

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI
PŘÍRODOVĚDECKÁ FAKULTA
Katedra geografie

Jan KOBĚRSKÝ

**Dojížděkové proudy a organizace veřejné dopravy:
případová studie Pražské integrované dopravy**

Vedoucí práce: doc. Mgr. Pavel Klapka, Ph.D.

Olomouc 2020

BIBLIOGRAFICKÝ ZÁZNAM

Autor (osobní číslo): Jan Koběorský (R 180398)

Studijní obor: Regionální geografie

Název práce: Dojížďkové proudy a organizace veřejné dopravy: případová studie Pražské integrované dopravy

Name of thesis: Commuting flows and public transport organization: case study of the Prague integrated transport

Vedoucí práce: doc. Mgr. Pavel KLAPKA, Ph.D.

Rozsah práce: 155 stran, 3 vázané přílohy

Abstrakt:

Tato diplomová práce zhodnocuje význam a směr dojížďkových vazeb v prostoru pokrytém Pražskou integrovanou dopravou. Význam a směr dojížďky je porovnáván v jednotlivých obcích a okresech Středočeského kraje. Na základě těchto analýz je vyhodnocena celková situace v jednotlivých okresech z hlediska významu a směru těchto dojížďkových vazeb a jejich souladu s linkovým vedením (organizací veřejné dopravy v daném regionu). Po vyhodnocení situace v daném okrese jsou navrženy určité úpravy v linkovém vedení u problematických spojení. V jednotlivých okresech jsou také identifikovány významné přestupní uzly v daném regionu a význam železnice pro daný region. V závěru je zhodnocena situace v celém Středočeském kraji s vymezením problematických okresů a problematických mikroregionů.

Klíčová slova: Integrovaný dopravní systém, Pražská integrovaná doprava, směr dojížďky, dojížďkové vazby, kraj.

Abstract:

This diploma thesis evaluates the importance and direction of commuting flows in the area covered by the Prague Integrated Transport. The importance and direction of commuting flows is compared in the individual municipalities and districts of the Central Bohemian Region. Based on these analyses, the overall situation in individual districts is evaluated in terms of the importance and direction of these commuter connections and their compliance with the line direction (public transport organization in the region). After evaluating the situation in the given district, certain modifications are proposed in the line directions for problematic connections. In individual districts, important transfer nodes in a given region and the importance of railways for a given region are also identified. At the end, situation in the whole Central Bohemian Region is evaluated with the definition of problematic districts and problematic micro-regions.

Key words: Integrated transport system, Prague integrated transport, commuting direction, commuting links, region.

Prohlašuji, že jsem tuto diplomovou práci vypracovával sám pod vedením doc. Mgr. Pavla Klapky, Ph.D. a uvedl jsem veškeré použité zdroje a literaturu.

V Olomouci, 15. 05. 2020

.....

Podpis

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI
Přírodovědecká fakulta
Akademický rok: 2018/2019

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Jan KOBĚRSKÝ**
Osobní číslo: **R180398**
Studijní program: **N1301 Geografie**
Studijní obor: **Regionální geografie**
Název tématu: **Dojíždkové proudy a organizace veřejné dopravy: případová studie Pražské integrované dopravy**
Zadávací katedra: **Katedra geografie**

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

Práce zhodnotí význam a směr dojíždkových vazeb v prostoru pokrytém Pražskou integrovanou dopravou (PID) a výsledky porovná s organizací veřejné dopravy, především se směrovým vedením linek. Míra detailu analýz, případně regionální zaměření budou stanoveny po konzultacích s vedoucím. Principiálně bude práce vycházet z teorie grafů. Budou využity informace o denní vyjížďce do zaměstnání a do středních škol. Práce by měla identifikovat míru souladu mezi dojíždkovými proudy a organizací veřejné dopravy, případně navrhnout úpravy.

Rozsah grafických prací: Podle potřeb zadání

Rozsah pracovní zprávy: 20 000 - 24 000 slov

Forma zpracování diplomové práce: tištěná/elektronická

Seznam odborné literatury:

- Clayton, C. (1974): Communication and spatial structure. *Tijdschrift voor economische en sociale geografie* 65 (3), 221-227.
- Holmes, J. H. (1978): Dyadic interaction matrices: a review of transformation purposes and procedures. *Progress in Human Geography* 2 (3), 467-493.
- Holmes, J. H., Haggett, P. (1977): Graph theory interpretation of flow matrices: a note on maximization procedures for identifying significant links. *Geographical Analysis* 9 (4), 388-399.
- Hoyle, B. S., Knowles, R. (1998): *Modern transport geography*. Wiley, Chichester.
- Kvizda, M. (2006): *Ekonomické dějiny železniční sítě České republiky - mýty, omyly a iluze v hospodářské politice a path dependence železných drah*. MU, Brno.
- Kwan, M. P., Murray, A. T., O'Kelly, M. E., Tiefelsdorf, M. (2003): Recent advances in accessibility research: Representation, methodology and applications. *Journal of Geographical Systems* 5(1), 129-138.
- Marada, M. a kol. (2010): *Doprava a geografická organizace společnosti v Česku*. ČGS, Praha.
- Pález, A., Scott, D.M., Morency, C. (2012): Measuring accessibility: positive and normative implementations of various accessibility indicators. *Journal of Transport Geography* 25, 141-153.
- Schaeffer, S. E. (2007): Graph clustering. *Computer Science Review* 1 (1), 27-64.
- Tinkler, K. J. (1977): An introduction to graph theoretical methods in geography. *CATMOG 14. GeoAbstracts*, Norwich.
- Tinkler, K. J. (1979): Graph theory. *Progress in Human Geography* 3 (1), 85-116.

Vedoucí diplomové práce: Mgr. Pavel Klapka, Ph.D.

Katedra geografie

Datum zadání diplomové práce: 26. listopadu 2018

Termín odevzdání diplomové práce: 10. dubna 2020

L.S.

doc. RNDr. Martin Kubala, Ph.D.
děkan

doc. RNDr. Marián Halás, Ph.D.
vedoucí katedry

V Olomouci dne 26. listopadu 2018

Na tomto místě bych chtěl poděkovat svému vedoucímu práce, panu doc. Mgr. Pavlu Klapkovi za jeho ochotu, připomínky a rady při zpracování této diplomové práce.

Seznam použitých zkratek

ČR	Česká republika
DPP	Dopravní podnik hlavního města Prahy
DPMB	Dopravní podnik města Brna
ES	Evropské společenství
IDS	Integrovaný dopravní systém
IDSK	Integrovaná doprava Středočeského kraje
PID	Pražská integrovaná doprava
ROPID	Regionální organizátor Pražské integrované dopravy
SID	Středočeská integrovaná doprava

Obsah

1.	Úvod a cíle	9
2.	Geografie dopravy jako vědecká disciplína	10
3.	Problematika veřejné hromadné dopravy v České republice	11
3.1.	Definice veřejné dopravy	11
3.2.	Veřejná doprava v legislativě	11
3.3.	Financování veřejné dopravy a subjekty ve veřejné dopravě	12
3.4.	Definice integrovaného dopravního systému	13
3.5.	Fungování integrovaného dopravního systému	13
3.6.	Struktura integrovaného dopravního systému	14
4.	Použitá metodika	15
5.	Pražská integrovaná doprava	16
5.1.	Základní informace	16
5.2.	Organizace ROPID	16
5.3.	Organizace IDSK	17
5.4.	Historický přehled PID	18
5.5.	Budoucnost PID	19
6.	Středočeská integrovaná doprava	21
7.	Výsledky analýzy jednotlivých okresů	22
7.1.	Okres Benešov	22
7.2.	Okres Beroun	29
7.3.	Okres Kladno	35
7.4.	Okres Kolín	54
7.5.	Okres Kutná Hora	67
7.6.	Okres Mělník	72
7.7.	Okres Mladá Boleslav	82
7.8.	Okres Nymburk	87
7.9.	Okres Praha-východ	110
7.10.	Okres Praha-západ	122
7.11.	Okres Příbram	130
7.12.	Okres Rakovník	137
8.	Shrnutí celkové situace v kraji	145
9.	Závěr	147
10.	Summary	148
11.	Seznam použitých zdrojů	149
12.	Přílohy	152

1. Úvod a cíle

Systém Pražské integrované dopravy je nejstarším integrovaným dopravním systémem v České republice. Součástí tohoto systému jsou vlakové i autobusové spoje ve Středočeském kraji a městská hromadná doprava v jednotlivých městech. V některých případech vedení linek plně neodpovídá směru dojížděky a je nutné během cesty přestupovat nebo spojení veřejnou dopravou mezi danými místy vůbec neexistuje. Jedná se nejčastěji o přestupy mezi autobusovou a železniční dopravou. Tyto nesrovnalosti budou zkoumány na základě volně dostupných o dojížděce o zaměstnání ze sčítání lidu bytů a domů (rok 2011). Téma je aktuální i vzhledem k aktuálnímu rozšiřování integrace PID ve Středočeském kraji. V rámci práce budou zanalyzovány primární a sekundární toky dojížděky (dva nejsilnější toky) v jednotlivých obcích a okresech, a ty budou porovnány s linkovým vedením autobusových a vlakových spojů v daných oblastech. Výsledkem práce bude porovnání jednotlivých okresů a zjištění problematických obcí z hlediska dopravní obslužnosti a problematických dopravních spojení, případně návrhy úprav linkového vedení u těchto problematických obcí.

Cílem této práce je zhodnocení dopravního spojení jednotlivých obcí z hlediska směru dojížděky do zaměstnání a zhodnocení této situace i v rámci jednotlivých okresů. Cílem práce je také navrhnout zlepšení dopravní obslužnosti u problematických obcí veřejnou linkovou dopravou a určit hlavní přístupné uzly v daných okresech. Tyto analýzy byly provedeny na základě dvou nejsilnějších toků dojížděky z dané obce. Po zpracování jednotlivých obcí a okresů následovalo shrnutí situace v jednotlivých obcích a okresech, komparace problematických obcí a okresů a zařazení problematických okresů do jednotlivých kategorií dle souladu linkového vedení spojů se směry dojížděky.

Cílem práce je i srovnání problematických obcí a okresů s vymezením nefunkčních mikroregionů.

2. Geografie dopravy jako vědecká disciplína

Diplomová práce patří do dílčího oboru Geografie dopravy. Jedná se o geografickou disciplínu, která se zabývá pohyby osob, nákladů a informací, a to v širokém společenském i fyzicko-geografickém kontextu. (Koběorský, 2018).

Doprava zahrnuje veškeré činnosti umožňující přemísťování osob zvířat a věcí i spoje zajišťující odesílání a přijímání zpráv a informací. Základní složky dopravy pak tvoří dopravní prostředky, dopravní cesty a dopravní zařízení (Brinke, 1999).

Kromě geografie se studiem dopravy a spojů zabývají kromě geografie i další dopravní obory, např. různé technické obory (konstrukce a výroba dopravních prostředků, výstavba dopravních cest a zařízení). Ekonomické vědy pak studují dopravu z hlediska výrobních vztahů v dopravě, efektivnost dopravních odvětví apod. (Brinke, 1999).

Geografii dopravy má oproti jiným geografickým disciplínám výraznější „geografický charakter“, který podmiňuje i její těsnější spojení se základními geografickými disciplínami (Brinke, 1999).

Geografii dopravy můžeme rozdělit na všeobecnou, geografii jednotlivých odvětví dopravy a geografii regionální (Koběorský, 2018).

Všeobecná geografie dopravy zkoumá především zákonitosti geografického rozšíření a umístění dopravy a jejich odvětví. Studuje např. vztahy dopravy a mechanického pohybu obyvatelstva a vliv přírodních a společenských podmínek na dopravu, vztahy mezi dopravou a územní dělbou práce. Tvoří jí geografie komunikací a geografie přepravy. Geografie dopravních odvětví se zabývá rozmístěním a prací jednotlivých odvětví dopravy. Regionální geografie dopravy studuje komplexně geografické systémy územních celků, a to od celků nejmenších (např. regiony, státy) až po celky nejvyšší (např. světadíly (Brinke, 1999).

Obdobně jako jiné geografické disciplíny spolupracuje geografie dopravy i s ostatními vědeckými disciplínami, především socioekonomické geografie (např. geografie průmyslu, zemědělství, služeb), geografie dopravy se však neobejde bez využívání poznatků z fyzické geografie (Brinke, 1999).

Geografie dopravy jako samostatná disciplína vznikla až ve 2. polovině 20. století osamostatněním od ekonomické geografie. Důvodem byla rostoucí mobilita obyvatelstva. (Koběorský, 2018).

Mezi významné zahraniční představitele geografie dopravy patří např. Jean-Paul a B. S. Hoyle. Mezi významné české představitele patří např. Josef Brinke, Stanislav Řehák či Josef Horský. Současnými představiteli zabývající se geografii dopravy patří např. Miroslav Marada z Univerzity Karlovy v Praze, Daniel Seidenglanz z Masarykovy Univerzity Brno, dále např. Stanislav Kraft či Milan Viturka. (Koběorský, 2018).

Geografie dopravy také jako vědecká disciplína vydává svůj časopis s názvem Journal of Transport Geography. Časopis vychází od roku 1993 (journals.elsevier.com).

3. Problematika veřejné hromadné dopravy v České republice

3.1. Definice veřejné dopravy

Veřejnou dopravou rozumíme takovou dopravu, která je provozována za určitých tarifních a smluvních podmínek, které jsou předem vyhlášeny dopravcem, a je přístupná každému zájemci. Z hlediska hospodářství je doprava představuje významnou složku národního hospodářství z hlediska tvorby hrubého domácího produktu, ale i z pohledu zaměstnanosti a návaznosti na ostatní sektory (dvs.cz).

Veřejná doprava je nejčastěji financována z veřejných financí. Veřejná doprava představuje významný výdaj veřejných rozpočtů (9,1 %). (dvs.cz).

3.2. Veřejná doprava v legislativě

Veřejná doprava je v České republice definována různými právními předpisy. Základní právní rámec tvoří zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě. Tento zákon definuje provoz veřejné linkové autobusové dopravy. Drážní dopravu definuje zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách. (dvs.cz)

Dalším významným právním rámcem v České republice je zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících. Tento zákon definuje pojem Dopravní obslužnost. Dopravní obslužností se rozumí: „zabezpečení dopravy pro všechny dny v týdnu především do škol a školských zařízení, k orgánům veřejné moci, do zaměstnání, do zdravotnických zařízení poskytující základní zdravotní péči a k uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale udržitelnému rozvoji územního obvodu.“ (dvs.cz).

Tento zákon také definuje rozdělení rolí v zajištění dopravní obslužnosti mezi jednotlivé územní celky veřejné moci: *Kraje a obce ve své samostatné působnosti stanoví rozsah dopravní obslužnosti a zajišťují dopravní obslužnost veřejnými službami v přepravě cestujících veřejnou drážní dopravou a veřejnou linkovou dopravou a jejich propojením.*“ (dvs.cz).

Zákon umožňuje kraji nebo obci v krajních případech zajistit veřejnou dopravu i mimo své území pokud je to nutné k zajištění dopravy na svém území. Územní celek (většinou kraj) tedy nemá jen fyzickou zodpovědnost za zajištění dopravy na svém území, ale i odpovědnost ekonomickou (zajistit stabilní financování veřejné dopravy): *Stát prostřednictvím své organizační složky zajišťuje dopravní obslužnost veřejnými službami v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou vlaky celostátní dopravy, které mají nadregionální nebo mezinárodní charakter.*“ (dvs.cz).

Dopravní obslužnost můžeme rozdělit na základní dopravní obslužnost (ZDO) a ostatní dopravní obslužnost. Základní dopravní obslužností se rozumí zajištění potřeb občanů ve veřejném zájmu. Jedná se např. o cesty do zaměstnání, k lékaři, do škol na úřady a k soudům. Zajištění základní dopravní obslužnosti se týká především krajů a obcí. Ostatní dopravní obslužností se rozumí především zajištění spojů nad rámce základní obslužnosti. O takových spojích rozhodují jednotlivé úřady (Ministerstvo dopravy, krajské úřady, městské úřady, drážní úřad). Tyto subjekty udělují dopravcům licence (Stránská, 2010).

V poslední době do veřejné dopravy vstupuje také Evropská legislativa. Především pak nařízení ES č. 1370/2007, o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici. Toto nařízení vymezuje povinný obsah smlouvy o veřejných službách, jejich uzavírání a zveřejňování (viz kapitola financování veřejné dopravy). (dvs.cz)

3.3. Financování veřejné dopravy a subjekty ve veřejné dopravě

Veřejná doprava není zpravidla (viz některé komerční linky) není sama o sobě příliš zisková a pro daného dopravce výhodná. Proto musí být zpravidla financována z veřejných zdrojů od objednavatelů (stát, kraje, obce) na základě přesně definovaných podmínek.

Dopravci provozem daných linek vzniká tzv. prokazatelná ztráta. Definována je *jako rozdíl mezi součtem ekonomicky oprávněných nákladů vynaložených dopravcem na plnění závazků a přiměřeného zisku vztahující se k těmto nákladům a mezi tržbami a mezi výnosy dosaženými dopravcem při plnění závazku*. Jeden z klíčových motivací pro dopravce je tedy onen přiměřený zisk (Stránská, 2010).

Podle evropského nařízení ES č. 1370/2007 se přiměřeným ziskem rozumí: „míra návratnosti kapitálu, která je běžná v odvětví v daném členském státě a která musí zohledňovat riziko nebo neexistenci rizika pro provozovatele veřejných služeb z důvodu zásahu orgánu veřejné správy.“ (dvs.cz)

Toto nařízení je pak aktualizováno ve vyhlášce č. 511/2004 Sb. se objevuje novější pojetí přiměřeného zisku, které je aplikovatelné na tržní prostředí. „*Za přiměřený zisk považuje zisk odpovídající obvyklému zisku dlouhodobě dosahovanému při srovnatelných ekonomických činnostech, který zajišťuje přiměřenou návratnost použitého kapitálu v přiměřeném časovém období*“. Tato aktualizace umožnila nárůst celkové kompenzace a přiměřeného zisku především z důvodů snahy modernizovat vozových park ze strany objednavatelů (kraje, obce, stát). (dvs.cz).

Mezi objednavatelem a dopravcem tedy dochází ve většině případů k uzavření smluvního vztahu tzv. smlouvě o veřejných službách s dopravcem. V této smlouvě jsou přesně definovány podmínky, za jakých bude dopravce veřejnou službu provozovat (především počet spojů, vymezení daných linek, předpokládaná výše celkové kompenzace a přiměřeného zisku, součástí bývá i finanční model veškerých nákladů a výnosů od daného dopravce). Kompenzací se rozumí úhrada prostředků ze strany objednavatele dopravci za poskytnuté služby v oblasti veřejné dopravy (dvs.cz).

Přesnou definici kompenzace za veřejné služby přináší nařízení ES č. 1370/2007, které ji považuje za: „*Jakoukoli výhodu, zejména finanční, kterou přímo nebo nepřímo poskytne příslušný orgán z veřejných zdrojů během období provádění závazku veřejné služby nebo v souvislosti s tímto obdobím*“. Zákon č. 194/2010 Sb. stanovuje, že kompenzace musí být přiměřená, a dokonce ukládá povinnost objednavateli neuzavřít smlouvu s dopravcem, jehož kompenzace by byla nadměrná (§ 23). (dvs.cz).

Náhrada dopravci tedy musí být adekvátní a „*nesmí překročit částku nezbytnou pro pokrytí čistého finančního dopadu na náklady a příjmy, který nastal při plnění závazků veřejné služby, s přihlédnutím k příjmům provozovatele veřejných služeb získaným z této činnosti a přiměřenému zisku*.“ V opačném případě je taková uzavřená smlouva neplatná (dvs.cz)

Tyto smlouvy o veřejných službách mezi objednavateli a dopravci mohou být uzavřeny dvěma způsoby. První způsob je formou nabídkového řízení. V této formě zadání je celková kompenzace a další uvedené podmínky (např. nadstandartní služby v daném dopravním prostředku) předmětem soutěže mezi jednotlivými dopravci. S vítězným dopravcem (ve většině případů na základě nejnížší požadované kompenzace) je pak následně uzavřena smlouva o veřejných službách. Druhým způsobem je formou přímého zadání. Tento způsob zadání najdeme především u zakázek malého rozsahu. Dále také u zakázek, které jsou uzavřeny pouze na přechodné období (např. výpověď smlouvy s předchozím dopravcem). Tento typ zadání se také používá u měst a obcí, které vlastní svůj dopravní podnik (DPP Praha, DPMB Brno) a také nejčastěji v železniční dopravě u smlouvách s železničními dopravci (České dráhy a.s.). Tento typ zadání by však do budoucna měl být chápán spíše jako nouzové řešení a nejčastější formou zadávání veřejných služeb v dopravě by mělo být nabídkové řízení. V případě železniční dopravy skončí možnost zadávat smlouvy přímým zadáním dne 31. 12. 2022 (MD ČR).

Dále existují spoje a linky, které nejsou financovány z veřejných rozpočtů a mezi dopravci a objednateli není uzavřena žádná smlouva o veřejných službách. Jedná se především o dálkové autobusové a vlakové spojení (např. dálkové vlaky Praha – Ostrava nebo autobusové spojení Praha – Brno). Tyto spoje a linky jsou provozovány na komerční riziko daného dopravce, který plně odpovídá za zisk a ztrátu těchto spojů.

Ve Středočeském kraji se nejčastěji uplatňuje financování ze strany kraje, případně měst a obcí (doplňkové spoje nad rámec dané objednávky, městská hromadná doprava). Kraj zde financuje autobusové i regionální vlakové spoje. Dále do objednávky kraje zasahuje i Ministerstvo dopravy, které objednává dálkové železniční linky (rychlíky, expresy).

3.4. Definice integrovaného dopravního systému

Integrovaným dopravním systémem můžeme rozumět určitý systém na určitém území, zahrnující více druhů dopravy (nejčastěji městská, autobusová, železniční doprava) v níž jsou cestující přepravováni dle stejných smluvních a tarifních podmínek. Dále IDS definují Křivda, Folprecht, Olivková (2006) takto: *způsob koordinovaného využití více druhů veřejné hromadné dopravy osob provozované více dopravci (včetně řízených návazností na individuální automobilovou dopravu) směřující k zabezpečení účelné a hospodárné dopravní obsluhy zájmového území z hlediska ekonomických i mimoekonomických potřeb osob a institucí systémem dotčených.*

Definicí IDS se zabývá i Evropský parlament. O IDS pojednává nařízení ES č. 1370/2007. Dle tohoto nařízení se „*integrovanou dopravou 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*“ (dvs.cz).

3.5. Fungování integrovaného dopravního systému

Existuje několik důvodů pro zavádění integrovaných dopravních systémů. Prvním důvodem v současné době asi nejaktuálnějších důvod je nárůst individuální nárůst automobilové dopravy. Přetížená silniční infrastruktura logicky způsobuje problémy při mobilitě obyvatel a IDS zvyšuje atraktivitu veřejné dopravy. Druhým důvodem je omezené množství financí na provoz veřejné dopravy. Integrace veřejné dopravy přináší zlevnění ceny jak pro cestující tak pro objednavatele dopravy a pro dopravce přináší stabilitu (Křivda, Folprecht, Olivková 2006).

Znakem fungujícího IDS je především návaznost linek a jednotný tarif fungující v systému bez ohledu na dopravce. Tarif je prodáván pomocí jednotného odbavovacího systému. V rámci systému často existuje i jednotný informační systém pro cestující a jednotné dispečerské pracoviště pro případ mimořádností. IDS by měl efektivně využívat dostupné sítě různých dopravních na svém území a tím např. snížit zátěž pro životní prostředí, ale snížit i zátěž pro veřejné rozpočty (např. odstranění zbytečných souběhů vlakových a autobusových linek). Funkční IDS by celkově měl představovat funkční a ekonomicky výhodnější alternativu k individuální automobilové dopravě (Mojžíš, Graja, Vančura, 2008).

Křivda, Folprecht, Olivková (2006) dělí prvky integrace do 3 oblastí. Jedná se o integraci organizace a ekonomiky, tarifní integrace a dopravní integrace. V oblasti integraci organizace a ekonomiky se zákazníci (kraje, obce) sdružují za účelem zadávání zakázky dopravcům. Toto sdružení má za cíl efektivnější využití financí na hromadnou dopravu. V rámci tohoto sdružení probíhá i např. rozdělení vybraných tržeb z jízdného, kompenzace finančních nákladů). Probíhá zde i schvalování různých koncepčních dokumentů, řešení jednotného tarifu, záměrů. Na této úrovni se řeší i zadávání veřejných zakázek dopravcům.

V oblasti dopravní integrace se jedná především o jednotný odbavovací systém a jednotný tarif. Tento tarif by měl být jednoduše pochopitelný a uznáván napříč dopravci v daném systému. V praxi se můžeme setkat především s tarifem, který je rozdělen do určitých tarifních zon či do tarifních pásem (případ PID). Každá tarifní zona či pásmo by mělo respektovat přepravní zvyklosti a přirozenou spádovost daného území. V oblasti tarifní integrace dochází především také ke koordinaci jednotlivých linek (např. již uvedené odstranění souběhů mezi železniční a autobusovou dopravou). (Křivda, Folprecht, Olivková, 2006).

Součástí dopravní integrace je i budování přestupních uzlů mezi jednotlivými druhy dopravy, především mezi železniční a autobusovou dopravou. Součástí těchto uzlů bývají např. i parkoviště typu P+R (Park and Ride) nebo B+R (Bike and Ride), které poskytují návaznost na individuální automobilovou dopravu. V případě PID jde např. o železniční stanice Úvaly, Český Brod, Strančice.

3.6. Struktura integrovaného dopravního systému

Páteří celého systému IDS jsou jednotlivé subjekty. Jedná se především o kraje, obce, města, svazky měst a obcí, orgány samosprávy a státní správy, dopravce a cestující (Richtář, Křivda, Olivková, 2006).

Organizační strukturu IDS můžeme rozdělit do tří úrovní. První (nejvyšší) úroveň tvoří objednatelé dopravy. V ČR jsou to především kraje, sdružení obcí a obce. Druhou úroveň tvoří koordinátor. Tohoto koordinátora zřizují objednatelé. Koordinátor objednavatele reprezentuje a zastupuje jejich zájmy. Koordinátor je ten, kdo daný IDS většinou reprezentuje. Slouží jako komunikátor mezi objednavateli a dopravci a shromažďuje data o dopravním systému a na základě rozhodnutí vlastníků zajišťuje realizaci plánů dopravcům. Koordinátor je také zodpovědný za tarifní integraci. Třetí úroveň tvoří jednotliví dopravci. Tito dopravci na základě smlouvy o veřejných službách zajišťují smluvně objednaný dopravní výkon a vybírají jízdné, které se pak přerozděluje v systému mezi jednotlivé dopravce. (Richtář, Křivda, Olivková, 2006).

V případě PID jsou koordinátory příspěvkové organizace ROPID (zastupující hlavní město Prahu) a IDSK (zastupující Středočeský kraj).

4. Použitá metodika

Základem práce byla analýza dopravního spojení jednotlivých obcí v daných okresech a porovnání linkového vedení spojů se směry dojížděky. Klíčovou pro analýzu byly nutné přestupy ve směru dojížděky a fakt, jestli dopravní spojení koresponduje se směrem dojížděky. Směr dojížděky byl zhodnocen na základě vyhledávání a zobrazení daného spojení aplikací Jízdní řády (Seznam.cz) na mapě.

Pro zjištění směru dojížděky byla použita data ze sčítání lidu domů a bytů z roku 2011. Z těchto dat byla vzata data ukazující počet osob dojíždějících do zaměstnání. Vzhledem k těmto údajům byl určen primární (nejsilnější) a sekundární (druhý nejsilnější) směr dojížděky. Dolní limit pro určení směru dojížděky byl 10 osob, výjimečně u menších obcí pak 5 osob.

Na základě těchto stanovených dat byla vyhledávána autobusová a vlaková spojení v systémech Jízdní řády (Seznam.cz) a IDOS. U těchto spojů bylo následně zjišťováno, jestli jejich vedení odpovídá směru dojížděky a zda je nutné při cestě přestupovat. Na základě této analýzy byly určeny problematické obce z hlediska primárního (nejsilnější) i sekundárního (druhý nejsilnější) směru dojížděky. Během analýzy se vyskytly i obce, které mají nedostatečnou obslužnost veřejnou dopravou (pouze několik spojů denně, případně žádné spojení hromadnou dopravou). Tyto obce byly zařazeny do zvláštní kategorie.

Během analýzy se rovněž vyskytly i obce, které nejsou dosud součástí systému PID. Tyto obce byly zařazeny do zvláštní kategorie a v rámci okresů byla posuzována i míra (ne)integrace jednotlivých obcí do systému PID. Tyto obce jsou součástí systému SID.

V rámci analýzy byly určeny i hlavní přestupní uzly v daných okresech (které odpovídají směrům dojížděky), případně i přestupní uzly v jiných okresech, kam je z daných okresů provozováno dopravní spojení.

Systém PID klade důraz na železniční dopravu jakožto „páteř“ systému, proto byl posuzován i význam železnice v daných okresech v rámci dojížděky. Zjišťována byla i dostupnost železniční dopravy v jednotlivých obcích (fakt, jestli obce disponuje na svém území železniční stanicí či zastávkou s pravidelnou osobní dopravou).

Na základě těchto analýz byla zhodnocena situace v jednotlivých okresech. Především to, zda linkové vedení odpovídá směru dojížděky, nejsilnější tok dojížděky v okrese, hlavní přestupní uzly a problematická spojení. Na základě analýz byly navrženy i některé úpravy v rámci dopravních spojení v jednotlivých okresech (nejčastěji zavedení přímých linek či lepší napojení linek na železniční dopravu). V rámci celého kraje je pak zhodnocena celková situace, provedena komparace problematických obcí a okresů a zařazení problematických okresů do jednotlivých kategorií dle souladu linkového vedení spojů se směry dojížděky. Výsledkem práce je i srovnání problematických obcí a okresů s vymezením nefunkčních mikroregionů.

5. Pražská integrovaná doprava

5.1. Základní informace

Pražská integrovaná doprava (PID) je nejstarším integrovaným systémem u nás. Systém zahrnuje metro, tramvaje, trolejbusy, železnici, příměstské a městské autobusové linky, přívozy v Praze a lanovou dráhu na Petřín. Systém zahrnuje i síť parkovišť typu P+R u některých železničních stanic a stanic metra. V současné době zasahuje systém PID do všech okresů Středočeského kraje (pid.cz).

Integrace spočívá především v jednotném tarifu pro cestující, návaznostech spojů, společných smluvních přepravních podmínkách, společného projektování a plánování v systému (především v oblasti vedení a prokladů linek), společného informování (především pak při výlukách a mimořádnostech) a také v propagaci celého systému (informační kampaně). (pid.cz).

Hlavními organizátory celého systému jsou příspěvkové organizace ROPID (Regionální organizátor pražské integrované dopravy) a IDSK (Integrovaná doprava Středočeského kraje). Tyto organizace jsou také členem České asociace organizátorů veřejné dopravy (pid.cz).



Obr. 1: Logo Pražské integrované dopravy

(Zdroj: <https://images.app.goo.gl/awq8LyHfxXvcHGWS6>)

5.2. Organizace ROPID

Organizace ROPID zahájila svou činnost 1. prosince 1993. Cílem bylo především vytvoření moderního integrovaného systému hromadné dopravy v hlavní městě Praze a jeho okolí. ROPID má především za úkol organizovat a kontrolovat integrovanou dopravu (pid.cz).

Organizace ROPID zodpovídá za přípravu dalšího rozvoje integrovaného systému a jeho vytváření. Také zodpovídá za stanovení potřebného objemu dopravních výkonů k zajištění dopravní obslužnosti území a jejich projednávání s dotčenými obcemi a s hlavního města Prahou, Středočeským krajem a dopravci. Navrhuje dopravní opatření (intervaly jednotlivých linek, provázanosti a proklady mezi spoji). Organizace také objednává regionální vlaky na území hlavního města Prahy. Organizace zodpovídá za ekonomický provoz PID při efektivním využití dostupných finančních prostředků, navrhuje společný tarif v rámci PID. Organizace je také pověřena uzavírání smluv k zajištění provozu PID mezi objednavateli a dopravci a ke kontrole těchto smluv (pid.cz).

ROPID také zodpovídá za spravedlivé rozdělení tržeb mezi dopravce, výběr dopravců a jednotný informační systém (pid.cz).

Organizace ROPID disponuje jistou organizační strukturou (Odbor ekonomiky, Odbor kvality služeb, Odbor marketingu, Odbor městské dopravy, Odbor příměstské dopravy, Odbor dispečerské činnosti, Odbor technického rozvoje a projektů, Odbor zastávkové péče). V rámci organizace ROPID působí přibližně 100 zaměstnanců (pid.cz).



Obr. 2: Logo organizace ROPID

(Zdroj: <http://opendata.praha.eu/organization/ropid>)

5.3. Organizace IDSK

Organizace IDSK zahájila svou činnost 1. dubna 2017. Organizace byla vytvořena za účelem většího zapojení Středočeského kraje v rámci systému PID. IDSK je zodpovědná především za organizaci veřejné dopravy na území Středočeského kraje (idsk.cz).

Kompetence IDSK jsou opět velmi podobné jako u organizace ROPID. Jedná se především o organizaci a plánování veřejné dopravy, vytváření integrovaného dopravního systému, organizace nabídkových řízení, uzavírání nových smluv s dopravci za Středočeský kraj, kontrola plnění smluv mezi objednateli a dopravci, zprostředkovávání kompenzací a tržeb z jízdného dopravcům, upravování a stanovování jednotného tarifu, odpovědnost za jednotný informační systém, zajištění přepravní kontroly. Organizace vykonává i další vedlejší činnosti jako je např. prodej informačních a doplňkových materiálů (idsk.cz).

Organizace IDSK disponuje jistou organizační strukturou (Oddělení ekonomiky a smluvního zajištění, Oddělení plánování dopravy, Oddělení rozvoje infrastruktury a kvality dopravy, Oddělení vnitřní správy, Oddělení technického zajištění provozu, Pracoviště zastávkové služby). (idsk.cz).



Obr. 3: Logo Integrované dopravy Středočeského kraje

(Zdroj: <https://www.idsk.cz>)

5.4. Historický přehled PID

Za počátky Pražské integrované dopravy můžeme považovat rok 1991. Integrovaný dopravní systém byl zaveden v tomto roce ve zkušebním režimu mezi hlavním městem Prahou a obcemi Hovorčovice a Ořech (okres Praha-západ). (pid.cz).

V roce 1992 bylo zavedeno v reakci na zkušební provoz na některých autobusových linkách uznávání tarifu městské dopravy (vedle tarifu ČSAD). Na území hlavního města byla zavedena možnost cestovat na předplatní jízdenky městské hromadné dopravy ve vybraných vlacích ČSD (pid.cz).

V roce 1993 byla zřízena příspěvková organizace ROPID (na základě rozhodnutí zastupitelstva hlavního města Prahy). (pid.cz).

V roce 1994 byly uzavírány první smlouvy mezi organizátorem ROPID a soukromými autobusovými dopravci (pid.cz).

V roce 1995 byly schváleny společné standardy kvality pro celý systém PID. Uskutečnilo se první výběrové řízení na dopravce regionálních autobusových linek PID. Bylo zavedeno první vnější příměstské pásmo ve Středočeském kraji (pid.cz).

V roce 1996 proběhlo další rozšíření integrované dopravy o čtyři vnější pásma pro předplatní jízdenky. V tomto roce byla opět rozšířena integrace na železnici (pid.cz).

V roce 1997 byl zaveden nový tržní model pro rozdělení vybraných tržeb mezi dopravce (tzv. brutto smlouvy). (pid.cz).

V roce 1998 byl změněn tarif v rámci systému. V tomto roce vznikly první parkoviště typu P+R (Park and Ride). (pid.cz)

V roce 2000 byl opět upraven tarif PID, byl rozšířen o další pásmo (páté pásmo). Pokračovala integrace železnice (pid.cz).

V roce 2001 byla integrovaná doprava rozšířená do nových oblastí (Kralupy nad Vltavou, Odolena Voda, Brandýs nad Labem-Stará Boleslav) (pid.cz).

Rok 2002 byl ve znamení ničivých povodní, ve kterých sehrála větší roli železniční doprava jako náhradní forma dopravy. Tato situace vedla ještě k většímu rozšíření významu železniční dopravy v rámci systému. Integrovaný byly nové oblasti a železniční tratě (pid.cz).

V roce 2003 je zavedena v rámci systému první midibusová linka (pid.cz).

V roce 2004 zahajuje v rámci hlavního města Prahy městská železniční linka S41 Praha – Libeň – Roztoky u Prahy. Potvrzuje se tak vzrůstající význam železnice. Je zavedeno žákovské jízdné v systému PID (pid.cz).

V roce 2005 je zavedena první noční příměstská linka. Do systému PID jsou poprvé zapojeny i vybrané přívozy (pid.cz).

V roce 2007 byl zaveden nový informační systém v oblasti železniční dopravy. Jednotlivé vlakové linky začaly být označovány písmeny S a číslem (např. linka S1, linka S2). (pid.cz)

V roce 2008 byl opět upraven tarif (systém elektronického jízdného Opencard) a bylo zavedeno nové příhraniční tarifní pásmo na území hlavního města Prahy (pásmo B). (pid.cz).

V roce 2009 byla posílena železniční doprava na páteřní lince S1 (Praha Masarykovo nádraží – Český Brod) na celodenní interval 30 minut (pid.cz)

V roce 2010 byly zřízeny další midibusové linky a došlo k upravení linkového vedení železničních linek S (pid.cz).

V roce 2011 došlo opět k úpravě tarifu (zvýšení cen) a k zavedení bezplatné přepravy kol na území hlavního města Prahy. Bylo otevřeno první infocentrum společnosti ROPID. Všechny vlakové linky byly nově označeny písmenem S (pid.cz)

V roce 2012 byly vytvořeny nové páteřní linky v MHD v Praze (pid.cz).

V roce 2013 byl schválen záměr ke sjednocení doposud samostatných a konkurujících si systémů Pražské a Středočeské integrované dopravy do jednoho funkčního systému (pid.cz).

V roce 2014 byla otevřena zastávka Praha-Podbaba s komfortním přestupem na navazující autobusovou a tramvajovou dopravu. Potvrzuje se tak vzrůstající vliv železniční dopravy v systému PID (pid.cz).

V roce 2015 proběhlo další rozšíření integrace (oblast Mělnicka a Neratovicka). (pid.cz).

V roce 2017 proběhlo další rozšíření integrace do nových oblastí (oblast Podřipska, Nymburska, Neveklovsko a Sedlčansko, Kladensko, Mladoboleslavsko, Kouřimsko, Byšicko a Velvarsko, Kolínsko, Kutnohorsk, Benešovsko), především v oblasti železniční dopravy (pid.cz).

V roce 2018 byla dokončena integrace všech železničních tratí na území Středočeského kraje. Pro cestování na železnici tak lze již ze všech zastávek a stanic využít tarif PID (pid.cz).

V roce 2019 proběhlo další rozšíření integrace (oblasti Poděbradska, Kolínska, Nymburska, Příbramska, Benešovska, Slánska). (pid.cz).

5.5. Budoucnost PID

Do budoucna se počítá s dalším rozvojem železniční dopravy a posílení jejího významu jakožto páteřní dopravy. Dále se počítá s posilováním preferencí veřejné dopravy (např. zřízení autobusových pruhů), budování doplňkové infrastruktury (záchytné parkoviště P+R a B+R), rozvoj informačních systémů (online data o zpoždění spojů zobrazované v reálném čase). (pid.cz).

Nejdůležitějším je ale především integrace nových oblastí dle plánovaného harmonogramu (pozn. vzhledem k probíhající pandemii COVID-19 lze předpokládat zpoždění v postupu integrace nových oblastí):

Plán integrace čekajících oblastí:

- Benešovsko III (Voticko + Neveklovsko): 1. čtvrtletí 2020
- Berounsko I (Praha – Beroun – Zdice): 1. čtvrtletí 2020
- Mělnicko V (Kokořínsko + Praha – Mělník – Česká Lípa): 1. čtvrtletí 2020
- Rakovnicko II (Rakovnicko; mimo Praha – Rakovník): 2. čtvrtletí 2020
- Berounsko II (Berounsko + Hořovicko): 2. čtvrtletí 2020
- Mladoboleslavsko I (Dobrovicko): 2. čtvrtletí 2020
- Kolínsko II (Kolínsko): 2. čtvrtletí 2020
- Nymbursko IV (Městeckokrálavsko): 2. čtvrtletí 2020

- Příbramsko III (Rožmitálsko + Březnicko): 2. čtvrtletí 2020
- Mladoboleslavsko II (Praha – Mladá Boleslav – Liberec + Benátky nad Jizerou a okolí): 2. čtvrtletí 2020
- Příbramsko IV (Dobříšsko + linka Sedlčany): 3. čtvrtletí 2020
- Kutnohorsko II (zbývající část Kutnohorska): 3. čtvrtletí 2020
- Benešovsko IV (Sázavsko): 3. čtvrtletí 2020
- Mladoboleslavsko III (zbývající část Mladoboleslavska): 3. čtvrtletí 2020
- Benešovsko V (Vlašimsko): 4. čtvrtletí 2020
- Příbramsko V (Krásnohorský + Sedlecko-Prčicko): 4. čtvrtletí 2020
- MHD Příbram: 1. čtvrtletí 2020
- MHD Mladá Boleslav: 4. čtvrtletí 2020
- MHD Kutná Hora: 4. čtvrtletí 2020
- MHD Kolín: 4. čtvrtletí 2020

(Zdroj: Kutnohorský deník, Krajský úřad Středočeského kraje)

6. Středočeská integrovaná doprava

Systém Středočeské integrované dopravy vznikl v roce 2005. Do systému jsou zapojeny pouze autobusové spoje, železniční doprava není v tomto systému zahrnuta. Jednalo se o určitou konkurenci PID na území Středočeského kraje. V systému lze přestupovat bez zakoupení nové jízdenky pouze s předplacenou čipovou kartou. Integrace spočívá především v tarifním sjednocení městské a příměstské dopravy. Na rozdíl od PID je zde zaveden zónový tarif a je zde zaveden jiný systém označování linek (písmenem dle oblasti a číslem). Hlavní město Praha není zahrnuto v tomto systému (tram-bus.cz).

Vzhledem k až na výjimky nepřestupnému tarifu je v systému upřednostněno veden přímých autobusových linek mezi místy dojíždky. Dosud neintegrovány oblasti PID jsou ve většině případů součástí SID. Už v roce 2013 byl schválen záměr postupného sjednocování Pražské a Středočeské integrované dopravy. Vzhledem k rozšiřování PID se dá předpokládat postupný zánik systému SID a jeho nahrazení systémem PID.

The infographic is titled "Dva IDS v jedné aglomeraci: PID a SID". It features the PID logo (PRAŽSKÁ INTEGROVANÁ DOPRAVA) in the top left. The main content is divided into two columns. The left column is for PID, showing a map of Prague with concentric tariff zones (P, D, B, 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7) and a list of characteristics. The right column is for SID (Středočeská integrovaná doprava), showing a map of the Středočeský kraj region and a list of characteristics. A small map of the Středočeský kraj is also shown in the center.

PID
PRAŽSKÁ INTEGROVANÁ DOPRAVA

Dva IDS v jedné aglomeraci: PID a SID

Zjednodušené schéma tarifních pásem PID

SID
Středočeská integrovaná doprava

- založena 1993
- celé území Prahy a 1/3 území SČK
- metro, tramvaje, železnice, autobusy, lanová dráha, přívozy
- systém tarifních pásem v soustředných mezikružích kolem Prahy, přestupní tarif pro všechny linky a dopravce
- organizuje ROPID

- založena 2005
- většina autobusových linek v regionu a část linek zajišťujících do Prahy
- většina systémů MHD ve středočeských městech (včetně zvláštního tarifu)
- systém menších tarifních zón, přestupní jízdenky jen omezeně mezi autobusy
- bez organizátora, bez železnice

Obr. 4: Rozdíly mezi systémem PID a systémem SID

(Zdroj: <https://images.app.goo.gl/MbC1MKmhEcwX71Xq6>)

7. Výsledky analýzy jednotlivých okresů

Součástí Středočeského kraje je celkem 12 okresů. Jedná se o okresy: Benešov, Beroun, Kladno, Kolín, Kutná Hora, Mělník, Mladá Boleslav, Nymburk, Praha-východ, Praha-západ, Příbram a Rakovník. V jednotlivých okresech byla zanalyzována situace z hlediska směru dojížděky u jednotlivých obcí a následně v rámci celého okresu.



Obr. 5: Mapa okresů ve Středočeském kraji

(Zdroj: <https://images.app.goo.gl/BiW8bhpKHnzGZULLA>)

7.1. Okres Benešov

Okres Benešov se nachází v jihovýchodní části Středočeského kraje. Jedná se o druhý nejrozlehlejší okres ve Středočeském kraji. V rámci kraje sousední s okresy Příbram, Praha-západ, Praha-východ a Kutná Hora. Největším městem v okrese je město Benešov (16 656 obyvatel), druhý největším městem je město Vlašim (11 598 obyvatel). (čsú.cz)

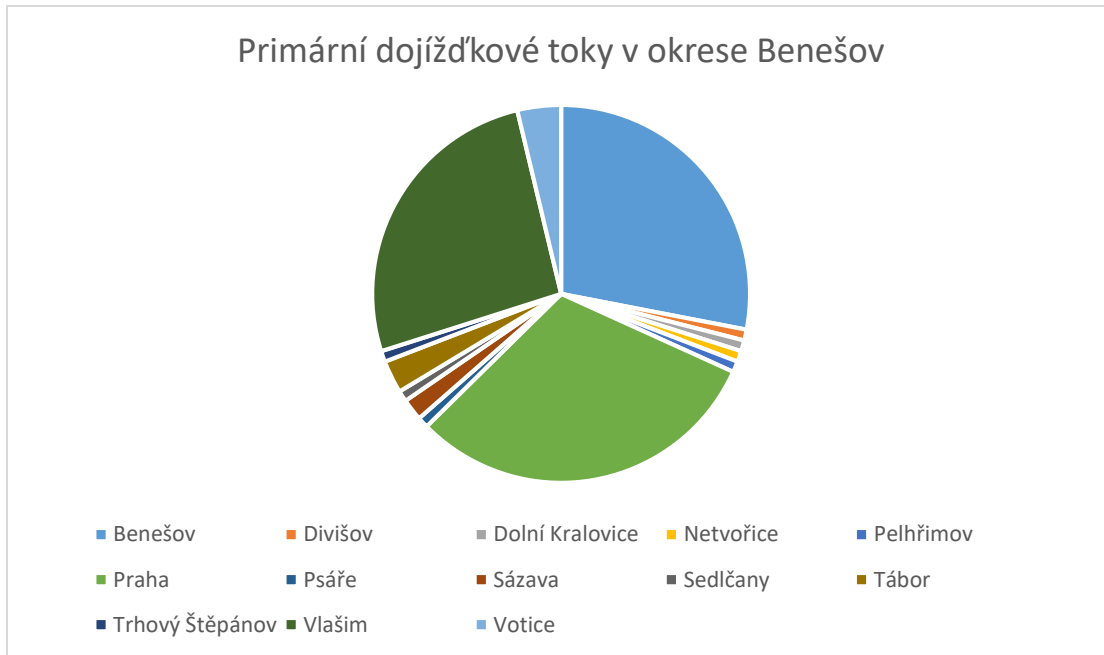
Z hlediska PID se území okresu nachází ve třetím až devátém tarifním pásmu.

Součástí okresu Benešov je celkem 114 obcí. Všechny obce nejsou součástí systému PID. Některé obce jsou stále součástí již zanikajícího systému SID. Prozatím proběhla integrace Benešovska ve dvou etapách (v roce 2019) další etapy mají následovat v tomto roce (2020).

Dojížděka v daném okrese

Primární dojížděkové toky směřují do měst a obcí: Praha (28,9 %), Benešov (26,3 %), Vlašim (24,6 %), Dolní Kralovice (7 %), Votice (3,5 %), Tábor (2,6 %) Sázava (1,8 %), Divišov (0,9 %), Netvořice (0,9 %), Pelhřimov (0,9 %), Psáře (0,9 %), Sedlčany (0,9 %) a Trhový Štěpánov (0,9 %).

Primární dojížděkové toky v okrese Benešov

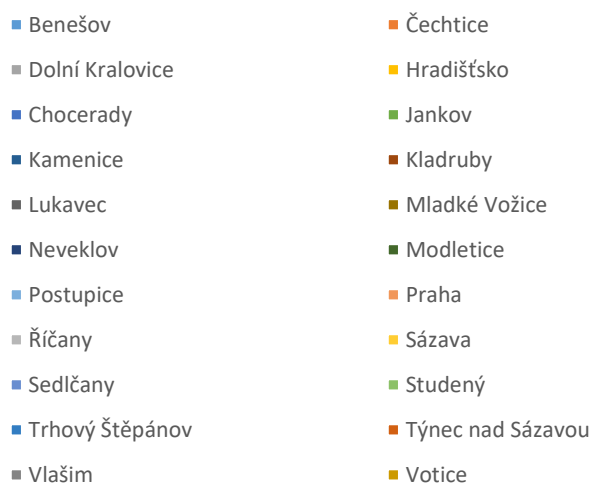
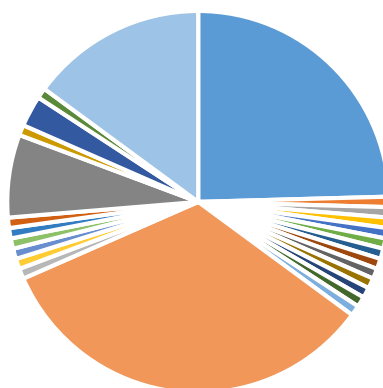


Obr. 6: Primární dojíždka v okrese Benešov

(Zdroj: SLDB 2011 - údaje o dojíždě dce do zaměstnání a do škol)

Sekundární dojížděkové toky směřují do měst a obcí: Praha (33,3 %), Benešov (24,6 %), Vlašim (7 %), Zdislavice (2,6 %), Čechtice (0,9 %), Dolní Kralovice (0,9 %), Hradištko (0,9 %), Chocerady (0,9 %), Jankov (0,9 %), Kamenice (0,9 %), Kladruby (0,9 %), Lukavec (0,9 %), Mladé Vožice (0,9 %), Neveklov (0,9 %), Modletice (0,9 %), Postupice (0,9 %), Říčany (0,9 %), Sázava (0,9 %), Sedlčany (0,9 %), Studený (0,9 %), Trhový Štěpánov (0,9 %), Týnec nad Sázavou (0,9 %), Votice (0,9 %) a Zruč nad Sázavou (0,9 %). 17 obcí (14,9 %) nedisponuje dostatečně významným sekundárním dojížděkovým tokem.

Sekundární dojížděkové toky v okrese Benešov



Obr. 7: Sekundární dojížděka v okrese Benešov

(Zdroj: SLDB 2011 - údaje o dojížděce do zaměstnání a do škol)

Z výše uvedených dat můžeme vidět především významné postavení hlavního města Prahy v primární i v sekundární dojížděce. To je dané dobrým železničním (trať 221 Praha – Benešov u Prahy) i silničním spojením (dálnice D3). Zároveň zde můžeme vidět i významnější dojížděku do sousedních krajů (Tábor). Dojížděka ve většině případů koresponduje s linkovým vedením vlakových i autobusových spojů. Existují zde i další terciální významné směry dojížděky u některých měst a obcí (Benešov, Bystřice, Heřmaničky).

Analýza obcí v okrese

U 5 obcí (4,4 %) z celkových 114, je nutné při primární i sekundární dojížděce přestupovat (pokud je sekundární tok dojížděky dostatečně významný), tedy neexistuje přímé spojení mezi obcí a místem dojížděky.

V případě města Český Šternberk je nutné ve směru do Prahy přestoupit v obci Čerčany (vlakové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě obce Chářovice je nutné ve směru do Prahy přestoupit v obci Netvořice (autobusová linka 485 a navazující autobusové spojení) nebo ve městě Týnec nad Sázavou (autobusová linka 485 a navazující vlakové spojení). Ve směru Benešov je nutné přestoupit v obci Netvořice (autobusová linka

485 a navazující autobusové spojení) nebo ve městě Týnec nad Sázavou (autobusová linka 485 a navazující autobusové spojení). Daná spojení jsou v souladu se směrem dojížděky.

V případě obce Chleby je nutné ve směru do Prahy přestoupit v obci Netvořice (autobusová linka 485 a navazující autobusové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě obce Lštěň je nutné ve směru do Prahy přestoupit v obci Čerčany (vlakové spojení). Ve směru Benešov je nutné opět přestoupit v obci Čerčany (vlakové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě obce Vrchotovy Janovice je nutné ve směru Benešov přestoupit v obci Olbramovice (vlakové spojení). Ve směru do Prahy je nutné přestoupit opět v obci Olbramovice (vlakové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě 3 dalších obcí (2,6 %) je nutné při primární dojížděce přestupovat.

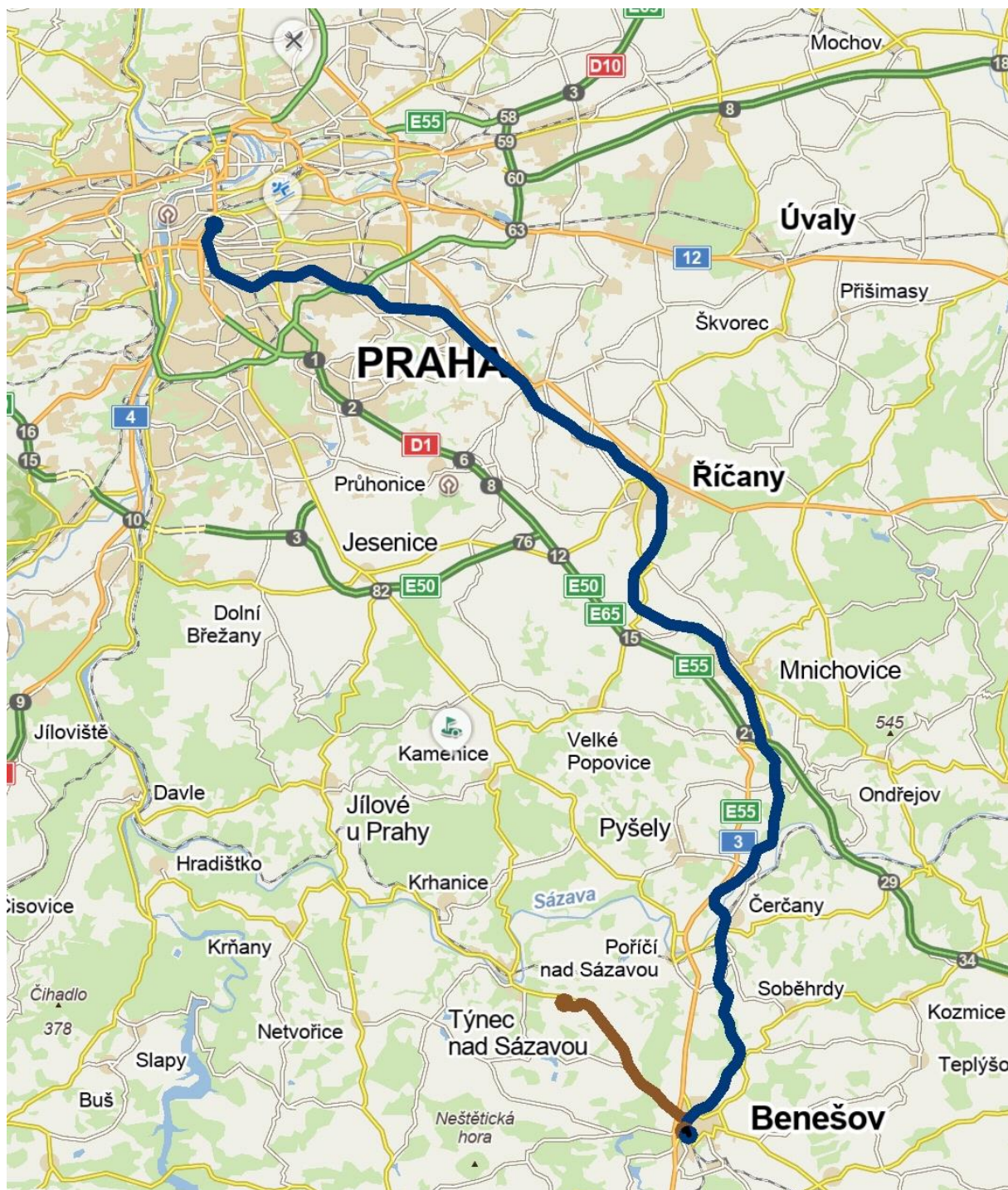
V případě obce Ješetice je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Benešov (vlakové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě obce Krňany je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Štěchovice (autobusová linka 438 a navazující autobusové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě obce Mnichovice je nutné ve směru Vlašim přestoupit ve městě Benešov (vlakové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě 14 dalších obcí (12,3 %) je nutné při sekundární dojížděce přestupovat.

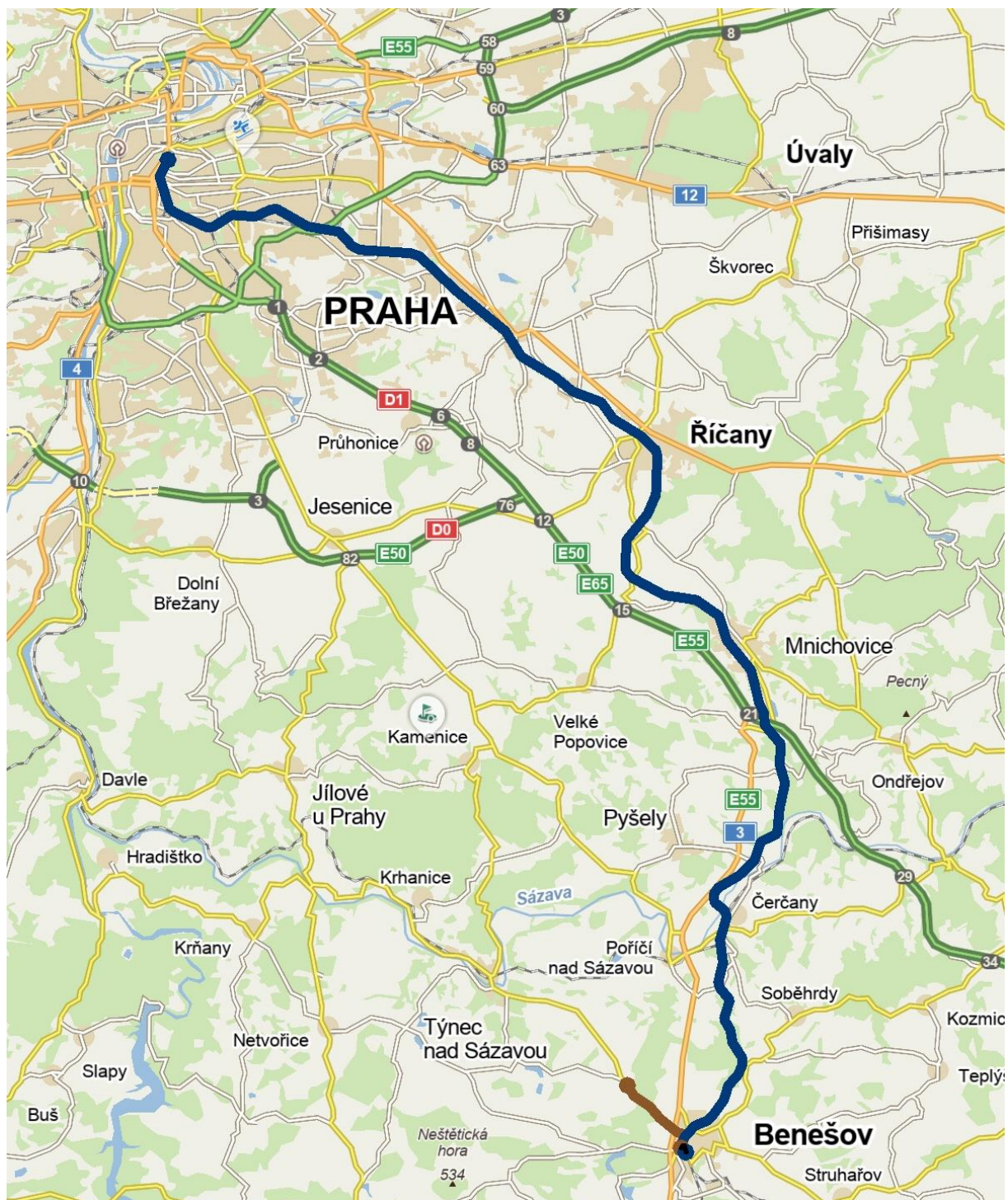
V případě obce Bukovany je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Benešov (autobusová linka 452 a navazující vlakové spojení) nebo ve městě Týnec nad Sázavou (autobusová linka 452 a navazující autobusové či vlakové spojení). Spojení s přestupem ve městě Benešov není v souladu se směrem dojížděky.



Obr. 8: Dané spojení zobrazené na mapě

(Zdroj: aplikace Jízdní řády – Seznam.cz)

V případě obce Chlístov je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Benešov (autobusové linky 452, 453 a navazující vlakové spojení). Dané spojení není v souladu se směrem dojížděky.



Obr. 9: Dané spojení zobrazené na mapě

(Zdroj: aplikace Jízdní řády – Seznam.cz)

V případě obce Chotýšany je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Benešov (vlakové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě obce Chrášťany je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Benešov (autobusová linka 438 a navazující vlakové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě obce Maršovice je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Benešov (autobusová linka 459 a navazující vlakové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě obce Postupice je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Benešov (vlakové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě obce Struhařov je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Benešov (vlakové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě obce Tisem je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Benešov (autobusová linka 454 a navazující vlakové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě města Trhový Štěpánov je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Benešov (vlakové spojení). Zde existuje i přímé, v PID neintegrováné autobusové spojení. Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě obce Václavice je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Benešov (autobusové linky 455, 433 a navazující vlakové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě města Vlašim je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Benešov (vlakové spojení). Zde existuje i přímé, v PID neintegrováné autobusové spojení. Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě obce Vojkov je nutné ve směru do Prahy přestoupit v obci Olbramovice (vlakové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě obce Votice je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Benešov (vlakové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě obce Zdislavice je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Benešov (vlakové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

Zhodnocení situace v okrese

Hlavní přestupní uzly se nacházejí především ve větších městech (Benešov, Olbramovice, Čerčany) a vzhledem k neintegraci některých obcí do PID se jedná častěji o železniční uzly. Najdeme zde i uzly v některých menších obcích (Netvořice), kde je zajištěn přestup mezi autobusovými linkami. Na rozdíl od jiných okresů zde nenajdeme až na výjimky autobusové spoje, které svázejí cestující k uzlům nacházejících se v sousedních okresech (s výjimkou hlavního města Prahy). Přestupní uzly mezi autobusovou a železniční dopravou tedy najdeme na území samotného okresu.

Linkové vedení autobusových i vlakových v drtivé většině případů korespondují se směry dojížděky, i když je nutné v některých případech při dojížděce přestupovat.

Nejvýznamnější dojížděkový tok v okrese je tok mezi Benešovem a hlavním městem Prahou. Zde existuje železniční spojení (osobní vlaky S9 Benešov u Prahy – Praha a rychlíková linka R17 Praha – České Budějovice) i doposud neintegrováné expresní autobusové spojení.

Železniční doprava je významná především pro spojení obcí ležících na železničních tratích (zejména obce na trati 221 Praha – Benešov). Naopak některé ostatní tratě nejsou příliš pro dojížděku významné z hlediska trasování (trať 222 Benešov u Prahy – Trhový Štěpánov) a cestující raději využívají pro dojížděku do Prahy časově výhodnější autobusové spojení. 30 obcí (26,3 %) disponuje na svém území železniční stanicí nebo zastávkou s pravidelnou osobní železniční dopravou.

66 obcí (57,9 %) není dosud součástí systému PID. Tyto obce jsou součástí zanikajícího systému SID s až na výjimky nepřestupným tarifem. Tento systém preferuje přímá autobusová spojení, železnice není vůbec součástí tohoto systému. Integrace dalších obcí do systému PID má proběhnout ve třech etapách (Benešovsko III, IV, V) v průběhu roku 2020.

Návrhy na optimalizaci vybraných spojení

Zvážit zavedení přímých spojů do Prahy u některých obcí na Benešovsku (Chlístov, Tisem). Dokončit integraci PID, především pak autobusových linek Benešov – Praha, Vlašim – Praha, Trhový Štěpánov – Praha. Navýšit počet spěšných vlaků Praha – Benešov, případně zřídit přestupní uzly mezi autobusovou a železniční dopravou u některých železničních stanic (Čerčany, Olbramovice). Linkové vedení spojů většinou odpovídá směru dojížděky, a proto nejsou třeba žádné klíčové změny.

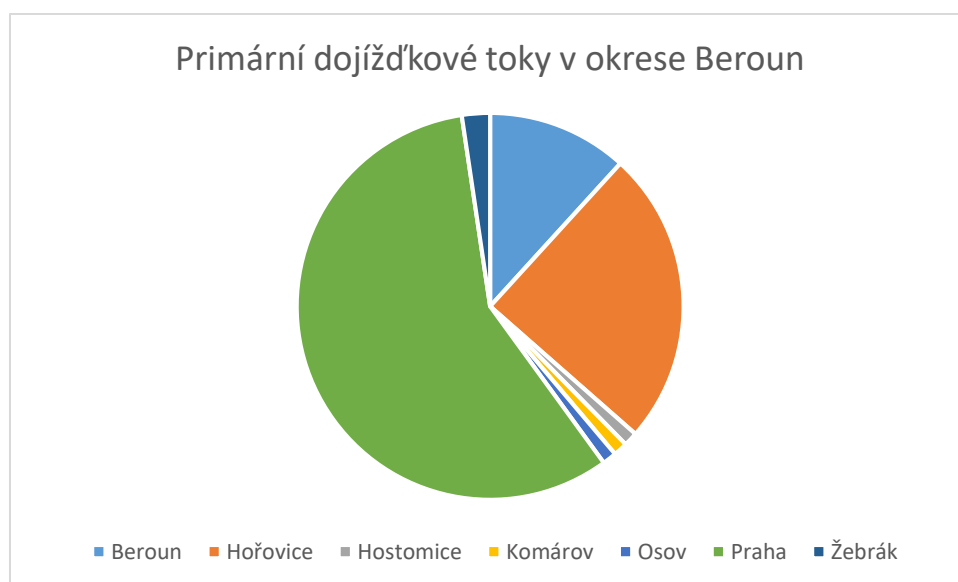
7.2. Okres Beroun

Okres Beroun se nachází na západní straně Středočeského kraje. V rámci kraje sousední s okresy Příbram, Praha-západ, Kladno a Rakovník. Z hlediska integrace do PID se území okresu nachází v tarifních pásmech tři až sedm. Největším městem v okrese je město Beroun (36 843 obyvatel), druhým největším městem je město Hořovice (29 883 obyvatel). (čsú.cz).

V okrese Beroun se nachází 85 obcí. Všechny obce nejsou dosud součástí systému PID. Některé obce jsou součástí dnes již zanikajícího systému SID. Berounsko bylo zatím integrováno v první etapě, další etapy integrace mají proběhnout v tomto roce (2020).

Dojížděka v daném okrese

Primární dojížděkové toky směřují do měst a obcí: Praha (57,6 %), Hořovice (24,7 %), Beroun (11,8 %), Žebrák (2,4 %), Hostomice (1,2 %), Komárov (1,2 %) a Osov (1,2 %).



Obr. 10: Primární toky dojížděky v okrese Beroun

(Zdroj: SLDB 2011 - údaje o dojížděce do zaměstnání a do škol)

Sekundární dojížděkové toky směřují do měst a obcí: Beroun (25,9 %) Praha (21,2 %), Žebrák (12,9 %), Hořovice (5,9 %), Komárov (5,9 %), Loděnice (4,7 %), Hostomice (3,5 %), Řevnice (3,5 %), Mořina (2,4 %), Zdice (2,4 %), Králův Dvůr (1,2 %), Nučice (1,2 %) a Tmaň (1,2 %). 7 obcí (8,2 %) nedisponuje dostatečně významným sekundárním dojížděkovým tokem.



Obr. 11: Sekundární toky dojížděky v okrese Beroun

(Zdroj: SLDB 2011 - údaje o dojížděce do zaměstnání a do škol)

Z uvedených dat můžeme vyčíst, že zde má velký význam Praha jako cíl primární i sekundární dojížděky. Převyšuje význam bývalého okresního města Beroun. To je způsobeno dobrým železničním (trať 171 Praha – Beroun) i silničním spojením (dálnice D6 Praha – Rozvadov). Dojížděka do jiných krajů (s výjimkou hlavního města Prahy) je zcela zanedbatelná. Dojížděka ve většině případů koresponduje s linkovým vedením vlakových i autobusových spojů. Existují zde i další terciální významné směry dojížděky u některých měst a obcí (Beroun, Hořovice, Chyňava).

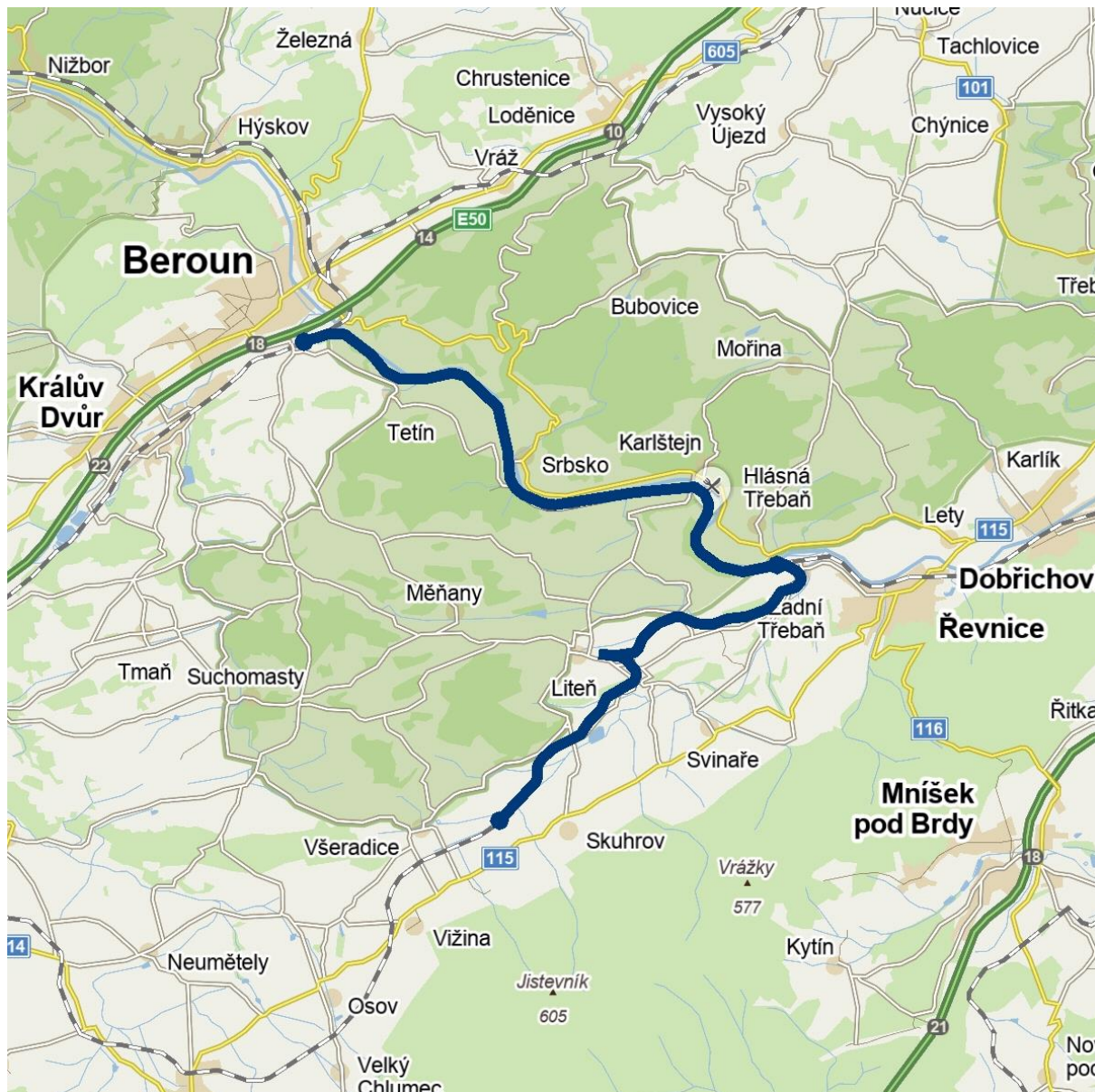
Analýza obcí v daném okrese

U 5 obcí (5,9 %) z celkových 114, je nutné při primární i sekundární dojížděce přestupovat (pokud je sekundární tok dojížděky dostatečně významný), tedy neexistuje přímé spojení mezi obcí a místem dojížděky.

V případě obce Liteň je nutné ve směru do Prahy přestoupit v obci Zadní Třeboň (vlakové spojení) a ve směru Beroun je nutné opět přestoupit v obci Lochovice (vlakové spojení). Daná spojení jsou v souladu se směrem dojížděky.

V případě obce Lochovice je nutné ve směru Hořovice přestoupit ve městě Zdice (vlakové spojení) a ve směru do Prahy v obci Zadní Třeboň nebo Zdice (vlakové spojení). Daná spojení jsou v souladu se směrem dojížděky.

V případě obce Nesvačily je nutné ve směru do Prahy přestoupit v obci Zadní Třebaň (vlakové spojení) a ve směru Řevnice je nutné opět přestoupit v obci Zadní Třebaň (vlakové spojení). Spojení ve směru Beroun není v souladu se směrem dojížděky.



Obr. 12: Dané spojení zobrazené na mapě

(Zdroj: aplikace Jízdní řády – Seznam.cz)

V případě obce Stašov je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Zdice (vlakové spojení) a ve směru Beroun je nutné opět přestoupit ve městě Zdice (vlakové spojení). Daná spojení jsou v souladu se směrem dojížděky.

V případě obce Všeradice je nutné ve směru do Prahy přestoupit v obci Zadní Třebaň (vlakové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě 11 dalších obcí (12,9 %) je nutné při primárním směru dojížděky přestupovat.

V případě obce Cerhovice je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Hořovice (vlakové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě obce Hostomice je nutné ve směru do Prahy přestoupit v obci Zadní Třebaň (vlakové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě obce Hýskov je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Beroun (vlakové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě obce Chyňava je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Unhošť (autobusová linka 630 a navazující autobusové spojení). Dané spojení není v souladu se směrem dojížděky.



Obr. 13: Dané spojení zobrazené na mapě

(Zdroj: aplikace Jízdní řády – Seznam.cz)

V případě města Králův Dvůr je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Beroun (vlakové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě obce Libomyšl je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Zdice (vlakové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

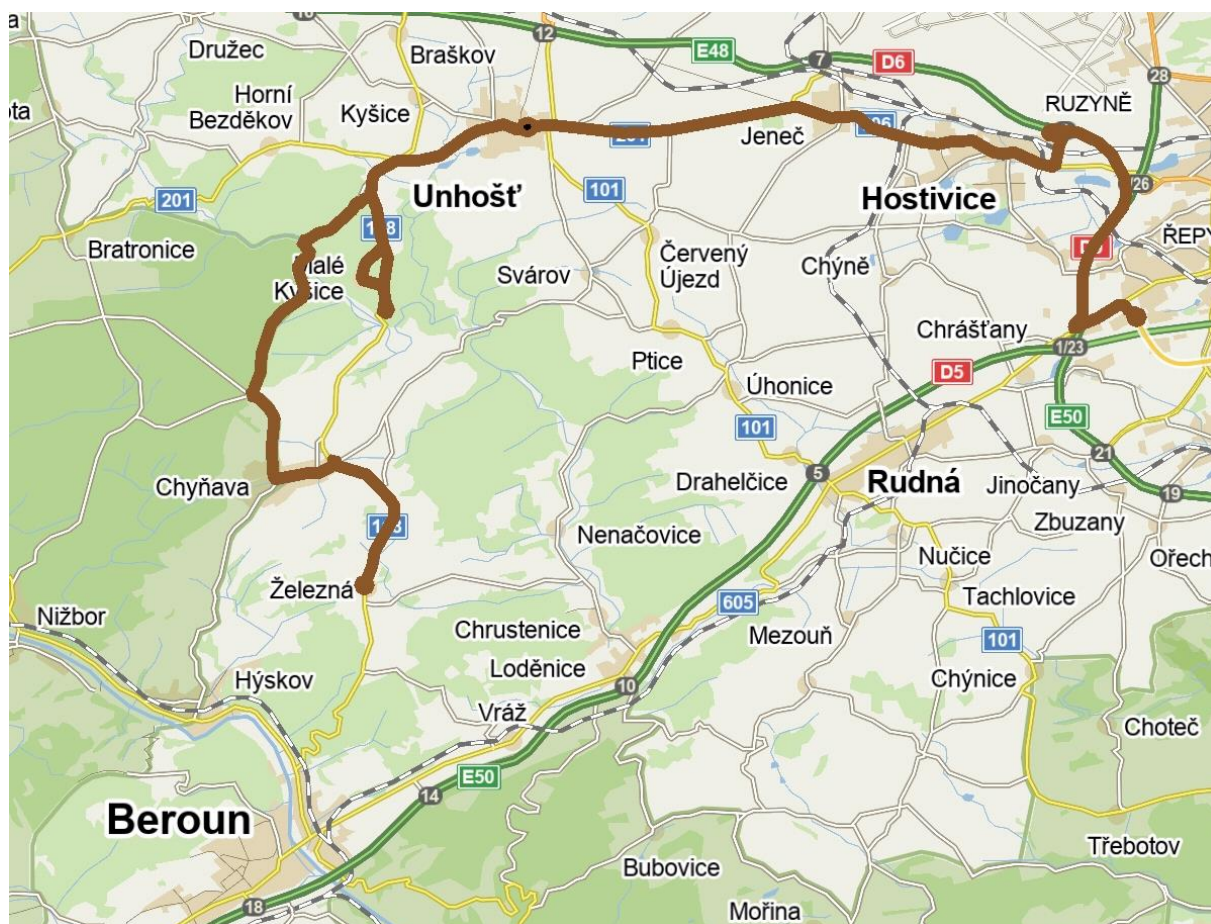
V případě obce Neumětely je nutné ve směru do Prahy přestoupit v obci Zadní Třebaň (vlakové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě obce Nižbor je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Beroun (vlakové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě obce Osov je nutné ve směru do Prahy přestoupit v obci Zadní Třeň (vlakové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě obce Svatý Jan pod Skalou je nutné ve směru do Prahy přestoupit v obci Loděnice (autobusové linky 384 a 320). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě obce Železná je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Unhošť (autobusová linka 630 a navazující autobusové spojení) nebo ve městě Beroun (autobusová linka 630 a navazující autobusové či vlakové spojení). Daná spojení nejsou v souladu se směrem dojížděky.

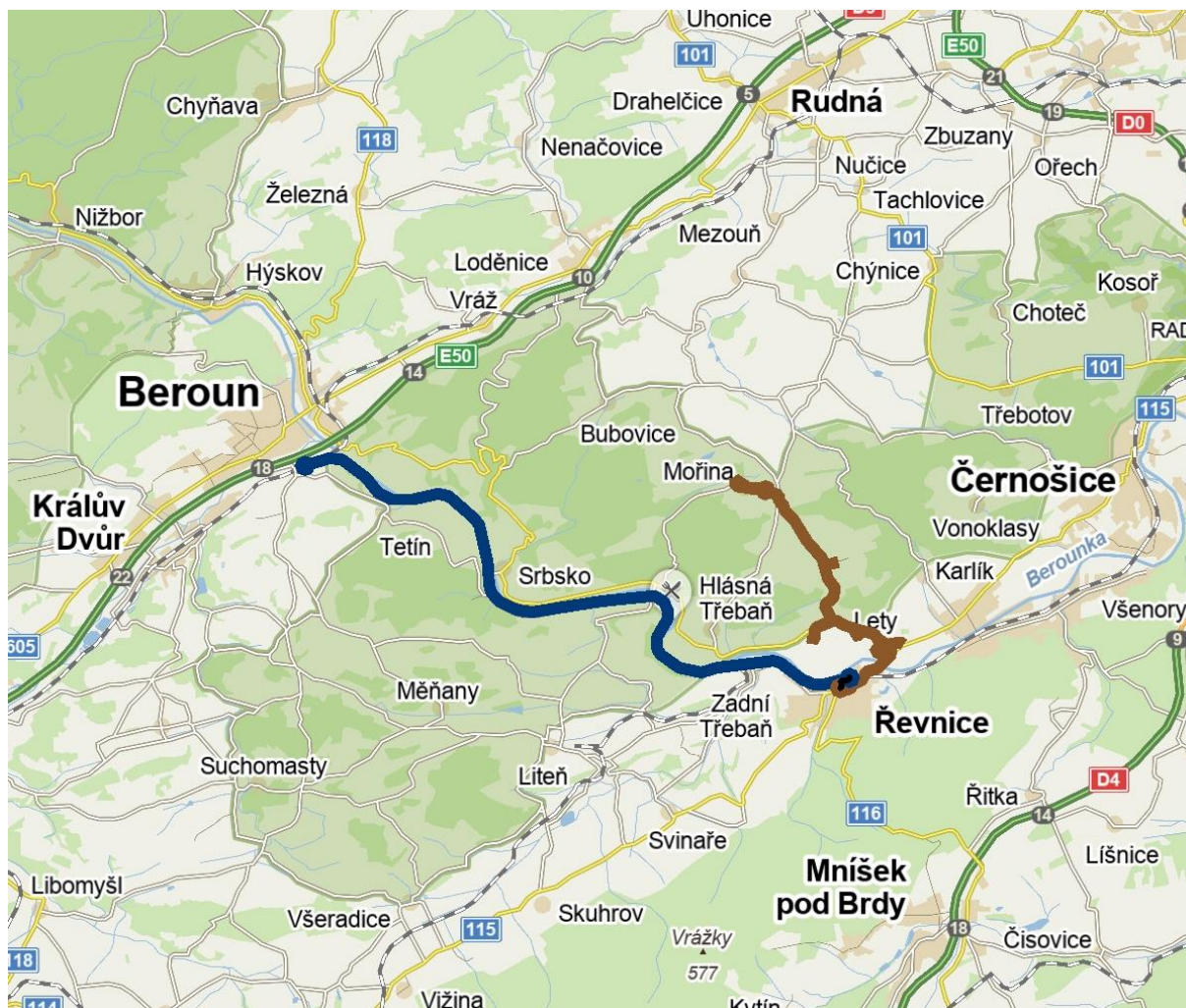


Obr. 14: Dané spojení zobrazené na mapě

(Zdroj: aplikace Jízdní řády – Seznam.cz)

V případě dvou dalších obcí (2,4 %) je nutné při sekundárním směru dojížděky přestupovat.

V případě obce Mořina je nutné ve směru Beroun přestoupit ve městě Řevnice (autobusová linka 311 a navazující vlakové spojení) nebo v obci Nučice (autobusová linka 311 a navazující vlakové spojení). Daná spojení nejsou v souladu se směrem dojížděky.



Obr. 15: Dané spojení zobrazené na mapě

(Zdroj: aplikace Jízdní řády – Seznam.cz)

V případě obce Vižina je nutné ve směru do Prahy přestoupit v obci Zadní Třebaň (vlakové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojíždky.

Zhodnocení situace v okrese

Hlavní přestupní uzly v okrese jsou především jednak ve velkých městech (Beroun, Hořovice, Zdice), dále zde najdeme i jiné menší především železniční přestupní uzly (Zadní Třebaň, Nučice). Autobusové spoje zde nesváží cestující do přestupních uzlů na území jiných okresů. Dojíždka do ostatních krajů (s výjimkou hlavního města Prahy) je zcela zanedbatelná. Linkové vedení autobusových i vlakových v drtivé většině případů korespondují se směry dojíždky, i když je nutné v některých případech při dojíždce přestupovat.

Nejvýznamnějším směrem dojíždky v okrese je dojíždka mezi Berounem a hlavním městem Prahou. Ten realizován jak integrovanou železniční dopravou (linka S7 Beroun – Praha – Český Brod, rychlíky R16 Praha – Plzeň – Klatovy) tak i doposud neintegrovanými expresními autobusovými linkami. V systému PID jsou zahrnuty zatím jen zastávkové autobusové linky mezi Prahou a Berounem.

Železnice je významná především pro obce ležící na trati 171 Praha – Beroun. Vzhledem k poloze obcí v údolí řeky Berounky je zde silniční doprava vůči železniční v zásadě nekonkurenceschopná. Vlaková doprava je zde tedy jedinou rozumnou volbou při dojížděcí do hlavního města Prahy. Vlaky zde bývají provozovány i v 15-minutovém intervalu. 23 obcí (27 %) disponuje na svém území železniční stanicí nebo zastávkou s pravidelnou osobní železniční dopravou.

50 obcí (58,8 %) není dosud součástí PID a jsou součástí již zanikajícího systému SID. V tomto systému není železnice integrována a vzhledem k až na výjimky nepřestupnému tarifu jsou preferována přímá autobusová spojení. Integrace zbývajících částí okresu bude probíhat ve dvou etapách a je plánována v I. a II. čtvrtletí roku 2020.

Návrhy na optimalizaci vybraných spojení

Zlepšení spojení (přímé spoje) obcí Chyňava, Nižbor, Mořina a Železná s Prahou. Dokončit integraci zbývajících částí okresu do PID, především integraci expresních autobusových linek Beroun – Praha, Nové Butovice. Z nově integrovaných oblastí je možné zvážit vedení některých autobusových linek k vlakovým stanicím (Řevnice, Zadní Třebaň, Karlštejn). Linkové vedení spojů většinou odpovídá směru dojížděky, a proto nejsou třeba žádné klíčové změny.

7.3. Okres Kladno

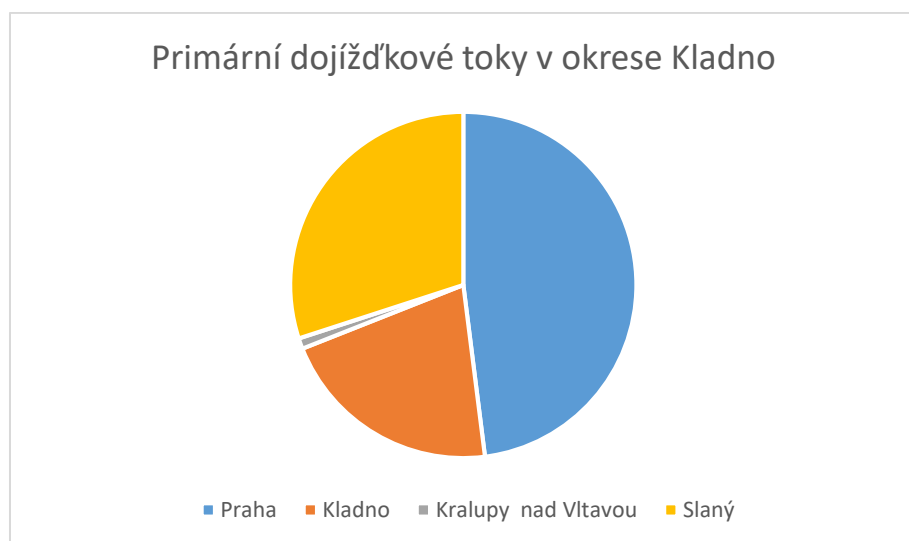
Okres Kladno se nachází na severozápadě Středočeského kraje. V rámci kraje sousedí s okresy Rakovník, Beroun, Praha-západ a Mělník. Z hlediska PID se území okresu nachází ve druhém, třetím a čtvrtém tarifním pásmu.

Největším městem v okrese je město Kladno (69 054 obyvatel). Druhým největším městem je město Slaný (15 737 obyvatel).

V okrese Kladno se nachází 100 obcí, všechny obce jsou součástí systému PID (integrace okresu do systému PID proběhla v roce 2017 ve dvou etapách: Kladensko, Slánsko).

Dojížděka v daném okrese

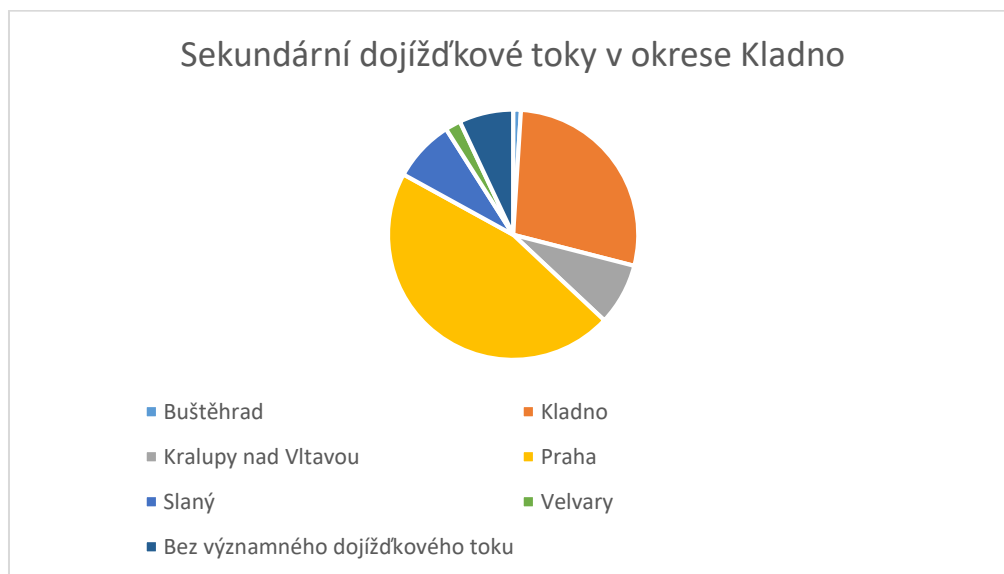
Primární dojížděkové toky z obcí směřují do měst: Praha (48 % obcí), Slaný (30 % obcí), Kladno (21 % obcí) a Kralupy nad Vltavou (obec Kamenný most).



Obr. 16: Primární toky dojížděky v okrese Kladno

(Zdroj: SLDB 2011 – údaje o dojížděce do zaměstnání a škol)

Sekundární dojížděkové toky z obcí směřují do měst: Praha (46 % obcí), Kladno (28 % obcí), Kralupy nad Vltavou (8 % obcí), Buštěhrad (město Kladno) a Velvary (2 % obcí).



Obr. 17: Sekundární toky dojížděky v okrese Kladno

(Zdroj: SLDB 2011 – údaje o dojížděce do zaměstnání a škol)

Existují zde i další významné (terciární) dojížděkové toky do některých dalších měst (Zlonice, Unhošť, Hostivice).

Z výše uvedených dat můžeme vyvodit, že silnou roli v tomto okrese hraje dojížděka do hlavního města Prahy. Město Kladno není překvapivě pro dojížděku tak významným cílem, i když v rámci okresu svůj význam má. Tuto roli zřejmě umocňuje i výborné napojení města Kladna veřejnou dopravou s Prahou (autobusové linky, vlakové linky). Významným cílem primární dojížděky je i město Slaný, které v absolutních číslech dokonce předstihlo největší město Kladno. V tomto případě hraje svou roli vedení autobusových linek blízkých obcí do města Slaný. Kromě výše zmíněné Prahy, můžeme vidět i významnou sekundární dojížděku do Kralup nad Vltavou v sousedním okrese Mělník. Naopak téměř zanedbatelný podíl dojížděky je do vedlejších okresů Beroun, Praha-západ a Rakovník. Dojížděka do okresů vedlejších krajů je pak zcela zanedbatelná.

Analýza obcí v okrese

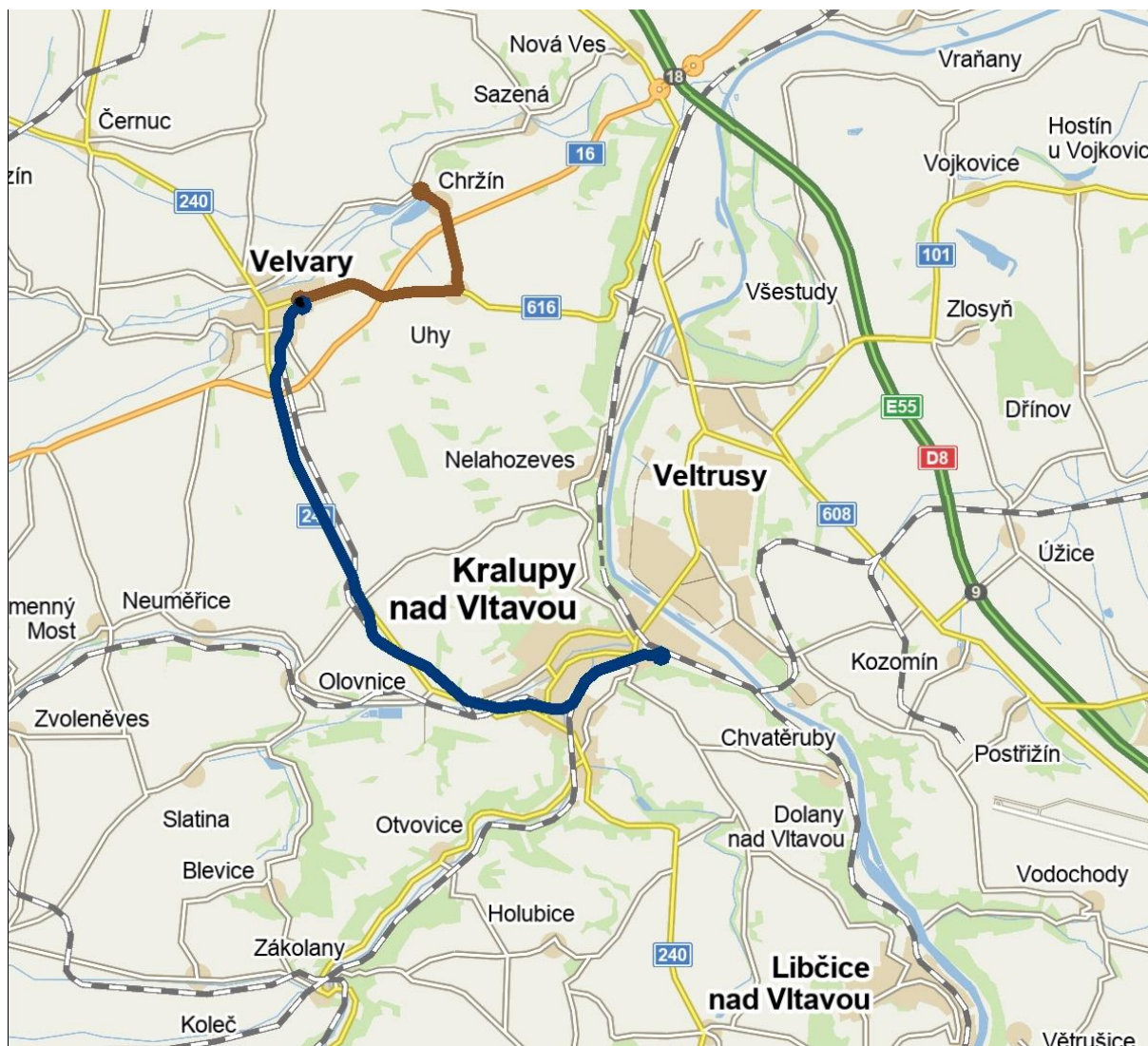
4 obce (4 %) z celkového počtu 100 obcí se dají označit jako problematické z hlediska dopravní obslužnosti. U těchto obcí je nutné pro dojezd do cílového místa v rámci primární a sekundární dojížděky přestupovat, tedy neexistuje přímý spoj mezi obcí a místem dojížděky.

V případě obce Chržín je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Slaný či Mělník (autobusová linka 617 a navazující autobusové spoje) a ve směru do Kralup nad Vltavou je nutný přestup v obci Velvary (autobusová linka 617 a navazující vlakové spojení). Daná spojení nejsou v souladu se směrem dojížděky.



Obr. 18: Dané spojení zobrazené na mapě

(Zdroj: aplikace Jízdní řády – Seznam.cz)



Obr. 19: Dané spojení zobrazené na mapě

(Zdroj: aplikace Jízdní řády – Seznam.cz)

V případě obce Kmetiněves je nutné ve směru Slaný přestoupit v obci Velvary (autobusové linky 595 a 617) a ve směru Praha je nutné přestoupit v obcích Velvary a Slaný (autobusové linky 595, 617 a navazující linka do Prahy). Daná spojení jsou v souladu se směrem dojížděky.

V případě obce Líský je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Slaný (autobusová linka 589 a navazující linka do Prahy) a ve směru Kladno je nutné přestoupit ve městě Slaný případně v obci Srbeč (autobusová linka 589 a 609). Daná spojení jsou v souladu se směrem dojížděky.

V případě obce Sazená je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Slaný případně v obci Nová Ves (autobusová linka 617 a navazující linka do Prahy) a ve směru Kralupy nad Vltavou je nutné přestoupit v obci Velvary (autobusová linka 617 a navazující vlakové spojení). Daná spojení jsou v souladu se směrem dojížděky.

V případě dalších 15 obcí (15 %) je nutné při primárním směru dojížděky přestupovat.

V případě obce Běleč je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Kladno nebo v obci Bratronice (autobusová linka 555 a navazující autobusové spojení). Spojení s přestupem ve městě Kladno není v souladu se směrem dojížděky.



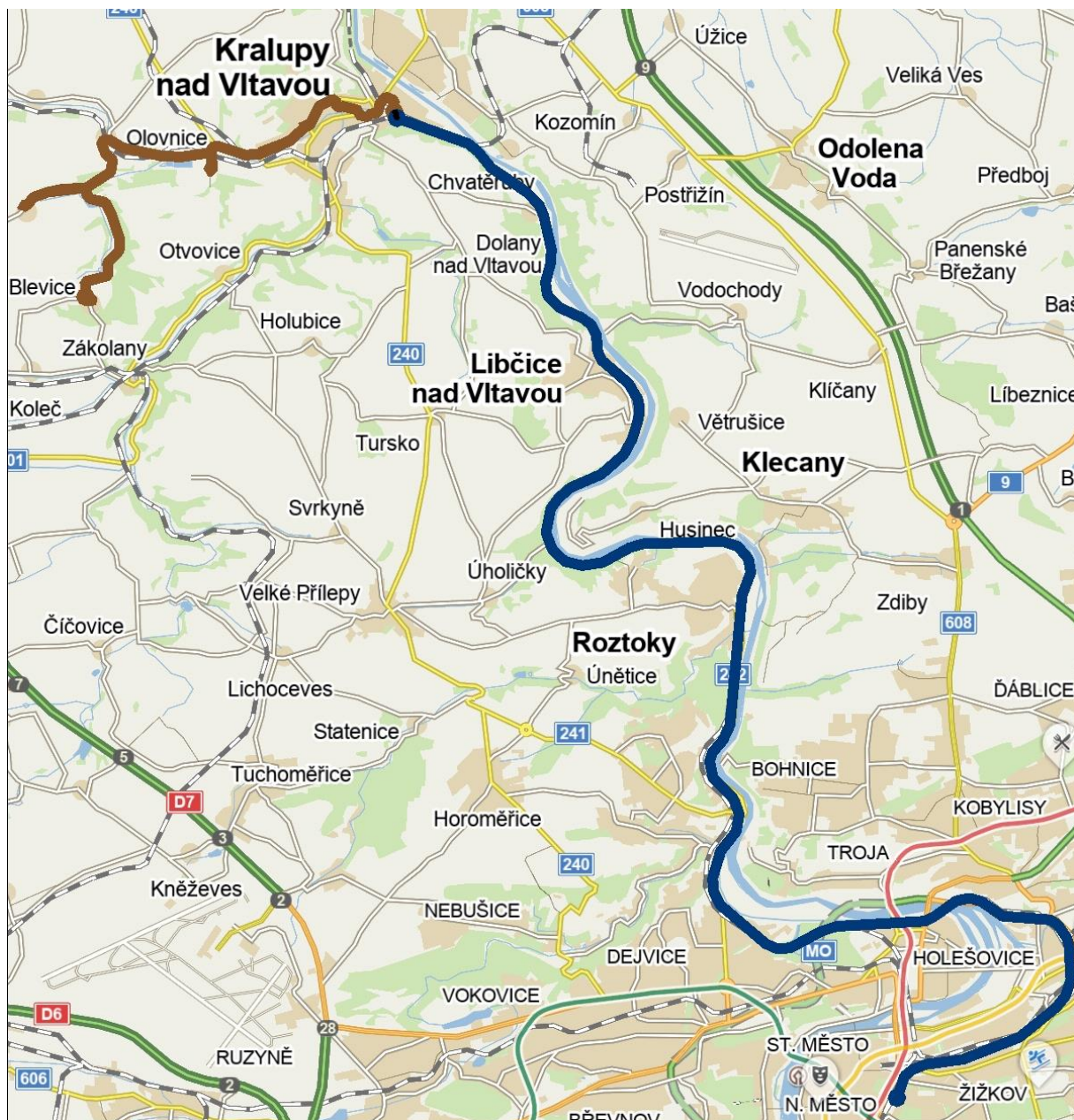
Obr. 20: Dané spojení zobrazené na mapě

(Zdroj: aplikace Jízdní řády – Seznam.cz)

V případě obce Beřovice je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Slaný (autobusová linky 590 a 389). Dané spojení je v souladu se směrem dojíždky.

V případě obce Bílichov je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Slaný nebo v obci Hořešovičky (autobusové linky 589 a 38i). Dané spojení je v souladu se směrem dojíždky.

V případě obce Bělčice je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Kralupy nad Vltavou na navazující vlak, případně v obci Brandýsek (autobusové linky 620 a 342, případně vlakový spoj). Spojení s přestupem ve městě Kralupy nad Vltavou není v souladu se směrem dojíždky

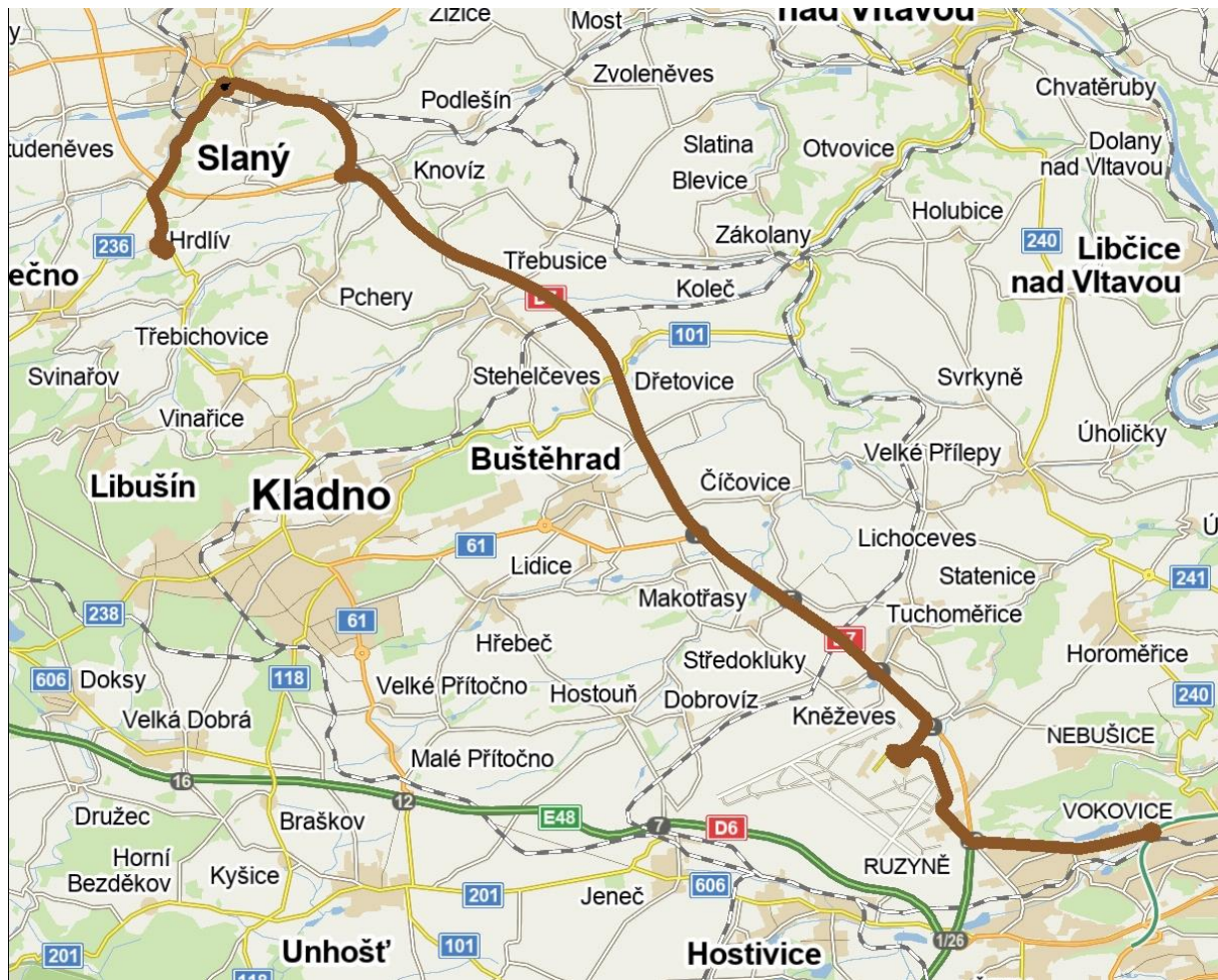


Obr. 21: Dané spojení zobrazené na mapě

(Zdroj: aplikace Jízdní řády – Seznam.cz)

V případě obce Černuc je nutné ve směru do Prahy přestoupit v obci Straškov a ve městě Kralupy nad Vltavou (vlakové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojíždky.

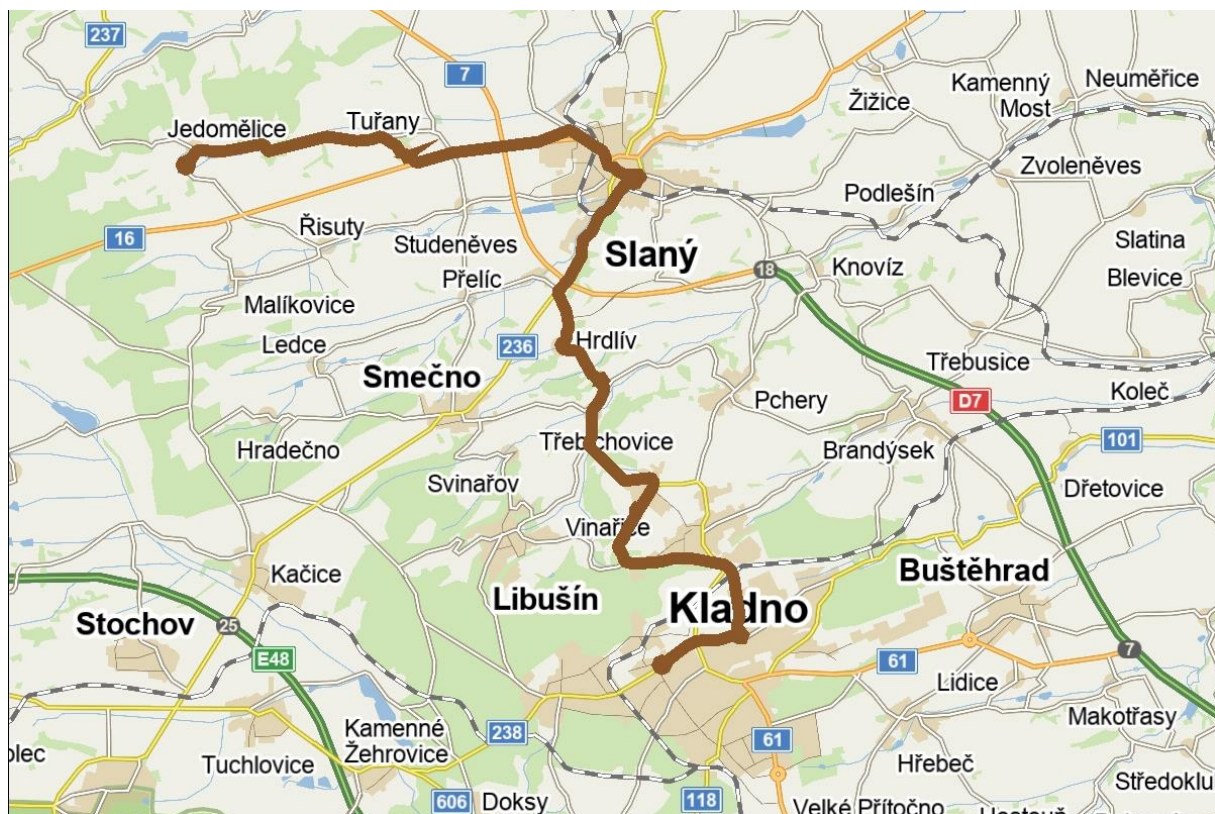
V případě obce Hrdlív je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Kladno nebo Slaný (autobusová linky 609 a navazující autobusové spoje). Spojení s přestupem ve městě Slaný není v souladu se směrem dojíždky.



Obr. 22: Dané spojení zobrazené na mapě

(Zdroj: aplikace Jízdní řády – Seznam.cz)

V případě obce Jedomělice je nutné ve směru Kladno přestoupit ve městě Slaný (autobusové linky 580 a 609). Dané spojení není v souladu se směrem dojíždky.



Obr. 23: Dané spojení zobrazené na mapě

(Zdroj: aplikace Jízdní řády – Seznam.cz)

V případě obce Ledce je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Slaný či ve městě Kladno (autobusová linka 627 a navazující autobusové spoje). Spojení s přestupem ve městě Slaný není v souladu se směrem dojíždky.



Obr. 24: Dané spojení zobrazené na mapě

(Zdroj: aplikace Jízdní řády – Seznam.cz)

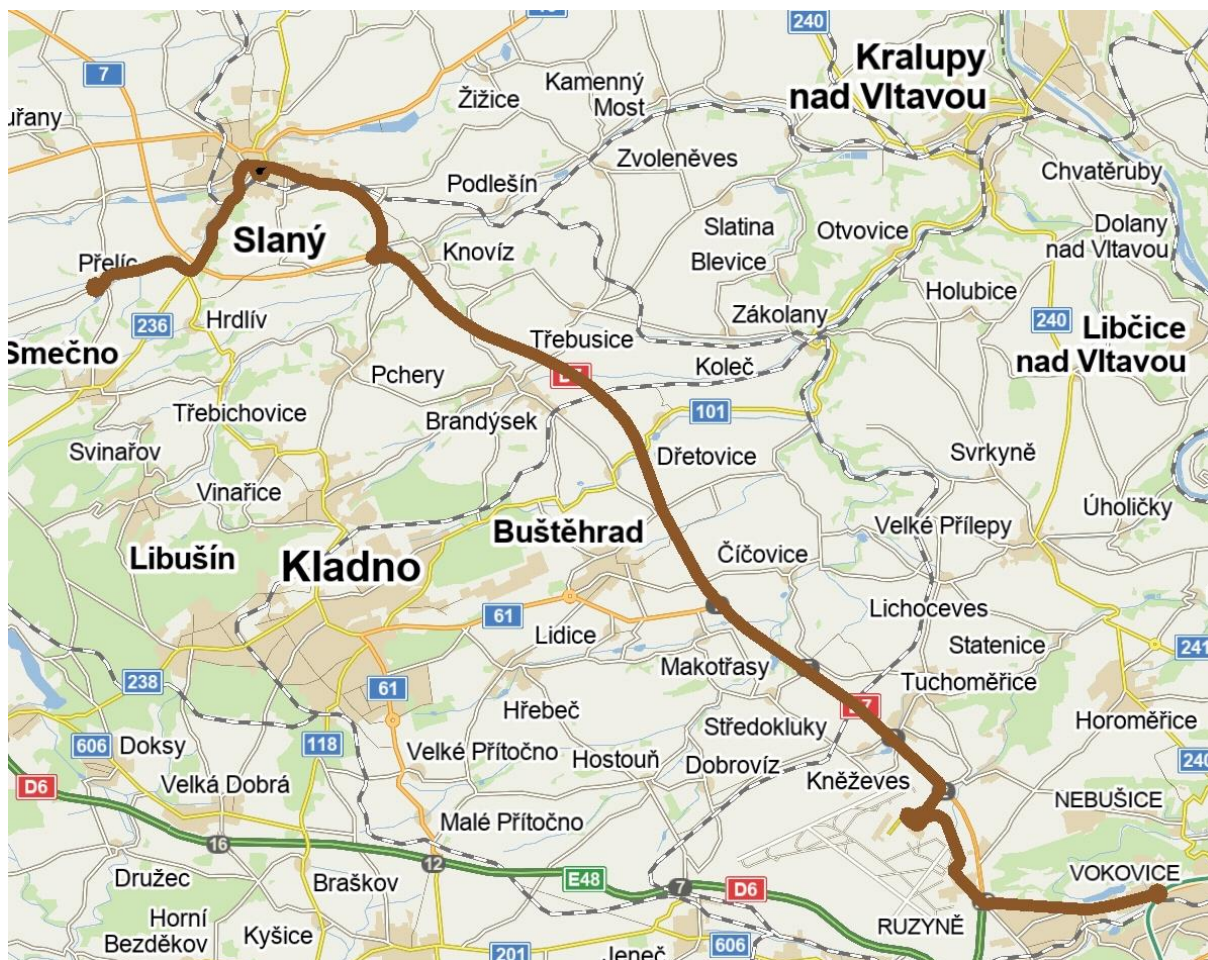
V případě obce Loucká je nutné ve směru Loucká přestoupit v obcích Velvary a Kralupy nad Vltavou (autobusová linka 596 a navazující vlakové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě obce Neuměřice je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Kralupy nad Vltavou (vlakové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě obce Podlešín je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Slaný či Kralupy nad Vltavou (vlakové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě obce Poštovice je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Slaný (autobusová linka 594 a navazující autobusové spoje). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě obce Přelíc je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Slaný či Kladno (autobusová linka 627 a navazující autobusové spoje). Spojení s přestupem ve městě Slaný není v souladu se směrem dojížděky.



Obr. 25: Dané spojení zobrazené na mapě

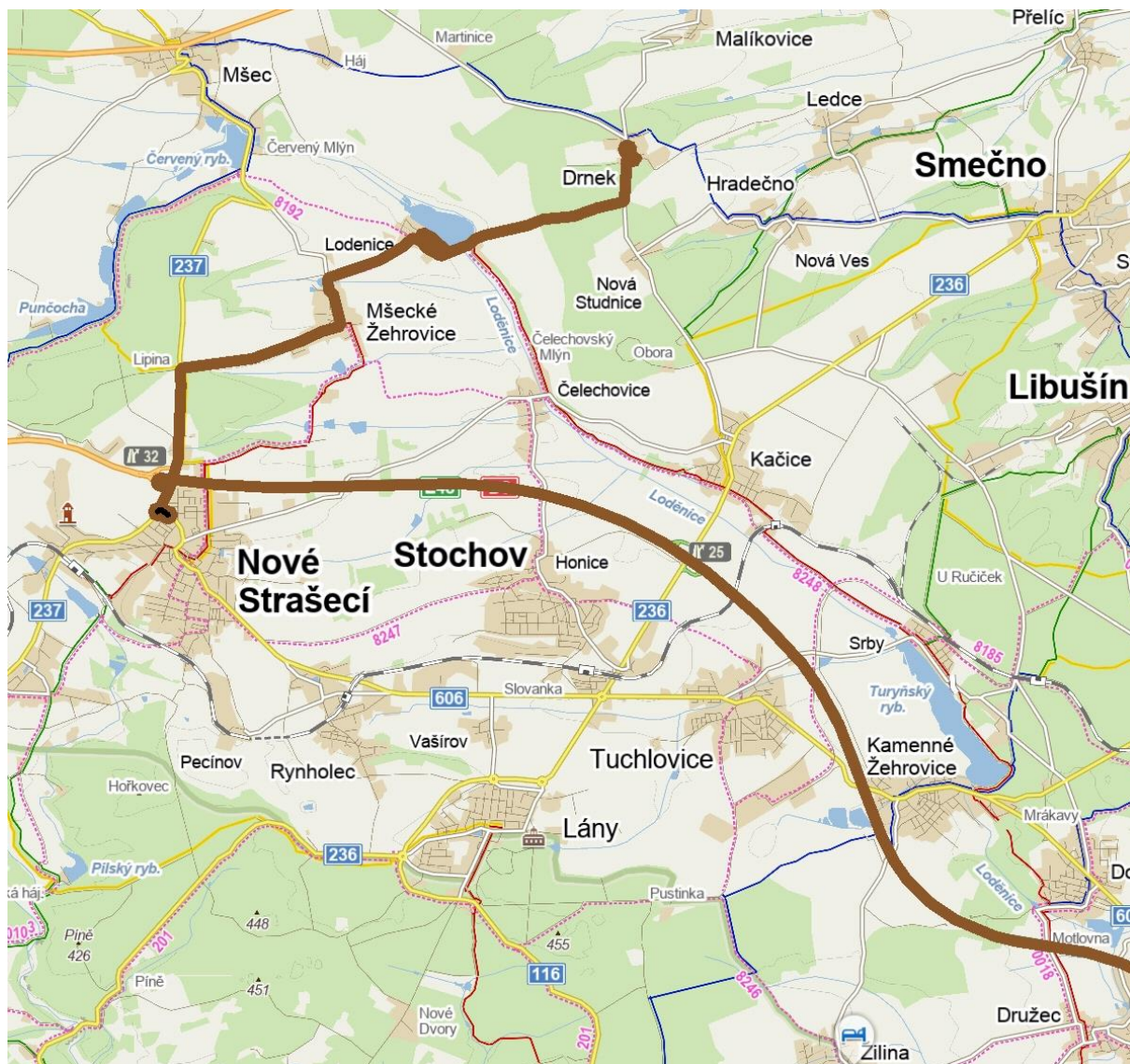
(Zdroj: aplikace Jízdní řády – Seznam.cz)

V případě obce Slatina je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městech Kladno, Brandýsek či Kralupy nad Vltavou (autobusová linka 620 a další navazující spoje). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě obce Velvary je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Kralupy nad Vltavou (vlakové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě dalších 27 obcí (27 %) je nutné při sekundárním směru dojížděky přestupovat.

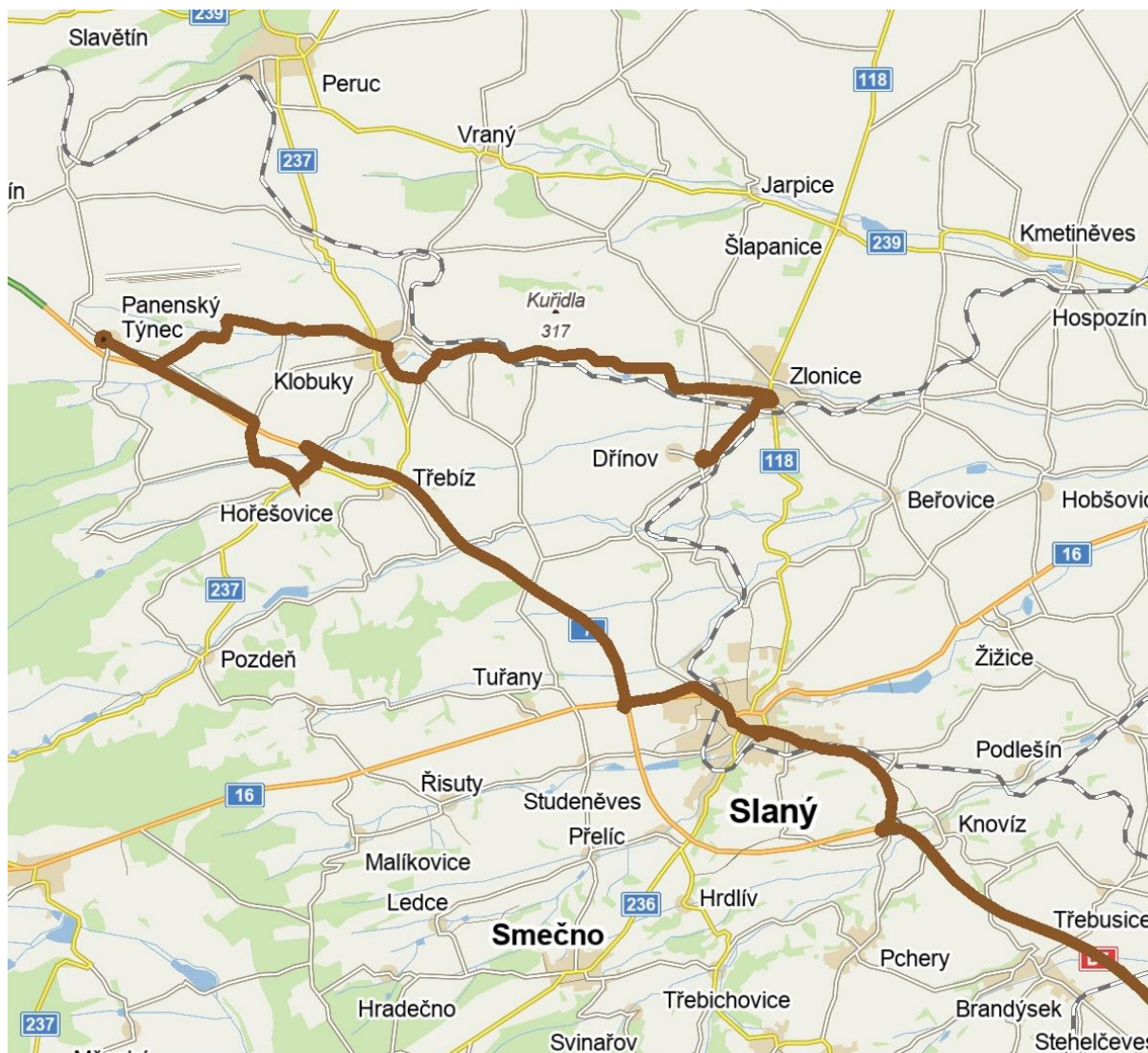
V případě obce Drnek je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městech Nové Strašecí, Kladno či Slaný (autobusové linka 526, 628 a další navazující autobusové spoje). Spojení s přestupem ve městě Nové Strašecí není v souladu se směrem dojížděky.



Obr. 26: Dané spojení zobrazené na mapě

(Zdroj: aplikace Jízdní řády – Seznam.cz)

V případě obce Dřínov je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Slaný nebo v obci Panenský Týnec (autobusové linky 592 a 389). Spojení s přestupem v obci Panenský Týnec není v souladu se směrem dojíždky.



Obr. 27: Dané spojení zobrazené na mapě

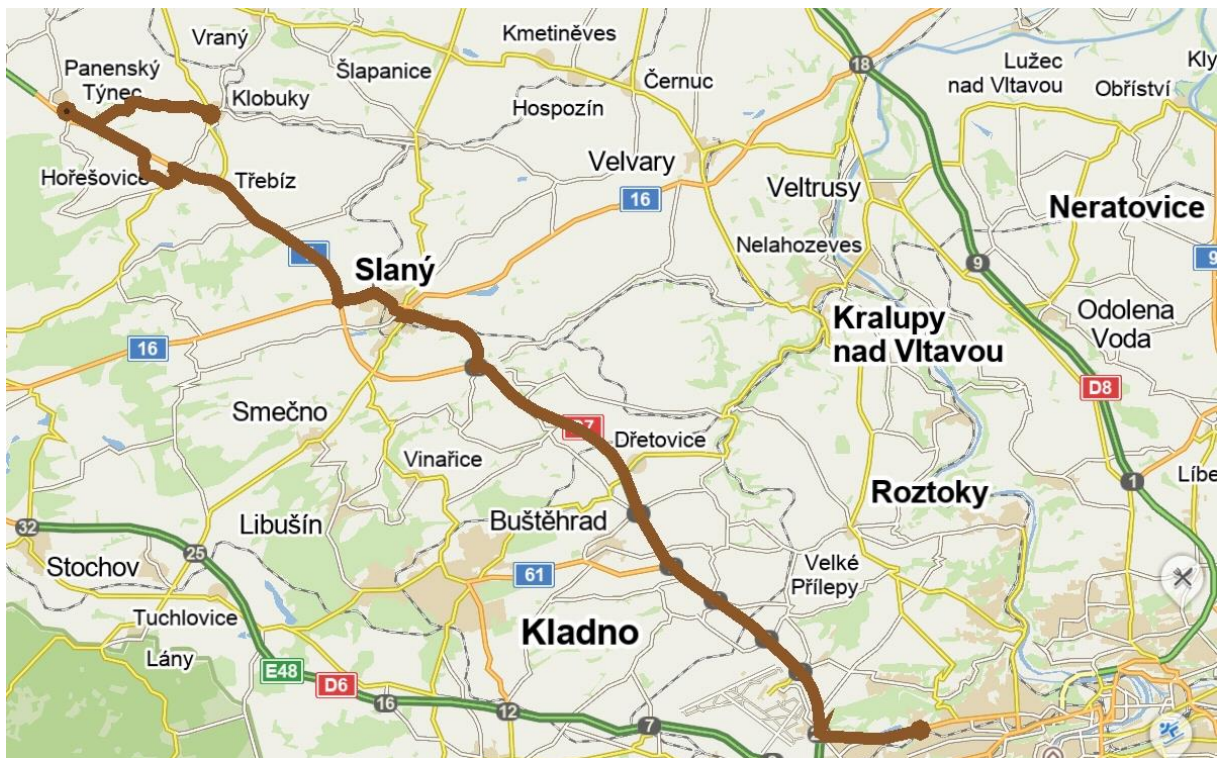
(Zdroj: aplikace Jízdní řády – Seznam.cz)

V případě obce Hořešovičky je nutné ve směru do Kladna přestoupit ve městě Slaný (autobusové linky 389 a 609). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě obce Hradečno je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Kladno nebo ve městě Slaný (autobusová linka 627 a navazující autobusové spoje). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě obce Kamenný Most je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Kralupy nad Vltavou nebo ve městě Slaný (vlakové spojení nebo navazující autobusové spojení z města Slaný). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě obce Klobuky je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Slaný nebo v obci Panenský Týnec (vlakové spojení nebo navazující autobusové spojení z města Slaný). Spojením s přestupem v obci Panenský Týnec není v souladu se směrem dojížděky.

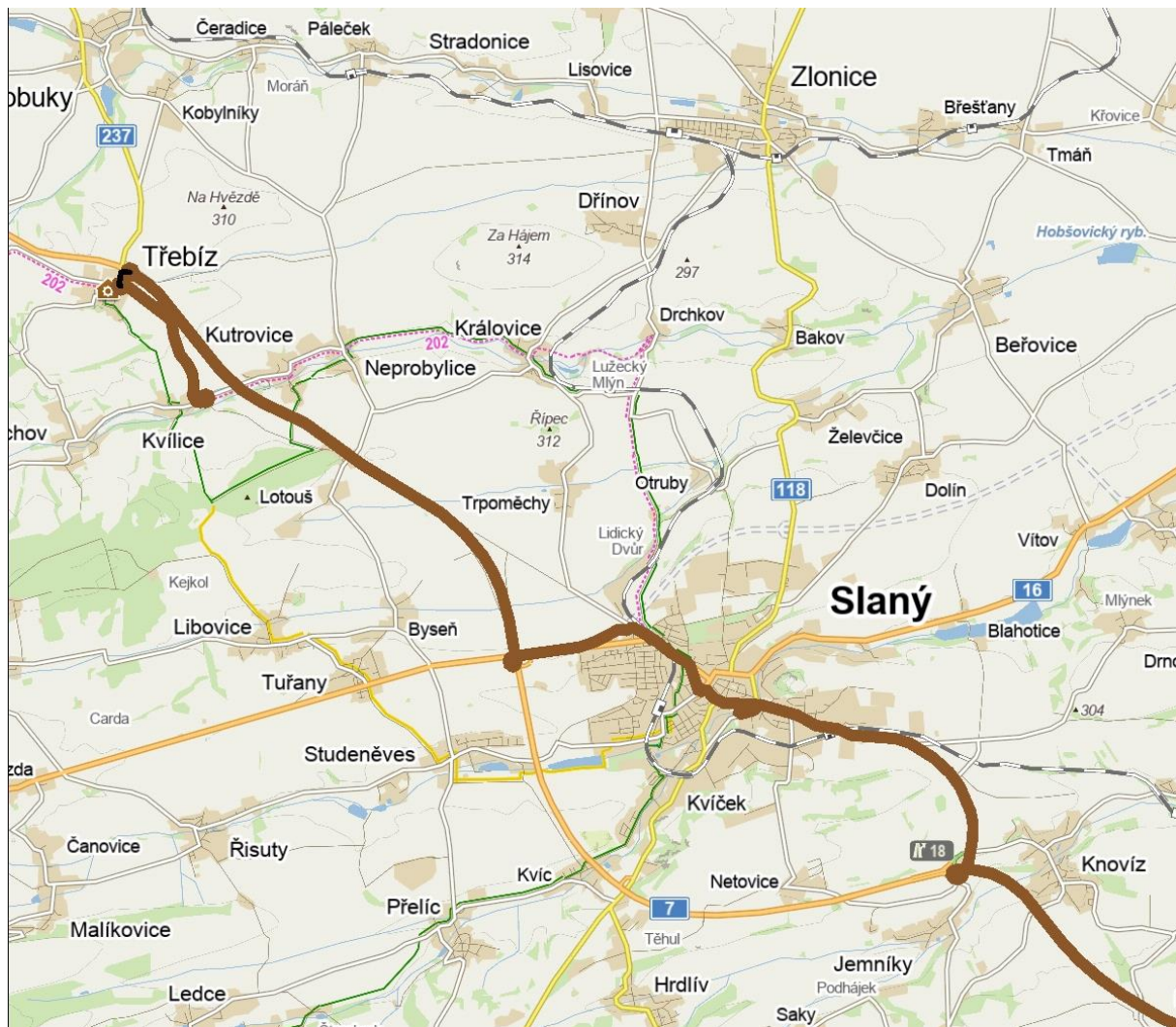


Obr. 28: Dané spojení zobrazené na mapě

(Zdroj: aplikace Jízdní řády – Seznam.cz)

V případě obce Královice je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Slaný (vlakové spojení nebo navazující autobusové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojíždky.

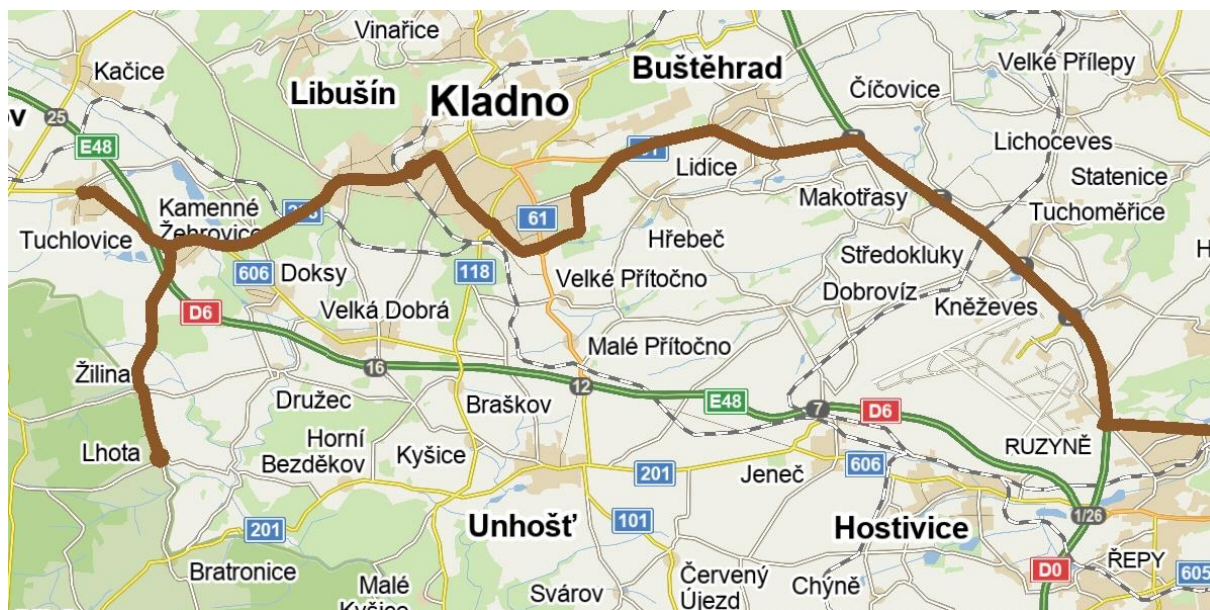
V případě obce Kvíllice je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Slaný nebo v obci Třebíz (autobusové linky 588 a 589 a navazující autobusové spoje). Spojení s přestupem v obci Třebíz není v souladu se směrem dojíždky.



Obr. 29: Dané spojení zobrazené na mapě

(Zdroj: aplikace Jízdní řády – Seznam.cz)

V případě obce Lhota je nutné ve směru do Prahy přestoupit v obci Bratronice, Zbečno nebo ve městě Kladno (autobusová linka 555 a navazující autobusové či vlakové spoje). Spojení s přestupem v obci Zbečno a ve městě Kladno není v souladu se směrem dojížděky.



Obr. 30: Dané spojení zobrazené na mapě

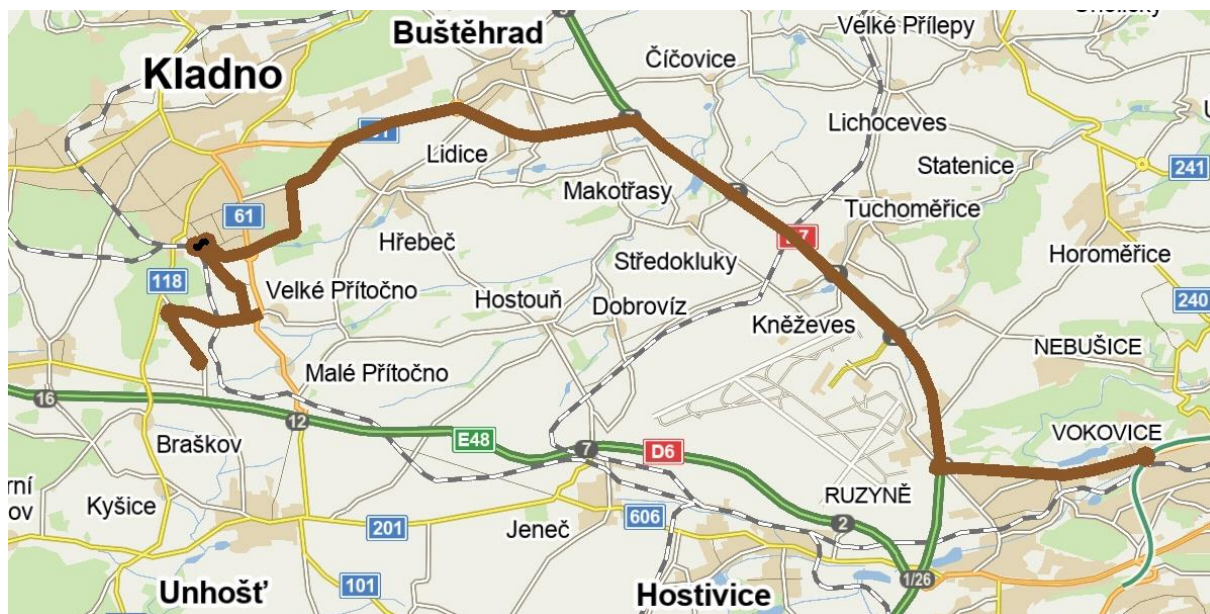
(Zdroj: aplikace Jízdní řády – Seznam.cz)

V případě obce Libovice je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Slaný (autobusové linky 580 a 389). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě obce Malíkovice je nutné ve směru Kladno přestoupit v obci Drnek, ve městě Slaný či v obci Třtice (autobusové linky 580 a 586 a navazující autobusové spoje). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě obce Neprobylice je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Slaný (autobusová linka 588 a navazující autobusové spoje). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě obce Pletený Újezd je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Kladno nebo v obci Braškov (autobusová linka 630 a navazující autobusové a vlakové spoje). Přesto, že obec leží na železniční trati 120, v obci není žádná vlaková stanice ani zastávka. Spojení s přestupem ve městě Kladno není v souladu se směrem dojížděky.



Obr. 31: Dané spojení zobrazené na mapě

(Zdroj: aplikace Jízdní řády – Seznam.cz)

V případě obce Plchov je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Slaný (autobusová linka 588 a navazující autobusové spoje). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě obce Pozdeň je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Slaný (autobusová linka 588 a navazující autobusové spoje). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě obce Řisuty je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Slaný nebo ve městě Nové Strašecí (autobusová linka 586 a navazující autobusové spoje). Spojení s přestupem ve městě Nové Strašecí není v souladu se směrem dojížděky.



Obr. 32: Dané spojení zobrazené na mapě

(Zdroj: aplikace Jízdní řády – Seznam.cz)

V případě obce Studeněves je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Slaný (autobusová linka 586 a navazující autobusové spoje). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě obce Svinařov je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Slaný nebo ve městě Kladno (autobusové linky 617, 627 a navazující autobusové spoje). Spojení s přestupem ve městě Slaný není v souladu se směrem dojížděky.



Obr. 33: Dané spojení zobrazené na mapě

(Zdroj: aplikace Jízdní řády – Seznam.cz)

V případě obce Šlapanice je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Slaný (autobusová linka 650 a navazující autobusové spoje). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě obce Tuřany je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Slaný (autobusové linky 580, 587 a navazující autobusové spoje). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě obce Vraný je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Slaný (autobusová linka 590 a navazující autobusové spoje). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě obce Vrbičany je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Kralupy nad Vltavou (vlakové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě obce Zichovec je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Slaný nebo v obci Hořešovice (autobusová linka 589 a navazující autobusové spoje). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě obce Zlonice je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Kralupy nad Vltavou (vlakové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě obce Zvoleněves je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Kralupy nad Vltavou (vlakové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě obce Žilina je nutné ve směru do Prahy přestoupit v obci Bratronice nebo ve městě Kladno (autobusová linka 555 a navazující autobusové spoje). Spojení s přestupem ve městě Kladno není v souladu se směrem dojížděky.



Obr. 34: Dané spojení zobrazené na mapě

(Zdroj: aplikace Jízdní řády – Seznam.cz)

V případě obce Žižice je nutné ve směru do Prahy přestoupit v obci Brandýsek nebo ve městě Kladno (autobusová linka 623 a navazující autobusové spoje). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

Zhodnocení situace v daném okrese

Z výše uvedených dat lze vyvodit, že hlavní přestupní uzly se nacházejí především ve větších městech (Kladno, Slaný). Existují však i přestupní uzly v menších obcích (Hořešovice, Braškov, Brandýsek). Zajímavé jsou některé přestupní uzly nacházející se mimo území okresu Kladno (Kralupy nad Vltavou, Mělník, Panenský Týnec). Linkové vedení spojů v drtivé většině případů koresponduje s cílem primární i sekundární dojížděky. Většina cílů dojížděky lze realizovat s jedním přestupem. Horší spojení je mezi obcí Kmetiněves a s Prahou, kde je nutné absolvovat tři přestupy (ve městě Slaný a v obci Velvary) a mezi obcí Jarpice a Prahou, kde je nutné rovněž absolvovat tři přestupy (v obci Šlapanice a ve městě Slaný).

Význam železniční dopravy v okrese Kladno není příliš velký. Slouží především pro spojení Kladna s Prahou a Kralupy nad Vltavou. Železniční stanice jsou ve městě Kladno i ve městě Slaný umístěny mimo centrum měst a tato skutečnost železniční dopravu částečně znevýhodňuje. Pouze 18 % obcí disponuje na svém území železniční stanicí či zastávkou, do které je v pracovní dny zajišťována železniční doprava.

Železniční doprava v tomto okrese nehraje ani příliš velkou roli ve spojení s Prahou. Je to dané zejména stavem železniční infrastruktury, nekonkurenceschopnou dobou přepravy i nevhodné umístění železničních stanic a zastávek. V případě železničního spojení města Slaný s Prahou je dokonce nutné přestupovat ve stanici Kralupy nad Vltavou. Proto zde nenajdeme kromě výjimek přestupní uzly mezi autobusovou dopravou a železnicí. Výjimku tvoří železniční stanice v Kladně a ve Slaném. Další

přestupní uzly se železnicí se nacházejí mimo okres Kladno, kam ovšem některé autobusové linky z obcí v okrese směřují (Kralupy nad Vltavou, Zbečno).

Návrhy na optimalizaci vybraných spojení

Navrhují zlepšit spojení obcí Kmetiněves, Jedomělice a Sazená s Prahou (je nutné vykonávat objíždky). Bylo by vhodné zajistit více přímých autobusových spojů mezi dotčenými obcemi a Prahou. Z některých obcí je nutné v Kladně či ve Slaném v případě dojížděky do Prahy přestupovat. Přímé spojení daných obcí s Prahou by mohlo fungovat alespoň ve špičkách pracovních dní. Bylo by vhodné také zlepšit autobusové spojení obcí Kmetiněves s Prahou a obcí Jarpice s Prahou (nutné při cestě absolvovat tři přestupy). SLDB 2011 rovněž nereflektuje situaci způsobenou otevřením areálu Amazon v obci Dobrovíz v sousedním okrese Praha-západ. Tato situace způsobila jistou poptávku po dojíždění i z okresu Kladno do této obce. Toto dojíždění je však většinou zajištěno vlakovým spojením (železniční stanice Hostivice) nebo neveřejným linkovým spojením placeným zaměstnavatelem.

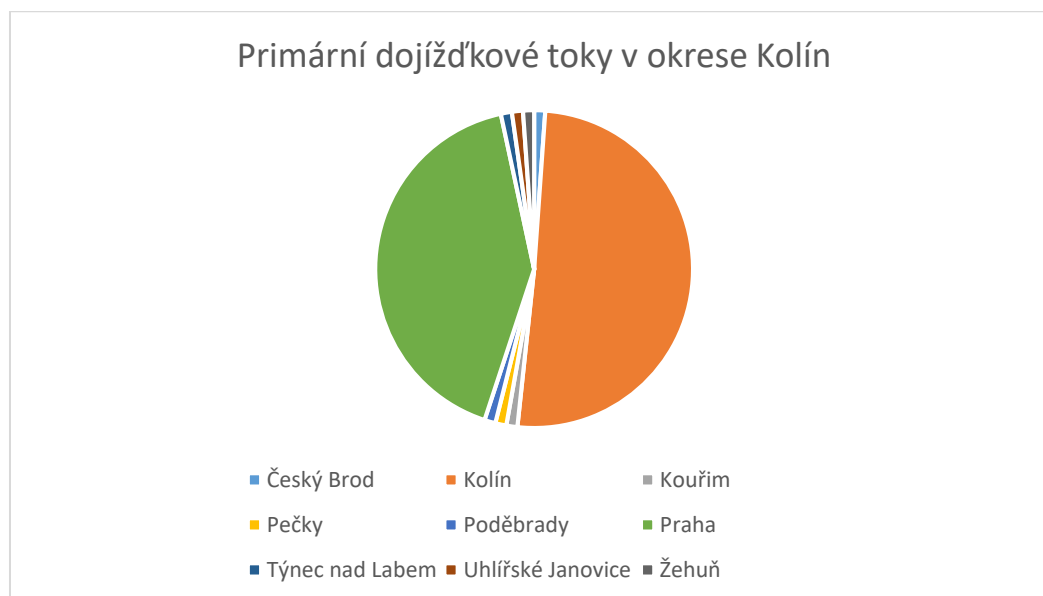
7.4. Okres Kolín

Okres Kolín se nachází ve východní části Středočeského kraje. V rámci kraje sousedí s okresy Kutná Hora, Praha-Východ a Nymburk. Z hlediska PID se území okresu nachází v tarifních pásmech tři až devět. Největším městem v okrese je město Kolín (31 690 obyvatel), druhým největším městem je Český Brod (7 046 obyvatel). (čsú.cz)

V okrese Kolín se nalézá 89 obcí. Všechny oblasti Kolínska nejsou doposud plně součástí systému PID. (část okresu byla zintegrována v březnu 2019).

Dojíždka v daném okrese

Primární dojížděkové toky směřují do měst a obcí: Kolín (50,6 %), Praha (41,6 %), Český Brod (1,1 %), Kouřim (1,1 %), Pečky (1,1 %), Poděbrady (1,1 %), Týnec nad Labem (1,1 %), Uhlířské Janovice (1,1 %), Žehuň (1,1 %).



Obr. 35 Primární toky dojížděky v okrese Kolín

(Zdroj: SLDB 2011 – údaje o dojížděce do zaměstnání a škol)

Sekundární dojížděkové toky směřují do měst s obcí: Praha (33,7 %), Český Brod (11,2 %), Kolín (9 %), Kostelec nad Černými Lesy (5,6 %), Kutná Hora (4,5 %), Pečky (4,5 %), Poděbrady (3,4 %), Kouřim (3,4%),

Úvaly (2,2 %), Bečváry (1,1 %), Chlumeck nad Cidlinou (1,1 %), Říčany (1,1 %), Velký Osek (1,1 %). 18 % obcí nedisponuje významným sekundární dojíždčkovým tokem.



Obr. 36: Sekundární toky dojíždčky v okrese Kolín

(Zdroj: SLDB 2011 – údaje o dojíždčce do zaměstnání a škol)

Z výše uvedených dat lze vyvozovat, že dominantní význam pro dojíždčku za prací mají města Kolín a Praha. Ze sekundárních toků je důležitá dojíždčka do města Český Brod umocněna i směřováním linkového vedení do tohoto města (s následným přestupem na železniční dopravu). Dojíždčkové toky směřují i do sousedních okresů (Kutná Hora, Poděbrady) ve výjimečných případech i do sousedních krajů (Chlumeck nad Cidlinou).

Analýza obcí v daném okrese

U 6 obcí (6,7 %) z celkových 89, je nutné při primární i sekundární dojíždčce přestoupit (pokud je sekundární tok dojíždčky dostatečně významný), tedy neexistuje přímé spojení mezi obcí a místem dojíždčky.

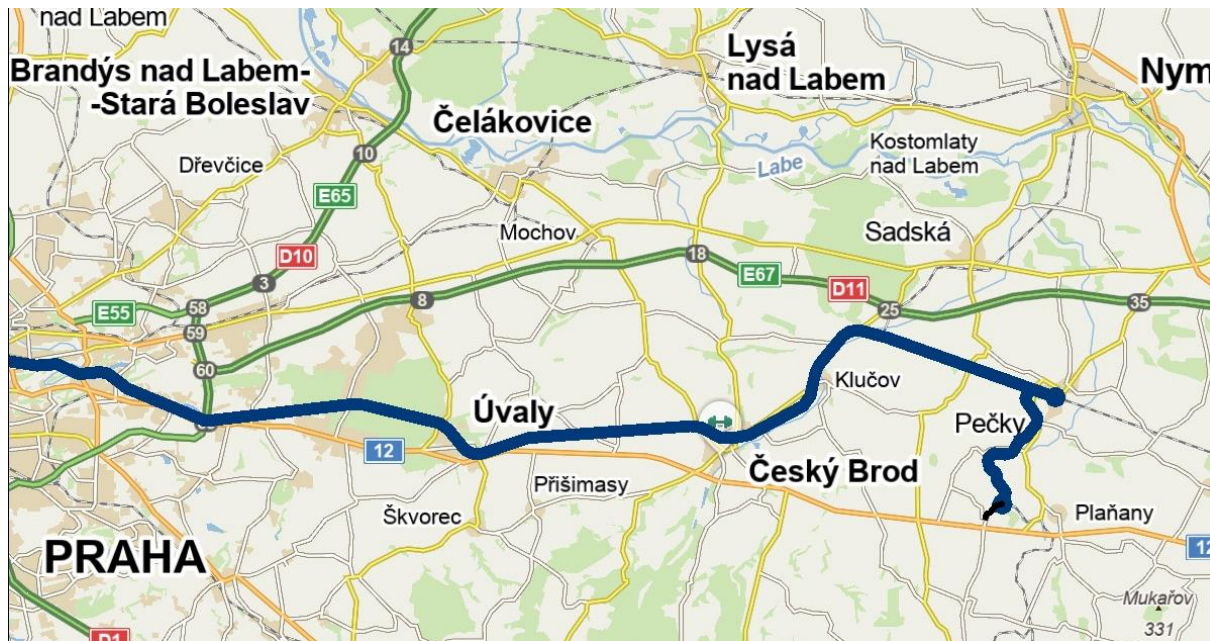
V případě obce Doubravčice je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Úvaly (autobusová linka 423 a vlakové spojení) a ve směru Říčany je nutné přestoupit v obci Mukařov (autobusové linka 491 a 381). Daná spojení jsou v souladu se směrem dojíždčky.

V případě obce Hradešín je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Úvaly (autobusová linka 423 a vlakové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojíždčky.

V případě obce Masojedy je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Úvaly (autobusová linka 423 a vlakové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojíždčky.

V případě obce Přehvozdí je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Český Brod (autobusová linka 660 a navazující vlakové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojíždky.

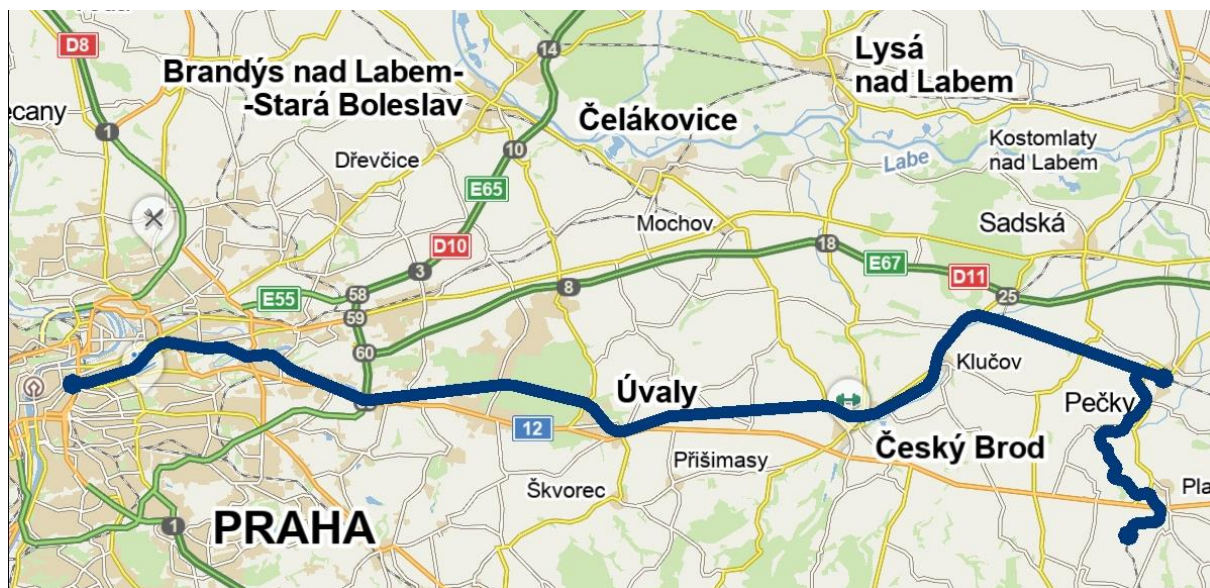
V případě obce Vrbčany je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Pečky (vlakové spojení) nebo ve městě Kolín (autobusová linka 422 a navazující vlakové spojení). Dané spojení není v souladu se směrem dojíždky.



Obr. 37: Dané spojení zobrazené na mapě

(Zdroj: aplikace Jízdní řády – Seznam.cz)

V případě obce Zalesňany je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Pečky (vlakové spojení). Dané spojení není v souladu se směrem dojíždky.



Obr. 38: Dané spojení zobrazené na mapě

(Zdroj: aplikace Jízdní řády – Seznam.cz)

V případě dalších 17 obcí (19,1 %) je nutné při primárním směru dojíždky přestupovat.

V případě obce Dobřichov je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Pečky (autobusová linka 678 a navazující vlakové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojíždky.

V případě obce Chotutice je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Pečky (vlakové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojíždky.

V případě obce Chrástany je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Český Brod (autobusová linka 435 a navazující vlakové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojíždky.

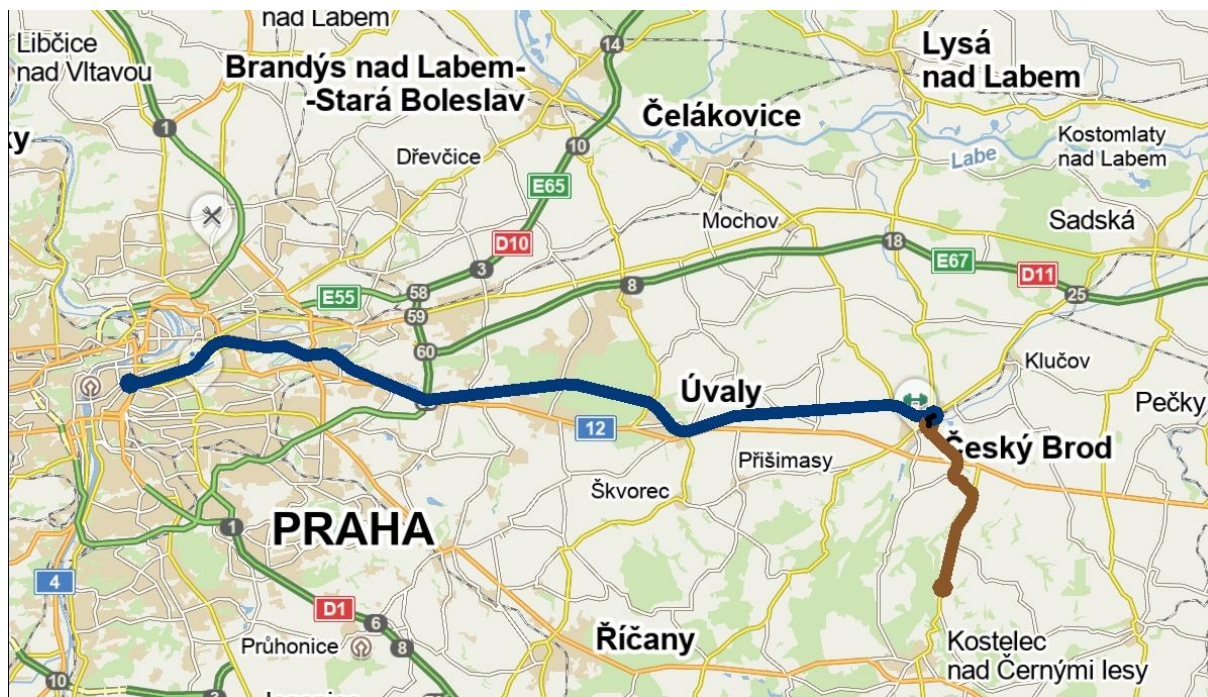
V případě města Kouřim je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Pečky (vlakové spojení). Dané spojení není v souladu se směrem dojíždky.



Obr. 39: Dané spojení zobrazené na mapě

(Zdroj: aplikace Jízdní řády – Seznam.cz)

V případě obce Krupá je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Český Brod (autobusová linka 659 a navazující vlakové spojení). Dané spojení není v souladu se směrem dojíždky.

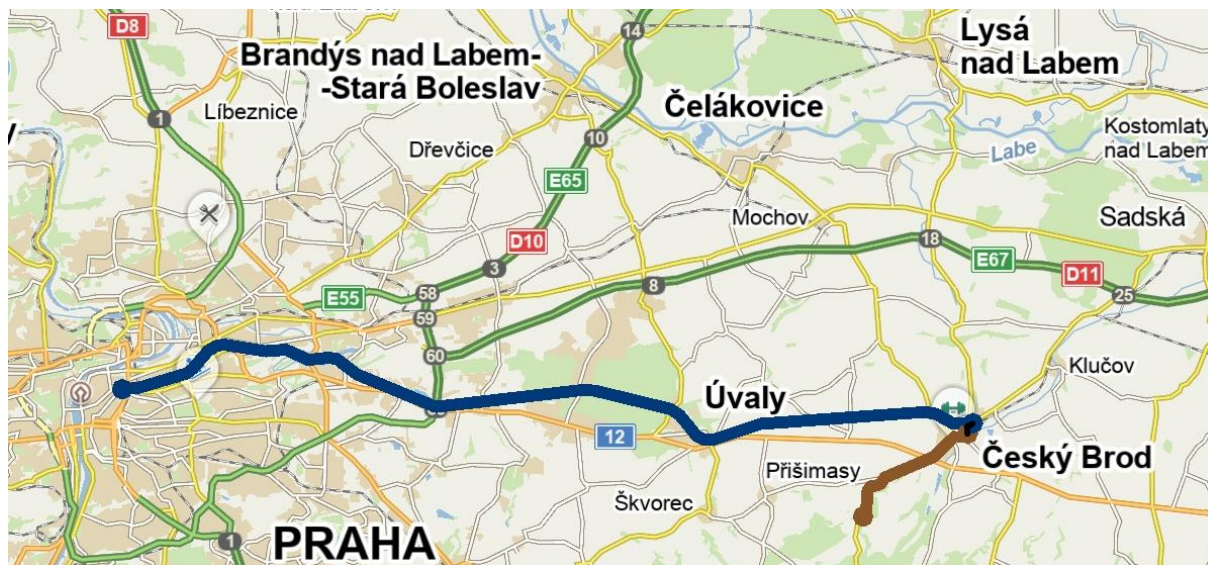


Obr. 40: Dané spojení zobrazené na mapě

(Zdroj: aplikace Jízdní řády – Seznam.cz)

V případě obce Kšely je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Český Brod (autobusové linky 662, 422 a navazující vlakové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

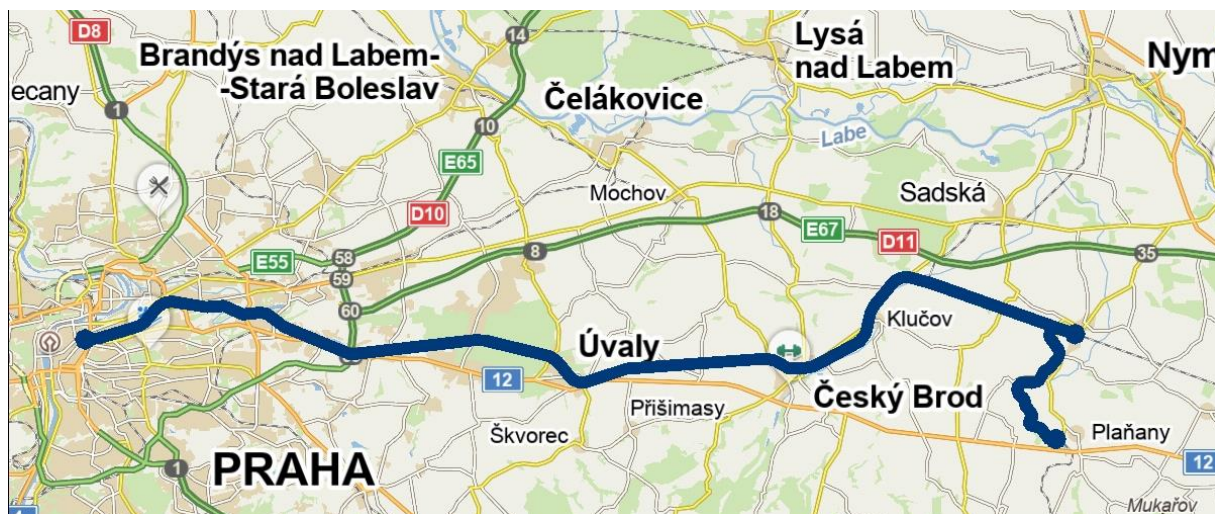
V případě obce Mrzky je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Český Brod (autobusová linka 491 a navazující vlakové spojení) nebo v obci Mukařov (autobusové linky 491 a 381). Dané spojení není v souladu se směrem dojížděky.



Obr. 41: Dané spojení zobrazené na mapě

(Zdroj: aplikace Jízdní řády – Seznam.cz)

V případě obce Plaňany je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Pečky (vlakové spojení). Dané spojení není v souladu se směrem dojížděky.



Obr. 42: Dané spojení zobrazené na mapě

(Zdroj: aplikace Jízdní řády – Seznam.cz)

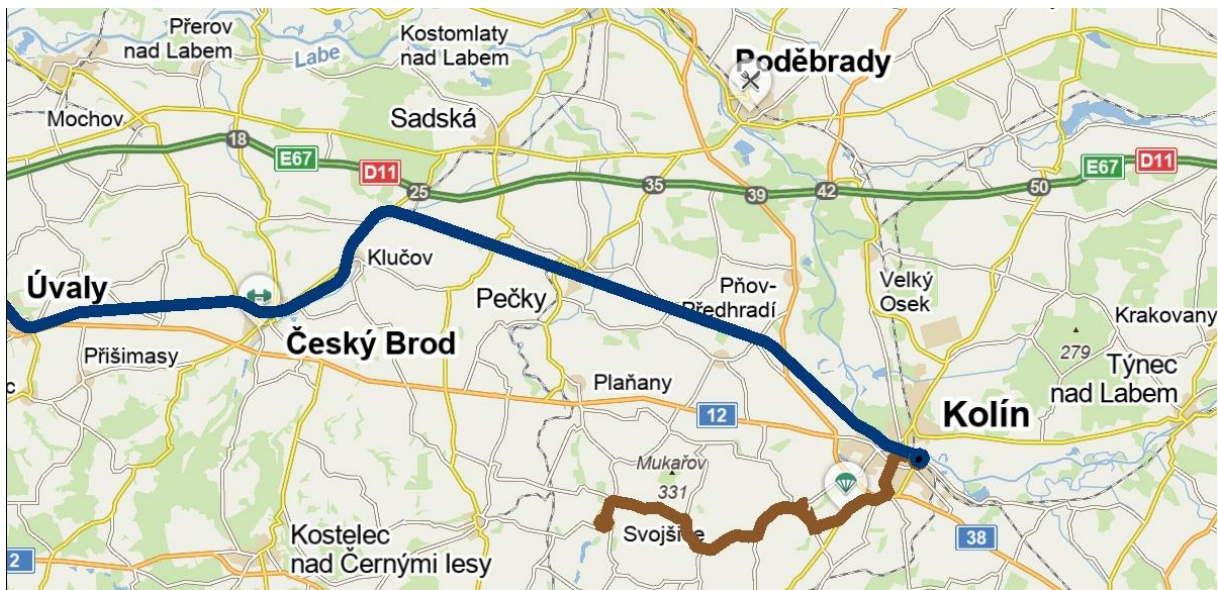
V případě obce Přistoupim je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Český Brod (autobusové linky 659, 422 a navazující vlakové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě obce Přešimasy je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Úvaly (autobusová linka 423 a navazující vlakové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě obce Radim je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Pečky (vlakové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě obce Ratenice je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Pečky (autobusová linka 498 a navazující vlakové spojení) nebo ve městě Poděbrady (autobusové linky 498 a 398). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

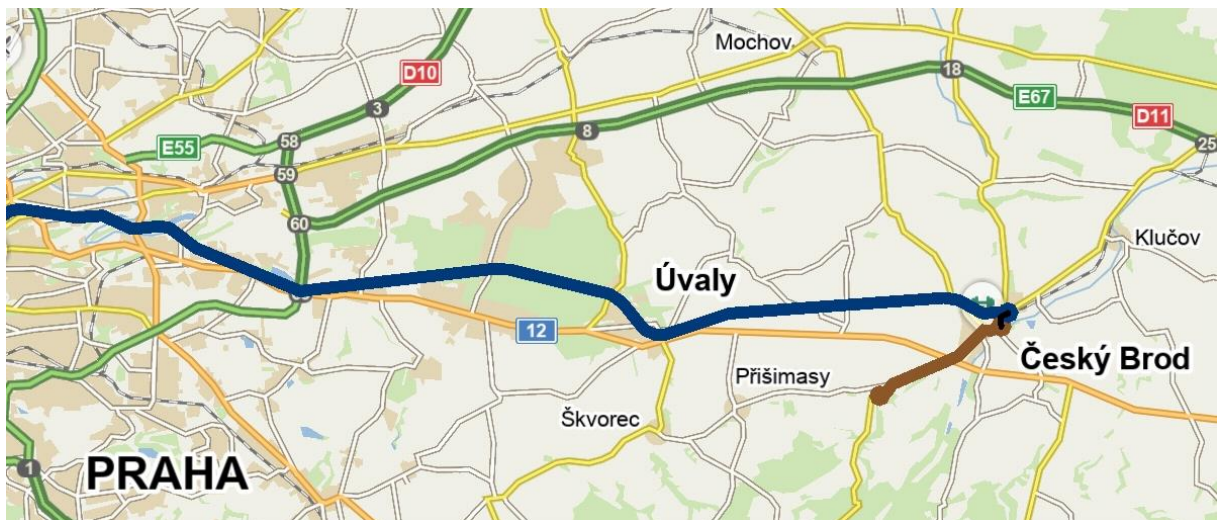
V případě obce Svojšíce je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Kolín (autobusová linka 421 a navazující vlakové spojení). Dané spojení není v souladu se směrem dojížděky.



Obr. 43: Dané spojení zobrazené na mapě

(Zdroj: aplikace Jízdní řády – Seznam.cz)

V případě obce Tismice je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Český Brod (autobusová linka 491 a navazující vlakové spojení) nebo v obci Mukařov (autobusové linky 491 a 381). Spojení s přestupem ve městě Český Brod není v souladu se směrem dojížděky.



Obr. 44: Dané spojení zobrazené na mapě

(Zdroj: aplikace Jízdní řády – Seznam.cz)

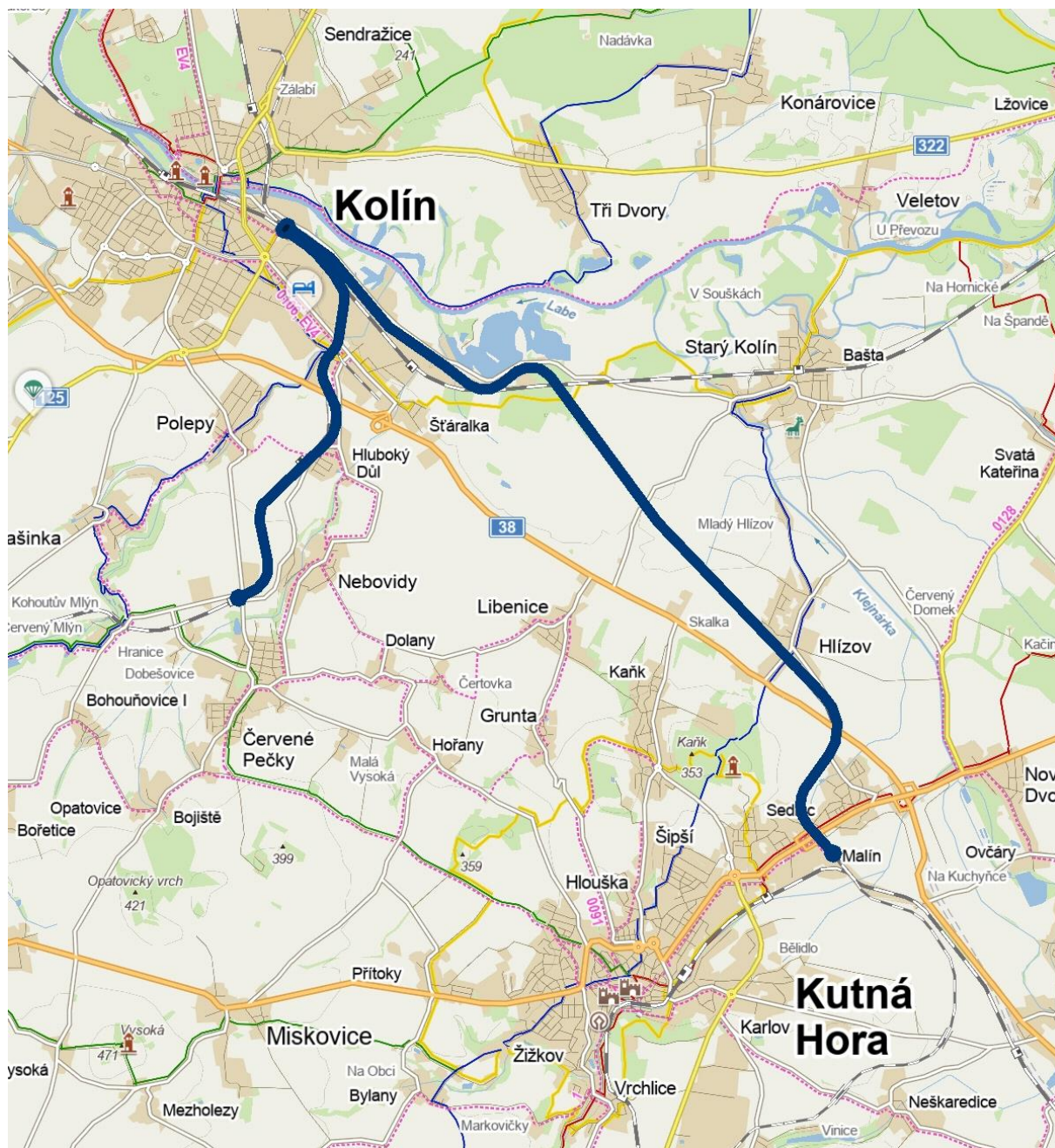
V případě obce Třebovle je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Český Brod (autobusová linka 662 a navazující vlakové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě obce Tucharaz je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Český Brod (autobusová linka 660 a navazující vlakové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě obce Vitice je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Český Brod (autobusové linky 662, 422 a navazující vlakové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě dalších 9 obcí (10,1 %) je nutné při sekundárním směru dojížděky přestupovat.

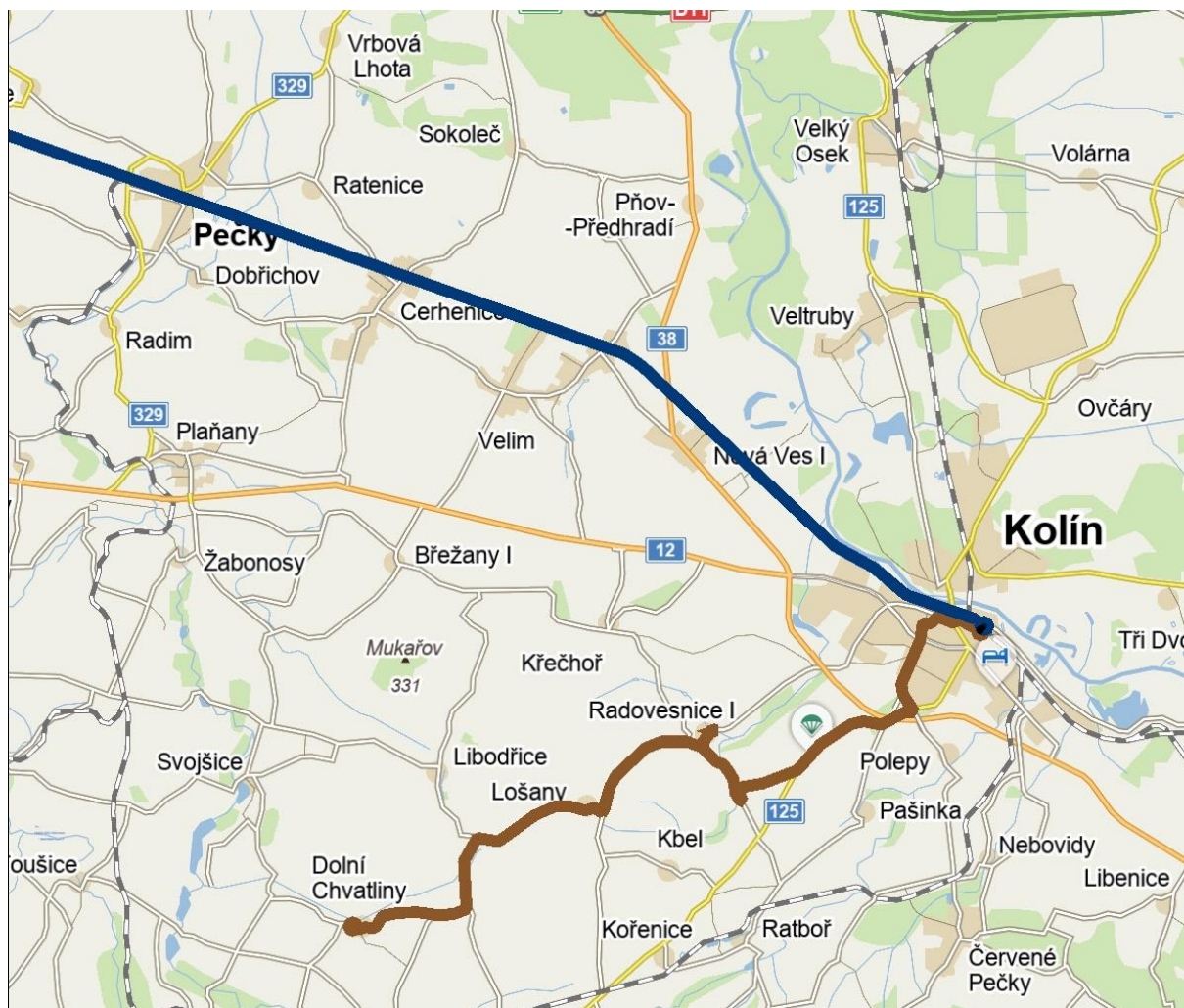
V případě obce Červené Pečky je nutné ve směru Kutná Hora přestoupit ve stanici Kolín (vlakové spojení). Dané spojení není v souladu se směrem dojíždky.



Obr. 45: Dané spojení zobrazené na mapě

(Zdroj: aplikace Jízdní řády – Seznam.cz)

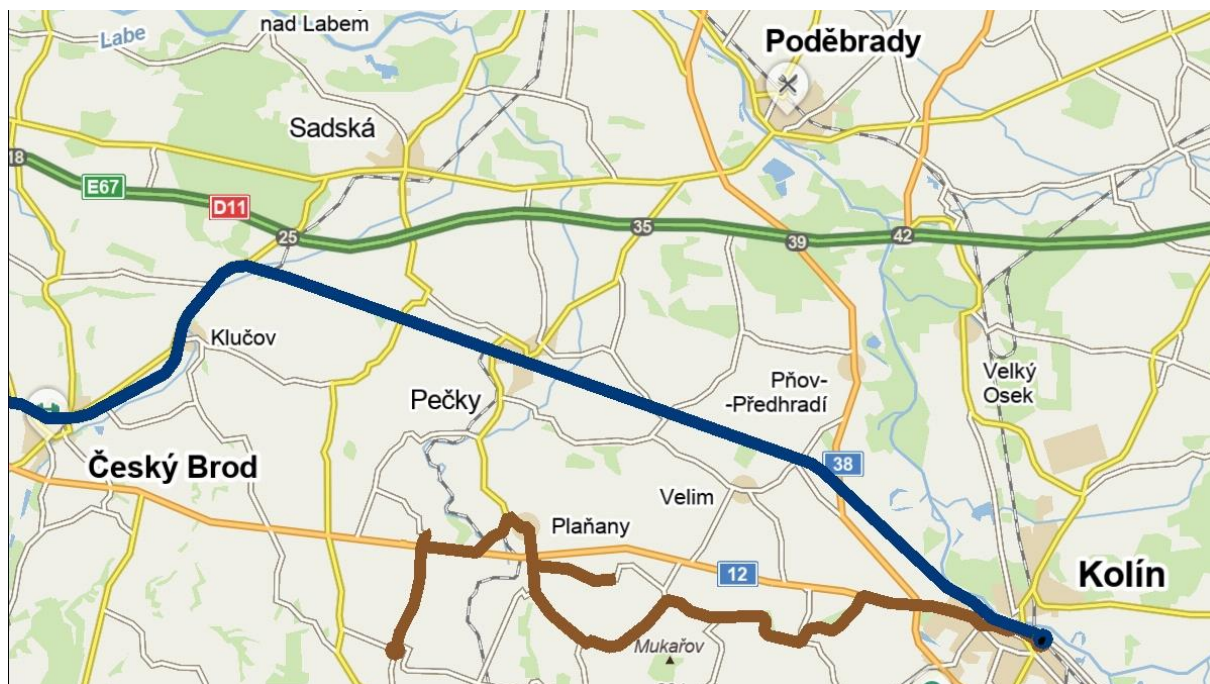
V případě obce Dolní Chvatliny je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Kolín (autobusová linka 424 a navazující vlakové spojení). Dané spojení není v souladu se směrem dojíždky.



Obr. 46: Dané spojení zobrazené na mapě

(Zdroj: aplikace Jízdní řády – Seznam.cz)

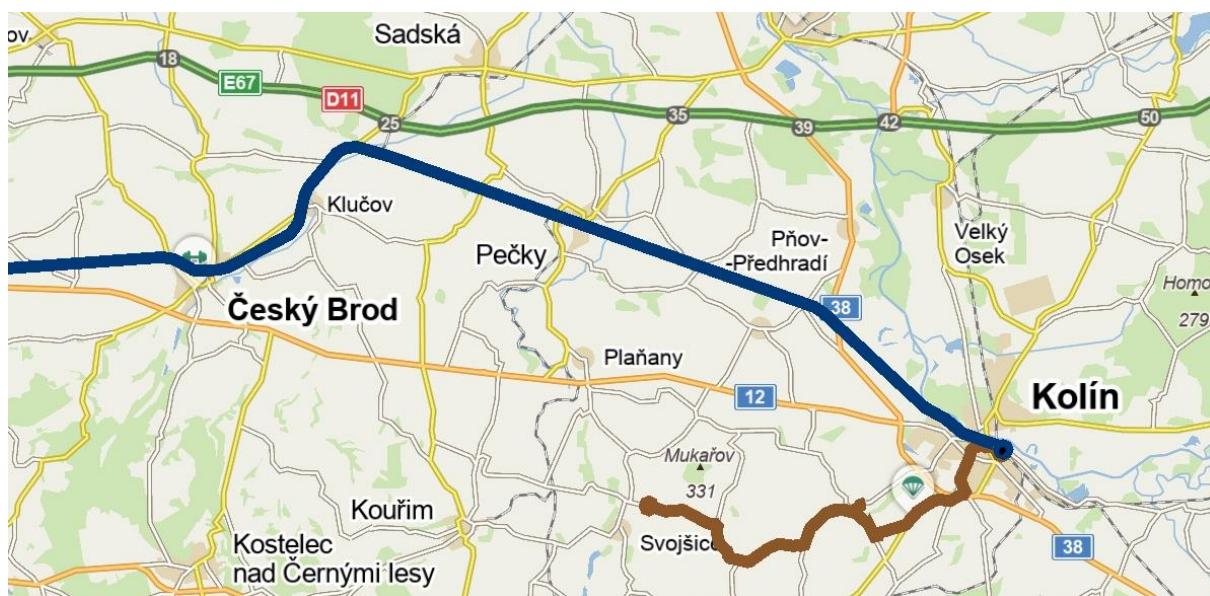
V případě obce Klášterní Skalice je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Kolín (autobusová linka 422 a navazující vlakové spojení) nebo ve městě Český Brod (autobusová linka 422 a navazující vlakové spojení). Spojení s přestupem ve městě Kolín není v souladu se směrem dojížděky.



Obr. 47: Dané spojení zobrazené na mapě

(Zdroj: aplikace Jízdní řády – Seznam.cz)

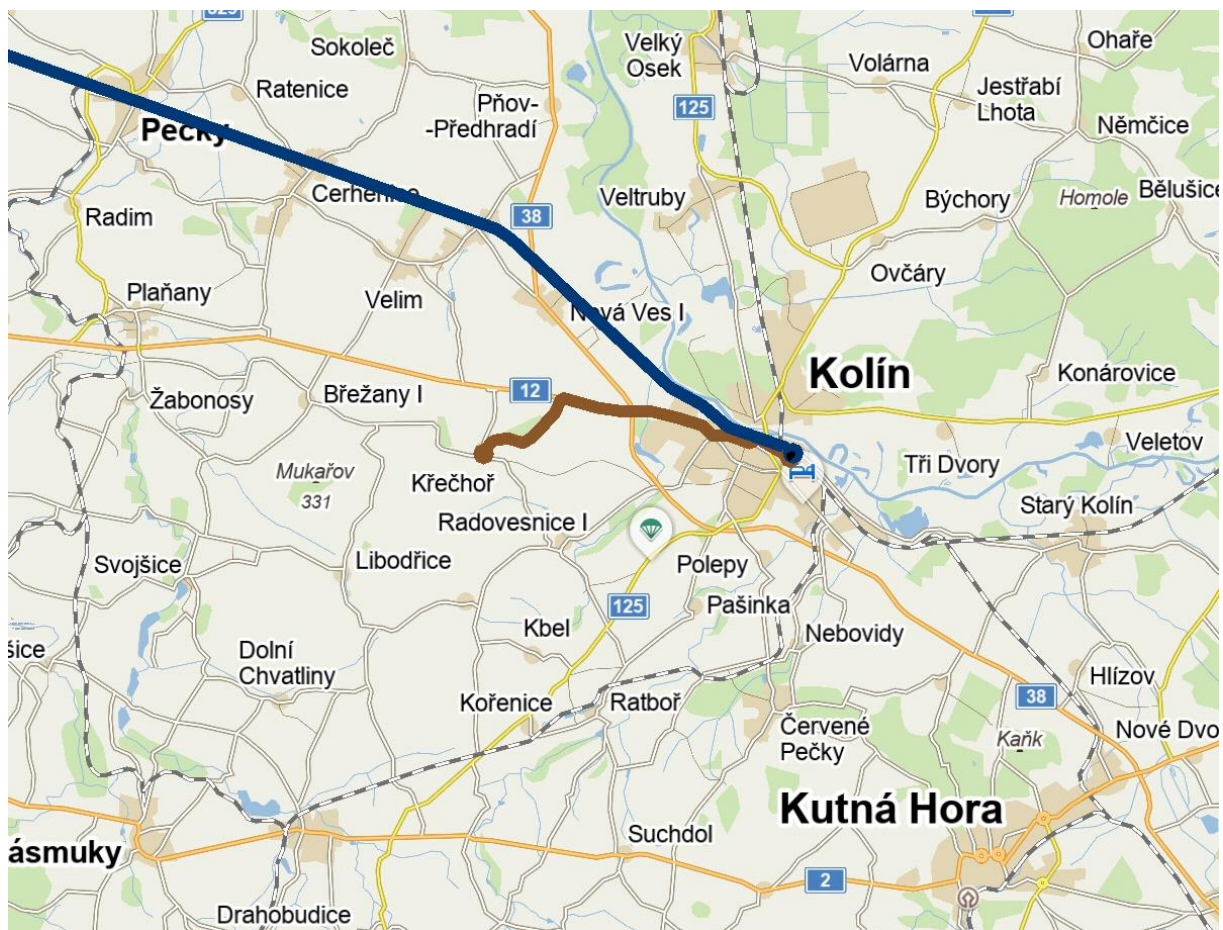
V případě obce Krychnov je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Kolín (autobusová linka 421 a navazující vlakové spojení). Dané spojení není v souladu se směrem dojíždky.



Obr. 48: Dané spojení zobrazené na mapě

(Zdroj: aplikace Jízdní řády – Seznam.cz)

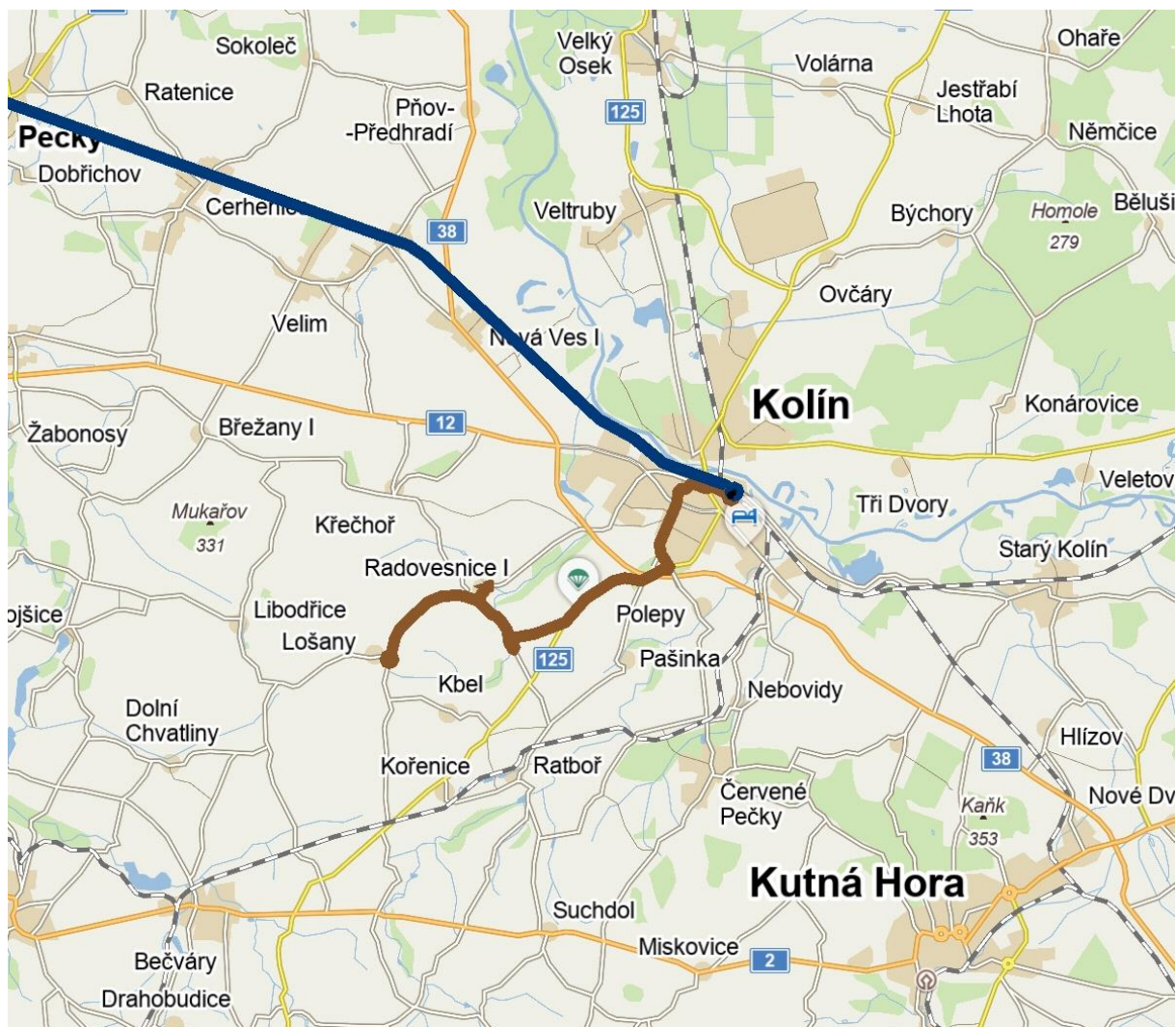
V případě obce Křechoř je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Kolín (autobusové linky 422, 679 a navazující vlakové spojení). Dané spojení není v souladu se směrem dojíždky.



Obr. 49: Dané spojení zobrazené na mapě

(Zdroj: aplikace Jízdní řády – Seznam.cz)

V případě obce Lošany je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Kolín (autobusová linka 421 a navazující vlakové spojení). Dané spojení není v souladu se směrem dojížděky.

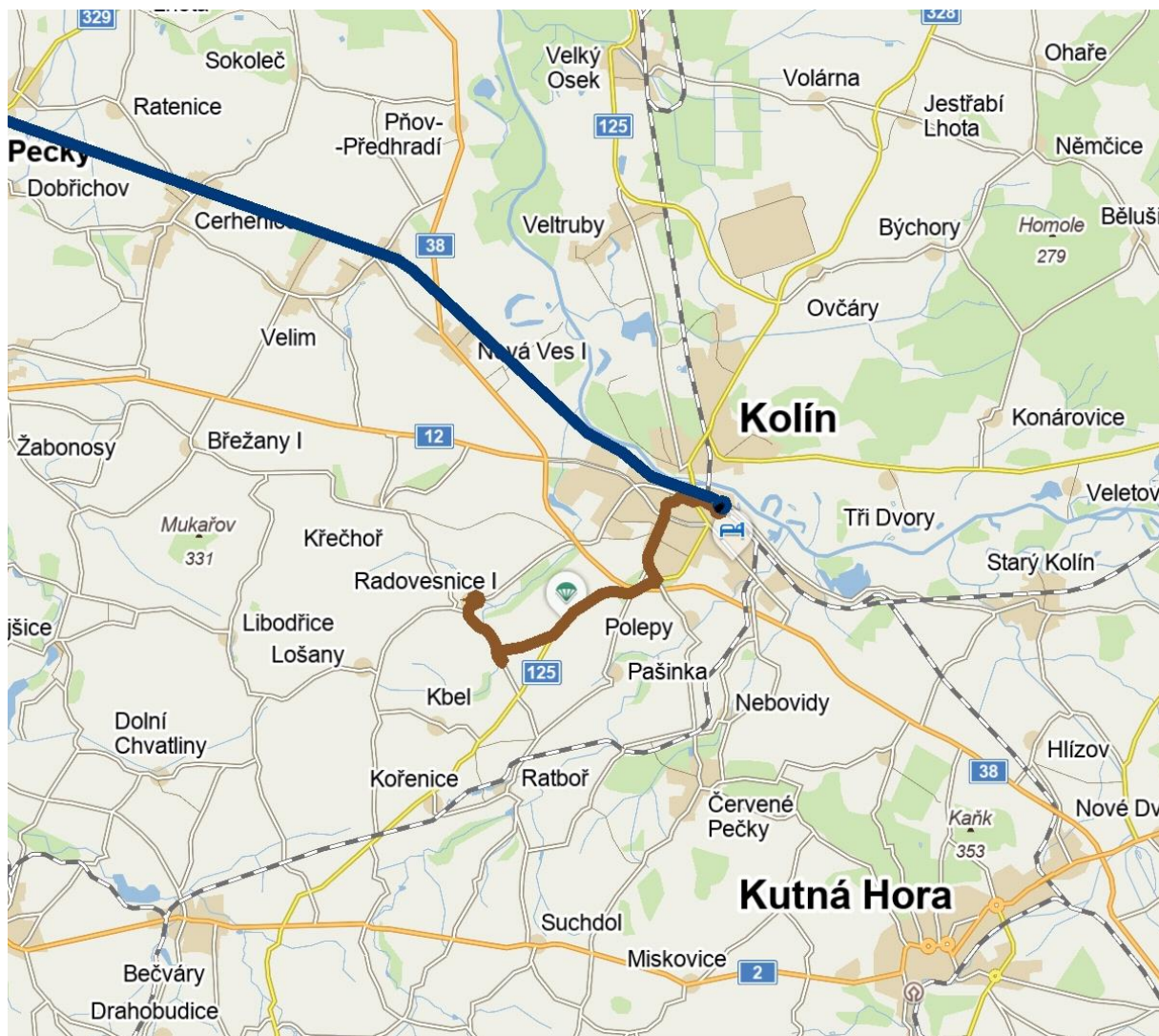


Obr. 50: Dané spojení zobrazené na mapě

(Zdroj: aplikace Jízdní řády – Seznam.cz)

V případě obce Nebovidy je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Kolín (vlakové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě obce Radovesnice I je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Kolín (autobusová linka 421 a navazující vlakové spojení). Dané spojení není v souladu se směrem dojížděky.



Obr. 51: Dané spojení zobrazené na mapě

(Zdroj: aplikace Jízdní řády – Seznam.cz)

V případě obce Vrátkov je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Český Brod (autobusová linka 435 a navazující vlakové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

Zhodnocení situace v okrese

Z výše uvedených dat můžeme vyvodit, že nejdůležitější přestupní uzly v okrese jsou Český Brod a Kolín. Významné jsou i uzly Poříčany a Pečky. Můžeme zde nalézt i jiné spíše okrajové přestupní uzly nacházející se v jiných okresech (Mukařov, Úvaly). Zde dochází k přestupu z veřejné autobusové dopravy na železniční dopravu, která je na trati 011 provozována v krátkých provozních intervalech. Můžeme zde nalézt i jiné spíše okrajové přestupní uzly nacházející se v jiných okresech (Mukařov, Úvaly).

Železnice je tedy významnou páteří dopravy v okrese Kolín (především trať 011). 29 obcí (32,6 %) disponuje na svém území železniční stanicí či zastávkou ze které je provozována pravidelná železniční doprava.

Problematické je spojení některých obcí u Kolína, kde je nutné cenu směřovat zajiždkou přes Kolín (Dolní Chvatliny, Radovesnice I).

Můžeme vidět, že u celkově 27 % obcí je nutné při primární dojíždce přestupovat v uzlech. Jedná se o vyšší číslo než v jiných okresech (Nymburk, Kutná Hora). Dojíždka do jiných krajů (s výjimkou hlavního města Prahy) je téměř zanedbatelná.

25 obcí (28 %) není dosud součástí systému PID a jsou součástí zanikajícího systému SID. Tyto obce mají vzhledem k nepřestupnému tarifu systému zajištěné přímé spojení do míst dojíždky autobusovými spoji.

Návrhy na optimalizaci vybraných spojení

Navrhují zlepšit spojení vybraných obcí na Kolínsku s Prahou. U těchto obcí je nutné vykonat při cestě do Prahy zajiždku do Kolína (např. Krychnov, Křečhoř, Lošany). Dále také zlepšit spojení Červených Peček s Kutnou Horou (nutná zajiždka přes Kolín) a dokončit integraci zbývajících obcí do PID a optimalizaci linkového vedení v těchto dosud neintegrováných oblastech, případně zvážit vedení některých přímých spojů do Prahy (z důvodů nevyhovující kapacity tratě 011).

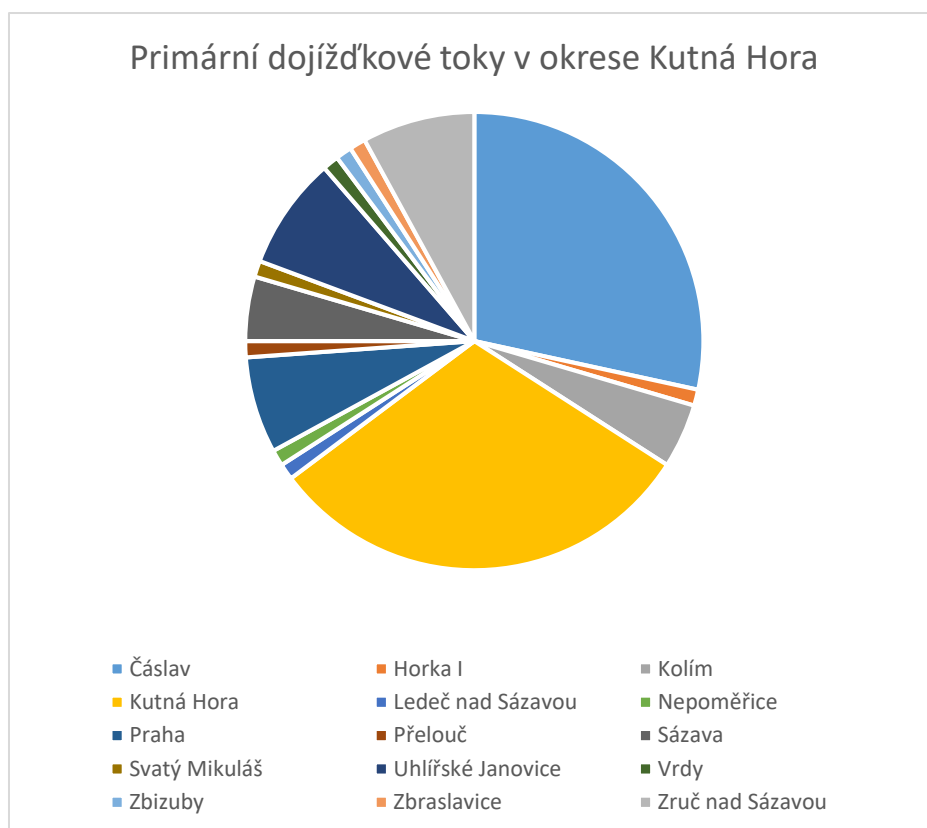
7.5. Okres Kutná Hora

Okres Kutná Hora se nachází v jihovýchodní části Středočeského kraje. V rámci kraje sousedí s okresy Benešov, Praha-východ a s okresem Kolín. Z hlediska PID se území okresu nalézá v tarifních pásmech šest až devět. Největším městem je město Kutná Hora (20 580 obyvatel). Druhým největším městem je město Čáslav (10 326 obyvatel). (čsú.cz).

V okrese Kutná Hora se nalézá 88 obcí. Pouze některé obce jsou součástí systému PID a to především obce ležící na železničních tratích (prozatím proběhla etapa integrace oblasti Kutnohorska I v roce 2019 další etapy jsou plánovány na konec roku 2020).

Dojíždka v daném okrese

Primární dojíždkové toky směřují do měst a obcí: Kutná Hora (30,7 %), Čáslav (28,4 %), Uhlířské Janovice (8 %), Zruč nad Sázavou (8 %), Praha (6 %), Kolín (4,5 %), Sázava (4,5 %), Horka I (1,1 %), Ledec nad Sázavou (1,1 %), Nepoměřice (1,1 %), Přelouč (1,1 %), Svatý Mikuláš (1,1 %), Vrdy (1,1 %), Zbizuby (1,1 %) a Zbraslavice (1,1 %)

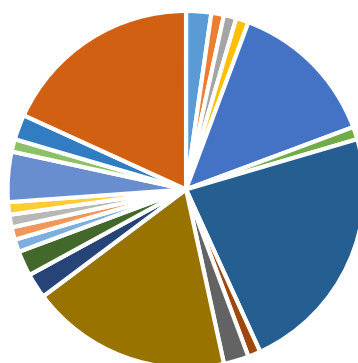


Obr. 52: Primární toky dojížděky v okrese Kutná Hora

(Zdroj: SLDB 2011 – údaje o dojížděce do zaměstnání a škol)

Sekundární dojížděkové toky směřují do měst a obcí: Kutná Hora (22,7 %), Praha (18,2 %), Kolín 13,69 %), Zbraslavice (4,5 %), Čáslav (2,3 %), Potěhy (2,3 %), Sázava (2,3 %), Uhlířské Janovice (2,3 %), Zruč nad Sázavou (2,3 %), Červené Janovice (1,1 %), Dolní Kralovice (1,1 %), Horka I (1,1 %), Krchleby (1,1%), Ledec nad Sázavou (1,1 %), Úmonín (1,1 %), Úmyslovice (1,1 %), Vlašim (1,1 %), Vrdy (1,1 %), Zbýšov (1,1 %). V případě 16 obcí (18,2 %) obcí neexistuje žádný dostatečně silný sekundární dojížděkový tok.

Sekundární dojížděkové toky v okrese Kutná Hora



Obr. 53: Sekundární toky dojížděky v okrese Kutná Hora

(Zdroj: SLDB 2011 – údaje o dojížděce do zaměstnání a škol)

Z výše uvedených údajů je zřejmé, že dojížděka se odehrává převážně uvnitř regionu (města Kutná Hora a Čáslav). Dojížděka do Prahy zde nemá tak silný vliv jako v některých dalších okresech (Kolín) a odehrává se především z města Kutná Hora. Existují zde i další terciální významné směry dojížděky (Praha, Vlašim) u některých obcí.

V případě obce Soběšín (1,1 %) je nutné při primárním směru dojížděky do města Uhlířské Janovice přestoupit v obci Rataje nad Sázavou (vlakové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě dalších 3 obcí (3,4 %) je nutné při primárním směru dojížděky přestupovat.

V případě obce Kácov je nutné ve směru do Prahy přestoupit v obci Čerčany (vlakové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě obce Samopše je nutné ve směru do Prahy přestoupit v obci Čerčany (vlakové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě města Zruč nad Sázavou je nutné ve směru do Prahy přestoupit v obci Čerčany (vlakové spojení) nebo ve městě Kutná Hora (vlakové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě dalších 8 obcí (9 %) je nutné při sekundárním směru dojížděky přestupovat.

V případě obce Horky je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Čáslav (vlakové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě obce Chabeřice je nutné ve směru do Prahy přestoupit v obci Čerčany (vlakové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

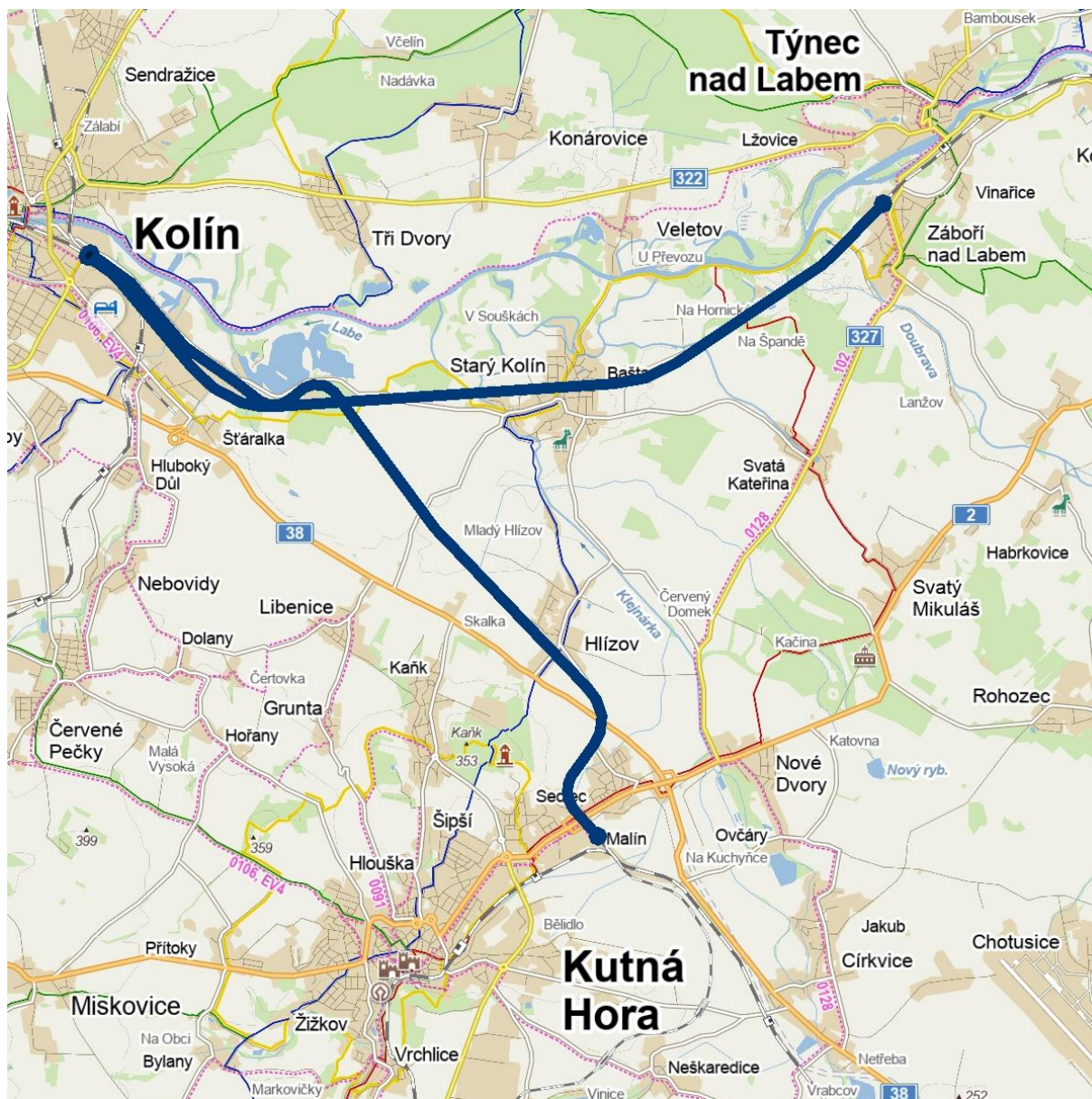
V případě obce Ledečko je nutné ve směru do Prahy přestoupit v obci Čerčany (vlakové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě obce Malešov je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Kutná Hora (vlakové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě obce Rataje nad Sázavou je nutné ve směru do Prahy přestoupit v obci Čerčany (vlakové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě obce Vrды je nutné ve směru Kutná Hora přestoupit ve městě Čáslav (vlakové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě obce Záboří nad Labem je nutné ve směru Kutná Hora přestoupit ve městě Kolín (vlakové spojení). Dané spojení není v souladu se směrem dojížděky.



Obr. 54: Dané spojení zobrazené na mapě

(Zdroj: aplikace Jízdní řády – Seznam.cz)

V případě obce Žleby je nutné ve směru Kutná Hora přestoupit ve městě Čáslav (vlakové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojíždky.

Zhodnocení situace v okrese

Linkové vedení koresponduje s cíli dojíždky. Zajímavý případ je obec Záboří nad Labem, kde je nutné pro dosažení Kutné Hory míso značně objíždět přes okres Kolín.

Přestupní uzly v okrese jsou především jen v rámci železniční dopravy (Čáslav, Kutná Hora), další uzly se nacházejí mimo území okresu (Čerčany, Kolín). Vzhledem k neintegraci dopravy v této oblasti, přestupní uzly mezi autobusovou a železniční dopravu zde až na výjimky (Kutná Hora) neexistují. Přestup na železniční dopravu zde nebývá časově výhodný.

Železnice hraje důležitou roli především pro přepravu z větších měst v okrese (Kutná Hora, Čáslav) a pro některé obce ležící na železničních tratích. 24 obcí (27,3 %) disponuje na svém území železniční stanicí nebo zastávkou s pravidelnou osobní dopravou.

Drtivá většina obcí (60 obcí, 68,1 %) není dosud součástí PID a je součástí zanikajícího systému SID. Vzhledem k (až na výjimky) nepřestupnému tarifu jsou tyto spoje vedeny přímo do míst dojížděky bez nutnosti přestupů. I u obcí v systému PID nalezneme většinou i neintegrováná spojení (většinou u autobusových spojů).

Návrhy na optimalizaci vybraných spojení

Doporučuji zlepšit spojení obce Záboří nad Labem s Kutnou Horou a zaintegrovat do PID zbývající části okresu, případně zavést přestupních uzlů u železničních tratí (Čáslav). Linkové vedení spojů většinou odpovídá směru dojížděky, a proto nejsou třeba žádné klíčové změny.

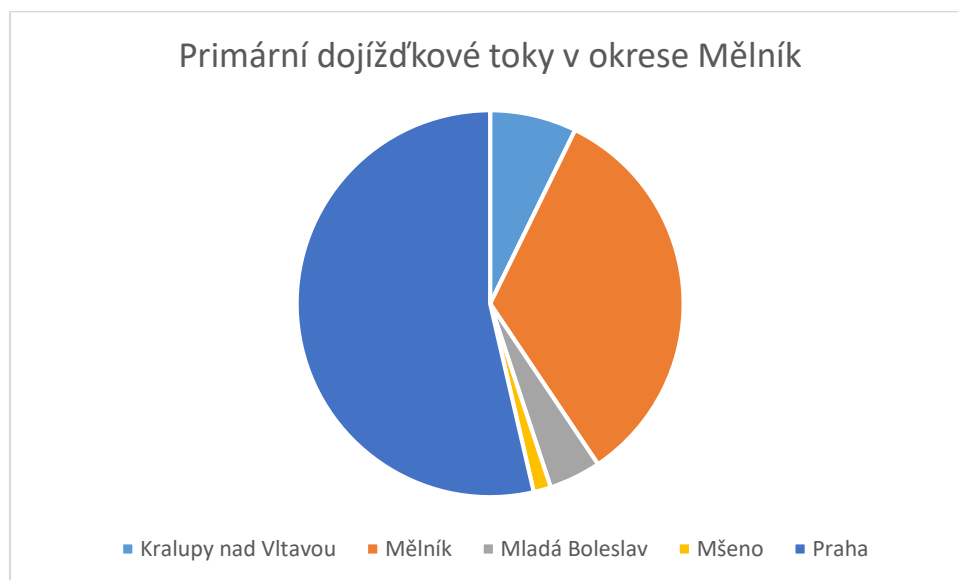
7.6. Okres Mělník

Okres Mělník se nachází v severní části Středočeského kraje. V rámci kraje sousední s okresy Praha-východ, Mladá Boleslav, Praha-západ a Kladno. Z hlediska PID se území okresu nachází ve druhém až sedmém tarifním pásmu. Největším městem v okrese je město Mělník (19 486 obyvatel). Druhým největším městem je město Kralupy nad Vltavou (18 194 obyvatel). (čsú.cz).

Území okresu tvoří 69 obcí. Většina obcí je součástí systému PID (k integraci zbývá pouze oblast Kokořínska).

Dojížděka v daném okrese

Primární dojížděkové toky směřují do měst a obcí: Praha (53,6 %), Mělník (33,3 %), Kralupy nad Vltavou (7,2 %), Mladá Boleslav (4,3 %) a Mšeno (1,4 %).



Obr. 55: Primární toky dojížděky v okrese Mělník

(Zdroj: SLDB 2011 – údaje o dojížděce do škol a zaměstnání)

Sekundární dojížděkové toky směřují do měst a obcí: Praha (29 %), Kralupy nad Vltavou (20,2 %), Mělník (11,6 %), Neratovice (10,1 %), Brandýs nad Labem-Stará Boleslav (4,3 %), Horní Počaply (2,9 %), Mšeno (2,9 %), Odolena Voda (2,9 %), Byšice (1,4 %), Horní Beřkovice (1,4 %), Liběchov (1,4 %), Mladá Boleslav (1,4 %). 7 obcí (10,1 %) nedisponuje dostatečně významným sekundárním dojížděkovým tokem.

Sekundární dojížděkové toky v okrese Mělník



Obr. 56: Sekundární toky dojížděky v okrese Mělník

(Zdroj: SLDB 2011 – údaje o dojížděce do zaměstnání a škol)

Z výše uvedených dat můžeme usoudit, že okresu dominuje dojížděka do hlavního města Prahy, která je nejsilnějším primárním i sekundárním dojížděkovým tokem. Kromě dojížděky do Prahy převažuje dojížděka v rámci okresu (Mělník, Kralupy nad Vltavou). Existuje zde i určitá dojížděka do sousedních okresů (Mladá Boleslav). Dojížděka do jiných krajů (s výjimkou hlavního města Prahy) je zanedbatelná.

Analýza obcí v okrese

U 3 obcí (4,3 %) z celkových 69, je nutné při primární i sekundární dojížděce přestupovat (pokud je sekundární tok dojížděky dostatečně významný), tedy neexistuje přímé spojení mezi obcí a místem dojížděky.

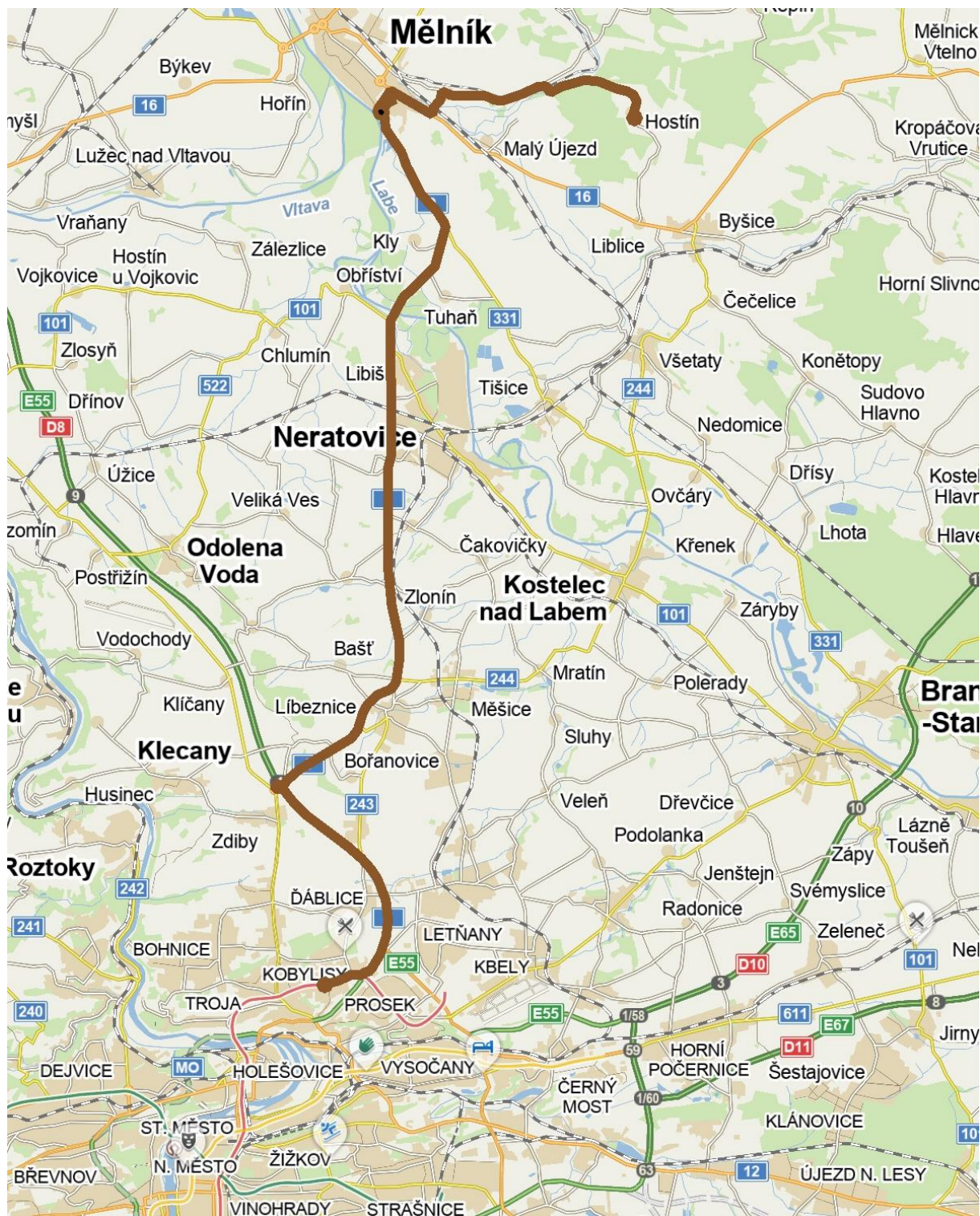
V případě obce Čechelice je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Všetaty (autobusová linka 668 a navazující vlakové spojení), ve směru Mělník je opět nutné přestoupit ve městě Všetaty (autobusová linka 668 a navazující vlakové spojení). Daná spojení jsou v souladu se směrem dojížděky.

V případě obce Dobřeň je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Mělník (autobusové linky 474 a 349). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě obce Chorušice je nutné ve směru Mělník přestoupit v obci Mělnické Vtelno (autobusové linky 668 a 467) nebo ve městě Všetaty (autobusová linka 668 a navazující vlakové spojení), ve směru do Prahy je nutné opět přestoupit ve městě Všetaty (autobusová linka 668 a navazující vlakové spojení). Daná spojení jsou v souladu se směrem dojížděky.

V případě 9 dalších obcí (13 %) je nutné při primárním směru dojížděky přestupovat:

V případě obce Hostín je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Mělník (autobusové linky 747 a 369). Dané spojení není v souladu se směrem dojíždky.

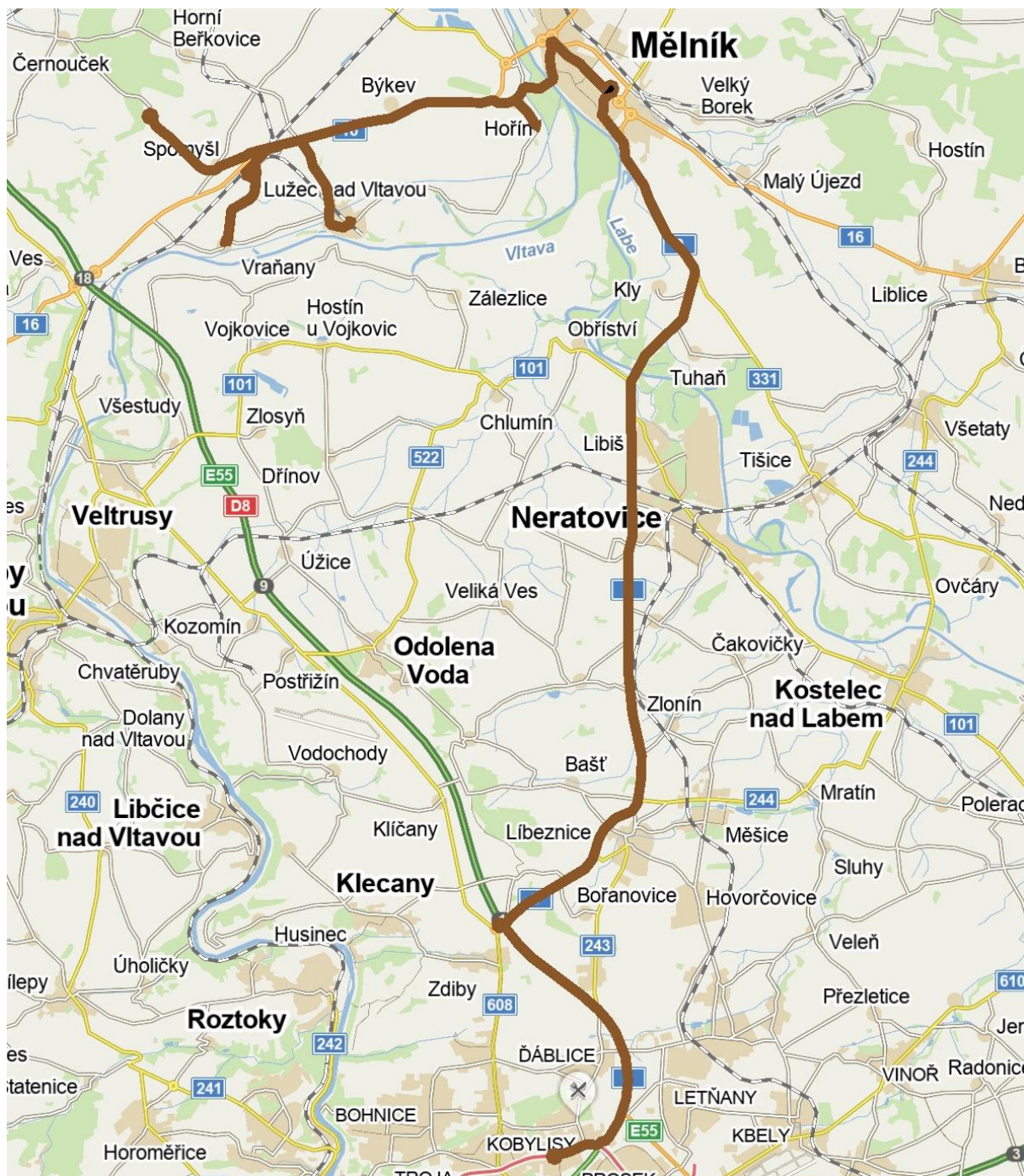


Obr. 57: Dané spojení zobrazené na mapě

(Zdroj: aplikace Jízdní řády – Seznam.cz)

V případě obce Chlumín je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Neratovice (vlakové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojíždky.

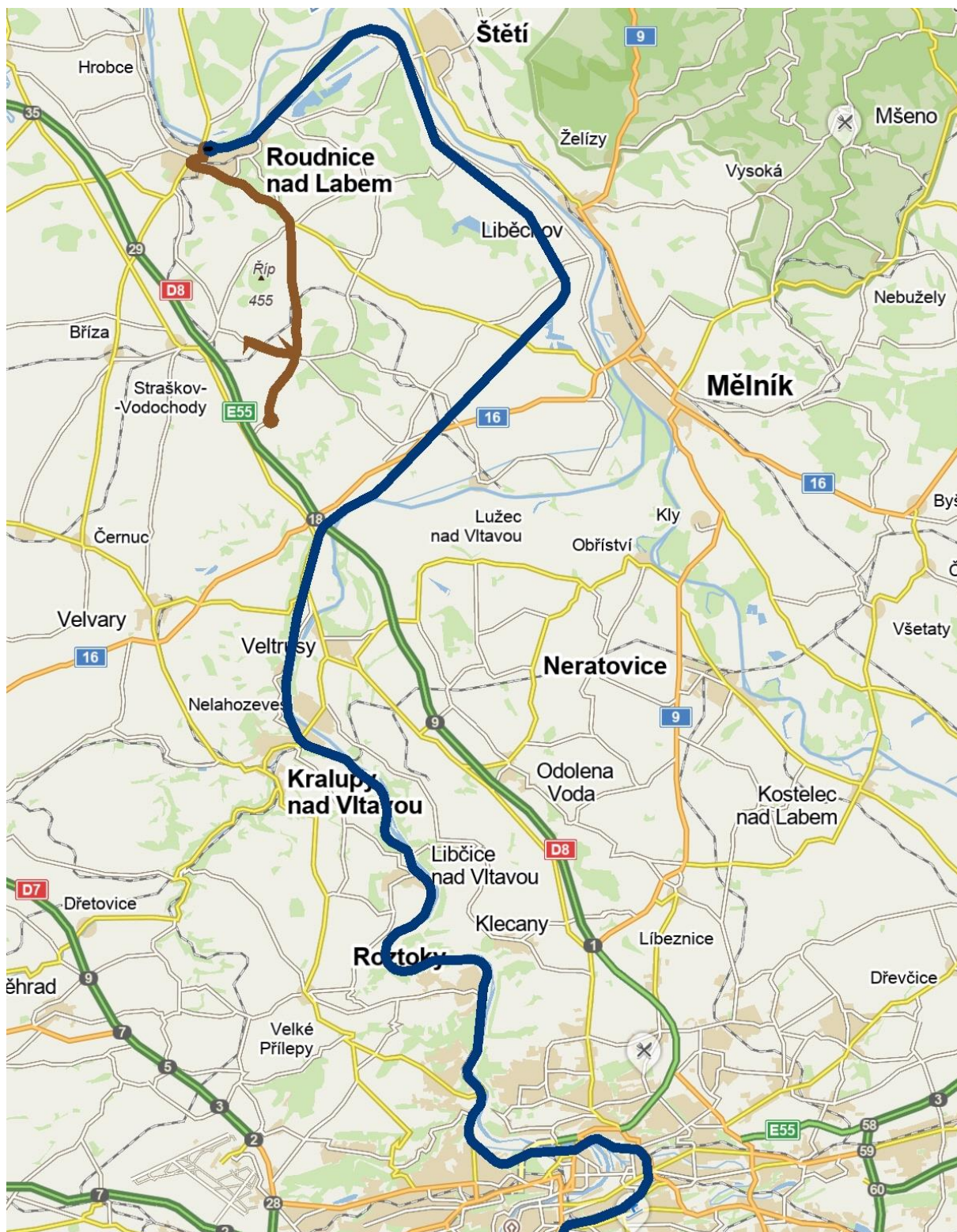
V případě obce Jevíněves je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Mělník (autobusové linky 464 a 349). Dané spojení není v souladu se směrem dojížděky.



Obr. 58: Dané spojení zobrazené na mapě

(Zdroj: aplikace Jízdní řády – Seznam.cz)

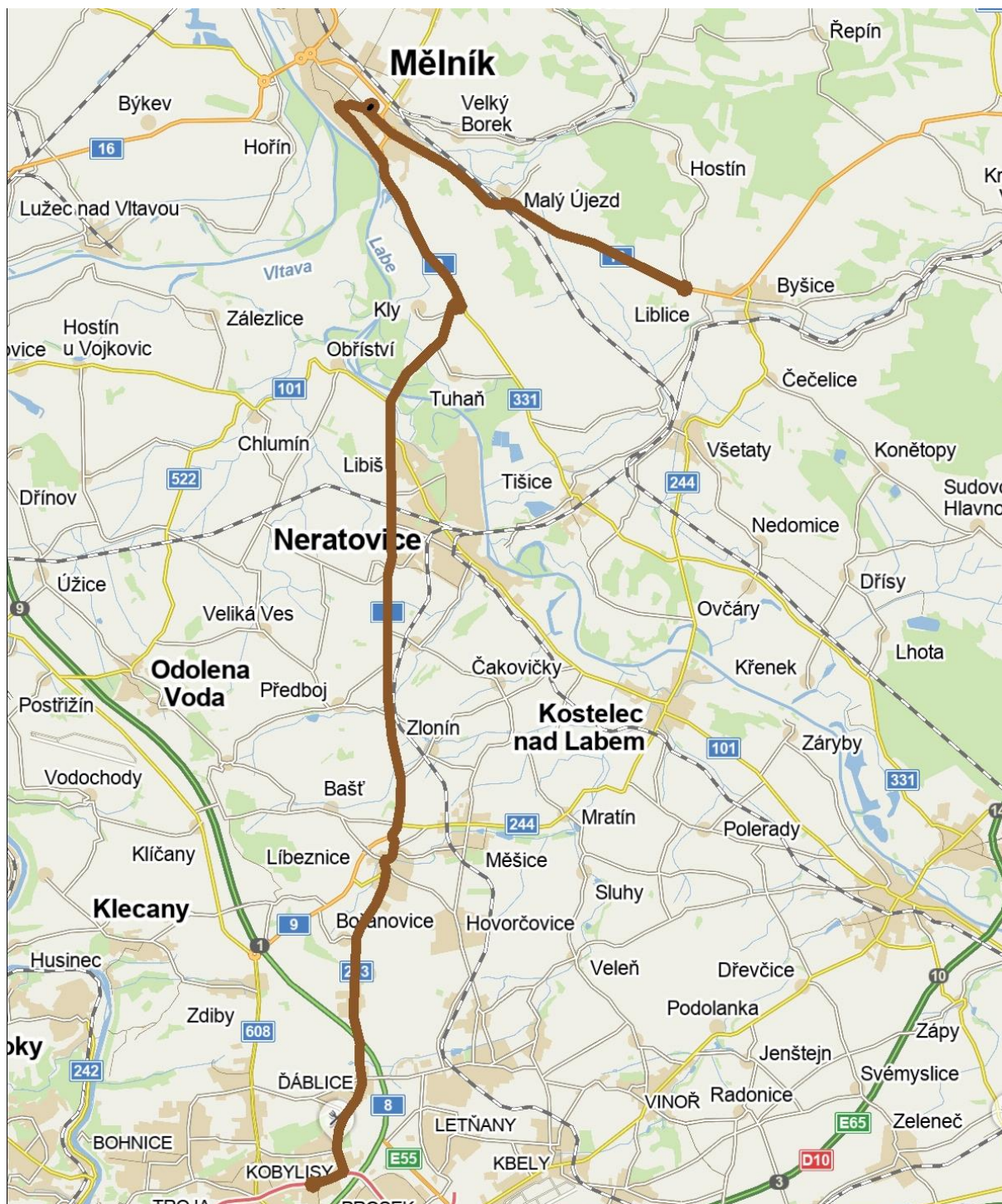
V případě obce Ledčice je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Roudnice nad Labem (autobusové linky 646 a navazující vlakové spojení). Dané spojení není v souladu se směrem dojížděky.



Obr. 59: Dané spojení zobrazené na mapě

(Zdroj: aplikace Jízdní řády – Seznam.cz)

V případě obce Liblice je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Mělník (autobusové linky 467 a 369). Dané spojení není v souladu se směrem dojíždky.

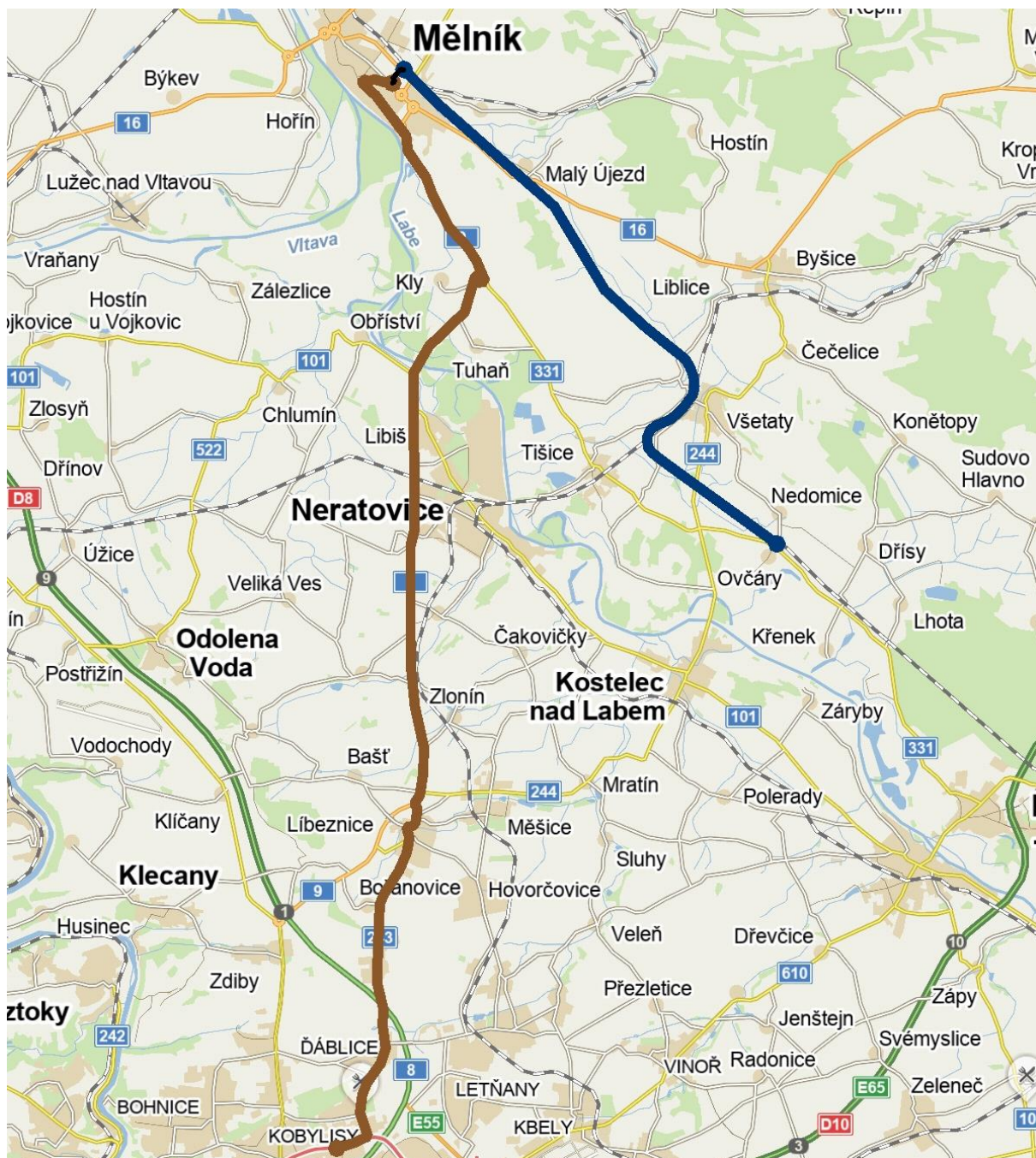


Obr. 60: Dané spojení zobrazené na mapě

(Zdroj: aplikace Jízdní řády – Seznam.cz)

V případě obce Lužec nad Vltavou je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Mělník (autobusové linky 464 a 349) nebo ve městě Kralupy nad Vltavou (vlakové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

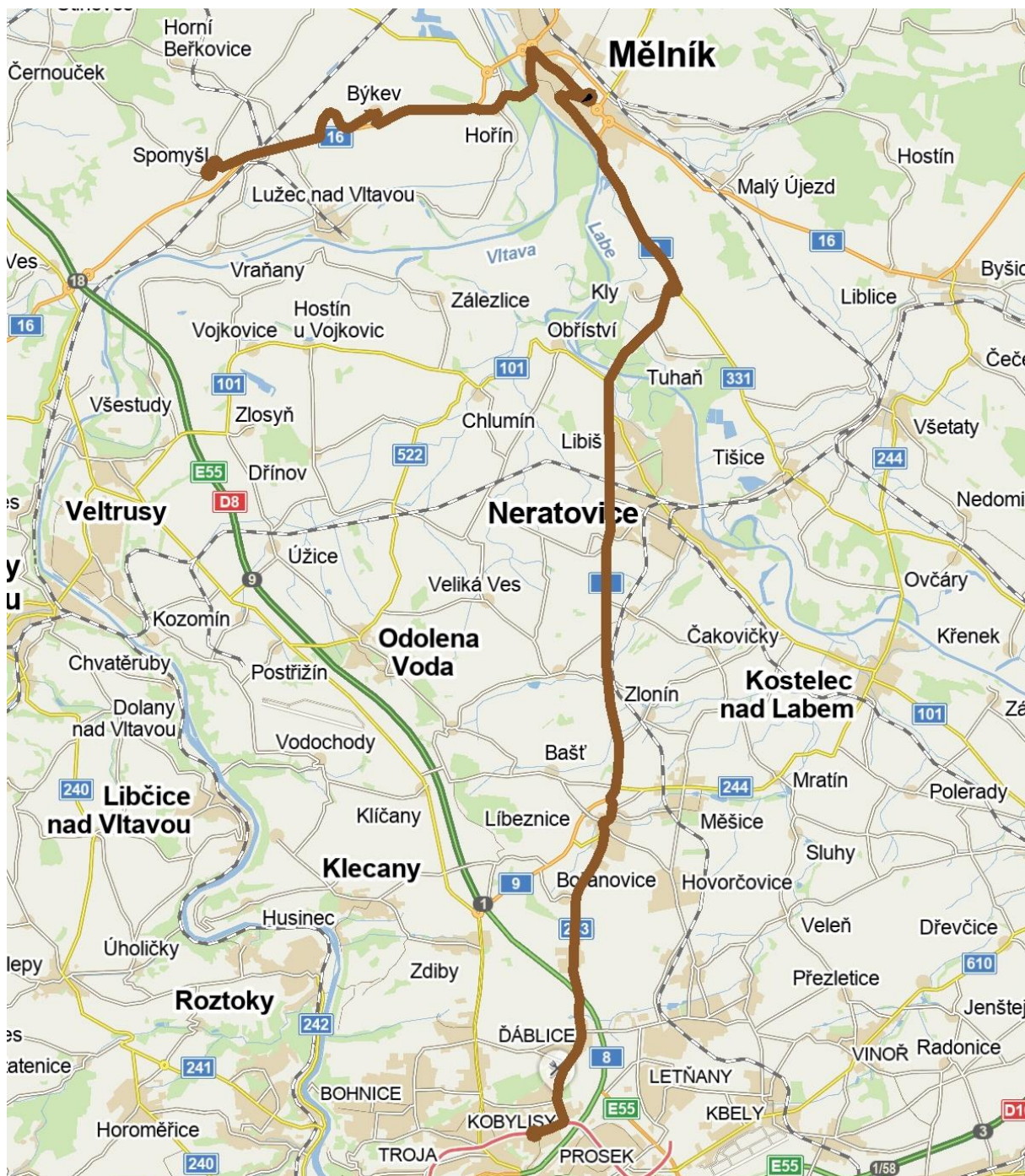
V případě obce Ovčáry je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Mělník (vlakové spojení a navazující autobusová linka 369) nebo ve městě Lysá nad Labem (vlakové spojení). Dané spojení není v souladu se směrem dojížděky.



Obr. 61: Dané spojení zobrazené na mapě

(Zdroj: aplikace Jízdní řády – Seznam.cz)

V případě obce Spomyšl je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Mělník (autobusové linky 466 a 369). Dané spojení není v souladu se směrem dojíždky.



Obr. 62: Dané spojení zobrazené na mapě

(Zdroj: aplikace Jízdní řády – Seznam.cz)

V případě obce Zálezlice je nutné ve směru do Prahy přestoupit v obci Obříství (autobusové linky 473 a 369). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě 12 dalších obcí (17,4 %) je nutné při sekundárním směru dojížděky přestupovat:

V případě obce Býkev je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Mělník (autobusové linky 466 a 369) nebo ve městě Kralupy nad Vltavou (autobusové linky 466 a 370 nebo navazující vlakové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě obce Hořín je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Mělník (autobusové linky 475 a 369). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě obce Kokořín je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Mělník (autobusové linky 474 a 349). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě obce Lhotka je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Mělník (vlakové spojení a navazující autobusová linka 369). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě obce Mělnické Vtelno je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Všetaty (autobusová linka 668 a navazující autobusové spojení) nebo ve městě Mělník (autobusové linky 467 a 369). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě obce Nebužely je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Mělník (vlakové spojení a navazující autobusová linka 349). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě obce Nedomice je nutné ve směru Brandýs nad Labem-Stará Boleslav přestoupit ve městě Kostelec nad Labem (autobusové linky 476 a 471). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě obce Olovnice je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Kralupy nad Vltavou (vlakové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě obce Tuhaň je nutné ve směru do Prahy přestoupit v obci Kly (autobusové linky 471 a 369). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě obce Velký Borek je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Mělník (autobusové linky 467 a 369). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě obce Všestudy je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Kralupy nad Vltavou (autobusová linka 473 a navazující vlakové spojení) nebo v obci Veltrusy (autobusové linky 473 a 370). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě obce Vysoká je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Mělník (autobusové linky 474 a 369). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

Zhodnocení situace v okrese

Linkové vedení autobusových i vlakových spojů koresponduje se směry dojížděky, i když je nutné v některých případech přestupovat. Dosud neintegrováná oblast Kokořínska je obsloužena především dálkovými autobusovými (dosud neintegrovány) spoji Praha – Mělník – Česká Lípa.

Hlavní přestupní uzly v okrese se nacházejí ve velkých městech (Mělník, Kralupy nad Vltavou). Najdeme zde i významné uzly, kde je umožněn přestup z autobusové na železniční dopravu (Kralupy nad Vltavou, Neratovice, Všetaty). V některých případech jsou realizovány i přestupy ze železniční na rychlejší autobusovou dopravu (Mělník). Některé autobusové linky svázejí linky do přestupních uzlů v sousedních okresech (Lysá nad Labem) nebo v sousedních krajích (Roudnice nad Labem).

Nejvýznamnější směrem dojížděky je dojížděka mezi Mělníkem a Prahou. Dojížděka je zajištěna především autobusovými linkami, železnice zde nemá příliš významnou funkci a slouží jako doplněk k autobusům.

Železniční doprava je významná především pro obce ležící na železničních tratích nebo pro obce, které leží v jejich blízkosti (případně jsou cestující sváženi k železničním stanicím pomocí autobusů). Důležitá je pro město Kralupy nad Vltavou ležící na významné železniční trati 090 Praha – Ústí nad Labem – Děčín. Zde jsou vlaky provozovány i v krátkých provozních intervalech (15 minut). 27 měst a obcí (39,1 %) disponuje na svém území železniční stanicí či zastávkou s pravidelnou osobní železniční dopravou.

Všechny obce v okrese nejsou dosud součástí PID. 10 obcí (14,5 %) není dosud součástí tohoto systému. Jedná se obce v oblasti Kokořínska. Tyto obce jsou obslouženy především neintegrovanými autobusovými linkami. Integrace této oblasti se předpokládá v I. čtvrtletí roku 2020 v rámci etapy Mělnicko V.

Návrhy na optimalizaci vybraných spojení

Navrhuji zavedení přímých spojů v případě některých obcí (Hostín, Jeviněves, Liblice, Nedomice) a dokončit integraci zbývající oblasti Kokořínska včetně dálkových autobusových linek Praha – Mělník – Česká Lípa. Linkové vedení spojů většinou odpovídá směru dojížděky, a proto nejsou třeba žádné klíčové změny.

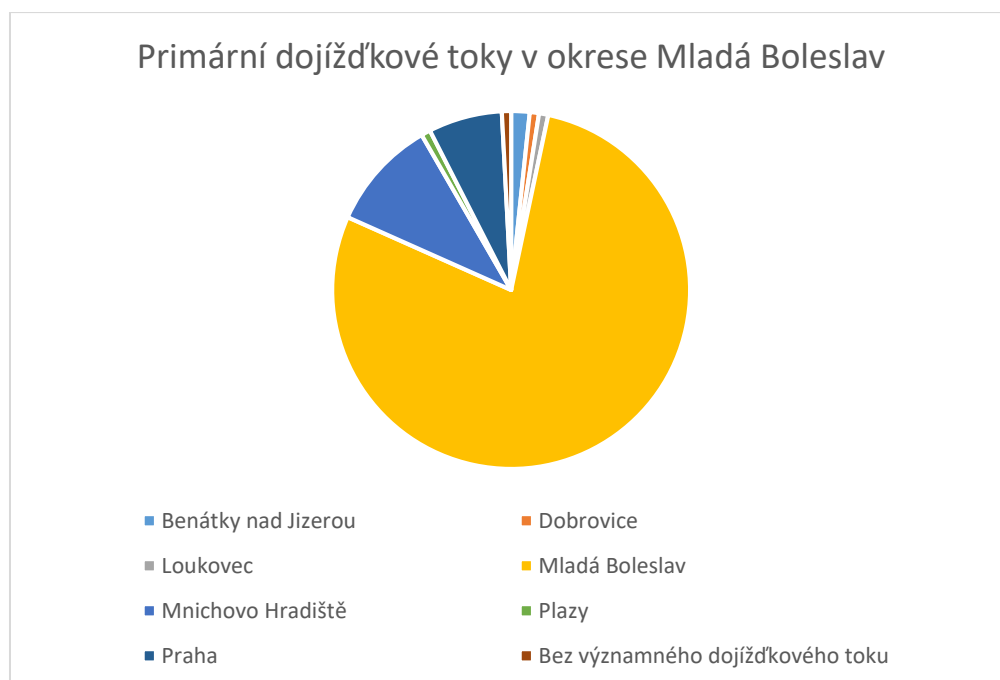
7.7. Okres Mladá Boleslav

Okres Mladá Boleslav se nachází v severní části Středočeského kraje. V rámci kraje sousední s okresy Mělník, Praha-východ a Nymburk. Z hlediska PID se území okresu nachází v tarifních pásmech pět až devět. Největším městem v okrese je Mladá Boleslav (44 489 obyvatel). Druhým největším městem v okrese je Mnichovo Hradiště (8 729 obyvatel). (čsú.cz).

V okrese Mladá Boleslav se nalézá 120 obcí. Většina obcí není dosud součástí systému PID. Součástí systému jsou výhradně obce ležící na železničních tratích. Integrace okresu do systému PID se předpokládá ve 2. a 3. čtvrtletí roku 2020.

Dojíždka v daném okrese

Primární dojíždkové toky směřují do měst a obcí: Mladá Boleslav (78,3 %), Mnichovo Hradiště (10 %), Praha (6,7 %), Benátky nad Jizerou (1,6 %), Dobrovice (0,8 %), Loukovec (0,8 %), Plazy (0,8 %). Obec Pětikozly nedisponuje žádným dostatečně významným primárním ani sekundárním dojíždkovým tokem.

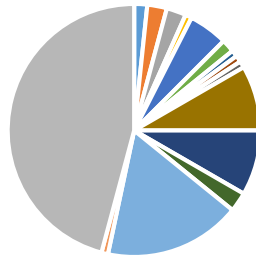


Obr. 63: Primární toky dojíždky v okrese Mladá Boleslav

(Zdroj: SLDB 2011 – údaje o dojíždce do zaměstnání a škol)

Sekundární dojíždkové toky směřují do měst a obcí: Praha (17,5%), Mladá Boleslav (8,3 %), Mnichovo Hradiště (8,3 %), Brandýs nad Labem-Stará Boleslav (5 %), Bělá pod Bezdězem (2,5 %), Benátky nad Jizerou (2,5 %), Plazy (2,5 %), Bakov nad Jizerou (1,6 %) Dobrovice (1,6 %), Bezno (0,8 %), Kněžmost (0,8 %), Kosmonosy (0,8 %), Luštěnice (0,8 %), Turnov (0,8 %). V případě 45,8 % obcí (55 obcí) neexistuje dostatečně významný sekundární tok dojíždky.

Sekundární dojížděkové toky v okrese Mladá Boleslav



Obr. 64: Sekundární toky dojížděky v okrese Mladá Boleslav

(Zdroj: SLDB 2011 – údaje o dojížděce do zaměstnání a škol)

U některých obcích existují i významné terciární dojížděkové toky (Loukovec, Mnichovo Hradiště).

Z výše uvedených dat vyplývá, že nejvýznamnější je dojížděka do města Mladá Boleslav. Dojížděka do Prahy je nejdůležitějším cílem sekundárních dojížděkových toků. Dojížděka do sousedních krajů (s výjimkou hlavního města Prahy) je zanedbatelná. Vzhledem k neintegraci do PID a fungování v zanikajícím systému SID, je většina spojení mezi obcemi zajišťováno přímými spoji. Problematická obec, kde by bylo potřeba při primární i sekundární dojížděce přestupovat v tomto okrese neexistuje.

Analýza obcí v okrese

V případě 3 obcí (2,5 %) je nutné při primární dojížděce přestupovat:

V případě obce Mečeříž je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Brandýs nad Labem-Stará Boleslav (autobusové linky 669 a 379). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

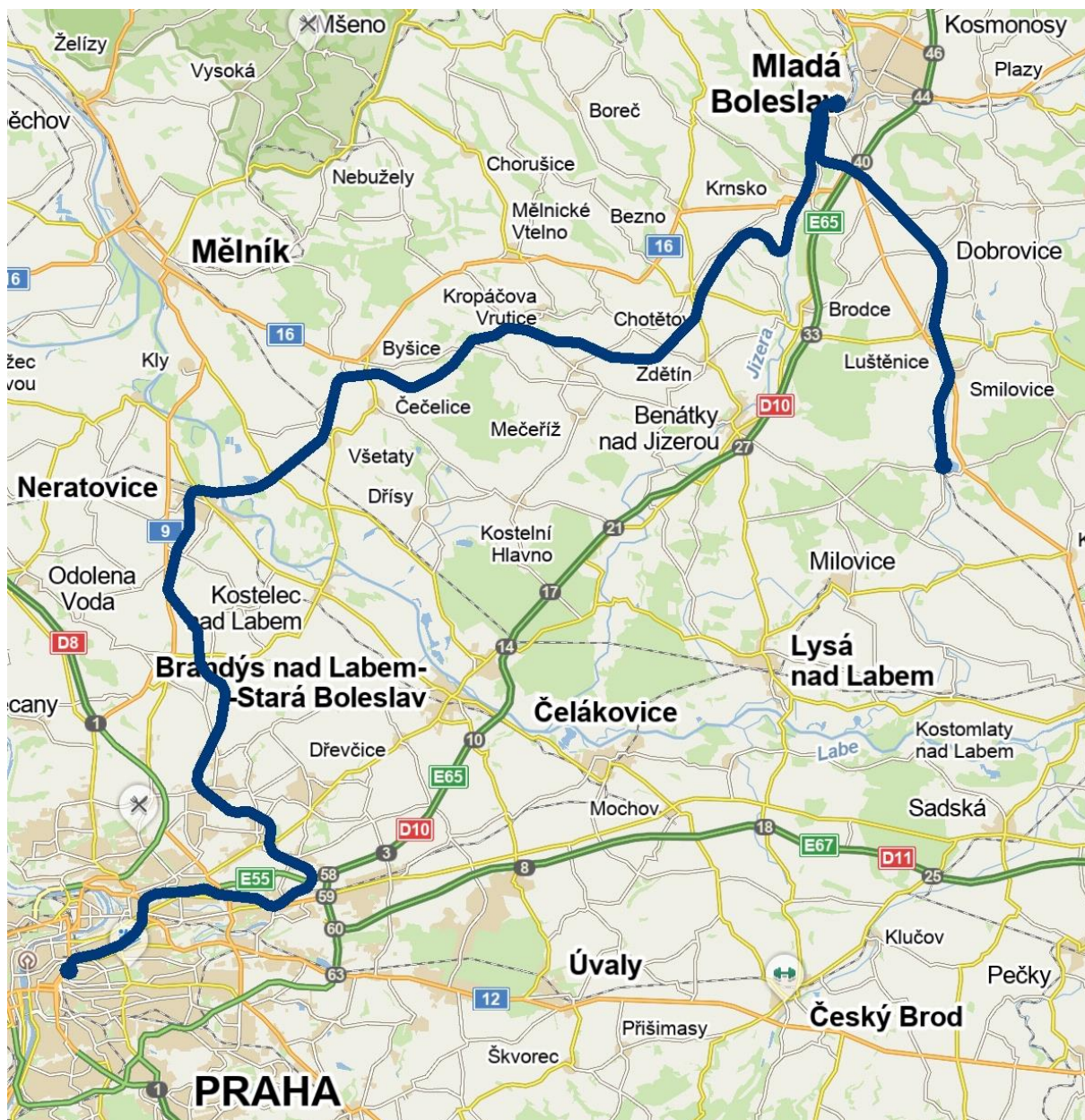
V případě obce Skorkov je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Brandýs nad Labem-Stará Boleslav (vlakové spojení a navazující autobusové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě obce Sojovice je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Brandýs nad Labem-Stará Boleslav (autobusové linky 667 a 379). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě 7 obcí (5,8 %) je nutné při sekundární dojížděce přestupovat:

V případě obce Březno je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Mladá Boleslav (vlakové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě obce Čachovice je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Mladá Boleslav (vlakové spojení). Dané spojení není v souladu se směrem dojížděky.



Obr. 65: Dané spojení zobrazené na mapě

(Zdroj: aplikace Jízdní řády – Seznam.cz)

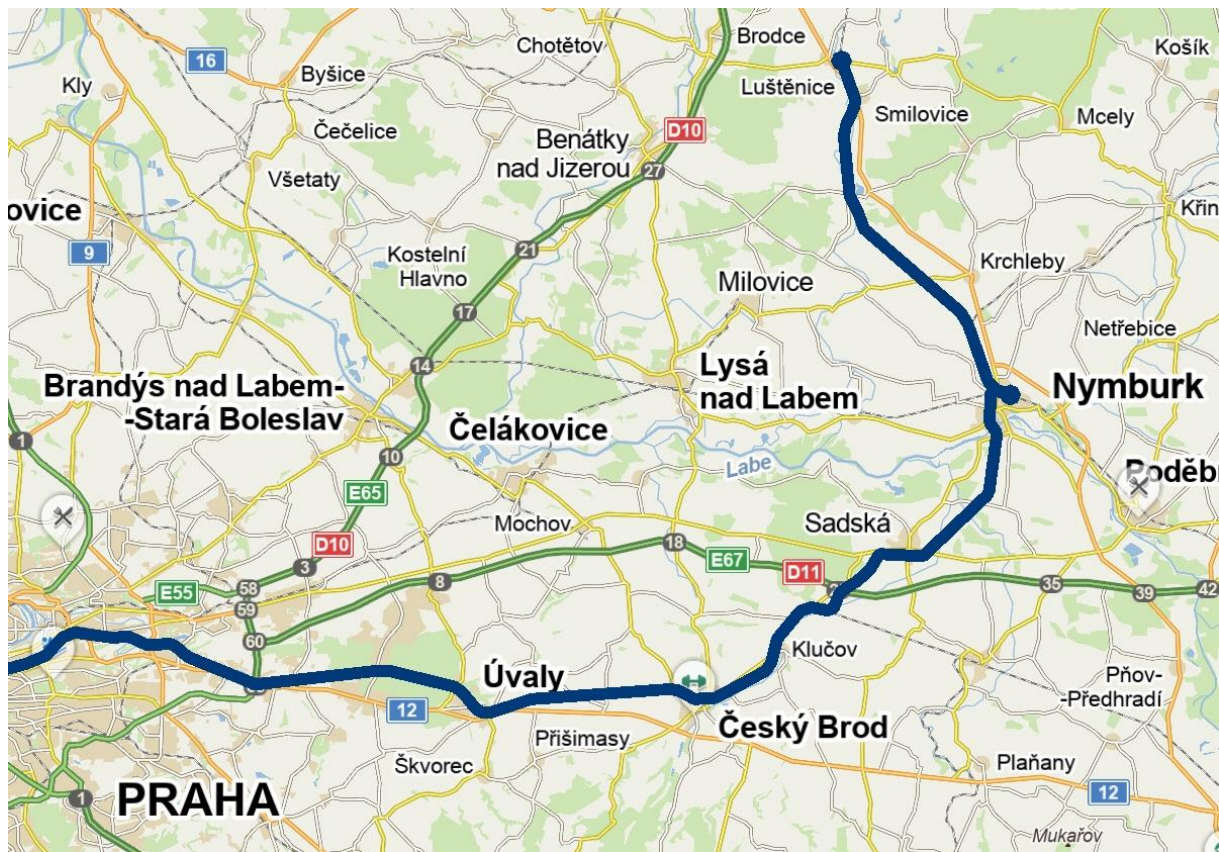
V případě obce Dobrovice je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Mladá Boleslav (vlakové spojení). Dané spojení není v souladu se směrem dojížděky



Obr. 66: Dané spojení zobrazené na mapě

(Zdroj: aplikace Jízdní řády – Seznam.cz)

V případě obce Luštěnice je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Nymburk (vlakové spojení). Dané spojení není v souladu se směrem dojížděky.



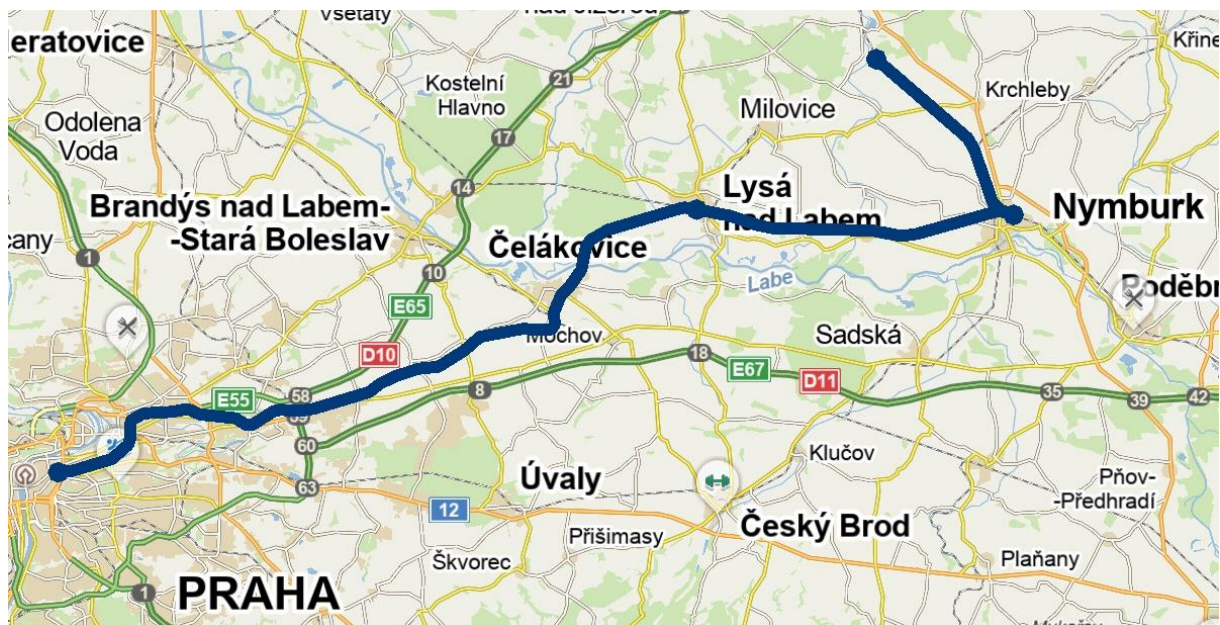
Obr. 67: Dané spojení zobrazené na mapě

(Zdroj: aplikace Jízdní řády – Seznam.cz)

V případě obce Nepřevázka je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Mladá Boleslav (vlakové spojení) nebo ve městě Nymburk (vlakové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě obce Vlkava je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Milovice (autobusová linka 432 a vlakové spojení) nebo ve městě Nymburk (autobusová linka 436 a vlakové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě obce Všeň je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Nymburk (vlakové spojení). Dané spojení není v souladu se směrem dojížděky.



Obr. 68: Dané spojení zobrazené na mapě

(Zdroj: aplikace Jízdní řády – Seznam.cz)

Zhodnocení situace v okrese

Hlavní přestupní uzly v okrese se tedy nacházejí ve městě Mladá Boleslav (hlavní vlakové nádraží) a v obci Čachovice (přestup mezi autobusovou a železniční dopravou). Vzhledem k neintegraci autobusových linek do systému PID jsou uzly logicky zejména železniční. Některé autobusové a vlakové linky sváží cestující i do uzlů v sousedních okresech (Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, Nymburk, Milovice).

Nejsilnějším směrem dojížděky je mezi Mladou Boleslaví a Prahou. Toto spojení je realizováno neintegrovanou autobusovou dopravou a železniční dopravou.

Železniční doprava je významná především svou integrací v PID pro obce ležící na železničních tratích. Pro samotnou Mladou Boleslav není železnice příliš významná pro spojení s Prahou díky nevhodně umístěnému nádraží a pomalé jednokolejné trati (Trať 070 Praha – Turnov). 27 obcí (22,5 %) disponuje na svém území železniční zastávkou nebo stanicí s pravidelnou osobní železniční dopravou.

Součástí integrace PID je prozatím pouze 33 obcí (27,5 %). Zbytek obcí je stále součástí dnes již zanikajícího systému SID s (až na výjimky) nepřestupným tarifem.

Návrhy na optimalizaci vybraných spojení

V případě některých obcí (Čachovice, Luštěnice, Nepřevázka) je nepřímost spojení dána vedením železniční tratě Nymburk – Mladá Boleslav, zde nejde navrhnout žádné významné úpravy (jen zvážit případně zavedení přímých autobusových spojení). Doporučuji především dokončit integraci zbývajících obcí v okrese do PID.

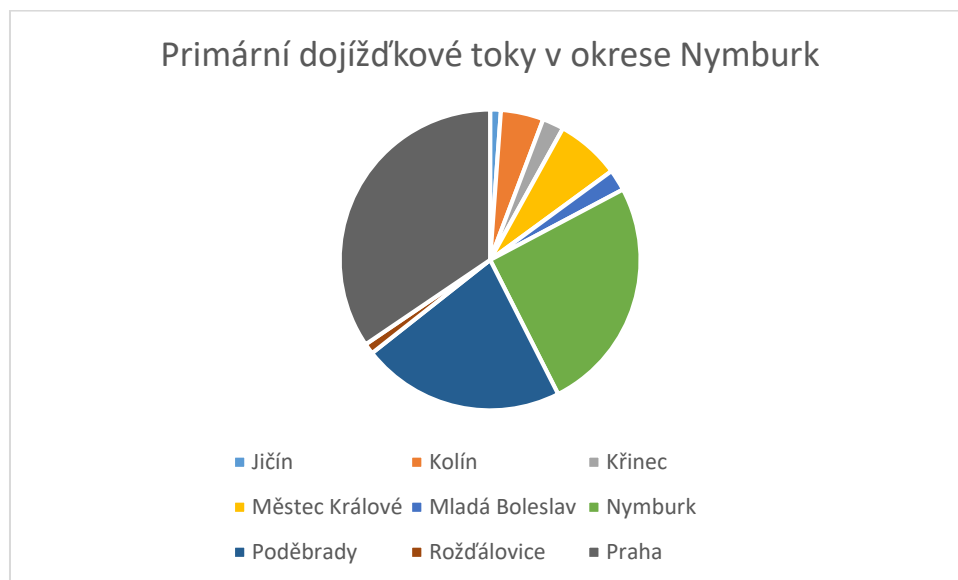
7.8. Okres Nymburk

Okres Nymburk se nachází ve východní části Středočeského kraje. V rámci kraje sousedí s okresy Kolín, Praha-východ a Mladá Boleslav. Z hlediska PID se území okresu nachází v tarifních pásmech tři až šest. Největším městem v okrese je město Nymburk (15 063 obyvatel). Druhým největším městem je město Poděbrady (14 186 obyvatel). (čsú.cz).

V okrese Nymburk se nachází 87 obcí, některé obce nejsou součástí systému PID (integrace části Nymburska proběhla v roce 2017).

Dojíždka v daném okrese

Primární dojíždkové toky směřují do měst a obcí: Praha (34,5 %), Nymburk (25,3 %), Poděbrady (21,8 %), Městec Králové (6,9 %), Kolín (4,6 %), Křinec (2,3 %), Mladá Boleslav (2,3 %), Jičín (1,1 %) a Rožďalovice (1,1 %).

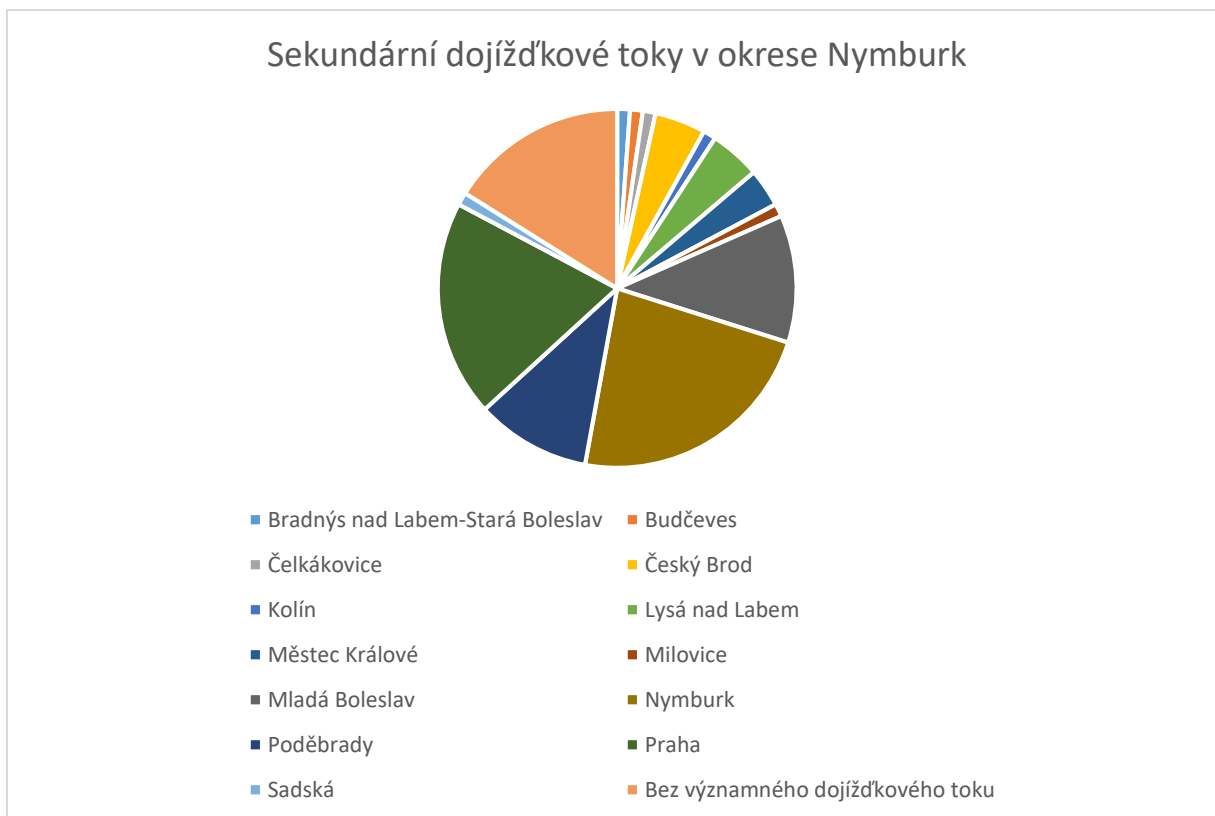


Obr. 69: Primární toky dojíždky v okrese Nymburk

(Zdroj: SLDB 2011 – údaje o dojíždce do zaměstnání a škol)

Sekundární dojíždkové toky směřují do měst a obcí: Nymburk (23 %), Praha (19,5 %), Poděbrady (10,3 %), Český Brod (4,6 %), Lysá nad Labem (4 %), Městec Králové (3,4 %), Brandýs nad Labem-Stará Boleslav (1,1 %), Budčeves (1,1 %), Čelákovice (1,1 %), Kolín (1 %), Milovice (1,1 %) a Sadská (1,1 %). 16 % obcí nedisponuje dostatečně významným sekundárním směrem dojíždky.

Sekundární dojížděkové toky v okrese Nymburk



Obr. 70: Sekundární toky dojížděky v okrese Nymburk

(Zdroj: SLDB 2011 – údaje o dojížděce do zaměstnání a škol)

Z výše uvedených dat můžeme usuzovat, že primární dojížděkové toky směřují nejčastěji mimo území okresu do hlavního města Prahy. Praha hraje důležitou roli i v případě sekundární dojížděky. Praha má důležitý význam zejména u obcí ležících na hlavních železničních tratích nebo v jejich blízkosti. Významné pro dojížděku jsou i města Nymburk a Poděbrady, především sousední obce mají s těmito městy důležité vazby.

Analýza obcí v okrese

U 7 obcí (8 %) z celkového počtu 87 obcí je nutné při primárním toku dojížděky i sekundárním toku dojížděky (v případě, že daná obec má významný sekundární tok dojížděky) přestupovat. Tyto obce můžeme označit za ty s horší obslužností.

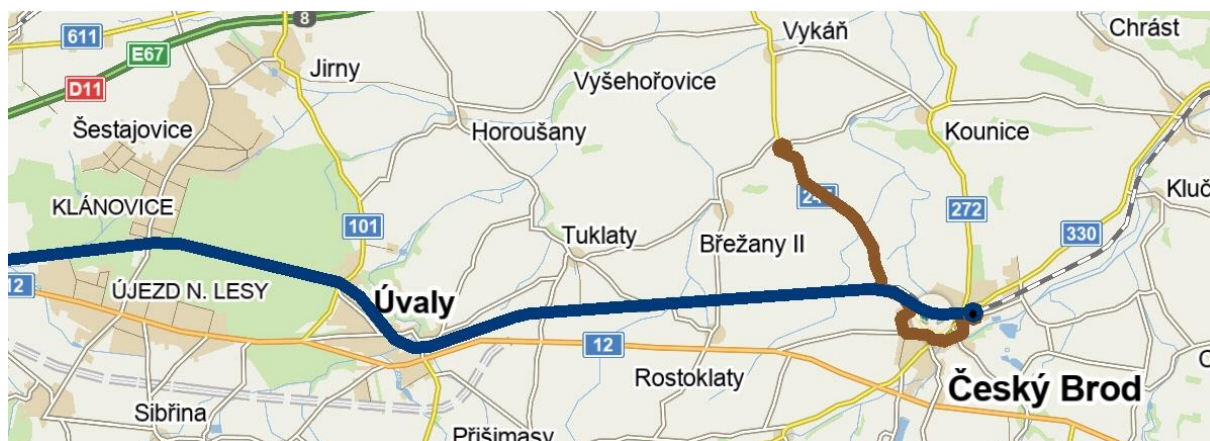
V případě obce Bříství je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Český Brod (autobusová linka 662 a navazující vlakové spojení). Dané spojení není v souladu se směrem dojížděky.



Obr. 71: Dané spojení zobrazené na mapě

(Zdroj: aplikace Jízdní řády – Seznam.cz)

V případě obce Černíky je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Český Brod (autobusová linka 662 a navazující vlakové spojení). Dané spojení není v souladu se směrem dojíždky.



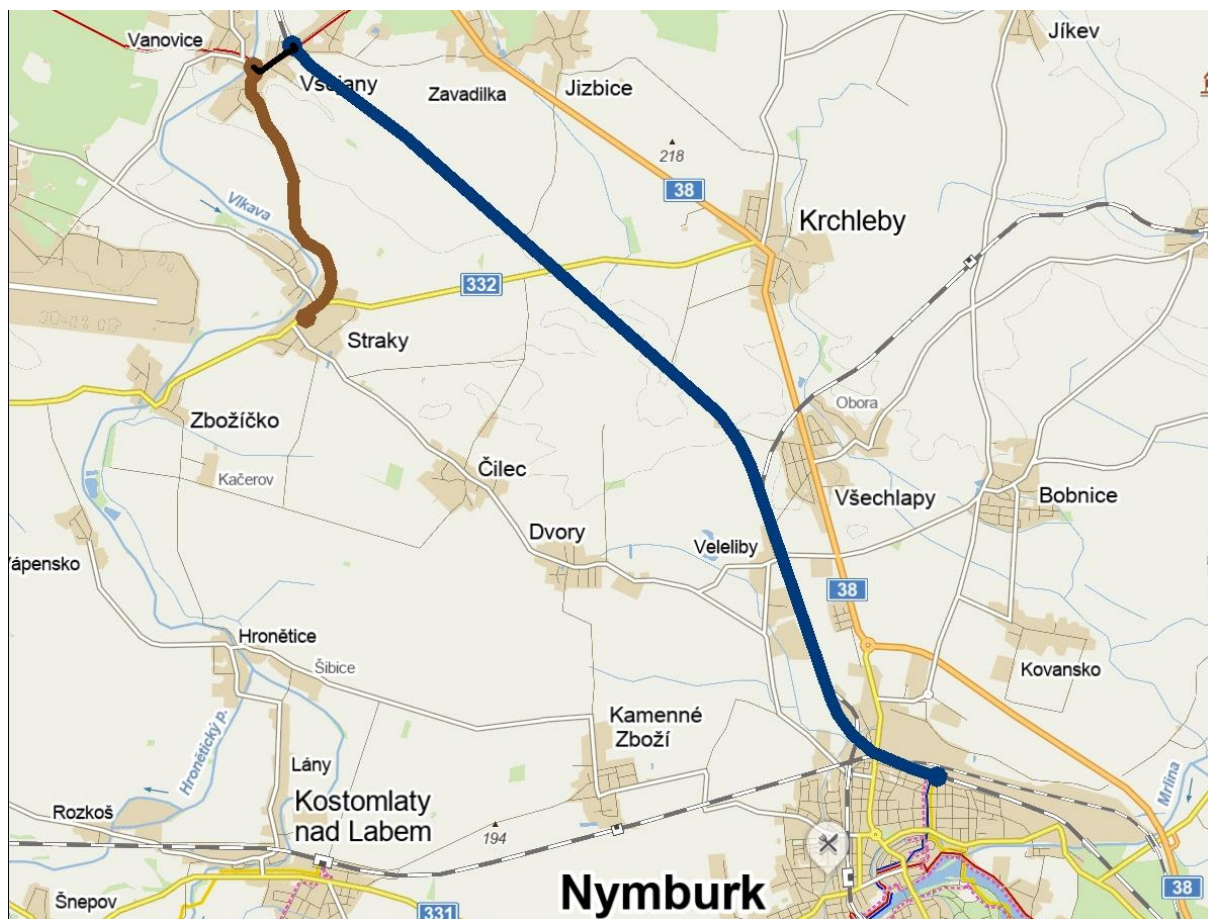
Obr. 72: Dané spojení zobrazené na mapě

(Zdroj: aplikace Jízdní řády – Seznam.cz)

V případě obce Hořany je nutné ve směru do Prahy přestoupit v obci Poříčany (autobusová linka 426 a navazující vlakové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojíždky.

V případě obce Chrást je nutné ve směru do Prahy přestoupit v obci Poříčany nebo v obci Velenka (autobusová linka 429 a navazující vlakové spoje či navazující autobusové spojení) a ve směru Český Brod je nutné opět přestoupit v obci Poříčany (autobusová linka 429 a navazující vlakové spojení). Daná spojení jsou v souladu se směrem dojíždky.

V případě obce Straky je nutné ve směru Nymburk přestoupit v obci Všejanya (autobusová linka 432 a navazující vlakové spojení) a v případě směru Mladá Boleslav je nutné přestoupit v obci Stachovice. Spojení ve směru Nymburk není v souladu se směrem dojíždky.



Obr. 73: Dané spojení zobrazené na mapě

(Zdroj: aplikace Jízdní řády – Seznam.cz)

V případě obce Zbožíčko je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Milovice (autobusová linka 432 a navazující vlakové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojíždky.

V případě obce Zvěřínek je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městech Čelákovice nebo Nymburk (autobusová linka 443 a vlakové spojení). Spojení s přestupem ve městě Nymburk není v souladu se směrem dojíždky.



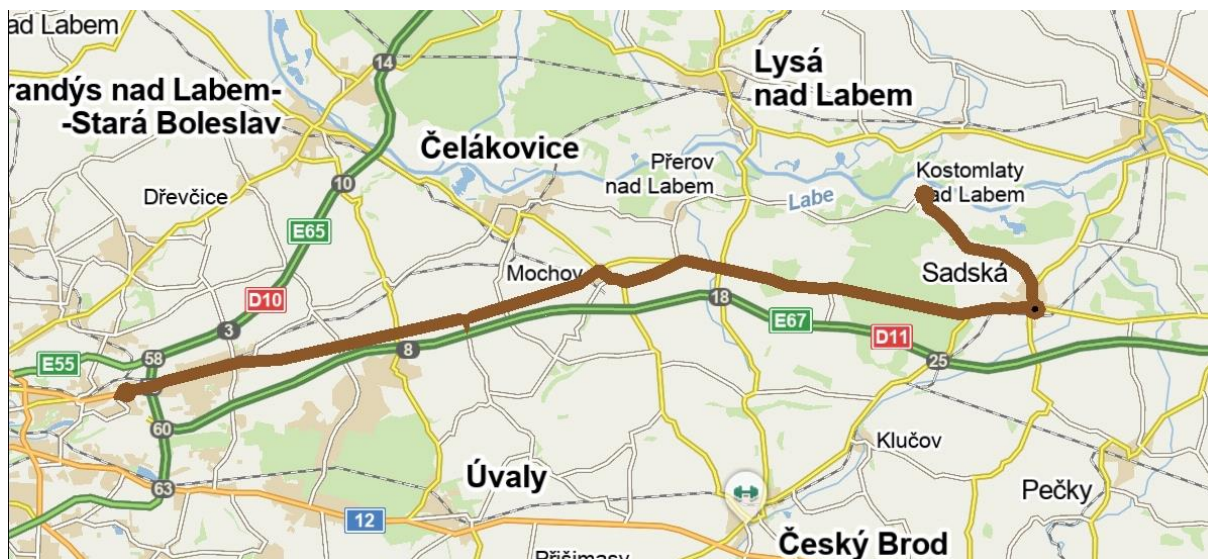
Obr. 74: Dané spojení zobrazené na mapě

(Zdroj: aplikace Jízdní řády – Seznam.cz)

V případě 14 dalších obcí (16 %) je nutné při primárním směru dojíždky přestupovat.

V případě obce Činěves je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Nymburk (vlakové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojíždky.

V případě obce Hradištko je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Čelákovice (autobusová linka 443 a navazující vlakové spojení) nebo ve městě Sadská (autobusová linka 398 a navazující autobusové spojení). Spojení s přestupem ve městě Sadská není v souladu se směrem dojíždky.

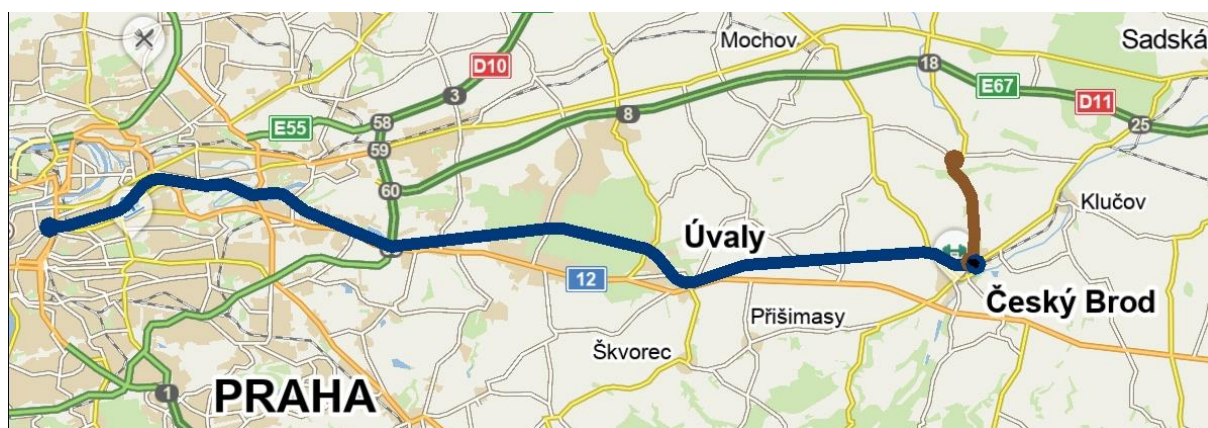


Obr. 75 Dané spojení zobrazené na mapě

(Zdroj: aplikace Jízdní řády – Seznam.cz)

V případě obce Jiřice je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Lysá nad Labem (autobusová linka 442 a navazující vlakové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě obce Kounice je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Český Brod (autobusová linka 661 a navazující vlakové spojení) nebo v obci Starý Vestec (autobusové linky 661 a 398). Dané spojení není v souladu se směrem dojížděky.

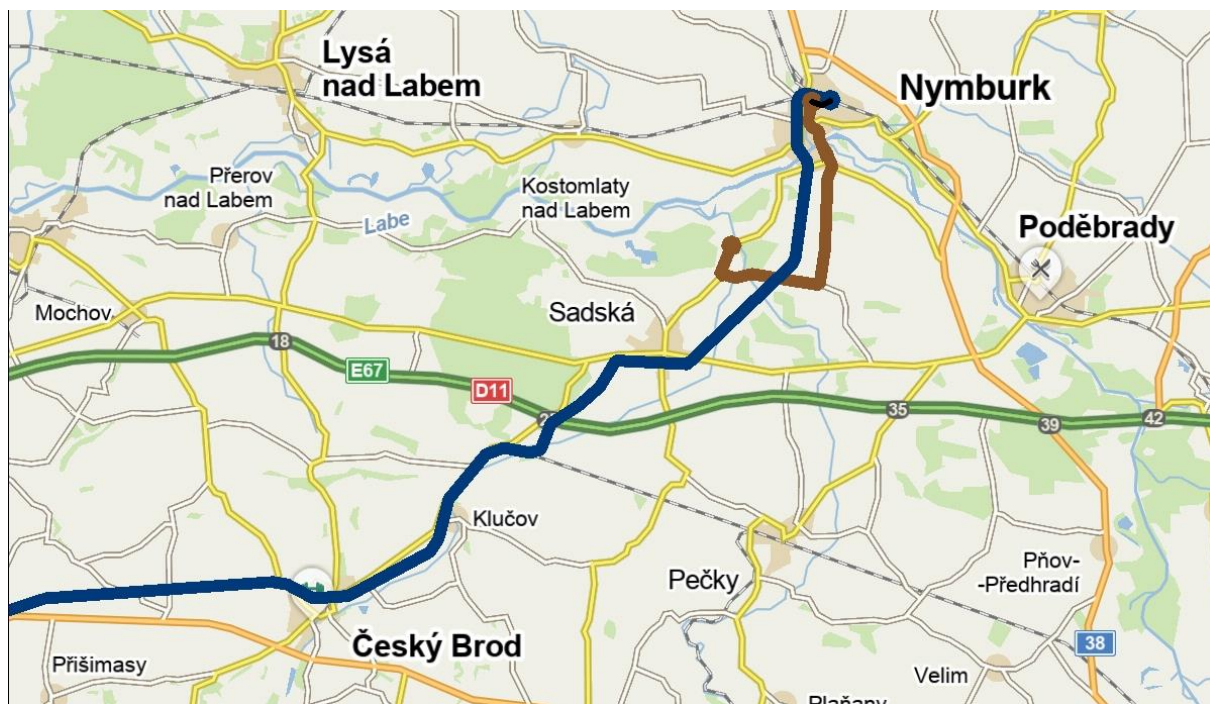


Obr. 76: Dané spojení zobrazené na mapě

(Zdroj: aplikace Jízdní řády – Seznam.cz)

V případě obce Milčice je nutné ve směru do Prahy přestoupit v obci Tatce (autobusová linka 426 a navazující vlakové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

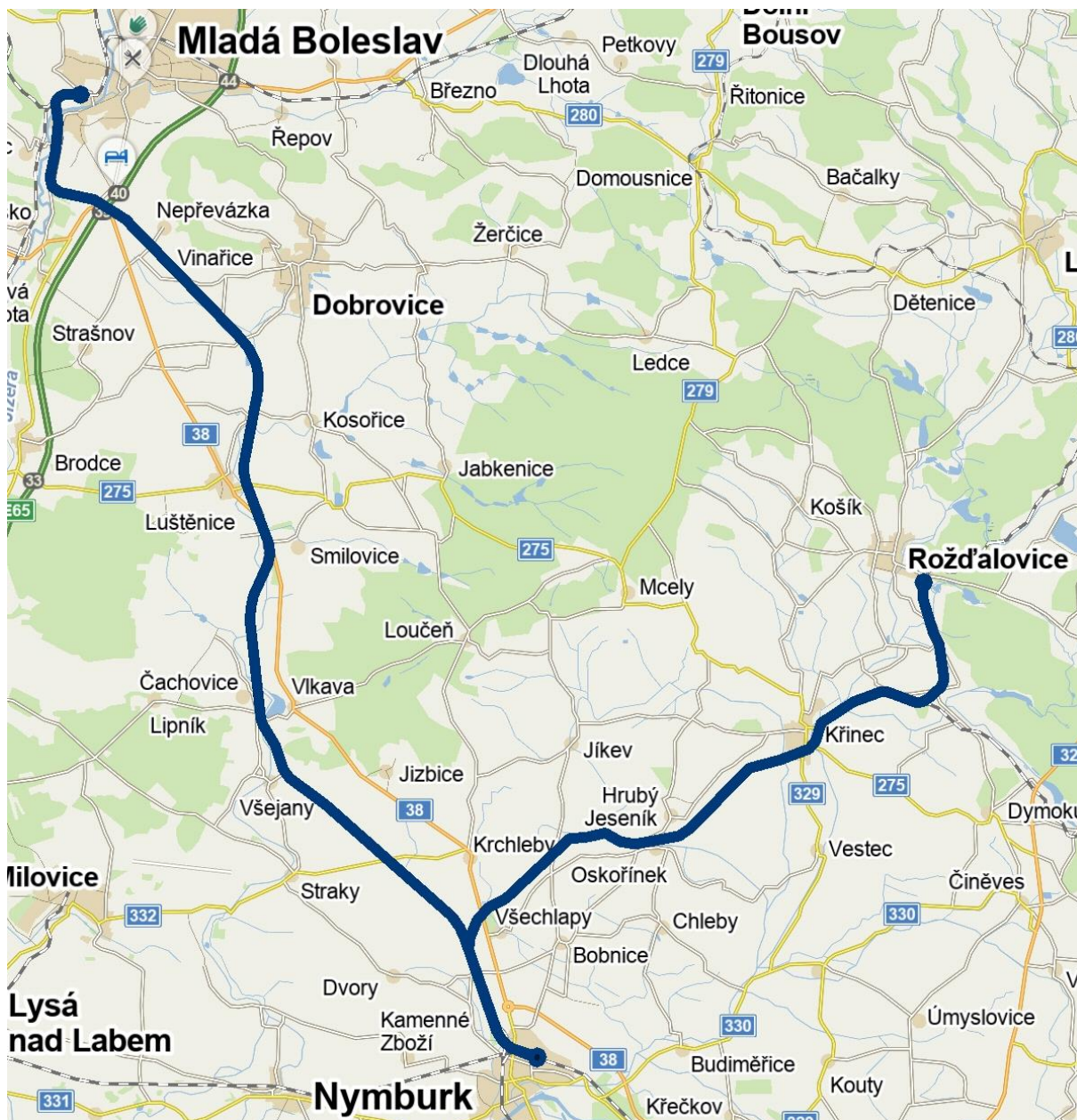
V případě obce Písty je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městech Čelákovice nebo Nymburk (autobusová linka 443 a navazující vlakové spojení). Spojení s přestupem ve městě Nymburk není v souladu se směrem dojížděky.



Obr. 77: Dané spojení zobrazené na mapě

(Zdroj: aplikace Jízdní řády – Seznam.cz)

V případě obce Rožďalovice je nutné ve směru Mladá Boleslav přestoupit ve městě Nymburk (vlakové spojení). Dané spojení není v souladu se směrem dojížd'ky.

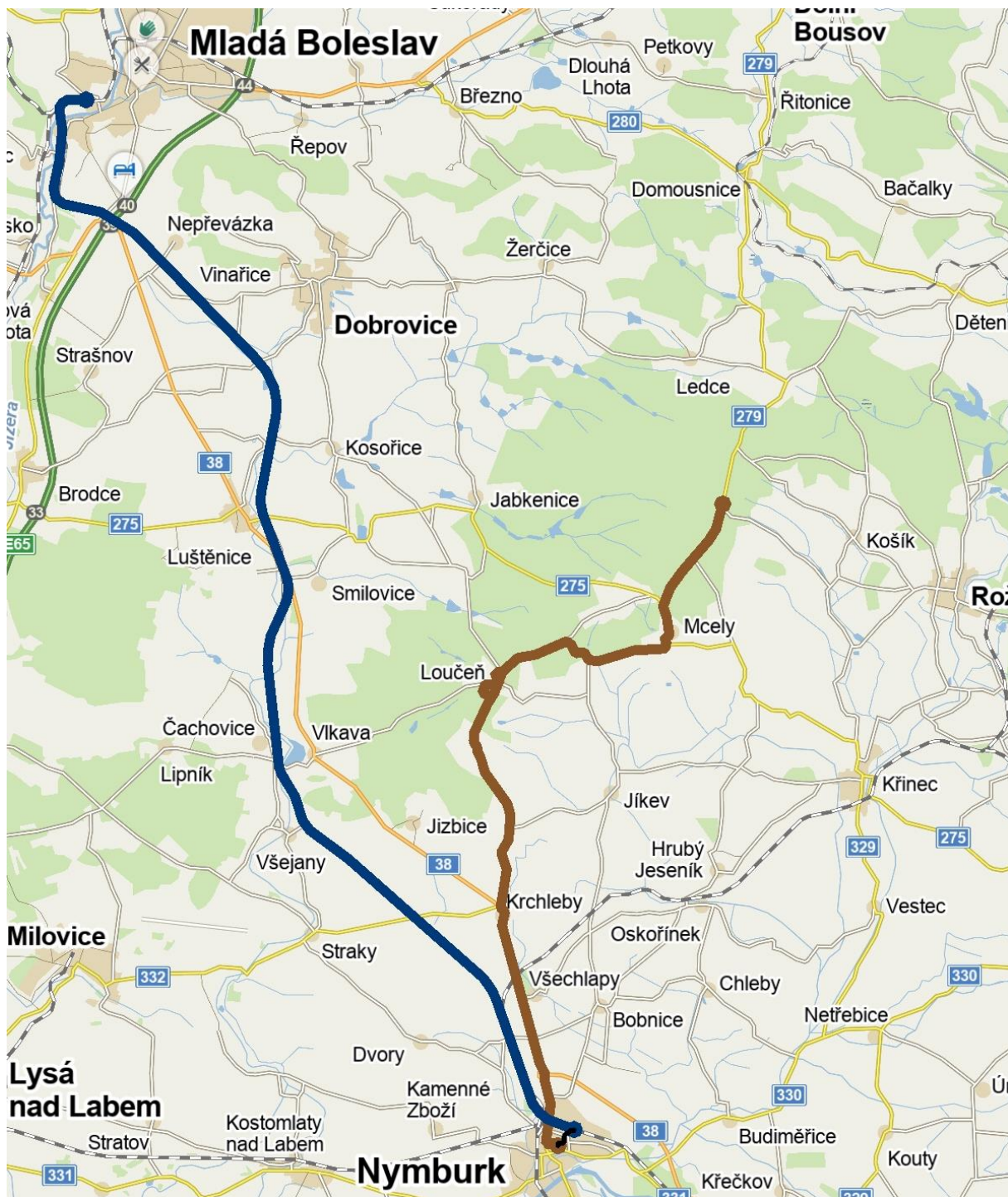


Obr. 78: Dané spojení zobrazené na mapě

(Zdroj: aplikace Jízdní řády – Seznam.cz)

V případě obce Sadská je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Poříčany (vlakové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě obce Seletice je nutné ve směru Mladá Boleslav přestoupit ve městě Nymburk (autobusová linka 499 a navazující vlakové spojení). Dané spojení není v souladu se směrem dojížděky.



Obr. 79: Dané spojení zobrazené na mapě

(Zdroj: aplikace Jízdní řády – Seznam.cz)

V případě obce Semice je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Lysá nad Labem (autobusová linka 661 a navazující vlakové spojení) nebo ve městě Čelákovice (autobusová linka 443 a navazující vlakové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě obce Stará Lysá je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Lysá nad Labem (autobusová linka 431 a navazující autobusové spojení). Dané spojení není v souladu se směrem dojížděky.

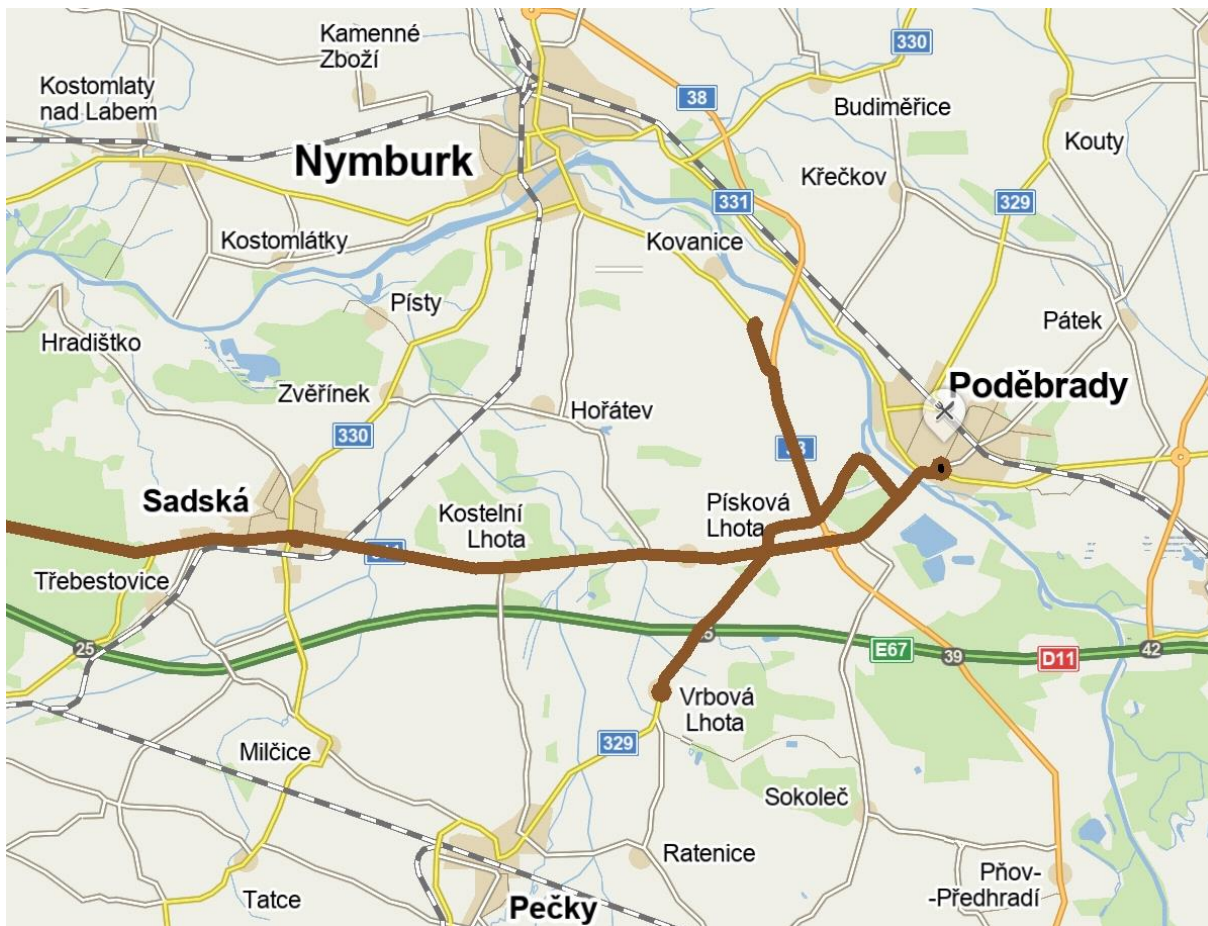


Obr. 80: Dané spojení zobrazené na mapě

(Zdroj: aplikace Jízdní řády – Seznam.cz)

V případě obce Třebestovice je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Poříčany (vlakové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojíždky.

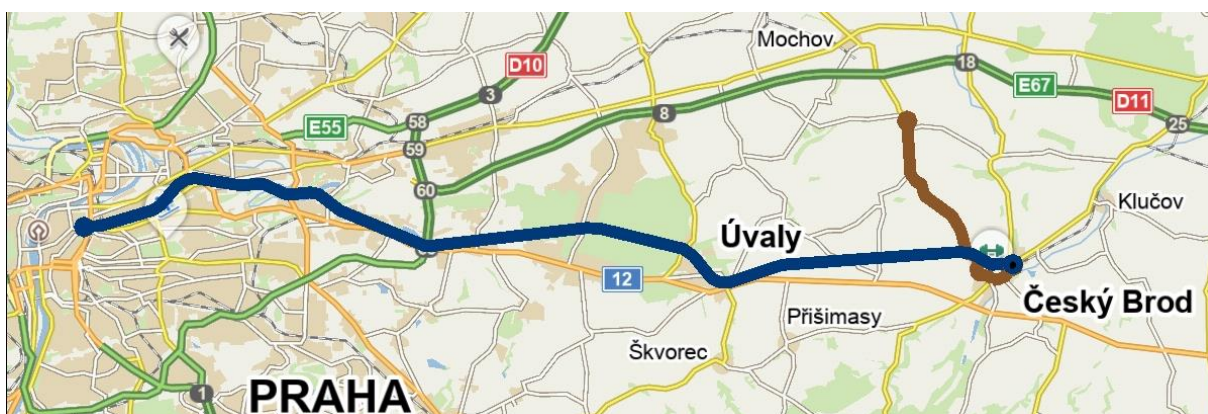
V případě obce Vrbová Lhota je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Poděbrady (autobusové linky 498 a 398) nebo v obci Pečky (autobusová linka 498 a vlakové spojení). Spojení s přestupem ve městě Poděbrady není v souladu se směrem dojíždky.



Obr. 81: Dané spojení zobrazené na mapě

(Zdroj: aplikace Jízdní řády – Seznam.cz)

V případě obce Vykář je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Mochov (autobusové linky 662 a 398) nebo ve městě Český Brod (autobusová linka 662 a navazující vlakové spojení). Spojení s přestupem ve městě Český Brod není v souladu se směrem dojížděky.



Obr. 82: Dané spojení zobrazené na mapě

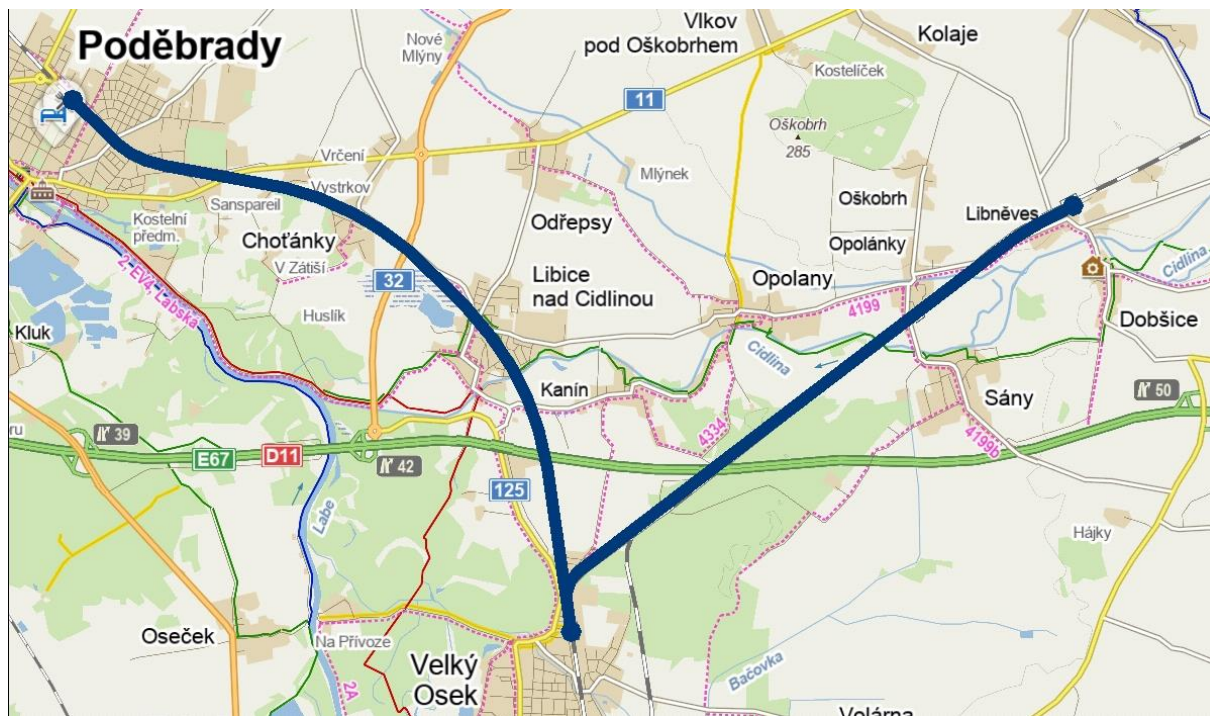
(Zdroj: aplikace Jízdní řády – Seznam.cz)

V případě 20 dalších obcí (23 %) je nutné při sekundárním směru dojížděky přestupovat:

V případě obce Běrunice je nutné ve směru Mladá Boleslav nutné přestoupit ve městě Chlumeck nad Cidlinou (vlakové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě obce Bobnice je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Nymburk (autobusová linka 676 a navazující vlakové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě obce Dobšice je nutné ve směru Poděbrady přestoupit ve městě Velký Osek (vlakové spojení). Dané spojení není v souladu se směrem dojížděky.

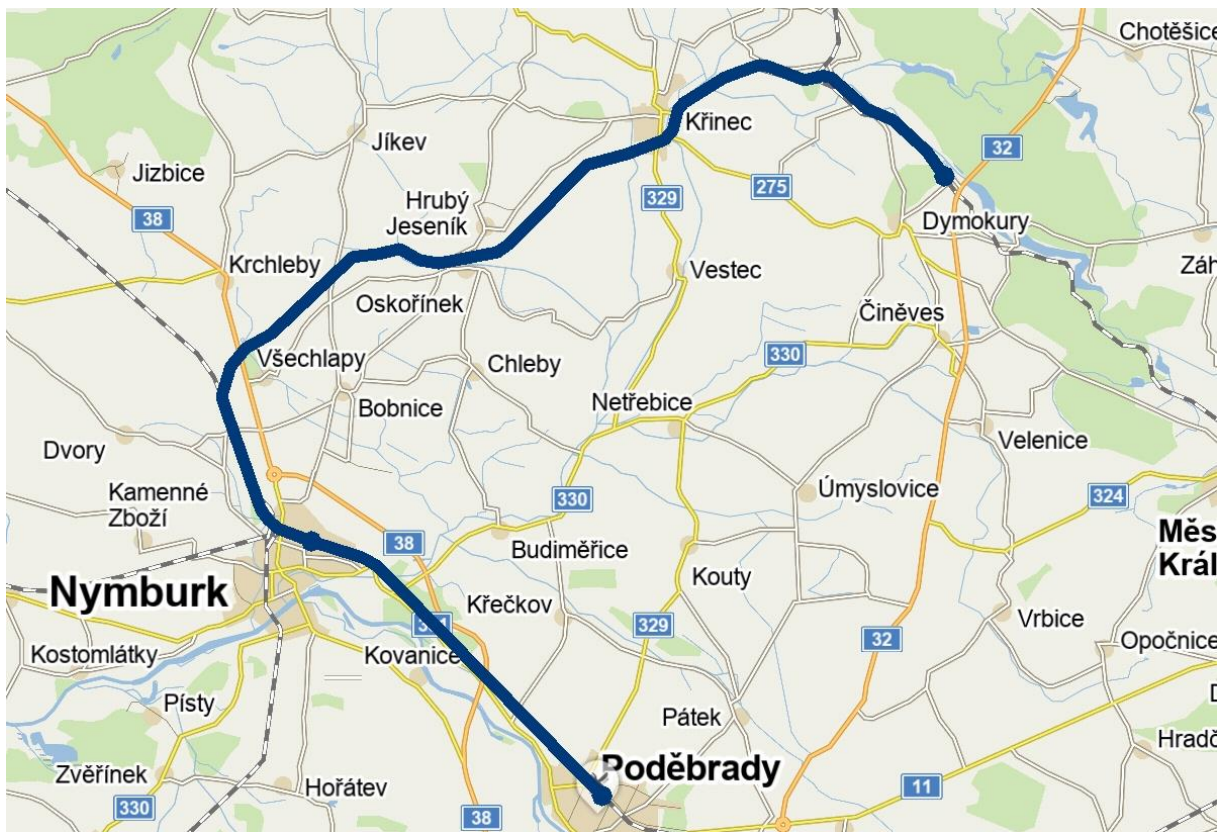


Obr. 83: Dané spojení zobrazené na mapě

(Zdroj: aplikace Jízdní řády – Seznam.cz)

V případě obce Dvory je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Nymburk (vlakové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

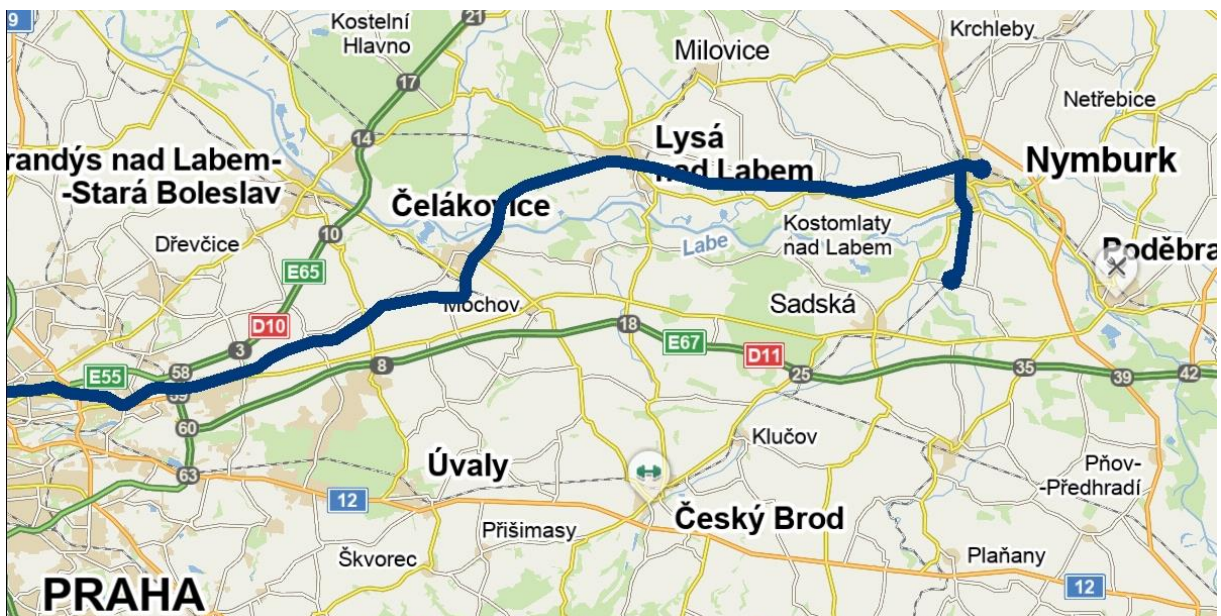
V případě obce Dymokury je nutné ve směru Poděbrady přestoupit ve městě Nymburk (vlakové spojení). Dané spojení není v souladu se směrem dojížděky.



Obr. 84: Dané spojení zobrazené na mapě

(Zdroj: aplikace Jízdní řády – Seznam.cz)

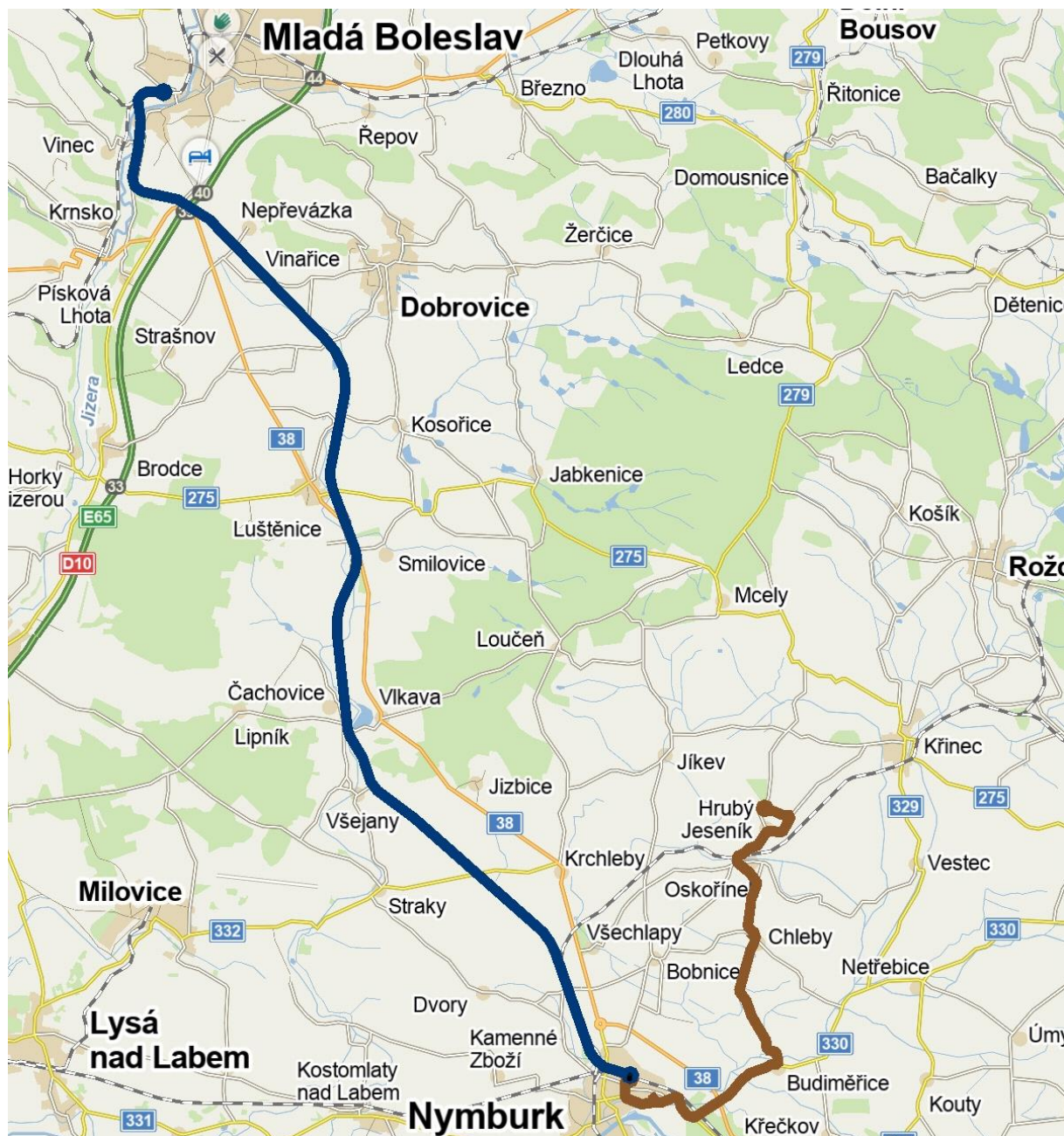
V případě obce Hořátev je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Nymburk (vlakové spojení).
Dané spojení není v souladu se směrem dojíždky.



Obr. 85: Dané spojení zobrazené na mapě

(Zdroj: aplikace Jízdní řády – Seznam.cz)

V případě obce Hrubý Jeseník je nutné ve směru Mladá Boleslav přestoupit ve městě Nymburk (autobusová linka 673 a navazující vlakové spojení). Dané spojení není v souladu se směrem dojíždky.

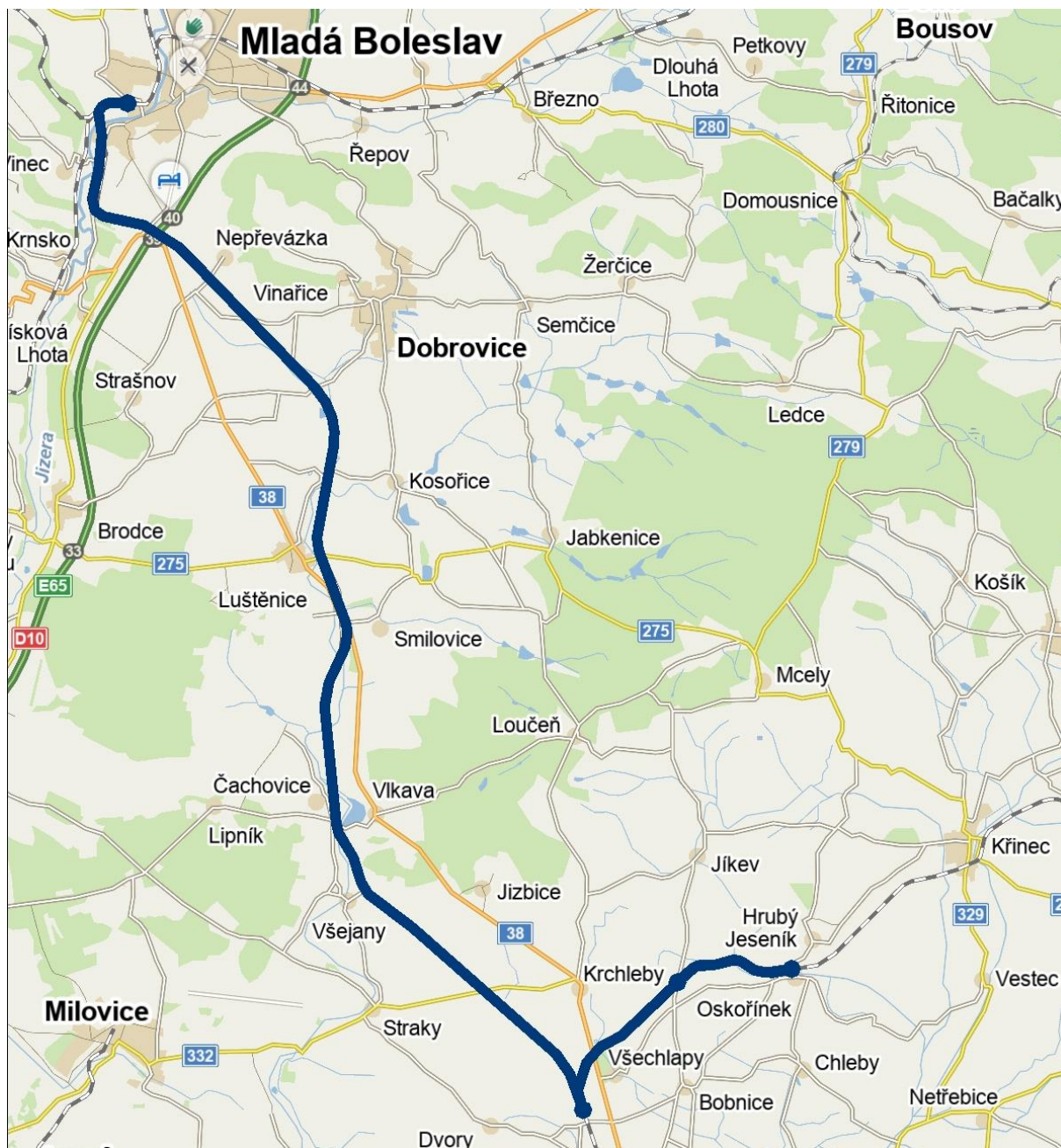


Obr. 86: Dané spojení zobrazené na mapě

(Zdroj: aplikace Jízdní řády – Seznam.cz)

V případě obce Chleby je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Nymburk (autobusová linka 673 a navazující vlakové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojíždky.

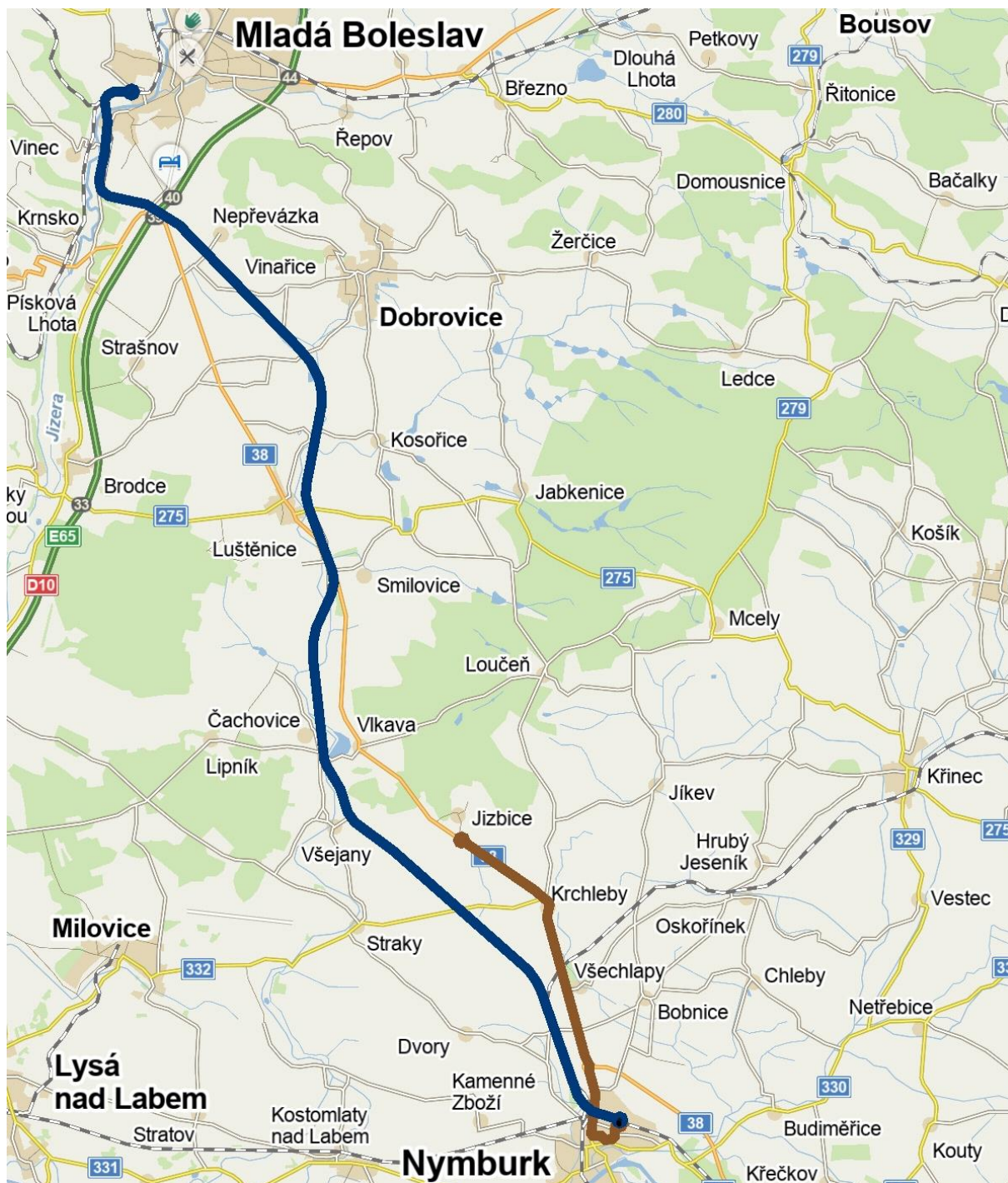
V případě obce Jíkev je nutné v směru Mladá Boleslav přestoupit v obci Veleliby či ve městě Nymburk (vlakové spojení). Dané spojení není v souladu se směrem dojíždky.



Obr. 87: Dané spojení zobrazené na mapě

(Zdroj: aplikace Jízdní řády – Seznam.cz)

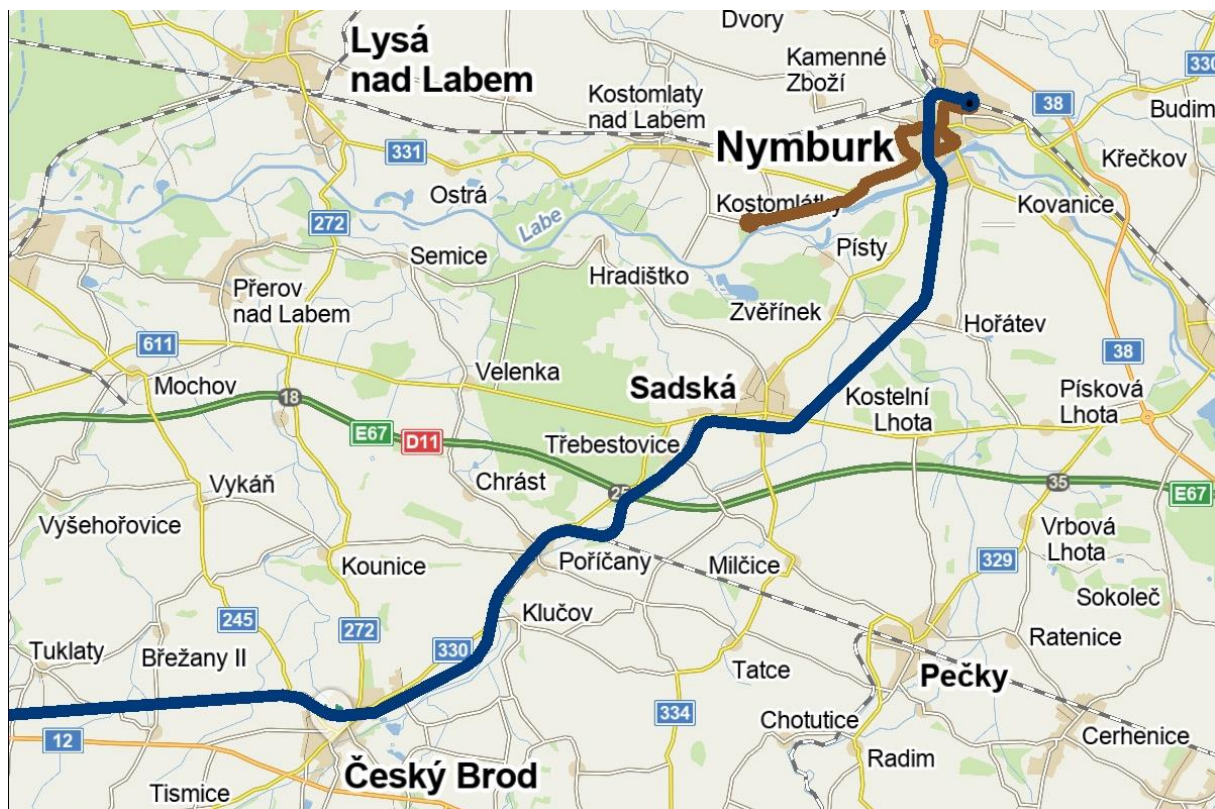
V případě obce Jizbice je nutné ve směru Mladá Boleslav přestoupit ve městě Nymburk (autobusová linka 436 a navazující vlakové spojení). Dané spojení není v souladu se směrem dojížďky.



Obr. 88: Dané spojení zobrazené na mapě

(Zdroj: aplikace Jízdní řády – Seznam.cz)

V případě obce Kostomlátky je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Nymburk nebo v obci Kostomlaty (autobusová linka 497 a navazující vlakové spojení). Dané spojení není v souladu se směrem dojíždky.

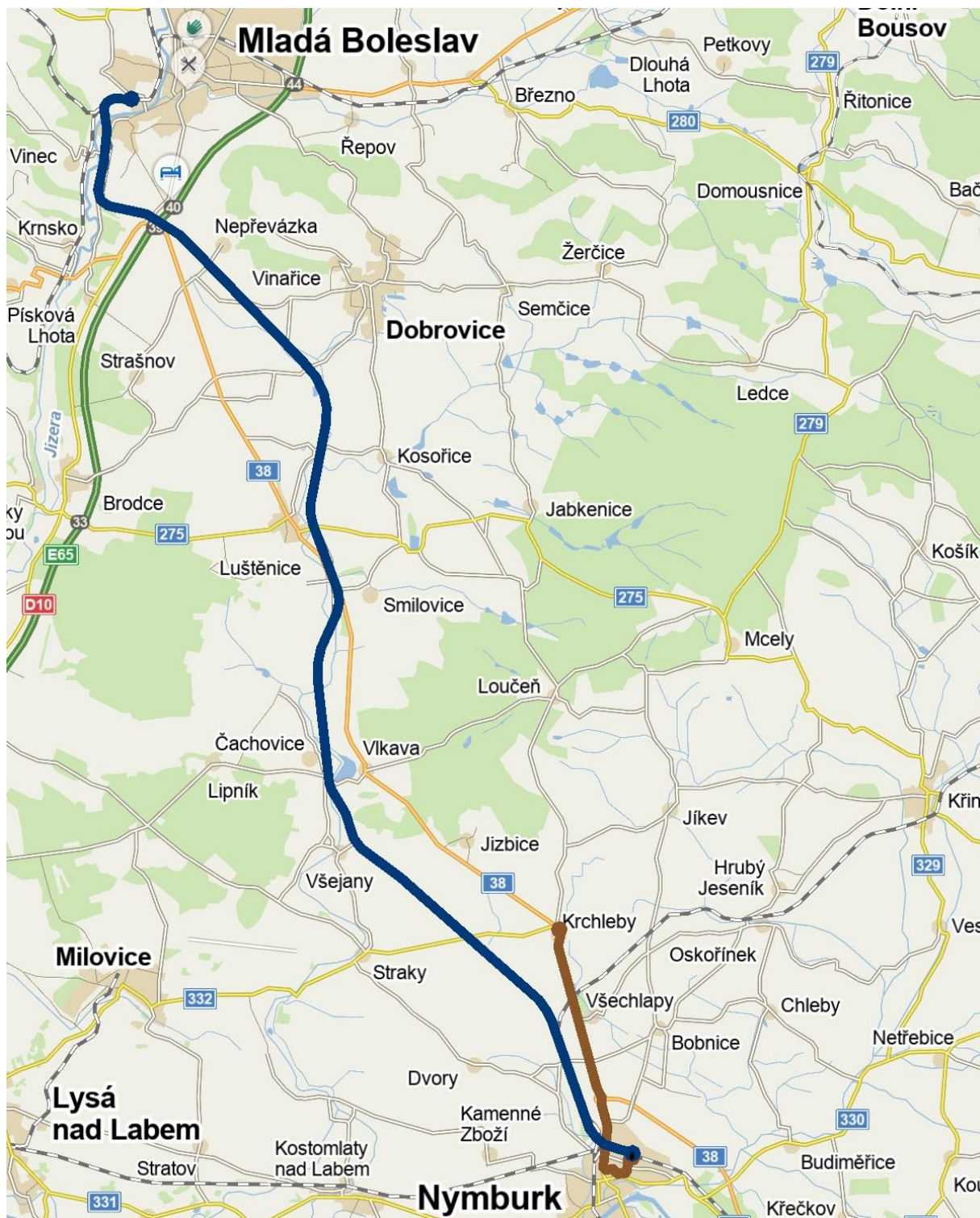


Obr. 89: Dané spojení zobrazené na mapě

(Zdroj: aplikace Jízdní řády – Seznam.cz)

V případě obce Kovanice je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městech Nymburk nebo Poděbrady (autobusová linka 493 a navazující vlakové spojení). Daná spojení jsou v souladu se směrem dojížděky.

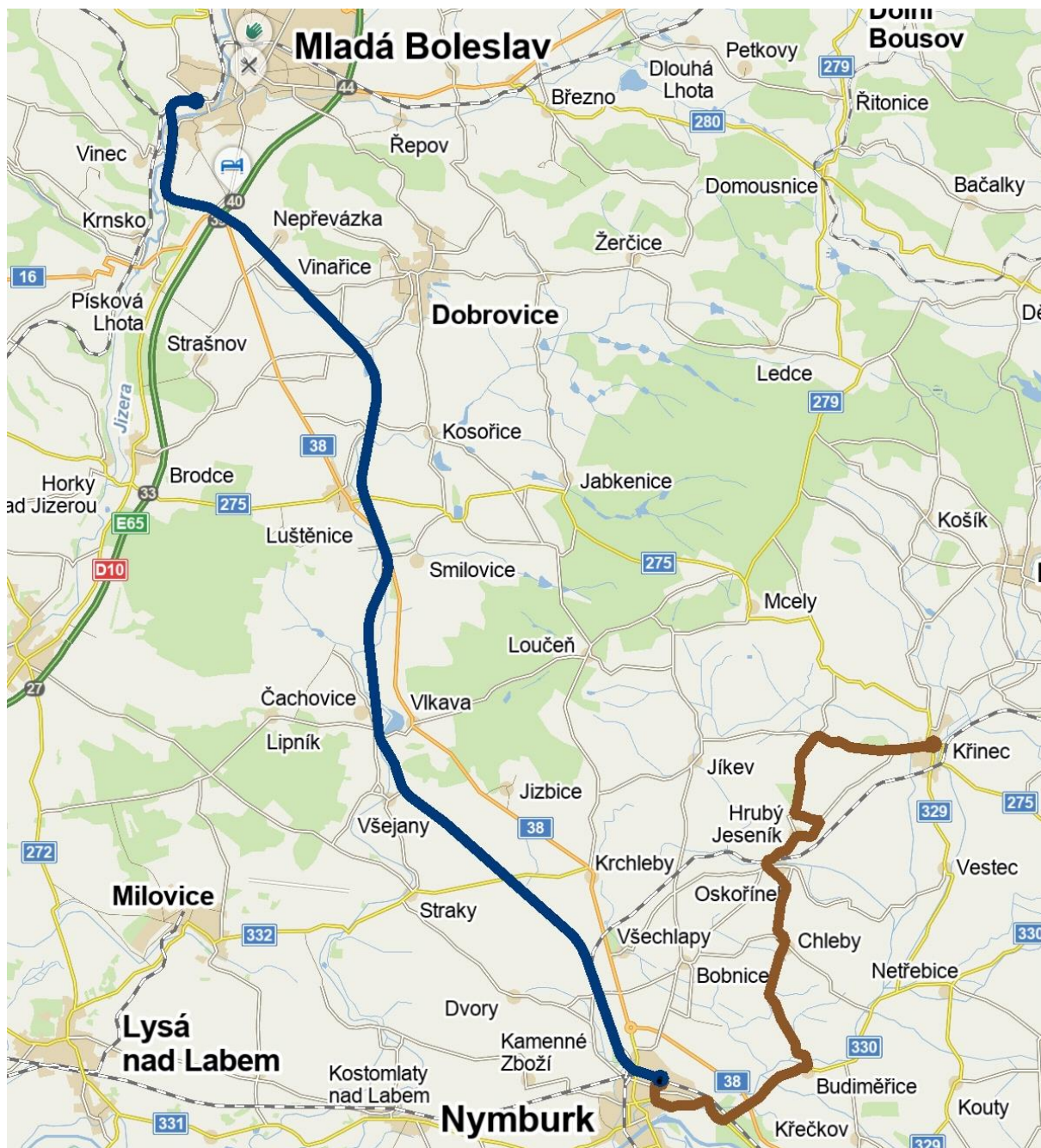
V případě obce Krchleby je nutné ve směru Mladá Boleslav přestoupit ve městě Nymburk (autobusová linka 449 a navazující vlakové spojení). Dané spojení není v souladu se směrem dojížděky.



Obr. 90: Dané spojení zobrazené na mapě

(Zdroj: aplikace Jízdní řády – Seznam.cz)

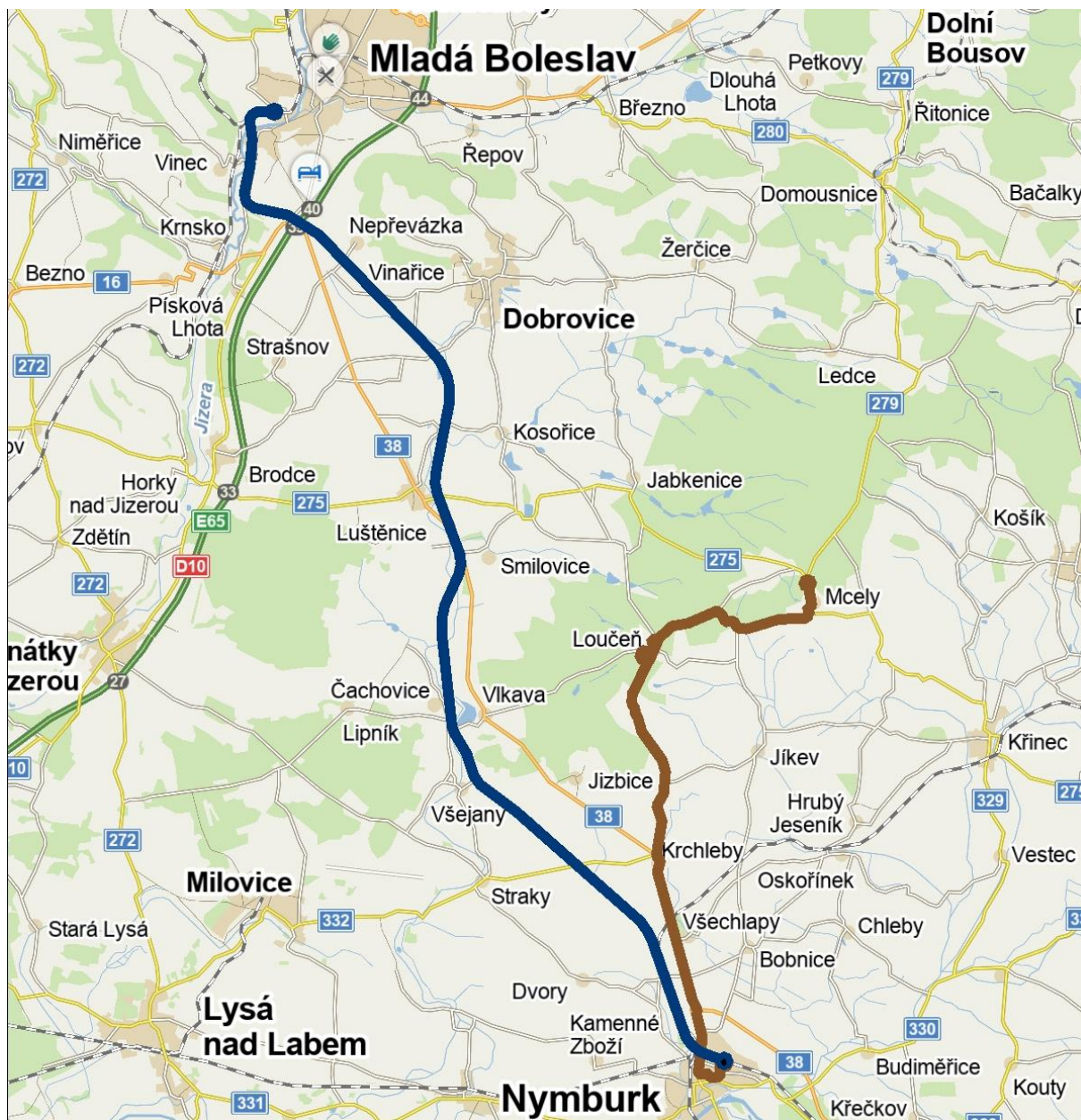
V případě městyse Křinec je nutné ve směru Mladá Boleslav přestoupit ve městě Nymburk nebo v obci Velelily (vlakové spojení). Dané spojení není v souladu se směrem dojížděky.



Obr. 91: Dané spojení zobrazené na mapě

(Zdroj: aplikace Jízdní řády – Seznam.cz)

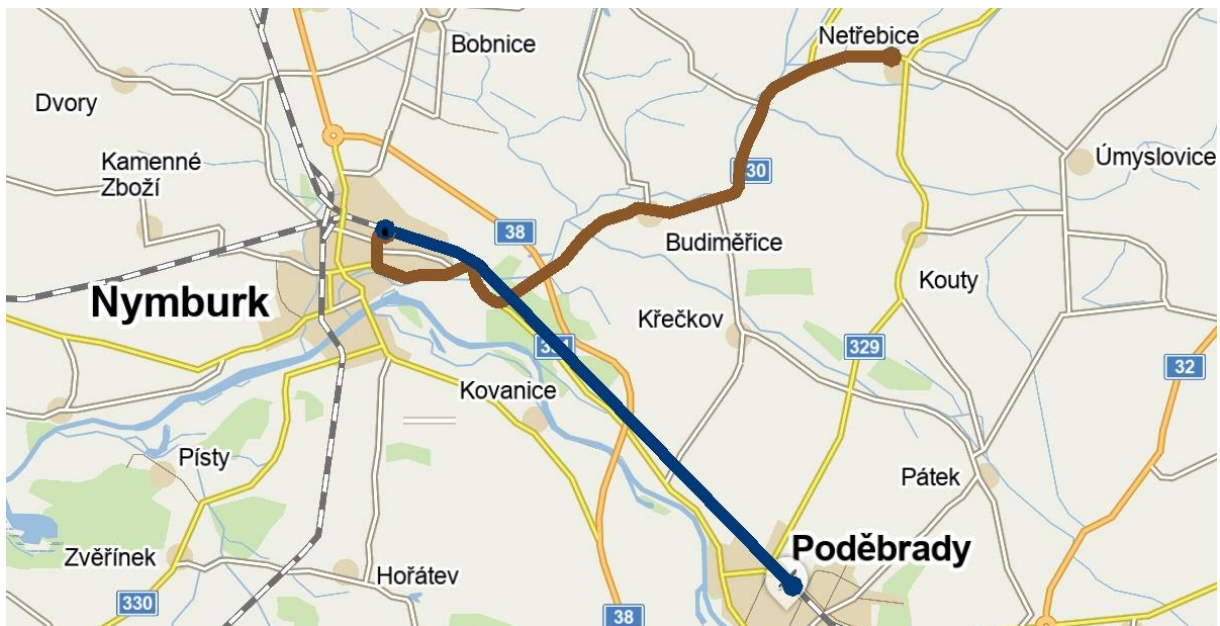
V případě obce Mcely je nutné ve směru Mladá Boleslav přestoupit v obci Všechlapy (autobusová linka 449 a navazující vlakové spojení). Dané spojení není v souladu se směrem dojížděky.



Obr. 92: Dané spojení zobrazené na mapě

(Zdroj: aplikace Jízdní řády – Seznam.cz)

V případě obce Netřebice je nutné ve směru Poděbrady přestoupit ve městě Nymburk (autobusová linka 674 a navazující vlakové spojení). Dané spojení není v souladu se směrem dojížd'ky.



Obr. 93 Dané spojení zobrazené na mapě

(Zdroj: aplikace Jízdní řády – Seznam.cz)

V případě obce Oskořínek je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Nymburk (vlakové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojíždky.

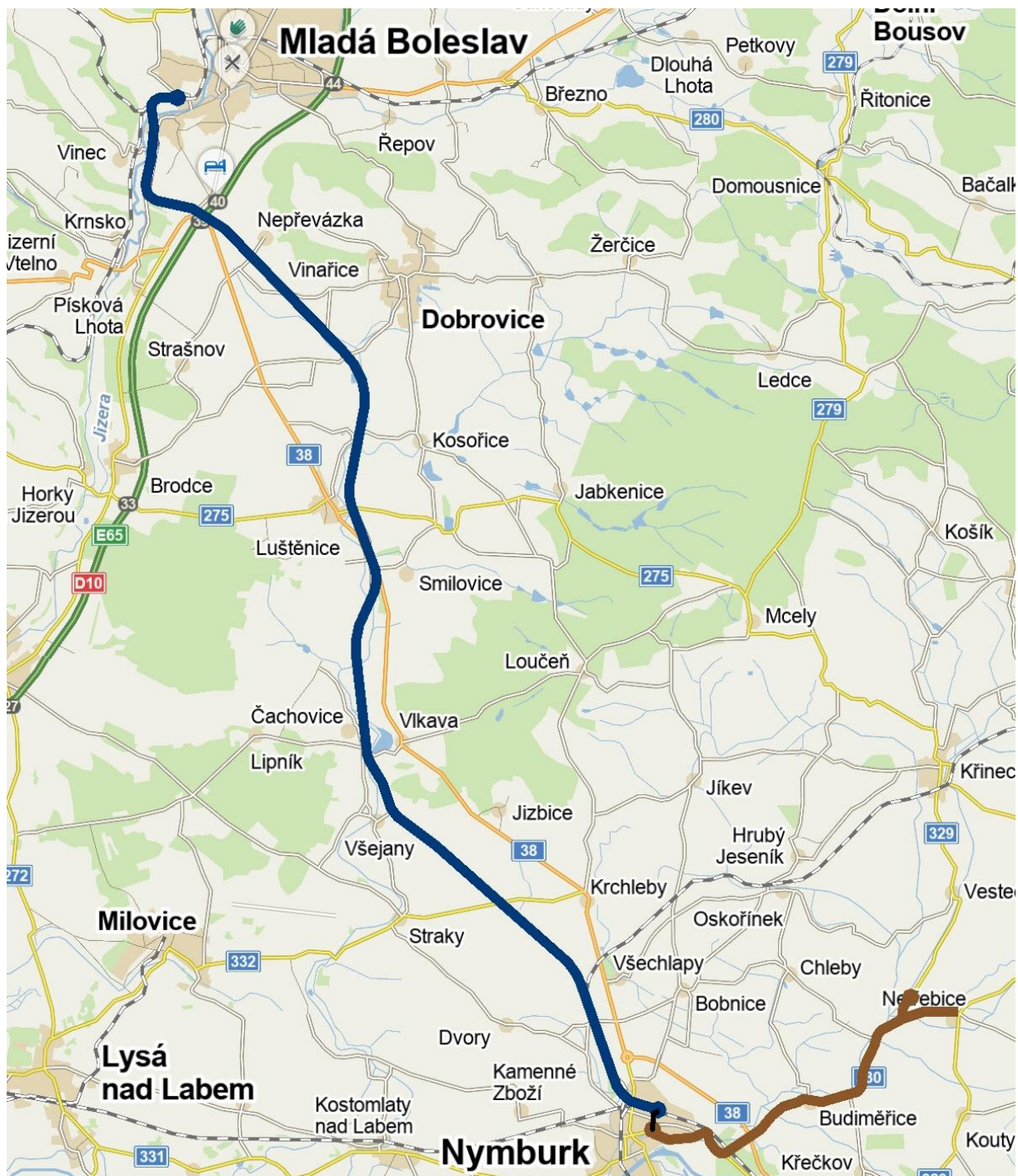
V případě obce Sokoleč je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Poděbrady (autobusové linky 679 a 398). Dané spojení není v souladu se směrem dojíždky.



Obr. 94: Dané spojení zobrazené na mapě

(Zdroj: aplikace Jízdní řády – Seznam.cz)

V případě obce Vestec je nutné ve směru Mladá Boleslav přestoupit ve městě Nymburk (autobusové linky 674 a 531). Dané spojení není v souladu se směrem dojíždky.



Obr. 95: Dané spojení zobrazené na mapě

(Zdroj: aplikace Jízdní řády – Seznam.cz)

V případě obce Všechny je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Nymburk (vlakové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojíždky.

Zhodnocení situace v okrese

27 obcí (31 %) nebylo dosud zintegrováno do systému PID a jsou nadále součástí zanikajícího systému SID. Jedná se především o okolí města Městec Králové. Znakem tohoto systému je (až na výjimky) nepřestupný tarif a vedení přímých spojů. Zánik tohoto systému a optimalizace linkového vedení se předpokládá s postupující integrací PID.

Z výše uvedených dat můžeme usuzovat, že hlavní přestupní uzly najdeme ve velkých městech okresu (Nymburk, Poděbrady, Lysá nad Labem) ale i na významných železničních tratích (Milovice, Kostomlaty nad Labem). Autobusové linky zde ve větší míře svázejí cestující k hlavním železničním tratím ležících i v sousedních okresech (Čelákovice, Český Brod, Poříčany, Tatce). Zvláště uzel Český Brod je pro okres významný. Existuje zde i poptávka pro spojení do Královehradeckého kraje u některých obcí (města Jičín a Chlumeck nad Cidlinou).

Jako problematické můžeme vnímat spojení některých obcí s Mladou Boleslaví, kde je často nutná výrazná objížďka (obce Seletice, Jizbice, Krchleby, Dcely, Vestec).

Z výše uvedených závěrů můžeme usuzovat, že zde má železnice významnou funkci při dojíždě do zaměstnání nejen v rámci okresu Nymburk, ale i při dojíždění do jiných okresů (Mladá Boleslav, Kolín, Praha). 20 obcí (23 %) mají na svém území železniční stanici nebo zastávku s pravidelnou osobní železniční dopravou.

Návrhy na optimalizaci vybraných spojů

Navrhují zlepšit spojení vybraných obcí s Mladou Boleslaví (např. Seletice, Vestec, Jizbice) a dále zaintegrovat do PID zbývající obce, především oblast Městce Králové.

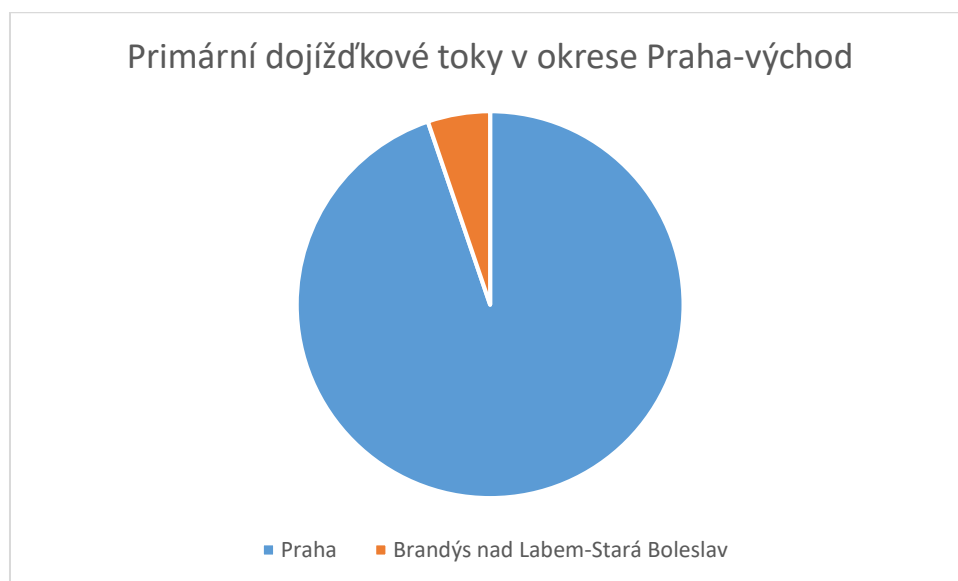
7.9. Okres Praha-východ

Okres Praha-východ obepíná hlavní město Prahu z východu a západu. V rámci kraje sousedí s okresy Praha-západ, Mělník, Mladá Boleslav, Nymburk, Kolín, Kutná Hora a Benešov. Z hlediska PID se území okresu nachází v tarifních pásmech jedna až tři. Největším městem v okrese je město Brandýs nad Labem-Stará Boleslav (19 136 obyvatel). Druhým největším městem je město Říčany (15 517 obyvatel). (čsú.cz).

Území okresu tvoří celkem 110 obcí. Všechny obce jsou součástí systému PID.

Dojíždka v daném okrese

Primární dojíždkové toky směřují do měst a obcí: Praha (94,5 %) a Brandýs nad Labem-Stará Boleslav (5,5 %).



Obr. 96: Primární toky dojíždky v okrese Praha-východ

(Zdroj: SLDB 2011 – údaje o dojíždě do zaměstnání a škol)

Sekundární dojížděkové toky směřují do měst a obcí: Říčany (19 %), Brandýs nad Labem-Stará Boleslav (11,8 %), Kostelec nad Černými Lesy (4,5 %), Odolena Voda (2,7 %), Čelákovice (1,8 %), Jirny (1,8 %), Kamenice (1,8 %), Dobřejšovice (0,9 %), Husinec (0,9 %), Jesenice (0,9 %), Kralupy nad Vltavou (0,9 %), Modletice (0,9 %), Průhonice (0,9 %), Velké Popovice (0,9 %) a Vestec (0,9 %). 48 obcí (43,6 %) nedisponuje dostatečně významným sekundárním dojížděkovým tokem.



Obr. 97: Sekundární toky dojížděky v okrese Praha-východ

(Zdroj: SLDB 2011 – údaje o dojížděce do zaměstnání a škol)

Z výše uvedených dat můžeme vidět, že dojížděka odpovídá sídelní struktuře okresu. Dominantní je dojížděka do hlavního města Prahy. Celý okres je vlivem suburbanizace součástí zázemí hlavního města Prahy. Sekundární dojížděkové toky směřují do největších měst v okrese (Říčany, Brandýs nad Labem-Stará Boleslav). Některé minoritní dojížděkové toky směřují do měst v jiných okresech (Jesenice, Husinec, Kralupy nad Vltavou). Dojížděka do jiných krajů (s výjimkou hlavního města Prahy) zde prakticky neexistuje.

Analýza obcí v okrese

Na území okresu se nachází několik problematických obcí (jedná se celkově o 6 obcí, 5,5 %), které nejsou téměř obslouženy veřejnou hromadnou dopravou.

V případě obce Borek neexistuje téměř žádné spojení veřejnou hromadnou dopravou do Prahy ani do města Brandýs nad Labem-Stará Boleslav (ani s přestupy).

V případě obce Hlavenec neexistuje téměř žádné spojení veřejnou hromadnou dopravou do Prahy (ani s přestupy).

V případě obce Kunice neexistuje téměř žádné spojení veřejnou hromadnou dopravou do Prahy (je nutné dojít pěšky k železniční stanici Strančice).

V případě obce Nová Ves neexistuje téměř žádné spojení veřejnou hromadnou dopravou do Prahy (je nutné dojít pěšky na železniční stanici).

V případě obce Petříkov neexistuje téměř žádné spojení veřejnou hromadnou dopravou do obce Velké Popovice (ani s přestupy).

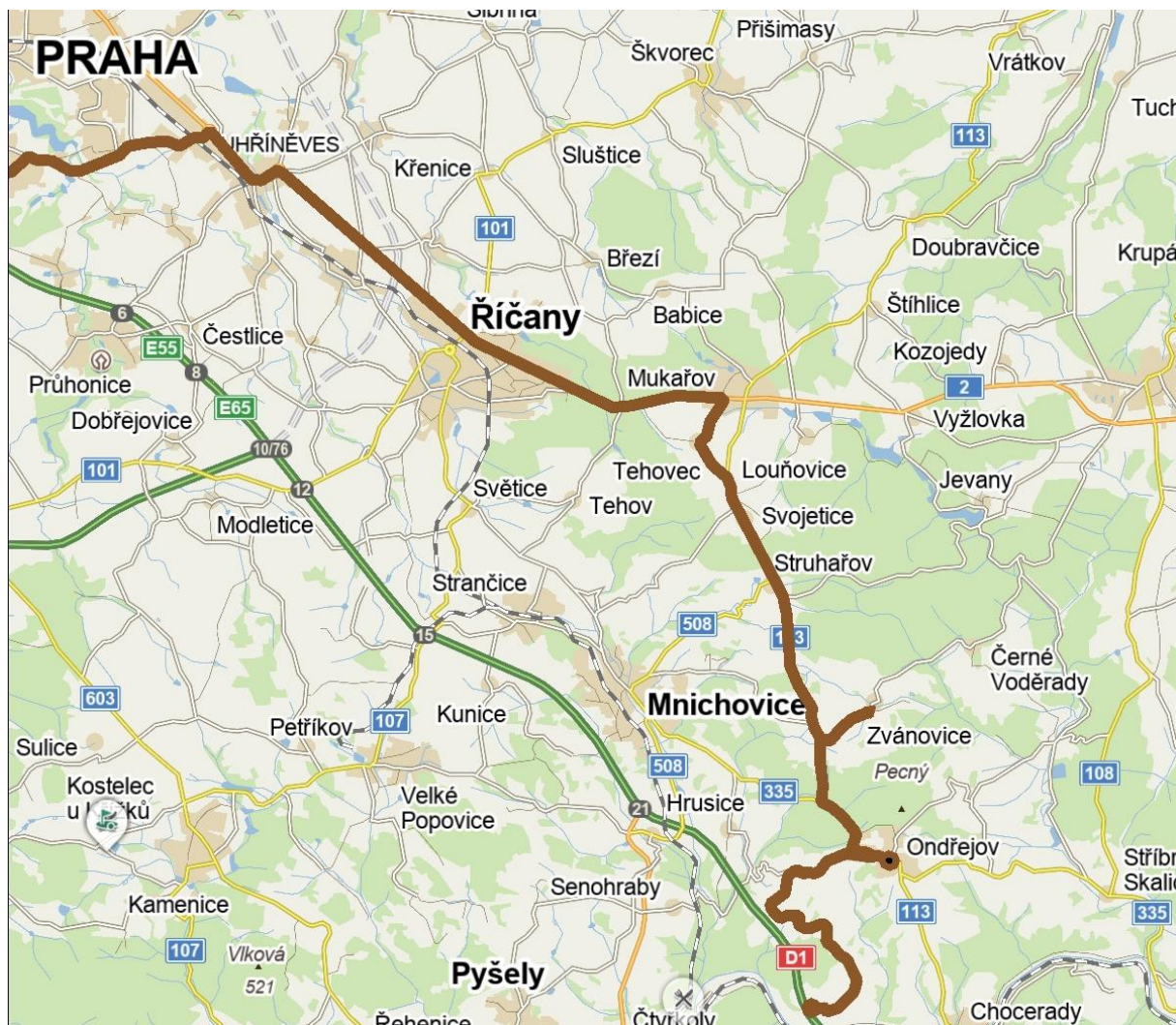
V případě obce Předboj neexistuje téměř žádné spojení veřejnou hromadnou dopravou do Prahy (je nutné dojít pěšky na železniční stanici).

U 8 obcí (7,3 %) z celkových 114, je nutné při primární i sekundární dojížděce přestupovat (pokud je sekundární tok dojížděky dostatečně významný), tedy neexistuje přímé spojení mezi obcí a místem dojížděky.

V případě obce Bašť je nutné ve směru do Prahy přestoupit v obci Líbeznice (autobusové linky 368 a 364). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě obce Hrusice je nutné ve směru do Prahy přestoupit v obci Strančice (autobusová linka 490 a navazující vlakové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě obce Kaliště je nutné ve směru do Prahy přestoupit v obci Ondřejov (autobusové linky 653 a 383). Dané spojení není v souladu se směrem dojížděky.



Obr. 98: Dané spojení zobrazené na mapě

(Zdroj: aplikace Jízdní řády – Seznam.cz)

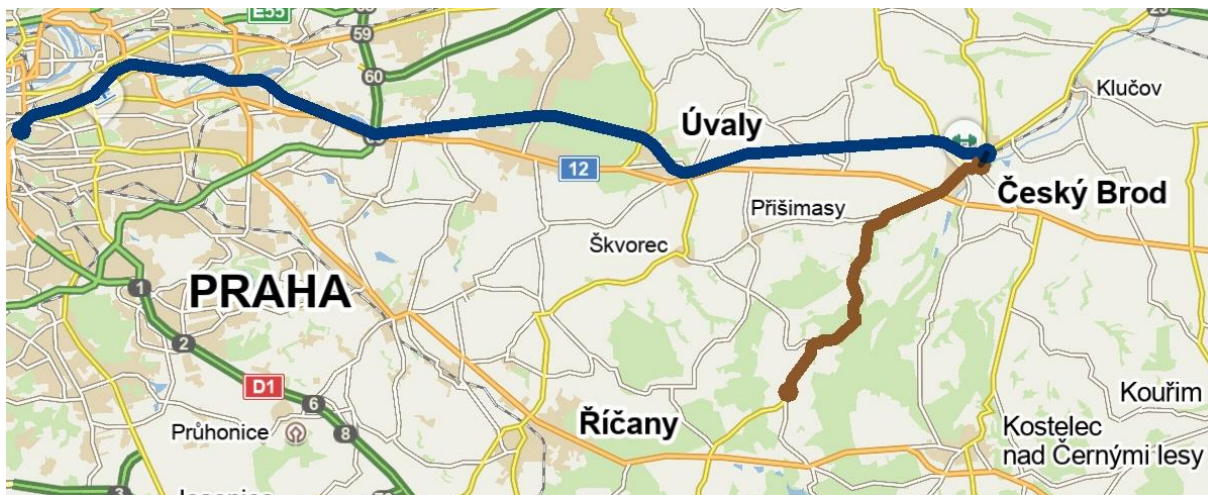
V případě obce Klokočná je nutné ve směru do Prahy přestoupit v obci Mukařov (autobusové linky 489 a 387) nebo v obci Strančice (autobusová linka 489 a navazující vlakové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě obce Oplany je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Kostelec nad Černými Lesy (autobusové linky 654 a 387). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě obce Pětihosty je nutné ve směru do Prahy přestoupit v obci Senohraby (autobusová linka 651 a navazující vlakové spojení) nebo v obci Nespeky (autobusové linky 651 a 337). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě obce Stříbrná Skalice je nutné ve směru do Prahy přestoupit v obci Čerčany (vlakové spojení) a ve směru Říčany je opět nutné přestoupit v obci Čerčany (vlakové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě obce Štíhllice je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Český Brod (autobusová linka 491 a navazující vlakové spojení) nebo v obci Mukařov (autobusové linky 491 a 381). Spojení s přestupem ve městě Český Brod není v souladu se směrem dojížděky.



Obr. 99: Dané spojení zobrazené na mapě

(Zdroj: aplikace Jízdní řády – Seznam.cz)

V případě dalších 8 obcí (7,3 %) je nutné při primárním směru dojíždky přestupovat.

V případě obce Černé Voděrady je nutné ve směru do Prahy přestoupit v obci Jevany (autobusové linky 492 a 382). Dané spojení je v souladu se směrem dojíždky.

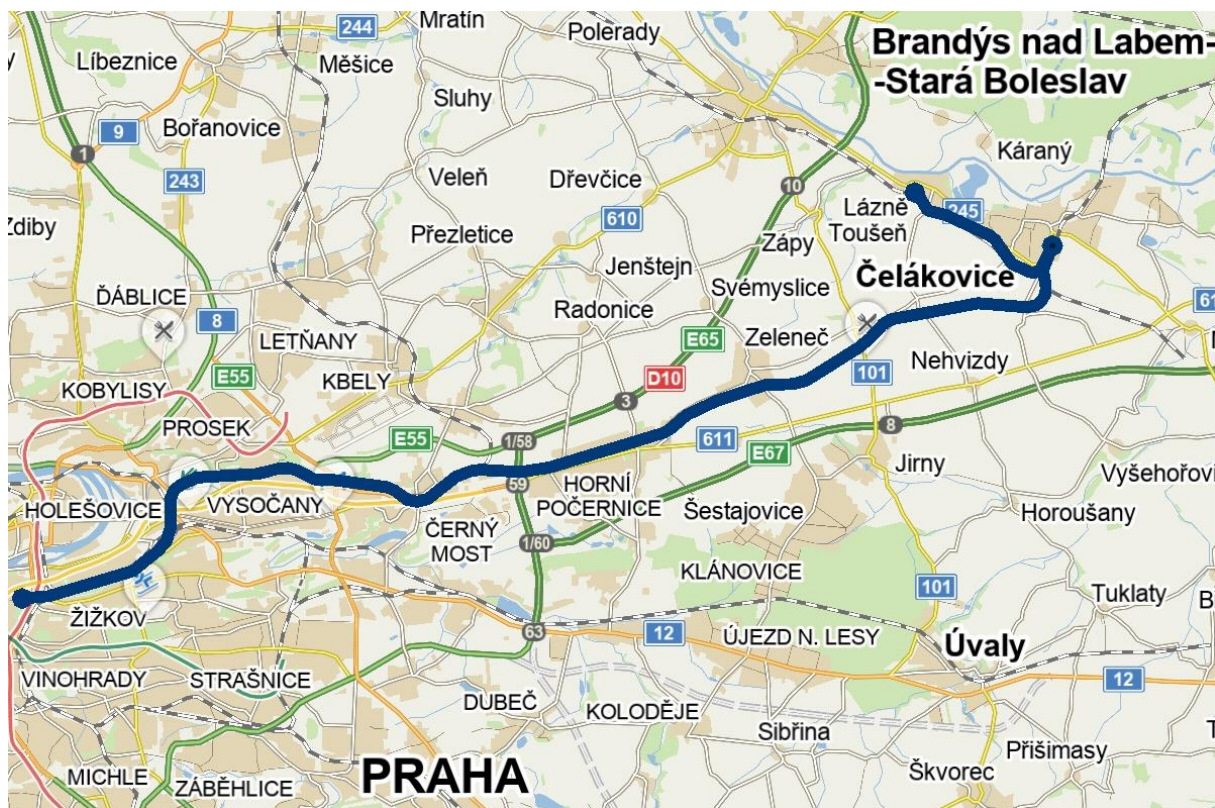
V případě obce Dřísy je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Lysá nad Labem (vlakové spojení). Dané spojení není v souladu se směrem dojíždky.



Obr. 100: Dané spojení zobrazené na mapě

(Zdroj: aplikace Jízdní řády – Seznam.cz)

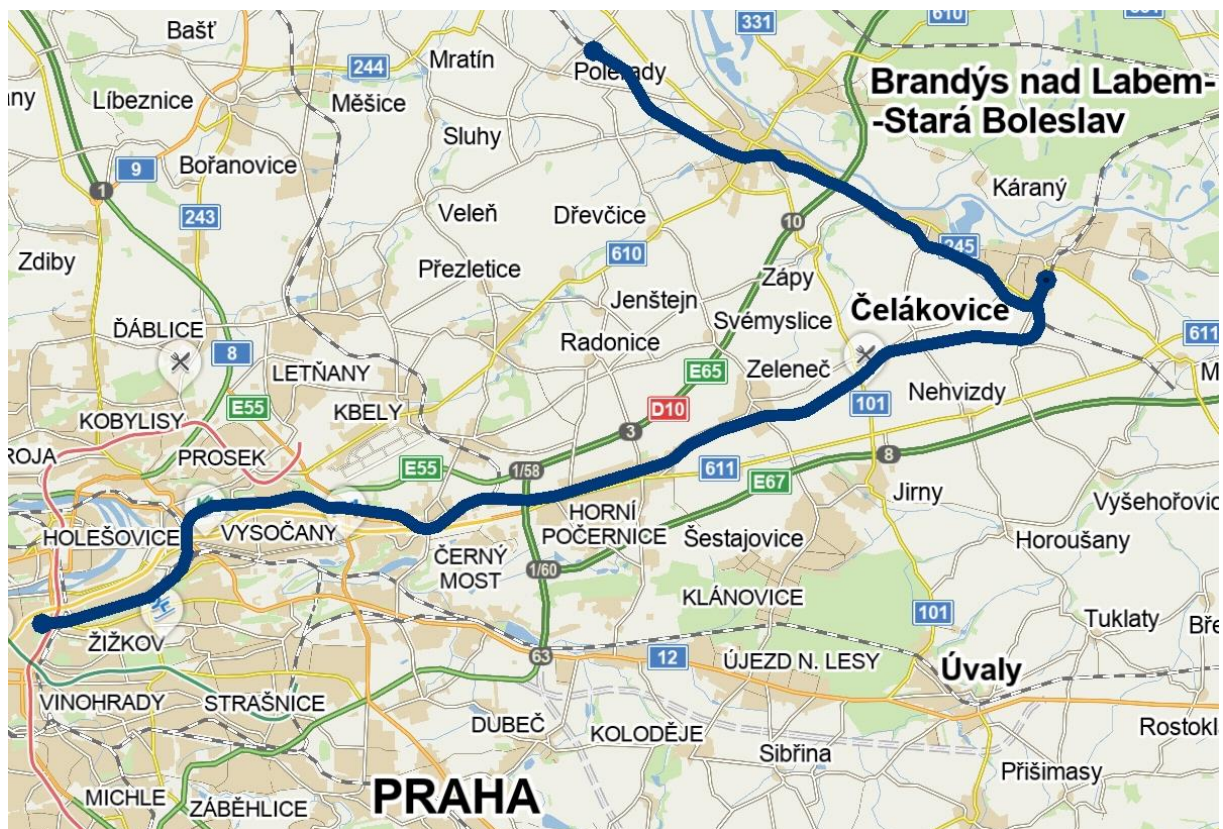
V případě obce Lázně Toušeň je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Čelákovice (vlakové spojení) nebo ve městě Brandýs nad Labem-Stará Boleslav (vlakové spojení a navazující autobusové spojení). Dané spojení není v souladu se směrem dojížděky.



Obr. 101: Dané spojení zobrazené na mapě

(Zdroj: aplikace Jízdní řády – Seznam.cz)

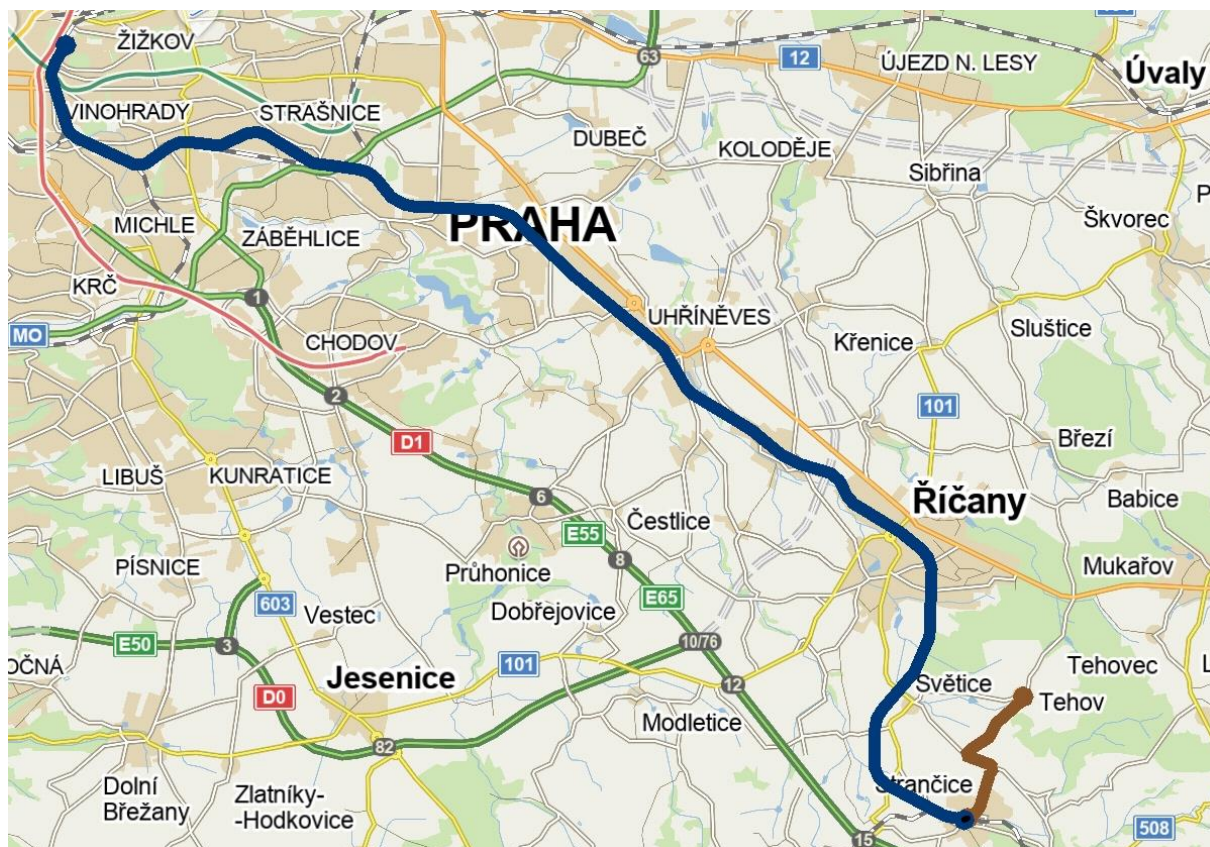
V případě obce Polerady je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Čelákovice (vlakové spojení). Dané spojení není v souladu se směrem dojížděky.



Obr. 102: Dané spojení zobrazené na mapě

(Zdroj: aplikace Jízdní řády – Seznam.cz)

V případě obce Tehov je nutné ve směru do Prahy přestoupit v obci Strančice (autobusová linka 494 a vlakové spojení). Dané spojení není v souladu se směrem dojížděky.

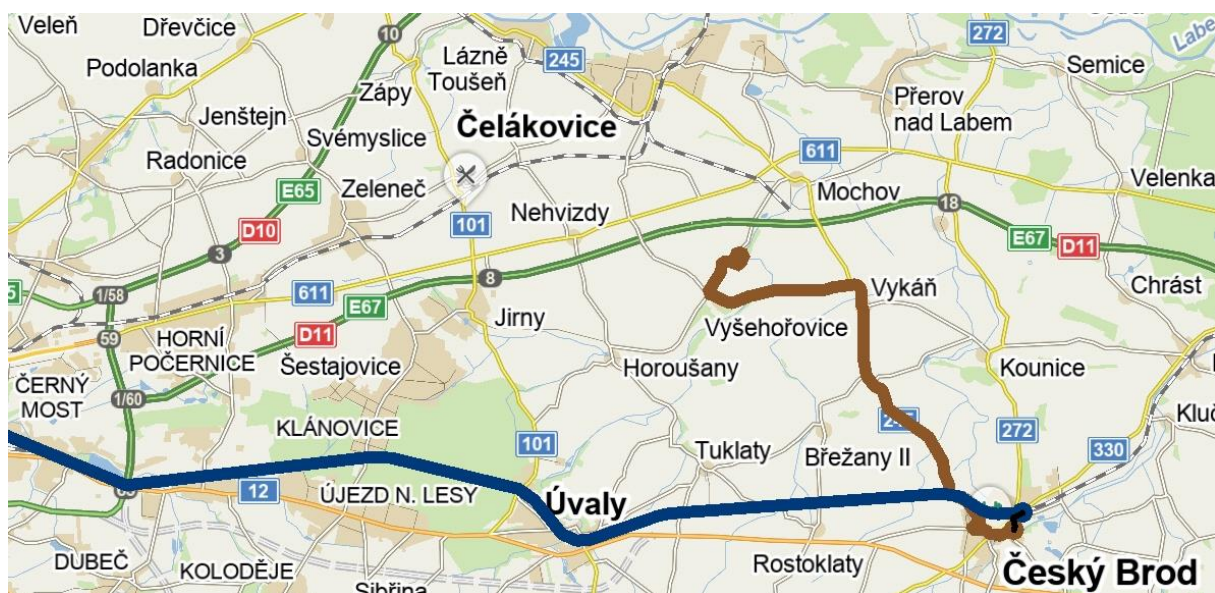


Obr. 103: Dané spojení zobrazené na mapě

(Zdroj: aplikace Jízdní řády – Seznam.cz)

V případě obce Všestary je nutné ve směru do Prahy přestoupit v obci Strančice (autobusová linka 494 a navazující vlakové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě obce Vyšeňovice je nutné ve směru do Prahy přestoupit v obci Mochov (autobusová linka 662 a navazující autobusové či vlakové spojení) nebo ve městě Český Brod (autobusová linka 662 a navazující vlakové spojení). Dané spojení není v souladu se směrem dojížděky.



Obr. 104: Dané spojení zobrazené na mapě

(Zdroj: aplikace Jízdní řády – Seznam.cz)

V případě obce Záruby je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Brandýs nad Labem-Stará Boleslav (autobusová linka 471 a navazující autobusové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě dalších 10 obcí (9 %) je nutné při sekundárním směru dojížděky přestupovat.

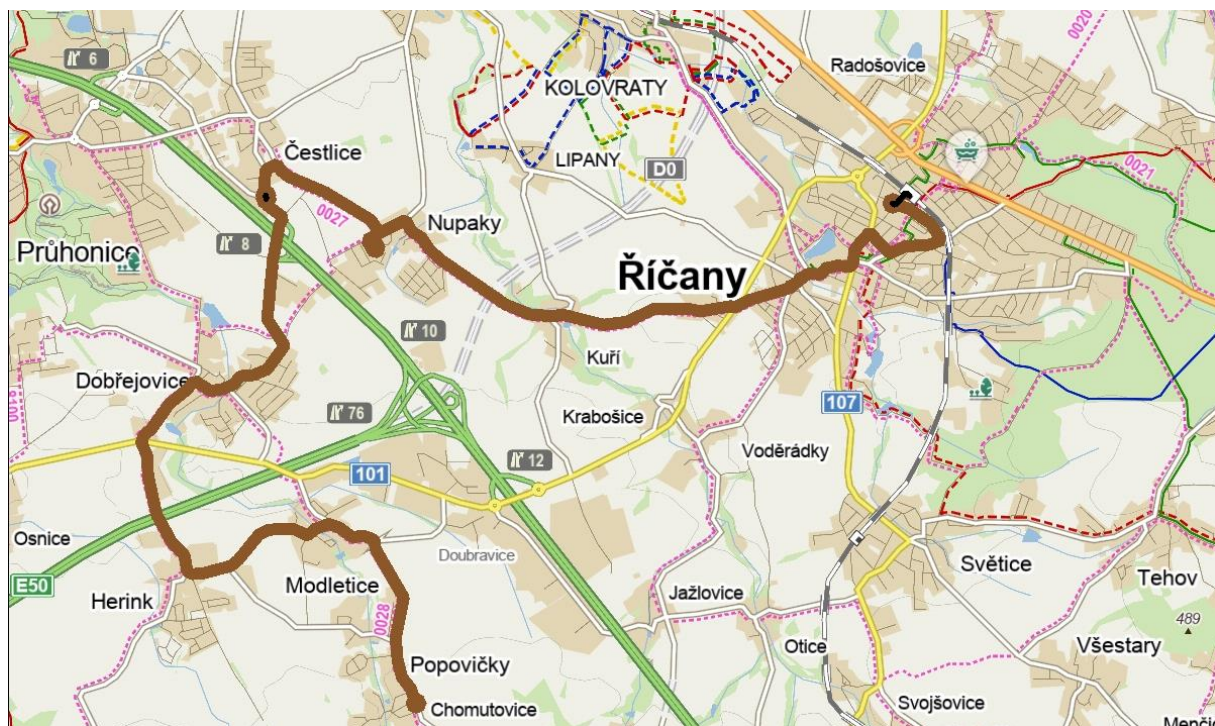
V případě obce Konětopy je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Brandýs nad Labem-Stará Boleslav (autobusová linka 669 a navazující autobusové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě obce Kostelní Hlavno je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Brandýs nad Labem-Stará Boleslav (autobusová linka 669 a navazující autobusové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě obce Křenek je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Brandýs nad Labem-Stará Boleslav (autobusová linka 669 a navazující autobusové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě obce Lhota je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Brandýs nad Labem-Stará Boleslav (autobusová linka 669 a navazující autobusové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

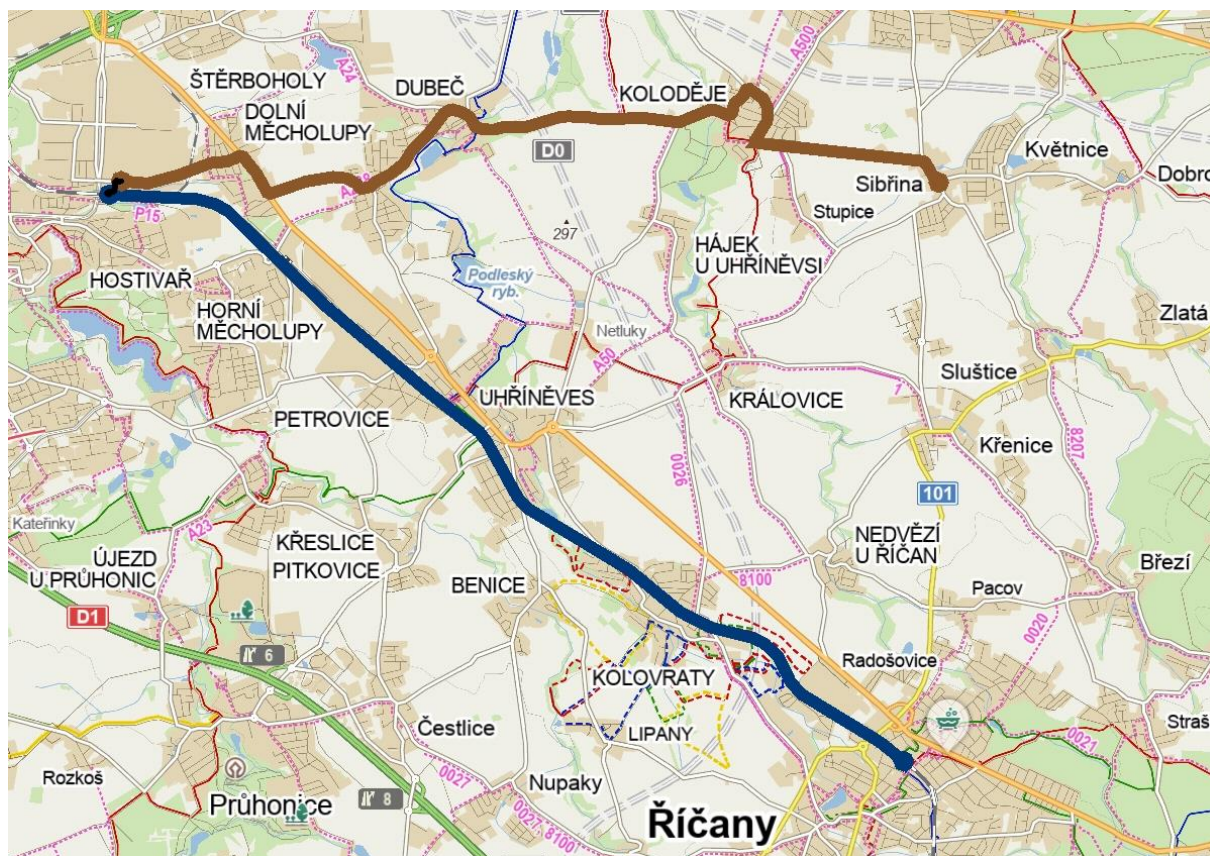
V případě obce Popovičky je nutné ve směru Říčany přestoupit ve městě Čestlice (autobusové linky 363 a 385). Dané spojení není v souladu se směrem dojížděky.



Obr. 105: Dané spojení zobrazené na mapě

(Zdroj: aplikace Jízdní řády – Seznam.cz)

V případě obce Sibřina je nutné po většinu dne ve směru Říčany směřovat cestu přes Prahu (autobusová linka 329 a navazující autobusové a vlakové spojení). Dané spojení není v souladu se směrem dojíždky.



Obr. 106: Dané spojení zobrazené na mapě

(Zdroj: aplikace Jízdní řády – Seznam.cz)

V případě obce Struhařov je nutné ve směru Říčany přestoupit v obci Strančice (autobusová linka 495 a navazující vlakové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojíždky.

V případě obce Sudovo Hlavno je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Brandýs nad Labem-Stará Boleslav (autobusová linka 669 a navazující autobusové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojíždky.

V případě obce Větrušice je nutné ve směru Husinec přestoupit v obci Klecany (autobusové linky 374 a 371). Dané spojení není v souladu se směrem dojíždky.



Obr. 107: Dané spojení zobrazené na mapě

(Zdroj: aplikace Jízdní řády – Seznam.cz)

V případě obce Zápy je nutné po většinu dne ve směru do Prahy přestoupit ve městě Brandýs nad Labem-Stará Boleslav (autobusová linka 478 a navazující autobusové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

Zhodnocení situace v daném okrese

Velká část obcí disponuje přímým spojením (především do Prahy) do míst dojížděky. Hlavní přestupní uzly se v tomto okrese nacházejí ve větších městech (Brandýs nad Labem-Stará Boleslav) nebo u významných železničních stanic (Strančice, Mnichovice, Čelákovice, Lysá nad Labem, Senohraby). Najdeme zde i autobusové přestupní uzly (Mukařov, Jevany). Některé autobusové a vlakové linky svázejí cestující k přestupním uzlům v sousedních okresech (Čerčany, Český Brod, Benešov).

Problém nastává u sekundárního směru dojížděky, kde u některých obcí existuje nedostatek přímých spojení hromadnou dopravou a je nutné směřovat tyto cesty přes Prahu, kde je nutné využít metra a dalších vlakových či autobusových spojení. Jedná se o spojení obce Sibřina s městem Říčany. Tyto směry dojížděky jsou sice minoritní, ale nejsou rozhodně zanedbatelné. Problematické je i spojení obce Popovičky s městem Říčany, kde je nutné přestupovat v Čestlicích a vykonat tak objížďku. Problematické jsou i některé obce s nedostatečnou frekvencí obsluhy veřejné hromadné dopravy. Jedná se o obce: Borek, Hlavenec, Kunice, Nová Ves, Petříkov a Předboj.

Všechny obce v okrese jsou součástí systému integrované dopravy PID.

Železniční doprava je důležitá zejména pro obce ležících na hlavních železničních tratích případně pro obce mající napojení veřejnou autobusovou dopravou na tyto železniční tratě. 19 měst a obcí (17,3 %) disponuje na svém území železniční stanicí či zastávkou s pravidelnou osobní železniční dopravou. Železnice má tedy význam jako přirozený napáječ mnohých autobusových linek a pro rychlou přepravu do centra Prahy.

Návrhy na optimalizaci vybraných spojení

Doporučuji zlepšit spojení obcí Dřísy, Kaliště, Tehov, Vyšehořovice a Zápy s Prahou (přímé spoje, je nutné zajižďet) a spojení obcí Popovičky s městem Říčany. Doporučuji zlepšit i dopravní obslužnost obcí Borek, Hlavenec, Kunice, Nová Ves, Petříkov a Předboj. Doporučuji také zlepšit dopravní spojení obce Sibřina ve směru Říčany, a to zavedením více přímých spojů (je často nutné směřovat cestu přes Prahu).

7.10. Okres Praha-západ

Území okresu obepíná ze západní a jižní strany hlavní město Prahu, jehož ale není součástí. V rámci kraje sousedí s okresy Praha-východ, Benešov, Příbram, Beroun, Kladno a Mělník. Z hlediska PID se území okresu nachází v prvním a druhém tarifním pásmu. Největším městem v okrese je město Jesenice (9 448 obyvatel). Druhým největším městem je město Roztoky (8 529 obyvatel). (čsú.cz).

V okrese Praha-západ se 79 obcí. Všechny obce kromě obce Drahelčice jsou součástí systému PID (oblast je integrována od vzniku PID).

Dojíždka v daném okrese

Primární dojíždkové toky směřují do měst a obcí: Praha (98,7 %) a Mníšek pod Brdy (1,3 %, jedná se obec Líšnice).

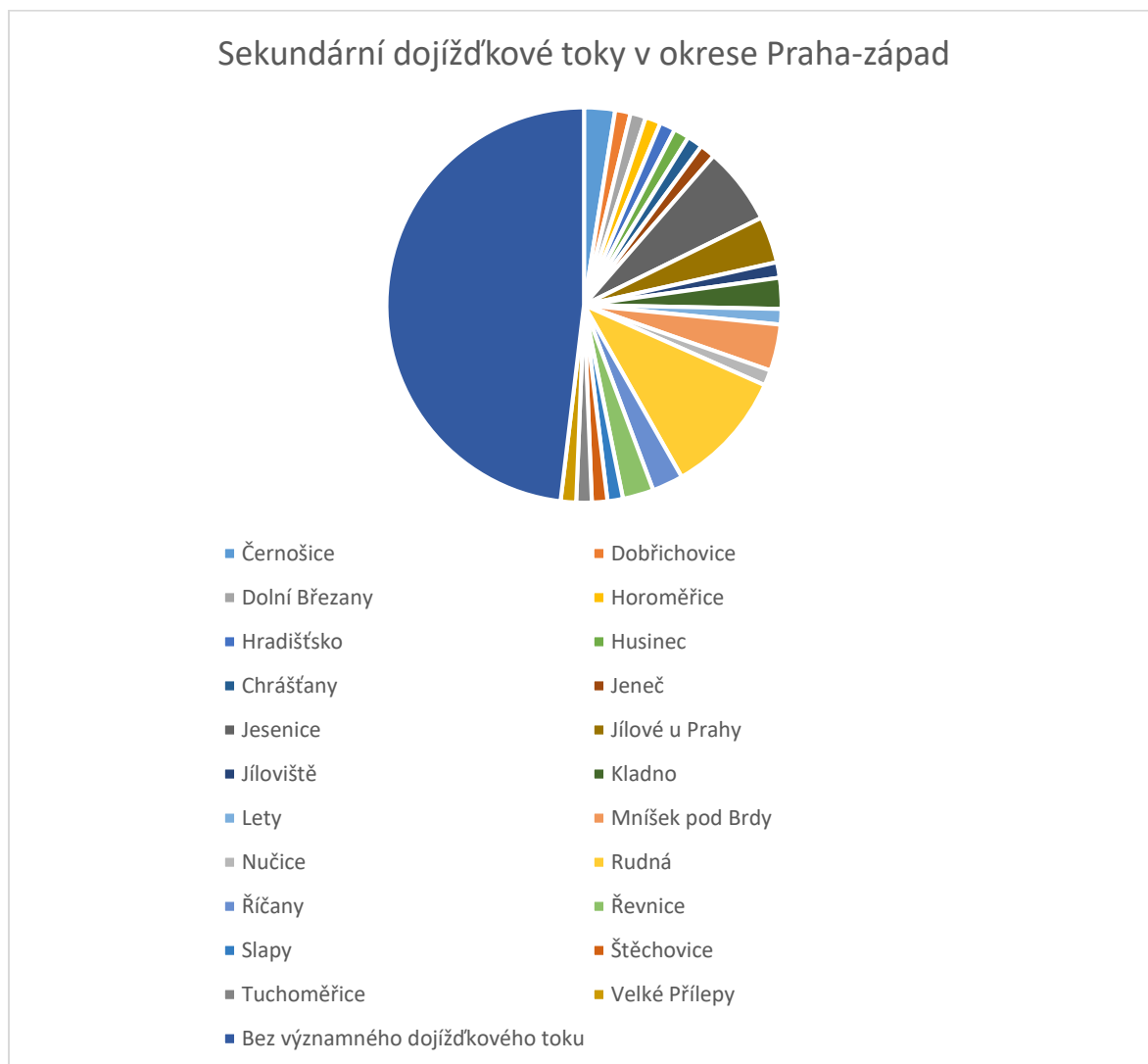


Obr. 108: Primární toky dojíždky v okrese Praha-západ

(Zdroj: SLDB 2011 – údaje o dojíždce do zaměstnání a škol)

Sekundární dojíždkové toky směřují do měst a obcí: Rudná (10,1 %), Jesenice (6,3 %), Jílové u Prahy (3,8 %), Mníšek pod Brdy (3,8 %), Černošice (2,5 %), Kladno (2,5 %), Říčany (2,5 %), Řevnice (2,5 %), Dobřichovice (1,3 %), Dolní Březany (1,3 %), Horoměřice (1,3 %), Hradištko (1,3 %), Husinec (1,3 %), Chrástany (1,3 %), Jeneč (1,3 %), Jíloviště (1,3 %), Lety (1,3 %), Nučice (1,3 %), Slapy (1,3 %), Štěchovice

(1,3 %), Tuchoměřice (1,3 %), Velké Přílepy (1,3 %). U 48,1 % obcí neexistuje dostatečně významný sekundární tok dojížděky.



Obr. 109: Sekundární toky dojížděky v okrese Praha-západ

(Zdroj: SLDB 2011 – údaje o dojížděce do zaměstnání a škol)

Z výše uvedených dat můžeme jasně vyvodit dominantní vliv hlavního města Prahy jakožto cíle dojížděky za prací. Sekundární směry dojížděky již nejsou nijak významné a často jsou zanedbatelné. Sekundární směry dojížděky ve většině případů kopírují linkové vedení autobusových a železničních linek. U některých obcí existují i významnější terciální směry dojížděky (Vestec, Jesenice). Dojížděka do jiných okresů (s výjimkou hlavního města Prahy) je zanedbatelná.

Analýza obcí v okrese

Za problematickou můžeme označit obci Drahelčice, která není dosud integrována v PID a obsluha linkovou dopravou zde prakticky neexistuje.

V případě obcí Trnová a Tursko je nutné překonat velkou vzdálenost k autobusové nebo vlakové zastávce, linková doprava do těchto obcí téměř nezajíždí. Jedná se především o chatařské osady.

V případě dalších 5 obcí (6,3 %) je nutné při primárním směru dojížděky přestupovat.

V případě obce Černolice je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Mníšek pod Brdy (autobusové linky 448 a 317) nebo ve městě Dobřichovice (autobusová linka 448 a navazující vlakové spojení). Dané spojení jsou v souladu se směrem dojížděky.

V případě obce Karlík je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Černošice (autobusová linka 448 a navazující vlakové spojení) nebo ve městě Dobřichovice (autobusová linka 448 a navazující vlakové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

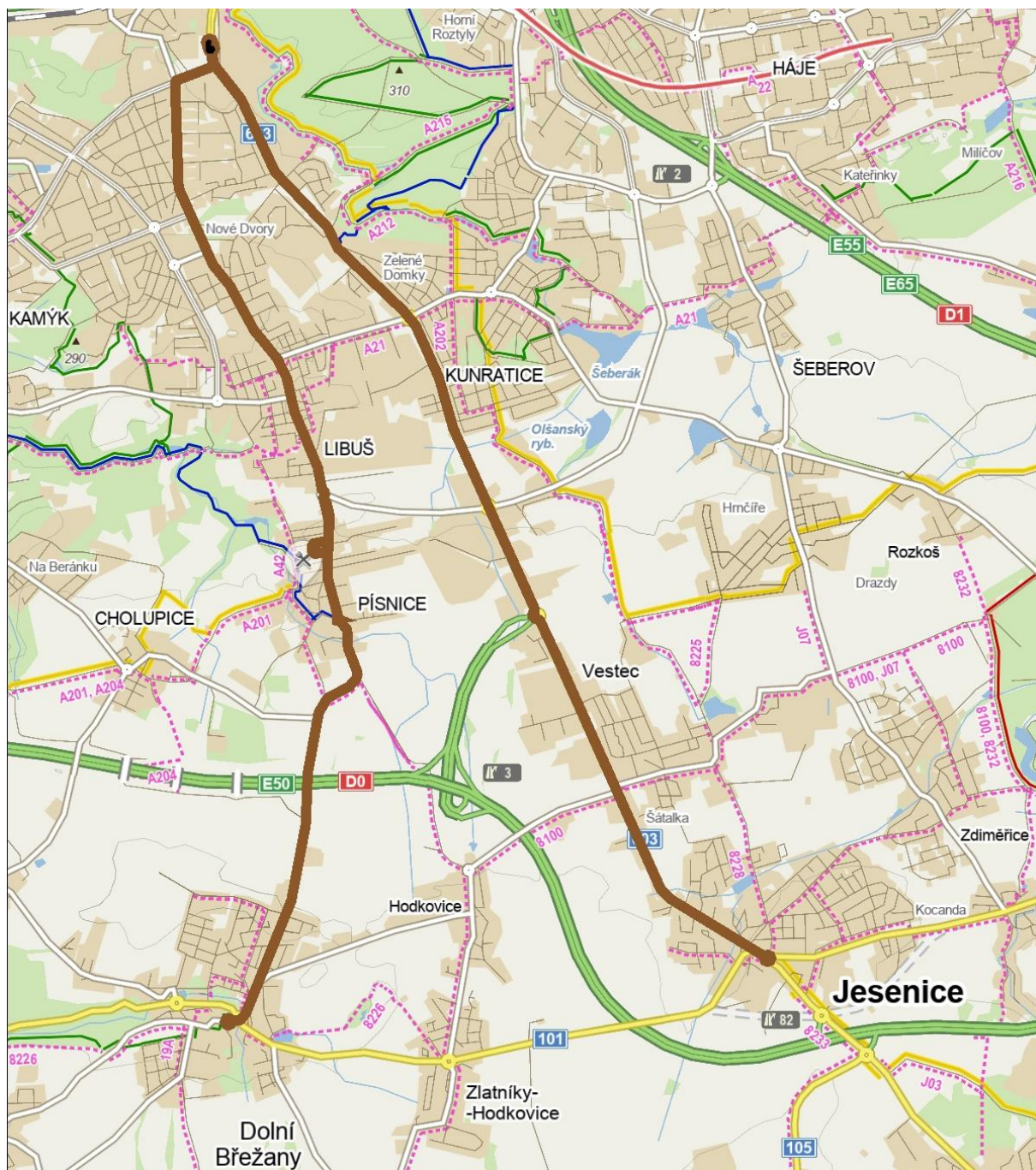
V případě obce Kytín je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Mníšek pod Brdy (autobusové linky 446 a 317). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě obce Pohoří je nutné ve směru do Prahy přestoupit v obci Kamenice nebo ve městě Jílové u Prahy (autobusové linky 444 a 332). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě obce Vonoklasy je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Černošice (autobusová linka 664 a navazující vlakové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě dalších 5 obcí (6,3 %) je nutné při sekundárním směru dojížděky přestupovat.

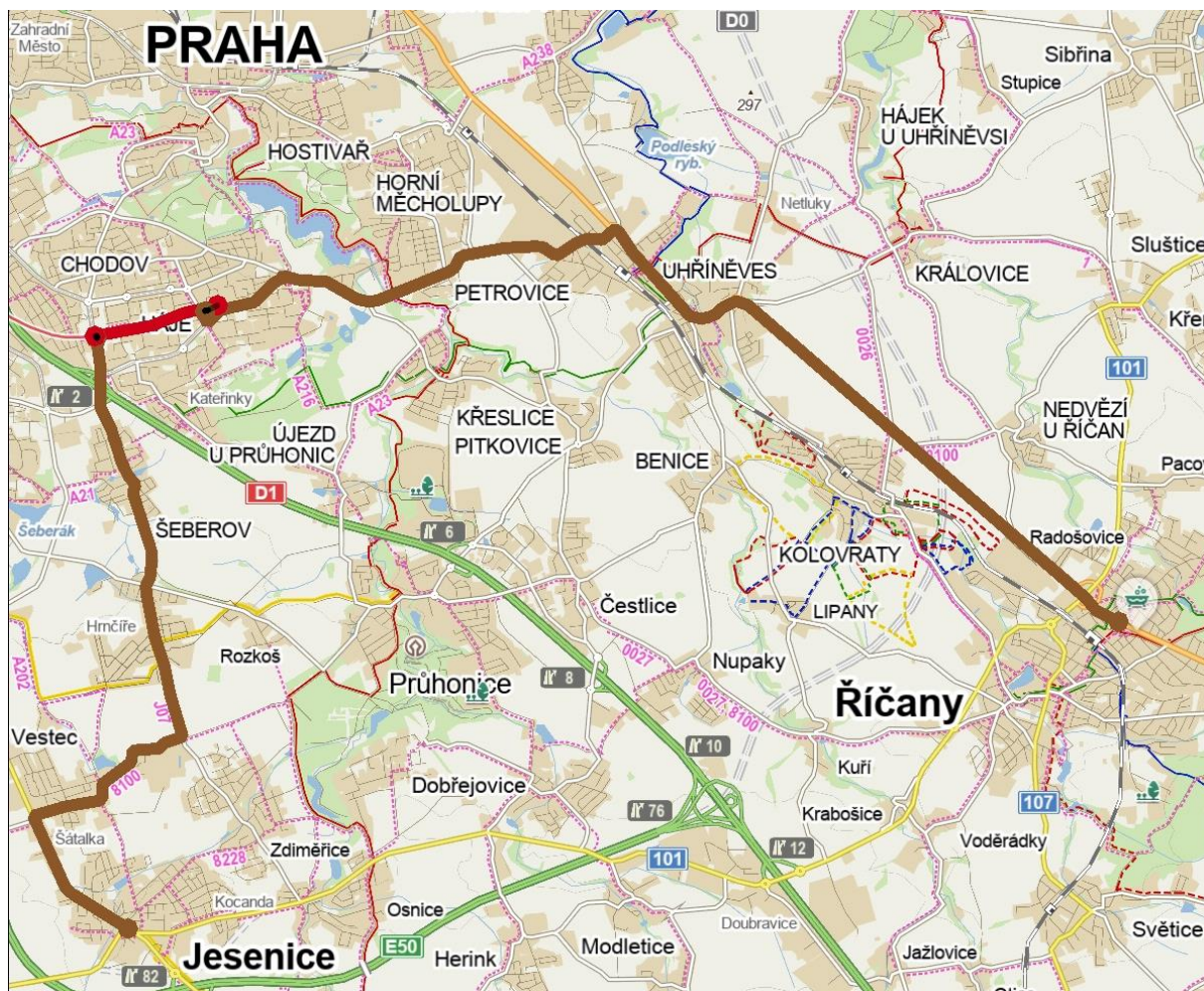
V případě obce Dolní Břežany je nutné ve směru Jesenice směřovat cestu přes Prahu (autobusová linka 332 a navazující autobusové spojení). Dané spojení není v souladu se směrem dojížděky.



Obr. 110: Dané spojení zobrazené na mapě

(Zdroj: aplikace Jízdní řády – Seznam.cz)

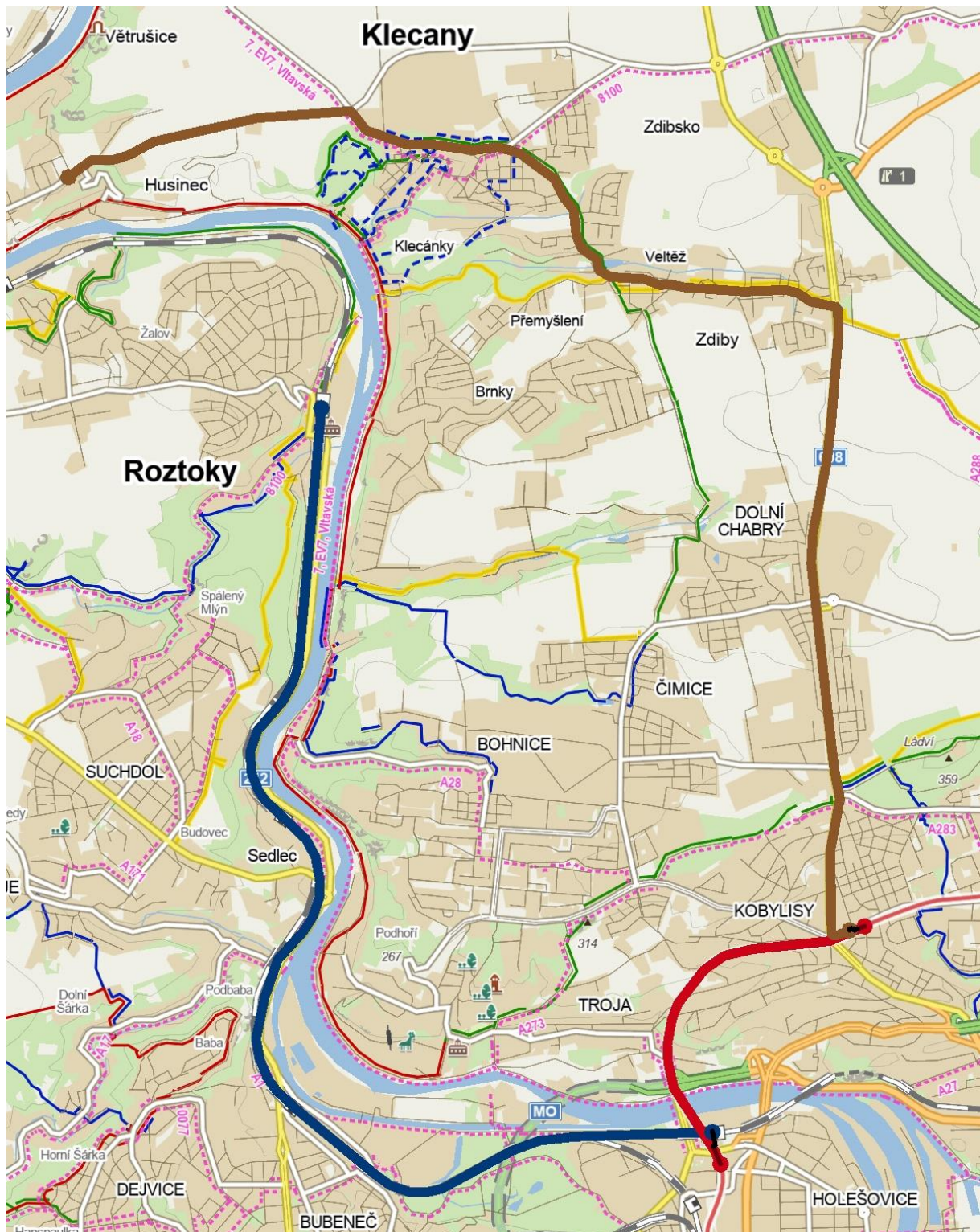
V případě města Jesenice je nutné ve směru Říčany často směřovat cestu přes Prahu (autobusová linka 332 a navazující autobusové či vlakové spojení). Dané spojení není v souladu se směrem dojížděky.



Obr. 111: Dané spojení zobrazené na mapě

(Zdroj: aplikace Jízdní řády – Seznam.cz)

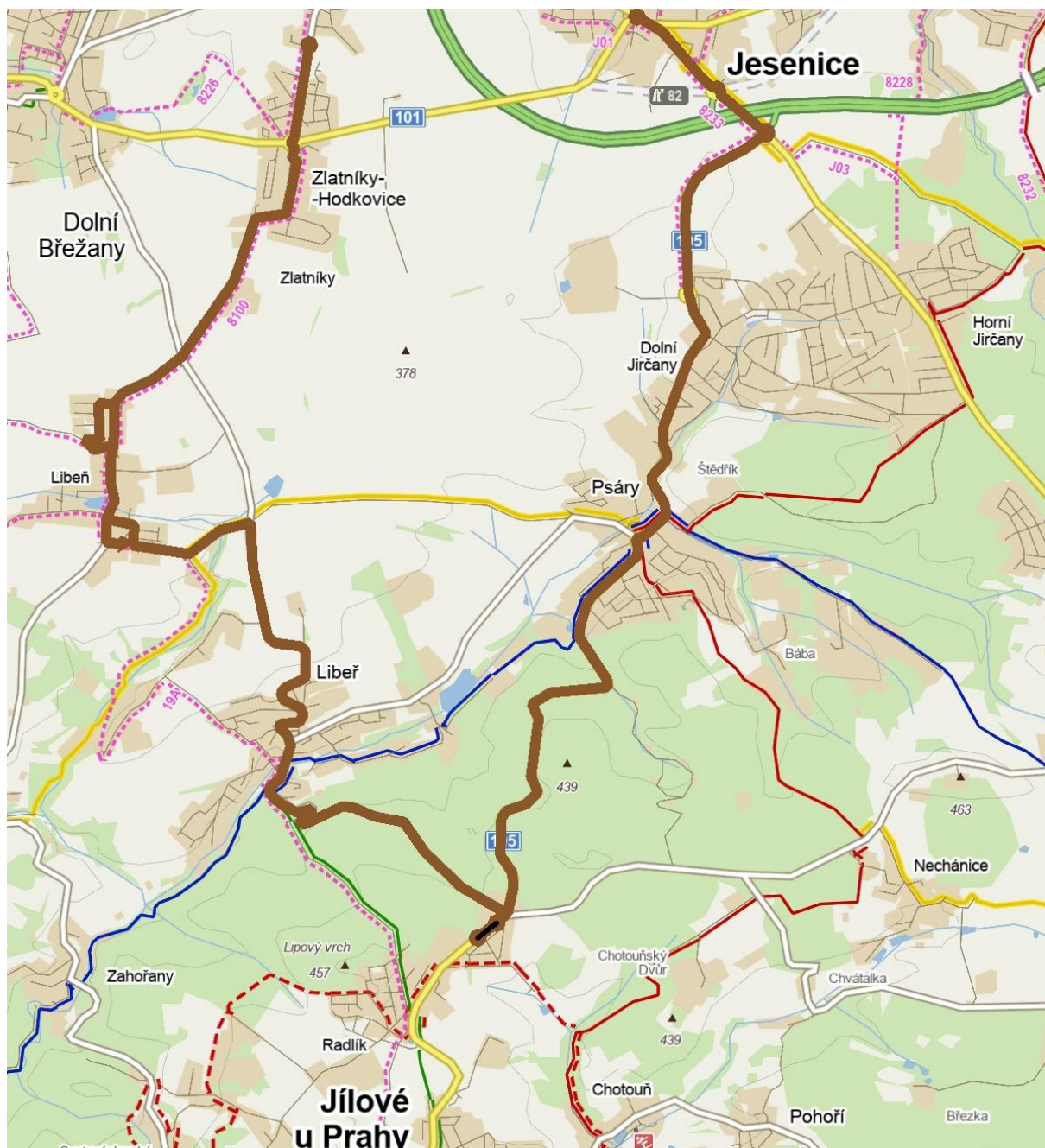
V případě města Roztoky je nutné ve směru Husinec směřovat cestu přes Prahu (vlakové spojení, metro a navazující autobusové spojení). Dané spojení není v souladu se směrem dojížděky.



Obr. 112: Dané spojení zobrazené na mapě

(Zdroj: aplikace Jízdní řády – Seznam.cz)

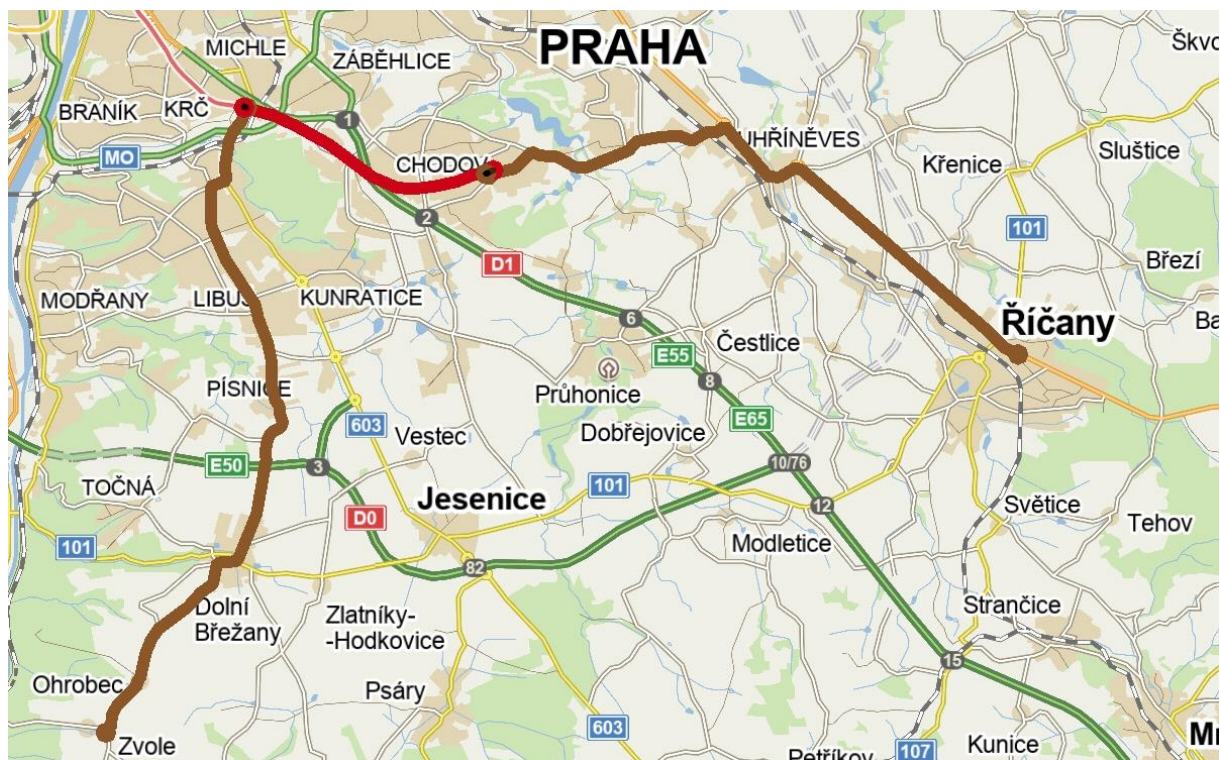
V případě obce Zlatníky je nutné ve směru Jesenice často směřovat cestu přes Jílové u Prahy (autobusová linka 341 a navazující autobusové spojení). Dané spojení není v souladu se směrem dojížděky.



Obr. 113: Dané spojení zobrazené na mapě

(Zdroj: aplikace Jízdní řády – Seznam.cz)

V případě obce Zvole je nutné ve směru Říčany směřovat cestu přes Prahu (autobusová linka 333 a navazující autobusové či vlakové spojení). Dané spojení není v souladu se směrem dojížděky.



Obr. 114: Dané spojení zobrazené na mapě

(Zdroj: aplikace Jízdní řády – Seznam.cz)

Zhodnocení situace v okrese

Primární směr dojíždky je až na výjimky zajištěn přímými linkami. Výjimky tvoří obce ležící poblíž významných železničních tratí. Na těchto železničních tratích dochází k přestupu z autobusové na rychlejší železniční dopravu (Dobřichovice, Černošice). V případě některých obcí dochází ve větších městech k přestupu na rychlejší autobusové linky (město Mníšek pod Brdy).

Problém nastává u sekundárního směru dojíždky, kde neexistuje u některých obcí přímé spojení hromadnou dopravou a je nutné směřovat tyto cesty přes Prahu. Nejhorší situace je u města Rostoky, kde je nutné do obce Husinec využít u některých spojení dokonce i Pražské metro (linku C). Podobná situace je i u spojení měst Jesenice a Říčany, kde je nutné směřovat cestu přes nádraží Uhřetěves v Praze. Tyto sekundární směry dojíždky jsou sice výrazně slabší než primární (s Prahou), ale rozhodně nejsou zanedbatelné.

Železnice je významná především pro obce ležící na trati 171 Praha – Beroun. Vzhledem k poloze obcí v údolí řeky Berounky je zde silniční doprava vůči železniční v zásadě nekonkurenceschopná. Vlaková doprava je zde tedy jedinou rozumnou volbou při dojíždce do hlavního města Prahy. Vlaky zde bývají provozovány i v 15 minutovém intervalu. 30 obcí (38 %) disponuje na svém území železniční stanicí nebo zastávkou s pravidelnou osobní železniční dopravou.

SLDB 2011 nereflektuje situaci způsobenou otevřením areálu Amazon v obci Dobrovíz. Tato situace způsobila jistou poptávku po dojíždění do této obce. Toto dojíždění je však většinou zajištěno vlakovým spojením (železniční stanice Hostivice) nebo neveřejným linkovým spojením placeným zaměstnavatelem.

Návrhy na optimalizaci vybraných spojení

Doporučuji zlepšit spojení města Roztoky s obcí Husinec (je možné použít vlak do stanice Řež a následně přejít pěšky přes lávku, ale jedná se o nekomfortní způsob dopravy) a také zavést častější přímé spojení měst Jesenice a Říčany, obce Zlatníky s městem Jesenice a obce Zvole s městem Říčany. Také doporučuji zvážit zlepšení dopravního spojení do chatových osad.

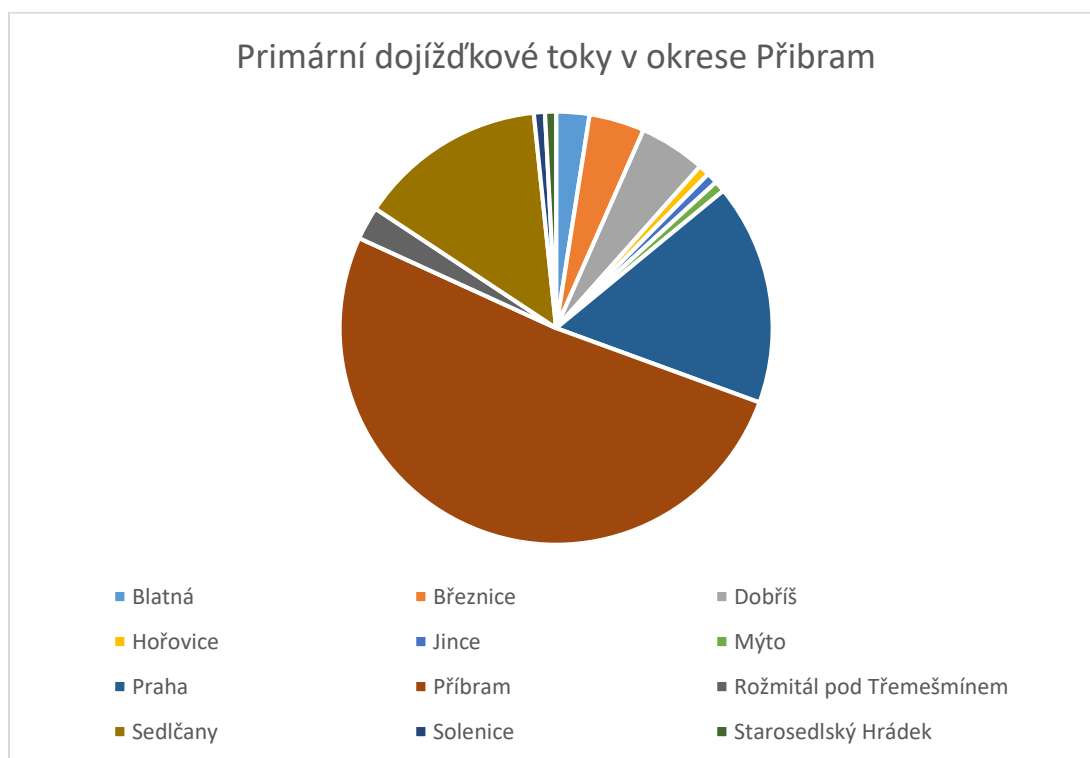
7.11. Okres Příbram

Okres Příbram se nachází v jihozápadní části Středočeského kraje. V rámci kraje sousední s okresy Beroun, Benešov a Praha-západ. Jedná se o největší okres ve Středočeském kraji z hlediska rozlohy. Z hlediska PID se území okresu nachází tarifních pásmech čtyři až devět. Největším městem v okrese je město Příbram (32 642 obyvatel). Druhým největším městem v okrese je město Dobříš (8 983 obyvatel). (čsú.cz).

V okrese Příbram se nachází 121 obcí. Všechny obce nejsou dosud součástí PID. Prozatím proběhla integrace Příbramska ve dvou etapách, následující etapy integrace jsou naplánovány na druhé a třetí čtvrtletí roku 2020. V 1. čtvrtletí roku 2020 proběhla integrace MHD v Příbrami.

Dojíždka v daném okrese

Primární dojíždkové toky směřují do měst a obcí: Příbram (51,2 %), Praha (16,5 %), Sedlčany (14 %), Dobříš (5 %), Březnice (4,1 %), Blatná (2,5 %), Rožmitál pod Třemšínem (2,5 %), Hořovice (0,8 %), Jince (0,8 %), Mýto (0,8 %), Solenice (0,8 %) a Starosedlský Hrádek (0,8 %).

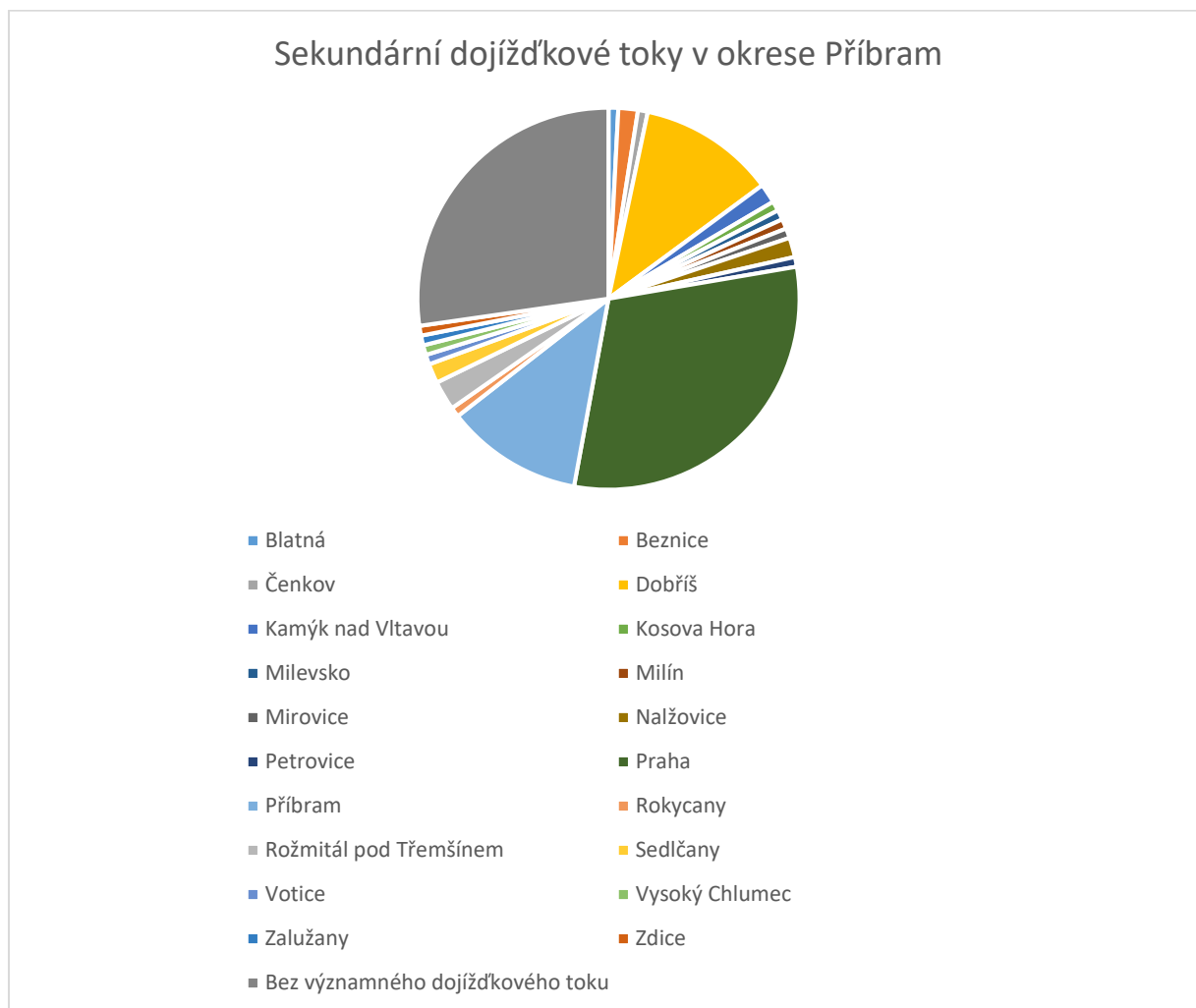


Obr. 115: Primární toky dojíždky v okrese Příbram

(Zdroj: SLDB 2011 – údaje o dojíždce do zaměstnání a škol)

Sekundární dojíždkové toky směřují do měst a obcí: Praha (30,6 %), Příbram (11,6 %), Dobříš (11,6%), Rožmitál pod Třemšínem (2,5 %), Březnice (1,7 %), Kamýk nad Vltavou (1,7 %), Sedlčany (1,7 %), Nalžovice (1,7 %), Čenkov (0,8 %), Kosova Hora (0,8 %), Milevsko (0,8 %), Milín (0,8 %), Mirovice (0,8 %),

Petrovice (0,8 %), Rokycany (0,8 %), Votice (0,8 %), Vysoký Chlumeč (0,8 %), Zalužany (0,8 %) a Zdice (0,8 %). V případě 33 obcí (27,3 %) neexistuje dostatečně významný sekundární tok dojížděky.



Obr. 116: Sekundární toky dojížděky v okrese Příbram

(Zdroj: SLDB 2011 – údaje o dojížděce do zaměstnání a škol)

Z výše uvedených dat můžeme usuzovat, že nejdůležitějším cílem dojížděky v okrese je město Příbram. Je zde ale i významný vliv hlavního města Prahy, která je druhým nejdůležitějším cílem primární dojížděky a je nevýznamnějším cílem sekundární dojížděky. V případě hlavního města hraje roli jistě i dobré silniční napojení (dálnice D4). Dojížděka do ostatních krajů je zde zanedbatelná, ale existující (Rokycany, Milevsko). Existují zde i další terciální významné směry dojížděky u některých měst obcí (Příbram, Malá Hraštice, Nová Ves pod Pleší).

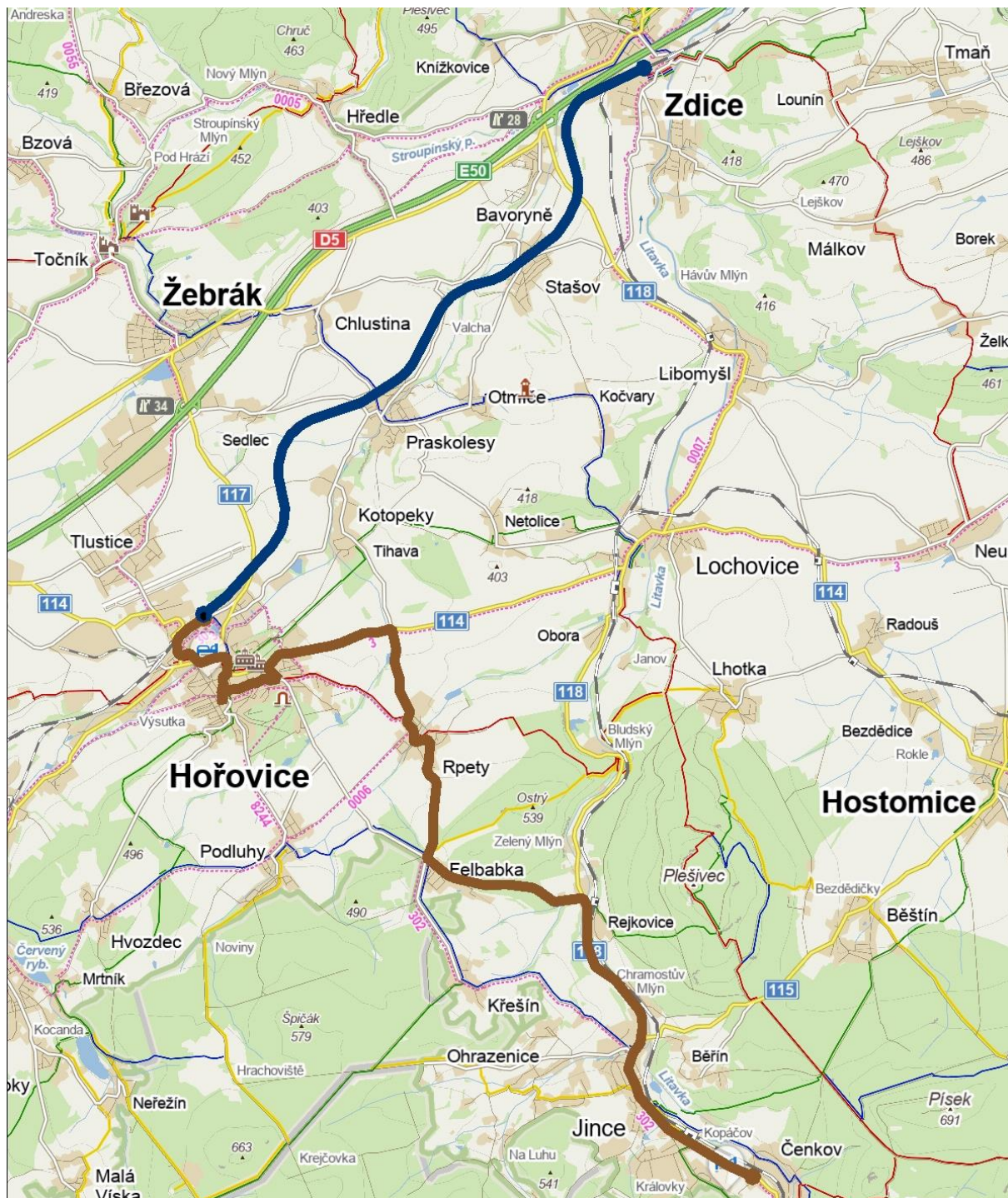
Analýza obcí v okrese

Za problematickou můžeme označit dopravní obsluhu města Rožmitál pod Třemšínem. Zde je nutné při primární dojížděce ve směru Příbram přestoupit ve městě Březnice (vlakové spojení). Při sekundární dojížděce ve směru do Prahy je nutné opět přestoupit ve městě Březnice (vlakové spojení). Existují zde i přímé autobusové spoje, které ale nejsou součástí systému PID.

Za problematické můžeme označit z hlediska dopravní obslužnosti i obce Lešetice a Ohrazenice. Tyto obce jsou obsluhovány linkovou autobusovou dopravou jen výjimečně a je nutné docházet pěšky do sousedních obcí.

V případě dalších 3 obcí (2,5 %) je nutné při primární dojízdce přestupovat:

V případě obce Čenkov je nutné ve směru Zdice přestoupit ve městě Hořovice (autobusová linka 531 a navazující vlakové spojení). Dané spojení není v souladu se směrem dojízdky.

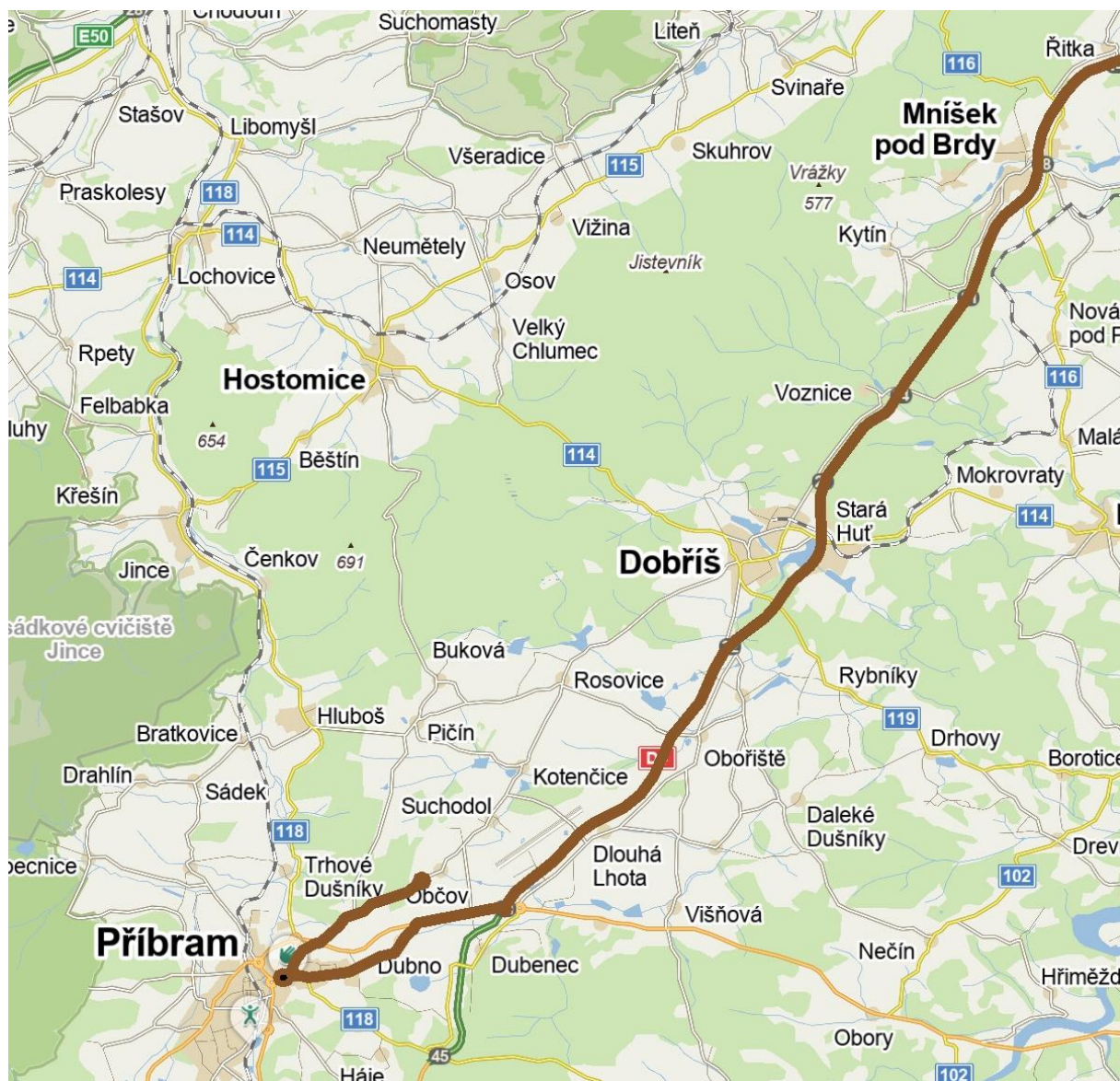


Obr. 117: Dané spojení zobrazené na mapě

(Zdroj: aplikace Jízdní řády – Seznam.cz)

V případě obce Nové Dvory je nutné ve směru do Prahy přestoupit v obci Korkyně (autobusová linka 360 a navazující autobusové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojízdky.

V případě obce Občov je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Příbram (autobusová linka 392 a navazující autobusové spojení) nebo ve městě Dobříš (autobusová linka 392 a navazující autobusové spojení). Spojení s přestupem ve městě Příbram není v souladu se směrem dojížděky.



Obr. 118: Dané spojení zobrazené na mapě

(Zdroj: aplikace Jízdní řády – Seznam.cz)

V případě dalších 11 obcí (9 %) je nutné při sekundární dojížděce přestupovat:

V případě obce Bratkovice je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Zdice (vlakové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě obce Drahlín je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Příbram (autobusové linky 511 a 393). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě obce Hluboš je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Příbram (autobusová linka 531 a navazující autobusové spojení). Dané spojení není v souladu se směrem dojížděky.

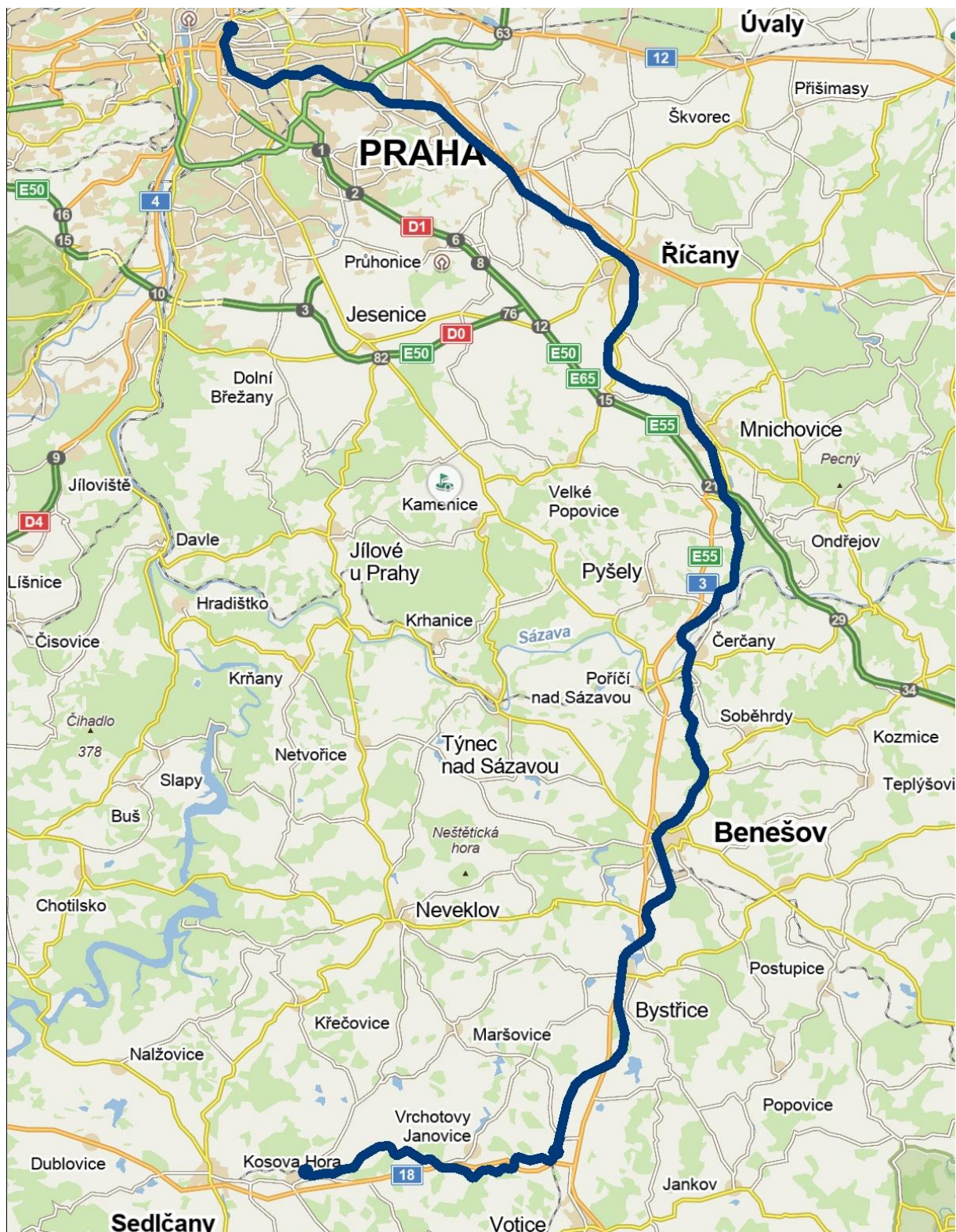


Obr. 119: Dané spojení zobrazené na mapě

(Zdroj: aplikace Jízdní řády – Seznam.cz)

V případě obce Chotilsko je nutné ve směru Dobříš přestoupit v obci Korkyně (autobusové linky 360 a 361). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě obce Kosova Hora je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Olbramovice (vlakové spojení). Dané spojení není v souladu se směrem dojížděky.



Obr. 120: Dané spojení zobrazené na mapě

(Zdroj: aplikace Jízdní řády – Seznam.cz)

V případě obce Milín je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Zdice (vlakové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojíždky.

V případě obce Obecnice je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Příbram (autobusové linky 511 a 512 a navazující vlakové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojíždky.

V případě obce Podlesí je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Příbram (autobusová linka 512 a navazující autobusové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojíždky.

V případě obce Sádek je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Příbram (autobusová linka 511 a navazující autobusové spojení). Dané spojení není v souladu se směrem dojíždky.



Obr. 121: Dané spojení zobrazené na mapě

(Zdroj: aplikace Jízdní řády – Seznam.cz)

V případě obce Tochovice je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Zdice (vlakové spojení) nebo ve městě Beroun (vlakové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojíždky.

V případě obce Trhové Dušníky je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Příbram (autobusová linka 531 a navazující autobusové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojíždky.

Zhodnocení situace v okrese

Z výše uvedených údajů můžeme vyvodit, že se hlavní přestupní uzly nacházejí především ve městech Příbram a Dobříš a do těchto měst také směřuje většina linek. Z těchto měst jezdí expresní autobusové linky do Prahy po dálnici D4. Najdeme zde i železniční uzel (např. Březnice). Autobusové linky svázejí také cestující z některých obcí do přestupních uzlů v jiných okresech (např. Olbramovice, Hořovice, Zdice).

Železnice má pro okres Příbram spíše okrajový význam. Významná je pouze pro obce ležící na železničních tratích a pro několik dalších obcí, které disponují autobusovým spojením k železničním uzlům (např. obec Čenkov). V případě spojení Příbrami s hlavním městem Prahou je železniční spojení výrazně časově delší než přímé autobusové linky (směr jízdy vede přes Zdice a Beroun). Jedná se o značně nevýhodný způsob dopravy z časového i tarifního hlediska. 14 obcí (11,6 %) disponuje na svém území železniční stanicí či zastávkou s pravidelnou osobní železniční dopravou.

65 obcí (53,7 %) obcí není dosud integrováno v systému PID. Tyto obce jsou stále součástí zanikajícího systému SID s až na výjimky nepřestupným tarifem. V tomto systému jsou preferována přímá autobusová spojení. Železnice není integrována v tomto systému. Integrace zbývajících oblastí do PID se předpokládá v průběhu roku 2020 ve dvou etapách.

Návrhy na optimalizaci vybraných spojení

Doporučuji vybudovat železniční zastávky v obcích Čenkov a Trhové Dušičky a dokončit integraci zbývajících částí okresu do PID. Linkové vedení spojů většinově odpovídá směru dojížděky, a proto nejsou třeba žádné klíčové změny.

7.12. Okres Rakovník

Okres Rakovník se nachází v západní části Středočeského kraje. V rámci kraje sousedí s okresy Beroun a Kladno. Z hlediska PID se území okresu nachází v tarifních pásmech pět až osm. Největším městem v okrese je město Rakovník (15 846 obyvatel). Druhým největším městem je město Nové Strašecí (5 517 obyvatel). (čsú.cz).

V okrese Rakovník se nachází celkem 83 obcí, pouze některé obce jsou součástí systému PID (Integrace PID proběhla zatím pouze v I. etapě v prosinci 2019).

Dojížděka v daném okrese

Primární dojížděkové toky z obcí směřují do měst: Rakovník (67 %), Praha (17 %), Jesenice (3,7 %), Nové Strašecí (2,4 %), Roztoky (2,4 %), Slaný (2,4 %), Kladno (1,2 %) a Louny (1,2 %).

Primární dojížděkové toky v okrese Rakovník



Obr. 122: Primární toky dojížděky v okrese Rakovník

(Zdroj: SLDB 2011 – údaje o dojížděce do zaměstnání a škol)

Sekundární dojížděkové toky z obcí směřují do měst: Praha (35 %), Kladno (8,4 %), Rakovník (4,8 %), Beroun (3,6 %), Lubná (3,6 %), Čistá (2,4 %), Blšany (1,2 %), Jesenice (1,2 %), Kounov (1,2 %), Kožlany (1,2 %), Oráčov (1,2 %), Srbeč (1,2 %). 35 % obcí nedisponuje významným sekundárním tokem dojížděky.

Sekundární dojížděkové toky v okrese Rakovník



Obr. 123: Sekundární toky dojížděky v okrese Rakovník

(Zdroj: SLDB 2011 – údaje o dojížděce do zaměstnání a škol)

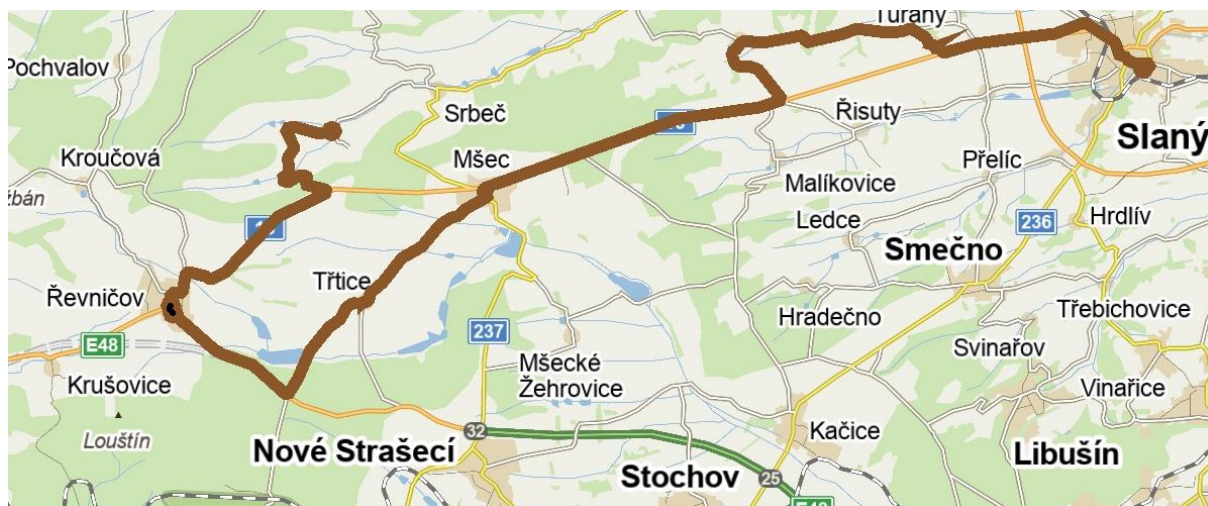
Existují zde i další významné terciární dojížděkové toky u některých obcí (Kladno, Rakovník, Slaný, Praha).

Z výše uvedených dat můžeme vyvodit, že nejčastější dojížděka se uskutečňuje v rámci okresu a směřuje do města Rakovník. Oproti sousednímu okresu Kladno zde není dojížděka do Prahy tak významná, stále jde však o nejčastější sekundární směr dojížděky a druhý nejčastější směr primární dojížděky. Nejvýznamnější v okrese jsou autobusové linky Rakovník-Nové Strašecí-Praha. Významným cílem dojížděky je i město Kladno. Dojížděka do měst a obcí ostatních okresů (Beroun, Louny, Jesenice) je zanedbatelná. Jedná se především o obce, které leží na kraji okresu (obec Smilovice)

Analýza obcí v okrese

5 obcí (6 %) z celkového počtu 83 obcí se dají označit jako problematické z hlediska dopravní obslužnosti. U těchto obcí je nutné pro dojezd do cílového místa v rámci primární a sekundární dojížděky přestupovat (pokud je sekundární směr dojížděky dostatečně významný), tedy neexistuje přímý spoj mezi obcí a místem dojížděky.

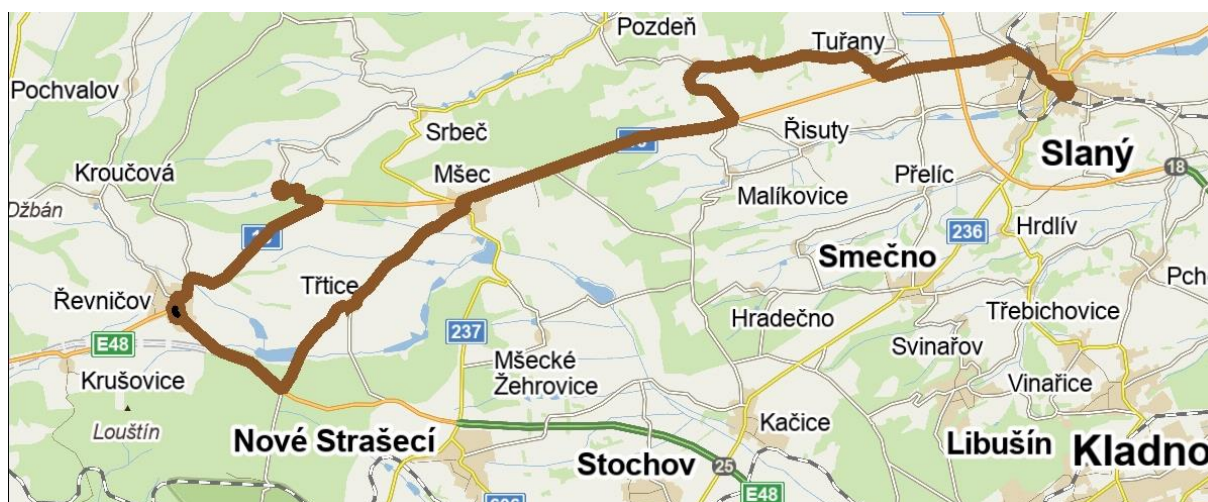
V případě obce Bdín je nutné ve směru Slaný přestoupit v obci Řevničov (autobusové linky 628, 580) nebo v obci Srbeč (autobusové linky 628, 588). Spojení s přestupem v obci Řevničov není v souladu se směrem dojížděky.



Obr. 124: Dané spojení zobrazené na mapě

(Zdroj: aplikace Jízdní řády – Seznam.cz)

V případě obce Kalivody je nutné ve směru Slaný přestoupit v obci Řevničov (autobusové linky 628, 580) nebo v obci Srbeč (autobusové linky 628, 588). Spojení s přestupem v obci Řevničov není v souladu se směrem dojížděky.



Obr. 125: Dané spojení zobrazené na mapě

(Zdroj: aplikace Jízdní řády – Seznam.cz)

V případě obce Milostín je nutné ve směru Rakovník přestoupit ve městě Lužná (vlakové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě obce Pochvalov je nutné ve směru do Prahy přestoupit v obci Řevničov (autobusové linky 619 a 305). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

Obec Krakovec nemá na svém území funkční žádnou formu veřejné linkové dopravy.

V případě 7 dalších obcí (8,4 %) je nutné při primárním směru dojížděky přestupovat.

V případě obce Kroučová je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Nové Strašecí (autobusové linky 619 a 304). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

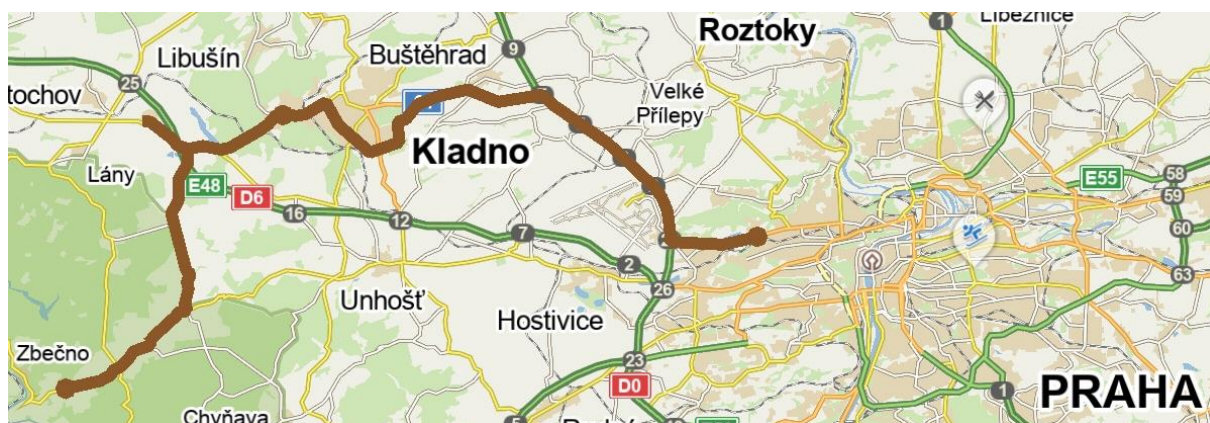
V případě obce Milý je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Kladno (autobusová linka 628 a další navazující autobusové spoje). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě obce Mšec je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městech Slaný či Kladno (autobusové linky 580, 680 a další navazující autobusové spoje). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě obce Přebuz je nutné ve směru Praha přestoupit ve městě Kladno (autobusová linka 628 a další navazující autobusové spoje). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě obce Račice je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Beroun (vlakové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě obce Sýkořice je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Kladno (autobusová linka 555 a další navazující autobusové spoje). Dané spojení není v souladu se směrem dojížděky.



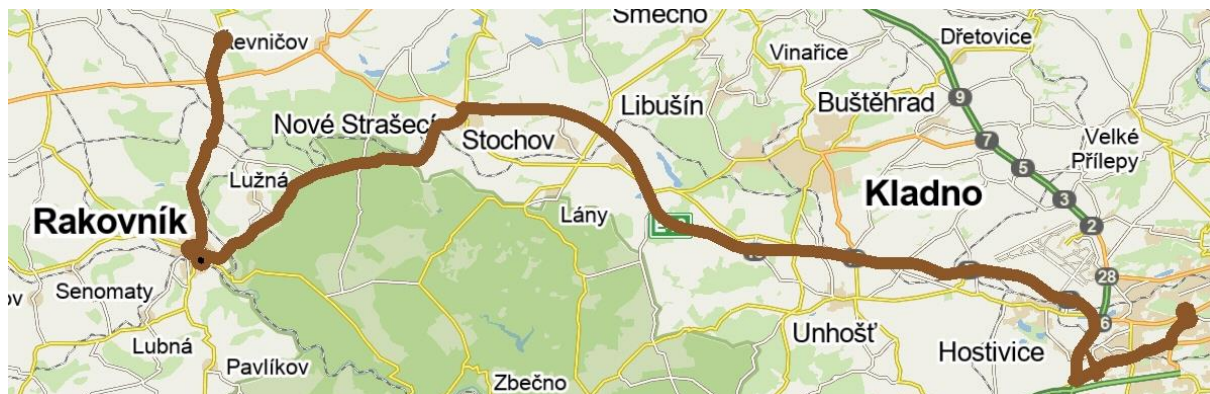
Obr. 126: Dané spojení zobrazené na mapě

(Zdroj: aplikace Jízdní řády – Seznam.cz)

V případě obce Zbečno je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Beroun (vlakové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě 10 dalších obcí (12 %) je nutné při sekundárním směru dojížděky přestupovat.

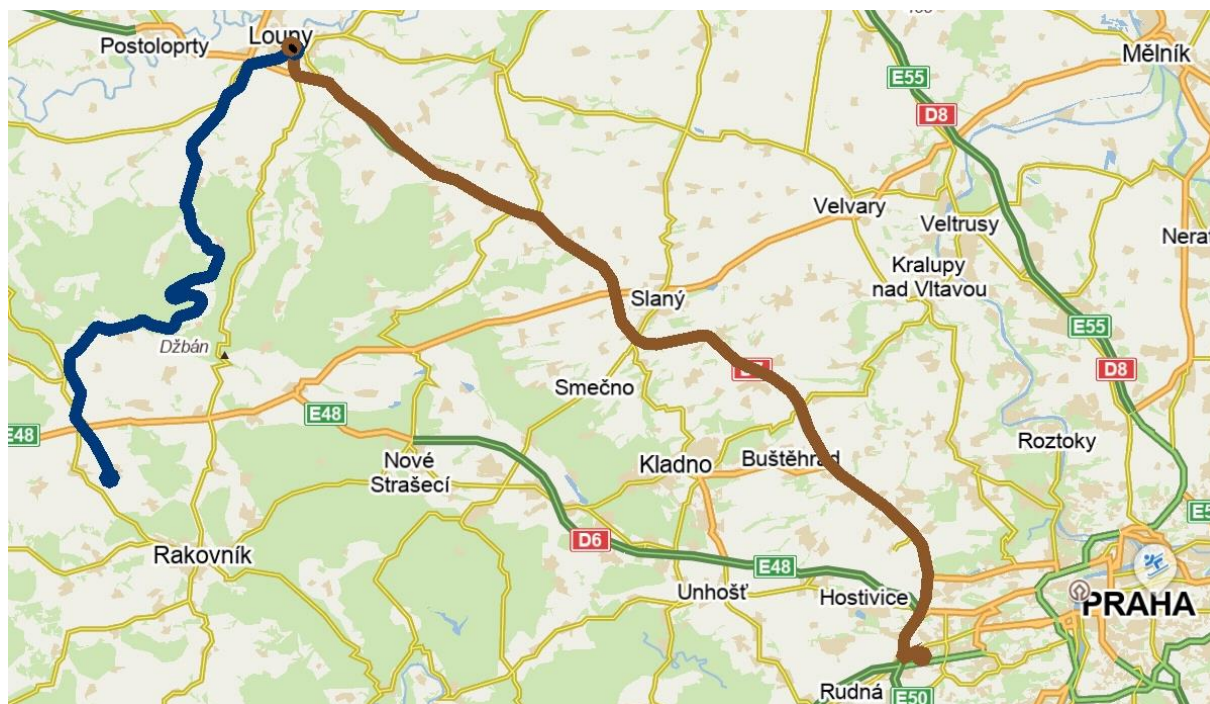
V případě obce Hředle je nutné ve směru do Prahy přestoupit v obci Krupá (autobusové linky 584 a 305) nebo ve městě Rakovník (autobusové linky 584 a 304). Dané spojení není v souladu se směrem dojížděky.



Obr. 127: Dané spojení zobrazené na mapě

(Zdroj: aplikace Jízdní řády – Seznam.cz)

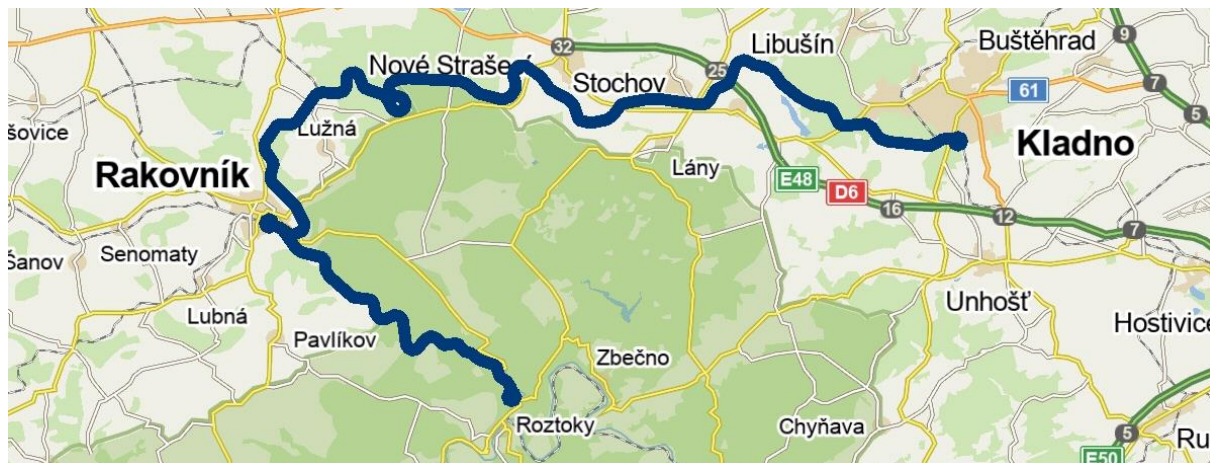
V případě obce Chrášťany je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Louny nebo ve městě Rakovník (vlakové spojení). Spojení s přestupem ve městě Louny není v souladu se směrem dojíždky.



Obr. 128: Dané spojení zobrazené na mapě

(Zdroj: aplikace Jízdní řády – Seznam.cz)

V případě obce Křivoklát je nutné ve směru Kladno přestoupit v obci Zbečno nebo ve městě Rakovník (autobusová linka 555 a další navazující autobusové spoje). Spojení s přestupem ve městě Rakovník není v souladu se směrem dojíždky.

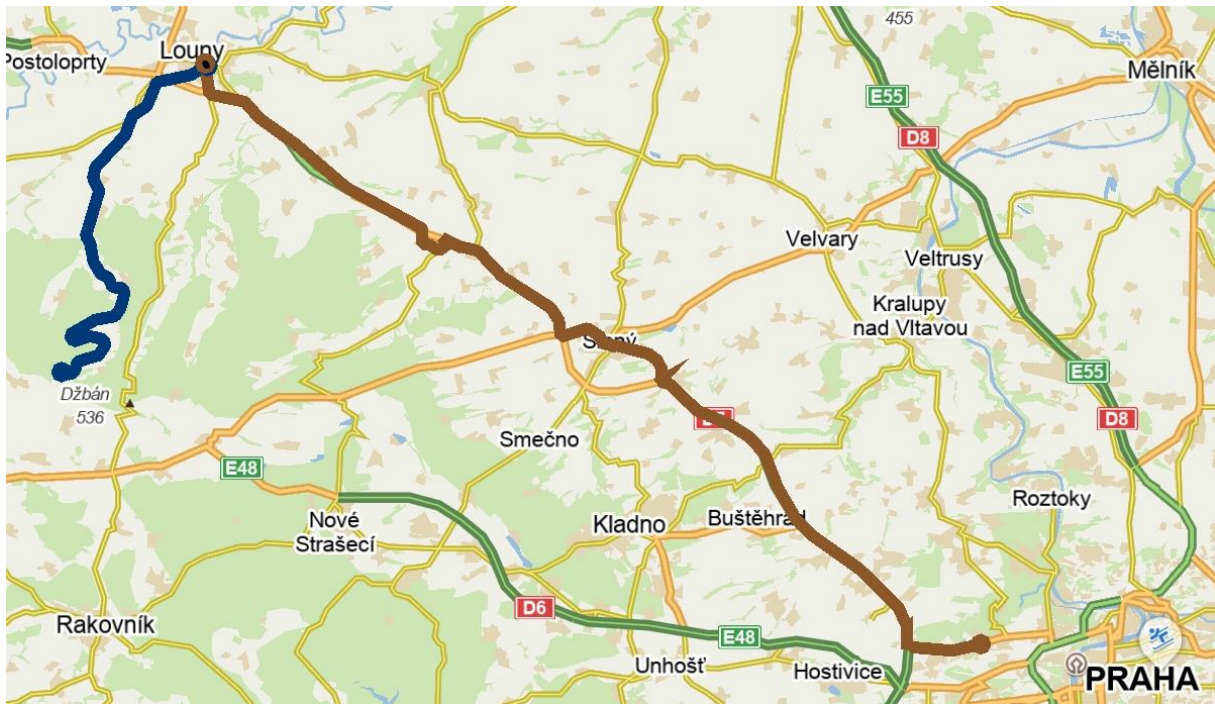


Obr. 129: Dané spojení zobrazené na mapě

(Zdroj: aplikace Jízdní řády – Seznam.cz)

V případě obce Městečko je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Beroun (vlakové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojíždky.

V případě obce Mutějovice je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Rakovník nebo ve městě Louny (vlakové spojení). Spojení s přestupem ve městě Louny není v souladu se směrem dojíždky.



Obr. 130: Dané spojení zobrazené na mapě

(Zdroj: aplikace Jízdní řády – Seznam.cz)

V případě obce Pavlíkov je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Beroun (vlakové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě obce Roztoky je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Beroun (vlakové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě obce Senomaty je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Beroun (vlakové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě obce Srbeč je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Kladno nebo ve městě Slaný (autobusová linka 588 a další navazující autobusové spoje). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

V případě obce Šanov je nutné ve směru do Prahy přestoupit ve městě Beroun (vlakové spojení). Dané spojení je v souladu se směrem dojížděky.

Zhodnocení situace v okrese

Značná část spojení je zcela mimo integraci PID. 28 obcí (33,7 %) není v žádné formě (železniční, autobusové spojení) součástí systému PID. Integrace okresu Rakovník bude probíhat v dalších etapách integrace PID.

Problematické je spojení obce Hředle s Prahou, kde je nutné vykonat objížďku přes Rakovník. Obec Krakovec nevykazuje žádný primární ani sekundární směr dojížděky. Tento fakt je dán skutečností, že se jedná především o turistické rekreační místo.

Z výše uvedených dat můžeme vyvodit, že hlavní přestupní uzly se nacházejí ve velkých městech (Rakovník, Nové Strašecí) a to často i mimo území samotného okresu (Rakovník, Kladno, Louny). Značná část dojížděky např. do Prahy směřuje tedy mimo území okresu (týká se především přestupů mezi vlakovými spoji ve městě Beroun u obcí ležící na trati 174 Beroun – Rakovník). V okrese

nenajdeme významné přestupní uzly mezi autobusovou dopravou a železnicí. Přestupy realizovat lze (Rakovník, Nové Strašecí), ale přestup na železniční spoj je časově nevýhodný a nezkrátí celkový čas přepravy. V okrese nenajdeme žádné významné železniční tratě, které by byly konkurenceschopné vzhledem k silniční infrastruktuře (dálnice D6 Praha – Karlovy Vary).

Železniční doprava je významná u obcí ležících na trati 174, kde je zajištěn komfortní přestup ve stanici Beroun na vlaky směr Praha a u některých dalších obcí (Mutějovice, Chrášťany). V případě ostatních obcí má větší význam především autobusová doprava i přes fakt, že železniční doprava je zajištěna v dostatečném rozsahu (rychlíková linka R24 Praha – Kladno – Rakovník).

Některé obce v okrese jsou stále ještě součástí SID. Tento systém vzhledem (až na výjimky) k nepřestupnímu tarifu preferuje vedení přímých autobusových spojů. Železniční doprava není v tomto systému integrována a nelze ji tarifně využít. Systém SID ustupuje integraci PID a tak se v budoucnu při dalších etapách integrace můžeme dočkat optimalizace linkového vedení tohoto systému (přidání spojů, návaznost na železnici, přestupy).

Návrhy na optimalizaci vybraných spojení

Doporučuji zlepšit spojení obcí Hředle a Sýkořice s Prahou. V případě těchto obcí je nutné při vykonat objížďku přes Rakovník. Linkové vedení spojů většinou odpovídá směru dojížděky, a proto nejsou třeba žádné klíčové změny.

8. Shrnutí celkové situace v kraji

K situaci, kdy spojení není v souladu se směrem dojížděky, dochází především u menších obcí v sekundárním směru dojížděky (druhý nejsilnější tok dojížděky). Jedná se o obce ležící ve spádových oblastech jiných větších měst (např. oblast Kolínska, Mělnicka, vybrané obce na Příbramsku, Kladensku). Dojížděka v těchto případech směřuje nejčastěji do Prahy a je nutné nejdříve dojet do spádového města a teprve poté pokračovat vhodným spojením do Prahy.

Za problematické můžeme označit mikroregiony Kolínsko, Křinecko, Říčansko, Roztocko a Zlonicko.

U mikroregionu Kolínsko je problematické spojení některých obcí v okolí Kolína s Prahou, kdy je nutné zajíždět přes Kolín (např. obce Dolní Chvatliny, Kořenice, Krychnov, Křečno, Lošany). Problematické je také spojení Červených Peček s Kutnou Horou, kde je nutné zajíždět přes Kolín.

U mikroregionu Křinecko je problematické spojení s Mladou Boleslaví, kde je nutné směřovat cestu objížděkou přes Nymburk (např. obce Seletice, Jizbice, Krchleby).

U mikroregionu Říčansko je problematické spojení měst Říčany a Jesenice (často nutné směřovat spojení přes Prahu) a některých dalších obcí (spojení obce Popovičky s městem Říčany, spojení obce Sibřina s Říčany).

U mikroregionu Roztocko je problematické spojení Roztok s Husincem, kde je nutné směřovat cestu objížděkou přes Prahu.

U mikroregionu Zlonicko je problematické spojení obcí Kmetiněves s Prahou a obcí Jarpice s Prahou, kde je nutné při cestě absolvovat tři přestupy.

Celkově je situace, kdy je dané spojení nevyhovující ve Středočeském kraji nevyhovující (s výjimkou některých mikroregionů) ojedinělá. Značná část kraje stále není integrovaná v systému PID a spoje v těchto okresech (mimo integrovanou železniční dopravu) nebyly posuzovány.

Tab. 1: Zhodnocení situace v jednotlivých okresech z hlediska dojížděky

Okresy s uspokojivou situací	Okresy s problémovými mikroregiony	Okresy z větší části dosud neintegrovány v PID
Benešov	Kladno	Kutná Hora
Beroun	Kolín	Mladá Boleslav
Příbram	Nymburk	
Rakovník	Praha-východ	
	Praha-západ	

(Zdroj: vlastní návrh)

V kategorii „Okresy s uspokojivou situací“ jsou zahrnuty okresy, ve kterých jsou větší problémy z hlediska směru dojížděky minoritní (jedná se o některé menší obce a spojení v rámci sekundárního toku dojížděky).

V kategorii „Okresy s problematickými mikroregiony“ jsou zahrnuty okresy, ve kterých jsou některá spojení problematická a existují zde problematické mikroregiony, případně některé obce nejsou téměř obsluženy hromadnou dopravou.

V kategorii „Okresy z větší části dosud neintegrovány v PID“ jsou zahrnuty okresy, které dosud nejsou z větší části součástí systému PID a je tak obtížné situaci posuzovat. Jelikož ale systém SID preferuje přímá spojení, lze odhadovat, že situace je v těchto okresech z hlediska směru dojížděky uspokojivá.

Celkově se dá označit situace ve Středočeském kraji jako uspokojivá. Existují zde některé problematické mikroregiony, ale celkově linkové vedení odpovídá směrům dojížděky, i když je nutné v některých případech přestupovat nebo vykonat krátkou zajížděku.

9. Závěr

Směr dojíždky ve většině případů odpovídá linkovému vedení PID, i když je v některých případech nutný přestup, případně malá zajiždka. Dojíždka za prací probíhá především do hlavního města Prahy a do jednotlivých okresních a dalších větších měst. Okresy byly rozděleny do čtyř kategorií dle situace v daných okresech. Problematické jsou okresy Kladno, Kolín, Nymburk, Praha-východ, Praha-západ a zejména jsou pak problematické mikroregiony Kolínska, Křinecka, Říčanska Roztocká a Zlonicka. V těchto oblastech by bylo vhodné zvážit vedení přímých spojů mezi obcemi a cíli dojíždky, případně zavést více těchto spojů. Okresy Benešov, Beroun, Kladno, Příbram, Benešov můžeme označit jako okresy, kde je situace uspokojivá. V těchto okresech můžeme uvažovat jen o drobných úpravách v linkovém vedení. Okresy Kutná Hora a Mladá Boleslav nejsou dosud z větší části integrované do systému PID. V těchto okresech vzhledem k systému SID a preferenci přímých spojení je situace také uspokojivá. I v případě některých dalších obcí by bylo vhodné zvážit zavedení přímých spojů do hlavního města (týká se např. obcí na Kladensku). Některé obce v kraji (především chatové osady) mají značně omezenou obsluhu veřejnou dopravou. V těchto obcích by bylo vhodné zvážit rozšíření počtu spojů. Pro celkovou optimalizaci a hlubší analýzu by bylo vhodné nejprve dokončit integraci celého kraje do PID. Hlavní přestupní uzly se nacházejí v kraji především ve městech a na železničních tratích. Do budoucna s integrací dalších obcí se dá předpokládat ještě větší zvýšení významu těchto přestupních uzlů. Celkově můžeme označit systém PID za velmi funkční i přes jeho tarifní uspořádání a zaměření na dojíždku do hlavního města Prahy (primárně pásmový tarif).

10. Summary

Commuting directions in most cases correspond with the Prague Integrated Transport line management. Commuting to work takes place mainly to the capital city of Prague and to individual district other larger cities.

The districts of the Central Bohemia Region were divided into four categories according to the situation in the given districts. The districts with some major problems are: Kladno, Kolín, Nymburk, Praha-východ and Praha-západ. There are also some problematic microregions around cities Kolín, Křinec, Říčany, Roztoky and Zlonice. In these problematic areas, it would be appropriate to consider direct public transport line connections between problematic municipalities and commuting destinations, or to introduce more of these connections.

Even in case of some other municipalities, it would be appropriate to consider the introduction of direct connections to the capital (this applies, for example, to municipalities in the Kladno region). The districts of Kutná Hora and Mladá Boleslav are not yet largely integrated into the PID system. In those districts, due to the working SID system and its preference for direct connections, the situation is also satisfactory. Some municipalities in the region (especially cottage settlements) have very limited public transport. In these municipalities, it would be appropriate to consider expanding the number of working public transport connections.

For the overall public transport optimization and deeper analysis of commuting flows, it would be appropriate to first complete the integration of the entire region into Prague Integrated transport. Overall, we can describe the PID system as very functional in terms of commuting directions corresponding with the public transport lines.

11. Seznam použitých zdrojů

BRINKE, Josef. *Úvod do geografie dopravy*. Praha: Karolinum, 1999. ISBN 80-718-4923-5

CLAYTON, C. (1974): *Communication and spatial structure*. *Tijdschrift voor economische en sociale geografie* 65 (3), 221-227.

Český statistický úřad: *Veřejná databáze* [online]. [cit. 2020-05-17]. Dostupné z: <https://vdb.czso.cz/vdbvo2/>

Dojíždka do zaměstnání a škol podle Sčítání lidu, domů a bytů - Česká republika - 2011: Český statistický úřad [online]. [cit. 2020-05-14]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/dojizdka-do-zamestnani-a-skol-podle-scitani-lidu-domu-a-bytu-2011-ceska-republika-2011-6elqhcw0l>

Geografie dopravy [online]. [cit. 2020-05-14]. Dostupné z: https://is.muni.cz/el/1441/podzim2015/Ze2RC_VSK3/um/05_Doprava_O_uvod_a_zakladni_pojmy.ppt

Geografie dopravy – úvod, vývoj, základní pojmy - IS MU [online]. [cit. 2020-05-14]. Dostupné z: https://is.muni.cz/el/1441/.../Ze2RC.../05_Doprava_O_uvod_a_zakladni_pojmy.ppt

Historický přehled PID [online]. [cit. 2020-05-14]. Dostupné z: <https://pid.cz/o-systemu/historicky-prehled-pid/>

HOLAKOVSKÝ, Milan. *Rozšiřování integrované dopravy kraj v příštím roce vezme hopem*. *Kutnohorský deník* [online]. [cit. 2020-05-14]. Dostupné z: <https://kutnohorsky.denik.cz/z-regionu/rozsirovani-integrované-dopravy-kraj-v-pristim-roce-vezme-hopem-20190903.html>

HOLMES, J. H., Haggett, P. (1977): *Graph theory interpretation of flow matrices: a note on maximization procedures for identifying significant links*. *Geographical Analysis* 9 (4)

HOLMES, J. H. (1978): *Dyadic interaction matrices: a review of transformation purposes and procedures*. *Progress in Human Geography* 2 (3), 467-493.

HOYLE, B. S., Knowles, R. (1998): *Modern transport geography*. Wiley, Chichester.

CHOUR, Martin. *Středočeská integrovaná doprava (SID)*. *Tram-bus.cz* [online]. [cit. 2020-05-14]. Dostupné z: <https://www.tram-bus.cz/stredni-cechy/stredoceska-integrovana-doprava/>

Integrovaná doprava Středočeského kraje [online]. [cit. 2020-05-14]. Dostupné z: <https://www.idsk.cz/>

JAREŠ, Martin. *Společný dopravní systém pro Prahu a Středočeský kraj* [online]. [cit. 2020-05-14]. Dostupné z: <https://docplayer.cz/1279917-Spolecny-dopravni-system-pro-prahu-a-stredocesky-kraj-ing-martin-jares-ph-d-ropid.html>

Jízdní řady IDOS [online]. [cit. 2020-05-14]. Dostupné z: <https://idos.idnes.cz/vlakyautobusymhdvse/spojeni/>

Jízdní řady Seznam.cz [online]. [cit. 2020-05-14]. Dostupné z: <https://www.seznam.cz/jizdnirady/>

Journal of Transport Geography [online]. [cit. 2020-05-14]. Dostupné z:

<https://www.journals.elsevier.com/journal-of-transport-geography>

KOBĚRSKÝ, Jan. *Vliv krajských hranic na prostupnost území železniční dopravou*. Olomouc, 2018. Bakalářská práce. Univerzita Palackého v Olomouci. Vedoucí práce Pavel Klapka.

KŘIVDA, Vladislav, Jan FOLPRECHT a Ivana OLIVKOVÁ. *Dopravní geografie I*. Ostrava: VŠB - Technická univerzita, 2006. ISBN 80-248-1020-4.

KVIZDA, M. (2006): *Ekonomické dějiny železniční sítě České republiky – mýty, omyly a iluze v hospodářské politice a path dependence železných drah*. MU, Brno.

KWAN, M. P., MURRAY, A. T., O'KELLY, M. E., TIEFFELSDORF, M. (2003): *Recent advances in accessibility research: Representation, methodology and applications*. *Journal of Geographical Systems* 5(1), 129138.

Mapy.cz [online]. [cit. 2020-05-14]. Dostupné z:

<https://mapy.cz/zakladni?x=14.4000000&y=50.0500000&z=11>

MARADA, Miroslav. *Doprava a geografická organizace společnosti v Česku*. Praha: Česká geografická společnost, 2010. Geographica. ISBN 978-80-904521-2-1.

Ministerstvo dopravy ČR: IV. železniční balíček [online]. [cit. 2020-05-14]. Dostupné z:

<https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Drazni-doprava/Evropska-unie-na-zeleznici/Evropska-unie-na-zeleznici-prehled-evropskych-pr/IV-zeleznici-balicek>

Mobilní aplikace Můj Vlak Českých drah

MOJŽÍŠ, Vlastislav, Milan GRAJA a Pavel VANČURA. *Integrované dopravní systémy*. Praha: Powerprint, 2008. ISBN 978-80-904011-0-5.

Organizační struktura ROPID [online]. [cit. 2020-05-14]. Dostupné z: <https://pid.cz/o-organizaci/organizacni-struktura-ropid/>

O organizaci ROPID [online]. [cit. 2020-05-14]. Dostupné z: <https://pid.cz/o-organizaci/>

PÁEZ, A., SCOTT, D.M., MORENCY, C. (2012): *Measuring accessibility: positive and normative implementations of various accessibility indicators*. *Journal of Transport Geography* 25, 141-153.

Pražská integrovaná doprava [online]. [cit. 2020-05-14]. Dostupné z: <https://pid.cz/>

SCHAEFFER, S. E. (2007): *Graph clustering*. *Computer Science Review* 1 (1)

SLÁMA, David. *Financování veřejné dopravy ze státního rozpočtu, krajských a obecních rozpočtů* [online]. [cit. 2020-05-14]. Dostupné z: <http://denik.obce.cz/clanek.asp?id=6677587>

SLÁMA, David. *Financování veřejné dopravy* [online]. [cit. 2020-05-14]. Dostupné z: <http://www.dvs.cz/clanek.asp?id=6662552>

SLÁMA, David. *Veřejná osobní doprava – přehled legislativní úpravy* [online]. [cit. 2020-05-14]. Dostupné z: <http://www.dvs.cz/clanek.asp?id=6652488>

PETRA, Stránská. *Integrované dopravní systémy a členění České republiky*. Olomouc, 2010. Bakalářská práce. Univerzita Palackého v Olomouci. Vedoucí práce Pavel Klapka.

TINKLER, K. J. (1977): *An introduction to graph theoretical methods in geography*. CATMOG 14. GeoAbstracts, Norwich.

Vyhledávač stanic: Správa železnic [online]. [cit. 2020-05-14]. Dostupné z: <https://www.spravazeleznic.cz/cestujici/stanice>

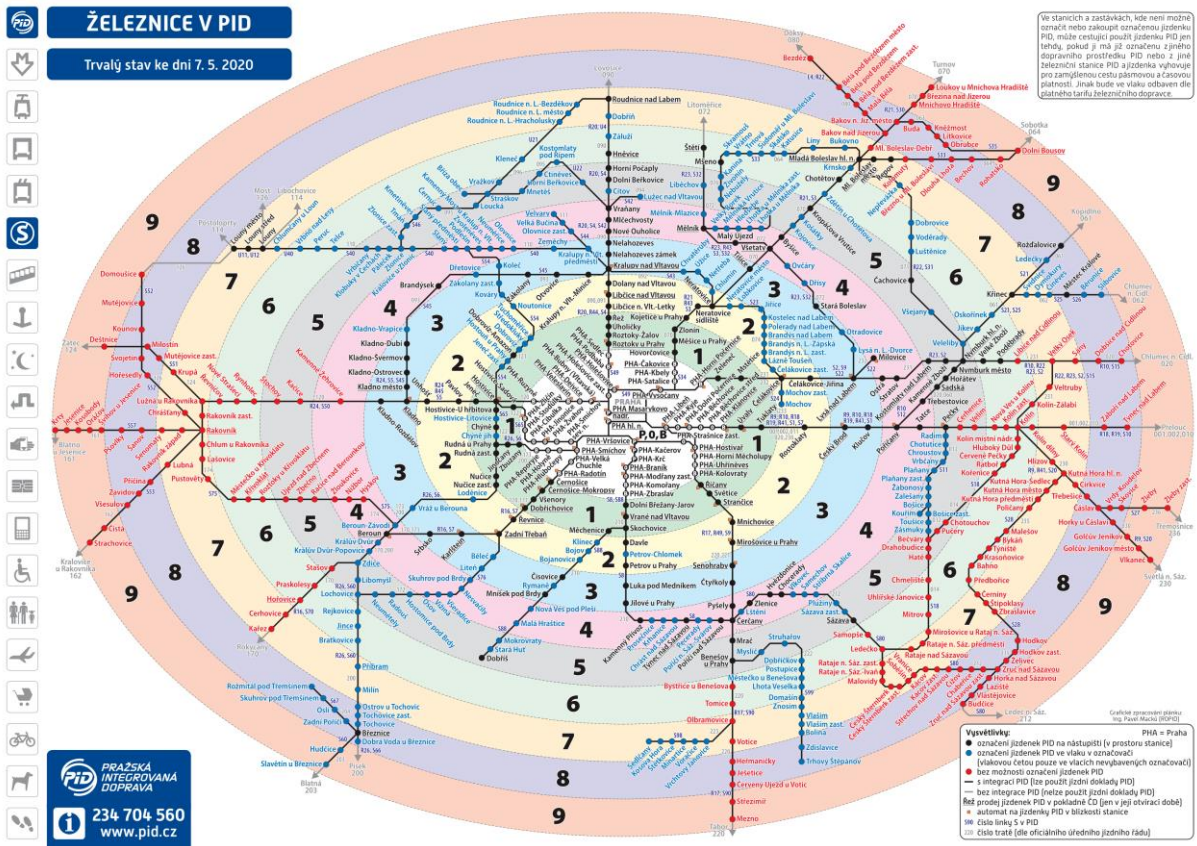
12. Přílohy

Seznam příloh:

Příloha č. 1: Tarifní pásma systému PID

Příloha č. 2: Zjednodušené schéma tarifních pásem systému PID

Příloha č. 3: Vlakové linky S v systému PID

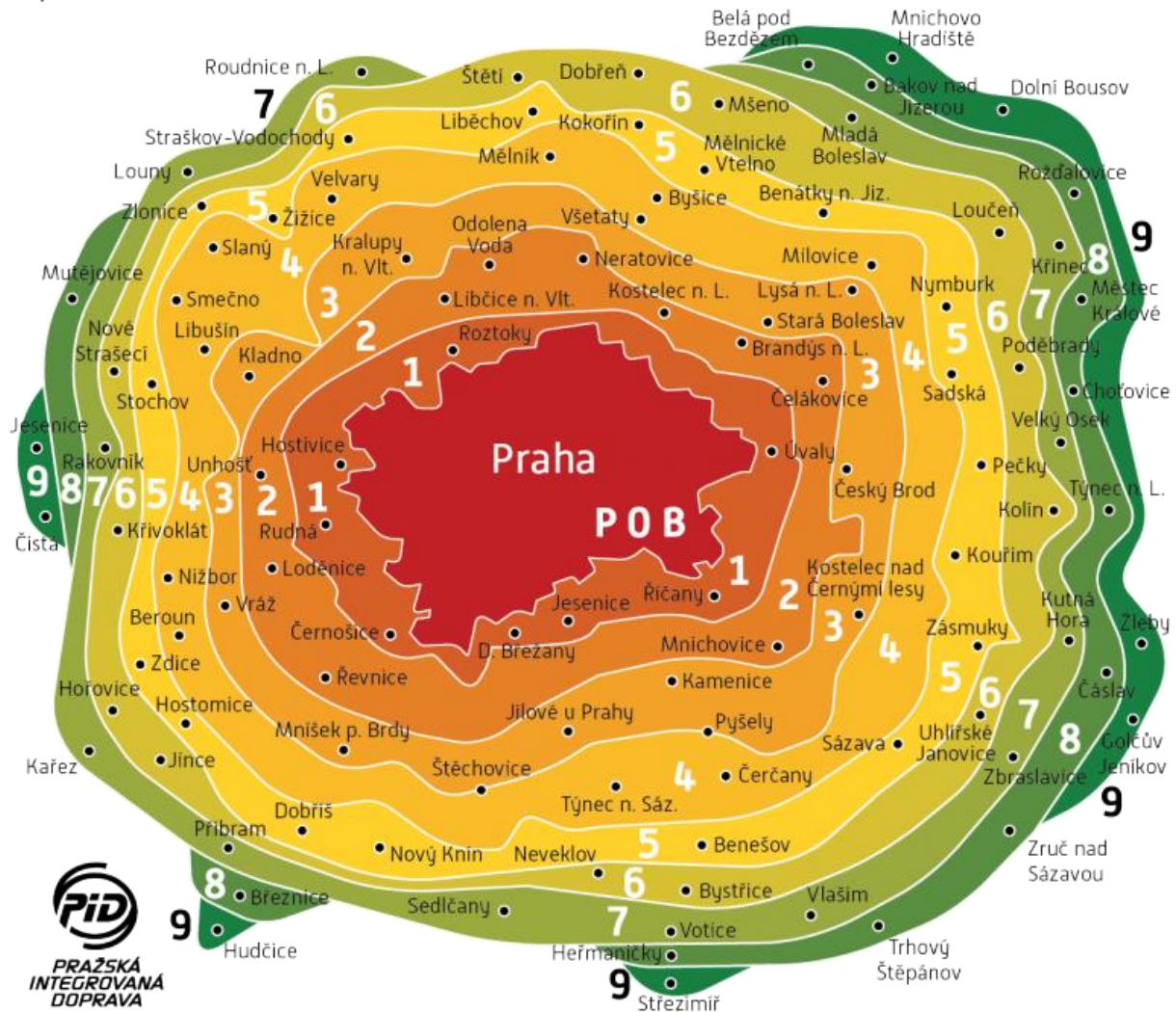


Obr. 1: Tarifní pásma systému PID

(Zdroj: <https://pid.cz/tarifni-pojmy/odbaveni-ve-vlakch-pid/>)

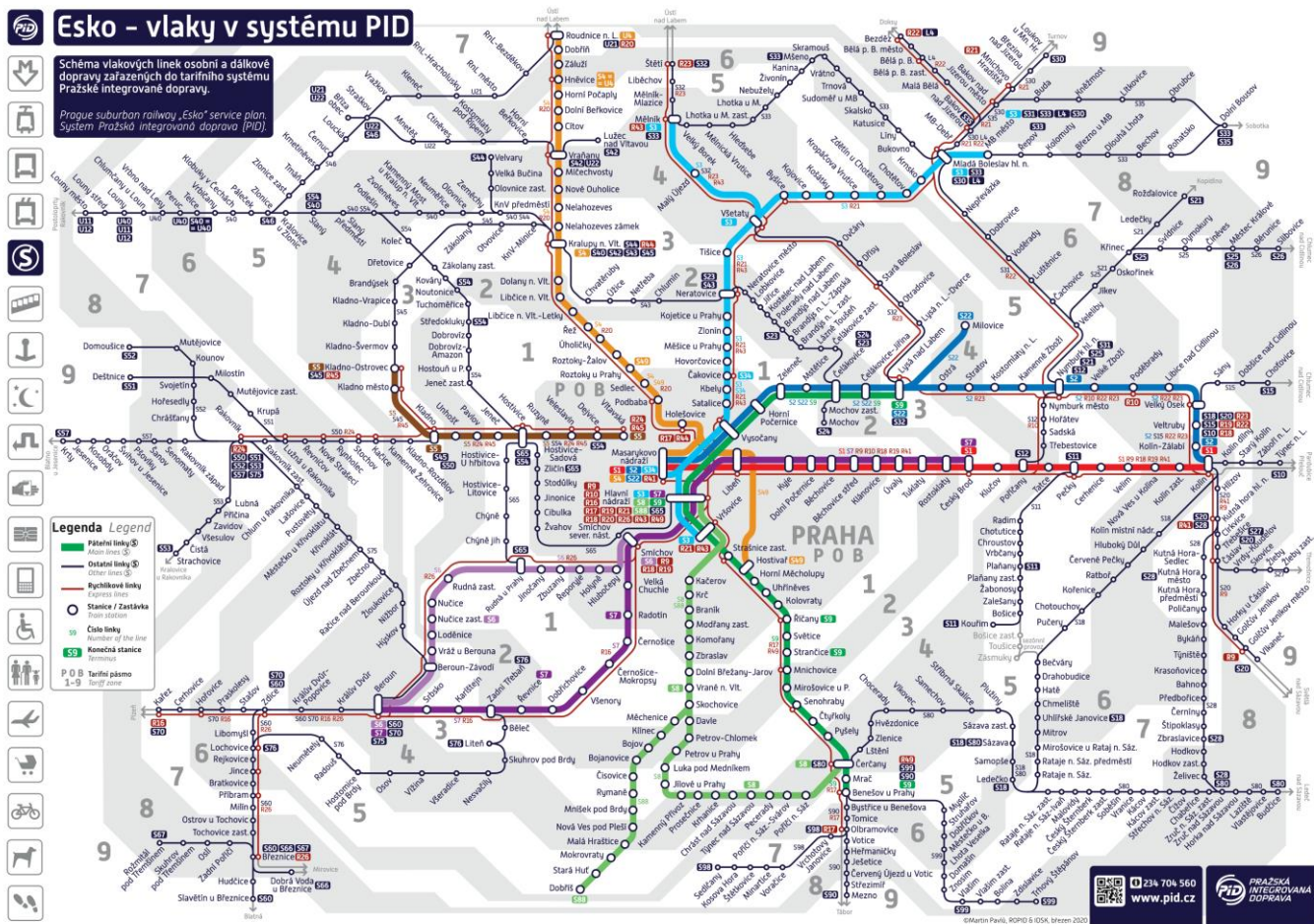
Zjednodušené schéma tarifních pásem PID

platnost od 1. 10. 2018



Obr. 2: Zjednodušené schéma tarifních pásem systému PID

(Zdroj: <https://pid.cz/tarifni-pojmy/tarifni-pasma-pid/>)



Obr. 3: Vlakové linky S v systému PID

(Zdroj: <https://pid.cz/ke-stazeni/?type=mapy>)