

**JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH  
BUDĚJOVICÍCH**

Ekonomická fakulta

Katedra obchodu a cestovního ruchu

Studijní program: 6208 N Ekonomika a management

Studijní obor: Obchodní podnikání - cestovní ruch

**Hodnocení dopravní dostupnosti  
ve Středočeském kraji**

Vedoucí diplomové práce

RNDr. Renata Klufová, Ph. D.

Autor

Bc. Zuzana Roubíčková

2010

**JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH**

**Ekonomická fakulta**

**Katedra aplikované matematiky a informatiky**

**Akademický rok: 2007/2008**

## **ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE**

**(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)**

Jméno a příjmení: **Zuzana ROUBÍČKOVÁ**

Studijní program: **N6208 Ekonomika a management**

Studijní obor: **Obchodní podnikání**

Název tématu: **Hodnocení dopravní dostupnosti Středočeského kraje**

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

Cílem práce je kvantitativní zhodnocení dopravní dostupnosti Středočeského kraje. Vedle tradičních metod časové a kilometrické dostupnosti budou v práci využity i moderní metody prostorové analýzy dat (metody pro zpracování prostorových interakčních dat - gravitační modely, hodnocení atraktivnosti destinací, hodnocení prostorové distribuce destinací). Práce by měla, vedle komplexního zhodnocení stávající situace, vyústit v případná doporučení pro zlepšení dopravní dostupnosti.

Metodický postup:

1. Studium odborné literatury - popis vhodných metod.
2. Hodnocení dopravní dostupnosti území pomocí klasických metod.
3. Hodnocení dopravní dostupnosti metodami prostorové analýzy dat.
4. Závěry a obecná doporučení.

Rozsah grafických prací: 20 map či výkresů

Rozsah pracovní zprávy: 50 stran

Forma zpracování diplomové práce: tištěná

Seznam odborné literatury:

Fotheringham, A., S., Brundson, Ch., Charlton, M. Quantitative Geography: Perspectives on Spatial Data Analysis. SAGE Publications, 2002, 270 pp.

Robinson, G., M. Methods and Techniques in Human Geography. Wiley, 1998, 556 pp.

Fotheringham, A., S., Wegener, M. (eds.) Spatial Models and GIS: New Potential and New Models. Taylor and Francis, 2001, 279 pp.

Bailey, T., C., Gatrell, A., C. Interactive Spatial Data Analysis. Prentice Hall, 1995, 413 pp.

Stillwell, J., Clarke, G. Applied GIS and Spatial Analysis. Wiley, 2005, 406 pp.

Marada, M. Dopravněgeografická hierarchizace středisek osídlení Plzeňského kraje. In Dokoupil, J., Matušková, A. a kol. Rozvojový potenciál Plzeňského kraje. Plzeň : ZČU, 2005, s. 178 - 183

Čermák, L. Hodnocení vztahu dopravní dostupnosti a exponovanosti území. In Problémy periferních oblastí, Praha : PŘF UK, 2005, s. 44 - 53

Vedoucí diplomové práce:

RNDr. Renata Klufová, Ph.D.

Katedra aplikované matematiky a informatiky

Datum zadání diplomové práce:

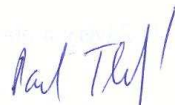
9. ledna 2008

Termín odevzdání diplomové práce:

15. dubna 2009

  
prof. Ing. Magdalena Hrabánková, CSc.  
děkanka

JIHOČESKÁ UNIVERZITA  
V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH  
EKONOMICKÁ FAKULTA  
L.S.  
Studená 13 (20)  
370 05 České Budějovice

  
prof. RNDr. Pavel Tlustý, CSc.  
vedoucí katedry

V Českých Budějovicích dne 12. března 2008

### **Prohlášení**

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci na téma „Hodnocení dopravní dostupnosti ve Středočeském kraji“ vypracovala samostatně na základě zjištění a materiálů, které uvádím v seznamu použité literatury.

Prohlašuji, že v souladu s paragrafem 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním mé diplomové práce, a to v nezkrácené podobě - v úpravě vzniklé vypuštěním částí archivovaných ekonomickou fakultou elektronickou cestou ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejích internetových stránkách.

V Českých Budějovicích 30.4. 2010

.....

Bc. Zuzana Roubíčková

## **Poděkování**

Děkuji vedoucí diplomové práce RNDr. Renatě Klufové, Ph. D. a všem ostatním, kteří mi pomáhali při psaní této diplomové práce, za jejich odbornou pomoc a cenné rady.

# OBSAH

<b>1. ÚVOD.....</b>	<b>3</b>
<b>2. LITERÁRNÍ REŠERŠE.....</b>	<b>4</b>
2.1 Doprava.....	4
2.1.1 Pojmy týkající se dopravy.....	5
2.1.2 Druhy dopravy .....	7
2.2 Geografické informační systémy .....	10
2.2.1 Geografické informační systémy - GIS .....	10
2.2.2 Data pro GIS .....	11
2.2.3 ArcView GIS .....	12
2.3 Dopravní dostupnost .....	13
2.3.1 Dopravní dostupnost .....	13
2.3.2 Dopravní síť .....	14
2.3.3 Hustota dopravní sítě .....	14
2.3.4 Spojitost dopravní sítě .....	15
2.4 Hodnocení dopravní dostupnosti pomocí metod prostorové analýzy.....	15
2.4.1 Prostorové analýzy.....	15
2.4.2 Vztah GIS a prostorové analýzy .....	17
2.4.3 Způsoby hodnocení dopravní dostupnosti .....	17
2.4.4 Vážená časová dostupnost .....	20
2.4.5 Hot spots analýza .....	21
2.4.6 Hodnocení prostorové autokorelace .....	21
2.4.7 Použití Renderingu .....	23
<b>3. CÍLE A METODIKA PRÁCE .....</b>	<b>24</b>
<b>4. CHRAKTERISTIKA ZKOUMANÉHO ÚZEMÍ.....</b>	<b>28</b>
4.1 Středočeský kraj.....	28
4.1.1 Okres Benešov .....	30
4.1.2 Okres Beroun .....	31
4.1.3 Okres Kladno .....	32
4.1.4 Okres Kolín.....	33

4.1.5 Okres Kutná Hora .....	34
4.1.6 Okres Mělník .....	35
4.1.7 Okres Mladá Boleslav .....	36
4.1.8 Okres Nymburk.....	37
4.1.9 Okres Praha-východ.....	38
4.1.10 Okres Praha-západ .....	39
4.1.11 Okres Příbram .....	40
4.1.12 Okres Rakovník .....	41
<b>5. HODNOCENÍ DOPRAVNÍ DOSTUPNOSTI .....</b>	<b>43</b>
5.1 Analýza dopravy ve Středočeském kraji .....	43
5.1.1 Deviatilita dopravní sítě.....	45
5.1.2 Spojitost dopravní sítě .....	46
5.1.3 Hustota dopravní sítě .....	46
5.2 Dopravní dostupnost ve Středočeském kraji .....	50
5.2.1 Ukazatel vzdálenostní dostupnosti.....	51
5.2.2 Ukazatel časové dostupnosti .....	53
5.2.3 Ukazatel dostupnosti veřejnou hromadnou dopravou .....	55
5.3.4 Vážená časová dostupnost .....	58
5.3 Statistické hodnocení dopravní dostupnosti Středočeského kraje metodami prostorové statistiky .....	61
5.3.1 Lokální statistiky.....	61
5.3.2 Hodnocení prostorové autokorelace .....	63
5.3.3 Prostové analýzy s použitím renderingu .....	65
5.4 Shrnutí.....	66
<b>6. VLASTNÍ VÝZKUM .....</b>	<b>69</b>
6.1 Dotazníkové šetření .....	69
<b>6. ZÁVĚR .....</b>	<b>82</b>
<b>7. SUMMARY .....</b>	<b>84</b>
<b>8. SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY.....</b>	<b>86</b>
<b>SEZNAM OBRÁZKŮ, GRAFŮ A TABULEK</b>	
<b>SEZNAM PŘÍLOH A PŘÍLOHY</b>	

# 1. ÚVOD

Doprava je charakterizovaná jako činnost spjatá s cílevědomým přemísťováním osob a hmotných předmětů v nejrůznějších objemových, časových a prostorových souvislostech za použití různých dopravních prostředků a technologií. Zatímco dříve sloužila doprava lidem pouze k překonávání vzdáleností, je dnes hybnou silou života společnosti, umožňuje poznávat svět, je jedním z určujících faktorů ekonomického a sociálního rozvoje.

Doprava byla vždy jednou ze základních potřeb společnosti od samých počátků civilizačního rozvoje. Rozvoj hospodářství, zejména ve 20. století, soustavně zvyšoval úlohu dopravy. Stále vzrůstající přepravní požadavky byly umocněny také větším objemem mezinárodního obchodu a to i v relacích mezi kontinenty. To vše klade stále větší nároky na přepravu zboží a osob, vznikaly proto nové druhy dopravy a zvyšovala se rychlost i kvalita přepravních služeb. Dvacáté století je ve znamení rozšiřování dopravních systémů, zvyšování přepravních rychlostí a zavádění nových způsobů pohonu (Zelený, 2004).

Důležitým pojmem v oblasti dopravy je i 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 (Čermák, 2005)

Geografické informační systémy - GIS se staly v poslední době jednou z nejpoužívanějších metod pro získání, analyzování a vizualizaci ucelených informací o zkoumané problematice. Proto jsem se rozhodla touto metodou analyzovat dopravní dostupnost ve Středočeském kraji.



## 2. LITERÁRNÍ REŠERŠE

### 2.1 Doprava

Doprava je nedílnou součástí dějin lidstva od jejich samotného počátku (Mirvald, 1999). Ve všech etapách vývoje lidské společnosti patřila k základním potřebám, neboť jednotlivé krajiny světa mají rozdílný potenciál. Znamená to, že lidé nenacházejí ve svém bezprostředním okolí všechno to, co potřebují ke svému životu. Jsou tak nuceni přemísťovat hmotné statky a sami sebe. Doprava je tedy výsledkem cílevědomé činnosti obyvatel naší planety. Zahrnuje pohyb dopravních prostředků po komunikacích a činnosti dopravních zařízení, jež se podílejí na uskutečňování přepravy nákladů a osob.

Doprava je obecně nejčastěji definovaná jako záměrné a organizované přemístění věcí a osob uskutečňované dopravními prostředky pro dopravních cestách. Někteří autoři považují dopravu za součást komunikace, což je činnost umožňující vzájemné spolupůsobení složek při přemístování lidí, zvířat, materiálů, produktů, zpráv, informací nebo i finančních prostředků. Komunikaci pak dělí na dvě základní odvětví: dopravu a spoje. Doprava zahrnuje veškerou činnost umožňující přemístování osob, zvířat a věcí; spoje zajišťují odesílání a přijímání zpráv a informací. Činnost obou odvětví se však úzce prolíná a není proto mezi nimi možné vést přesnou hranici (Brinke, 1999).

Doprava je jedním ze základních předpokladů rozvoje cestovního ruchu. Překlenuje prostorové rozdíly mezi místem bydliště občana a místem cestovního ruchu, přivádí účastníka k objektům a zařízením cestovního ruchu a vytváří tak možnosti spotřeby v cestovním ruchu. Vztah dopravy a cestovního ruchu je však vztahem oboustranným, protože rozvoj jednotlivých forem a druhů cestovního ruchu vyvolává vznik nových forem dopravy, rekonstrukci existující a výstavbou nové dopravní sítě, výrobu dopravních prostředků respektujících požadavky cestujících a tedy i účastníků cestovního ruchu (Orieška, 1999).

Doprava podle Eislera (2005) plní několik funkcí. Kromě své dominující funkce, která spočívá v přemístování zboží a osob, má doprava jako součást infrastruktury další funkce. K nim patří např. funkce: stimulační (investice do dopravní infrastruktury iniciují oživení ekonomiky), sociálně stabilizační (před racionalizací dopravní soustavy je dáována přednost zachování sociálního smíru, neboť doprava má značnou sociálně politickou dimenzi, poruchy v dopravním systému významně porušují stabilitu i vývoj celé ekonomiky a společnosti), substituční (doprava je využívána k substituci činnosti, např. v nákladní dopravě práce v režimu JIT substituuje skladování, v osobní dopravě lze regulovat soustředování obyvatel do měst apod.). Lze uvést další významné substituční funkce. Doprava se využívá k ovlivňování struktury spotřeby i její velikosti, např. v souvislosti s nabídkou dalších služeb – zájezdy, rekreace. Současná komunikační technika naopak záporně ovlivňuje (jakožto substitut) dopravu, komplementární, která je převážně její dominantní funkcí.

### **2.1.1 Pojmy týkající se dopravy**

*Dopravní cesta* (Brinke, 1999) se definuje jako pás speciálně upraveného terénu spojující dva koncové body, na němž se uskutečňuje doprava. Dopravními cestami jsou stezky, silnice, železniční tratě, vnitrozemské vodní cesty.

Tato část terénu bývá obvykle tomuto účelu uzpůsobena, tzn. upravena a technicky vybavena. V tomto pojetí tedy dopravní cesta náleží do tzv. technické infrastruktury (Zelený, 1994).

*Dopravní (komunikační) body* jsou místa ležící na dopravních cestách (komunikacích), v nichž se v nákladní dopravě uskutečňuje nakládka, vykládka či překládka zboží a v osobní dopravě nástup cestujících do dopravních prostředků, výstup z nich a přestup z jednoho prostředku do druhého (Brinke, 1999).

*Dopravním uzlem* nazýváme takový dopravní bod, v němž se sbíhají nejméně tři komunikace např. železniční uzel, silniční uzel, letecký uzel, dopravní uzel rozumí se více druhů dopravy (Brinke, 1999).

Soustava vzájemně propojených dopravních cest a uzlů vytváří *dopravní síť*, kterou můžeme rozlišovat podle různých hledisek (Zelený, 1994):

a) podle šíře záběru

- síť v širším významu, která zahrnuje všechny komunikace a uzly na určitém území (např. region, oblast, stát)
- síť v užším významu, která zahrnuje pouze síť s pravidelnou dopravou

b) obecně síť členíme na dvě skupiny

- síť složené z komunikací a uzlů stejného druhu (železniční, silniční, letecké atd.)
- síť tvořené komunikacemi a uzly různého druhu

c) podle druhu dopravy

- nákladní
- osobní

Prostorovou strukturu dopravních sítí lze zkoumat podle čtyř základních strukturně morfologických znaků: deviatility, hustoty, konektivity a hierarchie.

*Komunikace* je výraz, jímž se v užším smyslu rozumí dopravní cesty včetně pevných zařízení (například nádraží), toto pojetí se uplatňuje především v silničním hospodářství (event. v dopravní kartografii). Pojem komunikace lze rovněž chápat jako veškeré dopravní cesty včetně spojů telekomunikačních (Zelený, 1994).

*Dopravní komunikační linka* obvykle označuje dopravní (komunikační) spojení, které s uskutečňuje konkrétním dopravním prostředkem (druhem spojení) mezi dvěma či více místy, v jednom či obou směrech, pravidelně, většinou podle stanoveného časového řádu, na existující dopravní cestě (trase) (Brinke, 1999).

*Pravidelná doprava* se provádí podle vyhlášeného jízdního řádu za předem stanovených přepravních podmínek.

*Nepravidelná doprava* není provozována podle vyhlášeného jízdního řádu, je to doprava podle požadavků zákazníka (smluvní) (Eisler, 2005).

*Dopravní prostředky* tvoří soubor pohyblivých zařízení (lodí, letadel, automobilů, vlaků apod.), jimiž se uskutečňuje přeprava. Z hlediska prostředí se dělí na pozemní, vodní a vzdušné, z hlediska funkce na nákladní a osobní.

*Dopravní zařízení* představuje technické objekty sloužící dopravě a spojujím např. letiště, nádraží, přístavy, ale též radiové a televizní vysílací stanice (Brinke, 1999).

*Dopravní zázemí* je území, kterému dopravní uzly a dopravní cesty poskytují potřebné dopravní služby. Za dopravní zázemí považujeme územní působnost železničních stanic, autobusových zastávek, letišť a přístavů. V nich nastupují a vystupují cestující a nakládají se i vykládají se náklady z jejich zázemí (Mirvald, 1999).

### **2.1.2 Druhy dopravy**

Základními složkami dopravy jsou dopravní prostředky (automobily, vlaky, lodě, letadla) dopravní cesty (silnice, železnice, námořní lísy aj.), dopravní infrastruktura (nádraží, benzinová čerpadla, letiště, přístavy). Tyto složky ve vztahu s prostředím, kde se realizuje doprava určují druhy dopravy (Mirvald, 1999).

Druhy dopravy podle Mirvalda (1999) jsou dány charakterem dopravních prostředků a prostředím, ve kterém se pohybují. Jednotlivé druhy dopravy lze zařadit do tří základních skupin: doprava pevninská, mořská a vzdušná. K pevninské dopravě náleží silniční a železniční doprava, vnitrozemská plavba, potrubní a městská hromadná doprava aj. netradiční druhy. Námořní doprava se realizuje na mořích a letecká doprava v atmosféře.

#### *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 (Hrala, Kašpar, Vitvarová, 1996).

Železniční doprava v cestovním ruchu (Orieška, 1999) zabezpečuje přepravu účastníků železničními osobními vozy. K jejím přednostem patří hromadný charakter, plynulost a bezpečnost. Železniční síť činí tuto přepravu málo závislou na přírodních vlivech, nemá na ni vliv denní či noční doba a je provozována ve všech ročních obdobích. Určitou nevýhodou je omezená dostupnost některých, zvláště horských oblastí a středisek cestovního ruchu.

Ve světovém dopravním systému se železnice uplatňuje více v přepravě nákladní a to na středních a velkých vzdálenostech. Výkony u železnice jsou vyšší než u automobilové přepravy (Šíp, 1997).

#### *Silniční (automobilová doprava)*

Automobilová doprava (Brinke, 1999) patří k nejmladším a nejrychleji se rozvíjejícím odvětvím dopravy. Díky svým přednostem – operativnosti a rychlosti – úspěšně konkuruje některým starším odvětvím dopravy, především železniční. Ve světovém dopravním systému zajišťuje přepravu nákladů a osob převážně na krátké vzdálenosti a má rozhodující podíl na objemu světové nákladní i osobní přepravy.

Automobilová doprava (Hrala, Kašpar, Vitvarová, 1996) se uplatňuje v přepravě nákladů a osob na krátké vzdálenosti: má vedoucí postavení v objemu nákladní a osobní dopravy. Zpravidla zabezpečuje hospodářské svazky v územně méně rozsáhlých oblastech při realizaci vnitrooblastní (vnitrostátní) dělby práce, ale vzhledem ke své mobilitě, se prosazuje i v mezinárodním měřítku.

Silniční dopravu v cestovním ruchu (Orieška, 1999) tvoří přeprava jeho účastníků silničními dopravními prostředky po pozemních komunikacích. Tyto dopravní prostředky se ve srovnání s ostatními druhy dopravních prostředků vyznačují poměrně malou kapacitou (autobus cca 40 – 45, případně více míst k sedění, osobní automobil 4 - 5 míst). Předností silniční dopravy jsou výhodná přepravní rychlost, vysoká pohotovost k přepravě a dostupnost míst a středisek cestovního ruchu.

#### *Letecká doprava*

Letecká doprava (Brinke, 1999) je nemladším a nejdynamičtějším odvětvím dopravy. Začala se rozvíjet až po první, ale zejména až po druhé světové válce. Ve světovém dopravním systému se uplatňuje především v přepravě osob na střední a velké vzdálenosti v kontinentálním a mezikontinentálním měřítku.

Letecká doprava (Hrala, Kašpar, Vitvarová, 1996) se uplatňuje především v přepravě osob na velké vzdálenosti hlavně v mezikontinentálním měřítku, prosazuje se stále více i v přepravě nákladů. Výhodou je rychlost a v případě přepravy nákladů úspora na obalech. S rozvojem letecké dopravy je spojen vznik „komplexů“, provozů

a služeb, zajišťujících její potřeby v obvodech velkých letišť, počtem zaměstnanců se rovnají velkým průmyslovým závodům. Letecká doprava podstatně snížila ekonomické vzdálenosti a zpřístupnila odlehlé oblasti bez sítě pevninských cest (např. kanadský sever, oblasti Sibíře nebo rovníkových pralesů). Upravená letadla se používají i pro jiné účely (geologickou prospekci, snímkování pro kartografické potřeby, v zemědělství a lesnictví, pro zdravotnické i jiné služby v odlehlých oblastech apod.).

Letecká doprava v cestovním ruchu (Orieška, 1999) představuje nejrychlejší způsob přepravy, který umožňuje rychlé spojení i mezi značně vzdálenými místy. Předností letecké dopravy je vysoká přepravní rychlost, pohodlí, kultura cestování. Výhody letecké dopravy se projevují jenom při přepravě na větší vzdálenosti. V případě bližších cílů se tato výhoda ztrácí z důvodu značné vzdálenosti letiště od center měst a středisek cestovního ruchu. Nevýhodou letecké dopravy jsou vysoké provozní náklady a z toho vyplývající vysoké ceny letenek (přepravného).

### *Vodní doprava*

Tato dopravní odvětví patří k tzv. starým druhům dopravy, prodělává v posledních desetiletích svou renesanci. Důvodem je její levnost, i když je pomalejší než ostatní odvětví pevninské dopravy. Většinou využívá přirozených dopravních cest, řek a jezer, často upravených, čímž je více než u některých jiných druhů dopravy její rozmístění ovlivněno přírodními podmínkami. Ve světovém dopravním systému nalézá uplatnění především v přepravě hromadných substrátů na střední a velké vzdálenosti, přičemž většina objemu i výkonu se realizuje v hospodářsky vyspělých zemích, v jejichž dopravním systému však mnohdy hraje podřadnou úlohu. Přeprava osob v globálním měřítku je jen okrajovou záležitostí a má určitý význam jen v rozvojových zemích, na něž připadají asi tři čtvrtiny přepravního výkonu všech ekonomicky vyspělých států rozvojových zemí. (Brinke, 1999).

Vodní doprava (Orieška, 1999) umožňuje přepravu účastníků cestovního ruchu dopravními prostředky (plavidly) po vodních cestách. Patří mezi nejstarší druhy dopravy používané k přepravě osob. Její význam z hlediska cestovního ruchu je určen zejména existencí vhodných vodních toků a ploch (řek, jezer, moří). Nejvíce rozvinutá

je proto v přímořských státech. V našich podmínkách má v cestovním ruchu jenom okrajový význam.

## **2.2 Geografické informační systémy**

### **2.2.1 Geografické informační systémy - GIS**

Zkratka GIS (Tollingerová, 1996) je odvozena z anglického Geographic Informatic System, do češtiny překládaného jako geografický informační systém či geoinformační systém.

GIS oproti klasickému informačnímu systému (IS - Information System) umožňuje doplnit základní informační údaje informací o jejich umístění na zemském povrchu. Tím je umožněno na klasické informace pohlížet zcela nově a využít je pro sledování změn v prostoru a v čase v závislosti na poloze. Takto lze sledovat nejen změny v životním prostředí, ale také provádět obchodní analýzy či plánovat rozvoj městských aglomerací.

Tento systém umožňuje ukládání a manipulaci s geografickými informacemi. Základní myšlenka je založena na dvou principech:

1. práce s prostorovými daty
2. schopnosti tato data analyzovat

Termínem prostorová data jsou označována polohově lokalizovaná data obsahující tematické informace vázané k údajům o poloze. Tato data existují například ve formě textu, grafů, map, družicových snímků a jsou uložena v různých informačních vrstvách.

Schopnost analyzovat data představující takové typy operací s prostorovými daty, které vytvářejí data nová, v původní databázi se nevyskytují. Základní operací je kombinace údajů různých informačních vrstev. Výběr kombinovaných informací se řídí vzorci a postupy sestavenými pro konkrétní situaci.

GIS umožňuje pořizovat, využívat a aktualizovat rozsáhlé databáze s tematicky různorodými prostorovými daty. Dovoluje analyzovat a kombinovat údaje obsažené v databázi, a tím určovat polohu, kvalitu, stav, vývoj či možné důsledky nejrůznějších modelových situací. Tyto rozsáhlé dovednosti jsou povětšinou vyjadřovány základními otázkami:

*Poloha: Co se nachází na ...?*

Dotaz se snaží zjistit, co se nachází na konkrétním místě. Polohu lze popsat mnoha různými způsoby, např. místopisným názvem, zeměpisnou šířkou a délkou, souřadnicemi X, Y, Z.

*Podmínka: Kde je to?*

Zodpovězení tohoto dotazu, již vyjadřuje prostorovou analýzu. Na základě zadání podmínky týkající se kvality či stavu je vyhledáno místo, které tuto podmínku splňuje.

*Trendy: Co se změnilo od ...?*

Dotaz v sobě zahrnuje oba předchozí dotazy a snaží se zjistit změny v dané oblasti v průběhu času.

*Modelování: Co když ...?*

Tento dotaz se pokládá při potřebě předpovědi důsledků (Tollingerová, 1996).

### **2.2.2 Data pro GIS**

Obecně to, co vkládáme do databází GISu a co pomocí GISu zpracováváme, bude dále označováno pojmem data. Výsledky zpracování těchto dat GISem budeme označovat pojmem informace. Přitom je nutné si uvědomit, že to, co jednou získáme jako nové informace, může být ihned použito jako vstupní data pro další analýzy.

Údaj (data) je obraz vlastností objektu, vhodně formalizovaný přenos, interpretací nebo zpracování prostřednictvím lidí nebo automatů... Informace je význam, který člověk přisuzuje údajům (datům).

Význam je datům přiřazován na základě znalostí, avšak na základě získaných informací zpřesňujeme své znalosti, respektive získáváme nové. Vztah znalostí a informací je proto dvojaký.

V souvislosti s daty se dnes hojně používá i pojem metadata. Definice tohoto pojmu je relativně jednoduchá.

Metadata jsou data, popisující obsah, reprezentaci, rozsah (prostorový i časový), prostorový referenční systém, kvalitu a administrativní, případně i obchodní aspekty využití digitálních dat. Jsou to tedy údaje, které potřebují k tomu, aby byla popisovaná data použita odpovídajícím způsobem, tj. předešlo se jejich chybnému využití.



Stejně jako se dnes hojně diskutuje pojem metadata, je jen otázkou času, kdy se začne diskutovat i o pojmech (ale samozřejmě nejen o pojmech) metainformace a metaznalosti. Tak jako metadata upřesňují možné použití data a tím i okruh a kvalitu informací, které mohou být z dat získány, tak metainformace budou blíže popisovat vlastní informace a umožní uživateli usoudit na možné znalosti o modelování prostředí, které může využitím těchto informací získat (Rapant, 2002).

### 2.2.3 ArcView GIS

ArcView je desktopový geografický informační systém, který je určen pro koncové uživatele, jimž umožní snadnou práci se všemi informacemi majícími nějaký vztah k mapě.

ArcView je komplexní systém pro přístup ke geografickým i tabulkovým datům; umožňuje jejich zobrazování, dotazy, výběry, analýzy a samozřejmě i prezentaci výsledků Vaší práce. Spojuje tradiční analytické prostředky pro práci s daty, jako jsou databáze, tabulkové procesory, obchodní grafika, s prostředky pro práci s mapou v jeden plně integrovaný systém.

ArcView lze používat jako samostatné pracoviště, nebo jako pracoviště využívající informace v síti v rámci celého oddělení či organizace ([www.tmapy.cz](http://www.tmapy.cz)).

Vybrané analytické nadstavby pro ArcView GIS:

#### *Spatial Analyst*

Spatial Analyst umožňuje vytvářet plnohodnotná rastrová data, provádět nad nimi dotazy a analýzy a využívat i nových možností zobrazování těchto dat. Rozšíření ArcView Spatial Analyst zahrnuje funkce jako je vytváření a správa rastrových dat, konverze vektorových témat na grid, analýzy povrchu, tvorby zón vzdáleností od prvků, určování blízkosti k prvkům, odvozování povrchu z hustoty prvků a analýzy dostupnosti místa, modelování terénu (sklon, orientace, vytváření vrstevnic, stínování svahů). Dále jsou možné dotazy v rámci více rastrových témat, lze provádět lokální a zonální analýzy, překlasifikování rastrů a řadu dalších funkcí.

### *Network Analyst*

Network Analyst umožňuje uživatelům řešit řadu problémů založených na geografických sítích, jako jsou uliční a silniční sítě, říční síť, inženýrské sítě, produktovody a podobně. Úlohy, které ArcView Network Analyst řeší, zahrnují např. nalezení nejefektivnějšího průjezdu městem, vygenerování itineráře, vyhledání nejbližšího zařízení k události (např. nehodě), nebo definování servisních či prodejních oblastí na základě cestovního času. Rozšíření ArcView Network Analyst tedy umožňuje především nacházet optimální cesty mezi skupinou bodů, nacházet nejbližší zařízení od události a provádět analýzy cestovního času.

### *Tracking Analyst*

ArcView Tracking Analyst je určen ke zpracování a zobrazení dat získávaných pomocí GPS. Toto rozšíření umožňuje sledování objektů v reálném čase i pozdější rekonstrukci pohybu objektu. Při monitorování pohybu lze využít Action Manager, který vysílá bezprostřední varování při vstupu objektu do vymezeného území nebo při překročení definované hranice. Data lze získávat připojením GPS přes paralelní port nebo pomocí TCP/IP. Tento produkt nalezne své uplatnění například v řízení dopravy, jako je sledování vozidel, v záchranných systémech nebo ve firmách zabývajících se obchodními a zasilatelskými službami ([www.tmapy.cz](http://www.tmapy.cz)).

## **2.3 Dopravní dostupnost**

### **2.3.1 Dopravní dostupnost**

Dopravní dostupnost (akcesibilita) podle Mirvalda (1994) vyjadřuje vzájemnou dosažitelnost dopravních uzlů na základě vzdálenosti, času a frekvence:

- *Vzdálenostní dostupnost* - vyjadřuje se vzájemnou vzdáleností v kilometrech z každého uzlu do ostatních.
- *Časová dostupnost* - vyjadřuje se časem potřebným k vzájemnému dosažení uzlů v minutách nebo hodinách.
- *Frekvenční dostupnost* - stanovuje se na základě počtu dopravních spojů hromadné dopravy za den.

Pojem dostupnosti území 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 (Čermák, 2005).

### 2.3.2 Dopravní síť

Dopravní síť (Mirvald, 1994) zaznamenává proměny v její hustotě, v odchylkách od přímého směru a v intenzitě spojitosti dopravních uzlů dopravními cestami.

Dopravní cesty, až na krátké úseky, nevedou přímo, ale obvykle se odchyľují od ortodromy. Tato vlastnost dopravních cest je nazývána nepřímocí (devialitou).

Vypočítává se jako poměr mezi skutečnou vzdáleností dopravní cesty a přímou vzdáleností.

$$D = l_k/l_p$$

$l_k$  - skutečná vzdálenost

$l_p$  - přímá vzdálenost

### 2.3.3 Hustota dopravní sítě

Hustotu dopravní sítě (Mirvald, 1994) lze vyjádřit v určitém regionu průměrným ukazatelem, který však nevyjadřuje situaci na celém sledovaném území. Dalším problémem při určování hustoty dopravní sítě je odlišná kvalita komunikace. Proto je třeba při stanovení hustoty brát v úvahu dopravní cesty přibližně stejné úrovně, například silnice se zpevněným povrchem či železnice s normálním a širokým rozchodem.

Hustota dopravní sítě podle Mirvalda (1994) se vypočítá jako poměr délky dopravní sítě a počtu obyvatel, popřípadě jako poměr délky dopravní sítě a rozlohy území.

$$H = l/p$$

$$H=l/s$$

$l$  - délka dopravní sítě

$p$  - počet obyvatel na 10 000

$s$  - rozloha území v 100 km<sup>2</sup>

Pokud nemůžeme zjistit délku dopravní sítě, dá se provést výpočet na základě počtu křižovatek dopravních cest.

$$H = k/s$$

k - počet křižovatek dopravních cest

### **2.3.4 Spojitost dopravní sítě**

Dopravní uzly jsou mezi sebou propojeny dopravními cestami. Intenzitu tohoto vzájemného propojení dopravních uzlů nazýváme spojitost (konektivita) dopravní sítě.

Spojitosť dle Mirvalda (1994) můžeme určovat na základě dvou hledisek:

a - ve vztahu k ostatním uzlům

b- ve vztahu k určitému území

## **2.4 Hodnocení dopravní dostupnosti pomocí metod prostorové analýzy**

### **2.4.1 Prostorové analýzy**

Prostorové analýzy jsou souborem technik pro analýzu a modelování lokalizovaných objektů, kde výsledky analýz závisí na prostorovém uspořádání těchto objektů a jejich vlastností.

Cíle prostorových analýz se značně liší podle oblasti aplikací a je obtížné nalézt univerzální rozdělení.

Při obecnějším vymezení cílů prostorových analýz můžeme rozlišit následující cíle:

1. Popis objektů resp. událostí ve sledovaném prostoru (včetně popisu jejich uspořádání - tj. textury). Zahrnuje odvození statistických charakteristik pozorované textury geoprvků (bodů, linií či areálů) a jejich srovnání; dále testování, zda je pozorovaná distribuce významně odlišná od určité hypotetické textury (což je významné pro následující interpretaci procesů); zkoušení prostorových

vztahů a vazeb mezi entitami, ale i běžný popis vývoje pole např. výpočet hodnoty v neznámých místech (interpolace).

2. Zajímá nás, proč jsou určité fenomény více seskupeny v některých místech, zda to není jen vliv náhody, jak lze porovnat texturu v různých oblastech, jak lze takový rozdíl kvantifikovat, zda dochází ke změnám v čase.
3. Někteří autoři kritizují tento cíl, protože většina analýz končí u popisu a už se nezabývá vysvětlením procesů, které vedly k pozorovanému uspořádání. Navíc málokdy v přírodě odpovídá vzorek teoretickému modelu.
4. Zde však nečekáme, že situaci bude přesně vystihovat teoretická distribuce, popis nám ale slouží k nalezení klíčových faktorů, které vedou ke vzniku určitého uspořádání.
5. Výběr určitého místa na základě splnění jisté sady podmínek (či obecněji podle jistého rozhodovacího schématu) nebo zkoumání míry splnění daných podmínek v určitém místě nebo území.
6. Interpretace procesů, které vedly k pozorovanému stavu uspořádání objektů či událostí ve sledovaném prostoru (systematický průzkum), např. interpretace vzniku pozorovaného uspořádání bodů, vysvětlení vývoje území v čase (jak střední hodnoty, tak variability).
7. Optimalizace uspořádání objektů/jevů ve sledovaném prostoru např. na lokalizační a alokační úlohy, volba způsobu distribuce toků (rozmístění zaměstnaných, dětí do škol, zboží), ale také např. návrh vhodného systému vzorkování.
8. Zlepšení schopnosti předpovídat a kontrolovat objekty či události ve sledovaném prostoru (využití prediktivních modelů).
9. Redukce původního množství dat do menší, úspornější a přehlednější sady dat. Provádíme např. generalizaci původních dat pro lepší popis sledovaného jevu nebo jen za účelem snadnější manipulace.
10. Uvedený přehled cílů prostorových analýz jistě není a ani nemůže být úplný, protože s rozvojem geoinformačních technologií se nacházejí nové formy uplatnění prostorových analýz a s tím i nové cíle (Horák, 2002).

### 2.4.2 Vztah GIS a prostorové analýzy

Geografické informační systémy dosáhly v poslední době značného rozšíření a staly se základním nástrojem pro správu a zpracování prostorových dat i prostředníkem pro poskytování a využívání prostorových informací. Jedním z prioritních cílů vytvářených geografických informačních systémů (GIS) je podpora uživatelů při rozhodování, ke kterému využívají zprostředkování prostorových informací ve vhodné formě, často jako výsledek prostorových analýz ve smyslu společné analýzy geometrické a tématické (atributové) složky dat. Již Aronoff (1989) vyzdvihuje na GIS jako jejich nejcennější rys právě provádění prostorových analýz. Kořeny prostorových analýz leží v různých disciplínách, jejich další rozvoj a především úspěšná implementace je však již dnes pevně spojována s GIS.

V těchto systémech bývá k dispozici dobrá sada nástrojů pro realizaci řady metod používaných v prostorových analýzách (výběry na základě dotazování, logické operace prováděné na základě atributů geoprvků, překryvné operace, měření vzdálenosti a spojitosti, charakteristiky okolí).

Významný pokrok také přinesly GIS v oblasti vizualizace jak získaných dat tak i výsledků zpracování. Nástroje počítačové grafiky značně usnadnily některé nejběžnější typy výstupů, především tvorbu statistických map. Rovněž se začínají rozšiřovat i netradiční způsoby vizualizace dat (Horák, 2002).

### 2.4.3 Způsoby hodnocení dopravní dostupnosti

Dostupnost je chápána jako geografický pojem, geografická charakteristika objektu. Stanovuje se na základě vzdálenostních charakteristik v rámci bodové nebo liniové struktury.

Míry dostupnosti dovolují popisovat dostupnost geografických objektů a uplatňují se především v socioekonomické geografii.

Míry dostupnosti můžeme podle použitých jednotek dělit na:

1. **Metrické** – metrické míry dostupnosti lze dělit na míry přímé (vzdušná, euklidovská) dostupnosti a míry reálné (cestní) dostupnosti

*Míra přímé dostupnosti* – u přímé míry dostupnosti není potřeba konstrukce grafu. K výpočtu se používají pouze euklidovské vzdálenosti, takže ji snadno zjistíme ze souřadnic zkoumaných míst.

$$D_i^P = \sum_j d_{ij}^V, \text{ kde}$$

$D_i^P$  – míra přímé dostupnosti v místě  $i$

$d_{ij}^V$  – euklidovská vzdálenost mezi místy  $i$  a  $j$

$j$  – index cíle

*Míra cestní dostupnosti* – pro výpočet míry cestní dostupnosti se využívá vzdálenosti po trase přesunu, tedy délky cest v grafu. Cestní vzdálenost se stanovuje zpravidla na základě určitého modelu dopravní sítě, jehož přesnost je závislá na měřítku a úrovni generalizace. Zjišťuje se součtem minimálních hodnot minimálních cest z uzlu do cílových uzlů. Takový výpočet je zatížen jistou chybou, proto je vhodnější označení „cestní vzdálenost“ na místo „skutečná vzdálenost“.

$$D_i^C = \sum_j d_{ij}^C, \text{ kde}$$

$D_i^C$  – míra cestní dostupnosti v místě  $i$

$d_{ij}^C$  – délka nejkratší cesty z místa  $i$  do místa  $j$

$j$  – index cíle

2. **Topologické** – pro určení topologické dostupnosti se využívá teorie grafů. Mezi topologické míry dostupnosti lze zařadit přímou a nepřímou topologickou dostupnost.

*Přímá topologická dostupnost* – vyjadřuje celkový počet sousedních uzlů v grafu. Místo (uzel) s nejvyšším počtem sousedů má nejlepší přímou topologickou dostupnost.

$$D_i^U = \sum_j l_{ij}, \text{ kde}$$

$D_i^U$  – míra přímé topologické dostupnosti v místě  $i$

$l_{ij}$  – indikátor sousedství uzlu  $j$  vzhledem k uzlu  $i$

nabývá hodnoty 1 v případě existence sousedství, jinak 0

$j$  – index cíle

*Nepřímá topologická dostupnost* – u nepřímé topologické dostupnosti jsou vzdálenosti mezi uzly vyjadřovány počtem hran na nejkratší cestě mezi nimi. Nejlepší nepřímou topologickou dostupnost bude mít uzel s nejmenší hodnotou ukazatele, podle teorie grafů se jedná o střed grafu, tedy o uzel s minimální excentricitou. Pokud každý z uzlů představuje konečnou stanici dopravního prostředku, můžeme porovnávat dostupnost uzlů z hlediska minimálního počtu přesedání potřebného k cestování

do ostatních uzlů sítě.  $D_i^H = \sum_j d_{ij}^h$ , kde,

$D_i^H$  – míra nepřímé topologické dostupnosti v místě  $i$

$d_{ij}^h$  – počet hran na nejkratší cestě mezi místy  $i$  a  $j$

$j$  – index cíle

3. **Časové** – mezi časové míry patří především časová dostupnost, která vyjadřuje celkovou dobu cestování ze zkoumaného zdroje do všech cílů hvězdicovým způsobem. Nejlepší časovou dostupnost má potom místo s nejmenší hodnotou časové dostupnosti.

$$D_i^t = \sum_j t_{ij}, \text{ kde}$$

$D_i^t$  – míra časové dostupnosti v místě  $i$

$t_{ij}$  – doba nejkratšího přesunu z místa  $i$  do místa  $j$

$j$  – index cíle

4. **Nákladové (cenové)** – cenové míry dostupnosti jsou založeny na ceně dopravy, v případě individuální dopravy na nákladech dopravy. U veřejné hromadné dopravy se sleduje cena placená za přepravu mezi jednotlivými místy (zpravidla základní jízdné bez různých slev). V některých případech se vybírá dopravní prostředek,



v jiných měřeních se povoluje přestupovat mezi prostředky. Více variant nabízí sledování individuální dopravy, kde vedle výběru dopravního prostředku je sledována jen spotřeba pohonné látky (přepočtená na cenu) nebo se zahrnuje i amortizace vozidla.

$$D_i^F = \sum_j c_{ij}, \text{ kde}$$

$D_i^F$  – míra cenové dostupnosti v místě  $i$

$c_{ij}$  – cena nejlevnější přepravy z místa  $i$  do místa  $j$

$j$  – index cíle

5. **Ostatní** – mezi ostatní míry dostupnosti můžeme zařadit např. fyziologický index únavnosti, který zahrnuje informaci o délce pěších cest k dopravnímu prostředku a hodnotí i jakost přepravy – její únavnost (Horák, 2002).

#### 2.4.4 Vážená časová dostupnost

$$V_{cd} = \frac{\sum_{i=1}^n \frac{d_i}{t_i}}{\frac{d_i}{t_i}} * 100$$

$V_{cd}$  - vážená časová dostupnost obce

$d_i$  - vzdálenost obce od okresního města

$t_i$  - časová dostupnost okresního města

$n$  - počet obcí v okrese

Obce, které vykazují hodnoty  $V_{cd}$  nižší než 100 % reprezentují nadprůměrnou časovou dostupnost a jejich vzdálenost je v time-space mapách redukována na vzdálenost odpovídající hodnotě vážené časové dostupnosti (dochází k časoprostorové konvergenci). Obce s hodnotou nad 100 % mají podprůměrnou

časovou dostupnost a jejich vzdálenost je prodloužena (dochází k časoprostorové divergenci) (Kraft, Vančura, 2008).

#### 2.4.5 Hot spots analýza

Cílem Hot Spot Analýzy je identifikovat shluky prvků s podobnými hodnotami sledovaného ukazatele (obce). Hot Spot Analýza v programu ArcGIS počítá hodnoty tzv. Getis-Ord statistiky pro každý prvek v datovém souboru. Výsledné Z-score nám řekne, který prostorový shluk nabývá vysokých nebo nízkých hodnot. Tento nástroj pracuje v kontextu sousedících prvků. Prvek s vysokou hodnotou může být zajímavý, ale nemusí být statisticky významný. Statisticky významný je takový prvek, který je obklopen dalšími prvky se stejnými hodnotami (www.esri.com).

Getis-Ord lokální statistika je dána vztahem:

$$G_i^* = \frac{\sum_{j=1}^n w_{i,j} x_j - \bar{X} \sum_{j=1}^n w_{i,j}}{S \sqrt{\left[ \frac{n \sum_{j=1}^n w_{i,j}^2 - \left( \sum_{j=1}^n w_{i,j} \right)^2}{n-1} \right]}}$$

$$\bar{X} = \frac{\sum_{j=1}^n x_j}{n}$$

$$S = \sqrt{\frac{\sum_{j=1}^n x_j^2}{n} - (\bar{X})^2}$$

$x_j$  - hodnota atributu pro prvek  $j$ ,

$w_{i,j}$  - prostorová váha mezi prvky  $i$  a  $j$ ,

$n$  - je roven celkovému počtu prvků

Při interpretaci Getis-Ord statistiky je používána její standardizovaná hodnota - z-score, proto žádné další výpočty nejsou třeba (www.esri.com).

#### 2.4.6 Hodnocení prostorové autokorelace

Tento nástroj prostorové autokorelace je založen jak na charakterizování umístění, tak na vlastnostech hodnot současně. Vyhodnocuje zda hodnocené znaky tvoří shluky rozptýleně nebo náhodně. Moranem  $I$  se vypočítá hodnota indexu, Z-score a p-value. Obecně platí, že hodnota indexu v blízkosti +1.0 označuje seskupení, zatímco hodnota indexu -1,0 označuje disperze. Globální varianty hodnocení prostorové

autokorelace se vypočítají ze všech hodnot sledovaného souboru, zatímco lokální pro každou jednotkou pouze z hodnot určitého předem definovaného okolí (množiny sousedních jednotek). Lokální statistiky tedy lépe vystihují prostorovou variabilitu sledovaného ukazatele (www.esri.com).

*Lokální statistika- Lokální Moranovo I*

$$I_i = \frac{x_i - \bar{X}}{S_i^2} \sum_{j=1, j \neq i}^n w_{i,j} (x_j - \bar{X}) \quad S_i^2 = \frac{\sum_{j=1, j \neq i}^n w_{ij}}{n - 1} - \bar{X}^2$$

$\bar{X}$  - průměr atributů

$x_i$  - hodnota atributu pro prvek  $i$ ,

$w_{i,j}$  - prostorová váha mezi prvky  $i$  a  $j$ ,

$n$  - je roven celkovému počtu prvků

Z-Score pro tuto statistiku je:

$$z_{I_i} = \frac{I_i - E[I_i]}{\sqrt{V[I_i]}} \quad , \text{ kde:}$$

$$E[I_i] = - \frac{\sum_{j=1, j \neq i}^n w_{ij}}{n - 1}$$

$$V[I_i] = E[I_i^2] - E[I_i]^2$$

## 2.4.7 Použití Renderingu

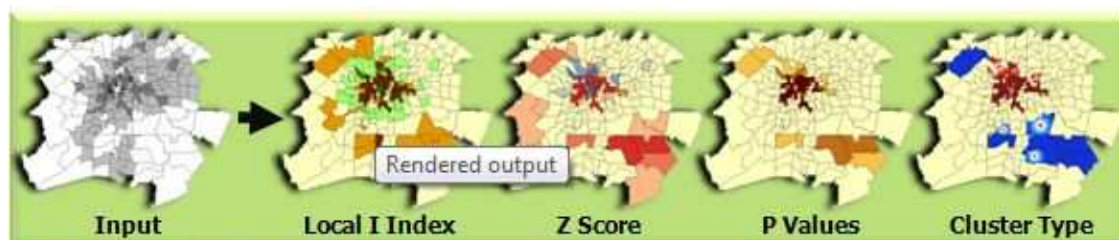
Rendering je interpretace hodnot – SW odliší shluky nízkých hodnot, vysokých hodnot a odlehle hodnoty, které se významně liší.

### *Z-score rendering*

Z-Renderer vytváří vrstvu hodnot z-score, barevně odlišující shluky různých hodnot, které lze interpretovat např. takto:

- Z-scores ve vzdálenosti větší než  $-2$  směrodatné odchyly jsou zvýrazněny tmavě modře – shluky velmi nízkých hodnot
- Z-scores mezi  $-2$  a  $-1$  směrodatné odchyly jsou zvýrazněny světle modře. – shluky nízkých hodnot
- Z-scores mezi  $-1$  a  $+1$  směrodatné odchyly jsou zvýrazněny žlutou barvou.
- Z-scores mezi  $1$  a  $2$  směrodatné odchyly jsou zvýrazněny růžovou barvou. – shluky vysokých hodnot
- Z-scores ve vzdálenosti nad  $2$  směrodatné odchyly jsou zvýrazněny červenou barvou – shluky velmi vysokých hodnot(www.esri.com)

Ukázka:



*Rendered Local Moran's I Output*

Zdroj:[http://webhelp.esri.com/arcgisdesktop/9.2/index.cfm?TopicName=Cluster\\_and\\_Outlier\\_Analysis%3A\\_Anselin\\_Local\\_Moran's\\_I\\_\(Spatial\\_Statistics\)](http://webhelp.esri.com/arcgisdesktop/9.2/index.cfm?TopicName=Cluster_and_Outlier_Analysis%3A_Anselin_Local_Moran's_I_(Spatial_Statistics))

### 3. CÍLE A METODIKA PRÁCE

*Cílem* diplomové práce je zjištění a zhodnocení dopravní dostupnosti ve Středočeském kraji využitím klasických metod a metod prostorové analýzy.

Pro tento účel byly zvoleny následující *pracovní hypotézy*, jejichž pravdivost na základě zhodnocení situace a dotazníkového šetření bude potvrzena nebo vyvrácena.

#### **Pracovní hypotézy:**

- 1. Dopravní dostupnost ve Středních Čechách je na dobré úrovni.**
- 2. Nej hustší silniční síť má okres Kolín.**
- 3. Minimálně 60% obyvatel je spokojeno s dopravní dostupností ve Středočeském kraji.**

#### *Metodický postup*

První část diplomové práce je zaměřená na definování dopravy, základních pojmů v dopravě a na jednotlivé druhy dopravy. Dále jsou zde definovány geografické informační systémy, druhy dopravní dostupnosti a prostorové analýzy.

Druhá část je zaměřena na hodnocení dopravní dostupnosti nejdříve klasickými metodami. Dle vzorců uvedených v literární rešerši bude stanovena devialita a spojitost dopravní sítě, hustota silniční a železniční sítě ve Středočeském kraji.

V další části bude využito metod prostorové analýzy. V literární rešerši je uvedeno mnoho dalších způsobů zjišťování dopravní dostupnosti. Dle dostupnosti dat byla pro tuto diplomovou práci zvolena tato metodika: nejdříve bude hodnocena dopravní dostupnost na základě tří ukazatelů:

#### **1. Ukazatel vzdálenostní dostupnosti** (sestavěný na základě vzdálenostní dostupnosti)

0 - 12 km - obce s výbornou vzdálenostní dostupností okresního města

- 4 body

13 - 19 km - obce s velmi dobrou vzdálenostní dostupností okresního města

- 3 body

20 - 26 km - obce s dobrou vzdálenostní dostupností okresního města

- 2 body

27 a více km - obce s nedostačující vzdálenostní dostupností okresního města

- 1 bod

Celkový počet dílčích bodů v této kategorii je 450. Na základě počtu získaných bodů bude sestaven ukazatel vzdálenostní dostupnosti v jednotlivých okresech takto:

*400 - 301 bodů* - okres s výbornou vzdálenostní dostupností

- **4 body** (započítaných do celkových výsledků)

*300 - 201 bodů* - okres s velmi dobrou vzdálenostní dostupností

- **3 body** (započítaných do celkových výsledků)

*200 - 101 bodů* - okres s dobrou (průměrnou) vzdálenostní dostupností

- **2 body** (započítaných do celkových výsledků)

*100 - 0 bodů* - okres s nedostačující vzdálenostní dostupností

- **1 bod** (započítaný do celkových výsledků)

**2. Ukazatel časové dostupnosti** (sestavěný na základě časové dostupnosti), podle výsledků budou jednotlivé obce v okrese rozděleny do čtyř kategorií:

0 - 13 min. - obce s výbornou časovou dostupností okresního města

- 4 body

14 - 19 min. - obce s velmi dobrou časovou dostupností okresního města

- 3 body

20 - 25 min. - obce s dobrou časovou dostupností okresního města

- 2 body

26 a více min. - obce s nedostačující časovou dostupností okresního města

- 1 bod

Celkový počet dílčích bodů v této kategorii je 450. Na základě počtu získaných bodů bude sestaven ukazatel časové dostupnosti v jednotlivých okresech takto:

*400 - 301 bodů* - okres s výbornou časovou dostupností

**4 body** (započítaných do celkových výsledků)

*300 - 201 bodů* - okres s velmi dobrou časovou dostupností

**3 body** (započítaných do celkových výsledků)

200 - 101 bodů - okres s dobrou (průměrnou) časovou dostupností

**2 body** (započítaných do celkových výsledků)

100 - 0 bodů - okres s nedostačující časovou dostupností -

**1 bod** (započítaný do celkových výsledků)

**3. Ukazatel dostupnosti veřejnou hromadnou dopravou** (sestavený na základě množství spojů veřejné hromadné dopravy za jeden pracovní den z jednotlivých obcí v rámci okresu do okresního města)

2 kategorie:

a) celkový počet spojů do okresního města

0 - 12 spojů/den - **1 bod**

13 - 20 spojů/den - **2 body**

21 - 33 spojů/den - **3 body**

34 a více spojů/den - **4 body**

b) počet přímých spojů do okresního města

0 - 1 spojů/ den - **1 bod**

2 - 9 spojů/den - **2 body**

10 - 22 spojů/den - **3 body**

23 a více spojů/den - **4 body**

Celkový počet dílčích bodů je v této kategorii 900 bodů. Výsledný ukazatel dostupnosti veřejnou dopravou vypadá takto:

650 - 491 bodů - okres s výbornou dostupností veřejnou hromadnou dopravou

**4 body** (započítaných do celkových výsledků)

490 - 331 bodů - okres s velmi dobrou dostupností veřejnou hromadnou dopravou

**3 body** (započítaných do celkových výsledků)

330 - 171 body - okres s dobrou dostupností veřejnou hromadnou dopravou

**2 body** (započítaných do celkových výsledků)

170 - 0 body - okres s nedostačující dostupností veřejnou hromadnou dopravou

**1 bod** (započítaný do celkových výsledků)

Následně bude vypočítána vážená časová dostupnost v jednotlivých obcích a okresech Středočeského kraje dle vzorce uvedeného v literární rešerši.

Výsledky jednotlivých ukazatelů budou sečteny a sestaven žebříček okresů s nejlepšími výsledky až po okres s nejmenším počtem bodů.

Dále bude hodnocena dopravní dostupnost pomocí metod prostorové analýzy. Bude zde zejména využita Hot spots analýza a lokální Moranovo I.

Poslední část diplomové práce obsahuje dotazníkové šetření pomocí elektronického dotazníku, které je zaměřeno na zhodnocení dopravy a dopravní situace na území Středočeského kraje.

Práce by měla vedle komplexního zhodnocení stávající destinace vyústit i v případná doporučení pro zlepšení dopravní dostupnosti ve Středočeském kraji.

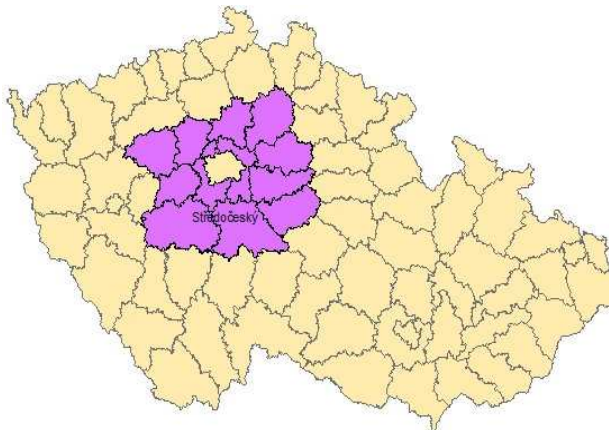


## 4. CHRAKTERISTIKA ZKOUMANÉHO ÚZEMÍ

### 4.1 Středočeský kraj

Středočeský kraj leží uprostřed Čech. Velikostí, počtem obcí i obyvatel patří

Obrázek 1: Vymezení zkoumaného území



Zdroj: Vlastní zpracování v program ArcGIS 9.2.

mezi největší kraje České republiky. Jeho rozloha (11 015 km<sup>2</sup>) zabírá téměř 14 % území ČR a je přibližně 1,9 krát větší než je průměrná rozloha kraje v České republice. Kraj zcela obklopuje hlavní město Prahu a sousedí téměř se všemi českými kraji kromě Karlovarského a moravských krajů. Územně náleží k Českému masivu,

ktej je jednou z nejstarších částí evropské pevniny. Jeho reliéf je poměrně málo členitý. Sever a východ je rovinný, na jihu a jihozápadě převládají vrchoviny. Nejvyšším bodem území je vrchol brdských hřebenů Tok (864 m n. m.) v okrese Příbram, nejnižším bodem je řečiště Labe (153 m n. m.) v okrese Mělník.

K 1. 1. 2003, kdy nabyla platnosti reforma státní správy, byly zrušeny okresní úřady, ne však okresy jako územní jednotky. Současně byly ustaveny územní obvody pověřených obcí II. stupně a správní obvody obcí s rozšířenou působností III. stupně. Ve Středočeském kraji se nachází 26 správních obvodů obcí s rozšířenou působností, svou velikostí velice rozdílných. Největším správním obvodem obce s rozšířenou působností je obvod Mladá Boleslav, do kterého spadá 98 obcí, naopak správní obvod Lysé nad Labem tvoří pouze 9 obcí.

Území kraje se dělí na 12 okresů s 10 okresními městy. Rozlohou je největší okres Příbram (15 % rozlohy kraje), nejmenším okresem je pak Praha-západ (5 % rozlohy kraje). V roce 2008 se na území kraje nacházelo 1 146 obcí. Největší počet obcí je soustředěn v okrese Příbram (121 obcí) a nejmenší počet obcí má okres Mělník (69 obcí). Statut města je přidělen 81 obcím ([www.czso.cz](http://www.czso.cz)).

Tabulka 1: Okresy ve Středních Čechách

Okres	Býv. SPZ	Rozloha (km <sup>2</sup> )	Poč. obyv. (31.3.2008)	Hustota zalidnění	Počet obcí
Benešov	BN	1.474,69	92.751	63	115
Beroun	BE	661,91	81.710	123	85
Kladno	KL	719,61	155.845	216	100
Kolín	KO	743,57	93.168	125	89
Kutná Hora	KH	916,93	74.573	81	88
Mělník	ME	701,08	98.148	140	69
Mladá Boleslav	MB	1.022,83	121.200	118	120
Nymburk	NB	850,07	89.130	105	87
Praha-východ	PH	754,91	128.850	171	110
Praha-západ	PZ	580,63	107.947	186	79
Příbram	PB	1.692,05	110.979	66	121
Rakovník	RA	896,3	53.844	60	83

Zdroj: [http://cs.wikipedia.org/wiki/St%C5%99edo%C4%8Desk%C3%BD\\_kraj](http://cs.wikipedia.org/wiki/St%C5%99edo%C4%8Desk%C3%BD_kraj)

K 31. 12. 2008 měl Středočeský kraj 1 230 691 obyvatel. Nejvíce lidnatým okresem Středočeského kraje je okres Kladno, ve kterém již počet obyvatel přesáhl 157 000. V okresech Mladá Boleslav, Praha-východ, Praha-západ, Mělník a Příbram žije přes 100 000 obyvatel. Naopak populačně nejmenším je okres Rakovník s necelými 55 000 obyvateli. Hustota zalidnění je nejvyšší v okresech Kladno, Praha-východ a Praha-západ, kde dosáhla hodnoty přes 175 obyvatel na km<sup>2</sup>. Všechny tyto okresy mají intenzivní sociálně – ekonomické vazby na Prahu a do jisté míry tvoří metropolitní zázemí hlavního města. Naopak nejnižší hustota zalidnění je v okresech Rakovník, Benešov a Příbram, kde hustota zalidnění nepřesahuje 70 obyvatel na km<sup>2</sup>. Kraj je charakteristický vysokým zastoupením obcí s počtem obyvatel do dvou tisíc (1 052 obcí), ve kterých žije 42 % obyvatel. Podíl městského obyvatelstva na celkovém počtu obyvatel kraje je 54,4 % a je nejnižší v celé České republice ([www.czso.cz](http://www.czso.cz)).

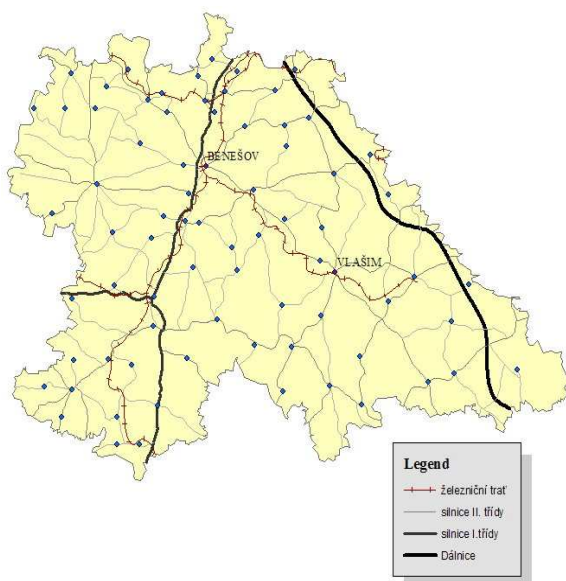
Středočeský kraj má kromě Prahy nejhustší, ale také nejpřetíženejší dopravní síť v republice. Přes území kraje vedou do hlavního města historicky radiálně uspořádané hlavní železniční i silniční tranzitní sítě. Své zastoupení v kraji má i vodní doprava. Jedinou vodní cestu v Česku pro vnitrostátní i mezinárodní přepravu představuje

v současné době Labsko-vltavská vodní cesta, přibližně 3/4 její délky procházejí územím kraje ([www.wikipedia.cz](http://www.wikipedia.cz)).

#### 4.1.1 Okres Benešov

Okres Benešov je druhým nejrozlehlejším okresem ve Středočeském kraji.

Obrázek 2: Okres Benešov



Zdroj: Vlastní zpracování v programu Arc.GIS 9.2.

Rozkládá se v jeho jihovýchodní části. Rozloha okresu je v současné době 1475 km<sup>2</sup> a má 93 446 obyvatel (k 31.12. 2008). Hustota zalidnění je po okrese Rakovník druhá nejnižší ve středních Čechách (62 obyvatel na 1 km<sup>2</sup>). V okrese se nachází 115 obcí, z toho 9 měst a 9 městysů.

V rámci kraje sousedí na západě s okresem Příbram, na severozápadě s okresem Praha-západ, na severu s okresy Praha-východ a Kolín a na severovýchodě

s okresem Kutná Hora. Dále pak sousedí na východě a jihovýchodě s okresy Havlíčkův Brod a Pelhřimov Kraje Vysočina a na jihu s okresem Tábor Jihočeského kraje

Od reformy veřejné správy z 1.1.2003 se okres člení na tři správní obvody obcí s rozšířenou působností: Benešov, Vlašim, Votice a pět správních obvodů obcí s pověřeným obecním úřadem: Benešov, Sázava, Týnec nad Sázavou, Vlašim a Votice ([www.wikipedia.cz](http://www.wikipedia.cz)).

Dopravní dostupnost je v regionu na velmi dobré úrovni. Dálnice D1 z Prahy do Brna s jedenácti sjezdy od Průhonic (6. km), až po Koberovice (81. km) je přímo turistickou tepnou regionu. Jihočeský kraje je propojen E 55, která začíná na D1 (Exit 21 Mirošovice) a vede až do Českých Budějovic. Přivlastní-li si ještě rychlostní komunikaci R4 z Prahy na Příbram, je region zleva, zprava a uprostřed, po stránce silnic velmi dobře zajištěn. Tyto komunikace jsou sice jen sporadicky navzájem propojeny

radiálně, např. trasy Votice - Příbram, nebo Benešov - Vlašim - Humpolec. Je zde však dostatečně hustá síť silnic 3. třídy, zatím v dobrém stavu.

Zajímavá je i železniční síť, ve které dominuje trať Praha - Tábor - České Budějovice. Ostatní tratě, z Benešova na Vlašim, Čerčany - Sázava, Praha - Dobříš, Beroun - Příbram - Březnice, Vrané n. Vl. - Mníšek p. Brdy a Olbramovice - Sedlčany jsou sice spíše historické, ale o to turisticky zajímavější.

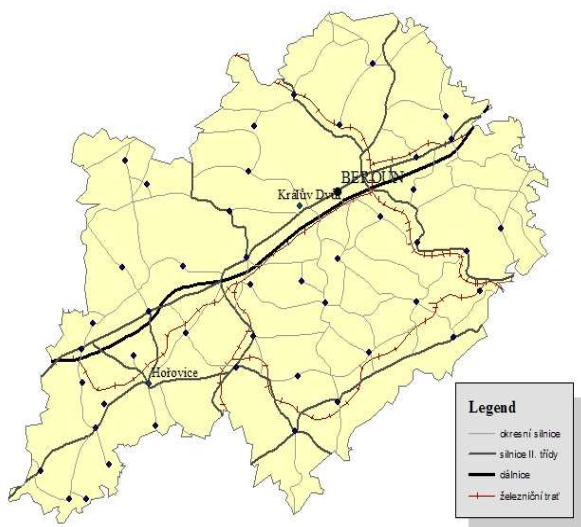
Třetím dopravním živlem je voda a té je v regionu také dost. Vltava a Sázava tento region doslova svírají z obou stran. I když smysluplná doprava je zde jen na Vltavě, po stránce turistické by se obě řeky mohly předhánět.

Co se týká letecké dopravy má region malé letiště v Nesvačilech, blízko Bystřice u Benešova, které má snad více vzletů přistání za jeden den než Praha Ruzyně. Dnes má již statut mezinárodního letiště. V každém případě tam mohou přistávat letadla ze zahraničí bez mezipřistání v Praze a mohou se nechat celně odbavit přímo v Nesvačilech ([www.bene.cz](http://www.bene.cz)).

#### 4.1.2 Okres Beroun

Rozloha okresu Beroun je 661,91 km<sup>2</sup> a má 82 941 (k 31.12.2008) obyvatel.

Obrázek 3: Okres Beroun



Zdroj: Vlastní zpracování v programu Arc.GIS 9.2.

Největším a zároveň okresním městem je Beroun. Nachází se zde celkem 85 obcí, z toho 6 měst a 4 městyse. Sousedí se středočeskými okresy Kladno, Rakovník, Praha- západ, Příbram a západočeským okresem Rokycany. Berounsko je rozděleno na dva správní obvody obcí s rozšířenou působností: Beroun a Hořovice ([www.wikipedia.cz](http://www.wikipedia.cz)).

Okresem prochází dálnice D5 Praha - Plzeň - Rozvadov, v úseku Vráž - Bavoryně zprovozněna v roce 1989. Z velké části je vedena po mostech nebo na náspu, čímž vytváří bariery

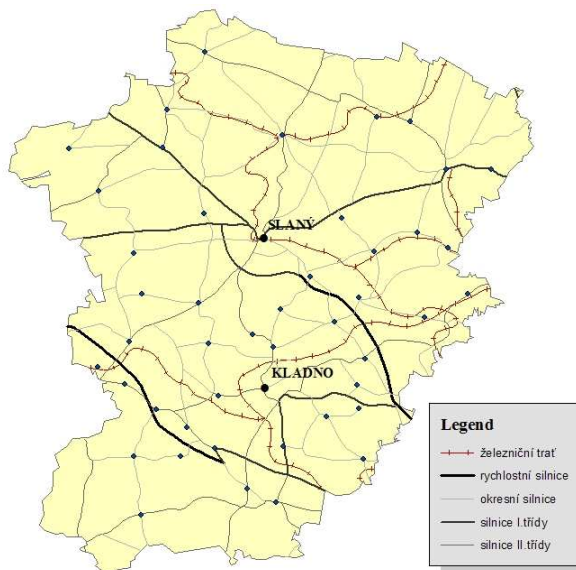
mezi historickou částí Králova Dvora a jeho sídliště a mezi jádry měst Beroun a Králův Dvůr. V Králově Dvoře dokonce dálnice prochází přímo zámeckou zahradou. Zpustošená část zámecké zahrady s pozůstatkem aleje je vklíněna mezi starou plzeňskou silnicí (dnes II/605) a dálnici D5. Na silnici II/605, bývalé I/5, panuje navzdory souběhu dálnice mimořádně silný dopravní ruch.

Hlavní železniční trať vede z Prahy přes Plzeň do Chebu. V úseku Praha - Beroun je označena číslem 171, z Berouna do Chebu 170. Tato trať je dvoukolejná a elektrizovaná a jsou po ní vedeny kromě osobních vlaků i vlaky spěšné. Z této tratě se z Berouna odpojují tratě číslo 173 přes Rudnou do Prahy a č.174 do Rakovníka. Obě jsou jednokolejné a neelektrizované a jsou po nich vedeny pouze osobní vlaky. Ve Zdicích odbočuje také jednokolejná a neelektrizovaná trať 200 do Příbrami, Písku a Protivína, po které z Berouna jezdí rychlíky do Českých Budějovic a vybrané osobní vlaky (Fábera, Skála, Vrobel, 2008).

#### 4.1.3 Okres Kladno

Rozloha Kladenského okresu je 719,61 km<sup>2</sup> a má 157 375 obyvatel (hustota

Obrázek 4: Okres Kladno



Zdroj: Vlastní zpracování v programu Arc.GIS 9.2.

zalidnění je 216 obyvatel na 1 km<sup>2</sup>). Okres Kladno má 100 obcí, z toho 8 měst a 2 městyse. Sídlem je město Kladno.

V rámci Středočeského kraje sousedí s okresem Rakovník, Beroun, Praha- západ a Mělník. Na území se nachází dvě obce s rozšířenou působností Kladno a Slaný (www.wikipedia.cz).

Okres Kladno má v současnosti nejlepší frekvenční dostupnost s Prahou. Více než 100 autobusových spojů jezdí denně mezi Kladnem a Slaným, neboť se jedná o dvě největší města a centra regionu. Spojení Kladna s ostatními městy kladenského regionu (kromě Velvar) se pohybuje v rozmezí od 51

do 100 autobusových spojů/pracovní den, s vybranými obcemi a jejich nedalekými doly v rozmezí od 26 do 50 autobusových spojů denně. Nejhorší frekvenční dostupnost v autobusové dopravě má Kladno s Velvary, městem nacházejícím se v severní části okresu - s nevýhodnou dopravní polohou vůči Kladnu, a s ostatními sledovanými městy sousedních okresů. V železniční dopravě mají nejlepší frekvenci osobních vlaků města nacházející se na trati č. 120 Praha - Chomutov.

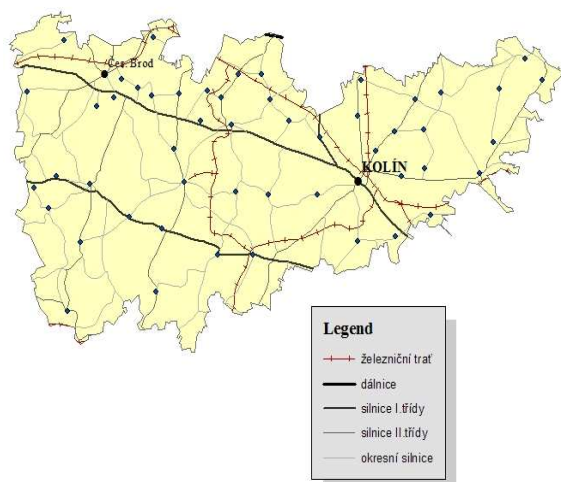
Spojení mezi Kladnem a Prahou je zajišťováno především autobusovou, ale i vlakovou dopravou. Autobusová frekvence převyšuje 200 spojů v pracovní den.

Pro cestu do středu Prahy volí lidé nejčastěji železniční dopravu s cílovou stanicí Masarykovo nádraží, popř. Hlavní nádraží. Zde se za posledních 10 let dvojnásobně zvýšil počet vlakových spojů. Nejfrekventovanější cílovou stanicí při cestě z Kladna do Prahy je Praha - Dejvice, s možností následně využít městské hromadné dopravy. ČSAD Kladno a.s. však zabezpečuje přibližně stejný počet spojení do Prahy - Dejvic.

Časová dostupnost Kladna s okolními centry pravidelnou autobusovou dopravou odpovídá ve většině případů vzdálenostní dostupnosti těchto míst. Nejhorší časovou dostupnost osobní železniční dopravou zaujímá v rámci kladenského regionu Kladno se Slaným a Velvary (Posová, 2001).

#### 4.1.4 Okres Kolín

Obrázek 5: Okres Kolín



Zdroj: Vlastní zpracování v programu ArcGis 9.2.

Sídlem okresu je město Kolín. Rozloha je 743,57 km<sup>2</sup> a má 94 370 obyvatel. Hustota zalidnění je 125 obyvatel na 1 km<sup>2</sup>. Nachází se zde 89 obcí, z toho 6 měst a 3 městyse.

Sousedí s okresy Benešov, Kutná Hora, Praha-východ, Nymburk a na východě s okresem Hradec Králové a okres Pardubice ([www.wikipedia.cz](http://www.wikipedia.cz)).

V okresu Kolín je významná



převážně železniční doprava. Napojení na železnici získal okres již v roce 1845 tratí z Olomouce do Prahy (dnes tratě 010 a 011). V roce 1870 byla okresem přivedena také Rakouská severozápadní dráha, tedy trať z Vídně a jižní Moravy, která dále pokračuje do severních Čech s odbočkou do Prahy (tratě 230 a 231). Tyto tratě jsou dnes dvoukolejné a elektrifikované a patří k našim nejvýznamnějším železničním tahům. V neposlední řadě vede okresem i lokálka do Ledče (trať 014). Největším železničním uzlem na těchto tratích je město Kolín. Město má díky železnici velmi dobré spojení prakticky se všemi regiony jak v Čechách, tak i na Moravě. Na tratích 010 a 011 jezdí i příměstské železniční jednotky mezi Prahou a Pardubicemi.

V silniční dopravě jsou významné 2 komunikace: hlavní silnice I/38 od Znojma a Jihlavy, pokračující směrem na Mladou Boleslav a Českou Lípou, a silnice I/12 do Prahy (Bezemek, 2008).

#### 4.1.5 Okres Kutná Hora

Rozloha okresu Kutná Hora je 916,93 km<sup>2</sup> a má 74 850 obyvatel (hustota zalidnění je 81 obyvatel na 1 km<sup>2</sup>).

Obrázek 6: Okres Kutná Hora



Sídlem je město Kutná Hora. V okrese se nachází 88 obcí, z toho 4 města a 5 městysů.

Sousedí na jihozápadě s okresem Benešov, na severozápadě s okresem Kolín, na severovýchodě a východě s okresy Pardubice a Chrudim Pardubického kraje a na jihovýchodě s okresem Havlíčkův Brod Kraje Vysočina (www.wikipedia.cz).

Zdroj: Vlastní zpracování v programu Arc.GIS 9.2.

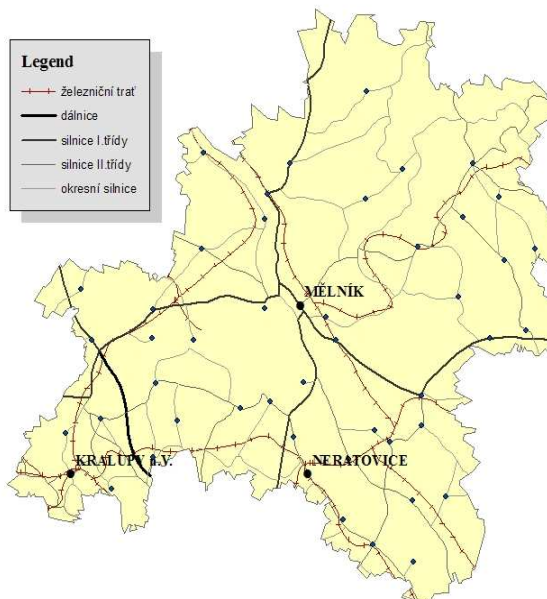
Okresem Kutná hora vedou dvě železniční tratě. Trať Praha - Brno - Bratislava, která je dvoukolejná a elektrifikovaná a má číslo 230 a lokálová trať č. 235 z Kutné Hory - hl. nádraží do Zruče nad Sázavou, na které leží stanice Kutná Hora - město.

Hlavními tahy okresu jsou silnice č. 38 (Mladá Boleslav, Nymburk, Kolín, Kutná Hora, Čáslav, Havl. Brod, Jihlava) a silnice č. 2 (Praha, Kostelec nad Černými lesy, Kutná Hora, Přelouč, Pardubice) (Bezemek, 2008).

#### 4.1.6 Okres Mělník

Okres Mělník se nachází severně od města Prahy ve Středočeském kraji. Jeho rozloha je 701,08 km<sup>2</sup> a má 100 049 obyvatel. Sídlem je město Mělník.

Obrázek 7: Okres Mělník



Zdroj: Vlastní zpracování v programu Arc.GIS 9.2.

Hustota zalidnění je v okrese 140 obyvatel na 1 km<sup>2</sup>. Nachází se zde 69 obcí, z toho je 7 měst a 1 městys.

Ze středočeských okresů sousedí na východě s okresem Mladá Boleslav, na jihu s okresem Praha-východ, na jihozápadě s okresy Praha-západ a Kladno. Na severozápadě hraničí s okresem Litoměřice a na severu s okresem Česká Lípa (www.wikipedia.cz).

První železnice v okrese Mělník byla vybudována v roce 1874, dnes je tato elektrifikovaná dvoukolejná trať označována číslem 072. Přímé železniční spojení je možné například do Ústí nad Labem, Děčína, Nymburka, Kolína, ale i do Břeclavi. Na tuto trať byla později v Mělníku připojena lokálka č. 076 směřující do Mladé Boleslavi. Tato trať je jednokolejná a neelektrifikovaná a jezdí po ní pouze osobní vlaky. V okrese neexistuje přímé vlakové spojení z Mělníka do Prahy.

Významnými silničními komunikacemi jsou v okrese silnice první třídy I/9 Praha - Mělník - Dubá - Jestřebí - Česká Lípa - Nový Bor - Horní Podluží - Rumburk a I/16 Řevničov - Slaný - Velvary - Nová Ves - Mělník - Mladá Boleslav - Sobotka - Jičín. Z dalších např. silnice II/261 Mělník - Štětí - Litoměřice - Ústí nad Labem -



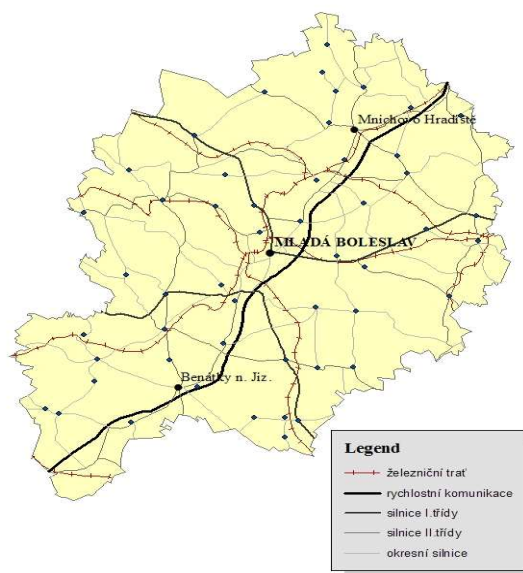
Děčín a II/331 Mělník - (Brandýs nad Labem)-Stará Boleslav - Lysá nad Labem - Nymburk - Poděbrady.

Výhodná poloha Mělníka s sebou přinesla brzký rozvoj na poli vodní dopravy. První parník projel pod městem v roce 1845, v roce 1888 byl postaven most přes Labe, v roce 1897 vzniklo přístavní překladiště. Vltavský plavební kanál byl zbudován v letech 1902 – 1905, v roce 1928 byl také otevřen nový moderní přístav sloužící svému účelu dodnes. (Bezzemek, Vrobel, 2008).

#### 4.1.7 Okres Mladá Boleslav

Sídlem okresu je Mladá Boleslav. Rozloha je 1022,83 km<sup>2</sup> a okres má 123 363

Obrázek 8: Okres Mladá Boleslav



Zdroj: Vlastní zpracování v programu Arc.GIS 9.2.

obyvatel. Nachází se zde 120 obcí, z toho je 8 měst a 4 městyse.

Sousedí ve Středočeském kraji s okresy Mělník, Praha-východ, Nymburk a okresy Česká Lípa, Liberec a Semily Libereckého Kraje a okresem Jičín Královéhradeckého kraje ([www.wikipedia.cz](http://www.wikipedia.cz)).

V železniční dopravě je významná pro okres trať číslo 070 Praha - Neratovice - Všetaty - Mladá Boleslav hl. n. - Bakov nad Jizerou - Turnov, od které se zde odpojují tratě

064 Mladá Boleslav hl. n. - Mladá Boleslav město - Dolní Bousov - Libuň - Stará Paka, 071 Mladá Boleslav hl. n. - Nymburk a 076 Mladá Boleslav hl. n. - Mělník. Všechny tratě jsou jednokolejné a neelektrifikované, po tratích 070 a 071 jsou vedeny i rychlíky, po ostatních pouze vlaky osobní.

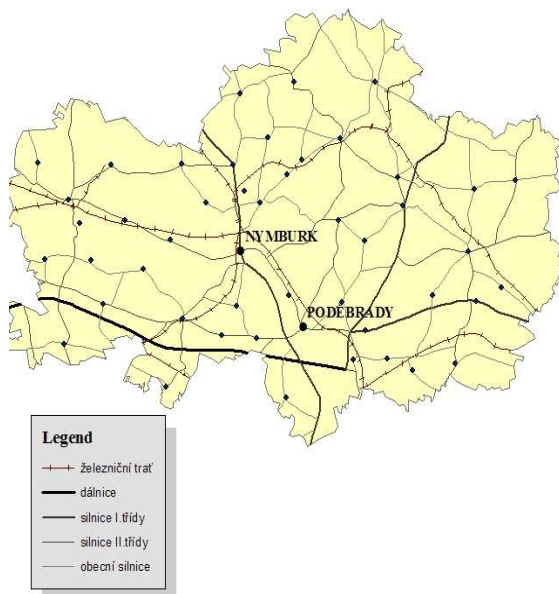
Okresem Mladá Boleslav prochází silnice R10 Praha - Brandýs nad Labem-Stará Boleslav - Mladá Boleslav - Mnichovo Hradiště - Turnov. Dalšími významnými jsou silnice 1. třídy I/38 Jestřebí - Doksy - Mladá Boleslav - Nymburk - Kolín - Čáslav -

Havlíčkův Brod - Jihlava - Znojmo - Hatě a I/16 Řevničov - Slaný - Velvary - Mělník - Mladá Boleslav - Jičín - Nová Paka - Trutnov - Královec (Bezzemek, Vrobel, 2008).

#### 4.1.8 Okres Nymburk

Rozloha okresu Nymburk je 850,07 km<sup>2</sup> a má 90 195 obyvatel. Hustota zalidnění je 105 obyvatel na 1 km<sup>2</sup>.

Obrázek 9: Okres Nymburk



Sídlem okresu je město Nymburk. Okres má 87 obce, z toho je 6 měst a 3 městyse.

Sousedí na jihu s okresem Kolín, na jihozápadě s okresem Praha-východ, a na jihozápadě s okresem Mladá Boleslav. Dále hranicí s okresem Jičín Královéhradeckého kraje na severovýchodě a s okresem Hradec Králové na východě ([www.wikipedia.cz](http://www.wikipedia.cz)).

Zdroj: Vlastní zpracování v programu Arc.GIS 9.2.

Hlavní silniční dopravní tepny – dálnice se na Nymbursku téměř nevyskytují. Vede zde pouze 24 kilometrů dálnice D11 z Prahy na Hradec Králové v úseku Bříství – Sadská – Poděbrady. V provozu jsou silnice I. třídy a místní komunikace, které se postupně renovují a modernizují

Celý okres je hustě protkán dopravními cestami. Polabská nížina neklade dopravě téměř žádné překážky. Jistou nevýhodou může být pouze řeka Labe, která rozděluje okres na dvě části. Mosty přes něj se nacházejí v Libici nad Cidlinou (D11), v Poděbradech, v Nymburce a u Lysé nad Labem

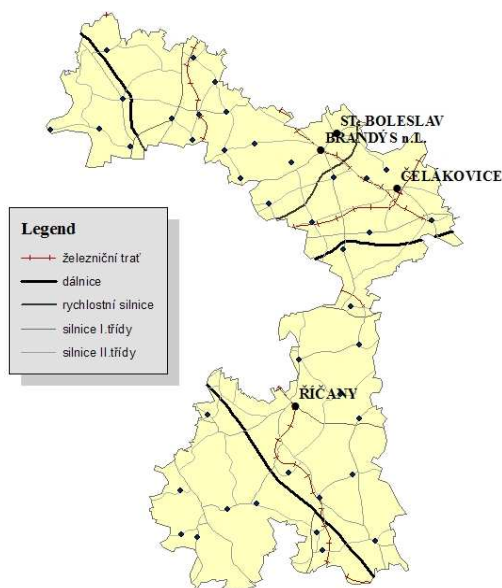
Hlavní dopravní železniční tepna nymburského regionu je dvoukolejná elektrifikovaná trať č.231 Praha – Velký Osek – Kolín, po které jsou přes Nymburk vedeny vlaky všech kategorií: osobní a spěšné, z vlaků vyšší kvality pouze rychlíky a expresy. Na ni navazují tratě č. 060 do Poříčan, 061 do Kopiclna a Jičina a 071 do Mladé Boleslavi. Všechny jsou jednokolejné. Trať 060 je elektrifikovaná. Po všech jsou vedeny vlaky do kategorie rychlík.

V nymburském regionu lze říční dopravu sledovat na středním toku řeky Labe. Pro lepší splavnost je vybudováno 5 zdymadel - Poděbrady, Nymburk, Kostomlátky, Hradištko, Lysá nad Labem (Toman, 2007).

#### 4.1.9 Okres Praha-východ

Sídlem okresu je město Praha, které ale není jeho součástí. Rozloha okresu

Obrázek 10: Okres Praha - východ



je 754,91 km<sup>2</sup> a má 135 484 obyvatel. Hustota zalidnění je 171 obyvatel na 1 km<sup>2</sup>. Okres má 110 obcí, z toho je 8 měst a 4 městyse. Obce s rozšířenou působností jsou Říčany a Brandýs nad Labem - Stará Boleslav.

Okres sousedí s hlavním městem Praha a s okresy Praha-západ, Kolín, Mělník, Benešov, Mladá Boleslav a Nymburk.

Ze silniční dopravy jsou nejvýznamnější dálnice D1 z Prahy do Brna, D8 z Prahy do Ústí nad Labem

Zdroj: Vlastní zpracování v programu Arc.GIS 9.2.

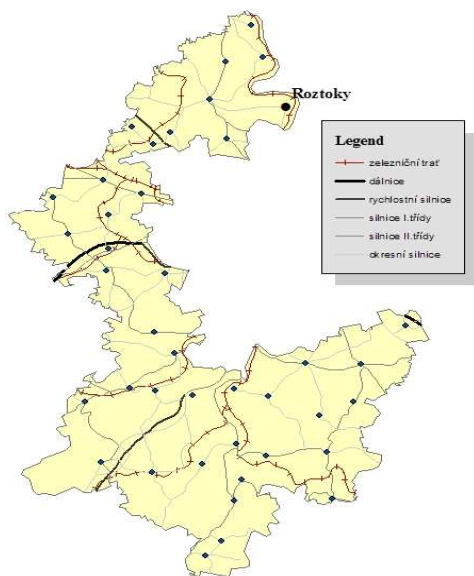
a D11 z Prahy do Hradce Králové. Dalšími důležitými pražskými výpadovkami jsou silnice I/2 směrem na Kostelec nad Černými lesy a dále až do Pardubic, I/12 z Prahy do Kolína, I/9 do Mělníka a R10 do Mladé Boleslavi.

Okresem prochází trať 221 z Praha do Benešova. Další tratě jsou 011 z Prahy do Kolína, 231 z Prahy do Nymburka přes Čelákovice a 070 z Prahy do Mladé Boleslavi(www.wikipedia.cz).

#### 4.1.10 Okres Praha-západ

Sídlem Praha-západ je město Praha. Okres má rozlohu 580,63 km<sup>2</sup> a 112 211

Obrázek 11: Okres Praha-západ



Zdroj: Vlastní zpracování v programu Arc.GIS 9.2.

z Prahy do Hostovic, 173 z Prahy do Rudné u Prahy a 210 z Prahy do Dobříše.

Významnými silničními komunikacemi jsou D5 z Prahy do Plzně, I/6 z Prahy do Kladna a R4 z Prahy do Dobříše ([www.wikipedia.cz](http://www.wikipedia.cz)).

obyvatel. Hustota zalidnění dosahuje 186 obyvatel na 1 km<sup>2</sup>. Okres zahrnuje 79 obcí, z toho je 9 měst a 2 městyse. Největším městem okresu jsou Roztoky.

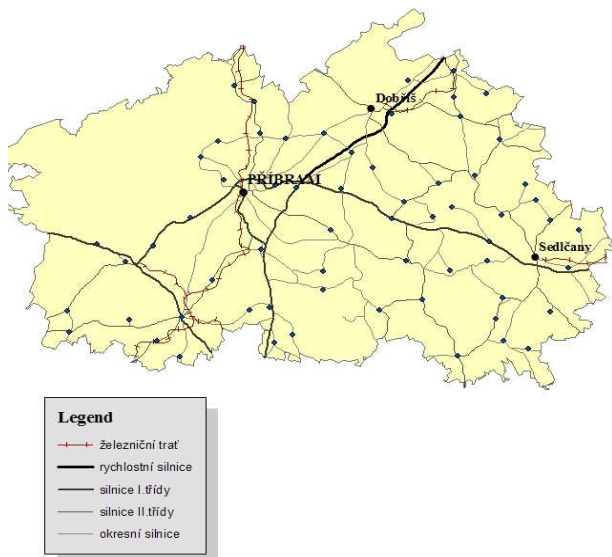
Sousedí na západě a jihu z hlavním městem Prahou, na severovýchodě a jihovýchodě s okresy Praha-východ, na jihu okresy Benešov a Příbram, na západě s okresy Beroun a Kladno a na severu okres Mělník.

Okresem prochází železniční tratě 171 z Prahy do Berouna, 091 Praha Masarykovo nádraží - Kralupy nad Vltavou (dále do Ústí nad Labem), 120 z Prahy do Kladna, 122

#### 4.1.11 Okres Příbram

Okres Příbram se nachází v jihozápadní části Středočeského kraje. Jeho rozloha

Obrázek 12: Okres Příbram



Zdroj: Vlastní zpracování v programu Arc.GIS 9.2.

je 1692,05 km<sup>2</sup> a má 111 714. Hustota zalidnění je 66 obyvatel na 1 km<sup>2</sup>. Sídlem okresu je město Příbram. Okres se skládá ze 121 obcí, z toho 7 měst a 1 městyse.

Sousedí se středočeskými okresy Beroun, Benešov a Praha-západ, plzeňskými okresy Plzeň-jih a Rokycany a jihočeskými okresy Strakonice, Písek a Tábor ([www.wikipedia.cz](http://www.wikipedia.cz)).

Okresem prochází čtyři silnice I. třídy. Nejvýznamnější z nich je bezesporu silnice I/4 Praha – Strakonice – hraniční přechod Strážný. Okres protíná přibližně ve směru severovýchod – jihozápad. Silnice I/18 začíná ve městě Rožmitál pod Třemšínem na křižovatce s I/19. Pokračuje severovýchodně a prochází Příbramí. Území okresu opouští u obce Kosova Hora, a pokračuje do Votic, kde končí na křižovatce se silnicí I/3. Tato komunikace představuje hlavní silniční spojení mezi Příbramí a Sedlčany. Silnice I/19 s trasou Plzeň – Milevsko – Pelhřimov má pro okres význam zejména ve spojení s Plzní. Prochází jeho jihozápadní částí mezi Rožmitálem pod Třemšínem a Březnicí. Poslední komunikace I. třídy je silnice I/66 která představuje pouze krátkou spojku mezi silnicemi I/4 a I/18. Vede z Příbrami do Milína.

Ze silnic II. třídy stojí za zmínku snad jen silnice II/102 z Prahy do Milevska. Tato komunikace je velmi vytížená zejména v turistické sezoně a o víkendech, neboť vede podél slapské a orlické přehrady.

Na území okresu najdeme pět železničních tratí. Žádná z nich není elektrifikovaná ani dvoukolejná. Pouze 1 z nich (trať 200) je rychlíková. Síť železničních tratí nesjednocuje území okresu. Lokálky do Dobříše a do Sedlčan totiž

vedou z opačné strany, než je Příbram a v uvedených městech končí. Proto je železniční vzdálenost z Příbrami do Sedlčan 6× a do Dobříše 7× delší, než vzdálenost po silnici.

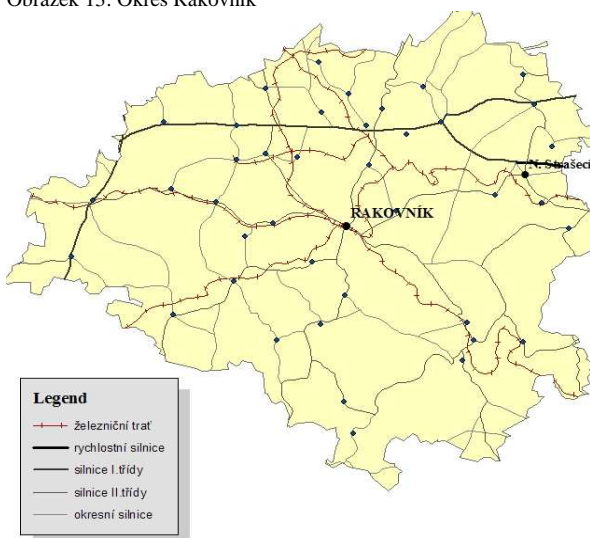
Trať 200 spojuje Zdice s Protivínem a prochází okresním městem Příbram. Pro obsluhu Příbramska má značný význam, protože má stanice také ve velkých sídlech okresu jako Jince, Milín nebo Březnice. Tam se na ni také napojují lokálky 204 (do Rožmitálu pod Třemšínem) a 203 (do Strakonice).

Trať 210 vede z Prahy do Vraného nad Vltavou, kde se větví na trasu do Čerčan (tzv. Posázavský Pacifik) a do Dobříše. Jízdní doba vlaku v úseku Praha - Dobříš nemůže ani náhodou konkurovat době jízdy autobusu. V nedávné době hrozilo úplné zastavení provozu na trati, které se ale zatím podařilo oddálit. Trať má totiž význam v lokální obsluze obcí (Nová Ves pod Pleší, Malá Hraštice, Mokrovraty) a v přepravě turistů.

Trať 223 začíná v Sedlčanech a vede východním směrem do stanice Olbramovice na Benešovsku, kde navazuje na trať 220 Praha – Benešov – Tábor – České Budějovice. Pro obsluhu Příbramska nemá celkově význam, protože má zastávky pouze ve 3 obcích okresu - v Sedlčanech, Kosově Hoře a Štětkovcích (Bezzemek, Klas, Vrobel, 2008).

#### 4.1.12 Okres Rakovník

Obrázek 13: Okres Rakovník



Zdroj: Vlastní zpracování v programu Arc.GIS 9.2.

Okres Rakovník se nachází v západní části Středočeského kraje. Jeho sídlem je město Rakovník. Rozloha okresu je 896,3 km<sup>2</sup> a má 54 693 obyvatel (k 31.3. 2009). Hustota zalidnění je 60 obyvatel na 1 km<sup>2</sup>. Okres má 83 obcí, z toho jsou 3 města a 6 městysů.

Sousedí se středočeskými okresy Kladno a Beroun, okresy Rokycany a Plzeň-sever Plzeňského kraje a s okresem Louny Ústeckého

kraje ([www.wikipedia.cz](http://www.wikipedia.cz)).

Okresem Rakovník neprochází žádná dálnice. Významnější jsou silnice 2. třídy č. II/237 do Nového Strašicí a silnice 1. třídy číslo 6 Praha - Karlovy Vary - Cheb - Pomezí nad Ohří. Další je silnice II/229 Louny - Rakovník - Kralovice a II/227 Žatec - Rakovník - Roztoky (u Křivoklátu).

Okresem vede pět železničních tratí. Jedná se o tratě číslo 124 do Lužné u Rakovníka (odkud vlaky pokračují po trati 120 do Prahy), 126 z Rakovníka do Loun, 161 z Rakovníka do Bečova nad Teplou, 162 z Rakovníka do Kralovic u Rakovníka a 174 z Rakovníka do Berouna. Po tratích 124, 126 a 174 jsou vedeny i spěšné vlaky a rychlíky, po ostatních tratích pouze vlaky osobní (Vrobel, 2008).



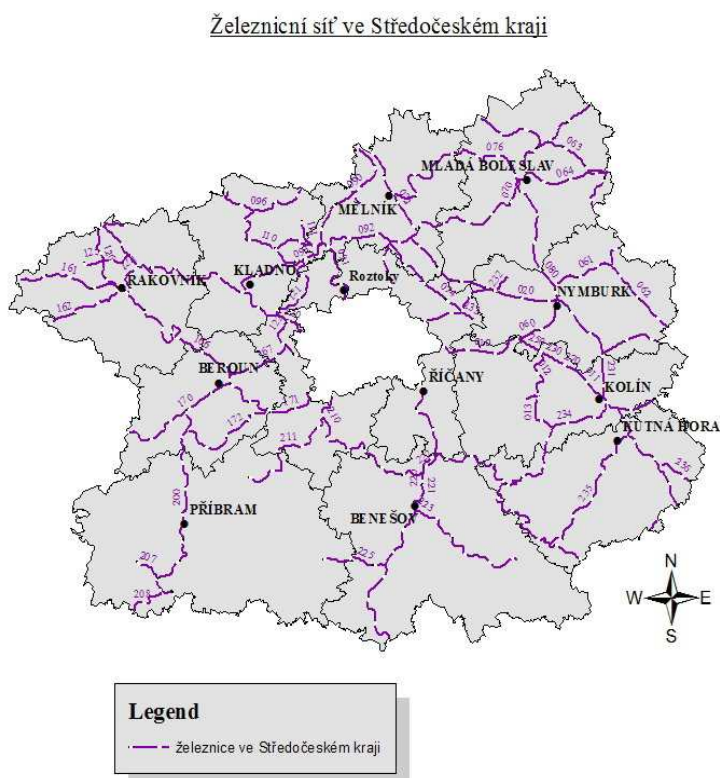
## 5. HODNOCENÍ DOPRAVNÍ DOSTUPNOSTI

### 5.1 Analýza dopravy ve Středočeském kraji

Středočeský kraj má kromě Prahy nejhustší, ale také nejpřetíženější dopravní síť v České republice. Přes území kraje vedou do hlavního města Prahy historicky radiálně uspořádané hlavní železniční i silniční tranzitní sítě.

Nachází se zde dálnice a rychlostní komunikace, které jsou ve vlastnictví státu a dále jsou to silnice II. a III. třídy ve vlastnictví krajského úřadu a v neposlední řadě jsou to místní komunikace ve vlastnictví měst a obcí ([www.wikipedia.cz](http://www.wikipedia.cz)).

Obrázek 14: Železniční síť ve Středočeském kraji

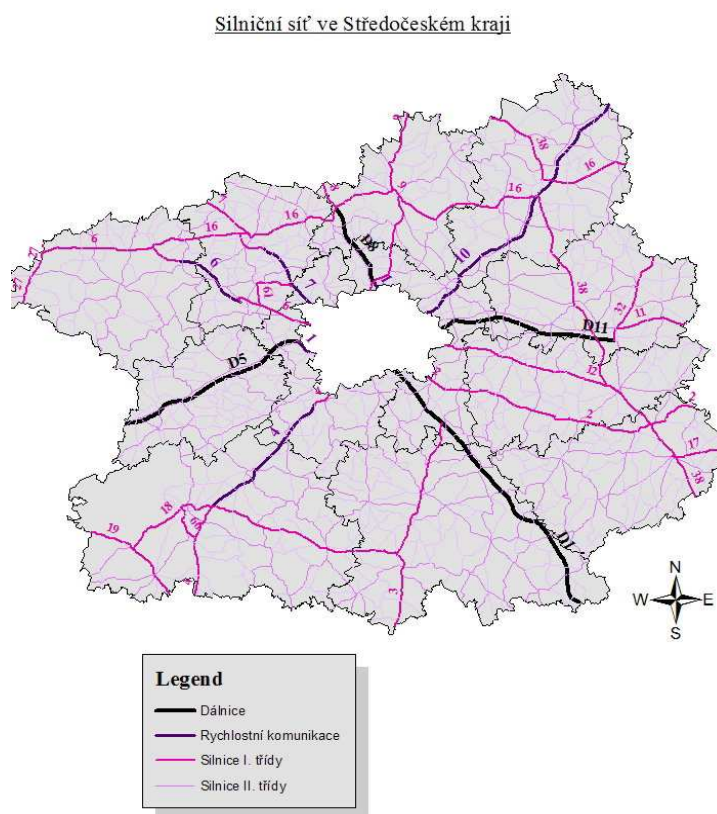


Zdroj: Vlastní zpracování dle dat použitých z ArcGIS 9.2



Středočeský kraj má provozní délku železničních tratí (příloha 1) celkem 1 277 kilometrů, která je nejdelší v České republice. V silniční síti dominuje také Středočeský kraj. Má 9 602 km dlouhou silniční síť, z toho je 195 km dálnic, 780 km silnic I. třídy, z toho 131 km jsou rychlostní silnice. Silnic II. třídy je 2 368 km a III. třídy 6 260 km.

Obrázek 15: Silniční síť ve Středočeském kraji



Zdroj: Vlastní zpracování dle dat použitých z ArcGIS 9.2

V roce 2007 bylo v rámci kraje přepraveno silniční nákladní dopravou 47 992 tisíc tun zboží a železniční dopravou 628 tisíc tun zboží (příloha2). Vývoz silniční dopravou do jiných krajů se pohyboval okolo 13 888 tisíc tun a dovoz přes 13 200 tisíc tun.

V železniční dopravě se přepravilo 2 659 tisíc tun (vývoz z kraje) a 3 603 tisíc tun (dovoz do kraje). Vodní dopravou to bylo 342 tisíc tun.

K 31. 12. 2007 bylo v rámci Středočeského kraje zaregistrováno 537 582 osobních automobilů (příloha 3), 66 360 nákladních automobilů, 2 939 silničních tahačů, 8 006 návěsů, 2 602 autobusů a 116 099 motocyklů.

Co se týká osob, využilo silniční přepravu celkem 53 750 tisíc osob a železniční dopravu 10 562 tisíc osob (k 31.12. 2007).

Autobusových spojů v rámci kraje se vypravilo v roce 2007 celkem 88 824, z toho v pracovní den 59 290, v sobotu 14 569 a v neděli a svátek 14 965. U vlakových spojů to bylo celkem 29 452, z toho v pracovní den 11 386, v sobotu 9 140 a v neděli a svátek 8 926.

Ze Středočeského kraje má nejdelší silniční síť okres Benešov (příloha 4). Celkem 1 120 km, z toho je 48 km dálnice, 52 km silnice I. třídy. Silnic II. třídy je 346 km a III. třídy 764 km. Naopak nejkratší silniční síť má okres Praha-západ (570 km).

### 5.1.1 Deviatilita dopravní sítě

Deviatilita (nepřímočarost) dopravní sítě byla zjišťována jak u silniční, tak i železniční dopravy. Trasa byla zvolena z okresních měst Středočeského kraje do hlavního města Prahy.

Tabulka 2: Deviatilita dopravní sítě ve Středočeském kraji

Trasa	Vzdálenost			Deviatilita	
	Přímá	Silnice	Železnice	Silnice	Železnice
<b>Benešov - Praha</b>	37	39	49	1,05	1,32
<b>Beroun - Praha</b>	23	24	43	1,04	1,87
<b>Kladno - Praha</b>	24	30	31	1,25	1,29
<b>Kolín - Praha</b>	55	69	62	1,25	1,13
<b>Kutná Hora - Praha</b>	61	62	73	1,02	1,20
<b>Mělník - Praha</b>	31	33	50	1,06	1,61
<b>Ml. Boleslav - Praha</b>	50	52	72	1,04	1,44
<b>Nymburk - Praha</b>	43	44	50	1,02	1,16
<b>Říčany (PV) - Praha</b>	14	15	20	1,07	1,43
<b>Roztoky (PZ) - Praha</b>	5	6	9	1,20	1,80
<b>Příbram - Praha</b>	53	60	82	1,13	1,55
<b>Rakovník - Praha</b>	50	62	73	1,24	1,46

Zdroj: Vlastní zpracování dle dat použitých z ArcGIS 9.2 a IDOSU jízdní řady

Na základě vlastního zpracování byla určena pomocí programu ArcGIS 9.2 a elektronických jízdních řadů IDOS deviatilita na výše uvedených silničních a železničních trasách.

Nejnižší deviatilita (nepřímočarost) dopravní sítě po silnici je shodně na trasách Nymburk - Praha a Kutná Hora - Praha, největší naopak shodně na trasách Kladno - Praha a Kolín - Praha. U železnice je nejnižší na trase Kolín - Praha a největší Beroun - Praha. Výsledek je zejména ovlivněn terénem, ve kterém se okresy nachází. Okresy s kopcovitým terénem mají vyšší hodnoty, protože zde bylo obtížnější vybudovat dopravní síť.

### 5.1.2 Spojitost dopravní sítě

Spojitosť (konektivita) dopravní sítě byla zjišťována u železniční dopravy.

Tabulka 3: Počet přímých spojení po železnici

Dopravní uzel	BN	BER	KD	KO	KH	ME	MB	NY	ŘI (PV)	RO (PZ)	PŘÍ	RA
Počet spojení	1	2	1	4	2	3	3	4	1	0	1	2

(BN - Benešov, BER - Beroun, KD - Kladno, KO - Kolín, KH- Kutná Hora, ME - Mělník, NY - Nymburk, ŘI - Říčany, RO - Roztoky, PŘÍ- Příbram, RA - Rakovník)  
Zdroj: Vlastní zpracování

Největší spojitost mají dopravní uzly Kolín a Nymburk. Hodnoty těchto dvou měst jsou vysoké, protože mají velmi dobře vybudovanou železniční síť celostátního významu propojenou s okolními okresními městy. Pouze Roztoky v okrese Praha-východ nemají žádné spojení s ostatními uzly.

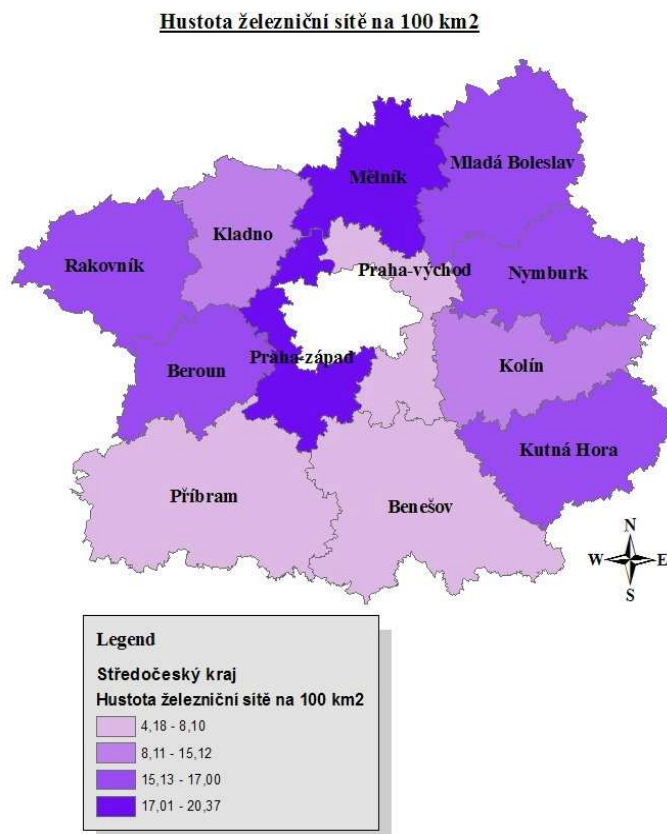
### 5.1.3 Hustota dopravní sítě

Hustota dopravní sítě byla zjišťována na rozlohu a na počet obyvatel ve všech 12 okresech Středočeského kraje (příloha 5).

### Hustota železniční sítě

Hustota železniční sítě ve Středočeském kraji byla vypočítána na základě dat z Českého statistického úřadu.

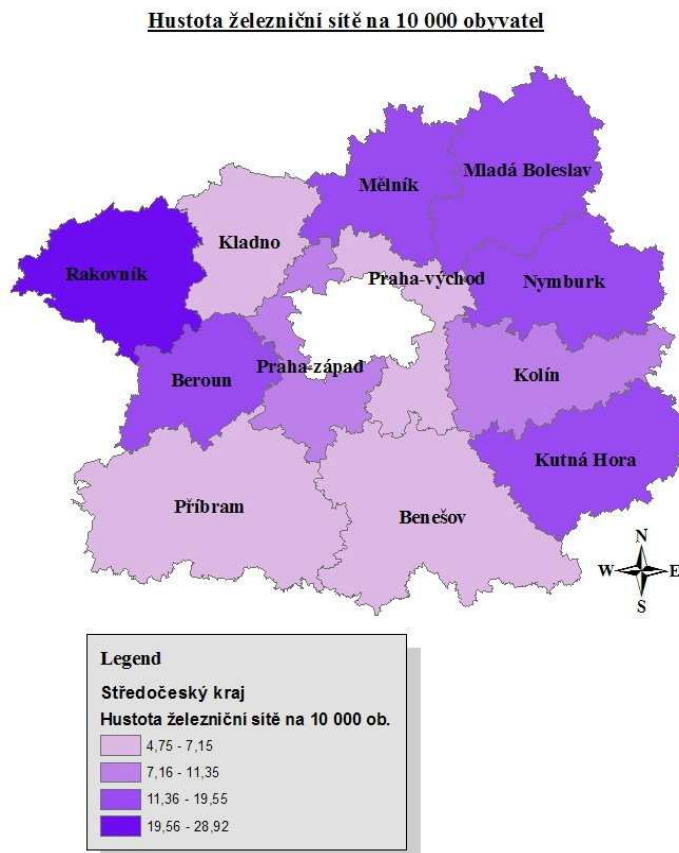
Obrázek 16: Hustota železniční sítě na 100 km<sup>2</sup>



Zdroj: Vlastní zpracování v programu ArcGIS 9.2 dle dat z ČSÚ

Nejhustší železniční dopravní síť na 100 km<sup>2</sup> mají okresy Praha-západ a Mělník. Naopak okresy Benešov, Praha-východ a Příbram mají nejnižší hustotu sítě.

Obrázek 17: Hustota železniční sítě na 10 000 obyvatel



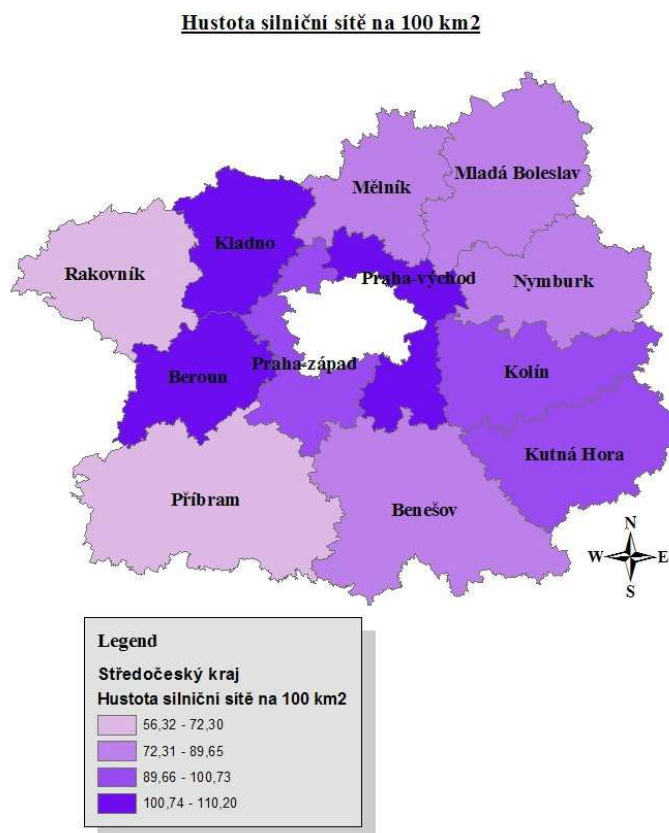
Zdroj: Vlastní zpracování v programu ArcGIS 9.2 dle dat z ČSÚ

Na 10 000 obyvatel má nejhustší železniční síť okres Rakovník. Dále jsou významné svou železniční sítí i okresy Beroun, Kutná Hora, Mladá Boleslav, Mělník a Nymburk. Naopak okresy Benešov, Kladno, Praha-východ a Příbram nemají vysokou hustotu železniční sítě, zde dominuje hlavně silniční doprava.

#### *Hustota silniční sítě*

K výpočtu hustoty silniční sítě byla opět použita data získaná z Českého statistického úřadu (příloha 6).

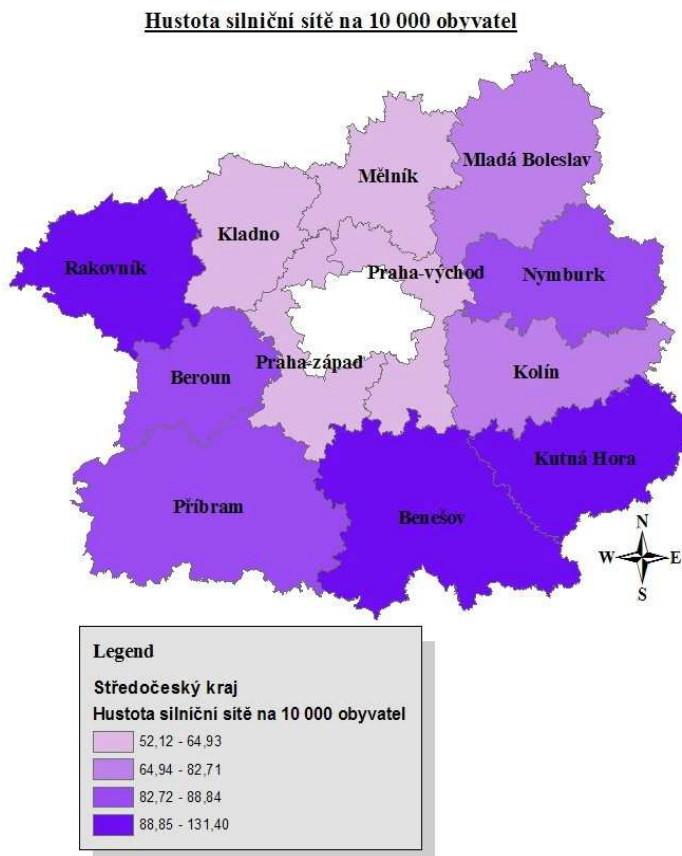
Obrázek 18: Hustota silniční sítě na 100 km<sup>2</sup>



Zdroj: Vlastní zpracování v programu ArcGIS 9.2 dle dat z ČSÚ

Nejhustší silniční síť počítanou na 100 km<sup>2</sup> mají okresy Beroun, Kladno a Praha východ. Naopak nejnižší hustota byla zjištěna u odlehlých okresů Příbram a Rakovník.

Obrázek 19: Hustota silniční sítě na 10 000 obyvatel



Zdroj: Vlastní zpracování v programu ArcGIS 9.2 dle dat z ČSÚ

Pokud je počítána hustota silniční sítě na 10 000 obyvatel mají nejhustší dopravní síť okresy Benešov, Kutná Hora a Rakovník. Naopak nejnižší hustotu mají okresy Kladno, Mělník, Praha-východ a Praha-západ.

## 5.2 Dopravní dostupnost ve Středočeském kraji

Na základě dostupných dat byla dopravní dostupnost zjišťovaná pomocí tří ukazatelů - ukazatel vzdálenostní dostupnosti, ukazatel časové dostupnosti a ukazatel dostupnosti veřejnou hromadnou dopravou.

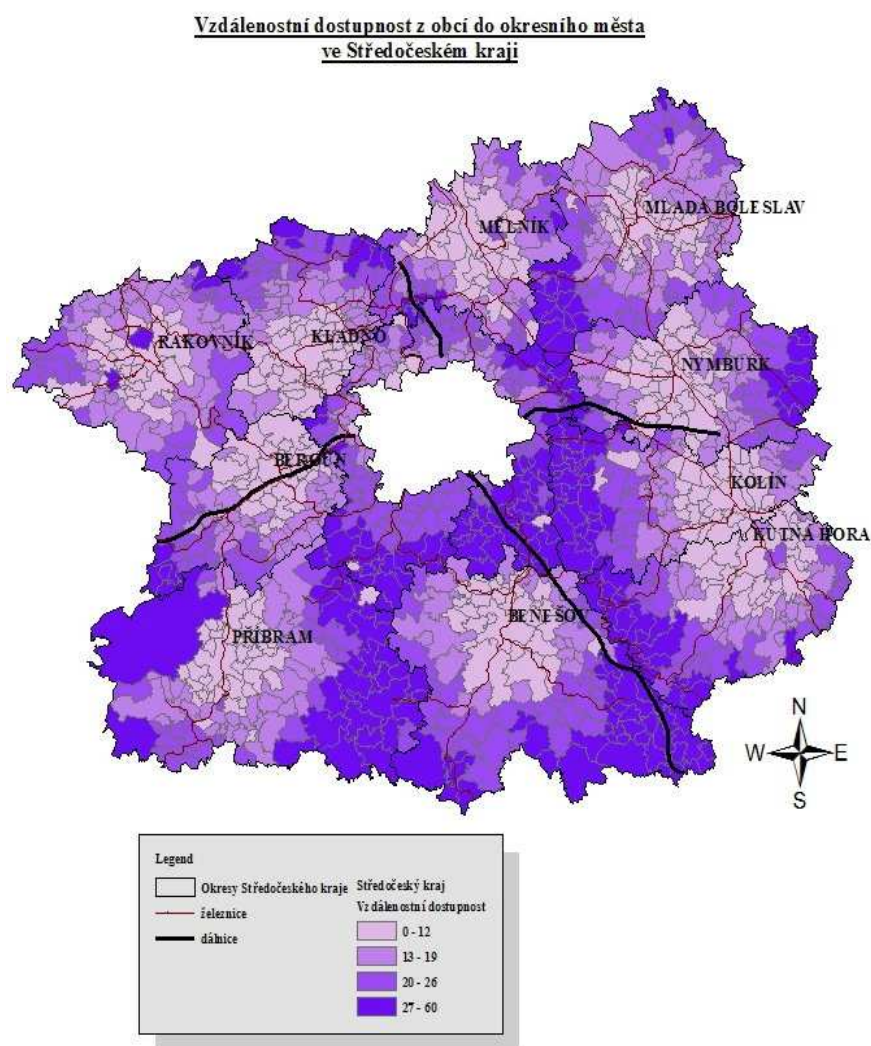


Dále byla vypočítána vážená časová dostupnost dle vzorce uvedeného v literární rešerši na dvou úrovních - vážená časová dostupnost pro jednotlivé obce ve Středočeském kraji a vážená časová dostupnost pro jednotlivé okresy středočeského kraje.

### 5.2.1 Ukazatel vzdálenostní dostupnosti

Ukazatel vzdálenostní dostupnosti byl zjišťován počtem kilometrů z jednotlivých obcí příslušného okresu do okresního města.

Obrázek 20: Vzdálenostní dostupnost



Pozn. okresní města zde nebyly hodnoceny (resp. do mapy byly zaneseny s nulovými hodnotami).  
Zdroj: Vlastní zpracování v programu Arc.GIS 9.2



Z obrázku je patrné, že nejlepší vzdálenostní dostupnost mají obce, které přiléhají k okresnímu městu. Naopak okrajové částí (periférie) každého okresu mají vysokou vzdálenostní dostupnost do okresního města.

Podle bodového ohodnocení uvedeného v části Cíle a metodika diplomové práce byly jednotlivé okresy rozděleny do čtyřech kategorií podle získaných dílčích bodů.

Nejvyšší počet bodů (4b.) a tedy okresy s výbornou vzdálenostní dopravní dostupností jsou Mladá Boleslav, Příbram a Kladno.

Nejvyšší počet dílčích bodů získal okres Mladá Boleslav, který má celkem 31 obcí se vzdálenostní dostupností do okresního města nižší než 12 km. V okresu je dominantnější železniční doprava, která je rozprostřena takřka po celém území okresu. Co se týká silniční dopravy tak okresem neprochází žádná dálnice. Na území okresu se nachází dvě oblasti z horší vzdálenostní dostupností je to několik obcí na jihozápad od okresního města, kde se vzdálenost pohybuje okolo 30 km. Druhé hůře dostupné území je okrajová část okresu na sever od Mladé Boleslavy, kde se vzdálenostní dostupnost pohybuje od 20 km a výše.

Druhý okres s výbornou dopravní dostupností je překvapivě okres Příbram, okresem neprochází žádná významnější železniční trať ani silniční komunikace a přesto okres získal druhý nejvyšší počet dílčích bodů. Okres má celkem 34 obcí se vzdálenostní dostupností nižší než 12 km, ale oproti Mladé Boleslavy má i vyšší počet, a to 31 obcí, s dostupností vyšší než 27 km. Nejhůře dostupné jsou obce na hranici okresu Příbram a Benešov, kde se vzdálenostní dostupnost do okresního města pohybuje okolo 30 minut. Velkou část území zaujímá vojenský prostor na západ od Příbrami.

Poslední okres s výbornou dopravní dostupností je okres Kladno. Oproti předcházejícím se jedná o menší okres, ve kterém je výraznější silniční doprava. Okres má celkem nejvyšší počet obcí, a to 43, se vzdálenostní dostupností do okresního města nižší než 12 km. Dále má pouze 10 obcí s dostupností vyšší než 27 km, které se nachází převážně na sever a severozápad od okresního města Kladno.

Okresy s velmi dobrou vzdálenostní dostupností (3b.) jsou okresy Nymburk, Rakovník, Benešov, Kolín, Beroun, Kutná Hora a Mělník. Jsou to okresy,

kterými kromě Kutné Hory a Rakovníka, prochází významné dálniční komunikace, ale i přesto příliš nepřispívají k lepší dostupnosti okresních měst.

Nejvyšší počet měst s dostupností nižší než 12 km má okres Nymburk, a to 36. Naopak okres Benešov má nejvyšší počet obcí (41), kde dostupnost překračuje 27 km. Nejvzdálenější obcí jsou Blažejovice, které se nachází 60 km od okresního města Benešov.

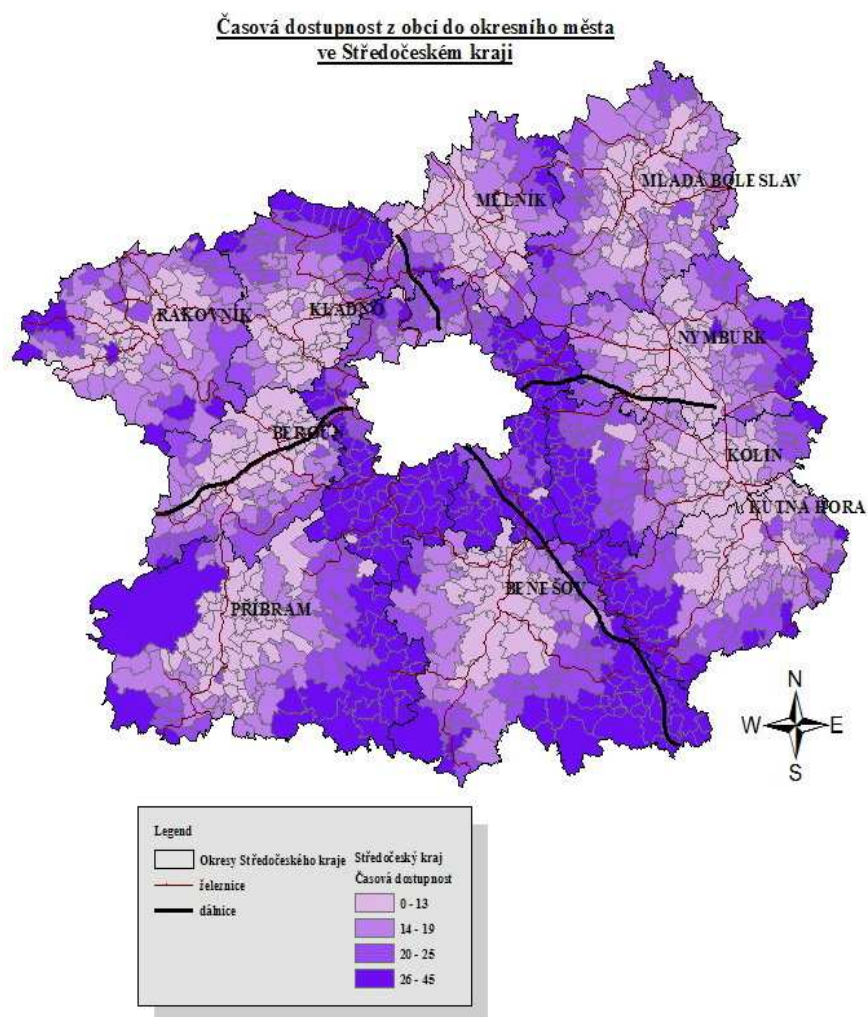
Obce s dobrou (průměrnou) dopravní dostupností (2b.) jsou okresy Praha-východ a Praha- západ, které získaly nejnižší počet dílčích bodů. Zde se vzdálenostní dostupnost pohybuje nejčastěji nad 20 km z obce do okresního města. Okres Praha-východ má nejvyšší počet obcí (48) s dostupností vyšší než 27 km. Jedná se o nejvyšší hodnotu v rámci všech okresů Středočeského kraje.

Ve Středočeském kraji se nenachází žádný okres, který by měl nedostačující vzdálenostní dostupnost.

### **5.2.2 Ukazatel časové dostupnosti**

Ukazatel časové dostupnosti byl zjišťován počtem minut, za kterých se dá dojet z jednotlivých obcí do okresního města.

Obrázek 21: Časová dostupnost



Pozn. okresní města zde nebyly hodnoceny (resp. do mapy byly zaneseny s nulovými hodnotami).  
Zdroj: Vlastní zpracování v programu Arc.GIS 9.2

Obrázek časové dostupností z jednotlivých obcí do okresních města je velmi podobný obrázku vzdálenostní dostupnosti. Obce, které se nachází kolem okresního města mají lepší časovou dostupnost, než obce nacházející se na okrajových místech okresu.

Okresy s výbornou časovou dostupností jsou pouze Mladá Boleslav a Příbram.

Okres Příbram má nejvyšší počet obcí s nejnižší časovou dostupností, a to 44, do 13 minut. Je to nejvyšší počet v rámci všech okresů Středočeského kraje. Okres Mladá Boleslav jich má 38, což je druhý nejvyšší počet.

Okresy s velmi dobrou časovou dostupností jsou Kladno, Nymburk, Beroun, Benešov, Rakovník, Kolín, Kutná Hora, Mělník.

Nejvyšší počet dílčích bodů v této kategorii získal okres Kladno, který má celkem 36 obcí s časovou dostupností nižší než 13 minut. Naopak nejvyšší počet obcí z nejvyšší časovou dostupností má okres Benešov, celkem to je 39. Zde se nejvyšší časová dostupnost pohybují i přes 40 minut. Velmi dobrou časovou dostupností vyniká i okres Beroun, který nezískal příliš velký počet dílčích bodů, ale má pouze jednu obec s časovou dostupností vyšší než 26 minut.

Okresy s dobrou (průměrnou) časovou dostupností jsou Praha-východ a Praha-západ. Tyto okresy nemají žádné obce s časovou dostupností nižší než 13 minut. Naopak mají nejvyšší počet obcí z dostupností nad 26 minut. Praha-východ jich má 57 a Praha-západ o sedm méně.

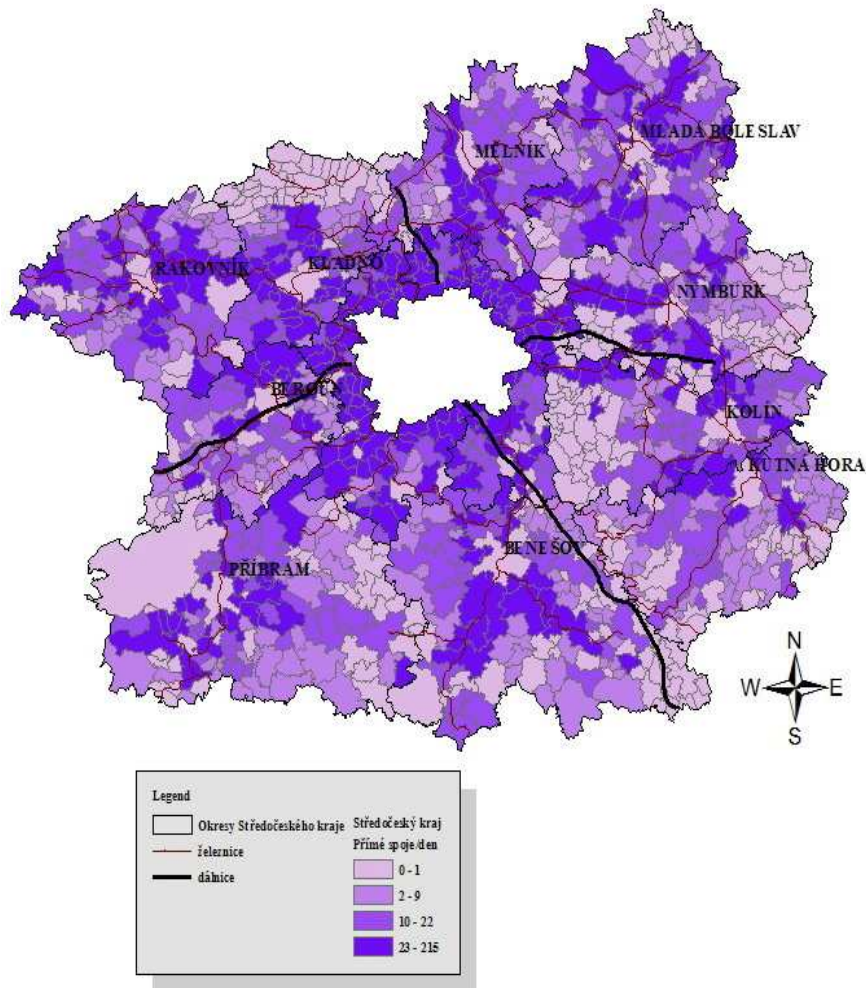
Středočeský kraj nemá žádný okres, který by měl nedostačující časovou dostupnost.

### **5.2.3 Ukazatel dostupnosti veřejnou hromadnou dopravou**

Ukazatel dostupnosti veřejnou hromadnou dopravou, byl zjišťován na základě dvou dílčích ukazatelů: počet přímých spojů veřejné hromadné dopravy z jednotlivých obcí do okresních měst za den a celkovým počtem spojů veřejné hromadné dopravy z jednotlivých obcí do okresního města za den. Dnem v týdnu bylo zvoleno pondělí. Množství spojů bylo bráno sumárně, jak autobusovou tak vlakovou dopravou.

Obrázek 22: Počet přímých spojů veřejné hromadné dopravy za den

Počet přímých spojů veřejné hromadné dopravy z obcí do okresního města za den



Pozn. okresní města zde nebyly hodnoceny (resp. do mapy byly zaneseny s nulovými hodnotami)

Zdroj: Vlastní zpracování v programu Arc.GIS 9.2

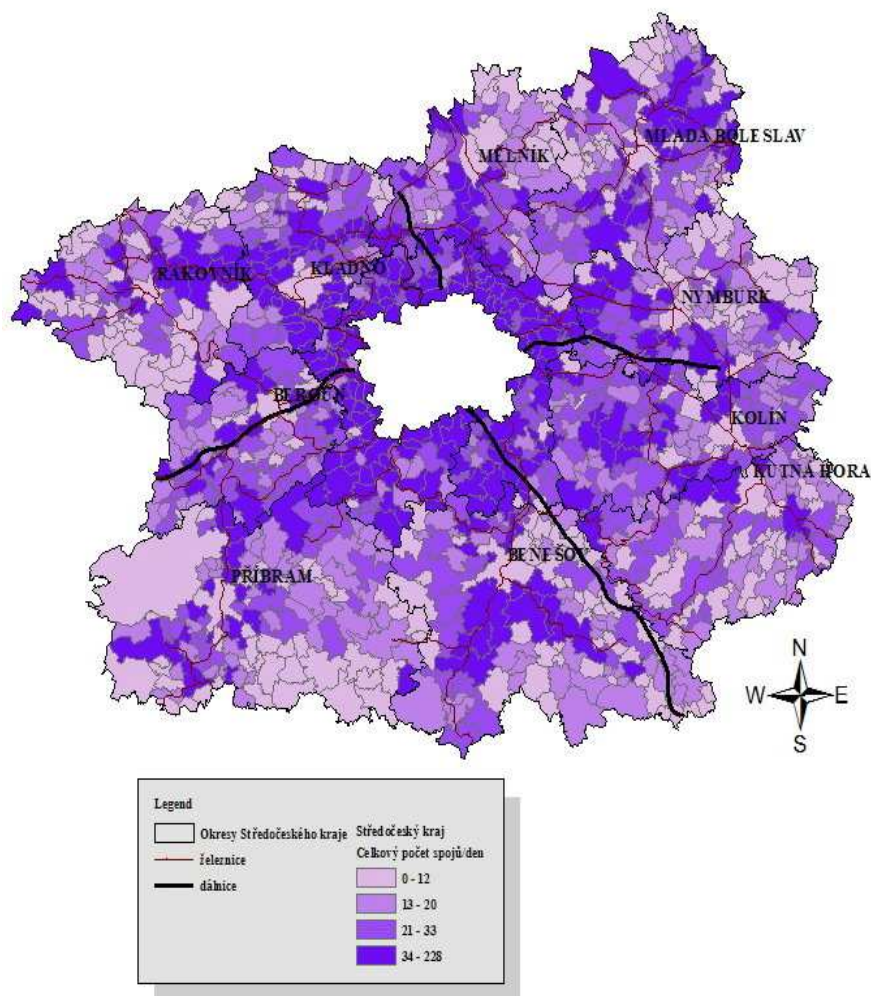
Z obrázku je patrné, že největší počet spojů mají obce kam dosahuje městská hromadná doprava. Nejvíce je to patrné v okresech Praha-východ a Praha-západ, kam zasahuje Pražská integrovaná doprava.

Nejmenší počet přímých spojů z obcí do okresního města je i ovlivněn vzdáleností obcí od okresního města. Opět tzv. periférie jednotlivých okresů mají nejnižší počet přímých spojů. Nejhůře dostupné vypadají obce na hranicích okresů.

Nejvyšší počet dílčích bodů získal opět okres Mladá Boleslav. Nejlepší spojení je z obce Kosmonosy do okresního města, celkem 213 přímých spojů za den. Z 16 obcí okresu Mladé Boleslavy neexistuje žádné přímé spojení do okresního města.

Obrázek 23: Celkový počet spojů veřejné hromadné dopravy za den

Celkový počet spojů veřejné hromadné dopravy z obcí do okresního města za den



Pozn. okresní města zde nebyly hodnoceny (resp. do mapy byly zaneseny s nulovými hodnotami).

Zdroj: Vlastní zpracování v programu Arc.GIS 9.2

Celkové množství spojů veřejné hromadné dopravy, je opět nejvyšší tam, kam zasahuje městská hromadná doprava. Opět nejvíce patrné je to v okresech Praha-východ a Praha-západ.

Nejvyšší počet dílčích bodů získal v této dílčí kategorii okres Praha-východ, celkem 317. Nejvyšší počet (193) celkových spojů v tomto okrese je z obce Brandýs nad Labem.

Nevyšší počet celkových spojů ze všech okresů je v okrese Mladá Boleslav z obce Kosmonosy - celkem 228.

Po sečtení dílčích bodů získaných za počet přímých a počet celkových spojů veřejné hromadné dopravy byl získán ukazatel dostupnosti veřejnou hromadnou dopravou.

Okresy s výbornou dostupností veřejné hromadné dopravy jsou v pořadí podle získaných bodů: Praha-východ, Praha-západ, Kladno, Příbram a Kolín.

Okresy s velmi dobrou dostupností veřejné hromadné dopravy jsou Nymburk, Benešov, Beroun, Rakovník, Kutná Hora, Mělník a Mladá Boleslav.

Žádné okresy Středočeského kraje nemají průměrnou ani nedostačující dostupnost veřejnou hromadnou dopravou.

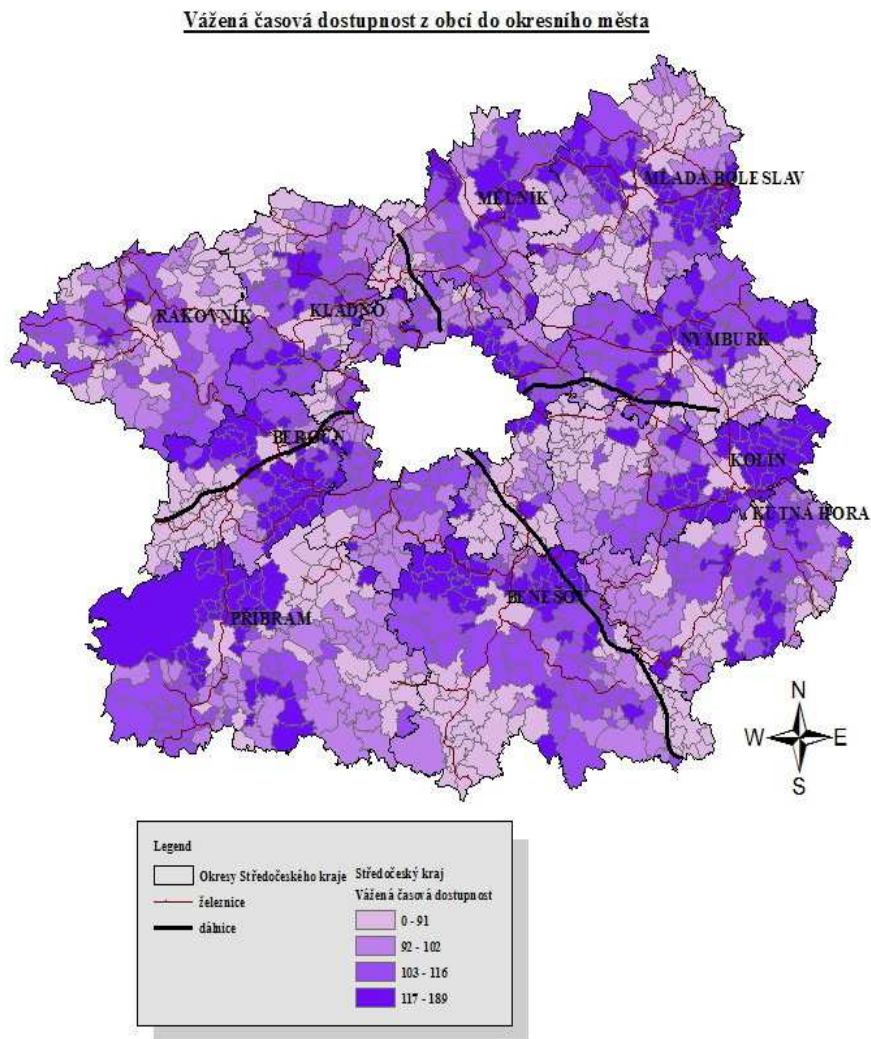
#### **5.3.4 Vážená časová dostupnost**

Vážená časová dostupnost byla počítána na dvou úrovních: vážená časová dostupnost pro jednotlivé obce ve Středočeském kraji a vážená časová dostupnost v jednotlivých okresech Středočeského kraje.

Vážená časová dostupnost z jednotlivých obcí do okresního města byla vypočítána jako poměr sumární vzdálenostní a časové dopravní dostupnosti ve jmenovateli a vzdálenostní a časové dopravní dostupnosti jednotlivých obcí do okresního města v čitateli.



Obrázek 24: Vážená časová dostupnost z obcí do okresního města



Pozn. okresní města zde nebyly hodnoceny (resp. do mapy byly zaneseny s nulovými hodnotami).

Zdroj: Vlastní zpracování v programu Arc.GIS 9.2

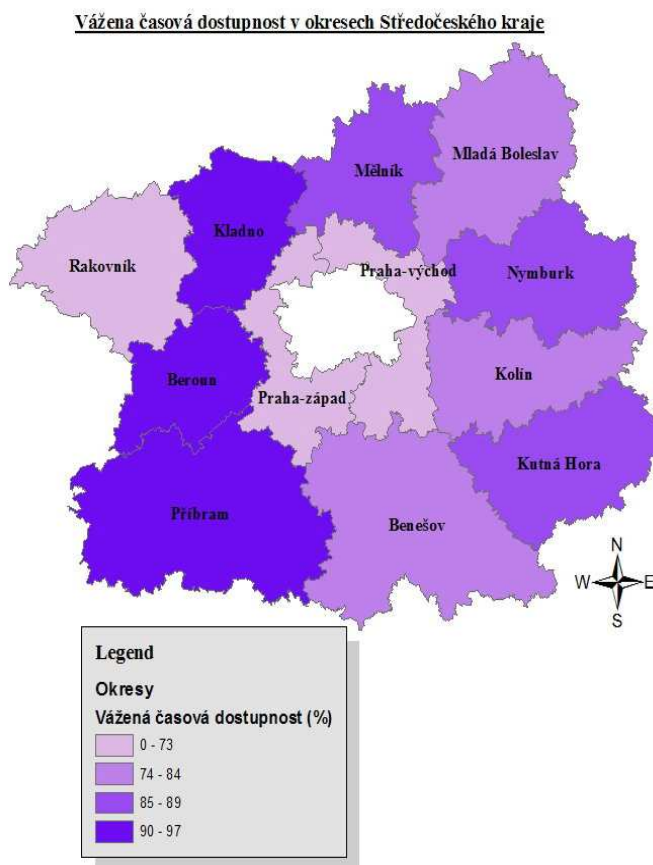
Z obrázku je patrné, že ve středočeském kraji převažují obce, které mají váženou časovou dostupnost do 91%. Nejvíce obcí z váženou časovou dostupností nad 117% je v okrese Kolín, kde nejvyšší hodnotu dosáhla obec Veltruby 158%. Dále pak okres Beroun, kde nejvyšší hodnotu dosáhl Králův Dvůr 160% a naopak nejnižší obec Cerhovice 66%.

Vážená časová dostupnost v jednotlivých okresech (příloha 19) byla vypočtena jako poměr sumární vzdálenostní a časové dostupnosti z obce do okresního města



ve jmenovateli a poměrem vzdálenostní a časové dostupnosti okresního města do krajského města v čitateli. Vypočítaná hodnota je vyjádřena v procentech

Obrázek 25: Vážená časová dostupnost v okresech Středočeského kraje



Zdroj: Vlastní zpracování v programu Arc.GIS 9.2

Nejnižší hodnotu 0% získaly okresy Praha - východ a Praha - západ, a to proto, že okresním i krajským městem okresů je Hlavní město Praha. Naopak nejvyšší hodnotu vážené časové dostupností získal okres Beroun 97%.

## **5.3 Statistické hodnocení dopravní dostupnosti Středočeského kraje metodami prostorové statistiky**

V této části diplomové práce jsou hodnoceny vybrané ukazatele dopravní dostupnosti pomocí nástrojů prostorové statistiky. Následující statistiky hodnotí to, zda mají ukazatele tendenci v prostoru vytvářet shluky podobných hodnot, tj. shluky obcí s podobnou úrovní dopravní dostupnosti či ne.

Getis-Ord globální statistika je počítána ze všech hodnot (obcí) v souboru. V tomto případě byla vypočítána pomocí inverzních vzdáleností, tj. prostorové váhy  $w_{ij}$  (viz. vzorce v literární rešerši) byly stanoveny tak, aby každý prvek (polygon obcí) ovlivňoval všechny ostatní prvky (globální výpočet ze všech prvků), ale s rostoucí vzdáleností od daného prvku tento vliv klesá. Použita byla Eukleidovská metrika.

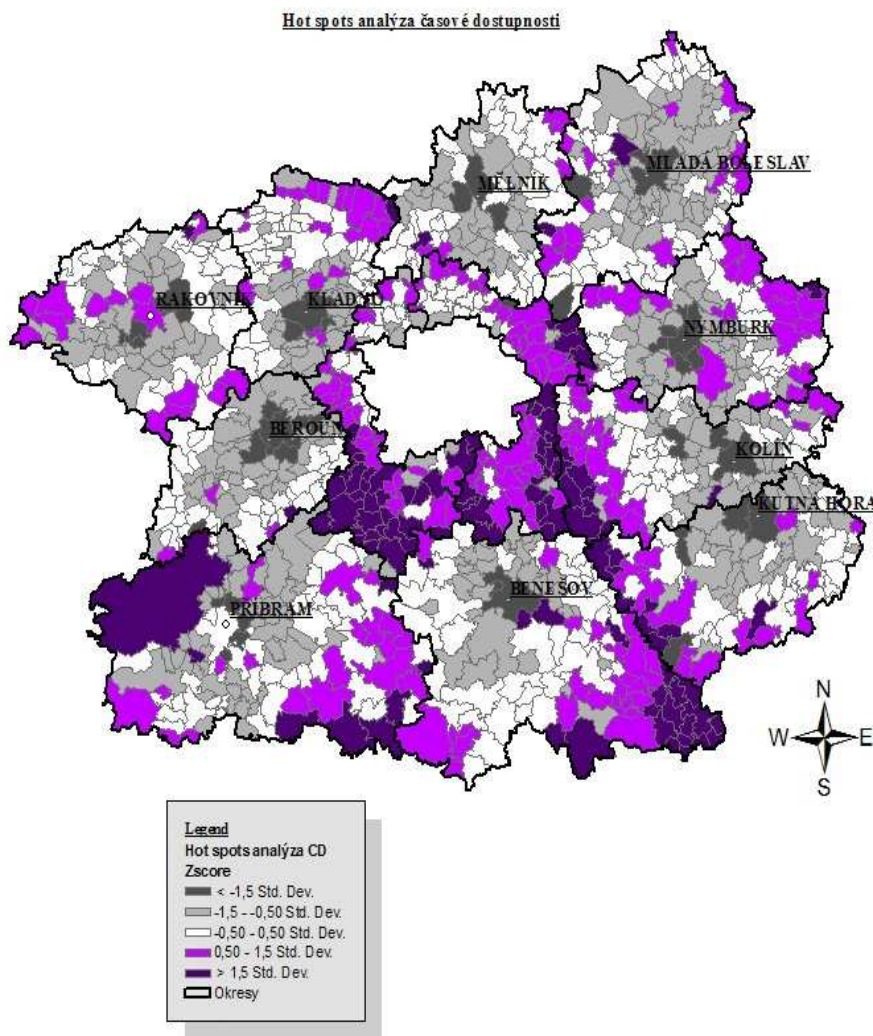
### **5.3.1 Lokální statistiky**

Výpočet ukazatele je uskutečňován pouze z hodnot prvků v určitém, předem definovaném okolí, daného prvku (obce) – proto lokální. Hodnoty  $G_i^*$  statistiky se tedy v prostoru mění a podle toho, jak se mění - poznáme, zda má daný ukazatel tendenci vytvářet shluky podobných hodnot či ne.

#### *Hot spots analýza*

Touto metodou byly zjištěny statisticky významné shluky obcí s vysokou nebo naopak s nízkou mírou časové dostupnosti.

Obrázek 26: Hot spots analýza časové dostupnosti



Zdroj: Vlastní zpracování v programu Arc.GIS 9.2

Z obrázku je patrné, že shluky s nejnižší hodnotou (zvýrazněny šedivou barvou) tvoří v každém okrese obce, které jsou v těsné blízkosti okresního města, zde je dobrá časová dostupnost. Shluky několika obcí zvýrazněny tmavě šedivou barvou, které přiléhají k okresnímu městu, mají nejnižší hodnoty časové dostupnosti a tedy výbornou časovou dostupnost. Do těchto obcí zasahuje městská hromadná doprava, která velmi přispívá ke zlepšení dopravní dostupnosti.

Naopak shluky, které jsou v obrázku zvýrazněny tmavě fialovou barvou, jsou obce s vysokými hodnotami časové dostupnosti. Ve Středočeském kraji

jsou nejrozsáhlejší dvě oblasti: na jihovýchod od okresního města Benešov a na jihozápad od hlavního města Prahy.

V okrese Benešov je to několik obcí, kde časová dostupnost do okresního města přesahuje i 45 minut. Tyto velké hodnoty jsou velmi ovlivněny stupněm vybavenosti dopravní infrastrukturou. Územím neprochází žádná železniční trať a vedou sem pouze silnice I. a II. třídy .

Druhý shluk s vysokými hodnotami se nachází v okrese Praha-západ. Do těchto obcí již nezasahuje Pražská integrovaná doprava a obcemi neprochází žádná významnější komunikace.

### **5.3.2 Hodnocení prostorové autokorelace**

Dopravní dostupnost zde byla hodnocena prostorovou autokorelací (lokální Moran I) . Touto metou byla opět hodnocena časová dostupnost z obcí do okresního města ve Středočeském kraji.

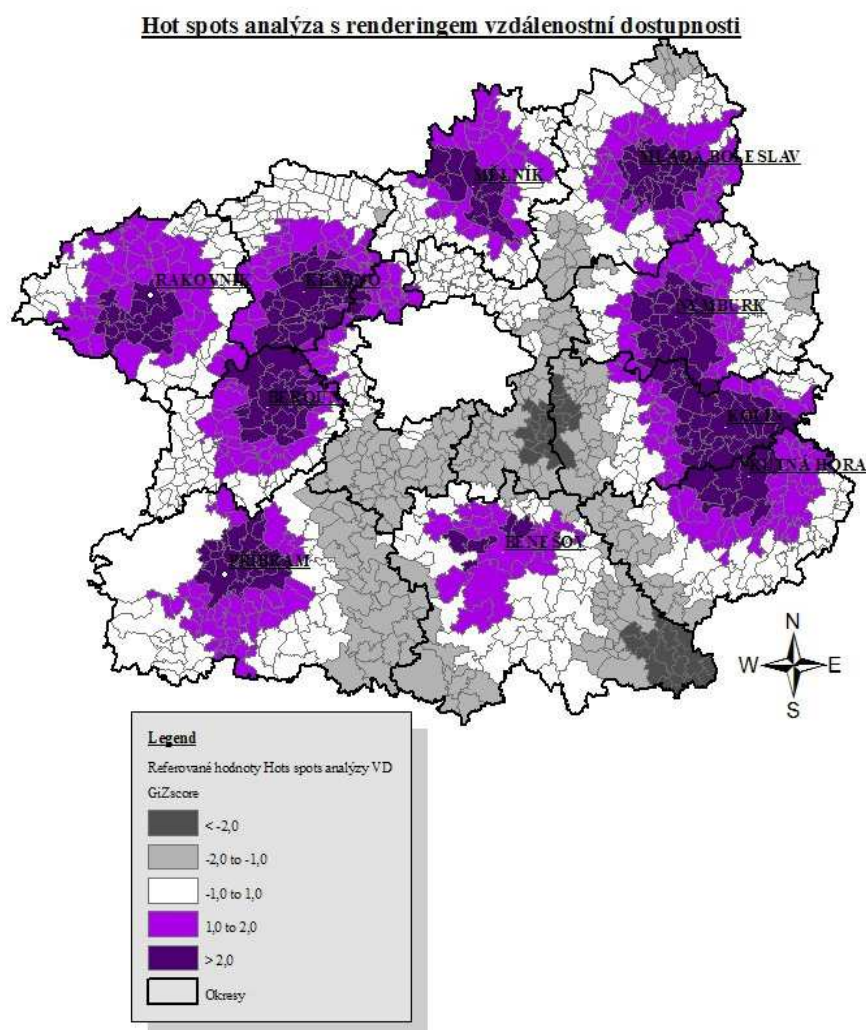


Praha-západ - nezasahuje jsem již Pražská integrovaná doprava a nachází se zde silnice I. a II. třídy.

### 5.3.3 Prostové analýzy s použitím renderingu

Použitím renderingu umožňuje odlišit shluky nízkých hodnot, vysokých hodnot a odlehle hodnoty, které se významně liší. Rendering byl použit u Hot spots analýzy pro vzdálenostní dostupnost.

Obrázek 28: Hot spots analýza s renderingem vzdálenostní dostupnosti



Zdroj: Vlastní zpracování v programu Arc.GIS 9.2



Z obrázku je patrné, jak je Středočeský kraj rozdělen dle vzdálenostní dostupnosti. Nejnižší vzdálenostní dostupnost je v okolí okresních měst.

Dvě nejhůře dostupné oblasti jsou v obrázku zvýrazněny tmavě šedou barvou, nachází se v okresech Benešov, Praha-východ a Praha-západ. O těchto oblastech již bylo zmiňováno v předešlých analýzách. Zajímavý je i pás šedé barvy, který prochází od Mladé Boleslavi přes Prahu-východ, Prahu-západ, Kolín, Kutnou Horu, Příbram a Benešov. Je to opět pásmo obcí s vyšší hodnotou vzdálenostní dostupnosti.

Okresy s nejnižšími hodnotami dostupnosti jsou dle této analýzy: Beroun, Mělník a Rakovník.

## 5.4 Shrnutí

Cílem této části diplomové práce bylo zanalyzování dopravní dostupnosti ve Středočeském kraji.

Středočeský kraj má nejhustší železniční a silniční síť v České republice. V délce dálnice a silnic dominuje okres Benešov. Nejdelší železniční síť má okres Mladá Boleslav.

Nejnižší deviatilita (nepřímočarost) dopravní sítě po silnici je shodně na trasách Nymburk - Praha a Kutná Hora - Praha. Co se týká spojitosti dopravní sítě je největší mezi dopravní uzly Kolín a Nymburk.

Hustota dopravní sítě byla počítána na 100 km<sup>2</sup> a na 10 000 obyvatel. Nej hustší železniční síť na 100 km<sup>2</sup> má okres Mělník a na 10 000 obyvatel okres Rakovník a silniční síť okres Kladno (na 100 km<sup>2</sup>) a okres Kutná Hora (na 10 000 ob.)

Na základě tří ukazatelů dopravní dostupnosti byly sečteny všechny body a sestaven žebříček od okresu s nejlepší dopravní dostupností až po okresy s nejnižší výslednou hodnotou.

Tabulka 4: Celkové vyhodnocení dopravní dostupnost pro jednotlivé kraje

<b>Okres</b>	<b>Celkem bodů</b>
<b>Mladá Boleslav</b>	12
<b>Příbram</b>	12
<b>Kladno</b>	11
<b>Kolín</b>	10
<b>Benešov</b>	9
<b>Beroun</b>	9
<b>Nymburk</b>	9
<b>Kutná Hora</b>	9
<b>Mělník</b>	9
<b>Rakovník</b>	9
<b>Praha- východ</b>	8
<b>Praha-západ</b>	8

Zdroj: vlastní zpracování

Maximální počet bodů získaly dva okresy Středočeského kraje: Mladá Boleslav a Příbram. Tyto okresy mají dopravní dostupnost na velmi dobré úrovni.

Okres Mladá Boleslav získal nejvyšší počet bodů v hodnocení vzdálenostní a časové dostupnosti, v dostupnosti veřejnou hromadnou dopravou skončil na třetím místě.

U okresu Příbram je to velmi překvapivé zjištění, neboť tímto okresem neprochází žádná významnější železniční trať ani silniční komunikace. Okres však ve všech třech ukazatelích získal vysoký počet bodů.

Dalšími okresy s výbornou dopravní dostupností jsou ještě Kladno a Kolín. Zbývající okresy mají velmi dobrou dopravní dostupnost. Nejnižší počet bodů získaly okresy Praha-východ a Praha západ, které nemají až tak dobrou vzdálenostní a časovou dostupnost, avšak vynikají v počtech spojů veřejnou hromadnou dopravou za den, a to díky Pražské integrované dopravě.

Při analýze dopravní dostupnosti využitím metod prostorových analýz byly zjištěny okresy s vysokými hodnotami časové dostupnosti: okres Benešov, Kolín, Kutná Hora, Nymburk, Příbram, Praha-východ a Praha-západ. Tyto okresy mají na perifériích okresu obce, kde časová dostupnost přesahuje i 45 minut (zejména na Benešovsku).



Naopak okresy s nízkými hodnotami časové dostupnosti jsou Beroun, Kladno, Mladá Boleslav, Mělník a Rakovník.

Další zhodnocení, doporučení a výsledky stanovených hypotéz jsou formulovány v kapitole závěr této diplomové práce.

## 6. VLASTNÍ VÝZKUM

### 6.1 Dotazníkové šetření

Pro vlastní výzkum byla z možných metod marketingového výzkumu zvolena nejvyužívanější metoda dotazníkového šetření.

Prostřednictvím dotazníkového šetření byl proveden výzkum zaměřený na zhodnocení dopravní situace a dopravní dostupnosti ve Středočeském kraji.

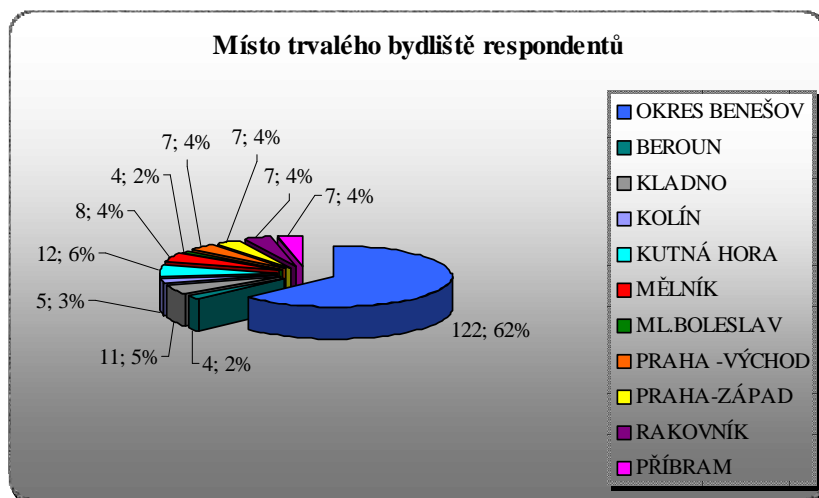
Na internetovém portálu Google.cz byl sestaven elektronický dotazník (příloha č. 24), který obsahoval celkem 19. otázek. Otázky byly jak typu uzavřeného, kde respondenti vybírali z předem určených možností, tak typu otevřeného, kde mohli dopisovat odpovědi. Elektronický dotazník byl zaslán do emailových schránek vybraných respondentů pro celém Středočeském kraji.

Šetření probíhalo od listopadu 2009 do ledna 2010 a celkem touto formou bylo získáno 203 vyplněných dotazníků. Výsledky dotazníkového šetření je však nutné brát s rezervou, protože nadpoloviční většina respondentů byli mladí lidé z okresu Benešov, kteří převážně využívají internet. Proto výsledky nemusí vždy vypovídat o skutečném stavu v jednotlivých okresech Středočeského kraje.

#### *Výsledky dotazníkového šetření*

Dotazníkového šetření se účastnilo celkem 203 respondentů z celého Středočeského kraje. Největší podíl byl z okresu Benešov, kde vyplnilo dotazník 62 % , tedy 133 respondentů.

Graf 1: Místo trvalého bydliště respondentů

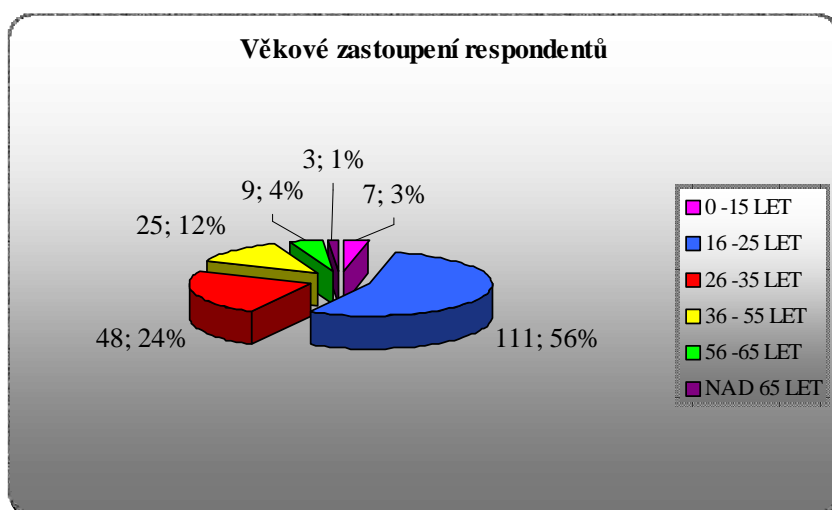


Zdroj: Vlastní šetření

Dále bylo 12 dotazovaných z okresu Kutná Hora, 11 z okresu Kladno, 8 z okresu Mělník, po 7 respondentech z okresu Praha-západ, Praha-východ, Rakovnick a Příbram, 5 z okresu Kolín a 4 z okresů Beroun a Mladá Boleslav.

Nejpočetnější věkovou skupinou byli respondenti ve věku od 16 do 25 let, celkem 111 obyvatel Středočeského kraje. Dále vyplnilo dotazník 48 respondentů ve věku 26 až 35 let, 25 v rozmezí věku 36 až 55 let, 9 ve věku od 56 do 65 let, 7 ve věku 0 až 15 a poslední 3 ve věku nad 65 let.

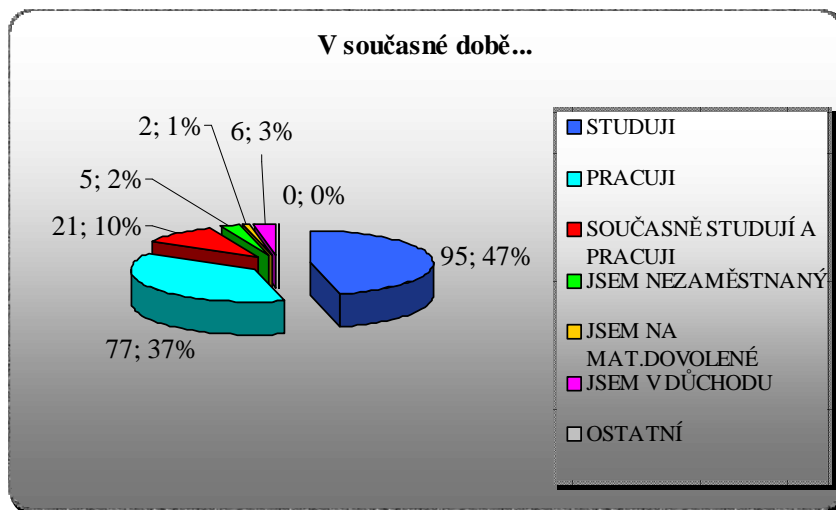
Graf 2: Věkové zastoupení respondentů



Zdroj: Vlastní šetření

Nejvíce se dotazníkového šetření účastnili studenti, celkem 47% z celkového počtu dotazovaných, dále 37% pracujících, 10% respondentů současně pracuje a studuje, 3% obyvatel vyplňující dotazník jsou v důchodu, 2% nezaměstnaní a zbylé 1% na mateřské dovolené.

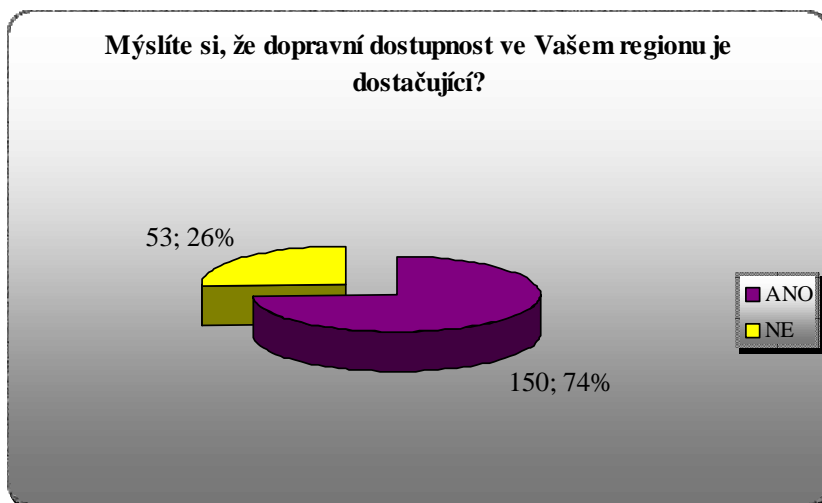
Graf 3: Současná profese respondentů



Zdroj: Vlastní šetření

První otázka týkající se dopravy byla zaměřena na celkové zhodnocení dopravní dostupnosti ve Středočeském kraji. S dopravní dostupností je spokojeno celkem 74% respondentů, z celkových 203 je to 150 obyvatel kraje. Z čehož vyplývá, že Středočeský kraj má jednu z nejlépe vybudovaných dopravních sítí. Nespokojeno je 26% dotazovaných, ti si naopak myslí, že by zejména mohla být lepší kvalita silnic a dálnic.

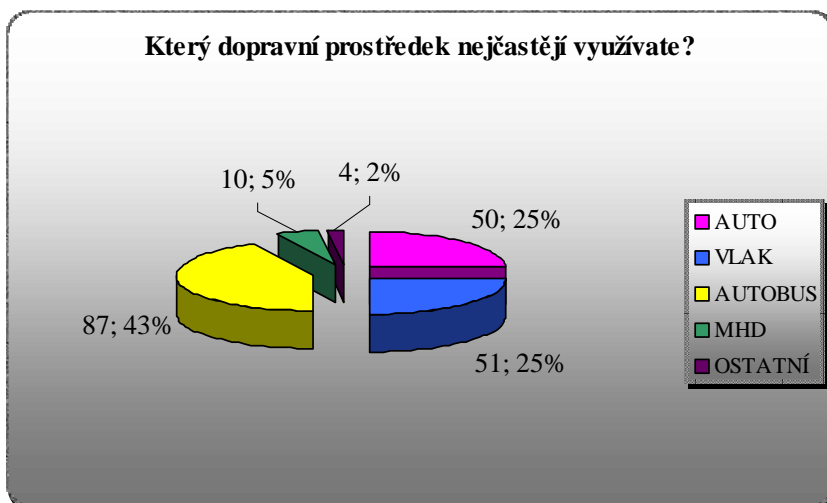
Graf 4: Dopravní dostupnost regionu



Zdroj: Vlastní šetření

Ve Středočeském kraji je nejvíce využívaným dopravní prostředkem autobus, využívá ho celkem 87% dotazovaných. Tato odpověď převládá, především proto, že se dotazníkového šetření účastnilo nejvíce obyvatel okresu Benešov, kde je autobusová doprava dominantní. Železnice není v okrese příliš zastoupená a také je to dáno příznivější cenou autobusové dopravy a větším množstvím spojů během dne.

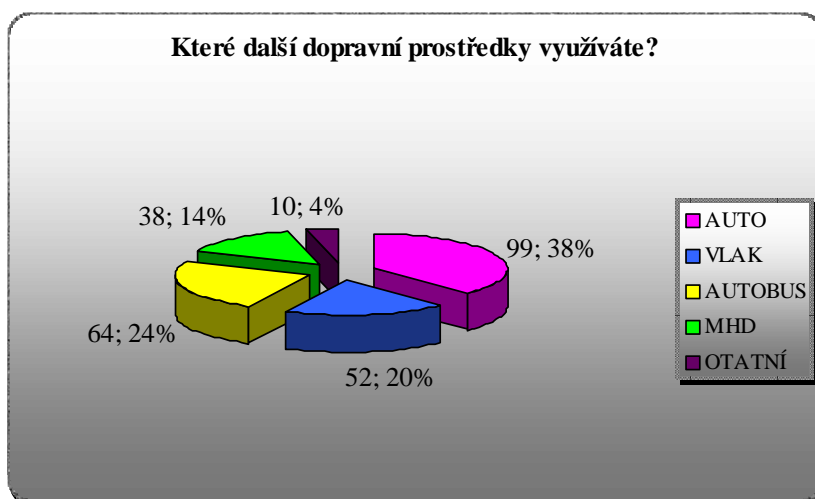
Graf 5: Nejvyužívanější dopravní prostředek



Zdroj: Vlastní šetření

Druhým nejvyužívanějším dopravním prostředkem v kraji je osobní automobil, který využívá 38% respondentů, dále je to vlak, MHD a 4% dotazovaných používají ostatní dopravní prostředky, zejména motorku nebo kolo.

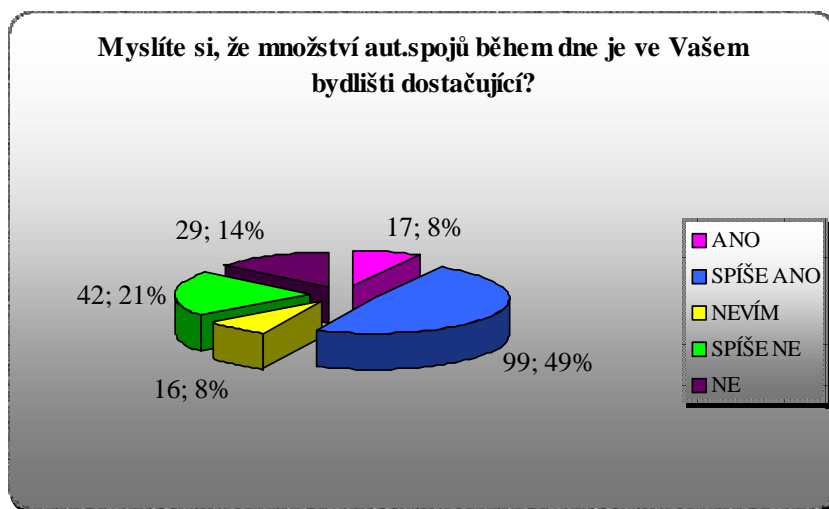
Graf 6: Další dopravní prostředky používané ve Středočeském kraji



Zdroj: Vlastní šetření

Na otázku, zda vyhovuje dotazovaným množství autobusových spojů během dne v jejich bydlišti odpovědělo 49% spíše ano, odpověď ne zvolilo 14% respondentů.

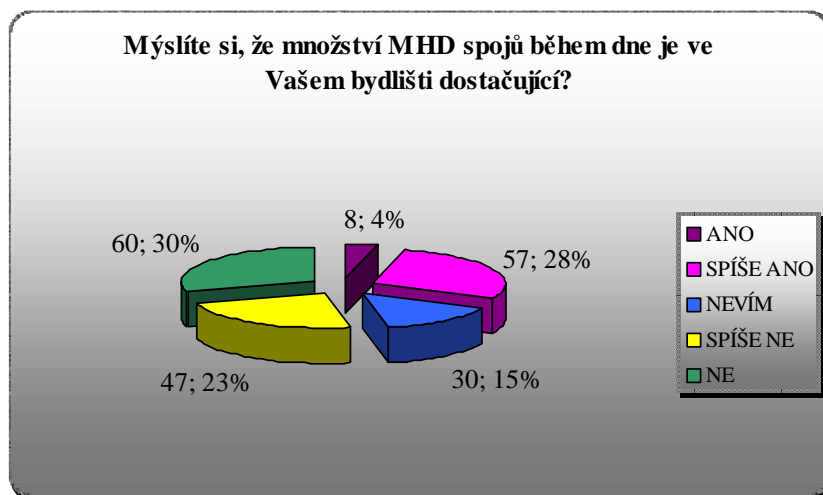
Graf 7: Spokojenost respondentů z množství aut. spojů během dne



Zdroj: Vlastní šetření

Množství spojů městské hromadné dopravy během dne vyhovuje pouze 4% procentům dotazovaných, naopak 30% dotazovaných by uvítalo více spojů.

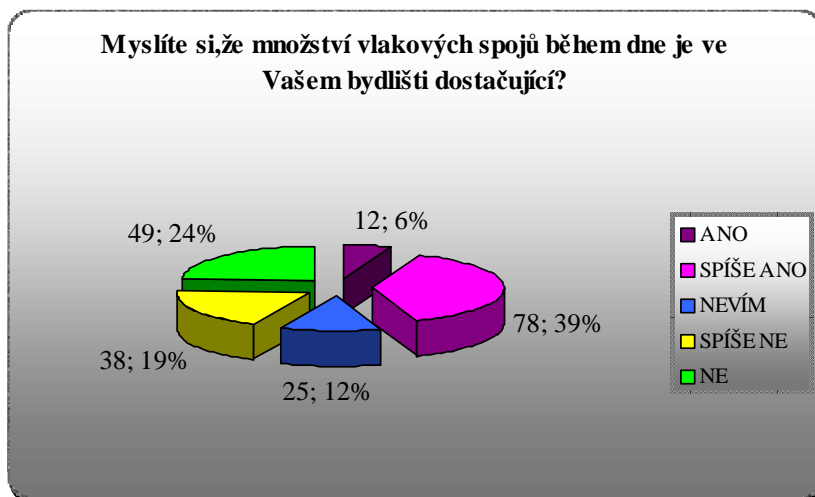
Graf 8: Spokojenost respondentů s množstvím MHD spojů během dne



Zdroj: Vlastní šetření

S množstvím vlakových spojů během dne je spokojeno 6% dotazovaných, možnost spíše ano zvolilo 39% respondentů, naopak nespokojeno je 24%, ti by přidali více spojů během dne.

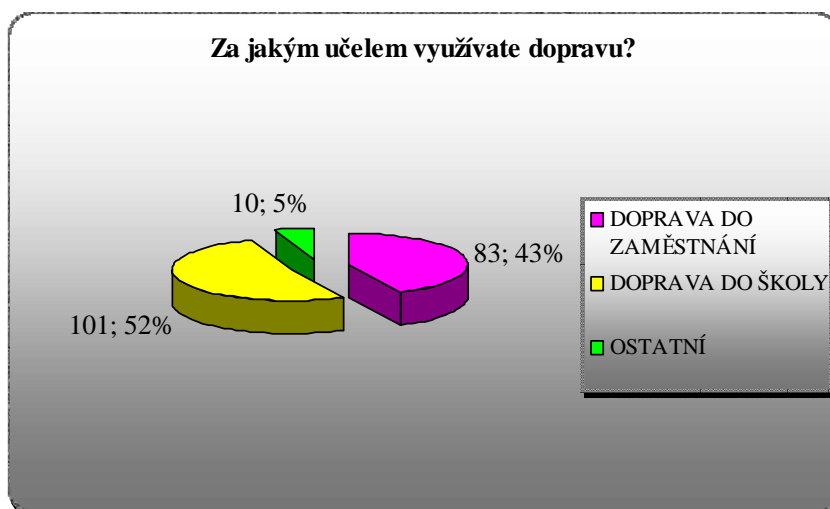
Graf 9: Spokojenost respondentů s množstvím vlakových spojů během dne



Zdroj: Vlastní šetření

Nejčastější účel využití dopravy je doprava do školy (52%) a poté do zaměstnání (43%). Možnost ostatní zvolilo 5% dotazovaných, kteří využívají dopravu v rámci volného času, hlavně za nákupy, návštěvy u příbuzných a přátel.

Graf 10: Účel využití dopravy

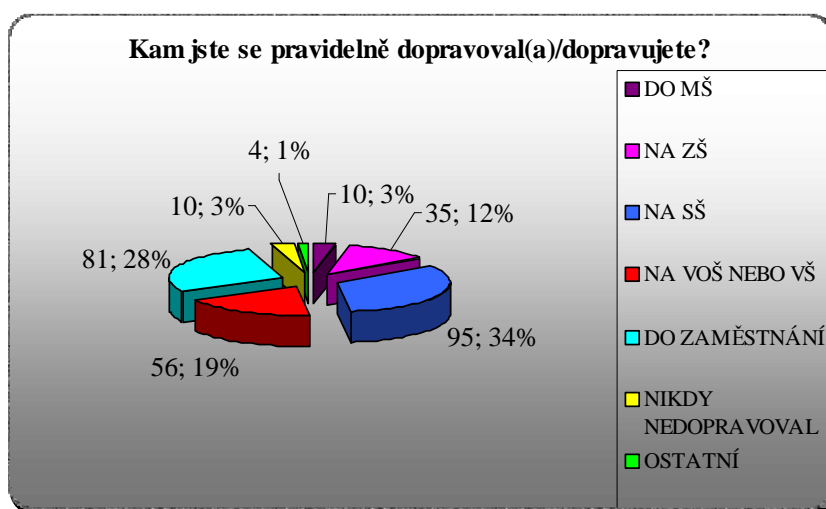


Zdroj: Vlastní šetření



Na otázku kam se dotazovaní pravidelně dopravují nebo dopravovali nejvíce z nich odpovědělo, a to 34%, na střední školu, do zaměstnání 28% a 19% na vyšší nebo vysokou školu. Na základní školu se pravidelně dopravovalo 12% dotazovaných. Naopak nejméně respondentů pravidelně cestovalo do mateřské školy 3% a shodně 3% se nikdy pravidelně dopravovalo.

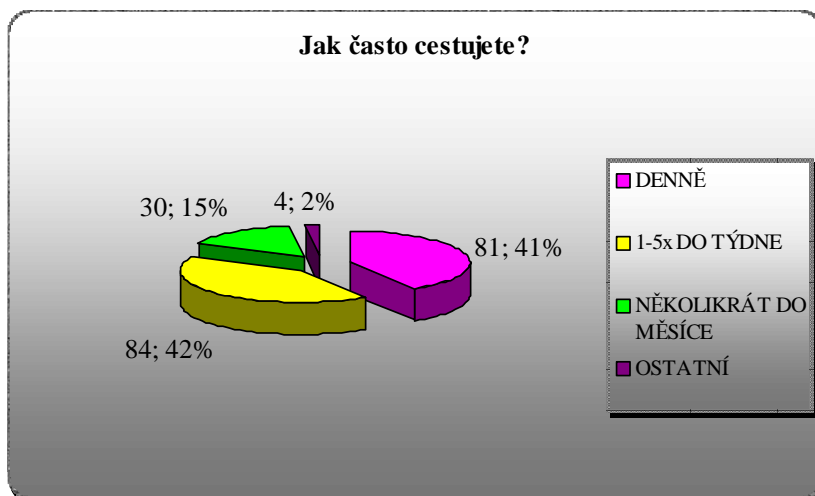
Graf 11: Kam se dotazovaní pravidelně dopravovali /doprovují



Zdroj: Vlastní šetření

Z celkových 203 respondentů využívá dopravu 42% denně a to zejména při přepravě do zaměstnání a škol, 1 až 5x týdně 41% dotazovaných. Několikrát do měsíce zvolilo možnost 15% a ostatní možnost 2% respondentů, kteří využívají dopravu hlavně v rámci volného času o víkendech.

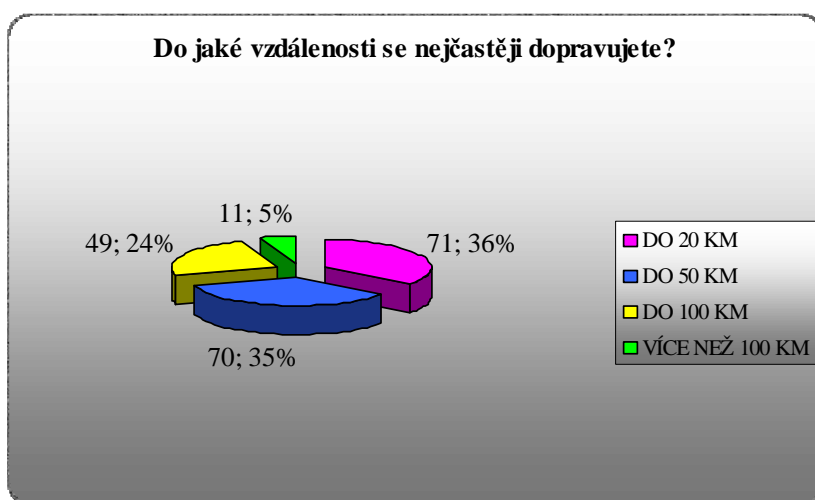
Graf 12: Jak často respondenti cestují



Zdroj: Vlastní šetření

Nejčastější vzdálenost, kterou respondenti překonávají je do 20 km. Výsledek je znovu velmi ovlivněn tím, že se nadpoloviční většina respondentů bydlí v okrese Benešov, kde nejvýznamnější spádové oblasti jsou města Benešov a Vlašim, která jsou od sebe vzdálena 20 km. Další možnost je do 50 km, kterou zvolilo 35% dotazovaných, 24% se dopravuje do vzdálenosti 100 km a nad 100 km zvolilo 5% respondentů. Tyto velké vzdálenosti překonávají, zejména obyvatelé Středočeského kraje, kteří pracují v hlavním městě Praha.

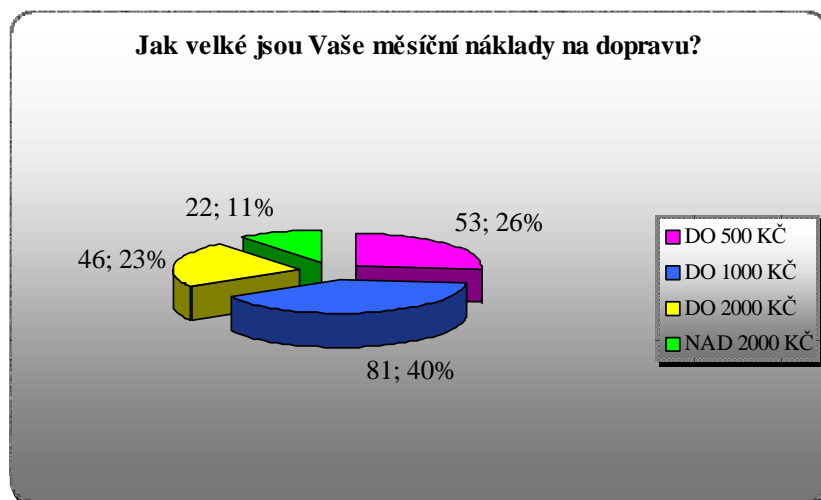
Graf 13: Nejčastější přepravní vzdálenosti



Zdroj: Vlastní šetření

Respondenti nejčastěji za měsíc utratí za dopravu do 1000 Kč (40% dotazovaných), 26% do 500 Kč. Možnost do 2000 Kč zvolilo 23% respondentů a 11% respondent nad 2000.

Graf 14: Měsíční náklady na dopravu



Zdroj: Vlastní šetření

Z celkových 203 dotazovaných nevyužívá dopravní slevu 53% dotazovaných. Je to dáno zejména tím, že se dotazníkového šetření účastnilo velké množství, pracujících, kteří cestují do zaměstnání autobusovou dopravou nebo vlastním automobilem, kde žádnou slevu na dopravu nelze uplatnit. Zbýlých 47% tvoří zejména studenti, kteří využívají žákovské jízdně.

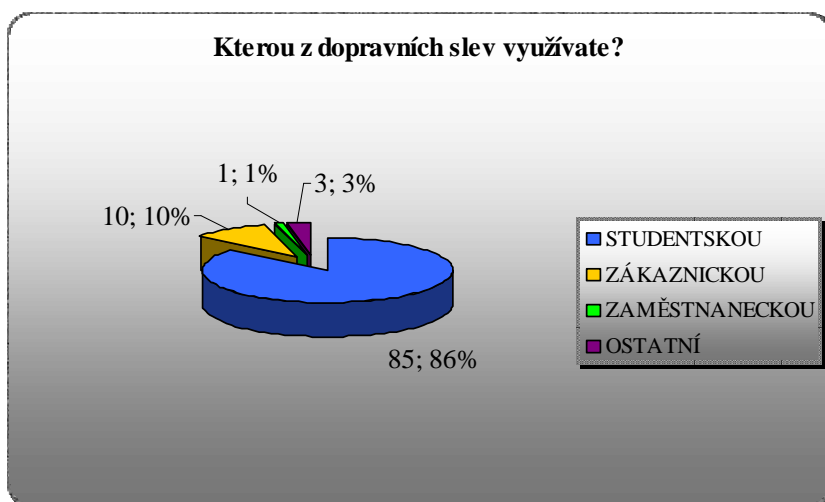
Graf 15: Využívání dopravních slev



Zdroj: Vlastní šetření

Nejvyužívanější dopravní slevou je studentská (resp. žákovské jízdné), zákaznickou slevu využívá 10% respondentů, kteří volí dopravní prostředek vlak. Tuto slevu lze uplatnit zakoupením čipové karty s aplikací pro využívání zákaznického jízdného. Zaměstnaneckou slevu využívá pouze 1% dotazovaných, zejména zaměstnanci Českých drah.

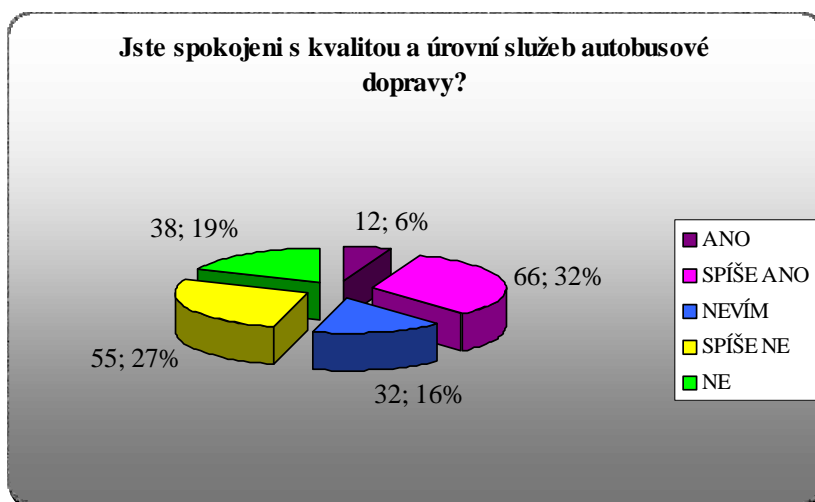
Graf 16: Druhy dopravních slev využívané respondenty



Zdroj: Vlastní šetření

Poslední část mého dotazníkového šetření byla zaměřena na spokojenost s kvalitou a úrovní služeb dopravy. Z šetření vyplývá, že respondenti jsou více spokojeni s autobusovou dopravou. Spíše spokojeno je 32% dotazovaných.

Graf 17: Spokojenost s kvalitou a úrovní služeb aut. dopravy



Zdroj: Vlastní šetření

U vlakové dopravy převládá více nespokojených dotazovaných, 34% zvolilo možnost spíše ne a 24% je nespokojeno.

Graf 18: Spokojenost s kvalitou a úrovní služeb vlakové dopravy



Zdroj: Vlastní šetření

Součástí dotazníkového šetření byla i otázka, kde dotazovaní měli možnost vyjádřit názor, s čím jsou v autobusové a železniční dopravě nespokojeni. Co se týká autobusové dopravy tak to byla zejména četnost spojů za den, hlavně do menších měst a obcí a včasnosti příjezdů a odjezdů podle jízdních řádů. O mnoho více respondentů bylo nespokojeno s vlakovou dopravou. Těm se nelíbí časté zpoždění vlaků, časté výluky, čistota a vybavenost vozů a čistota na vlakových nádražích. Mnoho respondentů si také stěžovalo na malý počet vagonů a přeplněnost vlaků před víkendem a na konci víkendu.

Další zhodnocení a doporučení vyplývající z dotazníkového šetření je uvedeno v kapitole závěr této diplomové práce.

## 6. ZÁVĚR

Cílem diplomové práce bylo analyzovat dopravu a dopravní dostupnost ve Středočeském kraji. Na začátku byly stanoveny pracovní hypotézy, které v průběhu hodnocení dopravní dostupnosti a dotazníkového šetření byly vyvráceny nebo potvrzovány.

První pracovní hypotéza byla „dopravní dostupnost ve Středních Čechách je na dobré úrovni“. Tato hypotéza se potvrdila. Středočeský kraj má kromě Prahy nejhustší dopravní síť v České Republice. Kraj má provozní délku železničních tratí celkem 1 277 km. V silniční síti také dominuje, má 9 602 km dlouhou síť silnic a dálnice. V této oblasti nemůže Středočeskému kraji konkurovat žádný jiný kraj. Jediným doporučením v této oblasti je zlepšení dopravní dostupnosti v okrese Benešov a to tím, že by se vybuďovala dálnice z Prahy přes Benešov a Tábor do Českých Budějovic. Tato města spojuje pouze silnice I. třídy, která je zvláště o víkendech velmi přetížená, tvoří se zde velké kolony a kvalita silnice není vysoká. Dále bych doporučila vybudovat rychlostní komunikaci z Příbrami, která by se na tuto dálnici napojila. Tím by se ještě výrazně ve Středočeském kraji zvýšila a zkvalitnila dostupnost a celý kraj by se lépe propojil.

Druhá hypotéza byla „nejhustší silniční síť má okres Kolín“. Tato pracovní hypotéza se nepotvrdila. Co se týká hustoty silniční sítě počítanou na 100 km<sup>2</sup> je okres Kolín na 4. místě z 12 okresu Středočeského kraje. Vyšší hustotu dopravní sítě mají okresy Kladno, Praha-východ, Beroun. Hustotu silniční sítě počítanou na 10 000 obyvatel mají vyšší okresy Benešov, Kutná Hora, Rakovník, Beroun, Příbram, Nymburk. Okres Kolín je až na 7 místě.

Poslední pracovní hypotézou je „minimálně 60% obyvatel je spokojeno s dopravní dostupností ve Středočeském kraji“. Tato hypotéza byla ověřována prostřednictvím dotazníkového šetření, které bylo prováděno na území celého Středočeského kraje. Hypotéza se potvrdila. Toto procento bylo překročeno o 14%. Spokojeno je tedy celkem 74% respondentů. Z celkových 203 to je 150 dotazovaných.

Celkově lze říci, že dopravní dostupnost ve Středočeském kraji je ovlivněna těmito faktory:

- stupněm vybavenosti silniční infrastrukturou (přítomnost dálnic a rychlostních komunikací v okrese)
- stupněm vybavenosti železniční infrastrukturou (přítomnost železničních koridorů a železničních sítí celostátního významu)
- rozlohou okresu (menší okresy mají lepší hodnoty dostupnosti)
- polohou okresního města (okresní města ležící v centrální části okresu jsou lépe dostupná)

Výbornou dopravní dostupnost mají 3 okresy Středočeského kraje: Mladá Boleslav, Příbram a Kladno. U okresu Příbram je to překvapivé zjištění. Tímto okresem neprochází žádná významná silniční ani železniční síť, a přesto okres získal vysoký počet bodů.

Okresy s velmi dobrou dopravní dostupností jsou Benešov, Beroun, Kolín, Kutná Hora, Mělník a Rakovník. Zde dosáhly lepších výsledků zejména okresy Beroun, Mělník a Rakovník, kteří mají velmi dobrou časovou dostupnost. Naopak okresy Benešov, Kolín a Kutná Hora mají na svých perifériích obce, kde časová dostupnost přesahuje i 45 minut.

Okresy s dobrou dopravní dostupností jsou překvapivě Praha-východ a Praha-západ, kde je velká časová i vzdálenostní dostupnost do okresního města (Praha). Tento nedostatek je však vyvážen dostupností veřejnou hromadnou dopravou. Do většiny obcí v okrese zasahuje Pražská integrovaná doprava, která zabezpečuje dostatečné množství spojů během dne. V této oblasti je mým doporučením rozšířit Integrovanou dopravu i do zbylých obcí na okrajích okresů, což by přispělo ještě ke zlepšení dostupnosti.

Z šetření vyplývá, že ve Středočeském kraji se nenachází žádný okres, který by měl nedostačující dopravní dostupnost.

Celkově lze konstatovat, že dopravní situace a dopravní dostupnost ve Středočeském kraji je na velmi dobré úrovni. Při analýzách a dotazníkovém šetření se neobjevily žádné vážnější nedostatky.



## 7. SUMMARY

The goal of the thesis “Assessment of Transport Accessibility in the Central Bohemia Region” was to analyze the transport situation and transport accessibility.

The Central Bohemia Region has the densest railway and road network in the Czech Republic. The district of Benešov has the longest distance of motorways and roads. The district of Mladá Boleslav has the longest railway network.

The lowest deviatility (non-directness) of road transport network is on routes Nymburk – Praha and Kutná Hora – Praha. The continuity of transport network is highest between the transport intersections of Kolín and Nymburk.

The transport network density was calculated per 100 km<sup>2</sup> and per 10 000 inhabitants. The densest railway network per 100 km<sup>2</sup> is in the district of and per 10 000 inhabitants in the district of Rakovník, and the densest road network is in the district of Kladno (per 100 km<sup>2</sup>) and in the district of (per 10 000 inhabitants).

The transport accessibility assessment was conducted on the basis of three indicators: distance transport accessibility, time accessibility and public mass transport accessibility.

Excellent transport accessibility is in three districts of the Central Bohemia Region: Mladá Boleslav, Příbram and Kladno.

Districts with very good transport accessibility are Benešov, Beroun, Kolín, Kutná Hora, Mělník and Rakovník.

Districts with good transport accessibility are, surprisingly, Praha-východ and Praha-západ, with long time and distance accessibility to the district city (Praha). This disadvantage is compensated by public mass transport accessibility. Most communities in these districts are serviced by the Prague Integrated Transport, providing many transport connections during day. In this area, my recommendation is to expand the Integrated Transport to remaining communities at district edges, improving it even more.

The survey shows that in the Central Bohemia Region there is not any district with insufficient transport accessibility.

Generally, it can be stated that transport situation and transport accessibility in the Central Bohemia Region is on a good level. During analyses and questionnaire research, no significant problems were found.

## 8. SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

1. Arc.GIS 9.2 Desktop *O programu Arc.GIS 9.2.* [online]. 2010, [cit. 1.2.2010]. Dostupný na WWW:<<http://webhelp.esri.com/arcgisdesktop/9.2/index.cfm?TopicName=welcome> >
2. BENE.CZ. *Dopravní dostupnost regionu Benešov.* [online]. 2008, [cit. 18.12.2008]. Dostupný na WWW: < [http://www.bene.cz/mapa\\_6.php3](http://www.bene.cz/mapa_6.php3)>
3. BEZEMEK, R. *Kutná Hora.* [online]. 2008, [cit. 18.12.2008]. Dostupný na WWW:  
< [http://www.spvd.cz/?p=cz/kutnahora/kutnahora.html&m=menu\\_cz.html](http://www.spvd.cz/?p=cz/kutnahora/kutnahora.html&m=menu_cz.html)>
4. BEZEMEK, R. VROBEL, L. *Mělník.* [online]. 2008, [cit. 18.12.2008]. Dostupný na WWW:  
< [http://www.spvd.cz/?p=cz/melnik/melnik.html&m=menu\\_cz.html](http://www.spvd.cz/?p=cz/melnik/melnik.html&m=menu_cz.html)>
5. BEZEMEK, R. VROBEL, L. *Mladá Boleslav.* [online]. 2008, [cit. 18.12.2008]. Dostupný na WWW:  
< [http://www.spvd.cz/?p=cz/mladaboleslav/mladaboleslav.html&m=menu\\_cz.html](http://www.spvd.cz/?p=cz/mladaboleslav/mladaboleslav.html&m=menu_cz.html)>
6. BEZEMEK, R., KLAS, M., VROBEL, L. *Příbram.* [online]. 2008, [cit. 18.12.2008]. Dostupný na WWW:  
< [http://www.spvd.cz/?p=cz/pribram/pribram.html&m=menu\\_cz.html](http://www.spvd.cz/?p=cz/pribram/pribram.html&m=menu_cz.html)>
7. BRINKE, J. *Úvod do geografie dopravy.* Praha: Univerzita Karlova, 1999. 112s. ISBN 80-7184-923-5
8. ČERMÁK, L. *Hodnocení vztahu dopravní dostupnosti a exponovanosti území.* Praha: Univerzita Karlova v Praze, 2005. 92s. ISBN 80-86561-21-6
9. ČSÚ, *Charakteristika Středočeského kraje* [online]. 2008, [cit. 18.12.2009]. Dostupný na WWW : <<http://www.czso.cz/xs/edicniplan.nsf/publ/13-2101-08-2008>>
10. EISLER, J. *Ekonomika dopravních služeb a podnikání v dopravě.* Praha: Vysoká škola ekonomická, 2005. 151 s. ISBN 80-245-0772-2

11. FÁBERA, O., SKALA, M., VROBEL, *Beroun*. [online]. 2008, [cit. 18.12.2008].  
Dostupný na WWW:  
< [http://www.spvd.cz/?p=cz/beroun/beroun.html&m=menu\\_cz.html](http://www.spvd.cz/?p=cz/beroun/beroun.html&m=menu_cz.html)>
12. FÁBERA, O., SKALA, M., VROBEL, L. *Mělník*. [online]. 2008, [cit. 18.12.2008]. Dostupný na WWW:  
< [http://www.spvd.cz/?p=cz/melnik/melnik.html&m=menu\\_cz.html](http://www.spvd.cz/?p=cz/melnik/melnik.html&m=menu_cz.html)>
13. GARDAVSKÝ, V. *Otázky geografie I*. In Mirvald, S. *Doprava - lidská aktivita budoucnosti*. Praha: Nakladatelství české geografické společnosti, 1994.
14. HRALA, V. KAŠPAR, V., VITVAROVÁ, I. *Geografie světového hospodářství*. Praha: Vysoká škola ekonomická, 1996. 131s. ISBN 80-7079-232-9
15. HORÁK, J. *Prostorová analýza dat*. [online]. 2002, [cit. 2.1.2010]. Dostupný na WWW: <<http://gis.vsb.cz/pad/index.htm>>
16. KRAFT, S., VANČURA, M. *Prostorová analýza konkurenceschopnosti železniční dopravy v České republice z hlediska časové efektivity*. Brno, 2008. 122s. ISBN 978-80-7399-557-7.
17. MIRVALD, S. *Geografie dopravy I*. Plzeň: Západočeská univerzita, 1999. 71 s. ISBN 80-7082-545-6
18. ORIEŠKA, J. *Technika služeb cestovního ruchu*. Praha: Idea Servis, 1999. 244 s. ISBN 80-85970-27-9
19. POSOVÁ, D. *Hodnocení nezaměstnanosti a dopravní dostupnosti v kladenském regionu* [online]. 2008, [cit. 19.12.2008]. Dostupný na WWW:  
< <http://www.natur.cuni.cz/~posova/symposium1.html#Dopravní>>
20. RAPANT, P. *Úvod do geografických informačních systémů*. Praha: Komputer Press, 1998. 145 s. ISBN 80-7043-211-2
21. SMUTNÝ, J. *Geografické informační systémy*. Brno: Vysoké učení technické, 1998, 66 s. ISBN 80-2140-977-0

22. ŠÍP, J. *Technologie cestovního ruchu*. České Budějovice: Jihočeská univerzita, 1997. 82 s. ISBN 80-7040-210-5
23. T-MAPY. *ArcView GIS* [online]. 20010, [cit. 15.1.2010]. Dostupný na WWW: <[http://www.tmapy.cz/public/tmapy/cz/\\_software/esri/\\_arcview/\\_arcview\\_nadstavby.html](http://www.tmapy.cz/public/tmapy/cz/_software/esri/_arcview/_arcview_nadstavby.html)>
24. TOLLINGEROVÁ, D. *Geografické informační systémy*. Ostrava: Vysoká škola báňská, 1996, 25 s. ISBN 80-7078-377-1
25. TOMAN, M. *Nymbursko*. . [online]. 2007, [cit. 11.12.2008]. Dostupný na WWW:<[http://www.gymnymburk.cz/projekty/zemepis/sociogeograf/socio\\_doprava.htm](http://www.gymnymburk.cz/projekty/zemepis/sociogeograf/socio_doprava.htm)>
26. VROBEL, L. *Rakovník*. [online]. 2008, [cit. 18.12.2008]. Dostupný na WWW: <[http://www.spvd.cz/?p=cz/rakovnik/rakovnik.html&m=menu\\_cz.html](http://www.spvd.cz/?p=cz/rakovnik/rakovnik.html&m=menu_cz.html)>
27. WIKIPEDIA. *Středočeský kraj*. [online]. 2008, [cit. 18.12.2008]. Dostupný na WWW: <[http://cs.wikipedia.org/wiki/St%C5%99edo%C4%8Desk%C3%BD\\_kraj](http://cs.wikipedia.org/wiki/St%C5%99edo%C4%8Desk%C3%BD_kraj)>
28. ZELENÝ, L. *Rozvoj dopravy ve světě*. Praha: Vysoká škola ekonomická, 1994. 79 s. ISBN 80-245-0671-8

# SEZNAM OBRÁZKŮ, GRAFŮ A TABULEK

- Obrázek 1: Vymezení zkoumaného území
- Obrázek 2: Okres Benešov
- Obrázek 3: Okres Beroun
- Obrázek 4: Okres Kladno
- Obrázek 7: Okres Mělník
- Obrázek 6: Okres Kutná Hora
- Obrázek 8: Okres Mladá Boleslav
- Obrázek 9: Okres Nymburk
- Obrázek 10: Okres Praha - východ
- Obrázek 11: Okres Praha-západ
- Obrázek 12: Okres Příbram
- Obrázek 13: Okres Rakovník
- Obrázek 14: Železniční síť ve Středočeském kraj
- Obrázek 15: Silniční síť ve Středočeském kraji
- Obrázek 16: Hustota železniční sítě na 100 km<sup>2</sup>
- Obrázek 17: Hustota železniční sítě na 10 000 obyvatel
- Obrázek 18: Hustota silniční sítě na 100 km<sup>2</sup>
- Obrázek 19: Hustota silniční sítě na 10 000 obyvatel
- Obrázek 19: Hustota silniční sítě na 10 000 obyvatel
- Obrázek 21: Časová dostupnost
- Obrázek 22: Počet přímých spojů veřejné hromadné dopravy za den
- Obrázek 23: Celkový počet spojů veřejné hromadné dopravy za den
- Obrázek 24: Vážená časová dostupnost z obcí do okresního města
- Obrázek 25: Vážená časová dostupnost v okresech Středočeského kraje
- Obrázek 26: Hot spots analýza časové dostupnosti
- Obrázek 27: Hodnoty lokálního Moranova I pro časovou dostupnost
- Obrázek 28: Hot spots analýza s renderingem vzdálenostní dostupnosti

- Graf 1: Místo trvalého bydliště respondentů
- Graf 2: Věkové zastoupení respondentů
- Graf 3: Současná profese respondentů
- Graf 4: Dopravní dostupnost regionu
- Graf 5: Nejvyužívanější dopravní prostředek
- Graf 6: Další dopravní prostředky používané ve Středočeském kraji
- Graf 7: Spokojenost respondentů z množství aut. spojů během dne
- Graf 8: Spokojenost respondentů s množstvím MHD spojů během dne
- Graf 9: Spokojenost respondentů s množstvím vlakových spojů během dne
- Graf 10: Účel využití dopravy
- Graf 11: Kam se dotazovaní pravidelně dopravovali /dopravují
- Graf 12: Jak často respondenti cestují
- Graf 14: Měsíční náklady na dopravu
- Graf 15: Využívání dopravních slev
- Graf 16: Druhy dopravních slev využívané respondenty
- Graf 17: Spokojenost s kvalitou a úrovní služeb aut. dopravy
- Graf 14: Měsíční náklady na dopravu
- Graf 15: Využívání dopravních slev
- Graf 16: Druhy dopravních slev využívané respondenty
- Graf 17: Spokojenost s kvalitou a úrovní služeb aut. dopravy
- Graf 18: Spokojenost s kvalitou a úrovní služeb vlakové dopravy
- 
- Tabulka 1: Okresy ve Středních Čechách
- Tabulka 2: Deviatilita dopravní sítě ve Středočeském kraji
- Tabulka 3: Počet přímých spojení po železnici
- Tabulka 4: Celkové vyhodnocení dopravní dostupnost pro jednotlivé kraje

# SEZNAM PŘÍLOH A PŘÍLOHY

**Příloha 1:** Délka železnic, silnic a dálnic podle krajů k 31. 12. 2007 v kilometrech

**Příloha 2:** Výkony dopravy podle krajů v roce 2007

**Příloha 3:** Motorová vozidla podle krajů k 31. 12. 2007

**Příloha 4:** Délka silnic a dálnic podle okresů k 31. 12. 2007 v kilometrech

**Příloha 5:** Hustota železniční sítě na 100 km<sup>2</sup> a na 10 000 obyvatel

**Příloha 6:** Hustota silniční sítě na 100 km<sup>2</sup> a na 10 000 obyvatel

**Příloha 7:** Okres Benešov

**Příloha 8:** Okres Beroun

**Příloha 9:** Okres Kladno

**Příloha 10:** Okres Kolín

**Příloha 11:** Okres Kutná Hora

**Příloha 12:** Okres Mělník

**Příloha 13:** Okres Mladá Boleslav

**Příloha 14:** Okres Nymburk

**Příloha 15:** Okres Praha - východ

**Příloha 16:** Okres Praha - západ

**Příloha 17:** Okres Rakovník

**Příloha 18:** Okres Příbram

**Příloha 19:** Vážená časová dostupnost v jednotlivých okresech

**Příloha 20:** Ukazatel vzdálenostní dostupnosti

**Příloha 21:** Ukazatel časové dostupnosti

**Příloha 22:** Ukazatel dostupnosti veřejnou hromadnou dopravou

**Příloha 23:** Hodnoty prostorových analýz

**Příloha 24:** Dotazník



**Příloha 1: Délka železnic, silnic a dálnic podle krajů k 31. 12. 2007 v kilometrech**

ČR, kraje <i>CR, regions</i>	Provozní délka želez- ničních tratí <i>Length of operated railway lines</i>	Délka silnic a dálnic <i>Length of roads and motorways</i>	v tom				
			dálnice <i>Motorways</i>	silnice I. třídy <i>Class I</i>	z toho rychlostní silnice <i>incl.:</i> <i>Expressways</i>	silnice II. třídy <i>Class II</i>	silnice III. třídy <i>Class III</i>
<b>Česká republika</b> <i>Czech Republic</i>	<b>9 588</b>	<b>55 595</b>	<b>657</b>	<b>6 191</b>	<b>354</b>	<b>14 643</b>	<b>34 104</b>
Hl. m. Praha	243	72	11	31	25	30	-
<b>Středočeský</b>	<b>1 277</b>	<b>9 602</b>	<b>195</b>	<b>780</b>	<b>131</b>	<b>2 368</b>	<b>6 260</b>
Jihočeský	952	6 130	16	661	-	1 634	3 820
Plzeňský	709	5 129	109	419	-	1 510	3 091
Karlovarský	493	2 044	-	226	15	562	1 256
Ústecký	1 023	4 181	52	491	7	898	2 740
Liberecký	553	2 429	-	328	22	487	1 614
Královéhradecký	715	3 770	16	437	-	894	2 423
Pardubický	541	3 590	8	454	-	906	2 222
Vysočina	650	5 090	93	421	-	1 630	2 946
Jihomoravský	800	4 499	135	448	29	1 478	2 438
Olomoucký	600	3 568	8	438	89	924	2 199
Zlínský	358	2 116	-	341	3	574	1 201
Moravskoslezský	673	3 375	15	716	33	749	1 895

Zdroj: Zdroj: <http://www.czso.cz/xs/edicniplan.nsf/kapitola/13-2101-08-2008-09>

## Příloha 2: Výkony dopravy podle krajů v roce 2007

	Silniční nákladní a veřejná autobusová doprava <i>Road transport of goods and public bus transport</i>				Železniční doprava <i>Railway transport</i>			
	vývoz věcí do jiných krajů (tis. t)  <i>Export of goods to other regions (thous. t)</i>	dovoz věcí z jiných krajů (tis. t)  <i>Import of goods from other regions (thous. t)</i>	přeprava věcí v rámci kraje (tis. t)  <i>Transport of goods within the region (thous. t)</i>	přeprava cestujících v rámci kraje <sup>1)</sup> (tis. osob)  <i>Passenger transport within the region<sup>1)</sup> (thous.)</i>	vývoz věcí do jiných krajů (tis. t)  <i>Export of goods to other regions (thous. t)</i>	dovoz věcí z jiných krajů (tis. t)  <i>Import of goods from other regions (thous. t)</i>	přeprava věcí v rámci kraje (tis. t)  <i>Transport of goods within the region (thous. t)</i>	přeprava cestujících v rámci kraje (tis. osob)  <i>Passenger transport within the region (thous.)</i>
<b>Kraje celkem</b> <i>Regions, total</i>	<b>74 136</b>	<b>74 136</b>	<b>333 605</b>	<b>348 395</b>	<b>28 539</b>	<b>28 539</b>	<b>18 420</b>	<b>140 719</b>
Hl. m. Praha	9 104	8 864	24 508	3 758	764	947	65	20 280
<b>Středočeský</b>	<b>13 888</b>	<b>13 200</b>	<b>47 992</b>	<b>53 750</b>	<b>2 659</b>	<b>3 603</b>	<b>628</b>	<b>10 562</b>
Jihočeský	3 925	3 785	25 410	21 596	1 097	1 313	131	5 417
Plzeňský	3 898	4 313	19 687	16 636	1 029	1 790	204	8 516
Karlovarský	1 555	1 561	11 839	8 281	3 870	646	2 226	3 668
Ústecký	5 854	5 027	29 668	14 723	10 137	4 593	5 545	9 527
Liberecký	2 824	3 208	9 442	13 904	306	202	28	4 816
Královéhradecký	4 203	5 539	15 399	17 248	738	1 107	76	7 995
Pardubický	5 486	3 975	16 921	19 064	561	5 816	66	5 781
Vysočina	3 180	4 580	14 302	19 085	467	1 078	76	3 413
Jihomoravský	6 224	5 573	32 257	56 323	1 091	1 093	980	27 422
Olomoucký	6 784	5 240	25 469	29 407	1 417	1 748	444	10 366
Zlínský	2 577	4 241	12 725	31 773	651	1 692	30	7 054
Moravskoslezský	4 636	5 029	47 986	42 846	3 750	2 910	7 920	15 902

<sup>1)</sup> vnitrostátní linková doprava ve veřejném zájmu včetně ostatní dopravy

Zdroj: <http://www.czso.cz/xs/edicniplan.nsf/kapitola/13-2101-08-2008-09>

### Příloha 3: Motorová vozidla podle krajů k 31. 12. 2007

ČR, kraje <i>CR, regions</i>	Osobní automobily včetně dodávkových <i>Passenger cars, incl. vans</i>	Nákladní automobily <i>Commercial vehicles</i>	Silniční tahače <i>Road tractors</i>	Návěsy <i>Semi-trailers</i>	Autobusy <i>Buses</i>	Motocykly <i>Motorcycles</i>
<b>Česká republika</b> <i>Czech Republic</i>	<b>4 280 081</b>	<b>533 916</b>	<b>20 915</b>	<b>50 480</b>	<b>20 416</b>	<b>859 717</b>
Hl. m. Praha	624 778	108 003	2 534	4 013	3 699	68 502
<b>Středočeský</b>	<b>537 582</b>	<b>66 360</b>	<b>2 939</b>	<b>8 006</b>	<b>2 602</b>	<b>116 099</b>
Jihočeský	280 469	34 100	1 658	4 559	1 148	64 783
Plzeňský	258 062	28 302	1 143	3 272	1 084	55 041
Karlovarský	121 850	13 032	496	1 428	603	16 410
Ústecký	330 841	36 617	1 637	3 496	1 313	65 189
Liberecký	177 175	19 565	672	1 470	941	33 130
Královéhradecký	235 186	25 473	1 071	2 734	883	59 954
Pardubický	207 445	22 882	996	2 564	1 183	58 104
Vysočina	202 344	22 102	872	3 038	855	55 294
Jihomoravský	441 279	61 198	2 277	5 092	2 007	99 639
Olomoucký	224 348	25 544	1 335	3 084	689	53 624
Zlínský	210 059	26 103	1 220	2 809	994	43 860
Moravskoslezský	428 663	44 635	2 065	4 915	2 415	70 088

Zdroj: <http://www.czso.cz/xs/edicniplan.nsf/kapitola/13-2101-08-2008-09>

### Příloha 4: Délka silnic a dálnic podle okresů k 31. 12. 2007 v kilometrech

Kraj, okresy <i>Region, districts</i>	Délka silnic a dálnic <i>Length of roads and motorways</i>	v tom				
		dálnice <i>Motorways</i>	silnice I. třídy <i>Class I</i>	z toho rychlostní silnice <i>incl.: Expressways</i>	silnice II. třídy <i>Class II</i>	silnice III. třídy <i>Class III</i>
<b>Středočeský kraj</b>	<b>9 602</b>	<b>195</b>	<b>780</b>	<b>131</b>	<b>2 368</b>	<b>6 260</b>
Benešov	1 210	48	52	-	346	764
Beroun	697	35	-	-	153	510
Kladno	793	-	97	30	164	532
Kolín	749	10	66	-	131	542
Kutná Hora	893	-	56	-	224	613
Mělník	622	17	73	-	146	386
Mladá Boleslav	917	-	118	51	221	578
Nymburk	737	34	58	-	199	446
Praha-východ	813	42	47	11	185	539
Praha-západ	570	8	28	16	150	384
Příbram	953	-	124	19	252	577
Rakovník	648	-	59	3	198	391

Zdroj: <http://www.czso.cz/xs/edicniplan.nsf/kapitola/13-2101-08-2008-09>

**Příloha 5: Hustota železniční sítě na 100 km<sup>2</sup> a na 10 000 obyvatel**

OKRES	Délka železnic 31.12.2008	Rozloha území ve 100 km <sup>2</sup>	Počet ob. na 10 000	Hustota železniční sítě	
				na 100 km <sup>2</sup>	10 000 ob.
Benešov	61,60	14,75	9,21	4,18	6,69
Beroun	109,30	6,62	7,85	16,51	13,93
Kladno	108,80	7,20	15,22	15,12	7,15
Kolín	102,80	7,44	9,06	13,83	11,35
Kutná Hora	143,90	9,17	7,36	15,69	19,55
Mělník	142,80	7,01	9,58	20,37	14,91
Ml. Boleslav	163,10	10,23	11,54	15,95	14,14
Nymburk	139,40	8,50	8,57	16,40	16,27
Praha-východ	61,17	7,55	12,89	8,10	4,75
Praha-západ	108,70	5,81	10,79	18,72	10,07
Příbram	76,60	16,92	11,03	4,53	6,94
Rakovník	152,40	8,96	5,27	17,00	28,92

Zdroj: vlastní zpracování dle dat použitých z ČSÚ

**Příloha 6: Hustota silniční sítě na 100 km<sup>2</sup> a na 10 000 obyvatel**

OKRES	Délka silnic k 31.12.2007	Rozloha území ve 100 km <sup>2</sup>	Počet ob. na 10 000	Hustota silniční sítě	
				na 100 km <sup>2</sup>	10 000 ob.
Benešov	1210,00	14,75	9,21	82,05	131,40
Beroun	697,00	6,62	7,85	105,30	88,84
Kladno	793,00	7,20	15,22	110,20	52,12
Kolín	749,00	7,44	9,06	100,73	82,71
Kutná Hora	906,00	9,17	7,36	98,81	123,09
Mělník	622,00	7,01	9,58	88,72	64,93
Ml. Boleslav	917,00	10,23	11,54	89,65	79,48
Nymburk	737,00	8,50	8,57	86,70	86,02
Praha-východ	813,00	7,55	12,89	107,69	63,10
Praha-západ	570,00	5,81	10,79	98,17	52,80
Příbram	953,00	16,92	11,03	56,32	86,37
Rakovník	648,00	8,96	5,27	72,30	122,95

Zdroj: vlastní zpracování dle dat použitých z ČSÚ

## Příloha 7: Okres Benešov

Název	VD	CD	PS	CS	VD/CD	VDsum	CDsum	VDsum/CDsum	Vcdi (%)
Benešov	0	0	0	0	0,0000	2686	2491	1,0781	0,00
Bernartice	50	36	1	14	1,3917	2686	2491	1,0781	77,47
Bílkovice	17	20	6	13	0,8400	2686	2491	1,0781	128,35
Blažejovice	60	42	1	11	1,4357	2686	2491	1,0781	75,09
Borovnice	32	29	4	14	1,0897	2686	2491	1,0781	98,94
Bukovany	7	8	15	19	0,9000	2686	2491	1,0781	119,79
Bystřice	7	7	79	79	1,0429	2686	2491	1,0781	103,38
Ctiboř	23	22	0	8	1,0273	2686	2491	1,0781	104,95
Čakov	16	18	5	5	0,8889	2686	2491	1,0781	121,29
Čechovice	35	31	8	18	1,1290	2686	2491	1,0781	95,49
Čerčany	12	11	45	45	1,0727	2686	2491	1,0781	100,50
Červený Újezd	32	26	13	13	1,2385	2686	2491	1,0781	87,05
Český Šternberk	23	23	3	17	0,9913	2686	2491	1,0781	108,76
Čtyřkoly	12	11	31	31	1,1273	2686	2491	1,0781	95,64
Děkanovice	54	41	0	9	1,3171	2686	2491	1,0781	81,86
Divišov	16	17	16	22	0,9647	2686	2491	1,0781	111,75
Dolní Kralovice	54	41	1	14	1,3049	2686	2491	1,0781	82,62
Drahňovice	22	23	0	3	0,9478	2686	2491	1,0781	113,74
Dunice	44	42	0	8	1,0548	2686	2491	1,0781	102,21
Heřmaničky	26	22	17	28	1,1909	2686	2491	1,0781	90,53
Hradiště	21	21	0	10	0,9905	2686	2491	1,0781	108,85
Hulice	41	32	0	9	1,2781	2686	2491	1,0781	84,35
Hvězdonice	15	18	0	14	0,8444	2686	2491	1,0781	127,67
Chářovice	12	14	2	6	0,8571	2686	2491	1,0781	125,78
Chleby	13	15	10	17	0,8733	2686	2491	1,0781	123,45
Chlístov	4	4	38	38	0,9250	2686	2491	1,0781	116,55
Chlum	29	28	5	5	1,0464	2686	2491	1,0781	103,03
Chmelná	30	29	0	7	1,0483	2686	2491	1,0781	102,85
Chocerady	17	20	3	18	0,8700	2686	2491	1,0781	123,92
Choratice	20	22	6	6	0,9227	2686	2491	1,0781	116,84
Chotýšany	12	11	44	44	1,0455	2686	2491	1,0781	103,12
Chrášťany	8	11	12	14	0,7636	2686	2491	1,0781	141,18
Jankov	25	20	3	14	1,2350	2686	2491	1,0781	87,30
Javorník	32	31	0	4	1,0452	2686	2491	1,0781	103,15
Ješetice	31	24	0	14	1,2750	2686	2491	1,0781	84,56
Kamberk	30	33	4	8	0,9121	2686	2491	1,0781	118,20
Keblov	36	35	1	13	1,0314	2686	2491	1,0781	104,52

Kladruby	24	23	2	18	1,0522	2686	2491	1,0781	102,46
Kondrac	25	25	2	19	1,0120	2686	2491	1,0781	106,53
Kozmice	12	13	13	14	0,9231	2686	2491	1,0781	116,79
Krhanice	15	17	14	21	0,8765	2686	2491	1,0781	123,00
Krňany	20	24	5	12	0,8292	2686	2491	1,0781	130,02
Křečovice	22	23	6	9	0,9391	2686	2491	1,0781	114,80
Křivšoudov	38	35	1	12	1,0971	2686	2491	1,0781	98,26
Kuňovice	30	27	4	16	1,1000	2686	2491	1,0781	98,01
Lešany	16	18	5	19	0,8833	2686	2491	1,0781	122,05
Libež	23	25	0	8	0,9320	2686	2491	1,0781	115,68
Litichovice	15	15	0	0	0,9733	2686	2491	1,0781	110,76
Loket	48	34	0	19	1,4235	2686	2491	1,0781	75,73
Louňovice p. Bl.	25	27	6	13	0,9222	2686	2491	1,0781	116,90
Lštění	13	12	0	22	1,0917	2686	2491	1,0781	98,76
Maršovice	16	17	16	21	0,9235	2686	2491	1,0781	116,74
Mezno	31	23	11	23	1,3522	2686	2491	1,0781	79,73
Miličín	26	19	21	21	1,3684	2686	2491	1,0781	78,78
Mířetice	29	27	5	19	1,0667	2686	2491	1,0781	101,07
Mnichovice	33	31	0	8	1,0677	2686	2491	1,0781	100,97
Mrač	4	7	47	47	0,5571	2686	2491	1,0781	193,51
Načeradec	33	34	4	13	0,9618	2686	2491	1,0781	112,10
Nemíž	34	28	0	10	1,2071	2686	2491	1,0781	89,31
Nespeky	10	10	14	15	1,0000	2686	2491	1,0781	107,81
Netvořice	15	18	13	25	0,8444	2686	2491	1,0781	127,67
Neustupov	23	18	0	9	1,3000	2686	2491	1,0781	82,93
Neveklov	15	16	22	24	0,9313	2686	2491	1,0781	115,77
Olbramovice	14	11	68	69	1,2909	2686	2491	1,0781	83,51
Ostrov	23	23	0	10	1,0130	2686	2491	1,0781	106,42
Ostředek	15	17	9	11	0,8882	2686	2491	1,0781	121,38
Pavlovice	23	21	17	19	1,0714	2686	2491	1,0781	100,62
Petroupím	7	9	10	11	0,8111	2686	2491	1,0781	132,92
Popovice	15	16	8	11	0,9125	2686	2491	1,0781	118,15
Poříčí nad Sázavou	8	8	18	33	0,9625	2686	2491	1,0781	112,01
Postupice	12	12	52	57	0,9583	2686	2491	1,0781	112,50
Pravonín	32	30	11	15	1,0567	2686	2491	1,0781	102,03
Přestavky u Čerčan	14	14	5	6	0,9643	2686	2491	1,0781	111,80
Psáře	32	26	0	10	1,2115	2686	2491	1,0781	88,99
Pyšely	14	13	35	35	1,0846	2686	2491	1,0781	99,40
Rabyně	24	29	6	10	0,8310	2686	2491	1,0781	129,73

Radošovice	18	19	3	13	0,9421	2686	2491	1,0781	114,44
Rataje	28	26	0	5	1,0692	2686	2491	1,0781	100,83
Ratměřice	27	23	3	17	1,1870	2686	2491	1,0781	90,83
Řimovice	24	23	0	8	1,0304	2686	2491	1,0781	104,63
Sedlec-Prčice	32	28	1	15	1,1393	2686	2491	1,0781	94,63
Slověnice	17	18	3	11	0,9444	2686	2491	1,0781	114,15
Smílkov	26	21	0	22	1,2333	2686	2491	1,0781	87,41
Snět	57	45	1	10	1,2644	2686	2491	1,0781	85,26
Soběhrdy	7	8	1	11	0,8625	2686	2491	1,0781	125,00
Soutice	38	29	0	8	1,3241	2686	2491	1,0781	81,42
Stranný	18	19	4	5	0,9474	2686	2491	1,0781	113,80
Strojetice	39	38	0	8	1,0342	2686	2491	1,0781	104,24
Struhařov	7	7	70	73	0,9857	2686	2491	1,0781	109,37
Střeziměř	35	28	13	25	1,2357	2686	2491	1,0781	87,25
Studený	43	39	0	7	1,0897	2686	2491	1,0781	98,93
Šetějovice	57	44	0	7	1,2886	2686	2491	1,0781	83,66
Tehov	28	25	2	19	1,1080	2686	2491	1,0781	97,30
Teplýšovice	11	14	10	11	0,8071	2686	2491	1,0781	133,57
Tichonice	34	28	0	11	1,1964	2686	2491	1,0781	90,11
Tisem	9	10	10	12	0,9200	2686	2491	1,0781	117,18
Tomice	51	38	1	15	1,3474	2686	2491	1,0781	80,02
Trhový Štěpánov	29	27	13	27	1,0778	2686	2491	1,0781	100,03
Třebešice	14	14	8	8	0,9714	2686	2491	1,0781	110,98
Týnec nad Sázavou	10	11	35	49	0,9273	2686	2491	1,0781	116,27
Václavice	6	8	28	28	0,7375	2686	2491	1,0781	146,18
Velíš	20	22	0	0	0,8955	2686	2491	1,0781	120,40
Vlašim	21	20	65	65	1,0400	2686	2491	1,0781	103,66
Vodslivý	16	18	8	8	0,9111	2686	2491	1,0781	118,33
Vojkov	25	18	0	9	1,3667	2686	2491	1,0781	78,89
Votice	20	16	53	53	1,2250	2686	2491	1,0781	88,01
Vracovice	26	26	0	9	1,0000	2686	2491	1,0781	107,81
Vranov	12	14	5	6	0,8714	2686	2491	1,0781	123,72
Vrchotovy Janovice	20	15	4	26	1,3267	2686	2491	1,0781	81,26
Všechlapy	20	21	0	9	0,9476	2686	2491	1,0781	113,77
Vysoký Újezd	19	23	9	14	0,8130	2686	2491	1,0781	132,60
Xaverov	21	23	4	6	0,9217	2686	2491	1,0781	116,96
Zdislavice	27	26	16	33	1,0500	2686	2491	1,0781	102,68
Zvěstov	31	26	0	10	1,1808	2686	2491	1,0781	91,30

(Pozn. VD - Vzdálenostní dostupnost, CD - časová dostupnost, PS - přímá spojení hromadnou dopravou z obce)

do okresního města za den, CS - celkové množství spojů hromadnou dopravou z obce do okresního města za den, VDsum- sumární vzdálenostní dostupnost, Cdsun - sumární časová dostupnost, Vcdi - vážená časová dostupnost pro jednotlivé obce)

Zdroj: vlastní zpracování dle dat použitých z IDOSU a Mapy Seznam.cz

## Příloha 8: Okres Beroun

Název	VD	CD	PS	CS	VD/CD	VDsum	CDsum	VDsum/CDsum	Vcdi (%)
Bavoryně	12	9	20	32	1,3333	1418	1329	1,0670	80,03
Beroun	0	0	0	0	0,0000	1418	1329	1,0670	0,00
Běštin	26	24	2	17	1,0833	1418	1329	1,0670	98,49
Broumy	21	23	18	22	0,9130	1418	1329	1,0670	116,86
Březová	19	17	0	17	1,1176	1418	1329	1,0670	95,47
Bubovice	12	12	4	27	1,0000	1418	1329	1,0670	106,70
Bykoš	12	15	4	27	0,8000	1418	1329	1,0670	133,38
Bzová	23	17	13	15	1,3529	1418	1329	1,0670	78,87
Cerhovice	26	16	15	38	1,6250	1418	1329	1,0670	65,66
Drozdiv	24	17	1	18	1,4118	1418	1329	1,0670	75,58
Felbabka	26	21	1	28	1,2381	1418	1329	1,0670	86,18
Hlásná Třebaň	16	18	0	23	0,8889	1418	1329	1,0670	120,04
Hořovice	22	16	48	60	1,3750	1418	1329	1,0670	77,60
Hostomice	23	20	8	37	1,1500	1418	1329	1,0670	92,78
Hředle	15	12	5	13	1,2500	1418	1329	1,0670	85,36
Hudlice	9	13	16	17	0,6923	1418	1329	1,0670	154,12
Hvozdec	26	21	0	14	1,2381	1418	1329	1,0670	86,18
Hýskov	5	6	37	37	0,8333	1418	1329	1,0670	128,04
Chaloupky	29	23	0	12	1,2609	1418	1329	1,0670	84,62
Chlustina	16	12	5	16	1,3333	1418	1329	1,0670	80,03
Chodouň	16	13	4	15	1,2308	1418	1329	1,0670	86,69
Chrstenice	10	9	6	7	1,1111	1418	1329	1,0670	96,03
Chyňava	11	12	30	30	0,9167	1418	1329	1,0670	116,40
Jivina	28	23	1	18	1,2174	1418	1329	1,0670	87,65
Karlštejn	14	17	32	32	0,8235	1418	1329	1,0670	129,56
Komarov	27	21	2	30	1,2857	1418	1329	1,0670	82,99
Koněprusy	7	9	13	20	0,7778	1418	1329	1,0670	137,19
Korno	11	14	6	8	0,7857	1418	1329	1,0670	135,80
Kotopeky	21	15	8	32	1,4000	1418	1329	1,0670	76,21
Králov Dvůr	4	6	205	205	0,6667	1418	1329	1,0670	160,05
Kublov	18	19	10	18	0,9474	1418	1329	1,0670	112,63
Lázovice	16	20	5	14	0,8000	1418	1329	1,0670	133,38
Lhotka	21	18	4	21	1,1667	1418	1329	1,0670	91,46
Libomyšl	16	12	15	30	1,3333	1418	1329	1,0670	80,03
Liteň	13	17	12	31	0,7647	1418	1329	1,0670	139,53
Loděnice	8	6	74	74	1,3333	1418	1329	1,0670	80,03
Lochovice	19	15	18	27	1,2667	1418	1329	1,0670	84,24



Lužce	12	11	1	32	1,0909	1418	1329	1,0670	97,81
Malá Víska	30	25	0	11	1,2000	1418	1329	1,0670	88,92
Málkov	19	17	3	6	1,1176	1418	1329	1,0670	95,47
Měňany	10	13	13	18	0,7692	1418	1329	1,0670	138,71
Mezouň	16	13	1	33	1,2308	1418	1329	1,0670	86,69
Mořina	18	19	4	45	0,9474	1418	1329	1,0670	112,63
Mořinka	19	21	3	28	0,9048	1418	1329	1,0670	117,93
Nenačovice	11	12	6	7	0,9167	1418	1329	1,0670	116,40
Nesvačily	16	20	0	21	0,8000	1418	1329	1,0670	133,38
Neumětely	20	18	5	31	1,1111	1418	1329	1,0670	96,03
Nížbor	9	11	35	35	0,8182	1418	1329	1,0670	130,41
Nový Jáchymov	13	17	14	15	0,7647	1418	1329	1,0670	139,53
Olešná	34	25	1	19	1,3600	1418	1329	1,0670	78,46
Osek	26	19	2	29	1,3684	1418	1329	1,0670	77,97
Osov	18	22	5	30	0,8182	1418	1329	1,0670	130,41
Otmíče	16	13	8	17	1,2308	1418	1329	1,0670	86,69
Otročiněves	11	14	14	15	0,7857	1418	1329	1,0670	135,80
Podbrdy	17	21	5	30	0,8095	1418	1329	1,0670	131,81
Podluhy	25	20	0	16	1,2500	1418	1329	1,0670	85,36
Praskolesy	20	14	19	43	1,4286	1418	1329	1,0670	74,69
Rpety	25	20	0	33	1,2500	1418	1329	1,0670	85,36
Skřípel	23	21	0	22	1,0952	1418	1329	1,0670	97,42
Skuhrov	17	21	3	28	0,8095	1418	1329	1,0670	131,81
Srbsko	10	12	32	32	0,8333	1418	1329	1,0670	128,04
Stašov	14	11	19	35	1,2727	1418	1329	1,0670	83,84
Suchomasty	13	14	13	14	0,9286	1418	1329	1,0670	114,91
Svatá	11	12	8	9	0,9167	1418	1329	1,0670	116,40
Svatý Jan pod Skalou	8	11	5	14	0,7273	1418	1329	1,0670	146,71
Svinaře	17	21	3	19	0,8095	1418	1329	1,0670	131,81
Tetín	5	6	17	18	0,8333	1418	1329	1,0670	128,04
Tlustice	20	13	7	31	1,5385	1418	1329	1,0670	69,36
Tmář	11	11	0	27	1,0000	1418	1329	1,0670	106,70
Točnick	20	14	3	20	1,4286	1418	1329	1,0670	74,69
Trubín	8	8	8	9	1,0000	1418	1329	1,0670	106,70
Trubská	7	10	16	17	0,7000	1418	1329	1,0670	152,43
Újezd	29	19	2	18	1,5263	1418	1329	1,0670	69,91
Velký Chlumec	20	25	0	22	0,8000	1418	1329	1,0670	133,38
Vinařice	12	15	3	7	0,8000	1418	1329	1,0670	133,38
Vižina	18	22	5	24	0,8182	1418	1329	1,0670	130,41
Vráž	5	5	60	60	1,0000	1418	1329	1,0670	106,70
Všeradice	15	19	5	25	0,7895	1418	1329	1,0670	135,15
Vysoký Újezd	13	13	4	36	1,0000	1418	1329	1,0670	106,70
Zadní Třebaň	18	23	31	31	0,7826	1418	1329	1,0670	136,34
Zahořany	5	7	0	0	0,7143	1418	1329	1,0670	149,38
Zaječov	30	26	0	25	1,1538	1418	1329	1,0670	92,47

Záluží	22	17	0	25	1,2941	1418	1329	1,0670	82,45
Zdice	14	10	95	96	1,4000	1418	1329	1,0670	76,21
Žebrák	19	12	19	41	1,5833	1418	1329	1,0670	67,39
Železná	7	8	24	24	0,8750	1418	1329	1,0670	121,94

(Pozn. VD - Vzdálenostní dostupnost, CD - časová dostupnost, PS - přímá spojení hromadnou dopravou z obce do okresního města za den, CS - celkové množství spojů hromadnou dopravou z obce do okresního města za den, VDsum- sumární vzdálenostní dostupnost, Cdsun - sumární časová dostupnost, Vcdi - vážená časová dostupnost pro jednotlivé obce)

Zdroj: vlastní zpracování dle dat použitých z IDOSU a MapySeznam.cz

## Příloha 9: Okres Kladno

Název	VD	CD	PS	CS	VD/CD	VDsum	CDsum	VDsum/CDsum	Vcdi (%)
Běleč	16	20	15	21	0,8000	1541	1714	0,8991	112,39
Běloky	11	10	0	0	1,1000	1541	1714	0,8991	81,74
Beřovice	19	23	0	11	0,8261	1541	1714	0,8991	108,84
Bílíchov	28	27	0	6	1,0370	1541	1714	0,8991	86,70
Blevice	16	20	13	17	0,8000	1541	1714	0,8991	112,39
Brandýsek	8	10	47	47	0,8000	1541	1714	0,8991	112,39
Braškov	6	8	36	36	0,7500	1541	1714	0,8991	119,88
Bratronice	14	17	24	31	0,8235	1541	1714	0,8991	109,18
Buštěhrad	7	7	93	93	1,0000	1541	1714	0,8991	89,91
Cvrčovice	7	9	28	29	0,7778	1541	1714	0,8991	115,60
Černuc	28	30	0	27	0,9333	1541	1714	0,8991	96,33
Doksy	7	9	90	113	0,7778	1541	1714	0,8991	115,60
Dolany	6	8	18	33	0,7500	1541	1714	0,8991	119,88
Drnek	14	18	12	22	0,7778	1541	1714	0,8991	115,60
Družec	9	12	18	18	0,7500	1541	1714	0,8991	119,88
Dřetovice	11	13	30	30	0,8462	1541	1714	0,8991	106,26
Dřínov	22	23	0	8	0,9565	1541	1714	0,8991	94,00
Hobšovice	19	23	0	14	0,8261	1541	1714	0,8991	108,84
Horní Bezděkov	9	12	11	24	0,7500	1541	1714	0,8991	119,88
Hořešovice	24	22	0	21	1,0909	1541	1714	0,8991	82,42
Hořešovický	20	23	0	21	0,8696	1541	1714	0,8991	103,40
Hospozín	23	28	0	19	0,8214	1541	1714	0,8991	109,46
Hostouň	9	11	18	41	0,8182	1541	1714	0,8991	109,89
Hradečno	13	16	18	41	0,8125	1541	1714	0,8991	110,66
Hrdlív	10	11	12	47	0,9091	1541	1714	0,8991	98,90
Hřebeč	5	6	35	52	0,8333	1541	1714	0,8991	107,89
Chržín	28	29	0	12	0,9655	1541	1714	0,8991	93,12
Jarpice	26	29	0	10	0,8966	1541	1714	0,8991	100,28
Jedomělice	22	21	1	16	1,0476	1541	1714	0,8991	85,82
Jemníky	9	11	23	41	0,8182	1541	1714	0,8991	109,89
Kačice	17	14	47	55	1,2143	1541	1714	0,8991	74,04
Kamenné Žehrovice	8	10	86	98	0,8000	1541	1714	0,8991	112,39

Kamenný Most	16	20	7	34	0,8000	1541	1714	0,8991	112,39
Kladno	0	0	0	0	0,0000	1541	1714	0,8991	0,00
Klobuky	23	23	0	22	1,0000	1541	1714	0,8991	89,91
Kmetiněves	24	30	0	21	0,8000	1541	1714	0,8991	112,39
Knovíz	10	12	24	47	0,8333	1541	1714	0,8991	107,89
Koleč	14	17	13	30	0,8235	1541	1714	0,8991	109,18
Královice	20	20	0	33	1,0000	1541	1714	0,8991	89,91
Kutrovice	20	20	0	26	1,0000	1541	1714	0,8991	89,91
Kvílice	21	21	0	17	1,0000	1541	1714	0,8991	89,91
Kyšice	7	9	25	73	0,7778	1541	1714	0,8991	115,60
Ledce	14	17	11	42	0,8235	1541	1714	0,8991	109,18
Lhota	12	16	15	17	0,7500	1541	1714	0,8991	119,88
Libochovičky	11	16	2	23	0,6875	1541	1714	0,8991	130,78
Libovice	18	18	2	15	1,0000	1541	1714	0,8991	89,91
Libušín	8	10	85	87	0,8000	1541	1714	0,8991	112,39
Lidice	7	7	88	106	1,0000	1541	1714	0,8991	89,91
Lísky	28	26	0	8	1,0769	1541	1714	0,8991	83,49
Loucká	30	33	0	6	0,9091	1541	1714	0,8991	98,90
Makotřasy	9	8	94	99	1,1250	1541	1714	0,8991	79,92
Malé Kyšice	12	14	13	16	0,8571	1541	1714	0,8991	104,90
Malé Přítočno	6	7	18	22	0,8571	1541	1714	0,8991	104,90
Malíkovice	22	21	2	26	1,0476	1541	1714	0,8991	85,82
Neprobylice	19	19	0	17	1,0000	1541	1714	0,8991	89,91
Neuměřice	18	21	6	34	0,8571	1541	1714	0,8991	104,90
Olovnice	17	21	13	40	0,8095	1541	1714	0,8991	111,07
Otovice	18	21	18	18	0,8571	1541	1714	0,8991	104,90
Páleč	27	29	0	10	0,9310	1541	1714	0,8991	96,57
Pavlov	11	13	22	24	0,8462	1541	1714	0,8991	106,26
Pchery	7	9	32	32	0,7778	1541	1714	0,8991	115,60
Pletený Újezd	5	7	25	42	0,7143	1541	1714	0,8991	125,87
Plchov	22	23	0	12	0,9565	1541	1714	0,8991	94,00
Podlešín	12	15	2	39	0,8000	1541	1714	0,8991	112,39
Poštovice	27	29	0	17	0,9310	1541	1714	0,8991	96,57
Pozdeň	25	25	0	13	1,0000	1541	1714	0,8991	89,91
Přelíc	13	15	11	32	0,8667	1541	1714	0,8991	103,74
Řisuty	18	21	3	20	0,8571	1541	1714	0,8991	104,90
Sazená	30	32	0	12	0,9375	1541	1714	0,8991	95,90
Slaný	13	17	79	85	0,7647	1541	1714	0,8991	117,57
Slatina	14	18	14	21	0,7778	1541	1714	0,8991	115,60
Smečno	11	13	60	67	0,8462	1541	1714	0,8991	106,26
Stehelčeves	9	10	11	44	0,9000	1541	1714	0,8991	99,90
Stochov	17	15	85	91	1,1333	1541	1714	0,8991	79,33
Stradonice	24	24	0	7	1,0000	1541	1714	0,8991	89,91
Studeněves	15	17	5	26	0,8824	1541	1714	0,8991	101,90
Svárov	11	14	3	36	0,7857	1541	1714	0,8991	114,43

Svinařov	10	13	21	28	0,7692	1541	1714	0,8991	116,88
Šlapanice	24	26	0	11	0,9231	1541	1714	0,8991	97,40
Třebichovice	8	9	34	47	0,8889	1541	1714	0,8991	101,15
Třebíz	21	20	0	20	1,0500	1541	1714	0,8991	85,63
Třebusice	10	13	21	24	0,7692	1541	1714	0,8991	116,88
Tuchlovice	10	12	59	95	0,8333	1541	1714	0,8991	107,89
Tuřany	16	17	2	19	0,9412	1541	1714	0,8991	95,53
Uhy	26	28	0	12	0,9286	1541	1714	0,8991	96,83
Unhošť	9	11	69	78	0,8182	1541	1714	0,8991	109,89
Velká Dobrá	5	8	48	69	0,6250	1541	1714	0,8991	143,86
Velké Přítočno	5	6	49	65	0,8333	1541	1714	0,8991	107,89
Velvary	24	27	7	28	0,8889	1541	1714	0,8991	101,15
Vinařice	6	7	74	76	0,8571	1541	1714	0,8991	104,90
Vraný	29	28	0	22	1,0357	1541	1714	0,8991	86,81
Vrbičany	26	25	0	4	1,0400	1541	1714	0,8991	86,45
Zájezd	10	11	1	3	0,9091	1541	1714	0,8991	98,90
Zákolany	15	16	19	32	0,9375	1541	1714	0,8991	95,90
Zichovec	27	26	0	6	1,0385	1541	1714	0,8991	86,58
Zlonice	21	23	0	38	0,9130	1541	1714	0,8991	98,47
Zvoleněves	14	17	9	39	0,8235	1541	1714	0,8991	109,18
Želenice	12	15	1	31	0,8000	1541	1714	0,8991	112,39
Žilina	11	14	15	17	0,7857	1541	1714	0,8991	114,43
Žižice	16	19	2	21	0,8421	1541	1714	0,8991	106,77

(Pozn. VD - Vzdálenostní dostupnost, CD - časová dostupnosti, PS - přímá spojení hromadnou dopravou z obce do okresního města za den, CS - celkové množství spojů hromadnou dopravou z obce do okresního města za den, VDsum- sumární vzdálenostní dostupnost, Cdsun - sumární časová dostupnost, Vcdi - vážená časová dostupnost pro jednotlivé obce)

Zdroj: vlastní zpracování dle dat použitých z IDOSU a [MapySeznam.cz](http://MapySeznam.cz)

## Příloha 10: Okres Kolín

Název	VD	CD	PS	CS	VD/CD	VDsum	CDsum	VDsum/CDsum	Vcdi (%)
Barchovice	24	25	10	20	0,9600	1953	1944	1,0046	104,65
Bečváry	13	15	40	43	0,8667	1953	1944	1,0046	115,92
Bělušice	14	18	5	11	0,7778	1953	1944	1,0046	129,16
Břežany I	10	10	19	19	1,0000	1953	1944	1,0046	100,46
Břežany II	33	27	0	11	1,2222	1953	1944	1,0046	82,19
Býchory	10	13	17	21	0,7692	1953	1944	1,0046	130,60
Cerhenice	12	14	31	33	0,8571	1953	1944	1,0046	117,20
Církvice	23	25	10	14	0,9200	1953	1944	1,0046	109,20
Černé Voděraďy	38	37	0	15	1,0270	1953	1944	1,0046	97,82
Červené Pečky	7	9	37	38	0,7778	1953	1944	1,0046	129,16
Český Brod	27	22	30	30	1,2273	1953	1944	1,0046	81,86
Dobřichov	16	18	2	10	0,8889	1953	1944	1,0046	113,02
Dolní Chvatliny	13	17	7	10	0,7647	1953	1944	1,0046	131,37
Dománovice	16	20	10	16	0,8000	1953	1944	1,0046	125,58
Doubravčice	34	29	0	22	1,1724	1953	1944	1,0046	85,69
Drahobudice	16	18	14	19	0,8889	1953	1944	1,0046	113,02
Grunta	9	11	5	10	0,8182	1953	1944	1,0046	122,78
Horní Kruty	26	28	0	32	0,9286	1953	1944	1,0046	108,19
Hradešín	37	31	0	20	1,1935	1953	1944	1,0046	84,17
Chotutice	19	19	3	25	1,0000	1953	1944	1,0046	100,46
Chrástany	21	18	0	24	1,1667	1953	1944	1,0046	86,11
Jestřábí Lhota	10	13	24	28	0,7692	1953	1944	1,0046	130,60
Jevany	36	34	0	28	1,0588	1953	1944	1,0046	94,88
Kbel	8	9	29	29	0,8889	1953	1944	1,0046	113,02
Kláštební Skalice	19	17	8	14	1,1176	1953	1944	1,0046	89,89
Klučov	26	24	30	31	1,0833	1953	1944	1,0046	92,73
Kolín	0	0	0	0	0,0000	1953	1944	1,0046	0,00
Konárovice	9	12	16	26	0,7500	1953	1944	1,0046	133,95
Konojedy	32	32	0	14	1,0000	1953	1944	1,0046	100,46
Kořenice	8	10	39	42	0,8000	1953	1944	1,0046	125,58
Kostelec nad Č. Lesy	31	27	0	41	1,1481	1953	1944	1,0046	87,50
Kouřim	21	21	22	54	1,0000	1953	1944	1,0046	100,46
Kozojedy	35	31	0	16	1,1290	1953	1944	1,0046	88,98
Křakovany	17	21	9	25	0,8095	1953	1944	1,0046	124,10
Krupá	28	24	0	24	1,1667	1953	1944	1,0046	86,11
Krychnov	13	17	12	19	0,7647	1953	1944	1,0046	131,37
Křechoň	6	8	15	18	0,7500	1953	1944	1,0046	133,95
Kšely	24	20	0	25	1,2000	1953	1944	1,0046	83,72
Libenice	8	9	15	25	0,8889	1953	1944	1,0046	113,02
Libodřice	11	14	12	17	0,7857	1953	1944	1,0046	127,86
Lípec	20	24	4	18	0,8333	1953	1944	1,0046	120,55
Lošany	8	11	18	19	0,7273	1953	1944	1,0046	138,13

Malotice	22	22	0	21	1,0000	1953	1944	1,0046	100,46
Masojedy	36	31	0	19	1,1613	1953	1944	1,0046	86,51
Mrzky	30	25	0	20	1,2000	1953	1944	1,0046	83,72
Nebovidy	7	9	21	22	0,7778	1953	1944	1,0046	129,16
Němčice	13	16	12	17	0,8125	1953	1944	1,0046	123,64
Nová Ves I	6	6	34	34	1,0000	1953	1944	1,0046	100,46
Nučice	29	28	0	19	1,0357	1953	1944	1,0046	97,00
Ohaře	14	17	11	16	0,8235	1953	1944	1,0046	121,99
Oleška	27	25	0	43	1,0800	1953	1944	1,0046	93,02
Oplany	35	34	0	16	1,0294	1953	1944	1,0046	97,59
Ovčáry	7	10	30	32	0,7000	1953	1944	1,0046	143,51
Pašinka	5	7	9	11	0,7143	1953	1944	1,0046	140,64
Pečky	22	19	33	37	1,1579	1953	1944	1,0046	86,76
Plaňany	14	13	22	37	1,0769	1953	1944	1,0046	93,28
Polepy	4	5	15	23	0,8000	1953	1944	1,0046	125,58
Polní Chrčice	15	17	13	18	0,8824	1953	1944	1,0046	113,85
Polní Voděraďy	10	14	17	20	0,7143	1953	1944	1,0046	140,64
Poříčany	29	21	31	33	1,3810	1953	1944	1,0046	72,75
Prusice	31	29	0	19	1,0690	1953	1944	1,0046	93,98
Přehvozdí	29	26	0	21	1,1154	1953	1944	1,0046	90,07
Přistoupin	25	20	0	32	1,2500	1953	1944	1,0046	80,37
Přišimasy	35	29	0	22	1,2069	1953	1944	1,0046	83,24
Radim	17	16	3	25	1,0625	1953	1944	1,0046	94,55
Radovesnice I	5	7	18	18	0,7143	1953	1944	1,0046	140,64
Radovesnice II	21	25	10	22	0,8400	1953	1944	1,0046	119,60
Ratboř	8	10	18	31	0,8000	1953	1944	1,0046	125,58
Ratenice	15	17	0	25	0,8824	1953	1944	1,0046	113,85
Rostoklaty	30	24	28	36	1,2500	1953	1944	1,0046	80,37
Skvrňov	25	27	10	14	0,9259	1953	1944	1,0046	108,50
Starý Kolin	9	12	22	22	0,7500	1953	1944	1,0046	133,95
Stříbrná Skalice	38	38	0	34	1,0000	1953	1944	1,0046	100,46
Svojsice	16	17	12	35	0,9412	1953	1944	1,0046	106,74
Štřhlice	36	32	0	23	1,1250	1953	1944	1,0046	89,30
Tismice	27	23	0	22	1,1739	1953	1944	1,0046	85,58
Toušice	20	21	9	16	0,9524	1953	1944	1,0046	105,48
Třebovle	21	18	8	27	1,1667	1953	1944	1,0046	86,11
Tři Dvory	6	9	20	28	0,6667	1953	1944	1,0046	150,69
Tuchoraz	27	23	0	21	1,1739	1953	1944	1,0046	85,58
Tuklaty	33	27	29	36	1,2222	1953	1944	1,0046	82,19
Týnec nad Labem	14	18	31	32	0,7778	1953	1944	1,0046	129,16
Uhlířská Lhota	19	23	5	13	0,8261	1953	1944	1,0046	121,61
Veletov	10	14	9	17	0,7143	1953	1944	1,0046	140,64
Velím	9	10	0	5	0,9000	1953	1944	1,0046	111,62
Velký Osek	10	14	45	52	0,7143	1953	1944	1,0046	140,64
Veltruby	7	11	27	39	0,6364	1953	1944	1,0046	157,87

Vitice	24	20	0	36	1,2000	1953	1944	1,0046	83,72
Vlkančice	36	36	0	28	1,0000	1953	1944	1,0046	100,46
Volárna	11	14	20	25	0,7857	1953	1944	1,0046	127,86
Vrátkov	29	24	0	12	1,2083	1953	1944	1,0046	83,14
Vrbčany	16	14	8	28	1,1429	1953	1944	1,0046	87,90
Vrbová Lhota	19	16	0	25	1,1875	1953	1944	1,0046	84,60
Výžerky	31	30	0	23	1,0333	1953	1944	1,0046	97,22
Vyžlovka	37	32	0	36	1,1563	1953	1944	1,0046	86,88
Zalešany	17	16	0	22	1,0625	1953	1944	1,0046	94,55
Zásmuky	17	18	21	27	0,9444	1953	1944	1,0046	106,37
Žabonosy	14	13	5	27	1,0769	1953	1944	1,0046	93,28
Ždánice	23	22	0	35	1,0455	1953	1944	1,0046	96,09
Žiželice	23	28	20	33	0,8214	1953	1944	1,0046	122,30

(Pozn. VD - Vzdálenostní dostupnost, CD - časová dostupnost, PS - přímá spojení hromadnou dopravou z obce do okresního města za den, CS - celkové množství spojů hromadnou dopravou z obce do okresního města za den, VDsum- sumární vzdálenostní dostupnost, Cdsun - sumární časová dostupnost, Vcdi - vážená časová dostupnost pro jednotlivé obce)

Zdroj: vlastní zpracování dle dat použitých z IDOSU a MapySeznam.cz

## Příloha 11: Okres Kutná Hora

Název	VD	CD	PS	CS	VD/CD	VDsum	CDsum	VDsum/CDsum	Vcdi (%)
Adamov	19	19	0	11	1,0000	1665	1679	0,9917	99,17
Bernardov	13	13	4	10	1,0000	1665	1679	0,9917	99,17
Bílé Podolí	21	21	8	18	1,0000	1665	1679	0,9917	99,17
Bludov	20	20	4	5	1,0000	1665	1679	0,9917	99,17
Bohdaneč	23	21	0	7	1,0952	1665	1679	0,9917	90,55
Brambory	18	21	2	6	0,8571	1665	1679	0,9917	115,70
Bratčice	20	18	0	27	1,1111	1665	1679	0,9917	89,25
Církvice	6	8	48	54	0,7500	1665	1679	0,9917	132,23
Čáslav	11	12	68	68	0,9167	1665	1679	0,9917	108,19
Čejkovice	22	26	0	3	0,8462	1665	1679	0,9917	117,20
Černýn	15	13	17	22	1,1538	1665	1679	0,9917	85,95
Červené Janovice	16	16	8	17	1,0000	1665	1679	0,9917	99,17
Čestín	28	27	1	9	1,0370	1665	1679	0,9917	95,63
Dobrovice	15	14	0	28	1,0714	1665	1679	0,9917	92,56
Dobrovítov	23	27	0	6	0,8519	1665	1679	0,9917	116,42
Dolní Pohled	29	25	5	11	1,1600	1665	1679	0,9917	85,49
Hlízov	16	8	26	37	2,0000	1665	1679	0,9917	49,59
Horka I	16	18	7	14	0,8889	1665	1679	0,9917	111,57
Horka II	31	27	0	8	1,1481	1665	1679	0,9917	86,37
Horky	17	16	10	22	1,0625	1665	1679	0,9917	93,34
Horusice	16	16	4	8	1,0000	1665	1679	0,9917	99,17
Hostovlice	20	18	0	11	1,1111	1665	1679	0,9917	89,25
Hraběšín	14	17	0	7	0,8235	1665	1679	0,9917	120,42
Chaběvice	35	32	0	21	1,0938	1665	1679	0,9917	90,67

Chlístovice	12	13	12	14	0,9231	1665	1679	0,9917	107,43
Chotusice	12	15	0	13	0,8000	1665	1679	0,9917	123,96
Kácov	36	35	2	23	1,0286	1665	1679	0,9917	96,42
Kluky	8	9	9	22	0,8889	1665	1679	0,9917	111,57
Kobylnice	11	11	7	11	1,0000	1665	1679	0,9917	99,17
Košice	13	14	9	12	0,9286	1665	1679	0,9917	106,80
Krchleby	12	14	0	9	0,8571	1665	1679	0,9917	115,70
Křesetice	6	7	27	29	0,8571	1665	1679	0,9917	115,70
Kutná Hora	0	0	0	0	0,0000	1665	1679	0,9917	0,00
Ledečko	34	34	0	17	1,0000	1665	1679	0,9917	99,17
Malešov	7	9	21	23	0,7778	1665	1679	0,9917	127,50
Miskovice	5	5	42	52	1,0000	1665	1679	0,9917	99,17
Močovice	10	12	8	25	0,8333	1665	1679	0,9917	119,00
Nepoměřice	15	17	5	9	0,8824	1665	1679	0,9917	112,39
Nové Dvory	6	8	18	20	0,7500	1665	1679	0,9917	132,23
Okřesaneč	22	20	0	30	1,1000	1665	1679	0,9917	90,15
Onomyšl	14	15	15	17	0,9333	1665	1679	0,9917	106,25
Opatovice I	13	12	3	4	1,0833	1665	1679	0,9917	91,54
Paběnice	16	18	3	16	0,8889	1665	1679	0,9917	111,57
Pertoltice	27	25	0	23	1,0800	1665	1679	0,9917	91,82
Petrovice I	21	21	5	12	1,0000	1665	1679	0,9917	99,17
Petrovice II	31	31	1	9	1,0000	1665	1679	0,9917	99,17
Podveky	32	30	0	11	1,0667	1665	1679	0,9917	92,97
Potěhy	17	17	0	15	1,0000	1665	1679	0,9917	99,17
Rašovice	18	20	16	22	0,9000	1665	1679	0,9917	110,19
Rataje n. Sázavou	32	32	0	18	1,0000	1665	1679	0,9917	99,17
Rohozec	10	12	15	17	0,8333	1665	1679	0,9917	119,00
Řendějov	32	32	0	12	1,0000	1665	1679	0,9917	99,17
Samopše	35	35	0	29	1,0000	1665	1679	0,9917	99,17
Sázava	37	35	2	35	1,0571	1665	1679	0,9917	93,81
Semtěš	22	27	2	13	0,8148	1665	1679	0,9917	121,71
Schofov	19	20	0	8	0,9500	1665	1679	0,9917	104,39
Slavošov	26	22	6	10	1,1818	1665	1679	0,9917	83,91
Soběšín	37	35	0	21	1,0571	1665	1679	0,9917	93,81
Souňov	11	13	2	12	0,8462	1665	1679	0,9917	117,20
Staňkovice	26	24	2	16	1,0833	1665	1679	0,9917	91,54
Starkoč	21	19	3	9	1,1053	1665	1679	0,9917	89,73
Sudějov	19	21	4	13	0,9048	1665	1679	0,9917	109,61
Suchdol	8	7	28	36	1,1429	1665	1679	0,9917	86,77
Svatý Mikuláš	9	10	13	16	0,9000	1665	1679	0,9917	110,19
Šebestěnice	19	22	0	6	0,8636	1665	1679	0,9917	114,83
Štipoklasy	17	15	17	23	1,1333	1665	1679	0,9917	87,50
Třebešice	6	8	21	29	0,7500	1665	1679	0,9917	132,23
Třebětín	27	25	4	15	1,0800	1665	1679	0,9917	91,82
Třebonín	12	15	1	15	0,8000	1665	1679	0,9917	123,96



Tupadly	17	17	0	15	1,0000	1665	1679	0,9917	99,17
Uhlířské Janovice	22	20	19	33	1,1000	1665	1679	0,9917	90,15
Úmonín	9	10	8	8	0,9000	1665	1679	0,9917	110,19
Úžice	30	28	2	21	1,0714	1665	1679	0,9917	92,56
Vavřinec	21	20	0	18	1,0500	1665	1679	0,9917	94,45
Vidice	9	10	8	9	0,9000	1665	1679	0,9917	110,19
Vinaře	20	20	0	14	1,0000	1665	1679	0,9917	99,17
Vlačice	15	16	2	11	0,9375	1665	1679	0,9917	105,78
Vlastějovice	32	30	0	20	1,0667	1665	1679	0,9917	92,97
Vlkaneč	27	27	10	15	1,0000	1665	1679	0,9917	99,17
Vodranty	12	14	3	9	0,8571	1665	1679	0,9917	115,70
Vrdy	17	16	7	33	1,0625	1665	1679	0,9917	93,34
Záboří nad Labem	12	13	10	29	0,9231	1665	1679	0,9917	107,43
Zbizuby	30	28	2	23	1,0714	1665	1679	0,9917	92,56
Zbraslavice	20	17	22	25	1,1765	1665	1679	0,9917	84,29
Zbýšov	19	23	2	15	0,8261	1665	1679	0,9917	120,05
Zruč nad Sázavou	21	27	15	21	0,7778	1665	1679	0,9917	127,50
Žáky	13	15	0	7	0,8667	1665	1679	0,9917	114,43
Žehušice	12	14	3	10	0,8571	1665	1679	0,9917	115,70
Žleby	20	20	0	27	1,0000	1665	1679	0,9917	99,17

(Pozn. VD - Vzdálenostní dostupnost, CD - časová dostupnost, PS - přímá spojení hromadnou dopravou z obce do okresního města za den, CS - celkové množství spojů hromadnou dopravou z obce do okresního města za den, VDsum - sumární vzdálenostní dostupnost, CDsum - sumární časová dostupnost, Vcdi - vážená časová dostupnost pro jednotlivé obce)

Zdroj: vlastní zpracování dle dat použitých z IDOSU a MapySeznam.cz

## Příloha 12: Okres Mělník

Název	VD	CD	PS	CS	VD/CD	VDsum	CDsum	VDsum/CDsum	Vcdi (%)
Borek	22	21	0	18	1,0476	1072	1106	0,9694	92,53
Býkev	6	7	9	9	0,8571	1072	1106	0,9694	113,10
Byšice	11	11	18	36	1,0182	1072	1106	0,9694	95,21
Cítov	7	8	11	20	0,9250	1072	1106	0,9694	104,80
Čečelice	13	13	3	19	1,0231	1072	1106	0,9694	94,75
Dobřeň	21	23	2	7	0,9304	1072	1106	0,9694	104,19
Dolní Beřkovice	8	10	23	31	0,7500	1072	1106	0,9694	129,25
Dolní Zimoz	13	14	3	4	0,9071	1072	1106	0,9694	106,86
Dřínov	18	19	2	16	0,9368	1072	1106	0,9694	103,48
Dřisy	20	21	10	20	0,9619	1072	1106	0,9694	100,78
Horní Počaply	13	16	18	37	0,8250	1072	1106	0,9694	117,50
Hořín	5	6	37	38	0,7833	1072	1106	0,9694	123,75
Hostín	10	13	2	9	0,7769	1072	1106	0,9694	124,77
Hostín u Vojkovic	17	18	2	17	0,9389	1072	1106	0,9694	103,25
Chlumín	13	14	3	33	0,9286	1072	1106	0,9694	104,40
Chorušice	24	22	8	10	1,0909	1072	1106	0,9694	88,86
Chvatěruby	28	22	0	34	1,2500	1072	1106	0,9694	77,55

Jeviněves	13	12	4	13	1,0500	1072	1106	0,9694	92,32
Kadlín	27	26	0	12	1,0231	1072	1106	0,9694	94,75
Kanina	17	20	9	13	0,8600	1072	1106	0,9694	112,72
Kly	7	9	64	83	0,7778	1072	1106	0,9694	124,64
Kokořín	14	18	16	18	0,7500	1072	1106	0,9694	129,25
Konětopy	17	17	0	25	0,9765	1072	1106	0,9694	99,28
Kostelec n. Labem	18	19	12	38	0,9368	1072	1106	0,9694	103,48
Kozomín	25	19	0	27	1,3211	1072	1106	0,9694	73,38
Kralupy n. Vltavou	23	21	13	49	1,1095	1072	1106	0,9694	87,37
Křenek	20	20	0	7	0,9850	1072	1106	0,9694	98,42
Ledčice	20	18	0	25	1,0944	1072	1106	0,9694	88,57
Lhota	21	21	0	23	1,0000	1072	1106	0,9694	96,94
Lhotka	5	10	27	29	0,5000	1072	1106	0,9694	193,88
Liběchov	8	8	42	58	0,9375	1072	1106	0,9694	103,40
Libiš	11	11	57	75	0,9545	1072	1106	0,9694	101,56
Liblice	10	10	18	25	0,9800	1072	1106	0,9694	98,92
Lobeč	24	27	0	8	0,8815	1072	1106	0,9694	109,97
Lužec nad Vltavou	11	11	6	16	0,9818	1072	1106	0,9694	98,74
Malý Újezd	5	6	31	32	0,7833	1072	1106	0,9694	123,75
Medonosy	19	17	12	12	1,1176	1072	1106	0,9694	86,74
Mělnické Vteln	19	17	12	16	1,1294	1072	1106	0,9694	85,83
Mělník	0	0	0	0	0,0000	1072	1106	0,9694	0,00
Mšeno	18	21	16	17	0,8762	1072	1106	0,9694	110,64
Nebužely	12	15	18	20	0,8000	1072	1106	0,9694	121,18
Nedomice	17	17	0	6	0,9882	1072	1106	0,9694	98,09
Nelahozeves	21	19	0	30	1,1053	1072	1106	0,9694	87,71
Neratovice	13	14	62	76	0,9429	1072	1106	0,9694	102,82
Nosálov	25	29	0	7	0,8690	1072	1106	0,9694	111,56
Nová Ves	16	13	10	31	1,2000	1072	1106	0,9694	80,78
Obříství	10	11	65	85	0,9182	1072	1106	0,9694	105,58
Ovčáry	16	16	13	24	1,0063	1072	1106	0,9694	96,34
Řepín	14	18	10	16	0,7944	1072	1106	0,9694	122,02
Spomyšl	11	10	16	21	1,0500	1072	1106	0,9694	92,32
Stránka	23	28	0	10	0,8214	1072	1106	0,9694	118,01
Střemy	9	12	12	15	0,7667	1072	1106	0,9694	126,44
Tišice	11	12	10	30	0,9250	1072	1106	0,9694	104,80
Tuhaň	8	9	7	14	0,8667	1072	1106	0,9694	111,85
Tupadly	12	12	17	17	1,0250	1072	1106	0,9694	94,58
Újezdec	16	17	3	11	0,9353	1072	1106	0,9694	103,65
Úžice	24	18	0	27	1,3500	1072	1106	0,9694	71,81
Velký Borek	4	6	40	46	0,6667	1072	1106	0,9694	145,41
Veltrusy	19	20	12	28	0,9650	1072	1106	0,9694	100,46
Vidím	18	19	5	5	0,9316	1072	1106	0,9694	104,06
Vojkovice	19	19	2	16	0,9737	1072	1106	0,9694	99,56
Vraňany	12	12	15	36	1,0000	1072	1106	0,9694	96,94

Všestudy	23	22	2	19	1,0591	1072	1106	0,9694	91,53
Všetaty	14	16	28	33	0,8438	1072	1106	0,9694	114,89
Vysoká	11	14	10	11	0,7571	1072	1106	0,9694	128,03
Zálezlice	16	17	0	15	0,9294	1072	1106	0,9694	104,30
Záryby	22	23	10	21	0,9522	1072	1106	0,9694	101,81
Zlončice	27	21	0	24	1,2667	1072	1106	0,9694	76,53
Zlosyň	23	21	2	16	1,0905	1072	1106	0,9694	88,90
Želízy	10	10	17	21	1,0000	1072	1106	0,9694	96,94

(Pozn. VD - Vzdálenostní dostupnost, CD - časová dostupnost, PS - přímá spojení hromadnou dopravou z obce do okresního města za den, CS - celkové množství spojů hromadnou dopravou z obce do okresního města za den, VDsum - sumární vzdálenostní dostupnost, Cdsum - sumární časová dostupnost, Vcdi - vážená časová dostupnost pro jednotlivé obce)

Zdroj: vlastní zpracování dle dat použitých z IDOSU a MapySeznam.cz

### Příloha 13: Okres Mladá Boleslav

Název	VD	CD	PS	CS	VD/CD	VDsum	CDsum	VDsum/CDsum	Vcdi (%)
Bakov nad Jizerou	14	11	74	77	1,2727	2196	1981	1,1085	87,10
Bělá pod Bezdězem	15	15	41	49	1,0000	2196	1981	1,1085	110,85
Benátky nad Jizerou	24	17	58	60	1,4118	2196	1981	1,1085	78,52
Bezno	17	13	20	28	1,3077	2196	1981	1,1085	84,77
Bílá Hlína	21	15	3	9	1,4000	2196	1981	1,1085	79,18
Bítouchov	11	11	3	8	1,0000	2196	1981	1,1085	110,85
Boreč	24	22	5	9	1,0909	2196	1981	1,1085	101,61
Boseň	19	13	0	25	1,4615	2196	1981	1,1085	75,84
Bradlec	6	9	23	24	0,6667	2196	1981	1,1085	166,28
Branžež	24	19	4	7	1,2632	2196	1981	1,1085	87,76
Brodce	17	13	49	54	1,3077	2196	1981	1,1085	84,77
Březina	22	15	19	31	1,4667	2196	1981	1,1085	75,58
Březno	10	20	27	29	0,5000	2196	1981	1,1085	221,70
Březovice	19	21	6	12	0,9048	2196	1981	1,1085	122,52
Bukovno	8	11	17	18	0,7273	2196	1981	1,1085	152,42
Ctíměřice	10	12	7	8	0,8333	2196	1981	1,1085	133,02
Čachovice	24	19	19	19	1,2632	2196	1981	1,1085	87,76
Čistá	11	11	16	26	1,0000	2196	1981	1,1085	110,85
Dalovice	5	7	31	33	0,7143	2196	1981	1,1085	155,19
Dlouhá Lhota	12	13	24	25	0,9231	2196	1981	1,1085	120,09
Dobrovice	9	11	84	84	0,8182	2196	1981	1,1085	135,48
Dobšín	19	18	6	9	1,0556	2196	1981	1,1085	105,02
Dolní Bousov	18	19	31	38	0,9474	2196	1981	1,1085	117,01
Dolní Krupá	25	18	3	10	1,3889	2196	1981	1,1085	79,81
Dolní Slivno	30	25	7	24	1,2000	2196	1981	1,1085	92,38
Dolní Stakory	9	11	12	12	0,8182	2196	1981	1,1085	135,48
Domousnice	16	17	12	18	0,9412	2196	1981	1,1085	117,78
Doubravička	23	20	6	12	1,1500	2196	1981	1,1085	96,39
Hlavenec	33	21	9	18	1,5714	2196	1981	1,1085	70,54
Horky nad Jizerou	17	13	7	12	1,3077	2196	1981	1,1085	84,77

Horní Bukovina	23	17	0	10	1,3529	2196	1981	1,1085	81,93
Horní Slivno	32	27	4	14	1,1852	2196	1981	1,1085	93,53
Hrdlořezy	7	8	28	32	0,8750	2196	1981	1,1085	126,69
Hrušov	20	16	6	10	1,2500	2196	1981	1,1085	88,68
Husí Lhota	12	12	8	10	1,0000	2196	1981	1,1085	110,85
Charvatce	21	18	13	13	1,1667	2196	1981	1,1085	95,01
Chocnějovice	25	21	0	17	1,1905	2196	1981	1,1085	93,11
Chotětov	18	17	28	35	1,0588	2196	1981	1,1085	104,69
Chudíř	22	19	8	10	1,1579	2196	1981	1,1085	95,73
Jabkenice	22	19	13	13	1,1579	2196	1981	1,1085	95,73
Jivina	23	19	1	12	1,2105	2196	1981	1,1085	91,57
Jizerní Vtelno	13	10	19	21	1,3000	2196	1981	1,1085	85,27
Josefův Důl	6	8	32	32	0,7500	2196	1981	1,1085	147,80
Katusice	14	16	23	24	0,8750	2196	1981	1,1085	126,69
Klášter Hradiště nad Jizerou	19	14	10	27	1,3571	2196	1981	1,1085	81,68
Kluky	19	22	4	5	0,8636	2196	1981	1,1085	128,35
Kněžmost	18	15	19	36	1,2000	2196	1981	1,1085	92,38
Kobylnice	14	17	3	6	0,8235	2196	1981	1,1085	134,60
Kochánky	28	21	11	23	1,3333	2196	1981	1,1085	83,14
Kolomuty	7	8	25	30	0,8750	2196	1981	1,1085	126,69
Koryta	26	20	0	15	1,3000	2196	1981	1,1085	85,27
Kosmonosy	4	6	213	228	0,6667	2196	1981	1,1085	166,28
Kosořice	17	16	12	13	1,0625	2196	1981	1,1085	104,33
Kostelní Hlavno	32	22	0	23	1,4545	2196	1981	1,1085	76,21
Košátky	26	32	14	15	0,8125	2196	1981	1,1085	136,43
Kováň	15	19	12	17	0,7895	2196	1981	1,1085	140,41
Kovanec	24	21	6	10	1,1429	2196	1981	1,1085	96,99
Krásná Ves	14	17	6	10	0,8235	2196	1981	1,1085	134,60
Krnsko	11	10	22	24	1,1000	2196	1981	1,1085	100,77
Kropáčova Vrutice	28	23	24	26	1,2174	2196	1981	1,1085	91,06
Ledce	17	21	6	10	0,8095	2196	1981	1,1085	136,93
Lhotky	12	13	10	13	0,9231	2196	1981	1,1085	120,09
Lipník	26	22	3	7	1,1818	2196	1981	1,1085	93,80
Loukov	24	16	19	34	1,5000	2196	1981	1,1085	73,90
Loukovec	25	19	0	16	1,3158	2196	1981	1,1085	84,25
Luštěnice	15	12	39	39	1,2500	2196	1981	1,1085	88,68
Mečeříž	30	24	3	14	1,2500	2196	1981	1,1085	88,68
Mladá Boleslav	0	0	0	0	0,0000	2196	1981	1,1085	0,00
Mnichovo Hradiště	18	13	83	83	1,3846	2196	1981	1,1085	80,06
Mohelnice nad Jizerou	22	18	0	16	1,2222	2196	1981	1,1085	90,70
Mukařov	26	22	0	10	1,1818	2196	1981	1,1085	93,80
Němčice	13	11	26	30	1,1818	2196	1981	1,1085	93,80
Nemyslovice	22	18	5	5	1,2222	2196	1981	1,1085	90,70
Nepřevázka	11	10	49	51	1,1000	2196	1981	1,1085	100,77
Neveklovice	25	21	0	7	1,1905	2196	1981	1,1085	93,11

Niměřice	17	16	13	17	1,0625	2196	1981	1,1085	104,33
Nová Telib	11	12	3	5	0,9167	2196	1981	1,1085	120,93
Nová Ves u Bakova	16	14	7	15	1,1429	2196	1981	1,1085	96,99
Obrubce	14	13	12	24	1,0769	2196	1981	1,1085	102,93
Obruby	16	15	8	14	1,0667	2196	1981	1,1085	103,92
Pečice	13	16	0	11	0,8125	2196	1981	1,1085	136,43
Pětikožly	12	15	5	7	0,8000	2196	1981	1,1085	138,56
Petkovy	14	16	14	16	0,8750	2196	1981	1,1085	126,69
Písková Lhota	11	10	16	19	1,1000	2196	1981	1,1085	100,77
Plazy	6	7	58	63	0,8571	2196	1981	1,1085	129,33
Plužná	13	14	2	11	0,9286	2196	1981	1,1085	119,38
Prodašice	22	23	7	11	0,9565	2196	1981	1,1085	115,89
Předměřice nad Jizerou	30	19	14	26	1,5789	2196	1981	1,1085	70,21
Přepeře	18	16	8	14	1,1250	2196	1981	1,1085	98,53
Ptýrov	21	15	7	14	1,4000	2196	1981	1,1085	79,18
Rabakov	17	18	1	5	0,9444	2196	1981	1,1085	117,37
Rohatsko	16	16	19	23	1,0000	2196	1981	1,1085	110,85
Rokytá	25	19	3	9	1,3158	2196	1981	1,1085	84,25
Rokytovec	10	13	7	9	0,7692	2196	1981	1,1085	144,11
Řepov	5	7	102	102	0,7143	2196	1981	1,1085	155,19
Řítonice	17	18	0	0	0,9444	2196	1981	1,1085	117,37
Sedlec	23	19	3	15	1,2105	2196	1981	1,1085	91,57
Semčice	12	14	17	18	0,8571	2196	1981	1,1085	129,33
Sezemice	29	23	0	12	1,2609	2196	1981	1,1085	87,92
Skalsko	26	24	15	17	1,0833	2196	1981	1,1085	102,32
Smilovice	18	15	19	22	1,2000	2196	1981	1,1085	92,38
Sojovice	33	23	0	18	1,4348	2196	1981	1,1085	77,26
Sovínky	18	15	1	4	1,2000	2196	1981	1,1085	92,38
Strašnov	12	11	35	39	1,0909	2196	1981	1,1085	101,61
Strážáři	28	24	0	7	1,1667	2196	1981	1,1085	95,01
Stenice	15	14	14	17	1,0714	2196	1981	1,1085	103,46
Sudoměř	17	20	13	13	0,8500	2196	1981	1,1085	130,41
Sudovo Hlavno	33	24	0	24	1,3750	2196	1981	1,1085	80,62
Sukorady	10	10	22	29	1,0000	2196	1981	1,1085	110,85
Tuřice	28	18	14	21	1,5556	2196	1981	1,1085	71,26
Ujkovice	19	20	7	11	0,9500	2196	1981	1,1085	116,68
Velké Všelisy	23	21	6	8	1,0952	2196	1981	1,1085	101,21
Veselice	18	20	6	7	0,9000	2196	1981	1,1085	123,17
Vinařice	10	12	17	23	0,8333	2196	1981	1,1085	133,02
Vinec	6	9	41	44	0,6667	2196	1981	1,1085	166,28
Vlkava	22	17	12	17	1,2941	2196	1981	1,1085	85,66
Vrátno	22	25	12	12	0,8800	2196	1981	1,1085	125,97
Všejany	25	21	16	17	1,1905	2196	1981	1,1085	93,11
Zdětín	21	17	13	22	1,2353	2196	1981	1,1085	89,74
Žďár	25	18	3	12	1,3889	2196	1981	1,1085	79,81

Žerčice	14	17	12	17	0,8235	2196	1981	1,1085	134,60
Židněves	7	8	32	39	0,8750	2196	1981	1,1085	126,69

(Pozn. VD - Vzdálenostní dostupnost, CD - časová dostupnosti, PS - přímá spojení hromadnou dopravou z obce do okresního města za den, CS - celkové množství spojů hromadnou dopravou z obce do okresního města za den, VDsum- sumární vzdálenostní dostupnost, Cdsun - sumární časová dostupnost, Vcdi - vážená časová dostupnost pro jednotlivé obce)

Zdroj: vlastní zpracování dle dat použitých z IDOSU a MapySeznam.cz

## Příloha 14: Okres Nymburk

Název	VD	CD	PS	CS	VD/CD	VDsum	CDsum	VDsum/CDsum	Vcdi (%)
Běrunice	31	27	0	26	1,1370	1422	1401	1,015	89,27
Bobnice	5	6	7	8	0,7833	1422	1401	1,015	129,57
Bříství	20	17	0	24	1,1882	1422	1401	1,015	85,42
Budiměřice	6	7	14	16	0,8143	1422	1401	1,015	124,65
Černíky	27	25	0	27	1,0720	1422	1401	1,015	94,68
Čílec	7	8	6	10	0,8250	1422	1401	1,015	123,03
Činěves	16	17	9	19	0,9353	1422	1401	1,015	108,52
Dlouhopolsko	30	22	0	20	1,3455	1422	1401	1,015	75,44
Dobšice	24	17	0	23	1,3824	1422	1401	1,015	73,43
Dvory	5	7	46	46	0,7571	1422	1401	1,015	134,06
Dymokury	17	18	4	16	0,9167	1422	1401	1,015	110,73
Hořany	14	16	0	14	0,8875	1422	1401	1,015	114,37
Hořátev	4	6	31	34	0,7333	1422	1401	1,015	138,41
Hradčany	24	21	0	13	1,1524	1422	1401	1,015	88,08
Hradištko	13	15	0	33	0,8733	1422	1401	1,015	116,22
Hrubý Jeseník	10	13	7	9	0,7615	1422	1401	1,015	133,28
Chleby	8	10	4	5	0,7600	1422	1401	1,015	133,55
Choťánky	17	14	0	25	1,2357	1422	1401	1,015	82,14
Chotěšice	24	25	0	11	0,9520	1422	1401	1,015	106,62
Choťovice	26	20	0	16	1,3150	1422	1401	1,015	77,19
Chrást	16	18	0	18	0,9056	1422	1401	1,015	112,09
Chroustov	31	33	0	13	0,9394	1422	1401	1,015	108,05
Jíkev	10	12	18	20	0,8250	1422	1401	1,015	123,03
Jiřice	22	23	0	8	0,9565	1422	1401	1,015	106,11
Jizbice	10	16	10	10	0,6250	1422	1401	1,015	162,40
Kamenné Zboží	4	5	25	25	0,8000	1422	1401	1,015	126,88
Kněžice	27	31	0	7	0,8839	1422	1401	1,015	114,84
Kněžičky	33	26	0	11	1,2692	1422	1401	1,015	79,97
Kolaje	21	18	0	15	1,1889	1422	1401	1,015	85,37
Kostelní Lhota	10	12	5	33	0,8000	1422	1401	1,015	126,88
Kostomlátky	5	6	8	13	0,7833	1422	1401	1,015	129,57
Kostomlaty nad Labem	7	8	33	34	0,8500	1422	1401	1,015	119,41
Košík	22	25	4	7	0,8960	1422	1401	1,015	113,28
Kounice	24	21	0	25	1,1333	1422	1401	1,015	89,56

Kouty	13	14	4	9	0,9071	1422	1401	1,015	111,89
Kovanice	3	3	15	27	1,0333	1422	1401	1,015	98,23
Krchleby	7	7	17	18	0,9286	1422	1401	1,015	109,31
Křečkov	10	10	4	8	1,0200	1422	1401	1,015	99,51
Křinec	15	16	27	27	0,9563	1422	1401	1,015	106,14
Libice nad Cidlinou	16	13	28	35	1,2231	1422	1401	1,015	82,99
Loučeň	12	13	10	13	0,9308	1422	1401	1,015	109,05
Lysá nad Labem	17	19	54	56	0,9000	1422	1401	1,015	112,78
Mčely	15	18	6	8	0,8333	1422	1401	1,015	121,80
Městec Králové	30	24	9	37	1,2417	1422	1401	1,015	81,74
Milčice	12	13	0	23	0,9154	1422	1401	1,015	110,88
Milovice	15	17	2	34	0,8529	1422	1401	1,015	119,00
Netřebice	10	11	6	8	0,9091	1422	1401	1,015	111,65
Nový Dvůr	11	13	0	0	0,8231	1422	1401	1,015	123,32
Nymburk	0	0	0	0	0,0000	1422	1401	1,015	0,00
Odřepsy	18	14	2	19	1,2571	1422	1401	1,015	80,74
Okřínek	19	14	0	16	1,3500	1422	1401	1,015	75,19
Opočnice	24	20	0	22	1,1900	1422	1401	1,015	85,29
Opolany	19	17	4	11	1,0882	1422	1401	1,015	93,27
Oseček	13	10	0	12	1,2800	1422	1401	1,015	79,30
Oskořínek	8	10	23	23	0,8100	1422	1401	1,015	125,31
Ostrá	12	13	26	28	0,8923	1422	1401	1,015	113,75
Pátek	12	14	0	25	0,8643	1422	1401	1,015	117,44
Pískova Lhota	10	9	5	27	1,1333	1422	1401	1,015	89,56
Písty	5	5	16	31	0,9600	1422	1401	1,015	105,73
Pňov -Předhradí	15	11	0	12	1,3182	1422	1401	1,015	77,00
Poděbrady	10	9	74	74	1,0667	1422	1401	1,015	95,16
Podmoky	25	19	4	19	1,2947	1422	1401	1,015	78,39
Přerov nad Labem	19	21	0	58	0,9048	1422	1401	1,015	112,18
Rožďalovice	22	25	17	17	0,8840	1422	1401	1,015	114,82
Sadská	8	9	41	48	0,9000	1422	1401	1,015	112,78
Sány	25	25	4	24	1,0160	1422	1401	1,015	99,90
Seletice	20	20	5	8	0,9950	1422	1401	1,015	102,01
Semice	18	19	0	29	0,9263	1422	1401	1,015	109,57
Senice	22	16	0	10	1,3438	1422	1401	1,015	75,53
Sloveč	34	28	0	12	1,2036	1422	1401	1,015	84,33
Sokoleč	12	11	0	11	1,1000	1422	1401	1,015	92,27
Stará Lysá	21	24	0	7	0,8875	1422	1401	1,015	114,37
Starý Vestec	21	19	0	47	1,1263	1422	1401	1,015	90,12
Straky	9	11	5	15	0,8273	1422	1401	1,015	122,69
Stratov	10	12	27	30	0,8583	1422	1401	1,015	118,25
Tatce	14	15	0	37	0,9267	1422	1401	1,015	109,53
Třebestovice	11	12	21	21	0,8917	1422	1401	1,015	113,83
Úmyslovice	13	15	4	12	0,8600	1422	1401	1,015	118,02

Velenice	18	20	4	10	0,8950	1422	1401	1,015	113,41
Velenka	15	16	0	42	0,9375	1422	1401	1,015	108,27
Vestec	12	13	4	8	0,9308	1422	1401	1,015	109,05
Vlkov pod Oškobrhem	20	16	0	15	1,2563	1422	1401	1,015	80,80
Vrbice	23	19	0	17	1,1947	1422	1401	1,015	84,96
Všechlapy	4	5	18	19	0,8800	1422	1401	1,015	115,34
Vykáň	27	25	0	29	1,0920	1422	1401	1,015	92,95
Záhornice	24	27	0	10	0,8778	1422	1401	1,015	115,63
Zbožíčko	11	13	2	15	0,8077	1422	1401	1,015	125,67
Zvěříněk	6	6	25	44	0,9167	1422	1401	1,015	110,73
Žehuň	24	17	0	19	1,4176	1422	1401	1,015	71,60
Žitovlice	19	21	4	8	0,9143	1422	1401	1,015	111,02

(Pozn. VD - Vzdálenostní dostupnost, CD - časová dostupnost, PS - přímá spojení hromadnou dopravou z obce do okresního města za den, CS - celkové množství spojů hromadnou dopravou z obce do okresního města za den, VDsum - sumární vzdálenostní dostupnost, Cdsun - sumární časová dostupnost, Vcdi - vážená časová dostupnost pro jednotlivé obce)

Zdroj: vlastní zpracování dle dat použitých z IDOSU a MapySeznam.cz

## Příloha 15: Okres Praha - východ

Název	VD	CD	PS	CS	VD/CD	VDsum	CDsum	VDsum/CDsum	Vcdi (%)
Babice	33	32	16	22	1,0313	2479	2506	0,9892	95,92
Bašť	20	20	17	18	1,0000	2479	2506	0,9892	98,92
Bořanovice	14	17	115	118	0,8235	2479	2506	0,9892	120,12
Brandýs n.L.	29	28	181	193	1,0357	2479	2506	0,9892	95,51
Brázdím	20	26	32	42	0,7577	2479	2506	0,9892	130,55
Březí	31	29	24	28	1,0793	2479	2506	0,9892	91,65
Čakovičky	24	24	29	39	1,0083	2479	2506	0,9892	98,10
Čelákovice	31	33	36	86	0,9242	2479	2506	0,9892	107,03
Čestlice	19	21	131	131	0,9190	2479	2506	0,9892	107,63
Dobročovice	24	34	14	27	0,6912	2479	2506	0,9892	143,12
Dobřejovice	22	24	32	32	0,9083	2479	2506	0,9892	108,90
Doubek	36	35	16	23	1,0200	2479	2506	0,9892	96,98
Dřevčice	21	28	64	84	0,7643	2479	2506	0,9892	129,43
Herink	27	25	14	20	1,0680	2479	2506	0,9892	92,62
Horoušany	29	31	39	50	0,9387	2479	2506	0,9892	105,38
Hovorčovice	15	20	67	80	0,7700	2479	2506	0,9892	128,47
Hrusice	39	34	0	14	1,1471	2479	2506	0,9892	86,24
Husinec	18	25	45	53	0,7200	2479	2506	0,9892	137,39
Jenštejn	20	26	67	69	0,7577	2479	2506	0,9892	130,55
Jirny	26	27	65	70	0,9556	2479	2506	0,9892	103,52
Kaliště	44	39	0	6	1,1205	2479	2506	0,9892	88,28
Kamenice	36	34	50	65	1,0618	2479	2506	0,9892	93,17
Káraný	34	36	0	11	0,9528	2479	2506	0,9892	103,82
Klecany	18	20	122	135	0,9200	2479	2506	0,9892	107,52
Klíčany	18	18	85	92	1,0056	2479	2506	0,9892	98,37



Klokočná	35	32	0	25	1,0781	2479	2506	0,9892	91,75
Kojetice	25	23	81	97	1,0652	2479	2506	0,9892	92,86
Kostelec u Křížků	37	34	15	32	1,0824	2479	2506	0,9892	91,39
Křenice	32	28	22	25	1,1357	2479	2506	0,9892	87,10
Křížkový Újezdec	30	30	12	20	0,9967	2479	2506	0,9892	99,25
Kunice	30	27	0	39	1,1222	2479	2506	0,9892	88,15
Květnice	22	32	26	41	0,6969	2479	2506	0,9892	141,95
Lázně Toušeň	27	29	0	78	0,9379	2479	2506	0,9892	105,47
Líbeznice	18	17	114	118	1,0706	2479	2506	0,9892	92,40
Louňovice	36	34	62	62	1,0559	2479	2506	0,9892	93,68
Máslovice	23	24	28	28	0,9583	2479	2506	0,9892	103,22
Měšice	21	21	70	79	0,9857	2479	2506	0,9892	100,35
Mirošovice	34	27	28	38	1,2407	2479	2506	0,9892	79,73
Mnichovice	29	38	31	44	0,7632	2479	2506	0,9892	129,62
Modletice	25	24	40	57	1,0583	2479	2506	0,9892	93,47
Mochov	31	33	27	53	0,9485	2479	2506	0,9892	104,29
Mratín	23	23	41	53	1,0174	2479	2506	0,9892	97,23
Mukařov	34	32	89	104	1,0625	2479	2506	0,9892	93,10
Nehvizdy	26	28	27	47	0,9357	2479	2506	0,9892	105,72
Nová Ves	34	25	28	35	1,3680	2479	2506	0,9892	72,31
Nový Vestec	32	32	0	10	1,0000	2479	2506	0,9892	98,92
Nupaky	21	23	21	31	0,9217	2479	2506	0,9892	107,32
Odolná Voda	23	24	87	104	0,9583	2479	2506	0,9892	103,22
Ondřejov	42	37	18	33	1,1378	2479	2506	0,9892	86,94
Panenské Březany	21	21	20	24	0,9762	2479	2506	0,9892	101,33
Pětihosty	37	29	0	10	1,2586	2479	2506	0,9892	78,59
Petrův	32	28	11	45	1,1464	2479	2506	0,9892	86,29
Podolanka	19	26	53	64	0,7385	2479	2506	0,9892	133,95
Polerady	27	28	3	61	0,9714	2479	2506	0,9892	101,83
Popovičky	27	25	11	23	1,0600	2479	2506	0,9892	93,32
Postřizín	27	22	34	59	1,2273	2479	2506	0,9892	80,60
Předboj	24	22	32	41	1,0682	2479	2506	0,9892	92,61
Přezletice	18	23	42	42	0,7696	2479	2506	0,9892	128,54
Radějovice	30	29	12	22	1,0276	2479	2506	0,9892	96,26
Radonice	19	23	65	66	0,8174	2479	2506	0,9892	121,02
Řehenice	43	36	21	38	1,1889	2479	2506	0,9892	83,20
Říčany	27	24	157	157	1,1042	2479	2506	0,9892	89,59
Sedlec	16	17	20	30	0,9647	2479	2506	0,9892	102,54
Senohraby	35	28	29	36	1,2571	2479	2506	0,9892	78,69
Sibřina	21	30	38	44	0,7033	2479	2506	0,9892	140,64
Sluhy	19	25	43	55	0,7600	2479	2506	0,9892	130,16

Sluštice	33	30	17	26	1,1067	2479	2506	0,9892	89,39
Stránčice	29	26	54	55	1,1308	2479	2506	0,9892	87,48
Struhařov	36	34	9	15	1,0618	2479	2506	0,9892	93,17
Sulice	29	35	64	74	0,8200	2479	2506	0,9892	120,63
Svémyslice	21	26	16	22	0,7962	2479	2506	0,9892	124,25
Svěstice	31	27	54	57	1,1407	2479	2506	0,9892	86,72
Svojetice	36	34	20	39	1,0588	2479	2506	0,9892	93,42
Šestajovice	21	29	97	98	0,7379	2479	2506	0,9892	134,05
Škvorec	37	33	10	34	1,1091	2479	2506	0,9892	89,19
Tehov	33	30	0	21	1,1000	2479	2506	0,9892	89,93
Tehovec	34	32	85	86	1,0750	2479	2506	0,9892	92,02
Úvaly	25	33	67	79	0,7424	2479	2506	0,9892	133,24
Veleň	17	22	44	47	0,7545	2479	2506	0,9892	131,10
Veliká Ves	26	26	20	26	1,0000	2479	2506	0,9892	98,92
Velké Popovice	31	27	11	65	1,1296	2479	2506	0,9892	87,57
Větrušice	21	22	29	29	0,9409	2479	2506	0,9892	105,13
Vodochody	22	23	28	28	0,9391	2479	2506	0,9892	105,33
Všestary	31	29	0	36	1,0828	2479	2506	0,9892	91,36
Vyšehořovice	30	32	0	26	0,9438	2479	2506	0,9892	104,82
Zápy	24	25	27	44	0,9520	2479	2506	0,9892	103,91
Zdíby	15	14	134	134	1,1000	2479	2506	0,9892	89,93
Zeleneč	19	27	53	63	0,7185	2479	2506	0,9892	137,67
Zlatá	35	31	10	18	1,1226	2479	2506	0,9892	88,12
Zlonín	21	21	56	67	1,0190	2479	2506	0,9892	97,07
Zvánovice	44	39	19	26	1,1385	2479	2506	0,9892	86,89

(Pozn. VD - Vzdálenostní dostupnost, CD - časová dostupnost, PS - přímá spojení hromadnou dopravou z obce do okresního města za den, CS - celkové množství spojů hromadnou dopravou z obce do okresního města za den, VDsum- sumární vzdálenostní dostupnost, Csum - sumární časová dostupnost, Vcdi - vážená časová dostupnost pro jednotlivé obce)

Zdroj: vlastní zpracování dle dat použitých z IDOSU a [MapySeznam.cz](http://MapySeznam.cz)

## Příloha 16: Okres Praha - západ

Název	VD	CD	PS	CS	VD/CD	VDsum	CDsum	VDsum/CDsum	Vcdi (%)
Bojanovice	31	38	23	33	0,8237	1874	2319	0,8082	98,12
Bratřínov	35	40	12	22	0,8675	1874	2319	0,8082	93,16
Březová-Oleško	26	34	19	19	0,7735	1874	2319	0,8082	104,48
Buš	38	44	15	19	0,8727	1874	2319	0,8082	92,61
Černolice	27	35	0	18	0,7771	1874	2319	0,8082	104,00
Černošice	20	27	51	51	0,7444	1874	2319	0,8082	108,56
Červený Újezd	25	28	30	41	0,9000	1874	2319	0,8082	89,80
Číčovice	19	25	14	20	0,7600	1874	2319	0,8082	106,34
Čisovice	31	36	9	34	0,8583	1874	2319	0,8082	94,16
Davle	26	30	89	90	0,8667	1874	2319	0,8082	93,25
Dobrovíz	22	24	25	44	0,9083	1874	2319	0,8082	88,98
Dobříč	21	25	36	40	0,8280	1874	2319	0,8082	97,61

Dobřichovice	25	33	49	52	0,7667	1874	2319	0,8082	105,42
Dolany	27	30	29	56	0,8833	1874	2319	0,8082	91,49
Dolní Březany	20	26	81	81	0,7654	1874	2319	0,8082	105,59
Drahelčice	23	25	30	35	0,9080	1874	2319	0,8082	89,01
Holubice	21	26	59	62	0,7923	1874	2319	0,8082	102,01
Horoměřice	10	15	112	114	0,6733	1874	2319	0,8082	120,03
Hostivice	15	20	215	228	0,7350	1874	2319	0,8082	109,96
Hradíštko	33	39	0	20	0,8564	1874	2319	0,8082	94,37
Hvozdnice	29	36	12	18	0,8083	1874	2319	0,8082	99,98
Choteč	21	27	37	42	0,7926	1874	2319	0,8082	101,97
Chrástany	15	22	135	147	0,6818	1874	2319	0,8082	118,54
Chýně	19	26	39	45	0,7269	1874	2319	0,8082	111,18
Chýnice	20	32	32	34	0,6250	1874	2319	0,8082	129,31
Jeneč	20	22	141	150	0,9091	1874	2319	0,8082	88,90
Jesenice	21	27	183	183	0,7889	1874	2319	0,8082	102,45
Jílové u Prahy	31	39	82	86	0,7821	1874	2319	0,8082	103,34
Jíloviště	21	29	128	135	0,7379	1874	2319	0,8082	109,52
Jinočany	19	23	67	67	0,8217	1874	2319	0,8082	98,35
Kamenný Přívoz	35	44	17	45	0,7932	1874	2319	0,8082	101,89
Karlík	27	35	0	20	0,7629	1874	2319	0,8082	105,94
Klínec	25	32	47	54	0,7844	1874	2319	0,8082	103,04
Kněževes	17	21	63	73	0,7952	1874	2319	0,8082	101,63
Kosoř	20	27	37	41	0,7222	1874	2319	0,8082	111,90
Kytín	37	38	17	35	0,9816	1874	2319	0,8082	82,34
Lety	27	36	12	28	0,7472	1874	2319	0,8082	108,16
Libčice na Vltavou	22	27	29	47	0,8037	1874	2319	0,8082	100,56
Libeň	25	33	21	28	0,7697	1874	2319	0,8082	105,00
Lichoceves	16	21	34	34	0,7762	1874	2319	0,8082	104,12
Líšnice	29	33	49	53	0,8727	1874	2319	0,8082	92,61
Měchenice	24	29	62	65	0,8241	1874	2319	0,8082	98,07
Mníšek pod Brdy	32	34	63	78	0,9265	1874	2319	0,8082	87,23
Nučice	24	26	117	118	0,9154	1874	2319	0,8082	88,29
Ohrobec	23	29	48	48	0,7793	1874	2319	0,8082	103,71
Okoř	19	24	20	22	0,7917	1874	2319	0,8082	102,09
Okrouhlo	26	34	9	19	0,7676	1874	2319	0,8082	105,28
Ořech	17	21	49	62	0,8095	1874	2319	0,8082	99,84
Petrov	30	35	9	34	0,8629	1874	2319	0,8082	93,67
Pohoří	33	43	0	17	0,7744	1874	2319	0,8082	104,36
Průhonice	20	21	82	89	0,9286	1874	2319	0,8082	87,04
Psáry	26	32	54	55	0,7969	1874	2319	0,8082	101,42
Ptice	27	30	30	39	0,8967	1874	2319	0,8082	90,13
Roblín	25	33	27	37	0,7455	1874	2319	0,8082	108,42
Roztoky	10	14	133	134	0,7357	1874	2319	0,8082	109,85
Rudná	17	24	155	156	0,7208	1874	2319	0,8082	112,12

Řevnice	29	38	58	59	0,7500	1874	2319	0,8082	107,76
Řitka	28	32	48	57	0,8719	1874	2319	0,8082	92,70
Slapy	36	41	44	47	0,8878	1874	2319	0,8082	91,03
Statenice	14	18	87	93	0,7500	1874	2319	0,8082	107,76
Středokluky	19	23	42	55	0,8435	1874	2319	0,8082	95,82
Svrkyně	17	21	22	24	0,7952	1874	2319	0,8082	101,63
Štěchovice	31	36	67	67	0,8722	1874	2319	0,8082	92,66
Tachlovice	23	27	37	47	0,8407	1874	2319	0,8082	96,13
Trnová	24	31	58	60	0,7806	1874	2319	0,8082	103,53
Třebotov	22	29	37	50	0,7414	1874	2319	0,8082	109,01
Tuchoměřice	17	22	101	108	0,7591	1874	2319	0,8082	106,47
Tursko	18	22	48	51	0,8318	1874	2319	0,8082	97,16
Úholičky	16	21	55	82	0,7810	1874	2319	0,8082	103,49
Úhonice	25	27	31	38	0,9222	1874	2319	0,8082	87,64
Únětice	12	16	31	31	0,7563	1874	2319	0,8082	106,87
Velké Přílepy	15	18	74	75	0,8111	1874	2319	0,8082	99,64
Vestec	20	26	140	140	0,7692	1874	2319	0,8082	105,07
Vonoklasy	24	32	0	12	0,7563	1874	2319	0,8082	106,87
Vrané nad Vltavou	20	28	18	27	0,7107	1874	2319	0,8082	113,72
Všenory	26	33	36	43	0,7818	1874	2319	0,8082	103,37
Zahořany	35	38	0	17	0,9079	1874	2319	0,8082	89,02
Zbuzany	18	22	58	79	0,8182	1874	2319	0,8082	98,78
Zlatníky	22	28	29	34	0,7750	1874	2319	0,8082	104,28
Zvole	23	31	44	44	0,7387	1874	2319	0,8082	109,41

(Pozn. VD - Vzdálenostní dostupnost, CD - časová dostupnost, PS - přímá spojení hromadnou dopravou z obce do okresního města za den, CS - celkové množství spojů hromadnou dopravou z obce do okresního města za den, VDsum- sumární vzdálenostní dostupnost, Cdsun - sumární časová dostupnost, Vcdi - vážená časová dostupnost pro jednotlivé obce)

Zdroj: vlastní zpracování dle dat použitých z IDOSU a MapySeznam.cz

### Příloha 17: Okres Příbram

Název	VD	CD	PS	CS	VD/CD	VDsum	CDsum	VDsum/CDsum	Vcdi (%)
Bezděkov p. T.	19	18	0	12	1,0278	2326	2111	1,1019	107,21
Bohostice	18	16	8	10	1,1000	2326	2111	1,1019	100,17
Bohutín	7	8	39	40	0,8750	2326	2111	1,1019	125,93
Borotice	26	22	2	15	1,1909	2326	2111	1,1019	92,53
Bratkovice	8	10	31	36	0,7800	2326	2111	1,1019	141,27
Brdy	32	36	0	0	0,8889	2326	2111	1,1019	123,96
Březnice	20	19	35	39	1,0368	2326	2111	1,1019	106,27
Buková u Příbramě	9	12	10	17	0,7833	2326	2111	1,1019	140,67
Bukovany	18	15	6	12	1,1867	2326	2111	1,1019	92,86
Cetyně	17	15	8	10	1,1267	2326	2111	1,1019	97,80
Čenkov	12	13	22	34	0,9231	2326	2111	1,1019	119,37
Čím	37	32	0	14	1,1531	2326	2111	1,1019	95,56
Daleké Dušňky	16	16	3	15	1,0063	2326	2111	1,1019	109,51

Dlouhá Lhota	10	10	13	18	0,9600	2326	2111	1,1019	114,78
Dobříš	18	13	70	70	1,3462	2326	2111	1,1019	81,86
Dolní Hbity	14	14	28	29	0,9857	2326	2111	1,1019	111,79
Drahenice	25	25	3	6	0,9920	2326	2111	1,1019	111,08
Drahlín	7	9	12	16	0,8222	2326	2111	1,1019	134,01
Drásov	9	7	79	79	1,2429	2326	2111	1,1019	88,66
Drevníky	24	20	2	9	1,1850	2326	2111	1,1019	92,99
Drhovy	23	19	0	9	1,1842	2326	2111	1,1019	93,05
Dubnec	7	7	14	16	0,9714	2326	2111	1,1019	113,43
Dublovice	27	21	12	13	1,2952	2326	2111	1,1019	85,07
Dubno	4	5	108	108	0,8000	2326	2111	1,1019	137,74
Háje	4	5	26	27	0,7800	2326	2111	1,1019	141,27
Hluboš	8	9	21	34	0,8778	2326	2111	1,1019	125,53
Hlubyně	22	22	0	14	0,9909	2326	2111	1,1019	111,20
Horčápsko	9	7	11	22	1,2429	2326	2111	1,1019	88,66
Hříměždice	16	15	15	16	1,0333	2326	2111	1,1019	106,64
Hudčice	24	23	0	15	1,0261	2326	2111	1,1019	107,39
Hvoždany	27	26	2	10	1,0462	2326	2111	1,1019	105,33
Chotilsko	36	30	1	23	1,1933	2326	2111	1,1019	92,34
Chrást	17	16	15	26	1,0313	2326	2111	1,1019	106,85
Chraštice	15	12	13	16	1,2667	2326	2111	1,1019	86,99
Jablonná	11	11	16	17	0,9636	2326	2111	1,1019	114,35
Jesenice	40	33	2	7	1,2061	2326	2111	1,1019	91,36
Jince	14	15	35	35	0,9267	2326	2111	1,1019	118,91
Kamýk nad Vltavou	23	20	12	15	1,1700	2326	2111	1,1019	94,18
Klučnice	29	33	3	12	0,8848	2326	2111	1,1019	124,53
Kňovice	32	27	0	18	1,2000	2326	2111	1,1019	91,83
Korkyně	35	29	0	19	1,1966	2326	2111	1,1019	92,09
Kosova Hora	37	30	0	16	1,2300	2326	2111	1,1019	89,59
Kotenčice	10	11	9	12	0,9091	2326	2111	1,1019	121,21
Koupě	26	26	0	11	1,0077	2326	2111	1,1019	109,35
Kozárovice	19	17	6	12	1,1353	2326	2111	1,1019	97,06
Krásná Hora n.V.	29	26	8	10	1,1308	2326	2111	1,1019	97,45
Křepenice	30	26	1	23	1,1423	2326	2111	1,1019	96,46
Křešín	21	23	3	9	0,9087	2326	2111	1,1019	121,26
Láz	9	10	27	28	0,9300	2326	2111	1,1019	118,48
Lazsko	10	9	7	9	1,1556	2326	2111	1,1019	95,36
Lešetice	6	5	26	30	1,1200	2326	2111	1,1019	98,38
Lhota u Příbramě	4	5	12	16	0,7800	2326	2111	1,1019	141,27
Malá Hraštice	29	22	0	26	1,3227	2326	2111	1,1019	83,31
Milešov	25	28	3	12	0,9000	2326	2111	1,1019	122,43
Milín	8	7	49	57	1,1857	2326	2111	1,1019	92,93
Modřovice	10	14	19	23	0,7286	2326	2111	1,1019	151,24
Mokrovraty	27	20	9	26	1,3500	2326	2111	1,1019	81,62

Nalžovice	31	26	0	19	1,2000	2326	2111	1,1019	91,83
Narysov	7	10	22	23	0,7000	2326	2111	1,1019	157,41
Nečín	19	16	6	15	1,1938	2326	2111	1,1019	92,31
Nedrahovice	39	32	2	10	1,2125	2326	2111	1,1019	90,88
Nechvalice	43	37	0	8	1,1541	2326	2111	1,1019	95,48
Nepomuk	17	19	0	6	0,9000	2326	2111	1,1019	122,43
Nestrašovice	20	17	3	9	1,1588	2326	2111	1,1019	95,09
Nová Ves pod Pleší	29	20	0	33	1,4550	2326	2111	1,1019	75,73
Nové Dvory	37	31	0	26	1,1839	2326	2111	1,1019	93,08
Nový Knín	30	24	9	20	1,2583	2326	2111	1,1019	87,57
Občov	5	7	9	10	0,7714	2326	2111	1,1019	142,84
Obecnice	6	8	16	20	0,7875	2326	2111	1,1019	139,92
Obory	16	13	15	15	1,2615	2326	2111	1,1019	87,35
Obořiště	18	14	13	19	1,2929	2326	2111	1,1019	85,23
Ohrazenice	16	17	0	32	0,9294	2326	2111	1,1019	118,56
Osečany	37	31	1	10	1,2032	2326	2111	1,1019	91,58
Ostrov	13	12	15	24	1,0833	2326	2111	1,1019	101,71
Ouběnice	14	13	3	7	1,0385	2326	2111	1,1019	106,11
Pečice	16	14	9	13	1,1143	2326	2111	1,1019	98,89
Petrovice	38	35	4	9	1,0971	2326	2111	1,1019	100,43
Pičín	8	10	11	16	0,8100	2326	2111	1,1019	136,04
Počaply	23	21	0	9	1,0714	2326	2111	1,1019	102,84
Počepice	39	34	0	10	1,1500	2326	2111	1,1019	95,82
Podlesí	2	2	34	34	1,2000	2326	2111	1,1019	91,83
Prosenická Lhota	39	35	0	5	1,1200	2326	2111	1,1019	98,38
Příbram	0	0	0	0	0,0000	2326	2111	1,1019	0,00
Příčovy	30	24	10	13	1,2542	2326	2111	1,1019	87,86
Radětice	10	10	9	10	1,0000	2326	2111	1,1019	110,19
Radíč	35	31	0	7	1,1355	2326	2111	1,1019	97,04
Rosovice	13	14	11	18	0,9000	2326	2111	1,1019	122,43
Rožmitál pod T.	16	15	29	44	1,0867	2326	2111	1,1019	101,40
Rybníky	20	16	0	8	1,2438	2326	2111	1,1019	88,59
Sádek	6	8	14	19	0,8000	2326	2111	1,1019	137,74
Sedlčany	33	27	12	16	1,2037	2326	2111	1,1019	91,54
Sedlice	14	13	24	29	1,0846	2326	2111	1,1019	101,59
Smolotely	16	17	5	5	0,9412	2326	2111	1,1019	117,08
Solenice	18	20	10	11	0,9100	2326	2111	1,1019	121,09
Stárá Huť	23	16	9	28	1,4250	2326	2111	1,1019	77,33
Starosedlský Hrádek	18	17	7	14	1,0471	2326	2111	1,1019	105,24
Suchodol	8	9	9	10	0,9222	2326	2111	1,1019	119,48
Svaté Pole	17	12	0	18	1,4083	2326	2111	1,1019	78,24
Svatý Jan	28	24	19	21	1,1542	2326	2111	1,1019	95,47
Svojšíce	18	15	7	14	1,1733	2326	2111	1,1019	93,91
Štětkovice	41	33	0	8	1,2545	2326	2111	1,1019	87,83

Těchařovice	13	11	12	15	1,2091	2326	2111	1,1019	91,13
Tochovice	14	13	26	33	1,0923	2326	2111	1,1019	100,88
Trhové Dušňky	3	5	28	34	0,6800	2326	2111	1,1019	162,04
Třebsko	9	12	18	24	0,7250	2326	2111	1,1019	151,99
Tušovice	18	16	7	14	1,1438	2326	2111	1,1019	96,34
Velká Lečice	32	25	0	20	1,2960	2326	2111	1,1019	85,02
Věšín	20	17	10	14	1,1529	2326	2111	1,1019	95,57
Višňová	11	10	25	27	1,1300	2326	2111	1,1019	97,51
Volenice	22	22	2	12	1,0045	2326	2111	1,1019	109,69
Voznice	24	15	2	22	1,5800	2326	2111	1,1019	69,74
Vrančice	12	10	12	13	1,2000	2326	2111	1,1019	91,83
Vranovice	13	11	24	27	1,1364	2326	2111	1,1019	96,97
Vševily	20	20	0	12	1,0050	2326	2111	1,1019	109,64
Vysoká u Přibramě	10	11	6	13	0,8636	2326	2111	1,1019	127,59
Vysoký Chlumec	37	32	0	9	1,1438	2326	2111	1,1019	96,34
Zalužany	20	15	8	16	1,3000	2326	2111	1,1019	84,76
Zbenice	15	13	6	12	1,1308	2326	2111	1,1019	97,45
Zduchovice	17	17	7	9	0,9706	2326	2111	1,1019	113,53
Županovice	26	23	1	9	1,1217	2326	2111	1,1019	98,23

(Pozn. VD - Vzdálenostní dostupnost, CD - časová dostupnost, PS - přímá spojení hromadnou dopravou z obce do okresního města za den, CS - celkové množství spojů hromadnou dopravou z obce do okresního města za den, VDsum- sumární vzdálenostní dostupnost, Cdsun- sumární časová dostupnost, Vcdi - vážená časová dostupnost pro jednotlivé obce)

Zdroj: vlastní zpracování dle dat použitých z IDOSU a MapySeznam.cz

## Příloha 18: Okres Rakovník

Název	VD	CD	PS	CS	VD/CD	VDsum	CDsum	VDsum/CDsum	Vcdi (%)
Kozojedy	24	25	3	9	0,9560	1305	1369	0,9535	99,74
Smilovice	22	29	3	9	0,7586	1305	1369	0,9535	125,69
Kounov	16	19	15	16	0,8526	1305	1369	0,9535	111,83
Pochvalov	20	21	3	9	0,9571	1305	1369	0,9535	99,62
Třeboc	16	16	6	7	0,9688	1305	1369	0,9535	98,43
Milý	28	25	0	10	1,1000	1305	1369	0,9535	86,68
Janov	19	21	3	9	0,9143	1305	1369	0,9535	104,29
Mutějovice	13	14	27	32	0,9000	1305	1369	0,9535	105,94
Srbeč	26	23	3	12	1,1087	1305	1369	0,9535	86,00
Milostín	16	16	12	21	0,9688	1305	1369	0,9535	98,43
Bdín	22	22	3	8	1,0136	1305	1369	0,9535	94,07
Kroučová	18	18	3	8	0,9722	1305	1369	0,9535	98,07
Přerubnice	21	20	3	9	1,0650	1305	1369	0,9535	89,53
Svojetín	16	17	12	13	0,9353	1305	1369	0,9535	101,95
Děkov	19	20	6	6	0,9450	1305	1369	0,9535	100,90
Hořovičky	19	18	12	12	1,0667	1305	1369	0,9535	89,39
Kalivody	20	19	3	12	1,0632	1305	1369	0,9535	89,69
Hředle	11	12	11	11	0,9083	1305	1369	0,9535	104,97

Mšec	22	20	4	24	1,1000	1305	1369	0,9535	86,68
Řevničov	14	13	25	35	1,0846	1305	1369	0,9535	87,91
Nesuchyně	13	14	4	8	0,9429	1305	1369	0,9535	101,13
Třtice	16	16	4	16	0,9813	1305	1369	0,9535	97,17
Hořesedly	14	15	23	24	0,9400	1305	1369	0,9535	101,44
Kolešov	22	20	6	8	1,0750	1305	1369	0,9535	88,70
Krupá	10	11	31	37	0,9091	1305	1369	0,9535	104,89
Krušovice	12	12	13	18	1,0000	1305	1369	0,9535	95,35
Kněževés	9	10	19	19	0,8900	1305	1369	0,9535	107,13
Chrástřany	8	11	27	27	0,7455	1305	1369	0,9535	127,91
Mšecké Žehrovice	19	18	9	39	1,0611	1305	1369	0,9535	89,86
Kolešovice	11	13	14	15	0,8538	1305	1369	0,9535	111,67
Lišany	6	7	50	53	0,8429	1305	1369	0,9535	113,13
Lužná	5	6	62	68	0,8500	1305	1369	0,9535	112,18
Nové Strašecí	16	15	92	92	1,0667	1305	1369	0,9535	89,39
Oráčov	15	16	19	19	0,9125	1305	1369	0,9535	104,49
Olešná	5	7	20	24	0,7000	1305	1369	0,9535	136,21
Přílepy	10	12	4	5	0,8000	1305	1369	0,9535	119,19
Švihov	13	15	19	19	0,8933	1305	1369	0,9535	106,74
Krty	24	26	13	13	0,9077	1305	1369	0,9535	105,05
Pšovlky	11	13	19	19	0,8462	1305	1369	0,9535	112,69
Ruda	18	19	69	80	0,9368	1305	1369	0,9535	101,78
Rakovník	0	0	0	0	0,0000	1305	1369	0,9535	0,00
Senomaty	7	8	44	47	0,8125	1305	1369	0,9535	117,35
Rynholec	18	18	40	59	1,0222	1305	1369	0,9535	93,28
Lány	20	22	0	12	0,9000	1305	1369	0,9535	105,94
Šanov	9	11	26	28	0,8455	1305	1369	0,9535	112,78
Drahouš	23	25	1	9	0,9320	1305	1369	0,9535	102,31
Pavlíkov	7	8	30	30	0,8625	1305	1369	0,9535	110,55
Řeřichy	15	16	7	9	0,9438	1305	1369	0,9535	101,03
Žďár	26	26	1	5	0,9923	1305	1369	0,9535	96,09
Velká Chmelištná	22	21	0	6	1,0429	1305	1369	0,9535	91,43
Hostokryje	8	8	18	24	0,9750	1305	1369	0,9535	97,79
Lubná	5	5	41	41	1,0200	1305	1369	0,9535	93,48
Nový Dům	9	10	6	9	0,8600	1305	1369	0,9535	110,87
Petrovice	10	12	18	23	0,8333	1305	1369	0,9535	114,42
Jesenice	21	23	19	19	0,9174	1305	1369	0,9535	103,94
Václavy	14	13	7	10	1,0692	1305	1369	0,9535	89,18
Pustověty	13	15	11	11	0,8533	1305	1369	0,9535	111,74
Příčina	8	7	21	25	1,0857	1305	1369	0,9535	87,82
Zavidov	12	11	27	28	1,0818	1305	1369	0,9535	88,14
Čistá	17	15	23	23	1,1533	1305	1369	0,9535	82,67
Městečko	14	15	13	13	0,9067	1305	1369	0,9535	105,17
Senec	6	6	7	8	0,9667	1305	1369	0,9535	98,64



Hvozď	8	9	6	6	0,9333	1305	1369	0,9535	102,16
Malinová	11	12	6	6	0,8750	1305	1369	0,9535	108,97
Všesulov	14	12	21	22	1,1500	1305	1369	0,9535	82,91
Lašovice	11	12	13	13	0,8750	1305	1369	0,9535	108,97
Krakov	14	13	6	6	1,0615	1305	1369	0,9535	89,82
Zbečno	20	22	12	16	0,8909	1305	1369	0,9535	107,03
Všetaty	9	10	8	9	0,9100	1305	1369	0,9535	104,78
Panošů Újezd	10	11	11	11	0,9091	1305	1369	0,9535	104,89
Velká Buková	16	18	3	4	0,8778	1305	1369	0,9535	108,63
Křivoklát	16	17	13	13	0,9176	1305	1369	0,9535	103,91
Krakovec	16	16	6	6	1,0188	1305	1369	0,9535	93,60
Šípy	17	16	4	8	1,0500	1305	1369	0,9535	90,81
Břežany	21	19	0	29	1,0947	1305	1369	0,9535	87,10
Slabce	15	15	12	12	0,9867	1305	1369	0,9535	96,64
Nezabudice	17	20	8	8	0,8500	1305	1369	0,9535	112,18
Sýkořice	22	24	0	26	0,9000	1305	1369	0,9535	105,94
Roztoky	18	20	13	13	0,9000	1305	1369	0,9535	105,94
Hřebečňky	18	19	5	6	0,9632	1305	1369	0,9535	99,00
Hracholusky	19	20	3	5	0,9350	1305	1369	0,9535	101,98
Branov	26	28	0	4	0,9143	1305	1369	0,9535	104,29
Račice	25	26	12	12	0,9423	1305	1369	0,9535	101,19
Karlová Ves	23	25	0	6	0,9200	1305	1369	0,9535	103,64
Skryje	24	26	4	4	0,9346	1305	1369	0,9535	102,02

(Pozn. VD - Vzdálenostní dostupnost, CD - časová dostupnost, PS - přímá spojení hromadnou dopravou z obce do okresního města za den, CS - celkové množství spojů hromadnou dopravou z obce do okresního města za den, VDsum- sumární vzdálenostní dostupnost, Cdsun - sumární časová dostupnost, Vcdi - vážená časová dostupnost pro jednotlivé obce)

Zdroj: vlastní zpracování dle dat použitých z IDOSU a MapySeznam.cz

### Příloha 19: Vážená časová dostupnost v jednotlivých okresech

Název	VDok	CDok	VDok/CDok	VDsum	CDsum	VDsum/CDsum	Vcd (%)
Benešov	49	38	1,2895	2686	2491	1,0781	83,61
Beroun	34	31	1,0968	1418	1329	1,0670	97,28
Kladno	29	30	0,9667	1541	1714	0,8991	93,01
Kolín	69	52	1,3269	1953	1944	1,0046	75,71
Kutná Hora	74	65	1,1385	1665	1679	0,9917	87,11
Mělník	38	35	1,0857	1072	1106	0,9694	89,29
Mladá Boleslav	60	45	1,3333	2196	1981	1,1085	83,14
Nymburk	53	46	1,1522	1422	1401	1,0150	88,09
Praha-východ	0	0	0,0000	2479	2506	0,9892	0,00
Praha-západ	0	0	0,0000	1874	2319	0,8082	0,00
Příbram	61	50	1,2200	2326	2111	1,1019	90,32
Rakovník	61	47	1,2979	1305	1369	0,9535	73,46

(Pozn. VDok - vzdálenostní dostupnost z okresního města do krajského, CDok - časová dostupnost z okresního města do krajského, VDsum - sumární vzdálenostní dostupnost z obce do okresního města, CDsum - sumární vzdálenostní dostupnost z obce do okresního města, Vcd - vážená vzdálenostní dostupnost)  
Zdroj: vlastní zpracování dle dat použitých z IDOSU a MapySeznam.cz

### Příloha 20: Ukazatel vzdálenostní dostupnosti

Okres	Počet obcí se vzdálenostní dostupností v rozmezí				Celkem dílčích bodů za VD	Celkem bodů
	0 - 12 km	13 - 19 km	20 - 26 km	27 a více km		
Benešov	21	24	28	41	253	3
Beroun	28	30	21	7	251	3
Kladno	43	26	21	10	302	4
Kolín	29	24	18	29	253	3
Kutná Hora	24	27	19	19	234	3
Mělník	25	25	17	3	229	3
Ml. Boleslav	31	42	36	13	335	4
Nymburk	36	24	21	9	267	3
Praha-východ	0	15	28	48	149	2
Praha-západ	3	18	36	23	161	2
Příbram	34	34	21	31	311	4
Rakovník	27	35	22	1	258	3

(Pozn. VD- vzdálenostní dostupnost)  
Zdroj: vlastní zpracování dle dat použitých z Arc.GIS

## Příloha 21: Ukazatel časové dostupnosti

Okres	Počet obcí s časovou dostupností v rozmezí				Celkem dílčích bodů za ČD	Celkem bodů
	0 - 13 min	14 - 19 min	20 - 25 min	26 a více min		
<b>Benešov</b>	22	26	27	39	259	3
<b>Beroun</b>	35	27	23	1	268	3
<b>Kladno</b>	36	24	24	16	280	3
<b>Kolín</b>	25	28	24	23	255	3
<b>Kutná Hora</b>	23	26	20	20	212	3
<b>Mělník</b>	26	25	16	3	214	3
<b>Ml. Boleslav</b>	38	52	30	2	370	4
<b>Nymburk</b>	37	29	19	5	278	3
<b>Praha-východ</b>	0	5	29	57	130	2
<b>Praha-západ</b>	0	5	25	50	115	2
<b>Příbram</b>	44	31	20	25	334	4
<b>Rakovník</b>	31	28	24	2	258	3

(Pozn. ČD - časová dostupnost)

Zdroj: vlastní zpracování dle dat použitých z vlastního šetření

## Příloha 22: Ukazatel dostupnosti veřejnou hromadnou dopravou

Okres	Dílčí body za PS	Dílčí body za CS	Celkem dílčích bodů	Celkem bodů
<b>Benešov</b>	237	217	454	3
<b>Beroun</b>	194	224	418	3
<b>Kladno</b>	242	282	524	4
<b>Kolín</b>	227	271	498	4
<b>Kutná Hora</b>	173	181	354	3
<b>Mělník</b>	169	170	339	3
<b>Ml.Boleslav</b>	315	234	549	4
<b>Nymburk</b>	176	287	463	3
<b>Praha-východ</b>	303	317	620	4
<b>Praha-západ</b>	283	297	580	4
<b>Příbram</b>	277	247	524	4
<b>Rakovník</b>	219	163	382	3

(Pozn. PS - počet přímých spojů veřejné hromadné dopravy za den, CS - počet celkových spojů veřejné hromadné dopravy za den)

Zdroj: vlastní zpracování dle dat použitých z vlastního šetření

### Příloha 23: Hodnoty prostorových analýz

Název obce	Hodnoty Hot spots analýzy		Hodnoty lokálního Morana I			Hot spots analýza s renderingem	
	Z-score CD	P-value CD	Index CD	Z-score CD	P-value CD	Z-score VD	P-value VD
Adamov	-0,02	0,99	0,00	0,00	1,00	-0,82	0,41
Babice	1,57	0,12	0,01	9,37	0,00	6,59	0,00
Bakov nad Jizerou	-0,99	0,32	0,00	2,76	0,01	-2,58	0,01
Barchovice	0,71	0,48	0,00	1,29	0,20	1,85	0,06
Bašŕ	0,11	0,92	0,00	0,11	0,91	0,59	0,55
Bavoryně	-1,24	0,22	0,00	2,82	0,00	-1,74	0,08
Bdín	0,35	0,73	0,00	0,11	0,91	1,04	0,30
Bečváry	-0,50	0,61	0,00	0,71	0,48	-2,25	0,02
Bělá pod Bezdězem	-0,50	0,61	0,00	0,30	0,76	-0,71	0,48
Běleč	0,10	0,92	0,00	-0,01	0,99	-1,26	0,21
Běloky	-1,11	0,27	0,00	1,99	0,05	-2,24	0,03
Bělušice	-0,14	0,89	0,00	0,20	0,84	-2,56	0,01
Benátky nad Jizerou	-0,26	0,79	0,00	0,11	0,91	0,96	0,34
Benešov	-2,33	0,02	0,00	5,70	0,00	-2,30	0,02
Bernardov	-0,75	0,45	0,00	1,04	0,30	-2,13	0,03
Bernartice	2,05	0,04	0,01	10,55	0,00	7,64	0,00
Beroun	-2,33	0,02	0,01	11,81	0,00	-5,44	0,00
Běrunice	0,95	0,34	0,00	0,15	0,88	-0,58	0,56
Beřovice	0,47	0,64	0,00	-0,47	0,64	-0,75	0,45
Běštín	0,59	0,56	0,00	-0,03	0,97	0,00	1,00
Bezděkov p.T.	-0,14	0,89	0,00	0,30	0,76	-1,32	0,19
Bezno	-0,75	0,46	0,00	0,53	0,60	0,44	0,66
Bílá Hlína	-0,50	0,61	0,00	0,06	0,95	-0,39	0,70
Bílá Podolí	0,23	0,82	0,00	0,22	0,83	0,98	0,33
Bílíchov	0,95	0,34	0,00	-0,29	0,77	0,13	0,90
Bílkovice	0,10	0,92	0,00	0,13	0,90	1,92	0,06
Bitouchov	-0,99	0,32	0,00	2,58	0,01	-2,15	0,03
Blažejovice	2,78	0,01	0,02	20,92	0,00	10,84	0,00
Blevice	0,10	0,92	0,00	-0,06	0,96	-1,91	0,06
Bludov	0,10	0,92	0,00	0,06	0,95	0,63	0,53
Bobnice	-1,60	0,11	0,01	5,69	0,00	-3,97	0,00
Bohdaneč	0,23	0,82	0,00	0,22	0,83	1,55	0,12
Bohostice	-0,38	0,70	0,00	0,23	0,82	-0,47	0,64
Bohutín	-1,35	0,18	0,00	1,48	0,14	-1,93	0,05
Bojanovice	2,30	0,02	0,02	9,52	0,00	3,95	0,00
Boreč	0,35	0,73	0,00	0,02	0,99	0,43	0,67
Borek	0,23	0,82	0,00	0,11	0,92	0,69	0,49
Borotice	0,35	0,73	0,00	0,27	0,79	2,15	0,03
Borovnice	1,20	0,23	0,01	4,84	0,00	4,90	0,00

Bořanovice	-0,26	0,80	0,00	-0,16	0,87	0,56	0,58
Boseň	-0,75	0,46	0,00	0,44	0,66	0,63	0,53
Bradlec	-1,24	0,22	0,01	4,24	0,00	-3,69	0,00
Brambory	0,22	0,82	0,00	-0,23	0,82	-0,88	0,38
Brandýs nad Labem	1,08	0,28	0,00	1,10	0,27	0,40	0,69
Brandýsek	-1,11	0,27	0,00	3,12	0,00	-4,17	0,00
Branov	1,08	0,28	0,00	0,93	0,35	0,32	0,75
Branžež	-0,02	0,99	0,00	0,02	0,98	0,26	0,80
Braškov	-1,36	0,17	0,01	4,63	0,00	-3,88	0,00
Bratčice	-0,14	0,89	0,00	-0,09	0,93	0,36	0,72
Bratkovice	-1,11	0,27	0,00	4,11	0,00	-4,10	0,00
Bratronice	-0,26	0,79	0,00	0,58	0,56	-3,01	0,00
Bratřínov	2,54	0,01	0,02	11,58	0,00	4,35	0,00
Brázdim	0,83	0,40	0,00	0,65	0,52	0,67	0,50
Brdy	2,05	0,04	0,00	1,70	0,09	1,82	0,07
Brodce	-0,75	0,45	0,00	1,63	0,10	-1,05	0,29
Broumy	0,47	0,64	0,00	0,00	1,00	0,30	0,76
Brzová	-0,26	0,79	0,00	0,26	0,79	0,21	0,83
Březí	1,20	0,23	0,01	6,96	0,00	6,55	0,00
Březina	-0,50	0,61	0,00	0,13	0,89	1,76	0,08
Březnice	-0,02	0,99	0,00	0,02	0,98	-0,31	0,76
Březno	0,10	0,92	0,00	-0,37	0,71	-3,75	0,00
Březová	-0,26	0,79	0,00	0,44	0,66	-0,62	0,54
Březová-Oleško	1,81	0,07	0,01	7,61	0,00	2,53	0,01
Březovice	0,23	0,82	0,00	0,10	0,92	-0,23	0,82
Břežany	-0,02	0,99	0,00	0,03	0,97	-1,54	0,12
Břežany I	-1,11	0,27	0,00	3,44	0,00	-3,50	0,00
Břežany II	0,96	0,34	0,00	2,59	0,01	3,74	0,00
Bříství	-0,26	0,79	0,00	0,54	0,59	-3,09	0,00
Bubovice	-0,87	0,39	0,00	-1,06	0,29	1,42	0,15
Budeměřice	-1,48	0,14	0,01	4,39	0,00	-3,05	0,00
Buková u Příbramě	-0,87	0,38	0,00	2,28	0,02	-3,04	0,00
Bukovany	-0,51	0,61	0,00	1,42	0,15	-2,61	0,01
Bukovany	-1,36	0,18	0,00	2,65	0,01	-2,92	0,00
Bukovno	-0,99	0,32	0,00	1,82	0,07	-1,09	0,28
Buš	3,02	0,00	-0,01	-7,84	0,00	-2,26	0,02
Buštěhrad	-1,47	0,14	0,00	-4,86	0,00	2,62	0,01
Býchory	-0,75	0,45	0,00	2,08	0,04	-3,08	0,00
Býkev	-1,48	0,14	0,00	4,54	0,00	-3,15	0,00
Bykoš	-0,51	0,61	0,00	0,68	0,49	-2,10	0,04
Bystřice	-1,48	0,14	0,00	1,96	0,05	-1,64	0,10
Byšice	-0,99	0,32	0,00	0,64	0,52	-0,43	0,66
Cerhenice	-0,63	0,53	0,00	2,10	0,04	-3,48	0,00
Cerhovice	-0,38	0,70	0,00	0,29	0,77	1,54	0,12
Cetyně	-0,50	0,61	0,00	0,64	0,52	-0,68	0,50

Církvice	0,71	0,48	0,00	-2,08	0,04	-2,69	0,01
Církvice	-1,35	0,18	0,00	-0,97	0,33	-0,21	0,83
Cítov	-1,36	0,18	0,00	4,18	0,00	-3,51	0,00
Ctiboř	0,35	0,73	0,00	0,43	0,67	1,03	0,30
Ctiměřice	-0,87	0,38	0,00	2,81	0,00	-3,38	0,00
Cvrčovice	-1,24	0,22	0,00	3,88	0,00	-3,95	0,00
Čachovice	-0,02	0,99	0,00	0,00	1,00	0,61	0,54
Čakov	-0,14	0,89	0,00	0,03	0,98	-0,71	0,48
Čakovičky	0,59	0,55	0,00	0,48	0,63	-0,27	0,79
Čáslav	-0,87	0,38	0,00	1,12	0,26	-1,50	0,13
Čečelice	-0,75	0,45	0,00	0,88	0,38	-1,38	0,17
Čechtice	1,44	0,15	0,00	4,93	0,00	4,13	0,00
Čejkovice	0,83	0,40	0,00	1,48	0,14	1,00	0,32
Čelakovice	1,68	0,09	0,00	4,02	0,00	1,96	0,05
Čenkov	-0,75	0,45	0,00	1,39	0,17	-2,54	0,01
Čerčany	-0,99	0,32	0,00	0,82	0,41	0,30	0,76
Černé Voděrády	2,17	0,03	0,01	11,49	0,00	6,07	0,00
Černíky	0,71	0,48	0,00	1,42	0,15	2,74	0,01
Černíny	-0,75	0,45	0,00	1,27	0,20	-1,82	0,07
Černolice	1,93	0,05	0,02	13,26	0,00	3,55	0,00
Černošice	0,96	0,34	0,01	5,65	0,00	2,23	0,03
Černuc	1,32	0,19	0,00	3,84	0,00	1,57	0,12
Červené Janovice	-0,38	0,70	0,00	0,02	0,98	-0,32	0,75
Červené Pečky	-1,24	0,22	0,00	4,46	0,00	-4,18	0,00
Červený Újezd	1,08	0,28	0,00	1,38	0,17	3,03	0,00
Červený Újezd	0,83	0,41	0,00	-1,13	0,26	-2,28	0,02
Český Brod	0,35	0,73	0,00	0,45	0,65	2,51	0,01
Český Sternberk	0,47	0,64	0,00	1,42	0,16	3,04	0,00
Čestín	0,95	0,34	0,00	0,91	0,37	1,74	0,08
Čestlice	0,23	0,82	0,00	0,53	0,60	2,60	0,01
Číčovice	0,71	0,48	0,00	-1,01	0,31	-2,98	0,00
Čilec	-1,36	0,17	0,00	4,58	0,00	-3,81	0,00
Čím	1,56	0,12	0,00	0,35	0,72	1,58	0,11
Činěves	-0,26	0,79	0,00	0,01	0,99	0,12	0,90
Čísovice	2,05	0,04	0,01	13,13	0,00	4,35	0,00
Čistá	-0,50	0,61	0,00	0,92	0,36	-1,31	0,19
Čista	-0,99	0,32	0,00	0,99	0,32	-1,73	0,08
Čtyřkoly	-0,99	0,32	0,00	-0,51	0,61	2,30	0,02
Daleké Dušníky	-0,38	0,70	0,00	0,87	0,38	-1,42	0,16
Dalovice	-1,48	0,14	0,01	4,89	0,00	-3,72	0,00
Davle	1,33	0,19	0,01	8,34	0,00	3,94	0,00
Děkanovice	2,66	0,01	0,02	18,49	0,00	10,84	0,00
Děkov	0,10	0,92	0,00	-0,07	0,95	-0,92	0,36
Divišov	-0,26	0,80	0,00	-0,31	0,76	0,76	0,45
Dlouhá Lhoa	-1,11	0,27	0,00	3,97	0,00	-3,18	0,00

Dlouhá Lhota	-0,75	0,45	0,00	1,32	0,19	-2,85	0,00
Dlouhopolsko	0,35	0,73	0,00	0,24	0,81	2,07	0,04
Dobročovice	1,81	0,07	0,01	7,76	0,00	4,31	0,00
Dobrovice	-0,63	0,53	0,00	1,90	0,06	-4,00	0,00
Dobrovítov	0,95	0,34	0,00	1,69	0,09	1,08	0,28
Dobrovíz	0,59	0,56	0,00	-0,79	0,43	-1,67	0,09
Dobřejevovice	0,59	0,55	0,00	1,61	0,11	3,06	0,00
Dobřeň	0,47	0,64	0,00	-0,25	0,80	-0,79	0,43
Dobříč	0,71	0,48	0,00	1,63	0,10	0,47	0,64
Dobříchov	-0,14	0,89	0,00	0,42	0,68	-3,01	0,00
Dobříchovice	1,69	0,09	0,01	10,24	0,00	2,64	0,01
Dobříš	-0,75	0,46	0,00	-0,98	0,33	1,48	0,14
Dobšice	-0,26	0,79	0,00	0,07	0,95	0,43	0,67
Dobšín	-0,14	0,89	0,00	0,10	0,92	-0,23	0,82
Doksy	-1,24	0,22	0,00	4,24	0,00	-4,07	0,00
Dolany	1,31	0,19	-0,01	-4,17	0,00	-3,56	0,00
Dolany	-1,35	0,18	0,00	-1,82	0,07	0,58	0,56
Dolní Beřkovice	-1,11	0,27	0,00	-2,90	0,00	1,17	0,24
Dolní Bousov	-0,02	0,98	0,00	0,07	0,94	-3,54	0,00
Dolní Břežany	0,83	0,41	0,00	-0,88	0,38	-1,00	0,32
Dolní Hbity	-0,63	0,53	0,00	0,93	0,35	-1,01	0,31
Dolní Chvatliny	-0,26	0,79	0,00	0,47	0,64	-2,55	0,01
Dolní Kralovice	2,66	0,01	0,02	19,88	0,00	11,36	0,00
Dolní Krupá	-0,14	0,89	0,00	0,08	0,94	0,85	0,39
Dolní Pohled	0,71	0,48	0,00	1,03	0,30	3,97	0,00
Dolní Slivno	0,71	0,48	0,00	0,92	0,36	3,02	0,00
Dolní Stakory	-0,99	0,32	0,00	3,73	0,00	-4,59	0,00
Dolní Zimoř	-0,63	0,53	0,00	0,64	0,52	-1,57	0,12
Dománovice	0,10	0,92	0,00	0,06	0,95	0,16	0,87
Domousnice	-0,26	0,79	0,00	0,16	0,87	-1,46	0,15
Doubek	1,93	0,05	0,01	11,44	0,00	6,93	0,00
Doubravčice	1,20	0,23	0,01	5,46	0,00	6,57	0,00
Doubravičky	0,10	0,92	0,00	-0,07	0,94	-0,54	0,59
Drahelčici	0,71	0,48	0,00	-0,04	0,97	-1,16	0,25
Drahenice	0,71	0,48	0,00	-0,17	0,87	0,32	0,75
Drahlín	-1,24	0,22	0,00	3,83	0,00	-3,49	0,00
Drahňovice	0,47	0,64	0,00	0,87	0,38	1,56	0,12
Drahobudice	-0,14	0,89	0,00	0,24	0,81	-2,31	0,02
Drahouš	0,71	0,48	0,00	-0,42	0,67	-0,71	0,48
Drásov	-1,48	0,14	0,01	5,94	0,00	-3,76	0,00
Dresníky	0,10	0,92	0,00	0,00	1,00	1,23	0,22
Drhovy	-0,02	0,99	0,00	0,02	0,99	0,61	0,54
Drnek	-0,14	0,89	0,00	0,07	0,95	-0,75	0,45
Drobovice	-0,38	0,70	0,00	0,24	0,81	-1,02	0,31
Drozdiv	-0,26	0,79	0,00	0,37	0,71	0,81	0,42

Družec	-0,87	0,38	0,00	2,58	0,01	-3,50	0,00
Dřetovice	-0,75	0,45	0,00	1,47	0,14	-3,09	0,00
Dřevčice	1,08	0,28	0,00	1,60	0,11	0,34	0,73
Dřínov	0,47	0,64	0,00	0,07	0,95	-0,22	0,83
Dřínov	-0,02	0,99	0,00	-0,01	0,99	0,38	0,71
Dřísy	0,22	0,82	0,00	-0,10	0,92	0,21	0,83
Dubenec	-1,48	0,14	0,01	5,50	0,00	-3,13	0,00
Dublovice	0,23	0,82	0,00	0,21	0,84	2,05	0,04
Dubno	-1,72	0,09	0,01	7,20	0,00	-4,10	0,00
Dunice	2,78	0,01	0,01	17,22	0,00	9,54	0,00
Dvory	-1,48	0,14	0,01	5,88	0,00	-4,02	0,00
Dymokury	-0,14	0,89	0,00	-0,10	0,92	-0,03	0,97
Felbabka	0,22	0,82	0,00	-0,19	0,85	0,34	0,73
Grunta	-0,99	0,32	0,00	3,66	0,00	-3,58	0,00
Háje	-1,72	0,09	0,00	5,26	0,00	-3,57	0,00
Herink	0,71	0,47	0,00	2,15	0,03	3,39	0,00
Heřmaničky	0,35	0,73	0,00	0,36	0,72	2,03	0,04
Hlásná Třebáň	-0,14	0,89	0,00	-0,28	0,78	-0,37	0,71
Hlavenec	0,23	0,82	0,00	0,15	0,88	2,66	0,01
Hlízov	-1,36	0,17	0,00	4,32	0,00	-3,76	0,00
Hluboš	-1,24	0,22	0,00	4,22	0,00	-4,21	0,00
Hlubyně	0,35	0,73	0,00	-0,05	0,96	-0,10	0,92
Hobšovice	0,47	0,64	0,00	0,79	0,43	0,61	0,54
Holubice	0,83	0,41	0,00	0,02	0,98	-1,26	0,21
Horčápsko	-1,48	0,14	0,00	1,67	0,10	-0,75	0,45
Horka I	-0,14	0,89	0,00	0,21	0,83	-1,52	0,13
Horka II	0,96	0,34	0,00	2,81	0,00	5,18	0,00
Horky	-0,38	0,70	0,00	-0,13	0,90	-0,10	0,92
Horky nad Jizerou	-0,75	0,45	0,00	1,49	0,14	-0,83	0,40
Horní Berdčkov	-0,87	0,38	0,00	2,68	0,01	-3,69	0,00
Horní Bukovina	-0,26	0,79	0,00	0,02	0,99	1,74	0,08
Horní Kruty	1,08	0,28	0,00	1,22	0,22	1,45	0,15
Horní Počáply	-0,38	0,70	0,00	0,69	0,49	-1,91	0,06
Horní Slivno	0,95	0,34	0,00	1,11	0,27	2,33	0,02
Horoměřice	-0,50	0,61	0,00	0,24	0,81	-1,50	0,13
Horoušeany	1,44	0,15	0,01	5,20	0,00	2,82	0,00
Horušice	-0,38	0,70	0,00	0,47	0,64	-1,52	0,13
Hořany	-0,38	0,70	0,00	0,36	0,72	-1,62	0,11
Hořátev	-1,60	0,11	0,01	5,07	0,00	-4,20	0,00
Hořesedly	-0,50	0,61	0,00	0,22	0,82	-0,59	0,55
Hořešovice	0,35	0,73	0,00	0,24	0,81	0,61	0,54
Hořešovičky	0,47	0,64	0,00	0,39	0,70	0,61	0,54
Hořín	-1,60	0,11	0,00	4,93	0,00	-3,06	0,00
Hořovice	-0,38	0,70	0,00	0,61	0,54	0,84	0,40
Hořovičky	-0,14	0,89	0,00	0,06	0,96	-0,42	0,68



Hospozín	1,08	0,28	0,00	2,67	0,01	1,65	0,10
Hostín	-0,75	0,45	0,00	1,21	0,23	-1,67	0,09
Hostín u Vojkovic	-0,14	0,89	0,00	0,12	0,90	-0,90	0,37
Hostivice	0,10	0,92	0,00	0,06	0,95	-0,43	0,66
Hostomice	0,10	0,92	0,00	-0,03	0,98	-0,63	0,53
Hostouň	-0,99	0,32	0,00	1,92	0,06	-3,12	0,00
Hostovlice	-0,14	0,89	0,00	-0,04	0,97	0,33	0,74
Hovorčovice	0,10	0,92	0,00	0,07	0,94	0,27	0,79
Hraběšín	-0,26	0,79	0,00	0,16	0,88	-0,79	0,43
Hradčany	0,23	0,82	0,00	0,04	0,97	1,50	0,13
Hradečno	-0,38	0,70	0,00	0,33	0,74	-1,58	0,11
Hradešín	1,45	0,15	0,01	6,90	0,00	6,72	0,00
Hradiště	0,23	0,82	0,00	0,08	0,94	0,19	0,85
Hradištko	-0,51	0,61	0,00	0,93	0,35	-2,06	0,04
Hradištko	2,42	0,02	0,01	12,93	0,00	3,65	0,00
Hracholusky	0,10	0,92	0,00	-0,03	0,97	-1,10	0,27
Hrdlív	-0,99	0,32	0,00	2,35	0,02	-3,15	0,00
Hrdlořezy	-1,36	0,18	0,00	2,93	0,00	-2,56	0,01
Hrubý Jeseník	-0,75	0,45	0,00	0,90	0,37	-2,37	0,02
Hrusice	1,81	0,07	0,01	6,54	0,00	4,42	0,00
Hrušov	-0,39	0,70	0,00	1,07	0,28	-1,54	0,12
Hřebeč	-1,60	0,11	0,01	4,97	0,00	-3,99	0,00
Hřebečnický	-0,02	0,99	0,00	0,00	1,00	-0,42	0,68
Hředle	-0,87	0,38	0,00	1,95	0,05	-1,16	0,25
Hředle	-0,87	0,38	0,00	1,20	0,23	-1,65	0,10
Hříměždice	-0,50	0,61	0,00	-0,27	0,79	1,55	0,12
Hudčice	0,47	0,64	0,00	0,44	0,66	1,00	0,32
Hudlice	-0,75	0,45	0,00	1,68	0,09	-2,58	0,01
Hulice	1,56	0,12	0,01	7,19	0,00	6,38	0,00
Husí Lhota	-0,87	0,38	0,00	2,72	0,01	-3,32	0,00
Husinec	0,71	0,48	0,00	-0,16	0,87	-1,65	0,10
Hvězdonice	-0,14	0,89	0,00	-0,26	0,80	1,44	0,15
Hvozd	-1,24	0,22	0,01	5,15	0,00	-4,15	0,00
Hvozdec	0,22	0,82	0,00	-0,16	0,87	1,34	0,18
Hvozdnice	2,05	0,04	0,02	14,66	0,00	4,70	0,00
Hvožd'any	0,83	0,41	0,00	0,22	0,82	0,74	0,46
Hýskov	-1,60	0,11	0,00	5,97	0,00	-4,24	0,00
Chabřice	1,56	0,12	0,00	4,21	0,00	4,22	0,00
Chaloupky	0,47	0,64	0,00	0,01	1,00	1,41	0,16
Charvatce	-0,14	0,89	0,00	0,14	0,89	-1,42	0,16
Cháfovice	-0,63	0,53	0,00	1,15	0,25	-1,29	0,20
Chleby	-1,11	0,27	0,00	0,23	0,82	-0,40	0,69
Chleby	-0,51	0,61	0,00	1,37	0,17	-3,89	0,00
Chlístov	-1,84	0,07	0,01	6,62	0,00	-3,56	0,00
Chlístov	-0,75	0,45	0,00	1,60	0,11	-2,39	0,02

Chlum	1,08	0,28	0,00	4,04	0,00	4,95	0,00
Chlumín	-0,63	0,53	0,00	0,44	0,66	-0,75	0,45
Chlustina	-0,87	0,38	0,00	1,82	0,07	-0,39	0,70
Chmelná	1,20	0,23	0,00	3,69	0,00	3,97	0,00
Chocerady	0,11	0,92	0,00	0,30	0,77	2,45	0,01
Chocnějovice	0,23	0,82	0,00	0,05	0,96	2,19	0,03
Chodouň	-0,75	0,45	0,00	2,32	0,02	-2,72	0,01
Choratice	0,35	0,73	0,00	0,55	0,58	1,27	0,20
Chorušice	0,35	0,73	0,00	-0,17	0,86	-1,20	0,23
Choťánky	-0,63	0,53	0,00	1,30	0,19	-1,60	0,11
Choteč	0,96	0,34	0,00	3,13	0,00	0,60	0,55
Chotěšice	0,71	0,48	0,00	1,22	0,22	1,07	0,29
Chotětov	-0,26	0,80	0,00	-0,45	0,65	2,41	0,02
Chotilsko	1,32	0,19	0,00	0,26	0,80	0,80	0,42
Choťovice	0,10	0,92	0,00	-0,21	0,83	-1,82	0,07
Chotusice	-0,51	0,61	0,00	0,93	0,35	-1,81	0,07
Chotutice	-0,02	0,99	0,00	-0,01	0,99	0,39	0,70
Chotýšany	-0,99	0,32	0,00	0,84	0,40	0,46	0,64
Chrást	-0,14	0,89	0,00	0,06	0,95	-0,64	0,52
Chrást	-0,38	0,70	0,00	0,49	0,62	-1,08	0,28
Chrastňany	-0,99	0,32	0,00	2,69	0,01	-3,05	0,00
Chrásťany	0,35	0,73	0,00	-0,22	0,83	-0,18	0,86
Chrásťany	-0,14	0,89	0,00	-0,31	0,76	0,80	0,42
Chrásťany	-0,99	0,32	0,00	1,13	0,26	-1,75	0,08
Chrásťice	-0,87	0,38	0,00	1,92	0,06	-1,31	0,19
Chroustov	1,68	0,09	0,00	3,50	0,00	2,10	0,04
Chrutenice	-1,24	0,22	0,00	3,35	0,00	-3,04	0,00
Chržín	1,20	0,23	0,00	2,82	0,00	1,45	0,15
Chudíř	-0,02	0,99	0,00	0,02	0,99	-0,97	0,33
Chvatěruby	0,35	0,73	0,00	0,31	0,75	1,12	0,26
Chýňava	-0,87	0,38	0,00	3,25	0,00	-4,33	0,00
Chýně	0,83	0,40	0,00	0,48	0,63	-0,80	0,43
Chýnice	1,56	0,12	0,01	4,25	0,00	0,43	0,67
Jabkenice	-0,02	0,98	0,00	0,03	0,98	-1,08	0,28
Jablonná	-0,99	0,32	0,00	2,07	0,04	-2,01	0,04
Jankov	0,10	0,92	0,00	-0,04	0,97	-0,35	0,72
Janov	0,22	0,82	0,00	-0,18	0,86	-1,43	0,15
Jarpice	1,20	0,23	0,00	1,43	0,15	0,94	0,35
Javorník	1,44	0,15	0,01	6,60	0,00	5,95	0,00
Jedomělice	0,23	0,82	0,00	-0,02	0,99	0,00	1,00
Jemníky	-0,99	0,32	0,00	2,21	0,03	-3,18	0,00
Jeneč	0,35	0,73	0,00	-0,19	0,85	-1,73	0,08
Jenštejn	0,83	0,40	0,00	0,94	0,35	0,04	0,97
Jesenice	1,68	0,09	0,00	4,37	0,00	2,76	0,01
Jesenice	0,47	0,64	0,00	1,25	0,21	3,57	0,00

Jesenice	0,95	0,34	0,00	-0,06	0,95	-0,35	0,72
Jestřábí Lhota	-0,75	0,45	0,00	0,69	0,49	-1,42	0,15
Ješetice	0,59	0,55	0,00	0,85	0,39	2,89	0,00
Jevany	1,81	0,07	0,01	8,12	0,00	5,31	0,00
Jeviběves	-0,87	0,38	0,00	1,54	0,12	-1,41	0,16
Jíkev	-0,87	0,38	0,00	1,57	0,12	-1,88	0,06
Jílové u Prahy	2,42	0,02	0,02	14,24	0,00	2,96	0,00
Jíloviště	1,20	0,23	0,00	5,28	0,00	2,56	0,01
Jince	-0,50	0,61	0,00	0,50	0,62	-1,41	0,16
Jinočany	0,47	0,64	0,00	0,87	0,38	0,18	0,86
Jimny	0,96	0,34	0,00	3,29	0,00	1,87	0,06
Jiřice	0,47	0,64	0,00	0,37	0,71	2,11	0,03
Jivina	-0,02	0,99	0,00	0,01	1,00	1,45	0,15
Jivina	0,47	0,64	0,00	-0,13	0,89	2,16	0,03
Jizbice	-0,38	0,70	0,00	0,76	0,45	-2,24	0,03
Jizerní Vtelno	-1,11	0,27	0,00	3,09	0,00	-1,96	0,05
Josefův Důl	-1,36	0,17	0,01	4,36	0,00	-3,76	0,00
Kácov	1,93	0,05	0,00	6,40	0,00	4,10	0,00
Kačice	-0,63	0,53	0,00	0,87	0,38	-2,45	0,01
Kadlín	0,83	0,41	0,00	-0,02	0,99	0,25	0,80
Kaliště	2,41	0,02	0,01	4,68	0,00	2,79	0,01
Kalivody	-0,02	0,99	0,00	-0,01	1,00	0,55	0,58
Kamberk	1,68	0,09	0,00	2,15	0,03	1,38	0,17
Kamenice	1,81	0,07	0,00	5,71	0,00	3,29	0,00
Kamenné Zboží	-1,72	0,09	0,01	7,68	0,00	-4,82	0,00
Kamenný Most	0,10	0,92	0,00	0,00	1,00	-0,88	0,38
Kamenný Přívoz	3,02	0,00	0,01	7,25	0,00	2,04	0,04
Kamnné Žehrovice	-1,11	0,27	0,00	2,97	0,00	-3,74	0,00
Kamýk nad Vltavou	0,10	0,92	0,00	0,01	0,99	0,70	0,48
Kanina	0,10	0,92	0,00	-0,06	0,95	-1,13	0,26
Kárany	2,05	0,04	0,00	3,01	0,00	2,33	0,02
Karlík	1,93	0,05	0,01	9,09	0,00	1,39	0,16
Karlova Ves	0,71	0,48	0,00	0,81	0,42	0,42	0,67
Karlštejn	-0,26	0,79	0,00	0,27	0,79	-2,21	0,03
Katusice	-0,38	0,70	0,00	-0,23	0,82	0,78	0,44
Kbel	-1,23	0,22	0,00	3,06	0,00	-3,89	0,00
Keblov	1,93	0,05	0,01	10,95	0,00	7,61	0,00
Kladno	-2,33	0,02	0,01	9,67	0,00	-5,02	0,00
Kladruby	0,47	0,64	0,00	0,70	0,48	2,07	0,04
Kláster H. n. J.	-0,63	0,53	0,00	0,24	0,81	1,09	0,28
Klášteřná Skalice	-0,26	0,79	0,00	0,29	0,77	-1,29	0,20
Klecany	0,10	0,92	0,00	0,02	0,98	-0,59	0,56
Klíčany	-0,14	0,89	0,00	-0,11	0,91	0,21	0,83
Klínec	1,57	0,12	0,01	10,16	0,00	3,70	0,00
Klobuky	0,47	0,64	0,00	0,26	0,79	0,53	0,60

Klokočná	1,57	0,12	0,01	7,89	0,00	6,67	0,00
Klučenice	1,68	0,09	0,00	1,22	0,22	1,02	0,31
Klučov	0,59	0,56	0,00	-0,49	0,62	-0,98	0,33
Kluky	0,34	0,73	0,00	-0,96	0,34	-2,89	0,00
Kluky	-1,23	0,22	0,00	-1,11	0,27	0,19	0,85
Kly	-1,23	0,22	0,00	3,83	0,00	-3,34	0,00
Kmetiněves	1,32	0,19	0,00	1,96	0,05	1,75	0,08
Kněževes	-1,11	0,27	0,00	0,77	0,44	-2,85	0,00
Kněževes	0,22	0,82	0,00	-0,26	0,79	-1,08	0,28
Kněžice	1,44	0,15	0,00	3,44	0,00	2,36	0,02
Kněžičky	0,83	0,40	0,00	0,68	0,49	1,51	0,13
Kněžmost	-0,50	0,61	0,00	0,73	0,46	-0,91	0,36
Kňovice	0,95	0,34	0,00	1,23	0,22	2,95	0,00
Knovíz	-0,87	0,38	0,00	1,44	0,15	-2,28	0,02
Kobylnice	-0,26	0,79	0,00	0,52	0,61	-2,15	0,03
Kobylnice	-0,99	0,32	0,00	1,75	0,08	-1,84	0,07
Kochánky	0,23	0,82	0,00	0,21	0,84	3,27	0,00
Kochánky	-0,38	0,70	0,00	0,77	0,44	-1,86	0,06
Kojetice	0,47	0,64	0,00	0,34	0,74	-0,19	0,85
Kokořín	-0,14	0,89	0,00	0,11	0,91	-1,41	0,16
Kolaje	-0,14	0,89	0,00	0,05	0,96	1,22	0,22
Koleč	-0,26	0,79	0,00	0,32	0,75	-2,37	0,02
Kolečovice	-0,75	0,46	0,00	0,51	0,61	-1,14	0,25
Kolečovice	0,10	0,92	0,00	-0,06	0,95	-0,87	0,38
Kolín	-2,33	0,02	0,01	8,10	0,00	-4,40	0,00
Kolomuty	-1,36	0,17	0,01	4,97	0,00	-4,27	0,00
Komárov	0,22	0,82	0,00	-0,05	0,96	1,42	0,15
Konárovice	-0,87	0,38	0,00	2,45	0,01	-3,47	0,00
Kondrac	0,71	0,48	0,00	0,38	0,70	1,19	0,23
Koněprusy	-1,24	0,22	0,00	4,45	0,00	-4,02	0,00
Konětopy	-0,26	0,79	0,00	-0,05	0,96	0,85	0,39
Konojedy	1,57	0,12	0,01	6,89	0,00	5,21	0,00
Korkyně	1,20	0,23	0,00	1,43	0,15	2,68	0,01
Korno	-0,63	0,53	0,00	1,34	0,18	-3,09	0,00
Koryta	0,10	0,92	0,00	0,01	0,99	1,95	0,05
Kořenov	-1,11	0,27	0,00	1,93	0,05	-3,00	0,00
Kosmonosy	-1,60	0,11	0,01	7,05	0,00	-5,00	0,00
Kosoř	0,96	0,34	0,00	3,78	0,00	1,29	0,20
Kosova Hora	1,32	0,19	0,00	3,00	0,00	3,04	0,00
Kostelec n. Č.Lesy	0,96	0,34	0,00	3,20	0,00	5,02	0,00
Kostelec nad Labem	-0,02	0,99	0,00	0,00	1,00	-0,26	0,79
Kostelec u Křížku	1,81	0,07	0,01	8,09	0,00	4,17	0,00
Kostelní Hlavno	0,35	0,73	0,00	0,29	0,77	2,51	0,01
Kostelní Lhota	-0,87	0,38	0,00	2,78	0,01	-4,03	0,00
Kostomlátky	-1,60	0,11	0,01	6,40	0,00	-4,76	0,00

Kostomlaty n. L.	-1,36	0,17	0,00	4,56	0,00	-3,47	0,00
Košátky	1,56	0,12	0,00	-0,02	0,98	0,97	0,33
Košice	-0,63	0,53	0,00	1,41	0,16	-2,71	0,01
Košík	0,71	0,48	0,00	0,69	0,49	0,15	0,88
Kotenčice	-0,99	0,32	0,00	3,87	0,00	-3,97	0,00
Kotopeky	-0,51	0,61	0,00	0,91	0,36	-0,52	0,60
Kounice	0,23	0,82	0,00	0,19	0,85	1,41	0,16
Kounov	-0,02	0,99	0,00	0,02	0,98	-1,74	0,08
Koupě	0,83	0,40	0,00	0,52	0,60	0,80	0,42
Kouřín	0,22	0,82	0,00	-0,08	0,93	0,30	0,76
Kouty	-0,63	0,53	0,00	1,22	0,22	-1,68	0,09
Kováň	-0,02	0,99	0,00	0,00	1,00	-0,77	0,44
Kovanec	0,22	0,82	0,00	-0,08	0,93	-0,62	0,53
Kovanice	-1,96	0,05	0,01	7,35	0,00	-4,32	0,00
Kozárovice	-0,26	0,79	0,00	0,25	0,81	-0,30	0,77
Kozmice	-0,75	0,46	0,00	0,55	0,58	-1,54	0,12
Kozojedy	0,72	0,47	0,00	3,84	0,00	6,68	0,00
Kozojedy	1,44	0,15	0,00	0,44	0,66	0,70	0,49
Kozomín	-0,02	0,99	0,00	-0,01	0,99	1,12	0,26
Krakov	-0,75	0,45	0,00	2,75	0,01	-3,67	0,00
Krakovany	0,22	0,82	0,00	-0,12	0,91	-1,77	0,08
Krakovec	-0,38	0,70	0,00	1,19	0,23	-3,01	0,00
Královice	0,10	0,92	0,00	0,04	0,97	0,37	0,71
Kralupy nad .	0,23	0,82	0,00	0,19	0,85	0,40	0,69
Králův Dvůr	-1,60	0,11	0,01	6,61	0,00	-4,23	0,00
Krásná Horana n.V.	0,83	0,40	0,00	1,64	0,10	1,80	0,07
Krásná Ves	-0,26	0,79	0,00	0,06	0,95	-1,48	0,14
Krhanice	-0,26	0,80	0,00	-0,67	0,50	1,43	0,15
Krchleby	-1,48	0,14	0,00	1,84	0,07	-2,06	0,04
Krchleby	-0,63	0,53	0,00	2,06	0,04	-3,12	0,00
Krňany	0,59	0,55	0,00	2,28	0,02	1,94	0,05
Krmsko	-1,11	0,27	0,00	3,07	0,00	-2,08	0,04
Kropáčova Vrutice	0,47	0,64	0,00	0,47	0,64	1,54	0,12
Kroučová	-0,14	0,89	0,00	-0,01	0,99	-0,15	0,88
Krty	0,83	0,41	0,00	0,43	0,67	0,56	0,57
Krupá	0,59	0,55	0,00	0,76	0,45	2,84	0,00
Krupá	-0,99	0,32	0,00	2,05	0,04	-1,76	0,08
Krušovice	-0,87	0,38	0,00	1,29	0,20	-1,14	0,26
Krychnov	-0,26	0,79	0,00	0,56	0,58	-2,71	0,01
Křečhoř	-1,36	0,17	0,00	4,33	0,00	-4,02	0,00
Křečkov	-1,11	0,27	0,00	3,11	0,00	-3,01	0,00
Křečovice	0,47	0,64	0,00	0,72	0,47	2,02	0,04
Křenek	0,10	0,92	0,00	-0,01	0,99	0,53	0,60
Křenice	1,08	0,28	0,01	4,78	0,00	4,39	0,00
Křepenice	0,83	0,40	0,00	0,76	0,45	2,24	0,03

Křesetice	-1,48	0,14	0,00	4,84	0,00	-3,92	0,00
Křešín	0,47	0,64	0,00	-0,41	0,68	0,27	0,78
Křinec	-0,38	0,70	0,00	-0,13	0,89	-0,83	0,41
Křisoudov	1,93	0,05	0,01	14,58	0,00	10,19	0,00
Křívoklát	-0,26	0,79	0,00	-0,16	0,87	-0,02	0,98
Křížkový Újezdec	1,32	0,19	0,01	4,34	0,00	4,31	0,00
Kšely	0,10	0,92	0,00	0,07	0,95	1,89	0,06
Kublov	-0,02	0,99	0,00	0,00	1,00	-0,21	0,83
Kunice	0,96	0,34	0,00	3,36	0,00	3,94	0,00
Kuňovice	0,96	0,34	0,00	3,66	0,00	4,44	0,00
Kutná Hora	-2,33	0,02	0,01	7,35	0,00	-3,71	0,00
Kutrovice	0,10	0,92	0,00	0,03	0,98	0,63	0,53
Květnice	1,57	0,12	0,01	6,69	0,00	3,99	0,00
Kvřlice	0,23	0,82	0,00	-0,01	0,99	0,19	0,85
Kyšice	-1,24	0,22	0,01	4,32	0,00	-4,22	0,00
Kytín	2,29	0,02	0,00	4,54	0,00	2,76	0,01
Lány	0,35	0,73	0,00	-0,01	0,99	-0,47	0,64
Lašovice	-0,87	0,38	0,00	2,27	0,02	-2,87	0,00
Láz	-1,11	0,27	0,00	1,25	0,21	-1,76	0,08
Lázně Toušeň	1,19	0,23	0,00	-2,65	0,01	-1,67	0,09
Lazsko	-1,23	0,22	0,00	-4,89	0,00	2,13	0,03
Lažovice	0,10	0,92	0,00	-0,03	0,98	-1,35	0,18
Ledce	0,22	0,82	0,00	-0,33	0,74	-2,26	0,02
Ledce	-0,26	0,79	0,00	0,27	0,79	-1,13	0,26
Ledčice	-0,14	0,89	0,00	-0,14	0,89	0,86	0,39
Ledečko	1,81	0,07	0,01	5,67	0,00	3,38	0,00
Lešany	-0,14	0,89	0,00	-0,20	0,84	-0,30	0,76
Lešetice	-1,72	0,09	0,00	1,42	0,16	-1,75	0,08
Lety	2,05	0,04	0,01	9,99	0,00	1,98	0,05
Lhota	0,22	0,82	0,00	-0,11	0,92	-1,49	0,14
Lhota	-0,38	0,70	0,00	-0,02	0,98	0,88	0,38
Lhota u Příbramě	-1,72	0,09	0,01	5,70	0,00	-4,04	0,00
Lhotka	-0,14	0,89	0,00	0,34	0,74	-2,90	0,00
Lhotka	-1,11	0,27	0,00	1,12	0,26	-0,71	0,48
Lhotky	-0,75	0,45	0,00	1,46	0,14	-2,48	0,01
Libčice nad Vltavou	0,95	0,34	0,00	0,12	0,91	-0,76	0,45
Liběchov	-1,35	0,18	0,00	2,65	0,01	-2,71	0,01
Libenice	-1,24	0,22	0,01	4,87	0,00	-4,53	0,00
Libeň	1,69	0,09	0,01	5,87	0,00	2,48	0,01
Líbeznice	-0,26	0,80	0,00	-0,29	0,77	0,52	0,60
Libež	0,71	0,48	0,00	0,90	0,37	1,43	0,15
Libice nad Cidlinou	-0,75	0,45	0,00	1,41	0,16	-1,52	0,13
Libiš	-0,99	0,32	0,00	1,28	0,20	-1,48	0,14
Liblice	-1,11	0,27	0,00	2,45	0,01	-2,42	0,02
Libodřice	-0,63	0,53	0,00	1,55	0,12	-3,07	0,00

Libochovičky	-0,38	0,70	0,00	0,57	0,57	-3,01	0,00
Libomyšl	-0,87	0,38	0,00	1,75	0,08	-1,61	0,11
Libovice	-0,14	0,89	0,00	0,07	0,94	-0,62	0,54
Libušín	-1,11	0,27	0,00	2,86	0,00	-3,14	0,00
Lidice	-1,48	0,14	0,01	3,92	0,00	-3,00	0,00
Lichoceves	0,22	0,82	0,00	-0,06	0,95	-2,21	0,03
Lípec	0,59	0,56	0,00	-0,23	0,82	-0,80	0,42
Lipník	0,35	0,73	0,00	0,06	0,95	0,79	0,43
Lísky	0,83	0,40	0,00	0,31	0,76	0,44	0,66
Lišany	-1,48	0,14	0,00	2,41	0,02	-1,54	0,12
Líšnice	1,69	0,09	0,01	12,67	0,00	4,55	0,00
Liteň	-0,26	0,79	0,00	0,12	0,90	-1,86	0,06
Litichovice	-0,50	0,61	0,00	-0,05	0,96	-0,05	0,96
Lobeč	0,95	0,34	0,00	1,04	0,30	0,10	0,92
Loděnice	-1,60	0,11	0,00	4,03	0,00	-2,71	0,01
Lochovice	-0,51	0,61	0,00	0,95	0,34	-0,88	0,38
Loket	1,81	0,07	0,01	11,87	0,00	9,96	0,00
Lošany	-0,99	0,32	0,00	2,54	0,01	-3,69	0,00
Loucká	1,68	0,09	0,00	4,00	0,00	1,65	0,10
Loučeň	-0,75	0,46	0,00	0,72	0,47	-1,16	0,24
Loukov	-0,38	0,70	0,00	0,01	0,99	1,94	0,05
Loukovec	-0,02	0,99	0,00	0,01	0,99	1,83	0,07
Louňovice	1,81	0,07	0,01	9,91	0,00	6,89	0,00
Louňovice pod B.	0,95	0,34	0,00	0,93	0,35	1,22	0,22
Lštění	-0,87	0,39	0,00	-0,03	0,97	0,73	0,46
Lubná	-1,72	0,09	0,01	6,18	0,00	-3,31	0,00
Luštěnice	-0,87	0,38	0,00	1,19	0,23	-0,64	0,52
Lužce	-0,99	0,32	0,00	0,55	0,59	-1,19	0,23
Lužec nad Vltavou	-0,99	0,32	0,00	2,29	0,02	-1,80	0,07
Lužná	-1,60	0,11	0,00	2,18	0,03	-1,30	0,19
Lysá nad Labem	-0,02	0,99	0,00	-0,01	0,99	0,70	0,49
Makotřasy	-1,36	0,18	0,00	2,29	0,02	-2,77	0,01
Malá Hraštice	0,35	0,73	0,00	1,01	0,31	4,00	0,00
Malá Víska	0,71	0,48	0,00	0,05	0,96	1,28	0,20
Malé Kyšice	-0,63	0,53	0,00	2,25	0,02	-4,67	0,00
Malé Přítočno	-1,48	0,14	0,00	3,08	0,00	-4,07	0,00
Malešov	-1,23	0,22	0,00	4,26	0,00	-3,60	0,00
Malíkovice	0,22	0,82	0,00	-0,31	0,75	-0,93	0,35
Malinová	-0,87	0,38	0,00	3,66	0,00	-4,02	0,00
Málkov	-0,26	0,79	0,00	0,77	0,44	-2,69	0,01
Malotice	0,35	0,73	0,00	0,25	0,80	0,54	0,59
Malý Újezd	-1,60	0,11	0,00	4,59	0,00	-3,47	0,00
Maršovice	-0,26	0,79	0,00	0,08	0,93	-0,56	0,58
Máslovice	0,59	0,55	0,00	0,41	0,68	0,54	0,59
Masojedy	1,45	0,15	0,01	7,46	0,00	7,20	0,00

Mcely	-0,14	0,89	0,00	0,08	0,93	-0,97	0,33
Mečeříž	0,59	0,55	0,00	0,68	0,50	3,09	0,00
Medonosy	-0,26	0,79	0,00	0,13	0,90	-0,95	0,34
Měchenice	1,20	0,23	0,01	6,31	0,00	3,01	0,00
Mělnické Vtelnno	-0,26	0,79	0,00	-0,20	0,84	0,95	0,34
Mělník	-2,33	0,02	0,00	6,51	0,00	-3,49	0,00
Měňany	-0,75	0,45	0,00	1,87	0,06	-3,24	0,00
Městec Králové	0,59	0,56	0,00	0,65	0,51	1,83	0,07
Městečko	-0,50	0,61	0,00	0,37	0,71	-1,18	0,24
Měšice	0,23	0,82	0,00	0,24	0,81	0,37	0,71
Mezno	0,47	0,64	0,00	0,65	0,51	2,54	0,01
Mezouň	-0,75	0,46	0,00	-0,49	0,62	-1,32	0,19
Milčice	-0,75	0,45	0,00	1,64	0,10	-2,92	0,00
Milešov	1,08	0,28	0,00	0,63	0,53	0,67	0,50
Miličín	-0,02	0,99	0,00	-0,02	0,98	2,59	0,01
Milín	-1,47	0,14	0,00	-2,08	0,04	1,08	0,28
Milostín	-0,38	0,70	0,00	0,62	0,53	-2,48	0,01
Milovice	-0,26	0,79	0,00	0,25	0,80	-1,73	0,08
Milý	0,71	0,48	0,00	-0,19	0,85	0,21	0,83
Mirošovice	0,96	0,34	0,00	3,19	0,00	3,76	0,00
Miřetice	0,96	0,34	0,00	2,94	0,00	3,65	0,00
Miskovice	-1,72	0,09	0,00	6,43	0,00	-4,01	0,00
Mládá Boleslav	-2,33	0,02	0,01	9,71	0,00	-4,36	0,00
Mnichovice	1,45	0,15	0,01	7,64	0,00	6,94	0,00
Mnichovice	2,29	0,02	0,01	11,05	0,00	6,41	0,00
Mnichovo Hradiště	-0,75	0,46	0,00	0,55	0,59	1,22	0,22
Mníšek pod Brdy	1,81	0,07	0,01	10,83	0,00	4,17	0,00
Močovice	-0,87	0,38	0,00	1,56	0,12	-2,14	0,03
Modletice	0,59	0,55	0,00	1,62	0,11	3,56	0,00
Modřovice	-0,63	0,53	0,00	0,93	0,35	-1,62	0,11
Mohelnice nad J.	-0,14	0,89	0,00	-0,04	0,97	2,21	0,03
Mochov	1,68	0,09	0,00	3,13	0,00	1,96	0,05
Mokrovraty	0,10	0,92	0,00	0,02	0,99	1,99	0,05
Mořina	-0,02	0,99	0,00	-0,03	0,98	-0,22	0,83
Mořinka	0,23	0,82	0,00	0,94	0,35	0,59	0,56
Mrač	-1,48	0,14	0,00	4,35	0,00	-2,99	0,00
Mratín	0,47	0,64	0,00	0,40	0,69	-0,04	0,97
Mrzky	0,72	0,47	0,00	2,34	0,02	5,49	0,00
Mšec	0,10	0,92	0,00	0,00	1,00	0,00	1,00
Mšecké Žehrovice	-0,14	0,89	0,00	0,03	0,98	-0,15	0,88
Mšeno	0,23	0,82	0,00	0,30	0,76	0,37	0,71
Mukařov	1,57	0,12	0,01	9,95	0,00	7,57	0,00
Mukařov	0,35	0,73	0,00	0,07	0,95	1,96	0,05
Mutějovice	-0,63	0,53	0,00	0,76	0,45	-1,70	0,09
Načeradec	1,80	0,07	0,00	1,92	0,06	1,71	0,09



Nalžovice	0,83	0,40	0,00	1,37	0,17	3,04	0,00
Narysov	-1,11	0,27	0,00	1,64	0,10	-2,41	0,02
Nebovidy	-1,24	0,22	0,00	4,18	0,00	-4,16	0,00
Nebužely	-0,50	0,61	0,00	0,35	0,73	-1,26	0,21
Nečín	-0,38	0,70	0,00	0,49	0,62	-0,29	0,77
Nedomice	-0,26	0,79	0,00	0,34	0,73	-1,33	0,18
Nedrahovice	1,56	0,12	0,00	3,21	0,00	3,33	0,00
Nehvizdy	1,08	0,28	0,00	4,29	0,00	3,07	0,00
Nechvalice	2,17	0,03	0,00	4,31	0,00	2,93	0,00
Nelahozeves	-0,02	0,99	0,00	-0,03	0,98	1,58	0,11
Němčice	-0,39	0,70	0,00	1,15	0,25	-2,54	0,01
Němčice	-0,99	0,32	0,00	0,60	0,55	-1,54	0,12
Nemíř	1,07	0,28	0,00	-1,42	0,16	0,63	0,53
Nemyslovice	-0,14	0,89	0,00	-0,33	0,74	2,11	0,03
Nenačovice	-0,87	0,38	0,00	1,93	0,05	-2,50	0,01
Nepměřice	-0,26	0,79	0,00	0,62	0,54	-2,52	0,01
Nepomuk	-0,02	0,99	0,00	0,03	0,98	-1,20	0,23
Neprobylice	-0,02	0,99	0,00	0,00	1,00	0,30	0,77
Nepřevázka	-1,11	0,26	0,00	4,52	0,00	-3,93	0,00
Neratovice	-0,62	0,53	0,00	-0,12	0,90	-0,03	0,98
Nespeky	-1,11	0,27	0,00	0,56	0,58	-0,38	0,71
Nestrašovice	-0,26	0,79	0,00	0,53	0,60	-1,22	0,22
Nesuchyně	-0,63	0,53	0,00	0,94	0,35	-1,39	0,16
Nesvačily	0,10	0,92	0,00	0,01	0,99	-1,13	0,26
Netřebice	-0,99	0,32	0,00	1,30	0,19	-1,99	0,05
Netvořice	-0,14	0,89	0,00	0,01	0,99	-1,09	0,27
Neuměřice	0,23	0,82	0,00	0,14	0,89	-0,25	0,80
Neumětely	-0,14	0,89	0,00	0,15	0,88	-1,14	0,26
Neustupov	-0,14	0,89	0,00	0,02	0,99	0,89	0,37
Neveklov	-0,38	0,70	0,00	0,33	0,74	-0,81	0,42
Neveklovice	0,23	0,82	0,00	0,04	0,97	2,15	0,03
Nezabudice	0,10	0,92	0,00	-0,03	0,97	-1,03	0,30
Niměřice	-0,38	0,70	0,00	0,39	0,70	-1,23	0,22
Nížbor	-0,99	0,32	0,00	2,09	0,04	-3,15	0,00
Nosálov	1,20	0,23	0,00	0,93	0,35	-0,27	0,79
Nová Telib	-0,87	0,38	0,00	2,54	0,01	-3,49	0,00
Nová Ves	-0,74	0,46	0,00	-0,92	0,36	0,92	0,36
Nová ves	0,71	0,48	0,00	0,65	0,51	-0,11	0,91
Nová Ves I	-1,60	0,11	0,00	5,75	0,00	-4,07	0,00
Nová Ves p. Pleší	0,11	0,92	0,00	0,37	0,71	3,69	0,00
Nová Ves u Bakova	-0,63	0,53	0,00	1,07	0,28	-1,56	0,12
Nové Dvory	-1,35	0,18	0,00	2,45	0,01	-2,38	0,02
Nové Dvory	1,44	0,15	0,00	-3,14	0,00	-2,58	0,01
Nové Strašecí	-0,51	0,61	0,00	1,47	0,14	-2,95	0,00
Nový Dům	-1,11	0,27	0,00	-4,05	0,00	3,74	0,00

Nový Dvůr	-0,75	0,46	0,00	0,04	0,97	-0,34	0,73
Nový Jachymov	-0,26	0,79	0,00	0,25	0,80	-1,70	0,09
Nový Knín	0,59	0,56	0,00	0,18	0,86	2,13	0,03
Nový Vestec	1,56	0,12	0,00	1,71	0,09	1,71	0,09
Nučice	1,08	0,28	0,00	0,17	0,87	-1,18	0,24
Nučice	0,84	0,40	0,00	2,42	0,02	3,80	0,00
Nupaky	0,47	0,64	0,00	1,21	0,23	3,32	0,00
Nymburk	-2,33	0,02	0,01	11,65	0,00	-5,52	0,00
Občov	-1,48	0,14	0,01	5,65	0,00	-4,57	0,00
Obecnice	-1,36	0,18	0,00	3,76	0,00	-3,72	0,00
Obory	-0,75	0,45	0,00	1,25	0,21	-1,09	0,28
Oboříště	-0,63	0,53	0,00	1,57	0,12	-1,71	0,09
Obrubce	-0,75	0,45	0,00	1,30	0,19	-1,93	0,05
Obruby	-0,50	0,61	0,00	0,55	0,58	-0,69	0,49
Obříství	-0,99	0,32	0,00	2,52	0,01	-2,63	0,01
Odolena Voda	0,59	0,55	0,00	0,54	0,59	1,03	0,30
Odřepsy	-0,63	0,53	0,00	0,82	0,41	-0,82	0,41
Ohaře	-0,26	0,79	0,00	0,12	0,91	-1,11	0,27
Ohrazenice	-0,26	0,79	0,00	0,30	0,77	-1,32	0,19
Ohrobec	1,20	0,23	0,00	1,89	0,06	1,43	0,15
Okoř	0,59	0,56	0,00	-0,53	0,60	-2,65	0,01
Okrouhlo	1,81	0,07	0,01	7,45	0,00	2,66	0,01
Okřesaneč	0,10	0,92	0,00	0,03	0,98	0,41	0,68
Okříněk	-0,63	0,53	0,00	1,05	0,29	-0,99	0,32
Olbramovice	-0,99	0,32	0,00	1,22	0,22	-0,85	0,40
Oleška	0,71	0,48	0,00	1,35	0,18	2,65	0,01
Olešná	-1,47	0,14	0,00	-1,24	0,21	1,91	0,06
Olešná	0,71	0,48	0,00	-1,59	0,11	-1,95	0,05
Olovnice	0,23	0,82	0,00	0,06	0,95	-0,96	0,34
Ondřejov	2,17	0,03	0,01	9,42	0,00	4,61	0,00
Onomyšl	-0,51	0,61	0,00	1,32	0,19	-2,43	0,02
Opatovice I	-0,87	0,38	0,00	1,47	0,14	-1,82	0,07
Oplany	1,81	0,07	0,01	6,59	0,00	4,17	0,00
Opočnice	0,10	0,92	0,00	0,00	1,00	1,37	0,17
Opolany	-0,26	0,79	0,00	0,34	0,73	-0,51	0,61
Oráčov	-0,38	0,70	0,00	0,22	0,82	-0,61	0,54
Ořech	0,23	0,82	0,00	0,59	0,56	0,70	0,49
Osečany	1,44	0,15	0,00	2,55	0,01	2,46	0,01
Oseček	-1,11	0,27	0,00	2,79	0,01	-2,71	0,01
Osek	-0,02	0,99	0,00	0,02	0,99	1,64	0,10
Oskořínek	-1,11	0,27	0,00	2,12	0,03	-3,48	0,00
Osov	0,35	0,73	0,00	0,21	0,83	-0,34	0,74
Ostrá	-0,75	0,45	0,00	1,23	0,22	-1,90	0,06
Ostrov	0,47	0,64	0,00	-0,89	0,37	-1,68	0,09
Ostrov	-0,87	0,39	0,00	-0,80	0,43	0,29	0,77

Ostředek	-0,26	0,79	0,00	0,00	1,00	-0,89	0,37
Otmíče	-0,75	0,45	0,00	1,38	0,17	-1,32	0,19
Otročiněves	-0,63	0,53	0,00	1,37	0,17	-2,64	0,01
Otovice	0,23	0,82	0,00	-0,02	0,98	-1,51	0,13
Ouběnice	-0,75	0,45	0,00	2,52	0,01	-2,83	0,00
Ovčáry	-0,38	0,70	0,00	0,95	0,34	-2,97	0,00
Ovčáry	-1,11	0,27	0,00	0,57	0,57	-0,45	0,65
Paběnice	-0,14	0,89	0,00	0,08	0,94	-0,90	0,37
Pálec	1,20	0,23	0,00	0,46	0,65	0,83	0,40
Panenské Břežany	0,23	0,82	0,00	0,28	0,78	1,01	0,31
Panoší Újezd	-0,99	0,32	0,00	3,90	0,00	-3,76	0,00
Pašinka	-1,48	0,14	0,01	4,64	0,00	-4,45	0,00
Pátek	-0,63	0,53	0,00	1,47	0,14	-1,97	0,05
Pavíkov	-0,63	0,53	0,00	1,20	0,23	-3,47	0,00
Pavlov	-0,74	0,46	0,00	-1,55	0,12	2,09	0,04
Pavlovice	0,22	0,82	0,00	-0,36	0,72	-1,08	0,28
Pečice	-0,62	0,53	0,00	-0,69	0,49	1,37	0,17
Pečice	-0,38	0,70	0,00	1,09	0,28	-3,21	0,00
Pečice	-1,36	0,18	0,00	3,32	0,00	-2,82	0,00
Pečky	-0,02	0,99	0,00	-0,02	0,99	2,48	0,01
Pertoltice	0,71	0,48	0,00	-1,03	0,30	-1,95	0,05
Pětihosty	1,19	0,23	0,00	-2,67	0,01	-2,71	0,01
Pětikozly	-0,51	0,61	0,00	0,99	0,32	-2,47	0,01
Petkovy	-0,38	0,71	0,00	-2,26	0,02	3,02	0,00
Petroupín	-1,24	0,22	0,01	4,87	0,00	-3,32	0,00
Petrov	1,93	0,05	0,00	3,54	0,00	2,35	0,02
Petrovice	1,93	0,05	0,00	1,04	0,30	0,31	0,75
Petrovice	-0,87	0,39	0,00	-1,90	0,06	2,02	0,04
Petrovice I	0,23	0,82	0,00	0,86	0,39	4,16	0,00
Petrovice II	1,43	0,15	-0,01	-5,52	0,00	-3,75	0,00
Petříkov	1,07	0,28	0,00	-4,77	0,00	-4,18	0,00
Pchery	-1,23	0,22	0,00	2,10	0,04	-2,19	0,03
Píčín	-1,11	0,26	0,00	3,87	0,00	-2,96	0,00
Pískova Lhota	-1,23	0,22	0,00	3,70	0,00	-3,66	0,00
Pískova Lhota	-1,11	0,27	0,00	3,95	0,00	-4,74	0,00
Písty	-1,72	0,09	0,00	2,89	0,00	-2,70	0,01
Pláňany	-0,75	0,45	0,00	3,19	0,00	-4,94	0,00
Plazy	-1,48	0,14	0,01	4,75	0,00	-4,19	0,00
Pletený Újezd	-1,47	0,14	0,00	-1,05	0,29	0,20	0,84
Plchov	0,47	0,64	0,00	-0,14	0,89	-0,77	0,44
Plužná	-0,63	0,53	0,00	2,04	0,04	-3,24	0,00
Pňov-Předhradí	-0,99	0,32	0,00	0,37	0,71	-0,06	0,95
Počaply	0,23	0,82	0,00	0,68	0,50	3,04	0,00
Počepice	1,80	0,07	0,00	0,30	0,76	-0,40	0,69
Podbrdy	0,22	0,82	0,00	-0,87	0,38	-4,08	0,00

Poděbrady	-1,23	0,22	0,00	1,13	0,26	-2,20	0,03
Podlesí	-2,08	0,04	0,00	0,45	0,65	1,04	0,30
Podlešín	-0,50	0,61	0,00	0,25	0,80	0,18	0,86
Podluhy	0,11	0,92	0,00	0,13	0,90	0,24	0,81
Podmoky	-0,01	0,99	0,00	-0,06	0,96	3,32	0,00
Podolanka	0,83	0,41	0,00	-3,19	0,00	-3,09	0,00
Podveky	1,32	0,19	0,01	5,92	0,00	3,09	0,00
Pohoří	2,90	0,00	0,00	-1,01	0,31	0,30	0,76
Pochvalov	0,22	0,83	0,00	-0,95	0,34	-4,28	0,00
Polepy	-1,72	0,09	0,00	-2,98	0,00	0,26	0,79
Polerady	1,07	0,28	0,00	-0,51	0,61	-0,15	0,88
Polní Chrčice	-0,26	0,79	0,00	0,61	0,54	-2,91	0,00
Polní Vodčery	-0,62	0,53	0,00	0,05	0,96	-0,36	0,72
Popivičky	0,71	0,48	0,00	-0,72	0,47	-1,08	0,28
Popovice	-0,38	0,71	0,00	-1,51	0,13	4,63	0,00
Poříčany	0,22	0,82	0,00	-0,71	0,48	-2,38	0,02
Poříčí nad Sázavou	-1,35	0,18	0,00	-2,01	0,04	1,05	0,29
Postřižín	0,35	0,73	0,00	0,18	0,86	0,79	0,43
Postupice	-0,86	0,39	0,00	-2,31	0,02	1,48	0,14
Poštovice	1,20	0,23	0,00	-0,77	0,44	-0,65	0,51
Potěhy	-0,26	0,79	0,00	-0,14	0,89	-0,13	0,90
Pozdeň	0,71	0,48	0,00	-1,85	0,06	-0,80	0,42
Praskolesy	-0,62	0,53	0,00	-1,87	0,06	3,03	0,00
Pravonín	1,32	0,19	0,00	-0,83	0,40	-0,92	0,36
Prodašice	0,47	0,64	0,00	1,34	0,18	3,46	0,00
Prosenická Lhota	1,93	0,05	0,00	3,08	0,00	2,24	0,03
Průhonice	0,23	0,82	0,00	0,70	0,49	3,75	0,00
Prusice	1,20	0,23	0,00	0,93	0,35	0,32	0,75
Předboj	0,35	0,73	0,00	0,16	0,87	2,39	0,02
Předměčice nad J.	-0,01	0,99	0,00	-0,06	0,96	5,32	0,00
Přehvozdí	0,83	0,41	0,00	-1,71	0,09	-2,37	0,02
Přelíc	-0,50	0,61	0,00	0,32	0,75	-0,15	0,88
Přepeř	-0,38	0,70	0,00	-0,53	0,60	1,32	0,19
Přerov nad Labem	0,23	0,82	0,00	0,04	0,97	0,57	0,57
Přerubnice	0,10	0,92	0,00	-0,01	0,99	0,61	0,54
Přestavky u Čerčan	-0,62	0,53	0,00	-0,73	0,47	0,26	0,79
Přezletice	0,46	0,64	0,00	-1,82	0,07	-3,95	0,00
Příbram	-2,33	0,02	0,01	8,07	0,00	-2,91	0,00
Příčina	-1,47	0,14	0,00	-3,47	0,00	2,89	0,00
Příčovy	0,59	0,56	0,00	-1,29	0,20	-2,11	0,03
Přílepy	-0,87	0,39	0,00	-1,45	0,15	2,89	0,00
Přistoupim	0,11	0,91	0,00	0,53	0,59	6,21	0,00
Příšimasy	1,20	0,23	0,00	5,31	0,00	3,57	0,00
Psáry	1,56	0,12	0,00	3,28	0,00	2,33	0,02
Psáře	0,83	0,41	0,00	-1,98	0,05	-2,37	0,02

Pšovky	-0,75	0,45	0,00	0,70	0,48	-2,39	0,02
Ptice	1,32	0,19	0,00	-2,70	0,01	-0,47	0,64
Ptýrov	-0,50	0,61	0,00	0,93	0,35	-1,83	0,07
Pustověty	-0,50	0,62	0,00	-0,74	0,46	2,91	0,00
Pyšely	-0,75	0,46	0,00	0,43	0,67	-1,38	0,17
Rabakov	-0,14	0,89	0,00	-0,26	0,80	1,00	0,32
Rabyně	1,20	0,23	0,00	-0,18	0,86	-0,94	0,35
Račice	0,84	0,40	0,00	3,21	0,00	3,72	0,00
Radějovice	1,19	0,23	0,00	-2,77	0,01	-2,06	0,04
Radětice	-1,11	0,27	0,00	2,28	0,02	-2,56	0,01
Radíč	1,44	0,15	0,00	2,57	0,01	2,77	0,01
Radim	-0,38	0,70	0,00	-0,77	0,44	0,79	0,43
Radonice	0,47	0,64	0,00	0,30	0,76	0,49	0,63
Radošovice	-0,02	0,98	0,00	0,07	0,95	-4,04	0,00
Radovesnice I	-1,47	0,14	0,00	-1,69	0,09	-0,15	0,88
Radovesnice II	0,71	0,48	0,00	-2,62	0,01	-3,06	0,00
Rakovník	-2,33	0,02	0,00	2,67	0,01	-1,93	0,05
Rašovice	0,11	0,91	0,00	0,31	0,76	3,55	0,00
Rataboř	-1,11	0,27	0,00	3,04	0,00	-3,40	0,00
Rataje	0,84	0,40	0,00	2,69	0,01	3,47	0,00
Rateje nad Sázavou	1,56	0,12	-0,01	-5,65	0,00	-3,52	0,00
Ratenice	-0,26	0,79	0,00	0,06	0,95	-0,58	0,56
Ratměřice	0,47	0,64	0,00	-0,65	0,52	-1,23	0,22
Roblín	1,69	0,09	0,01	6,53	0,00	0,73	0,46
Rohatsko	-0,38	0,70	0,00	0,14	0,89	-1,00	0,32
Rohozec	-0,87	0,38	0,00	1,59	0,11	-1,93	0,05
Rokytá	-0,02	0,99	0,00	0,00	1,00	1,72	0,09
Rokytovec	-0,75	0,45	0,00	1,16	0,25	-1,83	0,07
Rosovice	-0,63	0,53	0,00	1,49	0,14	-1,82	0,07
Rostoklaty	0,59	0,55	0,00	1,68	0,09	4,68	0,00
Roztoky	-0,62	0,53	0,00	-0,09	0,93	-1,24	0,21
Roztoky	0,10	0,92	0,00	0,08	0,93	-0,39	0,70
Rožďalovice	0,71	0,48	0,00	0,96	0,34	0,84	0,40
Rožmitál pod T.	-0,50	0,61	0,00	0,00	1,00	0,07	0,94
Rpety	0,10	0,92	0,00	-0,14	0,89	-0,11	0,92
Ruda	-0,02	0,99	0,00	0,03	0,98	-1,18	0,24
Rudná	0,59	0,55	0,00	0,65	0,52	-0,62	0,53
Rybníky	-0,38	0,70	0,00	0,44	0,66	0,17	0,87
Rynholec	-0,14	0,89	0,00	0,04	0,97	-0,78	0,43
Řehenice	2,05	0,04	0,00	-1,04	0,30	0,67	0,50
Řendějov	1,56	0,12	0,00	3,10	0,00	3,54	0,00
Řepín	-0,14	0,89	0,00	0,09	0,93	-0,79	0,43
Řepov	-1,48	0,14	0,01	5,74	0,00	-5,08	0,00
Řeřichy	-0,38	0,70	0,00	0,99	0,32	-2,47	0,01
Řevnice	2,29	0,02	0,01	9,53	0,00	2,05	0,04

Říčany	0,59	0,55	0,00	2,52	0,01	4,81	0,00
Řimovice	0,47	0,64	0,00	0,92	0,36	2,91	0,00
Řiřuty	0,22	0,82	0,00	-0,26	0,80	-1,64	0,10
Řitka	1,57	0,12	0,01	11,24	0,00	3,78	0,00
Řitovice	-0,14	0,89	0,00	0,09	0,93	-1,57	0,12
Sádek	-1,36	0,17	0,01	4,66	0,00	-3,77	0,00
Sadská	-1,24	0,22	0,00	3,71	0,00	-4,00	0,00
Samopše	1,93	0,05	0,01	5,99	0,00	3,12	0,00
Sány	0,71	0,48	0,00	-1,00	0,32	-0,53	0,59
Sázava	1,93	0,05	0,01	5,47	0,00	2,67	0,01
Sazená	1,56	0,12	0,00	1,30	0,19	0,92	0,36
Sedlčany	0,95	0,34	0,00	1,59	0,11	3,44	0,00
Sedlec	-0,02	0,99	0,00	0,00	1,00	2,61	0,01
Sedlec	-0,26	0,80	0,00	-0,18	0,85	0,60	0,55
Sedlec-Prčice	1,08	0,28	0,00	1,62	0,11	2,45	0,01
Sedlice	-0,75	0,45	0,00	0,89	0,37	-1,38	0,17
Seletice	0,10	0,92	0,00	-0,01	0,99	-0,73	0,46
Semčice	-0,63	0,53	0,00	1,93	0,05	-2,94	0,00
Semice	-0,02	0,99	0,00	0,02	0,99	-0,55	0,58
Semtěš	0,95	0,34	0,00	-0,68	0,49	-0,64	0,52
Senec	-1,60	0,11	0,01	6,59	0,00	-4,20	0,00
Senice	-0,38	0,70	0,00	0,62	0,54	-0,92	0,36
Senohraby	1,08	0,28	0,00	1,71	0,09	2,44	0,01
Senomaty	-1,36	0,18	0,00	3,82	0,00	-2,67	0,01
Sezemice	0,47	0,64	0,00	0,11	0,91	2,28	0,02
Schořov	0,10	0,92	0,00	-0,04	0,97	-1,02	0,31
Sibřina	1,32	0,19	0,00	5,09	0,00	3,13	0,00
Skalsko	0,59	0,56	0,00	-0,04	0,96	0,02	0,98
Skryje	0,83	0,41	0,00	0,68	0,49	0,72	0,47
Skřípěl	0,23	0,82	0,00	0,06	0,95	-0,64	0,52
Skuhrov	0,23	0,82	0,00	0,25	0,80	-0,25	0,80
Skvrňov	0,95	0,34	0,00	-0,12	0,90	0,69	0,49
Slabce	-0,50	0,61	0,00	1,07	0,29	-2,23	0,03
Slaný	-0,26	0,79	0,00	0,29	0,77	-1,45	0,15
Slapy	2,66	0,01	0,01	8,75	0,00	3,40	0,00
Slatina	-0,14	0,89	0,00	0,11	0,92	-2,13	0,03
Slavošov	0,35	0,73	0,00	0,20	0,84	1,77	0,08
Sloveč	1,08	0,28	0,00	2,23	0,03	2,34	0,02
Slověnice	-0,14	0,89	0,00	-0,14	0,89	0,60	0,55
Sluhy	0,71	0,48	0,00	0,73	0,47	0,60	0,55
Sluštice	1,32	0,19	0,01	5,49	0,00	5,00	0,00
Smečno	-0,75	0,45	0,00	1,35	0,18	-2,64	0,01
Smilkov	0,23	0,82	0,00	0,16	0,87	1,77	0,08
Smilovice	1,20	0,23	0,00	-1,26	0,21	-0,35	0,73
Smilovice	-0,50	0,62	0,00	-1,10	0,27	0,83	0,41

Smolotely	-0,26	0,79	0,00	0,30	0,76	-1,19	0,23
Snět	3,14	0,00	0,01	19,74	0,00	10,00	0,00
Soběhrdy	-1,36	0,18	0,00	3,44	0,00	-2,80	0,01
Soběšín	1,93	0,05	0,00	4,83	0,00	3,15	0,00
Sojovice	0,47	0,64	0,00	0,28	0,78	2,30	0,02
Sokoleč	-0,99	0,32	0,00	3,15	0,00	-3,69	0,00
Solenice	0,10	0,92	0,00	-0,03	0,98	-0,09	0,93
Souňov	-0,75	0,45	0,00	1,50	0,13	-2,49	0,01
Soutice	1,20	0,23	0,00	4,91	0,00	5,74	0,00
Sovínky	-0,50	0,61	0,00	0,57	0,57	-1,06	0,29
Spomyšl	-1,11	0,27	0,00	2,34	0,02	-1,79	0,07
Srbeč	0,47	0,64	0,00	0,32	0,75	1,28	0,20
Srbsko	-0,87	0,38	0,00	3,01	0,00	-4,12	0,00
Srojetice	2,29	0,02	0,01	13,33	0,00	7,89	0,00
Staňkovice	0,59	0,56	0,00	0,56	0,58	1,23	0,22
Stará Huť	-0,38	0,70	0,00	0,34	0,73	0,82	0,41
Stará Lysá	0,59	0,56	0,00	0,40	0,69	2,21	0,03
Starkoč	-0,02	0,99	0,00	0,00	1,00	-0,42	0,68
Starosedlský H..	-0,26	0,79	0,00	0,51	0,61	-1,13	0,26
Starý Kolín	-0,87	0,38	0,00	3,12	0,00	-3,92	0,00
Starý Vestec	-0,02	0,99	0,00	0,00	1,00	0,92	0,36
Štašov	-0,99	0,32	0,00	3,07	0,00	-2,72	0,01
Statenice	-0,14	0,89	0,00	0,39	0,70	-1,50	0,13
Stehlčevy	-1,11	0,27	0,00	-0,24	0,81	-1,41	0,16
Stochoy	-0,51	0,61	0,00	1,59	0,11	-3,91	0,00
Stradonice	0,59	0,56	0,00	-0,67	0,50	-1,64	0,10
Straky	-0,99	0,32	0,00	-0,97	0,33	-0,03	0,97
Stránčice	0,83	0,41	0,00	-2,53	0,01	-2,71	0,01
Stránka	1,08	0,28	0,00	3,92	0,00	4,23	0,00
Stranný	-0,02	0,99	0,00	-0,01	0,99	-0,32	0,75
Strašnov	-0,99	0,32	0,00	-0,20	0,84	0,20	0,84
Stratov	-0,87	0,38	0,00	1,59	0,11	-1,91	0,06
Strážiště	0,59	0,56	0,00	0,31	0,76	2,13	0,03
Stenice	-0,63	0,53	0,00	1,32	0,19	-1,69	0,09
Struhařov	1,80	0,07	0,00	-2,77	0,01	-0,88	0,38
Středokluky	0,47	0,64	0,00	-0,85	0,39	-2,82	0,00
Střemy	-0,87	0,38	0,00	1,37	0,17	-2,36	0,02
Střeziměř	1,08	0,28	0,00	1,49	0,14	2,89	0,00
Stříbrná Skalice	2,29	0,02	0,01	9,37	0,00	4,32	0,00
Studeněves	-0,26	0,79	0,00	0,34	0,74	-1,90	0,06
Stuhařov	-1,47	0,14	-0,01	-9,57	0,00	7,00	0,00
Sudějov	0,22	0,82	0,00	-0,21	0,84	-0,66	0,51
Sudeny	2,42	0,02	0,01	15,25	0,00	9,40	0,00
Sudoměř	0,10	0,92	0,00	0,02	0,98	1,00	0,32
Sudovo Hlavno	0,59	0,56	0,00	0,31	0,76	1,88	0,06

Suchdol	-1,48	0,14	0,00	4,34	0,00	-3,79	0,00
Suchdol	-1,24	0,22	0,01	4,97	0,00	-4,60	0,00
Suchomasty	-0,63	0,53	0,00	1,41	0,16	-2,46	0,01
Sukorady	-1,11	0,27	0,00	2,90	0,00	-3,22	0,00
Sulice	1,93	0,05	0,01	7,59	0,00	3,72	0,00
Svárov	-0,63	0,53	0,00	1,06	0,29	-2,55	0,01
Svatá	-0,87	0,38	0,00	1,47	0,14	-1,15	0,25
Svaté Pole	-0,87	0,38	0,00	2,62	0,01	-2,59	0,01
Svatý Jan	0,59	0,56	0,00	0,36	0,72	1,55	0,12
Svatý Jan p. S.	-0,99	0,32	0,01	4,48	0,00	-4,46	0,00
Svatý Mikuláš	-1,11	0,27	0,00	2,00	0,05	-2,16	0,03
Svémyslice	0,83	0,40	0,00	1,58	0,12	0,64	0,52
Svěstice	0,96	0,34	0,00	3,71	0,00	4,13	0,00
Svinaře	0,23	0,82	0,00	0,42	0,67	0,13	0,89
Svinařov	-0,75	0,45	0,00	1,80	0,07	-2,96	0,00
Svojetice	1,81	0,07	0,01	9,93	0,00	7,34	0,00
Svojetín	-0,26	0,79	0,00	0,22	0,83	-1,57	0,12
Svojšice	-0,26	0,79	0,00	0,34	0,73	-1,50	0,13
Svojšice	-0,51	0,61	0,00	1,01	0,31	-1,03	0,30
Svrkyně	0,22	0,82	0,00	-0,09	0,93	-2,51	0,01
Sýkořice	0,59	0,56	0,00	0,01	0,99	-0,88	0,38
Šánov	-0,99	0,32	0,00	3,13	0,00	-3,38	0,00
Šebestěnice	0,35	0,73	0,00	0,38	0,70	0,50	0,61
Šestajovice	1,20	0,23	0,00	3,82	0,00	1,31	0,19
Šetějovice	3,02	0,00	0,01	17,68	0,00	9,69	0,00
Šípy	-0,38	0,70	0,00	0,99	0,32	-2,69	0,01
Škvorec	1,69	0,09	0,01	8,27	0,00	5,72	0,00
Šlapavice	0,83	0,40	0,00	1,00	0,32	0,97	0,33
Štěchovice	2,05	0,04	0,00	2,66	0,01	2,84	0,00
Štětkovice	1,69	0,09	0,01	9,61	0,00	7,29	0,00
Štřhlice	1,57	0,12	0,01	8,38	0,00	3,01	0,00
Štipoklasý	-0,50	0,61	0,00	0,37	0,71	-0,12	0,90
Švihov	-0,50	0,61	0,00	0,43	0,66	-1,28	0,20
Tachlovice	0,96	0,34	0,00	1,51	0,13	-0,31	0,76
Tatce	-0,51	0,61	0,00	0,75	0,45	-1,80	0,07
Tehov	1,32	0,19	0,00	2,57	0,01	2,66	0,01
Tehov	0,72	0,47	0,00	3,84	0,00	6,39	0,00
Tehovec	1,57	0,12	0,01	8,88	0,00	6,93	0,00
Těchařovice	-0,99	0,32	0,00	1,95	0,05	-1,34	0,18
Teplýšovice	-0,63	0,53	0,00	0,38	0,70	-1,12	0,26
Tetín	-1,60	0,11	0,01	6,03	0,00	-4,53	0,00
Tichonice	1,08	0,28	0,00	4,34	0,00	4,39	0,00
Tisem	-1,11	0,27	0,00	3,21	0,00	-3,17	0,00
Tismice	0,47	0,64	0,00	1,39	0,17	5,11	0,00
Tišice	-0,87	0,39	0,00	0,94	0,35	-1,15	0,25



Tlustice	-0,75	0,45	0,00	1,02	0,31	1,13	0,26
Tmaň	-0,99	0,32	0,00	3,31	0,00	-3,31	0,00
Točnick	-0,63	0,53	0,00	1,14	0,25	-0,20	0,84
Tochovice	-0,75	0,45	0,00	1,42	0,16	-1,44	0,15
Tomice	2,30	0,02	0,02	18,58	0,00	11,57	0,00
Toušice	0,22	0,82	0,00	-0,21	0,84	-1,05	0,29
Trhové Dušníky	-1,72	0,09	0,01	7,56	0,00	-4,75	0,00
Trhový Stěpánov	0,96	0,34	0,00	3,65	0,00	4,43	0,00
Trnová	1,45	0,15	0,01	7,97	0,00	2,77	0,01
Trubín	-1,36	0,17	0,01	4,63	0,00	-3,81	0,00
Trubská	-1,11	0,27	0,00	3,82	0,00	-3,98	0,00
Třebestovice	-0,87	0,38	0,00	1,49	0,14	-2,64	0,01
Třebešice	-0,63	0,53	0,00	1,39	0,16	-2,61	0,01
Třebešice	-1,35	0,18	0,00	-0,33	0,74	-0,53	0,59
Třebětín	0,71	0,48	0,00	0,80	0,42	1,07	0,28
Třebichovice	-1,24	0,22	0,00	2,95	0,00	-3,12	0,00
Třebíz	0,10	0,92	0,00	0,03	0,98	0,29	0,77
Třeboc	-0,38	0,70	0,00	-0,15	0,88	-0,15	0,88
Třebonín	-0,51	0,61	0,00	0,78	0,43	-1,62	0,11
Třebotov	1,20	0,23	0,01	5,19	0,00	1,13	0,26
Třebovle	-0,14	0,89	0,00	0,12	0,90	-0,48	0,63
Třebsko	-0,87	0,38	0,00	1,29	0,20	-2,06	0,04
Třebusice	-0,75	0,45	0,00	1,05	0,30	-2,65	0,01
Tři Dvory	-1,24	0,22	0,00	4,27	0,00	-4,02	0,00
Třtice	-0,38	0,70	0,00	-0,19	0,85	0,58	0,56
Tuhaň	-1,23	0,22	0,00	0,86	0,39	-1,80	0,07
Tuchlovice	-0,87	0,38	0,00	2,48	0,01	-2,79	0,01
Tuchoměřice	0,34	0,73	0,00	-0,65	0,51	-2,28	0,02
Tuchoraz	0,47	0,64	0,00	-0,47	0,64	-2,21	0,03
Tuklaty	0,96	0,34	0,00	1,70	0,09	4,30	0,00
Tupadly	-0,87	0,39	0,00	1,00	0,32	-1,71	0,09
Tupadly	-0,26	0,80	0,00	-1,21	0,23	4,57	0,00
Tursko	0,35	0,73	0,00	-0,15	0,88	-0,98	0,33
Tuřany	-0,26	0,79	0,00	-0,13	0,90	-1,10	0,27
Tuřice	-0,14	0,89	0,00	-0,11	0,91	2,64	0,01
Tušovice	-0,38	0,70	0,00	0,80	0,42	-1,49	0,14
Týnec nad Labem	-0,14	0,89	0,00	0,28	0,78	-2,86	0,00
Týnec n	-0,99	0,32	0,00	1,87	0,06	-2,05	0,04
Uhlířská Lhoty	0,47	0,64	0,00	-0,07	0,95	-1,18	0,24
Uhlířské Janovice	0,10	0,92	0,00	-0,06	0,95	-0,53	0,59
Úholičky	0,23	0,82	0,00	0,01	0,99	-1,18	0,24
Úhonice	0,95	0,34	0,00	-0,08	0,94	-1,04	0,30
Uhy	1,08	0,28	0,00	2,33	0,02	2,26	0,02
Újezd	-0,02	0,99	0,00	0,02	0,99	1,51	0,13
Újezdec	-0,26	0,79	0,00	0,09	0,93	-0,50	0,62

Ujkovice	0,10	0,92	0,00	-0,11	0,91	-1,47	0,14
Úmonín	-1,11	0,27	0,00	2,70	0,01	-2,67	0,01
Úmyslovice	-0,51	0,61	0,00	0,76	0,45	-0,92	0,36
Únětice	-0,38	0,70	0,00	0,02	0,98	-1,03	0,30
Unhošť	-0,99	0,32	0,00	2,37	0,02	-3,14	0,00
Úvaly	1,69	0,09	0,01	7,92	0,00	4,93	0,00
Úžice	-0,14	0,89	0,00	-0,49	0,63	2,97	0,00
Úžice	1,08	0,28	0,00	0,54	0,59	0,68	0,50
Václavice	-1,36	0,18	0,00	4,68	0,00	-3,38	0,00
Václavy	-0,75	0,45	0,00	2,03	0,04	-2,56	0,01
Vavřinec	0,10	0,92	0,00	-0,11	0,91	-0,81	0,42
Veleň	0,35	0,73	0,00	0,25	0,80	0,04	0,97
Velenice	0,10	0,92	0,00	-0,09	0,93	-0,38	0,70
Velenka	-0,38	0,70	0,00	0,08	0,94	0,06	0,96
Veletov	-0,63	0,53	0,00	1,67	0,10	-3,07	0,00
Veliká Ves	0,83	0,40	0,00	0,98	0,32	1,32	0,19
Velim	-1,11	0,27	0,00	3,75	0,00	-3,45	0,00
Veliš	0,35	0,73	0,00	-0,02	0,99	0,16	0,87
Velká Buková	-0,14	0,89	0,00	0,12	0,90	-1,30	0,19
Velká Dobrá	-1,35	0,18	0,00	1,75	0,08	-1,42	0,16
Velká Chemlištná	0,23	0,82	0,00	0,73	0,46	3,64	0,00
Velká Lečice	0,71	0,48	0,00	2,39	0,02	3,97	0,00
Velké Popovice	0,95	0,34	-0,01	-3,51	0,00	-4,23	0,00
Velké Přítočno	-1,60	0,11	0,00	-0,60	0,55	0,40	0,69
Velké Všelisy	0,22	0,82	0,00	-0,80	0,42	-3,68	0,00
Velký Osek	-0,63	0,53	0,00	1,43	0,15	-1,98	0,05
Velký Borek	-1,60	0,11	0,01	5,95	0,00	-4,43	0,00
Velký Chlumec	0,71	0,48	0,00	0,29	0,77	-0,29	0,77
Veltruby	-0,99	0,32	0,00	3,31	0,00	-3,39	0,00
Veltruby	0,11	0,92	0,00	0,14	0,89	1,07	0,29
Velvary	0,96	0,34	0,00	1,92	0,06	0,80	0,42
Veselice	0,10	0,92	0,00	-0,04	0,97	-0,56	0,57
Vestec	-0,74	0,46	0,00	-2,18	0,03	2,08	0,04
Vestec	0,83	0,41	0,00	-1,18	0,24	-1,96	0,05
Věšín	-0,26	0,79	0,00	0,17	0,86	-0,52	0,60
Větrušice	0,35	0,73	0,00	0,14	0,89	-0,80	0,42
Vidice	-1,11	0,27	0,00	3,30	0,00	-3,21	0,00
Vidim	-0,02	0,99	0,00	0,02	0,98	-1,58	0,11
Vinaře	0,10	0,92	0,00	-0,03	0,98	-0,06	0,95
Vinařice	-0,87	0,38	0,00	0,99	0,32	-2,00	0,05
Vinařice	-0,51	0,61	0,00	1,88	0,06	-4,84	0,00
Vinec	-1,24	0,22	0,00	3,49	0,00	-2,77	0,01
Vinčice	-1,48	0,14	0,01	4,36	0,00	-3,56	0,00
Višňová	-1,11	0,27	0,00	4,21	0,00	-3,17	0,00
Vitice	0,10	0,92	0,00	0,07	0,95	1,68	0,09

Vižina	0,35	0,73	0,00	0,38	0,71	0,18	0,85
Vlačice	-0,38	0,70	0,00	0,43	0,67	-0,94	0,35
Vlašim	0,10	0,92	0,00	0,12	0,91	1,09	0,28
Vlaštějovice	1,32	0,19	0,00	1,26	0,21	2,96	0,00
Vleké Přilepy	-0,14	0,89	0,00	0,05	0,96	-2,10	0,04
Vlkančice	2,05	0,04	0,01	7,50	0,00	3,38	0,00
Vlkaneč	0,95	0,34	0,00	0,71	0,48	0,42	0,67
Vlkava	-0,26	0,79	0,00	0,12	0,91	-0,50	0,62
Vlkov pod O.	-0,38	0,70	0,00	0,45	0,65	-0,03	0,98
Vodochody	0,47	0,64	0,00	0,25	0,80	0,15	0,88
Vodráty	-0,63	0,53	0,00	1,10	0,27	-1,96	0,05
Vodslivý	-0,14	0,89	0,00	-0,31	0,76	2,21	0,03
Vojkov	-0,14	0,89	0,00	-0,28	0,78	1,97	0,05
Vojkovice	-0,02	0,99	0,00	0,01	0,99	-0,22	0,82
Volárna	-0,63	0,53	0,00	1,16	0,24	-2,26	0,02
Volenice	0,35	0,73	0,00	0,21	0,83	0,60	0,55
Vonoklasy	1,57	0,12	0,01	8,12	0,00	1,47	0,14
Votice	-0,38	0,70	0,00	0,11	0,91	1,07	0,29
Voznice	-0,50	0,62	0,00	-0,93	0,35	2,71	0,01
Vracovice	0,83	0,40	0,00	1,36	0,17	2,04	0,04
Vrahany	-0,87	0,39	0,00	0,87	0,39	-0,42	0,68
Vránčice	-1,11	0,27	0,00	2,09	0,04	-2,14	0,03
Vrané nad Vltavou	1,07	0,28	0,00	-0,56	0,57	-0,42	0,67
Vranov	-0,63	0,53	0,00	0,85	0,40	-1,54	0,12
Vranovice	-0,99	0,32	0,00	-1,54	0,12	0,70	0,48
Vraný	1,08	0,28	0,01	4,87	0,00	2,09	0,04
Vrátkov	0,59	0,55	0,00	1,53	0,13	4,94	0,00
Vrátno	0,71	0,48	0,00	0,27	0,79	0,09	0,92
Vráž	-1,72	0,09	0,01	6,75	0,00	-3,84	0,00
Vrbčany	-0,63	0,53	0,00	0,91	0,36	-1,54	0,12
Vrbice	-0,02	0,98	0,00	0,02	0,98	-0,01	0,99
Vrbičany	0,71	0,48	0,00	0,26	0,79	0,34	0,73
Vrbová Lhota	-0,39	0,70	0,00	1,14	0,26	-3,32	0,00
Vrdy	-0,38	0,70	0,00	0,20	0,84	-0,40	0,69
Vrchotovy Janovice	-0,50	0,61	0,00	-0,22	0,82	0,82	0,41
Všechlapi	0,23	0,82	0,00	0,39	0,70	1,76	0,08
Všechlapy	-1,72	0,09	0,01	6,24	0,00	-3,92	0,00
Všejany	0,22	0,82	0,00	-0,19	0,85	-1,03	0,30
Všenory	1,69	0,09	0,01	11,03	0,00	2,98	0,00
Všeradice	-0,02	0,99	0,00	0,01	0,99	-1,47	0,14
Všestary	1,20	0,23	0,01	5,25	0,00	5,09	0,00
Všestudy	0,35	0,73	0,00	0,20	0,84	0,97	0,33
Všesulov	-0,87	0,38	0,00	2,86	0,00	-3,44	0,00
Všetaty	-1,11	0,27	0,00	3,14	0,00	-3,06	0,00
Všetáty	-0,38	0,70	0,00	1,03	0,30	-2,77	0,01

Vševely	0,10	0,92	0,00	0,08	0,94	0,77	0,44
Vykáň	0,71	0,48	0,00	1,39	0,16	2,27	0,02
Vysoká	-0,62	0,53	0,00	-2,65	0,01	3,64	0,00
Vysoká u Příbramě	-0,99	0,32	0,00	1,91	0,06	-2,31	0,02
Vysoký Chlumec	1,56	0,12	0,00	-3,81	0,00	-1,93	0,05
Vysoký Újezd	-0,75	0,46	0,00	0,32	0,75	-1,15	0,25
Vysoký Újezd	0,47	0,64	0,00	0,72	0,47	2,31	0,02
Vyšehořovice	1,56	0,12	0,00	1,96	0,05	0,69	0,49
Výžerky	1,32	0,19	0,00	4,25	0,00	2,67	0,01
Vyžlovka	1,57	0,12	0,01	8,72	0,00	6,73	0,00
Xaverov	0,47	0,64	0,00	0,94	0,35	1,52	0,13
Záboří nad Labem	-0,75	0,45	0,00	1,31	0,19	-2,67	0,01
Zadní Třebáň	0,47	0,64	0,00	1,52	0,13	1,12	0,26
Záhornice	0,95	0,34	0,00	1,51	0,13	1,36	0,17
Záhořany	2,29	0,02	0,01	11,19	0,00	3,88	0,00
Zájezd	-0,99	0,32	0,00	1,89	0,06	-3,03	0,00
Zajičov	0,83	0,41	0,00	-0,01	0,99	1,59	0,11
Zákolany	-0,38	0,70	0,00	0,17	0,87	-2,12	0,03
Zalešany	-0,38	0,70	0,00	0,48	0,63	-1,76	0,08
Zálezlice	-0,26	0,79	0,00	0,48	0,63	-1,71	0,09
Zaltníky	1,08	0,28	0,00	0,52	0,60	0,57	0,57
Zálužany	-0,50	0,61	0,00	0,90	0,37	-1,01	0,31
Záluží	-0,26	0,79	0,00	0,34	0,74	1,36	0,17
Zápy	0,71	0,48	0,00	1,60	0,11	1,02	0,31
Záryby	0,47	0,64	0,00	0,05	0,96	0,36	0,72
Zásmuky	-0,14	0,89	0,00	-0,01	1,00	-0,12	0,90
Zavidov	-0,99	0,32	0,00	3,56	0,00	-3,16	0,00
Zbečno	0,35	0,73	0,00	0,05	0,96	-0,32	0,75
Zbenice	-0,75	0,45	0,00	1,23	0,22	-0,59	0,55
Zbizuby	1,08	0,28	0,00	2,39	0,02	3,12	0,00
Zbožíčkov	-0,75	0,45	0,00	1,56	0,12	-2,45	0,01
Zbraslavice	-0,26	0,79	0,00	-0,11	0,91	0,85	0,39
Zbuzany	0,35	0,73	0,00	0,81	0,42	0,40	0,69
Zbýšov	0,47	0,64	0,00	0,64	0,52	0,55	0,58
Zdětín	-0,26	0,79	0,00	0,18	0,85	1,28	0,20
Zdiby	-0,62	0,53	0,00	-0,15	0,88	-0,71	0,48
Zdice	-1,11	0,27	0,00	3,67	0,00	-2,53	0,01
Zdislavice	0,84	0,40	0,00	2,71	0,01	3,77	0,00
Zduchovice	-0,26	0,79	0,00	-0,01	0,99	0,14	0,89
Zeleneč	0,96	0,34	0,00	2,75	0,01	2,09	0,04
Zichovec	0,83	0,41	0,00	-2,20	0,03	-3,26	0,00
Zlatá	1,44	0,15	0,00	0,93	0,35	0,96	0,34
Zlončice	0,23	0,82	0,00	1,15	0,25	5,23	0,00
Zlonice	0,47	0,64	0,00	1,13	0,26	2,27	0,02
Zlonín	0,23	0,82	0,00	0,14	0,89	1,03	0,30

Zlosyň	0,23	0,82	0,00	0,33	0,74	0,57	0,57
Zruč nad Sázavou	0,96	0,34	0,00	0,95	0,34	0,06	0,95
Zvánovice	2,41	0,02	0,00	-0,08	0,94	0,54	0,59
Zvěřínek	-1,59	0,11	0,00	-5,52	0,00	4,36	0,00
Zvěstov	0,84	0,40	0,01	5,22	0,00	7,38	0,00
Zvole	1,43	0,15	-0,01	-6,62	0,00	-4,46	0,00
Zvoleněves	-0,26	0,79	0,00	-0,24	0,81	0,38	0,71
Žabonosy	-0,74	0,46	0,00	-2,92	0,00	1,40	0,16
Žáky	-0,50	0,61	0,00	0,36	0,72	-1,59	0,11
Ždánice	0,34	0,73	0,00	-0,85	0,40	-2,42	0,02
Ždár	-0,14	0,89	0,00	0,20	0,84	-1,68	0,09
Ždár	0,83	0,41	0,00	-0,65	0,51	1,11	0,27
Žebrák	-0,87	0,39	0,00	-0,73	0,47	-0,26	0,79
Žehuň	-0,26	0,80	0,00	-0,24	0,81	0,81	0,42
Žehušice	-0,63	0,53	0,00	1,21	0,23	-0,01	0,99
Železná	-1,35	0,18	0,00	1,51	0,13	-1,58	0,11
Železnice	-0,50	0,62	0,00	-0,31	0,76	0,69	0,49
Želizy	-1,11	0,27	0,00	4,64	0,00	-4,42	0,00
Žerčice	-0,26	0,79	0,00	0,39	0,69	-1,81	0,07
Židněves	-1,36	0,17	0,00	3,21	0,00	-2,52	0,01
Žilina	-0,63	0,53	0,00	2,26	0,02	-4,12	0,00
Žitovlice	1,08	0,28	0,00	0,48	0,63	0,06	0,95
Žitovlice	0,22	0,82	0,00	-0,33	0,74	-2,21	0,03
Žižice	-0,02	0,99	0,00	0,01	0,99	-0,89	0,38
Žleby	0,10	0,92	0,00	-0,02	0,98	-0,21	0,83
Županovice	0,47	0,64	0,00	0,32	0,75	2,15	0,03

**Příloha 24: Dotazník**

## **Hodnocení dopravní dostupnosti ve Středočeském kraji**

Dobrý den,

jsem studentka Jihočeské univerzity a prosím o vyplnění tohoto dotazníku, který je součástí mé diplomové práce.

Za vyplnění předem děkuji.

---

**\*Povinné pole**

1. Myslíte si, že dopravní dostupnost ve Vašem regionu je dostačující?

ANO

NE

2. Který dopravní prostředek nejčastěji využíváte?

Auto

Vlák

Autobus

MHD

Ostatní:

3. Které další dopravní prostředky využíváte?

Auto

Vlák

Autobus

MHD

Ostatní:

4. Myslíte si, že intenzita/množství autobusových spojů během dne je ve Vašem bydlišti dostačující? (1. Ano, 2. Spíše ano, 3 Nevím, 4. Spíše ne, 5. Ne)

	1	2	3	4	5	
Ano	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	NE

5, Myslíte si, že intenzita/množství MHD spojů během dne je ve Vašem bydlišti dostačující? (1. Ano, 2. Spíše ano, 3 Nevím, 4. Spíše ne, 5. Ne)

	1	2	3	4	5	
Ano	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Ne

6. Myslíte si, že intenzita/množství vlakových spojů během dne je ve Vašem bydlišti dostačující? (1. Ano, 2. Spíše ano, 3 Nevím, 4. Spíše ne, 5. Ne)

	1	2	3	4	5	
Ano	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Ne

7. Za jakým účelem využíváte dopravu?

- Doprava do zaměstnání
- Doprava do školy
- Ostatní:

8. Kam jste se pravidelně dopravoval(a) / dopravujete?

- Do mateřské školky
- Na základní školu
- Na střední školu

- Na vyšší odbornou školu, vysokou školu
- Do zaměstnání
- Nikdy jsem se pravidelně nedopravoval(a)
- Ostatní:

9. Jak často cestujete?

- Denně
- 1 - 5 krát týdně
- Několikrát do měsíce
- Ostatní:

10. Do jaké vzdálenosti se nejčastěji dopravujete?

- Do 20 km
- Do 50 km
- Do 100 km
- Více než 100 km

11. Jak velké jsou Vaše měsíční náklady na dopravu?

- Do 500 Kč
- Do 1000 Kč
- Do 2000 Kč
- Nad 2001 Kč

12. Využíváte některou z dopravních slev? (pokud ne přejděte na otázku 14)

- ANO
- NE

13. Kterou z dopravních slev využíváte?

- Studentskou slevu
- Zákaznickou slevu
- Zaměstnaneckou slevu
- Ostatní:



14. Jste spokojeni s kvalitou a úrovní služeb autobusové dopravy?

(1. Ano, 2. Spíše ano, 3. Nevím, 4. Spíše ne, 5. Ne)

1 2 3 4 5

Ano      Ne

15. Jste spokojeni s kvalitou a úrovní služeb vlakové dopravy?

(1. Ano, 2. Spíše ano, 3. Nevím, 4. Spíše ne, 5. Ne)

1 2 3 4 5

Ano      Ne

16. Pokud nejste spokojeni, co by jste zlepšili?

17. Kolik Vám je let? \*

- 0 - 15 let
- 16 - 25 let
- 26 - 35 let
- 36 - 55 let
- 56 - 65 let
- Nad 65 let

18. V jakém okrese se nachází místo Vašeho trvalého bydliště? \*

Okres Benešov

19. V současné době... \*

- Studuji
- Pracuji
- Současně studuji a pracuji
- Jsem nezaměstnaný
- Jsem na mateřské dovolené
- Jsem v důchodu
- Ostatní:

Odeslat