

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

ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA

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

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

Další řešitelé: **Ing. Miroslav Foglar**
Ing. Pavel Šejna
Ing. Emil Šlachta, DrSc.

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

OBSAH

OBSAH	3
PŘEDMLUVA	4
SEZNAM ZKRATEK	5
STRUČNÉ SHRNU TÍ PROJEKTU	6
ÚVOD	8
VÝSLEDKY ŘEŠENÍ	9
1. VSTUPNÍ UDAJE	9
1.1. <i>Obce</i>	9
1.2. <i>Zastávky veřejné dopravy</i>	9
1.3. <i>Linky veřejné dopravy</i>	10
1.4. <i>Spoje veřejné dopravy</i>	10
2. ANALÝZA VSTUPNÍCH DAT	10
2.1. <i>Obce ČR</i>	10
2.2. <i>Zastávky veřejné dopravy</i>	12
2.3. <i>Linky veřejné dopravy</i>	15
2.4. <i>Spoje veřejné dopravy</i>	17
3. TYPICKÍ PŘEDSTAVITELÉ OBCÍ	22
4. POUŽITÝ MINIMÁLNÍ STANDARD DO	22
5. VÝSLEDKY ANALÝZY	23
5.1. <i>Zastávky</i>	23
5.2. <i>Dopravní uzly</i>	26
5.3. <i>Spoje</i>	29
5.4. <i>Rozložení spojů v denní době</i>	46
5.5. <i>Obce nesplňující zvolený standard DO</i>	49
5.6. <i>Obce neplnící minimální požadavky</i>	50
6. DOTACE A POČET SPOJŮ	51
6.1. <i>Dotace do veřejné dopravy</i>	51
7. NÁVRH STANDARDU DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI	53
SEZNAM PŘÍLOH	55
Příloha č. 1 – Analytická část	
Příloha č. 2 – Přehled obcí neplnící zvolený standard dopravní obslužnosti	
Příloha č. 3 – Přehled obcí neplnící minimální požadavky dopravní obslužnosti	
Příloha č. 4 – Kritéria standardu dopravní obslužnosti	
Příloha č. 5 – Dotace do dopravní obslužnosti po jednotlivých krajích	
Příloha č. 6 – Docházková vzdálenost k zastávkám veřejné hromadné dopravy v mapovém podkladu (samostatný svazek; pouze v papírové formě)	

PŘEDMLUVA

Tento projekt navazuje na výzkumný projekt „Vývoj metody a systému na podporu rozhodování ve financování dopravní obslužnosti státu a regionů“ řešený v letech 2004 a 2005. Aplikace řešení předchozího projektu v praxi umožní obcím zadávat požadavky na dopravní obslužnost obcí (dále jen „DO“) prostřednictvím internetu a dopravním úřadům v krajích tyto požadavky hodnotit na základě navrženého souboru kritérií a jejich vah. Protože jednou ze zásadních otázek je stanovení přiměřené úrovně DO ve všech krajích a regionech, byly v roce 2005 zahájeny práce na projektu „Porovnání DO obcí v ČR a stanovení základních kritérií standardu dopravní obslužnosti obcí“. Výstupem řešení roku 2005 byla zpráva, která shrnula použitou metodiku, zjištěné údaje z provedeného průzkumu jednotlivých krajích a vybraných obcí a statistické vyhodnocení získaných dat. Závěrečná zpráva, která obsahuje výsledky analýzy je předmětem řešení roku 2006.

V rámci řešení roku 2005 byla definována metodika, získána potřebná data ohledně standardů DO aplikovaných v jednotlivých krajích a provedena základní statistická analýza.

Předmětem řešení roku 2006 v závěrečné zprávě je shrnutí dosažených výsledků provedených analýz.

Stanovení množiny základních kritérií standardu DO bylo provedeno v rámci zprávy za rok 2005, kterou tato zpráva doplňuje. Zhodnocení stavu standardů dopravní obslužnosti může přispět pro rozhodování státu i krajů při optimalizaci zajišťování základní dopravní obsluhy území veřejnou dopravou osob, která je financována z veřejných prostředků.

SEZNAM ZKRATEK

Bus	autobus
CIS JŘ	celostátní informační systém o jízdních řádech
CZNUTS	označení regionu (kraj, okres) v souladu s metodikou EU
ČD	České dráhy, a.s.
ČR	Česká republika
ČSÚ	Český statistický úřad
DO	dopravní obslužnost
EU	Evropská unie
EC	vlak typu Eurocity
Ex	vlak typu Expres
IC	vlak typu Intercity
IDS	integrovaný dopravní systém
Lan	lanová dráha
MD	Ministerstvo dopravy České republiky
MZDO	minimální základní dopravní obslužnost
NUTS1 – 4	vymezení území dle kategorizace EU
ORP	obce s rozšířenou působností
OZDO	obecná základní dopravní obslužnost
POU	obec s pověřeným obecním úřadem
R	vlak typu Rychlík
RZDO	rozšířená základní dopravní obslužnost
SC	vlak typu Super City
SP	spěšný vlak
ZDO	základní dopravní obslužnost

STRUČNÉ SHRNTÍ PROJEKTU

Výzkumný projekt se soustřeďuje na porovnání současného stavu DO obcí tak, jak je dnes implementován v krajích, a to na základě výkladu zákona či na základě rozhodnutí kraje. V současné době neexistuje žádný univerzálně platný standard DO, který by navázal na §19a zákona č. 111/94 a stanovil obecně platné minimální standardy DO pro všechny obce v ČR. Proto byl v roce 2005 v rámci tohoto projektu navržen rozsah údajů, které by bylo možné použít pro exaktní stanovení standardů DO.

V loňském roce se řešitelé soustředili na řešení následujících problémů:

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

V rámci šetření v krajích bylo zjištěno, že ve většině krajích není tato oblast legislativně upravena a přesněji definována a celou záležitost standardů DO tak, jak je dnes aplikována v jednotlivých krajích, lze v podstatě zúžit pouze na otázky počtu spojů (pracovní den a víkend) a vzdálenosti k zastávce hromadné dopravy. Pouze těmito dvěma charakteristikami je dnes v podstatě možné srovnávat dosahovaný standard DO pro občana v jednotlivých krajích.

Z hlediska DO (nákladů i standardů) je důležité také brát v úvahu specifika jednotlivých krajů, které se liší zejména hustotou osídlení a počtem malých obcí. Extrémní rozdíly mezi kraji jsou zejména v počtu obcí do 100 obyvatel, kde je celostátní průměr 9 % z celkového počtu obcí, ale mezi kraji se velice liší – od 1 % v Zlínském a Moravskoslezském kraji, až k 18 % v kraji Vysočina.

Aby bylo možné tyto rozdíly ve velikostní struktuře i funkcích obcí postihnout bylo řešení zaměřeno na:

- a) počet spojů (den, víkend) v obci a hlavních denních dobách (špička, sedla, večer):
 - absolutně (pro obec jako celek)
 - relativně (na jednoho občana)
- b) pokrytí území zastávkami – tj. vzdálenost sídel od zastávek, počet zastávek v obci (absolutně i relativně)

Tento stav byl zjišťován pro území obce, okresu a kraje. Řešení však bylo silně ovlivněno údaji, které byly k dispozici. ČSÚ sleduje údaje o obcích, což umožňovalo provést analýzu pouze do úrovně obce. Protože však řada obcí je tvořena částmi¹, o kterých však nejsou k dispozici statistické údaje a kterým nelze jednoduše přiřadit příslušnou zastávku hromadné dopravy, nemohlo řešení projektu postihnout problematiku dopravy do/z

¹ Části obcí často mají veškeré znaky samostatné sídelní jednotky stejně jako obec, často pouze s tím rozdílem, že nemají právní subjektivitu, která je „přesunuta“ na „střediskovou“ obec.

jednotlivých částí obcí². Řešení se proto soustředilo pouze na analýzu cca 6 250 obcí (částí obcí je přes 15 tisíc). Za „průměrný“ standard v rámci ČR lze považovat (počet párů spojů):

- **autobusová doprava**
 - **pracovní den**
 - § špičky 7
 - § sedla 4
 - **víkend**
 - § špičky 2
 - § sedla 2
- **vlaková doprava**
 - **pracovní den**
 - § špičky 2
 - § sedla 1
 - **víkend**
 - § špičky 1
 - § sedla 1

Vzhledem k dostupným datům nebylo možné detailněji analyzovat dostupnost jednotlivých zastávek z každého sídelního celku či obydleného místa. Pro analýzu byl proto použit princip „spádovosti“ jednotlivých zastávek a pokrytí území zastávkami.

Z hlediska pokrytí území zastávkami je situace následující:

- § Při volbě docházkové vzdálenosti 1,5 km by bylo nutné rozšířit počet zastávek a vedení spojů tak, aby odlehlejší části obcí byly dostupné, což by se jistě projevilo v nákladech na DO.
- § Docházková vzdálenost 2 až 2,5 km je již dosažitelná téměř na celém území, výjimkou jsou pouze určitá místa v okrajových oblastech některých obcí s rozptýleným osídlením a oddělenými sídelními celky, zejména v obcích v lesnatých a horských oblastech. V řadě případů jsou již také často potíže s technickou dostupností sídel veřejnou dopravou.
- § Vzdálenost kolem 3 km je již obecně dosažitelná kromě několika částí vysloveně horských oblastí.

Použijeme-li navrhovaný standard docházkové vzdálenosti 2 km, potom problematická území jsou zejména v horských a podhorských oblastech, výjimečně na vzdálenějších okrajích obcí.

² Stává se, že některá část obce je větší a dopravně významnější než nějaká menší, samostatná obec.

ÚVOD

Rámec projektu, způsob řešení a vymezení řešení jsou popsány ve zprávě za rok 2005. Zpráva za rok 2006 tvoří její dodatek a zabývá se pouze závěrečným shrnutím výsledků analýzy, která byla provedena na základě metodiky popsané ve výše uvedené zprávě za rok 2005.

Tato zpráva shrnuje zjištěné výsledky, navrhuje určitý minimální standard a na základě analýzy obcí a jízdních řádů zjišťuje seznam obcí, které nedosahují zvoleného standardu.

Řešení je sice omezeno kvalitou získaných dat, která nejsou úplná, a proto v ojedinělých případech se mohou vyskytnout odchylky – z hlediska statistiky se však jedná o zanedbatelnou statistickou chybu.

Poznámka:

Pro zjednodušení a vzhledem k tomu, že byl v této práci jako jeden ze standardů stanoven standard docházkové vzdálenosti k zastávce veřejné dopravy, pod pojmem „zastávka“ se v této práci rozumí jakékoliv místo určené k zastavení dopravního prostředku veřejné dopravy z přepravních důvodů, tj. zastávka autobusové dopravy, zastávka nebo stanice železniční dopravy nebo nádraží.

VÝSLEDKY ŘEŠENÍ

V rámci řešení výzkumného úkolu:

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

Závěrem byla provedena syntéza, která tvoří vlastní výsledek řešení. Podrobnější popis metodiky je ve zprávě za rok 2005. Závěrečná zpráva shrnuje výsledky statistické analýzy.

1. VSTUPNÍ UDAJE

Jedná se o data o obcích z ČSÚ, platné jízdní řády autobusové a vlakové dopravy a seznamy zastávek veřejné dopravy včetně jejich zeměpisné polohy.

Na základě těchto údajů byla provedena analýza obcí a navrženy a definovány typičtí představitelé obcí pro analýzu.

1.1. OBCE

Pro analýzu jsou využita data z ČSÚ o 6253 obcích (hlavní město nebylo do analýzy zahrnuto). V analýze jsou využity údaje o katastrální rozloze obce a počtu obyvatel. Vzhledem k obsahu disponibilních dat není dále rozlišováno členění obce na části.

Data a těchto obcích jsou pro účely zvolené analýzy úplná a konzistentní.

1.2. ZASTÁVKY VEŘEJNÉ DOPRAVY

Pro analýzu byla použita data z jízdních řádů autobusové a železniční dopravy. Pro účely analýzy však systém jízdních řádů neobsahuje údaje o přiřazení zastávek k jednotlivým obcím a jejich zeměpisné poloze. Pro tento účel analýza využívá dalších dat předaných společností CHAPS, které tyto informace obsahují. Tyto data však nejsou zcela úplná, což může částečně ovlivnit výsledek analýzy:³

	Celkový počet	Chybějící údaj			
		počet		v %	
		obec	poloha	obec	poloha
Autobusové zastávky	31942	74	345	0%	1%
Vlakové zastávky	2867	94	23	3%	1%

³ V tabulce jsou uvedeny ty zastávky, které CHAPS eviduje na území ČR (tj. včetně již zrušených); naproti tomu výše uvedený celkový počet zastávek vychází z dnes aktuálního stavu používaných zastávek veřejné autobusové dopravy, které jsou obsluhovány platným jízdním řádem. Protože číslo zastávky musí být v informačním systému jednoznačné, nejsou čísla zrušených či dočasně nepoužívaných zastávek znovu používána, což vysvětluje výše uvedená různá čísla o počtu zastávek.

1.3. LINKY VEŘEJNÉ DOPRAVY

Pro analýzu byla použita data z jízdních řádů autobusové a železniční dopravy. Síť linek a zastávek veřejné dopravy lze charakterizovat takto:

a) Autobusová doprava:

- počet linek 4 563
- počet dopravců 345

b) Vlaková doprava

- počet linek/tratícca 110
- počet dopravců1 dominantní⁴

Pro analýzu byla také zahrnuta část mezinárodních linek, protože je možné je využít zejména pro meziregionální dopravu. Jelikož tyto linky vycházejí z větších center, nedá se předpokládat, že jejich vliv na regionální dopravu, a to zejména na úrovni okresů a mikroregionů, bude významný.

1.4. SPOJE VEŘEJNÉ DOPRAVY

Z platného JŘ vyplývají tyto počty spojů všech linek/vlaků veřejné dopravy:

a) Autobusová doprava: 92 000

b) Vlaková doprava:

- regionální 8 300⁵
- meziregionální 437⁶

Analýza nerozlišuje u jednotlivých představitelů obcí spoje regionální a meziregionální (včetně mezinárodních). Jejich vliv na výsledky analýzy není velký a projevuje se zejména u velkých dopravních center.

Protože se však u jednotlivých obcí tvořících množiny typických představitelů obcí analyzuje počet spojů, které v obci staví v příslušnou denní dobu, je pro posouzení úrovně DO obce irelevantní, zda se jedná o spoj regionální, meziregionální či mezinárodní.

2. ANALÝZA VSTUPNÍCH DAT

Na základě porovnání funkcí obcí dle vztahu k DO, jejich velikostní struktury, analýze zastávek a linek autobusové dopravy byly zvoleny typičtí představitelé obcí, které umožní mezikrajové srovnání dle těchto představitelů obcí jako podklad pro srovnání úrovně DO mezi kraji.

2.1. OBCE ČR

Pro účely analýzy respektujeme územní členění státu na kraje, okresy, obvody obcí s rozšířenou působností a obcí s pověřenými obecními úřady. Protože sídelní struktura krajů se značně liší, a to zejména v hustotě osídlení a počtu malých obcí, bude vhodné absolutní ukazatele doplnit o relativní, například na jeden tisíc obyvatel a vhodně definovat typické představitele obcí tak, aby se jednalo o mezikrajově srovnatelné množiny.

⁴ Vliv ostatních dopravců na DO v celostátním měřítku lze zanedbat

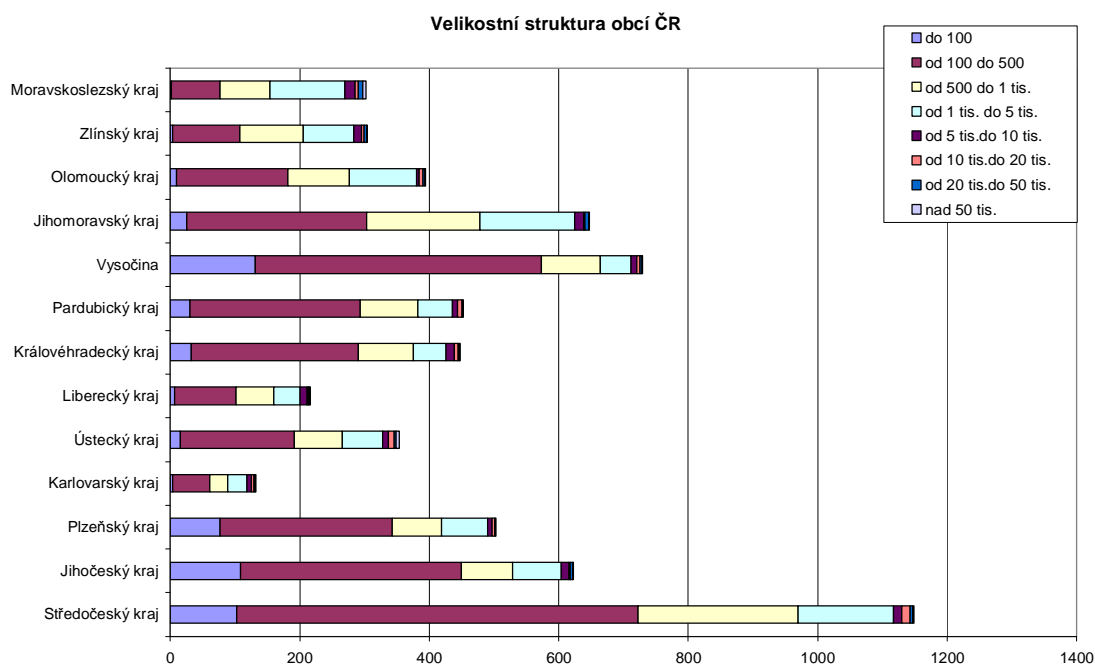
⁵ Počty vlaků dle JŘ, které jedou více než 12 x za rok, kategorie Os a Sp

⁶ Do této kategorie jsou zahrnovány vlaky typu Ex, R, EC, IC

Z hlediska podílu jednotlivých velikostních kategorií obcí v jednotlivých krajích je situace následující:

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

Z hlediska velikostní struktury obcí je v ČR tato situace:



Analýza dále vychází z regionálního členění území, které má přímou vazbu na DO, a to počtů:

- krajů 14 (včetně Prahy)
- krajských měst 12 (bez Prahy)
- okresů 76

- d) okresních měst 59 (bez krajských měst)
 e) obcí s rozšířenou působností 126 (bez krajských a okresních měst)
 f) obcí s pověřenými obecními úřady 174 (bez kraj. a okres. měst i ORP)
 g) obcí, ze kterých vychází více jak 5 linek 129 (bez krajských a okresních měst)
 h) obcí, ze kterých vychází více jak 10 linek .. 56 (bez krajských a okresních měst)

Průměrné statistické údaje za jednotlivé typické představitele obcí za ČR jsou:

	Počet obcí	Průměrné údaje			
		Počet obyvatel	Počet obyvatel ve věku 15 až 59	Katastrální výměra (ha)	Počet částí
1) Obce dle velikosti:					
a) do 500 obyvatel	3 696	234	148	766	1,6
b) obce 500 až 5 000 obyvatel	2 297	1 273	823	1 721	3,0
c) obce 5 tisíc až 20 000 obyvatel	198	9 388	6 201	3 352	6,1
d) obce nad 20 000 obyvatel	63	54 777	36 390	6 274	13,1
2) Obce dle územní působnosti:					
a) obec s pověřeným ob. úřadem (bez kraj. a okres. měst a ORP)	174	4 396	2 881	3 305	5,6
b) obec s rozšířenou působností (bez krajských a okresních měst)	126	11 083	7 321	3 549	6,5
c) okresní město	59	29 349	19 634	4 664	9,7
d) krajské město	12	134 644	88 952	11 477	26,0
3) Obce dle dopravní obslužnosti:					
a) zastávka meziregionální dopravy (rychlík)	341	17 013	11 269	3 434	7
b) regionální dopravní uzly (obec s více než 5 výchozími linkami autobusové dopravy a železniční zastávkou)	240	10 427	6 878	3 914	7,6
c) meziregionální dopravní uzel (obec s více než 10 výchozími linkami autobusové dopravy se zastávkou rychlíků)	87	40 329	26 765	5 271	11

2.2. ZASTÁVKY VEŘEJNÉ DOPRAVY

Pro analýzu jsou použity zastávky vlakové a autobusové dopravy na území ČR a jejich zeměpisná poloha. Přiřazení zastávek k obcím vychází z předaných dat. Zastávky, pro které příslušný údaj chybí, byly z dalšího zpracování vyřazeny, nebylo-li možné dle jejich polohy jednoznačně je přiřadit k nejbližším obcím (kterou můžou obsluhovat). Protože ne všechny zastávky jsou platné pro analyzovaný jízdní řád, byly pro zpracování použity pouze ty zastávky, které jsou na území ČR a jsou obsaženy v platném jízdním řádu. Počty autobusových zastávek lze charakterizovat takto:

Autobusové zastávky	Počet
Celkový počet zastávek	31 942
Počet zastávek přiřazených o obcím	31 868
Počet zastávek přiřazených o obcím se známou polohou	31 524
Počet zastávek přiřazených k obcím v platném JŘ	30 939
Počet zastávek přiřazených k obcím v platném JŘ se známou polohou	30 922

a počty vlakových zastávek (včetně stanic) takto:

<i>Vlakové zastávky (včetně stanic)</i>	<i>Počet</i>
<i>Celkový počet zastávek</i>	2 867
<i>Počet zastávek přiřazených o obcím</i>	2 773
<i>Počet zastávek přiřazených o obcím se známou polohou</i>	2 751
<i>Počet zastávek přiřazený k obcím v platném JŘ</i>	2 680
<i>Počet zastávek přiřazený k obcím v platném JŘ se známou polohou</i>	2 679

Pro statistickou analýzu standardů obcí byla použita množina všech obcí a těch zastávek, které byly jednoznačně přiřazeny k obci. Do analýzy proto nemůže (vzhledem k absenci údaje o přiřazené obci) být zařazeno:

- Autobusové zastávky 72 z platného JŘ, 74 ze zastávek celkem,
- Vlakové zastávky 23 z platného JŘ, 94 ze zastávek celkem.

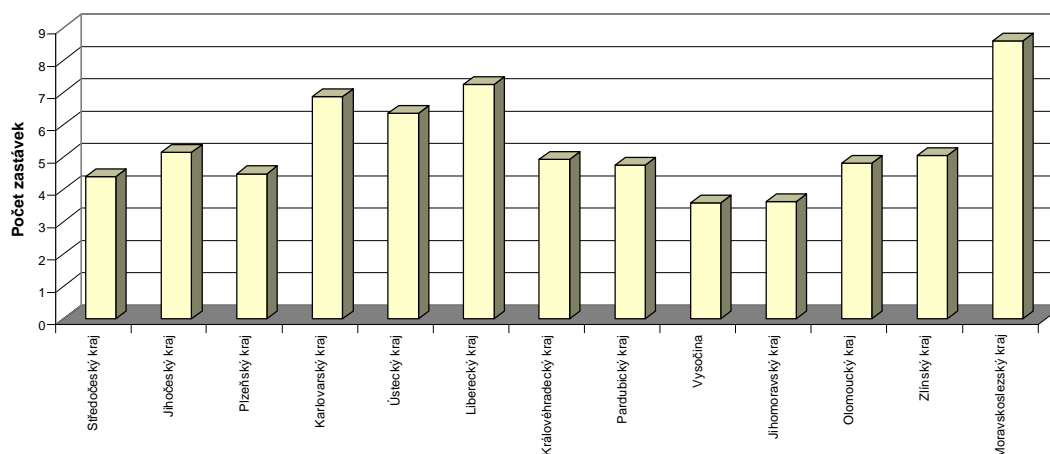
Analýza pokrytí území zastávkami veřejné dopravy nemůže zahrnout zastávky, které nemají známou polohu:

- Autobusové zastávky 17 z platného JŘ, 345 ze zastávek celkem,
- Vlakové zastávky 1 z platného JŘ, ze 23 zastávek celkem.

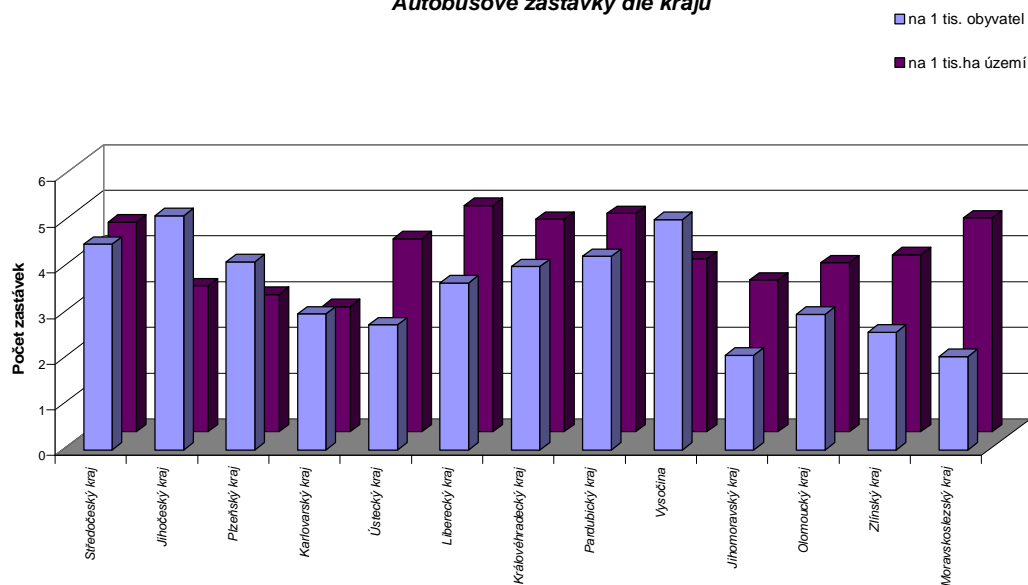
Celkový počet zastávek veřejné dopravy, které mají známou polohu a jsou přiřazeny k obcím, je uvedeno v příloze č. 1, kap. 2, tab. č. 11 až 15 dle jednotlivých krajů. Tabulky obsahují jak jejich absolutní počty, tak jejich počty na jeden tisíc obyvatel a jeden tisíc hektarů území kraje. Jejich rozložení v krajích je zřejmé z následujících grafů:

Autobusové zastávky dle krajů

□ na 1 obec

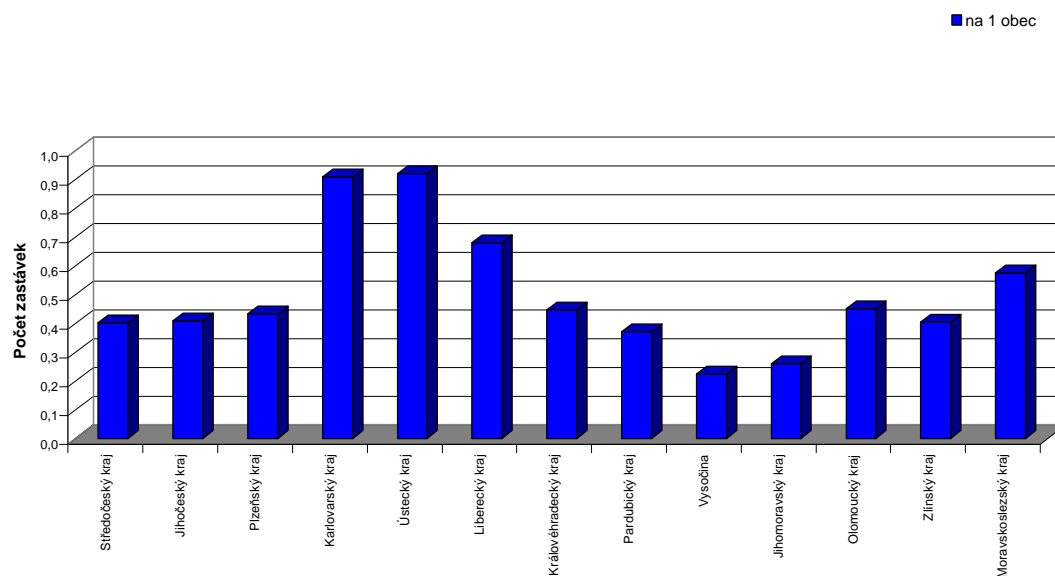


Autobusové zastávky dle krajů

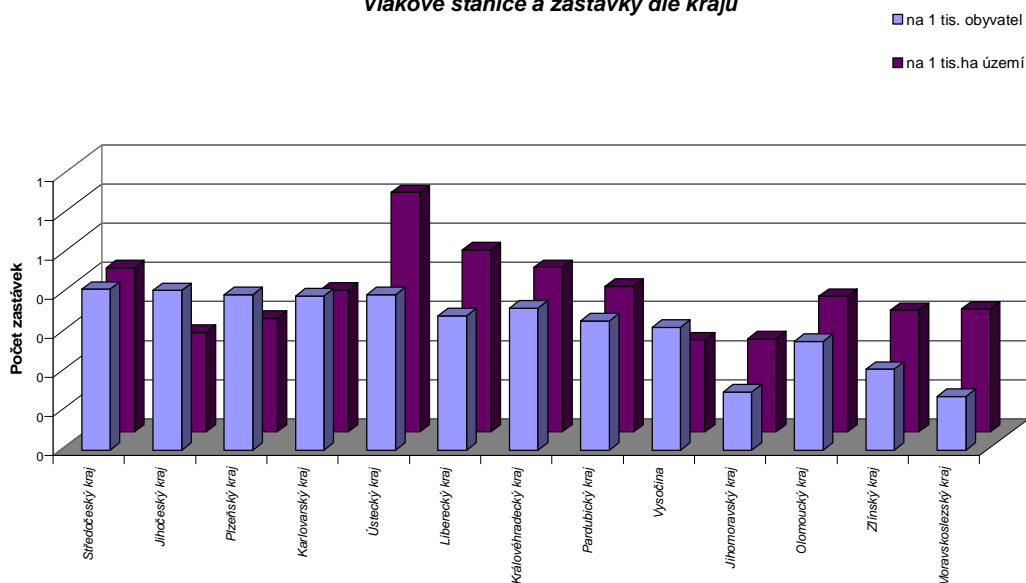


Zastávky a stanice vlakové dopravy jsou především dány historickým vývojem železniční sítě v ČR a lze je charakterizovat takto:

Vlakové stanice a zastávky dle krajů



Vlakové stanice a zastávky dle krajů



Na základě údajů o obcích, zastávkách autobusové dopravy a platných zastávkách z jízdních řádů byl ze vstupních dat identifikovány obce, které nemají přiřazenu zastávku autobusové dopravy a dále obce, které nemají přiřazenu ani vlakovou zastávku⁷. U těchto obcí bylo zjišťováno, zda skutečně jejich občané nemají přístup k zastávce veřejné dopravy.

2.3. LINKY VEŘEJNÉ DOPRAVY

Jsou analyzovány ve vztahu k výchozí obci. Pro analýzu obcí jako dopravních uzlů pro regionální a meziregionální dopravu byla dále provedena analýza počtu zastávek rychlíkových spojů, výchozích a konečných zastávek autobusové dopravy.

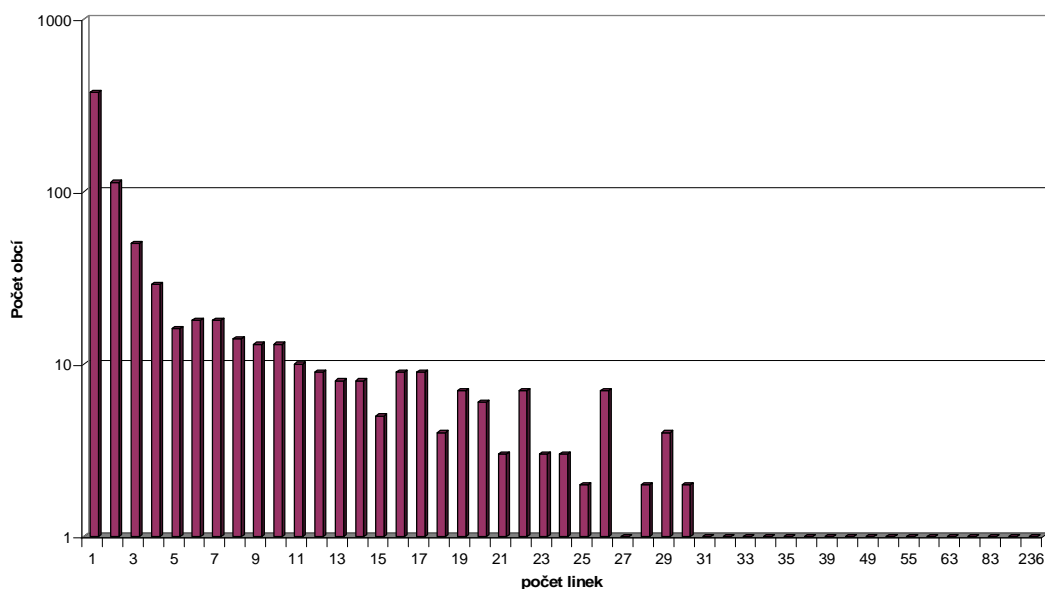
2.3.1. Autobusová doprava

Linky vycházejí celkem z 786 obcí, v 75 % se však jedná o pět nebo méně linek. Na druhé straně z pouze 2 % obcí vychází více než třicet linek veřejné dopravy. Proto pro účely analýzy považujeme z hlediska naší analýzy za regionální uzel takovou obec, ze které vychází více než **pět** linek autobusové linkové dopravy.

Z analýzy dále vychází, že za meziregionální uzel by mohla být považována obec, ze které vychází nad **deset** linek autobusové dopravy a má návaznost na vlakovou meziregionální dopravu (zastávka rychlíku). Počty linek autobusové linkové dopravy, které vycházejí z jedné obce (včetně všech jejích částí) jsou:

⁷ Jejich seznam je v příloze č. 1, kapitole 3, tabulky 16 a 17.

Počty autobusových linek vycházejících z obcí



Na základě analýzy byly definovány skupiny obcí, které by z dopravního hlediska mohly tvořit regionální a meziregionální dopravní uzly. Jednalo se o výběr obcí, ze kterých vychází více než pět linek autobusové dopravy a zároveň se nejedná o krajská a okresní města, a dále obcí, ze kterých vychází více než deset linek veřejné autobusové dopravy a přitom se také nejedná o krajská a okresní města⁸:

	Počet obcí	Průměrné údaje			
		Počet obyvatel	Počet obyvatel ve věku 15 až 59	Katastrální výměra (ha)	Počet částí
Obce s více než 5 výchozími linkami autobusové dopravy	129	9 905	6 541	3 691	7,1
Obce s více než 10 výchozími linkami autobusové dopravy	56	12 589	8 310	3 730	7,3

Tento výběr byl dále zkoumán z hlediska návaznosti na železniční dopravu.

2.3.2. Železniční doprava

Kromě dálkové meziregionální dopravy je železniční doprava spíše organizována po tratích, kdy lince víceméně odpovídá traťový jízdní řád. Výchozí a konečné stanice zároveň tvoří významné železniční (i dopravní) uzly. Z celkového počtu 2 720 stanic uvedených v JŘ je⁹:

- a) výchozích obcí pro vlaky507,
- b) výchozích obcí pro rychlíky 220

⁸ Krajská a okresní města tvoří samostatné představitele, zvolený výběr je tady nemusí zahrnovat.

⁹ Obce, které mají přiřazenou stanici/zastávku a ze kterých vyjíždí alespoň deset vlaků za rok.

Analýzou regionálních a meziregionálních uzlů autobusové linkové dopravy byly zjištěny následující počty obcí bez odpovídajícího vlakového napojení:

	počet obcí	průměrné údaje			
		počet obyvatel	počet obyvatel ve věku 15 až 59	katastrální výměra (ha)	počet částí
Obce s více než 5 výchozími linkami aut. dopravy bez vlakové zastávky	9	5 532	3 721	3 998	7,6
Obce s více než 10 výchozími linkami aut. dopravy bez vlakové zastávky	3	12 671	8 599	3 613	6,7
Obce s více než 10 výchozími linkami aut.dopravy bez zastávky rychlíku	37	11 894	7 919	3897	8

Jmenovitý přehled těchto obcí je v příloze č. 1, kap. 5.1 a 5.2., tabulky č. 24 až 27.

2.4. SPOJE VEŘEJNÉ DOPRAVY

Do analýzy byly zahrnuty pravidelné spoje, které jsou provozovány v pracovní den (pevný kód JŘ X), za spoje o víkendu jsou považovány spoje jedoucí v sobotu a neděli (symboly JŘ 6, 7 a +). Byl analyzován počet spojů, které v příslušném časovém období dne odjíždí či přijíždí z příslušné obce.

Z hlediska vlakové dopravy byly analogicky vybrány ty vlaky, které jezdí pravidelně po celý rok. Vzhledem k svátkům a dnům pracovního volna byl jako kritérium zvolen počet týdnů, v kterých příslušný vlak jezdí, a to více jak 48krát ročně za rok.

Pro rychlíkovou zastávku bylo zvoleno kritérium více jak 1 vlak kategorie Ex, R, EC, IC stavicí v jedné zastávce více na 12 x ročně.

Ostatní spoje nejsou brány v úvahu protože vykrývají určité specifické dopravní potřeby a z hlediska analýzy nemají všeobecný systémový charakter. Protože dále není možné jednotlivé zastávky analyzovat z hlediska možného nástupu a výstupu, není přihlíženo k následujícím pevným kódům v JŘ:

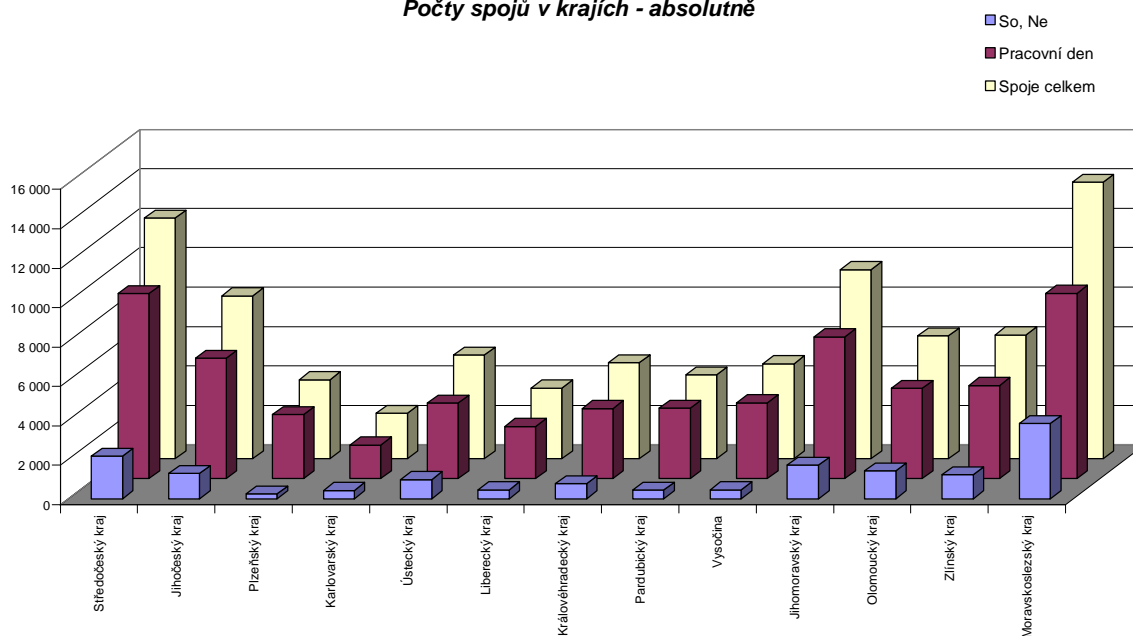
- spoj zastavuje jen pro vystupování..... (
- spoj zastavuje jen pro nastupování.....)
- v označených zastávkách není povolen nástup cestujících za účelem přepravy do ostatních shodně označených zastávek spoje..... S

Z hlediska vazby příslušného spoje, čas a zastávky jsou brány v úvahu jen ty spoje, jejichž čas odjezdu/příjezdu spadá do příslušného časového období dne; projíždějící spoje či spoje jedoucí po jiné trase nejsou brány v úvahu (pevné kódy | a <).

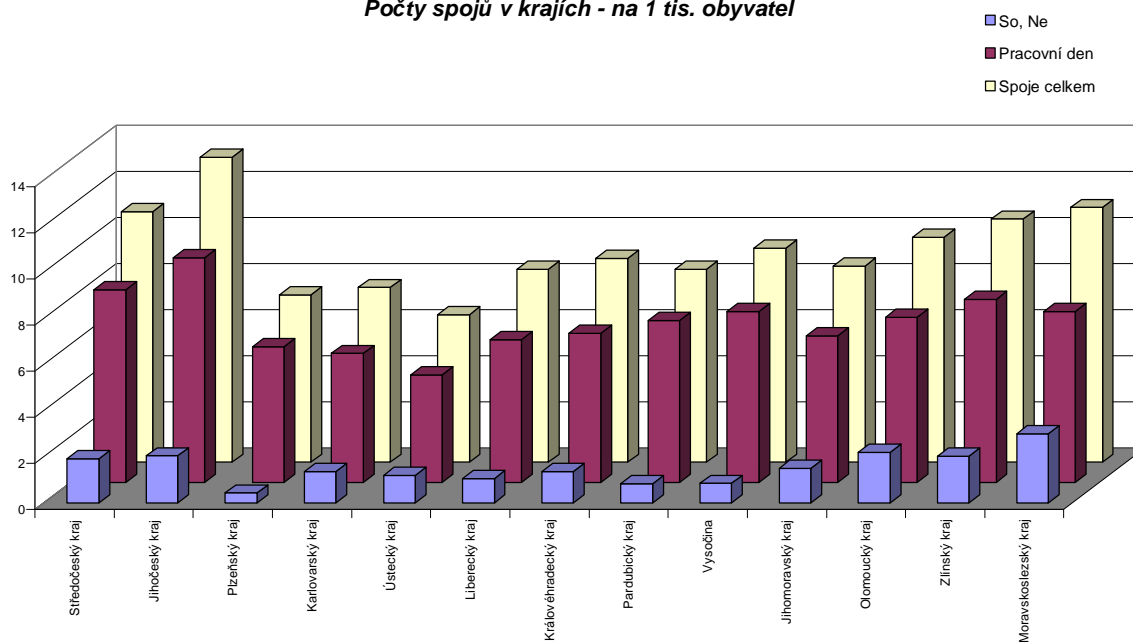
2.4.1. Autobusová doprava

Počty spojů, které jsou z výchozích míst po jednotlivých krajích vypravovány jsou:

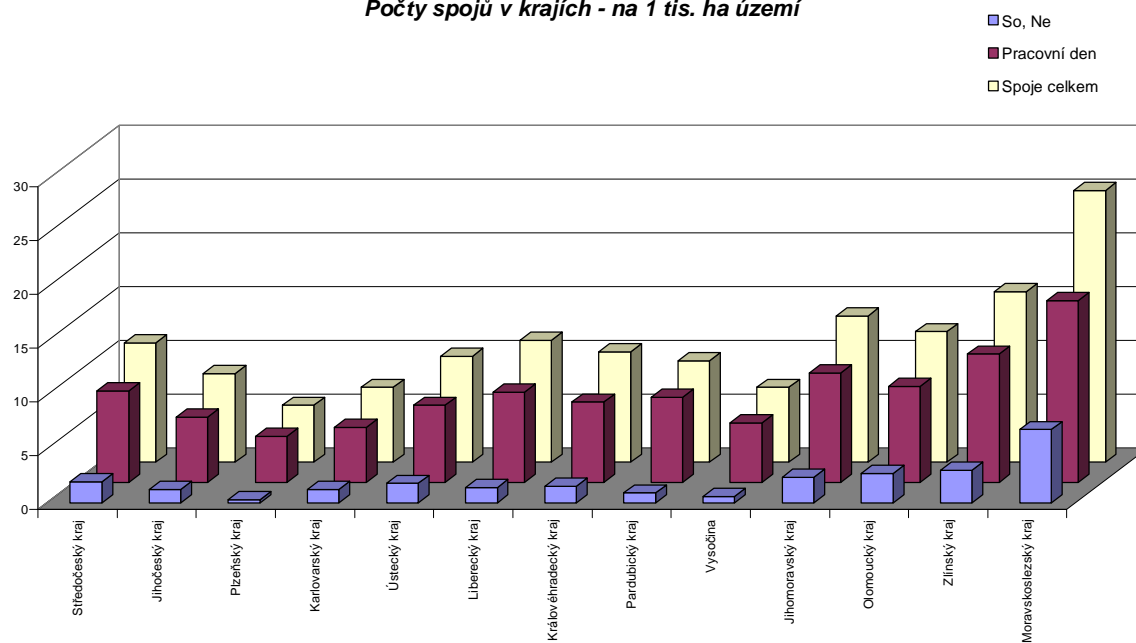
Počty spojů v krajích - absolutně



Počty spojů v krajích - na 1 tis. obyvatel



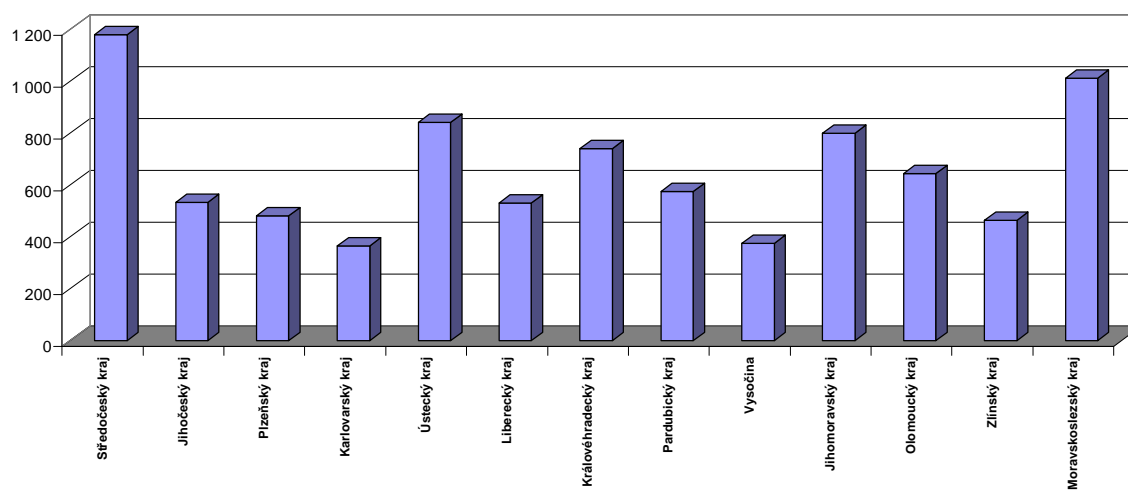
Počty spojů v krajích - na 1 tis. ha území



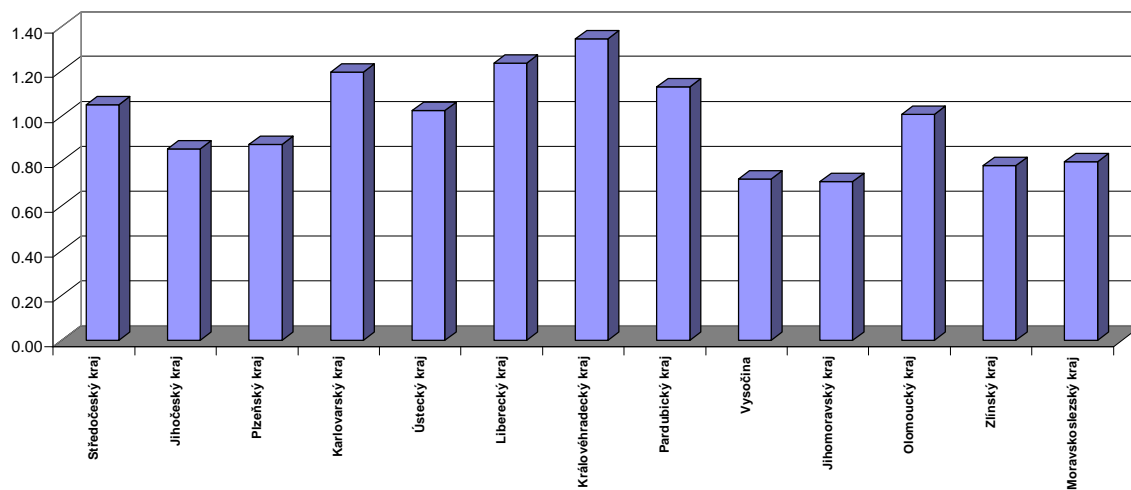
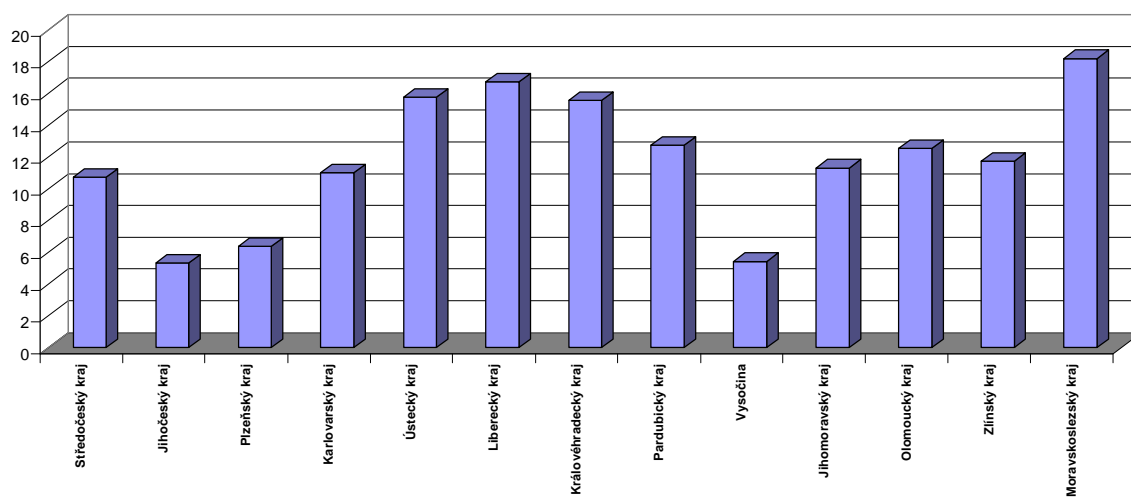
2.4.2. Železniční doprava

Počty pravidelných vlaků, které jsou vypravovány z výchozích míst po jednotlivých krajích po dobu platnosti jízdního řádu:

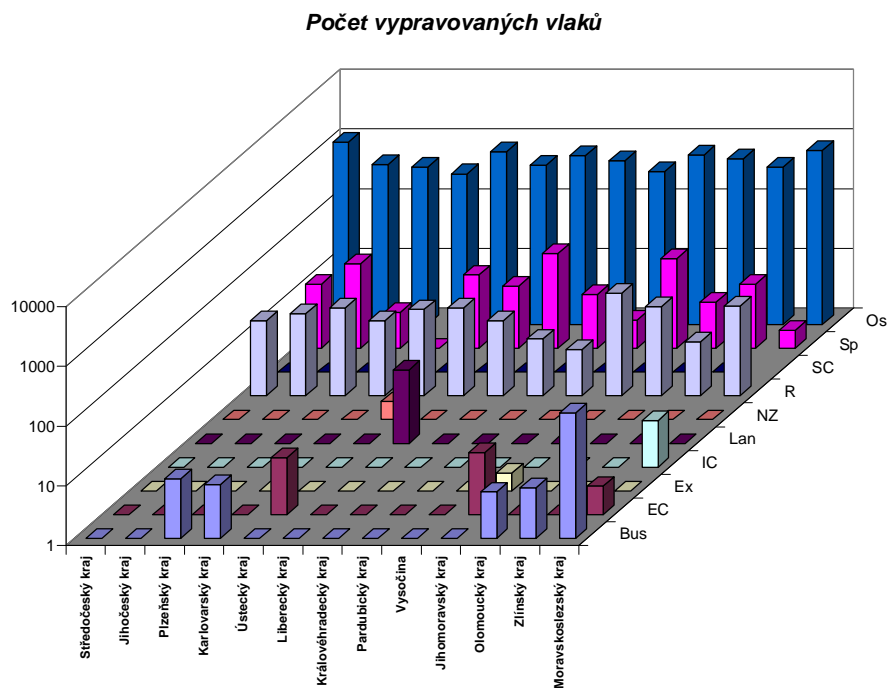
Počet vypravovaných vlaků



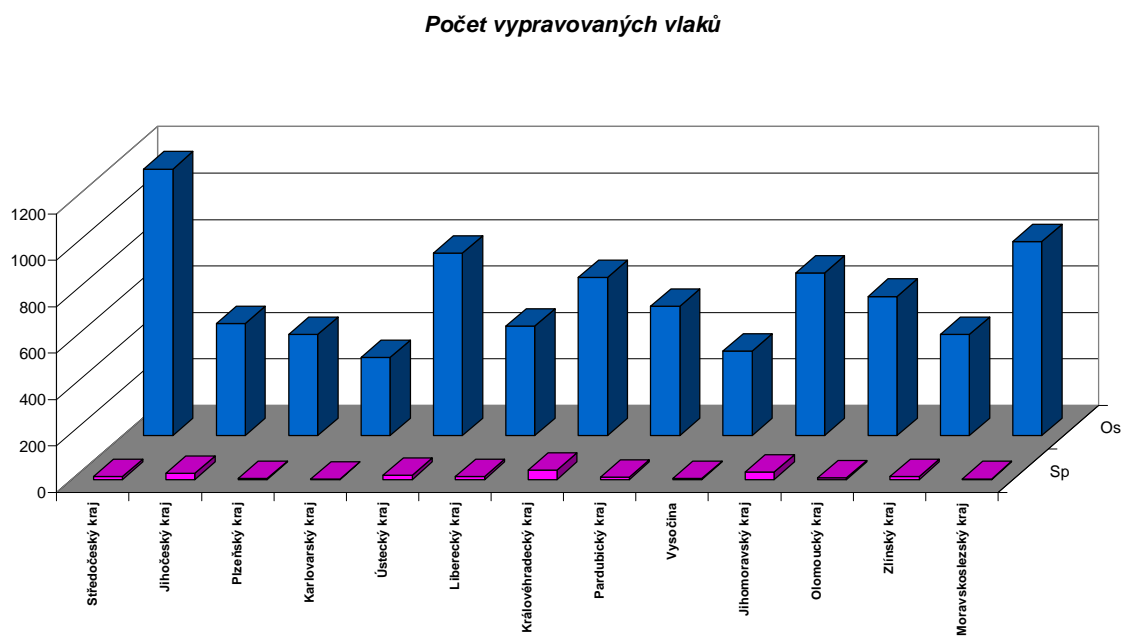
Počet vypravovaných vlaků na 1 tisíc obyvatel

Počet vypravovaných vlaků na 10 km²

Vezmeme-li v úvahu jednotlivé typy vlaků, pak jsou vypravovány v jednotlivých krajích takto:



Soustředíme-li se na dopravní obsluhu území kraje, kterou nejlépe vystihují vlaky kategorie Os a Sp, potom situace v jednotlivých krajích je:



3. TYPICKÍ PŘEDSTAVITELÉ OBCÍ

Na základě analýzy velikostní struktury obcí byly pro účely analýzy DO definovány tyto kategorie typických představitelů obcí:

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

4. POUŽITÝ MINIMÁLNÍ STANDARD DO

Na základě šetření v krajích a analýzy typických představitelů obcí byl za minimální standard DO v ČR zvolen:

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

5. VÝSLEDKY ANALÝZY

Výsledky analýzy zastávek a počtu spojů dle typických představitelů obcí, jsou dále doplněny o jmenovitý seznam obcí, které lze z hlediska dostupnosti zastávky veřejné dopravy nebo počtu spojů označit za problematické.

Poznámky:

- Vzhledem k tomu, že ne všechny zastávky jsou přiřazeny k obcím a ne všechny obce mají přiřazenu zastávku, jsou výsledky analýzy zatíženy určitou chybou, kterou lze odhadovat v řádu několika %.
- Z hlediska agregovaných výsledků lze toto zanedbat, ale v určitých konkrétních případech (zejména jmenovitému seznamu obcí) může být shledán určitý rozdíl oproti skutečnému stavu.
- Tento případný rozdíl v konkrétním případě může být také způsoben chybou v datech nebo změnou v JŘ vůči stavu, který byl vstupem pro analýzu.

5.1. ZASTÁVKY

Z analýzy vstupních dat vyplynulo, že 47 obcí by nemělo mít přiřazenou autobusovou zastávku. Z těchto 47 obcí nemá 22 přiřazenou ani vlakovou zastávku¹⁰. Naproti tomu 72 autobusových a 23 vlakových zastávek platného jízdního řádu nemá přiřazenou obec. Analýza se proto soustředila na:

- a) obce bez autobusové, případně i vlakové zastávky,
- b) pokrytí území zastávkami veřejné autobusové a železniční dopravy dle platného JŘ, které mají známou polohu.

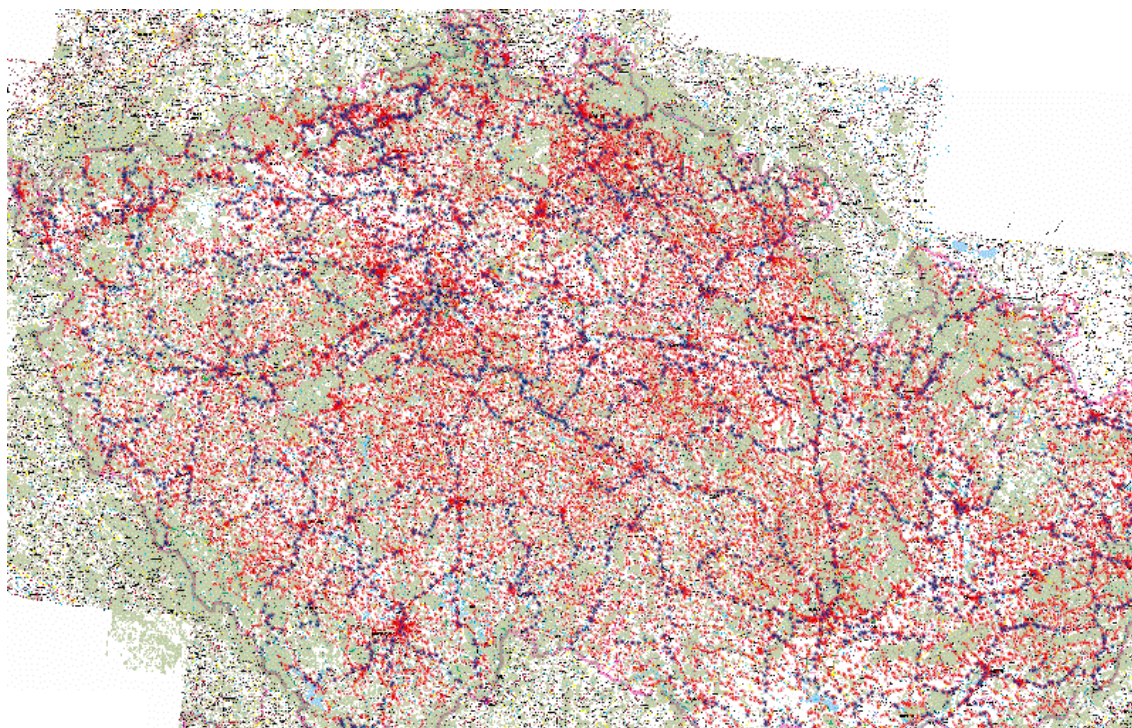
U problematických míst bylo zjišťováno, zda některá ze zastávek bez známé polohy dle svého názvu a okresu odpovídá tomuto problematickému území. Výsledky analýzy jsou uvedeny v příloze č.1, kapitole 2 a 6.

5.1.1. Pokrytí území zastávkami

Analýza vychází ze zastávek ze známou polohou z platného jízdního řádu. Pokrytí území zastávkami je patrné z následujícího obrázku:

¹⁰ Jejich seznam je v příloze č.1, tabulky č. 16 a 17.

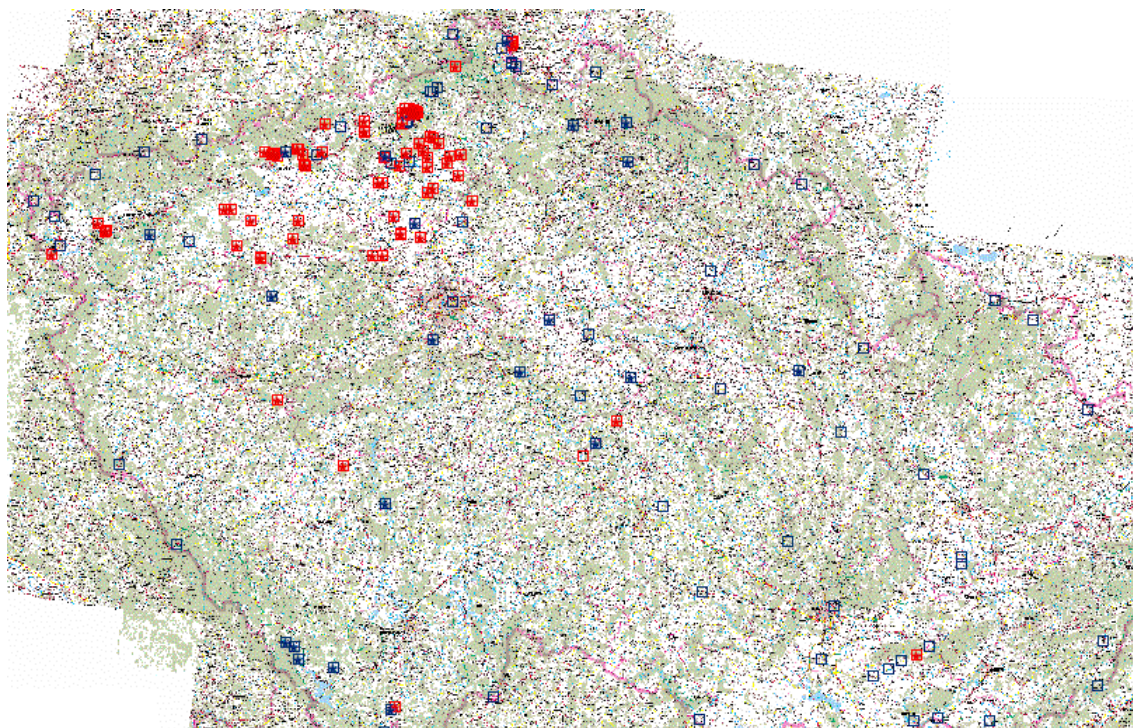
Obrázek č. 1. Pokrytí území zastávkami



Legenda:

- Autobusové zastávky.....* (červ.hvězda)
- Železniční zastávky* (modrá.hvězda)

Obrázek č. 2. Zastávky bez přiřazené obce se známou zeměpisnou polohou jsou¹¹:



Legenda:

- Autobusové zastávky, platný JŘ * (červ.hvězda)
- Autobusové zastávky, zastávky celkem ** (červ.čtverec)
- Železniční zastávky * (modrá.hvězda)
- Železniční zastávky, zastávky celkem ** (modř.čtverec)

5.1.2. Docházkové vzdálenosti

5.1.2.1. Posouzení docházkové vzdálenosti

Docházkové vzdálenosti jsou silně závislé na místních podmínkách a je nutné je posuzovat individuálně. Pro rozhodování na centrální úrovni a pro účely této práce je nezbytná určitá míra zjednodušení tohoto problému, která spočívá v použití vzdušné vzdálenosti od zastávky veřejné dopravy s tím, že v obvyklých terénních podmínkách je délka vlastní cesty cca o 50 % delší než je vzdušná vzdálenost. V horském terénu či silně industriálním území tato vzdálenost může být i dvojnásobná.

Pro indikaci problémů s docházkovou vzdáleností a odhad možných důsledků změny standardu docházkové vzdálenosti byly zvoleny následující vzdušné vzdálenosti pro indikaci očekávané docházkové vzdálenosti:

- 1 000 m vzdušné (cca do 1 500 m docházkové)

¹¹ autobusové zastávky: červeně: * platný JŘ ** celkem; železniční: modře: * platný JŘ, ** celkem

- 1 500 m vzdušné (cca do 2 km docházkové)
- 2 000 m vzdušné (cca 2 až 3 km docházkové)

Na základě této vzdálenosti byly posuzovány objekty, které lze považovat za obydlené budovy či industriální budovy a tudíž tím i možná výchozí či cílová místa pro požadavky na DO. Bylo posuzováno, zda celý, či část příslušného objektu spadá do okruhu nejbližší zastávky o výše uvedeném poloměru.

Výsledky analýzy jsou zřejmé z map v samostatné příloze č. 6 této zprávy, ze kterých vyplývá, že z analyzovaných objektů není zajištěna dostupnost zastávky veřejné dopravy v případech vzdáleností:

- 1 000 m vzdušné (cca 1 500 docházkové) není za současné situace plně zajištěno u řady obcí s větší katastrální rozlohou, nebo obcí složených z více místních částí. Z okrajových sídelních celků obcí bývá tato vzdálenost často větší. Řešení by si jistě vyžádalo rozšíření počtu zastávek a toto by se promítlo do nákladů na DO,
- 1 500 m vzdušné (cca 2 – 2,5 km docházkové) u okrajových oblastí některých menších obcí zejména v lesnatých a horských oblastech,
- 2 000 m vzdušné (cca 3 km docházkové) pouze u velmi malé části uvedených objektů.

5.1.2.2. Problematická místa

Soustředí se především do horských oblastí, kde je velice členitý terén a skutečná docházková vzdálenost bude daleko vyšší (2 až 3x), než je tomu u vzdušné vzdálenosti a řídké osídlených oblastí. Dostupnost veřejné dopravy je v tomto případě také ovlivněna:

- charakterem využívání budov, kdy mohou být používány pro rekreační účely a větší reálná poptávka po veřejné dopravě zde není,
- obtížnou dostupností míst pro prostředky veřejné dopravy,
- ekonomickými aspekty veřejné dopravy.

Pro posouzení problematických míst byla vzhledem k návrhu standardu a minimálnímu dopadu na veřejné rozpočty analyzována varianta vzdušné vzdálenosti 2 000 m, kde bylo zjištěno:

- při použití docházkové vzdálenosti 2 až 2,5 km lze, až na pár výjimek, považovat dostupnost zastávek veřejné dopravy za zajištěnou,
- při použití docházkové vzdálenosti 1 až 2 km již určité problémy s zajištěním docházkové vzdálenosti mohou vzniknout, a to nejen v horských oblastech.

5.2. DOPRAVNÍ UZLY

Regionální dopravní uzly by měly zajišťovat propojení na regionální úrovni zejména pro každodenní cesty a meziregionální dopravní spojení mezi regiony. Protože stát objednává meziregionální dopravu u ČD a financuje rychlíkovou dopravu, byla analýza zaměřena zejména na zastávky vlakové rychlíkové dopravy. Jako zastávka rychlíkové dopravy byla zvolena taková obec, kde staví alespoň 12x ročně vlak typu R, Ex, EC, IC, které plní funkci meziregionální dopravy. Za osobní vlaky jsou potom považovány vlaky typu Os a Sp, která pokrývají hlavně potřeby dopravy v regionu.

5.2.1. Zastávky meziregionální dopravy (rychlík)

Jak již bylo uvedeno výše, za zastávku rychlíkové dopravy je považována obec se zastávkou či železniční stanicí, ve které staví vlak typu R, Ex, EC, IC, který jezdí pravidelně – tj. alespoň 12 x ročně (čili cca 1x měsíčně). Z platného JŘ vyplývá, že této podmínce vyhovuje 340 obcí (bez Prahy).

Hlavní charakteristiky „průměrné“ obce¹², která je zastávkou rychlíkové dopravy jsou:

- počet obyvatel 14 000
- počet obyvatel věku 15 až 59 let 9 000
- počet částí obce 6
- počet výchozích linek autobusové dopravy 13
- územní působnost této obce
 - okresní město ano¹³ (93%)
 - obec s rozšířenou působností ano (62%)
 - obec s pověřeným úřadem ano (54%)
- velikostní kategorie obce
 - do 500 obyvatel ne (1%)
 - od 500 do 5 000 obyvatel ne (7%)
 - od 5 000 do 20 000 obyvatel ano (50%)
 - nad 20 000 obyvatel ano (92%)

Přehled zastávek rychlíkové dopravy po jednotlivých krajích je uveden v příloze č. 1. Je zde také uveden seznam obcí, které zásadně vybočují z výše uvedené charakteristiky, a to:

- okresní města, kde nestaví rychlík,
- obce do 1 000 obyvatel, které nejsou obcemi s rozšířenou působností či nemají pověřený obecní úřad a ve kterých staví rychlíky.

5.2.2. Regionální dopravní uzly

Za regionální dopravní uzly považujeme obce, ze kterých vychází více než pět linek autobusové dopravy. Protože dále za meziregionální dopravní uzel je považována obec s více než deseti linkami, je množina obcí analyzovaných v této kategorii omezena na obce s méně než deseti výchozími linkami autobusové dopravy. Aby tyto obce mohly plnit roli dopravního uzlu a zajistit přestup dále na meziregionální dopravu, byla také analyzována jejich dostupnost na vlak, a to v kategorii osobní dopravy.

Základní charakteristika „průměrné“ obce – regionálního dopravního uzlu je:

- počet obyvatel 9 000
- počet obyvatel věku 15 až 59 let 6 000
- počet výchozích linek autobusové dopravy 8

¹² Aritmetický průměr statistických údajů obcí, kde staví rychlík více než 12 x ročně, bez Prahy.

¹³ Hodnocení „ano“ vyjadřuje významný výskyt příslušné charakteristiky u analyzovaných obcí, v závorce je uveden procentní výskyt této charakteristiky v množině analyzovaných obcí.

- vlak
 - vlaková zastávka.....ano (92%)
 - zastávka rychlíkune (38%)
- územní působnost této obce
 - okresní město.....ne (4%)
 - obec s rozšířenou působnostíano (66%)
 - obec s pověřeným úřadem.....ano (57%)
- velikostní kategorie obce
 - do 500 obyvatelne (0%)
 - od 500 do 5 000 obyvatel.....ne (32%)
 - od 5 tisíc do 20 000 obyvatelano (62%)
 - nad 20 000 obyvatel.....ne (7%)

V příloze č. 1, kapitole č.1, tabulce č. 10 je uvedena charakteristika těchto obcí. V kapitole 5, tabulce č. 25 je uveden seznam obcí, které plní základní charakteristiky regionálního dopravního uzlu a nemají vlastní vlakovou zastávku.

5.2.3. Mezuregionální dopravní uzly

Mezi meziregionální dopravní uzly patří obce, ze kterých vychází více než deset linek autobusové dopravy. Tyto obce byly analyzovány z hlediska jejich dostupnosti na rychlíkovou vlakovou dopravu.

Základní charakteristika „průměrné“ obce – meziregionálního dopravního uzlu je:

- počet obyvatel..... 32 000
- počet obyvatel věku 15 až 59 let..... 21 000
- počet výchozích linek autobusové dopravy..... 22
- vlak
 - vlaková zastávka.....ano (98 %)
 - zastávka rychlíkuano (70 %)
- územní působnost této obce
 - okresní město.....ano (52 %)
 - obec s rozšířenou působnostíano (97 %)
 - obec s pověřeným úřadem.....ano (57 %)
- velikostní kategorie obce
 - do 500 obyvatelne (0 %)
 - od 500 do 5 000 obyvatel.....ne (2 %)
 - od 5 tisíc do 20 000 obyvatelano (54 %)
 - nad 20 000 obyvatel.....ano (44 %)

Podobně jako v regionálního uzlu je v příloze č. 1, kapitole 5, tabulkách č. 26 a 27 uveden seznam obcí, ze kterých vychází více jak 10 linek autobusové dopravy a nestaví tam rychlíky či nemají adekvátní vlakové spojení.

5.3. SPOJE

Počet spojů v jednotlivých obcích byl analyzován:

- v pracovní den (pondělí až pátek),
- v sobotu a neděli.

Spoje jedoucí v pracovní den byly seskupeny do časových pásem dle času odjezdu/příjezdu do zastávky, která byla příslušné obci přiřazena:

- špičky: 5.30 až 8.59, dále 14.00 až 17.59,
- sedla: 9.00 až 13.59 a 18.00 až 22.29,
- noc: 22.30 až 5.29.

Analýza dále rozlišuje:

- spoje autobusové veřejné dopravy dle platného JŘ,
- spoje vlakové – pravidelné vlaky, jedoucí více než 12krát ročně, osobní a rychlíková doprava již není rozlišována.

Pro účely analýzy počtu spojů v obcích v pracovní den a o víkendech byly z jízdních řádů použity tyto spoje autobusové a vlakové dopravy¹⁴:

- Za spoje autobusové a vlakové dopravy jedoucí v pracovní den (pondělí až pátek) jsou považovány:
 - autobusové spoje jedoucí v pracovní den,
 - vlaky jedoucí každý den – jedoucí více než 48krát ročně, a to každý den v týdnu (Po – NE),
 - vlaky jedoucí v pracovní dny – jedoucí více než 48krát v pracovních dnech (Po-Pá) a méně než 4krát o víkendu (So a Ne).
- Za spoje jedoucí o víkendu se považují:
 - autobusové spoje jedoucí v den pracovního klidu, v sobotu a neděli,
 - vlaky jedoucí více jak 48krát za rok po oba dny o víkendu a méně než 4krát v pracovní dny.

Poznámky:

- *U autobusových spojů je celkový počet spojů jedoucích v pracovní den shodný s výše uvedeným počtem spojů, stejně jako počet spojů o víkendu (obě množiny nemají společný průnik).*
- *U vlakové dopravy je celkový počet spojů/vlaků dán součtem vlaků jedoucích každý den a jedoucích v pracovní den; u víkendu se jedná o součet vlaků jedoucích každý den a pouze o víkendu.*
- *Ostatní vlaky a autobusové spoje, které nespádají do výše uvedených množin (např. jezdí např. jen v určitý den v týdnu či v určitých datech) nebyly do analýzy zařazeny.*
- *Do analýzy také nebyly zařazeny ty obce, u kterých nebylo jednoznačné přiřazení zastávky a spoje projíždějícího touto zastávkou.*
- *Za počet spojů v obci byl považován počet spojů, které staví v jedné ze zastávek, které jsou přiřazeny k příslušné obci. V případě, že spoj projíždí několik po sobě následujících zastávek v příslušné obci, je tento spoj počítán pouze jednou.*
- *Z časového hlediska (špičky a sedla) byl určující čas nejnižší čas příjezdu do jedné ze zastávek přiřazené k této obci.*

¹⁴ Pro autobusovou dopravu: pracovní den:kód v JŘ 16, víkend: 14, 15 a 18

5.3.1. Obce bez spojů veřejné dopravy

Z provedené analýzy disponibilních dat vyplynulo, že 27 obcí zřejmě nemá žádný spoj veřejné dopravy (bus nebo vlak)¹⁵. Pro ověření skutečného stavu bylo proto provedeno u těchto obcí místní šetření, jehož výsledky šetření jsou shrnuty v poznámkách v následující tabulce:

Kraj	Obec	Poznámka
Středočeský	Hostokryje	Součást obce Senomety, pokrývá IAD z Rakovníku
Středočeský	Běloky	Zastávka autobusu 5 – 10 min chůze v obci Středokluky
Středočeský	Litichovice	*
Středočeský	Ohrazenice	*
Středočeský	Brdy	*
Jihočeský	Přeborov	Zajištěno spoji z Mllevska
Jihočeský	Hradce	Od 12. 12. 2005 uvedena do provozu železniční zastávka Hradce
Jihočeský	Adamov	MHD České Budějovice vzdálená asi 0,5 km v obci Rudolfov
Jihočeský	Věžovatá Pláně	Zastávka autobusu při hlavní silnici vzdálená asi 2 km
Jihočeský	Závraty	*
Jihočeský	Drslavice	Zastávka autobusu 1 km v obci Kratošín nebo 2 km v obci Lažiště
Jihočeský	Okrouhlá	*
Plzeňský	Malesice	MHD Plzeň
Karlovarský	Těšovice	MHD Sokolov
Karlovarský	Pomezí nad Ohří	*
Ústecký	Levín	Zastávka autobusu asi 600 m v obci Horní Vysoká
Ústecký	Bílence	*
Liberecký	Častolovice	MHD Česká Lípa
Královéhradecký	Brada-Rybníček	Zastávka autobusu 1 km v obci Kbelnice nebo 1 km v obci Dílce
Královéhradecký	Petrovičky	*
Královéhradecký	Malá Úpa	*
Královéhradecký	Stanovice	Zastávka autobusu 1 km a vlaku 1 km v obci Kuks
Pardubický	Černá u Bohdanče	*
Vysočina	Mirošov	Zastávka autobusu 5 min chůze při hlavní silnici
Jihomoravský	Březina	Zajištěno spoji z Vyškova nebo Brna
Jihomoravský	Kuchařovice	MHD Znojmo
Zlínský	Pržno	Zastávka autobusu 1 km a vlaku 2 km v obci Jablůnka

Pozn:

* K termínu uzávěrky výzkumu nebylo možné od představitelů obcí tyto údaje zjistit.

5.3.2. Celkový počet spojů

Celkový počet spojů v pracovní den a o víkendu je uveden v příloze č. 1, kapitole č. 7. Výsledky vycházejí z analýzy obcí, které spadají do příslušného výběru. Základní statistické údaje těchto obcí jsou také uvedeny v příloze č. 1, kapitole 1, tabulkách č. 1 až 9.

Analýza byla založena na:

- zjištění, kolik spojů autobusové linkové a vlakové dopravy pravidelně do každé obce zajíždí:

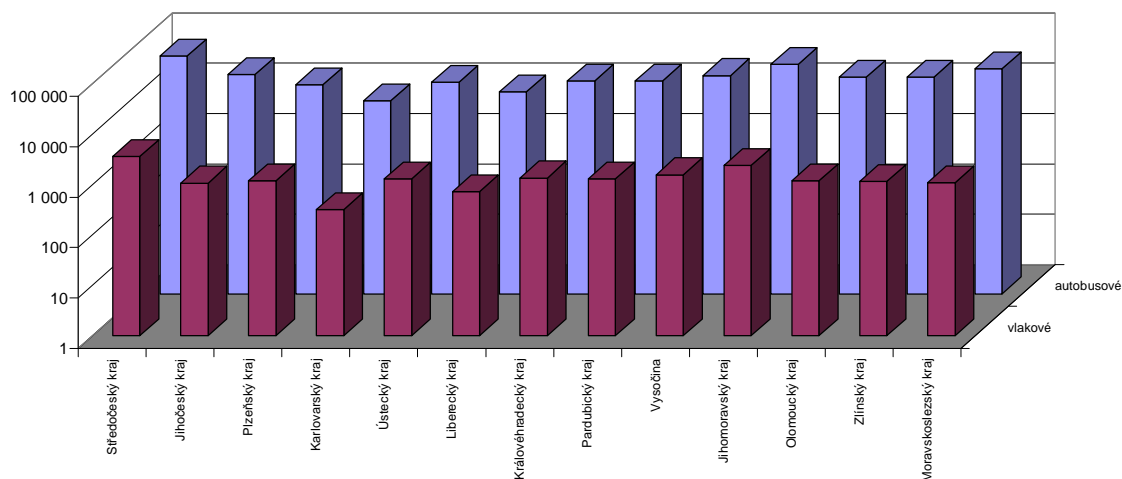
¹⁵ Protože ne všechny obce mají přiřazené zastávky (vlak i bus), toto může vést k závěru, že tyto obce nemají k dispozici žádný autobusový spoj či vlak. Ve skutečnosti však mohou využívat některou ze zastávek přiřazenou k jiné obci nebo zastávku, která nebyla přiřazena k žádné z obcí v ČR.

- v pracovní den,
- o víkendu,
- výběru těch linek a spojů, které zastavují v některé ze zastávek, které jsou přiřazeny k obci,
- stanovení prvního spoje příjezdějícího v stanoveném časovém období do pro něj první zastávky na území obce,
- sumarizaci takto zjištěných počtů dle příslušných skupin obcí; za tyto skupiny byly pak dále vypočteny statistické charakteristiky.

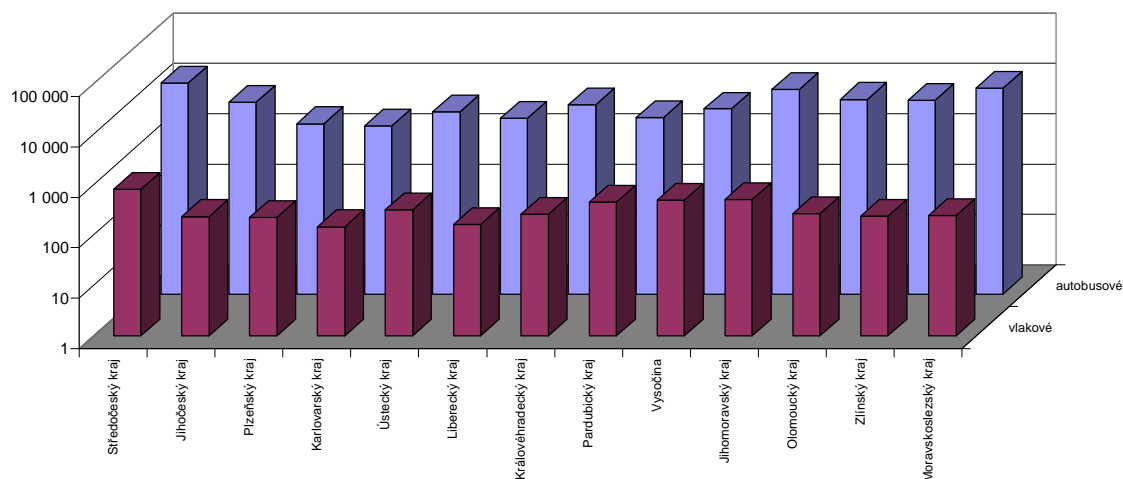
Na základě výsledků analýzy počtu spojů v průběhu dne byl zaveden další parametr, a to příslušnost spoje ke špičce, či sedlu. V případě, že spoj nepatřil ani do jedné skupiny, byl považován za noční.

Celkový přehled výsledků analýzy po krajích je zřejmý z tabulek uvedených v příloze č. 1, kapitole 7.1, č. 32 a 33 a dále z následujících grafů:

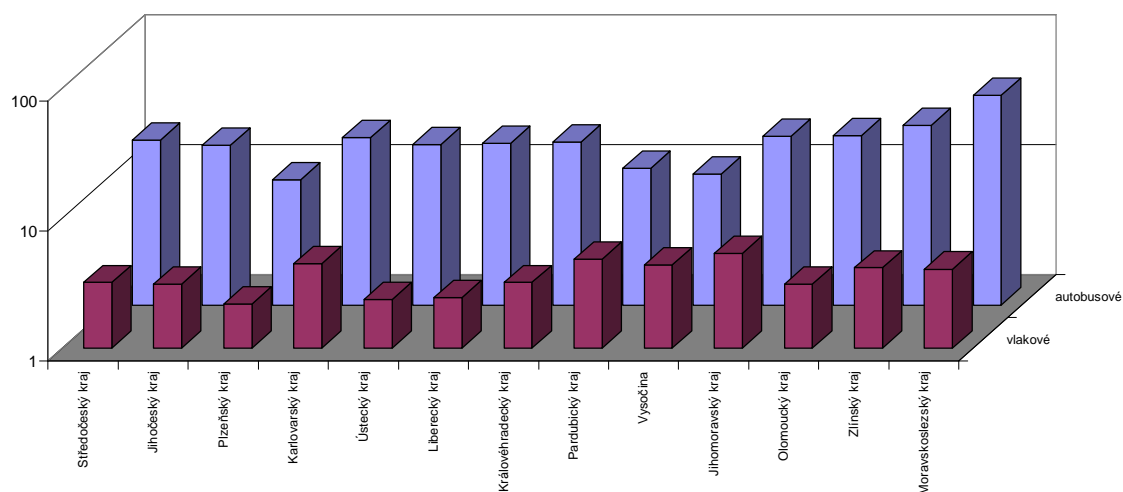
**Průměrné počty spojů v obcích dle krajů v pracovní den
absolutně**



Průměrné počty v obcích dle krajů o víkendu
absolutně



Průměrné počty v obcích dle krajů o víkendu
v jedné obci



5.3.3. Počty spojů dle typických představitelů obcí

Výpočet byl proveden po typických představitelích obcí definovaných v kapitole č. 3 za ČR jako celek a po krajích. Výsledky analýzy v tabulkové formě jsou v příloze č. 1, kapitole č. 7.2. Obce jsou dále členěny po jednotlivých krajích. Analýza je provedena po příslušných množinách obcí splňujících kriteria příslušného představitele a výsledné počty jsou aritmetickým průměrem.

V tomto případě analýza vychází ze všech obcí, které spadají do příslušné velikostní skupiny. Pro lepší porovnání v grafu bylo zvoleno logaritmické měřítko.

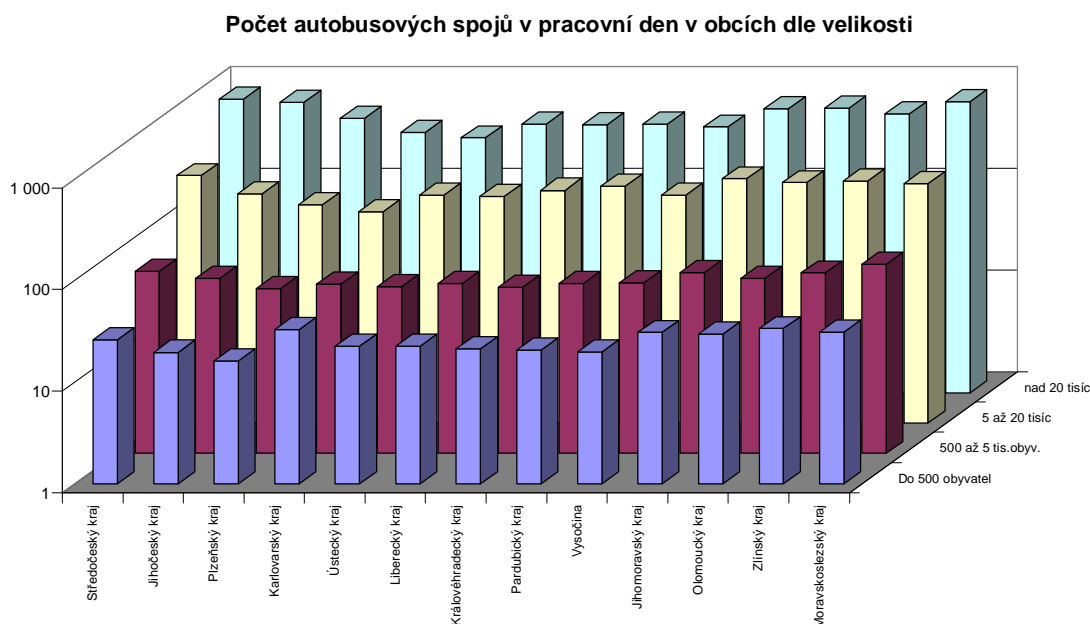
Počty spojů v pracovní den a o víkendu dle krajů jsou uvedeny v následujících grafech a v tabulkách v příloze č.1, kap.7.2, č. 34 až 52.

5.3.3.1. Obce dle velikosti

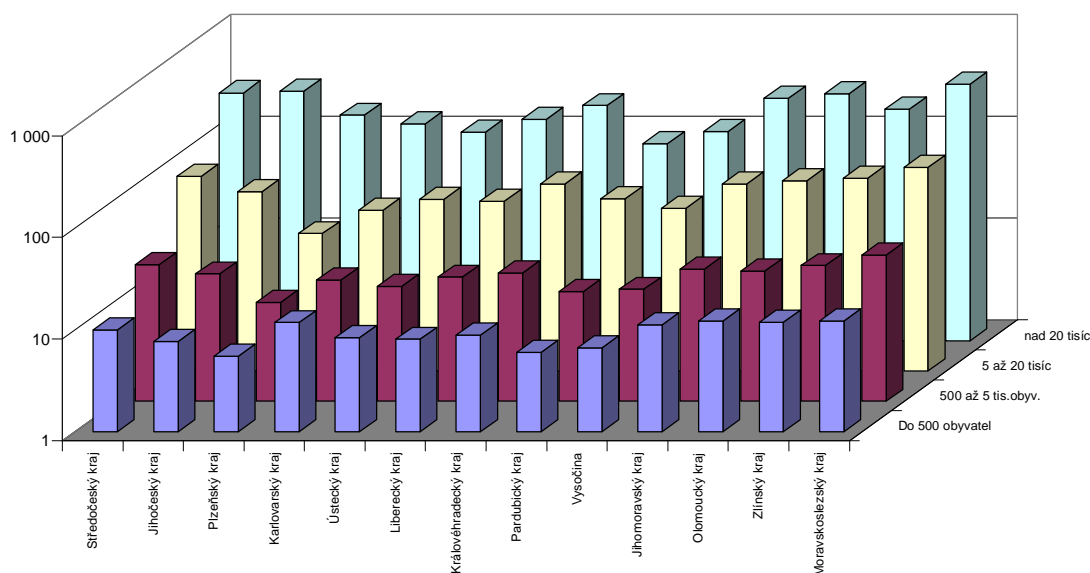
Autobusová doprava

Z porovnání plynou tyto závěry:

- U malých obcí mají nejvyšší počet spojů z analyzovaného počtu obcí v pracovní dny ve Zlínském a nejméně v Plzeňském kraji, o víkendu je situace stejná.
- U obcí od 500 do 5 000 obyvatel je v pracovní dny silně nadprůměrný Moravskoslezský kraj; naproti tomu Plzeňský kraj je v této velikostní kategorii obcí silně podprůměrný. U spojů o víkendech je opět Moravskoslezský kraj silně nadprůměrný, na opačném kraji spektra je opět Plzeňský kraj.
- U středně velikých měst (5 000 až 20 000) jsou nejvyšší hodnoty dosahovány ve Středočeském a nejhorší v Karlovarském kraji. O víkendu je nejlepší situace ve Moravskoslezském a nejhorší v Plzeňském kraji.
- U měst nad 20 000 obyvatel je nejvyšší počet spojů v pracovní den opět ve Středočeském a nejnižší v Ústeckém kraji. O víkendu vítězí Moravskoslezský kraj, nejméně spojů je v kraji Pardubickém.



Počet spojů o víkendu v obcích dle velikosti



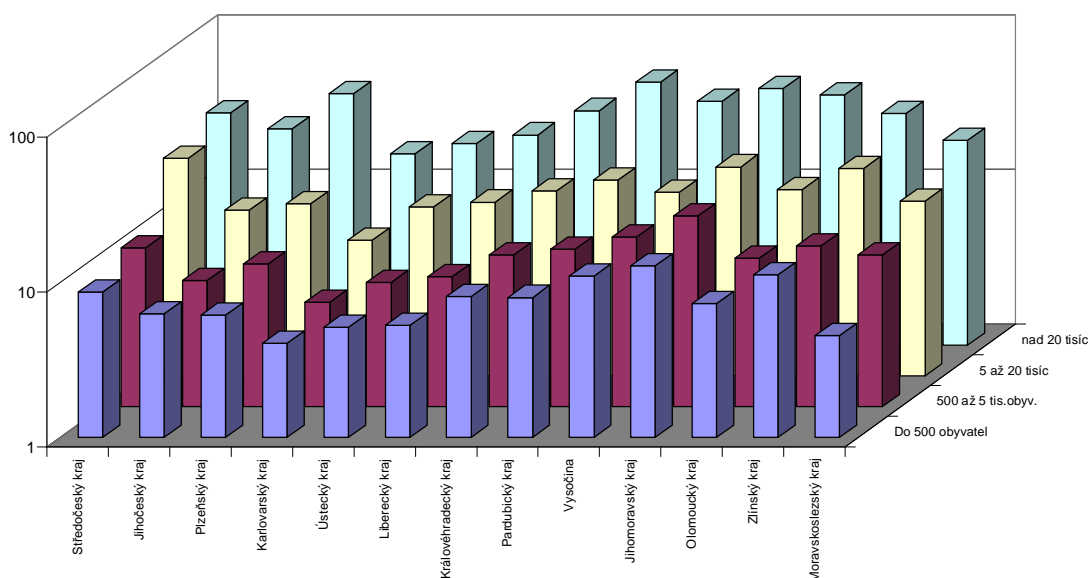
Vlaková doprava

Počty spojů v pracovní den vztahované na počty obcí, které tuto dopravu mohou využívat, jsou v daleko větší míře ovlivněny vedením tratí. Přesto lze konstatovat, že:

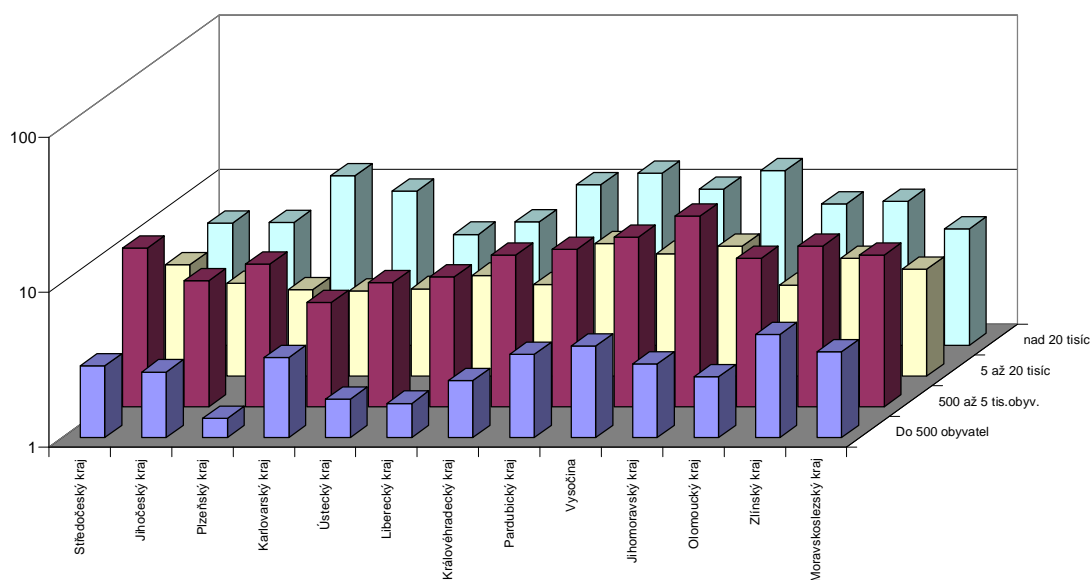
- U malých obcí mají nejvyšší počet spojů v pracovní dny v Jihomoravském kraji, nejnižší v Karlovarském. O víkendu mají největší počet vlakových spojů Zlínský a nejméně Plzeňský kraj.
- U obcí od 500 do 5 000 obyvatel nejvyšší počet spojů v pracovní dny má Jihomoravský kraj, nejnižší Karlovarský. O víkendu je situace v podstatě shodná.
- U obcí od 5 000 do 20 000 obyvatel má největší počet spojů v pracovní dny Středočeský kraj a nejnižší Karlovarský. O víkendech naopak nejvyšších hodnot dosahuje Pardubický kraj, nejhorší Karlovarský a Plzeňský.
- Ve velkých městech vlaky staví nejvíce v pracovní dny Pardubický a Jihomoravský kraj, nejméně v Karlovarském. O víkendu vítězí Jihomoravský, nejhůře je na tom Moravskoslezský a Středočeský kraj.

Celkový přehled je patrný z následujících grafů:

Počet vlakových spojů v pracovní den v obcích dle velikosti



Počet vlakových spojů o víkendu den v obcích dle velikosti



Autobusová a vlaková doprava dohromady

Lze předpokládat, že v obcích, které mají možnost využívat vlakovou dopravu je možné vyjít z předpokladu, že se oba druhy dopravy doplňují, a proto pro účely statistické analýzy je možné zahrnout spoje vlakové a autobusové dopravy do jednoho celku, a ten následně vyhodnotit. Pro srovnatelnost byly počty spojů autobusové i vlakové dopravy (v pracovní dny a o víkendu) vztaheny na celkové počty obcí a počet obyvatel obcí v jednotlivých krajích. Na základě tohoto srovnání dostaneme tyto závěry:

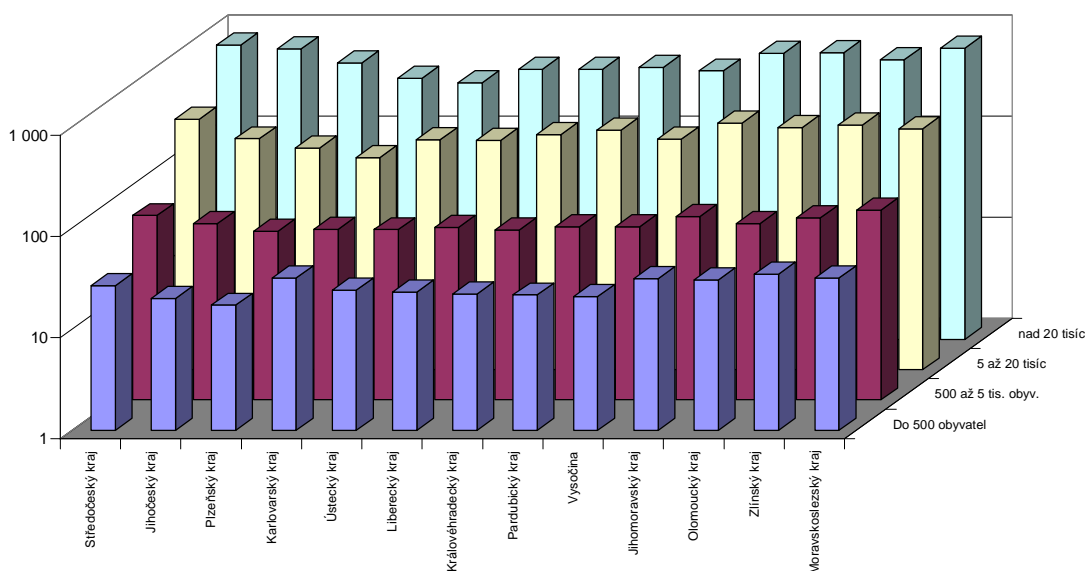
- U malých obcí jsou:
 - počty spojů v pracovní dny vztažené na celkový počet obcí lepší na Moravě než v Čechách, kde určitou výjimkou jsou Karlovarský a Středočeský kraj. Při přepočtu na počet obyvatel je situace nejlepší v Jihomoravském a Karlovarském kraji; většina českých krajů dosahuje horších výsledků, zejména Plzeňský a Karlovarský;
 - o víkendu rozdíly vztažené na počet obcí již velice markantní, lepších hodnot dosahují opět moravské kraje, horších kraje české, zejména na východě, jihu a jihozápadu. Podobně široké spektrum je i při přepočtu na 1 000 obyvatel. Celkem lze jako nejlepší hodnotit Moravskoslezský, Olomoucký a Jihomoravský kraj. Na druhé straně spektra leží zejména Plzeňský a Pardubický kraj a Kraj Vysočina;
 - velice dobře patrné různé přístupy krajských úřadů při podpoře veřejné dopravy mezi dopravou v pracovních dnech a o víkendech¹⁶.
- V segmentu obcí 500 až 5 000 obyvatel nejsou rozdíly mezi jednotlivými kraji tak výrazné, přesto jsou patrné:
 - V pracovní den počty spojů vztažené na počet obcí (průměr na obec) mají odchylky obvykle do 20 % - určitou výjimku zde představuje Moravskoslezský kraj, který má nejvyšší průměr v ČR (+ 29 %). Naproti tomu je zde řada krajů, které se pohybují na úrovni kolem -20 %, a to zejména Plzeňský. Při přepočtu na 1 000 obyvatel jsou výsledky v podstatě podobné a příliš se neliší. Dobrých výsledků v tomto srovnání dosahuje zejména kraj Středočeský a Jihomoravský, nejhůře jsou na tom opět kraje Plzeňský, Karlovarský a v tomto případě i Ústecký;
 - O víkendu se v počtu spojů nůžky silněji rozevírají. Na počet obcí má nejlepší obslužnost kraj Středočeský a Jihomoravský, nejhorší Karlovarský. Při přepočtu na počet obyvatel jsou nejlepší kraje Jihomoravský a Vysočina, Středočeský je již v podstatě v průměru a nejhůře je na tom opět výše uvedená skupina českých krajů vedená Karlovarským krajem.
- V segmentu menších a středních měst (5 až 20 000 obyvatel) dochází k většímu rozdílu mezi kraji také v obslužnosti v pracovní den, což ztěžuje odhad možných příčin:
 - V pracovní dny jsou odchylky mezi kraji až kolem 60 %, a to jak v porovnání na počet obcí, tak počet obyvatel. Nejlepší hodnoty lze obecně zjistit u Středočeského, Jihomoravského a Zlínského kraje; nejhorší tradičně v ostatních českých krajích, kde na tom jsou však nejlépe Pardubický a Královéhradecký kraj;
 - O víkendu je zřejmý podobný charakter obslužnosti s tím, že se navíc odchylky zvyšují a dosahují až kolem 100 %.
- U velkých měst je srovnání obtížnější zejména kvůli jejich menšímu počtu, což jednoznačně má vliv na vyšší odchylky:

¹⁶ Je možné, že se zde projevuje i vliv IDS, ale jeho hodnocení by si vyžadovalo hlubší analýzu, stejně jako ekonomiky veřejné dopravy v krajích.

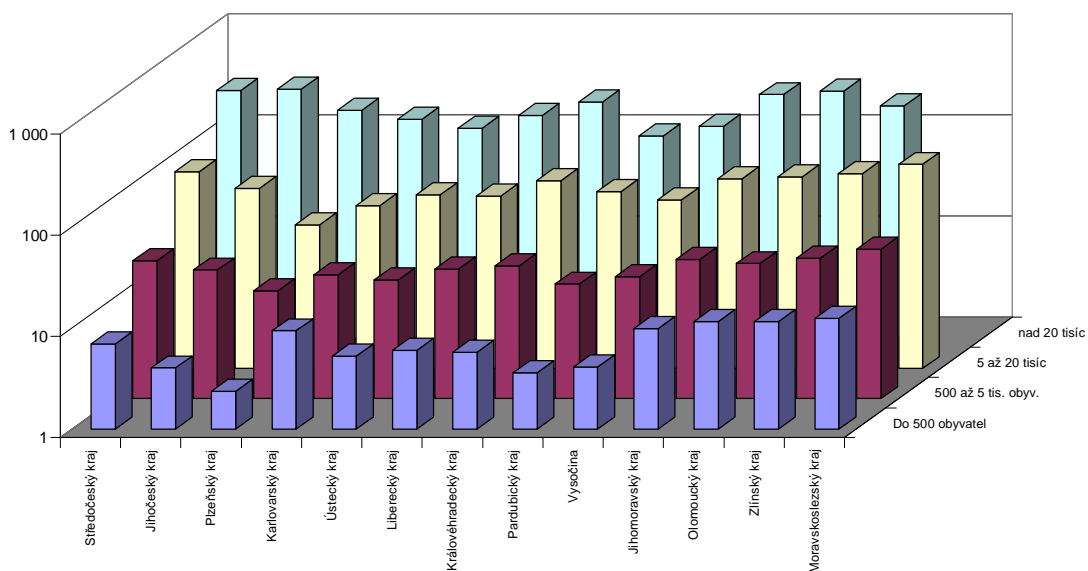
- V pracovní dny lze opět za nejlepší považovat moravské kraje a Středočeský kraj, ke kterým se přidává Jihočeský kraj. Na opačné spektru lze zařadit Ústecký kraj.
- O víkendu lze mezi nejlepší opět zařadit Jihomoravský kraj, na druhou stranu Liberecký.
- V tomto segmentu lze za dominantní faktor považovat rozložení sídel v území a jejich přirozenou spádovost.

Základní charakteristiku je možné vyčíst z následujících grafů:

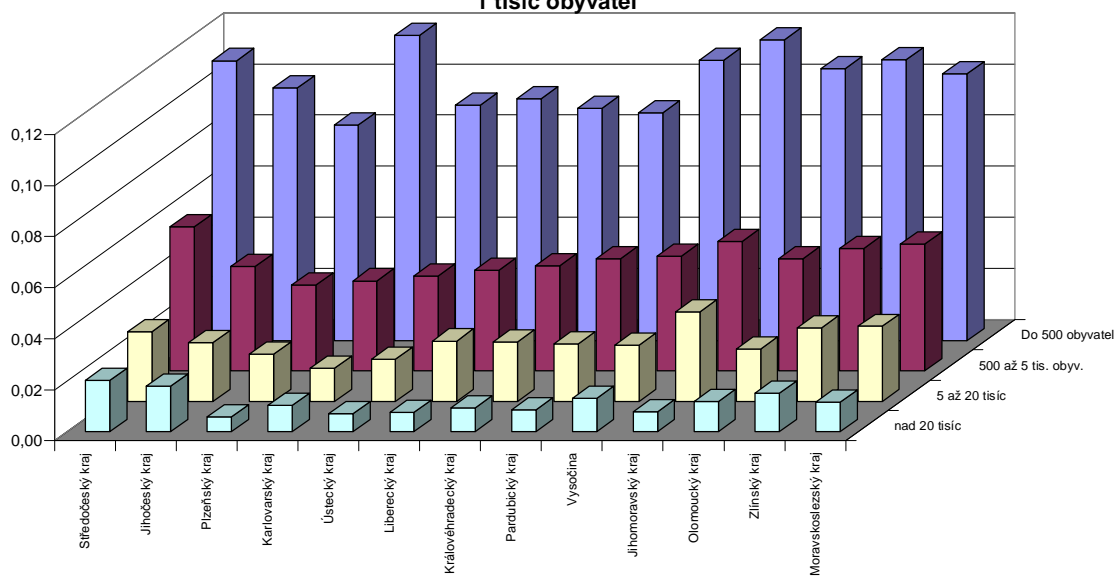
Počet spojů celkem v pracovní den v obcích dle velikosti vztážený na počet obcí



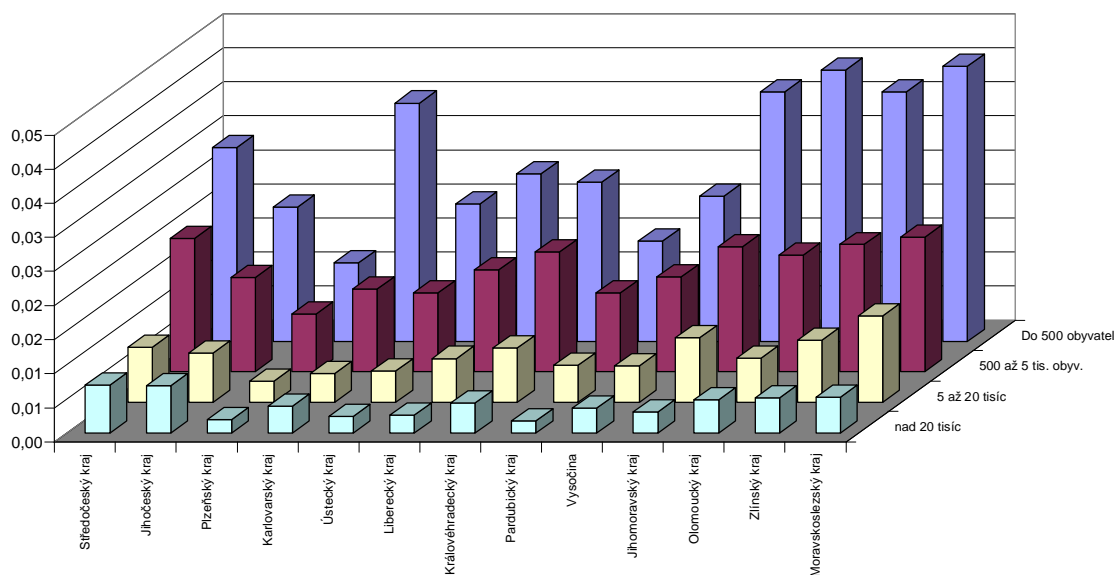
Počet spojů o víkendů v obcích dle velikosti vztážený na počet obcí



Počet spojů celkem v pracovní den v obcích dle velikosti vztážený na 1 tisíc obyvatel



Počet spojů celkem o víkendu v obcích dle velikosti vztahený na 1 tisíc obyvatel



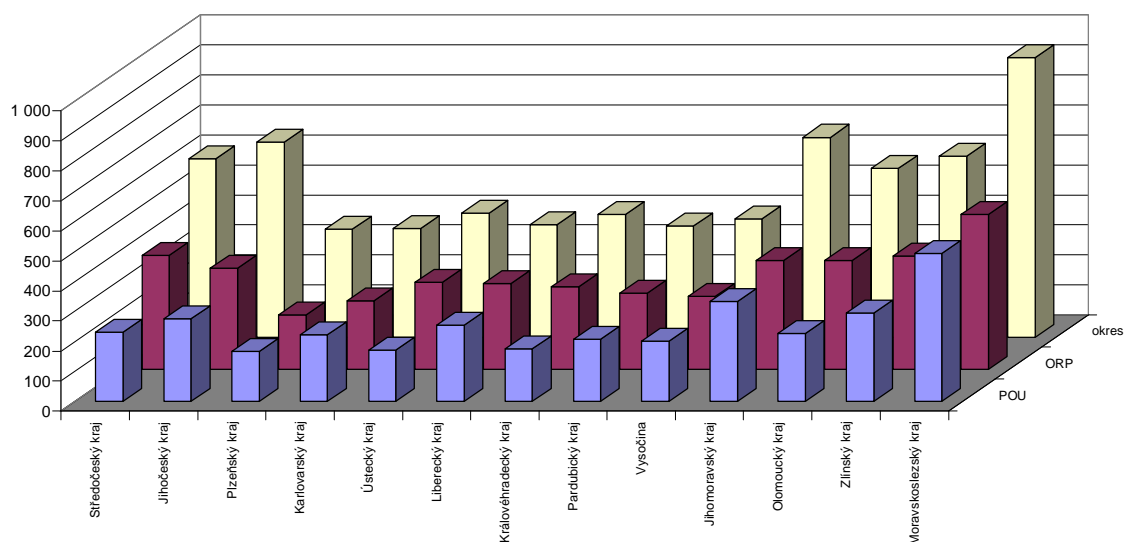
5.3.3.2. Obce dle územní působnosti

Jedná se obce s pověřeným obecním úřadem, rozšířenou působností a okresní město. Analýza vychází ze všech obcí, které mají příslušnou územní působnost.

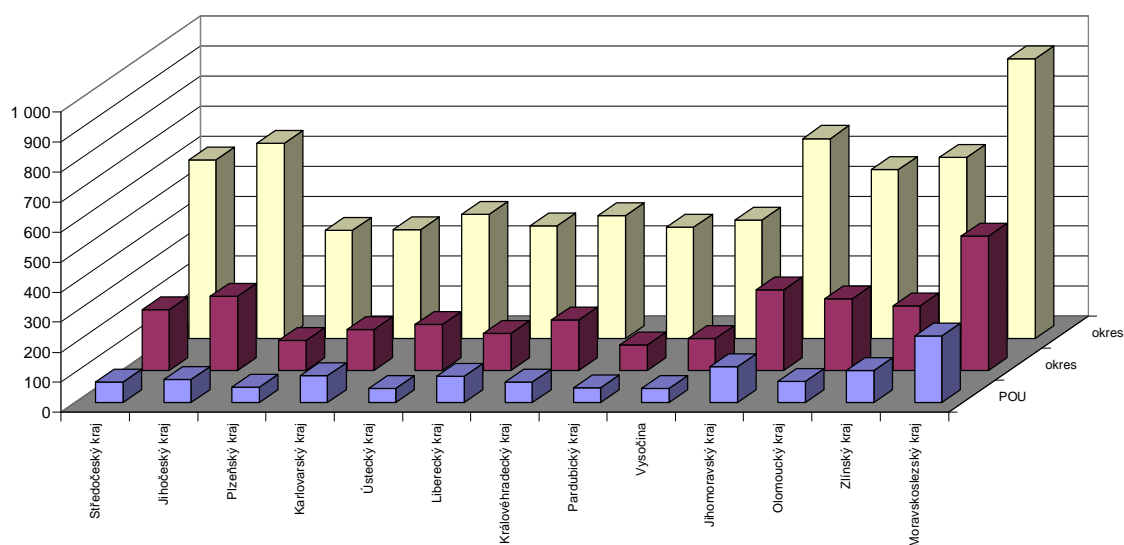
Autobusová doprava

Situace je v podstatě shodná s rozdělením obcí dle velikosti. Nejvyšší počet spojů je v Moravskoslezském kraji a nejhorší v Plzeňském, Ústeckém a i v Královéhradeckém kraji.

Počet autobusových spojů v pracovní den v obcích s územní pravomocí



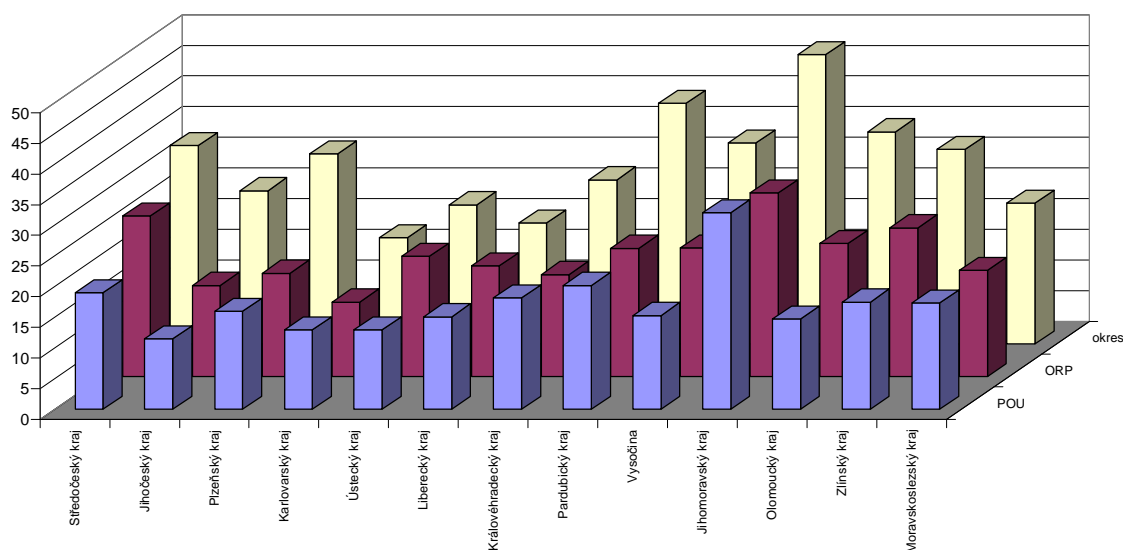
Počet autobusových spojů o víkendu v obcích s územní pravomocí



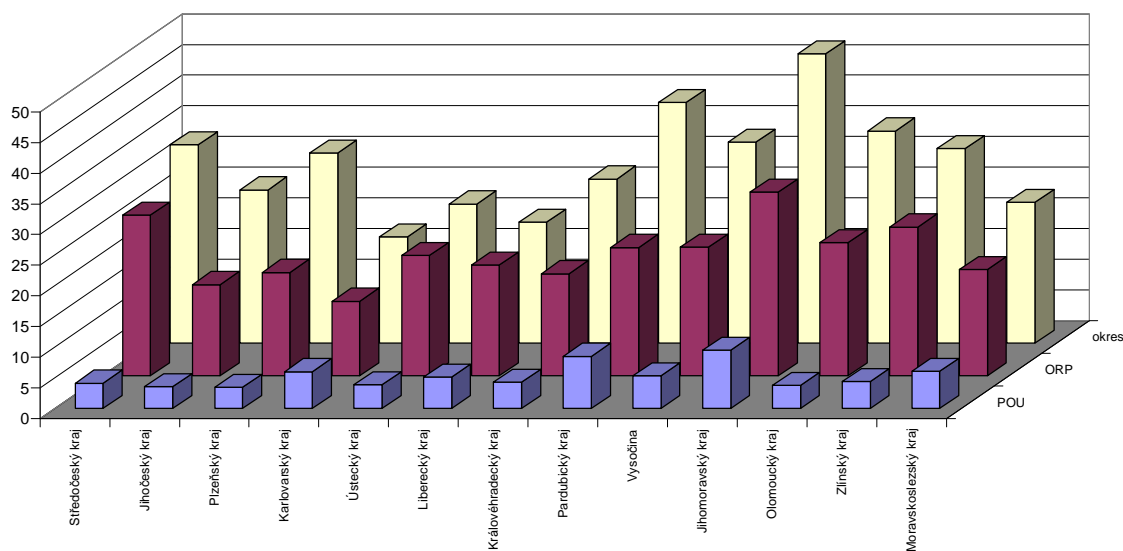
Vlaková doprava

Situace je také velice podobná. Nejvyšší počet spojů je v Jihomoravském kraji, nejnižších hodnot většinou dosahuje Jihočeský kraj. Tento fakt může být také ovlivněn vedením a významem tratí.

Počet vlakových spojů v pracovní den v obcích s územní pravomocí



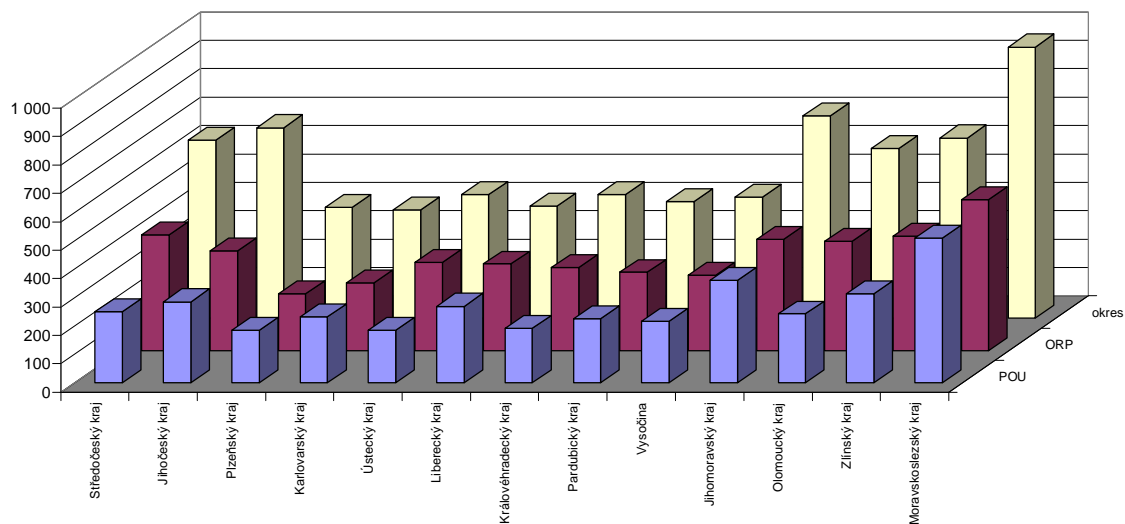
Počet vlakových spojů o víkendu v obcích s územní pravomocí



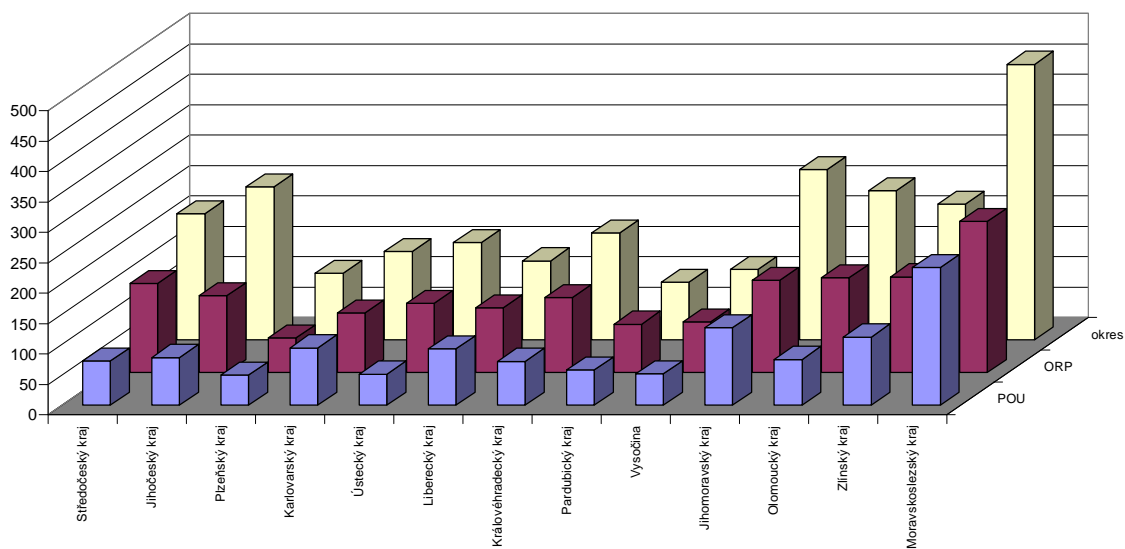
Autobusová a vlaková doprava dohromady

Při přepočtu údajů na počet obyvatel jsou nejlepší hodnoty v Moravskoslezském kraji a nejhorší opět v Plzeňském. Přepočteme-li údaje na 1 tisíc obyvatel potom jsou dobré hodnoty ve Středočeském a Jihočeském kraji. Plzeňský kraj i v tomto srovnání dopadá hůře. Výsledky jsou opět prezentována v grafické formě.

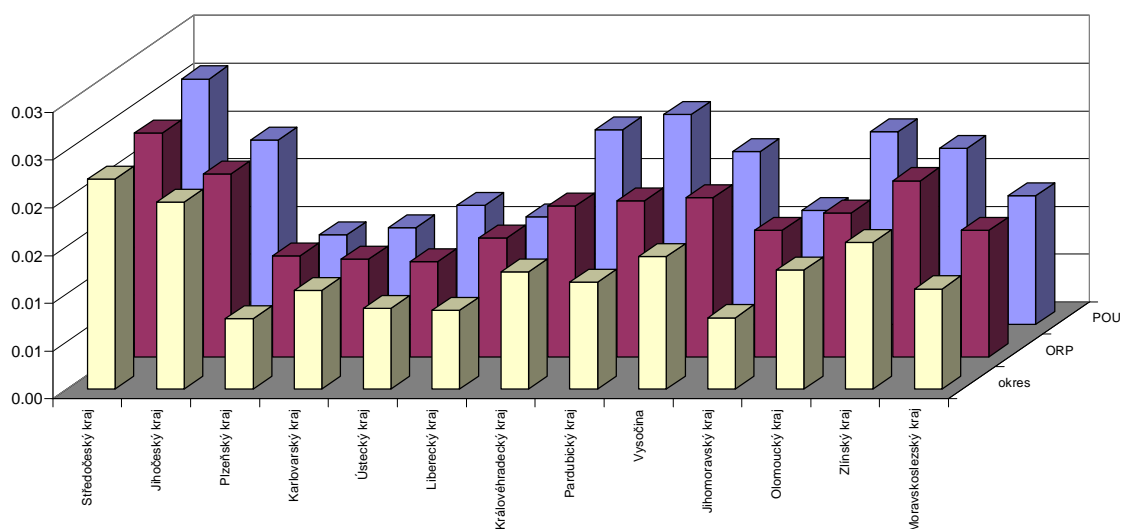
Celkový počet spojů v pracovní den v obcích s územní pravomocí vztahený na počet obcí



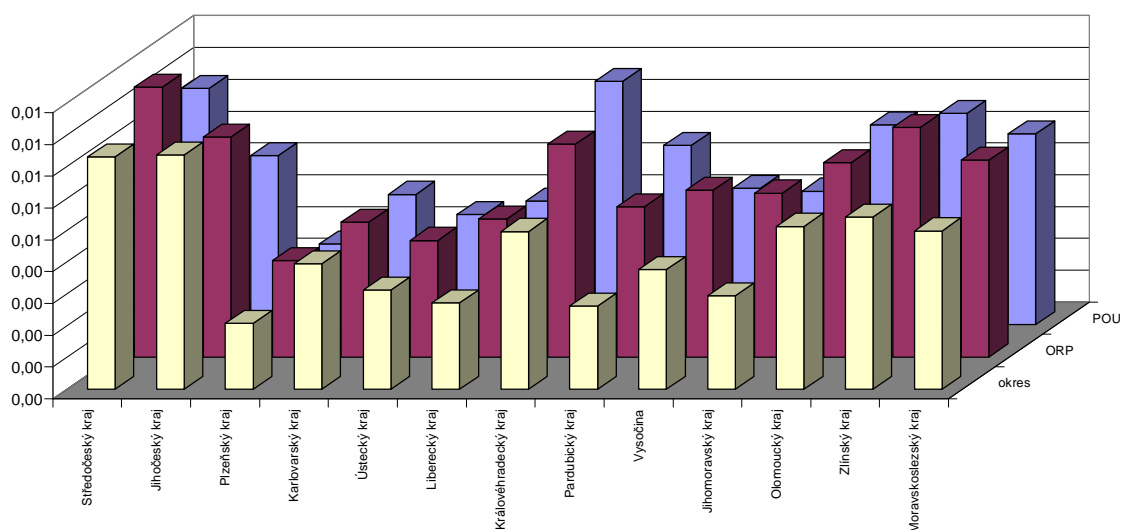
Celkový počet spojů o víkendu v obcích s územní pravomocí vztahený na počet obcí



Celkový počet spojů v pracovní den v obcích s územní pravomocí vztahený na 1 tisíc obyvatel



Celkový počet spojů o víkendů v obcích s územní pravomocí vztahený na 1 tisíc obyvatel



5.3.3.3. Obce dle dopravní obslužnosti

Jedná se o regionální a meziregionální centra a dopravní centra a zastávky meziregionální vlakové dopravy. Zastávky rychlíkové dopravy byly řešeny v kap. 5.2. Analýza je zaměřena na:

- Regionální centrum: obce, ze kterých vychází více jak 5 a méně jak 10 linek autobusové dopravy

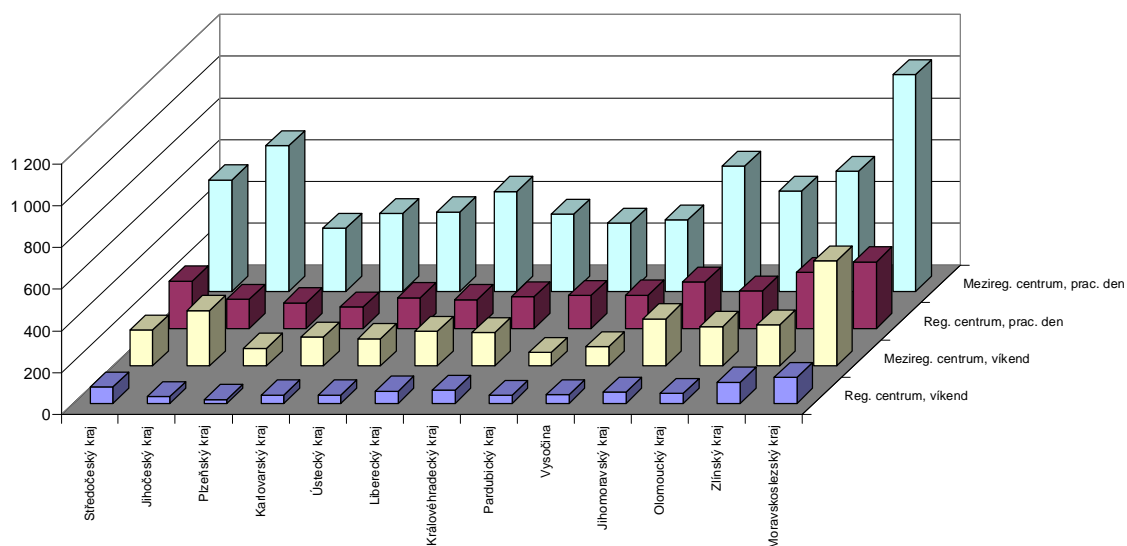
- Mezuregionální centrum: obce, ze kterých vychází více než 10 linek a jsou současně zastávkou rychlíku

Počty spojů, které jednotlivými dopravními uzly procházejí, vyjíždí či přijíždí, jsou opět uvedeny v příloze č. 1, kapitole č. 7.2. tabulkách č. 47 až 52.

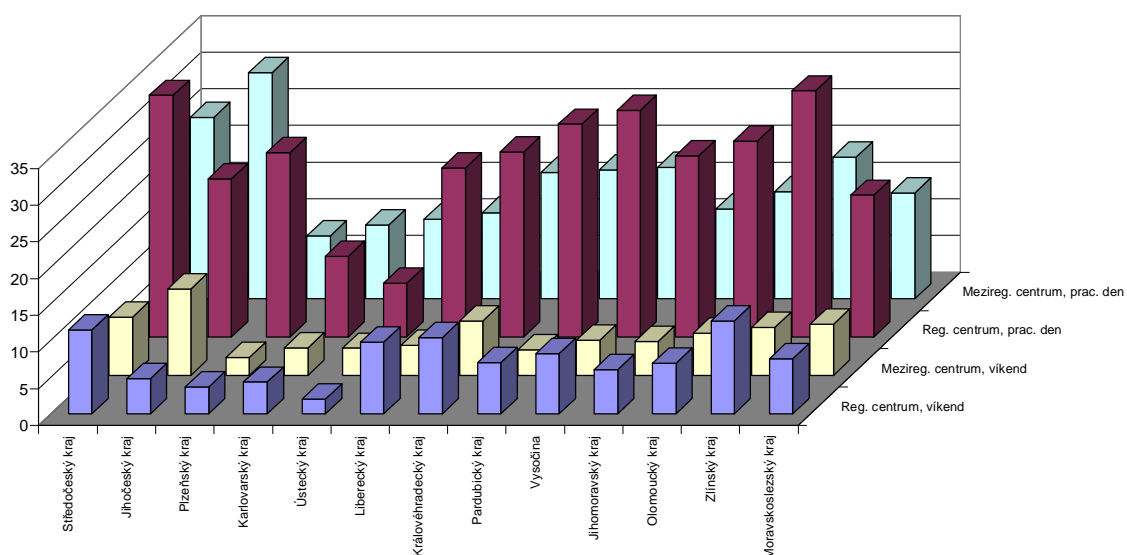
Autobusová doprava

Z hlediska jednotlivých krajů je situace obdobná jako výše, nejvyšší počty jsou v Moravskoslezském kraji, nejnižší v Plzeňském, Pardubickém a na Vysočině.

Počty autobusových spojů v dopravních centrech



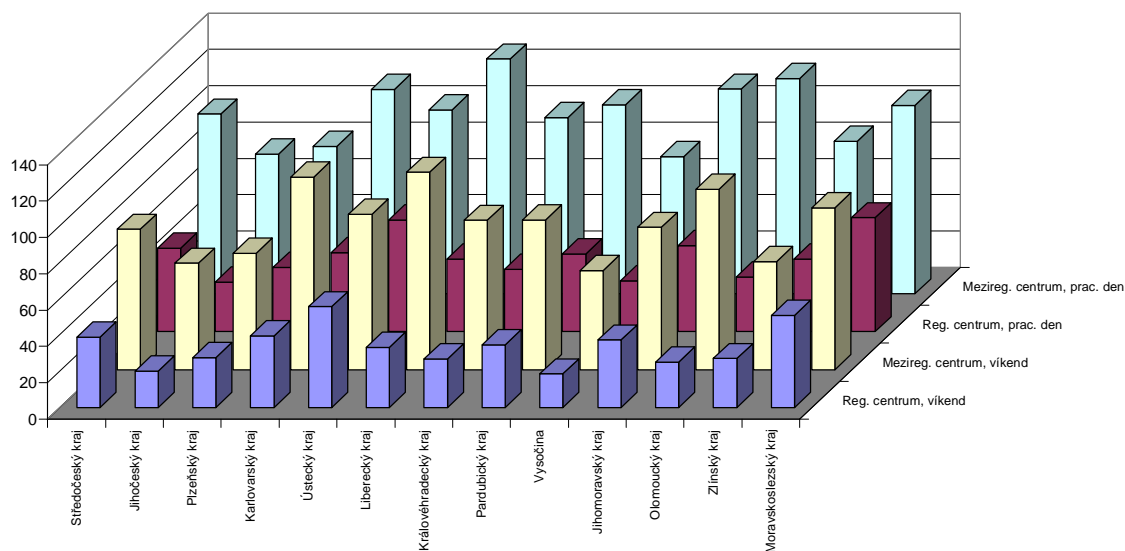
Počty autobusových spojů v dopravních centrech na 1 tisíc obyvatel



Vlaková doprava

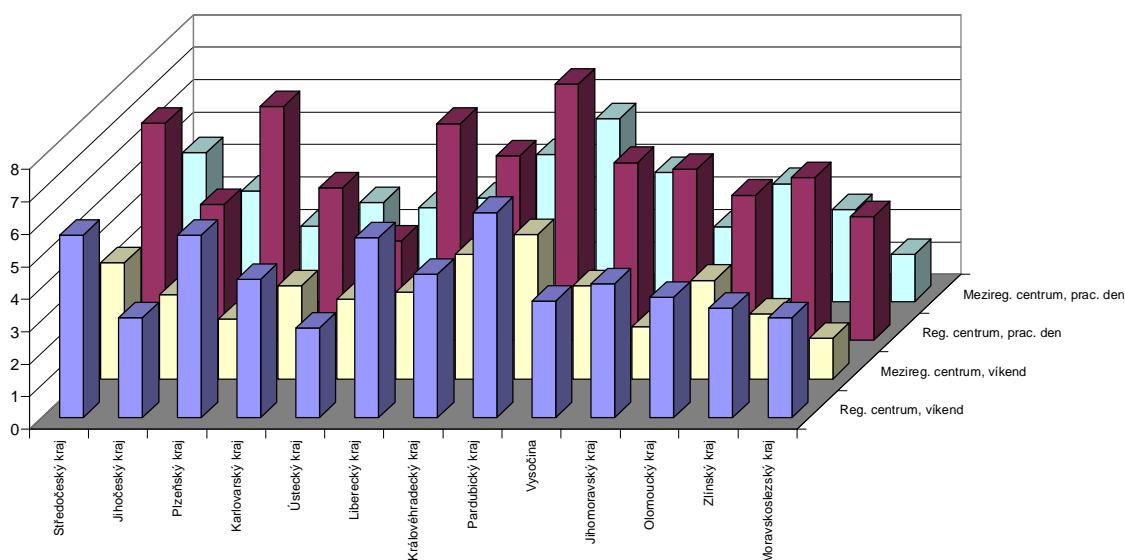
Z hlediska jednotlivých krajů je situace obdobná, jako výše, nejvyšší počty jsou v Moravskoslezském a Ústeckém kraji, nejnižší v Jihočeském a na Vysočině.

Počty vlakových spojů v dopravních centrech



Při přepočtu na 1 tisíc obyvatel je nejnižší počet spojů v Moravskoslezském a Plzeňském kraji; nejvyšší v Pardubickém.

Počty vlakových spojů v dopravních centrech na 1 tisíc obyvatel



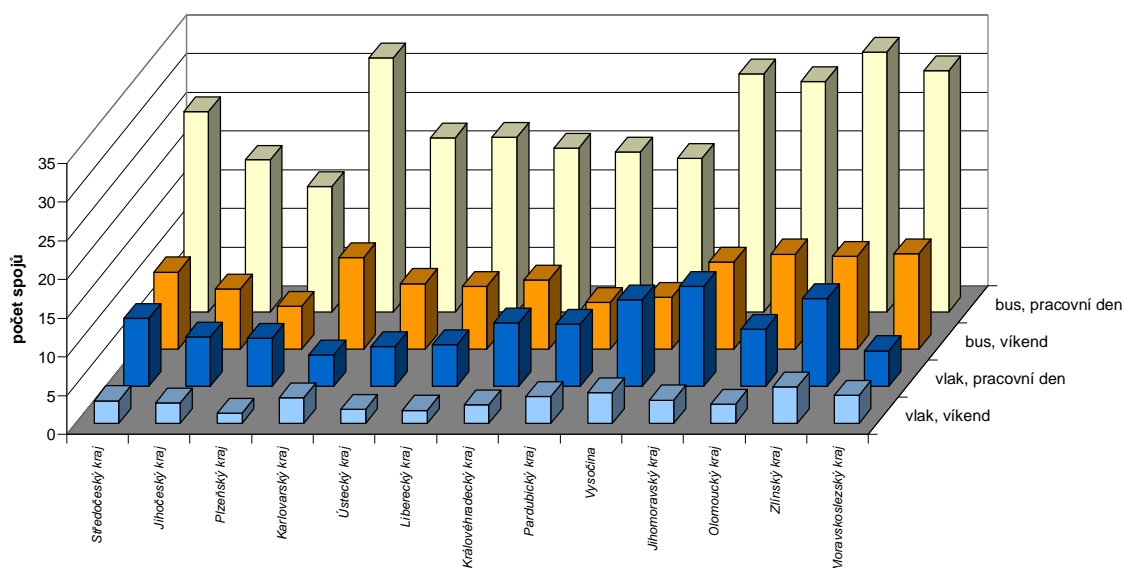
5.4. ROZLOŽENÍ SPOJŮ V DENNÍ DOBĚ

Z analýzy jednoznačně vyplývá, že standard ve smyslu pokrytí území a počtu spojů má smysl vztahovat pouze na malé obce, jejichž obyvatelé jsou do značné míře závislí na kvalitě DO.

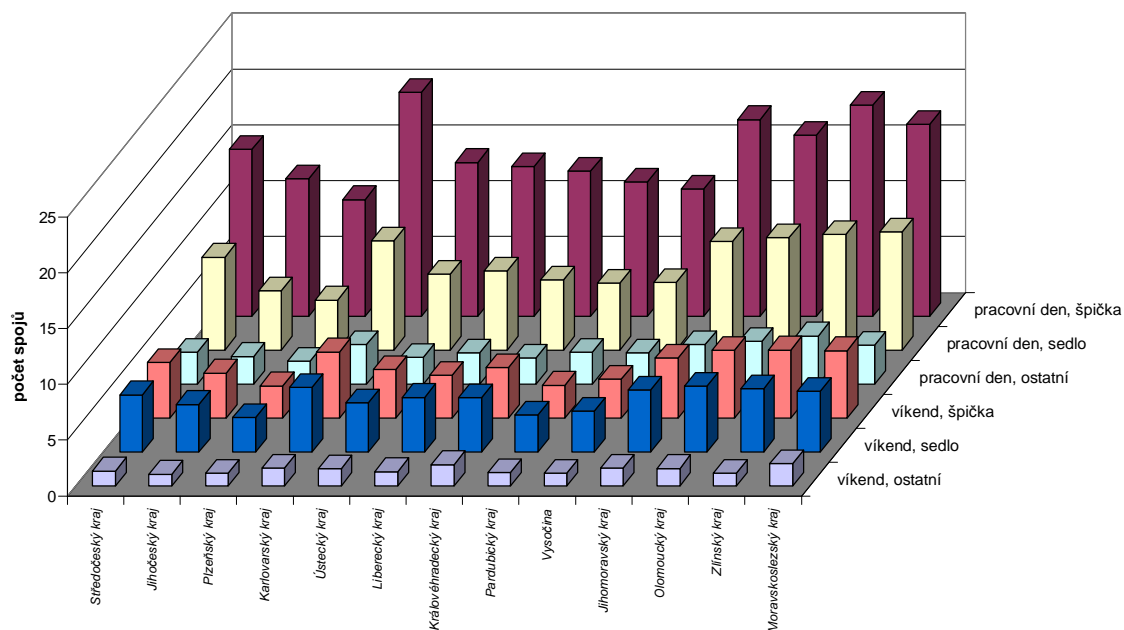
V případě zhoršeného standardu hrozí, až na malé výjimky, odliv obyvatel do větších sídelních celků, kde je větší možnost zaměstnání, služeb, apod. Proto se analýza zaměřila na počty spojů v jednotlivých denních dobách, a to cíleně pro skupinu obcí do 500 obyvatel.

Na základě analýzy byl zjištěna skutečnost vyjadřující současně zavedený „průměrný standard“, který je dnes aplikován v jednotlivých krajích:

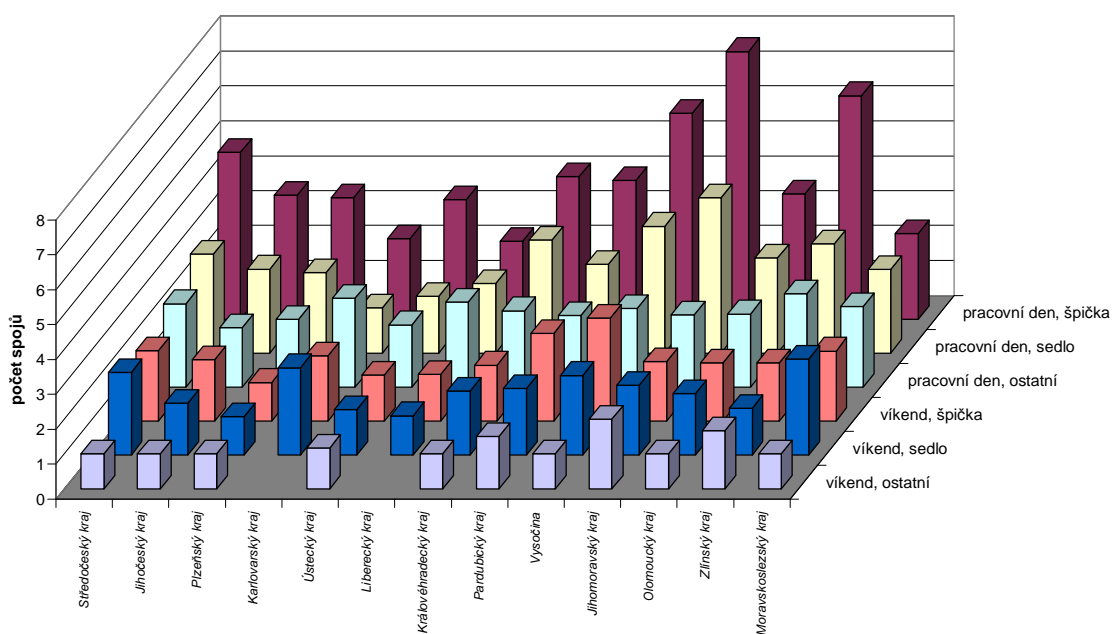
Zjištěný "průměrný standard" dopravy



Zjištěný "průměrný standard" autobusové dopravy



Zjištěný "průměrný standard" vlakové dopravy



Výše uvedené údaje v tabulkové formě:

Kraj	Autobus							
	pracovní den				víkend			
	celkem	špička	sedlo	ostatní	celkem	špička	sedlo	ostatní
Středočeský	26	15	8	3	10	5	5	1
Jihočeský	20	12	5	2	8	4	4	1
Plzeňský	16	10	4	2	6	3	3	1
Karlovarský	33	20	10	4	12	6	6	2
Ústecký	22	14	7	2	8	4	4	2
Liberecký	23	13	7	3	8	4	5	1
Královéhradecký	21	13	6	2	9	4	5	2
Pardubický	21	12	6	3	6	3	3	1
Vysočina	20	11	6	3	7	3	4	1
Jihomoravský	31	18	10	4	11	5	6	2
Olomoucký	30	16	10	4	12	6	6	2
Zlínský	34	19	10	4	12	6	6	1
Moravskoslezský	31	17	11	3	12	6	5	2
ČR (bez Prahy)	25	15	8	3	9	5	5	1

Kraj	Vlak							
	pracovní den				víkend			
	celkem	špička	sedlo	ostatní	celkem	špička	sedlo	ostatní
Středočeský	9	5	3	2	3	2	2	1
Jihočeský	6	4	2	2	3	2	1	1
Plzeňský	6	3	2	2	1	1	1	1
Karlovarský	4	2	1	3	3	2	3	
Ústecký	5	3	2	2	2	1	1	1
Liberecký	5	2	2	2	2	1	1	
Královéhradecký	8	4	3	2	2	2	2	1
Pardubický	8	4	3	2	3	3	2	2
Vysočina	11	6	4	2	4	3	2	1
Jihomoravský	13	8	4	2	3	2	2	2
Olomoucký	7	4	3	2	2	2	2	1
Zlínský	11	6	3	3	5	2	1	2
Moravskoslezský	5	2	2	2	4	2	3	1
ČR (bez Prahy)	8	4	3	2	3	2	2	1

5.5. OBCE NESPLŇUJÍCÍ ZVOLENÝ STANDARD DO

V návaznosti na zvolený minimální standard DO byly analyzovány obce, které jej neplní. Zvolený minimální standard byl přepočten na počet projíždějících spojů takto:

<i>Hodnocený standard</i>	<i>Časové období</i>	<i>Počet párů spojů</i>	<i>Počet projíždějících spojů</i>
Pracovní den		4	8
špičky		3	6
ranní špička	5.30 - 8.59	2	
odpolední špička	14.00 - 17.59	1	
sedla		1	2
den	9.00 - 13.59	0	
večer	18.00 - 22.29	1	
noc	22.30 - 5.29	0	
Víkend a svátek		2	4
ranní špička	5.30 - 8.59	2	
odpolední špička	14.00 - 17.59	0	

V analýze byly brány v úvahu jak spoje autobusové, tak vlakové. Počty obcí, které tento standard nesplňují dle jednotlivých krajů by měly být¹⁷:

<i>Kraj</i>	<i>Počet obcí</i>	
	<i>pracovní den</i>	<i>víkend</i>
<i>Středočeský kraj</i>	26	179
<i>Jihočeský kraj</i>	49	100
<i>Plzeňský kraj</i>	50	112
<i>Karlovarský kraj</i>	3	11
<i>Ústecký kraj</i>	13	65
<i>Liberecký kraj</i>	8	37
<i>Královéhradecký kraj</i>	19	74
<i>Pardubický kraj</i>	13	70
<i>Vysočina</i>	46	139
<i>Jihomoravský kraj</i>	5	69
<i>Olomoucký kraj</i>	2	26
<i>Zlínský kraj</i>	1	16
<i>Moravskoslezský kraj</i>	1	8
<i>Celkem ČR (bez Prahy)</i>	236	906

Jmenovitý přehled obcí tento standard neplní je v příloze č. 2, kap. 1 a 2.

¹⁷ Vzhledem k přesnosti dat – viz poznámka u kapitoly 5, na straně č. 16

5.6. OBCE NEPLNÍCI MINIMÁLNÍ POŽADAVKY

Analýza vychází z takového výkladu zákona, že je třeba zajistit DO po sedm dní v týdnu. Proto byla provedena analýza, zda ve všech obcích v ČR existuje alespoň jeden pár spojů v pracovní den a přes víkend¹⁸. Počty obcí po krajích, které tento minimální požadavek neplní by měly také být¹⁹:

Kraj	Počet obcí	
	pracovní den	víkend
<i>Středočeský kraj</i>	4	59
<i>Jihočeský kraj</i>	7	28
<i>Plzeňský kraj</i>	9	42
<i>Karlovarský kraj</i>	0	1
<i>Ústecký kraj</i>	3	21
<i>Liberecký kraj</i>	0	13
<i>Královéhradecký kraj</i>	4	23
<i>Pardubický kraj</i>	5	17
<i>Vysočina</i>	16	44
<i>Jihomoravský kraj</i>	1	12
<i>Olomoucký kraj</i>	1	3
<i>Zlínský kraj</i>	0	2
<i>Moravskoslezský kraj</i>	0	3
Celkem ČR (bez Prahy)	50	268

Jmenovitý přehled obcí neplnící tyto požadavky je uveden v příloze č. 3, kap 2.

¹⁸ Byly proto vybrány ty obce, kde byl počet spojů přes den i víkend menší než 2 spoje(jeden pár).

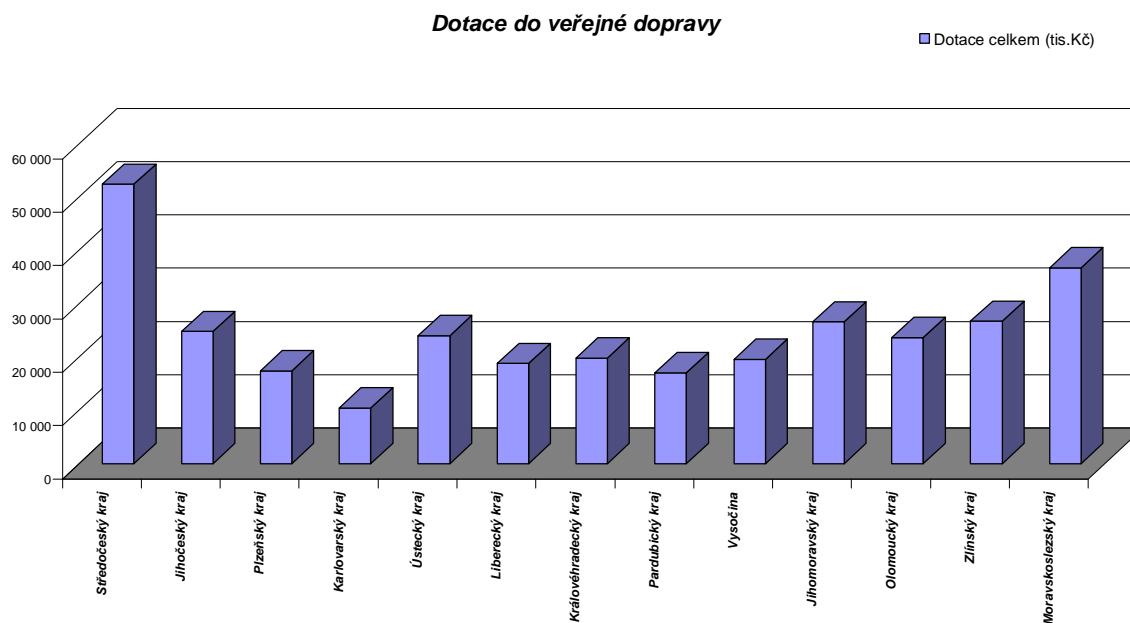
¹⁹ Poznámka dtto jako v předchozí kapitole.

6. DOTACE A POČET SPOJŮ

Porovnání standardů v jednotlivých krajích lze dokreslit velikostí dotací do veřejné dopravy a to vztažených na počet obcí, na 1 km v závazku veřejné služby a na počet obyvatel kraje.

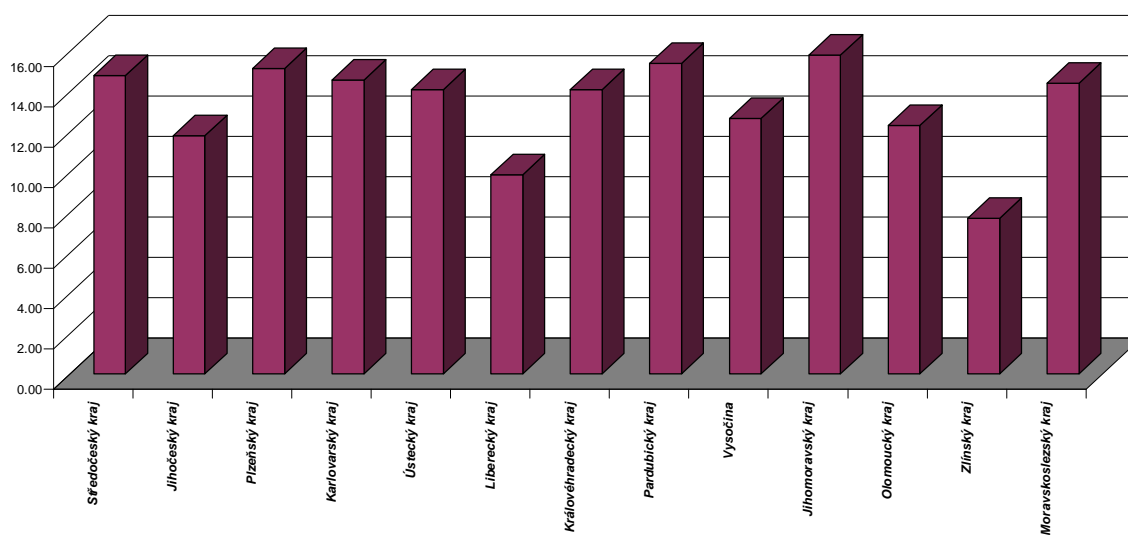
6.1. DOTACE DO VEŘEJNÉ DOPRAVY

Z údajů o celkových dotacích a počtu km v závazku veřejné služby je zřejmé následující porovnání:



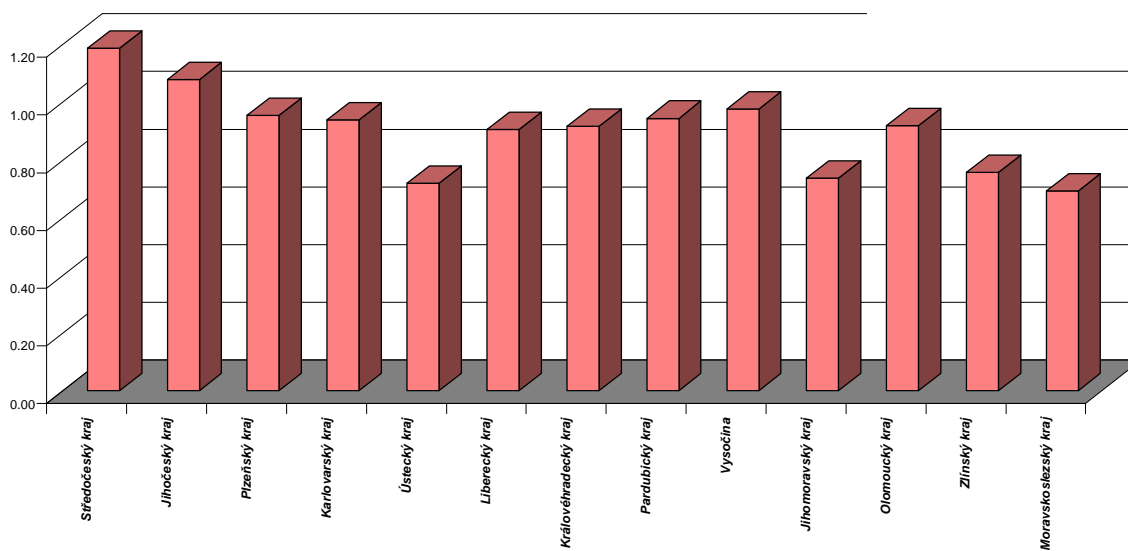
Dotace do veřejné dopravy

■ Dotace na km závazku (Kč/km)



Dotace do veřejné dopravy

■ Dotace na obyvatele (Kč/os)



7. NÁVRH STANDARDU DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI

Na základě analýzy problematiky DO byla definována kvantifikovatelná kritéria, která lze použít pro popis a definici standardů DO. Jejich přehled je v příloze č. 4.

Vzhledem k situaci v krajích se pro případné definování všeobecně závazného standardu DO navrhuje pouze minimální standard použitý pro vyhodnocení DO (viz kapitola č. 4), a to vzhledem k tomu, že standardy dnes používané v krajích (jsou-li vůbec oficiálně definovány) zahrnují většinou pouze:

- dostupnost veřejné dopravy obyvatelstvem,
- dostupnost cíle,
- četnost spojů v členění na pracovní den a víkend.

Zavádění dalších kritérií pro všeobecně závazný standard naráží na řadu bariér, z nichž nejvýznamnější je otázka nákladů na zavedení a udržení tohoto standardu.

I v případě zavedení standardu v navrhované úrovni je zřejmé, že by došlo k zvýšení nákladů na DO v některých krajích nebo by bylo nutné přikročit k její restrukturalizaci (v rámci stejného rozpočtu), a to vzhledem k tomu, že v jednotlivých krajích existují stovky obcí, zejména malých, u kterých dnes není zajištěna tato minimální obslužnost jak v pracovní dny, tak zejména přes víkend.

Z analýzy je totiž zřejmé, že dnes dochází k nenaplňování zákona:

- ze strany některých krajských úřadů tím, že do všech obcí nezajišťují veřejnou dopravu o víkendu,
- případně i ze strany obcí tím, že ji odmítají.

Důvod pro toto chování krajských úřadů i obcí je zřejmý a je veden snahou o úsporu nákladů na DO.

Zavedení a vyžadování byť i minimálního standardu počtu spojů, který by pokrýval minimální dopravní potřeby obyvatel všech obcí a zajišťoval veřejnou dopravu po zákonem vyžadovaných sedm dní v týdnu, musí mít dopady do veřejných rozpočtů v případě, že by nedošlo k restrukturalizaci a optimalizaci vlakových a autobusových linek a spojů v příslušných krajích.

Z hlediska docházkové vzdálenosti lze až na nepatrné výjimky zřejmě učinit tyto závěry:

- Zajištění standardu docházkové vzdálenosti cca 2 500 m (vzdušné 2 km) nebude vyžadovat další dodatečné náklady.
- U docházkové vzdálenosti do 2 km (vzdušné 1500) může vznikat problém se zajištěním dostupnosti některých míst obcí či samot, zejména v řídké osídleném území - u obtížněji dostupných míst v lesnatých, horských a podhorských oblastech krajů.
- Při volbě docházkové vzdálenosti do 1500 m (vzdušná 1 km), již mohou vznikat problémy i v dalším území, a to zejména s dostupností z okrajových míst některých obcí.

Standard s minimálními nákladovými požadavky, který by byl v souladu se zákonem je proto navrhován v této struktuře a hodnotách:

- **Počet párů spojů:**
 - **pracovní den..... 4 páry**
 - **víkend a svátek..... 2 páry**

- **Docházková vzdálenost:**
 - **z obydleného území k zastávce do 2 000 m**
 - **ze zastávky k cíli ve veřejném zájmu do 2 000 m**

Pro rozhodování o zastávkách meziregionální dopravy (rychlíkové zastávky) se kromě stanovení minimální vzdálenosti (kilometrové časové) doporučuje dále zohlednit roli příslušné obce ve vztahu k dopravní obsluze území a vlastních obyvatel.

Obec, zastávka rychlíkové dopravy, by měla mít alespoň tyto parametry:

- **Počet obyvatel12 000**
- **Minimální počet výchozích linek autobusové dopravy 10**
- **Minimální územní působnost této obce ORP**

SEZNAM PŘÍLOH

- Příloha č. 1 – **Analytická část**
- Příloha č. 2 – **Přehled obcí neplnící zvolený standard dopravní obslužnosti**
- Příloha č. 3 – **Přehled obcí neplnící minimální požadavky dopravní obslužnosti**
- Příloha č. 4 – **Kritéria standardu dopravní obslužnosti**
- Příloha č. 5 – **Dotace do dopravní obslužnosti po jednotlivých krajích**
- Příloha č. 6 – **Docházková vzdálenost k zastávkám veřejné hromadné dopravy
v mapovém podkladu (samostatný svazek; pouze v papírové formě)**