

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI

Přírodovědecká fakulta

Katedra geografie

**VZÁJEMNÉ DOPRAVNÍ VAZBY REGIONÁLNÍCH CENTER
SLOVINSKA A ČESKA SLOŽKAMI VEŘEJNÉ DOPRAVY**

Diplomová práce

Bc. Kristýna Pilná

Vedoucí práce: Mgr. Jan HERCIK, Ph.D.

Olomouc 2022

Bibliografický záznam

- Autor (osobní číslo):** Bc. Kristýna Pilná (R190149)
- Studijní obor:** Regionální geografie
- Název práce:** Vzájemné dopravní vazby regionálních center Slovinska a Česka složkami veřejné dopravy
- Title of thesis:** Mutual transport connections of regional centers of Slovenia and the Czech Republic by public transport components
- Vedoucí práce:** Mgr. Jan Hercik, Ph.D.
- Rozsah práce:** 101 stran, 6 příloh
- Jazyk práce:** český jazyk
- Abstrakt:** Tato práce řeší analýzu dopravních vazeb mezi krajskými městy v České republice a hlavními městy statistických regionů ve Slovinské republice. Zaměřuje se na počet autobusových a vlakových spojů v oboustranných vazbách. V první řadě zkoumá přímé vazby, ve druhé vazby s jedním přestupem a v poslední řadě komparaci obou států.
- Klíčová slova:** oboustranná dostupnost, krajská města, kvantita spojů, Česká republika, Slovinská republika
- Abstrakt:** This work deals with the analysis of transport links between regional cities in the Czech Republic and the capitals of statistical regions in the Republic of Slovenia. It focuses on the number of bus and train connections in bilateral connections. First of all, it examines direct links, secondly, links with one transfer, and lastly, a comparison of both states.
- Keywords:** double-sided accessibility, regional cities, the quantity of Connections, Czech Republic, Republic of Slovenia

Prohlašuji, že jsem zadanou diplomovou práci vypracovala samostatně pod vedením Mgr.
Jana Hercika, Ph.D. a uvedla jsem v seznamu veškerou použitou literaturu a jiné zdroje.

V Olomouci 5.1.2022

.....

Podpis

Touto cestou bych ráda poděkovala panu Mgr. Janu Hercikovi, Ph.D. za ochotu, přínosné rady a čas při tvorbě této diplomové práce.

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLMOUCI

Přírodovědecká fakulta
Akademický rok: 2019/2020

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: Bc. Kristýna PILNÁ
Osobní číslo: R190149
Studijní program: N1301 Geografie
Studijní obor: Regionální geografie
Téma práce: Vzájemné dopravní vazby regionálních center Slovinska a Česka složkami veřejné dopravy
Zadávající katedra: Katedra geografie

Zásady pro vypracování

Hlavní cílem diplomové práce je identifikace a popis dopravních vazeb systémů veřejné linkové dopravy mezi jednotlivými regionálními centry v Česku a Slovinsku. Důraz bude kladen na vazbu mezi dopravním propojením měst. V rámci řešení dané problematiky bude použito různých kvantitativních metod z oblasti dopravní geografie.

Osnova:

- 1) Úvod a cíle práce
- 2) Metody zpracování
- 3) Rešerše
- 4) Dopravní obslužnost regionálních center mezi jednotlivými regionálními centry v Česku a Slovinsku
- 5) Dopravní vazby v České republice
- 6) Dopravní vazby ve Slovinské republice
- 7) Srovnání meziregionálních vazeb v Česku a Slovinsku
- 8) Závěr

Rozsah pracovní zprávy: 20 000 – 24 000 slov
Rozsah grafických prací: Podle potřeb zadání
Forma zpracování diplomové práce: tištěná

Seznam doporučené literatury:

- VLASÁKOVÁ, Miluše. Dopravní obslužnost: její specifika v ČR a JMK. 2004.
MARÁDA, Miroslav. Dopravní hierarchie středisek v Česku: vztah k organizaci osídlení. 2010.
KRAFT, Stanislav. A transport classification of settlement centres in the Czech Republic using cluster analysis. 2012.
KRAFT, Stanislav. Aktuální změny v dopravním systému České republiky: geografická analýza. 2009.
MARÁDA, Miroslav. Doprava a geografická organizace společnosti v Česku. Praha: Česká geografická společnost, 2010. Geographica. ISBN 978-80-904521-2-1.

Vedoucí diplomové práce: Mgr. Jan Hercík, Ph.D.
Katedra geografie

Oponent diplomové práce: **RNDr. Miloš Fňukal, Ph.D.**
Katedra geografie

Datum zadání diplomové práce: **23. ledna 2020**
Termín odevzdání diplomové práce: **10. dubna 2021**

L.S.

doc. RNDr. Martin Kubala, Ph.D.
děkan

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

V Olomouci dne 23. ledna 2020

Obsah

1. ÚVOD	10
2. CÍLE	11
3. REŠERŠE	12
4. ZVOLENÁ METODIKA	20
4.1. Autobusová a železniční linková doprava	20
4.2. Sčítání spojů	21
4.3. Tableviewer	21
5. DOPRAVNÍ HIERARCHIE SÍDEL	22
5.1. Horizontální dopravní poloha sídel	22
5.2. Výsledky horizontální dopravní polohy krajských měst České republiky	24
5.3. Výsledky horizontální dopravní polohy hlavních měst statistických regionů Slovinské republiky	28
5.4. Dopravní dostupnost (akcesibilita)	32
6. ANALÝZA DOPRAVNÍCH SPOJENÍ KRAJSKÝCH MĚST V ČESKÉ REPUBLICE PROSTŘEDNICTVÍM VEŘEJNÉ LINKOVÉ DOPRAVY	33
6.1. Brno	33
6.1.1. Vlaková spojení	33
6.1.2. Autobusová spojení	34
6.2. České Budějovice	35
6.2.1. Vlaková spojení	35
6.2.2. Autobusová spojení	36
6.3. Hradec Králové	37
6.3.1. Vlaková spojení	37
6.3.2. Autobusová spojení	38
6.4. Jihlava	39
6.4.1. Vlaková spojení	39
6.4.2. Autobusová spojení	40
6.5. Karlovy Vary	41
6.5.1. Vlaková spojení	41
6.5.2. Autobusová spojení	42
6.6. Liberec	43
6.6.1. Vlaková spojení	43
6.6.2. Autobusová spojení	44
6.7. Olomouc	45
6.7.1. Vlaková spojení	45
6.7.2. Autobusová spojení	46
6.8. Ostrava	47
6.8.1. Vlaková spojení	47

6.8.2. Autobusová spojení	48
6.9. Pardubice	49
6.9.1. Vlaková spojení	49
6.9.2. Autobusová spojení	50
6.10. Plzeň	51
6.10.1. Vlaková spojení	51
6.10.2. Autobusová spojení	52
6.11. Praha	53
6.11.1. Vlaková spojení	53
6.11.2. Autobusová spojení	54
6.12. Ústí nad Labem	55
6.12.1. Vlaková spojení	55
6.12.2. Autobusová spojení	56
6.13. Zlín	57
6.13.1. Vlaková spojení	57
6.13.2. Autobusová spojení	58
7. ANALÝZA DOPRAVNÍCH SPOJENÍ HLAVNÍCH MĚST STATISTICKÝCH REGIONŮ VE SLOVINSKÉ REPUBLICE PROSTŘEDNICTVÍM VEŘEJNÉ LINKOVÉ DOPRAVY	59
7.1. Celje	59
7.1.1. Vlaková spojení	59
7.1.2. Autobusová spojení	60
7.2. Koper	61
7.2.1. Vlaková spojení	61
7.2.2. Autobusová spojení	62
7.3. Kranj	63
7.3.1. Vlaková spojení	63
7.3.2. Autobusová spojení	64
7.4. Krško	65
7.4.1. Vlaková spojení	65
7.4.2. Autobusová spojení	66
7.5. Ljubljana	67
7.5.1. Vlaková spojení	67
7.5.2. Autobusová spojení	68
7.6. Maribor	69
7.6.1. Vlaková spojení	69
7.6.2. Autobusová spojení	70
7.7. Murska Sobota	71
7.7.1. Vlaková spojení	71
7.7.2. Autobusová spojení	72
7.8. Nova Gorica	73

7.8.1. Vlaková spojení	73
7.8.2. Autobusová spojení	74
7.9. Novo Mesto	75
7.9.1. Vlaková spojení	75
7.9.2. Autobusová spojení	76
7.10. Postojna	77
7.10.1. Vlaková spojení	77
7.10.2. Autobusová spojení	78
7.11. Slovenj Gradec	79
7.11.1. Vlaková spojení	79
7.11.2. Autobusová spojení	80
7.12. Trbovlje	81
7.12.1. Vlaková spojení	81
7.12.2. Autobusová spojení	82
8. KOMPARATIVNÍ ANALÝZA SLOVINSKÉ A ČESKÉ REPUBLIKY	83
9. ZÁVĚR A DISKUZE	86
10. SUMMARY	89
SEZNAM LITERATURY	91
Seznam příloh	95

1. ÚVOD

Dopravní obslužnost je ve veřejnosti často používaný pojem. Každý, kdo se chce dostat z bodu A do bodu B, přemýšlí, jak nejrychleji se do bodu B dostat. Právě čas hraje jednu z nejdůležitějších rolí při rozhodování, jaký typ dopravního prostředku hromadné dopravy daná osoba využije. Nejde ale vždy jen o čas, jde také o peníze, které s časem korelují. Ještě před dvaceti lety byla například letecká doprava dražší než autobusová. Dnes si můžeme v rámci Evropy opatřit mnohdy levnější letenky než jízdenky do autobusu. V rámci každého státu jsou významné některé dopravní křižovatky jak z hlediska logistického, tak z hlediska historického. Ve většině případů je hlavní dopravní uzel zároveň i hlavním městem daného státu.

Dopravní obslužnost se dělí podle použití dopravního prostředku. Nejčastěji jsou využívány autobusy, vlaky, ale také přepravní lodě, lanovky a ve větších státech i vnitrostátní letecká doprava. Čím dál více populární se stává sdílená doprava, kde se pomocí internetu lze spojit s lidmi, kteří mají namířeno do stejné cílové stanice a společně se tak lze dostat do požadovaného místa za výhodnější cenu.

Slovinskou republiku z hlediska dopravy ovlivňuje především reliéf, který vstupuje do plánování rozložení silničních a železničních sítí. Proto se silniční a dálniční síť nachází v podobných místech.

2. CÍLE

Hlavním cílem diplomové práce je analýza dopravních vazeb systémů veřejné linkové dopravy mezi jednotlivými regionálními centry. Bude se zjišťovat, ve kterých regionálních centrech je větší konektivita než jinde. Mezikroky a výsledky se budou srovnávat mezi Českou republikou a Slovinskou republikou. Důraz bude kladen na vazbu mezi dopravním propojením měst pomocí linkové veřejné dopravy a jejich dopravní polohou.

Prvním cílem bude stanovení přímých oboustranných dopravních vazeb mezi regionálními centry. Cílem je zjištění, kam lze v rámci Slovinské a České republiky docestovat bez nutnosti přestupu. Jako další se bude zjišťovat oboustranná vazba mezi regionálními centry s jedním přestupem. S více přestupy se nebude počítat, jelikož chceme zjistit, jak je na tom Slovinská republika v rámci analýzy dopravních vazeb veřejné dopravy oproti České republice. Lze očekávat, že v některých městech bude převládat vlaková doprava nad autobusovou a naopak.

Druhým cílem bude zjištění dopravní polohy jednotlivých regionálních center obou zemí. Už dopředu lze předpokládat, že v těchto dvou zjišťovaných kritériích bude značná provázanost.

3. REŠERŠE

Cestování ve městech se z historického hlediska uskutečňovalo z domova na pracoviště a to umožňovala veřejná doprava. V posledních desetiletích způsobil vývoj zaměřený na automobily složité vzorce cestování. Ve výsledku je například přestupní uzel důležitou funkcí při provozu moderních sítí veřejné dopravy. Cestovní chování se vyvíjí rychleji než metody plánování dopravy. V současné době modely dopravy zahrnují ovlivněné chování prostřednictvím poplatků přidaných k nákladům na cestování (Morchid, Humphreys, Stewart 2020). Proto je studium geografie dopravy velice významné odvětví z hlediska pochopení principů a fungování jak dopravy, tak i celkové společnosti. S tím souvisí i regionalizace měst, která vysvětluje například region, kde jsou uzavřené dopravní toky. Sledována je i intenzita těchto toků. Zaměřuje se na to, zda intenzita dopravního regionu klesá od centra k jeho zázemím. Je to kritizovaná metodika, která počítá jen s dojížděnkou do zaměstnání a do škol, jelikož se více rozvíjí práce z domova. (Kraft 2016)

Hodnocení času veřejné dopravy ve vztahu k době jízdy automobilem a o hodnotách doby chůze, doby čekání a pokroku služby souvisejícího s využíváním veřejné dopravy je v této době velice důležité. Nejvíce lidé k dopravě využívají automobily, a to z hlediska nejspornějšího naložení s časem. Problémy jsou relevantní nejen pro hodnocení dopravy v různých kontextech, ale mohou mít důležitý vliv na to, jak se hodnoty v čase mění (Wardman 2004). Spokojenost lidí s jejich dojížděním může mít dopad na jejich pohodu a celkovou kvalitu života. Uživatelé veřejné dopravy bývají se svým dojížděním méně spokojeni než chodci, cyklisté a uživatelé automobilů. Otázkou je, co vysvětluje nízkou spokojenost uživatelů veřejné dopravy a co udělat pro to, aby bylo dojíždění veřejné dopravy ucházející. Zjištění ukázalo, že efektivní dopravní trasy s krátkou čekací dobou jsou důležitější než krátké vzdálenosti do stanic a přímé trasy. Zjištění jsou užitečná pro tvůrce politik, kteří plánují služby veřejné dopravy. A to jednak proto, aby byla služba uspokojivější pro současné uživatele, a také proto, aby se více využívala veřejná doprava než jízda automobily (Lunke 2020).

Rostoucí úrovně vlastnictví automobilů způsobují vládám po celém světě problémy, zejména v oblasti dopravních zácp a znečištění ovzduší. Růst příjmů spojený s vnímáním, že automobil je nejpohodlnějším dopravním prostředkem, vedl k nárůstu motorových vozidel na silnicích a v některých případech je tento nárůst těžko zvládnutelný. Kromě obecného růstu

počtu automobilů na silnicích existuje také otázka jejich velké koncentrace na omezeném území. Byla zavedena řada opatření k omezení používání automobilů v městských oblastech, včetně parkovacích poplatků, licencí k vlastnictví automobilů (v případě Peking), omezení oběhu v určitých hodinách nebo zónách atd. Mobilita je pro normální fungování klíčovou otázkou, proto by tato opatření měla být spojena s alternativou, jako je jízda na kole, chůze nebo veřejná doprava. Ale ve většině případů stejně vyhrává automobil, a to především z hlediska pohodlnosti a nejrychlejšího způsobu dopravy. S ohledem na to se zdá důležité vyvinout marketing veřejné dopravy s cílem zlepšit celkový obraz s ní spojený, zabránit současným uživatelům v přechodu na používání soukromých vozidel a přilákat nové uživatele. Poskytování informací o veřejné dopravě je důležitým faktorem, který může změnit rozhodovací schopnost. Kromě toho, s technickým pokrokem a rozšířeným používáním internetu existuje mnohem více způsobů šíření informací pro společnosti veřejné dopravy. Marketing veřejné dopravy představuje pro dopravní společnosti příležitost propagovat své výrobky, ale kromě toho má také určitý pozitivní dopad na spotřebitele, protože vytváří image společnosti. Mechanismy, které fungují v propagaci soukromých vozidel, fungují také v reklamě na veřejnou dopravu, takže pokud je image služby dobrý, lidé by se s ním rádi spojili. Ve většině případů má však veřejná doprava špatný obraz ve srovnání s automobilem. Veřejná doprava je často vnímána jako způsob dopravy pro ty, kteří si nemohou dovolit auto, a to je důležité změnit. Někdy lidé raději používají auto, protože prostě nevědí o veřejné dopravě v dané oblasti. Lidé mají obvykle tendenci používat stejné trasy a stejné způsoby dopravy každý den (například pro pracovní cesty), ale když to musí změnit, narazí na potíže. Systémy veřejné dopravy jsou obvykle vnímány jako komplikované, zejména pokud jde o využívání více služeb od různých provozovatelů, takže společnosti by měly zákazníkům poskytovat soudržné informace o jízdních řádech, poloze zastávek a trasách. Způsob šíření těchto informací se musí měnit kvůli specifickým potřebám různých skupin obyvatel, aby bylo možné oslovit více lidí a zmenšit sociální rozdíly (Ibraeva, Sousa 2014).

Ve veřejné dopravě, zejména v autobusové dopravě, počet cestujících klesá, a to především proto, že individuální automobilová doprava je schopna zajistit kvalitnější a přesnější přepravu. Poptávka po veřejné dopravě nicméně není konstantní během dne ani během týdne či roku. Existují dopravní špičky a dopravní sedla, během nichž je poptávka v každém sledovaném období pod hodnotou. Změny v poptávce způsobují problémy dopravcům, kteří se musí rozhodnout pro plánování kapacity vozidel. K této situaci dochází také při zadávání veřejných zakázek a ovlivňuje také počet potřebných vozidel. Na plánování volby dopravních prostředků mají vliv také požadavky na kvalitu dopravní služby (Medvid', Gogola, Kubalák 2020). Veřejná

doprava hraje zásadní roli v tom, že umožňuje lidem s nízkými příjmy a jiným znevýhodněným skupinám přístup k zaměstnání a službám. Rovněž přispívá k rozvoji sociálních sítí a sociálního kapitálu tím, že pomáhá lidem navštěvovat přátele a příbuzné a účastnit se společenských a jiných aktivit. Tvůrci veřejné politiky si začali uvědomovat, že přiměřené zajištění veřejné dopravy může hrát důležitou roli při snižování sociálního vyloučení. (Lethbridge 2008)

Hranice mezi veřejnou a individuální dopravou mizí. Současná řešení pro platby a plánování cest jsou neoptimální pro cesty. Diskuse o inovacích často směřuje k orgánům veřejné moci, které potřebují posílit svoji roli, nebo k soukromým společnostem, které vyvíjejí inovace. Zaměření se pouze na jeden z těchto pohledů není adekvátní. Dále se řeší konflikt mezi těmito rolemi, zapotřebí je ale spíše rovnováhy mezi soukromým sektorem a veřejným, aby se navzájem doplňovaly (Veeneman 2019). Proto je veřejná doprava na prvním místě v agendě městských politik po celém světě a environmentální problémy jsou často uváděny jako jeden z důvodů jejich expanze, dotací a dalších politik, které mají zvýšit její atraktivitu. Zatímco z ekonomického hlediska by daně ze zdrojů znečišťování byly nejlepší, mohly by být politicky nebo právně neproveditelné, proto politiky používají veřejnou dopravu, která by mohla sloužit pro snížení znečištění. Například město Paříž, kde se rozhodli snížit znečištění ovzduší. Zavedená opatření tam zahrnovala povolení vjezdu pouze automobilům s lichým nebo sudým číslem SPZ v kterýkoli konkrétní den. Dalším opatřením bylo zajistit, aby veřejná doprava byla pro všechny uživatele po několik dní bezplatná. Výsledkem bylo zjištění, že doprava má významný dopad na znečištění. (Brock 2019)

Rozvoj informačních technologií má vliv v různých oblastech života, včetně veřejné dopravy. Existence dnešních moderních technologií lidem značně usnadňuje přítomnost online přepravních zařízení, zejména pro objednávání a servis kdekoli a kdykoli, protože lidé mohou rychle provádět činnosti s aplikací připojenou k internetu. Díky technologii v oblasti veřejné dopravy také poskytuje řešení přetížení, ke kterému často dochází, takže se očekává, že mnoho lidí přejde na používání veřejné hromadné dopravy online namísto používání soukromých vozidel. (Rohmawati, Kartiwan 2020)

Řízení veřejné dopravy je založeno na geoinformačním systému (GIS) a obsahuje nástroje pro správu a zobrazení dat. Nástroje fungují na datové sadě, která obsahuje všechna data nezbytná pro správu veřejné dopravy po železnici a silnic. Všechna uživatelsky upravitelná data jsou spravována na základních vrstvách GIS (mapy, ortofoto) a veřejně dostupných překrytých GIS (silniční, železniční a vodní síť a pomocné vrstvy, jako jsou topografie a budovy). Cesty jsou základnou pro sběr ekonomických údajů, které jsou použitelné pro dopravce při přípravě

žádostí o výběrové řízení a pro řídicí orgány při přípravě koncesních výzev. Takto vytvořený systém zahrnuje všechny podpůrné nástroje, které zahrnují katalogizační formulář staničních bodů, nástroje pro vytváření itinerářů se schopnostmi hledání spojení a rozhraní s GPS přijímači pro práci v terénu. Díky své struktuře je systém rozšiřitelný o další data a funkčnost podle potřeb uživatele. V současné době je systém zaměřen na regionální veřejnou dopravu ve Slovinsku, lze jej však přizpůsobit dalším regionům. (Ambrož, Korinšek, Blaž, Prebil 2016). Dalším možným řešením problematiky veřejné dopravy je aplikace „BUSO“ poskytující vyhledávací nástroje a zobrazení entit na mapách. Uživatel může zadávat, upravovat body stanic a položit obrysové segmenty na stávající digitální silniční infrastrukturu. Uživatel může pomocí softwaru zadat vlastnosti bodu stanice na poli a naplánovat itineráře. Software lze připojit ke stávajícím informačním systémům pro správu dat veřejné dopravy. Díky své otevřenosti a modulární struktuře lze software přizpůsobit potřebám uživatelů a připojit jej k dalším systémům dopravních informací (Korinšek, Ambrož, Prebil 2016).

Ekonomické činnosti a dopravní odvětví mají mezi sebou úzký vztah a mohou se navzájem ovlivňovat. To znamená, že doprava může být indikátorem toho, zda je země rozvinutá či nikoli. Na příkladu Indonésie, která je zemí se čtvrtým nejvyšším počtem obyvatel na světě, to znamená přiměřenou hromadnou dopravu. Proto je nutná správa zařízení veřejné dopravy, aby se zajistilo bezpečné používání veřejné dopravy. Řízení silniční dopravy je důležité hlavně z hlediska snížení rizika nehod (Soegoto, Ramadhani 2020).

Příhraniční regiony zemí EU jsou konfrontovány se změnami územního a ekonomického rozvoje. Nedostatek strategického informačního systému překračujícího hranice pro účely regionálního plánování se odráží v neintenzivní spolupráci v oblasti harmonizace strategií regionálního rozvoje. Důležité je, aby se zvýšila přeshraniční spolupráce nejen v oblasti regionálního plánování, ale také optimalizace veřejné dopravy, která v těchto oblastech ve většině států zaostává (Mesarec, Lep 2008).

Síť označuje rámeček tras v rámci systému míst označených jako uzly. Trasa je jedno spojení mezi dvěma uzly, které jsou součástí větší sítě jako jsou silnice a železnice, nebo vzdušné a námořní koridory. Dopravní síť označuje buď trvalou trať (silnice, kolejnice a kanály), nebo pravidelnou dopravu (letecky, tranzit, vlak). V dopravní geografii je běžné identifikovat několik typů dopravních struktur, které jsou spojeny s přepravními sítěmi. Struktura sítě se pohybuje od dostředivé po odstředivou. Dostředivá síť upřednostňuje omezený počet míst, zatímco odstředivá síť nepřináší žádné konkrétní výhody z hlediska umístění. Dopravní systémy úzce souvisí se socioekonomickými změnami. Mobilita lidí a nákladu a úroveň územní

přístupnosti jsou jádrem tohoto vztahu. Ekonomické příležitosti pravděpodobně budou tam, kde jsou dopravní infrastruktury schopny reagovat na potřeby mobility a zajistit přístup na trhy a ke zdrojům. Proto se mezinárodní, regionální i místní dopravní systémy staly základními složkami ekonomických aktivit. Doprava také nese významnou sociální a environmentální zátěž, kterou nelze opomenout (Rodrique, Comtois, Slack 2006).

Středisko a jeho zázemí znatelně ovlivňují dopravní síť, z hlediska dostupnosti časové, ale také z hlediska dostupnosti pracovní síly. Pracovní nabídky se z velké části koncentrují do středisek a jen okrajově do jeho zázemí (průmyslové zóny, obchodní parky). Tyto dvě lokality spolu musí být dobře dopravně spojeny, musí mít kvalitní infrastrukturu, jinak by nemohly spolu kvalitně fungovat a nemohly by se dále rozvíjet. Dopravní význam středisek je dán také četností spojů veřejné dopravy ze zázemí. Napojení středisek na železnici dále ovlivňuje vývoj jak střediska, tak i jeho zázemí. Na trasách železniční a silniční sítě vznikají takzvané nody, které v průběhu času nabývají na významnosti. Důležitá je i poloha jednotlivých středisek, ta naopak do značné intenzity ovlivňuje dopravní vztahy, a tudíž i poměr mezi intenzitou spojů veřejné dopravy (Marada, Květoň 2010). Dopady na vzájemný vztah středisko a jeho zázemí se zkoumá i v problematice časové dostupnosti (Hudeček 2008). Zkoumají se zde tři úrovně (regionální dostupnost, meziregionální dostupnost a Praha, která je nejvýznamnějším centrem). Z této práce je patrné, že nejlépe na tom jsou města na dálničních křižovatkách a v okolí dálnic, a to na všech třech úrovních.

Česká republika se po transformačním období roku 1989 značně změnila, a to se nedílně týká i sídelní struktury. Je s tím spojena i změna dopravní infrastruktury. Dopravní infrastruktura po pádu komunismu byla zaostalejší než sídelní struktura, ale dopravní infrastruktura se za poslední léta značně zlepšuje a modernizuje (Kraft 2011). S tím souvisí i to že se v České republice po revoluci značně změnila veřejná doprava, a to z hlediska většího rozvoje osobní automobilové dopravy. Veřejná doprava oproti tomu začala upadat. V některých oblastech České republiky to byl problém, zejména tam, kde lidé spoléhali na veřejnou autobusovou dopravu. Po roce 2005 se začala veřejná doprava více optimalizovat, ale stejně se najdou místa, kde problémy s nedostatkem veřejné dopravy přetrvávají (Květoň, Chmelík, Vondráčková, Marada 2012). Změny v dojížděcí za prací se uvádějí z dat dostupných na Českém statistickém úřadě za sčítání lidí, domů a bytů. Změny jsou patrné z období 1991-2001, kdy lidé začínají být více mobilní a cestují za prací nebo do škol na delší vzdálenosti než dříve. To je dáno zlepšením veřejné dopravy, ale i zkvalitněním silnic a železnic. Podíváme-li se do

budoucná, očekává se, že lidé budou za práci jezdit větší vzdálenosti. (Kaján 2008) Časová dostupnost patří k jednomu z několika důležitých sledovaných aspektů v oblasti dopravní geografie. S růstem příjmů se nároky na co nejrychlejší dopravu zvyšují. Časovou dostupností z obcí v Jihočeském kraji do Českých Budějovic se studie zabývala za pomoci výpočtů rychlosti a vážené časové dostupnosti. Problémem byla možnost prostorové deformace, kterou způsobila již zmiňovaná časová dostupnost, která se prohlubuje s rozvíjející se infrastrukturou. (Kraft 2008).

Už člověk v pravěku musel vědět, jak se orientovat v přírodě, aby se mohl pohybovat z místa na místo, aby lovil a bezpečně se vrátil. Původní člověk nepoužíval k orientaci speciální zařízení, ale orientoval se podle různých přírodních znaků a smyslu pro orientaci, jak to dnes má většina zvířat. Již během doby železné byly typické živé obchodní cesty přes Slovinsko. Účel výstavby byl vojenský (kontrola území) a komerční. Také dnes se odráží vliv Římanů z doby železné a římské na strukturu dnešní slovinské silniční sítě. Podél původních římských silnic se rozvíjely první důležité osady. V období středověku, které následovalo, byl využíván transfer, kterým procházely cesty mezi Vídní a Maďarskem do Itálie. K jejich údržbě byly využívány římské silnice. S následnou změnou způsobu života se smysl pro orientaci lidí pomalu měnil, až úplně vymizel. Při hledání nových míst pro bydlení, během obchodu nebo během válek cestovali lidé stále více a stejně tak bylo nutné ukázat povrch Země na obrázku. Vznikly tedy první mapy, které navázaly na ty vytvořené již ve starověku, a souvisely s dopravou. (Harl 2008)

Slovinsko je malá země, která nemůže konkurovat větším evropským zemím, pokud jde o politickou, ekonomickou a vojenskou moc. Ale je to důležité z hlediska provozu. Bylo zapotřebí urychlit výstavbu dálnic a renovaci železnic nejen kvůli Slovinsku, ale i kvůli okolním státům, jelikož právě Slovinsko je velmi významnou tranzitní zemí. Silniční, železniční a námořní doprava jsou představovány jako nejdůležitější druhy dopravy ve Slovinsku, letecká doprava má malý význam a podíl kombinované dopravy je stále velmi nízký. Objem dopravy v zemi ale roste rychle, přičemž silniční doprava roste nejrychleji. Slovinsko je zahrnuto do evropské dopravní politiky v rámci PAN-evropských koridorů, protože územím procházejí dva koridory (V. (Benátky - Koper - Ljublaň - Maribor - Budapešť - Lvov - Kyjev) a X. (Salcburk - Ljublaň - Záhřeb - Bělehrad - Skopje - Soluň)). Tyto koridory jsou pro Slovinsko nesmírně důležité pro zvýšení tranzitu a pro propojení regionů země, ale také pro větší integraci do evropského hospodářského a dopravního systému. Objem osobní dopravy ve Slovinsku roste

hlavně na úkor automobilové dopravy. Podíl autobusové dopravy za poslední desetiletí prudce poklesl a objem osobní železniční dopravy pomalu roste. Cílem je zvýšit rozsah a kvalitu veřejné osobní silniční a železniční dopravy. Slovinsko již deset let směřuje většinu (přibližně 90 %) svých investic do infrastruktury silniční sítě, zejména do výstavby dálničních uzlů. Železnice jsou zanedbávány z hlediska investic, což dále prohlubuje jejich nekonkurenceschopnost ve srovnání se silniční dopravou (Usnesení o dopravní politice Slovinské republiky, 2007).

Po modernizaci dálniční sítě bude finanční dálniční program splacen v roce 2033. Zároveň se rychle zvýší náklady na provoz a údržbu této sítě. Budoucí investice do železniční infrastruktury jsou mnohem méně komplikované. Nicméně bez podpory EU by se realizace projektů na modernizaci sítě neuskutečnila. Hlavní dopravní osa ve Slovinsku probíhá ve směru jihozápad-severovýchod, proto se tomuto směru věnuje při budování silnic nejvíce času. Směr severozápad-jihovýchod byl velmi důležitý, zejména pro jugoslávskou ekonomiku. Tento koridor je velmi příznivý z hlediska geografické polohy, která umožňuje nejkratší přepravní cestu z jižního území EU do střední a východní Evropy. Koridor je spojen s jediným slovinským přístavem v Koperu a zahrnuje napojení z Koperu na maďarské hranice. Otevření tunelu Karavanke v roce 1991 bylo základem důležitého spojení mezi Slovinskem a Rakouskem, a navíc to bylo podmínkou výstavby 10. silničního koridoru.

Stávající železniční tratě, postavené většinou v 19. století, již nesplňují moderní dopravní potřeby a zaostávají za moderní silniční sítí Slovinska a většiny zemí EU. Železniční doprava je mnohem mladší než silniční doprava. Stavba železnic probíhala podél říčních údolí řek Drávy, Sávy, Savinje a Soče. Přechody přes horské bariéry a povodí řek byly překonány stavbou tunelů. Také v železniční dopravě byl ve Slovinsku vytvořen dopravní kříž, který je stejně jako u silničního kříže tvořen větvemi severozápad-jihovýchod a severovýchod-jihozápad s křižovatkou v Ljublaňské pánvi a nejdůležitější křižovatkou v Zidani Most. Většina současné sítě byla vybudována ve druhé polovině 19. století a do začátku první světové války. Nejdůležitější pro zemi bylo v té době spojení mezi vnitrozemím země a přístavem v Terstu. Trať byla postavena jako dvoukolejná, proto je velmi důležitá na této trase (Harl 2008).

Objem osobní dopravy ve Slovinsku roste hlavně na úkor nejvíce neudržitelného režimu automobilové dopravy. Podíl cestujících ve veřejné osobní dopravě ve městech klesá. Od roku 1995 do roku 2011 byl pokles téměř 100 %. Pokles osobní železniční dopravy byl největší mezi lety 1990 a 2000, v posledních letech ale stagnoval. Mobilita ve Slovinsku se nezvyšuje na úkor veřejné osobní dopravy, ale hlavně na úkor osobní dopravy. Objem a složení osobní dopravy je důležitým ukazatelem fungování dopravního systému, protože ukazuje, jak cestují lidé

daného regionu nebo státu. Volba dopravních prostředků je důležitá z důvodu rozdílů v environmentální, ekonomické a sociální efektivitě jednotlivých druhů dopravy, a tedy v důsledku různých účinků jejich využívání. Sledování vzorců cestování obyvatelstva a vztahů mezi využíváním různých druhů dopravy je ve Slovinsku obtížné kvůli chybějícím datům. (Kosi 2015)

Ministerstvo dopravy Slovinské republiky v roce 2007 (Ministerstvo za promet) začalo s realizací projektu integrovaného systému veřejné osobní dopravy (Projekt IPPP), jehož cílem je vytvoření integrovaného systému dodávek veřejné osobní dopravy v železniční, autobusové nebo regionální dopravě a v městské autobusové dopravě. Integrace by měla být zavedena na několika úrovních, a to na úrovni integrace jízdních řádů, úrovni integrace jízdenek a pro vytváření podmínek pro prostorovou integraci. Integrace jízdních řádů zahrnuje jízdní řády železniční, autobusové linky a autobusového městského tranzitního systému. Integrace u jízdenek znamená zavedení jediné jízdenky platné v určitých zónách, která cestujícímu umožní případný přestup z jednoho nebo různých druhů dopravy do druhého za použití pouze jednoho typu jízdenky. Základem prostorové integrace je systematické určování řešení v oblasti územně plánovací dokumentace obcí, které potřebují plánovat rozvojové aktivity v prostoru tak, aby směřovaly rozvoj obce a regionu k zajištění prostorových podmínek pro efektivní provedení integrovaného systému veřejné dopravy, regulace P + R (park and ride) v prostoru tak, aby cestující mohli rychle, bezpečně a pohodlně provést vše na jednom místě (Zlender, Werk, Krasnic, Drasler, Demsar-Mitrovic 2012).

4. ZVOLENÁ METODIKA

Tato diplomová práce bude pracovat v první řadě se statistickými daty, která jsou dostupná na Slovinském statistickém úřadě. Půjde o data pro dojížďku do zaměstnání a do škol. Tento zdroj byl vybrán v důsledku podrobné databáze s přesnými číselnými údaji (Statistical Office of the Republic of Slovenia 2019).

Jako další byla vybrána česká stránka www.idos.cz, kde jsou přehledně všechny vlakové i autobusové spoje pro Českou republiku. Tato stránka nabízí i filtry, díky kterým si uživatel může přesně určit, jaký spoj hledá. Lze zde vyfiltrovat den, čas příjezdu a odjezdu, způsob dopravy, typ vlaku nebo jiného dopravního prostředku, dopravce a také to, zda chce cestující přímá spojení nebo spojení s přestupem. Internetová stránka také nabízí přehled, kde se daný prostředek právě nachází, kolik minut má zpoždění a dále například to, zda se na trati nevyskytují výluky či jiná omezení.

Pro Slovinsko byla použita stránka www.idos.cz pro vlakové spoje, kde bylo vše přehledně ukázáno (Idos 2021). Idos ale nespravuje autobusová spojení pro Slovinsko, proto bylo nutné použít stránku www.ap-ljubljana.si (ap- ljubljana 2021), www.nomago.si (Nomago 2021) a www.marprom.si (Marprom 2021), které nabízejí jízdní řády pro autobusovou dopravu. Tyto stránky nejsou tak podrobné jako Idos, proto bylo nutné spoje s přestupy hledat zvlášť.

Vybranými dny pro šetření byla středa 24.3.2021, sobota 27.3.2021 a neděle 28.3.2021. Středa byla vybrána z důvodu zastoupení všedního dne, který není ovlivněn svátkem nebo dnem před víkendem či dnem po víkendu. Pro práci byly vybrány pouze oboustranné spoje přímé anebo s jedním přestupem. Více přestupů se nebralo v úvahu a pro práci nebyly stěžejní. Jeden přestup je započítán pouze tehdy, kdy časová vzdálenost oproti přímé vzdálenosti není delší než půl hodiny.

4.1. Autobusová a železniční linková doprava

Vybraný časový úsek, který je zkoumán, je ovlivněn pandemií SARS-CoV-2, která omezila provoz autobusové a železniční linkové dopravy, tudíž všechny zkoumané jízdní řády jsou ve značném omezení oproti roku 2019.

Za každý vybraný den byly sečteny spoje mezi krajskými městy v rámci České republiky a mezi hlavními městy ve statistických regionech v rámci Slovinské republiky pro

autobusovou linkovou dopravu. V těchto zkoumaných městech se v první fázi sčítaly pouze ty spoje, které byly bez přestupů. V další fázi se sčítaly pouze spoje s jedním přestupem s tím, že se bral v potaz potencionální přestup mezi zastávkami v rámci města. Některé zastávky ve městech jsou od sebe několik minut vzdáleny. V některých případech byla vzdálenost větší než 60 minut, nebo naopak se na spoj čekalo více než 60 minut. Proto spojení, kde byla prodleva větší než 60 minut, nebyla brána v potaz.

Ve vlakové linkové dopravě se postupovalo stejně jako u autobusové linkové dopravy. Postupovalo se ve stejných fázích. V první fázi se počítaly pouze přímé spoje a ve druhé fázi se počítaly spoje s jedním přestupem. V železniční dopravě odpadl problém s přestupováním na jiné místo. Přestup se konal na stejném vlakovém nádraží, pouze se spoj mohl nacházet na jiném nástupišti.

4.2. Sčítání spojů

Pro každý dopravní prostředek (vlak a autobus) byly sečteny všechny spoje pro každý den zvlášť. V rámci dne se rozlišovalo, zda se jedná o přímý spoj nebo spoj s přestupem. V první řadě byly sečteny všechny přímé spoje mezi krajskými městy nebo mezi hlavními městy ve statistických regionech a jako další byly sečteny všechny spoje s přestupem.. Nakonec se dohromady sečetla spojení přímá a spojení s jedním přestupem pro všechny vybrané dny v týdnu.

4.3. Tableviewer

Na stránce Tableviewer byl vytvořen diagram (viz přílohy). Tento diagram se skládá z několika kroků. Nejprve byla v Excelu vytvořena tabulka, ve které byly vyobrazeny celkové autobusové spoje a vlakové spoje pro dané státy za všechny zkoumané dny dohromady. Byly proto vytvořeny celkově čtyři tabulky a tudíž i čtyři diagramy. Každá tabulka se pak uložila v textovém formátu, ten se dále vložil do této aplikace, která již samotný diagram vytvořila.

5. DOPRAVNÍ HIERARCHIE SÍDEL

Dopravní hierarchie sídel může být vyhodnocena dvěma způsoby, a to vertikálním a horizontálním způsobem. Vertikální hierarchii lze charakterizovat jako kvantitu a kvalitu dopravní obslužnosti složkami veřejné hromadné dopravy a individuální dopravy. Tato hierarchie hodnotí význam dopravního sídla vzhledem k ostatním sídlům vybraného územního celku. Další způsobem hodnocení dopravní hierarchie sídel je horizontální dopravní hierarchie. Horizontální hierarchie určuje postavení sídla v dopravní síti zájmového území. Vztah je definován hierarchií, kvalitou a druhem silniční komunikace. Železniční doprava má v současném regionálním rozvoji menší roli ve srovnání se silniční nebo leteckou dopravou, z tohoto důvodu má co se týká bodového ohodnocení v rámci hierarchie sídla nejnižší bodové ohodnocení (Marada 2006). Naopak existence dálnice nebo silnice pro motorová vozidla v katastru sídla je bodově ohodnocena nejvíce. Toto vyšší bodové ohodnocení pro tento typ dopravní sítě je převážně díky celosvětovému trendu růstu individuální dopravy, kdy je kladen stále větší tlak na existující dopravní síť v podobě stále většího počtu dopravních prostředků, které dopravní síť využívají.

5.1. Horizontální dopravní poloha sídel

Pro výzkum dopravní hierarchie sídel, kterému se tato diplomová práce zabývá byla zvolena horizontální hierarchie. Tato hierarchie funguje na principu bodového ohodnocení sídel na základě druhu, kvality a hierarchie sídel. Pro potřeby této práce bude zvolena metoda dle Hůrského (1974), která bude dále upravena obdobně jako v práci Marady (2006). Metoda bude upravena z důvodu výzkumu velkých regionálních středisek, kde stěžejním kritériem je jejich poloha na dálnicích, silnicích pro motorová vozidla a dvoukolejných elektrizovaných železničních tratí. Toto postavení pomáhá udávat kvantitu spojů veřejné linkové dopravy pro dané sídlo.

Pomocí mapového portálu mapy.cz, dat z Arc ČR500 a dále Ministerstva dopravy České republiky a Ministerstva infrastruktury Slovinské republiky bude zjištěna horizontální poloha pro každé zkoumané sídlo. Vybrána budou krajská města České republiky a pro Slovinskou republiku budou vybrána hlavní města statistických regionů.

Nejvyšší bodové ohodnocení bude mít sídlo, kde katastrem města bude procházet alespoň jedna dálnice. Toto kritérium bylo dáno z důvodu, že ve většině případech se dálnice nachází

na okraji města, kde se nevyskytuje hustá zástavba. Sídlu, které splňuje toto kritérium bude ohodnoceno 3 body. Hodnocení 2 body získá sídlu, kde katastrem města bude procházet alespoň jedna silnice pro motorová vozidla. Vyšší hodnotovou váhu dostala silniční doprava, protože výstavba dálnic a silnic pro motorová vozidla je více flexibilnější než výstavba nových úseků železničních tratí. V současné době dochází k rozvoji sítě dálnic a silnic pro motorová vozidla, zatímco železniční tratě se spíše ruší. Zároveň stále existuje trend v rostoucím významu a využívání individuální automobilové dopravy (EEA, 2016). Tato skutečnost opět koresponduje s vyšším bodovým ohodnocením pro dálnici a silnici pro motorová vozidla. Nejnižší bodové hodnocení je stanoveno pro železniční trať, která bude minimálně dvoukolejná a elektrifikovaná, jejíž stanice se bude nacházet v katastru příslušného města.

Samotné bodové ohodnocení bylo stanoveno individuálně za účelem využitelnosti této metody pro tuto diplomovou práci na základě odborné literatury s ohledem na další zacházení s výslednými daty (Marada 2006). Dalším postupem v rámci zpracování získaných dat bylo slovní ohodnocení výsledných hodnot, které vzešly z bodového ohodnocení jednotlivých sídel. Slovní ohodnocení bylo stanoveno pro lepší orientaci ve výsledcích výzkumu. Slovní ohodnocení sídel dle jejich dopravní dostupnosti bylo hodnoceno na škále „velmi dobré“ – „špatné“ (seřazeno sestupně).

Sídlu, které bylo hodnoceno z hlediska dopravní dostupnosti jako velmi dobré, bylo bodově ohodnoceno na škále 6 – 4 bodů. Tato hranice byla zvolena právě z důvodu významu výskytu dálnice nebo silnice pro motorová vozidla v katastru města. Dobré ohodnocení horizontální polohy zaznamenalo sídlu, které bylo ohodnoceno v bodovém rozmezí 3 – 2, kdy se v katastru města mohla vyskytovat dálnice, nebo silnice pro motorová vozidla spolu s železniční stanicí a dvoukolejnou elektrifikovanou tratí. Špatné bodové ohodnocení horizontální polohy s bodovým ohodnocením 1 – 0, obdrželo sídlu, kde se vyskytovala pouze železniční stanice a dvoukolejná elektrifikovaná trať, v případě ani jedna z možností.

Výsledky horizontální polohy sídel jsou hodnoceny takto:

0 – 1 = špatná

2 – 3 = dobrá

4 – 6 = velmi dobrá

5.2. Výsledky horizontální dopravní polohy krajských měst České republiky

Nejdůležitější a zároveň nejlepší dopravní polohu v České republice má hlavní město Praha. Praha tvoří dopravní uzel, kudy prochází většina dálnic, a kde se protínají téměř všechny koridory procházející napříč Českou republikou. Prahou je veden železniční koridor z Německa, který na území České republiky prochází přes Ústí nad Labem, Prahu, Pardubice, Brno a dále pokračuje směrem do Rakouska nebo dále na Slovensko. Další železniční koridor vede též z Německa. Tento koridor pokračuje ve směru západ-východ České republiky přes Plzeň, Prahu, Pardubice, Olomouc a Ostravu a dále směrem na Slovensko. Další koridor, který směřuje také z Německa, prochází přes Ústí nad Labem, Prahu a České Budějovice a pokračuje dále směrem do Rakouska. Tyto železniční koridory jsou elektrifikovány a z velké části jsou dvoukolejné. V katastru Prahy jsou tyto železniční koridory dvoukolejné (SŽDC 2021). Okolo Prahy je vybudován Pražský okruh, takzvaný D0, na který jsou napojeny dálnice D1, D5, D6, D10 a D11. Dále na tento okruh navazují silnice první třídy, které se za Prahou stávají dálnicemi D7 a D4. Z Prahy také vede silnice 1. třídy, která se za Prahou napojuje na dálnici D8 (ŘSD 2021). Vzhledem k výskytu výše zmíněných železničních koridorů, dálnic a silnic pro motorová vozidla byla horizontální dopravní poloha Prahy vyhodnocena jako velmi dobrá.

Druhým největším městem České republiky je Brno. Mezi největšími městy České republiky je vystavěna dálnice D1 jež spojuje hlavní město republiky s moravskou metropolí. Na dálnici D1 jsou z Brna napojeny dvě silnice pro motorová vozidla. Tato dálnice dále pokračuje směrem na Kroměříž. Dálnice D2 vede z Brna do Bratislavy. Silnice 1. třídy vedoucí z Brna navazuje na úsek dálnice D52, který v budoucnu spojí Brno s hlavním město Rakouska, Vídní. Rakousko svou část dálnice již vystavělo. Silnice pro motorová vozidla vede z Brna směrem na Kuřim (ŘSD 2021). Přes Brno, na rozdíl od Prahy, vede pouze jeden železniční koridor. Tento koridor směřuje z Německa přes Prahu a Brno směrem na Vídeň nebo na Bratislavu. Tento železniční koridor je dvoukolejný a elektrifikovaný (SŽDC 2021). Brno bylo vyhodnoceno jako město s velmi dobrou horizontální polohou.

Do Ostravy vede úsek dálnice D1. Tento úsek dálnice se dále plánuje napojit na zbylý úsek dálnice D1 směrem do Brna a dále do Prahy. Z Ostravy pokračuje dál dálnice D1 směrem do Polska. U Lipníka nad Bečvou je také možnost napojit se z dálnice D1 na dálnici D35, která vede do Olomouce a v budoucnu je plánovaná výstavba této dálnice až do Hradce Králové. Z Ostravy směrem na Frýdek – Místek vede dálnice D56 (ŘSD 2021). Přes Ostravu prochází

dva železniční koridory. První z nich vede z Polska směrem do Hodonína. Druhý vede z Německa přes Plzeň, Prahu, Pardubice, Olomouc a Ostravu směrem na Slovensko. Oba železniční koridory jsou dvoukolejní a elektrifikované (SŽDC 2021). Hodnocení horizontální dopravní polohy města Ostravy vyšlo jako velmi dobré.

Hranicí katastru Plzně vede dálnice D5, která vede z Prahy dále směrem do Německa. Na tuto dálnici jsou z Plzně napojeny dvě silnice pro motorová vozidla (ŘSD 2021). Přes Plzeň vede stejně jako přes Ostravu koridor, který z Německa pokračuje dále přes Prahu, Pardubice, Olomouc a Ostravu směrem na Slovensko. Tento koridor je dvoukolejní a elektrifikovaný. Z Plzně do Českých Budějovic vede železniční trať, která je z části dvoukolejní a elektrifikovaná (SŽDC 2021). Dopravní poloha Plzně byla vyhodnocena jako velmi dobrá.

Liberec je nejseverněji položené krajské město v České republice. Směrem na Liberec vede z Prahy dálnice D10, která ale končí v Trutnově. Z Trutnova vede do Liberce silnice pro motorová vozidla, která ale dříve spadala do kategorie dálnic (ŘSD 2021). Přes Liberec nevede žádný železniční koridor. Vede zde železniční trať z Liberce přes Hradec Králové do Pardubic. Tato železniční trať je z Liberce jednokolejní elektrifikovaná až do Jaroměře. Z Jaroměře do Pardubic vede z části jednokolejní a z části dvoukolejní elektrifikovaná železniční trať. Z Liberce dále vede jednokolejní neelektrifikovaná železniční trať do Ústí nad Labem (SŽDC 2021). Kvůli těmto parametrům byla poloha Liberce hodnocena jako dobrá.

Do Olomouce se plánuje vystavění dálnice, která povede z Hradce Králové a napojí se na dálnici D35 u Mohelnice. Z Mohelnice vede dálnice D35, ze které se před Olomoucí stává silnice pro motorová vozidla. Dálnice D35 dále vede od východní části Olomouce až do Lipníka nad Bečvou, kde se napojuje na dálnici D1 směrem na Ostravu a druhým směrem na Přerov. Z Olomouce vede dálnice D46, která se u Vyškova napojuje na dálnici D1 směrem do Brna a druhým směrem na Kroměříž (ŘSD 2021). Přes Olomouc vede stejně jako přes Ostravu koridor, který z Německa pokračuje přes Plzeň, Prahu, Pardubice, Olomouc a Ostravu směrem na Slovensko. Tento železniční koridor, procházející Olomoucí, je dvoukolejní a elektrifikovaný. Z Olomouce do Brna vede železniční jednokolejní elektrifikovaná trať (SŽDC 2021). Tyto faktory vyhodnotily polohu Olomouce jako velmi dobrou.

České Budějovice jsou nejjihněji položeným krajským městem České republiky. Do Českých Budějovic nevede souvislá dálniční síť. České Budějovice jsou napojeny na část dálnice D3 silnicí pro motorová vozidla. Úsek dálnice D3 je v současnosti v provozu od Českých Budějovic a končí přibližně 20 km za Tábořem. Při další výstavbě dálnice D3 je

plánováno napojení na Prahu a také napojení na rakouskou dálnici S10 (ŘSD 2021). Přes České Budějovice prochází železniční koridor směrem z Německa, který dále pokračuje do Ústí nad Labem přes Prahu, České Budějovice a dále pokračuje směrem do Rakouska. Tento koridor je v katastru města dvoukolejný a elektrifikovaný (SŽDC 2021). České Budějovice byly svojí dopravní polohou v rámci horizontální dopravní polohy sídel vyhodnoceny jako dobré.

Z Prahy do Hradce Králové vede dálnice D11. Z Hradce Králové se v této době buduje úsek dálnice D35, která se v budoucnu bude napojovat v Mohelnici a povede směrem na Olomouc dále na Lipník nad Bečvou. Z Hradce Králové je do Pardubic vybudovaná silnice pro motorová vozidla, která tvoří spojnicí metropolí východních Čech (ŘSD 2021). Stejně jako v případě Liberce neprochází Hradcem Králové žádný železniční koridor. Vede zde železniční trať z Liberce přes Hradec Králové do Pardubic. Tato železniční trať je z Pardubic dvoukolejná elektrifikovaná a vede až do Jaroměře. Z Jaroměře do Liberce dále pokračuje jako jednokolejná, elektrifikovaná železniční trať (SŽDC 2021). Díky těmto faktorům bylo toto město ohodnoceno svou horizontální dopravní polohou jako velmi dobré.

Do Ústí nad Labem vede z Prahy dálnice D8, která dále pokračuje do Německa (ŘSD 2021). Přes Ústí nad Labem vedou dva železniční koridory. Jeden koridor z Německa, přes Ústí nad Labem, Prahu a České Budějovice, který dále vede směrem do Rakouska. Druhý železniční koridor vede z Německa přes Ústí nad Labem, Prahu, Pardubice a Brno směrem do Rakouska nebo na Slovensko. Mezi Ústím nad Labem a Karlovými Vary je vybudovaná dvojkolejná elektrifikovaná železniční trať. V katastru Ústí nad Labem jsou tyto železniční tratě dvoukolejná a elektrifikované. Z Ústí nad Labem vede z velké části jednokolejná, neelektrifikovaná železniční trať do Liberce (SŽDC 2021). Proto horizontální dopravní poloha města Ústí nad Labem byla hodnocena jako velmi dobrá.

Do Pardubic není vybudována žádná dálnice, pouze silnice pro motorová vozidla. Tato silnice pro motorová vozidla spojuje Pardubice a Hradec Králové (ŘSD 2021). Přes Pardubice vedou dva železniční koridory. Jedním z nich je koridor vedoucí z Německa přes Ústí nad Labem, Prahu, Pardubice dále do Brna a do Rakouska nebo na Slovensko. Druhý železniční koridor vede z Německa přes Plzeň, Prahu, Pardubice a dále pokračuje na Olomouc a Ostravu směrem na Slovensko. Tyto železniční koridory jsou dvoukolejné a elektrifikované. Z Pardubic vede dvoukolejná elektrifikovaná železniční trať do Hradec Králové a dále do Jaroměře. Z Jaroměře do Liberce je vybudována jednokolejná neelektrifikovaná železniční trať (SŽDC 2021). Horizontální dopravní poloha Pardubic byla hodnocena jako dobrá.

Katastrem Zlína neprochází žádná dálnice. Nejbližší možností je ale napojení na dálnici D55, která vede z Otrokovic a u Hulína se napojuje na dálnici D1. Dálnice D1 vede z Hulína směrem na Brno a nebo opačným směrem na Přerov (ŘSD 2021). Zlínem neprochází žádný železniční koridor, pouze jednokolejná neelektrifikovaná železniční trať, která vede do Otrokovic, přes který prochází železniční koridor. Tento železniční koridor je veden z Polska do Ostravy a dále směrem do Hodonína (SŽDC 2021). Zlín byl jako jediné krajské město v České republice vyhodnocen jako město se špatnou horizontální dopravní polohou.

Severním okrajem města Jihlavy vede dálnice D1, která z Prahy pokračuje směrem na Brno a dále na Kroměříž (ŘSD 2021). Jihlavou neprochází žádný železniční koridor. V katastru města se nachází dvoukolejná elektrifikovaná železniční trať, která je vedena z Havlíčkova Brodu do Českých Budějovic (SŽDC 2021). Jihlava byla svou horizontální polohou hodnocena jako velmi dobrá.

Karlovy Vary nemají dokončenou dálnici D6, která by měla vést z Německa přes Karlovy Vary až do Prahy. Je dokončena pouze část této dálnice, a to z Karlových Varů směrem k německým hranicím. Z Karlových Varů vede silnice pro motorová vozidla, která se napojuje na tuto dálnici směrem do Německa (ŘSD 2021). Přes Karlovy Vary nevede železniční koridor, nachází se zde pouze dvoukolejná elektrifikovaná železniční trať, která vede do Ústí nad Labem (SŽDC 2021). S ohledem na výše uvedené faktory jsou Karlovy Vary hodnoceny jako město s dobrou horizontální dopravní polohou.



Obr.1 . Horizontální hierarchie krajských měst v České republice

Zdroj: Vlastní zpracování, Arc ČR500, data z roku 2020

5.3.Výsledky horizontální dopravní polohy hlavních měst statistických regionů Slovinské republiky

Ljubljana se nachází v pomyslném středu země, a je proto hlavním dopravním uzlem v rámci Slovinska. Setkávají se zde jak dálnice, silnice pro motorová vozidla, zároveň i železniční koridory. V Ljublaně se kříží dvě významné dálnice. První dálnice A1, vede z Rakouska přes Maribor, Celje, Ljubljanu až do Koperu. Druhá dálnice A2 vede z Rakouska přes Kranj, Ljubljanu a Novo Mesto a pokračuje dále do Chorvatska. Okolo Ljubljany vede okruh tvořený dálnicí a Hitra cesta (v České republice známo jako silnice pro motorová vozidla), kde se střetávají dálnice A1 a A2 (mapy.cz). V Ljublaně se také kříží hlavní železniční koridory. Jedním z nich je železniční koridor, který je vybudován z Rakouska přes Maribor, Ljubljanu, dále pak o tento koridor pokračuje buď směrem na italský Terst a nebo směrem na Koper (Baltsko – jadranský koridor). Druhý železniční koridor vede ze dvou směrů, a to z Koperu a nebo z italského Terstu, odkud dále pokračuje přes Postojnu, Ljublanu, a dále se v místě Zidani Most rozděluje na dva směry. Jeden směr pokračuje na Celje, Ptuj a dále do Maďarska, a druhý směr vede na chorvatský Záhřeb (Středozemní koridor). Třetí železniční koridor vede z Rakouska přes Kranj a Ljubljanu, dále se tento koridor větví v místě Zidani Most

směrem na Maribor a zpátky do Rakouska a nebo směrem do chorvatského Záhřebu (Alpsko – západní balkánský koridor). Poslední železniční koridor směřuje z Koperu přes Ljublanu, Celje Ptuj, Murskou Sobotu, který dále pokračuje do Maďarska (Jantarový koridor). Všechny tyto železniční koridory jsou elektrifikovány. Dvukolejná železniční trať se nachází pouze v úseku vedoucím z italského Terstu přes Ljublanu, a v místě Zidani Most se dále tato trať větví a pokračuje jako dvukolejná dvěma směry. Jedním směrem pokračuje až do Chorvatska a druhým pokračuje přes Celje až do Mariboru, kde se z dvukolejné železniční trati stává jednokolejná (gov.si 2021). S ohledem na existenci výše zmiňovaných komunikací je Ljubljana hodnocena jako město s dobrou horizontální dopravní polohou.

Maribor se nachází nedaleko hranic s Rakouskem, odkud je přivedena dálnice A1, která prochází Mariborem a pokračuje dále směrem na Ljublanu. Z centra Mariboru vede Hitra cesta (v ČR silnice pro motorová vozidla), která se napojuje na dálnici A1. Dálnice A1 dále pokračuje přes Celje, Ljublanu až do Koperu. Severně od Mariboru se na dálnici A1 napojuje dálnice A5, která je vedena směrem na Murskou Sobotu. Dálnice pak pokračuje do Maďarska. Jižně od Mariboru se dále dálnice A1 větví na dálnici A4, ve směru do Chorvatska (mapy.cz). Mariborem prochází železniční koridor Baltsko – jadranský a Alpsko – západní balkánský. Železniční trať je zde, v katastru města dvukolejná a elektrifikovaná (gov.si 2021). Horizontální dopravní poloha Mariboru byla vyhodnocena stejně jako v případě Ljubljany, a to konkrétně jako velmi dobrá.

Katastrem města Celje prochází dálnice A1. Tato dálnice vede z Rakouska, pokračuje přes Maribor, Celje, Ljublanu až do Koperu (mapy.cz). Přes Celje prochází všechny čtyři železniční koridory, a to konkrétně Baltsko – jadranský, Alpsko – západní balkánský, Jantarový a Středozemní koridor. Železniční trať procházející katastrem města je dvukolejná a elektrifikovaná (gov.si 2021). Celje je proto v horizontální dopravní poloze vyhodnocena jako město s velmi dobrou dopravní polohou.

Město Kranj se nachází u hranic s Rakouskem, odkud přichází směrem do Slovinska dálnice A2, která je přivedena z Rakouska dále na Ljublanu a Novo Mesto a pokračuje dále směrem k hranicím s Chorvatskem (mapy.cz). Přes Kranj prochází jeden železniční koridor, a to Alpsko – západní balkánský koridor. Železniční trať procházející katastrem města je jednokolejná a elektrifikovaná (gov.si 2021). Město Kranj bylo vyhodnoceno jako sídlo s dobrou horizontální dopravní polohou.

Koper je město ležící u pobřeží Středozemního moře na západě Slovinska. V Koperu končí dálnice A1. Dálnice A1 vede z Rakouska a dále pokračuje přes Maribor, Celje, Ljublanu až do

Koperu. Od jižního okraje až po severovýchodní okraj města Koper vede silnice pro motorová vozidla, která je napojena na dálnici A1 (mapy.cz). Město Koper je rovněž koncovou stanicí tří železničních koridorů. Jedná se konkrétně o železniční koridor Baltsko – jadranský Středozemní a Jantarový koridor. Železniční trať, nacházející se v katastru města, je elektrifikovaná a z velké části jednokolejná (gov.si 2021). Město Koper je v rámci horizontální dopravní polohou hodnoceno jako velmi dobré.

V severním okraji města Novo Mesto je vystavěna dálnice A2, která pokračuje z Rakouska dále na Ljubljano a Novo Mesto do Chorvatska. Z centra města vede silnice I. třídy, která se napojuje na výše zmíněnou dálnici (mapy.cz). Do Novoho Mesta nevede žádný železniční koridor, ale pouze regionální železniční trať, spojující Ljubljano, Novo Mesto a pokračující dále směrem na obec Metlika. Tato železniční trať je jednokolejná a neelektrifikovaná (gov.si 2021). S ohledem na výše zmíněné faktory vyšlo hodnocení horizontální dopravní polohy jako dobré.

Do Trbovlje nevede žádná dálnice, patřící do slovinské dálniční sítě (mapy.cz). Přes katastr města Trbovlje prochází všechny čtyři železniční koridory. Jedná se o železniční koridor Baltsko – jadranský, Alpsko – západní balkánský, Jantarový a Středozemní koridor. Všechny tyto koridory jsou v katastru města dvoukolejné a elektrifikované (gov.si 2021). Hodnocení horizontální dopravní polohy je s ohledem na absenci dálnic a silnic pro motorová vozidla v katastru obce hodnoceno jako špatné.

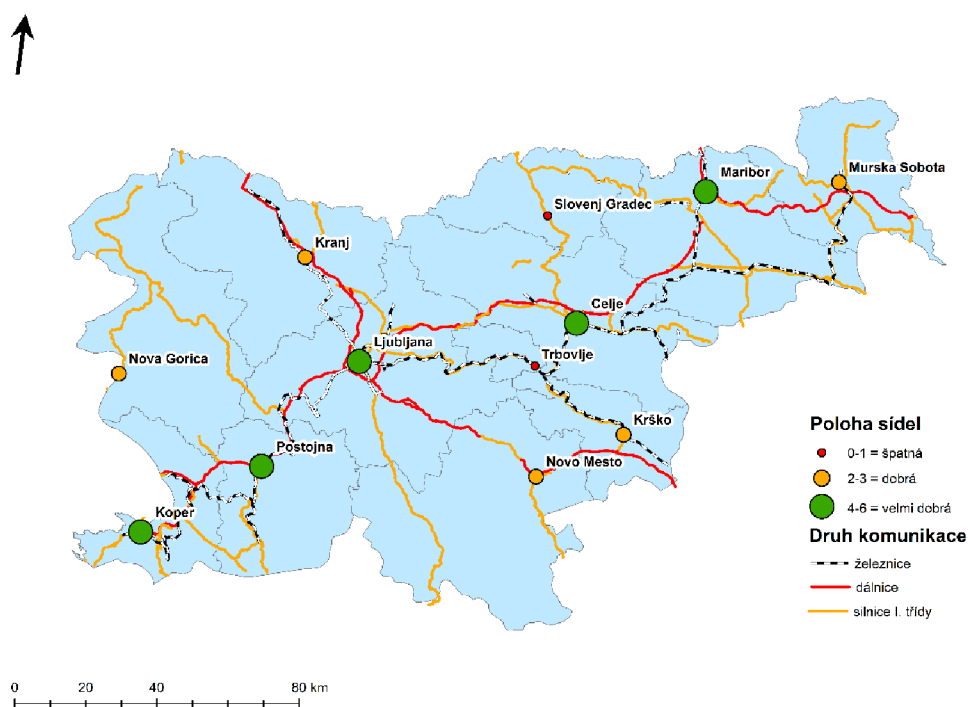
Nova Gorica je město nacházející se na západě Slovinska. Toto město není s ostatními hlavními městy statistických regionů přímo propojeno dálnicí. Z Nove Gorici ale vede silnice pro motorová vozidla (ve Slovinsku známá jako Hitra cesta), která se u obce Razdrto napojuje na dálnici A1. Tato dálnice vede přes Maribor, Celje, Ljublanu až do Koperu (mapy.cz). Do Nové Gorici také není přiveden žádný železniční koridor. Nachází se zde ale železniční trať vedoucí na Sežanu a poté pokračující dále na ostatní města. Tato železniční trať je jednokolejná a neelektrifikovaná (gov.si 2021). Hodnocení horizontální dopravní polohy města Nova Gorica je vyhodnoceno jako dobré.

Murska Sobota se nachází na východě Slovinska u hranic s Maďarskem a Chorvatskem. Murskou Sobotou prochází dálnice A5, která vede z Maďarska. U Mariboru se tato dálnice napojuje na dálnici A1 (mapy.cz). Murskou Sobotou prochází dva železniční koridory, Jantarový a Středozemní koridor. Oba jsou elektrifikované a v katastru města jednokolejné (gov.si 2021). Proto je horizontální dopravní poloha města Murska Sobota hodnocena jako dobrá.

Město Postojna leží na dálnici A1, která vede z Rakouska a dále pokračuje přes Maribor, Celje, Ljublanu až do Koperu (mapy.cz). Postojna leží na Jantarovém, Baltsko - jadranském a Středozezemním železničním koridoru. Všechny tři železniční koridory jsou v tomto úseku dvojkolejné a elektrifikované (gov.si 2021). Hodnocení horizontální dopravní polohy je proto velmi dobré.

Slovenj Gradec je s ohledem na dopravní propojení hlavních měst statistických regionů nejhůře ze všech ostatních hlavních měst slovinských regionů. Nevede zde žádná dálnice, silnice pro motorová vozidla ani železniční trať, nebo železniční koridor (mapy.cz). Z tohoto důvodu je horizontální dopravní poloha města Slovenj Gradec vyhodnocena jako špatná.

Město Krško se nachází na jihovýchodě Slovinské republiky, u hranic s Chorvatskem. Z centra města Krško vede silnice I. třídy, která se v katastru města napojuje na dálnici A2. Tato dálnice vede z Rakouska dále na Ljublanu, Novo Mesto a pokračuje směrem do Chorvatska (mapy.cz). Do Krška vedou dva železniční koridory Alpsko – západní balkánský a Středozezemní koridor. Tyto koridory jsou v katastru města jednokolejné a elektrifikované (gov.si 2021). Město Krško bylo v horizontální dopravní poloze vyhodnoceno jako dobré.



Obr.2. Horizontální hierarchie hlavních měst statistických regionů Slovinské republiky

Zdroj: Vlastní zpracování, Arc ČR500, data z roku 202

5.4.Dopravní dostupnost (akcesibilita)

Dopravní dostupnost vypovídá o tom, jak jsou jednotlivá města dosažitelná při použití jednoho druhu dopravy (Brinke 1999). V této práci byla zjišťována pouze nejkratší vzdálenostní dostupnost. Vzdálenost byla měřena po silnici z centra jednoho města do centra druhého sledovaného města. Železniční vzdálenost nebyla měřena z hlediska větší přehlednosti výsledků. Železniční a silniční vzdálenost se od sebe liší v řádu desítek kilometrů, proto pro potřeby této práce byla použita vzdálenost silniční. Jak již bylo řečeno, byla sledovaná pouze nejkratší vzdálenost a ne nejrychlejší a to z důvodu toho, že výsledky dostupnosti budou porovnávány s počty spojů linkové veřejné dopravy. Výsledkem tohoto zjištění je především, zda hraje roli vzdálenost a četnost spojů. Výsledky akcesibility jsou v příloze č. 5 a 6.

6. ANALÝZA DOPRAVNÍCH SPOJENÍ KRAJSKÝCH MĚST V ČESKÉ REPUBLICE PROSTŘEDNICTVÍM VEŘEJNÉ LINKOVÉ DOPRAVY

6.1. Brno

6.1.1 Vlaková spojení

Brno	Vlaky středa 24.3.2021		Vlaky sobota 27.3.2021		Vlaky neděle 28.3.2021		celkem přímý	celkem 1 přestup	celkem
	přímý	1 přestup	přímý	1 přestup	přímý	1 přestup			
České Budějovice	4	0	5	0	4	0	13	0	13
Hradec Králové	0	28	0	26	0	26	0	80	80
Jihlava	7	15	6	9	6	9	19	33	52
Karlovy Vary	0	6	0	6	0	6	0	18	18
Liberec	0	9	0	8	0	8	0	25	25
Olomouc	15	3	15	3	14	2	44	8	52
Ostrava	8	5	8	4	7	3	23	12	35
Pardubice	30	0	28	0	28	0	86	0	86
Praha	38	0	35	0	36	0	109	0	109
Plzeň	4	21	3	19	4	20	11	60	71
Ústí nad Labem	2	19	2	17	3	17	7	53	60
Zlín	0	10	0	10	0	10	0	30	30

Tab.1. Počet vlakových spojů z krajského města Brno do ostatních krajských měst v České republice

Zdroj: www.idos.cz, vlastní zpracování

Počet spojů se během týdne v žádném z případů výrazně nemění. Ve většině případů je největší počet vlakových spojení ve středu, kdy lidé nejvíce dojíždějí do zaměstnání a do škol. Do Českých Budějovic je největší kvantita spojení v sobotu. Tento případ je ale ojedinělý, nastává jen ve výjimečných případech. Absolutně nejvíce spojů z Brna je do Prahy, kde je i největší dojíždka do zaměstnání a do škol. Dále je velké množství přímých spojení do města Pardubice, které leží na železniční trase směrem do Brna. Nejvíce spojení s jedním přestupem je do města Hradec Králové, na trase se přestupuje v již zmiňovaných Pardubicích. Celkově nejmenší počet spojení z Brna je do Českých Budějovic. Nejméně spojení s jedním přestupem je z Brna do Karlových Varů, které se nacházejí na druhé straně republiky, proto je zde nízká kvantita spojů. Do Ústí nad Labem, které je z Brna vzdáleno přes celou republiku, byly nalezeny přímé spoje. To samé lze říci o trase z Brna do Plzně, kde také byly nalezeny přímé spoje na úkor vzdálenosti.

6.1.2. Autobusová spojení

Tab.2. Počet autobusových spojů z krajského města Brno do ostatních krajských měst v České republice

Brno	Autobusy středa 24.3.2021		Autobusy sobota 27.3.2021		Autobusy neděle 28.3.2021		celkem přímý	celkem 1 přestup	celkem
	přímý	1 přestup	přímý	1 přestup	přímý	1 přestup			
České Budějovice	4	1	3	0	5	1	12	2	14
Hradec Králové	3	1	0	0	2	1	5	2	7
Jihlava	25	0	9	0	12	0	46	0	46
Karlovy Vary	0	2	0	1	0	2	0	5	5
Liberec	0	5	0	2	1	4	1	11	12
Olomouc	14	0	8	0	14	0	36	0	36
Ostrava	2	2	1	0	3	4	6	6	12
Pardubice	1	2	0	1	1	2	2	5	7
Praha	2	2	2	1	4	6	8	9	17
Plzeň	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ústí nad Labem	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Zlín	16	5	12	5	13	1	41	11	52

Zdroj: www.idos.cz, vlastní zpracování

Autobusových spojení z Brna do ostatních krajských měst je o dost méně oproti vlakovým spojům. V autobusových spojeních jsou velké výkyvy kvantity v průběhu týdne oproti vlakovým spojení. Nejvíce je to vidět na případě Jihlavy, kde se počet spojů mezi středou a sobotou liší o 16. Absolutně největší kvantita spojů je mezi Brnem a Zlínem, kde vede dálnice (ŘSD 2021). Největší počet přímých spojení je z Brna do Jihlavy, kam stejně jako do Zlína vede dálnice (ŘSD 2021). Žádná autobusová spojení do jednoho přestupu nebyla nalezena na trase do Plzně a do Ústí nad Labem. Z Brna do Hradce Králové byly nalezeny přímé autobusové spoje. Tímto směrem se nacházejí i Pardubice, ale z Brna do Pardubic bylo nalezeno méně spojů než z Brna do Hradce Králové. Ve všech případech se nachází stejný nebo větší počet přímých autobusových spojů v neděli než v sobotu.

6.2. České Budějovice

6.2.1. Vlaková spojení

Tab.3. Počet vlakových spojů z krajského města České Budějovice do ostatních krajských měst v České republice

České Budějovice	Vlaky středa 24.3.2021		Vlaky sobota 27.3.2021		Vlaky neděle 28.3.2021		celkem přímý	celkem 1 přestup	celkem
	přímý	1 přestup	přímý	1 přestup	přímý	1 přestup			
Brno	5	0	5	0	5	0	15	0	15
Hradec Králové	0	9	0	6	0	6	0	21	21
Jihlava	6	3	6	1	6	1	18	5	23
Karlovy Vary	0	5	0	3	0	3	0	11	11
Liberec	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Olomouc	0	18	0	13	0	13	0	44	44
Ostrava	0	13	0	10	0	10	0	33	33
Pardubice	0	16	0	10	0	10	0	36	36
Praha	20	4	13	6	13	6	46	16	62
Plzeň	7	0	6	1	7	0	20	1	21
Ústí nad Labem	0	10	0	7	0	7	0	24	24
Zlín	0	1	0	1	0	1	0	3	3

Zdroj: www.idos.cz, vlastní zpracování

Na první pohled je patrné, že se počet vlakových spojení během týdne vyvíjí. Nejvíce znatelné je to na kvantitě spojení mezi Českými Budějovicemi a Prahou, kde je rozdíl mezi středou a sobotou o 7 spojů, to samé lze říci i o středě a neděli. Takto velký rozdíl v žádném jiném případě není. Lze ale říci, že mnoho vlakových spojení je ve středu, kdy lidé jezdí do zaměstnání a do škol pravděpodobně nejčastěji. Absolutně nejvíce spojení je mezi Českými Budějovicemi a Prahou. Nejvíce spojení do jednoho přestupu je z Českých Budějovic do Olomouce. Žádné vlakové spojení nebylo nalezeno mezi Českými Budějovicemi a Libercem, protože města leží na opačných stranách republiky. Nejmenší počet vlakových spojení byl kromě Liberce nalezen na trase z Českých Budějovic do Zlína, kde bylo nalezeno pouze jedno spojení za každý vybraný den. Na trase z Českých Budějovic se nachází pouze jedno spojení s přestupem ve vybrané dny, tento spoj se jezdí v sobotu.

6.2.2. Autobusová spojení

Tab.4. Počet autobusových spojů z krajského města České Budějovice do ostatních krajských měst v České republice

České Budějovice	Autobusy středa 24.3.2021		Autobusy sobota 27.3.2021		Autobusy neděle 28.3.2021		celkem přímý	celkem 1 přestup	celkem
	přímý	1 přestup	přímý	1 přestup	přímý	1 přestup			
Brno	4	0	3	0	6	0	13	0	13
Hradec Králové	1	1	1	1	2	5	4	7	11
Jihlava	0	7	0	4	1	5	1	16	17
Karlovy Vary	0	1	0	3	0	3	0	7	7
Liberec	0	2	0	3	0	4	0	9	9
Olomouc	0	3	0	3	0	3	0	9	9
Ostrava	0	0	0	0	0	3	0	3	3
Pardubice	1	0	1	0	2	1	4	1	5
Praha	5	3	5	1	6	3	16	7	23
Plzeň	0	0	0	0	1	0	1	0	1
Ústí nad Labem	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Zlín	0	4	0	3	0	4	0	11	11

Zdroj: www.idos.cz, vlastní zpracování

Oproti vlakovým spojům je kvantita autobusových spojů o poznání nižší. V každém z měst se počet spojů během týdne značně liší. Nelze proto udat trend, jak se spoje vyvíjí. Nejvíce spojů bylo nalezeno na trase z Českých Budějovic do Prahy, kde na této trase vede dálnice (ŘSD 2021). Nejvíce spojení s jedním přestupem bylo nalezeno na trase z Českých Budějovic do Jihlavy. Žádný spoj do jednoho přestupu nebyl nalezen na trase z Českých Budějovic do Ústí nad Labem. Téměř to samé lze říci o trase z Českých Budějovic do Plzně, kde byl nalezen pouze jeden spoj za vybrané dny v týdnu. Z Českých Budějovic do Pardubic a do Hradce Králové se nachází minimálně jedno přímé spojení ve vybraných dnech v týdnu. Na trase z Českých Budějovic do Pardubic se nachází také pouze jedno spojení s jedním přestupem, a to v neděli. Z Českých Budějovic do Jihlavy se nachází pouze jedno přímé spojení ve vybraných dnech v týdnu, a to pouze v neděli. Pouze jeden spoj ve vybraných dnech v týdnu se nachází také na trase z Českých Budějovic do Plzně.

6.3. Hradec Králové

6.3.1. Vlaková spojení

Tab.5. Počet vlakových spojů z krajského města Hradec Králové do ostatních krajských měst v České republice

Hradec Králové	Vlaky středa 24.3.2021		Vlaky sobota 27.3.2021		Vlaky neděle 28.3.2021		celkem přímý	celkem 1 přestup	celkem
	přímý	1 přestup	přímý	1 přestup	přímý	1 přestup			
Brno	0	27	0	26	0	26	0	79	79
České Budějovice	0	9	0	5	0	7	0	21	21
Jihlava	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Karlovy Vary	0	6	0	6	0	6	0	18	18
Liberec	9	8	9	7	9	7	27	22	49
Olomouc	0	25	0	25	0	23	0	73	73
Ostrava	0	15	0	15	0	15	0	45	45
Pardubice	39	0	37	0	36	0	112	0	112
Praha	13	36	12	31	12	32	37	99	136
Plzeň	0	13	0	11	0	12	0	36	36
Ústí nad Labem	0	10	0	10	0	10	0	30	30
Zlín	0	2	0	1	0	1	0	4	4

Zdroj: www.idos.cz, vlastní zpracování

Během týdne se kvantita vlakových spojení značně nemění. Nejvíce se počet spojů mění z Hradce Králové do Prahy, je to patrné především díky velkému množství spojů. V ostatních městech se počet spojení mění v řádu jednotek. Absolutně nejvíce vlakových spojení je z Hradce Králové do Prahy, kde je i největší počet spojů s jedním přestupem. Přestupuje se ve městě Pardubice, které má největší kvantitu přímých spojení. Pardubice zároveň představují důležitou železniční spojnici Hradce Králové s ostatními krajskými městy, kam nevedou přímá spojení. Toto spojení je dáno železniční tratí, která vede z Pardubic až do Liberce. Žádné vlakové spojení nebylo nalezeno z Hradce Králové do Jihlavy. Nejméně nalezených spojení bylo na trase z Hradce Králové do Zlína, kam se lze dostat pouze spoji s alespoň jedním přestupem (SŽDC 2021). Pro tento případ Pardubice představují přestupní stanici.

6.3.2. Autobusová spojení

Tab.6. Počet autobusových spojů z krajského města Hradec Králové do ostatních krajských měst v České republice

Hradec Králové	Autobusy středa 24.3.2021		Autobusy sobota 27.3.2021		Autobusy neděle 28.3.2021		celkem přímý	celkem 1 přestup	celkem
	přímý	1 přestup	přímý	1 přestup	přímý	1 přestup			
Brno	3	0	0	0	2	1	5	1	6
České Budějovice	1	5	1	2	2	1	4	8	12
Jihlava	0	3	0	4	2	3	2	10	12
Karlovy Vary	0	3	0	4	0	4	0	11	11
Liberec	11	2	3	0	6	2	20	4	24
Olomouc	0	3	0	1	0	3	0	7	7
Ostrava	0	1	0	0	0	2	0	3	3
Pardubice	38	7	5	6	11	9	54	22	76
Praha	7	1	7	2	9	3	23	6	29
Plzeň	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ústí nad Labem	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Zlín	0	3	0	0	0	1	0	4	4

Zdroj: www.idos.cz, vlastní zpracování

Stejně jako v předešlých krajských městech i v Hradci Králové se kvantita autobusových spojení během týdne značně liší. Nejvíce je to znát na trase z Hradce Králové do Pardubic, kde je zároveň absolutně největší počet spojení. Toto spojení je dáno tím, že mezi Hradcem a Pardubicemi je vybudovaná silnice pro motorová vozidla a zároveň tato dvě krajská města dělí krátká vzdálenost. Proto jsou tato dvě krajská města tolik provázaná. Díky své poloze leží Hradec Králové na dálnici, proto v tomto směru má velký počet spojů do hlavního města Prahy. Žádná spojení nebyla nalezena z Hradce Králové do Plzně a do Ústí nad Labem. Nejméně autobusových spojení bylo nalezeno z Hradce Králové do Ostravy. Na trase z Hradce Králové do Brna se nenachází žádné spoje v sobotu. Na této trase se zároveň vyskytuje pouze jeden spoj s jedním přestupem v neděli. Z Hradce Králové do Jihlavy se lze dostat přímými spoji pouze v neděli ve všech vybraných dnech. Do Liberce vedou ve všech vybraných dnech v týdnu jak přímé spoje, tak spoje s jedním přestupem. Výjimku tvoří sobota, kdy se oproti dalším dnům nenachází žádný spoj s jedním přestupem. Do Ostravy se lze z Hradce Králové dostat pouze spoji s přestupem. Žádný spoj na této trase nebyl nalezen pro sobotu. To samé lze říct i o trase z Hradce Králové do Zlína.

6.4. Jihlava

6.4.1. Vlaková spojení

Tab.7. Počet vlakových spojů z krajského města Jihlava do ostatních krajských měst v České republice

Jihlava	Vlaky středa 24.3.2021		Vlaky sobota 27.3.2021		Vlaky neděle 28.3.2021		celkem přímý	celkem 1 přestup	celkem
	přímý	1 přestup	přímý	1 přestup	přímý	1 přestup			
Brno	7	12	6	9	6	9	19	30	49
České Budějovice	6	2	7	1	5	2	18	5	23
Hradec Králové	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Karlovy Vary	0	1	0	0	0	2	0	3	3
Liberec	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Olomouc	0	5	0	5	0	6	0	16	16
Ostrava	0	4	0	5	0	5	0	14	14
Pardubice	0	4	0	0	0	1	0	5	5
Praha	0	11	0	8	1	9	1	28	29
Plzeň	5	0	4	0	4	0	13	0	13
Ústí nad Labem	0	0	0	0	0	1	0	1	1
Zlín	0	0	0	0	0	1	0	1	1

Zdroj: www.idos.cz, vlastní zpracování

Jihlava je jedno z krajských měst, které má špatné vlakové spojení. Nejvíce se počet spojení během sledovaných dní mění ve městech Praha a Brno, se kterými Jihlava zaujímá větší kvantitu spojení. Největší kvantita spojení je z Jihlavy do Brna. Další z měst, které má stále velký počet vlakových spojení, je Praha, se kterou má zároveň největší počet spojení do jednoho přestupu. Žádná vlaková spojení do jednoho přestupu nebyla nalezena do Hradce Králové a do Liberce. Naopak nejmenší počet spojení byl nalezen do Ústí nad Labem a do Zlína. V těchto dvou městech bylo nalezeno pouze jedno spojení ve vybraných dnech v týdnu, a to pouze v neděli. Do Karlových Varů z Jihlavy se sobotu nelze dostat žádným spojem do jednoho přestupu. To samé platí z Jihlavy do Pardubic, kam také nejede v sobotu žádný spoj do jednoho přestupu.

6.4.2. Autobusová spojení

Tab.8. Počet autobusových spojů z krajského města Jihlavy do ostatních krajských měst v České republice

Jihlava	Autobusy středa 24.3.2021		Autobusy sobota 27.3.2021		Autobusy neděle 28.3.2021		celkem přímý	celkem 1 přestup	celkem
	přímý	1 přestup	přímý	1 přestup	přímý	1 přestup			
Brno	25	4	10	5	13	6	48	15	63
České Budějovice	0	8	2	3	2	7	4	18	22
Hradec Králové	0	6	0	3	2	7	2	16	18
Karlovy Vary	0	4	0	3	0	4	0	11	11
Liberec	0	6	0	4	0	11	0	21	21
Olomouc	0	3	0	2	1	6	1	11	12
Ostrava	0	1	0	0	0	2	0	3	3
Pardubice	0	3	0	1	2	3	2	7	9
Praha	7	3	4	1	11	1	22	5	27
Plzeň	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ústí nad Labem	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Zlín	0	13	0	6	0	8	0	27	27

Zdroj: www.idos.cz, vlastní zpracování

Jak již bylo řečeno, Jihlava je jedno z krajských měst, které má s dalšími krajskými městy špatné vlakové spojení. Naopak oproti vlakovému spojení má lepší autobusové spojení, jelikož se nachází v blízkosti dálnice (ŘSD 2021). To Jihlavě umožňuje lepší autobusovou dostupnost. Z hlediska nejlepší autobusové dostupnosti je na tom Brno, které na trase z Jihlavy zaujímá celkově největší autobusové spojení. Na opačném konci této dálnice je Praha, se kterou má Jihlava také větší počet spojení. Počet spojení je ale o polovinu nižší než do Brna. Nejvíce spojení do jednoho přestupu je z Jihlavy do Zlína. Žádné spojení nebylo nalezeno z Jihlavy do Plzně a do Ústí nad Labem. Nejmenší počet spojení byl nalezen z Jihlavy do Ostravy. Z Jihlavy do Pardubic byly nalezeny přímé spoje, ve vybraných dnech v týdnu pouze v neděli. To samé platí i o spojení z Jihlavy do Hradce Králové, kam vedou přímé autobusové spoje pouze v neděli. Do Českých Budějovic se přímými spoji lze dostat pouze ve víkendových dnech.

6.5. Karlovy Vary

6.5.1. Vlaková spojení

Tab.9. Počet vlakových spojů z krajského města Karlovy Vary do ostatních krajských měst v České republice

Karlovy Vary	Vlaky středa 24.3.2021		Vlaky sobota 27.3.2021		Vlaky neděle 28.3.2021		celkem přímý	celkem 1 přestup	celkem
	přímý	1 přestup	přímý	1 přestup	přímý	1 přestup			
Brno	0	8	0	6	0	6	0	20	20
České Budějovice	0	5	0	5	0	5	0	15	15
Hradec Králové	0	6	0	6	0	6	0	18	18
Jihlava	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Liberec	0	8	0	7	0	7	0	22	22
Olomouc	0	7	0	6	0	6	0	19	19
Ostrava	0	5	0	5	0	5	0	15	15
Pardubice	0	9	0	7	0	7	0	23	23
Praha	8	6	7	5	5	7	20	18	38
Plzeň	2	8	1	6	1	7	4	21	25
Ústí nad Labem	9	5	7	5	7	6	23	16	39
Zlín	0	1	0	1	0	1	0	3	3

Zdroj: www.idos.cz, vlastní zpracování

Počet vlakových spojů během vybraných dní v týdnu zůstává většinou konstantní. Rozdíl v kvantitě spojů mezi dny se pohybuje v řádu jednotek. Nejvíce spojení se vyskytuje ve středu, kdy lidé nejvíce jezdí do zaměstnání a do škol. Nejméně spojení je v sobotu, kdy lidé většinou tolik necestují. Absolutně největší počet spojení je z Karlových Varů do Prahy. Největší počet přímých spojení je na trase z Karlových Varů do Ústí nad Labem, kam vede přímá železniční trať. Největší počet spojů do jednoho přestupu je na trase z Karlových Varů do Pardubic. Žádné spojení nebylo nalezeno z Karlových Varů do Jihlavy, jelikož se nenachází na přímé železniční trati, a proto se musí více než jednou přesedat. Nejmenší počet spojení byl nalezen z Karlových Varů do Zlína.

6.5.2. Autobusová spojení

Tab.10. Počet autobusových spojů z krajského města Jihlavy do ostatních krajských měst v České republice

Karlovy Vary	Autobusy středa 24.3.2021		Autobusy sobota 27.3.2021		Autobusy neděle 28.3.2021		celkem přímý	celkem 1 přestup	celkem
	přímý	1 přestup	přímý	1 přestup	přímý	1 přestup			
Brno	0	2	0	1	0	2	0	5	5
České Budějovice	0	3	0	3	0	2	0	8	8
Hradec Králové	0	3	0	2	0	4	0	9	9
Jihlava	0	3	0	2	0	6	0	11	11
Liberec	0	4	0	4	0	6	0	14	14
Olomouc	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ostrava	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Pardubice	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Praha	4	0	4	1	7	2	15	3	18
Plzeň	11	0	8	0	10	0	29	0	29
Ústí nad Labem	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Zlín	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Zdroj: www.idos.cz, vlastní zpracování

Stejně jako u většiny krajských měst i u Karlových Varů jsou počty autobusových spojení menší, stejně jako u vlakových spojení. Je to dáno tím, že do Karlových Varů není dokončena dálnice (ŘSD 2021). Během týdne se počet spojů ve vybraných dnech nejvíce liší ve městě Plzeň. V ostatních městech odchylka není tak znatelná. Absolutně největší počet spojů je z Karlových Varů do Plzně. Největší počet spojů do jednoho přestupu je z Karlových Varů do Liberce, kde se přestup uskutečňuje převážně v Praze. Žádná spojení nebyl nalezena z Karlových Varů do Olomouce, Ostravy, Pardubic, Ústí nad Labem a do Zlína. Do těchto měst se tudíž nedostanete autobusovými spoji do jednoho přestupu. Z Karlových Varů do Jihlavy a Liberce byl nalezen největší počet spojů ve vybraných dnech v neděli. Oproti středě jedou do Prahy v sobotu a v neděli autobusová spojení s jedním přestupem

6.6. Liberec

6.6.1. Vlaková spojení

Tab. 11. Počet vlakových spojů z krajského města Liberec do ostatních krajských měst v České republice

Liberec	Vlaky středa 24.3.2021		Vlaky sobota 27.3.2021		Vlaky neděle 28.3.2021		celkem přímý	celkem 1 přestup	celkem
	přímý	1 přestup	přímý	1 přestup	přímý	1 přestup			
Brno	0	9	0	9	0	9	0	27	27
České Budějovice	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Hradec Králové	9	8	9	7	9	7	27	22	49
Jihlava	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Karlovy Vary	0	7	0	0	7	0	6	7	14
Olomouc	0	8	0	8	0	8	0	24	24
Ostrava	0	8	0	8	0	8	0	24	24
Pardubice	9	0	9	0	9	0	27	0	27
Praha	0	8	0	8	0	8	0	24	24
Plzeň	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ústí nad Labem	9	9	9	9	7	8	25	26	51
Zlín	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Zdroj: www.idos.cz, vlastní zpracování

Počet vlakových spojů během týdne bývá v průměru neměnný. Absolutně největší počet spojů je z Liberce do Ústí nad Labem, kde vede přímá železniční trať. Největší počet přímých spojení je na trase z Liberce do Hradce Králové a do Pardubic, kde také vede přímá železniční trať. S ostatními městy není tak provázán, jelikož se nenachází na žádném železničním koridoru (SŽDC 2021). Největší kvantita spojů do jednoho přestupu je z Liberce do Brna, kde se přestup uskutečňuje v Pardubicích. Žádný spoj nebyl nalezen z Liberce do Českých Budějovic, Jihlavy, Plzně a do Zlína. Do těchto měst se lze dostat pouze s více než jedním přestupem. Nejmenší počet spojení byl nalezen na trase z Liberce do Karlových Varů. Na této trase nebylo nalezeno žádné spojení v sobotu za vybrané dny v týdnu.

6.6.2. Autobusová spojení

Tab.12. Počet autobusových spojů z krajského města Liberec do ostatních krajských měst v České republice

Liberec	Autobusy středa 24.3.2021		Autobusy sobota 27.3.2021		Autobusy neděle 28.3.2021		celkem přímý	celkem 1 přestup	celkem
	přímý	1 přestup	přímý	1 přestup	přímý	1 přestup			
Brno	0	5	0	5	1	1	1	11	12
České Budějovice	0	4	0	4	0	2	0	10	10
Hradec Králové	11	3	3	1	6	0	20	4	24
Jihlava	0	5	0	3	0	8	0	16	16
Karlovy Vary	0	4	0	4	0	5	0	13	13
Olomouc	0	0	0	0	0	1	0	1	1
Ostrava	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Pardubice	0	8	0	1	0	4	0	13	13
Praha	10	9	10	3	13	2	33	14	47
Plzeň	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ústí nad Labem	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Zlín	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Zdroj: www.idos.cz, vlastní zpracování

Na první pohled je znatelné, že počet spojů během týdne se v některých případech značně vyvíjí. Na příklad v Hradci Králové kvantita spojů během týdne ve vybraných dnech rapidně klesla o víkendu. Oproti sobotě jezdí do Hradce Králové více spojů v neděli. Mezi Prahou a Libercem vede dálnice a částečně i silnice pro motorová vozidla, proto je počet spojů na této trase absolutně nejvyšší. Opačným směrem na Hradec Králové také částečně vede stejná silnice pro motorová vozidla, ale zbytek tvoří silnice I. třídy. I přesto je počet spojů na této trase značně velký (ŘSD 2021). Žádná spojení do jednoho přestupu nebyla nalezena z Liberce do Ostravy, Plzně, Ústí nad Labem a do Zlína. Pouze jedno spojení za týden ve vybrané dny bylo nalezeno z Liberce do Olomouce. Z Liberce do Brna byl nalezen jeden přímý spoj v neděli. Do Jihlavy jede celkově nejvíce spojů v neděli oproti dalším dnům ve vybraných dnech v týdnu. Pouze jedno autobusové spojení mezi Libercem a Olomoucí bylo nalezeno v neděli.

6.7. Olomouc

6.7.1. Vlaková spojení

Tab.13. Počet vlakových spojů z krajského města Olomouc do ostatních krajských měst v České republice

Olomouc	Vlaky středa 24.3.2021		Vlaky sobota 27.3.2021		Vlaky neděle 28.3.2021		celkem přímý	celkem 1 přestup	celkem
	přímý	1 přestup	přímý	1 přestup	přímý	1 přestup			
Brno	15	4	14	3	14	4	43	11	54
České Budějovice	0	12	0	9	0	10	0	31	31
Hradec Králové	0	23	0	22	0	24	0	69	69
Jihlava	0	5	0	5	0	5	0	15	15
Karlovy Vary	0	6	0	5	0	6	0	17	17
Liberec	0	8	0	8	0	8	0	24	24
Ostrava	25	7	25	6	24	4	74	17	91
Pardubice	33	0	33	0	34	0	100	0	100
Praha	33	0	33	0	34	0	100	0	100
Plzeň	0	20	0	19	0	21	0	60	60
Ústí nad Labem	0	22	0	20	0	22	0	64	64
Zlín	1	17	1	16	1	16	3	49	52

Zdroj: www.idos.cz, vlastní zpracování

Olomouc se nachází na železničním koridoru (SŽDC 2021), proto je na první pohled vidět velký počet vlakových spojení. Absolutně největší počet spojení je z Olomouce do Pardubic a do Prahy. Stejný počet spojení je zde proto, že se jedná o města, která jsou položena na stejném koridoru. Velký počet spojení je i z Olomouce do Ostravy. Největší kvantita spojů do jednoho přestupu je z Olomouce do Hradce Králové, kde se přestup koná ve městě Pardubice. Nejmenší počet spojení je z Olomouce do Jihlavy, která nemá tak vyvinutou železniční dopravu (SŽDC 2021). Z Olomouce se do jednoho přestupu lze dostat do každého krajského města v České republice. Do Pardubic, Prahy a do Plzně jede nejvíce vlakových spojení v neděli za vybrané dny.

6.7.2. Autobusová spojení

Tab.14. Počet autobusových spojů z krajského města Olomouc do ostatních krajských měst v České republice

Olomouc	Autobusy středa 24.3.2021		Autobusy sobota 27.3.2021		Autobusy neděle 28.3.2021		celkem přímý	celkem 1 přestup	celkem
	přímý	1 přestup	přímý	1 přestup	přímý	1 přestup			
Brno	15	6	8	1	14	0	37	7	44
České Budějovice	0	5	0	2	0	5	0	12	12
Hradec Králové	0	3	0	1	0	1	0	5	5
Jihlava	0	2	0	2	1	5	1	9	10
Karlovy Vary	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Liberec	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ostrava	2	5	1	5	3	6	6	16	22
Pardubice	0	0	0	0	0	1	0	1	1
Praha	0	2	0	2	0	4	0	8	8
Plzeň	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ústí nad Labem	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Zlín	0	7	0	3	2	1	2	11	13

Zdroj: www.idos.cz, vlastní zpracování

Oproti vlakovým spojům jsou autobusové spoje o poznání nižší. Olomouc se nachází na dvou dálnicích (ŘSD 2021). Absolutně největší počet spojení je proto z Olomouce do Brna. Nejvíce spojení s jedním přestupem je z Olomouce do Ostravy. Žádná spojení nebyla nalezena na tratích z Olomouce do Karlových Varů, Liberce, Plzně a Ústí nad Labem. Do těchto krajských měst je potřeba přestupovat více než jednou. Nejmenší počet byl nalezen na trati z Olomouce do Pardubic, kde byl za celý týden ve vybrané dny nalezen pouze jeden spoj. Do Jihlavy, Ostravy a do Prahy bylo nalezeno nejvíce autobusových spojů v neděli. Z Olomouce do Zlína a do Jihlavy byly nalezeny přímé autobusové spoje pouze za neděli.

6.8. Ostrava

6.8.1. Vlaková spojení

Tab.15. Počet vlakových spojů z krajského města Ostrava do ostatních krajských měst v České republice

Ostrava	Vlaky středa 24.3.2021		Vlaky sobota 27.3.2021		Vlaky neděle 28.3.2021		celkem přímý	celkem 1 přestup	celkem
	přímý	1 přestup	přímý	1 přestup	přímý	1 přestup			
Brno	8	8	8	11	7	11	23	30	53
České Budějovice	0	13	0	9	0	9	0	31	31
Hradec Králové	0	14	0	15	0	17	0	46	46
Jihlava	0	6	0	6	0	5	0	17	17
Karlovy Vary	0	5	0	4	0	5	0	14	14
Liberec	0	8	0	8	0	7	0	23	23
Olomouc	24	6	24	6	26	5	74	17	91
Pardubice	18	3	18	4	20	4	56	11	67
Praha	18	3	18	4	20	4	56	11	67
Plzeň	0	13	0	14	0	15	0	42	42
Ústí nad Labem	0	12	0	11	0	14	0	37	37
Zlín	0	6	0	6	0	6	0	18	18

Zdroj: www.idos.cz, vlastní zpracování

Ostrava leží na jednom z železničních koridorů, proto s některými krajskými městy zaujímá velkou kvantitu spojů (SŽDC 2021). Během týdne ve vybraných dnech zůstává počet spojů konstantní. Absolutně největší počet vlakových spojení je z Ostravy do Olomouce. Dalšími městy, které vykazují značnou vlakovou konektivitu, jsou Pardubice a Praha, která leží taktéž na železničním koridoru. Největší počet vlakových spojení s jedním přestupem je na trase z Ostravy do Hradce Králové, kde se přestup uskutečňuje v krajském městě Pardubice. Nejméně spojení bylo nalezeno na trase z Ostravy do Karlových Varů, které se nacházejí na druhé straně republiky. Přestup na této trase se uskutečňuje v Praze. Do Brna jezdí nejvíce autobusových spojů v sobotu, oproti dalším zkoumaným dnům. Do Hradce Králové, Olomouce, Prahy a do Plzně jezdí nejvíce spojů ve vybraných dnech v neděli.

6.8.2. Autobusová spojení

Tab.16. Počet autobusových spojů z krajského města Ostrava do ostatních krajských měst v České republice

Ostrava	Autobusy středa 24.3.2021		Autobusy sobota 27.3.2021		Autobusy neděle 28.3.2021		celkem přímý	celkem 1 přestup	celkem
	přímý	1 přestup	přímý	1 přestup	přímý	1 přestup			
Brno	2	3	1	0	3	3	6	6	12
České Budějovice	0	1	0	0	0	2	0	3	3
Hradec Králové	0	1	0	0	0	1	0	2	2
Jihlava	0	0	0	0	0	2	0	2	2
Karlovy Vary	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Liberec	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Olomouc	2	5	1	2	3	3	6	10	16
Pardubice	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Praha	0	1	0	0	0	3	0	4	4
Plzeň	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ústí nad Labem	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Zlín	4	12	0	6	2	7	6	25	31

Zdroj: www.idos.cz, vlastní zpracování

Ostrava se nachází na severovýchodě České republiky, proto je na první pohled znatelné, že se zde bude nacházet malý nebo žádný počet autobusových spojení. Počet spojení se během týdne značně mění. Je to znatelné hlavně na trase z Ostravy do Zlína, především vzhledem k velké kvantitě spojů. Z Ostravy vede dálnice směrem na Olomouc a na Zlín. Proto je absolutně největší počet autobusových spojení do Zlína (ŘSD 2021). Do již zmíněné Olomouce také vede znatelný počet autobusových spojů. Žádná spojení nebyla nalezena z Ostravy do Karlových Varů, Liberce, Pardubic, Plzně a Ústí nad Labem. Do těchto měst není možné se dostat autobusovým spojem do jednoho přestupu. Nejmenší počet spojení byl nalezen na trase z Ostravy do Hradce Králové a do Jihlavy. Z Ostravy do Brna, Českých Budějovic, Olomouce a do Prahy se největší počet autobusových spojů nachází v neděli za vybrané dny. Do Českých Budějovic, Hradce Králové a do Prahy se nelze žádným spojem dostat v sobotu.

6.9. Pardubice

6.9.1. Vlaková spojení

Tab.17. Počet vlakových spojů z krajského města Pardubice do ostatních krajských měst České republiky

Pardubice	Vlaky středa 24.3.2021		Vlaky sobota 27.3.2021		Vlaky neděle 28.3.2021		celkem přímý	celkem 1 přestup	celkem
	přímý	1 přestup	přímý	1 přestup	přímý	1 přestup			
Brno	29	1	28	0	28	0	85	1	86
České Budějovice	0	13	0	9	0	10	0	32	32
Hradec Králové	39	0	43	0	43	0	125	0	125
Jihlava	0	5	0	2	0	0	0	7	7
Karlovy Vary	0	6	0	6	0	6	0	18	18
Liberec	9	0	9	0	9	0	27	0	27
Olomouc	34	0	34	0	33	0	101	0	101
Ostrava	19	2	19	2	19	1	57	5	62
Praha	66	0	65	0	65	0	196	0	196
Plzeň	0	23	0	22	0	23	0	68	68
Ústí nad Labem	2	23	2	22	2	23	6	68	74
Zlín	1	9	1	8	1	7	3	24	27

Zdroj: www.idos.cz, vlastní zpracování

Pardubice leží na železničním koridoru, proto vykazují velkou mezikrajskou konektivitu v rámci vlakových spojů. Během týdne ve vybraných dnech se počet spojů mění jen v rámci jednotek. Největší výkyvy jsou zřejmé na kvantitě spojů do Hradce Králové. Absolutně největší počet spojů je z Pardubic do Prahy. Další významnou konektivitu tvoří trasa z Pardubic do Hradce Králové. Největší kvantita spojů s jedním přestupem je z Pardubic do Plzně a do Ústí nad Labem, zde se přestup uskutečňuje v Praze. Nejméně vlakových spojení bylo nalezeno z Pardubic do Jihlavy. Z Pardubic do Brna byl zaznamenán ve středu jeden spoj s jedním přestupem. Do Hradce Králové je více spojů přes víkendové dny než ve středu. Z Pardubic do Jihlavy nebyl nalezen žádný spoj v neděli.

6.9.2. Autobusová spojení

Tab.18. Počet autobusových spojů z krajského města Pardubice do ostatních krajských měst v České republice

Pardubice	Autobusy středa 24.3.2021		Autobusy sobota 27.3.2021		Autobusy neděle 28.3.2021		celkem přímý	celkem 1 přestu p	celkem
	přímý	1 přestup	přímý	1 přestup	přímý	1 přestup			
Brno	1	2	0	0	1	3	2	5	7
České Budějovice	1	1	1	0	2	0	4	1	5
Hradec Králové	38	5	5	8	12	5	55	18	73
Jihlava	0	7	0	1	2	0	2	8	10
Karlovy Vary	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Liberec	0	7	0	1	0	4	0	12	12
Olomouc	0	1	0	0	0	1	0	2	2
Ostrava	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Praha	0	5	0	3	0	7	0	15	15
Plzeň	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ústí nad Labem	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Zlín	0	1	0	0	0	1	0	2	2

Zdroj: www.idos.cz, vlastní zpracování

Oproti vlakovým spojům jsou autobusové spoje o poznání nižší. Z Pardubic vede jen silnice pro motorová vozidla do Hradce Králové. Z této silnice pro motorová vozidla je možné se napojit na dálnici, která vede až do Prahy (ŘSD 2021). Během týdne ve vybraných dnech se počet spojů značně liší. Celkově největší počet autobusových spojení je z Pardubic do Hradce Králové. Dalším městem s největším počtem spojů je již zmíněná Praha. Žádný autobusový spoj do jednoho přestupu nebyl nalezen z Pardubic do Karlových Varů, Ostravy, Plzně a Ústí nad Labem. Nejméně spojů bylo nalezeno na trase z Pardubic do Olomouce a do Zlína. Do Brna, Olomouce a do Zlína nebyl nalezen ani jeden spoj v sobotu oproti ostatním vybraným dnům v týdnu. Z Pardubic do Prahy bylo nalezeno nejvíce spojení v neděli ve vybraných dnech.

6.10. Plzeň

6.10.1. Vlaková spojení

Tab.19. Počet vlakových spojů z krajského města Plzeň do ostatních krajských měst v České republice

Plzeň	Vlaky středa 24.3.2021		Vlaky sobota 27.3.2021		Vlaky neděle 28.3.2021		celkem přímý	celkem 1 přestup	celkem
	přímý	1 přestup	přímý	1 přestup	přímý	1 přestup			
Brno	3	20	3	18	3	17	9	55	64
České Budějovice	7	0	6	1	7	1	20	2	22
Hradec Králové	0	12	0	11	0	11	0	34	34
Jihlava	4	1	4	2	4	1	12	4	16
Karlovy Vary	1	8	2	7	2	7	5	22	27
Liberec	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Olomouc	0	21	0	18	0	16	0	55	55
Ostrava	0	15	0	13	0	12	0	40	40
Pardubice	0	24	0	24	0	22	0	70	70
Praha	25	6	24	6	23	6	72	18	90
Ústí nad Labem	0	19	0	18	0	18	0	55	55
Zlín	0	1	0	1	0	1	0	3	3

Zdroj: www.idos.cz, vlastní zpracování

Počet vlakových spojů se během týdne ve vybraných dnech nijak výrazně nemění. Plzeň se nachází na vlakovém koridoru (SŽDC 2021), proto vede největší počet spojení do Prahy. Jako další krajské město, které má značnou kvantitu vlakových spojení z Plzně, je Brno. Nejvíce spojení s jedním přestupem je z Plzně do Pardubic, kde se přestup uskutečňuje v Praze. Žádná vlaková spojení do jednoho přestupu nebyla nalezena na trase z Plzně do Liberce, zde se lze dostat pouze s více přestupy. Nejmenší počet vlakových spojení byl nalezen na trase z Plzně do Zlína. Do Brna, Jihlavy, Pardubic, Olomouce a do Prahy bylo nalezeno více vlakových spojů v sobotu než v neděli. Do Českých Budějovic vede ve všech vybraných dnech vlakové spojení s jedním přestupem, kromě středy. Z Plzně do Zlína vede alespoň jeden vlakový spoj za každý vybraný den v týdnu.

6.10.2. Autobusová spojení

Tab.20. Počet autobusových spojů z krajského města Plzeň do ostatních krajských měst v České republice

Plzeň	Autobusy středa 24.3.2021		Autobusy sobota 27.3.2021		Autobusy neděle 28.3.2021		celkem přímý	celkem 1 přestup	celkem
	přímý	1 přestup	přímý	1 přestup	přímý	1 přestup			
Brno	0	0	0	0	0	0	0	0	0
České Budějovice	0	0	0	0	1	0	1	0	1
Hradec Králové	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Jihlava	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Karlovy Vary	11	0	7	0	10	0	28	0	28
Liberec	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Olomouc	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ostrava	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Pardubice	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Praha	1	0	0	3	1	3	2	6	8
Ústí nad Labem	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Zlín	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Zdroj: www.idos.cz, vlastní zpracování

Autobusové spojení do ostatních krajských měst je hodně malé. Během týdne ve vybraných dnech proto kvantita spojů zůstává konstantní, až na město Karlovy Vary, kde se počet spojů během vybraných dní vyvíjí. A to i v případě trasy Plzeň - Praha, kde je na této trase vybudovaná dálnice (ŘSD 2021). Absolutně největší počet spojení je z Plzně do Jihlavy. Žádná spojení do jednoho přestupu nebyla nalezena na trase z Plzně do Brna, Hradce Králové, Jihlavy, Liberce, Olomouce, Ostravy, Pardubic, Ústí nad Labem a do Zlína. Jeden přímý spoj byl nalezen z Plzně do Českých Budějovic. Tento spoj byl nalezen v neděli. Do Prahy jede každý vybraný den alespoň jeden přímý autobusový spoj. Výjimku tvoří sobota.

6.11. Praha

6.11.1. Vlaková spojení

Tab.21. Počet vlakových spojů z krajského města Praha do ostatních krajských měst v České republice

Praha	Vlaky středa 24.3.2021		Vlaky sobota 27.3.2021		Vlaky neděle 28.3.2021		celkem přímý	celkem 1 přestup	celkem
	přímý	1 přestup	přímý	1 přestup	přímý	1 přestup			
Brno	37	3	35	3	35	3	107	9	116
České Budějovice	17	4	11	6	14	6	42	16	58
Hradec Králové	13	34	12	35	12	35	37	104	141
Jihlava	0	11	1	8	0	9	1	28	29
Karlovy Vary	7	2	7	2	6	2	20	6	26
Liberec	0	10	0	8	0	8	0	26	26
Olomouc	34	0	34	0	33	0	101	0	101
Ostrava	19	2	19	2	19	2	57	6	63
Pardubice	66	2	66	1	64	1	196	4	200
Plzeň	25	18	23	14	24	14	72	46	118
Ústí nad Labem	33	3	30	4	22	4	85	11	96
Zlín	1	8	1	9	1	8	3	25	28

Zdroj: www.idos.cz, vlastní zpracování

Praha je jako hlavní město centrem, kde se střetává většina koridorů procházejících Českou republikou. Proto je na první pohled znatelný velký počet vlakových spojení do všech krajských měst v České republice (SŽDC 2019). I přes velký počet vlakových spojů lze říci, že počet spojů během týdne ve vybraných dnech zůstává poměrně neměnný. Absolutně největší počet je z Prahy do Pardubic, kde je konektivita absolutně největší ze všech zkoumaných krajských měst. Nejvíce spojů s jedním přestupem bylo nalezeno na trase z Prahy do Hradce Králové, kde se přestup koná v Pardubicích. Další město s velkou konektivitou je Brno a Plzeň, to ale oproti Pardubicím má skoro o polovinu méně spojů. Nejméně spojů bylo nalezeno do města Liberec a Karlovy Vary. Do každého krajského města se lze z Prahy dostat v každý vybraný den v týdnu. Do Karlových Varů, Olomouce, Pardubic, Ústí nad Labem a do Zlína jede více vlakových spojů v sobotu než v neděli. Do Jihlavy jede ve vybraných dnech pouze jeden přímý vlakový spoj, a to v sobotu. Kromě Liberce vede do každého krajského města z Prahy alespoň jeden den v týdnu přímé vlakové spojení. Do každého krajského města bylo nalezeno spojení s jedním přestupem kromě Olomouce.

6.11.2. Autobusová spojení

Tab.22. Počet autobusových spojů z krajského města Praha do ostatních krajských měst České republiky

Praha	Autobusy středa 24.3.2021		Autobusy sobota 27.3.2021		Autobusy neděle 28.3.2021		celkem m přímý	celkem 1 přestup	celkem
	přímý	1 přestup	přímý	1 přestup	přímý	1 přestup			
Brno	2	4	2	1	3	4	7	9	16
České Budějovice	5	3	5	2	5	5	15	10	25
Hradec Králové	7	2	6	2	8	3	21	7	28
Jihlava	6	4	4	1	9	2	19	7	26
Karlovy Vary	4	1	10	0	4	1	18	2	20
Liberec	10	10	8	6	14	13	32	29	61
Olomouc	0	2	0	2	0	4	0	8	8
Ostrava	0	2	0	0	0	3	0	5	5
Pardubice	0	7	0	3	0	6	0	16	16
Plzeň	0	2	0	3	1	3	1	8	9
Ústí nad Labem	0	6	0	5	0	5	0	16	16
Zlín	0	2	0	0	0	2	0	4	4

Zdroj: www.idos.cz, vlastní zpracování

Z Prahy vede do všech světových stran dálnice (ŘSD 2021), proto bylo nalezeno tolik autobusových spojů. Během týdne se ve vybraných dnech počet autobusových spojení značně liší. Nejvíce to je na trase do Liberce, kde je nejvíce přímých spojení a spojení s jedním přestupem, na této trase je i celkově největší počet autobusových spojení. Další značná kvantita spojení je z Prahy do Hradce Králové, zde je ale počet spojů oproti Liberci o polovinu menší. Stejně tak tomu je i do Českých Budějovic a do Jihlavy. Nejmenší počet spojení byl nalezen z Prahy do Zlína, který je od Prahy vzdálen ze všech krajských měst nejvíce. Do Karlových Varů bylo nalezeno více autobusových spojů v sobotu než v neděli. A také v tento den nejede do Karlových Varů žádný spoj s jedním přestupem. Z Prahy do Plzně bylo nalezeno jedno přímé autobusové spojení v neděli za vybrané dny. Do všech krajských měst vede autobusové spojení s jedním přestupem.

6.12. Ústí nad Labem

6.12.1. Vlaková spojení

Tab.23. Počet vlakových spojů z krajského města Ústí nad Labem do ostatních krajských měst České republiky

Ústí nad Labem	Vlaky středa 24.3.2021		Vlaky sobota 27.3.2021		Vlaky neděle 28.3.2021		celkem přímý	celkem 1 přestup	celkem
	přímý	1 přestup	přímý	1 přestup	přímý	1 přestup			
Brno	2	21	2	19	2	18	6	58	64
České Budějovice	0	10	0	7	0	8	0	25	25
Hradec Králové	0	13	0	13	0	12	0	38	38
Jihlava	0	0	0	1	0	0	0	1	1
Karlovy Vary	9	6	7	5	7	5	23	16	39
Liberec	9	8	9	8	8	8	26	24	50
Olomouc	0	20	0	19	0	18	0	57	57
Ostrava	0	12	0	12	0	11	0	35	35
Pardubice	2	23	2	24	2	22	6	69	75
Praha	34	0	29	0	28	2	91	2	93
Plzeň	0	21	0	21	0	23	0	65	65
Zlín	0	1	0	3	0	2	0	6	6

Zdroj: www.idos.cz, vlastní zpracování

Během týdne ve vybraných dnech se počet vlakových spojů vyvíjí. Nejvíce je to znát na trase z Ústí nad Labem do Prahy, kde se počet spojů mezi středou a nedělí liší až o šest spojů. Z Ústí nad Labem vede železniční koridor směrem na Prahu (SŽDC 2021). Proto bylo na této trase nalezeno celkově nejvíce vlakových spojení. Nejvíce vlakových spojů s jedním přestupem bylo nalezeno na trase z Ústí nad Labem do Pardubic, kde je nutné přestupovat v Praze. Nejméně spojení bylo nalezeno na trase z Ústí nad Labem do Zlína do Jihlavy. Do Jihlavy byl nalezen pouze jeden vlakový spoj, a to v sobotu. Na rozdíl od autobusových spojů se z Ústí nad Labem lze ve vybraných dnech v týdnu dostat do každého krajského města. Výjimku tvoří Jihlava. Do Brna, Hradce Králové, Liberce, Olomouce, Ostravy, Pardubic, Prahy a Zlína odjíždí více spojů v sobotu než v neděli. Z Ústí nad Labem do Jihlavy byl nalezen pouze jeden spoj ve vybraných dnech, a to v sobotu. Do Prahy jedou ve vybraných dnech pouze přímé spoje, výjimku tvoří neděle, kde byly nalezeny i spoje s jedním přestupem. Do všech krajských měst jede alespoň jeden den v týdnu spoj s jedním přestupem.

6.12.2. Autobusová spojení

Tab.24. Počet autobusových spojů z krajského města Ústí nad Labem do ostatních krajských měst České republiky

Ústí nad Labem	Autobusy středa 24.3.2021		Autobusy sobota 27.3.2021		Autobusy neděle 28.3.2021		celkem přímý	celkem 1 přestup	celkem
	přímý	1 přestup	přímý	1 přestup	přímý	1 přestup			
Brno	0	0	0	0	0	0	0	0	0
České Budějovice	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Hradec Králové	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Jihlava	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Karlovy Vary	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Liberec	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Olomouc	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ostrava	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Pardubice	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Praha	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Plzeň	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Zlín	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Zdroj: www.idos.cz, vlastní zpracování

Jako v jediném z krajských měst v České republice nebylo v Ústí nad Labem nalezeno žádné spojení do jednoho přestupu do krajských měst. Z Ústí nad Labem vede dálnice až do Prahy (ŘSD 2021), i přesto zde nebyly nalezeny žádné autobusové spoje do jednoho přestupu.

6.13. Zlín

6.13.1. Vlaková spojení

Tab.25. Počet vlakových spojů z krajského města Zlín do ostatních krajských měst České republiky

Zlín	Vlaky středa 24.3.2021		Vlaky sobota 27.3.2021		Vlaky neděle 28.3.2021		celkem přímý	celkem 1 přestup	celkem
	přímý	1 přestup	přímý	1 přestup	přímý	1 přestup			
Brno	0	8	0	8	0	8	0	24	24
České Budějovice	0	1	0	1	0	1	0	3	3
Hradec Králové	0	1	0	1	0	1	0	3	3
Jihlava	0	0	0	1	0	0	0	1	1
Karlovy Vary	0	1	0	1	0	1	0	3	3
Liberec	0	1	0	1	0	1	0	3	3
Olomouc	1	15	1	17	1	16	3	48	51
Ostrava	0	7	0	7	0	6	0	20	20
Pardubice	1	9	1	9	1	8	3	26	29
Praha	1	9	1	9	1	8	3	26	29
Plzeň	0	1	0	1	0	1	0	3	3
Ústí nad Labem	0	1	0	1	0	1	0	3	3

Zdroj: www.idos.cz, vlastní zpracování

Zlín neleží přímo na hlavní železniční trati. Tato trať leží několik kilometrů od Zlína (SŽDC 2021) a jezdí po ní větší počet vlakových spojů. Během týdne počet spojů zůstává většinou konstantní až na vlakové spoje ze Zlína do Olomouce, kde se počty spojů během týdne ve vybraných dnech liší. Zde byl dokonce nalezen největší počet spojů v sobotu. Absolutně největší počet vlakových spojení je na trase ze Zlína do Olomouce. Nejmenší konektivita je mezi Zlínem a Jihlavou, kde byl nalezen pouze jeden vlakový spoj v sobotu. Do každého krajského města jede alespoň jeden vlak s jedním přestupem za vybrané dny. Výjimku tvoří již zmiňovaná Jihlava, kde se nachází pouze jeden spoj s jedním přestupem, a to v sobotu. Ze Zlína do Olomouce bylo nalezeno nejvíce spojů v sobotu za všechny vybrané dny. Do Pardubic a do Prahy jede více vlakových spojů v sobotu než v neděli.

6.13.2. Autobusová spojení

Tab.26. Počet autobusových spojů z krajského města Zlín do ostatních krajských měst České republiky

Zlín	Autobusy středa 24.3.2021		Autobusy sobota 27.3.2021		Autobusy neděle 28.3.2021		celkem přímý	celkem 1 přestup	celkem
	přímý	1 přestup	přímý	1 přestup	přímý	1 přestup			
Brno	18	3	12	6	15	3	45	12	57
České Budějovice	0	4	0	2	0	3	0	9	9
Hradec Králové	0	3	0	0	0	2	0	5	5
Jihlava	0	6	0	3	2	7	2	16	18
Karlovy Vary	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Liberec	0	0	0	0	0	1	0	1	1
Olomouc	0	6	0	3	2	1	2	10	12
Ostrava	5	11	0	6	2	5	7	22	29
Pardubice	0	1	0	0	0	1	0	2	2
Praha	0	3	0	3	0	4	0	10	10
Plzeň	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ústí nad Labem	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Zdroj: www.idos.cz, vlastní zpracování

Zlín leží nedaleko dálnice, na kterou je dobré napojení. Tato dálnice vede mezi Otrokovicemi a Hulínem, kde se dále napojuje na dálnici směrem na Brno (ŘSD2021). Během týdne se počet autobusových spojení mění v řádech několika jednotek spojů, nelze jednoznačně určit trend. Absolutně nejvíce autobusových spojení bylo nalezeno na trase ze Zlína do Brna, kde, jak již bylo zmíněno, vede dálnice (ŘSD 2021). Nejvíce spojení s jedním přestupem bylo nalezeno ze Zlína do Ostravy. Žádné spojení nebylo nalezeno do města Karlovy Vary, Plzně a Ústí nad Labem. Nejméně autobusových spojení, a to jeden spoj, byl nalezen na trase ze Zlína do Liberce. Žádná přímá spojení ze Zlína nebyla nalezena téměř do všech krajských měst kromě Českých Budějovic, Hradce Králové, Karlových Varů, Liberce, Pardubic, Prahy, Plzně a Ústí nad Labem.

7. ANALÝZA DOPRAVNÍCH SPOJENÍ HLAVNÍCH MĚST STATISTICKÝCH REGIONŮ VE SLOVINSKÉ REPUBLICE PROSTŘEDNICTVÍM VEŘEJNÉ LINKOVÉ DOPRAVY

7.1. Celje

7.1.1. Vlaková spojení

Tab.27. Počet vlakových spojů z města Celje do ostatních hlavních měst statistických regionů Slovinské republiky

Celje	Vlaky středa 24.3.2021		Vlaky sobota 27.3.2021		Vlaky neděle 28.3.2021		celkem přímý	celkem 1 přestup	celkem
	přímý	1 přestup	přímý	1 přestup	přímý	1 přestup			
Koper	1	2	1	2	1	2	3	6	9
Kranj	0	9	0	9	0	9	0	27	27
Krško	5	16	3	10	3	9	11	35	46
Ljubljana	10	11	11	3	10	3	31	17	48
Maribor	28	1	20	1	19	1	67	3	70
Murska Sobota	3	6	3	5	3	4	9	15	24
Nova Gorica	0	0	0	1	0	1	0	2	2
Novo Mesto	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Postojna	1	9	1	7	1	6	3	22	25
Slovenj Gradec	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Trbovlje	5	15	6	6	5	6	16	27	43

Zdroj: www.idos.cz, vlastní zpracování

Celje leží na železničním koridoru, který vede z Koperu až na Maribor a dále do Rakouska (gov.si 2021). Během týdne se počet spojů značně liší. Téměř ve všech případech je největší kvantita spojů ve středu. V sobotu a v neděli je o poznání nižší počet spojů. Největší počet spojů je z Celje do Mariboru, se kterým má zároveň největší počet přímých vlakových spojení. Dále bylo velké množství spojů nalezeno z Celje do Ljubljani, Krška a Trbovlje. Nejvíce spojení s jedním přestupem je z Celje do Krška, kde je nutné přestupovat ve stanici Zidani Most. Žádný spoj nebyl nalezen do měst Novo Mesto a Slovenj Gradec. Nejméně spojení bylo nalezeno z Celje do Nové Gorice. Do měst Krško, Ljubljana, Maribor, Murska Sobota, Postojna a Trbovlje jede více vlakových spojů v sobotu než v neděli. Pouze dva spoje byly nalezeny do Nove Gorice ve vybrané dny, a to v sobotu a v neděli. Za vybrané dny byly nalezeny přímé vlakové spoje do všech statistických jednotek kromě měst Kranj Nova Gorice, Novo

Mesto a Slovenj Gradec. Kromě města Novo Mesto a Slovenj Gradec, byl alespoň v jeden vybraný den v týdnu nalezen spoj s jedním přestupem.

7.1.2. Autobusová spojení

Tab.28. Počet autobusových spojů z města Celje do ostatních hlavních měst statistických regionů Slovinské republiky

Celje	Autobusy středa 24.3.2021		Autobusy sobota 27.3.2021		Autobusy neděle 28.3.2021		celkem přímý	celkem 1 přestup	celkem
	přímý	1 přestup	přímý	1 přestup	přímý	1 přestup			
Koper	2	10	2	2	2	4	6	16	22
Kranj	0	46	0	9	0	10	0	65	65
Krško	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ljubljana	15	0	6	0	8	0	29	0	29
Maribor	10	5	3	0	4	0	17	5	22
Murska Sobota	1	0	1	0	1	0	3	0	3
Nova Gorica	1	9	1	2	1	5	3	16	19
Novo Mesto	1	10	1	3	1	3	3	16	19
Postojna	2	11	2	3	2	7	6	21	27
Slovenj Gradec	0	4	0	0	0	5	0	9	9
Trbovlje	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Zdroj: www.ap-ljubljana.si, <https://www.marprom.si/>, www.nomago.si, vlastní zpracování

Celje leží na dálnici A1, která vede z Rakouska až do Koperu (mapy.cz). Během týdne bylo nalezeno nejvíce spojů ve středu, kdy lidé nejvíce jezdí do zaměstnání a do škol. Během víkendových dní byl počet spojů o poznání nižší. Celkově největší počet autobusových spojů byl nalezen z Celje do města Kranj, kde je zároveň největší počet spojení s jedním přestupem. Přestupové místo je v Ljubljani. Největší počet přímých autobusových spojení byl nalezen z Celje do Lubljani. Žádný spoj nebyl nalezen do města Krška a do Trbovlje. Nejméně autobusových spojů bylo nalezeno z Celje do Mursko Soboty. Kromě měst Krško, Ljubljana, Murska Sobota a Trbovlje vede do každého hlavního města statistických regionů alespoň jeden autobusový spoj s jedním přestupem. Pouze do měst Ljubljana, Maribor, Murska Sobota, Nova Gorica, Novo Mesto a Postojna vedou přímé autobusové spoje alespoň v jeden vybraný den.

7.2. Koper

7.2.1. Vlaková spojení

Tab.29. Počet vlakových spojů z města Koper do ostatních hlavních měst statistických regionů Slovenské republiky

Koper	Vlaky středa 24.3.2021		Vlaky sobota 27.3.2021		Vlaky neděle 28.3.2021		celkem přímý	celkem 1 přestup	celkem
	přímý	1 přestup	přímý	1 přestup	přímý	1 přestup			
Celje	1	2	1	2	1	2	3	6	9
Kranj	0	3	0	3	0	3	0	9	9
Krško	0	3	0	2	0	2	0	7	7
Ljubljana	3	1	3	1	3	1	9	3	12
Maribor	0	3	0	3	0	3	0	9	9
Murska Sobota	1	1	1	1	1	1	3	3	6
Nova Gorica	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Novo Mesto	0	3	0	2	0	2	0	7	7
Postojna	3	1	3	1	3	1	9	3	12
Slovenj Gradec	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Trbovlje	1	2	1	2	1	2	3	6	9

Zdroj: www.idos.cz, vlastní zpracování

V Koperu končí jeden z koridorů, který vede směrem na Ljublanu a dále do Mariboru a do Rakouska, anebo druhým směrem do Murské Soboty a dále do Maďarska (gov.si 2021). Během vybraných dní v týdnu počet vlakových spojů zůstává téměř konstantní. Absolutně nejvíce vlakových spojů bylo nalezeno z Koperu do Ljubljany a do města Postojna. Nejvíce spojů s jedním přestupem bylo nalezeno z Koperu do města Kranj a Mariboru, kde bylo nutno přesezat v Ljubljani. Žádné spojení nebylo nalezeno do města Nova Gorica a Slovenj Gradec. Nejméně vlakových spojení se nachází na trase z Koperu do Murské Soboty. Pouze do měst Celje, Ljubljana, Murska Sobota, Postojna a Trbovlje byly nalezeny alespoň v jeden vybraný den v týdnu přímé vlakové spoje.

7.2.2. Autobusová spojení

Tab.30. Počet autobusových spojů z města Koper do ostatních hlavních měst statistických regionů Slovinské republiky

Koper	Autobusy středa 24.3.2021		Autobusy sobota 27.3.2021		Autobusy neděle 28.3.2021		celkem přímý	celkem 1 přestup	celkem
	přímý	1 přestup	přímý	1 přestup	přímý	1 přestup			
Celje	2	12	2	2	2	3	6	17	23
Kranj	0	46	0	4	0	12	0	62	62
Krško	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ljubljana	17	1	5	0	8	0	30	1	31
Maribor	1	6	1	1	1	1	3	8	11
Murska Sobota	1	2	1	1	1	1	3	4	7
Nova Gorica	2	0	10	3	3	5	15	8	23
Novo Mesto	0	7	0	1	0	3	0	11	11
Postojna	8	13	1	2	3	4	12	19	31
Slovenj Gradec	0	6	0	0	0	5	0	11	11
Trbovlje	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Zdroj: www.ap-ljubljana.si, www.nomago.si, vlastní zpracování

Středa vykazuje značně větší počet vlakových spojů než v ostatních vybraných dnech. Koper se nachází na dálnici A1, která vede z Rakouska (mapy.cz). Koper má velké množství přímých spojení s Ljublanou a s městem Postojna. Absolutně největší počet spojů byl nalezen z Koperu do města Krajn, kde byl zároveň nalezen největší počet spojů s jedním přestupem. Přestupní stanicí je na této trase Ljubljan. Žádná spojení nebyla nalezena do města Krško a Trbovlje. Nejmenší počet spojů se nachází z Koperu do Murske Soboty. Z Koperu do Nove Gorici vede nejvíce spojů v sobotu oproti ostatním dnům v týdnu. Pouze do měst Celje, Ljubljana, Maribor, Murska Sobota, Nova Gorica a Postojna vede alespoň jedno přímé autobusové spojení. Do každého hlavního města statistických regionů vede alespoň v jeden den v týdnu autobusové spojení s jedním přestupem, výjimku tvoří města Krško, Ljubljana a Trbovlje, kam nevede ani jeden spoj s jedním přestupem.

7.3.Kranj

7.3.1. Vlaková spojení

Tab.31. Počet vlakových spojů z města Kranj do ostatních hlavních měst statistických regionů Slovinské republiky

Kranj	Vlaky středa 24.3.2021		Vlaky sobota 27.3.2021		Vlaky neděle 28.3.2021		celkem přímý	celkem 1 přestup	celkem
	přímý	1 přestup	přímý	1 přestup	přímý	1 přestup			
Celje	0	9	0	8	0	8	0	25	25
Koper	0	3	0	3	0	3	0	9	9
Krško	0	11	0	4	0	4	0	19	19
Ljubljana	19	0	8	0	8	0	35	0	35
Maribor	0	9	0	7	0	7	0	23	23
Murska Sobota	0	2	0	2	0	2	0	6	6
Nova Gorica	0	6	1	4	1	4	2	14	16
Novo Mesto	0	10	0	4	0	4	0	18	18
Postojna	0	13	0	7	0	7	0	27	27
Slovenj Gradec	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Trbovlje	0	16	0	8	0	8	0	32	32

Zdroj: www.idos.cz, vlastní zpracování

Přes Kranj prochází železniční koridor, který vede z Rakouska až do Chorvatska (gov.si 2021). Během vybraných dní v týdnu se počet spojů mění. Nejvíce spojů se nachází ve středu. Celkově největší počet vlakových spojů se nachází na trase z města Kranj do Ljublaně. Největší počet vlakových spojů s jedním přestupem byl také nalezen z města Kranj do Trbovlje. Žádná spojení nebyla nalezena do města Slovenj Gradec. Nejméně spojů bylo nalezeno z města Kranj do Murské Soboty. Do Nove Gorici byly nalezeny přímé spoje pouze v sobotu a v neděli. Přímými spoji se z města Kranj lze dostat pouze do měst Ljubljana a Nova Gorica.

7.3.2. Autobusová spojení

Tab.32. Počet autobusových spojů z města Kranj do ostatních hlavních měst statistických regionů Slovenské republiky

Kranj	Autobusy středa 24.3.2021		Autobusy sobota 27.3.2021		Autobusy neděle 28.3.2021		celkem přímý	celkem 1 přestup	celkem
	přímý	1 přestup	přímý	1 přestup	přímý	1 přestup			
Celje	0	16	0	6	0	8	0	30	30
Koper	0	16	0	5	0	10	0	31	31
Krško	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ljubljana	78	0	34	0	29	0	141	0	141
Maribor	0	13	0	5	0	4	0	22	22
Murska Sobota	0	6	0	3	0	3	0	12	12
Nova Gorica	0	14	0	5	0	8	0	27	27
Novo Mesto	0	13	0	6	0	6	0	25	25
Postojna	0	22	0	5	0	14	0	41	41
Slovenj Gradec	0	7	0	1	0	6	0	14	14
Trbovlje	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Zdroj: www.ap-ljubljana.si, www.nomago.si, vlastní zpracování

Na první pohled je znatelné, že se ve vybraných dnech počet spojů značně liší. Nejméně spojů se vyskytuje v sobotu a naopak nejvíce ve středu. Kranj se nachází na dálnici A2, která vede z Rakouska a dále pokračuje do Chorvatska (mapy.cz). Díky této dálnici je Kranj ve velkém spojení s Ljublaní, se kterou má absolutně nejvíce autobusových spojů. Pouze do Ljubljany byly nalezeny přímé autobusové spoje, do žádného jiného města nalezeny nebyly. Na této trase se také nachází více autobusových spojů v sobotu než v neděli. Nejvíce autobusových spojů s jedním přestupem bylo nalezeno z města Kranj do města Postojna, kde je nutný přestup v Ljublaní. Žádný spoj se nenachází ve městě Krško a Trbovlje. Nejméně autobusových spojů bylo nalezeno z města Kranj do Murské Soboty.

7.4. Krško

7.4.1. Vlaková spojení

Tab.33. Počet vlakových spojů z města Krško ostatních hlavních měst statistických regionů Slovinské republiky

Krško	Vlaky středa 24.3.2021		Vlaky sobota 27.3.2021		Vlaky neděle 28.3.2021		celkem přímý	celkem 1 přestup	celkem
	přímý	1 přestup	přímý	1 přestup	přímý	1 přestup			
Celje	2	16	1	12	1	11	4	39	43
Koper	0	3	0	3	0	3	0	9	9
Kranj	0	13	0	8	0	10	0	31	31
Ljubljana	19	6	11	5	13	5	43	16	59
Maribor	2	16	1	10	1	10	4	36	40
Murska Sobota	0	3	0	2	0	2	0	7	7
Nova Gorica	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Novo Mesto	0	1	0	0	0	0	0	1	1
Postojna	0	14	0	8	0	9	0	31	31
Slovenj Gradec	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Trbovlje	19	3	11	1	13	1	43	5	48

Zdroj: www.idos.cz, vlastní zpracování

Počet spojů se ve vybraných dnech značně liší. Nejvíce spojů se nalézá ve středu a naopak nejméně spojů se nachází v sobotu. Do Krška vede železniční trať, která spojuje Krško s Ljubljanou (gov.si 2021). Díky tomu má Krško absolutně největší počet vlakových spojení s Ljubljanou. Velký počet vlakových spojení se také nachází do města Trbovlje. Nejvíce vlakových spojení s jedním přestupem bylo nalezeno z Krška do Celje. Žádná spojení nebyla nalezena do Nové Gorici a Slovenj Gradec. Nejméně spojení, pouze jedno, bylo nalezeno z Krška do města Novo Mesto. Do města Celje se nachází více vlakových spojů v sobotu oproti neděli. Alespoň v jeden den v týdnu se nachází přímé vlakové spojení do měst Celje, Ljubljana, Maribor a Trbovlje. Do ostatních měst nebyla přímá spojení nalezena. Pouze jedno vlakové spojení bylo nalezeno do města Novo Mesto za vybrané dny v týdnu. Toto spojení se nachází ve středu.

7.4.2. Autobusová spojení

Tab.34. Počet autobusových spojů z města Krško do ostatních hlavních měst statistických regionů Slovenské republiky

Krško	Autobusy středa 24.3.2021		Autobusy sobota 27.3.2021		Autobusy neděle 28.3.2021		celkem přímý	celkem 1 přestup	celkem
	přímý	1 přestup	přímý	1 přestup	přímý	1 přestup			
Celje	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Koper	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kranj	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ljubljana	0	8	0	3	0	0	0	11	11
Maribor	0	1	0	0	0	0	0	1	1
Murska Sobota	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nova Gorica	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Novo Mesto	3	2	0	3	0	0	3	5	8
Postojna	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Slovenj Gradec	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Trbovlje	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Zdroj: www.ap-ljubljana.si, www.nomago.si, vlastní zpracování

I když pár kilometrů od centra města Krško vede dálnice A2, která vede z Rakouska dále na Ljubljano a Novo Mesto do Chorvatska, nebyly zde nalezeny téměř žádné autobusové spoje. (mapy.cz). Přímá spojení byla nalezena pouze do města Novo Mesto, kde se přímá spojení nachází pouze ve středu za vybrané dny. Z Krška do Mariboru se za vybrané dny nachází pouze jedno spojení, a to ve středu. Do Ljubljany a do města Novo Mesto se spojení našlo pouze ve středu a v sobotu za vybrané dny.

7.5. Ljubljana

7.5.1. Vlaková spojení

Tab.35. Počet vlakových spojů z města Ljubljana do ostatních hlavních měst statistických regionů Slovenské republiky

Ljubljana	Vlaky středa 24.3.2021		Vlaky sobota 27.3.2021		Vlaky neděle 28.3.2021		celkem přímý	celkem 1 přestup	celkem
	přímý	1 přestup	přímý	1 přestup	přímý	1 přestup			
Celje	14	10	15	3	13	3	42	16	58
Koper	3	1	3	0	3	1	9	2	11
Kranj	19	0	11	0	12	0	42	0	42
Krško	16	7	7	5	8	5	31	17	48
Maribor	11	11	11	4	10	4	32	19	51
Murska Sobota	3	4	3	3	3	2	9	9	18
Nova Gorica	0	10	1	4	1	5	2	19	21
Novo Mesto	15	1	4	0	4	0	23	1	24
Postojna	19	0	11	0	12	0	42	0	42
Slovenj Gradec	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Trbovlje	32	2	18	2	17	3	67	7	74

Zdroj: www.idos.cz, vlastní zpracování

Během týdne se počet spojů mění. Ve všech případech je celkový počet vlakových spojů menší o víkendu než ve středu. V Ljubljani se kříží železniční koridory, díky tomu má téměř se všemi ostatními městy dobré vlakové spojení (gov.si 2021). Absolutně nejvíce vlakových spojů bylo nalezeno z Ljubljany do města Trbovlje, se kterým má zároveň i nejvíce přímých vlakových spojení. Nejvíce spojení s jedním přestupem je z Ljubljany do Mariboru a Nove Gorici. Žádná spojení nebyla nalezena do města Slovenj Gradec. Nejméně spojení naopak bylo nalezeno z Ljubljany do Koperu. Do měst Celje, Maribor a Trbovlje bylo nalezeno více spojů v sobotu než v neděli. Kromě měst Slovenj Gradec, Postojna a Kranj bylo do všech měst nalezeno alespoň jedno vlakové spojení s jedním přestupem za vybrané dny. Do všech vybraných měst vedou z Ljubljane přímé vlakové spoje ve vybrané dny v týdnu, výjimku tvoří město Slovenj Gradec. Do města Novo Mesto vede pouze ve středu vlakové spojení s jedním přestupem. Z Ljubljane do Nove Gorici byly nalezeny přímé vlakové spoje v sobotu a v neděli za všechny vybrané dny. Do města Koper vedou přímé vlakové spoje ve středu a v neděli.

7.5.2. Autobusová spojení

Tab.36. Počet autobusových spojů z města Ljubljana do ostatních hlavních měst statistických regionů Slovinské republiky

Ljubljana	Autobusy středa 24.3.2021		Autobusy sobota 27.3.2021		Autobusy neděle 28.3.2021		celkem přímý	celkem 1 přestup	celkem
	přímý	1 přestup	přímý	1 přestup	přímý	1 přestup			
Celje	16	0	6	0	8	0	30	0	30
Koper	16	0	5	0	10	0	31	0	31
Kranj	80	0	34	0	31	0	145	0	145
Krško	0	7	0	0	0	0	0	7	7
Maribor	13	1	5	0	4	0	22	1	23
Murska Sobota	6	0	3	0	3	0	12	0	12
Nova Gorica	14	3	5	0	9	0	28	3	31
Novo Mesto	13	0	6	0	7	0	26	0	26
Postojna	22	0	6	0	15	0	43	0	43
Slovenj Gradec	7	2	1	2	6	1	14	5	14
Trbovlje	0	1	0	0	0	0	0	1	1

Zdroj: www.ap-ljubljana.si, www.nomago.si, vlastní zpracování

Počet autobusových spojů je pro každý den jiný. V Ljubljani se kříží dvě velké dálnice. První dálnice A1 vede z Rakouska do Koperu. Druhá dálnice A2 vede z Rakouska do Chorvatska (mapy.cz). Na první pohled je znatelné, že absolutně nejvíce spojení je z Ljubljany do města Krajn. Do všech vybraných měst vede z Ljubljany přímé spojení. Výjimku tvoří město Krško a Trbovlje, kde nebyl nalezen ani jeden přímý autobusový spoj. Nejméně autobusových spojení bylo nalezeno právě do těchto dvou měst. Do města Trbovlje byl nalezen pouze jeden spoj za vybrané dny, a to ve středu. Z Ljubljany vede do měst Krško, Maribor, Nova Gorica a Trbovlje alespoň v jeden den spojení s jedním přestupem. Do Mariboru byl nalezen za vybrané dny pouze jeden spoj s jedním přestupem. Tento spoj se nachází ve středu.

7.6. Maribor

7.6.1. Vlaková spojení

Tab.37. Počet vlakových spojů z města Maribor ostatních hlavních měst statistických regionů Slovinské republiky

Maribor	Vlaky středa 24.3.2021		Vlaky sobota 27.3.2021		Vlaky neděle 28.3.2021		celkem přímý	celkem 1 pře- stup	celkem
	přímý	1 přestup	přímý	1 přestup	přímý	1 přestup			
Celje	27	2	18	1	19	1	64	4	68
Koper	0	3	0	3	0	3	0	9	9
Kranj	0	8	0	8	0	8	0	24	24
Krško	5	15	3	7	3	7	11	29	40
Ljubljana	8	13	8	9	8	4	24	26	50
Murska Sobota	5	4	4	3	4	2	13	9	22
Nova Gorica	0	0	0	1	0	1	0	2	2
Novo Mesto	0	6	0	4	0	4	0	14	14
Postojna	0	9	0	8	0	8	0	25	25
Slovenj Gradec	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Trbovlje	3	17	3	7	3	7	9	31	40

Zdroj: www.idos.cz, vlastní zpracování

Počet spojů ve vybraných dnech se liší. Nejvíce vlakových spojů bylo nalezeno ve středu. Mariborem prochází koridor (gov.si 2021). Na této trase se vyskytuje město Celje, se kterým má Maribor absolutně největší počet vlakových spojení a zároveň nejvíce přímých vlakových spojení. Nejvíce spojů s jedním přestupem bylo nalezeno na trase z Mariboru do Trbovlje. Žádná spojení se nenachází do města Slovenj Gradec. Naopak nejméně spojení se nachází na trase z Mariboru do Nové Gorici. Do měst Ljubljana a Murska Sobota bylo nalezeno více spojů v sobotu než v neděli. Do měst Celje, Krško, Ljubljana, Murska Sobota a Trbovlje bylo nalezeno přímé spojení z Mariboru. Pouze do Nove Gorici byly nalezeny spoje v sobotu a v neděli za vybrané dny.

7.6.2. Autobusová spojení

Tab.38. Počet autobusových spojů z města Maribor do ostatních hlavních měst statistických regionů Slovenské republiky

Maribor	Autobusy středa 24.3.2021		Autobusy sobota 27.3.2021		Autobusy neděle 28.3.2021		celkem přímý	celkem 1 přestup	celkem
	přímý	1 přestup	přímý	1 přestup	Přímý	1 přestup			
Celje	7	10	3	1	4	1	14	12	26
Koper	1	8	1	1	1	3	3	12	15
Kranj	0	45	0	6	0	5	0	56	56
Krško	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ljubljana	13	1	4	0	4	2	21	3	24
Murska Sobota	31	0	12	0	5	0	48	0	48
Nova Gorica	1	7	1	0	1	1	3	8	11
Novo Mesto	1	10	1	4	1	2	3	16	19
Postojna	1	10	1	3	1	5	3	18	21
Slovenj Gradec	4	5	3	0	6	1	13	6	19
Trbovlje	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Zdroj: www.ap-ljubljana.si, <https://www.marprom.si/>, www.nomago.si, vlastní zpracování

Stejně jako v předešlých případech i zde počet spojů ve vybraných dnech klesá. V některých případech je větší počet spojů v neděli než v sobotu. Výjimku tvoří města Kranj, Murska Sobota a Novo Mesto, kde bylo nalezeno více spojů v sobotu než v neděli. Maribor se nachází nedaleko hranic s Rakouskem, odkud vede dálnice A1 (mapy.cz). Celkově největší počet spojení se našel na trase z Mariboru do města Kranj, se kterým má Maribor nejvíce autobusových spojení s jedním přestupem. Přestup na této trase musí být vykonáván ve městě Ljubljana. Nejvíce přímých autobusových spojů bylo nalezeno z Mariboru do Ljubljany. Žádná spojení nebyla nalezena do města Trbovlje a Krško. Naopak nejméně spojů bylo nalezeno do města Slovenj Gradec. Přímými autobusovými spoji se nelze z Mariboru dostat do měst Kranj, Krško a Trbovlje. Spoje s jedním přestupem nebyly nalezeny z Mariboru do měst Krško, Murska Sobota a Trbovlje. Do měst Murska Sobota a Kranj jede více autobusových spojů v sobotu než v neděli.

7.7. Murska Sobota

7.7.1. Vlaková spojení

Tab.39. Počet vlakových spojů z města Murska Sobota ostatních hlavních měst statistických regionů Slovenské republiky

Murska Sobota	Vlaky středa 24.3.2021		Vlaky sobota 27.3.2021		Vlaky neděle 28.3.2021		celkem přímý	celkem 1 přestup	celkem
	přímý	1 přestup	přímý	1 přestup	Přímý	1 přestup			
Celje	2	5	2	2	2	1	6	8	14
Koper	1	1	1	1	1	1	3	3	6
Kranj	0	2	0	2	0	2	0	6	6
Krško	0	5	0	3	0	2	0	10	10
Ljublan	2	3	2	1	2	0	6	4	10
Maribor	5	4	4	2	3	2	12	8	20
Nova Gorica	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Novo Mesto	0	2	0	2	0	2	0	6	6
Postojna	1	1	1	1	1	1	3	3	6
Slovenj Gradec	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Trbovlje	2	1	2	0	2	0	6	1	7

Zdroj: www.idos.cz, vlastní zpracování

Murskou Sobotou prochází železniční koridor (gov.si 2021). Počet spojů se ve vybraných dnech v týdnu liší jen rámci jednotek spojů. Nejvýrazněji je to znát na trase z Murské Soboty do Mariboru, kde je zároveň i největší počet vlakových spojů. Největší kvantita vlakových spojů s jedním přestupem byla nalezena na trase z Murské Soboty do Krška. Žádný spoj nebyl nalezen do města Nova Gorica a Slovenj Gradec. Nejméně spojů bylo nalezeno z Murské Soboty do města Koper, Kranj, Novo Mesto a Postojna. Do měst Krško a Maribor bylo nalezeno více spojů v sobotu než v neděli. Přímé vlakové spojení bylo nalezeno z Murské Soboty do měst Celje, Koper, Ljubljana, Maribor, Postojna a Trbovlje za vybrané dny. Z Murské Soboty do města Trbovlje bylo nalezeno jedno vlakové spojení s jedním přestupem za vybrané dny, toto spojení se nachází ve středu.

7.7.2. Autobusová spojení

Tab.40. Počet autobusových spojů z města Murska Sobota do ostatních hlavních měst statistických regionů Slovinské republiky

Murska Sobota	Autobusy středa 24.3.2021		Autobusy sobota 27.3.2021		Autobusy neděle 28.3.2021		celkem přímý	celkem 1 přestup	celkem
	přímý	1 přestup	přímý	1 přestup	přímý	1 přestup			
Celje	1	3	1	1	1	0	3	4	7
Koper	1	8	2	1	3	2	6	11	17
Kranj	0	19	0	5	0	2	0	26	26
Krško	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ljublan	6	0	3	0	6	0	15	0	15
Maribor	31	0	12	0	12	0	55	0	55
Nova Gorica	0	3	0	1	0	3	0	7	7
Novo Mesto	0	5	0	3	0	2	0	10	10
Postojna	0	8	0	2	0	3	0	13	13
Slovenj Gradec	0	3	0	0	0	2	0	5	5
Trbovlje	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Zdroj: www.ap-ljubljana.si, <https://www.marprom.si/>, www.nomago.si, vlastní zpracování

Během vybraných dní počty autobusových spojení klesají. Murska Sobota se nachází na východě Slovinska u dálnice A5, která vede do Maďarska (mapy.cz). Tato dálnice se dále napojuje na dálnici A1, která vede do Mariboru a do Ljublaně. Právě s Mariborem bylo nalezeno největší množství přímých autobusových spojení. Celkově největší počet autobusových spojů bylo nalezeno na trase z Murské Soboty do města Maribor. Největší počet autobusových spojů s jedním přestupem je z Murské soboty do města Kranj. Žádná spojení se nenachází na trase do města Krško a Trbovlje. Více autobusových spojení v sobotu než v neděli se nachází na trase z Murské Soboty do měst Krajn a Novo Mesto. Nejméně spojů bylo nalezeno z Murské Soboty do města Slovenj Gradec. Přímé autobusové spoje byly nalezeny z Murské Soboty do měst Celje, Koper, Ljubljana a Maribor za vybrané dny. Žádná spojení s jedním přestupem nebyla nalezena do měst Krško, Ljubljana, Maribor a Trbovlje za vybrané dny. Do města Slovenj Gradec nebyly nalezeny žádné autobusové spoje v sobotu.

7.8. Nova Gorica

7.8.1. Vlaková spojení

Tab.41. Počet vlakových spojů z města Nova Gorica ostatních hlavních měst statistických regionů Slovenské republiky

Nova Gorica	Vlaky středa 24.3.2021		Vlaky sobota 27.3.2021		Vlaky neděle 28.3.2021		celkem přímý	celkem 1 pře- stup	celkem
	přímý	1 přestup	přímý	1 přestup	přímý	1 přestup			
Celje	0	0	0	1	0	1	0	2	2
Koper	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kranj	0	6	1	4	1	4	2	14	16
Krško	0	0	0	1	0	1	0	2	2
Ljubljana	0	10	1	5	1	6	2	21	23
Maribor	0	0	0	1	0	1	0	2	2
Murska Sobota	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Novo Mesto	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Postojna	0	4	0	2	0	2	0	8	8
Slovenj Gradec	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Trbovlje	0	0	0	1	0	1	0	2	2

Zdroj: www.idos.cz, vlastní zpracování

Oproti ostatním městům Nova Gorica neprosperuje takovou kvantitou vlakových spojů. Je to dáno tím, že do Nové Gorici také nevede žádný železniční koridor. Je zde ale železniční trať, která vede na Sežanu a pak dále na ostatní města (gov.si 2021). Ale i tak je znatelné, že počet spojů se během vybraných dní mění. Absolutně nejvíce vlakových spojení je proto na trase z Nove Gorice do Ljubljany. Žádná spojení nebyla nalezena na trase z Nove Gorice do města Koper, Murska Sobota, Novo Mesto a Slovenj Gradec. Naopak nejméně spojů bylo nalezeno z Nove Gorice do města Celje, Krška, Mariboru a Trbovlje. Přímé vlakové spoje vedou z Nove Gorici pouze do města Krajn a Ljubljana. Do měst Koper, Murska Sobota, Novo Mesto a Slovenj Gradec nebyly nalezeny, za vybrané dny v týdnu, žádné vlakové spoje s jedním přestupem. Do měst Celje, Krško, Maribor a Trbovlje byly nalezeny spoje pouze v sobotu a v neděli za vybrané dny.

7.8.2. Autobusová spojení

Tab.42. Počet autobusových spojů z města Nova Gorica do ostatních hlavních měst statistických regionů Slovenské republiky

Nova Gorica	Autobusy středa 24.3.2021		Autobusy sobota 27.3.2021		Autobusy neděle 28.3.2021		celkem přímý	celkem 1 přestup	celkem
	přímý	1 přestup	přímý	1 přestup	přímý	1 přestup			
Celje	1	11	1	4	1	6	3	21	24
Koper	2	8	0	2	3	2	5	12	17
Kranj	0	48	0	7	0	10	0	65	65
Krško	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ljubljana	14	4	5	1	6	0	25	5	30
Maribor	1	7	1	4	1	3	3	14	17
Murska Sobota	0	3	0	2	0	2	0	7	7
Novo Mesto	0	7	0	2	0	3	0	12	12
Postojna	10	10	5	2	6	2	21	14	35
Slovenj Gradec	0	3	0	0	0	2	0	5	5
Trbovlje	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Zdroj: www.ap-ljubljana.si, www.nomago.si, vlastní zpracování

Přes Novou Goricu nevede dálnice, ale silnice pro motorová vozidla (mapy.cz). Stejně jako v předešlých případech se počet spojů ve vybraných dnech v týdnu mění. Nejvíce spojů se nachází ve středu a naopak nejméně v sobotu. I když přes Novou Goricu nevede dálnice, je i tak na trase do Ljubljany nejvíce přímých spojení. Absolutně největší počet spojení byl nalezen na trase z Nove Gorici do města Kranj, kde je zároveň nejvíce spojení s jedním přestupem. Žádná spojení nebyla nalezena na trase z Nové Gorici do města Krško a Trbovlje. Nejméně spojení bylo nalezeno do města Slovenj Gradec. Z Nove Groci do Mariboru se našlo více spojení v sobotu než v neděli. Do měst Celje, Koper, Ljubljana, Maribor a Potojna vedou z Nove Gorici přímé autobusové spoje. Naopak z Nove Gorici nebyly nalezeny autobusové spoje s jedním přestupem do měst Krško a Trbovlje.

7.9. Novo Mesto

7.9.1. Vlaková spojení

Tab.43. Počet vlakových spojů z města Novo Mesto ostatních hlavních měst statistických regionů Slovenské republiky

Novo Mesto	Vlaky středa 24.3.2021		Vlaky sobota 27.3.2021		Vlaky neděle 28.3.2021		celkem přímý	celkem 1 přestup	celkem
	přímý	1 přestup	přímý	1 přestup	přímý	1 přestup			
Celje	0	1	0	0	0	0	0	1	1
Koper	0	3	0	3	0	3	0	9	9
Kranj	0	8	0	4	0	5	0	17	17
Krško	0	1	0	0	0	0	0	1	1
Ljubljana	14	0	4	0	6	0	24	0	24
Maribor	0	8	0	4	0	5	0	17	17
Murska Sobota	0	2	0	2	0	2	0	6	6
Nova Gorica	0	0	0	1	0	1	0	2	2
Postojna	0	11	0	4	0	5	0	20	20
Slovenj Gradec	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Trbovlje	0	1	0	0	0	0	0	1	1

Zdroj: www.idos.cz, vlastní zpracování

Během vybraných dní v týdnu se počet spojů mění, nejvíce je to vidět na případě Ljubljany, kde je počet spojů ve středu o deset větší než v sobotu. Do Novoho Mesta nevede železniční koridor, ale pouze železniční trať, která spojuje Novo Mesto a Ljubljana (gov.si 2021). A právě díky tomu je nejvíce celkových i přímých vlakových spojení na trase z Novoho Mesta do Ljubljane. Ljubljana je zároveň i jediným městem, kam z Novoho Města vedou přímé vlakové spoje. Nejvíce spojů s jedním přestupem bylo nalezeno na trase z Novoho Města do města Postojna, kde bylo nutné přestupovat v Ljubljani. Žádné spojení nebylo nalezeno z Novoho Města do města Slovenj Gradec. Nejméně spojení bylo nalezeno na trase z Novoho Města do města Celje, Krško a Trbovlje. Do těchto měst bylo nalezeno pouze jedno vlakové spojení a to ve středu za vybrané dny. Z Novoho Města do Nove Gorici byly nalezeny spoje pouze v sobotu a v neděli.

7.9.2. Autobusová spojení

Tab.44. Počet autobusových spojů z města Novo Mesto do ostatních hlavních měst statistických regionů Slovenské republiky

Novo Mesto	Autobusy středa 24.3.2021		Autobusy sobota 27.3.2021		Autobusy neděle 28.3.2021		celkem přímý	celkem 1 přestup	celkem
	přímý	1 přestup	přímý	1 přestup	přímý	1 přestup			
Celje	1	6	1	4	1	4	3	14	17
Koper	0	11	0	0	0	1	0	12	12
Kranj	0	28	0	11	0	9	0	48	48
Krško	5	0	0	0	0	0	5	0	5
Ljubljana	12	0	6	0	8	0	26	0	26
Maribor	1	9	1	1	1	0	3	10	13
Murska Sobota	0	2	0	0	0	1	0	3	3
Nova Gorica	0	6	0	0	0	0	0	6	6
Postojna	0	16	0	1	0	4	0	21	21
Slovenj Gradec	0	2	0	1	0	1	0	4	4
Trbovlje	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Zdroj: www.ap-ljubljana.si, www.nomago.si, vlastní zpracování

Již na první pohled je znatelné, že se počet spojů ve vybrané dny mění. Nejvíce spojů je ve středu, naopak nejméně jich je v sobotu. Přes Novo Mesto vede dálnice dálnice A2 z Rakouska do Chorvatska (mapy.cz). Díky této dálnici je Novo Mesto dobře napojené na Ljubljana, se kterou má nejvíce přímých autobusových spojení. Absolutně největší počet spojení je na trase z Novo Mesta do města Kranj, kde je nutností přesehat právě v Ljubljani. Zároveň do města Kranj vede nejvíce autobusových spojení s jedním přestupem. Žádná spojení nebyla nalezena z Novoho Města do města Trbovlje. Nejméně spojů bylo nalezeno na trase z Novoho Města do Murské Soboty. Pouze do měst Celje, Ljubljana a Maribor byly nalezeny přímé autobusové spoje ve vybrané dny. Naopak spoje s jedním přestupem nebyly nalezeny do měst Krško, Ljubljana a Trbovlje ve vybrané dny. Z Novoho Města do města Krško vedou přímé autobusové spoje pouze ve středu za vybrané dny.

7.10. Postojna

7.10.1. Vlaková spojení

Tab.45. Počet vlakových spojů z města Postojna ostatních hlavních měst statistických regionů Slovinské republiky

Postojna	Vlaky středa 24.3.2021		Vlaky sobota 27.3.2021		Vlaky neděle 28.3.2021		celkem přímý	celkem 1 přestup	celkem
	přímý	1 přestup	přímý	1 přestup	přímý	1 přestup			
Celje	1	10	1	7	1	8	3	25	28
Koper	3	1	3	1	3	1	9	3	12
Kranj	0	13	0	8	0	8	0	29	29
Krško	0	12	0	5	0	5	0	22	22
Ljubljana	17	0	9	0	9	0	35	0	35
Maribor	0	10	0	9	0	9	0	28	28
Murska Sobota	1	1	1	1	1	1	3	3	6
Nova Gorica	0	5	0	2	0	3	0	10	10
Novo Mesto	0	10	0	4	0	4	0	18	18
Slovenj Gradec	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Trbovlje	1	15	1	6	1	6	3	27	30

Zdroj: www.idos.cz, vlastní zpracování

Stejně jako v předešlých případech se počet spojů během vybraných dnů v týdnu mění. Postojna leží na železničním koridoru (gov.si 2021). Díky tomu má dobrou vlakovou spojitost s Ljubljánou, kde je zároveň absolutně nejvíce vlakových spojení. Nejvíce spojení s jedním přestupem je z města Postojna do města Kranj, kde je nutné přestupovat v Ljubljani. Žádná spojení nebyla nalezena na trase z města Postojna do města Slovenj Gradec. Naopak nejméně vlakových spojů bylo nalezeno z města Postojna do Murské Soboty. Z města Postojna do měst Celje, Koper, Ljubljana a Trbovlje se lze dostat ve vybraných dnech přímými vlakovými spoji. Do všech měst se lze dostat ve vybraných dnech vlakovými spoji s jedním přestupem, výjimku tvoří město Slovenj Gradec.

7.10.2. Autobusová spojení

Tab.46. Počet autobusových spojů z města Postojna do ostatních hlavních měst statistických regionů Slovenské republiky

Postojna	Autobusy středa 24.3.2021		Autobusy sobota 27.3.2021		Autobusy neděle 28.3.2021		celkem přímý	celkem 1 přestup	celkem
	přímý	1 přestup	Přímý	1 přestup	přímý	1 přestup			
Celje	2	14	2	5	2	7	6	26	32
Koper	6	11	1	1	4	0	11	12	23
Kranj	0	51	0	8	0	13	0	72	72
Krško	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ljubljana	24	0	6	0	9	0	39	0	39
Maribor	1	4	1	4	1	4	3	12	15
Murska Sobota	0	4	0	2	0	2	0	8	8
Nova Gorica	10	11	5	3	9	5	24	19	43
Novo Mesto	0	10	0	1	0	4	0	15	15
Slovenj Gradec	0	6	0	1	0	3	0	10	10
Trbovlje	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Zdroj: www.ap-ljubljana.si, www.nomago.si, vlastní zpracování

Během týdne se počet spojů ve vybraných dnech značně liší. Nejvíce je to znatelné na případě Ljubljany, kdy se počet spojů liší až o 18. Město Postojna leží na dálnici A1, která vede z Rakouska až do Koperu (mapy.cz). Absolutně nejvíce spojů bylo nalezeno na trase z města Postojna do města Kranj, kde se zároveň vyskytuje nejvíce autobusových spojů s jedním přestupem. Nejvíce přímých spojení je z města Postojna do Ljublaně. Žádná spojení nebyla nalezena do města Krško a Trbovlje. Nejméně spojení bylo nalezeno na trase z města Postojna do Murské Soboty. Do měst Murska Sobota, Krško, Kranj, Slovenj Gradec a Trbovlje se nelze dostat přímými autobusovými spoji za vybrané dny. Z města Postojna se naopak nelze dostat ve vybrané dny autobusovými spoji s jedním přestupem do měst Krško, Ljubljana a Trbovlje.

7.11. Slovenj Gradec

7.11.1. Vlaková spojení

Tab.47. Počet vlakových spojů z města Slovenj Gradec ostatních hlavních měst statistických regionů Slovenské republiky

Slovenj Gradec	Vlaky středa 24.3.2021		Vlaky sobota 27.3.2021		Vlaky neděle 28.3.2021		celkem přímý	celkem 1 přestup	celkem
	přímý	1 přestup	Přímý	1 přestup	přímý	1 přestup			
Celje	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Koper	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kranj	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Krško	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ljubljana	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Maribor	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Murska Sobota	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nova Gorica	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Novo Mesto	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Postojna	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Trbovlje	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Zdroj: www.idos.cz, vlastní zpracování

Městem Slovenj Gradec nevede žádná železniční trať ani železniční koridor. Proto nemá Slovenj Gradec žádné vlakové spojení s ostatními městy.

7.11.2. Autobusová spojení

Tab.48. Počet autobusových spojů z města Slovenj Gradec do ostatních hlavních měst statistických regionů Slovinské republiky

Slovenj Gradec	Autobusy středa 24.3.2021		Autobusy sobota 27.3.2021		Autobusy neděle 28.3.2021		celkem přímý	celkem 1 přestup	celkem
	přímý	1 přestup	Přímý	1 přestup	přímý	1 přestup			
Celje	0	8	0	0	0	3	0	11	11
Koper	0	7	0	1	0	2	0	10	10
Kranj	0	32	0	0	0	0	0	32	32
Krško	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ljubljana	7	0	1	0	7	0	15	0	15
Maribor	5	5	2	0	4	1	11	6	17
Murska Sobota	0	2	0	0	0	1	0	3	3
Nova Gorica	0	3	0	1	0	2	0	6	6
Novo Mesto	0	7	0	1	0	3	0	11	11
Postojna	0	10	0	1	0	4	0	15	15
Trbovlje	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Zdroj: www.ap-ljubljana.si, www.nomago.si, vlastní zpracování

Počet spojů se značně liší během vybraných dní v týdnu. Největší rozdíl je znát na případě města Kranj, kdy se přes víkend nevyskytují žádné spoje. Na rozdíl od vlakových spojení je na tom Slovenj Gradec s autobusovými spoji lépe. I když tudy nevede žádná dálnice ani silnice pro motorová vozidla, můžeme zde nalézt několik autobusových spojů (mapy.cz). Nejvíce spojů bylo nalezeno na trase z města Slovenj Gradec do města Kranj, kde je zároveň nejvíce spojů s jedním přestupem. Nejvíce přímých spojení bylo nalezeno do města Ljubljana. Žádná spojení se nenašla do města Krško a Trbovlje. Nejméně spojů bylo nalezeno na trase z města Slovenj Gradec do Murské Soboty. Z města Slovenj Gradec bylo nalezeno do každého města za vybrané dny autobusové spojení s jedním přestupem. Výjimky tvoří města Krško, Ljubljana, a Trbovlje. Přímými autobusovými spoji se lze dostat do měst Ljubljana a Maribor ve vybrané dny.

7.12.Trbovlje

7.12.1. Vlaková spojení

Tab.49. Počet vlakových spojů z města Trbovlje ostatních hlavních měst statistických regionů Slovenské republiky

Trbovlje	Vlaky středa 24.3.2021		Vlaky sobota 27.3.2021		Vlaky neděle 28.3.2021		celkem přímý	celkem 1 přestup	celkem
	přímý	1 přestup	Přímý	1 přestup	přímý	1 přestup			
Celje	9	13	11	11	8	6	28	30	58
Koper	1	2	1	2	1	2	3	6	9
Kranj	0	15	0	9	0	10	0	34	34
Krško	16	5	7	4	8	4	31	13	44
Ljubljana	28	3	19	3	20	3	67	9	76
Maribor	6	15	6	8	5	8	17	31	48
Murska Sobota	3	3	3	2	3	2	9	7	16
Nova Gorica	0	0	0	1	0	1	0	2	2
Novo Mesto	0	1	0	0	0	0	0	1	1
Postojna	1	17	1	9	1	10	3	36	39
Slovenj Gradec	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Zdroj: www.idos.cz, vlastní zpracování

Stejně jako v předešlých případech i ve městě Trbovlje se počet spojů během dní mění. Přes město Trbovlje vedou dva železniční koridory, proto je na první pohled vidět velké množství vlakových spojů (gov.si 2021). Absolutně největší počet spojů bylo nalezeno na trase z města Trbovlje do Ljublaně, kde je zároveň největší výskyt přímých vlakových spojů. Nejvíce spojení s jedním přestupem bylo nalezeno na trase z města Trbovlje do města Maribor, kde se přestup uskutečňuje v Ljubljani. Žádná spojení nebyla nalezena do města Slovenj Gradec. Nejméně spojů, a to pouze jeden, byl nalezen do města Novo Mesto a to ve středu. Pouze dva spoje za vybrané dny byly nalezeny do města Nova Gorica, a to ve dnech sobota a neděle. Do měst Celje a Maribor bylo nalezeno více vlakových spojů v sobotu než v neděli. Žádná přímá vlaková spojení za vybrané dny se nenašla z města Postojna do měst Kranj, Nova Gorica, Novo Mesto a Slovenj Gradec.

7.12.2. Autobusová spojení

Tab.50. Počet autobusových spojů z města Trbovlje do ostatních hlavních měst statistických regionů Slovenské republiky

Trbovlje	Autobusy středa 24.3.2021		Autobusy sobota 27.3.2021		Autobusy neděle 28.3.2021		celkem přímý	celkem 1 přestup	celkem
	přímý	1 přestup	přímý	1 přestup	přímý	1 přestup			
Celje	0	11	0	5	0	0	0	16	16
Koper	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kranj	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Krško	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ljubljana	0	3	0	1	0	0	0	4	4
Maribor	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Murska Sobota	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nova Gorica	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Novo Mesto	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Postojna	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Slovenj Gradec	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Zdroj: www.ap-ljubljana.si, www.nomago.si, vlastní zpracování

Do města Trbovlje nevede žádná dálnice. I díky tomu nebyly nalezeny téměř žádné autobusové spoje do ostatních měst. Do města Celje a Ljubljana se našly spoje s jedním přestupem, ale pouze ve středu a v sobotu. V neděli se žádná spojení za tato města nenašla.

8. KOMPARATIVNÍ ANALÝZA SLOVINSKÉ A ČESKÉ REPUBLIKY

Výsledky horizontální polohy sídel byly pro oba zkoumané státy velmi podobné. Velmi dobrou dopravní polohou v rámci systému osídlení disponují dle průzkumu obě hlavní města. Dobrou dopravní polohu zároveň zaznamenaly města, v jejichž katastrálním území prochází dálnice, případně silnice pro motorová vozidla.

Ve Slovinsku obdržela nejvyšší bodové ohodnocení převážně města, ležící na dálnici A1 a zároveň ležící na dvoukolejné elektrifikované železniční trati. Město Trbovlje se sice nachází na železničním dvoukolejném elektrifikovaném koridoru, nicméně v hodnocení horizontální polohy obdrželo špatné hodnocení, a to především z důvodu, že katastrem města nevede žádná dálnice nebo silnice pro motorová vozidla. Slovenj Gradec zaznamenalo rovněž špatné hodnocení horizontální polohy, a to díky skutečnosti, že se v tomto městě nevyskytuje ani jeden ze sledovaných jevů (absence dálnice, silnice pro motorová vozidla nebo elektrifikovaná dvoukolejná železniční trať). Poloha města Slovenj Gradec se proto promítla i do výsledků kvantity spojů linkové hromadné dopravy. Město Kranj sice leží za železničním koridorem a zároveň na dálnici A2, nicméně výsledné hodnocení horizontální polohy bylo pouze dobré. Výsledek je dán faktem, že městem prochází pouze jednokolejná elektrifikovaná železniční trať. Stejný výsledek zaznamenala ze stejného důvodu rovněž města Murska Sobota a Novo Mesto.

V případě hodnocení horizontální dopravní polohy krajských měst České republiky byly výsledky velmi podobné, jako tomu bylo v případě Slovinské republiky. Nejlepší hodnocení obdržela města ležící na dálnici D1, a dále města Olomouc, Plzeň a Ústí nad Labem, která se nachází na dálnici a zároveň na železniční trati, která je dvoukolejná a elektrifikovaná. Dobré hodnocení horizontální dopravní polohy zaznamenala města Pardubice, České Budějovice, Liberec a Karlovy Vary. Toto hodnocení získala města převážně díky tomu, že se nachází na železniční dvoukolejné elektrifikované trati a zároveň na silnici pro motorová vozidla. Nejhorší hodnocení horizontální polohy obdrželo město Zlín, u kterého se nevyskytovalo ani jedno hodnotící kritérium.

Vysoká konektivita mezi městy je tam, kde jsou významné dopravní uzly a zároveň toto sídlo disponuje dobrou autobusovou nebo vlakovou spojitostí. Naopak se v obou zemích nachází sídlo, kde je konektivita při využití veřejné linkové dopravy vzhledem k ostatním sídlům nízká. Tato sídla se nenacházejí přímo na dálnici nebo na železničním koridoru.

Celkově lze říci, že Česká republika disponuje rozvinutější veřejnou linkovou dopravou. Krajská města České republiky jsou více provázána. I když je Slovinská republika rozlohou menší oproti rozloze České republiky, je rozmístění dálniční a železniční sítě dobré. Slovinskou dopravu ovlivňuje značně reliéf, který je u hranic s Rakouskem tvořen Alpami a směrem na jih pomalu klesá do nížin. Z tohoto důvodu je pro technické inženýry a odborníky, zabývající se dopravními stavbami složitější plánování a navrhování dopravních staveb uzpůsobených členitému terénu Slovinské republiky. Obě tyto dopravní sítě se nacházejí v mnoha případech na stejných dopravních uzlech. Naopak dopravní síť v České republice není reliéfem tak silně ovlivněna s ohledem na skutečnost, že se významná pohoří nacházejí v hraničních oblastech.

Česká republika i Slovinská republika mají v centru země hlavní město, která tvoří dopravní uzel pro danou zemi, kde se kříží jak dálnice, tak i železniční koridory. Ačkoli je Ljubljana menším městem než Praha, má silnou závislost na ostatní hlavní města statistických regionů. Praha oproti Ljubljaně má značnou výhodu a to takovou, že ve vybraných dnech v týdnu se lze vlakem dostat do každého krajského města v republice. S dostupností autobusovými spoji je situace značně odlišná. Z Prahy se autobusem lze, kromě Zlína, dostat do všech krajských měst v republice ve vybrané dny v týdnu. Do Zlína se nelze dostat žádným autobusovým spojem v sobotu. Ljubljana je v porovnání s Prahou hůře dostupná veřejnou dopravou. V případě Ljubljani existují případy během vybraných dnů v týdnu, kdy neexistuje možnost využít veřejné linkové dopravy v pohybu do hlavních měst statistických regionů. Autobusem z Ljubljany se lze dostat do všech ostatních měst alespoň v jeden vybraný den. Ale vlakem se nelze vůbec dostat z Ljubljany do města Slovenj Gradec.

Oba státy mají města, která více disponují vlakovou nebo autobusovou dopravou. Nachází se zde ale i města, která jsou z hlediska dopravní obslužnosti veřejnou linkovou dopravou méně propojená. Například v České republice je obtížnější doprava autobusovými spoji z měst Karlovy Vary, Liberec, Olomouc, Ostrava a Plzeň do ostatních měst. Nejhůře je na tom Ústí nad Labem, odkud nebyl ve vybraných dnech nalezen žádný autobusový spoj do zbylých krajských měst. V případě České republiky lze konstatovat, že krajská města jsou daleko lépe dostupná železniční veřejnou dopravou v porovnání s autobusovou veřejnou dopravou. Výjimku tvoří krajská města Jihlava, Zlín a Liberec, která jsou v porovnání s ostatními krajskými městy České republiky hůře obsloužena hromadnou železniční dopravou. Slovinská republika je na tom obdobně. Autobusovými spoji je obtížnější se dostat do měst Krško a Trbovlje, a odkud nebyly nalezeny žádné autobusové spoje do většiny ostatních měst statistických regionů. S vlakovými spoji je situace o něco lepší. Města Nova Gorica, Novo

Mesto a Slovenj Gradec jsou hůře dopravně obsloužena vlakovými spoji než zbylá hlavní města statistických regionů. Právě z města Slovenj Gradec nebylo nalezeno ani jedno vlakové spojení spojující toto město se zbylými hlavními městy statistických regionů.

9. ZÁVĚR A DISKUZE

Celkové výsledky diplomové práce potvrzují Harlovo (2008) tvrzení, že Slovinská republika je velice důležitou dopravní křižovatkou, přes kterou vedou jak železniční koridory, tak významné dálniční sítě. Slovinsko se i dále snaží zvýšit kvalitu železnic, což určitě odpovídá kvantitě nalezených spojů v hlavních městech statistických regionů. Závěr je dále v souladu s tvrzením Kraft a Vančura (2008), že nejlépe jsou v České (ale i Slovinské) republice dostupná města nacházející se na železničních koridorech, silnicích pro motorová vozidla a na dálnicích. Nejlepší dostupnost mají města, která disponují všemi výše zmiňovanými faktory najednou.

Výsledky diplomové práce prokázaly tvrzení, že počet spojů veřejné linkové dopravy v České i Slovinské republice se soustřeďuje v hlavních městech obou států. Tato skutečnost je ovlivněna tím, že hlavní města obou zemí zaujímají velmi dobrou dopravní polohu, díky jsou dostupná pro ostatní města prostřednictvím železničních koridorů a dálnic. Hlavní města proto představují významný dopravní uzel pro oba státy. Hlavní města zkoumaných republik představují významná dopravní centra, do kterých se soustředí značná část vnitrostátní, ale často i mezinárodní dopravy.

Nejsou to jen hlavní města, která jsou veřejnou linkovou dopravou dobře dostupná. Veřejnou linkovou dopravou jsou rovněž dostupná ta města, která se nachází u dálnice nebo u železničních koridorů. Nejlépe jsou na tom města, která splňují obě tyto podmínky. Jedná se například o město Brno v případě České republiky a v případě Slovinské republiky o město Maribor.

Naopak se potvrdil předpoklad, že se v případě obou zkoumaných zemích budou vyskytovat i města, která budou navzájem hůře dostupná veřejnou linkovou dopravou. V České republice jsou na tom z hlediska vlakové dopravy hůře města Jihlava a Zlín, která mají nejnižší počet vlakových spojů. Tato dvě města jsou hůře dostupná v obou směrech. Špatná dostupnost města Zlín je dána i dopravní polohou. Katastrem Zlína neprochází dálnice, silnice pro motorová vozidla ani elektrifikovaná trať. Jihlava oproti Zlínu disponuje lepší dopravní polohou, ale nenachází se na důležité železniční křižovatce. Proto je zde kvantita železničních spojů v porovnání s ostatními krajskými městy menší. Z hlediska autobusové dopravy je na tom absolutně nejhůře Ústí nad Labem, kde nebyly nalezeny žádné autobusové spoje za vybrané dny v týdnu, a to i přes to, že se v katastru města nachází dálnice D8 vedoucí z Německa směrem na Prahu. Dalším městem v České republice, které je na tom z hlediska autobusové

dopravy hůře než ostatní města, je Plzeň, která je dopravně spojená především s Karlovými Vary, a to i přes výsledek horizontální dopravní polohy, který vyšel velmi dobře.

Ve Slovinské republice je na tom z hlediska vlakových spojů nejhůře město Slovenj Gradec, kde nebyl nalezen ani jeden vlakový spoj ve vybraných dnech. Tento fakt je dán z důvodu absence železniční elektrifikované tratě, která by se nacházela v katastru města. Tento výsledek koreluje s horizontální polohou města, která byla vyhodnocena jako špatná. Dalším městem ve Slovinské republice, které je na tom z hlediska vlakové dopravy hůře než ostatní města, je město Nova Gorica, které má nejsilnější vazby s hlavním městem Ljubljana a s městem Kranj. Horší vlakové spojení je dáno i dopravní polohou, jelikož se v katastru obou měst vyskytují jednokolejné železniční tratě, které jsou neelektrifikované. Z hlediska autobusové dopravy je na tom nejhůře město Trbovlje, kde byl nalezen ve vybraných dnech absolutně nejmenší počet autobusových spojů, a to jen do měst Celje a Ljubljana. Do ostatních měst se žádná spojení za vybrané dny nenašla. Nízká četnost spojů je dána absencí dálnice a silnice pro motorová vozidla.

Z výsledků lze dokázat, že existuje značně velká spojitost v dopravě v České republice mezi Hradcem Králové a Pardubicemi nebo mezi Prahou a Brnem. Ve Slovinské republice se velká spojitost objevuje mezi městy Kranj a Ljubljana, Ljubljana a Trbovlje a také mezi městy Celje a Maribor. Tyto města jsou propojena díky dobré dopravní dostupnosti a dopravní poloze.

Není pravidlem, že čím je vzdálenost obou měst kratší, tím je kvantita spojů mezi danými městy vyšší. V mnoha případech je počet spojů nepřímo úměrný vzdálenosti mezi městy. Kvantita spojů není dána pouze dopravní dostupností, ale také dopravní polohou a dalšími faktory (například dojížděka do zaměstnání a do škol), které ovlivňují celkový počet spojů linkové hromadné dopravy mezi městy. Vyskytují se ale i případy, kdy je při kratší vzdálenosti mezi městy i větší kvantita spojů. V České republice je kvantita autobusových spojů větší při zdolávání kratší vzdálenosti například v městech Brno a Hradec Králové, které mají se vzdálenostně nejbližšími městy největší počet autobusových spojů. Větší kvantita vlakových spojů v souvislosti se vzdáleností se nachází v městech Jihlava a Liberec, kde tento vztah potvrzují alespoň města nejbližší vzdálenosti. Ve Slovinské republice toto pravidlo potvrzuje město Kranj, kde je počet autobusových spojů největší s městy, která jsou vzdálenostně nejbližší. Další město, které je charakteristické skutečností je Murska Sobota, kde je počet vlakových spojení největší s městy, která jsou výše zmiňovanému centru vzdálenostně nejbližší.

V obou zemích se nachází město, které nenaplnuje pravidlo, že města, která leží na dálnici, nebo silnici pro motorová vozidla jsou lépe propojena. Toto tvrzení vyvrací města Plzeň a Krško, která i přes výskyt dálnice i silnice pro motorová vozidla, mají horší autobusové spojení s téměř všemi ostatními porovnávanými městy. Obecně lze říci, že více rozvinutou linkovou dopravu má Česká republika, tato skutečnost je značně ovlivněna větším počtem obyvatel a s tím i spojeným celkově větším počtem spojů. Slovinská republika má oproti České republice omezené možnosti z hlediska výstavby železničních tratí a silnic. To zapříčiňuje především reliéf, který stavbu dopravních sítí ztěžuje. Nicméně s ohledem na překážky, které členitý reliéf skýtá je dálniční a silniční síť Slovinska na velmi vysoké úrovni.

10.SUMMARY

The results of the diploma thesis proved the statement that the number of public line connections in the Czech and Slovenian republics is concentrated in the capitals of both countries. This fact is influenced by the fact that the capitals of both countries occupy a very good transport position, thanks to which they are accessible to other cities via railway corridors and motorways. The capitals therefore represent an important transport hub for both states. The capitals of the surveyed republics are important transport centers, in which a large part of national, but often also international traffic is concentrated.

It is not just the capitals that are easily accessible by public transport. Cities by the motorway or rail corridors are also accessible by public transport. Cities that meet both of these conditions are the best. These are, for example, the city of Brno in the case of the Czech Republic and the city of Maribor in the case of the Republic of Slovenia.

On the contrary, the assumption was confirmed that in the case of both countries examined, there will also be cities that will be less accessible to each other by public regular transport. In the Czech Republic, the cities of Jihlava and Zlín, which have the lowest number of train connections, are worse off in terms of train transport. These two cities are less accessible in both directions. Poor accessibility of the city of Zlín is also due to the traffic location. The cadastre of Zlín is not crossed by motorways, roads for motor vehicles or electrified lines. Compared to Zlín, Jihlava has a better traffic position, but it is not located at an important railway junction. Therefore, the quantity of railway connections is smaller in comparison with other regional cities. In terms of bus transport, Ústí nad Labem is absolutely the worst, where no bus connections were found on selected days of the week, despite the fact that the D8 motorway leading from Germany to Prague is located in the city cadastre. Another city in the Czech Republic, which is worse in terms of bus transport than other cities, is Pilsen, which is connected mainly with Karlovy Vary, despite the result of the horizontal traffic position, which turned out very well.

In the Republic of Slovenia, the city of Slovenj Gradec is the worst in terms of train connections, where not a single train connection was found on selected days. This fact is due to the absence of an electrified railway line, which would be located in the city cadastre. This result correlates with the horizontal position of the city, which was evaluated as bad. Another city in the Republic of Slovenia, which is worse off in terms of train traffic than other cities, is the city of Nova Gorica, which has the strongest ties with the capital Ljubljana and the city of

Kranj. The worse train connection is also due to the transport location, as there are single-track railway lines in the cadastre of both cities, which are non-electrified. In terms of bus transport, the city of Trbovlje is at its worst, where the lowest number of bus connections was found on selected days, and only to the cities of Celje and Ljubljana. No connections were found to other cities on the selected days. The low frequency of connections is due to the absence of motorways and roads for motor vehicles.

The results show that there is a very large connection in the Czech Republic between Hradec Králové and Pardubice or between Prague and Brno. In the Republic of Slovenia, there is a great connection between the cities of Kranj and Ljubljana, Ljubljana and Trbovlje, as well as between the cities of Celje and Maribor. These cities are connected due to good transport accessibility and traffic location.

It is not a rule that the shorter the distance between the two cities, the greater the number of connections. The quantity of connections is not only determined by transport accessibility, but also by the transport location together with other factors that affect the total number of regular public transport connections between cities.

In both countries, there is a city that does not meet the rule that cities that lie on a motorway or motorway are better connected. This statement is refuted by the cities of Pilsen and Krško, which, despite the presence of motorways and roads for motor vehicles, have poorer bus connections with almost all other cities being compared. In general, it can be said that the Czech Republic has a more developed line transport, this fact is significantly affected by a larger number of inhabitants and the associated larger number of connections. Compared to the Czech Republic, the Republic of Slovenia has limited options in terms of construction of railways and roads. This statement is refuted by the cities of Pilsen and Krško, which, despite the presence of motorways and roads for motor vehicles, have poorer bus connections with almost all other cities being compared. In general, it can be said that the Czech Republic has a more developed line transport, this fact is significantly affected by a larger number of inhabitants and the associated larger number of connections. Compared to the Czech Republic, the Republic of Slovenia has limited options in terms of construction of railways and roads. This is mainly due to the relief, which makes the construction of transport networks more difficult. However, given the obstacles that the rugged relief presents, Slovenia's motorway and road network is at a very high level.

SEZNAM LITERATURY

AMBROŽ Miha, KORINŠEK Jernej, BLAŽ Janez, PREBIL Ivan (2016): *Integral management of public transport*. [online]. Copyright © 2008 [cit. 29.03.2021]. Dostupné z: https://www.researchgate.net/publication/304529924_Integral_Management_of_Public_Transport

ArcČR® 500. ARCDATA PRAHA: *Geografické informační systémy (GIS)* [online]. Dostupné z: <https://www.arccr.cz/produkty/geograficka-data/arccr-500>

Avtobusna postaja Ljubljana [online]. Copyright © 2021 [cit. 29.03.2021]. Dostupné z: <https://www.ap-ljubljana.si/>

BORCK Rainald (2019): *Public transport and urban pollution*. [online]. Copyright © [cit. 29.03.2021]. Dostupné z: https://www.researchgate.net/publication/333970284_Public_transport_and_urban_pollution

DE SOUSA João Figueira, IBRAEVA Anna (2014): *Marketing of Public Transport and Public Transport Information Provision*. [online]. Copyright © 2008 [cit. 29.03.2021]. Dostupné z: https://www.researchgate.net/publication/275245612_Marketing_of_Public_Transport_and_Public_Transport_Information_Provision

HARL Nataša (2008): *Prometna geografija*. [online]. Copyright © 2008 [cit. 29.03.2021]. Dostupné z: http://www.impletum.zavod-irc.si/docs/Skriti_dokumenty/Prometna_geografija-Harl_1.pdf

HUDEČEK Tomáš (2008): *Akcesibilita a její změny v česku v transformačním období: vztah k systému osídlení*. [online]. Copyright © [cit. 29.03.2021]. Dostupné z: <https://is.cuni.cz/webapps/zzp/detail/112583/>

HŮRSKÝ, J. (1974): *Klasifikace měst ČSR podle polohy v dopravních sítích*. Sborník ČSSZ 79, č. 2, Academia, Praha, s. 101–107.

IDOS.[online]. Copyright © 2016 [cit. 29.03.2021]. Dostupné z: <https://idos.idnes.cz/vlaky/spojeni/>

- JÄNSCH Eberhard, KNOPP Hans-Jürgen (2006): *V dobré kondici pro Evropu*. [online]. Copyright © 2021 [cit. 29.03.2021]. Dostupné z: <https://www.yumpu.com/xx/document/read/37091670/slovinske-zeleznice-sz-v-dobre-kondici-pro-evropu-edice>
- KAJN Adam (2008): *Změny v dojížděcí za prací v období let 1991 – 2001 v Královéhradeckém kraji*. [online]. Copyright © [cit. 29.03.2021]. Dostupné z: <https://is.muni.cz/th/hpisd/?cop=2690054>
- KORINŠEK Jernej, AMBROŽ Miha, PREBIL Ivan (2010): *Public transport management system*. [online]. Copyright © [cit. 29.03.2021]. Dostupné z: http://www.geocities.ws/icts_papers/Papers/Korinsek,%20Ambroz,%20Prebil.pdf
- KOSI Luka (2015): *Prometna geografija při pouku geografie v splošnih gimnazijah*. [online]. Copyright © 2008 [cit. 29.03.2021]. Dostupné z: file:///C:/Users/krist/Downloads/MAG_Kosi_Luka_2015.pdf
- KRAFT Stanislav (2011): *Aktuální změny v dopravním systému české republiky: geografická analýza*. [online]. Copyright © [cit. 29.03.2021]. Dostupné z: <https://theses.cz/id/w96jk2?furl=%2Fid%2Fw96jk2;so=nx;lang=en>
- KRAFT Stanislav (2016): *Funkční dopravní regiony jako metoda studia prostorových vzorců dopravních vazeb*. [online]. Copyright © [cit. 29.03.2021]. Dostupné z: https://www.researchgate.net/publication/311825683_Funkcni_dopravni_regiony_jako_metoda_studia_prostorovych_vzorcu_dopravnich_vazeb
- KRAFT Stanislav (2008): „*Time accessibility*“ – příklad deformace prostoru generované dopravou. *Geographica*. Praha, č. 14, s. 77 – 84.
- KVĚTOŇ Viktor, CHMELÍK Jakub, VONDRÁČKOVÁ Petra, MARADA Miroslav (2012): *Developments in the public transport serviceability of rural settlements with examples from various types of micro-regions*. *Geographica*. Praha. 47, č. 1, s. 51–63.
- LETHBRIDGE Jane (2008): *Public transport*. [online]. Copyright © [cit. 29.03.2021]. Dostupné z: https://www.researchgate.net/publication/279477043_Public_transport
- LUNKE Erik (2020): *Commuters' satisfaction with public transport*. [online]. Copyright © 2008 [cit. 29.03.2021]. Dostupné z: https://www.researchgate.net/publication/340070970_Commuters%27_satisfaction_with_public_transport

- MARADA Miroslav, KVĚTOŇ Viktor. (2010): *Doprava a geografická organizace společnosti v Česku*. Praha: Česká geografická společnost. Geographica.
- Marprom.* . [online]. Copyright © [cit. 29.03.2021]. Dostupné z: <https://www.marprom.si>
- MEDVIĎ Peter, GOGOLA Marian, KUBALÁK Stanislav (2020): *Occupancy of Public Transport Vehicles in Slovakia*. [online]. Copyright © [cit. 29.03.2021]. Dostupné z: https://www.researchgate.net/publication/340070494_Occupancy_of_Public_Transport_Vehicles_in_Slovakia
- MESAREC Beno, LEP Marjan (2008): *Combining the grid-based spatial planning and network-based transport planning*. [online]. Copyright © [cit. 29.03.2021]. Dostupné z: <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.3846/1392-8619.2009.15.60-77>
- Ministrstvo za promet.* [online]. Copyright © [cit. 29.03.2021]. Dostupné z: http://www.mzp.gov.si/fileadmin/mzp.gov.si/pageuploads/06resolucija_2007-23_0711.ppt#1.
- Ministerstvo dopravy ČR.* [online]. Copyright © 2019 [cit. 01.04.2019]. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Drazni-doprava/Zeleznicni-infrastruktura/Tranzitni-zeleznicni-koridory>
- MORCHID Khaoula, HUMPHREYS John, STEWART Daniel (2020): *Evaluating The Impact of Interchange on Public Transport In Ireland*. [online]. Copyright © 2008 [cit. 29.03.2021]. Dostupné z: https://www.researchgate.net/publication/344071764_Evaluating_The_Impact_of_Interchange_on_Public_Transport_In_Ireland
- Nomago.* [online]. Copyright © [cit. 29.03.2021]. Dostupné z: www.nomago.si
- Po dálnici.cz* [online]. Copyright © 2016 [cit. 29.03.2021]. Dostupné z: <https://www.podalnici.cz/dalnicni-sit-ve-slovinsku/>
- RODRIGUE Jean-Paul, COMTOIS Claude, SLACK Brian (2006) : *The geography of transport system*. [online]. Copyright © 2008 [cit. 29.03.2021]. Dostupné z: https://geonas.at.ua/_ld/0/34_The_Geography_o.pdf
- ROMHAWATI T., KARTIWAN I. (2020): *The Influence of Information Technology on Public Transportation*. [online]. Copyright © 2008 [cit. 29.03.2021]. Dostupné z: https://www.researchgate.net/publication/343511560_The_Influence_of_Information_Technology_on_Public_Transportation

Ředitelství silnic a dálnic ČR. [online]. Copyright © 2016 [cit. 29.03.2021]. Dostupné z: <https://www.rsd.cz/wps/portal/>

Slovinsko: dálnice, dálniční známka, vlak, autobus. [online]. Copyright © 2021 [cit. 29.03.2021]. Dostupné z: <https://www.mundo.cz/slovinsko/cestovani>

Statistical Office of the Republic of Slovenia. (2019) [online]. Copyright © 2021 [cit. 29.03.2021]. Dostupné z: <https://pxweb.stat.si/SiStatData/pxweb/en/Data/-/0723405S.px>

SOEGOTO Dedi Sulistiyo, Ramadhani P. (2020): *Decision Support System for Public Transportation Selection*. [online]. Copyright © [cit. 29.03.2021]. Dostupné z: https://www.researchgate.net/publication/343512886_Decision_Support_System_for_Public_Transportation_Selection

Správa železniční dopravní cesty [online]. Copyright © 2021 [cit. 29.03.2021]. Dostupné z: <https://www.szdc.cz/default.html#Ridime>

Tableviewer [online]. Copyright © 2021 [cit. 29.03.2021]. Dostupné z: <http://mkweb.bcgsc.ca/tableviewer/visualize/>

VEENEMAN Wijnand (2019): *Public transport in a sharing environment*. [online]. Copyright © [cit. 29.03.2021]. Dostupné z: https://www.researchgate.net/publication/337002998_Public_transport_in_a_sharing_environment

Vlaki.info [online]. Copyright © 2021 [cit. 29.03.2021]. Dostupné z: <http://www.vlaki.info/forum/viewtopic.php?t=7091&start=30>

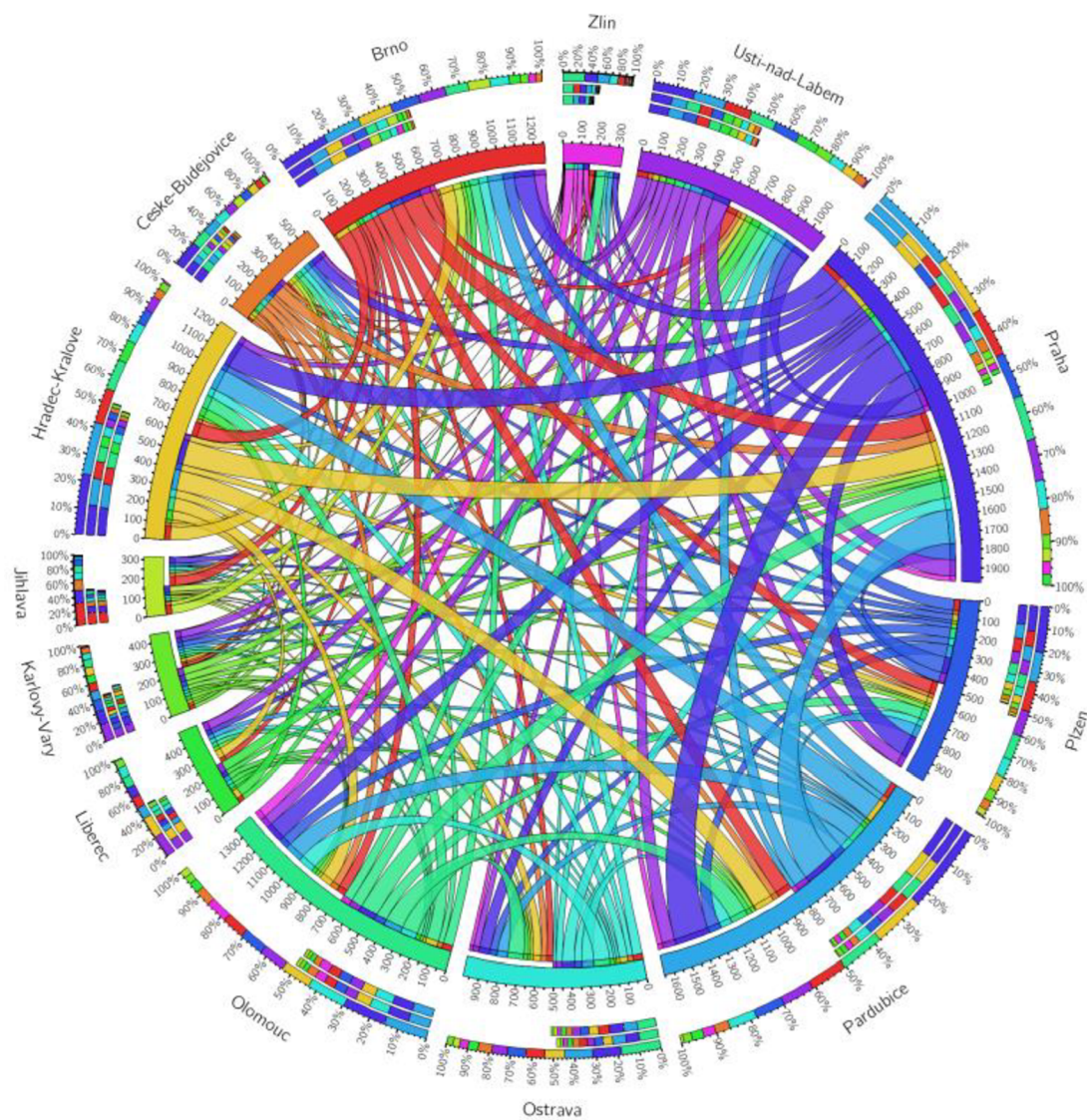
WARDMAN Mark (2004): *Public transport values of time*. [online]. Copyright © [cit. 29.03.2021]. Dostupné z: https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0967070X04000319?casa_token=qkM3Ry19bG8AAAAA:dj1MPGPCrOfuDNKKyDN6v3SN0vM8W9WVBojCzADcTWUInBA7WGKLG0LZj4LDQ7py5h7D7419F0

ZLENDER B., WERK M., KRASNIC M., DRASLER V., DEMSAT-MITROVIC P. (2012): *Integral System of Public Transport in Republic of Slovenia*. [online]. Copyright © [cit. 29.03.2021]. Dostupné z: <https://trid.trb.org/view/1257626>

Seznam příloh

- Příloha 1 Obr.6. Celkový počet vlakových spojů za všechny vybrané dny mezi krajskými městy České republiky
- Příloha 2 Obr.7. Celkový počet autobusových spojů za všechny vybrané dny mezi krajskými městy České republiky
- Příloha 3 Obr.8. Celkový počet vlakových spojů za všechny vybrané dny mezi hlavními městy statistických regionů Slovinské republiky
- Příloha 4 Obr.9. Celkový počet autobusových spojů za všechny vybrané dny mezi hlavními městy statistických regionů Slovinské republiky
- Příloha 5 Tab. 51. Výsledky dopravní dostupnosti krajských měst České republiky
- Příloha 6 Tab. 52. Výsledky dopravní dostupnosti hlavních měst statistických regionů Slovinské republiky

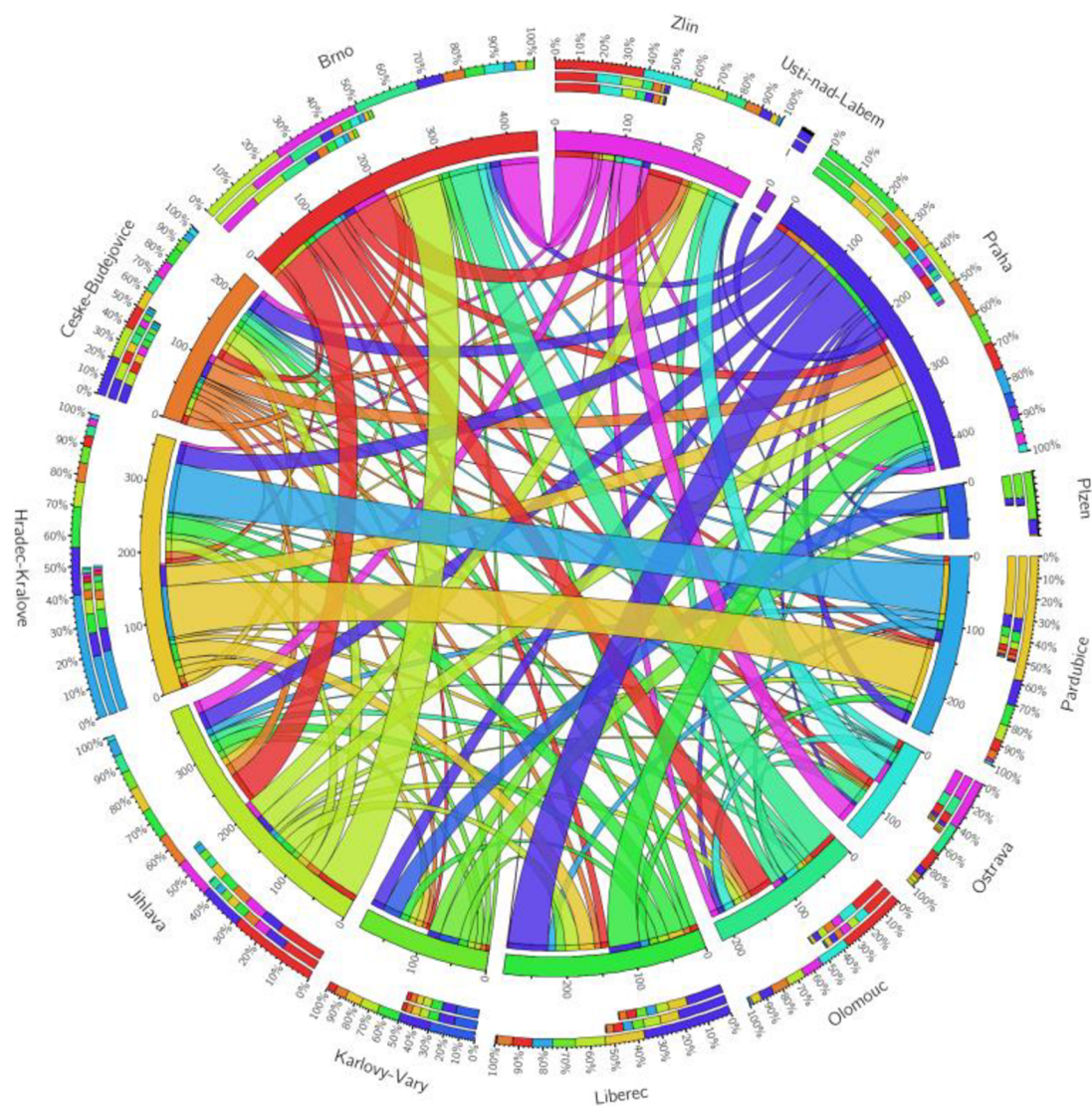
Příloha 1



Obr.3. Celkový počet vlakových spojů za všechny vybrané dny mezi krajskými městy České republiky

Zdroj: <http://mkweb.bcgs.ca/tableviewer/visualize/>

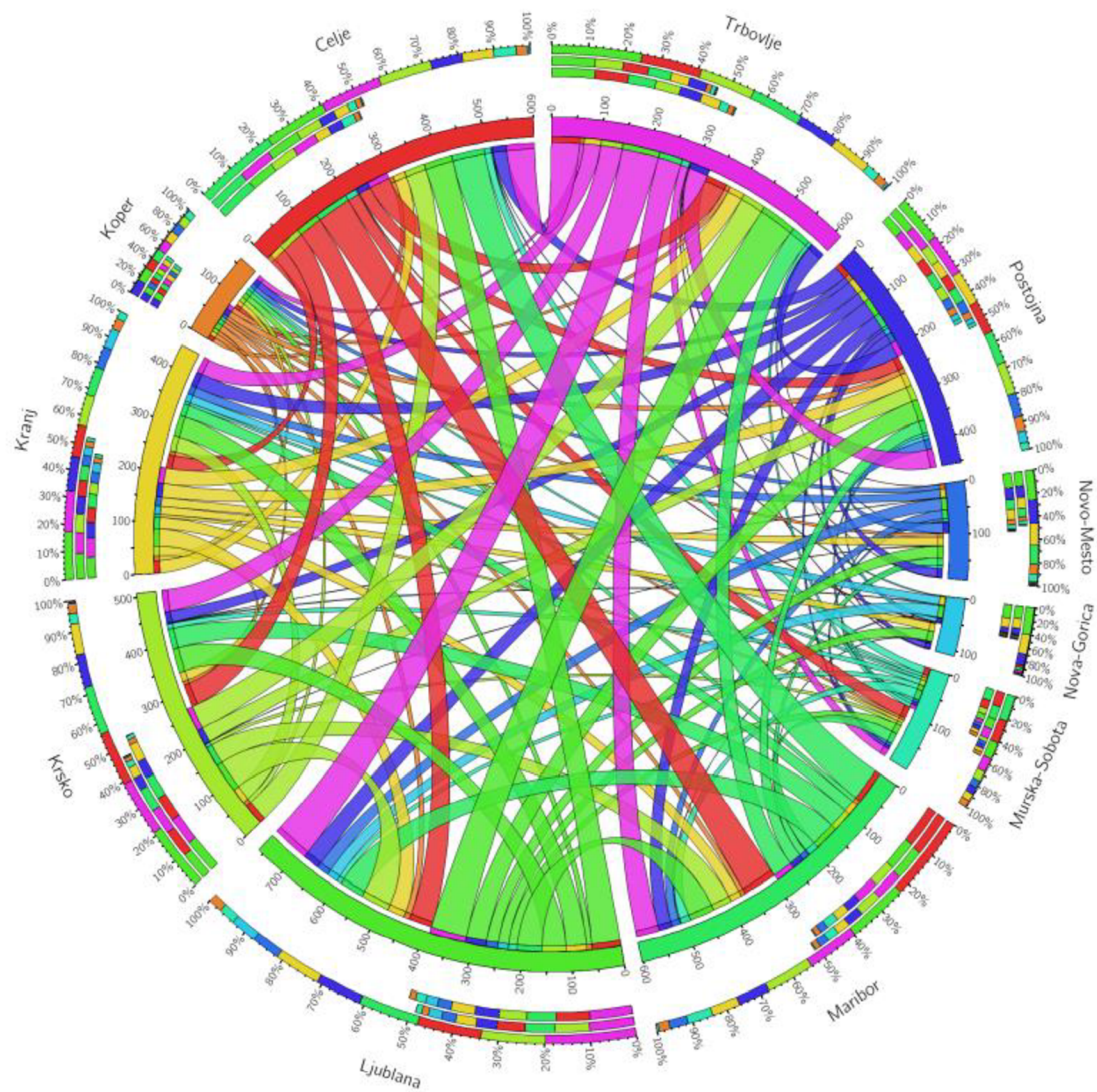
Příloha 2



Obr.4. Celkový počet autobusových spojů za všechny vybrané dny mezi krajskými městy České republiky

Zdroj: <http://mkweb.bcgsc.ca/tableviewer/visualize/>

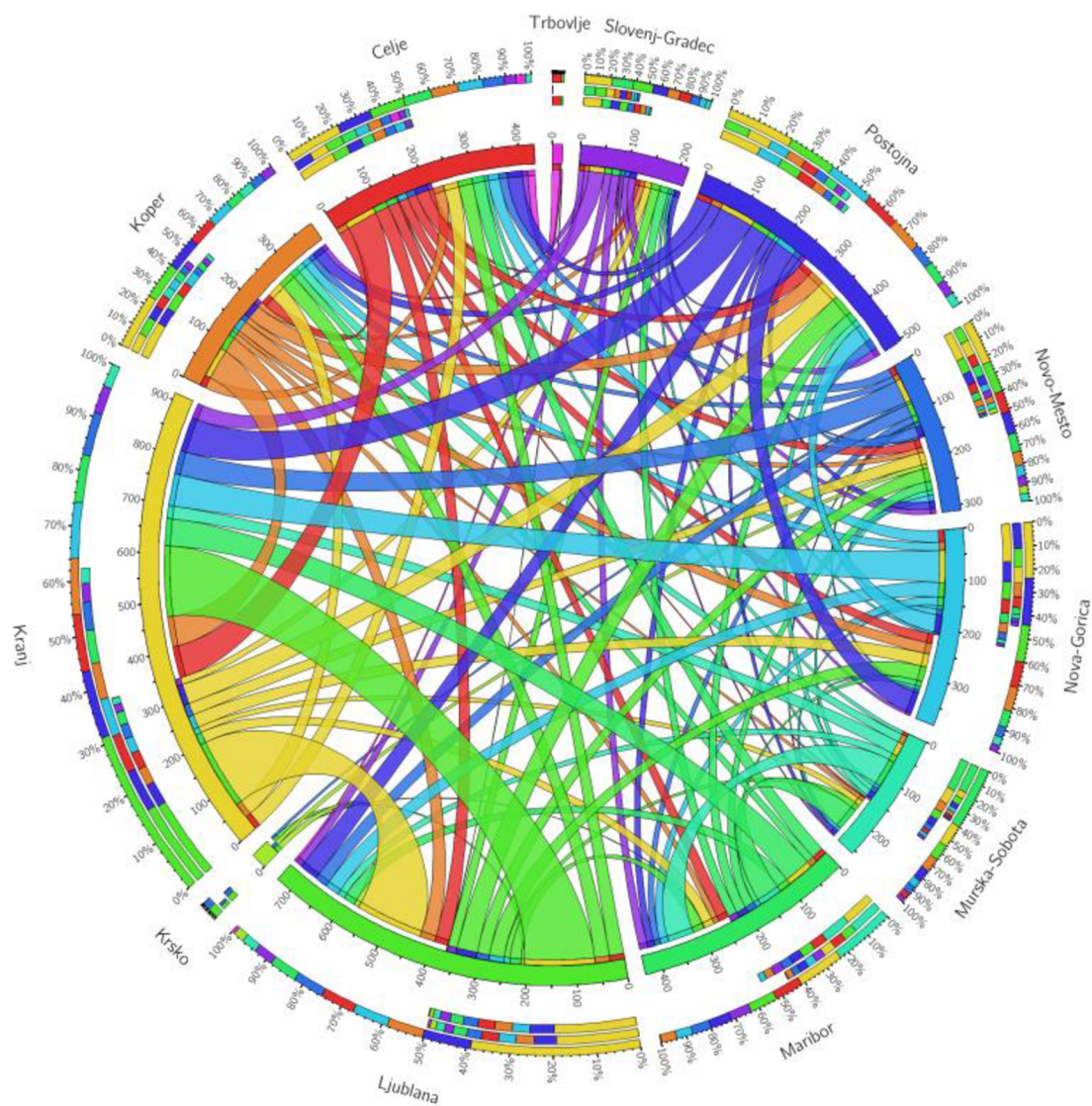
Příloha 3



Obr.5. Celkový počet vlakových spojů za všechny vybrané dny mezi hlavními městy statistických regionů Slovenské republiky

Zdroj: <http://mkweb.bcgsc.ca/tableviewer/visualize/>

Příloha 4



Obr.6. Celkový počet autobusových spojů za všechny vybrané dny mezi hlavními městy statistických regionů Slovenské republiky

Zdroj: <http://mkweb.bcgsc.ca/tableviewer/visualize/>

Příloha č. 5

Tab. 51: Výsledky dopravní dostupnosti krajských měst České republiky

	Brno	České Budějovice	Hradec Králové	Jihlava	Karlovy Vary	Liberec	Olomouc	Ostrava	Pardubice	Praha	Plzeň	Ústí nad Labem	Zlín
Brno	0	182	141	87	330	236	78	163	133	206	294	285	97
České Budějovice	182	0	200	109	212	238	257	342	180	148	134	226	277
Hradec Králové	141	200	0	108	235	97	140	233	23	110	200	161	201
Jihlava	87	109	108	0	253	186	162	247	87	129	190	204	181
Karlovy Vary	330	212	235	253	0	204	365	458	231	127	78	120	425
Liberec	236	238	97	186	204	0	237	329	118	107	197	92	298
Olomouc	78	257	140	162	365	237	0	93	135	241	330	300	62
Ostrava	163	342	233	247	458	329	93	0	228	334	424	386	102
Pardubice	133	180	23	87	231	118	135	228	0	106	198	169	196
Praha	206	148	110	129	127	107	241	334	106	0	91	83	300
Plzeň	294	134	200	190	78	197	330	424	198	91	0	143	372
Ústí nad Labem	285	226	161	204	120	92	300	386	169	83	143	0	365
Zlín	97	277	201	181	425	298	62	102	196	300	372	365	0

Zdroj: Mapy.cz, vlastní zpracování

Příloha 6

Tab. 52: Výsledky dopravní dostupnosti hlavních měst statistických regionů Slovenské republiky

	Celje	Koper	Kranj	Krško	Lju- bljana	Maribor	Murska Sobota	Nova Gorica	Novo Mesto	Postojna	Slovenj Gradec	Trbovlje
Celje	0	177	80	60	72	55	101	159	73	140	48	32
Koper	177	0	126	198	105	228	280	66	162	56	201	162
Kranj	80	126	0	115	27	132	184	94	94	70	97	70
Krško	60	198	115	0	96	91	126	181	36	141	102	52
Ljubljana	72	105	27	96	0	124	176	88	67	49	97	55
Maribor	55	228	132	91	124	0	52	212	124	172	72	86
Murska Sobota	101	280	184	126	176	52	0	264	164	224	127	139
Nova Gorica	159	66	94	181	88	212	264	0	152	57	184	144
Novo Mesto	73	162	94	36	67	124	164	152	0	105	118	165
Postojna	140	56	70	141	49	172	224	57	105	0	145	105
Slovenj Gradec	48	201	97	102	97	72	127	184	118	145	0	60
Trbovlje	32	162	70	52	55	86	139	144	65	105	60	0

Zdroj: Mapy.cz, vlastní zpracování