

Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích

Pedagogická fakulta

DIPLOMOVÁ PRÁCE

2012

Stanislav Jindra

Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích

**Pedagogická fakulta
katedra geografie**

DIPLOMOVÁ PRÁCE

**Prostorová analýza kvality dopravní obslužnosti obcí v
Jihočeském kraji**

Vedoucí práce: RNDr. Stanislav Kraft

Vypracoval: Stanislav Jindra

České Budějovice, 2012

Prohlašuji, že svoji diplomovou práci jsem vypracoval samostatně pouze s použitím pramenů a literatury uvedených v seznamu citované literatury.

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své diplomové práce, a to v nezkrácené podobě - v úpravě vzniklé vypuštěním vyznačených částí archivovaných Pedagogickou fakultou elektronickou cestou ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejích internetových stránkách, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce. Souhlasím dále s tím, aby toutéž elektronickou cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky školitele a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce s databází kvalifikačních prací Theses.cz provozovanou Národním registrem vysokoškolských kvalifikačních prací a systémem na odhalování plagiátů.

Datum

Podpis

Poděkování:

Chtěl bych na tomto místě velmi poděkovat panu RNDr. Stanislavu Kraftovi za jeho připomínky, ochotu, trpělivost a vstřícnost. Zároveň velmi oceňuji a děkuji za jeho odborný i lidský přístup a za čas, který věnoval při vedení a vypracování této diplomové práce.

Děkuji.

Citační záznam:

JINDRA, S. (2012): *Prostorová analýza kvality dopravní obslužnosti obcí v Jihočeském kraji*. Diplomová práce. Katedra geografie PF JČU, České Budějovice, 173 s.

Klíčová slova:

dopravní obslužnost, dopravní poloha, dopravní spojení, geografie dopravy, Jihočeský kraj, kvalita dopravní obslužnosti, obec, středisko, veřejná doprava

Anotace:

Předkládaná diplomová práce se věnuje dopravní obslužnosti obcí v Jihočeském kraji. Práce se soustřeďuje na hodnocení kvality dopravní obslužnosti veřejnou hromadnou dopravou. Pomocí metodického postupu, který vychází z teoretické části se hodnotí počty spojů jednotlivých obcí a příslušných středisek. Podle jízdních řádů byly analyzovány spoje v různém časovém období v rámci silniční a železniční dopravy. Doplnující část představuje zjištění dopravní polohy obcí a jejich analýza ve vztahu k dopravní obslužnosti. Závěrečná část obsahuje hodnocení zjištěných výsledků a syntézu dané problematiky. Součástí práce je rovněž dopravně geografická charakteristika zkoumaného území, mapová příloha a rozsáhlá tabulková příloha získaných dat.

Quotation note:

JINDRA, S. (2012): *Spatial analysis of the transport service quality in the South Bohemia Region municipalities*. Master thesis. Department of geography, Pedagogical faculty, University of South Bohemia in České Budějovice, 173 p.

Key words:

transport service, transport location, transport link, geography of transport, South Bohemia Region, transport service quality, municipality, public transport

Annotation:

This thesis deals with the transport service in the South Bohemia Region municipalities. It evaluates the transport service quality from the viewpoint of public transport. The methodical part comes out of the theoretical part and it focuses on the number of links of particular municipality and its centre. Both road and train links were analyzed on the basis of the schedules in various time periods. The supplementary part is occupied with the municipalities' transport location and their relationship to the transport service. The final part contains the results evaluation and the synthesis of given problematics. The transport-geographical characteristic of chosen area, the map attachments and the table attachment containing data from the research are also a part of the thesis.

OBSAH

1. ÚVOD	9
2. CÍLE PRÁCE	10
3. TEORETICKÁ VÝCHODISKA PRÁCE A PŘEHLED LITERATURY	13
3.1 LITERATURA	13
3.1.1 <i>Tuzemská literatura</i>	13
3.1.2 <i>Zahraniční literatura</i>	15
3.2 GEOGRAFIE DOPRAVY	17
3.2.1 <i>Vývoj geografie dopravy</i>	17
3.2.2 <i>Doprava a její význam v prostoru</i>	20
3.3 VÝZNAM VEŘEJNÉ DOPRAVY V DOPRAVNÍM SYSTÉMU	25
3.4 DOPRAVNÍ OBSLUŽNOST	31
3.4.1 <i>Legislativní vymezení dopravních služeb</i>	32
3.4.2 <i>Systémové vymezení dopravních služeb</i>	34
3.4.3 <i>Geografické faktory ovlivňující kvalitu dopravní obslužnosti</i>	37
4. METODIKA ZPRACOVÁNÍ	43
4.1 VYMEZENÍ STŘEDISEK	43
4.2 VYBRANÉ METODIKY PRO HODNOCENÍ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI	46
4.3 POUŽITÁ METODIKA HODNOCENÍ KVALITY DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI	49
4.3.1 <i>Hodnocení dopravní polohy obcí</i>	52
5. DOPRAVNĚ GEOGRAFICKÁ CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ	54
5.1 VYMEZENÍ ZKOUMANÉHO ÚZEMÍ	54
5.2 FYZICKOGEOGRAFICKÁ CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ	56
5.3 SOCIOGEOGRAFICKÁ CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ	59
5.3.1 <i>Obyvatelstvo a sídelní struktura</i>	59
5.3.2 <i>Zemědělství a průmysl</i>	60
5.3.3 <i>Služby a cestovní ruch</i>	60
5.3.4 <i>Železniční doprava</i>	61
5.3.5 <i>Silniční doprava</i>	63
6. HODNOCENÍ DOPRAVNÍ ANALÝZY OBCÍ JIHOČESKÉHO KRAJE	67
6.1 KVALITA DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI OBCÍ V JIHOČESKÉM KRAJI	67
6.2 VZTAH DOPRAVNÍ POLOHY OBCÍ A POČTU OBYVATEL KE KVALITĚ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI	75
7. ZÁVĚR	78
8. LITERATURA	79
9. PŘÍLOHA	85

1. ÚVOD

Schopnost pohybu hraje zásadní roli v životě každého živočicha, obzvláště v životě člověka. Pohyb, tedy jako doprava z rozličných důvodů za různými zájmy a cíli, je v dnešní společnosti faktorem, který onu lidskou společnost a člověka samotného velmi ovlivňuje. Toto ovlivňování se pro člověka v nynější postindustriální společnosti stává stále silnějším a zřetelnějším, než tomu bývalo v minulosti.

Společenský vývoj po roce 1989 změnil nejen hospodaření státu, ale i chování jednotlivých jeho obyvatel. Mnoho materiálů a výrobků se nyní dováží z velkých vzdáleností, i když bychom je dokázali zabezpečit ze svých zdrojů. Stejně je odlišné místo výroby a konkrétní místo spotřeby. Nastávají i situace, kdy nějaké zboží či komodita urazí značnou a nesmyslnou vzdálenost mezi subzpracovateli, tedy mezi jednotlivými místy výroby navzájem¹. Značnou úlohu zde samozřejmě zaujímá otázka ekonomická.

Konzumní styl společnosti využívá mnoho služeb a můžeme říci, že v důsledku tyto služby potřebují lidé k životu. Průmyslová, nákupní a jiná společenská centra jsou situována do určitých centralizovaných, či naopak decentralizovaných regionů, záleží na úhlu pohledu pozorovatele. Mnohdy mezi jednotlivými místy (např. mezi místem bydliště a výskytem zaměstnání) existují značné vzdálenosti. Tím, jak je člověk nucen pohybovat se, tj. cestovat, dopravovat se do škol, zaměstnání či na úřady, je zapotřebí řešit problematiku dopravního spojení.

I přes rostoucí životní úroveň obyvatel České republiky a snazší dostupnost individuální osobní dopravy má veřejná hromadná osobní doprava stále velmi významnou a důležitou funkci, která je podpořena legislativou. Tato doprava, ve vnitrostátním měřítku, představuje pro obyvatelstvo jednu z významných podmínek obživy. Kvalita této dopravy tedy přímo ovlivňuje kvalitu života.

Doprava v obecném slova smyslu, mimo jiné, podporuje regionální rozvoj, neboť kvalita a hustota dopravní sítě může podporovat další aktivity - turistický ruch, konkurenceschopnosti regionů či atraktivitu regionů pro život. Obzvláště ve vztahu spolupráce zemí na mezinárodní úrovni je dopravní spojení prvkem, který podmiňuje další budoucí vývoj. Takováto mezinárodní činnost je nejen pro hraniční oblasti dnes,

¹ Příkladem problematiky logistiky zboží jsou cukrářské výrobky tzv. Mozartovy koule, které se vyrábějí v Salcburku, avšak jejich balení probíhá ve vzdálené Plané na Tachovsku v České republice Zdroj: <<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/ekonomika/83380-mozartovy-koule-se-budou-balit-v-cesku/>> [cit.16.4.2012]

v době evropské integrace, daleko více potřebná než kdykoliv jindy. Doprava však může na životní podmínky působit negativně. Tak jak dochází k rozvoji dopravního odvětví, je třeba nalézat vhodná kompromisní řešení při budování nových dopravních spojení mezi zájmovými oblastmi a zdravou ochranou přírodního bohatství a celkového životního prostoru.

2. CÍLE PRÁCE

Tempo rozvoje dopravního odvětví přináší řadu nových témat ke studiu dané problematiky. Tato diplomová práce se zabývá tématem, který je úzce spjat s každodenním životem každého z nás, nebo se alespoň s touto problematikou každý jedinec potýkal. Práce se svým zaměřením zabývá dopravní analýzou obcí, která je charakterizována tzv. obslužností. Zmíněná analýza je vztažena do prostoru Jihočeského kraje, kde se ony obce rozprostírají. Ústředním motivem prostorové analýzy je kvalita dopravy. Jak už bylo naznačeno v úvodu – kvalitní doprava je předpokladem ke kvalitnějšímu, tj. komfortnějšímu způsobu života. Pro konečné upřesnění je nutno poznamenat, že téma práce se týká dopravní obslužnosti obcí veřejnou hromadnou dopravou, ta je v podmínkách České republiky uskutečňována silniční autobusovou a železniční vlakovou dopravou.

K analýze kvality dopravní obslužnosti obcí v Jihočeském kraji, je zapotřebí určit základní cíle a hypotézy, se kterými se dále pracuje a z nichž se vychází. Nezbytným krokem pro určení cílů práce je seznámení se s vhodnou literaturou k danému tématu. S tímto souvisí i druhý krok, který představuje získání určitého přehledu nad legislativou, neboť zákonné podmínky nemalou měrou ovlivňují odvětví hromadné dopravy. Stejně tak můžeme hovořit o potřebě popsat význam a celkové zhodnocení současného stavu ve veřejné dopravě v České republice.

Hlavním cílem diplomové práce je analýza kvality dopravní obslužnosti obcí v Jihočeském kraji. Pod tento ústřední motiv spadají dílčí cíle, které dotvářejí danou strukturu práce.

V rámci dílčích cílů je nutné určit, jakým způsobem budeme vůbec hodnotit kvalitu dopravní obslužnosti. Zároveň se stanoví ukazatele kvality dopravní obslužnosti. Zde je možno nalézt inspiraci v postupu podle dostupných prací, kde se autoři snažili řešit podobná témata. Z tohoto hlediska snad tato diplomová práce naváže a přispěje ke studiu dopravní problematiky.

Výběr středisek patří mezi další úkoly. Při zpracovávání dopravní charakteristiky území musíme brát zřetel na rozdílnou sídelní strukturu. Sídla nejsou v prostoru rozmístěna rovnoměrně. Je třeba určit střediska a periferie a posléze vymezit území působení daného centra, kam přísluší jednotlivé obce. Přístup k výběru středisek je charakterizován různými metodikami a pohledy na tuto problematiku jsou odlišné.

Dalším spíše povinným úkolem, než dílčím cílem, je geografická charakteristika sledovaného území s důrazem na jevy související s dopravní problematikou. Jihočeský kraj se stejně jako některé další kraje České republiky vyznačuje řadou vlastností (fyzickogeografických i sociogeografických), jež mají za následek přímé ovlivňování dopravní soustavy, zejména pak veřejné hromadné dopravy. Další úkol se může zabývat kritickým zhodnocením fungování dopravního systému v úrovni mezisídelních vazeb v prostředí Jihočeského kraje.

Na základě výše zmíněného textu je možno shrnout tyto dílčí cíle:

- vymezení funkčních regionů v rámci výzkumu dopravní obslužnosti
- stanovení metodiky pro hodnocení kvality veřejné hromadné dopravy v regionech podle daných kritérií
- zhodnocení vztahu dopravní polohy obcí a počtu obyvatel ke kvalitě dopravní obslužnosti

S uvedením cílů jsou spjaty i očekávání, která jsou kladena v rámci tvorby této práce. Hypotézy týkající se dopravní obslužnosti se mohou věnovat otázce, jakým způsobem jsou rozloženy spoje ve všední pracovní den. Lze očekávat, že ranní spoje budou převažovat nad spoji po zbytek dne, respektive počet ranních spojů bude větší, než počet odpoledních a večerních spojů. Pokud je největší poptávka po dopoledních spojích, znamená to logickou existenci ranní dopravní špičky a podobným způsobem výskyt odpolední (návrátové) dopravní špičky. Jestliže mezi dvěma vrcholnými úseky je denní doba s nižšími dopravními výkony, lze hovořit o tzv. sedlu, tj. v tomto případě označení pojmem „polední sedlo“. Potvrzení či vyvrácení existence poledního sedla a případná charakteristika tohoto časového úseku je dalším bodem našeho zájmu. Dále nás zajímá, zda-li vůbec a jak velkou měrou se nějakým způsobem liší odjezdy a příjezdy o víkendu (v sobotu). Posledním bodem je zjištění, jak velká je závislost dopravní polohy a dopravní obslužnost v soustavě sídel a dopravních tras. Lze očekávat

výrazné výkyvy a změny hodnot na trasách velkých měst a podél hlavních dopravních tahů v porovnání nižších úrovní měst a komunikací.

U hodnocení stavu veřejné dopravy lze přepokládat velké omezování některých linek a spojů z důvodu nárůstu individuální osobní dopravy. Na druhé straně je možný opačný vývoj v důsledku výstavby nových domů a bytů v zázemí měst, resp. na území stávajících menších, dříve možná méně významných sídel. Taktéž mohou existovat vazby mezi kvalitou dopravních prostředků, dopravní infrastruktury a zázemím dopravních služeb. Modernější dopravní prostředky ve spolupráci s propracovanější, obzvláště silniční infrastrukturou pravděpodobně pozitivně ovlivňuje kvalitativní funkce hromadné dopravy.

Nakonec geografická charakteristika zkoumaného území může hypoteticky dopravní vlastnosti ovlivňovat svými periferiemi, menším stupněm osídlení, geomorfologickými a jinými faktory. Logická úvaha předpokládá nejlepší obslužení dopravou v oblastech koncentrace obyvatelstva (města), nejhorší situace se pak nejspíše bude uplatňovat v periferních oblastech, tj. příhraniční oblasti či v místech tzv. vnitřních periferií, pod podmínkou existence takovýchto míst.

3. TEORETICKÁ VÝCHODISKA PRÁCE A PŘEHLED LITERATURY

Úkolem této kapitoly je popsat obecným způsobem základní teoretická východiska a stěžejní myšlenky vztahující se k dopravní obslužnosti a geografii dopravy jako takové. Před samotnou teoretickou částí je vhodným předpokladem seznámit se s vybraným přehledem literatury.

3.1 LITERATURA

3.1.1 Tuzemská literatura

Mezi základní materiály pro tvorbu této diplomové práce byly vybrány odborné či vědecké publikace a jiné zdroje, které se týkají geografie dopravy. Téma práce bychom totiž mohli zařadit mezi stěžejní oblasti zájmu geografie dopravy. Níže uvedení autoři popisují onu problematiku spíše z obecného pohledu. Následující první část je věnována literatuře, která se více vztahuje k tématu práce. Druhá část se pak věnuje dané látce konkrétněji.

Autorem, který se zabýval geografii dopravy je **Otokar Šlampa** (ŠLAMPA 1967). Jeho práce *Všeobecná geografie dopravy* obsahuje dvě hlavní části. V první (všeobecné) části jsou popsány základní myšlenky a podstata dopravy. Autor např. rozebírá dopravu z historického pohledu a dále se zaměřuje na ekonomické či geografické faktory v dopravě. Druhá kapitola je konkrétněji zaměřena na různé druhy dopravy. Význam práce O.Šlampa spočívá v tom, že jde o první publikaci (učební text) tohoto typu u nás, jak sám autor uvádí v úvodu práce.

Problematiku dopravy z historického hlediska zpracoval **Josef Hons** (HONS 1975). Ve své vysokoškolské učebnici *Dejiny dopravy na území ČSSR* ukazuje rozsáhlým způsobem obraz dopravy a její vývoj v kontextu se středoevropským prostorem. Převážná část díla se věnuje logicky železniční dopravě a celkově zahrnuje množství faktografických údajů. Text je často doplněn zajímavými fotografiemi a jako celek je práce vhodná nejen pro studium geografie dopravy.

Novější základní literaturu o dopravě zpracoval **Josef Brinke** (BRINKE 1999). Jeho *Úvod do geografie dopravy* se dotýká základních charakteristik a termínů dopravy, jako jsou např. členění či význam dopravy. Vyzdvihuje postavení dopravy

v hospodářství a také se ve stručnosti věnuje vývoji a historii dopravy. V jedné kapitole jsou vhodně uvedeny metody spolu s příklady studia geografie dopravy. Závěr jeho práce se věnuje vlivům dopravy na životní prostředí.

Stanislav Mirvald (MIRVALD 1999, 2000, 2002) je další z autorů, který vytvořil soubor studijních podkladů pro studium geografie dopravy, tj. *Geografie dopravy I. – III.*. První díl se zaměřuje na obecné vysvětlení geografie dopravy, avšak podrobněji se zabývá studiem a problematikou hodnocení geografie dopravy. Věnuje se dopravní dostupnosti a v souvislosti s tím také dopravním sítím a dopravní regionalizaci. Taktéž se zmiňuje o negativních, ale i pozitivních vlivech působících na životní prostředí. Druhý díl se konkrétněji soustřeďuje na silniční a železniční dopravu, kde se snaží o technické a částečně historické porovnání různých parametrů a charakteristik zmíněných druhů dopravy. Navazující třetí díl popisuje dopravu vodní a vzdušnou. Jedná se o celosvětový pohled, jen okrajově týkající se prostoru České republiky. Velká pozornost je věnována historickým souvislostem.

Z nejnovějších zdrojů nesmíme opomenout další studijní prameny. Pomineme-li studijní skripta *Základy dopravy* (DANĚK, KŘIVDA 2003) Vysoké školy báňské – Technické univerzity Ostrava, kde se autoři věnují, kromě základních termínů, spíše odborným technickým vlastnostem jednotlivých druhů dopravy, pak se dostáváme k zajímavé práci *Ekonomická a sociální geografie* (TOUŠEK 2008). Tato publikace popisuje dílčí geografické disciplíny. Je vytvořena kolektivem autorů. Část pojednávající o geografii dopravy (str. 231 – 269) zpracoval **Daniel Seidenglanz**, v současnosti jedna ze známých osobností pohybující se v oboru geografie dopravy. Jeho text interpretuje myšlenky některých dopravních geografů a celkově hlouběji rozebírá otázky a problematiku dopravy. Touto publikací můžeme uzavřít oblast prací a textů, které snesou označení „základní studijní materiály“ v rámci geografie dopravy.

U prací více zaměřených a specializovaných na určité specifické téma oboru geografie, resp. dílčí její část geografie dopravy, zmiňme opět práci D. Seideglanze (SEIDENGLANZ 2007), zejména pak jeho jednu, z několika prací týkající se otázek dopravy. Jedná se o disertační práci, kde se zabýval, mimo jiné, dopravní obslužností a dostupností ve venkovském prostoru. Tímto se jedná o velmi důležitý zdroj informací nejen z pohledu této diplomové práce.

Otázkou časové dostupnosti se taktéž zabýval geograf **Tomáš Hudeček** (HUDEČEK 2010). Studoval její vliv na regionálně - geografické charakteristiky a

hodnocením různých faktorů, které mohou ovlivňovat dopravní dostupnost, se snažil o určitou analýzu dané problematiky. Zmíněnou problematiku Hudeček zpracoval pro časové období let 1991 až 2001. Můžeme tak sledovat stav různých dopravních faktorů v rámci vývoje České republiky.

Významnou osobností působící v oboru dopravy je **Miroslav Marada** (MARADA 2003, 2007, 2010). Při hodnocení dopravní dostupnosti a obslužnosti sídel je určení středisek zásadním prvkem, ovlivňující celkový výsledek. Tento klíčový motiv zpracoval Marada ve své disertační práci (MARADA 2003), kde se soustředil (jak už z názvu patrné) na hierarchizaci středisek a jejich vliv na sídelní strukturu, čímž pak dále rozebírá problematiku jádrových a periferních oblastí. Z pohledu zaměření nepřekvapuje další jeho spolupráce na odborné publikaci *Doprava a geografická organizace společnosti v Česku* (MARADA 2010), která je variací opět na téma uspořádání sídelního systému a vzájemných dopravních jevů. Samozřejmostí u takto významného geografa je účast na výzkumných projektech (MARADA 2005 – 2007).

K mladé generaci významných současných dopravních geografů patří **Stanislav Kraft** (KRAFT 2007, 2009, 2011). Ve svých pracích se dlouhodobě věnuje studiu jevů týkající se vlastností dopravního systému, jako např. prostorové hodnocení dopravy nebo otázky týkající se hierarchie středisek, podobně jako Marada (MARADA 2003).

Starší generaci dopravních geografů reprezentuje **Josef Hůrský** (HŮRSKÝ 1978). Jeho činnost se zaměřila na studium geografických regionů. Přitom se soustředil i na roli hromadné dopravy v systému členění regionů.

3.1.2 Zahraniční literatura

Nejhojnější zkušenosti při studiu dopravního fenoménu mají jistě v zemích, kde existuje vyspělá, moderní dopravní síť a zároveň se zde uplatňuje určitá historická tradice „dopravní gramotnosti“. Máme tím na mysli dopravní systém v novodobé historii, který přináší svá úskalí a specifické problémy, které je nutno vhodně řešit. Mezi takovéto země se počítají ty, které se výrazně zasloužily o rozvoj vědy a techniky, motorismu, automobilismu. Z pohledu dostupné literatury mají vedoucí úlohu státy jako Velká Británie, co by kolébka průmyslové revoluce a Spojené státy Americké, které spolu se Spolkovou republikou Německo představují tradiční (nejen) automobilové velmoci.

Ze zahraniční literatury, věnující se dopravní geografii, je vhodné jmenovat především rozsáhlé, aktualizované (2009) dílo *The geography of transport system*. **Jean Paul Rodrigue** (RODRIGUE 2009), s kolektivem autorů, zde v několika kapitolách rozebírá různá témata zabývající se dopravním fenoménem. Popisuje geografii dopravy nejen z obecného hlediska (podstata geografie dopravy, druhy dopravy atd.), ale zabývá se i detailnějším pohledem na danou problematiku. Mimo jiné sleduje např. prostorové struktury v dopravě, otázku městské dopravy, problémy v dopravě apod.

Jiná anglicky psaná, ovšem starší publikace je dílem dvou autorů, tj. **Richard D. Knowles** a **Brian S. Hoyle** (HOYLE, KNOWLES 1998). Jedná se taktéž o moderní dílo vztahující se k vědě o dopravních systémech. Z jejího obsahu zmiňme, po tradičním úvodu všeobecných prvků dopravy, např. zájem o městskou dopravu nebo zamyšlení nad samotnou udržitelností dopravy.

Z německy mluvících autorů zmiňme dva autory, jejichž zájmem je geografie dopravy, čili *Verkehrsgeographie*. **Helmut Nuhn** a **Markus Hesse** (NUHN, HESSE 2006) ve stejnojmenné publikaci zpracovávali podobná témata, jako v případě Rodrigua (RODRIGUE 2009). I zde se autoři věnují základním obecným otázkám jako vztah dopravy, společnosti a životního prostředí či druhům dopravy, nebo mapují historii dopravy. Dále se pozastavují nad budoucností dopravy, významu dopravního systému apod.

Jakým způsobem se zahrnou slovenští (dopravní) geografové do rozboru literatury, je možným tématem k samostatné úvaze. Tato otázka je nyní druhořadá a jedná se o subjektivní záležitost. Buď se mohou řadit do sekce „zahraniční literatura“, nebo je umístíme do jedné společné skupiny pod označením „česko – slovenská literatura“. V každém případě jmenujme geografa **Daniela Michniaka** (MICHNIAK 2002), který se zabýval, mimo jiné, vztahy, hodnocením a celkovému vysvětlení pojmu „dostupnost“.

Nejen dostupnosti (např. dálnic a rychlostních silnic), ale i dopravním systémem jako takovým se ve Slovensku ve svých pracích věnuje **Marcel Horňák** (HORŇÁK 2008). Část jeho prací se týká železniční dopravy a jeden z jeho nejnovějších příspěvků je zaměřen na problematiku dopravní polohy a koncentrace obyvatelstva.

Pro úplnost uvedme, že některé cizojazyčné odborné publikace a texty jsou v současné době dostupné prostřednictvím populární internetové sítě. Ve většině

případů se však jedná o ukázkové a neúplné fragmenty, neboť ostatní nepublikované části podléhají autorským zákonům. Z tohoto titulu mají proto tyto zdroje spíše informativní charakter.

Jistým doplňujícím studijním pramenem jsou bezesporu odborné časopisy, příkladem je časopis *Doprava – ekonomicko – technická revue* nebo zahraniční *Journal of Transport Geography*. Z praktického hlediska je vhodné zmínit a doporučit návštěvu muzeí, neboť ta jsou také zdrojem zajímavých informací pojednávající o vývoji dopravy lidstva. Často tyto instituce shromažďují nejen exponáty, nýbrž také archivují jejich textové podklady a jiné materiály, nejen pro badatele a historiky nenahraditelné. Zmiňme jen nejvýznamnější místa vhodná k návštěvě. Nám nejbližším místem je *Národní technické muzeum* v Praze ² a pak *Technisches Museum Wien* ³. Největší muzeum vědy a techniky v Evropě představuje *Deutsches Museum* v Mnichově ⁴. Součástí muzea je „Deutsches Verkehrszentrum“ v němž místní sbírky, spolu s pobočkami ve městech Schleßheim, Sinsheim a Speyer, představují zároveň jedno z nejrozsáhlejších muzeí dopravy na světě. Expozice oddělení dopravy nabízejí prostor k zamyšlení nad dopravním fenoménem. Jedinečnou pozici zaujímá rovněž *Coventry Transport Museum* ve Velké Británii ⁵, neboť toto muzeum nemá statut obecného technického muzea, ale výhradně se zabývá dopravou ⁶.

3.2 GEOGRAFIE DOPRAVY

3.2.1 Vývoj geografie dopravy

Vývoj geografie dopravy z pohledu vědní disciplíny je možné vystopovat již do poloviny 19. století. Středem zájmu byl především vliv přírodních podmínek na dopravu.⁷ V tomto období se tématu věnují téměř výhradně němečtí geografové, kdy k největším představitelům, reprezentující názor, považující geografii dopravy za důležitou nauku o geografickém prostoru, patřil A.Hettner. Na počátku 20. století se

² Bližší informace dostupné z: <<http://www.ntm.cz/>> [cit.18.4.2012]

³ Bližší informace dostupné z: <<http://www.technischesmuseum.at/>> [cit.18.4.2012]

⁴ Bližší informace dostupné z: <<http://www.deutsches-museum.de/>> [cit.18.4.2012]

⁵ Bližší informace dostupné z: <<http://www.transport-museum.com/>> [cit.18.4.2012]

⁶ Zajímavostí je jedna z nejrozsáhlejších expozic bicyklů. Více informací k tématu lze nalézt v celém ročníku 2011 měsíčníku *Motor Journal* nebo např.: KRÁLÍK, J. (2010): *Kolozvědná expedice 2010 – VI.* *Motor Journal*, č. 7/8, s.60 – 62.

⁷ Dnešní všeobecné pojetí je chápáno opačně ve smyslu vlivu dopravy na přírodní prostředí.

začínají prosazovat v geografii dopravy rovněž francouzští geografové (ŠLAMPA 1967).

Francouzští zástupci jako P.Vidal de la Blanche či J.Brunhes řadili dopravu do tzv. „geografie oběhu“ (géographie de circulation) a jejich zaměření bylo na studium charakteristik dopravních tras (přesun zboží a osob, průběh dopravních tras v krajině), tudíž doprava nebyla pojmána jen jako pouze statická složka v krajině. Detailnější zaměření na jednotlivé druhy dopravy a jejich dopravní zařízení nastalo zhruba od druhé poloviny 20.století (TOUŠEK 2008). V kapitalistických státech byla geografie dopravy pojmána jako složka zmíněné „geografie oběhu“, ve státech socialistického zřízení se potom nazývala jako „geografie dopravy a spojů“ (BRINKE 1999).

Samostatná geografie dopravy se vyčlenila z ekonomické geografie právě ve druhé polovině 20. století. Od 60. let 20. století byly považovány za důležité klíčové faktory náklady na dopravu. Proto se geografie dopravy zaměřovala na tzv. kvantitativní metody, které se zabývaly analýzou prostorových vztahů, avšak tyto metody se nedotýkaly širšího ekonomického kontextu (RODRIGUE 2009)

Postavení současné geografie dopravy jako dílčí disciplíny ekonomické geografie je patrně spojeno s rostoucí mobilitou obyvatelstva. „Geografii dopravy můžeme definovat jako dílčí disciplínu, která se zabývá pohybem nákladů, osob a informací, a to v širokém společenském i fyzickogeografickém kontextu.“ (TOUŠEK 2008, s. 232).

Výzkumné zaměření geografie dopravy je spoluvytvářeno mnohými dalšími vědními obory. Od humanitních oborů, zabývajících se například historií dopravy, přes technicky zaměřené obory, jejichž úkolem je zkoumat dopravu po konstrukční stránce jako např. dopravní inženýrství, po obory ekonomické, které sledují dopravu v souvislosti s ekonomickým vývojem státu, např. při pohledu na turistické možnosti daných lokalit a jejich dopravní možnosti.

Vedle negeografických oborů, zabývajících se problematikou dopravy, stojí geografie na velmi dobré pozici. Nutno říci, že nejen samotná geografie dopravy, ale i geografie jako taková má možnost zasahovat a přispívat takřka do všech zmíněných vědních oborů. Tato schopnost může být uplatněna nejen celkovým pohledem na danou problematiku, ale také se může zaměřit na dílčí celky, např. zmapování a navržení řešení nějakého zkoumaného území. Důvod, proč je geografie takto flexibilní také spočívá v tom, že se zaměřuje jak na fyzickogeografickou složku, tak i na socioekonomickou složku. Všestrannost oboru geografie je tak velmi velká.

Právě socioekonomickou složkou geografie se zabývá geografie dopravy. Stejně tak existuje pojednání o výrazném „geografickém charakteru“, který podmiňuje v geografii dopravy těsné sepejetí se základními geografickými disciplínami. Při srovnání s geografii průmyslu či zemědělství vychází najevo řada specifických rysů. Hlavně pak přírodní prostředí. Jsou to ony přírodní cesty, které daly vzniknout i budoucím umělým cestám. (BRINKE 1999)

Předmětem studia geografie by mělo být zkoumání prostorového rozmístění nějakých objektů či jevů v krajině. Krajina (krajinná sféra) by se pak měla stát objektem zájmu studia geografie. Pokud se objekty či jevy budou týkat dopravní problematiky, lze na tomto základě vytvořit obdobnou definici geografie dopravy.

Za objekt studia geografie dopravy jsou považovány „dopravní objekty, jevy a procesy sledované v prostoru a v čase ve vzájemných interakcích s ostatními složkami krajinné sféry.“ (MIRVALD 1999, s.12) Předmět geografie dopravy (hovoří se o dopravněgeografických výzkumech) je definován následovně: „Předmět dopravněgeografických výzkumů vychází z požadavků společenské objednávky. Jedná se o analýzy vzájemných interakcí dopravy s ostatními složkami na základě zákonitostí strukturněmorfologických znaků dopravní sítě. (...) Doprava je zdrojem informací o vazbách výrobních, distribučních, pracovních, rekreačních a informačních. Těchto informací lze využít pro stanovení úrovně ekonomiky, organizace společenské dělby práce a předpokladů pro realizaci cestovního ruchu.“ (MIRVALD 1999, s.12). Doprava se tak stává nenahraditelným prvkem v mnoha sférách lidské činnosti a platí pro ni určité charakteristiky.

Zájmem geografie dopravy (Transport Geography) je interpretován Rodriguem (RODRIGUE 2009) ve smyslu studia dopravní infrastruktury. Ta zaujímá významné místo v prostoru (základ komplexního prostorového systému) a dále vysvětluje prostorové vztahy dopravních sítí. Základními aspekty geografie dopravy jsou pak podle Rodrigua tři:

- 1) Poloha (Location) – veškerá lidská činnost se nachází v určité lokalitě, která má svojí charakteristiku a specifické požadavky na zdroje či služby.
- 2) Doplňkovost (Complementarity) – jednotlivé lokality mají přebytek nebo nedostatek určitého zboží, služeb atd. Proto je vyžadována rovnováha

(součinnost nabídky a poptávky) mezi těmito místy pomocí doplňování (komplementarity) oněch požadavků.⁸

- 3) Měřítka, příp. hierarchie (Scale) – rovnovážný stav mezi místy je zajišťován v úrovni různých měřítek, dochází tak k doplňkovosti v rámci regionu či z hlediska globálního měřítka .

3.2.2 Doprava a její význam v prostoru

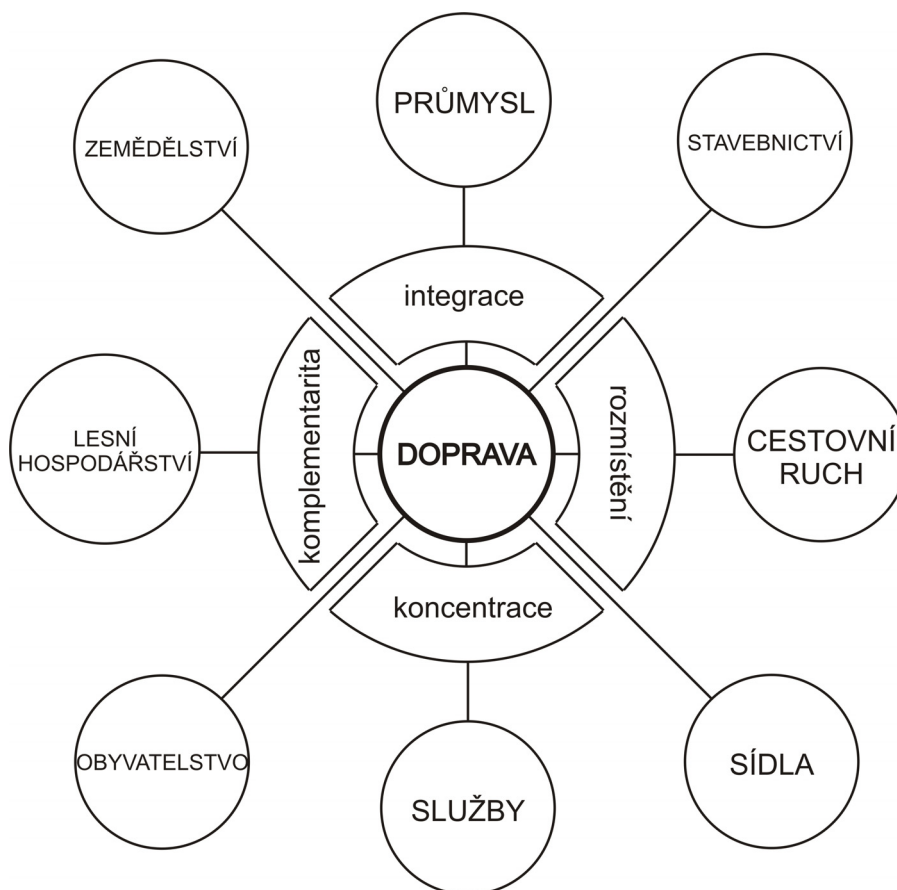
Doprava představuje velmi důležitou složku v životě lidí. Pokud bychom se podívali zpět do minulosti, zjistíme, že místa, kde se koncentrovalo obyvatelstvo nějakého území, leží na cestách či obchodních stezkách. Jak už sám název napovídá, tyto cesty měly různé funkce. Významný podíl na těchto cestách zaujímala činnost obchodní. Podle toho, jaký druh obchodu převažoval se setkáváme se specifickým označením či přirovnáním, např. „zlatá“ či „solná“ stezka. Důsledkem čím dál většího proudění a pohybu lidí v těchto lokalitách zapříčinilo vznik měst, větších civilizací a států, jak je můžeme dnes nalézat po celém světě. Důležitým aspektem výše zmíněného jevu je ekonomický rozvoj daného území. Situaci popisuje následovně J.Hons (HONS 1975, s.18): „Teprve postupné formování společnosti, koncentrace roztráštěných kmenových území do větších celků, přinesly oživení obchodních styků i dopravy po starých stezkách a postupný vznik nových komunikací pro spojení nově vznikajících větších sídlišť a obchodních středisek.“

Schopnost pohybu patří mezi základní potřeby člověka. Lidská společnost je rozprostřena výrazným způsobem po celé ploše naší planety, přičemž výrazněji zasahuje severní polokouli, myšleno k poměru plochy souše severní a jižní polokoule. Anekumena, tedy nehostinná území s příliš chladným nebo naopak příliš horkým podnebím či jinak specifická, neobyvatelná území, se však vyskytují v hojné míře i na severní polokouli. Základním požadavkem pro osídlení vhodného území (ekumena), následnou hospodářskou činnost a rozvoj v dlouhodobém horizontu, bylo dobré geografické umístění - poloha sídla. I v nejideálněji se rozprostírajícím sídle v krajině však nelze logicky zaručit že bude „vše na jednom místě“. Produkty hospodářské činnosti sídla, stejně jako elementární pohyb obyvatel v nejbližším okolí vyžaduje dopravu.

⁸ O konceptu komplementarity se zmiňuje i D.Seidenglanz (2007).

Doprava je ve společnosti a v síti hospodářství postavena na velmi vysokém stupni (obr.1 ilustruje klíčové postavení dopravy). Mezi různými místy probíhá výměna osob, zboží a zpráv. Tato místa jsou prostorově spojené infrastruktury a mezi nimi se musejí překonávat technické překážky, které doprava díky své mechanizaci a specializaci pomáhá řešit (NUHN, HESSE 2006).

Obr. č.1 Postavení dopravy v národohospodářském komplexu



Zdroj: Mirvald 1999, vlastní zpracování

V dnešní moderní době⁹ je význam dopravy velmi zásadní a hraje důležitou roli každé vyspělé země. Lze zjednodušeně říci, že faktory, které byly v dávné historii ovlivňovány dopravou, se dají uplatnit i v dnešní moderní společnosti. Taktéž doprava byla a je stále činitelem, který výrazně ovlivňuje způsob života lidí. Jak se zmiňuje

⁹ Všeobecné označení různě dlouhých etap lidské existence má mnoho podob. Někdy se hovoří o moderní době jako o postindustriálním období. V rámci tématu se lze lépe vyjadřovat způsobem jak ho uvádí např. Rodrigue. Ten popisuje tzv. dopravu fordovské éry (1920 – 1970), kdy rychlý vývoj v čele s průkopníkem automobilového průmyslu Henry Fordem teprve utvářel určité standardy dopravního fenoménu. Druhá část se logicky označuje jako tzv. post-fordovská éra (1970 – dodnes), která je charakteristická značným rozvojem telekomunikačních technologií, letecké dopravy, distribuční soustavy a celkovou globalizací světa (RODRIGUE 2009).

Brinke (BRINKE 1999, s. 13): „Studium historického vývoje dopravy pomáhá geografii dopravy objasňovat vztahy a závislosti v dopravě existující“.

Shrnutím předešlých závěrů je, že lidé žijí v různých koutech světa, kde existují specifické podmínky například pro hospodářskou činnost. Protože je potřeba produkty hospodářské činnosti „umístit“ z různých míst výroby do místa spotřeby, je k tomuto kroku zapotřebí jediný a zásadní faktor, tj. doprava.

Pojem „doprava“ můžeme definovat různými způsoby a samotné vysvětlení pojmu je daleko složitější, než pouhé konstatování, že se jedná o přemísťování osob či věcí z bodu A do bodu B. Různí autoři mají různé definice a pohledy na obecnou definici dopravy.

Podle Brinkeho lze dopravu obecně popsat tak, že jde o přemísťování osob a věcí, které je nějakým způsobem organizované a tento pohyb je záměrný. Zároveň se tento pohyb uskutečňuje po dopravních cestách pomocí dopravních prostředků. V důsledku tedy hovoříme o existenci dvou složek dopravy, tj. dopravní prostředky a dopravní cesty:

- a) Dopravními prostředky rozumíme zařízení, která nám umožňují pohyb. Tyto prostředky můžeme dále členit podle prostředí ve kterém se pohybují, tj. prostředí vzdušné, vodní a suchozemské. S. Mirvald (MIRVALD 1999) dopravní prostředky dále rozděluje podle jejich funkce na nákladní a osobní. Zároveň uvádí, že jednotlivé druhy dopravy nemají ostře utvořené hranice své působnosti. Příkladem může být suchozemská (pevninská) doprava. Ta zahrnuje nejen silniční a železniční dopravu, ale také vnitrozemskou plavbu. Ve vodním prostředí se kryjí mezi sebou složky mořské (námořní) dopravy a vnitrozemské (říční) plavby. Námořní doprava zasahuje do vnitrozemské plavby prostřednictvím přístavů při ústí řek do moří či krátkými plavbami po vnitrozemských vodních cestách. Naopak říční plavidla mohou uskutečňovat podobné plavby při pobřeží apod. Můžeme tak říci, že prostředí, kde se uskutečňuje doprava, nejsou striktně od sebe oddělena, ale navzájem se prolínají.
- b) Dopravní cesty jsou druhou složkou dopravy. Ty úzce souvisejí s příslušnými druhy prostředí, které jsou zmíněny výše. „Dopravní cesty vytvářejí prostor určený pro pohyb dopravních prostředků v příslušném prostředí.“ (MIRVALD 1999, s. 7). Dopravní cesty bychom mohli dále podrobněji rozdělit na cesty

tvořené přirozenými přírodními procesy (či vzniklé úpravou přírodních cest, jako např. vodní toky) a cesty které byly pro potřebu dopravy vybudovány (silnice, železnice), jak se zmiňuje Brinke.

Třetí doplňující složkou dopravy, která souvisí s předešlými dvěma kategoriemi jsou dopravní zařízení. Tato zařízení můžeme chápat jako nezbytný prvek, který je nutný pro provozování samotné dopravy.

Někteří autoři (MIRVALD 1999) pojednávají o tzv. ostatní dopravní infrastruktuře. Tento pojem pravděpodobně lépe vystihuje svou funkci. Ujasnění pojmu „dopravní zařízení“ lze vysvětlit následující citací: „Dopravní zařízení představují technické objekty sloužící dopravě a spojům – např. letiště, nádraží, přístavy, ale též rádiové a televizní stanice atd.“ (BRINKE 1999, s.4). Schéma členění složek a druhů dopravy znázorňuje obrázek č.2.

V již zmiňovaném (kap. 3.2.1) dřívějším, tzv.socialistickém pojetí se uchopení problematiky dopravy v geografii etablovalo ve skupině „geografie dopravy a spojů“. Nadčasovost názvu tohoto sousloví se uplatňuje obzvláště v současném světě. I když se tato práce věnuje dopravě ve své „původnější podobě“, v rámci přehledu geografie dopravy zmiňme všechny formy dopravy. Existenci tradičních druhů dopravy doplňují speciální druhy dopravy, kam lze počítat vedle např. potrubní dopravy a dopravy energií i tzv. spoje.

Termín označovaný jako „spoje“ získává čím dál tím více na důležitosti. Nejen že se jedná o jedno z témat problematiky dopravy, ale obzvláště dnes v 21. století se jedná o nenahraditelnou a nutnou složku každodenního života a vůbec samotné existence celého vyspělého světa.

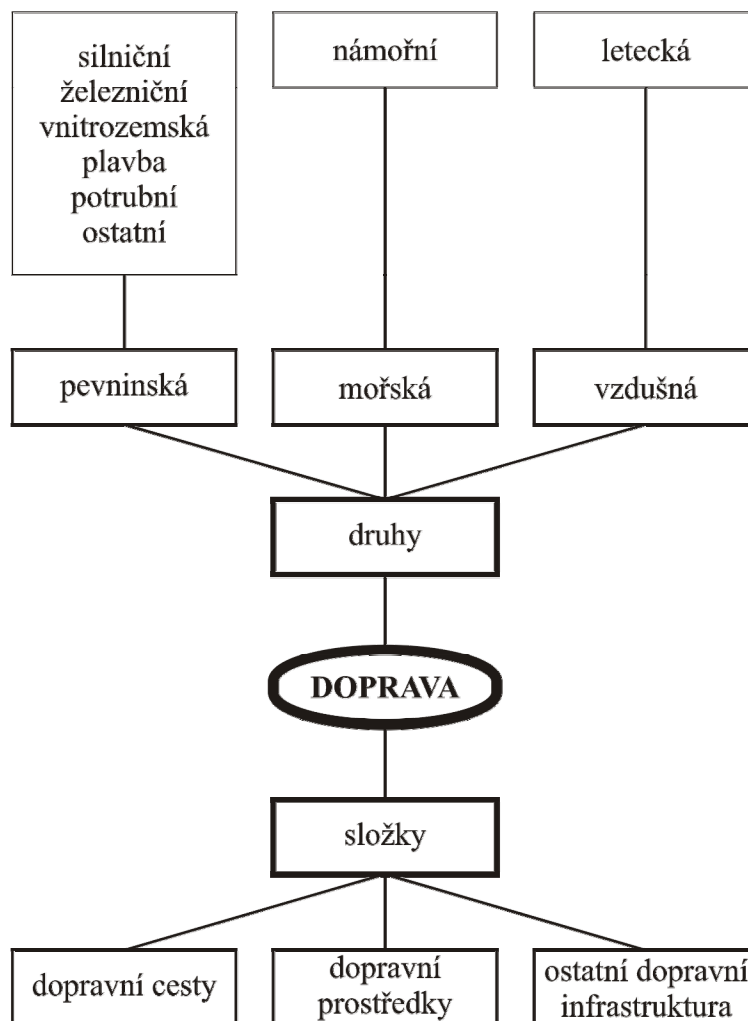
V pojetí geografického zaměření, jsou spoje označením pro různé formy dopravy či přemístování informací. „Termínem „spoje“ označujeme přenos zpráv a informací na různé vzdálenosti za pomoci různých technických zařízení. Spoje představují důležité odvětví národního hospodářství, neboť uspokojují potřeby společnosti v oblasti zpráv a informací. Jsou důležitým nástrojem řízení státu a hospodářství.“ (BRINKE 1999, s. 85).

Rozlišení mezi dopravou a spoji (též chápáno jako komunikace) je někdy problematické. Většina geografů však dopravu chápe jako „cílevědomé přemístování

osob, nákladů a energie a spoje jako cílevědomé přemísťování zpráv a informací.“ (MARADA 2003, s.7).

Za nejtradičnější formu dopravy informací můžeme považovat poštu. Ta se nejvíce dotýká samotné podstaty dopravy informací ve smyslu fyzické přepravy informací v prostoru. Brinke rozděluje spoje právě na již zmíněnou poštu, coby samostatná skupina a telekomunikace. Do skupiny „telekomunikace“ se pak řadí telegraf, telefon a především radiokomunikace – tedy rozhlas a televize. Internet, jako specifický druh komunikace se šíří různými cestami. Je dostupný jak kabelovými rozvody (metalické, optické), tak radiovou sítí. Mírně problematické tak může být případné umístění internetové komunikace do výše zmíněného rozdělení.

Obr.č.2 Složky a druhy dopravy



Zdroj: Brinke 1999, vlastní zpracování

3.3 VÝZNAM VEŘEJNÉ DOPRAVY V DOPRAVNÍM SYSTÉMU

V průběhu posledních několika let jsme svědky výrazné celosvětové proměny způsobu dopravy. Dynamický rozvoj nastal jak ve sféře nákladní dopravy, tak zejména v dopravě osobní. Rozdílný způsob myšlení a řešení otázek v dopravě byl v minulosti výrazně odlišný, než dnes. Zaměříme-li se na evropský prostor, zjistíme, že v tzv. západních „kapitalistických“ zemích došlo po druhé světové válce, v rámci obnovování zničeného hospodářství ke snaze vedoucí k rozvoji individuální automobilové dopravy. Ve východním bloku „socialistických“ států se kvůli odlišným možnostem hospodářství (technologické zázemí), ale i z politických důvodů (odmítnutí tzv. Marschallova plánu na podporu hospodářství v Evropě), podařilo individuální automobilovou dopravu „nastartovat“, či nějakým způsobem posunout individualizaci automobilismu kupředu, se zpožděním. Dá se říci, že pro tyto země z počátku nebylo prioritou rozvíjení osobní automobilové dopravy. Naopak podle Seidenglanze (2007) se země s centrálně plánovaným hospodářstvím uchylovaly k preferenci hromadné dopravy a stupeň automobilizace v těchto zemích byl ve srovnání se západní Evropou nízký. Tento stav se začal měnit na přelomu 80. a 90. let 20. století.

Problematika veřejné dopravy se potýká s činitelem, čímž je geografická poloha a její podmínky. Veřejná doprava zaujímá v tzv. světových dopravních systémech různé pojetí a podle charakteru dopravního systému je na ni kladena různě velká váha. Podle specifických podmínek rozděluje Brinke (1999) celosvětově osm typů dopravních systémů. Jejich stručná charakteristika je následující:

1) První a druhý typ

Jedná se o tzv. severoamerický a západoevropský. U těchto dvou typů existuje dobře vybudovaná a hustá dopravní síť (silniční, železniční), s kvalitní dopravními prostředky. Charakteristický je vysoký podíl individuální dopravy a též nákladní silniční dopravy. Rozdíl se nachází např. v železniční dopravě. Západní Evropa má větší hustotu železnic (ovlivněno rozlohou) s vyšším podílem elektrifikace. Severoamerické železnice zase vynikají „mohutností“ s vyšším podílem přepravovaných nákladů.

2) Třetí typ

Existuje podobnost předešlými dvěma typy. Sem řadíme oblast Austrálie s Novým Zélandem, Japonska a jihoafrickou oblast. Rozvinutou silniční i

železniční dopravu doplňuje důležitá námořní doprava. Vyloučena je říční doprava.

3) Čtvrtý typ

Výskyt v post komunistických státech střední Evropy. Tyto země mají blízko ke západoevropskému typu. Můžeme tak vysledovat vzrůstající podíl silniční individuální dopravy nad hromadnou a upřednostňování silniční nákladní dopravy před železniční. Stále je však patrná výrazně horší kvalita železniční dopravy. Také silniční infrastruktura je zanedbaná – kvalita silniční sítě a rychlost výstavby dálnic.

4) Pátý typ

Stěžejním prvkem je železniční doprava se značnou elektrifikací. Nedostatky trpí silniční infrastruktura. Patří sem ostatní východoevropské země a Rusko. Obzvláště v Rusku je značné množství splavných toků, avšak jsou často nevyužity. Vzhledem k rozloze Ruska a jeho obrovským vzdálenostem se zde nachází určitý podíl letecké dopravy.

5) Šestý, sedmý, osmý typ

Zbývající typy dopravních systémů jsou řazeny do skupiny rozvojových zemí. K šestému typu patří systém nejvyspělejších rozvojových zemí v Latinské Americe a v Asii, tzv. nově industrializované země („asijské tygři“). Nej hustší a nejlépe utvořenou dopravní síť nalezneme, vzhledem k přírodním podmínkám, při pobřeží, nebo v oblastech koncentrace obyvatel, průmyslu. Důležitá je námořní doprava a se zahraničním kontaktem a obchodem pak také letecká doprava.

Země s centrálním „socialistickým“ plánováním (Čína, Kuba) členíme do sedmého typu a vyznačují se nízkou hustotou a kvalitou dopravních sítí. Zároveň se vyskytuje minimální individuální doprava. Nutno však podotknout, že například v Číně se v posledních letech daří budovat nejen moderní železniční síť. Rozvoj automobilismu je také zřetelný.

Osmý typ náleží rozvojovým zemím, kde existují mnohdy velké rozdíly mezi úrovněmi dopravy. Častá je nemotorová suchozemská doprava.

Přestože jsou uvedeny stručné charakteristiky všech typů dopravních systémů, pro tuto práci stojí za zmínku pouze první, resp. druhý a čtvrtý typ. Okomentovat jejich

vlastnosti je důležité pro pochopení funkce i onoho významu veřejné dopravy ve střeoevropském prostoru, resp. v České republice.

Považovat severoamerický/západoevropský dopravní systém za jediný nejsprávnější a nepřipouštět jiné alternativy by bylo dosti krátkozraké. V žádném případě nemůžeme hovořit o jiných dopravních systémech jako o „něčem podřadném“¹⁰. Každý dopravní systém má svá specifika. Nelze tudíž říci o jednom, že je špatný a druhý nikoliv.

Západní dopravní systém, jak je uvedeno v přehledu výše, se vyznačuje zásadní orientací na individuální automobilovou dopravu, obzvláště v severoamerickém systému¹¹. Kvalitní a hustá dopravní síť (velký podíl železnic, dálnic, letecké linky) se doplňuje s vyspělými moderními dopravními prostředky¹² (rychlovlak TGV). Tento systém má vesměs kvalitní moderní dopravu (z tohoto titulu jde o nejvyspělejší dopravní systém), ale prvek kvality dopravní obsluhy území je výrazně horší. Takto kvalitní (moderní, vyspělá) doprava totiž neobsluhuje území (méně kvalitní obslužnost) v tak velkém rozsahu, jak je tomu v případě „čtvrtého typu“.

Zástupci „čtvrtého typu“ jsou socialistické a post socialistické země. Jak již bylo napsáno v úvodu této kapitoly, v systému je kladen větší důraz na veřejnou hromadnou dopravu (plánované hospodářství → snaha státu organizovat a hlídat život obyvatel, zaměstnání mnoha lidí v továrnách) I přes horší stav a kvalitu dopravních sítí a dopravních prostředků je dopravní obslužnost ve veřejné dopravě poměrně velká, čili i do těch nejmenších sídel prakticky směřují spoje veřejné dopravy. Příkladem je prostředí České republiky:

V nedávné minulosti v bývalém Československu probíhalo postupné upadání, mimo jiné, automobilového průmyslu, pod vedením socialistického státního zřízení. Nový socialistický režim nedokázal na důležitost automobilové dopravy včas zareagovat a posléze „dožíval“ ze světové proslulosti našich automobilů v tzv. prvorepublikovém období a v krátkém čase poválečné historie. Nutno však poznamenat, že socioekonomickou charakteristiku obyvatelstva v prostoru dnešní České republiky

¹⁰ Obecně můžeme říci, že v povědomí lidí lze spatřit negativní vnímání pro „všechno z východu“. Často opak je pravdou, jak lze konstatovat na základě např. historický faktů, které dokazují, že tzv. východní kultura vytvořila mnoho pozitivního, co posléze tzv. západní kultura rozvinula

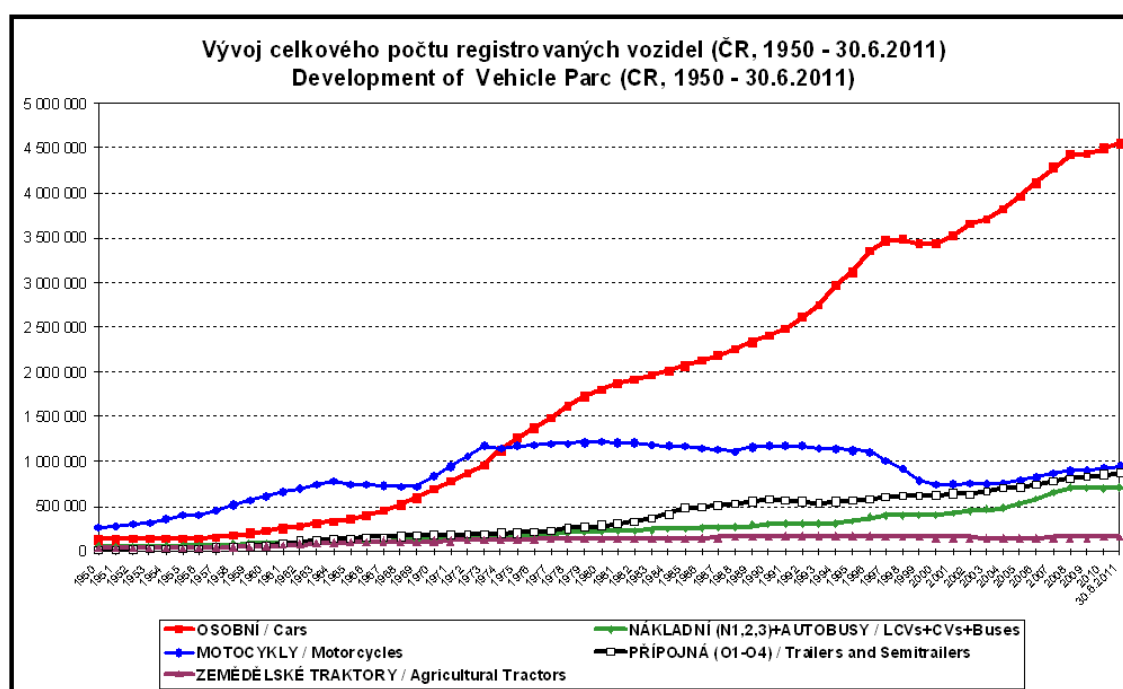
¹¹ Příkladem jsou typická velkoobjemová vozidla v USA. Automobil je pro Američany hlavní dopravní prostředek, kterému jsou uzpůsobeny další služby a životní styl (autokina, širší ulice, rychlé občerstvení). Více informací: Spojené státy českýma očima: < <http://usa.qex.cz/Doprava> > [cit. 24.4.2012].

¹² Do nedávna provozování i nadzvukových letadel Concorde na běžných komerčních linkách. Jejich vývoj začal již v 60. letech 20. stol. Provoz ukončen v roce 2003. Více informací: Letecký informační server: < <http://www.letectvi.cz/letectvi/Article66588.html> > [cit. 25.4.2012].

tehdy a dnes nelze přímo srovnávat jen podle uvedeného ukazatele registrovaných vozidel (graf č.1). Veřejná hromadná doprava neexistovala v takové míře, jak ji známe nyní a například finančně dostupnější motocykly byly v minulosti celoročními dopravními prostředky nahrazující v mnoha případech automobil, kdežto dnes se jedná ve většině případů o sezónní a spíše volnočasovou záležitost.¹³

Ze silící ekonomickou situací obyvatelstva docházelo stále více k upřednostňování individuální dopravy nad hromadnou. Přispělo k tomu i vznik demokratického uspořádání státu po roce 1989. Ekonomika se změnila z plánované na tržní a vznikající konkurence se na trhu projevila ještě větší dostupností automobilů. Nastávající trend však znamenal i negativa v podobě méně kvalitního vozového parku, který se nelepšil přílivem ojetých vozidel ze západních zemí, neboť zisk nového vozidla je finančně náročnější.

Graf č.1 Vývoj registrovaných vozidel



Zdroj: Sdružení automobilového průmyslu <<http://www.autosap.cz/sfiles/diag-reg-VYVOJ.gif>> [cit.1.4.2012]

I přes rostoucí tendenci individualizace v dopravě jejíž podíl nelze přehlížet, je význam veřejné dopravy velmi velký. Hromadná veřejná doprava sice z principu nedosahuje některých vlastností typických pro individuální dopravu (úroveň cestovního

¹³ Podrobněji viz JIČÍNSKÝ, K. (2001): *Automobily Aero a jejich doba*. Brno, 2001, 184 s.

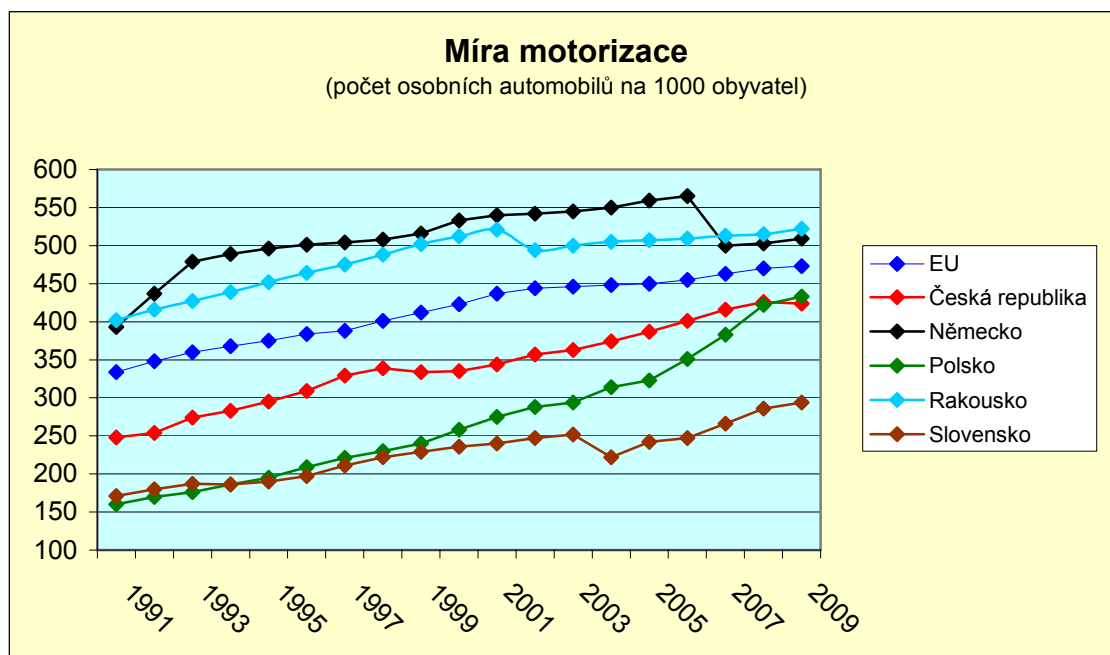
komfortu) avšak na druhé straně představuje důležitý prvek pro zabezpečení samotné základní mobility obyvatel. Ne všechny vrstvy obyvatelstva totiž mohou vlastnit svůj dopravní prostředek.

V západoevropských zemích je zhruba 40 % lidí, kteří nemohou využívat individuální automobilovou dopravu. Ještě větší podíl obyvatel je pravděpodobně v České republice (ROBEŠ 1997). Individuální dopravu si může dovolit jen ten, kdo splňuje legislativní, zdravotní a jiné podmínky (přiměřený věk – jedinec příliš mladý/starý, způsobilost k řízení vozidel – vlastnění řidičského oprávnění, finanční náročnost – provoz vozidla nese finanční závazky atd.)

Automobilová individuální doprava je výhodnější z pohledu cestování na delší vzdálenosti. Veřejná hromadná doprava je z hlediska cestovních nákladů a možností parkování výhodnější v regionálním cestování (GNAP 2007).

„Veřejná hromadná doprava je považována za „sociální tmel společnosti“ a její provozování naplňuje občanská práva. Jedná se o službu ve veřejném zájmu a právo jí využívat mají všichni občané. Aby byla zvýhodněna oproti individuální dopravě, je nutné se orientovat na kvalitu, cenovou relaci a ekologickou šetrnost.“ (MIRVALD 1999, s. 46).

Graf č.2 Míra motorizace v letech 1991 až 2009



Zdroj: EUROSTAT 2012, vlastní zpracování

Pozn.: Od roku 2003 se jedná v případě EU o odhadované údaje.

Vývoj počtu automobilů zahrnuje specifika jednotlivých evropských zemí (graf č.2). V tomto i předchozím grafu je patrná rostoucí křivka počtu vozidel v evropské populaci. Tento fakt může představovat zdánlivou nedůležitost veřejné hromadné dopravy. Její význam je však nenahraditelný. V grafu č. 2 je charakteristický strmější vývoj hodnot pro bývalé socialistické státy (až dvojnásobný růst). Západoevropské státy vykazují pozvolnou křivku či dokonce pokles (mimo Slovenska). Lze tedy spatřit výraznou snahu uvedených post socialistických států přiblížit se od počátku 90. let 20. století západoevropskému standardu.

Koncepce veřejné dopravy by tak měla zahrnovat konkrétní požadavky, které představují služby ve veřejném zájmu. Základním kritériem je existence jednotné veřejné dopravy, která v sobě zahrnuje vlakové a autobusové spoje spolu s městskými typy dopravy (trolejbus, metro, tramvaj). Dalším předpokladem se stává návaznost spojů a jejich jednoduchá síť, čímž se zaručuje přehlednost pro cestující i dopravce. Posledními důležitými kritérii jsou rychlost dopravy a cena jízdného, která by měla být nižší než v případě individuální dopravy (ROBEŠ 1997). Obdobné požadavky z pohledu uživatele zmiňuje Březina (2007), jenž tvrdí, že zájem o veřejnou dopravu je dán kvalitou přepravy (cena, rychlost, atd.) a nabídkou služeb na nádražích, v dopravních prostředcích apod.

Smyslem veřejné dopravy podle Mirvalda (1999) se stává vytváření systému, působící v sociálním a ekonomickém rozvoji regionů. Velmi významně se podílí na obydlivosti a udržitelnosti krajiny. Při nedostatečné dopravní obslužnosti může nastat odliv obyvatel z menších sídel (např. v příhraničí, kde je nutné dojíždět za prací a menší sídla jsou roztroušena ve větších vzdálenostech od sebe, tím pádem se stává dostatečná dopravní obslužnost problematická).

V tuzemském dopravním systému nejsou prakticky ve většině případů pro leteckou nebo vodní veřejnou dopravu podmínky. Podmínky pro dostupnou veřejnou dopravu jsou taktéž často ztížené. Podpora využívání veřejné dopravy je mnohdy již v samotném počátku chybně nastavena. Individuální i hromadná doprava by se měly doplňovat, být partnery nikoliv konkurenty, jak to často na první dojem působí. Snaha hledání takovéto spolupráce vedla celosvětově ke vzniku rozličných pohledů na danou problematiku.

V povědomí lidí je pravděpodobně nejznámější systém „*Park and Ride*“ (JEŽEK 2007). Jde o systém, kdy automobily nevjíždějí do center měst, ale jsou zaparkovaná

(„Park“) na záchytných parkovištích a dál do centra se pokračuje („Ride“) veřejnou hromadnou dopravou. Cílem by mělo být odlehčení dopravní situace v centrech měst. Nesmí však docházet pouze k zákazu vjezdu do měst bez zřízení příslušných záchytných zón, neboť pak tento systém postrádá smysl. I takovéto hybridní systémy mohou v ČR existovat.

Veřejná doprava může být uskutečňována i dalšími systémy:

Dial-a-Ride – představuje koncepci dopravy uskutečňovanou minibusy v málo osídlených oblastech. Obsahuje prvky taxislužby, kdy cestující si určí místo nástupu a výstupu. Jde v zásadě o verzi tzv. dopravy na zavolání (viz kap. 5.3).

Hail and Ride – cestující v tomto systému může zastavit autobus na kterékoliv místě na dané trase. Zvyšuje se efektivita dopravy.

Car – pooling a car – sparing – týká se individuální dopravy a cílem je zvýšit obsazenost automobilů. Začlenění do systému „Park and Ride“, společná domluvená cesta několika lidí, nikoliv pouze jedince.

Jakkoliv pozitivně působí zmíněné teoretické postupy, v podmínkách (nejen) České republiky je poslední zmiňovaný příklad pravděpodobně bezvýznamný. Z obecného pohledu obyčejného člověka, který nemůže vyžadovat potřebu domluvat se na každodenní dopravě je zmíněný systém naprosto nevhodný. Zvyšující se dopravní nároky v současnosti nutí řešit problémy dopravní infrastruktury ve městech i regionech ČR (včetně otázek týkající se postavení ČR v systému tranzitní nákladní dopravy). Veškerá negativa jsou argumenty pro využívání veřejné hromadné dopravy.

3.4 DOPRAVNÍ OBSLUŽNOST

Význam veřejné dopravy podtrhuje motiv této práce, čímž je dopravní obslužnost. Dopravní obslužnost je termín, který se váže především k veřejné hromadné dopravě. Pod tímto pojmem míníme zabezpečení dopravního spojení jednotlivých regionů, území, ale zpravidla se toto týká obcí či měst. Tato služba je v podmínkách České republiky uskutečňována silniční autobusovou dopravou (např. linková, kyvadlová) a železniční dopravou. Nejčastější forma – linková doprava – je popisována (BRINKE 1999) jako druh spojení dopravními prostředky mezi dvěma či více místy, v jednom nebo obou směrech. Současně musí být zajištěna pravidelnost spoje podle časového (jízdního) řádu.

Definice dopravní obslužnosti podle Zákona č. 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, podle § 2 Dopravní obslužnost, je následující: „Dopravní obslužností se rozumí zabezpečení dopravy po všechny dny v týdnu především do škol a školských zařízení, k orgánům veřejné moci, do zaměstnání, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a k uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale udržitelnému rozvoji územního obvodu.“ Dále zákon popisuje zřizovatele dopravní obslužnosti, tj. obec, kraj, stát (Ministerstvo dopravy). Více k legislativě podává následující oddíl.

3.4.1 Legislativní vymezení dopravních služeb

Ačkoliv je „dopravní obslužnost“ velmi často frekventovaný pojem, legislativní rámec ČR se příliš podrobně o obslužnosti nezmiňuje. Celkově se dopravní služby v ČR vymezují těmito (základními) dokumenty:

- *Zákon č.194/2010 Sb.* - Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů: předpis některé zákony ruší a především mění starší zákon např. č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů a č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů.
- *Zákon č. 134/2011 Sb.*, kterým se mění (opět) zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů.
- *Vyhláška č. 175/2000 Sb.*, o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu.
- *Vyhláška č. 388/2000 Sb.*, o jízdních řádech veřejné linkové osobní dopravy.

Legislativa ¹⁴ EU vychází z tzv. Bílých a Zelených knih. Bílé knihy představují konstrukci řešení v určité oblasti. Zelené pak již začínají utvářet konkrétní postupy v dané problematice. Základní výčet přehledu evropské legislativy vztahující se k otázkám dopravy je:

- Bílá kniha Evropská dopravní politika pro rok 2010 : Čas rozhodnout
- Zelená kniha: Na cestě k nové kultuře městské mobility

¹⁴ Podrobnější informace lze nalézt na internetových stránkách: EUROSOP.CZ <<http://www.euroskop.cz/8917/sekce/primarni-pravo/>> nebo na stránkách Evropské unie <http://europa.eu/documentation/official-docs/index_cs.htm> [cit.18.4.2012]

- Nařízením EP a Rady (ES) č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007, o právech a povinnostech cestujících v železniční dopravě
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70

Doplňující dokumenty:

- Dopravní politika ČR 2005 – 2013
- Memorandum k zajištění dopravní obslužnosti: dokument stanovuje stabilní financování dopravní obslužnosti v železniční dopravě, ve spolupráci s kraji ČR.
- Strategie podpory dopravní obsluhy území: cílem je vytváření podmínek pro kvalitní veřejnou dopravu v regionech.

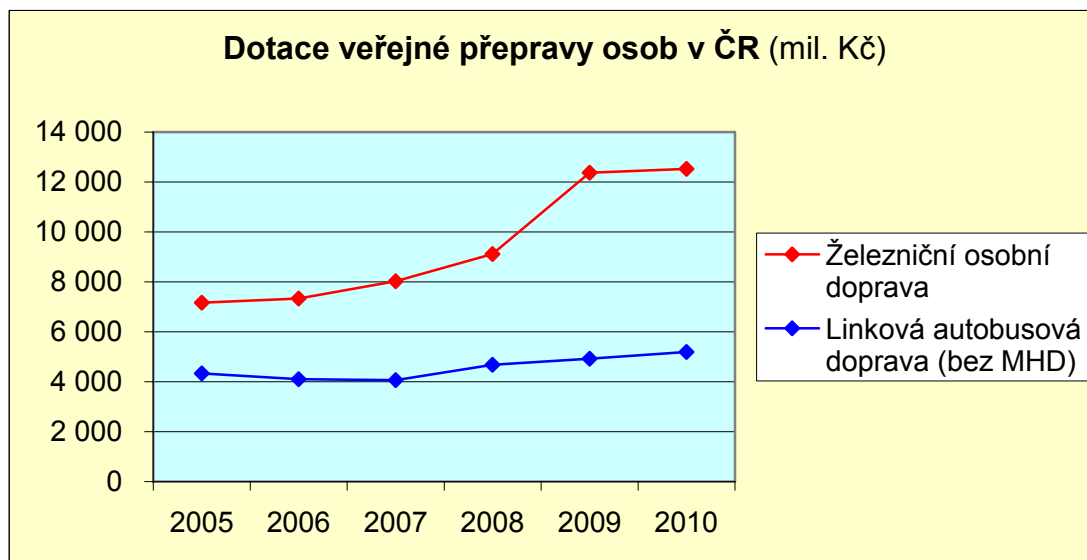
Na dopravní obslužnosti, resp. dopravních službách se kromě státu, krajů a obcí podílejí i soukromé subjekty. Z tohoto důvodu se dopravní obslužnost musí řídit nejen „dopravními zákony“, ale v úvahu se musí brát i dokumenty nepřímo podmiňující tuto službu. K dopravně - legislativním pramenům proto počítáme i další možné související zákony a předpisy (zákony o obcích, krajích a občanské či obchodní zákoníky atd.).

Podle *Strategie podpory dopravní obsluhy území* od 3.ledna 2005 došlo k tzv. procesu regionalizace, v němž dopravní obslužnost stanovují krajská zastupitelstva. Finanční situace těchto subjektů ovlivňuje rozvoji obsluhy území nebo vede k rušení linek a spojů. Přes výrazné navýšení toků finančních prostředků do železniční dopravy dochází k redukci některých železnic. V Jihočeském kraji uveďme příklad železniční tratě č.193 Dívčice – Netolice. Zde se zrušil pravidelný jízdní řád, nicméně některé příležitostné výletní jízdy (Pohádkový vlak) zde probíhají. Autobusová veřejná doprava je finančně vyrovnanější. Křivky vývoje dotací do veřejné dopravy jsou v grafu č.3.

V souvislosti s železnicí dodejme, že v současné době je vlastníkem a provozovatelem celostátních a regionálních drah státní organizace Správa Železniční dopravní cesty (SŽDC). Úkolem této organizace je provozovat a zajišťovat modernizaci

drah v nezbytném rozsahu, aby byly zajištěny dopravní potřeby státu a dopravní obslužnost. Působnost SŽDC je vymezena zákonem¹⁵.

Graf č. 3 Dotace veřejné přepravy osob 2005 - 2010



Zdroj: Ročenka dopravy 2010, MDČR, vlastní zpracování

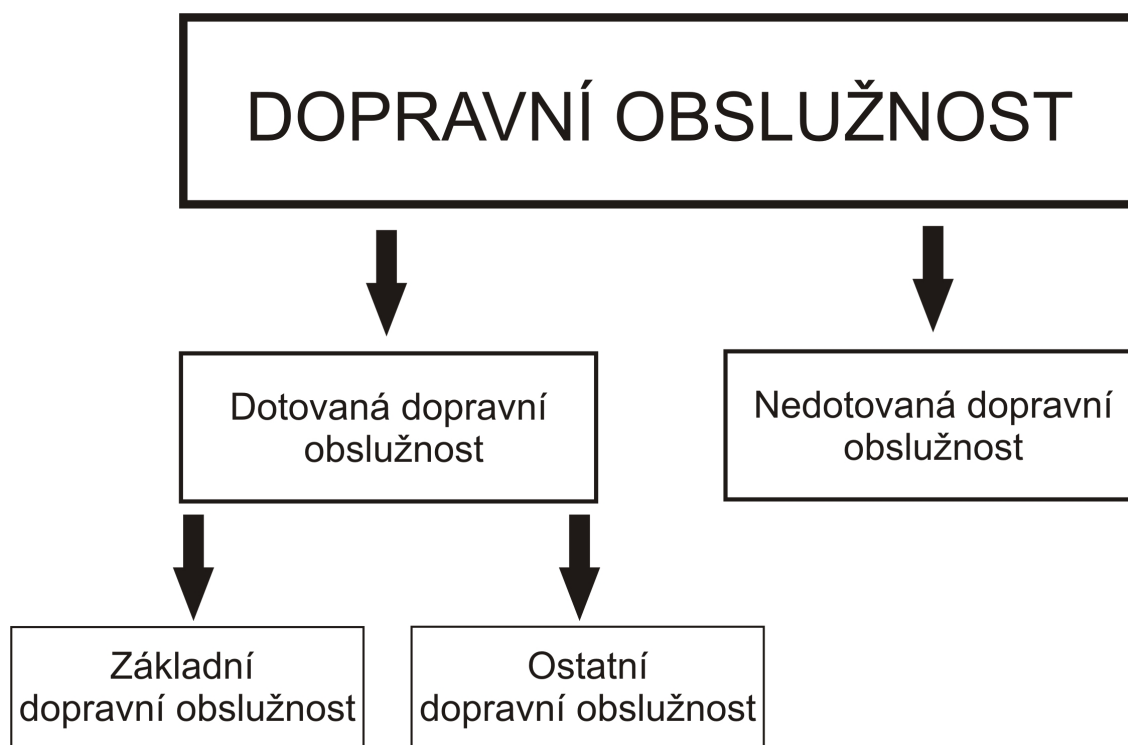
3.4.2 Systémové vymezení dopravních služeb

Dopravní obslužnost má vliv na regionální rozvoj a ovlivňuje mobilitu obyvatelstva. Město je vůči venkovu zvýhodněno strategickými službami, jako jsou úřady, nemocnice, obchody, školy, pracovní uplatnění apod. Sem jsou obyvatelé nuceni dojíždět. Dopravní obslužnost tudíž existuje jako závazek veřejné služby. Takovou to povinnou dopravní obslužnost označujeme jako „základní dopravní obslužnost“.

Základní dopravní obslužnost, jak bylo uvedeno, lze chápat jako dopravu osob do škol, zaměstnání, nemocnic, na úřady, na policii, k soudům, přičemž se doprava uskutečňuje alespoň 1x denně tam a zpět. Vyžaduje-li se dopravní obslužnost nad rámec základní dopravní obslužnosti, jde o tzv. ostatní dopravní obslužnost (CHLAŇ 2007), resp. pokud se správní subjekt (např. obec, sdružení obcí) domluví s dopravcem na jiné specifické obsluze území (PASTOR, ŠTĚRBA 2005). Schéma dopravní obslužnosti vyjadřuje obrázek č.3.

¹⁵ SŽDC vznikla na základě zákona č.77/202 Sb. o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů. Informace: SŽDC < <http://www.szdc.cz/o-nas.html> > [cit. 25.4.2012]

Obr. č.3 Členění dopravní obslužnosti

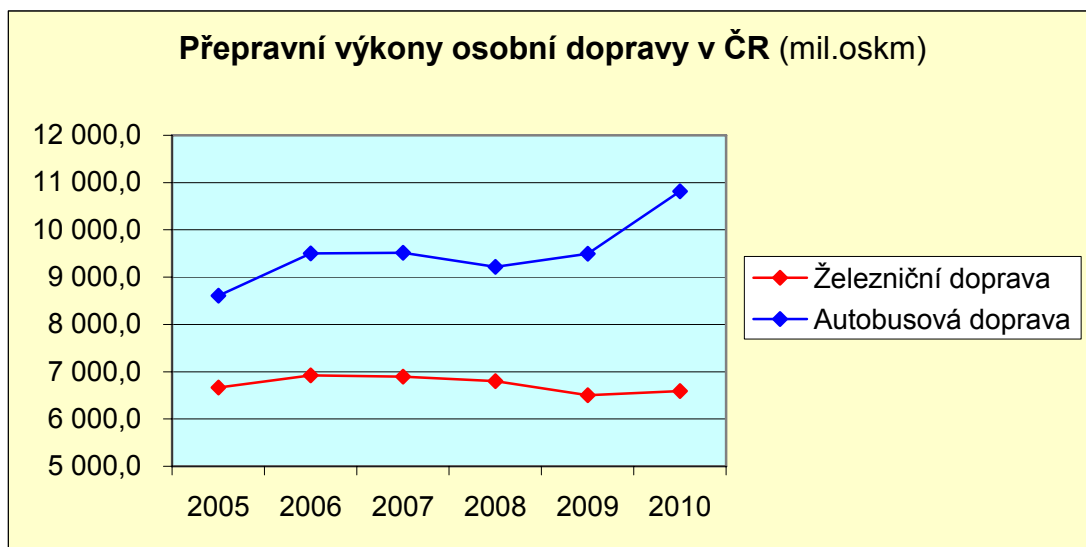


Zdroj: Pastor, Štěrba 2005, vlastní zpracování

Dalším charakteristickým rysem dopravní obsluhy území je její orientace a utváření podle administrativních celků. Administrativní členění není tak flexibilní v případě výskytu nových potřeb pro obsluhu území. Tyto hranice jsou zpravidla ve větší míře utvářeny uměle. Lepší vyjádření, podložené reálnou situací představují tzv. funkční regiony, které pracují s jinými hodnotami. Tyto regiony mohou studovat vztah dojížděky za prací (ČEKAL 2006). Blízký vztah faktoru bydlení a zaměstnání svým způsobem hraje v obsluze území klíčovou roli. Úloha pohybu¹⁶ obyvatelstva během určitého časového úseku, například během dne je významným činitelem. Správné vyhodnocení přepravních výkonů (graf č.4 a č.5) je tedy předpokladem pro kvalitní obslužný systém.

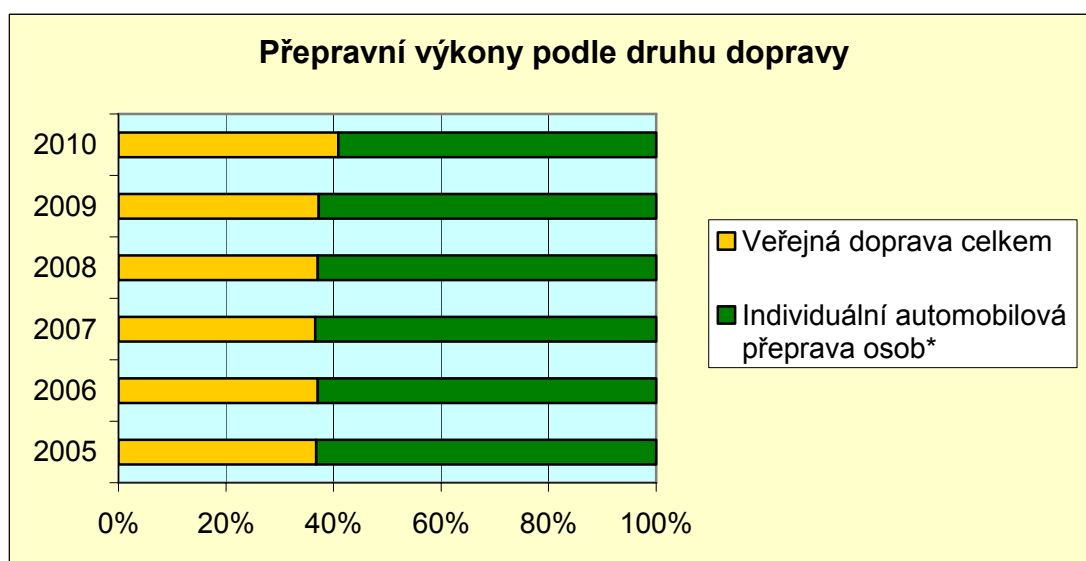
¹⁶ Intenzita přemísťování je vyjádřena několika způsoby, jak uvádí Mirvald (MIRVALD 1999). Výkon přepravy se zajímá o objem přepravy, který se zjišťuje na základě počtu přepravených osob, nebo nákladu za časovou a vzdálenostní jednotku. Ukazatelem je tzv. osobokilometr [oskm] (tunokilometr [tkm]). Jiným ukazatelem je frekvence dopravních prostředků, kde se zjišťuje frekvence průjezdů dopravních prostředků. Značí se jako tzv. vozová jednotka [v.j.] Osobní automobil představuje 1 v.j., autobus pak 2 v.j.

Graf č.4 Převravní výkoný osobní dopravy 2005 – 2010



Zdroj: Ročenka dopravy 2010, MDČR, vlastní zpracování

Graf č. 5 Převravní výkoný dle druhu dopravy 2005 - 2010



Zdroj: Ročenka dopravy 2010, MDČR, vlastní zpracování

Pozn.: * odhad, v roce 2010 změna metodiky sčítání

Z uvedených grafů vyplývají skutečnosti o vývoji přepravních výkonů osobní dopravy v České republice. V posledních letech je patrná vzrůstající tendence autobusové dopravy (bez MHD). Mírný pokles zájmu o železniční osobní dopravy je v kontrastu se značně zvyšujícími se finančními nároky tohoto druhu dopravy (viz graf č. 3). Otázkou je, zda-li jsou tyto finance využity pro modernizaci železnic nebo pro

obslužnost území, či jinak? Graf č. 5 porovnává dopravu podle druhu. Na dopravním trhu se výrazně podílí veřejná doprava (viz kap.3.3), která je v grafu zastoupena všemi druhy dopravy (železniční, autobusová, letecká, MHD, vodní - rekreace).

3.4.3 Geografické faktory ovlivňující kvalitu dopravní obslužnosti

Jakkoliv správně jsou nastaveny legislativní a systémové kroky, neznamená to bezproblémovou dopravní obslužnost. Pro přemísťování osob (a produktů) je nutné vytvoření dopravní infrastruktury, ve smyslu nikoliv jako složka dopravy, nýbrž chápáno, jako existence celkového dopravního systému, který je začleněný v území. Takto koncipovaný dopravní systém skládající se ze složek dopravy (dopravní zařízení, dopravní cesty, dopravní infrastruktura) dotváří obraz dopravní obslužnosti. „Dopravní (komunikační) systém tvoří dopravní síť (tzn. dopravní cesty včetně dopravních zařízení) a dopravní prostředky na určitém vymezeném území...“ (BRINKE 1999, s.26)

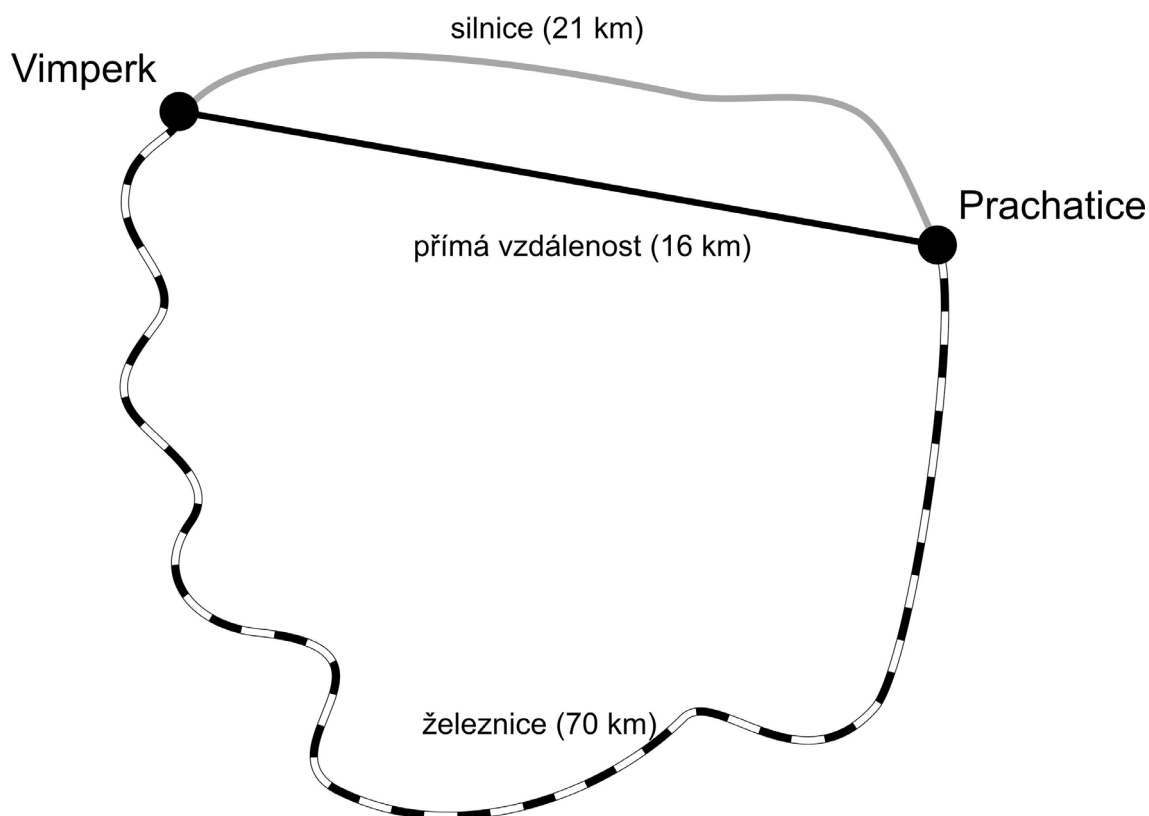
Rozmístění dopravních (komunikačních) sítí popisuje Mirvald (1999) třemi základními, prostorově uspořádanými, strukturněmorfologickými znaky: deviatilita, hustota, spojitost. Brinke (1999) pak ještě přidává hierarchii. Vzájemné působení těchto znaků rovněž velmi ovlivňuje soustavu dopravní obslužnosti.

A) *Deviatilita* – český ekvivalent tohoto slova je „nepřímočarost“. Nejkratší spojnici mezi dvěma body je přímka. V prostorovém uspořádání se však vyskytuje mnoho faktorů, které značným způsobem ovlivňují onu vzdálenost mezi těmito body. Vliv fyzickogeografický (např. charakteristika reliéfu – pohoří/údolí.) a socioekonomický (centra výroby a spotřeby), doplňují například i vojenské (zakázaný vojenský výcvikový prostor) a politické zájmy. Deviatilita působí jak pozitivně, tak i negativně. Z pohledu pozitivního existuje snaha o propojení více sídel jednou komunikací. Negativní faktor znamená prodloužení dopravní vzdálenosti. Tím dochází k výraznému ovlivnění časové dostupnosti a zhoršení kvality obslužnosti. Typicky tento jev můžeme vysledovat u železnic, neboť ty jsou limitovány některými technickými omezeními: nemohou tak snáze překonávat převýšení (mimo tzv. „zubaček“) omezení poloměru zatáček (výrobní délka kolejnic je mezi 20 a 30 metry)¹⁷ atd. Ve zkoumaném území Jihočeského kraje se deviatilita ve vyšší míře projevuje v šumavském regionu. Příkladem jsou města Prachatice – Vimperk, kde mezi nimi ležící vrchol Boubín (1362 m n.m.) a

¹⁷ Podrobnější informace: DANĚK, J., KŘIVDA, V. (2003): *Základy dopravy*, Ostrava, 190 s.

celkový charakter reliéfu komplikuje a prodlužuje železniční spojení. Tímto tak získává konkurenční výhodu autobusová doprava před železniční.

Obr. č.4 Deviatlita – příklad



Zdroj: na základě Brinke 1999, Mirvald 1999, vlastní zpracování

B) *Hustota* (dopravní sítě) – pro dopravní obslužnost není samostatně až do takové míry podstatná. Vyšší hustota dopravní sítě nutně neznamená lepší dopravní obslužnost. Závislost hustoty souvisí se sídelní strukturou (hustě zalidněné malé regiony, nebo naopak málo obydlené regiony s velkou rozlohou) a ekonomické síle regionu. Právě z pohledu málo zalidněných oblastí, je ovšem hustota velmi významným parametrem, obzvláště ve spojení s deviatlitou. V oblastech, kde se vyskytují většinou velmi malá, roztroušená sídla existuje snaha spojit je jedinou (hlavní) komunikací. Často ani neexistuje jiná alternativa vzhledem k reliéfu, přírodním podmínkám (horské oblasti). Jednotlivá sídla jsou tedy mezi sebou spojena jedinou trasou, která je „nepřímočará“, tzn. že v těchto oblastech existuje velká deviatlita a pro dopravní obslužnost je to komplikace. Příkladem v Jihočeském kraji může být opět Šumava, či lépe po dlouhou dobu izolované

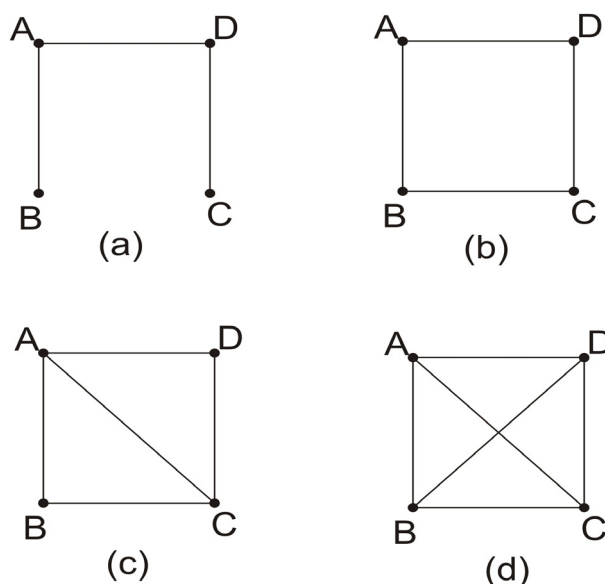
Novohradské hory, kam se postupně vrací život¹⁸. Přes nevýhodné podmínky je nutné i v takovýchto oblastech plnit limity dopravní obslužnosti. Hustota se může určovat obvykle vůči území nebo obyvatelstvu. V Jihočeském hrají činí hustota silniční sítě (I.II.III třída) podle dat k 1.1.2012 60,9 km na 100 km² (ČR 70,7 km na 100 km²).

- C) *Spojitosť (konektivita)* – se podílí na dopravní obslužnosti, neboť vyjadřuje úroveň přímého propojení jednotlivých uzlů sítě. I přes fyzickou existenci dopravní komunikace nemusí konektivita existovat, resp. spojení není uskutečněno z důvodu neexistence např. jízdního řádu, i když je reálně proveditelné. Toto se vztahuje nejen na méně významné dopravní uzly, jak by se mohlo na první pohled zdát. Často mezi místy vedou nepřímá spojení a napojují se (vedlejšími komunikacemi) na frekventovanější (hlavní) komunikace významných lokalit. Lokalita s největším počtem přímých spojení má tím pádem nejlepší konektivitu. Pro příklad z Jihočeského kraje uveďme konektivitu statutárního města České Budějovice a Týna nad Vltavou. Obě dvě města leží ve stejném administrativním celku (okres České Budějovice). Silniční přímé spojení je bez problémů. Pokud by však větší skupina lidí chtěla využít vlakové spojení, pak by toto spojení bylo uskutečněno s přestupem v Čičenicích. Komplikace dopravní obslužnosti je tak nevyhnutelná. Schéma konektivity je znázorněno na obr. č. 5: Pokud se vydáme z bodu „B“ do bodu „C“, musíme projet body „A“ a „D“. Grafické znázornění „a“ má nejmenší konektivitu, „d“ největší (maximální) konektivitu.

Doplňujícím prvkem výše uvedených znaků je tzv. akcesibilita, konkrétně jde o dostupnost dopravních uzlů. Tento pojem úzce souvisí s hierarchií, která je popsána níže jako samostatnější část, neboť je obsáhlejší. Čím je dopravní uzel dostupnější, tím má větší hierarchické postavení, tedy akcesibilitu (BRINKE 1999). Brinke dále považuje dostupnost za nejvýznamnější faktor ovlivňující organizaci a strukturu kulturní krajiny.

¹⁸ Velká část Novohradských hor představovala v minulosti zakázaný pohraniční prostor. Dokonce ve zdejší zaniklé vesnici Pohoří na Šumavě bylo postaveno několik nových domů.

Obr. č. 5 Konektivita



Zdroj: Brinke 1999, vlastní zpracování

Hierarchie středisek je geografický faktor ovlivňující kvalitu dopravní obslužnosti a zároveň úzce souvisí s metodickým postupem a oddílem 4.1 „Vymezení středisek“. Tato práce nevytváří novou hierarchii středisek, ale vychází z již vytvořené struktury středisek (viz ČEKAL 2006), proto je kapitola zařazena do teoretické, nikoliv metodické části. Přestože se dopravní obslužnost odvíjí od systému různě hierarchizovaných středisek (kraj, obec), je hierarchie středisek popsána v této své samostatné kapitole. Rovněž pro konečné vymezení středisek dále, je nyní vhodné nejdříve rozklíčovat hierarchii jednotlivých sídel, resp. místních středisek.

Organizaci sídelních systémů hodnotíme podle dvou typů. Na tyto dvě složky můžeme pohlížet jako na jakési vrstvy, které mají své místo v dopravní poloze. Jedná se o polohu horizontální a polohu vertikální. Obě složky se staly předmětem zájmu v příspěvku M.Marady (MARADA 2005 – 2007):

Horizontální dopravní poloha je podle Marady utvořena na základě postavení sídla nebo regionu v dopravní síti. Polohu ovlivňuje druh a kvalita dopravní komunikace, tj. silniční, železniční (či jiná) doprava a hierarchické uspořádání

komunikací (silnice I.třídy, II.třídy atd.). V České republice existuje velká rozdílnost horizontální polohy mezi regiony severními, kde industrializace zapříčinila hustější zalidnění a tudíž se zde vyskytuje hustější komunikační infrastruktura než je tomu v regionech jižních.

Vertikální dopravní poloha popisuje střediska podle jejich velikosti a kvality dopravní obslužnosti – buď hromadnou nebo individuální dopravou. Samozřejmostí při hodnocení vertikální polohy je neopomenutí regionálního faktoru, tedy vztahů na mikroregionální, mezoregionální, makroregionální úrovni (HAMPL, 2005) nebo např. na subregionální úrovni (KUBEŠ, 2000). Regionální úrovně středisek vykonávají různé funkce od dojížděky do škol a zaměstnání na nižších úrovních až po obchodní cesty velkých národních a nadnárodních společností mezi světovými středisky na nejvyšších hierarchických úrovních, jak se zmiňuje Marada. Taktéž se ukazuje, že svým významem střediska položená na nižší úrovni jsou zpravidla obsluhována jen určitým druhem lokální dopravy (pouze autobusové spojení), kdežto střediska vyšších řádů zahrnují všechny druhy dopravy (od místní autobusové dopravy po letecké linky).

Z předchozích dvou odstavců vyplývá, že horizontální i vertikální polohy se navzájem doplňují a souvisí jedna s druhou. Můžeme si dovolit tvrdit, že místo, které má dobrou horizontální polohu, tj. leží na významné dopravní komunikaci, má zároveň i lepší postavení ve vertikálním směru, tedy že má vyšší počet obyvatel, větší rozlohu či kvalitnější dopravní obsluhu atd. Jelikož hierarchicky výše postavená střediska jsou propojena komunikacemi vyšších tříd na kterých leží i menší sídla, je logické, že tyto malá sídla budou vykazovat lepší dopravní polohu než je jejich skutečný regionální význam. Zvláště patrné je to u železniční dopravy. (MARADA 2005 - 2007)

Studium hierarchie středisek se potýká s problémem vymezení středisek a volbou vhodných ukazatelů dopravního a komplexního typu, jak zmiňuje M.Marada. Komplexnější ukazatele jsou některými geografy považovány pro celkový obraz přijatelnější. Takovým postupem pro vymezení středisek je tzv. ukazatel komplexní funkční velikosti (KFV)¹⁹, který bere na vědomí funkce střediska obytné (počet trvale bydlících), obslužné (počet obsazených pracovních míst ve službách, mimo dopravu a spoje) a pracovní (počet obsazených pracovních příležitostí). Z dopravněgeografických

¹⁹ Komplexní ukazatele ve svých studiích zohledňovali např. Hampl, Kraft (2007), Marada (2003). Zde je možné nalézt podrobnější informace k ukazateli KFV.

metod jmenujme především důležitost střediska podle jeho velikosti a poloze v dopravní síti (viz úvod této kapitoly).

Úroveň s rozlišení „střediskovosti“ sídel nám přirozeně vytvoří jádrové a periferní oblasti. Tohoto tématu se dotýká práce věnovaná dopravním charakteristikám venkovského prostoru (SEIDENGLANZ 2007)

Regionotvorný činitel středisek je určen také dopravním spádem, resp. přepravním spádem. Tyto dva pojmy jsou odlišné. „Zhruba řečeno, jde u spádu dopravního o pohyb dopravních prostředků, u spádu přepravního o samotné cestující nebo přepravované substráty.“ (HŮRSKÝ 1978, s.8) Pojem bychom mohli pro lepší interpretaci z pohledu dopravní obslužnosti klasifikovat termínem „směr vyjížděky do střediska“. Oblastním členěním podle dopravního spádu se zabýval J.Hůrský ve stejnojmenné publikaci (HŮRSKÝ 1978).

Do vymezování hranic jednotlivých regionů zasahuje tzv. předěl. Jedná se o hranici (pásmo), která člení území na regiony s obsluhou jednotlivých středisek. „Předěly vlastně určují „zvrát dopravního spádu“ stejně jako např. u rozvodí řek. V místě předělu končí působnost jednoho centra a začíná vliv druhého.“ (MIRVALD 1999, s.53) V případě, že neexistuje dopravní spád, jednoznačný směr vyjížděky do střediska, mluvíme o tzv. dopravně indiferentních prostorech. Taková situace nastává mnohdy při regionalizaci území. Pokud se s takovým to problémem setkáme, je vhodné jej v rámci možnosti nějakým způsobem eliminovat a vyřešit z důvodu zachování homogenity území.

4. METODIKA ZPRACOVÁNÍ

Cílem této kapitoly je popsat pracovní postup při vytváření a zpracovávání jednotlivých úkolů. Splněním dílčích úkolů se budeme snažit o celkovou analýzu problematiky dopravní obslužnosti. Snahou je vytvořit či aplikovat takovou metodiku práce, která by co nejlépe dokázala analyzovat a posléze objektivně a kriticky zhodnotit stav dopravní obslužnosti v Jihočeském kraji. Členění této kapitoly je uzpůsobeno co možná nejchronologičtěji. Současně je kapitola rozdělena na jednotlivé podkapitoly pojednávající o postupu práce.

4.1 VYMEZENÍ STŘEDISEK

Jak už bylo naznačeno v kapitole „Cíle práce“ vymezení středisek je jistě jedním z pilířů práce. Střediska logicky nemůžeme určovat nahodile, ale musíme postupovat podle nějakého „klíče“. Tento tzv. klíč můžeme nahradit pojmem „zákonitost“. Při výběru středisek tak musíme postupovat podle stejně platných zákonů, které jsme si před tím určili nebo na základně jiného způsobu vytvořili. I přes zdánlivou váhu jednoho místa (středisko - město) nad jiným blízkým místem (sídlo - obec), může být skutečná zóna působnosti střediska nad obcí zcela odlišná a až nečekaná. Na zřetel musíme navíc brát také odlišné pohledy na metodiku vymezení středisek a samozřejmě charakter střediska, jako základní podmiňující faktor.

Otázkou tedy zůstává, co si představujeme pod termínem „středisko“? Jakým způsobem definujeme středisko, či místo, které si posléze dovolíme nazvat střediskem? V úvodu této části se obecně zastavme nad sídelní strukturou. Z historických, politických, ekonomických, fyzickogeografických a jiných rozličných důvodů nemohou existovat v prostoru rovnocenná sídla. Každé sídlo má svá specifika. Obyvatelstvo se koncentrovalo na místech, která měla nějaký potenciál pro život a obživu lidí. Tato místa se postupem času stala více či méně významnými sídly a také získávala určitou charakteristiku, která odrážela populační a plošnou velikost. Utvořila se hierarchie, kde najdeme významná sídla - centra a okrajová sídla, tzn. periferie.

Chceme-li ze širšího hlediska porovnávat středisková a periferní sídla (regiony), nutným předpokladem je stanovení měřítko podle kterého budeme vnímat zkoumaný region. Při změně pohledu na velikost regionu se ze současného střediska může stát

periferie. Jedním takovým může být pohled makroregionální, mezoregionální nebo mikroregionální pohled²⁰.

V rámci určité oblasti můžeme hovořit o dominujícím regionálním centru jako o středisku, avšak nemůžeme tyto dva výrazy považovat za úplná synonyma. Situaci ilustrujme na příkladu J.Hůrského, který pojednává o dopravním spádu a dopravním předělu²¹: „Slovem spád v titulu se již naznačuje, kterým z obou způsobů oblastního členění – regionalizace v širším slova smyslu – se pojednání zabývá. Jde o členění dané integrálními silami, směřující k ekonomickým těžištím (centrům), a nikoliv o členění dané podobností znaků.“ (HŮRSKÝ 1978, s. 7) Podrobněji je problematika sídel představena např. v publikaci pod vedením V.Touška (TOUŠEK 2008). Vztah mezi dopravou a systémem osídlení pak popisuje M.Marada (MARADA 2003).

Významu středisek a jejich výběru je nutno věnovat jistou dávku pečlivosti a rozvážnosti, protože se k nim vztahují specifické zákonitosti. Tyto faktory mají zásadní vliv na stavbu práce. Přehled různých metodik, podle nichž lze uchopit problematiku výběru středisek zpracoval S.Kraft (KRAFT 2007). Zmiňuje se o třech názorech:

1. Výběr středisek podle dopravních ukazatelů

Tato metoda výběru středisek používá pro rozdělení jednotlivých oblastí postup, při kterém je posuzován vliv dopravního spádu. Úskalím se však stává určitá faktická míra nadřazenosti středisek vůči jiným, mnohdy podstatnějším ukazatelům. Modifikace této metody nalezneme např. u J.Hůrského. Ten uvádí za hlavní - podle jeho slov - „ukazatel oblastotvornosti centra“ právě dopravní kritéria. Nezapomíná ale ani na ostatní ukazatele, např. podíl obyvatel ve službách. (HŮRSKÝ 1978).

Soubor ukazatelů dopravních a svých nově vytvořených použil při vymezení středisek M.Marada (MARADA 2003). Tyto jeho závěry popisující dopravněgeografickou hierarchii středisek jsou vhodněji představeny dále v kapitole 4.2.

Dopravní středisko lze vymežit také podle počtu spojů. Výstižný popis uvádí S. Kraft: „Možností pro takové vymezení středisek je například metoda S. Řeháka, která udává význam střediska podle počtu terminálních (končících)

²⁰ Velikost měřítka je důležitý faktor. Např. makroregionální pohled vnímáme zpravidla jako nadnárodní, ovšem při zaměření studia jen na jednotlivý kraj ČR se tento pohled může změnit na vnitrostátní.

²¹ Dopravní spád a předěl je blíže vysvětlen v kapitole 3.5 pojednávající o hierarchii středisek.

spojů, jež jsou samozřejmě do jisté míry ukazatelem významu daného střediska. Jistou analogii můžeme pozorovat i u M. Kozanecké, která zohledňuje více význam počtu iniciálních (začínajících) spojů v daném středisku.“ (KRAFT 2007, s. 14)

2. Výběr středisek podle komplexních ukazatelů

Metodiku zohledňující při určení středisek větší množství různorodých (komplexnějších) faktorů se věnoval např. Hampl (HAMPL 2005). Hodnocení lze vytvořit na základě charakteristik získaných z cenů jako jsou počet obyvatel, velikost územních jednotek, míře nezaměstnanosti aj. Hampl poukazuje na pouze částečnou vypovídající schopnost těchto charakteristik. Váhu přenáší na ukazatel „počtu obsazených pracovních příležitostí“, kde výpočet určuje jako počet ekonomicky aktivních obyvatel + saldo pohybu za prací. Zde ovšem nalezneme mnoho proměnných, které konečné výsledky ovlivňují, např. zahrnutí nezaměstnaných mezi ekonomicky aktivní obyvatele. V textu jeho práce se můžeme dále seznámit s možnostmi zpracovávání dat za účelem určení středisek pomocí tzv. „ekonomického agregátu“ či ukazatele „komplexní velikost“. (blíže k tématu HAMPL 2005) Střediska podle Hampla znázorňuje obr.1.

3. Výběr středisek podle ostatních nekomplexních (parciálních) ukazatelů

Za zástupce této kategorie můžeme považovat J.Kubeše (KUBEŠ 2000). Jeho práce bere v úvahu vztah obslužné vybavenosti sídel. Tato metoda se zdá velmi logickou. Typologie sídel je určována podle druhů služeb a množství nabízených služeb. Typy sídel jsou vyhodnocena jako:

- a) sídla nevybavená základními službami
- b) sídla se základní obslužnou vybaveností
- c) sídla s rozšířenou obslužnou vybaveností
- d) subregionální centra obslužné vybavenosti
- e) mikroregionální centra obslužné vybavenosti

Výše zmíněná sídla by měla vytvářet dopravně spádové regiony. Především pak poslední dva jmenované typy (subregionální a mikroregionální centrum) zaujímají

důležitou funkci v obslužnosti regionů z pohledu osobní hromadné dopravy (střediska školství, služeb, zdravotní péče apod.)

4.2 VYBRANÉ METODIKY PRO HODNOCENÍ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI

Na konkrétní výběr středisek a celkové pojetí metodiky mohou geografové pohlížet „odlišnou optikou“. Střediskovou soustavu lze určit podle administrativních kritérií. Při pohledu na příslušný typ mapy z ní vyčteme administrativní hranice jednotlivých regionů. Příkladem mohou být správní obvody obcí s rozšířenou působností, tzv. ORP. Každá taková obec by představovala středisko. V některých případech toto řešení není vhodné z důvodu velkého množství těchto ORP²². Dalším argumentem proč tuto metodu nepoužít může být fakt, že administrativní hranice nemusejí vycházet z geografických zásad, čili tyto hranice teoreticky nemusely být vytvořeny kompetentními osobami, geografy, a proto nemusejí odrážet skutečný reálný stav zkoumaného jevu (podle zaměření onoho jevu).

Území nebo střediska vybraná podle administrativních zásad nejsou apriori špatná a v mnoha studiích představují význačný metodologický prvek. Vymezení podle ORP použil ve své práci zabývající se dopravními vztahy a charakteristikami venkovského území D. Seidenglanz (SEIDENGLANZ 2007).

Seidenglanz zkonstruoval metodiku kde vytřídil obce do kategorií podle polohy. Tento postup obsahoval tři kroky: vymezení měst, vymezení zázemí měst a polohovou diferenciaci venkovských obcí. V zásadě bylo cílem určit, zda se jedná o město, zázemí města nebo venkovskou obec.

Město bylo charakterizováno jako obec se statutem města s více než 3 tisíci obyvateli. Pokud tato podmínka nebyla splněna z důvodů že se jde o:

- a) obec se statutem města s méně než 3 tisíci obyvatel
- b) venkovskou obec s více než 3 tisíci obyvatel

pak se tyto obce zařadily mezi tzv. venkovské obce.

Druhý krok představoval vymezení zázemí města. V tomto území byly zahrnuty obce, jež tvořily určitou funkční součást v okolí města. Analyzována byla města s více

²² V České republice je ustanoveno 205 ORP, z toho 17 ORP v Jihočeském kraji.

než 10 tisíci obyvateli – tedy střední a větší města. Pro složitost konstrukce uvedme přesnou citaci (SEIDENGLANZ 2007, s.55). Podmínky vymezení jsou následující:

„ 1. vzdálenost v kilometrech od středu jádrového města musela být menší než:

- a) 10 km v případě měst s 20 až 50 tis. obyvateli (...),
- b) 8 km v případě měst s 10 až 20 tis. obyvateli (...);

2. podíl vyjíždějících za prací z obce do města z celkového počtu pracujících:

- a) musel být větší nebo roven 50,0 %,
- b) musel patřit do rozmezí 45,0 – 49,9 %, v tom případě však muselo souběžně platit, že z dané obce vyjíždí do daného města nejméně 55 % z celkového počtu vyjíždějících,
- c) mohl být nižší než 45 %, ale tehdy byla v obci nutná existence alespoň 500 obsazených pracovních míst a podmínkou byl i obousměrný pohyb za prací (tzn. dojíždka ve směru venkovská obec – město a město – venkovská obec)²³

Obce mimo předchozí dvě kategorie jsou zahrnuty v poslední části. Tento třetí krok pojednává o kvalitě dopravní dostupnosti. Bodovaná kritéria následně určená podle různých prvků dopravních ukazatelů vytvořila tři kategorie. Ty diferencují venkovské obce podle dopravní polohy na velmi dobře, průměrně a špatně položená²³.

Jiná konstrukce metodického postupu vychází z práce J. Čekala (ČEKAL 2006). Autor se zabývá prostorovou mobilitou obyvatelstva. Jedním z cílů jeho práce byla analýza dojíždky za prací (dojíždka do zaměstnání), která se soustředovala v rámci vnitřní migrace, tj. migrace mezi regiony ve vnitřním prostoru České republiky. Jeho geografická analýza byla zaměřena na obyvatelstvo v administrativním celku Jihočeský kraj, bližší analýzy pak byly vztaženy i k obvodům ORP a k velikostnímu charakteru obcí. Je patrné, že v pojetí práce hraje taktéž důležitou úlohu administrativní vymezení. Pro tuto diplomovou práci jsou však podstatné závěrečné výsledky kterých bylo v práci J.Čekala dosaženo, konkrétně ty výsledky týkající se dojíždky za prací.

Pro hodnocení dojíždky za prací byla analyzována data ze Sčítání lidu, domů a bytů 2001. Hodnotícím faktorem je počet vyjíždějících, dojíždějících a rozdíl mezi nimi (saldo). Problém byl shledán v krajském uspořádání, neboť v roce 2000 došlo k administrativním změnám a k určité nekompatibilitě dat. Čekal proto za vhodnější ukazatel zvolil tzv. počet obsazených pracovních míst (OPM). Ukazatel je tvořen

²³ Podrobnější informace k použité metodice viz SEIDENGLANZ 2007, s.57 – 59.

součtem ekonomicky aktivních obyvatel jednoho konkrétního území a rozdílem dojížděky (saldem). Zvolený postup by měl být „odolný“ vůči administrativním změnám a také mít schopnost porovnávat jednotlivá střediska navzájem²⁴.

K vytvoření dojížděkových regionů musí předcházet výběr středisek. Čekal je určuje podle následujících kritérií (ČEKAL 2006, s.70):

- „1. alespoň 2500 obsazených pracovních míst ve středisku
2. středisko má kladné saldo celkové dojížděky za prací
3. velikost regionu alespoň 10 obcí (tzn. minimálně 9 obcí vykázalo hlavní proud celkové vyjížděky za prací do daného střediska)“

Výše popsáný postup byl základem, který Čekal použil při určení regionálních středisek dojížděky. Kromě jediné výjimky veškerá střediska odpovídají ORP. Na základě podmínek uvedené metodiky je nyní možné regionalizovat území podle dojížděky za prací.

Při porovnávání jevů může nastat situace, která většinou bývá spíše pravidlem než podmínkou, ve vytváření regionů velmi častou. Obecně máme na mysli skutečnost, že v případě přiřazování výsledného parametru nastane situace, kdy tento parametr nemůžeme s jistotou určit. Konkrétně při zmiňované regionalizaci území podle dojížděky za prací zjišťujeme, že některé obce nelze jednoznačně přiřadit ke středisku, neboť jejich vyjížděkový směr je rozložen mezi dvě (či více) střediska. Tato nezařazená (indiferentní) území bývají většinou na rozhraní regionů.

Podle zjištěných nejvyšších dojížděkových proudů (SLDB 2001) se daná obec přiřadila do příslušného střediska. „Jestliže ale nejvyšší hodnota nepříslušela žádnému z definovaných středisek, bylo preferováno přiřazení dané obce podle příslušnosti „nestřediska“, do kterého tento proud směřoval. Tato příslušnost pak většinou odpovídala středisku, které se často objevilo jako další v pořadí.“ (ČEKAL 2006, s.72).

²⁴ Podrobnější popis není cílem této práce, více ke způsobu zpracování viz ČEKAL 2006, s.19 – 25.

4.3 POUŽITÁ METODIKA HODNOCENÍ KVALITY DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI

Kvalitu osobní hromadné dopravy každý obyvatel využívající hromadné dopravní prostředky vnímá odlišně. V první řadě nám může pojem „kvalita dopravy“ evokovat komfort cestování, jako např. stáří dopravních prostředků, kvalita služeb a zázemí dopravních společností, přesnost a rychlost dopravy, technická stránka komunikací a zastávek atd. Vyjmenované příklady bychom jistě mohli považovat za aspekty mající místo v každodenním životě lidí.

Jsou popsány i další druhy kritérií pro hodnocení standardu dopravního systému: rychlost, výkonnost, tvořivost sítě (zajištění dopravní obsluhy libovolného místa), bezpečnost pohodlnost, pravidelnost, přesnost, únosnost pro životní prostředí a cenová dostupnost. (PASTOR, ŠTĚRBA 2005). V této práci se však věnujeme jiným kvalitativním aspektům.

Diplomová práce hodnotí dopravní obslužnost podle počtu spojů směřující do střediska a zpět. V návaznosti na výše zjištěné a uvedené metodické skutečnosti v kapitole 4.2, byla vytvořena vlastní metodika, podle níž je veden postup s cílem uskutečnit prostorovou analýzu kvality dopravní obslužnosti obcí v Jihočeském kraji.

Následující kritéria vycházejí z prací Krafta (KRAFT 2007, s. 20 – 22) a Seidenglanze (SEIDENGLANZ 2007, s. 60 – 62). Evidovány byly tyto kategorie:

- spoje směřující do střediska (příjezdy)
 - běžný (všední) pracovní den ve středu (konkrétně 16. květen 2012): tento den uprostřed týdne byl vybrán z důvodu omezení vlivů pondělních či pátečních spojů (cesty studentů, posilování spojů)
 - ranní špička všedního dne v intervalu 5:00 až 9:59 hodin: vzhledem k důležitosti těchto spojů byly tolerovány ještě příjezdy 10 minut po 10 hodině
 - polední sedlo všedního dne v intervalu 10:00 až 13:59 hodin: jednalo se o doplňkové sledování s cílem zda vůbec můžeme oprávněně hovořit o existenci tzv. „poledního sedla“
 - sobota (19. květen 2012)
- spoje ze střediska (odjezdy)

- odpolední spoje všedního dne v intervalu 14:00 až 17:59 hodin
- spoje všedního dne večer (18:00 až 21:59 hodin) a v noci (po 22:00 hodině): významný prvek představuje poslední odjezd ze střediska, proto je na noční spoj kladen větší důraz; suma celkového ukazatele je tvořena jako součet dvojnásobku nočních spojů a večerních spojů
- sobota

Počet spojů byl zjišťován podle offline aplikace jízdních řádů 2011/2012 firmy CHAPS, která spravuje celostátně jízdní řády. Podobně koncipovaná aplikace IDOS je dostupná i online ²⁵, avšak zde není tak vhodné uživatelské prostředí pro sběr dat. Co zde však najdeme je mapa, kde lze vyhledat přesné místo a název zastávky. To bylo využíváno při dílčím zpracování dat u určení polohy zastávky.

Postup práce se stával z několika kroků. První krok představoval vymezení středisek. Ty byly vymezeny na základě Čekalových regionů dojížděky za prací (ČEKAL 2006). Problém se vyskytl s prostorem nezařazených obcí. Tyto na první pohled indiferentní regiony bylo nutné připojit ke střediskům, abychom docílili kompatibilních regionů pro hodnocení kvality dopravní obslužnosti. Regiony se určily podle dojížděkových proudů k nejbližší obci, která spadovala k danému středisku ²⁶. V případech stejně početných dojížděkových proudů bylo přihlédnuto také k dopravní situaci, tj. výhodnější dopravní poloha.

Druhý krok představovalo samotné zjišťování spojů z obcí. Prvotní představa se zabývala úkolem analyzovat nejen obce, kterých je v Jihočeském kraji 623 (graf č.1) ale pro přesnější vyjádření také jejich místní části (jejich počet 1980). Záměr však nebyl uskutečněn, neboť zjištěná data z jízdních řádů není možné zpracovat v programu ArcGIS z důvodu neexistence datových sad (vrstvy shapefile) místních částí ve formě polygonů (plošné vyjádření) a nebylo možné vyjádření pomocí kartogramů. Existují však plošné vrstvy pro katastrální území, tzv. územně technické jednotky (ÚTJ). Z jízdních řádů tedy byla selektována sídla ÚTJ.

Analyzována byla všechna sídla ÚTJ. Náročnost analýzy reflektuje počet těchto jednotek v počtu 1620. Pokud to situace vyžadovala, byla tolerována vzdušná vzdálenost zastávky od středu sídla do cca 1 kilometru a maximálně jeden přestup

²⁵ Bližší informace dostupné z: <<http://jizdnirady.idnes.cz/vlakyautobusymhdvse/spojeni/>> [cit 1.4.2012]

²⁶ Např. Nová Ves nad Lužnicí nesměřuje k žádnému středisku, ale nejbližší má k Českým Velenicím. České Velenice již inklinují k Českým Budějovicím, proto byla Nová Ves nad Lužnicí zařazena do regionu střediska České Budějovice.

s čekací dobou max. 10 minut. Pracujeme se vztahem, kdy vzdálenost 1 km lze ujít pěšky za cca 10 minut. Proto není faktor čekací doby a vzdálenosti nijak odlišen. V ojedinělých případech týkající se nejmenších sídel (území ÚTJ) se vyskytla situace, kdy zde neexistovalo spojení, resp. zastávka. Pokud v blízkosti existovala jiná obec, bylo ono sídlo přiřazeno k této zastávce (za podmínek zmíněných výše).

Kritéria hodnocení kvality dopravní obslužnosti jsou bodově ohodnocena. Intervaly spojů jsou stanoveny na základě vyhodnocení různých nekonsolidovaných definic. Jeden názor určuje počet spojů minimálně na 5 – 6 v pracovních dnech a 3 v době pracovního klidu (MOJŽÍŠ 1999). Jiný pohled uvádí za průměrný počet 5 – 6 spojů ve všední den a 3 – 4 v den pracovního klidu (KRAFT 2007). Existuje i pohled, který za standart považuje 4 spoje v pracovní den a 2 o víkendu (ŽÁK 2006). Nutno poznamenat, že aktuální zákon č. 194/2010 Sb. pojednávající o veřejných službách v přepravě cestujících, ani jiná legislativa České republiky vůbec nestanovuje konkrétní standard dopravní obslužnosti (viz kap. 3.4.1). Jednu z alternativ stanovuje Ročenka dopravy MDČR 2010. V ní jsou uvedena statistická data dopravní obsluhy a hovoří se rozložení spojů na 0 spojů, 1 – 4, 5 – 6, 6 – 10, 10 a více spojů. Tyto škály však MDČR stanovuje pro všechny segmenty (pracovnice x sobota).

Konečné intervaly byly vyhodnoceny vůči celku a podle výše zmíněných autorů s konstatováním, že za standardní počet spojů v pracovních dnech můžeme považovat 5 – 6 těchto spojů. Obsluha v ranní dopravní špičce, tzn. od 5:00 do 9:59 hodin, byla analyzována ve vztahu k celkovému počtu spojů za den. Touto převzatou metodou by mělo být docíleno zhodnocení rovnoměrného rozložení spojů během dne (KRAFT 2007). Bodové ohodnocení počtu spojů v jednotlivých časových intervalech tabulka č.1.

Tab. č.1. Kritéria kvality dopravní obslužnosti

body	středa	ranní špička [%]		polední sedlo	odpolední odjezd	*večer (A) a noc (B)	sobota
		5:00 - 9:59		10:00 - 13:59	14:00 - 17:59	$\Sigma=A + (2xB)$	
0	0	0 - 9,9	65 a více	0	0	0	0
1	1 - 4	10 - 14,9	50 - 64,9	1	1 - 2	1	1 - 2
2	5 - 6	15 - 19,9	40 - 49,9	2	3 - 4	2 - 4	3 - 4
3	7 - 9	20 - 24,9	33,4 - 39,9	3	5 - 6	5 - 6	5 - 6
4	10 a více	25 - 33,3		4	7 a více	7 a více	7 a více

* časové intervaly: A 18:00 – 21:59; B po 22:00

Podle kritérií byla sledována kvalita nejen v jednotlivých částech pracovního dne a soboty, ale přistoupilo se i k celkové analýze kvality dopravní obslužnosti obcí (sídla ÚTJ). Bodování celkové kvality dopravní obslužnosti odpovídá přirozeným zlomům. Rysy dopravní obsluhy území jsou vyjádřeny hodnocením jako nekvalitní (do 3 bodů), méně kvalitní (4 – 8 bodů), průměrné (9 – 13 bodů), kvalitní (14 – 19 bodů) a velmi kvalitní (20 a více bodů).

4.3.1 Metodika hodnocení dopravní polohy obcí

Geografická poloha obcí je faktorem, který se podílí na celkovém obrazu zkoumaného regionu. Dopravní poloha obcí pak dokáže interpretovat jiné klíčové jevy, které dosud zůstávaly skryté. Jde o předpoklady, že kvalita dopravní obslužnosti je podtržena dopravní polohou obcí. Na druhé straně opačně působí dopravní poloha kdy v zásadě ovlivňuje postavení a význam daného sídla (rovněž v komplexním smyslu). Zjednodušeně řečeno existuje předpoklad, kdy se frekvence spojů odvíjí podle významu sídla. Sídlo je významné podle množství a třídy komunikace. Tomuto tématu se věnuje S.Kraft (KRAFT 2011)

Analýza prostorové diferenciacie obcí je uskutečňována podle daného schématu (SEIDENGLANZ 2007) Postup při hodnocení dopravní polohy byl vztažen „pouze“ k obcím, nikoliv k ÚTJ jak tomu bylo při hodnocení kvality dopravní obslužnosti. Každá tato obec pak byla definována pomocí kritérií.

Obodované obce byly následně diferenciovány podle příslušného počtu bodů na obce s dobrou dopravní polohou, průměrnou dopravní polohou a špatnou dopravní polohou. Součástí analýzy dopravní polohy je celkové hodnocení převzaté z práce Seidenglanze (SEIDENGLANZ 2007), uvedené níže.

Postup práce není však plně identický s výzkumem výše jmenovaného autora. Hodnocení dopravní polohy jihočeských obcí nezahrnovalo dálnice a rychlostní silnice, neboť v Jihočeském kraji se dálnice D3 teprve buduje a její vliv je prozatím jen v malém významu na Táborsku. Podobnost existuje v případě rychlostní silnice R4. Ta se vyskytuje severně od Písku, poblíž Mirotic. Případná komplikace v těchto případech tak byla hodnocena podle způsobu definice jako „silnice I. třídy“. Železnice rovněž nezahrnuje hodnotící kritérium „železniční koridor“ z důvodu nedokončené stavby IV. železničního koridoru. Tyto druhy hierarchicky nejvýše postavených komunikací

v dopravní síti jsou v rámci hodnocení dopravní polohy a kvality dopravní obslužnosti zatím marginálního významu.

Konstrukce metodiky hodnocení dopravní polohy obsahuje některé další poznámky:

- Vzdálenost intravilánu obce ke komunikaci I.třídy se neměřila vzdušnou vzdáleností. Zjišťování vzdáleností se uskutečňovalo za pomoci mapové aplikace na internetových stránkách *www.mapy.cz* a *www.google.com*.
- Byly počítány každé jednotlivé cesty při průchodu obcí tzn. pokud sídlo protínala jedna komunikace, byla tato považována za dva směry vedoucí do/z sídla. Např. obcí vede silnice I.třídy, která je ohodnocena 4 body, tj. 2 směry, tedy $2 \times 4 = 8$ bodů.
- U železnic probíhalo hodnocení jen pokud obec měla zastávku/stanici a respektovalo se, zda-li se jedná o celostátní či regionální trať.
- Číslo v závorce představuje optimalizaci znázornění průběhu závislosti (kap. 6.2).

Tab.č. 2 a) Kritéria hodnocení dopravní polohy obcí

body	podmínka	typ
4 (6)	průjezd silnice I. třídy intravilánem obce	SILNICE
2 (4)	vzdálenost intravilánu obce od silnice I.třídy do 5 km	
1 (2)	vzdálenost intravilánu obce od silnice I.třídy 5,5 - 10 km	
1 (1)	průjezd silnice II. třídy intravilánem obce	
2 (6)	průjezd celostátní dráhy	ŽELEZNICE
1 (4)	průjezd regionální dráhy	

b) Celkové hodnocení dopravní polohy

Celkové hodnocení	
dobrá dopravní poloha	6 a více bodů
průměrná dopravní poloha	od 3 do 5 bodů
špatná dopravní poloha	do 3 bodů

Zdroj: Seidenglanz 2007

5. DOPRAVNĚ GEOGRAFICKÁ CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ

Tento oddíl má za důležitý úkol charakterizovat zkoumané území, které je vymezeno administrativními hranicemi Jihočeského kraje. Stručně jsou popsány primární fyzickogeografické a sociogeografické znaky Jihočeského kraje. S ohledem na téma práce se text zaměřuje více na popis těch charakteristik, které se dotýkají tématu dopravy, resp. vysvětlení vztahů související s dopravní obslužností.

5.1 VYMEZENÍ ZKOUMANÉHO ÚZEMÍ

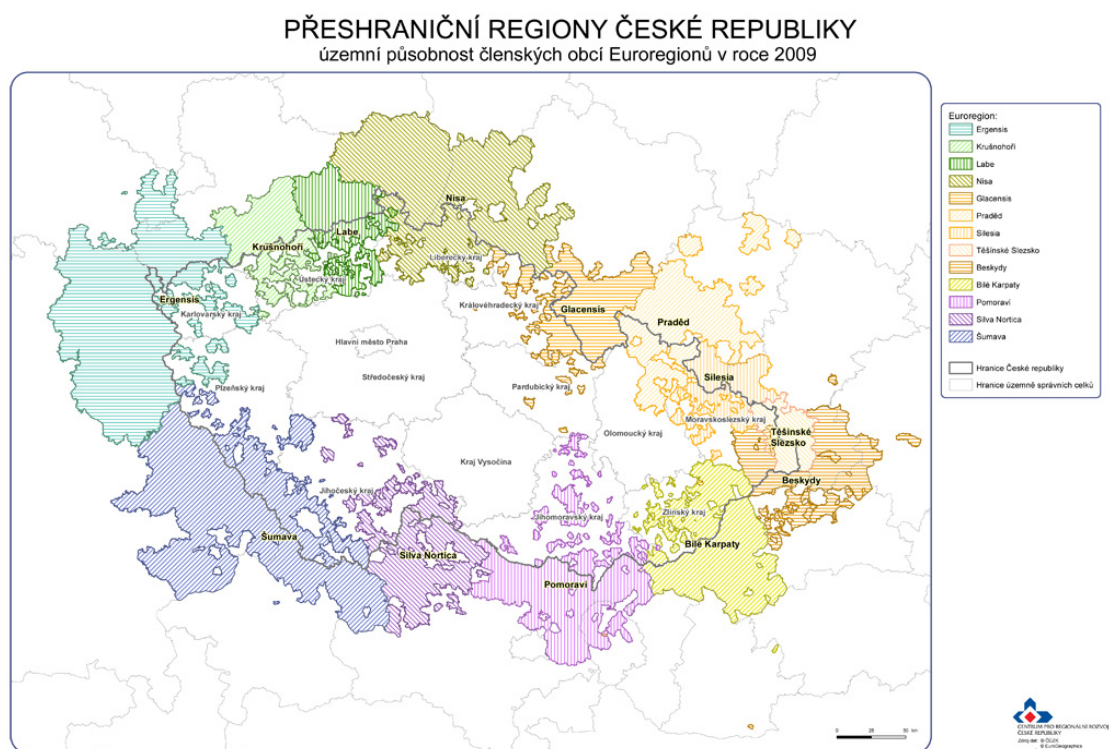
Sledované území je vymezeno administrativními hranicemi Jihočeského kraje. Tyto hranice vykreslují velmi rovnoměrný tvar kraje, který se vymyká jen ve své východní části kde je linie hranic více protažená. Jihočeský kraj je z velké části ohraničen společnou státní hranicí s Německou spolkovou republikou (kraj Bayern) a Rakouskou republikou (kraje Oberösterreich, Niederösterreich). Na východě sdílí krátkou administrativní hranici s Jihomoravským krajem a Vysočinou, na severu se Středočeským krajem a na západě s Plzeňským krajem. S tímto krajem zároveň vytváří tzv. region soudržnosti NUTS 2 Jihozápad ²⁷, vytvořený pro potřeby evropských záležitostí. Nachází se zde nejjižnější bod České republiky (poblíž Vyšebrodského průmysku), a proto lze o Jihočeském kraji hovořit jako o nejjižněji položeném území ČR.

Jihočeský kraj je svou rozlohou 10 057 km² (12,8 % rozlohy ČR) druhý největší ze 14 krajů České republiky. Větší rozlohu má jen Středočeský kraj. Vnitřní administrativní vymezení kraje pak dále zahrnuje sedm okresů ²⁸. Každý okres má své okresní město. Rozlohou největším okresem Jihočeského kraje je Jindřichův Hradec se stejnojmenným městem, avšak metropolí Jihočeského kraje představuje krajské univerzitní statutární město České Budějovice, kde sídlí vláda kraje, tj. krajské zastupitelstvo v čele s hejtmanem. Tento státní orgán má v kompetenci dopravní politiku kraje, čili stanovuje možnosti pro nás důležité dopravní obslužnosti. České Budějovice se rozprostírají téměř v ideálním středu kraje, mají proto velmi výhodnou polohu vůči ostatním sídlům. Členění kraje, resp. okresů doplňují *Správní obvody obcí*

²⁷ NUTS = Nomenklatura územních jednotek; Jihočeský kraj - NUTS 3, okres - NUTS 4, obec - NUTS 5.

²⁸ Okresy: České Budějovice, Český Krumlov, Jindřichův Hradec, Písek, Prachatice, Strakonice, Tábor.

Obr.č. 7 Přeshraniční regiony ČR



Zdroj: Regionální informační servis

<http://www.risy.cz/Files/Images/mapy/mapy_ke_stazeni/Eureg_2010_mapa_SRAFY.jp> [cit.26.4.2012]

5.2 FYZIKOGEOGRAFICKÁ CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ

Přírodní poměry jižních Čech jsou základním prvkem, který se podílí na utváření dopravní sítě Jihočeského kraje. V úvahu je nutno brát spolu s geomorfologií kraje i velký podíl zalesněného území (1/3 území) a vodních ploch. Protože jižní Čechy jsou krajem zachovalé přírodní krajiny, které je nutno rozumným způsobem chránit, nepřekvapí proto mnoho chráněných oblastí. Kvůli těmto oblastem (CHKO Blanský les, CHKO Třeboňsko, NP Šumava, přírodní rezervace aj.) se doprava příslušným způsobem rovněž usměrňuje .

Dopravní síť je v kraji rozložena poměrně pravidelně a rovnoměrně, avšak vykazuje určité rozdíly v některých oblastech, neboť reliéf kraje je členitý a charakterizují jej především horské a pánevní oblasti (obr.č.5). Horské oblasti se rozprostírají hlavně v JZ části kraje, kdy se reliéf výrazně zvedá do vyšších nadmořských výšek (Šumava, Novohradské hory). Hlavně okresy Český Krumlov a

Prachatice jsou horským reliéfem velmi ovlivňovány. Dopravní obslužnost je zde ztížena z důvodu vyplývající z překonávání reliéfu mezi jednotlivými sídly, typicky např. Vimpersko, Prachaticko. V příhraniční horské oblasti se nalézá i nevyšší bod Jihočeského kraje Plechý (1378 m n. m.). Znamé geomorfologické celky jsou dále smíšený Blanský les (vrchol Kleť 1084 m n.m.) a vodohospodářsky významné Novohradské hory³² (nejvyšší vrchol na území ČR je Kamenec 1072 m.n.m).

Geomorfologické podmínky ovlivňují dopravní situaci nejen v horských a podhorských oblastech Šumavy a Novohradských hor. Zvlněnou krajinu nalezneme v zásadě po celém obvodu hranice Jihočeského kraje. Členitý terén je znakem Novobystřické vrchoviny JV od Jindřichova Hradce. Severně od tohoto místa lze zaznamenat Jindřichohradeckou pahorkatinu, což je vlastně přechod Českomoravské vrchoviny do jižních Čech. Podobně přechází Středočeská pahorkatina do Jihočeského kraje např. Táborská pahorkatina (CHÁBERA 1985).

Ve vztahu k pohořím představují kontrast dvě sníženiny – Jihočeské pánve. Menší a níže položená Českobudějovická vytváří centrální oblast kraje, rozlohou větší východněji položená pánev se jmenuje Třeboňská. I v pánevních oblastech se však vyskytují přírodní překážky komplikující dopravu, ačkoliv to na první pohled nemusí být zřetelné. Mezi Českobudějovickou a Třeboňskou pánví totiž probíhá Lišovský práh vytvořený saxonskou tektonikou. Vyvýšenina se negativně projevuje v dopravní obslužnosti hlavně v železniční dopravě, protože tvoří výraznou překážku na spojnici měst České Budějovice – Třeboň – Jindřichův Hradec³³. Oblast těchto sníženin a pahorkatin představuje převážnou část území, kdy se nadmořská výška pohybuje v rozmezí 400 – 600 m n.m. Nejnižší položené místo kraje je hodnota hladiny Orlické přehrady na Vltavě (330 m n.m.).

Řeka Vltava protéká jakousi osou kraje a jde o významnou řeku nejen v rámci Jihočeského kraje, ale i celé ČR. Systém přehrad na Vltavě (tzv. vltavská kaskáda) a další vodohospodářská díla a rybníční soustavy (hlavně v povodí řeky Lužnice) jsou překážkami v dopravě obecně. Příkladem je největší vodní nádrž Lipno, kde proto existuje ojedinělý druh individuální dopravy mezi břehy Vltavy – přívoz.

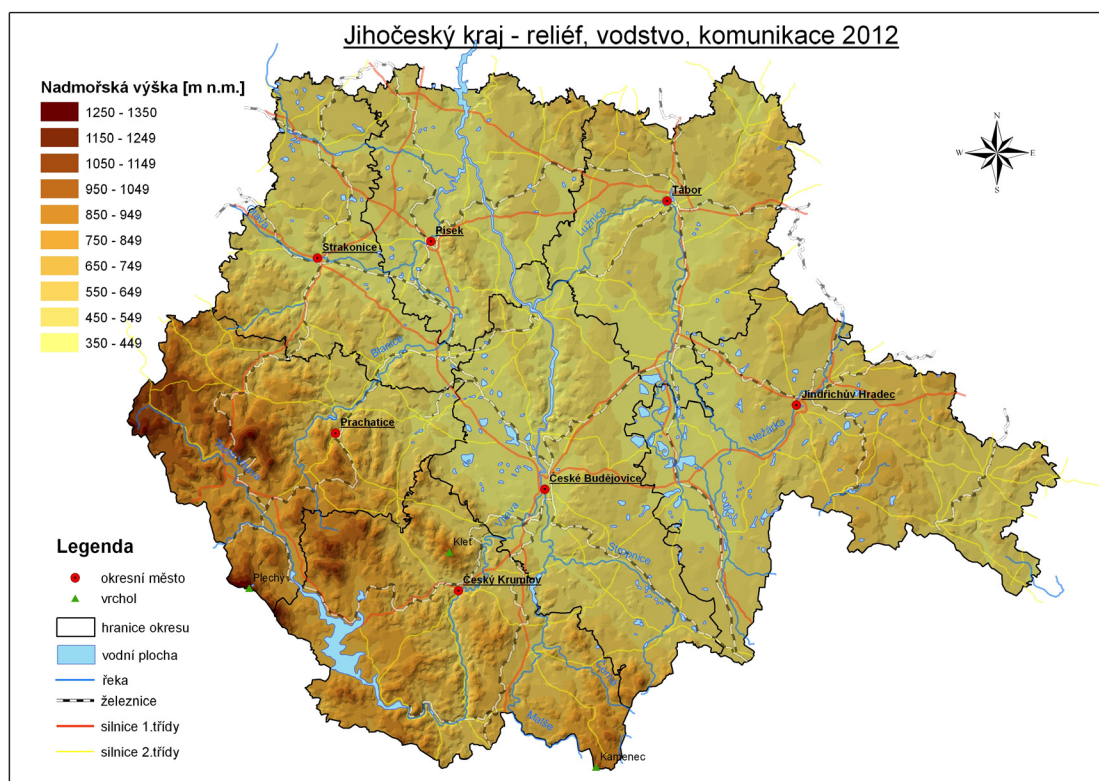
³² V minulosti zde sloužily tzv. klauzury. Jde o vodní nádrže, ke splavování dřeva a jejich účelem bylo zlepšování vodního stavu, tj.zvyšování vodní hladiny při plavení dřeva, hlavně v letních měsících. Příkladem těchto nádrží v Novohradských horách jsou : Zlatá Ktiš, Pohořský (Jiřícký) rybník, Kapelunk nebo Huťský (Jitronický) rybník. Novohradské hory jsou významným zdrojem vody, po roce 1989 zde vznikla jedna z prvních stáčíren vody do PET lahví (nápoje Dobrá Voda). V roce 2002 zde lidé jako první pocítily následky velké povodně (řeka Černá).

³³ Existovaly projekty na vybudování železnice na trase Č.Budějovice – Lišov – Třeboň. Podrobnosti: < <http://www.4koridor.cz/archives/4690> > [cit.1.4.2012]

Klima Jihočeského kraje je drsnější více v horských oblastech, kde toto představuje komplikaci v zimních měsících i na hlavních tazích. Autobusové spojení Vimperka či Prachatic s jihočeskou metropolí je v tomto období značně ztížené z důvodu vyšší sněhové pokrývky. V Jihočeských pánvích panuje průměrně teplejší klima, nejteplejší je červenec ($\bar{\theta}$ 17 – 18 °C)³⁴ (MIŠTERA 1984).

Zmíněné základní geomorfologické znaky ukazují nutné přizpůsobování dopravních tras daným podmínkám. Ve sníženinách (nejvíce v pánvích) se vyskytují hlavní dopravní trasy. Silnice II.tříd jsou vedeny rovněž (logicky) sníženinami a údolními řek (podél Vltavy směrem z Vyššího Brodu do Českého Krumlova). Současně pozorujeme spíše převládající S-J směr hlavních komunikací, resp. jejich koncentrování z větších měst na severu do Českých Budějovic. Možným důvodem pro převažující směr vedení těchto hlavních tahů může být „sevření“ kraje na jedné straně Šumavským masivem a na druhé blízkou Českomoravskou vrchovinou. Argumentem je i úloha obchodu s významnějšími městy severně v čele s hlavním městem Prahou.

Obr. č. 8 Povrch Jihočeského kraje



Zdroj: podkladové vrstvy ArcČR 500, vlastní zpracování

³⁴ Paradoxně v teplejší oblasti Českobudějovické pánve byla v roce 1929 (na Štecherově mlýně v Litvínovicích) naměřena vůbec nejnižší teplota v ČR - 42,2 °C.

5.3 SOCIOGEOGRAFICKÁ CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ

Specifické podmínky Jihočeského kraje nejsou jen v oblasti přírodních poměrů, ale jsou do jisté míry odlišné i v rámci sociogeografického vymezení a postavení České republiky.

5.3.1 Obyvatelstvo a sídelní struktura

Charakter obyvatelstva a sídelní struktury je podmíněn historickým vývojem. Ten probíhal již od počátků prvních známek osidlování sledovaného území podél působnosti obchodních stezek a na jejich křižovatkách. S příchodem (německých) kolonizátorů do odlehlých částí kraje (Šumava) se sídelní struktura začínala rozrůstat a měnit. V 19. století s nástupem průmyslové revoluce počet obyvatel dále narůstal. Obecně docházelo k nerovnoměrnému rozmístování obyvatelstva díky existenci průmyslových regionů. V těchto místech probíhal výrazný rozvoji industrializace a růst obyvatelstva, neboť zde zpravidla existovaly naleziště energetických nerostných surovin, po kterých byla poptávka. (HAMPL, GARDAVSKÝ, KÜHNEL 1987). V Jihočeském kraji se však v minulosti nevyskytovaly výrazné zdroje energetických nerostných surovin. Neexistovaly zde velké uhelné doly či hutě na výrobu oceli. Industrializace zde probíhala v malém měřítku (oproti velkým oblastem např. Slezsko). Navíc v návaznosti na historicko - politické skutečnost konce Druhé světové války, kdy došlo k nucenému odsunu německého obyvatelstva především s pohraničních oblastí, se v dnešním Jihočeském kraji nemohl vyvinout velký sídelní systém. Posledním faktorem bylo znepřístupnění pohraničí socialistickým režimem, což znamenalo likvidaci mnoha sídel, které se nacházely v zakázané oblasti a vylidnění sídel blízkých. Tento stav je zřetelně vidět v porovnání s českou a německou stranou Šumavy. Na německé straně je výrazně větší hustota osídlení.

Pro Jihočeský kraj je v současnosti charakteristický sídelní systém, který se vyznačuje nejnižší hustotou osídlení v ČR (63 ob./km²), přestože počet obcí je (přes výše zmíněné skutečnosti) poměrně vysoký: 623 obcí (54 se statutem města). To je ovlivněno i rozlohou kraje. Obce však mají malou a rozdrobenou strukturu. Nejen v pohraničních regionech Šumavy a Novohradských hor, ale určitá „odlehlost“ obcí je patrná i ve vnitřních regionech (Milevsko, Mladá Vožice). Dopravní obslužnost jako závazek veřejné služby musí zajistit dopravní spojení všech těchto malých sídel. Dopravní spojení je koncipováno tak, že je vyžadován příjezd daného spoje v určitý čas,

např. do školských zařízení. Rozdílný začátek vyučování by dopravní obslužnosti velmi odlehčil. Takto velké množství malých sídel s malými počty obyvatel výrazně zvyšují nároky na dopravní obsluhu.

Úroveň dopravní obslužnosti je prioritou pro České Budějovice (113 ob./km²). Město má mnoho institucí a zároveň zde žije téměř 30 % obyvatel kraje. V kraji žilo podle nejaktuálnějšího údaje k 31.12.2011 639 099 obyvatel, z toho zhruba 95 tis. jen v Českých Budějovicích.

5.3.2 Zemědělství a průmysl

Jihočeský kraj nebyl v minulosti významným průmyslovým krajem. To platí i v současnosti, kdy je hodnocen spíše jako zemědělská oblast. Zemědělské a lesnické oblasti je proto dopravní obslužnost nucena „objíždět“. V zemědělství Jihočeského kraje dlouhodobě převažuje živočišná výroba nad rostlinnou. Podíl těchto dvou složek je v rámci produkce ČR za rok 2009 v poměru 13 % pro živočišnou a 9 % pro rostlinnou. Zároveň v zemědělské produkci stojí kraj na čtvrtém místě za Středočeským, Jihomoravským krajem a Vysočinou. Součástí zemědělství je i tradiční rybníkářství, pro Jihočeský kraj velmi významné, produkující polovinu ryb v ČR. Počet zaměstnaných osob kraje v zemědělství byl v roce 2010 5,8 % (vůči ČR 3,1 %).

Se zemědělstvím úzce souvisí potravinářský průmysl, který spadá do nejvýznamnějšího zpracovatelského průmyslu. Velmi známá je výroba mlékárenských výrobků a pivovarnictví. V kraji se rovněž vyskytují další průmyslová odvětví, která se koncentrují většinou kolem měst České Budějovice, Tábor a Strakonice. Dalšími častými obory je strojírenství, dřevozpracující průmysl nebo průmysl stavebních hmot. Ke strojírenství přísluší tradice výroby dopravních prostředků (motocykly JAWA-ČZ Strakonice), jenže to již v současnosti příliš neplatí, přestože v kraji působí subdodavatelé do automobilového průmyslu (Bentex Automotive Benešov nad Černou).

Některé tyto podniky zaměstnávají mnoho zaměstnanců a vyžadují řádnou pracovní dobu. Z pohledu dojížděky zaměstnanců do velkých podniků je dopravní obslužnost také důležitá, i když již ne v takové masové míře jako v období socialismu.

5.3.3 Služby a cestovní ruch

Ve službách bylo v roce 2010 v Jihočeském kraji zaměstnáno kolem 54 % lidí (téměř 60 % vůči ČR). Počet lidí se mění během letní a zimní turistické sezóny. Velký

podíl lidí nějakým způsobem působících v terciárním sektoru je dán skutečností, že Jihočeský kraj je bohatý na kulturní památky (mnoho na seznamu UNESCO) a zachovalou krajinu, která právě nebyla narušena průmyslem v letech minulých. Velké množství turistů jak tuzemských tak i zahraničních podněcuje rozvoj nových služeb. Tomu se doprava musí přizpůsobovat, jak z pohledu zkvalitnění dopravní sítě, tak poskytováním nových služeb. Obsluhu turisticky zajímavých lokalit se zaměřením na konkrétní aktivitu tak zajišťují např. tzv. skibusy nebo cyklobusy, ty mají v dané sezóně i své pravidelné jízdní řády. Rovněž železnice se snaží reagovat a v zimním období vypravuje pravidelné „lyžařské“ vlaky ČD Yetti z Tábora přes České Budějovice do Lipna nad Vltavou.

5.3.4 Železniční doprava

Se stále zvyšujícími se dopravními nároky dosud v Jihočeském kraji neexistuje plnohodnotná dálniční síť a rychlé vlakové spojení Českých Budějovic a hlavního města Prahy. Je to velmi negativní prvek pro rozvoj území, především v souvislosti s mezinárodním prostorem, kdy Jihočeský kraj není plnohodnotně napojen na zahraniční dálniční i železniční síť. V souvislosti s historickými fakty je toto dosti nelichotivá situace. Obzvláště když si uvědomíme, že právě z Českých Budějovic do Lince vedla první koněspřežná dráha na evropském kontinentě.

Železniční síť je tvořena soustavou celostátních a regionálních tratí. K 1.11.2010 byl podle JIKORD seznam tratí v Jihočeském kraji následující (v závorce je uvedena hraniční zastávka Jihočeského kraje nebo *sousedního státu*):

Celostátní tratě

- č. 190: Plzeň – Horažďovice předměstí (Střelské Hoštice) – České Budějovice
- č. 196: České Budějovice – Horní Dvořiště (*Summerau*)
- č. 199: České Budějovice – České Velenice (*Gmünd*)
- č. 200: Zdice (Myslín) – Protivín
- č. 201: Tábor – Ražice ~ návrh na přeřazení do „regionálních“
- č. 220: Benešov u Prahy (Sudoměřice u Tábora) – České Budějovice
- č. 224: Tábor – Horní Cerkev (Pořín) ~ návrh na přeřazení do „regionálních“
- č. 225: Havlíčkův Brod (Popelín) – Veselí nad Lužnicí
- č. 226: Vesele nad Lužnicí – České Velenice

Regionální tratě:

- č. 191: Nepomuk (Hradiště u Blatné) – Blatná
- č. 192: Čičenice – Týn nad Vltavou
- č. 193: Dívčice – Netopíce ~ neexistuje pravidelný jízdní řád
- č. 194: České Budějovice – Černý Kříž
- č. 194: Rybník – Lipno nad Vltavou
- č. 197: Čičenice – Nové Údolí
- č. 198: Strakonice – Volary
- č. 202: Tábor – Bechyně
- č. 203: Březnice (Bělčice) – Strakonice
- č. 227: Kostelec u Jihlavy (Velký Pěčín) – Slavonice
- č.228: Jindřichův Hradec - Obrataň (Žďár u Kamenice nad Lipou) ~ úzkokolejná
- č.229: Jindřichův Hradec – Nová Bystřice ~ úzkokolejná

Provozní délka železničních tratí v Jihočeském kraji byla v roce 2010 981 km, přičemž je provozováno 610 vlaků na 19 tratích³⁵. Všeobecným trendem deklarovaným jako šetření nákladů je rušení málo využívaných tratí, např. trať č. 193 nahradila autobusová doprava. Redukce spojů bude rovněž podle JIKORD v málo využívaných částech dne v úsecích na tratích: č. 220 Veselí n. Lužnicí- České Budějovice; č. 192 Čičenice-Týn nad Vltavou., č. 227 Dačice-Slavonice, č. 203 Strakonice- Blatná, č. 191 Nepomuk – Blatná. Tyto spoje bude nahrazena autobusovými spoji. To však přinese zhoršení kvality dopravní obslužnosti (omezení komfortu, přestupování). Vývoj dopravní obslužnosti po železnici v Jihočeském kraji ukazuje následující tabulka č.4. Během sledovaného období docházelo k nárůstu počtu spojů v pracovních dnech. V roce 2010 však počet spojů klesl n úroveň roku 2005. Menší zájem po vlakové dopravě může být ovlivněn konkurenční autobusovou dopravou, na druhé straně snahou šetření nákladů n železnici viz kap. 3.4. Tab.č.5 pak ukazuje jak výrazně klesl počet cestujících po železnici v roce 2010. Přitom vyšší počet přepravených cestujících ukazoval roku 2006 opak. Důvodem jistě jsou přepravní podmínky na železnici, které lidé přestávají vzhledem k nabízené kvalitě služeb akceptovat (rychlost, přesnost, cena) a využívají na stejném úseku často výhodnější autobusovou dopravu.

³⁵ Zajímavostí je v Kubově Hutí nejvýše položená železniční stanice v ČR a v Novém Údolí je (z recese, jen několik metrů dlouhá) nejkratší trať v ČR. Raritou je úzkokolejná trať Obrataň – Jindřichův Hradec – Nová Bystřice (v minulosti pokračovala až do Gmündu).

Tab.č.3 Dopravní obsluha po železnici – Jihočeský kraj

Vlakové spoje	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Počet spojů v pracovním dni	4 095	4 288	4 366	4 502	4 465	4 072
Počet spojů v sobotu	3 420	3 314	3 277	3 370	3 259	3 008
Počet spojů v neděli a ve svátek	3 376	3 197	3 251	3 212	2 965	2 923

Zdroj: Ročenka dopravy 2010, MDČR

Tab.č.4 Přeprava cestujících po železnici v rámci regionu - Jihočeský kraj (tis. osob)

Cestující	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Přeprava cestujících po železnici	5 345,0	5 610,5	5 417,3	4 973,4	4 564,0	4 285,8

Zdroj: Ročenka dopravy 2010, MDČR

5.3.5 Silniční doprava

Silniční autobusová doprava se potýká s problémy nejen finančními, ale i přímo vztahující se k dopravní obslužnosti. V současnosti podle schváleného plánu dopravní obslužnosti území, který zpracovává Jihočeský koordinátor dopravy (společnost JIKORD) je veřejnou linkovou dopravou provozováno 353 linek + MHD která zajišťuje obsluhu v zázemí měst. Dále je v jízdních řádech zapsáno 3250 autobusových zastávek, které jsou obsluhovány. V lokalitách kde jsou málo obsazované spoje je možno nasadit menší mikrobusey, které uspoří část provozních nákladů. Jiným řešením, jak uvádí JIKORD je systém tzv. „autobusy na zavolání“. Ve zkušebním provozu tato služba funguje v regionu Milevsko. Systém funguje na bázi existence jízdního řádu, avšak spoj jede tehdy, kdy alespoň 1 osoba potvrdí telefonicky, že jím hodná cestovat. Jde o kompromisní, ne příliš praktické řešení. Seznam dopravců zajišťující dopravní obslužnost uvádí tabulka č. 5

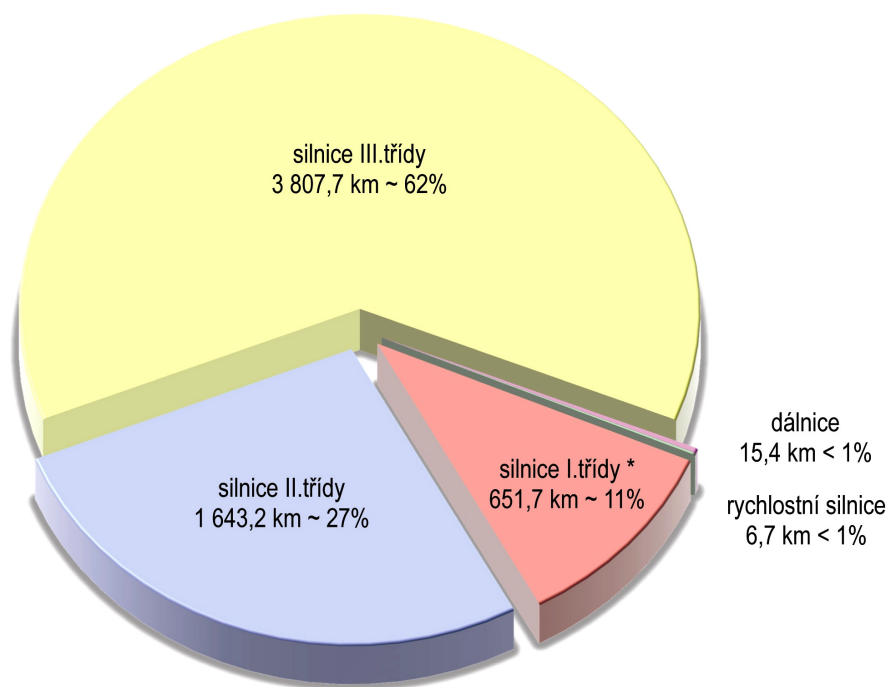
Dopravní silniční síť Jihočeského kraje se skládá ze silnic rozdělených podle tříd a mezinárodního členění.. Délka silniční sítě je nyní v kraji 6 124 km., z toho 651 km silnic 1.třídy. Významnými silnicemi podle ŘSD jsou (budou) ³⁶:

- Dálnice D3 (pouze u Tábora), část rychlostní silnice R4 u Mirotic
- Mezinárodní silnice
 - E49 Plzeň – České Budějovice – Třeboň – Halámky
 - E55 Praha – Mirošovice – České Budějovice – Dolní Dvořiště
 - E551 České Budějovice – Třeboň – Jindřichův Hradec – Humpolec

³⁶ Oba dva typy silnic mohou směřovat po stejné trase. Není vymezen přesný začátek a konec dané silnice, jen přibližný směr.

- Silnice I.třídy, číslo:
 - 3 - Tábor – Veselí nad Lužnicí – Č.B. – Kamenný Újezd – Dolní Dvořiště
 - 4 - Strakonice – Volyně – Vimperk – Strážný
 - 19 - Lety – Milevsko – Tábor – Pelhřimov
 - 20 – Plzeň – Blatná – Písek – Bosňany – České Budějovice
 - 22 – Klatovy – Strakonice – Bosňany
 - 23 – Dráčov – Kardašova Řečice – Jindřichův Hradec – Telč
 - 24 – Veselí nad Lužnicí – Třeboň – Halámky
 - 29 – Písek – Oltyně
 - 34 – České Budějovice – Třeboň – Jindřichův Hradec – Pelhřimov
 - 39 - Kamenný Újezd – Český Krumlov – Horní Planá – Volary – Houžná

Obr. č.9 Délka silniční sítě v Jihočeském kraji k 1.1.2012



Zdroj: ŘSD <http://www.rsd.cz/sdb_intranet/sdb/download/prehledy_2012_1_jc.pdf>
[cit. 29.4.2012]

Pozn.: * nezahrnuje rychlostní silnice

V Jihočeském kraji podle dat k 1.1.2012 činí hustota celé silniční sítě 60,9 km na 100 km² (ČR 70,7 km na 100 km²). V rámci I.třídy to je 6,57 km na 100 km² (ČR 7,93 km²). Z těchto údajů i ze samotného výčtu významných silničních tahů vyplývá poměrně hustá dopravní síť. Směrem ke hraničnímu přechodu Dolní Dvořiště však vede jen jedna velmi vytížená komunikace. Tato linie ohraničuje území, kam žádné silnice I.třídy nesměřují, tedy Novohradské hory a z druhé strany oblast Vyššího Brodu. Tímto trpí i obsluha území hlavně v turisticky atraktivní části ve směru Rožmberk nad Vltavou – Vyšší Brod – Lipno nad Vltavou.

Přehled údajů o dopravní obslužnosti autobusovou a železniční dopravou Jihočeského kraje ukazují tabulka č. 6 a 7. Počet spojů ve všech sledovaných částech dopravní obslužnosti je poměrně vyrovnaný. To lze vysvětlit tím, že autobusová doprava představuje důležitou roli v dopravním systému Jihočeského kraje. Netrpí velkými výkyvy hodnot, protože ji lidé potřebují ke svému životu. Pokud nechtějí lidé cestovat vlakem, alternativa je autobus. V případě autobusu ale jiná alternativa neexistuje. Přesto zaznamenáváme klesající tendenci v přepravě osob. V porovnání s vlaky však stále jde o vysoké hodnoty.

Tab. č.5 Smluvní dopravci v Jihočeském kraji

SEZNAM SMLUVNÍCH DOPRAVCŮ
Silniční dopravci
ČSAD JIHOTRANS, a. s.
ČSAD AUTOBUSY České Budějovice, a. s.
ČSAD Jindřichův Hradec, a. s.
ČSAD STTRANS, a.s.
COMETT PLUS, spol. s. r. o.
Josef Štefl – tour
Dopravní podnik Města Vlachovo Březí, s. r. o.
Dopravní podnik města České Budějovice, a. s.
ICOM transport, a. s.
ČSAD autobusy Plzeň, a. s.
Veolia Transport Praha, s. r. o.
Znojemská dopravní společnost - PSOTA, s. r. o.
BK BUS, s. r. o.
Drážní dopravci
České dráhy, a. s.
Jindřichohradecké místní dráhy, a. s.
Dopravní podnik města České Budějovice, a. s. - drážní

Zdroj: Jihočeský koordinátor dopravy (JIKORD), vlastní úprava

< <http://www.jikord.cz/prezentace/smluvni-dopravci,126.html> > [cit.1.4.2012]

Tab.č.6. Dopravní obsluha veřejnou autobusovou dopravou - Jihočeský kraj

Autobusové spoje	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Počet spojů v pracovním dni	22 063	22 032	22 353	23 154	22 114	22 185
Počet spojů v sobotu	3 441	3 425	3 310	3 410	3 236	3 222
Počet spojů v neděli a ve svátek	4 567	4 615	4 495	4 552	4 366	4 355

Zdroj: Ročenka dopravy 2010, MDČR

Tab.č.7. Přeprava cestujících ve veřejné autobusové dopravě - Jihočeský kraj (tis. osob)

Cestující	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Přeprava cestujících v rámci regionu	24 915,4	22 485,3	21 595,7	19 997,9	18 474,7	18 894,3

Zdroj: Ročenka dopravy 2010, MDČR

6. HODNOCENÍ DOPRAVNÍ ANALÝZY OBCÍ JIHOČESKÉHO KRAJE

6.1 KVALITA DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI OBCÍ V JIHOČESKÉM KRAJI

Na základě předcházejících kapitol této práce a v souvislosti se zjištěnými skutečnostmi a výsledky, je nyní provedeno hodnocení kvality dopravní obslužnosti obcí (ÚTJ) v Jihočeském kraji. Jednalo o poměrně zdlouhavé analyzování výsledků, především z důvodu časové náročnosti sběru různých dat, proto i přes značnou snahu o pečlivost, může dojít vzhledem k postupnému seskupování a synchronizaci výsledků, k určitým nepřesnostem. Taková nepřesnost je například uvedený počet obyvatel v tabulkách. Práce byla zaměřena na kvalitu dopravní obslužnosti obcí. Avšak pro podrobnější popsání stavu, co nejvíce se přibližující ke skutečnosti byla zvolena podrobnější analýza pomocí tzv. ÚTJ. S tím se však (později) vyskytla komplikace, kdy byla nalezena data pouze v úrovni obcí. Uvedený počet obyvatel v tabulkách tedy vyjadřuje vždy stav za celé obce, nikoliv za jednotlivá ÚTJ. Skutečné hodnoty jsou tedy rozdílné. Pro představu charakteru dopravní obslužnosti by to však mělo být dostačující. Uvedený počet obyvatel je vztahován ke Sčítání lidu, domů a bytů 2001.

Pro hodnocení kvality dopravní obslužnosti byl vytvořen systematický postup, jehož úkolem by mělo být vhodné vysvětlení daných skutečností. Tento postup se věnuje hodnocení jednotlivých sledovaných časových intervalů dopravní obslužnosti. Hodnocení kvality dopravní obslužnosti je vytvořeno tím způsobem, že pro každý jednotlivý zkoumaný interval (profil, segment) dopravní obslužnosti je vytvořena mapa (kartogram) pomocí GIS. Kartogramy jsou spolu s jednotlivými statistickými informacemi v tabulkách intervalů okomentovány. Hodnocení kvality dopravní obslužnosti díky statistickým údajům a jejich porovnání spolu s mapami pomáhá popsat daná specifika. Pro přehlednost jsou jednotlivé mapy uvedeny v příloze.

Časové intervaly jsou: středa (všední den), ranní špička, polední sedlo, odpolední odjezd, večerní a noční odjezd, sobota. Celková kvalita dopravní obslužnosti je vypočítána jako shrnutí všech časových intervalů, tj. odjezdy a příjezdy spojů ve všední den i v sobotu. Jmenovaná diferenciací předpokládá celkový obraz dopravní obslužnosti v Jihočeském kraji. Jiný způsob mohl taktéž členit časové intervaly na základě jen odjezdů/příjezdů do/ze střediska apod.

1) STŘEDA (mapa č.1)

Tento časový interval vyjadřuje počet spojů během celého pracovního dne. Byl zvolen střed týdne, pro minimalizaci chyb, které by byly způsobeny spoji, které jsou posilovány na začátku či na konci týdne. Nejvyšší dopravní obsluhu nalezneme v oblasti městských aglomerací – středisek. Hlavní spádující oblastí jsou logicky České Budějovice a okolí. Oblast pánví a pahorkatin má nejvýhodnější životní podmínky, proto i zde funguje kvalitní dopravní obsluha. Počet obyvatel obcí - pod které patří jednotlivé ÚTJ - kteří mají velmi kvalitní dopravní obsluhu je kolem 500 tis. Jde tedy o značnou část obyvatelstva Jihočeského kraje. Při průměrném počtu 19 spojů z toho vyplývá, že kraj má velmi kvalitní dopravní obsluhu během celého pracovního dne. Naopak střediska, která zaostávají se nacházejí v horských a perifernějších oblastech: Vimperk, Milevsko, Dačice. Nepříznivý terén i sídelní struktura malých obcí potvrzuje, nekvalitní či méně kvalitní dopravní obsluhu. Reliéf způsobuje podprůměrnou dopravní obsluhu, přitom počet obyvatel v těchto oblastech je druhů největší. Navíc počet kvalitních a méně kvalitních spojů je vyrovnaný.

Tab. č.8

středa	
dopravní obsluha	VELMI KVALITNÍ
počet ÚTJ	361
počet obyvatel v obcích	501 952
počet spojů	6 920
Ø počet spojů	19

středa	
dopravní obsluha	KVALITNÍ
počet ÚTJ	181
počet obyvatel v obcích	37 569
počet spojů	1 434
Ø počet spojů	8

středa	
dopravní obsluha	PRŮMĚRNÁ
počet ÚTJ	203
počet obyvatel v obcích	27 071
počet spojů	1 109
Ø počet spojů	5

středa	
dopravní obsluha	MÉNĚ KVALITNÍ
počet ÚTJ	608
počet obyvatel v obcích	48 438
počet spojů	1 544
Ø počet spojů	3

středa	
dopravní obsluha	NEKVALITNÍ
počet ÚTJ	267
počet obyvatel v obcích	2 992
počet spojů	x
Ø počet spojů	x

Zdroj: CHAPS, vlastní zpracování

2) RANNÍ ŠPIČKA (mapa č.2)

Období ranních spojů je velmi důležité období pro většinu lidí. Dojíždka do zaměstnání je závislá na kvalitě dopravní obslužnosti. Závislost ne velmi kvalitní dopravní obslužnosti potvrzuje i kolem 300 tis. lidí, většinou ekonomicky aktivních, kteří nepracují v místě bydliště, či mnoho školáků a studentů dojíždějících do školských zařízení. V tento časový interval (mezi 5:00 – 9:59 hod.) je vypraveno 587 spojů, což vyjadřuje skoro 1/3 všech velmi kvalitních spojů uskutečněných během dne. Procentuální vyjádření lépe odpovídá počtům spojů uskutečněných během den. V mnoha regionech to dokonce představuje téměř pro 100 tis. obyvatel více než polovinu všech spojů, jak lze vidět v tabulce „méně kvalitní“.

Prostorově vyjádření zaujme „obloukem“ Českých Budějovic, kde v S části je řada sídel bez adekvátního spojení se střediskem v důležitou část dne. Naopak jižní region je obslužen daleko lépe. Ukázkový prostor mezi Českými Budějovicemi a Prachaticemi je utvářen množstvím menších sídel s absencí více rozvětvených komunikací I.třídy navíc je prostor utvářen masivem Blanského lesa, který představuje výraznou překážku. sídel bez důležité hlavní komunikace

Tab. č.9

ranní špička	
dopravní obslužnost	VELMI KVALITNÍ
počet ÚTJ	175
počet obyvatel v obcích	355 006
počet spojů	587
Ø počet spojů	31,20%

ranní špička	
dopravní obslužnost	KVALITNÍ
počet ÚTJ	116
počet obyvatel v obcích	52 930
počet spojů	1 434
Ø počet spojů	34,80%

ranní špička	
dopravní obslužnost	PRŮMĚRNÁ
počet ÚTJ	188
počet obyvatel v obcích	80 083
počet spojů	1 176
Ø počet spojů	42,80%

ranní špička	
dopravní obslužnost	MÉNĚ KVALITNÍ
počet ÚTJ	503
počet obyvatel v obcích	95 919
počet spojů	1 765
Ø počet spojů	52,90%

ranní špička	
dopravní obslužnost	NEKVALITNÍ
počet ÚTJ	638
počet obyvatel v obcích	34 084
počet spojů	x
Ø počet spojů	x

Zdroj: CHAPS, vlastní zpracování

3) POLEDNÍ SEDLO (mapa č.3)

Pojmem polední sedlo lze charakterizovat období mezi ranní dopravní špičkou a odpolední návratovou dopravní špičkou. Jestliže budeme považovat tyto dva vrcholné úseky dne za jedny z nejdůležitějších období v rámci dopravní obslužnosti, polední sedlo by teoreticky mělo představovat nejkldnější časový úsek. Při porovnání počtu spojů lze nalézt velmi blízký stav vůči ranní špičce. Pro téměř 400 tis. lidí tedy polední sedlo neexistuje. Při porovnání hodnot s intervalem ranní špičky pak lze hovořit o určitém útlumu dopravní obsluhy. V rámci vnitřního dělení intervalu poledního sedla se však rozdíl mezi průměrnou a méně kvalitní dopravní obslužnosti výrazně neprojevuje. Polední sedlo příliš nevnímají střediska – Česká Budějovice, Tábor, Český Krumlov, Strakonice. Ani vzdálenější sídla (Veselí nad Lužnicí) nejeví známky útlumu v tomto intervalu v dopravní obslužnosti a spojení je (také díky kvalitě komunikace) i přes velkou vzdálenost se střediskem nadprůměrná.

Tab.č.10

polední sedlo	
dopravní obslužnost	VELMI KVALITNÍ
počet ÚTJ	91
počet obyvatel v obcích	395 414
počet spojů	568
Ø počet spojů	6

polední sedlo	
dopravní obslužnost	KVALITNÍ
počet ÚTJ	98
počet obyvatel v obcích	51 577
počet spojů	294
Ø počet spojů	3

polední sedlo	
dopravní obslužnost	PRŮMĚRNÁ
počet ÚTJ	225
počet obyvatel v obcích	65 980
počet spojů	450
Ø počet spojů	2

polední sedlo	
dopravní obslužnost	MÉNĚ KVALITNÍ
počet ÚTJ	483
počet obyvatel v obcích	65 554
počet spojů	483
Ø počet spojů	1

polední sedlo	
dopravní obslužnost	NEKVALITNÍ
počet ÚTJ	723
počet obyvatel v obcích	39 497
počet spojů	x
Ø počet spojů	x

Zdroj: CHAPS, vlastní zpracování

4) ODPOLEDNE (mapa č.4)

Pro řadu lidí je odpolední spojení stejně důležité jako ranní dopravní obslužnost. Tyto návratové spoje směřující se středisek zpět k místům bydliště jsou logicky nejlépe zastoupeny opět v okolí středisek. Nepřekvapuje proto podobný charakter jako předcházejícím. předešlých hodnoceníh. Odlišný je počet obyvatel schopných odpoledních návratů. Velmi kvalitní dopravní obslužnost ze středisek je zajištěno pro přibližně 100 tis. obyvatel, což je v porovnání s předchozími čísly (ve stejné hladině kvality) výrazně menší hodnota. Za důležitější lze považovat počet spojů. Hodnota 924 spojů navíc v kratším časovém rozmezí než v případě ranní špičky (587) ukazuje výraznější intenzitu spojů dopravní obslužnosti směřující ze středisek než do nich. Kvalitním spojením překvapuje jižní region Milevska a částečně Tábořska podél hlavních dopravních komunikací – vazba na pracovní příležitosti. Dále tradičně Českobudějovicko i Jindřichohradecko. Zde lze výrazným způsobem spatřit, vliv dopravní sítě na průběhu kvality dopravní obslužnosti. Výraznou diferenciaci velmi kvalitní a náhle nekvalitní dopravní obslužnost pozorujeme v okolí Písecka, Soběslavska či severního Prachaticka

Tab.č.11

odpolední odjezd	
dopravní obslužnost	VELMI KVALITNÍ
počet ÚTJ	95
počet obyvatel v obcích	92 828
počet spojů	974
Ø počet spojů	10

odpolední odjezd	
dopravní obslužnost	KVALITNÍ
počet ÚTJ	136
počet obyvatel v obcích	55 970
počet spojů	739
Ø počet spojů	5

odpolední odjezd	
dopravní obslužnost	PRŮMĚRNÁ
počet ÚTJ	288
počet obyvatel v obcích	68 963
počet spojů	966
Ø počet spojů	3

odpolední odjezd	
dopravní obslužnost	MÉNĚ KVALITNÍ
počet ÚTJ	680
počet obyvatel v obcích	77 129
počet spojů	1 081
Ø počet spojů	1

odpolední odjezd	
dopravní obslužnost	NEKVALITNÍ
počet ÚTJ	421
počet obyvatel v obcích	17 097
počet spojů	x
Ø počet spojů	x

Zdroj: CHAPS, vlastní zpracování

5) VEČER A NOC (mapa.č.5)

Večerní a noční spoje jsou významnými faktory, které interpretují schopnost posledního možného návratu ze střediska. Proto je postavení nočního spoje nadhodnoceno vytvořením sumy hodnot. I přes toto určité zvýhodnění nočního intervalu můžeme velmi hodnotit kvalitu večerních a nočních odjezdů spíše podprůměrně. Vůči odpoledním odjezdům je profil závěru dne i v nejlépe obslužených místech poloviční. (974 x 407). Toto se netýká samozřejmě střediskových zázemí, kde je kvalita tradičně uspokojivá. Výrazná zonalita kvality leží v oblasti Frymburku, směrem Č. Budějovice – Nové Hrady a v enklávách na v regionu Strakonice, Blatná, Písek. Jakmile obec leží mírně mimo hlavní proud dopravních komunikací, dochází k výraznému zhoršení kvality dopravní obslužnosti, což potvrzuje poměrně vysoký počet obyvatel (71 156). Kromě tradičního regionu Šumavy (Prachaticko, Vimpersko) překvapuje nekvalitní noční dopravní obslužnost na Soběslavsku, kde existují dopravně – významné silniční a železniční komunikace. Tím se potvrzuje, že pro velmi kvalitní dopravní obslužnost jsou nepostradatelnou podmínkou vhodně rozmístěná sídla, resp. sídelní struktura.

Tab.č.12

večer a noc	
dopravní obslužnost	VELMI KVALITNÍ
počet ÚTJ	38
počet obyvatel v obcích	358 539
počet spojů	407
Ø počet spojů	10

večer a noc	
dopravní obslužnost	KVALITNÍ
počet ÚTJ	46
počet obyvatel v obcích	29 148
počet spojů	248
Ø počet spojů	5

večer a noc	
dopravní obslužnost	PRŮMĚRNÁ
počet ÚTJ	287
počet obyvatel v obcích	116 045
počet spojů	850
Ø počet spojů	3

večer a noc	
dopravní obslužnost	MÉNĚ KVALITNÍ
počet ÚTJ	249
počet obyvatel v obcích	43 134
počet spojů	249
Ø počet spojů	1

večer a noc	
dopravní obslužnost	NEKVALITNÍ
počet ÚTJ	1 000
počet obyvatel v obcích	71 156
počet spojů	x
Ø počet spojů	x

Zdroj: CHAPS, vlastní zpracování

6) SOBOTA - odjezd/příjezd

(mapa č.6 a 7)

Sobota zastupuje den v týdnu s nejmenším počtem spojů. Nutno podotknout, že se prakticky nevyskytují rozdíly mezi příjezdem do střediska a odjezdem ze střediska (viz tabulka). Kvalita sobotních spojů je důležitá pro mnoho lidí, kteří nemají možnost individuální dopravy. Počet obyvatel v obcích, mající přístup k velmi kvalitní dopravní obslužnosti v sobotu přesahuje hodnotu 400 tis. I přes kritérium, kdy pro velmi kvalitní dopravní obslužnost byl nutné alespoň 7 spojů je patrné, že Jihočeský kraj má k počtu obyvatel velmi kvalitní obslužnost. Zvolená metodika s mapami zároveň ukazuje, jak důležité a nenahraditelné místo zaujímá železniční doprava v systému dopravní obslužnosti. Ta zajišťuje výrazným zlepšení dopravní obslužnosti těch sídel ležících trase železnice (Černá v Pošumaví, Strakonice směr Vimperk, Suchdol nad Lužnicí, trať mezi Tábořem a Bechyní, či Slavonice v jinak ležící v periférii..

Tab.č.13

sobota	příjezd	odjezd
dopravní obslužnost	VELMI KVALITNÍ	VELMI KVALITNÍ
počet ÚTJ	135	127
počet obyvatel v obcích	433 724	422 172
počet spojů	1 532	1 431
Ø počet spojů	11	11

sobota	příjezd	odjezd
dopravní obslužnost	KVALITNÍ	KVALITNÍ
počet ÚTJ	69	73
počet obyvatel v obcích	25 271	34 795
počet spojů	390	414
Ø počet spojů	6	6

sobota	příjezd	odjezd
dopravní obslužnost	PRŮMĚRNÁ	PRŮMĚRNÁ
počet ÚTJ	90	101
počet obyvatel v obcích	32 719	34 234
počet spojů	318	356
Ø počet spojů	3	3

sobota	příjezd	odjezd
dopravní obslužnost	MĚNĚ KVALITNÍ	MĚNĚ KVALITNÍ
počet ÚTJ	175	160
počet obyvatel v obcích	39 646	39 945
počet spojů	263	215
Ø počet spojů	1	1

sobota	příjezd	odjezd
dopravní obslužnost	NEKVALITNÍ	NEKVALITNÍ
počet ÚTJ	1 151	1 159
počet obyvatel v obcích	86 662	86 876
počet spojů	x	x
Ø počet spojů	x	x

Zdroj: CHAPS, vlastní zpracování

7) CELKOVÁ KVALITA

DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI

Z pohledu celkové kvality dopravní obslužnosti obcí Jihočeského kraje (mapa č.8) je vidět značná „váha“ Českých Budějovic. Zdejší aglomerace zásadně ovlivňuje sídelní strukturu. S výstavbou nových domů je potřeba nové obytné zóny obsluhovat veřejnou dopravou. V blízkosti města funguje MHD, vzdálenější sídla obsluhuje linková osobní veřejná doprava. Kvalitní dopravní obslužnost se logicky koncentruje taktéž u frekventovaných dopravních tras. Lze vidět závislosti na silnicích I.třídy a železnici. To se týká prakticky všech středisek. Neméně důležité jsou pro systém obslužnosti silnice II. třídy. Ukázkou je silnice č. II/156 ve směru České Budějovice – Trhové Sviny – Nové Hrady nebo Tábor – Mladá Vožice. I v těchto spíše periferních regionech tak může existovat velmi kvalitní dopravní obslužnost. Na základě statistických dat lze hovořit o velmi kvalitní dopravní obslužnosti ¾ obyvatelstva Jihočeského kraje. Nekvalitně jsou obslouženy regiony v pohraničí (Vimperk, Prachatice, Novohradsko, místy Dačicko). Vnitřní periferie představuje Soběslavsko, region Milevska, Mladovožicko (mimo hlavní

komunikaci). V dobrém světle se jeví Strakonice a částečně Blatensko.

Tab.č.14

celkem	
dopravní obslužnost	VELMI KVALITNÍ
počet ÚTJ	91
počet obyvatel v obcích	401 890
počet spojů	8 163
Ø počet spojů	90

celkem	
dopravní obslužnost	KVALITNÍ
počet ÚTJ	175
počet obyvatel v obcích	84 491
počet spojů	7 757
Ø počet spojů	44

celkem	
dopravní obslužnost	PRŮMĚRNÁ
počet ÚTJ	157
počet obyvatel v obcích	34 585
počet spojů	4 186
Ø počet spojů	26

celkem	
dopravní obslužnost	MÉNĚ KVALITNÍ
počet ÚTJ	388
počet obyvatel v obcích	58 632
počet spojů	5 132
Ø počet spojů	13

celkem	
dopravní obslužnost	NEKVALITNÍ
počet ÚTJ	808
počet obyvatel v obcích	38 424
počet spojů	2 975
Ø počet spojů	3

Zdroj: CHAPS, vlastní zpracování

6.2 VZTAH DOPRAVNÍ POLOHY OBCÍ A POČTU OBYVATEL KE KVALITĚ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI

Kvalita dopravní obslužnosti obcí se nejen v Jihočeském kraji odvíjí od charakteristiky dopravní infrastruktury, dopravní sítě. Jak bylo již zmíněno v předcházejících kapitolách, rozlišujeme jak geografickou polohu, tak polohu dopravní, která se často liší. Malé sídlo, svou polohou bezvýznamné se díky průchodu důležité komunikace, či křižovatky (sjezdy, nadjezdy na dálnice atd.) stává velmi důležitým místem. V Jihočeském kraji lze pozorovat tyto závislosti na mapě č. 9. Místa, která měly charakter periferie ve smyslu kvality dopravní obslužnosti, jsou najednou místem výhodné dopravní polohy. Příklad nalezneme v regionu Šumavy. To především díky železnici (Horní Planá, Volary, Vimpersko). Vhodným příkladem jsou jak celostátní, tak i regionální tratě: Tábor – České Budějovice – Horní Dvořiště, Tábor – Písek, Strakonice – Bosňany. Železnice tedy značně zvyšuje vnímání dobré dopravní polohy.

Zkoumání dopravní polohy by mělo prokázat určité vztahy, které charakterizují dopravní polohu obcí vůči počtu obyvatelstva a ve vztahu kvality dopravní obslužnosti – čili počet spojů. Teoreticky a logicky by mělo platit, že čím větší počet obyvatel obce, tím by měla být lepší (kvalitnější) dopravní obslužnost, ale s lepší dopravní polohou by měly být počty spojů veřejné dopravy vyšší. Tato závislost vzniká z logické úvahy.

Na základě daného postupu (kap. 4.3.1) byla zjištěna data o počtech průjezdů a vzdáleností silnic I. a II. třídy a data o celostátních a regionálních tratích. Tyto výsledky byly příslušným způsobem obodovány a graficky zhodnoceny. Z důvodu upřesnění výsledků analýzy závislosti dopravní polohy a obyvatelstva, resp. dopravní obslužnosti, byla provedena korekce pro lepší zvýraznění průběhu daných závislostí (graf. č.6 a č.7). Průběh závislostí byl vytvořen pomocí tzv. lineární regrese v tabulkovém editoru, který je schopen jej vytvořit.

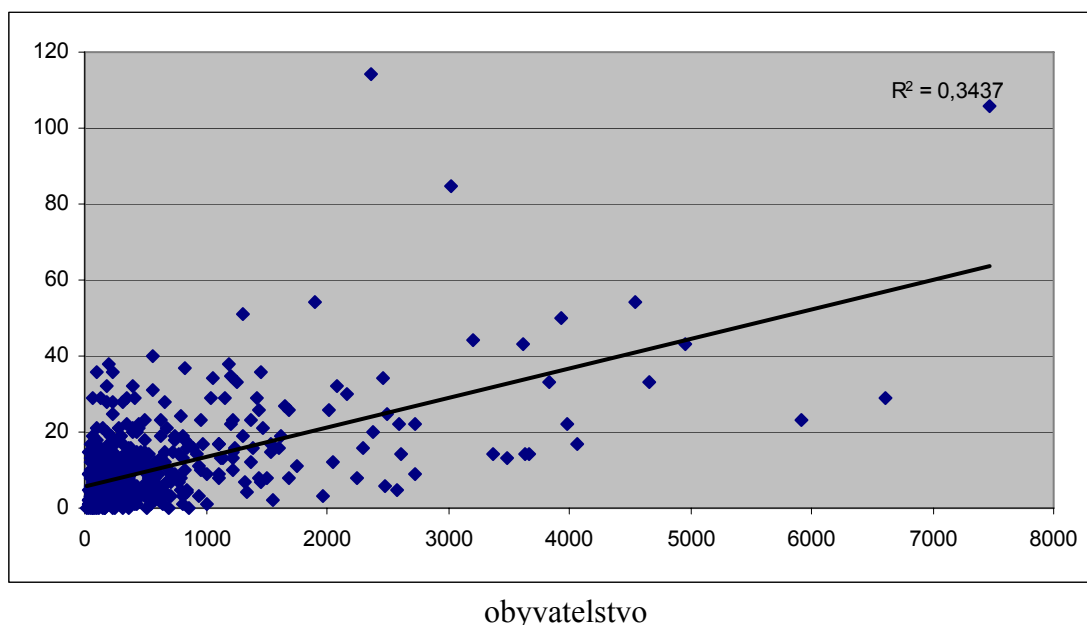
Na grafu č. 6 týkající se vztahu počtu obyvatelstva a dopravní obslužnosti (počet spojů) se potvrdila pouze malá závislost (34%), tj. hodnota spolehlivosti R^2 , která hodnotí souvztažnost obou jevů je $R^2=0,3437$.

Graf č. 7 zabývající se vztahem dopravní obslužnosti a dopravní polohou je závislost ještě menší (25%), $R^2=0,2105$. Tento výsledek je dán způsobem výpočtu, kdy

dochází k ovlivňování četnými příměstskými spoji MHD (Sezimovo Ústí – 106 spojů), dále porovnávání několika typů komunikací (I.třída, II.třída), kdy z časových důvodů nebylo možné analyzovat silnice nižší třídy, která by vedla k větší diferenciaci výsledků.

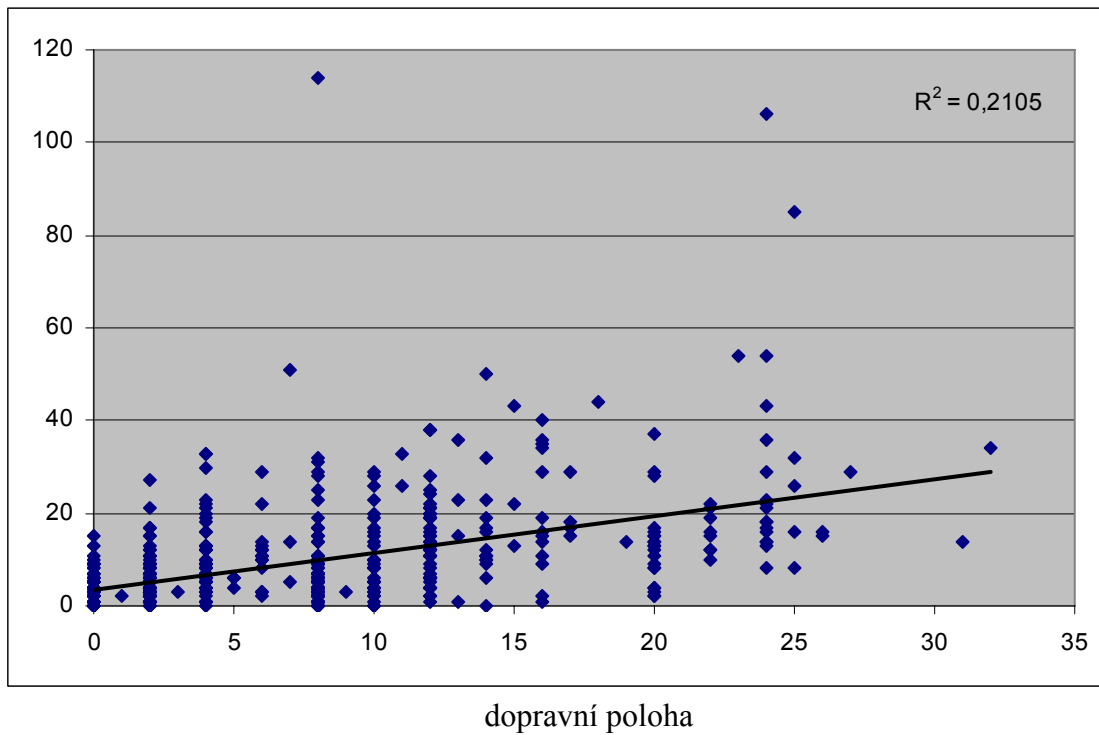
Na základě zvolené metodiky se jedná o méně průkazné výsledky a u obou grafů platí velmi malá závislost. Platí však, že počet obyvatel pro celkový počet spojů je významnější, než dopravní poloha obce, což se zdá v rozporu s logickou úvahou. Přestože jde o výsledek s malou průkazní schopností, můžeme hovořit i o určitých extrémních jevech. Například Sezimovo Ústí má velký počet obyvatel i spojů. Není však střediskem, neboť v blízkosti se nachází významnější město Tábor.

Graf č.6 Závislost počtu spojů a počtu obyvatelstva



Zdroj: SLDB 2001, CHAPS, vlastní zpracování

Graf č.7 Závislost počtu spojů a počtu obyvatelstva



Zdroj: SLDB 2001, CHAPS, vlastní zpracování

7. ZÁVĚR

V podmínkách Jihočeského kraje i celé České republiky, je veřejná hromadná doprava klíčovým faktorem místního rozvoje. Nejen pro budoucnost, ale především pro současnost představuje dopravní systém strategickou oblast každodenního života lidí. Můžeme na základě předchozích závěrů a myšlenek konstatovat, že Jihočeský kraj má poměrně dobře vyvinutý systém veřejné dopravy, resp. dopravní obslužnosti. I když není obecně naše veřejná doprava nejmodernější a často ani nefungují elementární služby (placené WC na nádraží). Přes některé nedostatky se můžeme na veřejnou dopravu v podmínkách České republiky na cestách spolehnout.

Předkládaná práce se zabývala zhodnocením dopravní obslužnosti Jihočeského kraje z hlediska kvality. Hlavní cíl práce byl splněn s tím, že nejkvalitnější dopravní služby nabízejí logicky velká města spolu s přidruženými obcemi. Nejméně kvalitní dopravní obslužnost zaujímají hraniční oblasti (např. Šumava – Vimpersko, Prachaticko + VVP Boletce, oblast SV od Vyššího Brodu, Novohradsko, JZ Dačicka, Mladovožicko, Milevsko) Z kartogramů také vyplývá vliv dopravních komunikací. Příkladem je „hvězdicové“ spádující obce kolem Jindřichova Hradce. závislost na dopravních cestách Toto se však pomocí závislost lineární regrese (hodnota spolehlivosti R^2) nepotvrdilo, zde je příkládána naopak větší váha počtu obyvatel.

V zásadě lze považovat hlavní i dílčí cíle, které byly vytyčeny za splněné (vymezení funkčních regionů; vytvoření metodiky a zhodnocení kvality dopravní obslužnosti v jednotlivých časových segmentech podle zadaných kritérií, zhodnocení vztahu dopravní polohy obcí a počtu obyvatel ke kvalitě dopravní obslužnosti – tento cíl byl splněn částečně). Co se týká hypotéz, tak ty byly v zásadě také splněny. Průměrný počet ranních spojů skutečně převyšuje počet odpoledních, večerních spojů i spojů během celého pracovního dne. Tím pádem můžeme hovořit o poledním sedlu, i když není příliš markantní . Nakonec zanedbatelný je poměr mezi příjezdy a odjezdy sobotních spojů do a ze střediska. Výrazný kvalitativní prvek v dopravní obslužnosti je v sobotu železniční doprava.

8. LITERATURA

BRINKE, J. (1999): *Úvod do geografie dopravy*. Praha, 112 s.

BŘEZINA, E. (2007): *Požadavky uživatele na osobní dopravu* In: Rozvoj systémů osobní dopravy z hlediska respektování požadavků uživatele, Sborník příspěvků, Dopravní fakulta Jana Pernera, Pardubice, s. 12 - 16.

ČEKAL, J. (2006): *Jihočeský kraj: regionálně geografická analýza prostorové mobility obyvatelstva*. Disertační práce. Přírodovědecká fakulta, Masarykova univerzita v Brně, Brno, 103s.

DANĚK, J., KŘIVDA, V.(2003): *Základy dopravy*. Ostrava, 190 s.

GNAP, J. (2007): *Výber druhu osobnej dopravy z pohľadu cestujúceho*. In: Rozvoj systémů osobní dopravy z hlediska respektování požadavků uživatele, Sborník příspěvků, Dopravní fakulta Jana Pernera, Pardubice, s. 26 - 31.

HAMPL, M., GARDAVSKÝ, V., KÜHNL, K., (1987): *Regionální struktura a vývoj systému osídlení ČSR*. Univerzita Karlova, Praha, 255 s.

HAMPL, M., (1998): *Realita, společnost a geografická organizace: hledání integrálního řádu*. Přírodovědecká fakulta Univerzity Karlovy, Praha, 110 s.

HONS, J. (1975): *Dejiny dopravy na území ČSSR*. Bratislava, 310 s.

HOYLE, B., KNOWLES, R.(1998): *Modern transport geography*. Chichester, 374 s.

HUDEČEK, T. (2010): *Dostupnost v Česku v období 1991-2001: vztah k dojížděcí do zaměstnání a do škol*. Praha, 141 s.

HŮRSKÝ, J.(1978): *Metody oblastního členění podle dopravního spádu (Úvod do teorie předělů osobní dopravy)*. Praha, 95 s.

- CHÁBERA, s., (1985): *Neživá příroda*, Jihočeské nakladatelství, Vimperk, 269 s.
- CHLAŇ, A. (2007): *Financování dopravní obslužnosti ve vazbě na náklady uživatele*
In: Rozvoj systémů osobní dopravy z hlediska respektování požadavků uživatele,
Sborník příspěvků, Dopravní fakulta Jana Pernera, Pardubice, s. 40 – 43.
- JEŽEK, J. (2007): *Součinnost individuální a veřejné dopravy v rámci dopravního systému*
In: Rozvoj systémů osobní dopravy z hlediska respektování požadavků uživatele,
Sborník příspěvků, Dopravní fakulta Jana Pernera, Pardubice, s. 44 – 47.
- JIČÍNSKÝ, K. (2001): *Automobily Aero a jejich doba*. Brno, 2001, 184 s
- KRÁLÍK, J. (2010): *Kolozvědná expedice 2010 – VI*. Motor Journal, č. 7/8, s.60 – 62.
- KUBEŠ, J. (ed), (2000): *Problémy stabilizace venkovského osídlení ČR*, katedra geografie Pedagogické fakulty JU, České Budějovice, 163 s.
- MARADA, M. (2010): *Doprava a geografická organizace v Česku*. Praha, 165 s.
- MIRVALD, S. (1999): *Geografie dopravy I*. Plzeň, 71 s.
- MIRVALD, S. (2000): *Geografie dopravy II*. Plzeň, 57 s.
- MIRVALD, S (2002): *Geografie dopravy III*. Plzeň, 43 s.
- MIŠTERA, L., (1984): *Geografie krajů ČSSR*, SPN, 339 s.
- MIŠTERA, L., (1985): *Geografie Československé socialistické republiky*, SPN, 385 s.
- MOJŽÍŠ, V. (1999): *Aspekty regionální osobní dopravy*, In Sborník příspěvků V. mezinárodního kolokvia V. ŽELVRS`99, Problematika regionální dopravy, Dopravní fakulta Jana Pernera, Pardubice, s. 36 – 41.

NUHN, H., HESSE, M.(2006) *Verkehrsgeographie*. Paderborn, 379 s.

PASTOR, O., ŠĚRBA, R. (2005): *Osobní doprava v území a regionech*. Fakulta dopravní, České vysoké učení technické v Praze, 107 s.

ROBEŠ, M., (1997): *Rozvoj veřejné dopravy jako nezbytné služby ve veřejném zájmu*. In: Patrik, M. (ed): *Alternativní trendy dopravní politiky v ČR*, Sborník z dopravního semináře v Rybníku u Poběžovic, Český a Slovenský dopravní klub, s. 119 – 128.

RODRIGUE, J-P., COMTOIS, C., SLACK, B. (2009): *The geography of transport system*, London/New York, 352 s.

ŠLAPMA, O. (1967): *Všeobecná geografie dopravy*, Praha, 116 s.

TOUŠEK, V., KUNC, J., VYSTOUPIL, J. (2008): *Ekonomická a sociální geografie*, Plzeň, 411 s.

Internetové zdroje:

HORŇÁK, M. (2008): *Význam dopravní polohy procese koncentracie obyvatelstva v Slovenskej republike*, In Kvizda, M., Tomeš, Z. (eds.): *Konkurencieschopnosť a konkurencia v železničnej doprave - ekonomické a regionálne aspekty regulácie konkurenčného prostredia*, zborník príspevkov Seminár Telč 2008. pp. 132-141. ISBN 978-80-7399-557-7 [cit. 8.12.2011], dostupné z:

<http://www.humannageografia.sk/clanky/Hornak_2008.pdf>

KRAFT, S. (2007) *Regionální hromadná doprava Karlovarského kraje* [online], České Budějovice, 85 s. Diplomová práce, [cit. 8.12.2011], dostupné z:

<<http://wstag.jcu.cz/StagPortletsJSR168/KvalifPraceDownloadServlet?typ=1&adipidno=4151>>

KRAFT, S.(2011): *Aktuální změny v dopravním systému České republiky: geografická analýza* [online], Brno, 156 s. Disertační práce, [cit. 8.12.2011], dostupné z:

<http://is.muni.cz/th/272284/prif_d/dizertacni_prace.pdf>

KRAFT, S. (2009): *Dopravní hierarchie středisek osídlení České republiky a její změny v transformačním období: geografická analýza* [online], Brno, 70 s. Rigorózní práce, [cit. 8.12.2011], dostupné z:

<http://is.muni.cz/th/272284/prif_r/Rigorozni_prace_cwi8r.pdf>

MARADA, M. (2003): *Dopravní hierarchie středisek Česku: vztah k organizaci osídlení* [online], Praha, 116s. Disertační práce. [cit. 8.12.2011], dostupné z:

<http://web.natur.cuni.cz/~ksgrrsek/geografiedopravy_cz/dwnl/dopravni_hierarchie_stredisek_v_cesku.pdf>

MARADA, M. (2005 – 2007): *Vertikální a horizontální dopravní poloha středisek osídlení Česka*, grantový projekt č. 205/05/ P216 Doprava a geografická organizace společnosti. [cit. 8.12.2011], dostupný z:

<http://web.natur.cuni.cz/~ksgrrsek/geografiedopravy_cz/dwnl/dopravni_poloha_stredisek.pdf>

MICHNIAK, D. (2002): *Dostupnost jako geografická kategória a jej význam při hodnotení územno-správného členenia Slovenska* [online], Bratislava, 125 s. Dizetačná praca, [cit. 8.12.2011], dostupné z:

<http://www.geography.sav.sk/sk/personal/michniak/Michniak_PhD_thesis.pdf>

SEIDENGLANZ, D. (2007): *Dopravní charakteristiky venkovského prostoru* [online], Brno, 171 s. Disertační práce, [cit. 8.12.2011], dostupné z:

<http://is.muni.cz/th/11114/prif_d/Seidenglanz__dizertace_.pdf>

ŽÁK, J. (2006): *Porovnání dopravní obslužnosti obcí v ČR a stanovení základních kritérií standardu dopravní obslužnosti obcí* [online], 35 s. Redakční zpráva, [cit. 8.12.2011], dostupné z:

<<http://www.smocr.cz/data/files/srovnani-standardu-do-mezi-kraji-cr-zkracena-vyz-zprava.pdf>>

Ostatní zdroje:

Jízdní řád CHAPS spol s.r.o. [offline], 2011 – 2012

Jízdní řád IDOS [online], [cit. 8.12.2011] dostupné z :
<<http://jizdnirady.idnes.cz/vlakyautobusymhdvse/spojeni/>>

Český statistický úřad < <http://www.czso.cz/csu/redakce.nsf/i/home> > [cit. 21.3.2012]

Národní technické muzeum Praha, dostupné z: <<http://www.ntm.cz/>> [cit. 8.12.2011]

Technické muzeum Vídeň, dostupné z: <<http://www.technischesmuseum.at/>> [cit. 8.12.2011]

Muzeum Mnichov, dostupné z: <<http://www.deutsches-museum.de/> > [cit. 8.12.2011]

Dopravní muzeum Coventry, dostupné z: <<http://www.transport-museum.com/> > [cit. 8.12.2011]

Česká televize, dostupné z <<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/ekonomika/83380-mozartovy-koule-se-budou-balit-v-cesku/>> [cit.16.4.2012]

Spojené státy českýma očima, dostupné z < <http://usa.qex.cz/Doprava> > [cit. 24.4.2012]

Letecký informační server, dostupný z
<<http://www.letectvi.cz/letectvi/Article66588.html>> [cit. 25.4.2012]

Sdružení automobilového průmyslu, dostupný z <<http://www.autosap.cz/sfiles/diag-reg-VYVOJ.gif>> [cit.1.4.2012]

EUROSKOP.CZ, dostupný z <<http://www.euroskop.cz/8917/sekce/primarni-pravo/>>
[cit.1.4.2012]

Evropské unie, dostupný z
<http://europa.eu/documentation/official-docs/index_cs.htm> [cit.1.4.2012]

SŽDC, dostupný z < <http://www.szdc.cz/o-nas.html> > [cit. 25.4.2012]

Mapový server Mapy.cz, dostupný z < <http://www.mapy.cz/#q=&t=s> > [cit. 25.4.2012]

Mapový server Gogole.com, dostupný z < <http://maps.google.cz/maps?hl=cs&tab=wl> >
[cit. 25.4.2012]

ČSÚ, dostupný z <<http://www.czso.cz/csu/2005edicniplan.nsf/p/1372-05>>
[cit. 26.4.2012]

Regionální informační servis, dostupný z
<http://www.risy.cz/Files/Images/mapy/mapy_ke_stazeni/Eureg_2010_mapa_SRAFY.jpg> [cit.26.4.2012]

4koridor, dostupný z < <http://www.4koridor.cz/archives/4690> > [cit.1.4.2012]

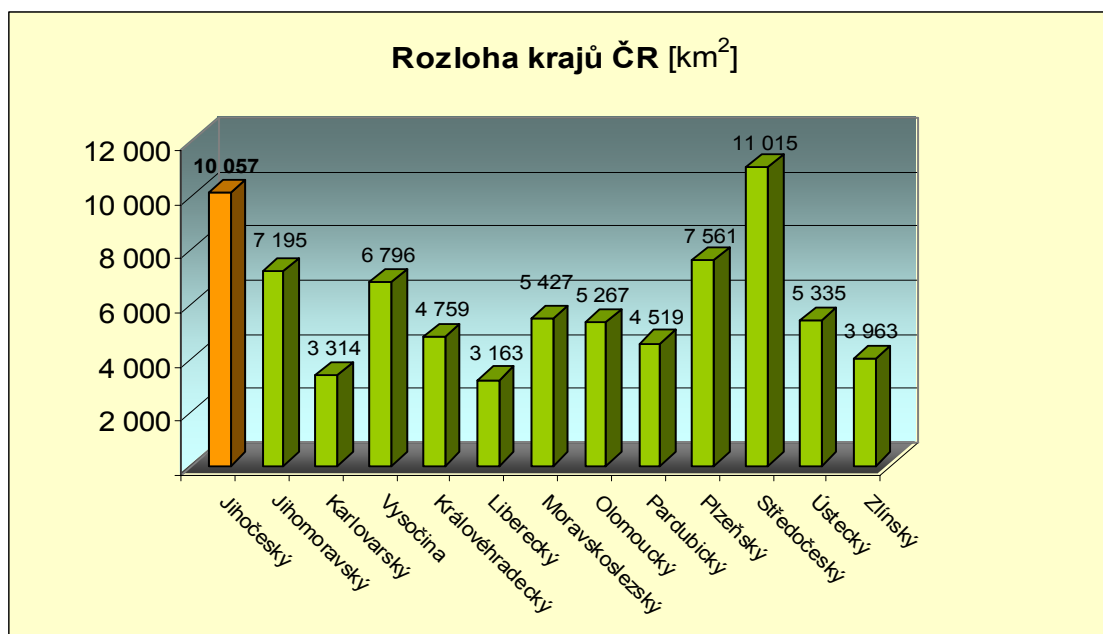
ŘSD, dostupný z
<http://www.rsd.cz/sdb_intranet/sdb/download/prehledy_2012_1_jc.pdf> [cit.
29.4.2012]

Jihočeský koordinátor dopravy (JIKORD), dostupný z
< <http://www.jikord.cz/prezentace/smluvni-dopravci,126.html>> [cit.1.4.2012]

9. PŘÍLOHA

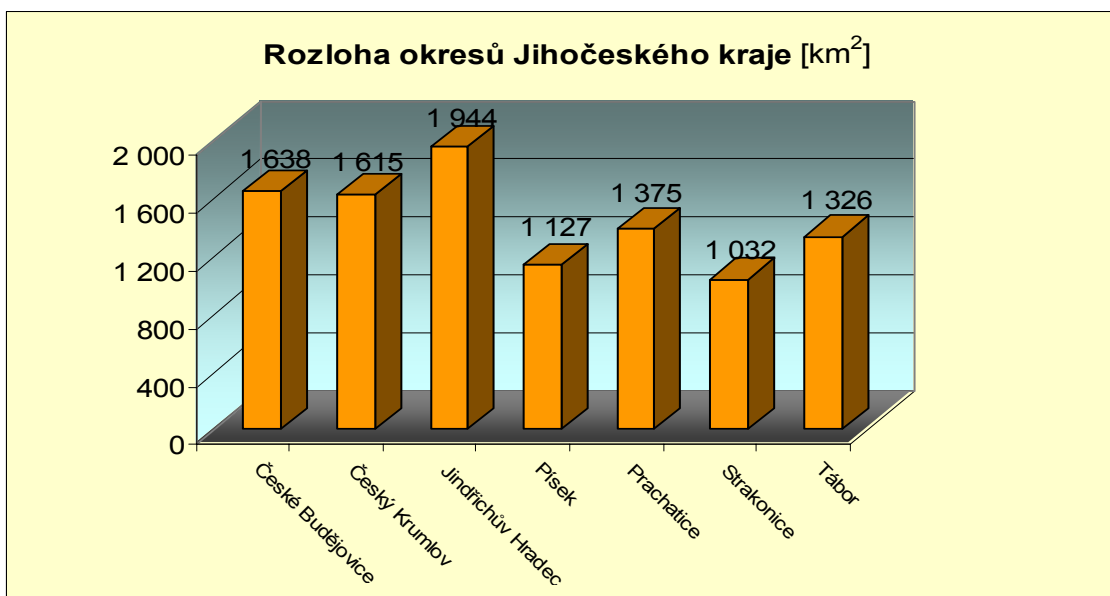
GRAFY - kap.5

Graf č.8 Rozloha krajů ČR (bez Prahy)



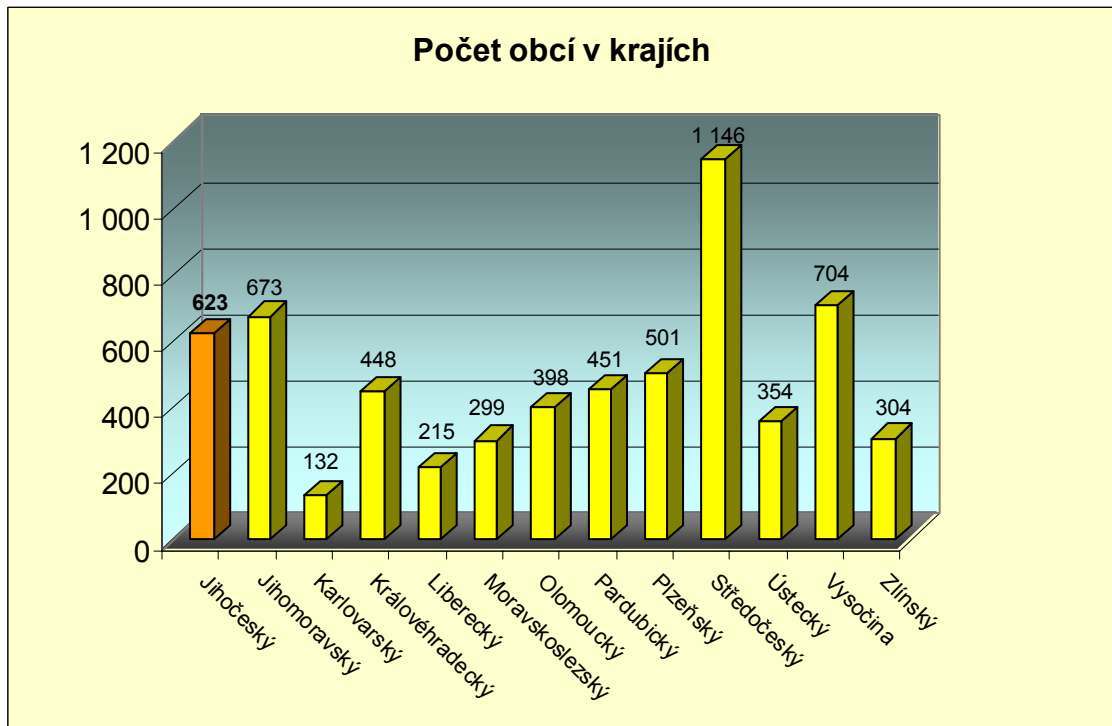
Zdroj: ČSÚ 2012, vlastní úprava

Graf č.9 Rozloha okresů Jihočeského kraje



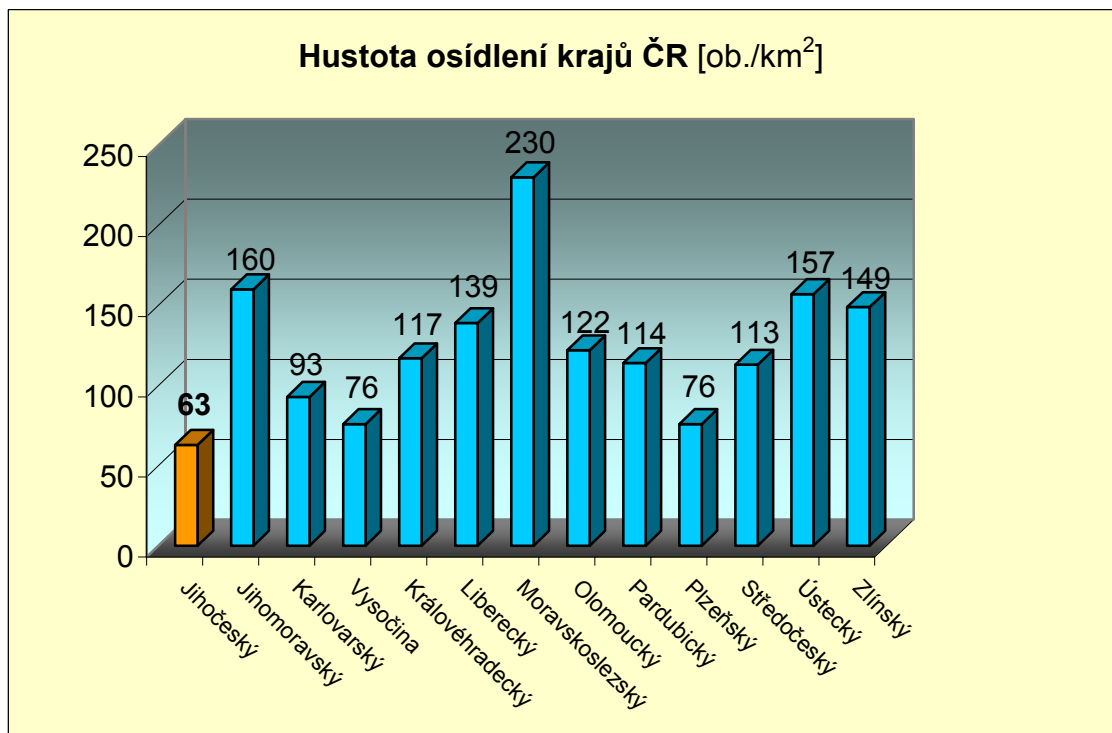
Zdroj: ČSÚ 2012, vlastní úprava

Graf č.10 Počet obcí v krajích



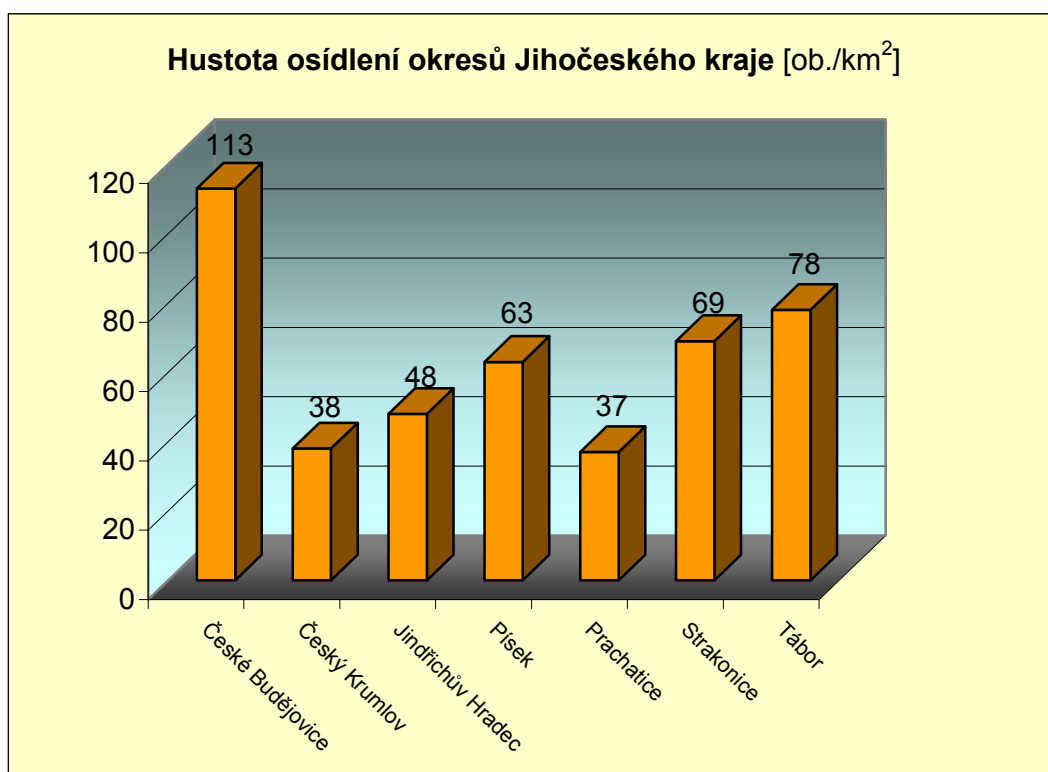
Zdroj: ČSÚ 2012, vlastní úprava

Graf č.11 Hustota osídlení v krajích ČR



Zdroj: ČSÚ 2012, vlastní úprava

Graf č.12 Hustota osídlení v okresech Jihočeského kraje



Zdroj: ČSÚ 2012, vlastní úprava

Kritéria dopravní polohy obcí

obec	počet obyvatel	I.třída - průjezd	I.třída-do 5 km	I.třída- 5,5 - 10 km	II.třída - průjezd	celostátní dráha	regionální dráha	počet spojů	body
		počet	vzdálenost	vzdálenost	počet	body	body		korekce
Adamov	508		0,8					0	8
Albrechtice n.Vltavou	811			10	4			13	6
Babice	77			10				6	2
Balkova Lhota	121		1,5			2		15	20
Báňovice	111							3	0
Bavorov	1444			9,4	5		1	26	11
Bečice	66							0	0
Bečice	107				2			8	2
Bednárec	104		1,7		2	2		16	22
Bednářeček	186			6,3	2	2		11	16
Bechyně	5915			10	4		1	23	10
Bělčice	975			8	2		1	17	8
Běleč	187				2			3	2
Benešov nad Černou	1220				2			10	2
Bernartice	1219	2			2			23	14
Besednice	798			7,9	2			5	4
Bezdědovice	309		2,6		2		1	17	14
Bílsko	202		4,8		2			2	10
Blažejov	299			5,5			1	11	6
Bohdalovice	265			8,7				6	4
Bohumilice	317		0,9				1	28	12
Bohunice	45			8,9				5	2
Boletice	274		3,1					2	8
Borek	1143	2						13	12
Borkovice	92		4,3					0	8
Borotín	507			7,6	2			9	4
Borová Lada	277			10	2			5	4
Borovany	224		3,4					2	8
Borovany	3627				3	2		43	15
Borovnice	92			7				7	2

obec	počet obyvatel	I.třída - průjezd	I.třída-do 5 km	I.třída- 5,5 - 10 km	II.třída - průjezd	celostátní dráha	regionální dráha	počet spojů	body
		počet	vzdálenost	vzdálenost	počet	body	body		korekce
Boršov nad Vltavou	926	2					1	14	16
Bořetín	83		3,2					1	8
Bošice	297		3,2					2	8
Bošilec	200		0,7					1	8
Boudy	184		1,5					9	8
Božetice	406		1,3					4	8
Bradáčov	73			7,7				2	2
Branice	302		4,1			2		13	20
Branišov	160		4,8					14	8
Bratronice	54			8,6				4	2
Brloh	1011				2			9	2
Břehov	110		3					9	8
Březí	81			6,5				3	2
Březina	159				2			3	2
Březnice	223				2			3	2
Budeč	232			9,6	4			8	6
Budislav	460				2			3	2
Budíškovice	794				2			8	2
Budkov	76							1	0
Budyně	40			6,8	2			1	4
Bujanov	572		2,4			2		12	20
Buk	287		5					5	8
Bušanovice	257			7,9				2	2
Buzice	141		3,6		1			3	9
Cehnice	443	2						12	12
Cep	180			6				3	2
Cerhonice	122		0,7					6	8
Cizkrajov	584							2	0
Čakov	198			10				12	2
Čečelovice	156			9				1	2
Čejetice	859		4,2			2		17	20

obec	počet obyvatel	I.třída - průjezd	I.třída-do 5 km	I.třída- 5,5 - 10 km	II.třída - průjezd	celostátní dráha	regionální dráha	počet spojů	body
		počet	vzdálenost	vzdálenost	počet	body	body		korekce
Čejkovice	285		1					6	8
Čenkov u Bechyně	57							3	0
Čepřovice	199			6,3	2			5	4
Černá v Pošumaví	824	2			1		1	18	17
Černýšovice	87							0	0
Červený Hrádek	223			7,4	2			5	4
České Velenice	3481			10	1	2		13	15
Český Rudolec	1003				2			1	2
Čestice	952			7	2			10	4
Číčenice	449		2,7		2	2		22	22
Čimelice	1041	2				2		29	24
Číměř	667			7,8	2			12	4
Čížkrajice	259							6	0
Čížová	828		2,7			2		37	20
Čkyně	1426	2			1		1	29	17
Člunek	453			8	2			13	4
Dasný	229	2						25	12
Dešná	687				2			3	2
Deštná	676				2			7	2
Dírná	470			6,7				4	2
Dívčí Kopy	61		2					9	8
Dívčice	511				2	2		10	14
Dlouhá Lhota	172			8,7				5	2
Dobev	694		3,5		2			0	10
Dobrá Voda u Č.B.	2368		2,7					114	8
Dobrohošť	44							13	0
Dobronice u Bechyně	100			7,6				2	2
Dobšice	117							9	0
Dolní Bukovsko	1436		4,1		2			8	10
Dolní Dvořiště	1228	2						13	12
Dolní Hořice	813		1,5					3	8

obec	počet obyvatel	I.třída - průjezd	I.třída-do 5 km	I.třída- 5,5 - 10 km	II.třída - průjezd	celostátní dráha	regionální dráha	počet spojů	body
		počet	vzdálenost	vzdálenost	počet	body	body		korekce
Dolní Hrachovice	137			10	2			16	4
Dolní Novosedly	189		0,4					32	8
Dolní Pěna	107		1					1	8
Dolní Třebonín	662		0,3					4	8
Dolní Žďár	109	2						15	12
Domanín	298			5,6	2			3	4
Doňov	92	2				2		18	24
Doubravice	247			9,3				4	2
Doubravice	187		4					28	8
Doudleby	353			6				11	2
Drahonice	370	2			2			12	14
Drahotěšice	206		1,5					7	8
Drahov	171			5,6	2			0	4
Drachkov	146		5					4	8
Dráčov	249	3			1	2		14	31
Dražice	676	2						21	12
Dražič	248			8	3			6	5
Dražičky	73			8,4				9	2
Drážov	274							3	0
Drhovice	188	2						20	12
Drhovle	587	2						6	12
Droužetice	112		3,3					4	8
Drslavice	66							0	0
Drunče	60				2			3	2
Dřešín	258			9,2	2			8	4
Dříteň	1323			9,2	2			7	4
Dub	399							4	0
Dubičné	279		3					4	8
Dubné	1100			7,8				17	2
Dunajovice	188		3,7					5	8
Dvory	65							7	0

obec	počet obyvatel	I.třída - průjezd	I.třída-do 5 km	I.třída- 5,5 - 10 km	II.třída - průjezd	celostátní dráha	regionální dráha	počet spojů	body
		počet	vzdálenost	vzdálenost	počet	body	body		korekce
Dvory nad Lužnicí	324		0,8		2	2		12	22
Dynín	349	2				2		13	24
Frahelž	158		0,2			2		13	20
Frymburk	1343			9,2	3			4	5
Habří	90			9,7				8	2
Hadravova Rosička	62		1,5					9	8
Hajany	87		3,1					5	8
Hájek	40							9	0
Halámky	164	2			1			1	13
Hamr	365		3		2			3	10
Hartmanice	183							5	0
Haškovicova Lhota	84			6,7				3	2
Hatín	202			5,7				7	2
Heřmaň	141			6,3				8	2
Heřmaň	222			6,5		2		11	14
Heřmaněč	80			5,8	2			1	4
Hlasivo	184			10				6	2
Hlavatce	137		1,7					3	8
Hlavatce	388			7,8				4	2
Hlincová Hora	237		4,6					7	8
Hluboká nad Vltavou	4546		4		3	2		54	23
Hlupín	97			7	2			3	4
Hodětín	91				3			3	3
Hodonice	126							1	0
Holubov	948			9,3			1	11	6
Homole	832		1,2		2			10	10
Horní Dvořiště	504			7,4		2		10	14
Horní Kněžeklady	110							7	0
Horní Meziříčko	109		1,1					2	8
Horní Němčice	95		2,1		2			1	10
Horní Pěna	477		3,9		2			13	10

obec	počet obyvatel	I.třída - průjezd	I.třída-do 5 km	I.třída- 5,5 - 10 km	II.třída - průjezd	celostátní dráha	regionální dráha	počet spojů	body
		počet	vzdálenost	vzdálenost	počet	body	body		korekce
Horní Planá	2290	2					1	16	16
Horní Poříčí	297		0,5					11	8
Horní Radouň	247			5,5				9	2
Horní Skrýchov	83		1				1	14	12
Horní Slatina	138			10	2			8	4
Horní Stropnice	1554				2			2	2
Horní Vltavice	395	2			1		1	15	17
Hornosín	70			6,7				1	2
Horosedly	112	2						2	12
Hořice na Šumavě	802	2					1	19	16
Hosín	668		2,2			2		28	20
Hoslovice	175							2	0
Hospřiz	379		4,3		2			14	10
Hosty	160							5	0
Hoštice	174		1				1	6	12
Hradce	43			8			1	10	6
Hracholusky	500				2			15	2
Hrachoviště	78			9,6	2			6	4
Hranice	239			5,5				2	2
Hrazany	274			7,3				3	2
Hrdějovice	1508		0,8			2		8	20
Hrejkovice	435	2						6	12
Hříšice	331				2			6	2
Hůry	432		0,2					5	8
Husinec	1303				3		1	51	7
Hvozdec	63		2,6					3	8
Chelčice	334		4					7	8
Chlum	167		4,3					9	8
Chlum u Třeboně	2251		2,8		2			8	10
Chlumany	299							8	0
Chlumec	53		1			2		8	20

obec	počet obyvatel	I.třída - průjezd	I.třída-do 5 km	I.třída- 5,5 - 10 km	II.třída - průjezd	celostátní dráha	regionální dráha	počet spojů	body
		počet	vzdálenost	vzdálenost	počet	body	body		korekce
Chobot	57			7,7				3	2
Chotěmice	134							5	0
Chotoviny	1534	2				2		17	24
Chotýčany	216		0,5		2	2		19	22
Choustník	513			10				7	2
Chrástany	711			8,7	2			9	4
Chrástovice	257			9	2			4	4
Chrbonín	141			7,2				2	2
Chroboly	450				2		1	12	6
Chvalovice	195							4	0
Chvalšiny	1123			5,5	2			13	4
Chýnov	2089	2			1	2		32	25
Chyšky	1104			8,8	2			9	4
Jankov	372								0
Jarošov nad Nežárkou	1061	3			2	2		34	32
Jedlany	65			5,5				4	2
Jetětice	294		3,1			2		11	20
Jickovice	102			6,7				4	2
Jilem	113	2						1	12
Jílovice	846					2		16	12
Jinín	188		0,6					3	8
Jistebnice	2045			6,1	4			12	6
Jivno	178		4,1						8
Kačlehy	59			7				1	2
Kadov	393			7,7	2			3	4
Kájov	1250						1	33	4
Kalenice	99			9,7				1	2
Kamenná	259							5	0
Kamenný Malíkov	67		4,7					3	8
Kamenný Újezd	1901	2				2		54	24
Kardašova Řečice	2017	2			1	2		26	25

obec	počet obyvatel	I.třída - průjezd	I.třída-do 5 km	I.třída- 5,5 - 10 km	II.třída - průjezd	celostátní dráha	regionální dráha	počet spojů	body
		počet	vzdálenost	vzdálenost	počet	body	body		korekce
Katov	76			10				1	2
Katovice	1247	2			1	2		16	25
Kestřany	632			6,5				13	2
Kladruby	132			5,6				4	2
Klec	201		2,6		2			5	10
Klenovice	413	2						6	12
Kluky	494		4,3					6	8
Kocelovice	176		3,1		2			5	10
Komárov	123				2			5	2
Komařice	249			7,3	2			7	4
Kostelec nad Vltavou	411	2						4	12
Kostelní Radouň	247		3,9					9	8
Kostelní Vydří	159			9,6				4	2
Košice	685		1,7					7	8
Košín	63		3					9	8
Kovářov	1452			5,5	2			7	4
Kožlí	55		2,6					1	8
Krajníčko	94			7,8				4	2
Králova Lhota	201		1,3					4	8
Kraselov	242			6,9				4	2
Krašovice	134		1					5	8
Krátošice	119		4,8					2	8
Kratušín	53							4	0
Krejnice	61							4	0
Krtov	142			7,7				5	2
Krty-Hradec	125		2,6					2	8
Křemže	2500			10	2		1	25	8
Křenovice	144	2						21	12
Křišťanov	133				2			2	2
Křižanov	85			5,5				3	2
Ktiš	492				2			3	2

obec	počet obyvatel	I.třída - průjezd	I.třída-do 5 km	I.třída- 5,5 - 10 km	II.třída - průjezd	celostátní dráha	regionální dráha	počet spojů	body
		počet	vzdálenost	vzdálenost	počet	body	body		korekce
Kubova Huť	110	2					1	15	16
Kučeř	169			6,3				4	2
Kunžak	1473				4			21	4
Kuřimany	27		4,7					2	8
Kváskovice	100		4,9					6	8
Květov	109			9				4	2
Kvilda	171				2			6	2
Kvítkovice	82							8	0
Lásenice	493	2			1			23	13
Lažánky	68		5					6	8
Lažany	116			7,2				2	2
Lažiště	318							7	0
Lčovice	120		0,3				1	12	12
Ledenice	2162			8	2			30	4
Lenora	809	2					1	1	16
Lety	284	2						2	12
Lhenice	1760				2			11	2
Libějice	106		5				1	9	12
Libějovice	455		1,5					15	8
Libětice	77			6,1				6	2
Libín	306		3,8					7	8
Libníč	373		1					5	8
Lipí	536			8				8	2
Lipno nad Vltavou	547				2		1	3	6
Lipovice	177							4	0
Lišov	3936	2			2			50	14
Litochovice	253		4		2			4	10
Litvínovice	1191	2						38	12
Lnáře	777	2			3		1	14	19
Ločenice	576			5,7				7	2
Lodhéřov	604				2			9	2

obec	počet obyvatel	I.třída - průjezd	I.třída-do 5 km	I.třída- 5,5 - 10 km	II.třída - průjezd	celostátní dráha	regionální dráha	počet spojů	body
		počet	vzdálenost	vzdálenost	počet	body	body		korekce
Lom	131			5,5				3	2
Lom	128		3,9					4	8
Lomnice nad Lužnicí	1603	2			2	2		16	26
Loučovice	1960				2		1	3	6
Lužice	46			10				1	2
Lužnice	372		0,4			2		16	20
Mačkov	293		2,1				1	19	12
Mahouš	152			8,3				5	2
Majdalena	492	2				2		18	24
Malenice	613		1,6				1	11	12
Malonty	1108			9,6	2			8	4
Malovice	637		1,8					3	8
Malšice	1684			7,9	2		1	26	10
Malšín	113							0	0
Mazelov	209		4,2					6	8
Mažice	173			7,3				0	2
Mečichov	248			9,8				3	2
Měky nec	28			6,8				2	2
Meziříčí	132		0,3			2		29	20
Mezná	106			6,9				5	2
Mičovice	318							9	0
Milejovice	53		2,9					6	8
Miloňovice	278		2,6					4	8
Minice	36		4,5					1	8
Mirkovice	396			5,5	2			20	4
Mirovice	1103		0,2					17	8
Mirovice	1688	2			1	2		8	25
Mišovice	254		3,5					1	8
Mladá Vožice	2727				6			22	6
Mladošovice	277			10	2			6	4
Mlýny	145				2			2	2

obec	počet obyvatel	I.třída - průjezd	I.třída-do 5 km	I.třída- 5,5 - 10 km	II.třída - průjezd	celostátní dráha	regionální dráha	počet spojů	body
		počet	vzdálenost	vzdálenost	počet	body	body		korekce
Mnichov	231		3,1					2	8
Modrá Hůrka	80			9,8				7	2
Mojné	201		4,4					2	8
Mokrý Lom	65			6,3				8	2
Mutěnice	192		2,3					7	8
Mydlovary	273			7,1				4	2
Myslín	92		2,6			2		2	20
Myskovice	342		1,5					8	8
Myštice	281			7,8	2			12	4
Nadějkov	736			9,9	2			9	4
Nákří	214			6,5	2			2	4
Nasavrky	32		3			2		15	20
Nebahovy	420							10	0
Nebřehovice	133	2						6	12
Nedabyle	232		5		2			28	10
Němčice	107			8,1				6	2
Němčice	184			6,1	2			13	4
Němětice	116		3,7					10	8
Nemyšl	280		4,5					4	8
Neplachov	364	2				2		8	24
Nerestce	94		0,5					2	8
Netolice	2614			6	5			14	7
Netřebice	438	2						20	12
Nevězice	146		3,2					5	8
Nicov	86				2			2	2
Nihošovice	290		1,9					10	8
Nišovice	211		1,5				1	19	12
Nová Bystřice	3369			6,8			1	14	6
Nová Olešná	111	2						5	12
Nová Pec	628		3				1	4	12
Nová Včelnice	2463	2					1	34	16

obec	počet obyvatel	I.třída - průjezd	I.třída-do 5 km	I.třída- 5,5 - 10 km	II.třída - průjezd	celostátní dráha	regionální dráha	počet spojů	body
		počet	vzdálenost	vzdálenost	počet	body	body		korekce
Nová Ves	83							2	0
Nová Ves	387							9	0
Nová Ves	556			6,3	2	2		40	16
Nová Ves nad Lužnicí	320			5,5	2	2		2	16
Nová Ves u Chýnova	227		1,9					3	8
N. Ves u Mladé Vožice	188			8	2			6	4
Nové Hrady	2591				3	2		22	15
Nové Hutě	91							5	0
Novosedly	336		2,5		2			10	10
Novosedly nad Nežárkami	652		2,5		2			6	10
Okrouhlá	63		4,7		2			19	10
Okrouhlá Radouň	168		3					11	8
Oldřichov	232			8,1				5	0
Olešná	85		2					2	8
Olešnice	713							3	0
Olešník	719			9,1				7	2
Olšovice	35		4,9					5	8
Omlenice	439		3,4			2		14	20
Opařany	1389	2			2			16	14
Orlík nad Vltavou	339		0,7					5	8
Osek	604		4,1		2			4	10
Osek	133		5					4	8
Oslov	281			6,2	2			7	4
Ostrolovský Újezd	110							6	0
Ostrovec	362			5,4		2		0	14
Paračov	86		3,2					6	8
Paseky	140			6,2	2			7	4
Peč	358				2		1	10	6
Pěčnov	52				2			12	2
Petříkov	268					2		11	12
Písečné	552				2			4	2

obec	počet obyvatel	I.třída - průjezd	I.třída-do 5 km	I.třída- 5,5 - 10 km	II.třída - průjezd	celostátní dráha	regionální dráha	počet spojů	body
		počet	vzdálenost	vzdálenost	počet	body	body		korekce
Pístitina	169		1,6					2	8
Pištín	479	2						12	12
Pivkovice	74		2,7		2			2	10
Planá	239	2			1			36	13
Planá nad Lužnicí	3032	2			1	2		85	25
Plav	285		4,3					11	8
Plavsko	412		2,2					5	8
Pleše	178	2						8	12
Pluhův Ždár	650			5,5				1	2
Podolí I	352	2						22	12
Pohnánek	60			8,8				3	2
Pohnání	90			9,1				3	2
Pohorovice	75		1,8					3	8
Pohorská Ves	326				1			2	1
Pojbuky	127			9,9				1	2
Polště	95			5,7				5	2
Ponědraž	118		1,6					3	8
Ponědražka	92		0,8					3	8
Popelín	440				2	2		11	14
Pracejovice	303		2,4			2		4	20
Probulov	60		4,7					5	8
Protivín	4958	2				2		43	24
Přeborov	140		2,3					4	8
Předmíř	312		3,4					8	8
Přední Výtoň	258							1	0
Přední Zborovice	64	2					1	29	16
Předotice	433	2						12	12
Předslavice	240			5,5	2			8	4
Přehořov	312		3,4					4	8
Přečovice	102	2						6	12
Přeštěnice	303			6,1				5	2

obec	počet obyvatel	I.třída - průjezd	I.třída-do 5 km	I.třída- 5,5 - 10 km	II.třída - průjezd	celostátní dráha	regionální dráha	počet spojů	body
		počet	vzdálenost	vzdálenost	počet	body	body		korekce
Přešovice	405		0,6					10	8
Příbraz	217		1,5		2			5	10
Přídolí	545			5,7				5	2
Přísečná	201	2						38	12
Psárov	155							2	0
Putim	446		4,6		2	2		21	22
Radějovice	42		4,7					3	8
Radenín	438		4,8					3	8
Radětice	239			7,5				1	2
Radhostice	169			6				6	2
Radimovice u Tábora	62		4,2					5	8
Radimovice u Želče	333		5					14	8
Radkov	145		3,2					4	8
Radomyšl	1155			5,7	4		1	29	10
Radošovice	167			6,8				5	2
Radošovice	535		0,9				1	11	12
Rakovice	207		0,7					1	8
Rapšach	550		3,4					1	8
Rataje	195		4,5					3	8
Ratiboř	169		3,7					7	8
Ratibořské Hory	742			6,9	2			18	4
Ražice	421		4,8		2	2		12	22
Rodná	115							1	0
Rodvínov	395	2			2			32	14
Roseč	203			5,5				7	2
Rosička	61				2			2	2
Roudná	521	2				2		14	24
Roudné	554		4,3					31	8
Rovná	249	2						7	12
Rožmberk nad Vltavou	330			10	2		1	5	8
Rožmitál na Šumavě	387			6,7				5	2

obec	počet obyvatel	I.třída - průjezd	I.třída-do 5 km	I.třída- 5,5 - 10 km	II.třída - průjezd	celostátní dráha	regionální dráha	počet spojů	body
		počet	vzdálenost	vzdálenost	počet	body	body		korekce
Rudolfov	2373		1,7		2			20	10
Řemíčov	87							6	0
Řepeč	263		3					2	8
Řepice	300		0,3				1	19	12
Římov	696		2		2			10	10
Řípec	281		0,7			2		2	20
Sedlec	447	2						11	12
Sedlečko u Soběslavě			3,6					8	8
Sedlice	1210	2					1	35	16
Sepekov	1365	2				2		23	24
Sezimovo Ústí	7474	2				2		106	24
Skalice	104		4,1					4	8
Skály	270		3,6					2	8
Skály	82		4,5			2		4	20
Skočice	191	2						12	12
Skopytce	160			6				3	2
Skrýchov u Malšic	121							3	0
Slabčice	343			6,1				2	2
Slaník	120		1,1					6	8
Slapsko	125			10	2			4	4
Slapy	412			5,9	2		1	29	8
Slavče	518							4	0
Slavonice	2735				6		1	9	10
Smetanova Lhota	271		1,6		2	2		10	22
Smilovy Hory	428							1	0
Smržov	90		2,6					6	8
Soběnov	304			6				5	2
Sousedovice	215		4,4					7	8
Srnín	226		0,9					15	8
Srubec	960			5,5	2			23	4
St.Město p.Landštejne	542				2			3	2

obec	počet obyvatel	I.třída - průjezd	I.třída-do 5 km	I.třída- 5,5 - 10 km	II.třída - průjezd	celostátní dráha	regionální dráha	počet spojů	body
		počet	vzdálenost	vzdálenost	počet	body	body		korekce
Stádlec	614		1,9					5	8
Stachy	1220				2			15	2
Staňkov	234			8,1				2	2
Staré Hobzí	569				2			7	2
Staré Hodějovice	856		3,8					0	8
Stehlovice	93			6		2		11	14
Stožec	224			10			1	2	6
Stožice	286		3,8					4	8
Strašice	208							5	0
Stráž nad Nežárkou	798	2						24	12
Strážkovice	349			10	4			29	6
Strážný	282	2						6	12
Strmilov	1534	2			1			15	13
Strunkovice n.Volyňkou	106	2					1	36	16
Strunkovice nad Blanicemi	1209						1	22	4
Strýčice	48			9,3				5	2
Střelské Hoštice	895	2				2		16	24
Stříbřec	430		5					5	8
Střítež	339		2,3					1	8
Střížov	173			9				7	2
Střížovice	641		4,4				1	4	12
Studená	2480	2			2			6	14
Sudoměřice u Bechyně	625				4		1	23	8
Sudoměřice u Tábora	278		4,2		4	2		21	24
Suchdol nad Lužnicí	3637	2				2		14	24
Svatá Maří	515			6,2				5	2
Svatý Jan nad Malší	385		4,5					7	8
Světce	138				2			2	2
Světlík	259			7,3	2			5	4
Sviny	320		3,4		2			0	10
Svrabov	54		2,5					3	8

obec	počet obyvatel	I.třída - průjezd	I.třída-do 5 km	I.třída- 5,5 - 10 km	II.třída - průjezd	celostátní dráha	regionální dráha	počet spojů	body
		počet	vzdálenost	vzdálenost	počet	body	body		korekce
Šebířov	408				2			1	2
Ševětín	1298				2	2		19	14
Škvořetice	312		2,4					4	8
Štěchovice	215		5					10	8
Štěkeň	836		4,8					4	8
Štěpánovice	635	2						19	12
Šumavské Hoštice	397			7,9				21	2
Tálin	157		3		2			8	10
Temelín	737				4		1	19	8
Temešvár	96	2						21	12
Těšovice	266				2			11	2
Tchořovice	227	2					1	9	16
Trhové Sviny	4667				4			33	4
Truskovice	180		4,5					6	8
Třebějice	86		4,8					4	8
Třebětice	294							9	0
Třebohostice	294			9,3	2			9	4
Třešovice	79		2,5					4	8
Tučapy	844			7,5	2			5	4
Turovec	238		3,5		2			3	10
Tvrzice	120			8,4				5	2
Újezdec	62		0,2					4	8
Újezdec	58			9,4	2			12	4
Úlehle	120		4,9					6	8
Únice	41			6,9				9	2
Úsilné	319		0,6					5	8
Ústrašice	201		1,8					4	8
Uzenice	120			10				9	2
Uzeničky	139			7,8				9	2
Vacov	1369			8,5	4			12	6
Vacovice	70			7,3				2	2

obec	počet obyvatel	I.třída - průjezd	I.třída-do 5 km	I.třída- 5,5 - 10 km	II.třída - průjezd	celostátní dráha	regionální dráha	počet spojů	body
		počet	vzdálenost	vzdálenost	počet	body	body		korekce
Val	243		3,6					0	8
Varvažov	170			5,5	2			6	4
Včelná	1461	2				2		36	24
Velešín	3984	2				2		22	24
Velká Turná	142		3,5				1	13	12
Velký Ratmírov	206		2,2					6	8
Vesce	237		2,7		2			8	10
Veselí nad Lužnicí	6610	2			3	2		29	27
Veselíčko	203		2,6		2			17	10
Větrní	3834		4,7		3			33	11
Věžovatá Pláně	110		4,2					1	8
Vícemil	92			10				2	2
Vidov	299		5					7	8
Vilice	177				2			3	2
Višňová	76			6,5				1	2
Vitějovice	423							15	0
Vitín	253				2			17	2
Vlachovo Březí	1658				2			27	2
Vlastec	182		2,1		2	2		15	22
Vlastiboř	306			6	2			4	4
Vlčetínek	59		1,3					5	8
Vlčeves	98			9,7				4	2
Vlkov	150		1			2		3	20
Vlkov (ČB)	21		3,5					0	8
Vlksice	140			5,6				4	2
Vodice	199		3,9					6	8
Vojníkov	69		3					1	8
Volary	4064	2			1		1	17	17
Volenice	559			6,5	2			10	4
Volfířov	662							4	0
Volyně	3209	2			2		1	44	18

obec	počet obyvatel	I.třída - průjezd	I.třída-do 5 km	I.třída- 5,5 - 10 km	II.třída - průjezd	celostátní dráha	regionální dráha	počet spojů	body
		počet	vzdálenost	vzdálenost	počet	body	body		korekce
Vrábče	463		5				1	14	12
Vráto	207		3,1		2			15	10
Vráž	293			7,8		2		9	14
Vrbice	70			9,9	2			1	4
Vrcovice	110		2,7			2		9	20
Všemyslice	943							3	0
Vydří	113		2,8					5	8
Vyšší Brod	2571				3		1	5	7
Záblatí	82		3,7					3	8
Záblatí	350							4	0
Záboří	340			6,4				8	2
Záboří	294							11	0
Zábrdí	55							4	0
Zadní Střítež	46			9				0	2
Zahájí	359			6,7				11	2
Zahorčice	74			6,3				5	2
Záhoří	63							5	0
Záhoří	125		0,2					7	8
Záhoří	727	2			2	2		15	26
Zahrádky	251		5,1					1	8
Zálezly	309		3,8					2	8
Zálší	260			9,3				2	2
Závraty	35			5,5				0	2
Zbelítov	341		0,2		2			4	10
Zběšičky	129		2					2	8
Zbytiny	303			9,6	2		1	10	8
Zdítov	1621			8,3	2			19	4
Zhoř	285		5					3	8
Zhoř u Mladé Vožice	90			8	2			7	4
Zhoř u Tábora	159		2,9					2	8
Zlatá Koruna	658		1,1				1	15	12

obec	počet obyvatel	I.třída - průjezd	I.třída-do 5 km	I.třída- 5,5 - 10 km	II.třída - průjezd	celostátní dráha	regionální dráha	počet spojů	body
		počet	vzdálenost	vzdálenost	počet	body	body		korekce
Zliv	3669		3,2			2		14	20
Zlukov	230		3,1					0	8
Zubčice	362		3,6		2			16	10
Zvěrotice	342		2,4		2			5	10
Zvíkov	258		3,6					7	8
Zvíkov	46		0,2					17	8
Zvíkovské Podhradí	189			9,1	3			6	5
Zvotoky	73							3	0
Žabovřesky	396			5,7				6	2
Žár	337				2			9	2
Žárovná	104			9,7	2			16	4
Žďár	228		0,9					8	8
Žďár	68		0,2				1	17	12
Želeč	771			5,5				7	2
Želnavá	127	2						4	12
Žernovice	215							2	0
Žimutice	574				2			8	2
Žíšov	144		0,1					0	8
Županovice	39							2	0
								9	0

Úroveň kvality dopravní obslužnosti obcí v Jihočeském kraji

obec	územně technická jednotka	příjezdy do střediska								odjezdy ze střediska							celkové hodnocení kvality dopravní obslužnosti		
		pracovní den		ranní špička		polední sedlo		sobota		odpoledne		večer a noc			sobota				
		středa		5:00-9:59		10:00-13:59				14:00-17:59		18:00-21:59 (A) a po 22:00 (B)							
		spoje	body	spoje	%	spoje	body	spoje	body	spoje	body	A	B	suma	body	spoje		body	
středisko: ČESKÉ BUDĚJOVICE																			
Adamov	Adamov u Č.Budějovic	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Babice	Babice u Netolic	6	2	4	66,7	0	0	2	1	3	2	1	0	1	1	3	2	MÉNĚ KVALITNÍ	
	Zvěřetice	6	2	4	66,7	0	0	2	1	3	2	1	0	1	1	3	2	MÉNĚ KVALITNÍ	
Borek	Borek u Č.Budějovic	13	4	8	61,5	3	3	1	1	6	3	2	0	2	2	2	1	KVALITNÍ	
Borkovice	Borkovice	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ	
Borovany	Borovany	43	4	16	37,2	6	4	10	4	16	4	5	2	9	4	10	4	VELMI KVALITNÍ	
	Dvorec u Třebče	12	4	5	41,7	2	2	2	1	5	3	1	1	3	2	2	1	PRŮMĚRNÁ	
	Hluboká u Borovan	12	4	3	25,0	3	3	6	3	5	3	2	1	4	2	6	3	KVALITNÍ	
	Radostice u Trocnova	13	4	3	23,1	3	3	5	3	4	2	2	1	4	2	5	3	KVALITNÍ	
	Trocnov	13	4	3	23,1	3	3	5	3	3	2	2	1	4	2	5	3	KVALITNÍ	
	Třebeč	8	3	4	50,0	1	1	1	1	3	2	0	1	2	2	1	1	PRŮMĚRNÁ	
	Vrcov	6	2	3	50,0	1	1	0	0	3	2	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ	
Borovnice	Borovnice u Č.B.	7	3	3	42,9	1	1	2	1	2	1	1	0	1	1	2	1	MÉNĚ KVALITNÍ	
Boršov n.Vlt.	Boršov nad Vltavou	14	4	5	35,7	3	3	8	4	5	3	2	1	4	2	8	4	VELMI KVALITNÍ	
	Zahorčice u Vrábče	4	1	2	50,0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ	
Bošilec	Bošilec	1	1	1	100,0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ	
Branišov	Branišov u Dubného	14	4	7	50,0	1	1	2	1	5	3	1	1	3	2	2	1	PRŮMĚRNÁ	
Břloh	Břloh pod Kletí	9	3	5	55,6	1	1	1	1	3	2	1	1	3	2	1	1	PRŮMĚRNÁ	
	Rojšín	9	3	5	55,6	1	1	0	0	3	2	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ	
	Janské Údolí	4	1	3	75,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ	
	Janské Údolí-Kovářov	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ	
	Jaronín	6	2	3	50,0	1	1	1	1	3	2	1	1	3	2	1	1	PRŮMĚRNÁ	
	Jaronín-Kuklov	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ	
Břehov	Břehov	9	3	4	44,4	2	2	3	2	5	3	1	0	1	1	3	2	PRŮMĚRNÁ	
Čakov	Čakov u Č.Budějovic	12	4	6	50,0	1	1	2	1	5	3	1	0	1	1	2	1	PRŮMĚRNÁ	
	Čakovec	5	2	3	60,0	0	0	0	0	3	2	1	0	1	1	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ	
Čejkovice	Čejkovice u Hluboké n.Vlt.	6	2	3	50,0	1	1	0	0	3	2	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ	

obec	územně technická jednotka	příjezdy do střediska								odjezdy ze střediska							celkové hodnocení kvality dopravní obslužnosti	
		pracovní den		ranní špička		polední sedlo		sobota		odpoledne		večer a noc			sobota			
		středa		5:00-9:59		10:00-13:59				14:00-17:59		18:00-21:59 (A) a po 22:00 (B)						
		spoje	body	spoje	%	spoje	body	spoje	body	spoje	body	A	B	suma	body	spoje		body
ČESKÉ BUDĚJOVICE	České Vrbné	29	4	16	55,2	2	2	11	4	6	3	3	1	5	3	11	4	VELMI KVALITNÍ
	Haklovy Dvory	43	4	12	27,9	7	4	21	4	14	4	8	2	12	4	21	4	VELMI KVALITNÍ
	Kaliště u Č.Budějovic	34	4	11	32,4	6	4	11	4	10	4	5	0	5	3	11	4	VELMI KVALITNÍ
	Třebotovice	69	4	24	34,8	11	4	22	4	19	4	9	2	13	4	22	4	VELMI KVALITNÍ
České Velenice	České Velenice	13	4	4	30,8	2	2	5	3	3	2	2	1	4	2	5	3	KVALITNÍ
Čížkrajice	Čížkrajice	6	2	3	50,0	1	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Mezilesí u Trh.Svinů	6	2	3	50,0	1	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Dasný	Dasný	25	4	14	56,0	2	2	3	2	8	4	2	0	2	2	4	2	KVALITNÍ
Dívčice	Dívčice	10	4	4	40,0	3	3	5	3	3	2	1	1	3	2	4	2	KVALITNÍ
Dobrá Voda u Č.B.	Dobrá Voda u Č.B.	114	4	36	31,6	19	4	43	4	32	4	15	3	21	4	43	4	VELMI KVALITNÍ
Dolní Bukovsko	Dolní Bukovsko	8	3	4	50,0	1	1	1	1	3	2	1	0	1	1	1	1	PRŮMĚRNÁ
	Bzí u Dolního Bukovska	7	3	3	42,9	1	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Horní Bukovsko	3	1	1	33,3	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Pelejovice	1	1	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Popovice u Dol.Bukovska	7	3	4	57,1	1	1	1	1	3	2	1	0	1	1	1	1	PRŮMĚRNÁ
	Radonice u Drahotěšic	7	3	4	57,1	1	1	1	1	3	2	1	0	1	1	1	1	PRŮMĚRNÁ
	Sedlíkovice u Dol.Buk.	2	1	1	50,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Dolní Třebonín	Dolní Třebonín	4	1	3	75,0	0	0	1	1	2	1	0	0	0	0	1	1	MÉNĚ KVALITNÍ
	Dolní Svince	1	1	1	100,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Prostřední Svince	1	1	1	100,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Štětkře	1	1	1	100,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Záluží nad Vltavou	1	1	1	100,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Doubravice	Doubravice u Nedabyle	28	4	11	39,3	4	4	6	3	9	4	4	1	6	3	6	3	VELMI KVALITNÍ
Doudleby	Doudleby	11	4	5	45,5	2	2	4	2	5	3	1	1	3	2	4	2	KVALITNÍ
Drahov	Drahov	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Drahotěšice	Drahotěšice	7	3	4	57,1	1	1	1	1	3	2	1	0	1	1	1	1	PRŮMĚRNÁ
Dříteň	Dříteň	7	3	4	57,1	2	2	2	1	2	1	1	0	1	1	2	1	PRŮMĚRNÁ
	Chvalešovice	9	3	3	33,3	1	1	5	3	5	3	1	0	1	1	5	3	KVALITNÍ

obec	územně technická jednotka	příjezdy do střediska								odjezdy ze střediska							celkové hodnocení kvality dopravní obslužnosti	
		pracovní den		ranní špička		polední sedlo		sobota		odpoledne		večer a noc			sobota			
		středa		5:00-9:59		10:00-13:59				14:00-17:59		18:00-21:59 (A) a po 22:00 (B)						
		spoje	body	spoje	%	spoje	body	spoje	body	spoje	body	A	B	suma	body	spoje		body
	Záblatí	1	1	1	100,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Dubičné	Dubičné	4	1	3	75,0	0	0	0	0	2	1	1	0	1	1	0	0	NEKVALITNÍ
Dubné	Dubné	17	4	8	47,1	3	3	2	1	6	3	1	1	3	2	2	1	KVALITNÍ
	Jaronice	6	2	3	50,0	1	1	0	0	2	1	1	1	3	2	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Křenovice u Dubného	10	4	6	60,0	1	1	1	1	1	1	2	0	2	2	1	1	PRŮMĚRNÁ
	Třebín	8	3	4	50,0	1	1	0	0	3	2	1	0	1	1	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Dynín	Dynín	13	4	8	61,5	3	3	2	1	6	3	1	1	3	2	3	2	KVALITNÍ
	Lhota u Dynína	0	0	0	0,0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Habří	Habří u Lipí	8	3	4	50,0	1	1	0	0	3	2	1	0	1	1	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Heřmaň	Heřmaň u Č.Budějovic	8	3	2	25,0	2	2	2	1	2	1	1	0	1	1	2	1	PRŮMĚRNÁ
Hlavatce	Hlavatce u Č.Budějovic	3	1	3	100,0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Hlincová Hora	Hlincová Hora	7	3	3	42,9	1	1	0	0	3	2	1	0	1	1	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Hluboká n. Vlt.	Hluboká nad Vltavou	54	4	24	44,4	8	4	19	4	19	4	6	2	10	4	19	4	VELMI KVALITNÍ
	Bavorovice	33	4	16	48,5	4	4	3	2	9	4	5	1	7	4	12	4	VELMI KVALITNÍ
	Hroznějovice	3	1	1	33,3	1	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Jaroslavice u Kostelce	3	1	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Jeznice	7	3	3	42,9	1	1	0	0	3	2	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Kostelec	3	1	1	33,3	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Líšnice u Kostelce	3	1	1	33,3	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Munice	8	3	4	50,0	2	2	2	1	5	3	1	1	3	2	2	1	PRŮMĚRNÁ
	Poněšice	3	1	1	33,3	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Purkarec	5	2	3	60,0	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Holubov	Holubov	11	4	8	72,7	2	2	8	4	3	2	2	1	4	2	8	4	KVALITNÍ
	Třísov	10	4	3	30,0	2	2	8	4	3	2	2	1	4	2	8	4	KVALITNÍ
Homole	Homole	10	4	6	60,0	1	1	1	1	3	2	1	1	3	2	1	1	PRŮMĚRNÁ
Horní Stropnice	Horní Stropnice	2	1	1	50,0	1	1	1	1	1	1	0	0	0	0	1	1	MÉNĚ KVALITNÍ
	Bedřichov u Hor.Stropnice	1	1	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Dlouhá Stropnice	2	1	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Dobrá Voda u H.Stropnice	2	1	1	50,0	1	1	1	1	1	1	0	0	0	0	1	1	MÉNĚ KVALITNÍ

obec	územně technická jednotka	příjezdy do střediska								odjezdy ze střediska							celkové hodnocení kvality dopravní obslužnosti	
		pracovní den		ranní špička		polední sedlo		sobota		odpoledne		večer a noc			sobota			
		středa		5:00-9:59		10:00-13:59				14:00-17:59		18:00-21:59 (A) a po 22:00 (B)						
		spoje	body	spoje	%	spoje	body	spoje	body	spoje	body	A	B	suma	body	spoje		body
	Hojná Voda	2	1	1	50,0	1	1	1	1	1	1	0	0	0	0	1	1	MÉNĚ KVALITNÍ
	Konratice	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Meziluží	1	1	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Paseky u Horní Stropnice	2	1	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Rychnov u Nových Hradů	6	2	3	50,0	1	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Staré Hutě u H.Stropnice	1	1	1	100,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Svébohy	2	1	1	50,0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Šejby	2	1	0	0,0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Hosín	Hosín	28	4	13	46,4	5	4	9	4	11	4	4	2	8	4	12	4	VELMI KVALITNÍ
	Dobřejuvice u Hosína	5	2	3	60,0	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Hradce	Hradce u Homol	10	4	3	30,0	2	2	8	4	3	2	2	1	4	2	8	4	KVALITNÍ
Hranice	Hranice u Nových Hradů	2	1	2	100,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Hrdějovice	Hrdějovice	8	3	5	62,5	2	2	1	1	4	2	1	1	3	2	3	2	PRŮMĚRNÁ
Hůry	Hůry	5	2	3	60,0	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Hvozdec	Hvozdec u Lišova	3	1	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Chlumec	Chlumec	8	3	4	50,0	1	1	7	4	2	1	2	1	4	2	6	3	KVALITNÍ
Chotýčany	Chotýčany	19	4	11	57,9	3	3	4	2	10	4	2	1	4	2	6	3	KVALITNÍ
Chvalovice	Chvalovice u Netolic	4	1	3	75,0	1	1	0	0	2	1	1	0	1	1	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Jankov	Jankov u Č.Budějovic	5	2	4	80,0	1	1	1	1	3	2	1	0	1	1	1	1	MÉNĚ KVALITNÍ
	Holašovice	5	2	4	80,0	1	1	1	1	3	2	1	0	1	1	1	1	MÉNĚ KVALITNÍ
Jivno	Jivno	20	4	10	50,0	3	3	7	4	7	4	3	1	5	3	7	4	VELMI KVALITNÍ
Jílovice	Jílovice u Trhových Svinů	16	4	6	37,5	3	3	5	3	5	3	2	1	4	2	5	3	KVALITNÍ
	Kojákovice	6	2	3	50,0	1	1	0	0	3	2	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Šalmanovice	4	1	2	50,0	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Lipnice u Kojákovic	4	1	2	50,0	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Kramolín u Kojákovic	4	1	2	50,0	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Vlachnovice	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Kamenná	Kamenná u Trh.Svinů	5	2	3	60,0	1	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Kondrač	5	2	3	60,0	1	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ

obec	územně technická jednotka	příjezdy do střediska								odjezdy ze střediska							celkové hodnocení kvality dopravní obslužnosti	
		pracovní den		ranní špička		polední sedlo		sobota		odpoledne		večer a noc			sobota			
		středa		5:00-9:59		10:00-13:59				14:00-17:59		18:00-21:59 (A) a po 22:00 (B)						
		spoje	body	spoje	%	spoje	body	spoje	body	spoje	body	A	B	suma	body	spoje		body
Kamenný Újezd	Kamenný Újezd	54	4	21	38,9	8	4	18	4	17	4	6	3	12	4	16	4	VELMI KVALITNÍ
	Kosov u Opalíc	19	4	7	36,8	3	3	5	3	5	3	2	1	4	2	4	2	KVALITNÍ
	Krasejovka	17	4	7	41,2	2	2	6	3	6	3	2	1	4	2	6	3	KVALITNÍ
	Opalice	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Otmanka	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Komařice	Komařice	7	3	3	42,9	1	1	2	1	2	1	1	0	1	1	2	1	MÉNĚ KVALITNÍ
	Pašínovice	7	3	3	42,9	1	1	2	1	2	1	1	0	1	1	2	1	MÉNĚ KVALITNÍ
	Sedlo u Komařic	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Křemže	Křemže	25	4	12	48,0	3	3	9	4	9	4	3	2	7	4	9	4	VELMI KVALITNÍ
	Chlum u Křemže	7	3	4	57,1	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Kvítkovice	Kvítkovice u Lipí	8	3	4	50,0	1	1	0	0	3	2	1	0	1	1	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Lednice	Lednice	30	4	10	33,3	4	4	5	3	9	4	2	0	2	2	5	3	VELMI KVALITNÍ
	Ohrazení	18	4	7	38,9	2	2	5	3	6	3	2	1	4	2	5	3	KVALITNÍ
	Zaliny	5	2	3	60,0	1	1	0	0	2	1	1	0	1	1	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Zborov	20	4	8	40,0	2	2	5	3	7	4	2	1	4	2	5	3	KVALITNÍ
Lhenice	Lhenice	11	4	5	45,5	2	2	1	1	4	2	1	0	1	1	1	1	PRŮMĚRNÁ
	Dolní Chrášťany	11	4	5	45,5	2	2	1	1	4	2	1	0	1	1	1	1	PRŮMĚRNÁ
	Horní Chrášťany	11	4	5	45,5	2	2	1	1	4	2	1	0	1	1	1	1	PRŮMĚRNÁ
	Hoříkovice	1	1	1	100,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Hrbov u Lhenic	3	1	2	66,7	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Třebanice	1	1	1	100,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Třešňový Újezdec	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Vadkov	4	1	1	25,0	1	1	1	1	1	1	0	0	0	0	1	1	MÉNĚ KVALITNÍ
	Vodice u Lhenic	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Libín	Libín	7	3	3	42,9	1	1	0	0	3	2	1	0	1	1	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Slavošovice u Lišova	18	4	8	44,4	3	3	6	3	7	4	3	1	5	3	6	3	VELMI KVALITNÍ
	Spolí u Ledenic	7	3	3	42,9	1	1	0	0	3	2	1	0	1	1	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Libníč	Libníč	5	2	3	60,0	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Jelmo	5	2	3	60,0	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ

obec	územně technická jednotka	příjezdy do střediska								odjezdy ze střediska							celkové hodnocení kvality dopravní obslužnosti	
		pracovní den		ranní špička		polední sedlo		sobota		odpoledne		večer a noc			sobota			
		středa		5:00-9:59		10:00-13:59				14:00-17:59		18:00-21:59 (A) a po 22:00 (B)						
		spoje	body	spoje	%	spoje	body	spoje	body	spoje	body	A	B	suma	body	spoje		body
Lipí	Lipí	8	3	4	50,0	1	1	0	0	3	2	1	0	1	1	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Kaliště u Lipí	8	3	4	50,0	1	1	0	0	3	2	1	0	1	1	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Lišov	Lišov	50	4	26	52,0	9	4	11	4	17	4	5	1	7	4	11	4	VELMI KVALITNÍ
	Červený Újezdec	4	1	2	50,0	1	1	0	0	1	1	1	0	1	1	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Dolní Miletín	5	2	3	60,0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Dolní Slověnice	7	3	4	57,1	1	1	0	0	3	2	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Horní Miletín	5	2	3	60,0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Horní Slověnice	7	3	4	57,1	1	1	0	0	3	2	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Hůrky u Lišova	9	3	5	55,6	1	1	0	0	4	2	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Kolný	4	1	2	50,0	1	1	0	0	1	1	1	0	1	1	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Levín u Lišova	4	1	2	50,0	1	1	0	0	1	1	1	0	1	1	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Lhotice u Č.Budějovic	4	1	2	50,0	1	1	0	0	1	1	1	0	1	1	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Velechvín	4	1	2	50,0	1	1	0	0	1	1	1	0	1	1	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Vlkovice	7	3	3	42,9	1	1	0	0	3	2	1	0	1	1	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Litvínovice	Litvínovice	38	4	15	39,5	5	4	13	4	10	4	5	1	7	4	13	4
Ločenice	Ločenice	7	3	3	42,9	1	1	4	2	3	2	1	1	3	2	4	2	PRŮMĚRNÁ
	Nesměň u Ločenic	7	3	3	42,9	1	1	4	2	3	2	1	1	3	2	4	2	PRŮMĚRNÁ
Lužice	Lužice u Netolic	1	1	1	100,0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Mahouš	Mahouš	5	2	3	60,0	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Malovice	Malovice u Netolic	5	2	3	60,0	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Krtely	2	1	2	100,0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Malovičky	12	4	7	58,3	1	1	0	0	3	2	1	1	3	2	1	1	PRŮMĚRNÁ
	Podeřístě-Malovice	3	1	2	66,7	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Mazelov	Mazelov	6	2	4	66,7	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Mažice	Mažice	0	0	0	0,0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Mladošovice	Mladošovice	6	2	3	50,0	1	1	0	0	3	2	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Lhota u Vlachnovic	5	2	3	60,0	1	1	0	0	3	2	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Petrovice u Borovan	6	2	3	50,0	1	1	0	0	3	2	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Modrá Hůrka	Modrá Hůrka	7	3	3	42,9	1	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ

obec	územně technická jednotka	příjezdy do střediska								odjezdy ze střediska							celkové hodnocení kvality dopravní obslužnosti	
		pracovní den		ranní špička		polední sedlo		sobota		odpoledne		večer a noc			sobota			
		středa		5:00-9:59		10:00-13:59				14:00-17:59		18:00-21:59 (A) a po 22:00 (B)						
		spoje	body	spoje	%	spoje	body	spoje	body	spoje	body	A	B	suma	body	spoje		body
Mokrý Lom	Mokrý Lom	8	3	3	37,5	1	1	4	2	3	2	1	1	3	2	4	2	PRŮMĚRNÁ
Mydlovary	Mydlovary u Dívčic	4	1	2	50,0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Nákří	Nákří	2	1	1	50,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Nedabyle	Nedabyle	28	4	11	39,3	4	4	6	3	9	4	4	1	6	3	6	3	VELMI KVALITNÍ
Neplachov	Neplachov	8	3	5	62,5	0	0	0	0	4	2	0	0	0	0	0	0	MĚNĚ KVALITNÍ
Netolice	Netolice	14	4	8	57,1	1	1	5	3	6	3	2	0	2	2	5	3	KVALITNÍ
Němčice	Němčice u Netolic	13	4	7	53,8	1	1	5	3	6	3	2	1	4	2	5	3	KVALITNÍ
	Sedlovice	6	2	4	66,7	0	0	2	1	3	2	1	0	1	1	3	2	MĚNĚ KVALITNÍ
Nová Ves	Nová Ves u Brloha	9	3	5	55,6	1	1	1	1	3	2	1	1	3	2	1	1	PRŮMĚRNÁ
Nová Ves	Nová Ves u Č.Budějovic	40	4	14	35,0	7	4	11	4	13	4	6	2	10	4	11	4	VELMI KVALITNÍ
Nová Ves n.Lužnicí	Nová Ves nad Lužnicí	2	1	1	50,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Krabonoš	2	1	1	50,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Nové Hrady	Nové Hrady	22	4	8	36,4	4	4	10	4	6	3	4	1	6	3	9	4	VELMI KVALITNÍ
	Byňov	2	1	2	100,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Mýtiny	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Nakolice	1	1	1	100,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Obora u Vyšného	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Štiptoš	11	4	5	45,5	2	2	5	3	3	2	2	1	4	2	4	2	KVALITNÍ
	Údolí u Nových Hradů	11	4	5	45,5	2	2	6	3	3	2	2	1	4	2	4	2	KVALITNÍ
	Veveří u Nových Hradů	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Vyšné	11	4	3	27,3	2	2	5	3	3	2	2	1	4	2	5	3	KVALITNÍ
Olešnice	Olešnice u Trh.Svinů	3	1	2	66,7	0	0	1	1	1	1	0	0	0	0	1	1	MĚNĚ KVALITNÍ
	Buková u Nových Hradů	3	1	2	66,7	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Lhotka u Třebče	3	1	2	66,7	0	0	1	1	1	1	0	0	0	0	1	1	MĚNĚ KVALITNÍ
Olešník	Olešník	7	3	4	57,1	2	2	2	1	3	2	1	0	1	1	2	1	PRŮMĚRNÁ
Olšovice	Olšovice	5	2	3	60,0	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	MĚNĚ KVALITNÍ
	Podeřístě-Olšovice	2	1	0	0,0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Ostrolovský Újezd	Ostrolovský Újezd	6	2	3	50,0	1	1	0	0	3	2	0	0	0	0	0	0	MĚNĚ KVALITNÍ
Petřívov		11	4	3	27,3	2	2	5	3	3	2	2	1	4	2	5	3	KVALITNÍ

obec	územně technická jednotka	příjezdy do střediska								odjezdy ze střediska							celkové hodnocení kvality dopravní obslužnosti	
		pracovní den		ranní špička		polední sedlo		sobota		odpoledne		večer a noc			sobota			
		středa		5:00-9:59		10:00-13:59				14:00-17:59		18:00-21:59 (A) a po 22:00 (B)						
		spoje	body	spoje	%	spoje	body	spoje	body	spoje	body	A	B	suma	body	spoje		body
	Těšínov	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Pištín	Pištín	12	4	6	50,0	1	1	0	0	5	3	1	1	3	2	1	1	PRŮMĚRNÁ
	Češnovice	23	4	12	52,2	2	2	3	2	8	4	1	1	3	2	4	2	KVALITNÍ
	Pašice	1	1	1	100,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Planá u Č.Budějovic	36	4	13	36,1	5	4	11	4	13	4	4	2	8	4	11	4	VELMI KVALITNÍ
Plav	Plav	11	4	5	45,5	2	2	4	2	6	3	1	1	3	2	4	2	KVALITNÍ
Radošovice	Radošovice u Č.B.	5	2	3	60,0	1	1	0	0	2	1	0	1	2	2	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Tupesy	5	2	3	60,0	1	1	0	0	2	1	0	1	2	2	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Roudné	Roudné	31	4	11	35,5	6	4	11	4	8	4	4	1	6	3	7	4	VELMI KVALITNÍ
Rudolfov	Rudolfov u Č.Budějovic	20	4	10	50,0	3	3	7	4	7	4	3	1	5	3	7	4	VELMI KVALITNÍ
	Hlinsko u Vráta	4	1	3	75,0	0	0	0	0	2	1	1	0	1	1	0	0	NEKVALITNÍ
Římov	Římov	10	4	4	40,0	2	2	4	2	5	3	1	1	3	2	4	2	KVALITNÍ
	Braníšovice u Říмова	8	3	3	37,5	1	1	4	2	3	2	1	1	3	2	4	2	PRŮMĚRNÁ
	Dolní Stropnice	11	4	5	45,5	2	2	4	2	5	3	1	1	3	2	4	2	KVALITNÍ
Řípec	Řípec	2	1	1	50,0	0	0	1	1	1	1	0	1	2	2	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Sedlec	Sedlec u Č.Budějovic	11	4	6	54,5	2	2	0	0	3	2	1	1	3	2	1	1	PRŮMĚRNÁ
	Lékařova Lhota	3	1	3	100,0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Malé Chrástřany	0	0	0	0,0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Pláštovice	2	1	2	100,0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Vihlavy	0	0	0	0,0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Slavče	Slavče u Trhových Svinů	4	1	1	25,0	1	1	0	0	1	1	1	0	1	1	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Dobrkovská Lhotka	4	1	1	25,0	1	1	0	0	1	1	1	0	1	1	1	1	MÉNĚ KVALITNÍ
	Kebblany	4	1	1	25,0	1	1	0	0	1	1	1	0	1	1	1	1	MÉNĚ KVALITNÍ
	Mohuřice	4	1	1	25,0	1	1	0	0	1	1	1	0	1	1	1	1	MÉNĚ KVALITNÍ
Smržov	Smržov u Lomnice n.Luž.	6	2	3	50,0	1	1	0	0	3	2	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Srubec	Srubec	23	4	10	43,5	3	3	5	3	6	3	2	1	4	2	5	3	KVALITNÍ
Staré Hodějovice	Staré Hodějovice	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Strážkovice	Strážkovice	29	4	11	37,9	5	4	6	3	10	4	2	1	4	2	6	3	VELMI KVALITNÍ
	Lomec	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ

obec	územně technická jednotka	příjezdy do střediska								odjezdy ze střediska							celkové hodnocení kvality dopravní obslužnosti	
		pracovní den		ranní špička		polední sedlo		sobota		odpoledne		večer a noc			sobota			
		středa		5:00-9:59		10:00-13:59				14:00-17:59		18:00-21:59 (A) a po 22:00 (B)						
		spoje	body	spoje	%	spoje	body	spoje	body	spoje	body	A	B	suma	body	spoje		body
Strýčice	Strýčice	5	2	3	60,0	1	1	0	0	2	1	0	1	2	2	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Střížov	Střížov nad Malší	7	3	3	42,9	1	1	2	1	2	1	0	1	2	2	2	1	PRŮMĚRNÁ
Svatý Jan nad Malší	Svatý Jan nad Malší	7	3	3	42,9	1	1	4	2	3	2	1	1	3	2	4	2	PRŮMĚRNÁ
	Chlum nad Malší	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Sedlice	6	2	3	50,0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Sviny	Sviny	0	0	0	0,0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Kundratice u Svinů	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Ševětín	Ševětín	19	4	12	63,2	2	2	2	1	9	4	1	0	1	1	2	1	PRŮMĚRNÁ
Štěpánovice	Štěpánovice u Č.B.	19	4	9	47,4	2	2	8	4	5	3	2	1	4	2	2	1	KVALITNÍ
Trhové Sviny	Trhové Sviny	33	4	12	36,4	6	4	7	4	12	4	5	1	7	4	7	4	VELMI KVALITNÍ
	Březí u Trhových Svinů	4	1	2	50,0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Bukvice u Trhových Svinů	7	3	5	71,4	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Jedovary	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Něchov	3	1	1	33,3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Otěvěk	21	4	8	38,1	3	3	6	3	6	3	4	1	6	3	6	3	KVALITNÍ
	Pěčín u Trhových Svinů	9	3	4	44,4	2	2	5	3	3	2	2	1	4	2	4	2	KVALITNÍ
	Rankov u Trhových Svinů	21	4	8	38,1	3	3	6	3	6	3	4	1	6	3	6	3	KVALITNÍ
Todně	4	1	2	50,0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ	
Úsilné	Úsilné	5	2	3	60,0	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Val	Val u Veselí nad Lužnicí	0	0	0	0,0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Hamr nad Nežárkou	0	0	0	0,0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Včelná	Včelná	36	4	12	33,3	5	4	11	4	9	4	3	2	7	4	10	4	VELMI KVALITNÍ
Velešín	Velešín	22	4	9	40,9	3	3	6	3	7	4	2	1	4	2	6	3	KVALITNÍ
	Chodeč	15	4	4	26,7	3	3	6	3	5	3	2	1	4	2	6	3	KVALITNÍ
	Mojné-Skřidla	5	2	2	40,0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Prostřední Svince-Holkov	17	4	6	35,3	3	3	6	3	5	3	1	1	3	2	6	3	KVALITNÍ
Veselí nad Lužnicí	Veselí nad Lužnicí	39	4	15	38,5	9	4	27	4	14	4	5	1	7	4	28	4	VELMI KVALITNÍ
	Horusice	6	2	0	0,0	0	0	1	1	0	1	1	1	3	2	3	2	MÉNĚ KVALITNÍ
Vidov	Vidov	7	3	3	42,9	1	1	2	1	2	1	1	0	1	1	2	1	MÉNĚ KVALITNÍ

obec	územně technická jednotka	příjezdy do střediska								odjezdy ze střediska							celkové hodnocení kvality dopravní obslužnosti	
		pracovní den		ranní špička		polední sedlo		sobota		odpoledne		večer a noc			sobota			
		středa		5:00-9:59		10:00-13:59				14:00-17:59		18:00-21:59 (A) a po 22:00 (B)						
		spoje	body	spoje	%	spoje	body	spoje	body	spoje	body	A	B	suma	body	spoje		body
Vitín	Vitín	17	4	11	64,7	2	2	2	1	8	4	1	0	1	1	2	1	PRŮMĚRNÁ
Vlkov	Vlkov nad Lužnicí	3	1	2	66,7	1	1	0	0	2	1	1	0	1	1	5	3	MÉNĚ KVALITNÍ
Vlkov (ČB)	Vlkov u Drahotěšic	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Vrábče	Vrábče	14	4	5	35,7	3	3	8	4	5	3	2	1	4	2	8	4	VELMI KVALITNÍ
	Slavče	1	1	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Vráto	Vráto	15	4	7	46,7	2	2	7	4	4	2	3	1	5	3	7	4	KVALITNÍ
Zahájí	Zahájí u Hluboké n.Vlt.	11	4	6	54,5	2	2	2	1	5	3	1	0	1	1	2	1	PRŮMĚRNÁ
Záboří	Záboří u Č.Budějovic	11	4	5	45,5	2	2	2	1	5	3	1	0	1	1	2	1	PRŮMĚRNÁ
	Lipanovice	5	2	3	60,0	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Závraty	Závraty	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Zliv	Zliv u Českých Budějovic	14	4	4	28,6	3	3	9	4	4	2	2	1	4	2	8	4	KVALITNÍ
Zvíkov	Zvíkov u Lišova	7	3	3	42,9	1	1	0	0	3	2	1	0	1	1	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Žabovřesky	Žabovřesky u Č.Budějovic	6	2	3	50,0	1	1	0	0	2	1	1	1	3	2	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Dehtáře u Č.Budějovic	5	2	3	60,0	1	1	0	0	2	1	0	1	2	2	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Žár	Žár u Nových Hradů	9	3	4	44,4	2	2	5	3	3	2	2	1	4	2	4	2	KVALITNÍ
	Božejov u Nových Hradů	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Žumberk u Nových Hradů	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Zlukov	Zlukov	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Žišov	Žišov u Veselí n.Lužnicí	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
středisko: ČESKÝ KRUMLOV																		
Bohdalovice	Bohdalovice u Větrní	6	2	2	33,3	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Slubice	1	1	1	100,0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Slavkov u Č.Krumlova	3	1	2	66,7	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Svéraz	1	1	1	100,0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Svéraz u Větrní	1	1	1	100,0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Větrní-Kaliště	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Boletice	Boletice	2	1	1	50,0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Arnoštov u Č.Krumlova	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Jablonec u Č.Krumlova	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ

obec	územně technická jednotka	příjezdy do střediska								odjezdy ze střediska							celkové hodnocení kvality dopravní obslužnosti	
		pracovní den		ranní špička		polední sedlo		sobota		odpoledne		večer a noc			sobota			
		středa		5:00-9:59		10:00-13:59				14:00-17:59		18:00-21:59 (A) a po 22:00 (B)						
		spoje	body	spoje	%	spoje	body	spoje	body	spoje	body	A	B	suma	body	spoje		body
	Maňávka u Č.Krumlova	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Ondřejov u Č.Krumlova	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Polná u Č.Krumlova	10	4	3	30,0	2	2	7	4	3	2	1	0	1	1	7	4	KVALITNÍ
	Třebovice u Č.Krumlova	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Uhlíkov u Č.Krumlova	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Černá v Pošumaví	Černá v Pošumaví	18	4	7	38,9	3	3	11	4	6	3	2	1	4	2	11	4	VELMI KVALITNÍ
	Kyselov	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
ČESKÝ KRUMLOV																		
	Kladné-Dobrkovice	21	4	10	47,6	2	2	4	2	7	4	2	1	4	2	4	2	KVALITNÍ
	Přísečná-Domoradice	53	4	19	35,8	10	4	13	4	17	4	6	2	10	4	13	4	VELMI KVALITNÍ
	Slupenec	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Spolí-Nové Spolí	14	4	5	35,7	2	2	10	4	5	3	6	0	6	3	10	4	VELMI KVALITNÍ
	Vyšný	24	4	7	29,2	6	4	10	4	3	2	3	0	3	2	5	3	KVALITNÍ
Frymburk	Frymburk	4	1	2	50,0	0	0	2	1	1	1	0	1	2	2	1	1	MÉNĚ KVALITNÍ
Horní Planá	Horní Planá	16	4	6	37,5	3	3	11	4	4	2	2	1	4	2	11	4	KVALITNÍ
	Pernek	8	3	2	25,0	2	2	7	4	2	1	1	0	1	1	7	4	KVALITNÍ
	Pestřice	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Zvonková	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Hořice na Šumavě	Hořice na Šumavě	19	4	8	42,1	3	3	11	4	6	3	2	1	4	2	11	4	VELMI KVALITNÍ
	Cipín	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Mýto u Hořic na Šumavě	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Skláře na Šumavě	11	4	6	54,5	1	1	4	2	3	2	1	1	3	2	4	2	PRŮMĚRNÁ
	Svíba	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Šebanov	11	4	6	54,5	1	1	4	2	3	2	1	1	3	2	4	2	PRŮMĚRNÁ
	Žestov	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Chvalšiny	Chvalšiny	13	4	5	38,5	1	1	0	0	5	3	1	1	3	2	0	0	PRŮMĚRNÁ
	Borová u Chvalšin	6	2	3	50,0	1	1	0	0	2	1	1	0	1	1	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Střemily	3	1	1	33,3	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Kájov	Kájov	33	4	14	42,4	4	4	12	4	11	4	3	2	7	4	12	4	VELMI KVALITNÍ

obec	územně technická jednotka	příjezdy do střediska								odjezdy ze střediska							celkové hodnocení kvality dopravní obslužnosti	
		pracovní den		ranní špička		polední sedlo		sobota		odpoledne		večer a noc			sobota			
		středa		5:00-9:59		10:00-13:59				14:00-17:59		18:00-21:59 (A) a po 22:00 (B)						
		spoje	body	spoje	%	spoje	body	spoje	body	spoje	body	A	B	suma	body	spoje		body
	Kladenské Rovné	11	4	6	54,5	1	1	4	2	3	2	1	1	3	2	4	2	PRŮMĚRNÁ
	Kladné	13	4	5	38,5	1	1	0	0	5	3	1	1	3	2	0	0	PRŮMĚRNÁ
	Křenov u Kájova	13	4	5	38,5	1	1	0	0	5	3	1	1	3	2	0	0	PRŮMĚRNÁ
	Novosedly u Kájova	11	4	6	54,5	1	1	4	2	3	2	1	1	3	2	4	2	PRŮMĚRNÁ
Lipno nad Vltavou	Lipno nad Vltavou	3	1	2	66,7	1	1	2	1	2	1	0	1	2	2	1	1	MĚNĚ KVALITNÍ
Loučovice	Loučovice	3	1	2	66,7	1	1	2	1	2	1	0	1	2	2	1	1	MĚNĚ KVALITNÍ
	Dvorečná	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Kapličky	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Mnichovice u Loučovic	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Malšín		0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Běleň	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Boršov u Loučovic	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Horní Dlouhá	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Horní Okolí	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Ostrov na Šumavě	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Mirkovice	Šafléřov	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Mirkovice	20	4	10	50,0	3	3	3	2	6	3	1	0	1	1	3	2	KVALITNÍ
	Chabičovice	18	4	9	50,0	3	3	3	2	5	3	1	0	1	1	3	2	KVALITNÍ
	Malčice	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Zahrádka u Mirkovic	18	4	9	50,0	3	3	3	2	5	3	1	0	1	1	3	2	KVALITNÍ
Mojné	Žaltice	4	1	3	75,0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Mojné	2	1	1	50,0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Rájov-Černice	27	4	9	33,3	6	4	0	0	8	4	2	1	4	2	0	0	KVALITNÍ
Přední Výtoň	Záhorkovice	2	1	1	50,0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Přední Výtoň	1	1	0	0,0	1	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Frydava	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Jasánky	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Pasečná	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Zadní Výtoň	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ	

obec	územně technická jednotka	příjezdy do střediska								odjezdy ze střediska							celkové hodnocení kvality dopravní obslužnosti	
		pracovní den		ranní špička		polední sedlo		sobota		odpoledne		večer a noc			sobota			
		středa		5:00-9:59		10:00-13:59				14:00-17:59		18:00-21:59 (A) a po 22:00 (B)						
		spoje	body	spoje	%	spoje	body	spoje	body	spoje	body	A	B	suma	body	spoje		body
Přídolí	Přídolí	5	2	3	60,0	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Lověšice	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Malčice-Osek	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Spolí	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Všeměry	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Zátes	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Přísečná	Přísečná	38	4	15	39,5	8	4	4	2	12	4	4	2	8	4	5	3	VELMI KVALITNÍ
Rožmberk n.Vltavou	Rožmberk nad Vltavou	5	2	3	60,0	1	1	2	1	2	1	0	1	2	2	1	1	MÉNĚ KVALITNÍ
	Horní Jílovice	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Smín	Smín	15	4	7	46,7	3	3	0	0	4	2	2	1	4	2	0	0	PRŮMĚRNÁ
Světlík	Světlík	5	2	2	40,0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Dvořetín	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Pasovary	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Velké Strážné	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Větrní	Větrní	33	4	13	39,4	4	4	12	4	7	4	4	1	6	3	10	4	VELMI KVALITNÍ
	Hašlovice	6	2	4	66,7	1	1	1	1	3	2	1	0	1	1	1	1	MÉNĚ KVALITNÍ
	Všeměry-Zátoň	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Záhoří u Větrní	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Zátoňské Dvory	6	2	4	66,7	1	1	2	1	3	2	1	0	1	1	1	1	MÉNĚ KVALITNÍ
Vyšší Brod	Vyšší Brod	5	2	3	60,0	1	1	2	1	2	1	0	1	2	2	1	1	MÉNĚ KVALITNÍ
	Bolechy	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Dolní Drkolná	1	1	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Herbertov	5	2	3	60,0	1	1	2	1	2	1	0	1	2	2	1	1	MÉNĚ KVALITNÍ
	Hrudkov	5	2	3	60,0	1	1	2	1	2	1	0	1	2	2	1	1	MÉNĚ KVALITNÍ
	Studánky u V.Brodu	1	1	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Svatomírov	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Zlatá Koruna	Zlatá Koruna	15	4	8	53,3	4	4	8	4	4	2	2	0	2	2	8	4	VELMI KVALITNÍ
	Plešovice	21	4	8	38,1	4	4	8	4	5	3	3	1	5	3	8	4	VELMI KVALITNÍ
	Rájov	26	4	9	34,6	6	4	5	3	8	4	2	1	4	2	6	3	VELMI KVALITNÍ

obec	územně technická jednotka	příjezdy do střediska								odjezdy ze střediska							celkové hodnocení kvality dopravní obslužnosti	
		pracovní den		ranní špička		polední sedlo		sobota		odpoledne		večer a noc			sobota			
		středa		5:00-9:59		10:00-13:59				14:00-17:59		18:00-21:59 (A) a po 22:00 (B)						
		spoje	body	spoje	%	spoje	body	spoje	body	spoje	body	A	B	suma	body	spoje		body
Zubčice	Zubčice	16	4	7	43,8	3	3	3	2	4	2	1	0	1	1	3	2	KVALITNÍ
středisko: KAPLICE																		
Benešov n.Černou	Benešov nad Černou	10	4	4	40,0	2	2	2	1	3	2	1	1	3	2	2	1	PRŮMĚRNÁ
	Děkanské Skaliny	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Dluhoště	10	4	4	40,0	2	2	2	1	3	2	1	1	3	2	2	1	PRŮMĚRNÁ
	Hartunkov	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Klení	1	1	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Kuří	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Ličov	10	4	4	40,0	2	2	2	1	3	2	1	1	3	2	2	1	PRŮMĚRNÁ
	Valtěřov	3	1	1	33,3	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Velký Jindřichov	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Besednice	Besednice	5	2	2	40,0	2	2	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Malče	5	2	2	40,0	2	2	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Bujanov		12	4	6	50,0	2	2	7	4	3	2	2	1	4	2	6	3	KVALITNÍ
	Suchdol u Bujanova	18	4	7	38,9	2	2	10	4	5	3	3	1	5	3	8	4	VELMI KVALITNÍ
	Zdíky	14	4	4	28,6	1	1	3	2	4	2	1	0	1	1	3	2	PRŮMĚRNÁ
Dolní Dvořiště	Dolní Dvořiště	13	4	5	38,5	2	2	3	2	5	3	1	1	3	2	3	2	KVALITNÍ
	Cetviny	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Horní Kaliště	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Jenín	7	3	2	28,6	1	1	1	1	2	1	0	0	0	0	1	1	MÉNĚ KVALITNÍ
	Mikulov	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Mladoňov	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Rybník u Dolního Dvořiště	20	4	6	30,0	5	4	11	4	6	3	2	2	6	3	10	4	VELMI KVALITNÍ
	Rychnov nad Malší	3	1	2	66,7	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Štědrkov	2	1	1	50,0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Tichá	2	1	1	50,0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Trojany u Dol. Dvořiště	0	0	0	0,0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Všeměřice	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Horní Dvořiště	Horní Dvořiště	10	4	3	30,0	2	2	6	3	4	2	1	1	3	2	5	3	KVALITNÍ

obec	územně technická jednotka	příjezdy do střediska								odjezdy ze střediska							celkové hodnocení kvality dopravní obslužnosti	
		pracovní den		ranní špička		polední sedlo		sobota		odpoledne		večer a noc			sobota			
		středa		5:00-9:59		10:00-13:59				14:00-17:59		18:00-21:59 (A) a po 22:00 (B)						
		spoje	body	spoje	%	spoje	body	spoje	body	spoje	body	A	B	suma	body	spoje		body
KAPLICE	Český Heršlák	10	4	3	30,0	2	2	6	3	3	2	1	1	3	2	5	3	KVALITNÍ
	Blansko u Kaplice	11	4	5	45,5	2	2	2	1	3	2	1	1	3	2	2	1	PRŮMĚRNÁ
	Hradiště u Kaplice	10	4	4	40,0	2	2	2	1	3	2	1	1	3	2	2	1	PRŮMĚRNÁ
	Mostky	2	1	2	100,0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Pořešín	6	2	3	50,0	2	2	0	0	3	2	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Žďár u Kaplice	1	1	1	100,0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Malonty	Malonty	8	3	3	37,5	2	2	0	0	2	1	1	1	3	2	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Bělá u Malont	3	1	1	33,3	1	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Bukovsko	2	1	1	50,0	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Hodonice u Malont	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Jaroměř u Malont	8	3	3	37,5	2	2	0	0	2	1	1	1	3	2	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Ličov-Desky	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Meziříčí u Malont	5	2	2	40,0	1	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Radčice u Malont	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Rapotice u Malont	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Netřebice	Netřebice	20	4	7	35,0	2	2	6	3	5	3	1	1	3	2	6	3	KVALITNÍ
	Dlouhá	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Omlenice	Omlenice	14	4	6	42,9	2	2	7	4	5	3	2	1	4	2	6	3	KVALITNÍ
	Stradov u Kaplice	8	3	4	50,0	1	1	0	0	4	2	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Zahrádka u Omlenic	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Pohorská Ves		2	1	1	50,0	1	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Dolní Příbraní	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Lužnice u Pohorské Vsi	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Pivonice u Pohorské Vsi	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Pohoří na Šumavě	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Rožmitál na Šumavě	Rožmitál na Šumavě	5	2	3	60,0	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Čeřín	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Hněvanov	5	2	3	60,0	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ

obec	územně technická jednotka	příjezdy do střediska								odjezdy ze střediska							celkové hodnocení kvality dopravní obslužnosti		
		pracovní den		ranní špička		polední sedlo		sobota		odpoledne		večer a noc			sobota				
		středa		5:00-9:59		10:00-13:59				14:00-17:59		18:00-21:59 (A) a po 22:00 (B)							
		spoje	body	spoje	%	spoje	body	spoje	body	spoje	body	A	B	suma	body	spoje		body	
	Koryta u Hněvanova	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Zahrádka	0	0	0	0,0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Soběnov	Soběnov	5	2	2	40,0	2	2	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Střítež	Střítež u Kaplice	1	1	1	100,0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Věžovatá Pláně	Věžovatá Pláně	1	1	1	100,0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	1	1	1	NEKVALITNÍ
Zvíkov	Chodeč-Zvíkov	17	4	6	35,3	2	2	6	3	4	2	1	1	3	2	6	3	3	KVALITNÍ
středisko: JINDŘICHŮV HRADEC																			
Bednárec	Bednárec	16	4	7	43,8	2	2	4	2	6	3	2	1	4	2	5	3	3	KVALITNÍ
Bednářeček	Bednářeček	11	4	5	45,5	2	2	4	2	4	2	1	1	3	2	5	3	3	KVALITNÍ
Blažejov	Blažejov	11	4	5	45,5	1	1	2	1	4	2	1	1	3	2	2	1	1	PRŮMĚRNÁ
	Dvoreček	7	3	4	57,1	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Malý Ratmírov	2	1	0	0,0	0	0	2	1	1	1	0	0	0	0	2	1	1	MÉNĚ KVALITNÍ
	Mutyněves	7	3	4	57,1	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Oldřiš u Blažejova	7	3	4	57,1	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Bořetín	Bořetín u Strmilova	1	1	1	100,0	0	0	0	0	2	1	1	0	1	1	0	0	0	NEKVALITNÍ
Březina	Březina u Deštné	3	1	3	100,0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Číměř	Číměř	12	4	7	58,3	2	2	4	2	5	3	1	0	1	1	3	2	2	KVALITNÍ
	Bílá u Sedla	11	4	6	54,5	2	2	3	2	5	3	1	0	1	1	3	2	2	KVALITNÍ
	Dobrá Voda u Číměře	2	1	2	100,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Lhota u Sedla	1	1	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Nová Ves u Sedla	1	1	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Potočná u Číměře	11	4	6	54,5	2	2	3	2	5	3	1	0	1	1	3	2	2	KVALITNÍ
	Sedlo u Číměře	1	1	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Člunek	Člunek	13	4	7	53,8	2	2	0	0	4	2	2	1	4	2	0	0	0	PRŮMĚRNÁ
	Kunějov	2	1	2	100,0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Lomy u Kunžaku	14	4	7	50,0	2	2	2	1	5	3	2	1	4	2	2	1	1	PRŮMĚRNÁ
Deštná	Deštná u J.Hradce	7	3	4	57,1	1	1	0	0	2	1	1	0	1	1	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Lipovka	3	1	3	100,0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Dívčí Kopy	Dívčí Kopy	9	3	3	33,3	2	2	0	0	2	1	1	0	1	1	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ

obec	územně technická jednotka	příjezdy do střediska								odjezdy ze střediska							celkové hodnocení kvality dopravní obslužnosti	
		pracovní den		ranní špička		polední sedlo		sobota		odpoledne		večer a noc			sobota			
		středa		5:00-9:59		10:00-13:59				14:00-17:59		18:00-21:59 (A) a po 22:00 (B)						
		spoje	body	spoje	%	spoje	body	spoje	body	spoje	body	A	B	suma	body	spoje		body
Dolní Pěna	Dolní Pěna	1	1	1	100,0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Dolní Žďár	Dolní Žďár u Lásenice	15	4	8	53,3	2	2	0	0	4	2	1	0	1	1	0	0	PRŮMĚRNÁ
	Horní Lhota u Lásenice	15	4	8	53,3	2	2	0	0	4	2	1	0	1	1	0	0	PRŮMĚRNÁ
Doňov	Doňov	18	4	4	22,2	2	2	6	3	5	3	1	1	3	2	7	4	KVALITNÍ
Drunče	Drunče	3	1	3	100,0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Hadravova Rosička	Hadravova Rosička	9	3	3	33,3	2	2	0	0	2	1	1	0	1	1	0	0	MĚNĚ KVALITNÍ
Hatín	Hatín	7	3	4	57,1	1	1	0	0	3	2	1	0	1	1	0	0	MĚNĚ KVALITNÍ
	Stajka	7	3	4	57,1	1	1	0	0	3	2	1	0	1	1	0	0	MĚNĚ KVALITNÍ
Heřmaneč	Heřmaneč	1	1	1	100,0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Horní Meziříčko	Horní Meziříčko	2	1	2	100,0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Horní Němčice	Horní Němčice	1	1	1	100,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Horní Pěna	Horní Pěna	13	4	7	53,8	2	2	4	2	6	3	1	0	1	1	3	2	KVALITNÍ
	Malíkov nad Nežárkou	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Horní Radouň	Horní Radouň	9	3	3	33,3	2	2	0	0	2	1	1	0	1	1	0	0	MĚNĚ KVALITNÍ
	Starý Bozděchov	9	3	3	33,3	2	2	0	0	2	1	1	0	1	1	0	0	MĚNĚ KVALITNÍ
Horní Skřýchov	Horní Skřýchov	14	4	5	35,7	2	2	7	4	4	2	2	1	4	2	7	4	KVALITNÍ
Hospříz	Hospříz	14	4	8	57,1	2	2	0	0	5	3	2	1	4	2	0	0	PRŮMĚRNÁ
	Hrutkov	13	4	7	53,8	2	2	3	2	6	3	1	0	1	1	3	2	KVALITNÍ
Jarošov n.Nežárkou	Jarošov nad Nežárkou	34	4	17	50,0	3	3	4	2	16	4	2	1	4	2	7	4	KVALITNÍ
	Hostějeves	4	1	3	75,0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Lovětín	11	4	3	27,3	2	2	8	4	2	1	2	1	4	2	7	4	KVALITNÍ
	Matějovec nad Nežárkou	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Nekrasín	23	4	8	34,8	3	3	8	4	7	4	2	1	4	2	8	4	VELMI KVALITNÍ
	Pejdlova Rosička	4	1	3	75,0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Zdešov	4	1	3	75,0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Jilem	Jilem	1	1	1	100,0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
JINDŘICHŮV HRADEC																		
	Buk u Jindřichova Hradce	7	3	4	57,1	1	1	0	0	3	2	1	0	1	1	0	0	MĚNĚ KVALITNÍ
	Děbolín	25	4	9	36,0	3	3	6	3	6	3	2	1	4	2	7	4	KVALITNÍ

obec	územně technická jednotka	příjezdy do střediska								odjezdy ze střediska							celkové hodnocení kvality dopravní obslužnosti	
		pracovní den		ranní špička		polední sedlo		sobota		odpoledne		večer a noc			sobota			
		středa		5:00-9:59		10:00-13:59				14:00-17:59		18:00-21:59 (A) a po 22:00 (B)						
		spoje	body	spoje	%	spoje	body	spoje	body	spoje	body	A	B	suma	body	spoje		body
	Dolní Radouň	16	4	5	31,3	4	4	5	3	3	2	3	0	3	2	4	2	KVALITNÍ
	Dolní Skrýchov	12	4	5	41,7	2	2	0	0	4	2	1	0	1	1	0	0	PRŮMĚRNÁ
	Horní Žďár u J.Hradce	16	4	8	50,0	3	3	0	0	4	2	1	0	1	1	0	0	PRŮMĚRNÁ
	Matná	7	3	4	57,1	1	1	0	0	3	2	1	0	1	1	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Otín u J.Hradce	15	4	8	53,3	2	2	0	0	5	3	1	1	3	2	0	0	PRŮMĚRNÁ
	Políkno u J.Hradce	5	2	3	60,0	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Radouňka	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Kačlehy	Kačlehy	1	1	1	100,0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Kamenný Malíkov	Kamenný Malíkov	3	1	2	66,7	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Kardašova Řečice	Kardašova Řečice	26	4	8	30,8	3	3	13	4	7	4	3	1	5	3	14	4	VELMI KVALITNÍ
	Mnich u K.Řečice	10	4	2	20,0	2	2	5	3	2	1	1	1	3	2	6	3	KVALITNÍ
	Nítovice	1	1	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Kostelní Radouň	Kostelní Radouň	9	3	3	33,3	2	2	0	0	2	1	1	0	1	1	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Kunžak	Kunžak	21	4	11	52,4	3	3	3	2	7	4	2	1	4	2	3	2	KVALITNÍ
	Kaproun	1	1	0	0,0	0	0	2	1	1	1	0	0	0	0	2	1	MÉNĚ KVALITNÍ
	Mosty	10	4	4	40,0	2	2	0	0	3	2	2	0	2	2	0	0	PRŮMĚRNÁ
	Suchdol u Kunžaku	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Valtínov	10	4	4	40,0	2	2	0	0	4	2	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Lásenice	Lásenice	23	4	12	52,2	3	3	1	1	6	3	2	0	2	2	1	1	KVALITNÍ
Lodhéřov	Lodhéřov	9	3	4	44,4	2	2	0	0	2	1	1	0	1	1	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Najdek u Lodhéřova	7	3	4	57,1	1	1	0	0	2	1	1	0	1	1	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Studnice u Lodhéřova	7	3	4	57,1	1	1	0	0	2	1	1	0	1	1	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Nová Bystřice	Nová Bystřice	14	4	7	50,0	2	2	6	3	6	3	1	0	1	1	5	3	KVALITNÍ
	Albeř	4	1	2	50,0	0	0	3	2	2	1	0	0	0	0	3	2	MÉNĚ KVALITNÍ
	Artolec	1	1	1	100,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Blato u Hůrek	3	1	2	66,7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Hradiště u Nové Bystřice	11	4	6	54,5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Hůrky	4	1	2	50,0	0	0	2	1	1	1	0	0	0	0	2	1	MÉNĚ KVALITNÍ
	Kláster	3	1	2	66,7	0	0	1	1	1	1	0	0	0	0	1	1	MÉNĚ KVALITNÍ

obec	územně technická jednotka	příjezdy do střediska								odjezdy ze střediska							celkové hodnocení kvality dopravní obslužnosti	
		pracovní den		ranní špička		polední sedlo		sobota		odpoledne		večer a noc			sobota			
		středa		5:00-9:59		10:00-13:59				14:00-17:59		18:00-21:59 (A) a po 22:00 (B)						
		spoje	body	spoje	%	spoje	body	spoje	body	spoje	body	A	B	suma	body	spoje		body
	Klenová u Hůrek	3	1	2	66,7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Konrac	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Mnich u Nové Bystřice	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Nový Vojířov	1	1	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Senotín	4	1	2	50,0	0	0	2	1	1	1	0	0	0	0	2	1	MÉNĚ KVALITNÍ
	Skalka u Nové Bystřice	3	1	2	66,7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Nová Olešná	Nová Olešná	5	2	2	40,0	0	0	0	0	2	1	1	0	1	1	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Nová Včelnice	Nová Včelnice	34	4	15	44,1	4	4	8	4	11	4	3	1	5	3	9	4	VELMI KVALITNÍ
Okrouhlá Radouň	Okrouhlá Radouň	11	4	4	36,4	2	2	0	0	2	1	1	0	1	1	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Pístitina	Pístitina	2	1	1	50,0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Plavsko	Plavsko	5	2	3	60,0	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Pleše	Pleše	8	3	2	25,0	0	0	1	1	3	2	0	0	0	0	1	1	MÉNĚ KVALITNÍ
Pluhův Žďár	Pluhův Žďár	1	1	1	100,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Jižná	3	1	2	66,7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Klenov	1	1	1	100,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Mostečný	1	1	1	100,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Plasná	1	1	1	100,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Pohoří u K.Řečice	1	1	1	100,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Samosoly	1	1	1	100,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Polště	Polště	5	2	3	60,0	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Popelín	Popelín	11	4	5	45,5	2	2	4	2	4	2	2	1	4	2	5	3	KVALITNÍ
	Horní Olešná	1	1	1	100,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Příbraz	Příbraz	5	2	4	80,0	1	1	0	0	2	1	1	0	1	1	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Ratiboř	Ratiboř u J.Hradce	7	3	4	57,1	1	1	0	0	3	2	1	0	1	1	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Rodvínov	Rodvínov	32	4	15	46,9	3	3	4	2	13	4	2	1	4	2	6	3	KVALITNÍ
	Jindřiš	3	1	2	66,7	0	0	2	1	3	2	0	0	0	0	2	1	MÉNĚ KVALITNÍ
Roseč	Roseč	7	3	4	57,1	1	1	0	0	3	2	1	0	1	1	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Rosička	Rosička u Deštné	2	1	0	0,0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
St.Město p.Land.	St.Město p.Landštejnem	3	1	2	66,7	0	0	1	1	1	1	0	0	0	0	1	1	MÉNĚ KVALITNÍ

obec	územně technická jednotka	příjezdy do střediska								odjezdy ze střediska							celkové hodnocení kvality dopravní obslužnosti	
		pracovní den		ranní špička		polední sedlo		sobota		odpoledne		večer a noc			sobota			
		středa		5:00-9:59		10:00-13:59				14:00-17:59		18:00-21:59 (A) a po 22:00 (B)						
		spoje	body	spoje	%	spoje	body	spoje	body	spoje	body	A	B	suma	body	spoje		body
	Dětřiš	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Dobrotín	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Košlák	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Košálkov	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Kuní pod Landštejnem	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Návary	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Pernárec	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Podlesí pod Landštejnem	3	1	2	66,7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Pomezí pod Landštejnem	0	0	0	0,0	0	0	1	1	1	1	0	0	0	0	1	1	NEKVALITNÍ
	Rajchěrov	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Romava	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Staré Hutě u Veclova	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Veclov	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Vitíněves	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Stráž nad Nežárkou	Stráž nad Nežárkou	24	4	9	37,5	5	4	4	2	3	2	2	0	2	2	4	2	KVALITNÍ
	Dol.Lhota u Stráže n.Než.	16	4	9	56,3	3	3	0	0	4	2	1	0	1	1	0	0	PRŮMĚRNÁ
	Dvorce u Stráže n.Než.	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Strmilov	Strmilov	15	4	6	40,0	2	2	3	2	7	4	1	1	3	2	3	2	KVALITNÍ
	Česká Olešná	5	2	2	40,0	0	0	0	0	2	1	1	0	1	1	0	0	MĚNĚ KVALITNÍ
	Leština u Strmilova	0	0	0	0,0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Malý Jeníkov	2	1	1	50,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Palupín	1	1	1	100,0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Střížovice	Střížovice u Kunžaku	4	1	2	50,0	0	0	2	1	1	1	0	1	2	2	2	1	MĚNĚ KVALITNÍ
	Budkov u Střížovic	6	2	3	50,0	1	1	0	0	2	1	0	1	2	2	0	0	MĚNĚ KVALITNÍ
	Vlčice u Střížovic	8	3	4	50,0	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	MĚNĚ KVALITNÍ
Studená	Studená	6	2	3	50,0	1	1	3	2	3	2	0	0	0	0	3	2	PRŮMĚRNÁ
	Domašín u Studené	2	1	1	50,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Horní Bolíkov	2	1	1	50,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Horní Pole	2	1	2	100,0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ

obec	územně technická jednotka	příjezdy do střediska								odjezdy ze střediska							celkové hodnocení kvality dopravní obslužnosti	
		pracovní den		ranní špička		polední sedlo		sobota		odpoledne		večer a noc			sobota			
		středa		5:00-9:59		10:00-13:59				14:00-17:59		18:00-21:59 (A) a po 22:00 (B)						
		spoje	body	spoje	%	spoje	body	spoje	body	spoje	body	A	B	suma	body	spoje		body
	Maršov u Heřmanče	1	1	1	100,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Olšany u Dačic	1	1	1	100,0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Skrýchov	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Sumrakov	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Světlá pod Javořicí	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Velký Jeníkov	1	1	1	100,0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Světce	Světce	2	1	0	0,0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Újezdec	Újezdec u K.Řečice	4	1	2	50,0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Velký Ratmírov	Velký Ratmírov	6	2	4	66,7	1	1	0	0	1	1	1	0	1	1	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Višňová	Višňová u Kar.Řečice	1	1	1	100,0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Vícemil	Vícemil	2	1	1	50,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Vlčetínek	Vlčetínek	5	2	1	20,0	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Vyďří	Vyďří	5	2	3	60,0	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Zahrádky	Zahrádky	1	1	1	100,0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Horní Dvorce	1	1	1	100,0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Záhoří	Záhoří	7	3	2	28,6	0	0	1	1	3	2	0	0	0	0	1	1	MÉNĚ KVALITNÍ
Žďár	Žďár u Nové Včelnice	17	4	5	29,4	3	3	7	4	5	3	2	1	4	2	7	4	VELMI KVALITNÍ
	Malá Rosička	1	1	1	100,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
středisko: TŘEBONĚ																		
Cep	Cep	3	1	2	66,7	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Domanín	Domanín u Třeboně	3	1	3	100,0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Dunajovice	Dunajovice	5	2	2	40,0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Dvory nad Lužnicí	Dvory nad Lužnicí	12	4	5	41,7	2	2	9	4	3	2	2	1	4	2	9	4	KVALITNÍ
Frahelž	Frahelž	13	4	5	38,5	2	2	9	4	3	2	2	1	4	2	9	4	KVALITNÍ
Halámky	Halámky	1	1	1	100,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Hamr	Hamr	3	1	1	33,3	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Hrachoviště	Hrachoviště u Třeboně	6	2	2	33,3	2	2	0	0	3	2	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Chlum u Třeboně	Chlum u Třeboně	8	3	5	62,5	0	0	0	0	3	2	1	0	1	1	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Lutová	5	2	3	60,0	0	0	0	0	2	1	1	0	1	1	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ

obec	územně technická jednotka	příjezdy do střediska								odjezdy ze střediska							celkové hodnocení kvality dopravní obslužnosti	
		pracovní den		ranní špička		polední sedlo		sobota		odpoledne		večer a noc			sobota			
		středa		5:00-9:59		10:00-13:59				14:00-17:59		18:00-21:59 (A) a po 22:00 (B)						
		spoje	body	spoje	%	spoje	body	spoje	body	spoje	body	A	B	suma	body	spoje		body
	Mirochov	3	1	1	33,3	0	0	0	0	1	1	1	0	1	1	0	0	NEKVALITNÍ
	Žíteč	5	2	3	60,0	0	0	0	0	2	1	1	0	1	1	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Klec	Klec	5	2	3	60,0	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Lomnice n.Lužnicí	Lomnice nad Lužnicí	16	4	7	43,8	2	2	9	4	4	2	2	1	4	2	4	2	KVALITNÍ
Lužnice	Lužnice	16	4	7	43,8	2	2	9	4	4	2	2	1	4	2	9	4	KVALITNÍ
Majdalena	Majdalena	18	4	7	38,9	2	2	9	4	4	2	2	1	4	2	9	4	KVALITNÍ
Novosedly n.Než.	Novosedly nad Nežárkou	6	2	4	66,7	1	1	0	0	3	2	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Kolence	6	2	3	50,0	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Mláka	9	3	4	44,4	2	2	0	0	3	2	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Ponědraž	Ponědraž	3	1	2	66,7	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Ponědražka	Ponědražka	3	1	2	66,7	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Rapšach	Rapšach	1	1	1	100,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Nová Ves u Klikova	1	1	1	100,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Staňkov	Staňkov	2	1	1	50,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Stříbřec	Stříbřec	5	2	3	60,0	0	0	0	0	2	1	1	0	1	1	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Libořezy	5	2	3	60,0	0	0	0	0	2	1	1	0	1	1	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Mníšek	5	2	3	60,0	0	0	0	0	2	1	1	0	1	1	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Suchdol nad Lužnicí	Suchdol nad Lužnicí	14	4	6	42,9	2	2	9	4	2	1	2	1	4	2	9	4	KVALITNÍ
	Bor	2	1	1	50,0	0	0	0	0	2	1	2	1	4	2	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Hrdlořezy u Suchdola n.L.	11	4	4	36,4	2	2	9	4	0	0	0	0	0	0	0	0	PRŮMĚRNÁ
	Klikov	1	1	1	100,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Tušť	1	1	1	100,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
TŘEBOŇ																		
	Branná	7	3	2	28,6	2	2	0	0	3	2	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Břilice	8	3	3	37,5	1	1	0	0	3	2	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Holičky u Staré Hlíny	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Přesecka	6	2	2	33,3	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Stará Hlína	14	4	7	50,0	2	2	1	1	6	3	1	0	1	1	1	1	PRŮMĚRNÁ	
Záblatí	Záblatí u Ponědraže	3	1	2	66,7	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ

obec	územně technická jednotka	příjezdy do střediska								odjezdy ze střediska							celkové hodnocení kvality dopravní obslužnosti	
		pracovní den		ranní špička		polední sedlo		sobota		odpoledne		večer a noc			sobota			
		středa		5:00-9:59		10:00-13:59				14:00-17:59		18:00-21:59 (A) a po 22:00 (B)						
		spoje	body	spoje	%	spoje	body	spoje	body	spoje	body	A	B	suma	body	spoje		body
středisko: DAČICE																		
Báňovice	Báňovice	3	1	2	66,7	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Budeč	Budeč	8	3	5	62,5	1	1	0	0	3	2	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Budíškovice	Budíškovice	8	3	5	62,5	1	1	0	0	4	2	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Manešovice	13	4	9	69,2	1	1	0	0	7	4	0	0	0	0	0	0	PRŮMĚRNÁ
	Ostojkovice	6	2	4	66,7	1	1	0	0	7	4	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Vesce u Dačic	8	3	5	62,5	1	1	0	0	3	2	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Cizkrajov	Cizkrajov	2	1	1	50,0	0	0	0	0	3	2	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Dolní Bolíkov	11	4	3	27,3	2	2	7	4	6	3	2	1	4	2	8	4	KVALITNÍ
	Holešice u Cizkrajova	2	1	1	50,0	0	0	0	0	3	2	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Mutná	2	1	1	50,0	0	0	0	0	3	2	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Červený Hrádek	Červený Hrádek u Dačic	5	2	3	60,0	1	1	0	0	3	2	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Český Rudolec	Český Rudolec	1	1	0	0,0	0	0	0	0	3	2	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Dolní Bolíkov-Nová Ves	1	1	1	100,0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Dolní Radíkov	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Horní Radíkov	1	1	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Lipnice u Markvarce	2	1	1	50,0	1	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Markvarec	16	4	5	31,3	3	3	0	0	7	4	0	0	0	0	0	0	PRŮMĚRNÁ
	Matějovec	1	1	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Stoječín	1	1	0	0,0	1	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ	
DAČICE																		
	Bílkov	10	4	6	60,0	1	1	0	0	4	2	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Borek u Dačic	4	1	3	75,0	0	0	0	0	5	3	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Dolní Němčice	4	1	2	50,0	0	0	0	0	5	3	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Hostkovice u Dol.Němčic	14	4	5	35,7	3	3	0	0	5	3	0	0	0	0	0	0	PRŮMĚRNÁ
	Hradištko u Dačic	3	1	2	66,7	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Chlumec u Dačic	4	1	3	75,0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Lipolec	14	4	5	35,7	3	3	0	0	5	3	0	0	0	0	0	0	PRŮMĚRNÁ
Malý Pěčín	13	4	4	30,8	2	2	6	3	3	2	2	1	4	2	6	3	KVALITNÍ	

obec	územně technická jednotka	příjezdy do střediska								odjezdy ze střediska							celkové hodnocení kvality dopravní obslužnosti	
		pracovní den		ranní špička		polední sedlo		sobota		odpoledne		večer a noc			sobota			
		středa		5:00-9:59		10:00-13:59				14:00-17:59		18:00-21:59 (A) a po 22:00 (B)						
		spoje	body	spoje	%	spoje	body	spoje	body	spoje	body	A	B	suma	body	spoje		body
Dešná	Prostřední Vydří	4	1	2	50,0	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Velký Pěčín	16	4	4	25,0	4	4	6	3	4	2	2	1	4	2	6	3	KVALITNÍ
	Dešná u Dačic	3	1	2	66,7	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Bělčovice	2	1	1	50,0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Dančovice	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Hluboká u Dačic	2	1	1	50,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Chvalkovice u Dešné	3	1	2	66,7	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Plačovice	3	1	2	66,7	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Rancířov	1	1	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ	
Dobrohošť	Dobrohošť	13	4	9	69,2	1	1	0	0	7	4	0	0	0	0	0	0	PRŮMĚRNÁ
Horní Slatina	Horní Slatina	8	3	5	62,5	1	1	0	0	3	2	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Hříšice	Hříšice	6	2	3	50,0	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Jersice	5	2	3	60,0	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Kostelní Vydří	Kostelní Vydří	4	1	2	50,0	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Peč	Peč	10	4	2	20,0	2	2	6	3	6	3	2	1	4	2	6	3	KVALITNÍ
	Liděřovice	1	1	0	0,0	0	0	0	0	3	2	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Urbaneč	9	3	2	22,2	2	2	6	3	2	1	2	1	4	2	6	3	KVALITNÍ
Písečné	Písečné u Slavonic	4	1	3	75,0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Chvaletín	0	0	3	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Marketa	4	1	0	0,0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Modletice	4	1	3	75,0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Nové Sady u Písečného	4	1	3	75,0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Slavětín u Slavonic	2	1	1	50,0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Václavov u Chvaletína	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ	
Slavonice	Slavonice	9	3	2	22,2	2	2	7	4	6	3	2	1	4	2	8	4	KVALITNÍ
	Dolní Bolíkov-Rubašov	0	0	0	0,0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Kadolec u Slavonic	1	1	1	100,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Léštnice	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Maříž	2	1	1	50,0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ

obec	územně technická jednotka	příjezdy do střediska								odjezdy ze střediska							celkové hodnocení kvality dopravní obslužnosti	
		pracovní den		ranní špička		polední sedlo		sobota		odpoledne		večer a noc			sobota			
		středa		5:00-9:59		10:00-13:59				14:00-17:59		18:00-21:59 (A) a po 22:00 (B)						
		spoje	body	spoje	%	spoje	body	spoje	body	spoje	body	A	B	suma	body	spoje		body
	Mutišov	9	3	2	22,2	2	2	6	3	2	1	2	1	4	2	6	3	KVALITNÍ
	Stálkov	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Vlastkovec	1	1	0	0,0	0	0	1	1	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Staré Hobzí	Staré Hobzí	7	3	5	71,4	1	1	0	0	4	2	0	0	0	0	1	1	MÉNĚ KVALITNÍ
	Nové Dvory	7	3	5	71,4	1	1	0	0	4	2	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Nové Hobzí	4	1	3	75,0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Vnorovice	3	1	2	66,7	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Třebětice	Třebětice u Dačic	9	3	5	55,6	2	2	0	0	5	3	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Volfířov	Volfířov	4	1	2	50,0	0	0	0	0	5	3	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Brandlín	0	0	0	0,0	0	0	0	0	3	2	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Radlice u Volfířova	4	1	2	50,0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Řečice	0	0	0	0,0	0	0	0	0	3	2	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Šach	2	1	2	100,0	0	0	0	0	4	2	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Velká Lhota u Dačic	0	0	0	0,0	0	0	0	0	4	2	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Županovice	Županovice u Dešné	2	1	1	50,0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
středisko: PRACHATICE																		
Bohunice	Bohunice u Tvrzic	5	2	1	20,0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Budkov	Budkov u Husince	1	1	1	100,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Bušanovice	Bušanovice	2	1	2	100,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Dolní Nakvasovice	2	1	2	100,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Horní Nakvasovice	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Drslavice		0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Švihov u Lažišť	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Dub	Dub u Prachatic	4	1	3	75,0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Borčice	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Dubská Lhota	2	1	2	100,0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Dvorec u Dubu	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Javornice u Dubu	4	1	3	75,0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Dvory	Dvory u Lažišť	7	3	5	71,4	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ

obec	územně technická jednotka	příjezdy do střediska								odjezdy ze střediska							celkové hodnocení kvality dopravní obslužnosti	
		pracovní den		ranní špička		polední sedlo		sobota		odpoledne		večer a noc			sobota			
		středa		5:00-9:59		10:00-13:59				14:00-17:59		18:00-21:59 (A) a po 22:00 (B)						
		spoje	body	spoje	%	spoje	body	spoje	body	spoje	body	A	B	suma	body	spoje		body
Hracholusky	Hracholusky u Prachatic	15	4	4	26,7	4	4	4	2	4	2	1	0	1	1	4	2	KVALITNÍ
	Obora u Hracholusk	12	4	4	33,3	3	3	3	2	3	2	1	0	1	1	2	1	PRŮMĚRNÁ
	Vrbice u Žitné	3	1	1	33,3	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Žitná u Netolic	3	1	1	33,3	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Husinec	Husinec	51	4	21	41,2	7	4	7	4	17	4	4	8	20	4	8	4	VELMI KVALITNÍ
	Horouty	7	3	5	71,4	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Výrov u Husince	51	4	21	41,2	7	4	7	4	17	4	4	8	20	4	8	4	VELMI KVALITNÍ
Chlumany	Chlumany	8	3	3	37,5	3	3	2	1	3	2	1	0	1	1	1	1	PRŮMĚRNÁ
Chroboly	Chroboly	12	4	4	33,3	2	2	7	4	4	2	2	0	2	2	7	4	KVALITNÍ
	Lažištko	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Leptač	4	1	1	25,0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Ovesné	8	3	3	37,5	2	2	7	4	2	1	2	0	2	2	7	4	KVALITNÍ
	Rohanov u Prachatic	8	3	3	37,5	2	2	7	4	2	1	2	0	2	2	7	4	KVALITNÍ
	Záhoří u Chrobol	4	1	1	25,0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Kratušín	Kratušín	4	1	2	50,0	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Chlístov u Lažišť	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Křišťanov	Křišťanov	2	1	1	50,0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Ktiš	Ktiš	3	1	1	33,3	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Dobročkov	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Křížovice u Ktiše	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Smědeč	4	1	1	25,0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Lažiště	Lažiště	7	3	5	71,4	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Lenora	Lenora	1	1	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Houžná	2	1	1	50,0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Vlčí Jámy	1	1	1	100,0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Lipovice	Lipovice	4	1	3	75,0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Mičovice	Mičovice	9	3	5	55,6	1	1	1	1	3	2	1	0	1	1	1	1	PRŮMĚRNÁ
	Frantoly	9	3	5	55,6	1	1	1	1	3	2	1	0	1	1	1	1	PRŮMĚRNÁ
	Jáma	4	1	2	50,0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ

obec	územně technická jednotka	příjezdy do střediska								odjezdy ze střediska							celkové hodnocení kvality dopravní obslužnosti	
		pracovní den		ranní špička		polední sedlo		sobota		odpoledne		večer a noc			sobota			
		středa		5:00-9:59		10:00-13:59				14:00-17:59		18:00-21:59 (A) a po 22:00 (B)						
		spoje	body	spoje	%	spoje	body	spoje	body	spoje	body	A	B	suma	body	spoje		body
Nebahovy	Klenovice u Mičovic	9	3	5	55,6	1	1	1	1	3	2	1	0	1	1	1	1	PRŮMĚRNÁ
	Ratiborova Lhota	3	1	1	33,3	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Nebahovy	10	4	6	60,0	1	1	1	1	3	2	1	0	1	1	1	1	PRŮMĚRNÁ
	Jelemek	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Kralovice	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Lažišťka	0	0	0	0,0	0	0	0	0	3	2	1	0	1	1	0	0	NEKVALITNÍ
Nová Pec	Zdenice	10	4	6	60,0	1	1	1	1	3	2	1	0	1	1	1	1	PRŮMĚRNÁ
	Nová Pec	4	1	3	75,0	0	0	1	1	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Pěčnov	Pěkná	4	1	3	75,0	0	0	1	1	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Pěčnov	12	4	5	41,7	3	3	2	1	5	3	1	0	1	1	2	1	PRŮMĚRNÁ
PRACHATICE																		
	Kahov	4	1	2	50,0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Libínské Sedlo	11	4	5	45,5	1	1	2	1	5	3	0	0	0	0	1	1	PRŮMĚRNÁ
	Oseky	4	1	2	50,0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Perlovice	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Stádla	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Staré Prachatice	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Volovice	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ	
Radhostice	Radhostice	6	2	3	50,0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Libotyně	6	2	3	50,0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Lštění u Radhostic	6	2	3	50,0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Stožec	Stožec	2	1	1	50,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	České Žleby	1	1	1	100,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Horní Cazov	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Radvanovice	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Strunkovice n.Blancí	Strunkovice nad Blanicí	22	4	7	31,8	4	4	9	4	7	4	2	0	2	2	10	4	VELMI KVALITNÍ
	Protivec	1	1	1	100,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Svojnice	7	3	2	28,6	2	2	2	1	2	1	0	0	0	0	2	1	MÉNĚ KVALITNÍ
	Šípoun	1	1	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ

obec	územně technická jednotka	příjezdy do střediska								odjezdy ze střediska							celkové hodnocení kvality dopravní obslužnosti	
		pracovní den		ranní špička		polední sedlo		sobota		odpoledne		večer a noc			sobota			
		středa		5:00-9:59		10:00-13:59				14:00-17:59		18:00-21:59 (A) a po 22:00 (B)						
		spoje	body	spoje	%	spoje	body	spoje	body	spoje	body	A	B	suma	body	spoje		body
	Velký Bor u Strunkovic	1	1	1	100,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Žichovec	2	1	1	50,0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Těšovice	Těšovice u Prachatic	11	4	5	45,5	2	2	0	0	4	2	1	0	1	1	0	0	PRŮMĚRNÁ
	Běleč u Těšovic	8	3	2	25,0	2	2	4	2	3	2	1	0	1	1	3	2	PRŮMĚRNÁ
Tvrzice	Tvrzice	5	2	1	20,0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Újezdec	Újezdec u Tvrzic	12	4	3	25,0	1	1	3	2	3	2	0	0	0	0	3	2	PRŮMĚRNÁ
Vitějovice	Vitějovice	15	4	9	60,0	1	1	3	2	5	3	0	0	0	0	4	2	PRŮMĚRNÁ
Vlachovo Březí	Vlachovo Březí	27	4	12	44,4	4	4	5	3	9	4	1	0	1	1	4	2	KVALITNÍ
	Dachov	11	4	5	45,5	3	3	2	1	5	3	1	0	1	1	1	1	PRŮMĚRNÁ
	Dolní Kožlí	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Horní Kožlí	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Chocholatá Lhota	1	1	1	100,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Mojkov	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Uhřice u Vlachova Březí	3	1	3	100,0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Volary	Volary	17	4	7	41,2	3	3	9	4	5	3	2	0	2	2	8	4	VELMI KVALITNÍ
	Cudrovice	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Horní Sněžná	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Chlum u Volar	4	1	3	75,0	0	0	1	1	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Krejčovice	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Milešice	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Mlynářovice u Volar	0	0	0	0,0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Záblatí	Záblatí u Prachatic	4	1	2	50,0	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0
Záblatí	Albrechtovice	11	4	5	45,5	1	1	2	1	5	3	0	0	0	0	1	1	PRŮMĚRNÁ
	Hlásná Lhota	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Horní Záblatí	4	1	2	50,0	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Křišťanovice u Záblatí	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Perlovice u Záblatí	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Řepešín	3	1	1	33,3	1	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Saladín	4	1	2	50,0	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ

obec	územně technická jednotka	příjezdy do střediska								odjezdy ze střediska							celkové hodnocení kvality dopravní obslužnosti	
		pracovní den		ranní špička		polední sedlo		sobota		odpoledne		večer a noc			sobota			
		středa		5:00-9:59		10:00-13:59				14:00-17:59		18:00-21:59 (A) a po 22:00 (B)						
		spoje	body	spoje	%	spoje	body	spoje	body	spoje	body	A	B	suma	body	spoje		body
	Zvěřence	3	1	1	33,3	1	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Zábrdí	Zábrdí u Lažišť	4	1	2	50,0	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Zbytiny	Zbytiny	10	4	4	40,0	2	2	7	4	4	2	2	0	2	2	7	4	KVALITNÍ
	Koryto	1	1	1	100,0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Skříňěřov	8	3	3	37,5	2	2	7	4	2	1	2	0	2	2	7	4	KVALITNÍ
	Spálenec	8	3	3	37,5	2	2	7	4	2	1	2	0	2	2	7	4	KVALITNÍ
	Sviňovice	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Želnava	Želnava	4	1	3	75,0	1	1	1	1	2	1	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Žernovice	Žernovice	2	1	2	100,0	0	0	0	0	3	2	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
středisko: VIMPERK																		
Bohumilice	Bohumilice v Čechách	28	4	12	42,9	5	4	13	4	9	4	2	0	2	2	12	4	VELMI KVALITNÍ
Borová Lada	Borová Lada	5	2	3	60,0	1	1	4	2	2	1	0	0	0	0	4	2	MÉNĚ KVALITNÍ
	Černá Lada	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Knížecí Pláně	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Nový Svět u Borových Lad	5	2	3	60,0	1	1	4	2	2	1	0	0	0	0	4	2	MÉNĚ KVALITNÍ
	Paseka u Borových Lad	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Svinná Lada	5	2	3	60,0	1	1	2	1	2	1	0	0	0	0	2	1	MÉNĚ KVALITNÍ
	Šindlov	5	2	3	60,0	1	1	1	1	2	1	0	0	0	0	1	1	MÉNĚ KVALITNÍ
	Zahrádky u Borových Lad	5	2	3	60,0	1	1	4	2	2	1	0	0	0	0	4	2	MÉNĚ KVALITNÍ
Bošice	Bošice	2	1	2	100,0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Budilov	2	1	2	100,0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Hradčany u Čkyně	1	1	1	100,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Buk	Buk pod Boubínem	5	2	3	60,0	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Včelná pod Boubínem	1	1	1	100,0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Vyšovatka	5	2	3	60,0	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Čkyně	Čkyně	29	4	12	41,4	5	4	16	4	9	4	2	0	2	2	17	4	VELMI KVALITNÍ
	Dolany u Čkyně	4	1	2	50,0	1	1	0	0	2	1	1	0	1	1	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Horosedly u Čkyně	4	1	2	50,0	1	1	0	0	2	1	1	0	1	1	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Onšovice u Čkyně	4	1	2	50,0	1	1	0	0	2	1	1	0	1	1	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ

obec	územně technická jednotka	příjezdy do střediska								odjezdy ze střediska							celkové hodnocení kvality dopravní obslužnosti	
		pracovní den		ranní špička		polední sedlo		sobota		odpoledne		večer a noc			sobota			
		středa		5:00-9:59		10:00-13:59				14:00-17:59		18:00-21:59 (A) a po 22:00 (B)						
		spoje	body	spoje	%	spoje	body	spoje	body	spoje	body	A	B	suma	body	spoje		body
Horní Vltavice	Předence u Čkyně	29	4	12	41,4	5	4	16	4	9	4	2	0	2	2	17	4	VELMI KVALITNÍ
	Spůle u Čkyně	15	4	8	53,3	2	2	1	1	6	3	1	0	1	1	1	1	PRŮMĚRNÁ
	Horní Vltavice	15	4	6	40,0	2	2	7	4	6	3	2	0	2	2	7	4	KVALITNÍ
	Březová Lada	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Polka	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Račí	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Slatina u Horní Vltavice	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Žlíbky	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ	
Kubova Huť	Kubova Huť	15	4	6	40,0	2	2	7	4	6	3	2	0	2	2	8	4	KVALITNÍ
Kvilda	Kvilda	6	2	3	50,0	1	1	4	2	3	2	0	0	0	0	4	2	PRŮMĚRNÁ
	Bučina u Kvildy	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Lčovice	Lčovice	12	4	6	50,0	2	2	8	4	3	2	1	0	1	1	8	4	KVALITNÍ
Nicov	Nicov	2	1	1	50,0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Milov	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Řetenice u Stach	1	1	0	0,0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1	1	NEKVALITNÍ
	Studenec u Stach	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Nové Hutě	Nové Hutě	5	2	3	60,0	1	1	4	2	2	1	0	0	0	0	4	2	MÉNĚ KVALITNÍ
Stachy	Stachy	15	4	6	40,0	3	3	9	4	5	3	0	0	0	0	7	4	KVALITNÍ
	Jaroškov	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Úbislav	4	1	2	50,0	1	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Strážný	Strážný	6	2	3	50,0	0	0	0	0	3	2	0	0	0	0	1	1	MÉNĚ KVALITNÍ
	Dolní Cazov	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Dolní Světlé Hory	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Hlaniště	6	2	3	50,0	0	0	0	0	3	2	0	0	0	0	1	1	MÉNĚ KVALITNÍ
	Horní Světlé Hory	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Řasnice	6	2	2	33,3	1	1	0	0	3	2	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Silnice	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Stodůlky u Strážného	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Svatá Maří	Svatá Maří	5	2	3	60,0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ

obec	územně technická jednotka	příjezdy do střediska								odjezdy ze střediska							celkové hodnocení kvality dopravní obslužnosti	
		pracovní den		ranní špička		polední sedlo		sobota		odpoledne		večer a noc			sobota			
		středa		5:00-9:59		10:00-13:59				14:00-17:59		18:00-21:59 (A) a po 22:00 (B)						
		spoje	body	spoje	%	spoje	body	spoje	body	spoje	body	A	B	suma	body	spoje		body
Šumavské Hoštice	Smrčná u Čkyně	5	2	3	60,0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Štítkov	5	2	3	60,0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Trhonín	5	2	3	60,0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Šumavské Hoštice	21	4	8	38,1	3	3	4	2	7	4	1	0	1	1	4	2	KVALITNÍ
	Kosmo	15	4	6	40,0	2	2	2	1	4	2	1	0	1	1	2	1	PRŮMĚRNÁ
Vacov	Vojslavice u Žárové	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Vacov	12	4	6	50,0	3	3	0	0	6	3	1	0	1	1	0	0	PRŮMĚRNÁ
	Benešova Hora	4	1	1	25,0	2	2	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Čábuze	3	1	2	66,7	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Javorník u Stach	2	1	1	50,0	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Lhota nad Rohanovem	2	1	1	50,0	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Mífetice u Vacova	4	1	2	50,0	1	1	0	0	2	1	1	0	1	1	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Mladíkov	3	1	2	66,7	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Nespice	4	1	2	50,0	1	1	0	0	2	1	1	0	1	1	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Přečín	3	1	1	33,3	1	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Rohanov	5	2	2	40,0	2	2	0	0	3	2	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Vlkonice u Vacova	12	4	6	50,0	3	3	0	0	6	3	1	0	1	1	0	0	PRŮMĚRNÁ
	Žár u Čkyně	4	1	2	50,0	1	1	0	0	2	1	1	0	1	1	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	VIMPERK																	
Arnoštka		7	3	3	42,9	0	0	0	0	3	2	0	0	0	0	1	1	MÉNĚ KVALITNÍ
Bořanovice u Vimperka		3	1	2	66,7	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Boubská		3	1	2	66,7	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Hrabice		1	1	1	100,0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Huťský Dvůr		0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Klášteřec u Vimperka		1	1	1	100,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Korkusova Huť		7	3	3	42,9	0	0	0	0	3	2	0	0	0	0	1	1	MÉNĚ KVALITNÍ
Křesanov		1	1	1	100,0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Lipka u Vimperka		9	3	4	44,4	2	2	7	4	2	1	2	0	2	2	7	4	KVALITNÍ
Michlova Huť		0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ

obec	územně technická jednotka	příjezdy do střediska								odjezdy ze střediska							celkové hodnocení kvality dopravní obslužnosti	
		pracovní den		ranní špička		polední sedlo		sobota		odpoledne		večer a noc			sobota			
		středa		5:00-9:59		10:00-13:59				14:00-17:59		18:00-21:59 (A) a po 22:00 (B)						
		spoje	body	spoje	%	spoje	body	spoje	body	spoje	body	A	B	suma	body	spoje		body
	Pravětín	1	1	1	100,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Skláře u Vimperka	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Solná Lhota	7	3	3	42,9	0	0	0	0	3	2	0	0	0	0	1	1	MÉNĚ KVALITNÍ
	Veselka u Vimperka	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Výškovice u Vimperka	15	4	8	53,3	2	2	1	1	6	3	1	0	1	1	1	1	PRŮMĚRNÁ
Vrbice	Vrbice u Vacova	1	1	1	100,0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Zálezly	Zálezly u Čkyně	2	1	2	100,0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Setěchovice	2	1	2	100,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Zdítov	Zdítov	19	4	9	47,4	3	3	9	4	8	4	0	0	0	0	7	4	KVALITNÍ
	Branišov u Zdítovce	3	1	2	66,7	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Hodonín u Zdítovce	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Masákova Lhota	2	1	2	100,0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Putkov	1	1	1	100,0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Račov	1	1	1	100,0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Zdítovec	15	4	7	46,7	3	3	8	4	5	3	0	0	0	0	6	3	KVALITNÍ
	Žírec	1	1	1	100,0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Žárovná	Žárovná	16	4	6	37,5	2	2	2	1	5	3	1	0	1	1	3	2	PRŮMĚRNÁ
středisko: STRAKONICE																		
Bílsko	Bílsko u Vodňan	2	1	1	50,0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Netonice	3	1	1	33,3	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Záluží u Vodňan	1	1	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Budyně	Budyně	1	1	0	0,0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Cehnice	Cehnice	12	4	4	33,3	3	3	1	1	4	2	1	0	1	1	1	1	PRŮMĚRNÁ
	Dunovice	11	4	4	36,4	2	2	1	1	4	2	1	0	1	1	1	1	PRŮMĚRNÁ
Čejetice	Čejetice	17	4	7	41,2	3	3	4	2	6	3	2	1	4	2	5	3	KVALITNÍ
	Mladějovice	6	2	3	50,0	1	1	0	0	2	1	1	0	1	1	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Sedlíkovice	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Sedliště u Mladějovic	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Sudoměř u Čejetic	1	1	1	100,0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ

obec	územně technická jednotka	příjezdy do střediska								odjezdy ze střediska							celkové hodnocení kvality dopravní obslužnosti	
		pracovní den		ranní špička		polední sedlo		sobota		odpoledne		večer a noc			sobota			
		středa		5:00-9:59		10:00-13:59				14:00-17:59		18:00-21:59 (A) a po 22:00 (B)						
		spoje	body	spoje	%	spoje	body	spoje	body	spoje	body	A	B	suma	body	spoje		body
Čepřovice	Čepřovice	5	2	2	40,0	2	2	0	0	3	2	1	0	1	1	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Jiřetice u Čepřovic	4	1	2	50,0	1	1	0	0	2	1	1	0	1	1	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Koječín u Čepřovic	4	1	2	50,0	1	1	0	0	2	1	1	0	1	1	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Čestice	Čestice	10	4	5	50,0	4	4	2	1	5	3	1	2	5	3	2	1	KVALITNÍ
	Doubravice u Volyně	9	3	5	55,6	2	2	2	1	4	2	1	2	5	3	2	1	PRŮMĚRNÁ
	Krušlov	2	1	1	50,0	1	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Nahořany u Čkyně	2	1	1	50,0	1	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Nuzín	1	1	0	0,0	1	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Počátky u Volyně	9	3	5	55,6	2	2	2	1	4	2	1	2	5	3	2	1	PRŮMĚRNÁ
	Radešov u Čestic	10	4	5	50,0	4	4	2	1	5	3	1	2	5	3	2	1	KVALITNÍ
	Střídka	1	1	0	0,0	1	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Doubravice	Doubravice u Strakonic	4	1	1	25,0	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0
Nahošín		8	3	4	50,0	2	2	0	0	4	2	1	0	1	1	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Drahonice	Drahonice	12	4	4	33,3	3	3	1	1	4	2	1	0	1	1	1	1	PRŮMĚRNÁ
	Albrechtice	12	4	4	33,3	3	3	1	1	4	2	1	0	1	1	1	1	PRŮMĚRNÁ
Drachkov	Drachkov u Strakonic	4	1	2	50,0	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Dražov	Dražov	3	1	2	66,7	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Dobrš	3	1	2	66,7	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Kváskovice u Drážova	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Zálesí u Drážova	3	1	2	66,7	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Droužetice	Droužetice	4	1	2	50,0	1	1	0	0	2	1	1	0	1	1	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Černíkov u Strakonic	4	1	2	50,0	1	1	0	0	2	1	1	0	1	1	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Dřešín	Dřešín	8	3	4	50,0	2	2	0	0	3	2	1	2	5	3	0	0	PRŮMĚRNÁ
	Dřešínek	3	1	2	66,7	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Chvalšovice	7	3	3	42,9	2	2	2	1	2	1	1	2	5	3	2	1	PRŮMĚRNÁ
Hlupín	Hlupín	3	1	1	33,3	2	2	0	0	2	1	1	0	1	1	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Horní Poříčí	Horní Poříčí	11	4	5	45,5	2	2	0	0	2	1	1	0	1	1	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Dolní Poříčí	11	4	5	45,5	2	2	0	0	2	1	1	0	1	1	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Hoslovice	Hoslovice	2	1	0	0,0	1	1	0	0	1	1	0	1	2	2	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ

obec	územně technická jednotka	příjezdy do střediska								odjezdy ze střediska							celkové hodnocení kvality dopravní obslužnosti	
		pracovní den		ranní špička		polední sedlo		sobota		odpoledne		večer a noc			sobota			
		středa		5:00-9:59		10:00-13:59				14:00-17:59		18:00-21:59 (A) a po 22:00 (B)						
		spoje	body	spoje	%	spoje	body	spoje	body	spoje	body	A	B	suma	body	spoje		body
	Hodějov	4	1	2	50,0	1	1	0	0	2	1	0	1	2	2	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Škrobočov	4	1	2	50,0	1	1	0	0	2	1	0	1	2	2	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Hoštice	Hoštice u Volyně	6	2	3	50,0	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Chrástovice	Chrástovice	4	1	2	50,0	1	1	0	0	2	1	1	0	1	1	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Klínovice	3	1	1	33,3	1	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Jinín	Jinín	3	1	3	100,0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Zorkovice	4	1	2	50,0	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Kalenice	Kalenice	1	1	0	0,0	1	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Katovice	Katovice	16	4	7	43,8	4	4	3	2	5	3	2	0	2	2	4	2	KVALITNÍ
Kladruby	Kladruby u Strakoníc	4	1	2	50,0	1	1	0	0	2	1	0	1	2	2	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Kraselov	Kraselov	4	1	2	50,0	1	1	0	0	2	1	0	1	2	2	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Mladotice u Kraselova	4	1	2	50,0	1	1	0	0	1	1	0	1	2	2	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Krejnice	Krejnice	4	1	2	50,0	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Krty-Hradec	Krty u Strakoníc	2	1	2	100,0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Kuřimany	Kuřimany	2	1	1	50,0	1	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Kváskovice	Kváskovice	6	2	2	33,3	2	2	0	0	3	2	1	0	1	1	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Libětice	Libětice	6	2	2	33,3	1	1	0	0	2	1	1	0	1	1	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Litochovice	Litochovice u Volyně	4	1	2	50,0	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Neuslužice	3	1	2	66,7	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Střítež u Volyně	3	1	2	66,7	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Malenice	Malenice	11	4	4	36,4	2	2	8	4	2	1	2	0	2	2	8	4	KVALITNÍ
Mečichov	Mečichov	3	1	1	33,3	2	2	0	0	2	1	1	0	1	1	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Měky nec	Měky nec	2	1	1	50,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Milejovice	Milejovice	6	2	3	50,0	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Miloňovice	Miloňovice	4	1	2	50,0	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Sudkovice	4	1	2	50,0	1	1	0	0	1	1	1	0	1	1	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Mnichov	Mnichov	2	1	2	100,0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Mutěnice	Mutěnice u Strakoníc	7	3	3	42,9	1	1	0	0	2	1	0	1	2	2	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Nebřehovice	Nebřehovice	6	2	3	50,0	1	1	1	1	2	1	1	0	1	1	1	1	MÉNĚ KVALITNÍ

obec	územně technická jednotka	příjezdy do střediska								odjezdy ze střediska							celkové hodnocení kvality dopravní obslužnosti	
		pracovní den		ranní špička		polední sedlo		sobota		odpoledne		večer a noc			sobota			
		středa		5:00-9:59		10:00-13:59				14:00-17:59		18:00-21:59 (A) a po 22:00 (B)						
		spoje	body	spoje	%	spoje	body	spoje	body	spoje	body	A	B	suma	body	spoje		body
	Zadní Ptákovice	6	2	3	50,0	1	1	1	1	2	1	1	0	1	1	1	1	MÉNĚ KVALITNÍ
Němčice	Němčice u Volyně	6	2	2	33,3	2	2	0	0	2	1	0	1	2	2	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Němětice	Němětice	10	4	5	50,0	3	3	2	1	4	2	1	2	5	3	2	1	KVALITNÍ
Nihošovice	Nihošovice	10	4	5	50,0	3	3	2	1	4	2	1	2	5	3	2	1	KVALITNÍ
	Jetišov	5	2	2	40,0	1	1	0	0	2	1	0	1	2	2	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Nišovice	Nišovice	19	4	8	42,1	4	4	11	4	6	3	2	1	4	2	11	4	VELMI KVALITNÍ
Nová Ves	Nová Ves u Strakoníc	2	1	0	0,0	1	1	0	0	1	1	0	1	2	2	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Lhota pod Kůstrým	2	1	0	0,0	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Víska u Strakoníc	2	1	0	0,0	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Novosedly	Novosedly u Strakoníc	10	4	5	50,0	3	3	0	0	4	2	0	1	2	2	0	0	PRŮMĚRNÁ
	Koclov	10	4	5	50,0	3	3	0	0	4	2	0	1	2	2	0	0	PRŮMĚRNÁ
	Sloučín	4	1	2	50,0	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Osek	Osek u Radomyšle	4	1	3	75,0	1	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Jemnice u Oseka	4	1	3	75,0	1	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Malá Turná	2	1	1	50,0	1	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Petrovice u Oseka	4	1	3	75,0	1	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Rohozná u Rovné	4	1	3	75,0	1	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Paračov	Paračov	6	2	2	33,3	2	2	0	0	3	2	1	0	1	1	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Pivkovice	Pivkovice	2	1	1	50,0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Pracejovice	Pracejovice	4	1	2	50,0	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Makarov	4	1	2	50,0	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Přední Zborovice	Přední Zborovice	29	4	10	34,5	8	4	8	4	7	4	2	2	6	3	8	4	VELMI KVALITNÍ
Předslavice	Předslavice	8	3	4	50,0	2	2	3	2	4	2	1	0	1	1	3	2	PRŮMĚRNÁ
	Kakovice u Volyně	3	1	1	33,3	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Marčovice	8	3	4	50,0	2	2	3	2	4	2	1	0	1	1	3	2	PRŮMĚRNÁ
	Úlehle u Předslavic	8	3	4	50,0	2	2	3	2	4	2	1	0	1	1	3	2	PRŮMĚRNÁ
	Všechlapy u Volyně	2	1	1	50,0	1	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Přečovice	Přečovice	6	2	3	50,0	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Přešťovice	Přešťovice	10	4	3	30,0	3	3	0	0	4	2	1	0	1	1	0	0	PRŮMĚRNÁ

obec	územně technická jednotka	příjezdy do střediska								odjezdy ze střediska							celkové hodnocení kvality dopravní obslužnosti	
		pracovní den		ranní špička		polední sedlo		sobota		odpoledne		večer a noc			sobota			
		středa		5:00-9:59		10:00-13:59				14:00-17:59		18:00-21:59 (A) a po 22:00 (B)						
		spoje	body	spoje	%	spoje	body	spoje	body	spoje	body	A	B	suma	body	spoje		body
	Brusy	8	3	2	25,0	2	2	1	1	4	2	0	0	0	0	2	1	PRŮMĚRNÁ
	Kbelnice	7	3	3	42,9	2	2	2	1	1	1	0	0	0	0	1	1	MÉNĚ KVALITNÍ
Radějovice	Radějovice u Netonic	3	1	1	33,3	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Radomyšl	Radomyšl	29	4	10	34,5	7	4	9	4	9	4	2	1	4	2	8	4	VELMI KVALITNÍ
	Domanice	21	4	8	38,1	3	3	7	4	6	3	2	1	4	2	6	3	KVALITNÍ
	Kaletice	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Láz u Radomyšle	4	1	3	75,0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Leskovice u Radomyšle	3	1	1	33,3	1	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Podolí u Strakoníc	4	1	2	50,0	1	1	0	0	2	1	1	0	1	1	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Rojice	23	4	8	34,8	4	4	9	4	7	4	2	1	4	2	8	4	VELMI KVALITNÍ
	Radošovice	Radošovice u Strakoníc	11	4	4	36,4	2	2	8	4	3	2	2	11	24	4	8	4
Radošovice	Kapsova Lhota	10	4	3	30,0	3	3	0	0	5	3	1	0	1	1	0	0	PRŮMĚRNÁ
	Milíkovice	6	2	3	50,0	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Svaryšov	6	2	3	50,0	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Rovná	Rovná u Strakoníc	7	3	3	42,9	2	2	0	0	4	2	0	0	0	0	0	0
Řepice	Řepice	19	4	7	36,8	4	4	7	4	6	3	1	1	3	2	6	3	VELMI KVALITNÍ
Skály	Skály u Kváskovic	4	1	2	50,0	1	1	0	0	1	1	1	0	1	1	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Slaník	Slaník	6	2	3	50,0	1	1	0	0	2	1	1	0	1	1	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Sousedovice	Sousedovice	7	3	3	42,9	1	1	0	0	2	1	0	1	2	2	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Smiradice	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
STRAKONICE																		
	Dražejov u Strakoníc	31	4	14	45,2	8	4	6	3	13	4	1	1	3	2	11	4	VELMI KVALITNÍ
	Hajská	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Modlešovice	11	4	4	36,4	2	2	4	2	3	2	1	1	3	2	4	2	KVALITNÍ
	Nové Strakonice	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Přední Ptákovice	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Střela	28	4	13	46,4	8	4	5	3	12	4	1	1	3	2	10	4	VELMI KVALITNÍ	
Strašice	Strašice v Pošumaví	5	2	2	40,0	1	1	0	0	2	1	0	1	2	2	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Škúdra	3	1	2	66,7	1	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ

obec	územně technická jednotka	příjezdy do střediska								odjezdy ze střediska							celkové hodnocení kvality dopravní obslužnosti	
		pracovní den		ranní špička		polední sedlo		sobota		odpoledne		večer a noc			sobota			
		středa		5:00-9:59		10:00-13:59				14:00-17:59		18:00-21:59 (A) a po 22:00 (B)						
		spoje	body	spoje	%	spoje	body	spoje	body	spoje	body	A	B	suma	body	spoje		body
Strunkovice n.Vol.	Strunkovice n.Volyňkou	36	4	14	38,9	10	4	10	4	13	4	3	3	9	4	11	4	VELMI KVALITNÍ
Střelské Hoštice	Střelské Hoštice	16	4	6	37,5	4	4	3	2	4	2	2	0	2	2	4	2	KVALITNÍ
	Kozlov nad Otavou	1	1	1	100,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Sedlo u Horažďovic	1	1	1	100,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Střelskohoštická Lhota	4	1	2	50,0	1	1	0	0	1	1	1	0	1	1	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Štěchovice	Štěchovice	10	4	5	50,0	3	3	0	0	4	2	1	0	1	1	0	0	PRŮMĚRNÁ
Štěkeň	Štěkeň	4	1	0	0,0	2	2	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Vítkov u Štěkne	8	3	3	37,5	2	2	0	0	4	2	0	0	0	0	1	1	MÉNĚ KVALITNÍ
Třebohostice	Třebohostice	9	3	5	55,6	2	2	0	0	4	2	1	0	1	1	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Zadní Zborovice	3	1	1	33,3	2	2	0	0	2	1	1	0	1	1	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Třešovice	Třešovice	4	1	2	50,0	1	1	0	0	1	1	1	0	1	1	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Úlehle	Úlehle	6	2	2	33,3	1	1	0	0	2	1	0	1	2	2	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Radkovice	6	2	2	33,3	1	1	0	0	2	1	0	1	2	2	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Švejcarova Lhota	6	2	2	33,3	1	1	0	0	2	1	0	1	2	2	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Únice	Únice	9	3	5	55,6	2	2	0	0	3	2	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Hubenov u Třebohostic	9	3	5	55,6	2	2	0	0	3	2	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Vacovice	Vacovice	2	1	1	50,0	1	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Velká Turná	Velká Turná	13	4	4	30,8	3	3	7	4	3	2	1	1	3	2	6	3	KVALITNÍ
Volenice	Volenice	10	4	5	50,0	3	3	0	0	4	2	0	1	2	2	0	0	PRŮMĚRNÁ
	Ohrazenice u Tažovic	4	1	2	50,0	1	1	0	0	1	1	0	1	2	2	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Tažovice	4	1	2	50,0	1	1	0	0	1	1	0	1	2	2	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Vojnice	4	1	2	50,0	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Volyně	Volyně	44	4	19	43,2	9	4	20	4	15	4	4	1	6	3	19	4	VELMI KVALITNÍ
	Černětice	9	3	5	55,6	2	2	3	2	5	3	0	0	0	0	3	2	PRŮMĚRNÁ
	Račí u Nišovic	11	4	4	36,4	2	2	8	4	4	2	1	1	3	2	8	4	KVALITNÍ
	Starov	2	1	1	50,0	1	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Zechovice	2	1	1	50,0	1	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Zahorčice	Zahorčice u Volyně	5	2	2	40,0	1	1	0	0	2	1	0	1	2	2	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Zvotoky	Zvotoky	3	1	2	66,7	1	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ

obec	územně technická jednotka	příjezdy do střediska								odjezdy ze střediska							celkové hodnocení kvality dopravní obslužnosti	
		pracovní den		ranní špička		polední sedlo		sobota		odpoledne		večer a noc			sobota			
		středa		5:00-9:59		10:00-13:59				14:00-17:59		18:00-21:59 (A) a po 22:00 (B)						
		spoje	body	spoje	%	spoje	body	spoje	body	spoje	body	A	B	suma	body	spoje		body
středisko: BLATNÁ																		
Bezdědovice	Bezdědovice	17	4	7	41,2	3	3	8	4	4	2	2	0	2	2	8	4	KVALITNÍ
Bělčice	Bělčice	17	4	7	41,2	4	4	8	4	5	3	2	1	4	2	0	0	KVALITNÍ
	Hostišovice	4	1	3	75,0	1	1	0	0	2	1	2	0	2	2	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Podruhlí	4	1	3	75,0	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Tisov	3	1	2	66,7	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Újezdec u Bělčic	3	1	2	66,7	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Záhrobí	3	1	2	66,7	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Závišín u Bělčic	15	4	6	40,0	3	3	8	4	3	2	2	1	4	2	8	4	KVALITNÍ
BLATNÁ																		
	Blatanka	6	2	2	33,3	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Čekanice	2	1	2	100,0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Drahenický Málkov	4	1	3	75,0	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Hněvkov u Mačkova	15	4	5	33,3	2	2	0	0	5	3	0	1	2	2	0	0	PRŮMĚRNÁ
	Jindřichovice u Blatanky	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Milčice u Čekanic	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Skaličany	6	2	3	50,0	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ	
Bratronice	Bratronice	4	1	1	25,0	1	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Březí	Březí u Blatné	3	1	2	66,7	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Buzice	Buzice	3	1	1	33,3	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Čečelovice	Čečelovice	1	1	1	100,0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Hajany	Hajany u Blatné	5	2	4	80,0	1	1	0	0	2	1	0	1	2	2	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Hornosín	Hornosín	1	1	1	100,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Horosedly	Horosedly	2	1	1	50,0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Chlum	Chlum u Blatné	9	3	5	55,6	1	1	0	0	2	1	0	1	2	2	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Chobot	Chobot	3	1	1	33,3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Kadov	Kadov u Blatné	3	1	1	33,3	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Lnářský Málkov	3	1	1	33,3	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Mračov	3	1	1	33,3	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ

obec	územně technická jednotka	příjezdy do střediska								odjezdy ze střediska							celkové hodnocení kvality dopravní obslužnosti	
		pracovní den		ranní špička		polední sedlo		sobota		odpoledne		večer a noc			sobota			
		středa		5:00-9:59		10:00-13:59				14:00-17:59		18:00-21:59 (A) a po 22:00 (B)						
		spoje	body	spoje	%	spoje	body	spoje	body	spoje	body	A	B	suma	body	spoje		body
	Pole	2	1	1	50,0	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Vrbno	3	1	1	33,3	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Kocelovice	Kocelovice	5	2	4	80,0	1	1	0	0	2	1	0	1	2	2	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Lažany	Lažany u Doubravice	2	1	2	100,0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Lažánky	Lažánky	6	2	2	33,3	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Lety	Lety	2	1	1	50,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Šerkov	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Lnáře	Lnáře	14	4	7	50,0	2	2	4	2	4	2	1	2	5	3	4	2	KVALITNÍ
	Zahorčice u Lnář	1	1	1	100,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Lom	Lom u Blatné	4	1	2	50,0	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Míreč	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Mačkov	Mačkov	19	4	8	42,1	3	3	6	3	6	3	3	0	3	2	7	4	KVALITNÍ
Minice	Minice u Mišovic	1	1	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Mirovice	Mirovice	8	3	4	50,0	2	2	3	2	2	1	1	1	3	2	2	1	PRŮMĚRNÁ
	Boješice	1	1	0	0,0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Kakovice	3	1	1	33,3	1	1	0	0	1	1	0	1	2	2	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Ohař	1	1	0	0,0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Plíškovice	1	1	0	0,0	1	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Ráztely	1	1	0	0,0	1	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Touškov	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Mišovice	Mišovice	1	1	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Pohoří u Mirovic	6	2	2	33,3	2	2	0	0	2	1	1	1	3	2	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Svučice	1	1	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Myslín	Myslín	2	1	2	100,0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Myštice	Myštice	12	4	5	41,7	3	3	2	1	4	2	1	1	3	2	2	1	PRŮMĚRNÁ
	Kožlív u Myštic	7	3	4	57,1	2	2	1	1	2	1	1	1	3	2	1	1	PRŮMĚRNÁ
	Vahlovice	8	3	4	50,0	2	2	1	1	3	2	0	1	2	2	1	1	PRŮMĚRNÁ
	Výšice	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Předmíř	Předmíř	8	3	4	50,0	1	1	0	0	2	1	0	1	2	2	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ

obec	územně technická jednotka	příjezdy do střediska								odjezdy ze střediska							celkové hodnocení kvality dopravní obslužnosti	
		pracovní den		ranní špička		polední sedlo		sobota		odpoledne		večer a noc			sobota			
		středa		5:00-9:59		10:00-13:59				14:00-17:59		18:00-21:59 (A) a po 22:00 (B)						
		spoje	body	spoje	%	spoje	body	spoje	body	spoje	body	A	B	suma	body	spoje		body
	Metly	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Řiště	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Zámlyní	8	3	4	50,0	1	1	0	0	2	1	0	1	2	2	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Sedlice	Sedlice u Blatné	35	4	11	31,4	8	4	8	4	2	1	3	1	5	3	9	4	VELMI KVALITNÍ
	Holušice u Mužetic	7	3	3	42,9	1	1	0	0	3	2	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Mužetice	4	1	2	50,0	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Němčice u Sedlice	15	4	5	33,3	2	2	0	0	5	3	0	1	2	2	0	0	PRŮMĚRNÁ
Škvořetice	Škvořetice	4	1	2	50,0	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Pacelice	4	1	2	50,0	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Tchořovice	Tchořovice	9	3	3	33,3	1	1	4	2	2	1	1	1	3	2	4	2	PRŮMĚRNÁ
Uzenice	Uzenice	9	3	4	44,4	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Uzeničky	Uzeničky	9	3	4	44,4	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Záboří	Záboří u Blatné	8	3	3	37,5	2	2	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
středisko: VODŇANY																		
Bavorov	Bavorov	26	4	9	34,6	5	4	10	4	10	4	3	0	3	2	9	4	VELMI KVALITNÍ
	Blanice	21	4	7	33,3	4	4	12	4	4	2	1	3	7	4	7	4	VELMI KVALITNÍ
	Čichtice	2	1	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Svinětice	22	4	8	36,4	4	4	12	4	4	2	1	3	7	4	7	4	VELMI KVALITNÍ
	Tourov	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Útěšov	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Čičenice	Čičenice	22	4	7	31,8	5	4	8	4	5	3	3	0	3	2	9	4	VELMI KVALITNÍ
Hájek	Hájek u Bavorova	9	3	3	33,3	3	3	2	1	4	2	0	0	0	0	2	1	PRŮMĚRNÁ
Chelčice	Chelčice	7	3	4	57,1	1	1	0	0	2	1	1	0	1	1	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Krajníčko	Krajníčko	4	1	2	50,0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Krašovice	Krašovice	5	2	2	40,0	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Vítězice u Vodňan	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Libějovice	Libějovice	15	4	6	40,0	3	3	0	0	6	3	1	0	1	1	0	0	PRŮMĚRNÁ
	Černěves u Libějovic	10	4	5	50,0	2	2	0	0	3	2	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Nestanice	9	3	3	33,3	2	2	0	0	4	2	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ

obec	územně technická jednotka	příjezdy do střediska								odjezdy ze střediska							celkové hodnocení kvality dopravní obslužnosti	
		pracovní den		ranní špička		polední sedlo		sobota		odpoledne		večer a noc			sobota			
		středa		5:00-9:59		10:00-13:59				14:00-17:59		18:00-21:59 (A) a po 22:00 (B)						
		spoje	body	spoje	%	spoje	body	spoje	body	spoje	body	A	B	suma	body	spoje		body
Pohorovice	Pohorovice	3	1	2	66,7	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Kloub	3	1	2	66,7	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Skočice	Skočice	12	4	5	41,7	2	2	1	1	5	3	0	0	0	0	1	1	PRŮMĚRNÁ
	Lidmovice	12	4	5	41,7	2	2	1	1	4	2	0	0	0	0	1	1	PRŮMĚRNÁ
Stožice	Stožice	4	1	2	50,0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Křepice u Vodňan	4	1	2	50,0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Truskovice	Truskovice	6	2	3	50,0	1	1	0	0	2	1	1	0	1	1	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
VODŇANY																		
	Čavyně	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Hvoždany u Vodňan	9	3	3	33,3	2	2	0	0	4	2	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Křtětice	10	4	5	50,0	1	1	1	1	3	2	0	0	0	0	1	1	PRŮMĚRNÁ
	Radčice u Vodňan	19	4	7	36,8	4	4	4	2	2	1	2	0	2	2	3	2	KVALITNÍ
	Újezd u Vodňan	18	4	6	33,3	4	4	0	0	6	3	0	0	0	0	0	0	PRŮMĚRNÁ
středisko: PÍSEK																		
Albrechtice n. Vltavou	Albrechtice nad Vltavou	13	4	6	46,2	3	3	3	2	6	3	1	1	3	2	3	2	KVALITNÍ
	Chřešřovice	6	2	3	50,0	2	2	1	1	3	2	1	0	1	1	1	1	PRŮMĚRNÁ
	Jehnědno	6	2	3	50,0	2	2	1	1	3	2	0	0	0	0	1	1	MÉNĚ KVALITNÍ
	Údraž	6	2	3	50,0	2	2	1	1	3	2	0	0	0	0	1	1	MÉNĚ KVALITNÍ
Bernartice	Bernartice u Milevska	23	4	7	30,4	5	4	3	2	8	4	1	1	3	2	3	2	KVALITNÍ
	Bilinka	1	1	1	100,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Bojenice	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Jestřebice	2	1	1	50,0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Kolišov	2	1	1	50,0	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	1	1	MÉNĚ KVALITNÍ
	Rakov u Svatkovic	2	1	1	50,0	1	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Srlín	2	1	1	50,0	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	1	1	MÉNĚ KVALITNÍ
	Svatkovice	2	1	1	50,0	1	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Zběšice	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ	
Borovany	Borovany u Milevska	2	1	1	50,0	1	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Boudy	Boudy	9	3	5	55,6	0	0	2	1	4	2	0	1	2	2	3	2	PRŮMĚRNÁ

obec	územně technická jednotka	příjezdy do střediska								odjezdy ze střediska							celkové hodnocení kvality dopravní obslužnosti	
		pracovní den		ranní špička		polední sedlo		sobota		odpoledne		večer a noc			sobota			
		středa		5:00-9:59		10:00-13:59				14:00-17:59		18:00-21:59 (A) a po 22:00 (B)						
		spoje	body	spoje	%	spoje	body	spoje	body	spoje	body	A	B	suma	body	spoje		body
Cerhonice	Cerhonice	6	2	3	50,0	0	0	0	0	2	1	0	1	2	2	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Čimelice	Čimelice	29	4	10	34,5	4	4	16	4	9	4	1	2	5	3	18	4	VELMI KVALITNÍ
	Krsice	6	2	2	33,3	0	0	2	1	2	1	0	1	2	2	3	2	MÉNĚ KVALITNÍ
Čížová		37	4	15	40,5	4	4	12	4	12	4	2	3	8	4	13	4	VELMI KVALITNÍ
	Borečnice	4	1	3	75,0	1	1	0	0	3	2	1	0	1	1	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Bošovice u Čížové	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Krašovice u Čížové	11	4	5	45,5	0	0	0	0	4	2	0	2	4	2	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Nová Ves u Čížové	8	3	4	50,0	0	0	0	0	3	2	0	2	4	2	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Topělec	4	1	3	75,0	1	1	0	0	3	2	1	0	1	1	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Zlivice	17	4	8	47,1	1	1	0	0	7	4	1	2	5	3	0	0	PRŮMĚRNÁ
			0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dobev		15	4	8	53,3	2	2	1	1	3	2	2	1	4	2	1	1	PRŮMĚRNÁ
	Nepodřice	16	4	8	50,0	2	2	1	1	4	2	2	1	4	2	1	1	PRŮMĚRNÁ
	Oldřichov u Písku	20	4	10	50,0	3	3	1	1	5	3	3	1	5	3	3	2	KVALITNÍ
	Stará Dobev	32	4	14	43,8	5	4	4	2	8	4	2	1	4	2	2	1	KVALITNÍ
Dolní Novosedly	Dolní Novosedly	6	2	3	50,0	2	2	1	1	3	2	1	0	1	1	1	1	PRŮMĚRNÁ
	Chrastiny-Dol. Novosedly	6	2	4	66,7	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Drhovle	Drhovle	3	1	1	33,3	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Brluh u Drhovle	14	4	6	42,9	2	2	0	0	5	3	1	0	1	1	0	0	PRŮMĚRNÁ
	Mladotice u Drhovle	2	1	2	100,0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Paměťice u Drhovle	11	4	2	18,2	2	2	8	4	3	2	2	1	4	2	9	4	KVALITNÍ
Heřmaň	Heřmaň	11	4	5	45,5	2	2	7	4	3	2	1	0	1	1	6	3	KVALITNÍ
Jetětice	Jetětice	13	4	5	38,5	2	2	0	0	4	2	1	1	3	2	0	0	PRŮMĚRNÁ
Kestřany		13	4	5	38,5	2	2	0	0	4	2	1	1	3	2	0	0	PRŮMĚRNÁ
	Lhota u Kestřan	9	3	3	33,3	1	1	0	0	3	2	1	0	1	1	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Staré Kestřany	9	3	4	44,4	1	1	0	0	3	2	1	0	1	1	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Zátaví	6	2	3	50,0	2	2	1	1	3	2	1	0	1	1	1	1	PRŮMĚRNÁ
Kluky	Kluky u Písku	6	2	3	50,0	2	2	1	1	2	1	1	1	3	2	1	1	PRŮMĚRNÁ
	Dobešice	1	1	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Kožlí	Kožlí u Orlika	1	1	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ

obec	územně technická jednotka	příjezdy do střediska								odjezdy ze střediska							celkové hodnocení kvality dopravní obslužnosti	
		pracovní den		ranní špička		polední sedlo		sobota		odpoledne		večer a noc			sobota			
		středa		5:00-9:59		10:00-13:59				14:00-17:59		18:00-21:59 (A) a po 22:00 (B)						
		spoje	body	spoje	%	spoje	body	spoje	body	spoje	body	A	B	suma	body	spoje		body
Králova Lhota	Králova Lhota	4	1	2	50,0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Laziště	3	1	1	33,3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Křenovice	Křenovice	21	4	8	38,1	3	3	1	1	6	3	1	1	3	2	1	1	KVALITNÍ
Mirovice	Mirovice	17	4	8	47,1	0	0	3	2	7	4	0	1	2	2	4	2	KVALITNÍ
	Bořice u Mirotic	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Jarotice	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Lučkovice	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Radobytce	14	4	7	50,0	0	0	2	1	6	3	0	1	2	2	3	2	PRŮMĚRNÁ
	Stráž u Mirotic	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Strážovice u Mirotic	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Nerestce	Dolní Nerestce	2	1	1	50,0	0	0	2	1	1	1	0	0	0	0	3	2	MÉNĚ KVALITNÍ
	Horní Nerestce	9	3	2	22,2	2	2	6	3	2	1	1	1	3	2	6	3	KVALITNÍ
Nevězice	Nevězice	5	2	3	60,0	0	0	2	1	3	2	1	0	1	1	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Olešná	Olešná nad Vltavou	2	1	1	50,0	1	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Orlík nad Vltavou	Orlík nad Vltavou	5	2	3	60,0	2	2	0	0	3	2	1	0	1	1	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Oslov	Oslov	7	3	3	42,9	1	1	2	1	2	1	1	0	1	1	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Tukleky u Oslova	6	2	3	50,0	1	1	0	0	2	1	1	0	1	1	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Ostrovec		0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Dědovice	2	1	1	50,0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Dolní Ostrovec	15	4	6	40,0	2	2	6	3	5	3	2	1	4	2	6	3	KVALITNÍ
	Horní Ostrovec	5	2	3	60,0	0	0	0	0	3	2	1	0	1	1	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Paseky	Paseky u Písku	7	3	3	42,9	1	1	2	1	3	2	1	1	3	2	2	1	PRŮMĚRNÁ
PÍSEK																		
	Hradiště u Písku	3	1	2	66,7	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Nový Dvůr u Písku	22	4	9	40,9	6	4	4	2	7	4	2	3	8	4	4	2	VELMI KVALITNÍ
	Semice u Písku	21	4	9	42,9	6	4	4	2	6	3	2	3	8	4	4	2	KVALITNÍ
	Smrkovice	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Podolí I	Podolí I	22	4	9	40,9	3	3	1	1	7	4	1	1	3	2	1	1	KVALITNÍ
Probulov	Probulov	5	2	3	60,0	0	0	2	1	3	2	1	0	1	1	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ

obec	územně technická jednotka	příjezdy do střediska								odjezdy ze střediska							celkové hodnocení kvality dopravní obslužnosti	
		pracovní den		ranní špička		polední sedlo		sobota		odpoledne		večer a noc			sobota			
		středa		5:00-9:59		10:00-13:59				14:00-17:59		18:00-21:59 (A) a po 22:00 (B)						
		spoje	body	spoje	%	spoje	body	spoje	body	spoje	body	A	B	suma	body	spoje		body
Protivín	Protivín	43	4	15	34,9	12	4	22	4	9	4	6	3	12	4	20	4	VELMI KVALITNÍ
	Chvaletice u Protivína	2	1	2	100,0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Krč u Protivína	1	1	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Maletice	22	4	10	45,5	5	4	4	2	7	4	2	2	6	3	4	2	KVALITNÍ
	Milenovice	19	4	7	36,8	6	4	5	3	7	4	2	2	6	3	6	3	VELMI KVALITNÍ
	Myšenec	27	4	11	40,7	7	4	4	2	7	4	2	3	8	4	4	2	VELMI KVALITNÍ
	Selibov	24	4	8	33,3	4	4	4	2	7	4	2	3	8	4	4	2	VELMI KVALITNÍ
	Těšínov u Protivína	1	1	1	100,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Záboří u Protivína	5	2	2	40,0	1	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Předotice		12	4	6	50,0	0	0	4	2	6	3	0	1	2	2	5	3	KVALITNÍ
	Kožlůvka u Čížové	3	1	1	33,3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Křešice u Čížové	8	3	4	50,0	0	0	0	0	3	2	0	2	4	2	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Malčice u Mirotic	13	4	7	53,8	0	0	2	1	6	3	0	1	2	2	3	2	PRŮMĚRNÁ
	Podolí II	14	4	8	57,1	0	0	2	1	6	3	0	1	2	2	3	2	PRŮMĚRNÁ
	Soběšice u Předotic	3	1	1	33,3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Šamonice	11	4	4	36,4	1	1	0	0	2	1	1	1	3	2	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Třebkov	10	4	6	60,0	0	0	0	0	4	2	0	1	2	2	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Putim	Putim	21	4	6	28,6	5	4	15	4	6	3	4	1	6	3	16	4	VELMI KVALITNÍ
Rakovice	Rakovice	1	1	1	100,0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Ražice	Ražice	12	4	5	41,7	3	3	7	4	4	2	2	0	2	2	7	4	KVALITNÍ
	Štětice	4	1	2	50,0	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Skály	Skály u Protivína	2	1	1	50,0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Slabčice	Slabčice	2	1	1	50,0	1	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Nemějice	2	1	1	50,0	1	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Písecká Smoleč	2	1	2	100,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Smetanova Lhota	Smetanova Lhota	10	4	2	20,0	2	2	6	3	2	1	1	1	3	2	6	3	KVALITNÍ
Tálín	Tálín	8	3	3	37,5	2	2	2	1	3	2	1	1	3	2	2	1	PRŮMĚRNÁ
Temešvár	Temešvár	21	4	9	42,9	3	3	1	1	7	4	1	1	3	2	1	1	KVALITNÍ
Varvažov	Varvažov	6	2	3	50,0	0	0	2	1	3	2	1	0	1	1	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ

obec	územně technická jednotka	příjezdy do střediska								odjezdy ze střediska							celkové hodnocení kvality dopravní obslužnosti	
		pracovní den		ranní špička		polední sedlo		sobota		odpoledne		večer a noc			sobota			
		středa		5:00-9:59		10:00-13:59				14:00-17:59		18:00-21:59 (A) a po 22:00 (B)						
		spoje	body	spoje	%	spoje	body	spoje	body	spoje	body	A	B	suma	body	spoje		body
Veselíčko	Zbonín	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Veselíčko u Milevska	17	4	6	35,3	2	2	0	0	6	3	1	1	3	2	0	0	PRŮMĚRNÁ
	Bílina	16	4	5	31,3	2	2	0	0	6	3	1	1	3	2	0	0	PRŮMĚRNÁ
Vlastec	Vlastec	15	4	6	40,0	2	2	9	4	4	2	2	0	2	2	6	3	KVALITNÍ
Vojníkovo	Vojníkovo	1	1	1	100,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Držov	1	1	1	100,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Louka nad Otavou	1	1	1	100,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Vráž	Vráž u Písku	9	3	2	22,2	2	2	6	3	2	1	1	1	3	2	6	3	KVALITNÍ
Vrcovice	Vrcovice	9	3	4	44,4	1	1	7	4	0	0	2	1	4	2	6	3	PRŮMĚRNÁ
Záhoří		15	4	6	40,0	2	2	9	4	2	1	3	1	5	3	7	4	KVALITNÍ
	Horní Záhoří u Písku	1	1	1	100,0	0	0	1	1	1	1	0	0	0	0	1	1	MÉNĚ KVALITNÍ
	Chrastiny-Záhoří	6	2	2	33,3	2	2	1	1	3	2	1	0	1	1	1	1	PRŮMĚRNÁ
	Jamný	20	4	8	40,0	3	3	1	1	6	3	1	1	3	2	1	1	KVALITNÍ
	Kašina Hora	1	1	1	100,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Svatonice	1	1	1	100,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Třešně	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Zběšičky	Zběšičky	2	1	1	50,0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Hanov	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Popovec u Zběšiček	2	1	1	50,0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Zvíkovské Podhradí	Zvíkovské Podhradí	6	2	3	50,0	1	1	0	0	2	1	1	0	1	1	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Žďár	Žďár u Protivína	8	3	3	37,5	2	2	2	1	3	2	1	1	3	2	2	1	PRŮMĚRNÁ
	Nová Ves u Protivína	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
středisko: MILEVSKO																		
Božetice	Božetice	4	1	2	50,0	1	1	0	0	3	2	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Radihošť	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Branice	Branice	13	4	4	30,8	1	1	6	3	5	3	1	0	1	1	7	4	KVALITNÍ
Hrazany	Hrazany	3	1	2	66,7	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Dobrošov u Hrazan	3	1	2	66,7	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Hrazánky	4	1	2	50,0	0	0	1	1	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ

obec	územně technická jednotka	příjezdy do střediska								odjezdy ze střediska							celkové hodnocení kvality dopravní obslužnosti		
		pracovní den		ranní špička		polední sedlo		sobota		odpoledne		večer a noc			sobota				
		středa		5:00-9:59		10:00-13:59				14:00-17:59		18:00-21:59 (A) a po 22:00 (B)							
		spoje	body	spoje	%	spoje	body	spoje	body	spoje	body	A	B	suma	body	spoje		body	
Hrejkovice	Klisinec	3	1	2	66,7	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ	
	Hrejkovice	6	2	2	33,3	1	1	3	2	2	1	0	0	0	0	1	1	MÉNĚ KVALITNÍ	
	Níkovice	6	2	3	50,0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ	
	Pechova Lhota	8	3	3	37,5	1	1	2	1	3	2	0	0	0	0	1	1	MÉNĚ KVALITNÍ	
Chyšky	Chyšky	9	3	5	55,6	2	2	0	0	4	2	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ	
	Branišovice u Ratiboře	1	1	1	100,0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ	
	Květuš	5	2	3	60,0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ	
	Mezný	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ	
	Nosetín	5	2	3	60,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ	
	Podchýšská Lhota	4	1	2	50,0	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ	
	Ratibor	3	1	2	66,7	1	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ	
	Rohozov	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ	
	Jickovice	Jickovice	4	1	2	50,0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Kostelec nad Vltavou	Kostelec nad Vltavou	4	1	2	50,0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Přílepov		2	1	0	0,0	0	0	2	1	1	1	0	0	0	0	1	1	MÉNĚ KVALITNÍ	
Sobědraž		4	1	2	50,0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ	
Zahrádka u Kovářova		4	1	2	50,0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ	
Kovářov	Kovářov	7	3	2	28,6	1	1	2	1	3	2	0	0	0	0	1	1	MÉNĚ KVALITNÍ	
	Březí u Kovářova	2	1	2	100,0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ	
	Dobrá Voda u Kovářova	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ	
	Chrást u Zahořan	4	1	2	50,0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ	
	Předbořice u Zahořan	4	1	2	50,0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ	
	Radvánov	3	1	0	0,0	0	0	2	1	1	1	0	0	0	0	1	1	MÉNĚ KVALITNÍ	
	Vepice	3	1	2	66,7	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ	
	Vesec	4	1	2	50,0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ	
	Vladyčín	2	1	2	100,0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ	
	Zahořany	4	1	2	50,0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ	
	Žebrákov u Zahořan	3	1	2	66,7	0	0	1	1	2	1	0	0	0	0	1	1	MÉNĚ KVALITNÍ	
Křižanov	Křižanov u Braníc	3	1	2	66,7	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ	

obec	územně technická jednotka	příjezdy do střediska								odjezdy ze střediska							celkové hodnocení kvality dopravní obslužnosti	
		pracovní den		ranní špička		polední sedlo		sobota		odpoledne		večer a noc			sobota			
		středa		5:00-9:59		10:00-13:59				14:00-17:59		18:00-21:59 (A) a po 22:00 (B)						
		spoje	body	spoje	%	spoje	body	spoje	body	spoje	body	A	B	suma	body	spoje		body
Kučeř	Kučeř	4	1	2	50,0	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Květov	Květov	4	1	2	50,0	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Vůsí	1	1	1	100,0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
MILEVSKO																		
	Dmýštica	6	2	3	50,0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Klisín	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Něžovice	6	2	3	50,0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Rukáveč	4	1	2	50,0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Velká u Milevska	4	1	2	50,0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Okrouhlá	Okrouhlá u Braníc	19	4	5	26,3	2	2	0	0	9	4	2	0	2	2	0	0	PRŮMĚRNÁ
Osek	Osek u Milevska	4	1	2	50,0	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Přeborov	Přeborov	4	1	2	50,0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Přešténice	Přešténice	5	2	2	40,0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Držkrajov	1	1	1	100,0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Týnice	5	2	2	40,0	2	2	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	MĚNĚ KVALITNÍ
Sepekov	Sepekov	23	4	8	34,8	4	4	7	4	9	4	2	0	2	2	7	4	VELMI KVALITNÍ
	Líšnice u Sepekova	15	4	3	20,0	2	2	6	3	7	4	1	0	1	1	7	4	KVALITNÍ
	Zálší u Sepekova	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Stehlovice	Stehlovice	11	4	4	36,4	1	1	6	3	3	2	1	0	1	1	7	4	KVALITNÍ
Vlksice	Vlksice	4	1	2	50,0	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Střítež u Milevska-Vlksice	4	1	2	50,0	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Zbelítov	Zbelítov	4	1	2	50,0	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Zhoř	Zhoř u Milevska	3	1	1	33,3	1	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Blehov	5	2	3	60,0	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	MĚNĚ KVALITNÍ
	Březí u Milevska	4	1	2	50,0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Osletín	5	2	3	60,0	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	MĚNĚ KVALITNÍ
středisko: TÁBOR																		
Balkova Lhota	Balkova Lhota	15	4	6	40,0	3	3	10	4	6	3	3	1	5	3	10	4	VELMI KVALITNÍ
Bečice	Bečice nad Lužnicí	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ

obec	územně technická jednotka	příjezdy do střediska								odjezdy ze střediska							celkové hodnocení kvality dopravní obslužnosti	
		pracovní den		ranní špička		polední sedlo		sobota		odpoledne		večer a noc			sobota			
		středa		5:00-9:59		10:00-13:59				14:00-17:59		18:00-21:59 (A) a po 22:00 (B)						
		spoje	body	spoje	%	spoje	body	spoje	body	spoje	body	A	B	suma	body	spoje		body
Bechyně	Bechyně	23	4	11	47,8	2	2	11	4	6	3	2	1	4	2	8	4	KVALITNÍ
	Hvožďany u Bechyně	0	0	0	0,0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Senožaty u Bechyně	3	1	0	0,0	1	1	2	1	1	1	0	0	0	0	1	1	MÉNĚ KVALITNÍ
Běleč	Běleč u Mladé Vožice	3	1	1	33,3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Borotín	Borotín u Tábora	9	3	5	55,6	2	2	0	0	3	2	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Kamenná Lhota u Borotína	1	1	1	100,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Libenice u Tábora	2	1	1	50,0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Píkov	4	1	3	75,0	1	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Bradáčov	Bradáčov	2	1	2	100,0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	0	NEKVALITNÍ
	Horní Světlá u Bradáčova	2	1	2	100,0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	0	NEKVALITNÍ
Budislav	Budislav	3	1	2	66,7	0	0	1	1	2	1	1	0	1	1	1	1	MÉNĚ KVALITNÍ
	Hlavňov u Budislavi	1	1	1	100,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Záluží u Budislavě	3	1	2	66,7	0	0	1	1	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Černýšovice	Černýšovice	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Dlouhá Lhota	Dlouhá Lhota u Tábora	5	2	3	60,0	1	1	0	0	1	1	1	0	1	1	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Dobronice u Bechyně	Dobronice u Bechyně	2	1	0	0,0	1	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Dolní Hořice	Dolní Hořice	3	1	2	66,7	0	0	0	0	1	1	1	0	1	1	0	0	NEKVALITNÍ
	Hartvíkov	2	1	2	100,0	0	0	0	0	1	1	1	0	1	1	0	0	NEKVALITNÍ
	Chotčiny	4	1	2	50,0	1	1	0	0	1	1	1	0	1	1	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Kladruby	6	2	3	50,0	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Lejčkov	9	3	5	55,6	1	1	0	0	3	2	1	0	1	1	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Mašovice	3	1	2	66,7	1	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Nové Dvory u Pořína	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Oblajovice	8	3	4	50,0	1	1	0	0	3	2	1	0	1	1	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Pořín	13	4	6	46,2	1	1	6	3	4	2	3	0	3	2	6	3	KVALITNÍ
	Prasetín	4	1	2	50,0	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Dolní Hrachovice		16	4	8	50,0	3	3	3	2	6	3	1	1	3	2	3	2	KVALITNÍ
	Horní Hrachovice	16	4	8	50,0	3	3	3	2	6	3	1	1	3	2	3	2	KVALITNÍ
	Mostek u Ratiboř.Hor	1	1	1	100,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ

obec	územně technická jednotka	příjezdy do střediska								odjezdy ze střediska							celkové hodnocení kvality dopravní obslužnosti	
		pracovní den		ranní špička		polední sedlo		sobota		odpoledne		večer a noc			sobota			
		středa		5:00-9:59		10:00-13:59				14:00-17:59		18:00-21:59 (A) a po 22:00 (B)						
		spoje	body	spoje	%	spoje	body	spoje	body	spoje	body	A	B	suma	body	spoje		body
Dražice	Dražice u Tábora	21	4	9	42,9	3	3	6	3	5	3	2	1	4	2	4	2	KVALITNÍ
Dražičky	Dražičky	9	3	4	44,4	1	1	0	0	2	1	1	0	1	1	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Drhovice	Drhovice	20	4	8	40,0	3	3	5	3	4	2	2	1	4	2	3	2	KVALITNÍ
Haškovcova Lhota	Haškovcova Lhota	3	1	0	0,0	1	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Hlasivo	Hlasivo	6	2	3	50,0	1	1	0	0	1	1	1	0	1	1	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Rašovice u Hlasiva	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Hodonice	Hodonice u Bechyně	1	1	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Chotoviny	Chotoviny	17	4	6	35,3	3	3	8	4	4	2	3	1	5	3	8	4	VELMI KVALITNÍ
	Beranova Lhota	4	1	2	50,0	0	0	0	0	1	1	1	0	1	1	0	0	NEKVALITNÍ
	Broučková Lhota	8	3	3	37,5	1	1	0	0	1	1	1	0	1	1	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Červené Záhoří	4	1	2	50,0	0	0	0	0	1	1	1	0	1	1	0	0	NEKVALITNÍ
	Jeničkova Lhota	8	3	3	37,5	1	1	0	0	1	1	1	0	1	1	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Liderovice	4	1	3	75,0	1	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Moraveč u Chotovin	6	2	3	50,0	1	1	0	0	3	2	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Řevnov	3	1	2	66,7	1	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Sedlečko u Chotovin	1	1	1	100,0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Vrážná	4	1	2	50,0	0	0	0	0	1	1	1	0	1	1	0	0	NEKVALITNÍ
Choustník	Choustník	7	3	4	57,1	2	2	0	0	2	1	1	0	1	1	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Kajetín	3	1	1	33,3	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Předboř u Choustníku	3	1	1	33,3	1	1	0	0	1	1	0	1	2	2	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Chrbonín	Chrbonín	2	1	1	50,0	1	1	0	0	1	1	1	0	1	1	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Chýnov	Chýnov u Tábora	32	4	14	43,8	4	4	9	4	10	4	4	1	6	3	9	4	VELMI KVALITNÍ
	Dobronice u Chýnova	14	4	5	35,7	1	1	6	3	3	2	2	0	2	2	6	3	KVALITNÍ
	Kloužovice	3	1	1	33,3	1	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Velmovice	6	2	4	66,7	1	1	0	0	2	1	1	0	1	1	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Záhostice	8	3	6	75,0	1	1	0	0	2	1	1	0	1	1	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Jedlany	Jedlany	4	1	2	50,0	0	0	0	0	1	1	1	0	1	1	0	0	NEKVALITNÍ
Jistebnice	Jistebnice	12	4	6	50,0	1	1	4	2	4	2	1	1	3	2	4	2	PRŮMĚRNÁ
	Božejovice	12	4	5	41,7	1	1	7	4	4	2	2	0	2	2	7	4	KVALITNÍ

obec	územně technická jednotka	příjezdy do střediska								odjezdy ze střediska							celkové hodnocení kvality dopravní obslužnosti	
		pracovní den		ranní špička		polední sedlo		sobota		odpoledne		večer a noc			sobota			
		středa		5:00-9:59		10:00-13:59				14:00-17:59		18:00-21:59 (A) a po 22:00 (B)						
		spoje	body	spoje	%	spoje	body	spoje	body	spoje	body	A	B	suma	body	spoje		body
	Cunkov	1	1	1	100,0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Drahnětice	1	1	1	100,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Chlum u Jistebnice	1	1	1	100,0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Makov u Jistebnice	1	1	1	100,0	0	0	0	0	1	1	0	1	2	2	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Orlov u Jistebnice	1	1	0	0,0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Padařov	12	4	5	41,7	1	1	7	4	4	2	2	0	2	2	7	4	KVALITNÍ
	Plechov	1	1	1	100,0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Pohoří u Jistebnice	8	3	3	37,5	2	2	4	2	2	1	1	1	3	2	4	2	PRŮMĚRNÁ
	Svoříž	1	1	1	100,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Vlásenice u Makova	11	4	6	54,5	1	1	4	2	3	2	1	1	3	2	4	2	PRŮMĚRNÁ
	Zvěstonín	8	3	3	37,5	2	2	4	2	2	1	1	1	3	2	4	2	PRŮMĚRNÁ
Košice	Košice u Soběslavi	7	3	5	71,4	1	1	0	0	4	2	1	0	1	1	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Doubí nad Lužnicí	1	1	1	100,0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Košín	Košín	9	3	3	33,3	2	2	0	0	3	2	1	0	1	1	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Krátošice	Krátošice	2	1	2	100,0	0	0	0	0	1	1	1	0	1	1	0	0	NEKVALITNÍ
Krtov	Krtov	5	2	3	60,0	1	1	0	0	1	1	1	0	1	1	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Libějice	Libějice	9	3	4	44,4	1	1	6	3	2	1	2	0	2	2	6	3	PRŮMĚRNÁ
Lom	Lom	3	1	1	33,3	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Malšice	Malšice	26	4	14	53,8	2	2	9	4	6	3	2	1	4	2	8	4	KVALITNÍ
	Čenkov u Malšic	10	4	4	40,0	2	2	6	3	2	1	2	0	2	2	6	3	KVALITNÍ
	Dobřejice	1	1	1	100,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Maršov u Tábora	3	1	1	33,3	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Obora u Maršova	3	1	1	33,3	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Třebelice	17	4	8	47,1	2	2	6	3	4	2	3	0	3	2	6	3	KVALITNÍ
	Všechlapy u Malšic	20	4	11	55,0	2	2	8	4	5	3	2	1	4	2	7	4	KVALITNÍ
Meziříčí	Meziříčí	29	4	12	41,4	4	4	10	4	8	4	4	1	6	3	10	4	VELMI KVALITNÍ
Mladá Vožice	Mladá Vožice	22	4	11	50,0	4	4	3	2	7	4	2	1	4	2	3	2	KVALITNÍ
	Bendovo Záhोří	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Blanice u Mladé Vožice	14	4	7	50,0	3	3	3	2	5	3	1	1	3	2	3	2	KVALITNÍ

obec	územně technická jednotka	příjezdy do střediska								odjezdy ze střediska							celkové hodnocení kvality dopravní obslužnosti	
		pracovní den		ranní špička		polední sedlo		sobota		odpoledne		večer a noc			sobota			
		středa		5:00-9:59		10:00-13:59				14:00-17:59		18:00-21:59 (A) a po 22:00 (B)						
		spoje	body	spoje	%	spoje	body	spoje	body	spoje	body	A	B	suma	body	spoje		body
	Janov u Mladé Vožice	2	1	1	50,0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Krchova Lomná	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Noskov	4	1	1	25,0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Radvanov u Mladé Vožice	1	1	1	100,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Stará Vožice	6	2	3	50,0	1	1	0	0	1	1	1	0	1	1	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Mlýny	Mlýny u Choustníku	2	1	1	50,0	0	0	0	0	1	1	1	0	1	1	0	0	NEKVALITNÍ
Nadějkov	Nadějkov	9	3	4	44,4	1	1	4	2	2	1	1	1	3	2	4	2	PRŮMĚRNÁ
	Brtec	1	1	1	100,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Chlístov u Nadějkova	2	1	1	50,0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Modlíkov	1	1	1	100,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Mozolov	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Petřkovice	6	2	3	50,0	1	1	2	1	2	1	1	1	3	2	3	2	PRŮMĚRNÁ
	Starcova Lhota	1	1	1	100,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Střítež u Milevska-Nadějkov	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Vratišov	1	1	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Nasavrky	Nasavrky u Tábora	15	4	6	40,0	1	1	7	4	4	2	2	0	2	2	7	4	KVALITNÍ
Nemyšl	Nemyšl	4	1	2	50,0	0	0	0	0	1	1	1	0	1	1	0	0	NEKVALITNÍ
	Dědice u Nemyšle	4	1	2	50,0	0	0	0	0	1	1	1	0	1	1	0	0	NEKVALITNÍ
	Hoštice u Nemyšle	2	1	1	50,0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Prudice	1	1	1	100,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Nová Ves u Chýnova	Nová Ves u Chýnova	3	1	2	66,7	1	1	0	0	1	1	1	0	1	1	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
N.Ves u Mladé Vožice	Nová Ves u Mladé Vožice	6	2	3	50,0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Horní Střítež	6	2	3	50,0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Křtěnovice	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Mutice	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Oldřichov	Oldřichov u Mladé Vožice	5	2	2	40,0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Opařany	Opařany	16	4	5	31,3	3	3	7	4	3	2	3	1	5	3	5	3	KVALITNÍ
	Nové Dvory u Opařan	3	1	1	33,3	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Olší u Opařan	1	1	1	100,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ

obec	územně technická jednotka	příjezdy do střediska								odjezdy ze střediska							celkové hodnocení kvality dopravní obslužnosti	
		pracovní den		ranní špička		polední sedlo		sobota		odpoledne		večer a noc			sobota			
		středa		5:00-9:59		10:00-13:59				14:00-17:59		18:00-21:59 (A) a po 22:00 (B)						
		spoje	body	spoje	%	spoje	body	spoje	body	spoje	body	A	B	suma	body	spoje		body
	Oltně	13	4	4	30,8	2	2	3	2	2	1	2	1	4	2	3	2	PRŮMĚRNÁ
	Podboří	2	1	1	50,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Skrýchov u Opařan	1	1	1	100,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Planá nad Lužnicí	Planá nad Lužnicí	85	4	34	40,0	14	4	38	4	27	4	10	3	16	4	36	4	VELMI KVALITNÍ
Pohnánek	Pohnánek	3	1	2	66,7	1	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Pohnání	Pohnání	3	1	2	66,7	1	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Pojbuky	Pojbuky	1	1	1	100,0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Zadní Lomná	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Psárov	Psárov	2	1	1	50,0	1	1	0	0	0	0	1	0	1	1	0	0	NEKVALITNÍ
	Tříklasovice	2	1	1	50,0	1	1	0	0	0	0	1	0	1	1	0	0	NEKVALITNÍ
Radenín	Radenín	3	1	2	66,7	1	1	0	0	1	1	1	0	1	1	0	0	MĚNĚ KVALITNÍ
	Bítov u Radenína	1	1	1	100,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Hroby	5	2	3	60,0	1	1	0	0	1	1	1	0	1	1	0	0	MĚNĚ KVALITNÍ
	Kozmice u Chýnova	5	2	3	60,0	1	1	0	0	1	1	1	0	1	1	0	0	MĚNĚ KVALITNÍ
	Lažany u Chýnova	3	1	1	33,3	1	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Radětice	Radětice u Bechyně	1	1	1	100,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Radimovice u Tábora	Radimovice u Tábora	5	2	3	60,0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Radimovice u Želče	Radimovice u Želče	14	4	6	42,9	2	2	0	0	3	2	1	1	3	2	0	0	PRŮMĚRNÁ
Radkov	Radkov u Tábora	4	1	2	50,0	2	2	3	2	2	1	1	1	3	2	3	2	PRŮMĚRNÁ
Rataje	Rataje u Bechyně	3	1	0	0,0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Ratibořice u Tábora	6	2	3	50,0	1	1	0	0	1	1	1	0	1	1	0	0	MĚNĚ KVALITNÍ
	Vřesce	15	4	7	46,7	3	3	3	2	5	3	2	1	4	2	3	2	KVALITNÍ
Ratibořské Hory	Ratibořské Hory	18	4	9	50,0	3	3	3	2	6	3	2	1	4	2	3	2	KVALITNÍ
	Dub u Ratibořských Hor	1	1	1	100,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Podolí u Ratiboř.Hor	6	2	3	50,0	1	1	0	0	1	1	1	0	1	1	0	0	MĚNĚ KVALITNÍ
Rodná	Rodná	1	1	1	100,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Blanička	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Nahořany u Mladé Vožice	1	1	1	100,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Řemíčov	Řemíčov	6	2	3	50,0	1	1	0	0	2	1	1	0	1	1	0	0	MĚNĚ KVALITNÍ

obec	územně technická jednotka	příjezdy do střediska								odjezdy ze střediska							celkové hodnocení kvality dopravní obslužnosti	
		pracovní den		ranní špička		polední sedlo		sobota		odpoledne		večer a noc			sobota			
		středa		5:00-9:59		10:00-13:59				14:00-17:59		18:00-21:59 (A) a po 22:00 (B)						
		spoje	body	spoje	%	spoje	body	spoje	body	spoje	body	A	B	suma	body	spoje		body
Řepeč	Řepeč	2	1	1	50,0	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	MÉNĚ KVALITNÍ
Sezimovo Ústí	Sezimovo Ústí	106	4	29	27,4	20	4	77	4	26	4	18	6	30	4	77	4	VELMI KVALITNÍ
Skopytce	Skopytce	3	1	1	33,3	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Chabrovice	2	1	2	100,0	0	0	0	0	1	1	1	0	1	1	0	0	NEKVALITNÍ
Skrýchov u Malšic	Skrýchov u Malšic	3	1	2	66,7	1	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Dudov	3	1	2	66,7	1	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Slapsko	Slapsko	4	1	1	25,0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Moraveč u Mladé Vožice	4	1	1	25,0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Slapy	Slapy u Tábora	29	4	15	51,7	3	3	7	4	6	3	3	1	5	3	6	3	VELMI KVALITNÍ
	Hnojná Lhotka	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Smilovy Hory	Smilovy Hory	1	1	1	100,0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	0	NEKVALITNÍ
	Malý Ježov	1	1	1	100,0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	0	NEKVALITNÍ
	Radostovice u Smil.Hor	2	1	2	100,0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	0	NEKVALITNÍ
	Stojslavice	1	1	1	100,0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	0	NEKVALITNÍ
	Těchobuz II	2	1	1	50,0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Velký Ježov	1	1	1	100,0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	0	NEKVALITNÍ
Stádlec	Stádlec	5	2	1	20,0	2	2	2	1	2	1	0	0	0	0	1	1	MÉNĚ KVALITNÍ
	Křída u Stádlce	2	1	1	50,0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Slavňovice	2	1	1	50,0	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	1	1	MÉNĚ KVALITNÍ
	Staré Sedlo u Stádlce	3	1	0	0,0	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Sudoměřice u Bech.	Sudoměřice u Bechyně	23	4	11	47,8	2	2	9	4	5	3	2	3	8	4	8	4	VELMI KVALITNÍ
	Bechyňská Smoleč	22	4	9	40,9	2	2	9	4	5	3	2	3	8	4	8	4	VELMI KVALITNÍ
	Bežerovice	23	4	11	47,8	2	2	9	4	5	3	2	3	8	4	8	4	VELMI KVALITNÍ
Sudoměřice u Tábora	Sudoměřice u Tábora	21	4	6	28,6	7	4	11	4	6	3	3	1	5	3	13	4	VELMI KVALITNÍ
Svrabov	Svrabov	3	1	2	66,7	1	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Šebířov	Šebířov	1	1	1	100,0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Křekovice u Vyšetic	2	1	2	100,0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Vyšetice	2	1	2	100,0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Záříčí u Mladé Vožice	1	1	1	100,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ

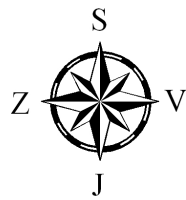
obec	územně technická jednotka	příjezdy do střediska								odjezdy ze střediska							celkové hodnocení kvality dopravní obslužnosti	
		pracovní den		ranní špička		polední sedlo		sobota		odpoledne		večer a noc			sobota			
		středa		5:00-9:59		10:00-13:59				14:00-17:59		18:00-21:59 (A) a po 22:00 (B)						
		spoje	body	spoje	%	spoje	body	spoje	body	spoje	body	A	B	suma	body	spoje		body
TÁBOR																		
	Čekanice u Tábora	45	4	17	37,8	7	4	14	4	14	4	5	1	7	4	15	4	VELMI KVALITNÍ
	Čelkovice	2	1	2	100,0	0	0	3	2	0	0	0	1	2	2	2	1	MÉNĚ KVALITNÍ
	Hlinice	25	4	12	48,0	4	4	3	2	7	4	4	1	6	3	3	2	KVALITNÍ
	Horky u Tábora	45	4	16	35,6	9	4	23	4	10	4	7	2	11	4	23	4	VELMI KVALITNÍ
	Klokoty	118	4	38	32,2	23	4	76	4	0	0	0	0	0	0	77	4	KVALITNÍ
	Měšice u Tábora	38	4	13	34,2	8	4	19	4	11	4	6	1	8	4	17	4	VELMI KVALITNÍ
	Náchod u Tábora	29	4	10	34,5	5	4	14	4	9	4	4	1	6	3	14	4	VELMI KVALITNÍ
	Stoklasná Lhota	13	4	4	30,8	3	3	6	3	4	2	2	0	2	2	5	3	KVALITNÍ
Zárybnická Lhota	49	4	20	40,8	10	4	20	4	14	4	8	1	10	4	18	4	VELMI KVALITNÍ	
Turovec	Turovec	3	1	2	66,7	1	1	0	0	1	1	0	1	2	2	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Ústrašice	Ústrašice	4	1	3	75,0	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Vilice	Vilice	3	1	1	33,3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Vlčeves	Vlčeves	4	1	2	50,0	1	1	0	0	1	1	1	0	1	1	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Vodice	Vodice u Tábora	6	2	2	33,3	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Babčice	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Domamyšl	2	1	2	100,0	0	0	0	0	1	1	1	0	1	1	0	0	NEKVALITNÍ
	Malešín u Vodice	6	2	2	33,3	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Zadní Střítež	Zadní Střítež	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Zhoř u Mladé Vožice	Zhoř u Mladé Vožice	7	3	4	57,1	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Zhoř u Tábora	Zhoř u Tábora	2	1	2	100,0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Želeč	Želeč u Tábora	7	3	4	57,1	2	2	0	0	4	2	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Bezděčín	3	1	2	66,7	1	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
středisko: SOBĚSLAV																		
Dírná	Dírná	4	1	2	50,0	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Lžín	4	1	2	50,0	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Nová Ves u Dírné	3	1	2	66,7	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Záříčí u Dírné	3	1	2	66,7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Závší	4	1	2	50,0	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ

obec	územně technická jednotka	příjezdy do střediska								odjezdy ze střediska							celkové hodnocení kvality dopravní obslužnosti	
		pracovní den		ranní špička		polední sedlo		sobota		odpoledne		večer a noc			sobota			
		středa		5:00-9:59		10:00-13:59				14:00-17:59		18:00-21:59 (A) a po 22:00 (B)						
		spoje	body	spoje	%	spoje	body	spoje	body	spoje	body	A	B	suma	body	spoje		body
Dráčov	Dráčov	14	4	4	28,6	2	2	8	4	5	3	1	1	3	2	6	3	KVALITNÍ
Hlavatce	Hlavatce	4	1	2	50,0	1	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Debrník	4	1	2	50,0	1	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Vyhnanice	2	1	2	100,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Chotěmice	Chotěmice	5	2	2	40,0	1	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Katov	Katov u Budislavi	1	1	0	0,0	1	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Klenovice	Klenovice u Soběslavi	6	2	3	50,0	1	1	0	0	4	2	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Komárov	Komárov u Soběslavi	5	2	2	40,0	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Mezná	Mezná u Soběslavi	5	2	2	40,0	2	2	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Myskovice	Myskovice	8	3	3	37,5	1	1	0	0	3	2	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Přehořov	Přehořov u Soběslavi	4	1	2	50,0	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Hrušova Lhota	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Kvasejovice u Soběslavi	5	2	2	40,0	2	2	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Roudná	Roudná nad Lužnicí	14	4	4	28,6	2	2	7	4	4	2	2	1	4	2	8	4	KVALITNÍ
Sedlečko u Soběslavě	Sedlečko u Soběslavě	8	3	3	37,5	1	1	0	0	3	2	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Skalice	Skalice nad Lužnicí	4	1	2	50,0	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Rybova Lhota	6	2	3	50,0	1	1	0	0	3	2	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Třebiště	4	1	2	50,0	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
SOBĚSLAV																		
	Chlebov	9	3	3	33,3	3	3	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Nedvědice u Soběslavi	4	1	2	50,0	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Třebějice	Třebějice	4	1	2	50,0	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Tučapy	Tučapy u Soběslavi	5	2	3	60,0	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Brandlín u Tučap	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Dvorce u Tučap	5	2	3	60,0	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Vesce	Vesce u Soběslavi	8	3	4	50,0	2	2	0	0	3	2	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Čeraz	8	3	4	50,0	2	2	0	0	3	2	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Mokrý u Soběslavi	4	1	2	50,0	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Vlastiboř	Vlastiboř u Soběslavi	4	1	2	50,0	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ

obec	územně technická jednotka	příjezdy do střediska								odjezdy ze střediska							celkové hodnocení kvality dopravní obslužnosti	
		pracovní den		ranní špička		polední sedlo		sobota		odpoledne		večer a noc			sobota			
		středa		5:00-9:59		10:00-13:59				14:00-17:59		18:00-21:59 (A) a po 22:00 (B)						
		spoje	body	spoje	%	spoje	body	spoje	body	spoje	body	A	B	suma	body	spoje		body
	Svinky	7	3	4	57,1	1	1	0	0	3	2	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Záluží u Vlastiboře	4	1	2	50,0	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Zálší	Zálší	2	1	1	50,0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Klečaty	4	1	2	50,0	0	0	0	0	3	2	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Zvěrotice	Zvěrotice	5	2	3	60,0	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
středisko: TÝN NAD VLTAVOU																		
Bečice	Bečice	8	3	5	62,5	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Březnice	Březnice u Bechyně	3	1	1	33,3	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Čenkov u Bechyně	Čenkov u Bechyně	3	1	1	33,3	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Dobšice	Dobšice u Týna n.Vltavou	9	3	6	66,7	1	1	0	0	4	2	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Dražič	Dražič	6	2	4	66,7	1	1	0	0	4	2	1	0	1	1	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Hartmanice	Hartmanice u Žimutic	5	2	3	60,0	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Hodětín	Hodětín	3	1	1	33,3	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Blatec u Hodětína	3	1	1	33,3	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
Horní Kněžeklady	Štipoklasy	7	3	4	57,1	1	1	0	0	3	2	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Hosty	Hosty	5	2	3	60,0	1	1	0	0	2	1	1	0	1	1	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Chrástany	Chrástany u Týna n.Vlt.	9	3	7	77,8	1	1	0	0	4	2	1	0	1	1	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Doubrava nad Vltavou	5	2	3	60,0	1	1	0	0	2	1	1	0	1	1	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Doubravka u Týna n.Vlt.	5	2	3	60,0	1	1	0	0	2	1	1	0	1	1	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Koloměřice	4	1	4	100,0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Pašovice	5	2	3	60,0	1	1	0	0	2	1	1	0	1	1	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
Temelín	Temelín	19	4	7	36,8	3	3	6	3	7	4	1	0	1	1	6	3	KVALITNÍ
	Březí u Týna nad Vltavou	26	4	10	38,5	5	4	8	4	7	4	1	0	1	1	8	4	VELMI KVALITNÍ
	Knín	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Kočín	13	4	4	30,8	3	3	6	3	3	2	1	0	1	1	6	3	KVALITNÍ
	Křtěnov	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	3	NEKVALITNÍ
	Lhota pod Horami	13	4	4	30,8	2	2	6	3	5	3	1	0	1	1	0	0	PRŮMĚRNÁ
	Litoradlice	6	2	3	50,0	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ
	Sedlec u Temelína	7	3	2	28,6	1	1	0	0	3	2	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ

obec	územně technická jednotka	příjezdy do střediska								odjezdy ze střediska							celkové hodnocení kvality dopravní obslužnosti		
		pracovní den		ranní špička		polední sedlo		sobota		odpoledne		večer a noc			sobota				
		středa		5:00-9:59		10:00-13:59				14:00-17:59		18:00-21:59 (A) a po 22:00 (B)							
		spoje	body	spoje	%	spoje	body	spoje	body	spoje	body	A	B	suma	body	spoje		body	
TÝN NAD VLTAVOU	Temelínec	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ	
	Zvěrkovice u Týna n.Vlt.	21	4	6	28,6	4	4	6	3	4	2	0	0	0	0	6	3	KVALITNÍ	
	Hněvkovice u Týna n.Vlt.	5	2	3	60,0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ	
	Koloděje nad Lužnicí	9	3	7	77,8	1	1	0	0	4	2	1	0	1	1	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ	
	Netěchovice	17	4	8	47,1	3	3	3	2	6	3	2	0	2	2	4	2	KVALITNÍ	
	Nuzice	17	4	8	47,1	3	3	3	2	6	3	2	0	2	2	4	2	KVALITNÍ	
	Předčice	3	1	2	66,7	1	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ	
Všemyslice	Všemyslice	3	1	1	33,3	1	1	0	0	1	1	0	0	0	0	6	3	MÉNĚ KVALITNÍ	
	Bohunice nad Vltavou	10	4	6	60,0	1	1	6	3	4	2	1	0	1	1	0	0	PRŮMĚRNÁ	
	Slavětice u Všemyslic	10	4	3	30,0	2	2	2	1	3	2	1	0	1	1	2	1	PRŮMĚRNÁ	
	Všeteč	10	4	3	30,0	2	2	2	1	3	2	1	0	1	1	2	1	PRŮMĚRNÁ	
Záhoří	Záhoří u Bechyně	5	2	2	40,0	1	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ	
Žimutice	Žimutice	8	3	5	62,5	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ	
	Krakovčice	2	1	0	0,0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ	
	Pořežany	5	2	2	40,0	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ	
	Smilovice u Týna n.Vlt.	4	1	2	50,0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ	
	Sobětice u Žimutic	5	2	3	60,0	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	MÉNĚ KVALITNÍ	
	Třitím	2	1	2	100,0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ
	Tuchonice	2	1	1	50,0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	NEKVALITNÍ

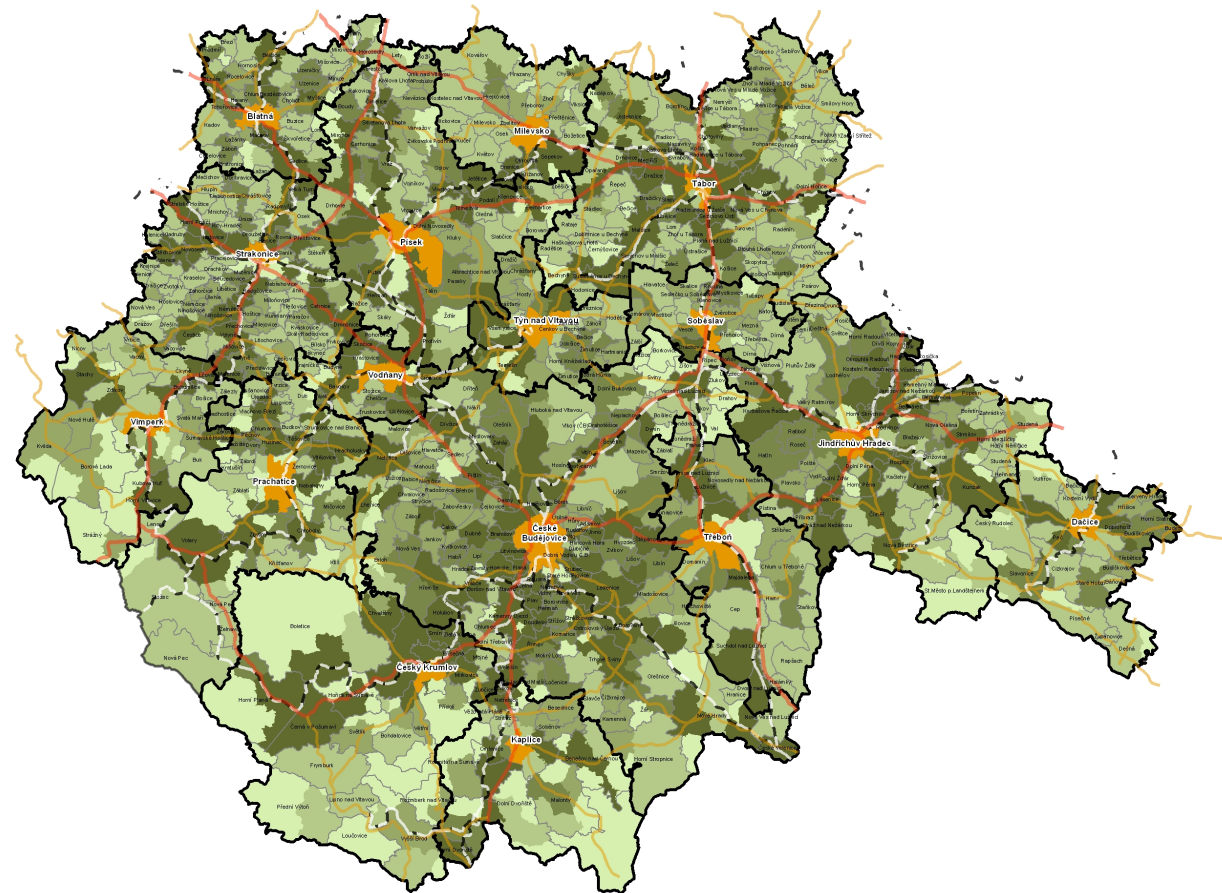
Úroveň kvality dopravní obsluhy Jihočeského kraje (2012) - střed



Legenda

-  železnice
-  silnice I.třídy
-  silnice II.třídy
-  území střediska
-  hranice obce
-  region střediska

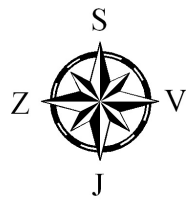
-  nekvalitní
-  méně kvalitní
-  průměrná
-  kvalitní
-  velmi kvalitní



1:750 000
0 5 10 20 40 km

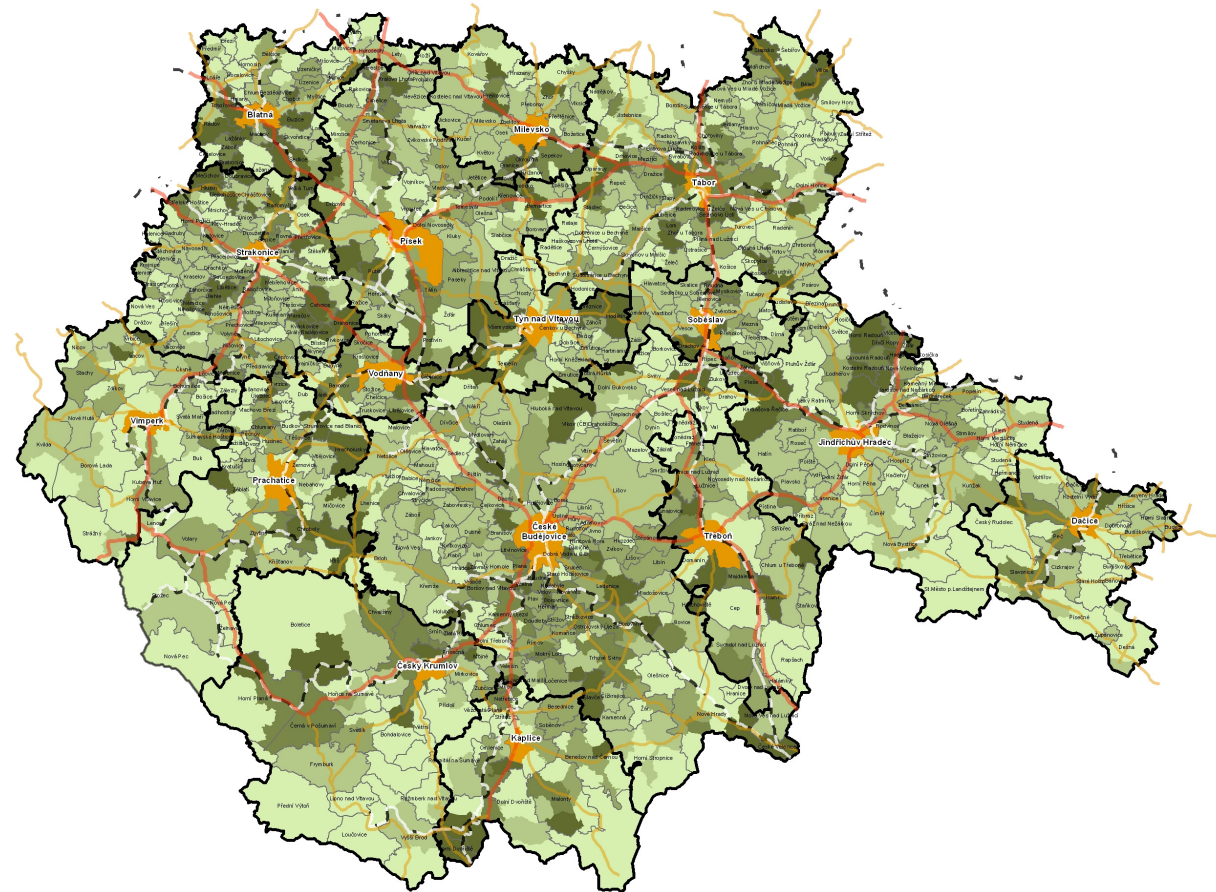
Zdroj: CHAPS 2011/2012, vlastní výpočty

Úroveň kvality dopravní obsluhy Jihočeského kraje (2012) - ranní špička



Legenda

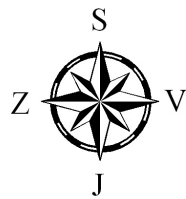
- železnice
- silnice I.třídy
- silnice II.třídy
- území střediska
- hranice obce
- region střediska
- nekvalitní
- méně kvalitní
- průměrná
- kvalitní
- velmi kvalitní



1:750 000
0 5 10 20 40 km

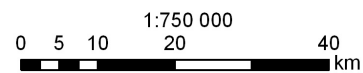
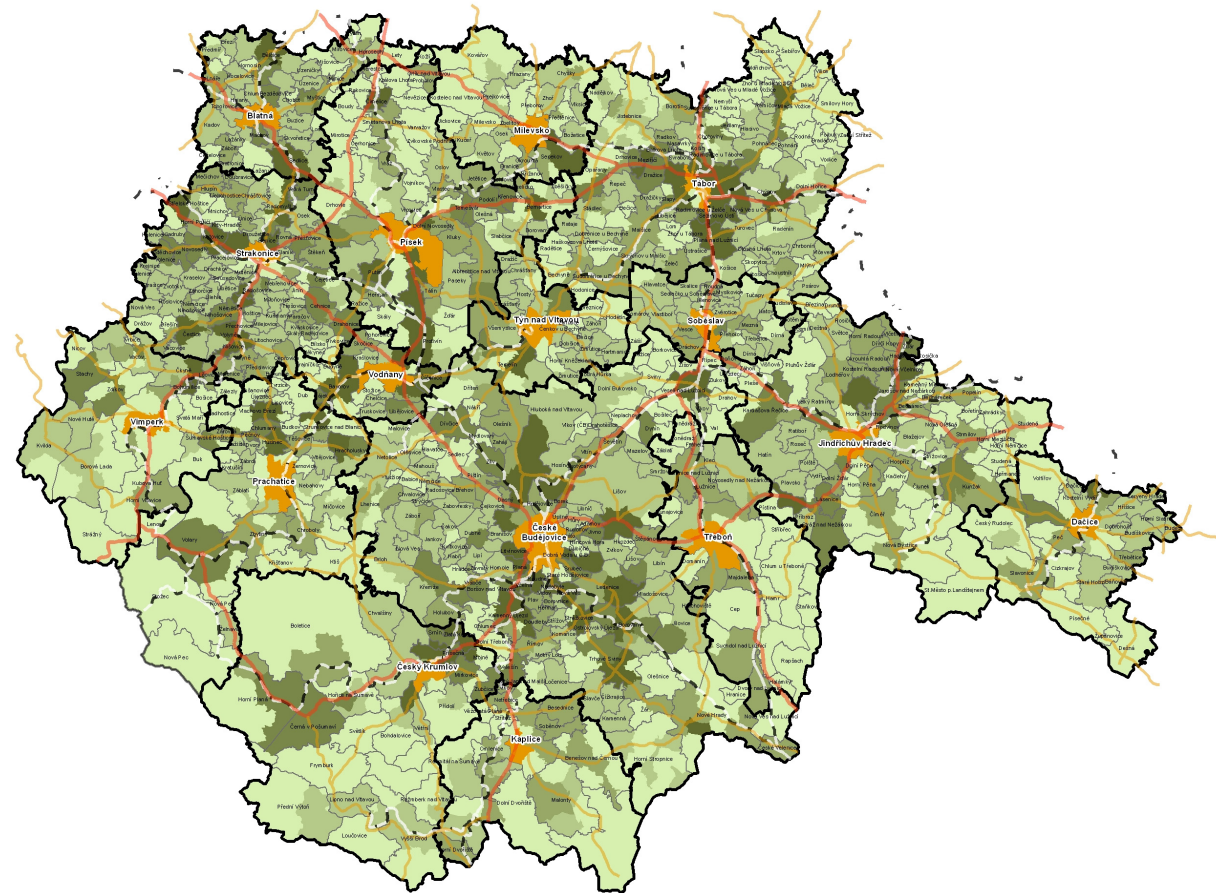
Zdroj: CHAPS 2011/2012, vlastní výpočty

Úroveň kvality dopravní obslužnosti Jihočeského kraje (2012) - polední sedlo



Legenda

- - - železnice
- silnice I.třídy
- silnice II.třídy
- území střediska
- hranice obce
- region střediska
- nekvalitní
- méně kvalitní
- průměrná
- kvalitní
- velmi kvalitní



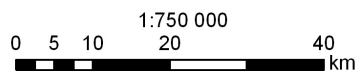
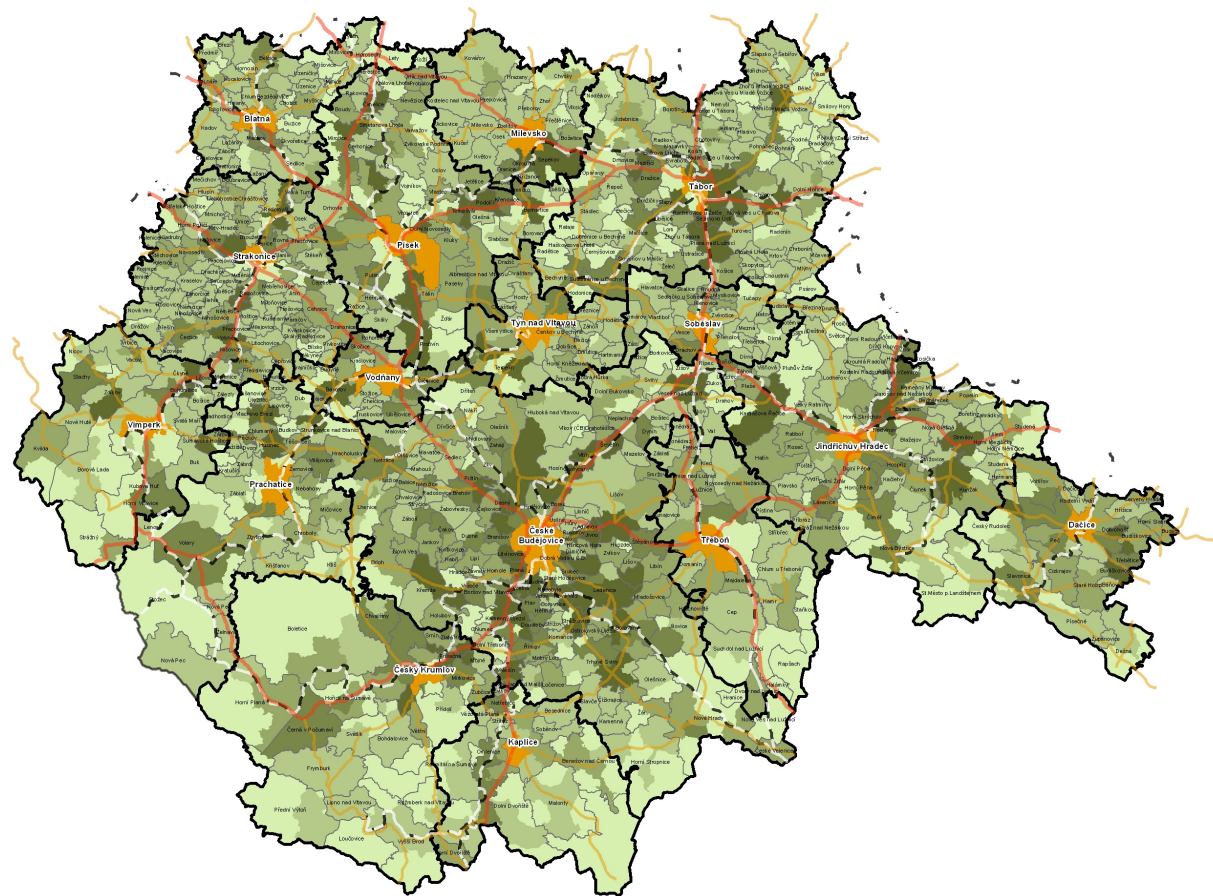
Zdroj: CHAPS 2011/2012, vlastní výpočty

Úroveň kvality dopravní obslužnosti Jihočeského kraje (2012) - odpoledne



Legenda

- - - železnice
- silnice I.třídy
- silnice II.třídy
- území střediska
- hranice obce
- region střediska
- nekvalitní
- méně kvalitní
- průměrná
- kvalitní
- velmi kvalitní



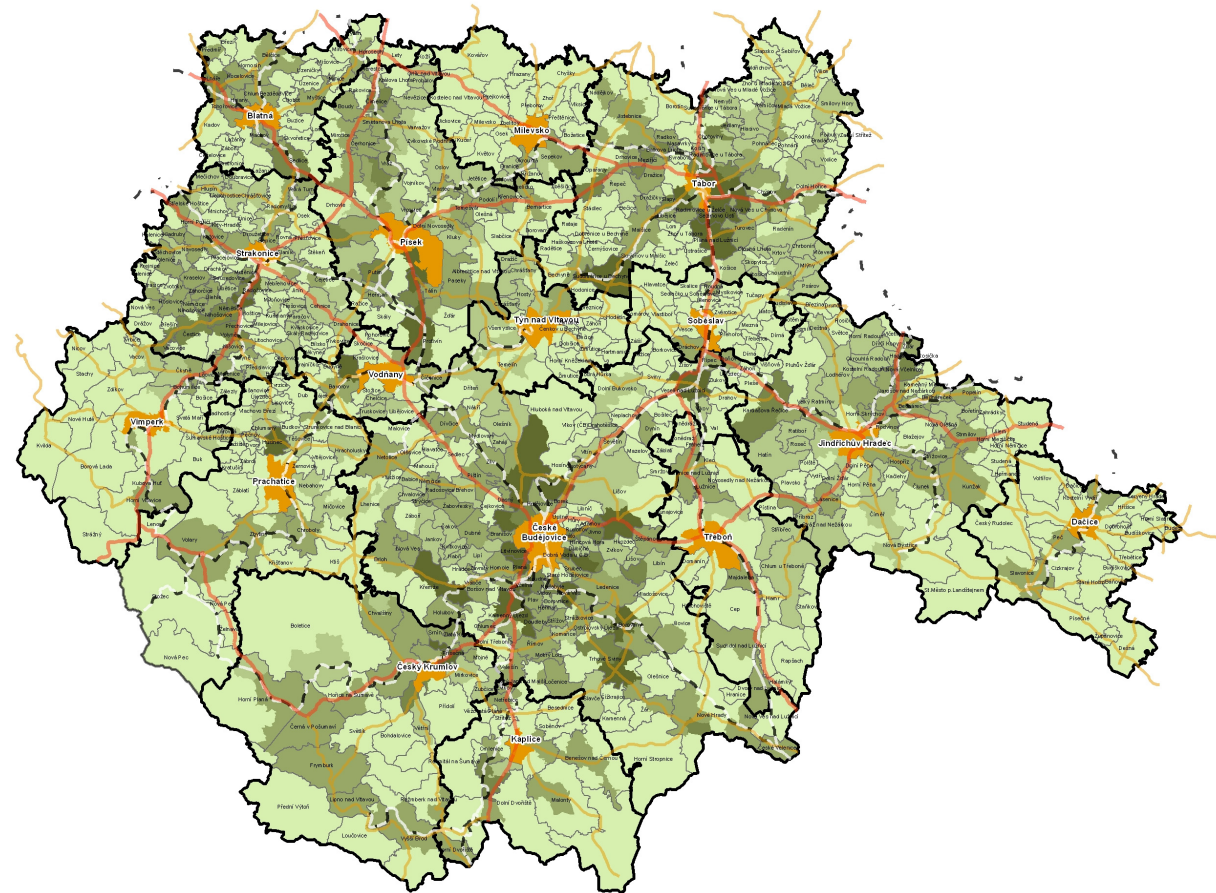
Zdroj: CHAPS 2011/2012, vlastní výpočty

Úroveň kvality dopravní obslužnosti Jihočeského kraje (2012) - večer a noc



Legenda

- - - železnice
- silnice I.třídy
- silnice II.třídy
- území střediska
- hranice obce
- region střediska
- nekvalitní
- méně kvalitní
- průměrná
- kvalitní
- velmi kvalitní



1:750 000
0 5 10 20 40 km

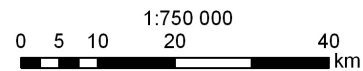
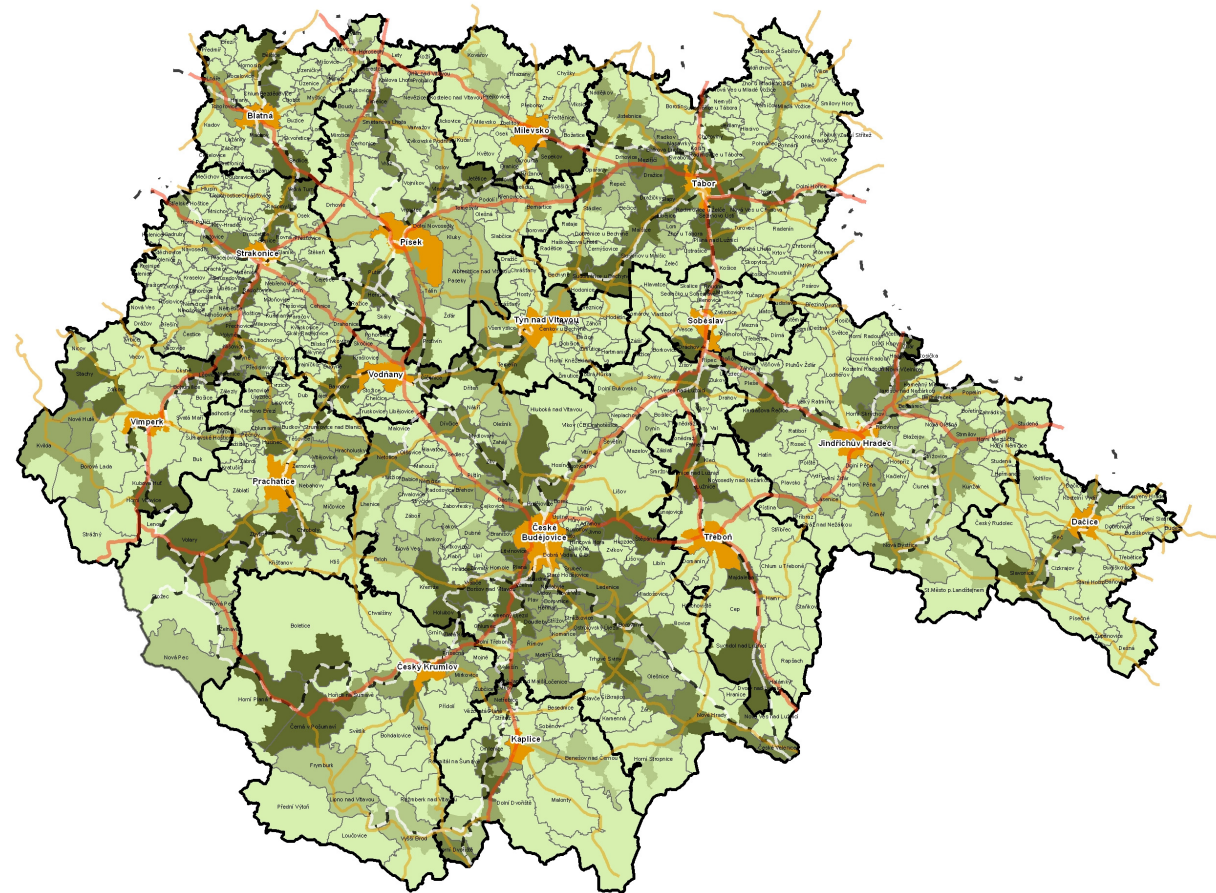
Zdroj: CHAPS 2011/2012, vlastní výpočty

Úroveň kvality dopravní obslužnosti Jihočeského kraje (2012) - sobota, příjezd



Legenda

- - - železnice
- silnice I.třídy
- silnice II.třídy
- území střediska
- hranice obce
- region střediska
- nekvalitní
- méně kvalitní
- průměrná
- kvalitní
- velmi kvalitní



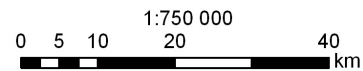
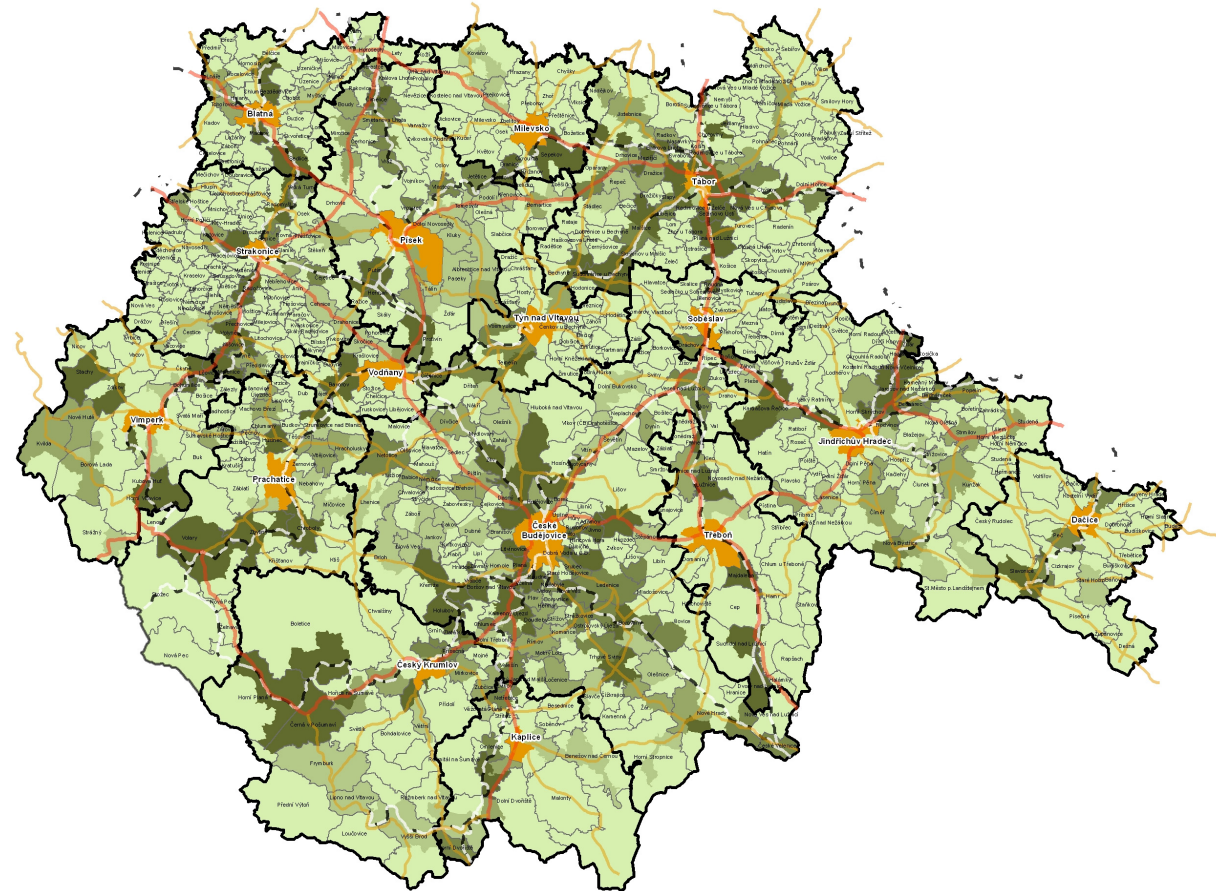
Zdroj: CHAPS 2011/2012, vlastní výpočty

Úroveň kvality dopravní obslužnosti Jihočeského kraje (2012) - sobota, odjezd



Legenda

- - - železnice
- silnice I.třídy
- silnice II.třídy
- území střediska
- hranice obce
- region střediska
- nekvalitní
- méně kvalitní
- průměrná
- kvalitní
- velmi kvalitní



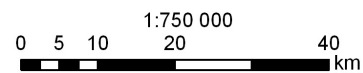
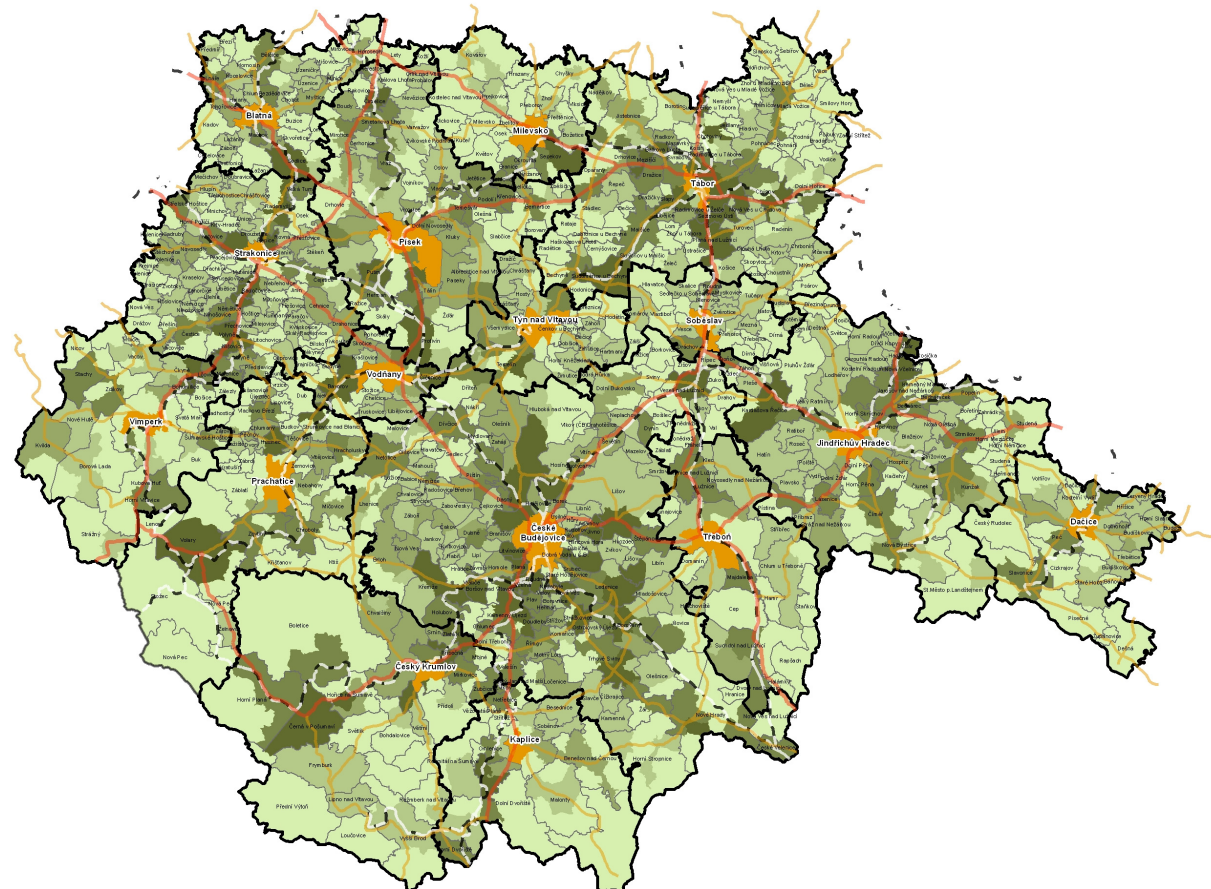
Zdroj: CHAPS 2011/2012, vlastní výpočty

Úroveň kvality dopravní obslužnosti Jihočeského kraje (2012)



Legenda

- - - železnice
- silnice I.třídy
- silnice II.třídy
- území střediska
- hranice obce
- region střediska
- nekvalitní
- méně kvalitní
- průměrná
- kvalitní
- velmi kvalitní



Zdroj: CHAPS 2011/2012, vlastní výpočty

Mapa č.9

