119	Moravská Třebová	aut. nádr.		Moravská Třebová	
	117	Polička	aut. st.		Polička	
	29	Ústí nad Orlicí + Česká Třebová	Ústí n. O., aut. nádr.	Česká Třebová, terminál J. Pernera	Ústí nad Orlicí	Česká Třebová
	109	Lanškroun	aut. nádr.		Lanškroun	
	90	Vysoké Mýto	aut. nádr.		Vysoké Mýto	
86	Žamberk + Letohrad	Žamberk, aut. nádr.	Letohrad, aut. nádr.	Žamberk	Letohrad	

region	pořadí v KRV	středisko	autobus	vlak
Kraj Vysočina	16	Jihlava	aut. nádr.	Jihlava
	41	Havlíčkův Brod	dopravní terminál	Havlíčkův Brod
	112	Chotěboř	nám TGM	Chotěboř
	53	Pelhřimov	aut. nádr.	Pelhřimov
	127	Humpolec	aut. nádr.	Humpolec
	30	Třebíč	aut. nádr.	Třebíč
	138	Moravské Budějovice	aut. nádr.	Moravské Budějovice
	48	Žďár nad Sázavou	aut. nádr.	Žďár nad Sázavou
	126	Bystřice nad Pernštejnem	aut. nádr.	Bystřice nad Pernštejnem
	100	Velké Meziříčí	aut. nádr.	Velké Meziříčí
Jihomoravský kraj	77	Blansko	aut. st.	Blansko
	59	Boskovice	aut. st.	Boskovice
	131	Tišnov	žel. st.	Tišnov
	46	Břeclav	aut. nádr.	Břeclav
	137	Mikulov	žel. st.	Mikulov na Moravě
	40	Hodonín	aut. nádr.	Hodonín
	66	Kyjov	aut. st.	Kyjov
	83	Veselí nad Moravou	žel. st.	Veselí nad Moravou
	75	Vyškov	aut. nádr.	Vyškov na Moravě
	33	Znojmo	aut. nádr.	žel. st.
Olomoucký kraj	133	Litovel	aut. st.	Litovel
	103	Uničov	aut. st.	Uničov
	68	Jeseník	aut. nádr.	Jeseník
	21	Prostějov	aut. st.	hl. n.
	22	Přerov	aut. st.	Přerov
	81	Hranice	aut. st.	Hranice na Moravě
	35	Šumperk	aut. st.	Šumperk
	105	Mohelnice	aut. st.	Mohelnice
	92	Zábřeh	aut. st.	žel. st.

region	pořadí v KRV	středisko	autobus	vlak	
Zlínský kraj	144	Valašské Klobouky	aut. st.	Valašské Klobouky	
	34	Kroměříž	aut. nádr.	Kroměříž	
	124	Bystřice pod Hostýnem	aut. st.	Bystřice pod Hostýnem	
	111	Holešov	žel. st.	Holešov	
	19	Uherské Hradiště	aut. nádr.	Uherské Hradiště	
	73	Uherský Brod	dopravní terminál	Uherský Brod	
	44	Vsetín	aut. nádr.	Vsetín	
	82	Rožnov pod Radhoštěm	aut. st.	Rožnov pod Radhoštěm	
	51	Valašské Meziříčí	aut. st.	Valašské Meziříčí	
Moravskoslezský kraj	56	Bruntál	žel. st.	Bruntál	
	71	Krnov	aut. st.	Krnov	
	18	Frýdek - Místek	Frýdek, aut. nádr.	žel. st.	Frýdek - Místek
	128	Frýdlant nad Ostravicí	žel. st.	Frýdlant nad Ostravicí	
	32	Třinec	aut. st.	Třinec	
	26	Karviná	aut. nádr.	Fryštát	hl. n.
	23	Nový Jičín	aut. nádr.		Nový Jičín - město
	114	Frenštát pod Radhoštěm	u škol		Frenštát pod Radhoštěm
	13	Opava	východní nádr.		Opava - východ

Příloha 2: Tabulka počtu spojů ve vybraných střediscích.

region	Pořadí dle KRV	Středisko	středa	sobota	celkem	průměr středa	průměr	Poměr odjezdů středa /sobota	Počet obyv. (k 1.1.2017)	Prům. počet obyv.	Počet obyv. / počet spojů	Prům. počet obyv. / počet spojů	Obsazená pracovní místa
Středočeský kraj	55	Benešov	312	113	425	268	354	36%	16544	21412	39	58	8 963
	102	Vlašim	170	41	211			24%	11641		55		5 172
	76	Beroun	401	165	566			41%	19307		34		8 428
	110	Hořovice	165	42	207			25%	6851		33		3 754
	25	Kladno	547	223	770			41%	68660		89		28 154
	89	Slaný	292	64	356			22%	15505		44		7 264
	47	Kolín	300	111	411			37%	31123		76		17 344
	58	Kutná Hora	179	45	224			25%	20405		91		9 774
	96	Čáslav	154	28	182			18%	10375		57		4 545
	80	Mělník	273	67	340			25%	19295		57		8 708
	84	Kralupy nad Vltavou	223	121	344			54%	18079		53		7 500
	15	Mladá Boleslav	496	80	576			16%	44056		76		29 928
	93	Nymburk	202	98	300			49%	14951		50		7 749
	94	Poděbrady	155	58	213			37%	14025		66		5 623
	101	Brandýs n. L. - Stará Bol.	243	121	364			50%	18507		51		9 299
	37	Příbram	340	90	430			26%	32897		77		15 618
125	Sedlčany	117	22	139	19%	7227	52	3 778					
63	Rakovník	248	72	320	29%	15975	50	9 189					

Jihočeský kraj	87	Český Krumlov	147	36	183	143	176	24%	13141	15576	72	85	7 376
	57	Jindřichův Hradec	157	25	182			16%	21568		119		10 791
	118	Dačice	114	13	127			11%	7395		58		3 984
	120	Třeboň	97	24	121			25%	8366		69		3 908
	49	Písek	174	36	210			21%	29966		143		14 232
	129	Milevsko	98	17	115			17%	8474		74		4 035
	98	Prachatice	107	23	130			21%	10943		84		5 536
	134	Vimperk	91	23	114			25%	7448		65		3 625
	45	Strakonice	179	23	202			13%	22908		113		11 831
	136	Blatná	82	19	101			23%	6648		66		3 772
	24	Tábor	324	124	448			38%	34482		77		17 065
Plzeňský kraj	62	Domažlice	153	30	183	127	154	20%	11177	13183	61	87	6 299
	50	Klatovy	153	35	188			23%	22378		119		11 663
	106	Sušice	98	22	120			22%	11127		93		4 609
	85	Rokycany	167	46	213			28%	14014		66		7 104
	78	Tachov	93	18	111			19%	12699		114		5 889
	139	Stříbro	96	13	109			14%	7705		71		3 506
Karlovarský kraj	95	Ostrov	138	55	193	165	233	40%	16949	21483	88	94	6 263
	36	Cheb	180	90	270			50%	32394		120		13 214
	88	Mariánské Lázně	99	36	135			36%	13042		97		6 333
	39	Sokolov	241	91	332			38%	23546		71		10 375

Ústecký kraj	27	Děčín	162	88	250	238	347	54%	49521	27905	198	84	18 800
	52	Rumburk + Varnsdorf	278	137	415			49%	26572		64		9 925
	17	Chomutov	285	145	430			51%	48739		113		19 920
	79	Kadaň	145	61	206			42%	17924		87		8 863
	54	Litoměřice	217	66	283			30%	24168		85		10 650
	104	Lovosice	226	95	321			42%	8735		27		4 539
	67	Roudnice nad Labem	222	68	290			31%	12949		45		6 102
	61	Louny	273	116	389			42%	18501		48		8 778
	143	Podbořany	117	18	135			15%	6389		47		2 868
	74	Žatec	171	45	216			26%	19193		89		8 137
	20	Most	246	133	379			54%	66768		176		25 715
	72	Litvínov	336	189	525			56%	24308		46		9 817
	14	Teplice	516	295	811			57%	49697		61		20 436
	97	Bílina	138	70	208			51%	17205		83		6 384
Liberecký kraj	115	Frýdlant	130	51	181	190	258	39%	7536	17116	42	60	2 832
	28	Česká Lípa	218	76	294			35%	37201		127		16 663
	99	Nový Bor	177	51	228			29%	11826		52		4 516
	31	Jablonec nad Nisou	324	159	483			49%	45702		95		19 271
	122	Tanvald	188	74	262			39%	6389		24		2 136
	108	Semily	120	33	153			28%	8472		55		3 702
	141	Jilemnice	113	26	139			23%	5470		39		3 044
	69	Turnov	253	68	321			27%	14330		45		8 054

Královéhradecký kraj	142	Nový Bydžov	128	41	169	156	211	32%	7043	12905	42	61	3 172
	65	Jičín	213	53	266			25%	16448		62		9 538
	132	Hořice	124	31	155			25%	8601		55		3 569
	123	Nová Paka	121	35	156			29%	9165		59		3 668
	43	Náchod	221	98	319			44%	20149		63		9 880
	130	Broumov	117	51	168			44%	7586		45		2 986
	113	Jaroměř	138	54	192			39%	12442		65		5 152
	135	Nové Město nad Metují	167	66	233			40%	9517		41		4 083
	64	Rychnov nad Kněžnou	219	71	290			32%	11004		38		6 225
	140	Dobruška	130	47	177			36%	6791		38		3 072
	42	Trutnov	194	93	287			48%	30680		107		14 549
	91	Dvůr Králové nad Labem	123	32	155			26%	15839		102		6 679
	70	Vrchlabí	128	44	172			34%	12502		73		6 758
Pardubický kraj	121	Přelouč	128	37	165	186	237	29%	9258	13876	56	59	4 512
	38	Chrudim	221	64	285			29%	23102		81		11 654
	116	Hlinsko	118	36	154			31%	9759		63		4 626
	60	Svitavy	186	43	229			23%	16949		74		8 187
	107	Litomyšl	184	40	224			22%	10097		45		6 075
	119	Moravská Třebová	139	27	166			19%	10224		62		4 437
	117	Polička	151	40	191			26%	8746		46		4 430
	29	Ústí nad Orlicí + Česká Třebová	365	143	508			39%	29772		59		13 698
	109	Lanškroun	144	28	172			19%	9994		58		6 299
	90	Vysoké Mýto	158	22	180			14%	12390		69		6 731
	86	Žamberk + Letohrad	254	79	333			31%	12342		37		6 457

Kraj Vysočina	16	Jihlava	285	67	352	156	188	24%	50559	19467	144	98	31 258
	41	Havlíčkův Brod	223	56	279			25%	23145		83		12 907
	112	Chotěboř	99	17	116			17%	9343		81		4 408
	53	Pelhřimov	137	23	160			17%	16044		100		9 534
	127	Humpolec	101	8	109			8%	10850		100		5 619
	30	Třebíč	168	28	196			17%	36330		185		16 239
	138	Moravské Budějovice	99	26	125			26%	7441		60		3 335
	48	Žďár nad Sázavou	222	58	280			26%	21160		76		12 883
	126	Bystřice nad Pernštejnem	107	18	125			17%	8202		66		3 122
	100	Velké Meziříčí	119	22	141			18%	11593		82		6 619
Jihomoravský kraj	77	Blansko	247	82	329	247	332	33%	20639	17591	63	53	9 773
	59	Boskovice	303	101	404			33%	11639		29		6 548
	131	Tišnov	228	88	316			39%	9169		29		3 467
	46	Břeclav	201	66	267			33%	24881		93		12 748
	137	Mikulov	115	43	158			37%	7386		47		3 845
	40	Hodonín	278	91	369			33%	24728		67		12 840
	66	Kyjov	285	108	393			38%	11368		29		6 686
	83	Veselí nad Moravou	192	86	278			45%	11160		40		4 768
	75	Vyškov	300	65	365			22%	21120		58		11 357
	33	Znojmo	323	117	440			36%	33823		77		15 446

Olomoucký kraj	133	Litovel	146	41	187	214	290	28%	9901	20897	53	67	4 331
	103	Uničov	135	42	177			31%	11479		65		5 383
	68	Jeseník	130	51	181			39%	11396		63		5 389
	21	Prostějov	352	88	440			25%	43975		100		20 855
	22	Přerov	330	160	490			48%	43791		89		21 322
	81	Hranice	201	76	277			38%	18352		66		9 342
	35	Šumperk	259	98	357			38%	26305		74		14 777
	105	Mohelnice	157	49	206			31%	9232		45		5 907
	92	Zábřeh	220	72	292			33%	13645		47		5 961
Zlínský kraj	144	Valašské Klobouky	122	24	146	237	315	20%	4975	17853	34	55	2 001
	34	Kroměříž	269	87	356			32%	29002		81		14 149
	124	Bystřice pod Hostýnem	159	66	225			42%	8266		37		3 499
	111	Holešov	218	70	288			32%	11623		40		5 453
	19	Uherské Hradiště	448	117	565			26%	25246		45		15 372
	73	Uherský Brod	211	63	274			30%	16590		61		8 912
	44	Vsetín	237	93	330			39%	26190		79		13 566
	82	Rožnov pod Radhoštěm	202	91	293			45%	16477		56		8 025
	51	Valašské Meziříčí	266	92	358			35%	22309		62		14 312
Moravskoslezský kraj	56	Bruntál	162	52	214	251	361	32%	16583	32088	77	86	7 655
	71	Krnov	133	50	183			38%	23762		130		9 555
	18	Frýdek - Místek	404	203	607			50%	56719		93		22 833
	128	Frýdlant nad Ostravicí	166	86	252			52%	9895		39		3 823
	32	Třinec	266	143	409			54%	35596		87		19 937
	26	Karviná	293	164	457			56%	54413		119		21 714
	23	Nový Jičín	295	64	359			22%	23550		66		12 401
	114	Frenštát pod Radhoštěm	206	86	292			42%	10887		37		6 045
13	Opava	338	134	472	40%	57387	122	29 032					

Příloha 3: Odjezdy ve střediscích dle velikostních skupin počtu obyvatel (Zdroj dat: www.idos.cz, www.czso.cz).

Pořadí dle KRV	Středisko	středa	sobota	celkem	Poměr odjezdů středa/sobota	Počet obyv.	Počet obyv. / počet spojů	Počet obyv. / počet spojů průměr
144	Valašské klobouky	122	24	146	20%	4975	34	50
141	Jilemnice	113	26	139	23%	5470	39	
122	Tanvald	188	74	262	39%	6389	24	
143	Podbořany	117	18	135	15%	6389	47	
136	Blatná	82	19	101	23%	6648	66	
140	Dobruška	130	47	177	36%	6791	38	
110	Hořovice	165	42	207	25%	6851	33	
142	Nový Bydžov	128	41	169	32%	7043	42	
125	Sedlčany	117	22	139	19%	7227	52	
137	Mikulov	115	43	158	37%	7386	47	
118	Dačice	114	13	127	11%	7395	58	
138	Moravské Budějovice	99	26	125	26%	7441	60	
134	Vimperk	91	23	114	25%	7448	65	
115	Frýdlant	130	51	181	39%	7536	42	
130	Broumov	117	51	168	44%	7586	45	
139	Stříbro	96	13	109	14%	7705	71	
126	Bystřice nad Pernštejnem	107	18	125	17%	8202	66	
124	Bystřice pod Hostýnem	159	66	225	42%	8266	37	
120	Třeboň	97	24	121	25%	8366	69	
108	Semily	120	33	153	28%	8472	55	
129	Milevsko	98	17	115	17%	8474	74	
132	Hořice	124	31	155	25%	8601	55	
104	Lovosice	226	95	321	42%	8735	27	
117	Polička	151	40	191	26%	8746	46	
123	Nová Paka	121	35	156	29%	9165	59	
131	Tišnov	228	88	316	39%	9169	29	
105	Mohelnice	157	49	206	31%	9232	45	
121	Přelouč	128	37	165	29%	9258	56	
112	Chotěboř	99	17	116	17%	9343	81	
135	Nové Město nad Metují	167	66	233	40%	9517	41	
116	Hlinsko	118	36	154	31%	9759	63	
128	Frýdlant nad Ostravicí	166	86	252	52%	9895	39	

133	Litovel	146	41	187	28%	9901	53
109	Lanškroun	144	28	172	19%	9994	58
107	Litomyšl	184	40	224	22%	10097	45
119	Moravská Třebová	139	27	166	19%	10224	62
96	Čáslav	154	28	182	18%	10375	57
127	Humpolec	101	8	109	8%	10850	100
114	Frenštát pod Radhoštěm	206	86	292	42%	10887	37
98	Prachatice	107	23	130	21%	10943	84
64	Rychnov nad Kněžnou	219	71	290	32%	11004	38
106	Sušice	98	22	120	22%	11127	93
83	Veselí nad Moravou	192	86	278	45%	11160	40
62	Domažlice	153	30	183	20%	11177	61
66	Kyjov	285	108	393	38%	11368	29
68	Jeseník	130	51	181	39%	11396	63
103	Uničov	135	42	177	31%	11479	65
100	Velké Meziříčí	119	22	141	18%	11593	82
111	Holešov	218	70	288	32%	11623	40
59	Boskovice	303	101	404	33%	11639	29
102	Vlašim	170	41	211	24%	11641	55
99	Nový Bor	177	51	228	29%	11826	52
86	Žamberk + Letohrad	254	79	333	31%	12342	37
90	Vysoké Mýto	158	22	180	14%	12390	69
113	Jaroměř	138	54	192	39%	12442	65
70	Vrchlabí	128	44	172	34%	12502	73
78	Tachov	93	18	111	19%	12699	114
67	Roudnice nad Labem	222	68	290	31%	12949	45
88	Mariánské Lázně	99	36	135	36%	13042	97
87	Český Krumlov	147	36	183	24%	13141	72
92	Zábřeh	220	72	292	33%	13645	47
85	Rokycany	167	46	213	28%	14014	66
94	Poděbrady	155	58	213	37%	14025	66
69	Turnov	253	68	321	27%	14330	45
93	Nymburk	202	98	300	49%	14951	50
89	Slaný	292	64	356	22%	15505	44
91	Dvůr Králové nad Labem	123	32	155	26%	15839	102
63	Rakovník	248	72	320	29%	15975	50
53	Pelhřimov	137	23	160	17%	16044	100
65	Jičín	213	53	266	25%	16448	62
82	Rožnov pod Radhoštěm	202	91	293	45%	16477	56
55	Benešov	312	113	425	36%	16544	39

63

56	Bruntál	162	52	214	32%	16583	77	81
73	Uherský Brod	211	63	274	30%	16590	61	
60	Svitavy	186	43	229	23%	16949	74	
95	Ostrov	138	55	193	40%	16949	88	
97	Bílina	138	70	208	51%	17205	83	
79	Kadaň	145	61	206	42%	17924	87	
84	Kralupy nad Vltavou	223	121	344	54%	18079	53	
81	Hranice	201	76	277	38%	18352	66	
61	Louny	273	116	389	42%	18501	48	
101	Brandýs n. L. - Stará Boleslav	243	121	364	50%	18507	51	
74	Žatec	171	45	216	26%	19193	89	
80	Mělník	273	67	340	25%	19295	57	
76	Beroun	401	165	566	41%	19307	34	
43	Náchod	221	98	319	44%	20149	63	
58	Kutná Hora	179	45	224	25%	20405	91	
77	Blansko	247	82	329	33%	20639	63	
75	Vyškov	300	65	365	22%	21120	58	
48	Žďár nad Sázavou	222	58	280	26%	21160	76	
57	Jindřichův Hradec	157	25	182	16%	21568	119	
51	Valašské Meziříčí	266	92	358	35%	22309	62	
50	Klatovy	153	35	188	23%	22378	119	
45	Strakonice	179	23	202	13%	22908	113	
38	Chrudim	221	64	285	29%	23102	81	
41	Havlíčkův Brod	223	56	279	25%	23145	83	
39	Sokolov	241	91	332	38%	23546	71	
23	Nový Jičín	295	64	359	22%	23550	66	
71	Krnov	133	50	183	38%	23762	130	
54	Litoměřice	217	66	283	30%	24168	85	
72	Litvínov	336	189	525	56%	24308	46	
40	Hodonín	278	91	369	33%	24728	67	
46	Břeclav	201	66	267	33%	24881	93	
19	Uherské Hradiště	448	117	565	26%	25246	45	
44	Vsetín	237	93	330	39%	26190	79	
35	Šumperk	259	98	357	38%	26305	74	
52	Rumburk + Varnsdorf	278	137	415	49%	26572	64	
34	Kroměříž	269	87	356	32%	29002	81	
29	Ústí nad Orlicí + Česká Třebová	365	143	508	39%	29772	59	
49	Písek	174	36	210	21%	29966	143	
42	Trutnov	194	93	287	48%	30680	107	
47	Kolín	300	111	411	37%	31123	76	

36	Cheb	180	90	270	50%	32394	120	
37	Příbram	340	90	430	26%	32897	77	
33	Znojmo	323	117	440	36%	33823	77	
24	Tábor	324	124	448	38%	34482	77	
32	Trinec	266	143	409	54%	35596	87	
30	Třebíč	168	28	196	17%	36330	185	
28	Česká Lípa	218	76	294	35%	37201	127	
22	Přerov	330	160	490	48%	43791	89	
21	Prostějov	352	88	440	25%	43975	100	
15	Mladá Boleslav	496	80	576	16%	44056	76	
31	Jablonec nad Nisou	324	159	483	49%	45702	95	
17	Chomutov	285	145	430	51%	48739	113	
27	Děčín	162	88	250	54%	49521	198	
14	Teplice	516	295	811	57%	49697	61	
16	Jihlava	285	67	352	24%	50559	144	124
26	Karviná	293	164	457	56%	54413	119	
18	Frydek - Místek	404	203	607	50%	56719	93	
13	Opava	338	134	472	40%	57387	122	
20	Most	246	133	379	54%	66768	176	
25	Kladno	547	223	770	41%	68660	89	

Příloha 4: Počet přepravených osob VHD v krajích (zdroj dat: www.mdcz.cz; www.pid.cz*).

	Přeprava cestujících po železnici v rámci regionu (tis. os.)					
	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Hl. m. Praha	24247,0	25080,0	26333,0	28459,0	15186,0	15366,7
Hl. m. Praha*	18126,0	18421,0	18863,0	18967,0	36548,0	36669,0
Středočeský kraj	8521,0	9190,8	9188,6	8991,0	10256,0	9521,1
Karlovarský kraj	3046,5	3024,5	2244,0	2875,8	2883,8	2877,6
Ústecký kraj	8131,6	8227,0	8210,5	8025,7	8171,5	8040,4
Liberecký kraj	3923,2	3615,2	4439,9	4701,5	4605,0	4912,7
Královéhradecký kraj	5999,3	5961,7	6265,0	6577,9	6095,3	5143,7
Pardubický kraj	4983,0	4849,0	5268,0	5179,0	5724,0	4631,9
Plzeňský kraj	7040,0	6821,0	6408,0	5873,0	5911,0	6098,3
Jihočeský kraj	4285,8	4142,0	4003,8	3792,6	3594,2	3566,0
Kraj Vysočina	2816,1	2676,2	2631,9	2558,0	2561,7	2595,3
Jihomoravský kraj	21536,0	22080,0	22324,0	22512,0	21877,0	22864,7
Olomoucký kraj	8715,1	8667,3	8767,9	8799,1	8752,6	8619,0
Zlínský kraj	5697,0	5418,0	5151,0	4847,0	4671,7	4510,7
Moravskoslezský kraj	14936,7	15181,2	15054,0	14936,8	14859,3	14575,5
	Přeprava cestujících v regionální VAD (tis. os.)					
	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Hl. m. Praha	-	-	-	-	-	-
Hl. m. Praha*	-	-	-	-	-	-
Středočeský kraj	55478,4	52927,6	52426,9	50439,3	52444,2	53470,2
Karlovarský kraj	7619,8	7568,2	6973,4	6665,6	6524,1	6421,2
Ústecký kraj	13937,0	14600,8	13130,0	13221,3	13229,9	12430,4
Liberecký kraj	11716,2	12079,3	11267,0	11516,4	12526,4	12157,7
Královéhradecký kraj	15506,6	14074,1	14062,6	13658,8	13227,1	12984,5
Pardubický kraj	15752,9	14814,5	12744,0	10904,5	11681,0	11773,9
Plzeňský kraj	12303,7	12032,0	12297,9	12506,8	12433,6	12429,0
Jihočeský kraj	18894,3	18105,8	16954,2	16764,6	16371,8	16048,0
Kraj Vysočina	17303,3	16505,1	15200,8	14883,2	14892,1	15506,1
Jihomoravský kraj	77057,1	75305,3	70542,5	70381,4	69937,0	68640,1
Olomoucký kraj	25570,6	25457,6	24075,0	24997,8	23919,1	25721,7
Zlínský kraj	26632,6	25547,9	24084,3	23207,1	22396,3	21527,0
Moravskoslezský kraj	37343,6	35220,3	36103,7	35442,3	33882,4	31489,0

Příloha 5: Celkový počet přepravených osob VHD v krajích (zdroj dat: www.mdcz.cz, www.pid.cz).*

	Celkem (tis. os.)					
	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Hl. m. Praha	-	-	-	-	-	-
Hl. m. Praha*	-	-	-	-	-	-
Středočeský kraj	63999,4	62118,4	61615,6	59430,3	62700,2	62991,3
Karlovarský kraj	10666,3	10592,7	9217,4	9541,3	9407,9	9298,8
Ústecký kraj	22068,6	22827,8	21340,5	21247,1	21401,4	20470,8
Liberecký kraj	15639,4	15694,4	15706,9	16217,9	17131,4	17070,4
Královéhradecký kraj	21505,9	20035,8	20327,6	20236,7	19322,4	18128,2
Pardubický kraj	20735,9	19663,5	18012,0	16083,5	17405,0	16405,8
Plzeňský kraj	19343,7	18853,0	18705,9	18379,8	18344,6	18527,3
Jihočeský kraj	23180,1	22247,8	20958,0	20557,3	19966,0	19614,0
Kraj Vysočina	20119,4	19181,3	17832,8	17441,2	17453,7	18101,4
Jihomoravský kraj	98593,1	97385,3	92866,5	92893,4	91814,0	91504,8
Olomoucký kraj	34285,7	34124,8	32842,9	33796,9	32671,7	34340,7
Zlínský kraj	32329,6	30965,9	29235,3	28054,1	27068,0	26037,7
Moravskoslezský kraj	52280,3	50401,4	51157,7	50379,1	48741,7	46064,5

Příloha 6: Počet přepravených osob VHD v krajích, vývoj oproti 2010 (zdroj dat: www.mdcz.cz).

	Přeprava cestujících po železnici v rámci regionu					
	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Hl. m. Praha	100%	103,4%	108,6%	117,4%	62,6%	63,4%
Středočeský kraj	100%	107,9%	107,8%	105,5%	120,4%	111,7%
Karlovarský kraj	100%	99,3%	73,7%	94,4%	94,7%	94,5%
Ústecký kraj	100%	101,2%	101,0%	98,7%	100,5%	98,9%
Liberecký kraj	100%	92,1%	113,2%	119,8%	117,4%	125,2%
Královéhradecký kraj	100%	99,4%	104,4%	109,6%	101,6%	85,7%
Pardubický kraj	100%	97,3%	105,7%	103,9%	114,9%	93,0%
Plzeňský kraj	100%	96,9%	91,0%	83,4%	84,0%	86,6%
Jihočeský kraj	100%	96,6%	93,4%	88,5%	83,9%	83,2%
Kraj Vysočina	100%	95,0%	93,5%	90,8%	91,0%	92,2%
Jihomoravský kraj	100%	102,5%	103,7%	104,5%	101,6%	106,2%
Olomoucký kraj	100%	99,5%	100,6%	101,0%	100,4%	98,9%
Zlínský kraj	100%	95,1%	90,4%	85,1%	82,0%	79,2%
Moravskoslezský kraj	100%	101,6%	100,8%	100,0%	99,5%	97,6%
	Přeprava cestujících v regionální VAD					
	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Hl. m. Praha	-	-	-	-	-	-
Středočeský kraj	100%	95,4%	94,5%	90,9%	94,5%	96,4%
Karlovarský kraj	100%	99,3%	91,5%	87,5%	85,6%	84,3%
Ústecký kraj	100%	104,8%	94,2%	94,9%	94,9%	89,2%
Liberecký kraj	100%	103,1%	96,2%	98,3%	106,9%	103,8%
Královéhradecký kraj	100%	90,8%	90,7%	88,1%	85,3%	83,7%
Pardubický kraj	100%	94,0%	80,9%	69,2%	74,2%	74,7%
Plzeňský kraj	100%	97,8%	100,0%	101,7%	101,1%	101,0%
Jihočeský kraj	100%	95,8%	89,7%	88,7%	86,6%	84,9%
Kraj Vysočina	100%	95,4%	87,8%	86,0%	86,1%	89,6%
Jihomoravský kraj	100%	97,7%	91,5%	91,3%	90,8%	89,1%
Olomoucký kraj	100%	99,6%	94,2%	97,8%	93,5%	100,6%
Zlínský kraj	100%	95,9%	90,4%	87,1%	84,1%	80,8%
Moravskoslezský kraj	100%	94,3%	96,7%	94,9%	90,7%	84,3%

Příloha 7: Celkový počet přepravených osob VHD v krajích, vývoj oproti 2010 (zdroj dat: www.mdcz.cz).

	Celkem					
	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Hl. m. Praha	-	-	-	-	-	-
Středočeský kraj	100%	97,1%	96,3%	92,9%	98,0%	98,4%
Karlovarský kraj	100%	99,3%	86,4%	89,5%	88,2%	87,2%
Ústecký kraj	100%	103,4%	96,7%	96,3%	97,0%	92,8%
Liberecký kraj	100%	100,4%	100,4%	103,7%	109,5%	109,1%
Královéhradecký kraj	100%	93,2%	94,5%	94,1%	89,8%	84,3%
Pardubický kraj	100%	94,8%	86,9%	77,6%	83,9%	79,1%
Plzeňský kraj	100%	97,5%	96,7%	95,0%	94,8%	95,8%
Jihočeský kraj	100%	96,0%	90,4%	88,7%	86,1%	84,6%
Kraj Vysočina	100%	95,3%	88,6%	86,7%	86,8%	90,0%
Jihomoravský kraj	100%	98,8%	94,2%	94,2%	93,1%	92,8%
Olomoucký kraj	100%	99,5%	95,8%	98,6%	95,3%	100,2%
Zlínský kraj	100%	95,8%	90,4%	86,8%	83,7%	80,5%
Moravskoslezský kraj	100%	96,4%	97,9%	96,4%	93,2%	88,1%

Příloha 8: Počet spojů a první spoj ve všední den mezi okresními městy Jihomoravského kraje (zdroj dat: www.idos.cz).

počet spojů		kam					
		Brno	Blansko	Vyškov	Hodonín	Břeclav	Znojmo
odkud	Brno		55	50	11	11	30
	Blansko	58		34	13	16	25
	Vyškov	61	39		33	14	24
	Hodonín	13	16	33		33	20
	Břeclav	13	14	15	33		13
	Znojmo	30	24	22	17	13	
první spoj		kam					
		Brno	Blansko	Vyškov	Hodonín	Břeclav	Znojmo
odkud	Brno		4:34	4:19	5:18	6:36	4:10
	Blansko	4:30		5:27	4:30	6:00	4:30
	Vyškov	4:06	4:18		4:05	4:06	4:36
	Hodonín	4:15	3:47	4:17		4:15	5:28
	Břeclav	4:35	5:46	4:35	4:38		4:57
	Znojmo	4:12	4:12	4:12	4:58	4:58	

Příloha 9: Počet spojů a první spoj o víkendů mezi okresními městy Jihomoravského kraje (zdroj dat: www.idos.cz).

počet spojů		kam					
		Brno	Blansko	Vyškov	Hodonín	Břeclav	Znojmo
odkud	Brno		28	22	8	8	17
	Blansko	30		23	7	9	9
	Vyškov	22	22		12	10	13
	Hodonín	10	8	11		19	20
	Břeclav	9	10	11	16		9
	Znojmo	17	13	12	8	8	
první spoj		kam					
		Brno	Blansko	Vyškov	Hodonín	Břeclav	Znojmo
odkud	Brno		0:39	5:02	0:35	0:35	0:30
	Blansko	4:30		4:30	6:31	6:31	4:30
	Vyškov	4:33	7:17		5:00	5:00	4:00
	Hodonín	3:28	5:03	3:28		3:28	6:17
	Břeclav	6:46	4:43	3:50	1:35		4:43
	Znojmo	4:12	4:12	4:12	5:58	5:58	

Příloha 10: Časy posledních spojů mezi okresními městy v Jihomoravském kraji o víkendu a všedním dnu (zdroj dat: www.idos.cz).

víkend		kam					
		Brno	Blansko	Vyškov	Hodonín	Břeclav	Znojmo
odkud	Brno		23:04	21:02	18:35	18:35	22:35
	Blansko	23:33		20:33	18:42	22:28	21:31
	Vyškov	22:17	22:17		22:00	22:17	18:17
	Hodonín	20:28	19:10	19:10		21:02	19:10
	Břeclav	20:46	19:41	19:41	20:35		19:32
	Znojmo	23:12	23:12	19:12	19:03	19:03	
všední den		kam					
		Brno	Blansko	Vyškov	Hodonín	Břeclav	Znojmo
odkud	Brno		23:04	22:46	19:35	19:35	22:35
	Blansko	22:28		20:43	20:33	20:43	21:31
	Vyškov	22:17	20:43		20:00	18:16	20:17
	Hodonín	20:28	18:28	17:28		22:15	21:02
	Břeclav	20:46	18:46	19:41	22:35		21:35
	Znojmo	21:12	21:12	21:12	19:03	19:03	

Příloha 11: Počet spojů a první spoj ve všední den mezi okresními městy Zlínského kraje (zdroj dat: www.idos.cz).

počet spojů		kam			
		Zlín	Kroměříž	Uherské Hradiště	Vsetín
odkud	Zlín		42	40	32
	Kroměříž	40		14	29
	Uherské Hradiště	46	15		30
	Vsetín	38	28	21	
První spoj		kam			
		Zlín	Kroměříž	Uherské Hradiště	Vsetín
odkud	Zlín		4:10	4:48	4:40
	Kroměříž	4:35		4:47	4:35
	Uherské Hradiště	4:10	4:10		4:05
	Vsetín	3:55	3:52	4:00	

Příloha 12: Počet spojů a první spoj o víkendu mezi okresními městy Zlínského kraje (zdroj dat: www.idos.cz).

počet spojů		kam			
		Zlín	Kroměříž	Uherské Hradiště	Vsetín
odkud	Zlín		12	13	17
	Kroměříž	19		7	10
	Uherské Hradiště	16	6		5
	Vsetín	20	11	7	
První spoj		kam			
		Zlín	Kroměříž	Uherské Hradiště	Vsetín
odkud	Zlín		4:41	4:41	6:10
	Kroměříž	5:19		5:45	5:45
	Uherské Hradiště	4:46	4:46		7:12
	Vsetín	4:15	3:51	6:03	

Příloha 13: Časy posledních spojů mezi okresními městy ve Zlínském kraji o všedním dnu a vikendu (zdroj dat: www.idos.cz).

		kam			
		Zlín	Kroměříž	Uherské Hradiště	Vsetín
Všední den					
odkud	Zlín		21:28	22:13	22:30
	Kroměříž	22:45		18:12	20:12
	Uherské Hradiště	21:24	21:24		20:30
	Vsetín	22:25	16:15	16:45	
Vikend					
odkud	Zlín		21:41	19:55	20:30
	Kroměříž	22:45		17:42	17:42
	Uherské Hradiště	21:24	21:24		19:13
	Vsetín	20:00	19:55	18:45	

Příloha 14: Počet spojů, první a poslední spoj ve všední den v rámci SO ORP Veselí nad Moravou (zdroj dat: www.idos.cz).

	do Veselí n. M.			z Veselí n. M.		
	počet	první	poslední	počet	první	poslední
Blatnice pod Svatým Antonínkem	27	4:58	22:08	26	4:52	22:49
Blatnička	17	4:47	21:57	17	4:52	22:49
Hroznová Lhota	39	4:24	22:32	41	3:50	22:49
Hrubá Vrbka	0	-	-	0	-	-
Javorník	16	4:36	22:06	14	4:19	22:47
Kněždub	18	4:49	21:05	18	4:49	22:49
Kozojídky	39	4:27	22:35	41	3:50	22:49
Kuželov	0	-	-	0	-	-
Lipov	30	4:55	22:25	31	4:19	22:47
Louka	30	4:51	22:21	28	4:19	22:47
Malá Vrbka	0	-	-	0	-	-
Moravský Písek	21	5:10	22:32	21	4:17	22:48
Nová Lhota	10	4:21	18:07	7	5:29	22:47
Radějov	0	-	-	0	-	-
Strážnice	40	4:25	23:10	36	4:32	22:49
Suchov	22	4:34	21:53	17	4:52	22:49
Tasov	18	4:21	22:29	19	4:19	22:47
Tvarožná Lhota	18	4:46	21:02	18	4:49	22:49
Velká nad Veličkou	29	4:41	22:11	28	4:19	22:47
Vnorovy	40	4:38	23:23	36	4:32	22:49
Žeraviny	19	5:02	21:18	19	4:49	22:49

Příloha 15: Počet spojů, první a poslední spoj o víkendů v rámci SO ORP Veselí nad Moravou (zdroj dat: www.idos.cz).

	do Veselí n. M.			z Veselí n. M.		
	počet	první	poslední	počet	první	poslední
Blatnice pod Svatým Antonínkem	13	5:39	20:52	12	6:19	19:19
Blatnička	5	5:28	18:37	5	6:19	19:19
Hroznová Lhota	15	4:23	22:33	15	5:04	23:09
Hrubá Vrbka	0	-	-	0	-	-
Javorník	9	3:57	20:36	9	5:04	23:09
Kněždub	7	5:19	19:19	7	6:19	20:19
Kozojídky	15	4:26	22:36	15	5:04	23:09
Kuželov	0	-	-	0	-	-
Lipov	16	4:16	22:26	16	5:04	23:09
Louka	16	4:12	22:22	15	5:04	23:09
Malá Vrbka	0	-	-	0	-	-
Moravský Písek	9	5:12	20:59	9	5:24	19:12
Nová Lhota	3	7:52	15:52	4	6:59	19:09
Radějov	0	-	-	0	-	-
Strážnice	14	5:45	20:48	13	4:39	21:07
Suchov	10	5:15	18:35	5	6:19	19:19
Tasov	8	4:20	22:30	8	5:04	23:09
Tvarožná Lhota	7	5:16	19:16	7	6:19	20:19
Velká nad Veličkou	16	4:02	22:12	16	5:04	23:09
Vnorovy	14	5:50	20:53	13	4:39	21:07
Žeraviny	7	5:32	19:32	7	6:19	20:19

Příloha 16: Počet spojů, první a poslední spoj ve všední den v rámci SO ORP Uherský Brod (zdroj dat: www.idos.cz).

	do Uherského Brodu			z Uherského Brodu		
	počet	první	poslední	počet	první	poslední
Bánov	30	4:00	21:27	33	3:52	22:30
Bojkovice	21	3:33	18:38	22	6:07	22:30
Březová	10	4:41	20:51	12	5:27	22:30
Bystřice p. L.	20	4:47	21:20	21	5:30	22:30
Dolní Němčí	21	4:43	21:05	21	5:10	22:30
Drslavice	19	4:56	21:24	19	5:05	22:25
Horní Němčí	18	4:26	20:52	18	5:10	22:30
Hostětín	10	4:22	18:27	10	6:07	21:40
Hradčovice	38	4:52	22:21	39	3:50	22:25
Komňa	11	4:41	21:16	10	5:50	22:30
Korytná	16	4:48	21:07	15	5:14	22:18
Lopeník	6	5:28	21:02	9	6:08	22:30
Nezdenice	22	3:39	18:48	21	6:07	22:30
Nivnice	47	4:13	22:15	45	3:52	22:30
Pašovice	18	4:41	23:01	21	4:03	22:22
Pitín	11	4:29	18:34	11	6:07	21:40
Prakšice	18	4:47	23:05	21	4:03	22:22
Rudice	1	4:42	-	1	15:05	-
Slavkov	18	4:35	21:01	18	5:10	22:30
Starý Hrozenkov	11	4:35	21:10	10	5:50	22:30
Strání	14	4:18	20:44	13	6:05	22:30
Suchá Loz	16	4:05	21:20	16	3:52	22:30
Šumice	23	3:41	18:51	22	6:07	22:30
Vápenice	11	4:38	21:14	10	5:50	22:30
Veletiny	21	4:47	21:07	18	5:05	22:25
Vlčnov	21	4:39	21:01	20	5:15	22:25
Vyškovec	3	5:15	15:52	4	5:50	19:45
Záhorovice	21	3:35	18:44	20	6:07	22:30
Žitková	0	-	-	0	-	-

Příloha 17: Počet spojů, první a poslední spoj o víkendů v rámci SO ORP Uherský Brod (zdroj dat: www.idos.cz).

	do Uherského Brodu			z Uherského Brodu		
	počet	první	poslední	počet	první	poslední
Bánov	8	5:18	18:46	8	7:35	19:45
Bojkovice	15	4:03	21:28	16	6:07	21:40
Březová	3	4:46	18:22	4	8:20	19:45
Bystřice p. L.	8	5:03	18:40	9	7:35	19:45
Dolní Němčí	4	5:30	18:14	4	6:30	19:05
Drslavice	5	5:15	16:42	4	6:00	19:05
Horní Němčí	4	5:16	17:57	4	6:30	19:05
Hostětín	9	5:28	21:17	8	6:07	21:40
Hradčovice	15	5:13	19:31	15	4:25	21:51
Komňa	5	6:46	18:07	5	7:35	19:45
Korytná	6	5:33	17:53	6	6:30	19:45
Lopeník	3	4:55	18:33	4	8:20	19:45
Nezdenice	15	4:13	21:37	15	6:07	21:40
Nivnice	9	5:44	18:24	10	6:30	19:45
Pašovice	4	5:41	16:41	3	6:35	15:02
Pitín	9	5:36	21:24	8	6:07	21:40
Prakšice	4	5:44	16:45	3	6:35	15:02
Rudice	0	-	-	0	-	-
Slavkov	4	5:19	18:05	4	6:30	19:05
Starý Hrozenkov	5	6:40	18:00	5	7:35	19:45
Strání	3	5:19	17:49	3	6:30	19:05
Suchá Loz	1	5:13	-	4	8:20	19:45
Šumice	15	4:16	21:40	15	6:07	21:40
Vápenice	5	6:43	18:04	5	7:35	19:45
Veletiny	5	5:09	16:35	4	6:00	19:05
Vlčnov	5	5:02	16:27	4	6:45	19:05
Vyškovec	0	-	-	0	-	-
Záhorovice	15	4:09	21:33	15	6:07	21:40
Žitková	0	-	-	0	-	-