

JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH
EKONOMICKÁ FAKULTA
KATEDRA EKONOMIKY

Studijní program: B6222 Matematické metody v ekonomii
Studijní obor: Matematické modelování v ekonomii

Analýza dopravní obslužnosti vybraného regionu

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Vedoucí práce:
Ing. Jiří Alina

Autor:
Václav Barborka

České Budějovice 2010

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

Prohlašuji, v souladu s § 47 b zákona č. 111/1998 Sb., v platném znění, souhlasím se zveřejnění své bakalářské práce, a to v nezkrácené podobě elektronickou cestou ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejích internetových stránkách.

České Budějovice, 25. 8. 2010

.....
Václav Barborka

PODĚKOVÁNÍ

Děkuji vedoucímu bakalářské práce Ing. Jiřímu Alinovi za cenné rady, připomínky a metodické vedení práce.

Obsah

1. Úvod	1
2. Cíl a metodika práce	2
2.1 Cíl práce	2
2.2 Metodika	2
3. Literární rešerše	3
3.1 Doprava.....	3
3.2 Pojmy týkající se dopravy.....	3
3.3 Dělení dopravy.....	5
3.3.1 Automobilová doprava	5
3.3.2 Městská doprava	6
3.3.3 Příměstská doprava.....	7
3.3.4 Železniční doprava	8
3.3.4.1 Dráhy	8
3.4 Regionální a územní plánování.....	9
3.5 Charakteristika mikroregionu	10
3.6 Situační analýza	11
3.6.1 Struktura profilu mikroregionu.....	11
4. Situační analýza svazku obcí šumavského Podlesí	13
4.1 Geografické vymezení mikroregionu šumavské Podlesí.....	13
4.2 Základní údaje o mikroregionu šumavského Podlesí	14
4.3 Plocha a struktura území obcí šumavského Podlesí	15
4.4 Vybavenost mikroregionu.....	16
4.4.1 Školství.....	17
4.5 Obyvatelstvo a sídla.....	17
4.6 Trh práce	18
4.7 Průmysl v cílových městech	23

4.8 Doprava a infrastruktura	25
5. Přehled dopravy a dopravních služeb ve svazku obcí šumavského Podlesí.....	28
5.1 Osobní doprava	28
5.2 Autobusová doprava	29
5.3 Vlaková doprava	32
6. Zanalyzování silných a slabých stránek dopravy a infrastruktury prostřednictvím kvocientu dopravní obslužnosti	33
6.1 Kvocient dopravní obslužnosti	33
6.2 Výpočet autobusové dopravy prostřednictvím kvocientu	37
6.3 Výpočet vlakové dopravy prostřednictvím kvocientu	41
6.4 Výsledné kvocienty dopravní obslužnosti mikroregionu šumavské Podlesí.....	42
7. Návrh opatření na změnu či zlepšení dopravní obslužnosti vybraného regionu	43
8. Závěr	46
9. Summary	47
10. Přehled literatury	48
11. Přílohy	51

1. Úvod

Uspokojování některých potřeb obyvatel je spojeno s nutností jejich přemístování na větší vzdálenosti tj. mezi obcemi, městy, resp. městskými částmi navzájem a je tedy závislé na dopravě.

Každý dopravní požadavek má svůj výchozí a cílový bod. Proces dopravy vzniká interakcí mezi nabídkou dopravních služeb a poptávkou po těchto službách.

Dopravní obslužností je definován vzájemný vztah dopravní nabídky a dopravní poptávky a jelikož dopravní nabídka i poptávka jsou vždy vázány na určité konkrétní území, je nutno hovořit o dopravní obslužnosti regionu.

Z uvedeného plyne, že dopravní obslužnost je možno v zásadě měnit dvěma způsoby a to změnami dopravní poptávky a změnami dopravní nabídky. Soubor jednotlivých veličin charakterizujících dopravní nabídku a dopravní poptávku již v sobě nese i charakteristiku dopravní obslužnosti (SVÍTEK, 2001).

Důležitým pojmem v oblasti dopravy, jak uvádí ČERMÁK (2005) je dostupnost území. Pojem je možné popsat několika způsoby, kdy záleží na subjektivním pohledu autora, jaké charakteristiky pro její určení zvolí. Převažujícím kritériem je „tvrdá“ kilometrická vzdálenost. Vyjadřuje se jednak kilometrickou vzdáleností po komunikacích nebo zjednodušeně vzdušnou vzdáleností, ale také jako vzdálenost časová. Tedy čas, který je potřebný k překonání určité vzdálenosti.

2. Cíl a metodika práce

2.1 Cíl práce

Cílem práce je zanalyzování a zhodnocení současného stavu dopravní obslužnosti ve vybraném regionu a následně navrhnout možnosti změn dopravní obslužnosti.

2.2 Metodika

Základním krokem bylo získání informací týkajících se dopravy a dopravní obslužnosti, z těchto informací byl utvořen náhled na celkovou problematiku, který sloužil pro analýzu dopravy a dopravní obslužnosti v daném mikroregionu.

Dále byla zpracována situační analýza mikroregionu šumavského Podlesí, která byla zaměřena především na identifikaci mikroregionu, obyvatelstvo, trh práce a dopravu. Následně byl zpracován přehled dopravy a dopravních služeb, který zahrnoval osobní, autobusovou a vlakovou dopravu, byl sestaven soupis autobusových dopravců, kteří zajišťují přepravu v mikroregionu.

Kvociem dopravní obslužnosti byla provedena analýza silný a slabých stránek dopravy, která zahrnuje časovou náročnost spoje, vzdálenost přepravy a počet spojů. Tento kvociem byl počítán pro každou obec mikroregionu do čtyř cílových měst (Strakonice, Volyně, Vimperk, Kašperské Hory) a to obousměrně. Kvociem byl počítán zvlášť, jak pro autobusovou, tak vlakovou dopravu. Na základě výsledných kvociemů byl zpracován návrh opatření na změnu či zlepšení dopravní obslužnosti mikroregionu.

3. Literární rešerše

3.1 Doprava

Doprava je samostatné odvětví národního hospodářství a svojí činností integruje ostatní složky národohospodářského komplexu. Je považována za stěžejní odvětví světové ekonomiky se vzrůstajícím trendem své významnosti. Svojí činností výrazně determinuje prostorové rozmístění ostatních lidských aktivit (MIRVALD, 1999, s. 5).

Dopravní služby jsou spojeny nejen se zabezpečením přepravy turistů a jejich zavazadel, ale také s přepravou osob do zaměstnání, škol atd. Zahrnují jednak vlastní přepravu a dále pak poskytování informací, rezervací míst, prodej dopravních cenin, reklamaci (FRANCOVÁ, 2003, s. 25).

Doprava je charakterizována jako činnost spjatá s cílevědomým přemístováním osob a hmotných předmětů v nejrůznějších objemových, časových a prostorových souvislostech za použití různých dopravních prostředků a technologií.

Možnosti, které dnes doprava nabízí cestujícím i přepravním jsou nepřeberné. Trend světové dopravy harmonicky spojuje rychlost, bezpečnost, hospodárnost a v osobní dopravě k nim přidává požadavek pohodlí a kulturnosti cestování. Další rozvoj dopravy je spjat se strukturálními změnami hospodářství jednotlivých zemí i s rozvojem nové techniky (ZELENÝ, PEŘINA, 2000, s. 5).

3.2 Pojmy týkající se dopravy

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.

Dopravní obslužnost státu, kraje a obce

Kraje a obce ve své samostatné působnosti stanoví rozsah dopravní obslužnosti a zajišťují dopravní obslužnost veřejnými službami v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou a veřejnou linkovou dopravou a jejich propojením.

Kraj zajišťuje dopravní obslužnost ve svém územním obvodu a se souhlasem jiného kraje v jeho územním obvodu. Kraj může zajišťovat veřejné služby v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou a veřejnou linkovou dopravou v sousedícím územním obvodu jiného státu po předchozí dohodě s příslušným orgánem veřejné moci jiného státu, pokud je to potřeba pro zajištění dopravní obslužnosti kraje.

Obec zajišťuje dopravní obslužnost ve svém územním obvodu nad rámec dopravní obslužnosti území kraje. Obec může zajišťovat veřejné služby v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou a veřejnou linkovou dopravou mimo svůj územní obvod, pokud je to potřeba pro zajišťování dopravní obslužnosti obce a se souhlasem kraje a obcí, které mají uzavřenou smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících a jejichž územní obvod je zajišťováním služeb dotčen (<http://sbirka.com/POSL4TYD/NOVE/10-194.htm>).

Dopravní obslužnost vyjadřuje určitou míru možností a kvality dopravního spojení mezi jednotlivými místy, sídelními útvary, významnými centry nebo ekonomicko-geografickými částmi státu. Problematika dopravní obsluhy patří mezi citlivé oblasti, protože se týká jak fungování státu, dopravních společností, tak i uspokojování přepravních potřeb občanů státu. V obecné rovině je strategie zlepšování dopravní obsluhy klíčovou částí dopravní politiky (Sborník přednášek, Univerzita Pardubice, 1999, s. 88).

Přeprava je výsledek přemístění, resp. výsledný efekt přemísťovacího procesu, tj. vlastní výsledná změna prostorového bytí v čase, ekonomicky tzv. realizace užitné hodnoty dopravy (vlastního přemístění). V širším smyslu zahrnuje kromě vlastního přemístění i další nezbytné činnosti s tímto procesem spojené (celní formality, pojištění, zajišťování přepravních dokladů, atd. (ZELENÝ, 2007, s. 21-22).

Dopravní infrastruktura je souhrn dopravních a přepravních prostředků, jako jsou dopravní zařízení jednotlivých oborů dopravy v dané krajině (PETROVSKÝ, 1983, s. 101).

Dopravní (komunikační) síť

Soustava vzájemně propojených dopravních cest (komunikací) a uzlů vytváří dopravní (komunikační) síť. Obecně komunikační sítě dělíme obdobně jako uzly na dvě skupiny: sítě složené z komunikací a uzlů stejného druhu (sítě železniční, silniční, letecké atd.) a sítě, které tvoří komunikace a uzly různého druhu. Někdy se rozlišují též sítě dopravy nákladní a sítě dopravy osobní (BRINKE, 1999, s. 20).

Silnice je pozemní komunikace se zpevněným jízdovým pásem, který umožňuje trvalou, bezpečnou a plynulou dopravu za každého počasí. Proto je vozovka doplňována řadou dalších zařízení a její sjízdnost je zajišťována stálou letní a zimní údržbou. Rostoucí počet vozidel a zejména jejich zvýšená rychlost kladou do popředí požadavek bezpečnosti. Proto rostou nároky na povrchové úpravy vozovky (ZELENÝ, 2007, s. 173).

3.3 Dělení dopravy

Dopravní prostředky je možné členit podle prostředí, ve kterém zajišťují přepravu, a to na suchozemské, vodní a vzdušné. Podle funkce existují dopravní prostředky nákladní a osobní (MIRVALD 1999, s. 7).

3.3.1 Automobilová doprava

Z celé řady předností silniční přepravy patří k nejvýznamnějším její relativní rychlost, dostupnost, operativnost, rychlá přizpůsobivost změnám poptávky a především schopnost bezproblémově realizovat systém přeprav „z domu do domu“ (NOVÁK, 2003).

Automobilová doprava se uplatňuje v přepravě nákladů a osob převážně na krátké vzdálenosti: má vedoucí postavení v objemu nákladní a osobní dopravy. Zpravidla

zabezpečuje hospodářské svazky v územně rozsáhlých oblastech při realizaci vnitrooblastní (vnitrostátní) dělby práce, ale vzhledem ke své mobilitě, se prosazuje i v mezinárodním měřítku. Ve vyspělých oblastech (státech) většinou navazuje na překladiště jiných přeprav (železniční, říční, námořní) jako důležitý článek v systému „smíšené„ dopravy. V zaostalých oblastech (zemích) s omezeným rozsahem jiných přepravních odvětví zpravidla zabezpečuje značnou část přepravních potřeb (HRALA, KAŠPAR, VITVAROVÁ, 1996, s. 99).

3.3.2 Městská doprava

Doprava, která je uskutečňována pro potřeby města a jeho příměstských oblastí, se nazývá městská doprava. Pod pojmem městská hromadná doprava (MHD) rozumíme provozování pravidelné periodické hromadné přepravy osob v sídelních aglomeracích a v nejbližší příměstské oblasti speciálními hromadnými dopravními prostředky. Z hlediska podílu veřejné dopravy na přepravním trhu je v první řadě nutné vymezit klíčové faktory, na nichž zpravidla závisí postoj uživatelů. Mezi nejdůležitější bezesporu patří rychlost. Ta se podstatně liší podle toho, zda je MHD provozována na komunikacích sloužících výlučně MHD nebo zda je po nich vedena smíšeně s individuální motorizovanou dopravou. V případě smíšeného provozu se MHD stává nehomogenním prvkem v dopravním toku, který vyvolává vážné problémy na křižovatkách a na zastávkách, obzvláště v přestupních stanicích. Snižování rychlosti má přitom přímý negativní vliv na využívání kapacity MHD. Do přepravní rychlosti je však dále nutné zahrnout dobu docházky k zastávce, průměrnou dobu čekání na dopravní prostředek, dobu strávenou jízdou v dopravním prostředku do stanice určení a chůzi od této stanice. Docházková vzdálenost se považuje za optimální v hodnotách do 350 m ve vnitřním městě a 550 až 750 m v okrajových částech. Hodnota přitom úzce souvisí se vztahem hustoty osídlení a možnosti tvorby významnějších produktů cestujících. Použití dopravního prostředku MHD určují i okolnosti výhodnosti proti individuálnímu motorizmu. Pokud je cílovou oblastí střed města, považuje se hromadná doprava za výhodnější, což zpravidla souvisí i s možnostmi vyhledávání vhodného místa pro parkování v případě použití osobního automobilu a vzdáleností mezi parkovištěm a cílem (ŠTĚRBA, PASTOR, 2005, s. 30-31).

Doprava sama o sobě je a zůstane důležitou funkční složkou města, bez níž jakákoliv koncepce rozvoje města je nemyslitelná. Zajištění správného chodu celé dopravní soustavy ve městě a městské aglomeraci v souladu s rozvojem města je základní podmínkou pro vytvoření budoucího přijatelného životního prostředí ve městě a vůbec zajištění správné funkce městského organismu kdykoliv v budoucnu.

Neustálý růst koncentrace osídlení, vznik dalších velkých městských aglomerací společně s rozvojem osobního motorismu budou vyvolávat stále větší nároky na dopravu, čímž se budou zvyšovat problémy dopravních řešení (THOR, 1975, s. 130).

3.3.3 Příměstská doprava

Klasická příměstská doprava má charakter dostředné dopravní obsluhy. Tento segment veřejné dopravy je tedy charakteristický tím, že klíčovým zákazníkem je osoba pravidelně dojíždějící do spádového města z okolních obcí do zaměstnání a škol. Tato poptávka je specifická především:

- požadavkem na plošnou dopravní obsluhu hustě osídleného území s výrazně dostředným charakterem
- výraznou denní nerovnoměrností
- převažujícím jednosměrným vytížením ve špičkách
- relativně krátkou přepravní vzdáleností
- relativně náročným měřítkem a celkovou dobu cesty do zaměstnání, tj. dobu jízdy a čekání na spoj
- požadavkem na snadno zapamatovatelný jízdní řád.

Příměstská doprava může rovněž plnit úlohu dopravní obsluhy města a to buď jako městský systém překračující hranice města (S-Bahn) nebo jako příměstské linky obsahující zastávky na území města. Ve prospěch příměstské veřejné dopravy na trhu mobility hraje omezená kapacita příjezdových komunikací, zejména v ranních špičkách a omezený prostor k parkování, nutící individuální motoristy k použití kombinace IMD a VHD. Významným partnerem příměstské dopravy je dálková veřejná doprava. Je proto důležité věnovat náležitou pozornost vzájemným časovým a prostorovým návaznostem (ŠTĚRBA, PASTOR, 2005, s. 32).

3.3.4 Železniční doprava

Železniční doprava se uplatňuje v nákladní i osobní dopravě na střední a dlouhé vzdálenosti ve vnitrostátním i mezinárodním měřítku: podílí se více než polovinou na výkonu pevninské nákladní dopravy, menší význam v přepravě osob je ovlivněn konkurencí automobilové dopravy. Železniční doprava byla prvním odvětvím moderní pevninské přepravy, která podstatně snížila ekonomickou vzdálenost mezi oblastmi a prohloubila mezinárodní dělbu práce. Rozvoj byl umožněn technickým pokrokem průmyslové revoluce a hospodářskými potřebami, které doprovázely proces na nejdůležitějších tazích a přispívá k nerovnoměrnému rozmístění přepravy na existující železniční síti (HRALA, KAŠPAR, VITTVAROVÁ, 1996, s. 97).

3.3.4.1 Dráhy

Dráhou se rozumí cesta určená k pohybu drážních vozidel včetně pevných zařízení potřebných pro zajištění bezpečnosti a plynulosti drážní dopravy. Provozuschopností dráhy se rozumí souhrn činností, kterými se zabezpečuje a obsahuje dráha a organizuje drážní doprava (www.lepsipravo.cz/.../T7D.../platne_zneni_casti_novelizovanych_zakonu.doc).

Dopravní systémy využívající kolejové sítě tvoří díky svým kapacitním možnostem páteř systémů veřejné hromadné dopravy. Jejich opodstatněnost a plné využití se dosahuje při potřebě uspokojit vysokou poptávku po přepravě při zachování komfortu a trvale udržitelného rozvoje životního prostředí. Zásadní dělba vstupních podmínek vychází jednak z propojení míst s vysokou hustotou osídlení a jednak z dopravní obsluhy samotného sídelního území s potřebou mobility pramenící z vysoké koncentrace obyvatelstva. Význam drah při zajišťování mobility občanů a dostupnosti území úzce ovlivňuje populační a hospodářské proměny území. Z období výstavby drah v Čechách a na Moravě jsou dostatečně známy případy, kdy trať změnila hospodářské a populační uspořádání území (ŠTĚRBA, PASTOR, 2005, s. 32).

Dráhy se člení podle povahy provozu drážní dopravy na:

- a) městské speciální dráhy, sloužící zejména k zabezpečení dopravní obslužnosti obce
- trolejbusové se zřizují ve městech namísto autobusů v zájmu zlepšení životního prostředí. Vyžadují vyšší pořizovací investice než autobusová doprava, ale vykazují nižší náklady na provoz vozidel.
 - tramvajové často využívají veřejné komunikace, pro plynulost provozu je však výhodnější samostatné těleso. Doprava je organizována na dohlednost. Zřizují se při dopravním proudu od 1000 až 1500 cestujících za špičkovou hodinu.
 - rychlodrážní se provozuje ve velkých aglomeracích při smíšeném provozu s nákladní a dálkovou osobní dopravou (interval nad 15 minut) nebo odděleném provozu na samostatných kolejích. Doprava je organizována v prostorových oddílech. Zřizují se při dopravních proudech od 5000 cestujících za špičkovou hodinu.
 - podzemní (metro) se zřizují ve městech bez možnosti realizace povrchové rychlodráhy. V Praze se metro provozuje jako podzemní železnice. Metro se zřizuje při dopravním proudu od 10 tisíc cestujících za špičkovou hodinu.
- b) příměstské dráhy, sloužící k zajištění radiálního, diametrálního a případně tangenciálního spojení jádrového města aglomerace s regionem, přičemž požadovaný interval je 15 až 60 minut. Často dochází k interoperabilitě příměstské a městské drážní dopravy.
- c) regionální dráhy, sloužící k zajištění dopravní obslužnosti regionu drážní dopravou
- d) celostátní dráhy, sloužící mezinárodní, celostátní i regionální veřejné železniční dopravě (ŠTĚRBA, PASTOR, 2005, s. 32).

3.4 Regionální a územní plánování

Regionální a územní plánování určuje budoucí vývoj dopravy a volby dopravních prostředků. Struktura využití území, jež nutí člověka k využívání automobilu, je v krátkém časovém období nevratná a velmi obtížně změnitelná i v delší časové periodě. Regionální a územní plánování je z tohoto pohledu základním prvkem dopravní politiky.

Základními kritérii ekologicky zaměřené plánovací politiky jsou:

- a) Zóny určené pro bydlení musejí být napojeny na veřejnou dopravu. Maximální přijatelná docházková vzdálenost je 500 metrů.
- b) Nové obytné objekty jsou povoleny jen tehdy, když prodej každodenních potřeb je zabezpečen do 1000 metrů a je snadno dosažitelný pěšky nebo na jízdním kole.
- c) Nové školní objekty musejí být stavěny v přímé vazbě na veřejnou dopravu.
- d) Průmyslové a komerční zóny by měly být povolovány jen s přímou vazbou na technicky a ekonomicky přijatelné železniční spojení. Kde toto přímé napojení není možné, musejí být budoucí uživatelé povinni využívat kombinovanou dopravu.
- e) Obchodní aktivity jsou povoleny, jen když jsou integrovány do existujících komerčních zón a také slouží místním zákazníkům. Výjimky mohou být povoleny pouze u oborů, které vyžadují zvláštní automobilovou dopravu (např. spedice).
- f) Plány musejí obsahovat hustou síť pěších cest a cyklistických komunikací a nabízet přímý přístup k obchodům, školám, zastávkám veřejné dopravy apod. Základním principem musí být přednost různých městských aktivit před jednostranným preferováním dopravy.
- g) Aby veřejná doprava byla ekonomicky efektivní, musí být hustota osídlení vyšší než 60 obyvatel na hektar.
- h) Důležité instituce by měly být situovány tam, kde je alespoň minimální přístup k veřejné dopravě (RŮŽIČKA, 1993, s. 17).

3.5 Charakteristika mikroregionu

Jako mikroregion je zde chápán především dobrovolný svazek obcí – právnická osoba ustavená v souladu s § 49 až 53 zákona č. 128/2000 Sb., o obcích, ve znění pozdějších předpisů. Vzniká pro územní ucelenou oblast vymezenou přirozenými přírodními, technickými nebo historickými hranicemi nebo pojíciými prvky. V obecné formě se jedná o spádové území, které využívá principu soudržnosti, kde více obcí propojuje a provozuje své zájmy a záměry jednotlivých akcí a aktivit s cílem vymezení a realizování žádoucích změn ve všech obcích nebo části obcí takto vymezeného území.

Za mikroregiony jsou rovněž považována zájmová sdružení právnických osob se soukromoprávními subjekty dle (§ 20 f až § 20 j) občanského zákoníku. Jednotlivé kraje ČR mohou definovat mikroregion různým způsobem.

Úlohou mikroregionů je koncepční a výkonná činnost samosprávných orgánů obcí v oblasti místního rozvoje, jejich iniciační činnost v oblasti řešení mikroregionálních problémů a definování mikroregionálních programů a aktivit a jejich účast na realizaci regionálních programů. Pro identifikaci potřeb, určení směrů rozvoje, rozvojových aktivit a strategické rozhodování zpracovávají mikroregiony rozvojové strategie (LABOUNKOVÁ, PŮČEK, VLK, 2009, s. 7).

3.6 Situační analýza

Situační analýza, která charakterizuje profil regionu je podkladem a hlavním faktografickým materiálem pro všechny další kroky procesu zpracování strategie rozvoje regionu, a sice k vymezení problémových oblastí, cílů a priorit. Situační analýza vede k nalezení charakteristických rysů místní ekonomiky, místních zvláštností a zhodnocení vývojových trendů na pozadí obecných trendů vývoje na regionální a národní úrovni. Posuzování území mikroregionu by mělo být proto založeno na komplexním přístupu se zaměřením na jeho předcházející vývoj a současnou situaci.

3.6.1 Struktura profilu mikroregionu

Utříděné analytické informace charakterizující mikroregion je vhodné z hlediska jejich dalšího použití strukturovat do následujících kapitol:

- A. Identifikace regionu
- B. Charakteristika území:
 - a) obyvatelstvo a sídla,
 - b) trh práce,
 - c) doprava,
 - d) ekonomická situace mikroregionu a struktura ekonomiky mikroregionu,

- e) komerční služby a maloobchodní sféra,
- f) nestátní neziskový sektor,
- g) sociální a občanská vybavenost,
- h) těžba nerostných surovin, průmyslová výroba a stavebnictví,
- i) zemědělství a lesnictví,
- j) řemesla a jiné drobné podnikatelské aktivity, inovace,
- k) technická infrastruktura (elektroenergetika, plynárenství, teplárenství, dálkovody, telekomunikace, vodovody a kanalizace pro veřejnou potřebu, odpadové hospodářství, vodní hospodářství, ochrana před povodněmi a živelními pohromami),
- l) rekreace a cestovní ruch,
- m) kultura a ochrana kulturních památek, společenské a sportovní aktivity,
- n) ekologická situace a ochrana životního prostředí.

C. Širší vztahy mikroregionu:

- a) vnější vazby mikroregionu na regionální a nadregionální úrovni, příhraniční spolupráce,
- b) vyhodnocení stávajících dokumentů, které mají vztah k území mikroregionu,
- c) vyhodnocení návaznosti na strategické dokumenty rozvoje kraje a sousedních mikroregionů.

D. Aktéři regionálního rozvoje v mikroregionu

E. ÚPD obcí a kraje

F. Závěry situační analýzy – stručné shrnutí všech poznatků analýzy

(LABOUNKOVÁ, PŮČEK, VLK, 2009, s. 20).

4. Situační analýza svazku obcí šumavského Podlesí

4.1 Geografické vymezení mikroregionu šumavské Podlesí

Obrázek č. 1: Mikroregiony v okrese Strakonice



zdroj: (www.strakonicko.net)

Mikroregion se nachází v západní části okresu Strakonice, na východě sousedí s mikroregionem Vlachovo Březí, na západě se Sdružením obcí Sušicka z.s.p.o. a s mikroregionem Perucko, na severu se nachází svazek obcí středního Pootaví a svazek obcí Strakonicka, na jihu mikroregion Šumavské podhůří a DSO Věneč.

Nejvýznamnějším vodními toky je řeka Volyňka a Peklov. Peklov protéká středem mikroregionu a Volyňka po jeho východním okraji.

4.2 Základní údaje o mikroregionu šumavského Podlesí

V této kapitole budou charakterizovány jednotlivé členské obce, jejich plocha, struktura a vybavenost.

Sídlo Svazku obcí šumavského Podlesí se nachází v Česticích, ale přirozeným centrem mikroregionu je Volyně, a to vzhledem k vybavenosti obce. Obci Volyně z celého mikroregionu šumavského Podlesí náleží statut města, Čestice mají jako jediná obec status městys. Výkon státní správy je zajištěn pověřeným městským úřadem ve Strakonících.

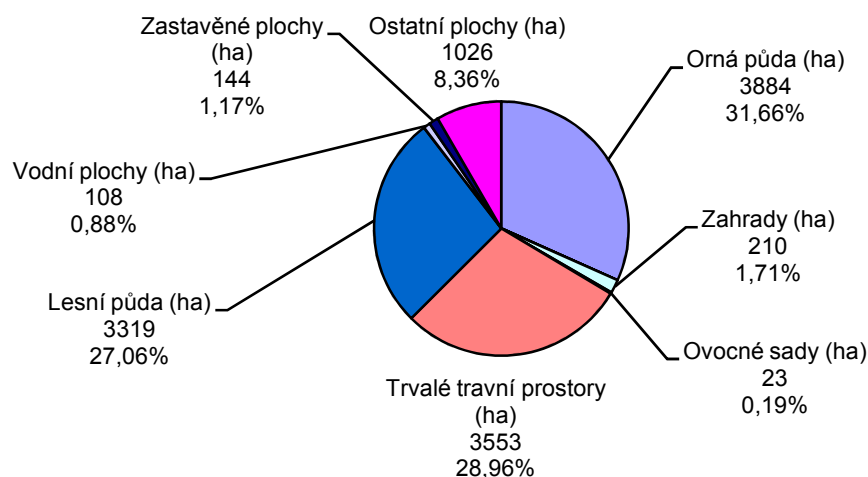
Zakladatelskými obcemi byli Čestice, Drážov, Dřešín, Hoslovice, Němčice, Němětice, Nihošovice, Úlehle, Vacovice, které se postupem času rozšířily o dalších pět obcí: Nišovice, Nová Ves, Přečovice, Volyně, Zahorčice. Svazek obcí šumavského Podlesí je nyní tvořen čtrnácti obcemi.

Účelem vytvoření Svazku je prosazování společných úkolů v zájmu rozvoje regionu v oblasti kulturní, hospodářské i ekonomické. Řešení problémů nadobecního charakteru při zachování identity jednotlivých obcí, rozvoj zahraniční spolupráce a propagace území. Společný postup při jednání s orgány státní správy, podnikateli, neziskovými organizacemi, správci infrastruktury, občanskými iniciativami apod. Uskutečňování těchto záměrů by mělo výrazně ovlivnit kvalitu života obyvatel účastnických obcí včetně ekonomické a ekologické stability a udržení kulturních hodnot daného regionu (<http://www.sumavskepodlesi.cz/>).

4.3 Plocha a struktura území obcí šumavského Podlesí

Katastrální výměra mikroregionu je 12 268 ha což je 1,22 % celého Jihočeského kraje.

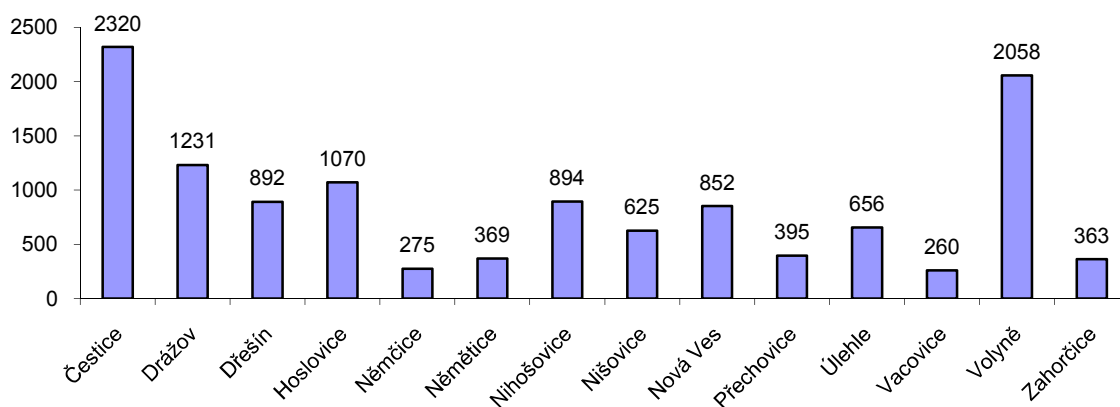
Graf č. 1: Druhy pozemků v mikroregionu



zdroj: (www.risy.cz)

Z výše uvedeného grafu vyplývá, že v katastrálním území šumavského Podlesí převažuje orná půda spolu s travními porosty a lesní půdou. V mikroregionu se nenachází vinice ani chmelnice.

Graf č. 2: Rozloha každé obce mikroregionu v hektarech



zdroj: (www.czso.cz)

Vzhledem k rozloze a počtu obyvatel jsou nejmenší Vacovice, největší katastrální výměru zauímají Čestice, ačkoli vzhledem k počtu obyvatel se nacházejí na druhém místě, po obci Volyně.

4.4 Vybavenost mikroregionu

Tabulka č. 1: Vybavenost jednotlivých obcí mikroregionu

	Pošta	Škola	Zdravotnické zařízení	Policie ČR	Kanalizace (ČOV)	Vodovod	Plynofikace
Čestice	ANO	ANO	ANO	NE	ANO	ANO	ANO
Drážov	NE	NE	NE	NE	NE	ANO	NE
Dřešín	NE	NE	NE	NE	NE	ANO	NE
Hoslovice	NE	NE	NE	NE	NE	ANO	NE
Němčice	ANO	NE	NE	NE	NE	ANO	NE
Němětice	NE	NE	NE	NE	NE	ANO	NE
Nihošovice	NE	NE	NE	NE	NE	ANO	NE
Nišovice	NE	NE	NE	NE	ANO	NE	NE
Nová Ves	ANO	NE	NE	NE	NE	NE	NE
Přechovice	NE	NE	NE	NE	NE	ANO	NE
Úlehle	NE	NE	NE	NE	NE	ANO	NE
Vacovice	NE	NE	NE	NE	NE	ANO	NE
Volyně	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO
Zahorčice	NE	NE	NE	NE	NE	NE	NE

zdroj: (www.risy.cz)

Městys Čestice a Volyně disponuje nejširší vybaveností služeb, které zabezpečuje pro občany v rámci mikroregionu šumavského Podlesí. Možnosti širší vybavenosti služeb se promítají v důsledku nejvyšší plošné výměry a počtu obyvatel těchto dvou obcí v porovnání s ostatními obcemi. Městys Čestice a město Volyně jsou situovány svojí výhodou polohou pro občany z ostatních obcí, která jim umožňuje pokrývat

většinu svých služeb bez zvýšené nutnosti dojíždění za uvedenými službami do větších měst.

4. 4. 1 Školství

Tato kapitola je zaměřena na přehled jednotlivých školských zařízení v mikroregionu šumavského Podlesí, které svojí kapacitou pokrývají převážně základní stupně vzdělání, které se nacházejí ve Volyni a Česticích.

V Česticích se nachází mateřská škola s kapacitou 28 žáků a základní škola prvního stupně s kapacitou 40 žáků. Součástí školy je i školní družina a školní jídelna.

Ve Volyni se nachází mateřská i základní škola druhého stupně, střední odborné učiliště, střední průmyslová škola stavební a vyšší odborná škola stavební, speciální škola, střední škola a jazyková škola s právem státní jazykové zkoušky, základní umělecká škola a dětský domov. Možnosti získání vyššího stupně vzdělání nabízí pouze město Volyně.

Škála nabízených studijních oborů však nenabízí dostatečnou diverzifikaci, kterou není možné pokrýt bez nutnosti dojíždění do vzdálenějších měst – tedy mimo oblast mikroregionu šumavského Podlesí.

Mezi vybranými městy, které se nachází v blízkosti zvoleného mikroregionu, nabízejí další studijní možnosti město Strakonice, kde se nachází Gymnázium Strakonice, Vyšší odborná škola a Střední průmyslová škola ve Strakonících, Euroškola Strakonice a střední škola řemesel a služeb Strakonice.

Také město Vimperk nabízí možnost vzdělání na Střední škole Vimperk, která nabízí maturitní i učební obory, Gymnázium a střední odborná škola ekonomická.

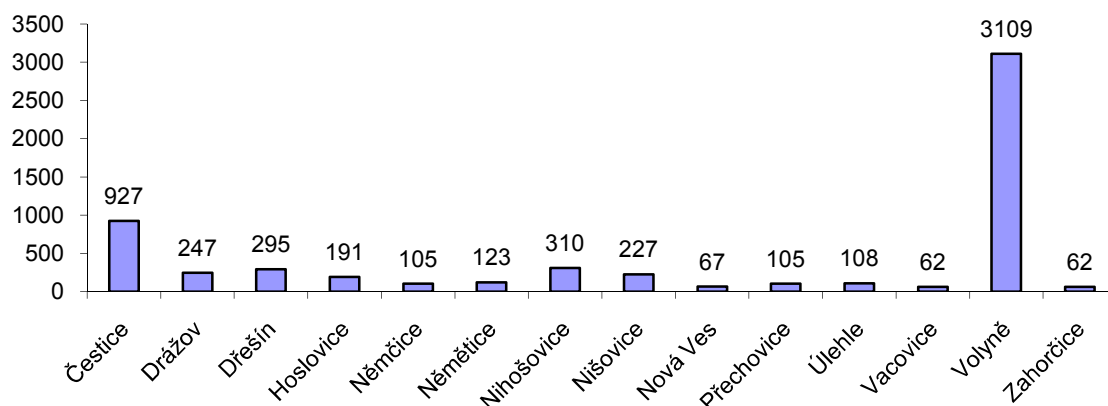
Poslední z cílových měst – Kašperské Hory umožňuje pouze základní vzdělání.

4. 5 Obyvatelstvo a sídla

Z hlediska hustoty osídlení má mikroregion jen 48 obyvatel na jeden čtvereční kilometr k 1.7.2010, což znamená podprůměr v rámci České republiky (131 obyvatel / km²).

Věková struktura mikroregionu má obdobné složení jako průměr České republiky. Průměrný věk mikroregionu je 43,58 roku, z toho průměrný věk mužů je 41,94 a průměrný věk žen je 45,45. Celkový počet obyvatel mikroregionu je 5938, z toho je 2952 mužů a 2986 žen.

Graf č. 3: Počet obyvatel v jednotlivých částech mikroregionu k 1. 7. 2010

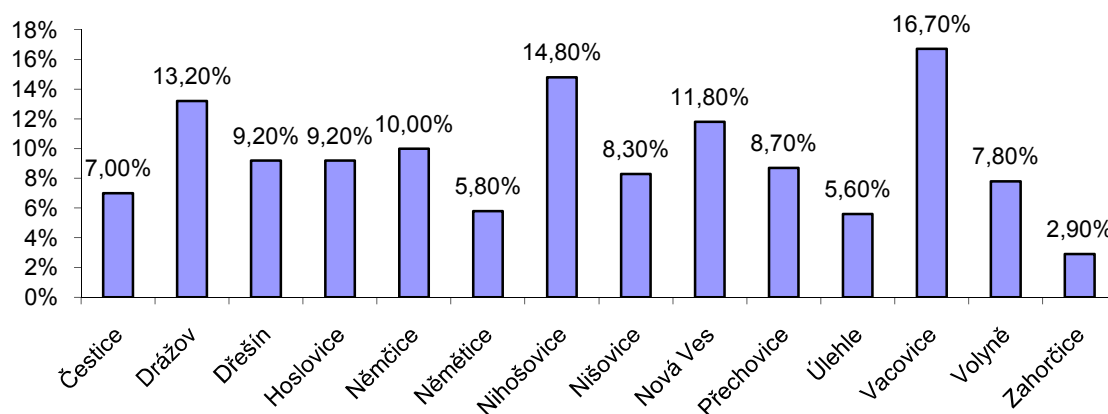


zdroj: (www.czso.cz)

Největší počet obyvatel 3109 má město Volyně, nejméně obyvatel mají obce Vacovice a Zahorčice a to schodně 62.

4.6 Trh práce

Graf č. 4: Nezaměstnanost v jednotlivých obcích mikroregionu k 1. 7. 2010



zdroj: (http://portal.mpsv.cz/sz/stat/nz/)

Průměrná míra registrované nezaměstnanosti k 1. 7. 2010 byla 8,2 % v okrese Strakonice, v mikroregionu byla průměrná míra registrované nezaměstnanosti 9 %.

Tabulka č. 2: Průměrná nezaměstnanost v cílových městech k 1. 7. 2010

Strakonice	Volyně	Vimperk	Kašperské Hory
7,90 %	7,80 %	6,20 %	10,00 %

zdroj: (<http://portal.mpsv.cz/sz/stat/nz/>)

Z výše uvedené tabulky vyplývá, že v Kašperských Horách je nezaměstnanost nejvyšší vzhledem k ostatním cílovým městům, ale i vzhledem k celorepublikovému průměru (7,1 %).

Tabulka č. 3: Hospodářská činnost podle převažující činnosti v mikroregionu k 31. 12. 2009

A	Počet podnikatelských subjektů celkem
B	Zemědělství, lesnictví, rybolov
C	Průmysl
D	Stavebnictví
E	Doprava a spoje
F	Obchod, prodej a opravy motorových vozidel a spotřebního zboží a pohostinství
G	Ostatní obchodní služby
H	Veřejná správa, obrana, povinné sociální pojištění
CH	Školství a zdravotnictví
I	Ostatní veřejné, sociální a osobní služby

Obec	A	B	C	D	E	F	G	H	CH	I
Čestice	212	39	33	19	4	53	32	6	6	20
Drážov	45	7	8	9	0	9	3	4	0	5

Dřešín	59	9	15	8	1	8	9	4	0	5
Hoslovice	56	15	10	4	3	10	6	3	0	5
Němčice	24	4	4	4	0	7	0	2	1	2
Němětice	20	0	6	6	2	3	0	1	0	2
Nihošovice	66	12	9	12	4	15	8	2	0	4
Nišovice	67	11	11	8	2	14	9	2	2	8
Nová Ves	31	9	1	4	0	7	7	2	1	0
Přechovice	32	8	3	4	0	7	5	2	0	3
Úlehle	11	1	1	2	0	3	0	3	1	0
Vacovice	10	1	2	2	0	1	2	2	0	0
Volyně	735	31	83	105	28	255	119	3	23	88
Zahorčice	17	3	3	4	1	3	1	2	0	0

zdroj: (www.risy.cz)

Z tabulky je patrné, že v mikroregionu je největší počet podnikatelských subjektů ve Volyni. Počet podnikatelských subjektů u většiny obcí mikroregionu roste s počtem obyvatel.

Tabulka č. 4: Hospodářská činnost podle právní formy v mikroregionu k 31. 12. 2009

A	Státní organizace
B	Akciové společnosti
C	Obchodní společnosti
D	Družstevní organizace
E	Peněžní organizace
F	Podnikatelé - fyzické osoby
G	Samostatně hospodařící rolníci
H	Svobodná povolání
CH	Ostatní právní formy

Obec	A	B	C	D	E	F	G	H	CH
Čestice	2	2	16	2	0	130	0	10	29
Drážov	0	0	0	0	0	33	0	0	7
Dřešín	0	0	0	1	0	43	0	3	9
Hoslovice	0	0	2	1	0	35	0	0	10
Němčice	0	0	1	0	0	15	0	0	4
Němětice	0	0	0	0	0	17	0	0	3
Nihošovice	0	0	5	1	0	45	0	2	9
Nišovice	0	1	5	1	0	43	0	3	9
Nová Ves	0	2	5	0	0	16	0	1	4
Přechovice	0	0	1	0	0	21	0	0	4
Úlehle	0	0	0	0	0	7	0	0	3
Vacovice	10	1	2	2	0	1	2	2	0
Volyně	8	2	41	1	0	554	0	29	91
Zahorčice	0	0	1	0	0	13	0	0	2

zdroj: (www.risy.cz)

Tabulka č. 5: Celkový počet podnikatelských subjektů v mikroregionu vzhledem k počtu zaměstnanců k 31. 12. 2009

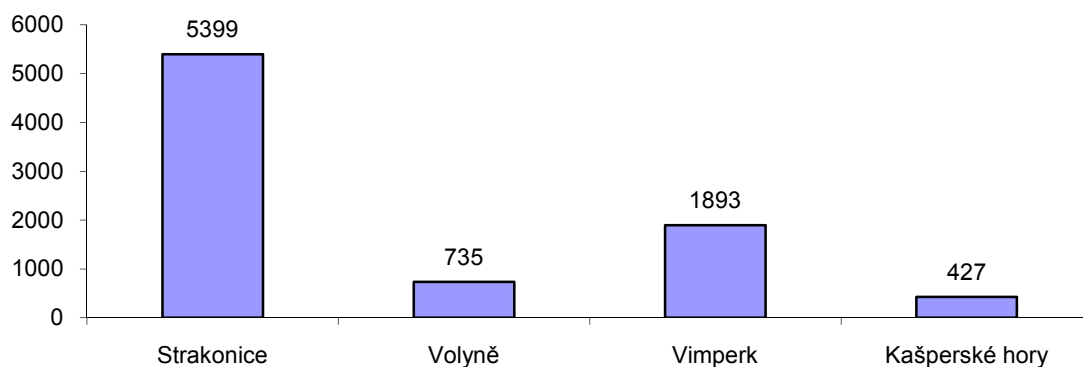
Obec	Počet subjektů bez zaměstnanců	Počet subjektů s 1 - 9 zaměstnanci	Počet subjektů s 10 - 49 zaměstnanci	Počet subjektů s 50 - 249 zaměstnanci	Počet subjektů s více jak 249 zaměstnanci
Čestice	86	20	6	0	0
Drážov	17	1	0	0	0
Dřešín	24	2	0	0	0
Hoslovice	24	2	1	0	0
Němčice	11	1	0	0	0
Němětice	10	4	0	0	0
Nihošovice	29	5	3	0	0
Nišovice	25	5	0	2	0
Nová Ves	12	1	0	0	0
Přechovice	14	1	0	0	0

Úlehle	5	1	0	0	0
Vacovice	4	1	0	0	0
Volyně	262	58	15	5	1
Zahorčice	6	0	0	0	0

zdroj: (www.risy.cz)

Jednotlivé obce mikroregionu s rostoucím počtem obyvatel rozšiřují svoji podnikatelskou činnost.

Graf č. 5: Celkový počet podnikatelských subjektů v cílových městech k 31. 12. 2009



zdroj: (www.risy.cz)

Tabulka č. 6: Celkový počet podnikatelských subjektů v cílových městech vzhledem k počtu zaměstnanců k 31. 12. 2009

	Počet subjektů bez zaměstnanců	Počet subjektů s 1 - 9 zaměstnanci	Počet subjektů s 10 - 49 zaměstnanci	Počet subjektů s 50 - 249 zaměstnanci	Počet subjektů s více jak 249 zaměstnanci
Strakonice	1697	434	87	38	3
Volyně	262	58	15	5	1
Vimperk	605	167	31	10	2

Kašperské Hory	161	29	4	2	0
-----------------------	-----	----	---	---	---

zdroj: (www.risy.cz)

Vzhledem k počtu podnikatelských subjektů v jednotlivých městech, mají největší zastoupení Strakonice.

4.7 Průmysl v cílových městech

Nejbližším průmyslovým centrem ovlivňujícím mikroregion jsou Strakonice. Nachází se zde nejvíce průmyslových podniků a poskytují nejvíce pracovních míst, kterými pokrývají většinu poptávky po práci v mikroregionu šumavského Podlesí. Ve Strakonících má tradici především průmysl textilní, strojírenský a pivovarnictví. Mezi dva největší zaměstnavatele patří Fezko a.s. a ČZ Strakonice.

Textilní průmysl zde zastupuje Fezko - Thierry, a. s., založeno roku 1812. Dnes se vyrábějí hlavně textilie pro automobilový průmysl. Firma Fezko vlastní Tonak a. s. ČZ Strakonice (neboli Česká zbrojovka) byla založena roku 1919. V současnosti se firma soustředí na produkci řetězů, nástrojů, forem, odlitků, obráběcích strojů a turbodmychadel. Mezi další zaměstnavatele, kteří zaměstnávají více jak sto zaměstnanců patří:

- DURA Automotive CZ, k. s.,
- Okresní nemocnice Strakonice,
- Metal Progres Strakonice, s. r. o.,
- Teplárna Strakonice, a. s.,
- Ideal Automotive, s. r. o.

Ve Vimperku se v poválečné historii rozvinul průmysl textilní, nábytkářský, potravinářský, dřevařský, elektrotechnický a do současnosti se zachovala tradice výroby

skla. Mezi významné zaměstnavatele ve Vimperku, kteří zaměstnávají nad 50 zaměstnanců patří:

- Rohde & Schwarz závod Vimperk, s.r.o.,
- Strojírna Vimperk, s.r.o.,
- OV Media, s.r.o.,
- Tiskárny Vimperk, a.s.,
- Vimperská masna, a.s.

Město Volyně je zaměřeno na průmyslové oblasti, především na průmysl potravinářský, textilní, kožedělný, dřevozpracující, plastikářský. Ve Volyni má centrálu Jednota, spotřební družstvo, které má své pobočky po celém okrese a tím přispívá k zaměstnanosti i v ostatních obcích mikroregionu šumavského Podlesí. Mezi další zaměstnavatele, kteří zaměstnávají více jak 50 zaměstnanců patří:

- Knurr, s. r. o.,
- Střední škola a jazyková škola s právem státní jazykové zkoušky,
- Jemná mechanika HB, s. r. o.,
- Tekton CZ, s. r. o.,
- Volyňská léčebna, s. r. o.

V Kašperských horách se pracovní příležitosti nabízí v turistice, především v hotelech, restauracích a ski areálech, převládá zde optický a dřevozpracující průmysl.

Firmy:

- Hotel Kašperk, Kašperské Hory,
- Hotel TOSCH, Kašperské Hory,
- Apartmán Drevokocur, Kašperské Hory,
- Apartmány Kašperky, Kašperské Hory,
- Ski areál Kašperské Hory.

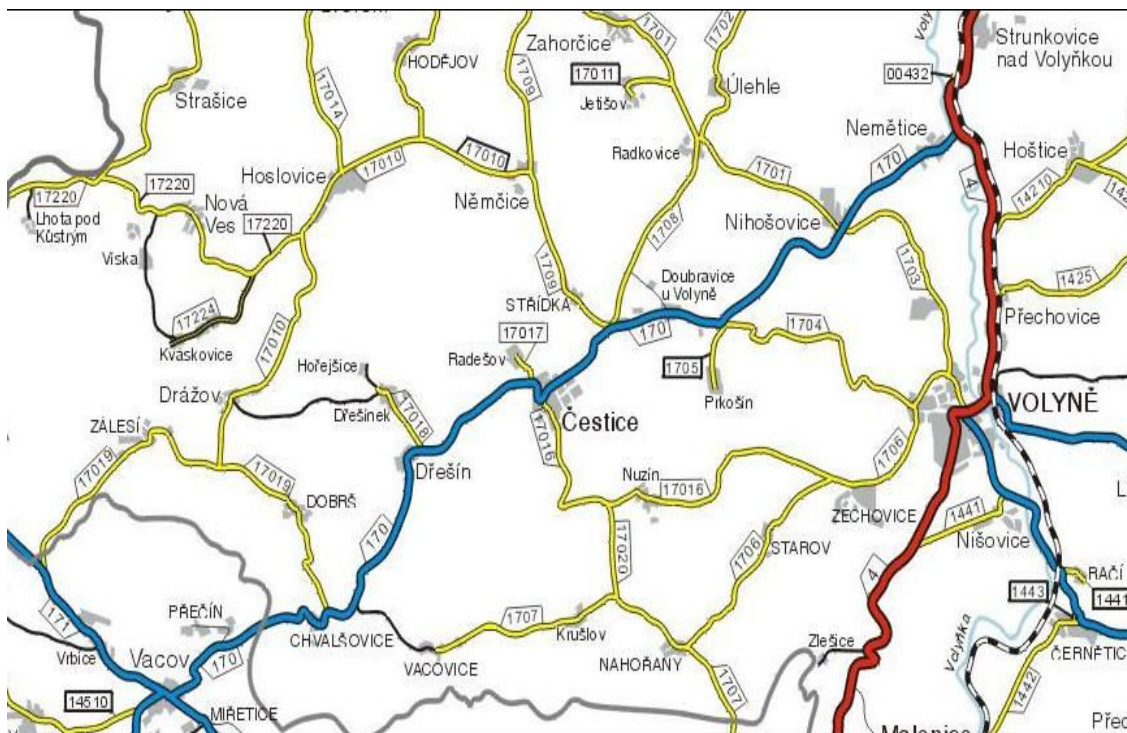
4.8 Doprava a infrastruktura

Na území okresu Strakonice je poměrně hustá silniční síť, rozbíhající se jak z okresního města, tak i z ostatních měst v okrese. Z dopravního hlediska se zde kříží silnice první třídy s označením 4 z Prahy na hraniční přechod Strážný a silnice číslo 22 z Dražanova přes Klatovy, Vodňany do Českých Budějovic.

V mikroregionu vedou silnice první, druhé a třetí třídy. Silnice druhé třídy 170, která začíná v Němčicích, spojuje Nihošovice, Čestice, Dřešín a dále pokračuje do Vacova. Tato silnice protíná mikroregion a napojuje se na silnici první třídy číslo 4, která spojuje cílová města Volyně a Strakonice, stává se tak důležitou tepnou spojující mikroregion s cílovými městy a nabízí tak lepší spojení bez nutnosti jízdy z obcí mikroregionu po silnicích třetí třídy. Silnice druhé třídy 144, která vede z Volyně do Nišovic se napojuje na silnici první třídy číslo 4.

Stav komunikací v jednotlivých částech mikroregionu se značně liší, je to dáno hlavně polohou, kdy některé obce mikroregionu leží na silnici první třídy číslo čtyři a druhé třídy číslo 170 a 144, tyto komunikace jsou v dobrém stavu, v nejhorším stavu jsou silnice třetí třídy, které jsou v majetku jednotlivých obcí, které nemají dostatečné finanční prostředky na opravy těchto komunikací.

Obrázek č. 2: Silniční síť

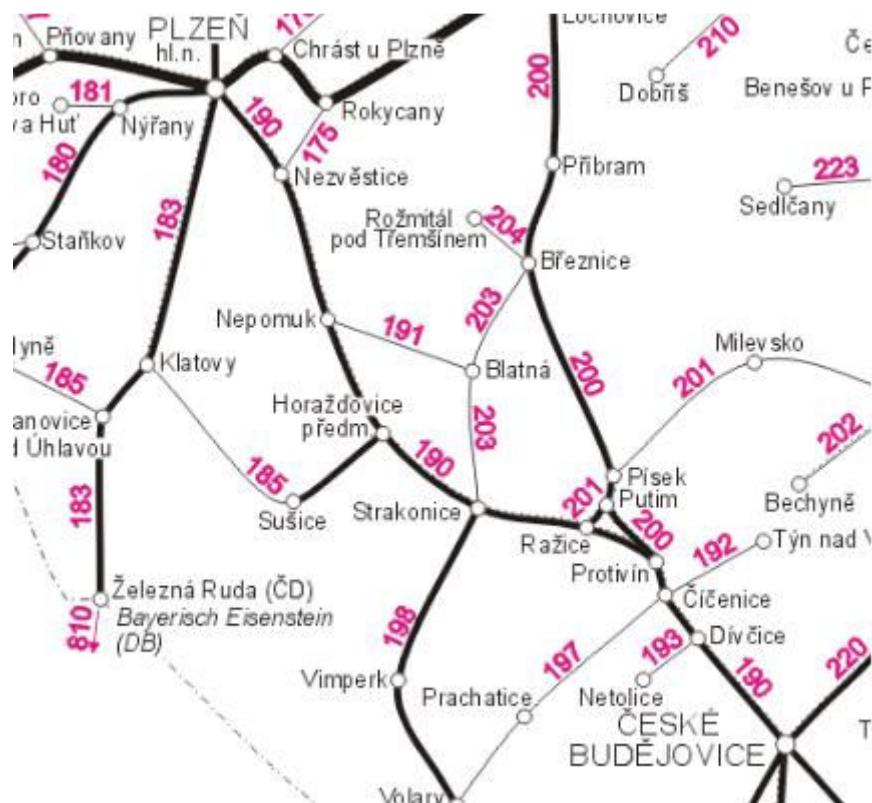


zdroj: (www.susjk.cz)

Strakonice prochází železniční trať 190 (Plzeň - České Budějovice), otevřená 1. září 1868. Tato trať je od 60. let elektrizována střídavou napájecí soustavou 25 kV, 50 Hz. Dále zde odbočuje trať 198 Strakonice – Volary (otevřená v úseku Strakonice - Vimperk dne 15. října 1893) a trať 203 Strakonice - Březnice, otevřená 11. června 1899. (<http://cs.wikipedia.org/wiki/Strakonice>)

V mikroregionu má železniční pokrytí pouze Volyně a Nišovice, a to tratí č. 198 Strakonice – Volary. Doprava do ostatních obcí mikroregionu je možná pouze za předpokladu přestupů na autobusová spojení.

Obrázek č. 3: Železniční síť



zdroj: (www.cassandra-cz.cz)

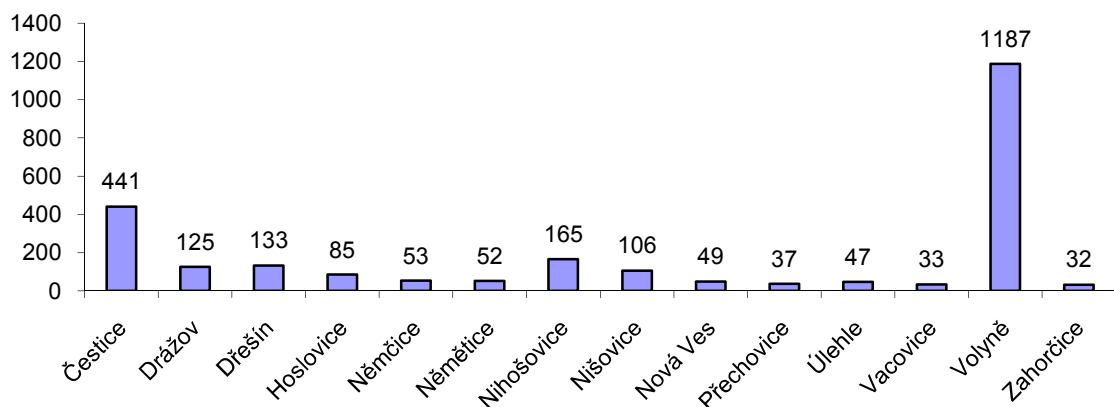
5. Přehled dopravy a dopravních služeb ve svazku obcí šumavského Podlesí

Ve svazku obcí šumavského podlesí převažuje osobní a autobusová doprava. Vlaková doprava je značně omezena z důvodu nedostatečného železničního pokrytí, a proto hlavní způsoby dopravy představuje doprava osobní a autobusová.

5.1 Osobní doprava

Ve všech obcích mikroregionu je zaregistrováno 2545 osobních automobilů, což z celkového počtu obyvatel představuje jeden osobní automobil na přibližně dvě osoby (2,333). Od celorepublikového průměru se výrazně neliší (2,383), uvážíme-li navíc, že některé firemní automobily jsou registrovány i v jiných městech nespádajících do mikroregionu šumavského Podlesí.

Graf č. 7: Počet osobních automobilů připadajících na jednotlivé obce mikroregionu k 16. 7. 2010.



zdroj: (www.mvcr.cz)

5.2 Autobusová doprava

Ve svazku obcí šumavského Podlesí je autobusová přeprava realizována dvanácti autobusovými přepravci, kteří zabezpečují dopravu z obcí mikroregionu do cílových měst.

Autobusový přepravci v mikroregionu:

- ČSAD STTRANS a.s., Strakonice,
- PROBO BUS a.s.; Praha,
- ČSAD AUTOBUSY České Budějovice a.s.; Vimperk,
- ČSAD AUTOBUSY České Budějovice a.s.; Prachatice,
- ČSAD AUTOBUSY České Budějovice a.s.; Kaplice,
- ČSAD autobusy Plzeň a.s.; Sušice,
- ČSAD autobusy Plzeň a.s.; Klatovy,
- ČSAD Jindřichův Hradec a.s.; Jindřichův Hradec,
- Stanislav Kovářik - KODISP; Praha 4 - Chodov,
- COMETT PLUS, spol. s r.o.; Tábor,
- Autobusy VKJ s.r.o.; Praha 8,
- Město Kašperské Hory; Kašperské Hory.

ČSAD STTRANS a. s., Strakonice

Provozuje 37 pravidelných autobusových linek, z toho 2 linky dálkové. Má největší podíl na přepravě v mikroregionu. Hlavní sídlo společnosti je ve Strakonících.

PROBO BUS a. s., Praha

Se zaměřuje zejména na oblast jihozápadně od Prahy směrem do krajů Plzeňského a Jihočeského. Autobusy Probo bus a. s. pokrývají alespoň jedním spojem denně většinu z obcí mikroregionu. Probo bus a. s. patří ke společnostem s vyššími přepravními výkony.

ČSAD AUTOBUSY České Budějovice a. s.

Společnost ČSAD AUTOBUSY České Budějovice a. s. byla založena 3. 3. 2003 jako nástupnická organizace společnosti ČSAD České Budějovice a. s. Společnost zajišťuje městskou hromadnou dopravu v Písku, příměstskou autobusovou dopravu v okolí Českých Budějovic, Písku, Milevska, Českého Krumlova, Kaplice, Prachatic a Vimperku. Jako největší autobusový dopravce v Jihočeském kraji obsluhuje 41 % území (<http://www.csadcbas.cz/?slc=ospolecnosti>).

Na přepravě ve zvoleném mikroregionu se nejvíce podílejí autobusy z Vimperka a Prachatic, které danou oblast rovnoměrně pokrývají. Autobusy z Kaplice jezdí pouze jednu linku z Nišovic do Vimperka.

Obrázek č. 4: Hlavní oblasti, které pokrývají autobusy ČSAD



zdroj: (www.csadcbas.cz)

ČSAD autobusy Plzeň a. s.

ČSAD autobusy Plzeň a. s. je tvořena správou společnosti a dvanácti provozy rovnoměrně rozmístěnými po území Plzeňského kraje. Správa akciové společnosti řídí činnost všech svých provozů. Společnost v současné době provozuje 242 linek pravidelné dopravy a 7 linek MHD v pěti větších městech Plzeňského kraje. Dálkové

linky provozuje po území Karlovarského, Ústeckého, Středočeského a Jihočeského kraje a hlavního města Prahy

(http://www.csadplzen.cz/?ob=spolecnost&ls1=menu_spolecnost).

V mikroregionu šumavského Podlesí pokrývá společnost ČSAD autobusy Plzeň a. s. pouze oblast Kašperských Hor dvěma provozy ze Sušice a z Klatov. Větším zastoupením na přepravě se podílí Sušický dopravce.

ČSAD Jindřichův Hradec a.s.; Jindřichův Hradec

V roce 1996 společnost změnila své obchodí jméno na ICOM transport a.s. Hlavní činností společnosti je tuzemská a mezinárodní nákladní doprava spolu s vnitrostátní a zahraniční autobusovou dopravou (<http://www.icomtransport.cz/>). Společnost provozuje pouze dvě linky v mikroregionu a to obousměrně z Nišovic a z Volyně do Vimperka.

Stanislav Kovářik - KODISP; Praha 4 - Chodov

Tento autobusový dopravce zabezpečuje přepravu z obcí mikroregionu do cílových měst Volyně a Vimperka. Pouze jedním spojením vytváří přepravu pro Kašperské Hory a Strakonice.

COMETT PLUS, spol. s r.o.; Tábor

Společnost zajišťuje pravidelnou autobusovou dopravu na 51 linkách, které jsou obsluhovány 64 autobusy z provozů Tábor, Mladá Vožice a Soběslav (http://www.comettplus.cz/main_cz.php?main=4&sub=1). Comett plus zajišťuje dopravu po celém mikroregionu do všech cílových měst.

Autobusy VKJ s.r.o.; Praha 8

Firma provozuje tři autobusové linky, z Prahy do Klatov, z Klatov do Nýrska a z Prahy do Sušice, dále pak zájezdovou dopravu a transfery turistů například na letiště v Praze a Pardubicích (http://seznam-autobusu.cz/vkj_historie.html). Autobusy VKJ zajišťují dopravu z většiny svazku obcí obousměrně do Kašperských Hor.

Město Kašperské Hory; Kašperské Hory

Linkovou dopravu si zajišťuje město Kašperské Hory, vlastní licenci na provozování dvou linek, část jedné z těchto linek vede přes Sušici do Kašperských Hor a vyplňuje nerovnoměrné dopravní spojení, kdy někteří dopravci končí v Sušici nebo pokračují jiným směrem.

5.3 Vlaková doprava

Z důvodu malého pokrytí železniční sítě patří vlaková doprava k nejméně využívaným způsobům přepravy v mikroregionu. Jediné obce Volyně a Nišovice disponují vlakovým spojením, a proto část cestujících využívá tuto možnost ke spojení s městy Strakonice, Vimperk a případně Nišovice - Volyně bez nutnosti přestupovat. Do Kašperských Hor železnice nevede, proto jedinými způsoby dopravy do Kašperských Hor je osobní nebo autobusová doprava. Ostatní obce mikroregionu využívají vlakovou dopravu pouze jako přestupní část ve spojení s dopravou autobusovou. To má za následek výběr autobusového spoje jedoucího přímo bez přestupů, vzhledem k časovým ztrátám a komfortu.

Vlakový přepravci v mikroregionu:

České dráhy, a.s.; nábreží L.Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1

Na trasách jsou požívány pouze osobní vlaky. Nevýhodou vlakové dopravy oproti autobusové ve Volyni je, že nádraží je více vzdáleno od centra města. Nišovice leží na trati 198 spojující Strakonice, Volyni a Vimperk, a proto vlaková doprava je nejlepší alternativou přepravy do těchto třech cílových měst.

6. Zanalyzování silných a slabých stránek dopravy a infrastruktury prostřednictvím kvocientu dopravní obslužnosti

Pro zpracování silných a slabých stránek vybraného mikroregionu bylo hlavním předpokladem zmapování situační analýzy v obcích šumavského Podlesí. Došlo ke zmapování pouze těch částí situační analýzy, které s touto prací souvisejí. Z výsledných údajů bylo provedeno zhodnocení především dopravy, místní infrastruktury, služeb, průmyslu, trhu práce a školství. Tyto faktory byly důležité pro analýzu dopravy z jednotlivých obcí mikroregionu do cílových měst, z důvodu volby dopravy a jejímu účelu. Na tomto základě bylo možné použít kvocient dopravní obslužnosti.

6.1 Kvocient dopravní obslužnosti

Pro určení dopravní obslužnosti mikroregionu šumavské Podlesí bylo nutné stanovení kvocientu dopravní obslužnosti. Byl aplikován kvocient, který použil Ing. Patrik Pova ve své práci Analýza dopravní obslužnosti s důrazem na dopravu jako významný faktor rozvoje regionu. Tento kvocient byl upraven o delší časové pásmo počtu spojů, ale jeho hlavní smysl zůstal nezměněn. Kvocient byl počítán pro autobusovou a vlakovou dopravu. Kvocient pro autobusovou dopravu byl počítán ze všech čtrnácti obcí mikroregionu do všech čtyř cílových měst, kvocient pro vlakovou dopravu byl počítán pouze z Nišovic a Volyně do cílových měst Strakonice, Nišovice – Volyně a Vimperk z důvodu možnosti vlakové přepravy. Do kvocientu byla započítána pouze spojení od 06:00 do 20:00 a to pouze ve všední dny z důvodu zaměření na obousměrnou jízdu do práce a škol. Do kvocientu nebyly započteny spoje, které překračovali dobou jízdy následující spoj, který byl v cílovém místě rychleji a nebo stejně rychle. Kvocient vychází ze vztahu vzdálenosti, času přepravy a počtu linek. Délka trasy v kilometrech mezi obcí a cílovým městem je dělena dobou trvání přepravy

v minutách a násobena šedesáti, tím získáme rychlost přepravy v kilometrech za hodinu mezi obcí a cílovým městem.

Rychlost přepravy

$$60 * \left(\frac{d_i}{t_i} \right) \quad [\text{km/h}] \quad (1)$$

Počet spojů za hodinu získáme vydělením celkového počtu spojů od 4:00 do 20:00 počtem hodin tohoto časového úseku.

$$\frac{H}{16} \quad (2)$$

Rychlost přepravy a počet spojů za hodinu vzájemně vynásobíme a získáme kvocient dopravní obslužnosti.

$$Kdo = \frac{d_i * 60 * H}{t_i * 16} \quad (3)$$

Kdo - Kvocient úrovně dopravní obslužnosti

d_i - vzdálenost (v km) mezi zkoumanými cílovými body

t_i - doba jízdy (v min) mezi zkoumanými cílovými body

60 - 60min

16 – počet hodin od 4.00 do 20.00 hodin

H – počet spojení (v čase od 6.00 do 20.00 hodin)

Kvocient úrovně dopravní obslužnosti je přímo úměrný k délce a k počtu spojení, nepřímo úměrný k době trvání.

$$Kdo = (d_i, H, t_i) \quad (4)$$

+ + -

Postup výpočtu a sběr dat

Časová náročnost, vzdálenosti a počty spojů byly získány z internetových stránek idos.cz, tyto hodnoty byly zjištěny pro všechny spoje z jednotlivých obcí mikroregionu do cílových měst a to obousměrně.

Tabulka č. 7: Jízdní řády mezi Zahorčicemi a cílovými městy autobusovou dopravou

Obec	Strakonice		Volyně	
	do	z	do	z
Zahorčice	4:48 - 5:25	5:55 - 6:20	4:48 - 5:45	5:10 - 6:20
	6:43 - 7:15	11:35 - 12:03	6:20 - 7:30	10:35 - 12:03
	13:02 - 13:30	11:50 - 13:02	6:43 - 7:40	11:53 - 13:02
	15:57 - 16:25	14:35 - 15:03	13:02 - 13:55	14:08 - 15:03
	21:15 - 21:40	14:40 - 15:57	15:57 - 16:50	16:10 - 17:08
	-	16:40 - 17:08	-	-
	-	(22:30 - 22:58)	-	-
	Vimperk		Kašperské Hory	
	do	z	do	z
	4:48 - 6:30	4:30 - 6:20	4:48 - 7:55	9:18 - 12:03
	6:43 - 8:20	9:10 - 12:03	6:43 - 9:18	10:20 - 13:02
	13:02 - 14:20	11:20 - 13:02	13:02 - 15:15	13:10 - 15:03
	15:57 - 18:08	13:30 - 15:03	15:57 - 19:00	(14:15 - 17:08)
	(15:57 - 19:10)	15:30 - 17:08	-	14:16 - 17:08

zdroj: (www.idos.cz)

Tabulka č. 8: Časy a vzdálenosti mezi Zahorčicemi a cílovými městy

Obec	Strakonice (min/km)		Volyně (min/km)	
	do	z	do	z
Zahorčice	37/14	25/14	57/26	70/26
	32/14	28/14	70/21	88/26
	28/14	72/25	67/26	69/23
	28/14	28/14	53/26	55/26
	25/14	77/21	53/26	58/26
	-	28/14	-	-
	-	28/14	-	-

Zahorčice	97/44	173/44	155/68	162/39
	78/44	102/41	133/68	113/36
	143/56	93/44	183/66	173/66
	193/44	98/44	-	172/65
Průměr	105/48	115,2/43,4	164,5/68,5	153/51,5
Kvocient	6,8571	7,0638	6,2462	5,049

zdroj: (www.idos.cz)

V tabulce číslo pět jsou uvedeny jednotlivé spoje mezi obcí Zahorčice a cílovými městy. V tabulce číslo šest jsou vypsány doby trvání a vzdálenosti jednotlivých spojů, v závorkách jsou spoje, které se do výpočtu kvocientu nezahrnují, z důvodů popsaných výše. Ze všech hodnot se vypočítají průměry, z kterých jsou vypočteny jednotlivé kvocienty pro dané spoje obce s cílovými městy a to obousměrně.

Výpočet kvocientu dopravní obslužnosti pro Zahorčice – Strakonice

$$K_{do} = \frac{14 \times 60 \times 5}{30 \times 16} = 8,7500$$

Výpočet kvocientu dopravní obslužnosti pro Strakonice – Zahorčice

$$K_{do} = \frac{17 \times 60 \times 6}{43 \times 16} = 8,8953$$

Takto byly vypočteny kvocienty pro všechny obce mikroregionu, jak pro autobusovou, tak pro vlakovou dopravu.

6.2 Výpočet autobusové dopravy prostřednictvím kvocientu

Tabulka č. 9: Průměrná doba přepravy mezi obcemi a cílovými městy autobusovou dopravou (v min)

Obec	Strakonice		Volyně		Vimperk		Kašperské Hory	
	do	z	do	z	do	z	do	z
Čestice	24,85	25,79	41,08	35,50	77,27	76,64	156,80	122,13
Drážov	37,00	42,00	60,33	51,50	82,25	70,00	163,86	106,25
Dřešín	30,91	27,50	57,50	44,25	73,92	80,87	157,80	76,40
Hoslovice	40,00	38,50	62,86	53,67	108,00	88,40	168,25	141,33
Němčice	34,00	31,17	55,20	43,00	111,00	81,75	164,00	170,25
Němětice	11,44	12,00	43,00	32,56	77,69	75,38	146,40	116,13
Nihošovice	14,10	16,83	45,50	33,38	81,64	75,75	147,10	129,11
Nišovice	25,43	21,38	3,80	2,76	60,80	67,89	150,67	165,50
Nová Ves	48,00	43,25	64,25	56,25	118,00	95,00	181,00	161,75
Přechovice	20,13	24,31	7,56	4,75	71,70	59,57	139,75	163,00
Úlehle	23,00	32,80	54,50	69,33	98,20	109,33	160,80	147,40
Vacovice	45,20	53,00	22,00	22,75	84,75	84,40	170,50	126,00
Volyně	17,75	17,24	-	-	37,08	28,00	115,71	127,57
Zahorčice	30,00	43,00	60,00	68,00	105,00	115,20	164,50	153,00

zdroj: (www.idos.cz, výpočty vlastní)

Tabulka č. 10: Průměrná vzdálenost mezi obcemi a cílovými městy autobusovou dopravou (v km)

Obec	Strakonice		Volyně		Vimperk		Kašperské Hory	
	do	z	do	z	do	z	do	z
Čestice	16,38	16,71	18,83	14,83	33,07	33,14	60,00	45,38
Drážov	23,80	24,75	29,00	23,50	35,50	33,00	63,86	37,00
Dřešín	20,09	18,00	24,60	17,50	32,23	33,00	58,50	28,40
Hoslovice	19,43	19,38	27,00	25,50	47,33	41,80	63,75	47,33
Němčice	17,80	18,17	24,00	21,25	46,60	38,50	71,80	54,25
Němětice	9,00	9,00	15,67	10,67	34,54	32,92	59,50	49,38
Nihošovice	10,30	10,75	17,00	11,50	35,36	32,33	59,90	51,11

Nišovice	13,43	13,38	1,53	1,59	26,00	24,22	62,50	55,83
Nová Ves	23,50	23,75	28,25	27,25	46,25	44,50	61,20	58,25
Přechovice	12,06	12,25	3,38	2,25	29,90	21,00	61,38	49,50
Úlehle	11,00	14,40	23,67	23,67	43,00	42,50	64,40	53,00
Vacovice	23,00	23,60	11,00	11,00	33,00	31,20	59,50	54,67
Volyně	12,46	12,38	-	-	21,08	18,00	55,57	52,71
Zahorčice	14,00	17,00	25,00	25,40	48,00	43,40	68,50	51,50

zdroj: (www.idos.cz, výpočty vlastní)

Tabulka č. 11: Počet spojů mezi obcemi a cílovými městy autobusovou dopravou

Obec	Strakonice		Volyně		Vimperk		Kašperské Hory	
	do	z	do	z	do	z	do	z
Čestice	13	14	12	12	15	14	10	8
Drážov	5	4	6	4	8	6	7	4
Dřešín	11	10	10	8	13	15	10	5
Hoslovice	7	8	7	6	7	6	4	3
Němčice	6	7	5	4	5	4	5	4
Němětice	9	8	9	9	13	14	10	8
Nihošovice	10	12	8	8	14	12	10	9
Nišovice	7	8	16	18	10	9	6	6
Nová Ves	4	4	4	4	4	4	5	4
Přechovice	16	16	16	16	10	7	8	6
Úlehle	5	5	6	6	5	6	5	4
Vacovice	5	5	4	4	4	5	4	3
Volyně	24	21	-	-	13	10	7	7
Zahorčice	5	6	5	5	4	5	4	4

zdroj: (www.idos.cz)

Tabulka č. 12: Výsledné kvocienty pro autobusovou dopravu

Obec	Strakonice		Volyně		Vimperk		Kašperské Hory	
	do	z	do	z	do	z	do	z
Čestice	32,15	34,03	20,63	18,80	24,07	22,70	14,35	11,15
Drážov	12,06	8,84	10,81	6,84	12,95	10,61	10,23	5,22

Dřešín	26,81	24,55	16,04	11,86	28,03	22,95	13,90	6,97
Hoslovice	12,75	15,10	11,28	10,69	9,86	8,87	5,68	3,77
Němčice	12,15	15,05	8,81	7,41	7,87	7,06	8,21	4,78
Němětice	26,54	22,50	12,30	11,06	21,67	21,29	15,24	12,76
Nihošovice	27,39	28,74	11,21	10,34	22,74	19,21	15,27	13,36
Nišovice	13,86	18,77	22,70	36,62	16,04	12,04	9,33	7,59
Nová Ves	7,34	8,24	6,60	7,27	5,88	7,03	6,34	5,40
Přechovice	35,96	30,23	26,78	28,42	15,64	9,25	13,18	6,83
Úlehle	8,97	8,23	9,77	7,68	8,21	8,75	7,51	5,39
Vacovice	9,54	8,35	7,50	7,25	5,84	6,93	5,23	4,88
Volyně	63,17	56,56	-	-	27,71	24,11	12,61	10,85
Zahorčice	8,75	8,90	7,81	7,00	6,86	7,06	6,25	5,05

zdroj: (www.idos.cz, výpočty vlastní)

Do tabulky nebyla zahrnuta doprava z Volyně do cílového města Volyně z důvodu shody, i přesto má největší kvocient spoj Volyně – Strakonice a to 63,17, nejmenší pak spoj Kašperské Hory – Hoslovice 3,77, to je zapříčiněno především průměrnou dobou přepravy, která je 141,33 min na průměrnou vzdálenost přepravy pouze 47,33 km. Takto velká časová náročnost je zapříčiněna přestupy mezi nimiž jsou velké časové prodlevy. To platí pro všechny spoje, kde neúměrně neodpovídá vzdálenost cílových bodů době přepravy.

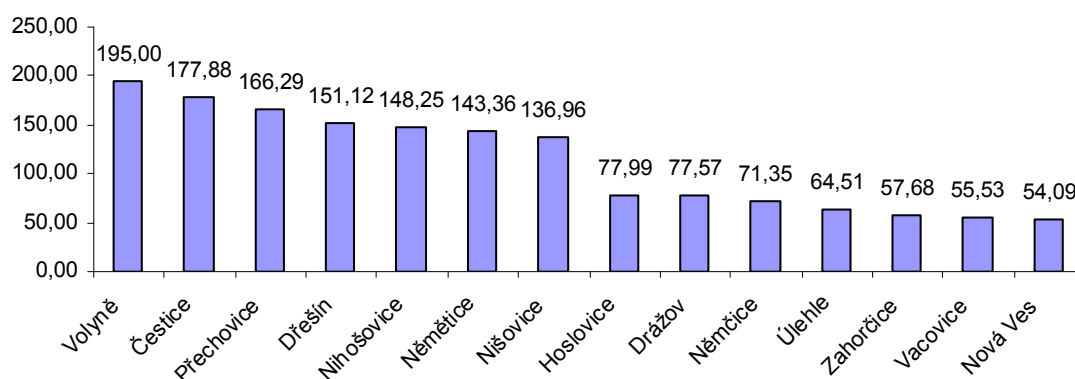
Tabulka č 13: Součet kvocientů do čtyřech cílových měst autobusovou dopravou pro všechny obce mikroregionu, řazených sestupně podle celkového kvocientu

Pořadí	Obec	Celkový kvocient	Do cílových měst	Z cílových měst
1	Volyně	195,00	103,49	91,51
2	Čestice	177,88	91,20	86,68
3	Přechovice	166,29	91,55	74,74
4	Dřešín	151,12	84,79	66,33
5	Nihošovice	148,25	76,61	71,64
6	Němětice	143,36	75,75	67,60
7	Nišovice	136,96	61,93	75,03
8	Hoslovice	77,99	39,57	38,42

9	Drážov	77,57	46,05	31,51
10	Němčice	71,35	37,04	34,31
11	Úlehle	64,51	34,46	30,05
12	Zahorčice	57,68	29,67	28,01
13	Vacovice	55,53	28,12	27,41
14	Nová Ves	54,09	26,16	27,93

zdroj: (www.idos.cz, výpočty vlastní)

Graf č. 8: Celkový kvocient pro jednotlivé obce mikroregionu autobusovou dopravou



zdroj: (www.idos.cz, graf vlastní)

Z grafu je patrné, že nejvyšší kvocient dopravní obslužnosti pro autobusovou dopravu má Volyně 195, naopak nejnižší kvocient má Nová Ves a to 54,09. Do součtu kvocientů nebyly zahrnuty dva kvocienty Volyně, shodující se s cílovým městem, i přesto má Volyně kvocient nejvyšší a to z důvodu dopravy do Strakonice, především za prací a do škol. Z grafu je patrný zlom od hodnoty 136,96 Nišovice, kdy další obec Hoslovice a v grafu dále uvedené dosahují hodnot 77,99 a nižších. Což je zapříčiněno nižším počtem spojů v porovnání s obcemi, které dosahují koeficientu 136,96 a vyšších.

6.3 Výpočet vlakové dopravy prostřednictvím kvocientu

Tabulka č. 14: Průměrná doba vlakové přepravy mezi obcemi a cílovými městy (v min)

Obec	Strakonice		Volyně		Vimperk	
	do	z	do	z	do	z
Nišovice	24,56	24,00	4,44	3,11	34,56	35,00
Volyně	18,56	18,89	-	-	37,67	39,50

zdroj: (www.idos.cz, výpočty vlastní)

Tabulka č. 15: Průměrná vlaková vzdálenost mezi obcemi a cílovými městy (v km)

Obec	Strakonice		Volyně		Vimperk	
	do	z	do	z	do	z
Nišovice	14,00	14,00	3,00	3,00	18,00	18,00
Volyně	11,00	11,00	-	-	21,00	21,00

zdroj: (www.idos.cz, výpočty vlastní)

Tabulka č. 16: Počet spojů mezi obcemi a cílovými městy vlakovou dopravou

Obec	Strakonice		Volyně		Vimperk	
	do	z	do	z	do	z
Nišovice	9	9	9	9	9	10
Volyně	9	9	-	-	9	10

zdroj: (www.idos.cz, výpočty vlastní)

Tabulka č. 17: Výsledné kvocienty pro vlakovou dopravu

Obec	Strakonice		Volyně		Vimperk	
	do	z	do	z	do	z
Nišovice	19,24	19,69	22,78	32,54	19,91	19,29
Volyně	20,01	19,65	-	-	18,82	19,94

zdroj: (www.idos.cz, výpočty vlastní)

Z mikroregionu disponují železničním pokrytím pouze obce Nišovice a Volyně, Volyně se opět shoduje s cílovým městem, proto kvocient pro vlakovou dopravu je

značně znehodnocen. Nejvyšší celkový kvocient mají Nišovice 133,45, oproti autobusové dopravě s kvocientem 141,19 se významně neliší.

6.4 Výsledné kvocienty dopravní obslužnosti mikroregionu šumavské Podlesí

V tabulce číslo osmnáct jsou uvedeny součty kvocientů všech obcí mikroregionu do cílových měst a to pouze autobusovou dopravou. Vlaková doprava nebyla započtena z důvodu absence železniční sítě u většiny zkoumaných obcí mikroregionu a cílového města Kašperské Hory.

Tabulka č. 18: Celková dopravní obslužnost mikroregionu vyjádřena obousměrně v kvocientech pro cílová města autobusovou dopravou

	Strakonice		Volyně		Vimperk		Kašperské Hory	
	do	z	do	z	do	z	do	z
Obce mikroregionu	297,45	288,08	172,23	171,26	213,36	187,86	143,33	104,00

zdroj: (www.idos.cz, výpočty vlastní)

Z tabulky je patrné, že nejlepší spojení mikroregionu je s cílovým městem Strakonice a to 297,45 z cílového města je kvocient nižší 288,08. Naopak nejnižší kvocient mají Kašperské Hory a to obousměrně.

7. Návrh opatření na změnu či zlepšení dopravní obslužnosti vybraného regionu

Návrh opatření na změnu vychází z jednotlivých kvocientů pro výpočet dopravní obslužnosti mikroregionu šumovaské Podlesí. Nejvýznamnějšími faktory ovlivňující dopravní obslužnost je počet spojů, doba přepravy a cena přepravy. Pokud má potencionální přepravovaný možnost výběru mezi autobusovou, vlakovou nebo osobní dopravou, tak se zaměřuje právě na tyto faktory, které ovlivní jaký způsob dopravy zvolí. Z vypočtených kvocientů pro jednotlivé obce je patrný poměrně velký rozdíl, který je dán polohou obce, železničním pokrytím, silničním pokrytím a počtem obyvatel.

Nevýhoda mikroregionu je v malém pokrytí železniční sítí, proto hlavním způsobem přepravy je autobusová a osobní doprava. U obcí mikroregionu, kde je kvocient pod hranicí sto, můžeme konstatovat nedostatečnou dopravní obslužnost. Všechny tyto obce jsou závislé na autobusové dopravě, kde provozovatelé linek dávají přednost více ziskovým spojům a spojení těchto obcí s cílovými městy je závislé na linkách, které nejsou přímým spojem nebo jsou znevýhodněny přestupy, které prodlužují celkovou dobu přepravy, to má hlavní vliv na volbu osobní přepravy i přes vyšší cenu a negativního vlivu na životní prostředí.

Mezi obce s nejlepší dopravní obslužností patří **Volyně**, která má celkový kvocient 195, má nejlepší autobusové pokrytí se Strakonice a Vimperkem, spojení s Kašperskými Horami je tvořeno sedmi linkami. Z důvodu strategické polohy na železniční trati č. 198 je spojena se Strakonice a Vimperkem, celkový kvocient pro vlakovou dopravu je 78,42.

Čestice mají celkový kvocient pro autobusovou dopravu 177,88, mají dobré autobusové spojení se Strakonice, Volyní, Vimperkem a vzhledem k ostatním obcím mikroregionu nadprůměrné spojení s Kašperskými Horami. Takto vysoký kvocient je závislý především na počtu obyvatel Čestic.

Přechovice dosahují díky své strategické poloze kvocientu 166,29, leží na silnici číslo 4 spojující Volyni se Strakonice. Po této komunikaci jsou realizovány přímé

spoje mezi těmito cílovými městy, proto doprava do Strakonice a Volyně je na velmi dobré úrovni. Vzhledem k jednokilometrové vzdálenosti od nádraží Volyně, není problém využít vlakovou dopravu ve spojení s Vimperkem, popřípadě přestup z autobusové na vlakovou. Spojení s Kašperskými Horami je v porovnání s ostatními obcemi mikroregionu na dostatečné úrovni.

Dřešín dosahuje celkového kvocientu 151,12, má velice dobré spojení se Strakonicemi, spojení s Volyní je nedostatečné, protože všechny spoje do Volyně jsou přestupné, a proto kvocient Dřešín - Volyně je 16,04, kvocient Volyně - Dřešín je 11,86. Nedostatečné dopravní spojení také vykazuje podle kvocientu 13,9 z Dřešína do Kašperských Hor. S Vimperkem má vzhledem ke kvocientu 28,03 spojení nejlepší.

Nihošovice mají dle kvocientu nejlepší spojení se Strakonicemi a Vimperkem, s Volyní je dopravní spojení nejhorší, vzhledem ke vzdálenosti, většina obyvatel upřednostní osobní dopravu po komunikaci třetí třídy číslo 1703. Spoj v ranních hodinách, který je využíván především za cestou do práce jede přímo bez časové ztráty, to platí i pro spoj jedoucí ve 14:30 z Volyně. Spoje s Vimperkem a Kašperskými Horami jsou na dobré úrovni vzhledem k ostatním obcím mikroregionu.

Němětice mají nejlepší spojení se Strakonicemi a Vimperkem, v porovnání spojů do Volyně a Kašperských Hor vychází lépe Kašperské Hory a to i přes jejich vzdálenost. V dopravě do Volyně většina obyvatel zvolí dopravu po silniční komunikaci první třídy číslo 4.

Nišovice dosahují celkového kvocientu pro autobusovou dopravu 141,19 a pro vlakovou 133,45. Pokud budeme brát v úvahu celkovou dopravní obslužnost obce jak s autobusovou, tak vlakovou dopravou, budou Nišovice s Volyní tvořit obce s nejlepší dopravní obslužností. Je to dáno hlavně strategickou polohou na železniční a silniční síti. Možnost vlakové dopravy do Strakonice má vliv i na počet autobusových spojů, který je v porovnání s ostatními obcemi podprůměrný, na místo toho nabízí lepší vlakové spojení. Nišovice mají dobré autobusové spojení s Vimperkem, na druhé straně podprůměrné spojení s Kašperskými Horami.

Hoslovice patří mezi obce mikroregionu, které dosahují podprůměrné dopravní obslužnosti. Nejvyšší kvocient dosahují ve spoji Strakonice – Hoslovice a to 15,10. Do Strakonice a Volyně je dobrá dostupnost v ranních hodinách především do práce a škol,

zpáteční spoje z cílových měst jsou bez větších časových ztrát. Pouze z Volyně do Hoslovic od 16:10 do 20:30 není žádný spoj. Do Vimperka a Kašperských Hor není žádný spoj, který by v těchto cílových městech byl do 6:00, zpáteční spoje z Vimperka a Kašperských Hor jsou nedostačující pro své velké časové prodlevy.

Drážov dosahuje celkového kvocientu pouze 77,57. Dopravní spojení Drážova s cílovými městy je podobné jako u Hoslovic, dobré pokrytí spoji v ranních hodinách do Strakonice a Volyně, zpáteční cesty bez velké časové náročnosti. Kvocienty pro spoje s Vimperkem dosahují lepších hodnot než s Volyní, ale před šestou hodinou žádný spoj do tohoto cílového města nedorazí, do Kašperských Hor je spojení obdobné.

Němčice, Úlehle, Záhorčice, Vacovice, Nová Ves všechny tyto obce spojuje dobré pokrytí ranních hodin do práce a škol, to znamená do šesté a osmé hodiny s cílovými městy Strakonice a Volyně. Zpáteční spoje z těchto měst odjíždějí v odpoledních hodinách od čtrnácté do šestnácté hodiny. Od 16:40 do 20:00 ze Strakonice do těchto obcí nejede žádný spoj, v tomto případě by návrh na změnu byl přidání jednoho zpátečního spoje kolem osmnácté hodiny. To samé by platilo pro spojení s Volyní. Do Vimperka ani Kašperských Hor nevede žádný spoj, kterým by se občané mikroregionu dopravili do šesti hodin ráno, což má za následek upřednostňování osobní přepravy před autobusovou a to za zaměstnáním, které je v těchto hodinách charakteristické směným provozem.

8. Závěr

Hlavním cílem bakalářské práce byla analýza dopravní obslužnosti autobusovou a vlakovou dopravou na mikro-úrovni ve sledovaném mikroregionu šumavské Podlesí. Z výsledků jsou patrné velké rozdíly mezi jednotlivými obcemi mikroregionu. Problematické jsou obce, jejichž kvocient je pod hranicí sto. Tyto obce zajišťují pouze základní obslužnost za prací především do měst Strakonice a Volyně a do škol do všech čtyř cílových měst a v odpoledních hodinách spojení zpět do obce. Tato podprůměrná dopravní obslužnost je dána hlavně dvěma faktory, špatnou polohou obce a malým počtem obyvatel. Obce leží vzdáleny od silnic první a druhé třídy a nemají železniční spojení. Počet obyvatel je důležitý z hlediska počtu potenciálních cestujících pro autobusového dopravce, který upřednostňuje obce s větším počtem obyvatel z důvodu vyššího zisku.

V další práci by bylo vhodné do kvocientu zahrnout počet obyvatel obce a preferovat důležité spoje do práce a škol, to by platilo i pro odpolední hodiny z cílových měst. Tato práce nastiňuje pouze základní problematiku dopravní obslužnosti a výpočet, který s touto problematikou souvisí.

9. Summary

This work is focused on the analysis of transport services in the microregion šumavské Podlesí, there is a mapping of transport in the microregion and its evaluation by the quotient of transport services. This work will evaluate the individual joints and overall transport services of individual municipalities.

Essential step was to obtain information concerning traffic and transport services, the following information was created by insight into the entire issue, which was used for analysis of traffic and transport services in a given microregion. Furthermore, a situational analysis prepared microregion šumavské Podlesí, which focused primarily on identifying microregion, population, employment and transport. Subsequently, it was a review of traffic and transport services, which include passenger, bus and train services, has compiled a list of bus operators who provide transport in the microregion. Analysis of strong and weak points of transport was carried out quotient of transport services, which includes time spent on communications, transport distance and the number of connections. This quotient was calculated for each community from microregion in four target cities (Strakonice, Volyně, Vimperk and Kašperské Hory) in both directions. Quotient was calculated separately for both bus and train services. Based on the resulting quotients was prepared draft measures to amend or improve the microregion - transport services.

10. Přehled literatury

Tištěné dokumenty

- [1] BRINKE, J. *Úvod do geografie dopravy*. Praha: Univerzita Karlova v Praze, nakladatelství Karolinum, 1999. 112 s. ISBN 80-7184-923-5.
- [2] ČERMÁK, L. *Hodnocení vztahu dopravní dostupnosti a exponovanosti území*. Praha: Univerzita Karlova v Praze, 2005. 92s. ISBN 80-86561-21-6.
- [3] FRANCOVÁ, E. *Cestovní ruch*. Olomouc: Univerzita Palackého, 2003, 119 s. ISBN 80- 244-0719-1.
- [4] HRALA, V. - KAŠPAR, V. - VITVAROVÁ, I. *Geografie světového hospodářství – vybrané kapitoly*. Praha: VŠE, 1996. 131 s. ISBN 80-7079-232-9.
- [5] LABOUNKOVÁ, V. – PŮČEK, M. – ROHREROVÁ, L. *Metodická příručka pro zpracování strategických rozvojových dokumentů mikroregionu*. Brno: Ústav územního rozvoje, 2009. 47 s. ISBN 978-80-87318-02-7.
- [6] MIRVALD, S. *Geografie dopravy I.* Plzeň: Tiskové středisko ZČU, 1999. 71 s. ISBN 80-7082-545-6.
- [7] NOVÁK, R. *Mezinárodní kamionová doprava plus*. Praha: ASPI Publishing, s. 2003.136 s. ISBN 80-86395-53-7.
- [8] PETROVSKÝ, A. *Výkladový slovník dopravný*. Bratislava: Alfa (vydavatelstvo technickej a ekonomickém literatúry), 1983. 938 s. ISBN 63-137-83.
- [9] RŮŽIČKA, J. *Cesty k udržitelné dopravě ve městech*. Brno: Český a Slovenský dopravní klub, 1993. 46 s. ISBN 80-901339-1-6.
- [10] Seminář Dopravní obslužnost regionů : *sborník přednášek*. Pardubice : Tiskové středisko Univerzita Pardubice, 1999. 91 s. ISBN80-7194-184-0.
- [11] ŠTĚRBA, R. - PASTOR, O. *Osobní doprava v území a regionech*. Praha: Vydavatelství ČVUT, 2005. 107 s. ISBN 80-01-03185-3.
- [12] THOŘ. V. *Městská hromadná doprava*. Praha : ČVTS Společnost dopravy a spojů, 1975. 256 s.
- [13] ZELENÝ, L. - PEŘINA, L. *Dopravy (dopravní infrastruktura)*. Praha: VŠE v Praze, 2000. 106 s. ISBN 80-245-0110-4.

- [14] ZELENÝ, L. *Osobní přeprava*. Praha: ASPI, 2007. 351 s. IBN 978-80-7357-266-2.

Elektronické dokumenty

- [15] POVA, Patrik. *Analýza dopravní obslužnosti s důrazem na dopravu jako významný faktor rozvoje regionu*. [online]. 2009 [cit. 2010-06-23]. Dostupné na <http://pnerscontacts.upce.cz/13_2009/pova.pdf>.
- [16] SVÍTEK, Miroslav. *Výroční zpráva za rok 2001*. Inteligentní dopravní systémy v podmínkách dopravně-telekomunikačního prostředí České republiky [online]. 2001 [cit. 2010-06-20]. Dostupné na <http://www.lt.fd.cvut.cz/its/rok_2001/pdf/Hlavni%20zprava-2001-13.pdf>.
- [17] Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů. § 2 *Dopravní obslužnost*, § 3 *Dopravní obslužnost státu, kraje a obce*. [online]. 2010 [cit. 2010-06-15]. Dostupné na <<http://sbirka.com/POSL4TYD/NOVE/10-194.htm>>.
- [18] Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách. § 2 *Základní pojmy*. [online]. 2007 [cit. 2010-06-20] Dostupné na <http://www.lepsipravo.cz/.../T7D.../platne_zneni_casti_novelizovanych_zakon_u.doc>.

Internetové stránky

- [19] cs.wikipedia.org/wiki/Strakonice
- [20] portal.mpsv.cz/sz/stat/nz/
- [21] seznam-autobusu.cz
- [22] www.cassandra-cz.cz
- [23] www.comettplus.cz
- [24] www.csadcbas.cz
- [25] www.csadplzen.cz
- [26] www.czso.cz
- [27] www.icomtransport.cz
- [28] www.idos.cz

- [29] www.lepsipravo.cz
- [30] www.mvcr.cz
- [30] www.risy.cz
- [31] www.strakonicko.net
- [32] www.sumavskepodlesi.cz

11. Přílohy

- Příloha č. 1: Statistické údaje obcí
- Příloha č. 2: Jízdní řád Čestice do všech cílových měst
- Příloha č. 3: Jízdní řád Drážov do všech cílových měst
- Příloha č. 4: Jízdní řád Dřešín do všech cílových měst
- Příloha č. 5: Jízdní řád Hoslovice do všech cílových měst
- Příloha č. 6: Jízdní řád Němčice do všech cílových měst
- Příloha č. 7: Jízdní řád Němětice do všech cílových měst
- Příloha č. 8: Jízdní řád Nihošovice do všech cílových měst
- Příloha č. 9: Jízdní řád Nišovice do cílových měst Strakonice a Volyně vlakovou dopravou
- Příloha č. 10: Jízdní řád Nišovice do cílových měst Strakonice a Volyně autobusovou dopravou
- Příloha č. 11: Jízdní řád Nišovice do cílového města Vimperk vlakovou dopravou
- Příloha č. 12: Jízdní řád Nišovice do cílových měst Vimperk a Kašperské Hory autobusovou dopravou
- Příloha č. 13: Jízdní řád Nová Ves do všech cílových měst
- Příloha č. 14: Jízdní řád Přechem do všech cílových měst
- Příloha č. 15: Jízdní řád Úlehle do všech cílových měst
- Příloha č. 16: Jízdní řád Vacovice do všech cílových měst
- Příloha č. 17: Jízdní řád Volyně do cílových měst Strakonice a Vimperk vlakovou dopravou
- Příloha č. 18: Jízdní řád Volyně do cílových měst Strakonice a Vimperk autobusovou dopravou
- Příloha č. 19: Jízdní řád Volyně do cílového města Kašperské Hory autobusovou dopravou
- Příloha č. 20: Jízdní řád Zahorčice do všech cílových měst

Příloha č. 1: Statistické údaje obcí k 31. 12. 2009

Obec	Čestice	Dražov	Dřešín	Hoslovice	Němčice	Němětice	Nihošovice	Nišovice	Nová Ves	Přechovice	Úlehle	Vacovice	Volyně	Zahorčice
ZUJ	550957	551023	551040	551104	536474	536725	551520	536962	560201	536547	536695	536504	551970	536482
ID obce	2329	3227	3286	4555	10295	10452	10453	10463	10553	4618	17414	10118	18495	18979
Statuts	Městys	Obec	Obec	Obec	Obec	Obec	Obec	Obec	Obec	Obec	Obec	Obec	Město	Obec
Počet částí	7	4	4	3	0	0	2	0	3	0	3	0	5	0
Katastrální výměra	2320 ha	1231 ha	892 ha	1070 ha	275 ha	369 ha	894 ha	625 ha	852 ha	395 ha	656 ha	260 ha	2058 ha	363 ha
Počet adres	448	199	176	122	56	66	115	95	106	52	67	45	904	42
Počet obyvatel	927	247	295	191	105	123	310	227	67	105	108	62	3109	62
Muži	474	130	135	102	52	53	160	107	36	50	59	33	1528	33
Ženy	453	117	160	89	53	70	150	120	31	55	49	29	1581	29
Z toho v produktivním věku	551	141	140	79	68	70	129	156	61	65	66	43	1885	55
Průměrný věk celkem	41,6	42,7	39,4	43,1	41,1	42	39,2	38,6	50,6	42,4	48,6	54,1	42	44,8
Průměrný věk muži	41,1	38,3	39,5	43,6	40,5	44	39	38,8	44,6	39,9	47	50,9	40,2	39,7
Průměrný věk ženy	42,1	47,5	39,2	42,5	41,7	40,5	39,4	38,4	57,6	44,7	50,5	57,8	43,8	50,6

zdroj:(www.idos.cz)

Příloha č. 2: Jízdní řád Čestice do všech cílových měst

	Čestice	Strakonice	Strakonice	Čestice	Čestice	Volyně	Volyně	Čestice
Všední dny	4:40	5:15	5:25	5:47	4:40	4:55	5:10	5:47
	4:56	5:20	5:30	6:08	5:04	5:38	5:50	6:05
	5:01	5:23	5:55	6:43	5:47	6:42	6:55	7:16
	5:04	5:25	6:50	7:16	6:31	6:50	10:35	11:27
	5:47	7:02	9:25	9:49	6:42	7:28	11:53	12:15
	6:42	7:10	11:05	11:27	6:56	7:30	12:05	12:40
	6:56	7:21	11:50	12:15	8:19	9:28	14:08	15:00
	7:00	7:35	14:35	15:00	12:45	13:19	14:30	15:00
	8:19	8:45	14:38	15:01	13:16	13:55	14:57	15:40
	11:18	11:40	14:40	15:00	14:09	14:57	16:10	16:52
	12:16	13:30	14:40	15:40	15:55	16:30	16:50	17:05
	12:45	13:35	16:28	16:52	17:39	18:44	18:30	19:34
	13:12	13:35	19:10	19:34				
	13:16	13:35	22:30	22:50				
	14:09	14:35	22:30	22:50				
15:54	16:15							
17:39	17:58							
Sobota	7:11	7:33	11:20	11:43	7:11	7:55	10:43	11:43
	15:26	15:50	15:15	15:40	15:26	17:28	14:08	15:26
					15:40	16:58	14:30	15:40
					15:40	17:55		
Neděle	14:19	14:37	11:20	11:43	14:19	15:28	10:30	11:43
	15:26	15:50	19:10	19:34	15:26	15:49	18:32	19:34
	17:23	17:45	22:20	22:40	17:23	18:21		

	Čestice	Vimperk	Vimperk	Čestice	Čestice	Kašp.Hory	Kašp.Hory	Čestice
Všední dny	5:04	6:30	4:30	5:47	5:04	7:35	4:35	7:16
	5:47	6:40	5:25	6:08	5:47	7:55	7:10	8:19
	6:31	7:55	5:40	7:16	7:17	9:18	10:20	11:17
	6:42	8:08	7:35	8:19	8:19	10:30	13:10	14:08
	7:17	8:20	9:40	11:17	11:28	13:10	14:16	15:54
	8:19	10:08	9:48	11:27	12:15	15:15	15:44	17:38
	9:50	11:15	11:20	12:15	13:16	15:15	16:34	19:34
	11:28	12:25	12:05	13:15	14:09	17:31	18:50	22:50
	12:15	13:30	13:30	15:00	15:00	18:50		
	13:16	14:20	13:48	15:00	15:02	18:50		
	14:09	16:08	14:40	15:54	15:54	19:00		
	15:00	16:15	15:30	16:52	15:55	19:00		
	15:02	16:20	16:30	17:38	17:39	21:00		
	15:54	18:08	17:48	19:34				
	15:55	17:00	19:48	22:50				
16:52	18:20							
17:39	19:10							

Sobota	7:11	8:25	5:25	7:11	7:11	9:18	6:15	11:43
	15:40	16:20	10:15	11:43	7:11	10:40	9:18	11:43
			14:30	15:26	15:26	19:30	12:50	15:40
					15:40	19:30		
Neděle	11:43	13:40	9:15	11:43	15:26	19:30	6:15	11:43
	14:19	16:08	9:48	11:43			9:18	11:43
	15:26	18:08	12:05	14:19			15:44	17:23
	17:23	18:50	16:20	17:23			16:25	19:34
			17:55	19:34			17:35	19:34
			19:48	22:40				

zdroj:(www.idos.cz)

Příloha č. 3: Jízdní řád Drážov do všech cílových měst

	Drážov	Strakonice	Strakonice	Drážov	Drážov	Volyně	Volyně	Drážov
Všední dny	4:54	5:25	5:25	6:30	4:54	5:38	5:10	6:30
	5:37	7:02	11:50	12:25	5:37	6:42	11:53	12:25
	6:30	7:10	14:38	15:11	5:37	7:20	14:08	15:11
	13:05	13:35	16:28	17:03	6:30	7:28	14:30	15:11
	15:46	16:15			12:25	14:29	16:10	17:03
	17:03	17:58			13:05	13:55		
					15:46	16:30		
					17:03	18:44		

	Drážov	Vimperk	Vimperk	Drážov	Drážov	Kašp.Hory	Kašp.Hory	Drážov
Všední dny	5:37	6:30	5:20	6:30	4:54	7:35	10:20	12:25
	6:30	8:08	11:20	12:25	5:37	7:55	13:10	15:11
	12:25	13:30	11:25	13:05	5:37	9:18	14:16	15:46
	13:05	14:20	13:30	15:11	6:30	9:18	15:44	17:14
	15:11	16:20	13:48	15:11	12:25	15:15		
	15:46	17:00	14:40	15:46	13:05	15:15		
	17:03	18:20	15:30	17:03	15:11	18:50		
	17:03	19:30	16:30	17:14	15:46	19:00		
					17:03	21:00		

zdroj:(www.idos.cz)

Sobota, neděle, svátky není žádný spoj.

Příloha č. 4: Jízdní řád Dřešín do všech cílových měst

	Dřešín	Strakonice	Strakonice	Dřešín	Dřešín	Volyně	Volyně	Dřešín
Všední dny	4:57	5:23	5:25	5:50	4:59	5:38	5:10	5:50
	4:59	5:25	6:50	7:21	5:50	6:42	6:55	7:21
	5:50	7:02	9:25	9:53	6:38	7:28	10:35	11:31
	6:38	7:10	11:05	11:31	6:53	7:30	11:53	12:19
	6:53	7:21	11:50	12:19	8:17	9:28	14:08	15:03
	8:17	8:45	14:35	15:03	9:53	11:53	14:30	15:08
	11:15	11:40	14:38	15:08	13:10	13:55	16:10	16:56
	13:10	13:35	16:28	16:56	14:06	14:57	18:30	19:37
	14:06	14:35	19:10	19:37	15:49	16:30		
	15:49	16:15	22:30	22:53	17:35	18:44		
17:35	17:58	22:30	22:53					
Sobota	7:08	7:33	11:20	11:46	7:08	7:55	10:43	11:46
	15:23	15:50	13:55	15:23	15:23	17:28	14:08	15:23
	15:43	17:10	15:15	15:43	15:43	16:58	14:30	15:43
					15:43	17:55		
Neděle	14:16	14:37	11:20	11:46	14:16	15:28	9:45	11:46
	15:23	15:50	19:10	19:37	15:23	15:49	10:30	11:46
	17:20	17:45	22:20	22:43	17:20	18:21	15:30	17:20
							18:32	19:37

	Dřešín	Vimperk	Vimperk	Dřešín	Dřešín	Kašp.Hory	Kašp.Hory	Dřešín
Všední dny	4:59	6:30	4:30	5:50	4:59	7:35	7:10	8:17
	5:50	6:40	5:20	6:38	5:50	7:55	10:20	11:15
	6:38	8:08	5:25	6:53	7:21	9:18	13:10	14:06
	7:21	8:20	5:40	7:21	8:17	10:30	14:16	15:49
	8:17	10:08	7:35	8:17	11:31	13:10	15:44	17:35
	9:53	11:15	9:40	11:15	12:19	15:15	18:50	22:53
	11:31	12:25	9:48	11:31	13:10	15:15		
	12:19	13:30	11:20	12:19	14:06	17:31		
	13:10	14:20	12:05	13:10	15:03	18:50		
	14:06	16:08	13:30	15:03	15:08	18:50		
	15:03	16:15	13:48	15:08	15:49	19:00		
	15:08	16:20	14:40	15:49	17:35	21:00		
	15:49	17:00	15:30	16:56				
	16:56	18:20	16:30	17:35				
	17:35	19:10	17:48	19:35				
		19:48	22:53					

Sobota	7:08	8:25	5:25	7:08	7:08	9:18	6:15	11:46
	15:43	16:20	10:15	11:46	7:08	10:40	9:18	11:46
			14:30	15:23	15:23	19:30	12:50	15:43
					15:43	19:30		
Neděle	11:46	13:40	9:15	11:46	15:23	19:30	6:15	11:46
	14:16	16:08	9:48	11:46			9:18	11:46
	15:23	18:08	12:05	14:16			15:44	17:20
	17:20	18:50	16:20	17:20			16:25	19:37
			17:55	19:37			17:35	19:37
			19:48	22:43				

zdroj:(www.idos.cz)

Příloha č. 5: Jízdní řád Hoslovice do všech cílových měst

	Hoslovice	Strakonice	Strakonice	Hoslovice	Hoslovice	Volyně	Volyně	Hoslovice
Všední dny	4:39	6:20	5:25	6:00	4:39	5:38	5:10	6:00
	4:40	5:25	5:35	6:10	4:40	5:45	5:10	6:10
	6:15	7:00	11:50	12:27	6:15	7:28	11:40	12:55
	6:28	7:15	12:10	12:55	6:28	7:30	11:53	12:27
	13:00	13:35	14:35	15:20	13:01	13:55	14:08	15:13
	13:01	13:35	14:40	15:13	15:30	16:30	14:30	15:13
	15:30	16:05	16:35	17:10	15:46	16:50	16:10	17:10
	15:46	16:25	16:40	17:23			20:30	23:20
			22:30	23:20				

	Hoslovice	Vimperk	Vimperk	Hoslovice	Hoslovice	Kašp.Hory	Kašp.Hory	Hoslovice
Všední dny	4:40	6:30	4:30	6:00	4:40	7:35	10:20	12:27
	6:15	8:08	4:30	6:10	6:28	9:18	13:10	15:30
	6:28	8:20	11:20	12:27	13:01	15:15	14:15	17:10
	13:01	14:20	13:48	15:13	15:46	19:00	14:16	17:10
	15:30	17:00	15:30	17:10			18:50	23:20
	15:46	18:08	19:48	23:20				

zdroj:(www.idos.cz)

Sobota, neděle, svátky není žádný spoj.

Příloha č. 6: Jízdní řád Němčice do všech cílových měst

	Němčice	Strakonice	Strakonice	Němčice	Němčice	Volyně	Volyně	Němčice
Všední dny	4:40	5:25	5:25	5:53	4:40	5:45	5:10	5:53
	4:51	5:23	5:55	6:27	4:51	5:38	5:10	6:27
	6:34	7:49	11:35	12:10	6:34	7:30	11:53	12:21
	6:35	7:15	11:50	12:21	6:35	7:50	14:08	15:06
	12:55	13:30	14:35	15:10	13:07	13:55	14:30	15:06
	13:07	13:35	14:40	15:06	15:50	16:50	16:10	17:15
	15:50	16:25	16:40	17:15	21:10	22:57		
	21:10	21:40	22:30	23:15				

	Němčice	Vimperk	Vimperk	Němčice	Němčice	Kašp.Hory	Kašp.Hory	Němčice
Všední dny	4:40	6:30	4:30	5:53	4:40	7:35	9:18	12:10
	4:51	6:30	4:30	6:27	4:51	7:35	10:20	12:21
	6:35	8:20	9:48	12:10	4:51	7:55	13:10	15:06
	13:07	14:20	11:20	12:21	6:35	9:18	14:15	17:15
	15:50	18:08	13:48	15:06	13:07	15:15	14:16	17:15
	21:10	23:30	15:30	17:15	15:50	19:00	18:50	23:15
			19:48	23:15				

zdroj:(www.idos.cz)

Sobota, neděle, svátky není žádný spoj.

Příloha č. 7: Jízdní řád Němčice do všech cílových měst

	Němčice	Strakonice	Strakonice	Němčice	Němčice	Volyně	Volyně	Němčice
Všední dny	5:12	5:23	5:25	5:35	5:15	5:38	5:10	5:35
	5:15	5:25	6:50	7:02	5:35	6:42	6:55	7:02
	6:58	7:10	9:25	9:38	6:58	7:28	10:35	11:16
	7:08	7:21	11:05	11:16	7:08	7:30	11:53	12:04
	8:32	8:45	11:50	12:04	8:32	9:28	14:08	14:47
	11:28	11:40	14:35	14:47	12:04	13:19	14:30	14:50
	13:22	13:35	14:38	14:50	13:24	13:55	14:57	16:05
	13:24	13:35	14:40	14:50	16:05	16:30	16:10	16:40
	16:05	16:15	16:28	16:40	17:49	18:44	18:30	19:22
	17:49	17:58	19:10	19:22				
		22:30	22:40					
Sobota	7:23	7:33	11:20	11:30	7:23	7:55	10:43	11:30
	15:38	15:50	15:15	15:27	15:27	16:58	14:30	15:27
					15:38	17:28		
Neděle	14:28	14:37	11:20	11:30	14:28	15:28	9:45	11:30
	15:38	15:50	19:10	19:22	15:38	15:49	10:30	11:30
	17:35	17:45	22:20	22:30	17:35	18:21	15:30	17:35
							18:32	19:22
							20:30	22:30

	Němčice	Vimperk	Vimperk	Němčice	Němčice	Kašp.Hory	Kašp.Hory	Němčice
Všední dny	5:15	6:30	4:30	5:35	5:15	7:35	4:35	7:02
	5:35	6:40	5:20	6:58	5:35	7:55	7:10	8:32
	6:58	8:08	5:22	7:02	7:02	9:18	7:28	9:38
	7:08	8:20	5:40	7:02	7:08	9:18	10:20	11:28
	8:32	10:08	7:35	8:32	8:32	12:40	13:10	14:50
	9:38	11:15	9:48	11:16	11:16	13:10	14:16	16:05
	11:16	12:25	11:20	12:04	11:28	13:30	15:44	17:49
	12:04	13:30	12:05	13:24	12:04	15:15	16:34	19:22
	13:24	14:20	13:30	14:47	13:24	15:15	18:50	22:40
	14:47	16:15	13:48	14:50	14:47	18:50		
	14:50	16:20	14:40	16:05	14:50	18:50		
	16:05	17:00	15:30	16:40	16:05	19:00		
	16:40	18:20	16:30	17:49	17:49	21:00		
17:49	19:10	17:48	19:22					
		19:48	22:40					
Sobota	7:23	8:25	5:25	7:23	7:23	9:18	6:15	11:30
	15:27	16:20	10:15	11:30	7:23	10:40	9:18	11:30
			13:50	15:27	15:38	19:30	12:50	15:27
			14:30	15:38				

Neděle	11:30	13:40	9:15	11:30	15:38	19:30	6:15	11:30
	14:28	16:08	9:48	11:30			9:18	11:30
	15:38	18:08	12:05	14:28			15:44	17:35
	17:35	18:50	16:20	17:35			16:25	19:22
			17:55	19:22			17:20	19:22
			19:48	22:30				

zdroj: (www.idos.cz)

Příloha č. 8: Jízdní řád Nihošovice do všech cílových měst

	Nihošovice	Strakonice	Strakonice	Nihošov.	Nihošov.	Volyně	Volyně	Nihošov.
Všední dny	4:51	5:25	5:25	5:37	5:13	5:38	5:10	5:37
	5:10	5:23	5:55	6:18	5:37	6:42	6:55	7:05
	5:13	5:25	6:50	7:05	6:56	7:28	10:35	11:18
	6:45	7:15	9:25	9:40	7:06	7:30	11:53	12:06
	6:56	7:10	11:05	11:18	8:30	9:28	14:08	14:50
	7:06	7:21	11:35	12:01	12:06	13:19	14:30	14:52
	8:30	8:45	11:50	12:06	13:23	13:55	14:30	14:53
	11:26	11:40	14:35	15:01	16:03	16:30	14:57	16:03
	13:04	13:30	14:35	15:01	17:47	18:44	16:10	16:42
	13:20	13:35	14:38	14:52	21:17	22:57	18:30	19:24
	13:23	13:35	14:40	14:53				
	15:59	16:25	16:28	16:42				
	16:03	16:15	16:40	17:06				
	17:47	17:58	19:10	19:24				
	21:17	21:40	22:30	22:42				
			22:30	22:56				
Sobota	7:20	7:33	11:20	11:33	7:20	7:55	10:43	11:33
	15:35	15:50	15:15	15:30	15:30	16:58	14:30	15:30
					15:35	17:28		
Neděle	14:27	14:37	11:20	11:33	14:27	15:28	9:45	11:33
	15:35	15:50	19:10	19:24	15:35	15:49	10:20	11:33
	17:33	17:45	22:20	22:32	17:33	18:21	15:30	17:33
							18:32	19:24
							20:30	22:32

	Nihošovice	Vimperk	Vimperk	Nihošov.	Nihošov.	Kašp.Hory	Kašp.Hory	Nihošov.
Všední dny	5:13	6:30	4:30	5:37	5:13	7:35	4:35	7:05
	5:37	6:40	5:20	6:56	5:37	7:55	7:10	8:30
	6:56	8:08	5:22	7:05	7:05	9:18	7:28	9:40
	7:06	8:20	5:40	7:05	7:06	9:18	10:20	11:26
	8:30	10:08	7:35	8:30	8:30	12:40	13:10	14:52
	9:40	11:15	9:48	11:18	11:18	13:10	14:16	16:03
	11:18	12:25	11:20	12:06	11:26	13:30	15:44	17:47
	12:06	13:30	12:05	13:23	12:06	15:15	16:34	19:24
	13:23	14:20	13:30	14:50	13:23	15:15	18:50	22:42
	14:50	16:15	13:48	14:52	14:50	18:50		
	14:52	16:20	13:48	14:53	14:52	18:50		
	16:03	17:00	14:40	16:03	16:03	19:00		
	16:42	18:20	15:30	16:43	17:47	21:00		
	17:47	19:10	16:30	17:47				
	21:17	23:30	17:48	19:24				
			19:48	22:42				
Sobota	7:20	8:25	5:25	7:20	7:20	9:18	6:15	11:33
	15:30	16:20	10:15	11:33	7:20	10:40	9:18	11:33
			13:50	15:30	15:35	19:30	12:50	15:30
			14:30	15:35				
Neděle	11:33	13:40	9:15	11:33	15:35	19:30	6:15	11:33
	14:27	16:08	9:48	11:33			9:18	11:33
	15:35	18:08	12:05	14:27			15:44	17:33
	17:33	18:50	16:20	17:33			16:25	19:24
			17:55	19:24			17:20	19:24
			19:48	22:32				

zdroj:(www.idos.cz)

Příloha č. 9: Jízdní řád Nišovice do cílových měst Strakonice a Volyně vlakovou dopravou

	Nišovice	Strakonice	Strakonice	Nišovice	Nišovice	Volyně	Volyně	Nišovice
Všední dny	4:32	4:56	4:19	4:43	4:32	4:35	4:39	4:43
	5:57	6:21	4:59	5:23	5:56	6:00	5:20	5:23
	6:39	7:02	7:09	7:33	6:39	6:42	7:30	7:33
	7:24	7:49	9:09	9:33	7:24	7:29	9:30	9:33
	10:24	10:49	11:09	11:33	10:24	10:29	11:30	11:33
	12:24	12:49	13:09	13:33	12:24	12:29	13:30	13:33
	14:24	14:49	15:09	15:33	14:24	14:29	15:30	15:33
	16:24	16:49	17:09	17:33	16:24	16:29	17:30	17:33
	18:24	18:49	19:09	19:33	18:24	18:29	19:30	19:33
20:24	20:49	22:39	23:02	20:24	20:29	22:58	23:02	
Sobota	6:26	6:48	7:09	7:33	6:26	6:29	7:30	7:33
	8:24	8:49	9:09	9:33	8:24	8:29	9:30	9:33
	10:24	10:49	11:09	11:33	10:24	10:29	11:30	11:33
	12:24	12:49	13:09	13:33	12:24	12:29	13:30	13:33
	14:24	14:49	15:09	15:33	14:24	14:29	15:30	15:33
	16:24	16:49	17:09	17:33	16:24	16:29	17:30	17:33
	18:24	18:49	19:09	19:33	18:24	18:29	19:30	19:33
	20:24	20:49			20:24	20:29		
Neděle	6:26	6:48	7:09	7:33	6:26	6:29	7:30	7:33
	8:24	8:48	9:09	9:33	8:24	8:29	9:30	9:33
	10:24	10:49	11:09	11:33	10:24	10:29	11:30	11:33
	12:24	12:49	13:09	13:33	12:24	12:29	13:30	13:33
	14:24	14:49	15:09	15:33	14:24	14:29	15:30	15:33
	16:24	16:49	17:09	17:33	16:24	16:29	17:30	17:33
	18:24	18:49	19:09	19:33	18:24	18:29	19:30	19:33
	20:24	20:49	21:09	21:32	20:24	20:29	21:28	21:32

zdroj:(www.idos.cz)

Příloha č. 10: Jízdní řád Nišovice do cílových měst Strakonice a Volyně autobusovou dopravou

	Nišovice	Strakonice	Strakonice	Nišovice	Nišovice	Volyně	Volyně	Nišovice
Všední dny	5:02	5:25	5:20	5:41	5:02	5:10	4:58	5:02
	6:01	6:25	5:30	5:48	5:48	5:51	5:39	5:41
	6:07	6:23	6:30	7:08	6:01	6:05	5:45	5:48
	6:50	7:15	9:35	9:55	6:07	6:10	5:57	6:01
	9:36	9:53	14:30	14:49	6:50	6:55	6:04	6:07
	13:29	13:55	15:15	15:33	7:08	7:11	6:48	6:50
	13:36	13:53	16:50	17:09	9:36	9:42	7:05	7:08
	15:37	16:15	19:00	19:18	9:55	9:58	9:34	9:36
	17:08	17:30			13:29	13:40	9:53	9:55
					13:36	13:40	13:25	13:29
					14:49	14:52	13:34	13:36
					15:33	15:36	14:45	14:49
					15:37	15:40	15:31	15:33
					16:02	16:05	15:34	15:37
					17:08	17:12	16:00	16:02
					17:09	17:12	17:05	17:09
				19:18	19:21	19:16	19:18	
Sobota	6:07	6:23	9:35	9:55	6:07	6:10	6:04	6:07
	13:36	13:53	15:15	15:33	9:55	9:58	9:53	9:55
	17:10	17:30	19:00	19:18	13:36	13:40	13:34	13:36
					15:33	15:36	15:31	15:33
					17:10	17:12	17:08	17:10
					19:18	19:21	19:16	19:18
Neděle	6:07	6:23	15:15	15:33	6:07	6:10	6:04	6:07
	13:36	13:53	19:00	19:18	13:36	13:40	13:34	13:36
	18:06	18:23	22:40	22:59	15:33	15:36	15:31	15:33
					18:06	18:10	18:04	18:06
					19:18	19:21	19:16	19:18
					22:59	23:02	22:57	22:59

zdroj:(www.idos.cz)

Příloha č. 11: Jízdní řád Nišovice do cílového města Vimperk vlakovou dopravou

	Nišovice	Vimperk	Vimperk	Nišovice
Všední dny	4:43	5:15	4:00	4:32
	5:23	5:56	5:22	5:57
	7:33	8:08	6:07	6:39
	9:33	10:08	6:48	7:24
	11:33	12:08	9:48	10:24
	13:33	14:08	11:48	12:24
	15:33	16:08	13:48	14:24
	17:33	18:08	15:48	16:24
	19:33	20:08	17:48	18:24
	23:02	23:30	19:48	20:24
Sobota	7:33	8:08	5:54	6:26
	9:33	10:08	7:48	8:24
	11:33	12:08	9:48	10:24
	13:33	14:08	11:48	12:24
	15:33	16:08	13:48	14:24
	17:33	18:08	15:48	16:24
	19:33	20:08	17:48	18:24
			19:48	20:24
Neděle	7:33	8:08	5:54	6:26
	9:33	10:08	7:48	8:24
	11:33	12:08	9:48	10:24
	13:33	14:08	11:48	12:24
	15:33	16:08	13:48	14:24
	17:33	18:08	15:48	16:24
	19:33	20:08	17:48	18:24
		21:32	22:00	19:48

zdroj:(www.idos.cz)

**Příloha č. 12: Jízdní řád Nišovice do cílových měst Vimperk a Kašperské Hory
autobusovou dopravou**

	Nišovice	Vimperk	Vimperk	Nišovice	Nišovice	Kašp.Hory	Kašp.Hory	Nišovice
Všední dny	5:41	6:30	4:30	5:41	5:48	7:55	4:35	9:55
	5:48	6:45	4:35	6:07	7:08	9:18	7:10	9:55
	7:08	7:55	5:35	6:50	9:36	13:10	10:20	13:29
	9:36	10:25	5:40	7:08	9:55	13:10	13:00	14:49
	9:55	10:45	7:55	9:36	13:36	15:15	13:10	15:33
	13:36	14:20	9:10	9:55	14:49	18:50	14:15	17:09
	14:49	16:15	11:40	13:29	17:08	19:00	14:16	17:09
	15:33	16:45	12:45	13:36			15:44	19:18
	15:37	17:00	13:30	14:07				
	17:09	18:20	15:30	16:02				
		15:50	17:01					
Sobota	13:36	14:28	10:15	11:33	6:26	8:48	6:15	9:33
					7:33	9:18	9:18	11:33
					8:24	10:40	9:18	13:33
					12:24	15:44	12:50	15:33
					17:10	19:30	15:44	18:24
							17:12	19:33
Neděle	18:06	18:50	16:30	18:06	6:26	8:48	6:15	9:33
			17:55	19:18	7:33	9:18	9:18	11:33
					12:24	14:35	9:18	13:33
					14:24	19:30	15:44	18:06
					16:24	19:30	16:25	19:18
							17:20	19:33

zdroj:(www.idos.cz)

Příloha č. 13: Jízdní řád Nová Ves do všech cílových měst

	Nová Ves	Strakonice	Strakonice	Nová Ves	Nová Ves	Volyně	Volyně	Nová Ves
Všední dny	4:32	5:23	5:25	6:07	4:32	5:38	5:10	6:07
	6:21	7:15	11:50	12:34	6:21	7:30	11:53	12:34
	12:53	13:35	14:40	15:20	12:53	13:55	14:08	15:20
	15:40	16:25	16:40	17:27	15:40	16:50	14:30	15:20
							16:10	17:27
N	16:58	17:40			16:58	18:21		

	Nová Ves	Vimperk	Vimperk	Nová Ves	Nová Ves	Kašp.Hory	Kašp.Hory	Nová Ves
Všední dny	4:32	6:30	4:30	6:07	4:32	7:35	10:20	12:34
	6:21	8:20	11:20	12:34	4:32	7:55	13:10	15:20
	12:53	14:20	13:48	15:20	6:21	9:18	14:15	17:27
	15:40	18:08	15:30	17:27	12:53	15:15	14:16	17:27
					15:40	19:00		
N	16:58	18:50						

zdroj:(www.idos.cz)

V sobotu není žádný spoj.

Příloha č. 14: Jízdní řád Přečovice do všech cílových měst

	Přečov.	Strakonice	Strakonice	Přečov.	Přečov.	Volyně	Volyně	Přečov.
Všední dny	4:56	5:15	5:20	5:35	5:35	5:38	4:53	4:56
	4:56	5:25	5:30	5:53	5:53	5:55	4:54	4:56
	5:35	6:03	6:25	6:48	6:47	6:50	5:10	5:35
	5:53	6:17	6:30	6:47	6:48	6:50	6:10	6:12
	6:12	6:25	7:15	7:27	7:27	7:30	6:37	6:40
	6:40	7:07	7:35	8:22	11:28	11:30	6:55	6:58
	6:58	7:15	9:35	10:37	11:53	11:55	8:20	8:22
	8:22	8:45	11:10	11:28	13:21	13:55	10:35	10:37
	10:37	10:53	11:30	11:53	13:57	14:00	11:40	11:42
	11:42	12:02	13:40	13:57	14:11	14:45	13:05	13:07
	13:07	13:35	14:40	14:55	14:55	14:57	13:19	13:21
	13:21	13:35	14:40	15:05	15:05	15:07	13:40	13:57
	14:11	14:28	15:15	15:57	16:01	16:03	14:08	14:11
	15:18	15:35	15:45	16:01	16:13	16:30	15:15	15:18
	15:57	16:25	16:30	16:47	16:47	16:50	15:55	15:57
	16:13	16:30	16:40	17:05	17:05	17:07	16:10	16:13
17:03	17:20	18:25	18:40	18:40	18:45	17:00	17:03	
17:05	17:30							
Neděle	15:47	16:30	15:30	15:47	15:47	15:49	16:30	16:33
	16:33	16:50	21:00	21:17	16:33	17:28	20:30	21:17
					21:17	21:20		

	Přečov.	Vimperk	Vimperk	Přečov.	Přečov.	Kašp.Hory	Kašp.Hory	Přečov.
Všední dny	5:35	6:30	4:30	5:35	5:35	7:55	4:35	7:27
	6:48	7:50	5:40	6:12	7:27	9:18	7:10	10:37
	7:27	8:20	6:50	8:22	8:22	10:30	10:20	13:07
	8:22	10:25	9:10	10:37	10:37	13:10	10:20	13:07
	10:37	12:08	13:00	13:57	13:21	15:15	13:10	14:55
	13:21	14:20	13:30	14:11	13:57	16:34	14:15	16:47
	13:57	14:35	15:30	16:13	14:11	17:31	14:16	16:47
	14:11	15:25			14:11	18:50	15:44	18:40
	16:01	17:00			17:03	19:00		
	16:13	17:00			17:05	19:00		
	16:13	17:05						
	16:47	18:20						
Neděle	16:33	18:08	15:50	16:33	15:47	19:30	9:18	15:47
	21:17	21:55	19:48	21:17			16:25	21:17
							17:20	21:17

zdroj:(www.idos.cz)

V sobotu není žádný spoj.

Příloha č. 15: Jízdní řád Úlehle do všech cílových měst

	Úlehle	Strakonice	Strakonice	Úlehle	Úlehle	Volyně	Volyně	Úlehle
Všední dny	4:57	5:25	5:55	6:15	4:57	5:45	5:10	6:15
	6:50	7:15	11:35	11:57	6:15	7:30	10:35	11:57
	13:08	13:30	11:50	13:08	6:50	7:40	11:53	13:08
	15:01	15:25	14:35	14:57	13:08	13:55	14:08	14:57
	16:03	16:25	16:40	17:02	15:01	16:03	14:30	16:03
					16:03	16:50	16:10	17:02

	Úlehle	Vimperk	Vimperk	Úlehle	Úlehle	Kašp.Hory	Kašp.Hory	Úlehle
Všední dny	4:57	6:30	4:30	6:15	4:57	7:35	9:18	11:57
	6:50	8:20	9:48	11:57	6:50	9:18	10:20	13:08
	13:08	14:20	11:20	13:08	13:08	15:15	13:10	14:17
	15:01	17:00	13:30	14:57	14:17	17:31	14:15	17:02
	16:03	18:08	13:48	16:03	16:03	19:00	14:16	17:02
			15:30	17:02				

zdroj:(www.idos.cz)

Sobota, neděle, svátky není žádný spoj.

Příloha č. 16: Jízdní řád Vacovice do všech cílových měst

	Vacovice	Strakonice	Strakonice	Vacovice	Vacovice	Volyně	Volyně	Vacovice
Všední dny	4:35	5:15	5:30	6:13	4:35	4:55	5:55	6:13
	6:25	7:15	11:30	12:29	6:25	6:50	12:05	12:29
	12:57	13:35	11:50	12:57	12:57	13:19	14:57	15:26
	15:26	16:15	14:40	15:26	16:09	16:30	16:50	17:10
	16:09	17:20	16:20	17:10				

	Vacovice	Vimperk	Vimperk	Vacovice	Vacovice	Kašp.Hory	Kašp.Hory	Vacovice
Všední dny	4:35	6:30	5:25	6:13	4:35	7:55	10:20	12:29
	6:25	7:50	11:20	12:29	6:25	9:18	10:20	12:57
	6:25	8:20	13:30	15:26	12:57	15:15	13:10	15:26
	12:57	14:20	14:40	16:09	16:09	19:00	14:16	16:09
	16:09	17:00	15:30	17:10				

zdroj:(www.idos.cz)

Sobota, neděle, svátky není žádný spoj.

Příloha č. 17: Jízdní řád Volyně do cílových měst Strakonice a Vimperk vlakovou dopravou

	Volyně	Strakonice	Strakonice	Volyně	Volyně	Vimperk	Vimperk	Volyně
Všední dny	4:38	4:56	4:19	4:37	4:39	5:15	4:00	4:35
	6:02	6:20	4:59	5:18	5:20	5:56	5:22	6:01
	6:45	7:02	7:09	7:28	7:30	8:08	6:07	6:42
	7:30	7:49	9:09	9:28	9:30	10:08	6:48	7:29
	10:30	11:49	11:09	11:28	11:30	12:08	9:48	10:29
	12:30	12:49	13:09	13:28	13:30	14:08	11:48	12:29
	14:30	14:49	15:09	15:28	15:30	16:08	13:48	14:29
	16:30	16:49	17:09	17:28	17:30	18:08	15:48	16:29
	18:30	18:49	19:09	19:28	19:30	20:08	17:48	18:29
	20:30	20:49	22:39	22:57	22:58	23:30	19:48	20:29
Sobota	6:31	6:48	7:09	7:28	7:30	8:08	5:54	6:29
	8:30	8:49	9:09	9:29	9:30	10:08	7:48	8:29
	10:30	10:49	11:09	11:28	11:30	12:08	9:48	10:29
	12:30	12:49	13:09	13:28	13:30	14:08	11:48	12:29
	14:30	14:49	15:09	15:28	15:30	16:08	13:48	14:29
	16:30	16:49	17:09	17:28	17:30	18:08	15:48	16:29
	18:30	18:49	19:09	19:28	19:30	20:08	17:48	18:29
	20:30	20:49					19:48	20:29
Neděle	6:31	6:48	7:09	7:28	7:30	8:08	5:54	6:29
	8:30	8:49	9:09	9:28	9:30	10:08	7:48	8:29
	10:30	10:49	11:09	11:28	11:30	12:08	9:48	10:29
	12:30	12:49	13:09	13:28	13:30	14:08	11:48	12:29
	14:30	14:49	15:09	15:28	15:30	16:08	13:48	14:29
	16:30	16:49	17:09	17:28	17:30	18:08	15:48	16:29
	18:30	18:49	19:09	19:28	19:30	20:08	17:48	18:29
	20:30	20:49	21:09	21:27	21:28	22:00	19:48	20:29

zdroj: (www.idos.cz)

Příloha č. 18: Jízdní řád Volyně do cílových měst Strakonice a Vimperk autobusovou dopravou

	Volyně	Strakonice	Strakonice	Volyně	Volyně	Vimperk	Vimperk	Volyně
Všední dny	4:53	5:15	5:20	5:38	5:50	6:30	4:30	4:59
	4:54	5:25	5:30	5:45	7:05	7:55	5:25	5:50
	5:00	5:15	5:30	5:45	7:50	8:20	5:40	6:04
	5:10	5:25	5:30	5:55	10:00	10:25	6:50	7:20
	5:50	6:03	6:25	6:50	10:55	11:20	9:10	9:35
	6:04	6:17	6:30	6:50	13:55	14:20	11:20	11:53
	6:10	6:23	7:15	7:30	14:10	14:35	13:00	13:30
	6:10	6:25	7:35	7:50	14:52	15:25	13:30	14:00
	6:37	7:07	9:35	9:53	15:31	16:45	15:30	15:58
	6:55	7:15	10:40	10:55	16:35	17:05	16:40	17:06
	7:20	7:35	11:10	11:30	16:36	17:00		
	8:20	8:45	11:30	11:55	17:05	18:20		
	9:42	9:53	13:40	13:55	18:44	19:10		
	10:35	10:53	13:40	14:00				
	11:40	12:02	14:30	14:45				
	11:53	12:10	14:30	14:45				
	12:20	13:30	14:35	14:52				
	13:05	13:35	14:40	14:57				
	13:19	13:35	14:40	15:07				
	13:40	13:53	15:15	15:31				
	13:40	13:55	15:45	16:03				
	14:00	14:11	16:20	16:33				
	14:08	14:23	16:20	16:36				
	15:15	15:35	16:30	16:50				
	15:55	16:25	16:40	17:07				
	16:00	16:15	16:50	17:05				
16:10	16:30	18:25	18:45					
17:00	17:20	18:30	18:44					
17:06	17:20	19:00	19:16					
17:12	17:30							
Sobota	5:50	6:03	7:40	7:55	7:55	8:25	5:25	5:50
	6:10	6:23	9:35	9:53	10:45	11:15	9:35	9:55
	9:55	10:10	10:35	10:45	10:55	11:20	10:15	10:43
	10:43	10:55	10:40	10:55	14:08	14:28	13:50	14:14
	13:40	13:53	13:55	14:08	18:44	19:10	16:30	16:58
	14:14	14:25	15:15	15:31	20:15	20:40	17:45	18:05
	16:58	17:10	18:30	18:44				
	17:12	17:30	19:00	19:16				
	18:05	18:18	20:00	20:15				

Neděle	5:50	6:03	7:40	7:55	7:55	8:25	5:25	5:50
	6:10	6:23	10:40	10:55	10:55	11:20	9:15	9:45
	9:45	10:00	15:15	15:31	18:21	18:50	15:50	16:16
	13:40	13:53	15:30	15:49	18:44	19:10	16:30	16:58
	16:16	16:30	18:07	18:21	21:32	21:55	16:30	16:58
	16:30	16:50	18:30	18:44			17:55	18:21
	16:58	17:10	19:00	19:16				
	16:58	17:10	21:00	21:20				
	18:10	18:23	21:15	21:32				
	18:21	18:35	22:40	22:57				
	18:32	18:50						

zdroj:(www.idos.cz)

Příloha č. 19: Jízdní řád Volyně do cílového města Kašperské Hory autobusovou dopravou

	Volyně	Kašp.Hory	Kašp.Hory	Volyně
Všední dny	5:50	7:55	4:35	7:30
	7:50	9:18	7:10	9:35
	8:20	10:30	10:20	11:53
	10:55	13:10	13:00	14:45
	13:55	15:15	13:10	14:57
	14:10	16:34	14:15	16:33
	17:12	19:00	14:16	16:30
			15:44	17:06
Sobota	6:31	8:48	6:15	9:28
	7:55	9:18	9:18	11:28
	8:30	10:40	9:18	13:28
	12:30	15:44	9:18	14:08
	17:12	19:30	12:50	15:28
			15:44	16:58
			17:12	19:28
Neděle	6:31	8:48	6:15	9:28
	7:55	9:18	9:18	11:28
	12:30	14:35	9:18	13:28
	14:30	19:30	15:44	16:58
	16:30	19:30	16:25	19:16
			17:20	19:28

zdroj:(www.idos.cz)

Příloha č. 20: Jízdní řád Záhorčice do všech cílových měst

	Zahorčice	Strakonice	Strakonice	Zahorč.	Zahorčice	Volyně	Volyně	Zahorč.
Všední dny	4:48	5:25	5:55	6:20	4:48	5:45	5:10	6:20
	6:43	7:15	11:35	12:03	6:20	7:30	10:35	12:03
	13:02	13:30	11:50	13:02	6:43	7:40	11:53	13:02
	15:57	16:25	14:35	15:03	13:02	13:55	14:08	15:03
	21:15	21:40	14:40	15:57	15:57	16:50	16:10	17:08
			16:40	17:08				
		22:30	22:58					

	Zahorčice	Vimperk	Vimperk	Zahorč.	Zahorčice	Kašp.Hory	Kašp.Hory	Zahorč.
Všední dny	4:48	6:30	4:30	6:20	4:48	7:55	9:18	12:03
	6:43	8:20	9:10	12:03	6:43	9:18	10:20	13:02
	13:02	14:20	11:20	13:02	13:02	15:15	13:10	15:03
	15:57	18:08	13:30	15:03	15:57	19:00	14:15	17:08
	15:57	19:10	15:30	17:08			14:16	17:08

zdroj:(www.idos.cz)

Sobota, neděle, svátky není žádný spoj.