

UNIVERZITA PARDUBICE
FAKULTA EKONOMICKO – SPRÁVNÍ

**DOPRAVNÍ OBSLUŽNOST
MIKROREGIONU A MOBILITA
MÍSTNÍCH OBYVATEL**

Bc. Jan Netolický

Diplomová práce

2009

Univerzita Pardubice
Fakulta ekonomicko-správní
Ústav veřejné správy a práva
Akademický rok: 2008/2009

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Jan NETOLICKÝ**
Studijní program: **N6202 Hospodářská politika a správa**
Studijní obor: **Regionální rozvoj**

Název tématu: **Dopravní obslužnost mikroregionu a mobilita místního obyvatelstva**

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

1. Úvod
2. Geografický, hospodářský a sociologický popis mikroregionu
3. Analýzy dopravní obslužnosti a mobility obyvatel mikroregionu
4. Zhodnocení stavu dopravní obslužnosti a mobility obyvatel mikroregionu
5. Návrhy na vylepšení situace
6. Závěr
7. Použitá literatura

Rozsah grafických prací: -
Rozsah pracovní zprávy: cca 50 stran
Forma zpracování diplomové práce: tištěná/elektronická

Seznam odborné literatury:

1. ČSÚ: Ekonomická aktivita obyvatelstva [online]. 2008 [cit. 2008-10-23]. Dostupný z WWW: <<http://www.czso.cz/csu/2003edicniplan.nsf/p/4115-03>>.
2. ČSÚ - PARDUBICE [online]. 2008 [cit. 2008-10-23]. Dostupný z WWW: <<http://www.czso.cz/xe/redakce.nsf/i/home>>.
3. HŘEBÍK, Š, TŘEBICKÝ, V. Zrcadlo místní udržitelnosti : Manuál zpracování a využití sady indikátorů rozvoje pro malé obce. Praha : EnviConsult, s.r.o., 2007. 34 s. ISBN 978-80-239-8594-8.
4. Mikroregion Chrudimsko [online]. 2008 [cit. 2008-10-23]. Dostupný z WWW: <<http://www.mikroregionchrudimsko.cz/>>.
5. PAVLÍČEK, F, KLEPRLÍK, J. Technologie a řízení dopravy III : Silniční doprava. Pardubice: Univerzita Pardubice, 1997. 127 s. ISBN 80-7194-112-3.
6. TIMUR. Zrcadlo místní udržitelnosti: Barometr udržitelnosti měst. Praha:Aladin Agency, s.r.o., 2006. 71 s. ISBN 80-239-8575-2.
7. TIMUR. Zrcadlo místní udržitelnosti: Evropské indikátory udržitelného rozvoje v praxi měst České republiky. Havlíčkův Brod: Studio Gabriela, 2005. 52 s. ISBN: 80-903244-7-9
8. Timur [online]. 2006-2008 [cit. 2008-10-23]. Dostupný z WWW: <<http://www.timur.cz>>.
9. Urban Environment [online]. 2008 [cit. 2008-10-23]. Dostupný z WWW: <http://ec.europa.eu/environment/urban/common_indicators.htm>.

Vedoucí diplomové práce: **doc. Ing. arch. Vladimíra Šilhánková, Ph.D.**
Ústav veřejné správy a práva
Ing. Martin Maštálka
Ústav veřejné správy a práva

Datum zadání diplomové práce: **26. června 2008**

Termín odevzdání diplomové práce: **1. května 2009**

doc. Ing. Renáta Myšková, Ph.D.
děkanka

L.S.

prof. PhDr. Karel Lacina, DrSc.
vedoucí ústavu

V Pardubicích dne 26. června 2008

Prohlašuji:

Tuto práci jsem vypracoval samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využil, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byl jsem seznámen s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně.

V Chrudimi dne 17.8.2009

Jan Netolický

PODĚKOVÁNÍ

Děkuji všem, kteří se mnou během zpracovávání této diplomové práce spolupracovali
a poskytli mi cenné rady a náměty.

Zároveň chci vyjádřit poděkování Ing. Martinu Maštálkovi za odborné konzultace,
připomínky a pomoc při zpracování daného tématu.

ANOTACE

V této diplomové práci je analyzována a hodnocena dopravní obslužnost a mobilita obyvatelstva Mikroregionu Chrudimsko. V úvodních částech je vypracován rozbor strategických rozvojových dokumentů ve vztahu k analyzované problematice. Dalším cílem je též zjistit, zda je pro obyvatelstvo regionu objektivně výhodnější využití IAD nebo dopravy veřejné.

KLÍČOVÁ SLOVA

Dopravní obslužnost

Individuální automobilová doprava

Integrovaný dopravní systém

Mikroregion Chrudimsko

Mobilita

Strategické dokumenty

ANNOTATION

In this thesis the transportation services and mobility of population of the Mikroregion Chrudimsko are analysed. The analysis of the strategic developing documents in the relation to the analysed problems is also developed in the introduction of the thesis. Another goal of this thesis is to define if the using of the IAD or using of the public transport is objectively better for population of this region.

KEY WORDS

Individual automobile transit

Integrated transportation system

Mikroregion Chrudimsko

Mobility

Strategic documents

Transportation services

OBSAH

SEZNAM ZKRATEK	10
ÚVOD	10
1 STRATEGICKÉ DOKUMENTY	11
1.1 DOPRAVNÍ POLITIKA ČR	11
1.2 STRUKTURA PRIORITY A CÍLŮ DOPRAVNÍ POLITIKY	12
1.3 NÁSTROJE PRO REALIZACI DOPRAVNÍ POLITIKY A MONITORING	16
1.3.1 <i>Nástroje</i>	16
1.3.2 <i>Monitoring</i>	17
1.4 STRATEGIE PODPORY DOPRAVNÍ OBSLUHY ÚZEMÍ	17
1.4.1 <i>Význam veřejné dopravy</i>	18
1.4.2 <i>Důvody nekonkurenceschopnosti veřejné dopravy vůči IAD</i>	19
1.4.3 <i>Parametry ovlivňující volbu dopravního prostředku</i>	20
1.5 STRATEGICKÝ PLÁN ROZVOJE MIKROREGIONU CHRUDIMSKO	20
2 POPIS MIKROREGIONU CHRUDIMSKO.....	22
2.1 GEOGRAFICKÝ A GEOLOGICKÝ POPIS	22
2.2 KLIMATICKÉ CHARAKTERISTIKY	24
2.3 VYBAVENOST OBCÍ	24
2.3.1 <i>Základní vybavenost obcí</i>	24
2.3.2 <i>Dopravní vybavenost</i>	26
2.4 CHARAKTERISTIKY OBYVATELSTVA	27
2.4.1 <i>Počet obyvatel</i>	27
2.4.2 <i>Věková struktura</i>	28
2.4.3 <i>Vzdělanostní struktura</i>	29
2.4.4 <i>Nezaměstnanost</i>	31
2.4.5 <i>Vyjíždka a dojíždka za prací a do škol</i>	31
2.4.6 <i>Průměrná mzda</i>	32
2.5 HOSPODÁŘSKÝ POPIS	32
2.5.1 <i>Typy průmyslu, zemědělství, služeb a jejich lokace</i>	32
2.5.2 <i>Největší zaměstnavatelé</i>	33
2.6 TYPY DOPRAVY, DOPRAVCI A DOPRAVNÍ SYSTÉMY	35
2.6.1 <i>Využívané typy dopravy a možnosti jejich využití</i>	35
2.6.2 <i>Dopravní systémy</i>	40
2.7 DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA A HODNOCENÍ DOPRAVNÍ POLOHY OBCÍ	42
2.7.1 <i>Silniční síť</i>	42
2.7.2 <i>Železniční tratě</i>	42
2.7.3 <i>Letiště</i>	43
2.7.4 <i>Hodnocení dopravní polohy</i>	43
2.8 VYMEZENÍ SPÁDOVÝCH CENTER	45
3 DOPRAVNÍ OBSLUŽNOST MIKROREGIONU	47
3.1 ZÁKLADNÍ POJMY	47
3.2 POSTUP ANALÝZY A METODIKA HODNOCENÍ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI	48
3.2.1 <i>Získávání a zaznamenávání dat</i>	48
3.2.2 <i>Interpretace dat pomocí výpočtů</i>	49
3.2.3 <i>Zhodnocení získaných informací</i>	50

3.3	ANALÝZA A HODNOCENÍ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI	53
3.3.1	<i>Hodnocení s přestupy za den a v jednotlivých částech dne</i>	53
3.3.2	<i>Souhrnné hodnocení s přestupy za den</i>	62
3.3.3	<i>Souhrnné hodnocení bez přestupů v dopravních špičkách</i>	64
3.3.4	<i>Souhrnné hodnocení bez přestupů za den</i>	65
4	MOBILITA OBYVATELSTVA MIKROREGIONU	67
4.1	INDIKÁTOR Č. A3 – METODIKA	68
4.2	VÝTAH Z VÝSLEDKŮ SLEDOVANÉHO INDIKÁTORU A3 V CHRUDIMI	69
4.2.1	<i>Vzorek obyvatel</i>	69
4.2.2	<i>Způsob dopravy</i>	69
4.2.3	<i>Důvody preferování cest automobilem</i>	70
4.3	VÝHODY VYUŽITÍ IAD A VHD – POSTUP ANALÝZY A METODIKA HODNOCENÍ	70
4.3.1	<i>Čas</i>	71
4.3.2	<i>Cena</i>	72
4.3.3	<i>Komfort</i>	73
4.4	ANALÝZA A HODNOCENÍ VÝHODNOSTI IAD NEBO VHD	74
4.4.1	<i>Čas</i>	74
4.4.2	<i>Cena</i>	78
4.4.3	<i>Souhrnné hodnocení výhodnosti způsobů dopravy do center z hlediska času a nákladů na cestu</i>	85
4.4.4	<i>Komfort</i>	87
	ZÁVĚR	90
	SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY	93
	SEZNAM OBRÁZKŮ	96
	SEZNAM TABULEK	96
	SEZNAM GRAFŮ	97
	SEZNAM PŘÍLOH	98

SEZNAM ZKRATEK

ČD	České dráhy
ČR	Česká republika
ČSÚ	Český statistický úřad
EU	Evropská unie
IAD	Individuální automobilová doprava
IDS	Integrovaný dopravní systém
IDS Pk	Integrovaný dopravní systém Pardubického kraje
MOM	Mobilní obslužné místo
ORP	Obec s rozšířenou působností
PHM	Pohonné hmoty
SP	Strategický plán
ÚP	Úřad práce

ÚVOD

V této práci se budu zabývat Mikroregionem Chrudimsko a to proto, že bydlím v jeho největší městě v Chrudimi. Konkrétně se zaměřím na analyzování dopravní obslužnosti a s ní úzce související mobility místních obyvatel.

Důvod proč se budu zabývat právě těmito problematikami, jen ten, že jsou to klíčové faktory, které ovlivňují rozvoj jednotlivých regionů - různých velikostí, různého typu. Jsem si přitom vědom, že nemohu v této práci zanalyzovat všechny problémy, a proto se pokusím orientovat na problémy spíše z pohledu uživatelů dopravy – tj. běžných lidí.

Vzhledem k tomu, že dopravní obslužnost a mobilita je závislá na podmínkách, které území, na němž je situace analyzována, nabízí - včetně místních a celostátních strategických rozvojových dokumentů. Budou nejprve některé z těchto dokumentů a jejich části popsány – především se zaměřením na dopravní obsluhu. A následně bude proveden rozbor území z různých přírodních, dopravních i socioekonomických hledisek.

V návaznosti na předešlá zjištění pak budou provedeny i výše zmiňované analýzy dopravní obslužnosti a mobility.

Považuji též za důležité upozornit na skutečnost, že práce nebude, kvůli větší provázanosti a srozumitelnosti jednotlivých částí, striktně dělena na teoretickou a praktickou část.

1 STRATEGICKÉ DOKUMENTY

1.1 DOPRAVNÍ POLITIKA ČR

Jedním z nejdůležitějších strategických dokumentů týkající se dopravy v České republice (dále jen „ČR“) a ovlivňující tak i dopravu v jednotlivých regionech je Dopravní politika ČR pro léta 2005 – 2013¹ (dále jen „Dopravní politika“). Tento dokument sleduje horizont programovacího období Evropské unie (dále jen „EU“) a vychází z Dopravní politiky České republiky z roku 1998 – tj. z období před vstupem do EU. Přičemž abych úplně neopomenul i jiné zdroje, z nichž Dopravní politika vychází, uvádím jejich výčet, tak jak je samotný dokument zmiňuje:

- Bílá kniha EU: Evropská dopravní politika do roku 2010 – čas rozhodnout
- SWOT analýza zpracovaná Ministerstvem dopravy v přípravné fázi v prosinci 2002
- Strategie udržitelného rozvoje ČR schválená usnesením vlády ze dne 8. prosince 2004 č.1242/2004

Dokument je sestaven v rámci závazků, které ČR přijala, či hodlá přijmout v souvislosti se svým členstvím v OSN, OECD a EU, avšak s ohledem na podmínky a potřeby ČR.

Dopravní politika vychází ze spousty faktů. K tématu této práce se alespoň částečně vztahují např. následující:

- *Společnost vyžaduje větší mobilitu osob i zboží v návaznosti na rozšíření EU.*
- *Veřejná doprava je organizována na bázi oddělených dopravních systémů, přičemž integrované dopravní systémy jsou organizovány jen na omezených územích, s omezenou funkcí a bez většího propojení mezi kraji. Jedná se spíše jen o nadstavbu systému (usnadňující využívání příměstské a městské dopravy).*

¹ Dopravní politika deklaruje, co stát a jeho exekutiva v oblasti dopravy učinit musí, učinit chce a učinit může.

- *Osobní drážní doprava a veřejná linková doprava poskytují často služby s nižší kvalitou a s nedostatečnou vzájemnou provázaností, což přispívá k preferenci individuální automobilové dopravy.*
- *Existují disproporce v podmínkách přístupu k jednotlivým druhům dopravní infrastruktury a jejich používání.²*

Důvodem proč uvádím tento dokument v této práci, je tedy skutečnost, že Dopravní politika se mimo jiné zabývá i tématy této práce, jak bylo naznačeno výše. Zaměřuje se např. na zlepšení podmínek pro kvalitní dopravní obslužnost regionů a celého území ČR. A současně se též snaží apelovat na to, aby bylo usilováno o rovnováhu mezi kvalitou veřejných dopravních služeb a racionálním využitím osobních automobilů.

1.2 STRUKTURA PRIORITY A CÍLŮ DOPRAVNÍ POLITIKY

Struktura priorit a cílů, tedy respektive i celá struktura Dopravní politiky je zobrazena v příloze A. V této kapitole se pokusím pouze o specifikování těch priorit a cílů, které souvisí s řešeným tématem, včetně specifických priorit a cílů (pouze některé).

V globálním cíli je mimo jiné zanesen cíl, vytvoření reálných základů pro nastartování změn proporcí mezi jednotlivými druhy dopravy. Z globálního cíle pak vychází jednotlivé priority, které jsou vzájemně provázány. Priority jsou následující:

- Dosažení vhodné dělby přepravní práce mezi druhy dopravy zajištěním podmínek na dopravním trhu
- Zajištění kvalitní dopravní infrastruktury
- Zajištění financování v dopravním sektoru
- Zvýšení bezpečnosti dopravy
- Podpora rozvoje dopravy v regionech

² Ministerstvo dopravy, *Dopravní politika České republiky pro léta 2005 – 2013*. 2005, Dostupný z WWW: <http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/652F57DA-5359-4AC6-AC42-95388FED4032/0/MDCR_DPCR20052013_UZweb.pdf>. Východiska dopravní politiky, s. 10.

Dosažení vhodné dělby přepravní práce mezi druhy dopravy zajištěním podmínek na dopravním trhu

Prioritou je, aby stát zajistil takové podmínky přístupu na přepravní trh, aby na něm bylo možné uplatnit výhody jednotlivých druhů dopravy. Přičemž potřeby uživatelů by měly být uspokojeny minimálně ve standardní kvalitě stanovené státem.

V hodnocení současného stavu se dále hovoří v souvislosti s osobní dopravou v ČR o tom, že se dělba přepravní práce mezi jednotlivými druhy dopravy, vzhledem k zachování možnosti udržitelného rozvoje v odvětví dopravy, vyvíjí nepříznivým směrem. To může vést k ohrožení funkčnosti dopravního systému a k nepříznivému působení dopravy na životní prostředí. Na druhé straně pak k přílišné závislosti veřejné dopravy na dotacích. Avšak jak se konstatuje dále, veřejná hromadná doprava je podporována z veřejných zdrojů v každé vyspělé zemi, a bez těchto dotací se neobejde. Zajištění veřejné dopravy je totiž ve veřejném zájmu³.

Je však nutné, aby finance byly využívány efektivně a byly poskytnuty pouze dopravci, který je schopen nabízet služby ve stanovené kvalitě a tyto služby garantovat.

Železniční doprava by se měla orientovat na rychlost a kvalitu osobní přepravy (dálkovou i regionální). A měla by se též zapojit do integrovaných dopravních systémů (dále jen IDS).

Specifické cíle zde uvádím tři. Prvním je „Zvládnutí růstu nároků na přepravu a vlivu globalizace v dopravě“. V celé Evropě totiž dochází např. k snižování rychlosti a spolehlivosti silniční dopravy nebo také např. k vyčerpání kapacity silniční infrastruktury. Řešení je spíše jen nastíněné, proto jej uvádět nebudu.

Druhým cílem je „Zkvalitnění přepravní práce“ a třetím pak „Zkvalitnění přepravních služeb pro uživatele“. Druhý cíl obsahuje např. následující opatření:

- *Precizovat podmínky dopravní obslužnosti tak, aby kolejová doprava tvořila páteř systému.*
- *Podpořit konkurenční prostředí za účelem zajištění dopravní obslužnosti ve veřejném zájmu.*

³ Veřejný zájem zde => snaha o zajištění základních přepravních potřeb obyvatel.

- *Stanovit metodiku pro zajišťování dopravní obslužnosti závazky veřejné služby⁴.*
- *Rozšiřovat územní působnost a funkčnost IDS (včetně metodické podpory zlepšení řízení a koordinací činností mezi druhy dopravy); pokračovat v legislativní podpoře vzniku a zlepšování funkčnosti IDS.⁵*

U třetího cíle lze nalézt opatření následující:

- *Zpřístupňovat všechny druhy veřejné přepravy osobám s omezenou schopností pohybu nebo orientace.*
- *Výrazně zkvalitnit informovanost uživatele v osobní přepravě vybudováním komplexního informačního systému.*
- *Nově stanovit práva cestujících na přepravu ve stanovené kvalitě, včetně úpravy kompenzačních náhrad.*
- *Precizovat standardy služeb ve veřejné osobní dopravě, podle nichž se bude vybírat dopravce pro zajišťování základní dopravní obslužnosti území.⁶*

Zajištění kvalitní dopravní infrastruktury

Kvalitní, udržovaná, obnovovaná a dále rozvíjená dopravní infrastruktura je základní podmínkou pro provozování dopravy všech druhů. Dopravní infrastrukturu je přitom nutné rozvíjet tak, aby byl co nejmenší negativní dopad na životní prostředí.

Některé úseky stávajících sítí silnic a dálnic i železničních tratí jsou přitom v této části hodnoceny jako ve zcela nevyhovujícím stavu. Proto je zde konstatováno, že je nutné systematicky obnovovat komunikace a nezabývat se pouze jejich údržbou.

Zajištění financování v dopravním sektoru

Sektor dopravy je jedním z nejnáročnějších na investiční prostředky, ale rovněž na prostředky provozní. Z hlediska financování jsou nejnáročnější následující oblasti:

⁴ Závazek veřejné služby => závazek, který je dopravce povinen přijmout, přičemž pro něj nemusí být výhodný. Jedná se o závazky provozní, přepravní a tarifní ve veřejné linkové dopravě.

⁵ Ministerstvo dopravy, *Dopravní politika České republiky pro léta 2005 – 2013*, Zkvalitnění přepravní práce, s. 22.

⁶ Ministerstvo dopravy, *Dopravní politika České republiky pro léta 2005 – 2013*, Zkvalitnění přepravních služeb pro uživatele, s. 23.

- *Dopravní infrastruktura (údržba, provoz, rozvoj)*
- *Závazky veřejné služby v dopravě*
- *Obnova dopravních prostředků*
- *Výzkum a vývoj*⁷

Vzhledem k investiční náročnosti, je proto nutné hledat možnosti více zdrojového financování (tj. např. principy PPP – sdružující veřejné finanční prostředky se soukromým kapitálem).

Konstatováno je zde také to, že veřejný sektor nese garanci za dopravní obslužnost regionu veřejnou dopravou a navíc, že stát se podílí na obnově vozidlového parku v případě veřejné hromadné dopravy.

Zvýšení bezpečnosti v dopravě

Bezpečnost v dopravě je velmi důležitá a ve veřejné hromadné dopravě to platí dvojnásob. V ČR je však především v silniční dopravě nehodovost obzvláště vysoká. Je zde uvedeno, že 95% všech dopravních nehod zaviní účastníci provozu na pozemních komunikacích, a jsou proto klíčovým aspektem ke zvýšení bezpečnosti silniční dopravy. Za nutné se tedy považuje zavedení různých typů prevencí.

Dojde též ke sladění či k nahrazení národních bezpečnostních norem s normami evropskými.

Podpora rozvoje dopravy v regionech

*Tato priorita má charakter metodického doporučení pro tvorbu dopravních strategií na regionální a místní úrovni. Jedná se o problémy, které v rámci subsidiarity musí být řešeny na regionální a místní úrovni, a které zároveň potřebují podporu, případně koordinaci z národní úrovně.*⁸

⁷ Ministerstvo dopravy, *Dopravní politika České republiky pro léta 2005 – 2013*, Zajištění financování v dopravním sektoru, s. 16.

⁸ Ministerstvo dopravy, *Dopravní politika České republiky pro léta 2005 – 2013*, Podpora rozvoje dopravy v regionech, s. 18.

Říká se zde, že města by měla rozvíjet své dopravní systémy tak, aby efektivně uspokojovaly potřeby a současně byly environmentálně šetrné. Je zapotřebí rozvíjet hromadnou, cyklistickou a pěší dopravu a budovat související infrastrukturu.

A to vše z toho důvodu, že systémy městské, příměstské a regionální dopravy nejsou na dostatečné úrovni. Problém je i s vyšším využíváním cyklistické dopravy (více viz. níže).

Prvním specifickým cílem v této prioritě je „Rozvoj a budování IDS“, což může vést ke zlepšení a zkvalitnění dopravní obslužnosti v regionech a městských aglomeracích.

Druhým pak „Využití možností nemotorové dopravy“, ta totiž hraje ve městech nezastupitelnou úlohu, avšak nejsou pro ni v ČR dostatečné podmínky. Chybí cyklistické stezky a případné trasy jsou nebezpečné. Cyklistická doprava je nadějnou alternativou v osobní dopravě mezi obcemi i ve městech do zaměstnání i do škol. Je tedy nutné podpořit rozvoj vybudování cyklistických stezek.

Opatření definovaná v tomto dokumentu jsou rozpracována v návazných strategických dokumentech. Níže se zmíním o jednom z nich a to o dokumentu nesoucí název „Strategie podpory dopravní obsluhy území“.

1.3 NÁSTROJE PRO REALIZACI DOPRAVNÍ POLITIKY A MONITORING

1.3.1 NÁSTROJE

Jen stručně zde uvádím některé nástroje dopravní politiky. Ty lze rozdělit do tří základních skupin. Rozlišují se nástroje právní, ekonomické a informační.

Z právních nástrojů se k řešenému tématu vztahuje především opatření týkající se novely zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě a zákon o veřejné dopravě.

První zmiňovaná novela by měla řešit např. standardizaci služeb jako podmínku financování dopravy ve veřejném zájmu, dopravní obslužnost v IDS a také např. i nový licenční model – jeho zjednodušení a propojení s IDS a některé další problémy.

Předmětem zákona o veřejné dopravě pak bude komplexní právní úprava veřejné dopravy a podmínky financování z veřejných rozpočtů.

O ekonomických a informačních nástrojích se dokument zmiňuje velmi stručně. Každopádně v rámci ekonomických nástrojů je kladen důraz na možnost využívat podporu z evropských zdrojů, jakož i zdrojů soukromých v rámci partnerství soukromého a veřejného kapitálu. Též je zde řečeno, že je zapotřebí dbát na soulad s pravidly na ochranu hospodářské soutěže EU. Vyjmenována jsou zde i některá opatření.

Z hlediska informačních nástrojů je důležité opatření, které říká, že je nutné rozvíjet Celostátní informační systém o jízdních řádech.

1.3.2 MONITORING

Monitorovací systém se bude zaměřovat na plnění dlouhodobých a resortních strategií. Samotný proces pak bude sledovat plnění politických cílů a vyhodnocování pomocí indikátorů.

Na monitorování by se měly podílet čtyři skupiny subjektů. A to kontrolní subjekt (vláda a ministerstva), dopravněpolitický (ministerstvo dopravy), poradní (státní organizace nezávislá na ministerstvu dopravy), odpovědný za sběr dat (ministerstvo dopravy a Český statistický úřad).

Mezi indikátory, které se budou k monitorování používat, patří např. ty, jež jsou uvedeny v příloze B.⁹

1.4 STRATEGIE PODPORY DOPRAVNÍ OBSLUHY ÚZEMÍ

Jedná se o návazný dokument k Dopravní politice, jehož globálním cílem je:

Vytvořit podmínky pro kvalitní a efektivní veřejnou dopravu jako nástroj zajišťování mobility osob v regionech, která je jedním z předpokladů udržitelného rozvoje.¹⁰

A je tedy zaměřen na systém veřejné dopravy. Systém veřejné dopravy představuje totiž důležitý aspekt udržitelného rozvoje jak sídelních aglomerací, tak ale i celých regionů.

Důvod, proč čerpám z tohoto dokumentu, je ten, že se zabývá i významem veřejné dopravy a pokouší se např. i o vysvětlení toho, proč je veřejná doprava vůči individuální

⁹ Uvedeny jsou pouze indikátory, mající vztah k tématu práce.

¹⁰ *Strategie podpory dopravní obsluhy území*. [200-]. Dostupný z WWW:

<<http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/6EA851FA-958C-47EC-A206->

BB2A914818C5/0/28IDS4Strategiekoncna.pdf>. Cíle a specifické priority strategie, s. 10.

automobilové dopravě (dále jen IAD) nekonkurenceschopná z cenového a kvalitativního hlediska bez veřejné intervence. Mimo to jsou zde i vyjmenovávány parametry, které ovlivňují volbu dopravního prostředku, a tedy i úspěšnost veřejné dopravy, což bude důležité pro další části práce.

1.4.1 VÝZNAM VEŘEJNÉ DOPRAVY

Lze uvést pět základních oblastí:

- 1) **Sociální hledisko.** *Občan, který nemůže používat individuální automobilovou dopravu, se musí dostat do školy a školských zařízení, k lékaři, k úřadům, k soudům, do zaměstnání za cenu, která bude pro něj přijatelná.*
- 2) **Prostorové hledisko.** *Individuální automobilová doprava je prostorově náročná, zajištění tohoto prostoru, včetně dopravy v klidu, je ve městech velmi obtížný úkol. Ve městech končí často i cesty z regionu.*
- 3) **Ekologické hledisko.** *Veřejná doprava jako celek produkuje výrazně méně měrných emisí než individuální automobilová doprava. Pro dobrou ekologickou bilanci na jednotlivých dopravních službách ale potřebuje odpovídající přepravní proudy.*
- 4) **Bezpečnost.** *Ve srovnání s použitím individuální automobilové dopravy zaznamenává veřejná doprava na přepraveného cestujícího výrazně méně nehod. Velkou roli zde hraje kolejová doprava provozovaná po zabezpečené dopravní cestě.*
- 5) **Vyváženost regionálního rozvoje.** *Kvalitní veřejná doprava významně přispívá k rovnoměrnému regionálnímu rozvoji, má vliv např. na zaměstnanost, zabraňuje vysídlování venkovských oblastí.¹¹*

¹¹ *Strategie podpory dopravní obsluhy území, Úvod, s. 2.*

1.4.2 DŮVODY NEKONKURENCESCHOPNOSTI VEŘEJNÉ DOPRAVY VŮČI IAD

Existují tři možnosti vysvětlení:

1) Nevýhodný poměr mezi cenou a kvalitou u veřejné dopravy a IAD, protože IAD není zatížena externími náklady.

Externí náklady individuální automobilové dopravy, resp. saldo mezi jejími externími náklady a výnosy, jsou tak vysoké, že kdyby byla zatížena doprava všemi náklady, stoupla by cena za přepravu individuální automobilovou dopravou natolik, že by poměr mezi cenou a kvalitou byl s veřejnou dopravou srovnatelný. Externí náklady jsou definované jako hodnotné statky, obchodovatelné mimo trhy, např. odstraňování následků dopravních nehod, emise z dopravy atd.¹²

2) Nehospodárnosti v systému vyrovnávacích plateb.

Výše vyrovnávacích plateb ukazuje na obecné nehospodárnosti v systému, které mohou obecně spočívat u různých subjektů, tedy ne nutně jen u dopravců. Pak je cena veřejné dopravy z hlediska plné ceny dopravního výkonu srovnatelná v úměře mezi cenou a kvalitou a individuální automobilovou dopravou, a redundantní suma veřejných kompenzací je nehospodárnost systému vlastní. Například příměstské jednotky v centru nemohou parkovat celý den jako osobní automobily, vrací se zpět nevytížené.

Veřejná doprava v souladu s postulátem rovnosti šancí současně plní nezanedbatelnou funkci jako obecný dopravní systém přizpůsobený k přepravě i minoritních skupin zákazníků, například osob s omezenou schopností pohybu a orientace, a tato dodatečná kvalita nabídky obecně zvyšuje nákladnost systému veřejné dopravy, zejména v oblasti investic.¹³

3) Lidé nepotřebují veřejnou dopravu v takové výši.

Trh ukazuje, že cíle jsou příliš ambiciózní. Lidé veřejnou dopravu v této výši nepotřebují a mohou se přepravit alternativně, přičemž takový vývoj je udržitelný po stránce prostorové, regionálního rozvoje a souvisejících dopadů, včetně otázek z oblasti sociální, např. nezaměstnanost, vyrovnanost regionálního rozvoje.¹⁴

¹² Strategie podpory dopravní obsluhy území, Úvod, s. 3.

¹³ Strategie podpory dopravní obsluhy území, Úvod, s. 3.

¹⁴ Strategie podpory dopravní obsluhy území, Úvod, s. 3.

1.4.3 PARAMETRY OVLIVŇUJÍCÍ VOLBU DOPRAVNÍHO PROSTŘEDKU

V této části jsou uvedeny parametry¹⁵, které mají nebo budou mít, určitý vliv na zvýšení konkurenceschopnosti veřejné dopravy vůči IAD a zastavení odlivu cestujících od veřejné dopravy.

Jedná se o následující parametry:

- **Cestovní doba** (skládá se z prostorové a časové dostupnosti)
- **Cena pro uživatele**
- **Pohodlí, kvalita vozového parku a rozsah doplňkových služeb**
- **Bezpečnost ve vztahu k dopravnímu procesu** (např. pravděpodobnost nehody)
- **Spolehlivost** (ve smyslu uskutečnění dopravy podle jízdního řádu)
- **Přístupnost, využitelnost** (především pro osoby s handicapem)
- **Informovanost cestujících**

1.5 STRATEGICKÝ PLÁN ROZVOJE MIKROREGIONU CHRUDIMSKO

Jelikož Dopravní politika (a zmíněný návazný dokument) řeší problematiku dopravy v rámci republiky jako celku. Jsou pro řešení problémů v menších územních celcích (v tomto případě mikroregionu) důležité i místní strategické dokumenty. Mikroregion Chrudimsko si proto zpracovává svůj „Strategický plán rozvoje“, který mu má pomoci ujasnit si cíle a priority v dalších letech.

Strategický plán rozvoje Mikroregionu Chrudimsko (dále jen Strategický plán) se dopravními problémy zabývá v problémovém okruhu 2, tj. Infrastruktura a životní prostředí. Dopravní obslužnost je zde označena jako prioritní I1 a jejím cílem je zhrubě zhrubě zhrubě a zkvalitnění systému hromadné dopravy.

Jednotlivá opatření k této prioritě jsou, podle mého názoru, velmi dobře cílená. Jedná se o následující opatření:

¹⁵ Na základě těchto parametrů budou probíhat některé analýzy, uvedené v dalších částech práce.

- **Zjištění skutečných potřeb** obyvatel mikroregionu na dojíždku do zaměstnání, do škol, do zdravotnických zařízení, za službami i ve dnech pracovního klidu, apod.
- **Koordinovaný postup** při řešení dopravní obslužnosti a prosazování rozšíření četnosti spojů i mimo dopravní špičku.
- **Zlepšení informovanosti a propagace** o spojích veřejné dopravy (informační vývěsky a jízdní řády, informační systém, aktualizované tištěné místní jízdní řády).
- **Zvyšování kultury cestování péčí** o zázemí dopravy (hlavně autobusové zastávky a čekárny).
- **Pravidelné vyhodnocování hospodárnosti a efektivnosti** (účinnosti) finančních prostředků vynakládaných na dopravní obslužnost ze všech veřejných zdrojů.
- **Podpora alternativních způsobů dopravy**¹⁶.

¹⁶ Regionální rozvojová agentura Pardubického kraje. *Strategický plán rozvoje Mikroregionu Chrudimsko : Programová část*. 2004. Dostupný z WWW: <<http://www.mikroregionchrudimsko.cz/index.php?nid=663&lid=CZ&oid=58337>>., Dopravní obslužnost, s. 18.

2 POPIS MIKROREGIONU CHRUDIMSKO

2.1 GEOGRAFICKÝ A GEOLOGICKÝ POPIS

Mikroregion se nachází ve východních Čechách, na území Pardubického kraje a to v jeho v západní části (viz. Obrázek 1). Z hlediska podrobnějšího vymezení území se jedná o část území v rámci ORP Chrudim, kde zaujímá cca 24,2% z celkové rozlohy území, což je 241 km².

Území sousedí s mikroregiony: Svazek obcí za letištěm a Svazek obcí Loučná – na severu, Svazek obcí Košumberska - na východě, Skutečsko – Ležáky a Centrum Železných hor - na jihu, na západě potom s Mikroregionem Heřmanoměstecko.



Obrázek 1: Poloha mikroregionu

PRIMÁRNÍ ZDROJ: ARCCR500 společnosti ArcData Praha; SEKUNDÁRNÍ ZDROJ: USII; ZPRACOVAL: Autor

Mikroregion sdružuje 32 obcí či měst (viz. Obrázek 2). Největším městem je Chrudim, která je i faktickým centrem jak z hlediska významu, tak z hlediska polohy. Chrudim se nachází v severní části mikroregionu a je z hlediska vzdáleností od významnějších měst ve výhodné poloze. Od krajského města Pardubice je vzdáleno cca 10 km, dále 33 km od Hradce Králové, 115 km od Prahy a 125 km od Brna. Dalšími významnými centry v regionu jsou města Slatiňany a Chrast.



Obrázek 2: Obce mikroregionu

PRIMÁRNÍ ZDROJ: ARCCR500 společnosti ArcData Praha; **SEKUNDÁRNÍ ZDROJ:** USII; **ZPRACOVAL:** Autor

Nadmořská výška se pohybuje v rozpětí 230 až 437 m n.m¹⁷. Přičemž nadmořské výšky nad 400 m dosahuje pouze jihozápadní a jižní část území regionu, kde do území zasahují Železné hory.

Nejvýznamnější řekou je řeka Chrudimka, která je přítokem Labe. Důležitou roli v celé vodní síti hraje i přítok Chrudimky, řeka Novohradka a při západním okraji regionu ještě říčka Bylanka a některé potoky. Na řece Chrudimce se v katastru obce Svídnice nachází vodní nádrž Práčov, zvaná též Křižanovice II.

Krajina je tvořena převážně zemědělskou půdou a to především ve střední, severní a severovýchodní části regionu. Lesy se nachází v jižní části, tj. v oblastech s vyšší nadmořskou výškou. V okolí obcí Rabštejská Lhota, Morašice, Horka, Licibořice, Mladoňovice.

¹⁷ Regionální rozvojová agentura Pardubického kraje. *Strategický plán rozvoje Mikroregionu Chrudimsko : Analytická část.* [s.l.] : [s.n.], 2004. Dostupný z WWW: <<http://www.mikroregionchrudimsko.cz/index.php?nid=663&lid=CZ&oid=58337>>., Celková charakteristika mikroregionu, s. 7.

2.2 KLIMATICKÉ CHARAKTERISTIKY

Severní část území leží v teplé podnebné oblasti, jižní část spadá do oblasti mírně teplé. Průměrné roční teploty dosahují hodnot 8 – 9°C. Průměrný roční úhrn srážek se pohybuje v rozmezí 700 až 800 mm.¹⁸

V zimních měsících sněží většinou nejvíce v lednu a v únoru, v ostatních měsících výjimečně. Sníh se většinou v krajině příliš dlouho neudrží. Vzhledem k tomu, že teploty se pohybují nad bodem mrazu a pod nulu klesají častěji pouze v noci. Chladnější zimy, kdy předchozí skutečnosti neplatí, však samozřejmě občas bývají.

2.3 VYBAVENOST OBCÍ

2.3.1 ZÁKLADNÍ VYBAVENOST OBCÍ

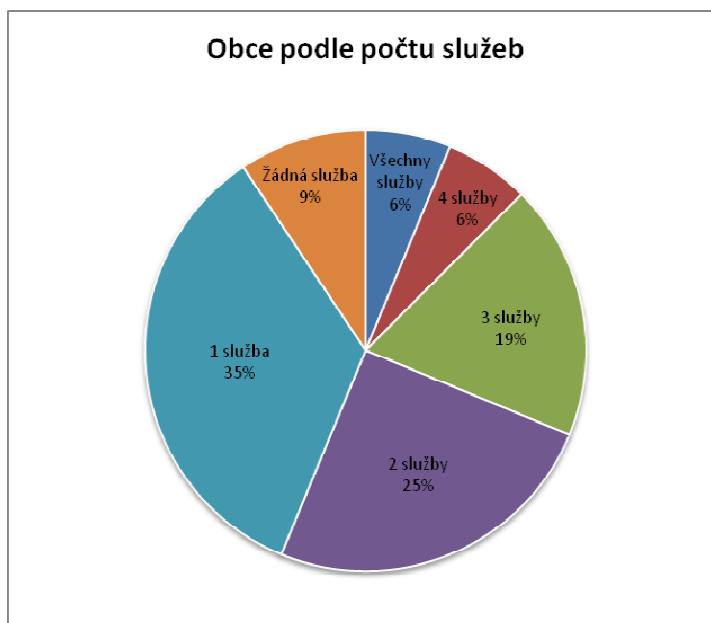
Základní vybavenost v této práci značí, že se v obci nachází některá z následujících služeb: mateřská školka, škola (1-5 nebo 1-9 stupeň), lékař, policie, obchod.

V mikroregionu nemají 3 (tj. 9%) obce žádnou z těchto služeb a 11 (tj. 34%) obcí má pouze jednu. Což značí, že obyvatelstvo těchto obcí musí cestovat za těmito službami jinam. Tyto obce by tedy měli mít zajištěnu kvalitní dopravní obslužnost. Obce, které nemají žádnou ze služeb, jsou Kočí, Svídnice a Zájezdec.

Pouze Chrudim a Chrast se mohou pyšnit všemi službami. Avšak Slatiňanům a Zaječicím chybí pouze policie. Procentuelní zastoupení obcí podle počtu služeb, které nabízejí, na celkovém počtu obcí, zobrazuje Graf 1.

¹⁸ Regionální rozvojová agentura Pardubického kraje. *Strategický plán rozvoje Mikroregionu Chrudimsko : Analytická část*, Celková charakteristika mikroregionu, s. 18.

Graf 1: Procentuelní zastoupení počtu služeb v obcích



ZDROJ: Autor

Z hlediska zastoupení jednotlivých služeb v obcích je stav následující:

- 12 obcí má školu (alespoň do páté třídy) – 37,5% (v Chrudimi i střední školství a pobočky vysokých škol)
- 15 obcí má mateřskou školku – 46,88%
- 14 obcí má lékaře – 43,75%
- 20 obcí má obchod (pravděpodobně se smíšeným zbožím) – 62,5%
- 2 města mají policii – 6,25%

Celkový přehled obcí s konkrétní vybaveností je k nahlédnutí v příloze C.

Mezi další služby, které mohou být v obci k dispozici, patří služby poštovní a služby poskytované v rámci projektu Czech POINT¹⁹. Poštovní služby jsou v jednotlivých obcích poskytovány dvěma způsoby (tj. mimo případu, kdy v obci nejsou poskytovány poštovní služby vůbec). První možností je, že v obci působí samostatná pobočka pošty a druhou, že je v obci definováno pouze tzv. mobilní obslužné místo (dále jen MOM)²⁰.

¹⁹ Projekt mající za cíl snížit přílišnou byrokracii ve vztahu občan – veřejná správa. Poskytují se na jednom místě např. služby: výpis z katastru nemovitostí, výpis z rejstříku trestů ...atd.

²⁰ MOM = poskytování základních poštovních služeb, prostřednictvím motorizovaného doručovatele (pouze v obcích, kde se nenachází pošta a nejbližší je vzdálena více než dva kilometry)

Poštu má v tomto mikroregionu pouze 11 obcí, (cca 34%) a 20 obcí má k dispozici pouze MOM (62,5%), jedna obec nemá ani poštu ani MOM (Orel). Pouze město Chrudim má více jak jednu poštu (3 pošty).

Služby v rámci projektu Czech POINT poskytují pouze města Chrudim, Slatiňany, Chrast.

Ze skutečností uvedených výše vyplývá, že většina obyvatel menších obcí je přímo závislá na dojížděcí službami do nejbližších větších sídel tj. např. do Chrudimi, Chrasti, či Slatiňan.

2.3.2 DOPRAVNÍ VYBAVENOST

Tato část zkoumá, zda-li je v obcích autobusová nebo železniční zastávka. Zatímco v případě autobusové zastávky je situace taková, že pouze jediná obec zastávku v obci nemá (má ji pouze do 2 km od obce). A ostatní mají někdy i více než jednu zastávku. V případě železniční zastávky je situace horší – nemá jí více než polovina obcí. Avšak to je vzhledem k trasám železničních tratí pochopitelné.

Železniční zastávku má pouze 10 obcí (Tuněchody, Úhřetice, Vejvanovice, Zaječice, Slatiňany, Chrudim, Bylany, Bořice, Horka, Chrast), přičemž ale další čtyři obce jsou od nějaké železniční zastávky vzdáleny do 2 km, takže za určitých podmínek mají možnost vlakovou dopravu využít. Situaci znázorňuje následující graf (viz. Graf 2).

Graf 2: Podíl obcí se železniční zastávkou či s nádražím v %



ZDROJ: Autor

Pouze Chrudim má dvě vlaková nádraží, ostatní obce mají po jedné zastávce.

2.4 CHARAKTERISTIKY OBYVATELSTVA

2.4.1 POČET OBYVATEL

Mikroregion Chrudimsko měl 42 552 obyvatel k 1.1. 2009. Počty obyvatel v jednotlivých obcích uvádí Tabulka 1.

Tabulka 1: Počet obyvatel v obcích k 1.1. 2009

Název obce	Počet obyvatel k 1. 1. 2009			Název obce	Počet obyvatel k 1. 1. 2009		
	celkem	muži	ženy		celkem	muži	ženy
Chrudim	23 374	11 369	12 005	Bylany	385	212	173
Slatiňany	4 081	2 012	2 069	Stolany	370	188	182
Chrast	3 225	1 565	1 660	Mladoňovice	327	173	154
Zaječice	1 021	521	500	Čankovice	316	164	152
Lukavice	924	485	439	Třibřichy	290	138	152
Sobětuchy	726	387	339	Vejvanovice	290	155	135
Orel	697	355	342	Licibořice	235	107	128
Rabštejská Lhota	694	337	357	Lány	227	107	120
Morašice	609	306	303	Přestavlky	212	118	94
Kočí	600	292	308	Dolní Bezděkov	198	94	104
Tuněchody	588	281	307	Honbice	193	103	90
Úhřetice	485	225	260	Trojovice	185	87	98
Řestoky	468	238	230	Dvakačovice	184	101	83
Svidnice	420	216	204	Bořice	168	92	76
Bitovany	414	205	209	Zájezdec	125	61	64
Horka	405	193	212	Nabočany	118	54	64

ZDROJ: ČSÚ – SLBD2001

2.4.2 VĚKOVÁ STRUKTURA

Následující informace nejsou bohužel aktuální, neboť data z nichž vychází, byla shromážděna při tvorbě SP rozvoje Mikroregionu Chrudimsko (někdy před červencem 2004), takže se mohou od skutečnosti odlišovat. Avšak určitou vypovídací schopnost mají. Ve SP rozvoje Mikroregionu Chrudimsko je uvedeno následující.

V rámci věkové struktury je možné vyčlenit 3 základní skupiny – předproduktivní, produktivní a poproduktivní. Předproduktivní věk (0-14 let) ve všech obcích (s výjimkou obce Stolany) nepřesahuje 20%. Nejnižší hodnoty předproduktivního věku (12,1%) vykazují obce Svidnice a Dvakačovice. Produktivní věk (15-59 let) se pohybuje v rozmezí 60% - 70%, přičemž výrazně vyšších hodnot dosahují obce Sobětuchy, Stolany, Bylany, Rabštejská Lhota, Přestavlky, Řestoky, Slatiňany, Mladoňovice a Chrudim. Nejvyšší hodnoty poproduktivního věku (60 a více let) vykazují obce Dvakačovice a Trojovice (přes 25%). Celkový průměr mikroregionu (19%) je téměř totožný s celorepublikovým.²¹

²¹ Regionální rozvojová agentura Pardubického kraje, *Strategický plán rozvoje Mikroregionu Chrudimsko : Analytická část*, Celková charakteristika mikroregionu, str. 11-12.

2.4.3 VZDĚLANOSTNÍ STRUKTURA

Z hlediska vzdělanosti obyvatelstva převládá dosažené středoškolské vzdělání, konkrétně střední odborné vyučení bez maturity a úplné střední s maturitou (60 – 70%). Vysokoškolské vzdělání se vyskytuje v průměru u 4% obyvatel mikroregionu, což je výrazně méně než je celorepublikový průměr (9%). Jedinou výjimkou v tomto ohledu je město Chrudim, kde tento stupeň vzdělanosti přesahuje hranici 10%.²²

Celkový přehled nabízí následující tabulka (viz. Tabulka 2). Data jsou opět starší a to ze sčítání lidí, domů a bytů 2001.

²² Regionální rozvojová agentura Pardubického kraje. *Strategický plán rozvoje Mikroregionu Chrudimsko : Analytická část*, Celková charakteristika mikroregionu, s. 12.

Tabulka 2: Podíl obyvatel nad 15 let věku podle vzdělání

Obec	Podíly obyvatel nad 15 let věku podle vzdělání v %				
	základní vč. neukončeného	vyučení a stř. odborné bez mat.	úplné střední s maturitou	vyšší odborné a nástavbové	vysokoškolské
Bítovany	22,29	50,90	19,88	1,51	4,82
Bořice	34,97	46,15	13,99	1,40	2,10
Bylany	25,91	46,35	18,25	2,92	5,47
Čankovice	27,11	49,08	17,58	0,73	2,20
Dolní Bezděkov	27,63	55,26	13,16	1,97	1,32
Dvakačovice	34,13	37,30	21,43	1,59	5,56
Honbice	38,85	42,04	13,38	0,00	3,18
Horka	28,48	42,72	20,57	2,85	4,75
Hrochův Týnec	25,00	47,48	20,22	2,13	3,75
Chrast	26,93	43,42	21,11	3,17	4,51
Chrudim	18,42	35,97	29,03	4,37	10,74
Kočí	27,93	50,11	14,07	3,62	3,62
Lány	26,32	42,11	22,22	1,75	6,43
Licibořice	25,73	42,72	20,87	4,85	4,37
Lukavice	23,31	47,59	22,35	2,57	4,18
Mladoňovice	28,15	43,71	21,52	1,66	4,30
Morašice	28,04	46,80	17,94	1,44	4,95
Nabočany	21,43	40,82	30,61	1,02	3,06
Orel	24,74	45,96	22,98	2,63	2,98
Přestavky	23,72	51,92	16,03	1,28	5,77
Rabštejská Lhota	23,59	39,67	26,93	2,30	6,47
Řestoky	30,23	45,09	18,89	2,27	2,77
Slatiňany	18,35	38,47	23,98	3,33	7,35
Sobětuchy	21,23	44,52	26,03	2,05	5,71
Stolany	20,74	47,49	24,08	2,01	4,35
Svídnice	21,97	43,95	27,07	2,23	2,55
Trojovice	32,50	45,63	18,13	1,88	1,25
Třibřichy	26,03	50,41	17,77	1,65	2,89
Tuněchody	23,24	53,09	17,70	1,92	3,20
Úhřetice	30,39	43,38	20,52	0,78	4,16
Vejvanovice	22,32	50,21	19,31	2,58	2,58
Zaječice	24,51	50,36	17,72	1,82	4,37
Zájezdec	30,12	51,81	16,87	0,00	1,20

ZDROJ: ČSÚ – SLBD 2001

2.4.4 NEZAMĚŠTNANOST

Jak je vidět v následující tabulce (viz. Tabulka 3), nejvyšší nezaměstnanost má obec Dvakačovice, kde dosahuje 20% procent. Devět obcí se pohybuje nad 10% hranicí nezaměstnanosti a pouze tři obce jsou kolem 5%. Vzhledem k tomu, že celorepubliková míra nezaměstnanosti v březnu 2009 dosahovala hranice 7,7%, lze říci, že v 21 obcích Mikroregionu Chrudimsko je velmi nepříznivý stav. Pouze u 11 obcí se míra nezaměstnanosti nachází pod celorepublikovou mírou nezaměstnanosti.

Situace je však velmi ovlivněna tím, že je tato práce psána v době probíhající celosvětové hospodářské krize. Nezaměstnanost má proto trvale rostoucí tendenci v celé ČR.

Tabulka 3: Nezaměstnanost v jednotlivých obcích Mikroregionu k 31.3. 2009

Název obce	Nezam.	Míra	Název obce	Nezam.	Míra
Dvakačovice	15	20,29%	Svínice	16	8,43%
Honbice	14	16,47%	Horka	14	8,33%
Bořice	12	16,22%	Orel	28	8,28%
Přestavky	18	15,32%	Lukavice	33	8,14%
Úhřetice	28	12,73%	Lány	9	8,00%
Zaječice	62	12,45%	Rabštejská Lhota	22	7,64%
Řestoky	28	12,05%	Stolany	15	7,53%
Trojovice	10	11,49%	Třebřichy	10	7,41%
Chrast	162	10,27%	Mladoňovice	13	7,22%
Zájezdec	7	10,20%	Slatiňany	137	7,11%
Dolní Bezděkov	8	9,76%	Chrudim	883	7,05%
Sobětuchy	29	9,34%	Vejvanovice	10	7,04%
Čankovice	16	9,30%	Bítovany	13	6,77%
Morašice	25	8,99%	Bylany	9	5,36%
Kočí	25	8,87%	Tuněchody	15	5,19%
Licibořice	11	8,59%	Nabočany	3	5,08%

ZDROJ: ÚP Chrudim

2.4.5 VYJÍŽDKA A DOJÍŽDKA ZA PRACÍ A DO ŠKOL

Hlavními směry vyjíždky z jednotlivých obcí jsou města Chrudim (z téměř 80% obcí) a Pardubice (leží za hranicemi mikroregionu), popřípadě ještě Chrast. Z několika obcí se ještě vyjíždí do Hrochova Týnce, avšak tento fakt nelze v současné době již potvrdit, protože data, z nichž je čerpáno, jsou z roku 2001²³ a od té doby došlo k zániku cukrovaru Hrochův Týnec²⁴. Největší počet obyvatel vyjíždí ze třech největších měst v mikroregionu –

²³ Novější data nejsou k dispozici. Zdroj: ČSÚ – SLBD 2001

²⁴ Nejvýznamnější zaměstnavatel v oblasti.

z Chrudimi, Chrasti a Slatiňan. Přičemž z prvního města se vyjíždí směrem do Pardubic a ze zbývajících do Chrudimi. Detaily viz. Příloha D.

2.4.6 PRŮMĚRNÁ MZDA

Průměrná mzda v Pardubickém kraji k 10.3.2009 podle ČSÚ – Pardubice byla 20 096 Kč. Jelikož je však tato částka poněkud nereálná pro občany, kteří nepracují v dobře placených oborech, či na dobrých pozicích a v atraktivních lokalitách, domnívám se, že průměr v Mikroregionu Chrudimsko by se mohl pohybovat někde mezi 12 000 – 15 000 Kč. Pouze v Chrudimi by platy mohly na některých pozicích dosáhnout uvedeného průměru – v jiných částech regionu se k němu ani nepřiblíží.

Jedná se čistě o odhad, který nemohu podložit konkrétními čísly, avšak vyšel jsem z nástupních platů, které zaměstnavatelé nabízí v nabídkách volných pracovních míst na Úřadě práce Chrudim.

2.5 HOSPODÁŘSKÝ POPIS

2.5.1 TYPY PRŮMYSLU, ZEMĚDĚLSTVÍ, SLUŽEB A JEJICH LOKACE

Severní, severovýchodní a severozápadní část mikroregionu je vzhledem k rovinatému terénu, příznivým přírodním podmínkám a dobré kvalitě půdy zaměřena především na zemědělství – spíše rostlinné. Naopak jižní části mikroregionu jsou vzhledem ke zvlněnému terénu vhodnější pro zemědělství živočišné, popřípadě na využívání přírodních zdrojů (těžba kamene, lesy apod.).

V mikroregionu jsou např. tato zemědělská družstva - Agricola Bylany, Agro Liboměřice, Milza Zaječice, Orzes Orel, Oseva Agri Chrudim, apod.

Průmysl je nejvíce rozvinut v Chrudimi, kde v areálu zaniklé Transporty Chrudim působí řada nových firem různého zaměření. Převažuje však odvětví strojírenské (např. firmy: TMT spol. s r.o. Chrudim, TRANZA Strojírny a. s., ČKD Kutná Hora, a.s. a další). V Chrudimi je silně zastoupeno ještě jedno odvětví a to stavebnictví, reprezentované např. firmami BRAMAC střešní systémy spol. s r.o. nebo BASF Stavební hmoty ČR s. r. o.

Mimo těchto dvou odvětví má v Chrudimi dlouholetou tradici ještě textilní průmysl, který je zastoupen firmou EVONA a. s. Další odvětví jsou ve městě též, i když již ne v takové míře.

V mikroregionu je strojírenství rozvinuto ještě ve městě Slatiňany (např. SPS - VKP s.r.o. ...a další.). V Chrasti je pak i dřevozpracující průmysl reprezentovaný firmou DÝHA CHRAST spol. s r. o. Z pohledu významných služeb je např. ve Slatiňanech Domov sociálních služeb Slatiňany. V mikroregionu jsou samozřejmě i další služby, včetně dopravy, zdravotnictví apod.

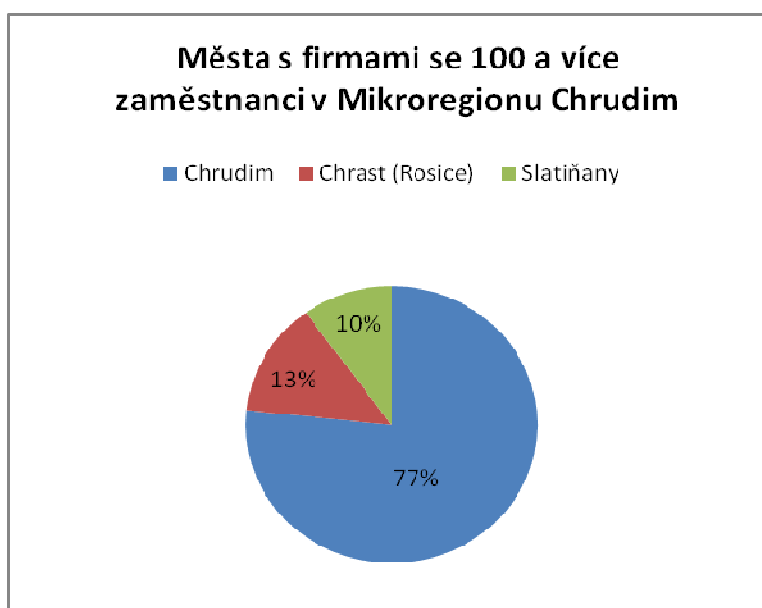
Obecně lze tedy říci, že největší koncentrace průmyslu je v Chrudimi a v jejím blízkém okolí – do něhož počítám i Slatiňany. Dalším místem je pak Chrast a její blízké okolí.

2.5.2 NEJVĚTŠÍ ZAMĚSTNAVATELÉ

V mikroregionu působí řada firem či organizací zaměstnávající více jak sto zaměstnanců. Tito zaměstnavatelé se většinou nacházejí v některém z větších sídel – Chrast, Chrudim, Slatiňany.

Největší počet firem sídlí v Chrudimi (23 zaměstnavatelů), následuje Chrast - zde jsou započítány i dvě firmy, které sídlí v nedalekých Rosicích u Chrasti (4 zaměstnavatelé) a Slatiňany (3 zaměstnavatelé). Následující graf (viz. Graf 3) situaci prezentuje názorněji.

Graf 3: Procentuelní zastoupení velkých firem ve větších sídlech



ZDROJ: Autor

Jednotlivé firmy s jejich zaměřením a místem působení zobrazuje Tabulka 4.

Tabulka 4: Zaměstnavatelé se 100 a více zaměstnanci

Název firmy	Odvětví	Město
DÝHA CHRAST spol. s r. o.	dřevozpr. prům.	Chrast
Východočeské plynárenské strojírný, a. s.	strojírenství	Chrast
Zemědělské družstvo Rosice u Chrasti	zemědělství	Chrast
NIKA Chrudim s. r. o.	autodoprava	Chrudim
Veolia Transport Východní Čechy a.s.	autodoprava	Chrudim
České dráhy, a.s.	doprava, služby	Chrudim
Správa a údržba silnic Par. kraje	doprava, služby	Chrudim
ELFRA s. r. o.	elektroprůmysl	Chrudim
VIVANTIS a. s.	internet. obchod	Chrudim
Goldfein CZ s.r.o. - provoz Chrudim	potravinářství	Chrudim
Česká pošta s. p.	spoje, služby	Chrudim
BRAMAC střešní systémy spol.s r.o.	stavebnictví	Chrudim
BASF Stavební hmoty ČR s. r. o.	stavebnictví	Chrudim
PRVNÍ STAVEBNÍ CHRUDIM a. s.	stavebnictví	Chrudim
PREZIPP, s. r. o.	stavebnictví	Chrudim
ČKD Kutná Hora, a. s.	strojírenství	Chrudim
SIAG CZ, s. r. o.	strojírenství	Chrudim
T M T spol. s r.o. Chrudim	strojírenství	Chrudim
TRANZA Strojírny a. s.	strojírenství	Chrudim
Střední škola průmyslová strojnická, technická a Vyšší odborná škola Chrudim	školství	Chrudim
Vodafone Czech Republic a. s.	telekomunikace	Chrudim
EVONA a. s.	textilní průmysl	Chrudim
Město Chrudim	veř. správa	Chrudim
Vodárenská společnost Chrudim, a. s.	vodohospod.	Chrudim
Chrudimská nemocnice, a. s.	zdravotnictví	Chrudim
Oseva AGRI Chrudim a. s.	zemědělství	Chrudim
ALUKOV HZ, spol. s r. o.	strojírenství	Slatiňany
SPS - VKP s. r. o.	strojírenství	Slatiňany
Domov sociálních služeb Slatiňany	zdravotnictví	Slatiňany

ZDROJ: ÚP Chrudim

Celkově je v mikroregionu 30 firem se 100 a více zaměstnanci. Mimo mikroregion v rámci ORP Chrudim je to ještě navíc 21 zaměstnavatelů.

2.6 TYPY DOPRAVY, DOPRAVCI A DOPRAVNÍ SYSTÉMY

Dopravu lze členit z hlediska udržitelnosti na tzv. měkkou (udržitelnou) a tvrdou (neudržitelnou). Mezi dopravu měkkou lze zařadit: cesty pěšky, cesty na kole, cesty hromadnou dopravou (autobus, vlak, tramvaj, trolejbus). Naopak do dopravy tvrdé: cesty osobním automobilem, cesty na motorce a cesty taxi. V následující části budou jednotlivé typy dopravy popsány i ve vztahu ke zkoumanému regionu.

2.6.1 VYUŽÍVANÉ TYPY DOPRAVY A MOŽNOSTI JEJICH VYUŽITÍ

Chůze

Chůze jako základní a nejpřirozenější způsob dopravy člověka, ztrácí v dnešní „uspěchané“ době zásadně na významu. Délky cest absolvovaných chůzí se totiž výrazně zkracují. A chůze se tak stává spíše doplňkem a prostředkem k přemístění se k jinému typu dopravy (např. autobus). Též může být samozřejmě součástí relaxace. Určitým boomem se ve velkých městech stává přemísťování se na kolečkových bruslích, které je chůzi typově nejbližší.

K tomu, aby se lidé mohli přemísťovat chůzí, či na kolečkových bruslích je nutné, aby ve městech a mezi městy či obcemi byly vybudovány k tomu určené komunikace. Chůze, nebo jízda na kolečkových bruslích po silnici je totiž vzhledem k velkému provozu značně nebezpečná.

V řešeném mikroregionu žádné speciální komunikace vybudovány nejsou a chůze a kolečkové brusle se tak používají pravděpodobně pouze pro přesun mezi obcemi, které od sebe nejsou příliš vzdáleny. Přípustná vzdálenost, kterou lze překonat chůzí, může být pro každého jedince jiná. Domnívám se však, že takovou limitující vzdáleností může být např. vzdálenost 2 km. V rámci mikroregionu by tak tomuto kritériu vyhovovala např. vzdálenost mezi obcemi Dvakačovice a Úhřetice nebo Zájezdec a Trojovice popř. další.

Použití chůze může být nutné, např. pro přemístění do jiné obce za účelem využití železnice. Toto je případ Dvakačovic a Úhřetic, kde v první jmenované obci železnice není.

V případě menších měst – Chrast, Slatiňany, tento způsob dopravy však převládá, vzhledem k vybudovaným chodníkům pro chodce a absenci MHD. Města však nejsou příliš rozlehlá.

Město Chrudim je v tomto ohledu atypické, neboť má vybudovanou kvalitní síť pro chodce, avšak myslím si, že i zde platí i kritérium vzdálenosti do 2 km, neboť zde existuje MHD a navíc se jedná o město s kopcovitým terénem, kde je použití chůze někdy náročnější.

Obecně lze říci, že chůze je využívána především lidmi mladšími a lidmi bez zdravotních handicapů. Chůze je též častěji využívána v teplých jarních a letních měsících za dobrého počasí.

Cyklodoprava

Kolo je oblíbeným dopravním prostředkem a je vhodnější pro překonávání větších vzdáleností, avšak platí pro něj podobná omezení, jako pro chůzi či kolečkové brusle. I pro jízdu na kole je totiž vhodnější dobré počasí a vybudované speciální komunikace.

V rámci mikroregionu existují cyklotrasy, které vedou buď po nefrekventovaných komunikacích III. třídy anebo po lesních a polních cestách, avšak pro jinou než rekreační jízdu na kole nemají příliš tyto stezky význam. O něco snazší je využití cyklostezek v Chrudimi, které vedou po chodnících. Avšak vzhledem k častému křížení se silnicemi, s hustým provozem, je jízda na kole nevhodná a i velmi riskantní.

Rozhodující je podle mého názoru pro využití kola též profil terénu, který je nutné překonat. Z tohoto důvodu se i domnívám, že využití kola není příliš ideální na jihozápadě regionu, kde jsou výrazná převýšení. Náročný terén je ovšem i v Chrudimi.

Cyklista má také tu nevýhodu, že je na silnicích možná ještě zranitelnější než běžný chodec. Ten se totiž, v případě hrozící kolize s automobilem, může snadněji uhnout – pokud hrozící nebezpečí zaznamená.

Jednostopá motorová vozidla

Mopedy a klasické motocykly s nízkou kubaturou jsou podle mého názoru vhodným dopravním prostředkem pro dopravu jak na kratší vzdálenosti mezi obcemi, tak na dopravu po městě. Výhodou je, že vzhledem k motorovému pohonu je může využít, na rozdíl od kola, i osoba se sníženou pohyblivostí. Motocykly sice nedávají uživateli záruku bezpečnosti a nezranitelnosti, avšak zaručují rychlou dopravu k cíli. Vzhledem ke své malé velikosti by jejich užívání navíc značně ulevilo dnešním přeplněným městům.

Stejně jako u předchozích typů dopravy, i zde však platí, že jízda na motocyklu je nejvhodnější a hlavně bezpečnější při dobrém počasí, tj. především v letních měsících.

V zimních měsících se motocykl z důvodu nízkých teplot a špatnému stavu vozovek, nedá téměř použít.

Osobní automobily

V roce 1958 připadalo na 1000 obyvatel ČR 19 automobilů. O „pouhých“ 49 let později v roce 2007, to bylo již 411 automobilů. Ačkoliv tento rapidní nárůst, svědčí o spoustě věcí (např. o vědeckém pokroku, či o vzrůstající životní úrovni obyvatelstva atd.), z pohledu této práce je důležité říci, že také ukazuje na velkou popularitu automobilu jako dopravního prostředku při cestách do zaměstnání, za zábavou nebo např. i do škol.

Automobil totiž přináší na rozdíl od předešlých typů dopravy několik výhod – komfort, rychlost a bezpečnost. Komfort, především z hlediska pohodlí při jízdě a ochrany před vnějšími vlivy jakými jsou např. déšť a vítr. Rychlost z pohledu zkrácení doby dopravy díky vyššímu výkonu. A bezpečnost, protože osoby uvnitř automobilu jsou přece jen lépe chráněny při drobných kolizích s ostatními účastníky provozu nebo jinými faktory.

Automobil může být dokonce velmi vhodným dopravním prostředkem i pro osoby s různými zdravotními handicap, ačkoliv ne každé takové osobě je řízení automobilu samozřejmě povoleno.

Automobil však nepřináší jen výhody, ale i nevýhody. Z hlediska dnešního uživatele mohou proti jeho použití hovořit např. příliš vysoké náklady na cestu, neprůjezdná města z důvodu velkého provozu nebo možná i jakási odpovědnost za znečišťování životního prostředí.

Jestli je výhodné použít automobil pro dopravu do zaměstnání či do škol v rámci řešeného mikroregionu se pokusím zhodnotit v dalších částech této práce.

Autobusy

Autobusová doprava je v mikroregionu nejdůležitějším zprostředkovatelem hromadné přepravy osob a to i díky tomu, že autobus jakožto silniční vozidlo může zajet do každé obce (na rozdíl od vlaku) a v každé obci, anebo alespoň v její blízkosti, jak bylo řečeno výše, je autobusová zastávka

Tento druh dopravy společně s dopravou vlakem (viz. níže) také pomáhá zajistit mobilitu lidí, kteří např. nemají vlastní automobil, mají nějaký zdravotní handicap anebo jim individuální cestování znemožňuje jejich věk. Jedná se tedy vlastně o druhy doprav,

kteře pomáhají dotvářet sociální společnost. Jako každý druh dopravy však má své výhody i nevýhody.

Jistou výhodou cestování tímto prostředkem je především skutečnost, že nemusíme sami při cestě řídit a díky stále se zkvalitňujícímu vozovému parku dopravců je nám postupně poskytován větší komfort. Naopak nevýhodou může být určitá ztráta soukromí a možná i delší cestování způsobené přestupy apod²⁵.

Autobusovou dopravu v mikroregionu zajišťuje především Veolia Transport Východní Čechy a.s., BUS Vysočina - František Pytlík a M + H autodoprava Slatiňany. Z dalších dopravců pak ještě např. Zlatovánek spol.s r.o. a někteří další.

Veolia Transport Východní Čechy a.s. jako nejvýznamnější dopravce používá autobusy značky Karosa typu C 734, C 934, C 954 a SOR C 9,5, SOR C 7,5, SOR NC 18 (viz. Obrázek 3) dále velkokapacitní autobusy KAROSA typu C 744.²⁶



Obrázek 3: Kloubový meziměstský autobus SOR NC 18 pro 144 + 1 osob

Zdroj: <http://www.busportal.cz/modules.php?name=article&sid=5882>

Vlaky

Doprava vlakem je v rámci mikroregionu, zajímavou alternativou pro cestování. Neboť železniční zastávku či nádraží má 32% obcí, přičemž minimálně pro 50% obcí

²⁵ Další výhody a nevýhody v kapitolách o dopravní obslužnosti a mobilitě.

²⁶ Veolia Transport : *Vozový park* [online]. [2008] , 1.9. 2008 [cit. 2009-07-03]. Dostupný z WWW: <http://www.veolia-transport.cz/tmpl/ExtensionPage___6619.aspx?epslanguage=ML>.

je železnice vzdálenostně dostupná. Pro dopravu vlakem mluví dvě skutečnosti. První, že se cestující pravděpodobně vyhnou výraznějšímu zpoždění – které především na silnicích ve městě Chrudim může být způsobeno dopravními kolapsy. A druhou, že komfort z hlediska pohodlí se neustále zlepšuje stejně jako u dopravy autobusové²⁶.

Železniční dopravu provozují v mikroregionu České dráhy, a.s.. Tato společnost zde provozuje motorové vlaky řady 810 s přípojnými vozy Btax780, a potom jejich modernizované verze nesoucí obchodní název Regionova a označované jako řada 814 (viz. Obrázek 4). Vůz řady 810 má 55 míst k sezení a 40 míst ke stání. Regionova má míst k sezení 76 a ke stání 105 (nebo 127/151)²⁷. Tyto vlaky jsou uzpůsobeny i pro handicapované občany na vozíku (bohužel je takových vlaků zatím velmi málo). Umožněna je i přeprava cestujících s koly. Oba typy vlaků dosahují maximální rychlosti 80 Km/h.



Obrázek 4: Motorový vlak "Regionova" - řada 814

Zdroj: http://cs.wikipedia.org/wiki/Motorov%C3%A1_jednotka_814

Regionem projíždí i jiné typy vlaků – a to hlavně po trati Havlíčkův Brod – Chrudim – Pardubice, kde to jsou různé typy rychlíků či spěšných vlaků (bez podpory přepravy osob na vozíku).

²⁷ Pars nova a.s. Katalogové listy železničních kolejových vozidel a tramvají: *Motorová souprava Regionova řady 814 – 914* [online]. [2009] [cit. 2009-06-05]. Dostupný z WWW: <<http://www.parsnova.cz/index.php?article=339&=cz>>.

2.6.2 DOPRAVNÍ SYSTÉMY

V rámci okresu Chrudim a tedy i řešeného mikroregionu funguje tzv. Integrovaný dopravní systém. Pojem integrovaná doprava (dopravní systém) je přesně definován v zákoně č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě v § 1 v odstavci 14, následovně:

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.

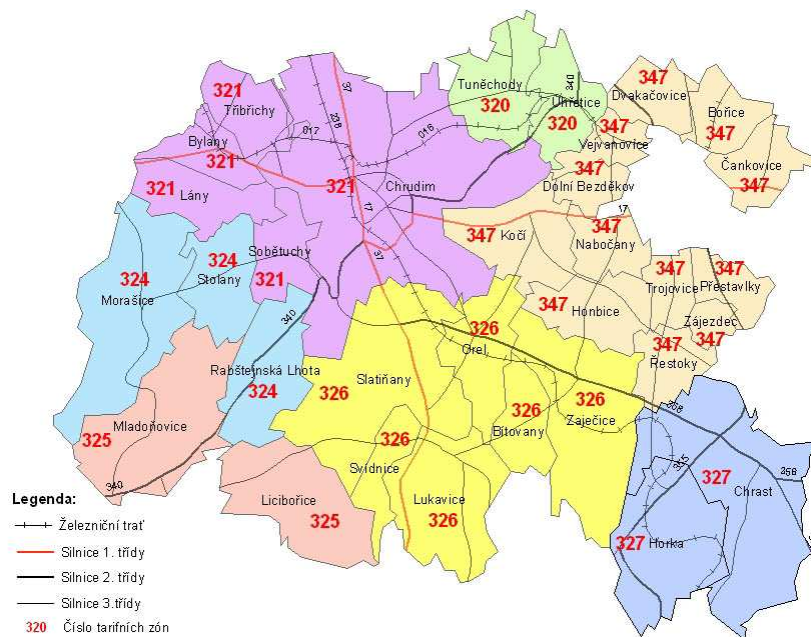
Jelikož se jedná o systém postupně aplikovaný v Pardubickém kraji, jeho celý název zní: „Integrovaný dopravní systém Pardubického kraje (dále jen IDS Pk).

Systém by měl nabízet široké veřejnosti možnost využívat veřejnou osobní dopravu s větším komfortem. V současné době je tento systém provozován ještě v okrese Pardubice a postupně se počítá s jeho rozšířením do dalších okresů Pardubického kraje. Poskytuje též návaznost na město Hradec Králové.

V Chrudimském a Pardubickém okrese lze IDS Pk využít především při meziměstském cestování autobusem, dále s určitým omezením při cestování vlakem a též v MHD v Chrudimi a v Pardubicích.²⁸ Území začleněné do IDS Pk je rozděleno do dopravně tarifních zón označených číslem.²⁹ Na základě této skutečnosti pak cestující neplatí za vzdálenost mezi zastávkami, ale za počet zón, které projedou. Mapka se zónovým rozdělením pro autobusy (nebo vlaky) je na Obrázku 5. Ceníky lze nalézt v příloze E.

²⁸ Při cestování osobními a spěšnými vlaky v rámci IDS Pk a v MHD Pardubice lze cestovat pouze na časové jízdenky, přičemž počet jízd není omezen.

²⁹ Veolia Transport : Integrovaný dopravní systém Pardubického kraje (IDS Pk) [online]. [2008] , 1.9. 2008 [cit. 2009-07-03]. Dostupný z WWW: < http://www.veoliatransport.cz/tmpl/ExtensionPage____35959.aspx?epslanguage=ML>.



Obrázek 5: Rozdělení mikroregionu podle tarifních zón

PRIMÁRNÍ ZDROJ: ARCCR500 společnosti ArcData Praha; **SEKUNDÁRNÍ ZDROJ:** USII; **ZPRACOVAL:** Autor

Existují tyto typy tarifů:

a) *Jednotlivé jízdné – obyčejné, poloviční, žákovské, studentské, pro ZTP a ZTP/P*

Ve verzi: nepřestupní (platba v hotovosti) a přestupní s možností jednoho přestupu mezi spoji (platba čipovou kartou)

b) *Časový kupón – občanský, poloviční, žákovský, studentský, senior nad 65 let*

Ve verzi: 7 denní, 30 denní a 90 denní

Časový kupón umožňuje cestujícím neomezený pohyb v rámci nadefinovaných zón a v rámci časové platnosti.²⁹

Výhodné je využití především časových jízdenek, kdy např. při pravidelném dojíždění z Chrudimi do Pardubic by občan za měsíc zaplatil při kupování jednotlivé jízdenky cca 672 Kč a při koupi měsíční časové jízdenky pouze cca 370 Kč.

Výhody IDS Pk lze spatřovat, ale až po úplné integraci všech okresů a všech typů dopravy, pravděpodobně především v elektronických platbách, v jednotných tarifech a v jednom jízdním dokladu pro cestu.

Nevýhodou pak pro některé obce může být např. zónový systém, který jim cestu do hlavních center např. zdraží oproti systému, kdy se platilo za ujeté kilometry. A z počátku možná i problém „novinky“, se kterou především starší občané mohou mít při cestování problém.

Jak již bylo naznačeno výše, ve vlakové dopravě se používá i systém klasický, kdy se platí za ujeté kilometry a tarify IDS Pk se při cestování neaplikují.

2.7 DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA A HODNOCENÍ DOPRAVNÍ POLOHY OBCÍ

2.7.1 SILNIČNÍ SÍŤ

Páteř silniční sítě v mikroregionu tvoří dvě silnice první třídy – I/17 a I/37. Silnice I/37 je spojnicí k městům na severu (tj. Pardubice a Hradec Králové) a na jihu Žďár nad Sázavou, Velká Bíteš. Naopak silnice I/17 je spojnicí na západ (Čáslav) a východ (Vysoké Mýto). Obě tyto silnice se kříží v Chrudimi.

Mikroregionem prochází i tři silnice druhé třídy – č. 340 (ze Seče přes Chrudim do Dašic), č. 355 (z Hlinska přes Chrast do Pardubice) a č. 358 (ze Slatiňan přes Chrast a Skuteč do Litomyšle).

V rámci celého území převládají silnice III. třídy a místní komunikace. Obecně lze konstatovat, že propojenost jednotlivých sídel silnicemi v mikroregionu je dostačující. Většina obyvatel z jednotlivých obcí se také snadno dostane na komunikaci I. třídy, což je zřejmě dáno menší rozlohou řešeného území. Dostupnost jiných míst v republice je velmi dobrá, neboť u nedalekého Hradce Králové byla v nedávné době dokončena dálnice D11 do Prahy a po ostatních silnicích se lze snadno dostat i na mezinárodní silnici E442 (I/35).

2.7.2 ŽELEZNIČNÍ TRATĚ

Mikroregionem vedou tři železniční tratě. Trať číslo 238 Pardubice – Chrudim – Havlíčkův Brod, je hlavní tratí mikroregionu. Po této trati jezdí i rychlíky a spěšné vlaky. Zbývající dvě tratě č. 017 Chrudim město – Heřmanův Městec a č. 016 Chrudim – Chrudim

město – Moravany – Borohrádek mají pouze regionální význam a jezdí po nich pouze osobní vlaky. Všechny tratě jsou jednokolejné a neelektrifikované.

Výhodou je, že krajským městem Pardubice, které je vzdáleno pouhých 10 km od Chrudimi, prochází mezinárodní koridor z Děčína do Ostravy přes Českou Třebovou.

Město Chrudim má jako jediné v mikroregionu dvě železniční stanice (Chrudim a Chrudim město) a jednu zastávku (Chrudim zastávka). Železniční a také silniční síť zobrazuje Obrázek 5.

2.7.3 LETIŠTĚ

Letecká doprava nemá pro dopravu v mikroregionu žádný význam. Jediný přínos by mohl být spatřován v podpoře cestovního ruchu. Letiště má na svém území pouze město Chrudim – jedná se o veřejné vnitrostátní letiště. Výhodou je, že nedaleko mikroregionu se nachází mezinárodní letiště v Pardubicích.

2.7.4 HODNOCENÍ DOPRAVNÍ POLOHY

Každá obec má rozdílné podmínky i z hlediska napojení na významnější silnice, či železniční tratě. Tato skutečnost pak ve výsledku ovlivňuje i dopravní obslužnost, která bude řešena v dalších částech této práce. Jelikož se jedná o důležitou vlastnost obce, rozhodl jsem se vypracovat analýzu dopravní polohy jednotlivých obcí podle následujících kritérií (viz. Tabulka 5).

Tabulka 5: Ukazatel dopravní polohy - kritéria bodování³⁰

Typ infrastruktury	Dopravní kritérium	Body
Silnice	průjezd silnice I. Třídy intravilánem obce	4
	vzdálenost intravilánu obce od silnice I. Třídy do 5 km	2
	vzdálenost intravilánu obce od silnice I. Třídy v rozmezí 5,5 - 10 km	1
	průjezd silnice II. Třídy intravilánem obce	1
	vzdálenost intravilánu obce od silnice II. Třídy do 3 km	0,5
Železnice	Průjezd celostátní dráhy	2
	Průjezd regionální dráhy	1

ZDROJ: Autor

³⁰ Metodika vypracovaná V. Touškem, D. Seidenglanzem, T. Krejčím a R. Hublem (2005) a aplikovaná na hodnocení polohové diferenciacie obcí v území NUTS 2 Jihovýchod. – pro účely tohoto mikroregionu byly některé části vynechány a přidána položka za 0,5 bodů pro hodnocení silnic.

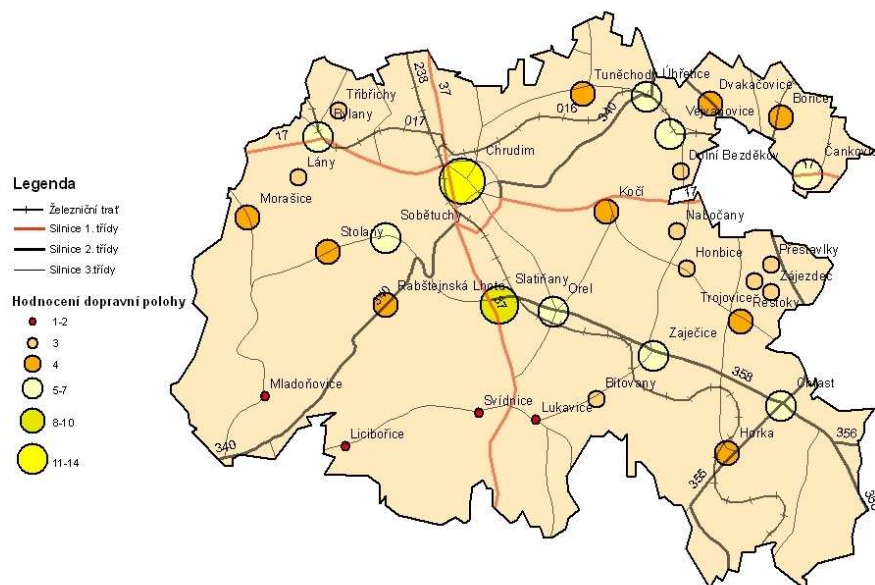
Podle předchozích kritérií byla vypracována následující tabulka (viz. Tabulka 6), kde jsou obce řazeny podle počtu získaných bodů od nejvyššího po nejnižší. Nejvíce získaných bodů značí nejlepší dopravní polohu.

Tabulka 6: Hodnocení obcí podle dopravní polohy

Pořadí	Název obce	Body za silnici	Body za železnici	Celkem bodů	Pořadí	Název obce	Body za silnici	Body za železnici	Celkem bodů
1	Chrudim	11,5	2	13,5	17	Morašice	3,5	0	3,5
2	Slatiňany	7,5	2	9,5	18	Stolany	3,5	0	3,5
3	Bylany	6	1	7	19	Tuněchody	2,5	1	3,5
4	Chrast	4,5	2	6,5	20	Dolní Bozděkov	3	0	3
5	Úhřetice	4,5	1	5,5	21	Honbice	3	0	3
6	Orel	5	0	5	22	Lány	3	0	3
7	Vejvanovice	4	1	5	23	Přestavky	3	0	3
8	Zaječice	3	2	5	24	Třibřichy	3	0	3
9	Čankovice	4,5	0	4,5	25	Bitovany	2,5	0	2,5
10	Sobětuchy	4,5	0	4,5	26	Nabočany	2,5	0	2,5
11	Kočí	4	0	4	27	Trojovice	2,5	0	2,5
12	Rabštejská Lhota	4	0	4	28	Zájezdec	2,5	0	2,5
13	Řestoky	4	0	4	29	Lukavice	2	0	2
14	Bořice	2,5	1	3,5	30	Svidnice	2	0	2
15	Dvakačovice	3,5	0	3,5	31	Licibořice	0,5	0	0,5
16	Horka	1,5	2	3,5	32	Mladoňovice	0,5	0	0,5

ZDROJ: Autor

Jak je z tabulky patrné, nejlépe je hodnocena Chrudim. Velmi dobrou polohu mají však i Slatiňany, Bylany a Chrast. A také Úhřetice, Orel, Vejvanovice a Zaječice, i když zde je již situace o něco horší. Nejhorší hodnocení mají dvě obce - Licibořice a Mladoňovice. Jejich hodnocení je však pochopitelné, protože se nacházejí v nejdlehlších částech mikroregionu, směrem na jih. V blízkosti mají pouze silnici druhé třídy č. 340 vedoucí na Seč a do Chrudimi. Určitou výhodu v hodnocení mají ty obce, kterými prochází některá z tratí. Ucelenější pohled nabízí Obrázek 6.



Obrázek 6: Silnice, železnice a dopravní poloha

PRIMÁRNÍ ZDROJ: ARCCR500 společností ArcData Praha; SEKUNDÁRNÍ ZDROJ: USII; ZPRACOVAL: Autor

2.8 VYMEZENÍ SPÁDOVÝCH CENTER

Aby bylo možné řešit dopravní obslužnost a mobilitu obyvatelstva, rozhodl jsem se vymezit spádová centra v mikroregionu. Tato centra lze v podstatě (vzhledem k malé rozloze území a malému počtu měst) určit bez jakýchkoliv analýz. Avšak abych potvrdil správnost výběru, vybral jsem je na základě informací uvedených v této kapitole.

Prvním kritériem byla základní vybavenost obcí, protože ta rozhoduje o dojížděcí a vyjížděcí občanů do nebo ze sídla. Podle něj bych tedy vybral Chrudim, Chrást a Slatiňany. Vybrány by mohly být i Zaječice, avšak ty mají pouze základní školu s první až pátou třídou.

Za druhé kritérium jsem zvolil počet obyvatel v obci. Zde opět dominují ty samá sídla v čele s Chrudimí.

Třetím kritériem byl pak počet zaměstnavatelů s více jak 100 zaměstnanci, avšak i koncentrace podniků na jednom místě obecně. Zde se poprvé ze zmiňované čtveřice odlučují Zaječice. Vybrána tak podle tohoto kritéria byla opět města Chrudim, Chrást a Slatiňany.

Čtvrtým kritériem byla dojížděčka za prací a do škol. Na základě tohoto kritéria by byla za centra zvolena pouze města Chrudim a Chrást.

A konečně posledním kritériem je dopravní poloha. Zde se mezi trojici Chrudim, Slatiňany a Chrast, ještě vmísila obec Bylany. Avšak na konečný výběr to nemá žádný vliv.

V dalších částech na základě předchozích kritérií budou za spádová centra označována města Chrudim, Slatiňany a Chrast (poloha viz. Obrázek 7), přičemž právě v tomto pořadí je lze hodnotit podle významu pro celý mikroregion. Tuto „osu“ sídel by bylo možné považovat i za jakési jádro mikroregionu.



Obrázek 7: Poloha spádových center

PRIMÁRNÍ ZDROJ: ARCCR500 společnosti ArcData Praha; SEKUNDÁRNÍ ZDROJ: USII; ZPRACOVAL: Autor

3 DOPRAVNÍ OBSLUŽNOST MIKROREGIONU

3.1 ZÁKLADNÍ POJMY

Dopravní obslužnost je definována v zákoně 111/1994 Sb., o silniční dopravě. Rozlišují se dva typy – základní dopravní obslužnost (§ 19) a ostatní dopravní obslužnost (§ 19c). V zákoně jsou v přesném znění definovány následovně:

Základní dopravní obslužnost

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

Ostatní dopravní obslužnost

Ostatní dopravní obslužností je zajištění dopravních potřeb územního obvodu obce nad rámec základní dopravní obslužnosti území kraje. Na zajištění ostatní dopravní obslužnosti uzavírá obec s dopravcem závazek veřejné služby a hradí ze svého rozpočtu prokazatelnou ztrátu vzniklou dopravci plněním závazků veřejné služby.

Pro potřeby této práce dále definuji dva další pojmy:

Komfortní dopravní obslužnost³¹

V této práci se jedná o obslužnost zahrnující pouze přímé autobusové nebo vlakové spoje odjíždějící/přijíždějící ze/do zastávek v intravilánech posuzovaných obcí a i popřípadě ze zastávek vzdálených do 2 km od obce.

³¹ Některé studie do komfortní obslužnosti zahrnují pouze spoje, odjíždějící/přijíždějící ze/do zastávek v intravilánu obce.

Celková dopravní obslužnost

Součet komfortní dopravní obslužnosti a obslužnosti zahrnující spoje maximálně s dvěma přestupy. Jedná se o spoje odjíždějící jak ze zastávek v intravilánech obcí, tak ze zastávek do 2 km

Dopravní špička

Laicky řečeno se jedná o část dne, kdy vrcholí provoz. Většinou se jedná o dvě období během dne a to když lidé cestují „do“ nebo „z“ práce a škol. Pro účely této práce se jedná o intervaly od 4h do 7h ráno a od 14h do 19h večer.

3.2 POSTUP ANALÝZY A METODIKA HODNOCENÍ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI

Analýza dopravní obslužnosti hromadnou dopravou byla provedena ve vztahu ke třem nejdůležitějším městům Mikroregionu Chrudimsko – tj. Chrudim, Chrast a Slatiňany. Analyzována byla pouze dopravní obslužnost během všedních dnů (tj. pouze v pracovní dny). A to z toho důvodu, že o víkendu se obslužnost výrazně liší, jelikož i obyvatelstvo má odlišné potřeby.

Zdrojem dat byl dopravní informační systém IDOS a data byla zpracovávána v aplikaci Microsoft Excel (dále jen „Excel“). Samotnou analýzu lze zpětně rozdělit do tří základních kroků:

- a) získávání a zaznamenávání dat
- b) interpretace dat pomocí výpočtů
- c) zhodnocení získaných informací

Jednotlivé kroky se pokusím v následujících řádcích popsat podrobněji.

3.2.1 ZÍSKÁVÁNÍ A ZAZNAMENÁVÁNÍ DAT

Potřebná data, tj. odjezdy autobusů či vlaků byla získána pro období platnosti jízdního řádu 2009/2010.

Vzhledem k tomu, že zkoumána byla tři centra a pokaždé se sledovaly odjezdy z obcí do centra a z centra zpět (pro zajímavost i z centra do centra), vzniklo tak šest tabulek pro autobusová spojení a šest tabulek pro vlaková spojení.

Jednotlivé časy odjezdů byly zapisovány do sloupců, které měly v záhlaví příslušnou hodinu (tzn., že např. odjezd v 7:45 byl zařazen do sloupce mající v záhlaví sedmou hodinu).

Pro zjednodušení následného zpracování, bylo každé spojení s jedním přestupem podbarveno žlutě a každé spojení se dvěma přestupy podbarveno modře. Přímá spojení byla ponechána nepodbarvená.

Vzhledem k tomu, že některá spojení se stejným výchozím spojem ve stejný čas odjezdu nabízely např. dvě varianty, tj. variantu s jedním přestupem a druhou variantu se dvěma. Bylo vždy spojení s horší variantou vynecháno. Naopak však byla zaznamenána i spojení, u nichž čas cesty výrazně překračuje únosnou míru vzhledem ke vzdálenosti od cíle, a to z toho důvodu, že některé obce lepší spojení prostě nemají. Jednalo se většinou o spojení s jedním či dvěma přestupy.

Tabulky s jednotlivými odjezdy z obcí a příjezdy jsou k dispozici na příloženém CD – soubory: od_prij_autobusy.xls a od_prij_vlaky.xls.

3.2.2 INTERPRETACE DAT POMOCÍ VÝPOČTŮ

Aby se s daty dalo dále pracovat, bylo zapotřebí je nějakým způsobem upravit – v tomto případě jsem se rozhodl pro sečtení jednotlivých odjezdů. Pro tento účel proto byly vytvořeny nové tabulky v Excelu.

Jelikož by bylo značně neefektivní sčítat počet odjezdů pro jednotlivé hodiny, vytvořil jsem si časové intervaly, pro které jsem určoval počty odjezdů pro jednotlivé obce a centra. Rozložení intervalů a popis zobrazuje následující tabulka (viz. Tabulka 7).

Tabulka 7: Rozvržení intervalů

Směr\Cíl cesty	Práce, škola	Ostatní (doktor, zábava, nakupování ...atd.)		Zábava (noční směna v práci)
Do centra	4h. až 7h.	8h. až 14h.	14h. až 20h.	po 20h.
Směr\Cíl cesty	Ostatní a návrat po noční směně z práce	Ostatní návraty (doktor, zábavy, nakupování ...atd.)	Návrat z práce, ze školy	Ostatní návraty
Z centra	4h. až 9h.	9h. až 14h.	14h. až 19h.	po 19h.

ZDROJ: Autor

Jednotlivé intervaly byly zvoleny na základě mého vlastního uvážení, a tak nemusí odpovídat běžně používaným intervalům, ačkoliv se jim více či méně podobají. Jak bylo již totiž nastíněno v úvodu, snažím se situaci řešit spíše z pohledu jednotlivých občanů, kteří když si budou prohlížet běžný jízdní řád, tak nejprve budou vyhledávat podle času odjezdu a teprve potom budou zkoumat, jestli se dostanou třeba na osmou hodinu až do místa pracoviště³².

Příkladem může být např. interval mezi 4h. a 7h. ranní. Běžně se totiž spíše sleduje příjezd do centra než-li odjezd autobusů z obce. Proto bývá tento interval až do 8h. ranní – kdy se předpokládá začátek školy, či pracovní doby. V mém případě jsem zvolil limitní 7h. z toho důvodu, že lze předpokládat, že pokud by autobus odjížděl z obce až po sedmé hodině, pak by vzhledem k různým prodlevám, či u odlehlejších obcí vzdálenostem, do osmé hodiny do cíle nedorazil.

Jak bylo řečeno výše, pro jednotlivé intervaly byly spočítány počty spojení a to i s přestupy. Zvlášť pak byly ještě rozpracovány počty spojení v intervalech, kde se předpokládá dopravní špička – to jsou intervaly v tabulce podbarvené modře. V těchto obdobích dne se počty rozčlenily na spojení bez přestupů, s jedním přestupem a se dvěma přestupy.

Na závěr byly provedeny celkové součty. A to počet spojení bez přestupů ve špičkách, počet spojení bez přestupů za den, a celkový počet spojení za den.

Některé získané informace nebyly pro další zpracovávání použity, avšak v práci je pro zajímavost uvádím též. Příslušné tabulky lze nalézt na přiloženém CD – soubory: dilci_analyza_vlaky.xls, dilci_analyza_autobusy.xls, celkove_analyza_do.xls.

3.2.3 ZHODNOCENÍ ZÍSKANÝCH INFORMACÍ

Pouhé počty spojů nemají dostatečnou vypovídací schopnost. Vytvořil jsem proto kritéria, která umožní zařadit obce do určité kategorie, tak aby bylo možné např. říct, že obec „X“ má velmi dobrou dopravní obslužnost zatímco obec „Y“ špatnou.

³² Myšleny jsou běžné papírové jízdní řády. V případě vyhledávání na www stránkách, lze samozřejmě zobrazit přímo příjezdy i se spoji.

Počáteční fáze hodnocení

Všechna použitá kritéria hodnocení jsou založena na stejném principu, avšak některá mají „jemnější“ stupnici, pro lepší odlišení krajních případů.

Samotný princip hodnocení spočívá v tom, že pro konkrétní interval či celý den (pouze v případě hodnocení v dopravní špičce) se sečtou počty spojení autobusů a vlaků za jednotlivé obce (stejně v případě „z“ centra i „do“ centra). Součet u obce s nejvyšším počtem spojení ve sledovaném intervalu či dni, se pak použije jako maximální hranice³³, tj. označí se jako 100%. Taková obec pak bude ohodnocena známkou 1. U ostatních obcí se poté vypočítá procentuelní podíl počtu spojení ohodnocované obce na obci s nejvyšším počtem a podle níže uvedených tabulek (viz. Tabulka 8 a 9) se jim přidělí známka.

Tabulka 8: Kritéria pro ohodnocení kvality dopravní obslužnosti v intervalech – s přestupy

Rozpětí (v %)	Známka
100 až 60	1
59 až 20	2
19 až 0	3

ZDROJ: Autor

Tabulka 9: Kritérium pro ohodnocení kvality dopravní obslužnosti v dopravní špičce

Rozpětí (v %)	Známka ³⁴
100 až 60	1
59 až 20	2
19 až 3	3
2 až 0	4

ZDROJ: Autor

Toto kritérium považuji za výhodné z toho důvodu, že zohledňuje jakýsi „běžný stav“ v konkrétním intervalu a směru cesty. To tedy znamená, že pokud jede např. v době mezi čtvrtou a sedmou hodinou ranní do Chrudimi z obcí určitý počet spojení a v tomtéž intervalu jede do Chrasti spojení z každé obce výrazně méně. Pak toto kritérium to při hodnocení zohlední. Použít proto např. kritérium, kde by intervaly byly tvořeny konkrétními počty spojení, a které by se pak aplikovalo na vše, se mi jeví jako nevhodné, ačkoliv by přineslo jakési přímé srovnání toho, jak si ta která obec stojí.

³³ Procentuelní rozpětí pro přidělování známky bylo zvoleno dostatečně široké, aby byly zohledněny situace, kdy některá obec má např. i třikrát více spojení než ostatní obce.

³⁴ V dopravní špičce byly zvoleny 4 stupně, protože se ve výsledcích objevuje velký počet obcí, které nemají žádná přímá spojení nebo mají maximálně 2, a proto jsem považoval za nutné na takové obce upozornit.

Konečné fáze hodnocení

Pro konečné zmapování dopravní obslužnosti bylo využito získaných známek. Ty byly vždy zprůměrovány a podle dosaženého výsledku zařazeny do příslušných kategorií. (více viz. jednotlivá ohodnocení)

a) Celkové zhodnocení za celý den s přestupy³⁵

Po ohodnocení obcí známkou v jednotlivých intervalech, bylo zapotřebí ohodnotit dopravní obslužnost do příslušného centra nebo z něj komplexněji. Ačkoliv se nabízelo použití výsledků získaných z předešlé analýzy, ze které byly k dispozici celkové součty spojení i s přestupy. Rozhodl jsem se pro využití postupu uvedeného výše, tj. zprůměrování čtyř získaných známek (tj. z jednotlivých intervalů). A podle výsledného průměru jsem pak danou obec ohodnotil celkovou známkou. Z důvodu jemnějšího odlišení kvality dopravní obslužnosti, jsem zvolil čtyřstupňovou stupnici. Stupnici s kritériem, známkou a se slovním hodnocením nabízí Tabulka 10.

Tabulka 10: Kritéria pro ohodnocení kvality celkové dopravní obslužnosti

Průměr od - do	Známka	Slovní hodnocení
1 až 1,5	1	výborné
1,6 až 2	2	velmi dobré
2,1 až 2,5	3	dobré
2,6 až 3	4	nedostatečné

ZDROJ: Autor

b) Souhrnné zhodnocení

Pro ucelnější představu o dopravní obslužnosti obcí a zkoumaných částí dne, jsem ještě vytvořil souhrnné tabulky. Pro ohodnocení je použit stejný postup, který byl zmíněn v úvodu této části, týkající se konečné fáze hodnocení. Tabulka kritérií (viz. Tabulka 11) je však mírně odlišná. Pro názornost jsem v tabulce použil i různé barvy pro jednotlivé kategorie. U růžové barvy jsou v jednotlivých tabulkách odlišná slovní hodnocení.

³⁵ Pro každé centrum zvlášť a pokaždé i zvlášť pro směr „do“ a „z“.

Tabulka 11: Kritéria pro souhrnná hodnocení dopravní obslužnosti

Průměr od - do	Barva	Slovní hodnocení
Od 1 do 1,9	Žlutá	Velmi mnoho spojení
Od 2 do 2,9	Modrá	Dostatečné množství spojení
Od 3 do 3,9	Zelená	Omezený počet spojení
4	Růžová	a) Nedostatečné množství spojení b) Nejsou k dispozici žádná spojení c) K dispozici jsou max. 2 spojení

ZDROJ: Autor

3.3 ANALÝZA A HODNOCENÍ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI

3.3.1 HODNOCENÍ S PŘESTUPY ZA DEN A V JEDNOTLIVÝCH ČÁSTECH DNE

Centrum Chrudim

a) Odjezdy do Chrudimi

Jak je vidět v následující tabulce (viz. Tabulka 12) nejlepší kvalitu dopravní obslužnosti (dále jen „obslužnost“) mají Slatiňany. Vysokou úroveň má dále ještě pět obcí. Převážně se jedná o obce v severovýchodní části Mikroregionu Chrudimsko. Výjimku tvoří obec Bylany, jež se nachází na západě, a kterou prochází silnice první třídy. A též Chrast jako jedno z vybraných center. Téměř polovina obcí (13 obcí) má však s odjezdem do Chrudimi problémy. Obslužnost v jednotlivých částech dne se z hlediska hodnocení příliš neliší. Pouze z pěti obcí se však lze dostat do Chrudimi po 20h.

Tabulka 12: Hodnocení s přestupy „do“ centra Chrudim

Obec	4 až 7	7 až 14	14 až 20	po 20	Průměr známek	Kvalita dopravní obslužnosti
Slatiňany	1	1	1	1	1	Výborná
Tuněchody	2	2	2	1	1,75	Velmi dobrá
Bylany	2	2	2	2	2	Velmi dobrá
Chrast	1	2	2	3	2	Velmi dobrá
Úhřetice	2	2	2	2	2	Velmi dobrá
Vežvanovice	2	2	2	2	2	Velmi dobrá
Horka	2	2	2	3	2,25	Dobrá
Lukavice	2	2	2	3	2,25	Dobrá
Morašice	2	2	2	3	2,25	Dobrá
Nabočany	2	2	2	3	2,25	Dobrá
Orel	2	2	2	3	2,25	Dobrá
Zaječice	2	2	2	3	2,25	Dobrá
Bořice	2	3	3	2	2,5	Dobrá
Kočí	2	2	3	3	2,5	Dobrá
Přestavky	3	2	2	3	2,5	Dobrá
Řestoky	2	3	2	3	2,5	Dobrá
Sobětuchy	3	2	2	3	2,5	Dobrá
Stolany	3	2	2	3	2,5	Dobrá
Dvakačovice	3	3	2	3	2,75	Nedostatečná
Honbice	2	3	3	3	2,75	Nedostatečná
Trojovice	2	3	3	3	2,75	Nedostatečná
Třebřichy	3	3	2	3	2,75	Nedostatečná
Bitovany	3	3	3	3	3	Nedostatečná
Čankovice	3	3	3	3	3	Nedostatečná
Dolní Bozděkov	3	3	3	3	3	Nedostatečná
Lány	3	3	3	3	3	Nedostatečná
Licibořice	3	3	3	3	3	Nedostatečná
Mladoňovice	3	3	3	3	3	Nedostatečná
Rabštejská L.	3	3	3	3	3	Nedostatečná
Svídnice	3	3	3	3	3	Nedostatečná
Zájezdec	3	3	3	3	3	Nedostatečná

ZDROJ: Autor

b) Odjezdy z Chrudimi

V případě odjezdů z Chrudimi do obcí je vzhledem k dané situaci hodnocena více jak polovina obcí stupněm nedostatečná. Přičemž stejný počet je ohodnocen známkou „3“ pro cestu z centra v období odpolední dopravní špičky. To tedy znamená, že odjezdy z centra zpět do obcí, jsou pro obyvatele těchto obcí značně komplikované.

Z centra lze velmi dobře cestovat do obou dalších center a i do zbývajících obcí je situace poměrně příznivá. Do devíti obcí je možný návrat po sedmé hodině večer. Z toho do čtyř obcí dokonce více jak dvěma spoji. Podrobnosti nabízí Tabulka 13.

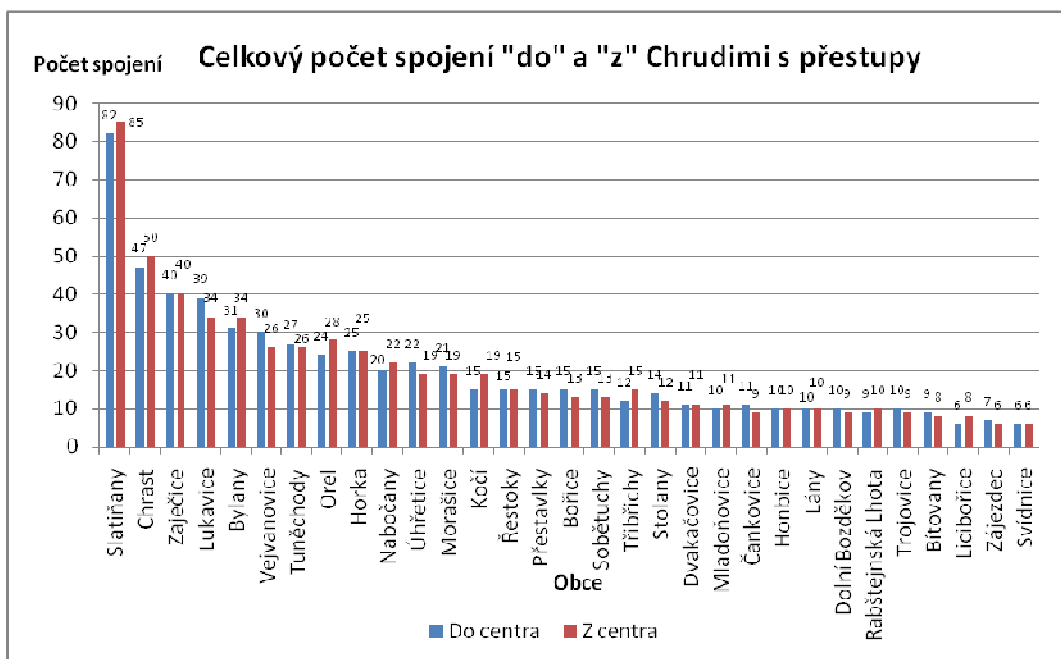
Tabulka 13: Hodnocení s přestupy „z“ centra Chrudim

Obec	4 až 9	9 až 14	14 až 19	po 19	Průměr známek	Kvalita dopravní obslužnosti
Slatiňany	1	1	1	1	1	výborná
Chrast	2	2	1	1	1,5	výborná
Horka	2	2	2	1	1,75	velmi dobrá
Zaječice	2	2	2	1	1,75	velmi dobrá
Bylany	2	2	2	2	2	velmi dobrá
Morašice	2	2	2	2	2	velmi dobrá
Orel	2	2	2	2	2	velmi dobrá
Tuněchody	2	2	2	2	2	velmi dobrá
Kočí	2	2	2	3	2,25	dobrá
Lukavice	2	2	2	3	2,25	dobrá
Nabočany	2	2	2	3	2,25	dobrá
Vejvanovice	2	2	2	3	2,25	dobrá
Řestoky	3	2	2	3	2,5	dobrá
Třibřichy	2	3	2	3	2,5	dobrá
Úhřetice	2	3	2	3	2,5	dobrá
Bořice	2	3	3	3	2,75	nedostatečná
Dolní Bozděkov	2	3	3	3	2,75	nedostatečná
Lány	3	3	3	2	2,75	nedostatečná
Přestavlky	2	3	3	3	2,75	nedostatečná
Bitovany	3	3	3	3	3	nedostatečná
Čankovice	3	3	3	3	3	nedostatečná
Dvakačovice	3	3	3	3	3	nedostatečná
Honbice	3	3	3	3	3	nedostatečná
Licibořice	3	3	3	3	3	nedostatečná
Mladoňovice	3	3	3	3	3	nedostatečná
Rabštejská L.	3	3	3	3	3	nedostatečná
Sobětuchy	3	3	3	3	3	nedostatečná
Stolany	3	3	3	3	3	nedostatečná
Svídnice	3	3	3	3	3	nedostatečná
Trojovice	3	3	3	3	3	nedostatečná
Zájezdec	3	3	3	3	3	nedostatečná

ZDROJ: Autor

c) Zobrazení kvality dopravní obslužnosti pomocí grafu

Graf 4: Celkový počet spojení "do" a "z" Chrudimi s přestupy



ZDROJ: Autor

Graf velmi přehledně zobrazuje, že nejlépe je na tom s dopravní obslužností vzhledem k centru Chrudim, další centrum Slatiňany a to dokonce dvojnásobně lépe než centrum Chrast. Tato skutečnost je zřejmě dána velmi malou vzdáleností od Chrudimi. Naopak nejhůře jsou na tom obce Licibořice, Zájezdec a Svídnice. Ovšem uspokojivé množství spojí nemají ani obce, na grafu umístěné před Licibořicemi až po Dvakačovice.

Centrum Slatiňany

a) Do Slatiňan

Při hodnocení dopravní obslužnosti obcí vzhledem k centru Slatiňany jsem došel především při hodnocení směrem „do“ Slatiňan k zajímavým zjištěním. Ačkoliv se Chrudim opět umístila na prvním místě, druhé centrum Chrast, je na tom o poznání hůře a dosáhlo pouze na hodnocení „dobrá“. Toto hodnocení je dáno pravděpodobně tím, že z Chrasti do Slatiňan se lze dostat převážně s přestupem v Chrudimi, proto klesl celkový počet spojení, neboť není příliš dobrá návaznost.

Nečekaně dobrého hodnocení dosáhly obce Lukavice a Vejvanovice. U Lukavice je toto hodnocení zřejmě ovlivněno malou vzdáleností od centra. Zatímco u Vejvanovic možností vlakového spojení.

Problémy s cestováním do Slatiňan má však 19 dalších obcí, proto lze říci, že celková úroveň spojení do tohoto centra je velmi nízká – což značí velmi málo variant spojení v průběhu celého dne. Více viz. Tabulka 14.

Tabulka 14: Hodnocení s přestupy „do“ centra Slatiňany

Obec	4 až 7	7 až 14	14 až 20	po 20	Průměr známek	Kvalita dopravní obslužnosti
Chrudim	1	1	1	1	1	výborná
Lukavice	1	2	2	3	2	velmi dobrá
Vejvanovice	2	2	2	2	2	velmi dobrá
Bylany	2	2	2	3	2,25	Dobrá
Horka	2	2	2	3	2,25	Dobrá
Chrast	2	2	2	3	2,25	Dobrá
Tuněchody	2	3	2	2	2,25	Dobrá
Úhřetice	2	3	2	2	2,25	Dobrá
Zaječice	2	2	2	3	2,25	Dobrá
Bořice	2	3	3	2	2,5	Dobrá
Morašice	2	2	3	3	2,5	Dobrá
Orel	2	2	3	3	2,5	Dobrá
Kočí	2	3	3	3	2,75	Nedostatečná
Nabočany	2	3	3	3	2,75	Nedostatečná
Řestoky	2	3	3	3	2,75	Nedostatečná
Svidnice	2	3	3	3	2,75	Nedostatečná
Trojovice	2	3	3	3	2,75	Nedostatečná
Bitovany	3	3	3	3	3	Nedostatečná
Čankovice	3	3	3	3	3	Nedostatečná
Dolní Bozděkov	3	3	3	3	3	Nedostatečná
Dvakačovice	3	3	3	3	3	Nedostatečná
Honbice	3	3	3	3	3	Nedostatečná
Lány	3	3	3	3	3	Nedostatečná
Licibořice	3	3	3	3	3	Nedostatečná
Mladoňovice	3	3	3	3	3	Nedostatečná
Přestavlky	3	3	3	3	3	Nedostatečná
Rabštejská L.	3	3	3	3	3	Nedostatečná
Sobětuchy	3	3	3	3	3	Nedostatečná
Stolany	3	3	3	3	3	Nedostatečná
Třibřichy	3	3	3	3	3	Nedostatečná
Zájezdec	3	3	3	3	3	Nedostatečná

ZDROJ: Autor

b) Ze Slatiňan

Paradoxem je, že ačkoliv do Slatiňan se lze z Chrasti dostat s komplikacemi, ze Slatiňan zpět je to o mnoho lepší. Mimo období mezi 4h a 9h ranní, které bylo ohodnoceno známkou dvě, všechny ostatní intervaly dostaly jedničku. Podobně je na tom ještě Chrudim, avšak ta má dvojkou hodnocen interval po 19h.

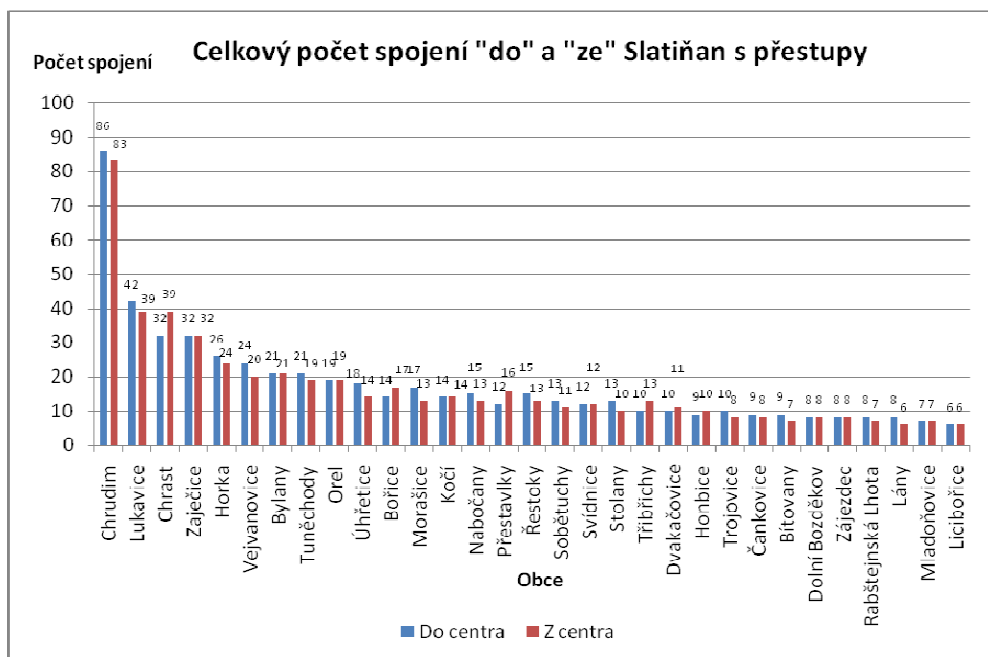
Velmi dobré spojení je potom také ještě do Zaječic a do Lukavice. Do Zaječic je to dáno malou vzdáleností a železniční zastávkou. U Lukavic zřejmě vzdáleností. Více viz. Tabulka 15.

Tabulka 15: Hodnocení s přestupy „z“ centra Slatiňany

Obec	4 až 9	9 až 14	14 až 19	po 19	Průměr známek	Kvalita dopravní obslužnosti
Chrast	2	1	1	1	1,25	výborné
Chrudim	1	1	1	2	1,25	výborné
Zaječice	3	1	2	1	1,75	velmi dobré
Lukavice	2	2	1	3	2	velmi dobré
Bylany	2	2	2	3	2,25	dobré
Horka	3	2	2	2	2,25	dobré
Orel	3	2	2	2	2,25	dobré
Tuněchody	3	2	2	2	2,25	dobré
Vejvanovice	3	2	2	2	2,25	dobré
Bořice	3	3	2	2	2,5	dobré
Morašice	3	2	2	3	2,5	dobré
Přestavky	3	2	2	3	2,5	dobré
Úhřetice	3	3	2	2	2,5	dobré
Dvakačovice	3	2	3	3	2,75	nedostatečné
Honbice	3	2	3	3	2,75	nedostatečné
Kočí	3	2	3	3	2,75	nedostatečné
Nabočany	3	2	3	3	2,75	nedostatečné
Řestoky	3	2	3	3	2,75	nedostatečné
Sobětuchy	3	2	3	3	2,75	nedostatečné
Stolany	3	2	3	3	2,75	nedostatečné
Svídnice	3	3	2	3	2,75	nedostatečné
Třebřichy	3	3	2	3	2,75	nedostatečné
Bítovany	3	3	3	3	3	nedostatečné
Čankovice	3	3	3	3	3	nedostatečné
Dolní Bozděkov	3	3	3	3	3	nedostatečné
Lány	3	3	3	3	3	nedostatečné
Licbořice	3	3	3	3	3	nedostatečné
Mladoňovice	3	3	3	3	3	nedostatečné
Rabštejská L.	3	3	3	3	3	nedostatečné
Trojovice	3	3	3	3	3	nedostatečné
Zájezdec	3	3	3	3	3	nedostatečné

c) Zobrazení kvality dopravní obslužnosti pomocí grafu

Graf 5: Celkový počet spojení "do" a "ze" Slatiňan s přestupy



ZDROJ: Autor

Výše uvedený graf opět nabízí detailní přehled o celkovém počtu spojů s přestupy u jednotlivých obcí. Jak vyplynulo již z hodnocení výše, nejlépe jsou na tom obě centra a obce Zaječice a Lukavice. Chrast je však v počtu spojení až za Lukavicemi.

Centrum Chrast

a) Do Chrasti

Do Chrasti má problematické spojení pouze 11 obcí a většinou to jsou obce, které se nacházejí přesně na opačném konci území mikroregionu. Obě centra a Zaječice mají velmi výbornou kvalitu dopravní obslužnosti. Nedaleká Horka a potom trošku překvapivě i Tuněchody, Úhřetice a Vejvanovice ji mají velmi dobrou. Horka je na tom dokonce ještě o něco lépe než ostatní jmenované obce. Všechny tyto obce jsou však zřejmě zvýhodněny vlakovými spojeními, protože díky tomu se mohou do Chrasti dostat i po 20h. Podrobnosti lze vidět v Tabulce 16.

Tabulka 16: Hodnocení s přestupy „do“ centra Chrast

Obec	4 až 7	7 až 14	14 až 20	po 20	Průměr známek	Kvalita dopravní obslužnosti
Chrudim	1	1	1	2	1,25	Výborná
Slatiňany	1	1	1	2	1,25	Výborná
Zaječice	1	1	1	2	1,25	Výborná
Horka	2	2	2	1	1,75	velmi dobrá
Tuněchody	2	2	2	2	2	velmi dobrá
Úhřetice	2	2	2	2	2	velmi dobrá
Vežvanovice	2	2	2	2	2	velmi dobrá
Bořice	2	3	2	2	2,25	Dobrá
Bylany	2	2	2	3	2,25	Dobrá
Honbice	2	2	2	3	2,25	Dobrá
Kočí	2	2	2	3	2,25	Dobrá
Lukavice	2	2	2	3	2,25	Dobrá
Morašice	2	2	2	3	2,25	Dobrá
Nabočany	2	2	2	3	2,25	Dobrá
Řestoky	2	2	2	3	2,25	Dobrá
Bitovany	2	2	3	3	2,5	Dobrá
Orel	3	2	2	3	2,5	Dobrá
Sobětuchy	3	2	2	3	2,5	Dobrá
Stolany	3	2	2	3	2,5	Dobrá
Trojovice	2	3	2	3	2,5	Dobrá
Dolní Bozděkov	2	3	3	3	2,75	Nedostatečná
Dvakačovice	3	3	2	3	2,75	Nedostatečná
Lány	3	2	3	3	2,75	Nedostatečná
Přestavky	3	3	2	3	2,75	Nedostatečná
Svídnice	2	3	3	3	2,75	Nedostatečná
Třibřichy	3	2	3	3	2,75	Nedostatečná
Zájezdec	3	3	2	3	2,75	Nedostatečná
Čankovice	3	3	3	3	3	Nedostatečná
Licibořice	3	3	3	3	3	Nedostatečná
Mladoňovice	3	3	3	3	3	Nedostatečná
Rabštejská L.	3	3	3	3	3	Nedostatečná

ZDROJ: Autor

b) Z Chrasti

Zde vyšlo hodnocení podobně jako v případě směru „do“ Chrasti. Jediný rozdíl lze spatřovat v tom, že z Chrasti je hodnoceno daleko více obcí stupněm „velmi dobrá“ a ubylo obcí s hodnocením „nedostatečná“. Detail viz. Tabulka 17.

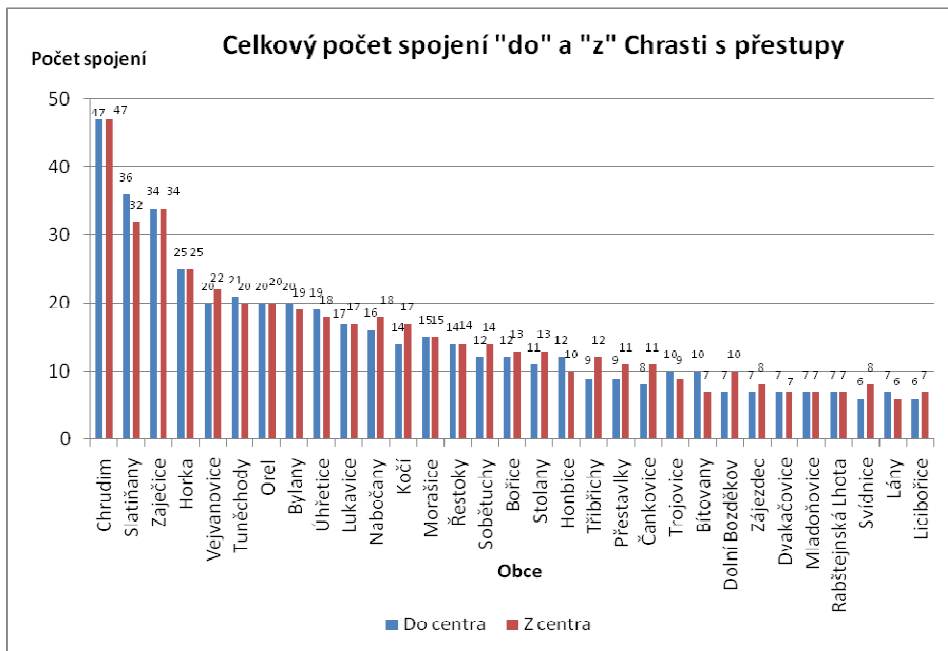
Tabulka 17: Hodnocení s přestupy „z“ centra Chrast

Obec	4 až 9	9 až 14	14 až 19	po 19	Průměr známek	Kvalita dopravní obslužnosti
Horka	2	1	1	1	1,25	Výborná
Chrudim	1	1	1	2	1,25	Výborná
Zaječice	1	1	1	2	1,25	Výborná
Slatiňany	2	1	1	2	1,5	Výborná
Tuněchody	2	1	2	2	1,75	velmi dobrá
Úhřetice	2	1	2	2	1,75	velmi dobrá
Vežvanovice	2	1	2	2	1,75	velmi dobrá
Bylany	2	1	2	3	2	velmi dobrá
Kočí	2	1	2	3	2	velmi dobrá
Morašice	2	1	2	3	2	velmi dobrá
Nabočany	2	1	2	3	2	velmi dobrá
Bořice	3	2	2	2	2,25	Dobrá
Honbice	2	2	2	3	2,25	Dobrá
Lukavice	2	2	2	3	2,25	Dobrá
Orel	2	2	2	3	2,25	Dobrá
Řestoky	2	2	2	3	2,25	Dobrá
Sobětuchy	2	2	2	3	2,25	Dobrá
Stolany	2	2	2	3	2,25	Dobrá
Třebřichy	2	2	2	3	2,25	Dobrá
Čankovice	3	2	2	3	2,5	Dobrá
Dolní Bozděkov	2	2	3	3	2,5	Dobrá
Přestavky	2	3	2	3	2,5	Dobrá
Svídnice	3	2	2	3	2,5	Dobrá
Trojovice	2	3	2	3	2,5	Dobrá
Bitovany	3	3	2	3	2,75	Nedostatečná
Dvakačovice	3	3	2	3	2,75	Nedostatečná
Lány	3	2	3	3	2,75	Nedostatečná
Licibořice	3	3	2	3	2,75	Nedostatečná
Mladoňovice	3	3	2	3	2,75	Nedostatečná
Rabštejská L.	3	3	2	3	2,75	Nedostatečná
Zájezdec	3	3	2	3	2,75	Nedostatečná

ZDROJ: Autor

c) Zobrazení kvality dopravní obslužnosti pomocí grafu

Graf 6: Celkový počet spojení "do" a "z" Chrasti s přestupy



ZDROJ: Autor

Na tomto grafu je velmi dobře patrné, že počet spojení z Chrudimi do Chrasti a zpět již nepřesahuje hranici 80 spojů, ale je až pod hranicí 50 spojů za den. Tento pokles je patrný u většiny obcí a lze si to vysvětlit také tím, že centrum Chrast je na samé hranici mikroregionu a je v porovnání s ostatními centry – jak bylo řečeno výše – méně významné a tedy pro dojížděku méně atraktivní.

Pořadí v počtu spojů je podobné, jako bylo hodnocení v předchozích tabulkách – Chrudim, Slatiňany, Zaječice a Horka.

3.3.2 SOUHRNNÉ HODNOCENÍ S PŘESTUPY ZA DEN

Následující tabulka (viz. Tabulka 18) podává přehled o obslužnosti ve směru „do“ center i „z“ center a současně nabízí souhrnné hodnocení. Souhrnné hodnocení je zpracováno jak celkové, tak ale i samostatně „do“ center a také „z“ center. Obce jsou seřazeny podle celkového průměru.

Jak je patrné všechna tři centra se vešli do hodnocení „Velmi mnoho spojení“, což ještě více vyzdvihuje a dokazuje jejich výjimečné postavení v rámci celého Mikroregionu Chrudimsko.

Tabulka 18: Souhrnné hodnocení "do" a "z" center s přestupy

Obec	Do centra			Z centra			Celkem průměr	Do centra průměr	Z centra průměr
	Chrudim	Slatiňany	Chrast	Chrudim	Slatiňany	Chrast			
Chrudim		1	1		1	1	1,00	1,00	1,00
Slatiňany	1		1	1		1	1,00	1,00	1,00
Chrast	2	3		1	1		1,75	2,50	1,00
Zaječice	3	3	1	2	2	1	2,00	2,33	1,67
Bylany	2	3	3	1	3	2	2,33	2,67	2,00
Horka	3	3	2	2	3	1	2,33	2,67	2,00
Tuněchody	2	3	2	2	3	2	2,33	2,33	2,33
Morašice	3	3	3	2	3	2	2,67	3,00	2,33
Vejvanovice	2	2	2	3	3	2	2,33	2,00	2,67
Úhřetice	2	3	2	3	3	2	2,50	2,33	2,67
Lukavice	3	2	3	3	2	3	2,67	2,67	2,67
Orel	3	3	3	2	3	3	2,83	3,00	2,67
Kočí	3	4	3	3	4	2	3,17	3,33	3,00
Nabočany	3	4	3	3	4	2	3,17	3,33	3,00
Bořice	3	3	3	4	3	3	3,17	3,00	3,33
Řestoky	3	4	3	3	4	3	3,33	3,33	3,33
Přestavky	3	4	4	4	3	3	3,50	3,67	3,33
Třebřichy	4	4	4	3	4	3	3,67	4,00	3,33
Sobětuchy	3	4	3	4	4	3	3,50	3,33	3,67
Stolany	3	4	3	4	4	3	3,50	3,33	3,67
Honbice	4	4	3	4	4	3	3,67	3,67	3,67
Trojovice	4	4	3	4	4	3	3,67	3,67	3,67
Čankovice	4	4	4	4	4	3	3,83	4,00	3,67
Dolní Bezděkov	4	4	4	4	4	3	3,83	4,00	3,67
Svídnice	4	4	4	4	4	3	3,83	4,00	3,67
Bítovany	4	4	3	4	4	4	3,83	3,67	4,00
Dvakačovice	4	4	4	4	4	4	4,00	4,00	4,00
Lány	4	4	4	4	4	4	4,00	4,00	4,00
Licibořice	4	4	4	4	4	4	4,00	4,00	4,00
Mladoňovice	4	4	4	4	4	4	4,00	4,00	4,00
Rabštejská L.	4	4	4	4	4	4	4,00	4,00	4,00
Zájezdec	4	4	4	4	4	4	4,00	4,00	4,00

ZDROJ: Autor

Za zajímavou považuji skutečnost, že „nedostatečné množství spojení“ má více obcí směrem do centra, zatímco „z“ centra jich je o čtyři méně. Celkově je takto hodnoceno šest obcí. Jedná se o obce, které jsou v odlehlé části mikroregionu – např. Licibořice a Mladoňovice a též Rabštejnská Lhota, která ač poměrně blízko Chrudimi a Slatiňan má spojení také málo. Obecně lze říci, že obslužnost směrem na Seč po silnici II.třídy č. 340 je tedy velmi omezená. Stejně špatná situace je pak i v Zájezdci, v Lánech a Dvakačovicích. Ve všech třech obcích je to zřejmě ovlivněno jak nízkým počtem obyvatel, tak ale i nevhodnou dopravní polohou.

Devět obcí jsou dále hodnoceny jako obce s dostatečným množstvím spojením a zbývajících 14 mají spojení omezené.

3.3.3 SOUHRNNÉ HODNOCENÍ BEZ PŘESTUPŮ V DOPRAVNÍCH ŠPIČKÁCH

Jako důležité se mi jeví zhodnotit situaci v dopravních špičkách, protože zde jsou možnosti dopravních spojení pro obyvatelstvo klíčové. Jelikož hodnotit tato období z pohledu všech spojení, tj. i přestupových mi připadalo nevhodné, neboť přestupy jsou pro obyvatele určitou komplikací, a to ať z časových důvodů, tak ale i z hlediska komfortu. Rozhodl jsem se hodnotit pouze tzv. komfortní dopravní obslužnost.

I v tomto případě jsou na tom nejlépe všechna tři centra, jak je vidět v Tabulce 19. Výjimečného postavení však dosahují i Zaječice a v ranních hodinách i Horka. Více jak polovina obcí má pak možnosti omezené. Za určité plus považuji však to, že v mikroregionu není jediná obec, odkud nebo kam by v některé z dopravních špiček neexistoval alespoň jeden přímý spoj. Avšak jedna obec má situaci komplikovanou v době odpolední dopravní špičky, kdy se z žádného z center nedostane přímým spojením. Jedná se o Mladoňovice. Některé důvody, proč tomu tak je, korespondují s tím, co bylo zmíněno v předchozím souhrnném hodnocení.

Tabulka 19: Souhrnné hodnocení bez přestupů v dopravních špičkách

Obec	Do centra (4 - 7)			Z centra (14 - 19)			Průměr	Průměr od 4-7	Průměr od 14-19
	Chrudim	Slatiňany	Chrast	Chrudim	Slatiňany	Chrast			
Chrudim		1	1		1	1	1,00	1,00	1,00
Chrast	1	1		1	2		1,25	1,00	1,50
Slatiňany	1		1	1		2	1,25	1,00	1,50
Zaječice	2	2	2	2	2	1	1,83	2,00	1,67
Horka	2	2	1	3	2	2	2,00	1,67	2,33
Orel	2	2	2	2	3	2	2,17	2,00	2,33
Lukavice	2	2	4	2	1	4	2,50	2,67	2,33
Vejvanovice	3	3	3	2	3	2	2,67	3,00	2,33
Řestoky	3	3	2	3	4	2	2,83	2,67	3,00
Rabštejská L.	3	3	4	3	3	2	3,00	3,33	2,67
Bitovany	3	3	3	3	3	3	3,00	3,00	3,00
Bylany	2	2	4	2	4	4	3,00	2,67	3,33
Nabočany	3	3	2	2	4	4	3,00	2,67	3,33
Přestavky	3	3	2	4	4	2	3,00	2,67	3,33
Trojovice	3	3	2	3	4	3	3,00	2,67	3,33
Svídnice	3	3	4	3	2	4	3,17	3,33	3,00
Tuněchody	3	3	4	2	3	4	3,17	3,33	3,00
Úhřetice	3	3	4	2	3	4	3,17	3,33	3,00
Honbice	3	3	3	3	4	3	3,17	3,00	3,33
Kočí	3	3	3	3	4	3	3,17	3,00	3,33
Zájezdec	3	3	3	3	4	3	3,17	3,00	3,33
Licibořice	3	3	4	3	3	4	3,33	3,33	3,33
Morašice	3	3	4	2	4	4	3,33	3,33	3,33
Bořice	3	3	3	3	4	4	3,33	3,00	3,67
Dolní Bezděkov	3	3	3	3	4	4	3,33	3,00	3,67
Čankovice	3	3	4	3	4	4	3,50	3,33	3,67
Lány	3	3	4	3	4	4	3,50	3,33	3,67
Sobětuchy	3	3	4	3	4	4	3,50	3,33	3,67
Stolany	3	3	4	3	4	4	3,50	3,33	3,67
Třebřichy	3	3	4	3	4	4	3,50	3,33	3,67
Dvakačovice	4	4	3	4	4	3	3,67	3,67	3,67
Mladoňovice	3	3	4	4	4	4	3,67	3,33	4,00

ZDROJ: Autor

3.3.4 SOUHRNNÉ HODNOCENÍ BEZ PŘESTUPŮ ZA DEN

Komfortní dopravní obslužnost za den mají nejlepší Chrudim, Slatiňany a též Zaječice, které jsou na tom o trošku lépe než Chrast. Chrast se tak zařadila do kategorie, kterou hodnotím jako obce s dostatečným množstvím přímých spojení. V této kategorii jsou ještě další čtyři obce a to Horka, Orel, Lukavice a Vejvanovice. Ostatní obce mají možnosti

omezené. Pouze jedna obec je ve směru „do“ center poněkud znevýhodněna co se týče přímých spojů za den a to Třibřichy. Tato obec je v tomto směru v kategorii „max. 2 přímé spoje za den“. Detaily viz. Tabulka 20.

Tabulka 20: Souhrnné hodnocení bez přestupů za den

Obec	Do centra			Z centra			Průměr	Průměr do centra	Průměr z centra
	Chrudim	Slatiňany	Chrast	Chrudim	Slatiňany	Chrast			
Chrudim		1	1		1	1	1,00	1,00	1,00
Slatiňany	1		2	1		2	1,50	1,50	1,50
Zaječice	2	2	1	2	2	1	1,67	1,67	1,67
Chrast	2	2		2	2		2,00	2,00	2,00
Horka	2	3	2	3	2	2	2,33	2,33	2,33
Orel	2	3	2	2	3	2	2,33	2,33	2,33
Lukavice	2	2	4	2	2	4	2,67	2,67	2,67
Vejvanovice	2	4	3	2	3	3	2,83	3,00	2,67
Řestoky	3	4	2	3	4	2	3,00	3,00	3,00
Nabočany	3	4	3	2	4	3	3,17	3,33	3,00
Tuněchody	2	4	4	2	3	4	3,17	3,33	3,00
Bitovany	3	3	3	3	4	3	3,17	3,00	3,33
Bylany	2	3	4	2	4	4	3,17	3,00	3,33
Honbice	3	4	3	3	4	3	3,33	3,33	3,33
Kočí	3	4	3	3	4	3	3,33	3,33	3,33
Přestavlky	3	4	3	4	4	2	3,33	3,33	3,33
Trojovice	3	4	3	3	4	3	3,33	3,33	3,33
Dolní Bezděkov	3	4	4	3	4	3	3,50	3,67	3,33
Rabštejská L.	3	4	4	3	3	4	3,50	3,67	3,33
Úhřetice	3	4	4	3	3	4	3,50	3,67	3,33
Morašice	3	4	3	3	4	4	3,50	3,33	3,67
Svídnice	3	3	4	4	3	4	3,50	3,33	3,67
Bořice	3	4	4	3	4	4	3,67	3,67	3,67
Čankovice	3	4	4	3	4	4	3,67	3,67	3,67
Dvakačovice	4	4	3	4	4	3	3,67	3,67	3,67
Lány	3	4	4	3	4	4	3,67	3,67	3,67
Licibořice	3	4	4	3	4	4	3,67	3,67	3,67
Mladoňovice	3	4	4	3	4	4	3,67	3,67	3,67
Sobětuchy	3	4	4	3	4	4	3,67	3,67	3,67
Stolany	3	4	4	3	4	4	3,67	3,67	3,67
Zájezdec	4	4	3	4	4	3	3,67	3,67	3,67
Třibřichy	4	4	4	3	4	4	3,83	4,00	3,67

ZDROJ: Autor

4 MOBILITA OBYVATELSTVA MIKROREGIONU

Pod pojmem mobilita lze chápat množství lidí, kteří se každodenně přemísťují, ale i v širším slova smyslu „pohyblivost, přemístitelnost a schopnost pohybu“. Toto tzv. „přemísťování“ je v dnešní „uspěchané“ době uskutečňováno různými typy dopravních prostředků (více viz. kapitola 2.6.1), z nichž některé mají negativní vliv např. na životní prostředí (znečištěné ovzduší, hluk, bezpečnost ...atd.).

Společnost si proto začíná čím dál tím více uvědomovat, že je zapotřebí mobilitu občanů nějakým způsobem sledovat, měřit a následně vyhodnocovat a usměrňovat.

V posledních letech se totiž výrazně změnil způsob cestování lidí. Výrazně ubylo cest na kole nebo pěšky a naopak rapidně se rozmohla IAD. Ve sledování mobility, tak Evropa vidí jakousi možnost, jak na základě získaných informací ovlivnit určité „negativní“ trendy. Snahou je především snížit IAD a napomoci při zvyšování podílu alternativních a méně zatěžujících způsobů dopravy (jako je např. cyklistická či hromadná doprava).

Tato práce by měla zkoumat mobilitu obyvatelstva v rámci mikroregionu Chrudimsko. Avšak pro nějakou podrobnou analýzu nejsou k dispozici relevantní data. Ta jsou totiž shromažďována pouze pro větší města (např. pro Chrudim).

Pro zjištění a popis mobility občanů žijících na území nějakého města se používá indikátor A3 (Mobilita a místní přeprava cestujících) ze sady tzv. Evropských společných indikátorů (ECI). Indikátor a také i jiné indikátory jsou vysvětleny v příslušných metodických listech³⁶. K dispozici jsou na webových stránkách „Týmové iniciativy pro místní udržitelný rozvoj, o.s.“³⁷ Tamtéž lze nalézt i dokument s metodikou dotazníkového průzkumu a dotazníky, které se k průzkumu využívají. V metodice dotazníkového průzkumu je mimo jiné i napsáno, že bez ohledu na velikost obce je zapotřebí shromáždit vyplněné dotazníky alespoň od 500 respondentů, aby byl vzorek získaných dat dostatečně reprezentativní.

Takto velký vzorek by však bylo s největší pravděpodobností prakticky nemožné pro tuto práci shromáždit, a proto jsem se rozhodl, že se spíše pokusím zjistit, zda je pro obyvatelstvo regionu objektivně výhodnější využití IAD nebo dopravy veřejné, jak bylo nastíněno v anotaci této práce. Získané výsledky totiž sice nepřinesou informaci o tom jak se lidé „chovají“, ale mohli by poukázat na „důvody“, které je k takovému chování

³⁶ Stručný popis indikátoru A3 viz. kapitola 4.1

³⁷ Lze nalézt na: <http://www.timur.cz>

vedou. Tím „takovým chováním lidí“ mám nyní na mysli skutečnost, že stále častěji je preferována IAD před veřejnou hromadnou dopravou, jak vyplývá z celoevropských výsledků, ale i z výsledků z Chrudimi.

Výsledky z Chrudimi (pouze některé) předkládám v kapitole 4.2, neboť si myslím, že by částečně mohli reprezentovat i mobilitu v celém mikroregionu – nejedná se totiž o příliš rozlehlé území a navíc je Chrudim hlavním centrem celé oblasti.

4.1 INDIKÁTOR Č. A3 – METODIKA³⁸

Jedná se o indikátor ze Sady indikátorů udržitelného rozvoje na místní úrovni ECI-/TIMUR, nesoucí název „Mobilita a místní přeprava cestujících“. Titulním ukazatelem je procento cest osobním automobilem. Vedlejšími ukazateli jsou pak:

- Počet každodenních cest a čas strávený cestováním, druh cesty a druh dopravy.
- Celková průměrná denní vzdálenost na osobu, na druh cesty a způsob dopravy.

Jednotkami měření jsou, jak je zřejmé např.: celkový počet cest, průměrná doba strávená cestováním, km na osobu a den anebo procento na každý způsob dopravy. Frekvence měření je většinou tříletá. V případě, že město bude provádět průzkumy pravidelně, lze pak pomocí sloupcových diagramů vysledovat historické trendy.

Ke zjišťování dat se používají jednoduché rodinné dotazníky, přičemž průzkum se provádí na reprezentativním vzorku domácností.

Účelem indikátoru je zjistit a popsat mobilitu občanů žijících na území dané samosprávy. A zodpovědět následující otázky:

- a) Jaká je úroveň mobility cestujících na území města?
- b) Prodlužují se vzdálenosti, které cestující urazí?
- c) Jaké druhy dopravy cestující používají ke každodennímu cestování?

Neoficiálním cílem, k jehož dosažení by průzkumy mohly napomoci, je pak snaha snížit poptávku po mobilitě a po IAD. A propagovat alternativní způsoby dopravy.

³⁸ TIMUR : *Týmová iniciativa pro místní udržitelný rozvoj* [online]. 2006-2008 [cit. 2009-07-03]. Dostupný z WWW: < <http://www.timur.cz/cz/indikatory/mobilita-a-mistni-preprava-cestujicich-3.html>>.

4.2 VÝTAH Z VÝSLEDKŮ SLEDOVANÉHO INDIKÁTORU A3 V CHRUDIMI

Vzhledem k tomu, že se dále v této práci budu zabývat tím, zda je pro obyvatelstvo regionu objektivně výhodnější využití IAD nebo dopravy veřejné. Uvedu v této části pouze výsledky³⁹, které se uvedeného problému nejvíce dotýkají a nebo by mohly být z hlediska mobility v rámci celého mikroregionu podobné.

4.2.1 VZOREK OBYVATEL

V Chrudimi bylo shromážděno 700 vyplněných dotazníků, přičemž výzkumu se zúčastnilo 47% mužů a 53% žen. Nejčastější zastoupenou sociální skupinou respondentů tvořili zaměstnaní občané 57% - studenti tvořili 15% a důchodci 19%. Nejpočetnější věkovou kategorií pak byla skupina 19 – 30 let (24%) a 31 – 40 let (21%).

4.2.2 ZPŮSOB DOPRAVY

Z výsledků vyplývá, že největší podíl cest (41,3%) bylo uskutečněno autem. Následovali cesty uskutečněné pěšky (30,3%) a potom teprve cesty městskou hromadnou dopravou (17,8%).

Zajímavější pro tuto práci je ovšem rozdělení na cesty po městě a mimo město podle jednotlivých typů dopravy. Zde je totiž velmi dobře vidět jaký způsob dopravy je preferován. Automobil při cestě mimo město totiž používá 61% respondentů, zatímco hromadnou dopravu pouze 25%. Tohle je podle mého názoru velmi zajímavá informace – situace v mikroregionu by totiž mohla být podobná, ačkoliv třeba s mírně větším podílem hromadné dopravy, jelikož v obcích mohou být odlišné socioekonomické podmínky.

Po městě se chodí nejvíce pěšky (46%) nebo se jezdí osobním automobilem (34%). Vezmeme-li v úvahu, že průměrná vzdálenost cest po městě je 2,56 km, pak podíl cest automobilem⁴⁰ mi připadá též poměrně hrozný.

³⁹ Město Chrudim. *Společné evropské indikátory -ECI : Výsledky sledovaných indikátorů v roce 2007* [online]. [2009] [cit. 2009-06-13]. Dostupný z WWW: <http://www.chrudim-city.cz/public/file/ECI_Chrudim_%20A.3.pdf>.

⁴⁰ Bylo by zajímavé zjišťovat i věkovou strukturu lidí, kteří pro cesty ve městě používají automobil.

4.2.3 DŮVODY PREFEROVÁNÍ CEST AUTOMOBILEM

Z výsledků, které se zabývají komfortem jasně vyplynulo, že lidé preferují automobil kvůli většímu komfortu a rychlejší dopravě k cíli - z hlediska času stráveného na cestě. Přibližně 13% respondentů pak ještě uvedlo, že automobil používá i z toho důvodu, že neexistují jiné alternativy.

Důsledkem předešlého zjištění je i velmi nemilá skutečnost, kterou potvrdili další otázky a to, že lidé kvůli svému pohodlí, často používají automobil pouze sami bez spolujezdců. Výsledky totiž ukázaly, že v autě je řidič pouze v 58% případů. Což je též velmi alarmující, vzhledem k dnešnímu provozu a přeplněnosti měst auty.

4.3 VÝHODY VYUŽITÍ IAD A VHD – POSTUP ANALÝZY A METODIKA HODNOCENÍ

V následujících částech se pokusím nalézt odpověď na otázku: „zda-li je pro obyvatele mikroregionu výhodnější použít IAD nebo veřejnou hromadnou dopravu“. Základem pro analýzu mi bude několik informací z dokumentu „Strategie podpory dopravní obsluhy území“, který byl podrobněji popsán v úvodní kapitole. Informacemi o kterých mluvím, jsou parametry ovlivňující výběr dopravního prostředku (viz. kap. 1.4.3).

Tyto parametry totiž mohou být podle mého názoru, jakými indikátory, podle nichž lze – alespoň orientačně – určit výhody toho či onoho způsobu dopravy. A tedy i důvody, proč některý způsob dopravy je preferován před jinými.

Za klíčové budu v této analýze považovat parametry „čas“ a „cenu“, ty lze totiž podložit číselnými údaji. Ostatní parametry tj. pohodlí, bezpečnost, spolehlivost, přístupnost a informovanost zahrnu do jedné množiny, kterou označím jako „komfort“. Tyto parametry lze totiž jen velmi obtížně hodnotit. I z toho důvodu nebudou předmětem vlastní analýzy, avšak jejich problematika bude v souhrnném hodnocení zmíněna. V lehce modifikované podobě bude ohodnocen pouze komfort při čekání na zastávkách.

Zástupcem IAD bude při vzájemném porovnávání pouze automobil (motocykl se totiž např. nevyužívá v zimě, proto s ním nejde počítat celoročně) a za VHD to bude autobusová a vlaková doprava. Tyto tři způsoby dopravy budou tedy v následujících částech vždy porovnávány navzájem. Jak v dílčích analýzách tak i potom v té souhrnné.

Zdrojem dat byl dopravní informační systém IDOS a webový server www.mapy.cz. Ke zpracování byla opět použita aplikace Microsoft Excel. Kroky analýzy jsou principiálně podobné analýze, kterou jsem provedl při zkoumání dopravní obslužnosti. Odlišnosti jsou pouze v konkrétním získávání, zpracovávání a vyhodnocení dat. Pro zjednodušení bude proto popsán pouze popis práce s jednotlivými parametry.

4.3.1 ČAS

Informace týkající se doby cesty (dále jen času), byly získány dvěma způsoby. Pro cestu automobilem byl využit server „www.centrum.cz“ a jeho mapy⁴¹ s funkcí „plánovač trasy“. Kdy po zadání míst, mezi nimiž měla být vytvořena trasa ideální cesty (počítáno bylo pouze s nejrychlejší cestou), vrátil server údaje o celkové délce trasy a o přibližném čase cesty.

Získání informace o čase cesty autobusem bylo poněkud složitější, neboť spojů projíždí za den obcí více a čas jejich cesty do daného cíle se může značně lišit. Do tabulky byly proto zaznamenány časy všech spojů a následně byly vyloučeny časy, které značně vybočovaly (tj. většinou časy spojů s více přestupy). Získané časy byly následně zprůměrovány a byl tak určen průměrný čas cesty.

Ke konečným časům nebylo již nic přičítáno - ačkoliv se nabízela možnost, přičíst třeba k autobusovým spojům ještě deset minut, které bude cestující muset ujet od zastávky ke svému cíli. Usoudil jsem však, že by to nebylo zcela korektní. V dnešních městech přeplněných automobily bývá totiž značný problém i parkování, a tak parkovat může cestující i např. těch deset minut cesty od svého cíle. Proto by tento docházkový čas mohl být přičten i při cestování autem.

Stejným způsobem, jako u autobusů, byly získány časy i u vlaků.

Je nutné dodat, že získané časy jsou pouze orientační a nemusí odpovídat skutečnosti. Je to dáno různými typy aplikací, které pro výpočet používají odlišné vstupní údaje.

Pracovní soubory s časy jsou k dispozici na příloženém CD – soubory: `casy_vlaku.xls`, `casy_autobusy.xls`, `casy_km_auto.xls`.

⁴¹ Server změnil mapovou aplikaci – ke dni 17. srpna 2009 se údaje o čase, od uvedených údajů v této práci, lišili. Podobné časové údaje nabízí ovšem server www.seznam.cz – s drobnými odchylkami.

4.3.2 CENA

Stanovení ceny za cestu bylo vzhledem k různým způsobům dopravy stanovováno různě. Avšak aby bylo možné nalézt ten nejvýhodnější způsob dopravy z dané obce do jednoho z center, byly sledovány následující společné ceny (dále jen náklady):

- Náklady za cestu tam i zpět - dohromady
- Náklady za měsíc (bylo uvažováno, že měsíc má 21 pracovních dní)
- Náklady jedné cesty v rámci měsíční jízdenky (pro autobusy a vlaky)

V případě dopravy autobusem a vlakem se počítalo pouze s cenou obyčejného jízdného. Ceny se slevami pro studenty, důchodce apod. uvažovány nebyly, protože u těchto skupin občanů se nemusí jednat o pravidelné dojíždění a bylo by tak obtížné objektivně posoudit (ne jen z pohledu nákladů) výhodnost jednoho či druhého způsobu dopravy pro tyto skupiny.

Automobil

Náklady za cestu automobilem byla stanovena stejným způsobem, jakým se vypočítávají cestovní náhrady za používání silničních motorových vozidel – tj. na základě zákona č. 262/2006 Sb., zákoníku práce. Sazba za amortizaci a za pohonné hmoty (dále jen PHM) byla následně upravena podle vyhlášky ze dne 17. prosince 2008 č. 451/2008 Sb.⁴².

Vzhledem k tomu, že ceny PHM jsou ve vyhlášce uvedeny pro jednotlivé typy, byly tyto ceny sečteny dohromady a zprůměrovány, aby byla získána cena pouze jedna. Výsledná cena tedy byla stanovena na 27,65 Kč/l. Pro účely této práce považuji takto získanou cenu za dostačující, neboť za prvé se ceny PHM neustále mění a zadruhé každý občan používá jiný typ automobilu s jinou spotřebou. Účelem bylo získat tedy spíše cenu orientační, avšak pro místní podmínky reálnou.

Spotřeba PHM na 100 Km se liší podle typu a stáří vozidla – byla proto stanovena odhadem na 6,5l/100 km, protože po českých silnicích jezdí automobily se spotřebou okolo 4l/100km, ale i s 12l/100km.

Pro upřesnění „ekonomičnosti“ využití automobilu, byly spočítány i ceny za osobu s různým počtem cestujících.

⁴² Lze nalézt na: http://www.mpsv.cz/cs/files/clanky/6009/vyhlaska_451_2008.pdf

Vzorec pro výpočet cestovních náhrad byl:

$(\text{Spotřeba}/1 \text{ km}) * (\text{cena PHM}/1 \text{ liter}) + \text{amortizace} * \text{vzdálenost (v km)} = \text{cena za jízdu}$

Autobus

Náklady byly stanoveny podle cen jízdného v IDS Pk⁴³, tzn. podle počtu projetých zón. I zde se však objevila komplikace. Nebylo totiž možné odhadnout, zda-li občan zvolí spoj, který projede 2 zóny anebo spoj, který projíždí zóny tři. Kvůli logičnosti a zjednodušení byla proto cena vždy stanovena podle nejmenšího počtu zón, které bude muset občan projet, pokud se chce do konkrétního centra dostat.

Vlak

Jak bylo řečeno výše, IDS Pk lze využívat ve vlakové dopravě jen při zakoupení časové (v tomto případě měsíční) jízdenky. Z tohoto důvodu byla vypočítána jak cena při zakoupení měsíční jízdenky IDS Pk⁴², tak měsíční jízdenky⁴⁴ Českých drah, a.s. (dále jen ČD) a byla porovnána jejich výhodnost. Pro závěrečnou analýzu pak byla vybrána levnější varianta.

Spočítány byly také náklady na cestu tam a zpět – využito bylo zpáteční slevy, která činí podle ceníku ČD 10%. Ostatní slevy poskytované ČD nebyly kvůli zjednodušení brány v úvahu.

Předpokládáno bylo také to, že cestující použijí pouze 2. vozovou třídu.

4.3.3 KOMFORT

Tato část by se mohla zabývat hodnocením komfortu při vlastním cestování konkrétním dopravním prostředkem, anebo pokud vezmeme v úvahu skutečnost, že před samotnou cestou musí „někde“ cestující na dopravní prostředek čekat (mimo automobilu), pak hodnocením komfortu před cestou.

Jelikož hodnocení první varianty mi přijde v dnešní době závislé spíše na osobním pocitu, vzhledem ke stále modernizaci vozových parků. Pokusím se spíše ohodnotit variantu číslo dvě, neboť se domnívám, že pro cestující je komfort při čekání na zastávkách neméně důležitý. Pod tímto pojmem se totiž může skrývat např. bezpečnost při čekání, ochrana před

⁴³ Dostupné na: <http://idspk.pardubickykraj.cz/viewDocument.asp?document=14640>

⁴⁴ Podrobněji na: <http://www.cd.cz/index.php?action=section&id=3429>

nepříznivým počasím, informace o spojích, které v místě zastavují, ale např. i čistota a možnost pohodlného čekání pro starší či nemocné osoby.

Aby to vše mohlo být nějakým způsobem ohodnoceno, vybral jsem si pro hodnocení následující charakteristiky, které s výše zmiňovanými jevy úzce souvisí:

- Osvětlení v okolí
- Technický stav
- Existence lavičky, odpočívadla ...
- Čistota
- Kvalita jízdního řádu
- Poloha v obci

Pro hodnocení byla použito bodování: 0 – špatné, 1 – průměrné, 2- velmi dobré/výborné. Jednotlivé hodnocení jevů v obci bylo zprůměrováno a byla získána celková úroveň „komfortu“ na dané zastávce. Pro zajímavost byla zprůměrována i ohodnocení za jednotlivé jevy za všechny obce. Tyto hodnoty totiž ukázaly, kde jsou v „komfortu“ největší problémy v rámci celého mikroregionu. Důležité je říci, že hodnoceny byly pouze autobusové zastávky, protože ty jsou v každé obci a zastávky vlaku jsou buď naprosto v desolátním stavu, nebo to jsou plně vybavená nádraží.

4.4 ANALÝZA A HODNOCENÍ VÝHODNOSTI IAD NEBO VHD

4.4.1 ČAS

V této části je porovnávána doba cesty z obcí do jednotlivých center. Je zapotřebí říct, že časy jsou pouze orientační a v závislosti na podmínkách, volbě autobusového spoje apod. se mohou značně lišit. Doba cestování autobusem, je dobrým příkladem – někdy jím totiž může cesta trvat i trojnásobně déle než při použití automobilu.

Následující uváděné tabulky jsou kvůli přehlednosti vždy seřazené podle nejvhodnějšího způsobu dopravy.

Centrum Chrudim

Po porovnání časů cest do Chrudimi z jednotlivých obcí jsou zřejmé dvě věci. Nejrychlejším způsobem cestování je jízda vlakem. A z obcí, kde vlakové spojení není k dispozici, cestování autobusem. Výjimkou je cesta z Licibořic, kde je rozdíl minimální a bylo by tak asi i možné použít jak automobil, tak autobus. Z většiny obcí je však nejvýhodnější cestovat automobilem. Detail viz. Tabulka 21.

Tabulka 21: Porovnání časů cest „do“ Chrudimi a nejvhodnější způsob dopravy

Obec	Čas cesty v minutách			Nejvýhodnější doprava
	Auto	Autobus	Vlak	
Licibořice	19	22		Auto
Bítovany	17	21		Auto
Bořice	16	29	23	Auto
Bylany	6	9	8	Auto
Čankovice	13	27		Auto
Dolní Bozděkov	11	26		Auto
Dvakačovice	16	53		Auto
Honbice	13	36		Auto
Kočí	8	13		Auto
Lány	10	19		Auto
Lukavice	15	20		Auto
Mladoňovice	20	31		Auto
Morašice	15	21		Auto
Nabočany	12	20		Auto
Orel	10	15		Auto
Přestavky	16	34		Auto
Rabštejská Lhota	12	13		Auto
Řestoky	18	35		Auto
Sobětuchy	7	10		Auto
Stolany	10	13		Auto
Svidnice	15	25		Auto
Trojovice	16	33		Auto
Třebířichy	11	27		Auto
Zaječice	17	21	18	Auto
Zájezdec	17	33		Auto
Horka	25	39	23	Vlak
Chrast	24	28	14	Vlak
Slatiňany	10	11	5	Vlak
Tuněchody	11	15	7	Vlak
Úhřetice	12	23	9	Vlak
Vejvanovice	13	21	11	Vlak

ZDROJ: Autor

Centrum Chrast

Při cestování do Chrasti je cestování vlakem výhodné pouze pro cestující z Chrudimi. Při cestě ze Zaječic a Horky, je vzhledem k malé vzdálenosti od Chrasti, úplně jedno, který typ dopravního prostředku bude vybrán – čas strávený na cestě bude stejný. Nejvýhodnější tedy pro většinu obcí zůstává, jako při cestě do Chrudimi, cestování automobilem. Celkový přehled nabízí Tabulka 22.

Tabulka 22: Porovnání časů cest „do“ Chrasti a nevhodnější způsob dopravy

Obec	Čas cesty v minutách			Nejvýhodnější doprava
	Auto	Autobus	Vlak	
Zaječice	8	8	8	Auto, Autobus, Vlak
Horka	7	7	7	Auto, Autobus, Vlak
Bítovany	13	32		Auto
Bořice	17	44	89	Auto
Bylany	26	42	39	Auto
Čankovice	15	44		Auto
Dolní Bozděkov	18	47		Auto
Dvakačovice	19	31		Auto
Honbice	12	20		Auto
Kočí	18	30		Auto
Lány	31	50		Auto
Licibořice	27	72		Auto
Lukavice	17	46		Auto
Mladoňovice	31	54		Auto
Morašice	32	52		Auto
Nabočany	14	31		Auto
Orel	13	15		Auto
Přestavlky	11	14		Auto
Rabštejnská Lhota	24	44		Auto
Řestoky	7	12		Auto
Slatiňany	18	31		Auto
Stolany	25	50		Auto
Svidnice	20	63		Auto
Trojovice	10	18		Auto
Třibřichy	35	70		Auto
Tuněchody	28	47	67	Auto
Úhřetice	24	48	61	Auto
Vejvanovice	22	36	63	Auto
Zájezdec	9	17		Auto
Sobětuchy	23	47		Auto
Chrudim	24	28	14	Vlak

ZDROJ: Autor

Centrum Slatiňany

Pro nejrychlejší dopravu do Slatiňan je opět ve většině případů nejlepší využít automobil. Avšak z Chrudimi, Chrasti, Zaječic a z Horky je nejvýhodnější doprava vlakem. Z Bítovan a z Orle je jedno jestli se cestující rozhodne pro autobus nebo pro automobil. Podrobněji viz. Tabulka 23.

Tabulka 23: Porovnání časů cest „do“ Slatiňan a nejvhodnější způsob dopravy

Obec	Čas cesty v minutách			Nejvýhodnější doprava
	Auto	Autobus	Vlak	
Zaječice	8	8	8	Auto, Autobus, Vlak
Horka	7	7	7	Auto, Autobus, Vlak
Bítovany	13	32		Auto
Bořice	17	44	89	Auto
Bylany	26	42	39	Auto
Čankovice	15	44		Auto
Dolní Bozděkov	18	47		Auto
Dvakačovice	19	31		Auto
Honbice	12	20		Auto
Kočí	18	30		Auto
Lány	31	50		Auto
Licibořice	27	72		Auto
Lukavice	17	46		Auto
Mladoňovice	31	54		Auto
Morašice	32	52		Auto
Nabočany	14	31		Auto
Orel	13	15		Auto
Přestavky	11	14		Auto
Rabštejnská Lhota	24	44		Auto
Řestoky	7	12		Auto
Slatiňany	18	31		Auto
Stolany	25	50		Auto
Svídnice	20	63		Auto
Trojovice	10	18		Auto
Třebíchy	35	70		Auto
Tuněchody	28	47	67	Auto
Úhřetice	24	48	61	Auto
Vejvanovice	22	36	63	Auto
Zájezdec	9	17		Auto
Sobětuchy	23	47		Auto
Chrudim	24	28	14	Vlak

ZDROJ: Autor

4.4.2 CENA

Výše nákladů za cestu automobilem jsou značně vysoké – je otázka, zda-li je totiž správné počítat s amortizací, či nikoliv. Mnoho uživatelů bude spíše počítat pouze s cenou za PHM. Náklady jsou proto pouze orientační. A pro lepší představu jsou zaokrouhlené na celé číslo.

Centrum Chrudim

a) Náklady na cestu tam a zpět

Jak je vidět z Tabulky 24, nejvýhodnější pro cestování do Chrudimi – pro cesty náhodné a bez spolucestujících – je cestování autobusem. Cestování autem bez spolucestujících je značně neekonomické. Cesta automobilem se vyplatí pouze z obcí Kočí a Orel a to jen v případě, že pojedou alespoň dva cestující. Z 11 obcí je výhodné cestovat autem alespoň se třemi cestujícími a ze 13 obcí pak alespoň s čtyřmi. V případě, že by automobil byl plně obsazen, pak je jeho použití výhodné pro cesty ze všech obcí.

Tabulka 24: Náklady na cestu „do“ Chrudimi (tam – zpět) a nevhodnější způsob dopravy

Obec	Cena za osobu v Kč při různé obsazenosti automobilu					Autobus	Vlak	Nejvhodnější doprava při obs. auta jednou osobou.	Výhodnost auta od (poč. osob)
	1 osoba	2 osoby	3 osoby	4 osoby	5 osob				
Kočí	57	28				32		Autobus	2
Orel	62	31				32		Autobus	2
Dolní Bozděkov	88		29			32		Autobus	3
Honbice	92		31			32		Autobus	3
Mladoňovice	124		41			44		Autobus	3
Nabočany	81		27			32		Autobus	3
Rabštejská Lhota	88		29			32		Autobus	3
Slatiňany	67		22			32	22	Vlak	3
Sobětuchy	43		14			20		Autobus	3
Tuněchody	71		24			32	29	Vlak	3
Úhřetice	84		28			32	32	Autobus	3
Vejvanovice	88		29			32	34	Autobus	3
Bítovany	128			32		32		Autobus	4
Bylany	59		20			20	29	Autobus	4
Čankovice	128			32		32		Autobus	4
Dvakačovice	101			25		32		Autobus	4
Horka	165			41		44	49	Autobus	4
Chrast	150			38		44	41	Vlak	4
Lány	75			19		20		Autobus	4
Licibořice	134			34		44		Autobus	4
Lukavice	104			26		32		Autobus	4
Morašice	113			28		32		Autobus	4
Řestoky	113			28		32		Autobus	4
Stolany	63			16		20		Autobus	4
Svídnice	114			28		32		Autobus	4
Zaječice	125			31		32	34	Autobus	4
Bořice	134				27	32	45	Autobus	5
Přestavky	142				28	32		Autobus	5
Trojovice	129				26	32		Autobus	5
Třibřichy	89				18	20		Autobus	5
Zájezdec	152				30	32		Autobus	5

ZDROJ: Autor

b) Náklady za pravidelné cestování v měsíci

Z měsíčního srovnání nákladů na cestu jasně vyplývá, že pravidelné cestování automobilem je oproti náhodnému cestování, značně nevýhodné. Autem se vyplatí pravidelně cestovat pouze od obsazenosti čtyřmi osobami, a to pouze z obcí v blízkém sousedství Chrudimi. Při plné obsazenosti automobilu je výhodné cestovat pouze z 12 obcí. Ve většině případů je tedy výhodnější použít autobus. Avšak v obcích, které mají i vlakovou zastávku, je vhodnou alternativou i vlaková doprava (mimo obce Bořice – zde je to značně nevýhodné). Podrobnosti lze vidět v Tabulce 25.

Tabulka 25: Náklady na cestu „do“ Chrudimi (za měsíc) a nevhodnější způsob dopravy

Obec	Cena za osobu v Kč při různé obsazenosti automobilu					Autobus	Vlak	Nejvýhodnější doprava při obs. auta jednou osobou.	Výhodnost auta od (poč. osob)
	1 osoba	2 osoby	3 osoby	4 osoby	5 osob				
Orel	1292			323		370		Autobus	4
Slatiňany	1412			353		370	336	Vlak	4
Sobětuchy	909			227		230		Autobus	4
Dolní Bozděkov	1842				368	370		Autobus	5
Licibořice	2824				565	580		Autobus	5
Mladoňovice	2608				522	580		Autobus	5
Nabočany	1699				340	370		Autobus	5
Rabštejská Lhota	1842				368	370		Autobus	5
Tuněchody	1484				297	370	370	Autobus a vlak	5
Úhřetice	1771				354	370	370	Autobus a vlak	5
Vejvanovice	1842				368	370	370	Autobus a vlak	5
Bítovany	2680					370		Autobus	
Bořice	2824					370	580	Autobus	
Bylany	1233					230	230	Autobus a vlak	
Čankovice	2680					370		Autobus	
Dvakačovice	2130					370		Autobus	
Honbice	1938					370		Autobus	
Horka	3470					580	580	Autobus a vlak	
Chrast	3159					580	580	Autobus a vlak	
Kočí	1196			299		370		Autobus	
Lány	1579					230		Autobus	
Lukavice	2177					370		Autobus	
Morašice	2369					370		Autobus	
Přestavky	2991					370		Autobus	
Řestoky	2369					370		Autobus	
Stolany	1316					230		Autobus	
Svídnice	2393					370		Autobus	
Trojovice	2704					370		Autobus	
Třibřichy	1866					230		Autobus	
Zaječice	2632					370	370	Autobus a vlak	
Zájezdec	3182					370		Autobus	

ZDROJ: Autor

Centrum Chrast

a) Náklady na cestu tam a zpět

Při cestě (jedné osoby v autě) z obcí do Chrasti, je cestování ve většině případů ještě nákladnější, než při cestách do Chrudimi. Vlak je výhodné použít pouze při cestě ze Slatiňan, Horky a Chrudimi, v jiných případech je lépe dát přednost dopravě autobusem. Cestování autem je využitelné jen pro obce v blízkém okolí Chrasti a to při cestě od dvou osob – z obcí Zájezdec, Zaječice, Trojovice a Řestoky. Asi z osmi obcí se dá o cestě autem uvažovat

i při obsazenosti 3 osobami, z 18 obcí pak buď od obsazenosti čtyřmi nebo pěti osobami. Informace o cenách viz. Tabulka 26.

Tabulka 26: Náklady na cestu „do“ Chrasti (tam – zpět) a nevhodnější způsob dopravy

Obec	Cena za osobu v Kč při různé obsazenosti automobilu					Autobus	Vlak	Nejvýhodnější doprava při obs. auta jednou osobou.	Výhodnost auta od (poč. osob)
	1 osoba	2 osoby	3 osoby	4 osoby	5 osob				
Řestoky	42	21				32		Autobus	2
Trojovice	64	32				32		Autobus	2
Zaječice	57	28				32	20	Autobus	2
Zájezdec	59	30				32		Autobus	2
Bitovany	82		27			32		Autobus	3
Honbice	77		26			32		Autobus	3
Horka	48		16			20	20	Vlak	3
Kočí	116		39			56		Autobus	3
Licibořice	177		59			68		Autobus	3
Nabočany	90		30			32		Autobus	3
Orel	95		32			32		Autobus	3
Přestavky	68		23			32		Autobus	3
Bořice	124			31		32	72	Autobus	4
Čankovice	114			28		32		Autobus	4
Chrudim	150			38		44	41	Vlak	4
Lukavice	113			28		32		Autobus	4
Mladoňovice	218			54		56		Autobus	4
Morašice	220			55		56		Autobus	4
Rabštejská Lhota	177			44		56		Autobus	4
Slatiňany	124			31		32	32	Autobus a vlak	4
Sobětuchy	163			41		44		Autobus	4
Úhřetice	153			38		44	59	Autobus	4
Bylany	212				42	44	58	Autobus	5
Dolní Bozděkov	140				28	32		Autobus	5
Dvakačovice	134				27	32		Autobus	5
Lány	213				43	44		Autobus	5
Stolany	178				36	44		Autobus	5
Svidnice	130				26	32		Autobus	5
Tuněchody	178				36	44	58	Autobus	5
Vejvanovice	136				27	32	61	Autobus	5
Třebřichy	238					44		Autobus	

ZDROJ: Autor

b) Náklady za pravidelné cestování v měsíci

Situace je podobná jako při cestování do Chrudimi. Ve většině případů je nejvýhodnější využít autobus a v případě obcí, které mají vlakové spojení i vlak. Je zde

však výjimka. Cesta vlakem je dražší než cesta autobusem - z Tuněchod, Úhřetic a Vejvanovic. Vlak zde totiž projíždí více tarifními zónami než autobus.

Využití automobilu je pro jednotlivce naprosto nevýhodné. Myslitelné je to pouze od obsazenosti 3 osobami a to pouze z blízkých Řestok. Asi v devíti případech je to ještě možné od 4 nebo 5 osob v automobilu. Podrobněji viz. Tabulka 27.

Tabulka 27: Náklady na cestu „do“ Chrastí (za měsíc) a nejvhodnější způsob dopravy

Obec	Cena za osobu v Kč při různé obsazenosti automobilu					Autobus	Vlak	Nejvhodnější doprava při obs. auta jednou osobou.	Výhodnost auta od (poč. osob)
	1 osoba	2 osoby	3 osoby	4 osoby	5 osob				
Řestoky	885		295			370		Autobus	3
Kočí	2441			610		760		Autobus	4
Licibořice	3709			927		1120		Autobus	4
Přestavky	1436			359		370		Autobus	4
Trojovice	1340			335		370		Autobus	4
Zaječice	1196			299		370	370	Autobus a vlak	4
Zájezdec	1244			311		370		Autobus	4
Bítovany	1723				345	370		Autobus	5
Honbice	1627				325	370		Autobus	5
Horka	1005				201	230	230	Autobus a vlak	5
Rabštejská Lhota	3709				742	760		Autobus	5
Bořice	2608					370	940	Autobus	
Bylany	4451					580	580	Autobus a vlak	
Čankovice	2393					370		Autobus	
Dolní Bozděkov	2943					370		Autobus	
Dvakačovice	2824					370		Autobus	
Chrudim	3159					580	580	Autobus a vlak	
Lány	4475					580		Autobus	
Lukavice	2369					370		Autobus	
Mladoňovice	4570					760		Autobus	
Morašice	4618					760		Autobus	
Nabočany	1890					370		Autobus	
Orel	1986					370		Autobus	
Slatiňany	2608					370	370	Autobus a vlak	
Sobětuchy	3422					580		Autobus	
Stolany	3733					580		Autobus	
Svídnice	2728					370		Autobus	
Třibřichy	5001					580		Autobus	
Tuněchody	3733					580	760	Autobus	
Úhřetice	3206					580	760	Autobus	
Vejvanovice	2847					370	760	Autobus	

ZDROJ: Autor

Centrum Slatiňany

a) Náklady na cestu tam a zpět

Výsledkem nákladového porovnávání náhodných cest do Slatiňan je konstatování, že použití automobilu je opět značně neekonomické, a že nejvýhodnější je cesta vlakem - z obcí, které tuto možnost mají (mimo Bylan a Bořic). Jinak je nejlepší využít autobus. Drobná odlišnost zde ovšem je. Z více jak poloviny obcí je výhodné použít automobil už od obsazenosti třemi a více osobami. Způsobeno je to pravděpodobně tím, že Slatiňany jsou umístěny více ve středu mikroregionu a vzdálenost z jednotlivých obcí není tak dlouhá. Zajímavé je, že automobil lze využít výhodně i z obcí Kočí, Licibořice, Rabštějnská Lhota a Sobětuchy – a to už od obsazenosti dvěma osobami. Detaily nabízí Tabulka 28.

Tabulka 28: Náklady na cestu „do“ Slatiňan (za měsíc) a nejvhodnější způsob dopravy

Obec	Cena za osobu v Kč při různé obsazenosti automobilu					Autobus	Vlak	Nejvhodnější doprava při obs. auta jednou osobou	Výhodnost auta od (poč. osob)
	1 osoba	2 osoby	3 osoby	4 osoby	5 osob				
Kočí	65	32				44		Autobus	2
Licibořice	92	46				56		Autobus	2
Rabštejnská Lhota	72	36				44		Autobus	2
Sobětuchy	58	29				32		Autobus	2
Dolní Bozděkov	100		33			44		Autobus	3
Honbice	99		33			44		Autobus	3
Chrudim	59		20			32	22	Vlak	3
Lukavice	50		17			20		Autobus	3
Mladoňovice	113		38			56		Autobus	3
Morašice	116		39			44		Autobus	3
Nabočany	89		30			44		Autobus	3
Orel	47		16			20		Autobus	3
Řestoky	111		37			44		Autobus a vlak	3
Stolany	74		25			32		Autobus	3
Svídnice	49		16			20		Autobus	3
Trojovice	132		44			44		Autobus	3
Tuněchody	125		42			44	40	Vlak	3
Úhřetice	128		43			44	41	Vlak	3
Vejvanovice	119		40			44	43	Vlak	3
Zájezdec	128		43			44		Autobus	3
Bítovany	65			16		20		Autobus	4
Bořice	148			37		44	54	Autobus	4
Bylany	104			26		32	40	Autobus	4
Čankovice	138			34		44		Autobus	4
Dvakačovice	148			37		44		Autobus	4
Chrast	124			31		32	32	Autobus a vlak	4
Lány	108			27		32		Autobus	4
Přestavky	137			34		44		Autobus	4
Zaječice	77			19		20	25	Autobus	4
Horka	138				28	32	40	Autobus	5
Třibřichy	134				27	32		Autobus	5

ZDROJ: Autor

b) Náklady za pravidelné cestování v měsíci

Častější výhodnost použití automobilu, oproti cestám do jiných center, je patrná i z měsíčního srovnání – i když samozřejmě až skoro při plné obsazenosti vozidla. Při obsazenosti třemi osobami je možné cestování z Kočího a z Rabštejnské Lhoty. Pro individuální cestování je dobré využívat i vlak (mimo Bořic) anebo autobus. Detaily nákladů opět nabízí následující Tabulka 29.

Tabulka 29: Náklady na cestu „do“ Slatiňan (tam – zpět) a nejvhodnější způsob dopravy

Obec	Cena za osobu v Kč při různé obsazenosti automobilu					Autobus	Vlak	Nejvýhodnější doprava při obs. auta jednou osobou.	Výhodnost auto od (poč. osob)
	1 osoba	2 osoby	3 osoby	4 osoby	5 osob				
Kočí	1364		455			580		Autobus	3
Rabštejnská Lhota	1507		502			580		Autobus	3
Dolní Bozděkov	2106			526		580		Autobus	4
Honbice	2082			520		580		Autobus	4
Chrudim	1244			311		370	370	Autobus a vlak	4
Licibořice	1938			485		760		Autobus	4
Mladoňovice	2369			592		760		Autobus	4
Nabočany	1866			467		580		Autobus	4
Řestoky	2321			580		580		Autobus	4
Sobětuchy	1220			305		370		Autobus	4
Čankovice	2895				579	580		Autobus	5
Lukavice	1053				211	230		Autobus	5
Morašice	2441				488	580		Autobus	5
Orel	981				196	230		Autobus	5
Přestavky	2871				574	580		Autobus	5
Stolany	1555				311	370		Autobus	5
Svídnice	1029				206	230		Autobus	5
Trojovice	2776				555	580		Autobus	5
Tuněchody	2632				526	580	580	Autobus a vlak	5
Úhřetice	2680				536	580	580	Autobus a vlak	5
Vejvanovice	2489				498	580	580	Autobus a vlak	5
Zájezdec	2680				536	580		Autobus	5
Bítovany	1364					230		Autobus	
Bořice	3111					580	760	Autobus	
Bylany	2177					370	370	Autobus a vlak	
Dvakačovice	3111					580		Autobus	
Horka	2895					370	370	Autobus a vlak	
Chrast	2608					370	370	Autobus a vlak	
Lány	2273					370		Autobus	
Třibřichy	2824					370		Autobus	
Zaječice	1627					230	230	Autobus a vlak	

ZDROJ: Autor

4.4.3 SOUHRNNÉ HODNOCENÍ VÝHODNOSTI ZPŮSOBŮ DOPRAVY DO CENTER Z HLEDISKA ČASU A NÁKLADŮ NA CESTU

Čas

Po porovnání výsledků týkajících se jednotlivých center, lze téměř jednoznačně říci, že nejvýhodnější je, z hlediska nejkratšího času stráveného na cestě, pro většinu obcí cestovat do center automobilem. Existují však výjimky. Z Chrasti, Horky a Chrudimi je nejrychlejším dopravním prostředkem do okolních center vlak. Do některých center je vlak výhodný

i ze Zaječic a ze Slatiňan. Autobusová doprava je, jak se zde ukázalo, výhodná jen pro cestování na krátké vzdálenosti. Tzn. např. mezi Horkou a Chrastí, či z Orle do Slatiňan. Tato skutečnost je dána tím, že autobus nemá při cestě téměř žádné zastávky. V ostatních případech musí ujet autobus delší trasu, vícekrát zastavuje, anebo jsou nutné přestupy při cestě.

Detailní přehled porovnání je v příloze H.

Náklady na cestu

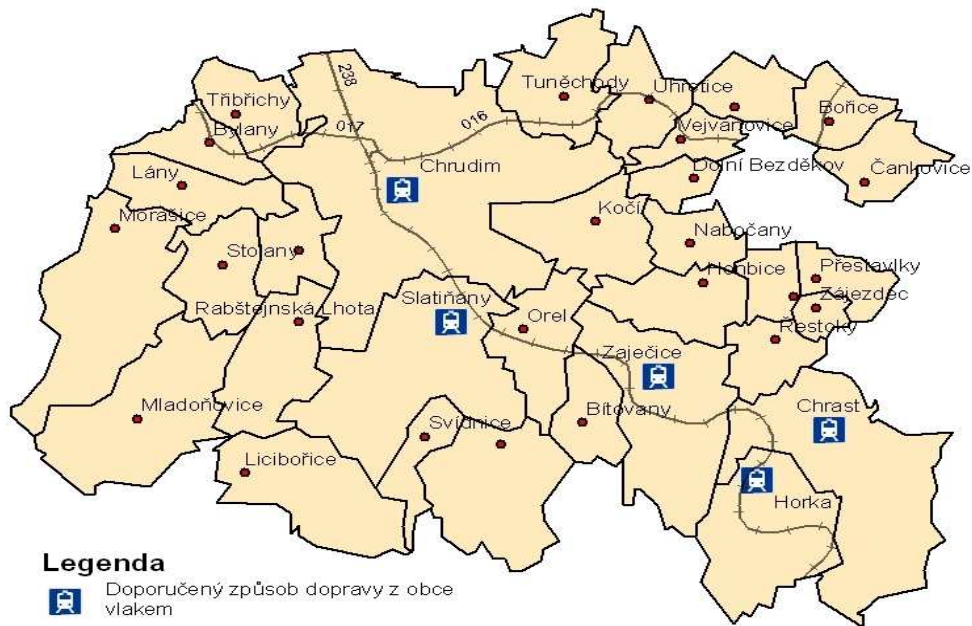
U nákladů za cestu je naprosto odlišná situace. Pro individuální cestování je neekonomičtější využívat ze všech obcí autobusovou dopravu, anebo z některých i dopravu vlakovou. Avšak vlaková doprava je výhodná pouze tam, kde vlak nemusí projet více tarifních zón než autobus. Tzn. že cestování vlakem z Bořic do Chrastí výhodné není. Avšak při cestě pouze do Chrudimi je dokonce výhodnější alternativou než autobus. Cestování automobilem je výhodné – pouze v některých případech – a to pouze od poměrně vysoké obsazenosti automobilu.

Tabulka s porovnáním je k dispozici v příloze G.

Výběr nejvhodnějšího způsobu dopravy

Stanovit nejvýhodnější způsob dopravy jak z hlediska času, tak i nákladů za cestu pro jednotlivé obce, je značně obtížné, ne-li téměř nemožné. Pro 85% obcí totiž platí fakt, že cenově je pro ně výhodné použít autobus, avšak časově automobil. V některých případech je cenově výhodný i vlak. V těchto případech se tedy budou cestující pravděpodobně rozhodovat podle toho, co považují za nejdůležitější. Sociálně slabší skupiny zvolí pravděpodobně autobusovou dopravu, naopak střední třída a samozřejmě podnikatelé IAD.

Konkrétní způsob dopravy lze jednoznačně doporučit pouze pro zbývajících 5 obcí/měst – Horka, Chrast, Chrudim, Slatiňany a Zaječice. U nich totiž, jak z hlediska nákladů tak i času, vychází jako nejvýhodnější varianta při cestě do center doprava vlakem. Jak je vidět, mezi uvedenými obcemi jsou dvě obce v blízkosti centra Chrast a pak tři mnou určená centra (viz. Obrázek 8).



Obrázek 8: Obce z nichž je výhodné cestovat do center vlakem

PRIMÁRNÍ ZDROJ: ARCCR500 společnosti ArcData Praha; SEKUNDÁRNÍ ZDROJ: USII; ZPRACOVAL: Autor

4.4.4 KOMFORT

Existují důvody proč automobil pro cestu použít, ale také důvody proč jej nepoužít. Stejně je to i u ostatních způsobů dopravy, avšak u autobusové a vlakové dopravy je podle mého názoru ještě jedna skutečnost, která využití těchto dopravních prostředků značně ovlivňuje. Jedná se o jakýsi „komfort“, který poskytují zastávky před cestou.

Jak byly získány následující výsledky a co bylo hodnoceno vysvětlila kapitola 4.4.3. Výsledky je možno vidět v následující Tabulce 30.

Tabulka 30: Hodnocení komfortu poskytovaného na zastávkách autobusů

Obec	Sledované prvky kvality						Prům. hodnocení
	Osvětlení	Technický stav	Čistota	Odpočívadlo (lavička)	Kval. Jízdního řádu	Umístění v obci	
Bořice	0	0	0	0	0	0	0,0
Bítovany	1	0	1	0	2	2	1,0
Horka	1	1	0	1	1	2	1,0
Čankovice	2	1	1	0	2	2	1,3
Licibořice	2	1	1	0	2	2	1,3
Nabočany	2	1	1	0	2	2	1,3
Orel	2	1	2	1	0	2	1,3
Sobětuchy	2	1	0	2	2	1	1,3
Třebřichy	2	1	0	2	2	1	1,3
Úhřetice	2	2	1	0	1	2	1,3
Lány	1	2	2	0	2	2	1,5
Lukavice	2	1	1	2	2	1	1,5
Přestavky	1	1	1	2	2	2	1,5
Bylany	2	1	1	2	2	2	1,7
Mladoňovice	2	1	1	2	2	2	1,7
Morašice	2	2	1	2	2	1	1,7
Tuněchody	2	2	1	2	1	2	1,7
Honbice	2	2	1	2	2	2	1,8
Chrast	2	2	1	2	2	2	1,8
Chrudim	2	2	1	2	2	2	1,8
Řestoky	1	2	2	2	2	2	1,8
Slatiňany	2	2	1	2	2	2	1,8
Zaječice	2	2	1	2	2	2	1,8
Zájezdec	2	2	1	2	2	2	1,8
Dolní Bozděkov	2	2	2	2	2	2	2,0
Dvakačovice	2	2	2	2	2	2	2,0
Kočí	2	2	2	2	2	2	2,0
Rabštejská Lhota	2	2	2	2	2	2	2,0
Stolany	2	2	2	2	2	2	2,0
Svídnice	2	2	2	2	2	2	2,0
Trojovice	2	2	2	2	2	2	2,0
Vežvanovice	2	2	2	2	2	2	2,0
Prům. hodnocení	1,8	1,5	1,2	1,5	1,8	1,8	

ZDROJ: Autor

Jak je vidět, jedna obec dostala pokaždé hodnocení „špatné“, tj. 0. To je dáno tím, že v obci se žádná zastávka autobusu nenachází. Jediná je asi dva kilometry od obce na rozcestí - ve velmi špatném stavu.

Zbývajících devět obcí nad silnou čarou v tabulce, má buď jedno anebo druhé, ale málokdy vše. Problémy tak mohou být např. s osvětlením (Bítovany), s lavičkou (5 obcí + Lány pod čarou), anebo s čistotou a jízdním řádem.

Zbývajících obce mají zastávky v uspokojivém, nebo dokonce ve velmi uspokojivém stavu.⁴⁵

Výsledky též ukázaly na prvek, který je v rámci mikroregionu nejproblémovější. Jedná se o čistotu. S čistotou na zastávkách má totiž problémy více jak polovina obcí. A přitom právě čistota je podle mého názoru (hned po osvětlení) cestujícími ceněna velmi vysoko.

V některých obcích je i problém s již zmíněnými lavičkami, anebo i s technickým stavem zastávky. Problémy s osvětlením, jízdními řády a umístěním v obci jsou jen někde a nejsou v rámci mikroregionu příliš velké.

⁴⁵ Velmi pěkná, moderní zastávka je např. v Dvakačovicích či Trojovicích, ale i v některých dalších obcích.

ZÁVĚR

Strategické dopravní dokumenty, které byly zkoumány v úvodních kapitolách, přinesly poznatky o tom, kde jsou viděny hlavní problémy, které je nutné v blízké budoucnosti řešit a popřípadě i jaké prostředky a nástroje k tomu budou použity.

Vlastní analýzy dopravní obslužnosti a mobility občanů v mikroregionu byly započaty v kapitole druhé, kde bylo z různých hledisek popsáno řešené území a následně byla stanovena tři hlavní spádová centra – Chrudim, Slatiňany a Chrast – na nichž byly poté všechny analýzy postaveny.

Analýza dopravní obslužnosti přinesla několik důležitých zjištění. Prvním je fakt, že obce, které mají možnost využívat i vlakových spojů jsou na tom o poznání lépe než obce ostatní. Druhým pak, že cestování autobusem po sedmé hodině je v regionu prakticky nemožné na rozdíl od cestování vlakem, kdy vlaky jedou i po 22h. Znevýhodnění obcí, které nemají vlakové spojení tedy není pouze o počtu spojů za den, ale především o velmi omezeném nočním cestování.

Pokud jsou obyvatelé, kteří jsou odkázáni pouze na autobusovou dopravu, smířeni s tím, že se večer do center prostě nepodívají. Pak musí být často smířeni také s tím, že při cestování budou často přestupovat. Přímých spojení do lokálních center je totiž z mnoha obcí velmi málo. A to nejen v dopravních špičkách, ale i celkově po celý den. Dobrým příkladem jsou obce Sobětuchy a Stolany, které ačkoli obě leží nedaleko Chrudimi, přímé spoje pro ně téměř neexistují. Proč tomu tak je, je tak trochu otázka - z hlediska dopravní polohy jsou na tom totiž průměrně.

Zhodnotím-li situaci celkově, bez ohledu na přestupy či přímé spoje, pak lze říci, že lokální centra mají dopravní obslužnost, vzhledem k ostatním obcím regionu, výbornou a obyvatelé většinou nemají při cestování problémy. Velmi dobře jsou pak na tom i obce Horka, Orel, Zaječice, Lukavice a Vejvanovice. Především Zaječice, mají mezi těmito obcemi unikátní postavení - i díky své dopravní poloze jsou totiž téměř na úrovni lokálního centra - Chrasti.

S největšími problémy se naopak potýkají v Mladoňovicích a Licibořicích, což je dáno zřejmě jejich odlehlostí. To prokázalo i hodnocení dopravní polohy, kde obě obce skončily na posledních dvou místech. Komplikace mají, ale i v Zájezdci, Dvakačovicích, Lánech a v Rabštejnské Lhotě.

Analýza mobility obyvatelstva měla především přinést odpověď na otázku, zda-li je výhodné pro obyvatele mikroregionu používat IAD nebo veřejnou hromadnou dopravu. Jednoznačnou odpověď však přinesla pouze u Horky, Chrasti, Chrudimi, Slatiňan a Zaječic, kde se jako nejvýhodnější jeví pro cestování použití vlaku. V ostatních obcích je to z hlediska nákladů – autobus. Anebo z hlediska času - auto. Z obcí blízko center je možnost využít obojího. Vlakové spojení má jen několik obcí.

Pominu-li tedy těch pět obcí, u nichž je odpověď známá, zůstane 27 obcí, kde neexistuje možnost jak místním obyvatelům zdůvodnit, proč mají automobil raději nechat doma. A to i v případě, že bych se pokusil najít i jiné důvody, než ty analyzované. Protože:

- a) Z pohledu komfortu jsou všechny dopravní prostředky v dnešní době téměř srovnatelné – každý má svá pro a proti.
- b) Autobusových spojů mají obce málo, vlakové spoje některé obce nemají vůbec.
- c) Úroveň čekáren a jejich vybavení je mnohdy nedůstojná začátku 21.století.

Proto, aby lidé začali dávat přednost cestování veřejnou hromadnou dopravou, bude tedy nutné provést mnoho věcí. Podle mého názoru není největší problém jen v době, kterou cestující stráví na cestě, v nízkém počtu spojů nebo v zanedbalých zastávkách, ale i v propagaci cenové výhodnosti a autobusové či vlakové dopravy jako takové – tj. jako produktu.

Vždyť když může být v televizi vysílána reklama na prací prášky, televizory apod., proč by tam také nemohla být reklama, propagující výhodnou měsíční jízdenku autobusem, či akci, že za každých pět jízd autobusem, dostane „Váš“ syn autíčko?

Podle mého názoru dopravní společnosti příliš spoléhají na podporu z veřejných rozpočtů a mají tak poněkud „pasivní“ obchodní a marketingovou politiku. Důkazem toho jsou slogany, které např. pouze vyzdvihují, že cestování autobusem je ekologičtější apod.

Porovná-li však situaci v ČR se situací např. v Itálii, pak se domnívám, že v oblasti veřejné dopravy a příslušných služeb máme výrazný náskok. Z osobní zkušenosti totiž vím, že např. v jižní Itálii v regionu Kalábrie jezdí autobusy pravidelně s patnáctiminutovým zpožděním a jízdní řády jsou spíše výjimkou.

O kvalitě zastávek je lépe se snad ani nezmiňovat, neboť tam nejsou buď žádné, anebo jsou v takovém stavu a s takovým nepořádkem v okolí, že je raději stejně nikdo nepoužívá.

Na druhou stranu to ukazuje, že jde spíše o to, co je veřejnost schopna akceptovat a co ne. Autobusy a vlaky se totiž používají po celém světě - bez ohledu na kvalitu.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

1. ČESKÁ REPUBLIKA. Zákon č.111/1994 Sb. ze dne 26.dubna 1994. In *Sbírka zákonů České republiky*. 1994. s. 43. Dostupný z WWW: <<http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/A34D6409-7808-4D44-982A-BDEF5AAFC35C/0/z%C3%A1kon1111994.doc>>.
2. Česká republika - Ministerstvo dopravy. *Dopravní politika České republiky : pro léta 2005 – 2013* [online]. Praha : DHV ČR, 2005 [cit. 2008-12-15]. 61 s. Dostupný z WWW: <http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/652F57DA-5359-4AC6-AC42-95388FED4032/0/MDCR_DPCR20052013_UZweb.pdf>.
3. České dráhy, a.s.. *Vnitrostátní ceníky* [online]. 2009 , 05.06.2009 [cit. 2009-07-23]. Dostupný z WWW: <<http://www.cd.cz/index.php?action=section&id=3429>>.
4. ČSÚ. *Český statistický úřad : Počet obyvatel v obcích k 1.1.2009* [online]. 2009, 29.5.2009 [cit. 2009-06-15]. Dostupný z WWW: <<http://www.czso.cz/csu/2009edicniplan.nsf/p/1301-09>>.
5. ČSÚ. *Český statistický úřad Pardubický kraj: Mzdy v Pardubickém kraji* [online]. 2009, 10.3.2009 [cit. 2009-05-12]. Dostupný z WWW:< <http://www.czso.cz/x/redakce.nsf/i/home>>
6. ČSÚ. *Veřejná databáze ČSÚ : Obyvatelstvo podle vzdělání* [online]. [2009] [cit. 2009-05-05]. Dostupný z WWW: <http://vdb.czso.cz/vdbvo/maklist.jsp?kapitola_id=85>.
7. Krajský úřad Pardubice. *Integrovaný dopravní systém Pardubického kraje : Tarif IDS Pk (informace o cenách a linkách)* [online]. c2008 [cit. 2009-07-24]. Dostupný z WWW: <<http://idspk.pardubickykraj.cz/document.asp?thema=3827&category=>>>.
8. Město Chrudim. *Společné evropské indikátory -ECI : Výsledky sledovaných indikátorů v roce 2007* [online]. [2009] [cit. 2009-06-13]. Dostupný z WWW: <http://www.chrudim-city.cz/public/file/ECI_Chrudim_%20A.3.pdf>.
9. Ministerstvo dopravy, *Strategie podpory dopravní obsluhy území* [online]. 2005 [cit. 2008-12-18]. 34 s. Dostupný z WWW: <<http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/D8B09538-1995-4BEF-AD91-554720F9E46E/0/Strategiepodporydopravniobsluhuzemi.doc>>.

10. MPSV. *Integrovaný portál MPSV : Statistiky trhu práce okresu Chrudim* [online]. [2009] [cit. 2009-03-31]. Dostupný z WWW: <http://portal.mpsv.cz/sz/local/cr_info/statistiky>.
11. MPSV. *Vyhláška č.451/2008 Sb. ze dne 18.prosince 2008* [online]. [2009] [cit. 2009-06-18]. 2 s. Dostupný z WWW: <http://www.mpsv.cz/files/clanky/6009/Vyhlaska_451_2008.pdf>.
12. Pars nova a.s.. *Katalogové listy železničních kolejových vozidel a tramvají* [online]. [2009] [cit. 2009-06-05]. Dostupný z WWW: <<http://www.parsnova.cz/index.php?article=339&=cz>>.
13. PAVLÍČEK, F, KLEPRLÍK, J. *Technologie a řízení dopravy III : Silniční doprava*. Pardubice : Univerzita Pardubice, 1997. 127 s. ISBN 80-903244-7-9.
14. PAVLÍČEK, F, KLEPRLÍK, J. *Technologie a řízení dopravy IV : Silniční doprava*. Pardubice : Univerzita Pardubice, 1999. 142 s. ISBN 80-7194-182-4.
15. Regionální rozvojová agentura Pardubického kraje. *Strategický plán rozvoje Mikroregionu Chrudimsko : Analytická část* [online]. 2004 [cit. 2008-12-19]. 15 s. Dostupný z WWW: <<http://www.mikroregionchrudimsko.cz/index.php?nid=663&lid=CZ&oid=58337>>.
16. Regionální rozvojová agentura Pardubického kraje. *Strategický plán rozvoje Mikroregionu Chrudimsko : Programová část* [online]. 2004 [cit. 2008-12-19]. 34 s. Dostupný z WWW: <<http://www.mikroregionchrudimsko.cz/index.php?nid=663&lid=CZ&oid=58337>>.
17. SEIDENGLANZ, Daniel. *Doprava a venkovský prostor, příklad Znojemska*. In KLÍMOVÁ, Viktorie. *IX. Mezinárodní kolokvium o regionálních vědách*. Brno : Masarykova univerzita, 2006. s. 93-103. ISBN 80-210-4155-2.
18. ŠILHÁNKOVÁ, V. *Teoretické přístupy k regionálnímu rozvoji*. Pardubice : Univerzita Pardubice, 2007. 129 s. ISBN 978-80-7395-019-4.
19. *TIMUR : Týmová iniciativa pro místní udržitelný rozvoj* [online]. 2006-2008 [cit. 2009-07-03]. Dostupný z WWW: <<http://www.timur.cz/cz/indikatory/mobilita-a-mistni-preprava-cestujicich-3.html>>.

20. *Veolia Transport : Vozový park* [online]. [2008] , 1.9. 2008 [cit. 2009-07-03]. Dostupný z WWW: <http://www.veolia-transport.cz/tmpl/ExtensionPage____6619.aspx?epslanguage=ML>.
21. *Veolia Transport : Integrovaný dopravní systém Pardubického kraje (IDS Pk)* [online]. [2008] 1.9. 2008 [cit. 2009-07-03]. Dostupný z WWW: <http://www.veoliatransport.cz/tmpl/ExtensionPage____35959.aspx?epslanguage=ML>.
22. Wikipedie - Otevřená encyklopedie: *Motorový vůz 810* [online]. [2009] [cit. 2009-06-05]. Dostupný z WWW: <http://cs.wikipedia.org/wiki/Motorov%C3%BD_v%C5%AFz_810>.

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1: Poloha mikroregionu.....	22
Obrázek 2: Obce mikroregionu	23
Obrázek 3: Kloubový meziměstský autobus SOR NC 18 pro 144 + 1 osob.....	38
Obrázek 4: Motorový vlak "Regionova" - řada 814.....	39
Obrázek 5: Rozdělení mikroregionu podle tarifních zón	41
Obrázek 6: Silnice, železnice a dopravní poloha.....	45
Obrázek 7: Poloha spádových center	46
Obrázek 8: Obce z nichž je výhodné cestovat do center vlakem	87

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1: Počet obyvatel v obcích k 1.1. 2009.....	28
Tabulka 2: Podíl obyvatel nad 15 let věku podle vzdělání.....	30
Tabulka 3: Nezaměstnanost v jednotlivých obcích Mikroregionu k 31.3. 2009.....	31
Tabulka 4: Zaměstnavatelé se 100 a více zaměstnanci	34
Tabulka 5: Ukazatel dopravní polohy - kritéria bodování.....	43
Tabulka 6: Hodnocení obcí podle dopravní polohy	44
Tabulka 7: Rozvržení intervalů	49
Tabulka 8: Kritéria pro ohodnocení kvality dopravní obslužnosti v intervalech – s přestupy.....	51
Tabulka 9: Kritérium pro ohodnocení kvality dopravní obslužnosti v dopravní špičce	51
Tabulka 10: Kritéria pro ohodnocení kvality celkové dopravní obslužnosti.....	52
Tabulka 11: Kritéria pro souhrnná hodnocení dopravní obslužnosti	53
Tabulka 12: Hodnocení s přestupy „do“ centra Chrudim.....	54
Tabulka 13: Hodnocení s přestupy „z“ centra Chrudim.....	55
Tabulka 14: Hodnocení s přestupy „do“ centra Slatiňany.....	57
Tabulka 15: Hodnocení s přestupy „z“ centra Slatiňany.....	58
Tabulka 16: Hodnocení s přestupy „do“ centra Chrast	60
Tabulka 17: Hodnocení s přestupy „z“ centra Chrast.....	61
Tabulka 18: Souhrnné hodnocení "do" a "z" center s přestupy.....	63
Tabulka 19: Souhrnné hodnocení bez přestupů v dopravních špičkách.....	65
Tabulka 20: Souhrnné hodnocení bez přestupů za den	66
Tabulka 21: Porovnání časů cest „do“ Chrudimi a nejvhodnější způsob dopravy.....	75
Tabulka 22: Porovnání časů cest „do“ Chrasti a nejvhodnější způsob dopravy	76
Tabulka 23: Porovnání časů cest „do“ Slatiňan a nejvhodnější způsob dopravy.....	77
Tabulka 24: Náklady na cestu „do“ Chrudimi (tam – zpět) a nejvhodnější způsob dopravy... 79	79
Tabulka 25: Náklady na cestu „do“ Chrudimi (za měsíc) a nejvhodnější způsob dopravy	80
Tabulka 26: Náklady na cestu „do“ Chrasti (tam – zpět) a nejvhodnější způsob dopravy	81
Tabulka 27: Náklady na cestu „do“ Chrasti (za měsíc) a nejvhodnější způsob dopravy	82
Tabulka 28: Náklady na cestu „do“ Slatiňan (za měsíc) a nejvhodnější způsob dopravy	84
Tabulka 29: Náklady na cestu „do“ Slatiňan (tam – zpět) a nejvhodnější způsob dopravy.....	85
Tabulka 30: Hodnocení komfortu poskytovaného na zastávkách autobusů.....	88

SEZNAM GRAFŮ

Graf 1: Procentuelní zastoupení počtu služeb v obcích.....	25
Graf 2: Podíl obcí se železniční zastávkou či s nádražím v %	27
Graf 3: Procentuelní zastoupení velkých firem ve větších sídlech.....	33
Graf 4: Celkový počet spojení "do" a "z" Chrudimi s přestupy	56
Graf 5: Celkový počet spojení "do" a "ze" Slatiňan s přestupy.....	59
Graf 6: Celkový počet spojení "do" a "z" Chrasti s přestupy	62

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha A: Struktura Dopravní politiky České republiky pro léta 2005 – 2013

Příloha B: Indikátory, které jsou uvedeny v Dopravní politice pro sledování specifických cílů – rozdělené do skupin podle jednotlivých priorit.

Příloha C: Vybavenost obcí – základní služby

Příloha D: Vyjíždka a dojíždka za prací v mikroregionu

Příloha E: Ceník IDS Pk

Příloha F: Ceník vlak

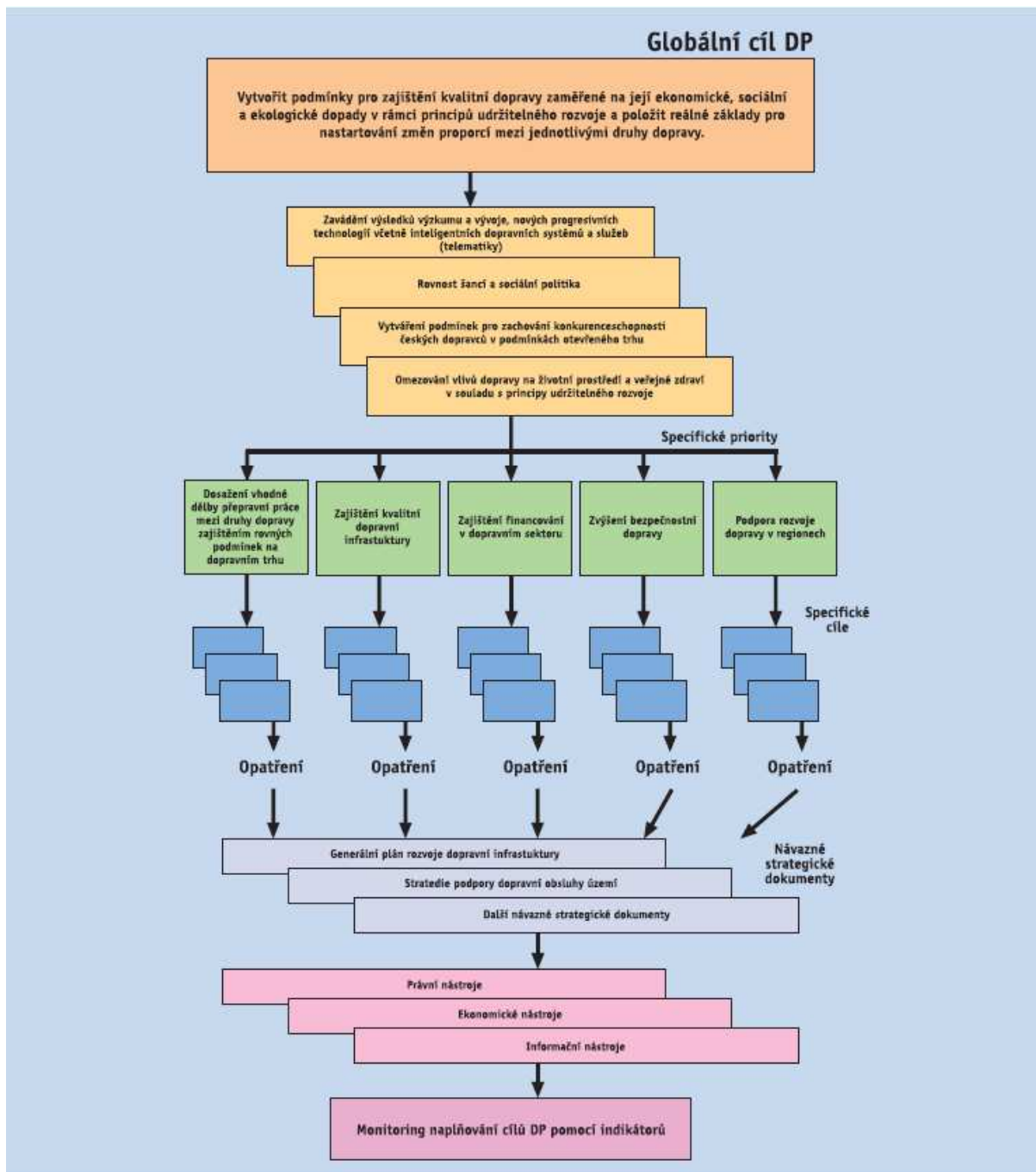
Příloha G: Porovnání nákladů a výběr nejvhodnějšího dopravního prostředku.

Příloha H: Časové porovnání a výběr nejvhodnějšího dopravního prostředku

Příloha I: Výběr nejvhodnějšího způsobu dopravy podle nákladů a času

PŘÍLOHA A

Struktura Dopravní politiky České republiky pro léta 2005 – 2013



ZDROJ: Ministerstvo dopravy ČR – Dopravní politika České republiky: pro léta 2005 - 2013

PŘÍLOHA B

Indikátory, které jsou uvedeny v Dopravní politice pro sledování specifických cílů – rozdělené do skupin podle jednotlivých priorit.

Uvedeny jsou pouze indikátory, mající určitou vazbu na řešené téma.

a) Dosažení vhodné dělby přepravní práce mezi druhy dopravy zajištěním rovných podmínek na dopravním trhu

Specifický cíl	Název indikátoru	L: Limity, T: Trendy
Zkvalitnění přepravní práce v osobní a nákladní dopravě	Podíl obyvatel bydlících na území, které je zapojeno do IDS	L: 70% do roku 2010, 90% do roku 2013 T: vzrůstající
	Podíl obcí zapojených do systémů IDS	L: do roku 2010 nejméně 30%, do roku 2013 nejméně 50% T: vzrůstající
	Podíl přepravních výkonů veřejné hromadné dopravy a IAD v krajských městech	L: po celé období udržení stavu z roku 2005 T: stagnace
	Podíl výkonů drážní dopravy a autobusové dopravy ve veřejné hromadné dopravě	L: do roku 2013 zvýšení podílu drážní dopravy mimo MHD ze 40% na 45% a z 62% na 65% v MHD T: růst podílu drážní dopravy
Zkvalitnění přepravních služeb pro uživatele	Podíl v počtu spojů veřejné linkové dopravy provozovaných v režimu závazku veřejné služby na základě výběrového řízení	L: do roku 2013 50%

b) Zajištění kvalitní dopravní infrastruktury

Specifický cíl	Název indikátoru	L: Limity, T: Trendy
Výstavba a modernizace dopravní infrastruktury	Délka cyklistických stezek pro cyklistickou dopravu separovanou od motorové dopravy, pěšího provozu, in-line tras	L: do roku 2010 nárůst o 50%, do roku 2013 o 100% oproti roku 2005

c) Zajištění financování v dopravním sektoru

Specifický cíl	Název indikátoru	L: Limity, T: Trendy
Financování obnovy dopravních prostředků	Počet autobusů pořízených s veřejnou podporou	L: po roce 2010 do 2013 bude věnováno 500 mil. Kč ročně ve stálých cenách roku 2005
	Průměrné stáří autobusů v dopravě v rámci služeb ve veřejném zájmu	L: do roku 2010 pokles podílu autobusů starších 10 let pod 40% do roku 2013 pod 25%
		T: snižování průměrného stáří vozidel
	Podíl nízkopodlažních autobusů v dopravě v rámci služeb ve veřejném zájmu	L: do roku 2010 překročí podíl nízkopodlažních autobusů v příměstské a městské dopravě 50%, do roku 2013 75%
		T: zvyšování podílu vozidel s lepší dostupností
	Podíl autobusů na zemní plyn v dopravě v rámci služeb ve veřejném zájmu	L: do roku 2010 alespoň 5%, do roku 2013 10%
T: zvyšování podílu		
Průměrné stáří vozidel pro osobní dopravu v železniční dopravě	Snížení průměrného stáří do roku 2013 u železničních osobních vozů na 13 let	
	T: snižování průměrného stáří vozů	

d) Zlepšování vnitřní a vnější bezpečnosti dopravy

Specifický cíl	Název indikátoru	L: Limity, T: Trendy
Vnější bezpečnost dopravy	Vývoj kriminality ve veřejné osobní dopravě	
		T: snižování kriminality v souladu s programy resortu Ministerstva vnitra

ZDROJ: Ministerstvo dopravy ČR – Dopravní politika České republiky: pro léta 2005 – 2013

e) Podpora rozvoje dopravy v regionech

Pro tuto prioritu nejsou zpracovány indikátory, protože se jedná o metodické pokyny pro tvorbu regionálních a obecních dopravněpolitických dokumentů.

PŘÍLOHA C

Vybavenost obcí – základní služby

Obec	Mateřská škola	Základní škola 1-5 třída	Základní škola 1-9 třída	Policie	Lékař	Obchod	Počet služeb
Chrudim	1		1	1	1	1	5
Chrast	1		1	1	1	1	5
Slatiňany	1		1		1	1	4
Zaječice	1	1			1	1	4
Lukavice	1	1				1	3
Bítovany	1				1	1	3
Orel	1	1				1	3
Vejvanovice		1			1	1	3
Licibořice	1		1		1		3
Rabštejská Lhota	1	1			1		3
Morašice		1				1	2
Bořice					1	1	2
Čankovice					1	1	2
Dolní Bezděkov					1	1	2
Mladoňovice	1					1	2
Úhřetice	1					1	2
Stolany	1	1					2
Tuněchody	1	1					2
Sobětuchy						1	1
Honbice						1	1
Horka						1	1
Nabočany						1	1
Přestavlky						1	1
Trojovice						1	1
Bylany	1						1
Dvakačovice					1		1
Lány					1		1
Řestoky	1						1
Třebřichy					1		1
Kočí							0
Svídnice							0
Zájezdec							0

ZDROJ: ČSÚ a www stránky obcí

PŘÍLOHA D

Vyjíždka a dojíždka za prací v mikroregionu

Kraj, okres, obec	Vyjíždka z obce za prací						Vyjíždka z obce do škol	
	vyjíždějící zaměstnaní		v % ze zaměstnaných celkem	vyjíždějící denně	hlavní směr denní vyjíždky ¹⁾		vyjíždějící žáci, studenti a učni	v % ze žáků, studentů a učňů
	celkem	z toho ženy			obec	počet		
okres Chrudim								
Bítovany	142	55	83,0	123	Chrudim	60	64	100,0
Bořice	55	23	87,3	50	Hrochův Týnec	17	21	100,0
Bylany	102	40	68,5	91	Chrudim	53	52	91,2
Čankovice	102	41	67,1	85	Hrochův Týnec	22	51	83,6
Dolní Bezděkov	68	28	90,7	60	Chrudim	31	14	93,3
Dvakačovice	37	19	63,8	36	Pardubice	15	21	91,3
Honbice	55	17	84,6	53	Chrudim	27	26	100,0
Horka	132	63	87,4	103	Chrast	30	69	100,0
Chrast	658	229	48,5	540	Chrudim	199	238	39,7
Chrudim	2 970	971	26,8	2 306	Pardubice	1 051	1 025	22,0
Kočí	174	85	69,9	149	Chrudim	95	86	72,9
Lány	72	29	83,7	66	Chrudim	37	24	92,3
Licibořice	75	40	63,0	66	Chrudim	36	55	98,2
Lukavice	255	115	76,6	224	Chrudim	126	87	65,4
Mladoňovice	105	43	63,6	92	Chrudim	50	52	96,3
Morašice	188	83	76,4	160	Chrudim	69	74	74,0
Nabočany	40	13	74,1	37	Chrudim	20	15	100,0
Orel	245	107	80,6	221	Chrudim	110	101	77,7
Přestavlky	83	33	83,8	68	Pardubice	14	37	100,0
Rabštejnská Lhota	203	91	76,3	189	Chrudim	125	85	70,8
Řestoky	159	66	77,6	143	Chrudim	47	66	98,5
Slatiňany	910	385	52,1	763	Chrudim	484	303	47,4
Sobětuchy	183	82	70,4	162	Chrudim	112	111	85,4
Stolany	115	51	70,1	104	Chrudim	69	75	90,4
Svidnice	120	52	72,3	102	Chrudim	52	59	96,7
Trojovice	62	23	79,5	56	Chrudim	23	31	100,0
Třebřichy	87	39	74,4	85	Chrudim	32	46	95,8
Tuněchody	175	76	65,5	162	Pardubice	64	64	75,3
Úhřetice	132	62	65,7	118	Chrudim	46	71	91,0
Vejvanovice	98	43	73,1	85	Chrudim	27	38	66,7
Zaječice	312	138	71,6	279	Chrudim	111	88	62,4
Zájezdec	33	10	89,2	29	Chrudim	8	10	90,9

ZDROJ: ČSÚ

PŘÍLOHA E

Ceník IDS Pk (Platnost od 3.3.2008)

Jízdenka pro jednotlivou jízdu

Počet zón	Platba v hotovosti					
	Obyčejné	Zlevněné - 75% obyčejného (studenti)	Zlevněné - 50% obyčejného (děti)	Zlevněné - 37,5% obyčejného (žáci)	Zlevněné - 25% obyčejného (ZTP/P)	zavazadlo
	Kč	(Kč)	(Kč)	(Kč)	(Kč)	(Kč)
1	10,0	7,0	5,0	3,0	2,0	5,0
2	16,0	12,0	8,0	6,0	4,0	10,0
3	22,0	16,0	11,0	8,0	5,0	10,0
4	28,0	21,0	14,0	10,0	7,0	10,0
5	34,0	25,0	17,0	12,0	8,0	10,0
6	40,0	30,0	20,0	15,0	10,0	10,0
7	46,0	34,0	23,0	17,0	11,0	10,0
8	52,0	39,0	26,0	19,0	13,0	10,0
9	58,0	43,0	29,0	21,0	14,0	10,0
10	64,0	48,0	32,0	24,0	16,0	10,0

ZDROJ: IDS Pk

Časová jízdenka

Počet zón	30 denní jízdné			
	Obyčejné	Zlevněné - 75% obyčejného (studenti, senioři)	Zlevněné - 50% obyčejného (děti)	Zlevněné - 37,5% obyčejného (žáci)
	(Kč)	(Kč)	(Kč)	(Kč)
1	230	173	115	86
2	370	278	185	139
3	580	435	290	218
4	760	570	380	285
5	940	705	470	353
6	1 120	840	560	420
7	1 300	975	650	488
8	1 480	1 110	740	555
9	1 660	1 245	830	623
10	1 840	1 380	920	690

ZDROJ: IDS Pk

PŘÍLOHA F

Ceník vlak (Platnost od 8.3.2009)

Tarifní kilometry	Obyčejné jízdné	
	2. třída	1. třída
km	Kč	Kč
1	8,-	12,-
2	10,-	15,-
3	11,-	17,-
4	12,-	18,-
5	14,-	21,-
6	15,-	23,-
7	16,-	24,-
8	18,-	27,-
9	19,-	29,-
10	20,-	30,-
11	22,-	33,-
12	23,-	35,-
13	24,-	36,-
14	25,-	38,-
15	27,-	41,-
16	28,-	42,-
17	29,-	44,-
18	30,-	45,-
19	32,-	48,-
20	33,-	50,-
21	34,-	51,-
22	35,-	53,-
23	37,-	56,-
24	38,-	57,-
25	39,-	59,-
26	40,-	60,-
27	42,-	63,-
28	43,-	65,-
29	44,-	66,-
30	45,-	68,-
31	46,-	69,-
32	48,-	72,-
33	49,-	74,-
34	50,-	75,-
35	51,-	77,-
36	53,-	80,-
37	54,-	81,-
38	55,-	83,-
39	56,-	84,-
40	57,-	86,-

ZDROJ: ČD a.s.

PŘÍLOHA G

Porovnání nákladů a výběr nejvhodnějšího dopr. prostředku.

Obec	Chrudim	Chrast	Slatiňany	Cenově nejvýhodnější dopr. prostř.
Bitovany	Autobus	Autobus	Autobus	Autobus
Bořice	Autobus	Autobus	Autobus	Autobus
Bylany	Autobus a vlak	Autobus a vlak	Autobus a vlak	Autobus a vlak
Čankovice	Autobus	Autobus	Autobus	Autobus
Dolní Bozděkov	Autobus	Autobus	Autobus	Autobus
Dvakačovice	Autobus	Autobus	Autobus	Autobus
Honbice	Autobus	Autobus	Autobus	Autobus
Horka	Autobus a vlak	Autobus a vlak	Autobus a vlak	Autobus a vlak
Chrast	Autobus a vlak		Autobus a vlak	Autobus a vlak
Chrudim		Autobus a vlak	Autobus a vlak	Autobus a vlak
Kočí	Autobus	Autobus	Autobus	Autobus
Lány	Autobus	Autobus	Autobus	Autobus
Licibořice	Autobus	Autobus	Autobus	Autobus
Lukavice	Autobus	Autobus	Autobus	Autobus
Mladoňovice	Autobus	Autobus	Autobus	Autobus
Morašice	Autobus	Autobus	Autobus	Autobus
Nabočany	Autobus	Autobus	Autobus	Autobus
Orel	Autobus	Autobus	Autobus	Autobus
Přestavky	Autobus	Autobus	Autobus	Autobus
Rabštejská Lhota	Autobus	Autobus	Autobus	Autobus
Řestoky	Autobus	Autobus	Autobus	Autobus
Slatiňany	Vlak	Autobus a vlak		Vlak
Sobětuchy	Autobus	Autobus	Autobus	Autobus
Stolany	Autobus	Autobus	Autobus	Autobus
Svídnice	Autobus	Autobus	Autobus	Autobus
Trojovice	Autobus	Autobus	Autobus	Autobus
Třebřichy	Autobus	Autobus	Autobus	Autobus
Tuněchody	Autobus a vlak	Autobus	Autobus a vlak	Autobus
Úhřetice	Autobus a vlak	Autobus	Autobus a vlak	Autobus
Vežvanovice	Autobus a vlak	Autobus	Autobus a vlak	Autobus
Zaječice	Autobus a vlak	Autobus a vlak	Autobus a vlak	Autobus a vlak
Zájezdec	Autobus	Autobus	Autobus	Autobus

ZDROJ: Autor

PŘÍLOHA H

Časové porovnání a výběr nejvhodnějšího dopr. prostředku

Obec	Cíl cesty			Časově nejvhodnější dopr. prostředek
	Chrudim	Chrast	Slatiňany	
Bítovany	Auto	Auto	A i A	Auto
Bořice	Auto	Auto	Auto	Auto
Bylany	Auto	Auto	Auto	Auto
Čankovice	Auto	Auto	Auto	Auto
Dolní Bozděkov	Auto	Auto	Auto	Auto
Dvakačovice	Auto	Auto	Auto	Auto
Honbice	Auto	Auto	Auto	Auto
Horka	Vlak	A, A, V	Vlak	Vlak
Chrast	Vlak		Vlak	Vlak
Chrudim		Vlak	Vlak	Vlak
Kočí	Auto	Auto	Auto	Auto
Lány	Auto	Auto	Auto	Auto
Licibořice	A i A	Auto	Auto	Auto
Lukavice	Auto	Auto	Auto	Auto
Mladoňovice	Auto	Auto	Auto	Auto
Morašice	Auto	Auto	Auto	Auto
Nabočany	Auto	Auto	Auto	Auto
Orel	Auto	Auto	A i A	Auto
Přestavky	Auto	Auto	Auto	Auto
Rabštejnská Lhota	Auto	Auto	Auto	Auto
Řestoky	Auto	Auto	Auto	Auto
Slatiňany	Vlak	Auto		Vlak a auto
Sobětuchy	Auto	Auto	Auto	Auto
Stolany	Auto	Auto	Auto	Auto
Svídnice	Auto	Auto	Auto	Auto
Trojovice	Auto	Auto	Auto	Auto
Třibřichy	Auto	Auto	Auto	Auto
Tuněchody	Vlak	Auto	Auto	Auto
Úhřetice	Vlak	Auto	Auto	Auto
Vežvanovice	Vlak	Auto	Auto	Auto
Zaječice	Auto	A, A, V	Vlak	Auto a vlak
Zájezdec	Auto	Auto	Auto	Auto

ZDROJ: Autor

PŘÍLOHA I

Výběr nejvhodnějšího způsobu dopravy podle nákladů a času

Obec	Dopr. prostředek z hlediska		Výsledek
	Cena	Čas	
Bítovany	Autobus	Auto	
Bořice	Autobus	Auto	
Bylany	Autobus a vlak	Auto	
Čankovice	Autobus	Auto	
Dolní Bozděkov	Autobus	Auto	
Dvakačovice	Autobus	Auto	
Honbice	Autobus	Auto	
Horka	Autobus a vlak	Vlak	Vlak
Chrast	Autobus a vlak	Vlak	Vlak
Chrudim	Autobus a vlak	Vlak	Vlak
Kočí	Autobus	Auto	
Lány	Autobus	Auto	
Licibořice	Autobus	Auto	
Lukavice	Autobus	Auto	
Mladoňovice	Autobus	Auto	
Morašice	Autobus	Auto	
Nabočany	Autobus	Auto	
Orel	Autobus	Auto	
Přestavky	Autobus	Auto	
Rabštejská Lhota	Autobus	Auto	
Řestoky	Autobus	Auto	
Slatiňany	Vlak	Vlak a auto	Vlak
Sobětuchy	Autobus	Auto	
Stolany	Autobus	Auto	
Svidnice	Autobus	Auto	
Trojovice	Autobus	Auto	
Třibřichy	Autobus	Auto	
Tuněchody	Autobus	Auto	
Úhřetice	Autobus	Auto	
Vejvanovice	Autobus	Auto	
Zaječice	Autobus a vlak	Auto a vlak	Vlak
Zájezdec	Autobus	Auto	

ZDROJ: Autor