

Vysoká škola ekonomická v Praze

Bakalářská práce

2010

Tereza RŮŽIČKOVÁ

Vysoká škola ekonomická v Praze

Fakulta podnikohospodářská

Obor: Podniková ekonomika a management



Název bakalářské práce:

Veřejná osobní doprava v Královéhradeckém kraji

Vypracovala: Tereza Růžičková

Vedoucí práce: Ing. Michal Mervart, Ph.D.

P r o h l á š e n í

Prohlašuji, že bakalářskou práci na téma
„Veřejná osobní doprava v Královéhradeckém kraji“

jsem vypracovala samostatně.

Použitou literaturu a podkladové materiály

uvádím v přiloženém seznamu literatury.

V Praze dne 14. května 2010

Tereza Růžičková

Poděkování:

Tímto bych ráda poděkovala Ing. Michalu Mervartovi, Ph.D., vedoucímu mé bakalářské práce, za vedení, cenné rady a čas, který mi při jejím zpracování věnoval.

OBSAH

OBSAH	1
1 ÚVOD.....	3
2 TEORETICKÁ ČÁST	4
2.1 DOPRAVNÍ SEKTOR	4
2.1.1 Základní pojmy	4
2.1.2 Integrovaný dopravní systém (IDS)	6
2.1.3 Subsystémy v osobní dopravě.....	6
2.2 LEGISLATIVNÍ RÁMEC.....	8
2.2.1 Zákony týkající se osobní veřejné dopravy	8
2.2.2 Vyhlášky týkající se osobní veřejné dopravy	9
2.3 SILNIČNÍ PŘEPRAVA.....	9
2.3.1 Silniční infrastruktura.....	10
2.3.2 Veřejná silniční osobní doprava.....	10
2.4 ŽELEZNIČNÍ PŘEPRAVA	11
2.4.1 Železniční infrastruktura v ČR.....	11
2.4.2 Osobní železniční přeprava.....	12
3 PRAKTICKÁ ČÁST	13
3.1 KRÁLOVÉHRADECKÝ KRAJ	13
3.2 DOPRAVA V KRÁLOVÉHRADECKÉM KRAJI.....	13
3.2.1 Silniční doprava v Královéhradeckém kraji.....	13
3.2.2 Železniční doprava v Královéhradeckém kraji.....	14
3.3 INTEGROVANÉ DOPRAVNÍ SYSTÉMY NA ÚZEMÍ KRÁLOVÉHRADECKÉHO KRAJE.....	15
3.3.1 Východočeský dopravní integrovaný systém (VYDIS)	15
3.3.2 Integrovaná regionální doprava Královéhradeckého kraje (IREDO).....	16
3.4 DOPRAVCI IDS NA ÚZEMÍ KRÁLOVÉHRADECKÉHO KRAJE.....	18
3.4.1 Veolia Transport Východní Čechy a.s.	18
3.4.2 Audis Bus s.r.o.....	18
3.4.3 Osnado spol. s.r.o.....	18
3.4.4 CDS s.r.o. Náchod.....	18
3.4.5 P-transport s.r.o.....	19
3.4.6 Orlobus a.s.....	19
3.4.7 SCR Fassati s.r.o.....	19
3.4.8 ICOM transport a.s.	19

3. 4. 9	České dráhy a.s.....	19
3. 5	SPOJE VEŘEJNÉ DOPRAVY V KRÁLOVÉHRADECKÉM KRAJI	20
3. 6	DOPRAVNÍ DOSTUPNOST V KRÁLOVÉHRADECKÉM KRAJI	21
3. 6. 1	Metodika	21
3. 6. 2	Dostupnost železniční dopravou.....	21
3. 6. 3	Dostupnost autobusovou dopravou	26
3. 6. 4	Závěrečné srovnání.....	31
4	ZÁVĚR.....	33
5	ZDROJE.....	35
6	SEZNAM GRAFŮ, TABULEK A OBRÁZKŮ	37
7	PŘÍLOHY	38

1 ÚVOD

Určitá forma dopravy existuje už od nepaměti, vždy se lidé museli nějakým způsobem přemísťovat při hledání potravy, lepšího úkrytu a dalších věcí nezbytných pro život. Se vznikem civilizace se doprava začala rozvíjet, lidé se přestali dopravovat pouze pěšky a začali používat dopravní prostředky. Význam dopravy postupně rostl a dnes je jednou z neodmyslitelných součástí našeho života, bez které bychom se nedokázali obejít. Doprava je také neodmyslitelnou součástí světového hospodářství a s rostoucí globalizací roste její nepostradatelnost. Velké množství věcí urazí v nákladních prostorách lodí, letadel a aut mnohdy tisíce kilometrů než se dostanou na pulty prodejen, kde je kupujeme a považujeme to za samozřejmost. Stejně tak považujeme za samozřejmost auto, autobus, vlak nebo jiný prostředek, který denně používáme k cestě do práce, školy či při cestě za zábavou. Nesmíme zapomínat ani na infrastrukturu, bez které by doprava nemohla nikdy fungovat. Tisíce kilometrů silnic a železničních tratí jsou součástí našich životů, dotvářejí ráz měst a zasahují do vzhledu krajiny, a také nám umožňují dostat se z jednoho konce naší republiky na druhý.

Osobní veřejná doprava je nezbytná pro zajištění základní dopravní obslužnosti obyvatel, nese sebou ovšem mnoho problémů. Jedním z nich je nerovnoměrnost, na hlavních tazích mezi velkoměsty je velký počet cestujících a linky zde fungují bez problému - mezi Prahou a Brnem jezdí autobusy mnohdy i každou čtvrt hodinu, spoje různých dopravců se často kryjí, a přesto jsou tyto spoje ziskové. Oproti tomu malé regionální linky jezdí poloprázdné, poptávka je malá a je nutné tyto spoje dotovat. Zároveň jsou ovšem nezbytné pro lidi, kteří v této oblasti žijí a kteří se musí dostat do práce či k lékaři.

Tato práce se bude věnovat veřejné osobní dopravě v Královéhradeckém kraji a to hlavně dopravě autobusové a železniční. Jejím cílem je analyzovat dopravní dostupnost v tomto kraji a popsat, jak zde osobní veřejná doprava funguje. Teoretická část se bude věnovat pojmům, které s dopravou souvisí, dále legislativnímu rámci, který upravuje oblast dopravy a také oběma druhům veřejné dopravy, které budu v teoretické části analyzovat. Praktická část pak bude zaměřena na popis Královéhradeckého kraje, jeho dopravy, integrovaných systémů, které zde fungují a také jednotlivým dopravcům. Dále zde bude analýza dopravní dostupnosti vybraných obcí Královéhradeckého kraje železniční a autobusovou veřejnou dopravou.

2 TEORETICKÁ ČÁST

2.1 DOPRAVNÍ SEKTOR

Doprava je řazena mezi infrastrukturní odvětví hospodářství a pro všechny jeho ostatní sektory je téměř nepostradatelná. Doprava má řadu vlastností, které jsou pro ni charakteristické. Jednou z nich je její neskladovatelnost, produkt dopravy nelze vytvářet do zásoby a skladovat jej, nerovnoměrnosti požadavků se tedy musí krýt z rezerv v kapacitách nikoli ze zásob. Dalším specifikem je nerovnoměrnost dopravy a to jak časová tak i směrová. Existencí dopravních špiček a sedel vznikají odlišné požadavky na kapacitu dopravy v čase, stejně jako existuje odlišné zatížení konkrétních cest. Doprava má také zvláštní typ rozmístění, je rozložena na velká území přes hranice jednotlivých států a má tedy liniový charakter.

2.1.1 Základní pojmy

„Doprava je charakterizována jako činnost spjatá s cílevědomým přemísťováním osob a hmotných předmětů v nejrůznějších objemových, časových a prostorových souvislostech za použití dopravních prostředků a technologií.“¹ Je to vlastní přemístění z jednoho místa na druhé, pohyb dopravního prostředku po dopravní cestě.

Přeprava je výsledek přemístění, tedy výsledný efekt dopravy. V širším smyslu pak tento pojem zahrnuje kromě přemístění i další aktivity a služby, které jsou s tím spojené (jako například pojištění, nakládka, vykládka, atd.).

„Silniční doprava je souhrn činností, jimiž se zajišťuje přeprava osob (linková osobní doprava, kyvadlová doprava, příležitostná osobní doprava, taxislužba), zvířat a věcí (nákladní doprava) vozidly, jakož i přemísťování vozidel samých po dálnicích, silnicích, místních komunikacích a veřejně přístupných účelových komunikacích a volném terénu.“²

„Železniční doprava je souhrn záměrně organizovaných činností, jejichž účelem je přemísťování osob nebo nákladů po železnici, včetně přemísťování samotných železničních vozidel. Souhrn procesů železniční dopravy a přepravy, jimiž se uskutečňuje

¹ ZELENÝ, L. Osobní přeprava. Praha: Nakladatelství ASPI, a.s., 2007. ISBN 978-80-7357-266-2

² Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě

bezprostřední přemístění dopravního a přepravního prostředku, pak tvoří železniční provoz.“³

„**Veřejná doprava** je doprava, kterou provozuje dopravce za účelem uspokojování obecných přepravních potřeb podle předem vyhlášených přepravních podmínek“⁴

- „**veřejná drážní osobní doprava** je činnost dopravce spočívající v pravidelné přepravě osob, zavazadel, věcí a živých zvířat vozidly na dráze celostátní, regionální, dráze tramvajové, trolejbusové, lanové, jakož i v metru a na jiné dráze speciální, která slouží k zabezpečení dopravní obslužnosti obce
- **veřejná silniční osobní doprava** je činnost dopravce spočívající v pravidelné přepravě osob, zavazadel, věcí a živých zvířat vozidly ve veřejné linkové dopravě včetně městské autobusové dopravy“⁵

„**Linková osobní doprava** je pravidelné poskytování přepravních služeb na určené trase dopravní cesty, při kterém cestující vystupují a nastupují na předem určených zastávkách. Linkovou osobní dopravu lze provozovat formou veřejné linkové dopravy nebo formou zvláštní linkové dopravy, a to jako vnitrostátní nebo mezinárodní.

- **veřejná linková doprava** je doprava, při které jsou přepravní služby nabízeny podle předem vyhlášených podmínek a jsou poskytovány k uspokojování přepravních potřeb; pokud je doprava uskutečňována pro potřeby města a jeho příměstských oblastí, jedná se o městskou autobusovou dopravu
- **zvláštní linková doprava** je doprava určených vybraných skupin cestujících s vyloučením ostatních osob

Integrovanou dopravou se rozumí zajišťování dopravní obslužnosti území veřejnou osobní dopravou jednotlivými dopravci v silniční dopravě společně nebo dopravci v silniční dopravě společně s dopravci v jiném druhu dopravy nebo jedním dopravcem provozujícím více druhů dopravy, pokud se dopravci podílejí na plnění přepravní smlouvy podle smluvních přepravních a tarifních podmínek.“⁶

³ Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách

⁴ ZELENÝ, L. Osobní přeprava. Praha: ASPI, a.s., 2007. ISBN 978-80-7357-266-2

⁵ Vyhláška č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu

⁶ Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě

„**Veřejným zájmem** v oblasti veřejné osobní dopravy se rozumí zájem státu na zajištění základních přepravních potřeb obyvatel. O uplatnění veřejného zájmu při zabezpečování dopravní obslužnosti rozhoduje příslušný orgán státní správy nebo samosprávy.

Dopravní obslužnost se rozumí zajištění dopravních potřeb občanů na území kraje nebo státu ve veřejném zájmu.“⁷

„**Linkou** se rozumí doprava organizována v pevné relaci podle jízdního řádu s pevnou trasou, zastávkami a odjezdy z jednotlivých zastávek, je zpravidla označena číslem, písmenem či kombinací. **Spoj** je pak jedno spojení v rámci linky.

Tarifní systém určuje, jakým způsobem dochází k určování ceny za přepravu“⁸

2. 1. 2 Integrovaný dopravní systém (IDS)

Integrovaný dopravní systém je propojení různých druhů veřejné dopravy do jednoho celku, kde jednotlivý dopravci v rámci IDS mají jednotné přepravní podmínky, jednotný tarif a umožňují cestujícím lepší orientaci v jednotných jízdních řádech, případně i cestování s více různými dopravci na jeden cestovní doklad.

Důvodem existence IDS je snaha zefektivnit veřejnou dopravu, zatraktivnit ji pro cestující a poskytnout kvalitní a cenově dostupné služby. V rámci IDS se časově i prostorově koordinují spoje různých dopravců, což zajišťuje lepší návaznost spojů a tedy zlepšení přestupních vazeb jak mezi jednotlivými dopravci, tak i mezi jednotlivými druhy dopravy.

2. 1. 3 Subsystémy v osobní dopravě⁹

Osobní doprava je velmi široký celek, patří do ní jak přeprava pravidelná, tak i nepravidelná. Pravidelná přeprava je charakteristická pravidelnými spojeními na určité, předem dané trase. Zastávky, kde cestující nastupují a vystupují, jsou předem určeny. Nepravidelná přeprava je realizovaná na základě přání konkrétního zákazníka, v jím daném čase a rozsahu (jedná se například o zájezdovou přepravu).

⁷ Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě

⁸ ZURYNEK, J., ZELENÝ, L., MERVART, M. Dopravní procesy v cestovním ruchu. Praha: ASPI, a.s., 2008. ISBN 9788073573355

⁹ ZELENÝ, L. Osobní přeprava. Praha: ASPI, a.s., 2007. ISBN 978-80-7357-266-2

Osobní veřejná doprava má určité specifické rysy, které ji odlišují od dopravy individuální. Jedná se o místní a časové soustředění zdrojů a cílů cest, o provoz dle jízdních řádů, o pevné tarify (je to sazebník cen za přepravní výkon), pevně stanovené jízdní trasy a v neposlední řadě o dostatečně velkou kapacitu dopravních prostředků.

Rozdíly jsou samozřejmě i v přepravních vzdálenostech, které mohou být v intervalu od několika stovek metrů až po stovky kilometrů. Oba tyto extrémy mají svá specifika, a proto dělíme osobní dopravu na několik subsystémů, které se odlišují charakterem uskutečněných cest. Pro cestující je samozřejmě důležité, jak jsou řešena přestupní místa a jak na sebe navazují jednotlivá spojení a subsystémy.

2. 1. 3. 1 Městská hromadná doprava

Městská hromadná doprava zajišťuje přepravu cestujících v rámci větších měst (nad 10 000 obyvatel), stále větší důraz je kladen na její propojení s příměstskou dopravou v rámci integrovaných dopravních systémů. Přeprava v rámci menších obcí je zajišťována místní dopravou, která danou obcí prochází. Charakteristickým rysem MHD je kolísání poptávky po přepravě a to jak během dne (v závislosti na začátku a konci pracovní doby) tak i v rámci týdne (dle začátku a konce pracovního týdne).

MHD je zajišťováno mnoha různými druhy dopravy a dopravních prostředků, které se liší ve svých vlastnostech (ať už je to zdroj pohonu, přepravní kapacita či dopravní cesta). Mezi nejčastěji používané druhy patří metro, tramvajová, autobusová a trolejbusová doprava, dále pak doprava vodní a popřípadě i nekonvenční (lanové dráhy atp.).

2. 1. 3. 2 Příměstská doprava

Příměstská doprava zajišťuje přepravu cestujících v oblastech s vysokou koncentrací sídel, hlavně pak v okolí velkých městských aglomerací. Z toho vyplývá silná vazba této dopravy na město a také větší přepravní vzdálenosti než u MHD. Tato doprava je klíčová pro přepravu cestujících mezi vlastním městem a jeho okolím. Důležitá je vhodná koordinace časového i prostorového rozmístění této dopravy a také zajištění přestupních vazeb, protože v poptávce jsou velké časové i prostorové nerovnoměrnosti (denní i týdenní nerovnosti). Nejčastěji je tento druh dopravy řešen pomocí integrovaných dopravních systémů a zajišťován příměstskou železnicí a autobusovou dopravou.

2. 1. 3. 3 Místní doprava

Místní doprava pokrývá méně osídlené oblasti, jsou pro ni tedy charakteristické nižší přepravní proudy cestujících na poměrně rozsáhlém území. Tato doprava je zajišťována hlavně regionální železniční dopravou a silniční dopravou (autobusy). Problémem této dopravy je velká rozptýlenost přepravních požadavků a tedy malá poptávka u jednotlivých přepravních proudů.

Regionální železniční dopravou je uspokojována větší poptávka v místech, kde se kumulují přepravní požadavky (například u větších měst, podniků, atd.). Autobusová doprava zajišťuje přepravu v oblastech, kde je menší poptávka, popřípadě v místech kde není železniční infrastruktura.

2. 1. 3. 4 Vnitrostátní dálková doprava

Jak už název napovídá, vnitrostátní dálková doprava zajišťuje přepravu osob na větší vzdálenosti v rámci jednoho státu. Je charakteristická většími vzdálenostmi mezi stanicemi, menším počtem tras a tedy kumulací přepravní poptávky, což vede k vyššímu počtu spojení. Tento druh dopravy je ovlivněn hlavně týdenními nerovnostmi a také sezonními výkyvy (prázdniny, svátky, atd.). Cestující od ní očekávají vyšší rychlost, větší pohodlí a také další doplňkové služby, které by cestování usnadnily. Je zajišťována autobusovou a železniční dopravou, v závislosti na velikosti státu pak také dopravou leteckou.

Vnitrostátní dálková doprava se dělí na meziaglomerační dopravu, kde se jedná o spojení oblastí mezinárodního významu a dopravu meziregionální, která spojuje jednotlivé regiony.

2. 2 LEGISLATIVNÍ RÁMEC

2. 2. 1 Zákony týkající se osobní veřejné dopravy

Základní legislativní rámec pro oblast dopravy tvoří Zákon o silniční dopravě č. 111/1994 Sb. ve znění pozdějších předpisů a Zákon o drahách č. 266/1994 Sb. ve znění pozdějších předpisů.

Zákon o silniční dopravě definuje silniční dopravu a další klíčové pojmy (jako například osobní dopravu, linkovou dopravu, atd.), dále upravuje podmínky provozování silniční dopravy prováděné pro vlastní a cizí potřeby, povinnosti dopravců a zvláštní

podmínky pro osobní veřejnou dopravu. Zákon se věnuje také rozsahu pravomocí a působnosti příslušných orgánů státní správy.

Zákon o drahách definuje kromě základních pojmů týkajících se drah také podmínky pro stavbu drah (ať už železničních, tramvajových nebo jiných), dále podmínky jejich provozování a také pravomoci a působnost orgánů státní správy v této oblasti. Určuje také práva a povinnosti majitele a dráhy, stejně jako povinnosti osob nacházejících se na dráze nebo v jejím obvodu. Součástí zákona je i regulace drážní dopravy kam mimo jiné patří přidělená kapacita dopravní cesty či nutnost vlastnit licenci.

Pro oblast veřejné osobní dopravy je charakteristický vztah mezi dopravcem a cestujícím, jehož základem je smlouva o přepravě osob. Mezi zákony, které tvoří základní legislativní rámec veřejné osobní dopravy patří tedy kromě dvou výše zmíněných i Občanský zákoník č. 40/1964 Sb. ve znění pozdějších předpisů.

2. 2. 2 Vyhlášky týkající se osobní veřejné dopravy

- Vyhláška MDS č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu
- Vyhláška MD č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah
- Vyhláška MD č. 241/2005 Sb., o prokazatelné ztrátě ve veřejné drážní osobní dopravě a o vymezení souběžné veřejné osobní dopravy
- Vyhláška MD č. 351/2004 Sb., o rozsahu služeb poskytovaných provozovatelem dráhy dopravci
- Vyhláška č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu
- Vyhláška č. 388/2000 Sb., o jízdních řádech veřejné linkové osobní dopravy

2. 3 SILNIČNÍ PŘEPRAVA

Silniční doprava, jakožto nejmladší a nejvíce se rozvíjející obor dopravy, patří k velice oblíbenému druhu dopravy a konkuruje tradičním druhům dopravy (železniční, vodní) jak ve vnitrostátní tak v mezinárodní dopravě.

Mezi její přednosti patří rychlost, flexibilita, dostupnost a v neposlední řadě také přizpůsobivost změnám poptávky a schopnost dopravit „z domu do domu“. Její stále

rostoucí obliba sebou ale přináší problémy, od malé kapacity současné silniční a dálniční sítě a s tím související nutnosti jejího rozšíření, přes růst nákladů na provoz a údržbu, vyšší nehodovost až po negativní dopady na životní prostředí.

2. 3. 1 Silniční infrastruktura

Stav silniční infrastruktury se odráží v kvalitě silniční dopravy. Silniční síť za dobu své existence prošla dlouhým vývojem, od nezpevněných silnic určených převážně pro pěší, až po dnešní dokonale zpevněné komunikace, které zajišťují bezpečnou a plynulou jízdu.

Silniční infrastruktura se řídí zákonem č. 13/1997., o pozemních komunikacích, který definuje pozemní komunikaci jako „dopravní cestu určenou k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných k zajištění tohoto využití a jeho bezpečnosti.“¹⁰ V dnešní době jsou na pozemní komunikace kladeny tři základní požadavky, je to trvalá sjízdnost, bezpečnost a plynulost.

2. 3. 1. 1 Silniční infrastruktura ČR

Pozemní komunikace můžeme dělit dle dopravní důležitosti na dálnice, rychlostní silnice, silnice I., II. a III. třídy, místní komunikace a účelové komunikace.

Silniční infrastruktura v ČR je poměrně hustá (0,70 km na km²), ovšem problémem je její kvalita a špatný stav. Nejdůležitější jsou dálnice a silnice I. třídy, a to jak pro vnitrozemskou, tak i mezinárodní dopravu.

2. 3. 2 Veřejná silniční osobní doprava

Veřejná silniční doprava se řídí zákonem č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě ve znění pozdějších předpisů. Tímto zákonem jsou určeny podmínky provozování silniční dopravy, práva a povinnosti dopravců a také pravomoci státních orgánů.

Mezi povinnosti tuzemského dopravce patří:

- používání vozidla, které je evidované v ČR, má registrační značku ČR a má splněnou technickou prohlídku a měření emisí (dle předpisu)

¹⁰ ZELENÝ, L. Osobní přeprava. Praha: Nakladatelství ASPI, a.s., 2007. ISBN 978-80-7357-266-2

-
- zajistit, aby řidiči dodržovali ustanovení týkající se doby řízení, bezpečnostních přestávek a doby odpočinku (ve vnitrostátní dopravě), zajistit dodržování mezinárodních smluv (v mezinárodní dopravě)
 - zajistit, aby řidič byl bezúhonná osoba, která se podrobila pravidelné lékařské prohlídce a je způsobilá k řízení vozidla

2.3.2.1 Pravidelná autobusová doprava

Pod autobusovou pravidelnou dopravu řadíme linkovou osobní dopravu, veřejnou linkovou dopravu a zvláštní linkovou dopravu.

K provozování linkové osobní dopravy je třeba mít licenci k provozování linkové osobní dopravy. Tuto licenci uděluje dopravní úřad, v jehož obvodě se nachází výchozí zastávka (v případě vnitrostátní dopravy), popřípadě Ministerstvo dopravy (u mezinárodní dopravy). Součástí licence je pak forma dopravy, dále označení a vedení linky, datum zahájení provozu a samozřejmě platnost licence.

Dopravce je kromě výše zmíněného povinen také vydat a uveřejnit jízdní řád, přepravní podmínky a tarif a dopravu v souladu s tím provozovat, dále označit zastávky a vyvěsit na ně jízdní řády a v neposlední řadě pak pečovat o bezpečnost přepravovaných osob a jejich zavazadel.

2.4 ŽELEZNIČNÍ PŘEPRAVA

Železnice má za sebou dlouhý vývoj a patří mezi tradiční dopravní obory. V současné době musí tento obor dopravy čelit velkému a rychlému rozvoji konkurentů, nejvíce pak silniční a letecké dopravě. Železnice nemůže reagovat na změny v poptávce tak pružně jako silniční doprava a proto se potýká s velkým odlivem uživatelů. Přesto železnice patří k rychlým, pravidelným a velice spolehlivým dopravním oborům, mezi její výhody určitě patří menší nehodovost, větší šetrnost k životnímu prostředí a neexistence kongescí.

2.4.1 Železniční infrastruktura v ČR

Železniční síť v České republice patří k jedné z nejhustších v Evropě, její hustota je 0,12km/km², celková délka tratí je 9 614 km, z toho je 2 997 km elektrifikováno. Vytížení těchto tratí je ovšem velmi nerovnoměrné, 50% přeprav je realizováno na 15% tratí. Tratě

se dělí na celostátní (slouží k mezistátní a celostátní veřejné dopravě) a regionální (dráha regionálního nebo místního významu).

2. 4. 2 Osobní železniční přeprava

Velká konkurence automobilové a letecké dopravy vede železniční společnosti ke zvyšování kvality, rychlosti, spolehlivosti a ke zvýšení nabídky poskytovaných služeb, a to hlavně v dálkové osobní dopravě.

Podmínky provozování drážní dopravy vymezuje zákon č. 266/1994 Sb., o drahách; patří mezi ně povinnost být držitelem platné licence a osvědčení dopravce, dále musí být dopravce finančně způsobilý k provozování této dopravy a musí mít pojištění odpovědnosti, nakonec musí mít přidělenou kapacitu dopravní cesty a mít sjednanou cenu za její použití.

3 PRAKTICKÁ ČÁST

3. 1 KRÁLOVÉHRADECKÝ KRAJ

Královéhradecký kraj, jehož rozloha je 4 758 km², leží v severovýchodní části Čech. Sousedí s Libereckým, Pardubickým a Středočeským krajem a část jeho hranice tvoří státní hranice s Polskem. Metropolí Královéhradeckého kraje je Hradec Králové, mezi další významná města patří Turnov, Jičín, Náchod a Rychnov nad Kněžnou (tato města jsou zároveň pěti okresními městy toho kraje). Na území kraje se nachází celkem 448 obcí, z nichž 48 má status města. Celkový počet obyvatel Královéhradeckého kraje je 554 181 (rok 2008).

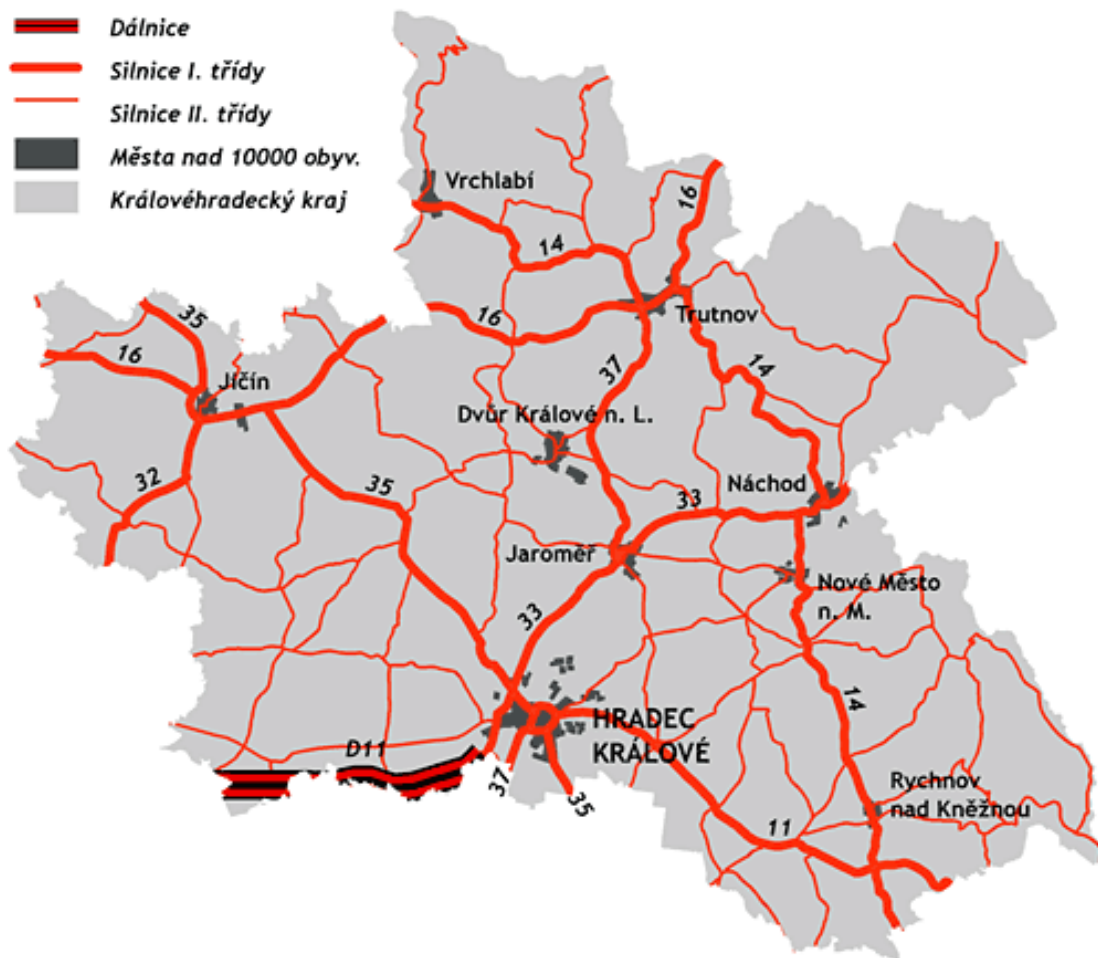
3. 2 DOPRAVA V KRÁLOVÉHRADECKÉM KRAJI

Doprava v Královéhradeckém kraji je hlavně silniční a železniční, okrajově pak doprava letecká a vodní. Letecká doprava má pouze doplňkovou funkci, na území kraje se nachází jedno neveřejné mezinárodní letiště v Hradci Králové (neprovozuje žádné pravidelné spoje, má ale potenciál do budoucna) a osm veřejných vnitrostátních letišť. Říční doprava je provozována hlavně na Labi a je to převážně doprava nákladní, pro pravidelnou osobní dopravu se nevyužívá.

3. 2. 1 Silniční doprava v Královéhradeckém kraji

Na území Královéhradeckého kraje se nachází silnice a dálnice o celkové délce 3 766 km, z toho 16 km dálnic, 437 km silnic I. třídy, 894 km silnic II. třídy a 2 418 km silnic III. třídy, průměrná hustota silniční sítě je 0,79 km na km². Nej hustší silniční síť je v Polabské nížině, která se směrem k horám v pohraničí snižuje. Infrastruktura je charakteristická radiální sítí s centrem v Hradci Králové a se okružními tahy, které vedou k podhůří Krkonoš a Orlických hor. Hlavní osu tvoří dálnice D11, která vede z Prahy a v současné době končí několik kilometrů před Hradcem Králové, do budoucna by měla být vystavěna až k Jaroměři. V Královéhradeckém kraji se na hranicích s Polskem nachází šest automobilových hraničních přechodů, nejvýznamnější z nich je v Náchodě a je určen i pro nákladní automobilovou dopravu.

Obrázek č. 1: Silniční infrastruktura Královéhradeckého kraje



Zdroj: <http://mapy.kr-kralovehradecky.cz/prumzony/cz/silnicni-doprava.htm> (přístup dne 29. 3. 2010)

3. 2. 2 Železniční doprava v Královéhradeckém kraji

Celková provozní délka železničních tratí na území Královéhradeckého kraje je 714 km a leží na ní 199 stanic a zastávek. Spoje na většině tratí provozují České dráhy, a.s., kolem 10 km tratí má pak pronajaté společnost Viamont, a.s. (provozuje linky na trase Trutnov-Svoboda nad Úpou). Hustota železniční sítě v tomto kraji je 0,139 km na km², což je v rámci České republiky nadprůměrné.

Hlavní tah z Prahy vede přes Chlumec nad Cidlinou do Hradce Králové, mezi další významné železniční uzly pak patří Týniště nad Orlicí, Jičín a Trutnov. Na hranicích s Polskou republikou jsou dva hraniční železniční přechody (Královec a Meziměstí).

Obrázek č. 2: Železniční síť v Královéhradeckém kraji



Zdroj: <http://www.cd.cz/assets/vnitrostatni-cestovani/jizdenka/jizdne-a-slevy/rn-kralovehradecky.gif> (přístup dne 29. 03. 2010)

3. 3 INTEGROVANÉ DOPRAVNÍ SYSTÉMY NA ÚZEMÍ KRÁLOVÉHRADECKÉHO KRAJE

3. 3. 1 Východočeský dopravní integrovaný systém (VYDIS)

VYDIS je integrovaný dopravní systém, který vznikl na popud Českých drah a působí na části území Královéhradeckého a Pardubického kraje. VYDIS zahrnuje městskou hromadnou dopravu v Hradci Králové a Pardubicích, autobusovou dopravu společnosti ORLOBUS v Jaroměři a železniční dopravu v okolí těchto měst. Do tohoto systému jsou tedy zapojeni čtyři dopravci - České dráhy, a.s., Dopravní podnik města Pardubic, a.s., Dopravní podnik města Hradec Králové, a.s. a společnost ORLOBUS, a.s.

VYDIS se dělí do několika tarifních zón, s tím že 1. zónu tvoří MHD v Hradci Králové, 2. zónu MHD v Pardubicích, zónu 30 pak autobusová doprava společnosti ORLOBUS v Jaroměři a zbytek zahrnuje železniční spoje Českých drah (viz. Obrázek č. 3: Uspořádání zón VYDIS).

VYDIS umožňuje cestujícím na svém území používat jeden cestovní doklad, stejně jako jsou využívány jednotné smluvní přepravní podmínky. Pro zóny 1, 2 a 3 je možné využít jednodenní jízdenku, pro kombinaci ostatních zón je pak nabízena sedmidenní nebo třicetidenní jízdenka, u jednodenní jízdenky je pak nabízena zlevněná verze pro děti, důchodce a žáky a studenty, u sedmi a třicetidenní pak zlevněná jízdenka pro děti a pro žáky a studenty (viz příloha, Obrázek č. 5: Ceník jízdného VYDIS)

Obrázek č. 3: Uspořádání zón VYDIS



Zdroj: <http://www.cd.cz/assets/primestske-cestovani/vydis/vydis-mapa.gif> (přístup dne 27. 03. 2010)

3.3.2 Integrovaná regionální doprava Královéhradeckého kraje (IREDO)

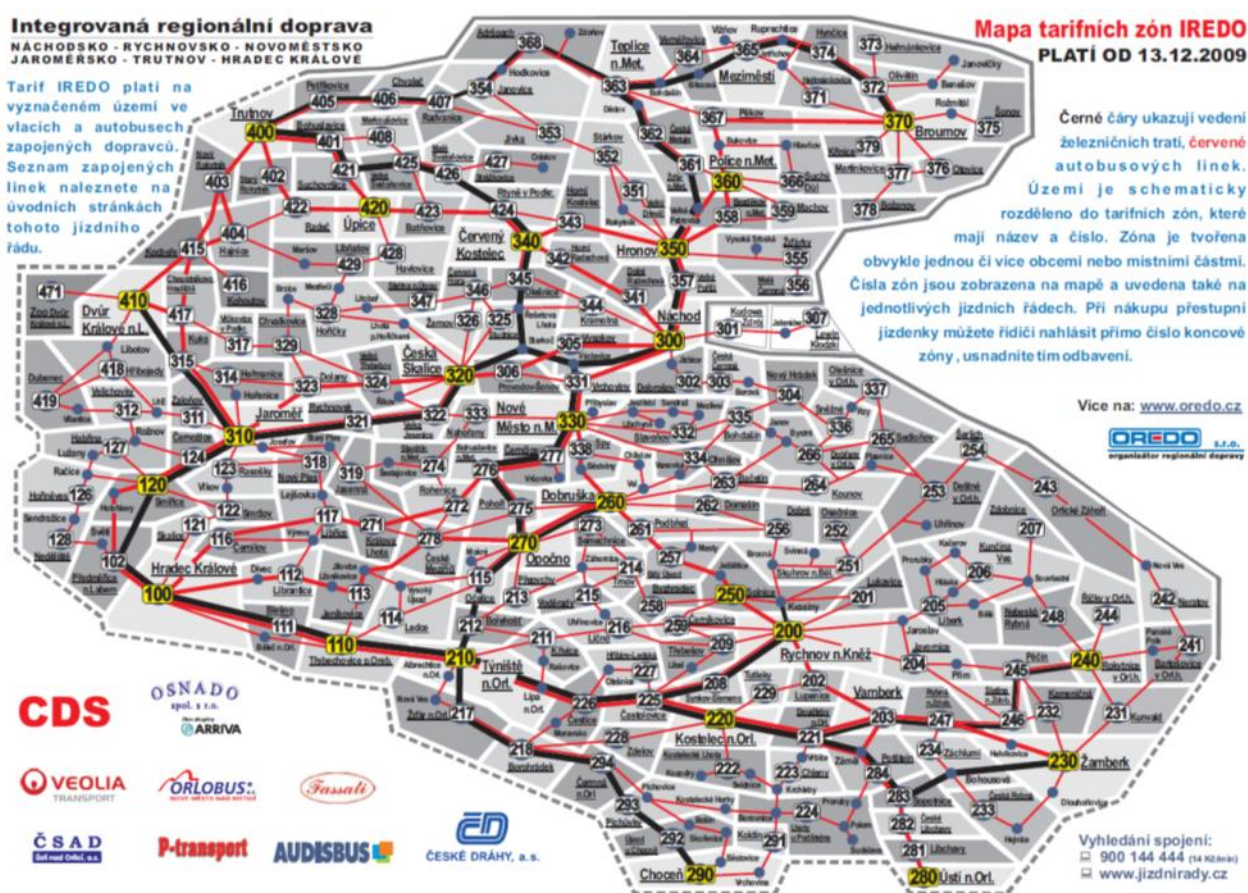
IREDO je integrovaný systém Královéhradeckého kraje, jehož organizátorem je společnost OREDO, s.r.o., která zastupuje v oblasti dopravní obslužnosti Královéhradecký kraj. IREDO začínal jako integrovaný systém v oblasti Náchodska a postupně se rozšiřuje (cílem je pokrýt celé území kraje).

Do systému IREDO jsou zapojeni tito dopravci: Audis Bus s.r.o., CDS Náchod s.r.o., ČSAD Ústí nad Orlicí a.s., P-transport s.r.o., České dráhy a.s., KCOD HK, Osnado s.r.o., ORLOBUS a.s., Veolia Transport Východní Čechy a.s. a SCR Fassati s.r.o.

Tarif IDS IREDO je zónový a časový, na vydanou jízdenku se dají v době její platnosti využívat všechny spoje na linkách zařazených do IDS IREDO po trase uvedené na jízdence (s libovolným počtem přestupů). Zóna je ohraničená oblast se zastávkami a stanicemi, která je rozhodující pro stanovení jízdného.

Tarif IREDO nabízí tři druhy jízdenek, prvním je jednoduchá jízdenka (vícezónová – 5 hodin od doby prodeje pro jízdu jedním směrem, jednozónová – 1 hodina od doby výdeje), časová zónová jízdenka (sedmidenní nebo třicetidenní jízdenka, libovolný počet jízd v rámci daných zón) a časová jednodenní jízdenka (opravňuje k jízdě ve všech spojiích IREDO) – viz příloha, Obrázek č. 6: Ceník jízdného IDS IREDO.

Obrázek č. 4: Mapa tarifních zón IREDO



Zdroj: http://www.iredo.cz/cz/iredo_tarif.html (přístup dne 28. 03. 2010)

3. 4 DOPRAVCI IDS NA ÚZEMÍ KRÁLOVÉHRADECKÉHO KRAJE

3. 4. 1 Veolia Transport Východní Čechy a.s.

Veolia Transport Východní Čechy je dceřinou společností firmy Veolia Transport Česká republika, která je součástí nadnárodní společnosti Veolia Transport. Tato společnost provozuje příměstskou dopravu na území krajů Královéhradeckého, Pardubického, Středočeského a kraje Vysočina a je součástí integrovaných dopravních systémů IREDO (Královéhradecký kraj), IDS Pk (Pardubický kraj) a SID (Středočeský kraj). Kromě toho provozuje na území Královéhradeckého kraje i bezplatnou dopravu do Eurocentra Hradec Králové (z Habřiny, Jaroměře, Smiřic a Chlumce nad Cidlinou).

3. 4. 2 Audis Bus s.r.o.

Audis Bus je regionální autobusový dopravce zapojený do IDS IREDO, který působí v regionu Orlické hory a jeho okolí. Kromě 17 linek veřejné autobusové dopravy zajišťuje na území Královéhradeckého kraje i MHD v Rychnově nad Kněžnou a Týništi nad Orlicí. Dále pak provozuje Cyklobusy, Skibusy a také službu RadioBUS.

Dopravní systém RadioBUS je systém doplňkových dopravních služeb na telefonickou objednávku. RadioBUS má své předem stanovené trasy a zastávky a funguje jako náhrada linek MHD v dopravních sedlech, případně jako dopravní prostředek pro turisty (2 druhy RadioBUSU – RadioBUS při MHD a RadioBUS Turist).

3. 4. 3 Osnado spol. s.r.o.

Společnost byla založena v roce 1991 a provozovala jak nákladní tak osobní dopravu, od roku 2006 poskytuje pouze osobní dopravu a v roce 2007 se stala součástí mezinárodní společnosti Arriva. Osnado působí převážně v oblasti Podkrkonoší, kde kromě pravidelné osobní linkové dopravy provozují i MHD v Trutnově a ve Dvoře Králové nad Labem. Některé jeho linky jsou zapojeny do IDS IREDO.

3. 4. 4 CDS s.r.o. Náchod

Společnost vznikla v roce 1993 a zaměřuje se především na nákladní dopravu a osobní pravidelnou i nepravidelnou autobusovou dopravu. Společnost se podílí na zajištění dopravní obslužnosti v Královéhradeckém kraji a částečně i v kraji Pardubickém, některé jeho linky jsou zapojeny do IDS IREDO. CDS Náchod provozuje také dálkové linky, které vedou z okresu Náchod do Prahy, Brna a Olomouce.

3.4.5 P-transport s.r.o.

Společnost sídlí v Broumově a provozuje osobní autobusovou dopravu, pravidelnou i nepravidelnou. P-transport se podílí na zajištění základní dopravní obslužnosti v oblasti Broumova a Trutnova na území Královéhradeckého kraje. Šest linek v okolí Broumova spadá do IDS IREDO v plném rozsahu, na dálkové lince Broumov - Hradec Králové - Praha spadá do IDS IREDO pouze úsek Broumov - Hradec Králové. Na dvou linkách v okolí Trutnova platí tarif společnosti P-transport.

3.4.6 Orlobus a.s.

Společnost Orlobus se podílí na zajištění dopravní obslužnosti Královéhradeckého kraje v oblasti Orlických hor. Provozuje veřejnou linkovou autobusovou dopravu na 45 pravidelných linkách převážně na území bývalých okresů Náchod a Rychnov nad Kněžnou, dále pak provozuje čtyři dálkové linky, které směřují z této oblasti do Prahy, a také poskytuje služby v nepravidelné zájezdové dopravě. Společnost je zapojena do IDS IREDO a do IDS VYDIS.

3.4.7 SCR Fassati s.r.o.

Společnost se zabývá mnoha činnostmi a mimo jiné také autobusovou dopravou. Převážně poskytuje nepravidelnou zájezdovou dopravu, ale provozuje i jednu pravidelnou linku na trase Jaroměř-Česká Skalice, čímž se podílí na zajištění dopravní obslužnosti v této oblasti. Tato linka je zahrnuta do IDS IREDO.

3.4.8 ICOM transport a.s.

ICOM transport je společnost zajišťující dopravní obslužnost v devíti krajích České republiky, mimo jiné i v Královéhradeckém kraji a to prostřednictvím své dceřiné společnosti ČSAD Ústí nad Orlicí. Kromě linek zajišťujících základní dopravní obslužnost v bývalých okresech Náchod a Rychnov nad Kněžnou provozuje firma i několik dálkových linek. Společnost je zapojena do IDS IREDO.

3.4.9 České dráhy a.s.

České dráhy jako dominantní dopravce v osobní železniční dopravě působí samozřejmě i na území Královéhradeckého kraje. Některé linky Českých drah jsou zapojeny do integrovaných dopravních systémů IREDO a VYDIS.

3. 5 SPOJE VEŘEJNÉ DOPRAVY V KRÁLOVÉHRADECKÉM KRAJI

V následující tabulce (Tabulka č. 1) jsou uvedeny absolutní počty spojů autobusové a vlakové dopravy pro Královéhradecký kraj a pro celou Českou republiku (vyjma Prahy), a dále jsou zde uvedeny i průměrné počty spojů na jednu obec v dané oblasti, data jsou vždy rozdělena na pracovní dny a víkendy.

Z tabulky je vidět, že průměrný počet autobusových spojů na jednu obec v pracovní den v Královéhradeckém kraji je pod průměrem České republiky, všechny ostatní počty spojů na jednu obec jsou téměř stejné jako republikový průměr.

Tabulka č. 1: Absolutní počty spojů a průměrné počty spojů na 1 obec

	Počty spojů celkem							
	Autobus				Vlak			
	pracovní den		víkend		pracovní den		víkend	
	celkem	na obec	celkem	na obec	celkem	na obec	celkem	na obec
Královéhradecký kraj	16 951	38	5 690	18	1 357	11	262	3
ČR (bez Prahy)	286 284	46	85 444	19	18 304	11	4 377	3

Zdroj: <http://www.sbp.cz/dokumenty/StanDO/VyzkumneZpravy/2006/Prilohy.pdf> (přístup dne 27. 04. 2010)

V tabulce č. 2 jsou potom údaje o spojích v Královéhradeckém kraji v závislosti na velikosti obce (jsou brány velikosti relevantní pro obce analyzované dále). Uvedeny jsou opět údaje zvláště pro železniční a autobusovou dopravu a odlišuje se i pracovní den a víkend. Jeden údaj zobrazuje počet spojů na jednu obec a druhý počet spojů na obyvatele.

Je vidět, že větší obce mají sice více spojů absolutně, nicméně údaj o spojích na obyvatele je vyšší u obcí do 500 obyvatel, s tím že výraznější rozdíl je u spojů autobusových. U vlakových spojů je rozdíl menší, o víkendu pak počet spojů na obyvatele ve větších obcích přesahuje jejich počet v malých obcích (průměrný počet vlakových spojů je brán vzhledem k celkovému počtu obyvatel, bez ohledu na to, zda je v jejich obci železnice či ne). Důvodem je to, že i obce do 500 obyvatel, kam jsou započítávány i vesnice s velmi malým počtem obyvatel, musí mít minimální dopravní obslužnost.

Tabulka č. 2: Počty spojů na obec a obyvatele v Královéhradeckém kraji

	Počty spojů celkem (v závislosti na velikosti obce)							
	Autobus				Vlak			
	pracovní den		víkend		pracovní den		víkend	
	na obec	na obyvatele	na obec	na obyvatele	na obec	na obyvatele	na obec	na obyvatele
obce do 500 obyvatel	21	0,086	5	0,022	2	0,005	1	0,001
obce od 500 do 5 000 obyvatel	43	0,037	16	0,014	5	0,004	5	0,004

Zdroj: <http://www.sbp.cz/dokumenty/StanDO/VyzkumneZpravy/2006/Prilohy.pdf> (přístup dne 27. 04. 2010)

3. 6 DOPRAVNÍ DOSTUPNOST V KRÁLOVÉHRADECKÉM KRAJI

3. 6. 1 Metodika

Analýza dopravní dostupnosti je rozdělena do dvou částí – dostupnost autobusovou dopravou a dostupnost železniční dopravou. Pro obě části jsou vybrány tři obce v kraji, jejichž dostupnost bude zkoumána. Z každé výchozí obce budou zjištěny počty spojů za den do příslušné obce s rozšířenou působností, do okresního města a do krajského města a to ve všední den a o víkendu s rozlišením o jaký spoj se jedná (přímý, případně s kolika přestupy). Mimo počtu spojů bude také uvedena vzdálenost spoje a čas potřebný k přepravě (vždy nejkratší možný, u spojů s přestupy je uvažována minimální čekací doba mezi přestupy) a také první a poslední spoj dne. U každé zkoumané obce je rovněž rozložení spojů během pracovního dne (dopravní špičky a sedla) a souhrnný graf ukazující počty spojů. Dále je porovnán počet spojů v obci v závislosti na počtu obyvatel.

3. 6. 2 Dostupnost železniční dopravou

3. 6. 2. 1 Dostupnost obce Ostroměř

Ostroměř je obec v okrese Jičín v Královéhradeckém kraji, která spadá do správního obvodu obce Hořice (obec s rozšířenou působností). Obec má 1 413 obyvatel (k 31. 12. 2008) a katastrální výměra je 1 233 ha. Ostroměř leží na silnici spojující Hořice s Jičínem (silnice č. 35) a je důležitou železniční křižovatkou.

Dostupnost této obce železniční dopravou je znázorněna v tabulce č. 3. Do obce Hořice jede v pracovní den 15 přímých spojů, v přepočtu na obyvatele je to pak 0,01 spojů za den. O víkendu je to 8 spojů, při přepočtu na obyvatele 0,005. První spoje jezdí

v pracovní den kolem 5 hodiny ránní, poslední pak po 21 hodině. O víkendu vyrazí první spoje v 7 hodin ráno, poslední spoje jsou pak stejné jako ve všední den.

Tabulka č. 3: Dostupnost obce Ostroměř železniční dopravou

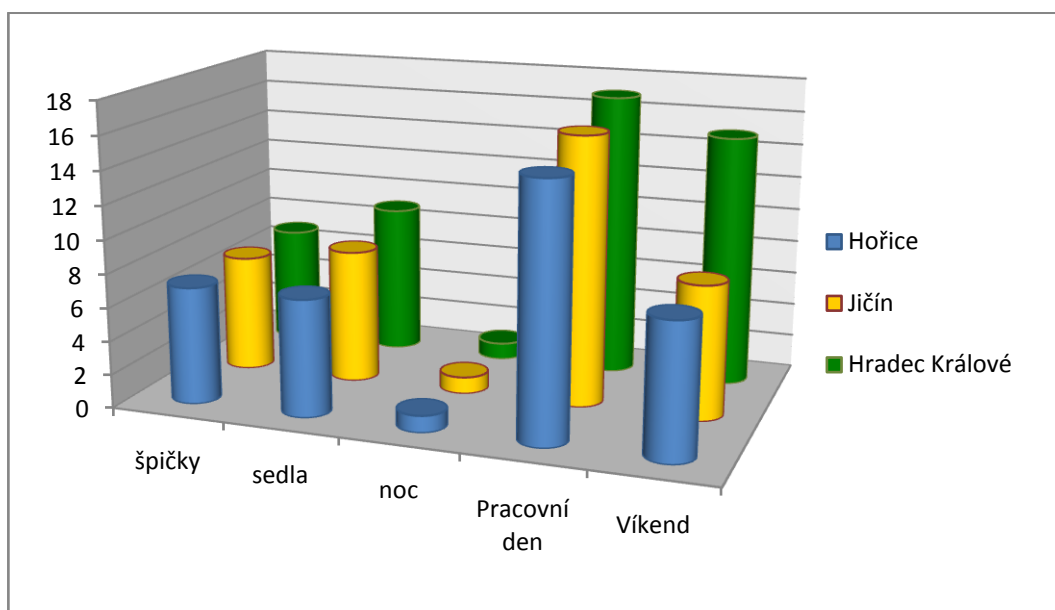
Výchozí stanice: OSTROMĚŘ					
Cílová stanice:					
Hořice		Jičín		Hradec Králové	
přímý spoj: 8 km, 10 minut		přímý spoj: 17 km, 23 minut		přímý spoj: 35 km, 52 minut 1 přestup: 54 km, 51 minut	
<i>pracovní den</i>	<i>víkend</i>	<i>pracovní den</i>	<i>víkend</i>	<i>pracovní den</i>	<i>víkend</i>
přímý spoj: 15/den	přímý spoj: 8/den	přímý spoj: 16/den	přímý spoj: 8/den	přímý spoj: 15/den 1 přestup: 2/den	přímý spoj: 8/den 1 přestup: 7/den
5:01 - 21:02	7:01 - 21:02	4:59 - 21:55	7:02 - 21:55	5:01 - 21:02	7:01 - 21:02

V tabulce č. 4 jsou uvedeny počty spojů ve špičkách a sedlech pracovního dne a celkový počet spojů o víkendu, jak je vidět počet spojů ve špičkách je do všech cílových měst stejný, ovšem v sedlech je nejvyšší počet spojů do krajského města, stejně jako o víkendu (téměř dvojnásobný oproti ostatním dvěma). To je vidět i z grafu č. 1, kde je uveden celkový počet spojů o víkendu a všední den a také souhrnné počty spojů ve špičkách a sedlech pracovního dne. Jeden noční spoj je první ranní spoj, který vyjíždí před 5:30 ráno a je proto ještě řazen mezi noční spoje.

Tabulka č. 4: Rozložení vlakových spojů z obce Ostroměř v rámci dne

Výchozí stanice: OSTROMĚŘ			
Cílová stanice:	Hořice	Jičín	Hradec Králové
špičky	7	7	7
ranní 5:30 - 8:59	3	3	3
odpolední 14:00 - 17:59	4	4	4
sedla	7	8	9
den 9:00 - 13:59	4	4	5
večer 18:00-22:29	3	4	4
noc 22:30 - 5:30	1	1	1
víkend	8	8	15

Graf č. 1: Souhrnné počty vlakových spojů z obce Ostroměř



3. 6. 2. 2 Dostupnost obce Skřivany

Skřivany leží v okrese Hradec Králové, 3 km na sever od města Nový Bydžov. V obci žije 1 057 obyvatel (k 31. 12. 2008) a celková rozloha je 652 ha. Obec leží na silnici č. 327 vedoucí z Chlumce nad Cidlinou přes Nový Bydžov až na křižovatku se silnicí č. 35, která vede z Hořic do Jičína. Skřivany také leží na železniční trati vedoucí z Chlumce nad Cidlinou do Ostroměře.

Dostupnost této obce železniční dopravou je znázorněna v tabulce č. 5. Do Nového Bydžova jezdí 12 spojů za den, počet spojů na obyvatele je 0,011; tedy obdobný jako byl u obce Ostroměř, která má o přibližně 400 obyvatel více. O víkendu je to 6 spojů za den, na obyvatele je to 0,005, opět číslo shodné s předchozí obcí. První spoje ve všední dny vyjíždění kolem 5 hodiny ranní, v tabulce s rozložením spojů v rámci dne jsou proto započítávány do spojů nočních a poslední spoj odjíždí v 21:14. O víkendech první spoj vyrazí ve čtvrt na osm ráno, poslední do Nového Bydžova ve čtvrt na osm večer, do Hradce Králové pak o hodinu a půl později.

Tabulka č. 5: Dostupnost obce Skřivany železniční dopravou

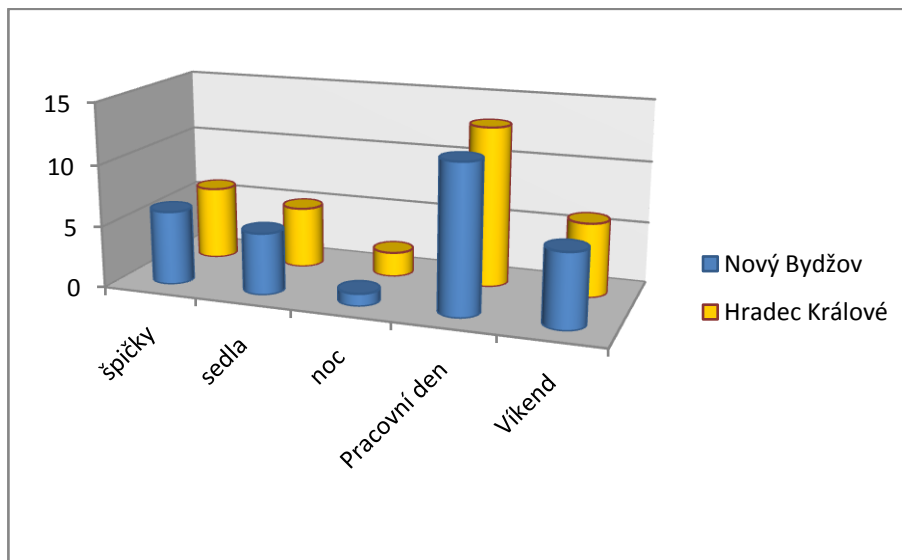
Výchozí stanice: SKŘIVANY			
Cílová stanice:			
Nový Bydžov		Hradec Králové	
přímý spoj: 3 km, 3 minuty 1 přestup: 9 km, 31 minut		1 přestup: 41 km, 38 minut	
<i>pracovní den</i>	<i>víkend</i>	<i>pracovní den</i>	<i>víkend</i>
přímý spoj: 10/den 1 přestup: 2/den	přímý spoj: 6/den	1 přestup: 13/den	1 přestup: 10/den
5:13 - 21:14	7:13 - 19:13	4:44 - 21:14	7:13 - 20:45

Tabulka č. 6 ukazuje rozložení spojů v obci skřivany v rámci dne, do obou měst jezdí stejný počet spojů, ať už se jedná o všední den či víkend. V sedlech jezdí pouze o jeden spoj méně než ve špičkách, o víkendu pak jezdí denně polovina spojů než ve všední dny.

Tabulka č. 6: Rozložení vlakových spojů z obce Skřivany v rámci dne

Výchozí stanice: SKŘIVANY		
Cílová stanice:	Nový Bydžov	Hradec Králové
špičky	6	6
ranní 5:30 - 8:59	3	3
odpolední 14:00 - 17:59	3	3
sedla	5	5
den 9:00 - 13:59	3	3
večer 18:00-22:29	2	2
noc 22:30 - 5:30	1	2
víkend	6	6

Graf č. 2: Souhrnné počty vlakových spojů z obce Skřivany



3. 6. 2. 3 Dostupnost obce Adršpach

Adršpach leží v severovýchodních Čechách v okrese Náchod. Rozloha obce je 1 972 ha a žije zde 556 obyvatel (k 31. 12. 2008). Nedaleko obce se nachází skalní město Adršpach, které je součástí národní přírodní rezervace Adršpašsko-teplické skály, což dělá z obce turisticky vyhledávané místo. Obec leží nedaleko hranic s Polskou republikou a nevede přes ni žádná významnější silnice. Železniční trať vede z Náchoda do Teplic nad Metují a přes Adršpach dále do Trutnova.

Dopravní dostupnost obce je znázorněna v tabulce č. 7. Do příslušné obce s rozšířenou působností jede v pracovní den 7 spojů, stejně jako o víkendu. Počet spojů na obyvatele je 0,012 (podobné číslo jako u předchozích dvou obcí). Co se víkendových spojů týká, jejich počet na obyvatele je stejný jako ve všední den a značně se tedy liší od předchozích dvou obcí. První spoje ve všední den odjíždí ve čtvrt na šest ráno (počítají se tedy mezi noční spoje), poslední ve čtvrt na devět večer. O víkendu odjíždí první spoj do Hradce králové v 7:43, o půl hodiny později jedou první spoje do ostatních dvou měst. Poslední víkendový spoj jede ve čtvrt na devět (stejně jako ve všední den).

Tabulka č. 7: Dostupnost obce Adršpach železniční dopravou

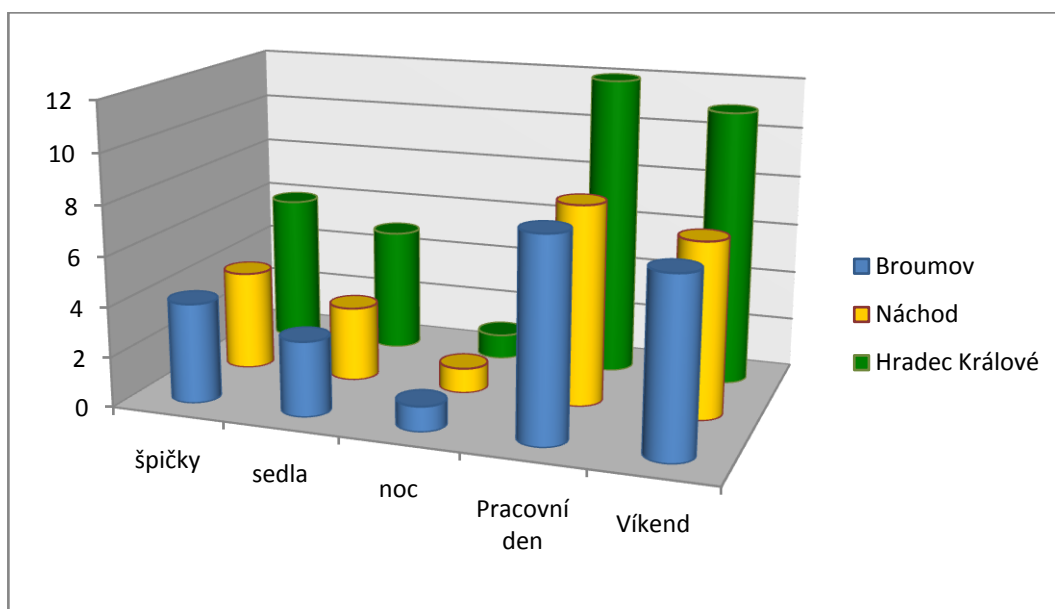
Výchozí stanice: ADRŠPACH					
Cílová stanice:					
Broumov		Náchod		Hradec Králové	
přímý spoj: 8 km, 10 minut 1 přestup: 26 km, 41 minut 2 přestupy: 26 km, 44 minut		1 přestup: 31 km, 45 minut		1 přestup: 75 km, 1 hod 47 minut 2 přestupy: 75 km, 1 hod 41 minut 3 přestupy: 90 km, 2 hod 40 minut	
pracovní den	víkend	pracovní den	víkend	pracovní den	víkend
přímý spoj: 1/den 1 přestup: 6/den	1 přestup: 6/den 2 přestupy: 1/den	1 přestup: 7/den	1 přestup: 7/den	1 přestup: 5/den 2 přestupy: 6/den 3 přestupy: 1/den	1 přestup: 6/den 2 přestupy: 5/den
5:14 - 20:14	8:14 - 20:14	5:14 - 20:14	8:14 - 20:14	5:14 - 20:14	7:43 - 20:14

Tabulka č. 8 zobrazuje rozložení spojů mezi sedlo a špičku pracovního dne. Do krajského města jezdí v sedlech i ve špičkách pracovního dne téměř dvakrát více spojů než do ostatních dvou měst, stejně tak o víkendu. Do okresního města i do příslušné obce s rozšířenou působností jezdí vždy shodný počet spojů (viz. Graf č. 3).

Tabulka č. 8: Rozložení vlakových spojů z obce Adršpach v rámci dne

Výchozí stanice: ADRŠPACH			
Cílová stanice:	Broumov	Náchod	Hradec Králové
špičky	3	3	6
ranní 5:30 - 8:59	1	1	2
odpolední 14:00 - 17:59	2	2	4
sedla	3	3	5
den 9:00 - 13:59	1	1	3
večer 18:00-22:29	2	2	2
noc 22:30 - 5:30	1	1	1
víkend	7	7	11

Graf č. 3: Souhrnné počty vlakových spojů z obce Adršpach



3.6.3 Dostupnost autobusovou dopravou

3.6.3.1 Dostupnost obce Pecka

Obec se nachází v severovýchodní části okresu Jičín, její rozloha je 2 303 ha a žije zde 1 299 obyvatel (31. 12. 2008). Nedaleko se nachází hrad, ve kterém je umístěna stálá expozice o Kryštofu Harantovi a který je nejčastějším cílem turistů v okolí obce.

Dopravní dostupnost obce je znázorněna v tabulce č. 9. Do Nové Paky jezdí 13 spojů za den, při přepočtu na obyvatele je to tedy 0,01, o víkendu jsou to pak 3 spoje za den,

na obyvatele tedy 0,002. První spoj odjíždí ve všední den v pět hodin ráno, poslední do Nové Paky před devátou hodinou večer, do ostatních dvou měst po půl šesté večer.

Tabulka č. 9: Dostupnost obce Pecka autobusovou dopravou

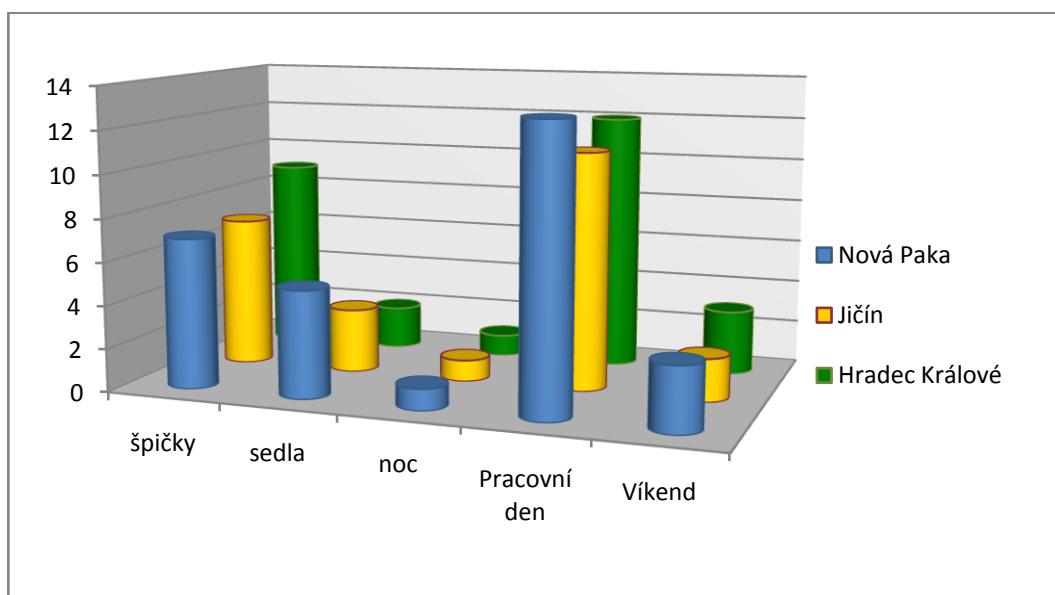
Výchozí stanice: PECKA					
Cílová stanice:					
Nová Paka		Jičín		Hradec Králové	
přímý spoj: 8 km, 15 minut 1 přestup: 20 km, 50 minut		přímý spoj: 33 km, 1 hod 3 minuty 1 přestup: 22 km, 38 minut		1 přestup: 42 km, 1 hod 10 minut 2 přestupy: 52 km, 2 hod	
<i>pracovní den</i>	<i>víkend</i>	<i>pracovní den</i>	<i>víkend</i>	<i>pracovní den</i>	<i>víkend</i>
přímý spoj: 12/den 1 přestup: 1/den	přímý spoj: 3/den	přímý spoj: 1/den 1 přestup: 10/den	1 přestup: 2/den	1 přestup: 8/den 2 přestupy: 4/den	2 přestupy: 2/den
5:00 - 20:55	14:00 - 20:55	5:00 - 17:35	14:00 - 17:35	5:00 - 17:35	14:00 - 17:35

Tabulka č. 10 ukazuje, že ve špičkách pracovního dne jezdí více spojů do krajského města, ovšem v sedlech směřuje nejvíce spojů do Nové Paky, tedy do příslušné obce s rozšířenou působností. Noční spoje jsou opět první ranní spoje, které vyjíždí před půl šestou ráno. Počet spojů o víkendech je u všech třech cílových měst v podstatě srovnatelný, nicméně je výrazně nižší než počet spojů ve všední dny (viz. Graf č. 4).

Tabulka č. 10: Rozložení autobusových spojů z obce Pecka v rámci dne

Výchozí stanice: PECKA			
Cílová stanice:	Nová Paka	Jičín	Hradec Králové
špičky	7	7	9
ranní 5:30 - 8:59	3	3	4
odpolední 14:00 - 17:59	4	4	5
sedla	5	3	2
den 9:00 - 13:59	3	3	2
večer 18:00-22:29	2	0	0
noc 22:30 - 5:30	1	1	1
víkend	3	2	3

Graf č. 4: Souhrnné počty autobusových spojů z obce Pecka



3. 6. 3. 2 Dostupnost obce Vítězná

Vítězná je obec v okrese Trutnov, severovýchodně od Dvora Králové. V obci žije 1 269 obyvatel (31. 12. 2008) a její rozloha je 2 475 ha. Obec vznikla v roce 1961 sloučením několika bývalých osad a obcí, nyní se skládá celkem z osmi částí: Kozí Rohy, Kocléřov, Huntířov, Hájemství, Komárov, Záboří, Nové Záboří a Bukovina.

Dopravní dostupnost obce je znázorněna v tabulce č. 11. Do Dvora Králové jezdí 14 spojů za den ve všední dny, 3 o víkendu. Při přepočtu na obyvatele je to 0,011 v pracovní dny a 0,002 o víkendu, tedy podobný počet jako u obce Pecka. První spoje ve všední den vyjíždí před pátou hodinou ranní, poslední pak do krajského města v 16:40, do ostatních dvou měst před šestou hodinou večer.

Tabulka č. 11: Dostupnost obce Vítězná autobusovou dopravou

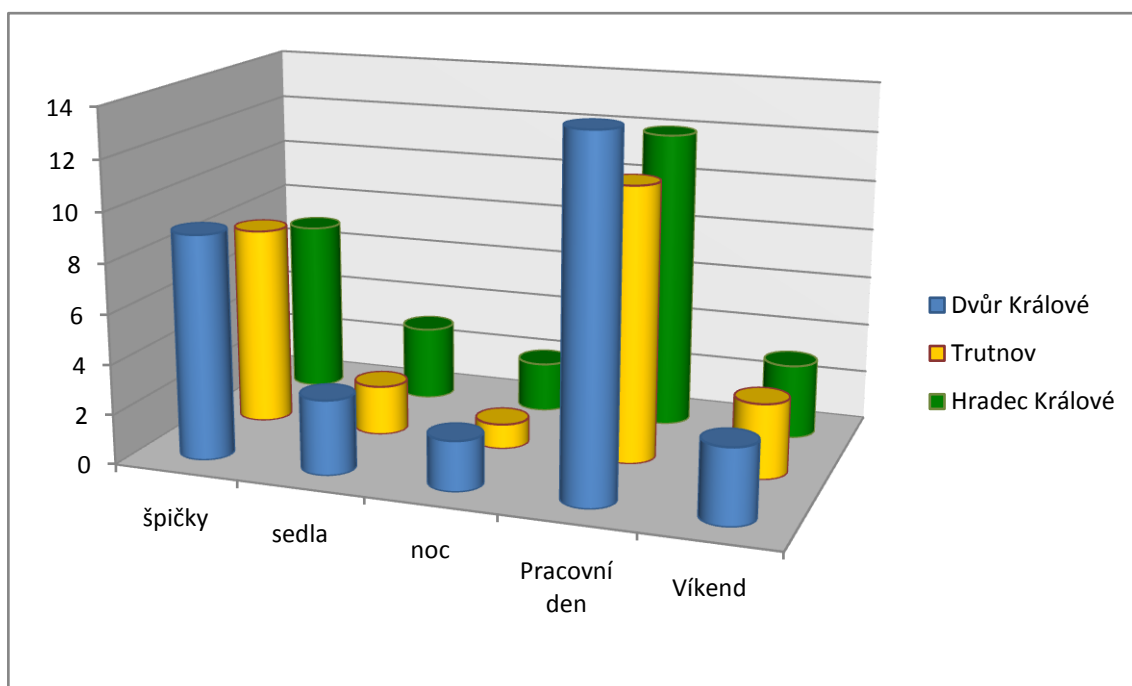
Výchozí stanice: VÍTEŽNÁ					
Cílová stanice:					
Dvůr Králové		Trutnov		Hradec Králové	
přímý spoj: 10 km, 20 minut		1 přestup: 23 km, 50 minut		1 přestup: 45 km, 1 hod 11 minut 2 přestupy: 50 km, 1 hod 30 minut	
<i>pracovní den</i>	<i>víkend</i>	<i>pracovní den</i>	<i>víkend</i>	<i>pracovní den</i>	<i>víkend</i>
přímý spoj: 14/den	přímý spoj: 3/den	1 přestup: 11/den	1 přestup: 3/den	1 přestup: 8/den 2 přestupy: 4/den	1 přestup: 1/den 2 přestupy: 2/den
4:45 - 17:55	13:05 - 16:40	4:50 - 17:55	13:05 - 16:40	4:45 - 16:40	13:05 - 16:40

Tabulka č. 12 zobrazuje počty spojů v rámci pracovního dne – jak je vidět nejvíce spojů ve špičkách vede do Dvora Králové, nejméně pak do Hradce Králové, v sedlech je počet spojů vyrovnan. Úplně stejný počet spojů pak směřuje do všech třech měst o víkendech. Dále je vidět, že v sedlech jezdí výrazně méně spojů než ve špičkách, ještě větší je pak rozdíl mezi pracovními dny a víkendy (viz. Graf č. 5).

Tabulka č. 12: Rozložení autobusových spojů z obce Vítězná v rámci dne

Výchozí stanice: VÍTĚZNÁ			
Cílová stanice:	Dvůr Králové	Trutnov	Hradec Králové
špičky	9	8	7
ranní 5:30 - 8:59	4	3	4
odpolední 14:00 - 17:59	5	5	3
sedla	3	2	3
den 9:00 - 13:59	3	2	3
večer 18:00-22:29	0	0	0
noc 22:30 - 5:30	2	1	2
víkend	3	3	3

Graf č. 5: Souhrnné počty autobusových spojů z obce Vítězná



3. 6. 3. 3 Dostupnost obce Deštné v Orlických horách

Deštné v Orlických Horách leží v nadmořské výšce 650 m n. m v okrese Rychnov nad Kněžnou, na východ od města Dobruška a nedaleko státní hranice s Polskou republikou. Rozloha obce je 3 209 ha a žije v ní 605 obyvatel. Deštné je turisticky vyhledávanou lokalitou, ať už v zimě kdy je možné využít ski-areál v obci nebo běžkařské tratě v jejím okolí, nebo v létě kdy je k dispozici několik naučných stezek a také chráněná krajinná oblast Orlických hor.

Dopravní dostupnost obce je znázorněna v tabulce č. 13. Počet spojů do Dobrušky je 10 v pracovním den a 5 o víkendu, při přepočtu na obyvatele je to tedy 0,016 v pracovní den a o víkendu pak 0,008 (což je výrazně víc než u předchozích dvou obcí). První ranní spoje ve všední den jedou o půl páté ráno, poslední spoj do Hradce Králové pak jede po půl čtvrté odpoledne a do ostatních dvou měst před šestou hodinou večer. O víkendu jede první spoj v 9:05, do okresního města pak v 9:56, poslední pak v půl páté odpoledne.

Tabulka č. 13: Dostupnost obce Deštné v Orl. h. autobusovou dopravou

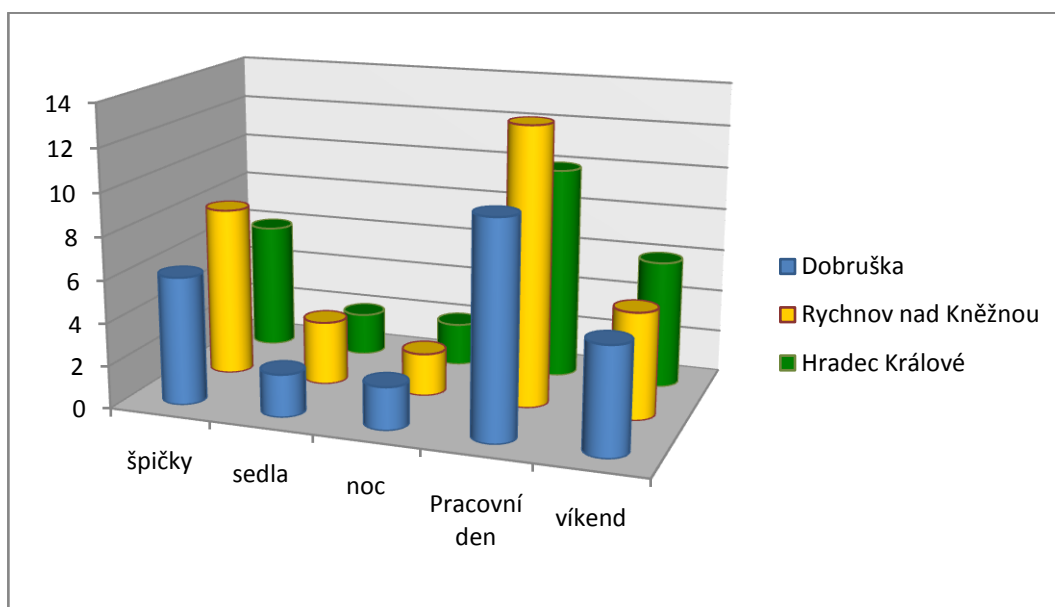
Výchozí stanice: DEŠTNÉ V ORLICKÝCH HORÁCH					
Cílová stanice:					
Dobruška		Rychnov nad Kněžnou		Hradec Králové	
přímý spoj: 19 km, 30 minut 1 přestup: 31 km, 1 hod 2 minut		přímý spoj: 23 km, 44 minut 1 přestup: 36 km, 1 hod 3 minuty		přímý spoj: 52 km, 1 hod 35 minut 1 přestup: 58 km, 1 hod 30 minut 2 přestupy: 57 km, 1 hod 25 minut	
<i>pracovní den</i>	<i>víkend</i>	<i>pracovní den</i>	<i>víkend</i>	<i>pracovní den</i>	<i>víkend</i>
přímý spoj: 8/den 1 přestup: 2/den	1 přestup: 4/den 2 přestupy: 1/den	přímý spoj: 7/den 1 přestup: 6/den	1 přestup: 2/den 2 přestupy: 3/den	přímý spoj: 5/den 1 přestup: 4/den 2 přestupy: 1/den	přímý spoj: 4/den 1 přestup: 2/den
4:28 - 17:57	9:05 - 16:25	4:32 - 17:57	9:56 - 16:25	4:30 - 15:35	9:05 - 16:25

Rozložení spojů během dne v tabulce č. 14 ukazuje, že ve špičkách pracovních dnů jezdí výrazně více spojů než v sedlech, ve večerním sedle pak z obce nejedí spoje žádné. Nejvíce spojů jezdí do okresního města, a to jak ve špičkách, tak v sedlech. Zajímavé je, že počet spojů v sedlech pracovního dne je stejný jako počet nočních spojů (jsou to spoje, které jezdí před 5:30 ráno, a proto jsou zařazeny pod noční). O víkendech pak jezdí obdobný počet spojů do všech cílových měst.

Tabulka č. 14: Rozložení autobusových spojů z obce Deštné v Orl. h. v rámci dne

Výchozí stanice: DEŠTNÉ V ORLICKÝCH HORÁCH			
Cílová stanice:	Dobruška	Rychnov nad Kněžnou	Hradec Králové
špičky	6	8	6
ranní 5:30 - 8:59	1	3	3
odpolední 14:00 - 17:59	5	5	3
sedla	2	3	2
den 9:00 - 13:59	2	3	2
večer 18:00-22:29	0	0	0
noc 22:30 - 5:30	2	2	2
víkend	5	5	6

Graf č. 6: Souhrnné počty autobusových spojů z obce Deštné v Orl. h.



3. 6. 4 Závěrečné srovnání

Následující tabulky (Tabulka č. 15, Tabulka č. 16 a Tabulka č. 17) znázorňují celkový počet spojů z jednotlivých výchozích obcí do krajského města, do příslušného okresního města a do příslušné obce s rozšířenou působností. Počet spojů je uveden jak v absolutní míře, tak v přepočtu na obyvatele a jsou uvedeny autobusové i vlakové spoje v pracovní dny a o víkendu.

Tabulka č. 15: Počty spojů do krajského města

Počet spojů do krajského města					
		pracovní dny		víkendy	
		celkem	na obyvatele	celkem	na obyvatele
Vlakové spoje	Ostroměř	17	0,012	15	0,011
	Skřivany	13	0,012	6	0,006
	Adršpach	12	0,022	11	0,020
Autobusové spoje	Pecka	12	0,009	3	0,002
	Vítězná	12	0,009	3	0,002
	Deštné v Orl. h.	10	0,017	6	0,010

Tabulka č. 16: Počty spojů do příslušného okresního města

Počet spojů do okresního města					
		pracovní dny		víkendy	
		celkem	na obyvatele	celkem	na obyvatele
Vlakové spoje	Ostroměř	16	0,011	8	0,006
	Skřivany	13	0,012	6	0,006
	Adršpach	8	0,014	7	0,013
Autobusové spoje	Pecka	11	0,008	2	0,002
	Vítězná	11	0,009	3	0,002
	Deštné v Orl. h.	13	0,021	5	0,008

Tabulka č. 17: Počty spojů do příslušné obce s rozšířenou působností

Počet spojů do příslušné obce s rozšířenou působností					
		pracovní dny		víkendy	
		celkem	na obyvatele	celkem	na obyvatele
Vlakové spoje	Ostroměř	15	0,011	8	0,006
	Skřivany	12	0,011	6	0,006
	Adršpach	8	0,014	7	0,013
Autobusové spoje	Pecka	13	0,010	3	0,002
	Vítězná	14	0,011	3	0,002
	Deštné v Orl. h.	10	0,017	5	0,008

4 ZÁVĚR

Tato bakalářská práce se věnovala veřejné osobní dopravě Královéhradeckého kraje, popisu dopravy na jeho území a integrovaným dopravním systémům v kraji, ale hlavně analýze vlakových a autobusových spojů ve vybraných obcích kraje. Veřejná doprava se potýká s mnoha problémy a to nejen na území Královéhradeckého kraje, jejichž důvodem nedostatek financí na jedné straně a snaha o dobrou dopravní dostupnost v celém kraji na straně druhé. Zajištění alespoň základní dopravní dostupnosti velmi malých obcí vede mnohdy k neefektivnímu využívání spojů.

Počet spojů z vybraných obcí do krajského města je nejvyšší ze všech tří zkoumaných cílových míst. Nejvyšší počet vlakových spojů je v obci Ostroměř, kde se téměř neliší ani počet spojů o víkendu a ve všední den. Jak již bylo řečeno, důvodem může být to, že Ostroměř je významnou železniční křižovatkou a odkud vycházejí tratě do Jičína, Chlumce nad Cidlinou (a dále do Prahy), Hradce králové a do Nové Paky. Stejně jako v Ostroměři tak i v Adršpachu se příliš neliší počty spojů o víkendu a ve všedním dnu, naopak ve Skřivanech je počet spojů o víkendu poloviční. Co se týče autobusové dopravy, tak počty spojů o víkendu jsou výrazně nižší než u dopravy vlakové, kromě Deštné, která je turistické centrum. Jinak poslední spoje autobusové dopravy ve zkoumaných obcích jezdí dříve než u dopravy železniční, naopak o víkendech jezdí mnohdy první spoje až po 12 hodině.

Do okresního města jezdí spoje obdobně jako do příslušného spádového města (do obce s rozšířenou působností). Vlakové spoje o víkendu jsou svou četností poloviční než ve všední dny, ovšem opět s výjimkou Adršpachu, kde jezdí o víkendu pouze o jeden spoj méně než ve všední den. U autobusových spojů je zajímavé, že nejméně jich jede ve všední den z Deštného v Orl. h., ovšem o víkendu odsud směřuje spojů nejvíce, což platí až je cílovou stanicí okresní město či spádová obec. Všeobecně platí, že spoje do okresního města a spádové obce jsou víceméně podobné, zvláště pak u železniční dopravy. U autobusové dopravy toto platí hlavně ve víkendových spojích (dle počtu spojů na obyvatele), v pracovní dny ovšem do spádové obce jede většinou spojů více (výjimkou je opět Deštného v Orl. h.).

Obecně lze říci, že u autobusové dopravy jsou menší výkyvy v počtu spojů v porovnání s počtem obyvatel. Dvě obce s přibližně 1 300 obyvateli jsou, co se počtu spojení týká, téměř totožné a to jak ve všední dny, tak o víkendu. Třetí obec má přibližně

polovinu obyvatel, spojů ve všední dny odtamtud jezdí méně (přibližně o dva spoje), ovšem počet víkendových spojů je výrazně vyšší než u obou větších obcí (až dvakrát). U vlakových spojů jsou rozdíly výraznější. Obec s 1 000 obyvatel má ve všední den přibližně o 3 spoje méně než obec s 1 500 obyvateli, ovšem obec s 550 obyvateli má ve všední dny pouze o spoj méně a o víkendech má dokonce více spojů než obec s 1 000 obyvateli.

Celkový trend je takový, že s klesajícím počtem obyvatel se zvyšuje počet spojů v přepočtu na obyvatele (největší počet spojů na obyvatele tedy mají menší obce). Je to logický důsledek toho, že ve všech obcích musí být zabezpečena minimální dopravní dostupnost, i v těch s menším počtem obyvatel tedy musí jezdit určitý počet spojů, ačkoli nebudou vždy plně využity.

Počet spojů a jejich rozložení během dne ovšem nemůže vyhovovat všem obyvatelům vesnic, které leží na dané lince. Problémem většiny menších obcí je velmi rozptýlená poptávka, kdy ne každý je ochoten přizpůsobit se spojům veřejné dopravy a proto využije spíše individuální automobilovou dopravu. To vede k menšímu využívání spojů veřejné dopravy, čímž se ještě zvyšuje její neefektivita, nehledě na vyšší ekologickou zátěž. Řešením může být nasazování menších ekologických minibusů, popřípadě systém autobusů na zavolání.

5 ZDROJE

Tištěné zdroje

1. ZELENÝ, L. *Osobní přeprava*. Praha: ASPI, a.s., 2007. ISBN 978-80-7357-266-2
2. ZURYNEK, J., ZELENÝ, L., MERVART, M. *Dopravní procesy v cestovním ruchu*. Praha: ASPI, a.s., 2008. ISBN 9788073573355

Zákony a vyhlášky

3. Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě
4. Vyhláška č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu
5. Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách

Internetové zdroje

České dráhy, a.s.

6. <http://www.cd.cz/>, přístup dne 27. 3. 2010
7. <http://www.cd.cz/primestske-cestovani/vydis/-3829/>, přístup dne 27. 3. 2010
8. <http://www.cd.cz/assets/primestske-cestovani/vydis/vydis-cenik.pdf>, přístup dne 27. 3. 2010
9. <http://www.cd.cz/primestske-cestovani/iredo/-3777/>, přístup dne 28. 3. 2010

OREDO s.r.o.

10. <http://www.oredoc.cz/>, přístup dne 28. 3. 2010
11. http://www.oredoc.cz/cz/iredo_tarif.html, přístup dne 28. 3. 2010
12. http://www.oredoc.cz/cz/iredo_tarif_vytah.html, přístup dne 28. 3. 2010

Královéhradecký kraj

13. <http://www.kr-kralovehradecky.cz/cz/kraj-volene-organy/kralovehradecky-kraj/statisticke-udaje-108/>, přístup dne 6. 2. 2010
14. http://mapy.kr-kralovehradecky.cz/gis/isapi.dll?MU=INTERNET&LANG=CS-CZ&MAP=spravni_cleneni, přístup dne 22. 4. 2010
15. <http://mapy.kr-kralovehradecky.cz/prumzony/cz/silnicni-doprava.htm>, přístup dne 30. 3. 2010
16. <http://mapy.kr-kralovehradecky.cz/prumzony/cz/zeleznicni-doprava.htm>, přístup dne 30. 3. 2010

-
17. <http://mapy.kr-kralovehradecky.cz/prumzony/cz/letecka-doprava.htm>, přístup dne 30. 3. 2010
 18. <http://www.doprava.cx/hradec.php>, přístup dne 27. 3. 2010
 19. http://pernerscontacts.upce.cz/12_2008/drdla1.pdf, přístup dne 27. 3. 2010
 20. [http://www.czso.cz/xh/edicniplan.nsf/t/80002A9BEE/\\$File/52101109.pdf](http://www.czso.cz/xh/edicniplan.nsf/t/80002A9BEE/$File/52101109.pdf), přístup dne 28. 3. 2010
 21. http://www.czso.cz/lexikon/mos_vdb.nsf/openkraj?openform&:cz052, přístup dne 26. 4. 2010
 22. <http://www.busportal.cz/modules.php?name=article&sid=3603>, přístup dne 27. 3. 2010
 23. <http://www.busportal.cz/modules.php?name=article&sid=4045>, přístup dne 27. 3. 2010
 24. <http://www.sbp.cz/standardyDO.htm>, přístup dne 27. 4. 2010
 25. <http://seznam-autobusu.cz/>, přístup dne 6. 4. 2010
 26. http://www.fassati.cz/autobusova_doprava.html.php, přístup dne 6. 4. 2010
 27. http://www.icomtransport.cz/index.php?option=com_content&task=view&id=92&Itemid=90, přístup dne 6. 4. 2010
 28. <http://www.infopromotion.cz/viamont/index.php?rubric=1&sub=51&lang=cz>, přístup dne 8. 4. 2010
 29. <http://www.ostromer.cz/index.php>, přístup dne 20. 4. 2010
 30. <http://www.skrivany.cz/>, přístup dne 22. 4. 2010
 31. <http://www.adrspach.cz/>, přístup dne 22. 4. 2010
 32. <http://www.obec-pecka.cz>, přístup dne 21. 4. 2010
 33. <http://www.vitezna.cz/>, přístup dne 26. 4. 2010
 34. <http://www.destne.info/obec/>, přístup dne 26. 4. 2010
 35. <http://www.veolia-transport.cz/tmpl/XStartPage11153.aspx?epslanguage=ML>, přístup dne 5. 4. 2010
 36. <http://www.audis.cz/>, přístup dne 5. 4. 2010
 37. <http://www.osnado.cz/>, přístup dne 5. 4. 2010
 38. <http://www.cdsnachod.cz/>, přístup dne 6. 4. 2010
 39. <http://www.p-transport.cz>, přístup dne 6. 4. 2010
 40. <http://www.orlobus.cz>, přístup dne 7. 4. 2010

6 SEZNAM GRAFŮ, TABULEK A OBRÁZKŮ

Seznam grafů

Graf č. 1: Souhrnné počty vlakových spojů z obce Ostroměř	23
Graf č. 2: Souhrnné počty vlakových spojů z obce Skřivany	24
Graf č. 3: Souhrnné počty vlakových spojů z obce Adršpach	26
Graf č. 4: Souhrnné počty autobusových spojů z obce Pecka	28
Graf č. 5: Souhrnné počty autobusových spojů z obce Vítězná	29
Graf č. 6: Souhrnné počty autobusových spojů z obce Deštné v Orl. h.	31

Seznam tabulek

Tabulka č. 1: Absolutní počty spojů a průměrné počty spojů na 1 obec	20
Tabulka č. 2: Počty spojů na obec a obyvatele v Královéhradeckém kraji	21
Tabulka č. 3: Dostupnost obce Ostroměř železniční dopravou	22
Tabulka č. 4: Rozložení vlakových spojů z obce Ostroměř v rámci dne	22
Tabulka č. 5: Dostupnost obce Skřivany železniční dopravou	24
Tabulka č. 6: Rozložení vlakových spojů z obce Skřivany v rámci dne	24
Tabulka č. 7: Dostupnost obce Adršpach železniční dopravou	25
Tabulka č. 8: Rozložení vlakových spojů z obce Adršpach v rámci dne	26
Tabulka č. 9: Dostupnost obce Pecka autobusovou dopravou	27
Tabulka č. 10: Rozložení autobusových spojů z obce Pecka v rámci dne	27
Tabulka č. 11: Dostupnost obce Vítězná autobusovou dopravou	28
Tabulka č. 12: Rozložení autobusových spojů z obce Vítězná v rámci dne	29
Tabulka č. 13: Dostupnost obce Deštné v Orl. h. autobusovou dopravou	30
Tabulka č. 14: Rozložení autobusových spojů z obce Deštné v Orl. h. v rámci dne	31
Tabulka č. 15: Počty spojů do krajského města	32
Tabulka č. 16: Počty spojů do příslušného okresního města	32
Tabulka č. 17: Počty spojů do příslušné obce s rozšířenou působností	32

Seznam obrázků

Obrázek č. 1: Silniční infrastruktura Královéhradeckého kraje	14
Obrázek č. 2: Železniční síť v Královéhradeckém kraji	15
Obrázek č. 3: Uspořádání zón VYDIS	16
Obrázek č. 4: Mapa tarifních zón IREDO	17
Obrázek č. 5: Ceník jízdného VYDIS	38
Obrázek č. 6: Ceník jízdného IDS IREDO	36

7 PŘÍLOHY

Obrázek č. 5: Ceník jízdného VYDIS

1. Předplatní jízdenky VYDIS jednodenní:

zóny	občanská - O	zlevněná - D děti 6 - 15 let	zlevněná - D důchodci	zlevněná - S žáci a studenti 15 - 26 let
1-2-3	114 Kč	58 Kč	58 Kč	97 Kč

2. Časové jízdenky VYDIS sedmidenní a třicetidenní:

zóny	sedmidenní			třicetidenní		
	občanská - O	zlevněná žáci do 15 let	zlevněná žáci a studenti 15 - 26 let	občanská	zlevněná žáci do 15 let	zlevněná žáci a studenti 15 - 26 let
1 - 2 - 3	485 Kč	231 Kč	292 Kč	1505 Kč	744 Kč	988 Kč
1 - 3	350 Kč	166 Kč	222 Kč	1105 Kč	564 Kč	788 Kč
2 - 3	345 Kč	161 Kč	222 Kč	1135 Kč	564 Kč	808 Kč
1 - 4	314 Kč	150 Kč	190 Kč	979 Kč	500 Kč	660 Kč
2 - 5	471 Kč	217 Kč	310 Kč	1576 Kč	788 Kč	1160 Kč
2 - 6	267 Kč	121 Kč	166 Kč	862 Kč	404 Kč	584 Kč
1 - 7	404 Kč	190 Kč	262 Kč	1294 Kč	660 Kč	948 Kč
1 - 8	260 Kč	126 Kč	158 Kč	790 Kč	404 Kč	532 Kč
2 - 9	423 Kč	193 Kč	278 Kč	1408 Kč	692 Kč	1032 Kč
1 - 4 - 30	398 Kč	182 Kč	253 Kč	1219 Kč	590 Kč	840 Kč
4 - 30	258 Kč	112 Kč	183 Kč	849 Kč	410 Kč	660 Kč
10 - 30	180 Kč	72 Kč	127 Kč	576 Kč	250 Kč	436 Kč
1 - 11	284 Kč	134 Kč	174 Kč	874 Kč	436 Kč	596 Kč
1 - 12	344 Kč	158 Kč	214 Kč	1084 Kč	532 Kč	756 Kč
1 - 13	284 Kč	134 Kč	174 Kč	874 Kč	436 Kč	596 Kč
1 - 14	392 Kč	182 Kč	254 Kč	1252 Kč	628 Kč	916 Kč
1 - 15	470 Kč	222 Kč	310 Kč	1525 Kč	788 Kč	1140 Kč
1 - 16	290 Kč	134 Kč	174 Kč	895 Kč	436 Kč	596 Kč
2 - 17	279 Kč	129 Kč	174 Kč	904 Kč	436 Kč	616 Kč
2 - 18	369 Kč	169 Kč	238 Kč	1219 Kč	596 Kč	872 Kč
2 - 19	285 Kč	129 Kč	174 Kč	925 Kč	436 Kč	616 Kč
2 - 20	357 Kč	161 Kč	230 Kč	1177 Kč	564 Kč	840 Kč

Zdroj: <http://www.cd.cz/assets/primestske-cestovani/vydis/vydis-cenik.pdf> (přístup dne 27. 3. 2010)

Obrázek č. 6: Ceník jízdného IDS IREDO

TARIFNÍ KM IREDO	Jednoduché jízdné					Sedmidenní jízdné (8-násobek jednoduchého)				Třicetidenní jízdné (30-násobek jednoduchého)			
	OBYČEJNÉ	POLOVIČNÍ	ZTP ZTP_P	ŽÁKOVSKÉ -15	ŽÁKOVSKÉ 15-26	OBYČEJNÉ	POLOVIČNÍ	ŽÁKOVSKÉ -15	ŽÁKOVSKÉ 15-26	OBYČEJNÉ	POLOVIČNÍ	ŽÁKOVSKÉ -15	ŽÁKOVSKÉ 15-26
0 - 2	8	4	2	3	6	64	32	24	48	240	120	90	180
3 - 4	10	5	2	3	7	80	40	24	56	300	150	90	210
5 - 6	12	6	3	4	9	96	48	32	72	360	180	120	270
7 - 8	14	7	3	5	10	112	56	40	80	420	210	150	300
9 - 10	16	8	4	6	12	128	64	48	96	480	240	180	360
11 - 12	18	9	4	6	13	144	72	48	104	540	270	180	390
13 - 14	20	10	5	7	15	160	80	56	120	600	300	210	450
15 - 16	22	11	5	8	16	176	88	64	128	660	330	240	480
17 - 18	24	12	6	9	18	192	96	72	144	720	360	270	540
19 - 20	26	13	6	9	19	208	104	72	152	780	390	270	570
21 - 25	30	15	7	11	22	240	120	88	176	900	450	330	660
26 - 30	35	17	8	13	26	280	136	104	208	1050	510	390	780
31 - 35	40	20	10	15	30	320	160	120	240	1200	600	450	900
36 - 40	45	22	11	16	33	360	176	128	264	1350	660	480	990
41 - 45	50	25	12	18	37	400	200	144	296	1500	750	540	1110
46 - 50	55	27	13	20	41	440	216	160	328	1650	810	600	1230
51 - 55	60	30	15	22	45	480	240	176	360	1800	900	660	1350
56 - 60	65	32	16	24	48	520	256	192	384	1950	960	720	1440
61 - 70	70	35	17	26	52	560	280	208	416	2100	1050	780	1560
71 - 80	80	40	20	30	60	640	320	240	480	2400	1200	900	1800
81 - 90	90	45	22	33	67	720	360	264	536	2700	1350	990	2010
91 - více	100	50	25	37	75	800	400	296	600	3000	1500	1110	2250

Zdroj: <http://www.oredoc.cz/cz/default.aspx?contentid=300e52fe-a374-4cc5-9f72-53b23dafce1b&lang=9D2D0548-2D4A-46FB-8AB2-3E356457EE73>

(přístup dne 28. 03. 2010)