

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI

Přírodovědecká fakulta

Katedra geografie



**DOPRAVNÍ OBSLUŽNOST VYBRANÝCH
POHRANIČNÍCH OBLASTÍ ČESKÉ
REPUBLIKY, SLOVENSKA A RAKOUSKA**

DIPLOMOVÁ PRÁCE

Bc. David ROUŠAL

Olomouc 2012

Vedoucí práce: Mgr. Jan Hercik

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **David ROUŠAL**
Osobní číslo: **R100215**
Studijní program: **N1301 Geografie**
Studijní obor: **Regionální geografie**
Název tématu: **Dopravní obslužnost vybraných pohraničních oblastí
České republiky, Slovenska a Rakouska**
Zadávající katedra: **Katedra geografie**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Kvalitní dopravní obslužnost je jednou ze základních podmínek dalšího rozvoje periferních regionů. Tato práce si klade za cíl především analyzovat a srovnat současný stav dopravní obslužnosti systémů veřejné dopravy ve vybraných příhraničních regionech České republiky, Rakouska a Slovenska. Kvalita dopravní obslužnosti bude analyzována na základě vhodně zvolených kritérií (počty spojů, vhodnost vedení linek atd.). Vedle toho budou také analyzovány a vzájemně porovnány strategické dokumenty jednotlivých zemí, resp. regionů z oblasti dopravy, jakým způsobem řeší dopravní obslužnost marginálních regionů.

Rozsah grafických prací: **Podle potřeb zadání**
Rozsah pracovní zprávy: **20 000 - 24 000 slov**
Forma zpracování diplomové práce: **tištěná/elektronická**

Seznam odborné literatury:

- BRINKE, J.:** Úvod do geografie dopravy. Karolinum, Praha 1999, 119 s.
HOYLE, B.S.: Modern Transport Geography. John Wiley and Son Ltd., 1999, 382 s.
KŘIVDA, V.: Dopravní geografie I. VŠB-TU, Ostrava 2006, 146 s.
MARADA, M., KVĚTOŇ, V.: Význam dopravní obslužnosti v rozvoji venkovských oblastí. Sborník příspěvků z mezinárodní konference Venkov je náš svět. Provozně-ekonomická fakulta, Česká zemědělská univerzita v Praze, s. 422-431.
RODRIGUE, J.P.: The Geography of Transport Systems. Routledge, New York 2009, 352 s.

Vedoucí diplomové práce: **Mgr. Jan Hercik**
Katedra geografie

Datum zadání diplomové práce: **26. listopadu 2010**

Termín odevzdání diplomové práce: **10. dubna 2012**

L.S.

Prof. RNDr. Juraj Ševčík, Ph.D.
děkan

Doc. RNDr. Zdeněk Szczyrba, Ph.D.
vedoucí katedry

V Olomouci dne 30. listopadu 2010

Prohlašuji, že jsem zadanou diplomovou práci vypracoval samostatně v průběhu magisterského studia pod vedením Mgr. Jana Hercika s použitím uvedených literárních zdrojů.

V Olomouci, dne 25. dubna 2012

.....

podpis

Děkuji Mgr. Janu Hercikovi za jeho trpělivost a čas, který mi během konzultací a psaní diplomové práce věnoval. Dále za jeho odbornou pomoc, věcné připomínky, cenné praktické rady, přátelský a vřelý přístup a také za velkou motivaci pro mé další působení v oblasti geografie

Obsah

1. Úvod	8
2. Cíle práce	10
3. Metodika	11
4.1 <i>Geografie dopravy</i>	19
5. Doprava a regionální rozvoj	21
6. Charakteristika zkoumaných regionů	25
6.1 <i>Charakteristika SO ORP Dačice</i>	25
6.2 <i>Charakteristika okresu Velký Krtíš</i>	27
6.3 <i>Charakteristika okresu Waidhofen an der Thaya</i>	29
6.4 <i>Porovnání základních charakteristik sledovaných regionů</i>	31
7. Dopravní poloha obcí v zájmových územích	33
7.1 <i>Dopravní poloha obcí SO ORP Dačice</i>	33
7.2 <i>Dopravní poloha obcí okresu Velký Krtíš</i>	35
7.3 <i>Dopravní poloha obcí okresu Okres Waidhofen an der Thaya</i>	36
7.4 <i>Porovnání dopravní polohy pohraničních regionů</i>	37
8. Vyhodnocení dopravní obslužnosti	39
8.1 <i>Dopravní obslužnost SO ORP Dačice</i>	39
8.1.1 <i>Zajišťování dopravní obslužnosti v SO ORP Dačice</i>	39
8.1.2 <i>Vnější dopravní obslužnost SO ORP Dačice</i>	41
8.1.3 <i>Vnitřní dopravní obslužnost SO ORP Dačice</i>	42
8.2 <i>Dopravní obslužnost okresu Velký Krtíš</i>	45
8.2.1 <i>Zajišťování dopravní obslužnosti okresu Velký Krtíš</i>	45
8.2.2 <i>Vnější dopravní obslužnost okresu Velký Krtíš</i>	47
8.2.3 <i>Vnitřní dopravní obslužnost okresu Velký Krtíš</i>	47
8.2.4 <i>SWOT analýza a zhodnocení dopravní obslužnosti okresu Velký Krtíš</i>	49
8.3 <i>Dopravní obslužnost okresu Waidhofen an der Thaya</i>	50
8.3.1 <i>Zajišťování dopravní obslužnosti okresu Waidhofen an der Thaya</i>	50
8.3.2 <i>Vnější dopravní obslužnost okresu Waidhofen an der Thaya</i>	51
8.3.3 <i>Vnitřní dopravní obslužnost okresu Waidhofen an der Thaya</i>	51
8.3.4 <i>SWOT analýza a zhodnocení dopravní obslužnosti okresu Waidhofen an der Thaya</i>	52
9. Porovnání dopravní obslužnosti pohraničních oblastí	54
10. Závěr	58

11. Summary	59
11. Použité zdroje	61
12. Přílohy	66

1. Úvod

Doprava vždy byla, je a bude nedílnou součástí lidského života. Jejím hlavním účelem je překonávání bariér v prostoru. Ze své podstaty se jedná o prostorový jev. Z tohoto důvodu se doprava nachází v zájmu geografů, kteří se zabývají především pohybem osob, zboží a informací v geografickém prostoru, který se díky jejímu působení neustále zdánlivě zmenšuje.

Doprava prošla dlouhým vývojem - od svých počátků, kdy byla odkázána na živou sílu, až do dnešních dnů, kdy pro překonání celých kontinentů stačí několik hodin letu. Její rozvoj šel vždy ruku v ruce s rozvojem celé lidské společnosti. Význam dopravy neustále roste, přesto si její působení často vůbec neuvědomujeme. Stačí ale navštívit oddělení ovoce a zeleniny v některém z obchodních řetězců, kde můžeme zakoupit velké množství rozličných surovin z celého světa, a navíc za cenu, která velmi často konkuruje domácím pěstitelům. Význam dopravy je tu zcela evidentní. A zdánlivá neviditelnost dopravy se tak stává pravděpodobně největším důkazem její efektivity.

Bylo by velkou chybou, kdyby byla zdánlivá neviditelnost dopravy zaměňována s její nevýznamností. Doprava je jedním z hlavních stavebních prvků současného globalizovaného světa. V dnešní době je již doprava součástí samotného výrobního procesu. Umožňuje prostorovou dělbu práce a poskytuje prostorové rozptýlení výrobních aktivit. Rychlost a také objem přepravy nepřetržitě roste, proto lze říci, že se svět díky působení dopravy stále zmenšuje. Za velmi významné odvětví dopravy považujeme přepravu osob. Přepravu osob lze rozčlenit na dopravu osobní a veřejnou hromadnou dopravu. Hlavním úkolem veřejné dopravy je zajištění dopravní obslužnosti na celém území státu a v průběhu celého dne. Veřejná doprava poskytuje občanům mobilitu, zajišťuje fungování státu a jeho ekonomiky. Aby mohla doprava plnit své poslání, musí být cenově dostupná pro každého. Z tohoto důvodu nemusí být atraktivní pro soukromé dopravce, kteří sledují svůj obchodní záměr. Ačkoli není veřejná hromadná doprava vždy perspektivní, jsou její pozitivní ekonomické dopady nezpochybnitelné, proto je důležité ji udržovat v dostatečném rozsahu.

Specifickou oblastí dopravní obslužnosti jsou příhraniční regiony, především regiony venkovské. Tyto regiony jsou kvůli své poloze většinou periferiemi svého státu. Vyznačují se poměrně nízkou hustotou zalidnění. Často zde není rozvinutá kvalitní dopravní síť. Také ostatní ukazatele ekonomické vyspělosti v těchto oblastech vykazují poměrně nízké hodnoty. Právě nízká hustota zalidnění a celková ekonomická nevyspělost dělá tyto oblasti poměrně neatraktivní pro dopravní společnosti, které stejně jako všechny jiné podniky usilují o

maximalizaci svých zisků. Pro tyto oblasti je zajištění kvalitní dopravní obslužnosti velmi důležité, protože zabraňuje dalšímu zaostávání. Právě z tohoto důvodu se v dopravě angažuje státní aparát, který vytváří dopravním společnostem výhodnější podmínky pro zajišťování dopravní obslužnosti i v těchto oblastech. Kvalitní dopravní obslužnost je nezbytná také pro další rozvoj těchto regionů. Může podpořit turistický ruch v těchto přírodně i kulturně poměrně často zajímavých oblastech. Dopravní obslužnost, stejně tak celá kvalitní dopravní infrastruktura, může regionu pomoci získat nové podniky, které často využívají příznivých podmínek venkovských oblastí. Význam dopravní obslužnosti je tedy v příhraničních regionech nepopiratelný a do jisté míry určuje, jakým směrem se bude rozvoj příhraničních regionů vyvíjet.

2. Cíle práce

Jak již název napovídá, cílem této práce je analýza dopravní obslužnosti vybraných pohraničních regionů České republiky, Slovenska a Rakouska. Kvalitní dopravní obslužnost je důležitým faktorem ovlivňujícím rozvoj regionů a v důsledku i celkový chod ekonomiky státu – doprava do zaměstnání apod. Úkolem veřejné dopravy je zajišťování dopravní obslužnosti. Stále více se také ukazuje, že veřejná hromadná doprava je výhodnější (ekonomicky, ekologicky) než individuální automobilová doprava a také tolik nezatěžuje dopravní infrastrukturu.

Analýze dopravní obslužnosti se tato práce bude věnovat především s ohledem na specifické podmínky v příhraničních oblastech. Velmi často se jedná o periferní regiony, jejichž dopravní obslužnost může být špatná. Tyto oblasti se vyznačují nízkou hustotou obydlí a jsou z ekonomického hlediska neatraktivní pro dopravní společnosti. Hlavním cílem práce je analýza dopravní obslužnosti v problémových oblastech. Z této analýzy budou vycházet dílčí cíle diplomové práce. Především budou na základě samotné analýzy identifikovány prvky dopravní obsluhy, které jsou v příhraničních oblastech společné. Předkládaná práce se neomezí jen na konstatování stavu dopravy, ale pokusí se najít také příležitosti pro zlepšení dopravní obslužnosti.

Dalším cílem práce je potvrzení nebo vyvrácení hypotézy souvislosti kvality dopravní obslužnosti a ekonomické vyspělosti. Rakousko, stejně jako jeho pohraniční oblasti, vykazuje lepší ekonomické ukazatele než ostatní dva státy a jejich pohraniční regiony. Česká republika i Slovensko jsou však ovlivněny obdobím socialismu, ve kterém byl na veřejnou dopravu kladen velký důraz.

3. Metodika

V první řadě bylo potřeba seznámit se s obecnými pojmy studované problematiky a projít publikace s tematikou dopravní geografie. V této oblasti bylo napsáno poměrně velké množství prací, které se však velmi často opakují, případně pouze přizpůsobují zavedené pojmy národním podmínkám. Nejpřínosnější pro vypracování této práce byla publikace R. Rodrigua (Rodrigue, 2009), která velmi srozumitelně a bezpečně popisuje různé aspekty dopravní geografie. Díky tomu, že je kromě tištěné verze publikována i v elektronické podobě, může efektivně reagovat na aktuální problémy. Z českých prací bylo nejpřínosnější díla J. Brinkeho (Brinke, 1999), S. Mirvalda (Mirvald, 1999) a V. Křivdy (Křivda, 2006). Kromě publikací, které se zabývají samotnou dopravou, byly pro vypracování této diplomové práce přínosné také publikace, které se zabývají související problematikou. Jedná se především o díla, která se zaměřují na regionální rozvoj a marginální oblasti. Z tohoto pohledu byly nejpřínosnější práce E. Džupinové (Džupinová, 2008), J. Blažka (Blažek, 2011) a R. Wokouna (Wokoun, 2008). Kromě těchto monografií bylo potřeba prostudovat řadu článků, které se zabývají dílčími aspekty posuzované problematiky a také rozvojové a strategické dokumenty, ať už na úrovni obcí, regionů nebo i států.

Pro vypracování charakteristiky jednotlivých regionů bylo použito statistických dat, která jsou poskytována národními statistickými úřady v jednotlivých zemích:

- Česká republika,
 - Český statistický úřad.
- Slovensko,
 - Štatistický úrad Slovenskej republiky,
 - Databáza regionálnej štatistiky,
 - Mestská a obecná štatistika.
- Rakousko,
 - Statistik Austria,
 - Statistisches Handbuch des Landes Niederösterreich.

Vzhledem k zaměření práce byla provedena pouze stručná charakteristika, která se zaměřila především na popis ukazatelů, které mohou mít vliv na kvalitu dopravní obslužnosti a poukazují na problémy v jednotlivých regionech.

V rámci práce byla vymezena dopravní poloha obcí. Dopravní polohu můžeme podle M. Marady (Marada, 2005) hodnotit na 2 úrovních – vertikální a horizontální. V rámci hodnocení dopravní polohy bude posuzována především horizontální dopravní poloha. Horizontální dopravní poloha prakticky znamená polohu daného místa vzhledem k dopravní infrastruktuře a hierarchické úrovni dané dopravní infrastruktury (silnice I. třídy má z hlediska dopravní polohy jiný význam než dálnice). Horizontální dopravní poloha bývá značně rozdílná v různých oblastech. Nejlepší je v jádrových oblastech s příhodnou fyzikogeografickou polohou, která umožňuje vybudovat kvalitní a hustou dopravní infrastrukturu. V současné době většinou příliš nedochází ke změnám v horizontální dopravní poloze sídel, protože budování dopravní infrastruktury je nesmírně finančně náročné. Je nutné zdůraznit, že kvalita horizontální dopravní polohy není přímo úměrná dopravní obslužnosti, přesto na ni může mít vliv.

Metodika hodnocení dopravní polohy použitá v této práci vychází z prací J. Hůrského (Hůrský, 1987) a M. Marady (Marady, 2005). Kvůli rozdílu zkoumaných středisek byla metodika částečně upravena. Vychází z přiřazení bodového hodnocení jednotlivým obcím na základě jejich polohy v dopravní síti. Body byly obcím přiřazeny podle následujících kritérií:

- Za silnici I. třídy do vzdálenosti 2 km od zastavěného území obce – 3 body,
- Za silnici I. třídy do vzdálenosti 5 km od zastavěného území obce – 2 body,
- Za silnici II. třídy nebo vlakovou stanici do vzdálenosti 2 km od zastavěného území obce – 1 bod.

Vzdáleností se rozumí nejkratší vzdálenost ke křižovatce s komunikací dané třídy. V případě železnic se jedná o nejkratší dojezdovou vzdálenost k železniční stanici. Uvedené vzdálenosti nebyly brány jako pevně dané hranice. Vzhledem k rozsahu území byly sporné obce posuzovány individuálně. Jednoznačně nejvyšší význam mají ve sledovaném území silnice I. třídy, proto obce podél těchto komunikací získaly nejvyšší bodové ohodnocení. Díky významu silnic I. třídy získaly bodové ohodnocení i obce ve větší vzdálenosti. Silnice II. třídy, stejně jako železnice, mají ve sledovaném území menší význam, proto byly ohodnoceny nejnižším počtem bodů.

Jedná o územní celky na území různých států, proto bylo nutné se vypořádat s odlišnou typologií dopravních komunikací. Dopravní sítě Česka a Slovenska jsou organizovány obdobně a k označení silnic na sledované úrovni využívají stejné značení. V případě Rakouska byla situace o něco složitější. Kategoriím silnic sledovaným v tomto hodnocení odpovídají silnice kategorie Landesstraße, které se dělí na Landesstraße B a Landesstraße L. Landesstraße B odpovídají významově silnicím I. třídy. Landesstraße L se označují písmenem „L“ a dále čtyřmístným číslem, které ukazuje jejich význam. V některých starších publikacích se objevuje označení „LH“ pro významnější silnice této kategorie. V současné době se toto označení spíše používá jen na mapách dopravní sítě (viz. Mapy Google). Právě silnice s tímto označením byly v hodnocení dopravní polohy použity jako ekvivalent k silnicím II. třídy. Výsledkem jsou kromě samotného textu také tabulky a mapy uvedené v příloze.

Analýza počtu spojů vychází z metodiky použité v práci D. Seidenglanze (Seidenglanz, 2007). Počty spojů byly získané z jízdních řádů, které jsou ve sledovaných zemích dostupné na internetu:

- Česká republika,
 - IDOS – jízdní řády,
- Slovensko,
 - Cestovné pozadky,
- Rakousko,
 - SCOTTY – der Routenplaner für Öffis.

Tato analýza byla provedena pro vnitřní dopravní obslužnost (obslužnost obcí vzhledem ke správnímu centru) a také pro vnější dopravní obslužnost (obslužnost správních center regionů vzhledem k hierarchicky nadřazeným centrům). Byla sledována 3 rozdílná období s ohledem na měnící se počet spojů v průběhu týdne – pracovní dny, soboty, neděle a státní svátky. Jako referenční dny byly zvoleny středa 11. 4., sobota 14. 4. a neděle 15. 4. V jednotlivých dnech byl počítán počet spojů, které vedou z obcí do správních center jednotlivých regionů. Kromě celkového počtu spojů bylo také sledováno rozložení spojů během dne (se zaměřením na rozlišení počtu spojů, které zajišťují ranní a odpolední dopravní špičku), nejkratší cestovní čas a dopravci zajišťující dopravní obslužnost. Získaná data byla zpracována v podobě textových, tabulkových a mapových výstupů.

Veškerá získaná data byla zpracována v odpovídajícím softwaru. Samotný text práce a tabulkové výstupy byly vytvořeny v programech Microsoft Office Word 2010 a Microsoft Office Excel 2010. Mapové výstupy byly získány pomocí softwaru ArcGIS 9.3. Jako mapové podklady posloužila data ArcČR 500, SVM 50 a data dostupná ze statistických úřadů, samospráv apod. V případě některých dat bylo potřeba provést částečnou úpravu tak, aby odpovídala současné situaci a potřebám práce.

4. Geografie dopravy

Dle Rodrigua (Rodrigue, 2009) můžeme za hlavní účel dopravy označit překonávání prostoru, který je pokryt společenskými, i fyzickými bariérami. Tyto bariéry mohou být různého charakteru, může se jednat o vzdálenost, georeliéf, administrativní hranice, atd. Překonávání těchto bariér bývá často označováno jako překonávání odporu prostředí. Toto překonávání prostoru nemůže být samoučelné. Vede k dalšímu klíčovému úkolu dopravy, jímž je vytváření interakcí mezi různými místy v prostoru, což vede mimo jiné k tzv. komplementaritě¹.

Doprava se skládá ze 3 klíčových prvků (Brinke, 1999):

- dopravní prostředky – soubor pohyblivých zařízení, jimiž se uskutečňuje doprava,
- dopravní cesty,
- dopravní zařízení – technické objekty sloužící dopravě.

Jak již bylo zmíněno výše, účelem dopravy je překonávání odporu prostředí. Při tomto překonávání se musí doprava vypořádat s několika překážkami, které jsou tvořeny fyzickogeografickým prostředím. Na první pohled se může zdát, že fyzickogeografické podmínky už nemají na dopravu vliv, ale musíme si uvědomit, že dnešní dopravní trasy většinou kopírují původní dopravní cesty, které byly právě fyzickogeografickými podmínkami utvářeny. Proto mají fyzickogeografické podmínky stále velký vliv na výslednou ekonomickou náročnost dopravy. Rozlišujeme 3 druhy fyzicko-geografických podmínek (Rodrigue, 2009):

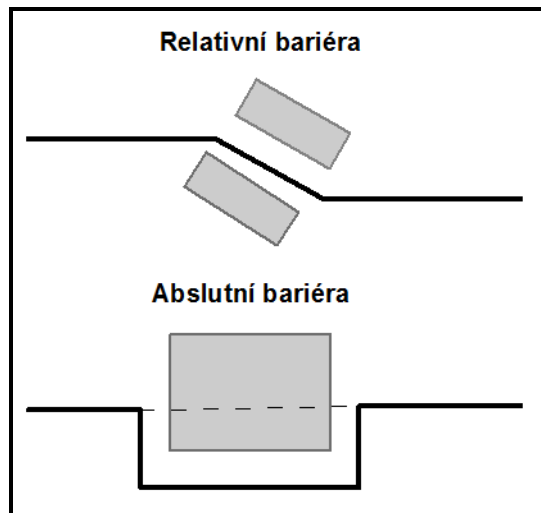
- geomorfologické podmínky – tyto podmínky mohou mít výrazný vliv na způsob uskutečňování dopravy v prostoru. Doprava je vedena přes oblasti s co nejpříznivějšími geomorfologickými poměry, proto první cesty vznikaly v příhodných nížinných oblastech s malou členitostí terénu. Rozlišujeme i relativní² a absolutní³ bariéry (viz. obr. 1). Pro dopravu mohou být výraznou překážkou pohoří, říční údolí, tektonicky nestabilní oblasti, vodní plochy, apod.
- hydrologické podmínky – lodní doprava je limitována hydrologickými podmínkami. Faktory, které především ovlivňují lodní dopravu, jsou oceánské proudy a celkové rozložení vodních mas.

¹ komplementarita – území, které má přebytek určité komodity a vyváží tuto komoditu na území, které jí má nedostatek. Podmínkou je poptávka po dané komoditě.

² relativní bariéra – relativní překážky kladou odpor pohybu, ale k jejich překonání stačí úprava trasy pohybu (např. ledovce, pohoří).

³ absolutní bariéra – je taková bariéra, kterou není možné překonat, aniž by byla vybudována potřebná infrastruktura, případně je potřeba použít jiný druh dopravy (např. řeka, oceán, údolí).

- klimatické podmínky – jejich hlavními složkami jsou teplotní, srážkové a povětrnostní poměry.



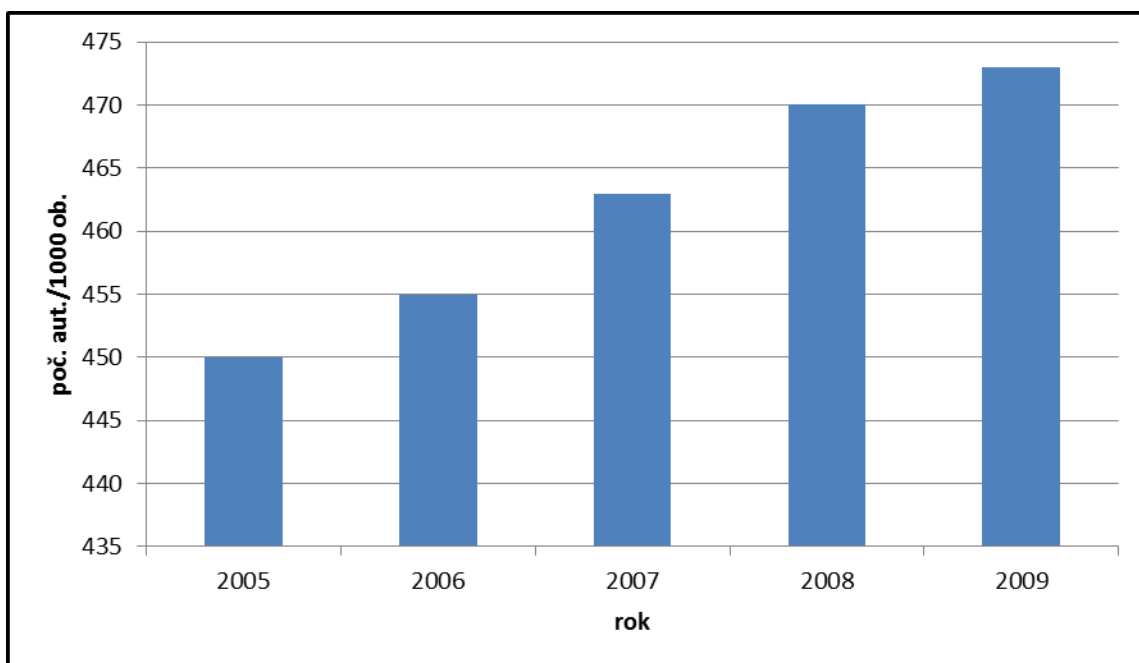
Obr.1 :Relativní a absolutní bariéra (upraveno dle Rodrigue 2009)

Vliv dopravy můžeme rozdělit do několika oblastí (Rodrigue, 2009):

- historický – doprava již od svého počátku hrála roli při vývoji lidstva, prostorovém uspořádání současného sídelního systému, i při formování států.
- sociální – doprava umožňuje obyvatelstvu přístup ke službám, umožňuje mobilitu obyvatel, podporuje formování společenských struktur a zamezuje sociální exkluzi.
- politický – doprava je jedním z politických nástrojů. Na celém světě je doprava, s ohledem na svou strategickou úlohu, více či méně ovlivňována státní aparaturou. Dopravní infrastruktura ovlivňuje prostorové uspořádání státu. Část dopravní infrastruktury vzniká také čistě z politických, příp. vojenských zájmů státu.
- ekonomický – doprava má své nezastupitelné místo ve fungování a vývoji ekonomiky. Tento její význam jí provází po celou dobu existence a v současné době je patrný více než kdy dříve, protože doprava se sama o sobě stala součástí výrobního procesu. Doprava také umožňuje prostorovou dělbu práce a je oporou současné globální ekonomiky.
- environmentální – zatímco na výše uváděné oblasti byl dopad dopravy spíše pozitivní, její environmentální dopady můžeme hodnotit jako výrazně negativní, protože doprava je sama o sobě původcem řady environmentálních problémů, případně se na nich částečně podílí (znečištění ovzduší, vodních zdrojů atd.).

Význam dopravy neustále roste, toto tvrzení lze podpořit řadou důkazů (R. Rodrigue, 2009):

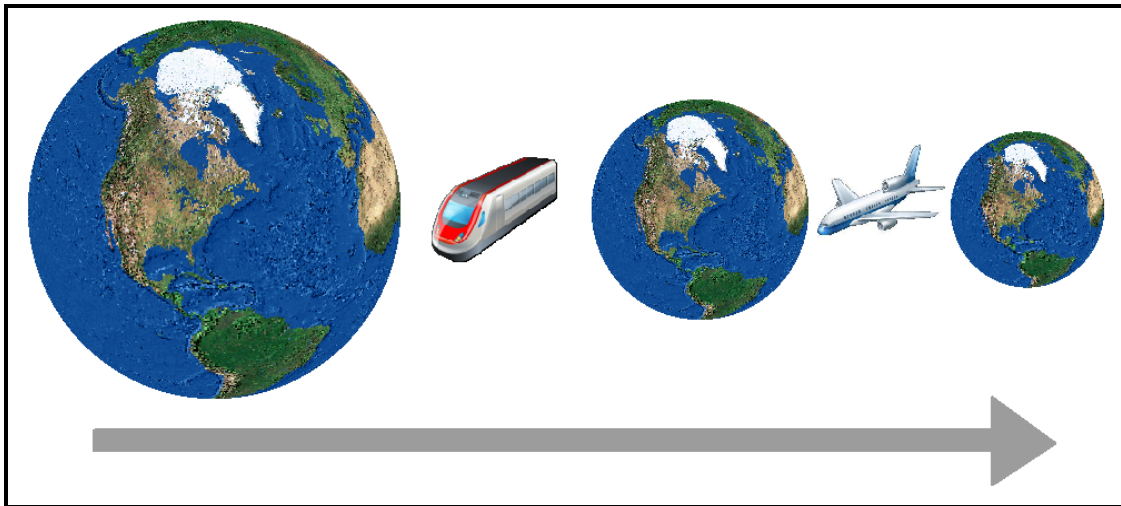
- vzrůst poptávky – v dopravě je patrný trend růstu poptávky v osobní i nákladní dopravě. Toto tvrzení lze podpořit řadou číselných ukazatelů, ať už se jedná o zvyšující se počet evidovaných automobilů (viz. obr. 2) nebo o množství přepraveného zboží.
- redukce nákladů – přestože je výstavba dopravní infrastruktury velmi nákladná, v přepočtu na jednu přepravenou jednotku došlo k výraznému snížení nákladů.
- rozvoj infrastruktury – vzhledem k rozmachu dopravy rostou i nároky na její infrastrukturu, která se s rozvojem dopravy musí vyvíjet. Jedná se o vyšší hustotu dopravní infrastruktury, její prostorové nároky a její kvalitativní stránku.



Obr. 2: Počet automobilů na 1000 obyvatel EU (zdroj dat: Eurostat).

Doprava je v současné době běžnou součástí našeho života. Její působení si často ani neuvědomujeme. Tento fakt je jedním z hlavních důkazů efektivity dopravy, přičemž je doprava jedním z klíčových faktorů, které formují současnou hospodářskou a sídelní strukturu (ačkoli můžeme říci, že doprava je hospodářskou a sídelní strukturou sama formována, odlišení těchto dvou jevů je poměrně obtížné). Dochází také k procesu tzv. časoprostorové komprese⁴ (viz. obr. 3).

⁴ Díky dopravě a jejímu vývoji se planeta zdánlivě zmenšuje.



Obr.3 :Časoprostorová komprese

Doprava je jedním z podmiňujících faktorů globalizace současného světa, která by bez kvalitní a rychlé dopravy nebyla možná. Umožňuje prostorové rozptýlení ekonomických aktivit, čímž podporuje specializaci ekonomik a podporuje zapojení místních oblastí do globálního obchodu.

Doprava si během své historie prošla pozoruhodným vývojem, který šel ruku v ruce s vývojem celého lidstva. Byla vždy nositelem zásadních inovací, které často ovlivnily i další obory. V jejím pokroku můžeme rozlišovat revoluční změny (parní pohon, spalovací motor), které zásadním způsobem ovlivnily další směřování tohoto oboru a v několika případech vedly k zavedení nového druhu dopravy. Rozeznáváme také inovativní změny, které sice znamenaly revoluci a určitým způsobem zefektivnily používané technologie (např. kontejnerová doprava), ale samy o sobě nebyly takovým impulsem pro rozvoj dopravy jako výše uvedené revoluční změny. Poměrně znepokojivě se může jevit fakt, že už poměrně dlouhou dobu nebyla v dopravě zaznamenána žádná zásadní inovace, která by se masově uchytila. Tyto inovace se nikdy neobjevovaly s předvídatelnou pravidelností, proto z toho nelze nic vyvozovat.

Přestože je doprava nepopíratelným přínosem pro lidskou společnost, nelze nezmínit i její negativní dopady. Doprava je tvůrcem nebo aspoň spoluaktérem celé řady environmentálních problémů (hluk, znečištění ovzduší). Pro lidské společenství je významným negativním vlivem nehodovost, která je příčinou mnohých úmrtí nebo vážných zranění. Nelze také opomenout to, že doprava je často spojená se společensky spornými rozhodnutími. Jedná se například o budování dopravní infrastruktury, která místy může zasahovat do přírodně cenných nebo soukromých pozemků. Většinou dochází k prosazení zájmu většiny, přesto bývají tato rozhodnutí sporná (zájem většiny versus nedotknutelnost soukromého vlastnictví) a vyvolávají řadu problémů alespoň na místní úrovni.

Těžko říci, kam se bude doprava v následujících letech ubírat. Přesto nyní můžeme identifikovat několik výzev, se kterými se bude muset v následujících letech vypořádat:

- jako největší výzva se jeví překonání závislosti na fosilních surovinách, kterých bude do budoucna nedostatek (ropa),
- vypořádání se zvyšující se poptávkou,
- zajištění integrace mezi různými dopravními systémy,
- snížení ekologické náročnosti dopravy.

I když se jedná o poměrně náročné výzvy, historie nám ukazuje, že se doprava vždy dokázala s novými výzvami vypořádat.

4.1 Geografie dopravy

Dopravní geografie se zabývá pohyby osob, nákladů a informací v geografickém prostoru. Geografové se o dopravu zajímají především ze dvou hlavních důvodů (Rodrigue, 2009):

1. doprava a její infrastruktura zabírá výrazné místo v geografickém prostoru,
2. doprava je strůjcem celé řady prostorových interakcí.

Samotnou dopravou se zabývá, vzhledem k jejímu významu a multidisciplinaritě, řada oborů:

- geografie,
- ekonomie,
- politologie,
- inženýrství,
- ekologie,
- atd.

Geografie dopravy je poměrně mladým odvětvím geografie, která se vyčlenila až ve 2. polovině 20. století. První geografické práce, které se zabývaly dopravou, vznikly už dříve, v období, kdy geografie dopravy jako samostatný obor neexistovala. Na význam dopravy poukazovali v 19. století němečtí geografové. 60. léta 20. století znamenala pro geografii dopravy významný rozvoj. V této době byl patrný rozkvět dopravy a její význam. V tomto období se v geografii dopravy, stejně jako v jiných odvětvích geografie, široce uplatňovaly kvantitativní metody, které byly později do jisté míry kritizovány. Jak již bylo několikrát zmíněno, význam dopravy je kvůli její efektivitě často málo viditelný. V 70. letech se výrazně snížily náklady na dopravu, což vedlo k částečnému úpadku zájmu o tento obor. Během 90. let se zájem o dopravu výrazně zvýšil, protože její vliv na současné uspořádání světa

byl stále patrnější. Zvýšený zájem vytrval až dodnes, jelikož význam dopravy v prostoru je stále patrnější. (Seidenglanz, 2007)

Podobný byl vývoj české geografie dopravy, která vznikla jako samostatná vědní disciplína až ve 2. polovině 20. století. Dle Seidenglanze můžeme za první české dopravní geografů považovat Otakara Šlampu a Josefa Hůrského. Otakar Šlampa je autorem prvního českého učebního textu geografie dopravy. Josef Hůrský se zabýval především dopravní regionalizací území České republiky. S rozvojem dopravní geografie se objevily i práce dalších autorů. Můžeme jmenovat například Stanislava Řeháka, Stanislava Mirvalda nebo Josefa Brinkeho. Brinke je autorem kvalitního učebního textu dopravní geografie. I když nemá v České republice dopravní geografie tak silnou pozici jako jiné oblasti geografie, můžeme i dnes najít řadu geografů, kteří se touto oblastí zabývají a vytváří nové a kvalitní práce. Ze současných autorů můžeme jmenovat například Miroslava Maradu nebo Daniela Seidenglanze.

V současné geografii dopravy můžeme dle Dictionary of Human geography vyčlenit 3 hlavní směry výzkumu:

- studium vlastního dopravního fenoménu – nejstarší směr výzkumu:
 - popsání geografického uspořádání sítí,
 - studium dopravních uzlů,
 - analýzy pravidelných služeb poskytovaných v osobní dopravě,
 - studium pohybu zboží,
 - studium pohybu osob.
- studium dopravy jako průvodce nebo spoluaktéra změn v geografickém prostoru,
- studium trvalé udržitelnosti stávajícího dopravního systému – v současné době je důraz kladen především na environmentální dopady dopravy.

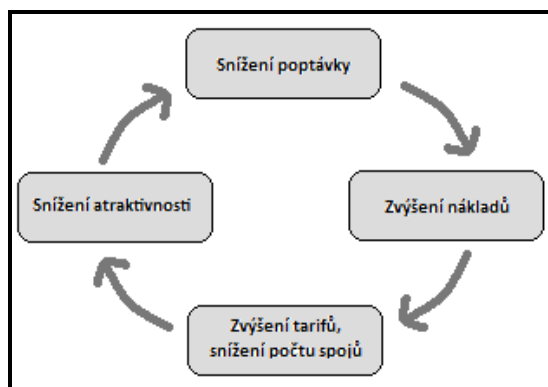
Hlavním účelem metod v dopravní geografii je zvýšení efektivity pohybu a identifikování překážek v prostoru. Dopravní geografie je tedy spíše aplikovanou vědou, která se snaží najít řešení, která by byla v použitelná v praxi.

5. Doprava a regionální rozvoj

Veřejnou hromadnou dopravu můžeme považovat za veřejnou službu, která zabezpečuje občanům základní mobilitu. Úkolem veřejné hromadné dopravy je zajišťování dopravní obslužnosti území. Mohou ji poskytovat různé druhy dopravních prostředků, ale ve vnitrozemských venkovských oblastech se jedná víceméně jen o železniční a autobusovou dopravu. Jejím cílem je obstarávání dojížděky a to především s důrazem na pravidelně se opakující cesty, které mají význam pro chod společnosti (dojížděka do práce a do škol). Veřejná hromadná doprava mimo jiné umožňuje propojení center s periferiemi regionu.

O dopravní obslužnosti se dá říci, že je dynamický jev, jelikož se v čase mění a vyvíjí. Důvody pro její změny mohou být různé, na jejich pozadí jsou však většinou ekonomické důvody. Jak již bylo výše zmíněno jedním z hlavních úkolů veřejné hromadné dopravy, je zajištění dojížděky do prací a škol. V případě vzniku nebo zániku velkých podniků, které zaměstnávají vysoký počet obyvatel, na toto musí veřejná doprava reagovat a dochází k její úpravě. Co se škol týče, jedná se většinou o pravidelné změny spojené s obdobím prázdnin, kdy není potřeba dojížděku do škol zajišťovat.

Problémem veřejné dopravy je v posledních letech jev, který se označuje jako tzv. bludný kruh (viz. obr. 4). Jde o jev, kdy dochází z různých důvodů (vyšší míra automobilizace, ceny jízdného) k úbytku pasažérů, kteří jsou zdrojem financí. Dopravci na tento úbytek reagují zvýšením jízdného nebo rušením nerentabilních spojů, což vede ke špatnému vnímání veřejné dopravy v očích veřejnosti a dochází k opětovnému úbytku pasažérů. Tento fenomén je typický pro postsocialistické země, kde lidé po pádu socialismu přebírali západní vzorce chování a rozmáhala se automobilová doprava na úkor veřejné hromadné dopravy. (Marada, Květoň, 2006)



Obr. 4: Bludný kruh veřejné dopravy

V současné době panuje v celé západní Evropě mezi uživateli tendence preferovat individuální automobilovou dopravu před veřejnou hromadnou dopravou. Tento příklon k osobní automobilové dopravě má hned několik důvodů. Jedním z nich je již výše zmíněná snaha bývalých socialistických států o vyrovnání se Západu. Dalším důvodem je fakt, že se osobní automobily díky zvyšující životní úrovni stávají dostupnější. Výhodou osobních automobilů může být také vyšší míra soukromí. Osobní automobilová doprava je většinou rychlejší, neboť umožňuje využívání nejrychlejší tras, oproti dopravě veřejné, která vede po linkách tak, aby obsloužila dané území, a navíc zastavuje na všech zastávkách. V některých případech může být veřejná doprava rychlejší, neboť především v městské dopravě není tolik omezována dopravními zácpami (může využívat vyhrazených pruhů, preferencí na světelných křižovatkách, případně je vedena mimoúrovňově). Z velké části je za tyto dopravní zácpy zodpovědná právě osobní automobilová doprava. Ve venkovských oblastech, kterými se zabývá tato práce, je veřejná hromadná doprava obecně pomalejší než osobní automobilová doprava. Další výhodou osobní automobilové dopravy je její flexibilita, kdy umožňuje dopravu tzv. „door-to-door“.

Veřejná doprava má však oproti osobní automobilové dopravě řadu výhod. Jednou z nich je bezpečnost, neboť se ukazuje, že osobní automobilová doprava je několikanásobně nebezpečnější než ostatní druhy dopravy. Veřejná doprava zamezuje exkluzi určitých skupin obyvatel, které nemají přístup k osobním automobilům. Jedná se především o starší nebo naopak mladší věkové skupiny. Tento její význam se ještě zvyšuje na venkově, neboť je zde požadavek na dojíždění za službami do obcí vyššího řádu. Veřejná doprava kromě toho, že umožňuje mobilitu zaměstnanců a tím i jejich zaměstnanost je sama tvůrcem pracovních míst (řidiči, servis, administrativní zaměstnanci dopravních podniků apod.).

Nejlepším způsobem, jak přiblížit veřejnou hromadnou dopravu uživatelům a opět zvýšit její rentabilitu, je její zatraktivnění a zkvalitnění. Určitým řešením, které vede ke zvýšení atraktivity veřejné hromadné dopravy a jejímu vzestupu, je zavedení integrovaných dopravních systémů. Jedná se o propojení železniční a autobusové dopravy do jednoho systému, ve kterém se vzájemně doplňují, aniž by si konkurovaly. Tento systém také propojuje městskou hromadnou dopravu, příměstskou dopravu a regionální dopravu, dále omezuje souběžné jízdy jednotlivých druhů dopravy a co nejuvhodnějším způsobem řeší dopravní obslužnost území. Výhodou je také jednotný cenový tarif a jízdní řád platný u všech dopravců zapojených do integrovaného systému. Veřejná doprava se tak stává pro své uživatele výrazně přehlednější, je také zajištěna dobrou provázaností navazujících spojů. Za nevýhodu tohoto systému považujeme poměrně špatnou dopravní obslužnost v oblastech, kde spolu hraničí jednotlivé integrované dopravní systémy. Tento systém je výhodný také pro dopravce, kteří

mají garantované proplácení prokazatelných ztrát od státu. Zavedení integrovaných dopravních systémů se tedy jeví jako příznivé pro všechny zúčastněné strany – cestující, dopravce i stát.

Význam veřejné dopravy ještě roste v pohraničních venkovských oblastech, kde umožňuje spojení menších obcí s centrálním sídlem a umožňují tak zachování stávajícího sídelního systému. Doprava je v těchto oblastech významným faktorem regionálního rozvoje, považujeme ji dokonce za jeden z jeho podmiňujících faktorů. Ve venkovském prostoru je na jednu stranu zvýšená nutnost dojížděky, na druhou stranu je zde nižší počet potencionálních zákazníků, a proto jsou tyto oblasti pro dopravce neatraktivní. Význam veřejné dopravní obslužnosti ještě vzrostl po pádu socialismu, kdy došlo k prostorovému rozptýlení výrobních aktivit a zvýšila se nutnost dojíždění za prací. Kvalitní veřejná doprava ovšem není důležitá jen pro periferie, ale i pro jádrové oblasti, neboť venkovské oblasti jsou zdrojem pracovní síly, díky které mohou jádrové oblasti udržovat svůj rozvoj.

Důležitost dopravy pro regionální rozvoj nejlépe ukazuje příklad 19. století, kdy došlo k rozvoji železniční dopravy. Řada měst, která byla napojena na železniční síť, v krátké době zvýšila svůj význam a převzala úlohu do té doby významnějších měst, která nebyla napojena na železniční síť. Samotná doprava ovšem na rozvoj oblasti nestačí. Pokud nejsou zajištěny dostatečné finance, kvalitní lidské zdroje a další faktory významné pro rozvoj regionu, doprava sama o sobě nemůže podnítit rozvoj regionu.

Pro rozvoj regionů samozřejmě nestačí samotná veřejná doprava. Důležitá je kvalitní doprava jako celek. Pokud má venkovský region zajištěnou kvalitní dopravu, stává se poměrně atraktivním pro mnohé firmy, které usilují o rozšíření svých aktivit. Venkovské oblasti nabízejí mnohem levnější pozemky než jádrové oblasti. Pokud je v oblasti dobrá dopravní síť, která umožňuje dojíždění zaměstnanců a bezproblémové napojení podniku do logistického řetězce, tak se tyto oblasti stávají poměrně lákavé pro lokalizaci podniků. Doprava je důležitá také pro cestovní ruch. Příhraniční venkovské oblasti jsou typické poměrně často zachovalým přírodním prostředím, které je atraktivní pro turisty, pro které je doprava také důležitá. Kvalitní dopravní obslužnost může znamenat také přísun obyvatel do těchto oblastí, neboť venkovské oblasti mají zpravidla nižší cenu nemovitostí než jádrové oblasti.

Kvalitní veřejná doprava je pro pohraniční venkovské oblasti nezbytná. Bez ní by mohlo docházet k zaostávání těchto již poměrně marginálních regionů. Proto je důležité sledovat kvalitu dopravní obslužnosti, v případě zjištění nedostatků se je snažit odstranit. Do budoucna

bude důležité především zatraktivnit veřejnou dopravu tak, aby nebyla pro dopravní podniky příliš nerentabilní a měly zájem ji v těchto oblastech udržovat.

6. Charakteristika zkoumaných regionů

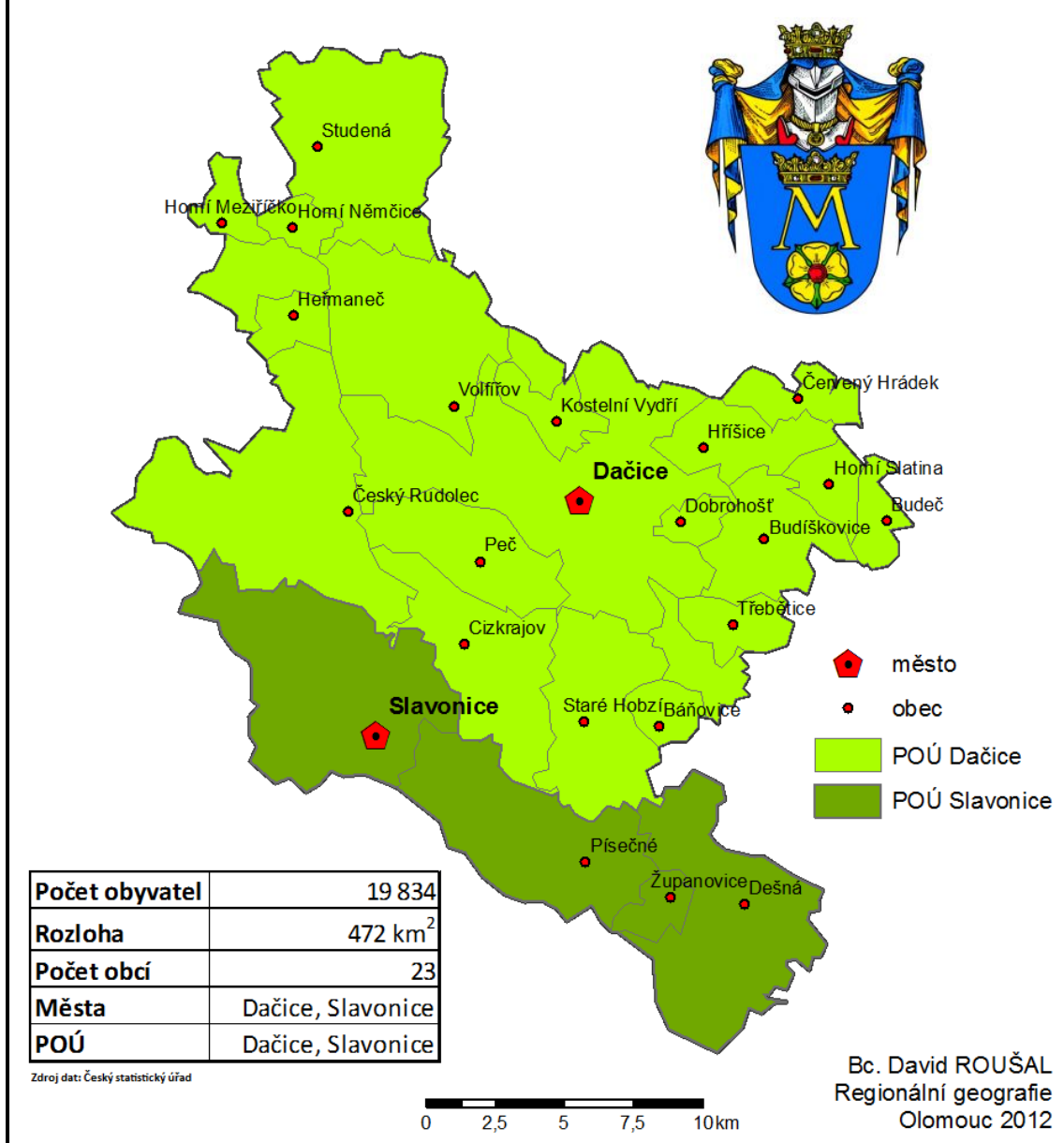
6.1 Charakteristika SO ORP Dačice

SO ORP (správní obvod obce s rozšířenou působností) Dačice se nachází v nejvýchodnější části Jihočeského kraje (viz. příloha č. 1). Správní obvod sousedí celkem se 4 dalšími správními obvody obcí s rozšířenou působností (na západě Jindřichův Hradec, na severu Telč, na severovýchodě Moravské Budějovice a na východě Znojmo). Na jihu tvoří jeho hranici státní hranice s Rakouskem. Tento správní obvod se nenachází jen na státní hranici, ale i na hranicích 3 krajů. Jeho geometrická perifernost je velmi výrazná. Tato poloha není výhodná ani z hlediska dopravní obslužnosti (viz. kap. 8) . Svojí rozlohou, která činí 472 km², se řadí na 59. místo v rámci České republiky a jedná se tedy o jeden z větších obvodů. Z výměry okresu tvoří 58,9 % zemědělská půda, 32,1 % lesní plochy a 0,9 % zastavěné území (Český statistický úřad, 2012). Vzdálenost⁵ ze správního centra SO ORP do Českých Budějovic, jakožto krajského města, činí 82 km. Dačice leží poměrně daleko od centra kraje, a to především při srovnání se vzdáleností od centra kraje Vysočina - Jihlavy. Tato vzdálenost je téměř poloviční (42 km). Vzdálenost do hlavního města Prahy je rovných 150 km.

Na území správního obvodu leží celkem 23 obcí. Z toho 2 jsou s pověřeným obecním úřadem. Jedná se o Dačice a Slavonice (viz. obr. 5). Do působnosti pověřeného obecního úřadu ve Slavonicích patří celkem 4 obce – Dešná, Písečné, Slavonice a Županovice. Na území leží 2 města – Dačice a Slavonice. Sídlní strukturu tvoří spíše menší obce do 500 obyvatel (nejmenší je Dobrohošť s 50 obyvateli), pouze 3 obce mají více než 1000 obyvatel. Největší je centrum správního obvodu, město Dačice, které v roce 2010 mělo 7 785 obyvatel (Český statistický úřad, 2012). Město Dačice je přirozeným centrem regionu a tento fakt je dán přírodními a historickými podmínkami. Větší část území se nachází na území euroregionu Silva Nortica.

⁵ Byla brána v úvahu nejkratší možná.

ADMINISTRATIVNÍ ČLENĚNÍ SO ORP DAČICE

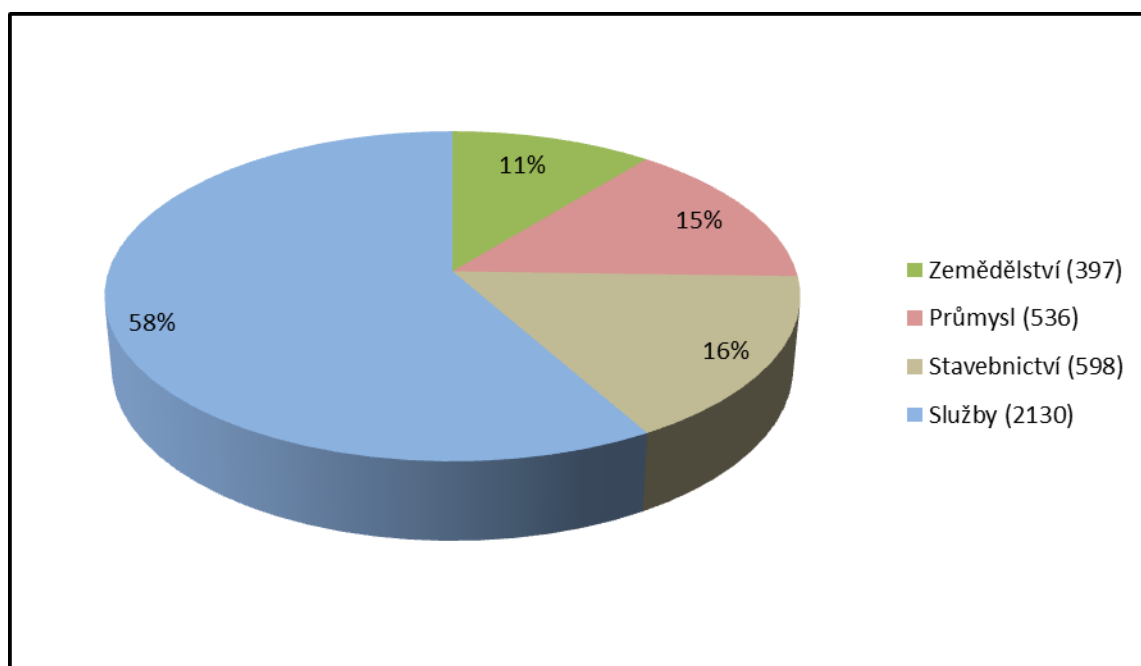


Obr. 5: Administrativní členění SO ORP Dačice

Celkový počet obyvatel k 31. 12. 2010 byl 19 834 (Český statistický úřad, 2012). Hustota zalidnění činí 42 ob./km². Jedná se o velmi podprůměrnou hustotu, která se nachází zhruba na úrovni 1/3 průměrné hustoty zalidnění České republiky (která je 131 ob./km²). Rozložení obyvatel je nerovnoměrné. Nejvíce obyvatel se koncentruje v centrální části okolo města Dačice. Nejméně obydlená jsou území ležící v těsném sousedství se státní hranicí. V těchto místech hustota zalidnění často nedosahuje ani hodnot 20 ob./km². Tato nízká hustota je dána polohou území, které leží na periferii, a také ekonomickými podmínkami, které v této oblasti nejsou příliš příhodné. Z celkového počtu žije zhruba 1/2 obyvatelstva ve městech (52,4 %). Území má tedy vysoký podíl venkovského obyvatelstva. Jedná se o jednu z nejvyšších hodnot

podílu venkovského obyvatelstva v České republice. Míra nezaměstnanosti činila v roce 2010 12,53 %, což se rovná nadprůměrné míře nezaměstnanosti. V rámci regionu se vyskytují oblasti s extrémně vysokou nezaměstnaností, která například v obci Županovice dosahuje 42,3 %. Větší než 20% nezaměstnanost je ještě v dalších 5 obcích (Dešná, Dobrohošť, Heřmanec, Horní Meziříčko a Písečné).

Celý Jihočeský kraj má dlouhou tradici v zemědělství a obdobné je to i v SO ORP Dačice. Celkový počet ekonomických subjektů v regionu je 3 756 (viz. obr. 6). Jak je vidět v grafu, poměrně významnou část zabírají zemědělské subjekty, což je dáno charakterem oblasti a příhodnými podmínkami. Počet průmyslových a stavebnických subjektů je obdobný. Nejvýznamnější postavení zaujímá sektor služeb, ve kterém mají největší zastoupení velkoobchod, maloobchod, ubytování, pohostinství. Jedná se převážně o menší podniky s regionálním významem. V regionu se nachází 52 subjektů, které se zaměřují na dopravu a skladování. Mezi nejvýznamnější průmyslové podniky regionu patří TRW-DAS (výroba dílů a příslušenství motorových vozidel), Centropen (výroba školních a kancelářských potřeb), PKD (výroba kovových konstrukcí).



Obr. 6: Struktura ekonomických subjektů v SO ORP Dačice v roce 2010 (zdroj dat: Český statistický úřad).

6.2 Charakteristika okresu Velký Krtíš

Okres Velký Krtíš se nachází v jižní části Banskobystrického kraje při hranicích s Maďarskem (viz. příloha č. 1). Sousedí s dalšími 4 okresy (na západě Krupina, na severu Zvolen a Detva, na východě Lučenec) a na jihu jeho hranici tvoří státní hranice s Maďarskem. Vzdálenost správního centra okresu od centra kraje, Banské Bystrice, je 72 km. Vzdálenost

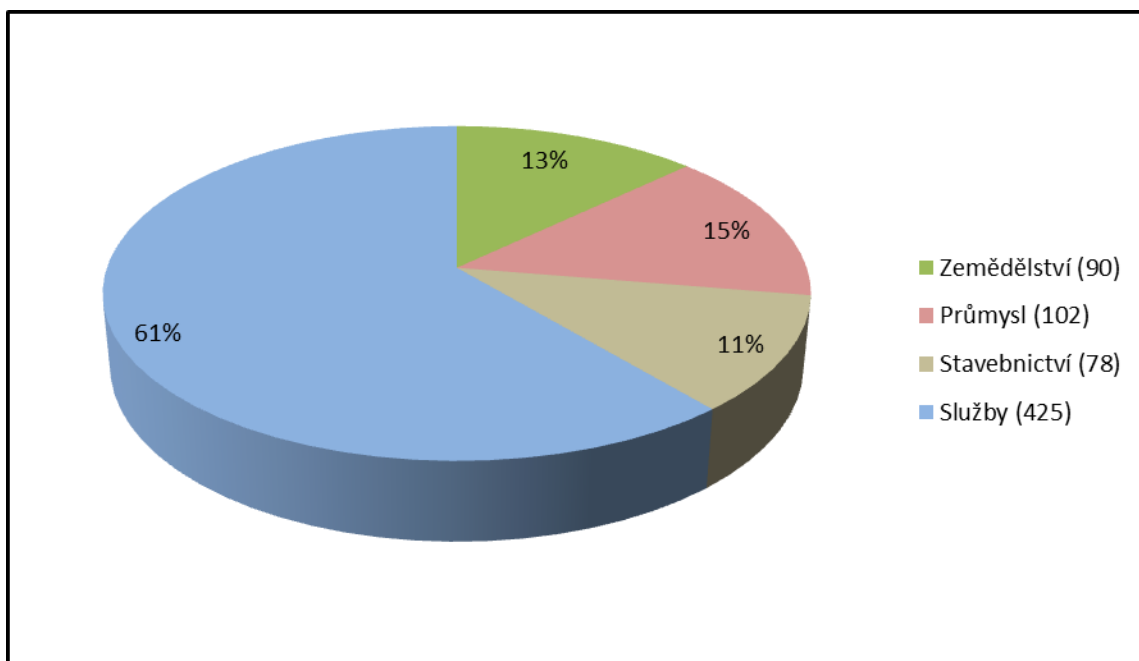
od hlavního města Bratislavy je 204 km. Rozlohou okresu 848,2 km² se řadí mezi středně velké okresy Slovenska. Z této rozlohy připadá plných 62 % na zemědělskou půdu (Štatistický úrad Slovenskej republiky, 2012).

Celkově se na území okresu nachází 71 obcí. Z toho 2 mají status města - Velký Krtíš a Modrý Kameň. Sídlní strukturu tvoří především obce s nízkým počtem obyvatel. Okres je součástí euroregionu Neogradiensis⁶.

V okrese v roce 2010 žilo 45 654 obyvatel (Štatistický úrad Slovenskej republiky, 2012). Hustota zalidnění je 54 ob./km². Jedná se o velmi nízkou hustotu zalidnění, která je přibližně na poloviční hodnotě než je průměr státu (111 ob./km²). Na území 3 obcí dokonce hustota osídlení nedosahuje ani hodnoty 10 ob./km² (Červeňany, Pravica, Šuľa). Co se prostorového rozložení obyvatelstva týče, celému regionu dominuje centrum, kde je výrazně vyšší hustota osídlení. Nejméně jsou osídlené severní oblasti okresu. Nízká hustota je typická pro celý Banskobystrický kraj. Je dána polohou území, nízkou hustotou osídlení a špatnou socioekonomickou situací regionu. Celé Slovensko se vyznačuje poměrně vysokým podílem venkovského obyvatelstva (45 %). V okrese Velký Krtíš je podíl venkovského obyvatelstva ještě vyšší - celých 68 %. Region se tak vyznačuje výrazně venkovským charakterem. Toto řídké osídlení klade velké nároky na dopravu a především na dopravní obslužnost.

Okres Velký Krtíš charakterizuje vysoká míra nezaměstnanosti. Míra nezaměstnanosti v roce 2010 byla 23,71 %, což je vysoké číslo, které ukazuje na velmi špatnou situaci na pracovním trhu. Poměrně špatná situace regionu na trhu práce je způsobena dřívější orientací regionu na těžbu hnědého uhlí, která začala být počátkem 90. let výrazně omezována. Data mohou být do jisté míry zkruslena vysokým podílem pracovníků v zemědělství a stavebnictví, které se vyznačuje značnou sezónností. Přesto je zřejmé, že situace na pracovním trhu je v regionu bezútěšná. Průměrná mzda zaměstnance je 623 €, což je výrazně nižší hodnota oproti průměru za Slovensko, která činí 828 €. (Štatistický úrad Slovenskej republiky, 2012)

⁶ Tvoří jej historické území Novohradská. Na slovenské straně se jedná o okresy Lučenec, Poltár a Velký Krtíš. Na maďarské straně se jedná o Župu Nógrád.



Obr.7: Struktura ekonomických subjektů v okrese Velký Krtíš (zdroj dat: Štatistický úrad Slovenskej republiky)

Region se vyznačuje výraznou orientací na zemědělství a navazující potravinářský průmysl. Celkový počet ekonomických subjektů v regionu je 695 (viz. obr. 7). Nejvýraznější podíl spadá na obor služeb. Zemědělství se věnuje 13 % podniků a orientuje se především na živočišnou produkci. Dopravou a skladováním se zabývá 43 podniků. Průmysl se zaměřuje hlavně na strojírenství a dřevozpracující výrobu. Převažují malé podniky do 20 zaměstnanců - takových podniků se v okrese nachází celkem 624. Pouze jeden podnik má více než 250 zaměstnanců. Celkem výrazný počet (166) podniků má zahraniční vlastnictví. Mezi největší zaměstnavatele patří Baňa Dolina, 1. Personalna a spravcovska, PAZZ. (Štatistický úrad Slovenskej republiky, 2012)

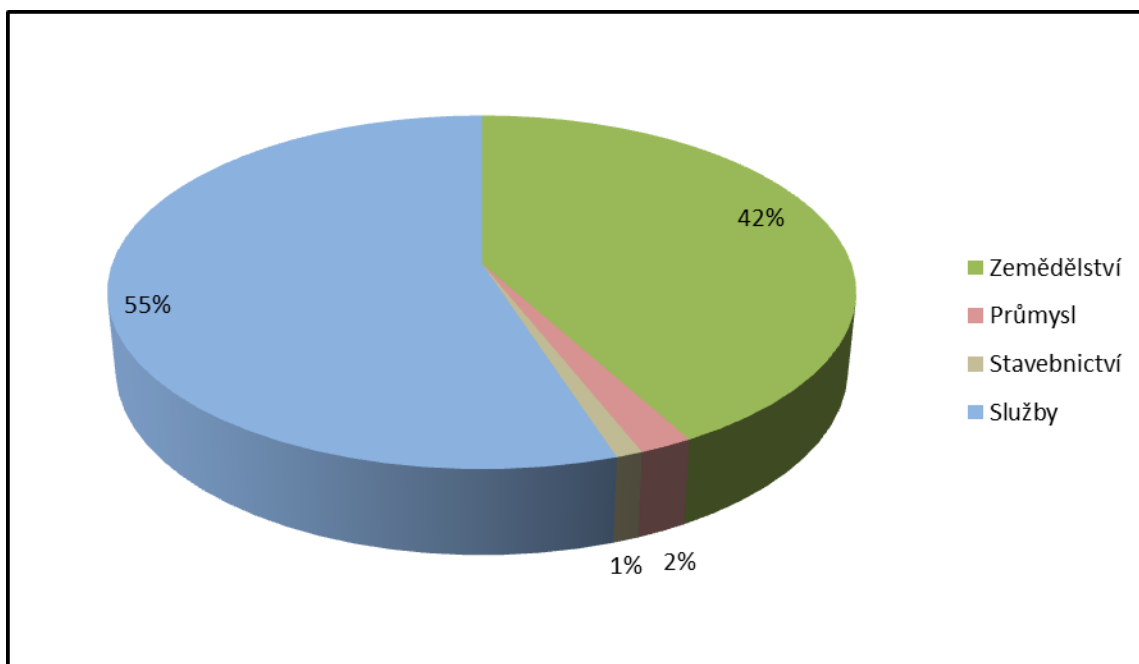
6.3 Charakteristika okresu Waidhofen an der Thaya

Okres Waidhofen an der Thaya se nachází v severní části spolkové země Dolní Rakousko (viz. příloha č. 1). Historicky náleží do oblasti Waldviertel. Jedná se o nejseverněji položený rakouský okres a současně nejseverněji položené rakouské okresní město. Okres Waidhofen an der Thaya sousedí s dalšími 3 okresy (na západě je to Gmünd, na jihu Zwettl a na východě Horn). Severní hranici tvoří hranice s Českou republikou. Rozloha je 669,1 km². Z této rozlohy připadá plných 64 % na zemědělskou půdu (Statistik Austria, 2012). Město Waidhofen an der Thaya je od centra Dolních Rakous, které leží v St. Pöltenu, vzdálené 89 km. Vzdálenost od Vídně činí rovných 120 km.

Celkově se na území okresu nachází 15 obcí, z nichž 3 mají status města - Groß-Siegharts, Raabs an der Thaya a Waidhofen an der Thaya. Celé území leží v mikroregionu Zukunstraum Thayaland a v euroregionu Silva Nortica - stejně jako SO ORP Dačice.

Okres má 26 917 obyvatel (Statistik Austria, 2012). Hustota osídlení okresu je 40 ob./km². Jedná se o velmi nízkou hustotu osídlení, která nedosahuje ani poloviny úrovně rakouského průměru (100 ob./km²). Společně s jižními částmi spolkové země Dolní Rakousko se jedná o oblast s nejvyšším poklesem populace, což je poměrně nepříznivá bilance, která může mít v budoucnu vážné následky. Míra nezaměstnanosti dosahovala v roce 2010 10,5 % (Statistik Austria, 2012), což je téměř o 2 % vyšší nezaměstnanost než v předchozím roce. Zároveň se jedná o druhou nejvyšší míru nezaměstnanosti v rámci spolkové země (Statistik Austria, 2012). V rámci Rakouska jde o poměrně vysokou míru nezaměstnanosti, protože je více než dvakrát vyšší oproti průměru za celý stát.

Celkově se zde nachází 1 311 podniků (viz. obr. 8), což je 2. nejnižší hodnota ze všech okresů Dolního Rakouska. Nejvíce ekonomických subjektů se orientuje na služby, velmi výrazné zastoupení mají zemědělské subjekty. Naopak průmysl a stavebnictví jsou v regionu zastoupeny malým počtem ekonomických subjektů. Dopravou se zabývá celkem 71 podniků. Mezi nejvýznamnější podniky regionu patří Testfluchs (kontrolní jednotky pro vesmírnou a leteckou techniku), Pollman (automobilový průmysl), KTW (zpracování plastů), Tyco Electronics. Dříve byl tento region silně orientován na textilní průmysl, ale dnes už většina podniků nefunguje. Průměrná měsíční mzda činila v roce 2008 2 070 €. (Euroregion Silva Nortica, 2012)



Obr. 8: Struktura ekonomických subjektů v okrese Waidhofen an der Thaya v roce 2010 (zdroj dat: Euroregio Silva Nortica)

6.4 Porovnání základních charakteristik sledovaných regionů

Co se týče přírodních podmínek, můžeme vzhledem k zaměření této práce konstatovat, že přírodní podmínky nekladou dopravě ani v jednom regionu výraznější překážky.

Co se socioekonomických podmínek týče, odráží situace v jednotlivých územích vzájemné postavení států. Okres Waidhofen an der Thaya vykazuje nejvyšší vyspělost téměř ve všech ukazatelích. Je následován českým SO ORP Dačice. Nejhorší je situace ve slovenském okrese Velký Krtíš. Jedná se o venkovské oblasti s velkým důrazem na zemědělskou produkci. Pohraniční území vykazují výrazně nižší hustotu osídlení oproti státním průměrům. Nejvyšší hustotu osídlení má okres Velký Krtíš, ale už jeho hustota zalidnění je velmi malá. Ostatní regiony jsou na tom ještě hůře. Všechny oblasti vykazují úbytek obyvatel a poměrně nepříznivou situaci věkového složení populace (z tohoto hlediska je na tom nejlépe okres Velký Krtíš, i když ve většině ostatních socioekonomických ukazatelů zaostává). Z hlediska nezaměstnanosti si vede nejlépe Waidhofen an der Thaya, jehož míra nezaměstnanosti by v dalších dvou státech nebyla chápána jako příliš vysoká. Na rakouské poměry se jedná o poměrně vysoké číslo. Velmi nepříznivá situace panuje v okrese Velký Krtíš, kde nezaměstnanost přesahuje 20 % a představuje velmi závažný problém z hlediska rozvoje regionu. Sídelní strukturu mají všechny regiony poměrně řídkou. Vyznačují se vysokým počtem menších sídel. Nejméně malých obcí se nachází na území okresu Waidhofen an der Thaya.

Poměrně velká část podnikatelských subjektů se ve sledovaných oblastech věnuje zemědělství. Největší podíl mají zemědělské podniky v okrese Waidhofen an der Thaya. Výrazně je

zastoupen sektor průmyslu a stavebnictví. V okrese Waidhofen an der Thaya mají oba tyto sektory nízký podíl.

Pohraničí na sebe váže problémy spojené se svojí polohou, např. hustotu zalidnění nebo ekonomickou výkonnost. Všechny tyto problémy jsou do jisté míry důsledkem poměrně nevýhodné polohy. Některé oblasti jsou postiženy strukturálními problémy (ukončení těžby uhlí v okrese Velký Krtíš). Vzhledem k těmto jevům je pro tyto regiony nezbytně nutné zajištění kvalitní dopravní obslužnosti, které jim může pomoci k zatraktivnění pro budoucí obyvatele a pro potenciaální podniky. Nezbytné je také zajištění kvalitní dopravní obslužnosti kvůli nutnosti dojíždění do správních center, na úřady, do škol a za službami, které samozřejmě nejsou umístěny ve všech jednotlivých obcích. Všechny oblasti mají poměrně vysoký potenciál cestovního ruchu, který vyžaduje kvalitní dopravu v regionu. Celkově můžeme konstatovat, že zajištění kvalitní dopravní obslužnosti je pro všechny sledované regiony nezbytné kvůli jejich dalšímu rozvoji, který je na dopravě do jisté míry závislý.

7. Dopravní poloha obcí v zájmových územích

7.1 Dopravní poloha obcí SO ORP Dačice

Na území SO ORP Dačice se nenachází žádná dálnice a rychlostní komunikace. Tento fakt není v pohraničních oblastech neobvyklý. Vzhledem ke svému strategickému významu jsou páteřní komunikace vedeny spíše ve vnitrozemí. Za horší považujeme fakt, že komunikace této kategorie se nenachází v nejbližším okolí Dačicka. Tento jev je typický pro celý Jihočeský kraj, ve kterém je nízká hustota víceproudových komunikací.

Poměrně problematická je vybavenost regionu silnicemi I. třídy. Silnice této kategorie prochází pouze severní částí regionu přes území obcí Studená a Horní Meziříčko. Jedná se o silnici I/23. Komunikace prochází řešeným územím úsekem o délce 7,2 km. Hustota silnic I. třídy činí 0,02 km/km² a je patrné, že nemá pro dopravu v rámci správního obvodu význam (i když celkový význam pro dopravu je nepopiratelný).

Základní kostru silniční sítě regionu tvoří silnice II. třídy (přehled hlavních komunikací je uveden v tab. 1). V západovýchodním směru tvoří tuto kostru silnice II/151, která vede dopravu směrem na Moravské Budějovice. V severojižním směru tvoří tuto kostru silnice II/406, která vede dopravu z Jihlavy přes Dačice do Rakouska. Poměrně problematické je protažení hlavních tahů centrem města Dačice. Rozvojové dokumenty do budoucna plánují výstavbu obchvatu města, ale v současné době je veškerá doprava vedena přes centrum města, kde dochází k jejímu zpomalení. Rovněž obtěžuje místní občany hlukem a znečištěním.

Nepříliš dobrá je dopravní poloha regionu vzhledem k železniční síti. Oblastí prochází pouze regionální trať č. 227 (Kostelec u Jihlavy – Slavonice). Tato jednokolejná neelektrifikovaná trať kopíruje Moravskou Dyji a probíhá územím v severojižním směru. Na území SO ORP Dačice se nalézá pouze 9 stanic⁷. Jedním z největších problémů tratě jsou kromě špatného technického stavu umístění stanic a zastávek v menších obcích. Zde se zastávky velmi často nachází v extravilánu obcí, případně pouze místních částech obcí, což vede ke snížení atraktivity železniční přepravy pro místní obyvatele.

Vzhledem k severojižní orientaci a k tomu, že trať prochází centrem regionu, jeví se jako možné protažení této trati směrem na Rakousko, na jehož území končí trať pouze několik kilometrů od hranic. Takové napojení by jistě bylo prospěšné pro celý region, především pro rozvoj

⁷ Z toho 4 jsou na území města Dačice a 2 ve Slavonicích.

turistického ruchu. Její dosavadní provoz je však značně neekonomický, proto je v některých rozvojových plánech navrhováno její zrušení a nahrazení autobusovou dopravou.

Tab.1 :Komunikace v SO ORP Dačice

Číslo komunikace	Třída	Trasa
I/23	I.	Strmilov – Studená – Telč
II/151	II.	Nová Bystřice – Kunžak – Dačice – Budeř – Litoňov
II/152	II.	Nová Bystřice – Slavonice – Jemnice
II/406	II.	Třešť – Telč – Dačice – Slavonice – Rakousko
II/407	II.	Stará Říše – Nová Říše – Dačice
II/408	II.	Horní Němčice – Dačice – Jemnice – Suchohrdly – Tasovice – Hevlín
II/409	II.	Počátky – Studená – Slavonice – Rancířov – Vratěnín
II/410	II.	Jemnice – Dešná - Rakousko
227	železnice	Kostelec u Jihlavy – Dačice - Slavonice

Zdroj dat: Územně analytické podklady správního obvodu ORP Dačice

V Dačicích, Slavonicích a Studené se nachází autobusové nádraží, v ostatních obcích se nacházejí pouze autobusové zastávky. Poměrně problematická je také existence výrazného dopravního hrdla, kterým je most přes Moravskou Dyji. Ten je jediným mostem přes tento tok, který umožňuje intenzivnější dopravu. V oblasti se nalézá i jeden silniční hraniční přechod (Slavonice – Fratres).

Pokud se podíváme na dopravní polohu jednotlivých obcí regionu znázorněnou v přílohách 2 a 3, na první pohled zjistíme, že je velmi špatná. Převážná část obcí správního obvodu vykazuje špatnou dopravní polohu. Většinou jimi prochází pouze jedna komunikace II. třídy, která je v některých obcích doplněná železniční tratí. Obec Volfířov nezískala v hodnocení dopravní polohy ani jeden bod, protože se v blízkosti nenachází ani jedna komunikace II. třídy. Nejlepší je situace v severozápadní části správního obvodu (Studená, Horní Němčice) a v centrálních částech regionu (Dačice, Slavonice). U Studené a Horních Němčic je to dané především procházející silnicí I. třídy. U obcí Dačice a Slavonice je lepší dopravní poloha daná křížením silnic II. třídy v jejich katastru a také procházející železniční tratí.

Celkově lze dopravní polohu obcí regionu ohodnotit jako velmi špatnou. To je dáno hned několika faktory. Jedná se především o řídké zalidnění dané oblasti. Svou roli hraje struktura osídlení, která je tvořena malými sídly. Vybudování kvalitní infrastruktury, která by je mohla všechny propojit, by bylo finančně náročné. Nízký počet kvalitních komunikací v celém českém pohraničí má svůj historicko-politický podtext. Je způsoben vývojem ve druhé polovině 20. století, kdy za období socialismu nebyla státem příliš podporovaná doprava v nejbližším okolí hranic.

7.2 Dopravní poloha obcí okresu Veľký Krtíš

Okresem Veľký Krtíš neprochází žádná dálnice a rychlostní silnice. Nevedou tudy žádné železniční tratě celostátního významu. Důvody jsou obdobné jako u SO ORP Dačice. Ani okolím regionu nevedou žádné dálnice a rychlostní silnice.

Osy dopravní sítě regionu (viz. tab. 2) tvoří silnice I. třídy I/75, která prochází zhruba středem území v západovýchodním směru a silnice II. třídy II/527, která prochází také středem území, ale v severojižním směru. Obě tyto komunikace svírají téměř pravý úhel, protínají se ve městě Veľký Krtíš a jsou doplněny ještě 2 silnicemi II. třídy. Zbytek silničních komunikací tvoří komunikace nižších tříd. Železniční síť je zde zastoupena jednou tratí, která prochází malou částí na východě regionu a nemá žádný význam, protože není v současnosti v provozu.

Celková délka silnic I. třídy okresu je 44,4 km (hustota 0,05 km/km²). Délka silnic II. třídy činí 99,1 km (0,12 km/km²) a délka silnic III. třídy 232,9 km (0,27 km/km²). Celková hustota všech výše vypsanych komunikací je 0,44 km/km². Tato hustota je o něco vyšší než celková hustota komunikací Banskobystrického kraje. Je také vyšší než průměrná hustota komunikací na Slovensku (0,37 km/km²). Silnice zabírají celkovou plochu o rozloze 2 497 555 m². (Portál cestnej databanky, 2012)

Silnice I/75 má celostátní význam a spojuje západní Slovensko se středním Slovenskem. Spojuje tři cesty evropského významu: E 571, E 77 a E 58. I/75 prochází okresy Galanta, Šala, Nové Zámky, Levice, Veľký Krtíš a Lučenec. Problémem této komunikace je její stav. Některé úseky jsou v nevyhovujícím, až havarijním stavu. Vzhledem k tomu, že se jedná o jedinou takto významnou komunikaci v regionu, na které se uskutečňuje intenzivní provoz, je tento stav nevyhovující.

Nadregionální význam má silnice II/527, která územím prochází v severojižním směru. Silnice protíná okres v úseku o délce 66,7 km. Kromě této komunikace se v okrese nacházejí ještě další 2 silnice II. třídy. Obě procházejí východní částí okresu. Jedná se o silnice II/585 (12,3 km) a silnice II/591 (20 km). Stejně jako u I/75 se lze i o silnicích II. tříd říci, že se nacházejí ve značně nevyhovujícím technickém stavu.

Tab.2 : Komunikace v okrese Veľký Krtíš

Číslo komunikace	Třída	Trasa
I/75	I.	Galanta - Čelovce - Veľký Krtíš – Závada - Lučenec
II/527	II.	Velké Turovce - Ipeľské Predmostie – Veľký Krtíš
II/585	II.	Lučenec – Velká nad Iplom – Potor
II/591	II.	Banská Bystrica – Zvolenská Slatina - Dolná Strehová

Zdroj dat: Portál cestnej databanky

Z vytvořené mapy a tabulky dopravní polohy (viz. přílohy č. 2 a 3) je patrná špatná dopravní poloha obcí v celém okrese, což je dáno nízkou hustotou komunikací I. i II. třídy. Velmi špatnou dopravní polohu vykazují obce ve dvou oblastech okresu - oblast mezi silnicemi I/75 a II/527 a území v jihovýchodní části regionu. Touto oblastí neprochází žádná silnice vyšší třídy. Nachází se zde železnice, která v současnosti není v provozu. Tato špatná situace by mohla být způsobena železnicí, která dříve plnila roli dopravního tahu ve směru na centrum okresu. Po zastavení vlakového provozu v oblasti neexistuje žádná silnice vyšší třídy, protože dříve ani nebyla potřeba. Celkem 19 obcí nezískalo v hodnocení dopravní polohy ani jeden bod, což odpovídá velmi špatné situaci, protože se jedná o více než čtvrtinu všech obcí okresu. Pokud k tomuto faktu přičteme ještě špatný technický stav komunikací vyšších tříd, jedná se o velmi špatný výsledek.

Nejlepší dopravní polohu vykazují obce podél silnice I/75. Celá tato oblast se vyznačuje lepší dopravní polohou v porovnání se zbytkem regionu. Nejlépe jsou na tom obce v severovýchodní části okresu, protože jsou vhodně umístěny v dosahu zmíněné silnice I/75 a tuto silnici protíná silnice II. třídy. Celkem 9 obcí získalo v hodnocení dopravní polohy 4 body (Horná Strehová, Modrý Kameň, Slovenské Kláčany, Dolná Strehová, Vieska, Pôtor, Veľký Krtíš, Malý Krtíš).

Celkovou dopravní polohu obcí regionu můžeme ohodnotit jako velmi špatnou. Mnohdy se nenacházejí v blízkosti silnic I. a ani II. třídy. Technický stav komunikací je neuspokojivý. Síť silnic není doplněna železniční tratí. Důvody této špatné dopravní polohy jsou podobné jako v případě Dačicka. - kombinace socioekonomických a politických důvodů, které z větší části zapříčinily současný stav dopravní sítě okresu Veľký Krtíš.

7.3 Dopravní poloha obcí okresu Okres Waidhofen an der Thaya

Regionem neprochází žádná rychlostní silnice a dálnice. Celková délka komunikací v okrese Waidhofen an der Thaya je 609,3 km. Z této hodnoty tvoří 516,3 km Landesstraßen L. Landesstraßen B zabírají 93 km. Hustota Landesstraßen B je tedy 0,14 km/km².

Osy komunikační sítě tvoří Landesstraßen B, které jsou doplněny poměrně hustou sítí Landesstraßen L. Tyto osy tvoří v severojižním směru silnice B36, která je kolmo protínána silnicemi v západovýchodním směru. Jedná se o silnice B30, B5 a B2. Tyto silnice protínají silnici B36 poměrně v pravidelných intervalech a vytváří celkově rovnoměrnou síť komunikací. Významným tahem je především silnice B30, která prochází velkou částí česko-rakouského pohraničí. Nachází se zde výše zmíněný přechod Slavonice – Fratres.

Tyto osy komunikační sítě jsou doplněny sítí silnic Landesstraßen L. V severojižním směru se jedná především o L59 a L55. V západovýchodním směru jsou to silnice L52, L60 a L63. Komunikace jsou dále doplněny sítí komunikací nižšího významu. Komunikace v celém okrese se vyznačují poměrně vysokou kvalitou a systematickou údržbou.

Tab. 3: Komunikace v okrese Waidhofen an der Thaya

Číslo komunikace	Třída	Trasa
B2	Landesstraße B	Schögrabern – Vitis – státní hranice
B5	Landesstraße B	Allwangspitz – Waidhofen an der Thaya – státní hranice
B30	Landesstraße B	Guntersdorf – Drosendorf – Dobersberg - Schrems
B36	Landesstraße B	Persenbeug – Zwettl – Vitis - Dobersberg
L52	Landesstraße L	Horn – Raabs an der Thaya - Dobersberg
L55	Landesstraße L	Hadersdorf – Gross Siegharts – Raabs an der Thaya
L59	Landesstraße L	Waidhofen an der Thaya – Thuma - Oberndorf
L60	Landesstraße L	Waidhofen an der Thaya – Dietmanns – Klein-Ulrichschlag
L61	Landesstraße L	Heidenreichstein – Haslau - Vitis
L63	Landesstraße L	Thaya – Gastern – státní hranice
L65	Landesstraße L	Kirchberg – Wolfenstein - Allensteig
L67	Landesstraße L	Zwettl – Windigsteig – Dobersberg – státní hranice

Zdroj dat: Statistik Austria

Na území okresu se vyskytuje několik železničních tratí, ale nenachází se zde žádné vlakové stanice, proto nemají pro dopravu v okrese žádný význam.

Velká část obcí získala na základě bodového ohodnocení dopravní polohy poměrně vysoký počet bodů (viz. přílohy č. 2 a 3). Nejlepší polohu vykazují obce podél komunikace B36 - získaly vysoké hodnocení díky častému křížení této komunikace s dalšími komunikacemi stejné kategorie. Nejvíce, osm bodů, získalo centrum okresu Waidhofen an der Thaya. Velký počet bodů je zapříčiněn výhodnou polohou města na křižovatce několika významných komunikací. Další 3 obce dosáhly na 7 bodů. Nejhorší dopravní polohu vykazují obce Ludweis (1 bod) a Gross Siegharts (2 body), které se nenacházejí poblíž žádné komunikace kategorie Landesstraße B. Žádná obec okresu Waidhofen an der Thaya nezískala 0 bodů.

Celkovou dopravní polohu obcí okresu Waidhofen an der Thaya můžeme vyhodnotit jako dobrou z hlediska srovnání pohraničních regionů. Územím sice neprochází žádná vícepruhová komunikace, ale nachází se zde docela hustá síť kvalitních jednoproudových komunikací.

7.4 Porovnání dopravní polohy pohraničních regionů

Dopravní poloha sledovaných regionů z velké části odpovídá ekonomické vyspělosti jednotlivých států. Nejlepší dopravní polohu vykazují obce okresu Waidhofen an der Thaya. Výborné charakteristiky dopravní polohy jsou dané existencí husté sítě jednoproudých komunikací vyšší kategorie. Lepší propojení obcí sítí kvalitních komunikací může být způsobené

sídelní strukturou, která se vyznačuje průměrně vyšší velikostní kategorií obcí. Okres Waidhofen an der Thaya nemá jako jediný problémy s kvalitou komunikací, které jsou na ostatních dvou územích na některých místech v havarijním stavu.

Jako 2. v pořadí bychom mohli považovat území SO ORP Dačic. Na tomto území sice nejsou silnice I. třídy, ale nachází se zde poměrně hustá síť silnic II. třídy. Na rozdíl od zbylých dvou regionů mohou alespoň některé obce správního obvodu těžit z polohy poblíž železniční tratě. Nejhorší situace je v okrese Velký Krtíš. Na jeho území se nacházejí silnice I. třídy, ale ve velmi malé hustotě. Silnice I. třídy jsou navíc podporovány pouze řídkou sítí silnic II. třídy. Navíc se veškeré, i páteřní komunikace, nacházejí v nevyhovujícím technickém stavu.

V pohraničních regionech můžeme z hlediska vybavení dopravní strukturou najít některé společné znaky:

- nízká hustota komunikací vyšších kategorií,
- nízká hustota železničních tratí,
- v případě Česka a Slovenska havarijní stav vozovek.

Nízká hustota páteřních tahů národních dopravních sítí je daná socioekonomickými podmínkami v pohraničních územích a i politickými důvody. Pohraničí je příznačné malou hustotou zalidnění a vysokým počtem obcí s nízkým počtem obyvatel. Vytvoření sítě komunikací vyšší třídy by bylo v těchto oblastech finančně náročné a návratnost kapitálu by nebyla vysoká. Páteřní tahy národních sítí se v pohraničních oblastech neumísťují ze strategických důvodů - pokud dojde k mezinárodnímu konfliktu, je dopravní infrastruktura jedním z hlavních cílů. V případě Česka a Slovenska je slabá dopravní infrastruktura pohraničních oblastí dána politickou situací v období socialismu, kdy nebyla přílišná náklonnost k dopravě v blízkosti státní hranice.

Celkově můžeme pohraniční území vyhodnotit z pohledu kvality a hustoty dopravní sítě jako problematická. Přestože není dopravní poloha a dopravní obslužnost v přímé úměře, může tento fakt hrát roli v nárocích na dopravní obslužnost.

8. Vyhodnocení dopravní obslužnosti

8.1 Dopravní obslužnost SO ORP Dačice

8.1.1 Zajišťování dopravní obslužnosti v SO ORP Dačice

Dopravní obslužnost je v České republice na poměrně vysoké úrovni. To je dáno dřívější politickou situací v období socialismu, kdy byl kladen velký důraz na veřejnou dopravu. Doprava je upravována legislativním rámcem a samotný pojem dopravní obslužnost je v České republice definován zákonem č. 194/2010 Sb. (Ministerstvo dopravy, 2012):

- Dopravní obslužností se rozumí zabezpečení dopravy po všechny dny v týdnu, a to především do škol a školských zařízení, k orgánům veřejné moci, do zaměstnání, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a k uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb včetně dopravy zpět, která přispívá k trvale udržitelnému rozvoji územního obvodu.

Veřejná doprava je v České republice dotována ze 2 zdrojů veřejných prostředků. První je státní rozpočet, který prostřednictvím kapitoly Ministerstva dopravy přispívá na provoz veřejné dálkové železniční osobní dopravy. Druhým zdrojem jsou krajské rozpočty, ze kterých je financována dopravní obslužnost uvnitř území krajů (regionální vlaková spojení a regionální autobusové linky). Kraje se stávají objednateli základní dopravní obslužnosti a přidělují jednotlivým dopravcům dotace v takové výši, aby pokryly prokazatelnou ztrátu z provozování osobní přepravy a dávaly dopravci přiměřený zisk. S dopravci jsou uzavírány dlouhodobé smlouvy, což je v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady č. 1370/2007. Cílem nařízení je stabilizovat a provázat objednávku přepravních služeb a vytvořit přívětivé investiční možnosti dopravcům.

Kraje pro lepší koordinaci a efektivnost dopravy zřizují koordinátory dopravy. Existence, resp. zřízení této organizace či organizační složky je důležitým předpokladem pro vytvoření moderního integrovaného dopravní systému (IDS), který by přispěl ke zvýšení efektivnosti a atraktivnosti veřejné dopravy. Integrované dopravní systémy jsou na území České republiky úspěšně zaváděny od 90. let 20. století.

Budování dopravy je pro Jihočeský kraj jednou z priorit. Význam dopravy a jejího rozvoje dokládá i to, že v rámci Programu rozvoje Jihočeského kraje pro roky 2007 - 2013 jsou plánované investice výrazně vyšší než výdaje na jakoukoliv jinou oblast. Výdaje na dopravu

v plánovaném období tvoří 4,8 mld. Kč, zatímco výdaje na všechny ostatní oblasti tvořily 1,9 mld. Kč.

Koordinátorem dopravy v Jihočeském kraji je společnost JIKORD. Společnost JIKORD je koordinátorem dopravy již od roku 2010. Nejedná se o součást integrovaného dopravního systému, ale o snahu směřující ke zlepšení organizace veřejné dopravy. Podle plánů kraje by vytvoření funkčního IDS mělo být dalším krokem v práci s veřejnou dopravou v Jihočeském kraji. V současné době pracuje JIKORD především na zefektivnění veřejné dopravy. Přistupuje k rušení nevytížených linek, nahrazování nerentabilních druhů dopravy výhodnějšími (autobus za vlak), eliminaci souběhů linek či ke koordinaci dopravy s Rakouskými pohraničními regiony. Plánované rušení nerentabilních tratí, resp. spojů, by mělo zasáhnout i zkoumaný region Dačicko. Podle plánů kraje by měl být osobní provoz na trati č. 227 ukončen a veřejná doprava by měla být přenesena pouze na silnici. (JIKORD, 2012)

Dopravní obslužnost v Jihočeském kraji je zajišťována celkem 13 autobusovými dopravci a 2 železničními dopravci. Ti v kraji provozují celkem 353 linek. Největších výkonů dosahuje společnost ČSAD Autobusy České Budějovice. Celkové výdaje na zajištění dopravní obslužnosti Jihočeského kraje činily v roce 2010 více než 890 mil. Z tabulky 4 je vidět skokový nárůst ve výdajích na dopravní obslužnost mezi roky 2008 a 2009, který byl způsoben zrušením financování ztráty osobní železniční dopravy ze zisku nákladní dopravy a potřebou modernizovat vozový park. Celkově jsou výdaje na zajišťování veřejné dopravy kraji ještě mnohem vyšší. Část přepravních výkonů je uskutečňována spoji, které jsou dotovány z financí MD ČR.

Tab. 4: Výdaje na zajištění dopravní obslužnosti Jihočeského kraje [tis. Kč]

Rok	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Autobusová doprava	327 232	336 726	348 253	358 285	384 355	365 375
Železniční doprava	289 086	299 141	311 604	318 301	519 700	518 539
Celkem	616 318	635 867	659 857	676 586	904 055	883 914

Zdroj dat: JIKORD

Doprava v regionu a její rozvoj je řešena v celé řadě rozvojových dokumentů. Jedná se o dokumenty různé úrovně – krajské, správního obvodu, mikroregionu. Mezi nejvýznamnější rozvojové dokumenty řešící dopravu v regionu patří:

- Zásady územního rozvoje Jihočeského kraje,
- Plán dopravní obslužnosti území na léta 2012 – 2016 – Jihočeský kraj,
- Akční plán rozvoje kraje pro rok 2007 – 2013,
- Územní plán velkého územního celku Javořické vrchoviny,

- Program rozvoje mikroregionu Dačicko,
- Aktualizace rozvojové strategie mikroregionu Dačicko pro období 2012 – 2017.

Ve správním obvodu SO ORP Dačice je obslužnost zajišťována autobusovou i vlakovou dopravou. Dopravní obslužnost správního obvodu je zajišťována 7 autobusovými a 1 železničním dopravcem. Jedná se o společnosti: ČSAD Jindřichův Hradec, Josef Štefl – tour, ICOM transport, ČSAD AUTOBUSY České Budějovice, ČAS-SERVICE, A-Z BUS, Dr Richard Niederösterreich Verkehrsbetrieb GmbH & Co KG a České dráhy. Nejvíce obcí obsluhují společnosti ČSAD Jindřichův Hradec a Josef Štefl – tour. Obě tyto společnosti obsluhují po 18 obcích. Ostatní dopravci mají spíše místní význam a ve správním obvodu mají své zastávky na dálkových spojích. 3 obce mohou těžit z přímé dostupnosti železnice. Je zde také několik zastávek, které obsluhují místní části obcí. Výhody vlakového spojení se ukazují především o víkendech, je ale nutné poukázat na ztrátovost železniční dopravy, která na této regionální trati vyžaduje výrazně vyšší dotace než doprava autobusová. Průměrná dotace Jihočeského kraje na ujetý kilometr byla v roce 2011 u autobusové dopravy 19,52 Kč/km, zatímco u železniční dopravy činila 97,78 Kč/km (JIKORD, 2012). Zajímavostí je působení 1 rakouského autobusového dopravce, který zastavuje v obci Slavonice.

Představitelům pohraničních regionů České republiky i Rakouska je zřejmý význam vzájemné spolupráce při rozvoji dopravního spojení mezi oběma státy. Oblast je součástí euroregionu Silva Nortica a z jeho iniciativy bylo uskutečněno několik společných projektů a další projekty jsou plánované do budoucna. Rozvojové plány v oblasti dopravy jsou v euroregionu Silva Nortica zamýšleny především s ohledem na rozvoj cestovního ruchu. Jedním z úspěšných projektů je zprovoznění autobusových linek Zwettl – Dobersberg – Telč a Raabs an der Thaya – Slavonice – Dačice - Telč.⁸

8.1.2 Vnější dopravní obslužnost SO ORP Dačice

Z pohledu vnější dopravní obslužnosti se u SO ORP Dačice ukazuje nevýhodná poloha regionu, který je vzdálen od významnějších dopravních os, proto má problematické spojení s centrálními oblastmi České republiky.

Velmi špatné je přímé spojení Českými Budějovicemi, centrem kraje. Z důvodu dojíždění velkého množství obyvatel regionu do krajského města za prací a do vysokých škol by si spojení

⁸ Většina plánů počítá s financováním ze zdrojů Dolního Rakouska, což je logické vzhledem k ekonomické úrovni pohraničních regionů na obou stranách hranice. Otázka je, do jaké míry je správné toto jednostranné financování, pokud větší ekonomický přínos budou mít turisticky atraktivní regiony Jihočeského kraje a do jaké míry bude Dolní Rakousko ochotno tyto projekty financovat, když nepůjde jenom o vzdálené plány, ale o konkrétní investice.

Dačicka s krajským městem zasluhovalo výraznějšího zkvalitnění. V současné době je přímé dopravní spojení Dačic a Českých Budějovic zajištěno v pracovních dnech pouze třemi páry spojů. Poslední spoj do Českých Budějovic vyjíždí v 12:20 a v opačném směru v 18:40. Špatná je i situace ohledně cestovního času. Při vzdálenosti obou měst 82 km trvá cesta nejrychlejšímu přímému spoji téměř 2 hodiny. Přímé spoje zajišťují celkem tři dopravní společnosti – ČSAD Jindřichův Hradec, ČAS-SERVICE a ČSAD AUTOBUSY České Budějovice. O víkendech je situace ještě horší. V sobotu není spojení zajištěno žádným autobusem a v neděli obsluhují trasu pouze tři páry spojů. Pokud vezmeme v úvahu spojení s jedním nutným přestupem, zajištění dopravního spojení mezi Dačicemi a Českými Budějovicemi se rozšiřuje na 14 párů spojů v pracovní dny, osm o sobotách a devět o nedělích. Tento stav je dostačující, i když dochází k prodloužení cestovního času.

Dalším významným centrem v blízkosti regionu je Jihlava. Ta sice neplní funkci administrativního centra, ale je významná z hlediska vyjížděky z regionu. Paradoxem je, že právě k Jihlavě má Dačicko výrazně lepší dopravní dostupnost. Tento fakt je dán historickým vývojem regionu, který po dlouhou dobu spádoval spíše k Jihlavě a vzdálenost mezi Dačicemi a Jihlavou je pouhých 42 km. Počet přímých spojů ve všedních dnech je 5. U některých spojů je značně nevýhodný cestovní čas. O sobotách je přímé spojení zajištěno pouze 1 a v neděli 2 páry spojů. Dopravu na této trase zajišťují 3 dopravní společnosti – ICOM transport, ČSAD Jindřichův Hradec a České dráhy. Výrazně lepší je situace, pokud budeme brát v úvahu spoje s jedním nutným přestupem. V tomto případě je počet spojů v pracovní dny 19. Spoje jsou rozděleny do celého dne (4:15 – 19:34). Jejich nevýhodou je dlouhý cestovní čas. Ukazuje se, že spojení s centrem Kraje Vysočina, Jihlavou, je lepší než spojení s Českými Budějovicemi, i když kraj Vysočina není objednavatelem dopravy v regionu.

Spojení s hlavním městem Prahou je v týdnu zajištěno 1 párem spojů, o sobotách to jsou 2 a o nedělích 4. Pokud budeme brát v úvahu možnost 1 přestupu, počet spojení se v pracovní dny zvýší na devět párů spojů.

8.1.3 Vnitřní dopravní obslužnost SO ORP Dačice

Vnitřní dopravní obslužnost mezi centrem správního obvodu a ostatními obcemi uvnitř regionu je zajištěna autobusovou i železniční dopravou. Počty spojů ve směru zázemí – centrum se ve všední dny pohybují od 0 do 26. Celkově je dopravní obslužnost v pracovních dnech zabezpečena 249 spoji. Tento počet je rovnoměrně rozdělen do 2 časových období 2:00 – 9:59 a 10:00 – 17:59. Ranní dojížděku do centra zajišťuje 116 spojů a odpolední dojížděku 114 spojů. Toto rovnoměrné rozdělení je příhodné a dá se říci, že platí ve všech obcích regionu.

Nejlepší dopravní obslužnost vykazují obce v bezprostředním okolí města Dačice (viz. přílohy 4 a 7). Nejvíce spojů je zajištěno z obcí Budiškovice (26), Český Rudolec (25) a Peč (24). Dobrou dopravní obslužnost vykazují obce v jihozápadní části regionu (Slavonice, Cizkrajov).

Horší spojení vykazují některé obce v severozápadním a severovýchodním okraji regionu, kde se počet spojů pohybuje od 2 (Horní Meziříčko) do 10. Nejhorší je situace v jihovýchodní části území. Jedná se o obce Županovice, Báňovice a Dešná. Počet spojů z obcí v této oblasti nedosahuje ani 5. Z obce Županovice nevede do Dačic ani jeden spoj. V této části regionu hraje svoji roli blízkost Jemnice, která leží v sousedním správním obvodu a přebírá část dojížděky za prací a službami.

Velmi špatná je dopravní obslužnost regionu o sobotách (viz. přílohy 5 a 8). Dochází k výraznému omezení počtu spojů - oproti 249 spojům vybavovaných v týdnu je v sobotu vypravováno pouze 24. Jedná se o desetinásobný pokles. V tuto dobu mají spojení pouze 3 obce, a to především v odpoledních hodinách. Jedná se o obce Cizkrajov (7), Peč (7) a Slavonice (10). Obdobná je situace o nedělích (viz. přílohy 6 a 9). Oproti sobotám je sice patrný mírný nárůst počtu spojů (celkem 28), ale stále se jedná o velmi malé číslo. Většina obcí nemá zajištěno přímé spojení do Dačic. Spojení existuje pouze z 5 obcí – Budiškovice (1), Českého Rudolce (3), Cizkrajova (7), Peče (7) a Slavonic (10).

8.1.4 SWOT analýza a zhodnocení dopravní obslužnosti SO ORP Dačice

Tab.5 :SWAT analýza dopravní obslužnosti SO ORP Dačice

SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
<ul style="list-style-type: none"> - působení koordinátora dopravy - hustá dopravní síť silnic nižších tříd 	<ul style="list-style-type: none"> - periferní poloha regionu - okrajová poloha vzhledem k centru kraje - nízká hustota zalidnění - sídelní struktura tvořená převážně malými obcemi - vedení hlavních komunikací centry obcí - jeden silniční most přes Moravskou Dyji, který je použitelný pro intenzivnější dopravu - neexistence dálnice nebo rychlostní silnice - malá hustota komunikací I. třídy - malá hustota železniční sítě - špatná poloha železničních stanic - nízká kvalita železniční sítě i pozemních komunikací - špatné dopravní spojení s centrem kraje
PŘÍLEŽITOSTI	HROZBY
<ul style="list-style-type: none"> - členství v euroregionu Silva Nortica a posílení pohraniční spolupráce - napojení na nadřazenou dopravní infrastrukturu - posílení autobusového spojení s Rakouskem - vytvoření integrovaného dopravního systému Jihočeského kraje, resp. kraje Vysočina 	<ul style="list-style-type: none"> - zaostávání regionu z důvodů špatné dopravní dostupnosti - odliv obyvatel z regionu - nedostatek financí pro zlepšení dopravní infrastruktury - pokles zájmu o veřejnou hromadnou dopravu - snížení dotací pro regionální veřejnou dopravu, resp. snížení počtu spojů - v případě zrušení provozu na železniční trati č. 227 neadekvátní nahrazení jiným druhem veřejné dopravy

Celkově lze vnější dopravní obslužnost SO ORP Dačice vyhodnotit jako problematickou. Přímé spojení s centrem kraje je značně nevyhovující na druhou stranu počet spojů s jedním přestupem je dostačující. Paradoxní je, že dopravní spojení s Jihlavou, která je centrem sousedního kraje, je výrazně lepší.

Celkově můžeme ohodnotit zajištění vnitřní dopravní obslužnosti ve správním obvodu ve všední dny jako dostačující, přestože se potýká s řadou problémů. Jedná se například o malou obsazenost některých spojů, kdy nedochází k využívání kapacit dopravních prostředků. Je nutné brát v úvahu ekonomickou stránku věci. Problematická je i kvalita nasazovaných dopravních prostředků, se kterou je velká část uživatelů nespokojena (JIKORD, 2012). V případě vyššího počtu spojů by mohlo docházet k nižší obsazenosti dopravních prostředků a ztrátový provoz by se stal ještě více neekonomickým. Pozitivní je existence spojení z téměř všech obcí v regionu, proto nedochází ke zvyšování perifernosti těchto obcí. Velice špatná je situace o víkendech, kdy není zajištěno spojení z téměř žádných obcí. V tuto

dobu se ukazuje výhoda obcí obsluhovaných železniční dopravou. Neuspokojující je situace především o nedělích, především s ohledem na potřebu dojíždění do škol a do zaměstnání. V tuto dobu je nutné zajistit spojení do centra, odkud je možné pokračovat dalšími spoji mimo region.

8.2 Dopravní obslužnost okresu Velký Krtíš

8.2.1 Zajišťování dopravní obslužnosti okresu Velký Krtíš

Veřejná doprava je na Slovensku stejně jako v České republice upravovaná legislativou, která zavádí samotný pojem dopravní obslužnosti:

- dle Zákona č. 56/2012 o silniční dopravě, který nabyl platnost v březnu 2012:
 - dopravní obslužností se rozumí vytvoření přiměřeného rozsahu nabídky dopravních služeb ve vnitrostátní dopravě, tak aby byla zabezpečená veřejná doprava na území kraje nebo obce.
- dle Zákona č. 514/2009 o dopravě na drahách:
 - dopravní obslužností je za účely tohoto zákona zabezpečení a poskytování přiměřeného rozsahu dopravních služeb ve vnitrostátní veřejné dopravě na území vymezeném ve smlouvě o dopravních službách ve veřejném zájmu, zejména na zabezpečení dopravy do zaměstnání, škol, zdravotnických zařízení, úřadů a zpět.

Jak je vidět tak dopravní obslužnost je na Slovensku definována jak v zákoně o silniční dopravě, tak i o dopravě na drahách. Znění dopravní obslužnosti, které je uvedené v české legislativě se blíží spíše Zákona č. 514/2009. Ten však na rozdíl od české definice pojímá dopravní obslužnost úžeji a nezahrnuje do ní kulturní a společenské potřeby.

Systém veřejné dopravy na Slovensku je obdobný jako v České republice. Je však možné v něm identifikovat několik rozdílů. V rámci železniční dopravy je poměrně problematické překrývání kompetencí krajů a státu. Je snaha o přenesení kompetencí na kraje, což je také podporováno změnou legislativy. V současné době však převažuje systém financování veřejné železniční dopravy (i na regionální úrovni) ze zdrojů státu a regionální autobusové dopravy ze zdrojů kraje. Na rozdíl od České republiky jsou obce objednavatelem pouze městské hromadné dopravy. Další odlišností od systému veřejné dopravy v České republice je nízký stupeň rozvoje

integrovaných dopravních systémů⁹, které začaly na Slovensku vznikat teprve v posledních několika letech. Regionální autobusová doprava je plně v kompetenci krajů, které jsou také jejím objednavatelem, určují její cenu a hradí dopravci prokazatelnou ztrátu. Objednavatelem železniční veřejné dopravy je stát, který ji zároveň dotuje. Kraj je objednavatelem regionální veřejné dopravy a také hradí prokazatelnou ztrátu dle smlouvy o dopravních službách ve veřejném zájmu.

Veřejná doprava tvoří významnou část výdajů Banskobystrického kraje, a jak ukazuje tabulka č. 6, tak tyto výdaje budou dále narůstat. Většinu autobusové dopravy v Banskobystrickém kraji zajišťují společnosti SAD Zvolen a SAD Lučenec, které mají s krajem uzavřené dlouhodobé smlouvy. Dále zde působí deset dopravců, kteří již nemají takový význam (často se jedná pouze o dálkové autobusy, které Banskobystrickým krajem pouze projíždí) – SAD Banská Bystrica, HRÍBIK, BRANISLAV KOVÁČIK, Banskobystrická autobusová doprava, MUČINA, Tibor Schnierer – AUTOBUSOVÁ DOPRAVA, BUSTRANS J. M., ULICKÝ Ján – FANTASTIC, Marián Lalík – Autobusová a nákladní doprava, MJC. V posledních letech byly vloženy velké investice do modernizace vozového parku, který se dříve vyznačoval vysokým stářím dopravních prostředků.

Tab. 6: Schválený rozpočet Banskobystrického kraje pro rok 2011 a plánovaný pro léta 2012-2014 [€]

Rok	2011	2012	2013	2014
Infrastruktura	11 336 709	11 500 000	12 000 000	12 300 000
Veřejná doprava	12 600 000	15 516 959	16 192 003	16 192 003
Doprava celkem	23 936 709	27 016 959	28 192 003	28 492 003

Zdroj: Banskobystrický samosprávný kraj

Mezi hlavní rozvojové dokumenty, které řeší dopravu v kraji, patří:

- Program hospodárskeho, sociálneho a kultúrneho rozvoja Banskobystrického samosprávneho kraja,
- Plán dopravnej obslužnosti Banskobystrického kraja,
- Územný plán veľkého územného celku Banskobystrický kraj,
- Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja Mesta Veľký Krtíš
- Územný plán mesta Veľký Krtíš

Doprava na území okresu Veľká Krtíš je zajišťována celkem 5 dopravními společnostmi, z nichž jednoznačně největší podíl má společnost SAD Zvolen, která zajišťuje veřejnou dopravu

⁹ Jedním z důvodů je roztržitost kompetencí v oblasti objednávání a financování, k jejímuž řešení se začalo přistupovat až v posledních letech.

na většině území. Tuto společnost doplňují další 4 dopravci – SAD Lučenec, SAD Michalovce, ČSAD Tišov a Ján Ulický Fantastic. Tito dopravci však mají spíše místní význam.

8.2.2 Vnější dopravní obslužnost okresu Veľký Krtíš

Vnější dopravní obslužnosti byla posuzována vzhledem ke středisku kraje Banské Bystrici a hlavnímu městu Bratislavě. Do Banské Bystrice vedou v pracovních dnech pouze 3 spoje (v opačném směru 4), které provozuje společnost SAD Zvolen. Jedná se o malý počet, který není pro zajištění potřeb obyvatelstva ideální. Rozšíříme-li posuzování o spoje s maximálně 1 přestupem, zjistíme, že spojení je zajišťováno celkem 11 páry spojů. Tento počet spojů lze ohodnotit jako poměrně dostačující. Situace o sobotách je o něco horší, protože přímé spoje jsou zajištěny pouze 2 páry spojů a linek s maximálně 1 přestupem je celkem 6 párů. Tento pokles je poměrně výrazný, ale k zajištění dopravní obslužnosti o sobotách je dostačující. Obdobná je situace o nedělích - přímé spojení zajišťují 3 páry spojů a spojení s maximálně 1 přestupem zabezpečuje dohromady 7 párů spojů.

Spojení s Bratislavou je v pracovních dnech zajištěno celkem 6 přímými autobusovými spoji. Vzhledem ke vzdálenosti se jedná o poměrně příznivou hodnotu. Pokud započítáme i spoje s maximálně 1 přestupem, získáme dohromady 16 spojení. Je vidět, že obslužnost, s ohledem k hlavnímu městu, je zajištěna velmi kvalitně a plně postačuje potřebám obyvatelstva. I spojení o sobotách a nedělích ukazuje příznivé hodnoty. Přímé spojení je o sobotách zajištěno 4 autobusy a spojení s maximálně 1 přestupem je zajištěno 12 autobusy. O nedělích je situace ještě lepší, protože počet přímých spojů je 7 a počet spojů s maximálně jedním přestupem je 14. Dopravní obslužnost je o to lepší, pokud si uvědomíme vzdálenost mezi oběma městy a cestovní čas (i u nejrychlejších spojů je to okolo 4 hodin).

8.2.3 Vnitřní dopravní obslužnost okresu Veľký Krtíš

Vnitřní dopravní obslužnost ve všední dny je zajištěna 792 spoji. Rozdělení těchto spojů mezi dopolední a odpolední hodiny je téměř rovnoměrné. Na časový interval do 9:59 připadá 385 spojů a k časovému intervalu od 10:00 do 17:59 přísluší celkem 374 spojů. Z hlediska rozložení počtu spojů během dne můžeme situaci ohodnotit jako příznivou. Toto časové rozdělení spojů není stejné u všech obcí v regionu. Nachází se zde několik obcí, u kterých lze rozložení spojů označit za nerovnoměrné. Většinou se jedná o obce s nízkým počtem spojů, které mají zajištěnou obslužnost v ranní dopravní špičce a odpoledne jsou obsluhovány pouze 1 či žádným autobusem.

Co se týče prostorového rozložení četnosti spojů (viz. přílohy 4 a7), v okrese lze najít místa s dobrou i špatnou dopravní obslužností. Nejlepší dopravní obslužnost vykazují obce v blízkosti okresního centra - například z obce Modrý Kameň je to 46 autobusů. Další 2 obce mají více než 30 spojů a 10 obcí má spojení s okresním centrem zajištěné více než 20 spoji denně. Hlavním důvodem vysokého počtu spojů je jejich poloha. Některé z obcí jsou částečně obsluhované městskou hromadnou dopravou města Velký Krtíš. Vcelku dobrou dopravní obslužnost vykazují obce podél hlavních dopravních tahů. Tyto oblasti jsou obsluhovány více než 10 spoji denně. Na území je i několik obcí s velmi špatnou dopravní obslužností. Jedná se především o oblasti v severovýchodní, jihovýchodní a západní části okresu. I když bychom počítali spoje s maximálně 1 přestupem, situace v těchto oblastech by nebyla o mnoho lepší. Oblast na západě regionu je od centra vzdálená a neprochází jí žádný významný dopravní tah. Území v jihovýchodní části regionu se nachází v bezprostřední blízkosti hranice. Svoji roli zde může hrát malá hustota kvalitních komunikací a dřívější možnost železničního spojení, po jehož zrušení zatím nebyla poskytnuta adekvátní náhrada v podobě autobusové dopravy. Zarážející je špatná dopravní obslužnost v severovýchodní části území, protože tato oblast se nachází poměrně blízko centra okresu. Na území leží 3 obce, které nemají zajištěnou dopravní obslužnost v průběhu pracovního týdne. Jedná se o obce Kleňany, Olováry a Pravicu. Tyto obce se nacházejí ve výše zmíněných regionech a ukazují na nízkou úroveň dopravní obslužnosti.

O sobotách je dopravní obslužnost (viz. přílohy 5 a 8) zajišťována 201 spoji. Jedná se o pokles zhruba na jednu čtvrtinu oproti pracovním dnům - 63 spojů je vypravováno v průběhu v intervalu do 9:59 a 122 v intervalu od 10:00 do 17:59. Toto rozdělení je nerovnoměrné a nepříliš vhodné. Lze namítnout, že o sobotách není taková nutnost dojíždět po ránu do práce nebo do škol, přesto je vhodné spoje rozložit do celého dne. Prostorové rozložení dopravní obslužnosti je obdobné jako v případě pracovních dnů. Nejlépe zajištěnou obslužnost mají obce v blízkosti centra okresu a oblasti podél hlavních dopravních tahů. Nejlepší dopravní obslužnost o sobotách mají obce Dolná Strehová (11) a Čebovce (10). Nejhorší dostupnost mají obce ve stejných oblastech jako v pracovní dny. O víkendech je situace v těchto regionech o to horší, že z těchto obcí nejsou vypravované žádné přímé spoje. Kromě obcí ve výše zmíněných oblastech se zde nachází několik dalších obcí, které nemají zajištěnou dopravní obslužnost o sobotách. Celkově není žádný spoj vypravován z 21 obcí, což tvoří 30 % všech obcí okresu. Jedná se o vysokou hodnotu a situaci o sobotách lze označit za nevyhovující.

O nedělích je situace obdobná jako o sobotách (viz. přílohy 6 a 9). Dochází pouze k mírnému zvýšení počtu spojů. Obce jsou obsluhovány 217 spoji. Rozložení těchto spojů v průběhu dne je ještě horší než o sobotách. Na dopolední hodiny připadá pouze 47 spojů a na odpolední 137

spojů. Toto rozložení není příhodné a bylo by vhodné spoje lépe rozložit do celého dne. Prostorové rozložení spojů je obdobné. Nejlépe jsou obsluhovány obce v blízkosti centra a obce podél hlavních dopravních tahů. Nejvíce spojů vykazují obce Modrý Kameň, Dolná Strehová a Čebovce, které mají po 11 spojích. Nejhůře jsou na tom obce ve výše zmíněných oblastech. Celkový počet obcí, které nemají zajištěnou dopravní obslužnost, je o sobotách o něco menší. O nedělích nemá zajištěnou dopravní obslužnost 15 obcí (21 %).

8.2.4 SWOT analýza a zhodnocení dopravní obslužnosti okresu Veľký Krtíš

Tab.7 :SWAT analýza dopravní obslužnosti okresu Veľký Krtíš

SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
<ul style="list-style-type: none"> - hustá dopravní síť silnic nižších tříd - dobré spojení s hlavním městem prostřednictvím autobusové dopravy - modernizace vozového parku 	<ul style="list-style-type: none"> - periferní poloha vzhledem k centru kraje - nízká hustota zalidnění - sídelní struktura tvořená převážně malými obcemi - vedení hlavních komunikací centry obcí - malá hustota komunikací 1. třídy - chybějící provoz železniční dopravy - nízká kvalita pozemních komunikací - špatné dopravní spojení s centrem kraje - špatná dopravní obslužnost některých částí regionu
PŘÍLEŽITOSTI	HROZBY
<ul style="list-style-type: none"> - napojení na nadřazenou dopravní infrastrukturu - vytvoření železničního spojení s Maďarskem - rozvoj cestovního ruchu 	<ul style="list-style-type: none"> - zaostávání regionu z důvodů jeho špatné dopravní dostupnosti - odliv obyvatel z regionu - nedostatek financí pro zlepšení dopravní infrastruktury - pokles zájmu o veřejnou hromadnou dopravu

Vnější dopravní obslužnost okresu Veľký Krtíš lze vyhodnotit jako uspokojující. Počet spojů do centra kraje předchází prohlubování negativních aspektů plynoucích z periferní polohy regionu. Dopravní spojení s hlavním městem je kvalitní. Na první pohled je patrný nepoměr mezi zajištěním dopravní obslužnosti k Banské Bystrici (ta je Velkému Krtiš mnohem blíže než Bratislava) a k Bratislavě. Důvodem může být celkový nepoměr mezi propojením oblastí v severojižním a západovýchodním směru, který je patrný v celém Slovensku a je dán přírodními i historickými faktory.

Dopravní spojení obcí s centrem okresu vykazuje v pracovních dnech v rámci okresu velké rozdíly. Nacházejí se zde obce s velkým počtem spojení, které jsou částečně obsluhovány

i městskou hromadnou dopravou, ale nalézají se zde i několik oblastí, které mají velmi špatnou dopravní obsluhu. V případě okresu Velký Krtíš je vidět korelace mezi dobrou dopravní polohou a kvalitní dopravní obsluhou. Lze identifikovat několik obcí, které díky své poloze na hlavních dopravních tazích (především podél silnice I/75, ale i při silnici II/527) disponují v porovnání s ostatními obcemi regionu i dobrou dopravní obsluhou.

Nevyhovující je situace o víkendech, kdy dochází k výraznému omezení počtu spojů. Velká část obcí nemá zajištěno žádné přímé spojení s centrem okresu. I v časovém rozložení spojů lze najít velkou nerovnoměrnost, která je dána vyšším počtem spojů v pozdějších hodinách.

8.3 Dopravní obslužnost okresu Waidhofen an der Thaya

8.3.1 Zajišťování dopravní obslužnosti okresu Waidhofen an der Thaya

System rakouské veřejné hromadné dopravy je upravován legislativou, z níž je pro samotnou veřejnou dopravu nejdůležitější Spolkový zákon o uspořádání veřejné dopravy, který mj. upravuje (Daněk, 2008):

- organizaci provozování veřejné osobní dopravy na krátké vzdálenosti,
- financování veřejné osobní dopravy na krátké vzdálenosti,
- postavení, působnost, úlohu a funkci dopravních svazů.

Na rozdíl od Česka a Slovenska zde tedy existuje zákon, který se zabývá pouze veřejnou dopravou.

V Rakousku je rozšířen systém tzv. dopravních svazů, které usilují o spolupráci dopravních podniků a různých módů dopravy, tak aby byl systém veřejné dopravy co nejefektivnější. Jedná se tedy o obdobu českých integrovaných dopravních systémů. V Rakousku je tento systém však na vyšší úrovni a pokrývá území celého státu. Toto je mimo jiné možné díky poměrně monopolnímu postavení státního koncernu ÖBB, který zajišťuje velkou část veřejné dopravy. Tento systém lze označit z pohledu standardizace a koordinace dopravní obslužnosti za poměrně efektivní, ale je nutné zdůraznit nedostatek srovnatelné konkurence a z toho plynoucí nevýhody. Oblast Dolního Rakouska patří do svazu Verkehrsverbund Ost-Region. (NÖ Strategie Verkehr, 2010)

Dopravní obslužnost zajišťují v okrese Waidhofen an der Thaya 2 dopravní společnosti - státní dopravce ÖBB-Postbus a společnost Dr. Richard Verkehrsbetriebe. Společnost ÖBB-Postbus zajišťuje dopravu ve všech obcích a Dr. Richard Verkehrsbetriebe ji doplňuje v 5 obcích.

Ve srovnání se sledovaným českým regionem je zde dopravní obslužnost zajišťována malým počtem subjektů.

Rakouský systém regionální veřejné dopravy se vyznačuje dalšími specifiky. Jedním z nich je efektivní využívání minibusů s kapacitou 8 míst k sezení v řídce osídlených regionech a provoz systému tzv. autobusů na zavolání (Rufbus). Jejich linky jsou obsluhovány minibusy, pro které je stanoven pevný jízdní řád, ale vyjíždějí pouze v případě, že je 45 min před jejich plánovaným výjezdem ohlášena poptávka po jejich provozu. V okrese Waidhofen an der Thaya provozuje tento systém společnost Dr. Richard Verkehrsbetriebe.

8.3.2 Vnější dopravní obslužnost okresu Waidhofen an der Thaya

Z hlediska vnější dopravní obslužnosti má okres Waidhofen an der Thaya výhodnou polohu - zemské hlavní město Sankt Pölten je od města Waidhofen an der Thaya je vzdálené 89 km a spolkové hlavní město Vídeň 120 km. Počet přímých autobusových spojení do Sankt Pöltenu v pracovní dny je nízký. Spojení je zajišťováno 4 páry spojů. Rozložení těchto spojů v průběhu dne není ideální. Všechny autobusy jsou vypravovány v brzkých ranních hodinách a poslední vyjíždí v 6:49. Cestovní čas je poměrně vysoký – 1h 55 min.. Špatná je situace o víkendech, kdy není zajištěné spojení s centrem spolkové země ani jedním spojem. Počet spojení není lepší, ani pokud se bere v potaz možnost jednoho přestupu.

Dobré spojení má Waidhofen an der Thaya se spolkovým hlavním městem Vídní. Přímé spojení existuje jen 1, a to v pracovní dny, ale pokud se započítá možnost 1 přestupu, existuje mezi Waidhofenem a Vídní 14 párů spojů, o sobotách 5 a o nedělích 4 páry. Cestovní čas je vcelku dobrý, protože nejrychlejší spoj tuto trasu ujede za 1 h 50 min. Spojení s Vídní, která je o 31 km dál než Sankt Pölten, je dokonce o 5 min rychlejší.

8.3.3 Vnitřní dopravní obslužnost okresu Waidhofen an der Thaya

Dopravní obslužnost v průběhu pracovního týdne (viz. přílohy 4 a 7) je v okrese Waidhofen an der Thaya zajišťována 158 spoji. Počet spojů, které vyjíždějí v časovém intervalu od 02:00 do 09:59, je 58. V intervalu od 10:00 do 17:59 je to 87 spojů. Ze 7 obcí je možné se dostat do centra regionu i po 18. hodině. Je patrný určitý nepoměr mezi počtem spojů, které zajišťují dopravní spojení zázemí-centrum v ranní dopravní špičce, a množstvím spojů zajišťujících dopravní spojení v odpolední dopravní špičce. Tento nepoměr není u žádné obce příliš významný a rozložení spojů je dobré. Cestovní čas odpovídá vzdálenostem jednotlivých obcí od centra. Nejlepší dopravní obslužnost vykazují obce Groß-Siegharts a Dietmanns (obě jsou obsluhované 21 spoji). Pouze 2 obce mají zajištěnou dopravní obslužnost ve směru do centra

okresu méně než 5 spoji. Jedná se o obce Ludweis-Aigen (3 spoje) a Waldkirchen an der Thaya (4 spoje), které mají nejméně obyvatel v celém regionu, což lze považovat za důsledek nízkého počtu obyvatel těchto obcí a i z jejich periferní polohy v rámci okresu. Z průzkumu dopravní obslužnosti bylo zjištěno, že v rámci zkoumaného okresu se nenachází žádná obec bez zajištěné dopravní obslužnosti v průběhu pracovního týdne.

Pokud bylo konstatováno, že vnitřní dopravní obslužnost v rámci okresu je v pracovní dny dobrá, o zajištění dopravního spojení zázemí – centrum o sobotách a nedělích to v žádném případě tvrdit nelze. V sobotu má přímé spojení do Waidhofenu an der Thaya zajištěno 6 obcí (viz. přílohy 5 a 8). Celkově se jedná o 19 spojů denně. V případě některých obcí je rozložení během dne značně nerovnoměrné (např. u obce Dietmanns jsou všechny spoje vypraveny do 10:00). Nejlepší dopravní spojení do Weidhofenu vykazuje o sobotách obec Windigsteig, která disponuje 6 spoji rovnoměrně rozloženými do celého dne. Zbytek okresu nemá o sobotách žádné přímé spojení s centrem. Ještě horší než o sobotách je situace o nedělích (viz. přílohy a 9), kdy je přímé spojení do Weidhofenu zajištěné ze 3 obcí (Dobersberg, Thaya a Windigsteig). Ostatní obce nemají o nedělích zajištěné žádné přímé spojení s Waidhofenem.

8.3.4 SWOT analýza a zhodnocení dopravní obslužnosti okresu Waidhofen an der Thaya

Tab.8: SWAT analýza dopravní obslužnosti okresu Waidhofen an der Thaya

SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
<ul style="list-style-type: none"> - hustá dopravní síť silnic - využívání systému „autobusů na zavolání“ - využívání minibusů - vysoká kvalita vozového parku 	<ul style="list-style-type: none"> - periferní poloha regionu - okrajová poloha vzhledem k centru kraje - nízká hustota zalidnění - chybějící dálnice nebo rychlostní silnice - chybějící železniční doprava - dopravní spojení s centrem kraje
PŘÍLEŽITOSTI	HROZBY
<ul style="list-style-type: none"> - členství v regionu Silva Nortice a rozvíjení pohraniční spolupráce - napojení na nadřazenou dopravní infrastrukturu 	<ul style="list-style-type: none"> - zaostávání regionu z důvodu jeho špatné dopravní dostupnosti - odliv obyvatel z regionu - pokles zájmu o veřejnou hromadnou dopravu

Okres vykazuje špatně zajištěnou dopravní obslužnost vzhledem k centru spolkové země Sankt Pöltenu, kam jsou z Weidhofenu vypravovány 4 spoje denně, všechny v brzkých ranních hodinách. O víkendech je situace horší, protože není zajištěné žádné spojení se správním

centrem země. Dobré spojení je s Vídní – je zajištěno velkým počtem spojů rozložených rovnoměrně do celého dne. Toto spojení je s menší intenzitou zajišťováno i o víkendech.

Z hlediska vnitřní dopravní obslužnosti je stav v pracovních dnech dobrý. Dopravní obslužnost mají zajištěnou všechny obce okresu, což není v pohraničních oblastech úplně obvyklé. Spojení jsou rozložena do celého dne. Zcela odlišná je situace o víkendech, kdy je zajištění dopravní obslužnosti špatné.

V případě zajišťování dopravní obslužnosti v rámci okresu Weihofen an der Thaya lze pozitivně ohodnotit celkovou ekonomickou optimalizaci veřejné dopravy. Dopravci široce využívají minibusy, které lépe odpovídají nárokům na dopravu této méně zalidněné oblasti. Z ekonomického hlediska je přínosné provozování „autobusů na zavolání“. Tento systém zohledňuje nízkou obsazenost některých spojů a přispívá k rentabilitě veřejné dopravy.

9. Porovnání dopravní obslužnosti pohraničních oblastí

Jak ukazuje tabulka č. 9, tak příhraniční oblasti vykazují v oblasti dopravní obslužnosti řadu rozdílných, ale zároveň i společných charakteristik. Co se týče vnější dopravní obslužnosti tak je v českém a slovenském regionu, i přes vzdálenost přesahující 80 km, zajištěna dobrá dopravní obslužnost vzhledem k centru kraje, kde je spojení zajišťováno vždy více než 10 páry spojů. Naopak v případě rakouského regionu je toto spojení zajišťováno pouze 4 páry spojů. V případě Waidhofenu an der Thaya může mít vliv také blízkost hlavního města, které je významným centrem dojížděky. Zajímavostí SO ORP Dačice je lepší dostupnost vzhledem k centru sousedního kraje, než k centru vlastního kraje. Z hlediska zajištění spojení s hlavním městem vykazují všechny regiony velmi dobrou obslužnost. Nejvíce spojení vykazuje okres Velký Krtíš, a to i přesto, že je od hlavního města výrazně nejvzdálenější. Tento fakt je dán velmi dobrou dopravní polohou vzhledem k hlavnímu městu, neboť leží na spojnici mezi Bratislavou a Košicemi.

Z hlediska vnitřní dopravní obslužnosti vykazují všechny sledované oblasti velmi podobný počet spojů v pracovních dnech v přepočtu na počet obcí. V průměru na jednu obec připadá 11 až 12 spojů. Toto rozdělení však není všude rovnoměrné. Nejlepší dopravní obslužnost je v okrese Waidhofen an der Thaya, kde mají všechny obce zajištěné přímé spojení s centrem okresu. Na území SO ORP Dačic a okresu Velký Krtíš je situace o něco horší, protože zde již nemají zajištěnou přímou dopravní obslužnost všechny obce. Především v okrese Velký Krtíš můžeme identifikovat několik oblastí s velmi špatnou dopravní obslužností. O víkendech a státních svátcích je situace ve všech územích velmi špatná. V těchto obdobích nemá zajištěnou přímou dopravní obslužnost velká část obcí sledovaných regionů. V českém i slovenském regionu dochází o nedělích k nárůstu počtu spojů. Toto je dáno nutností dojíždění do vzdálenějších středních a vysokých škol a pracovišť.

Příhraniční regiony se vyznačují poměrně nízkým zastoupením železniční dopravy a nízkou hustotou železniční infrastruktury. Na sledovaných územích se nachází pouze ve SO ORP Dačice a i zde se plánuje její ukončení a přechod na autobusovou dopravu. Důvody jsou především ekonomické, protože pohraničí je typické nižší hustotou zalidnění i nízkou hustotou železniční sítě a provoz vlaků je poměrně nákladný.

Z hlediska zajišťování dopravní obslužnosti může najít mezi sledovanými oblastmi některé rozdíly. Zatímco v okresech Waidhofen an der Thaya a Velký Krtíš zajišťuje dopravu malý počet dopravců, tak v SO ORP se na provozu dopravních linek podílí velký počet dopravců. Toto

rozdělení odpovídá podmínkám v jednotlivých státech. Česká republika je typická vysokým počtem dopravců, kteří se podílejí na regionální dopravě, zatímco v Rakousku ovládá většinu spojů státní holding ÖBB. Oba tyto systémy mají své výhody i nevýhody. Rakouský systém se však jeví efektivnější z hlediska standardizace a ekonomičnosti, i když sebou nese rizika nedostatečné konkurence.

V Rakousku jsou pohraniční oblasti díky své nízké hustotě zalidnění typické rozšířeným provozem minibusů, které jsou lépe přizpůsobeny místní nízké poptávce. Provoz minibusů se sice začíná rozšiřovat i na území i zbývajících dvou státních útvarů, zatím se však jedná spíše o ojedinělé případy. Dalším projektem, kterým se Rakousko odlišuje, je provoz autobusů na zavlání, které stejně jako minibusy reagují na nízkou míru zalidnění.

Tab. 9: Vybrané ukazatele dopravní obslužnosti sledovaných pohraničních regionů

Ukazatel	Okres Waidhofen an der Thaya	SO ORP Dačice	Okres Velký Krtíš
Poč. spojů (vč. s jedním přestupem) do centra vyššího správního celku v prac. dnech	4	11	14
Poč. spojů (vč. s jedním přestupem) do hlavního města v prac. dnech	14	9	16
Poč. spojů v prac. dnech/poč. obcí	12	11	11
Podíl obcí bez přímého spojení v prac. dnech [%]	0	5	4
Podíl obcí bez přímého spojení o sobotách (nedělích) [%]	57 (73)	86 (77)	30 (21)
Vlakové spojení	ne	ano	ne
Počet společností zajišťujících vnitřní dopravní obslužnost	2	8	4
Provoz tzv. autobusů na zavlání	ano	ne	ne
Provoz minibusů	rozšířený	minimální	minimální

Na základě analýzy dopravní obslužnosti v pohraničních oblastech jednotlivých sledovaných oblastí bylo identifikováno několik opatření, která by bylo vhodné rozvíjet, tak aby se zlepšila kvalita dopravní obslužnosti pohraničních oblastí:

- zlepšení dopravní obslužnosti ve špatně obsluhovaných oblastech,
- v odůvodněných případech zrušení železničních tratí a jejich adekvátní nahrazení autobusovou dopravou,
- podpora provozu minibusů,
- zavedení systému autobusů na zavlání,
- zlepšení přeshraniční spolupráce,

- podpora vzniku a rozvoje integrovaných dopravních systémů, resp. koordinace veřejné dopravy,
- podpora rozvoje dopravní obslužnosti ze strany regionů.

Je nutné podporovat zlepšení dopravy ve špatně obsluhovaných oblastech, především s ohledem na jejich další rozvoj (viz. kapitola 5). Toto platí především pro okres Velký Krtíš, ve kterém se podařilo najít několik oblastí se zhoršenou dopravní obslužností. Problematiku dopravní obslužnosti je nutné rozvíjet také v rozvojových dokumentech. V současné době se tyto dokumenty omezují spíše jen na konstatování současného stavu a nutnosti jeho zlepšení, ale už se příliš nezabývají analýzou problémů a konkrétními návrhy (což je v kontrastu s problematikou dopravní infrastruktury, která je většinou probírána velmi podrobně).

V odůvodněných případech je možné přistoupit k rušení vlakového spojení. Je však nezbytné toto spojení adekvátně nahradit autobusovou dopravou, tak aby nedošlo ke zhoršení dopravní obslužnosti. Na sledovaných územích se toto týká pouze Dačicka, které jako jediné i nadále provozuje vlakovou dopravu, i přesto že se ukazuje její nákladnost.

Díky ekonomicky příznivějšímu provozu je vhodné podporovat provoz minibusů a současně s ním i systém autobusů na zavolání. V Rakousku je tento systém poměrně úspěšně v provozu. Na území Jihočeského kraje je ve zkušebním provozu pouze na malém území, ale v případě jeho úspěchu se plánuje rozšíření do dalších regionů. Jedním z nich je i oblast Dačicka. K masovějšímu rozšíření tohoto systému je nutná změna legislativy, která se už projednává a v průběhu roku 2012 by měla být přijata.

Poměrně vhodné je podporovat rozvoj přeshraniční spolupráce, která může mít různé podoby: protažení linek na území sousedního státu, společné financování některých projektů atd. Rozvoj dopravy na obou stranách hranice má kromě dopadu na samotnou dopravní obslužnost vliv na rozvoj cestovního ruchu, což se může pozitivně projevit na celkovém ekonomickém rozvoji regionů.

Hypotézu souvislosti ekonomického stupně rozvoje a dopravní obslužnosti, podle které měl mít nejlepší dopravní obslužnost zajištěnou rakouský okres, se podařilo potvrdit jen částečně. V pracovních dnech, kdy je zajištění kvalitní dopravní obslužnosti v rámci území nejdůležitější, vykazuje okres Waidhofen an der Thaya nejlepší dopravní obslužnost. O víkendech a státních svátcích, kdy již není dopravní obslužnost tak důležitá, okres Waidhofen an der Thaya vykazuje podobně špatnou obslužnost jako zbylé dva regiony. V případě vnější dopravní obslužnosti se vzhledem k centru spolkové země vykazuje ještě horší obslužnost.

Vyšší stupeň ekonomického vývoje se ukazuje, spíše než v kvalitě dopravní obslužnosti, v celkové ekonomické optimalizaci veřejné hromadné dopravy. Využívá dopravních módů, které lépe odpovídají poptávce po dopravě. V provozu je rozšířený systém autobusů na zavolání, který předchází nevyužití kapacity dopravních prostředků. V opodstatněných případech rakouský dopravní systém nahradil nevhodnou železniční dopravu autobusovou dopravou. Veřejná doprava je provozována malým počtem dopravních společností, které mají uzavřené dlouhodobé smlouvy s objednateli veřejné dopravy. Systém rakouské veřejné dopravy umožňuje snadnější standardizaci dopravy a lépe koresponduje s obchodními zájmy dopravních společností.

10. Závěr

Veřejná doprava zastává ve sledovaných územích nezastupitelnou roli. Vzhledem k charakteru oblastí, které se vyznačují periferností, ekonomickou zaostalostí a nízkou hustotou zalidnění, je pro rozvoj a potlačení negativních aspektů perifernosti nepostradatelné zabezpečení kvalitní dopravní obslužnosti. A to i přesto, že kvůli nízkému počtu obyvatel významně stoupají náklady na dotování ztrátovosti z provozu veřejné dopravy.

Zájem státu o zajištění dopravní obslužnosti těchto území a potlačení výše zmíněných negativních vlivů je zřejmý na území všech sledovaných států. I přes různý stupeň ekonomického rozvoje jednotlivých států a určité odlišnosti dopravních systémů vykazuje doprava v pohraničí několik společných prvků. Jedná se především o prvky, které jsou spojené s nižší poptávkou po dopravě v těchto oblastech – ekonomická neefektivnost, nízký stupeň provozu železnic, využívání minibusů.

Kromě prvků, které jsou společné pro pohraniční oblasti, bylo identifikováno také několik opatření, která jsou důležitá pro rozvoj veřejné dopravy v pohraničí. Společným jmenovatelem všech opatření je optimalizace ekonomické efektivity. Doprava v pohraničí má svá specifika daná především nižší poptávkou, na což je potřeba reagovat opatřeními, která povedou k nižší ekonomické náročnosti veřejné dopravy a v konečném důsledku umožní její trvalé udržení, nebo v lepším případě její další rozvoj. Z uvedených opatření můžeme jmenovat například rušení nevýhodných regionálních tratí nebo provoz autobusů na zavolání. Pro rozvoj dopravy je nutné podporovat několik systémových změn, např. zavádění integrovaných dopravních systémů nebo rozvoj mezinárodních linek.

Práce se dále zabývala hypotézou souvislosti ekonomického rozvoje a kvality dopravní obslužnosti. Hypotézu se podařilo částečně potvrdit, protože okres Waidhofen an der Thaya, který je na nejvyšším stupni ekonomického rozvoje a potýká se s nejmenším množstvím problémů, vykazuje zároveň také nejlepší dopravní obslužnost v pracovních dnech. Po něm následuje SO ORP Dačice a nejhorší je situace v okrese Velký Krtíš, což odpovídá ekonomické vyspělosti jednotlivých regionů. O víkendech a státních svátcích tato hypotéza už neplatí, Největší rozdíl mezi veřejnou dopravou ve Waidhofenu an der Thaya a v méně vyspělých regionech je především ekonomická efektivnost systému veřejné dopravy, která se v Rakousku různými prostředky snaží o co nejmenší nákladnost.

11. Summary

ANALYSIS OF TRANSPORT SERVICES IN SELECTED AREAS OF BORDER AREAS OF CZECH REPUBLIC, SLOVAKIA AND AUSTRIA

This thesis is mainly focused on transport services in boundary areas of Czech republic, Slovakia and Austria. Thesis provides snapshot of transport geography. Thesis describes the selected area and horizontal transport position of villages too. The evaluation of transport position is based on point evaluation of village according to its position in transportation network. Analysis of transport services is based on evaluation of number of direct transport connections on weekdays, Saturdays, Sundays and holidays. The results are presented via text, maps and tables.

Border areas are mostly periphery with number of problems. There is only low population density, therefore the low demand is there. Transport position is mostly bad. In the week are the best transport services in Austria, then in Czech Republic and the worst are in Slovakia. In the weekend are transport services bad. The worst are in Austria. Austria has the most optimized organisation of transport.

We can find some common elements in transport services of border areas:

- the situation is mostly stable in the week,
- the situation is mostly bad in the weekend,
- low proportion of railway transport,
- operation of minibuses,
- low number of connections to the centers of hierarchically superior territorial units,
- low level of cross-border cooperation,
- economic aspects of public transport.

As we can see, public transport in border areas is confronted with many problems. To improve it, we propose several measures:

- improvement of transport services in areas with bad transport services,
- abolition of railway tracks when it's convenient,

- support for the operation of minibuses,
- introduction of bus on call,
- improvement of cross-border cooperation,
- promoting integrated transport systems,
- regional support for development of transport services.

Despite of many problems is further development of transport services in border areas necessary for their further advancement.

11. Použité zdroje

- [1] BLAŽEK, J., UHLÍŘ, D.: Teorie regionálního rozvoje: nástin, kritika, implikace. Karolinum, Praha 2011, 342 s.
- [2] BRINKE, J.: Úvod do geografie dopravy. Karolinum, Praha 1999, 112 s.
- [3] DANĚK., R.: Postavení veřejné železniční dopravy v regionech. Pardubice 2008, 125 s.
Disertační práce na Dopravní fakultě Univerzity Pardubice. Vedoucí disertační práce Jaroslav Kreplík.
- [4] DŽUPINOVÁ, E. a kol.: Periférnost' a priestorové polarizácia na území Slovenska. Geografika, Bratislava 2008, 186 s.
- [5] GREGORY, D at al.: The Dictionary of Human Geography – 5th ed. John Wiley and Sons, Singapore 2009, 1071 s.
- [6] HALÁS, M.: Dopravný potenciál regiónov Slovenska. In Geografie – sborník České geografické společnosti, roč. 110, č. 4, pp. 257-270.
- [7] HALÁS, M.: Priestorová polarizácia spoločnosti s detailným pohľadom na periférne regióny Slovenska. In Sociologický časopis, roč. 44, č. 2, pp. 349-369.
- [8] HAPPL, H., PETRÁŠOVÁ, D., ADAMCOVÁ, P.: Hospodářský prostor EUROREGIO Silva Nortica. Projektverein, Waidhofen an der Thaya , 36 s.
- [9] HŮRSKÝ, J.: Regionalizace České socialistické republiky na základě spádu osobní dopravy. Geografický ústav ČSAV, Brno 1978, 182 s.
- [10] KOREC, P., HORŇÁK, M.: Súčasnú tendencie vo vývoji železničnej dopravy. In Acta Facultatis Rerum Naturalium Universitatis Comeninae, č. 40, pp. 3 – 16.
- [11] KRAFT, S.: Dopravní hierarchie středisek osídlení České republiky a její změny v transformačním období: geografická analýza. Brno 2009, 82 s. Rigorózní práce na Přírodovědecké fakultě Masarykovi univerzity.
- [12] KRAFT. S., VANČURA, M.: Geographical organization of the transport systém in Czechia and its development in the transformation period. In Geografie – sborník České geografické společnosti, roč. 114, č. 4, pp. 298-313.
- [13] KŘIVDA, V.: Dopravní geografie I. VŠB-TU, Ostrava 2006, 146 s.

- [14] MAIER, K. a kol.: Dopravní dostupnost funkčních městských regionů a urbanizovaných zón v České republice. In *Urbanismus a územní rozvoj*, roč. 10, č. 3, pp. 75-80.
- [15] MARADA, M.: Dopravní hierarchie středisek osídlení v Česku: vztah k organizaci osídlení. Praha, 2003. 116 s. Disertační práce na Přírodovědecké fakultě Univerzity Karlovi. Vedoucí Disertační práce Martin Hampl.
- [16] MARADA, M.: Dopravní infrastruktura a hierarchie středisek v českém pohraničí. In *Geografie – Sborník České geografické společnosti*, roč. 108, č. 2.
- [17] MARADA, M.: Vertikální a horizontální dopravní poloha středisek osídlení Česka. Sborník příspěvků XXI. sjezdu České geografické společnosti. Pedagogický fakulta, Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích.
- [18] MARADA, M.: Vymezení periferních oblastí a studium jejich znaků pomocí statistické analýzy. In *Geografie – Sborník České geografické společnosti.*, roč. 106, č. 1.
- [19] MARADA, M., KVĚTOŇ, V.: Význam dopravní obslužnosti v rozvoji venkovských oblastí. Sborník příspěvků z mezinárodní konference *Venkov je náš svět*. Provozně-ekonomická fakulta, Česká zemědělská univerzita v Praze, s. 422-431.
- [20] MIRVALD, S.: *Geografie dopravy I*. Západočeská univerzita, Plzeň 1999, 71 s.
- [21] RAPANT, P.: *Geoinformatika a geoinformační technologie*. VŠB-TU, Ostrava 2006, 463 s.
- [22] RODRIGUE, J. P.: *The Geography of Transport Systems*. Routledge, New York 2009, 352 s.
- [23] SEIDENGLANZ, D.: Dopravní charakteristiky venkovského prostoru. Brno, 2007, 196 s. Disertační práce na Přírodovědecké fakultě Masarykovi univerzity. Vedoucí disertační práce Václav Toušek.
- [24] SUROVEC, P.: *Provoz a ekonomika silniční dopravy I*. VŠB-TU, Ostrava 2000, 122 s.
- [25] ŠIROKÝ, J. a kol.: *Základy technologie a řízení dopravy*. Univerzita Pardubice, Pardubice 2007, 194 s.
- [26] TOUŠEK, V.: *Ekonomická a sociální geografie*. Aleš Čeněk, Plzeň 2008, 411 s.
- [27] JVOŽENÍLEK, V.: *Aplikovaná kartografie I: Tematické mapy*. Univerzita Palackého, Olomouc 2001, 188 s.

[28] VOŽENÍLEK, V.: Diplomové práce z geoinformatiky. Univerzita Palackého, Olomouc 2002, 61 s.

[29] VOŽENÍLEK, V.: Geografické informační systémy I: pojetí, historie, základní komponenty. Univerzita Palackého, Olomouc 1998, 173 s.

[30] WOKOUN, R.: Regionální rozvoj. Linde, Praha 2008, 475 s.

Internetové zdroje:

[31] Aktualizace rozvojové strategie mikroregionu Dačicko pro období 2012 - 2017 [online]. [cit. 26. 3. 2012] Dostupné z: <<http://www.m-dacicko.cz/download/>>

[32] Banskobystrický samosprávný kraj [online]. [cit. 22. 4. 2012] Dostupné z: <<http://www.vucbb.sk>>

[33] Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie [online]. [cit. 22. 4. 2012] Dostupné z: <<http://www.bmvit.gv.at/>>

[34] Cestovné poriadky [online]. [cit. 4. 4. 2012] Dostupné z: <<http://cp.atlas.sk>>

[35] Český statistický úřad [online]. [cit. 15. 3. 2012] Dostupné z: <<http://czso.cz>>

[36] Databáza regionálnej štatistiky [online]. [cit. 20. 3. 2012] Dostupné z: <<http://px-web.statistics.sk>>

[37] Doprava s spoje – internetový časopis [online]. [cit. 29. 3. 2012] Dostupné z: <<http://fpedas.uniza.sk/dopravaaspoje/>>

[38] Elektronická Zbierka zákonov [online]. [cit. 20. 4. 2012] Dostupné z: <<http://www.zbierka.sk/>>

[39] Euroregio Silva Nortica [online]. [cit. 12. 3. 2012] Dostupné z: <<http://www.silvanortica.com/>>

[40] Euroregion Neogradiensis [online]. [cit. 20. 3. 2012] Dostupné z: <<http://www.euroregion-neogradiensis.sk>>

[41] Eurostat [online]. [cit. 15. 3. 2012] Dostupné z: <<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/>>

[42] IDOS – jízdní řády [online]. [cit. 2. 4. 2012] Dostupné z: <<http://jizdnirady.idnes.cz>>

[43] JIKORD [online]. [cit. 16. 3. 2012] Dostupné z: <<http://www.jikord.cz>>

- [44] Mapy Google [online]. [cit. 15. 4. 2012] Dostupné z: <<http://maps.google.cz>>
- [45] Ministerstvo dopravy [online]. [cit. 10. 4. 2012] Dostupné z: <http://www.mdcr.cz>
- [46] Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálního rozvoja [online]. [cit. 20. 4. 2012] Dostupné z: <<http://www.telecom.gov.sk>>
- [47] NÖ Strategie Verkehr [online]. [cit. 24. 4. 2012] Dostupné z: <<http://www.noe.gv.at/bilder/d13/noe-strategie-verkehr.pdf> >
- [48] Plán dopravnej obslužnosti mesta Banská Bystrica [online]. [cit. 18. 4. 2012] Dostupné z: <http://www.banskabystrica.sk/index.php?id_menu=42529>
- [49] Plán dopravní obslužnosti území na léta 2012 – 2016 – Jihočeský kraj [online]. [cit. 31. 3. 2012] Dostupné z: <<http://www.jikord.cz/prezentace/dopravni-plan-obslužnosti-uzemi-2012-2016,122.html>>
- [50] Portál cestnej databanky [online]. [cit. 2. 4. 2012] Dostupné z: <<http://www.cdb.sk>>
- [51] Program hospodárskeho, sociálneho a kultúrneho rozvoja Banskobystrického samosprávneho kraja [online]. [cit. 20. 4. 2012] Dostupné z: <<http://www.vucbb.sk/portal/urad-bbsk/dokumenty/odbor-regionalneho-rozvoja/oddelenie-rozvoja-hospodarskych-aktivit/program-hospodarskeho-socialneho-a-kult-0>>
- [52] Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja Mesta Veľký Krtíš [online]. [cit. 19. 4. 2012] Dostupné z: < <http://www.velky-krtis.sk/plan-hospodarskeho-a-socialneho-rozvoja.phtml?id5=2928> >
- [53] Program rozvoje Jihočeského kraje [online]. [cit. 30. 3. 2012] Dostupné z: <http://www.kraj-jihocesky.cz/index.php?par%5Bid_v%5D=710&par%5Blang%5D=>>
- [54] SCOTTY – der Routenplaner für Öffis [online]. [cit. 10. 4. 2012] Dostupné z: < <http://fahrplan.oebb.at> >
- [55] Statistik Austria [online]. [cit. 26. 3. 2012] Dostupné z: < <http://www.statistik.at>>
- [56] Statistisches Handbuch des Landes Niederösterreich [online]. [cit. 25. 3. 2012] Dostupné z: <<http://www.noe.gv.at/Land-Zukunft/Zahlen-Fakten/Publikationen/Statistisches-Handbuch.wai.html>>
- [57] Strategický plán města Dačice 2009 – 2015 [online]. [cit. 29. 3. 2012] Dostupné z: <>

[58] Studie rozvoje dopravy a dopravní infrastruktury Jihočeský kraj – Dolní Rakousko do roku 2025 [online]. [cit. 31. 3. 2012] Dostupné z: <<http://www.dacice.cz/samosprava-1/strategicke-dokumenty>>

[59] Štatistický úrad Slovenskej republiky [online]. [cit. 20. 3. 2010] Dostupné z: <<http://portal.statistics.sk>>

[60] Územně analytické podklady Správního obvodu ORP Dačice [online]. [cit. 18. 3. 2012] Dostupné z: <<http://www.dacice.cz/mestsky-urad-3/odbor-stavebni-urad/uzemni-planovani/>>

[61] Územné plány [online]. [cit. 24. 3. 2012] Dostupné z: <<http://www.uzemneplany.sk>>

[62] Územní plan Dačice [online]. [cit. 29. 3. 2012] Dostupné z: <<http://www.dacice.cz/mestsky-urad-3/odbor-stavebni-urad/uzemni-planovani/>>

[63] Územní plán velkého územního celku Javořická vrchovina [online]. [cit. 15. 4. 2012] Dostupné z: <<http://up.kraj-jihocesky.cz/?up-vuc-javoricka-vrchovina-aktualizovany-podle-%C2%A7-187-odst.-7-stavebniho-zakona,73>>

[64] Územný plán mesta Veľký Krtíš [online]. [cit. 19. 4. 2012] Dostupné z: <<http://www.velky-krtis.sk/uzemny-plan-mesta-velky-krtis.phtml?id5=9794>>

[65] Územný plán veľkého územného celku Banskobystrický kraj [online]. [cit. 19. 4. 2012] Dostupné z: <<http://www.vucbb.sk/portal/urad-bbsk/regionalny-rozvoj/uzemny-plan-vuc-bbk>>

[66] Veľký Krtíš – oficiálne stránky mesta [online]. [cit. 21. 3. 2012] Dostupné z: <<http://www.velky-krtis.sk>>

12. Přílohy

Příloha č. 1: Mapy polohy sledovaných regionů

Příloha č. 2: Tabulka dopravní polohy sledovaných regionů

Příloha č. 3: Mapy dopravní polohy sledovaných regionů

Příloha č. 4: Tabulky počtu přímých spojů z obcí do centra v pracovní dny

Příloha č. 5: Tabulky počtu přímých spojů z obcí do centra o sobotách

Příloha č. 6: Tabulky počtu přímých spojů z obcí do centra o nedělích

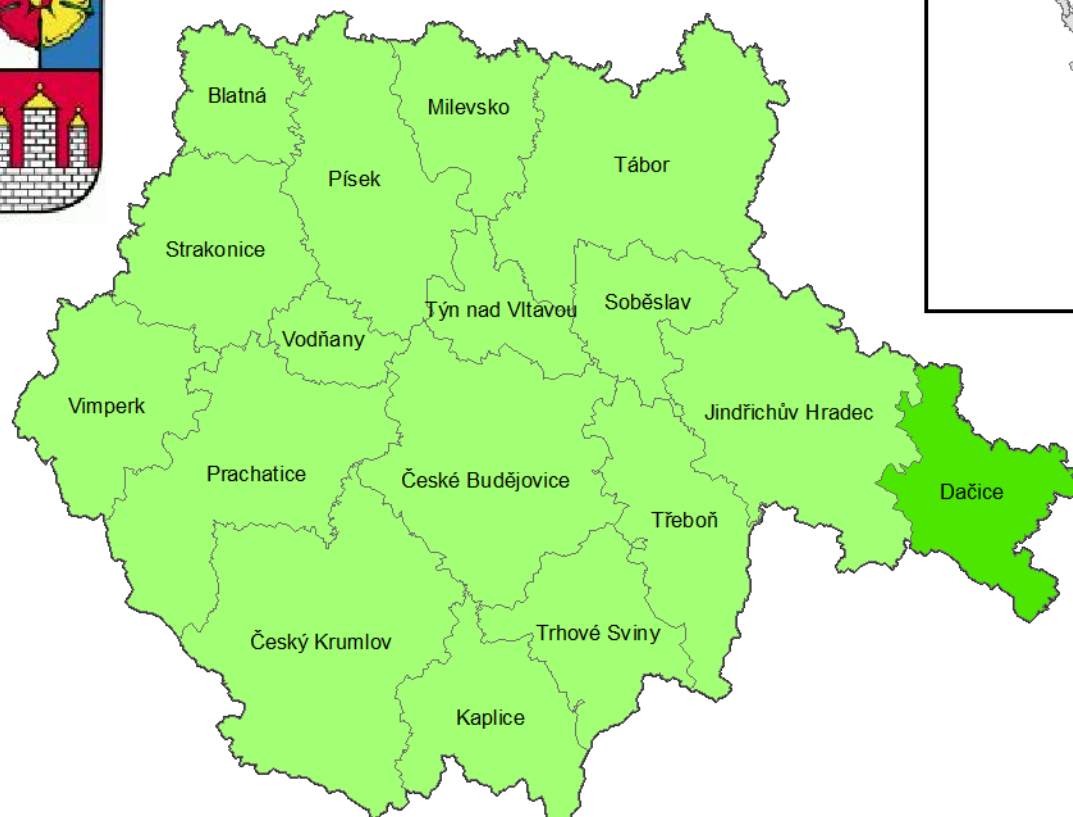
Příloha č. 7: Mapy počtu přímých spojů z obcí do centra v pracovních dnech

Příloha č. 8: Mapy počtu přímých spojů z obcí do centra o sobotách

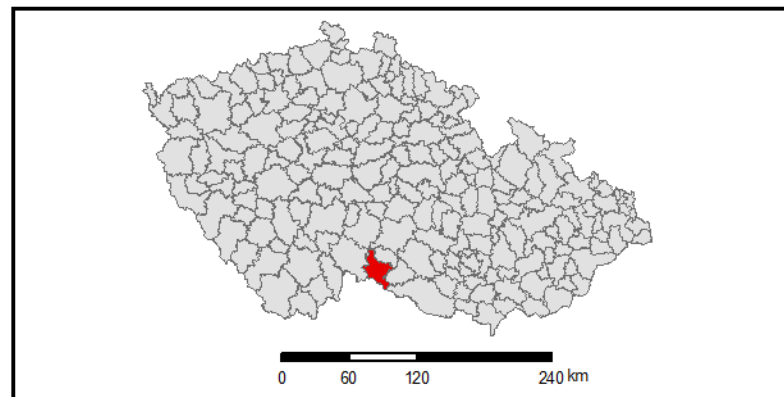
Příloha č. 9: Mapy počtu přímých spojů z obcí do centra o nedělích

**Příloha č. 1: Mapy polohy sledovaných
regionů**

POLOHA SO ORP DAČICE



0 12,5 25 50 75 100 km



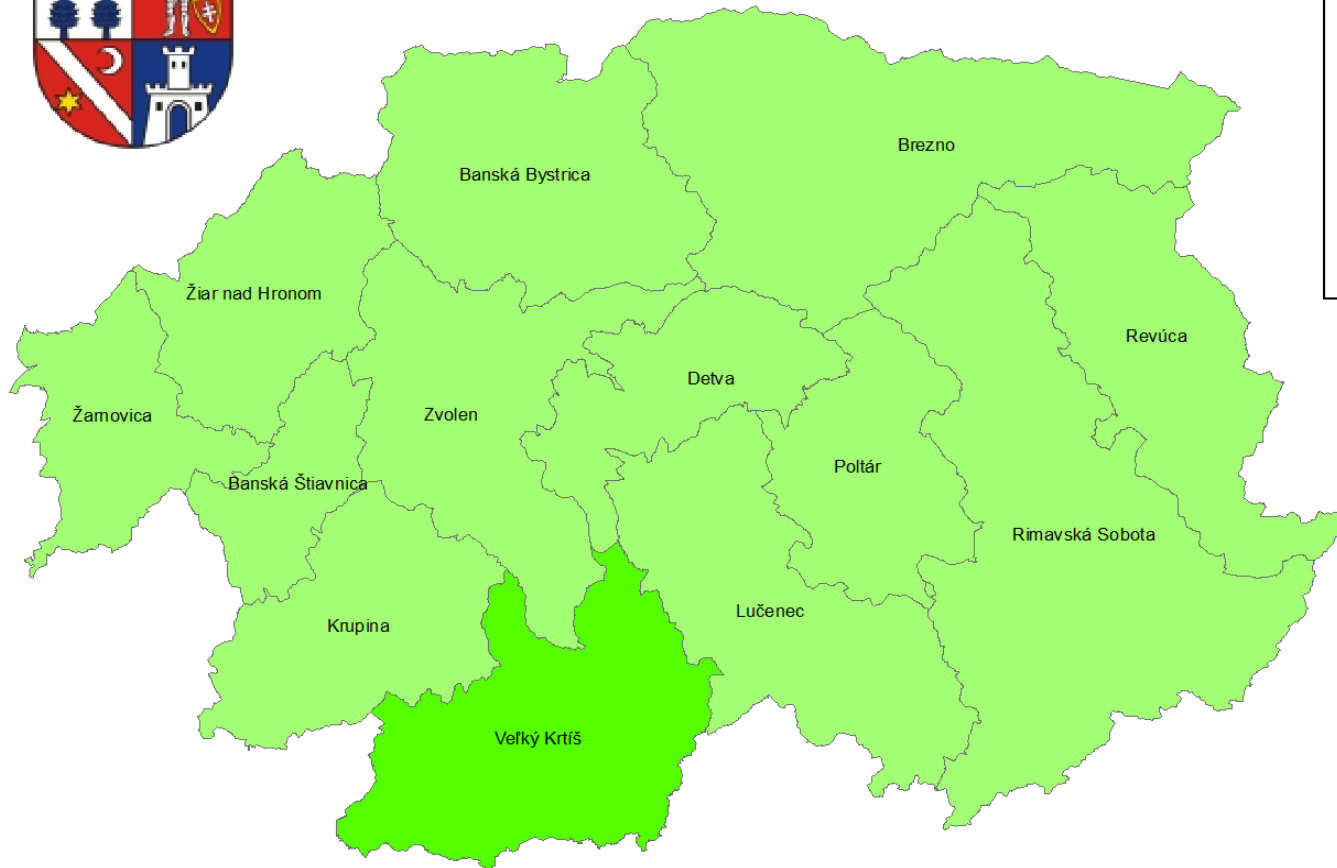
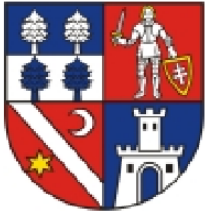
Vybrané údaje Jihočeského kraje ke 31.12.2010:

Počet obyvatel	638 706
Rozloha	10 057 km ²
Hustota zalidnění	64 ob./km ²
Počet SO ORP	17
Počet obcí	623
Nejvyšší bod	1 378 m n.m.
Nejnižší bod	330 m n.m.

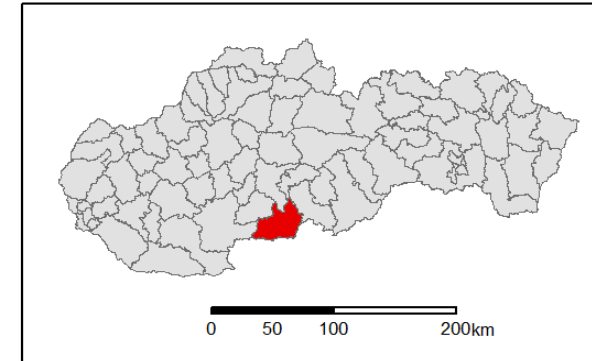
Zdroj dat: Český statistický úřad

Bc. David ROUŠAL
Regionální geografie
Olomouc 2012

POLOHA OKRESU VELKÝ KRTIŠ



0 10 20 40 60 80 km



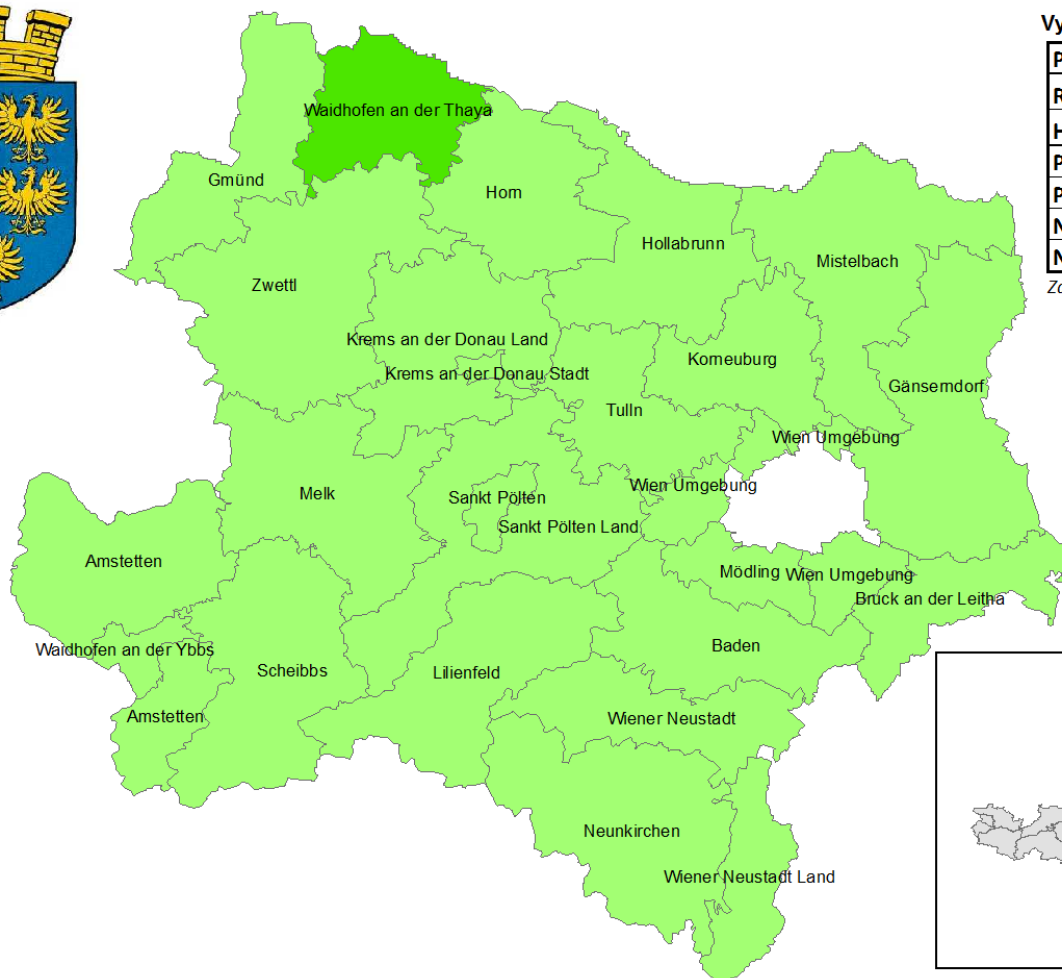
Vybrané údaje Banskobystrického kraje ke 31. 12. 2010:

Počet obyvatel	652 218
Rozloha	9 455 km ²
Hustota zalidnění	69 ob./km ²
Počet okresů	13
Počet měst	24
Nejvyšší bod	2 043 m n.m.
Nejnižší bod	130 m n.m.

Zdroj dat: Štatistický úrad Slovenskej republiky

Bc. David ROUŠAL
Regionální geografie
Olomouc 2012

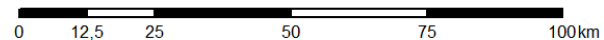
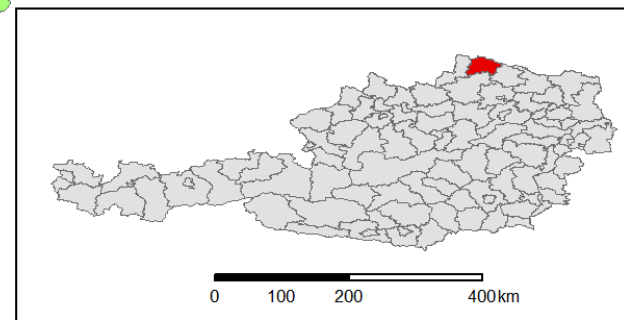
POLOHA OKRESU WAIDHOFEN AN DER THAYA



Vybrané údaje Dolního Rakouska v roce 2010:

Počet obyvatel	1 545 804
Rozloha	19 186 km ²
Hustota zalidnění	81 ob./km ²
Počet okresů a statutárních měst	25
Počet obcí	573
Nejvyšší bod	2 076 m n.m.
Nejnižší bod	139 m n.m.

Zdroj dat: Statistisches Handbuch des Landes Niederösterreich



Bc. David ROUŠAL
Regionální geografie
Olomouc 2012

**Příloha č. 2: Tabulka dopravní polohy sledovaných
regionů**

SO ORP DAČICE					
Název obce	Body	Název obce	Body	Název obce	Body
Báňovice	1	Dobrohošť	1	Písečné	1
Budeč	2	Heřmaneč	1	Slavonice	4
Budíškovice	1	Horní Meziříčko	3	Staré Hobzí	1
Cizkrajov	2	Horní Němčice	4	Studená	4
Červený Hrádek	1	Horní Slatina	1	Třebětice	1
Český Rudolec	1	Hříšice	1	Volfířov	0
Dačice	5	Kostelní Vydří	1	Županovice	1
Dešná	1	Peč	2		
OKRES VELKÝ KRTIŠ					
Název obce	Body	Název obce	Body	Název obce	Body
Balog nad Ipřom	1	Kleňany	0	Senné	1
Bátorová	0	Koláře	1	Sklabiná	3
Brusník	3	Kosihovce	3	Slovenské Ďarmoty	1
Bušince	0	Kosihy nad Ipřom	1	Slovenské Kláčany	4
Chrastince	1	Kováčovce	0	Středné Plachtince	3
Chřány	3	Lesenice	1	Sucháň	1
Čebovce	3	Ľuboriečka	0	Suché Brezovo	0
Čeláře	0	Malá Čalomija	1	Širákov	2
Čelovce	3	Malé Straciny	3	Šuľa	1
Červeňany	1	Malé Zlievce	0	Trebušovce	0
Dačov Lom	1	Malý Krtíš	4	Velká Čalomija	1
Dolinka	1	Modrý Kameň	4	Velká Ves nad Ipřom	1
Dolná Strehová	4	Muľa	0	Velké Straciny	2
Dolné Plachtince	3	Nenince	2	Velké Zlievce	1
Dolné Strháre	3	Nová Ves	2	Velký Krtíš	4
Ďurkovce	0	Obeckov	2	Velký Lom	0
Glabušovce	0	Olováry	0	Vieska	4
Horná Strehová	4	Opatovská Nová Ves	1	Vinica	0
Horné Plachtince	3	Opava	3	Vrbovka	0
Horné Strháre	0	Pôtor	4	Záhorce	1
Hrušov	2	Pravica	2	Závada	3
Ipeľské Predmostie	1	Príbelce	3	Zombor	0
Kamenné Kosihy	2	Sečianky	1	Želovce	1
Kiarov	0	Seľany	2		
OKRES Waidhofen an der Thaya					
Název obce	Body	Název obce	Body	Název obce	Body
Dietmanns	4	Kautzen	3	Vitis	7
Dobersberg	7	Ludweis-Aigen	1	Waidhofen an der Thaya	8
Gastern	4	Pfaffenschlag bei Waidhofen an der Thaya	3	Waldkirchen an der Thaya	3
Groß-Siegharts	2	Raabs an der Thaya	5	Windigsteig	
Karlstein an der Thaya	4	Thaya	5		

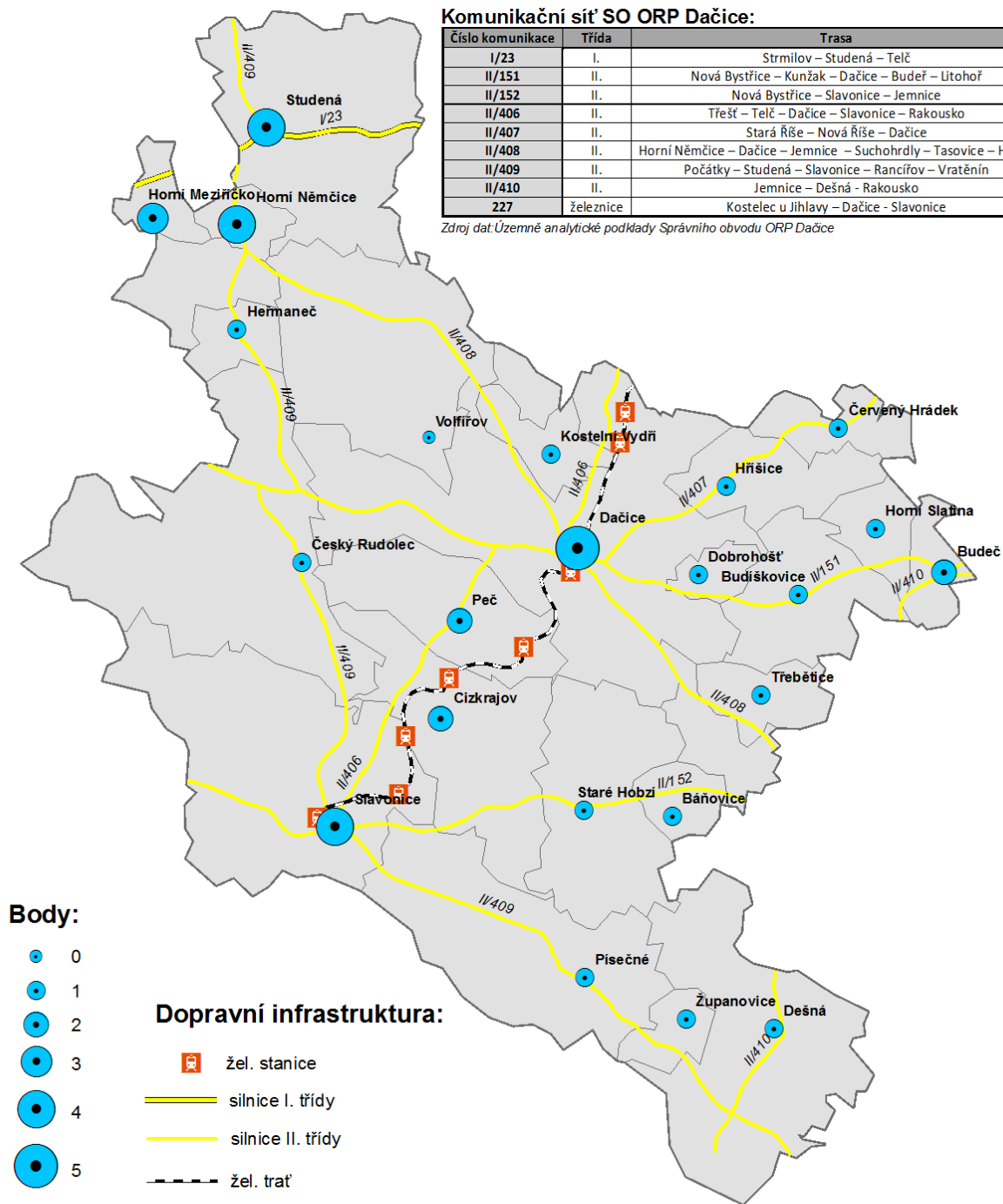
Příloha č. 3: Mapy dopravní polohy sledovaných regionů

DOPRAVNÍ POLOHA OBCÍ SO ORP DAČICE

Komunikační síť SO ORP Dačice:

Číslo komunikace	Třída	Trasa
I/23	I.	Strmilov – Studená – Telč
II/151	II.	Nová Bystřice – Kunžak – Dačice – Budeč – Litoňov
II/152	II.	Nová Bystřice – Slavonice – Jemnice
II/406	II.	Třešt – Telč – Dačice – Slavonice – Rakousko
II/407	II.	Stará Říše – Nová Říše – Dačice
II/408	II.	Horní Němčice – Dačice – Jemnice – Suchohrdly – Tasovice – Hevlín
II/409	II.	Počátky – Studená – Slavonice – Rancířov – Vratěšín
II/410	II.	Jemnice – Dešná – Rakousko
227	železnice	Kostelec u Jihlavy – Dačice – Slavonice

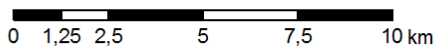
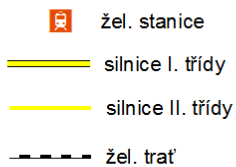
Zdroj dat: Územně analytické podklady Správního obvodu ORP Dačice



Body:



Dopravní infrastruktura:



Bc. David ROUŠAL
Regionální geografie
Olomouc 2012

DOPRAVNÍ POLOHA OBCÍ

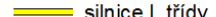
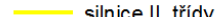

OKRES VELKÝ KRTIŠ

Komunikační síť okresu Velký Krtíš:



Číslo komunikace	Třída	Trasa
I/75	I.	Galanta - Čelovec - Velký Krtíš - Závada - Lučenec
II/527	II.	Velké Turovce - Ipešské Predmostie - Velký Krtíš
II/585	II.	Lučenec - Velká nad Iplom - Potor
II/591	II.	Banská Bystrica - Zvolenská Slatina - Dolná Strehová

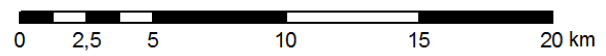
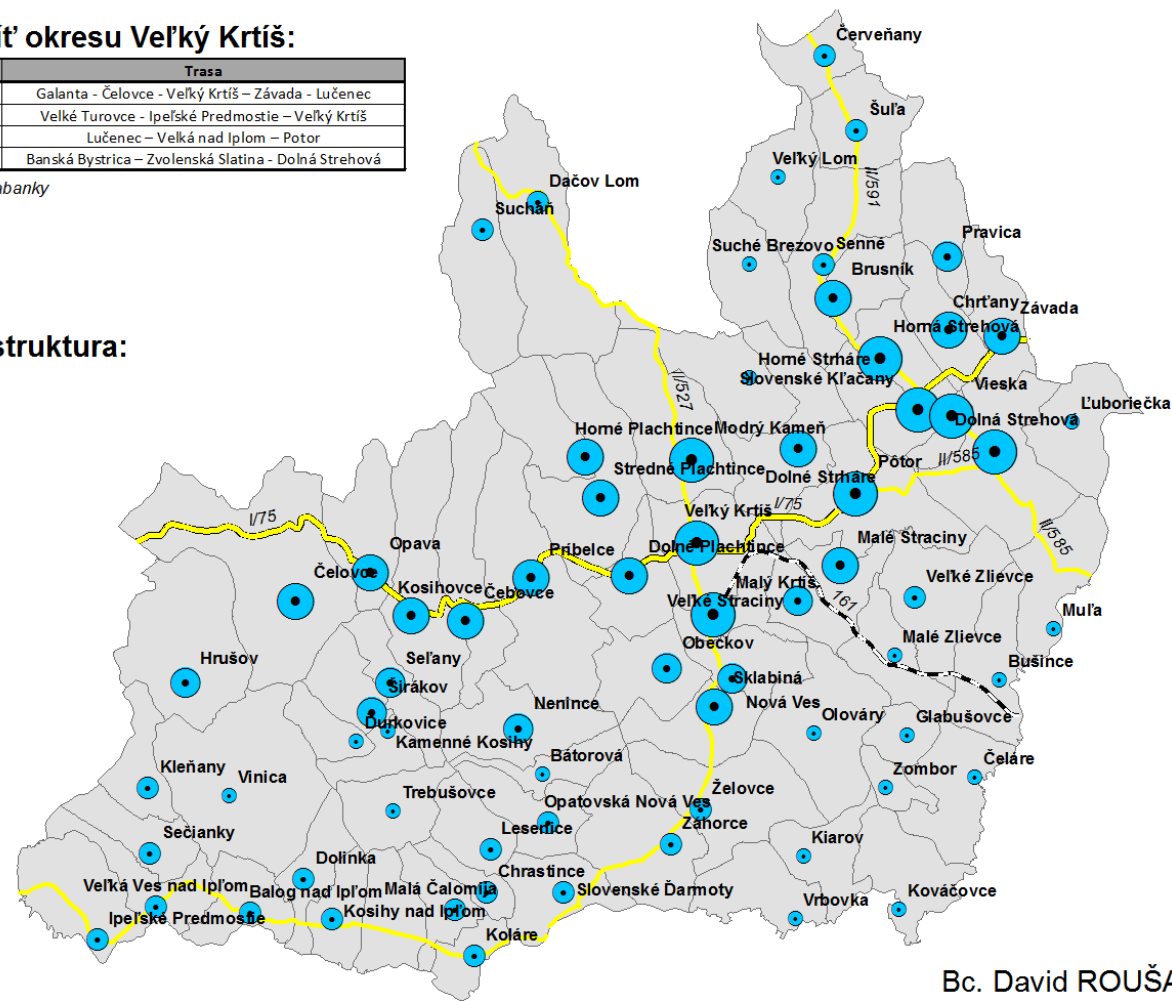
Zdroj dat: Portál cestnej databanky

Dopravní infrastruktura:

-  silnice I. třídy
-  silnice II. třídy
-  žel. trať

Body:

-  0
-  1
-  2
-  3
-  4



Bc. David ROUŠAL
Regionální geografie
Olomouc 2012







DOPRAVNÍ POLOHA OBCÍ

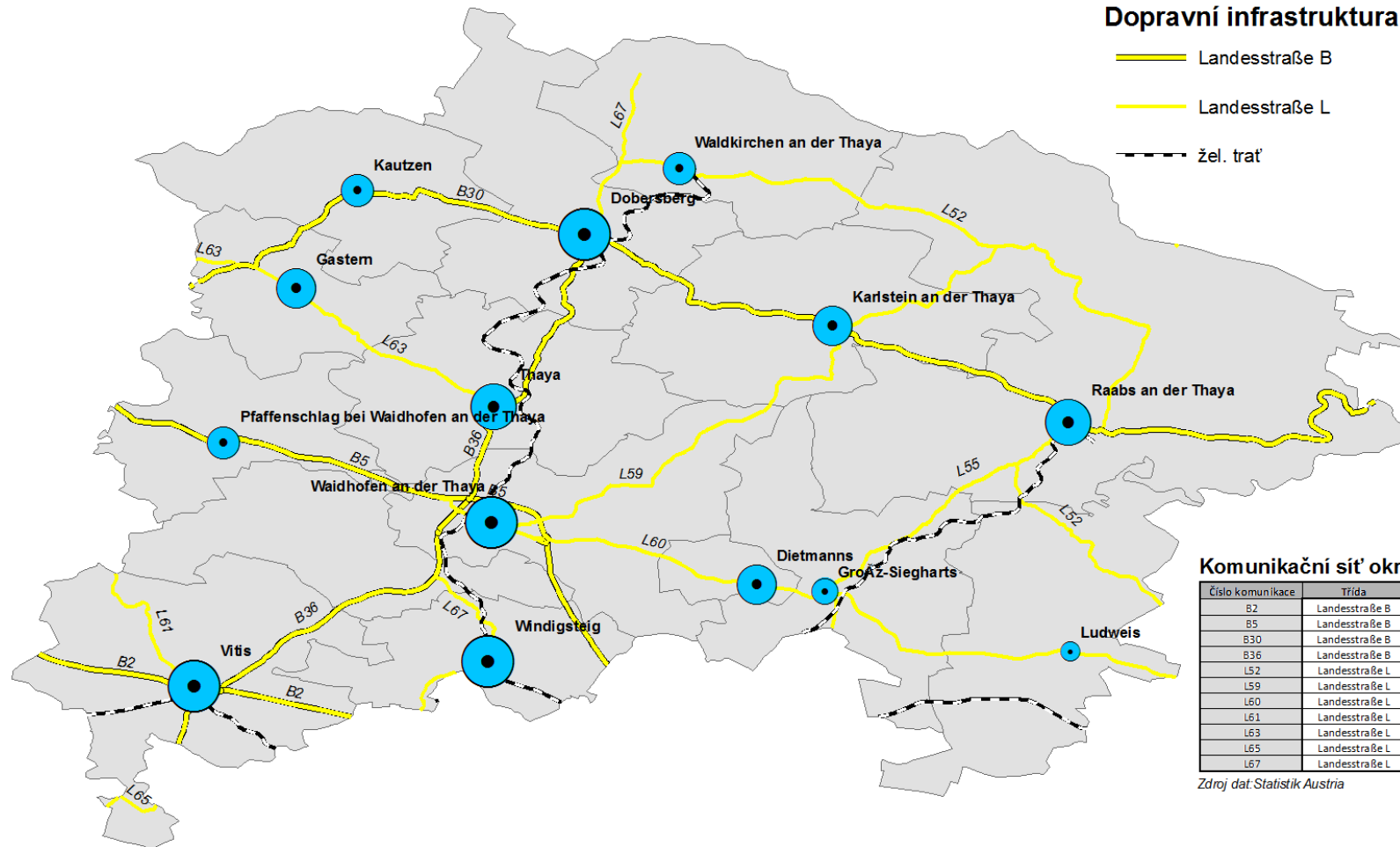
Okres Waidhofen an der Thaya

Dopravní infrastruktura:

-  Landesstraße B
-  Landesstraße L
-  žel. trať

Body:

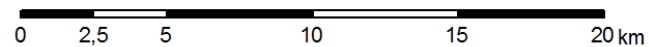
-  1
-  2
-  3
-  4
-  5
-  > 5



Komunikační síť okresu Waidhofen an der Thaya:

Číslo komunikace	Třída	Trasa
B2	Landesstraße B	Schögrabern – Vitis – státní hranice
B5	Landesstraße B	Allwangspitz – Waidhofen an der Thaya – státní hranice
B30	Landesstraße B	Guntersdorf – Drosendorf – Dobernsberg – Schrems
B36	Landesstraße B	Persenbeug – Zwettl – Vitis – Dobernsberg
L52	Landesstraße L	Horn – Raabs an der Thaya – Dobernsberg
L59	Landesstraße L	Waidhofen an der Thaya – Thuma – Oberndorf
L60	Landesstraße L	Waidhofen an der Thaya – Dietmanns – Klein-Ulnichschlag
L61	Landesstraße L	Heidenreichstein – Haslau – Vitis
L63	Landesstraße L	Thaya – Gastern – státní hranice
L65	Landesstraße L	Kirchberg – Wolfenstein – Allensteig
L67	Landesstraße L	Zwettl – Windigsteig – Dobernsberg – státní hranice

Zdroj dat: Statistik Austria



Bc. David ROUŠAL
Regionální geografie
Olomouc 2012

**Příloha č. 4: Tabulky počtu přímých spojů
z obcí do center v pracovní dny**

SO ORP DAČICE								
Název obce	Spoje				Autobusy	Vlaky	Cestovní čas [min]	Dopravci
	02:00 - 9:59	10:00 - 17:59	18:00 - 01:59	Celkem				
Báňovice	2	2	0	4	4	0	23	ČSAD Jindřichův Hradec, a.s., Josef Štefl - tour
Budeč	5	4	1	10	10	0	21	ČSAD Jindřichův Hradec, a.s., Josef Štefl - tour
Budíškovice	13	12	1	26	26	0	5	ČSAD Jindřichův Hradec, a.s., Josef Štefl - tour, ICOM transport, a.s.
Cizkrajov	7	8	2	17	7	10	11	Joseš Štefl - tour, České dráhy, a.s.
Červený Hrádek	4	2	0	6	6	0	15	ČSAD Jindřichův Hradec, a.s.
Český Rudolec	9	13	3	25	25	0	12	ČSAD Jindřichův Hradec, a.s., Josef Štefl - tour, ČSAD AUTOBUSY České Budějovice, s.r.o., ČAS-SERVICE, a.s.
Dešná	2	1	0	3	3	0	55	ČSAD Jindřichův Hradec, a.s.
Dobrohošť	9	7	1	17	17	0	8	ČSAD Jindřichův Hradec, a.s., Josef Štefl - tour
Heřmaneč	3	3	0	6	6	0	22	ČSAD Jindřichův Hradec, a.s., Josef Štefl - tour
Horní Meziříčko	1	1	0	2	2	0	34	Josef Štefl - tour
Horní Němčice	4	3	1	8	8	0	23	Josef Štefl - tour
Horní Slatina	5	4	1	10	10	0	21	ČSAD Jindřichův Hradec, a.s., Josef Štefl - tour
Hříšice	3	3	0	6	6	0	6	ČSAD Jindřichův Hradec, a.s.
Kostelní Vydří	6	6	0	12	12	0	2	ČSAD Jindřichův Hradec, a.s., Josef Štefl - tour
Peč	10	11	3	24	15	9	5	ČSAD Jindřichův Hradec, a.s., Josef Štefl - tour, České dráhy, a.s.
Písečné	3	4	1	8	8	0	25	ČSAD Jindřichův Hradec, a.s., Josef Štefl - tour
Slavonice	7	8	2	17	8	9	18	Josef Štefl - tour, České dráhy, a.s.
Staré Hobzí	6	6	1	13	13	0	14	ČSAD Jindřichův Hradec, a.s., Josef Štefl - tour
Studená	6	4	1	11	11	0	26	ČSAD Jindřichův Hradec, a.s., Josef Štefl - tour
Třebětice	6	6	0	12	12	0	8	ČSAD Jindřichův Hradec, a.s., Josef Štefl - tour, ICOM transport, a.s.
Volfířov	5	6	1	12	12	0	7	ČSAD Jindřichův Hradec, a.s., Josef Štefl - tour
Županovice	0	0	0	0	0	0		

Zdroj dat: IDOS – jízdní řád

OKRES VEĽKÝ KRTÍŠ								
Název obce	Spoje				Autobusy	Vlaky	Cestovný čas [min]	Dopravci
	02:00 - 9:59	10:00 - 17:59	18:00 - 01:59	Celkem				
Balog nad Ipľom	5	3	8	16	16	0	30	SAD Zvolen a.s., SAD Lučenec a.s.
Bátorová	8	4	0	12	12	0	32	SAD Zvolen a.s.
Brusník	3	0	1	4	4	0	31	SAD Zvolen a.s.
Bušince	7	10	0	17	17	0	15	SAD Zvolen a.s., SAD Lučenec a.s.
Chrastince	7	10	0	17	17	0	15	SAD Zvolen a.s., SAD Lučenec a.s.
Chrtány	4	5	1	10	10	0	24	SAD Zvolen a.s., SAD Lučenec a.s.
Čebovce	14	13	2	29	29	0	13	SAD Zvolen a.s., ČSAD Tišov spol. s.r.o., Ján Ulický Fantastic
Čeláre	3	2	0	5	5	0	35	SAD Zvolen a.s.
Čelovce	1	3	0	4	4	0	23	SAD Zvolen a.s., ČSAD Tišov spol. s.r.o.
Červeňany	2	0	1	3	3	0	43	SAD Zvolen a.s.
Dačov Lom	2	4	0	6	6	0	20	SAD Zvolen a.s.
Dolinka	2	0	0	2	2	0	53	SAD Zvolen a.s.
Dolná Strehová	12	15	1	28	28	0	19	SAD Zvolen a.s., SAD Lučenec a.s.
Dolné Plachtince	19	14	2	35	35	0	5	SAD Zvolen a.s.
Dolné Strháre	1	1	0	2	2	0	17	SAD Zvolen a.s.
Ďurkovce	5	8	0	13	13	0	28	SAD Zvolen a.s.
Glabušovce	2	1	0	3	3	0	19	SAD Zvolen a.s.
Horná Strehová	3	0	1	4	4	0	27	SAD Zvolen a.s.
Horné Plachtince	4	3	0	7	7	0	15	SAD Zvolen a.s.
Horné Strháre	1	0	0	1	1	0	25	SAD Zvolen a.s.
Hrušov	1	0	0	1	1	0	65	SAD Zvolen a.s.
Ipľské Predmostie	5	5	0	10	10	0	44	SAD Zvolen a.s.
Kamenné Kosihy	5	8	0	13	13	0	26	SAD Zvolen a.s.
Kiarov	4	2	0	5	5	0	33	SAD Zvolen a.s.
Kleňany	0	0	0	0	0	0		
Koláre	9	3	0	12	12	0	22	SAD Zvolen a.s.
Kosihovce	7	9	1	17	17	0	16	SAD Zvolen a.s.
Kosihy nad Ipľom	5	3	0	8	8	0	28	SAD Zvolen a.s., SAD Lučenec a.s.

Název obce	Spoje				Autobusy	Vlaky	Cestovní čas [min]	Dopravci
	02:00 - 9:59	10:00 - 17:59	18:00 - 01:59	Celkem				
Kováčovce	4	2	0	6	6	0	44	SAD Zvolen a.s.
Lesenice	6	3	0	9	9	0	30	SAD Zvolen a.s.
Ľuboriečka	1	3	0	4	4	0	26	SAD Zvolen a.s.
Malá Čalomija	6	2	0	8	8	0	34	SAD Zvolen a.s.
Malé Straciny	1	1	0	2	2	0	5	SAD Zvolen a.s.
Malé Zlievce	4	8	0	12	12	0	13	SAD Zvolen a.s., SAD Lučenec a.s.
Malý Krtíš	19	18	2	39	39	0	3	SAD Zvolen a.s., SAD Lučenec a.s.
Modrý Kameň	12	33	1	46	46	0	13	SAD Zvolen a.s.
Muľa	3	6	0	9	9	0	22	SAD Zvolen a.s., SAD Lučenec a.s.
Nenince	8	4	0	12	12	0	28	SAD Zvolen a.s.
Nová Ves	13	10	1	24	24	0	6	SAD Zvolen a.s.
Obeckov	1	4	0	5	5	0	4	SAD Zvolen a.s.
Olováry	0	0	0	0	0	0		
Opatovská Nová Ves	11	7	1	19	19	0	28	SAD Zvolen a.s.
Opava	1	2	0	3	3	0	22	SAD Zvolen a.s.
Pôtor	10	13	0	23	23	0	7	SAD Zvolen a.s., SAD Lučenec a.s.
Pravica	0	0	0	0	0	0		
Príbelce	14	11	1	26	26	0	10	SAD Zvolen a.s.
Sečianky	5	2	0	7	7	0	50	SAD Zvolen a.s.
Seľany	5	8	0	13	13	0	22	SAD Zvolen a.s.
Senné	3	0	1	4	4	0	33	SAD Zvolen a.s.
Sklabiná	13	11	1	25	25	0	7	SAD Zvolen a.s., SAD Lučenec a.s.
Slovenské Ďarmoty	11	11	1	23	23	0	17	SAD Zvolen a.s., SAD Lučenec a.s., SAD Michalovce a.s.
Slovenské Kľačany	10	7	2	19	19	0	15	SAD Zvolen a.s., SAD Lučenec a.s., ČSAD Tišnov s.r.o.
Stredné Plachtince	4	3	0	7	7	0	11	SAD Zvolen a.s.
Sucháň	2	4	0	6	6	0	32	SAD Zvolen a.s.
Suché Brezovo	1	1	0	2	2	0	28	SAD Zvolen a.s.
Širákov	4	4	0	8	8	0	28	SAD Zvolen a.s.

Název obce	Spoje				Autobusy	Vlaky	Cestovní čas [min]	Dopravci
	02:00 - 9:59	10:00 - 17:59	18:00 - 01:59	Celkem				
Šuľa	2	0	1	3	3	0	40	SAD Zvolen a.s.
Trebušovce	3	5	0	8	8	0	35	SAD Zvolen a.s.
Veľká Čalomija	8	3	0	11	11	0	25	SAD Zvolen a.s., SAD Lučenec a.s.
Veľká Ves nad Ipľom	5	7	0	12	12	0	35	SAD Zvolen a.s., SAD Lučenec a.s., SAD Michalovce a.s.
Veľké Straciny	6	8	1	15	15	0	7	SAD Zvolen a.s., SAD Lučenec a.s.
Veľké Zlievce	6	10	0	16	16	0	16	SAD Zvolen a.s., SAD Lučenec a.s.
Veľký Lom	1	1	0	2	2	0	37	SAD Zvolen a.s.
Vieska	6	4	1	11	11	0	21	SAD Zvolen a.s., SAD Lučenec a.s.
Vinica	6	6	0	12	12	0	34	SAD Zvolen a.s.
Vrbovka	4	3	0	7	7	0	35	SAD Zvolen a.s.
Záhorce	9	7	1	17	17	0	18	SAD Zvolen a.s.
Závada	4	7	0	11	11	0	20	SAD Lučenec a.s., ČSAD Tišnov spol. s.r.o.
Zombor	2	0	0	2	2	0	42	SAD Zvolen a.s.
Želovce	10	9	1	20	20	0	11	SAD Zvolen a.s., SAD Lučenec a.s.

Zdroj dat: Cestové poriadky

OKRES Waidhofen an der Thaya								
Název obce	Spoje				Autobusy	Vlaky	Cestovní čas [min]	Dopravci
	02:00 - 9:59	10:00 - 17:59	18:00 - 01:59	Celkem				
Dietmanns	7	12	2	21	21	0	13	ÖBB-Postbus GmbH
Dobersberg	4	6	1	11	11	0	14	ÖBB-Postbus GmbH, Dr. Richard Verkehrsbetriebe
Gastern	2	4	0	6	6	0	12	ÖBB-Postbus GmbH
Groß-Siegharts	7	12	2	21	21	0	14	ÖBB-Postbus GmbH
Karlstein an der Thaya	4	6	0	10	10	0	19	ÖBB-Postbus GmbH, Dr. Richard Verkehrsbetriebe
Kautzen	4	7	0	11	11	0	23	ÖBB-Postbus GmbH, Dr. Richard Verkehrsbetriebe
Ludweis-Aigen	1	2	0	3	3	0	29	ÖBB-Postbus GmbH
Pfaffenschlag bei Waidhofen an der Thaya	7	10	2	19	19	0	12	ÖBB-Postbus GmbH
Raabs an der Thaya	5	5	0	10	10	0	26	ÖBB-Postbus GmbH, Dr. Richard Verkehrsbetriebe
Thaya	6	8	1	15	15	0	5	ÖBB-Postbus GmbH, Dr. Richard Verkehrsbetriebe
Vitis	4	8	2	14	14	0	13	ÖBB-Postbus GmbH
Waldkirchen an der Thaya	1	3	0	4	4	0	21	ÖBB-Postbus GmbH
Windigsteig	6	4	3	13	13	0	11	ÖBB-Postbus GmbH

Zdroj dat: ÖBB Reiseportal

**Příloha č. 5: Tabulky počtu přímých spojů
z obcí do center o sobotách**

SO ORP DAČICE							
Název obce	Spoje				Autobusy	Vlaky	Dopravci
	02:00 - 10:00	10:00 - 18:00	18:00 - 01:59	Celkem			
Báňovice	0	0	0	0	0	0	
Budeč	0	0	0	0	0	0	
Budíškovice	0	0	0	0	0	0	
Cizkrajov	1	5	1	7	1	6	České dráhy, a.s., A-Z BUS, s.r.o.
Červený Hrádek	0	0	0	0	0	0	
Český Rudolec	0	0	0	0	0	0	
Dešná	0	0	0	0	0	0	
Dobrohošť	0	0	0	0	0	0	
Heřmaněč	0	0	0	0	0	0	
Horní Meziříčko	0	0	0	0	0	0	
Horní Němčice	0	0	0	0	0	0	
Horní Slatina	0	0	0	0	0	0	
Hříšice	0	0	0	0	0	0	
Kostelní Vydří	0	0	0	0	0	0	
Peč	1	5	1	7	1	6	České dráhy, a.s., A-Z BUS, s.r.o.
Písečné	0	0	0	0	0	0	
Slavonice	2	6	2	10	4	6	České dráhy, a.s., Dr Richard Niederösterreich Verkehrsbetrieb GmbH & Co KG
Staré Hobzí	0	0	0	0	0	0	
Studená	0	0	0	0	0	0	
Třebětice	0	0	0	0	0	0	
Volfířov	0	0	0	0	0	0	
Županovice	0	0	0	0	0	0	

Zdroj dat: IDOS – jízdní řády

OKRES VEĽKÝ KRTÍŠ							
Název obce	Spoje				Autobusy	Vlaky	Dopravci
	02:00 - 9:59	10:00 - 17:59	18:00 - 01:59	Celkem			
Balog nad Ipľom	0	2	0	2	2	0	SAD Zvolen a.s., SAD Lučenec a.s.
Bátorová	2	3	0	5	5	0	SAD Zvolen a.s.
Brusník	1	0	0	1	1	0	SAD Zvolen a.s.
Bušince	2	2	0	4	4	0	SAD Lučenec a.s.
Chrastince	2	2	0	4	4	0	SAD Zvolen a.s., SAD Lučenec a.s.
Chrťany	2	3	1	6	6	0	SAD Lučenec a.s.
Čebovce	2	6	2	10	10	0	SAD Zvolen a.s., ČSAD Tišov spol. s.r.o., Ján Ulický Fantastic
Čeláre	0	0	0	0	0	0	
Čelovce	0	2	0	2	2	0	SAD Zvolen a.s., ČSAD Tišov spol. s.r.o.
Červeňany	1	0	0	1	1	0	SAD Zvolen a.s.
Dačov Lom	0	2	0	2	2	0	SAD Zvolen a.s.
Dolinka	0	0	0	0	0	0	
Dolná Strehová	4	7	0	11	11	0	SAD Zvolen a.s., SAD Lučenec a.s.
Dolné Plachtince	1	4	2	7	7	0	SAD Zvolen a.s., ČSAD Tišov spol. s.r.o.
Dolné Strháre	0	0	0	0	0	0	
Ďurkovce	1	3	0	4	4	0	SAD Zvolen a.s.
Glabušovce	0	0	0	0	0	0	
Horná Strehová	1	0	0	1	1	0	SAD Zvolen a.s.
Horné Plachtince	0	0	0	0	0	0	
Horné Strháre	0	0	0	0	0	0	
Hrušov	0	0	0	0	0	0	
Ipeľské Predmostie	0	3	0	3	3	0	SAD Zvolen a.s.
Kamenné Kosihy	1	3	0	4	4	0	SAD Zvolen a.s.
Kiarov	0	0	0	0	0	0	
Kleňany	0	0	0	0	0	0	
Koláre	1	3	0	4	4	0	SAD Zvolen a.s., SAD Lučenec a.s.
Kosihovce	1	3	0	4	4	0	SAD Zvolen a.s.

Název obce	Spoje				Autobusy	Vlaky	Dopravci
	02:00 - 9:59	10:00 - 17:59	18:00 - 01:59	Celkem			
Kosihy nad Ipľom	1	3	0	4	4	0	SAD Zvolen a.s., SAD Lučenec a.s.
Kováčovce	0	0	0	0	0	0	
Lesenice	1	1	1	3	3	0	SAD Zvolen a.s.
Ľuboriečka	0	0	0	0	0	0	
Malá Čalomija	1	1	1	3	3	0	SAD Zvolen a.s.
Malé Straciny	0	0	0	0	0	0	
Malé Zlievce	1	2	0	3	3	0	SAD Zvolen a.s., SAD Lučenec a.s.
Malý Krtíš	2	3	1	6	6	0	SAD Zvolen a.s., SAD Lučenec a.s.
Modrý Kameň	4	4	1	9	9	0	SAD Zvolen a.s.
Muľa	1	2	0	3	3	0	SAD Lučenec a.s.
Nenince	2	3	0	5	5	0	SAD Zvolen a.s.
Nová Ves	1	1	1	3	3	0	SAD Zvolen a.s.
Obeckov	0	0	0	0	0	0	
Olováry	0	0	0	0	0	0	
Opatovská Nová Ves	2	3	1	6	6	0	SAD Zvolen a.s.
Opava	0	1	0	1	1	0	SAD Zvolen a.s.
Pôtor	3	4	1	8	8	0	SAD Zvolen a.s., SAD Lučenec a.s., ČSAD Tišnov spol. s.r.o.
Pravica	0	0	0	0	0	0	
Príbelce	1	4	1	6	6	0	SAD Zvolen a.s.
Sečianky	0	1	0	1	1	0	SAD Zvolen a.s.
Seľany	1	3	0	4	4	0	SAD Zvolen a.s.
Senné	1	0	0	1	1	0	SAD Zvolen a.s.
Sklabiná	1	2	1	4	4	0	SAD Zvolen a.s., SAD Lučenec a.s.
Slovenské Ďarmoty	1	3	1	5	5	0	SAD Zvolen a.s., SAD Lučenec a.s.
Slovenské Kľačany	3	4	1	8	8	0	SAD Zvolen a.s., SAD Lučenec a.s., ČSAD Tišnov s.r.o.
Stredné Plachtince	0	0	0	0	0	0	
Sucháň	1	1	0	2	2	0	SAD Zvolen a.s.
Suché Brezovo	0	0	0	0	0	0	

Název obce	Spoje				Autobusy	Vlaky	Dopravci
	02:00 - 9:59	10:00 - 17:59	18:00 - 01:59	Celkem			
Širákov	1	1	0	0	0	0	SAD Zvolen a.s.
Šuľa	1	0	0	1	1	0	SAD Zvolen a.s.
Trebušovce	0	1	0	1	1	0	SAD Zvolen a.s.
Veľká Čalomija	1	3	0	4	4	0	SAD Zvolen a.s., SAD Lučenec a.s.
Veľká Ves nad Ipľom	0	6	0	6	6	0	SAD Zvolen a.s., SAD Lučenec a.s., SAD Michalovce a.s.
Veľké Straciny	1	2	0	3	3	0	SAD Lučenec a.s.
Veľké Zlievce	1	2	0	3	3	0	SAD Lučenec a.s.
Veľký Lom	0	0	0	0	0	0	
Vieska	3	2	0	5	5	0	SAD Zvolen a.s., SAD Lučenec a.s.
Vinica	1	3	0	4	4	0	SAD Zvolen a.s.
Vrbovka	0	0	0	0	0	0	
Záhorce	1	1	1	3	3	0	SAD Zvolen a.s.
Závada	2	5	0	7	7	0	SAD Lučenec a.s., ČSAD Tišnov spol. s.r.o.
Zombor	0	0	0	0	0	0	
Želovce	1	2	1	4	4	0	SAD Zvolen a.s., SAD Lučenec a.s.

Zdroj dat: Cestové poriadky

OKRES Waidhofen an der Thaya							
Název obce	Spoje				Autobusy	Vlaky	Dopravci
	02:00 - 9:59	10:00 - 17:59	18:00 - 01:59	Celkem			
Dietmanns	3	0	0	3	3	0	ÖBB-Postbus GmbH
Dobersberg	1	2	0	3	3	0	ÖBB-Postbus GmbH
Gastern	0	0	0	0	0	0	
Groß-Siegharts	2	1	0	3	3	0	ÖBB-Postbus GmbH
Karlstein an der Thaya	0	0	0	0	0	0	
Kautzen	0	0	0	0	0	0	
Ludweis-Aigen	0	0	0	0	0	0	
Pfaffenschlag bei Waidhofen an der Thaya	0	0	0	0	0	0	
Raabs an der Thaya	0	0	0	0	0	0	
Thaya	1	2	0	3	3	0	ÖBB-Postbus GmbH
Vitis	1	0	0	1	1	0	ÖBB-Postbus GmbH
Waldkirchen an der Thaya	0	0	0	0	0	0	
Windigsteig	2	2	2	6	6	0	ÖBB-Postbus GmbH

Zdroj dat: ÖBB Reiseportal

**Příloha č. 6: Tabulky počtu přímých spojů
z obcí do center o nedělích**

SO ORP DAČICE							
Název obce	Spoje				Autobusy	Vlaky	Doprovci
	02:00 - 10:00	10:00 - 18:00	18:00 - 01:59	Celkem			
Báňovice	0	0	0	0	0	0	
Budeč	0	0	0	0	0	0	
Budíškovice	0	1	0	1	1	0	ICOM transport, a.s.
Cizkrajov	1	4	2	7	1	6	České dráhy, a.s., A-Z BUS s.r.o.
Červený Hrádek	0	0	0	0	0	0	
Český Rudolec	1	1	1	3	3	0	ČSAD Jindřichův Hradec, a.s., ČAS-SERVICE, a.s., ČSAD AUTOBUSY České Budějovice s.r.o.
Dešná	0	0	0	0	0	0	
Dobrohošť	0	0	0	0	0	0	
Heřmaneč	0	0	0	0	0	0	
Horní Meziříčko	0	0	0	0	0	0	
Horní Němčice	0	0	0	0	0	0	
Horní Slatina	0	0	0	0	0	0	
Hříšice	0	0	0	0	0	0	
Kostelní Vydří	0	0	0	0	0	0	
Peč	1	4	2	7	1	6	České dráhy, a.s., A-Z BUS, s.r.o.
Písečné	0	0	0	0	0	0	
Slavonice	2	5	3	10	4	6	České dráhy, a.s., Dr Richard Niederösterreich Verkehrsbetrieb GmbH & Co KG
Staré Hobzí	0	0	0	0	0	0	
Studená	0	0	0	0	0	0	
Třebětice	0	0	0	0	0	0	
Volfířov	0	0	0	0	0	0	
Županovice	0	0	0	0	0	0	

Zdroj dat: IDOS – jízdní řády

OKRES VEĽKÝ KRTÍŠ							
Název obce	Spoje				Autobusy	Vlaky	Dopravci
	02:00 - 9:59	10:00 - 17:59	18:00 - 01:59	Celkem			
Balog nad Ipľom	0	2	0	2	2	0	SAD Zvolen a.s., SAD Lučenec a.s.
Bátorová	2	3	0	5	5	0	SAD Zvolen a.s.
Brusník	0	1	0	1	1	0	SAD Zvolen a.s.
Bušince	2	2	0	4	4	0	SAD Lučenec a.s.
Chrastince	2	3	0	5	5	0	SAD Zvolen a.s., SAD Lučenec a.s.
Chrtány	1	3	1	5	5	0	SAD Lučenec a.s.
Čebovce	2	5	4	11	11	0	SAD Zvolen a.s., ČSAD Tišov spol. s.r.o., Ján Ulický Fantastic
Čeláre	0	0	0	0	0	0	
Čelovce	0	2	1	3	3	0	SAD Zvolen a.s., ČSAD Tišov spol. s.r.o.
Červeňany	0	1	0	1	1	0	SAD Zvolen a.s.
Dačov Lom	0	4	0	4	4	0	SAD Zvolen a.s.
Dolinka	0	0	0	0	0	0	
Dolná Strehová	2	8	1	11	11	0	SAD Zvolen a.s., SAD Lučenec a.s.
Dolné Plachtince	1	3	2	6	6	0	SAD Zvolen a.s., ČSAD Tišov spol. s.r.o.
Dolné Strháre	0	1	0	1	1	0	SAD Zvolen a.s.
Ďurkovce	1	2	1	4	4	0	SAD Zvolen a.s.
Glabušovce	0	0	0	0	0	0	
Horná Strehová	0	1	0	1	1	0	SAD Zvolen a.s.
Horné Plachtince	0	0	0	0	0	0	
Horné Strháre	0	1	0	1	1	0	SAD Zvolen a.s.
Hrušov	0	0	1	1	1	0	SAD Zvolen a.s.
Ipeľské Predmostie	0	2	0	2	2	0	SAD Zvolen a.s.
Kamenné Kosihy	1	2	0	3	3	0	SAD Zvolen a.s.

Název obce	Spoje				Autobusy	Vlaky	Dopravci
	02:00 - 9:59	10:00 - 17:59	18:00 - 01:59	Celkem			
Kiarov	0	0	0	0	0	0	
Kleňany	0	0	0	0	0	0	
Koláre	1	3	0	4	4	0	SAD Zvolen a.s., SAD Lučenec a.s.
Kosihovce	1	2	3	6	6	0	SAD Zvolen a.s.
Kosihy nad Ipľom	1	3	0	4	4	0	SAD Zvolen a.s., SAD Lučenec a.s.
Kováčovce	0	0	0	0	0	0	
Lesenice	1	1	1	3	3	0	SAD Zvolen a.s.
Ľuboriečka	0	0	0	0	0	0	
Malá Čalomija	1	1	1	3	3	0	SAD Zvolen a.s.
Malé Straciny	0	0	0	0	0	0	
Malé Zlievce	1	3	0	4	4	0	SAD Zvolen a.s., SAD Lučenec a.s.
Malý Krtíš	2	4	1	7	7	0	SAD Zvolen a.s., SAD Lučenec a.s.
Modrý Kameň	3	6	2	11	11	0	SAD Zvolen a.s.
Muľa	1	3	0	4	4	0	SAD Zvolen a.s., SAD Lučenec a.s.
Nenince	2	3	0	5	5	0	SAD Zvolen a.s.
Nová Ves	1	1	1	3	3	0	SAD Zvolen a.s.
Obeckov	0	0	0	0	0	0	
Olováry	0	0	0	0	0	0	
Opatovská Nová Ves	2	3	1	6	6	0	SAD Zvolen a.s.
Opava	0	1	0	1	1	0	SAD Zvolen a.s.
Pôtor	1	6	1	8	8	0	SAD Zvolen a.s., SAD Lučenec a.s., ČSAD Tišnov spol. s.r.o.
Pravica	0	0	0	0	0	0	
Príbelce	1	3	3	7	7	0	SAD Zvolen a.s.
Sečianky	0	1	0	1	1	0	SAD Zvolen a.s.
Seľany	1	2	1	4	4	0	SAD Zvolen a.s.

Název obce	Spoje				Autobusy	Vlaky	Dopravci
	02:00 - 9:59	10:00 - 17:59	18:00 - 01:59	Celkem			
Senné	0	1	0	1	1	0	SAD Zvolen a.s.
Sklabiná	1	2	1	4	4	0	SAD Zvolen a.s., SAD Lučenec a.s.
Slovenské Ďarmoty	1	3	1	5	5	0	SAD Zvolen a.s., SAD Lučenec a.s.
Slovenské Kľačany	1	5	1	7	7	0	SAD Zvolen a.s., SAD Lučenec a.s., ČSAD Tišov s.r.o.
Stredné Plachtince	0	0	0	0	0	0	
Sucháň	1	3	0	4	4	0	SAD Zvolen a.s.
Suché Brezovo	0	1	0	1	1	0	SAD Zvolen a.s.
Širákov	1	1	0	2	2	0	SAD Zvolen a.s.
Šuľa	0	1	0	1	1	0	SAD Zvolen a.s.
Trebušovce	0	1	0	1	1	0	SAD Zvolen a.s.
Veľká Čalomija	1	3	0	4	4	0	SAD Zvolen a.s., SAD Lučenec a.s.
Veľká Ves nad Ipľom	0	4	1	5	5	0	SAD Zvolen a.s., SAD Lučenec a.s., SAD Michalovce a.s.
Veľké Straciny	1	3	0	4	4	0	SAD Zvolen a.s., SAD Lučenec a.s.
Veľké Zlievce	1	3	0	4	4	0	SAD Zvolen a.s., SAD Lučenec a.s.
Veľký Lom	0	1	0	1	1	0	SAD Zvolen a.s.
Vieska	1	3	0	4	4	0	SAD Zvolen a.s., SAD Lučenec a.s.
Vinica	1	3	0	4	4	0	SAD Zvolen a.s.
Vrbovka	0	0	0	0	0	0	
Záhorce	1	1	1	3	3	0	SAD Zvolen a.s.
Závada	1	4	1	6	6	0	SAD Lučenec a.s., ČSAD Tišov spol. s.r.o.
Zombor	0	0	0	0	0		
Želovce	1	2	1	4	4	0	SAD Zvolen a.s., SAD Lučenec a.s.

Zdroj dat: Cestové poriadky

OKRES Waidhofen an der Thaya							
Název obce	Spoje				Autobusy	Vlaky	Dopravci
	02:00 - 9:59	10:00 - 17:59	18:00 - 01:59	Celkem			
Dietmanns	0	0	0	0	0	0	
Dobersberg	1	2	0	3	3	0	ÖBB-Postbus GmbH
Gastern	0	0	0	0	0	0	
Groß-Siegharts	0	0	0	0	0	0	
Karlstein an der Thaya	0	0	0	0	0	0	
Kautzen	0	0	0	0	0	0	
Ludweis-Aigen	0	0	0	0	0	0	
Pfaffenschlag bei Waidhofen an der Thaya	0	0	0	0	0	0	
Raabs an der Thaya	0	0	0	0	0	0	
Thaya	1	2	0	3	3	0	ÖBB-Postbus GmbH
Vitis	0	0	0	0	0	0	
Waldkirchen an der Thaya	0	0	0	0	0	0	
Windigsteig	1	2	0	3	0	0	ÖBB-Postbus GmbH

Zdroj dat: ÖBB Reiseportal

**Příloha č. 7: Mapy počtu přímých spojů z obcí do
centra v pracovních dnech**

DOPRAVNÍ OBSLUŽNOST OBCÍ V PRACOVNÍCH DNECH

SO ORP Dačice v roce 2012

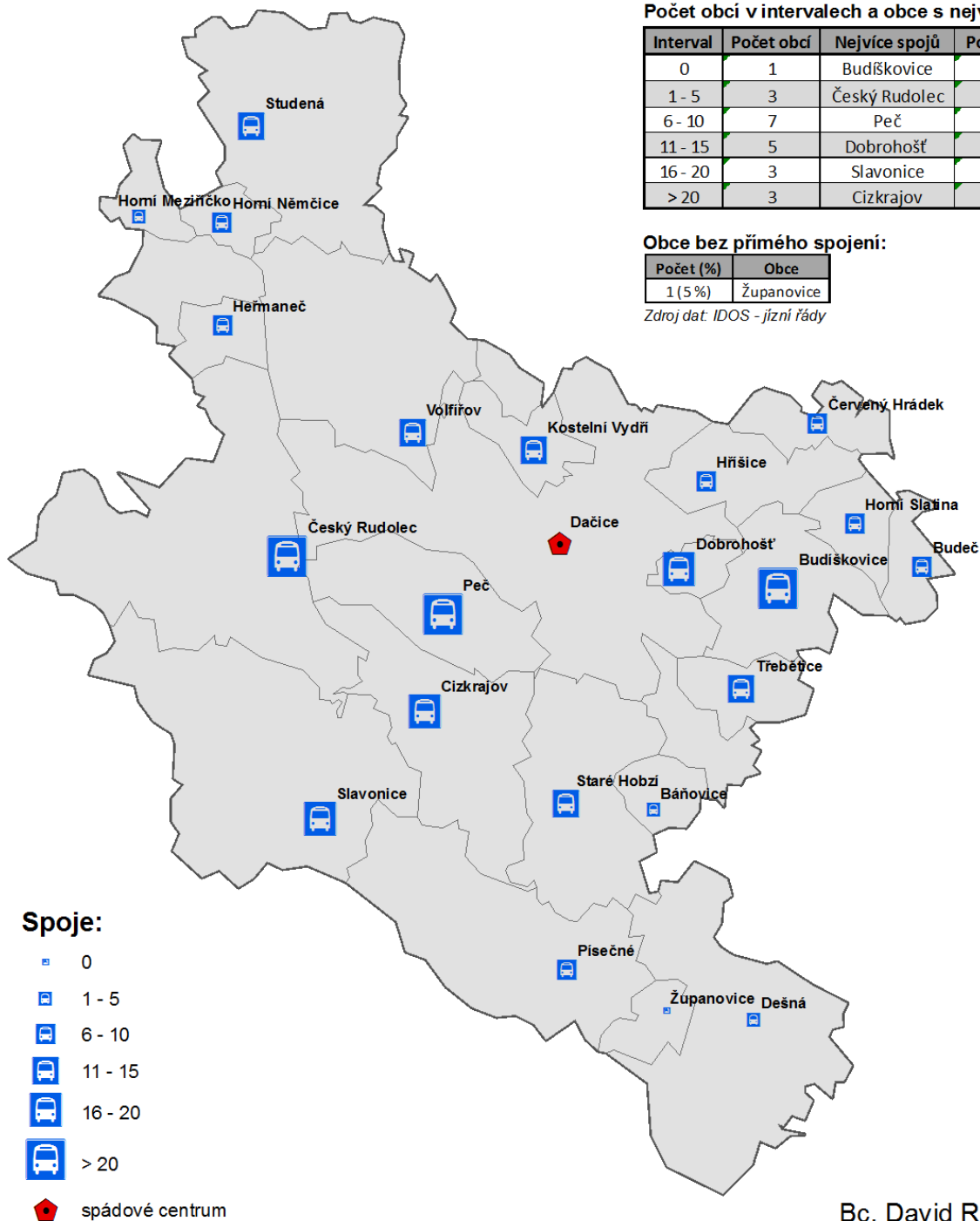
Počet obcí v intervalech a obce s nejvíce spoji:

Interval	Počet obcí	Nejvíce spojů	Počet
0	1	Budíškovice	26
1 - 5	3	Český Rudolec	25
6 - 10	7	Peč	24
11 - 15	5	Dobrohošť	17
16 - 20	3	Slavonice	17
> 20	3	Cizkrajov	17








Obce bez přímého spojení:

Počet (%)	Obce
1 (5%)	Županovice

Zdroj dat: IDOS - jízni řády



Spoje:

-  0
-  1 - 5
-  6 - 10
-  11 - 15
-  16 - 20
-  > 20
-  spádové centrum

0 1,25 2,5 5 7,5 10 km

Bc. David ROUŠAL
Regionální geografie
Olomouc 2012

DOPRAVNÍ OBSLUŽNOST OBCÍ V PRACOVNÍCH DNECH

Okres Waidhofen an der Thaya v roce 2012



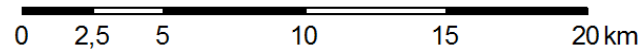
Spoje:

- 0
- 1 - 5
- 6 - 10
- 11 - 15
- 16 - 20
- > 20
- spádové centrum

Počet obcí v intervalech a obce s nejvíce spoji:

Interval	Počet obcí	Nejvíce spoji	Počet
0	0	Dietmanns	21
1 - 5	2	Groß-Siegharts	21
6 - 10	3	Pfaffenschlag bei Waidhofen an der Thaya	19
11 - 15	5	Thaya	15
16 - 20	1	Vitis	14
> 20	2	Windigsteig	13

Zdroj dat: ÖBB Reiseportal

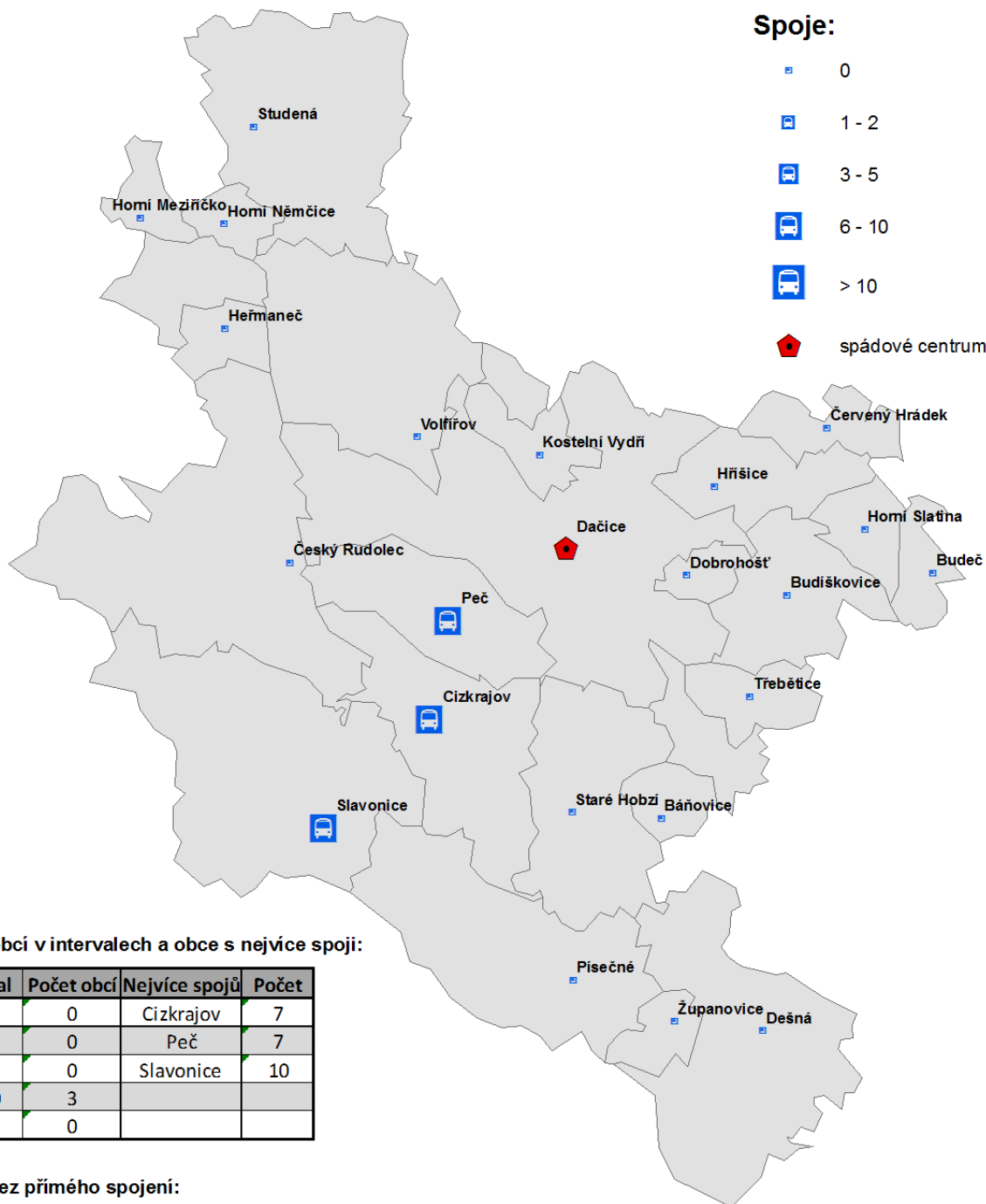


Bc. David ROUŠAL
Regionální geografie
Olomouc 2012







**Příloha č. 8: Mapy počtu přímých spojů z obcí do
centra o sobotách**

DOPRAVNÍ OBSLUŽNOST OBCÍ O SOBOTÁCH

SO ORP Dačice v roce 2012



Spoje:

-  0
-  1 - 2
-  3 - 5
-  6 - 10
-  > 10
-  spádové centrum

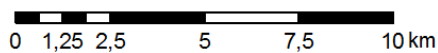
Počet obcí v intervalech a obce s nejvíce spoji:

Interval	Počet obcí	Nejvíce spoji	Počet
0	0	Cizkrajov	7
1 - 2	0	Peč	7
3 - 5	0	Slavonice	10
6 - 10	3		
> 10	0		

Obce bez přímého spojení:

Počet (%)	Obce
19 (86%)	Dobrohošť, Heřmaneč, Horní Meziříčko, Horní Němčice, Horní Slatina, Hřišice, Kostelní Vydří, Písečné, Staré Hobzí, Studená, Třebětice, Volfířov, Županovice

Zdroj dat: IDOS - jízni řády



Bc. David ROUŠAL
Regionální geografie
Olomouc 2012

DOPRAVNÍ OBSLUŽNOST OBCÍ O SOBOTÁCH

Okres Velký Krtíš v roce 2012

Počet obcí v intervalech a obce s nejvíce spoji:







Interval	Počet obcí	Nejvíce spojů	Počet
0	21	Dolná Strehová	11
1 - 2	12	Čebovce	10
3 - 5	25	Modrý Kameň	9
6 - 10	11	Pôtor	8
> 10	1	Slovenské Kľačany	8

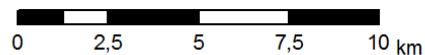
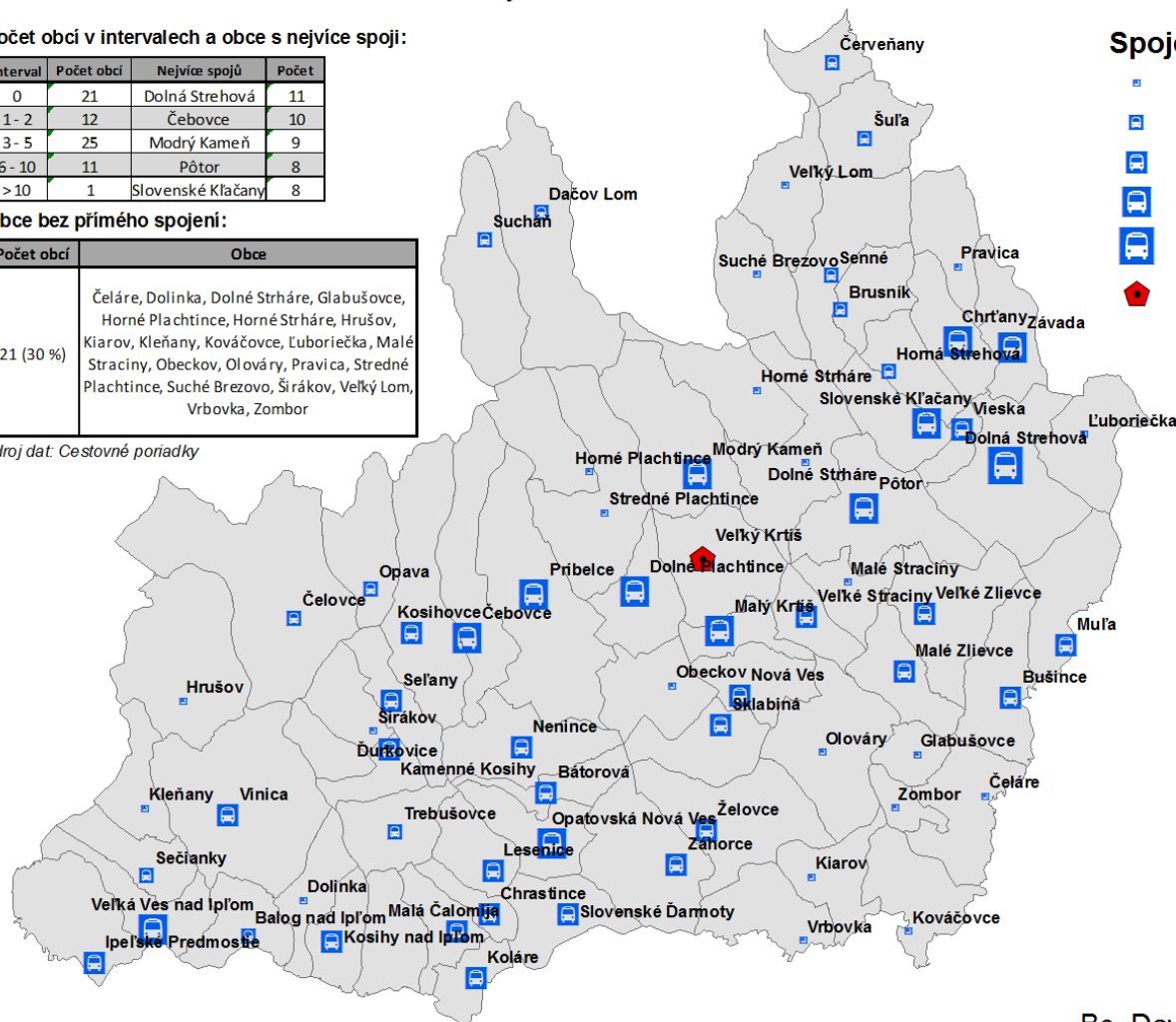
Obce bez přímého spojení:

Počet obcí	Obce
21 (30 %)	Čeláre, Dolinka, Dolné Strháre, Glabušovce, Horné Plachtince, Horné Strháre, Hrušov, Kiarov, Kleňany, Kováčovce, Luboriečka, Malé Straciny, Obeckov, Olováry, Pravica, Středné Plachtince, Suché Brezovo, Širákov, Velký Lom, Vrbovka, Zombor

Zdroj dat: Cestovné poriadky

Spoje:

-  0
-  1 - 2
-  3 - 5
-  6 - 10
-  > 10
-  spádové centrum









Bc. David ROUŠAL
Regionální geografie
Olomouc 2012

DOPRAVNÍ OBSLUŽNOST OBCÍ O SOBOTÁCH

Okres Waidhofen an der Thaya v roce 2012



Spoje:

-  0
-  1 - 2
-  3 - 5
-  6 - 10
-  > 10
-  spádové centrum

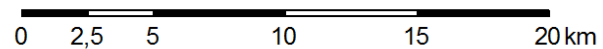
Počet obcí v intervalech a obce s nejvíce spoji:

Interval	Počet obcí	Nejvíce spojí	Počet
0	8	Windigsteig	6
1 - 2	1	Dobersberg	3
3 - 5	4	Raabs an der Thaya	3
6 - 10	1	Groß-Siegharts	3
> 10	0	Dietmanns	3

Obce bez přímého spojení:

Počet obcí	Obce
8 (57%)	Gastern, Karlstein an der Thaya, Kautzen, Ludweis-Aigen, Pfaffenschlag bei Waidhofen an der Thaya, Raabs an der Thaya, Waldkirchen an der Thaya

Zdroj dat: ÖBB Reiseportal

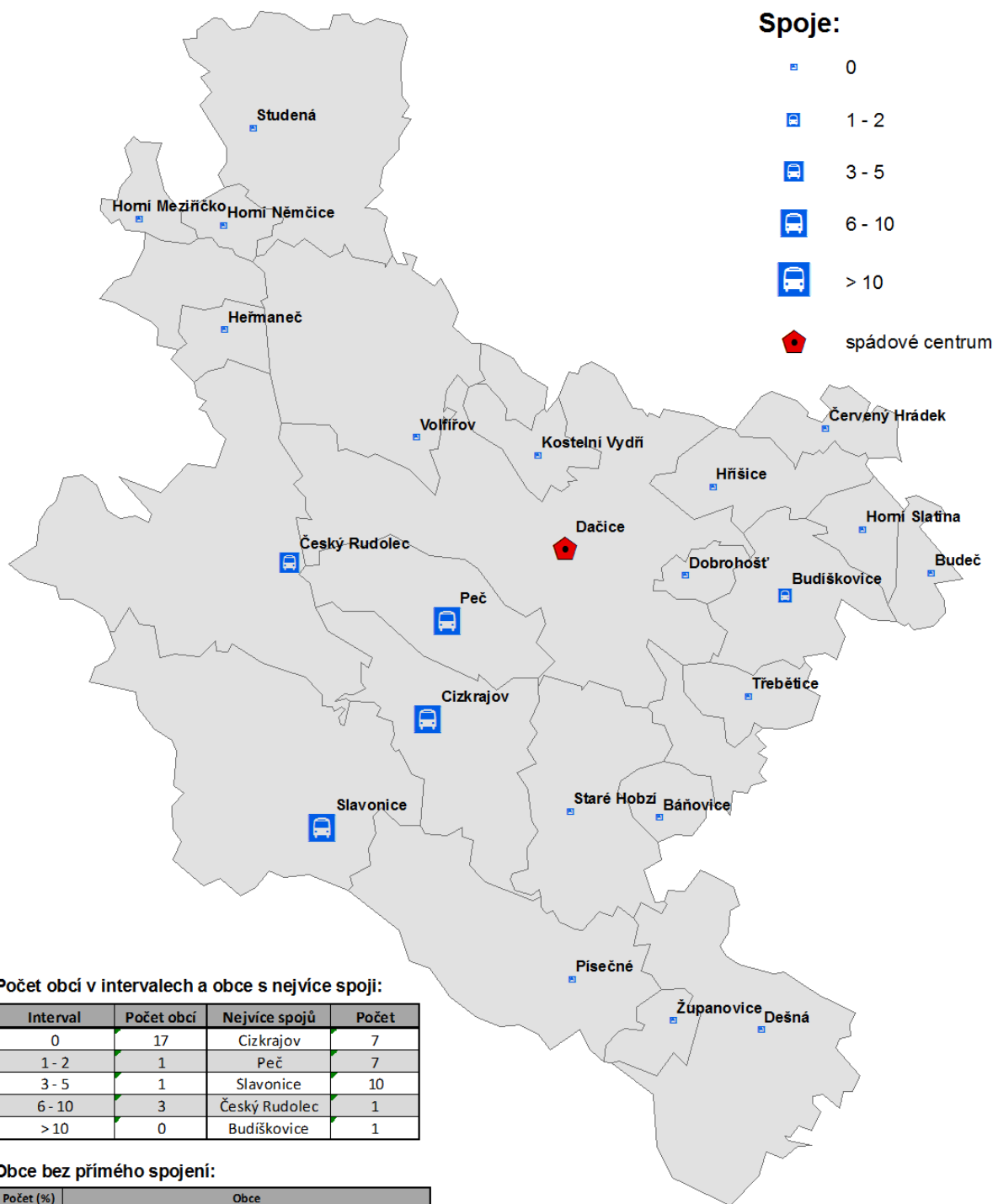


Bc. David ROUŠAL
Regionální geografie
Olomouc 2012

**Příloha č. 9: Mapy počtu přímých spojů z obcí do
centra o nedělích**

DOPRAVNÍ OBSLUŽNOST OBCÍ O NEDĚLÍCH

SO ORP Dačice v roce 2012



Spoje:

- 0
- 1 - 2
- 3 - 5
- 6 - 10
- > 10
- spádové centrum

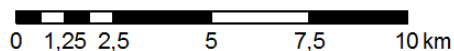
Počet obcí v intervalech a obce s nejvíce spoji:

Interval	Počet obcí	Nejvíce spojí	Počet
0	17	Cizkrajov	7
1 - 2	1	Peč	7
3 - 5	1	Slavonice	10
6 - 10	3	Český Rudolec	1
> 10	0	Budiškovice	1

Obce bez přímého spojení:

Počet (%)	Obce
17 (77 %)	Horní Meziříčko, Horní Němčice, Horní Slatina, Hřišice, Kostelní Vydří, Písečné, Staré Hobzí, Studená, Třebětice, Volfřov, Županovice

Zdroj dat: IDOS - jízni řády [online], 2012



Bc. David ROUŠAL
Regionální geografie
Olomouc 2012

DOPRAVNÍ OBSLUŽNOST OBCÍ O NEDĚLÍCH

Okres Waidhofen an der Thaya v roce 2012



Spoje:

- 0
- 1 - 2
- 3 - 5
- 6 - 10
- > 10
- spádové centrum

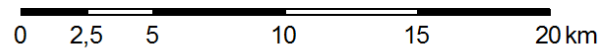
Počet obcí v intervalech a obce s nejvíce spoji:

Interval	Počet obcí	Nejvíce spojů	Počet
0	11	Dobersberg	3
1 - 2	0	Thaya	3
3 - 5	3	Windigsteig	3
6 - 10	0		
> 10	0		

Obce bez přímého spojení:

Počet obcí	Obce
8 (73%)	Dietmanns, Gastern, Groß-Siegharts, Karlstein an der Thaya, Kautzen, Ludweis-Aigen, Pfaffenschlag bei Waidhofen an der Thaya, Raabs an der Thaya, Vitis, Waldkirchen an der Thaya

Zdroj dat: ÖBB Reiseportal



Bc. David ROUŠAL
Regionální geografie
Olomouc 2012