

Vysoká škola ekonomická v Praze

Fakulta podnikohospodářská

Studijní obor: Podniková ekonomika a management



Název diplomové práce:

# Veřejná osobní doprava na území Šumavy

Autor diplomové práce: Bc. Jana Voldřichová

Vedoucí diplomové práce: doc. Ing. Lubomír Zelený, CSc.

## P r o h l á š e n í

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci na téma  
„*Veřejná osobní doprava na území Šumavy*“  
vypracovala samostatně s využitím literatury a informací,  
na něž odkazuji.

## P o d ě k o v á n í

Děkuji vedoucímu své diplomové práce doc. Ing. Lubomíru Zelenému, CSc. za odborné konzultace, cenné rady a metodické vedení. Děkuji také rodičům za jejich podporu a trpělivost během mého studia, a Petru Holečkovi za odborný česko-německý překlad dopisu určeného bavorským úřadům.

**Název diplomové práce:**

Veřejná osobní doprava na území Šumavy

**Abstrakt:**

Diplomová práce se zabývá veřejnou osobní dopravou na Šumavě a v bavorském příhraničí. Teoretická část práce je věnována rozboru právní úpravy veřejné dopravy a veřejných služeb, a dále problematice související s dopravní obslužností. Hlavním záměrem práce je provést analýzu současného stavu veřejné dopravy v šumavském pohraničí a v rámci zvoleného Mikroregionu Šumava – Západ porovnat výsledky analýzy s minimálním standardem dopravní obslužnosti v České republice. Vzhledem k příhraničnímu charakteru Šumavy je část práce věnována také popisu veřejné dopravy v sousedním Dolním Bavorsku. Dále následuje SWOT analýza členských obcí Mikroregionu Šumava – Západ, která představuje východisko pro posouzení významu dopravní obslužnosti v rozvoji venkovských oblastí.

**Klíčová slova:**

Veřejná doprava, veřejné služby, dopravní obslužnost

**Title of the Master's Thesis:**

Public passenger transport in the Šumava

**Abstract:**

This thesis deals with public passenger transport in the Šumava and the Bavarian border. The theoretical part is devoted to analysis of regulation of public transport and public services, and issues related to transport infrastructure. The main aim of the study is to analyze the current state of public transport in the Šumava border and within the selected Micro Šumava – West analysis to compare the results with the minimum standard of transport services in the Czech republic. Due to the frontier nature of the Bohemian Forest is part of the work devoted to the description of public transportation in neighboring Lower Bavaria. SWOT analysis is followed by member municipalities of Micro Šumava – West, which represents the basis for assessing the importance of developing transport services in rural areas.

**Key words:**

Public transport, public services, transport services

---

# Obsah

|                                                                                                         |    |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| ÚVOD.....                                                                                               | 6  |
| 1 Metodika.....                                                                                         | 8  |
| 2 Právní úprava veřejné osobní dopravy v ČR.....                                                        | 9  |
| 2.1 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007.....                                        | 9  |
| 2.1.1 Povinné náležitosti smluv o veřejných službách.....                                               | 10 |
| 2.2 Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů.....    | 11 |
| 2.2.1 Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících a kompenzace podle zákona č. 194/2010 Sb..... | 12 |
| 3 Dopravní obslužnost.....                                                                              | 17 |
| 3.1 Licence k provozování veřejné dopravy pro cizí účely.....                                           | 17 |
| 3.2 Standard dopravní obslužnosti v ČR.....                                                             | 19 |
| 4 Veřejná osobní doprava na Šumavě.....                                                                 | 21 |
| 4.1 Charakteristika šumavského regionu.....                                                             | 21 |
| 4.2 Dopravní síť v šumavském regionu.....                                                               | 22 |
| 4.2.1 Silniční síť.....                                                                                 | 23 |
| 4.2.2 Železniční síť.....                                                                               | 24 |
| 4.3 Analýza současného stavu veřejné linkové dopravy.....                                               | 25 |
| 4.3.1 Linky Národního parku Šumava.....                                                                 | 25 |
| 4.3.2 Doplnkové linky k linkám Národního parku Šumava.....                                              | 29 |
| 4.3.3 Celoročně provozované linky v příhraniční oblasti Šumavy.....                                     | 30 |
| 4.4 Analýza současného stavu regionální železniční dopravy.....                                         | 31 |
| 4.4.1 Rozvoj železniční dopravy na Šumavě.....                                                          | 32 |
| 5 Veřejná osobní doprava na německé straně Šumavy – v Bavorském lese.....                               | 33 |
| 5.1 Charakteristika Bavorska.....                                                                       | 33 |
| 5.2 Veřejná osobní doprava.....                                                                         | 34 |
| 5.2.1 Veřejná železniční osobní doprava.....                                                            | 35 |
| 5.2.2 Veřejná linková osobní doprava.....                                                               | 37 |
| 6 Mikroregion Šumava – Západ.....                                                                       | 39 |
| 6.1 Popis členských obcí.....                                                                           | 40 |
| 6.2 Dopravní infrastruktura a obslužnost.....                                                           | 49 |
| 6.2.1 Silniční doprava.....                                                                             | 49 |
| 6.2.2 Železniční doprava.....                                                                           | 50 |
| 7 Přeshraniční spolupráce dopravců.....                                                                 | 51 |
| 8 Analýza dopravní obslužnosti v Mikroregionu Šumava – Západ.....                                       | 53 |
| 8.1 Pracovní den.....                                                                                   | 53 |
| 8.2 Víkend.....                                                                                         | 55 |
| ZÁVĚR.....                                                                                              | 57 |
| Literatura a seznam zkratk.....                                                                         | 58 |
| Přílohy.....                                                                                            | 61 |

---

# ÚVOD

V 90. letech 20. století významně poklesl přepravní výkon veřejné dopravy. V důsledku rostoucích cen jízdného začali lidé preferovat individuální automobilismus, čímž došlo k opětovnému poklesu obsazenosti a ekonomické rentability spojů. Tento úpadek veřejné dopravy byl zbržděn a pozastaven administrativní reformou, která vedla k přesunu odpovědnosti za organizaci veřejné dopravy z okresních úřadů na krajské úřady.

Nárůst individuální automobilové dopravy byl způsoben jednak změnou životního stylu a jednak nutností dostat se včas a s přiměřenými náklady z venkovských oblastí do centra. Pro obyvatelstvo z periferií, které jsou charakteristické nedostatkem pracovních příležitostí a nedostatečnými či dokonce chybějícími základními službami, se stalo nezbytnou nutností za těmito cíli a službami dojíždět. Jejich dostupnost představuje významnou podmínku pro život ve venkovských oblastech. Proto také poptávka po dostupnosti z hlediska nutnosti realizovat cesty za uspokojením základních potřeb je zde podstatně vyšší než ve městech. Ovšem z hlediska počtu osob je poptávka nízká, protože venkovské oblasti se vyznačují nízkou koncentrací obyvatel, což má za následek ztrátovost linek veřejné dopravy.

V rámci své práce jsem se zaměřila na veřejnou osobní dopravu na Šumavě a v bavorském příhraničí. Toto téma jsem se rozhodla zpracovat jednak proto, že v dané oblasti bydlím a mám přístup k informacím týkajících se této problematiky, a jednak proto, že sama využívám při cestách do Národního parku Šumava Zelené autobusy a na ně navazující bavorské Igelbusy.

Teoretická část práce je zaměřena na rozbor právní úpravy veřejné dopravy a veřejných služeb v České republice, a na problematiku související s dopravní obslužností, tj. licence a standard dopravní obslužnosti. Vzhledem k příhraničnímu charakteru Šumavy je část práce věnována také popisu veřejné dopravy v sousedním Dolním Bavorsku.

Hlavním záměrem práce je provést analýzu současného stavu veřejné dopravy v šumavském pohraničí a v rámci zvoleného Mikroregionu Šumava – Západ porovnat výsledky analýzy s minimálním standardem dopravní obslužnosti<sup>1</sup> v České republice. Na tento cíl navazuje zhodnocení významu dopravní obslužnosti v rozvoji venkovských oblastí. Výchoziskem pro toto hodnocení je SWOT analýza obcí výše zmíněného Mikroregionu.

---

<sup>1</sup> V práci je uvažován minimální standard dopravní obslužnosti v ČR dle společnosti SBP Consult, 2006

---

Práce se dále věnuje přeshraniční spolupráci dopravců, která umožňuje zpřístupnění Šumavy většímu počtu návštěvníků a přispívá tak k posilování rozvojového potenciálu daného území.



---

# 1 Metodika

Postup vypracování analýzy dopravní obslužnosti Mikroregionu Šumava – Západ probíhal následujícím způsobem.

Nejdříve byly získány údaje o zastávkách v jednotlivých obcích analyzovaného Mikroregionu a podle nich byly vyhledány odjezdy a příjezdy autobusových a vlakových spojů prostřednictvím [www.idos.cz](http://www.idos.cz), kde jsou uveřejněny aktuální jízdní řády. Do analýzy byly zahrnuty ty autobusové a vlakové spoje, které jsou provozovány jednak pravidelně v pracovní den, v jízdním řádu jsou označeny symbolem  a nebo symbol není uveden vůbec, a dále pravidelně o víkendu. Tyto spoje jsou v jízdním řádu označeny ,  nebo . Za typický pracovní den byl zvolen 25. leden; víkendové spoje byly analyzovány 29. resp. 30. ledna. Přehled počtu spojů je uveden v přílohách 7 a 8.

Pro posouzení významu dopravní obslužnosti v rozvoji venkovských oblastí jsem použila SWOT analýzu členských obcí Mikroregionu Šumava – Západ.

---

## 2 Právní úprava veřejné osobní dopravy v ČR

### 2.1 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007

Podle Nařízení Evropského parlamentu a Rady Evropského společenství č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70, které vstoupilo v platnost 3. prosince 2009, se veřejnou přepravou cestujících rozumí „služby v přepravě cestujících, které jsou veřejnosti nabízeny nediskriminačním způsobem a nepřetržitě“. V nařízení jsou dále definovány následující pojmy, které jsou důležité pro pochopení podstaty financování veřejné osobní dopravy.

- Příslušný orgán je vykládán jako „orgán nebo skupina orgánů veřejné správy, jenž má pravomoc zasahovat do veřejné přepravy cestujících v dané územní oblasti“.
- Provozovatel veřejných služeb<sup>2</sup> je „veřejný nebo soukromý podnik nebo skupina podniků provozující veřejné služby v přepravě cestujících nebo jakýkoli jiný veřejný subjekt, který poskytuje veřejné služby v přepravě cestujících“.
- Závazek veřejné služby je popsán jako „požadavek, který vymezí nebo stanoví příslušný orgán k zajištění veřejné služby v přepravě cestujících v obecném zájmu, který by provozovatel na základě svých vlastních obchodních zájmů bez odměny nepřevzal vůbec nebo nepřevzal ve stejném rozsahu nebo za stejných podmínek“.
- Výlučné právo je právo, které „opravňuje provozovatele veřejných služeb k provozování některých veřejných služeb v přepravě cestujících na určité trase, síti nebo v určité oblasti, s vyloučením dalších takových provozovatelů“.
- Kompenzací za veřejné služby se rozumí „jakákoli výhoda, zejména finanční, kterou přímo nebo nepřímo poskytne příslušný orgán z veřejných zdrojů během období provádění závazku veřejné služby nebo v souvislosti s tímto obdobím“.
- Smlouva o veřejných službách je v nařízení definována jako „jeden nebo několik právně závazných aktů potvrzujících dohodu mezi příslušným orgánem a provozovatelem

---

<sup>2</sup> Specifikem veřejné služby je, že „smluvní vztah zajišťující výkon veřejné služby se děje za spoluúčasti některého veřejného rozpočtu, čímž se do něj dostává veřejnoprávní prvek“. Pojem služba obecného hospodářského zájmu „zahrnuje zejména určité služby poskytované významnými odvětvími infrastruktury, ke kterým patří např. doprava, poštovní služby, energetika a komunikace“. Služba ve veřejném zájmu má širší význam než služba obecného hospodářského zájmu, protože „zahrnuje i tržní služby a služby, které mají netržní charakter a které veřejné orgány řadí mezi služby obecného zájmu, jejichž provozovatelé mají specifické povinnosti“. Viz PPP centrum: Slovníček pojmů [online]. Dostupný z: <http://www.pppcentrum.cz/index.php?cmd=page&lang=cs&id=1190>

---

veřejných služeb, jejímž cílem je svěřit provozovateli veřejných služeb řízení a provozování veřejných služeb v přepravě cestujících, které spadají pod závazky veřejné služby“.

- Pojem hodnota nařízení vykládá jako „hodnotu služby, trasy, smlouvy o veřejných službách nebo režimu kompenzací pro veřejnou přepravu cestujících odpovídající celkovému odměňování, bez DPH, provozovatele nebo provozovatelů veřejných služeb, včetně jakýchkoli kompenzací, které vyplatily orgány veřejné správy, a příjmů pocházejících z prodeje jízdenek, které nejsou vráceny zpět příslušnému orgánu“.<sup>3</sup>

### **2.1.1 Povinné náležitosti smluv o veřejných službách**

Smlouvy o veřejných službách musí dle Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007:

- Obsahovat jednoznačné vymezení závazků veřejné služby, „které musí provozovatel veřejných služeb plnit, a dotčené územní oblasti“.
- Předem stanovit na základě objektivního a transparentního přístupu jednak ukazatele, které slouží k výpočtu plateb případné kompenzace, a jednak povahu a rozsah případných udělených výlučných práv takovým způsobem, který zamezuje neúměrnému poskytnutí kompenzací.
- Určit způsoby, podle kterých bude prováděno rozdělování nákladů spojených s poskytováním služeb. Do takových nákladů lze zahrnout „náklady na personál a energii, poplatky za infrastrukturu, údržbu a opravu vozidel pro veřejnou dopravu, kolejových vozidel a zařízení nezbytných pro provozování služeb v přepravě cestujících, fixní náklady a přiměřený výnos z kapitálu“.

Smlouvy o veřejných službách dále „vymezují způsoby rozdělování příjmů z prodeje jízdenek, které si může provozovatel veřejných služeb ponechat, které mohou být vráceny příslušnému orgánu, nebo které mohou být rozděleny mezi provozovatele a tento orgán“.

Smlouva o veřejných službách v autokarové a autobusové dopravě se uzavírá na dobu nejvýše 10 let; v drážní dopravě maximálně na 15 let. Jestliže se smlouva vztahuje na několik druhů doprav, její trvání nesmí přesáhnout 15 let za předpokladu, že se doprava po železnici nebo jiné druhy drážní dopravy podílejí více než 50 % na hodnotě příslušných služeb.

---

<sup>3</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007, o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70. Čl. 2 písm. a) – k).

---

Ve zvláštních případech uvedených v nařízení může být doba trvání smlouvy prodloužena až o polovinu.<sup>4</sup>

## **2.2 Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů**

Podle §2 zákona č. 194/2010 Sb., který nabyl účinnosti 1. července 2010, se *dopravní obslužnost* rozumí „zabezpečení dopravy po všechny dny v týdnu především do škol a školských zařízení, k orgánům veřejné moci, do zaměstnání, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a k uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale udržitelnému rozvoji územního obvodu“.

V §3 a §4 je detailně popsána dopravní obslužnost státu, kraje a obce. Z uvedených paragrafů vyplývá, že rozsah dopravní obslužnosti a její zajištění veřejnými službami v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou a veřejnou linkovou osobní dopravou a jejich propojením určují kraje a obce ve své samostatné působnosti. Kraj obstarává dopravní obslužnost ve svém územním obvodu a se souhlasem jiného kraje i v jeho územním obvodu. „Obec zajišťuje dopravní obslužnost ve svém územním obvodu nad rámec dopravní obslužnosti kraje.“ Za stát je zajištěním dopravní obslužnosti pověřeno Ministerstvo dopravy, které po dohodě s Ministerstvem financí „určí maximální výši kompenzace a způsob tohoto určení na dobu účinnosti smluv o veřejných službách v přepravě cestujících“.

Ministerstvo dopravy se společně s kraji podílí na vytváření *plánu dopravní obslužnosti území*, jehož cílem je „vytvářet podmínky pro hospodárné, efektivní a účelné zajišťování dopravní obslužnosti a vzájemnou spolupráci státu, krajů a obcí při této činnosti“.<sup>5</sup> Východisky dopravního plánování jsou páteřní spoje veřejné drážní osobní dopravy.

Plán obslužnosti území musí vytvářet Ministerstvo dopravy a příslušný kraj. Obsahem tohoto plánu, pořizovaného na období nejméně 5 let, je podle §5 odst. 3 zejména popis zajišťovaných veřejných služeb v přepravě cestujících a předpokládaný rozsah poskytované kompenzace.

Podle §8 odst. 1 jsou obce, kraje a stát oprávněny pro zajištění dopravní obslužnosti poskytovat veřejné služby v přepravě cestujících samy, nebo uzavírat smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících s dopravci. V takovém případě je dopravce povinen nejpozději ke dni nabytí účinnosti smlouvy:

---

<sup>4</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007, o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70. Čl. 4.

<sup>5</sup> Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, §5.

- 
- Mít přidělenou kapacitu dopravní cesty, osvědčení dopravce a uzavřenou smlouvu o provozování drážní dopravy s provozovatelem dráhy, v případě dopravce ve veřejné drážní osobní dopravě.
  - Mít licenci a schválený jízdní řád, v případě dopravce ve veřejné linkové osobní dopravě.
  - Mít zajištěna vozidla, personál a technické zázemí nezbytné pro provozování veřejných služeb v přepravě cestujících podle přidělené kapacity dopravní cesty nebo schváleného jízdního řádu.
  - Být způsobilý zajistit poskytování souhrnu činností uložených zákonem o silniční dopravě a zákonem o dráhách.
  - Splňovat standardy kvality a bezpečnosti dopravy, včetně standardů pro přepravu osob s omezenou schopností pohybu a orientace.<sup>6</sup>

Standardy kvality a bezpečnosti jsou k nahlédnutí v příloze 1.

### **2.2.1 Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících a kompenzace podle zákona č. 194/2010 Sb.**

*Objednatel* (obec, kraj, nebo stát) může uzavřít smlouvu o veřejných službách s dopravcem vybraným buď na základě nabídkového řízení a nebo přímým zadáním. Oznámení o zahájení *nabídkového řízení*, uveřejněné podle zákona o veřejných zakázkách v informačním systému, vyzývá libovolný počet dopravců k podání nabídek a k prokázání splnění požadované kvalifikace. Povinné náležitosti oznámení jsou obsaženy v §10.

V případě *přímého zadání* a pokud to vnitrostátní právo nezakazuje „může kterýkoli příslušný místní orgán poskytující veřejné služby v přepravě cestujících rozhodnout o tom, že bude veřejné služby v přepravě cestujících poskytovat sám, nebo že uzavře smlouvu o veřejných službách přímo s právně samostatným subjektem, nad kterým vykonává příslušný místní orgán kontrolu podobnou té, kterou vykonává nad svými vlastními útvary“.<sup>7</sup>

Česká legislativa umožňuje přímé uzavření smluv o veřejných službách. Lze tak učinit buď v případě, že průměrná roční hodnota veřejných služeb nebude vyšší než 1 milion EUR, nebo v situaci, kdy je v rámci veřejné služby nabízen dopravní výkon méně než 300 tisíc km za rok. Pokud je smlouva o veřejných službách uzavřena přímo s malým nebo středním podnikem, jež provozuje vozový park o maximálně 23 vozidlech, musí být odhadnuta

---

<sup>6</sup> Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, §8.

<sup>7</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007, o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70. Čl. 5 odst. 2.

---

průměrná roční hodnota veřejných služeb na méně než 2 miliony EUR, resp. roční nabízený dopravní výkon musí být méně než 600 tisíc km.<sup>8</sup> V těchto případech se bude výpočet kompenzace v základním principu shodovat s dřívějším postupem výpočtu pro financování veřejné dopravy.

V případě nabídkového řízení se výpočet kompenzace zásadně odlišuje od původního postupu upraveného českým právním řádem, protože v něm „není měřen čistý finanční dopad uložení závazku veřejné služby na náklady a výnosy, ale bude využito potenciálu hospodářské soutěže“. Částka dosažená nabídkovým řízením bude záviset na službách specifikovaných v zadávací dokumentaci a na konkurenceschopnosti dopravců na dopravním trhu.

*Kompenzaci* v rozsahu stanoveném ve smlouvě hradí objednatel ze svého rozpočtu. Před uzavřením smlouvy přímým zadáním (§23) předloží dopravce objednateli *finanční model* nákladů, výnosů a čistého příjmu, které se váží ke smlouvě. Na základě finančního modelu musí objednatel zkontrolovat přiměřenost navrhované kompenzace. Objednatel je oprávněn požádat Ministerstvo dopravy o stanovisko ohledně přípustnosti a způsobu zahrnutí nákladů, výnosů, či provozních aktiv do finančního modelu a způsobu sestavení finančního modelu. Jestliže se jedná o uzavření smlouvy s dopravcem vybraným na základě nabídkového řízení, je dopravce povinen předložit objednateli finanční model stejně jako v případě přímého zadání, pokud objednatel v dokumentaci nabídkového řízení nestanoví jinak.<sup>9</sup>

„Prováděcí právní předpis stanoví náklady, výnosy a provozní aktiva, které mohou být využity pro sestavení finančního modelu.“<sup>10</sup>

Ministerstvo dopravy zváží při přípravě návrhu zákona o státním rozpočtu ekonomické zajištění dopravní obslužnosti obcí, krajů a státu v rozsahu podle uzavřených smluv o veřejných službách v přepravě cestujících na příslušný rok.<sup>11</sup>

### **2.2.1.1 Příklad kompenzace ve veřejné linkové osobní dopravě v Plzeňském kraji**

Plzeňský kraj v roce 2009 poskytl jednotlivým dopravcům kompenzaci v celkové výši 280 086 792,14 Kč. Přitom největší díl z této částky připadl dopravci ČSAD autobusy Plzeň a.s., a to 252 754 704,36 Kč. Pro rok 2010 kraj předpokládá, že na zajištění dopravní obslužnosti přispěje částkou vyšší než 328 200 000,00 Kč a že neprovede žádné vzájemné zápočty.

---

<sup>8</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007, o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70. Čl. 5 odst. 4.

<sup>9</sup> Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, §23 odst. 1 – 4.

<sup>10</sup> Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, §23 odst. 7.

<sup>11</sup> Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, §24 odst. 1.

**Tab. 1 Kompenzace jednotlivým dopravcům v Plzeňském kraji**

| <i>Kompenzace</i>                           |                                    |                                |
|---------------------------------------------|------------------------------------|--------------------------------|
| <i>Dopravce</i>                             | <i>Skutečná úhrada v roce 2009</i> | <i>Předpoklad pro rok 2010</i> |
| ČSAD AUTOBUSY České Budějovice a.s.         | 135 186,00                         | 138 184,00                     |
| ČSAD autobusy Plzeň a.s.                    | 252 754 704,36                     | 298 577 920,00                 |
| ČSAD STTRANS, a.s.                          | 1 380 094,00                       | 1 420 387,00                   |
| Jiří Zýka                                   | 763 656,00                         | 903 915,00                     |
| Město Kašperské Hory                        | 1 309 893,00                       | 1 392 849,00                   |
| Autobusová doprava – Miroslav Hrouda s.r.o. | 9 999 387,00                       | 9 795 880,00                   |
| RDS BUS, s.r.o.                             | 5 184 404,35                       | 5 758 049,00                   |
| Obec Chanovice                              | 383 645,00                         | 408 643,00                     |
| PROBO BUS a.s.                              | 3 772 639,00                       | 4 377 956,00                   |
| VATRA Bohemia, spol. s r.o.                 | 1 974 980,00                       | 2 235 827,00                   |
| Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.     | 1 139 898,43                       | 1 200 000,00                   |
| Město Blovice                               | 425 094,00                         | 491 751,00                     |
| Autobusy Karlovy Vary, a.s.                 | 335 069,00                         | 351 682,00                     |
| Pavel Pajer                                 | 528 142,00                         | 1 420 179,00                   |
| <i>Vzájemné zápočty</i>                     | - 1 570,57                         | 0                              |
| <b>Celkem</b>                               | <b>280 086 792,14</b>              | <b>328 473 222,00</b>          |

**Zdroj:** Interní materiály oddělení veřejné dopravy Plzeňského kraje, Plzeň, březen 2010

### 2.2.1.2 Financování v regionální drážní dopravě

Vládě byl dne 1. června 2009 podán k projednání materiál, který nastínil možný způsob řešení nedofinancování regionální železniční dopravy. Vláda došla ohledně tohoto návrhu ke konsenzu a rozhodla usnesením č. 686 o uvolnění částky 3,2 miliardy Kč ze státního rozpočtu. Částka byla mezi jednotlivé kraje rozdělena a poskytnuta za účelem zajištění dopravní obslužnosti drážní dopravou.

Existují různé možnosti jak se vypořádat s nedofinancováním veřejné drážní dopravy. Jednu z nich představuje rušení provozu na méně vytížených tratích především ve venkovských oblastech, kde dochází k mírnému poklesu počtu cestujících. Ovšem takové řešení je u členů místních samospráv téměř neprůchodné, a proto velmi obtížně realizovatelné. V tomto případě lze očekávat jen minimální úsporu nákladů.

Další možnost lze spatřit ve snížení ztrátovosti regionální dopravy, a to buď redukcí nákladů nebo nárůstem výnosů. Úsporu nákladů by mohlo přinést uzavírání dlouhodobých smluv o veřejných službách v přepravě cestujících.

Pro rok 2010 je u společnosti České dráhy, a.s. kalkulována ztráta ve výši 8,531 miliard Kč. V této částce je již zahrnut průměrný zisk dopravce ve výši 2 % a také racionalizační úsporná opatření dopravce ve výši 174 milionů Kč. Kraje poskytnou

---

společnosti kompenzaci v celkové výši 5,075 miliard Kč. Výsledná nedofinancovanost regionální železniční dopravy tak činí 3,456 miliard Kč.

Konkrétní řešení financování regionální drážní dopravy pro rok 2010 a další období je následující:

- Stát bude mít svůj podíl na zajištění regionální drážní dopravy. V roce 2010 poskytne ze svého rozpočtu účelovou dotaci ve výši 2,4 miliardy Kč; z toho 2 miliardy budou pocházet z prostředků Ministerstva financí a 400 milionů z dotace pro Státní fond dopravní infrastruktury.
- Společnost České dráhy, a.s. přijme racionalizační opatření, která povedou k poklesu nedofinancovanosti o 306 milionů Kč.
- Na úhradě zbývajících deficitu ve výši 749 milionů Kč se budou stejným dílem podílet 1/3 kraje, stát a dopravce. Podíl státu na financování regionální dopravy se tedy navýší o dalších 249 milionů na celkových 2,649 miliard Kč.
- Stát se bude podílet na zajištění dopravní obslužnosti regionální drážní osobní dopravou i v následujících devíti letech, tj. do roku 2019. Finanční spoluúčast státu bude probíhat formou poskytování účelových dotací krajům ve výši 2,649 miliard Kč, s tím že bude docházet „k postupnému navyšování kompenzace odpovídajícímu přírůstku průměrného ročního indexu spotřebitelských cen v předcházejícím období“. Kraje uzavřou s dopravci dlouhodobé smlouvy týkající se rozsahu regionální železniční dopravy na období alespoň deseti let a zároveň „se zavážou každoročně navyšovat prostředky na úhradu kompenzace alespoň o přírůstky odpovídající průměrnému ročnímu indexu spotřebitelských cen v předcházejícím období“.<sup>12</sup>

### **2.2.1.3 Financování v dálkové drážní dopravě**

Na základě smlouvy o závazku veřejné služby na zajištění dopravních potřeb státu osobní železniční dopravou jsou do roku 2014 financovány z veřejných prostředků relace Pardubice – Liberec a Plzeň – Most. V roce 2009 činila úhrada dopravního výkonu na zmíněných relacích 58 856 tisíc Kč a na ostatních relacích 3 873 305 tisíc Kč. Financování žákovského jízdného ve vlacích celostátní dopravy vyšlo stát na 145 000 tisíc Kč. Celkově představovala hodnota kompenzace podle schváleného rozpočtu na rok 2009 částku 4 077 161 tisíc Kč. Pro potřeby zejména dálkové drážní dopravy byl vytvořen program na podporu obnovy vozidlového parku, ze kterého bylo pro rok 2009 uvolněno 380 milionů Kč.

---

<sup>12</sup> Finanční účast státu na zajištění dopravní obslužnosti veřejnou železniční osobní dopravou [online]. Str. 2 – 4. Dostupné z: <http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/54ED5CF6-C5B1-4656-86C3-36D4733393FA/0/MaterialProVladuKusneseni1132.doc>



---

V konečném součtu byla dálková železniční osobní doprava financována částkou 4 457 161 tisíc Kč.

V oblasti dálkové dopravy představuje největší problém nestabilita finančních prostředků v čase, tj. „nejistota finančních možností státu ve střednědobém časovém horizontu, která neumožňuje stabilní dlouhodobou objednávku veřejných služeb“. Stát si klade za cíl uzavřít na období let 2010 - 2019 se společností České dráhy, a.s. dlouhodobou smlouvu o závazku veřejné služby na zajištění dopravních potřeb státu osobní železniční dopravou mimo relace Pardubice – Liberec a Plzeň – Most, což by umožnilo otevření až 75 % trhu veřejné dálkové železniční osobní dopravy ostatním dopravcům. Podmínkou uzavření této smlouvy je zajištění stabilního financování nejen dopravních výkonů vyplývajících ze smlouvy samotné, ale i úhrady žakovského jízdného, a to částkou, která byla poskytnuta v roce 2009, tj. 3 873 305 tisíc Kč, přičemž pro období let 2010 - 2019 bude docházet k postupnému navyšování kompenzace odpovídajícímu přírůstku průměrného ročního indexu spotřebitelských cen v předcházejícím období.<sup>13</sup>

---

<sup>13</sup> *Finanční účast státu na zajištění dopravní obslužnosti veřejnou železniční osobní dopravou* [online]. Str. 4 – 5. Dostupné z: <http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/54ED5CF6-C5B1-4656-86C3-36D4733393FA/0/MaterialProVladuKusneseni1132.doc>

---

## 3 Dopravní obslužnost

### 3.1 Licence k provozování veřejné dopravy pro cizí účely<sup>14</sup>

#### Linková osobní doprava

Silniční dopravu pro cizí potřeby může provozovat dopravce, který má koncesi nebo povolení k jejímu provozování, a který vlastní licenci. Postup při udělování licence k provozování linkové osobní dopravy stanoví zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě v platném znění a v příslušném prováděcím předpise (vyhláška č. 478/2000 Sb.). Podle ZOSD vykonávají funkci dopravních úřadů krajské úřady a pro městskou autobusovou dopravu přechází funkce dopravních úřadů na Magistrát hlavního města Prahy, magistráty statutárních měst a obecní úřady obcí s rozšířenou působností.

Žádost dopravce o licenci musí dle §10 odst. 2 splňovat tyto náležitosti:

- Doklad o vydání koncese nebo povolení;
- formu linkové osobní dopravy, včetně určení, zda jde o městskou, vnitrostátní nebo mezinárodní dopravu;
- u zvláštní formy linkové dopravy kategorie cestujících a údaje o právnické nebo fyzické osobě, pro kterou se má tato doprava provozovat;
- návrh jízdního řádu, jedná-li se o mezinárodní linkovou dopravu;
- trasu linky, včetně zastávek pro nástup a výstup, jejich úplné názvy a určení výchozí a cílové zastávky (dále jen “vedení linky“) a informaci o časovém rozložení spojů linky;
- návrh tarifu, jedná-li se o mezinárodní linkovou dopravu;
- návrh smluvních přepravních podmínek, jedná-li se o mezinárodní linkovou dopravu;
- denní dobu řízení, nepřetržitou dobu řízení, dobu odpočinku každého z řidičů, bezpečnostní přestávky; toto ustanovení se nevztahuje na městskou autobusovou dopravu.

O udělení licence rozhoduje příslušný dopravní úřad, na jehož území se nachází výchozí zastávka. Tento pak postoupí žádost o udělení licence dotčeným dopravním úřadům, v jejichž územním obvodu budou umístěny zastávky. Dotčený úřad vydá stanovisko nejpozději do 30 dnů od doručení žádosti. V této lhůtě se s žádostí o licenci obrátí na dotčené obce, příslušný orgán Policie ČR, správce pozemní komunikace a majitele označníku

---

<sup>14</sup> VOLDŘICHOVÁ, J.: *Dopravní obslužnost šumavského regionu: bakalářská práce*. Praha: VŠE, 2008. Str. 26 – 28. (Aktualizace 11. 1. 2011)

---

zastávky, a požádá je ve lhůtě 15 dnů od obdržení žádosti o jejich stanovisko. O udělení či zamítnutí licence rozhodne příslušný dopravní úřad maximálně do 45 dnů od podání žádosti.

Podle §13 ZOSD uvede dopravní úřad (DÚ) v rozhodnutí o licenci:

- Formu linkové dopravy, včetně údajů, zda jde o městskou, vnitrostátní nebo mezinárodní; kategorii cestujících u zvláštní linkové dopravy;
- označení a vedení linky;
- datum zahájení provozu;
- dobu, na kterou se licence uděluje (je v pravomoci DÚ);
- případný rozsah bezbariérové přepravy cestujících s omezenou schopností pohybu a orientace;
- další zpřesňující podmínky provozování linkové osobní dopravy.

Příslušný dopravní úřad dále projednává změnu či odejmutí licence.

### **Drážní osobní doprava**

Postup při udělování licence k provozování drážní dopravy stanoví zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách. Drážní dopravu může provozovat právnická nebo fyzická osoba zapsaná v obchodním rejstříku na základě platné licence a jestliže splňuje i další požadavky, které vyplývají ze zákona. O udělení licence rozhoduje drážní správní úřad nejpozději do 60 dnů od doručení žádosti.

Podle §25 zákona o dráhách musí žadatel o udělení licence splňovat následující podmínky:

- Fyzická osoba a její odpovědný zástupce, resp. statutární orgán nebo člen statutárního orgánu, je-li žadatelem právnická osoba, dosáhli věku 18 let, jsou způsobilí k právním úkonům, bezúhonní a odborně způsobilí; žadatel nemusí splňovat podmínku odborné způsobilosti, jestliže ji splňuje zástupce, resp. aspoň jeden člen statutárního orgánu;
- žadatel, který hodlá provozovat drážní dopravu na dráze celostátní nebo regionální, prokáže finanční způsobilost k provozování drážní dopravy;
- technické podmínky dráhy to umožňují.

---

§28 zákona o dráhách určuje obsah žádosti o udělení licence takto:

- Obchodní jméno, sídlo a právní formu právnické osoby, která hodlá provozovat drážní dopravu, a jméno a bydliště osoby nebo osob, které jsou jejím statutárním orgánem, a identifikační číslo, nebo jméno a trvalý pobyt, obchodní jméno a rodné číslo fyzické osoby, která hodlá provozovat drážní dopravu, resp. odpovědného zástupce, je-li ustanoven;
- údaje o dráze, na které má být drážní doprava provozována, a údaj, v kterých úsecích dráhy bude žadatel dopravu provozovat;
- označení provozovatele dráhy;
- data, vztahující se k druhu dopravy a rozsahu služeb poskytovaných v souvislosti s přepravou osob a věcí;
- údaje o počtu a druhu drážních vozidel;
- u dráhy tramvajové, trolejbusové a speciální - návrh časového vedení požadovaných spojů a návrh tras linek, včetně zastávek pro nástup a výstup a určení výchozí a cílové zastávky.

V rozhodnutí o licenci drážní správní úřad uvede identifikaci dopravce (tytéž údaje jako v §28), dále označení dráhy, názvy stanic a určení výchozí a cílové stanice, označení provozovatele dráhy, druh dopravy a rozsah poskytovaných služeb, datum zahájení provozování drážní dopravy, dobu, na kterou se licence uděluje a případně další podmínky.

Dále musí dopravce prokázat finanční způsobilost, kterou upravuje §27a zákona o dráhách, podle něhož musí dopravce finančně zabezpečit zahájení a řádné provozování drážní dopravy a zabezpečit současné a budoucí závazky minimálně na období jednoho roku. Na území ČR lze provozovat drážní osobní dopravu i na základě licence udělené úřadem členského státu Evropských společenství (§34a).

### **3.2 Standard dopravní obslužnosti v ČR<sup>15</sup>**

Každý občan má právo být dopravně obsloužen na stejné úrovni na území celé České republiky bez ohledu na místo, kde se právě nachází. Rozsah a garance dopravní obslužnosti jsou deklarovány v příslušných zákonech. Kvalita dopravní obslužnosti se odvíjí od kvalitativních hranic, v jejichž rozmezí je tato veřejná služba zabezpečována.

---

<sup>15</sup> VOLDŘICHOVÁ, J.: *Dopravní obslužnost šumavského regionu: bakalářská práce*. Praha: VŠE, 2008. Str. 31 – 32. (Aktualizace 11. 1. 2011)

|                     |                 |
|---------------------|-----------------|
| Autobusová doprava: |                 |
| Pracovní den        | - špičky..... 7 |
|                     | - sedla..... 4  |
| Víkend              | - špičky..... 2 |
|                     | - sedla..... 2  |
| Vlaková doprava:    |                 |
| Pracovní den        | - špičky..... 2 |
|                     | - sedla..... 1  |
| Víkend              | - špičky..... 1 |
|                     | - sedla..... 1  |

| <i><b>Počet spojů</b></i>           | <i><b>Časové období</b></i>  | <i><b>Počet párů spojů</b></i>   |
|-------------------------------------|------------------------------|----------------------------------|
| <b>Pracovní den</b>                 |                              | <b>4</b>                         |
| Špičky                              |                              | 3                                |
| Ranní špička                        | 5:30 – 8:59                  | 2                                |
| Odpolední špička                    | 14:00 – 17:59                | 1                                |
| Sedla                               |                              | 1                                |
| Den                                 | 9:00 – 13:59                 | 0                                |
| Večer                               | 18:00 – 22:29                | 1                                |
| Noc                                 | 22:30 – 5:29                 | 0                                |
| <b>Víkend a svátek</b>              |                              | <b>2</b>                         |
| Špičky                              | 5:30 – 8:59 / 14:00 – 17:59  | 2                                |
| Sedla                               | 9:00 – 13:59 / 18:00 – 22:29 | 0                                |
| Noc                                 | 22:30 – 5:29                 | 0                                |
| <i><b>Docházková vzdálenost</b></i> |                              |                                  |
| Z obydleného území k zastávce       |                              | Cca 2 000 m<br>(1 500 m vzdušná) |

- 20 -

---

## 4 Veřejná osobní doprava na Šumavě

### 4.1 Charakteristika šumavského regionu

Šumavský region je situován na průsečíku tří historických zemí střední Evropy – Bavorska, Horního Rakouska a Čech, při státní hranici s Rakouskem a Spolkovou republikou Německo. V geografickém vymezení se jedná o jedno z nejstarších horských pásem v Evropě v délce zhruba 140 km, s maximální šířkou včetně podhůří 45 km. Rozkládá se mezi Všerubským a Vyšebrodským průsmekem. Na Šumavu plynule navazují na jihovýchodě Novohradské hory a na severozápadě Český les. Celková délka horského pásu tak činí okolo 200 km a pokrývá oblast 1 630 km<sup>2</sup>. Hřebenem pohoří prochází hlavní evropské rozvodí mezi Černým a Severním mořem. Pramení zde nejdelší česká řeka Vltava. Nejvyšším bodem Šumavy je Velký Javor (Großer Arber – 1 456 m n. m.), který se nachází na německé straně hranice několik kilometrů od Železné Rudy. Na české straně Šumava pozvolně klesá a vytváří vyhledávanou krajinu pro rekreaci. V současném administrativním vymezení zasahuje tato oblast na území tří okresů: Klatovy, Prachatice a Český Krumlov. Z pohledu regionálního uspořádání je pak rozdělena do dvou krajů: Plzeňského a Jihočeského.

Šumava je územím s vysokým stupněm ochrany přírody. Jedním z jejích základních rysů je prolínání málo dotčené přírody se stopami staleté přítomnosti člověka. Po obou stranách hranice České republiky se Spolkovou republikou Německo se rozkládají chráněná území různého stupně ochrany. Mimořádně zachovalé území Šumavy bylo v roce 1963 vyhlášeno Chráněnou krajinnou oblastí Šumava. Dnes se jedná o největší chráněné území v České republice o rozloze 940 km<sup>2</sup>.

Národní park Šumava a Národní park Bavorský les o celkové rozloze 932 km<sup>2</sup> tvoří největší souvislou zalesněnou plochu ve střední Evropě a z evropského hlediska rovněž jednu z největších chráněných ploch. NP Bavorský les byl otevřen v roce 1970 jako první národní park v Německu. V roce 1997 byl rozšířen a nyní zaujímá plochu více než 24 000 ha. Zasahuje na bavorské straně na území okresů Regen a Freyung-Grafenau. Na české straně pocházejí první návrhy na vyhlášení NP Šumava již z roku 1911, ale došlo k němu až v roce 1991 po pádu železné opony. NP Šumava je biosférickou rezervací UNESCO, začleněnou do mezinárodní sítě významných území v Evropě. Je největším ze čtyř NP v České republice. Zahrnuje jádrové části pohoří Šumava, včetně Modravských slatí, Trojmezního pralesa s Plešným jezerem, kaňonu Vydry, Smrčiny a Vltavského luhu. Rozkládá se na 68 064 ha v nejhodnotnější části CHKO Šumava a je z 80 % zalesněn. Nejvyšším bodem je vrchol

---

Plechý s 1 378 m n. m., nejnižším údolí Otavy u Rejštejna s 570 m n. m. Oblast NP Šumava zahrnuje například zbytky pralesovitých porostů horských lesů, ledovcová jezera nebo horská či údolní vrchoviště.

Česko – bavorské příhraničí má dnes převážně venkovský charakter s velmi řídkým osídlením. Okresy Prachatice, Český Krumlov a Klatovy patří k oblastem s nejnižší hustotou obyvatelstva v rámci celé ČR. Plocha zastavěného území uvnitř parku činí pouze 66 ha. Tento typ kulturní krajiny je charakterizován roztržitou sídelní strukturou, která klade vysoké nároky na údržbu a rozvoj technické a sociální infrastruktury. Dominující regionální centra na jedné straně a rozsáhlé velice řídké osídlené oblasti na straně druhé zapříčiňují nerovnoměrný ekonomický růst sledovaného území a složitou dopravní obslužnost, ztíženou navíc specifickými geografickými a klimatickými poměry.<sup>16</sup>

## 4.2 Dopravní síť v šumavském regionu

Šumava je charakteristická poměrně dobrou dopravní infrastrukturou: Hustou silniční sítí, dobrým silničním a železničním spojením s hlavními centry ve vnitrozemí i propojením s Bavorskem a Horním Rakouskem. Dosažitelnost regionu pro návštěvníky z vnitrozemí i ze sousedních zemí je dobrá, a to i díky relativně husté síti hraničních přechodů. Mezi slabé stránky patří zanedbaný stav některých silničních komunikací, železniční infrastruktury a obslužné vybavenosti všeobecně.

K nejdůležitějším dopravním osám Šumavy patří silnice I. třídy I/27 (Klatovy – Železná Ruda), I/4 (Vimperk – Strážný) a I/39 (Lenora – Volary – Horní Planá), železniční trati č. 183 Plzeň – Klatovy – Železná Ruda a č. 198 Strakonice – Volary, dále silnice II. třídy II/145, II/167, II/168, II/169 a II/190 a rozsáhlá síť místních komunikací.

Doprava je jedním z nejčastějších zdrojů negativních vlivů činnosti člověka na přírodu. Vzhledem k nepoměru mezi rezidenty a návštěvníky je v regionu kladen daleko vyšší nárok na rekreační funkci dopravní obslužnosti než na dojížděku / vyjížděku za prací.<sup>17</sup>

---

<sup>16</sup> Projekt: Řešení systému veřejné dopravy v Národním parku Šumava. Str. 5 – 8.

<sup>17</sup> Projekt: Řešení systému veřejné dopravy v Národním parku Šumava. Str. 8.

---

## 4.2.1 Silniční síť<sup>18</sup>

### Klatovy

Silniční síť okresu tvoří 102 km silnic I. třídy, 355 km II. třídy a 673 km III. třídy. Silnice I/22 prochází přes obce Nalžovské Hory a Mochtín, v Klatovech z ní lze odbočit na silnici I/27 a nebo dojet až do Domažlic. Komunikace I/27 spojuje sever a západ Čech, vede až na Šumavu do Železné Rudy a končí v Alžbětíně na státní hranici.

Ze silnic druhé třídy jmenuji silnici II/171, která prochází městem Sušice, pokračuje do okresu Prachatice a končí ve Čkyni. Pohraniční silnice II/190 začíná v obci Česká Kubice, míjí obce Všeruby a Nýrsko a končí v Železné Rudě.

### Prachatice

Celková délka silnic I. třídy je 65 km, II. třídy 229 km a silnic III. třídy 392 km. Pro okres je nejdůležitější silnice I/4, která spojuje hraniční přechod Strážný, Vimperk, Strakonice a Prahu. Okresem prochází v délce 40 km. Další významnou silnicí je II/145 vedoucí z Češnovic, přes Husinec do Vimperku, odkud pokračuje na Stachy a končí v Petrovicích u Sušice. Silnice II/141 spojuje Týn nad Vltavou, Vodňany, Prachatice a Volary. Na ní u Prachatic navazuje komunikace II/143, která vede do krajské metropole.

### Český Krumlov

Okresem prochází 71 km silnic I. třídy, 184 km silnic II. třídy a 434 km silnic III. třídy. Silnice I/3 jako součást evropské silnice E55 patří mezi nejvýznamnější spojnice České republiky a Rakouska. Vede východní částí okresu kolem měst Velešín a Kaplice a končí na hraničním přechodu Dolní Dvořiště/Wulowitz. Silnice I/39 se napojuje na silnici I/3 u Kamenného Újezdu a pokračuje ve směru na Český Krumlov, Kyjov, Hořice na Šumavě a Černou v Pošumaví, okolo vodní nádrže Lipno přes Horní Planou do Volar a na křižovatku se silnicí I/4, která končí na hraničním přechodu Strážný/Philippsreut.

Ze silnic II. třídy zmíním silnici II/163, která vede z Černé v Pošumaví podél Lipna přes Frymburk a Vyšší Brod do Dolního Dvořiště, kde se napojuje na silnici I/3. Pro spojení okresních měst Prachatice a Český Krumlov jsou významné silnice II/143 a II/166.

---

<sup>18</sup> VOLDŘICHOVÁ, J.: *Dopravní obslužnost šumavského regionu: bakalářská práce*. Praha: VŠE, 2008. Str. 15. (Aktualizace 11. 1. 2011)



---

## 4.2.2 Železniční síť<sup>19</sup>

### Klatovy

Území okresu Klatovy obsluhují celostátní železniční tratě s přeshraničními a mezikrajskými návaznostmi na železniční tratě Deutsche Bahn a dráhy Jihočeského kraje. Pro okres nejvýznamnější je trať 183 Plzeň – Železná Ruda, která prošla v 90. letech elektrifikací v úseku Plzeň – Klatovy a má návaznost na železniční trať do Zwieselu. Na její trase se nachází Špičácký tunel, který byl až do dubna 2007 nejdelším železničním tunelem v České republice, pak ho o 11 m překonal Březenský tunel u Chomutova. Lokální význam má železniční trať 185 Domažlice – Klatovy – Horažďovice.

### Prachatice

Veškeré tratě na Prachaticku jsou neelektrifikované. Okres protíná železniční trať 197 Číčenice – Prachatice – Volary a 198 Strakonice – Vimperk – Volary, která má odbočku z Černého Kříže na Stožec a Nové Údolí. Obě se napojují na hlavní trať Plzeň – České Budějovice. Trať 198 prochází nejvýše položenou železniční stanicí v Čechách v obci Kubova Huť, která leží ve výšce 995 m n. m.

Zastávka Nové Údolí je zajímavá tím, že skupina nadšenců sdružená ve spolku Pošumavská jízdní dráha vybudovala v jejím místě nejkratší mezinárodní železnici na světě. Na původní násep bývalé mezinárodní tratě Volary – Pasov položila znovu koleje přes státní hranici v délce 105 m a obnovila přeshraniční provoz.

### Český Krumlov

Územím okresu procházejí tři železniční tratě. Jednokolejná, avšak elektrizovaná trať 196 vede z Českých Budějovic na železniční hraniční přechod Horní Dvořiště/Summerau. Jezdí po ní i mezinárodní rychlíky a jedná se o nejstarší železniční dráhu v Evropě, protože v její trase vedla již koněspřežná dráha. Trať 194 má velký význam pro turistickou oblast Šumavy, protože spojuje České Budějovice, Český Krumlov a Volary. A druhá nejstarší elektrizovaná trať na území ČR zprovozněná v roce 1911 (trať 195) vede z Rybníka do Lipna nad Vltavou. Bývá označována jako Vyšebrodská elektrická dráha a pro Šumavu je turisticky významná.

---

<sup>19</sup> VOLDŘICHOVÁ, J.: *Dopravní obslužnost šumavského regionu: bakalářská práce*. Praha: VŠE, 2008. Str. 17.

---

## 4.3 Analýza současného stavu veřejné linkové dopravy

V příhraniční oblasti jsou v rámci veřejné osobní dopravy provozovány pravidelné autobusové linky, které zajišťují dopravu do zaměstnání, škol a úřadů. Kromě těchto linek jsou v letních měsících provozovány sezónní linky NP Šumava, a to od 1.7. do 31.8., resp. od 5.6. do 30.9., a jedna doplňková linka k ekologickým linkám. Společným znakem těchto linek je minimální návaznost na vlakové spoje, zejména v zastávce Železná Ruda, žel. st.

### 4.3.1 Linky Národního parku Šumava

- *Linka 440840 Plzeň – Klatovy – Železná Ruda, Špičák – Srní – Kvilda – Churáňov – Stachy*

Mezi Špičákem a Kvildou jezdí v období od 1.7. do 31.8. čtyři spoje, v opačném směru šest spojů. Od 5.6. do 26.9. je na trasu mezi těmito dvěma místy nasazen v obou směrech jeden spoj. V období letních prázdnin jezdí mezi místy Churáňov – Kvilda v pracovní dny tři vratné spoje, o víkendech 2 vratné spoje.

- *Linka 433710 Horská Kvilda – Kvilda – Kvilda, Bučina*

Zde jsou provozovány tři páry spojů mezi Bučinou a Horskou Kvildou, dále dva páry spojů mezi Kvildou a Horskou Kvildou a pět párů spojů mezi Kvildou a Bučinou. Většina spojů, které začínají nebo končí na Bučině, navazuje na jízdní řády Igelbusů v bavorské konečné zastávce Buchwald – Grenze. Jízdní řád této linky zčásti navazuje na linku 440840, která končí na Kvildě.

V rámci ekologických linek NP Šumava je provozována ještě odloučená linka Nová Pec – Jelení Vrchy, která spadá podle územní působnosti do Jihočeského kraje.

#### 4.3.1.1 Vyčíslení nákladů na provoz Zelených autobusů po linkách NP Šumava za období roků 2009 - 2011

Celková očekávaná finanční potřeba ke krytí ztráty byla pro rok 2009 vyčíslena na 1,9 milionu Kč, přičemž v roce 2008 činila ztráta provozu cca 1 milion Kč. Rozdíl ve vyčíslené ztrátě je dán zvýšením rozsahu a kvality nabízených služeb, které vyplývá z nové koncepce rozvoje veřejné dopravy v NP Šumava.

Projekt rozvoje systému Zelených autobusů předpokládá:

- Nárůst počtu klientů na konci roku 2011 o 19 % v porovnání s rokem 2008;
- prodloužení sezóny o dva měsíce;

- 
- mírné zvýšení četnosti provozu vybraných spojů;
  - nárůst tržeb v důsledku optimalizace návaznosti spojů na ostatní linky veřejné dopravy;
  - zavedení jednodenních jízdenek;
  - dopravu v taktu;
  - vyšší komfort cestujících.<sup>20</sup>

Aby tento projekt mohl být uskutečněn, podal zadavatel, tj. Správa NP a CHKO Šumava, žádost o finanční podporu v rámci Programu přeshraniční spolupráce Cíl 3 Česká republika – Svobodný stát Bavorsko. Tato žádost byla vyhodnocena jako úspěšná a tudíž realizace nového systému Zelených autobusů je pro období let 2009 – 2011 spolufinancována z prostředků Evropského fondu pro regionální rozvoj.

Přidělení finanční podpory již přineslo tyto inovace a zlepšení:

- Prodloužení sezóny. Předprázdninová část sezóny začíná již 30. května a poprázdninová část sezóny končí 30. září. V tomto mimosezónním režimu je v provozu linka Horská Kvilda – Kvilda – Bučina, dále jezdí nově na lince ze Špičáku do Kvildy denně jeden vratný spoj a na lince ze Špičáku na Modravu dva spoje. Ke změnám došlo i na lince Nová Pec – Jelení Vrchy, kde nově jezdí autobus každý prázdninový den.
- Zavedení pevných intervalů mezi spoji. Na lince Špičák – Kvilda jezdí autobusy ve dvouhodinovém intervalu.
- Zlepšení návaznosti na vlaky a na prázdninovou dopravu v Národním parku Bavorský les.
- Zavedení jednodenní jízdenky NP-Ticket. Tato jízdenka představuje alternativu k jízdence ze stanice do stanice. Její výhody lze spatřit v možnosti celý den cestovat linkami Zelených autobusů na jeden jízdní doklad, v možnosti bezplatných přestupů mezi linkami, ve zrychleném odbavování, v cenové výhodnosti a dále napomáhá rozvoji cestovního ruchu. Vzor jízdenky NP-Ticket je k dispozici v příloze 2.
- Inovaci informačního letáku Zelené autobusy v NP Šumava.<sup>21</sup>

Odhad celkové potřeby podpory systému Zelených autobusů z fondu Evropské unie činí za všechny tři roky jeho realizace 5 200 584 Kč včetně DPH. Správa NP a CHKO Šumava přispěje částkou 917 750 Kč včetně DPH.<sup>22</sup> Vyčíslení nákladů v jednotlivých letech implementace zobrazuje tabulka v příloze 3.

---

<sup>20</sup> Projekt: Řešení systému veřejné dopravy v Národním parku Šumava. Str. 43.

<sup>21</sup> NP Šumava: Zelené autobusy [online]. Dostupné z: <http://www.npsumava.cz/1194/sekce/zelene-autobusy/>

<sup>22</sup> Projekt: Řešení systému veřejné dopravy v Národním parku Šumava. Str. 44 - 45.

---

#### **4.3.1.2 Nalezení způsobu udržitelnosti – financování po skončení období podpory**

Dopravu návštěvníků po NP Šumava zajišťují každoročně autobusy jezdící na ekologický pohon. Tato doprava je šetrná k životnímu prostředí, a proto je ve veřejném zájmu její upřednostnění před individuální osobní dopravou. Ovšem pro dopravce je provozování „ekologických“ autobusů ekonomicky nevýhodné a vyžaduje financování i z jiných zdrojů. Navrhuje se, aby byl systém Zelených autobusů zapojen do rozsahu dopravní obslužnosti území obou krajů podle §2 zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, kde je v závěrečné části ustanovení explicitně vyjádřena „doprava přispívající k trvale udržitelnému rozvoji územního obvodu“. Přestože v tomto případě nedochází k naplnění podstaty definice dopravní obslužnosti, poskytl by kraj, na jehož území se linky dopravce nacházejí, tomuto dopravci kompenzaci na základě smlouvy o veřejných službách. V tomto smyslu by se §2 výše zmíněného zákona o veřejných službách doplnil o následující text: „Jestliže se na území kraje nachází národní park, je dopravní obslužností i linková osobní doprava provozovaná na území národního parku za účelem rozvoje turistiky, rekreace a cestovního ruchu, pokud kraj, na jehož území se národní park nachází, nerozhodne jinak“.<sup>23</sup>

Udržitelnost projektu Zelených autobusů po roce 2011 lze zajistit výhradně převzetím financování Jihočeským a Plzeňským krajem.

#### **4.3.1.3 Vize dalšího rozvoje systému**

Dlouhodobým cílem systému Zelených autobusů je vytvoření přeshraničního integrovaného dopravního systému v Euroregionu Šumava – Bayerischer Wald. První kroky k úspěšnému naplnění tohoto cíle již proběhly. Došlo k inovaci systému Zelených autobusů, nastavení přeshraničních a vnějších vazeb mezi drážní a linkovou osobní dopravou, zavedení jednodenní síťové jízdenky.

V případě převzetí systému do dopravní obslužnosti obou krajů se nabízí možnost vytvoření polookružních přeshraničních linek v oblasti centrální Šumavy. Úspěšná realizace této dopravní koncepce je podmíněna splněním následujících požadavků<sup>24</sup>:

- Integrace ŠumavaTicketu do systému drážní dopravy v zájmovém území.
- Zavedení přímých rychlých regionálních vlaků Plattling – Klatovy vedených moderními motorovými jednotkami v taktu 120 minut.

---

<sup>23</sup> Projekt: Řešení systému veřejné dopravy v Národním parku Šumava. Str. 46.

<sup>24</sup> Projekt: Řešení systému veřejné dopravy v Národním parku Šumava. Str. 47.

- 
- Realizace závěrů územně technické studie Zlepšení infrastruktury na regionálních tratích Plzeňského kraje – Český les a Pošumaví – infrastrukturní opatření umožňující realizaci koncepce dopravy založené na principu integrálního taktového jízdního řádu – koncepce kompatibilní se systémem regionální železniční dopravy v Bavorsku známá pod názvem Bayern-Takt.
  - Přeražení hraničního přechodu Bayerisch Eisenstein Grenzbahnhof z pěšího na přechod umožňující přejezd vozidel veřejné linkové dopravy – vytvoření přestupního terminálu mezi regionální drážní a veřejnou linkovou dopravou.
  - Za předpokladu souhlasného stanoviska Správy NP Bavorský les výhledové přeražení hraničního přechodu Bučina/Finsterau (Buchwald-Grenze) z pěšího na přechod umožňující průjezd vozidel veřejné linkové dopravy (s absolutním vyloučením individuální automobilové dopravy).
  - Řešení situace při přestupu mezi regionální drážní dopravou v Novém Údolí a veřejnou linkovou dopravou na hraničním přechodu Haidmühle/Nové Údolí.
  - Návrh linek a jízdních řádů IDS – založených na principu integrálního taktového jízdního řádu umožňujícího vysoký stupeň provázanosti mezi všemi linkami a spoji veřejné dopravy.
  - Stanovení optimální ceny integrovaného jízdního dokladu. Uvažuje se o zavedení dvou typů jízdenek, a to rozšířený ŠumavaTicket platný na české straně pro širší zájmové území a ŠumavaTicket+, který by platil i na území platnosti Bayerwald-Ticketu. Naproti tomu by se německá strana zavázala k vytvoření Bayerwald-Böhmerwald-Ticket, který by platil i na území vymezeném platností ŠumavaTicketu. Tento princip se osvědčil; je již plně funkční u železničních dopravců v obou zemích. Existují jak národní jízdenky (RegioNet, BAYERN-TICKET), tak i jízdenky umožňující cestování na území sousední země (RegioNet+DB, Bayern-Böhmen-Ticket).

V projektu rozvoje veřejné dopravy v NP Šumava je dále řešena otázka stanovení ceny integrovaného jízdního dokladu (jako nejschůdnější se jeví existence národních jízdenek, které ve své rozšířené variantě budou vzájemně uznávány v sousední zemi) a koordinace jízdních řádů zúčastněných dopravců s cílem vytvoření jednotného kompatibilního systému se systémem Bayern-Takt.

---

O úspěšnosti systému Bayern-Takt v příhraniční dopravě mezi Bavorskem a ČR hovoří projekt EgroNet, jehož cílem bylo zavést taktovou dopravu v úseku Marktreidwitz – Cheb. Výsledkem tohoto projektu byl nárůst přepravených cestujících až o 60 %.

Projekt rozvoje systému Zelených autobusů a jeho integrace s Bayern-Takt je podporován ze strany obou ministerstev, regionů, mikroregionů, obcí i zúčastněných dopravců, kteří společně usilují o spojení Dolního Bavorska a Plzeňského kraje.

### **4.3.2 Doplnkové linky k linkám Národního parku Šumava**

- *Linka 433570 Sušice, žel. st. – Kašperské Hory – Srní – Modrava – Kvilda*

Spoje, které v rámci této linky končí nebo začínají na Kvildě, jsou cestujícím k dispozici pouze v letním období a celkem jich mohou využít dvanáct. Další čtyři páry spojů jsou od 1.7. do 31.8. denně provozovány mezi Sušicí, žel. st. a Srním. V některých případech existuje v zastávkách Srní a Kvilda možnost přestupu na spoje linky 440840.

- *Linka 320022 České Budějovice – Prachatice – Volary – Kvilda*

Spoje této linky jsou vedeny v pracovní dny v období od 28.6. do 31.8. Jeden pár spojů je veden v celé trase linky, jeden pár spojů je veden v úseku Kvilda – Volary.

- *Linka 320024 České Budějovice – Český Krumlov – Volary – Kvilda*

Na lince je veden jeden pár spojů v celé trase v sobotu, v neděli a o svátcích od 5.6. do 28.9. a jeden pár spojů v úseku Volary a Kvilda v témže období. Časy příjezdů a odjezdů spojů se v úseku Volary – Kvilda shodují s linkou 320022.

- *Linka 320028 České Budějovice – Prachatice – Vimperk – Kvilda*

V rámci linky je provozován jeden pár spojů v období od 5.6. do 28.9. vždy v sobotu, v neděli a ve svátek.

- *Linka 370020 Vimperk – Zdíkov – Horská Kvilda – Kvilda*

Na lince jsou provozovány tři spoje, které jsou vedeny v celé délce trasy.

- *Linka 370040 Vimperk – Borová Lada – Kvilda*

Na lince je v pracovní dny vedeno pět párů spojů.

---

### 4.3.3 Celoročně provozované linky v příhraniční oblasti Šumavy

- *Linka 435040 Železná Ruda – Prášíly – Hartmanice – Sušice, žel. st.*

Na této lince jsou provozovány tři páry denně jedoucích spojů. Spoje této linky jsou zařazeny do dopravní obslužnosti Plzeňského kraje.

- *Linka 433700 Sušice, žel. st. – Dlouhá Ves – Hartmanice – Prášíly*

Zde jsou pro uspokojení závazku veřejné služby vedeny dva páry spojů v pracovní dny.

- *Linka 433550 Sušice, žel. st. – Kašperské Hory – Strašín*

Mezi Sušicí a Kašperskými Horami jezdí v pracovní dny sedm spojů, zatímco mezi Kašperskými Horami a Strašínem je veden pouze jeden spoj. K této lince existuje doplňující linka č. 433541, jejíž spoje jezdí po trase Sušice – Žihobce – Soběšice – Strašín – Nezdice na Šumavě – Kašperské Hory; přičemž v pracovní dny jsou mezi Nezdicemi a Sušicí provozovány tři spoje a o víkendu obsluhuje toto území jeden pár spojů.

- *Linka 433560 Sušice, žel. st. – Petrovice – Hartmanice*

V rámci této linky existuje sedm párů spojů, které zajišťují dopravní obslužnost v pracovní dny.

- *Linka 432050 Klatovy – Běšiny – Čachrov – Javorná*

Na lince jezdí v pracovní dny mezi Klatovy a Javornou tři vratné spoje a mezi Javornou a Běšinami jeden vratný spoj.

- *Linka 432200 Alžbětín – Železná Ruda – Hojsova Stráž – Nýrsko – Janovice – Klatovy*

Tato linka kopíruje téměř v celé své délce železniční trať Klatovy – Železná Ruda/Bayerisch Eisenstein. V celé délce linky jezdí v pracovní dny tři páry spojů. Na trase Hojsova Stráž – Alžbětín jezdí dva spoje, stejně jako na trase Nýrsko – Alžbětín. Z Alžbětína do Železné Rudy je vypraveno pět spojů.

- *Linka 000255 Hamry – Nýrsko – Arnbruck*

V rámci této mezinárodní linky jsou vedeny od 17.5. do 29.10 v pracovních dnech dva páry spojů v úseku Hamry – Nýrsko.

- *Linka 432320 Nýrsko – Hadrava – Hodousice – Hamry*

V celé délce linky jezdí čtyři spoje.

- 
- *Linka 432141 Bystřice – Nýrsko – Svatá Kateřina*

Celou trasu objede pouze jeden spoj. Na trasu z Nýrska do Svaté Kateřiny je nasazeno pět spojů.

- *Linka 432140 Nýrsko – Chudenín – Liščí – Chudenín – Nýrsko*

Jedná se o okružní linku, kterou po celé trase objedou mimo období letních prázdnin dva spoje. Další spoje jsou vedeny jen v některých úsecích linky.

- *Linka 400060 Kdyně – Všeruby – Hyršov*

Na této lince je v úsecích Kdyně – Hyršov a Kdyně – Všeruby provozováno shodně devět spojů.

- *Linka 400061 Kdyně – Pláně – Všeruby*

Na celé lince jezdí dva páry spojů, stejně jako v úseku Kdyně – Pláně.

- *Linka 400050 Domažlice – Všeruby*

Z Domažlic do města Všeruby jezdí v pracovních dnech čtyři páry spojů.

## **4.4 Analýza současného stavu regionální železniční dopravy**

Územím Plzeňského kraje prochází železniční trať č. 183 po trase Plzeň – Klatovy – Železná Ruda, Alžbětín. Pro příhraniční oblast je relevantní zejména úsek Špičák – Železná Ruda. Tuto oblast obslouží dva páry interregionálních vlaků Praha – Plzeň – Železná Ruda, dva páry vlaků Plzeň – Železná Ruda, šest párů osobních vlaků Klatovy – Železná Ruda, tři páry osobních vlaků Špičák – Železná Ruda a jeden vlak na trase Železná Ruda – Janovice nad Úhlavou.

Území Šumavy protíná také trať č. 185 Horažďovice předměstí – Klatovy – Domažlice. Na trase Horažďovice – Sušice jezdí denně dvanáct osobních vlaků; v úseku Sušice – Klatovy je provozováno v pracovních dnech pět párů osobních vlaků a v úseku Klatovy – Domažlice projede v pracovních dnech sedm osobních vlaků.

Na území Jihočeského kraje představuje určitý potenciál pro páteřní železniční dopravu po výrazném zrychlení trati č. 198 Strakonice – Volary, kde jsou vlaky vedeny převážně ve dvouhodinovém taktu. V úseku Vimperk – Volary je vedeno sedm párů denně jedoucích vlaků.



---

Na trati č. 194 je v úseku České Budějovice – Černý Kříž vedeno sedm párů osobních vlaků. V letní sezóně je po této trati veden rychlík Praha – České Budějovice – Nové Údolí. V úseku Volary – Černý Kříž – Nové Údolí je vedeno osm párů osobních vlaků v přibližně dvouhodinových odstupech.

#### **4.4.1 Rozvoj železniční dopravy na Šumavě**

Šumavské elektrické dráhy (ŠED) představují jeden z nejvýznamnějších projektů řešících rozvoj kolejové dopravy v prostoru vymezeném celostátními drahami Horní Dvořiště – České Budějovice – Strakonice a státní hranicí s Rakouskem a Německem. Hlavním cílem ŠED je rozvoj ekologické dopravy na území Šumavy, která je v současnosti nejvýznamnějším a nejnavštěvovanějším centrem turistického ruchu na území Jihočeského kraje. Úkolem celého konceptu je zajistit srovnatelnost a konkurenceschopnost veřejné dopravy s individuální automobilovou dopravou. Záměrem ŠED tedy je, aby se systém železniční dopravy stal významnou součástí celého dopravního systému Šumavy a Jihočeského kraje.

Koncepce je založena na využití a rekonstrukci stávajících železničních tratí a na dostavbě některých nových úseků, včetně jejich postupné elektrizace pro provoz lehkých kolejových vozidel. Projekt v sobě dále zahrnuje např. možnosti napojení na turistické stezky pro pěší a cyklotrasy, napojení na lyžařské trasy, napojení na návaznou autobusovou dopravu, napojení na lodní dopravu po Lipně. Realizace ŠED přispěje k rozvoji turistického a cestovního ruchu v oblastech s vysokou mírou nezaměstnanosti, k podpoře zaměstnanosti v regionu a k ochraně životního prostředí v oblasti Šumavy.

Šumavské elektrické dráhy mají přeshraniční dopady a zabývají se konkrétně:

- Prodloužením regionální dráhy Rybník – Lipno nad Vltavou po levém břehu lipenské vodní nádrže do Černé v Pošumaví s napojením na trať České Budějovice – Volary.
- Výstavbou úseku Kremže – Brloh – Ktiš – Tisovka – Ovesné s propojením regionálních tratí České Budějovice – Volary a Číčenice – Volary.
- Přiblížením centra Českého Krumlova kolejovou dopravou.
- Prodloužením tratě Volary – Nové Údolí do obce Haidmühle o cca 2 km, které by mělo oživit vazby mezi sousedními regiony. Na bavorské straně se předpokládá návaznost na Freyung, Pasov a Grafenau s pokračováním po železnici Grafenau – Zwiesel do oblasti Železné Rudy.<sup>25</sup>

---

<sup>25</sup> Přehled územně plánovací činnosti krajského úřadu, významných projektů a stavu ÚPD obcí 1. 3. 2010. Str. 33 – 34.

---

## 5 Veřejná osobní doprava na německé straně Šumavy – v Bavorském lese

### 5.1 Charakteristika Bavorska

Svobodný stát Bavorsko je územně největší a druhou nejlidnatější spolkovou zemí Spolkové republiky Německo. Proto je kladen velký důraz na dopravní síť, která je co do plochy v této zemi nejhustší, což je do jisté míry způsobeno tím, že se zde sbíhají významné Evropské dopravní tepny, a to severojižní a západovýchodní. Bavorsko tvoří na východě hranici s Českem a rakouskými spolkovými zeměmi Salcburskem a Horním Rakouskem, na jihu sousedí s rakouskými spolkovými zeměmi Tyrolsko, Vorarlbersko, na západě s Bádenskem-Württemberskem, na severu se spolkovou zemí Hesensko a se Svobodnými státy Durynsko a Sasko. Bavorsko se řadí mezi nejbohatší spolkové země Německa.

Silniční dopravní infrastruktura Bavorska dosahuje vysoké úrovně. Každý rok plynou do rozvoje a rekonstrukce dálniční sítě vysoké investiční výdaje. V období let 2001-2007 představovaly investice do silniční sítě částku ve výši 23 miliard EUR. Celková délka silnic v Bavorsku je 18 808 km, z toho 2 447 km tvoří dálnice. Rozšiřování dálniční sítě je pro region významné obzvláště z hlediska dopravního a ekonomického, protože rozvinutá infrastruktura jednak pozitivně ovlivňuje kvalitu života a jednak vytváří dobré podmínky pro rozvoj průmyslu. V roce 2008 byl dostaven poslední úsek dálnice propojující Bavorsko s Českou republikou.

Letecká doprava je soustředěna zejména na nejmodernější a největší německé letiště v Mnichově (Letiště Franz Josef Strauß). V roce 2007 toto letiště odbavilo více než 38 milionů osob.

Závěry o silniční dopravě platí ve stejné míře i pro železniční dopravu. Délka bavorských železnic pro regionální a dálkovou dopravu činí přibližně 6 700 km a řadí se tak mezi nejhustší evropské železniční sítě. Železniční dopravu lze rozdělit do třech oblastí na: Dopravu ICE/IC na vysokorychlostních tratích s rychlostí až 250 km/h; dopravu na regionálních tratích a dopravu na historických a úzkorozchodných tratích určenou zejména pro turistický ruch.<sup>26</sup> Investice v železniční dopravě jsou určeny výhradně k modernizaci a výstavbě vysokorychlostních železnic.

---

<sup>26</sup> Hospodářský profil spolkové země Svobodný stát Bavorsko [online]. Dostupné z: <http://www.businessinfo.cz/cz/clanek/nemecko/profil-spolkova-svobodny-stat-bavorsko/1000636/56543/?page=2>

---

Pro bavorský region je významná i říční vnitrozemská plavba. Řeka Dunaj spojuje Bavorsko jak s německými námořními přístavy, tak i s vnitrozemskými vodními cestami. Duisburská smlouva, podepsaná vládou Spolkové republiky Německo a Bavorským státem, umožnila realizaci projektu století, a sice výstavbu plavebního kanálu mezi Rýnem poblíž města Bamberg a Dunajem u Kelheimu. Tento kanál umožňuje plavbu ze Severního a Baltského moře do Černého moře. Využití průplavu dlouhého 171 km, širokého 55 km a hlubokého 4 metry je obrovské. V posledních letech zde doprava vzrostla o 300 %. Zboží, které bylo kanálem přepraveno, by naplnilo 200 000 nákladních automobilů.<sup>27</sup>

## 5.2 Veřejná osobní doprava

Veřejná osobní doprava v Bavorsku je upravena zákonem o osobní dopravě (Personenbeförderungsgesetz, PBefG), zákonem o veřejné linkové osobní dopravě (Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern, BayÖPNVG) a Nařízením EU č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70.

Zákon o osobní dopravě (PBefG), platný od 14. 9. 2007 do 31. 12. 2012, definuje v §8 veřejnou osobní dopravu jako všeobecně přístupnou přepravu osob tramvaji, trolejbusy a linkovými autobusy v městské, příměstské a regionální dopravě. Dále ze znění toho paragrafu vyplývá následující. Orgán vydávající licence má ve spolupráci s příslušnými dopravními orgány a dopravci zájem zajistit odpovídající veřejné služby v přepravě cestujících a provést koordinaci a integraci dopravní obslužnosti, přičemž usiluje zejména o harmonizaci jízdného a jízdních řádů. Veřejné služby v přepravě cestujících mají být poskytovány komerčně. Za komerční lze považovat ty přepravní služby, z nichž plynoucí příjmy stačí k plnému pokrytí provozních nákladů. Příjmy jsou tvořeny mj. náhradami a odškodněním ze strany státu za překročení daňového pásma nebo rozsahu poskytovaných veřejných služeb.

V zákoně o veřejné linkové osobní dopravě (BayÖPNVG) jsou pro potřeby této práce nejdůležitější: Článek 8 o příslušném orgánu, článek 27 o dotaci na veřejnou osobní dopravu a článek 28 upravující výši této dotace. Plánování, organizace a zajištění veřejné dopravy jsou dobrovolnou záležitostí zemských okresů a obcí v příslušném územním obvodu. Tamní příslušné orgány využívají v rámci svých kompetencí pro zajištění těchto činností převážně soukromé plánovací kanceláře a soukromé dopravce.

---

<sup>27</sup> Bayern: Transport and energy [online]. Dostupné z: <http://www.bayern.de/Transport-and-Energy-606.htm>

---

Svobodný stát Bavorsko poskytuje příslušným orgánům v oblasti veřejné osobní dopravy dotace za účelem zajištění kvalitních veřejných služeb v přepravě cestujících. Tyto peněžní prostředky mohou být použity zejména na:

- Úplné nebo částečné uhrazení nákladů dopravců;
- platby společností poskytujícím veřejné služby v osobní dopravě;
- pokrytí nákladů vzniklých soukromým společností při zajišťování veřejné osobní dopravy ve spolupráci s příslušnými orgány veřejné správy.

Výše dotace se odvíjí od schváleného vládního rozpočtu. Při určení výše dotační částky jednotlivým příslušným úřadům se kromě počtu ujetých místokilometrů a splnění požadavků na standard služeb zvažuje zejména:

- Potřebný rozsah dopravní obslužnosti a s tím související přiměřené náklady;
- finanční možnosti každého příslušného úřadu;
- kvalita spolupráce ve veřejné dopravě na daném územním obvodu, především pak stupeň dosaženého pokroku a jeho význam pro veřejnost.

## **5.2.1 Veřejná železniční osobní doprava**

Veřejná železniční osobní doprava v Bavorsku (SPNV) získává na atraktivitě. Od roku 1996, kdy Svobodný stát Bavorsko převzal v rámci regionalizace finanční a funkční odpovědnost za její zajištění a založil společnost Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH (BEG), doznala tato doprava velkých změn v podobě významného zlepšení služeb. BEG plánuje, objednává a koordinuje železniční dopravu v zastoupení Bavorského státního ministerstva pro hospodářské záležitosti, infrastrukturu, dopravu a technologie.

BEG také zodpovídá za zajištění vysoké úrovně kvality této dopravy. Dopravní společnosti postupně přijímají a realizují opatření týkající se právě kvality. Takto lze ověřit dodržování standardů kvality, jak byly stanoveny ve smlouvě, a postarat se o vysokou úroveň služeb.<sup>28</sup>

### **5.2.1.1 Plánování dopravy**

BAYERN-TAKT představuje nejúspěšnější projekt Bavorské železniční společnosti (BEG). V rámci tohoto projektu Bavorsko zajistilo, že téměř na všech železničních trasách jezdí vlaky v pravidelném taktu, tj. každou hodinu ve stejnou dobu, od brzkého rána do

---

<sup>28</sup> Bayern-Takt: Bayerische Eisenbahngesellschaft [online]. Dostupné z: [http://www.bayern-takt.de/public\\_main\\_modul.php?ses=&page\\_id=429&document\\_id=343&unit=4b81989b7da47](http://www.bayern-takt.de/public_main_modul.php?ses=&page_id=429&document_id=343&unit=4b81989b7da47)

---

pozdního večera. Dalším úspěchem projektu je vytvoření tzv. uzlových stanic, do kterých se sjíždějí všechny vlaky ve stejnou dobu, čímž bylo dosaženo optimalizace spojení.

Tento koncept si vyžádal značné rozšíření železniční sítě, větší kapacitu vozů, a vysoce kvalitní a zodpovědný operační management. BEG rozhoduje o požadavcích na nové vozy a o rozvoji infrastruktury. Musí přitom respektovat dostupnost zdrojů a ekonomickou situaci.

Optimální plánování železniční dopravy se odvíjí od dopravních proudů, poptávce po dopravě, od účelů a cílů jízd cestujících. Velkou roli zde hraje i konkurenceschopnost silniční dopravy. Za tímto účelem BEG vytvořila databázi, která zobrazuje dopravní proudy mezi více než tisícem železničních zastávek v Bavorsku. V této databázi sleduje i účel jednotlivých jízd, např. jedná-li se o jízdu do škol, za prací nebo jen ve volném čase. Na základě takto získaných údajů BEG vytváří prognózy, týkající se jízdních řádů, jízdného nebo investic do vlakových souprav, jejichž cílem je pozitivně ovlivnit poptávku po tomto druhu dopravy.

BAYERN-TAKT se v Bavorsku shledal s velkým úspěchem u cestujících, neboť poptávka po železniční dopravě vzrostla za sedm let o významných 25 %.

Jízdenka BAYERN-TICKET značně přispěla k celkovému úspěchu projektu BAYERN-TAKT. Jedná se totiž o jízdenku, která umožňuje až pěti osobám cestovat na jeden lístek ve všech regionálních vlacích a ve vlacích městské rychlodráhy v Bavorsku a dále na některých tratích v sousedních státech. Jízdenka je platná v pracovní dny od 9:00 do 3:00 příštího dne; o víkendech již od 0:00 do 3:00 příštího dne. Pro rok 2010 byla její cena stanovena na 28 EUR. Jednotliví cestující si mohou za 20 EUR zakoupit BAYERN-TICKET-SINGLE, jež je obdobou BAYERN-TICKET a má stejné podmínky používání. Obě jízdenky se vyplatí na krátké a středně dlouhé vzdálenosti. O jejich oblíbenosti svědčí fakt, že od roku 1997 se jich prodalo již více než 5 milionů.<sup>29</sup>

### **5.2.1.2 Konkurence na dopravním trhu**

V důsledku železniční reformy proběhla liberalizace železniční dopravy, tzn. otevřel se železniční trh jednotlivým dopravcům, kteří se zde snaží prosadit a získat povolení k provozování veřejné dopravy.

Dopravní politika Bavorska podporuje konkurenci mezi jednotlivými dopravními společnostmi, čímž usiluje o větší ekonomičnost provozu a lepší kvalitu veřejné železniční osobní dopravy. BEG se soustředí zejména na udržení nízkých cen, vysokou kvalitu služeb a

---

<sup>29</sup> Bayern-Takt: Transport Planning [online]. Dostupné z: [http://www.bayern-takt.de/public\\_main\\_modul.php?unit=4b81989b7da47&document\\_id=351](http://www.bayern-takt.de/public_main_modul.php?unit=4b81989b7da47&document_id=351)

---

inovaci vozového parku, protože jedním z faktorů, který rozhoduje o udělení povolení k zajištění veřejné osobní dopravy, je přidaná hodnota pro cestující.

Deutsche Bahn AG zaujímá na dopravním trhu pozici největšího poskytovatele železničních služeb: Deutsche Bahn Regio provozuje v Bavorsku téměř 96 % všech regionálních železničních služeb. Zbývá 4 % připadají na dopravce Vogtlandbahn, Oberlandbahn, Kahlgrundbahn, Zugspitzbahn a Regentalbahn.

Bavorský stát se prioritně zaměřuje na podporu regionální železniční dopravy. V hustě obydlených oblastech se snaží v plné míře uspokojit poptávku po tomto druhu dopravy. Ve venkovských sídlech dochází ke stabilizaci nabídky veřejné dopravy a zlepšení služeb. V celkovém součtu financuje Svobodný stát Bavorsko veřejnou železniční osobní dopravu částkou 1,25 miliard EUR ročně.<sup>30</sup>

## 5.2.2 Veřejná linková osobní doprava

Autobusové linky jsou v zemských okresech Freyung-Grafenau i Regen zajišťovány a provozovány výhradně soukromými autobusovými dopravci, kteří jsou k vykonávání přepravních služeb oprávněni na základě licence obdržené od vlády (zákon o osobní dopravě PBefG). Financování přepravních služeb v Bavorsku je upraveno zákonem o veřejné linkové osobní dopravě (BayÖPNVG). Provozní náklady autobusových linek jsou hrazeny z příjmů z jízdného a náhradami od státu. Náhradami se rozumí např. platby z rozpočtu Ministerstva práce a sociálních věcí za bezplatnou přepravu zdravotně postižených osob a peněžní vyrovnání podle §45a zákona o osobní dopravě (PBefG) za zlevněné jízdné pro žáky, studenty a učně.

Příjmy z jízdného a peněžní vyrovnání (náhrady) nejsou vždy dostatečně vysoké, aby uhradily rozsah nezbytných přepravních služeb. V případě, že k zajištění stávající dopravní obslužnosti nestačí výše uvedené pravidelné příjmy, mají dotčené zemské okresy, jako příslušné orgány pro veřejnou dopravu, zasahovat podpůrně. Kromě plánování služeb veřejné dopravy, které zahrnuje např. vytváření plánů veřejné dopravy, nalezení způsobů financování veřejné dopravy či projednávání přepravních požadavků, zemské okresy uzavírají s dopravci, kteří provozují ztrátové autobusové linky, smlouvy o financování přepravních služeb, jež dopravce opravňují k přidělení dotace na provoz těchto linek. (Základem těchto dohod je nařízení EU č. 1370/2007.)

---

<sup>30</sup> Bayern-Takt: Competition [online]. Dostupné z: [http://www.bayern-takt.de/public\\_main\\_modul.php?ses=&page\\_id=469&document\\_id=353&unit=4b81989b7da47](http://www.bayern-takt.de/public_main_modul.php?ses=&page_id=469&document_id=353&unit=4b81989b7da47)

Zemské okresy obdrží od Svobodného státu Bavorsko tzv. „ÖPNV–dotaci“ (tj. dotaci na veřejnou osobní dopravu). Tato částka je Bavorským státním ministerstvem pro hospodářské záležitosti, infrastrukturu, dopravu a technologie rozdělena nejprve mezi jednotlivé vládní obvody, které ji dále rozdělí mezi zemské okresy a městské okresy. Tato dotace může být využita k uhrazení maximálně dvou třetin veškerých výdajů souvisejících s financováním přepravních služeb.

Celkové výdaje na veřejnou osobní dopravu (ÖPNV) v zemském okrese Freyung-Grafenau činily přibližně 749 000,00 € a v okrese Regen představovaly zhruba částku 459 000,00 €. Přestože se výdaje na dopravu od roku 2004 neustále zvyšují, finanční podpora především v posledních dvou letech klesá. Oba zemské okresy vyčerpaly méně dotačních peněz, než představuje maximální přípustná částka.

### 5.2.2.1 Financování veřejné osobní dopravy v Dolním Bavorsku

Tab. 3 Financování veřejné osobní dopravy v Dolním Bavorsku

| <i>Licenční řízení</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | <i>Financování</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <i>Dopravce</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | <i>Dopravce</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• podává žádost o povolení</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>• obdrží na základě smlouvy o poskytování přepravních služeb dotaci od zemského okresu</li> </ul>                                                                                                                                                                                                              |
| <i>Zemský okres</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | <i>Zemský okres</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• zabývá se dopravní potřebou</li> <li>• rozhoduje o poskytování nezbytných přepravních služeb</li> <li>• uzavírá s dopravci smlouvy o přidělení dotací za poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících</li> <li>• vypíše v případě naléhavé potřeby nabídkové řízení na poskytování přepravních služeb</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• obdrží od Bavorského státního ministerstva, resp. od příslušného vládního obvodu dotaci na veřejnou osobní dopravu (ÖPNV)</li> <li>• rozděluje tento příspěvek mezi jednotlivé dopravce</li> </ul>                                                                                                           |
| <i>Vláda</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | <i>Vláda</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• uděluje licence k provozování autobusových linek</li> <li>• podílí se na procesu schvalování licencí a zabývá se např. následujícími otázkami:</li> <li>• Je plánovaná nabídka přepravních služeb uspokojivá?</li> <li>• Bude nutná dotace na konkrétní linku?</li> </ul>                                               | <ul style="list-style-type: none"> <li>• obdrží od Ministerstva hospodářství rozpočtové prostředky na dotaci pro veřejnou osobní dopravu (ÖPNV), které rozděluje mezi příslušné zemské okresy</li> <li>• vláda rozděluje tuto dotační částku podle kritérií uvedených ve čl. 28 odst. 2 zákona o veřejné linkové osobní dopravě (BayÖPNVG)</li> </ul> |

Zdroj: Bianca Schweikl, Regierung von Niederbayern, 2011

---

## 6 Mikroregion Šumava – Západ

Mikroregion je „sdružení několika obcí za účelem dosažení společného cíle. Typickým rysem takového svazku je vznik z vlastní iniciativy, nikoliv příkazem nadřízeného orgánu nebo ze zákona“.<sup>31</sup>

Mikroregion Šumava – Západ (dále jen MŠZ) zahrnuje území následujících členských obcí: Borová Lada, Čachrov, Dlouhá Ves, Hamry, Horská Kvilda, Kašperské Hory, Kvilda, Modrava, Prášily, Rejštejn, Srní, Sušice a Železná Ruda. Společným zájmem těchto členů je jejich harmonický a všestranně udržitelný rozvoj s ohledem na ochranu přírodního, kulturního a historického dědictví. Další rozvojové aktivity jsou zaměřeny na zkvalitnění životní úrovně obyvatel, získávání a využívání finanční podpory z rozvojových fondů ČR a strukturálních fondů EU a upevňování vztahů v rámci přeshraniční spolupráce. (V roce 2005 došlo k podpisu Smlouvy o spolupráci mezi MŠZ a Svazem obcí Národního parku Bavorský les<sup>32</sup>.)

Celkový rozvoj regionu je ovlivněn bezpečnou dopravní dostupností, která je ovšem v řadě míst nedostatečná. Většina obcí se potýká s následujícími problémy: Havarijný stav místních komunikací, nedostatek záchytných parkovišť a odstavných ploch, zajištění kvalitní zimní údržby, které v řadě případů stěžují restriktce ze strany NP a CHKO týkající se zákazu solení, používání inertních materiálů, apod.

Dopravní obslužnost na území MŠZ lze považovat za dostačující. Předešlé roky se vyznačovaly snížením poptávky po hromadné dopravě, což bylo způsobeno strmým nárůstem individuálního automobilismu. V průběhu každého roku jsou na území bývalého okresu Klatovy, kam spadá většina území Mikroregionu, rušeny nejvíce ztrátové, tj. nejméně využívané spoje. Dopravní obslužnost území zajišťuje zejména dopravce ČSAD autobusy Plzeň a.s. Vzhledem k charakteru krajiny nabývá na významu ekologická doprava Zelenými autobusy. Pro další rozvoj regionu se uvažuje o zařazení linek Zelených autobusů do dopravní obslužnosti.

Mapa Mikroregionu je zobrazena v příloze 4.

---

<sup>31</sup> <http://ma21.cenia.cz/Z%C3%A1kladn%C3%ADinformaceoMA21/tabid/85/language/cs-CZ/Default.aspx>

<sup>32</sup> Svaz obcí Národního parku Bavorský les zahrnuje území těchto měst a obcí: Spiegelau, St. Oswald-Riedlhütte, Neuschönau, Hohenau, Mauth, Freyung, Grafenau, Bayerisch Eisenstein, Frauenau, Langdorf, Lindberg, Rinchnach a Zwiesel.



---

## 6.1 Popis členských obcí

### Borová Lada

Obec Borová Lada se rozprostírá podél Teplé Vltavy uprostřed šumavských plání ve výšce 895 m.n.m. Nacházejí se asi 8 km jihozápadně od Kvildy na kraji NP Šumava uprostřed CHKO Šumava. Ke konci roku 2008 zde bylo hlášených 273 obyvatel. Obec zabírá rozlohu 68,95 km<sup>2</sup> a tvoří ji dále místní části Černá Lada, Knížecí Pláně, Nový Svět, Paseka, Šindlov, Svinná Lada, Zahrádky.

Vznik obce je datován do roku 1750, kdy dochází z podnětu majitele vimperského panství Josefa Adama ze Schwarzenbergu ke vzniku tzv. „dominikálních“ obcí v „čistém“ lese. V současnosti jsou Borová Lada velmi rušným centrem letní i zimní turistiky.

Tab. 4 SWOT analýza současné situace

| <i>Silné stránky:</i>                                                                                                                                                                                                                      | <i>Slabé stránky:</i>                                                                              |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"><li>• poloha v nejkrásnější části Šumavy</li><li>• rozšiřující se ubytovací kapacity</li><li>• vyhovující zázemí pro návštěvníky – nástupiště turistických tras</li><li>• upravený vzhled obce</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>• nedostatečně rozvinuté kulturně sportovní zázemí</li></ul> |
| <i>Příležitosti:</i>                                                                                                                                                                                                                       | <i>Hrozby:</i>                                                                                     |
| <ul style="list-style-type: none"><li>• rozšíření sportovního a kulturního využití</li><li>• větší využití atraktivity daného území</li></ul>                                                                                              | <ul style="list-style-type: none"><li>• přehnaná omezení ze strany NP Šumava</li></ul>             |

#### Zdroj: Autor

Pro další rozvoj obce má význam dobudování sportovně rekreačního zázemí pro turisty, rozvoj tradičních řemesel, zejména však pokračující přeshraniční spolupráce se sousedními obcemi v Bavorsku.

### Čachrov

Čachrov se nachází 15 km severovýchodně od Železné Rudy v nadmořské výšce 714 m. Obec se svou rozlohou 88,18 km<sup>2</sup> je druhým nejrozsáhlejším členem Mikroregionu. K 31. 12. 2008 žilo v katastru správního území obce 517 obyvatel. Obec sestává ze 13 místních částí, a to Bradné, Březí, Čachrov, Dobřemilice, Chřepice, Chvalšovice, Javorná, Jesení, Kunkovice, Onen Svět, Předvojovice, Svinná a Zahrádka. Počátek obce se datuje do 12. století. Nejstarší zmínky hovoří o tom, že Čachrov býval rytířskou pevností.

**Tab. 5 SWOT analýza současné situace**

| <i>Silné stránky:</i>                                                                                                                                        | <i>Slabé stránky:</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• nástupní prostor pro centrální Šumavu</li> <li>• místo ležící stranou hlavních center turistického ruchu</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• nedostatečně rozvinuté turistické služby</li> <li>• nízký zájem soukromých investorů podílet se na rozvoji obce</li> <li>• nedostatečně rozvinutá dopravní infrastruktura</li> <li>• podhodnocení významu napojení na centrální část Šumavy</li> <li>• opomíjená propagace obce</li> </ul> |
| <i>Příležitosti:</i>                                                                                                                                         | <i>Hrozby:</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• výstavba a rozvoj infrastruktury pro návštěvníky Šumavy</li> <li>• dokončení přestavby Čachrovské tvrze</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• nízký zájem turistů</li> <li>• Čachrov nepřiláká soukromé investory</li> <li>• odliv místních obyvatel, zejména mladších generací, a stárnutí</li> </ul>                                                                                                                                   |

**Zdroj: Strategie rozvoje Mikroregionu Šumava – Západ, vlastní úprava**

Obec Čachrov je svou polohou předurčena plnit roli vstupní „brány“ do centrální Šumavy jako východiště turistických tras. Může plnit ubytovací funkci, kterou ocení zejména ti návštěvníci Šumavy, kteří se touží vyhnout rušným střediskům. Pro rozvoj obce je klíčové navázat vztahy se soukromými investory a spolupracovat s nimi při dobudování chybějící infrastruktury hlavně v oblasti ubytování, využití volného času a návaznosti tras na centrální Šumavu. Dále je důležité jednat s příslušnými úřady o zlepšení dopravního spojení směrem do centrální Šumavy a i do vnitrozemí. Realizaci výše zmíněných aktivit lze uskutečnit čerpáním dotací ze strukturálních fondů EU.

### **Dlouhá Ves**

Dlouhá Ves leží v okrese Klatovy nad pravým břehem řeky Otavy ve výšce 512 m.n.m. Katastrální území obce o rozloze 14,97 km<sup>2</sup> obývalo k 31. 12. 2008 831 lidí. Obec Dlouhá Ves se skládá ze sedmi místních částí: Annín, Bohdašovice, Dlouhá Ves, Janovice, Nové Městečko, Platoř, Rajsko.

Nejstarší písemná zmínka o obci se dochovala z roku 1290, kdy Dlouhá Ves tvořila údajně centrum šlechtického statku. Místní označení bylo odvozeno ze způsobu zástavby, rozložené podél cesty ze Sušice do Kašperských Hor.

Dlouhá Ves, Nové Městečko a Annín jsou oblíbenou zastávkou turistů, kteří míří za krásami dál do středu Šumavy.

**Tab. 6 SWOT analýza současné situace**

| <i>Silné stránky:</i>                                                                                                                                                                                    | <i>Slabé stránky:</i>                                                                                                                                                                                                                                                     |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• nástupní prostor pro centrální Šumavu</li> <li>• místo ležící stranou hlavních center turistického ruchu</li> <li>• napojení na Otavskou cyklostezku</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• nedostatečně rozvinuté turistické služby</li> <li>• nízký zájem soukromých investorů podílet se na rozvoji obce</li> <li>• podhodnocení významu napojení na centrální část Šumavy</li> <li>• opomíjená propagace obce</li> </ul> |
| <i>Příležitosti:</i>                                                                                                                                                                                     | <i>Hrozby:</i>                                                                                                                                                                                                                                                            |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• výstavba a rozvoj infrastruktury pro návštěvníky Šumavy</li> </ul>                                                                                              | <ul style="list-style-type: none"> <li>• odliv turistů</li> <li>• obec nepřiláká soukromé investory</li> </ul>                                                                                                                                                            |

**Zdroj: Autor**

Obec Dlouhá Ves se profiluje jako vstupní „brána“ do centrální Šumavy. Pro rozvoj obce je klíčové navázat vztahy se soukromými investory a spolupracovat s nimi při dobudování chybějící infrastruktury, hlavně v oblasti využití volného času a návaznosti tras na centrální Šumavu.

**Hamry**

Obec Hamry se rozprostírá podél toku řeky Úhlavy v nadmořské výšce 560 m asi 8 km jihovýchodně od Nýrska. Území o rozloze 36,87 km<sup>2</sup> obývalo k 31. 12. 2008 111 lidí. Katastrální území obce zahrnuje Hamry na Šumavě a Zadní Chalupy.

První zmínka o obci pochází z roku 1429. Hamry byly původně Královskou rychtou, kterou tvořilo třicet dvorců. Vlastní obec pak byla založena v roce 1860. V současnosti se obec soustředí na vytváření infrastruktury pro návštěvníky, především na budování ubytovacích zařízení.

**Tab. 7 SWOT analýza současné situace**

| <i>Silné stránky:</i>                                                                                                                                                   | <i>Slabé stránky:</i>                                                                                                                                   |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• výhodná poloha – v blízkosti Královský hvozd, Železná Ruda</li> <li>• „intenzivnější“ forma přeshraniční spolupráce</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• omezené dopravní napojení na centrální Šumavu a do vnitrozemí</li> <li>• omezené zázemí pro turisty</li> </ul> |
| <i>Příležitosti:</i>                                                                                                                                                    | <i>Hrozby:</i>                                                                                                                                          |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• dobudování letního a zimního spojení se Železnou Rudou</li> <li>• růst venkovské turistiky</li> </ul>                          | <ul style="list-style-type: none"> <li>• nízký zájem turistů</li> </ul>                                                                                 |

**Zdroj: Strategie rozvoje Mikroregionu Šumava – Západ, vlastní úprava**

Hamry leží v blízkosti turisty vyhledávaných míst, čehož lze využít pro prezentaci obce jako „brány“ do Mikroregionu. Toto místo lze zatraktivnit např. napojením běžeckých

tras na systém MŠZ, rozvojem kulturně historických akcí a kongresové turistiky nebo dobudováním letních turistických tras a naučných stezek.

### **Horská Kvilda**

Horská Kvilda se rozkládá na pláních pod vrcholem Antýgl (1253 m.n.m.) v nadmořské výšce 1045 – 1090 m. Obec leží uprostřed Národního parku Šumava, 25 km jižně od Sušice, a zaujímá rozlohu 29,91 km<sup>2</sup>. K 31. 12. 2008 zde bylo hlášených pouhých 78 obyvatel, i přesto je však samostatnou obcí, ke které náleží ještě několik osad, a to Výhledy, Zlatá Studna, Horní Antýgl a Korýtko. Další osady již zanikly.

Tento malebný kraj náležel českému královskému dvoru odnepaměti. Horskou Kvildou procházela obchodní Zlatá stezka ze Sušice do bavorského Pasova, odkud se do Čech dovážela sůl. Stezka představovala významnou dopravní stavbu raného středověku a ještě dnes lze spatřit její pozůstatky. První písemná zmínka o Horské Kvildě pochází z roku 1577.

**Tab. 8 SWOT analýza současné situace**

| <i>Silné stránky:</i>                                                                                                                                                                                                | <i>Slabé stránky:</i>                                                                      |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"><li>• vysokohorské místo v srdci Šumavy s malebnou krajinou</li><li>• vyhovující kapacita ubytování pro různé skupiny návštěvníků</li><li>• nástupiště turistických tras</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>• nedostatečné zázemí pro sportovní vyžití</li></ul> |
| <i>Příležitosti:</i>                                                                                                                                                                                                 | <i>Hrozby:</i>                                                                             |
| <ul style="list-style-type: none"><li>• dobudování areálu pro volnočasové aktivity</li><li>• povolení vstupu do zakázaných atraktivních míst</li></ul>                                                               | <ul style="list-style-type: none"><li>• přehnaná omezení ze strany NP Šumava</li></ul>     |

**Zdroj: Strategie rozvoje Mikroregionu Šumava – Západ, vlastní úprava**

Horská Kvilda se orientuje zejména na cestovní ruch. Nabízí možnosti jak letní tak zimní turistiky, je nástupištěm pěších tras, cyklotras i běžeckých tratí. Je oblíbeným místem turistů všech věkových kategorií, kteří mají zájem o poznávání přírody, rodinnou rekreaci či horskou turistiku.

### **Kašperské Hory**

Kašperské Hory jsou horským městem, vzdáleným 10 km jižně od města Sušice, na hranici CHKO. Nacházejí se v blízkosti horního toku řeky Otavy v Javornické hornatině v nadmořské výšce 739 m. Rozprostírají se na ploše 44,12 km<sup>2</sup> a k 31. 12. 2008 zde žilo 1598 obyvatel. Do katastrálního území obce náleží osm osad – části obce Červená, Tuškov,

Opolenec, Žlíbek, Kavrlík, Podlesí, Lídlový Dvory, Dolní Dvorce. Historické jádro města bylo vyhlášeno městskou památkovou zónou.

První písemná zmínka o sídle se dochovala z roku 1337. Kašperské Hory prosluly těžbou zlata; dnes jsou oblíbeným cílem turistů, kteří hledají jak sportovní, tak kulturní vyžití a čerstvý vzduch.

**Tab. 9 SWOT analýza současné situace**

| <i>Silné stránky:</i>                                                                                                                                                                                                                                                               | <i>Slabé stránky:</i>                                                                                                                                                              |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• atraktivní poloha – blízko k přírodě</li> <li>• pořádání prohlídek a různých kulturních akcí na hradě Kašperk</li> <li>• lyžařský areál vybavený zasněžovacím systémem</li> <li>• nově zrekonstruované a upravené centrum města</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• nedostatečně rozvinuté kulturně sportovní zázemí</li> <li>• omezené napojení na centrální Šumavu</li> </ul>                               |
| <i>Příležitosti:</i>                                                                                                                                                                                                                                                                | <i>Hrozby:</i>                                                                                                                                                                     |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• dobudování zázemí pro kulturní a sportovní aktivity</li> <li>• potenciál města jako centra turistického ruchu</li> <li>• využití historického odkazu</li> </ul>                                                                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>• klesající návštěvnost turistů, kteří chtějí být více v přírodě, blíže k centru Šumavy</li> <li>• omezení ze strany CHKO Šumava</li> </ul> |

**Zdroj: Strategie rozvoje Mikroregionu Šumava – Západ, vlastní úprava**

Kašperské Hory jsou díky své poloze považovány za vstupní „bránu“ do Šumavy. Pro budoucí rozvoj města je významná podpora malého a středního ekologicky nezávadného podnikání (tj. tradiční řemesla, zemědělství, dřevařská výroba, aj.). Město by se dále mělo soustředit na rekonstrukci a rozšíření ubytovacích kapacit, výstavbu víceúčelového sportoviště, rozšíření možností pro pěší turistiku i kongresovou turistiku ve vedlejší sezóně.

## **Kvilda**

Malá horská obec Kvilda patří mezi nejvýznamnější turistická střediska Šumavy. Je nejvýše položenou obcí v ČR (1065 m.n.m.) ležící uprostřed Kvildských plání u soutoku Teplé Vltavy a Kvildského potoka asi 15 km jihozápadně od města Vimperk. Území o rozloze 45,17 km<sup>2</sup> obývalo k 31. 12. 2008 183 lidí. Obec se skládá z pěti místních částí: Bučina, Františkov, Hrabčíc Hut', Kvilda, Vydří Most.

První písemná zpráva o názvu Kvilda pochází z roku 1345. Od roku 1366 procházela Kvildou Horní zlatá stezka, o jejíž vznik se zasloužil Karel IV. Samotná ves vznikla podél této stezky na přelomu 15. a 16. století. Dochované zápisy uvádějí rok 1569. V současnosti je Kvilda velmi rušným centrem letní i zimní turistiky.

**Tab. 10 SWOT analýza současné situace**

| <i>Silné stránky:</i>                                                                                                                                                  | <i>Slabé stránky:</i>                                                                              |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"><li>• poloha v nejkrásnější části Šumavy</li><li>• rozsáhlé ubytovací kapacity</li><li>• vyhovující zázemí pro návštěvníky</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>• nedostatečně rozvinuté kulturně sportovní zázemí</li></ul> |
| <i>Příležitosti:</i>                                                                                                                                                   | <i>Hrozby:</i>                                                                                     |
| <ul style="list-style-type: none"><li>• rozšíření možností sportovního a kulturního využití</li></ul>                                                                  | <ul style="list-style-type: none"><li>• přehnaná omezení ze strany NP Šumava</li></ul>             |

**Zdroj:** Strategie rozvoje Mikroregionu Šumava – Západ, vlastní úprava

Pro další rozvoj obce má význam dobudování sportovně rekreačního zázemí pro turisty, rozvoj tradičních řemesel, zejména však pokračující přeshraniční spolupráce se sousedními obcemi v Bavorsku.

### **Modrava**

Obec Modrava leží v nadmořské výšce 980 m v údolí na soutoku tří potoků – Modravského, Roklanského a Filipohuťského, jejichž soutokem vzniká řeka Vydra. Modrava se nachází 13 km jihozápadně od Kašperských Hor v okrese Klatovy. Ze všech měst a obcí, které jsou členy Mikroregionu, má tato obec nejméně obyvatel. K 31. 12. 2008 zde bylo hlášeno pouze 55 trvale žijících obyvatel. Ovšem co do rozlohy (81,63 km<sup>2</sup>) se jedná o třetího největšího člena v Mikroregionu. Do území obce spadají čtyři katastrální území, a to Vchynice-Tetov II, Filipova Huť, Roklanský les a Javoří Pila.

Nejstarší dochované zmínky o Modravě pocházejí z let 1614 a 1617 a jsou spojeny s využitím bohatství ryb a zvěře v této oblasti. Největší územní rozvoj proběhl ve druhé polovině 18. století, kdy byla zahájena intenzivní těžba dřeva a Modrava byla součástí panství kníže Schwarzenberga. Tehdy v roce 1799 zahájil Ing. Rosenauer výstavbu Vchynicko-tetovského kanálu, který měl sloužit právě k plavení dřevěných polen do vnitrozemí.

Dnes je Modrava známým střediskem celoroční horské turistiky, které se snaží vlivem velkého zájmu turistů budovat nové ubytovací a stravovací kapacity.

**Tab. 11 SWOT analýza současného stavu**

| <i>Silné stránky:</i>                                                                                                                                                                                                                                                                     | <i>Slabé stránky:</i>                                                                                                                                                                                                      |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• atraktivní poloha v centru panenské šumavské přírody</li> <li>• rozvinuté ubytovací možnosti</li> <li>• nově otevřené centrum dřevařství</li> <li>• zájem turistů téměř po celý rok</li> <li>• významná podpora ze soukromého sektoru</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• chybějící zázemí pro kulturní aktivity</li> <li>• podhodnocení významu doplňkových služeb cestovního ruchu (chybějící cykloservis, horská služba, průvodcovská služba)</li> </ul> |
| <i>Příležitosti:</i>                                                                                                                                                                                                                                                                      | <i>Hrozby:</i>                                                                                                                                                                                                             |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• zážitková turistika</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• přehnaná omezení ze strany NP Šumava</li> <li>• velká urbanizace</li> </ul>                                                                                                       |

**Zdroj:** Strategie rozvoje Mikroregionu Šumava – Západ, vlastní úprava

V rámci trvale udržitelného rozvoje Modrava usiluje o vytváření podmínek pro plnohodnotný život svých obyvatel a snaží se rozvíjet nabídku služeb v rámci cestovního ruchu (naučné stezky, servis pro turisty, aj.). Dalším důležitým předpokladem rozvoje je zlepšení stavu dopravní a technické infrastruktury.

### **Prášily**

Malá šumavská obec Prášily (880 m.n.m.) leží 11 km jihovýchodně od Železné Rudy. Rozprostírá se na obou březích Prášilského potoka na úpatí hory Ždánidla. K 31. 12. 2008 bylo v obci zjištěno 155 obyvatel. Ze všech měst a obcí Mikroregionu zauímají Prášily největší rozlohu, a to 112,27 km<sup>2</sup>.

Osada vznikla v polovině 18. století na území Královského hvozdu, kdy část hvozdu odkoupil od kněžny Mansfeldové skelmistr Lorenz Gattermayer, aby v oblasti založil sklárny, a tak vznikly první obytné domky.

V současnosti se Prášily prezentují jako sportovní a kulturní centrum zaměřené na keltskou minulost.

**Tab. 12 SWOT analýza současné situace**

| <i>Silné stránky:</i>                                                                                                                                                                           | <i>Slabé stránky:</i>                                                                                                                |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• výhodná poloha v centru šumavské přírody</li> <li>• významná podpora ze soukromého sektoru</li> <li>• rozmanitý kulturně historický program</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• chybějící zázemí pro sportovní aktivity</li> </ul>                                          |
| <i>Příležitosti:</i>                                                                                                                                                                            | <i>Hrozby:</i>                                                                                                                       |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• využití keltské historie</li> <li>• rozvoj nabídky a úrovně služeb turistům</li> </ul>                                                                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>• přehnaná omezení ze strany NP Šumava</li> <li>• možný odliv soukromých investorů</li> </ul> |

**Zdroj:** Strategie rozvoje Mikroregionu Šumava – Západ, vlastní úprava

Pro rostoucí úroveň obce je důležité vytvořit sportovní zázemí pro návštěvníky a udržet, resp. přilákat soukromé investory.

### Rejštejn

Městečko s 235 obyvateli (k 31. 12. 2008) se nachází v CHKO Šumava 15 km jižně od Sušice. Rozkládá se na soutoku Otavy s Losenicí v nadmořské výšce 568 m. Město Rejštejn má rozlohu 30,43 km<sup>2</sup> a skládá se z 9 částí: Jelenov, Klášterský Mlýn, Malý Kozí Hřbet, Radešov, Rejštejn, Svojše, Velký Kozí Hřbet, Velký Radkov a Zhůří.

První informace o Rejštejnu pochází z roku 1347, tj. z období, kdy se v této oblasti rýžovalo a dolovalo zlato.

Z dnešního pohledu Rejštejn představuje středisko vodácké a hipo-turistiky a své služby nabízí zejména letním návštěvníkům.

**Tab. 13 SWOT analýza současné situace**

| <i>Silné stránky:</i>                                                                                  | <i>Slabé stránky:</i>                                                                                                                                                                    |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"><li>• vodácká tradice</li><li>• kvalitní campingové zázemí</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>• nevzhlednost obce</li><li>• nízká úroveň turistických služeb</li></ul>                                                                           |
| <i>Příležitosti:</i>                                                                                   | <i>Hrozby:</i>                                                                                                                                                                           |
| <ul style="list-style-type: none"><li>• dobudování zázemí pro sportovní aktivity</li></ul>             | <ul style="list-style-type: none"><li>• přehnaná omezení ze strany CHKO Šumava</li><li>• klesající návštěvnost turistů, kteří chtějí být více v přírodě, blíže k centru Šumavy</li></ul> |

**Zdroj: Strategie rozvoje Mikroregionu Šumava – Západ, vlastní úprava**

Rozvojovým záměrem obce je zkvalitňovat a rozšiřovat zázemí pro vodní, cyklo a hipo-turistiku. Dále je třeba dobudovat dopravní infrastrukturu a ubytovací kapacity zejména pro stálé obyvatele, aby nedocházelo k jejich odlivu.

### Srní

Horská obec a rekreační středisko Srní se nachází 16 km jižně od města Sušice nad údolím Vydry pod vrcholem Spálený ve výšce 845 m.n.m. Srní zaujímá rozlohu 33,48 km<sup>2</sup> a ke konci roku 2008 zde trvale žilo 275 obyvatel. Obec tvoří části Srní a Vchynice-Tetov I. Do katastrální území obce náleží Mechov, Sedlo, Rokyta a Staré Srní.

Obec Srní byla založena dřevaři počátkem 18. století. V současné době je Srní oblíbené rekreační středisko, které svou nabídkou ubytovacích kapacit uspokojí i náročnou klientelu.



**Tab. 14 SWOT analýza současné situace**

| <i>Silné stránky:</i>                                                                                                                                           | <i>Slabé stránky:</i>                                                                                                                |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• kvalitní ubytovací kapacity pro různé skupiny návštěvníků</li> <li>• významná podpora ze soukromého sektoru</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• zanedbanost infrastruktury</li> </ul>                                                       |
| <i>Příležitosti:</i>                                                                                                                                            | <i>Hrozby:</i>                                                                                                                       |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• využití kulturně historického dědictví</li> <li>• kongresová turistika</li> <li>• zážitková turistika</li> </ul>       | <ul style="list-style-type: none"> <li>• přehnaná omezení ze strany NP Šumava</li> <li>• možný odliv soukromých investorů</li> </ul> |

**Zdroj:** Strategie rozvoje Mikroregionu Šumava – Západ, vlastní úprava

Srní jako turistické centrum se orientuje zejména na vytvoření kvalitních podmínek pro sportovní i kulturní vyžití. Rozvojové aktivity se týkají dobudování dopravní a technické infrastruktury, vytváření zážitkových a naučných stezek, či rozšíření nabídky služeb v oblasti cestovního ruchu.

### Sušice

Město Sušice se nachází ve Svatoborské vrchovině po obou březích řeky Otavy v nadmořské výšce 465 m. Rozloha samotného města činí 45,63 km<sup>2</sup> a ke konci roku 2008 zde žilo 11 523 obyvatel, což dělá ze Sušice nejlidnatějšího člena v rámci Mikroregionu. Části města tvoří Albrechtice, Červené Dvorce, Divišov, Dolní Staňkov, Humpolec, Chmelná, Milčice, Nuzerov, Rok, Stráž, Sušice I-III, Volšovy, Vrabcov a Záluží.

Město Sušice bylo původně osadou rýžovníků zlata, která vznikla nejspíše kolem roku 790 při obchodní stezce do Bavor na soutoku řek Otavy a Roušarky. Ovšem nejstarší písemné zmínky o Sušici se dochovaly až z roku 1233.

Sušice je vyhledávaným cílem turistů, kterým může poskytnout bohaté kulturní i sportovní zázemí.

**Tab. 15 SWOT analýza současné situace**

| <i>Silné stránky:</i>                                                                                                                                                                                | <i>Slabé stránky:</i>                                                                                                                                         |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• vstupní „brána“ Šumavy</li> <li>• široká nabídka kulturních akcí</li> <li>• rozvinuté kulturně sportovní zázemí</li> <li>• upravený vzhled města</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• omezené napojení na centrální Šumavu</li> </ul>                                                                      |
| <i>Příležitosti:</i>                                                                                                                                                                                 | <i>Hrozby:</i>                                                                                                                                                |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• potenciál města jako centra turistického ruchu</li> <li>• využití historického odkazu</li> <li>• zájem ze strany soukromého sektoru</li> </ul>              | <ul style="list-style-type: none"> <li>• nedostatečná prezentace Sušice</li> <li>• zaostávání infrastruktury</li> <li>• přehnaná ochranná opatření</li> </ul> |

**Zdroj:** Autor

---

## Železná Ruda

Železná Ruda leží v nadmořské výšce 754 m, v údolí říčky Řezné na úpatí vrchů Špičáku a Pancíře. Toto horské město s 2 310 obyvateli (k 31. 12. 2008), vzdálené 20 km jižně od Nýrska, se rozkládá v CHKO Šumava na ploše 79,79 km<sup>2</sup>. Katastrální území obce zahrnuje Železnou Rudu, Špičák, Hojsovu Stráž, Alžbětín, Debrník a Pancíř.

Železná Ruda vznikla na začátku 16. století při obchodní stezce spojující Bavorsko s Prahou. Stezka vznikla za vlády Přemysla Otakara II. a vedla od Dunaje k dnešnímu Zwieselu, odtud pokračovala údolím Řezné až k soutoku s Železným potokem a dále stoupala úbočím Pancíře na Strážov a Klatovy, a končila v Praze.

Železnorudsko plní v současnosti funkci významného střediska letního a zimního turistického ruchu. Díky své atraktivní poloze představuje skvělé místo pro poznávání Šumavy a Bavorského lesa. Obec je velmi dobře dostupná vlaky i autobusy nejen z šumavské strany, ale i z Bavorska (Lesní železnice).

**Tab. 16 SWOT analýza současné situace**

| <i>Silné stránky:</i>                                                                                                                                                                                                                                                                               | <i>Slabé stránky:</i>                                                                                                                                          |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"><li>• atraktivní poloha</li><li>• kvalitní zázemí – množství hotelů, penzionů, apartmánů, restaurací, obchodů</li><li>• množství turistických tras, cyklotras, běžeckých stop, kvalitní lyžařské areály</li><li>• kvalitní vlakové i autobusové spojení</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>• přítomnost vietnamských stánků narušujících celkový vzhled obce</li><li>• nedokonalá dopravní infrastruktura</li></ul> |
| <i>Příležitosti:</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                | <i>Hrozby:</i>                                                                                                                                                 |
| <ul style="list-style-type: none"><li>• rozšíření nabídky a úrovně služeb návštěvníkům</li></ul>                                                                                                                                                                                                    | <ul style="list-style-type: none"><li>• přísná omezení ze strany NP a CHKO Šumava</li></ul>                                                                    |

**Zdroj: Strategie rozvoje Mikroregionu Šumava – Západ, vlastní úprava**

Železná Ruda se prezentuje jako středisko luxusního typu a tímto směrem se ubírají i další rozvojové aktivity, zaměřené především na rozšiřování služeb pro letní i zimní turistiku, vytvoření doprovodných služeb (golfový areál, vodní svět, zimní stadion, fotbalový stadion, tenisové kurty, muzea, aj.), dobudování dopravní a technické infrastruktury.

## 6.2 Dopravní infrastruktura a obslužnost

### 6.2.1 Silniční doprava

Územím Mikroregionu prochází jedna silnice 1. třídy I/27, která je v úseku Plzeň – Klatovy – státní hranice součástí mezinárodní silnice E53 Plzeň – Mnichov. Dále se na území MŠZ nachází několik silnic 2. třídy. Silnice II/190 spojuje Železnou Rudu, Nýrsko a Českou

---

Kubici a je významná jak z regionálního hlediska, tak jako spojnice s přechody do Německa. Silnice II/169 prochází přes Sušici, Dlouhou Ves, Rejštejn, Horskou Kvildu a Kvildu. Poslední silnicí II. třídy v regionu je II/145 vedoucí z Petrovic u Sušice, přes Hartmanice, Kašperské Hory a Stachy. Odtud pokračuje dál na Vimperk, Netolice a Česňovice, kde se napojuje na silnici I/20, která směřuje do krajského města České Budějovice.

#### **6.2.1.1 Autobusová doprava**

Nejvíce autobusových linek v oblasti provozuje dopravce ČSAD autobusy Plzeň a.s. Zajišťuje pravidelné spojení Klatov s Železnou Rudou (přes Nýrsko a Hojsovu Stráž), Klatov s Čachrovem a Nýrsko s Hamry. Pravidelné spoje na trase Sušice – Železná Ruda přes zastávky Prášily, Skelná, (odtud spoj zajíždí do Prášil a vrací se zpět do Skelné), Prášily, Slučí Tah a Prášily, Nová Hůrka obstarává RDS BUS, s.r.o.

Ve střední části Šumavy se na zajištění dopravní obslužnosti podílí více dopravců. Na linkách mezi Sušicí a Kvildou (přes Rejštejn, Kašperské Hory, Srní a Modravu) a Sušicí a Modravou jezdí spoje dopravce ČSAD autobusy Plzeň a.s. Spoje na lince Vimperk – Kvilda vedoucí buď přes Zdíkov a Horskou Kvildu, nebo přes Nové Hutě a Borová Lada zajišťuje ČSAD AUTOBUSY České Budějovice a.s. Dálkovou linku mezi Českými Budějovicemi a Klatovy procházející přes Kašperské Hory a Rejštejn, Radešov provozuje již v celé délce dopravce ČSAD AUTOBUSY České Budějovice a.s. Převahu cestujících po linkách Zelených autobusů obstarává ČSAD autobusy Plzeň a.s. Jízdní řády všech těchto linek jsou k nahlédnutí v příloze 5.

V letním období mohou turisté, převážně cyklisté, využívat pro návštěvu Šumavy autobusy dopravního systému CYKLOTRANS, který provozuje ČSAD JIHOTRANS a.s. V roce 2010 byla Šumava, resp. Kvilda dostupná třemi linkami tohoto systému.

Zejména v zimním období je v oblasti Železné Rudy realizována zájezdová autobusová doprava, určená především k přepravě lyžařů do lyžařských center.

#### **6.2.2 Železniční doprava**

Železniční doprava se v rámci regionu vyskytuje pouze v oblasti Železnorudska (trať č. 183), odkud jsou vedeny spoje jak do vnitrozemí, tak i do sousedního Německa. Ostatními částmi MŠZ železniční trať neprochází. Napojení na železniční dopravu zajišťují pravidelné autobusové linky.

---

## 7 Přeshraniční spolupráce dopravců

V těsné blízkosti Národního parku Šumava je nabídka veřejné dopravy velmi bohatá. Cestující mohou při návštěvě hlavních turistických oblastí NP Bavorský les využít jak autobusy dopravce Igelbus, tak i železnici Waldbahn.

Lesní železnice (Waldbahn) jezdí denně podél hranic NP a propojuje místa Bayerisch Eisenstein, Návštěvnické centrum NP Dům divočiny (Haus zur Wildnis) v Ludwigsthalu, Zwiesel, Frauenau, Spiegelau a Grafenau. Důležitým přestupním bodem je Zwiesel, kam pravidelně v hodinovém taktu přijíždějí, resp. odkud odjíždějí vlaky z a do Plattlingu, Bayerisch Eisenstein a Bodenmais. Waldbahn do Spiegelau a Grafenau odjíždí v lichou hodinu, v protisměru z Grafenau do Zwieselu v sudou hodinu.

Igelbus na trase Roklan – Luzný jezdí v letní sezóně v hustém intervalu. Falkensteinbus v oblasti Zwieselu jezdí i v zimě, ale pouze v pracovních dnech. Linka vede po trase Zwiesel – Lindberg a zajíždí k Domu divočiny, do Zwieslerwaldhaus a Buchenau a tím dopravně obsluhuje turistickou oblast Großer Falkenstein a Schachten. Z Falkensteinbusu lze ve Zwieselu přestoupit na Waldbahn. Rachelbus, Lusenbus, Finsteraubus a Freyungbus zajíždí k Návštěvnickému centru NP Domu Hanse Eisenmanna, do Waldhäuser a Finsterau. Možnost přestupu na Waldbahn je buď ve Spiegelau z Rachelbusu či Finsteraubusu nebo v Grafenau z Lusenbusu. Na hraničním přechodu Finsterau/Bučina navazují linky Igelbusu na české autobusy NP, které jezdí z Bučiny na Kvildu a zpátky. Zde je vhodné zmínit, že zatímco autobusy německého dopravce končí až na samé hranici, tak české autobusy končí cca 800 metrů před hraničním přechodem. V rámci přeshraniční spolupráce je zajištěna návaznost těchto spojů. Jízdní řády jsou koncipovány tak, aby i osoby se zhoršenou pohyblivostí tento přestup stihly.

V tarifním pásmu Bayerwald-Ticket existuje několik míst, která umožňují přejezd do českého dopravního systému. Na území NP Bavorský les jsou to tyto přestupní body: hraniční nádraží Bayerisch Eisenstein/Železná Ruda, průběžné vlaky Waldbahn jedoucí na Špičák – přestup je možný na vlaky ČD směrem na Klatovy/Plzeň a autobusové linky č. 6080 Furth im Wald – Železná Ruda a 7710 expres Železná Ruda – Pasov. Dále lze přestoupit u silničního hraničního přechodu na Šumava Bus přes Hartmanice do Sušice a v již zmíněném přechodu Finsterau/Bučina.

Jízdenka **Bayerwald-Ticket** je výsledkem spolupráce společností DB Regio AG, RBO Regionalbus Ostbayern GmbH, Regental Bahnbetriebs GmbH a dopravních podniků

---

Lambürger a Wenzl. Bayerwald-Ticket je celodenní jízdenka, kterou lze v den platnosti využít nesčetněkrát na všech výše uvedených linkách. V létě jízdenka opravňuje k cestování Igelbusy po NP Bavorský les; v zimě ji lze využít v označených skibusech. Bayerwald-Ticket platí na území ČR pouze na autobusové lince RBO 6080 a na průběžné železniční lince Waldbahn z/na Špičák. V celém tarifním pásmu této jízdenky kromě úseku Waldbahn Bayerisch Eisenstein – Špičák platí i BAYERN-TICKET a BAYERN-TICKET-SINGLE. V roce 2010 byla cena Bayerwald-Ticketu stanovena ve výši 7 € na osobu a den.

Mapa spojů v německém příhraničí je zobrazena v příloze 6.

Cestovat v šumavském příhraničí lze také vlaky ČD, které pro tyto příležitosti nabízejí speciální jízdenky:

#### **SONE+**

Jedná se o vnitrostátní síťovou jízdenku, na kterou lze vycestovat i do následujících železničních stanic v Německu: Bad Brambach, Bärenstein, Furth im Wald, Johannegeorgenstadt, Klingenthal, Schirnding, Schönau a Zittau. Jízdenka je platná pouze v sobotu nebo v neděli a pouze ve vlacích kategorie Regional Bahn, Regional Express, Vogtlandbahn a Alex.

#### **SONE+DB**

Jednodenní síťová jízdenka SONE+DB se prodává ve dvou variantách. Pro cestování v německém příhraničí má význam SONE+DB region. Je určena pro 1 až 5 cestujících, z nichž nejvýše dva mohou být starší 15 let. Jízdenka platí pouze v sobotu nebo v neděli vždy do 24 hodin a ve srovnání se SONE+ lze navíc využít ve vlacích kategorie Stadt Bahn, Inter Regio Express, Trilex, Regentalbahn, Ostdeutschen Eisenbahn a Städtebahn Sachsen na vybraných tratích.

V šumavském pohraničí lze na jízdenku SONE+DB cestovat na následujících tratích:

Regensburg – Passau; Bayerisch Eisenstein – Plattling; Zwiesel – Grafenau a Zwiesel – Bodenmais.

#### **ČD Net+DB**

Jednodenní síťová jízdenka je obdobou SONE+DB, ale je určena výhradně pro jednoho cestujícího bez ohledu na věk a lze na ni cestovat kterýkoliv den vždy do 24 hodin. I tato jízdenka opravňuje k cestování v německém příhraničí. Je platná ve stejných vlacích i na stejných tratích jako SONE+DB.

---

## 8 Analýza dopravní obslužnosti v Mikroregionu Šumava – Západ

Obecně lze říci, že počet spojů projíždějících danou obcí se odvíjí od její velikosti, atraktivity polohy a hustoty dopravní sítě. V období od května do září se v některých obcích uvažovaného Mikroregionu tento počet zvýší, protože jsou jimi vedeny linky dopravního systému Cyklotrans provozovaného dopravcem ČSAD JIHOTRANS a.s. Tyto linky nejsou v přehledu uvažovány, protože jezdí jen část roku.

### 8.1 Pracovní den

Na Borová Lada jezdí pouze jedna linka autobusové dopravy č. 370040. Z celkem 10 spojů jich 7 projede ve špičce, 2 v sedle a 1 brzy ráno v 4:35. Naposledy přijede do obce spoj v 17:51.

V obci Čachrov zastaví v pracovní den 8 spojů autobusové linky č. 432050. Obec je dostupná 3 spoji v ranní i odpolední špičce a dále 1 párem spojů v denním sedle. První autobus Čachrovem projíždí v 6:14 a poslední autobus v 17:31.

Podstatně lepší dopravní obslužnost je v Dlouhé Vsi, kde žije přibližně 800 obyvatel, kteří mohou v pracovní den využít celkem 31 spojů na 6 autobusových linkách. Nejčastěji Dlouhou Vsí projíždí linka č. 433570 (9 spojů), která je vedena po trase Sušice – Dlouhá Ves – Rejštejn – Srní – Modrava, Filipova Huť.

Horší situace z hlediska veřejné dopravy byla zjištěna v obci Hamry, kde v pracovní den zastaví pouze 6 spojů linky č. 432320, z toho 2 v ranní špičce, 3 v odpolední špičce a jeden v denním sedle. Hamry představují v rámci uvažovaného Mikroregionu druhou nejhůře dopravně obslouženou obec.

Nejhůře dosažitelná je obec Horská Kvilda, kam za celý den a pouze ve špičce zajedou 3 autobusy na lince č. 370020. Tato obec jako jediná nesplňuje minimální standard DO ani v počtu spojů v ranní, resp. odpolední špičce.

Naopak dobře dostupné jsou prostředky veřejné dopravy Kašperské Hory, kam v pracovní den zajede 40 autobusových spojů. Nejvíce spojů (celkem 13) jezdí na lince č. 435550 ve směru Sušice – Kašperské Hory a zpět. V ranní špičce je obec dopravně obsloužena 14 spoji; stejně jako v odpolední špičce. První ranní autobus odtud odjíždí v 4:35 a vozí cestující do Sušice.

---

Do šumavské obce Kvilda zajede v pracovní den 16 spojů na dvou autobusových linkách (č. 370040 a č. 370020). Nejvíce spojů mohou občané této obce využít v ranní špičce, a to 8, následně pak v odpolední špičce 4. První ranní spoj vyjíždí v 4:20 a končí v 5:20 ve Vimperku.

Dohromady 10 spojů obslouží Modravu a také Prášily. Přes Modravu jezdí jediná, již výše zmíněná linka č. 433570, která má nejvíce zastávek v obci v odpolední špičce (4). Obcí Prášily projíždějí linky dvě, a to č. 435040 se 6 spoji na trase Sušice – Železná Ruda, Alžbětín a zpět, a linka č. 433700 s dvěma páry spojů, jejíž autobusy jsou vypraveny přímo z Prášil a končí v Sušici. Největší četnost spojů (5) je v obci zaznamenána v odpolední špičce.

Dostupnost obce Rejštejn zajišťují linkové autobusy na 18 spojích a 3 linkách. Pro obec je nejvýznamnější linka č. 433570 s 10 spoji. Dále obslužnost v obci zajišťuje linka č. 433550, která spojuje Kašperské Hory a Sušici, a místní linka č. 435550, která vozí cestující z Kašperských Hor do místní části Červená.

Na Srní jezdí pouze jedna linka autobusové dopravy č. 433570. Z celkem 10 spojů jich 7 projede ve špičce a 3 v sedle. Naposledy přijede do obce spoj v 18:38. První ranní autobus odjíždí ze Srní v 5:54.

Nejlepší dopravní obslužnost existuje v Sušici. Zdejšími obyvatelům je k dispozici celkem 160 spojů autobusových a 26 vlakových. Ze Sušice lze cestovat všemi směry. Městem vede celkově 24 linek, z toho na 18 linek má licenci ČSAD autobusy Plzeň a.s., dvě linky zajišťuje Město Kašperské Hory (č. 435550 a č. 435541), a po jedné lince provozují Autobusy VKJ s.r.o. (č. 143440), RDS BUS, s.r.o (č. 435040), ČSAD AUTOBUSY České Budějovice a.s. (č. 320006) a PROBO BUS a.s. (č. 143442). Nejvíce spojů (24) jezdí na lince č. 433680 (Sušice – Kolinec – Klatovy). V ranní a odpolední špičce do Sušice přijede, resp. ze Sušice odjede více než 100 spojů linkové autobusové dopravy (LAD). Počet vlakových spojů v průběhu dne kolísá. 6 spoji lze cestovat v ranní špičce, 7 v odpolední špičce, 5 v denním a večerním sedle a 3 spoje jedou v noci.

Dopravní obslužnost Železné Rudy zajišťuje denně 30 spojů vlakových a 29 spojů LAD. Pro obec je klíčová linka č. 432200 (Alžbětín – Klatovy), po které projede v pracovní den 19 autobusů. Obec je dobře dostupná již od ranních hodin, kdy v ní ve 4:17 zastavuje první vlak a ve 4:45 autobus linky č. 432200. V Železné Rudě mají výchozí, resp. koncovou zastávku také dva páry spojů mezinárodní linky č. 000048 dopravce RDS BUS, s.r.o., která končí v německém Pasově. Největší četnost spojů je v obci zaznamenána v denním sedle.

---

Celkový přehled počtu spojů, které mají v dané obci zastávku v pracovní den a o víkendu uvádějí přílohy 7 a 8.

## 8.2 Víkend

Obce, jimiž jsou vedeny železniční tratě, jsou dobře dostupné i o víkendu. Zcela odlišná je situace z hlediska obslužnosti autobusovými linkami. Obce Hamry a Horská Kvilda jsou o víkendu prostředky veřejné dopravy nedostupné. Neprochází jimi jediný spoj. Dopravní obslužnost se logicky zhorší ve všech obcích uvažovaného Mikroregionu. Nejméně spojů (1 pár) projede obcí Čachrov.

Obec Borová Lada je o víkendu dosažitelná pouze 4 spoji na dvou linkách, ale nikoliv místních. Jedna linka (č. 137441) je vypravena z Prahy a míří na Kvildu a druhá (č. 390210) vyjíždí z Tábora a končí také na Kvildě. Například v neděli tyto spoje odsud odjíždějí ve směru na Vimperk v 15:11, resp. 15:43, ale zdejší obyvatelé již nemají šanci dostat se zpět domů autobusem ještě v týž den. Stejná situace se opakuje i na Kvildě, jen odjezdy jsou přibližně o 12 minut dříve.

Čachrovem projíždí o víkendu jeden pár spojů linky č. 440002, která vede z Třemošné do Hartmanic a zpět.

Více autobusy je ve dnech volna dostupná Dlouhá Ves, kde po oba dva dny zastaví 8 spojů na 4 linkách. V sobotu obcí projíždějí 4 spoje ve špičkách a 4 v sedlech; v neděli 6 spojů ve špičkách a 2 v sedlech. Podobně jsou dopravně obslouženy i Kašperské Hory, neboť městem procházejí tytéž linky jako výše uvedenou Dlouhou Vsí. O víkendu zde tedy staví 8 spojů.

Obcemi Srní a Modrava projedou v sobotu i v neděli 2 páry spojů na 2 linkách. Konkrétně se jedná o linky č. 433570 Sušice – Modrava a zpět, a č. 143442 Praha – Modrava a zpět. Sobotní autobusy mají jiný jízdní řád než nedělní. Zatímco v sobotu oběma místy projedou 3 autobusy v sedlech a 1 ve špičce, v neděli se situace obrací.

Prášíly jsou o víkendu dostupné 12 autobusy jezdícími po trase z Alžbětína do Sušice a zpět (linka č. 435040). Po oba dva dny do obce přijede 5 autobusů v době špiček a 1 autobus v ranním sedle.

Obcí Rejštejn procházejí tytéž víkendové spoje jako obcemi Srní a Modrava a dále zde v době odpoledního sedla staví autobus linky č. 433550 končící v Kašperských Horách.



---

V Sušici je dobrá dopravní obslužnost i o víkendu. V sobotu má ve městě zastávku 26 autobusů, v neděli 28. Nejvíce (6) spojů jezdí mezi Alžbětínem a Sušicí, tj. linka č. 435040. Společně s vlakovou dopravou tudy projede v sobotu 47 spojů, v neděli ještě o 1 více.

Do Železné Rudy přijíždí po oba víkendové dny 10 autobusových spojů, z toho 3 páry linky č. 435040. Podstatně významnější je vlaková doprava. V sobotu i v neděli mají cestující k dispozici 30 vlakových spojů. Převážnou většinu z nich zajišťují České dráhy, a.s. Vlaky, které nekončí na hraničním přechodu Bayerisch Eisenstein, ale pokračují dále do koncové stanice Plattling, jsou provozovány dopravcem Deutsche Bahn AG.

---

## ZÁVĚR

Na základě analýzy a porovnání současného stavu veřejné osobní dopravy s minimálním standardem dopravní obslužnosti v Mikroregionu – Šumava Západ, jehož členské obce lze označit za typické představitele Šumavy, lze tvrdit, že tato oblast se vyznačuje podprůměrnou dopravní obslužností. Rozsah a kvalita dopravní obslužnosti nejen na území Šumavy se odvíjí jednak od hustoty dopravní sítě, která je ovlivněna přírodními a společenskými předpoklady, jednak od ochoty krajů použít část svých příjmů pro hrazení nákladů na dopravní obslužnost. Největší význam na území regionu má silniční doprava. Silniční síť sice zabezpečuje dostatečnou dopravní dostupnost sídel a napojení na silnice nadregionálního významu, ale technický stav komunikací ve svém důsledku brzdí hospodářský rozvoj regionu.

Do budoucna lze očekávat, že dopravní obslužnost Šumavy, ale i jiných periferních oblastí veřejnou dopravou se ustálí nebo dojde k mírné redukci počtu spojů. S ohledem na určité skupiny obyvatel, které jsou závislé na veřejné dopravě, je ovšem nezbytné udržet dopravní obslužnost na současné úrovni. Konkrétně se jedná zejména o žáky a studenty a staré lidi. Příslušné orgány by měly zvažovat různé možnosti zajištění obslužnosti, např. obecní taxi, podpora sdílených jízd, apod.; resp. zajištění základních životních potřeb, např. pojízdná prodejna, zubní ordinace, mobilní poštovní služby, apod. K udržení a zlepšení současné úrovně kvality života ve venkovských oblastech je třeba zvažovat právě tato netradiční řešení.

Příhraniční charakter Šumavy činí tuto oblast atraktivní z hlediska navázání vztahů přeshraniční spolupráce v oblasti služeb a rozvoje cestovního ruchu, které jsou podmíněny kvalitní dopravní infrastrukturou. V práci je přeshraniční spolupráci věnována sedmá kapitola. Jinou formu takové spolupráce představuje Euroregion Šumava – Jihozápadní Čechy. Činnost Euroregionu je programově i účelově zaměřena na mezinárodní spolupráci s městy, obcemi a vyššími správními celky regionů východního Bavorska a Horního Rakouska. Euroregion Šumava vznikl v roce 1993 v Českém Krumlově a zahrnuje území okresů Český Krumlov, Prachatic, Klatovy a Domažlice. Hlavní myšlenkou Euroregionu je vytvářet podmínky pro rozvoj hospodářství s čímž úzce souvisí výstavba infrastruktury přesahující společné hranice regionů. Společnými oblastmi působnosti bývají zpravidla silniční a železniční doprava, cyklostezky, partnerství, apod.

---

## Literatura a seznam zkratk

### Tištěné zdroje:

1. VOLDŘICHOVÁ, Jana. *Dopravní obslužnost šumavského regionu: bakalářská práce*. Praha: Vysoká škola ekonomická, 2008. 51 s., 15 příl.
2. ZELENÝ, L. *Osobní přeprava*. Praha: ASPI, 2007. ISBN 978-80-7357-266-2
3. *Plán péče Národního parku Šumava na období 2001-2010*. Vimperk: Správa NP a CHKO Šumava, 2000

### Odborné publikace dostupné ve formátu .pdf a .doc na internetu:

4. *Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007* [online]. [cit. 2010-04-23] URL: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2007:315:0001:0013:CS:PDF>
5. *Finanční účast státu na zajištění dopravní obslužnosti veřejnou železniční osobní dopravou* [online]. [cit. 2010-04-23] URL: <http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/54ED5CF6-C5B1-4656-86C3-36D4733393FA/0/MaterialProVladuKusneseni1132.doc>
6. *Strategie rozvoje Mikroregionu Šumava – Západ* [online]. [cit. 2010-10-05] URL: <http://www.sumavanet.cz/mszapad/user/2006/strategie2006.pdf>
7. *Zákon o osobní dopravě (Personenbeförderungsgesetz, PBefG)* [online]. [cit. 2010-11-22] URL: <http://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/pbefg/gesamt.pdf>
8. *Zákon o veřejné linkové osobní dopravě (Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern, BayÖPNVG)* [online]. [cit. 2010-11-22] URL: [http://www.transportrecht.de/transportrecht\\_content/1275649482.pdf](http://www.transportrecht.de/transportrecht_content/1275649482.pdf)
9. *Porovnání dopravní obslužnosti obcí v ČR a stanovení základních kritérií standardu dopravní obslužnosti obcí* [online]. [cit. 2011-01-14] URL: <http://www.sbp.cz/dokumenty/StanDO/VyzkumneZpravy/2006/Zaverecna.pdf>
10. *Přehled územně plánovací činnosti krajského úřadu, významných projektů a stavu ÚPD obcí 1. 3. 2010* [online]. [cit. 2011-02-08] URL: [http://gis.kraj-jihocesky.cz/UAP/us\\_sumava/Stav\\_UPD\\_5032010.pdf](http://gis.kraj-jihocesky.cz/UAP/us_sumava/Stav_UPD_5032010.pdf)
11. *Bayerwald-Ticket a Igelbus* [online]. [cit. 2011-02-08] URL: <http://www.bayerwald-ticket.com/files/baywacm/Files/166.pdf>

---

#### Internetové portály, webové stránky:

12. Informace o legislativě [online]. [cit. 2010-04-24] URL:  
[http://portal.gov.cz/wps/portal/\\_s.155/697/\\_s.155/699/place](http://portal.gov.cz/wps/portal/_s.155/697/_s.155/699/place)
13. NP Šumava: Zelené autobusy [online]. [cit. 2010-04-24] URL:  
<http://www.npsumava.cz/1194/sekce/zelene-autobusy/>
14. Doprava v Bavorsku [online]. [cit. 2010-02-21] URL:  
<http://www.bayern.de/Transport-and-Energy-.606.htm>
15. Projekt BAYERN-TAKT [online]. [cit. 2010-02-21] URL:  
[http://www.bayerntakt.de/public\\_main\\_modul.php?ses=&page\\_id=291&document\\_id=427](http://www.bayerntakt.de/public_main_modul.php?ses=&page_id=291&document_id=427)
16. Mikroregion Šumava – Západ [online]. [cit. 2010-10-07] URL:  
<http://www.sumavanet.cz/mszapad/>
17. Statistické údaje [online]. [cit. 2010-04-24] URL:  
[http://www.czso.cz/cz/obce\\_d/pohyb/cz0322.xls](http://www.czso.cz/cz/obce_d/pohyb/cz0322.xls);  
[http://www.czso.cz/cz/obce\\_d/pohyb/cz0315.xls](http://www.czso.cz/cz/obce_d/pohyb/cz0315.xls);  
[https://www.statistikdaten.bayern.de/genesis/online/online?sequenz=statistiken&select\\_ionname=12411](https://www.statistikdaten.bayern.de/genesis/online/online?sequenz=statistiken&select_ionname=12411)
18. Jízdní řády autobusových a vlakových spojů. URL: <http://www.idos.cz/>
19. Dopravci [online]. [cit. 2010-10-10] URL: <http://www.csadplzen.cz/>;  
<http://www.jihotrans.cz/>; <http://www.csadcbas.cz/>
20. Hospodářský profil spolkové země Svobodný stát Bavorsko [online]. [cit. 2011-01-10] URL: <http://www.businessinfo.cz/cz/clanek/nemecko/profil-spolkova-svobodny-stat-bavorsko/1000636/56543/?page=2>
21. Cestování v příhraničí s Německem [online]. [cit. 2011-02-08] URL:  
<http://www.cd.cz/scripts/detail.php?pgid=273>

#### Interní materiály:

22. Výše kompenzace jednotlivým dopravcům v Plzeňském kraji. Poskytlo oddělení veřejné dopravy Plzeňského kraje, Plzeň
23. Projekt: *Řešení systému veřejné dopravy v Národním parku Šumava*. Poskytlo Centrum pro regionální rozvoj, Písek
24. Zajišťování a financování veřejné dopravy v Bavorsku. Poskytla Bianca Schweikl, Regierung von Niederbayern

---

## Seznam zkratek

ES Evropské společenství

ZOSD Zákon o silniční dopravě

DÚ Dopravní úřad

NP Národní park

CHKO Chráněná krajinná oblast

IDS Integrovaný dopravní systém

ŠED Šumavské elektrické dráhy

BEG Bayerische Eisenbahngesellschaft (Bavorská železniční společnost)

MŠZ Mikroregion Šumava – Západ

DO Dopravní obslužnost

LAD Linková autobusová doprava

---

## Přílohy

|           |                                                                                                                           |    |
|-----------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Příloha 1 | Standardy kvality a bezpečnosti dopravy, včetně standardů pro přepravu osob s omezenou schopností pohybu a orientace..... | 62 |
| Příloha 2 | Vzor jízdenky NP-Ticket.....                                                                                              | 63 |
| Příloha 3 | Vyčíslení nákladů v jednotlivých letech implementace .....                                                                | 64 |
| Příloha 4 | Mapa Mikroregionu Šumava – Západ .....                                                                                    | 65 |
| Příloha 5 | Jízdní řády linek Zelených autobusů .....                                                                                 | 66 |
| Příloha 6 | Mapa spojů v německém příhraničí .....                                                                                    | 67 |
| Příloha 7 | Tabulky počtu spojů, které mají v dané obci zastávku v pracovní den .....                                                 | 68 |
| Příloha 8 | Tabulky počtu spojů, které mají v dané obci zastávku o víkendu.....                                                       | 69 |

### ***I. Informační zařízení pro cestující***

1. Vozidlo nebo souprava vozidel zajišťující veřejné služby v přepravě cestujících musí být označeno alespoň:

- a) ve veřejné linkové dopravě označením linky stanoveným v licenci a názvem cílové zastávky spoje, označení linky a cílové zastávky na čele vozidla musí být čitelné i za tmy,
- b) ve veřejné drážní osobní dopravě s výjimkou dráhy lanové, tramvajové, trolejbusové a speciální názvem konečné stanice (zastávky),
- c) ve veřejné drážní osobní dopravě provozované na dráze tramvajové nebo dráze trolejbusové číslem nebo jiným označením linky a názvem konečné stanice (zastávky).

2. Vozidla přístupná cestujícím s omezenou schopností pohybu a orientace musí být označena mezinárodním symbolem přístupnosti.

3. Vozidla uvedená do provozu po dni nabytí účinnosti tohoto zákona musí být vybavena zařízením umožňujícím akustické podávání informací cestujícím.

### ***II. Přeprava osob s omezenou schopností pohybu a orientace***

1. Ve vozidle musí být vyhrazena a označena místa k sezení pro cestující s omezenou schopností pohybu a orientace.

2. Ve vozidle musí být umožněna přeprava dětského kočárku s dítětem.

3. Ve vozidle musí být umožněna přeprava vodícího psa doprovázejícího nevidomou osobu.

4. Vozidla vymezená prováděcím právním předpisem vydaným podle § 8 odst. 4 musí umožňovat přepravu osob s omezenou schopností pohybu a orientace, včetně osob na vozíku.

### ***III. Technické parametry vozidel***

Vozidla zajišťující veřejné služby v přepravě cestujících ve veřejné linkové dopravě mohou souhrnně dosahovat nejvýše průměrného stáří vozidel vymezeného v prováděcím právním předpise vydaném podle § 8 odst. 4.

**Zdroj: Příloha k zákonu č. 194/2010 Sb.**



Zdroj: <http://www.npsumava.cz/gallery/7/2132-jizdenka.pdf>



Příloha 3: Vyčíslení nákladů v jednotlivých letech implementace

|                                                       | H. Kvilda -<br>Kvilda -<br>Bučina | Špičák -<br>Kvilda | Kvilda -<br>Churáňov | Nová Pec -<br>Jel. Vrchy -<br>LS Plešný | Celkem<br>Zelené<br>autobusy |
|-------------------------------------------------------|-----------------------------------|--------------------|----------------------|-----------------------------------------|------------------------------|
| <b>červen až září</b>                                 |                                   |                    |                      |                                         |                              |
| Provozní dny 2008                                     | 109                               | 61                 | 61/45                | 56                                      |                              |
| vzkm za sezónu 2008                                   | 12 260                            | 39 345             | 5 302                | 4 320                                   | <b>61 227</b>                |
| Přepraveno osob / NP-Bus 2008                         | 14 417                            | 24 528             | 3 122                | 1 687                                   | <b>43 754</b>                |
| cena / vzkm 2008                                      | 32,50                             | 35,50              | 32,50                | 30,46                                   |                              |
| Dopravné 2008                                         | 398 450                           | 1 396 748          | 172 315              | 131 587                                 | <b>2 099 100</b>             |
| Tržby za jízdné 2008                                  | 354 888                           | 655 398            | 59 211               | 25 321                                  | <b>1 094 818</b>             |
| Tržba Kč / km 2008                                    | 28,95                             | 16,66              | 11,17                | 5,86                                    | 17,88                        |
| Poměr tržby / dopravné 2008                           | 0,89                              | 0,47               | 0,34                 | 0,19                                    | 0,52                         |
| Rozdíl - ztráta 2008                                  | -43 562                           | -741 350           | -113 104             | -106 266                                | <b>-1 004 282</b>            |
| <b>Provozní dny 2009</b>                              | <b>122</b>                        | <b>122 / 66</b>    | <b>66 / 20</b>       | <b>66</b>                               |                              |
| <b>vzkm v sezóně 2009</b>                             | <b>14 740</b>                     | <b>53 420</b>      | <b>5 236</b>         | <b>5 280</b>                            | <b>78 676</b>                |
| <b>Přepraveno osob / NP-Bus 2009</b>                  | <b>15 859</b>                     | <b>28 207</b>      | <b>3 060</b>         | <b>1 840</b>                            | <b>49 066</b>                |
| <b>Poměr vzkm 2009 / vzkm 2008</b>                    | <b>120,23%</b>                    | <b>135,77%</b>     | <b>98,76%</b>        | <b>122,22%</b>                          |                              |
| <b>Kvalifikovaný odhad nabídkové ceny / vzkm 2009</b> | <b>34,45</b>                      | <b>37,63</b>       | <b>34,45</b>         | <b>32,29</b>                            |                              |
| <b>Dopravné 2009</b>                                  | <b>507 793</b>                    | <b>2 010 195</b>   | <b>180 380</b>       | <b>170 479</b>                          | <b>2 868 846</b>             |
| <b>Kvalifikovaný odhad tržeb za jízdné 2009</b>       | <b>425 866</b>                    | <b>852 017</b>     | <b>58 619</b>        | <b>30 385</b>                           | <b>1 366 887</b>             |
| <b>Tržba Kč / km 2009</b>                             | <b>28,89</b>                      | <b>15,95</b>       | <b>11,20</b>         | <b>5,75</b>                             | 17,37                        |
| <b>Poměr tržby / dopravné 2009</b>                    | <b>0,84</b>                       | <b>0,42</b>        | <b>0,32</b>          | <b>0,18</b>                             | 0,48                         |
| <b>Průměrná tržba na cestujícího 2009</b>             | <b>27</b>                         | <b>30</b>          | <b>19</b>            | <b>18</b>                               | 28                           |
| <b>Rozdíl - ztráta 2009</b>                           | <b>-81 927</b>                    | <b>-1 158 177</b>  | <b>-121 761</b>      | <b>-140 093</b>                         | <b>-1 501 959</b>            |
| průměrná přepravní vzdálenost (km)                    | globální cena na lince            | pásmo okolo 30 km  | pásmo okolo 12 km    | celá linka                              |                              |
| Vliv uznávání Bayerwald-Ticketu                       | -80 561                           | 0                  | 0                    | 0                                       |                              |
| Vliv jednodenní jízdenky a BWT                        | -268 955                          | -1 371 182         | -136 416             | -147 690                                | <b>-1 924 242</b>            |
| Podpora Cíl 3                                         |                                   |                    |                      |                                         | <b>1 635 606</b>             |
| Podíl NP-Šumava                                       |                                   |                    |                      |                                         | <b>288 636</b>               |
| <b>Přepraveno osob / NP-Bus 2010</b>                  | <b>16 334</b>                     | <b>29 053</b>      | <b>3 151</b>         | <b>1 898</b>                            | <b>50 537</b>                |
| <b>Kvalifikovaný odhad nabídkové ceny / vzkm 2010</b> | <b>36,52</b>                      | <b>39,89</b>       | <b>36,52</b>         | <b>34,22</b>                            |                              |
| <b>Dopravné 2010</b>                                  | <b>538 261</b>                    | <b>2 130 808</b>   | <b>191 203</b>       | <b>180 707</b>                          | <b>3 040 977</b>             |
| <b>Kvalifikovaný odhad tržeb za jízdné 2010</b>       | <b>451 418</b>                    | <b>903 138</b>     | <b>82 136</b>        | <b>32 208</b>                           | <b>1 448 900</b>             |
| <b>Tržba Kč / km 2010</b>                             | <b>30,63</b>                      | <b>16,91</b>       | <b>11,87</b>         | <b>6,10</b>                             | 18,42                        |
| <b>Poměr tržby / dopravné 2010</b>                    | <b>0,84</b>                       | <b>0,42</b>        | <b>0,32</b>          | <b>0,18</b>                             | 0,48                         |
| <b>Průměrná tržba na cestujícího 2010</b>             | <b>28</b>                         | <b>31</b>          | <b>20</b>            | <b>18</b>                               | 29                           |
| <b>Rozdíl - ztráta 2010</b>                           | <b>-86 843</b>                    | <b>-1 227 668</b>  | <b>-129 067</b>      | <b>-148 489</b>                         | <b>-1 592 077</b>            |
| Vliv uznávání Bayerwald-Ticketu                       | -82 908                           | 0                  | 0                    | 0                                       |                              |
| Vliv jednodenní jízdenky a BWT                        | -282 805                          | -1 453 452         | -144 801             | -156 551                                | <b>-2 037 210</b>            |
| Podpora Cíl 3                                         |                                   |                    |                      |                                         | <b>1 731 628</b>             |
| Podíl NF-Šumava                                       |                                   |                    |                      |                                         | <b>305 581</b>               |
| <b>Přepraveno osob / NP-Bus 2011</b>                  | <b>16 824</b>                     | <b>29 925</b>      | <b>3 246</b>         | <b>2 058</b>                            | <b>52 054</b>                |
| <b>Kvalifikovaný odhad nabídkové ceny / vzkm 2011</b> | <b>38,71</b>                      | <b>42,28</b>       | <b>38,71</b>         | <b>36,28</b>                            |                              |
| <b>Dopravné 2011</b>                                  | <b>570 556</b>                    | <b>2 258 655</b>   | <b>202 675</b>       | <b>191 550</b>                          | <b>3 223 436</b>             |
| <b>Kvalifikovaný odhad tržeb za jízdné 2011</b>       | <b>478 503</b>                    | <b>857 327</b>     | <b>65 864</b>        | <b>34 141</b>                           | <b>1 535 834</b>             |
| <b>Tržba Kč / km 2011</b>                             | <b>32,48</b>                      | <b>17,92</b>       | <b>12,58</b>         | <b>6,47</b>                             | 19,52                        |
| <b>Poměr tržby / dopravné 2011</b>                    | <b>0,84</b>                       | <b>0,42</b>        | <b>0,32</b>          | <b>0,18</b>                             | 0,48                         |
| <b>Průměrná tržba na cestujícího 2011</b>             | <b>28</b>                         | <b>32</b>          | <b>20</b>            | <b>17</b>                               | 30                           |
| <b>Rozdíl - ztráta 2011</b>                           | <b>-92 054</b>                    | <b>-1 301 328</b>  | <b>-136 811</b>      | <b>-157 409</b>                         | <b>-1 687 601</b>            |
| Vliv uznávání Bayerwald-Ticketu                       | -85 322                           | 0                  | 0                    | 0                                       |                              |
| Vliv jednodenní jízdenky a BWT                        | -297 002                          | -1 540 680         | -153 277             | -185 844                                | <b>-2 156 882</b>            |
| Podpora Cíl 3                                         |                                   |                    |                      |                                         | <b>1 833 350</b>             |
| Podíl NF-Šumava                                       |                                   |                    |                      |                                         | <b>323 532</b>               |

Zdroj: Projekt: Řešení systému veřejné dopravy v Národním parku Šumava



Zdroj: <http://www.sumavanet.cz/mszapad/>

s napojením do Národného parku Bavorský les



| # | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | 32 | 33 | 34 | 35 | 36 | 37 | 38 | 39 | 40 | 41 | 42 | 43 | 44 | 45 | 46 | 47 | 48 | 49 | 50 | 51 | 52 | 53 | 54 | 55 | 56 | 57 | 58 | 59 | 60 | 61 | 62 | 63 | 64 | 65 | 66 | 67 | 68 | 69 | 70 | 71 | 72 | 73 | 74 | 75 | 76 | 77 | 78 | 79 | 80 | 81 | 82 | 83 | 84 | 85 | 86 | 87 | 88 | 89 | 90 | 91 | 92 | 93 | 94 | 95 | 96 | 97 | 98 | 99 | 100 | 101 | 102 | 103 | 104 | 105 | 106 | 107 | 108 | 109 | 110 | 111 | 112 | 113 | 114 | 115 | 116 | 117 | 118 | 119 | 120 | 121 | 122 | 123 | 124 | 125 | 126 | 127 | 128 | 129 | 130 | 131 | 132 | 133 | 134 | 135 | 136 | 137 | 138 | 139 | 140 | 141 | 142 | 143 | 144 | 145 | 146 | 147 | 148 | 149 | 150 | 151 | 152 | 153 | 154 | 155 | 156 | 157 | 158 | 159 | 160 | 161 | 162 | 163 | 164 | 165 | 166 | 167 | 168 | 169 | 170 | 171 | 172 | 173 | 174 | 175 | 176 | 177 | 178 | 179 | 180 | 181 | 182 | 183 | 184 | 185 | 186 | 187 | 188 | 189 | 190 | 191 | 192 | 193 | 194 | 195 | 196 | 197 | 198 | 199 | 200 | 201 | 202 | 203 | 204 | 205 | 206 | 207 | 208 | 209 | 210 | 211 | 212 | 213 | 214 | 215 | 216 | 217 | 218 | 219 | 220 | 221 | 222 | 223 | 224 | 225 | 226 | 227 | 228 | 229 | 230 | 231 | 232 | 233 | 234 | 235 | 236 | 237 | 238 | 239 | 240 | 241 | 242 | 243 | 244 | 245 | 246 | 247 | 248 | 249 | 250 | 251 | 252 | 253 | 254 | 255 | 256 | 257 | 258 | 259 | 260 | 261 | 262 | 263 | 264 | 265 | 266 | 267 | 268 | 269 | 270 | 271 | 272 | 273 | 274 | 275 | 276 | 277 | 278 | 279 | 280 | 281 | 282 | 283 | 284 | 285 | 286 | 287 | 288 | 289 | 290 | 291 | 292 | 293 | 294 | 295 | 296 | 297 | 298 | 299 | 300 | 301 | 302 | 303 | 304 | 305 | 306 | 307 | 308 | 309 | 310 | 311 | 312 | 313 | 314 | 315 | 316 | 317 | 318 | 319 | 320 | 321 | 322 | 323 | 324 | 325 | 326 | 327 | 328 | 329 | 330 | 331 | 332 | 333 | 334 | 335 | 336 | 337 | 338 | 339 | 340 | 341 | 342 | 343 | 344 | 345 | 346 | 347 | 348 | 349 | 350 | 351 | 352 | 353 | 354 | 355 | 356 | 357 | 358 | 359 | 360 | 361 | 362 | 363 | 364 | 365 | 366 | 367 | 368 | 369 | 370 | 371 | 372 | 373 | 374 | 375 | 376 | 377 | 378 | 379 | 380 | 381 | 382 | 383 | 384 | 385 | 386 | 387 | 388 | 389 | 390 | 391 | 392 | 393 | 394 | 395 | 396 | 397 | 398 | 399 | 400 | 401 | 402 | 403 | 404 | 405 | 406 | 407 | 408 | 409 | 410 | 411 | 412 | 413 | 414 | 415 | 416 | 417 | 418 | 419 | 420 | 421 | 422 | 423 | 424 | 425 | 426 | 427 | 428 | 429 | 430 | 431 | 432 | 433 | 434 | 435 | 436 | 437 | 438 | 439 | 440 | 441 | 442 | 443 | 444 | 445 | 446 | 447 | 448 | 449 | 450 | 451 | 452 | 453 | 454 | 455 | 456 | 457 | 458 | 459 | 460 | 461 | 462 | 463 | 464 | 465 | 466 | 467 | 468 | 469 | 470 | 471 | 472 | 473 | 474 | 475 | 476 | 477 | 478 | 479 | 480 | 481 | 482 | 483 | 484 | 485 | 486 | 487 | 488 | 489 | 490 | 491 | 492 | 493 | 494 | 495 | 496 | 497 | 498 | 499 | 500 | 501 | 502 | 503 | 504 | 505 | 506 | 507 | 508 | 509 | 510 | 511 | 512 | 513 | 514 | 515 | 516 | 517 | 518 | 519 | 520 | 521 | 522 | 523 | 524 | 525 | 526 | 527 | 528 | 529 | 530 | 531 | 532 | 533 | 534 | 535 | 536 | 537 | 538 | 539 | 540 | 541 | 542 | 543 | 544 | 545 | 546 | 547 | 548 | 549 | 550 | 551 | 552 | 553 | 554 | 555 | 556 | 557 | 558 | 559 | 560 | 561 | 562 | 563 | 564 | 565 | 566 | 567 | 568 | 569 | 570 | 571 | 572 | 573 | 574 | 575 | 576 | 577 | 578 | 579 | 580 | 581 | 582 | 583 | 584 | 585 | 586 | 587 | 588 | 589 | 590 | 591 | 592 | 593 | 594 | 595 | 596 | 597 | 598 | 599 | 600 | 601 | 602 | 603 | 604 | 605 | 606 | 607 | 608 | 609 | 610 | 611 | 612 | 613 | 614 | 615 | 616 | 617 | 618 | 619 | 620 | 621 | 622 | 623 | 624 | 625 | 626 | 627 | 628 | 629 | 630 | 631 | 632 | 633 | 634 | 635 | 636 | 637 | 638 | 639 | 640 | 641 | 642 | 643 | 644 | 645 | 646 | 647 | 648 | 649 | 650 | 651 | 652 | 653 | 654 | 655 | 656 | 657 | 658 | 659 | 660 | 661 | 662 | 663 | 664 | 665 | 666 | 667 | 668 | 669 | 670 | 671 | 672 | 673 | 674 | 675 | 676 | 677 | 678 | 679 | 680 | 681 | 682 | 683 | 684 | 685 | 686 | 687 | 688 | 689 | 690 | 691 | 692 | 693 | 694 | 695 | 696 | 697 | 698 | 699 | 700 | 701 | 702 | 703 | 704 | 705 | 706 | 707 | 708 | 709 | 710 | 711 | 712 | 713 | 714 | 715 | 716 | 717 | 718 | 719 | 720 | 721 | 722 | 723 | 724 | 725 | 726 | 727 | 728 | 729 | 730 | 731 | 732 | 733 | 734 | 735 | 736 | 737 | 738 | 739 | 740 | 741 | 742 | 743 | 744 | 745 | 746 | 747 | 748 | 749 | 750 | 751 | 752 | 753 | 754 | 755 | 756 | 757 | 758 | 759 | 760 | 761 | 762 | 763 | 764 | 765 | 766 | 767 | 768 | 769 | 770 | 771 | 772 | 773 | 774 | 775 | 776 | 777 | 778 | 779 | 780 | 781 | 782 | 783 | 784 | 785 | 786 | 787 | 788 | 789 | 790 | 791 | 792 | 793 | 794 | 795 | 796 | 797 | 798 | 799 | 800 | 801 | 802 | 803 | 804 | 805 | 806 | 807 | 808 | 809 | 810 | 811 | 812 | 813 | 814 | 815 | 816 | 817 | 818 | 819 | 820 | 821 | 822 | 823 | 824 | 825 | 826 | 827 | 828 | 829 | 830 | 831 | 832 | 833 | 834 | 835 | 836 | 837 | 838 | 839 | 840 | 841 | 842 | 843 | 844 | 845 | 846 | 847 | 848 | 849 | 850 | 851 | 852 | 853 | 854 | 855 | 856 | 857 | 858 | 859 | 860 | 861 | 862 | 863 | 864 | 865 | 866 | 867 | 868 | 869 | 870 | 871 | 872 | 873 | 874 | 875 | 876 | 877 | 878 | 879 | 880 | 881 | 882 | 883 | 884 | 885 | 886 | 887 | 888 | 889 | 890 | 891 | 892 | 893 | 894 | 895 | 896 | 897 | 898 | 899 | 900 | 901 | 902 | 903 | 904 | 905 | 906 | 907 | 908 | 909 | 910 | 911 | 912 | 913 | 914 | 915 | 916 | 917 | 918 | 919 | 920 | 921 | 922 | 923 | 924 | 925 | 926 | 927 | 928 | 929 | 930 | 931 | 932 | 933 | 934 | 935 | 936 | 937 | 938 | 939 | 940 | 941 | 942 | 943 | 944 | 945 | 946 | 947 | 948 | 949 | 950 | 951 | 952 | 953 | 954 | 955 | 956 | 957 | 958 | 959 | 960 | 961 | 962 | 963 | 964 | 965 | 966 | 967 | 968 | 969 | 970 | 971 | 972 | 973 | 974 | 975 | 976 | 977 | 978 | 979 | 980 | 981 | 982 | 983 | 984 | 985 | 986 | 987 | 988 | 989 | 990 | 991 | 992 | 993 | 994 | 995 | 996 | 997 | 998 | 999 | 1000 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|

| Tabelle 1: Daten für die Analyse |  | Tabelle 2: Daten für die Analyse |  | Tabelle 3: Daten für die Analyse |  | Tabelle 4: Daten für die Analyse |  | Tabelle 5: Daten für die Analyse |  | Tabelle 6: Daten für die Analyse |  | Tabelle 7: Daten für die Analyse |  | Tabelle 8: Daten für die Analyse |  | Tabelle 9: Daten für die Analyse |  | Tabelle 10: Daten für die Analyse |  | Tabelle 11: Daten für die Analyse |  | Tabelle 12: Daten für die Analyse |  | Tabelle 13: Daten für die Analyse |  | Tabelle 14: Daten für die Analyse |  | Tabelle 15: Daten für die Analyse |  | Tabelle 16: Daten für die Analyse |  | Tabelle 17: Daten für die Analyse |  | Tabelle 18: Daten für die Analyse |  | Tabelle 19: Daten für die Analyse |  | Tabelle 20: Daten für die Analyse |  | Tabelle 21: Daten für die Analyse |  | Tabelle 22: Daten für die Analyse |  | Tabelle 23: Daten für die Analyse |  | Tabelle 24: Daten für die Analyse |  | Tabelle 25: Daten für die Analyse |  | Tabelle 26: Daten für die Analyse |  | Tabelle 27: Daten für die Analyse |  | Tabelle 28: Daten für die Analyse |  | Tabelle 29: Daten für die Analyse |  | Tabelle 30: Daten für die Analyse |  | Tabelle 31: Daten für die Analyse |  | Tabelle 32: Daten für die Analyse |  | Tabelle 33: Daten für die Analyse |  | Tabelle 34: Daten für die Analyse |  | Tabelle 35: Daten für die Analyse |  | Tabelle 36: Daten für die Analyse |  | Tabelle 37: Daten für die Analyse |  | Tabelle 38: Daten für die Analyse |  | Tabelle 39: Daten für die Analyse |  | Tabelle 40: Daten für die Analyse |  | Tabelle 41: Daten für die Analyse |  | Tabelle 42: Daten für die Analyse |  | Tabelle 43: Daten für die Analyse |  | Tabelle 44: Daten für die Analyse |  | Tabelle 45: Daten für die Analyse |  | Tabelle 46: Daten für die Analyse |  | Tabelle 47: Daten für die Analyse |  | Tabelle 48: Daten für die Analyse |  | Tabelle 49: Daten für die Analyse |  | Tabelle 50: Daten für die Analyse |  | Tabelle 51: Daten für die Analyse |  | Tabelle 52: Daten für die Analyse |  | Tabelle 53: Daten für die Analyse |  | Tabelle 54: Daten für die Analyse |  | Tabelle 55: Daten für die Analyse |  | Tabelle 56: Daten für die Analyse |  | Tabelle 57: Daten für die Analyse |  | Tabelle 58: Daten für die Analyse |  | Tabelle 59: Daten für die Analyse |  | Tabelle 60: Daten für die Analyse |  | Tabelle 61: Daten für die Analyse |  | Tabelle 62: Daten für die Analyse |  | Tabelle 63: Daten für die Analyse |  | Tabelle 64: Daten für die Analyse |  | Tabelle 65: Daten für die Analyse |  | Tabelle 66: Daten für die Analyse |  | Tabelle 67: Daten für die Analyse |  | Tabelle 68: Daten für die Analyse |  | Tabelle 69: Daten für die Analyse |  | Tabelle 70: Daten für die Analyse |  | Tabelle 71: Daten für die Analyse |  | Tabelle 72: Daten für die Analyse |  | Tabelle 73: Daten für die Analyse |  | Tabelle 74: Daten für die Analyse |  | Tabelle 75: Daten für die Analyse |  | Tabelle 76: Daten für die Analyse |  | Tabelle 77: Daten für die Analyse |  | Tabelle 78: Daten für die Analyse |  | Tabelle 79: Daten für die Analyse |  | Tabelle 80: Daten für die Analyse |  | Tabelle 81: Daten für die Analyse |  | Tabelle 82: Daten für die Analyse |  | Tabelle 83: Daten für die Analyse |  | Tabelle 84: Daten für die Analyse |  | Tabelle 85: Daten für die Analyse |  | Tabelle 86: Daten für die Analyse |  | Tabelle 87: Daten für die Analyse |  | Tabelle 88: Daten für die Analyse |  | Tabelle 89: Daten für die Analyse |  | Tabelle 90: Daten für die Analyse |  | Tabelle 91: Daten für die Analyse |  | Tabelle 92: Daten für die Analyse |  | Tabelle 93: Daten für die Analyse |  | Tabelle 94: Daten für die Analyse |  | Tabelle 95: Daten für die Analyse |  | Tabelle 96: Daten für die Analyse |  | Tabelle 97: Daten für die Analyse |  | Tabelle 98: Daten für die Analyse |  | Tabelle 99: Daten für die Analyse |  | Tabelle 100: Daten für die Analyse |  | Tabelle 101: Daten für die Analyse |  | Tabelle 102: Daten für die Analyse |  | Tabelle 103: Daten für die Analyse |  | Tabelle 104: Daten für die Analyse |  | Tabelle 105: Daten für die Analyse |  | Tabelle 106: Daten für die Analyse |  | Tabelle 107: Daten für die Analyse |  | Tabelle 108: Daten für die Analyse |  | Tabelle 109: Daten für die Analyse |  | Tabelle 110: Daten für die Analyse |  | Tabelle 111: Daten für die Analyse |  | Tabelle 112: Daten für die Analyse |  | Tabelle 113: Daten für die Analyse |  | Tabelle 114: Daten für die Analyse |  | Tabelle 115: Daten für die Analyse |  | Tabelle 116: Daten für die Analyse |  | Tabelle 117: Daten für die Analyse |  | Tabelle 118: Daten für die Analyse |  | Tabelle 119: Daten für die Analyse |  | Tabelle 120: Daten für die Analyse |  | Tabelle 121: Daten für die Analyse |  | Tabelle 122: Daten für die Analyse |  | Tabelle 123: Daten für die Analyse |  | Tabelle 124: Daten für die Analyse |  | Tabelle 125: Daten für die Analyse |  | Tabelle 126: Daten für die Analyse |  | Tabelle 127: Daten für die Analyse |  | Tabelle 128: Daten für die Analyse |  | Tabelle 129: Daten für die Analyse |  | Tabelle 130: Daten für die Analyse |  | Tabelle 131: Daten für die Analyse |  | Tabelle 132: Daten für die Analyse |  | Tabelle 133: Daten für die Analyse |  | Tabelle 134: Daten für die Analyse |  | Tabelle 135: Daten für die Analyse |  | Tabelle 136: Daten für die Analyse |  | Tabelle 137: Daten für die Analyse |  | Tabelle 138: Daten für die Analyse |  | Tabelle 139: Daten für die Analyse |  | Tabelle 140: Daten für die Analyse |  | Tabelle 141: Daten für die Analyse |  | Tabelle 142: Daten für die Analyse |  | Tabelle 143: Daten für die Analyse |  | Tabelle 144: Daten für die Analyse |  | Tabelle 145: Daten für die Analyse |  | Tabelle 146: Daten für die Analyse |  | Tabelle 147: Daten für die Analyse |  | Tabelle 148: Daten für die Analyse |  | Tabelle 149: Daten für die Analyse |  | Tabelle 150: Daten für die Analyse |  | Tabelle 151: Daten für die Analyse |  | Tabelle 152: Daten für die Analyse |  | Tabelle 153: Daten für die Analyse |  | Tabelle 154: Daten für die Analyse |  | Tabelle 155: Daten für die Analyse |  | Tabelle 156: Daten für die Analyse |  | Tabelle 157: Daten für die Analyse |  | Tabelle 158: Daten für die Analyse |  | Tabelle 159: Daten für die Analyse |  | Tabelle 160: Daten für die Analyse |  | Tabelle 161: Daten für die Analyse |  | Tabelle 162: Daten für die Analyse |  | Tabelle 163: Daten für die Analyse |  | Tabelle 164: Daten für die Analyse |  | Tabelle 165: Daten für die Analyse |  | Tabelle 166: Daten für die Analyse |  | Tabelle 167: Daten für die Analyse |  | Tabelle 168: Daten für die Analyse |  | Tabelle 169: Daten für die Analyse |  | Tabelle 170: Daten für die Analyse |  | Tabelle 171: Daten für die Analyse |  | Tabelle 172: Daten für die Analyse |  | Tabelle 173: Daten für die Analyse |  | Tabelle 174: Daten für die Analyse |  | Tabelle 175: Daten für die Analyse |  | Tabelle 176: Daten für die Analyse |  | Tabelle 177: Daten für die Analyse |  | Tabelle 178: Daten für die Analyse |  | Tabelle 179: Daten für die Analyse |  | Tabelle 180: Daten für die Analyse |  | Tabelle 181: Daten für die Analyse |  | Tabelle 182: Daten für die Analyse |  | Tabelle 183: Daten für die Analyse |  | Tabelle 184: Daten für die Analyse |  | Tabelle 185: Daten für die Analyse |  | Tabelle 186: Daten für die Analyse |  | Tabelle 187: Daten für die Analyse |  | Tabelle 188: Daten für die Analyse |  | Tabelle 189: Daten für die Analyse |  | Tabelle 190: Daten für die Analyse |  | Tabelle 191: Daten für die Analyse |  | Tabelle 192: Daten für die Analyse |  | Tabelle 193: Daten für die Analyse |  | Tabelle 194: Daten für die Analyse |  | Tabelle 195: Daten für die Analyse |  | Tabelle 196: Daten für die Analyse |  | Tabelle 197: Daten für die Analyse |  | Tabelle 198: Daten für die Analyse |  | Tabelle 199: Daten für die Analyse |  | Tabelle 200: Daten für die Analyse |  | Tabelle 201: Daten für die Analyse |  | Tabelle 202: Daten für die Analyse |  | Tabelle 203: Daten für die Analyse |  | Tabelle 204: Daten für die Analyse |  | Tabelle 205: Daten für die Analyse |  | Tabelle 206: Daten für die Analyse |  | Tabelle 207: Daten für die Analyse |  | Tabelle 208: Daten für die Analyse |  | Tabelle 209: Daten für die Analyse |  | Tabelle 210: Daten für die Analyse |  | Tabelle 211: Daten für die Analyse |  | Tabelle 212: Daten für die Analyse |  | Tabelle 213: Daten für die Analyse |  | Tabelle 214: Daten für die Analyse |  | Tabelle 215: Daten für die Analyse |  | Tabelle 216: Daten für die Analyse |  | Tabelle 217: Daten für die Analyse |  | Tabelle 218: Daten für die Analyse |  | Tabelle 219: Daten für die Analyse |  | Tabelle 220: Daten für die Analyse |  | Tabelle 221: Daten für die Analyse |  | Tabelle 222: Daten für die Analyse |  | Tabelle 223: Daten für die Analyse |  | Tabelle 224: Daten für die Analyse |  | Tabelle 225: Daten für die Analyse |  | Tabelle 226: Daten für die Analyse |  | Tabelle 227: Daten für die Analyse |  | Tabelle 228: Daten für die Analyse |  | Tabelle 229: Daten für die Analyse |  | Tabelle 230: Daten für die Analyse |  | Tabelle 231: Daten für die Analyse |  | Tabelle 232: Daten für die Analyse |  | Tabelle 233: Daten für die Analyse |  | Tabelle 234: Daten für die Analyse |  | Tabelle 235: Daten für die Analyse |  | Tabelle 236: Daten für die Analyse |  | Tabelle 237: Daten für die Analyse |  | Tabelle 238: Daten für die Analyse |  | Tabelle 239: Daten für die Analyse |  | Tabelle 240: Daten für die Analyse |  | Tabelle 241: Daten für die Analyse |  | Tabelle 242: Daten für die Analyse |  | Tabelle 243: Daten für die Analyse |  | Tabelle 244: Daten für die Analyse |  | Tabelle 245: Daten für die Analyse |  | Tabelle 246: Daten für die Analyse |  | Tabelle 247: Daten für die Analyse |  | Tabelle 248: Daten für die Analyse |  | Tabelle 249: Daten für die Analyse |  | Tabelle 250: Daten für die Analyse |  | Tabelle 251: Daten für die Analyse |  | Tabelle 252: Daten für die Analyse |  | Tabelle 253: Daten für die Analyse |  | Tabelle 254: Daten für die Analyse |  | Tabelle 255: Daten für die Analyse |  | Tabelle 256: Daten für die Analyse |  | Tabelle 257: Daten für die Analyse |  | Tabelle 258: Daten für die Analyse |  | Tabelle 259: Daten für die Analyse |  | Tabelle 260: Daten für die Analyse |  | Tabelle 261: Daten für die Analyse |  | Tabelle 262: Daten für die Analyse |  | Tabelle 263: Daten für die Analyse |  | Tabelle 264: Daten für die Analyse |  | Tabelle 265: Daten für die Analyse |  | Tabelle 266: Daten für die Analyse |  | Tabelle 267: Daten für die Analyse |  | Tabelle 268: Daten für die Analyse |  | Tabelle 269: Daten für die Analyse |  | Tabelle 270: Daten für die Analyse |  | Tabelle 271: Daten für die Analyse |  | Tabelle 272: Daten für die Analyse |  | Tabelle 273: Daten für die Analyse |  | Tabelle 274: Daten für die Analyse |  | Tabelle 275: Daten für die Analyse |  | Tabelle 276: Daten für die Analyse |  | Tabelle 277: Daten für die Analyse |  | Tabelle 278: Daten für die Analyse |  | Tabelle 279: Daten für die Analyse |  | Tabelle 280: Daten für die Analyse |  | Tabelle 281: Daten für die Analyse |  | Tabelle 282: Daten für die Analyse |  | Tabelle 283: Daten für die Analyse |  | Tabelle 284: Daten für die Analyse |  | Tabelle 285: Daten für die Analyse |  | Tabelle 286: Daten für die Analyse |  | Tabelle 287: Daten für die Analyse |  | Tabelle 288: Daten für die Analyse |  | Tabelle 289: Daten für die Analyse |  | Tabelle 290: Daten für die Analyse |  | Tabelle 291: Daten für die Analyse |  | Tabelle 292: Daten für die Analyse |  | Tabelle 293: Daten für die Analyse |  | Tabelle 294: Daten für die Analyse |  | Tabelle 295: Daten für die Analyse |  | Tabelle 296: Daten für die Analyse |  | Tabelle 297: Daten für die Analyse |  | Tabelle 298: Daten für die Analyse |  | Tabelle 299: Daten für die Analyse |  | Tabelle 300: Daten für die Analyse |  | Tabelle 301: Daten für die Analyse |  | Tabelle 302: Daten für die Analyse |  | Tabelle 303: Daten für die Analyse |  | Tabelle 304: Daten für die Analyse |  | Tabelle 305: Daten für die Analyse |  | Tabelle 306: Daten für die Analyse |  | Tabelle 307: Daten für die Analyse |  | Tabelle 308: Daten für die Analyse |  | Tabelle 309: Daten für die Analyse |  | Tabelle 310: Daten für die Analyse |  | Tabelle 311: Daten für die Analyse |  | Tabelle 312: Daten für die Analyse |  | Tabelle 313: Daten für die Analyse |  | Tabelle 314: Daten für die Analyse |  | Tabelle 315: Daten für die Analyse |  | Tabelle 316: Daten für die Analyse |  | Tabelle 317: Daten für die Analyse |  | Tabelle 318: Daten für die Analyse |  | Tabelle 319: Daten für die Analyse |  | Tabelle 320: Daten für die Analyse |  | Tabelle 321: Daten für die Analyse |  | Tabelle 322: Daten für die Analyse |  | Tabelle 323: Daten für die Analyse |  | Tabelle 324: Daten für die Analyse |  | Tabelle 325: Daten für die Analyse |  | Tabelle 326: Daten für die Analyse |  | Tabelle 327: Daten für die Analyse |  | Tabelle 328: Daten für die Analyse |  | Tabelle 329: Daten für die Analyse |  | Tabelle 330: Daten für die Analyse |  | Tabelle 331: Daten für die Analyse |  | Tabelle 332: Daten für die Analyse |  | Tabelle 333: Daten für die Analyse |  | Tabelle 334: Daten für die Analyse |  | Tabelle 335: Daten für die Analyse |  | Tabelle 336: Daten für die Analyse |  | Tabelle 337: Daten für die Analyse |  | Tabelle 338: Daten für die Analyse |  | Tabelle 339: Daten für die Analyse |  | Tabelle 340: Daten für die Analyse |  | Tabelle 341: Daten für die Analyse |  | Tabelle 342: Daten für die Analyse |  | Tabelle 343: Daten für die Analyse |  | Tabelle 344: Daten für die Analyse |  | Tabelle 345: Daten für die Analyse |  | Tabelle 346: Daten für die Analyse |  | Tabelle 347: Daten für die Analyse |  | Tabelle 348: Daten für die Analyse |  | Tabelle 349: Daten für die Analyse |  | Tabelle 350: Daten für die Analyse |  | Tabelle 351: Daten für die Analyse |  | Tabelle 352: Daten für die Analyse |  | Tabelle 353: Daten für die Analyse |  | Tabelle 354: Daten für die Analyse |  | Tabelle 355: Daten für die Analyse |  | Tabelle 356: Daten für die Analyse |  | Tabelle 357: Daten für die Analyse |  | Tabelle 358: Daten für die Analyse |  | Tabelle 359: Daten für die Analyse |  | Tabelle 360: Daten für die Analyse |  | Tabelle 361: Daten für die Analyse |  | Tabelle 362: Daten für die Analyse |  | Tabelle 363: Daten für die Analyse |  | Tabelle 364: Daten für die Analyse |  | Tabelle 365: Daten für die Analyse |  | Tabelle 366: Daten für die Analyse |  | Tabelle 367: Daten für die Analyse |  | Tabelle 368: Daten für die Analyse |  | Tabelle 369: Daten für die Analyse |  | Tabelle 370: Daten für die Analyse |  | Tabelle 371: Daten für die Analyse |  | Tabelle 372: Daten für die Analyse |  | Tabelle 373: Daten für die Analyse |  | Tabelle 374: Daten für die Analyse |  | Tabelle 375: Daten für die Analyse |  | Tabelle 376: Daten für die Analyse |  | Tabelle 377: Daten für die Analyse |  | Tabelle 378: Daten für die Analyse |  | Tabelle 379: Daten für die Analyse |  | Tabelle 380: Daten für die Analyse |  | Tabelle 381: Daten für die Analyse |  | Tabelle 382: Daten für die Analyse |  | Tabelle 383: Daten für die Analyse |  | Tabelle 384: Daten für die Analyse |  | Tabelle 385: Daten für die Analyse |  | Tabelle 386: Daten für die Analyse |  | Tabelle 387: Daten für die Analyse |  | Tabelle 388: Daten für die Analyse |  | Tabelle 389: Daten für die Analyse |  | Tabelle 390: Daten für die Analyse |  | Tabelle 391: Daten für die Analyse |  | Tabelle 392: Daten für die Analyse |  | Tabelle 393: Daten für die Analyse |  | Tabelle 394: Daten für die Analyse |  | Tabelle 395: Daten für die Analyse |  | Tabelle 396: Daten für die Analyse |  | Tabelle 397: Daten für die Analyse |  | Tabelle 398: Daten für die Analyse |  | Tabelle 399: Daten für die Analyse |  | Tabelle 400: Daten für die Analyse |  | Tabelle 401: Daten für die Analyse |  | Tabelle 402: Daten für die Analyse |  | Tabelle 403: Daten für die Analyse |  | Tabelle 404: Daten für die Analyse |  | Tabelle 405: Daten für die Analyse |  | Tabelle 406: Daten für die Analyse |  | Tabelle 407: Daten für die Analyse |  | Tabelle 408: Daten für die Analyse |  | Tabelle 409: Daten für die Analyse |  | Tabelle 410: Daten für die Analyse |  | Tabelle 411: Daten für die Analyse |  | Tabelle 412: Daten für die Analyse |  | Tabelle 413: Daten für die Analyse |  | Tabelle 414: Daten für die Analyse |  | Tabelle 415: Daten für die Analyse |  | Tabelle 416: Daten für die Analyse |  | Tabelle 417: Daten für die Analyse |  | Tabelle 418: Daten für die Analyse |  | Tabelle 419: Daten für die Analyse |  | Tabelle 420: Daten für die Analyse |  | Tabelle 421: Daten für die Analyse |  | Tabelle 422: Daten für die Analyse |  | Tabelle 423: Daten für die Analyse |  | Tabelle 424: Daten für die Analyse |  | Tabelle 425: Daten für die Analyse |  | Tabelle 426: Daten für die Analyse |  | Tabelle 427: Daten für die Analyse |  | Tabelle 428: Daten für die Analyse |  | Tabelle 429: Daten für die Analyse |  | Tabelle 430: Daten für die Analyse |  | Tabelle 431: Daten für die Analyse |  | Tabelle 432: Daten für die Analyse |  | Tabelle 433: Daten für die Analyse |  | Tabelle 434: Daten für die Analyse |  | Tabelle 435: Daten für die Analyse |  | Tabelle 436: Daten für die Analyse |  | Tabelle 437: Daten für die Analyse |  | Tabelle 438: Daten für die Analyse |  | Tabelle 439: Daten für die Analyse |  | Tabelle 440: Daten für die Analyse |  | Tabelle 441: Daten für die Analyse |  | Tabelle 442: Daten für die Analyse |  | Tabelle 443: Daten für die Analyse |  | Tabelle 444: Daten für die Analyse |  | Tabelle 445: Daten für die Analyse |  | Tabelle 446: Daten für die Analyse |  | Tabelle 447: Daten für die Analyse |  | Tabelle 448: Daten für die Analyse |  | Tabelle 449: Daten für die Analyse |  | Tabelle 450: Daten für die Analyse |  | Tabelle 451: Daten für die Analyse |  | Tabelle 452: Daten für die Analyse |  | Tabelle 453: Daten für die Analyse |  | Tabelle 454: Daten für die Analyse |  | Tabelle 455: Daten für die Analyse |  | Tabelle 456: Daten für die Analyse |  | Tabelle 457: Daten für die Analyse |  | Tabelle 458: Daten für die Analyse |  | Tabelle 459: Daten für die Analyse |  | Tabelle 460: Daten für die Analyse |  | Tabelle 461: Daten für die Analyse |  | Tabelle 462: Daten für die Analyse |  | Tabelle 463: Daten für die Analyse |  | Tabelle 464: Daten für die Analyse |  | Tabelle 465: Daten für die Analyse |  | Tabelle 466: Daten für die Analyse |  | Tabelle 467: Daten für die Analyse |  | Tabelle 468: Daten für die Analyse |  | Tabelle 469: Daten für die Analyse |  | Tabelle 470: Daten für die Analyse |  | Tabelle 471: Daten für die Analyse |  | Tabelle 472: Daten für die Analyse |  | Tabelle 473: Daten für die Analyse |  | Tabelle 474: Daten für die Analyse |  | Tabelle 475: Daten für die Analyse |  | Tabelle 476: Daten für die Analyse |  | Tabelle 477: Daten für die Analyse |  | Tabelle 478: Daten für die Analyse |  | Tabelle 479: Daten für die Analyse |  | Tabelle 480: Daten für die Analyse |  | Tabelle 481: Daten für die Analyse |  | Tabelle 482: Daten für die Analyse |  | Tabelle 483: Daten für die Analyse |  | Tabelle 484: Daten für die Analyse |  | Tabelle 485: Daten für die Analyse |  | Tabelle 486: Daten für die Analyse |  | Tabelle 487: Daten für die Analyse |  | Tabelle 488: Daten für die Analyse |  | Tabelle 489: Daten für die Analyse |  | Tabelle 490: Daten für die Analyse |  | Tabelle 491: Daten für die Analyse |  | Tabelle 492: Daten für die Analyse |  | Tabelle 493: Daten für die Analyse |  | Tabelle 494: Daten für die Analyse |  | Tabelle 495: Daten für die Analyse |  | Tabelle 496: Daten für die Analyse |  | Tabelle 497: Daten für die Analyse |  | Tabelle 498: Daten für die Analyse |  | Tabelle 499: Daten für die Analyse |  | Tabelle 500: Daten für die Analyse |  | Tabelle 501: Daten für die Analyse |  | Tabelle 502: Daten für die Analyse |  | Tabelle 503: Daten für die Analyse |  | Tabelle 504: Daten für die Analyse |  | Tabelle 505: Daten für die Analyse |  | Tabelle 506: Daten für die Analyse |  | Tabelle 507: Daten für die Analyse |  | Tabelle 508: Daten für die Analyse |  | Tabelle 509: Daten für die Analyse |  | Tabelle 510: Daten für die Analyse |  | Tabelle 511: Daten für die Analyse |  | Tabelle 512: Daten für die Analyse |  | Tabelle 513: Daten für die Analyse |  | Tabelle 514: Daten für die Analyse |  | Tabelle 515: Daten für die Analyse |  | Tabelle 516: Daten für die Analyse |  | Tabelle 517: Daten für die Analyse |  | Tabelle 518: Daten für die Analyse |  | Tabelle 519: Daten für die Analyse |  | Tabelle 520: Daten für die Analyse |  | Tabelle 521: Daten für die Analyse |  | Tabelle 522: Daten für die Analyse |  | Tabelle 523: Daten für die Analyse |  | Tabelle 524: Daten für die Analyse |  | Tabelle 525: Daten für die Analyse |  | Tabelle 526: Daten für die Analyse |  | Tabelle 527: Daten für die Analyse |  | Tabelle 528: Daten für die Analyse |  | Tabelle 529: Daten für die Analyse |  | Tabelle 530: Daten für die Analyse |  | Tabelle 531: Daten für die Analyse |  | Tabelle 532: Daten für die Analyse |  | Tabelle 533: Daten für die Analyse |  | Tabelle 534: Daten für die Analyse |  | Tabelle 535: Daten für die Analyse |  | Tabelle 536: Daten für die Analyse |  | Tabelle 537: Daten für die Analyse |  | Tabelle 538: Daten für die Analyse |  | Tabelle 539: Daten für die Analyse |  | Tabelle 540: Daten für die Analyse |  | Tabelle 541: Daten für die Analyse |  | Tabelle 542: Daten für die Analyse |  | Tabelle 543: Daten für die Analyse |  | Tabelle 544: Daten für die Analyse |  | Tabelle 545: Daten für die Analyse |  | Tabelle 546: Daten für die Analyse |  | Tabelle 547: Daten für die Analyse |  | Tabelle 548: Daten für die Analyse |  | Tabelle 549: Daten für die Analyse |  | Tabelle 550: Daten für die Analyse |  | Tabelle 551: Daten für die Analyse |  | Tabelle 552: Daten für die Analyse |  | Tabelle 553: Daten für die Analyse |  | Tabelle 554: Daten für die Analyse |  | Tabelle 555: Daten für die Analyse |  | Tabelle 556: Daten für die Analyse |  | Tabelle 557: Daten für die Analyse |  | Tabelle 558: Daten für die Analyse |  | Tabelle 559: Daten für die Analyse |  | Tabelle 560: Daten für die Analyse |  | Tabelle 561: Daten für die Analyse |  | Tabelle 562: Daten für die Analyse |  | Tabelle 563: Daten für die Analyse |  | Tabelle 564: Daten für die Analyse |  | Tabelle 565: Daten für die Analyse |  | Tabelle 566: Daten für die Analyse |  | Tabelle 567: Daten für die Analyse |  | Tabelle 568: Daten für die Analyse |  | Tabelle 569: Daten für die Analyse |  | Tabelle 570: Daten für die Analyse |  | Tabelle 571: Daten für die Analyse |  | Tabelle 572: Daten für die Analyse |  | Tabelle 573: Daten für die Analyse |  | Tabelle 574: Daten für die Analyse |  | Tabelle 575: Daten für die Analyse |  | Tabelle 576: Daten für die Analyse |  | Tabelle 577: Daten für die Analyse |  | Tabelle 578: Daten für die Analyse |  | Tabelle 579: Daten für die Analyse |  | Tabelle 580: Daten für die Analyse |  | Tabelle 581: Daten für die Analyse |  | Tabelle 582: Daten für die Analyse |  | Tabelle 583: Daten für die Analyse |  | Tabelle 584: Daten für die Analyse |  | Tabelle 585: Daten für die Analyse |  | Tabelle 586: Daten für die Analyse |  | Tabelle 587: Daten für die Analyse |  | Tabelle 588: Daten für die Analyse |  | Tabelle 589: Daten für die Analyse |  | Tabelle 590: Daten für die Analyse |  | Tabelle 591: Daten für die Analyse |  | Tabelle 592: Daten für die Analyse |  | Tabelle 593: Daten für die Analyse |  | Tabelle 594: Daten für die Analyse |  | Tabelle 595: Daten für die Analyse |  | Tabelle 596: Daten für die Analyse |  | Tabelle 597: Daten für die Analyse |  | Tabelle 598: Daten für die Analyse |  | Tabelle 599: Daten für die Analyse |  | Tabelle 600: Daten für die Analyse |  | Tabelle 601: Daten für die Analyse |  | Tabelle 602: Daten für die Analyse |  | Tabelle 603: Daten für die Analyse |  | Tabelle 604: Daten für die Analyse |  | Tabelle 605: Daten für die Analyse |  | Tabelle 606: Daten für die Analyse |  | Tabelle 607: Daten für die Analyse |  | Tabelle 608: Daten für die Analyse |  | Tabelle 609: Daten für die Analyse |  | Tabelle 610: Daten für die Analyse |  | Tabelle 611: Daten für die Analyse |  | Tabelle 612: Daten für die Analyse |  | Tabelle 613: Daten für die Analyse |  | Tabelle 614: Daten für die Analyse |  | Tabelle 615: Daten für die Analyse |  | Tabelle 616: Daten für die Analyse |  | Tabelle 617: Daten für die Analyse |  | Tabelle 618: Daten für die Analyse |  | Tabelle 619: Daten für die Analyse |  | Tabelle 620: Daten für die Analyse |  | Tabelle 621: Daten für die Analyse |  | Tabelle 622: Daten für die Analyse |  | Tabelle 623: Daten für die Analyse |  | Tabelle 624: Daten für die Analyse |  | Tabelle 625: Daten für die Analyse |  | Tabelle 626: Daten für die Analyse |  | Tabelle 627: Daten für die Analyse |  | Tabelle 628: Daten für die Analyse |  | Tabelle 629: Daten für die Analyse |  | Tabelle 630: Daten für die Analyse |  | Tabelle 631: Daten für die Analyse |  | Tabelle 632: Daten für die Analyse |  | Tabelle 633: Daten für die Analyse |  | Tabelle 634: Daten für die Analyse |  | Tabelle 635: Daten für die Analyse |  | Tabelle 636: Daten für die Analyse |  | Tabelle 637: Daten für die Analyse |  | Tabelle 638: Daten für die Analyse |  | Tabelle 639: Daten für die Analyse |  | Tabelle 640: Daten für die Analyse |  | Tabelle 641: Daten für die Analyse |  | Tabelle 642: Daten für die Analyse |  | Tabelle 643: Daten für die Analyse |  | Tabelle 644: Daten für die Analyse |  | Tabelle 645: Daten für die Analyse |  | Tabelle 646: Daten für die Analyse |  | Tabelle 647: Daten für die Analyse |  | Tabelle 648: Daten für die Analyse |  | Tabelle 649: Daten für die Analyse |  | Tabelle 650: Daten für die Analyse |  | Tabelle 651: Daten für die Analyse |  | Tabelle 652: Daten für die Analyse |  | Tabelle 653: Daten für die Analyse |  | Tabelle 654: Daten für die Analyse |  | Tabelle 655: Daten für die Analyse |  | Tabelle 656: Daten für die Analyse |  | Tabelle 657: Daten für die Analyse |  |  |  |
|----------------------------------|--|----------------------------------|--|----------------------------------|--|----------------------------------|--|----------------------------------|--|----------------------------------|--|----------------------------------|--|----------------------------------|--|----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|--|--|
|----------------------------------|--|----------------------------------|--|----------------------------------|--|----------------------------------|--|----------------------------------|--|----------------------------------|--|----------------------------------|--|----------------------------------|--|----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|------------------------------------|--|--|--|

| Unit   | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | 32 | 33 | 34 | 35 | 36 | 37 | 38 | 39 | 40 | 41 | 42 | 43 | 44 | 45 | 46 | 47 | 48 | 49 | 50 | 51 | 52 | 53 | 54 | 55 | 56 | 57 | 58 | 59 | 60 | 61 | 62 | 63 | 64 | 65 | 66 | 67 | 68 | 69 | 70 | 71 | 72 | 73 | 74 | 75 | 76 | 77 | 78 | 79 | 80 | 81 | 82 | 83 | 84 | 85 | 86 | 87 | 88 | 89 | 90 | 91 | 92 | 93 | 94 | 95 | 96 | 97 | 98 | 99 | 100 |
|--------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|-----|
| Unit 1 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | 32 | 33 | 34 | 35 | 36 | 37 | 38 | 39 | 40 | 41 | 42 | 43 | 44 | 45 | 46 | 47 | 48 | 49 | 50 | 51 | 52 | 53 | 54 | 55 | 56 | 57 | 58 | 59 | 60 | 61 | 62 | 63 | 64 | 65 | 66 | 67 | 68 | 69 | 70 | 71 | 72 | 73 | 74 | 75 | 76 | 77 | 78 | 79 | 80 | 81 | 82 | 83 | 84 | 85 | 86 | 87 | 88 | 89 | 90 | 91 | 92 | 93 | 94 | 95 | 96 | 97 | 98 | 99 | 100 |

| Category | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | 32 | 33 | 34 | 35 | 36 | 37 | 38 | 39 | 40 | 41 | 42 | 43 | 44 | 45 | 46 | 47 | 48 | 49 | 50 | 51 | 52 | 53 | 54 | 55 | 56 | 57 | 58 | 59 | 60 | 61 | 62 | 63 | 64 | 65 | 66 | 67 | 68 | 69 | 70 | 71 | 72 | 73 | 74 | 75 | 76 | 77 | 78 | 79 | 80 | 81 | 82 | 83 | 84 | 85 | 86 | 87 | 88 | 89 | 90 | 91 | 92 | 93 | 94 | 95 | 96 | 97 | 98 | 99 | 100 | 101 | 102 | 103 | 104 | 105 | 106 | 107 | 108 | 109 | 110 | 111 | 112 | 113 | 114 | 115 | 116 | 117 | 118 | 119 | 120 | 121 | 122 | 123 | 124 | 125 | 126 | 127 | 128 | 129 | 130 | 131 | 132 | 133 | 134 | 135 | 136 | 137 | 138 | 139 | 140 | 141 | 142 | 143 | 144 | 145 | 146 | 147 | 148 | 149 | 150 | 151 | 152 | 153 | 154 | 155 | 156 | 157 | 158 | 159 | 160 | 161 | 162 | 163 | 164 | 165 | 166 | 167 | 168 | 169 | 170 | 171 | 172 | 173 | 174 | 175 | 176 | 177 | 178 | 179 | 180 | 181 | 182 | 183 | 184 | 185 | 186 | 187 | 188 | 189 | 190 | 191 | 192 | 193 | 194 | 195 | 196 | 197 | 198 | 199 | 200 | 201 | 202 | 203 | 204 | 205 | 206 | 207 | 208 | 209 | 210 | 211 | 212 | 213 | 214 | 215 | 216 | 217 | 218 | 219 | 220 | 221 | 222 | 223 | 224 | 225 | 226 | 227 | 228 | 229 | 230 | 231 | 232 | 233 | 234 | 235 | 236 | 237 | 238 | 239 | 240 | 241 | 242 | 243 | 244 | 245 | 246 | 247 | 248 | 249 | 250 | 251 | 252 | 253 | 254 | 255 | 256 | 257 | 258 | 259 | 260 | 261 | 262 | 263 | 264 | 265 | 266 | 267 | 268 | 269 | 270 | 271 | 272 | 273 | 274 | 275 | 276 | 277 | 278 | 279 | 280 | 281 | 282 | 283 | 284 | 285 | 286 | 287 | 288 | 289 | 290 | 291 | 292 | 293 | 294 | 295 | 296 | 297 | 298 | 299 | 300 | 301 | 302 | 303 | 304 | 305 | 306 | 307 | 308 | 309 | 310 | 311 | 312 | 313 | 314 | 315 | 316 | 317 | 318 | 319 | 320 | 321 | 322 | 323 | 324 | 325 | 326 | 327 | 328 | 329 | 330 | 331 | 332 | 333 | 334 | 335 | 336 | 337 | 338 | 339 | 340 | 341 | 342 | 343 | 344 | 345 | 346 | 347 | 348 | 349 | 350 | 351 | 352 | 353 | 354 | 355 | 356 | 357 | 358 | 359 | 360 | 361 | 362 | 363 | 364 | 365 | 366 | 367 | 368 | 369 | 370 | 371 | 372 | 373 | 374 | 375 | 376 | 377 | 378 | 379 | 380 | 381 | 382 | 383 | 384 | 385 | 386 | 387 | 388 | 389 | 390 | 391 | 392 | 393 | 394 | 395 | 396 | 397 | 398 | 399 | 400 | 401 | 402 | 403 | 404 | 405 | 406 | 407 | 408 | 409 | 410 | 411 | 412 | 413 | 414 | 415 | 416 | 417 | 418 | 419 | 420 | 421 | 422 | 423 | 424 | 425 | 426 | 427 | 428 | 429 | 430 | 431 | 432 | 433 | 434 | 435 | 436 | 437 | 438 | 439 | 440 | 441 | 442 | 443 | 444 | 445 | 446 | 447 | 448 | 449 | 450 | 451 | 452 | 453 | 454 | 455 | 456 | 457 | 458 | 459 | 460 | 461 | 462 | 463 | 464 | 465 | 466 | 467 | 468 | 469 | 470 | 471 | 472 | 473 | 474 | 475 | 476 | 477 | 478 | 479 | 480 | 481 | 482 | 483 | 484 | 485 | 486 | 487 | 488 | 489 | 490 | 491 | 492 | 493 | 494 | 495 | 496 | 497 | 498 | 499 | 500 | 501 | 502 | 503 | 504 | 505 | 506 | 507 | 508 | 509 | 510 | 511 | 512 | 513 | 514 | 515 | 516 | 517 | 518 | 519 | 520 | 521 | 522 | 523 | 524 | 525 | 526 | 527 | 528 | 529 | 530 | 531 | 532 | 533 | 534 | 535 | 536 | 537 | 538 | 539 | 540 | 541 | 542 | 543 | 544 | 545 | 546 | 547 | 548 | 549 | 550 | 551 | 552 | 553 | 554 | 555 | 556 | 557 | 558 | 559 | 560 | 561 | 562 | 563 | 564 | 565 | 566 | 567 | 568 | 569 | 570 | 571 | 572 | 573 | 574 | 575 | 576 | 577 | 578 | 579 | 580 | 581 | 582 | 583 | 584 | 585 | 586 | 587 | 588 | 589 | 590 | 591 | 592 | 593 | 594 | 595 | 596 | 597 | 598 | 599 | 600 | 601 | 602 | 603 | 604 | 605 | 606 | 607 | 608 | 609 | 610 | 611 | 612 | 613 | 614 | 615 | 616 | 617 | 618 | 619 | 620 | 621 | 622 | 623 | 624 | 625 | 626 | 627 | 628 | 629 | 630 | 631 | 632 | 633 | 634 | 635 | 636 | 637 | 638 | 639 | 640 | 641 | 642 | 643 | 644 | 645 | 646 | 647 | 648 | 649 | 650 | 651 | 652 | 653 | 654 | 655 | 656 | 657 | 658 | 659 | 660 | 661 | 662 | 663 | 664 | 665 | 666 | 667 | 668 | 669 | 670 | 671 | 672 | 673 | 674 | 675 | 676 | 677 | 678 | 679 | 680 | 681 | 682 | 683 | 684 | 685 | 686 | 687 | 688 | 689 | 690 | 691 | 692 | 693 | 694 | 695 | 696 | 697 | 698 | 699 | 700 | 701 | 702 | 703 | 704 | 705 | 706 | 707 | 708 | 709 | 710 | 711 | 712 | 713 | 714 | 715 | 716 | 717 | 718 | 719 | 720 | 721 | 722 | 723 | 724 | 725 | 726 | 727 | 728 | 729 | 730 | 731 | 732 | 733 | 734 | 735 | 736 | 737 | 738 | 739 | 740 | 741 | 742 | 743 | 744 | 745 | 746 | 747 | 748 | 749 | 750 | 751 | 752 | 753 | 754 | 755 | 756 | 757 | 758 | 759 | 760 | 761 | 762 | 763 | 764 | 765 | 766 | 767 | 768 | 769 | 770 | 771 | 772 | 773 | 774 | 775 | 776 | 777 | 778 | 779 | 780 | 781 | 782 | 783 | 784 | 785 | 786 | 787 | 788 | 789 | 790 | 791 | 792 | 793 | 794 | 795 | 796 | 797 | 798 | 799 | 800 | 801 | 802 | 803 | 804 | 805 | 806 | 807 | 808 | 809 | 810 | 811 | 812 | 813 | 814 | 815 | 816 | 817 | 818 | 819 | 820 | 821 | 822 | 823 | 824 | 825 | 826 | 827 | 828 | 829 | 830 | 831 | 832 | 833 | 834 | 835 | 836 | 837 | 838 | 839 | 840 | 841 | 842 | 843 | 844 | 845 | 846 | 847 | 848 | 849 | 850 | 851 | 852 | 853 | 854 | 855 | 856 | 857 | 858 | 859 | 860 | 861 | 862 | 863 | 864 | 865 | 866 | 867 | 868 | 869 | 870 | 871 | 872 | 873 | 874 | 875 | 876 | 877 | 878 | 879 | 880 | 881 | 882 | 883 | 884 | 885 | 886 | 887 | 888 | 889 | 890 | 891 | 892 | 893 | 894 | 895 | 896 | 897 | 898 | 899 | 900 | 901 | 902 | 903 | 904 | 905 | 906 | 907 | 908 | 909 | 910 | 911 | 912 | 913 | 914 | 915 | 916 | 917 | 918 | 919 | 920 | 921 | 922 | 923 | 924 | 925 | 926 | 927 | 928 | 929 | 930 | 931 | 932 | 933 | 934 | 935 | 936 | 937 | 938 | 939 | 940 | 941 | 942 | 943 | 944 | 945 | 946 | 947 | 948 | 949 | 950 | 951 | 952 | 953 | 954 | 955 | 956 | 957 | 958 | 959 | 960 | 961 | 962 | 963 | 964 | 965 | 966 | 967 | 968 | 969 | 970 | 971 | 972 | 973 | 974 | 975 | 976 | 977 | 978 | 979 | 980 | 981 | 982 | 983 | 984 | 985 | 986 | 987 | 988 | 989 | 990 | 991 | 992 | 993 | 994 | 995 | 996 | 997 | 998 | 999 | 1000 |
|----------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|
|----------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|

| Model         | Parameter | Estimate (Standard Error) | Model $R^2$ (%) |
|---------------|-----------|---------------------------|-----------------|
| Full model    | Intercept | 1.00 (0.00)               | 0.00            |
|               | Age       | 0.01 (0.01)               | 0.01            |
|               | Gender    | 0.01 (0.01)               | 0.01            |
| Reduced model | Intercept | 1.00 (0.00)               | 0.00            |
|               | Age       | 0.01 (0.01)               | 0.01            |

| Variable       | Q1          | Q2            | Q3          | Q4            | Q5          | Q6            | Q7          | Q8            | Q9          | Q10           |
|----------------|-------------|---------------|-------------|---------------|-------------|---------------|-------------|---------------|-------------|---------------|
| Age            | 18          | 25            | 30          | 35            | 40          | 45            | 50          | 55            | 60          | 65            |
| Gender         | Male        | Female        | Male        | Female        | Male        | Female        | Male        | Female        | Male        | Female        |
| Marital Status | Single      | Married       | Single      | Married       | Single      | Married       | Single      | Married       | Single      | Married       |
| Education      | High School | College       | High School | College       | High School | College       | High School | College       | High School | College       |
| Income         | \$10,000    | \$20,000      | \$30,000    | \$40,000      | \$50,000    | \$60,000      | \$70,000    | \$80,000      | \$90,000    | \$100,000     |
| Occupation     | Student     | Teacher       | Student     | Teacher       | Student     | Teacher       | Student     | Teacher       | Student     | Teacher       |
| Religion       | Hindu       | Muslim        | Hindu       | Muslim        | Hindu       | Muslim        | Hindu       | Muslim        | Hindu       | Muslim        |
| Language       | Hindi       | English       | Hindi       | English       | Hindi       | English       | Hindi       | English       | Hindi       | English       |
| City           | Delhi       | Mumbai        | Delhi       | Mumbai        | Delhi       | Mumbai        | Delhi       | Mumbai        | Delhi       | Mumbai        |
| State          | UP          | MA            | UP          | MA            | UP          | MA            | UP          | MA            | UP          | MA            |
| Country        | India       | USA           | India       | USA           | India       | USA           | India       | USA           | India       | USA           |
| Continent      | Asia        | North America | Asia        | North America | Asia        | North America | Asia        | North America | Asia        | North America |
| Region         | South Asia  | North America | South Asia  | North America | South Asia  | North America | South Asia  | North America | South Asia  | North America |
| Climate        | Hot         | Cold          | Hot         | Cold          | Hot         | Cold          | Hot         | Cold          | Hot         | Cold          |
| Season         | Spring      | Summer        | Spring      | Summer        | Spring      | Summer        | Spring      | Summer        | Spring      | Summer        |
| Month          | Jan         | Feb           | Jan         | Feb           | Jan         | Feb           | Jan         | Feb           | Jan         | Feb           |
| Day            | 1           | 2             | 1           | 2             | 1           | 2             | 1           | 2             | 1           | 2             |
| Hour           | 12          | 1             | 12          | 1             | 12          | 1             | 12          | 1             | 12          | 1             |
| Minute         | 0           | 1             | 0           | 1             | 0           | 1             | 0           | 1             | 0           | 1             |
| Second         | 0           | 1             | 0           | 1             | 0           | 1             | 0           | 1             | 0           | 1             |
| Millisecond    | 0           | 1             | 0           | 1             | 0           | 1             | 0           | 1             | 0           | 1             |
| Microsecond    | 0           | 1             | 0           | 1             | 0           | 1             | 0           | 1             | 0           | 1             |
| Nanosecond     | 0           | 1             | 0           | 1             | 0           | 1             | 0           | 1             | 0           | 1             |
| Picosecond     | 0           | 1             | 0           | 1             | 0           | 1             | 0           | 1             | 0           | 1             |
| Femtosecond    | 0           | 1             | 0           | 1             | 0           | 1             | 0           | 1             | 0           | 1             |
| Attosecond     | 0           | 1             | 0           | 1             | 0           | 1             | 0           | 1             | 0           | 1             |
| Zeptosecond    | 0           | 1             | 0           | 1             | 0           | 1             | 0           | 1             | 0           | 1             |
| Yoctosecond    | 0           | 1             | 0           | 1             | 0           | 1             | 0           | 1             | 0           | 1             |
| Xenon          | 0           | 1             | 0           | 1             | 0           | 1             | 0           | 1             | 0           | 1             |
| Cesium         | 0           | 1             | 0           | 1             | 0           | 1             | 0           | 1             | 0           | 1             |
| Rubidium       | 0           | 1             | 0           | 1             | 0           | 1             | 0           | 1             | 0           | 1             |
| Potassium      | 0           | 1             | 0           | 1             | 0           | 1             | 0           | 1             | 0           | 1             |
| Sodium         | 0           | 1             | 0           | 1             | 0           | 1             | 0           | 1             | 0           | 1             |
| Lithium        | 0           | 1             | 0           | 1             | 0           | 1             | 0           | 1             | 0           | 1             |
| Beryllium      | 0           | 1             | 0           | 1             | 0           | 1             | 0           | 1             | 0           | 1             |
| Magnesium      | 0           | 1             | 0           | 1             | 0           | 1             | 0           | 1             | 0           | 1             |
| Calcium        | 0           | 1             | 0           | 1             | 0           | 1             | 0           | 1             | 0           | 1             |
| Strontium      | 0           | 1             | 0           | 1             | 0           | 1             | 0           | 1             | 0           | 1             |
| Barium         | 0           | 1             | 0           | 1             | 0           | 1             | 0           | 1             | 0           | 1             |
| Lead           | 0           | 1             | 0           | 1             | 0           | 1             | 0           | 1             | 0           | 1             |
| Gold           | 0           | 1             | 0           | 1             | 0           | 1             | 0           | 1             | 0           | 1             |
| Silver         | 0           | 1             | 0           | 1             | 0           | 1             | 0           | 1             | 0           | 1             |
| Copper         | 0           | 1             | 0           | 1             | 0           | 1             | 0           | 1             | 0           | 1             |
| Iron           | 0           | 1             | 0           | 1             | 0           | 1             | 0           | 1             | 0           | 1             |
| Aluminum       | 0           | 1             | 0           | 1             | 0           | 1             | 0           | 1             | 0           | 1             |
| Silicon        | 0           | 1             | 0           | 1             | 0           | 1             | 0           | 1             | 0           |               |

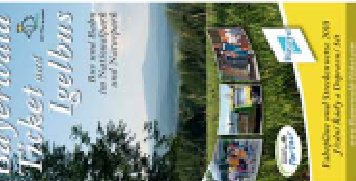
[illegible][illegible]

| name      | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 |
|-----------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| 1990-1991 |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| 1991-1992 |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| 1992-1993 |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| 1993-1994 |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| 1994-1995 |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| 1995-1996 |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| 1996-1997 |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| 1997-1998 |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| 1998-1999 |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| 1999-2000 |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| 2000-2001 |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| 2001-2002 |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| 2002-2003 |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| 2003-2004 |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| 2004-2005 |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| 2005-2006 |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| 2006-2007 |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| 2007-2008 |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| 2008-2009 |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| 2009-2010 |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| 2010-2011 |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| 2011-2012 |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| 2012-2013 |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| 2013-2014 |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| 2014-2015 |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| 2015-2016 |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| 2016-2017 |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| 2017-2018 |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| 2018-2019 |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| 2019-2020 |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| 2020-2021 |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| 2021-2022 |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| 2022-2023 |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| 2023-2024 |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| 2024-2025 |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| 2025-2026 |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| 2026-2027 |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| 2027-2028 |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| 2028-2029 |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| 2029-2030 |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| 2030-2031 |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| 2031-2032 |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| 2032-2033 |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| 2033-2034 |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| 2034-2035 |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| 2035-2036 |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| 2036-2037 |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| 2037-2038 |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| 2038-2039 |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| 2039-2040 |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| 2040-2041 |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| 2041-2042 |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| 2042-2043 |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| 2043-2044 |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| 2044-2045 |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| 2045-2046 |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| 2046-2047 |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| 2047-2048 |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| 2048-2049 |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| 2049-2050 |    |    |    |    |    |    |    |    |    |

| Date      |          | Time  |       | Page |      |
|-----------|----------|-------|-------|------|------|
| Day       | Date     | Start | End   | Page | Page |
| Monday    | 11/11/11 | 10:00 | 11:00 | 1    | 1    |
| Tuesday   | 12/12/11 | 10:00 | 11:00 | 2    | 2    |
| Wednesday | 13/13/11 | 10:00 | 11:00 | 3    | 3    |
| Thursday  | 14/14/11 | 10:00 | 11:00 | 4    | 4    |
| Friday    | 15/15/11 | 10:00 | 11:00 | 5    | 5    |
| Saturday  | 16/16/11 | 10:00 | 11:00 | 6    | 6    |
| Sunday    | 17/17/11 | 10:00 | 11:00 | 7    | 7    |
| Monday    | 18/18/11 | 10:00 | 11:00 | 8    | 8    |
| Tuesday   | 19/19/11 | 10:00 | 11:00 | 9    | 9    |
| Wednesday | 20/20/11 | 10:00 | 11:00 | 10   | 10   |
| Thursday  | 21/21/11 | 10:00 | 11:00 | 11   | 11   |
| Friday    | 22/22/11 | 10:00 | 11:00 | 12   | 12   |
| Saturday  | 23/23/11 | 10:00 | 11:00 | 13   | 13   |
| Sunday    | 24/24/11 | 10:00 | 11:00 | 14   | 14   |
| Monday    | 25/25/11 | 10:00 | 11:00 | 15   | 15   |
| Tuesday   | 26/26/11 | 10:00 | 11:00 | 16   | 16   |
| Wednesday | 27/27/11 | 10:00 | 11:00 | 17   | 17   |
| Thursday  | 28/28/11 | 10:00 | 11:00 | 18   | 18   |
| Friday    | 29/29/11 | 10:00 | 11:00 | 19   | 19   |
| Saturday  | 30/30/11 | 10:00 | 11:00 | 20   | 20   |
| Sunday    | 31/31/11 | 10:00 | 11:00 | 21   | 21   |

[illegible]

| 項目 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9  | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | 32 | 33 | 34 | 35 | 36 | 37 | 38 | 39 | 40 | 41 | 42 | 43 | 44 | 45 | 46 | 47 | 48 | 49 | 50 | 51 | 52 | 53 | 54 | 55 | 56 | 57 | 58 | 59 | 60 | 61 | 62 | 63 | 64 | 65 | 66 | 67 | 68 | 69 | 70 | 71 | 72 | 73 | 74 | 75 | 76 | 77 | 78 | 79 | 80 | 81 | 82 | 83 | 84 | 85 | 86 | 87 | 88 | 89 | 90 | 91 | 92 | 93 | 94 | 95 | 96 | 97 | 98 | 99  | 100 | 101 | 102 | 103 | 104 | 105 | 106 | 107 | 108 | 109 | 110 | 111 | 112 | 113 | 114 | 115 | 116 | 117 | 118 | 119 | 120 | 121 | 122 | 123 | 124 | 125 | 126 | 127 | 128 | 129 | 130 | 131 | 132 | 133 | 134 | 135 | 136 | 137 | 138 | 139 | 140 | 141 | 142 | 143 | 144 | 145 | 146 | 147 | 148 | 149 | 150 | 151 | 152 | 153 | 154 | 155 | 156 | 157 | 158 | 159 | 160 | 161 | 162 | 163 | 164 | 165 | 166 | 167 | 168 | 169 | 170 | 171 | 172 | 173 | 174 | 175 | 176 | 177 | 178 | 179 | 180 | 181 | 182 | 183 | 184 | 185 | 186 | 187 | 188 | 189 | 190 | 191 | 192 | 193 | 194 | 195 | 196 | 197 | 198 | 199 | 200 | 201 | 202 | 203 | 204 | 205 | 206 | 207 | 208 | 209 | 210 | 211 | 212 | 213 | 214 | 215 | 216 | 217 | 218 | 219 | 220 | 221 | 222 | 223 | 224 | 225 | 226 | 227 | 228 | 229 | 230 | 231 | 232 | 233 | 234 | 235 | 236 | 237 | 238 | 239 | 240 | 241 | 242 | 243 | 244 | 245 | 246 | 247 | 248 | 249 | 250 | 251 | 252 | 253 | 254 | 255 | 256 | 257 | 258 | 259 | 260 | 261 | 262 | 263 | 264 | 265 | 266 | 267 | 268 | 269 | 270 | 271 | 272 | 273 | 274 | 275 | 276 | 277 | 278 | 279 | 280 | 281 | 282 | 283 | 284 | 285 | 286 | 287 | 288 | 289 | 290 | 291 | 292 | 293 | 294 | 295 | 296 | 297 | 298 | 299 | 300 | 301 | 302 | 303 | 304 | 305 | 306 | 307 | 308 | 309 | 310 | 311 | 312 | 313 | 314 | 315 | 316 | 317 | 318 | 319 | 320 | 321 | 322 | 323 | 324 | 325 | 326 | 327 | 328 | 329 | 330 | 331 | 332 | 333 | 334 | 335 | 336 | 337 | 338 | 339 | 340 | 341 | 342 | 343 | 344 | 345 | 346 | 347 | 348 | 349 | 350 | 351 | 352 | 353 | 354 | 355 | 356 | 357 | 358 | 359 | 360 | 361 | 362 | 363 | 364 | 365 | 366 | 367 | 368 | 369 | 370 | 371 | 372 | 373 | 374 | 375 | 376 | 377 | 378 | 379 | 380 | 381 | 382 | 383 | 384 | 385 | 386 | 387 | 388 | 389 | 390 | 391 | 392 | 393 | 394 | 395 | 396 | 397 | 398 | 399 | 400 | 401 | 402 | 403 | 404 | 405 | 406 | 407 | 408 | 409 | 410 | 411 | 412 | 413 | 414 | 415 | 416 | 417 | 418 | 419 | 420 | 421 | 422 | 423 | 424 | 425 | 426 | 427 | 428 | 429 | 430 | 431 | 432 | 433 | 434 | 435 | 436 | 437 | 438 | 439 | 440 | 441 | 442 | 443 | 444 | 445 | 446 | 447 | 448 | 449 | 450 | 451 | 452 | 453 | 454 | 455 | 456 | 457 | 458 | 459 | 460 | 461 | 462 | 463 | 464 | 465 | 466 | 467 | 468 | 469 | 470 | 471 | 472 | 473 | 474 | 475 | 476 | 477 | 478 | 479 | 480 | 481 | 482 | 483 | 484 | 485 | 486 | 487 | 488 | 489 | 490 | 491 | 492 | 493 | 494 | 495 | 496 | 497 | 498 | 499 | 500 | 501 | 502 | 503 | 504 | 505 | 506 | 507 | 508 | 509 | 510 | 511 | 512 | 513 | 514 | 515 | 516 | 517 | 518 | 519 | 520 | 521 | 522 | 523 | 524 | 525 | 526 | 527 | 528 | 529 | 530 | 531 | 532 | 533 | 534 | 535 | 536 | 537 | 538 | 539 | 540 | 541 | 542 | 543 | 544 | 545 | 546 | 547 | 548 | 549 | 550 | 551 | 552 | 553 | 554 | 555 | 556 | 557 | 558 | 559 | 560 | 561 | 562 | 563 | 564 | 565 | 566 | 567 | 568 | 569 | 570 | 571 | 572 | 573 | 574 | 575 | 576 | 577 | 578 | 579 | 580 | 581 | 582 | 583 | 584 | 585 | 586 | 587 | 588 | 589 | 590 | 591 | 592 | 593 | 594 | 595 | 596 | 597 | 598 | 599 | 600 | 601 | 602 | 603 | 604 | 605 | 606 | 607 | 608 | 609 | 610 | 611 | 612 | 613 | 614 | 615 | 616 | 617 | 618 | 619 | 620 | 621 | 622 | 623 | 624 | 625 | 626 | 627 | 628 | 629 | 630 | 631 | 632 | 633 | 634 | 635 | 636 | 637 | 638 | 639 | 640 | 641 | 642 | 643 | 644 | 645 | 646 | 647 | 648 | 649 | 650 | 651 | 652 | 653 | 654 | 655 | 656 | 657 | 658 | 659 | 660 | 661 | 662 | 663 | 664 | 665 | 666 | 667 | 668 | 669 | 670 | 671 | 672 | 673 | 674 | 675 | 676 | 677 | 678 | 679 | 680 | 681 | 682 | 683 | 684 | 685 | 686 | 687 | 688 | 689 | 690 | 691 | 692 | 693 | 694 | 695 | 696 | 697 | 698 | 699 | 700 | 701 | 702 | 703 | 704 | 705 | 706 | 707 | 708 | 709 | 710 | 711 | 712 | 713 | 714 | 715 | 716 | 717 | 718 | 719 | 720 | 721 | 722 | 723 | 724 | 725 | 726 | 727 | 728 | 729 | 730 | 731 | 732 | 733 | 734 | 735 | 736 | 737 | 738 | 739 | 740 | 741 | 742 | 743 | 744 | 745 | 746 | 747 | 748 | 749 | 750 | 751 | 752 | 753 | 754 | 755 | 756 | 757 | 758 | 759 | 760 | 761 | 762 | 763 | 764 | 765 | 766 | 767 | 768 | 769 | 770 | 771 | 772 | 773 | 774 | 775 | 776 | 777 | 778 | 779 | 780 | 781 | 782 | 783 | 784 | 785 | 786 | 787 | 788 | 789 | 790 | 791 | 792 | 793 | 794 | 795 | 796 | 797 | 798 | 799 | 800 | 801 | 802 | 803 | 804 | 805 | 806 | 807 | 808 | 809 | 810 | 811 | 812 | 813 | 814 | 815 | 816 | 817 | 818 | 819 | 820 | 821 | 822 | 823 | 824 | 825 | 826 | 827 | 828 | 829 | 830 | 831 | 832 | 833 | 834 | 835 | 836 | 837 | 838 | 839 | 840 | 841 | 842 | 843 | 844 | 845 | 846 | 847 | 848 | 849 | 850 | 851 | 852 | 853 | 854 | 855 | 856 | 857 | 858 | 859 | 860 | 861 | 862 | 863 | 864 | 865 | 866 | 867 | 868 | 869 | 870 | 871 | 872 | 873 | 874 | 875 | 876 | 877 | 878 | 879 | 880 | 881 | 882 | 883 | 884 | 885 | 886 | 887 | 888 | 889 | 890 | 891 | 892 | 893 | 894 | 895 | 896 | 897 | 898 | 899 | 900 | 901 | 902 | 903 | 904 | 905 | 906 | 907 | 908 | 909 | 910 | 911 | 912 | 913 | 914 | 915 | 916 | 917 | 918 | 919 | 920 | 921 | 922 | 923 | 924 | 925 | 926 | 927 | 928 | 929 | 930 | 931 | 932 | 933 | 934 | 935 | 936 | 937 | 938 | 939 | 940 | 941 | 942 | 943 | 944 | 945 | 946 | 947 | 948 | 949 | 950 | 951 | 952 | 953 | 954 | 955 | 956 | 957 | 958 | 959 | 960 | 961 | 962 | 963 | 964 | 965 | 966 | 967 | 968 | 969 | 970 | 971 | 972 | 973 | 974 | 975 | 976 | 977 | 978 | 979 | 980 | 981 | 982 | 983 | 984 | 985 | 986 | 987 | 988 | 989 | 990 | 991 | 992 | 993 | 994 | 995 | 996 | 997 | 998 | 999 | 1000 |
|----|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|
| 1  | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | 32 | 33 | 34 | 35 | 36 | 37 | 38 | 39 | 40 | 41 | 42 | 43 | 44 | 45 | 46 | 47 | 48 | 49 | 50 | 51 | 52 | 53 | 54 | 55 | 56 | 57 | 58 | 59 | 60 | 61 | 62 | 63 | 64 | 65 | 66 | 67 | 68 | 69 | 70 | 71 | 72 | 73 | 74 | 75 | 76 | 77 | 78 | 79 | 80 | 81 | 82 | 83 | 84 | 85 | 86 | 87 | 88 | 89 | 90 | 91 | 92 | 93 | 94 | 95 | 96 | 97 | 98 | 99 | 100 | 101 | 102 | 103 | 104 | 105 | 106 | 107 | 108 | 109 | 110 | 111 | 112 | 113 | 114 | 115 | 116 | 117 | 118 | 119 | 120 | 121 | 122 | 123 | 124 | 125 | 126 | 127 | 128 | 129 | 130 | 131 | 132 | 133 | 134 | 135 | 136 | 137 | 138 | 139 | 140 | 141 | 142 | 143 | 144 | 145 | 146 | 147 | 148 | 149 | 150 | 151 | 152 | 153 | 154 | 155 | 156 | 157 | 158 | 159 | 160 | 161 | 162 | 163 | 164 | 165 | 166 | 167 | 168 | 169 | 170 | 171 | 172 | 173 | 174 | 175 | 176 | 177 | 178 | 179 | 180 | 181 | 182 | 183 | 184 | 185 | 186 | 187 | 188 | 189 | 190 | 191 | 192 | 193 | 194 | 195 | 196 | 197 | 198 | 199 | 200 | 201 | 202 | 203 | 204 | 205 | 206 | 207 | 208 | 209 | 210 | 211 | 212 | 213 | 214 | 215 | 216 | 217 | 218 | 219 | 220 | 221 | 222 | 223 | 224 | 225 | 226 | 227 | 228 | 229 | 230 | 231 | 232 | 233 | 234 | 235 | 236 | 237 | 238 | 239 | 240 | 241 | 242 | 243 | 244 | 245 | 246 | 247 | 248 | 249 | 250 | 251 | 252 | 253 | 254 | 255 | 256 | 257 | 258 | 259 | 260 | 261 | 262 | 263 | 264 | 265 | 266 | 267 | 268 | 269 | 270 | 271 | 272 | 273 | 274 | 275 | 276 | 277 | 278 | 279 | 280 | 281 | 282 | 283 | 284 | 285 | 286 | 287 | 288 | 289 | 290 | 291 | 292 | 293 | 294 | 295 | 296 | 297 | 298 | 299 | 300 | 301 | 302 | 303 | 304 | 305 | 306 | 307 | 308 | 309 | 310 | 311 | 312 | 313 | 314 | 315 | 316 | 317 | 318 | 319 | 320 | 321 | 322 | 323 | 324 | 325 | 326 | 327 | 328 | 329 | 330 | 331 | 332 | 333 | 334 | 335 | 336 | 337 | 338 | 339 | 340 | 341 | 342 | 343 | 344 | 345 | 346 | 347 | 348 | 349 | 350 | 351 | 352 | 353 | 354 | 355 | 356 | 357 | 358 | 359 | 360 | 361 | 362 | 363 | 364 | 365 | 366 | 367 | 368 | 369 | 370 | 371 | 372 | 373 | 374 | 375 | 376 | 377 | 378 | 379 | 380 | 381 | 382 | 383 | 384 | 385 | 386 | 387 | 388 | 389 | 390 | 391 | 392 | 393 | 394 | 395 | 396 | 397 | 398 | 399 | 400 | 401 | 402 | 403 | 404 | 405 | 406 | 407 | 408 | 409 | 410 | 411 | 412 | 413 | 414 | 415 | 416 | 417 | 418 | 419 | 420 | 421 | 422 | 423 | 424 | 425 | 426 | 427 | 428 | 429 | 430 | 431 | 432 | 433 | 434 | 435 | 436 | 437 | 438 | 439 | 440 | 441 | 442 | 443 | 444 | 445 | 446 | 447 | 448 | 449 | 450 | 451 | 452 | 453 | 454 | 455 | 456 | 457 | 458 | 459 | 460 | 461 | 462 | 463 | 464 | 465 | 466 | 467 | 468 | 469 | 470 | 471 | 472 | 473 | 474 | 475 | 476 | 477 | 478 | 479 | 480 | 481 | 482 | 483 | 484 | 485 | 486 | 487 | 488 | 489 | 490 | 491 | 492 | 493 | 494 | 495 | 496 | 497 | 498 | 499 | 500 | 501 | 502 | 503 | 504 | 505 | 506 | 507 | 508 | 509 | 510 | 511 | 512 | 513 | 514 | 515 | 516 | 517 | 518 | 519 | 520 | 521 | 522 | 523 | 524 | 525 | 526 | 527 | 528 | 529 | 530 | 531 | 532 | 533 | 534 | 535 | 536 | 537 | 538 | 539 | 540 | 541 | 542 | 543 | 544 | 545 | 546 | 547 | 548 | 549 | 550 | 551 | 552 | 553 | 554 | 555 | 556 | 557 | 558 | 559 | 560 | 561 | 562 | 563 | 564 | 565 | 566 | 567 | 568 | 569 | 570 | 571 | 572 | 573 |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |      |





**Zdroj:** <http://www.bayerwald-ticket.com/fileserver/baywacm/Files/166.pdf>

Tab. 17 Počet spojů, které mají v dané obci zastávku v pracovní den (25. 1. 2011)

| OBEC           | Špička      |               | Sedlo        |               | Noc          | Počet spojů  |
|----------------|-------------|---------------|--------------|---------------|--------------|--------------|
|                | 5:30 – 8:59 | 14:00 – 17:59 | 9:00 – 13:59 | 18:00 – 22:29 | 22:30 – 5:29 |              |
| Borová Lada    | 4           | 3             | 2            | 0             | 1            | 10           |
| Čachrov        | 3           | 3             | 2            | 0             | 0            | 8            |
| Dlouhá Ves     | 10          | 10            | 6            | 3             | 2            | 31           |
| Hamry          | 2           | 3             | 1            | 0             | 0            | 6            |
| Horská Kvilda  | 2           | 1             | 0            | 0             | 0            | 3            |
| Kašperské Hory | 14          | 14            | 7            | 4             | 1            | 40           |
| Kvilda         | 8           | 4             | 2            | 1             | 1            | 16           |
| Modrava        | 2           | 4             | 2            | 2             | 0            | 10           |
| Prášily        | 4           | 5             | 1            | 0             | 0            | 10           |
| Rejstejn       | 7           | 8             | 2            | 1             | 0            | 18           |
| Srní           | 2           | 5             | 2            | 1             | 0            | 10           |
| Sušice         | 47<br>V: 6  | 57<br>V: 7    | 29<br>V: 5   | 12<br>V: 5    | 15<br>V: 3   | 160<br>V: 26 |
| Železná Ruda   | 7<br>V: 4   | 7<br>V: 8     | 9<br>V: 11   | 4<br>V: 5     | 2<br>V: 2    | 29<br>V: 30  |

Zdroj: Autor

Legenda:

Počet autobusových spojů  
Počet vlakových spojů

Žluté políčko znamená, že je splněn minimální standard DO

Tab. 18 Tabulka počtu spojů; porovnání s minimálním standardem DO

| OBEC           | Špička      |               | Sedlo        |               | Noc          | Počet spojů  |
|----------------|-------------|---------------|--------------|---------------|--------------|--------------|
|                | 5:30 – 8:59 | 14:00 – 17:59 | 9:00 – 13:59 | 18:00 – 22:29 | 22:30 – 5:29 |              |
| Borová Lada    | 4           | 3             | 2            | 0             | 1            | 10           |
| Čachrov        | 3           | 3             | 2            | 0             | 0            | 8            |
| Dlouhá Ves     | 10          | 10            | 6            | 3             | 2            | 31           |
| Hamry          | 2           | 3             | 1            | 0             | 0            | 6            |
| Horská Kvilda  | 2           | 1             | 0            | 0             | 0            | 3            |
| Kašperské Hory | 14          | 14            | 7            | 4             | 1            | 40           |
| Kvilda         | 8           | 4             | 2            | 1             | 1            | 16           |
| Modrava        | 2           | 4             | 2            | 2             | 0            | 10           |
| Prášily        | 4           | 5             | 1            | 0             | 0            | 10           |
| Rejstejn       | 7           | 8             | 2            | 1             | 0            | 18           |
| Srní           | 2           | 5             | 2            | 1             | 0            | 10           |
| Sušice         | 47<br>V: 6  | 57<br>V: 7    | 29<br>V: 5   | 12<br>V: 5    | 15<br>V: 3   | 160<br>V: 26 |
| Železná Ruda   | 7<br>V: 4   | 7<br>V: 8     | 9<br>V: 11   | 4<br>V: 5     | 2<br>V: 2    | 29<br>V: 30  |

Zdroj: Autor



Tab. 19 Počet spojů, které mají v dané obci zastávku o víkendu (29. – 30. 1. 2011)

| OBEC           | Sobota      |             |           |             | Neděle     |            |           |             |
|----------------|-------------|-------------|-----------|-------------|------------|------------|-----------|-------------|
|                | Špičky      | Sedla       | Noc       | Počet spojů | Špičky     | Sedla      | Noc       | Počet spojů |
| Borová Lada    | 1           | 3           | 0         | 4           | 2          | 2          | 0         | 4           |
| Čachrov        | 2           | 0           | 0         | 2           | 2          | 0          | 0         | 2           |
| Dlouhá Ves     | 4           | 4           | 0         | 8           | 6          | 2          | 0         | 8           |
| Hamry          | 0           | 0           | 0         | 0           | 0          | 0          | 0         | 0           |
| Horská Kvilda  | 0           | 0           | 0         | 0           | 0          | 0          | 0         | 0           |
| Kašperské Hory | 4           | 4           | 0         | 8           | 6          | 2          | 0         | 8           |
| Kvilda         | 1           | 3           | 0         | 4           | 2          | 2          | 0         | 4           |
| Modrava        | 1           | 3           | 0         | 4           | 3          | 1          | 0         | 4           |
| Prášíly        | 5           | 1           | 0         | 6           | 5          | 1          | 0         | 6           |
| Rejštejn       | 2           | 3           | 0         | 5           | 4          | 1          | 0         | 5           |
| Srní           | 1           | 3           | 0         | 4           | 3          | 1          | 0         | 4           |
| Sušice         | 15<br>V: 10 | 11<br>V: 10 | 0<br>V: 1 | 26<br>V: 21 | 19<br>V: 9 | 9<br>V: 10 | 0<br>V: 1 | 28<br>V: 20 |
| Železná Ruda   | 6<br>V: 11  | 4<br>V: 18  | 0<br>V: 1 | 10<br>V: 30 | 7<br>V: 11 | 3<br>V: 18 | 0<br>V: 1 | 10<br>V: 30 |

Zdroj: Autor

Legenda:

Počet autobusových spojů  
Počet vlakových spojů

Žluté políčko znamená, že je splněn minimální standard DO

Tab. 20 Tabulka počtu spojů; porovnání s minimálním standardem DO

| OBEC           | Sobota      |             |           |             | Neděle     |            |           |             |
|----------------|-------------|-------------|-----------|-------------|------------|------------|-----------|-------------|
|                | Špičky      | Sedla       | Noc       | Počet spojů | Špičky     | Sedla      | Noc       | Počet spojů |
| Borová Lada    | 1           | 3           | 0         | 4           | 2          | 2          | 0         | 4           |
| Čachrov        | 2           | 0           | 0         | 2           | 2          | 0          | 0         | 2           |
| Dlouhá Ves     | 4           | 4           | 0         | 8           | 6          | 2          | 0         | 8           |
| Hamry          | 0           | 0           | 0         | 0           | 0          | 0          | 0         | 0           |
| Horská Kvilda  | 0           | 0           | 0         | 0           | 0          | 0          | 0         | 0           |
| Kašperské Hory | 4           | 4           | 0         | 8           | 6          | 2          | 0         | 8           |
| Kvilda         | 1           | 3           | 0         | 4           | 2          | 2          | 0         | 4           |
| Modrava        | 1           | 3           | 0         | 4           | 3          | 1          | 0         | 4           |
| Prášíly        | 5           | 1           | 0         | 6           | 5          | 1          | 0         | 6           |
| Rejštejn       | 2           | 3           | 0         | 5           | 4          | 1          | 0         | 5           |
| Srní           | 1           | 3           | 0         | 4           | 3          | 1          | 0         | 4           |
| Sušice         | 15<br>V: 10 | 11<br>V: 10 | 0<br>V: 1 | 26<br>V: 21 | 19<br>V: 9 | 9<br>V: 10 | 0<br>V: 1 | 28<br>V: 20 |
| Železná Ruda   | 6<br>V: 11  | 4<br>V: 18  | 0<br>V: 1 | 10<br>V: 30 | 7<br>V: 11 | 3<br>V: 18 | 0<br>V: 1 | 10<br>V: 30 |

Zdroj: Autor