

**UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI**

Přírodovědecká fakulta

katedra geografie

Jan HERCIK

**DOPRAVNÍ SYSTÉMY ČESKÉ REPUBLIKY A SLOVINSKA  
SE ZAMĚŘENÍM NA VEŘEJNOU DOPRAVU**

Transportation systems in the Czech republic and Slovenia with special focus on  
public transportation

Diplomová práce

vedoucí práce: RNDr. Pavel Ptáček, Ph.D.

---

Olomouc 2008



Vysoká škola: Univerzita Palackého

Fakulta: Přírodovědecká

Katedra: Geografie

Školní rok: 2006/07

## ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

student

*Jan HERCIK*

obor

**geografie - historie**

**Název práce:**

**Dopravní systémy České republiky a Slovinska se zaměřením na veřejnou dopravu**

**Transportation systems in the Czech republic and Slovenia with special focus on public transportation**

**Zásady pro vypracování:**

Cílem diplomové práce je provést přehled vývoje dopravních systémů v České republice a Slovinsku se zaměřením na období po roce 1989. Důraz bude kladen zejména na dopravní politiku v oblasti veřejné dopravy. Výsledkem bude srovnávací studie, která se zaměří na silné a slabé stránky obou dopravních systémů.

Struktura práce:

1. Úvod, vývoj dopr. systémů do r. 1990
2. Vývoj dopr. systémů po r. 1990
3. Nejvýznamnější nástroje dopravní politiky: regionální, národní a evropská úroveň
4. Perspektivy vývoje veřejné dopravy – modelová území v ČR a Slovinsku
5. Závěr
6. Anglické resumé

Diplomová práce bude zpracována v těchto kontrolovaných etapách:

Sestavení osnovy DP (listopad 2006)

Rešerše literatury (únor 2007)

Teorie a metodologie výzkumu, sběr dat (únor 2007)

Terénní šetření: studijní pobyt ve Slovinsku (únor-květen 2007)

Analýza a syntéza získaných poznatků (leden 2008)

Odevzdání diplomové práce (duben 2008)

**Rozsah grafických prací:** text, grafy, mapy,

**Rozsah průvodní zprávy:** 20-22 tisíc slov základního textu + práce včetně všech příloh v elektronické podobě

**Seznam odborné literatury:**

Haack Atlas – Weltverkehr

Hoyle, B., Knowles, R.: Modern Transport Geography. Wiley, 2000, 374 s.

Nové trendy v rozvoji systémů osobní dopravy na principech udržitelné mobility: sborník příspěvků, Univerzita Pardubice. Dopravní fakulta Jana Pernera, Pardubice 2005 206 s.

Řehák, S.: Aktuální problémy ČR - 6. díl - Doprava, Schola forum Ostrava 1997

Tolley, R., Turton, B.: Transport systems, Policy and Planning: A Geographical Approach, Longman 1995

časopis Doprava

ročenky dopravy

**Vedoucí diplomové práce:** RNDr. Pavel Ptáček, Ph.D.

**Datum zadání diplomové práce:** 15. 11. 2006

**Termín odevzdání diplomové práce:** ne dříve než 17 měsíců od zadání



---

vedoucí katedry



---

vedoucí diplomové práce

Tímto prohlašuji, že jsem zadanou diplomovou práci vypracoval samostatně pod vedení RNDr. Pavla Ptáčka Ph. D. a uvedl jsem všechnu použitou literaturu, prameny i jiné zdroje použité při tvorbě diplomové práce.

v Olomouci 30. dubna 2008

vlastnoruční podpis autora

Předem bych chtěl poděkovat všem, kteří mi při tvorbě práce pomohli. Mé díky především směřuji k vedoucímu práce RNDr. Pavlu Ptáčkovi za jeho rady a pomoc. Dále bych chtěl poděkovat ing. Liboru Liškovi z Krajského úřadu Libereckého kraje a Janezi Hancmanovi z dopravního odboru Mestne občiny Maribora a zástupcům dopravních firem působících v Libereckém kraji za poskytnutí cenných informací. V neposlední řadě děkuji Bc. Petru Holečkovi za pomoc při pořizování fotodokumentace a realizaci dotazníkového šetření. Za pomoc s gramatickou a stylistickou správností děkuji paní mgr. Evě Šimové a paní Věře Hercíkové. Všem výše jmenovaným i řadě dalším patří můj vřelý dík. Předem bych chtěl poděkovat lidem, institucím a firmám bez jejichž pomoci by tato práce nejspíše nikdy nevznikla.

## Obsah

1. Úvod	9
1.1. Cíl práce	11
1.2. Metodologie práce	12
2. Společná tradice Čechů a Slovinců	13
3. Základní geografické údaje ČR a Slovinska	14
4. Stručná geografická charakteristika Libereckého kraje a Podrávského regionu	15
4.1. VÚSC Liberecký kraj	15
4.2. Podrávský region	16
5. Nástin historického vývoje dopravních systémů na území ČR a Slovinska	18
5.1. Doprava od starověku po raný novověk	20
5.2. Vývoj dopravních systémů v době industrializace	24
5.3. Vznik městské hromadné dopravy v Liberci	28
5.4. Vznik linkové autobusové dopravy v Podrávském regionu	29
5.5. Dopravní systémy České republiky a Slovinska v éře socialismu	30
5.6. Změny v dopravě po roce 1989 (1991)	32
6. Dopravní politika, současný stav a trendy ve veřejné dopravě osob v Evropské unii	36
6.1. Obecné trendy v osobní dopravě v Evropské unii	36
6.2. Dopravní politika Evropské unie	36
6.3. Rozvoj kvalitní městské dopravy jako jedna z priorit EU	37
6.4. Trendy v městské a regionální veřejné dopravě v Evropě	38
7. Dopravní politika ČR a Slovinska zaměřená na veřejnou osobní dopravu	41
7.1. Dopravní politika ČR	41
7.2. Dopravní politika Slovinska	42
7.3. Srovnání dopravní politik v oblasti veřejné hromadné dopravy osob	43
8. Charakteristika systémů veřejné dopravy popisovaných států	46
8.1. Letecká doprava	46
8.1.1. Česká republika	46
8.1.2. Slovinsko	46
8.1.3. Srovnání	47
8.2. Pravidelná pozemní veřejná osobní doprava v České republice	48
8.2.1. Autobusová doprava	48
8.2.2. Železniční doprava	48
8.2.3. Integrace systémů veřejné dopravy v České republice	52

8.3. Pravidelná pozemní veřejná osobní doprava v České republice	55
8.3.1. Autobusová doprava	55
8.3.2. Železniční doprava	57
9. Dopravní politika na regionální a městské úrovni	59
9.1. Dopravní politika Libereckého kraje	59
9.2. Dopravní strategie větších měst Libereckého kraje	60
9.2.1. Dopravní politika města Liberce	61
9.2.2. Případová studie: Projekt Česká Lípa – zdravé město (hodnocení z pohledu dopravy a návržení jeho zdokonalení)	62
9.3. Dopravní politika regionu Podráví	64
9.4. Dopravní politika města Maribor	65
9.5. SWOT analýza dopravní politiky Liberce a Mariboru	67
10. SWOT analýza dopravní sítě Libereckého kraje a Podrávského regionu	69
11. Veřejná hromadná doprava na Liberecku a v Podráví	72
11.1. Veřejná hromadná doprava v Libereckém kraji	72
11.1.1. Autobusová doprava	74
11.1.2. Železniční doprava	79
11.1.3. Městská hromadná doprava	81
11.1.4. Integrovaný dopravní systém Libereckého kraje	81
11.2. Veřejná hromadná doprava v Podrávském regionu	83
11.2.1. Autobusová doprava	84
11.2.2. Železniční doprava	88
11.2.3. Městská hromadná doprava	90
11.2.4. Pokus o návržení postupu při integraci veřejné dopravy v Podrávském regionu	91
11.3. SWOT analýza regionální veřejné osobní dopravy	93
12. Případová studie stavu městské osobní dopravy v Liberci a Mariboru	96
12.1. Systém městské dopravy v Liberci	96
12.1.1. Městská hromadná doprava	96
12.1.2. Cyklistická a pěší doprava	99
12.2. Systém městské dopravy v Mariboru	101
12.2.1. Městská hromadná doprava	101
12.2.2. Cyklistická a pěší doprava	102
12.3. SWOT analýza městské dopravy v Liberci a v Mariboru	105

13. Závěr	108
14. Resumé	109
15. Seznam použité literatury a internetových zdrojů	110
16. Seznam zkratk	115
17. Přílohy	117



## 1. Úvod

Doprava vždy byla, je a bude důležitou součástí života každého člověka. Bez toho aniž by si to řada lidí uvědomovala den co den využívá den co den přímo či nepřímo jednotlivé její složky. Cukrovinky, které si malé děti kupují v samoobsluze tam musely být odněkud a něčím přivezeny, všichni obyvatelé zeměkoule jsou přímými účastníky dopravy při cestě do práce (pokud tedy nepracují doma) a tak to bychom mohli pokračovat dál a dál. Mezinárodní organizace i jednotlivé státy si více či méně uvědomují význam dopravy pro správné fungování všech složek státu a pro spokojenost svých občanů. Občané se stávají přímými aktéry dopravy vždy když vyjdou z domu na ulici, když nasednou do auta, na kolo či do prostředku veřejné hromadné dopravy.

Právě veřejná hromadná doprava má na evropském kontinentě několikasetletou tradici. Její význam a charakter se během doby a v různých částech Evropy měnil až se vyvinul v moderní službu, kterou více či méně využívá 9/10 obyvatel Evropy. Tento jev si evropské politikové většinou uvědomují a kladou rozvoji hromadné dopravy velkou váhu. Hromadná doprava však nemá pouze význam přemísťování obyvatel z místa na místo. K tomu se přidává i řada dílčích, ale velice důležitých aspektů:

1. sociální (každý nemá možnost se dopravovat svým osobním automobilem)
  2. ekonomický (veřejná doprava zaměstnává obrovské množství lidí)
  3. ekologický (veřejná doprava je mnohem ekologičtější než individuální automobilová doprava, které by měla být výrazným konkurentem a přispět k jejímu snížení)
  4. faktor bezpečnosti (veřejná doprava je mnohem bezpečnější než doprava automobilová)
- atd.

Veřejná doprava také napomáhá ke komplexnímu rozvoji i těch nejdlejších regionů. Je proto nutné veřejnou osobní dopravu poskytovat v co nejlepší kvalitě a optimální kvantitě nejen na vytížených linkách, ale i tam kde jí využívá jen hrstka občanů. K lepší dopravní obslužnosti, konkurenceschopnosti vůči osobním automobilům a celkově trvale udržitelnému rozvoji regionů by měly přispět ve většině státech Evropy již zcela obvyklé a Evropskou unií podporované integrované dopravní systémy a rozvoj moderních způsobů veřejné dopravy.

Jakýkoliv druh dopravy, ať už veřejná či individuální, osobní či nákladní, by nemohl existovat bez kvalitní sítě dopravních cest, které jsou v některých částech Evropy ve velice žalostném stavu. To je problém zejména postkomunistických zemí, jako je Česká republika i Slovinsko. Zdejší vlády vynakládají ročně velké sumy na modernizaci a údržbu dopravní sítě. Velký rozdíl však je v přístupu k veřejné dopravě, která je v České republice celkově

více podporovaná a nalézá se mnohem blíže vyspělým dopravním systémům některých států západní Evropy.

Tato práce vznikla jako součást studijního pobytu ve Slovinské republice na Univerzitách v Mariboru a Lublani. Díky němu se mi naskytla příležitost vidět dopravní systémy Slovinska v praxi. Mohl jsem si tak udělat obrázek o jejich fungování, nedostatcích i přednostech. Jako užší region jsem si vybral region Podráví, který se nalézá v severovýchodní části Slovinska. Důvodem byl můj tříměsíční pobyt v této oblasti a tedy i možnost dlouhodobějšího pozorování zdejší dopravy. Region Podráví není správní jednotkou, nýbrž jednotkou statistickou NUTS III. Slovinsko totiž nemá dosud vyřešené rozdělení na větší správní celky (něco jako v ČR kraje). Můžeme se tak setkat s dvojitým dělením. Většina Slovinců rozdělují svou zemi na osm historických regionů. Pokud bychom brali toto dělení, tak zkoumaný region by byl součástí regionu Štajerska. Dalším možným dělením jsou statistické jednotky NUTS III, kterých je dvanáct.

Za český protějšek k Podráví jsem si vybral VÚSC Liberecký kraj. Důvodů bylo několik. Z český krajů se tvarem i charakterem nejvíce podobá Podráví. Oba regiony byly v 90. letech výrazně postiženy restrukturalizací hospodářství, mají přibližně stejný počet obyvatel, jejich charakter předurčuje některé oblasti k perifernosti (např. Frýdlantský výběžek, a oblast jihovýchodu a severovýchodu Podráví) a v neposlední řadě jsou oba pohraničními regiony, což je výrazným faktorem při dopravní obsluze území, ale také určitou možností a výzvou pro rozvoj přeshraniční spolupráce i v oblasti veřejné osobní dopravy.

## **1. 1. Cíl práce**

Práce si klade za cíl poskytnout ucelený přehled vývoje a současného stavu dopravních systémů v České republice a Slovinsku s důrazem na veřejnou osobní dopravu. Dalším úkolem je poskytnout přehled o dopravní politikách na úrovni Evropské unie a všech úrovních státní správy, tedy od úrovně státu, přes regiony, až po větší města. Práce se v tomto ohledu snaží jednotlivé dopravní politiky, resp. strategie rozvoje nejen popsat, ale i zhodnotit, navzájem porovnat a na vybraných úrovních se pokusit i o navržení jejich dílčích vylepšení. Práce se dále zaměřuje na inovační a moderní trendy ve veřejné a městské dopravě. Tyto postupy se snaží implikovat do zkoumaných regionů a měst. V neposlední řadě by měla práce poskytnout analýzu současného stavu městské a příměstské dopravy v Liberci, resp. Mariboru a okolí. Výsledkem této analýzy by mělo být vyzdvižení úspěšných a inovativních přístupů řešení městské dopravy příznivé pro obyvatele, které vedou k naplňování dopravní politiky Evropské unie.

## 1. 2. Metodologie práce

Postupy, kterými vznikla tato práce, bychom mohli rozdělit do tří skupin: kompilace informací z odborné literatury, analýza pramenných údajů a terénní výzkum. Navíc byly všechny informace podrobeny pro porovnání dvou území srovnávací analýze. Různost metod je dána šíří zpracovávaného tématu. Každá část si vyžádala zcela jiný přístup a jiný druh použitých materiálů.

Pro první část práce bylo nejdůležitější použití odborné slovinské a české historické literatury a historických statistických pramenů. V další části je práce zaměřena na analýzu odborné literatury z oblasti dopravní politiky a evropských dopravních systémů. Při tom byla použita kritická analýza získaných poznatků. V závěrečné fázi se přidala metoda terénního výzkumu a dotazníkové šetření, která byla prováděna od jara do podzimu 2007 v Podráví a od podzimu 2007 do jara 2008 v Libereckém kraji. Základem terénního výzkumu byly rozhovory se zástupci dopravních podniků a představitelů samosprávy. Ve Slovinsku byla tato část provázena velkým nezájmem ze strany státní správy i dopravců. Dotazníkové šetření je v této práci spíše určitým doplněním a jeho analýze tak není věnována taková pozornost. Dotazníkového šetření se zúčastnilo přibližně 25 respondentů v každém regionu.

Při sběru údajů se vyskytla řada, někdy i neřešitelných problémů. V první řadě to byla neochota některých dopravních firem i státních úřadu (zejména ve Slovinsku) ke spolupráci, a tím i neposkytnutí statistických údajů. Dalším problémem byla neexistence porovnatelných dokumentů a statistik v obou státech, resp. regionech. Díky neexistenci správného členění na větší celky totiž neexistují např. ucelené regionální dopravní politiky a není k dispozici ani řada statistických údajů pro jednotlivé regiony.

Ve všech částech diplomové práce jsou použity vhodné obrazové přílohy, mapy, tabulky a grafy. Ty pomáhají pro lepší pochopení problematiky. Grafy a schémata byly vytvářeny v programu MS Office 2003 a 2007. Obrazový materiál a mapové přílohy jsou často převzaty od dopravců či státních institucí. Část obrazových příloh je dílem autora a jeho spolupracovníků.

## 2. Společná tradice České republiky a Slovinska

Podle počtu obyvatel a rozlohy to jsou zcela neporovnatelné státy. I přesto nalezneme celou řadu věcí, u kterých je mezi oběma pojítka velice těsné. Začít bychom mohli například u historie. Pokud opomineme středověké období, ve kterém bychom našli celou řadu společných okamžiků, tak opravdu společná historie Čechů a Slovinců začíná rokem 1526, kdy se české země stávají součástí Habsburské monarchie. V roce 1918 stály oba národy u rozpadu tohoto mnohonárodnostního státního útvaru, aby se staly součástí nových státních útvarů, jejichž spolupráce, a nejen diplomatické styky budou na velmi vysoké úrovni – Československa a Království Srbů, Chorvatů a Slovinců. V období po 2. světové válce se k moci v obou státech (Československu i Jugoslávii) dostali k moci komunisté a obě země se vydaly po cestě totality a řízeného hospodářství. V obou dvou zemích však komunistické systémy vypadaly zcela odlišně. Zatímco Československo přejímalo sovětský model, tak Titova Jugoslávie „šla vlastní cestou“. Samostatné demokratické Slovinsko vzniká po rozpadu Jugoslávie v roce 1991 a o dva roky později rozpadem Československa vzniká Česká republika. V nedávné době se tradiční spojení mezi těmito zeměmi opět obnovuje. Společně se stáváme členy NATO a o šest let později společným vstupem do Evropské unie. Znakem spolupráce mezi oběma zeměmi je i přímé dopravní spojení metropolí. Existuje letecká linka Praha – Lublaň (Brnik)<sup>1</sup> a z Prahy a Lublaně denně vyjíždí vlak EC 100/101 Jože Plečnik<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> linka ČSA OK 0828 (Praha Ruzyně-Lublaň Brnik), OK 0829 (Lublaň-Praha) dle letového řádu ČSA na rok 2008

<sup>2</sup> dle jízdního řádu ČD 2007/2008 (platnost od 9. prosince 2007 do 13. prosince 2008)

### 3. Základní geografické údaje ČR a Slovinska

Ačkoliv je Slovinsko podle rozlohy méně než třetinovým státem než je Česká republika, pestrostí reliéfu Česko překonává. Na tak malém území najdeme velehory Alpy, roviny v dolním Podráví a Pomuří či krasový reliéf v jižním Slovinsku a ve větší části Slovinska potom pahorkatiny a hornatiny. Oba státy jsou parlamentními republikami. I díky rozdílnému reliéfu mají zcela rozdílný charakter osídlení a rozdílné hustoty zalidnění.

Tab. 1: Základní údaje o České republice a Slovinsku

	Stát	
	Česká republika	Slovinská republika
rozloha (v tis. km <sup>2</sup> )	79	20
počet obyvatel (v mil.)	10,2	2
hustota zalidnění	132 obyv./km <sup>2</sup>	99,6 obyv./km <sup>2</sup>

#### 4. Stručná geografická charakteristika Libereckého kraje a Podrávského regionu

Při velice letném pohledu na regiony Podráví a Liberecký kraj nalezneme řadu společných charakteristik. Oba regiony leží na severních okrajích obou států, jsou to regiony pohraniční, Podrávský statistický region sousedí na severu s Rakouskem, resp. se spolkovou zemí Štýrsko a na jihovýchodě s Chorvatskem. Právě tento charakter je významným pojítkem výrazně ovlivňující celou socio-ekonomickou sféru obou regionů. Významným faktorem, který přispívá k rozvoji regionů, je jejich začlenění do euroregionů. Statistický region Podráví je součástí Euroregionu Steiermark/Severovzhodna Slovenija a velká část Libereckého kraje je začleněna do Euroregionu Neisse-Nisa-Nysa (viz. příloha 3, 4). V obou regionech také nalezneme důležitý prvek pomáhající celkovému vzestupu obou regionů, a to univerzitu – Technická univerzita v Liberci a Univerzita v Mariboru. Jedním z dalších společných věcí je restrukturalizace, která v obou tradičně průmyslových regionech (Liberecko – textilní a strojírenský průmysl, Podráví – strojírenský průmysl) proběhla v 90. letech 20. století. V neposlední řadě je společným rysem také přibližně stejná vzdálenost od hlavních měst a jejich spojení s nimi moderními komunikacemi (z Maribora do Ljublaně – zmodernizovaná železniční trať a dálnice, z Liberce do Prahy – rychlostní komunikace R35, R10). Toto je jen kusý výčet nejdůležitějších společných rysů obou regionů. Podrobnější srovnání v základních ukazatelích nabízí tabulka 2.

Tab. 2: Srovnání základních ukazatelů Libereckého kraje a Podrávského statistického regionu

	Region	
	Liberecký kraj <sup>3</sup>	Podrávský stat. region <sup>4</sup>
<b>Rozloha</b>	3 163 km <sup>2</sup>	2 170 km <sup>2</sup>
<b>počet obyvatel</b>	430 774 (k 31. 12. 2006)	319 235 (k 31. 12. 2005)
<b>hustota osídlení</b>	136,2 obyv./km <sup>2</sup>	147,1 obyv./km <sup>2</sup>
<b>počet obcí (občin)</b>	215	41
<b>podíl oblasti na rozloze státu</b>	4,0 %	9,2 %
<b>největší město s počtem obyvatel</b>	Liberec 98 781 (k 31. 12. 2006)	Maribor 114 349 (k 12. 4. 2002)

##### 4. 1. VÚSC Liberecký kraj

Vyšší územně samosprávný celek Liberecký kraj vznikl na základě reformy veřejné správy k 1. lednu 2000. Jak již bylo zmíněno, tak se rozprostírá v severní části České

<sup>3</sup> dle: Statistická ročenka Libereckého kraje 2007. ČSÚ, Liberec 2007

<sup>4</sup> údaje dle: Slovenske regije v številkah. Statistični urad republike Slovenije, Ljubljana 2007

republiky při hranicích se Spolkovou republikou Německo (20 km dlouhá společná hranice se spolkovou zemí Sasko) a Polskem (130 km dlouhá společná hranice). Na západě kraj sousedí s Ústeckým, na jihu se Středočeským a na východě a jihovýchodě s Královéhradeckým kraje. Je převážně hornatý, přičemž nejčlenitější je západní a severní část regionu. Zcela jiný charakter má kraj při hranicích se Středočeským a částečně i Ústeckým krajem (jih, jihozápad a jihovýchod okresu Česká Lípa). Členitý reliéf zde byl a stále ještě je důležitým determinujícím faktorem pro dopravu v regionu (problémy při stavbě a údržbě komunikací atd.).

Liberecký kraj je tvořen okresy Česká Lípa, Liberec, Jablonec nad Nisou a Semily. Na jeho území se nachází 10 správních obvodů obcí s rozšířenou působností a v rámci nich 21 územních obvodů pověřených obcí (stav od 1. 1. 2003). Největšími městy jsou Liberec, Jablonec nad Nisou, Česká Lípa a Turnov. Z hlediska hospodářství, je v regionu nejdůležitější průmysl. Dlouhou tradici zde má zejména sklářský a v poslední době útlumový textilní průmysl. Dále se zde rozvíjí strojírenský průmysl (v návaznosti na automobilový průmysl), výroba a zpracování plastů atd. Velký význam má pro region cestovní ruch a v posledních letech stále posilující odvětví dopravy a obchodu. Pro rozvoj regionu je také velice důležitá zdejší Technická univerzita v Liberci.<sup>5</sup>

#### **4. 2. Podrávský statistický region („Podravska statistična regija“)<sup>6</sup>**

Podrávský region není správní jednotkou, ale pouze jednotkou statistickou ve formě statistické jednotky EU NUTS III. Neexistence nějakého vyšší správního celku je velkou překážkou pro další rozvoj všech regionů Slovinska. Obrazně řečeno vzdálenost mezi centrální vládou a občinami je hodně velká. Samotné občiny pak jsou pro rozvoj regionu jako celku velmi malou jednotkou.

NUTS III „Podravska regija“ sousedí na východě s Pomurje, na západě s regionem Koroška a na jihu se regionem Savinjska. Z hlediska charakteru reliéfu lze Podráví rozdělit na hornatou subalpskou část na západě – tzv. Zgornje Podravje (Horní Podráví) a na nížinatou část Dravsko-Ptujského podél řeky Drávy na východě – tzv. Spodnje Podravje (Spodní Podráví). Mezi nejvýznamnější centra Dolního Podráví řadíme Ptuj či Ormož a do Horního Podráví naopak patří Slovenská Bistrica, Lenart a zejména pak centrum celé statistické jednotky – Maribor. Podrávský region je druhým největším statistickým regionem (NUTS III)

<sup>5</sup> Statistická ročenka Libereckého kraje 2007. ČSÚ, Liberec 2007, s. 19 - 20

<sup>6</sup> dále jen Podrávský region či Podráví



Slovinska (16,1 % obyvatel Slovinska). Na jeho území je celkem 34 občin, z nichž nejvýznamnější jsou: Maribor, Ptuj, Slovenska Bistrica, Ormož a Lenart.

Tento region byl vždy důležitou průmyslovou oblastí Slovinska. V dobách Jugoslávie se zde nalézala obrovská továrna na automobily, která vyráběla součástky k automobilům, autobusy a nákladní auta jak civilní, tak zejména pak vojenská. I přes restrukturalizaci v 90. letech a četné hospodářské problémy je i dnes Podrávský region druhým nejvýznamnějším regionem Slovinska (dle HDP) hned po Střední Slovinsku s Ljubljání (Osrednoslovenska regija). V současné době si stále uchovává nejvýznamnější místo strojírenský průmysl. Oproti Libereckému kraji má zde velký význam i zemědělství (6,1 % EAO pracuje v zemědělství). Stejně jako Liberecký kraj i obce v Podráví kladou velký důraz na rozvoj cestovního ruchu. A i zde je důležitým faktorem pro budoucí rozvoj region existence Univerzity v Mariboru.<sup>7</sup>

---

<sup>7</sup> Slovenske regije v številkah. Statistični urad republike Slovenije, Ljubljana 2007, s. 13, 32 – 33, 57 s.

## 5. Nástin historického vývoje dopravních systémů na území České republiky a Slovinska

Jako je tomu ve většině lidských činnostech, tak i v dopravě platí, že pro pochopení stavu současného a jeho dalšího zlepšování budoucnosti je nutno mimo jiné pochopit dosavadní vývoj. Jednoduše řečeno je současný dopravní systém kdekoliv na světě výsledkem dlouho trávajícího vývoje. Česká republika a Slovinsko tak nejsou žádnou výjimkou a to tím spíše, že na území obou států má doprava se všemi svými složkami více jak dva tisíce let dlouhou tradici. Vývoj dopravních systémů v těchto dvou zemích, stejně jako jinde v Evropě, lze přesněji členit pouze podle vývoje jednotlivých složek systému. Tato práce se zabývá zejména veřejnou dopravou, a proto zde přináším jedno z možných členění vývoje právě veřejné osobní dopravy ve střední Evropě<sup>8</sup>:

1. pěší období (pravěk – raný novověk)
2. období kočárů a poštovních dostavníků (od 15. do 1. poloviny 19. století)
3. období železnice a vzniku veřejné osobní dopravy (konec 1. poloviny 19. století – konec 1. světové války)
4. období silniční motorové dopravy (20. léta 20. století – 50. léta 20. století)
5. období letecké dopravy (od padesátých či šedesátých let 20. století)

Je samozřejmě jasné, že s příchodem nového dopravního prostředku v přepravě osob nezanikl ten předcházející, a tak toto dělení vývoje veřejné dopravy je vytvořeno nejen podle dominantně užívaného dopravního prostředku té doby, ale také podle toho, kdy se novinka ve veřejné dopravě stala masově užívanou.

Výše uvedené dělení vývoje je vytvořeno pro střední Evropu obecně, a tak nijak nezohledňuje politický, hospodářský ani dopravní vývoj jednotlivých států. Proto je zde na místě pokusit se vytvořit ještě jedno dělení vývoje veřejné dopravy, konkrétně pro území České republiky a Slovinska (viz. tabulka 3). Pro náš další text proto použijeme určitou kombinaci obou uvedených dělení.

---

<sup>8</sup> Při tomto dělení je použito za kritérium druh dopravního prostředku, jeho význam v dané době a hromadné rozšíření jeho využívání.

Tab. 3: Období vývoje veřejné a dopravy na území ČR a Slovinska

historické období	dominantní dopravní prostředek		charakteristický znak dopravního systému	
	území ČR	území Slovinska	území ČR	území Slovinska
<b>Pravěk</b>	Chůze	chůze	vyšlapané pěšiny a stezky	
<b>Starověk</b>	Chůze	chůze	řídka síť keltských silnic	římské silnice
			jantarová stezka	
<b>středověk</b>	Chůze	chůze	obchodní stezky	obchodní stezky
<b>Raný novověk</b>	Chůze	chůze	obchodní stezky	obchodní stezky
<b>Habsburská monarchie</b>	<b>počátky veřejné hromadné dopravy osob (mezistátní, vnitrostátní, regionální, městské)</b>			
	postupné rozšiřování a zdokonalování kočáru		na konci 17. století snahy o zlepšení stavu cest a rozšíření jejich sítě	
<b>18. – 1. polovina 19. století</b>	Chůze	chůze	výstavba umělých silnic tzv. chausée	
	zavedení pravidelných poštovních dostavníků diligencí		vznik prvních silničních zákonů	
<b>2. pol. 19. stol. - 1918</b>	chůze, vlak	chůze, vlak	rozšíření železnice a dostavba regionálních silnic	
	<b>1918 - rozpad Rakouska-Uherska a vznik ČSR a Království SHS</b>			
<b>1918 - 1945</b>	vlak, auto, autobus, (tramvaj)		nové směry dopravních proudů	
<b>období socialismu</b>	vlak, bus, auto		vliv centrálně řízeného hospodářství	vlastní cesta socialistického hospodářství
	tramvaj, trolejbus, metro	(trolejbus)	sovětského typu	hospodářství
<b>období tržního hospodářství</b>	auto, autobus, vlak, letadlo		privatizace části dopravního sektoru	
	tramvaj, trolejbus, metro		stavba tranzitních koridorů	
			velký vzestup individuální automobilizace	
<b>Počátek 21. století</b>	auto, autobus, vlak, letadlo		snaha o ekologicky šetrnou dopravu	
	tramvaj, trolejbus, metro, autobus	autobus	rozvoj alternativních forem dopravy	
			počátek liberalizace v železniční dopravě	

## 5. 1. Doprava od starověku po raný novověk

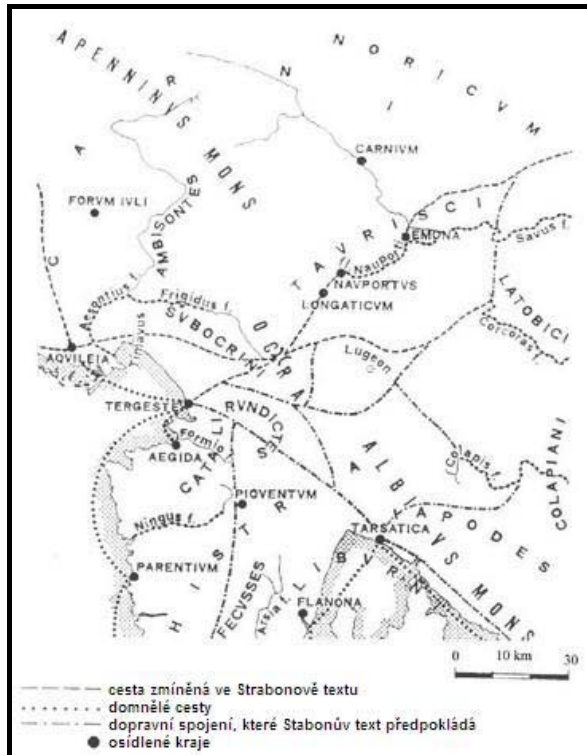
Kořeny protomoderní dopravy sahají na sledovaných území do období Římské říše. Kolem roku 10 př. n. l. se území dnešního Slovinska dostalo do područí Římské říše<sup>9</sup>. Již

daleko předtím však začali Římané napojovat zdejší území na síť svých velice kvalitních silnic tzv. „via“. Ty byly ještě více než tisíc let po zániku Římské říše nedosažitelným příkladem kvantity a zejména pak kvality dopravního stavitelství a plánování. Dodnes ve slovinské krajině nalézáme pozůstatky po těchto dopravních skvostech (viz. obr. 1). Římské silnice spojily římská města Emonu (dnes součást



Obr. 1 Linie staré silnice u Kačji vsi u Planiny (zdroj: [www.podgura.cz](http://www.podgura.cz))

Lublaně), Ptuj ad. s Apeninským poloostrovem, resp. s Balkánským poloostrovem a se severovýchodní částí Římské říše (viz. obr. 2). Důkazem kvality a propracovanosti sítě římských silnic je především využití jejich vedení i řady stavebních prvků (zářezy, násypy ad.) při pozdějším budování středověkých stezek.



Obr. 2 Schéma římských silnic v oblasti dnešního Slovinska ve 2. a 1. stol. př. n. l. (zdroj: ANSI 1975 – překlad autora)

<sup>9</sup> [www.slovenia.si](http://www.slovenia.si)

Zcela jiná situace byla za Alpami, kam takovéto výdobytky římské civilizace, kterými kvalitní silnice bezesporu byly, v takové míře nepronikly. Nemysleme si však, že naše území bylo od ostatní Evropy dopravně, a tedy i obchodně zcela izolováno. Již v období před polovinou 1. tisíciletí př. n. l. existovalo spojení dnešních Čech a Rakouska a odtud dále až do dnešního Slovinska, k Jaderskému moři. Na západ vedly cesty do Porýní a na východ do Trnavské roviny. Tato východní cesta se na jižní Moravě křížila s cestou směřující od Baltského moře k jihu.<sup>10</sup> Po příchodu Keltů se síť cest zlepšila po kvantitativní i kvalitativní stránce. I v pozdější době se většina suchozemských cest držela toků větších řek.

Jednoznačně nejdůležitější dálkovou obchodní cestou doby laténské i římské na našem území byla tzv. Jantarová cesta, jíž fakticky tvořil systém řady komunikací, jejichž průběh se do určité míry v čase měnil. I na této jedné z nejvýznamnějších cest starověku můžeme dokázat dopravní propojení námi sledovaných území, tedy dnešní České republiky a Slovinska.<sup>11</sup>



**Obr. 3: Mapa starověké Evropy s naznačením hlavních cest spojujících Baltské a Jaderské moře (zdroj: hispam.wz.cz)**

Po rozpadu západořímského impéria nastalo v západní Evropě<sup>12</sup> období hospodářského úpadku, který kromě jiných důsledků přinesl i masové vylidňování a faktický zánik velké části římských měst. Lidé se stěhovali za potravou na venkov, kde se z obchodníků stávali pomalu zemědělci, a tak z Evropy na dalších více než dvě stě let zmizel jeden z předpokladů rozvoje dopravy, tedy města.

Obnova dálkového obchodu a na to navazující postupná obroda starších měst a zakládání měst nových začíná v jižní a západní Evropě v 10. a 11. století v ose severní Itálie – větší západoevropské toky (Rýn, Rhône) – atlantické a severomořské pobřeží. Toto utváření

<sup>10</sup> Musil, Jiří F. : Po stezkách k dálnicím. NADAS, Praha 1987, 213 s. , s. 64 - 65

<sup>11</sup> Folprecht, J. : Dějiny dopravy a dopravní techniky (Město a doprava). VŠB – TU Ostrava, Ostrava 2006, s. 15, s. 70 - 74

<sup>12</sup> Rozumějme tím oblast bývalé Západořímské říše. Vývoj hospodářský, politický i dopravní na východě v Byzantské říši probíhal zcela jinak.

či obnova páteřních dopravních komunikací (vodních i suchozemských) vede ke vzniku vedlejších cest a stezek, a tak se postupně do evropské sítě napojují i severní oblasti Slovinska a o něco později i českých zemí (cca. 12. století). Je to prakticky ten samý systém (zákon), který popisuje Henry Piren pro rozvoj obchodu, tedy že „obchod vyvolává další obchod“.<sup>13</sup> Jak je vidět z mnohem mladší doby a i ze současnosti tento zákon platí pro dopravu bezesporu.

Střední Evropa byla ve středověku postupně protkána sítí cest a stezek, které se staly tepnami propojujícími tyto oblasti se západní i jižní Evropou. Způsoby cestování po těchto komunikacích stručně nastiňuje příloha 5. Při srovnání středověké dopravní sítě na území dnešního Libereckého kraje a regionu Podráví nalezneme celou řadu odlišností pramenících jak z jejich polohy, tak dosavadního historického vývoje. Z hlediska celoevropského dopravního významu je postavení těchto dvou regionů v celé historii prakticky nesrovnatelné. Podrávím procházela jak římská silnice, tak celoevropsky významná Jantarová stezka a pozdější stezka vedoucí ze severu na jih do terstského přístavu (pozdější tzv. Terstská silnice). Tento celoevropský význam pro tranzitní dopravu neztratilo Podráví dodnes. Na druhé straně Liberecko bylo po dlouhou dobu okrajovým regionem Čech. I přesto přes něj již od středověku procházely pro český stát významné obchodní stezky, které spojovaly Prahu s Lužicí (např. Žitavská stezka a Milevská nebo-li Nisská stezka). Vedle těchto zde samozřejmě existovalo spojení samotného Liberce s Prahou, tzv. Liberecká stezka<sup>14</sup>. Mezi tyto cesty patřily: Žitavská neboli Záhošťská stezka, Milevská či Nisská stezka a stezka Liberecká.<sup>15</sup>

Význam měst a regionů, které středověké stezky propojovaly, v dalších staletích nijak trvaleji neupadal, ba naopak často výrazně vzrostl, a tak, když se začalo v 18. století uvažovat o stavbě nových kvalitních silnic, bylo často využito vedení těchto starších cest. Tam, kde žádná taková cesta nevedla, či její vedení bylo zcela nevyhovující, byla postavena zcela nová silnice. Tento stavební „boom“ mohl však začít až tehdy, když si habsburští panovníci vládoucí jak v Čechách (od roku 1526), tak ve všech zemích do kterých patřilo slovinské území (od 14. – 15. stol. ), konečně uvědomili důležitost kvalitní dopravní sítě pro rozvoj hospodářství celého státu. Stalo se tak až na počátku 18. století za vlády Josefa I. a zejména pak Karla VI. Ten také začal se stavbou prvních kilometrů nejdůležitějších silnic říše –

<sup>13</sup> Piren, H. : Středověká města. Praha 1927, s. 79

<sup>14</sup> Zajímavostí je, že od roku 1351 byla tato stezka využívána nelegálně. Tehdy totiž císař a král Karel IV. stezku přes Liberec na základě stížnosti žitavských měšťanů zakázal. I přesto tento zákaz však zde i nadále vládli čilý dopravní ruch, a to i přeshraniční.

<sup>15</sup> Roubík, F. : Silnice v Čechách a jejich vývoj. Spol. přátel starožitností Československa v Praze, Praha 1938, 115 s. , s. 67

tzv. Terstské či Jižní (z Vídně do Terstu či Rijeky) a Vídeňské (z Vídně do Prahy). Ve stavební činnosti pokračovala i Karlova dcera Marie Terezie a zejména pak její syn Josef II. Za jejich vlády byly položeny také první právní, technické a administrativní základy pro stavbu těchto umělých silnic, tzv. CHAUSÉEN (později zvaných císařských či erárních).<sup>16</sup> Díky těmto třem panovníkům a přes četné potíže při stavbě většiny silnic vznikla do konce první poloviny 19. století v celém Rakousku síť kvalitních hlavních silnic, které se staly základem pro vznik moderní silniční sítě ve velké části střední Evropy.

Podobně jako v celém státě, probíhal vývoj stavby chauséen i v jednotlivých regionech, resp. na Liberecku a v Podráví. Stejně jako všude jinde i zde se začalo s rekonstrukcemi starších stezek na počátku 18. století. Podráví bylo součástí Štýrského vévodství, čemuž také odpovídalo vedení jednotlivých cest.<sup>17</sup> Během druhé poloviny 18. a na počátku 19. století byly v regionu obnoveny a zmodernizovány silnice spojující Maribor s Dravogradem (dále ve směru na Klagenfurt), dále z Radgory přes Ljutomer do Murskeho Središče, silnice ze Štigova do Čakovce, z Mariboru přes Ptuj a Ormož do Čakovce, v Ptuji a Ormože od ní odbočující silnice do Varaždinu a další hlavní a ještě více vedlejších silnic.<sup>18</sup>

Vedle nejvýznamnější silnice regionu - Terstské silnice, jejíž celková rekonstrukce byla dokončena v roce 1729, se jednou z nejdůležitějších cest Štejerska 19. století stala tzv. Ptujská poštovní a komerční silnice odbočující od Terstské silnice v Mariboru a dále vedoucí přes Ptuj a před Dubravou překračovala hranici<sup>19</sup>. Její význam je vidět i na snaze státu o její dobrý stav<sup>20</sup> a také v její zařazení mezi chauséen v roce 1862. Celkový přehled o silnicích na území dnešního Slovinska v 19. století přináší mapa v příloze 6.

Stav na Liberecku byl od vývoje v Podráví (v Dolním Štýrsku) poněkud odlišný.<sup>21</sup> Poloha kraje vzhledem k dopravním tepnám Evropy byla od polohy Podráví zcela odlišná již od starověku a tento stav se jen velice málo změnil ve středověku. S tímto dědictvím se musela celá oblast Liberecka potýkat i v období habsburské nadvlády. Už nám je známo, že umělé silnice 18. a 19. století se z velké části stavěly ve směrech starších cest a stezek. Podráví

---

<sup>16</sup> Hercik, J. : Vývoj dopravy na Mladoboleslavsku. Olomouc 2006, 68 s. , s. 16

<sup>17</sup> Je to vidět zejména na četnosti silničních, ale i pozdějších železničních spojení dřívějšího Horního Štýrska (dnes spolková země Štýrsko) a Dolního Štýrska (slov. Štajerska) dnes regionu Podráví. Podobně to lze vyzorovat na hranicích spolkové země Korutany a slovinského historického regionu Koroška.

<sup>18</sup> Holz, E. : Razvoj cestnega omrežja na Slovenskem v 19. stoletju. Ljubljana 1991, 378 s. , s. 64 - 65

<sup>19</sup> Vedla přes kraje Starše, Majdiva, Ptuj, Spuhlja, Bukovci, Muretinci a Gajevci.

<sup>20</sup> Okolní obcí musely dva krát ročně opravit silnici, a tak se všemožně snažily, aby údržbu silnice převzal stát.

<sup>21</sup> Liberec se tehdy nazýval německy Reichenberg. V regionu totiž již od doby vnější kolonizace (13. století) převládali německy mluvící obyvatelstvo.

tak protnula jedna z nejdůležitějších silnic říše a Liberec „jen“ silnice o řád menšího významu. Jejich význam s hospodářskou silou regionu však neustále rostl.

I na Liberecku nové chauséen (viz. Příloha 7) sledovaly ve většině případů směry starších cest. Nejdůležitějšími silnicemi regionu tak byly: Rumburská silnice, Žitavská silnice a Liberecká silnice. Motivací pro stavbu těchto a dalších silnic bylo několik. V první řadě to byl zájem státu na kvalitním spojení se Saskem a Pruskem a na straně druhé spojení dosud okrajového Liberecka s Prahou a napojit ho na silniční síť Rakouska. V neposlední řadě také přispět k hospodářskému rozvoji pomalu sílícího Liberecka, kde se začaly rozvíjet textilní manufaktury a o něco později i první textilní továrny. Vedle státu měli o postavení těchto silnic zájem zejména místní šlechtici a později první průmyslníci, kteří správně v silnicích viděli možnost vstupu na nové trhy, a tak i vyšší zisky.

Význam jednotlivých silnic pro různé části regionu i region jako celek byl různý, a to podle toho, jak velkou částí Liberecka silnice procházela a jaký byl její význam v rámci celé sítě. Jiný význam měly tedy pro Liberecko silnice Rumburská či Žitavská, které primárně sloužily jako přeshraniční spojení Rakouska (Čech) se Saskem a Pruskem a silnice Liberecká, Krkonošská ad., které měly v první řadě za úkol přispět k rozvoji regionu a k jeho spojení s centrem (Liberecká silnice).

Všechny výše uvedené silnice tvoří od svého vzniku základ silniční sítě obou zkoumaných regionů. Ve 20. století se význam těchto silnic v některých případech pozměňoval, u některých význam výrazně stoupl, u druhých poněkud poklesl. Při stavebních úpravách ve 20. století bylo z velké části takřka přesně dodržováno vedení těchto silnic. Samozřejmě toto zachování přesného vedení nelze v některých případech z technických i jiných důvodů (např. stavby obchvatů ad.) zachovat.

Během období stavby chauséen a ještě dlouhou dobu potom probíhaly v celém státě stavby silnic nižších tříd, tzv. silnic lokálních, které plnily význam spojnic mezi jednotlivými hlavními silnicemi a propojovaly jednotlivá regionální centra s menšími obcemi. Stavby nebo rekonstrukce těchto silnic trvala fakticky až do počátku 20. století.

## **5. 2. Vývoj dopravních systémů v době industrializace**

Prvopočátky veřejné osobní dopravy lze klást do období vzniku poštovních dostavníků a pozdějších pravidelných diligencí. Rozvoj tohoto druhu veřejné dopravy dosáhl v první polovině 19. století svého vrcholu. V této době se však tento druh dopravy musel začít potýkat s nastupující konkurencí. Tou byla železnice, která jako prostředek pro dopravu nákladu i osob, se stala synonymem nastupující éry. Éry průmyslu, ale i cestování a zkracování vzdáleností mezi lidmi. Železnice sama osobě byla obrovským skokem kupředu



ve veřejné osobní dopravě, byla i impulzem pro vznik dalších složek veřejné osobní dopravy. První polovinu 19. století můžeme bez nadsázky považovat za období vzniku veřejné osobní dopravy v dnešním slova smyslu. Příchod železnice do měst často znamenal i vznik jakéhosi předchůdce městské hromadné dopravy. Nádraží byla totiž často z důvodů technických, hygienických, ekonomických, či čistě politických<sup>22</sup> velice vzdálena od středů měst, a tak mezi těmito dvěma místy začaly jezdit nejdříve omnibusy tažené koňmi a později i první tramvaje. Podmínkou toho všeho však bylo, aby železnice do daného místa byla vůbec zavedena.

Prosadit stavbu novinky, jakou železnice byla, v konzervativním Rakousku nebylo nic snadného. Přesto právě zde vznikla první železnice na evropském kontinentě. Byla jí koněspřežná dráha z Českých Budějovic do Lince. Projekt inženýra Františka Anotnína Gerstnera byl realizován v letech 1825 až 1827 v úseku z Českých Budějovic do Leopodschlagu. Roku 1828 Gerstner od stavby odešel a projekt v méně kvalitní podobě do roku 1832 dokončil Mathias Schönerer.



Po trati původně určené pouze pro přepravu nákladu, zejména soli, se první cestující mohli oficiálně svézt až 10. května 1834, kdy zde firma Vojtěcha Lanny začala s pravidelnou osobní dopravou.<sup>23</sup> Zájem o železnici neustále stoupal. Roku 1860 činil počet přepravených 27 000 osob.

V dalších letech vznikly v Rakousku i další koněspřežné železnice, avšak pravý průlom v rakouské dopravě přišel až se stavbou první normálně rozchodné parostrojní železnice v Habsburské monarchii. Koncesi na její stavbu získala skupina okolo bankéře Rotschilda. Podle této koncese, udělené roku 1835, měla dráha spojit Vídeň přes Břeclav a Přerov s Bohumínem a později i s Krakovem a Haličí. Z této hlavní tratě měly být

V dalších letech vznikly v Rakousku i další koněspřežné železnice, avšak pravý průlom v rakouské dopravě přišel až se stavbou první normálně rozchodné parostrojní železnice v Habsburské monarchii. Koncesi na její stavbu získala skupina okolo bankéře Rotschilda. Podle této koncese, udělené roku 1835, měla dráha spojit Vídeň přes Břeclav a Přerov s Bohumínem a později i s Krakovem a Haličí. Z této hlavní tratě měly být

<sup>22</sup> V některých případech lze vypočítat nezáměr města o postavení železnice a v případech jiných je naopak znám eminentní zájem města o železnici, ale velice nelogický zájem stavební společnosti (např. stavba železnice z Bakova nad Jizerou do České Lípy; blíže: Hercik, J. : Bakalářská práce – Vývoj dopravy na Mladoboleslavsku. Olomouc 2006, 68 s.)

<sup>23</sup> První cestujícím však byl již roku 1832 císař František I. se svou manželkou..

vybudovány odbočky do Brna, Olomouce a Opavy. První úsek dráhy nazvané Severní dráha císaře Ferdinanda (KFNB) mezi Vídní a Deutsch-Wagramem byl dokončen již roku 1837. Do Brna mohl vjet první vlak koncem roku 1838, do Bohumína o necelých devět let později. Již o rok později byla trať ještě prodloužena na hranici s Pruskem, kde byla spojena s tratí vedoucí přes Vratislav a Frankfurt nad Odrou do Berlína. Původním účelem dráhy bylo spojit ostravská naleziště uhlí s Vídní. Jejím napojením na pruskou železnici a také vybudováním odboček do Brna, Olomouce a Opavy se její význam částečně proměnil a určitě posílil. Roku 1843 byla mezi drážní společností a poštovním úřadem podepsána smlouva o dopravě pošty, která se vztahovala i na dopravu osob. Během krátké doby byly pro cestující k dispozici kvalitní, dokonce osvětlené vozy 1. a 2. třídy.<sup>24</sup>

Jižní obdobou „Severní dráhy císaře Ferdinanda“ (dále jen KFNB) byla železnice budovaná z Vídně do Wiener Neustadt. V této délce byla soukromým koncorciem bankéře Sina dostavěna roku 1841 a o rok později do Gloggnitz (nedaleko Semmeringu). Konsorcium mělo eminentní zájem stavět ještě dále na jih a vytvořit tak další spojení, vedle silničního, Vídně s Terstem.<sup>25</sup> V tu dobu si však již vídeňská vláda plně uvědomovala význam železnic pro strategické hospodářské a vojenské záležitosti státu, a tak se rozhodla stavět a provozovat další železnice ve vlastní režii.

První takovou drahou bylo strategické spojení Vídně s Prahou a Drážďany, o němž vážně uvažovali již dříve i akcionáři KFNB. Z několika možných návrhů na směr této dráhy vyhrálo vedení z Olomouce (od odbočky z KFNB) přes Pardubice a Kolín do Prahy a odtud nejdříve po levém břehu Vltavy a potom Labe až do Drážďan<sup>26</sup>. Trať byla do Prahy zdárně dovedena roku 1845. Již 1. září 1845 byl zahájen pravidelný osobní provoz a o měsíc později i provoz nákladní mezi Vídní a Prahou<sup>27</sup>. Zde je vidět určitý posun oproti dřívějším železnicím, kde se začalo nejdříve s nákladní a až po nějaké době s pravidelnou osobní dopravou. Zprvu jezdil mezi Prahou a Vídní jeden osobní vlak oběma směry a cesta s ním ve 3. třídě vyšla na 9 zl. a 4 kr. konvenční měny. Již v době stavby dráhy do Prahy se tvrdě pracovalo na úseku z Prahy do Drážďan. Ten byl dokončen roku 1851. Provoz na této trati byl plně v rukou státu, který roku 1850 převzal provoz na svých tratích, na kterých doposud obstarávaly dopravu soukromé společnosti. Podobně se dělo i ve zbytku Rakouska,

---

<sup>24</sup> Fiala, C. : Železnice v republice Československé. Státní nakladatelství v Praze, Praha 1932, 72 s. , s. 21 - 24

<sup>25</sup> Bogič, M. : Pregled razvoja železniškega omrežja na širšem gravitacijskem območju Slovenije in Istre. In: Tiri in čas, Železniško gospodarstvo Ljubljana, Ljubljana 1989, 34 s. , s. 6

<sup>26</sup> více: Hons, Josef: U kolébky železných drah. Dopravní nakladatelství, Praha 1957, 354 s.

<sup>27</sup> Zde je vidět určitý posun oproti dřívějším železnicím, kde, jak jsme mohli vidět, se začalo nejdříve s nákladní a až po nějaké době s pravidelnou osobní dopravou.

čímž vznikly velké státní instituce: Provozní ředitelství Severní státní dráhy (území na sever od Vídně) a Provozní ředitelství Jižní státní dráhy (území na jih od Vídně).<sup>28</sup>

Pokud páteř silniční sítě Rakouska tvořilo spojení Prahy s Vídní a Vídní s Terstem, pak vybudování železnice z Vídně do Prahy muselo být pouze polovinou železniční páteře státu, jejíž význam daleko předčil význam spojení silničního. Jižní státní dráha navazovala v Gloggnitzu na již zmíněnou tehdy ještě soukromou trať z Vídně přes Wiener Neustadt a vedla náročným terénem přes Semmering, Bruck an der Mur, Graz, Maribor a Lublaň do Terstu. Na území dnešního Slovinska železnice vstoupila mezi léty 1844 – 1846, do Lublaně byla dovedena roku 1849 a do svého cíle v Terstu roku 1857. Tato trať společně se železnicí do Prahy se staly dopravní páteří Rakouska. Důležitost těchto drah nezanikla ani po rozpadu Rakouska-Uherska a obě tratě jsou i dnes jak v České republice, tak ve Slovinsku jedněmi z páteřních komunikací. Ba co více, tyto tratě mají obrovský význam v celoevropské dopravní síti jako součásti celoevropských tranzitních koridorů.

V 50. letech 19. století si vláda uvědomila, že své finanční možnosti na zbudování sítě hlavních železnic v zemi přecenila, a tak roku 1854 císař vydává koncesní zákon, který upravuje povolování koncesí ke stavbě železnic. Nové železnice začala stavět jak konsorcia lokálních podnikatelů či vznikající velké železniční společnosti, tak společnosti se zahraničním kapitálem, které na rozdíl od domácích firem disponovaly obrovským kapitálem a doposud státní dráhy odkoupila společnost s převážně francouzským kapitálem. K opětovnému postátnění železnic dochází v Rakousku až od roku 1879. Ke stoprocentnímu postátnění však došlo až po 1. světové válce.

Kdybychom se měli zmínit o všech železnicích, které byly na území dnešní České republiky a Slovinska vybudovány, tak rozsah této kapitoly by byl na několika desítkách stran. Stručně jenom řekněme, že do konce 19. století byla dobudována většina hlavních tratí na obou územích a v dalších letech a desetiletích byly dobudovány většinou jen tratě lokální, různé přeložky a spojky.

Uvedu stručný výčet tratí, které byly postaveny na Liberecku a v Podráví a které měly pro tyto regiony obrovský význam. Jako všude tam, kam železnice přišla, přinesla i sem průmysl, hospodářskou prosperitu a vzestup regionu (např. zakládání a růst továren, následný růst počtu obyvatel atd.). Pro lepší přehlednost vývoje železnice v obou regionech a možné srovnání jsou zde uvedeny tabulky v příloze 8. a 9. Z nich je jasně patrné, že všechny tratě zde až na výjimky vznikaly ve stejné době, tedy od konce 50. let 19. století až do počátku 20. století. V této době je položen také zárodek současného nepoměru v hustotě i charakteru

---

<sup>28</sup> Fiala, C. : Železnice v republice Československé. Státní nakladatelství v Praze, Praha 1932, 72 s. , s. 43 - 44

železniční síť obou regionů. Zatímco v Podráví tvoří jasnou linii, ze které všechny ostatní tratě vybíhají, dráha Vídeň – Terst tak na Liberecku můžeme nalézt i určité prvky deltovitého tvaru železniční sítě (např. spojení: Liberec, Turnov, Tanvald).

Příchod železnice do obou regionů znamená i příchod veřejné osobní dopavy v dnešním slova smyslu. Během několika málo let se železniční doprava stala opravdu „masovou“ záležitostí. Železnice se, vedle dalších již zmíněných pozitiv, stala jedním z impulzů vzniku městské hromadné dopavy.

### **5. 3. Vznik a vývoj městské hromadné dopavy v Liberci<sup>29</sup>**

Liberec se od jiných měst, kam byla železnice v 19. století dovedena, poněkud lišil. Zde je nádraží umístěno asi 1 km jihozápadně od středu města, což nikterak nenutilo městskou reprezentaci či místní podnikatele ke zřízení omnibusové dopavy mezi centrem a nádražím, jako tomu bylo např. v Olomouci či Mladé Boleslavi a jinde.

Jak je vidět ze schématech v příloze 10, 11, 12, liberecká hromadná doprava v dnešním slova smyslu vznikla roku 1897, kdy do ulic Liberce vjely první tramvaje s tehdy běžným rozchodem 1 000 mm (viz. obr. 10). S menšími výkyvy se tramvajová doprava v Liberci rozvíjela až počátku 60. let 20. století. Stejně jako i v jiných velkých městech tehdejšího Československa se do popředí v 60. letech v městské hromadné dopravě dostává používání autobusů. Nejinak tomu bylo i v Liberci, kde v této době začíná velký rozvoj sítě autobusových linek liberecké MHD. Útlum tramvajové dopavy nebyl v Liberci dlouhodobý. Od roku 1962 začalo docházet ke zkvalitňování tramvajové sítě spojené s jejím zdvoukolňováním. I to však probíhalo v tehdy již atypickém rozchodu 1 000 mm. O změně tohoto technického parametru bylo rozhodnuto až na přelomu 80. a 90. let<sup>30</sup>. Vznik tak v České republice zcela unikátní trojkolejnicový systém. První tramvaje o rozchodu 1 435 mm se s pasažéry oficiálně rozjely 28. srpna 1998.<sup>31</sup> V souvislosti s celkovou rekonstrukcí tramvajových tratí na území Liberce došlo i ke stavbě moderního terminálu městské hromadné dopavy ve Fügnerově ulici, který byl slavnostně uveden do provozu 1. září 1996 (viz. Příloha 10). I dnes je tramvajová síť v Liberci živým organismem, který se neustále vyvíjí. Po tom, co byla roku 2005 prodloužena trať až do Horního Hanychova, začíná se již uvažovat i tramvajovém spojení centra města se sídlištěm Rochlice.

<sup>29</sup> Místní názvy jsou podle současného označení.

<sup>30</sup> Dušek, Pavel: Encyklopedie městské hromadné dopavy v Čechách, na Moravě a ve Slezsku. Libri, Praha 2003, 292 s., s. 119 - 121

<sup>31</sup> Liberec a Bratislava byly v té době jedinými městy v Československu, kde byly provozovány tramvaje o rozchodu 1000 mm. Po vzniku ČR je tedy Liberec jediným městem, kde jsou takovéto tramvaje provozovány.



**Obr. 5: Slavnostní zahájení provozu libereckých tramvají 25. srpna 1897 na Staroměstském náměstí (Dušek, 2003)**



**Obr. 6: Otevřené vlečné vozy odstavené před nádržní budovou v roce 1911 (Dušek, 2003)**



**Obr. 7: Původní konečná zastávka tramvaje v Lidových sadech koncem 19. století (Dušek, 2003)**

#### **5. 4. Vznik a vývoj linkové autobusové dopravy v Podrávském regionu**

Zde začala autobusová doprava vznikat přibližně ve stejné době jako v Liberci, tedy ve druhé polovině 20. let 20. století, kdy vznikaly první autobusové linky v celé střední Evropě. Již od této doby zde existoval silný, až do 90. let, jediný dopravce, který zabezpečoval zprvu meziměstskou linkovou a později i městskou hromadnou dopravu osob. Další vývoj autobusové dopravy v Podráví dokresluje schéma v příloze 14.

## 5. 5. Dopravní systémy České republiky a Slovinska v éře socialismu

S příchodem komunistický stran k moci, ať už v Československu či v Jugoslávii, začíná docházet k zavádění centrálně plánovaného hospodářství. Je pravdou, že oba hospodářské systémy se díky zcela jinému přístupu jugoslávské politické reprezentace vyvíjely poněkud odlišnými cestami. Zatímco Československo se vydalo cestou hospodářské politiky sovětského typu, Titova Jugoslávie se vydala svou vlastní cestou.

Se změnou politické i hospodářské orientace došlo i ke změnám v oblasti dopravy.

1. zestátnění soukromých dopravních firem
2. pokračování monopolního postavení na železničním trhu: Jugoslovanske železnice<sup>32</sup> (JŽ) a Československé dráhy (ČSD)
3. monopolní postavení státních podniků ČSAD (v ČSR) a regionálních podniků Avtobusni promet ... (ve Slovinsku) na poli pravidelné a nepravidelné autobusové dopravy (vyjma městských dopravních podniků)
4. Československo omezilo dopravní spoje do západních státy

X

Jugoslávie čile rozvíjela spojení s kapitalistickými státy; příkladem může být čilá veřejná doprava mezi Rakouskem či Itálií a Slovinskem<sup>33</sup>

5. vznik kvalitní sítě centrálně řízené veřejné osobní dopravy<sup>34</sup>
6. v obou zemích postupné zvyšování objemu linkové autobusové dopravy
7. ve Slovinsku růst významu autobusové na úkor osobní železniční dopravy (viz. graf 3);  
v Československu dochází k nejvýraznějšímu růstu významu autobusové dopravy do 70. let 20. století
8. velké investice do nákladní dopravy X výrazně menší investice do kvalitní osobní dopravy
9. růst individuální automobilizace (v porovnání s předválečným stavem znamenalo Slovinsko strmý nárůst)

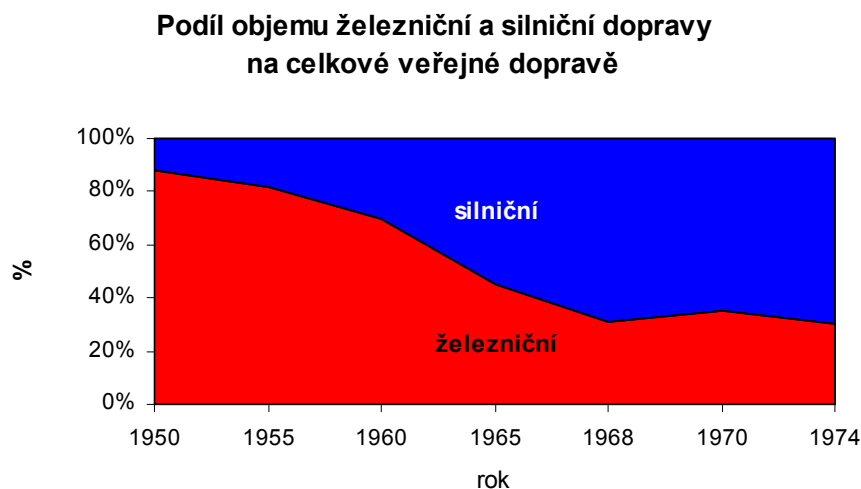
---

<sup>32</sup> Po 1. světové válce se jmenovaly Državne železnice kraljevine SHS a od roku 1929 do roku 1952 se nazývaly Jugoslovanske državne železnice.

<sup>33</sup> vyjma vnitrojugoslávské dopravy s Chorvatskem

<sup>34</sup> Na autobusové linky ČSAD bylo v roce 1973 přímo nebo do vzdálenosti 1 km napojeno 98 % všech obcí.

**Graf 1: Vývoj podílu objemu železniční a silniční dopravy na celkové veřejné dopravě ve Slovinsku v letech 1950 - 1974**



(dle: Republiková silniční společnost 1975)

Pokud bychom měli hovořit o nejdůležitějších dopravních směrech veřejné osobní dopravy v socialistické éře v obou zemích, tak vysledujeme, že až na výjimky se tyto směry od dnešních moc neliší. Tradičně nejvýznamnějším dopravním směrem na území Slovinska byl i v poválečném období severojižní tah z Mariboru přes Ljubljano do Kopru či Terstu. I přes velký význam spojení Mariboru s Ljubljanou se nepodařilo po celé jugoslávské období postavit mezi nimi kvalitní víceproudou komunikaci. K její stavbě došlo po rozpadu Jugoslávie a k jejímu zprovoznění až nedávno. Díky členství Slovinska v jugoslávské federaci, měly obrovský význam tahy směřující do Chorvatska (do Rijeky a Záhřebu). Po rozpadu východního bloku a Jugoslávie došlo i ve Slovinsku k určitým změnám ve významu jednotlivých mezistátních tahů. Především se změnil význam spojení s Chorvatskem (zejména s Rijekou). Naopak výrazně vzrostl význam severojižní osy z Grazu přes Maribor a Ljubljano do Divače a Terstu či Kopru a další spojení Lublaně a Klagenfurtu přes Kranj a Jesenici.

Na území ČSR byl tradičně díky tvaru státu nejdůležitější severovýchodní směr, ve kterém je v 50. letech elektrifikována první železniční trať z Prahy do České Třebové a také zde v 70. letech období vzniká první československá dálnice spojující Prahu s Brnem a Bratislavou. Jak silniční, tak železniční osa státu jsou nejen významnými vnitrostátními, ale i tranzitními tahy ve směru do SSSR. Od 70. let jsou modernizována i spojení největších měst země (elektrifikace a zdvoukolejňování železnic, stavba víceproudých či modernizace dvouproudových silnic). Příkladem může být stavba rychlostní komunikace spojující Prahu se severní částí Středočeského kraje (R10). Silnice byla naplánovaná až do Liberce. Do něj však byla dovedena až na přelomu tisíciletí.

## 5. 6. Změny v dopravě po roce 1989 (1991)

Politické, sociální a hospodářské změny v obou zemích vedly k proměnám v celém dopravním sektoru. Mezi nejvýznamnější patří:

1. transformace, privatizace a liberalizace dopravního sektoru (silniční, nákladní a osobní doprava) a optimalizace sítě veřejné osobní dopravy
2. rozdělení Jugoslávie a později Československa vedlo k rozdělení do té doby jednotných železničních dopravních firem (JŽ a ČSD, resp. ke vzniku Slovinských železnic (SŽ) a Českých drah (ČD))
3. změna poptávky po veřejné osobní dopravě
4. rozvoj individuální automobilizace
5. rozvoj tranzitní dopravy
6. zvýšení objemu nákladní silniční dopravy – fenomén „kamion“
7. nutná modernizace tranzitních dopravních tahů

V obou sledovaných zemích došlo v dopravním sektoru ke všem výše uvedeným změnám. Jejich intenzita však nebyla stejná.

ad. 1. Transformace, privatizace a liberalizace dopravního sektoru a optimalizace sítě veřejné osobní dopravy

Transformace organizační struktury a ekonomických pravidel včetně omezení přepravních potřeb podnikové sféry vyplynuly ze snížení úrovně poptávky související s růstem intenzity individuální automobilizace, ze snížení dodavatelsko-odběratelských vztahů a změně ekonomické orientace sledovaných zemí.

Nepravidelná autobusová doprava	
Česká republika	Slovinsko
<ul style="list-style-type: none"><li>o výrazný nárůst počtu přepravených cestujících v rámci zahraničních zájezdů do západní Evropy (1990 – především sousední země, od 1991 vzdálenější země jako Francie, Itálie apod.)</li><li>o výrazné snížení podílu vnitrostátní zájezdové dopravy<ul style="list-style-type: none"><li>o <b>důvod:</b> otevření hranic do západní Evropy</li></ul></li><li>o snížení počtu posilových spojů<ul style="list-style-type: none"><li>o <b>důvod:</b> tržní chování (šetření) dopravních firem a restrukturalizace ekonomiky</li></ul></li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>o v první polovině 90. let omezení zájezdové dopravy do ostatních zemí bývalé Jugoslávie</li><li>o mnohem menší nárůst zahraniční zájezdové dopravy<ul style="list-style-type: none"><li>o <b>důvod:</b> zde mnohem větší možnost cestování v socialistickém období</li></ul></li><li>o <i>stav posilových spojů nelze vysledovat</i></li></ul>



Linková autobusová doprava	
Česká republika <sup>35</sup>	Slovinsko
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ od 2. poloviny roku 1992 počátek privatizace podniků ČSAD</li> <li>○ decentralizace</li> <li>○ rozdělení původních pěti podniků ČSAD<sup>36</sup> na samostatné státní podniky (většinou v rámci krajů)</li> <li>○ 1991 – vstup soukromého sektoru do odvětví silniční dopravy (zprvu především nákladní doprava)</li> <li>○ postupný růst cen jízdného</li> <li>○ optimalizace počtu spojů a autobusů</li> <li>○ postupný pokles počtu přepravených osob</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ postupná privatizace (v průběhu první pol. 90. let)</li> <li>○ vznik řady soukromých dopravních firem</li> <li>○ polovina 90. let vstup firmy Connex na slovinský dopravní trh <ul style="list-style-type: none"> <li>○ majoritní podíly v dopravních podnicích Certus Maribor, SaP Ljubljana a I&amp;I Koper</li> <li>○ dnes Veolia Transport Slovenia</li> </ul> </li> <li>○ rapidní zdražování jízdného</li> <li>○ optimalizace počtu spojů a autobusů</li> <li>○ snižování počtu přepravených osob</li> </ul>

Městská hromadná doprava	
Česká republika	Slovinsko
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ vznik 17 specializovaných dopravních podniků<sup>37</sup> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ zakladateli se stala města</li> <li>○ zbytek MHD provozují regionální dopravci</li> </ul> </li> <li>○ postupná přeměna většiny dopravních podniků na akciové společnosti se stoprocentním podílem města (někde jen částečný)</li> <li>○ výrazné finanční dotace od měst</li> <li>○ přiměřený růst cen jízdného</li> <li>○ malý pokles přepravních výkonů (v porovnání s linkovou dopravou)</li> <li>○ snížení investic do vozového parku (90. léta)</li> <li>○ v současnosti velké investice do modernizace vozového parku i další související infrastruktury – využití peněz z fondů EU</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ privatizace dopravních podniků</li> <li>○ autobusovou dopravu ve městech provozují soukromí dopravci <ul style="list-style-type: none"> <li>○ jen Maribor si ponechává v dopravním podniku podíl (cca. 15 %)</li> <li>○ Lublaň zakládá veřejný holding jehož součástí je i městská hromadná doprava</li> <li>○ v jiných velkých městech MHD v rámci klasické linkové dopravy provozované soukromými dopravci</li> </ul> </li> <li>○ malá finanční podpora od měst (v porovnání s ČR)</li> <li>○ optimalizace počtu spojů</li> <li>○ výrazný růst cen jízdného</li> <li>○ výrazné snížení přepravních výkonů</li> <li>○ snížení investic do vozového parku</li> <li>○ dnes pomalá obnova vozových parků (ještě dnes autobusy staré 20 i více let)</li> </ul>

<sup>35</sup> Vývoj veřejné dopravy ČSAD a MHD v letech 1986 – 1991. ČSÚ, Praha 1992, 33. s

<sup>36</sup> V původní rozsahu byly zachovány pouze ČSAD hl. m. Prahy, ČSAD Hradec Králové a ČSAD Plzeň.

Osobní železniční doprava	
Česká republika	Slovinsko <sup>38</sup>
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ oproti autobusové dopravě mnohem pomalejší změny</li> <li>○ po rozpadu Jugoslávie (1991) a Československa (1993) vznik nástupnických státních žel. společností České dráhy (ČD) a Slovenské železnice (SŽ)</li> <li>○ monopol národních železničních dopravců</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ optimalizace sítě tratí a spojů = rušení řady spojů i některých tratí</li> <li>○ pokračování velkých subvencí do osobní dopravy</li> <li>○ v 90. letech zanedbání investic do obnovy vozového parku</li> <li>○ leden 2003 zánik ČD s. o. a vznik tří nástupnických organizací: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ ČD a. s., SŽDC s. o. a Drážní inspekce.</li> </ul> </li> <li>○ ČD a. s. stoprocentně vlastněné státem</li> <li>○ po roce 2002 umožnění vstupu soukromých firem na trh osobní železniční dopravy</li> <li>○ 1. 12. 2007 vytvoření dceřiné firmy Českých drah, ČD Cargo a. s. vlastněné ČD a. s. = oddělení ziskové nákladní od prodělečné osobní dopravy</li> <li>○ činnost ČD pouze v oblasti železniční dopravy a s ní souvisejících činností (cestovní kancelář, reklama na železnici atd.)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ optimalizace spojů (ne tolik jako v autobusové dopravě)</li> <li>○ výrazné příspěvky od státu</li> <li>○ i v 90. letech investice do vozidlového parku <ul style="list-style-type: none"> <li>○ nejvýraznější až po roce 2000</li> </ul> </li> <li>○ červenec 2004 rozdělení SŽ d. d. na tři provázané společnosti sdružené ve státním Holdingu Slovenských železnic: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Slovenské železnice – osobní doprava<sup>39</sup></li> <li>2. Slovenské železnice – nákladní doprava<sup>40</sup></li> <li>3. Slovenské železnice – infrastruktura<sup>41</sup></li> </ol> </li> <li>○ kromě provozu žel. dopravy a údržbě cesty mají SŽ vlastnické podíly i v odvětvích s dopravou nesouvisejících<sup>42</sup> a provozují i řadu dalších činností (tiskárna, kamenolom ad.)</li> </ul>

<sup>37</sup> v každém krajském městě, v Praze a dále v Děčíně, Jihlavě, Liberci, Mariánských Lázních, Mostě, Pardubicích, Teplicích, Olomouci, Opavě a ve Zlíně

<sup>38</sup> Letno poročilo 2006. Slovenske železnice, Ljubljana 2007, 121 s., s. 12

<sup>39</sup> Slovenske železnice – Potniški promet, družba za opravljanje prevoza potnikov v notranjem in mednarodnem železniškem, prometu d. o. o.

<sup>40</sup> Slovenske železnice – Tovarni promet, družba za opravljanje prevoza blaga v notranjem in mednarodnem železniškem prometu, d. o. o.

<sup>41</sup> Slovenske železnice – Infrastruktura, družba za opravljanje vzdrževanja železniške infrastrukture in vodenje železniškega prometa, d. o. o.

<sup>42</sup> Feršped d. o. o. (48,74 %), Adria Kombi d. o. o. (26,0 %) a Terme Olimia d. d. (28,48 %)

Financování veřejné osobní dopravy	
Česká republika (více Příloha 15)	Slovinsko
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ změny ve financování (nejrychleji a nejvýrazněji se projevily v autobusové dopravě)</li> <li>○ v dopravě systému základní dopravní obslužnosti neplatí systém volného trhu (především v železniční dopravě)</li> <li>○ část ztrát osobní železniční dopravy dotována zisky z nákladní dopravy (dnes znemožněno díky existenci samostatných firem zabezpečujících osobní a nákladní dopravu) <ul style="list-style-type: none"> <li>○ stát přestává plošně doplácet ztráty dopravců (především díky privatizaci autobusové dopravy)</li> </ul> </li> <li>○ problémy s obslužností některých méně osídlených a periferních regionů veřejnou osobní dopravou</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ firmám kompenzována pouze prokazatelná ztráta plynoucí z poskytování základní dopravní obslužnosti objednané státem, resp. kraji</li> <li>○ trvalý nárůst nákladů státu, resp. okresních a krajských úřadů – mezi léty 1994 a 2006 nárůst objemu financí o 152 %</li> <li>○ v MHD hrazeny ztráty městy, které přispívají i na rozvoj a modernizaci dopravních prostředků a dalších zařízení (zastávky ad.)</li> <li>○ horší ekonomické výsledky ČD než SŽ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ velký rozdíl ve státní podpoře autobusové a osobní železniční dopravy <ul style="list-style-type: none"> <li>○ výrazné finanční zvýhodnění Slovinských železnic</li> </ul> </li> <li>○ většina příjmů velké části slovinských autobusových dopravců plyne z prodeje jízdného a dalších obchodních činností firem</li> <li>○ větší dotace od místních samospráv získávají pouze autobusoví dopravci provozující MHD (tzn. LPP a Veolia Štajerska)</li> <li>○ v posledních letech růst zisků SŽ (v meziročním srovnání roku 2005 a 2006 narostly o 10,4 %) i růst státních dotací (především odůvodněné růstem nákladů na rozvoje infrastruktury)</li> </ul>

## **6. Dopravní politika, současný stav a trendy ve veřejné dopravě osob v Evropské unii**

### **6. 1. Obecné trendy v osobní dopravě v Evropské unii**

Ve starých členských zemích (EU-15) se mezi roky 1970 a 2000 zvýšil objem osobní dopravy přibližně dvakrát. Tento přírůstek byl realizován z velké části individuální silniční dopravou. V případě osobní železniční dopravy nebyl nárůst tak markantní, nicméně byl v tomto období zaznamenán nárůst zhruba o 40 %. Podobně rostly i objemy přepravy v městské a linkové autobusové dopravě. Velký rozvoj zaznamenala letecká doprava. Dle tržního podílu zaznamenala železnice v letech 1970 – 2000 na úkor veřejné letecké a silniční dopravy relativní propad.

Ani po vstupu postkomunistických zemí roku 2004 (Česká republika, Maďarsko, pobaltské státy, Polsko, Slovinsko) se nijak výrazně dělba přepravních výkonů v osobní dopravě nezměnila. V rámci celé EU-25 výrazně dominuje silniční individuální doprava (více než 75% podíl na celkovém výkonu osobní dopravy). Zbytek tvoří přeprava hromadná – letecká doprava, železniční<sup>43</sup>, autobusová a městská.

### **6. 2. Dopravní politika Evropské unie**

Dopravní politika Evropské unie, jako i v národní dopravní politice úzce souvisí s jinými politikami. Tvůrcem a koordinátorem jednotné dopravní politiky Evropské unie je Evropská komise (European Commission – Transport), resp. komisař pro dopravu, kterým je v současné době Jacques Barrot. Evropská unie si je vědoma důležité role dopravy pro její fungování. Podnětem pro vytvoření společné evropské dopravní politiky bylo vytvoření takového dopravního systému, který bude co nejvíce přispívat k hospodářskému a sociálnímu rozvoji EU a na druhou stranu bude ekologicky co nejvíce šetrný. Zásady pro společnou dopravní politiku Evropské unie jsou obsaženy v Bílé knize – Evropská dopravní politika pro rok 2010: čas rozhodnout. Aktuální Bílá kniha si klade za cíl vytvořit udržitelný dopravní systém. K němu se má dospět splněním obecných zásad, mezi něž patří:

- a/ revitalizace železnic
- b/ zlepšení kvality v sektoru silniční dopravy
- c/ podpora námořní dopravy a vnitrozemské vodní dopravy
- d/ dosažení rovnováhy mezi růstem letecké dopravy a ochranou životního prostředí
- e/ budování transevropské dopravní sítě (více Příloha 16, 17)
- f/ přenesení intermodality do praxe
- g/ budování transevropské dopravní sítě
- h/ zlepšení bezpečnosti silniční dopravy

<sup>43</sup> Zaznamenává velice pomalý růst, takže její podíl na dopravním trhu EU-25 k roku 2004 poklesl pod 6 %.

- i/ přijetí politiky na efektivní výběr poplatků za dopravu
- j/ respektování práv a povinností uživatelů
- k/ rozvoj vysoce kvalitní městské dopravy
- l/ orientování výzkumu a technologie na potřeby čisté a efektivní dopravy
- m/ zvládnutí vlivů globalizace
- n/ vývoj střednědobých a dlouhodobých enviromentálních cílů pro udržitelný dopravní systém

Ke všem těmto opatřením Evropská komise vydává vlastní prováděcí směrnice. Příkladem může být směrnice 2001/12/ES o revitalizaci železnic. Rozhodnutí Evropské komise, resp. Evropského parlamentu jsou závazná pro všechny členské země. Příkladem může být např. Nařízení Evropského parlamentu a Rady o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70. Významným dokumentem EU rozšiřujícím Dopravní politiku Unie je Zelená kniha: Na cestě k nové kultuře městské mobility.

### **6. 3. Rozvoj kvalitní městské dopravy, jako jedna z priorit EU**

Protože tato práce je zejména o regionální a městské dopravě, zaměříme se nyní na evropskou dopravní politiku v oblasti městské dopravy. Unie si je vědoma, že cca. 60 % jejích obyvatel žije ve městech<sup>44</sup>, ve kterých se vytváří až 85 % HDP EU. V roce 2001 bylo Evropskou komisí rozhodnuto o vytvoření tzv. Zelené knihy městské mobility. Výsledkem opatření obsažených v tomto dokumentu by měla být zejména optimalizace využívání všech druhů dopravy a organizovat součinnost různých druhů hromadné dopravy (vlak, autobus, tramvaj, trolejbus, taxi) a různých druhů individuální dopravy (automobil, motocykl, chůze, jízdní kolo). Společným cílem by také mělo být přispění k ekonomické prosperitě, lepšímu řízení poptávky po dopravě s cílem zaručení mobility, kvalitu života a ochranu životního prostředí.<sup>45</sup> Jednoduše řečeno by se měly v evropských městech vytvořit moderní systémy veřejné dopravy zaměřené mimo jiné na omezení nárůstu dopravních kongescí a znečišťování způsobené individuální automobilovou dopravou. Evropská unie tak podporuje rozvoj integrovaných dopravních systémů, provoz ekologicky šetrných dopravních prostředků hromadné dopravy<sup>46</sup>, programy na redukci individuální automobilové dopravy ve městech, ale také na zlepšení přístupnosti veřejné dopravy osobám se sníženou pohyblivostí a jinak znevýhodněným lidem a v neposlední řadě se zde unie snaží zlepšit bezpečnost na městských komunikacích.

<sup>44</sup> Sídla s více než 10 000 obyvateli.

<sup>45</sup> Zelená kniha: Na cestě k nové kultuře městské mobility. Komise Evropských společenství, Brusel 2007, 23 s., s. 4 - 5

<sup>46</sup> 40 % tramvajů a vozidel městské dráhy je v zemích EU-15 starších 20 let. V nových členských zemích je to dokonce 65 % těchto vozidel.

Dopravní politika EU úzce souvisí s politikou regionálního rozvoje, a je tedy nutné obě politiky úzce koordinovat. Je také velice důležité koordinovat obecnou městskou a regionální dopravní politiku s individuálními potřebami jednotlivých evropských měst. Města by měla podle Evropské komise mezi sebou vzájemně konzultovat svoje zkušenosti. A Evropská komise by měla v těchto stycích fungovat jako zprostředkovatel. Evropská unie, resp. Evropský parlament také vydává předpisy v oblasti dopravy, které jsou závazné pro všechny členské státy. Příkladem můžou být např. předpisy snižování skleníkových plynů, bezpečnosti v dopravě, mezinárodní spolupráci v oblasti dopravy atd. Představy EU jsou tak více či méně začleněny do dopravních politik a dopravních strategií členských států.

#### **6. 4. Trendy v městské a regionální veřejné dopravě v Evropě a jejich aplikace v ČR**

V první řadě je nutné z evropských měst odklonit tranzitní dopravu. Lidem, kteří již do centra města musí, nabídnout kvalitní alternativu ve formě městské a příměstské, resp. regionální dopravy. Pokud se člověk podívá na západ, ale i jih od našich hranic naskytne se mu v některých městech pohled na vynikající dopravní systémy, které se snaží řídit politikou Evropské unie o městské mobilitě. Existuje zde řada měst, kde se snaží cíleně zamezit neoprávněnému zvýhodňování automobilové dopravy a více pozornosti věnovat ostatním druhům dopravy. Postupně se některé moderní prvky těchto systémů dostávají i do měst a regionů České republiky. Problémem českých měst je, že řada z nich vytváří velice moderní dopravní systémy veřejné dopravy, avšak nevytváří dostatečné množství motivujících prvků pro omezení individuálního automobilismu.

Programovým dokumentem Evropské unie k tématu městské dopravy je Zelená kniha: Za novou kulturu mobility ve městech. Dílčím Unie zaměřeným na podporu čistší a lepší dopravy ve městech je iniciativa CIVITAS. Cíle této iniciativy jsou následující:

1. podporovat a implementovat udržitelná, čistá a energeticky úsporná opatření v městské dopravě
2. implementovat soubory opatření v oblasti technologie a politiky zaměřené na dopravu a energii
3. podporovat inovace

Velká část západoevropských měst (i měst ve vyspělých státech na jiných kontinentech) si uvědomila, že pokud se městská a příměstská hromadná doprava mají stát konkurencí pro individuální automobilovou dopravu, je nutné zlepšit kvalitu celého systému hromadné dopravy. V některých evropských městech byly také použity motivující prostředky, které mají řidiče donutit nechat své auto na okraji města a dále pokračovat hromadnou dopravou (výstavba systému záchytných parkovišť tzv. P+R v blízkosti terminálů MHD), ale také určité restriktivní opatření, jako je například zákaz vjezdu automobilů do vyznačených zón, snížení

rychlosti v zastavěných oblastech (na 50, 30 a 10 km/h) či zpoplatnění vjezdu do středů měst (např. Londýn a Stockholm). Tato opatření by byla zcela nefunkční bez vytvoření fungujícího kvalitního systému MHD a ještě lépe jeho začlenění do Integrovaného dopravního systému regionu.

Možností, jak zkvalitnit městskou hromadnou a příměstskou dopravu, je hodně. Důležité je, aby tyto dvě složky veřejné dopravy byly navzájem provázány, mezi sebou spolupracovaly a vytvářely jednotný systém. K zatraktivnění veřejné dopravy pro veřejnost přispívá především zrychlení jejího provozu, zvýšení pohodlí cestujících a finanční výhodnost dopravě automobilové. Zvýšení pohodlí pro cestující spočívá zejména v obnově vozidlových parků a jejich údržbě, což je plně rukou dopravců. Naopak otázku zrychlení MHD, příměstské a částečně i regionální dopravy má v rukou státní správa či samospráva. Ti jsou totiž správci komunikací, po kterých je většina provozu veřejné dopravy vykonávána a jsou také donátory výstavby dalších komunikací. Těžiště programů zkvalitnění provozu zejména městské hromadné dopravy tak můžeme shrnout do několika následujících opatření:

- a/ preference MHD světelnou signalizací
- b/ omezení negativních vlivů automobilového provozu na MHD (např. segregace linek MHD, vyhrazené jízdní pruhy atd.)
- c/ zavádění automatického kontrolního a řídicího systému MHD
- d/ zavádění moderních dopravních prostředků nejlépe v nízkopodlažním provedení s ekologicky šetrným provozem (autobusy na CNG, LPG, elektřinu a s motory normy EURO 4 a 5, tramvaje a trolejbusy)<sup>47</sup>
- e/ zkvalitnění dopravní sítě MHD
- f/ integrace všech složek MHD do regionálních integrovaných dopravních systémů

Právě integrace všech složek dopravy je pro zkvalitnění městských a regionálních dopravních systémů a vytvoření udržitelné mobility obyvatel (viz. Dopravní politika EU) snad nejdůležitější. Je samozřejmé, že samy integrované dopravní systémy nejsou řešením. Je nutné podporovat a rozvíjet podmínky pro rozvoj cyklistické a pěší dopravy, které jsou často při vytváření IDS nesprávně opomíjeny, a hledat i další řešení (např. Car-Sharing, nebo-li systém sdílení osobních automobilů).

*Veřejná hromadná doprava v rámci IDS je charakterizována jako činnost spjatá s cílevědomým hromadným přemísťováním osob a definovaných hmotných předmětů*

---

<sup>47</sup> Kutáček, S.: Možnosti alternativ k individuální automobilové dopravě. Masarykova univerzita, Brno 2003, 70 s., s. 26 -28

*v předpokládaných objemových a definovaných časových a prostorových souvislostech za použití pro tento typ vhodných dopravních prostředků a technologií.*<sup>48</sup>

V rámci regionů, kde probíhá vytváření IDS, dochází k integraci: provozu (vzájemně se koordinuje linkové vedení a sladují se jízdní řády všech druhů hromadné dopravy), tarifního systému (tarif je zásadně přestupný, na linkách všech zúčastněných dopravců bez ohledu na provozovatele platí jednotné tarifní a přepravní podmínky) a integrace hromadné a automobilové dopravy (záchytná parkoviště P+R a cyklistické dopravy – B+R).<sup>49</sup> Jednotlivé integrované dopravní systémy se v rámci Evropy i České republiky podle těchto kritérií liší. Liší se také podle velikosti obsluhovaného území, množství integrovaných linek a integrovaných dopravců atd.

Integraci veřejné dopravy prosazuje i mezinárodní společnost pro veřejnou dopravu - UITP (International Association of Public Transport), která se snaží prosazovat veřejnou dopravu efektivní a šetrnou k životnímu prostředí. Podporuje zavádění moderních technologií do veřejné dopravy a členským městům (dopravním podnikům) poskytuje nejrůznější servis. (více na [www.uitp.com](http://www.uitp.com))

Příkladem velice dobře fungujícího integrovaného dopravního systému může být např. Integrovaný regionální systém veřejné dopravy regionu Freiburg a okolí<sup>50</sup> (více Příloha 14), IDS Štýrska<sup>51</sup> či v České republice Integrovaná dopravní systém Jihomoravského kraje (IDS JMK)<sup>52</sup> nebo Pražská integrovaná doprava (PID)<sup>53</sup>. Do všech těchto systémů jsou plně integrovány všechny složky veřejné dopravy – vlak, autobus (městský a regionální), tramvaj atd.

---

<sup>48</sup> Mojžíš, V.: Organizace dopravní obsluhy území. Univerzita Pardubice, Pardubice 2003, 118 s., s. 46

<sup>49</sup> Kutáček, S.: Možnosti alternativ k individuální automobilové dopravě. Masarykova univerzita, Brno 2003, 70 s., s. 26-27

<sup>50</sup> resp. [www.rvf.de](http://www.rvf.de), [www.regio-verbund.de](http://www.regio-verbund.de)

<sup>51</sup> více na [www.verbundlinie.at](http://www.verbundlinie.at)

<sup>52</sup> více na [www.idsjmk.cz](http://www.idsjmk.cz)

<sup>53</sup> více na [www.ropid.cz](http://www.ropid.cz)



## **7. Dopravní politika České a Slovinské republiky s ohledem na veřejnou dopravu**

Díky členství obou zemí v Evropské unii je pro obě země závazná jednotná evropská legislativa v oblasti dopravy. Samozřejmě dopravní systém a dopravní politika České republiky a Slovinska má svá určitá specifika daná jak polohou, rozlohou či reliéfem státu, tak strukturou osídlení, hospodářstvím a politikou vlád jednotlivých států v různých oblastech (životní prostředí, hospodářství, regionální a udržitelný rozvoj atd.). Pokud se zaměříme na veřejnou hromadnou dopravu, pak k těmto faktorům ještě náleží politika a strategie rozvoje měst a regionů, ve kterých je mezi oběma státy velký rozdíl zejména v přístupu k této problematice.

### **7. 1. Dopravní politika České republiky**

Je tvořena ve dvou, resp. třech úrovních: celostátní, krajské, městské (dopravní koncepce velkých měst). Dopravní politiku na celostátní úrovni vytváří Ministerstvo dopravy ČR, které zpracovává ucelený střednědobý plán rozvoje dopravního sektoru, který je koncipován v kontextu mezinárodních závazků, které Česká republika přijala či hodlá přijmout v souvislosti s členstvím v Evropské unii, OSN a OECD, avšak s ohledem na specifické potřeby a zájmy České republiky, resp. s ohledem na strategie (politiky) rozvoje dalších odvětví České republiky.

V současné době je v platnosti dokument: Dopravní politika České republiky 2005 – 2013<sup>54</sup>, která sleduje horizont programového období Evropské unie a vychází z analýzy a hodnocení Dopravní politiky České republiky z roku 1998. Dopravní politika ČR se zaměřuje na zlepšení podmínek pro kvalitní dopravní obslužnost regionů a celého území republiky, které by měly usilovat o rovnováhu mezi kvalitou veřejných dopravních služeb a racionálnějším využitím osobních automobilů, možnostmi ovlivnění dělby přepravní práce a stanovení objektivně spravedlivých plateb za dopravu a přepravu. Na tento dokument navazuje Strategie podpory dopravní obsluhy území dle usnesení vlády č. 882/2005, resp. č. 382/2006

základní témata Dopravní politiky ČR:

- a/ harmonizace podmínek na přepravním trhu
- b/ modernizace, oživení a rozvoj železniční dopravy
- c/ zlepšení kvality silniční dopravy
- d/ omezení vlivů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví
- e/ provozní a technická interoperabilita evropského železničního systému
- f/ panevropská dopravní síť včetně prioritních projektů EU

---

<sup>54</sup> Schválena usnesením vlády č. 882 ze dne 13. července 2005.

g/ zvýšení bezpečnosti dopravy

h/ výkonové zpoplatnění dopravy

i/ práva a povinnosti uživatelů dopravních služeb

j/ podpora multimodálních přepravních systémů

k/ rozvoj městské, příměstské a regionální hromadné dopravy v rámci IDS

l/ výzkum zaměřený na bezpečnou, provozně spolehlivou a enviromentálně šetrnou dopravu<sup>55</sup>

Z výčtu těchto témat je patrné, že se z velké části kryjí s okruhy v dopravní politice Evropské unie. Česká republika se tak snaží zařadit mezi vyspělé země západoevropského typu. v žádném případě však není pravda, že zde není na čem stavět. Je pravdou, že republika má obrovské rezervy v kvalitě (i kvantitě, co se týká dálnic a železničních koridorů) dopravní sítě, ale na druhou stranu je Česko zemí, kde funguje velice propracovaný systém veřejné dopravy, do kterého se dobře začleňují moderní prvky a technologie (telematika, IDS, ekologické dopravní prostředky apod.).

## 7. 2. Dopravní politika Slovinské republiky

Na rozdíl od dopravní politiky ČR řídicí se systémem subsidiarity je plně v rukou státu. Jen největší města se rozhodla k vytvoření vlastní dopravní politiky. Dopravní politiku vytváří Ministerstvo dopravy Slovinska (Ministrstvo za promet Republike Slovenije) a stejně jako česká dopravní politika je zpracovávána jako střednědobý plán rozvoje dopravy v ohledu na mezinárodní závazky, zejména Bílou knihu Evropské unie pro oblast dopravy atd. Nejnovější slovinská dopravní politika byla vládou přijata 3. května 2006 pod názvem: Rezoluce o dopravní politice Slovinské republiky (Intermodalita: čas pro synergii)<sup>56</sup>. Dopravní politika Slovinské republiky je součástí širší politiky vlády. Je úzce provázána s komplexní hospodářskou, sociální ad. politik.

V širších bodech se slovinská dopravní politika od té české národní příliš neliší. Je to dáno stejnými nedostatky daných předchozím vývojem i společným členství v Evropské unii. Obecné cíle dopravní politiky Slovinské republiky tak patří:

a/ zvyšování bezpečnosti a zabezpečení v dopravě

b/ účinnější spotřeba energie a čistší životní prostředí

c/ zvýšení objemu a kvality veřejné silniční a železniční dopravy

d/ vytváření celostního dopravního systému

e/ vytváření architektury inteligentních dopravní systémů s ohledem na regionální, národní a evropská specifika

<sup>55</sup> Dopravní politika České republiky pro léta 2005 – 2013. Ministerstvo dopravy ČR, Praha 2005, 60 s., s. 9

<sup>56</sup> Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije (Intermodalnost: čas za sinergijo)

- f/ informování obyvatelstva o „trvalé“ mobilitě
  - g/ tvorba potřebné dopravní infrastruktury, která by brala ohled na trvalý rozvoj regionů
  - h/ regulace podsystémů dopravy, a tím v dopravě vytvořit tržní prostředí
  - i/ usměrnění toků veřejných financí do oblasti dopravy<sup>57</sup>
- atd.

### 7. 3. Srovnání dopravních politik v oblasti veřejné hromadné dopravy osob

Obě země mají ve svých dopravních politikách kvalitní, ekologickou a efektivní veřejnou hromadnou dopravu osob přispívající k rozvoji země i jednotlivých jejích regionů na předních místech. Uvědomují si nezbytnost veřejné podpory pro existenci funkční sítě. V dopravní politice a dopravní legislativě České republiky tak v tomto smyslu nalezneme termíny „Základní dopravní obslužnost“<sup>58</sup> a „Ostatní dopravní obslužnost“<sup>59</sup>. Jejich význam však nalezneme i v dopravní politice Slovinska i ostatních členských států Evropské unie. Jak Slovinsko, tak Česká republika, díky zákonným úpravám o získávání licencí na provoz linkové dopravy v systémů základní či ostatní dopravní obslužnosti, tak schvalují i jízdní řády apod. Oba státy se samozřejmě také shodují v nutnosti prostředky vynakládané z veřejných rozpočtů na dopravní obslužnost využívat co nejefektivněji. To by mělo být zajištěno pečlivým výběrem dopravců, optimalizací a efektivností veřejné dopravy subvencované státem, resp. krajem a městy. V České republice je financování veřejné dopravy sítě základní a ostatní dopravní obslužnosti rozděleno do dvou, resp. tří úrovní: stát (dálkové vlakové i autobusové spoje), kraj (regionální doprava), města (městská hromadná doprava a částečně i regionální doprava<sup>60</sup>). Financování tak probíhá na základě objednávání si jednotlivých spojů u určitých dopravců vybraných podle pravidel hospodářské soutěže a rovného přístupu na trh. Objednavatel tak dopravci hradí prokazatelnou ztrátu z provozování toho daného spoje. Cena kterou dopravce za plánovanou provedenou práci vykoná však není jediným kritériem pro uzavření smlouvy s objednavatelem. Dopravce také musí mít na provozování autobusové dopravy licenci a být schopen nabízet služby ve stanovené kvalitě a tyto služby garantovat. S dopravci jsou většinou uzavírány pouze krátkodobé smlouvy, což by mělo nutit dopravce

---

<sup>57</sup> Rezolucija o prometni politiku Republike Slovenije (Intermodalnost: čas za sinergijo). Državni sbor Republike Slovenije, Ljubljana 2006, 11 s., s. 1 - 7

<sup>58</sup> Pojem dopravní obslužnost je poprvé definován v zákoně č. 204/1997 Sb. , který mění a doplňuje zákon 111/1994 Sb. , o silniční dopravě.

Základní dopravní obslužnost území je zákonem definována jako doprava do škol, do úřadů, k soudům, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a do zaměstnání, včetně dopravy zpět.

<sup>59</sup> Ostatní dopravní obslužností se rozumí zbývající dopravní potřeby území (nepokryté v systému základní dopravní obslužnosti). Ostatní dopravní obslužnost, pokud není zajištěna v rámci rozhodování o licenci nebo při schvalování jízdních řádů, zabezpečuje obec nebo svazek obcí smlouvou o závazcích veřejné služby podle § 19 odst. 2 zákona č. 204/1997 Sb.

<sup>60</sup> Ve smyslu Ostatní dopravní obslužnosti.

ke zkvalitňování nabídek i poskytovaných služeb, na druhou stranu to však omezuje dopravce při plánování dlouhodobých investic zejména do vozového parku.

Poněkud jiná situace je v tomto bodě ve Slovinsku, kde díky neexistenci vyšších územně správních celků je hlavním objednavatelem veřejné dopravy stát, resp. Ministerstvo dopravy se svými organizacemi. Všichni dopravci provozující linkovou autobusovou dopravu zde musí získat od Ředitelství silnic Slovinské republiky (Reditelstvi Republike Slovenije za ceste) licenci, na jejíž základě je dopravce povinen provozovat přepravu osob ve smyslu základní dopravní obslužnosti. Ve městech, resp. městských občinách nad 100 000 obyvatel zodpovídá za dopravní obslužnost, resp. udělování licencí dopravců samospráva.

V oblasti železniční osobní dopravy je situace velice podobná. V obou zemích existují dominantní dopravci, ve Slovinsku dokonce monopolní dopravce. Současným trendem v Evropské unii je liberalizace v osobní železniční dopravě, čemuž se pomalu začíná přizpůsobovat i Česká republika. Již roku 1994 byl schválen zákon č. 244, který umožnil přístup k železniční infrastruktuře i soukromým dopravcům. Na rozdíl od nákladní dopravy, kde již delší dobu fungují společnosti s celostátní působností (např. OKD Doprava a. s. či Viamont a. s.), tak v osobní dopravě se plná liberalizace železničního trhu stále nedaří. Již řadu let zde působí několik dopravců provozujících regionální dopravců (např. Veolia Transport a. s., Jindřichohradecké místní dráhy a. s., Railtrans s. r. o. a zejména Viamont a. s.), kterým však i přes jejich četné snahy není umožněno zahájit provoz na celostátních tratích. Ve Slovinsku tímto směrem zatím v žádném případě nejdu a stát si tak plně ponechává kontrolu nad provozem osobní železniční dopravy (prostřednictvím 100% podílu ve Slovinských železnicích). Příslibem však může být jeden z cílů slovinské dopravní politiky. Je však otázkou, jestli tento slib liberalizace není pouze planým heslem vyvolaným členstvím v Evropské unii.

Oba státy se snaží různými způsoby změnit trend snižování podílu veřejné hromadné dopravy na celkovém objemu osobní dopravy. Oba státy kontrolují a schvalují tarify a jízdní řády linek provozovaných ve smyslu základní dopravní obslužnosti. Tím by měla být zajištěna vzájemná propojenost jednotlivých linek a spojů v rámci všech složek hromadné dopravy. Tato legislativní teorie však v praxi zcela nefunguje: autobusy odjíždí několik minut před příjezdem vlaku do stanice a naopak. Tomu se má předejít vytvořením integrovaných dopravních systémů jednotlivých oblastí, ve kterých by měly být všechny složky hromadné dopravy navzájem si partnery participujícími na co nejvyšším počtu přepravených osob v rámci celého systému (více kapitola 8. 2. 3.). Česká republika je v tomto oproti Slovinsku poněkud napřed. Již několik let jsou zde vytvářeny regionální integrované dopravní systémy

a velice dobře zde funguje celostátní informační systém tzv. IDOS<sup>61</sup> poskytující informace o spojích ve všech druzích hromadné dopravy. Ve Slovinsku je to vše zatím pouze ve stádiu příprav. Výhodou Slovinska je v tomto směru jeho malá rozloha a malý počet obyvatel (ve vztahu k České republice), který umožňuje uskutečnit plán ministerstva dopravy na vytvoření jednotného integrovaného dopravního systému a informačního systému celého státu. Je však nutno si položit otázku, jestli je tento plán vůbec uskutečnitelný a nejlepší. Ve Slovinsku se v nejbližší době plánuje zavedení menších správních jednotek (mezi státem a občinami), které by se měly stát obdobami našich krajů. Nebylo by tedy lepší vytvořit kvalitní integrovaný dopravní systém v rámci těchto celků a jen určitým způsobem s těmito systémy koordinovat tarify a jízdní řády dálkové dopravy?

Slovinská dopravní politika, jak již udává její podtitul: *Intermodalita, čas pro synergii*, patří mezi střednědobé plány, vytvořit v nejdůležitějších dopravních uzlech intermodální terminály (nákladní i osobní), které se v západní Evropě stávají pomalu samozřejmostí (např. Freiburg a Graz). Česká republika v tomto smyslu nechává zcela volnou ruku dopravcům a krajům, které mají v oblasti veřejné hromadné dopravy osob volné pole působnosti. Jejich úkolem je zajištění základní dopravní obslužnosti, tvorba integrovaných dopravních systémů, uskutečňování cílů celostátní dopravní politiky v regionech. Ministerstvo dopravy je v oblasti regionální osobní dopravy pouze partnerem v oblasti koordinace a vytváření rozsáhlejších projektů (např. stavby systémů „TramTrain“ a podobně). Výrazným faktorem při uskutečňování krajské dopravní politiky je také nutnost spolupráce s velkými (většinou krajskými) městy, jejichž dopravní politika se s tou krajskou nemusí plně shodovat. Ve Slovinsku z důvodu neexistence regionálních samospráv je i regionální dopravní politika tvořena ministerstvem dopravy za nutné spolupráce s obcemi.

---

<sup>61</sup> <http://jizdnirady.idnes.cz/JRCis.asp>

## **8. Charakteristika systémů veřejné osobní dopravy ČR a Slovinska**

V obou zemích jsou s ohledem na jejich polohu a další faktory plně vyvinuty různé druhy veřejné osobní dopravy. Dominantní jsou: 1. autobusová, 2. železniční, 3. městská hromadná a 4. letecká doprava. Jejich význam se však v jednotlivých zemích liší. Výrazné odlišnosti nalezneme i v porovnání významu jednotlivých složek vnitrostátní veřejné dopravy v jednotlivých regionech.

### **8. 1. Letecká doprava**

#### **8. 1. 1. Česká republika**

Na území České republiky je v současnosti devět veřejných mezinárodních letišť (Brno-Tuřany, Karlovy Vary, Klatovy, Kunovice, Mnichovo Hradiště, Olomouc, Ostrava-Mošnov, Pardubice a Praha-Ruzyně). Vedle nich se zde nalézají několik dalších mezinárodních neveřejných letišť a celá řada veřejných vnitrostátních letišť a celkem šest vojenských letišť. Veřejné mezinárodní letiště jsou až na pražské ve vlastnictví krajů. Letiště Praha je státním podnikem. V současnosti však vláda ČR uvažuje o jeho privatizaci. České letiště odbavily v roce 2006 celkem 12 329 375 cestujících, což je takřka o jeden milion cestujících více než v roce 2005. Od roku 2000 se počet odbavených cestujících zvýšil více než dvakrát. Nejvytíženějším letišťem je letiště v Praze-Ruzyni. Neustále však také roste počet odbavených osob i na ostatních mezinárodních letištích. Díky vstupu do Schengenského systému musely tyto letiště investovat do vybavení. To však nejsou jediné investice. Probíhají či plánují se rekonstrukce na všech veřejných mezinárodních letištích v ČR (např. stavba nových ranvejí či odbavovacích hal a nové technologické vybavení).

Největším leteckým dopravcem je firma ČSA a. s. vlastněná státem. České aerolinie jsou součástí mezinárodní skupiny Sky Team (více: [www.skyteam.com](http://www.skyteam.com)). Na našem trhu dále působí řada tzv. charterových dopravců a řada zahraničních aerolinií (nejvíce spojů do ČR má německá firma Lufthansa).

#### **8. 1. 2. Slovinsko**

Na území státu jsou tři veřejná mezinárodní letiště: Lublaň – Brnik, Maribor a Portorož. Největším a nejvýznamnějším z nich je mezinárodní letiště Jožeta Pučnika Ljubljana v Brniku vzdálené asi 20 km severozápadně od Lublaně. Umístění letiště mimo její aglomeraci má své výhody i nevýhody. Výhodou je možnost rozvoje letiště v málo zastavěné oblasti. Naopak nevýhodou se může zdát relativně velká vzdálenost od hlavního města. Lublaň s letišťem však spojuje velice kvalitní dálnice, po které trvá cesta necelých 20 minut. Vedle dálničního spojení je nutné také řešit spojení pomocí veřejné osobní dopravy.

Tu zajišťuje pravidelná linka LPP vedoucí od lublaňského nádraží. Pro další rozvoj je tento stav však nedostačující a je proto nutno včas najít další řešení (rychlodráha, nová konvenční železnice apod.).

Protože má lublaňské letiště spíše regionální význam (v počtu odbavených osob, nákladu i letadel), pro cesty do vzdálenějších destinací je tedy nutno použít buď přestupů či přímo odbavení na blízkých letištích v Záhřebu či ve Vídni. Z Brniku létají pravidelné linky jen do evropských zemí. Všechna slovinská letiště v roce 2006 odbavila 1 358 000 cestujících, což je o více než 100 000 než v roce 2005 a více jak 600 000 v roce 1995<sup>62</sup>. Domácím přepravcem jsou slovinské aerolinky Adrai Airways d. d. Tato firma patří mezi malé evropské letecké dopravce. Její spoje spojují lublaňské letiště s vybranými evropskými městy. Část objemu přepravy je na letišti v Brniku vykonáván zahraničními leteckými společnostmi, které povětšinou s Lublaní spojují hlavní město a největší svého mateřského státu (např. ČSA - Czech Airlines, Air France, Turkish Airlines, MALEV atd.).

Zajímavý je růst významu druhého největšího slovinského letiště v Mariboru<sup>63</sup>. Ačkoliv se toto soukromé letiště nalézá jen cca. 40 km od významnějšího letiště v rakouském Grazu a cca. 130 km od letiště v Brniku. Dominantní je zde přeprava osob tzv. charterovými (nepravidelnými) lety. V roce 2007 byla dokonce zavedena pravidelná letecká linka Maribor-Londýn.

### 8. 1. 3. Srovnání

Význam letecké dopravy v České republice a ve Slovinsku je z hlediska významu neporovnatelný. Zatímco z nejméně významnějšího veřejného českého letiště v Praze-Ruzyni se cestující dostanou pravidelnými linkami desítky leteckých společností na většinu kontinentů světa, nejméně významnější slovinské letiště v Lublani-Brniku je pravidelnými leteckými linkami provázáno pouze s nejméně významnějšími městy Evropy. Lublaňské letiště je také méně atraktivní pro zahraniční letecké společnosti. Příčinou regionální významnosti lublaňského letiště, je nejen malý počet obyvatel Slovinska, resp. Lublaně, ale i blízkost významných mezinárodních letišť v Záhřebu a zejména pak ve Vídni.

Velký rozdíl je i ve významu národních leteckých dopravců. Zatímco České aerolinie provozují desítky pravidelných linek na takřka všechny kontinenty, slovinský národní dopravce Adria airways jsou typickým příkladem menší letecké společnosti provozující pravidelné linky jen po Evropě. Její význam bychom tak mohli srovnat např. s vnitrostátními leteckými společnostmi v USA.

---

<sup>62</sup> Statistická ročenka 2007. Statistický úřad Slovinské republiky, Lublaň 2007.

<sup>63</sup> V roce 2005 odbavilo 17 436 a roku 2006 12 452 cestujících.

Co však leteckou dopravu v obou zemích spojuje je velký nárůst počtu odbavených cestujících, modernizace letišť a letadel a nárůst nepravidelné letecké dopravy. V obou zemích má osobní letecká doprava význam zejména pro spojení České republiky, resp. Slovinska se vzdálenějšími evropskými státy a nejdůležitějšími leteckými uzly Evropy (především Frankfurtem nad Mohanem), odkud se cestující dostávají do celého světa.

## **8. 2. Pravidelná pozemní veřejná osobní doprava v České republice**

### **8. 2. 1. Autobusová doprava**

V pravidelné silniční autobusové dopravě na našem trhu podniká řada menších či větších firem. Velká část z nich vznikla privatizací původních okresních či krajských podniků ČSAD a dalšími prodeji. V druhé polovině 90. let vstoupily na tento trh i zahraniční investoři. Např. firma Connex, dnes součást Veolia Transport patří mezi největší tuzemské autobusové dopravce. Linkovou autobusovou dopravu provozuje ve Slezsku, na severní a střední Moravě (Connex Morava a. s. a BUS Slezsko, a. s.), ve východních Čechách (Connex Východní Čechy a. s.), v Praze a okolí (Connex Praha a. s. začleněná do PID), dále na Příbramsku (Connex Příbram s. r. o.), Mělnicku (NERASBUS s. r. o.) a MHD v Teplicích (Dopravní podnik Teplice, s. r. o.). Mezi další velké mezinárodní firmy provozující na našem území pravidelnou linkovou dopravu je firma ICOM (např. ČSAD Ústí nad Orlicí, ICOM Jihlava atd.) či britská firma Arriva (např. Transcentrum Mladá Boleslav, OSNADO Svoboda nad Úpou).

### **8. 2. 2. Železniční doprava**

Dominantním dopravcem v segmentu osobní železniční dopravy je v České republice firma České dráhy a. s. I když již déle platí zákonná úprava, která liberalizuje trh železniční osobní dopravy, dodnes soukromé firmy v tuzemsku provozují pouze jen několik desítek kilometrů regionálních linek. Toto takřka stoprocentní postavení jedné firmy nikterak nepřispívá ke zkvalitňování služeb v osobní železniční dopravy. České dráhy provozují všechny druhy osobní železniční dopravy: příměstskou, regionální, rychlou regionální i dálkovou. Provoz těchto vlaků je omezen na území jednotlivých krajů, neboť objednavatelem služeb tohoto segmentu jsou jednotlivé krajské úřady. V příměstské a regionální dopravě se České dráhy zapojují do vytvářených integrovaných dopravních systémů (např. PID, IDS JMK atd.). Od jízdního řádu 2007/2008 se na našich tratích v rámci některých IDS (PID, IDS JMK) zavádí vlaky tzv. linek S. Je to obdoba v západní Evropě již zcela běžných „links S“ (v Německu zvaných S-Bahn), které jsou dalším stupněm ve zdokonalování IDS a přispívají tak k větší konkurenceschopnosti veřejné dopravy k dopravě individuální automobilové. Velké naděje jsou v oblasti regionální železniční



dopravy vkládány do projektů tzv. TramTrain (vlakotramvaj). Tento projekt v sobě kombinuje železniční a tramvajovou dopravu. V západní Evropě již plně funguje (např. Karlsruhe, Kassel, Saarbrücken, Chemnitz ad.)<sup>64</sup> a v brzké době se plánuje s jeho zavedením i ve vybraných regionech ČR. Nejznámější je např. projekt Regiotram Nisa či trať v okolí Lipenské přehrady. Výhodou tohoto systému je odstranění některých přestupních vazeb, zkrácení jízdní doby, menší technické nároky na trať (např. menší poloměr zatáček, proti tomu však nižší rychlost než u konvenčních vlaků). Dá se tak skloubit městský provoz s provozem regionálním.

V dálkové dopravě jsou provozovány vlaky standardní kvality kategorií: rychlík<sup>65</sup> (R), Expres (Ex) a nadstandardní kvality kategorií: Inter City (IC), Euro City (EC), Euro Night (EN) a SC (Super City). Jejich parametry jsou zakotveny v předpisech UIC, které jsou České dráhy členem. Nejvytíženější vnitrostátní dálkovou tratí je spojení Prahy s Ostravou. Na spojení Prahy s Brnem soupeří železnice s dálkovou autobusovou dopravou, kde autobusoví dopravci zatím zcela dominují (nejvíce osob přepraví autobusy firmy Student Agency). Důvodem je zejména kratší jízdní doba a cena. České dráhy se v současnosti snaží tento nepoměr napravit vytvářením zvláštních slev pro cesty z Prahy do Brna a zpět, zavádění přímých spojů (Praha Holešovice – Pardubice hlavní nádraží – Brno hlavní nádraží). Tato opatření jsou však zcela nedostatečná. Dráhy by se měly zaměřit zejména na zvyšování kvality a komfortu, což jsou věci, kterými mohou s autobusy soupeřit. V mezinárodní dopravě provozují České dráhy mezinárodní vlakové spoje do SRN, Rakouska, Slovinska, Polska, Ruska, Běloruska, Dánska a na Ukrajinu. Kromě toho jsou přes naše území vedeny spoje zahraničních dopravců (na našem území obsluhováno českým personálem). V regionální a příměstské dopravě se na území České republiky provozují osobní a spěšné vlaky. Kvalita těchto vozů v regionální dopravě je velice špatná. Jsou zde provozovány dokonce vozy starší třiceti let. Postupně, ale velice pomalu, se začíná modernizovat vozový park regionální dopravy Českých drah. V příměstské dopravě jsou na nejzatíženějších tratích nasazovány moderní klimatizované elektrické dvoupatrové jednotky řady 471 tzv. City Elefant vyráběné ve firmě Škoda Holding a. s. (okolí Prahy a nově i na Ostravsku). Na tratích neelektrizovaných jsou po několikaletých průtazích nasazovány motorové jednotky řady 814 a 914 tzv. Regionova vyráběné firmou Pars nova a. s. Šumperk (srovnání starých a nových jednotek v železniční regionální dopravě viz. příloha 27, 28.

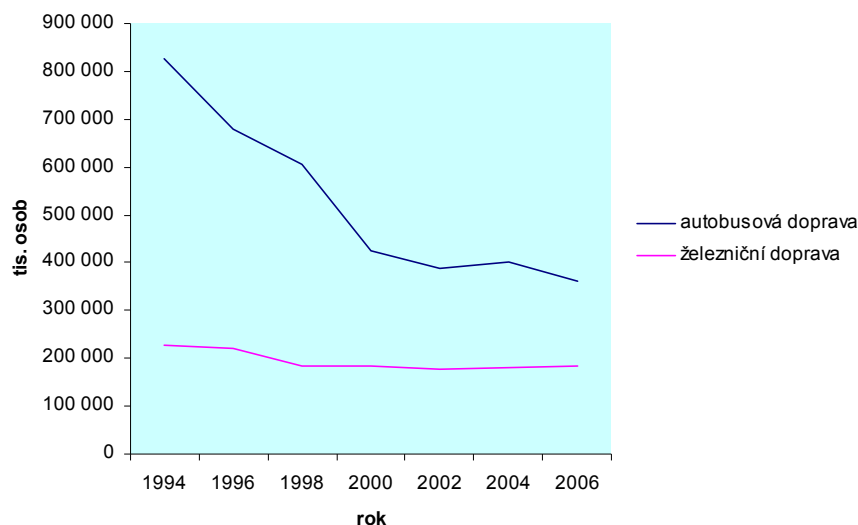
---

<sup>64</sup> Více na: <http://www.kvv.de/kvv/>, <http://www.kvg.de/>, <http://www.saarbahn.de/>, <http://www.cvag.de/>

<sup>65</sup> V některých regionech také začleněny do IDS (např. v Jihomoravském kraji).

**Graf 2: Počet cestujících v pravidelné autobusové a železniční dopravě v ČR v letech 1994 – 2006**

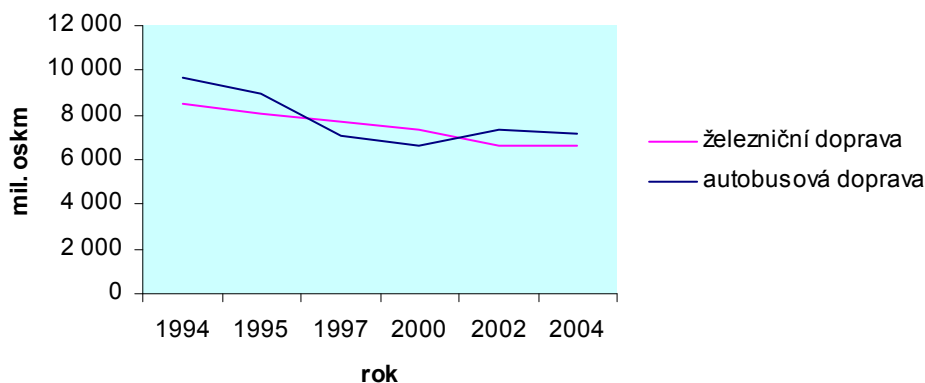
**Vývoj počtu cestujících v pravidelné autobusové a železniční dopravě (vnitrostátní i mezinárodní) v letech 1994 - 2006**



(zdroj: Ministerstvo dopravy ČR)

**Graf 3: Vývoj výkonu osobní železniční a autobusové dopravy (vnitrostátní a mezinárodní) v ČR v letech 1994 - 2004**

**Vývoj výkonu osobní přepravy v rámci železniční a autobusové dopravy (vnitrostátní i mezinárodní) v ČR v letech 1994 - 2004**



Pokud bychom brali segment veřejné osobní dopravy jako jeden celek, tak bychom mohli v 90. letech pozorovat pokles výkonů pozemní veřejné osobní dopravy (v případě autobusové dopravy byl pokles výkonů mnohem pozvolnější než pokles absolutního počtu cestujících). Přes určité oživení dopravních výkonů v letech 2000 - 2002, zaznamenává autobusová doprava v současné době pokles ve výkonu i počtu cestujících (viz. graf 2, 3). Naopak železniční doprava zaznamenává od roku 2006 nárůst počtu přepravených osob (viz. graf 4) (zejména u dálkových spojů a v integrované dopravě v rámci příměstské

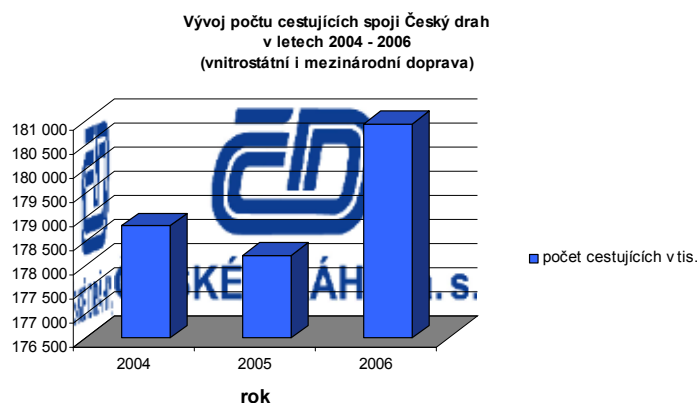
dopravy). Ve výkonech osobní železniční dopravy zaznamenáváme vzestup již od roku 2005 (viz. graf 5). Podle vyjádření zástupců Českých drah se tím prolomil sestupný trend 90. let.

Tab. 4: Vývoj počtu cestujících Českých drah v letech 2004 - 2006 (v tis.)

Počet cestujících (v tis.)	2004	2005	2006
Vnitrostátní	177 181	176 512	178 996
Mezinárodní	1 638	1 701	1 943
<b>Celkem</b>	<b>178 819</b>	<b>178 213</b>	<b>180 939</b>

(zdroj: Ministerstvo dopravy České republiky)

Graf 4:

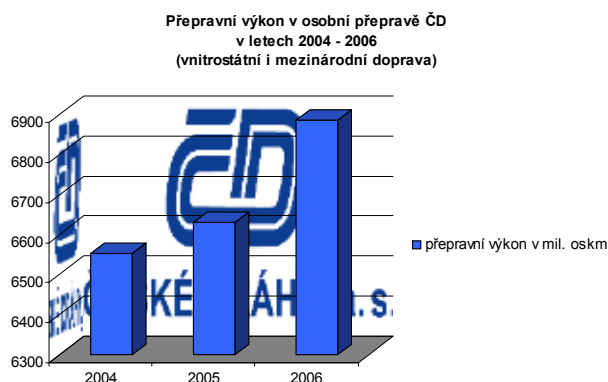


Tab. 5: Vývoj přepravní výkonů osobní dopravy Český drah v letech 2004 - 2006 (v mil. oskm)

přepravní výkon (v mil. oskm)	2004	2005	2006
Vnitrostátní	6185,3	6251,0	6530,0
Mezinárodní	367,8	379,5	357,1
<b>Celkem</b>	<b>6553,1</b>	<b>6630,5</b>	<b>6887,1</b>

(zdroj: Ministerstvo dopravy ČR)

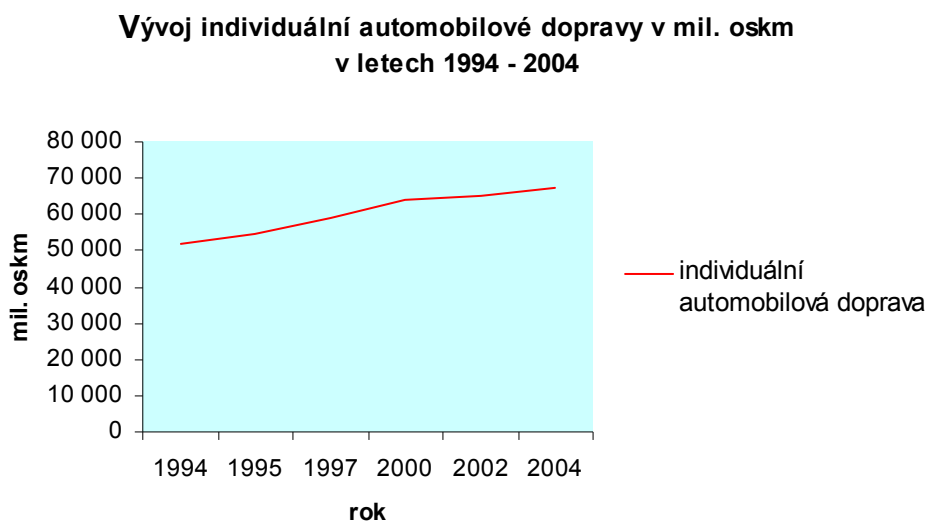
Graf 5:



Pokud porovnáme údaje z grafu 2 a 6 uvidíme, že v roce 2000, kdy došlo k prvnímu oživení veřejné hromadné dopravy zároveň došlo i ke zpomalení růstu výkonu v individuální automobilové dopravě. Tento jev si můžeme odůvodnit dvěma způsoby: 1. mohli bychom

řící, že vliv na tom má zvýšení atraktivity hromadné dopravy i díky integraci veřejné dopravy, což je samo o sobě tvrzení dost naivní, 2. pak lze říci, že po procesu srovnávání dopravního chování obyvatel České republiky se zeměmi západní Evropy v 90. letech, došlo okolo roku 2000 v individuální dopravě k vyrovnání tohoto stavu. Pokud dáme oba dva jevy dohromady, přidáme i vysokou cenu pohonných hmot a další faktory, vyjde nám přibližně správný důvod tohoto stavu.

**Graf 6: Vývoj výkonu individuální automobilové přepravy v letech 1994 - 2004**

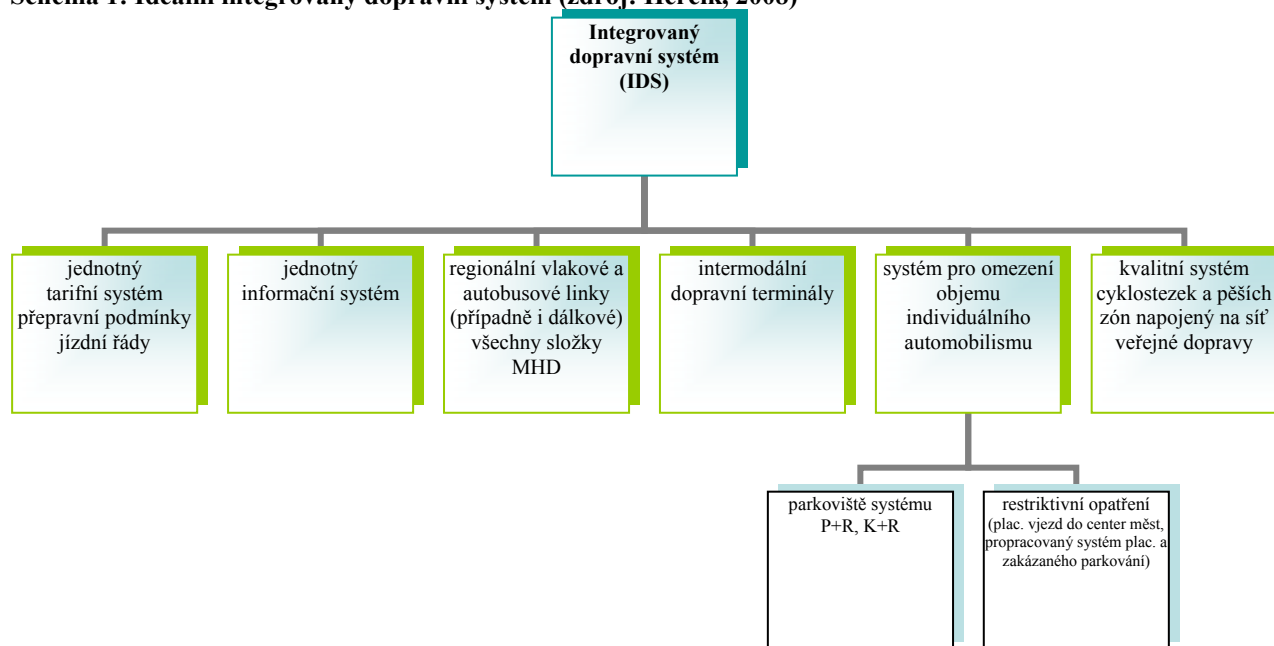


(zdroj: Ministerstvo dopravy České republiky)

### 8. 2. 3. Integrace dopravních systémů veřejné dopravy v České republice

V dobách centrálně řízené ekonomiky a existenci několika málo dopravců na celém území České republiky byla koordinace jízdních řádů, přepravních podmínek a tarifních pásem zajištěna centrálními úřady. Po transformaci sektoru veřejné osobní dopravy na počátku 90. let tak vznikl problém. Ten se od poloviny 90. let napravuje vytvářením integrovaných dopravních systémů jednotlivých regionů či mikroregionů. Dobrý IDS však není pouze systém s jednotným tarifním systémem a zkoordinovanými jízdními řády. Je to systém mnohem složitější obsahující řadu dalších subsystémů, které na první pohled nemusí ani vypadat jako součást veřejné osobní dopravy.

Schéma 1: Ideální integrovaný dopravní systém (zdroj: Hercik, 2008)



V České republice jsou koordinátory IDS většinou magistráty velkých měst (např. Praha), krajské úřady, resp. firmy zřizované krajskými úřady (např. KORID LK) či dokonce soukromými firmami ve spolupráci se svazy středně velkých a menších obcí (např. JARIS). Způsob zřizování i velikost regionů začleněných do těchto systémů tak odpovídá situaci v západoevropských zemích<sup>66</sup>. Řada projektů zůstala pouze ve stádiu záměru či se zastavil tzv. na půl cesty (např. Českobudějovická integrovaná doprava). Na našem území v současnosti více či méně funguje 15 integrovaných dopravních systémů. Některé systémy, zejména díky nesprávnému přístupu krajské samosprávy k některým důležitým složkám integrovaného systému, ale nemohou být nikdy plně funkční a využity u nich všechny potenciály integrované dopravy<sup>67</sup>.

Jak ukazuje tabulka 7 a následný graf 7, počet přepravených osob v rámci IDS v České republice od roku 2000 neustále rostl. Stejně tak rostl i výkon hromadné dopravy v rámci integrovaných dopravních systémů. Tento trend stále pokračuje a lze předpokládat, že s růstem počtu IDS, rozlohy území obsluhovaných systémy integrované dopravy, a také s rostoucí kvalitou a stupněm. Právě rostoucí kvalita a integrace i v rámci již existujících IDS mohou přimět velkou část osob používajících individuální automobilovou dopravu k využívání hromadné dopravy.

<sup>66</sup> Najdou se samozřejmě výjimky v podobě IDS, jejichž velikost a zejména počet obyvatel obsluhovaných těmito integrovanými dopravními systémy je mnohem vyšší. Takovéto nalezneme zejména v hustě osídlených aglomeracích či konurbacích.

<sup>67</sup> Příkladem může být Ústecký kraj, který výrazně preferuje autobusovou dopravu a popírá tak jednu ze zásad integrované dopravy, tedy rovnocennost všech složek veřejné osobné dopravy.

**Tab. 6: Integrované dopravní systémy veřejné regionální dopravy na území České republiky**

Název integrovaného dopravního systému	Zkratka	stupeň integrace	Poznámky
Pražská integrovaná doprava	PID	5	
Středočeská integrovaná doprava	SID	1	
Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje	IDSOK	3	
Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje	IDS JMK	5	
Integrovaný dopravní systém Libereckého kraje	IDOL	0	plánované plné spuštění v roce 2008
IDS Tábor	-	2	pouze okolí Tábora, Sezimova Ústí a Plané nad Lužnicí
Integrovaná doprava Plzeňska	IDP	3	
Integrovaná doprava Karlovarského kraje	IDOK	5	
Jablonecký integrovaný dopravní systém	JARIS	3	Jablonec nad Nisou a okolí
Východočeský integrovaný dopravní systém	VYDIS	3	
Integrovaná regionální doprava Královéhradeckého kraje	IREDO	3	
Zlínská integrovaná doprava	ZID	3	jen město Zlín a užší okolí
Ostravský integrovaný dopravní systém	ODIS	4	

vysvětlivky k tabulce 6:

0	ve fázi příprav
1	nezapojena ještě celá oblast
2	jen některé linky, nejednotný tarifní systém, jen některé druhy dopravy, částečně integrovány všechny složky veřejné dopravy, jednotný tarifní systém
3	Nedostatků v jednotných jízdenkách, doplňkových službách
4	Z velké části fungující IDS
5	Plně fungující IDS s menšími nedostatky v podobě nedodělků v oblasti doplňkových služeb

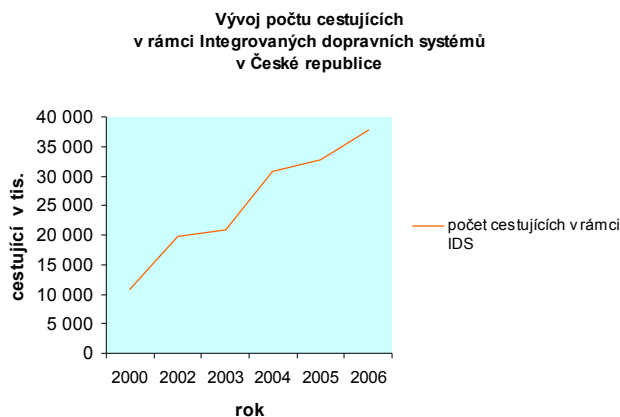
(zdroj: Hercík, 2008)

**Tab. 7: Vývoj přepravy v rámci IDS v ČR**

	2000	2002	2003	2004	2005	2006
počet v rámci IDS (tis.)	10 687	19 725	20 977	30 847	32 845	37 697
výkon v rámci IDS (mil. oskm)	208	304	327	474	496	532

(zdroj: Ministerstvo dopravy ČR)

**Graf 7**



### 8. 3. Pravidelná pozemní veřejná osobní doprava ve Slovinsku

#### 8. 3. 1. Autobusová doprava

V porovnání s okolními státy či Českou republikou je slovinský trh v segmentu veřejné osobní dopravy velice malý. I přesto zde od roku 1991 vznikla celá řada firem zabývajících se autobusovou dopravou. Část z nich vznikla privatizací původních státních dopravních společností (Avtobusne prevozi). Ve druhé polovině 90. let vstoupila na slovinský přepravní trh britská firma Connex (dnes součást Veolia Transport), která se postupně stala největším autobusovým dopravcem ve Slovinsku. Dnes firma Veolia Transport z velké části vlastní podniky provozující pravidelnou autobusovou dopravu v Podráví (Veolia Transport Štajerska), ve středním (Veolia Transport Ljubljana) a v jižním Slovinsku (Veolia Transport Dolenjska in Primorska). Svými dálkovými linkami pak obsluhuje prakticky celé území Slovinska. Firma se nespécializuje pouze na regionální a dálkovou dopravu, ale provozuje i městskou autobusovou dopravu v Mariboru, Kopru, Piranu a Novem Mestu. Firma se kromě poskytování služeb linkové přepravy zabývá i dalšími činnostmi – mezinárodní a nepravidelná (zejména zájezdová) doprava, autoškoly atd. – ze kterých jí plynou další zisky a není tak závislá na veřejných financích, jako je tomu v případě části českých dopravců.

Další dopravci mají povětšinou jen regionální význam. Největší z nich je Ljubljanski potniški promet – LPP, který provozuje městskou autobusovou dopravu v Lublani a regionální dopravu především v rámci středního Slovinska. Firma je součástí městského veřejného holdingu (Javni Holding Ljubljana d. o. o.), jehož jednotlivé složky se starají o fungování veřejných služeb v Lublani (rozvod elektřiny, voda a kanalizace, správa tržnic, hřbitovů a parkovišť či svoz komunálního odpadu a údržba města). Dalšími významnými regionálními dopravci jsou firmy: Avtobusni promet Murska Sobota, Koratour, Alpetour, Avrigo ad.

Veřejná autobusová doprava na území Slovinska zaznamenává od roku 1991 trvalý pokles v absolutním počtu přepravených osob, výkonu přepravy i dalších ukazatelích. Ačkoliv se tento pokles po roce 2002 zmírnil, stále ještě pokračuje. Ve střednědobém výhledu se žádný zvrát neočekává. Zde lze vidět rozdíl mezi Slovinskem a Českou republikou (viz. kapitola 8. 2. 2.).

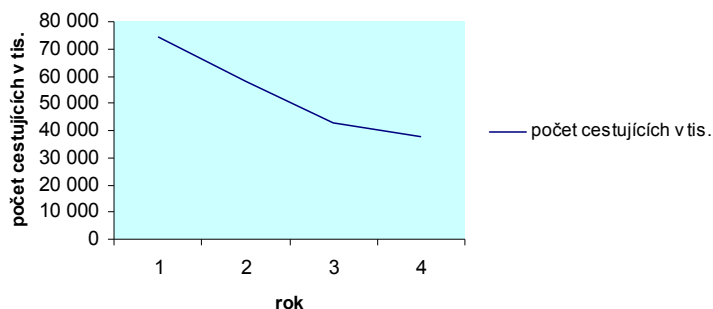
Tab. 8: Vývoj počtu cestujících a výkonu veřejné silniční dopravy

	tis. km	cestující v tis.	výkon v mil. oskm
<b>2000</b>	70 508	74 560	1 581
<b>2002</b>	69 042	57 955	1 143
<b>2004</b>	68 575	43 084	980
<b>2006</b>	60 584	37 964	850

(zdroj: Statistický úřad Slovinské republiky)

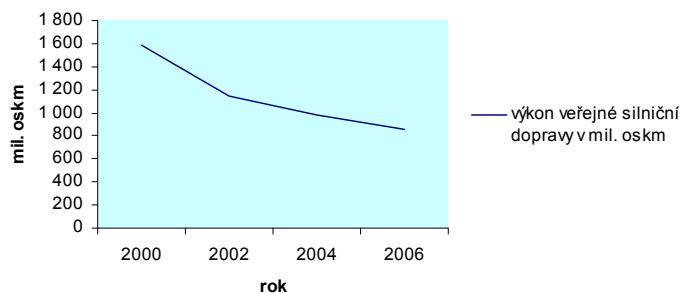
Graf 8

Vývoj počtu cestujících v silniční dopravě ve Slovinsku v letech 2000 - 2004 v tisících



Graf 9

Vývoj výkonu veřejné silniční dopravy ve Slovinsku v letech 2000 - 2004 v mil. oskm



V tomto směru je nutné, aby vláda podnikla rychlé a efektivní kroky, které by přiměly obyvatelstvo k využívání veřejné autobusové dopravy, čímž by více přispělo k redukcii negativních vlivů individuálního automobilismu. Součástí úspěšného řešení může být vytvoření integrovaných dopravních systémů veřejné osobní dopravy a lepší kontrola jízdních řádů a tarifů jednotlivých dopravců na straně jedné, tak i systém znevýhodňování individuálního automobilismu. Velkým demotivujícím faktorem pro přechod obyvatel z individuální na veřejnou dopravu je vysoká cena jízdného, malý počet autobusových spojů především do odlehlejších regionů a malý počet spojů všech druhů veřejné dopravy ve dnech pracovního klidu apod. Nebezpečím v tomto směru je, že velká část obyvatelstva si postupně odvyká, ne-li si již odvykla, používat služeb veřejné autobusové dopravy. Celý systém se tak dostává do začarovaného kruhu, v němž lidé necestují autobusy, dopravní společnosti jsou tak nuceny redukovat počty spojů a zvyšovat ceny jízdného, čímž opět dochází k dalšímu snižování počtu cestujících.



### 8. 3. 2. Železniční doprava

Jediným dopravcem<sup>68</sup> v segmentu veřejné osobní dopravy je státem vlastněná firma Slovenské železnice (Slovenske železnice d. o. o.). Slovinsko tak v tomto směru neplní dopravní politiku Evropské unie směřující k liberalizaci veřejné osobní dopravy.

Na rozdíl od autobusové dopravy dochází v osobní železniční dopravě v posledních letech ke zvyšování počtu cestujících i dopravního výkonu. Pokud srovnáme vývoje osobní železniční dopravy ve Slovinsku s vývojem v České republice, uvidíme několik podobností. Obě železniční společnosti (ČD i SŽ) v současné době zažívají období růstu přepravních výkonů i počtu přepravených osob.

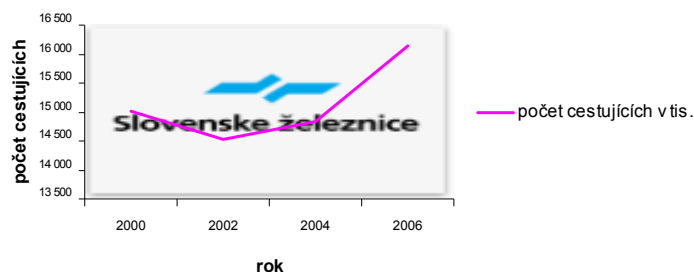
**Tab. 9: Vývoj počtu cestujících a přepravního výkonu osobní dopravy na území Slovinska v letech 2000 – 2004**

	cestující v tis.	výkon v mil. oskm
<b>2000</b>	15 010	705
<b>2002</b>	14 519	750
<b>2004</b>	14 835	764
<b>2006</b>	16 131	793

(zdroj: Statistický úřad Slovinské republiky)

**Graf 10**

**Vývoj počtu přepravených cestujících po železnici ve Slovinsku v letech 2000 - 2004 (vnitrostátní i mezinárodní doprava)**



**Graf 11**

**Vývoj výkonu osobní železniční dopravy ve Slovinsku v letech 2000 - 2006 (vnitrostátní i mezinárodní doprava)**



<sup>68</sup> Pokud nepočítáme dopravu provozovanou vozy zahraničních železničních společností (např. ČD, HŽ, ÖBB) v rámci mezinárodní dopravy na základě dvoustranných smluv mezi danou železniční společností a SŽ.

Rozdíl oproti autobusové dopravě si lze vysvětlit různě: rozumná optimalizace spojů, velké množství slev, kvalitní marketingové tahy v oblasti reklamy, utváření sítě zvýhodněných spojů a v neposlední řadě investice do modernizace vozového parku. Práce na kvalitním marketingu a zvýhodněných spojích jsou v posledních letech obvyklé i u Českých drah. Velký rozdíl je zejména v nabídce spojů. V Čechách jsou cestující zvyklí, že nejen drtivá většina dálkových, ale i regionálních spojů jezdí každý den. Ve Slovinsku je situace v tomto ohledu odlišná. Na řadě tratí ve dnech pracovního klidu ve srovnání s pracovními dny jezdí jen zlomek osobních vlaků<sup>69</sup>. To je dáno zejména tím, že stejně jako v České republice, slouží i ve Slovinsku regionální a částečně i dálková vnitrostátní železniční doprava k přepravě lidí do zaměstnání a dětí či studentů do škol. Tento přístup Slovinských železnic, resp. státu jako objednavatele, je však v ohledu na snahu státu omezovat individuální automobilovou dopravu značně kontraproduktivní. Při porovnání kvality vozového parku, která je důležitým faktorem ovlivňujícím zájem cestujících o železniční dopravu, jsou na tom především v regionální dopravě Slovinské železnice mnohem lépe než České dráhy. Od jízdního řádu 2000/2001 jsou na slovinských tratích v provozu moderní jednotky Desiro firmy Siemens. Tyto vlaky jsou nasazované zejména na páteřních tratích (Maribor – Zidani Most – Lublaň, Lublaň – Zidani Most – Dobova, Lublaň – Postojna – Koper). Paralelně s nákupem těchto nových vlaků dochází k modernizaci starších zejména dieslových osobních jednotek (viz. Příloha 29, 30).

---

<sup>69</sup> Ve dnech pracovního klidu je vlakové spojení Mariboru a Ptujce zajištěno celkem čtyřmi spoji (přestupní i nepřestupní) v obou směrech. V pracovních dnech je to celkem 12, resp. 13 spojení v obou směrech.

## **9. Dopravní politika na regionální a městské úrovni**

Dopravní politiky Libereckého kraje a Podráví se zásadně liší. Je to dáno především tím, že slovinské regiony, díky neexistenci regionální samosprávy, nemají možnosti ke tvorbě těchto oficiálních dokumentů. V České republice, kde fungují vyšší územně správní celky a systém subsidiarity, si každý kraj vytváří svou vlastní dopravní politiku a tedy i koncepci rozvoje veřejné osobní dopravy, resp. strategii dopravní obsluhy území. Ty samozřejmě vychází z dopravní politiky a dalších dokumentů schválených vládou ČR. Přesto však kraje mají velký prostor pro realizaci svých vlastních představ, což je vidět i v různém přístupu jednotlivých krajů k veřejné osobní dopravě i dalším záležitostem (např. Ústecký X Liberecký kraj atd.) Ve Slovinsku je většina regionálních politik a strategií rozvoje jednotlivých odvětví, tedy i dopravy, vytvářena centrální vládou. Regionální instituce, jako jsou obcí, sdružení obcí či rozvojové agentury, se k tvorbě těchto dokumentů zvu jen jako konzultanti, kteří nemají prakticky žádnou moc změnit rozhodnutí vlády. Určitou volnost ve vytváření vlastní dopravní politiky mají jednotlivá města, resp. obcí. Například Maribor tuto možnost v oblasti veřejné dopravy nikterak nevyužívá. Město nemá zpracovanou žádnou koncepci rozvoje veřejné osobní dopravy a veškerá činnost je v tomto směru na soukromém dopravci, tedy firmě Veolia Transport Štajerska (Certus), ve které je město minoritním akcionářem. V České republice, resp. v Libereckém kraji, jsou města mnohem aktivnější. Vytváří koncepce rozvoje veřejné dopravy, studie dopravní obslužnosti svého území a další dokumenty a projekty přímo či nepřímo související s rozvojem veřejné osobní dopravy.

### **9. 1. Dopravní politika Libereckého kraje**

Základními dokumenty politiky Libereckého kraje je Strategie rozvoje Libereckého kraje 2006–2020 (dále jen Strategie rozvoje), Program rozvoje Libereckého kraje a na ně navazující Územní plán VÚSC Liberecký kraj, resp. Zásady územního rozvoje Libereckého kraje. Součástí Strategie rozvoje je i ucelená dopravní politika kraje, kterou zpracovává Odbor dopravy Libereckého kraje. Odvětvovými dokumenty kraje v oblasti dopravy jsou: Strategie rozvoje dopravní infrastruktury Libereckého kraje, Kategorizace silnic II. a III. třídy, Optimalizace dopravní obslužnosti aj. Odbor dopravy je odpovědný nejen za tvorbu a provádění odvětvových dokumentů, ale je nejvyšším krajským dopravním úřadem zabezpečujícím základní dopravní obslužnost kraje a další náležitosti v oboru dopravy. Mezi jeho nejdůležitější funkce v oblasti veřejné osobní dopravy v současnosti patří optimalizace dopravní obslužnosti a tvorba Integrovaného dopravního systému Libereckého kraje. K tomuto účelu byla krajem zřízena společnost KORID LK, která je koordinátorem IDS.

Hlavní cíle dopravní politiky kraje:

- a/ zkvalitnění stávající dopravní infrastruktury jako prostředku rozvoje dalších oblastí společenského života, především ekonomiky, cestovního ruchu, zemědělství a venkova
- b/ napojení Libereckého kraje na republikovou a evropskou dopravní síť
- c/ maximální možné vyrovnaní rozdílů v úrovni dopravní infrastruktury a dopravní obslužnosti
- d/ vytvoření optimalizované dopravní obslužnosti s ohledem na životní prostředí<sup>70</sup>

Mezi významné projekty směřující ke zlepšení stavu veřejné osobní dopravy v kraji především patří:

- a/ vytvoření integrované dopravní systému Libereckého kraje (zajištění kvalitní a efektivní obsluhy regionu přispívající k celistvému rozvoji kraje, omezení individuální automobilizace a zvýšení spokojenosti obyvatel, resp. cestujících)
- b/ zapojení se do projektu CIVITAS
- c/ podpora projektu Regiotram NISA
- d/ podpora rozvoje přeshraniční veřejné osobní dopravy (spolupráce s Euroregionem NISA)
- e/ podpora nových trendů ve veřejné dopravě (cyklobusy, skibusy, ekologické veřejné dopravy)
- f/ podpora modernizace železniční dopravy (spolupráce s ČD, SŽDC a Ministerstvem dopravy ČR)
- g/ snižování nežádoucích vlivů silniční dopravy

## 9. 2. Dopravní strategie větších měst Libereckého kraje

Každé větší město kraje má zpracovanou rozsáhlou strategii rozvoje, která se mimo jiné věnuje i rozvoji dopravy na území města. Města mají také zpracované územní plány, jejichž obsahem je mimo jiné i doprava a některá města zpracovávají či mají zpracované generely vybraných složek dopravy (většinou se jedná o dopravu cyklistickou). Největší oblastí zájmu rozvojových strategií měst jsou komunikace. Ve městech, kde chybí obchvaty a intenzita dopravy v jejich centrech a hustě osídlených oblastech je nepřiměřeně vysoká (např. Jablonec nad Nisou, Liberec, Česká Lípa, Turnov ad.) je nutné řešit tuto situaci především stavbou obchvatů a tím odklonem tranzitní dopravy z centra (podařeným

---

<sup>70</sup> Rezoluce o dopravní politice Slovinské republiky. Ministerstvo dopravy Slovinské republiky, Ljubljana 2007

příkladem vyřešení problému tranzitní dopravy je např. Nový Bor). Tradičním tématem všech měst je veřejná doprava a dopravní obslužnost města a okolí. V posledních letech se v některých strategiích rozvoje měst začínají v oblasti dopravy objevovat i otázky týkající se alternativních forem dopravy, resp. nemotorové dopravy a dopravy v klidu. Jedná se především o objednávání většího množství spojů městských a příměstských linek veřejné dopravy, zkvalitňování chodníků, rozšiřování sítě cyklostezek, zvyšování bezpečnosti na místních komunikacích a odstraňování bariér. Tento ideál, který si města dávají do svých strategií rozvoje, se však z velké části nenaplnuje. Ba naopak. Místo vytváření bariér pro individuální automobilismus např. město Semily zrušilo velkou část placených parkovišť a rozšířilo možnosti parkování v centru města.

### 9. 2. 1. Dopravní politika města Liberce

O koncepci rozvoje dopravy ve městě se především starají Odbor dopravy, Odbor rozvojových projektů a Odbor strategie a územní koncepce magistrátu města. Problémem Liberce i některých dalších měst v oblasti střednědobého a dlouhodobého plánování je fluktuace představitelů města, kteří o těchto koncepcích rozhodují. Často se tak stává, že rozvojový dokument schválený předchozí radou města ta současná nepřijme a vypracovává se tak nový. V současné době řeší dopravní situaci a plán rozvoje dopravy ve městě komplexní dokument Strategie rozvoje Statutárního města Liberec 2007–2020 (dále jen Strategie rozvoje). Dalšími dokumenty týkajícími se problematiky rozvoje dopravy ve městě je Územní plán Statutárního města Liberec a generely jednotlivých druhů dopravy (MHD, cyklistická, pěší atd.).

Strategii rozvoje v oblasti dopravy je dělena: na problematiku železniční dopravy, silniční dopravy, městské hromadné dopravy, letecké dopravy, parkování a odstavení vozidel a pěší a cyklistická doprava. Významnou částí většiny těchto oddílů je zajištění kvalitní veřejné dopravy. Ve většině případů však návrhy obsažené ve Strategii rozvoje jsou jen názory města a město je může předat provozovatelům jednotlivých dopravních odvětví. Město vidí dílčí změny vedoucí ke zkvalitnění železniční dopravy především v opravě a částečné modernizaci budovy hlavního libereckého nádraží a zřízení ČD centra, které zajišťuje vyšší komfort služeb pro cestující. I přes tato zlepšení nabádá správce nádraží ke zlepšení stavu nádražní budovy, provozovatele železniční dopravy ke zvýšení kvality provozovaných vlakových souprav a SŽDC, resp. Ministerstvo dopravy ČR k vybudování V. železničního koridoru.

Přímý vliv má město pouze na rozvoj městské hromadné dopravy provozované městem vlastněným Dopravním podnikem města Liberce a. s. (dále jen DpmL). Politikou města směrem k MHD, resp. DpmL, je rozvoj především sítě linek autobusové dopravy,

pro kterou se nakupují moderní nízkopodlažní vozy. V oblasti kolejové dopravy město podporuje modernizaci vozového parku (z finančních důvodů jen přestavby starších tramvají), začlenění systému MHD do připravovaného integrovaného dopravního systému a systému Regiotram NISA. S tím město plánuje investice do přestavby tratě Liberec – Jablonec nad Nisou na rozchod 1 435 mm, zkapacitnění tramvajového spojení Fügenrova – Vratislavice nad Nisou, zavedení provozu vozidel tram-train systému Regiotram NISA a doplnění zastávek na železničních tratích systému Regiotram NISA. Největší prioritou města ve vztahu rozvoji městské hromadné dopravy je napojení sídliště Rochlice II novou tramvajovou tratí. V posledních dvou bodech se však s městem rozchází postoje dopravního podniku. Ten totiž nemá nikterak zájem participovat na tvorbě systému Regiotram NISA a zapojit se jen částečně do IDS. O trati do Rochlic II má dopravní podnik také zcela jinou představu. Zatímco město navrhuje levnější variantu tvořenou odbočkou od současné tratě do Jablonce, dopravní podnik preferuje tzv. jižní trasu, která by mnohem lépe spojila centrum města se sídlištěm, obsluhovala by mnohem větší území a pomohla by ulehčit dalším linkám MHD.

#### 9. 2. 2. Případová studie: Projekt Česká Lípa – zdravé město (hodnocení z pohledu dopravy a návržení jeho zdokonalení)

Vedle obecných strategií a akčních plánů přistoupila některá města k vytváření různých komplexních projektů směřujících ke zlepšení životního prostředí ve městě, tedy ke zkvalitnění života obyvatel. Příkladem dobře zpracovaného projektu může být např. Akční plán Strategického plánu rozvoje města Turnova, který v sobě obsahuje řadu projektů z oblasti dopravy (např. dobudování potřebné infrastruktury pro cyklistickou a pěší dopravu, optimalizace linek MHD, spoluúčast na tvorbě IDS, vytváření intermodálního terminálu veřejné dopravy, řešení dopravy v klidu atd.).

Jako zástupce komplexních projektů zaměřených na kvalitu života ve městě byl vybrán Projekt Česká Lípa – Zdravé město. Ten může být příkladem dobré snahy, ale z hlediska komplexního řešení nevhodného přístupu. Ačkoliv si projekt klade za cíl zlepšit životní prostředí v České Lípě, a tím přispět ke spokojenosti obyvatel města, tak jediným přímým opatřením v oblasti dopravy je Cíl C.2. Snížit škodlivý vliv dopravy v centru města na zdraví občanů. Podle zadání se tato část projektu snaží vyřešit neúnosné zatížení centra České Lípy tranzitní dopravou. Průtahem města, který je součástí silnice I/9 denně projede více než 15 automobilů<sup>71</sup> (dle: ŘSD, Intenzita dopravy 2005). Česká Lípa tak patří mezi nejzatíženější města Libereckého kraje. Problém tranzitní dopravy je však velice těžko řešitelný a dá se předpokládat, že intenzita dopravy bude na silnici I/9 stále růst (nárůst

---

<sup>71</sup> viz. Příloha 29

2005/2000 je více než 1 000 aut/den). Avšak ne pouze tranzitní doprava je problémem města. Město Česká Lípa má okolo 39 000 obyvatel. Přes den se počet lidí a území města, díky příjezdům školáků a studentů do škol, pracovníků do zaměstnání atd. zvýší o dalších několik set. Dopravním problémem města tak není pouze tranzitní doprava, ale také automobily, které směřují přímo do města, resp. z města či se pohybují pouze po městě samotném. Díky tomu je v ranní a odpolední špičce přetížena řada českolipských ulic. Tento problém projekt města bohužel neřeší. Dovoluji si tedy navrhnout řešení, která by přispěla ke zmenšení vnitřní automobilové dopravy uvnitř České Lípy, a tím i k výraznému zlepšení životního prostředí pro obyvatele i návštěvníky města:

1. Větší podpora městské hromadné dopravy – dlouhou dobu mělo město nedořešené spory s bývalým provozovatelem městské hromadné dopravy; od roku 2007 provozuje v České Lípě MHD společnost ČSAD Semily a. s.; kvalita vozového parku je zatím neuspokojivá, provizorně jsou zatím na linkách MHD používány staré vozy z přelomu 80. a 90. let a vozy neuzpůsobené pro provoz MHD (klasické linkové autobusy); vytváření systému preference vozidel veřejné osobní dopravy (vyhrazené jízdní pruhy, zvýhodnění těchto vozidel světelnou signalizací atd.)
2. Podpora rozvoje pěší a cyklistické dopravy – rozvoj pěších a klidových zón (omezování rychlosti v obytných zónách – zejména v historickém centru města a na sídlištích); ve městě se kříží regionální cyklostezky, nedostačující je však síť místních cyklostezek v podobě oddělených částí chodníků pro cyklisty atd.; podobně jako v jiných městech je v některých lokalitách města problém s kvalitou a bezbariérovostí chodníků
3. Omezování individuální automobilové dopravy – omezení parkování v centru města, zpoplatnění či omezení vjezdu do centra města a obytných zón
4. Zlepšení bezpečnosti na komunikacích – zejména to platí pro nejfrekventovanějších silnicí (především I/9); osvětlení a zvýraznění přechodů pro chodce, udržování a zlepšení kvality podchodů, omezení rychlosti, na některých

místech vybudování zpomalovacích pruhů a umístění dalších prostředků pro zlepšení bezpečnosti chodců

### **9. 3. Dopravní politika regionu Podráví**

Dopravní politika Libereckého kraje a Podrávského regionu je nesrovnatelná. Důvodem je, že region žádnou samostatnou oficiální dopravní politiku nemá. Občiny mají vypracované plány rozvoje, které se šířejí problematikou dopravy a dopravní obslužnosti nezabývají. Rozvoj dopravy pro severovýchodní Slovinsko je tak řešen jako součást dopravní politiky státu vytvářené Ministerstvem dopravy (viz. kap. 7. 2.). I přesto je zde dostatečně velký prostor pro regionální orgány či společnosti aby se do přípravy tohoto dokumentu zapojily. Problémem však je míra využití této možnosti. Ačkoliv zde existují svazky obcí zejména v rámci euroregionu, tyto se dopravní strategií prakticky nezabývají. Jen minimálně se snaží vytvářet dílčí projekty k problematice komunikací. Do debaty o dopravní politice a strategii se tak z Podrávského regionu zapojuje pouze město Maribor, Društvo za ceste Maribor a Stavební fakulta Univerzity Maribor.

Jediným dokumentem, který lze považovat za návrh dopravní politiky SV Slovinska je sborník *Prometna politika na področju SV Slovenije* in v Mestu Maribor vydaný na základě konference konané v Mariboru 19. května 2004. Z charakteru příspěvků regionálních i celostátních institucí a firem lze vysledovat pro Slovince nejdůležitější témata regionální dopravní politiky. Mezi nejakcentovanější patří problematika dostavby a modernizace dopravní sítě a s tím související zvyšování bezpečnosti na komunikacích v regionu. V oblasti regionální veřejné dopravy regionální odborníci zdůrazňují nutnost zlepšení její kvality, a to především vytvořením integrovaného dopravního systému. Region se však nesnaží podat návrh IDS a fakticky se spoléhá v tomto směru na iniciativu státu, resp. ministerstva dopravy. Integraci regionální veřejné dopravy však jde vytvořit i bez direktiv ze strany státu. Příkladem může být např. vytvoření Jabloneckého regionálního integrovaného dopravního systému, který je dílem dohody mezi dopravci a obcemi, resp. sdružením obcí. Podobný postup lze v současné době na vrhnout i Podrávskému regionu.

Potenciál přispět k debatě o dopravní politice týkající se Podrávského regionu mají tedy i svazky obcí, resp. fungující rozvojové agentury: Mariborska razvojova agentura a ZRS Bistro Ptuj. Ty společně s Ekonomickým institem Maribor vytvořily dokument *Regionální raoozvojevý program statistického regionu Podráví*. Mezi přední cíle programu patří rozvoj hospodářství, venkova a turistiky, tedy odvětví, které se bez kvalitní dopravní infrastruktury a dopravní obslužnosti neobejdou. Přesto je zde jen minimální množství projektů týkajících se dopravy: Rozvoj logostické podpory společnostem, jen obecně vytýčený projekt Program



za přírodní a kulturní dědictví, hospodářství s turistikou a dopravu a Projekt rozvoje sítě turistických cest.<sup>72</sup>

#### 9. 4. Dopravní politika města Maribor

Tvůrcem dopravní politiky města Maribor je Mestna občina Maribor. Odpovědným odborem je „Urad za komunalo, promet, okolje in prostor“. Město Maribor nemá vytvořený jednotný závazný dokument, jehož součástí by byla dopravní politika. Pro poznání záměrů Mariboru na poli dopravy je proto nejlepší využít sborník Prometna politika na področju SV Slovenije in v mestu Maribor vydaném v roce 2004. Zde nalezneme referát vedoucího dopravního úřadu Davida Polutnika. Dle tohoto článku lze cíle dopravní politiky města charakterizovat asi takto:

- a/ zmenšení počtu nepotřebných cest občanů motorovými vozidly
- b/ zmenšit provoz motorových vozidel uvnitř města a převézt ho na méně zatížená území
- c/ omezit tranzitní dopravu v ulicích měst
- d/ zvýhodnit užívání MHD, kol a chůze
- e/ zavést jednotnou politiku v oblasti parkování
- f/ optimalizovat řízení dopravy

Je tedy vidět, že představitelé města si plně uvědomují dopravních problémů města. Ačkoliv je veřejná doprava součástí představené politiky, tak zdaleka největší pozornost je věnována dopravní infrastruktuře. V současnosti je to především příprava stavby severního obchvatu města, který by měl z centra odvézt dopravu ve směru a ze směru Dravograd a Slovenski Gradec.

V oblasti rozvoje městské hromadné dopravy však město nemá vypracovanou žádnou strategii. Městská občina plně spoléhá na činnost soukromého dopravní firmy provozující v Mariboru MHD. Touto firmou je Veolia Transport Štajerska d. d., ve které má město pouze minoritní podíl 15 %<sup>73</sup>. Spolupráce mezi městem a dopravcem je však dobrá. Spolupracují na vytváření cen jízdného a v současnosti společně připravují změnu vedení linek městské hromadné dopravy.

Městská občina se při tvorbě dopravní politiky města spolehnout na řadu institucí, které se problematikou městské dopravy zabývají a v současnosti již navrhuji určité změny vedoucí ke zlepšení dopravní situace města. Mezi ně patří především Stavební fakulta

<sup>72</sup> Regionální rozvojný program statističce Reginj Podravše. MRA, Maribor 2004, 40 s., s. 21 - 38

<sup>73</sup> Výroční zpráva společnosti Certus autobusová doprava Maribor d. d. za rok 2005. Certus, Maribor 2006, 40 s., s. 3

Univerzity v Mariboru, Sružení za cyklistickou dopravu Maribor (Mariborska koleslarska mreža<sup>74</sup>) a další instituce a firmy.

---

<sup>74</sup> doslovný překlad: Mariborská cyklistická síť

## 9. 5. SWOT analýza dopravní politiky Liberce a Mariboru

<b>Silné stránky</b>	
<b>Liberec</b>	<b>Maribor</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ vypracovaný koncepční dlouhodobý dokument rozvoje města, resp. rozvoje dopravy ve městě</li> <li>○ poměrně dlouhá tradice v tvorbě vlastní rozvojové koncepce</li> <li>○ velká podpora kvalitní veřejné dopravy</li> <li>○ důraz kladen na zkvalitnění služeb ve veřejné dopravě</li> <li>○ velké investice do městské hromadné dopravy</li> <li>○ výrazné dotace města na jízdné v MHD</li> <li>○ plánování rozvoje sítě MHD</li> <li>○ důraz kladen na snížení intenzity dopravy v centru města</li> <li>○ jediný akcionář DpmL</li> <li>○ podpora bezbariérové dopravy</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ zlepšování podmínek pro pěší a cyklistickou dopravu</li> <li>○ podpora vyvážení systému placeného parkování</li> <li>○ spolupráce s různými institucemi a firmami v otázkách rozvoje dopravy</li> <li>○ ovlivňování jízdního řádu vedení linek MHD prostřednictvím dialogu s dopravcem (další možností je prostřednictvím Dopravního úřadu udělovacího licence)</li> <li>○ koncepční řešení parkování ve městě</li> <li>○ podpora omezování automobilového provozu v historickém jádru města</li> </ul>

<b>Slabé stránky</b>	
<b>Liberec</b>	<b>Maribor</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ změny v rozvojových strategiích a plánech se změnami nejvyšších představitelů města</li> <li>○ nekonzultování některých kroků se zástupci dopravců</li> <li>○ opomenutí potenciálů cyklistické dopravy</li> <li>○ malý důraz na rozvoj kvalitní infrastruktury pro pěší</li> <li>○ malý důraz na vytváření klidových obytných zón s omezením provozu automobilů</li> <li>○ opomenutí vytváření systému preference vozidel MHD</li> <li>○ nevytvořený systém záchytných parkovišť, resp. systému P+R</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ neexistence uceleného strategického plánu rozvoje dopravy ve městě</li> <li>○ malý důraz na vytváření klidových obytných zón s omezením provozu automobilů</li> <li>○ špatná dopravní situace v okrajových částech města</li> <li>○ špatná koncepce podpory MHD</li> <li>○ nízké dotace do MHD a tím vysoká cena jízdného</li> <li>○ opomenutí vytváření systému preference vozidel MHD</li> <li>○ neexistence integrovaného dopravního systému či alespoň lepší spolupráce města se Slovinskými železnicemi pro zkvalitnění dopravní obsluhy oblasti Sokolska a Studenci</li> <li>○ neexistence systému záchytných parkovišť na okrajích města (systém P+R)</li> </ul>

<b>Příležitosti</b>	
<b>Liberec</b>	<b>Maribor</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ zapojení do vytvářené Integrovaného dopravního systému Libereckého kraje</li> <li>○ výstavba systému Regiotram NISA</li> <li>○ modernizace a plánované rozšíření tramvajové sítě</li> <li>○ získání prostředků na rozvoj městské hromadné dopravy z fondů EU</li> <li>○ podpora spojení MHD Liberce a Jablonce nad Nisou</li> <li>○ v Liberci existují instituce, které jsou schopné pomoci městu v řešení otázek týkajících se dopravy (např. Technická univerzita v Liberci)</li> <li>○ zvýšení dotací do MHD a alternativní dopravy</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ využití dobrého reliéfu města pro rozvoj cyklistické dopravy</li> <li>○ využití potenciálu železnice jako možného dopravce v rámci MHD</li> <li>○ získání prostředků na rozvoj městské hromadné dopravy z fondů EU</li> <li>○ rozšíření klidové zóny v centru města</li> </ul>

<b>Hrozby</b>	
<b>Liberec</b>	<b>Maribor</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ snížení výdajů města na veřejnou dopravu</li> <li>○ nestálost stanovisek představitelů města v oblasti dopravy</li> <li>○ prodej podílu v Dopravním podniku města Liberce</li> <li>○ zaměření se pouze na rozvoj dopravní infrastruktury (silniční sítě)</li> <li>○ nevyřešení neúnosné dopravní situace na některých komunikacích v centru města</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ nevytvoření koncepčního dokumentu k oblasti rozvoje dopravy ve městě</li> <li>○ prodej podílu ve MHD</li> <li>○ ještě větší snížení finanční podpory MHD</li> <li>○ nedořešení nevhodného vedení linek MHD a intenzity spojů</li> <li>○ zaměření se pouze na rozvoj dopravní infrastruktury (silniční sítě)</li> <li>○ nevyřešení neúnosné dopravní situace na některých komunikacích v centru města</li> </ul>

## 10. SWOT analýza dopravní sítě Libereckého kraje a Podrávského regionu

(více Příloha 31)

SWOT analýzy si klade za cíl porovnat dopravní síť pozemních komunikací zkoumaných regionů. Jsou zde zjišťovány silné stránky (strengths), slabé stránky (weaknesses), příležitosti (opportunities) a hrozby (threats) sítě. Uvedené závěry by měly přispět k ke srovnání obou území a pochopení nejvýznamnějších předností a nedostatků komunikační sítě.

Silné stránky Silniční síť	
Liberecký kraj	Podrávský region
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ hustá síť silnic všech tříd</li> <li>○ rychlé a kvalitní spojení s Prahou (R 35, R 10)</li>   <li>○ rozsáhlá výstavba silnic I. třídy v posledních letech (rekonstrukce, dostavby, obchvaty atd.)</li>   <li>○ dobré silniční spojení většiny nejvýznamnějších měst kraje</li> <li>○ čerpání prostředků z fondů EU na rozvoj dopravní infrastruktury</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ hustá síť silnic všech tříd</li> <li>○ rychlé a kvalitní spojení s Lublaní (dálnice A 1)</li> <li>○ kvalitní spojení se sousední spolkovou zemí Štýrsko (dálnice A 1) a silnicemi nižších tříd většinou přechodem Mury</li> <li>○ rozsáhlá výstavba silnic vyšších třídy v posledních letech (dálnice ve směru na Murskou Sobotu či spojení Ptuje a Slovenske Bistrice atd.)</li>   <li>○ čerpání prostředků z fondů EU na rozvoj dopravní infrastruktury</li> <li>○ hustá síť regionálních i místních cyklostezek</li> </ul>

Slabé stránky Silniční síť	
Liberecký kraj	Podrávský region
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ přetížení některých úseků silnic vyšších a nižších tříd; velké zatížení některých osídlených území</li>   <li>○ absence obchvatů měst a obcí</li> <li>○ špatná přístupnost ke státní hranici</li> <li>○ velký nárůst automobilizace</li> <li>○ chybějící oddělení pěší a cyklistické dopravy od automobilové</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ přetížení silnice z Maribor přes Ptuj k chorvatské hranici</li> <li>○ neexistence víceproudého spojení Mariboru, Ptuje a chorvatské dálniční sítě</li> <li>○ absence obchvatů velké části měst a obcí</li>   <li>○ velký nárůst automobilizace</li> </ul>

Příležitosti Silniční síť	
Liberecký kraj	Podrávský region
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ dobudování a modernizace hlavních silničních tahů</li> <li>○ napojení regionu na dálniční systém EU, resp. SRN a Polska</li> <li>○ vybudování spojení dálničního typu s východními Čechami, potažmo Moravou (R 35)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ dobudování a modernizace hlavních silničních tahů</li> <li>○ napojení regionu na dálniční systémy sousedních států (Rakouska, Maďarska a Chorvatska)</li> </ul>

Hrozby Silniční síť	
Liberecký kraj	Podrávský region
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ nedostatek finančních zdrojů na rozvoj infrastruktury</li> <li>○ zhoršování stavu silnic nižších tříd</li> <li>○ neřešení růstu zatížení zejména center měst a obcí</li> <li>○ nekoordinovanost rozvojových programů</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ nedostatek finančních zdrojů na rozvoj infrastruktury</li> <li>○ neřešení růstu zatížení zejména center měst obcí</li> <li>○ růst tranzitní dopravy</li> <li>○ nevyřešení otázky stavby dálnice Maribor – Ptuj – Krapinja (Chorvatsko)</li> </ul>

**zdroj: Krajský úřad Libereckého kraje a DARS**

Silné stránky Kolejová doprava	
Liberecký kraj	Podrávský region
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ hustá síť železničních tratí</li> <li>○ spojení se SRN</li> <li>○ síťový charakter struktury (prvky deltovitého tvar sítě)</li> <li>○ malý vliv na životní prostředí</li> <li>○ působení více dopravců</li> <li>○ existence meziměstské tramvajové trati Liberec – Jablonec nad Nisou s vysokou přepravní kapacitou</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ zmodernizovaný tranzitní koridoru Xa</li> <li>○ velká kapacita pro přepravu osob i nákladu</li> <li>○ velice kvalitní železniční spojení s Lublaní</li> <li>○ používání moderních či zmodernizovaných vozů a vozidel pro přepravu cestujících</li> </ul>

Slabé stránky Kolejová doprava	
Liberecký kraj	Podrávský region
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ špatný stav tratí, budov a další železniční infrastruktury, neelektrifikované tratě</li> <li>○ zastaralé zabezpečovací zařízení</li> <li>○ zastaralý vozový park</li> <li>○ nízká přepravní rychlost vlaků = velké jízdní doby</li> <li>○ nízká kultura cestování</li> <li>○ chybí rychlé a kvalitní napojení na páteřní koridorovou síť</li> <li>○ existuje přímé spojení Liberce s Prahou</li> <li>○ nízká konkurenceschopnost se silniční dopravou</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ malá hustota železničních tratí</li> <li>○ špatný stav nádraží a dalších budov</li> <li>○ nevyhovující stav trati Pragersko – Ormož – Murska Sobota</li> <li>○ nevhodné železniční spojení Mariboru a Ptuj</li> <li>○ ypsilonovitý tvar sítě</li> </ul>

Příležitosti Kolejová doprava	
Liberecký kraj	Podrávský region
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ převedení tranzitní kamionové dopravy na železnici</li> <li>○ podpora rozvoje turistiky (především cykloturistiky)</li> <li>○ zrušení omezení na hraničních přechodech</li> <li>○ realizace projektu Regiotram NISA</li> <li>○ vstup dalších soukromých dopravců do železniční dopravy</li> <li>○ vybudování kvalitního železničního spojení ČR, SRN a Polska</li> <li>○ realizace rychlého spojení s Prahou (V. koridor Praha – Lysá n/L – Turnov – Liberec)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ železniční spojení Slovinska, Rakouska a Chorvatska, resp. Maďarska</li> <li>○ podpora rozvoje turistiky (především cykloturistiky, agroturistiky)</li> <li>○ přínos pro rozvoj odlehlých částí regionu</li> <li>○ zrušení omezení na hraničním přechodu s Rakouskem</li> <li>○ převedení většího množství kamionové dopravy na železnici</li> <li>○ zkvalitnění a větší využití regionálních tratí</li> <li>○ lepší využití spojení Maribor – Dravograd – spolková země Korutany</li> <li>○ prodloužení tratě z Gornje Radony do spolkové země Štýrsko</li> </ul>

Hrozby Kolejová doprava	
Liberecký kraj	Podrávský region
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ rušení regionálních železničních tratí</li> <li>○ omezování provozu</li> <li>○ nekoordinovaná privatizace</li> <li>○ další zanedbávání údržby a modernizace tratí</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ nedokončení modernizace tratě Pragersko – Ormož – Murska Sobota</li> <li>○ zanedbání údržby a modernizace (především na regionálních tratích)</li> <li>○ omezení státních investic</li> </ul>

**zdroj: Krajský úřad Libereckého kraje**

## 11. Veřejná hromadná doprava na Liberecku a v Podráví

Veřejnou hromadnou dopravu můžeme, kromě klasického dělení podle jednotlivých odvětví (autobusová, železniční, letecká, lodní a městská hromadná doprava), také rozdělit do skupin podle různých kritérií na:

- a/ pravidelnou X nepravidelnou
- b/ systému základní dopravní obsluhy X ostatní dopravní obsluhy X komerční dopravu
- c/ městskou X příměstskou X regionální X dálkovou
- d/ vnitrostátní X mezinárodní

Tato kapitola se zabývá fungováním pravidelné pozemní dopravy většinou vnitrostátní, městské, příměstské a regionální v Libereckém kraji a Podrávském regionu.

### 11. 1. Veřejná hromadná doprava v Libereckém kraji

Na území Libereckého kraje se ve smyslu pravidelné veřejné osobní dopravy provozuje doprava autobusová, železniční<sup>75</sup> a městská hromadná.<sup>76</sup> Všechny tyto druhy dopravy v kraji ročně přepraví skoro 17 200 000 cestujících<sup>77</sup>. Největší podíl na počtu přepravených osob má městská hromadná doprava (viz. tab. 10).

Úkolem veřejné dopravy je především zajistit základní dopravní obslužnost<sup>78</sup>. Vedle toho má na Liberecku i velký význam pro podporu rozvoje turistického ruchu. Stejně jako všude jinde má i zde veřejná doprava funkci alternativy k osobním automobilům, velkého zaměstnavatele a jako služby pro zkvalitnění života obyvatel i návštěvníků atd. Regionální veřejnou osobní dopravu plně řídí Krajský úřad Libereckého kraje. Kraj s jednotlivými dopravci uzavírá smlouvy, které přesně stanovují na jakých linkách a jak často má daný dopravce provozovat spoje. Tyto smlouvy také stanovují výši dotace, která by měla krýt prokazatelné ztráty dopravců z provozu objednaných spojů. Výjimkou je dálková doprava objednávaná státem, městská hromadná doprava objednávaná městy a veřejná komerční doprava. Díky krajskému dotování se cena jízdného udržuje v rozumné výši. Se zavedením integrovaného dopravního systému dojde k vytvoření jednotných tarifů, resp. tarifních pásem, čímž se cenová dostupnost veřejné dopravy ještě zvýší.

---

<sup>75</sup> Do železniční dopravy je zařazena i doprava lanovou dráhou.

<sup>76</sup> Pravidelná letecká doprava není na území kraje provozována. Lodní doprava je provozována pouze v letních měsících na Máchově jezeře.

<sup>77</sup> V roce 2006 to dle ČSÚ bylo cca. 17 206 700.

<sup>78</sup> Základní dopravní obslužnost je podle zákona 304/1997 Sb. definována takto: Je to doprava do škol, do úřadů, k soudům, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a do zaměstnání, včetně dopravy zpět. Rozsah podílu státu na jejím zajištění stanoví podle místních podmínek územně příslušný dopravní úřad s přihlédnutím k zajištění základní dopravní obslužnosti veřejnou drážní dopravou ...



Tab. 10: Dělbá jednotlivých druhů veřejné dopravy na celkové přepravě v Libereckém kraji

počet přepravených v tis.	2000	2002	2004	2006
Přeprava cestujících po železnici <sup>79</sup>	-	-	3 873,0	4 636,5
Přeprava cestujících veřejnou autobusovou dopravou	14 554,1	10 989,2	15 666,7	12 528,2
Přeprava cestujících MHD	62 600,0	56 100,0	42 800,0	42 000,0
<b>Celkem</b>	<b>14 616,7</b>	<b>11 045,3</b>	<b>19 582,5</b>	<b>17 206,7</b>

(zdroj: ČSÚ)

Velký pozitivem veřejné dopravy v Libereckém kraji je její spolupráce s německým dopravním sdružením ZVON (Zweckverband Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien). Toto sdružení provozuje, resp. koordinuje integrovaný dopravní systém v Horní Lužici a Dolním Slezsku. Díky společnému členství Horní Lužice, resp. Dolního Slezska, jihozápadního Polska a Libereckého kraje v Euroregionu NISA, došlo k určité formě počáteční integrace veřejné dopravy na mezistátní úrovni. Základním společným produktem je jízdenka LIBNET+, která umožňuje cestujícím volně cestovat všemi linkami sdružení ZVON, železničními linkami v Polském pohraničí a v Libereckém kraji (Railtrans, České dráhy). České dráhy dokonce umožňují na tuto jízdenku cestovat i do některých stanic, které neleží přímo v euroregionu. Dále tato jízdenka platí i na linkách Dopravního podniku města Liberce. Síťová jízdenka LIBNET+ má i další podstatnou výhodu. Na jednu jízdenku v ceně 260 Kč může cestovat až pět lidí bez ohledu na jejich věk. Tím se stává vynikajícím produktem především pro rodiny s dětmi a menší skupiny turistů.



Obr. 8: Mapa linek v rámci Euroregionu NISA, kde platí jízdenka LIBNET+ (zdroj: ZVON)

<sup>79</sup> Údaje z doby před rokem 2002 nejsou pro kraj k dispozici.

### 11. 1. 1. Autobusová doprava

Podíl autobusové dopravy na celkovém počtu přepravených cestujících v Libereckém kraji činil v roce 2006 necelých 73 %<sup>80</sup>. Většinu těchto cestujících přepravili čtyři dominantní autobusoví dopravci Libereckého kraje: ČSAD Česká Lípa, a. s., ČSAD Liberec, a. s., ČSAD Jablonec nad Nisou, a. s. a ČSAD Semily, a. s. Ty společně s Českými drahami a. s. přepraví více než 90 % všech cestujících veřejné regionální dopravy Libereckého kraje. Vedle čtyř největších autobusových dopravců působí na území regionu i řada menších firem provozujících v různých částech kraje jen velice malý počet linek (např. TS Mimoň). Dále zde podnikají dopravci v nepravidelné dopravě či komerční dopravě (zaměstnanecká doprava, dálkové spoje ve směru Praha). Především v okrajových částech kraje zajišťují část dopravní obsluhy dopravci ze sousedních krajů (např. Transcentrum bus Mladá Boleslav, Dopravní podnik Ústeckého kraje). Kromě veřejné dopravy v okrajových částech kraje, tak tito a další dopravci provozují linky směřující do Liberce<sup>81</sup> (viz. Příloha 36). V dálkové dopravě je zejména pro Liberec a okolí stále významnější firma Student Agency, která provozuje přímou linku Praha Černý Most – Liberec aut. nádraží.

Dopravní obslužnost linkovými autobusy je v celku dobrá. Co do počtu spojů jsou na tom ve všední den<sup>82</sup> nejlépe hlavní centra, resp. dopravní uzly regionu Liberec, Česká Lípa, Nový Bor a Turnov, kam směřuje nad 200 spojů (viz. příloha 37). Naopak trvale nejhůře jsou na tom především jižní, jihozápadní a východní (oblast Ralska) část Českolipska<sup>83</sup>, část Frýdlantského výběžku a území severně od Jablonného v Podještědí. Nejvytíženějšími linkami v kraji jsou linky spojující větší města regionu (viz. tab. 11). Nejvíce takovýchto linek provozuje ČSAD Liberec a naopak žádnou ČSAD Semily<sup>84</sup>. Důvod je zcela prostý. Liberecké ČSAD obsluhuje nejhustěji osídlenou oblast kraje a centrem jejich působnosti je právě Liberec se svou velkou spádovou oblastí.

---

<sup>80</sup> Statistická ročenka Libereckého kraje. ČSÚ, Liberec 2007, s. 116 - 117

<sup>81</sup> A naopak dopravci z Libereckého kraje provozují regionální dopravu i v krajích sousedních. Nejlepším příkladem jsou v tomto směru ČSAD Semily, které velkou část linek provozují na území Královéhradeckého kraje.

<sup>82</sup> mimo MHD

<sup>83</sup> Jih a jihozápad bývalého okresu Česká Lípa.

<sup>84</sup> Nejvytíženější dotované linky provozuje ČSAD Semily v Královéhradeckém kraji.

**Tab. 11: Nejvíce vytižené autobusové linky na území LK podle dopravců (linky s počtem vyšším než 1 000 cestujících za den)**

Dopravce	číslo linky	název linky	počet cestujících za 13. 11. 2007
ČSAD ČL	500 030	Česká Lípa - Nový Bor	1 659
	500 060	Česká Lípa – Mimoň - Stráž pod Ralskem. - Hamr na Jezeře, Břevniště	1 741
	500 080	Česká Lípa - Kamenický Šenov - Česká Kamenice	1 141
	500 201	Nový Bor - Kamenický Šenov - Česká Kamenice	1 245
ČSAD J.n.N.	530 031	Jablonec nad Nisou, Rýnovice, prům. zóna - Jablonec nad Nisou, aut.nádr. - Tanvald - Desná – Kořenov	1 639
ČSAD LB	540 020	Liberec - Jablonec nad Nisou	1 940
	540 030	Liberec – Hodkovice nad Mohelkou – Turnov	1 049
	540 070	Liberec – Chrastava – Andělská Hora – Horní Vítkov	1 223
	540 220	Frydlant – Raspenava - Hejnice - Lázně Libverda – Nové Město pod Smrkem	1 349
	540 240	Liberec - Mníšek – Frydlant – Nové Město p.S.	1 364
	540 310	Liberec – Hodkovice nad Mohelkou - Český Dub	1 262

(zdroj: Krajský úřad LK)

Naopak nejméně vytiženými linkami jsou tradičně ty, které vedou do řídkěji osídlených oblastí (viz. tab. 12). Paradoxně však v této skupině nalezneme i linky spojující větší města. Důvodem malého využití je především nepřímé vedení a tím i dlouhá jízdní doba. Ještě větší zvláštností je nízký počet přepravených cestujících na lince z Liberce do Prahy. V tomto případě je důvodem konkurence. ČSAD Liberec není schopno v ceně ani ve službách konkurovat firmě Student Agency, a tak od jízdního řádu 2007/2008 tuto linku pro nerentabilitu zrušilo. ČSAD J. n. N. se s tímto problémem snaží vyrovnat zcela jinak. Cestujícím se snaží nabídnout velkou škálu výhod pro cestování do Prahy jejich spoji.

**Tab. 12: Nejméně vytižené autobusové linky v rámci Libereckého kraje**

dopravce	číslo linky	název linky	počet cestujících za 13. 11. 2007
ČSAD ČL	500 021	Česká Lípa - Sloup v Čechách - Nový Bor	75
	500 022	Česká Lípa - Sloup v Čechách – Cvikov, Lindava – Cvikov	38
	500 050	Česká Lípa - Stráž pod Ralskem, VP9	39
	500 090	Česká Lípa - Žandov, Heřmanice	52
	500 130	Stráž pod Ralskem - Rynoltice - Jablonné v Podještědí	52
	500 173	Česká Lípa - Častolovice - Česká Lípa	2
	500 191	Česká Lípa - Provodín - Jestřebí – Dubá	95
	500 240	Nový Bor - Zákupy – Mimoň	99
	500 270	Nový Bor - Cvikov, Lindava – Cvikov	96
	500 280	Nový Bor – Slunečná	59
	500 340	Dubá - Blatce - Mšeno, Ráj	13
	500 350	Dubá - Tachov – Doksy	57
	500 410	Brniště - Stráž pod Ralskem	29
	TS Mimoň	500 430	Mimoň, sídl. Letná - Vranov - Ralsko, Hvězdov - Ralsko, Plouznice - Ralsko, Kuřivody - Ralsko, Hradčany
ČSAD J.n.N.	530 170	Jablonec nad Nisou - Hodkovice nad Mohelkou	91
	530 180	Malá Skála - Líšný – Železný Brod - Koberovy - Koberovy, Prosíčka	85
	530 200	Tanvald - Tanvald, Šumburk n.D. - Tanvald, Český Šumburk - Tanvald, Světlá – Desná, Pustiny – Desná	81

dopravce	číslo linky	název linky	počet cestujících za 13. 11. 2007
	530 204	Jablonec nad Nisou - Liberec – Nový Bor - Děčín - Ústí nad Labem - Teplice – Most	91*
ČSAD Liberec	540 001	Liberec – Praha	35
	540 290	Liberec-Oldřichov v Hájích-Lázně Libverda-Nové Město pod Smrkem	93
	540 300	Český Dub – Bílá, Hradčany - Hodkovice nad Mohelkou - Český Dub	58
	540 360	Český Dub – Příšovice	38
	540 380	Český Dub – Všelibice, Vrtky - Mnichovo Hradiště	58
ČSAD Semily	530 095	Železný Brod - Jablonec n. Nisou - Hodkovice n. Mohelkou	96
	670 032	Vysoké n. Jiz. - Horní Tříč – Jablonec n. Jiz. - Buřany - Františkov	36
	670 038	Semily – Rovensko p. Tr.	34
ČSAD Semily	670 045	Lomnice n. Pop. - Košťálov - Libštát - Bělá - Svojek, Tample	43
	670 045	Lomnice n. Pop. - Košťálov - Libštát - Bělá - Svojek, Tample	43
	670 086	Harrachov - Jablonec n. Jiz. - Jilemnice – Vrchlábí	82
	670 102	Turnov – Sychrov – Trávníček - Český Dub	40
	670 105	Turnov – Mírová p. K., Sekerkovy Loučky – Turnov	82
	670 107	Turnov, LŠU - Lidická ul. - Turnov, aut. nádr. – Výšinka - Turnov, aut. nádr. – Přepeře	47
	670 109	Turnov – Kacanovy – Všeň, Ploukonice	91

\* ... cestující na dotovaných spojích v dotovaném úseku (jen po území Libereckého kraje)

(zdroj: Krajský úřad Libereckého kraje)

Zaměříme-li se na četnost přímých spojů mezi největšími městy kraje a Libercem, tak zjistíme, že mezi Semily a Libercem žádné přímé autobusové spojení neexistuje. Cestující tak jsou nuceni přestupovat v Turnově. Tento stav si lze vysvětlit především větší spádovostí Semilská ke Královéhradeckému než k Libereckému kraji. Jediným přímým spojením s krajským městem je po železnici, resp. rychlíkové spoje na trati Liberec – Pardubice. Dalším podobným příkladem je spojení České Lípy a Liberce. Zde jezdí přímé autobusy pouze dvakrát ve všedním dnu. V ostatních případech je nutno použít přestupu většinou v Novém Boru nebo Stráži pod Ralskem. I zde může nedostatek v autobusovém spojení částečně suplovat železniční doprava.

Výrazným faktorem ovlivňujícím zájem cestujících o veřejnou dopravu je kvalita poskytovaných služeb. Mezi nejvýraznější nedostatky v poskytovaných službách patří nevyhovující stav některých autobusových nádraží a stanic, jichž jsou autobusoví dopravci často majiteli. Příkladem nevyhovujícího autobusového nádraží může být např. nádraží v České Lípě a částečně i v Jablonci nad Nisou. V kraji však nalezneme i kvalitní autobusová nádraží. Příkladem takového je nádraží v Liberci<sup>85</sup>. Nejvýraznějším kladem tohoto nádraží je

<sup>85</sup> To bylo původně vlastněno jako většina ostatních ČSAD. Zárokem anitmonopolního úřadu muselo být nádraží prodáno a v současnosti je samostatnou firmou.

moderní informační systém (viz. obr. 9) se světelnými tabulemi, který většina oslovených cestujících považuje za velký přínos ke zlepšení kvality cestování. Vedle toho je výhodou blízkost vlakového nádraží. Jejich vzájemné spojení by si však zasluhovalo zlepšení (zlepšení povrchu chodníků, zajištění větší bezpečnosti při přecházení silnice v přednádražním prostoru, případně vybudování podchodu). Dopravci shodně s cestujícími za nedostatky nádraží považují především nevyhovující stav odbavovací budovy, kde v současné době není cestujícím k dispozici moderní čekárna.

Velice pozitivně cestující hodnotí obnovu vozového parku, který provádí všichni velcí dopravci v regionu. Průměrné stáří autobusů je tak v současné době cca. 7 let. Nové autobusy splňují nejnáročnější emisní normy EURO 4 a EURO 5. Ekologická doprava se stala jedním z reklamních hesel a mott některých místních dopravců. Nejvýraznější je v tomto ohledu ČSAD Česká Lípa. To je jedním z největších provozovatelů tzv. Ekobusů (viz. obr. 10) v České republice. Podle zástupců dopravce má provoz takového druhu autobusů své klady i zápory. Mezi nejvýraznější klady patří především nižší provozní náklady. Naopak nevýhodou je vyšší pořizovací cena a malý počet čerpacích stanic. Kromě ČSAD Česká Lípa provozuje autobusy na CNG i ČSAD Liberec. Ostatní oslovení dopravci s nákupem podobných technologií ve střednědobém horizontu nepočítají. Jako důvod většinou uvádějí malý počet čerpacích stanic a nízkou dojezdovou vzdálenost těchto autobusů, která činí cca. 200 km. Soustřeďují se tak na nákup nových konvenčních autobusů. Z velké části to jsou klasické autobusy SOR či Irisbus, které však většinou bohužel nemají nízkopodlažní úpravu.



Obr. 9: Informační systém na libereckém autobusovém nádraží (zdroj: Hercik, 2008)



**Obr. 10: Ekobus společnosti ČSAD Česká Lípa na autobusové nádraží v Novém Boru (zdroj: [www.galerie-autobusu.cz](http://www.galerie-autobusu.cz))**

Co se týče tržního chování jednotlivých dopravců, je mezi nimi velký rozdíl. Většina z nich provozuje velkou část linek v systému základní dopravní obslužnosti. Stále menší část dopravců se zaměřuje i na dálkovou dopravu. Souvisí to s celkovým přístupem dopravců ke konkurenci a tržnímu prostředí. Rozdílný přístup ke konkurenčnímu boji byl vidět již na příkladu ze Student Agency. Ačkoliv si všichni dopravci více či méně vznikající konkurenci uvědomují, tak pouze část z nich se s ní snaží bojovat. Někteří dopravci tak spoléhají pouze na zajišťování dopravy v systému základní dopravní obslužnosti, resp. na dotace od kraje. V tomto segmentu veřejné dopravy si zatím nepřipouští vstup konkurence. Je však jen otázkou času, kdy krajský úřad nastaví takové podmínky licenčního řízení, kterými umožní vznik konkurence i na poli regionální dopravy. Z hlediska přístupu k trhu a ke konkurenci lze majoritní dopravce v Libereckém kraji na:

1. expandující (ČSAD Jablonec nad Nisou a především ČSAD Semily)
2. stagnující (ČSAD Česká Lípa a ČSAD Liberec u něhož zejména v dálkové dopravě zaznamenáváme výrazný útlum aktivit).

Pro zvýšení svých příjmů všichni zdejší velcí dopravci poskytují řadu dílčích služeb, jako je prodej pohonných hmot, opravárenské služby, prodej autobusů či pronájem reklamy.

Ve využívání reklamy jako zdroje příjmů je na tom nejlépe ČSAD Jablonec nad Nisou. Tato firma však pouze nepronajímá reklamní plochy na svých autobusech k cizí reklamě, ale velice dobře propracovanou reklamní kampaní se snaží nalákat cestující na své linky. Příkladem takovýchto kampaní může být propagace formou letáků, ale i dětských omalovánků na akci „Den bez aut“ či propagace svých dálkových linek do Prahy a zvýhodnění stálých cestujících.

### 11. 1. 2. Železniční doprava

Osobní drážní dopravu provozují na území Libereckého kraje dva subjekty: Railtrans, s.r.o. a České dráhy, a. s. Donedávna zde ještě působila firma Connex, Česká železniční, s.r.o., která však díky přístupu státní správy svou činnost v regionu ukončila. Smlouvu o závazku veřejné dopravě mají s Libereckým krajem uzavřenou pouze České dráhy. Firma Railtrans provozuje v kraji regionální dopravu mezi Žitavou a Libercem a její podíl na celkovém počtu přepravených osob po železnici v Libereckém kraji v roce 2006<sup>86</sup> činil pouhých 0,6 %.

Železniční doprava je krajským úřadem nejvíce preferovaným, a tím i dotovaným druhem veřejné dopravy. Počet přepravených cestujících po železnici v kraji neustále roste, a to i přesto, že kvalita zdejší železniční sítě i služeb poskytovaných na dráze je velice špatná. Optimální není ani vzdálenost některých zastávek od centra obce, resp. zastavěného území. Především na lokální trati z České Lípy do Lovosic se zastávky nalézají často zcela mimo obec ve vzdálenosti větší než je 800 m. Špatná dostupnost zastávek však není problém pouze lokálních tratí. Velké vzdálenosti dělí zastávky, resp. stanice od center obcí i na některých hlavních tratích, jako je trať z České Lípy do Bakova nad Jizerou či trať spojující Českou Lípu s Libercem. Celkově nejhorší situace je v případě obce Zahradky u České Lípy, Velký Grunov, Brniště a Bezděz. V případě Bezdězu je vzdálenost mezi nádražím a centrem obce větší než 2 km. (viz. Příloha 38)

V kraji se nachází i řada železničních tratí, na kterých vzdálenosti mezi zastávkou a centrem obce jsou buď minimální nebo se stanice nachází příhodně přímo v obci. Mezi takové patří především trať z Liberce přes Jablonec nad Nisou do Tanvaldu a trať ze Smržovky do Josefova Dolu (viz. Příloha 38). V tomto případě dráha prochází přímo středy obcí, což přispívá k její velké užívanosti<sup>87</sup>. Nejlepší dostupnost železničních stanic je samozřejmě ve velkých městech, kde ačkoliv jsou umístěny většinou na jeho okraji, jsou se středem města spojeny autobusovou linkou (nejlépe MHD). Příkladem nejlépe obsluhovaného města železnicí je Česká Lípa, na jejímž území se nalézají celkem tři železniční zastávky a stanice. V okruhu 800 m od nich se potom nalézá většina západní a jižní části města i velká

<sup>86</sup> V tomto roce zde působila ještě firma Connex CZ, s.r.o., jejíž podíl byl pouze 0,006 %.

<sup>87</sup> Dalším faktorem je velký počet spojů a vzhledem k terénu relativně přímé vedení tratě.

část centra. Jediná hustěji obydlená oblast, která je vzdálena více než 800 m od zastávky jsou sídliště Špičák a Lada, které však s hlavním nádražím spojují linky městské hromadné dopravy.

Dostupnost železničních stanic společně s četností spojů, významem tratě a velikostí obce jsou nejdůležitějšími faktory, které ovlivňují využívanost železnice, resp. počet odbavených cestujících v té dané stanici. Pokud se podíváme na mapu v příloze 39, tak zjistíme, že nejvíce odbavených osob je samozřejmě v uzlových stanicích ve větších městech (Liberec, Česká Lípa, Turnov).<sup>88</sup>

Kromě nekvalitní a zastaralé sítě tratí na území Libereckého kraje je dalším problémem železniční dopravy v regionu především nízká kvalita vlaků a špatný stav velké části stanic a zastávek. Velký kontrast je vidět např. na trati z Liberce do Hrádku nad Nisou, resp. Žitavy kde jsou spoje provozovány třemi dopravci: České dráhy, Deutsche Bahn a Railtrans. Rozdíl v kvalitě mezi těmito třemi je vidět na první pohled. Zatímco DB na tuto trať nasazuje moderní motorové jednotky řady 613, tak České dráhy většinou používají nevyhovující motorové vozy řady 810 a firma Railtrans dokonce ještě starší německé motorové jednotky. Celkově se však dá říci, že se kvalita poskytovaných služeb v regionální železniční dopravě pomalu zvyšuje. Velice kvalitní je např. systém různých slev a výhod, které velká část oslovených cestujících využívá a v jejich nabídce mají přehled. Nejvíce jsou využívané poloviční slevy pro děti, studentské slevy<sup>89</sup> a systém slevových čipových karet „In-Karta“.

Pro zlepšení situace v regionální železniční dopravě v Liberecké kraji lze navrhnout několik základních řešení:

- a/ zlepšení kvality železničních tratí
- b/ zvýšení kvality vozového parku
- c/ v místech, kde jsou zastávky daleko od středu obce, je nutno zavést doplňkové autobusové spoje

---

<sup>88</sup> Spojitost blízkosti stanice a centra obce s počtem odbavených cestujících je vidět především na tratích z Liberce do Tanvaldu a ze Smržovky do Josefova Dolu.

<sup>89</sup> Na základě vyhlášky Ministerstva financí ČR doplácí částku do plné ceny jízdného příslušný krajský úřad.





Obr. 11: Vlak Německých drah do Drážďan na libereckém hlavním nádraží (foto: Hercik, 2008)

### 11. 1. 3. Městská hromadná doprava

Kromě Liberce<sup>90</sup> je městská hromadná doprava, jako zvláštní druh veřejné dopravy, provozována ještě v Jablonci nad Nisou, Turnově a České Lípě. Na rozdíl od Liberce jsou jejími provozovateli podniky ČSAD, u kterých si město městskou dopravu objednává. V ostatních větších městech funkci MHD zastupují klasické linky propojující jednotlivé části města. Jejich nevýhodou je ve velké většině především malá četnost spojů. Na linkách městské hromadné dopravy v Libereckém kraji se ročně přepraví více než 42 mil. cestujících. Její podíl však vytrvale klesá. Mezi příčiny tohoto jevu lze řadit především růst cen jízdného v MHD a velice špatnou situaci MHD v České Lípě.

Problémem českolipské městské hromadné dopravy byl dlouho trvajícím spor města s provozovatelem, firmou VETT a. s. Zákupy. Tento spor vyvrcholil v roce 2007, kdy město firmě vypovědělo smlouvu. Bylo tak nutné rychle najít nového provozovatele. Výběrové řízení vyhrála firma ČSAD Semily, a. s.<sup>91</sup> Vozový park nového provozovatele však zatím plně nevyhovuje požadavkům na kvalitní městskou hromadnou dopravu (speciální autobusy pro MHD, nízkopodlažní a kloubové autobusy atd.).

### 11. 1. 4. Integrovaný dopravní systém Libereckého kraje

Jako reakce na nezájem krajské samosprávy o vytvoření jednotného krajského integrovaného dopravního systému byl k 1. září 2003 spuštěn Jablonecký regionální integrovaný dopravní systém „JARIS“. Tento systém v sobě integruje regionální autobusovou

<sup>90</sup> více kapitola 12. 2. 1.

<sup>91</sup> ČSAD Semily koupily firmu VETT a. s.

(ČSAD Jablonec nad Nisou), městskou hromadnou dopravu v Jablonci n. N. (ČSAD Jablonec nad Nisou) a regionální dopravu Českých drah. Se vznikem Integrovaného dopravního systému Libereckého kraje (dále jen IDOL) by měl JARIS zaniknout, resp. se do IDOLu včlenit.

Garantem Integrovaného dopravního systému je Krajský úřad Libereckého kraje, který k tomuto účelu zřídil firmu KORID LK, spol. s r.o. Hlavními činnostmi této organizace jsou:

- a/ trvalá koncepční činnost v oblasti integrace dopravy a zabezpečování postupných kroků k integraci dopravy
  - b/ projekt „Zajišťování dopravního spojení okrajových a hůře dostupných částí kraje a rozvoj MHD v kraji“
  - c/ trvalé monitorování možností spolupráce a získávání informací, případně finančních prostředků z Evropské unie
  - d/ spolupráce s dopravním svazem ZVON
  - e/ činnosti související s projektem REGIOTRAM NISA
  - f/ trvalá analýza sítě veřejné dopravy, přepravních potřeb a zabezpečování dopravní obslužnosti
  - g/ spolupráce s dopravci při získávání informací
  - h/ marketingová činnost v oblasti rozvoje veřejné dopravy v LK
- (zdroj: KORID LK)

Po delších průtazích by měl být kompletní systém IDOL spuštěn v roce 2008. V rámci tohoto systému budou integrovány všechny složky regionální veřejné dopravy fungující na území Libereckého kraje. Základem je vytvoření tarifních pásem, koordinovaného jízdního řádu a jednotného odbavovacího systému. Ten bude fungovat na bázi čipových karet, díky kterým budou cestující moci v rámci kraje různě kombinovat jednotlivé druhy dopravy i dopravce, což doposud nebylo možné. Podobný způsob jednotného odbavování cestujících zatím zcela funguje pouze v rámci PID a IDS JMK. Díky němu dojde ke zvýšení kvality cestování s nutností přestupu. Další výhodou těchto čipových karet bude jejich využitelnost i u některých dopravců ze sousedních krajů, jako je např. Transcentrum bus Mladá Boleslav či Dopravní podnik Mladá Boleslav.

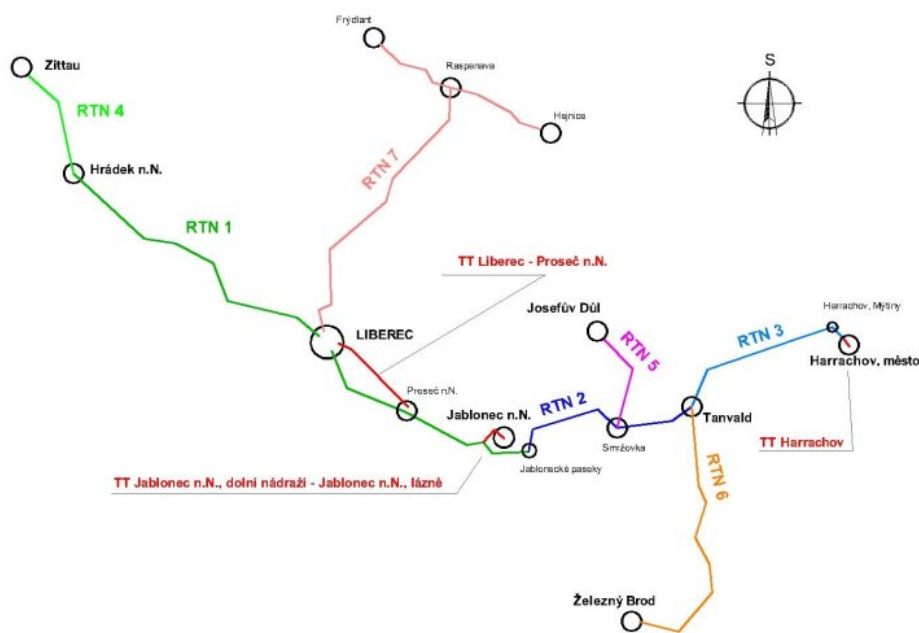
Celkově by vytvoření integrovaného dopravního systému Libereckého kraje mělo obyvatelům přinést především systémovou provázanost obsluhovaného území, optimální návaznosti linek a jízdních řádů jednotlivých dopravců, uživatelskou unifikaci jednotlivých druhů osobní dopravy a ekonomicky únosné jízdné. Pokud bychom tyto cíle IDS zaměřené na cestujícího srovnali s nejčastějšími připomínkami obyvatel Libereckého kraje k veřejné dopravě, tak bychom došli k závěru, že integrovaný dopravní systém všechny jejich námitky odstraní. Většina dotázaných obyvatel Liberecka totiž jako největší nedostatek veřejné

dopravy vidí špatnou návaznost mezi jednotlivými druhy dopravy a vysokou cenu jízdenek. Obyvatelé kraje si jsou výhod plynoucích ze zavedení integrované dopravy plně vědomi. Více než 90 % dotazovaných si vytvoření IDOLu přeje a chápe ho jako velkou výhodu.

Dalším pozitivem Integrovaného dopravního systému Libereckého kraje by se měl stát projekt Regiotram NISA. Ten by vytvořil velice kvalitní železniční spojení mezi Libercem, Jabloncem nad Nisou, Josefovým Dolem, Tanvaldem, Železným Brodem a Harrachovem na straně jedné a mezi Libercem, Frýdlantem a Hrádkem na Nisou na straně druhé (viz. schéma 2). Projekt dále počítá s napojením na příměstskou a městskou kolejovou dopravou v Žitavě. Součástí projektu je využití vozidel systému TramTrain, což jsou hybridní kolejová vozidla schopná provozu jak na městských tramvajových tratích, tak na konvenčních tratích železničních. Díky využití těchto vozidel by se velice zjednodušila regionální doprava. Centrálním terminálem celého systému by se stal nový moderní terminál u libereckého vlakového nádraží, kde by se tak vytvořil intermodální terminál veřejné dopravy (MHD + BUS + vlak + regiotram) (viz. obr. 12).

Projektu je příznivě nakloněn především Liberecký kraj. I přesto by v roce 2007 vyškrtnut ze seznamu podporovaných projektů MDČR. Díky tomuto zamítavému stanovisku tak má projekt menší šanci na finanční podporu ze strany Evropské unie i ze strany národní vlády. V současnosti se tak od zavedení systému TramTrain upustilo a další realizace projektu Regiotram NISA by měla spočívat především v modernizaci stávajících železničních tratí.

**Schéma 2: Plánované tratě systému Regiotram NISA**



(zdroj: Metroprojekt)



**Obr. 12: Navrhovaná podoba terminálu u vlakového nádraží (zdroj: Regiotram NISA)**

Připravovaný integrovaný dopravní systém má i celou řadu nedostatků a nedodělků, které budou bránit plnému využití potenciálů integrovaného systému veřejné dopravy:

- a/ špatná komunikace KORIDu LK s Dopravním podnikem města Liberec
- b/ neřešení systému parkování, resp. vytváření systému P+R a návazného zapojení MHD
- c/ nezapojení složek alternativní, cyklistické a pěší dopravy

## **11. 2. Veřejná hromadná doprava v Podrávském regionu**

Stejně jako v Libereckém kraji i zde jsou ve veřejné osobní dopravě provozovány autobusové, železniční linky a linky městské hromadné dopravy. Na rozdíl od Libereckého kraje má pro Podráví velký význam i letecká doprava (mariborské mezinárodní letiště) (viz. kap. 8. 1. 2.). I zde má veřejná doprava za úkol především zajistit základní dopravní obslužnost. Poměr ve využívání jednotlivých druhů veřejné dopravy je přibližně stejný (vlak X autobus) a závisí především na dostupnosti a jízdni době daných druhů. Tento výsledek vyšel z dotazníkového šetření mezi obyvateli Podrávského regionu. Musíme však brát v potaz především i velký rozdíl mezi hustotou linek autobusové dopravy a železničních tratí. Přesné počty přepravených osob železničními a autobusovými spoji v Podrávském regionu bohužel nejsou k dispozici. Slovinský statistický úřad údaje o počtu cestujících v rámci jednotlivých statistických regionů nezkoumá a dopravci takové údaje neposkytují.

Pokud se zaměříme na vedení linek veřejné regionální dopravy uvidíme povětšinou výrazný paprscitý tvar se středem v Mariboru.

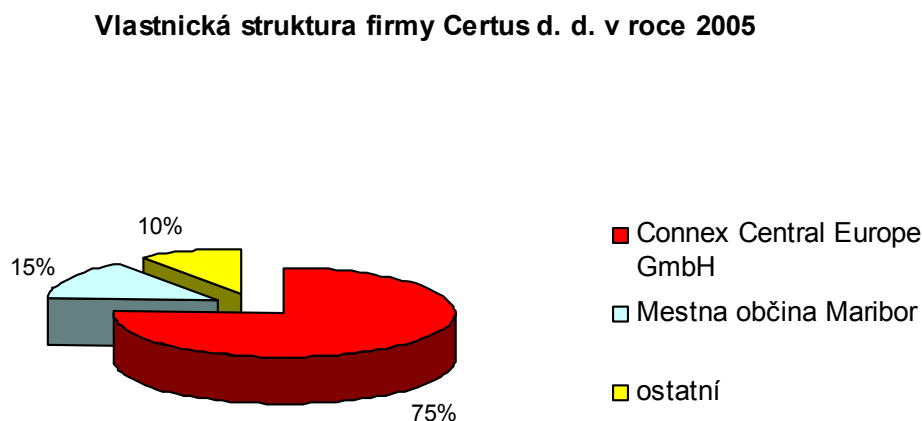
### **11. 2. 1. Autobusová doprava**

Na území Podrávského regionu působí několik autobusových dopravců. Nejvýznamnějšími z nich je Avtobusni promet Murska Sobota, d. d. obsluhující především

severovýchodní část regionu, Koratour, d. d. obsluhující především západní část Podráví a Veolia Transport Štajerska, d. d. První dvě zmiňované společnosti jsou dopravci, kteří mají centrum svého působení mimo region Podráví v Pomurí, resp. v Korutanech. Zcela dominantním autobusovým dopravcem Podrávkého regionu na poli pravidelné regionální, městské a dálkové dopravy, ale i dopravy nepravidelné je třetí zmiňovaná firma: Veolia Transport Štajerska, družba za prevoz potnikov, d. d. (dále jen Veolia Transport Štajerska). Společnost je součástí nadnárodního holdingu Veolia Environnement, resp. společnosti Veolia Transport Slovenija. Veolia Transport Slovenija d. d. je dominantním autobusovým dopravcem ve Slovinsku. Kromě Podráví působí i v okolí Lublaně a v jižním a jihovýchodním Slovinsku. Veřejnou osobní dopravu provozují dopravci na základě udělení licence, díky které má její udělovatel (stát, města) možnost kontrolovat a korigovat jízdní řády, tarify atd.

Veolia Transport Štajerska, do roku 2006 Certus avtobusni promet Maribor d. d. Firma provozuje regionální, dálkovou a městskou hromadnou dopravu, ale i nepravidelnou dopravu a služby v oblasti údržby a opravy vozidel. Jejím většinovým vlastníkem je firma Veolia Environnement (její podíl neustále roste – 2004 jen 61 %). Malý podíl zde má i Mestna občina Maribor a další akcionáři (viz. graf 12). Důvodem, proč má ve firmě podíl i Mestna občina Maribor, je především provoz MHD v Mariboru.

**Graf 12: Vlastnická struktura firmy Certus d. d. v roce 2005**<sup>92</sup>



(zdroj: Veolia Transport Štajerska d. d.)

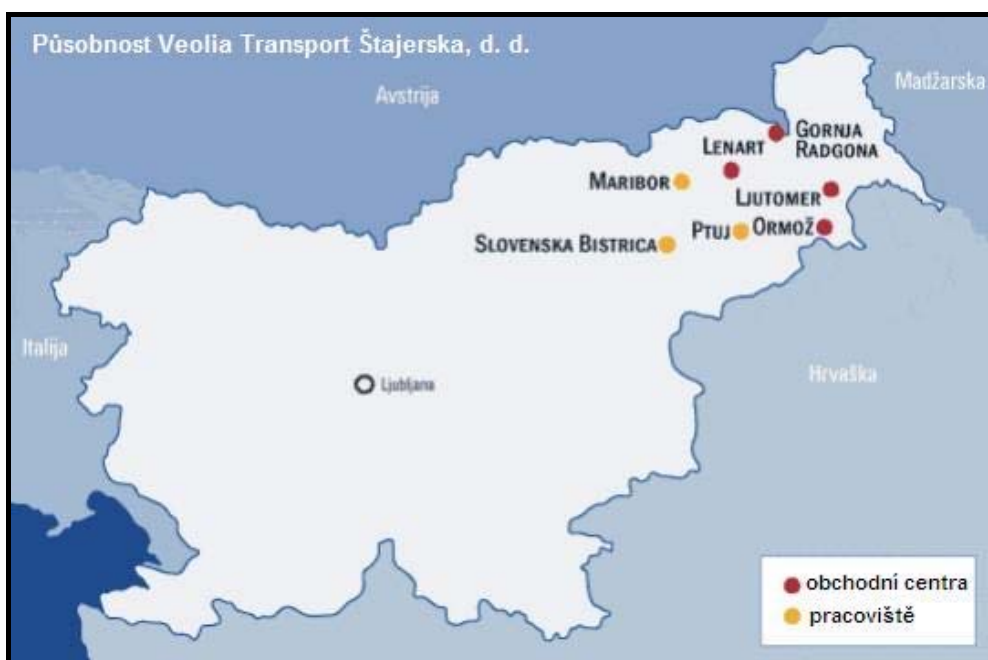
V Podrávké regionu má Veolia Transport Štajerska celkem čtyři detašovaná pracoviště: DE Maribor Město, DE Maribor Region, DE Ptuj Region a DE Slovenska Bistrica

<sup>92</sup> K dispozici pouze data z roku 2005, tedy před přejmenováním firmy Connex na Veolia, resp. Certus na Veolia Transport Štajerska.

Region a další čtyři obchodní centra na autobusových nádražích v Lenartu, Ljutomeru, Gornji Radgony a Ormoži (viz. obr. 13). Tato pracoviště slouží jako prodejny jízdenek a informační centra firmy. Díky detašovaným pracovištím s vlastním vozovým parkem je firma schopna relativně kvalitně obsluhovat celou oblast Podráví.

Stejně jako jiní autobusoví dopravci, se i firma Veolia Transport potýká s klesajícím počtem cestujících<sup>93</sup>. Ten má několik příčin. Především je to růst individuální automobilizace, nevytváření motivujícího prostředí k využívání veřejné dopravy ze strany státu, růst cen jízdného a snižování počtu spojů a tím i kvality dopravní obslužnosti. Malý počet spojů a vysoká cena jízdného jsou nejčastější odpovědi obyvatel Podráví na otázku proč nejezdí více veřejnou dopravou. Tato situace zdá se nemá východisko. Pokud totiž dopravci nezískají větší finanční prostředky z veřejných zdrojů nebo dalších svých činností, budou muset dále zdražovat jízdné a omezovat počty spojů, čímž bude docházet k dalšímu úbytku cestujících.

Cena autobusové dopravy je ve Slovinsku, resp. v Podráví v porovnání s Českou republikou vysoká. Dle ceníku platného od 1. 4. 2007 je základní sazba pro vzdálenost 0 – 5 km 1,30 EUR, což v porovnání s ceníkem ČSAD Liberec, a. s. více než čtyřikrát více<sup>94</sup>. Ani systém slev není nikterak rozsáhlý. Ze zákona dopravce poskytuje poloviční jízdné pro děti ve věku 4 až 10 let<sup>95</sup>. Veolia dále poskytuje měsíční dělnické jízdenky, díky které vyjde jedna jízda na nejkratší vzdálenost 2,63 EUR<sup>96</sup> a slevové studentské karty.



Obr. 13: Mapa působnosti firmy Veolia Transport Štajerska, d. d. (zdroj: Veolia Transport Štajerska)

<sup>93</sup> Přesné počty cestujících nebyly firmou Veolia Transport dány k dispozici.

<sup>94</sup> dle ceníku ČSAD Liberec, a. s. platného od 1. 3. 2008

<sup>95</sup> Mladší děti jezdí v doprovodu osob starších 18 let bezplatně.

<sup>96</sup> Při výpočtu použit ceník Veolia Transport Štajerska platný od 1. 4. 2007 a 40 jízd měsíčně.

Jak tedy alespoň částečně vyřešit problém s drahým jízdným, a to i při zachování stávající státní politiky finanční podpory veřejné autobusové dopravy? Stačí se inspirovat u českých autobusových dopravců. Velká část z nich totiž již pochopila význam poskytování reklamních ploch, jako výrazný zdroj příjmů. Způsob pronájmu reklamních ploch na i uvnitř autobusů je zatím ve Slovinsku velice málo využíván<sup>97</sup>, čímž dopravci přicházejí o nemalé potenciální příjmy. Jejich výše by se mohla v případě tak velké firmy jako je Veolia Transport Štajerska pohybovat ve výši nad 100 000 EUR ročně. Společně s dalšími obchodními činnostmi (tržby z prodeje zboží) by tak mohly zisky z reklamy tvořit necelých 10 % výnosů společnosti.<sup>98</sup> Dalším zdrojem příjmů může být činnost spočívající např. z provozování autoškoly, cestovní kanceláře atd. což v regionu pochopila pouze firma Avtobusni promet Murska Sobora d. d.

Vraťme se však k zajišťování dopravní obslužnosti regionu. Je největším problémem četnost spojů do odlehlejších a méně obydlených oblastí a četnost spojů ve dnech pracovního klidu v celé oblasti. Nejhorší obslužnost regionální autobusovou dopravou je v severovýchodním pohraničí a v jihovýchodní části regionu. Velký problém je však také v četnosti spojů mezi nejdůležitějšími městy regionu: Mariborem, Ptují a Slovenskou Bistricí ve dnech pracovního klidu. Zatímco v pracovní dny jezdí autobus z Ptuje do Mariboru cca. 37 krát za den<sup>99</sup> a spoje jezdí ve špičkách až dvakrát za hodinu, tak ve dnech pracovního klidu četnost spojů v tomto směru dosahuje jen sedmi spojů, které jezdí průměrně každé dvě hodiny. Nejhůře je v tomto směru neděle, kdy je počet spojů poloviční. Velkým nedostatkem vyplývajícím z neexistence integrovaného dopravního systému je nekoordinovanost jednotlivých spojů mezi dopravci.

Na spokojenost cestujících má vedle ceny jízdného a četnosti spojů velký vliv i stav vozového parku, kvalita a škála poskytovaných služeb i kvalita ostatní dopravní infrastruktury, tedy zastávek a autobusových nádraží. V tomto smyslu jsou ze strany dopravce vynakládány relativně vysoké prostředky. Postupně dochází k obnově vozového parku. Průměrné stáří autobusového parku regionální dopravy firmy Veolia Transport Štajerska činilo k 31. 12. 2005 8,6 roku, což se nikterak nevymyká celoevropskému průměru. Část autobusů tak splňuje přísné normy EURO 4. Žádný z autobusů však není nízkopodlažní a většinou se jedná o vozidla typu zájezdových“ autobusů (viz. obr. 14), které zajišťují dostatečné pohodlí pro sedící cestující, ale neumožňují přepravovat děti s kočárky či větší množství stojících cestujících. Velmi dobrý servis poskytuje cestujícím moderní autobusové nádraží v Mariboru vybudované na konci 80. let (viz. obr. 15). Mnohem menší kvalitu však

<sup>97</sup> Pro reklamu jsou v současnosti především využívány autobusové zastávky.

<sup>98</sup> V úvahu se bere počet vozů a velikost obsluhovaného území. Pro srovnání použity výnosy z ostatní činnosti (reklamy apod.) ČSAD Liberec, a. s.

<sup>99</sup> Za pracovní den brán den školy, resp. pondělí až pátek.

má autobusové nádraží v Ptuji a řada zastávek v menších obcích. V některých se díky iniciativě místní samosprávy podařilo situaci vybudováním kvalitnější kryté zastávky změnit. Mezi služby pro cestující by měly patřit i kvalitní informace o spojích a jízdních řádech. V současné době internetu by měl být samozřejmostí webový vyhledávač spojů všech systémů veřejné osobní dopravy. Ve Slovinsku žádný podobný, který funguje např. v České republice, bohužel stále neexistuje, a tak každý dopravce řeší poskytování této služby individuálně. Jízdní řád regionální autobusové dopravy firmy Veolia Transport Slovenija cestující naleznou na stránkách <http://gatekeeper.certus.si/VozniRedi/>. Ten však je schopen pouze vyhledat existující přímá spojení bez přestupů.

Celkově lze říci, že systém regionální autobusové dopravy je v regiony zcela nevyhovující. Největšími problémy jsou nepřiměřeně vysoká cena jízdného, nízký počet spojů, špatná provázanost mezi jednotlivými spoji, zanedbávání dopravní obslužnosti odlehlejších oblastí a špatná dopravní obslužnost ve dnech pracovního klidu.



**Obr. 14: Moderní autobus společnosti Veolia Transport Slovenija na autobusovém nádraží v Mariboru (foto: Hercik, 2008)**





**Obr. 15: Průčelí mariborského autobusového nádraží z roku 1989 (foto: Hercik, 2008)**

#### 11. 2. 2. Železniční doprava

Podrávský region nikterak nevyniká v hustotě a progresivním tvaru železniční sítě (více Příloha 29). Její využití je tak omezeno na úzký okruh obcí v okolí tratí. Širšímu využití pro rozsáhlejší oblast brání především nenávaznost vlakových a autobusových spojů. Z malé hustoty a špatného tvaru sítě vyplývají i problémy regionální osobní železniční dopravy. Ta je vykonávána na tratích: (Lublaň) – Zidani Most – Pragersko – Maribor – Šentilj, Pragersko – Ormož, Ormož – Čakovec, Ormož – Hodoš a Maribor – Dravograd. Pro osobní dopravu mají v současné době největší význam první dvě zmiňované, které jsou nejvytíženějšími tratěmi regionu. Největší intenzita vlaků osobní přepravy je mezi Mariborem a Pragerskem, kde ve všedním dni projede 47 vlaků<sup>100</sup>.

Stejně jako autobusy i dráhy v posledních letech výrazně zvýšily cenu jízdného. Na druhou stranu však nezaznamenávají pokles cestujících. Tento jev si lze odůvodnit především dobrým marketingem státem vlastněných Slovinských železnic. Dráhy se zaměřily na kvalitní služby pro zákazníky a viditelnou reklamu.

Mezi přístupy SŽ, které nejvíce přispívají k rozvoji regionální železniční dopravy (nejen v Podrávském regionu) patří:

- a/ modernizace vozového parku (viz. Příloha 27, 28)
- b/ postupné zlepšování kvality zastávek a nádraží

<sup>100</sup> Z tohoto osm jede do Ptuj mimo Pragersko.

- c/ rozsáhlý systém slev<sup>101</sup> a zvýhodněných nabídek
- d/ zvýšení kvality poskytovaných služeb
- e/ zavedení zvláštních produktů i v regionální dopravě a jejich kvalitní propagace
- f/ nižší cena jízdného (při srovnání cen v tarifních pásmech) než v autobusové dopravě<sup>102</sup>

Těmito kroky tak Slovinské železnice plní část kritérií, jejichž splnění vedou ke zvýšení zájmu cestujících o železniční dopravu a zvyšování jejich spokojenosti. Dalším, možná nejpodstatnějším kritériem, je četnost spojů mezi jednotlivými centry regionu. Zatímco v pracovních dnech je počet spojů na většině tratí dostačující, tak ve dnech pracovního klidu je počet spojů velice malý (viz. tabulka 10). Na trati z Mariboru přes Ruše do Dravogradu je v neděli a ve svátky provozován pouze jeden pár vlaků a v sobotu zde není dokonce provozován spoj žádný. Velice špatné spojení je také z Mariboru do Šentilju, kde v sobotu ani v neděli osobní vlaky vůbec nejezdí<sup>103</sup>. V tomto je oproti České republice, kde většina vlakových spojů jezdí denně, velký rozdíl.

**Tab. 11: Počet spojení mezi Mariborem vybranými obcemi v Podrávském regionu dle JŘ 2007/2008**

<i>spojení / počet za 24 hod.</i>	<b>všední den</b>	<b>neděle a svátky</b>	<b>Sobota</b>
<b>Maribor - Ptuj</b>	13	5	3
<b>Maribor - Sl. Bistrica</b>	24	8	6
<b>Maribor - Ruše</b>	9	1	0
<b>Maribor - Šentilj</b>	4	0	0

(zdroj: Slovinské železnice)

Nedostatkem jízdního řádu SŽ v Podrávském regionu je plné nevyužití taktového provozu. Například mezi Mariborem a Ptují jsou v taktu vedeny jen čtyři přímé osobní vlaky v odpolední špičce mezi 12:25 a 15:25. I když při cestování mezi těmito městy je nutné přestupovat v Pragersku (5 spojení z 13), tak lze kladně hodnotit relativně krátkou čekací dobu, která činí 6 až 36 minut.

Na území Podráví lze kromě klasických osobních vlaků využít jako regionální i vlaky vyšší kvality. Ty lze využívat zejména jako rychlou dopravu mezi většími městy regionu. V oblasti jsou celkem čtyři stanice, kde tyto vlaky staví: Maribor, Pragersko, Ptuj a Ormož. Na příklad mezi Mariborem a Ormoží se tím přepravní doba zkrátí oproti osobnímu vlaku o 26 minut<sup>104</sup>.

Železniční doprava v Podráví má velký potenciál. Ten je však nutno plně využít a dále rozvíjet. K rozvojovým možnostem patří především:

<sup>101</sup> 50% sleva pro děti od 6 do 12 let, 20% sleva pro studenty mezi 12 a 26 roky s platnou kartou EURO <26 vydanou Slovinskými železnicemi, invalidy, novináře a seniory

<sup>102</sup> V ČR je stav většinou opačný.

<sup>103</sup> Zde železniční dopravu mohou částečně nahradit autobusy MHD, které zajíždí až do Košak.

<sup>104</sup> Není započítána čekací doba při přestupu. Při jejím započítání rozdíl činí šest minut.

a/ využití potenciálu železničních tratí vedoucích z Mariboru a vytvořit na nich systém příměstských vlaků

b/ možnost začlenění tratí do systému MHD – Na území města je celkem 5 železničních stanic (Maribor, Maribor Tezno, Maribor Tabor, Maribor Studenci a Maribor Sokolska). Ty se nalézají v hustě obydlených oblastech či v oblastech s velkým množstvím pracovních míst optimalizace spojení mezi nimi by přispěla ke zlepšení systému městské hromadné dopravy a k snížení intenzity dopravy uvnitř města

c/ velká četnost spojů především na páteřním tahu z Mariboru do Zidani Mostu

### 11. 2. 3. Městská hromadná doprava

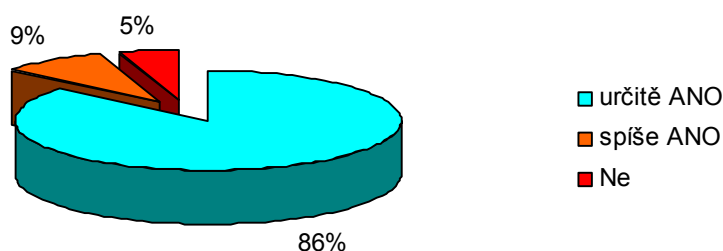
Městská hromadná doprava je v pravém slova smyslu provozována pouze v Mariboru (více kapitola 12. 3. 1.). Určité prvky městský autobusových linek mají i některé klasické autobusové linky, které propojují jednotlivé části města navzájem. Městem, kde takováto městská linka funguje je Ptuj. Zde linka obsluhuje město a jeho nejbližší okolí. Jejím nedostatkem je však nízká četnost spojů, a to pouze v pracovní a školní dny (8x denně). V ostatních větších městech, jako je Slovenska Bystrica, Ormož nebo Lenart nahrazují městské linky klasické regionální linky zastavující na zastávkách ve městě. Tím částečně nahrazují neexistující městskou hromadnou dopravu. Jejich nevýhodou je však nepravidelnost spojů, pro městskou dopravu nevyhovující autobusy a radiálnost vedení se středem na autobusovém nádraží, které nemusí vždy být ve středu města.

### 11. 2. 4. Pokus o navržení postupu při integraci veřejné dopravy v Podrávském regionu

Zlepšení stavu regionální veřejné dopravy by bezesporu pomohlo vytvoření integrovaného dopravního systému Podráví. Na tom se shoduje i většina regionálních odborníků. Nelze čekat na centrálně vytvořený integrovaný dopravní systém Slovinska. Při tvorbě regionálního integrovaného systému je nutné aby se v první řadě našla shoda na jeho potřebě mezi zástupci místních samospráv a dopravních firem. Při dotazování obyvatel regionu na otázku, jestli si přejí vytvoření integrovaného dopravního systému Podráví, většina odpověděla „určitě ano“ (viz. graf 13).

Graf 13: Názor obyvatel Podrávského regionu na případné vytvoření integrovaného dopravního systému

**Otázka: Přáli byste si vytvoření integrovaného dopravního systému Podrávského regionu?**



(zdroj: Hercik, 2008)

Nástin kroků<sup>105</sup>: 1. široká shoda samosprávy a dopravců – V případě Podráví je tento bod docela dobře řešitelný, díky existenci dvou dominantních dopravců (Veolia Transport a Slovinské železnice přepravujících v regionu 90 % cestujících) a v zájmu občin by měla být její co nejlepší dopravní obslužnost, kterou IDS zajistí. Na základě této fáze se dá přesně vymezit území budoucího IDS.

2. výběr či vytvoření koordinátora – Kvůli neexistenci regionálního úřadu státní správy je nutné sdružením obcí vytvořit či vybrat koordinátora, který by byl kontrolován a řízen společně vytvořeným orgánem sdružení obcí Podráví či Mariborskou rozvojovou agenturou (na základě spolupráce se štýrskou stranou možno projekt začlenit do programů euroregionu).

3. vytvoření předběžného projektu

4. získání finančních prostředků od centrální vlády (apelace na dopravní politiku vlády) a z fondů Evropské unie

5. vytvoření projektu – tarifní mapy (velká města regionu je nutné nedělit do více tarifních pásem), zlepšení koordinace mezi železniční a autobusovou dopravou (přestupní vazby, doplňování se v obsluze regionu), vytvoření jednotných jízdních řádů, informačního systému, jednotného odbavovacího systému atd.

6. vytvoření doplňkových částí systému – P+R, K+R, B+R, omezení vjezdů do měst, intermodální přestupní terminály a naně navazující kvalitní síť chodníků a cyklostezek atd.

7. spuštění projektu

<sup>105</sup> Je pouze orientační, ale i přesto nabízí body, které nelze při tvorbě integrovaného dopravního systému v Podráví opomenout.

Podle zkušeností z různých koutů Evropy lze říci, že vytvoření IDS Podráví jediné prospěje. Výhody vyplývající z vytvoření IDS:

1. zvýšení atraktivity veřejné osobní dopravy
  2. zlepšení dopravní obsluhy území
  3. optimalizace nákladů na veřejnou dopravu
  4. zmenšení počtu osobních automobilů v obcích
  5. nové pracovní příležitosti
  6. větší flexibilita veřejné dopravy
- atd.

Inspiraci má Podráví kde hledat. V současné době však závisí pouze na rozhodné iniciativě veřejné správy či dopravců. Vždyť příklad Jabloneckého regionálního integrovaného dopravního systému je zářným příkladem iniciativy vzešlé od dopravce.

### 11. 3. SWOT analýza regionální veřejné osobní dopravy

Silné stránky	
Liberecký kraj	Podrávský region
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ hustá železniční síť</li> <li>○ hustá síť autobusových linek</li> <li>○ jen malé výkyvy v počtu přepravených osob autobusovou dopravou</li> <li>○ růst počtu přepravených osob po železnici</li> <li>○ relativně dobrá úroveň MHD ve větších městech kraje</li> <li>○ existence meziměstské tramvajové tratě mezi Libercem a Jabloncem nad Nisou</li> <li>○ výborné autobusové spojení s Prahou</li> <li>○ existence a dobré fungování integrovaného systému JARIS</li> <li>○ probíhající optimalizace systému dopravní obslužnosti</li> <li>○ podpora veřejné dopravy ze strany kraje</li> <li>○ optimální cena jízdného</li> <li>○ dobrá kvalita autobusů</li> <li>○ využívání autobusů na CNG</li> <li>○ relativně dostačující počet spojů v pracovních dnech</li> <li>○ relativně dostačující počet vlakových spojů ve dnech pracovního klidu</li> <li>○ spojení Žitavy, resp. Drážďan a Berlína železniční dopravou</li> <li>○ působení dvou železničních dopravců</li> <li>○ mezistátní jízdenky LIBNET+</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ kvalitní spojení mezi Mariborem a ostatními velkými městy regionu</li> <li>○ obnova vozového parku v železniční i autobusové dopravě</li> <li>○ dostatečný počet spojů v pracovních dnech</li> <li>○ kvalitní spojení s Lublaní (železniční i autobusové)</li> <li>○ kvalitní spojení na Pohorje a Ptuj jako dominantních turistických cílů oblasti</li> <li>○ pro regionální železniční dopravu možné využití rychlejší spojení vlaky vyšší kvality</li> <li>○ kvalitní spojení na sousední region Pomurí</li> </ul>

Slabé stránky	
Liberecký kraj	Podrávský region
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ nedostatečná dopravní obslužnost některých částí kraje</li> <li>○ dosud nespouštěný Integrovaný dopravní systém Libereckého kraje</li> <li>○ nedostatek autobusových spojů ve dnech pracovního klidu</li> <li>○ nedostatek spojů veřejné dopravy v noční době</li> <li>○ v některých oblastech malé investice do nádraží a zastávek</li> <li>○ nízká kvalita železniční dopravy (rychlost, kvalita tratí a vlaků)</li> <li>○ chybí přímě železniční spojení Liberce s Prahou</li> <li>○ špatná návaznost železniční a autobusové dopravy</li> <li>○ nedostatečné využití způsobu taktového uspořádání železniční dopravy</li> <li>○ nekvalitní napojení turistických středisek veřejnou dopravou na zdrojové oblasti</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ nedostatečná dopravní obslužnost některých částí kraje</li> <li>○ slabá (někde dokonce žádná) dopravní obslužnost ve dnech pracovního klidu (především v sobotu) a v nočních hodinách</li> <li>○ nevytvořený integrovaný dopravní systém</li> <li>○ problematická návaznost železniční a autobusové dopravy</li> <li>○ nedostatečné taktové uspořádání osobní železniční dopravy</li> <li>○ nedostačující podpora veřejné dopravy ze strany státu</li> <li>○ nekvalitní spojení se sousedním Rakouskem a Chorvatskem</li> <li>○ vysoká cena jízdného a pokles přepravených osob autobusovou dopravou</li> </ul>

Příležitosti	
Liberecký kraj	Podrávský region
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Integrovaný dopravní systém Libereckého kraje</li> <li>○ vybudování systému Regiotram NISA</li> <li>○ dopravní spojení Liberce s Žitavou</li> <li>○ modernizace železniční dopravy</li> <li>○ další investice do obnovy vozového parku autobusové dopravy a investice do ekologicky šetrné veřejné hromadné dopravy</li> <li>○ zajištění vyššího podílu veřejné hromadné dopravy na celkových přepravních výkonech</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ větší využití potenciálu železniční dopravy</li> <li>○ další investice do modernizace vozového parku</li> <li>○ zajištění vyššího podílu veřejné hromadné dopravy na celkových přepravních výkonech</li> <li>○ kvalitní železniční spojení se sousedními regiony i státy</li> <li>○ vybudování lepšího spojení mezi Mariborem a Ptují</li> <li>○ dokončení modernizace hlavních železničních tratí v regionu (nedostatky především trať Prgersko – Ptuj – Ormož – Hodoš)</li> </ul>

Hrozby	
Liberecký kraj	Podrávský region
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ nekoordinovanost rozvojových projektů</li> <li>○ nezáměr krajského úřadu o aktivity dopravců směřující ke zkvalitnění veřejné dopravy</li> <li>○ zmenšení objemu dotací pro veřejnou osobní dopravu</li> <li>○ pokračování trendu snižování počtu přepravených osob MHD</li> <li>○ zvyšování koncentrace veřejné dopravy do hustě obydlených aglomerací</li> <li>○ zhoršování dopravní obslužnosti periferních oblastí</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ odkládání, resp. nezáměr na vytvoření integrovaného dopravního systému</li> <li>○ zhoršování dopravní obslužnosti méně osídlených a periferních oblastí</li> <li>○ další zhoršování dopravní obslužnosti ve dnech pracovního klidu</li> </ul>

(zdroj: Krajský úřad Libereckého kraje)

## 12. Případová studie stavu městské osobní dopravy v Liberci a Mariboru

Při srovnávání těchto dvou měst z hlediska veřejné a alternativní dopravy bylo nutno brát na zřetel především rozdílné fyzickogeografické charakteristiky, které městskou dopravu do jisté míry ovlivňují. Maribor je město, které leží na rovině v údolí řeky Drávy a je tedy ideálním městem pro kvalitní dopravní plánování. Naproti tomu Liberec je kopcovitým městem, kde charakter uliční sítě a osídlení je dán především tímto faktorem. I přesto lze z pohledu veřejné dopravy tato města srovnávat. Je to především díky průmyslové tradici, velké spádové oblasti, přibližně stejnému počtu obyvatel, dopravní poloze atd.

Pro naše potřeby si městskou osobní dopravu definujeme, jako veškerou osobní dopravu probíhající na území města. Lze do ní tedy zařadit:

1. městskou hromadnou dopravu
2. pěší dopravu
3. cyklistickou dopravu
4. příměstskou dopravu
5. linkovou (regionální) veř. dopravu
6. individuální automobilovou dopravu probíhající na území města

Přístup a využívání jednotlivých složek městské se mezi Libercem a Mariborem výrazně liší. Je to dáno především rozdílnou dopravní politikou místní samosprávy a rozdílným přístupem obyvatel jednotlivých měst k městské dopravě.

### 12. 1. Systém městské dopravy v Liberci

#### 12. 1. 1. Městská hromadná doprava<sup>106</sup>

Na území města zajišťuje městskou hromadnou dopravu Dopravní podnik města Liberce, a. s. (dále jen DpmL), a to tramvajemi a městskými autobusy. Díky nedostatku řidičů a autobusů však některé jeho linky obsluhují autobusy ČSAD Liberec, a. s. Stoprocentním vlastníkem DpmL je město, které tak rozhoduje o dalším směřování MHD v Liberci.

Dopravní podnik v současné době provozuje celkem 34 linek, z toho 30 autobusových a 4 tramvajové. Jejich délka činí celkem 312 km. Součástí sítě je i meziměstská tramvajová linka mezi Libercem a Jabloncem nad Nisou, která je výrazným kladem zdejší sítě. Jedinou její nevýhodou je její jednokolejnost a především pak nevyhovující zakončení v Jablonci v Tyršových sadech ve velké vzdálenosti od centra města, terminálu jablonecké MHD i autobusového a vlakového nádraží. V uplynulých letech došlo k částečné rekonstrukci této

<sup>106</sup> Raritou zdejší tramvajové sítě je dosud používaný rozchod 1 000 mm. Již cca. 30 let dochází k úpravě provozu na rozchod 1 435 mm. Zbývající tratě pouze s úzkým rozchodem je trať z Liberce do Jablonce nad Nisou.



trati a další etapy rekonstrukce spojené s umožnění provozu tramvají o rozchodu 1 435 mm jsou připravovány. V současné době se plánuje další rozšíření tramvajové sítě o spojení centra města se sídlištěm Rochlice II.

V autobusové dopravě byly uplynulém období zavedeny nové autobusové linky do Průmyslové zóny Jih a počítá se i se zavedením linky do Průmyslové zóny Sever. Další autobusové linky byly zřízeny díky otevření nových nákupních středisek. Velkým pozitivem sítě autobusových linek je, že některé zajíždí i do okolních obcí, čímž zlepšují jejich dopravní obslužnost (např. linky do Křížanského sedla, Stráže nad Nisou, Krásné Studánky, Radčic atd.)

**Tab. 13: Počty linek MHD, jejich délky a počty používaných vozidel DpmL v roce 2006**

provoz	počet linek	délka linek MHD v km	počet vozidel v ks
<b>BUS</b>	30	278	76
<b>TRAM</b>	4	34	62
<b>Celkem</b>	34	312	138

(zdroj: DpmL)

Vlivem zvyšování počtu autobusových linek a konstantním rozsahu tramvajové sítě došlo k poklesu podílu objemu přepravních výkonů tramvajové dopravy na celkových výkonech MHD. Celkový počet přepravených osob mírně roste.

**Tab. 14: Meziroční srovnání počtu přepravených osob MHD v letech 2005 a 2006 v tisících**

provoz	2006	2005	index
<b>BUS</b>	19 599	19 415	1,0095
<b>TRAM</b>	11 509	11 402	1,0094
<b>Celkem</b>	31 108	30 817	1,0094

(zdroj: DpmL)

Síť linek Dopravního podniku města Liberce má z velké části paprscitý tvar. Takřka všechny se sbíhají v centru města v moderním terminálu MHD ve Fügnerově ulici. Díky tomu je centrum velice dobře dostupné ze všech částí Liberce. V síti liberecké MHD však zcela chybí tangenciální či okružní linky, které by výrazně ulehčili přetíženým spojům MHD v centru města a zvýšily by kvalitu cestování pro cestující.<sup>107</sup> Dalším nedostatkem této sítě je velká přestupní vzdálenost mezi hlavním terminálem MHD a autobusovým, resp. vlakovým nádražím. Tento nedostatek by v budoucnu měl částečně vyřešit nový intermodální terminál u vlakového nádraží začleněný do systému Regiotram NISA. DpmL se však k tomuto projektu staví velice zdrženlivě.

Ke zvyšování kvality poskytovaných služeb, a tím k větší spokojenosti cestujících přispívá řada opatření, která dopravní podnik, potažmo město uskutečňuje. Především je to optimalizace spojů, která vedla ke zlepšení počtu spojů a jejich vyváženosti během dne.

<sup>107</sup> Tento nedostatek mají sítě všech MHD v Libereckém kraji.

Do současného jízdního řádu byla velkým nedostatkem neexistence nočních spojů. Na základě podnětu občanů Liberce byly do platného jízdního řádu začleněny i noční spoje. Ke zvyšování kvality cestování přispívá i modernizace vozového parku dopravního podniku.

V tramvajové dopravě se Liberec narozdíl od jiných měst pouze na rekonstrukci a modernizaci starších tramvají. Jedná se vozidla typu T3 vyrobená většinou v 70. a 80. letech. Tyto tramvaje prochází celkovou modernizací, která mimo jiné spočívá v částečné nízkopodlažní úpravě (viz. obr. 16, 17). Tyto upravené vozy jsou o rozchodu 1 435 i 1 000 mm. Dopravní podnik je tak může nasazovat na celou tramvajovou síť.

Modernizace autobusového parku spočívá ve vyřazování zastaralých autobusů (většinou Karosa typ B 732.2) a nákupu nových moderních nízkopodlažních autobusů (SOR, Irisbus), které splňují veškeré nároky na kvalitní městskou dopravu i ekologické normy EURO 4. Díky velkým investicím do obnovy autobusového parku je v současné době průměrné stáří vozidel 6,66 roku<sup>108</sup>. Konečným cílem Dpml je omezit růst nákladů na opravu starších vozidel a zvýšení komfortu nabízených přepravních služeb pro cestující.

Z pohledu cestujících však stále největším kritériem pro hodnocení kvality veřejné dopravy zůstává cena jízdného. Ta patří vzhledem k velikosti města a délce linek k nejvyšším v České republice<sup>109</sup>. Prodej jízdenek však stále pokrývá jen zhruba poloviny všech nákladů. Zbytek je pokryt především příspěvkem od měst a obcí, na kterých jsou linky Dpml provozovány, dále také z prodeje zboží, majetku a materiálu, z poskytování služeb zájezdové dopravy a v neposlední řadě z pronájmu reklamních ploch. Ačkoliv se výnosy z reklamy mírně zvyšují, tak reklamní potenciál vozů dopravního podniku není ještě zcela využit. Je proto na uvážení managementu, jestli by rozšíření reklamních ploch nepřispělo k větším výnosům firmy a neumožnilo tak větší redukci ceny jízdného, a tím ještě více zvětšit atraktivitu městské hromadné dopravy.

---

<sup>108</sup> údaj k roku 2006

<sup>109</sup> Cena základní jízdenky je 16 Kč. V porovnání s podobně rozsáhlou sítí MHD v Olomouci činí rozdíl v ceně na jedné jízdence 4 Kč.



Obr. 16: Zmodernizovaná, částečně nízkopodlažní tramvaj na lince č. 11 do Jablonce nad Nisou (foto: Hercik, 2008)



Obr. 17: Viditelně označené místo pro invalidní vozík ve zmodernizované tramvaji (foto: Hercik, 2008)

### 12. 1. 2. Cyklistická a pěší doprava

Cyklistická doprava dlouho nepatřilo mezi druhy městské dopravy preferované magistrátem. Město dlouhou dobu podceňovalo její význam pro každodenní dopravu občanů města i dopravu turistů přijíždějících do města. Na území města tak v současné době

neexistuje žádná ucelená síť cyklostezek a cyklisté tak jsou pro jízdu nuceni využívat klasických komunikací. To samozřejmě nikterak nepřispívá bezpečnosti cyklistů, ani atraktivitě cyklistické dopravy. Další nevýhodou je, že stávající cyklostezky se z velké části vyhýbají centru města. Tento neutěšený stav se snaží napravit Generel cyklistické dopravy z roku 2005, který navrhuje vybudování cyklistických tras i zřízení dalších zařízení, jako jsou: půjčovny kol, orientační systém pro cyklisty či vytvoření tzv. cyklo-turistických terminálů apod. Kostru systému by měly tvořit základní radiální trasy spojující střed s okrajem města a na ně navazující tangenciální trasy vedoucí po obvodu města. Celá síť by pak měla být vhodně napojena síť cyklistických tras regionu. Realizace tohoto celkového plánu se již rozbíhá, což můžeme vidět např. na úpravě pro cyklisty na Soukenném náměstí.

Stav pěších komunikací je ve městě Liberci velice neuspokojivý. Většina chodníků především v okrajových částech města je ve zcela nevyhovujícím stavu. V některých částech města chodníky dokonce chybí nebo mají špatné technické parametry (šířka chodníků je v některých místech jen cca. 1 m)<sup>110</sup>. V některých lokalitách se vytváří systém přirozených cest. Jednou z nejvyužívanějších je přirozená cesta k autobusovému nádraží (viz. obr. 18), která nahrazuje nevyhovující vedení současného chodníku. Na území města dále chybí dostatečný počet pěších a klidových zón s omezeným vjezdem automobilů. Zlepšení by si zasloužily i přechody pro chodce a další prvky zlepšující bezpečnost pěších. Mezi nejefektivnější patří především systém zpomalovacích příčných prahů, barevně či světelně zvýrazněných přechodů apod.



**Obr. 18: Přirozená cesta na liberecké autobusové nádraží (foto: Hercik, 2008)**

<sup>110</sup> Uspokojivá šířka chodníku by měla být větší než 2,5 m.

## 12. 2. Systém městské dopravy v Mariboru

### 12. 2. 1. Městská hromadná doprava

Na území obcí Maribor provozuje městskou hromadnou dopravu firma Veolia Transport Štajerska. Jediným dopravním prostředkem v systému MHD je zde autobus. V současnosti má mariborská MHD celkem 20 linek plus jednu linku komerční spojující centrum města s hypermarketem Leclair na jižním okraji města při výpadovce na Lublaň (viz. Příloha 41). Prakticky všechny jsou vedeny radiálně ze středu města od autobusového, resp. vlakového nádraží. Propojenost a kvalitní možnost přestupu mezi jednotlivými druhy veřejné dopravy je velkým pozitivem Mariboru.

Veolia v mariborské městské dopravě k 31. 12. 2005 používalo celkem 48 autobusů. Jejich průměrné stáří bylo k tomuto datu 8,1 roku, což je o cca. 1,5 roku více než v případě liberecké MHD. V roce 2007 bylo pořízeny nové moderní autobusy Mercedes-Benz, které splňují požadavky na moderní městskou hromadnou dopravu.

Mezi největší nedostatky mariborské městské hromadné dopravy patří na některých linkách především nízká četnost spojů a jejich nepravidelnost. Vzhledem k neexistenci přestupních jízdenek je i cena jízdného nepřiměřeně vysoká. Jízdenka na jednu jízdu stojí v předprodeji 0,78 EUR a u řidiče dokonce 1,10 EUR. Z těchto důvodů je využívanost mariborské MHD velice nízká a stále se snižuje. Tento nepříznivý trend je velkou hrozbou pro budoucnost Mariboru a místná samospráva by měla urychleně najít řešení, které by vedlo ke opětovnému nárůstu počtu cestujících MHD.

Tab. 15: Vývoj počtu přepravených osob linkami mariborské MHD v letech 1997 až 2006

počet v tis.	1997	1999	2000	2002	2004	2006
MHD Maribor	42 540	41 504	26 715	5 697	5 016	4 020

(zdroj: Slovinský statistický úřad)

Dalším nedostatkem mariborské městské hromadné dopravy, který nepřipívá k jeho atraktivnosti, je velká nepřesnost autobusů. Tento fakt uvedla velká část dotázaných obyvatel, jako jednu z příčin jejich nezájmu o dopravu městskými autobusy. Příčinou zpoždění v dopravních špičkách jsou především zácpy na hlavních tepnách města, jako je Glavni most a na něj navazující komunikace. Představitelé města si zlepšení situace slibují od dobudování obchvatů města. Problémy na Glavnem mostě však nejsou tvořeny především tranzitní, ale vnitroměstskou individuální automobilovou dopravou. Řešením by tak mělo být především větší využívání služeb MHD a následné omezení individuální dopravy v centru města.

Z celé sítě MHD obyvatelé města nejlépe hodnotí linky, na kterých jsou provozované minibusy, tzv. piky (obr. 19). Minibusy spojují západní okraj města s centrem. Jejich výhodou

je především nižší cena jízdenky, která činí 0,50 EUR a její platnost po dobu dvou hodin. Provoz těchto vozidel není tak finančně náročný, jako provoz klasických městských autobusů a je tedy pro dopravce velice výhodný. Využití takovýchto dopravních prostředků začíná být běžné již i na území České republiky. Zatím však jen v regionální linkové dopravě.



**Obr. 19: Mikrobuse na lince č. 14 poblíž nákupního centra Europark (foto: Hercik, 2008)**

#### 12. 2. 2. Cyklistická a pěší doprava

Maribor má díky rovinnému povrchu ideální podmínky pro rozvoj městské cyklistiky. Město je protkáno dostatečně hustou sítí kvalitních cyklostezek (viz. obr. 20). Tato síť je doplněna o další doplňková zařízení, která přispívají ke zvyšování kvality cyklistické dopravy ve městě. Mezi takováto zařízení patří především stojany pro kola (viz. obr. 21). Další doplňkovou službou pro cyklisty je informační centrum, ve kterém jsou k dispozici kvalitní materiály, jako jsou např. cyklistické mapy. Síť stezek má většinou radiální tvar. Velká část tras prochází centrem města, což zlepšuje jeho dopravní obslužnost. Vedle radiálních stezek zde existuje i dostatečně rozsáhlá síť tangenciálních stezek, které propojují jednotlivé okrajové části města. I přes značnou propracovanost sítě cyklistických stezek v Mariboru nalezneme i zde nedostatky, které mohou být inspirací pro další vylepšování podmínek pro cyklistickou dopravu v Mariboru. Největším nedostatkem je neexistence orientačních cedulí pro cyklisty, což výrazně snižuje efektivnost sítě cyklostezek.



Obr. 20: Kvalitně provedená cyklostezka na Glavnem trgu v centru Mariboru (foto: Hercik, 2008)



Obr. 21: Stojan pro kola poblíž Grajskeho trgu v centru města (foto: Hercik, 2008)

Dobré podmínky jsou ve městě i pro pěší dopravu. Město je protkáno sítí většinou kvalitních chodníků, z nichž velká má při křížení se silnicí často bezbariérovou úpravu (viz. obr. 22). Pouze na málo místech nesplňuje chodník svou šířkou nároky na moderní pěší dopravu. K této situaci dochází většinou tam, kde malá šířka koridoru v zástavbě nedovoluje rozšíření chodníku, které by muselo být na úkor vozovky (např. na cestě z Glavného trgu směrem na západ). Nevyhovující technický stav mají některé chodníky především v okrajových částech města. Stejně jako v Liberci a dalších městech po celém světě jsou i v Mariboru časté přirozené cesty. Správným řešením tohoto „problému“ je vhodná úprava těchto cest do podoby chodníků a jejich začlenění do chodníkové sítě města. Některá města však k tomuto problému přistupují zcela špatně. Tyto přirozené cesty se snaží buď zcela zrušit (zamezit na ně vstup, zatravnit apod.) nebo nechat jejich stav nezměněný (viz. obr. 23)

Velkým přínosem pro zkvalitnění pěší dopravy v Mariboru je instalace prostředků zpomalujících automobily, jako jsou zpomalovací retardéry či vyvýšené přechody pro chodce. Dalším výrazným opatřením směřujícím ke zvyšování bezpečnosti na přechodech je jejich výraznější barevné označení (viz. obr. 24) a používání světelné signalizace na přechodech.

Maribor se může chlubit i dalšími řešeními, která přispívají ke zkvalitňování pěší dopravy, ale také k omezování, resp. zklidňování automobilového provozu v některých částech města. Mezi taková patří zřizování pěších zón, omezení vjezdu automobilů do historického středu města, zřizování a údržba klidových zón či omezování nejvyšší povolené rychlosti v obytných zónách (viz. obr. 25).



**Obr. 22: Bezbariérová úprava chodníku (foto: Hercik, 2008)**





Obr. 23: Přirozená cesta spojující centrum města autobusovým nádražím (foto: Hercik, 2008)



Obr. 24: Vyvýšená úprava přechodu pro chodce na Gosposvetske ulici (foto: Hercik, 2008)



Obr. 25: Označení omezeného vjezdu do centra města tvořeného z velké části pěší zónou (foto: Hercik, 2008)

### 12. 3. SWOT analýza městské dopravy Liberce a Mariboru

Silné stránky	
Liberec	Maribor
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ optimalizovaná síť linek MHD</li> <li>○ moderní dopravní prostředky</li> <li>○ nízký průměrný věk vozového parku</li> <li>○ nízkopodlažní vozidla</li> <li>○ terminál MHD ve Fügnerově ulici</li> <li>○ podpora ze strany města Liberce</li> <li>○ plánování rozvoje a modernizace sítě MHD</li> <li>○ velké investice do MHD</li> <li>○ město jako vlastník DpmL</li> <li>○ provozování linek MHD i do sousedních obcí</li>   <li>○ růst zájmu města o cyklistickou dopravu</li> <li>○ hustá síť chodníků</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ postupná obnova vozového parku</li> <li>○ intermodální terminál MHD+BUS+vlak</li> <li>○ jeden provozovatel MHD i regionální dopravy</li> <li>○ plánovaná optimalizace sítě</li> <li>○ využití mikrobusů v MHD</li>   <li>○ hustá síť kvalitních cyklostezek</li> <li>○ dobrá kvalita pěších cest</li> <li>○ bezbariérovost</li> <li>○ zajišťování bezpečnosti pěších</li> </ul>

## Slabé stránky

Liberec	Maribor
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ opomenutí vytváření systému preference vozidel MHD</li> <li>○ zvyšování ceny jízdného</li> <li>○ neexistence tangenciálních linek</li> <li>○ nevytvořený systém preference vozidel MHD</li> </ul> <p>dlouhou dobu opomíjení potenciálu cyklistické dopravy</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ malý důraz na rozvoj kvalitní infrastruktury pro pěší</li> <li>○ malý důraz na vytváření klidových obytných zón s omezením provozu automobilů</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ špatná koncepce podpory MHD</li> <li>○ nízké dotace do MHD a tím vysoká cena jízdného</li> <li>○ opomenutí vytváření systému preference vozidel MHD</li> <li>○ neexistence tangenciálních linek</li> <li>○ neoptimalizovaný jízdní řád</li> <li>○ soukromý provozovatel MHD</li> <li>○ nevytvořený systém preference vozidel MHD</li> </ul> <p>malý důraz na vytváření klidových obytných zón s omezením provozu automobilů</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ špatná dopravní situace v okrajových částech města</li> </ul>

## Příležitosti

Liberec	Maribor
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ zapojení do vytvářené Integrovaného dopravního systému Libereckého kraje</li> <li>○ výstavba systému Regiotram NISA</li> <li>○ modernizace a plánované rozšíření tramvajové sítě</li> <li>○ získání prostředků na rozvoj městské dopravy z fondů EU</li> <li>○ podpora spojení MHD Liberce a Jablonce nad Nisou</li> <li>○ zvýšení dotací do MHD a alternativní dopravy</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ využití potenciálu železnice jako možného dopravce v rámci MHD</li> <li>○ získání prostředků na rozvoj městské hromadné dopravy z fondů EU</li> <li>○ dostatečný prostor pro systémy preference vozidel MHD</li> <li>○ využití dobrého reliéfu města pro rozvoj cyklistické dopravy</li> <li>○ rozšíření klidové zóny v centru města</li> </ul>

<b>Hrozby</b>	
<b>Liberec</b>	<b>Maribor</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ snížení výdajů města na veřejnou dopravu</li> <li>○ špatná komunikace mezi představiteli města a DpmL</li> <li>○ prodej podílu v Dopravním podniku města Liberce</li>   <li>○ neřešení cyklistické dopravy</li> <li>○ nezlepšení stavu pěší dopravy a dopravy v klidových zónách</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ nevytvoření koncepčního dokumentu k oblasti rozvoje dopravy ve městě</li> <li>○ další snižování počtu přepravených osob MHD</li> <li>○ prodej podílu v dopravní společnosti</li> <li>○ ještě větší snížení finanční podpory MHD</li> <li>○ nedořešení nevhodného vedení linek MHD a intenzity spojů</li>   <li>○ zmenšení podpory pěší a cyklistické dopravě</li> </ul>

### 13. Závěr

Česká republika i Slovinsko patří mezi významné tranzitní země s dlouhou historií budování dopravních cest i provozování veřejné dopravy. Dopravní politika, resp. strategie obou zemí má společné obecné základy dané jejich členstvím v Evropské unii. Slovinsko i Česká republika se potýkají s nedostavěnou sítí dálnic a rychlostních komunikací, ale mimo jiné také s velkým podílem individuální osobní dopravy na celkovém výkonu osobní dopravy. Politiky obou zemí se snaží docílit omezení této složky dopravy a dosáhnout přesunutí částí cestujících do hromadné dopravy. Slovinsko a Česká republika se však liší ve stupni použití nových postupů a technologií ve veřejné dopravě. Zatímco v ČR je již zcela obvyklá integrace veřejné regionální dopravy, ve Slovinsku je téma IDS (integrovaných dopravních systémů) pouze tématem debat politiků a odborníků. Část lidí si tak již zcela odvykla používat hromadnou dopravu a bude velice složité je k tomu přimět zpátky. Velký pokles, zejména v pravidelné autobusové dopravě, vytváří začarovaný kruh vedoucí k horší dopravní obslužnosti zejména odlehlejších regionů s menším počtem obyvatel atd.

Pokud se podíváme na Liberecký kraj a Podrávský region, vidíme velké rozdíly v postoji obyvatel k veřejné hromadné dopravě. Na Liberecku ji lidé využívají častěji a také si mnohem více všímají pozitiv a negativ zdejší veřejné dopravy. Dosud zcela nevyužitý je potenciál příhraniční polohy. Na Liberecku se díky iniciativě Euroregionu Nisa – Nysa – Neisse pomalu zlepšuje vzájemné propojení celého euroregionu linkami veřejné osobní dopravy, na kterých lze cestovat se zvýhodněnými jízdními doklady. Podobná iniciativa v Euroregionu Steirmark/Severovzodna Slovenija stále chybí. Částečně se tento nedostatek snaží nahradit Slovinské železnice poskytující speciální jízdenky a spojení tzv. Regio AS. Celkově lze říci, že v Libereckém kraji, stejně jako v celé České republice, se daří zavádět nové trendy ve veřejné osobní dopravě než v tomto smyslu zaostalejším Podráví, resp. Slovinsku. Tím nechci říci, že veřejná doprava na Liberecku je zcela bez chyby (nedokončený IDS, problémy s přetížením center měst automobily atd.). Řešení problémů obou regionů, resp. zemí lze najít v některých státech západní Evropy.

## 14. Resumé

Czech Republic and Slovenia as well belongs to the important transit countries with a long history of building roads and pursuit of public transport. Transport policy, meaning the strategy of both countries has the same common base, which is set by the EU membership. Slovenia and Czech Republic as well wrestles with unfinished system of highways and fast highways, among others also battles with the huge share of individual personal transport in a total personal transport's output. The both countries' policy is trying to achieve the restriction of this part of transport and also to achieve moving the fraction of passengers to the public transport. However Slovenia and Czech Republic are different in a level of using new processes and techniques in a public transport. Whereas the integration of regional public transport is very common in Czech Republic, the InTranSys (Integrated Transport Systems) topic stays only as the theme of political and expert discussions in Slovenia. Some people weaned to use a public transport and it will be very difficult to bring them back. A huge decrease mainly in a regular bus transport makes a vicious circle which leads to worse transport service – mainly in the distant regions with lower population etc.

When we focus on the Liberec region and Drava region we see the enormous differences in the inhabitants' attitudes to public transport. In Liberec region people use it more often and they also notice the positives and negatives of local public transport more. The frontier region's location has not been completely used yet. In Liberec region the whole euro-region's interconnection between the public transport's lines is getting better due to initiative of Euro-region Nisa-Nysa-Neisse. There also can be travelled with the preferential fare. The similar initiative in a Euro-region Steirmark/Severovzodna Slovenija is still missing. Partially Slovenian railways try to replace this lack with providing special tickets and connection called Regio AS. In general, it can be said that in Liberec region, like in the whole Czech Republic, it's more successful to lay on new trends in a public transport than in Drava region (Slovenia), which can be considered as more backward. It does not mean that public transport in Liberec region is flawless (unfinished InTranSys, problems with overloaded towns' centres with cars etc.). The solution for both regions, or countries, can be found in some states of western Europe.

## 15. Seznam použité literatury, pramenů a internetových zdrojů

- [1] Analýza vývoje veřejné dopravy ČSAD za období 1970-1974. Český statistický úřad, Praha 1975, 214 s.
- [2] Ceste v SR Sloveniji 1945-1975. Republiška skupnost za ceste, Ljubljana 1975, 103 s.
- [3] Čech, M. : Strategie rozvoje Statutárního města Liberec 2007 - 2020. Magistrát města Liberce, Liberec 2007, 127 s.
- [4] Doprava v Libereckém kraji. Krajský úřad Libereckého kraje, Liberec 2005, 82 s.
- [5] Dopravní politika České republiky pro léta 2005 – 2013. Ministerstvo dopravy ČR, Praha 2005, 60 s.
- [6] Dušek, P. : Encyklopedie městské hromadné dopravy v Čechách, na Moravě a ve Slezsku. Libri, Praha 2003, 292 s.
- [7] Bogič, M. : Pregled razvoja železniškega omrežja na širšem gravitacijskem območju Slovenije in Istre. In: Tiri in čas, Železniško gospodarstvo Ljubljana, Ljubljana 1989, 34 s.
- [8] Fiala, C. : Železnice v republice Československé. Státní nakladatelství v Praze, Praha 1932, 72 s.
- [9] Folprecht, J. : Dějiny dopravy a dopravní techniky (Město a doprava). VŠB – TU Ostrava, Ostrava 2006, 231 s.
- [10] Hercik, J. : Vývoj dopravy na Mladoboleslavsku. Olomouc 2006, 68 s.
- [11] Hlavačka, M. : Cestování v éře dostavníků, všední den na středoevropských cestách. Argo, Praha 1996, 143 s.
- [12] Hons, J. : U kolébky železných drah. Dopravní nakladatelství, Praha 1957, 354 s.
- [13] Holz, E. : Razvoj cestnega omrežja na Slovenskem v 19. stoletju. Ljubljana 1991, 378 s.
- [14] Kyncl, J. : Historie dopravy na území České republiky. Nakladatelství Vladimír Kořínek, Praha 2006, 146 s.
- [15] Kutáček, S. : Možnosti alternativ k individuální automobilové dopravě. Masarykova univerzita, Brno 2003, 70 s.
- [16] Letno poročilo družeb Certus avtobusni promet Maribor, d. d. Veolia Transpot Slovenija, Maribor 2006, 40 s.
- [17] Městská hromadná doprava (vybrané statě). Vysoká škola báňská – TU Ostrava, Ostrava 2005, 117 s.
- [18] Mohorič, I. : Zgodovina železnic na Slovenskem. Slovenska matica, Ljubljana 1968, 599 s.
- [19] Mojžíš, V. : Organizace dopravní obsluhy území. Univerzita Pardubice, Pardubice 2003, 118 s.
- [20] Musil, J. F. : Po stezkách k dálnicím. NADAS, Praha 1987, 213 s.

- [21] Piren, H. : Středověká města. Praha 1927, s. 79
- [22] Posvetovanje prometna politika na področju SV Slovenije in v mestu Maribor. Društvo za ceste Maribor, Maribor 2004, 68 s.
- [23] Program rozvoje města Semily na období 2008 – 2015. Městský úřad Semily, Semily 2008, 59 s.
- [24] Regionalni razvojni program statistične regije Podravje. MRA, Maribor 2004, 40 s.
- [25] Roubík, F. : Silnice v Čechách a jejich vývoj. Spol. přátel starožitností Československa v Praze, Praha 1938, 115 s.
- [26] Seidenglanz, D. : Železnice v Evropě a evropská dopravní politika. Masarykova univerzita v Brně, Brno 2006, 82 s.
- [27] Schade, U. : Freiburger Umwelt Politik in Beispielen. Freiburg 2004
- Slovenija 1945 – 1975. Zavod SR Slovenije z statistiko, Ljubljana 1975, 204 s.
- [28] Slovenske regije v številkah. Statistični urad republike Slovenije, Ljubljana 2007, 57 s.
- [29] Statistická ročenka Libereckého kraje 2007. ČSÚ, Liberec 2007
- [30] Strategivký plan rozvoje města Turnova. APR Nisa, Liberec 2004
- [31] Tesková, V. : Dopravní politika Libereckého kraje. Univerzita Pardubice, Pardubice 2003, 82 s.
- [32] Výroční zpráva ČSAD Jablonec nad Nisou 2006. ČSAD Jablonec n/N, Jablonec n/N 2007, 13 s.
- [33] Výroční zpráva za rok 2006. DpmL, Liberec 2007, 32 s.
- [34] Zelená kniha: Na cestě k nové kultuře městské mobility. Komise Evropských společenství, Brusel 2007, 23 s.

#### Internetové zdroje

- [1] Adria Airways – Destinacije in vozni red [on line]. Adria Airways, 2008, [cit. 2008-04-02] [http://www.adria.si/sl/landing\\_cp2?cid=0A83FAB8-44D2-B00C-082B-0E1E768AEA66&linkid=destinationsLanding](http://www.adria.si/sl/landing_cp2?cid=0A83FAB8-44D2-B00C-082B-0E1E768AEA66&linkid=destinationsLanding)
- [2] České dráhy – Osobní doprava [on line]. České dráhy, 2007, [cit. 2008-04-07] [http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/CD-cz/cd/nase\\_cinnost/provozovani\\_drazni\\_dopravy/osobni\\_doprava/cinnost\\_osobni\\_doprava](http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/CD-cz/cd/nase_cinnost/provozovani_drazni_dopravy/osobni_doprava/cinnost_osobni_doprava)
- [3] České dráhy – Mapa sítě ČD [on line]. České dráhy, 2007, [cit. 2008-04-07] [http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/cd-cz/cd/skupina\\_cd/mapa\\_zeleznicni\\_site/](http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/cd-cz/cd/skupina_cd/mapa_zeleznicni_site/)
- [4] Český statistický úřad – Hlavní tendence vývoje dopravy a spojů od roku 2000 [on line]. Český statistický úřad, 2007, aktualizace 13.11. 2007 [cit. 2008-03-20]. [http://www.czso.cz/csu/2007edicniplan.nsf/t/830049CADA/\\$File/9303-07%20kapitola%201.pdf](http://www.czso.cz/csu/2007edicniplan.nsf/t/830049CADA/$File/9303-07%20kapitola%201.pdf)



- [5] Český statistický úřad – Nejvyšší celoroční růst dopravy za posledních sedm let: 7,9% [on line]. Český statistický úřad, 2007, aktualizace 15.02.2007 [cit. 2008-03-20].  
<http://www.czso.cz/csu/csu.nsf/informace/cdos021508.doc>
- [6] Český statistický úřad – Statistická ročenka České republiky 2007 [on line]. Český statistický úřad, 2007, aktualizace 14.03.2008 [cit. 2008-03-30].  
<http://www.czso.cz/csu/2007edicniplan.nsf/kapitola/10n1-07-2007-1900>
- [7] Český statistický úřad – Statistická ročenka LK 2007 [on line]. ČSÚ, 2007, aktualizace 10.12.2007, [cit. 2008-03-20]  
<http://www.czso.cz/xl/edicniplan.nsf/p/13-5101-07>
- [8] European Commission – Bílá kniha – evropská dopravní politika [on line]. Evropská komise, 2007, aktualizace 15.01.2008 [cit. 2008-04-08]  
[http://ec.europa.eu/transport/white\\_paper/documents/doc/lb\\_texte\\_complet\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/white_paper/documents/doc/lb_texte_complet_en.pdf)
- [9] KORID LK – Co je to IDOL [on line]. KORID LK, 2007, [cit. 2008-04-20].  
<http://www.korid.cz/index.php?name=Dokumenty&file=dokument&id=1>
- [10] KORID LK – KORID LK, spol, s r. o. [on line]. KORID LK, 2007, [cit. 2008-04-20].  
<http://www.korid.cz/index.php?name=Dokumenty&file=dokument&id=7>
- [11] Krajský úřad LK – Analýza stavu dopravy na území Libereckého kraje [on line]. Krajský úřad Libereckého kraje, 2007, [cit. 2008-02-21]  
[http://www.kraj-lbc.cz/file/77782/analyza\\_stavu\\_dopravy\\_na\\_uzemi\\_lk\\_aktualizace\\_2007\\_cd\\_a50c9010a0\\_18397.pdf](http://www.kraj-lbc.cz/file/77782/analyza_stavu_dopravy_na_uzemi_lk_aktualizace_2007_cd_a50c9010a0_18397.pdf)
- [12] Krajský úřad Libereckého kraje – Doprava v Libereckém kraji [on line]. Krajský úřad Libereckého kraje, 2007, [cit. 2008-04-01]  
<http://www.kraj-lbc.cz/public/doprava/prezentace07/421.html>
- [13] Letaliště Maribor – Promet - statistika [on line]. Aerodrom Maribor, 2007, [cit. 2008-04-02]  
<http://www.maribor-airport.si/?id=77>
- [14] MDČR – Seznam letišť [on line]. MDČR, 2006, [cit. 2008-04-02]  
<http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/D2AFE053-5900-4CBD-9010-80891761FF60/0/0602Letiste.pdf>
- [15] MDČR – Ročenka dopravy 1999 [on line]. MDČR, 2000, [cit. 2008-04-02]  
<http://www.sydos.cz/cs/rocenka-1999/index.html>
- [16] MDČR – Ročenka dopravy 2006 [on line]. MDČR, 2007, [cit. 2008-04-02]  
<http://www.sydos.cz/cs/rocenka-2006/index.html>
- [17] MÚ Česká Lípa – Projekt Česká Lípa – Zdravé město [on line]. MÚ Česká Lípa, 2007, aktualizace 30.07.2007, [cit. 2008-04-16]  
<http://www.mucl.cz/zdrave-mesto-/2007-07-30.html>
- [18] Ministrstvo za promet Republike Slovenije – Cestni promet [on line]. MZP RS, 2007, [cit. 2008-04-02]  
[http://www.mzp.gov.si/si/delovna\\_podrocja/promet/prometna\\_politika/prevozi\\_v\\_cestnem\\_prometu/](http://www.mzp.gov.si/si/delovna_podrocja/promet/prometna_politika/prevozi_v_cestnem_prometu/)

- [19] Ministrstvo za promet Republike Slovenije – Prevoz potnikov v mednarodnem cestnem [on line]. MZP RS, 2007, [cit. 2008-04-02]  
[http://www.mzp.gov.si/si/delovna\\_podrocja/promet/prometna\\_politika/prevozi\\_v\\_cestnem\\_prometu/novosti\\_v\\_cestnem\\_prometu/prevoz\\_mednarodni\\_promet/](http://www.mzp.gov.si/si/delovna_podrocja/promet/prometna_politika/prevozi_v_cestnem_prometu/novosti_v_cestnem_prometu/prevoz_mednarodni_promet/)
- [20] Ministrstvo za promet Republike Slovenije – Resolucija o prometni politiku Republike Slovenije (Intermodalnost:čas za sinergijo) [on line]. Ministrstvo za promet RS, 2007, [cit. 2008-04-01]  
[http://www.mzp.gov.si/si/delovna\\_podrocja/promet/prometna\\_politika/resolucija\\_o\\_prometni\\_politiki/](http://www.mzp.gov.si/si/delovna_podrocja/promet/prometna_politika/resolucija_o_prometni_politiki/)
- [21] Ministrstvo za promet Republike Slovenije – Slovenska letališča in vzletališča [on line]. MZP RS, 2007, [cit. 2008-04-02]  
[http://www.mzp.gov.si/si/delovna\\_podrocja/letalstvo/letalisca\\_in\\_vzletisca/slo\\_letalisca\\_in\\_vzletisca/](http://www.mzp.gov.si/si/delovna_podrocja/letalstvo/letalisca_in_vzletisca/slo_letalisca_in_vzletisca/)
- [22] Railtrans – Railtrans, 2006, [cit. 2008-04-22].  
<http://www.railtrans.info/>
- [23] Railtrans – Osobní přeprava [on line]. Railtrans, 2006, [cit. 2008-04-22].  
<http://www.railtrans.info/osobni.php>
- [24] Regiotram NISA - Ministerstvo dopravy ho vyškrtlo ze seznamu svých priorit ... [on line]. Regiotram NISA, 2007, aktualizace 28.05.2007 [cit. 2008-04-11].  
<http://www.regiotram-nisa.cz/cz/prectete-si/clanek-100/ministerstvo-dopravy-ho-vyskrtlo-ze-seznamu-svych-priorit.-prednost-dalo-dalnicim./>
- [25] Regioverbund – Partner [on line]. Regioverbund, 2007, aktualizace 29.04.2008, [cit. 2008-03-10].  
<http://www.regio-verbund.de/cms/Regioverbund/de/nav/regioverbund/1,300408,9625.html>
- [26] Regioverbund – Regional ÖPNV Struktur [on line]. Regioverbund, 2007, aktualizace 29.04.2008, [cit. 2008-03-10].  
<http://www.regio-verbund.de/cms/Regioverbund/de/nav/zrf/1,300408,9638.html>
- [27] Ředitelství silnic a dálnic ČR – Silnice I. třídy [on line]. ŘSD ČR, 2007, [cit. 2008-04-07]  
<http://www.rsd.cz/doc/Silnicni-a-dalnicni-sit/Silnice/silnice-itrid>
- [28] Slovenske železnice – Vozni red s cenikom [on line]. Slovenske železnice, 2008, [cit. 2008-04-07]  
<http://www.slo-zeleznice.si/>
- [29] Slovenske železnice – Statistični podatki [on line]. Slovenske železnice, 2005, [cit. 2008-04-07]  
[http://www.slo-zeleznice.si/sl/o\\_nas/statisticni\\_podatki/](http://www.slo-zeleznice.si/sl/o_nas/statisticni_podatki/)
- [30] Slovenske železnice – Letno poročilo 2006 [on line]. Slovenske železnice, 2007, [cit. 2008-04-07]  
[http://www.slo-zeleznice.si/uploads/pictures/gallery/file/SZ\\_LP\\_2006.pdf](http://www.slo-zeleznice.si/uploads/pictures/gallery/file/SZ_LP_2006.pdf)

- [31] Slovenske železnice – Slovenske železnice v številkah [on line]. Slovenske železnice, 2007, [cit. 2008-04-07]  
<http://www.slo-zeleznice.si/uploads/pictures/gallery/file/LP06-A6-Slo.pdf>
- [32] Stadt Freiburg im Breisgau – Freiburg per Rad [on line]. Stadt Freiburg im Breisgau, 2007, [cit. 2008-03-11]  
[http://www.freiburg.de/servlet/PB/menu/1146345\\_11/index.html](http://www.freiburg.de/servlet/PB/menu/1146345_11/index.html)
- [33] Stadt Freiburg im Breisgau – Freiburg mit Bus und Bahn [on line]. Stadt Freiburg im Breisgau, 2007, [cit. 2008-03-11]  
[http://www.freiburg.de/servlet/PB/menu/1146384\\_11/index.html](http://www.freiburg.de/servlet/PB/menu/1146384_11/index.html)
- [34] Statutární město Liberec – Strategie rozvoje Statutárního města Liberec 2007 – 2020 [on line]. Statutární město Liberec, 2007, [cit. 2008-03-23]  
[http://www.liberec.cz/files/27810/Strategie\\_upr.pdf](http://www.liberec.cz/files/27810/Strategie_upr.pdf)
- [35] Stistični urad Republike Slovenije – Statistični letopis 2007 (Transport) [on line]. Statistični urad Republike Slovenije, 2007, [cit. 2008-04-01]  
[http://www.stat.si/letopis/index\\_vsebina.asp?poglavje=21&leto=2007&jezik=si](http://www.stat.si/letopis/index_vsebina.asp?poglavje=21&leto=2007&jezik=si)
- [36] VAG Freiburg – Freiburger Verkehrs AG [on line]. VAG Freiburg, 2007, [cit. 2008-03-11]  
<http://www.vag-freiburg.de/>
- [37] Veolia Transport Štajerska – Zgodovina [on line]. Veolia Transport, 2007, aktualizace 4.7.2007, [cit. 2008-02-10]  
[http://www.connex.info/tmpl/ExtensionPage\\_22486.aspx?epslanguage=ML](http://www.connex.info/tmpl/ExtensionPage_22486.aspx?epslanguage=ML)
- [38] Veolia Transport Štajerska – Letno poročilo 2005 [on line]. Veolia Transport, 2007, aktualizace 4.7.2007, [cit. 2008-04-11]  
<http://www.connex.info/uploadConnex/ConnexSlovenia/Datoteke/Letno%20porocilo%20Certus%202005%20final.pdf>

## 16. Seznam použitých zkratk

B+R	bike & ride
ČD	České dráhy, akciová společnost
ČR	Česká republika
ČSA	České aerolinie, akciová společnost
ČSAD	Československá automobilová doprava
ČSFR	Česká a Slovenská federativní republika
ČSÚ	Český statistický úřad
DARS	Družba za avtoceste Republike Slovenije (Dálniční společnost Slovinské republiky)
DPML	Dopravní podnik města Liberce
EAO	ekonomicky aktivní obyvatelstvo
EC	Euro City (označení vlaků vyšší kvality)
EU	European Union (Evropská unie)
HDP	hrubý domácí produkt
IDS	integrovaný dopravní systém
IDSJMK	Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje
IDOL	Integrovaný dopravní systém Libereckého kraje
InTranSys	Integrated Transport Systems (Integrovaný dopravní systém)
JARIS	Jablonecký regionální integrovaný dopravní systém
JŽ	Jugoslovanske železnice (Jihoslovanské železnice)
JDŽ	Jugoslovanske državne železnice (Jihoslovanské státní železnice)
K+R	kiss & ride
KFNB	Keiser Ferdinands-Nordbahn (Severní dráha císaře Ferdinanda)
KORID LK	Koordinátor veřejné dopravy Libereckého kraje
MAD	Městská autobusová doprava
MRA	Mariborska razvojna agencija (Mariborská rozvojová agentura)
MDČR	Ministerstvo dopravy České republiky
MHD	městská hromadná doprava
NATO	North Atlantic Treaty Organization (Severoatlantická aliance)
NUTS	Nomenclature des Unites Territoriales Statistique (Statistické územní jednotky Evropské unie)
OECD	Organisation for Economic Co-operation and Development (Organizace pro ekonomickou spolupráci a rozvoj)
OK	mezinárodní označení českých letadel

OSN	Organizace spojených národů
P+R	park & ride
PID	Pražská integrovaná doprava
R(10)	rychlostní komunikace
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic České republiky státní příspěvková organizace
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty
SŽ	Slovenske želznice (Slovinské železnice)
TEN-T	Tran-European Transport Network (Transevropská dopravní síť)
UIC	International union of Railways (Mezinárodní železniční organizace)
UITC	International Association of Public Transport (Mezinárodní asociace pro veřejnou dopravu)
VÚSC	vyšší územně správní celek
VRF	Region-Verkehrsverbund Freiburg (Regionální dopravní sdružení Freiburg)
ZRF	Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg (Sdružení regionální hromadné dopravy)

## 17. Přílohy

### Přílohy za textem:

Příloha 1: Mapa statistických regionů NUTS III na území ČR (zdroj: M. pro místní rozvoj)

Příloha 2: Mapa statistických regionů NUTS III na území Slovinska (zdroj: Slov. stat. úřad)

Příloha 3: Mapa Euroregionu Steiermark-SV Slovenija (dle: Holeček, 2008)

Příloha 4: Mapa Euroregionu NISA-NEISSE-NYSA (zdroj: ČSÚ)

Příloha 5: Osobní doprava ve střední Evropě v období středověku a raného novověku

Příloha 6: Mapa silniční sítě na území dnešního Slovinska v 19. stol. (zdroj: Holz, 1991)

Příloha 7, 8, 9: Vývoj dopravní sítě na území Libereckého kraje a Podrávského regionu

Příloha 10: Schéma důležitých mezníků ve vývoji tram. dopravy v Liberci (dle: Dušek, 2003)

Příloha 11: Mapa vývoje tramvajové sítě v Liberci (zdroj: Hudec a kol., 2006)

Příloha 12: Schéma vývoje městské autobusové dopravy v Liberci (dle: Dušek, 2003)

Příloha 13: Moderní terminál MHD ve Fügnerově ulici v Liberci (foto: Hercik, 2008)

Příloha 14: Schéma vývoje autobusové dopravy v Podráví (zdroj: Veolia Transport Slovenija)

Příloha 15: Vývoj dotací do veřejné osobní dopravy v ČR v letech 1994-2006 (zdroj: ČSÚ)

Příloha 16: Vysokorychlostní tratě a transevropská dopravní síť

Příloha 17: Mapa plánované sítě vysokorychlostních železnic v Evropě v roce 2020

(zdroj: MDČR)

Příloha 18: Integrovaný dopravní systém Freiburgu a okolí

Příloha 19: Mapa systému Bike&Ride města Feiburg (zdroj: [www.freiburg.de](http://www.freiburg.de))

Příloha 20: Charakteristika dopravních sítí České republiky a Slovinska

Příloha 21: Mapa silniční a dálniční sítě ČR k 1. červenci 2007 (zdroj: ŘSD ČR)

Příloha 22: Mapa intenzity dopravy na dálnicích a silnicích I. třídy v ČR v roce 2005

(zdroj: ŘSD ČR)

Příloha 23: Železniční síť v České republice (zdroj: ČD, a. s.)

Příloha 24: Síť dálnic a rychlostních komunikací na území Slovinska (zdroj: DARS)

Příloha 25: Mapa hlavní a regionálních železničních tratí na území Slovinska (zdroj: SŽ)

Příloha 26: Mapa železničních koridorů na území Slovinska (zdroj: SŽ)

Příloha 27: Motorový vůz ČD řady 810 (zdroj: [www.zelpage.cz](http://www.zelpage.cz)),

Motorový vůz ČD řady 835 (zdroj: [www.zelpage.cz](http://www.zelpage.cz))

Příloha 28: Příměstský vlak řady 471 City Elefant (zdroj: Škoda Holding, a. s.)

Třívozová motorová jednotka řady 814 Regionova (zdroj: ParsNova, s. r. o.)

Příloha 29: Moderní elektrická jednotka firmy Siemens ř. 312 na mariborském nádraží

(foto: Holeček, 2008)

Příloha 30: Interiér zmodernizovaného dieslového vozu regionální železniční dopravy SŽ

(foto: Hercik, 2007)

Příloha 31: Charakteristika dopravní sítě Libereckého kraje a Podrávského regionu

Příloha 32: Silniční mapa Libereckého kraje (zdroj: ŘSD ČR)

Příloha 33: Intenzita silniční dopravy v Libereckém kraji podle měření v roce 2005

(dle: ŘSD ČR)

#### Vložené přílohy:

Příloha 34: Mapa železničních tratí na území Libereckého kraje (zdroj: Krajský úřad LK)

Příloha 35: Mapa sčítání dopravy v Libereckém kraji v roce 2005 (zdroj: ŘSD ČR)

Příloha 36: Mapa tras autobusových linek v Libereckém kraji podle dopravců

(zdroj: Krajský úřad LK)

Příloha 37: Mapa rozložení počtu autobusových spojů v zastávkách mimo MHD

(zdroj: Krajský úřad LK)

Příloha 38: Mapa obsluhy území železničními zastávkami (zdroj: Krajský úřad LK)

Příloha 39: Mapa průměrné frekvence cestujících na zastávkách a stanicích ČD v Libereckém kraji (zdroj: Krajský úřad LK)

Příloha 40: Plán linek MHD města Liberce (zdroj: DpmL)

Příloha 41: Plán linek MHD města Maribor (zdroj: Veolia Transport Slovenija)

**Příloha 1: Mapa statistických jednotek NUTS III, resp. VÚSC na území České republiky**

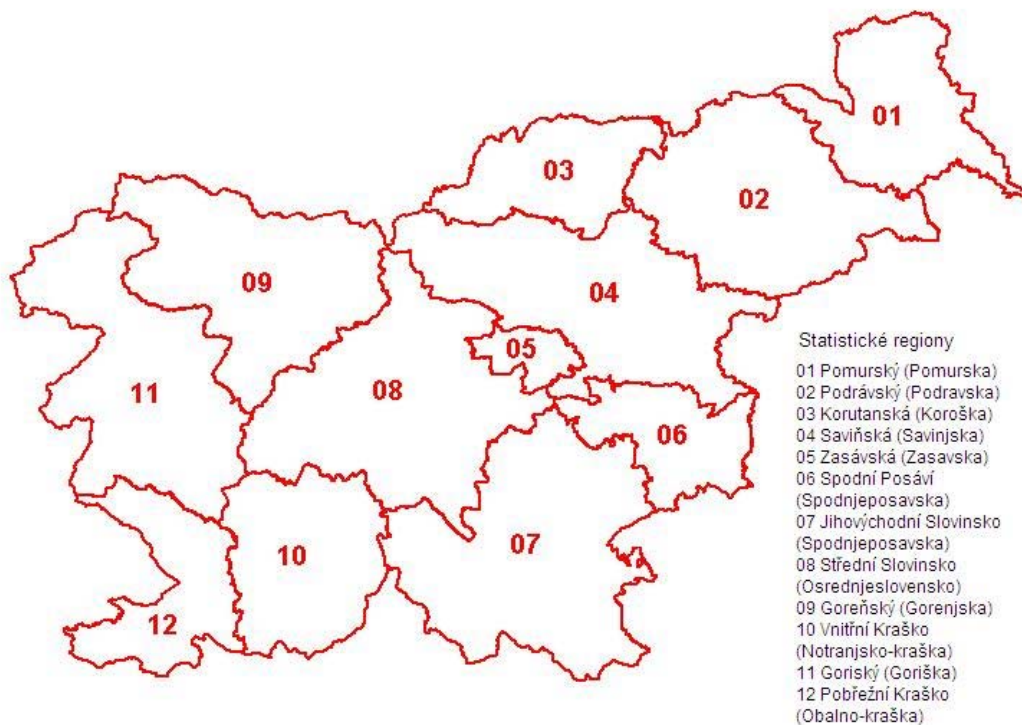
(zdroj: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR)



**Příloha 2: Mapa statistických regionů NUTS III**

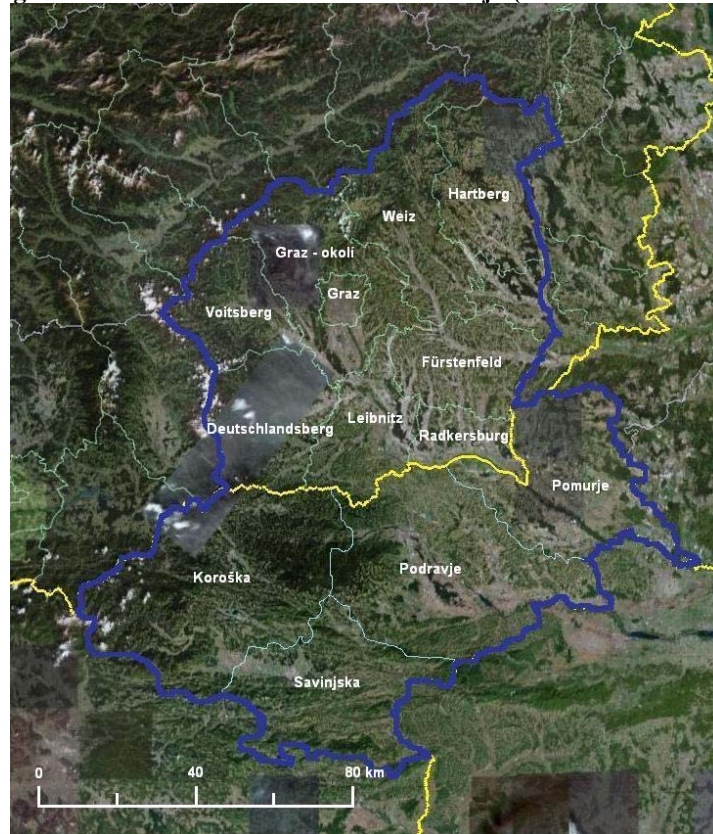
(zdroj: Slovinský statistický úřad Slovenské republiky a Geodetický úřad Slovenské republiky)

Statistické regiony Slovenské republiky, NUTS 3



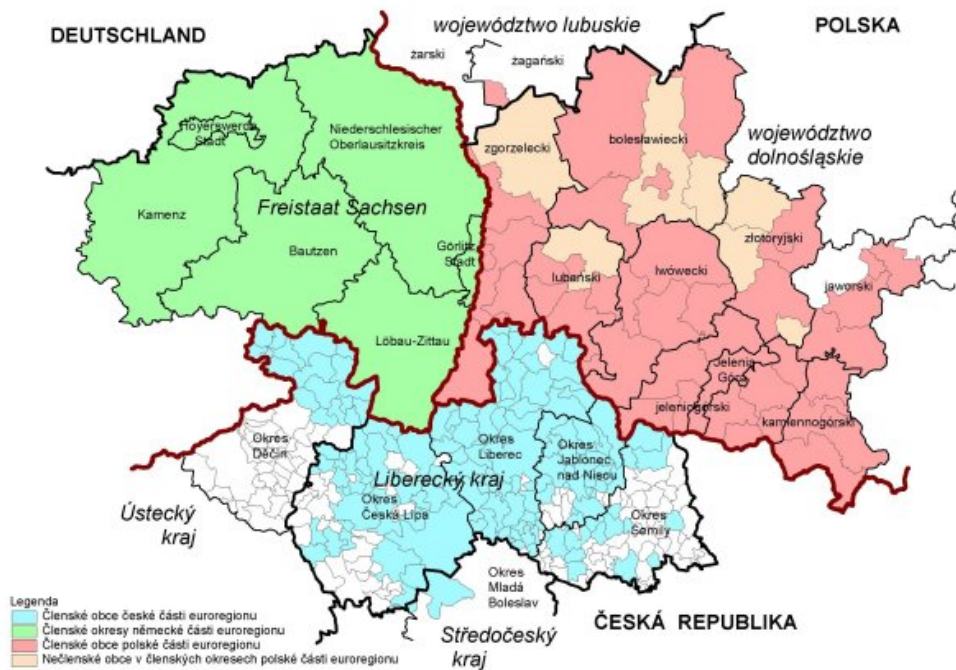


Příloha 3: Mapa Euroregionu Steiermark/Severovzhodna Slovenija (dle: Holeček 2008)



Příloha 4: Mapa Euroregionu Neisse-Nisa-Nysa (zdroj: Český statistický úřad)

Euroregion Neisse-Nisa-Nysa k 31. 12. 2006



## Příloha 5:

### Osobní doprava ve střední Evropě v období středověku a raného novověku

Cestování v době stezek nebylo vůbec jednoduché. Cesty byly velice nebezpečné, ale i přesto po nich proudily povozy s různým zbožím, jezdci na koních, či dokonce povozy s cestujícími, ale zejména pěší, většina - vandrovníci všeho druhu včetně poslů, studentů, kejklířů, tuláků, podomních obchodníků, řemeslníků a tovaryšů, kterým byla dokonce cechovními řády předepisována tzv. vandrovní léta. O tom, že pěší tvořili většinu ve struktuře tehdejší dopravy, nás mohou přesvědčit i zbylé kamenné rozcestníky, na nichž jsou vzdálenosti uváděny v hodinách chůze (1 hodina cesty se rovnala ½ míle, což je přibližně 4,5 km).<sup>1</sup> Podle dnešní terminologie s nadsázkou bychom mohli říci, že drtivá většina osobní dopravy na středověkých cestách byla dopravou individuální a jen zanedbatelné množství lidí bylo přepravováno ve smyslu přepravy „hromadné“, i když slovo „hromadná“ je zde opravdu zavádějící. Pokud totiž v nějakém povozu cestovalo více než jeden člověk, tak to většinou nebyl počet přesahující tři až pět osob. Další odlišnost oproti klasické hromadné dopravě lze najít ve struktuře takto přepravovaných osob. Luxus přepravy v povozech si mohli dovolit pouze ti nejmocnější a nejmajetnější, jako vysocí církevní hodnostáři či zástupci panovnického rodu a nejbohatší šlechtici. Ti samozřejmě byli neustále obklopeni řadou svých sluhů, dvorních dam atd. a právě oni tvořili zbylé osazenstvo těchto vozů. Cestování člověka, který měl štěstí se dostat do takového vozu, však nejspíše neznamenovalo moc velký rozdíl v pohodlí a už vůbec ne v rychlosti oproti cestování na koni. Tyto osobní vozy byly po dlouhou dobu spíše upravenými nákladními vozy, v lepším případě se střechou. Středověké vozy byly neodpružené, což na tehdy velice nekvalitních a jen sporadicky udržovaných cestách k pohodlí cestujících určitě nepřidávalo. Změna ve kvalitě cestování se objevila až v 15. století, kdy se začaly vyrábět první specializované vozy pro přepravu osob, tzv. kotčí vůz<sup>2</sup>.<sup>3</sup> Počet těchto vozů na cestách i jejich kvalita časem velice rostly. Od 16. století byly dřevěné korby vozů zavěšovány na dřevěné řemeny, díky kterým se stala jízda pohodlnější a také bezpečnější (vůz byl stabilnější). K velkému rozšíření těchto kočárů došlo v 17. a 18. století, a to jak v dopravě mimo, tak uvnitř měst.<sup>4</sup> Tyto vozy však byly

---

<sup>1</sup> Hlavačka, M. : Cestování v éře dostavníků, všední den na střeoevropských cestách. Argo, Praha 1996, 143 s. , s. 29

<sup>2</sup> Vozy byly původně uherského původu, byly lehké s otáčivou přední osou, dvířky a stupátky. V pramenech je poprvé zmíněn k roku 1487 v uherské obci Kocs u Györu,

<sup>3</sup> Hlavačka, M. : Cestování v éře dostavníků, všední den na střeoevropských cestách. Argo, Praha 1996, 143 s. , s. 37

<sup>4</sup> Městská hromadná doprava (vybrané statě). Vysoká škola báňská – TU Ostrava, Ostrava 2005, 117 s. , s. 3

většinou pouze dvoumístné a sloužily pouze pro potřebu majitele vozu, či jako nájemné vozy, které vytlačovaly v dopravě ve městech dříve hojně využívaná nosítka (takové historické taxi). Nelze tedy v tomto případě hovořit o veřejné hromadné osobní dopravě, ale spíše o dopravě individuální či veřejné nájemné. Počátky hromadné dopravy musíme hledat někde jinde.

Její vznik je spjat s počátky poštovních dostavníků. Kdy přesně přestala pošta přepravovat pouze dopisy a úřední materiály a začala pravidelně přibírat cestující, již zřejmě ne zjistíme. Možná tomu bylo již před Třicetiletou válkou, ale s určitostí lze říci, že takováto přeprava osob existovala v letech po ní. V této době lze již v pramenech nalézt i termín „řádna pošta“, resp. „ordinairi“ či „ordinari Post“, tedy způsob pravidelné dopravy bez ohledu na roční období či denní dobu. Vznikají tak první jízdní řády<sup>5</sup>, a také další vymoženost, kterou řádna pošta měla a to návaznost na zahraniční spoje, díky čemuž se cestování stává vypočitatelným. Ve většině evropských zemích tak postupně vznikl systém tzv. diligencí, jejichž fungování upravovaly zvláštní předpisy. Movitější cestující mohli v pozdějších letech využívat služeb tzv. extrapošty, což byly zvláštní mimořádné spoje vedené po poštovních trasách, ale ve kterých sami cestující rozhodovali o zastávkách k jídlu či nocležích. To sice cestu výrazně zkrátilo, ale i prodražilo.<sup>6</sup>

V celé střední Evropě bylo celkovým trendem v poštovníctví na jedné straně posilování systému dědičných pošt, tedy dědičných lén udělovaných císařem, a na straně druhé snaha císaře o převzetí poštovních příjmů. I přes logický odpor rodiny Paarů, kteří poštovní léno drželi po generace, došlo k inkameraci tohoto léna v roce 1722. K úplnému zestátnění poštovníctví došlo za vlády císařovny Marie Terezie. Zásahy státu do poštovníctví v první polovině 18. století byly vedeny úmyslem zavést v poštovníctví pořádek, a tím přispět k lepšímu chodu celého státu.<sup>7</sup>

První poštovní diligence na území Habsburské monarchie byla zřízena roku 1748 mezi Vídní a Řeznem. Povolení provozovat tuto linku získal kníže von Taxis, avšak pod podmínkou nepřevážování poštovní korespondence. O rok později císařovna Marie Terezie nařídila zřízení diligencí na všech hlavních tazích v monarchii. 1. června 1749 byl zahájen provoz na lince z Vídně přes Znojmo, Čáslav a Kolín do Prahy. Stejně jako v západní Evropě se i v Rakousku tento způsob poštovní dopravy, kde byla přeprava cestujících postavena na roveň přepravě poštovních zásilek a možná i výše, rychle osvědčil.

---

<sup>5</sup> Údaje v těchto řádech byly velice přibližné, jako např. příjezd vídeňské pošty do Prahy v sobotu v 6 hodin ráno.

<sup>6</sup> Hlavačka, M. : Cestování v éře dostavníků, všední den na středoevropských cestách. Argo, Praha 1996, 143 s. , 60 - 61

<sup>7</sup> Tamtéž, s. 57 - 58

Již roku 1750 stát převzal provoz diligencí pod svá křídla a kurzy diligencí začal dále rozšiřovat. Ještě téhož roku byla vytvořena linka přes Lublaň do Terstu či linka do Opavy a Vratislavi. Postupně byly podobné linky zřízeny ve všech hlavních směrech monarchie a roku 1777 byla uzavřena první dohoda o návaznosti poštovní dopravy a diligencí se saským kurfiřtem. Roku 1791 bylo na území monarchie v provozu již šestnáct linek diligencí, po kterých jezdily dostavníky jednou nebo dvakrát v týdnu.<sup>8</sup> Ve dvacátých letech 19. století doplnily nabídku řádných spojů poštovní rychlíky.<sup>9</sup> Tím je výčet alternativ veřejné hromadné osobní dopravy fakticky vyčerpán. K radikální změně v tomto sektoru došlo až s příchodem železnice ve druhé čtvrtině 19. století.



Obr. 1: Poštovní rychlík po reformě Maxmiliána z Ottenfeldu z poloviny 19. století (zdroj: [www.radio.cz](http://www.radio.cz))



Obr. 2: Dostavník z poštovní stanice v Žamberku (zdroj: [www.radio.cz](http://www.radio.cz))

---

<sup>8</sup> Hlavačka, M. : Cestování v éře dostavníků, všední den na středoevropských cestách. Argo, Praha 1996, 143 s., s. 62

<sup>9</sup> Tamtéž, s. 65



Vraťme se však ještě na okamžik k cestám, po kterých byla výše zmíněná doprava uskutečňována. Starověké spojení území Čech a dnešního Slovinska nezaniklo ani ve středověku<sup>10</sup> a existuje dodnes<sup>11</sup>.

V období přemyslovských knížat existovala v českých zemích již relativně hustá síť zejména vnitrozemských cest. Díky zvyšujícím se obchodním stykům naší vlasti s ostatní (zejména západní) Evropou se v této době začalo s vytvářením systému dálkových komunikací, zvaných „zemské stezky“<sup>12</sup>. Již okolo roku 805 se objevují první určitější zprávy o pozemních dopravních cestách.<sup>13</sup> Ty byly z velké části tvořeny pouze vymýcenými koridory v lesích. Cesty byly tedy velice nekvalitní a pro cestující tak značně nebezpečné. Řada panovníků se snažila tento nevyhovující stav alespoň trochu napravit (např. vymýcení širšího pruhu lesa, stavba strážních hradů a tvrzí, zpevňování některých úseků atd.). K těmto panovníkům bezesporu patří i císař a král Karel IV., za jehož panování se český stát alespoň na pár desítek let zařadil mezi nejvýznamnější centra a hospodářsky silné státy Evropy. Tento všestranný vzestup země znamenal také růst objemu přepravy na tuzemských cestách a pochopitelně i růst nároků na jejich množství a kvalitu.

---

<sup>10</sup> Dnešní slovinské území tehdy patřilo pod čtyři různé země: Kraňsko, Korutany, Štýrsko a jižní část pod Benátskou republiku.

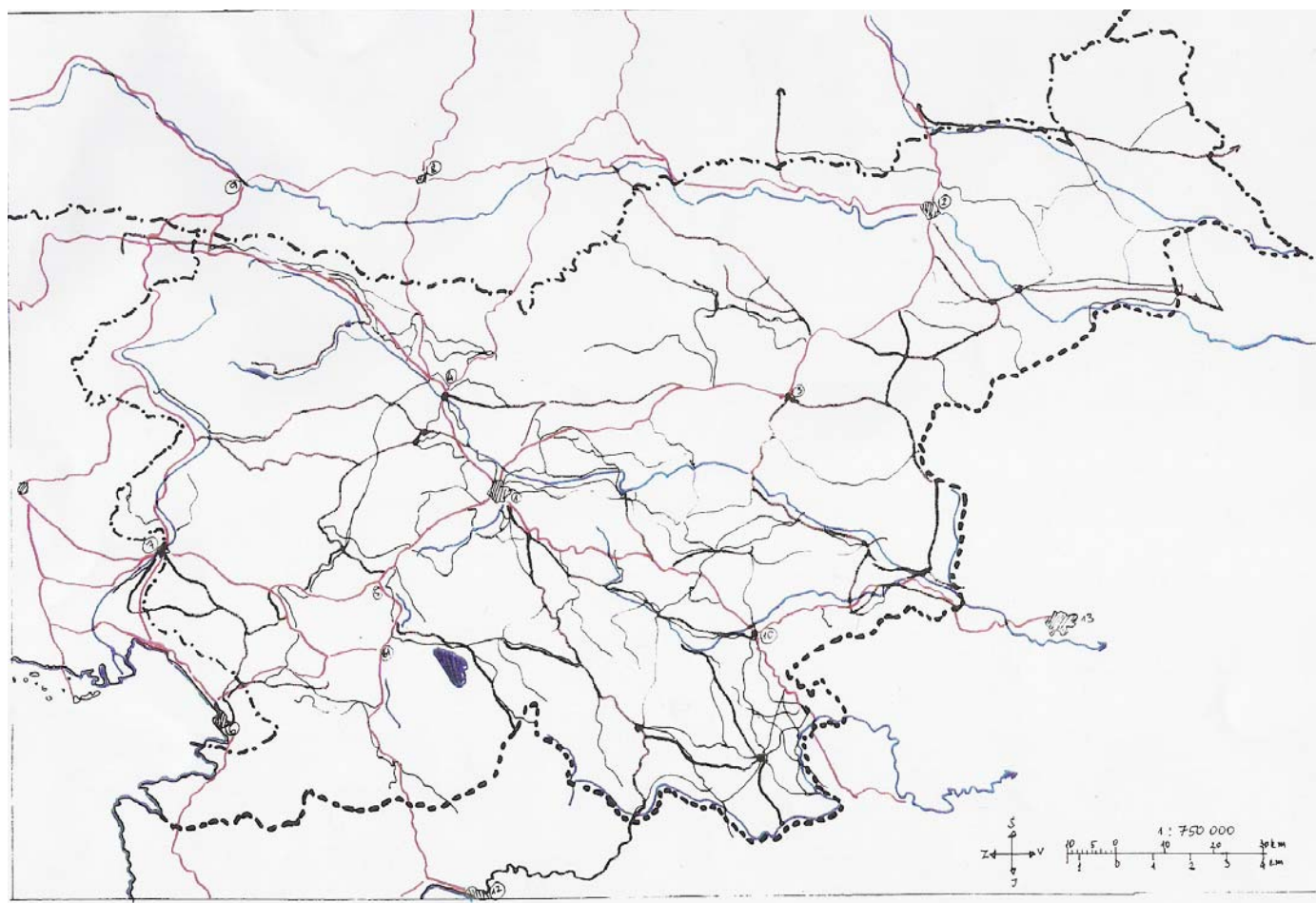
<sup>11</sup> Prakticky ve stejném směru byla o řadu set let později vybudována Severní dráha císaře Ferdinanda a na ní navazující tzv. Jižní dráha.

<sup>12</sup> Okolo roku 1 000 již kolem dvaceti.



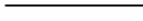


V rozvoji dálkových cest je zde vidět zpoždění oproti západní a jižní Evropě, tedy i části dnešního Slovinska, které bylo zapříčiněno do jisté míry izolovaností českého území od nejvýznamnějšího hospodářského dění v Evropě. Důvodů tohoto stavu bychom našli celou řadu: hradba pohraničních hor, neexistence starých římských silnic na našem území, ale i vhodné vodní toky pro dopravu atd. Všechny tyto a další faktory zapříčinily, že se hlavní obchodní stezky Evropy českým zemím po dlouhou dobu vyhýbaly. Země tak byla na tuto síť napojena pouze sítí vedlejších, avšak pro český stát životně důležitých stezek (např. „Zlatá stezka“ či „Domažlická stezka“).

<sup>13</sup> Kyncl, J. : Historie dopravy na území České republiky. Nakladatelství Vladimír Kořínek, Praha 2006, 146 s. , s. 11

Příloha 6: Mapa silniční sítě na území dnešního Slovinska v 19. století (dle Holz 1991)



### Legenda

-  státní silnice typu chausée
-  oblastní (zemské) silnice
-  cesty
-  vodní toky
-  slovinské státní hranice

1. Ljubljana
2. Maribor
3. Celje
4. Kranj
5. Kalce
6. Terst
7. Nova Gorica
8. Klagenfurt
9. Villach
10. Novo Mesto
11. Postojna
12. Rijeka
13. Zagreb

**Příloha 7: Tabulka historického vývoje hlavních silnic na území Libereckého kraje**

<b>historický název</b>	<b>zprovoznění</b>	<b>vedení silnice</b>	<b>Poznámky</b>	<b>přibliž. krytí s dnešními silnicemi v Lib. kraji</b>	<b>dopravní uzly (na území kraje)</b>
Rumburská	1842	(Sasko) - Rumburk – Česká Lípa (- Mladá Boleslav – Kolín)	spojení Českolipska s Vídeňskou silnicí severojižní osa	I/9, I/38	Rumburk, Nový Bor, Česká Lípa, Jestřebí
Žitavská	1829	(Praha - Mladá Boleslav) – Mimoň – Jablonné v Podještědí – Chrastava (- Žitava)		II/278, II/592, I/35	Kuřivody, Mimoň, Jablonné, Chrastava
Liberecká	1828 (1834)	(Praha - Mladá Boleslav) – Ohrazenice – Hodkovice – Liberec – Frýdlant (- Žitava)	vždy nejvýznamnější směr kraje	II/610, I/13	Liberec
			severojižní osa; dnes R10, R35		
Krkonošská	1859	Liberec - Jablonec n/N - Smržovka – Tanvald (- Vrchlabí – Trutnov)	západovýchodní osa	I/14	Liberec, Jablonec n/N, Tanvald
--		Liberec - Jablonné v Podještědí – Nový Bor (- Děčín)	západovýchodní osa	I/13	Liberec, Jablonné, Nový Bor



**Příloha 8: Tabulka vývoje železničních tratí na území Libereckého kraje**

historický název tratě	zprovoznění	koncová místa (původní tratě)	označení tratě ČD (SŽDC)	železniční uzly na trati	regiony s přímým vlivem tratě
Jihoseveroněmecká dráha spojovací (SNDB)	1858 (1859)	Liberec – Pardubice	030, (031)	Liberec, Turnov, Železný Brod	Liberec, Rychnov u J. n/N, Turnovsko, Železnobrodsko; spojení s dráhou Vídeň-Praha spojení s dráhou Vídeň-Praha
--	1865 (1872)	Turnov – (Kralupy nad Vltavou); od 1872 Turnov – (Praha) od 1872 Turnov – Praha	070	Turnov	jihozápad Turnovska, Turnov
Česká severní dráha	1867	Bakov n/J – Rumburk – (Läbau)	080	Česká Lípa	Českolipsko, Novoborsko, Dokesko
SNDB	1875	Liberec – Frýdlant – (Seidenberg) <sup>1</sup>	037	Frýdlant, Raspenava, Liberec	Frýdlantsko; spojení s Německem
		odbočka Železný Brod – Tanvald	035	Železný Brod, Tanvald	sever Železnobrodsko, Tanvaldsko
--	1888	Liberec – Jablonec n/N	036	Liberec	oblast mezi Libercem a Jabloncem; Jablonec n/N
--	1894	Jablonec n/N – Tanvald	036	Smržovka, Tanvald	oblast mezi Jabloncem n/N a Tanvaldem
		odbočka ze Smržovky do Josefova Dolu	034	Smržovka	Josefodolsko
--	1898 (1900)	(Teplice) – Liberec	086, (081)	Česká Lípa, Liberec, Tanvald	Českolipsko, Jablonné v Podještědí, západní část Liberecka
--	1900	Frýdlant – Heřmanice – (Žitava)		Frýdlant	Frýdlantsko, Liberec
		<i>úzkorozchodná dráha (750 mm) navazující v Žitavě na městskou železnici; dnes již neexistuje</i>			
--	1900	Raspenava – Bílý Potok	038	Raspenava	podhůří Jizerských hor
--	1902	Tanvald – Kořenov – (Hirschberg) <sup>2</sup>	036	Tanvald	západní část Krkonoš
		<i>dnes pouze do Harrachova</i>			
--	1902	Frýdlant – Jindřichovice – (Prusko) <i>dnes pouze do Jindřichovic</i>	039	Frýdlant	severovýchodní část Frýdlantského výběžku

<sup>1</sup> dnes Zawidów

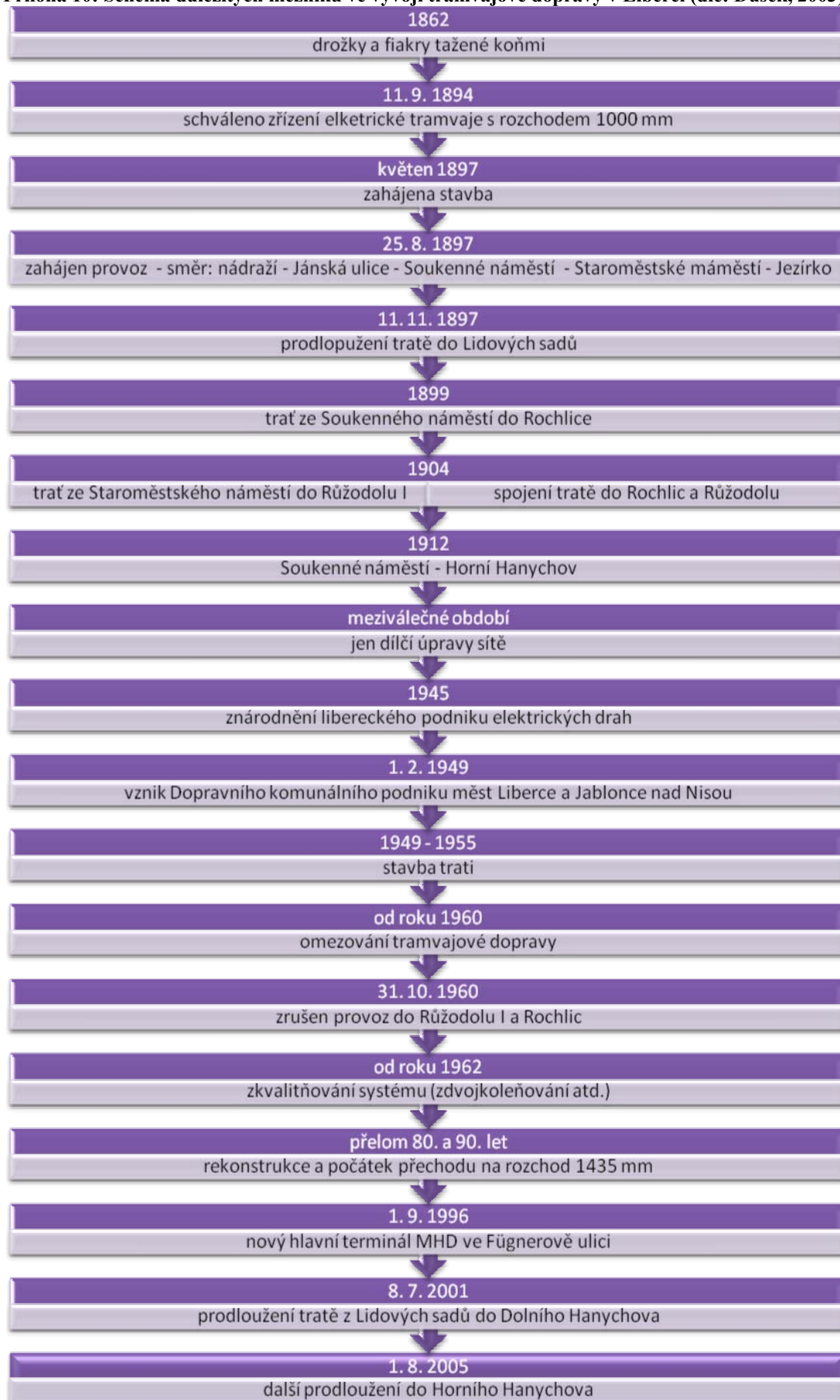
<sup>2</sup> dnes Jelenia Góra

historický název tratě	zprovoznění	koncová místa (původní tratě)	označení tratě ČD (SŽDC)	železniční uzly na trati	regiony s přímým vlivem tratě
--	1903	Turnov – (Jičín)	41	Turnov	jižní část Turnovska
--		Česká Lípa – (Litoměřice – Lovosice)	87	Česká Lípa	jihozápadní část Českolipska

**Příloha 9: Tabulka vývoje železničních tratí v Podrávském regionu**

historický název tratě či provozovatel tratě	zprovoznění úseku v regionu	vedení tratě	současné označení SŽ	železniční uzly na trati v Podráví	region s přímým vlivem tratě
Jižní státní dráha (SStB)	1846	(Viedeň) - Gloggnitz - Graz - Maribor - Ljubljana - Terst	30, (10, 50)	Maribor, Pragersko	Mariborsko, obce podél tratě od Mariboru na východ podél Drávy
Společnost Jižní dráhy (SB)	1860	Pragersko - Ptuj - Ormož - (Kótoriba)	40	Pragersko, Ormož	
"Koroška železnice" (SB)	1863	Maribor - Dravograd - (Bleiburg)	31	Maribor	
Společnost Jižní dráhy (SB)	1885	(Spielfeld) – Radgona <i>(dnes již mimo provoz)</i>			
	1890	Radgona – Ljutomer	41		severovýchod regionu
"Steiermärkische Landesbahnen" (StmLB)	1892	- Slovenska Bistrica (město) <i>(dnes již mimo provoz)</i>			Slovenska Bistrica
„Jugoslovanske državne železnice“ (JDŽ)	1924	Ormož - Ljutomer – Murska Sobota - Hodoš	41	Ormož	okolí Ormože, (Prekmurje)

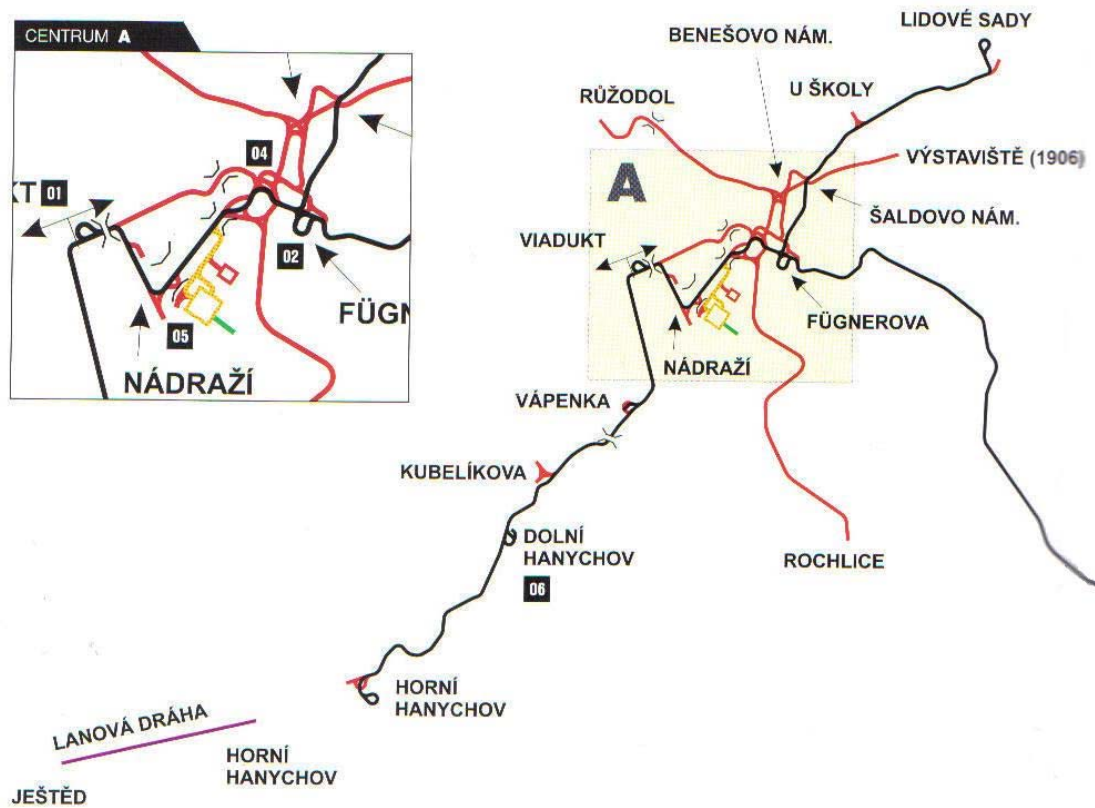
**Příloha 10: Schéma důležitých mezníků ve vývoji tramvajové dopravy v Liberci (dle: Dušek, 2003)**



Příloha 11: Mapa vývoje tramvajové sítě v Liberci (zdroj: Hudec a kol. 2006)

## LIBEREC

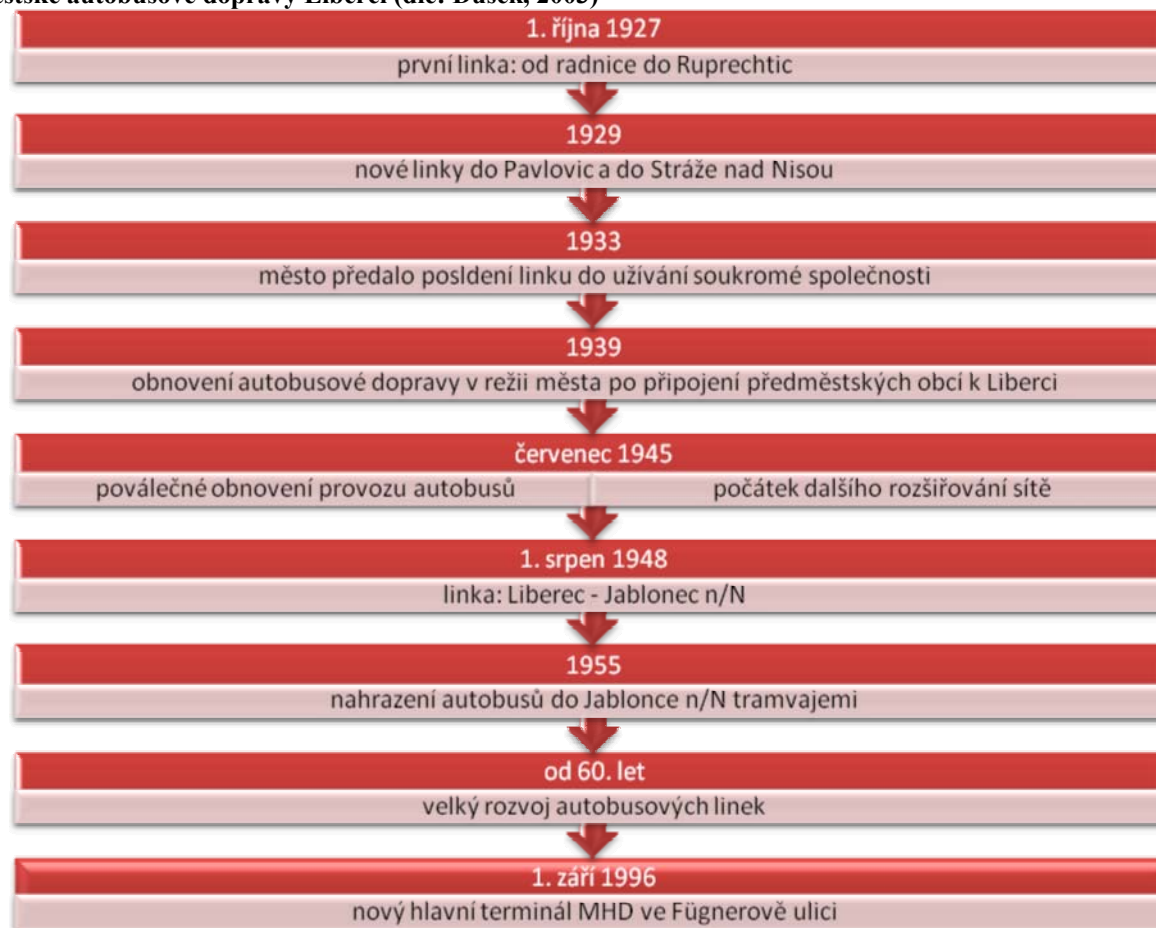
1000/1435 mm



### Legenda:

	trať s prav. linkovým provozem		zrušená a snesená trať, na níž byl pravidelný linkový provoz
	manipulační trať / vozovna resp. depo		zrušená a snesená manipulační trať nebo vozovna
	nová trať ještě nepřipojená k síti (rozestavená nebo pozastavená stavba s fyzicky existující - viditelnou - trasou)		zrušená a snesená trať, která nebyla nikdy dokončena
	zrušená, resp. odpojená existující trať		současná žel. trať v místě styku s tram. dráhou, zrušené
			dlouhodobě neprovozovaná trať z důvodu stavebních prací

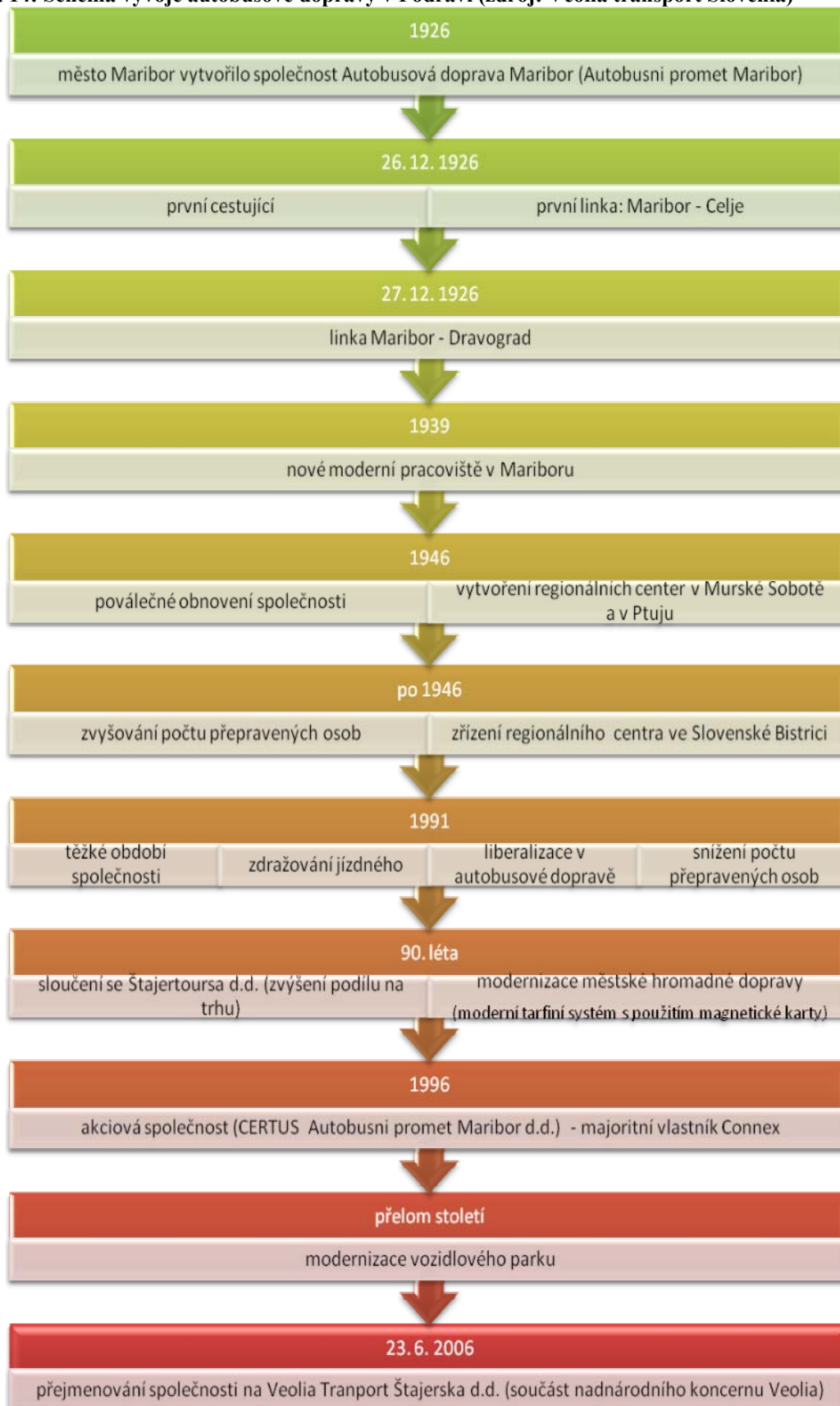
**Příloha 12: Schéma vývoje městské autobusové dopravy Liberci (dle: Dušek, 2003)**



**Příloha 13: Terminál městské hromadné dopravy ve Fügnerově ulici v Liberci (foto: Hercik, 2008)**



**Příloha 14: Schéma vývoje autobusové dopravy v Podráví (zdroj: Veolia transport Slovenia)**



**Příloha 15: Vývoj dotací do veřejné osobní dopravy v ČR v letech 1994–2006 (zdroj: ČSÚ)**

Tab.

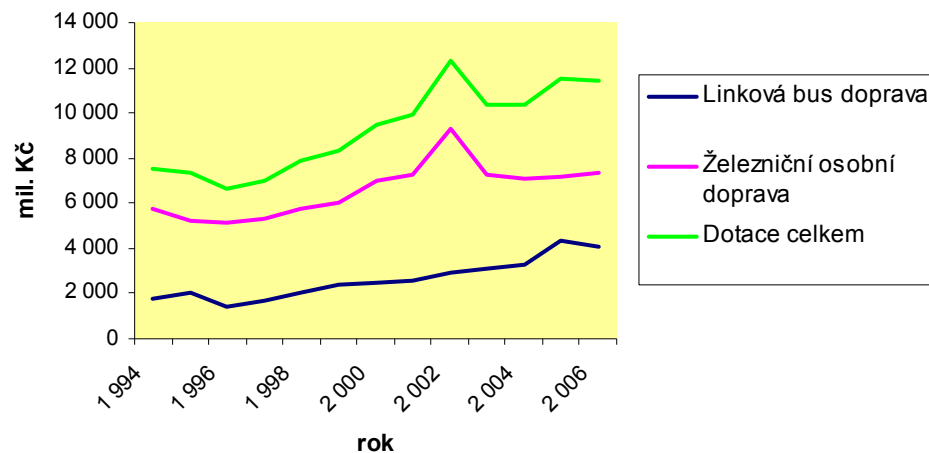
	Rok													
	1 994	1 995	1 996	1 997	1 998	1 999	2 000	2 001	2 002	2 003	2 004	2 005	2 006	
Linková autobusová doprava (bez MHD)														
státní rozpočet	1 243	1 200	541	700	1 013	1 214	1 214	0	200	0	0	0	0	
rozpočty krajských (okresních) úřadů	421	461	438	510	619	630	848	2 050	2 248	2 785	2 964	3 691	3 545	
rozpočty obcí	110	408	473	493	418	508	429	558	512	336	319	640	554	
<b>Celkem</b>	<b>1 774</b>	<b>2 069</b>	<b>1 452</b>	<b>1 703</b>	<b>2 050</b>	<b>2 352</b>	<b>2 491</b>	<b>2 608</b>	<b>2 960</b>	<b>3 121</b>	<b>3 283</b>	<b>4 331</b>	<b>4 099</b>	
Železniční osobní doprava														
státní rozpočet	5 771	5 248	5 150	5 284	5 800	6 017	7 021	5 292	7 444	5 021	4 825	2 620	2 542	
rozpočty krajských (okresních) úřadů	-	-	-	-	-	-	0	2 000	1 886	2 247	2 247	4 546	4 792	
<b>Celkem</b>	<b>5 771</b>	<b>5 248</b>	<b>5 150</b>	<b>5 284</b>	<b>5 800</b>	<b>6 017</b>	<b>7 021</b>	<b>7 292</b>	<b>9 330</b>	<b>7 268</b>	<b>7 072</b>	<b>7 166</b>	<b>7 334</b>	
<b>Veřejná osobní doprava celkem</b>	<b>7 545</b>	<b>7 317</b>	<b>6 619</b>	<b>6 987</b>	<b>7 850</b>	<b>8 369</b>	<b>9 512</b>	<b>9 900</b>	<b>12 290</b>	<b>10 389</b>	<b>10 355</b>	<b>11 497</b>	<b>11 433</b>	

poznámky:

1. Okresní úřady nevyplácely dotace pro provoz železniční dopravy.
2. Časová řada hodnot není zcela srovnatelná. Od roku 2005 je zahrnuta v uvedených částkách i úhrada ztráty dopravce vzniklá poskytováním žákovského jízdného.
3. Od roku 2005 jsou dotace poskytovány z rozpočtu krajů (metodická změna financování vyplývající ze zákona 1/2005 Sb.).

Graf 14

**Vývoj dotací do veřejné přepravy osob v ČR v letech 1994 - 2006**





## Příloha 16:

### Vysokorychlostní tratě a transevropská dopravní síť

Snižující se podíl železniční dopravy se snaží Evropská unie zastavit a obrátit prostřednictvím řady programů pro revitalizaci a modernizaci evropské železniční sítě. Záměrem EU je, aby se železniční doprava stala konkurenceschopným způsobem přepravy v regionální dopravě (zejména příměstské) a především pak v dopravě na střední a delší vzdálenosti. Velice významným krokem je budování vysokorychlostních železničních tratí (tzv. VRT), které se stávají výrazným konkurentem individuální automobilové dopravy i letecké dopravy (do 500 km) (viz. graf 1). První taková trať je ve Francii. Do provozu byla uvedena roku 1981. V 90. letech byly do provozu uvedeny první podobné systémy ve Spolkové republice Německo, Itálii, Španělsku a Belgii (v roce 2003 ještě zprovoznění krátkého úseku ve Velké Británii).<sup>1</sup> Díky osvědčení se těchto systémů dochází v současnosti k jejich prodlužování a budování podobných tratí v zemích Beneluxu a ve Švédsku. Evropská unie se v těchto případech snaží být určitým koordinátorem, jehož zájmem je postupné propojení vysokorychlostních tratí do jednotné evropské sítě a její následné rozšiřování.<sup>2</sup> Tyto tratě by se podle plánů Evropské komise neměly vyhnout ani České republice a Slovinsku.

**Tab. 1: Podíl na dělbě dopravní práce v osobní dopravě na trati Paříž - Lyon**

druh přepravy	podíl druhu dopravy na přepravních výkonech	
	před zavedením TGV	po zavedení TGV
Osobní automobil	61%	50%
Letadlo	17%	10%
Vlak	22%	40%

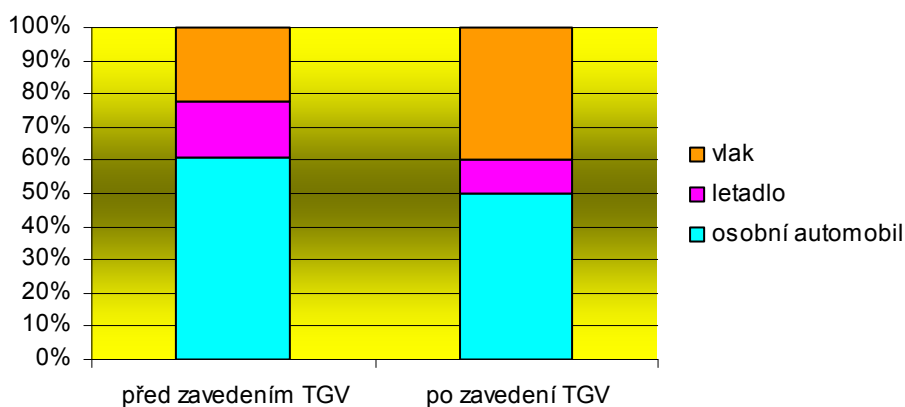
(zdroj: Evropská komise, 2003)

<sup>1</sup> Systémy vysokorychlostních železnic v Evropě: TGV, THALYS, HST, AVE.

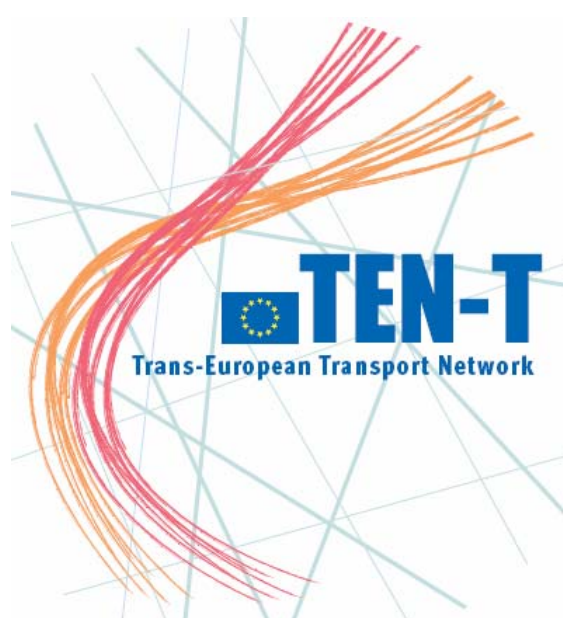
<sup>2</sup> Seidenglanz, D. : Železnice v Evropě a evropská dopravní politika. Masarykova univerzita v Brně, Brno 2006, 82 s., s. 12 - 18

Graf 1

### Podíl na dělbě dopravní práce v osobní dopravě na trati Paříž - Lyon



Významným projektem Evropské unie v oblasti dopravy a dopravní infrastruktury je projekt transevropských dopravních sítí (tzv. TEN-T). Do těchto sítí jsou zahrnuty vysokorychlostní tratě, dále nejdůležitější dálnice, linky kabotážní lodní dopravy, některé úseky říční dopravy a zmodernizované konvenční železniční tahy. Cílem projektu TEN-T je odstranění úzkých a problémových míst, které mohou podle EU v určitých oblastech způsobovat kongesce.<sup>3</sup> Jednoduše řečeno, tento projekt má přispět k lepšímu propojení jako celku, a tím přispět k růstu



Obr. 1: Logo TEN-T  
(zdroj: Evropská komise)

hospodářství, životní úrovně a konkurenceschopnosti EU, ale i k odstranění některých vlivů polohy periferních regionů Unie. Česká republika a Slovinsko, jako významné tranzitní země, nestojí mimo tuto síť. Součástí sítě TEN-T má být např. železniční tah Lyon – Turín – Miláno – Terst – Ljubljana – Hodoš – Budapest – ukrajinská hranice, dále železniční tah Gdaňsk – Varšava – Katowice – Ostrava – Brno – Vídeň – Bratislava a k nim paralelní dálniční tahy.<sup>4</sup>

<sup>3</sup> Seidenglanz, D. : Železnice v Evropě a evropská dopravní politika. Masarykova univerzita v Brně, Brno 2006, 82 s., s. 44 - 45

<sup>4</sup> Seidenglanz, D. : Železnice v Evropě a evropská dopravní politika. Masarykova univerzita v Brně, Brno 2006, 82 s., s. 47, 51

Příloha 17: Mapa sítě vysokorychlostních železnic v Evropě v roce 2020 (zdroj: Ministerstvo dopravy České republiky)

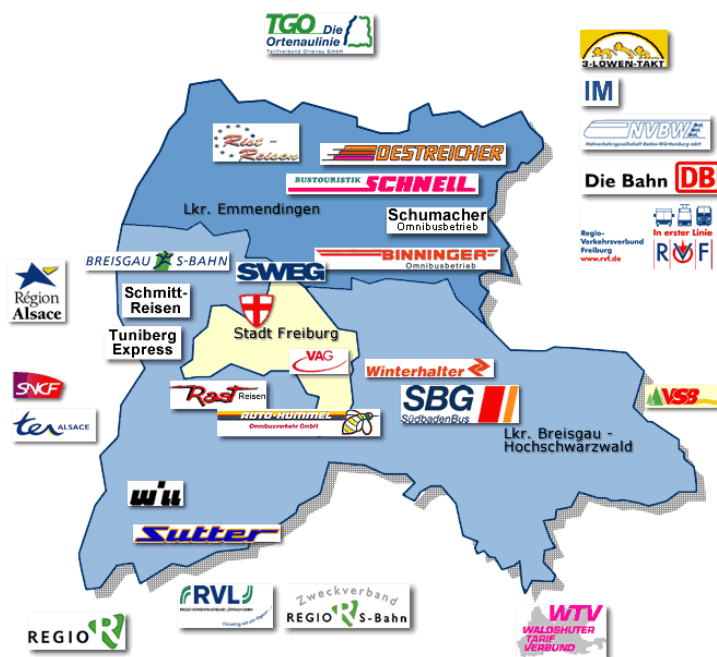


## Příloha 18

### Integrovaný dopravní systém Freiburgu a okolí

Centrem regionu Breisgau nalézajícím se ve spolkové zemi Bádensko-Würtenbersko je dvoustetisícové město Freiburg. To je příkladem města, kde se s vytvářením dopravní politiky, jejíž realizace by vedla ke zvýhodňování veřejné dopravy, cyklistické a pěší dopravy, začalo již v 60. Projekt byl již od počátku zaměřen na vytvoření dopravního systému šetrného k životnímu prostředí a tento přívlastek si zachoval dodnes. K integraci veřejné dopravy se přistoupilo již na počátku 90. let.

Koordinátorem integrovaného dopravního systému je v tomto případě spolkovou zemí Bádensko-Würtenbersko zřizovaná firma Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg GmbH<sup>1</sup> (ZRF), ve které má svůj podíl i město Freiburg, kraj Emmendingen a Breisgau Hochschwarzwald. S ZRF je úzce provázána firma Region-Verkehrsverbund Freiburg GmbH (RVF). Úkolem RVF je tvorba tarifního systému, a tedy i spolupráce se soukromými dopravci, resp. celková integrace systému. Do integrovaného systému je začleněna většina dopravních firem v regionu působících.



Obr. 1: Mapa regionu obsluhovaného v rámci IDS Freiburg s uvedením dopravních firem v něm začleněných (zdroj: [www.regio-verbund.de](http://www.regio-verbund.de))

IDS je provozovaný ve třech krajích (něm. Kreis): město Freiburg, Emmendingen kraj a Breisgau Hochschwarzwald kraj, resp. osmi okresech. Do tohoto systému je začleněno 17 dopravců provozujících vlakovou příměstskou, regionální i dálkovou dopravu,

<sup>1</sup> Účelový svaz regionální a místní dopravy Freiburg

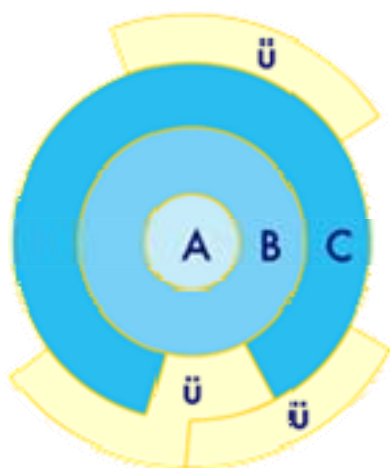
autobusovou dopravu i městskou hromadnou dopravu (tramvaje a městské autobusy). Všechny druhy dopravy a všichni dopravci se navzájem doplňují, aby dopravní obslužnost celého regionu byla na jedné straně výhodná pro obyvatele a na straně druhé ekonomická. Dopravní systém veřejné dopravy umožňuje výhodné cestování všem skupinám obyvatel. Cílem je, aby lidé neměli důvod použít osobní automobil a mohli se po celém regionu přepravovat pomocí veřejné dopravy. K tomu je uzpůsobeno i vedení a počet linek, kterých je v celém regionu cca. 90 o celkové délce přes 2 900 km. Region je rozdělen do tří tarifních pásem (A, B, C) (viz. <http://www.rvf.de/RVF-Gebiet.php>). Otázkou samozřejmě zůstává, jestli rozdělení tak velkého území pouze do těchto tří tarifních zón je dostačující a pro cestující výhodné a tedy i motivující. Velkým plusem tohoto systému na druhé straně je možnost cestování po celém regionu a ve všech pásmech s tzv. Regiokartou. V rámci celého regionu se dá cestovat s jedinou tzv. Regiokartou. Ta je součástí rozsáhlé a propracované sítě slev a široké nabídky různých druhů jízdenek (viz. <http://www.rvf.de/Fahrkarten.php>). Ke spokojenosti cestujících přispívá také existence intermodálních terminálů i v těch nejmenších dopravních uzlech (viz. obr. 4) a zejména pak v samotném Freiburgu. Zde je funguje nový terminál poblíž centra města, kde je v jednom autobusové nádraží, vlakové nádraží i stanice MHD. Vedle toho je zde k dispozici podzemní parkoviště, státní pro vozidla taxi a cyklostezka (viz. obr. 5).

Právě tvorba intermodálních terminálů<sup>2</sup> se stává v dnešní Evropě velice aktuální. Jejich zřizování je nakloněna Evropská unie i dopravní politiky většiny členských států. Významným prvkem vedoucím ke spokojenosti cestujících je i přeprava moderními, ekologicky šetrnými dopravními prostředky, v neposlední řadě i existence jednotného informačního systému, tvorba „taktových“ jízdních řádů<sup>3</sup> a spolupráce regionálního dopravního systému s podobnými systémy i v sousední Francii (Alsasku) a Švýcarsku a samozřejmě i v rámci spolkové země Bádensko-Würtenbersko.

---

<sup>2</sup> Intermodální terminály pomalu začínají vznikat i v některých českých a slovinských městech. Většinou však nejsou úplné (chybí zde některé složky veřejné dopravy), jsou zastaralé či nedořešené a tedy nevyhovující (např. žst. Lublaň s přednádražním prostorem, kde jsou zastávky autobusů městských i linkových či autobusové nádraží v Hradci Králové). Naopak v celku dobře řešenými jsou např. terminály BUS+vlak v Tišnově, vlak+MHD v Olomouci, BUS+MHD+P&R+K&R+Taxi v Praze na Černém Mostě či nově budovaný terminál v Praze Letňanech.

<sup>3</sup> Snaha o integrované „taktové“ jízdní řády v rámci celé spolkové země.



Obr. 1: Tarifní zóny v rámci RVF (zdroj: [www.rvf.de](http://www.rvf.de))



Obr. 2: Žákovská regionální čipová karta RVF (zdroj: [www.rvf.de](http://www.rvf.de))



Obr. 3: Školní autobus provozovaný v rámci IDS (zdroj: [www.regio-verbund.de](http://www.regio-verbund.de))



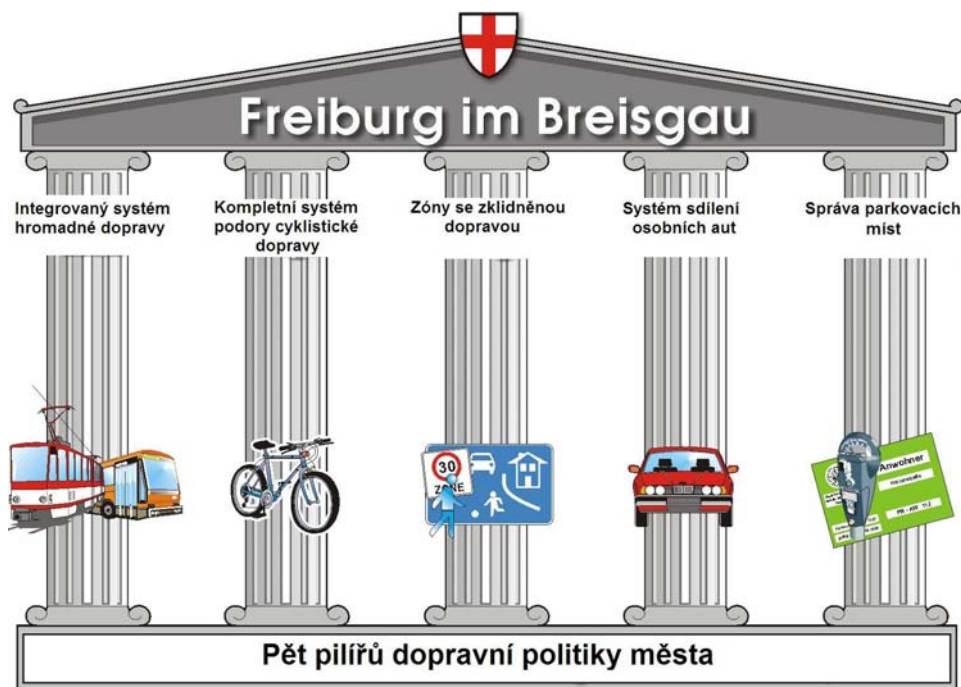
**Obr. 4: Terminál hromadné dopravy v Hugstettenu (zdroj: regio-verbund.de)**



**Obr. 5: Terminál veřejné osobní dopravy ve Freiburgu (zdroj: regio-verbund.de)**

Celá dopravní politika Freiburgu je součástí celkového programu města věnujícímu se životnímu prostředí (více: [www.freiburg.de](http://www.freiburg.de)). Dopravní politice je zde věnována velká pozornost a veřejná doprava v ní zastává čelní místo. Na rozdíl od jiných, například většiny měst v České republice, věnuje Freiburg velkou pozornost i dalším složkám dopravy. Tvoří se kvalitní podmínky pro pěší (pěší a obytné zóny) a cyklistickou dopravu (cyklostezky, systém parkovišť pro kola – tzv. Bike & Ride, viz. Příloha 18), vytváří se systém sdílení

osobních automobilů a systém placených parkovišť, resp. parkovacích karet (viz. obr. 6), a co více, všechny tyto složky jsou navzájem propojeny.



Obr. 6: Schéma dopravní politiky města Freiburg (dle: Schade 2003)

Základ jako všude jinde tvoří kvalitní síť pro pěší<sup>4</sup> a cyklistickou dopravu<sup>5</sup>. Na ně potom navazuje systém městské hromadné dopravy, kterou zabezpečuje firma VAG Freiburg. MHD je plně integrovaná do systému RVF, čemuž také napomáhá hlavní freiburský terminál veřejné dopravy, kde lze velice snadno přestoupit mezi MHD, regionální dopravou (vlak, bus) systému S-Bahn, dálkovou dopravou (vlak, bus), ale i do taxi, osobního automobilu čekajícího na parkovišti K+R nebo prostě pokračovat pěšky či po cyklostezce na jízdním kole prozatím zaparkovaném na parkovišti B+R.

Městskou hromadnou dopravu tvoří systém čtyř linek městské dráhy (tramvají) a 26 linek autobusů. V roce 2006 přepravily obě složky MHD dohromady okolo 72,1 mil. cestujících a urazily celkem 7,3 mil. km (3,1 mil. km městská dráha a autobusy 4,2 mil. km). Systém MHD obsluhuje vlastní město Freiburg v Breisgau a okolní obce Bresibach, Horben, Gundelfingen, Merdinegn a Merzhausen. Freiburský dopravní podnik tedy obsluhuje území, na kterém žije o něco méně než 250 000 obyvatel.<sup>6</sup>

Vedle klasických vozů městské dráhy (tramvají), kloubových i normálních autobusů jsou ve Freiburgu v provozu i 3 minibusy. Provoz těchto minibusů je výhodný zejména

<sup>4</sup> Centrum města je z velké části tvořeno pěšími zónami nebo zónami se zklidněným provozem.

<sup>5</sup> Ve městě a blízkém okolí je více než 500 km cyklotras.

<sup>6</sup> [www.vag-freiburg.de](http://www.vag-freiburg.de)



pro centra měst s úzkými uličkami a pro nepříliš vytížené linky (městské i regionální). Další výhodou je jejich nižší cena a provozní náklady. Jejich výhody již v ČR docenily některé obce i dopravní firmy v regionální linkové dopravě. Začlenění tohoto druhu dopravních prostředků do MHD je prozatím v České republice neoprávněně opomíjeno. V případě slovinského Mariboru je situace mnohem lepší. Zde se užívání minibusů již velice osvědčilo. Pro cestující je také velice příznivé provozování nízkopodlažních tramvají. Z celkového počtu 63 je jich nízkopodlažních 56 <sup>7</sup> (dle: <http://www.vag-freiburg.de/194.0.html>). V současné době probíhá postupná obměna vozového parku. Dochází k nákupu kloubových nízkopodlažních tramvají Siemens Combino a autobusů Mercedes-Benz. Autobusy, které dopravní podnik (VAG) města Freiburg nakupuje splňují emisní podmínky EURO 4. Stále to jsou však vozidla na naftu.

Pokud se zaměříme na vlastní síť linek MHD (viz. obr. 9), uvidíme, že většina linek je vedena radiálně vždy přes centrum města, kde je také největší uzel hromadné dopravy: terminál MHD, BUS, vlak. Jen velice malá část autobusových linek je vedena tangenciálně. Trendem v úpravě sítě MHD ve větších západoevropských městech je tvorba tzv. okružních linek, které by ulevily přetíženým linkám v centrech měst. Tyto linky zde zcela chybí, což je vidět zejména v době ranní a odpolední dopravní špičky.

Základem sítě v centru je městská dráha (tramvaj) a železnice vedoucí přímo středem města. Některé z tramvajových stanic (zejména na okrajích města) přestupními stanicemi na městské a příměstské autobusy. Na tento systém v některých koncových stanicích navazují odstavná parkoviště P+R.

Lze říci, že celkový systém integrovaného dopravního systému Freiburgu a okolí může být vzorem pro podobně velké regiony v České republice, ve Slovinsku i jinde v Evropě. Autorům se zde podařilo vytvořit fungující tarifní systém, optimální síť všech druhů městské a regionální dopravy. Počet přepravených osob v rámci IDS i sítě MHD neustále roste. Celý systém je nadále zdokonalován zejména modernizací vozidlového parku, rozšiřování sítě výhodných nabídek a služeb pro cestující.

---

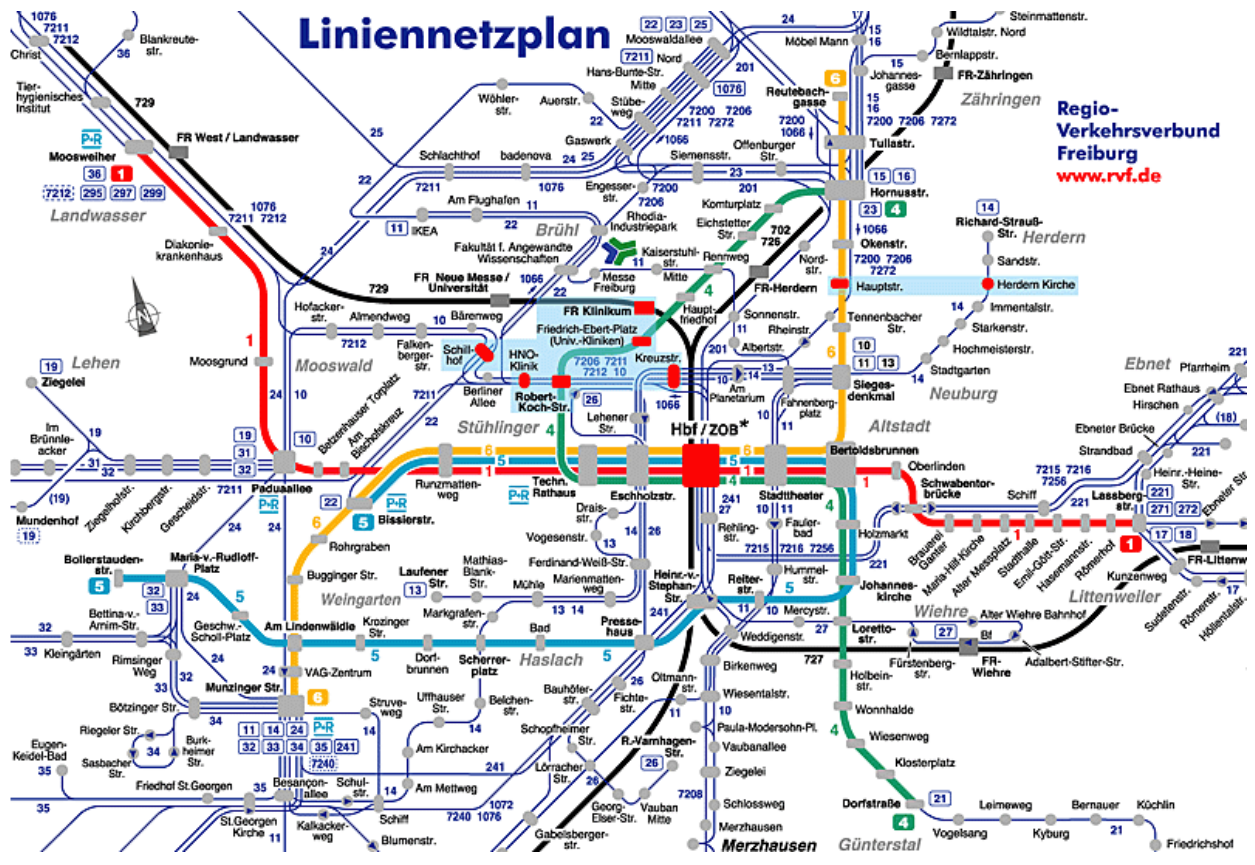
<sup>7</sup> Vozidla celá nízkopodlažní nebo s nízkopodlažními oddíly.



**Obr. 7: Tramvaj městské dráhy linky 4 v blízkosti moderní zastávky opatřeným elektronickým informačním systémem a krytou zastávkou (zdroj: [www.regio-verbund.de](http://www.regio-verbund.de))**



**Obr. 8: Moderní nízkopodlažní kloubová tramvaj v provozu VAG Freiburg v centrum Freiburgu (zdroj: [www.bundestag.de](http://www.bundestag.de))**

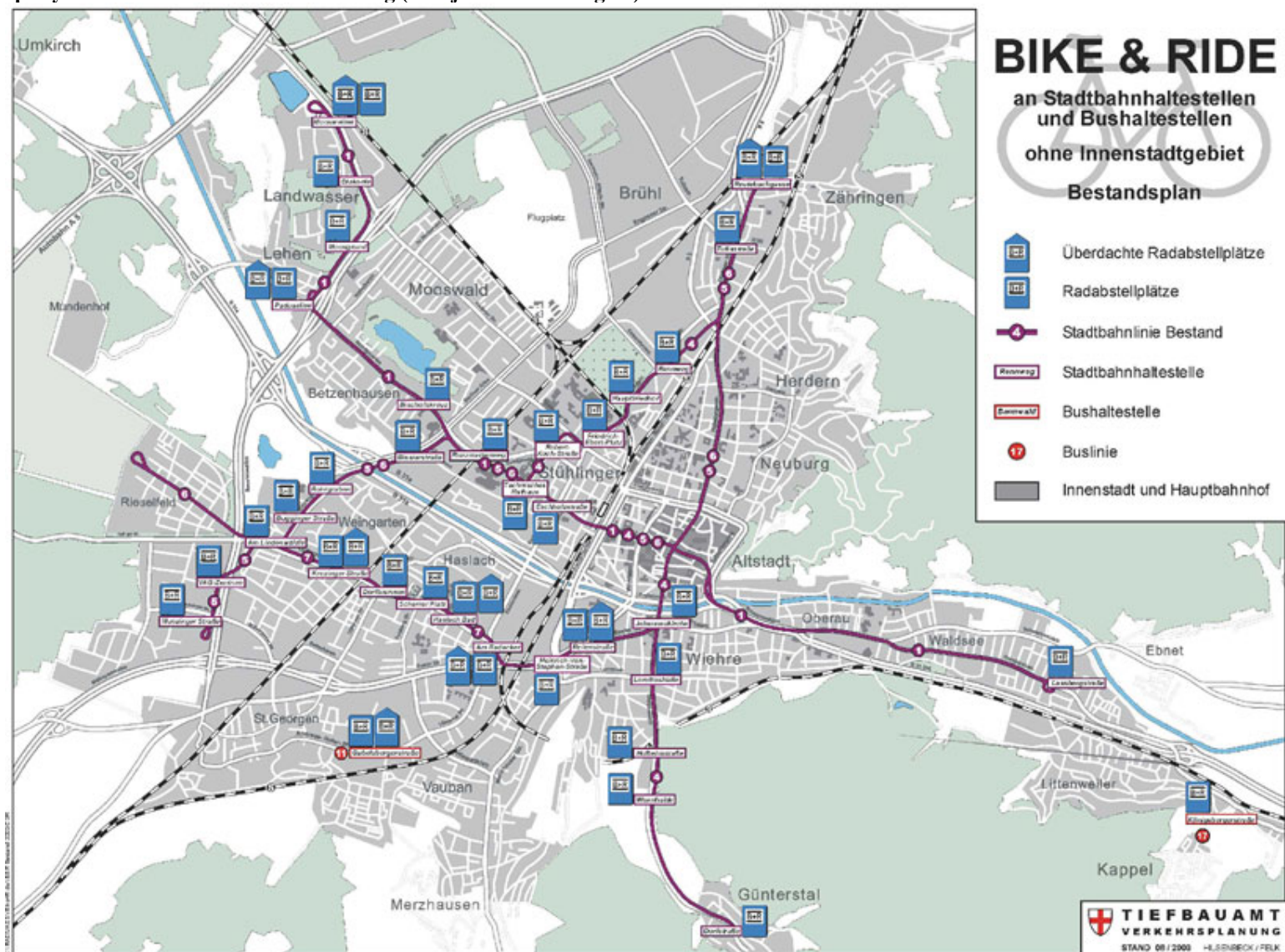


**Legenda:**

- regionální železnice
- městská dráha
- městský a regionální bus
- jen dočasně
- jen v jednom směru
- Park and Ride

Obr. 9: Plán linek MHD města Freiburg (zdroj: www.uni-freiburg.de)

Příloha 19: Mapa systému Bike & Ride města Freiburg (zdroj: www.freiburg.de)



## Příloha 20:

### Charakteristika dopravních sítí České republiky a Slovinska

Dopravní systém České republiky i Slovinska patří do tzv. IV. typu (dělení dle Brinke 1999), kam patří všechny postkomunistické země střední Evropy. Tento typ je charakteristický historickým zanedbáním dopravní infrastruktury a postupným doháněním standardů západní Evropy. Oba systémy jsou již plně začleněny do celoevropské dopravní sítě.

#### A. Dopravní síť České republiky

Dopravní cesty jsou v současnosti velkým problémem České republiky. Ač hustotou silnic i železnic patří naše země na přední místa v Evropě, jejich kvalitou značně zaostáváme. V České republice bylo k 31. prosinci 2006 celkem 55 583 km<sup>1</sup> silnic a dálnic (viz. Příloha 21). Na 1 km<sup>2</sup> tak připadá celkem 0,7 km silnic. V tranzitní zemi, jako je Česká republika chybí kvalitní síť dálnic a rychlostních komunikací. Dlouhá léta byla silniční doprava a výstavba dálnic podceňována, a tak dnes v porovnání se státy západní Evropy je Česko na tom velice špatně. Síť dálnic a rychlostních komunikací má prakticky radiální tvar. V Čechách toto tvrzení platí stoprocentně. Všechny dálnice rychlostní silnic již postavené či budované vychází z Prahy a směřují všemi směry. Chybí tak kvalitní tangenciální dálniční spojení např. aglomerací severních a západních Čech (tzv. Sudetská dálnice) či spojení Plzně, Českých Budějovic, Jihlavy a Brna. V současnosti dochází k přípravám první takové rychlostní komunikace, která by propojila Liberec, Hradec Králové, Pardubice a Olomouc, čímž by se vytvořila paralelní rychlostní komunikace k přetížené dálnici D1 i přetížené dvouproude silnice I/35 (viz. Příloha 22). Dalším problémem silniční sítě ČR je i špatný stav především komunikací II. a III. třídy i řady mostních konstrukcí na silnicích vyšších tříd.

Tab. 1: Délka silnic a dálnic na území České republiky k 31. prosinci 2006 (v km)

Silnice v km	Dálnice	rychlostní silnice	I. třída <sup>2</sup>	II. třída	III. třída	silnice a dálnice celkem
Česká republika	633	331	5 841	14 660	34 118	55 583

(zdroj: Ministerstvo dopravy ČR)

<sup>1</sup> Ročenka dopravy 2006. Ministerstvo dopravy ČR, Praha 2007

<sup>2</sup> Údaj je uveden bez rychlostních silnic.

Podle hustoty železniční sítě patříme k evropské špičce. Její délka k 31. 12. 2006 činila 9 496 km, což je v přepočtu na 1 km<sup>2</sup> rozlohy státu cca. 0,12 km železnic (viz. Příloha 23). Dvou a více kolejných tratí je přibližně 19,5 % a elektrifikovaných tratí je cca. 32 % čímž se řadíme do evropského průměru a v rámci postkomunistických zemí dokonce mezi nejlepší. Problémem železnic na našem území není tedy v žádném případě kvantita, ale kvalita. Poslední velké modernizace na nejdůležitějších železničních tazích v zemi, tedy západovýchodní osa, probíhaly v zejména v 70. letech, a tak již zcela nevyhovují požadavkům současné dopravy. Některé regionální tratě prošly modernizací dokonce již před více než čtyřiceti lety. Od konce 90. let dochází k revitalizaci a modernizaci nejvýznamnějších železničních tratí zařazených do sítě tzv. tranzitních koridorů (viz. obr. 1). Tyto tratě jsou upravované na max. rychlost 160 km/h. Již dnes se však ukazuje, že na větší části koridorů se bude moci jezdit maximální rychlostí 120 km/h. Současným trendem v západní Evropě však již dnes je stavba tratí s max. rychlostí vyšší než 200 km/h, neboť teprve tehdy se může železnice stát rovnocenným konkurentem silniční i letecké dopravy. Konvenční tratě však z důvodů zejména orografických a charakteru osídlení, resp. dopravní obslužnosti však nelze postavit pro vyšší rychlost než je 160 km/h. Řešením v tomto případě může být stavba zcela nových vysokorychlostních tratí. Mezi další aktivity v oblasti modernizace železniční sítě je zavádění telematických a automatizačních systémů zejména v oblasti zabezpečení provozu, které by již měly splňovat mezinárodní standardy UIC. Dalším problémem železniční sítě je přetížení některých úseků, jako je např. úsek Praha-Libeň – Kolín a na druhou stranu nerentabilita některých regionálních tratí a tím i jejich velká ztrátovost.

**Tab. 2: Železniční tratě na území ČR v letech 2004 – 2006**

<b>železniční trať (v km)</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>
<b>Jednokolejné</b>	7 645	7 645	7 645
<b>Dvoukolejné</b>	1 814	1 830	1 813
<b>Vícekolejné</b>	52	38	38
<b>Elektrizované</b>	2 982	2 997	3 041
<b>Neelektrizované</b>	6 529	6 516	6 455
<b>Celkem</b>	<b>9 511</b>	<b>9 513</b>	<b>9 496</b>

(zdroj: ČD a. s.)

Obr. 1: Mapa tranzitních železničních koridorů (zdroj: SŽDC s. o.)<sup>3</sup>



<sup>3</sup> K těmto čtyřem tranzitním koridorům lze přiřadit tzv. V. koridor spojující Prahu s Libercem.

## B. Dopravní síť Slovinské republiky

Slovinsko se nachází na křižovatce dvou významných panevropských dopravních koridorů: V. vedoucího z Benátek přes Lublaň a Budapešť do Lvova a X. ze Salzburgu přes Záhřeb a Bělehrad do Soluně (viz. obr. 2). Stejně jako v případě České republiky i zde jsou největším problémem kvalita komunikací a dosud nedokončená síť dálnic a rychlostních silnic. Oproti České republice zde velice často při stavbě a rekonstrukci komunikací vyvstává problém s členitostí reliéfu Slovinska. Dalším, pro Čechy neobvyklým problémem, je mezinárodní spor mezi Slovinskem a Chorvatskem ovlivňující další rozvoj dopravní sítě Slovinska.

Ve Slovinsku je celkem 38 562 km silnic a dálnic, přičemž na 1 km<sup>2</sup> připadá cca. 0,31 km (bez místních komunikací a veřejných cest). Velice zajímavé je zejména porovnání délky dálnic a rychlostních komunikací na území ČR a Slovinska (viz. Příloha 24). V tomto Česká republika při přepočtu na jednotku plochy značně zaostává. Ve Slovinsku je na 1 km<sup>2</sup> více než 0,03 km dálnic a rychlostních silnic. Oproti tomu v České republice připadá na 1 km<sup>2</sup> jen asi 0,01 km dálnic a rychlostních silnic. Stavba dálniční sítě patří ve Slovinsku mezi velké priority dopravní politiky země. V roce 2008 by měla být otevřena dálnice vedoucí od Mariboru přes Murskou Sobotu k maďarským hranicím. Tím se značně pomůže v rozvoji nejzaostalejšímu regionu Slovinska Pomurí. Další velkou investicí je dostavba některých úseků dálnice z Lublaně přes Kanj a Jesenici k rakouským hranicím a v poslední řadě stavba dálnice (v rámci X. panevropského koridoru) z Mariboru přes Ptuj do Krapinje, kde by se měla napojit na již dobudovanou chorvatskou dálnici do Záhřebu. Stavbu této komunikace však provází velké spory mezi Slovinskem a Chorvatskem<sup>4</sup>. Ačkoliv je tato silnice zejména v letních měsících přetížena, slovinská strana s její stavbou stále otálí. Velké problémy to působí obcím a jejich obyvatelům, neboť stávající přetížená silnice E 59 prochází centry obcí. Výstavba dálnice by tak přispěla ke zklidnění dopravy v nich, a také k dalšímu rozvoji oblasti.

Stejně jako v České republice je i zde tvar dálniční sítě radiální, neboť všechny stávající dálnice či rychlostní silnice vedou z Lublaně (výjimkou je budované spojení s Maďarskem). Kvalita tangenciálních spojení je zcela nedostatečná. Příkladem může být dosavadní spojení Mariboru s Murskou Sobotou či Slovenskim Gradcem, resp. Klagenfurtem nebo spojení jihu Slovinska s Novou Gorickou a Jesenicí, resp. Villachem a v neposlední řadě spojení Mariboru, resp. severovýchodního Slovinska s jihovýchodním pohraničím a Novým

---

<sup>4</sup> Souvislost se sporem o Piranský záliv.

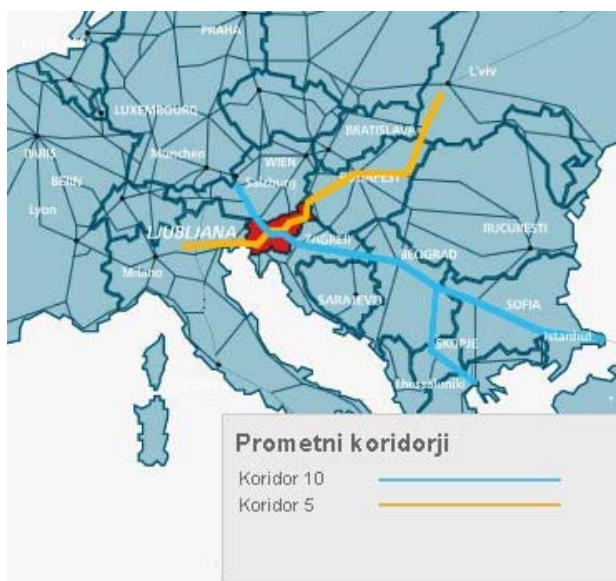


Mestem. Toto, společně s velice malým počtem obchvatů obcí zatížených velkým množstvím automobilů na hlavních tazích, je asi největším nedostatkem zdejší silniční sítě.

**Tab. 1: Dálnice a silnice na území Slovinska v roce 2006 (zdroj: Slovinský statistický úřad)**

Silnice v km	dálnice	rychlostní komunikace	Hlavní silnice	regionální silnice	Celkem <sup>5</sup>
Slovinsko	580	28	930	4 887	6 425

Slovinská železniční síť má oproti České republice malou hustotu. Pouze 0,06 km/km<sup>2</sup>, což je dvakrát méně než v České republice. Tento stav je dán zejména charakterem reliéfu, ale i historickým vývojem (viz. kapitola 5). K 31. prosinci 2006 se na území Slovinska nalézalo celkem 1 220 km železničních tratí. Z toho je cca. 26 % dvoukolejných a necelých 41 % elektrifikovaných, což je více než v případě ČR. Při tomto srovnání musíme však vzít v potaz velice rozdílnou celkovou délku i hustotu železniční sítě. Síť hlavní železničních tratí má paprscitý tvar (viz. Příloha 25). Výchozím bodem a nejdůležitějším železničním uzlem Slovinska je Lublaň.



**Obr. 2: Dopravní koridory procházející územím Slovinska (zdroj: Slovinské železnice)**

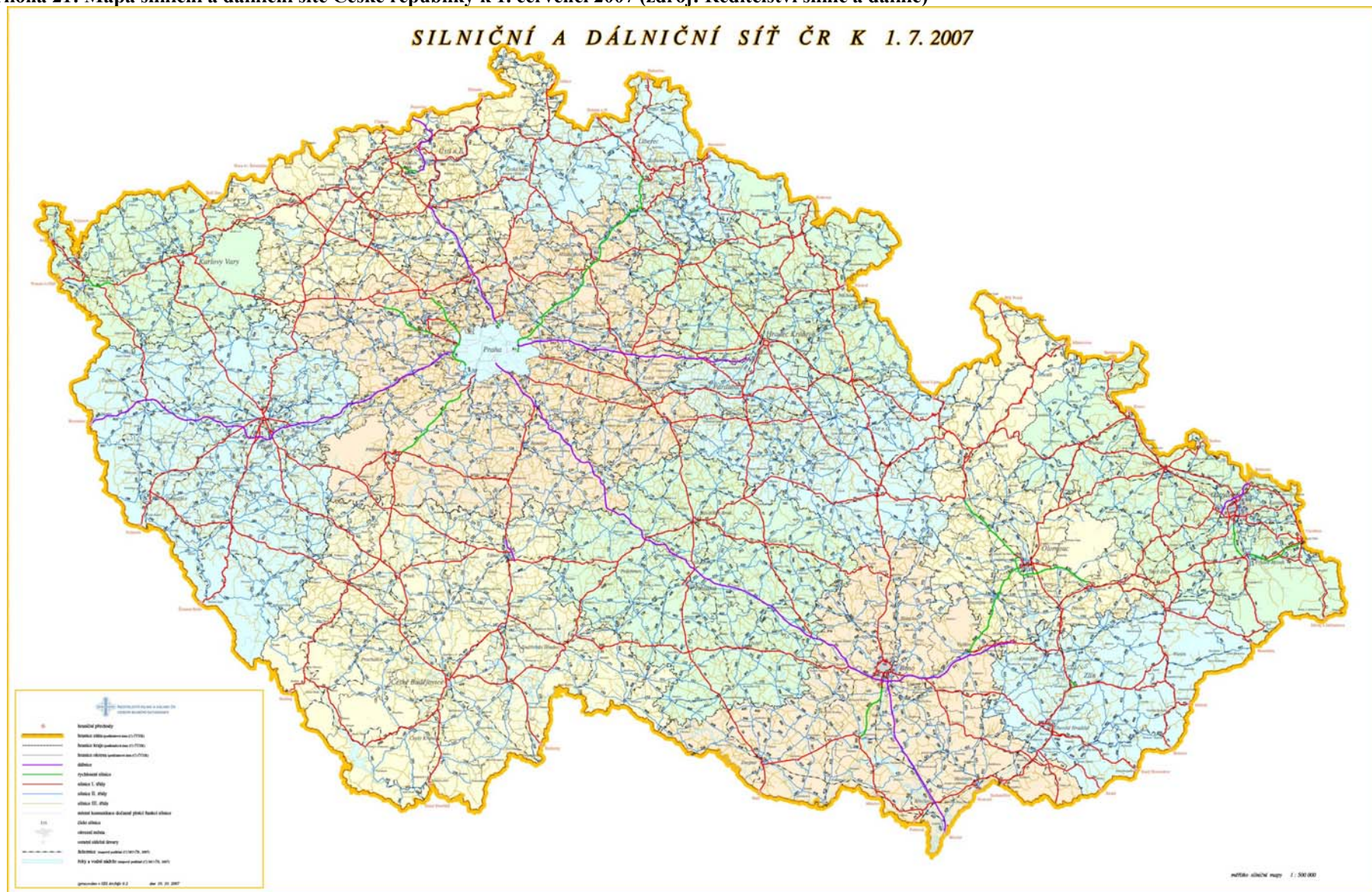
Již od počátků železniční dopravy na území Slovinska byla nejdůležitější osa vedoucí z Mariboru, resp. Rakouska, do Lublaně a dále na jih do Terstu. Tato trať spojuje Slovinsko s Vídní a dále se střední a východní Evropou na straně jedné a jižní Evropou na straně druhé. V dobách jednotné Jugoslávie se zvýšil význam železničního spojení Lublaně přes Zidani Most se Záhřebem. Dalším významným spojením je v současné době trať vedoucí z Lublaně přes Jesenici do Korutan, která je nejkratším železničním spojením Slovinska se západní Evropou. Tyto tratě jsou v současnosti zahrnuty do systému panevroských koridorů, jako V. a X. koridor (viz. Příloha 26). Nejsou však jen významnými mezinárodními tahy, ale také nejdůležitějšími vnitrostátními železničními tepnami. Z těchto důvodů prošly či v současnosti tyto tratě prochází rozsáhlou modernizací (zejména přizpůsobení na rychlost

<sup>5</sup> Do součtu nejsou zahrnuty místní komunikace a veřejné cesty. V metodice Slovinského statistického úřadu jsou řazeny mezi silnice. Délka těchto komunikací na území Slovinska v roce 2006 činila 32 138 km.

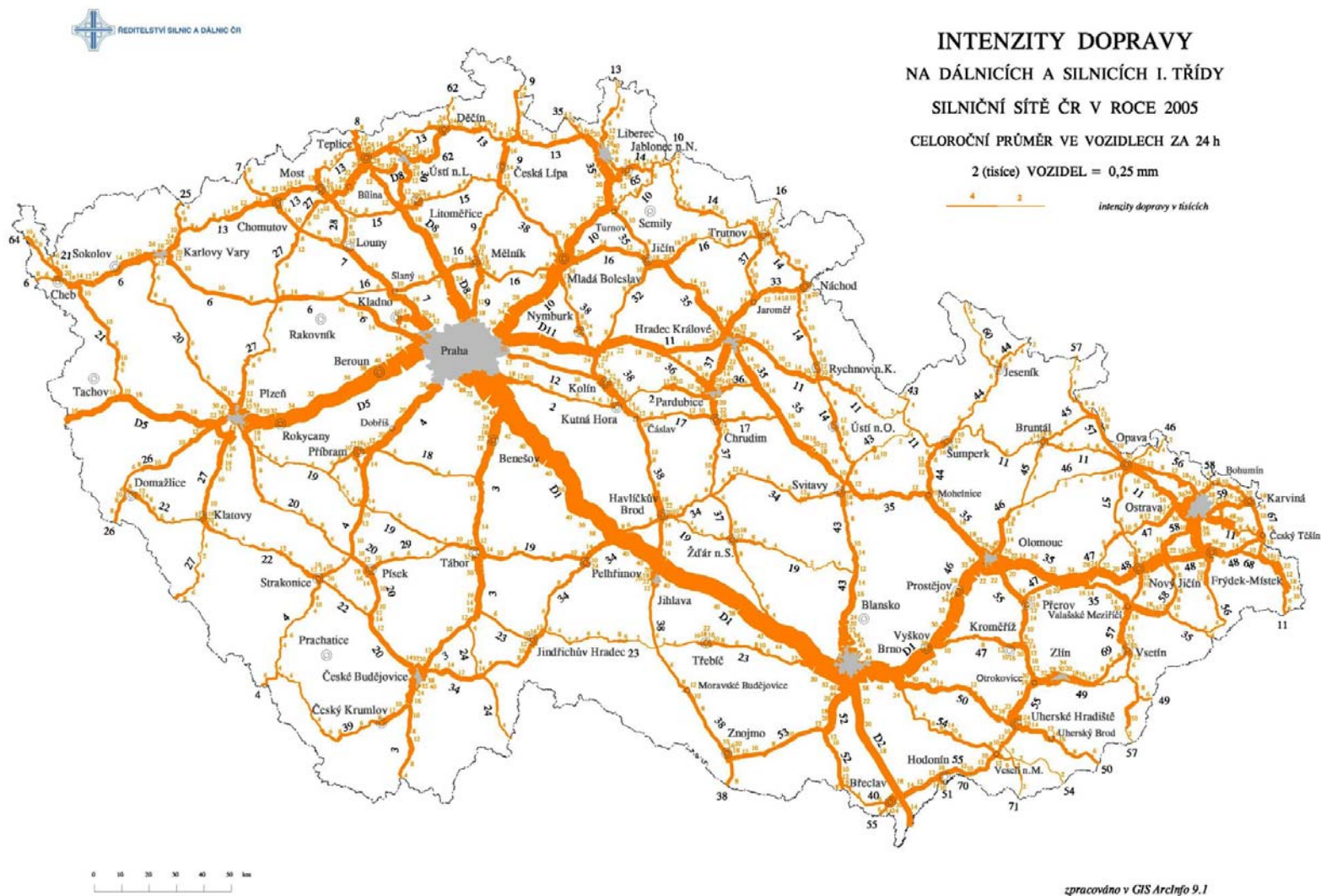
160 km/h). Mezi zatím nedořešené úseky patří přebudování nevhodného spojení mezi Divačou a Koprem, zdvoukolejnění úseku mezi Mariborem a státní hranicí s Rakouskem a především železniční spojení s Maďarskem (v rámci V. koridoru). V Pragersku se od hlavní trati z Lublaně do Mariboru odděluje dráha vedoucí ve směru Ptuj, Ormož, Murska Sobota a dále do Budapešti. Tato trať je v současné době pro funkci tranzitního koridoru zcela nevyhovující. Je neelektrizovaná, jednokolejná s nedostačujícím zabezpečovacím systémem.

Stejně, jako je tomu v případě silnic, i v investicích do železniční sítě jsou zcela opomíjeny regionální a tangenciální tratě, jejichž význam je v současnosti nedoceněn. Modernizace a optimalizace provozu na těchto tratích může především přispět k rozvoji odlehlejších regionů a také k odlehčení některým přetíženým úsekům na hlavních koridorech.

Příloha 21: Mapa silniční a dálniční sítě České republiky k 1. červenci 2007 (zdroj: Ředitelství silnic a dálnic)



Příloha 22: Mapa intenzity dopravy na dálnicích a silnicích I. třídy v ČR v roce 2005 (zdroj: Ředitelství silnic a dálnic)



**Příloha 23: Železniční síť na území České republiky (zdroj: České dráhy a. s.)**

**Počty traťových kolejí, systémy trakčních proudových soustav a označení podle knižního jízdního řádu**

**počty traťových kolejí:**

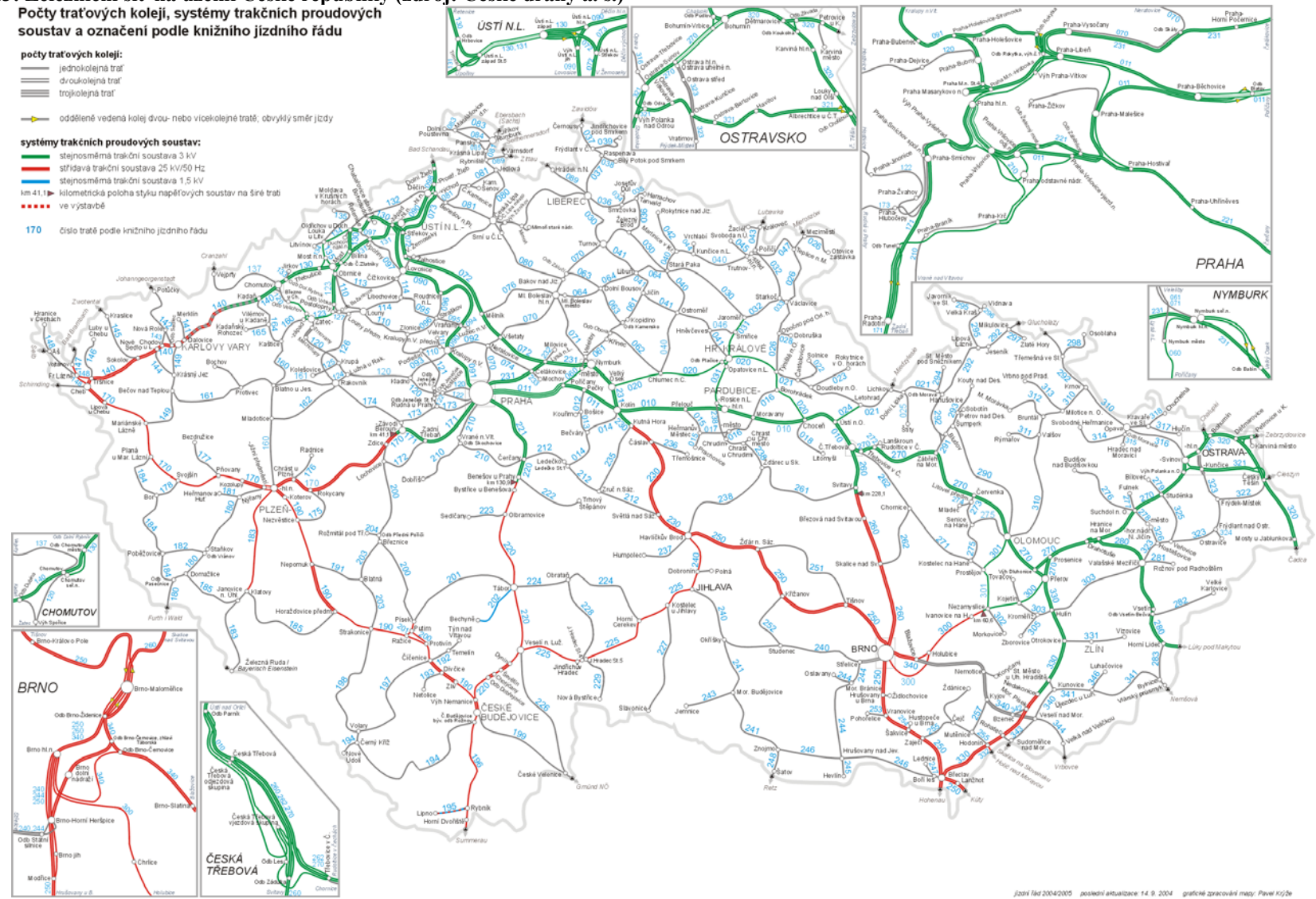
- jednokolejná trať
- == dvoukolejná trať
- === trojkolejná trať

— oddělené vedení kolejí dvou- nebo vícekolejných tratí, obvyklý směr jízdy

**systémy trakčních proudových soustav:**

- stejnosměrná trakční soustava 3 kV
- střídavá trakční soustava 25 kV/50 Hz
- stejnosměrná trakční soustava 1,5 kV
- km 41.1 ► kilometrická poloha styku napěťových soustav na širé trati
- ve výstavbě

170 číslo tratě podle knižního jízdního řádu



**Příloha 24: Staré motorové jednotky v regionální dopravě**



**Obr. 1: Motorový vůz ř. 810 (zdroj: [www.zelpage.cz](http://www.zelpage.cz))**



**Obr. 2: Motorový vůz ř. 835 (zdroj: [www.zelpage.cz](http://www.zelpage.cz))**

**Příloha 25: Moderní jednotky příměstské a regionální dopravy**



**Obr. 1: Příměstský vlak ř. 471 City Elefant (zdroj: [www.skoda.cz](http://www.skoda.cz))**

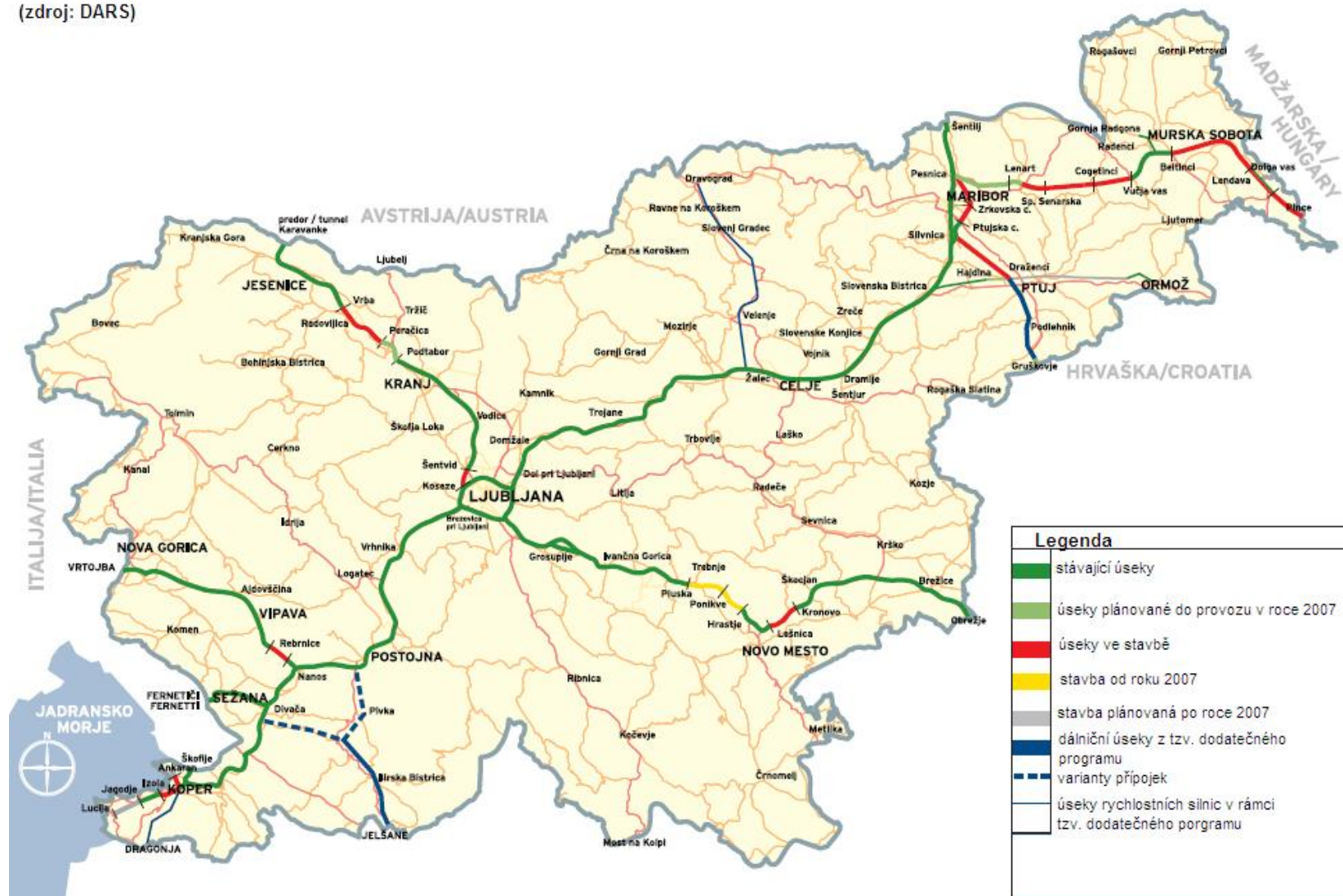


**Obr. 2: Třívozová motorová jednotka ř. 814 Regionova (zdroj: [www.parsnova.cz](http://www.parsnova.cz))**

Příloha 26: Síť dálnic a rychlostních komunikací na území Slovinska k srpnu 2007 (zdroj: DARS)

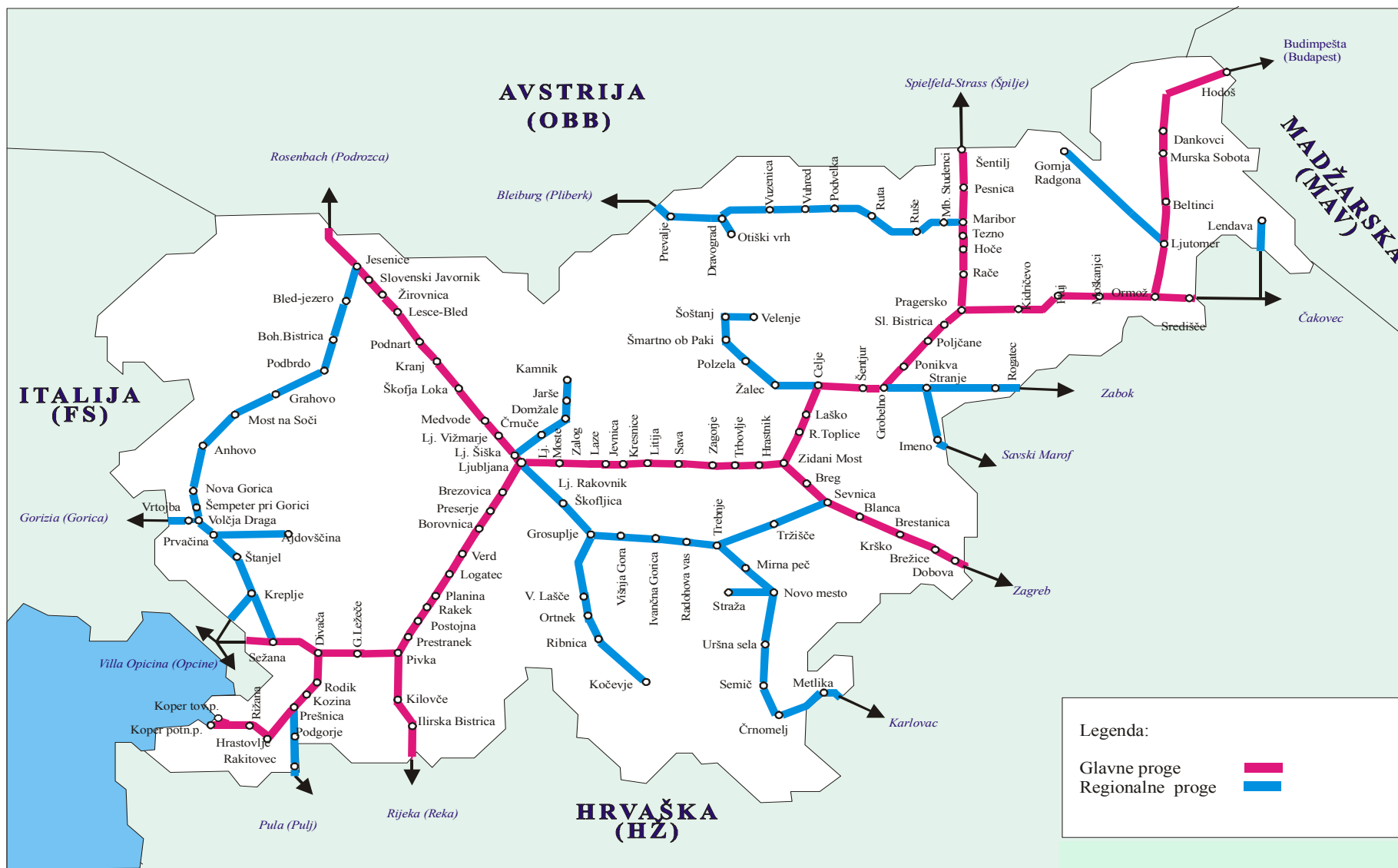
### SÍŤ DÁLNIC A RYCHLOSTNÍCH KOMUNIKACÍ VE SLOVINSKU V ROCE 2007

(zdroj: DARS)

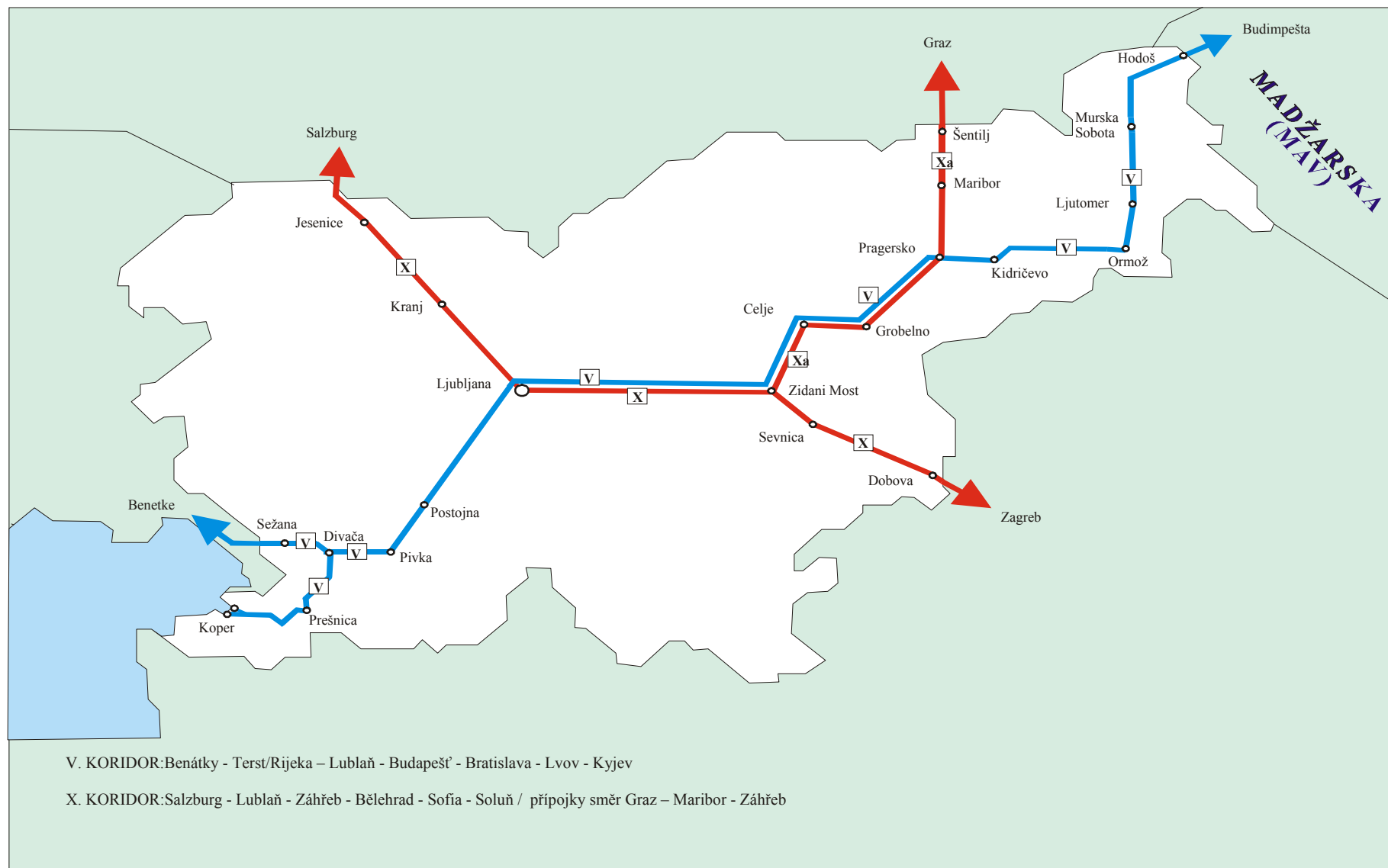




Příloha 27: Mapa hlavních a regionálních tratí na území Slovinska (zdroj: Slovinské železnice)



Příloha 28: Mapa železničních koridorů na území Slovinska (zdroj: Slovenske železnice)



Příloha 29: Moderní elektrická jednotka firmy Siemens ř. 312 na mariborském nádraží (foto: Holeček 2008)



Příloha 30: Interiér zmodernizovaného motorového vozu (foto: Hercik 2007)



## Příloha 31:

### Charakteristika dopravní sítě Libereckého kraje a Podrávského regionu

#### VÚSC Liberecký kraj

Dopravní síť kraje má v porovnání s celorepublikovým průměrem vyšší hustotu. Charakter sítě je dán zejména strukturou osídlení a členitým reliéfem oblasti. Velký rozdíl je kvalitě mezi silniční a železniční sítí.

#### A. Silnice

Na území kraje je přibližně 2 435 km silnic (viz. Příloha 32). Na 1km<sup>2</sup> tedy připadá cca. 0, 78 km silnic, což je více než celorepublikový průměr. Rozložení silniční sítě v Libereckém kraji podle území bývalých okresů je vcelku rovnoměrné a je úměrné rozloze území a charakteru osídlení. Velice málo obydlené horské oblasti a území bývalého vojenského prostoru Ralsko<sup>1</sup> i mají menší hustotu silniční sítě. Nejmenší hustota je na Českolipsku (zejména sever a jihovýchod) a naopak nejvyšší hustota silniční sítě na Jablonecku.

Tab. 1: Délka silniční sítě v Libereckém kraji (v km)

okresy, kraj	dálnice	rychlostní komunikace	I. třída	II. třída	III. třída	silnice a dálnice celkem
Česká Lípa	-	-	103	152	434	689
Jablonec nad Nisou	-	-	64	40	342	446
Liberec	-	16	84	106	464	670
Semily	-	2	59	188	381	630
<b>Liberecký kraj</b>	-	<b>18</b>	<b>310</b>	<b>487</b>	<b>1 620</b>	<b>2 435</b>

(zdroj: Krajský úřad Libereckého kraje)

Tab. 2: Hustota silniční sítě v Libereckém kraji

okresy, kraj	rozloha v km <sup>2</sup>	I. Třída km/km <sup>2</sup>	II. Třída km/km <sup>2</sup>	III. Třída km/km <sup>2</sup>	celkem km/km <sup>2</sup>
Česká Lípa	1 137	0,09	0,14	0,38	0,61
Jablonec nad Nisou	402	0,16	0,10	0,85	1,11
Liberec	925	0,14	0,12	0,50	0,76
Semily	699	0,10	0,27	0,55	0,91
<b>Liberecký kraj</b>	<b>3163</b>	<b>0,116</b>	<b>0,154</b>	<b>0,513</b>	<b>0,783</b>

(zdroj: Krajský úřad Libereckého kraje)

<sup>1</sup> Zde nalezneme desítky kilometrů asfaltových cest vybudovaných sovětskou armádou od počátku 70. do konce 80. let. Tyto cesty nejsou v současnosti udržované a část z nich slouží jako cyklostezky.

Region je velice kvalitně napojen na celorepublikovou silniční síť. Se středními Čechami a Prahou je region velice kvalitně spojen rychlostními silnicemi R 35, resp. R 10<sup>2</sup>. Tyto silnice tvoří severojižní osy kraje. Vedlejší osy tvoří v severojižním směru silnice I/9 (okres Česká Lípa) a v západovýchodním směru silnice I/13 a I/14. Nezastupitelnou součástí silniční sítě kraje jsou silnice II. třídy, které jsou určeny pro dopravu mezi významnými sídly kraje a silnice III. třídy určené k vzájemnému spojení obcí nebo jejich napojení na síť silnic vyšších tříd. Krajem prochází mezinárodní silnice E 442 a řada silnic I. třídy: I/9, I/10, I/13, I/14, I/15, I/16, I/35, I/38 a I/65.

Nejzatíženějšími komunikacemi jsou silnice uvnitř města Liberce, kde denní intenzita dopravy výrazně přesahuje 30 000 automobilů. Největší intenzita dopravy je měřena na průtahu městem (I/35). Ve srovnání hodnot ze sčítání dopravy v letech 2000 a 2005 došlo v některých místech tohoto průtahu o nárůst intenzity mezi 132 – 159 %. Velice zatížený je také Jablonec nad Nisou, kde se v centru města na křížení silnic I/65 a I/14 denní intenzita automobilové dopravy pohybuje nad 20 000 aut. Vysoká intenzita silniční dopravy zatěžuje i řadu dalších větší či menších měst a obcí. Obecně lze totiž říci, že intenzita dopravy v celém kraji roste. (viz. Příloha 33)

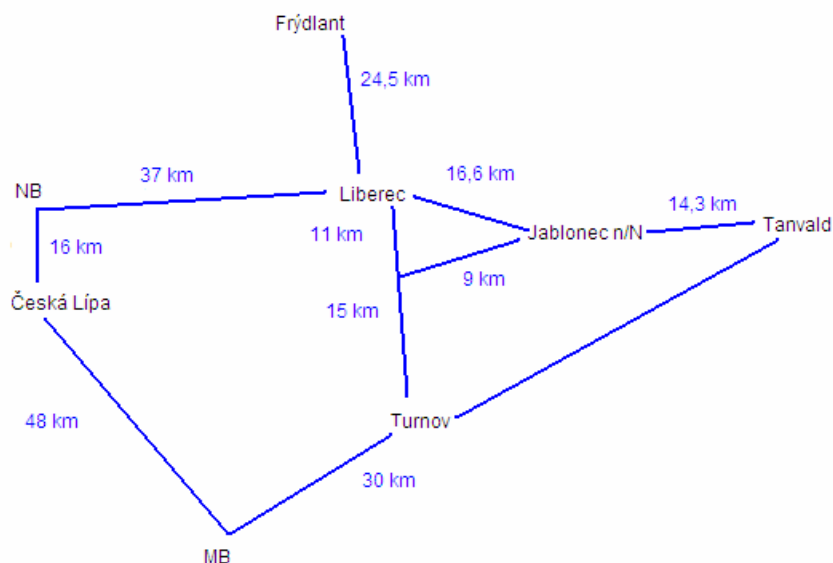
Silniční síť kraje má deltovitý tvar a regionální centra tak jsou navzájem dobře propojena. Mezi problémy patří nenapojení bývalého okresního města Semil na silnici I. třídy a nedobudování rychlostní silnice R 35 z Liberce až ke státní hranici. Nejaktuálnějším a v současné době aktivně řešeným problémem je nebudovaná přeložka silnice I/14 mezi Libercem a Jabloncem nad Nisou. Ta by měla pomoci k odvedení velké části dopravy z východní a severovýchodní části Liberce, západní části a centru Jablonce nad Nisou, resp. celého souvisle zastavěného území mezi Jabloncem a Libercem (Vratilavice n/N, Porseč n/N). Po této silnici denně projede přes 8 tisíc automobilů (dle: Sčítání dopravy 2005) a jejich počet neustále roste. Jinak celkem dobré propojení velice členitého regionu silnicemi I. třídy je vidět i na tabulce deviativity silničního spojení (tab. 4). Podle tohoto ukazatele jsou nejhůře dostupné Semily a spojení Jablonce nad Nisou s Turnovem.

---

<sup>2</sup> z Turnova

## Schéma 1

## Schéma spojení nejvýznamnějších měst LK silnicemi I. třídy

Tab. 3: Vzájemné vzdálenosti oblastních center LK a Prahy po silnicích I. třídy<sup>3</sup>

nejkratší vzdálenost po silnici v km	Česká Lípa	Frýdlant	Jablonec n/N	Liberec	Semily	Tanvald	Turnov	Praha
Česká Lípa	-	63,4	67,0	53,4	99,0	76,6	78,5	111,3
Frýdlant	63,4	-	34,7	24,5	72,3	48,0	50,5	137,6
Jablonec n/N	67,0	34,7	-	16,6	23,8	14,3	24,4	110,2
Liberec	53,4	24,5	16,6	-	47,3	29,3	26,8	112,6
Semily	99,0	72,3	23,8	47,3	-	25,7	24,9	116,0
Tanvald	76,6	48,0	14,3	29,3	25,7	-	37,7	123,3
Turnov	78,5	50,5	24,4	26,8	24,9	37,7	-	93,4
Praha	111,3	137,6	110,2	112,6	116,0	123,3	93,4	-

Tab. 4: Deviatilita silničních spojení oblastních center LK a Prahy

deviatilita (silnice)	Česká Lípa	Frýdlant	Jablonec n/N	Liberec	Semily	Tanvald	Turnov	Praha
Česká Lípa	-	1,38	1,51	1,44	1,77	1,41	1,76	1,65
Frýdlant	1,38	-	1,54	1,44	1,85	1,85	1,35	1,33
Jablonec n/N	1,51	1,54	-	1,84	1,32	1,59	1,63	1,22
Liberec	1,44	1,44	1,84	-	1,75	1,63	1,25	1,25
Semily	1,78	1,85	1,32	1,75	-	1,61	2,08	1,36
Tanvald	1,41	1,85	1,59	1,63	1,61	-	1,89	1,28
Turnov	1,76	1,35	1,63	1,25	2,08	1,89	-	1,24
Praha	1,65	1,33	1,22	1,25	1,36	1,28	1,24	-

Velkým problémem silnic Libereckého kraje je hornatý reliéf, kterým prochází. V zimních měsících zde musí být vynakládány velké prostředky na údržbu komunikací. Některé silnice nižší tříd tak jsou v zimě často nesjízdné což je problém nejen pro osobní

<sup>3</sup> Pouze v případě Semily, přes které nevede žádná silnice I. třídy, je použitou spojení silnicí II. třídy.

a nákladní automobily, ale i vozidla veřejné osobní dopravy. Prakticky všichni oslovení zástupci dopravních podniků působících na území Libereckého kraje jmenovali na předním místě mezi problémy právě nesjízdnost některých komunikací v zimních měsících a vedle toho špatný stav silnic nižší tříd.

## B. Železnice

Liberecký kraj má relativně hustou železniční síť<sup>4</sup>. Celková délka 17 železničních tratí na území kraje je 548 (553 nebo 465 km)<sup>5</sup>. Hustota sítě je cca. 0,172 km/km<sup>2</sup>, což je o téměř 34 % více než je celostátní průměr. Při dělení na celostátní a regionální tratě zde leží celkem 9 (10) hlavních a 8 regionálních tratí. Nejdůležitějšími železničními uzly kraje jsou Liberec (směr Jablonec nad Nisou, Česká Lípa, Černousy, Hrádek nad Nisou a Turnov), Česká Lípa (směr Bakov nad Jizerou, Rumburk, Lovosice, Děčín a Liberec) a Turnov (směr Liberec, Jičín a Železný Brod).

Tab. 5: Celostátní železniční tratě na území Libereckého kraje

číslo tratě dle SŽDC	vedení tratě	délka v LK (v km)
030	(Pardubice - ) Jaroměř - Liberec	83,213
037	Liberec – Černousy	39,173
040	Chlumec nad Cidlinou - Trutnov	21,974
041	(Hradec Králové - Jičín - ) Libuň – Turnov	12,191
070	Praha – Turnov	6,774
080	Bakov nad Jizerou – Jedlová	52,366
080	Srní u České Lípy – Žizníkov	2,954
081	Benešov nad Ploučnicí - Česká Lípa	16,502
086	Česká Lípa – Liberec	58,034
089	Liberec - Hrádek nad Nisou (- Rybníště)	21,019
<b>délka celkem</b>		<b>314</b>

(zdroj: Krajský úřad Libereckého kraje)

Tab. 6: Regionální železniční tratě na území Libereckého kraje

číslo tratě dle SŽDC	vedení tratě	délka v LK (v km)
034	Smržovka – Josefův Důl	6,598
035	Železný Brod – Tanvald	17,2
036	Liberec - Tanvald – Harrachov	52,716
038	Raspenava - Bílý Potok pod Smrkem	6,049
039	Frýdlant v Čechách - Jindřichovice pod Smrkem	23,261
042	Martinice v Krkonoších - Rokytnice nad Jizerou	20,136
064	Mladá Boleslav - Stará Paka	8,97
087	(Lovosice - )Litoměřice - Česká Lípa – Lovosice	16,615
<b>délka celkem</b>		<b>151,545</b>

<sup>4</sup> viz. Příloha 28

<sup>5</sup> Různé zdroje uvádí jiné údaje. Krajský úřad Libereckého kraje 465 km, ČSÚ 553 km a MDČR 548 km.

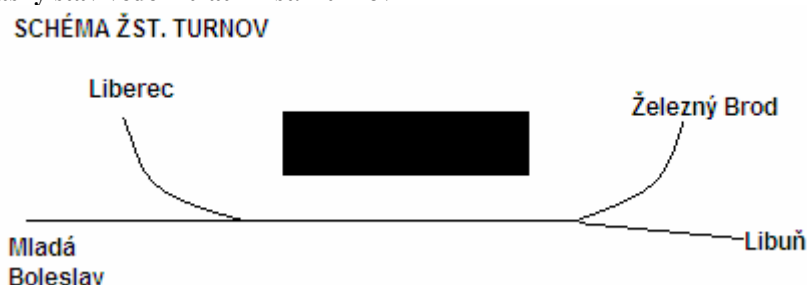


(zdroj: Krajský úřad Libereckého kraje)

Současným nárokům na moderní železniční dopravu zcela neodpovídá technický stav železniční sítě. Technické parametry tratí často odpovídají době jejich vzniku (tedy 2. poloviny 19. a počátku 20. století). Z tohoto důvodu je železniční doprava v kraji spíše v útlumu. Dalším nedostatkem železniční tratě Liberecka jsou např. nepřímé spojení s tranzitními koridory a do budoucna i s plánovanými vysokorychlostními tratěmi. Liberecko je také jediným krajem, který nemá ani jeden kilometr elektrifikovaných či dvoukolejných tratí a na všech tratích je zastaralé zabezpečovací zařízení. Tyto aspekty vedou paradoxně například i k tomu, že jízdní doba je oproti 30. letům 20. století na většině tratí delší. Nedostatky železniční sítě však nejsou jen vinou člověka, ale část z nich je podmíněna i pestrostí členitosti krajiny.<sup>6</sup>

Nejlepší technické parametry má trať 070 a část tratě 086, které umožňují rychlost až 100 km/h. Nejproblematictější hlavní tratí je současně dráha nejstarší č. 030. Zde je rychlost často omezena na méně než 60 km/h. Zastaralost a tím i dlouhá jízdní doba<sup>7</sup> zcela neumožňují, aby se tato trať stala alternativou a konkurencí k silniční dopravě. Aby se zdejší železnice byly konkurenceschopné, je nutné přistoupit k jejich rozsáhlé modernizaci. Nejdůležitější je v tomto směru modernizace železničního spojení Liberce s Prahou. Při cestování vlakem z Liberce do Prahy či naopak je největším problémem nutnost přestupu v Turnově. V plánu je výstavba tzv. V. koridoru, díky němuž by se jízdní doba mezi Prahou a Libercem zkrátila na přibližně 1,5 hod. Stále však bude chybět rychlé a kvalitní spojení s Hradcem Králové a Pardubicemi.

**Schéma 1: Současný stav vedení tratí z žst. Turnov**



Charakter velké části železničních tratí podmiňuje hornatý reliéf, kterým prochází. Prakticky pouze tratí z Turnova do Bakova nad Jizerou a část tratě z Liberce do České Lípy jsou vedeny rovinnatou oblastí. To umožňuje její přímější vedení a tím i vyšší provozní rychlost. Velká deviatilita železničního spojení v případě Semil, které nejsou železničním uzlem a leží

<sup>6</sup> Strategie rozvoje Libereckého kraje 2006 – 2020. Krajský úřad Libereckého kraje, Liberec 2006, s. 23

<sup>7</sup> Rychlík urazí vzdálenost z Liberce do Turnova za 37 minut.

na okraji kraje. Největší deviatilitou se však vyznačuje spojení Turnova a Jablonce nad Nisou. Trať č. 030 se k Jablonci nad Nisou přibližuje do vzdálenosti cca. 8 km (poblíž Rychnova u Jablonce nad Nisou), poté však prudce zahýba na severozápad a dále pokračuje do Liberce. Cestující jedoucí z Turnova do Jablonce tak musí přes Liberec.

**Tab. 7: Nejkratší vzdálenosti mezi jednotlivými vybranými městy Libereckého kraje a Prahou po železnici**

<i>nejkratší vzdálenost v km</i>	Česká Lípa	Frýdlant	Jablonec n. Nisou	Liberec	Semily	Tanvald	Turnov	Praha
Česká Lípa	-	85	71	59	87	86	66	126
Frýdlant	85	-	38	26	85	53	64	166
Jablonec n/N	71	38	-	12	39	15	46	148
Liberec	59	26	12	-	59	27	38	140
Semily	87	85	39	59	-	24	21	123
Tanvald	86	53	15	27	24	-	31	133
Turnov	66	64	46	38	21	31	-	102
Praha	126	166	148	140	123	133	102	-

(zdroj: [www.idos.cz](http://www.idos.cz))

**Tab. 8: Deviatilita železničních spojení mezi vybranými městy Libereckého kraje a Prahou**

<i>deviatilita</i>	Česká Lípa	Frýdlant	Jablonec n. Nisou	Liberec	Semily	Tanvald	Turnov	Praha
Česká Lípa	-	1,85	1,60	1,59	1,55	1,58	1,48	1,87
Frýdlant	1,85	-	1,69	1,53	2,18	2,04	1,71	1,60
Jablonec n/N	1,60	1,69	-	1,33	2,17	1,67	3,07	1,64
Liberec	1,59	1,53	1,33	-	2,19	1,50	1,77	1,56
Semily	1,55	2,18	2,17	2,19	-	1,50	1,75	1,44
Tanvald	1,58	2,04	1,67	1,50	1,50	-	1,55	1,39
Turnov	1,48	1,71	3,07	1,77	1,75	1,55	-	1,35
Praha	1,87	1,60	1,64	1,56	1,44	1,39	1,35	-

Velice zajímavým projektem vedoucím ke zlepšení regionální železniční dopravy je realizace projektu Regiotram NISA (RTN), jehož cílem má být provozování moderní veřejné dopravy v regionu, založené na páteřní síti kolejové dopravy. Typickým rysem tohoto projektu je jeho založení na hybridním systému kombinujícím vlak a tramvaj – TramTrain. Tento systém již funguje v řadě evropských měst a jeho úspěch prokázaný růstem přepravního výkonu veřejné dopravy i spokojeností cestujících je prokazatelný. Systém TramTrain umožňuje provoz vozidel smíšeného provozu a tím dosažení bezpřestupového dopravního spojení mezi příměstskými oblastmi a centry spádových regionů. V první fázi by měl Regiotram NISA spojit Jablonec nad Nisou – Liberec – Hrádek nad Nisou. Dále je v plánu začlenit do tohoto systému spojení Jablonce nad Nisou se Smržovkou a odtud s Josefovým Dolem a Tanvaldem. Z Tanvaldu by měl systém pokračovat ve směru Harrachov a Železný Brod. Poslední plánovanou částí RTN by měla být trať z Liberce do Raspenavy, resp. do Bílého Potoka a Frýdlantu. Velkým přínosem RTN by mělo být také kvalitní propojení Liberecka s příhraničními oblastmi Německa a Polska. (viz. Příloha 17)

Tento projekt podporovaný Libereckým krajem však byl v květnu 2007 vyškrtnut ze seznamu prioritních projektů Ministerstva dopravy ČR. Jedním z argumentů ministerstva proti projektu je ze studií prokázaná ztrátovost. Avšak takřka žádná regionální trať v Evropě není výdělečná a jak ukazují zkušenosti ze zahraničí, stavba takovýchto hybridních tratí přispívá ke zvyšování atraktivity veřejné dopravy a následně k růstu jejích výkonů. Díky tomuto nezájmu ze strany státu se velice ztížila cesta projektu k evropským penězům. Z tohoto důvodu se prozatím ustoupilo z realizace stavby nových tratí a provozu vlakotramvajů. V první fázi tak mají být pouze modernizovány stávající tratě (zejména trať z Liberce do Hrádku nad Nisou).



**Obr. 1: Vůz systému TramTrain v ulicích Chemnitz (zdroj: [www.regiotram-nisa.cz](http://www.regiotram-nisa.cz))**

Problémem osobní železniční dopravy v Libereckém kraji je vedle jiného špatná kvalita a zastaralost vozů, které České dráhy jako dominantní dopravce regionu nasazují na pravidelné spoje. Určité zlepšení se dá zaznamenat na rychlících z Liberce do Pardubic, na které jsou od jízdního řádu 2006/07 nasazovány moderní motorové jednotky ř. 843 vyrobené roku 1997. Tyto vozy jsou také nasazovány na regionální trať do Harrachova. Od jízdního řádu jsou také nasazovány moderní jednotky ř. 854 a pro úseky s náročnými sklonovými podmínkami speciálně upravené modernizované motorové vozy ř. 814.

## Podrávský region

### A. Železnice

Zejména železniční síť regionu má ypsilonovitý tvar (viz. Schéma 4). Severojižní osu regionální železniční sítě tvoří hlavní železniční trať z Mariboru, resp. Šentilju do Zidani Mostu, resp. Lublaně. V ose západ východ pak území obsluhují regionální trať z Mariboru

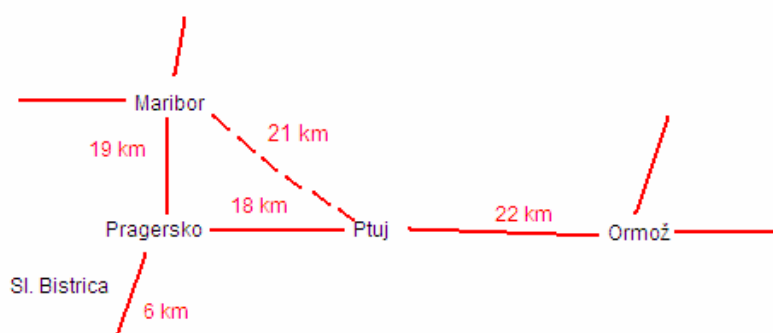
do Dravogradu a z Pragerska do Ormože, resp. Ljutomeru, odkud vychází regionální trať do Gornje Radgony. Pro lepší obsluhu území je současná železniční síť nedostačující. Velká část regionu je tak odkázána pouze na autobusovou a individuální automobilovou dopravu.

I přesto je železniční spojení nejvýznamnějších měst až na výjimky dostačující. I zde však nalezneme některé nedostatky. Prvním je velká vzdálenost nádraží od centra Slovenske Bistrice, druhým pak zastaralost tratě do Ptuj a Ormože a třetím je nevhodné spojení Mariboru s druhým největším městem regionu Ptují. Traťová vzdálenost mezi těmito městy je 27 km a to i přesto, že přímá vzdálenost je jen necelých 21 km<sup>8</sup>. Vlaky tak musí zajíždět do uzlové žst. Pragersko. Tento stav je zcela nevyhovující a nic nebrání tomu vyřešit železniční spojení Maribor a Ptují mnohem lépe. Řešením by mohla být stavba příměstské dráhy z Mariboru podél současné hlavní silnice relativně hustě osídleným a rovinným územím do Ptuj. Jízdní doba by se tak zkrátila ze současných minimálních 37 na 25 i méně minut.

V regionu se nalézají celkem tři železniční uzly: Maribor, Pragersko a Ptuj. Z nich je nejvýznamnější žst. Pragersko, kde se trať z Lublaně do Mariboru (koridor Xa) odděluje trať ve směru Ptuj a Ormož (koridor Xb)<sup>9</sup>. Tato trať společně se svými odbočkami z Ormože k chorvatským hranicím a z Ljutomeru do Gornje Radgony obsluhuje velkou oblast východu a severovýchodu Podráví.

#### Schéma 2

##### Schéma železničních spojení nejdůležitějších měst Podráví s návrhem přímého spojení Mariboru a Ptuj



<sup>8</sup> center měst

<sup>9</sup> Nedostatky této tratě již byly popsány v příloze 20.

**Tab. 9: Nejkratší železniční spojení největších měst Podráví a Lublaně**

<i>nejkratší vzdálenost v km</i>	Maribor	Ormož	Ptuj	Slovenska Bistrica	Lublaň
Maribor	-	59	37	25	156
Ormož	59	-	22	46	177
Ptuj	37	22	-	24	155
Slovenska Bistrica	25	46	24	-	131
Lublaň	156	177	155	131	-

(zdroj: Slovinské železnice)

**Tab. 10: Deviatilita železničních spojení největších měst Podráví a Lublaně**

<i>deviatilita (železnice)</i>	Maribor	Ormož	Ptuj	Slovenska Bistrica	Lublaň
Maribor	-	1,40	1,76	1,39	1,53
Ormož	1,40	-	1,05	1,02	1,33
Ptuj	1,76	1,05	-	1,00	1,35
Slovenska Bistrica	1,39	1,02	1,00	-	1,44
Lublaň	1,53	1,33	1,35	1,44	-

## B. Silnice

Podráví má dostatečně hustou síť silnic všech tříd. Severojižní osu tvoří dálnice vedoucí od rakouských hranic do Lublaně. Zatím nebudovaný je východní dálniční obchvat Mariboru. Dalšími nedobudovaný komunikacemi regionu je západní obchvat Mariboru, který je jednou z výrazných priorit místní samosprávy a dálnice vedoucí na východ do Murske Soboty. Tato dálnice se stane další významnou dopravní osou regionu a ulehčí tak velice přetížené silnici I. třídy vedoucí centry měst a obcí ve směru Lenart a Murska Sobota. Velké problémy místním obyvatelům přiděluje nerealizace dálničního spojení Mariboru, Ptuje a chorvatské Krapinje. I v tomto případě je silnice I. třídy vedena centry obcí v hustě zastavěném území v okolí Drávy. Z Mariboru proti toku Drávy vede důležitá silnice spojující Podráví s historickým regionem Koroška, resp. Slovinským Hradcem a Dravogradem.

Nejzatíženějšími úseky silnic je severojižní průtah Mariborem, výpadovka z Mariboru na Ptuj a silnice I. třídy v okolí Ptuje. V letních měsících se denní intenzita dopravy pohybuje vysoko přes 30 tis. automobilů. Velice problematické je zejména zatížení těžkou tranzitní nákladní dopravou.

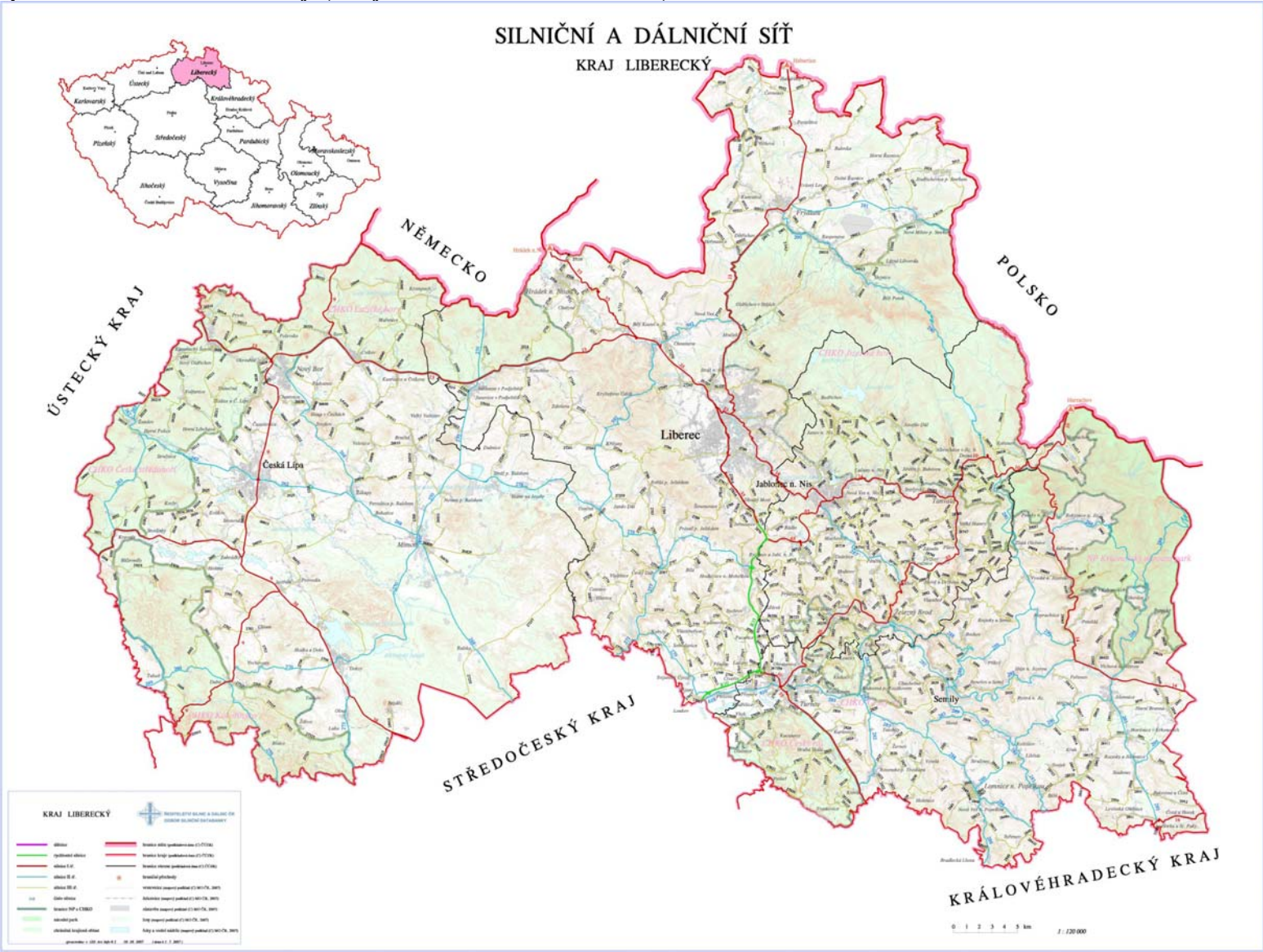
**Tab. 11: Přímé vzdálenosti mezi vybranými městy Podráví a Lublaně**

<i>přímá vzdálenost v km</i>	Maribor	Ormož	Ptuj	Slovenska Bistrica	Lublaň
Maribor	-	48,9	25,8	22,7	128,0
Ormož	48,9	-	23,1	48,6	153,9
Ptuj	25,8	23,1	-	25,5	130,8
Slovenska Bistrica	22,7	48,6	25,5	-	105,7
Lublaň	128,0	153,9	130,8	105,7	-

**Tab. 12: Deviatilíta silničního spojení (silnicemi I. třídy) vybraných měst Podráví a Lublaně**

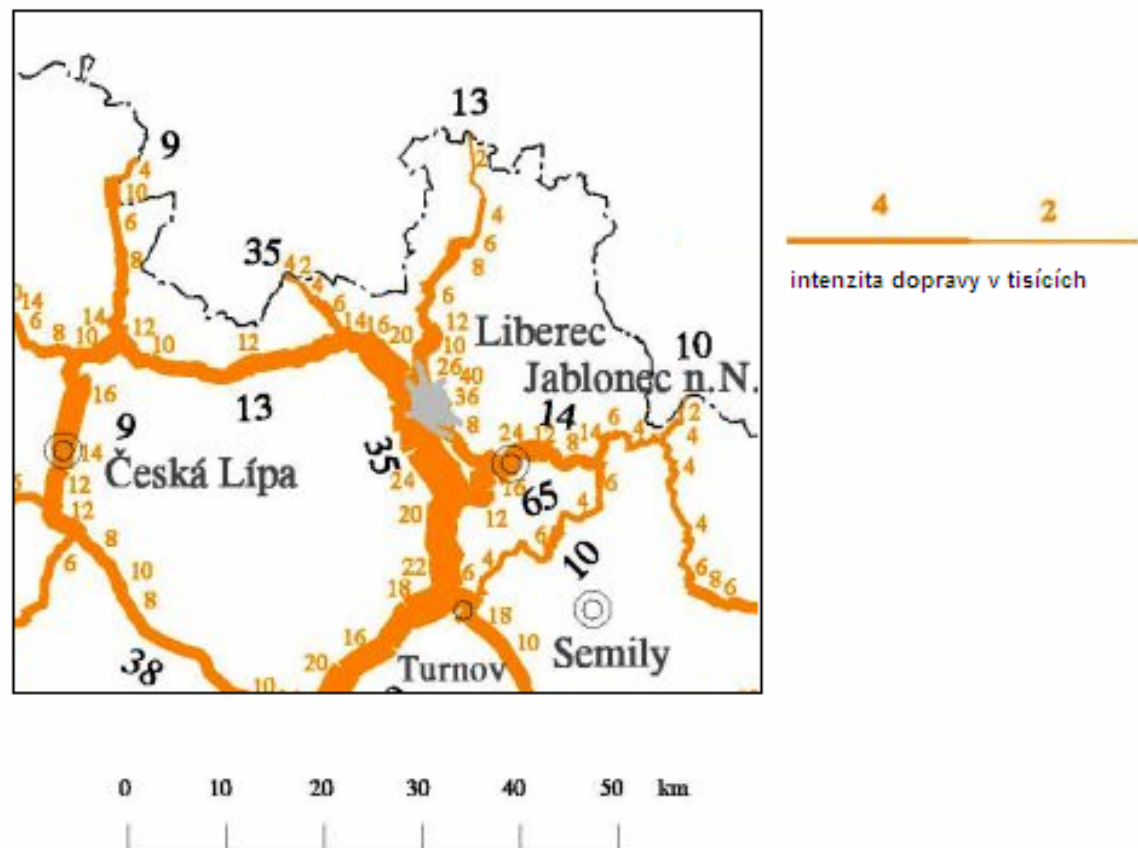
<i>deviatilíta</i>	Maribor	Ormož	Ptuj	Slovenska Bistrica	Lublaň
<b>Maribor</b>	-	1,16	1,23	1,26	1,11
<b>Ormož</b>	1,16	-	1,10	1,08	1,15
<b>Ptuj</b>	1,23	1,10	-	1,06	1,13
<b>Slovenska Bistrica</b>	1,26	1,08	1,06	-	1,16
<b>Lublaň</b>	1,11	1,15	1,13	1,16	-

Příloha 32: Mapa silniční sítě Libereckého kraje (zdroj: Ředitelství silnic a dálnic ČR)



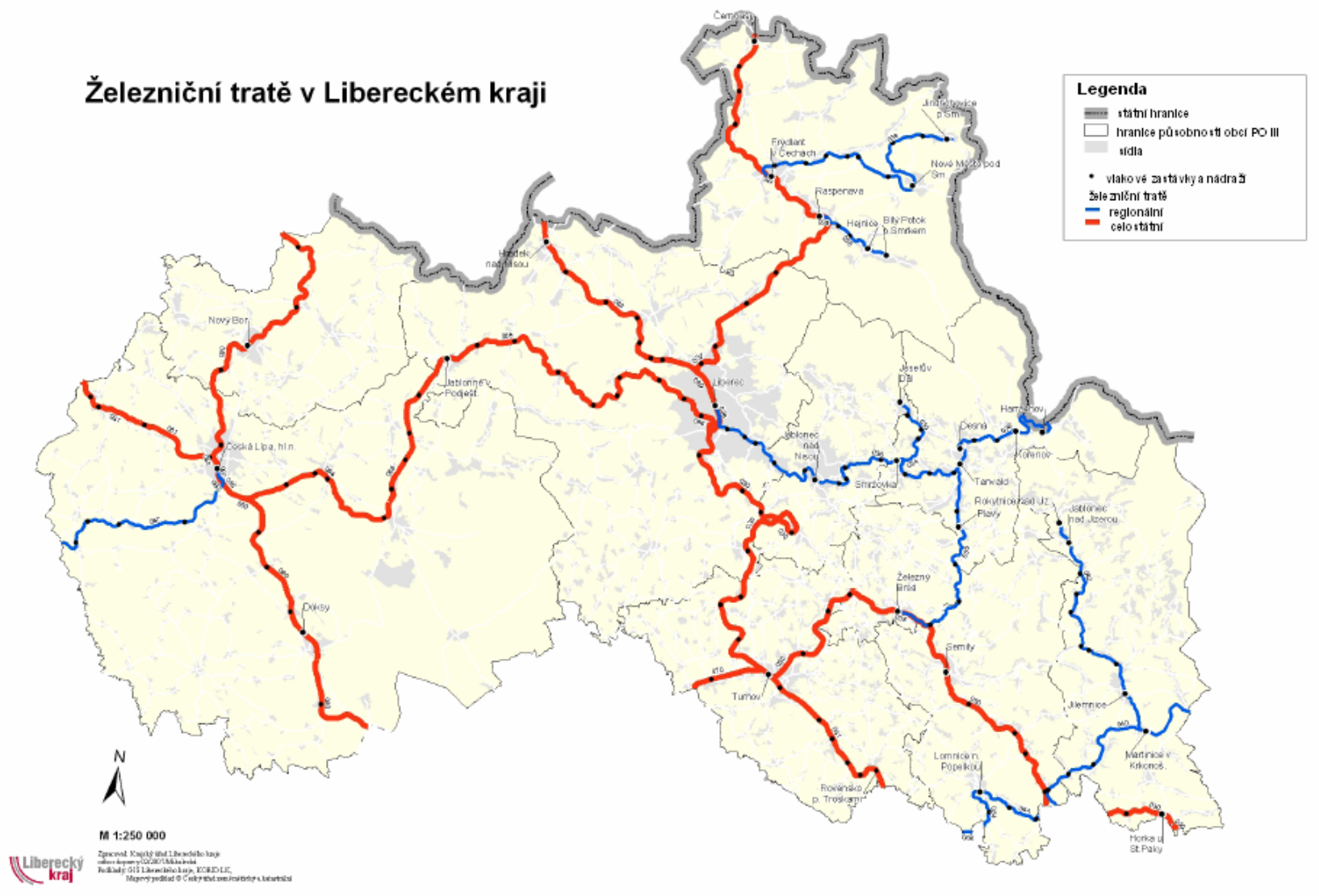
Příloha 33: Mapa intenzity dopravy na silnicích I. třídy v Libereckém kraji dle Sčítání dopravy 2005 (zdroj: Ředitelství silnic a dálnic České republiky)

### Intenzita silniční dopravy na silnicích I. třídy v Libereckém kraji





Příloha 34: Mapa železničních tratí na území Libereckého kraje (zdroj: Krajský úřad Libereckého kraje)



Příloha 35: Sčítání dopravy 2005 v Libereckém kraji (zdroj: ŘSD ČR)

## KRAJ LIBERECKÝ

