

JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH
EKONOMICKÁ FAKULTA
KATEDRA EKONOMIKY

Studijní program: N6208 Ekonomika a management

Studijní obor: Obchodní podnikání

Aplikace systému carpool ve vybraném regionu

DIPLOMOVÁ PRÁCE

Vedoucí diplomové práce

Ing. Jiří Alina, Ph.D.

Autorka

Bc. Blanka Branžovská

České Budějovice 2012

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci na téma Aplikace systému carpool ve vybraném regionu vypracovala samostatně s použitím pramenů a literatury uvedených v seznamu citované literatury.

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

V Českých Budějovicích 20. 8. 2012

.....
Bc. Blanka Branžovská

Poděkování

Ráda bych poděkovala vedoucímu své diplomové práce panu Ing. Jiřímu Alinovi, Ph.D. za cenné rady a konzultace poskytnuté v průběhu vzniku této práce. Též děkuji za ochotu a odbornou pomoc panu Ing. Vojtěchu Ludlovi.

Osnova

1. Úvod.....	1
2. Literární rešerše	2
2.1 Vymezení základních pojmů v dopravě	2
2.2 Veřejná hromadná doprava	4
2.2.1 Železniční doprava	5
2.2.2 Městská hromadná doprava	6
2.3 Integrovaná doprava.....	7
2.3.1 Integrovaný systém hromadné přepravy osob	8
2.4 Individuální doprava	9
2.4.1 Automobilová doprava	10
2.5 Doprava a životní prostředí	11
2.5.1 Pozitivní vlivy dopravy	12
2.5.2 Negativní vlivy dopravy	13
2.6 Mobilita	14
2.6.1 Faktory ovlivňující mobilitu	16
2.7 Dopravní obslužnost.....	17
2.8 Mobility management	18
2.8.1 Udržitelné druhy dopravy	20
2.9 Carpool.....	20
2.9.1 Zkušenosti s využíváním carpoolingu	22
2.9.2 Výhody	24
2.9.3 Nevýhody	24
3. Metodika a cíl práce.....	25
3.1 Cíl práce	25
3.2 Metodický postup.....	25
4. Aplikační část - systém carpool	26
4.1 Sestavení vzorce pro úroveň dopravní obslužnosti.....	27
4.1.1 Proměnné obsažené ve vzorci	29
4.1.2 Popis vzorce pro úroveň dopravní obslužnosti.....	30

4.1.3 Využití vzorce	31
4.2 Analýza vhodnosti implementace systému carpool	31
4.2.2 Zvolení oblasti pro implementaci systému carpool.....	37
4.2.3 Spojení obcí s nejnižší dopravní obslužností.....	40
4.3 Financování systému carpool	43
4.3.1 Předpokládaná finanční náročnost.....	44
4.3.2 Možnosti financování	45
4.4 Vyhodnocení dopadů zavedením systému carpool	47
5. Závěr	49
6. Summary	51
7. Seznam použitých zdrojů.....	52
8. Seznam tabulek, obrázků, grafů a příloh	56

1. Úvod

Automobilová doprava je pro mnohé z nás nezbytnou součástí při cestách do zaměstnání, škol, úřadů, zdravotnických zařízení, ale i za zábavou či při cestování do zahraničí.

S narůstajícím počtem vlastněných osobních automobilů se stává pro občany jejich využívání mnohdy nutnou alternativou k nedostačující dopravní obslužnosti veřejnou hromadnou dopravou, pro níž je charakteristický určitý počet autobusových a vlakových spojů, u kterých dochází ke značné redukci, především v malých obcích - s nižší hustotou obyvatelstva, které jsou primárně závislé na finančních prostředcích daného regionu. K překonávání vzdálenosti k vytyčenému cíli jsou občané těchto obcí nejčastěji odkázáni právě na vlastní vozidla, případně na jiné alternativní způsoby přepravy: jízdní kola, kolečkové brusle či samotnou chůzi. Pro zlepšení přepravní potřeby občanů z obcí vyznačujících se nedostatečnou dopravní obslužností se stává aplikace systému carpool velice zajímavým řešením pro zvyšování úrovně kvality dopravní obslužnosti, především v méně osídlených částech regionu. Tento systém na úrovni správy regionů či za podpory místní akční skupiny by mohl fungovat jako podpůrný systém ke zlepšení úrovně kvality dopravní obslužnosti, čemuž nasvědčují již proběhlé kampaně nejen v zahraničí, ale i v České republice, např. na Znojemsku.

Carpool (nebo-li spolujízda) je provozován v současné době prostřednictvím rozsáhlé nabídky internetových stránek v českém jazyce, nabízející možnost spolujízdy pro řidiče i spolucestující. Široká nabídka carpoolingu je nejčastěji využívána studenty, jako méně nákladný způsob přepravy při dojíždění do škol, za zábavou a sportem. Tento systém redukuje počet jízd jednotlivců, zvyšuje obsazenost vozidel, snižuje počet cest realizovaných osobními automobily a také redukuje negativní dopady na životní prostředí.

Cílem této diplomové práce je zpracovat dostupná data vypovídající o dopravní obslužnosti a objektivní analýzou na nich prokázat, zda zavedení systému carpool do problémových částí regionů je vhodné či nikoliv.

2. Literární rešerše

2.1 Vymezení základních pojmů v dopravě

Pozemní komunikace je definována jako dopravní cesta určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně všech součástí sloužících k zajištění takového užití a jeho bezpečnosti. (Žemlička, 2010)

Pozemní komunikace se dělí dle určení, technického vybavení a dopravního významu v souladu se zákonnými normami:

Dálnice je silniční komunikace spojující nejvýznamnější centra, směrově rozdělená, s omezujícími přístupy i připojení, sloužící pouze pro provoz silničních motorových vozidel s konstrukční rychlostí stanovenou pravidly daného provozu. Křížení s ostatními komunikacemi je mimoúrovňové. Dálnice jsou ve vlastnictví státu a ve správě Ředitelství silnic a dálnic.

Silnice je veřejně přístupná komunikace pro spojení sídel a jejich atrakčními obvody. Silnice mají úrovňové a mimoúrovňové křižovatky, jsou s omezeným i neomezeným přístupem. Silnice se dělí na jednotlivé třídy.

Silnice I. třídy - jsou určeny pro dálkovou a mezinárodní dopravu. Silnice I. třídy vystavěné jako rychlostní silnice jsou určeny pro rychlou dopravu a jsou přístupné pouze silničním motorovým vozidlům, jejichž nejvyšší povolená rychlost není nižší, než stanoví zvláštní předpis. Rychlostní silnice má obdobné stavebně technické řešení a vybavení jako dálnice. Jsou ve vlastnictví státu a ve správě ŘSD.

Silnice II. třídy - jsou určeny pro dopravu mezi okresy. Jsou ve vlastnictví krajů.

Silnice III. třídy - jsou určeny k vzájemnému spojení obcí, nebo k jejich napojení na ostatní pozemní komunikace. Jsou vlastněny kraji. (Žemlička, Mynařík, 2008)

Dopravní síť je konečná množina uzlů a úseků, které tyto uzly spojují; pro každou dvojici uzlů existuje alespoň jedna cesta spojující oba tyto uzly. Přitom každý úsek má danou propustnost a délku, vyjádřenou buď v délkových jednotkách, nebo jako dobu, potřebnou k projetí úseku. Dopravní síť představuje pevnou část (pevný podsystém) dopravních systémů. (Tuzar, 1997)

Přeprava je výsledek přemístění, resp. výsledný efekt přemísťovacího procesu,

tj. vlastní výsledná změna prostorového bytí v čase, ekonomicky tzv. realizace užitné hodnoty dopravy (vlastního přemístění). V širším smyslu zahrnuje kromě vlastního přemístění i další nezbytné činnosti s tímto procesem spojené (celní formality, pojištění, zajišťování přepravních dokladů, atd.) (Zelený, 2007)

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. (Brinke, 1999)

Trasa je posloupnost uzlů a na sebe navazujících úseků mezi těmito uzly (např. vozidlo které zásobuje určitý soubor prodejen, se pohybuje po stanovené trase. Není vyloučeno, že některými úseky, popř. projede i vícekrát). (Tuzar, 1999)

Trať je trasa, jejíž uzly jsou po dvou různé (např. úsek železniční sítě z Prahy do Chocně je, ve smyslu zavedené terminologie trať; protože je souvislá a orientovaná, je to trasa, dále žádné stanice ani zastávky, tj. žádné uzly, se na ní neopakují). (Tuzar, 1999)

Dopravní spojení je postupné přemístění po některé trase mezi dvěma uzly. **Spoj** je dopravní spojení, která se pravidelně opakuje v určeném čase. **Linka** je množina spojů do dané trase (např. množina všech rychlíků z Plzně do Brna, určitá autobusová linka MHD apod.) (Tuzar, 1997)

Dostupnost vyjadřuje určitou míru možností a kvality spojení mezi jednotlivými místy, sídelními celky, významnými centry nebo hospodářsko-geografickými částmi států a kontinentů. Obsahem tohoto problémového okruhu je proto zkvalitňování předpokladů rozvoje dopravy, které z části leží mimo možnosti operátorů dopravy a částečně překrývají i kompetence infrastrukturálních agentur. Jde o přístup k výstavbě a modernizaci dopravní infrastruktury s obecným cílem vytvářet dostatečné kapacity pro rostoucí poptávku po přepravě a se specifickým cílem vytvářet podmínky pro alternativní nabídku dopravních systémů, jež ve svých důsledcích jsou s to odbourávat zátěž rostoucích intenzit silniční dopravy na prostředí a snižovat všeobecně rostoucí rizika dopravy pro uživatele. Jinými slovy řečeno, jde o snahu regulovat racionálním způsobem stranu nabídky dopravních služeb. (Zelený, 2007)

2.2 Veřejná hromadná doprava

Podle Žemličky (2010) se v rámci veřejné hromadné dopravy lze setkat se těmito subsystémy:

- 1) Železniční osobní doprava - pro hromadnou přepravu osob na krátké a dlouhé vzdálenosti, uplatňuje se především ve formě příměstské a dálkové (vysokorychlostní) dopravy.
- 2) Hromadná silniční (autobusová) doprava - pro přepravu menšího množství osob na krátké a střední vzdálenosti (především příměstská doprava) - pro dálkovou dopravu není vhodná.
- 3) Letecká osobní doprava - pro menší proudy cestujících na dlouho a velmi dlouhé (mezikontinentální lety) vzdálenosti.
- 4) Vodní osobní doprava - pro krátké a střední vzdálenosti (vnitrozemská nebo pobřežní), na velké vzdálenosti (oceánská plavba); v našich podmínkách většinou jako rekreační.
- 5) Městská (hromadná, příp. autobusová) doprava - pro hromadnou přepravu osob na územní ohraničené sídlení jednotky; pro silné proudy cestujících se využívá podzemní dráha (metro), podpovrchová tramvaj, rychlodráha (příměstská a městská, tramvajová rychlodráha), tramvaj; pro slabší proudy cestujících trolejbus, autobus, nekonvenční doprava.
- 6) Ozubnicové a lanové dráhy - uplatňují se při požadavku překonání větších výškových rozdílů, než umožňuje například standardní adhezni dráha.
- 7) Nekonvenční doprava - zvláštní druh dopravy z pohledu použité dopravní cesty (dráhy s magnetickým polštářem, pohyblivé chodníky, kabinková doprava atd.).

Podle Tuzara (1997) je systém osobní dopravy v celostátním měřítku rozsáhlý a složitý a je proto vhodné jej dekomponovat na podsystémy podle oborového nebo územního hlediska, tzn. např. na podsystémy silniční, kolejové, letecké a jiné dopravy, tyto dále na podsystémy dálkové, příměstské a městské dopravy, podsystémy individuální a hromadné dopravy a podobně. Všechny systémy hromadné osobní dopravy lze charakterizovat:

- místy nástupu, výstupu a přestupu cestujících (uzly),

- úseky mezi dvojicemi uzlů, které jsou překonávány vždy jediným dopravním prostředkem,
- společným cílovým chováním, tzn. respektováním požadavků rychle, pohotově, bezpečné a komfortní dopravy.

2.2.1 Železniční doprava

Skupina České dráhy tvořená mateřskou společností ČD, a. s. a dceřinými společnostmi poskytuje komplexní služby spojené s obsluhou dráhy, provozováním železniční nákladní a osobní dopravy a dále doplňkové a návazné činnosti, především v opravárenství, železničním výzkumu, zkušebnictví, telematice, ubytovacích a stravovacích službách, vzdělávání. ČD jsou největším českým osobním železničním dopravcem s dlouholetou tradicí. Na základě objednávky a smluvního vztahu zajišťující ČD, a. s. obsluhu celostátních i regionálních drah ve správě SŽDC, s. o. Objemem osobní přepravy se ČD, a. s. řadí mezi deset nejvýznamnějších železničních podniků v Evropské unii. Hlavními objednateli služeb ČD v osobní dopravě jsou kraje a stát zastoupený Ministerstvem dopravy. (Žemlička, 2010)

Železniční doprava v Evropě v současné době prochází komplikovaným obdobím, kdy pominuly tradiční důvody její nepostradatelnosti. Má totiž celou řadu alternativ a je vystavena silné konkurenci, především dopravy silniční. Své výlučné postavení ztratila i v oblasti strategické. Je to dáno tím, že poptávka po službách železniční dopravy klesá tak, jak se v souvislosti se snižováním těžkého průmyslu a těžby surovin snižují objemy přeprav obecně a také v souvislosti s výrazným rozvojem individuální automobilové dopravy. Novým požadavkům na přepravu jako je rychlost, včasnost, spolehlivost, operativnost – železniční doprava téměř není schopna vyhovět. (Odříšková, Konvičná, Nenička, 2005)

Vývoj v České republice je obdobou evropských zkušeností. Liší se pouze tím, že k němu došlo v podstatě v kratším časovém období. Co trvalo v západní Evropě desetiletí, zde proběhlo za několik let. Na druhé straně, tak jako v zahraničí, tak i v ČR se začínají projevovat okolnosti podporující nejen zachování, ale i rozvoj železniční dopravy. Jde především o nárůst dopravně přetížených míst na hlavních silničních

tazích, dopravních kongescí ve městech a růst zátěže životního prostředí, což oslabuje hlavní výhody silniční dopravy. (Ondříšková, Konvičná, Nenička, 2005)

2.2.2 Městská hromadná doprava

Doprava, která je uskutečňována pro potřeby města a jeho příměstských oblastí, se nazývá městská doprava. Pod pojmem městská hromadná doprava (MHD) rozumíme provozování pravidelné periodické hromadné přepravy osob v sídelních aglomeracích a v nejbližší příměstské oblasti speciálními hromadnými dopravními prostředky. Z hlediska podílu veřejné dopravy na přepravním trhu je v první řadě nutné vymezit klíčové faktory, na nichž zpravidla závisí postoj uživatelů. Mezi nejdůležitější bezesporu patří rychlost. Ta se podstatně liší podle toho, zda je MHD provozována na komunikacích sloužících výlučně MHD nebo zda je po nich vedena smíšeně s individuální motorizovanou dopravou. (Štěrba, 2005)

Základním charakteristickým znakem městské hromadné dopravy (MHD) je přeprava velkého množství osob ve velkých a středních městech a městských aglomeracích. Mezi městské aglomerace řadíme v ČR aglomeraci pražskou, aglomeraci brněnskou, aglomeraci ostravskou. Tyto aglomerace jsou největší, s největším významem. Mezi aglomerace můžeme zařadit ještě aglomerace dalších krajských měst, budějovickou, plzeňskou, ústeckou, královéhradeckou, pardubickou, libereckou a zlínskou. (Žemlička, 2008)

Dle Žemličky (2008) MHD nejčastěji dělíme na:

- silniční zajišťovanou autobusy, trolejbusy, gyrobusey,
- kolejovou zajišťovanou tramvaji, metrem, železnicí,
- nekonvenční zajišťovanou pozemními lanovými dráhami, jednokolejnicovými dráhami, visutými dráhami, pohyblivými chodníky.

V poslední době nabývá stále většího významu v MHD integrovaný dopravní systém (IDOS), kde zejména v rámci velkých měst a aglomerací se podílejí na zajištění hromadné přepravy osob různé druhy (obory) dopravy silniční a kolejové. Základním znakem tohoto systému je jeden přepravní dokument (jízdenka), jednotný jízdní řád a jednotné přepravní podmínky. (Žemlička, 2008)

2.3 Integrovaná doprava

Integrovanou dopravou se rozumí zajišťování dopravní obslužnosti území veřejnou osobní dopravou jednotlivými dopravci v silniční dopravě společně nebo dopravci v silniční dopravě společně s dopravci v jiném druhu dopravy nebo jedním dopravcem provozujícím více druhů dopravy, pokud se dopravci podílejí na plnění přepravní smlouvy podle smluvních přepravních a tarifních podmínek. (Zákon č. 111/1994 Sb.)

Integrovaný dopravní systém je systém více druhů hromadné dopravy (včetně řízených návazností na individuální automobilovou dopravu) směřující k zabezpečení účelné a hospodárné dopravní obsluhy zájmového území z hlediska ekonomických i mimoekonomických potřeb osob a organizací systémem dotčených. Cílem IDS je zabezpečení účelné a hospodárné dopravní obsluhy zájmového území z hlediska ekonomických i mimoekonomických potřeb osob a organizací systémem dotčených. (Žemlička, 2010)

IDS České Budějovice

Od 1.3.2010 působí v kraji společnost s ručením omezeným JIKORD (Jihočeský koordinátor dopravy) založená a plně vlastněná Jihočeským krajem. Jejím úkolem je především zajišťovat dopravní obslužnost kraje s efektivním vynakládáním veřejných finančních prostředků. Prostředkem dosažení tohoto cíle je koordinace železniční osobní dopravy a veřejné autobusové linkové dopravy (koordinace mezi dopravními obory) a koordinace v rámci jednotlivých oborů. Dalším prostředkem je odstranění souběhů linek a spojů železniční a silniční dopravy a náhrada málo využitých vlaků dopravou autobusovou. Před zavedením IDS na území kraje (kromě územně omezeného systému Táborska) bude třeba provést podrobné ekonomické vyhodnocení, aby zavedení systému nezvýšilo dotace (kompenzace) do osobní dopravy. (Žemlička, 2010)

IDS Táborsko

Jde o již zavedený IDS, který integruje linky MHD Tábor, vybrané úseky příměstských autobusových linek s vybranými úseky tratí Českých drah, a to v lokalitě

měst Tábor - Sezimovo Ústí - Planá nad Lužnicí. Gestorem IDS je Sdružení měst a obcí okresu Tábor. Používaný tarif je pásmový (3 pásma), v systému se využívají Smluvní přepravní podmínky a Tarif IDS Tábořsko. (Žemlička, 2010)

2.3.1 Integrovaný systém hromadné přepravy osob

Jednou z osvědčených a konkurenceschopných alternativ rozmáhajícího se individuálního motorizmu je systémová integrace veřejné hromadné dopravy. Pojem integrované veřejné osobní dopravy znamená jak harmonizaci provozu regionální, příměstské a městské hromadné dopravy a jejich koordinaci s dálkovou dopravou, tak integraci podsystémů veřejné hromadné osobní dopravy, jako jsou dráhy a autobusy, za pomoci časové a prostorové koordinace provozu, přestupného jednotného tarifu a multimodálních terminálů a v neposlední řadě i integraci motorizované individuální a veřejné dopravy díky např. systémům Park+Ride. (Štěřba, 2005)

Integrované dopravní systémy hromadné přepravy osob se dnes jeví jako jedna z finančně nejefektivnějších alternativ k prudce rostoucímu individuálnímu motorizmu. Jejich konkurenceschopnost vychází z využití a aplikace předností a výhod individuálního motorizmu v hromadné osobní dopravě, jako je časová disponibilita, rychlost, pohodlí a přeprava "door-to-door" v rámci systému s integrovanými provozními, technickými, tarifními a přepravními standardy. Integrovaný systém hromadné přepravy osob (IDS) představuje vyšší organizačně-ekonomickou formu veřejné osobní dopravy. Účelnost IDS spočívá především v optimální dělbě přepravní práce mezi zahrnutými druhy dopravy a dopravci s cílem dosáhnout maximálního uspokojení přepravní poptávky při udržitelném vlivu dopravy na životní prostředí a s minimálními vynaloženými náklady. (Štěřba, 2005)

2.3.2 Hlavní zásady integrovaného dopravního systému

Mezi hlavní zásady IDS podle Štěřby (2005) patří:

- dobrovolnost členství účastníků,
- decentralní řízení dopravní obsluhy z regionů - krajů,
- komerční doprava, dopravci v IDS jsou soukromoprávními subjekty,

- průhlednost a adresnost finančních toků,
- efektivnost.

Integrovanou dopravní obsluhu území lze definovat jako systém, který se zabývá touto oblastí osobní dopravy v zájmovém regionu, ve které jsou řešeny otázky identifikace přepravních potřeb obyvatel a jejich optimálního uspokojení. Provozovaná forma dopravního systému musí být schopna uspokojit maximum přepravních potřeb obyvatel při vynaložení přiměřených nákladů, přičemž musí respektovat dynamizující se vývoj společnosti a specifika daného regionu. Konkrétně to znamená, že vzhledem k přepravním potřebám obyvatel regionu jsou v rámci existujících podmínek navrhovány a optimalizovány přepravní služby dopravců, kteří jsou na daném území zapojeni do dopravní obsluhy. Snahou organizátora IDS je nabídnout optimální vedení linek, eliminovat souběh jednotlivých druhů dopravy, koordinovat jízdní řády, optimalizovat "nasazení" dopravních prostředků, nabídnout odpovídající dopravní a přepravní výkony, apod. V optimalizovaném systému by měly být omezeny na minimum ty situace, kdy např. mezi určitým zdrojem a cílem cesty je nabízena obyvatelům služba přepravy ve stejné trase a čase hned několika druhů veřejné dopravy (např. autobusem, tramvají či vlakem,) nebo je cestující nucen mnohokrát přestupovat, intervaly dopravy jsou příliš dlouhé, dopravní prostředky jsou málo využívány, jízdní řády nejsou koordinované a vzájemně nenavazují, apod. Dopravní systém však nelze řešit parciálně, ale systémově ve všech jeho složkách a při respektování veškerých souvisejících vlivů. Základní složky dopravního systému tvoří přepravní potřeby, dopravní síť, jízdní řády, technická základna a výkony dopravního systému. (Štěrbá, 2005)

2.4 Individuální doprava

Podle Žemličky (2010) mezi subsystemy individuální dopravy patří:

1. Individuální automobilová doprava - význam především pro dopravu rekreační, kde není vytvořena dostatečná nabídka veřejné dopravy, vhodná je i v kombinaci (návaznosti) s dopravou veřejnou (systémy park and ride, kiss and ride); nežádoucí je využívání pouze osobních automobilů v dopravě pravidelné a na velké vzdálenosti.

2. Taxislužba - jako doplněk k nabídce veřejné dopravy, vhodná na kratší vzdálenosti.
3. Motocyklistická doprava - vhodná pro kratší vzdálenosti, menší zatěžování životního prostředí než doprava automobilová.
4. Cyklistická doprava - významný druh dopravy na krátké vzdálenosti, umožňuje návaznost na jiné obory veřejné dopravy (systémy bike and ride, CityBike).
5. Pěší dopravy - pro krátké vzdálenosti, snadno navazuje na další dopravní obory veřejné i neveřejné, uplatnění především v rámci městské dopravy (eskalátory, výtahy, atd.).
6. Statická dopravy (též známá jako "doprava v klidu") - využívají se parkoviště, odstavné plochy pro dopravní prostředky, parkovací domy.

2.4.1 Automobilová doprava

Doprava silniční patří v současné době ve všech ekonomicky rozvinutých i rozvíjejících se státech k nejprogresivněji se rozvíjejícím oborům. Jejimi základními přednostmi je relativní rychlost, dostupnost, operativnost, rychlá přizpůsobivost změnám poptávky a schopnost bezproblémově realizovat systém přeprav. Využívá velmi husté sítě pozemních komunikací, jejichž rozhodující části budovaly státy po staletí – síť navazovala na historické stezky pro jezdce a povozy. Pokud má dostatečnou kapacitu dopravních cest, má s ohledem na flexibilní dopravní jednotky – od individuální přepravy po množství cestujících, odpovídajících lehkému vlaku a od balíčků po množství desítek tun největší pružnost a pohotovost. S ohledem na zpravidla nejhustší síť dopravních cest má ze všech druhů pozemní dopravy nejsnazší dostupnost, nejvyšší rychlost přemístění. Proto se z doplňkové funkce k dopravě vodní a železniční stal s rozvojem její dopravní techniky vedoucí druh pozemní dopravy, přepravující po vnitrozemských pozemních komunikacích prakticky na všechny vzdálenosti – i v důsledku neúplného začlenění všech jejích vstupních nákladů do nákladů provozovatelů dopravy. (Ondříšková, Konvičná, Nenička, 2005)

Počínaje rokem 1990 došlo v silniční dopravě ČR k nejhustším a nejrychlejším změnám v rámci celého sektoru dopravy, protože tady existovaly nejlepší podmínky pro transformaci a realizace tržních podmínek. To potvrzují některé skutečnosti:

- silniční doprava zajišťuje přepravy „z domu do domu“, je velmi flexibilní z hlediska dostupnosti a změnám přepravních potřeb a provozních podmínek v prostoru a čase. Používá se jako náhradní doprava i v případě poruch nebo překážek v jiných druzích dopravy.
- podnikání v silniční dopravě je kapitálově nejméně náročné ze všech druhů dopravy, kapitál vložený do podnikání se relativně rychle obrací.
- silniční doprava je poměrně málo náročná na odbornou způsobilost k jejímu provozování
- forma provozování silniční dopravy nemá prvky monopolu, nezahrnuje vlastní dopravní cestu a regulaci na ní, která by upřednostňovala některé provozovatele nebo jim poskytovala nějaké technologické či ekonomické preference a výhody
- pravidla ekonomiky silniční dopravy jsou relativně jednoduché, průhledné a lehce pochopitelné. (Ondříšková, Konvičná, Nenička, 2005)

Nezanedbatelným argumentem silniční dopravy je výrazné snižování spotřeby pohonných hmot a emisí škodlivin a hluku, k němuž dochází v silniční dopravě vlivem technického rozvoje. Od konce sedmdesátých do poloviny devadesátých let poklesly emise škodlivin v silniční dopravě vlivem konstrukce motorů, ekologičtějších pohonných hmot, lepší konstrukce pneumatik velmi výrazně. (Ondříšková, Konvičná, Nenička, 2005)

2.5 Doprava a životní prostředí

Doprava patří mezi tzv. liniové zdroje znečištění a je trvalým a přímým zdrojem škodlivého působení na své okolí. Hlavními účinky jsou emise škodlivých toxických látek (CO_x, C_xH_x, NO_x, aldehydů, pevných částic), hluk, dopravní nehody a zábor půdy.

Dopravní proces zatěžuje životní prostředí:

- svou energetickou náročností,
- znečištěním ovzduší, vody a půdy exhaláty, pohonnými hmotami a odpady,
- působením hluku,

- vibracemi a otřesy půdy v důsledku pohybu dopravních prostředků, zejména v městských aglomeracích. (Štěrba, 2005)

Vezmeme-li v úvahu dopravu a její vliv na degradaci životního prostředí (spalování fosilních paliv, ale i ekologické škody při výrobě dopravních prostředků, případně dopravních cest), můžeme zlepšení s orientací na naši společnou budoucnost spatřovat ve třech směrech:

- omezení neúčelných (zbytečných) cest,
- podpora životního prostředí méně narušující způsob přepravy
- přechod na ekologické palivo. (Zawada, 2004)

Vliv dopravy na život společnosti se kvalitativně liší od vlivu jiných odvětví výroby a služeb. Tato rozdílnost se projevuje jak ve výsledcích pracovního procesu dopravy, tak i v prostorovém a časovém působení dopravy na její živé i neživé okolí. Doprava přitom působí na všechny složky životního prostředí (přirozené i vytvořené lidmi). (Kampf, Drahotská, 2007)

2.5.1 Pozitivní vlivy dopravy

Pozitivní vliv dopravy je možné konkretizovat takto:

- v národohospodářské poloze je doprava stimulatorem sociálně - ekonomického rozvoje a činitelem aktivizujícím proces hmotné výroby. Úloha dopravy ve výrobních procesech je jednoznačně tvořivá. Vyplývá z toho nevyhnutelnost zohledňovat její úlohy při vypracování strategií ekonomického růstu.
- doprava aktivně působí na tvorbu národního důchodu a z části se na jeho tvorbě přímo zúčastňuje.
- doprava je důležitých faktorem teorie a praxe prostorové ekonomiky státu a oblastí, především lokalizace a rajonizace výroby.
- růst pohyblivosti obyvatelstva je v podstatě pozitivní jev, s výjimkou obligatorních cest, vyplývajících z nevyhnutelnosti docházky do zaměstnání, za vzděláním, případně za nevyhnutelnými potřebami. Vyplývá z toho, že je třeba uspokojit každou potřebu přemístění obyvatelstva.
- doprava umožňuje hospodářskou a kulturní výměnu mezi sídly a oblastmi, udržuje ucelenost státu, společensko-hospodářský soulad a pořádek, a to celkem spolehlivě,

s výjimkou oblastí, kde je činnosti dopravy z jakýchkoliv příčin (hlavně atmosférických) omezená či narušená.

- není možné zapomenout na úlohy dopravy vyplývající z její funkce v obranném systému státu.

- je třeba zvýraznit úlohu dopravy v mezinárodní výměně, hlavně v ekonomické oblasti a vědecko-technické spolupráci. (Kampf, Drahotská, 2007)

Důsledkem pozitivního působení dopravy je zvláště při její současné technické úrovni i působení negativní - znehodnocování životního prostředí. Ovlivňuje to hlavně používaná dopravní technika - dopravní prostředky a dopravní cesty. Rozhodující přitom jsou:

- způsob pohonu vozidel,
- způsob vedení vozidla (kolejové, nekolejové apod.),
- vedení trasy komunikace: intravilán, extravilán, průtah, obchvat, segregace tras dopravních systémů,
- technický stav komunikací,
- technický stav vozidel,
- způsob a technika řízení a organizace dopravy,
- disciplína účastníků dopravy. (Kampf, Drahotská, 2007)

2.5.2 Negativní vlivy dopravy

Ohlédneme-li od dynamicky se rozvíjející a společensky problematické otázky individuální automobilové dopravy (dále IAD) ve městech, je to především městská hromadná doprava (dále MHD) a pěší doprava, která je z dopravního hlediska pro města životně důležitá. Zatímco výkony IAD stále stoupají, výkony dříve preferované veřejné dopravy během 90. let minulého století značně poklesly. To s sebou přineslo negativní dopady v oblasti zhoršení kvality životního prostředí, zvýšení nehodovosti a další ztráty na lidských životech i obrovské ztráty materiální. (Schmeidler, 2010)

Negativní vlivy dopravy vyplývající z fyzikálních zákonitostí, působících při uvedení dopravního prostředku do pohybu, při udržování v pohybu a zabrzdění. S tím jsou spojené základní projevy negativního vlivu dopravy na vnitřní a vnější životní prostředí, které je možné rozdělit na působení:

- hluku,
- vibrací a otřesů,
- exhalací a mikroklimatu,
- prašností,
- osvětlení,
- nehodovostí a úrazovostí,
- znečišťování vody,
- esteticky a psychických účinků,
- dělicích účinků komunikací, jejich plošných nároků apod.

Omezování těchto negativních vlivů na životní prostředí patří na celém světě k významným úkolům. (Kampf, Drahotská, 2007)

2.6 Mobilita

"Mobilita je osvobozující a posilňující. Ale i dobrých věcí může být příliš. Rostoucí počet lidí, testujících si svou svobodu a sílu ucpává naši planetu a její tepny." (Adams, 2000)

Mobilitou vytváříme svou realitu. Naše rozhodnutí kam a proč se přesuneme, i rozhodnutí o tom, jaký zvolíme prostředek, a v neposlední řadě naše volba nějakou cestu či prostředek využít. To vše vypovídá o realitě jedince, který (ne)učinil rozhodnutí, i o realitě jeho prostoru, např. města. (Schmeidler, 2010)

Mobilita - jeden z fenoménů moderního světa je v současnosti pojímána jako důležitá součást kvality života a účast na ní se začíná přičítat k základním lidským právům. Mobilita je nevyhnutelná součást současného života. Jak v hospodářství, tak ve volném čase. Její negativní dopady poznamenávají náš život. Stále více dopravních prostředků ucpává městské ulice. Přehlnuté dopravní tepny stejně jako kongesce se stávají součástí každodenního života. Vědci již před delší dobou odhalili vztah mezi hospodářským růstem země a potřebou mobility. Jednoduše řečeno se zvyšováním životní úrovně roste doprava a naopak. Mobilita je základním předpokladem pro fungování hospodářství naší doby. (Schmeidler, 2010)

Mobilita, jako potenciál pohybu, jeho abstraktní forma, nachází svou realizaci nejen v pohybu jako takovém, ale i v dopravních prostředcích a dopravních komunikacích. Vše toto je vyjádřením schopnosti a potřeby lidí pohybovat se. Jedná se o soubor záměrů, strategií a voleb. (Canzler, Kaufman, Kesselring, 2008)

Je nutno poznamenat, že problém přístupu k mobilitě je širší než jen problém dostatečné silniční sítě. Celá dopravní infrastruktura včetně silniční sítě tvoří pouze základ a nezbytnou podmínku přístupu k mobilitě. Stejně důležité je ale naplnění této infrastruktury dopravní obslužností. Nelze předpokládat, že každý občan může disponovat svým vlastním dopravním prostředkem a zejména děti, staří lidé a handicapovaní jsou často odkázáni na veřejnou dopravu. Kvalitní veřejná doprava a tím kvalitní dopravní obslužnost tvoří součást naplnění práva občanů přístupu k mobilitě. (Schmeidler, 2010)

Mobilita představuje stanovení odpovědí na otázky: Pro koho je či má být doprava zabezpečena? Kdo cestuje? Kdy cestuje? Odkud a kam cestuje? Pro kolik zákazníků bude přeprava organizována? Kolik je takových osob? Mobilita úzce souvisí s problematikou bydlení, zaměstnanosti, školství, obchodu a služeb. Právě řešení těchto základních lidských potřeb ovlivňuje organizaci a způsob zajištění dostupnosti z dopravního hlediska. Jedná se tedy o zjištění požadavků zákazníků. (Seminář dopravní obslužnosti regionů, 1999)

Mobilita úzce souvisí s problematikou bydlení, zaměstnanosti, školství, obchodu a služeb. Právě řešení těchto základních lidských potřeb ovlivňuje organizaci a způsob zajištění jejich dostupnosti z dopravního hlediska. Jedná se tedy o zjišťování požadavků zákazníků. (Kudláčková, Chlaň, 2004)

Mobilitu je možno účinně ovlivňovat ekonomickými nástroji jako je například zpoplatnění užívání pozemních komunikací či internalizace externích nákladů v dopravě. Pro kvalitnější rozhodování v oblasti udržitelné mobility je nutné použít mix zákonodárných a daňových nástrojů, investiční politiky, subvencí a národních a regionálních rozvojových opatření. (Kudláčková, Chlaň, 2004)

Pojem mobilita pochází z latinského slova mobilis, které je možné interpretovat jako pohyblivý či přemístitelný. Jednu z mnoha všeobecných definic mobility lze formulovat takto: "Mobilita je přechod individua mezi definovanými jednotkami

systemu". Pro oblast dopravy lze tuto definici dále více specifikovat. "Definovanými jednotkami systému" míníme místa jakékoliv aktivity tzn. body, kde je vykonávána určitá činnost pracovní procesy, nákupy či rozličné aktivity volného času. "Přechod mezi definovanými jednotkami" je procesem prostorového přemístění. Z tohoto důvodu je pro dopravu primární především prostorová mobilita. (Malochová, 2004)

Prostorová mobilita osob nabývá dvou forem, jedná se o tzv. migrační mobilitu a cirkulární mobilitu. Migrační mobilita je definována jako trvalá změna místa bydliště. Naopak každodenně se opakující změna místa je přiřazena pojmu cirkulární mobilita, označovaná též jako každodenní mobilita. Cirkulární mobilitu je možno dále členit na tzv. účelovou mobilitu (=cesta k cíli) a samoučelnou mobilitu, tzv. zážitkovou mobilitu, kde účelem aktivity je samotná cesta. (Malochová, 2004)

Mobilita se stává zvučným slovem, ale znamená různé věci pro různé lidi. V reálném životě mobilita znamená schopnost plánovat cestu při spolehnutí se na použití jak veřejné, tak i soukromé dopravy. Znamená také schopnost dosáhnout cílové místo v reálném čase cestování a spočívá i v odvaze nepoužít vlastní auto, protože ostatní druhy dopravy jsou pro cestování vhodnější. Jde tedy o svobodu volby nejvhodnějšího druhu dopravy, a proto je současná mobilita vše, co se týká možnosti volby. (Melichar, Drahotský, Salava, 2005)

2.6.1 Faktory ovlivňující mobilitu

Mezi faktory ovlivňující mobilitu řadí Chlaň, Kudláčková (2004) tyto faktory:

- **socioekonomické faktory:** nabídka dopravy, možnost bydlení, stupeň zaměstnanosti, dostupnost míst rekreace, dostupnost míst nákupů, disponibilní reálný příjem, nabídka a dostupnost pracovních míst, ekonomický potenciál regionu, politická situace na daném území, věková struktura obyvatel daného území, životní styl, cestovní doba, cena dopravy, kilometrická vzdálenost, počet obyvatel, možnosti alternativních druhů dopravy, podmínky provozování jednotlivých druhů dopravy, podíl občanů se sníženou mobilitou, mobilita pracovní síly
- **demografické faktory:** infrastruktura, úroveň vzdělání obyvatel daného území, možnosti komunikace, prostorové uspořádání, možnosti alternativních druhů dopravy

- **dopravní faktory:** poptávka do dopravy, výkonnost dopravní infrastruktury, organizace dopravní obslužnosti na daném území, podmínky provozování jednotlivých druhů dopravy, fungování vnitřního trhu, omezení při výstavbě nové infrastruktury, kvalita v dopravě, bezpečnost a spolehlivost v dopravě, internalizace externích nákladů, spolehlivost a dostupnost služeb, spravedlivé tržní prostředí pro všechny účastníky dopravního systému, harmonizace financování dopravy pro základní dopravní obslužnost, legislativní ošetření dané problematiky, nehodovost, množství dostupných pohonných hmot, plynulost provozu, propojení sítí systému mobility

- **enviromentální faktory:** dopady dopravy na životní prostředí, ochrana životního prostředí, náklady přisuzované veřejností vlivům dopravy na životní prostředí, kongesce, systematická podpora šetrných druhů dopravy, organizace různých projektů, množství dostupných přírodních zdrojů.

Jednotlivé faktory se samozřejmě navzájem prolínají, ovlivňují a působí ve více oblastech zároveň. Samozřejmě existuje mnoho dalších faktorů, ovlivňujících mobilitu. Jedná se však o faktory působící již v rámci některých výše uvedených faktorů.

2.7 Dopravní obslužnost

Základní dopravní obslužnost území kraje je zajištění přiměřené dopravy po všechny dny v týdnu z důvodu veřejného zájmu, především do škol, do úřadů, k soudům, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a do zaměstnání, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale únosnému rozvoji tohoto územního obvodu. (Chlaň, 2007)

V nejužším chápání lze základní dopravní obslužností tedy rozumět například dopravu osob: - do zaměstnání, - do škol, - do nemocnic, - na úřady, - na policii, - k soudům a to v pracovních dnech a obvyklých úředních hodinách (1x denně tam a 1x denně zpět). Vzhledem ke znění zákona však lze za základní dopravní obslužnost považovat i určitý "minimální" standard dopravního spojení, který přispívá k trvale udržitelnému rozvoji příslušné oblasti. Je zřejmé, že zahrnuje i další důvody cest (např. nákupy, návštěvy pacientů v nemocnicích, atd.). Tento rozsah se může lišit dle místních podmínek a zvyklostí. Zákon dále umožňuje nabídnout obyvatelstvu určitý "vyšší

standard" než je obvyklé v příslušném kraji, a proto zákon definuje termín ostatní dopravní obslužnost. (Chlaň, 2007)

Základním pojmem pro stanovování standartu úrovně dopravní obslužnosti veřejnou hromadnou dopravou je pojem základní dopravní obslužnost (dále jen ZDO). Do naší legislativy byl tento pojem zaveden zákonem č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě a obdobně zákonem č. 266/1994 Sb. o drahách. (Kraft, 2007)

Ostatní dopravní obslužnost je zajištění dopravních potřeb nad rámec základní dopravní obslužnosti územního obvodu. Na zajištění ostatní dopravní obslužnosti uzavírá obec nebo kraj závazek veřejné služby a ze svého rozpočtu hradí prokazatelnou ztrátu dopravci plněním závazku předmětné veřejné služby. (Chlaň, 2007)

2.8 Mobility management

Dnes již hojně používaný termín Management mobility je definován jako "organizace inteligentního cestování", kdy cestující může dosáhnout svého cíle snadno a s minimálními překážkami nebo si zvolit práci z domu prostřednictvím teleworkingu. (Schmeidler, 2010)

Cílem je udržet vysoké objemy mobility (tj. dostupnosti) a současně významně redukovat negativní důsledky dopravy na člověka a životní prostředí. (Schmeidler, 2010)

Tento celostní pohled nazývaný Mobility management (dále MM) se dá přeložit jako racionální nabídka mobility a jedná se primárně o poptávkově orientovaný přístup v osobní a nákladní dopravě, vyžadující nové spolupráce a řadu nástrojů k podpoře změny postojů a chování směrem k udržitelným druhům dopravy. (Schmeidler, 2010)

Motorové vozidlo je instrument a může dopravit cestující a věci z jednoho místa na druhé a znamená dosažitelnost nejen předem stanovených míst, ale všech vybraných destinací. To je hlavní výhoda individuálního dopravního prostředku ve srovnání s hromadnou, kolektivní dopravou. Automobil je pro uživatele také zboží a to hned v mnoha ohledech. Předně je to médium a symbol svobody a svobody pohybu. Jeho výhodou je princip svobodného výběru trasy a času k cestování. (Schmeidler, 2010)

Konstituování Mobility Managementu (dále MM) odpovědělo na potřebu takových přístupů v řešení tíživého problému neustále se zvyšující poptávce po mobilitě, které jednoduše nespolehají na stavění nových silnic nebo zavádění vyspělých technologií. Vedle těchto "tvrdých" opatření je zde totiž naléhavá potřeba více "měkkých" opatření, které poskytnou široké pásmo služeb zabývajících se potřebami uživatelů a ovlivňující je ke změně jejich dopravních zvyklostí. (Schmeidler, 2004)

Celostní pohled nazývaný Mobility management se dá přeložit jako racionální nabídka mobility a jedná se primárně o poptávkově orientovaný přístup v osobní a nákladní dopravě, vyžadující nové spolupráce a řadu nástrojů k podpoře změny postojů a chování směrem k udržitelným druhům dopravy. Jde tedy o širokou problematiku, kterou na národní úrovni má zastřešovat vláda v rámci své dopravní politiky, vládních usnesení na cestě k tzv. trvale udržitelnému rozvoji v dopravě. Představuje komplexně pojatý přístup s dlouhodobými cíli a konkrétními nástroji s využitelností na místní úrovni a zaměřením na lidi, jejich potřeby prostřednictvím změny postojů a chování. (Schmeidler, 2004)

Cílem je udržet vysoké objemy mobility (tj. dostupnosti) a současně významně redukovat negativní důsledky dopravy na člověka a životní prostředí. Vedle nových technologií a optimalizace dopravních systémů jde o to, analyzovat důvody mobility a porozumět potřebám společnosti. Optimálním se jeví propojenost všech dopravních módů (způsobů), nikoli jejich konkurence. Budoucnost mají kombinovatelné systémy s optimálními ekonomickými charakteristikami. Proto je nutné v rámci výzkumu vytvořit ideje, strategie, technologie a služby, které využijí specifických předností různých dopravních prostředků tak, že jejich silné stránky budou využity v rámci celého systému. Cíle je udržení mobility, zvyšování ekonomických charakteristik dopravy, zlepšování infrastruktury a její výkonnosti, zmírnění následků dopravy na životní prostředí, zvyšování dopravní bezpečnosti a optimální spolupráce různých druhů dopravy v jednotném systému - multimodalita. (Schmeidler, 2004)

2.8.1 Udržitelné druhy dopravy

Udržitelné druhy dopravy jsou pro potřeby Mobility management definovány jako: pěší a cyklistická doprava, sdílení automobilů - car-pooling (pro dojíždění do zaměstnání, placený autostop), car-sharing (podílové spoluvlastnictví) a veřejná hromadná doprava (jakákoli včetně taxi). MM se vymezuje vůči "Traffic System Management" (management dopravního systému), což je hlavně nabídkově orientovaný přístup, snažící se o optimalizaci kapacit dopravních koridorů telematickými způsoby, cenovými systémy a podobně. (Ačkoliv některé nástroje mohou být u obou přístupů podobné, management dopravního systému je více zaměřený na řešení koncového výstupu, kdežto management mobility tento přístup předchází. Pro MM je zvláště důležité ovlivňování lidské volby dopravy předtím, než se lidé rozhodnou, jak budou cestovat.) (<http://www.czrso.cz/index.php?id=39>)

2.9 Carpool

Základní myšlenkou systému carpool je zvýšení obsazenosti osobních automobilů. Ta za poslední desetiletí klesla jak ve světě, tak i u nás. Car-pooling (sdílená doprava) znamená, že několik obyvatel určité oblasti sdílí společně osobní automobil do stejné cílové lokality. Buď jsou jejich cíle v těsné blízkosti, nebo leží při společné cestě, anebo je jejich cílem parkoviště Park and Ride. Tito lidé sdílí automobil o své vlastní vůli, ať už je motivuje snížení provozních nákladů, nebo možnost využít vyhrazených přednostních systému pro plně obsazené vozidla a zkrátit tak čas přepravy. (Ježek, 2007)

Co je car-pooling? Volně bychom tento termín mohli přeložit jako „spolujízda“. V kontextu managementu mobility máme na mysli zejména organizování společného dojíždění zaměstnanců osobními automobily nebo mikrobusey, přičemž hlavním cílem je zvýšit obsazenost vozidel, jimiž se zaměstnanci přepravují a v neposlední řadě také nabídka pružného časového rámce, kdy si zaměstnanci sami volí skupinové odjezdy podle svojí pracovní doby. Tato definice není vyčerpávající, nicméně základním cílem zůstává redukce počtu jízd jednotlivců, kteří se přepravují ze stejného nebo blízkého zdroje do společného cíle. Sdílením jízdy dochází k úsporám na pohonných hmotách,

pojištění a údržbě vozidla, nezřídka také k úspoře času (zejména v oblastech, kde obslužnost MHD nefunguje v častých intervalech). K nezanedbatelné časové úspoře dochází také díky tomu, že v zemích, které tento systém praktikují, existuje také možnost využívat speciální jízdní pruhy pro uživatele spolujízdy (obdoba preferenčních pruhů pro MHD nebo cyklisty), což přináší výhody zejména v době dopravní špičky. Kromě toho spolujezdci mohou čas během jízdy využít také k jiným účelům než je samostatné řízení vozidla (svačina, čtení, rozhovory). Celkovým přínosem je pak redukce negativních vlivů z dopravy na ovzduší (ušetřené jízdy = méně emisí, méně vozidel = menší kongesce). Osobní přínosy můžeme shrnout následovně: méně stresu během dojíždění, finanční úspory na cestovním, více volného času, menší potřeba parkovacího prostoru (= za celou skupinu parkuje pouze 1 vozidlo). V případě mimořádných událostí, kdy se uživatel spolujízdy potřebuje dostat v nedohodnutou dobu domů nebo v případě, že pracuje přesčas a ostatní spolujezdci potřebují odjet dříve, ve většině případů existuje program tzv. „zaručené cesty domů“ (Guaranteed Ride Home program), který bývá sponzorován buď přímo zaměstnavatelem (např. formou speciálního kontraktu s taxislužbou) nebo městským úřadem (praxe z USA). V ideálním případě jsou především větší podniky vybaveny softwarem, který umožňuje bezplatné a rychlé propojení všech možností dojíždění z jednoho zdroje do jednoho cíle a zaměstnanci tak mají možnost zaregistrovat se online a vidět časové i kapacitní možnosti pro jejich případnou spolujízdu. V řadě případů je tato praxe nezbytná, protože firmy nemají k dispozici neomezený počet parkovacích míst a z těchto důvodů dochází k přirozené regulaci jednotlivých jízd osobním automobilem do práce. Carpooling je doplňkovým opatřením k celému systému alternativní dopravy, který je managementem mobility nabízen v rámci dojíždění zaměstnanců či jiných cílových skupin v dané lokalitě: všechny možnosti využití MHD, cyklistické a pěší dopravy. V rámci multimodality a intermodálních řetězců je carpooling vhodnou variantou i pro část přepravního řetězce (např. spolujízdu ze sídla firmy na hlavní vlakové nádraží a dále železniční dopravou do blízké vesnice....). (Plíšková, 2007)

Carpool je podle Oudese (2004) vzájemná dohoda několika motoristů jezdit na pravidelné cesty z úsporných důvodů střídavě vždy ve vozidle jednoho z nich.

Carpooling je dopravní službou organizovanou ve velkých společnostech, která

podporuje své zaměstnance k vyzvedávání svých kolegů při jízdě do práce a z práce, aby minimalizovali počet svých osobních automobilů při jízdě do a ze sídla firmy. Výhody, které lze získat, jsou obzvláště důležité, jak při snižování používání osobních automobilů, tak i při snižování parkovacích míst. Carpool má v současné praxi několik druhů. První forma se vyznačuje tím, že řidiči a automobily jsou k dispozici v jeden konkrétní den, který je předem znám, určitým problémem je v tomto případě přidělení zaměstnanců k automobilům. Druhou formou je, že se určí u všech zainteresovaných zaměstnanců, který bude působit jako řidič a vyzvedne své kolegy. Kromě toho existují dvě varianty těchto dvou forem carpoolu. V první variantě carpooleři řídí vozidlo do práce i na cestě z práce. Druhou variantou je, že cesta do práce a z práce je řešena nezávisle na sobě. (Baldacci, Maniezzo, Mingozi, 2004)

Car-pooling je sdílení jízd v soukromém vozidle mezi dvěma a více osobami. To zahrnuje použití soukromého nebo služebního vozidla pro přepravu jednoho nebo více cestujících. Carpooling je nejjednodušší a nejběžnější domluvou pro spolujízdu. Ta obvykle sestává ze dvou až čtyř osob při dojíždění za prací. Carpooleři mohou vyzvednout cestujícího z jeho domova nebo si cestující mohou najít způsob jak se dostat k řidičovo domu ve stanovený čas, případně se mohou sejít na konkrétním místě. Carpooling je definován jako snaha řidičů motorových vozidel, kteří souhlasí se spolujízdou z místa bydliště do zaměstnání. (Kum Kum, Ahmad, 2007)

2.9.1 Zkušenosti s využíváním carpoolingu

Tato kapitola poukazuje na zkušenosti s aplikací systému carpool v zemi jejího vzniku v USA, dále na kampaně, které proběhly ve státě Nizozemí a také v České republice na Znojemsku.

Carpooling bývá nejčastěji využíván prostřednictvím internetových stránek nejen v zahraničí ale i v České republice, kde máme možnost volby z několika webových stránek zprostředkávajících poptávku spolucestujícím a nabídku řidičům. Příkladem internetových stránek zabývajících se carpoolingem jsou www.spolujizda.cz, www.autospolujizda.cz, www.stopem.kvalitne.cz, www.evropskaspolujizda.wz.cz, www.dopravime.cz, www.jeduzakorunu.org, www.autostop.cz a mnoho dalších. Tyto stránky se od sebe liší různými možnostmi nahlášení jízdy, formou zabezpečení údajů

nejen řidičů ale i spolujezdců, vyšší zprostředkovatelských poplatků a také podílem na benzín pro řidiče.

V USA, jenž je kolébkou carpoolingu, vznikl speciální jízdní pruh zvaný carpool lanes (označován diamantem), ve kterém je umožněno projíždět řidičům, jejichž automobil je obsazen dvěma a více pasažéry (liší se podle oblastí jejího využívání).

Výstavbou carpool lanes v USA nedošlo ke snížení počtu automobilů, ani ke snížení hodnot emisí. Po výstavbě nového jízdního pruhu, vyhrazeného pro carpoolery, se uvolnilo ve stávajících jízdních pružích místo, které zaplnily "sólořidiči". Z výsledků průzkumu po zavedení carpool lanes v USA je patrné, že nenastal očekávaný efekt. Vybudováním nových jízdních pruhů pro carpoolery se uvolnilo místo ve stávajících jízdních pružích, ve kterých došlo ke zvýšení počtu "sólořidičů" a tím i zvýšení emisí. (www.moderntransit.org)

Dalším státem, který má zkušenosti s aplikací systému carpool je evropský stát Nizozemí, ve kterém proběhla národní kampaň na podporu tohoto systému v roce 1995, jejímž důvodem byla nízká vytíženost osobních automobilů, kterou si vláda stanovila zvýšit do roku 2010. Touto kampaní informovala vláda veřejnost prostřednictvím billboardů, rozhlasu a televize a byla iniciována nizozemským ministerstvem dopravy, veřejných prací a vodního hospodářství a každoročně je opakována.

Průzkumem, který byl proveden po dvou letech o zavedení, bylo zjištěno, že s tímto systémem se seznámilo až 99 % obyvatel. Průměrná vytíženost osobních automobilů vzrostla z 1,2 na 1,3. Většina obyvatel si myslí, že carpooling je řešením ve snižování kongescí a je příznivé pro životní prostředí. Průzkum dále poukázal, že je třeba nejprve dojít ke změně myšlení, vzbudit kladné reakce a následně naplnit tento potenciál. Velké možnosti ve využívání tohoto systému jsou u holandských firem, kde 100 % podniků spolujízdu zná. (www.cdv.cz).

Dále nizozemské ministerstvo dopravy zaměřilo kampaně na konkrétní skupiny. Konkrétní zaměření bylo na letišti Schiphol. Letišti Schiphol mám velký počet zaměstnanců, dojíždějících každodenně do této lokality. Z nichž ti, kteří řídili osobní automobil sami, museli parkovat svoje vozidla na vzdálenějších parkovištích a přepravovat se kyvadlovou autobusovou dopravou. Parkovací místa u letišti byla rezervována pro řidiče využívající spolujízdu. S touto parkovací politikou byly

zveřejněny propagační materiály, které o tomto systému informovaly a vybízely k registraci do databáze spolujízdy, jejíž registrace umožňovala možnost parkovat v centrální části letiště. Tato kampaň je každoročně opakována pro dosažení trvalé změny. (www.cdv.cz).

2.9.2 Výhody

Na výhody carpoolingu je poukázáno v následujících bodech:

- carpooleři šetří peníze sdílením nákladů na řízení jednoho automobilu. Jízdou v jednom automobilu se šetří na pohonných hmotách, mýtném, parkování a údržbě vozidla,
- využívání carpoolu odlehčuje silničnímu provozu,
- snižuje znečištění životního prostředí,
- snižuje stres z jízdy pro ty, kteří jsou spolucestujícími,
- poskytuje nové sociální kontakty,
- setkáme se i s možností využití carpoolu ve firmách u zaměstnanců, kteří zůstávají déle v práci, na jejich odvozu domů, (může být podpořena firmou, ve které jsou pracovníci zaměstnáni, či místní taxi společností),
- rychlejší cestování než při použití veřejné dopravy bez přestupování, tedy tzv. přepravy "od domu k domu",
- pohodlí pro řidiče i spolucestující,
- pro carpool jsou vyhrazeny speciální jízdní pruhy zvané carpool lanes, jenž umožňují rychlejší cestování, je-li osobní automobil obsazen dvěma a více pasažéry (záleží na oblasti v USA, kde tyto jízdní pruhy nalezneme),
- některé firmy, nabízejí výhodnější parkovací místa pro carpolery.

2.9.3 Nevýhody

V systému carpool lze spatřovat i určité nevýhody:

- řidiči nesou břemeno případné žaloby ze strany cestujících v případě nehody,
- cestující předem nezná řidiče, ani úroveň jeho řidičských schopností. Je zde nutná vzájemná důvěra mezi řidičem a spolujezdcem.

3. Metodika a cíl práce

3.1 Cíl práce

Hlavním cílem diplomové práce je aplikace systému carpool ve vybraném regionu. Dílčím cílem práce je zpracovat dostupná data vypovídající o dopravní obslužnosti regionu a objektivně na nich prokázat, zda zavedení systému carpool do určitého regionu je přínosné či nikoliv a následně zhodnotit dopady jeho zavedení.

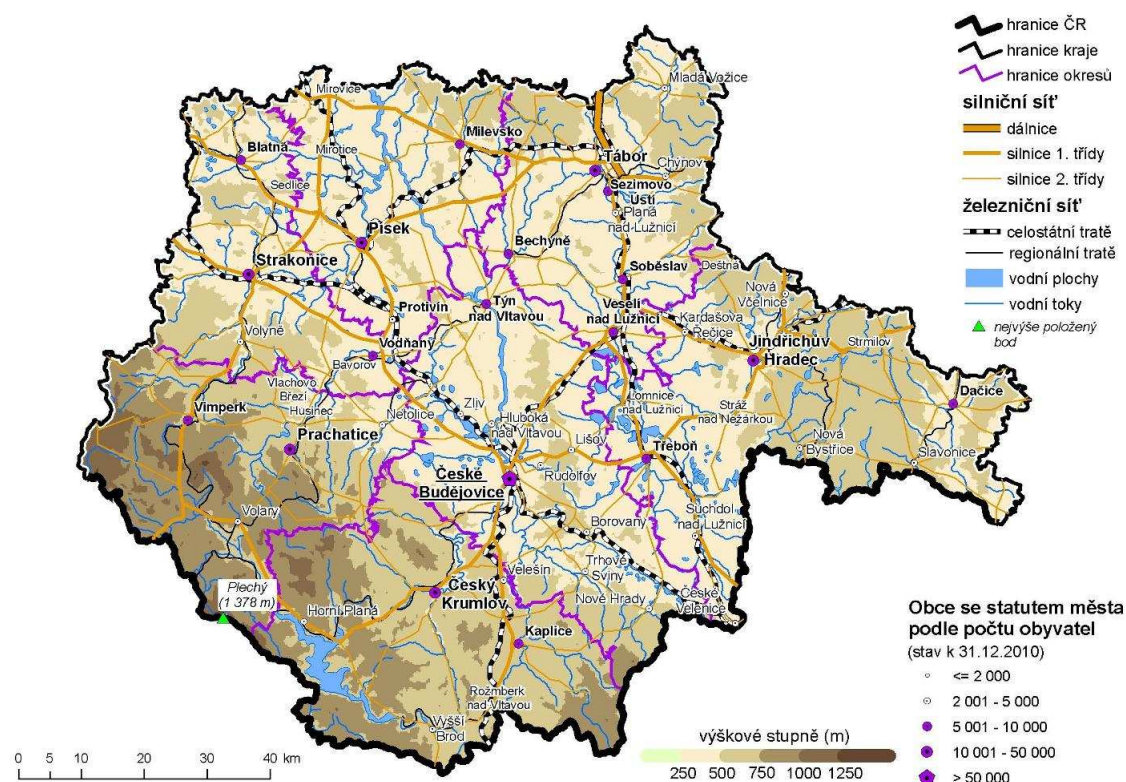
3.2 Metodický postup

Zpracování diplomové práce bylo zahájeno studiem odborné literatury týkající se především oblasti individuální automobilové dopravy. Dále pro samotnou implementaci systému carpool byl nezbytně nutný sběr dat potřebných k objektivnímu posouzení úrovně kvality dopravní obslužnosti. Všechna nashromážděná data byla dosazena do vzorce sestaveného pro vyhodnocení úrovně kvality dopravní obslužnosti. Na základě výsledků poukazujících na úroveň kvality dopravní obslužnosti je navrhnut region pro aplikaci systému carpool s přihlédnutím na finanční prostředky, jenž sebou tento systém přináší.

4. Aplikační část - systém carpool

Pro aplikaci systému carpool byl vybrán Jihočeský kraj, který se dále člení na 7 okresů a 623 obcí. Jmenovitě na okres České Budějovice se 108 obcemi, Český Krumlov se 45, Jindřichův Hradec se 105, Písek se 74, Prachatice se 64, Strakonice se 111 a Tábor se 109 obcemi.

Obr. 1: Dopravní mapa Jihočeského kraje



Zdroj: www.czso.cz

V Jihočeském kraji je zaznamenávána stále se zvyšující intenzita dopravy, zejména silniční. V železniční dopravě sice přes jeho území nevedou hlavní železniční koridory, přesto je zde několik důležitých uzlů. Mezi zajímavosti jižních Čech patří zbytky koněspřežní železnice (první na evropské pevnině), spojující město České Budějovice s hornorakouským Lincem. Silniční síť zajišťuje dostatečnou základní

dopravní dostupnost sídel, území kraje však v současné době není napojeno na republikovou dálniční síť.

(http://www.cbudejovice.czso.cz/x/redakce.nsf/i/charakteristika_kraje)

4.1 Sestavení vzorce pro úroveň dopravní obslužnosti

K aplikaci systému carpool bylo zapotřebí zjistit kvalitu dopravní obslužnosti jednotlivých obcí, ve kterých by mohl být tento systém použit. Nejvhodnějším posouzením kvality dopravní obslužnosti bylo její číselné vyjádření, které by umožňovalo porovnávání nejenom mezi jednotlivými obcemi, ale i okresy, případně kraji. Pro vyjádření kvality dopravní obslužnosti v číselných hodnotách bylo nutné stanovit si ukazatele, které bylo možno číselně vyjádřit (i pro obsáhlý soubor obcí), nezkruslovaly by výsledek a smysluplně poukazovaly na výslednou hodnotu úrovně dané obce či okresu.

Úroveň kvality dopravní obslužnosti je tvořena veřejnou hromadnou dopravou, která v sobě zahrnuje dopravu autobusovou či vlakovou. Jejich úroveň se dá vyjádřit počtem spojů z dané obce do cílového města (pro účely této práce do okresního města). Pro obyvatele je též důležitá kilometrová vzdálenost a čas přepravy, z těchto parametrů byla vytvořena rychlost přepravy - jako další ukazatel. V úvahu byl dále brán zřetel na průměrnou obsazenost dopravního prostředku obyvateli. Dále s individuálním posouzením důležitosti jednotlivých druhů přeprav byla přidělena váha jak pro autobusovou, tak vlakovou přepravu, jenž jsou základem dopravní obslužnosti. Pro implementaci systému carpool bylo zajímavé do výpočtu úrovně dopravní obslužnosti (prostřednictvím vzorce) zahrnout nejen hromadnou dopravu, ale zohlednit i dopravu automobilovou, která při sestavování vzorce musela mít stejné parametry jako doprava hromadná. Zjistitelná byla rychlost přepravy, průměrná obsazenost vozidel občany a individuálně přiřazena váha. Počet spojů musel být adekvátně k autobusové a vlakové přepravě vyjádřen jako součin celkového počtu automobilů v dané vesnici a průměrného počtu vyjíždějících automobilů. Jelikož byly pro jednotlivé druhy dopravy vybrány stejné proměnné, mohou se tyto druhy přeprav mezi sebou porovnávat a jejím sečtením lze dosáhnout celkové úrovně dopravní obslužnosti pro danou obec či

okres.

K navrhnutí systému carpool bylo zapotřebí vyhodnotit dopravní obslužnost jednotlivých okresů a obcí a vybrat ty s nejnižší dopravní obslužností. K tomuto posouzení byl sestaven vzorec, do kterého bylo nutné vhodně zvolit proměnné, které by nejlépe ukazovaly na parametry kvality dopravní obslužnosti. Pro jednotlivé ukazatele tvořící úroveň dopravní obslužnosti byl sestaven dále popsáný vzorec, podle něhož byla vypočítána nejen dílčí ale i celková dopravní obslužnost pro celý Jihočeský kraj se 7 okresy a 623 obcemi.

Z důvodu velkého počtu zkoumaných obcí byly vybrány a do vzorce dosazeny jen ty proměnné, které bylo možno vyhledat, určit a dopočítat, aniž by byla narušena vypovídající schopnost dopravní obslužnosti jednotlivých obcí a okresů, potažmo Jihočeského kraje.

Vzorec se skládá ze tří částí podle druhů dopravy. Zahrnuje autobusovou, vlakovou a automobilovou dopravu. Tyto druhy dopravy byly vybrány jako reálné možnosti využití přepravy pro všechny obyvatele Jihočeského kraje. Rozdělením vzorce do třech částí je možné pozorovat jak úroveň dopravní obslužnosti jednotlivých druhů dopravy ve všech obcích a okresech Jihočeského kraje, tak i celkovou úroveň dopravní obslužnosti (po sečtení proměnných obsažených v jednotlivých druzích dopravy).

Pro zjednodušení ve výpočtu úrovně dopravní obslužnosti bylo pro jednotlivé spoje počítána vždy jen cesta z dané obce do okresního města, cesta zpět nebyla brána v úvahu.

Analýza dopravní dostupnosti a zhodnocení úrovně dopravní obslužnosti jak veřejnou hromadnou dopravou (autobusovou i železniční), tak i dopravou automobilovou či jejich kombinací jsou cílem této práce. Pro analýzu dopravní obslužnosti byl využit jízdní řád IDOS pro rok 2011/2012 platný od 11.12.2011 - 8.12.2012. Základní zkoumanou jednotkou u jednotlivých druhů přeprav je počet spojů.

Součástí vzorce uvedeného níže je i automobilová doprava, se kterou je počítáno spolu s autobusovou a vlakovou dopravou, Je jí však přikládána nejmenší váha, a sice z důvodu preferování autobusové a vlakové dopravy. I přes to dokáže do jisté míry zvýšit dopravní obslužnost při případném zavádění carpoolu v těch oblastech, které

vykazují velice nízkou, případně žádnou úroveň dopravní obslužnosti. V tomto případě je ukazatel úrovně automobilové dopravní obslužnosti důležitou proměnou (s konkrétním výsledkem) při případné realizaci systému carpool.

4.1.1 Proměnné obsažené ve vzorci

Do vzorce byly zvoleny **počty spojů** pro jednotlivé druhy dopravy v pracovní dni od 5:00 do 23:00 hodin, z důvodu možnosti dostat se do zaměstnání ve třisměnném provozu. Počty spojů byly exponentem očištěny od extrémních hodnot. Hodnota exponentu 0,7 byla stanovena pokusně tak, aby výsledná hodnota úrovně dopravní obslužnosti byla optimálně ovlivněna vysokým počtem spojů. Při větším exponentu se příliš výrazně projeví vysoký počet spojů, při menším exponentu bylo již ovlivnění počtem spojů příliš malé. Automobilový spoj adekvátně k autobusovému a vlakovému spoji byl vypočítán jako součin celkového počtu osobních automobilů v dané obci a průměrného počtu vyjíždějících automobilů, který činí 24 % podle Sčítání lidu, domů a bytů 2001. Jako vyhovující standard počtu spojů u všech obcí v Jihočeském kraji byl stanoven podle SBP Consult na 8 a více spojů denně (v kombinaci autobusové a vlakové přepravy).

Dále byla zohledněna **doba trvání přepravy** a **vzdálenost** z dané obce do okresního města. Z těchto dvou proměnných byla vytvořena rychlost přepravy pro každý druh dopravy. Rychlost přepravy je vyjádřena podílem počtu kilometrů z dané obce do okresního města a časem v minutách násobené 60 minutami, aby byla rychlost přepravy vyjádřena v kilometrech za hodinu. Byla-li doba trvání či vzdálenost konkrétní přepravy nejméně třikrát delší než průměrná hodnota, nebyla do výpočtu zahrnuta.

Počítáno bylo i s **průměrnou obsazeností** u každého použitého dopravního prostředku. Pro autobusovou přepravu činí průměrná obsazenost 36 osob a pro automobilovou 1,9 osob, která byla zjištěna z Příručky Indikátory pro monitoring a hodnocení Operačního programu Doprava. Průměrná obsazenost vlaku 23 osob byla zjištěna z výroční zprávy Českých drah.

Jednotlivé druhy dopravy byly individuálně ohodnoceny **váhami**, jejichž součet je roven 1. Železniční dopravě byla přiřazena nejvyšší váha 0,4. Zahrnuje se do veřejné hromadné dopravy, je součástí základní dopravní obslužnosti, umožňuje přepravu

velkého počtu cestujících i objemnějších zavazadel. Též autobusová doprava je součástí veřejné hromadné dopravy a základní dopravní obslužnosti, ale s menším potenciálem než doprava vlaková, má váhu 0,35. Automobilová doprava, která s přihlédnutím k možné aplikaci systému carpool je ve vzorci zastoupena spolu s autobusovou a vlakovou dopravou, s níž vytváří ucelený pohled na celkovou dopravní obslužnost, je ohodnocena vahou 0,25. Hodnoty vah byly stanoveny na základě přiřazení bodů k jednotlivým kritériím nesoucí sebou jednotlivé druhy přeprav.

Všechny proměnné obsažené v jednotlivých druzích dopravy obsahují rozdílné veličiny, u kterých chceme, aby nabývaly nejvyšších hodnot, proto jsou ve vzorci v součinu, aby se tím zvýšila hodnota dopravní obslužnosti u toho konkrétního druhu dopravy. Výsledné hodnoty vyplývající ze vzorce slouží k porovnání jak dílčích úrovní dopravní obslužnosti, tak celkové úrovni dopravní obslužnosti daných obcí a okresů.

4.1.2 Popis vzorce pro úroveň dopravní obslužnosti

$$[c_{AB}^{0,7} * \left(\frac{s}{t} * 60\right) * o_{AB}(36) * v(0,35)] + [c_{V}^{0,7} * \left(\frac{s}{t} * 60\right) * o_{V}(23) * v(0,4)] + [c_{AM}^{0,7} * \left(\frac{s}{t} * 60\right) * o_{AM}(1,9) * v(0,25)]$$

- c_{AB} - počet autobusových spojů
- 0,7 - všechny spoje byly dány na exponenciál (0,7) z důvodu snížení extrémních hodnot.
- $\left(\frac{s}{t} * 60\right)$ - rychlost přepravy (v km/h), počet km z obcí do okresního města děleno časem v min. * 60 min.
- $o_{AB}(36)$ - průměrná obsazenost autobusů je 36 osob
- $v(0,35)$ - přiřazená váha 0,35 pro autobusovou dopravu, která je nejvíce využívanou veřejnou hromadnou dopravou
- c_{V} - počet vlakových spojů
- $o_{V}(23)$ - průměrná obsazenost vlaků je 23 osob

- $v(0,4)$ - přiřazená nejvyšší váha 0,4 pro vlakovou dopravu, z důvodu možnosti převozu objemnějších zavazadel a dalších výhod
- cAM - automobilový spoj adekvátně k autobusovému a vlakovému spoji byl vypočítán jako poměr celkového počtu osobních automobilů v obci k průměrnému počtu vyjíždějících automobilů, který činí 24 %
- $oAM(1,9)$ - průměrná obsazenost automobilů je 1,9 osob
- $v(0,25)$ - přiřazená váha pro automobilovou dopravu, která spolu s autobusovou a vlakovou dopravou představuje základní dopravní obslužnost, byla stanovena na 0,25.

4.1.3 Využití vzorce

Vyhodnocení celkové úrovně dopravní obslužnosti i dílčích úrovní dopravní obslužnosti mohou být podkladem nejen pro obecní úřady, které by zastávaly funkci zprostředkovatele v systému carpool, ale i pro případnou dokumentaci, potřebnou pro získání dotace, ze které by bylo financováno zavedení a samotný chod systému carpool. Po zavedení systému carpool slouží vzorec ke srovnání zlepšení (za určitý časový horizont) úrovně dopravní obslužnosti v dané obci, mezi obcemi či okresy.

4.2 Analýza vhodnosti implementace systému carpool

Na základě výpočtu úrovně celkové dopravní obslužnosti u všech 623 zkoumaných obcí byly výsledné hodnoty rozděleny do 3 částí, na základě standardu dopravní obslužnosti obcí dle počtu spojů podle analýzy provedené SBP Consultem.

Veškeré vstupní údaje a vypočítané hodnoty dopravní obslužnosti byly shrnuty do jediné komplexní výsledné tabulky. Následně tato tabulka byla setříděna dle vypočítané dopravní obslužnosti a rozdělena na 3 části podle velikosti dopravní obslužnosti, ale s podmínkou, že první část zahrnuje všechny obce, kde je počet spojů 0 - 2 v pracovní den, (takovýto počet spojů je považován za nevyhovující). Obce zahrnuté do první skupiny jsou nekritičtějšími obcemi z pohledu dopravní obslužnosti a budou tvořit základ pro případnou implementaci systému carpool. Druhá skupina (stále setříděná dle dopravní obslužnosti) musí obsahovat všechny obce s počtem spojů v rozmezí 3 - 7,

kteře spadají do minimálního standardu dopravní obslužnosti a společně s 1. skupinou obcí budou zahrnuty do aplikace systému carpool. Třetí skupina zahrnuje obce nad 8 spojů, které vyhovují požadavku standardu dopravní obslužnosti a tato jediná skupina obcí nebude součástí při implementaci carpoolingu

V následujících kapitolách bude poukázáno na okresy, které dosahují nejnižší úroveň dopravní obslužnosti, na obce disponující nejnižším, případně žádným počtem spojů a také na konkrétní obce, které se s nedostatečnou dopravní obslužností potýkají.

Tab. 1: Rozdělení obcí do skupin podle standardu dopravní obslužnosti

Skupina obcí	Počet spojů	Standard dopravní obslužnosti
1.	0 - 2	nevyhovující
2.	3 - 7	minimální
3.	nad 8	vyhovující

Zdroj: vlastní zpracování

Nejnižšího bodového hodnocení dosahují obce s nulovým počtem autobusových či vlakových spojů, přesto nezůstávají hodnoceny nula body díky úrovni dopravní obslužnosti automobilových spojů. Vliv automobilů je u těchto obcí nejvyšší. Obce s nejnižší dopravní obslužností jsou obcemi, ze kterých nevyjíždí ani jeden autobusový či vlakový spoj, žije v nich převážně velice málo obyvatel, nacházejí se na silnici III. tříd a od nejbližší autobusové zastávky, která se nachází v jiné obci je dělí vzdálenost 1 km a více. Naopak v obcích s největší dopravní obslužností můžeme pozorovat, že se jedná o obce s větším počtem obyvatel, nacházející se na silnicích I. a II. tříd, disponují nejen autobusovými, ale i vlakovými spoji a podíl vlivu automobilové dopravy zde klesá v porovnání s obcemi s minimálním počtem spojů.

Pouze v jediném okrese v Jihočeském kraji, v okrese Český Krumlov, můžeme pozorovat, že podle rozdělení obcí dle velikostní struktury, dosahují obce s velikostí do 100 obyvatel, jenž bývají nejslabší skupinou v počtu spojů, vyhovujícímu počtu autobusových i vlakových spojů dle zvoleného standardu.

Tab. 2: Průměrný počet spojů okresu Český Krumlov dle velikostní struktury obyvatel

Obce	Průměrný počet obyvatel	Počet obcí	Průměrný počet spojů			Průměrný počet automobilů	Průměrný počet automobilů na 1 obyvatele
			autobusový	vlakový	automobilový		
do 100 obyvatel	73	2	8	4	9	38	0,52
od 101 - 500 obyvatel	325	19	10	2	35	144	0,44
od 501 - 1000 obyvatel	699	8	13	6	66	277	0,40
od 1001 - 3000 obyvatel	1589	12	12	4	150	627	0,39
nad 3000 obyvatel	5182	3	23	5	521	2171	0,42

Zdroj: vlastní zpracování

V celém Jihočeském kraji se nachází 3 okresy, ve kterých leží obce nedisponující autobusových či vlakovým spojem.

V okresu České Budějovice nalezneme takové obce tři, což je nejvíce obcí z celého Jihočeského kraje. První obcí je Vlkov s pouhými 18 obyvateli (je obcí s nejnižším počtem obyvatel v České republice), s bodovým ohodnocením 4 v celkové dopravní obslužnosti, nachází se na silnici III. třídy, nejbližší autobusová zastávka je od obce vzdálena 3,7 km, která se nachází v obci Drahotěšice. Vzdálenost od okresního města je 21 km. Neexistuje zde žádný autobusový či vlakový spoj. Možnost přepravy by umožňovalo 21 automobilů, které jsou v obci k dispozici. Také obec Závraty vykazuje hodnotu celkové dopravní obslužnosti 4. V obci není možnost autobusového ani vlakového spojení, ale nejbližší autobusová zastávka je vzdálena 1 km k zastávce Dvůr Koroseky - Homole. Obec leží na silnici III. třídy, od okresního města je vzdálena 11 km, žije v ní 43 obyvatel disponujících 25 automobily. Poslední obec Adamov, která nemá žádný autobusový či vlakový spoj je od okresního města vzdálena 6,4 km, obyvatelé musí k nejbližší autobusové zastávce do Rudolfova vzdáleného přibližně 1 km, obec se nachází na silnici III. třídy, má 568 obyvatel, kteří vlastní 253 automobilů a celkově obec Adamov navyšuje úroveň celkové dopravní obslužnosti na 14 bodů. I přes nejvyšší počet obcí bez autobusového a vlakového spoje vykazuje okres České Budějovice pouhých 28 % obcí s nedostatečnou dopravní obslužností. Těmito procenty má nejmenší relativní počet obcí ze všech okresů. Absolutně vykazuje 30 obcí s nedostatečnou dopravní obslužností, tím se řadí na 2. místo po okrese Český Krumlov s 23 obcemi.

Tab. 3: Celková úroveň dopravní obslužnosti okresu České Budějovice

Název obce	Úroveň autobusové dopravní obslužnosti	Úroveň vlakové dopravní obslužnosti	Úroveň automobilové dopravní obslužnosti	Úroveň celkové dopravní obslužnosti	Úroveň dopravní obslužnosti bez automobilů	Vliv automobilů v %
Vlkov	0	0	4	4	0	100
Závraty	0	0	4	4	0	100
Adamov	0	0	14	14	0	100
Hvozdec	14	0	2	16	14	12
Bošilec	15	0	5	20	15	24
Úsilné	16	0	4	20	16	21
Libníč	16	0	5	21	16	22
Hůry	18	0	5	23	18	23
Hranice	20	0	3	24	20	15
Nákří	23	0	3	26	23	13
Komařice	22	0	5	27	22	18
Jankov	22	0	5	27	22	18
Borovnice	25	0	2	27	25	8
Modrá Hůrka	25	0	2	28	25	8
Heřmaň	25	0	3	28	25	11
Hosty	25	0	4	29	25	13
Žabovřesky	24	0	5	29	24	18
Mazelov	25	0	4	29	25	13
Kamenná	25	0	4	29	25	15
Střížov	26	0	3	29	26	10
Strýčice	29	0	1	30	29	4
Hradce	0	30	1	31	30	3
Slavče	25	0	8	33	25	24
Čížkrajice	29	0	5	34	29	14
Hlavatce	33	0	3	36	33	9
Čenkov u Bechyně	35	0	1	36	35	4
Mokrý Lom	34	0	2	36	34	6
Hartmanice	34	0	4	37	34	10
Lipí	32	0	6	38	32	17
Drahotěšice	33	0	5	38	33	13

Zdroj: vlastní zpracování

Druhým okresem, který má 2 obce s žádnými spoji jsou Prachatice. První obcí jsou Drslavice se 43 obyvateli vlastníci 84 automobilů. Do nejbližší obce Kratušín za případnými spoji musí obyvatelé překonat vzdálenost necelý 1 km. Také obec Bošice vykazuje nulový počet spojů. Má 290 obyvatel vlastníci 135 automobilů. Od nejbližší obce Bohumilice, která umožňuje autobusové spojení je vzdálena 3,5 km. Obec Křišťanov disponuje 2 autobusovými spoji, v úrovni autobusové dopravní obslužnosti má 11 bodů. Spolu s obcemi Drslavice a Bošice spadá do 1. skupiny obcí s nedostatečnou dopravní obslužností.

Tab. 4: Celková úroveň dopravní obslužnosti okresu Prachatice

Název obce	Úroveň autobusové dopravní obslužnosti	Úroveň vlakové dopravní obslužnosti	Úroveň automobilové dopravní obslužnosti	Úroveň celkové dopravní obslužnosti	Úroveň dopravní obslužnosti bez automobilů	Vliv automobilů v %
Drslavice	0	0	4	4	0	100
Bošice	0	0	10	10	0	100
Křišťanov	11	0	3	14	11	23
Lužice	15	0	1	16	15	8
Zábrdí	16	0	1	17	16	8
Strážný	12	0	6	18	12	33
Budkov	17	0	2	19	17	11
Zálezly	17	0	5	21	17	21
Stožec	6	12	3	22	19	13
Kratušín	21	0	1	22	21	5
Nicov	20	0	2	22	20	11
Želnava	19	0	4	22	19	17
Záblatí	19	0	4	23	19	19
Lipovice	20	0	3	23	20	13
Horní Vltavice	16	5	4	25	21	17
Vrbice	24	0	2	25	24	6
Bušanovice	22	0	3	26	22	13
Buk	22	0	5	26	22	17
Nové Hutě	24	0	2	26	24	9
Lenora	15	5	7	27	20	26
Borová Lada	23	0	5	27	23	17
Kvílda	25	0	4	29	25	12
Chvalovice	28	0	3	30	28	9
Nová Pec	16	12	5	33	28	14
Kubova Huť	21	13	2	35	33	4
Radhostice	33	0	3	36	33	8
Lažiště	33	0	4	37	33	11
Olšovice	36	0	2	37	36	4
Lčovice	19	18	2	39	37	4
Zbytín	22	15	4	41	37	10
Mičovice	38	0	4	43	38	10
Dvory	42	0	1	43	42	3
Nebahovy	38	0	5	43	38	12
Dub	38	0	6	43	38	13
Ktiš	37	0	7	44	37	15
Chroboly	24	16	4	44	40	8

Zdroj: vlastní zpracování

Třetí okres Český Krumlov vykazuje 1 obec s žádným spojem, je jí obec Srnín s počtem 300 obyvatel, na kterou připadá 128 automobilů. Od Českého Krumlova je vzdálena 5,4 km ze silnice II. třídy. Nejbližší autobusová zastávka je v obci Přisečná ve vzdálenosti 1,5 km od obce Srnín. Druhou obcí náležící do 1. skupiny je obec Malšín, která disponuje se 2 autobusovými spoji, od možnosti využití dalšího autobusového spoje je vzdálena 8 km od obce Rožmberk nad Vltavou. V obci bydlí 126 obyvatel s 61

registrovanými automobily. Obce Srnín a Malšín vykazují shodně 11 bodů v celkové úrovni dopravní obslužnosti a tvoří 4 % z celkového počtu obcí v tomto okrese. Zároveň je okrese, který má nejmenší počet obcí s nedostatečnou dopravní obslužností. V 1. skupině se nachází 2 obce, ve 2. skupině 21 obcí. Tyto obce tvoří 51 % a po okrese České Budějovice s pouhými 28 % obcí jsou 2. nejlepším okresem.

Tab. 5: Celková úroveň dopravní obslužnosti okresu Český Krumlov

Název obce	Úroveň autobusové dopravní obslužnosti	Úroveň vlakové dopravní obslužnosti	Úroveň automobilové dopravní obslužnosti	Úroveň celkové dopravní obslužnosti	Úroveň dopravní obslužnosti bez automobilů	Vliv automobilů v %
Malšín	8	0	3	11	8	24
Srnín	0	0	11	11	0	100
Chlumecko	4	13	1	18	17	8
Mojné	19	0	5	24	19	20
Rožmitál na Šumavě	19	0	5	24	19	20
Pohorská Ves	20	0	5	25	20	20
Přední Výtoň	22	0	4	26	22	15
Světlík	23	0	4	26	23	14
Horní Dvořiště	11	12	3	27	23	12
Soběnov	22	0	6	29	22	22
Boletice	16	14	3	33	30	10
Malonty	20	0	14	33	20	42
Bohdalovice	29	0	5	34	29	14
Omlenice	17	14	4	36	32	11
Rožmberk nad Vlt.	18	15	4	37	33	10
Přídolí	30	0	7	37	30	19
Zvíkov	37	0	2	39	37	6
Bujanov	21	14	4	39	35	10
Lipno nad Vltavou	21	14	4	39	35	10
Hořice na Šumavě	21	13	7	41	35	17
Netřebice	24	14	4	42	38	10
Nová Ves	37	0	5	42	37	12
Horní Planá	17	13	13	43	30	30

Zdroj: vlastní zpracování

V každém okrese v Jihočeském kraji je možná aplikace systému carpool, a to v těch obcích, které spadají pod zvolený standard v počtu spojů a zároveň jsou v celkové dopravní obslužnosti vyhodnoceny nejnižšími čísly. V okrese Český Krumlov tvoří obce s nedostačující dopravní obslužností 28 %, České Budějovice 51 %, Prachatice 57 %, Tábor 60 %, Jindřichův Hradec 61 %, Písek 62 % a Strakonice 63 %.

Dle bodového hodnocení celkové dopravní obslužnosti dosahuje největšího průměru za 1. a 2. skupinu obcí okres Jindřichův Hradec s 45 body, Český Krumlov a Strakonice 44 bodů, Písek 41, Prachatice se 39, České Budějovice 36 a nejmenšího

průměru 34 dosáhl okres Tábor.

Na základě výpočtu celkové dopravní obslužnosti u 7 okresů v Jihočeském kraji dosáhl nejnižšího bodového průměru v 1. a 2. skupině obcí nespĺňující standard dopravní obslužnosti okres Tábor. Nejvyšší počet obcí absolutně i relativně (k celkovému počtu obcí v okrese) má v těchto dvou skupinách okres Strakonice. Vzhledem k největšímu počtu obcí nespĺňující standard dopravní obslužnosti ze všech zkoumaných okresů v Jihočeském kraji je nejvhodnějším okresem k použití systému carpool, do kterého by byly zahrnuty veškeré obce dle výpočtu s nejslabší úrovní dopravní obslužnosti.

U každého okresu v Jihočeském kraji se nachází obce, které svojí úrovní dopravní obslužnosti neodpovídají standardu. Aplikace systému carpool se může v každém okrese stát vhodným doplňkem ke zvyšování úrovně dopravní obslužnosti. S pomocí vzorce pro úroveň dopravní obslužnosti je možné sledovat po zavedení systému carpool měnící se hodnoty dosazované do vzorce a výsledky, které by měly jednotlivé obce posouvat do vyšších skupin podle rozdělení obcí dle standardu dopravní obslužnosti.

4.2.2 Zvolení oblasti pro implementaci systému carpool

Podle výpočtu úrovně celkové dopravní obslužnosti v rozdělení obcí do 2 skupin s nedostačujícími počty spojů, zaujímá okres Strakonice nejhorší postavení v počtu obcí v jižních Čechách. Obcí, které spadají do 1. skupiny s nevyhovujícím počtem spojů, se nachází 10 (Hornosín, Chobot, Krty-Hradec, Březí, Radějovice, Zahorčice, Zvotoky, Nová Ves, Budyně a Drouzetice), relativně tyto obce tvoří 9 % z celkového počtu 111 obcí na Strakonicku. V tab. 6 v položce "Úroveň celkové dopravní obslužnosti" je znázorněno bodové rozpětí od 10 - 17 představující 1. skupinu obcí s nevyhovujícím počtem spojů. Ve 2. skupině obcí s minimálním standardem v počtu spojů je 3. nejhorším okresem s 60 obcemi po okrese Jindřichův Hradec s 61 obcemi a Tábořem s 62 obcemi. V relativním vyjádření obsazuje 4. příčku s 54 % obcí. Celková úroveň dopravní obslužnosti obcí je v tab. 6 seřazena od 18 - 41 bodů ve 2. skupině obcí s minimálním počtem spojů.

V součtu za obě skupiny nevyhovuje standardu 70 obcí (jejich výčet je uveden v tab. 6) z celkových 111 obcí je to 63 % obcí. Okres Strakonice v absolutním

i relativním vyjádření počtu obcí za 1. a 2. skupinu obcí je nejvyšší z celého Jihočeského kraje.

Tab. 6: Celková úroveň dopravní obslužnosti okresu Strakonice

Název obce	Úroveň autobusové dopravní obslužnosti	Úroveň vlakové dopravní obslužnosti	Úroveň automobilové dopravní obslužnosti	Úroveň celkové dopravní obslužnosti	Úroveň dopravní obslužnosti bez automobilů	Vliv automobilů v %
Hornosín	8	0	2	10	8	22
Chobot	10	0	2	12	10	15
Krty-Hradec	11	0	3	14	11	21
Břeží	12	0	2	14	12	12
Radějovice	14	0	1	15	14	6
Zahorčice	14	0	2	16	14	10
Zvotoky	15	0	2	16	15	10
Nová Ves	15	0	2	17	15	12
Budyně	15	0	2	17	15	9
Droužetice	16	0	2	17	16	11
Pohorovice	15	0	2	18	15	14
Úlehle	17	0	2	19	17	11
Tchořovice	8	9	3	20	17	16
Mnichov	16	0	4	20	16	21
Cečelovice	18	0	3	20	18	13
Měky nec	20	0	1	21	20	6
Vacovice	20	0	2	21	20	8
Lažany	20	0	1	21	20	7
Pivkovice	19	0	3	22	19	13
Předmítř	17	0	5	22	17	22
Krejnice	21	0	2	23	21	8
Kladruby	21	0	3	23	21	12
Kuřimany	23	0	1	24	23	4
Lnáře	9	9	7	24	18	27
Bílsko	20	0	4	24	20	16
Stožice	18	0	6	24	18	25
Němčice	23	0	2	25	23	8
Velká Turná	10	14	2	25	23	8
Litochovice	20	0	5	26	20	21
Kalenice	24	0	2	26	24	8
Libětice	25	0	2	26	25	6
Pracejovice	22	2	3	27	24	10
Buzice	24	0	3	27	24	12
Mutěnice	26	0	2	28	26	7
Chrástřovice	25	0	4	29	25	13
Krajníčko	27	0	2	29	27	6
Hlupín	27	0	2	29	27	7
Horní Poříčí	24	2	3	29	26	11
Úzenice	26	0	3	29	26	10
Třešovice	28	0	2	29	28	6
Hoslovice	27	0	3	30	27	10
Hajany	27	0	3	30	27	8
Kocelovice	27	0	3	30	27	11
Bezdědovice	11	16	3	30	27	11
Truskovice	26	0	4	30	26	14
Hájek	30	0	1	31	30	3
Strašice	28	0	3	31	28	9
Kváskovice	29	0	2	31	29	7
Chlum	28	0	4	31	28	12
Paračov	29	0	2	31	29	6

Cepřovice	28	0	4	32	28	13
Mečichov	28	0	3	32	28	11
Chelčice	26	0	6	33	26	19
Milejovice	31	0	2	33	31	6
Drážov	29	0	4	33	29	12
Skály	32	0	1	33	32	4
Kadov	29	0	5	34	29	14
Osek	26	0	8	34	26	23
Hoštice	19	14	1	34	33	4
Sousedovice	30	0	4	34	30	11
Kraselov	31	0	3	34	31	10
Bělčice	10	17	8	35	27	23
Lom	32	0	4	36	32	11
Štěchovice	32	0	4	36	32	11
Uzeničky	34	0	3	37	34	8
Doubravice	34	0	4	38	34	9
Nebřehovice	36	0	3	39	36	8
Miloňovice	35	0	4	39	35	10
Drachkov	38	0	3	41	38	7
Volenice	33	0	8	41	33	18

Zdroj: vlastní zpracování

Z hlediska průměrného počtu spojů rozděleného podle počtu obyvatel je potřebné se zaměřit především na skupinu obcí do 100 obyvatel, kde průměrný počet autobusových a vlakových spojů nepřekračuje standard dopravní obslužnosti. Průměrný počet autobusových spojů dosahuje 6 a vlakový 0 spoje. Do této skupiny obyvatel spadá 27 obcí, které mají v průměru 66 obyvatel. Při porovnání s ostatními okresy Jihočeského kraje je okres Strakonice 2. nejslabším v průměrném počtu spojů ve skupině do 100 obyvatel po okrese České Budějovice a v této skupině má nejvyšší podíl obcí (27) ze všech zkoumaných okresů.

V tab. 7 je také uvedený průměrný počet automobilů na 1 obyvatele, který se zvyšujícím se počtem obyvatel klesá. Tento trend snižování vykazuje okres Písek a Tábor. V ostatních okresech České Budějovice, Český Krumlov, Jindřichův Hradec a Prachatice, dochází k nárůstu do 0,05 v počtu automobilů na 1 obyvatele, a to pouze ve skupině nad 3000 obyvatel.

Tab. 7: Průměrný počet spojů okresu Strakonice dle velikostní struktury obyvatel

Obce	Průměrný počet obyvatel	Počet obcí	Průměrný počet spojů			Průměrný počet automobilů	Průměrný počet automobilů na 1 obyvatele
			autobusový	vlakový	automobilový		
do 100 obyvatel	66	27	6	0	8	35	0,53
od 101 - 500 obyvatel	236	66	9	1	26	108	0,46
od 501 - 1000 obyvatel	762	9	13	2	79	329	0,43
od 1001 - 3000 obyvatel	1271	5	18	8	132	549	0,43
nad 3000 obyvatel	5661	3	22	10	579	2413	0,43

Zdroj: vlastní zpracování

4.2.3 Spojení obcí s nejnižší dopravní obslužností

Na základě výpočtu úrovně celkové dopravní obslužnosti byl objektivně na základě použitých dat vyhodnocen nejslabším okresem v počtu obcí absolutně i relativně okres Strakonice. V 1. skupině obcí s nedostačujícími počty spojů je 10 obcí, ve kterých bydlí celkově 717 obyvatel a vlastní 380 automobilů. Tato skupina bude tvořit základ při implementaci systému carpool. K 1. skupině obcí bude připojena i 2. skupina obcí, která se vyznačuje minimálním počtem spojů, zahrnuje 60 obcí, ve kterých se nachází celkově 12697 obyvatel a 5739 automobilů. Tímto sloučením bude do aplikace systému carpool začleněno celkově 70 obcí s 13414 obyvateli a 6119 automobilů, které budou využity na společné cesty za zaměstnáním, do škol, úřadů a zdravotnických zařízení.

K propojení obcí s minimální a nedostatečnou dopravní obslužností by mohlo dojít prostřednictvím tzv. carpoolových skupin, ve kterých by se obce, potažmo občané spojovali. Na Strakonicku působí Místní akční skupina LAG Strakonicko, která sdružuje převážnou část obcí (ostatní obce nejsou členy MAS, ale spolupracují s MAS), které se implementace systému carpoolu týkají. Ke spolupráci mezi obcemi by mohlo být využito prostřednictvím tohoto občanského sdružení.

Obr. 2: Místní akční skupina LAG Strakonicko



Zdroj: (<http://www.strakonicko.net/mas/user/2008/Území%20MAS.pdf>)

Obce zapojené do území MAS:

- Svazek obcí středního Pootaví
- Svazek obcí Strakonicka
- Svazek obcí dolního Pootaví
- Svazek obcí šumavského Podlesí
- Svazek měst a obcí okresu Strakonice

Implementací tohoto systému do již zmíněných obcí se očekává zlepšení celkové úrovně dopravní obslužnosti. Toto zlepšení je možné vyjádřit prostřednictvím vzorce pro výpočet celkové úrovně dopravní obslužnosti. Zlepšení dopravní obslužnosti je znatelné na dvou proměnných, které je třeba sledovat pro vyhodnocení celkové dopravní obslužnosti. 1. proměnnou je průměrná obsazenost vozidel, 2. proměnnou je

počet vyjíždějících automobilů. Číselným zaznamenáváním těchto proměnných a následným dosazením do vzorce je možné v určitých časových intervalech vyhodnotit k jak velkému zlepšení došlo.

Při aplikaci tohoto systému je počítáno se 2 varianty. 1. varianta je "pesimistická", která počítá s nárůstem o 20 % u obou proměnných. Průměrná obsazenost automobilů v této variantě je 2,28 osoby a průměrný počet vyjíždějících automobilů je 29 %. Původní hodnoty dosazované do vzorce činí 24 % vyjíždějících automobilů a průměrná obsazenost automobilů je 1,9 osoby.

Tab. 8: Varianta "pesimistická"

	Aktuální stav	Nárůst o 20 %
Průměrná obsazenost automobilů	1,9	2,28
Průměrný počet vyjíždějících automobilů v %	24	29

Zdroj: vlastní zpracování

2. varianta počítá s nárůstem o 50 % také u obou proměnných. Kde průměrná obsazenost automobilů vzroste na 2,85 osoby a průměrný počet vyjíždějících automobilů na 36 %.

Tab. 9: Varianta "optimistická"

	Aktuální stav	Nárůst o 50 %
Průměrná obsazenost automobilů	1,9	2,85
Průměrný počet vyjíždějících automobilů v %	24	36

Zdroj: vlastní zpracování

Při předpokládaném zlepšení dopravní obslužnosti a dosazením nových hodnot do vzorečku se při variantě "pesimistické" obce Nová Ves, Budyně a Droužetice, které se vyznačují nedostatečnou dopravní obslužností přenesou do 2. skupiny obcí s minimálním počtem spojů (18 a více bodů). Při 2. variantě "optimistické" se dostávají

do 2. skupiny 4 obce (Zvotoky, Nová Ves, Budyně a Droužetice). 1. a 2. skupina obcí jsou od sebe v tab. 10 barevně odlišeny.

Tab. 10: Změna celkové úrovně dopravní obslužnosti okresu Strakonice ve 2 variantách

Název obce	Celková úroveň dopravní obslužnosti	1. varianta "pesimistická"	2. varianta "optimistická"
Hornosín	10	11	12
Chobot	12	13	14
Krty-Hradec	14	15	17
Březí	14	15	16
Radějovice	15	16	16
Zahorčice	16	16	17
Zvotoky	16	17	18
Nová Ves	17	18	19
Budyně	17	18	19
Droužetice	17	18	19

Zdroj: vlastní zpracování

4.3 Financování systému carpool

Na základě finanční náročnosti by mohl být systém carpool zaveden ve dvou variantách. První variantou je prostřednictvím obce, která by zastávala funkci zprostředkovatele. Další varianta je finančně náročnější. Spočívala by na založení webové aplikace, která by sloužila pouze k využívání carpoolingu. Právě využívání internetových stránek zajišťujících spolujízdu bývá nejčastěji používáno nejenom v zahraničí, ale i v České republice, odkud vešel tento systém pro většinu lidí ve známost. Při zavádění systému carpool (prostřednictvím webové aplikace či obce, která by zastávala funkci zprostředkovatele) by měl být vytvořen návrh zjednodušeného finančního rozpočtu, který může být podkladem pro každý okres či obec, ve kterém by k implementaci došlo. V dalších kapitolách je finanční náročnost implementace systému carpool navrhována na 70 obcí okresu Strakonice. Přesnější finanční rozpočet by tvořil součást dokumentace potřebné k získání dotace z Evropské unie.

4.3.1 Předpokládaná finanční náročnost

Podle možnosti odlišného druhu implementace carpoolingu, různé finanční náročnosti, výběru oblasti a její velikosti může být rozlišná finanční struktura nákladů.

Na základě provedených výpočtů bude nastíněna a popsána v jednotlivých bodech nákladů předpokládaná finanční náročnost implementace carpoolingu ve dvou variantách se zapojením minimálně 10 obcí, které nevyhovují standardu dopravní obslužnosti v okrese Strakonice a rozšířena o dalších 60 obcí ze 2. skupiny obcí s minimální dopravní obslužností.

V případě 1. varianty "bez webové aplikace" jde o nejméně náročné financování. Mezi řidičem a spolujezdcem je zprostředkovatelem carpoolu obec. V této variantě by musely být vynaloženy náklady na administrativního pracovníka zastávajícího funkci zprostředkovatele, (jíž je obec) například ve formě odměn, v závislosti na počtu hodin strávených s činností spojenou s carpoolingem (odhadována je 1 hodina denně za 70 Kč). Výběr tarifu se zvýhodněním pro SMS zprávy za 1490 Kč měsíčně. Náklady na reklamní kampaň prostřednictvím letáků ve výši 200 ks za 4094 Kč, k dosažení podvědomí o tomto systému a oslovení co největšího počtu obyvatel pro zapojení se do tohoto systému. A také odměna pro zpracovatele vytvořeného letáku.

Tab. 11: Varianta bez webové aplikace

Předpokládané náklady	Cena s DPH v Kč	
	na 1 obec	na 1 obec při začlenění 10 obcí
Tisk letáků (200 ks)	4 094	409
Odměna za zpracování letáků	2 000	200
Tarif se zvýhodněním pro SMS zprávy	1 490	1 490
Odměna pro zprostředkovatele na obecním úřadě	1 400	1 400
Celkem	8 984	3 499

Zdroj: vlastní zpracování

Kdyby veškeré náklady na aplikaci carpoolingu bez použití webové aplikace nesla pouze 1 obec činily by celkové náklady 8984 Kč. Přičemž pravidelné měsíční náklady by se pohybovaly u každé obce zapojené do tohoto systému ve výši 2980 Kč za tarif se zvýhodněním pro SMS zprávy a za odměnu pro zprostředkovatele na obecním úřadě. Při zapojení 10 obcí spadajících do 1. skupiny obcí s nevyhovující dopravní obslužností

můžeme počítat s jednorázovými náklady na 1 obec ve výši 3499 Kč. Měsíční náklady zůstávají pro každou obec ve výši 2980 Kč. I při postupném zapojování dalších obcí do této aplikace se nebudou měsíční náklady na provoz snižovat. Celkové jednorázové náklady činící 6004 Kč budou rozpočteny podle výsledného počtu obcí zapojených do aplikace.

Druhá varianta je finančně náročnější, je založena na zprostředkování carpoolingu prostřednictvím webové aplikace. Jedná se o finančně náročnější variantu oproti variantě bez webové aplikace. Zahrnuje v sobě náklady na vytvoření a následnou správu webové aplikace, reklamu prostřednictvím stojanů umístěných před každým obecním úřadem, který je začleněn do této aplikace (kalkulováno je s celkovým počtem 70 obcí, které se průběžně mohou zapojovat do aplikace), odměna za zpracování plakátů do reklamních stojanů a odměna za vypracování podkladů pro získání dotace z EU. Dále budou u této varianty činit měsíční náklady 11 200 Kč za správu vytvořené webové aplikace (350 Kč za hodinu, v předpokládaném počtu 32 hodin).

Tab. 12: Varianta s webovou aplikací

Předpokládané náklady	Cena s DPH v Kč
Reklamní stojany (70 ks)	281 400
Tisk plakátů do reklamních stojanů (150 ks)	5 022
Odměna za zpracování plakátů	2 000
Vytvoření webové aplikace	30 000
Správa webové aplikace	11 200
Odměna za zpracování pokladů pro získání dotace	3 000
Celkem	332 622

Zdroj: vlastní zpracování

4.3.2 Možnosti financování

Financování 1. varianty "bez webové aplikace"

Při financování carpoolingu bez webové aplikace budou finanční prostředky tvořeny z rozpočtu zapojených obcí či kraje pod který spadají. Podle počtu zapojených obcí do systému budou jednorázové náklady ve výši 8984 Kč rozpočteny mezi obce poměrným podílem či tyto náklady ponese kraj. Financování pravidelných měsíčních

nákladů ve výši přibližně 2980 Kč ponese rozpočet dané obce nebo rozpočet kraje, další možností je spolupodílení se daných obcí a kraje na financování carpoolingu určitými procenty. Každá obec nemusí být zprostředkovatelskou obcí (týká se především menších obcí s kratší vzdáleností od sebe), tudíž se mohou na měsíčních nákladech podílet (rozdělit si) obce dvě či tři. V delším horizontu využívání carpoolingu se mohou částečně či úplně ušetřit měsíční náklady, v závislosti na pravidelnosti cest, známosti a komunikaci mezi obyvateli zapojenými do tohoto systému.

Financování 2. varianty "s webovou aplikací"

V této finančně nákladnější variantě je počítáno s financováním prostřednictvím získané dotace z Evropské unie přes regionální operační program NUTS II Jihozápad z prioritní osy 1 pod názvem dostupnost center.

ROP NUTS II Jihozápad

Regionální operační program NUTS II Jihozápad je určen pro region soudržnosti Jihozápad sestávající z Jihočeského a Plzeňského kraje. Zaměřuje se na zlepšení dopravní dostupnosti a propojení regionu vč. modernizace prostředků veřejné dopravy, podporu rozvoje infrastruktury i služeb cestovního ruchu, přípravu menších podnikatelských ploch a zlepšování podmínek k životu v obcích a na venkově především prostřednictvím zkvalitnění vzdělávací, sociální a zdravotnické infrastruktury.

O podporu mohou žádat kraje, obce, svazky obcí, organizace zřizované nebo zakládané kraji či obcemi, církevní právnické osoby, školy, nestátní neziskové organizace, podnikatelé, profesní organizace, občané a další. Řídícím orgánem ROP JZ je Regionální rada regionu soudržnosti Jihozápad. Financován je z Evropského fondu pro regionální rozvoj (ERDF). Regionální operační program NUTS II Jihozápad (ROP JZ) spadá mezi regionální operační programy v cíli Konvergence a je pro něj vyčleněno 633,653 mil. €.

ROP JZ obsahuje 4 prioritní osy rozdělující operační program na logické celky, a ty jsou dále konkretizovány prostřednictvím tzv. oblastí podpory, které vymezují, jaké typy projektů mohou být v rámci příslušné prioritní osy podpořeny.

Dostupnost center

Na prioritní osu 1 je z fondů EU vyčleněno 286,1 mil. €, tj. 45,15 % ROP JZ.

Např. výstavba, rekonstrukce a modernizace silnic II. a III. třídy, odstraňování bodových závad na silnicích II. a III. třídy a místních komunikacích - křižovatky, přejezdy, mosty, příprava koncepcí, programů a projektů na rozvoj dopravní obslužnosti, výstavba a modernizace parkovišť pro přestup na veřejnou dopravu, podpora pořízení vozidel veřejné dopravy, podpora přeměny autobusů na ekologický pohon, dopravní terminály, železniční stanice, zastávky, informační systémy, výstavba, rekonstrukce a modernizace infrastruktury veřejných regionálních letišť apod.

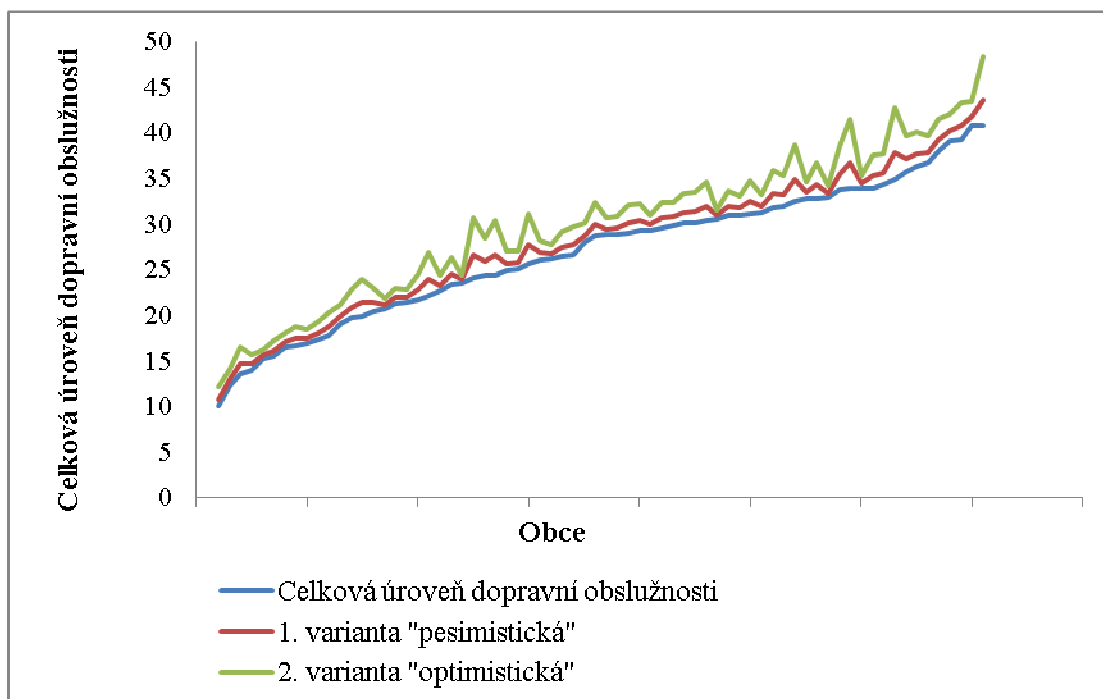
(<http://www.strukturalni-fondy.cz/getdoc/0a684fe1-a4b3-4e94-9ba9-844af71e0636/ROP-NUTS-II-Jihozapad>)

4.4 Vyhodnocení dopadů zavedením systému carpool

Implementací systému carpool je očekáváno zlepšení celkové úrovně dopravní obslužnosti - při využívání carpoolingu a sledování počtu vyjíždějících automobilů a obsazenosti vozidel se změní výsledné hodnoty v úrovni automobilové dopravní obslužnosti (dosazením nově naměřených hodnot do vzorce), která zároveň změní i celkovou úroveň dopravní obslužnosti a dané obce vyzvedne z hodnot poukazujících na nedostatečnou dopravní obslužnost do čísel s dostatečnou dopravní obslužností. Zvýšení celkové dopravní obslužnosti poukáže na vyšší obsazenost automobilů, vyšší počet vyjíždějících či projíždějících automobilů.

V této práci byly nastíněny dvě možné varianty zlepšení úrovně dopravní obslužnosti. 1. varianta počítá s nárůstem obsazenosti automobilů a počtem vyjíždějících a projíždějících automobilů o 20 %. 2. optimističtější varianta počítá s nárůstem u těchto proměnných o 50 %. Tyto dvě varianty spolu se současným stavem úrovně dopravní obslužnosti znázorňuje graf č. 1, kde červená křivka značí pesimistickou variantu poukazuje na 3% zlepšení dopravní obslužnosti, zelená křivka s optimistickou variantou vykazuje snížení obcí s nevyhovující a minimální dopravní obslužností o 6 % (zlepšení u 9 obcí) z celkového počtu 70 obcí, oproti modré křivce znázorňující současný stav dopravní obslužnosti.

Graf 1: Změna úrovně dopravní obslužnosti okresu Strakonice



Zdroj: vlastní zpracování

Nezanedbatelnou stránkou organizovaného dojíždění je sdružování, stmelování a poznávání nových obyvatel žijících v obcích zapojených do tohoto systému, větší komunikativnost, vyměňování si zkušeností, informací. Dochází k větší vytíženosti osobních automobilů a úspoře finančních prostředků při sdílení vozidla. Snižování externích nákladů, redukci negativních vlivů z dopravy na ovzduší, počtu jízd jednotlivců a k úsporám na pohonných hmotách.

5. Závěr

Tato diplomová práce byla zaměřena na aplikaci systému carpool, jako vhodného způsobu řešení snižování individuální automobilové dopravy. Na základě dostupných dat vypovídajících o kvalitě dopravní obslužnosti, byly vybrané údaje (proměnné) dosazeny do vytvořeného vzorce pro výpočet celkové úrovně dopravní obslužnosti, podle jehož výsledků mohlo dojít k posouzení úrovně kvality dopravní obslužnosti zkoumaných obcí, následně k vyhodnocení a zvolení daného regionu pro případnou implementaci carpoolu. Sestavení vzorce a následné výsledky byly nezbytně nutným krokem k objektivní analýze sloužící pro vybrání regionu k aplikaci systému carpool.

Zanalyzováno a následně vyhodnoceno prostřednictvím vzorce bylo 7 okresů nacházejících se v jižních Čechách. Výpočty bylo poukázáno na okres Strakonice, který vykazoval nejnižší úroveň dopravní obslužnosti, a to u 70 obcí z celkového počtu 111 obcí, což představuje 63 % obcí s nedostatečnou dopravní obslužností. Pro tyto obce byly navrženy varianty pro zlepšení dopravní obslužnosti navýšením dvou proměnných obsažených ve vzorci u automobilové dopravy, které tvoří: průměrný počet vyjíždějících či projíždějících automobilů a průměrnou obsazenost automobilů. Výpočty bylo dosaženo zlepšení úrovně dopravní obslužnosti obcí na Strakonicku až o 8 %, což snižuje počet 63 % obcí s nedostatečnou dopravní obslužností na 55 %. Na soubor 70 obcí byly také spočítány potřebné finanční prostředky na implementaci tohoto systému, pro něhož byly navrženy dva možné způsoby aplikace. První eventualita je finančně méně náročná, zprostředkujícím článkem carpoolingu mezi řidičem a spolujezdcem je obec. Jednorázové i pravidelné náklady se pohybují v řádech tisícikorun, a to za finanční podpory obcí či kraje. Při využívání carpoolu v delším časovém horizontu se mohou částečně či úplně ušetřit měsíční náklady, v závislosti na pravidelnosti cest, známosti a komunikaci mezi obyvateli zapojenými do tohoto systému. Druhá varianta, umožňující využití webové aplikace, je finančně náročnější. Především u této alternativy je kalkulováno s použitím finančních prostředků z Evropské unie.

U každého okresu v Jihočeském kraji se nachází obce, které svojí úrovní dopravní obslužností neodpovídají standardu. Aplikace systému carpool se může v každém okrese stát vhodným doplňkem ke zvyšování úrovně dopravní obslužnosti. S pomocí

vzorci pro úroveň dopravní obslužnosti je možné sledovat po zavedení systému carpool měnící se hodnoty dosazované do vzorce a výsledky, které by měly jednotlivé obce posouvat do vyšších skupin podle rozdělení obcí dle standardu dopravní obslužnosti. Jednotlivá nashromážděná data jsou dostupná pro všechny obce v okresech Jihočeského kraje, a tudíž je možné porovnání mezi obcemi a okresy za současného stavu dopravní obslužnosti a případné vyhodnocení za určitý časový horizont po implementaci systému carpool.

Dalším cílem bude především samotná implementace systému carpool do řídky obydlených oblastí regionu, které často souvisejí s nedostatečnou dopravní obslužností, a to na základě výsledných hodnot vypočtených dle vzorce. Aplikací tohoto systému je očekáváno zlepšení mobility obyvatelstva a také rozvoj regionu.

6. Summary

This thesis was focused on the application of carpool, as a suitable way of solutions for reducing individual car transport. Based on the available data say about the quality of transport services, have been selected data (variables) is substituted into the formula created to calculate the total level of public transport under whose results could be to assess the level of quality of transport services surveyed villages, then to evaluate and select the region for possible Carpool implementation.

Subsequently analyzed and evaluated through the formula was 7 districts located in southern Bohemia. Calculations have been identified: District that showed the lowest level of public transport, and in 70 municipalities out of 111 municipalities, which represents 63% of the municipalities with inadequate transport infrastructure. For Employing these communities were designed to improve transport options for increasing the serviceability of two variables included in the formula for automobile traffic, which is the average number of outgoing or passing cars and the average occupancy of cars. Calculations were reached to improve the level of transport services to municipalities by 8%, which reduces 63% of municipalities with inadequate transport infrastructure to 55%.

The aim will be to further explore possibilities to implement a system to carpool sparsely populated areas of the region, to improve the mobility of the population and development of the region.

7. Seznam použitých zdrojů

- [1] ADAMS, J. *Hybermobility* [online]. In Prospect: London, 2000 [cit. 2012-03-25]. Dostupné z: <http://www.worldcarfree.net/resources/freesources/Hyperm.htm>
- [2] BALDACCI, R., MANIEZZO, V., MINGOZZI, A. *An Exact Method for the Car Pooling Problem Based on Lagrangean Column Generation*. [online]. 2004 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://web.ebscohost.com/ehost/pdfviewer/pdfviewer?vid=6&hid=106&sid=141318e9-ce93-4cbd-a70b-781a45ab34f2%40sessionmgr104>
- [3] BRINKE, J. *Úvod do geografie dopravy*. Praha: Univerzita Karlova v Praze, nakladatelství Karolinum, 1999. ISBN 80-7184-923-5.
- [4] CANZLER, W., KAUFMAN, V., KESSELRING, S. *Tracing Mobilities: Towards a Cosmopolitan Perspective*. Aldeshot: Ashgate, 2008. ISBN 978-0-7546-4868-0.
- [5] *Conserve While You Work*. Professional Safety [online]. 2011 [cit. 2012-04-08]. Dostupné z <http://web.ebscohost.com/ehost/pdfviewer/pdfviewer?vid=4&hid=106&sid=141318e9-ce93-4cbd-a70b-781a45ab34f2%40sessionmgr104>
- [6] *Geografická mapa Jihočeského kraje*. [online] 2012 [cit. 2012-03-19]. Dostupné z: [http://www.czso.cz/x/redakce.nsf/i/geograficka_mapa_kraje/\\$File/31131210m1.jpg](http://www.czso.cz/x/redakce.nsf/i/geograficka_mapa_kraje/$File/31131210m1.jpg)
- [7] *Charakteristika kraje*. [online] 2012 [cit. 2012-04-26]. Dostupné z: http://www.cbudejovice.czso.cz/x/redakce.nsf/i/charakteristika_kraje
- [8] CHLAŇ, A. Financování dopravní obslužnosti ve vazbě na náklady uživatele. In: *Rozvoj systémů osobní dopravy z hlediska respektování požadavků uživatele. Sborník příspěvků*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2007. ISBN 979-80-7395-006-4.
- [9] *IDOS jízdní řády*. [online] 2011 [cit. 2011-12-20]. Dostupné z: <http://jizdnirady.idnes.cz/vlakyautobusy/spojeni/>
- [10] JEŽEK, J. Součinnost individuální a veřejné dopravy v rámci dopravního systému. In: *Rozvoj systémů osobní dopravy z hlediska respektování požadavků uživatele. Sborník příspěvků*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2007. ISBN 979-80-7395-006-4.

- [11] KAMPF, R., DRAHOTSKÁ, H. Vliv dopravního systému na životní prostředí. In: *Rozvoj systémů osobní dopravy z hlediska respektování požadavků uživatele. Sborník příspěvků*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2007. ISBN 979-80-7395-006-4.
- [12] KUDLÁČKOVÁ, N., CHLAŇ A. Faktory ovlivňující mobilitu. In: *Faktory trvale udržitelné mobility a přístupnosti k dopravním službám v osobní dopravě: sborník příspěvků*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2004. ISBN 80-7194-713-X.
- [13] KUM KUM, D., AHMAD, I. *Carpooling: A Step To Reduce Congestion*. (A Case Study of Delhi). [online] 2007 [cit. 2012-04-01]. Dostupné z: <http://web.ebscohost.com/ehost/pdfviewer/pdfviewer?vid=7&hid=106&sid=141318e9-ce93-4cbd-a70b-781a45ab34f2%40sessionmgr104>
- [14] KRAFT, M. Možnosti hodnocení úrovně dopravní obslužnosti obcí veřejnou hromadnou dopravnou a jejich prostorové diferenciaci. In: *Rozvoj systémů osobní dopravy z hlediska respektování požadavků uživatele: sborník příspěvků*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2007. ISBN 979-80-7395-006-4.
- [15] MALOCHOVÁ, D. Informovanost cestujících integrované dopravy jako jeden z faktorů trvale udržitelné mobility. In: *Faktory trvale udržitelné mobility a přístupnosti k dopravním službám v osobní dopravě: sborník příspěvků*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2004. ISBN 80-7194-713-X.
- [16] *Mapy.cz*. [online] 2012 [cit. 2012-05-15]. Dostupné z: <http://www.mapy.cz/>
- [17] MELICHAR, V, DRAHOTSKÝ, I., SALAVA, D. Vývoj mobility v osobní dopravě v České republice do roku 2020 a její struktury. In: *Nové trendy v rozvoji systémů osobní dopravy na principech udržitelné mobility, Sborník příspěvků*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2005. ISBN 80-7194-797-0.
- [18] *Místní akční skupina LAG Strakonicko* [online] 2012 [cit. 2012-05-26]. Dostupné z: <http://www.strakonicko.net/mas/>
- [19] Observatoř bezpečnosti silničního provozu. *Management mobility*. [online] 2003 [cit. 2012-04-01]. Dostupné z: <http://www.czrso.cz/index.php?id=39>
- [20] ONDŘÍŠKOVÁ I., KONVIČNÁ I., NENIČKA D. *Silniční doprava* [online]. 2005 [cit. 2012-03-27]. Dostupné z: <http://ww.sosoukyjov.cz/studovna/soubory/4/>

Silni% C4% 8Dn% C3% AD% 20doprava% 20% 20u% C4% 8Debn% C3% AD% 20
text.doc.

- [21] OUDES, M. *Carpooling ve světě a možnosti jeho využití v ČR*. Praha: ČVUT v Praze. [online]. 2004 [cit. 2012-04-06]. Dostupné z: http://www.fce.vutbr.cz/veda/dk2004texty/pdf/02_Konstrukce%20a%20pozemni%20stavby/2_03_Pozemni%20komunikace/Oudes_Michael.pdf
- [22] PLÍŠKOVÁ, R. *Cyklistika a mobilita*. [online]. Konference národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR. 2007 [cit. 2012-04-05]. Dostupné z: <http://www.cyklostrategie.cz/file/7-1-08-pliskova-cdv-nastroje-managementu-mobility/>
- [23] *Porovnání dopravní obslužnosti obcí v ČR a stanovení základních kritérií standardu dopravní obslužnosti*. SBP Consult. [online] 2005 [cit. 2012-03-24]. Dostupné z: <http://www.sbp.cz/dokumenty/Abstrakta/PorovnaniDOvCR.pdf>
- [24] *Příručka Indikátory pro monitoring a hodnocení Operačního programu Doprava* [online] 2010 [cit. 2012-04-06]. Dostupné z: https://docs.google.com/viewer?a=v&q=cache:VTE0v3ECbOoJ:www.opd.cz/Providers/Document.ashx?id%3D485+pr%C5%AFm%C4%9Brn%C3%A1+obsazenost+automobil%C5%AF&hl=c&gl=cz&pid=bl&srcid=ADGEESgtsLRYoekNcYMP0RayQEL-yGHdCJRkgVjpdVhLs8KyjJCgzln5GdEj9qNak8qT_dHvvlFVmdlbySwaa0LJJnGvSnWE3rYmXs7_d5typ_AmAjBYMefJb1eEEHQoUIInOuYYl&sig=AHIEtbSCUpTDUY-ke34ICwHCIZjluwreSw
- [25] *ROP NUTS II. Jihozápad*. [online] 2012 [cit. 2012-05-26]. Dostupné z: <http://www.strukturalni-fondy.cz/getdoc/0a684fe1-a4b3-4e94-9ba9-844af71e0636/ROP-NUTS-II-Jihozapad>
- [26] SALAVA, Daniel. *Nové trendy v rozvoji systémů osobní dopravy na principech udržitelné mobility : sborník příspěvků*. Vyd. 1. Pardubice : Univerzita Pardubice, 2005. ISBN 80-7194-797-0.
- [27] *Seminář Dopravní obslužnost regionů: sborník přednášek*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 1999. ISBN 80-7194-184-0.
- [28] SCHMEIDLER, K. *Mobilita, transport a dostupnost ve městě*. Ostrava: Key Publishing, 2010. ISBN 978-80-7418-063-7 (brož.).

- [29] SCHMEIDLER, K. Mobility management - dostupnost a udržitelná mobilita v městech a regionech. In: *Faktory trvale udržitelné mobility a přístupnosti k dopravním službám v osobní dopravě*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2004. ISBN 80-7194-713-X.
- [30] ŠTĚRBA, R. *Osobní doprava v území a regionech*. Praha: ČVUT, 2005. ISBN 80-01-03185-3.
- [31] TUZAR A., *Teorie dopravy*. Praha: ČVUT, 1997. ISBN: 80-01-01637-4.
- [32] *Vyjíždka podle dopravních prostředků*. Sčítání lidu, domů a bytů. [online] 2001 [cit. 2012-03-09]. Dostupné z: [http://www.scitani.cz/csu/2004edicniplan.nsf/t/EE002A6574/\\$File/412204a1.pdf](http://www.scitani.cz/csu/2004edicniplan.nsf/t/EE002A6574/$File/412204a1.pdf)
- [33] *Výroční zpráva 2010 skupiny České dráhy*. [online] 2010 [cit. 2012-03-15]. Dostupné z: http://www.ceskedrahy.cz/assets/pro-investory/financni-zpravy/vyrocnizpravy/vz-cd-2010_web.pdf
- [34] Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě. *Dopravní obslužnost*. §19a [online] 2009 [cit. 2012-02-28]. Dostupné z: <http://www.asociaceautoskol.cz/admin/files/File/Zakony/1994-111-o-silnicni-doprave.pdf>
- [35] ZELENÝ, L. *Osobní přeprava*. Praha: ASPI, 2007. ISBN 978-80-7357-266-2.
- [36] ŽEMLIČKA, Z., MYNAŘÍK, J., *Doprava a přeprava 1. díl*. Praha: Natadur, 2008. ISBN 80-7270-030-8.
- [37] ŽEMLIČKA, Z. *Doprava a přeprava 2. díl*. Praha: Nadatur, 2010. ISBN 978-80-7270-036-3.

8. Seznam tabulek, obrázků, grafů a příloh

Seznam tabulek

Tab. 1:	Rozdělení obcí do skupin podle standardu dopravní obslužnosti	32
Tab. 2:	Průměrný počet spojů okresu Český Krumlov dle velikostní struktury obyvatel	33
Tab. 3:	Celková úroveň dopravní obslužnosti okresu České Budějovice.....	34
Tab. 4:	Celková úroveň dopravní obslužnosti okresu Prachatice	35
Tab. 5:	Celková úroveň dopravní obslužnosti okresu Český Krumlov.....	36
Tab. 6:	Celková úroveň dopravní obslužnosti okresu Strakonice	38
Tab. 7:	Průměrný počet spojů okresu Strakonice dle velikostní struktury obyvatel	40
Tab. 8:	Varianta "pesimistická"	42
Tab. 9:	Varianta "optimistická".....	42
Tab. 10:	Změna celkové úrovně dopravní obslužnosti okresu Strakonice ve 2 variantách	43
Tab. 11:	Varianta bez webové aplikace	44
Tab. 12:	Varianta s webovou aplikací	45

Seznam obrázků

Obr. 1:	Dopravní mapa Jihočeského kraje	26
Obr. 2:	Místní akční skupina LAG Strakonicko	41

Seznam grafů

Graf 1:	Změna úrovně dopravní obslužnosti okresu Strakonice	48
---------	---	----

Seznam příloh

Příloha č. 1: Celková úroveň dopravní obslužnosti okresu České Budějovice

Příloha č. 2: Celková úroveň dopravní obslužnosti okresu Český Krumlov

Příloha č. 3: Celková úroveň dopravní obslužnosti okresu Jindřichův Hradec

Příloha č. 4: Celková úroveň dopravní obslužnosti okresu Písek

Příloha č. 5: Celková úroveň dopravní obslužnosti okresu Prachatice

Příloha č. 6: Celková úroveň dopravní obslužnosti okresu Strakonice

Příloha č. 7: Celková úroveň dopravní obslužnosti okresu Tábor

Příloha č. 1: Celková úroveň dopravní obslužnosti okresu České Budějovice

Název obce	Autobus			Rychlost autobusové přepravy	Úroveň autobusové dopravní obslužnosti	Vlak			Rychlost vlakové přepravy	Úroveň vlakové dopravní obslužnosti	Automobil			Rychlost automobilové přepravy	Počet automobilů	Počet obyvatel	Úroveň automobilové dopravní obslužnosti	Úroveň celkové dopravní obslužnosti	Úroveň dopravní obslužnosti bez automobilů	Vliv automobilů v %
	počet spojů	délka v km	čas v min.			počet spojů	délka v km	čas v min.			počet spojů	délka v km	čas v min.							
Adamov	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	61	6,4	9	43	253	568	14	14	0	100
Bečice	9	37	54	41	41	0	0	0	0	0	12	33	34	58	51	105	3	44	41	6
Borek	58	5	15	20	74	0	0	0	0	0	135	6,3	9	42	561	1316	10	84	74	12
Borovany	31	17	25	41	57	10	21	20	63	47	417	17	22	46	1738	3960	15	119	104	13
Borovnice	6	11	20	33	25	0	0	0	0	0	14	9,5	13	44	60	105	2	27	25	8
Boršov nad Vltavou	37	6	12	30	47	9	8	9	53	23	163	7,5	12	38	678	1609	6	76	70	8
Bošilec	4	24	55	26	15	0	0	0	0	0	24	26	23	68	102	207	5	20	15	24
Braníšov	14	8	12	40	55	0	0	0	0	0	26	6,7	9	45	107	228	3	58	55	6
Břehov	13	15	17	53	69	0	0	0	0	0	19	15	19	47	79	120	3	72	69	4
Čakov	15	13	20	39	56	0	0	0	0	0	30	14	18	47	125	259	4	60	56	6
Čejkovice	20	12	17	42	74	0	0	0	0	0	42	10	14	43	174	325	4	79	74	6
Čenkov u Bechyně	8	43	68	38	35	0	0	0	0	0	5	37	40	56	21	47	1	36	35	4
Čížkrajice	7	26	45	35	29	0	0	0	0	0	31	25	27	56	129	249	5	34	29	14
Dasný	24	10	14	43	86	0	0	0	0	0	32	8,7	10	52	134	306	5	90	86	5
Dívčice	6	27	47	34	15	9	22	24	55	47	59	22	26	51	247	566	4	66	62	6
Dobrá Voda u Č.B.	111	5	12	25	146	0	0	0	0	0	250	4,5	7	39	1041	2469	14	160	146	9
Dobšice	9	38	56	41	41	0	0	0	0	0	11	33	35	57	46	114	2	43	41	5
Dolní Bukovsko	10	28	45	37	40	0	0	0	0	0	167	26	25	62	695	1559	17	57	40	30
Doubravice	27	5	10	30	65	0	0	0	0	0	30	5,6	8	42	125	295	3	69	65	5
Doudlehy	10	28	20	84	91	0	0	0	0	0	42	12	17	42	176	397	4	95	91	5
Drahotčovice	8	21	35	36	33	0	0	0	0	0	29	20	19	63	122	268	5	38	33	13
Dražič	11	51	67	46	53	0	0	0	0	0	27	44	42	63	114	217	5	58	53	8
Dříteň	13	26	50	31	24	15	26	30	52	52	168	24	28	51	698	1532	9	84	75	10
Dubičné	9	5	7	43	43	0	0	0	0	0	47	5,1	7	44	196	337	5	48	43	10
Dubné	24	11	20	33	66	0	0	0	0	0	141	9,5	13	44	589	1360	11	77	66	14
Dynín	15	25	34	44	37	7	29	29	60	58	35	24	21	69	144	316	4	99	95	4
Habří	8	14	21	40	37	0	0	0	0	0	14	12	17	42	58	92	2	39	37	5
Hartmanice	7	32	48	40	34	0	0	0	0	0	19	32	32	60	79	166	4	37	34	10
Heřmaň	6	10	18	33	25	0	0	0	0	0	23	9,5	13	44	96	182	3	28	25	11
Hlavatce	6	23	32	43	33	0	0	0	0	0	15	21	20	63	64	148	3	36	33	9
Hlincová Hora	12	7	8	53	65	0	0	0	0	0	37	7,6	11	41	155	355	4	69	65	6
Hluboká nad Vltavou	52	12	22	33	66	11	9	10	54	25	498	11	12	55	2076	4913	20	111	90	18
Homole	45	8	9	53	97	9	11	15	44	27	128	6,3	7	54	534	1234	8	131	123	6
Horní Kněžeklady	13	34	60	34	44	0	0	0	0	0	11	30	39	46	47	107	2	46	44	4
Horní Stropnice	14	33	60	33	45	0	0	0	0	0	157	35	35	60	654	1540	16	61	45	26
Hosín	31	10	17	35	49	3	7	11	38	19	84	8,3	12	42	350	794	4	72	68	6
Hosty	5	40	64	38	25	0	0	0	0	0	19	38	37	62	81	160	4	29	25	13
Hradce	0	0	0	0	0	9	13	18	43	30	8	13	18	43	35	66	1	31	30	3

Hranice	7	48	120	24	20	0	0	0	0	0	24	42	51	49	101	209	3	24	20	15
Hrdějovice	41	7	20	21	36	3	5	8	38	15	170	5,5	8	41	710	1582	7	58	50	12
Hůry	4	10	19	32	18	0	0	0	0	0	55	7,3	10	44	228	494	5	23	18	23
Hvozdec	3	16	31	31	14	0	0	0	0	0	12	14	18	47	50	99	2	16	14	12
Chotýčany	16	13	21	37	33	4	18	17	64	42	27	12	14	51	114	209	2	78	75	3
Chrástany	8	50	65	46	43	0	0	0	0	0	75	42	40	63	311	725	10	53	43	19
Jankov	6	16	33	29	22	0	0	0	0	0	45	16	21	46	186	381	5	27	22	18
Jílovice	20	27	53	31	31	10	27	28	58	55	119	24	31	46	495	952	6	92	86	7
Jívno	28	7	10	42	93	0	0	0	0	0	38	8	11	44	159	253	4	98	93	4
Kamenná	6	30	55	33	25	0	0	0	0	0	29	29	32	54	120	293	4	29	25	15
Kamenný Újezd	47	10	16	38	70	7	14	16	53	34	225	9,1	14	39	936	2217	8	112	104	7
Komařice	6	17	35	29	22	0	0	0	0	0	36	15	17	53	148	279	5	27	22	18
Kvítkovice	8	15	23	39	36	0	0	0	0	0	15	13	17	46	64	103	2	39	36	6
Ledenice	26	13	18	43	92	0	0	0	0	0	263	13	17	46	1096	2318	17	109	92	16
Libín	21	16	21	46	83	0	0	0	0	0	45	17	22	46	188	352	5	88	83	6
Libnič	4	12	25	29	16	0	0	0	0	0	45	8,7	12	44	186	435	5	21	16	22
Lipí	7	12	19	38	32	0	0	0	0	0	67	11	15	44	281	577	6	38	32	17
Lšov	55	12	15	48	171	0	0	0	0	0	444	12	14	51	1851	4164	28	199	171	14
Litvínovice	37	4	11	22	59	0	0	0	0	0	203	3,2	5	38	846	2138	12	71	59	17
Ločnice	21	23	39	35	64	0	0	0	0	0	65	21	27	47	271	619	7	71	64	9
Mazelov	7	20	40	30	25	0	0	0	0	0	24	21	24	53	102	205	4	29	25	13
Mladošovice	13	26	48	33	42	0	0	0	0	0	46	22	28	47	193	290	5	48	42	11
Modrá Hůrka	6	33	59	34	25	0	0	0	0	0	9	27	28	58	39	76	2	28	25	8
Mokrý Lom	10	18	34	32	34	0	0	0	0	0	12	18	23	47	51	102	2	36	34	6
Mydlovary	12	24	33	44	54	0	0	0	0	0	33	18	21	51	139	307	5	58	54	8
Nákří	5	25	44	34	23	0	0	0	0	0	23	22	27	49	95	219	3	26	23	13
Nedabyle	27	6	11	33	71	0	0	0	0	0	35	6,6	8	50	145	317	5	76	71	6
Neplachov	14	23	31	45	36	8	26	26	60	54	47	21	19	66	195	350	5	94	90	5
Nová Ves	28	8	13	37	48	10	9	9	60	26	77	8,1	11	44	320	694	4	78	74	6
Nové Hrady	15	36	60	36	30	10	37	37	60	69	255	34	34	60	1064	2567	14	113	99	12
Olešnice	14	27	41	40	54	0	0	0	0	0	83	26	29	54	344	781	9	63	54	14
Olešník	20	18	30	36	63	0	0	0	0	0	84	19	22	52	350	763	9	72	63	12
Ostrolovský Újezd	10	15	27	33	36	0	0	0	0	0	19	15	17	53	78	147	3	39	36	8
Petříkov	0	0	0	0	0	10	32	33	58	62	33	30	39	46	137	273	3	64	62	4
Píšťín	22	16	21	46	86	0	0	0	0	0	56	15	14	64	233	544	8	94	86	9
Planá	37	6	6	60	162	0	0	0	0	0	27	4,4	5	53	113	284	4	166	162	2
Plav	10	10	15	40	43	0	0	0	0	0	43	9,8	14	42	178	378	4	48	43	9
Radošovice	16	17	19	54	81	0	0	0	0	0	19	18	24	45	79	173	3	83	81	3
Roudné	46	6	11	33	103	0	0	0	0	0	92	5,3	9	35	382	918	6	109	103	6
Rudolfov	93	4	10	24	124	0	0	0	0	0	270	5,8	8	44	1127	2430	17	140	124	12

Římov	12	16	26	37	45	0	0	0	0	0	86	16	21	46	358	800	8	53	45	15
Sedlec	15	21	25	50	72	0	0	0	0	0	50	20	18	67	209	501	8	80	72	10
Slavče	7	27	54	30	25	0	0	0	0	0	66	26	28	56	274	568	8	33	25	24
Srubbec	105	4	10	24	135	0	0	0	0	0	185	6,7	10	40	769	1761	12	147	135	8
Staré Hodějovice	35	5	11	27	71	0	0	0	0	0	116	5,4	9	36	483	1075	8	79	71	10
Strážkovice	29	12	17	42	97	0	0	0	0	0	48	12	13	55	198	393	6	103	97	6
Strýčice	9	22	46	29	29	0	0	0	0	0	7	19	25	46	28	53	1	30	29	4
Střížov	6	14	24	35	26	0	0	0	0	0	20	12	16	45	85	194	3	29	26	10
Svatý Jan nad Malší	15	24	39	37	53	0	0	0	0	0	55	22	29	46	228	529	6	59	53	10
Ševětín	21	18	27	40	42	7	22	24	55	47	140	17	20	51	583	1373	8	97	89	8
Štěpánovice	21	15	19	47	86	0	0	0	0	0	73	16	18	53	305	712	8	94	86	9
Temelín	23	28	33	51	58	8	42	45	56	74	94	29	28	62	392	839	7	139	132	5
Trhové Sviny	34	21	30	42	107	0	0	0	0	0	660	21	22	57	2749	4948	41	148	107	28
Týn nad Vltavou	30	33	40	50	67	6	51	58	53	83	874	33	31	64	3642	8424	35	185	151	19
Usilné	4	7	15	28	16	0	0	0	0	0	44	5,9	9	39	182	389	4	20	16	21
Včelná	76	7	14	30	78	7	8	9	53	23	178	6,1	10	37	740	1594	7	108	101	6
Vidov	25	8	13	37	76	0	0	0	0	0	59	6,6	9	44	246	499	6	82	76	7
Vitín	18	15	23	39	64	0	0	0	0	0	41	15	17	53	169	358	5	69	64	8
Vlkov	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	21	21	60	21	18	4	4	0	100
Vrábče	18	14	17	49	47	8	15	20	45	34	66	12	12	60	275	593	5	86	81	6
Vráto	63	4	8	30	118	0	0	0	0	0	32	4,3	6	43	135	278	4	122	118	3
Všemslyce	15	37	50	44	37	7	48	54	53	80	116	33	33	60	483	978	8	125	117	6
Záboří	15	18	29	37	54	0	0	0	0	0	39	17	22	46	161	321	5	58	54	8
Zaháj	13	19	38	30	39	0	0	0	0	0	49	17	20	51	204	440	6	45	39	13
Závraty	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	11	11	60	25	43	4	4	0	100
Zliv	13	19	27	42	32	13	15	13	69	38	354	16	19	51	1473	3718	15	85	70	17
Zvíkov	8	11	16	41	38	0	0	0	0	0	30	12	16	45	126	272	4	42	38	9
Zabovřesky	6	13	25	31	24	0	0	0	0	0	50	12	16	45	210	421	5	29	24	18
Žár	19	28	50	34	57	0	0	0	0	0	31	27	27	60	130	319	5	62	57	8
Žimutice	16	33	58	34	51	0	0	0	0	0	74	31	32	58	309	597	9	60	51	15

Zdroj: vlastní zpracování

Příloha č. 2: Celková úroveň dopravní obslužnosti okresu Český Krumlov

Název obce	Autobus			Rychlost autobusové přepravy	Úroveň autobusové dopravní obslužnosti	Vlak			Rychlost vlakové přepravy	Úroveň vlakové dopravní obslužnosti	Automobil			Rychlost automobilové přepravy	Počet automobilů	Počet obyvatel	Úroveň automobilové dopravní obslužnosti	Úroveň dopravní obslužnosti celkem	Úroveň dopravní obslužnosti bez automobilů	Vliv automobilů v %
	počet spojů	délka v km	čas v min.			počet spojů	délka v km	čas v min.			počet spojů	délka v km	čas v min.							
Benešov nad Černou	9	32	52	37	37	0	0	0	0	0	142	30	29	62	592	1309	15	52	37	29
Besednice	13	26	50	31	41	0	0	0	0	0	86	22	21	63	360	872	11	51	41	21
Bohdalovice	7	11	19	35	29	0	0	0	0	0	36	10	12	50	148	318	5	34	29	14
Boletice	5	15	22	41	16	7	22	34	39	14	33	8,6	9	57	139	274	3	33	30	10
Brlöh	11	22	35	38	44	0	0	0	0	0	99	21	23	55	411	1037	10	54	44	19
Bujanov	9	26	43	36	21	8	63	110	34	14	57	23	28	49	239	561	4	39	35	10
Černá v Pošumaví	9	22	34	39	23	7	32	49	39	14	72	21	17	74	299	817	7	44	37	16
Dolní Dvořiště	9	28	41	41	24	8	75	117	38	15	120	28	23	73	500	1270	10	49	39	20
Dolní Třeboň	28	9	14	39	86	0	0	0	0	0	141	9,7	10	58	586	1207	14	100	86	14
Frymburk	8	26	45	35	32	0	0	0	0	0	120	24	26	55	499	1340	12	44	32	27
Holubov	11	13	22	35	24	9	11	19	35	15	103	14	16	53	430	1034	6	45	39	14
Horní Dvořiště	5	39	81	29	11	6	82	131	38	12	43	33	40	50	179	522	3	27	23	12
Horní Planá	7	29	50	35	17	6	37	57	39	13	187	29	25	70	778	2229	13	43	30	30
Hořice na Šumavě	10	15	27	33	21	7	15	24	38	13	78	15	13	69	326	801	7	41	35	17
Chlumec	1	15	27	33	4	8	43	80	32	13	9	11	10	66	38	79	1	18	17	8
Chvalšiny	12	11	16	41	51	0	0	0	0	0	118	11	11	60	491	1204	13	64	51	20
Kájov	24	5	8	38	44	7	5	8	38	13	153	6,2	6	62	639	1590	10	67	57	15
Kaplice	15	21	27	47	39	8	58	100	35	14	820	19	18	63	3418	7345	33	86	53	38
Křemže	14	17	32	32	25	9	13	23	34	15	272	15	17	53	1135	2700	13	53	40	24
Lipno nad Vltavou	9	42	70	36	21	8	97	163	36	14	50	32	34	56	207	609	4	39	35	10
Loučovice	9	39	63	37	22	8	94	161	35	14	146	32	35	55	609	1824	9	44	36	19
Malonty	8	31	88	21	20	0	0	0	0	0	125	28	27	62	521	1290	14	33	20	42
Malšín	2	42	105	24	8	0	0	0	0	0	15	22	25	53	61	126	3	11	8	24
Mirkovice	20	6	7	51	90	0	0	0	0	0	44	6,8	7	58	184	436	6	97	90	6
Mojné	4	11	20	33	19	0	0	0	0	0	29	11	11	60	119	232	5	24	19	20
Netřebice	15	31	64	29	24	8	56	97	35	14	53	13	14	56	220	471	4	42	38	10
Nová Ves	13	24	50	29	37	0	0	0	0	0	41	22	27	49	169	416	5	42	37	12
Omlenice	7	26	44	35	17	8	65	107	36	14	55	19	23	50	230	500	4	36	32	11
Pohorská Ves	5	42	84	30	20	0	0	0	0	0	29	35	34	62	121	295	5	25	20	20
Přední Výtoň	5	48	87	33	22	0	0	0	0	0	23	39	42	56	95	222	4	26	22	15
Přídolí	5	6	8	45	30	0	0	0	0	0	73	6	8	45	303	679	7	37	30	19
Přísečná	40	4	7	34	98	0	0	0	0	0	25	3,9	5	47	103	201	3	101	98	3
Rožmberk nad Vlt.	6	24	36	40	18	8	83	129	39	15	40	24	24	60	167	372	4	37	33	10
Rožmitál na Šumavě	4	35	63	33	19	0	0	0	0	0	39	19	24	48	161	443	5	24	19	20
Soběnov	6	28	57	29	22	0	0	0	0	0	40	23	22	63	167	350	6	29	22	22
Srnín	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	31	5,4	6	54	128	300	11	11	0	100
Sířtež	12	15	18	50	61	0	0	0	0	0	43	12	11	65	181	425	7	68	61	10
Světlík	5	17	30	34	23	0	0	0	0	0	21	15	16	56	86	256	4	26	23	14

Velesín	16	13	20	39	34	8	51	92	33	13	393	13	14	56	1638	4021	17	65	47	27
Větrní	39	6	10	36	101	0	0	0	0	0	350	6,1	7	52	1457	4180	24	125	101	19
Věžovatá Pláně	12	11	18	37	45	0	0	0	0	0	15	12	12	60	62	125	3	48	45	6
Vyšší Brod	8	33	50	40	21	8	87	147	36	14	230	28	32	53	959	2624	11	47	35	24
Zlatá Koruna	42	6	11	33	56	9	5	7	43	18	72	7,5	8	56	300	731	5	80	75	7
Zubčice	19	9	10	54	92	0	0	0	0	0	46	9,5	9	63	191	419	7	99	92	7
Zvukov	14	29	65	27	37	0	0	0	0	0	9	12	12	60	38	67	2	39	37	6

Zdroj: vlastní zpracování

Příloha č. 3: Celková úroveň dopravní obslužnosti okresu Jindřichův Hradec

Název obce	Autobus			Rychlost autobusové přepravy	Úroveň autobusové dopravní obslužnosti	Vlak			Rychlost vlakové přepravy	Úroveň vlakové dopravní obslužnosti	Automobil			Rychlost automobilové přepravy	Počet automobilů	Počet obyvatel	Úroveň automobilové dopravní obslužnosti	Úroveň dopravní obslužnosti celkem	Úroveň dopravní obslužnosti bez automobilů	Vliv automobilů v %
	počet spojů	délka v km	čas v min.			počet spojů	délka v km	čas v min.			počet spojů	délka v km	čas v min.							
Báňovice	4	50	98	31	17	0	0	0	0	0	12	47	43	66	50	104	3	20	17	14
Bednárec	10	12	14	51	32	7	10	14	43	15	12	10	10	60	48	101	2	49	48	3
Bednářeček	4	16	30	32	11	7	15	20	45	16	17	15	15	60	69	199	2	29	27	7
Blažejov	10	10	19	32	20	1	8	17	28	3	55	7,9	8	59	231	371	5	27	23	17
Bořetín	7	26	46	34	29	0	0	0	0	0	11	20	24	50	45	95	2	31	29	7
Březina	4	29	49	36	20	0	0	0	0	0	19	20	23	52	81	119	3	23	20	14
Budeč	8	51	73	42	39	0	0	0	0	0	26	48	44	65	109	229	5	44	39	11
Budškovice	9	42	85	30	30	0	0	0	0	0	77	43	39	66	322	799	11	40	30	26
Cep	5	42	90	28	19	0	0	0	0	0	26	34	35	58	107	191	4	23	19	19
Cizkrajov	9	43	90	29	17	5	98	207	28	8	58	37	37	60	242	552	5	30	25	16
Červený Hrádek	9	49	87	34	34	0	0	0	0	0	25	46	42	66	105	209	5	39	34	12
České Velenice	3	70	125	34	9	11	81	109	45	22	261	50	51	59	1087	3548	14	45	31	31
Český Rudolec	12	27	38	43	52	0	0	0	0	0	102	28	25	67	426	955	13	65	52	20
Číměř	12	13	25	31	38	0	0	0	0	0	73	12	10	72	305	710	11	49	38	22
Člunek	12	13	22	35	44	0	0	0	0	0	57	11	9	73	238	488	9	53	44	18
Dačice	14	39	60	39	31	7	87	145	36	13	888	36	31	70	3700	7786	38	82	44	47
Dešná	10	60	175	21	22	0	0	0	0	0	64	53	57	56	265	630	8	30	22	26
Dešná	6	15	25	36	27	0	0	0	0	0	72	16	19	51	300	748	8	35	27	22
Dívčí Kopy	10	19	25	46	49	0	0	0	0	0	9	17	15	68	37	65	2	52	49	5
Dobrohošť	8	42	70	36	33	0	0	0	0	0	4	40	37	65	18	49	1	35	33	4
Dolní Pěna	2	10	17	35	12	0	0	0	0	0	27	5,8	7	50	112	237	4	16	12	23
Dolní Žďár	16	7	10	42	63	0	0	0	0	0	13	5,7	6	57	56	139	3	66	63	4
Domanín	12	37	63	35	43	0	0	0	0	0	39	32	35	55	161	355	5	49	43	11
Doňov	10	19	27	42	27	15	18	23	47	29	12	19	17	67	49	80	2	57	55	3
Drunč	4	26	54	29	16	0	0	0	0	0	5	21	25	50	22	48	1	18	16	7
Dunajovice	9	41	72	34	34	0	0	0	0	0	30	32	34	56	127	219	5	39	34	12
Dvory nad Lužnicí	1	52	95	33	4	10	70	88	48	22	41	39	40	59	170	345	4	30	26	12
Frahelž	3	36	58	37	10	9	35	50	42	18	15	30	34	53	63	158	2	30	28	6
Hadravova Rosička	11	17	57	18	21	0	0	0	0	0	5	16	14	69	21	51	2	22	21	7
Halámky	2	51	91	34	12	0	0	0	0	0	18	39	37	63	75	161	4	15	12	24
Hamr	11	39	98	24	28	0	0	0	0	0	41	27	27	60	171	354	6	34	28	18
Haťín	8	15	26	35	32	0	0	0	0	0	27	8,5	11	46	111	209	4	36	32	10
Heřmaneč	9	31	56	33	33	0	0	0	0	0	12	24	29	50	50	93	2	36	33	6
Horní Meziříčko	13	32	67	29	37	0	0	0	0	0	13	21	25	50	53	116	2	40	37	6
Horní Němčice	13	30	83	22	28	0	0	0	0	0	12	24	27	53	48	94	2	30	28	7
Horní Pěna	14	8	17	28	39	0	0	0	0	0	59	5,7	6	57	246	598	8	46	39	16
Horní Radouň	10	15	17	53	57	0	0	0	0	0	26	15	20	45	107	243	3	61	57	5
Horní Skrýchov	4	5	14	21	7	16	3	6	30	19	12	4,9	7	42	51	124	1	27	26	4

Horní Skrýchov	4	5	14	21	7	16	3	6	30	19	12	4,9	7	42	51	124	1	27	26	4
Horní Slatina	8	52	113	28	26	0	0	0	0	0	19	46	42	66	78	157	4	29	26	13
Hospřiz	15	10	16	38	54	0	0	0	0	0	43	7	7	60	180	404	6	60	54	11
Hrachoviště	7	41	68	36	31	0	0	0	0	0	9	37	40	56	39	78	2	33	31	6
Hřšíce	7	43	80	32	27	0	0	0	0	0	32	41	37	66	132	326	6	33	27	17
Chlum u Třeboně	11	28	55	31	35	0	0	0	0	0	225	24	23	63	937	2143	21	56	35	37
Jarošov nad Nežárkou	28	8	9	53	69	17	7	12	35	23	119	8,1	8	61	494	1106	8	101	93	8
Jilem	11	29	67	26	30	0	0	0	0	0	17	22	24	55	69	110	3	33	30	9
Kačelhy	2	6	11	33	11	0	0	0	0	0	8	8,4	9	56	34	80	2	13	11	14
Kamenný Malíkov	6	14	25	34	25	0	0	0	0	0	7	13	13	60	30	62	2	27	25	7
Kardašova Řečice	11	12	17	42	29	16	12	14	51	33	218	13	12	65	909	2277	13	75	62	18
Klec	7	29	55	32	27	0	0	0	0	0	17	23	28	49	71	173	3	29	27	9
Kostelní Radouň	8	10	10	60	56	0	0	0	0	0	32	11	15	44	134	290	4	59	56	6
Kostelní Vydří	8	42	105	24	22	0	0	0	0	0	19	37	33	67	81	164	4	26	22	16
Kunžak	20	16	17	56	58	1	18	37	29	3	133	16	14	69	553	1524	10	71	61	14
Lásenice	23	13	19	41	80	0	0	0	0	0	58	8,8	7	75	241	566	10	89	80	11
Lodhérov	11	6	10	36	42	0	0	0	0	0	65	9,5	11	52	271	623	7	49	42	15
Lomnice nad Lužnicí	11	32	50	38	26	9	38	54	42	18	179	25	30	50	746	1760	9	53	44	17
Lužnice	8	36	64	34	18	10	43	60	43	20	46	27	32	51	193	429	4	42	38	8
Majdalena	10	38	55	41	26	10	59	83	43	20	53	29	28	62	220	489	5	51	46	9
Nová Bystřice	12	19	35	33	23	1	33	69	29	3	314	17	15	68	1308	3399	18	44	26	41
Nová Olešná	6	16	20	48	36	0	0	0	0	0	10	15	14	64	43	109	3	39	36	6
Nová Včelnice	24	14	20	42	49	9	12	20	36	15	222	14	13	65	923	2376	13	78	64	17
Nová Ves nad Lužnicí	1	58	104	33	4	9	75	103	44	19	37	45	45	60	156	372	4	27	23	14
Novosedly nad Nežár.	20	22	32	41	73	0	0	0	0	0	73	17	21	49	304	637	7	80	73	9
Okrouhlá Radouň	11	13	14	56	64	0	0	0	0	0	26	13	17	46	107	187	3	68	64	5
Peč	11	34	62	33	22	5	95	201	28	8	45	34	32	64	189	404	4	35	30	13
Písečné	8	58	103	34	31	0	0	0	0	0	56	46	49	56	233	568	7	38	31	19
Pístitina	7	19	25	46	38	0	0	0	0	0	14	15	19	47	60	179	2	41	38	6
Plavsko	4	13	27	29	16	0	0	0	0	0	52	11	13	51	216	451	6	23	16	27
Pleše	11	15	20	45	52	0	0	0	0	0	21	16	15	64	88	184	4	56	52	7
Pluhův Žitár	6	25	55	27	21	0	0	0	0	0	71	14	18	47	294	611	7	28	21	25
Polště	4	11	19	35	20	0	0	0	0	0	14	8,3	10	50	60	105	2	22	20	11
Ponědraž	4	42	69	37	21	0	0	0	0	0	12	31	35	53	50	104	2	23	21	10
Ponědražka	4	40	65	37	21	0	0	0	0	0	11	29	32	54	45	74	2	23	21	9
Popelín	5	19	35	33	13	7	18	23	47	17	55	18	18	60	231	503	5	34	30	14
Příbraz	7	14	23	37	31	0	0	0	0	0	27	13	11	71	111	251	5	36	31	15
Rapšach	6	47	85	33	25	0	0	0	0	0	63	36	39	55	264	562	8	33	25	23
Ratibor	7	11	17	39	33	0	0	0	0	0	19	7,5	10	45	79	182	3	35	33	8
Rodvínov	26	5	7	43	53	9	5	7	43	18	61	6,2	7	53	254	472	4	76	71	6
Roseč	7	13	21	37	31	0	0	0	0	0	24	9,4	12	47	98	210	3	35	31	9

Rosička	3	19	34	34	16	0	0	0	0	0	7	19	23	50	28	61	1	17	16	8
Slavonice	10	43	95	27	17	5	105	216	29	8	227	37	40	56	947	2625	12	37	25	32
Smržov	10	34	68	30	32	0	0	0	0	0	15	29	34	51	64	100	3	35	32	7
Staňkov	4	25	44	34	19	0	0	0	0	0	24	23	22	63	101	227	4	24	19	19
Staré Hobzí	8	47	66	43	40	0	0	0	0	0	58	44	45	59	243	542	8	47	40	16
Staré Město pod Landšt.	6	31	50	37	28	0	0	0	0	0	49	29	29	60	205	505	7	35	28	20
Stráž nad Nežárkou	28	13	20	39	87	0	0	0	0	0	88	12	15	48	366	858	8	95	87	9
Strmilov	16	21	24	53	79	0	0	0	0	0	148	16	19	51	615	1445	13	92	79	14
Stříbřec	10	18	30	36	39	0	0	0	0	0	53	18	23	47	220	457	6	45	39	13
Střížovice	15	17	35	29	24	1	13	28	28	3	65	14	15	56	272	576	5	32	27	16
Studená	14	28	37	45	62	0	0	0	0	0	238	24	25	58	992	2401	20	82	62	24
Suchdol nad Lužnicí	5	50	75	40	16	10	65	89	44	20	367	34	33	62	1528	3659	18	54	36	34
Světc	3	17	29	35	16	0	0	0	0	0	17	18	22	49	70	153	3	19	16	14
Třebětice	5	46	89	31	21	0	0	0	0	0	27	45	39	69	112	300	5	26	21	20
Třeboň	23	33	40	50	56	10	47	65	43	20	982	26	28	56	4092	8709	33	109	76	30
Újezdec	5	18	24	45	30	0	0	0	0	0	9	19	17	67	36	70	2	32	30	7
Velký Ratmírov	7	8	16	30	25	0	0	0	0	0	29	7,3	9	49	122	217	4	29	25	13
Vícemil	5	21	50	25	17	0	0	0	0	0	8	19	24	48	34	84	2	18	17	9
Višňová	3	19	30	38	18	0	0	0	0	0	8	18	18	60	35	77	2	20	18	10
Vlčetínec	15	18	25	43	62	0	0	0	0	0	6	18	16	68	25	54	2	64	62	3
Volfřív	12	38	103	22	27	0	0	0	0	0	72	32	38	51	301	707	8	35	27	22
Vydří	4	10	20	30	17	0	0	0	0	0	14	7,7	10	46	60	129	2	19	17	12
Záblatí	4	45	74	36	21	0	0	0	0	0	7	29	34	51	31	74	2	22	21	7
Záhoří	10	18	22	49	53	0	0	0	0	0	14	19	17	67	59	122	3	56	53	6
Zahrádky	10	28	48	35	38	0	0	0	0	0	27	23	27	51	112	231	4	42	38	9
Žďár	10	16	23	42	26	9	16	25	38	16	12	16	16	60	51	89	2	44	43	4
Žpanovice	8	56	145	23	21	0	0	0	0	0	7	50	54	56	31	60	2	23	21	7

dvoj: vlastní zpracování

Příloha č. 4: Celková úroveň dopravní obslužnosti okresu Písek

Název obce	Autobus			Rychlost autobusové přepravy	Úroveň autobusové dopravní obslužnosti	Vlak			Rychlost vlakové přepravy	Úroveň vlakové dopravní obslužnosti	Automobil			Rychlost automobilové přepravy	Počet automobilů	Počet obyvatel	Úroveň automobilové dopravní obslužnosti	Úroveň dopravní obslužnosti celkem	Úroveň dopravní obslužnosti bez automobilů	Vliv automobilů v %
	počet spojů	délka v km	čas v min.			počet spojů	délka v km	čas v min.			počet spojů	délka v km	čas v min.							
Albrechtice nad Vlt.	14	20	31	39	53	0	0	0	0	0	95	16	19	51	394	840	9	62	53	15
Bernartice	22	19	30	38	71	0	0	0	0	0	142	21	17	74	591	1273	18	90	71	20
Borovany	7	28	36	47	39	0	0	0	0	0	30	28	22	76	123	209	6	46	39	14
Boudy	10	23	29	48	52	0	0	0	0	0	22	22	21	63	93	174	4	56	52	8
Božetice	6	42	63	40	30	0	0	0	0	0	29	34	33	62	122	375	5	35	30	14
Branice	7	26	47	33	16	8	28	36	47	18	28	22	22	60	116	304	3	38	35	8
Cerhonice	8	18	35	31	29	0	0	0	0	0	16	20	19	63	65	142	3	32	29	10
Čimelice	18	25	22	68	65	12	26	24	65	34	105	23	30	46	437	995	6	105	99	5
Čížová	31	7	8	53	73	12	8	8	60	31	115	9	12	43	479	1018	6	110	105	5
Dobev	23	10	16	38	73	0	0	0	0	0	91	10	11	52	380	741	9	82	73	11
Dolní Novosedly	32	6	7	51	126	0	0	0	0	0	24	6	7	50	102	215	4	129	126	3
Drhovle	17	10	14	43	67	0	0	0	0	0	56	11	15	44	232	500	6	73	67	8
Heřmaň	2	16	32	30	6	15	7	8	53	32	25	12	14	51	103	240	2	41	38	6
Horosedly	9	33	58	34	34	0	0	0	0	0	15	30	36	50	62	115	3	37	34	7
Hrazany	6	41	70	35	27	0	0	0	0	0	32	37	40	56	133	285	5	31	27	15
Hřejkovice	10	43	77	34	36	0	0	0	0	0	48	31	31	60	200	482	7	43	36	16
Chyšky	8	43	73	35	33	0	0	0	0	0	111	39	36	65	464	1095	13	46	33	29
Jetětice	6	21	39	32	14	8	23	30	46	18	29	18	17	64	121	286	3	36	32	9
Jickovice	6	44	69	38	29	0	0	0	0	0	10	25	26	58	41	90	2	31	29	7
Kestřany	13	8	13	37	48	0	0	0	0	0	74	8	11	45	309	652	7	55	48	13
Kluky	9	12	24	30	30	0	0	0	0	0	65	10	11	53	270	553	8	38	30	20
Kostelec nad Vltavou	13	35	77	27	35	0	0	0	0	0	45	29	31	56	189	388	6	42	35	15
Kovářov	8	43	75	34	32	0	0	0	0	0	154	34	36	57	643	1457	15	47	32	32
Kožlí	3	14	24	35	16	0	0	0	0	0	5	31	40	47	22	47	1	17	16	6
Králova Lhota	11	35	55	38	44	0	0	0	0	0	25	28	36	47	105	201	3	48	44	7
Křenovice	19	17	26	39	67	0	0	0	0	0	17	18	15	72	70	155	4	71	67	6
Křížanov	16	26	44	35	53	0	0	0	0	0	10	23	21	66	41	97	2	56	53	4
Kučer	8	37	70	32	29	0	0	0	0	0	20	20	21	57	83	171	4	33	29	11
Květov	6	25	55	27	21	0	0	0	0	0	15	23	24	58	63	111	3	24	21	12
Lety	10	31	29	64	69	0	0	0	0	0	33	30	36	50	138	264	4	74	69	6
Milevsko	17	33	50	40	36	8	34	43	47	19	986	28	25	67	4108	9061	40	95	55	42
Minice	5	31	54	34	23	0	0	0	0	0	5	29	26	67	21	36	2	25	23	6
Mírotice	17	20	23	52	82	0	0	0	0	0	130	19	17	67	542	1191	15	97	82	16
Mirovice	10	35	60	35	22	12	33	31	64	33	155	31	39	48	644	1597	8	63	56	12
Mišovice	8	30	46	39	36	0	0	0	0	0	30	29	27	64	127	208	5	42	36	13
Myslín	2	39	110	21	4	8	35	41	51	20	10	34	42	49	41	88	1	26	25	4
Nerestce	6	29	35	50	22	12	30	34	53	28	13	28	34	49	53	107	1	51	50	3
Nevězice	5	26	57	27	18	0	0	0	0	0	19	25	32	47	81	151	3	21	18	13

Okrouhlá	16	28	47	36	54	0	0	0	0	0	7	24	21	69	28	70	2	56	54	4
Olešná	7	17	22	46	39	0	0	0	0	0	13	16	15	64	56	104	3	42	39	7
Orlík nad Vltavou	6	31	40	47	35	0	0	0	0	0	39	30	38	47	163	326	5	40	35	12
Osek	7	32	67	29	24	0	0	0	0	0	14	26	28	56	58	124	3	27	24	10
Oslov	6	15	18	50	38	0	0	0	0	0	25	14	15	56	106	352	4	42	38	10
Ostrovec	7	16	32	30	15	12	18	21	51	27	37	17	22	46	156	441	3	44	42	6
Paseky	9	16	23	42	42	0	0	0	0	0	20	12	15	48	83	142	3	45	42	7
Podolí I	22	14	22	38	72	0	0	0	0	0	41	15	13	69	171	353	7	79	72	9
Probulov	6	28	46	37	28	0	0	0	0	0	7	27	34	48	30	47	1	29	28	5
Protivín	34	14	25	34	50	20	13	13	60	45	489	14	15	56	2037	4983	20	115	95	18
Přeborov	8	35	59	36	33	0	0	0	0	0	15	31	29	64	63	129	3	36	33	9
Předotice	30	11	15	44	103	0	0	0	0	0	48	12	16	45	200	472	5	108	103	5
Preštěnice	4	38	65	35	20	0	0	0	0	0	32	34	33	62	132	288	5	25	20	21
Putím	4	5	12	25	8	16	4	5	48	31	51	7	9	44	211	502	3	42	39	8
Rakovice	4	26	32	49	28	0	0	0	0	0	26	24	21	69	107	220	5	33	28	15
Ražice	4	9	17	32	11	9	8	10	48	21	41	10	11	53	170	411	3	34	31	10
Sepekov	10	34	55	37	23	8	37	49	45	18	139	30	28	64	581	1354	10	51	41	19
Skály	3	19	30	38	10	8	13	18	43	17	30	14	19	44	124	270	2	30	27	8
Slabčice	9	22	29	46	46	0	0	0	0	0	41	20	20	60	172	300	6	52	46	12
Smetanova Lhota	6	24	53	27	12	12	23	26	53	28	29	21	27	47	121	275	2	42	40	6
Stehlovice	7	23	42	33	16	8	26	33	47	19	12	21	20	63	50	104	2	37	35	5
Tálin	9	13	20	39	39	0	0	0	0	0	22	10	12	49	92	159	3	42	39	8
Temešvár	20	14	20	42	74	0	0	0	0	0	13	12	11	65	54	114	3	77	74	4
Varvažov	7	20	37	32	27	0	0	0	0	0	22	21	27	47	92	189	3	30	27	10
Veselíčko	16	25	37	41	61	0	0	0	0	0	21	20	18	67	87	191	4	65	61	7
Vlastec	6	11	13	51	22	8	15	18	50	20	18	10	10	60	73	199	2	44	42	5
Vlksice	4	45	69	39	22	0	0	0	0	0	18	37	37	60	76	139	3	26	22	13
Vojníkov	1	14	39	22	5	0	0	0	0	0	9	7	10	44	39	65	2	6	5	26
Vráž	6	13	25	31	14	8	15	17	53	21	31	13	17	46	129	283	2	37	35	6
Vrcovice	1	13	37	21	3	8	8	9	53	21	13	6	9	41	54	152	1	25	24	5
Záhoří	28	8	15	32	42	8	11	13	51	20	85	8	9	55	356	788	6	67	62	9
Zbělítov	6	35	58	36	27	0	0	0	0	0	34	28	28	60	141	330	5	33	27	16
Zběšičky	5	26	37	42	28	0	0	0	0	0	7	26	24	65	31	141	2	30	28	7
Zhoř	8	39	66	35	33	0	0	0	0	0	26	35	33	64	109	276	5	38	33	13
Zvíkovské Podhradí	7	18	22	49	41	0	0	0	0	0	23	17	18	57	94	198	4	45	41	8
Žďár	9	12	15	48	48	0	0	0	0	0	30	12	15	48	123	236	4	52	48	7

Zdroj: vlastní zpracování

Příloha č. 5: Celková úroveň dopravní obslužnosti okresu Prachatice

Název obce	Autobus			Rychlost autobusové přepravy	Úroveň autobusové dopravní obslužnosti	Vlak			Rychlost vlakové přepravy	Úroveň vlakové dopravní obslužnosti	Automobil			Rychlost automobilové přepravy	Počet automobilů	Počet obyvatel	Úroveň automobilové dopravní obslužnosti	Úroveň dopravní obslužnosti celkem	Úroveň dopravní obslužnosti bez automobilů	Vliv automobilů v %
	počet spojů	délka v km	čas v min.			počet spojů	délka v km	čas v min.			počet spojů	délka v km	čas v min.							
Babice	11	22	34	39	45	0	0	0	0	0	10	24	27	53	43	94	2	47	45	4
Bohumilice	16	32	52	37	32	13	74	217	20	11	27	24	26	55	112	306	3	46	44	6
Bohunice	12	18	24	45	55	0	0	0	0	0	4	17	21	49	18	43	1	56	55	2
Borová Lada	5	45	79	34	23	0	0	0	0	0	31	36	39	55	131	268	5	27	23	17
Bošice	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	32	21	27	47	135	290	10	10	0	100
Budkov	3	13	22	35	17	0	0	0	0	0	13	11	15	44	56	91	2	19	17	11
Buk	9	21	58	22	22	0	0	0	0	0	29	18	19	57	121	280	5	26	22	17
Bušanovice	5	18	32	34	22	0	0	0	0	0	25	16	20	48	103	238	3	26	22	13
Ckyně	16	31	50	37	33	12	77	231	20	10	158	24	28	51	659	1581	8	52	43	16
Drslavice	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	10	13	45	43	84	4	4	0	100
Dub	12	18	35	31	38	0	0	0	0	0	42	15	17	53	175	426	6	43	38	13
Dvory	11	12	20	36	42	0	0	0	0	0	7	10	13	44	31	70	1	43	42	3
Horní Vltavice	6	39	65	36	16	5	49	168	18	5	37	33	28	71	153	404	4	25	21	17
Hracholusky	17	10	15	40	63	0	0	0	0	0	53	10	13	46	219	488	6	68	63	8
Husinec	45	8	10	48	87	13	4	6	40	22	127	7	9	47	529	1397	7	116	109	6
Chlumany	36	10	12	50	133	0	0	0	0	0	30	10	13	45	124	336	4	136	133	3
Chroboly	6	9	10	54	24	8	9	13	42	16	46	9	10	52	193	484	4	44	40	8
Chvalovice	11	25	63	24	28	0	0	0	0	0	16	26	31	50	67	166	3	30	28	9
Kratušín	5	16	31	31	21	0	0	0	0	0	6	9	12	45	23	53	1	22	21	5
Kříšťanov	2	18	35	31	11	0	0	0	0	0	15	19	18	63	61	93	3	14	11	23
Ktíš	7	16	22	44	37	0	0	0	0	0	50	19	20	57	209	494	7	44	37	15
Kubova Huť	9	35	60	35	21	10	52	112	28	13	10	32	30	64	41	108	2	35	33	4
Kvilda	5	50	80	38	25	0	0	0	0	0	19	43	43	60	78	181	4	29	25	12
Lažišťe	8	12	20	36	33	0	0	0	0	0	31	11	14	47	130	319	4	37	33	11
Lčovice	15	26	69	23	19	12	77	133	35	18	17	21	26	48	70	134	2	39	37	4
Lenora	5	27	43	38	15	6	39	151	15	5	72	27	22	74	299	796	7	27	20	26
Lhence	15	17	30	34	49	0	0	0	0	0	180	18	22	49	748	1830	14	63	49	22
Lipovice	7	16	40	24	20	0	0	0	0	0	20	15	18	50	84	191	3	23	20	13
Lužice	3	22	42	31	15	0	0	0	0	0	5	23	25	55	20	37	1	16	15	8
Mahouš	13	21	35	36	47	0	0	0	0	0	17	25	28	54	71	149	3	50	47	6
Malovice	15	24	38	38	54	0	0	0	0	0	65	24	26	55	269	624	8	62	54	12
Mičovice	10	13	22	35	38	0	0	0	0	0	36	14	18	47	152	331	4	43	38	10
Nebahovy	11	6	11	33	38	0	0	0	0	0	48	6	8	45	202	453	5	43	38	12
Němčice	15	25	42	36	51	0	0	0	0	0	22	25	27	56	93	186	4	55	51	7
Netolice	20	19	28	41	72	0	0	0	0	0	252	19	21	54	1048	2701	20	91	72	22
Nicov	6	42	97	26	20	0	0	0	0	0	10	38	37	62	42	75	2	22	20	11
Nová Pec	7	27	49	33	16	6	48	78	37	12	44	36	31	70	183	528	5	33	28	14
Nové Hutě	4	38	54	42	24	0	0	0	0	0	11	34	34	60	44	78	2	26	24	9

Olišovice	7	22	31	43	36	0	0	0	0	0	6	22	24	55	27	45	2	37	36	4
Pěčnov	14	12	16	45	62	0	0	0	0	0	13	10	12	49	56	123	2	64	62	4
Radhostice	8	19	32	36	33	0	0	0	0	0	19	17	21	49	79	174	3	36	33	8
Stachy	13	37	57	39	51	0	0	0	0	0	115	33	33	60	480	1204	13	63	51	20
Stožec	2	34	65	31	6	7	39	68	34	12	24	34	33	62	102	210	3	22	19	13
Strážný	5	34	110	19	12	0	0	0	0	0	36	34	31	66	148	443	6	18	12	33
Strunkovice nad Blanicí	10	10	15	40	25	12	9	14	39	20	124	11	12	55	518	1202	8	53	45	14
Svatá Maří	16	22	30	44	66	0	0	0	0	0	66	20	21	57	276	562	8	74	66	11
Šumavské Hoštice	18	18	20	54	88	0	0	0	0	0	38	16	17	56	157	385	5	94	88	6
Těšovice	50	5	5	60	200	0	0	0	0	0	30	7	8	50	125	276	4	204	200	2
Tvrzice	12	16	25	38	47	0	0	0	0	0	13	16	19	51	54	111	2	50	47	5
Újezdec	17	15	23	39	61	0	0	0	0	0	6	14	17	49	24	66	1	63	61	2
Vacov	16	38	80	29	43	0	0	0	0	0	148	33	38	52	617	1378	13	56	43	23
Vimperk	18	25	30	50	48	16	68	197	21	13	932	23	24	58	3883	7802	33	94	61	35
Vitějovice	26	8	9	53	113	0	0	0	0	0	49	8	11	46	205	488	5	118	113	5
Vlachovo Březí	27	12	15	48	104	0	0	0	0	0	156	11	14	47	651	1726	12	116	104	11
Volary	8	19	30	38	21	7	29	42	41	15	363	19	17	67	1513	4014	20	55	35	36
Vrbice	8	39	92	25	24	0	0	0	0	0	7	34	39	52	28	67	2	25	24	6
Záblatí	4	19	35	33	19	0	0	0	0	0	35	12	15	48	145	358	4	23	19	19
Zábrdí	4	15	32	28	16	0	0	0	0	0	7	9	12	45	30	50	1	17	16	8
Zálezly	7	21	63	20	17	0	0	0	0	0	35	18	22	49	147	302	5	21	17	21
Zbytiny	11	11	20	33	22	7	18	26	42	15	37	14	12	70	156	316	4	41	37	10
Zdítov	13	34	48	43	55	0	0	0	0	0	178	30	29	62	743	1756	18	73	55	24
Žárovná	16	16	22	44	66	0	0	0	0	0	12	14	18	47	51	117	2	68	66	3
Želnava	4	32	59	33	19	0	0	0	0	0	16	32	27	71	67	129	4	22	19	17
Žernovice	16	4	5	48	72	0	0	0	0	0	25	5	7	45	106	253	3	76	72	4

droj: vlastní zpracování

Příloha č. 6: Celková úroveň dopravní obslužnosti okresu Strakonice

Název obce	Autobus			Rychlost autobusové přepravy	Úroveň autobusové dopravní obslužnosti	Vlak			Rychlost vlakové přepravy	Úroveň vlakové dopravní obslužnosti	Automobil			Rychlost automobilové přepravy	Počet automobilů	Počet obyvatel	Úroveň automobilové dopravní obslužnosti	Úroveň dopravní obslužnosti celkem	Úroveň dopravní obslužnosti bez automobilů	Vliv automobilů v %
	počet spojů	délka v km	čas v min.			počet spojů	délka v km	čas v min.			počet spojů	délka v km	čas v min.							
Bavorov	11	28	41	41	28	11	42	50	50	25	153	26	24	65	637	1479	10	63	53	17
Bělčice	7	37	107	21	10	9	38	58	39	17	116	33	33	60	482	1015	8	35	27	23
Bezdědovice	7	30	80	23	11	9	29	47	37	16	35	26	27	58	145	325	3	30	27	11
Bílsko	6	18	40	27	20	0	0	0	0	0	21	21	20	63	87	209	4	24	20	16
Blatná	20	26	35	45	46	9	27	41	40	17	721	23	23	60	3003	6787	29	91	63	31
Bratronice	10	16	22	44	47	0	0	0	0	0	6	15	19	47	23	55	1	48	47	2
Břeží	3	52	117	27	12	0	0	0	0	0	8	37	45	49	35	72	2	14	12	12
Budyně	2	22	30	44	15	0	0	0	0	0	5	23	21	66	21	49	2	17	15	9
Buzice	5	30	51	35	24	0	0	0	0	0	19	22	25	53	78	135	3	27	24	12
Celnice	13	12	12	60	78	0	0	0	0	0	51	12	11	65	213	469	8	86	78	9
Četelovice	5	21	47	27	18	0	0	0	0	0	17	19	24	48	70	167	3	20	18	13
Čejtice	5	13	26	30	12	15	7	8	53	32	102	11	13	51	424	924	6	50	44	12
Čepřovice	5	18	26	42	28	0	0	0	0	0	25	19	20	57	106	190	4	32	28	13
Čestice	13	16	19	51	66	0	0	0	0	0	106	16	20	48	443	927	10	75	66	13
Číčenice	5	28	58	29	11	16	30	24	75	48	52	30	25	72	218	453	5	65	59	8
Doubravice	9	16	28	34	34	0	0	0	0	0	29	14	19	44	121	251	4	38	34	9
Drahonice	11	15	26	35	40	0	0	0	0	0	41	16	14	69	172	349	7	47	40	15
Drachkov	7	6	8	45	38	0	0	0	0	0	19	6	8	47	81	162	3	41	38	7
Drážov	5	21	29	43	29	0	0	0	0	0	30	20	25	48	124	247	4	33	29	12
Drouzetice	4	5	11	27	16	0	0	0	0	0	12	4	6	43	51	109	2	17	16	11
Dřešín	8	18	23	47	43	0	0	0	0	0	31	18	22	49	131	295	4	48	43	9
Hajany	6	32	53	36	27	0	0	0	0	0	12	28	29	58	50	110	3	30	27	8
Hájek	11	29	68	26	30	0	0	0	0	0	4	27	34	48	18	35	1	31	30	3
Hlupín	7	16	30	32	27	0	0	0	0	0	11	14	18	47	47	92	2	29	27	7
Horní Poříčí	13	13	25	31	24	1	24	62	23	2	32	10	10	60	132	308	3	29	26	11
Hornosín	2	46	124	22	8	0	0	0	0	0	10	33	33	60	40	77	2	10	8	22
Hoslovice	7	18	34	32	27	0	0	0	0	0	20	16	21	46	84	191	3	30	27	10
Hoštice	10	9	18	30	19	9	9	17	32	14	16	10	14	43	66	163	1	34	33	4
Chelčice	6	29	50	35	26	0	0	0	0	0	40	29	28	62	166	417	6	33	26	19
Chlum	6	31	51	36	28	0	0	0	0	0	20	27	28	58	84	188	4	31	28	12
Chobot	3	34	91	22	10	0	0	0	0	0	8	30	31	58	33	59	2	12	10	15
Chrástovice	6	11	20	33	25	0	0	0	0	0	25	11	13	51	106	244	4	29	25	13
Jinín	17	9	8	68	106	0	0	0	0	0	18	9	9	59	77	165	3	109	106	3
Kadov	6	37	58	38	29	0	0	0	0	0	40	24	30	48	165	375	5	34	29	14
Kalenice	7	18	38	28	24	0	0	0	0	0	10	16	17	56	41	87	2	26	24	8
Katovice	37	11	15	44	69	1	27	65	25	2	132	6	6	59	549	1343	9	80	72	11
Kladruby	4	15	25	36	21	0	0	0	0	0	14	13	13	60	59	149	3	23	21	12
Kocelovice	6	35	59	36	27	0	0	0	0	0	17	31	32	58	71	168	3	30	27	11

Krajníčko	5	23	34	41	27	0	0	0	0	0	10	21	27	47	43	96	2	29	27	6
Kraselov	7	16	26	37	31	0	0	0	0	0	25	10	13	46	103	227	3	34	31	10
Krašovice	8	22	30	44	41	0	0	0	0	0	20	22	19	69	85	164	4	45	41	10
Krejnice	4	19	31	37	21	0	0	0	0	0	7	17	18	57	30	68	2	23	21	8
Krty-Hradec	3	10	26	23	11	0	0	0	0	0	15	9	9	57	64	119	3	14	11	21
Kuřimany	4	8	12	40	23	0	0	0	0	0	4	10	14	43	16	24	1	24	23	4
Kvaskovice	5	13	18	43	29	0	0	0	0	0	14	14	19	44	59	113	2	31	29	7
Lažánky	14	21	40	32	43	0	0	0	0	0	8	18	23	47	34	85	2	45	43	3
Lažany	5	19	38	30	20	0	0	0	0	0	8	17	22	46	32	113	1	21	20	7
Libějovice	12	30	48	38	46	0	0	0	0	0	49	31	30	62	203	473	7	53	46	13
Libětice	5	8	13	37	25	0	0	0	0	0	9	7	10	44	38	76	2	26	25	6
Litochovice	6	17	38	27	20	0	0	0	0	0	31	17	16	64	131	297	5	26	20	21
Lnáře	5	39	105	22	9	9	34	98	21	9	81	32	30	64	337	739	7	24	18	27
Lom	10	25	51	29	32	0	0	0	0	0	15	27	21	77	63	128	4	36	32	11
Mačkov	16	23	40	35	30	10	23	35	39	18	26	25	24	63	108	294	3	51	48	6
Malenice	10	17	21	49	31	9	18	33	33	14	59	20	19	63	247	648	5	50	45	10
Mečichov	7	18	32	34	28	0	0	0	0	0	23	16	19	51	97	236	3	32	28	11
Měkynec	3	28	40	42	20	0	0	0	0	0	4	23	22	63	15	36	1	21	20	6
Milejovice	10	10	21	29	31	0	0	0	0	0	8	14	14	60	32	65	2	33	31	6
Miloňovice	6	7	9	47	35	0	0	0	0	0	30	9	11	49	124	300	4	39	35	10
Mnichov	3	13	23	34	16	0	0	0	0	0	28	10	11	52	117	255	4	20	16	21
Mutěnice	6	4	7	34	26	0	0	0	0	0	17	4	6	38	70	205	2	28	26	7
Myštice	10	35	44	48	52	0	0	0	0	0	32	32	28	69	132	288	6	58	52	10
Nebřehovice	7	5	7	43	36	0	0	0	0	0	15	7	7	59	62	139	3	39	36	8
Němčice	5	16	28	34	23	0	0	0	0	0	13	14	18	47	53	105	2	25	23	8
Němětice	12	9	9	60	74	0	0	0	0	0	12	10	10	60	51	123	3	76	74	3
Nihošovice	16	10	11	55	82	0	0	0	0	0	39	12	12	60	163	310	6	88	82	7
Nišovice	14	13	23	34	27	9	14	26	32	14	26	15	14	64	108	227	3	44	41	7
Nová Ves	3	22	42	31	15	0	0	0	0	0	12	19	24	48	51	67	2	17	15	12
Novosedly	14	12	18	40	55	0	0	0	0	0	37	9	9	60	153	354	6	60	55	9
Osek	6	11	19	35	26	0	0	0	0	0	56	11	11	60	234	672	8	34	26	23
Paračov	5	11	15	44	29	0	0	0	0	0	12	12	16	45	50	88	2	31	29	6
Pivkovice	3	17	25	41	19	0	0	0	0	0	11	19	17	67	47	81	3	22	19	13
Pohorovice	4	36	80	27	15	0	0	0	0	0	11	21	20	63	44	82	2	18	15	14
Pracejovice	8	8	12	40	22	1	29	69	25	2	37	5	7	45	153	318	3	27	24	10
Předmít	6	44	115	23	17	0	0	0	0	0	38	35	42	50	157	334	5	22	17	22
Přední Zborovice	24	6	5	72	84	9	5	8	38	16	8	7	9	45	32	65	1	101	100	1
Předslavice	16	18	32	34	51	0	0	0	0	0	30	19	20	57	126	255	5	55	51	8
Přechnovice	17	11	17	39	61	0	0	0	0	0	9	11	12	55	39	105	2	63	61	3
Přestčovice	30	7	7	60	140	0	0	0	0	0	48	6	7	53	202	423	6	146	140	4

Radějovice	3	17	33	31	14	0	0	0	0	0	4	16	21	46	17	36	1	15	14	6
Radomyšl	22	9	9	60	66	10	9	14	39	18	126	7	8	56	524	1199	8	91	84	9
Radošovice	37	4	4	60	95	9	3	5	36	15	65	4	8	30	269	663	3	113	110	2
Rovná	19	6	6	60	102	0	0	0	0	0	32	5	6	52	134	249	4	106	102	4
Řepice	16	5	11	27	24	9	3	5	36	15	48	4	5	44	199	474	3	43	39	7
Sedlice	14	17	18	57	45	10	17	26	39	18	132	16	17	56	551	1319	8	72	63	11
Skály	6	14	20	42	32	0	0	0	0	0	6	15	20	45	25	69	1	33	32	4
Skočice	11	17	23	44	51	0	0	0	0	0	25	19	16	71	104	225	5	56	51	9
Slaník	21	4	7	34	62	0	0	0	0	0	15	5	5	56	64	153	3	65	62	4
Sousedovice	6	6	9	40	30	0	0	0	0	0	31	6	8	44	131	260	4	34	30	11
Stožice	6	28	69	24	18	0	0	0	0	0	36	29	27	64	151	307	6	24	18	25
Strašice	7	24	43	33	28	0	0	0	0	0	18	19	24	48	74	181	3	31	28	9
Strunkovice nad Vol.	30	7	6	70	95	9	6	10	36	15	12	8	10	46	51	113	1	112	111	1
Střelské Hoštice	16	15	22	41	36	1	21	58	22	2	93	12	11	65	388	914	7	45	38	16
Škvořetice	10	20	23	52	56	0	0	0	0	0	39	19	21	54	163	341	5	62	56	9
Štěchovice	8	14	24	35	32	0	0	0	0	0	21	12	12	60	89	223	4	36	32	11
Štěkeň	19	10	11	55	93	0	0	0	0	0	94	9	11	50	393	836	9	102	93	9
Tchořovice	3	38	76	30	8	9	32	96	20	9	26	29	26	67	108	243	3	20	17	16
Truskovice	6	31	54	34	26	0	0	0	0	0	25	31	31	60	103	181	4	30	26	14
Třebohostice	9	11	15	44	44	0	0	0	0	0	30	10	13	46	124	302	4	48	44	8
Třešovice	5	9	13	42	28	0	0	0	0	0	9	11	14	47	38	82	2	29	28	6
Uhle	4	11	22	30	17	0	0	0	0	0	12	11	14	47	50	108	2	19	17	11
Únice	10	9	10	54	58	0	0	0	0	0	8	7	10	44	32	54	1	60	58	2
Úzenice	6	36	62	35	26	0	0	0	0	0	16	29	31	56	66	134	3	29	26	10
Uzeničky	8	34	56	36	34	0	0	0	0	0	18	31	36	52	77	122	3	37	34	8
Vacovice	4	23	40	35	20	0	0	0	0	0	8	22	26	51	34	62	2	21	20	8
Velká Turná	3	14	24	35	10	7	12	19	38	14	18	13	14	56	73	162	2	25	23	8
Vodňany	13	29	40	44	33	11	34	37	55	27	732	26	24	65	3052	7086	31	91	60	34
Volenice	8	15	25	36	33	0	0	0	0	0	55	13	13	60	230	538	8	41	33	18
Volyně	33	12	14	51	75	9	11	20	33	14	284	13	14	56	1184	3109	14	103	89	13
Záboří	10	19	29	39	43	0	0	0	0	0	36	16	21	46	152	314	4	47	43	9
Zahorčice	3	14	28	30	14	0	0	0	0	0	8	13	16	49	34	62	2	16	14	10
Zvotoky	3	24	45	32	15	0	0	0	0	0	8	16	20	48	34	67	2	16	15	10

Zdroj: vlastní zpracování

Příloha č. 7: Celková úroveň dopravní obslužnosti okresu Tábor

Název obce	Autobus			Rychlost autobusové přepravy	Úroveň autobusové dopravní obslužnosti	Vlak			Rychlost vlakové přepravy	Úroveň vlakové dopravní obslužnosti	Automobil			Rychlost automobilové přepravy	Počet automobilů	Počet obyvatel	Úroveň automobilové dopravní obslužnosti	Úroveň dopravní obslužnosti celkem	Úroveň dopravní obslužnosti bez automobilů	Vliv automobilů v %
	počet spojů	délka v km	čas v min.			počet spojů	délka v km	čas v min.			počet spojů	délka v km	čas v min.							
Balkova Lhota	10	8	16	30	19	11	9	10	54	27	12	8	10	48	50	114	1	47	46	3
Bečice	2	14	44	19	7	0	0	0	0	0	10	12	13	55	42	69	2	9	7	24
Bechyně	13	25	33	45	34	8	24	48	30	12	522	24	26	55	2177	5485	21	67	46	31
Běleč	5	22	41	32	21	0	0	0	0	0	19	22	29	46	81	180	3	24	21	11
Borkovice	3	38	55	41	19	0	0	0	0	0	27	30	35	51	112	232	4	23	19	17
Borotín	6	18	35	31	23	0	0	0	0	0	60	16	19	51	249	591	7	30	23	22
Bradáčov	4	29	52	33	19	0	0	0	0	0	7	24	27	53	29	56	2	21	19	8
Březnice	7	28	65	26	22	0	0	0	0	0	20	24	24	60	85	183	4	26	22	15
Budislav	8	24	45	32	30	0	0	0	0	0	41	23	28	49	171	371	5	35	30	15
Černýšovice	3	20	39	31	14	0	0	0	0	0	10	18	18	60	40	73	2	17	14	13
Dírná	5	27	40	41	27	0	0	0	0	0	47	26	33	47	196	453	5	32	27	16
Dlouhá Lhota	4	12	20	36	21	0	0	0	0	0	21	13	17	46	87	167	3	23	21	12
Dobronice u Bechyně	6	33	59	34	25	0	0	0	0	0	14	20	22	55	57	111	3	28	25	9
Dolní Hořice	12	16	22	44	31	9	17	20	51	22	81	17	19	54	337	825	6	59	53	9
Dolní Hrachovice	16	12	21	34	52	0	0	0	0	0	13	25	16	94	53	141	4	56	52	8
Drahov	5	34	77	26	18	0	0	0	0	0	20	31	36	52	83	157	3	21	18	15
Dráčov	6	30	48	38	17	12	23	27	51	27	32	25	28	54	134	270	3	46	43	6
Dražice	20	8	12	40	70	0	0	0	0	0	80	7	9	47	334	774	8	78	70	10
Dražičky	8	9	23	23	22	0	0	0	0	0	11	7	8	53	47	129	2	24	22	9
Drhovice	19	10	15	40	68	0	0	0	0	0	19	10	11	52	81	191	3	71	68	4
Haškovecova Lhota	10	29	58	30	32	0	0	0	0	0	7	24	26	55	31	70	2	34	32	5
Hlasivo	9	14	22	38	38	0	0	0	0	0	17	14	20	42	71	175	2	41	38	6
Hlavatce	8	19	35	33	30	0	0	0	0	0	48	16	20	48	201	367	6	36	30	15
Hodětín	6	24	58	25	19	0	0	0	0	0	11	23	21	66	44	99	3	21	19	12
Hodonice	12	33	54	37	45	0	0	0	0	0	19	26	25	62	80	157	4	49	45	8
Chotěmice	5	28	52	32	22	0	0	0	0	0	12	26	33	47	51	111	2	24	22	9
Chotoviny	24	8	13	37	43	11	9	7	77	38	167	10	12	50	695	1721	9	90	81	10
Choustník	10	20	40	30	32	0	0	0	0	0	52	19	25	46	215	506	5	38	32	14
Chrbonín	8	23	46	30	28	0	0	0	0	0	20	19	20	57	82	141	3	31	28	11
Chýnov	32	10	13	46	66	10	12	14	51	24	233	12	12	60	969	2299	13	102	90	13
Jedlany	3	18	28	39	18	0	0	0	0	0	11	14	17	49	46	63	2	20	18	10
Jistebnice	14	16	25	38	31	10	17	20	51	24	192	15	17	53	801	2046	10	64	54	16
Katov	5	21	38	33	22	0	0	0	0	0	8	22	27	49	35	68	2	24	22	7
Klenovice	15	17	23	44	64	0	0	0	0	0	61	18	20	54	253	612	7	71	64	10
Komárov	8	26	92	17	16	0	0	0	0	0	17	23	27	51	72	123	3	19	16	15
Košice	9	14	26	32	19	19	11	12	55	40	77	14	18	47	319	723	5	63	59	7
Košín	13	7	10	42	55	0	0	0	0	0	8	6	8	45	32	62	1	56	55	3
Krátošice	5	17	36	28	19	0	0	0	0	0	10	17	22	46	41	112	2	21	19	8

Krtov	4	18	30	36	21	0	0	0	0	0	13	19	23	50	56	146	2	23	21	10
Libějice	0	0	0	0	0	8	7	14	30	12	10	6	8	48	43	103	1	13	12	9
Lom	6	10	15	40	30	0	0	0	0	0	16	7	9	47	68	145	3	33	30	8
Mašice	18	10	14	43	41	8	11	19	35	14	194	9	9	59	807	1837	11	66	55	17
Mažice	3	40	59	41	19	0	0	0	0	0	15	29	34	51	61	115	3	22	19	12
Meziříčí	18	9	14	39	37	11	10	12	50	25	14	10	11	52	60	174	2	63	61	3
Mezná	5	30	60	30	20	0	0	0	0	0	13	26	32	49	53	115	2	22	20	10
Mladá Vožice	22	19	30	38	71	0	0	0	0	0	255	20	26	46	1064	2727	17	88	71	19
Mlýny	7	27	50	32	27	0	0	0	0	0	15	22	29	46	61	137	2	30	27	8
Myslkovice	7	19	37	31	26	0	0	0	0	0	36	17	18	57	148	381	5	31	26	17
Nadějkov	10	22	30	44	48	0	0	0	0	0	84	20	23	52	349	744	9	56	48	16
Nasavrky	4	6	13	28	9	11	6	6	60	30	7	6	9	43	30	69	1	40	39	2
Nemýšl	9	24	43	33	34	0	0	0	0	0	30	15	18	50	126	294	4	38	34	11
Nová Ves u Chýnova	23	7	10	42	81	0	0	0	0	0	31	13	16	49	131	281	4	86	81	5
Nová Ves u Mladé Vož.	13	22	43	31	40	0	0	0	0	0	20	21	24	53	83	177	3	43	40	8
Oldřichov	13	24	47	31	40	0	0	0	0	0	25	23	26	53	106	226	4	44	40	9
Opařany	20	18	20	54	95	0	0	0	0	0	155	17	16	64	646	1394	17	112	95	15
Planá nad Lužnicí	91	9	15	36	107	17	7	9	47	31	319	9	11	48	1328	3666	13	151	138	9
Pohnánek	17	12	19	38	59	0	0	0	0	0	8	16	18	53	33	58	2	61	59	3
Pohnání	5	21	40	32	21	0	0	0	0	0	8	17	18	57	35	79	2	23	21	8
Pojbuky	4	31	70	27	15	0	0	0	0	0	14	26	30	52	59	115	3	18	15	14
Přebořov	7	24	55	26	22	0	0	0	0	0	39	24	29	50	161	346	5	27	22	18
Psárov	7	26	60	26	22	0	0	0	0	0	15	25	32	47	62	135	2	24	22	10
Radenín	12	16	32	30	37	0	0	0	0	0	57	17	18	57	239	503	7	44	37	17
Radětice	7	29	70	25	21	0	0	0	0	0	24	28	30	56	100	219	4	25	21	16
Radimovice u Tábora	6	6	14	26	19	0	0	0	0	0	9	7	9	45	37	69	2	21	19	8
Radimovice u Želče	18	6	14	26	42	0	0	0	0	0	39	5	7	46	162	375	5	47	42	10
Radkov	5	10	22	27	18	0	0	0	0	0	18	10	12	48	77	168	3	21	18	13
Rataje	10	28	51	33	36	0	0	0	0	0	23	24	27	53	96	209	4	39	36	9
Ratibořské Hory	25	10	14	43	88	0	0	0	0	0	78	11	12	55	324	750	9	97	88	9
Rodná	7	26	54	29	24	0	0	0	0	0	12	21	24	53	50	88	2	27	24	9
Roudná	14	14	20	42	34	21	14	16	53	41	55	15	17	53	231	519	4	78	74	5
Řemíčov	1	22	54	24	5	0	0	0	0	0	11	19	26	44	47	74	2	7	5	26
Řepeč	13	14	24	35	46	0	0	0	0	0	31	15	16	56	130	250	5	50	46	9
Řípec	10	20	27	44	28	19	23	27	51	37	27	26	29	54	114	299	3	68	65	4
Sedlečko u Soběslavě	8	20	39	31	28	0	0	0	0	0	14	18	21	51	57	114	2	31	28	8
Sezimovo Ústí	152	5	8	38	159	12	4	5	48	25	597	5	8	41	2486	7330	17	201	184	8
Skalice	7	19	38	30	25	0	0	0	0	0	54	15	19	47	224	471	6	31	25	19
Skopytce	6	16	34	28	21	0	0	0	0	0	16	16	21	46	65	146	2	24	21	10
Skrýchov u Mašic	5	16	48	20	13	0	0	0	0	0	13	14	14	60	54	130	3	16	13	17

Slapsko	6	26	41	38	29	0	0	0	0	0	17	25	29	52	72	158	3	32	29	9
Slapy	23	6	10	36	41	8	6	12	30	12	49	5	5	58	204	485	4	57	53	7
Smlovy Hory	8	27	47	34	32	0	0	0	0	0	40	27	29	56	167	372	6	38	32	15
Soběslav	19	19	25	46	45	26	20	15	80	72	812	20	24	50	3384	7285	26	143	117	18
Stádlec	9	21	40	32	32	0	0	0	0	0	68	19	20	57	285	592	8	40	32	21
Sudoměřice u Bechyně	13	19	27	42	32	8	19	34	34	13	72	18	17	64	300	665	6	51	45	12
Sudoměřice u Tábora	16	13	16	49	43	11	14	12	70	35	30	12	14	51	125	297	3	80	77	3
Sviny	3	36	51	42	20	0	0	0	0	0	40	32	38	51	167	337	5	25	20	20
Svrahov	5	5	11	27	18	0	0	0	0	0	6	6	8	47	23	58	1	19	18	6
Šebřufov	12	24	44	33	40	0	0	0	0	0	36	24	31	46	152	356	4	45	40	10
Třebějice	5	29	48	36	24	0	0	0	0	0	9	29	36	48	36	72	2	26	24	6
Tučapy	10	20	35	34	37	0	0	0	0	0	82	20	25	48	340	777	8	45	37	18
Turovec	14	10	12	50	69	0	0	0	0	0	21	10	13	45	88	230	3	71	69	4
Ústrašice	5	12	24	30	20	0	0	0	0	0	30	11	14	47	124	304	4	24	20	16
Val	3	36	97	22	10	0	0	0	0	0	31	35	40	53	129	231	4	15	10	30
Vesce	8	29	57	31	28	0	0	0	0	0	30	23	26	53	124	277	4	33	28	13
Veselí nad Lužnicí	13	26	32	49	37	25	27	24	68	59	577	29	33	53	2405	6578	21	118	96	18
Vilice	5	26	40	39	26	0	0	0	0	0	18	26	33	47	73	172	3	29	26	9
Vlastiboř	7	29	67	26	22	0	0	0	0	0	36	22	26	51	151	315	5	27	22	18
Vlčeves	5	21	31	41	27	0	0	0	0	0	8	22	23	57	35	76	2	29	27	7
Vlkov	0	0	0	0	0	9	32	35	55	23	14	36	39	55	59	151	2	25	23	7
Vodice	8	23	30	46	43	0	0	0	0	0	19	23	23	60	80	185	4	46	43	8
Zadní Střítež	3	34	126	16	8	0	0	0	0	0	5	28	28	60	20	33	1	9	8	15
Záhoří	4	30	69	26	15	0	0	0	0	0	5	26	26	60	22	57	1	16	15	9
Zálsí	3	42	63	40	19	0	0	0	0	0	32	28	33	51	134	270	4	23	19	19
Zhoř u Mladé Vožice	13	23	43	32	42	0	0	0	0	0	9	23	26	53	37	95	2	44	42	4
Zhoř u Tábora	3	13	19	41	19	0	0	0	0	0	19	9	12	47	81	159	3	22	19	13
Zlukov	4	32	62	31	18	0	0	0	0	0	25	29	32	54	106	259	4	22	18	18
Zvěrotice	8	25	58	26	24	0	0	0	0	0	43	20	22	55	178	372	6	30	24	19
Želeč	7	15	25	36	30	0	0	0	0	0	95	13	16	49	396	923	9	39	30	23
Žišov	3	33	103	19	9	0	0	0	0	0	21	31	35	53	87	185	3	12	9	27

Zdroj: vlastní zpracování