UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI

Přírodovědecká fakulta

Katedra geografie

VZÁJEMNÉ DOPRAVNÍ VAZBY REGIONÁLNÍCH CENTER SLOVINSKA SLOŽKAMI VEŘEJNÉ DOPRAVY

Diplomová práce

Bc. Kristýna Pilná

Vedoucí práce: Mgr. Jan HERCIK, Ph.D.

Olomouc 2021

Bibliografický záznam

Autor (osobní číslo):	Bc. Kristýna Pilná (R190149)
Studijní obor:	Regionální geografie
Název práce:	Vzájemné dopravní vazby regionálních center Slovinska složkami veřejné dopravy
Title of thesis:	Mutual transport links of regional centers of Slovenia by public transport components
Vedoucí práce:	Mgr. Jan Hercik, Ph.D.
Rozsah práce:	95 stran, 4 přílohy

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 prvé 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, 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 29.4.2021 ……..

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 OLOMOUCI

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 složkami veřejné dopravy**
Zadávající katedra:	**Katedra geografie**

Zásady pro vypracování

Hlavním cílem bakalářské práce je analýza dopravních vazeb systémů veřejné linkové dopravy mezi jednotlivými regionálními centry. Důraz bude kladen na vazbu mezi dopravním propojením měst, jejich dopravní polohou i intenzitou vzájemné dojížďky do zaměstnání (škol), apod. 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) regionalizace Slovinska a vymezení regionálních center
5) dopravní poloha a dostupnost jednotlivých regionálních center
6) mezikregionální dojížďka za prací a do škol
7) dopravní obslužnost regionálních center Slovinska
8) srovnání meziregionálních dopravních vazem v ČR a ve Slovinsku
9) 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.

MARADA, 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.

MARADA, 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 Hercik, 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 POLOHA KRAJSKÝCH MĚST V ČESKÉ 22
REPUBLICE 22
6. DOPRAVNÍ POLOHA HLAVNÍCH MĚST STATISTICKÝCH 25
REGIONŮ SLOVINSKÉ REPUBLIKY 25
7. DOJÍŽĎKA DO ZAMĚSTNÁNÍ A DO ŠKOL V ČESKÉ 28
REPUBLICE 28
8. DOJÍŽĎKA DO ZAMĚSTNÁNÍ A DO ŠKOL SLOVINSKÉ 30
REPUBLIKY 30
9. ANALÝZA DOPRAVNÍCH SPOJENÍ KRAJSKÝCH MĚST V ČESKÉ REPUBLICE PROSTŘEDNICTVÍM VEŘEJNÉ 31
LINKOVÉ DOPRAVY 31
9.1. Brno 31
9.1.1 Vlaková spojení 31
9.1.2. Autobusová spojení 32
9.2. České Budějovice 33
9.2.1. Vlaková spojení 33
9.2.2. Autobusová spojení 34
9.3. Hradec Králové 35
9.3.1. Vlaková spojení 35
9.3.2. Autobusová spojení 36
9.4. Jihlava 37
9.4.1. Vlaková spojení 37
9.4.2. Autobusová spojení 38
9.5. Karlovy Vary 39
9.5.1. Vlaková spojení 39
9.5.2. Autobusová spojení 40
9.6. Liberec 41
9.6.1. Vlaková spojení 41
9.6.2. Autobusová spojení 42

9.7. Olomouc 43
9.7.1. Vlaková spojení 43
9.7.2. Autobusová spojení 44
9.8. Ostrava 45
9.8.1. Vlaková spojení 45
9.8.2. Autobusová spojení 46
9.9. Pardubice 47
9.9.1. Vlaková spojení 47
9.9.2. Autobusová spojení 48
9.10. Plzeň 49
9.10.1. Vlaková spojení 49
9.10.2. Autobusová spojení 50
9.11. Praha 51
9.11.1. Vlaková spojení 51
9.11.2. Autobusová spojení 52
9.12. Ústí nad Labem 53
9.12.1. Vlaková spojení 53
9.12.2. Autobusová spojení 54
9.13. Zlín 55
9.13.1. Vlaková spojení 55
9.13.2. Autobusová spojení 56
10. ANALÝZA DOPRAVNÍCH SPOJENÍ HLAVNÍCH MĚST STATISTICKÝCH REGIONŮ VE SLOVINSKÉ REPUBLICE PROSTŘEDNICTVÍM VEŘEJNÉ LINKOVÉ DOPRAVY 57
10.1. Celje 57
10.1.1. Vlaková spojení 57
10.1.2. Autobusová spojení 58
10.2. Koper 59
10.2.1. Vlaková spojení 59
10.2.2. Autobusová spojení 60
10.3.Kranj 61
10.3.1. Vlaková spojení 61
10.3.2. Autobusová spojení 62
10.4. Krško 63
10.4.1.Vlaková spojení 63
10.4.2. Autobusová spojení 64
10.5. Ljubljana 65

10.5.1. Vlaková spojení 65
10.5.2. Autobusová spojení 66
10.6. Maribor 67
10.6.1. Vlaková spojení 67
10.6.2.Autobusová spojení 68
10.7. Murska Sobota 69
10.7.1. Vlaková spojení 69
10.7.2. Autobusová spojení 70
10.8. Nova Gorica 71
10.8.1. Vlaková spojení 71
10.8.2. Autobusová spojení 72
10.9. Novo Mesto 73
10.9.1. Vlaková spojení 73
10.9.2. Autobusová spojení 74
10.10. Postojna 75
10.10.1. Vlaková spojení 75
10.10.2. Autobusová spojení 76
10.11. Slovenj Gradec 77
10.11.1. Vlaková spojení 77
10.11.2. Autobusová spojení 78
10.12.Trbovlje 79
10.12.1. Vlaková spojení 79
10.12.2. Autobusová spojení 80
11. KOMPARATIVNÍ ANALÝZA SLOVINSKÉ A ČESKÉ REPUBLIKY 81
12. ZÁVĚR A DISKUZE 83
13. SUMMARY 85
SEZNAM LITERATURY 87
Seznam příloh 91

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 nejvýznamnějších 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 pomoc 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 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 s Českou republikou. Důraz bude kladen na vazbu mezi dopravním propojením měst, jejich dopravní polohou i intenzitou vzájemné dojížďky do zaměstnání (škol), apod.

Prvním cílem bude stanovení přímých oboustranných dopravních vazeb mezi regionálními centry. Cílem je zjištění, kam lze v rámci Slovinské republiky docestovat bez nutnosti přestupu. Jako dalším bude zjištění oboustranných vazeb 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.

Druhým cílem bude zjištění dojížďky do zaměstnání a do škol a také podobnost dojížďky do zaměstnání a škol s porovnáním se zjištěnými spoji. Už dopředu lze předpokládat, že v těchto dvou zjišťovaných kritériích bude značná provázanost. Lze očekávat, že v některých městech bude převládat vlaková doprava nad autobusovou a naopak.

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 dojížďkou 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 nejúspornějšího 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 spokojení 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 Pekingu), 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 (Medviď, Gogola, Kubaľák 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 překrytích 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 řídící 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 rámec 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 úrovně 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 sítě, 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 nódy, 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 dojížďce 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

budoucna, očekává se, že lidé budou za prací jezdit větší vzdálenosti. (Kajn 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 pomocí 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 struktuře 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 síti 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, Demsat-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 POLOHA KRAJSKÝCH MĚST V ČESKÉ REPUBLICE

Nejdůležitější polohu v České republice má hlavní město Praha, které je téměř uprostřed republiky. Praha tvoří takový dopravní uzel, kam vede většina dálnic a kde se protínají téměř všechny koridory procházející Českou republikou (SŽDC 2021). Okolo Prahy je veden okruh dálnice D0, na kterou jsou napojeny všechny dálnice vedoucí do Prahy, kromě dálnice D8 (ŘSD 2021).

Druhým největším městem je Brno, kam vede z Prahy dálnice D1, která dále pokračuje do Otrokovic a ty leží nedaleko Zlína. Dálnice D2 vede z Brna do Bratislavy (ŘSD 2021). Přes Brno, na rozdíl od Prahy, vede pouze jeden železniční koridor. Koridor vede z Německa přes Prahu a Brno směrem na Vídeň a Bratislavu (SŽDC 2021).

Ostrava jako třetí největší město již tak dobré spojení s Prahou nemá. Do Ostravy vede z Hulína dálnice D1, kde je v plánu napojení na zbylý úsek směrem do Brna a do Prahy. Z Ostravy dále dálnice D1 pokračuje do Polska. Od Hulína je také možnost napojit se na dálnici D35, která vede do Olomouce a v budoucnu je plánovaná výstavba této dálnice až do Hradce Králové (ŘSD 2021). Přes Ostravu vedou dva železniční koridory. První vede z Polska směrem do Rakouska. Další vede z Německa přes Plzeň, Prahu, Pardubice, Olomouc a Ostravu směrem na Slovensko (SŽDC 2021).

Okolo Plzně vede dálnice D5, která vede z Prahy směrem do Německa (ŘSD 2021). Přes Plzeň vede stejně jako přes Ostravu koridor, který z Německa pokračuje dále přes Prahu, Pardubice, Olomouc a Ostravu směrem na Slovensko (SŽDC 2021).

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 (ŘSD 2021). Přes Liberec nevede žádný železniční koridor. Z Liberce vede železniční trať směrem na Hradec Králové a na Pardubice (SŽDC 2021).

Do Olomouce se plánuje vystavění dálnice, která povede z Hradce Králové a napojí se na dálnici D35 u Mohelnice. Tato dálnice dále pokračuje do Hulína, kde se napojuje na dálnici D1 směrem na Ostravu. Z Olomouce vede dálnice D46, která se u Vyškova napojuje na dálnici D1 směrem do Brna a do Prahy (ŘSD 2021). Přes Olomouc vede stejně jako přes Ostravu

koridor, který z Německa pokračuje přes Plzeň, Prahu, Pardubice, Olomouc a Ostravu směrem na Slovensko (SŽDC 2021).

České Budějovice jsou nejjižněji položeným krajským městem České republiky. Do Českých Budějovic nevede souvislá dálniční síť, ale pouze část dálnice D3, která končí za Táborem. Při další výstavbě dálnice D3 se plánuje napojení na Prahu a také napojení na rakouskou dálnici (ŘSD 2021). Přes České Budějovice vede koridor směrem z Německa, který dále pokračuje do Prahy, přes České Budějovice a dále směrem do Rakouska (SŽDC 2021).

Z Prahy do Hradce Králové vede dálnice D11.Z Hradce Králové se plánuje vybudovat dálnice D35, která se bude napojovat v Mohelnici a povede směrem na Olomouc. Z Hradce Králové do Pardubic je vybudovaná silnice pro motorová vozidla, která tato dvě města spojuje (ŘSD 2021). Stejně jako v Liberce ani v Hradci Králové nevede žádný koridor. Vede zde železniční trať z Liberce přes Hradec Králové do Pardubic (SŽDC 2021).

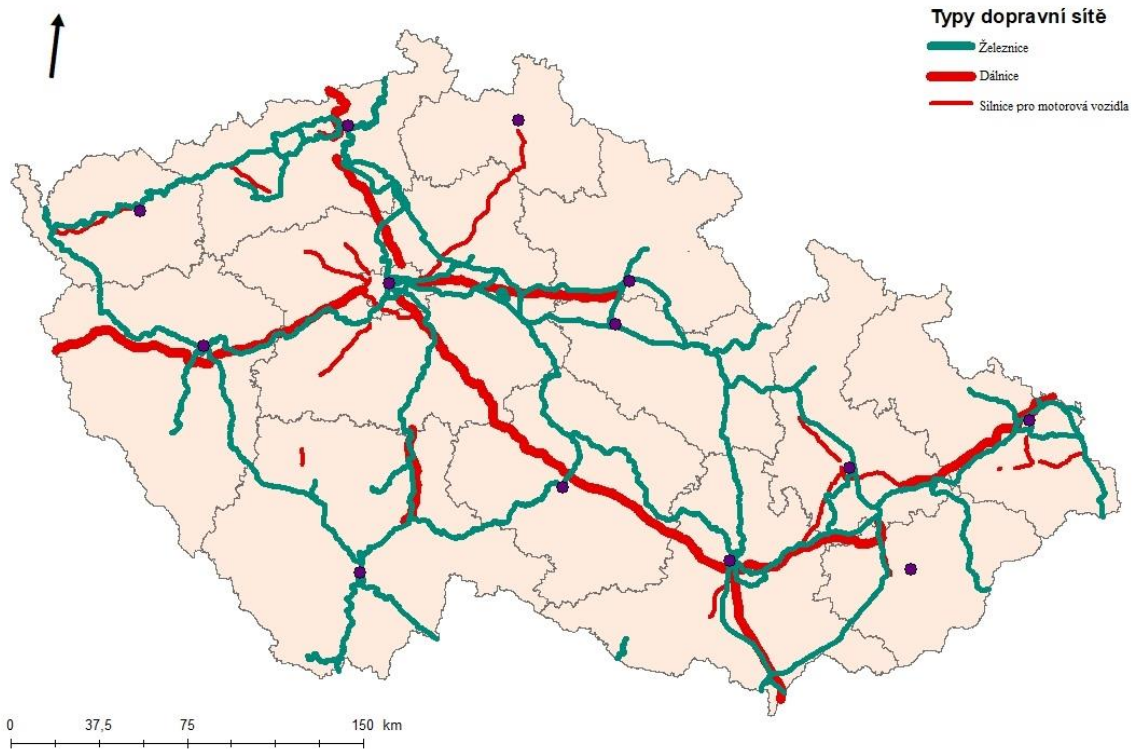
Do Ústí nad Labem vede z Prahy dálnice D8, která dále pokračuje do Německa (ŘSD 2021). Přes Ústí nad Labem vedou dva železniční koridory. Jeden koridor z Německa, přes Ústí nad Labem, Prahu a České Budějovice do Rakouska, druhý železniční koridor vede z Německa přes Ústí nad Labem, Prahu, Pardubice a Brna do Rakouska nebo na Slovensko. Mezi Ústím nad Labem a Karlovými Vary je vybudovaná železniční trať (SŽDC 2021).

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, z Pardubic dále do Brna a do Rakouska nebo na Slovensko. Další koridor vede z Německa přes Plzeň, Prahu, z Pardubic dále na Olomouc a Ostravu směrem na Slovensko. Z Pardubic vede železniční trať směrem na Hradec Králové a odtud až do Liberce (SŽDC 2021).

Zlínem neprochází žádná dálnice. Nejbližší možností je ale napojení se na dálnici, která vede v Otrokovicích. Jedná se o dálnici D55, ze které se lze u Hulína napojit na dálnici D1 směrem na Brno a do Prahy (ŘSD 2021). Zlínem neprochází žádný koridor, pouze železniční trať, která vede do Otrokovic, přes které prochází železniční koridor (SŽDC 2021).

Nedaleko Jihlavy se nachází dálnice D1, která vede z Prahy směrem na Brno a dále pokračuje do Otrokovic (ŘSD 2021). Jihlavou neprochází žádný koridor. Nachází se zde pouze železniční trať, která vede do Českých Budějovic (SŽDC 2021).

Karlovy Vary nemají dokončenou dálnici D6, která by měla vést z Německa přes Karlovy Vary až do Prahy. Je dokončena pouze část této dálnice z Karlových Varů směrem k německým hranicím (ŘSD 2021). Přes Karlovy Vary nevede železniční koridor, je zde pouze železniční trať, která vede do Ústí nad Labem.



Obr.1. Dálnice, silnice pro motorová vozidla a mezinárodní železniční trať na území České republiky

Zdroj: Vlastní zpracování, Arc ČR500, data z roku 2015

6. DOPRAVNÍ POLOHA HLAVNÍCH MĚST STATISTICKÝCH REGIONŮ SLOVINSKÉ REPUBLIKY

Ljubljaň se nachází ve středu země, a je proto hlavním dopravním uzlem v rámci Slovinska. Kříží se zde jak dálnice, tak železniční tratě a koridory. V Ljubljani se kříží dvě velké 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 do Chorvatska. Okolo Ljubljaně vede okruh tvořený dálnicí a rychlostní silnicí, kde se dálnice A1 a A2 střetávají (podalnici 2021). V Ljubljani se také kříží dva železniční koridory. Jeden železniční koridor vede z Rakouska přes Kranj, Ljubljan, Trbovlje a Krško a dále pokračuje do Chorvatska. Druhý železniční koridor vede z Koperu přes Postojnu, Ljublan, Trbovlje, Celje, Ptuj, kde se dělí na směr do Mariboru a dále do Rakouska, anebo na směr do Murské Soboty a dále do Maďarska (Knopp, Jansch 2006).

Maribor se nachází nedaleko hranic s Rakouskem, kudy vede dálnice A1. Dálnice A1 dále pokračuje přes Celje, Ljubljanu až do Koperu. Před Mariborem dálnice uhýbá na Murskou Sobotu. Tato dálnice A5 pokračuje do Maďarska. Za Mariborem se dále dálnice A1 větví na dálnici A4 směrem do Chorvatska (podalnici 2021). Mariborem prochází koridor, který vede z Koperu přes Postojnu, Ljublan, Trbovlje, Celje, Ptuj, kde se dělí na směr do Mariboru a dále do Rakouska, anebo na směr do Murské Soboty a dále do Maďarska (Knopp, Jansch 2006).

Celje leží na dálnici A1. Tato dálnice vede z Rakouska a dále pokračuje přes Maribor, Celje, Ljublanu až do Koperu (podalnici 2021). Přes Celje vede železniční koridor, který vede z Koperu přes Postojnu, Ljublan, Trbovlje, Celje, Ptuj, kde se dělí na směr do Mariboru a dále do Rakouska, anebo na směr do Murské Soboty a dále do Maďarska (Knopp, Jansch 2006).

Kranj se nachází u hranic s Rakouskem, odkud vede dálnice A2, která pokračuje z Rakouska dále na Ljubljanu a Novo Mesto do Chorvatska (podalnici 2021). Přes Kranj prochází i železniční koridor. Tento koridor vede z Rakouska přes Kranj, Ljubljan, Trbovlje a Krško a dále vede do Chorvatska (Knopp, Jansch 2006).

Koper je město ležící u pobřeží na západě Slovinska. V Koperu končí dálnice A1, která by v budoucnu měla být vystavěna až do Itálie. Dálnice A1 vede z Rakouska a dále pokračuje přes Maribor, Celje, Ljublanu až do Koperu (podalnici 2021). V Koperu končí i jeden z železničních koridorů, jelikož se v Koperu nachází přepravní přístav. Tento koridor vede z Koperu přes

Postojnu, Ljublan, Trbovlje, Celje, Ptuj, kde se dělí na směr do Mariboru a dále do Rakouska, anebo na směr do Murské Soboty a dále do Maďarska (Knopp, Jansch 2006).

Přes Novo Mesto vede dálnice dálnice A2, která pokračuje z Rakouska dále na Ljubljanu a Novo Mesto do Chorvatska (podalnici 2021). Do Novoho Mesta nevede železniční koridor, ale pouze železniční trať, která spojuje Novo Mesto a Ljubljan (Knopp, Jansch 2006).

Do Trbovlje nevede žádná dálnice, která prochází Slovinskem (podalnici 2021). Přes Trbovlje vedou dva železniční koridory. Jeden železniční koridor, který vede z Rakouska přes Kranj, Ljubljan, Trbovlje a Krško a dále pokračuje do Chorvatska. Druhý železniční koridor vede z Koperu přes Postojnu, Ljublan, Trbovlje, Celje, Ptuj, kde se dělí na směr do Mariboru a dále do Rakouska, anebo na směr do Murské Soboty a dále do Maďarska (Knopp, Jansch 2006).

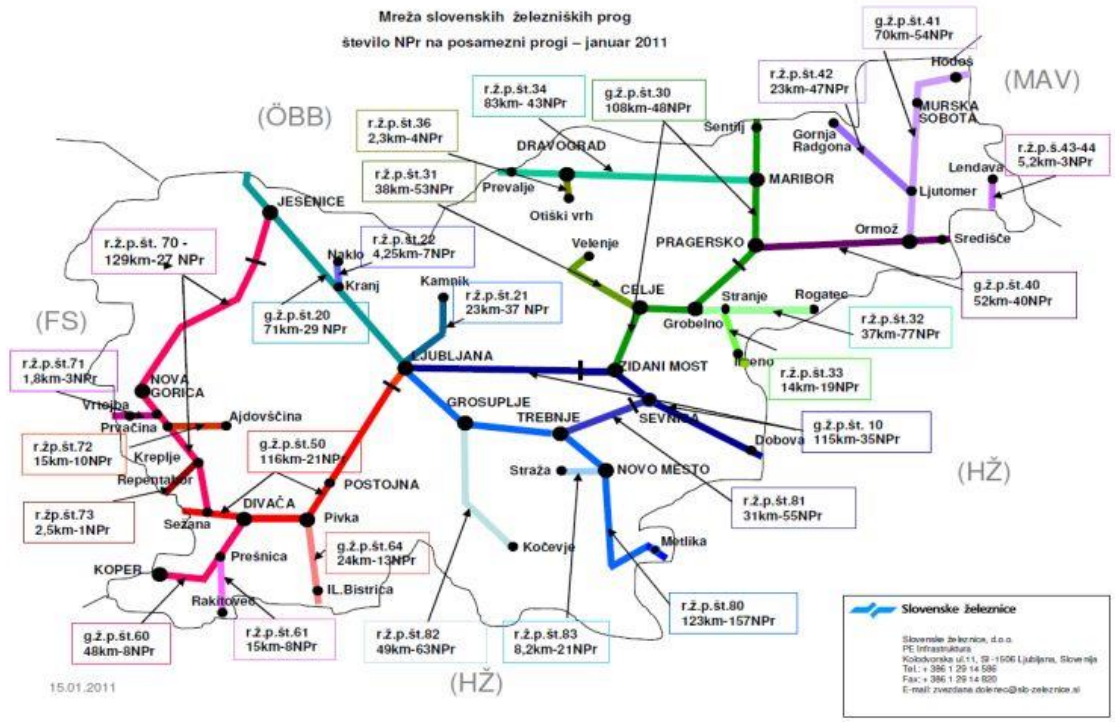
Nova Gorica se nachází na západě Slovinska, a nemá tak dobré dopravní napojení jako předešlá hlavní města slovinských regionů. V budoucnu se plánuje dálniční napojení na dálnici A1, které vede z Rakouska, dále pokračuje přes Maribor, Celje, Ljublanu až do Koperu (podalnici 2021). Do Nové Gorici také nevede žádný železniční koridor. Je zde ale železniční trať, která vede na Sežanu a poté pokračuje dále na ostatní města (Knopp, Jansch 2006).

Murska Sobota se nachází na východě Slovinska u maďarských hranic. Do Maďarska vede dálnice A5, která se u Mariboru napojuje na dálnici A1 (podalnici 2021). Murskou Sobotou prochází železniční koridor, který vede z Koperu přes Postojnu, Ljublan, Trbovlje, Celje, Ptuj, do Murské Soboty a dále do Maďarska (Knopp, Jansch 2006).

Město Postojna leží na dálnici A1, která vede z Rakouska a dále pokračuje přes Maribor, Celje, Ljublanu až do Koperu (podalnici 2021). Postojna leží na železničním koridoru, který vede z Koperu přes Postojnu, Ljublan, Trbovlje, Celje, Ptuj, do Murské Soboty a dále do Maďarska (Knopp, Jansch 2006).

Slovenj Gradec je na tom ohledně dopravního propojení nejhůře ze všech ostatních hlavních měst slovinských regionů. Nevede zde žádná dálnice ani železniční trať nebo železniční koridor.

Krško se nachází u hranic s Chorvatskem. Pár kilometrů od města Krško vede dálnice A2, která pokračuje z Rakouska dále na Ljubljanu a Novo Mesto do Chorvatska (podalnici 2021). Do Krška vede železniční trať, která spojuje Krško a Ljubljanu (Knopp, Jansch 2006).



Obr.2.Síť Slovinských železnic

Zdroj: http://www.vlaki.info/forum/viewtopic.php?t=7091&start=30

Obr.3. Dálniční síť Slovinské republiky

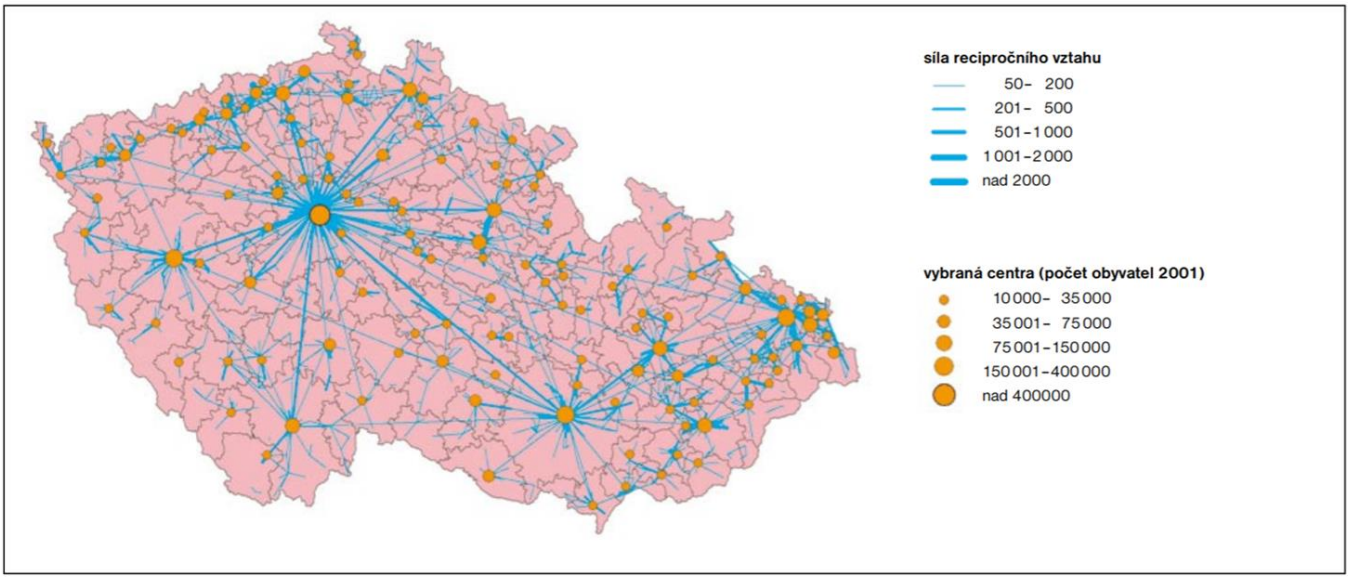
Zdroj: https://www.podalnici.cz/dalnicni-sit-ve-slovinsku/

7. DOJÍŽĎKA DO ZAMĚSTNÁNÍ A DO ŠKOL V ČESKÉ REPUBLICE

Největší vazby mezi krajskými městy se nacházejí tam, kde je rychlostní silnice nebo dálnice a také tam, kde se nachází hlavní železniční koridory. Nejsilnější vazby v dojížďce do zaměstnání a do škol má proto Praha, která je velice spjata s téměř se všemi krajskými městy v České republice. Největší vazby jsou s krajskými městy, která se nacházejí na železničním koridoru, nebo se nacházejí poblíž dálnice. Proto je Praha velice provázaná s městy Hradec Králové, Pardubice, Liberec, Ústí nad Labem, Plzeň, České Budějovice a Brno. Dobré spojení je mezi Prahou a Hradcem Králové, kde vede dálnice D11 (ŘSD 2019). Tímto stejným směrem se nacházejí i Pardubice, se kterým je Praha také spjata prostřednictvím hlavního železničního koridoru, který přes Pardubice prochází. Směrem na Ústí nad Labem vede dálnice D8 směrem na německé hranice. Mezi Plzní a Prahou také vede dálnice D5, proto jsou zde také vidět silné vazby. To samé lze říci o Českých Budějovicích a Praze, kde vede dálnice D3. Směrem na severovýchod vede dálnice D10 téměř až do Liberce, Praha má tak silné vzájemné vazby vzhledem k dojížďce do zaměstnání a do škol (ŘSD 2019).

Nelze opominout silnou meziregionální vazbu mezi Hradcem Králové a Pardubicemi, kde se velmi silně uskutečňuje denní dojížďka do zaměstnání a do škol. To je dáno hlavně krátkou vzdáleností a dobrou dopravní propojeností mezi oběma krajskými městy.

Velká regionální vazba mezi krajskými městy Ostrava a Olomouc je také znatelná co se denní dojížďky do zaměstnání a do škol týče.



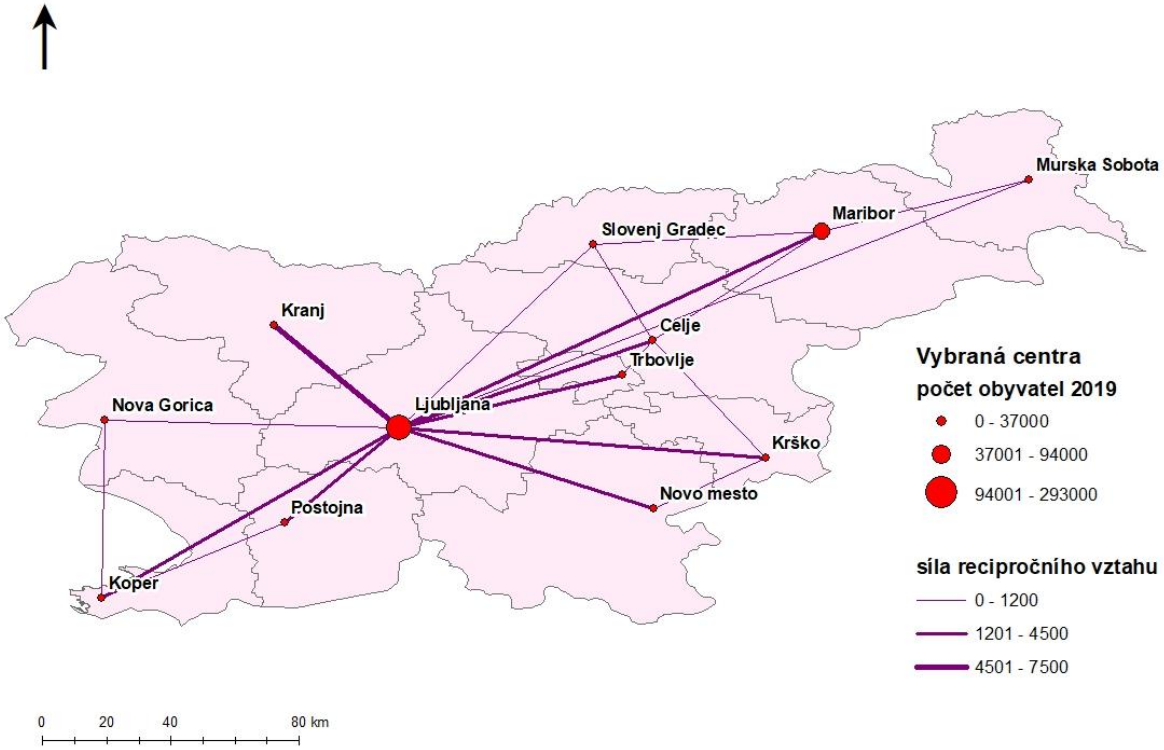
Obr.4. Mapa České republiky v oboustranné dojížďce do zaměstnání a škol

Zdroj:https://web.natur.cuni.cz/ksgrrsek/sykora/pdf/Maier_Drda_Mulicek_Sykora_2007_UUR_10_3_Doprava_a_FUA.pdf

8. DOJÍŽĎKA DO ZAMĚSTNÁNÍ A DO ŠKOL SLOVINSKÉ REPUBLIKY

Stejně jako v České republice, tak i ve Slovinské republice se dojížďka do zaměstnání a do škol uskutečňuje ve vazbách na hlavní města s ostatními hlavními městy statistických regionů. Na první pohled je znatelné, že největší vazbu má Ljubljana s městem Kranj, kde vede dálnice A2 směrem do Rakouska. Dálnice A2 pokračuje i na druhou stranu směrem na Novo Mesto a dále pak do Chorvatska, se kterým mají také velké vazby co se dojížďky do zaměstnání a do škol týče (Podalnici 2021). Značně velká dojížďka do zaměstnání a do škol se uskutečňuje mezi Ljublaní a Mariborem, který je druhým největším městem Slovinské republiky. V této vazbě se nachází jak železniční trať, tak dálnice A1, která vede z Rakouska až do Koperu. Na mapě je proto vidět, že Koper s Ljubljaní mají velké dojížďkové vztahy právě kvůli dálnici a železniční trati (Podalnici 2021).

Nejmenší dojížďka do zaměstnání a do škol se uskutečňuje tam, kde se nenachází dálnice nebo rychlostní silnice, nebo se zde nenachází železniční trať. Nejmenší dojížďku do zaměstnání má Slovenj Gradec, který má nejmenší dojížďkové vazby se všemi ostatními městy statistických regionů. Podobně to mají i města Nova Gorica a Murská Sobota, která mají velmi malé vazby na ostatní hlavní města statistických regionů.



Obr.5. Mapa Slovinské republiky v oboustranné dojížďce do zaměstnání a škol

Zdroj: Vlastní zpracování, https://pxweb.stat.si/SiStatData/pxweb/en/Data/-/0723405S.px

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

9.1. Brno

9.1.1 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 dojížďka 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.

9.1.2. 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 spojením. Nejvíce je to vidět na případu 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.

9.2. České Budějovice

9.2.1. 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 lidí 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.

9.2.2. 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.

9.3. Hradec Králové

9.3.1. 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.

9.3.2. 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.

9.4. Jihlava

9.4.1. 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.

9.4.2. 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. To souvisí i s dojížďkou do zaměstnání a do škol. 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.

9.5. Karlovy Vary

9.5.1. 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.

9.5.2. 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 a také tím, že dojížďka do zaměstnání a škol do ostatních krajských měst není tak velká (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

9.6. Liberec

9.6.1. 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.

9.6.2. 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.

9.7. Olomouc

9.7.1. 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, se kterou je velice spjata kvůli velké dojížďce do zaměstnání a do škol. 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.

9.7.2. 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, jedna vede směrem na Ostravu a druhá směrem na Brno (ŘSD 2021). Absolutně největší počet spojení je proto z Olomouce do Brna. Nejvíce spojení s jedním přestupem je z Olomouce do Ostravy. V tomto úseku se také uskutečňuje velká dojížďka do zaměstnání a do škol. 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.

9.8. Ostrava

9.8.1. 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, se kterou má značnou provázanost co se dojížďky do zaměstnání a do škol týče. 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.

9.8.2. 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.

9.9. Pardubice

9.9.1. 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 znatelné na kvantitě spojů do Hradce Králové. Absolutně největší počet spojů je z Pardubic do Prahy, se kterou jsou Pardubice velice svázány co se týče dojížďky do zaměstnání a do škol. Další významnou konektivitu tvoří trasa z Pardubic do Hradce Králové, kde tato dvě města také mají velkou dojížďku do zaměstnání a do škol. 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.

9.9.2. 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 přestup**	**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 rychlostní silnice se pak dá odbočit 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, se kterou mají i velkou provázanost díky dojížďce do zaměstnání a do škol. 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.

9.10. Plzeň

9.10.1. 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.

9.10.2. 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). I přesto má Praha s Plzní znatelnou dojížďku do zaměstnání a do škol. 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.

9.11. Praha

9.11.1. 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. Na této trase se také uskutečňuje velmi silná dojížďka do zaměstnání a do škol. 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.

9.11.2. 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 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.

9.12. Ústí nad Labem

9.12.1. 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 týdnů 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.

9.12.2. 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.

9.13. Zlín

9.13.1. 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, se kterou má Zlín značné toky migrace co se dojížďky do zaměstnání a do škol týče. 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.

9.13.2. 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.

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

10.1. Celje

10.1.1. 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**
Ljublana	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 (Knopp, Jansch 2006). 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 Celjde do Nové Gorici. 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 Gorici 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.

10.1.2. 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**
Ljublana	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 (podalnici 2021). 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.

10.2. Koper

10.2.1. Vlaková spojení

Tab.29. Počet vlakových spojů z města Koper do ostatních hlavních měst statistických regionů Slovinské 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**
Ljublana	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 (Knopp, Jansch 2006). 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 přesedat 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.

10.2.2. 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**
Ljublana	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. Může to být dáno především dojížďkou do zaměstnání a do škol během všedních dnů. Koper se nachází na dálnici A1, která vede z Rakouska (podalnici 2021). Díky tomu má Koper velké množství přímých spojení s Ljubljanou 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, Ljuljana a Trbovlje, kam nevede ani jeden spoj s jedním přestupem.

10.3.Kranj

10.3.1. 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**
Ljublana	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 (Knopp, Jansch 2006). 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 Ljubljaně, kde je i značná spojitost s dojížďkou do zaměstnání a do škol. 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.

10.3.2. Autobusová spojení

Tab.32. Počet autobusových spojů z města Kranj do ostatních hlavních měst statistických regionů Slovinské 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**
Ljublana	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 do Chorvatska (podalnici 2021). Díky této dálnici je Kranj ve velkém spojení s Ljubljaní, 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 Ljubljani. Žádný spoj se nenachází ve městě Krško a Trbovlje. Nejméně autobusových spojů bylo nalezeno z města Kranj do Murské Soboty.

10.4. Krško

10.4.1.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**
Ljublana	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 (Knopp, Jansch 2006). 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.

10.4.2. Autobusová spojení

Tab.34. Počet autobusových spojů z města Krško do ostatních hlavních měst statistických regionů Slovinské 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**
Ljublana	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 města Krško vede dálnice A2, která vede z Rakouska dále na Ljubljanu a Novo Mesto do Chorvatska, nebyly zde nalezeny téměř žádné autobusové spoje. (podalnici 2021). 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.

10.5. Ljubljana

10.5.1. Vlaková spojení

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

Ljublana	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 (Knopp, Jansch 2006). 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.

10.5.2. 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 (podalnici 2021). Na první pohled je znatelné, že absolutně nejvíce spojení je z Ljubljany do města Krajn, se kterým má také velmi úzkou vazbu co se dojížďky do zaměstnání a do škol týče. 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 Trovlje 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.

10.6. Maribor

10.6.1. 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 přestup**	**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, který vede z Koperu do Rakouska (Knopp, Jansch 2006). 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 jednám 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, Ljuljana, 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.

10.6.2.Autobusová spojení

Tab.38. Počet autobusových spojů z města Maribor do ostatních hlavních měst statistických regionů Slovinské 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**
Ljublana	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 Krajn, 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 (podalnici 2021). 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 Ljubljaně. 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.

10.7. Murska Sobota

10.7.1. Vlaková spojení

Tab.39. Počet vlakových spojů z města Murska Sobota ostatních hlavních měst statistických regionů Slovinské 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, který vede z Koperu do Maďarska (Knopp, Jansch 2006). 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.

10.7.2. 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 (podalnici 2021). Tato dálnice se dále napojuje na dálnici A1, která vede do Mariboru a do Ljubljaně. 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.

10.8. Nova Gorica

10.8.1. Vlaková spojení

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

Nova Gorica	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	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**
Ljublana	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 (Knopp, Jansch 2006). 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.

10.8.2. Autobusová spojení

Tab.42. Počet autobusových spojů z města Nova Gorica do ostatních hlavních měst statistických regionů Slovinské 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**
Ljublana	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 v budoucnu se počítá s napojením na dálnici (podalnici 2021). 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.

10.9. Novo Mesto

10.9.1. Vlaková spojení

Tab.43. Počet vlakových spojů z města Novo Mesto ostatních hlavních měst statistických regionů Slovinské 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 případu 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 Ljubljan (Knopp, Jansch 2006). A právě díky tomu je nejvíce celkových i přímých vlakových spojení na trase z Novoho Mesta do Ljubljane. Ljubljan 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.

10.9.2. Autobusová spojení

Tab.44. Počet autobusových spojů z města Novo Mesto do ostatních hlavních měst statistických regionů Slovinské 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**
Ljublana	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 (podalnici 2021). Díky této dálnici je Novo Mesto dobře napojené na Ljubljanu, se kterou má nejvíce přímých autobusových spojení. Absolutně největší počet spojení je na trase z Novo Města do města Kranj, kde je nutností přesedat 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.

10.10. Postojna

10.10.1. 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**
Ljublana	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 dnech v týdnu mění. Postojna leží na železničním koridoru, který vede z Koperu do Maďarska (Knopp, Jansch 2006). Díky tomu má dobrou vlakovou spojitost s Ljubljanou, 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 nalzena 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 Slovinj Gradec.

10.10.2. Autobusová spojení

Tab.46. Počet autobusových spojů z města Postojna do ostatních hlavních měst statistických regionů Slovinské 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**
Ljublana	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 případu Ljubljany, kdy se počet spojů liší až o 18. Město Postojna leží na dálnici A1, která vede z Rakouska až do Koperu (podalnici 2021). 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 Ljubljaně. Žádná spojení nebyla nalezena do města Krško a Trbovlje. Nejméně spojení bylo nalezeno na trase z města Postojna do Musrké 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.

10.11. Slovenj Gradec

10.11.1. Vlaková spojení

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

10.11.2. 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**
Ljublana	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 případu 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 (podalnici 2021). 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.

10.12.Trbovlje

10.12.1. Vlaková spojení

Tab.49. Počet vlakových spojů z města Trbovlje ostatních hlavních měst statistických regionů Slovinské 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**
Ljublana	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 (Knopp, Jansch 2006). Absolutně největší počet spojů bylo nalezeno na trase z města Trbovlje do Ljubljaně, 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, Novva Gorica, Novo Mesto a Slovenj Gradec.

10.12.2. Autobusová spojení

Tab.50. Počet autobusových spojů z města Trbovlje do ostatních hlavních měst statistických regionů Slovinské 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**
Ljublana	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.

11. KOMPARATIVNÍ ANALÝZA SLOVINSKÉ A ČESKÉ REPUBLIKY

V dojížďce do zaměstnání a do škol mají oba sledované státy situaci podobnou. Většina obyvatel dojíždí do hlavního města. Velká spojitost mezi městy je tam, kde jsou významná regionální centra a zároveň toto centrum disponuje dobrou autobusovou nebo vlakovou spojitostí. Naopak se v každé zemi nachází centrum, kde je konektivita při využití veřejné linkové dopravy vzhledem k ostatním centrům nízká. Tato centra se nenacházejí přímo na dálnici nebo na železničním koridoru. Dojížďka do zaměstnání a do škol je v konektivitě se spoji veřejné linkové dopravy. Existuje tedy zde korelace mezi počtem vyjíždějících lidí a počtem spojů veřejné linkové dopravy.

Celkově lze říct, že Česká republika má více rozvinutou veřejnou linkovou dopravu. Krajská města jsou více provázaná jak v linkové dopravě, tak i v rámci dojížďky do zaměstnání. I když je Slovinská republika menší, 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 nížiny. Ve Slovinsku je proto rozmístění dálniční a železniční sítě dost podobné. 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, kde se odehrává značná dojížďka do zaměstnání a do škol. Obě hlavní města tvoří dopravní uzel pro danou zemi, kde se kříží jak dálnice, tak i železniční koridory. I když je Ljubljana menším městem než Praha, má silnou závislost na ostatní hlavní města statistických regionů. Obě města nemají ale silnou dojížďku do zaměstnání a do škol se všemi ostatními městy, některá města jsou na tom s dojížďkou hůře. Jsou to taková, která jsou buď více vzdálena oproti ostatním, nebo se jedná o města, kterými neprochází žádná dálnice nebo železniční koridor nebo trať. Praha oproti Ljubljaně má výhodu v tom, že ve vybraných dnech v týdnu se lze vlakem dostat do každého krajského města v republice. S autobusovými spoji to je horší. Z Prahy se autobusem lze dostat do všech krajských měst v republice ve vybrané dny v týdnu. Ale do Zlína se nelze dostat žádným autobusovým spojem v sobotu. Ljubljana je na tom s porovnání s Prahou hůře. V Ljubljani existují případy, kdy se do hlavních měst statistických regionů nelze vůbec dostat během týdne ve vybraných dnech. Autobusem z Ljubljany se lze dostat do všech ostatních měst alespoň v jeden vybraný den. Ale vlakem se nelze dostat z Ljubljany do města Slovenj Gradec.

Oba státy mají města, která více disponují vlakovou i autobusovou dopravou. Jsou zde ale města, která jsou na tom hůře ve srovnání s ostatními městy. V České republice je obtížnější se dostat autobusovými spoji z měst Karlovy Vary, Liberec, Olomouc, Ostrava a Plzeň do ostatních měst. Nejhůře je na tom Ústí nad Labem, kam se ve vybraných dnech nelze dostat autobusovými spoji do ostatních krajských měst. Oproti autobusovým spojům je na tom Česká republika s vlakovými spoji o mnoho lépe. Obtížnější je se dostat vlakovými spoji z měst Jihlava, Liberec a Zlín. Slovinská republika je na tom obdobně. Autobusovými spoji je obtížnější se dostat do měst Krško a Trbovlje, kam nevedou autobusové spoje do většiny ostatních měst. S vlakovými spoji je to o něco lepší. Obtížnější je se dostat vlakovými spoji z měst Nova Gorica, Novo Mesto a Slovenj Gradec. Právě z města Slovenj Gradec se nelze žádnými vlakovými spoji dostat do ostatních měst.

12. ZÁVĚR A DISKUZE

Celkové výsledky diplomové práci 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 tím, co tvrdí Kraft a Vančura (2008), že nejlépe jsou v České (ale i Slovinské) republice dostupná města na železničních koridorech i po silnicích pro motorová vozidla a prostřednictvích dálnic. Nejlepší dostupnost mají města, která tyto dvě podmínky splňují zároveň.

Výsledky diplomové práce prokázaly tvrzení, že počet spojů veřejné linkové dopravy v České i Slovinské republice značně koreluje s dojížďkou do zaměstnání a do škol. V obou zemích v centru veřejné dopravy leží hlavní město, ke kterému je vztaženo nejvíce spojů veřejné linkové dopravy. Je to spojeno s tím, že hlavní města obou zemí jsou dobře dostupná pro ostatní města prostřednictvím železničních koridorů a dálnic. Hlavní města proto představují významný dopravní uzel pro oba státy.

Nejsou to jen hlavní města, která jsou veřejnou linkovou dopravou dobře dostupná. Jsou to i ostatní města, která se nachází u dálnice nebo u železničních koridorů. Nejlépe jsou na tom města, která splňují obě tyto podmínky. Jedná se například o Brno a o Maribor.

Naopak se potvrdil předpoklad, že se budou vyskytovat i města, kde bude dostupnost veřejnou linkovou dopravou oproti ostatním městům horší. 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. Z hlediska autobusové dopravy je na tom absolutně nejhůře Ústí nad Labem, kde nebyly nalezeny žádné autobusové spoje za vybrané dny v týdnu. Dalším městem v České republice, které je na tom z hlediska autobusové dopravy hůře než ostatní města, je Plzeň, která je spojená především s Karlovými Vary.

Ve Slovinské republice je na tom z hlediska vlakových spojů nejhůře město Slovenj Gradec, kde nebyl nalezen ani jeden vlakový spoj ve vybraných dnech. 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. Z hlediska autobusové dopravy je na tom nejhůře město Trbovlje, kde byl nalezen ve vybraných

dnech absolutně nejmenší počet autobusových spojů, a to do měst Celje a Ljubljana. Do ostatních měst se žádná spojení za vybrané dny nenašla.

Z výsledků lze dokázat, že značně velká spojitost v dopravě je v České republice mezi Hradcem Králové a Pardubicemi a mezi Prahou a Brnem, zde je velký počet spojů dán denní dojížďkou za prací či do škol. Ve Slovinské republice se velká spojitost našla mezi městy Kranj a Ljubljana, Ljubljana a Trbovlje a také mezi městy Celje a Maribor. Tato všechna města spojuje velká denní dojížďka za prací či do škol, dále je to dáno výskytem dálnice nebo železničního koridoru.

Obecně lze říci, že více rozvinutou linkovou dopravu má Česká republika, to je ale především dáno větším počtem obyvatel. Slovinská republika má oproti České republice omezené možnosti z hlediska výstavby železničních tratí a silnic. To zapříčiňuje především reliéf, který stavbu dopravních sítí ztěžuje.

13.SUMMARY

The results of the diploma thesis proved the claim that the number of public regular transport connections in the Czech and Slovenian republics correlates significantly with commuting to work and school. In both countries the center of public transport is located in the capital, to which most regular public transport connectionsw are related. This is due to the fact that the capitals of both countries are easily accessible for other cities due to the presence of railway corridors and motorways. The capitals therefore represent an important transport hub for both countries.

It is not just the capitals that are easily accessible by public transport. There are also other cities that are located by the highway or by railway corridors. The cities that meet both of these conditions are also the ones that are accessible the most easily, for example, Brno and Maribor.

On the contrary, the assumption was confirmed that there will also be cities where accessibility by public regular transport will be worse than in other cities. In the Czech Republic, the cities of Jihlava and Zlín, which have the lowest number of train connections, are the worst in terms of train transport. These two cities are less accessible in both directions. In terms of bus transport, Ústí nad Labem is absolutely the worst, where no bus connections were found for selected days of the week. Another city in the Czech Republic that is worse off in terms of bus transport than other cities is Pilsen, which is connected primarily with Karlovy Vary.

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. 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. In terms of bus transport, the worst is the town of Trbovlje, where the absolute smallest number of bus connections was found on selected days, namely to the towns of Celje and Ljubljana. No connections were found to other cities on the selected days.

The results prove that there is a very large connection in transport in the Czech Republic between Hradec Králové and Pardubice and between Prague and Brno, where a large number of connections is given by daily commuting to work or school. In the Republic of Slovenia, a significant connection has been found between the towns of Kranj and Ljubljana, Ljubljana and Trbovlje, as well as between the towns of Celje and Maribor. All these cities are connected by

a large daily commute to work or school, it is also due to the presence of a highway or railway corridor.

In general, it can be said that the Czech Republic has a more developed line transport, but this is mainly due to the larger number of inhabitants. Compared to the Czech Republic, the Republic of Slovenia has limited possibilities in terms of construction of railways and roads. This is mainly due to the relief, which makes the construction of transport networks more difficult.

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.arcdata.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_dokumenti/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/

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 dojížďce 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): P*rometna 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, KUBAĽÁK 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.mdcr.cz/Dokumenty/Drazni-doprava/Zeleznicni-infrastruktura/Tranzitni-zeleznicni-koridory

MORCHID Khaoula, HUMPHEREYS 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 geoography 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:dj1MPGPCrOfuDNKKyDN6v3SN0vM8W9WVBojCzADcTWUInBA7WGKLXG0LZj4LDQ7py5h7D74l9F0

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

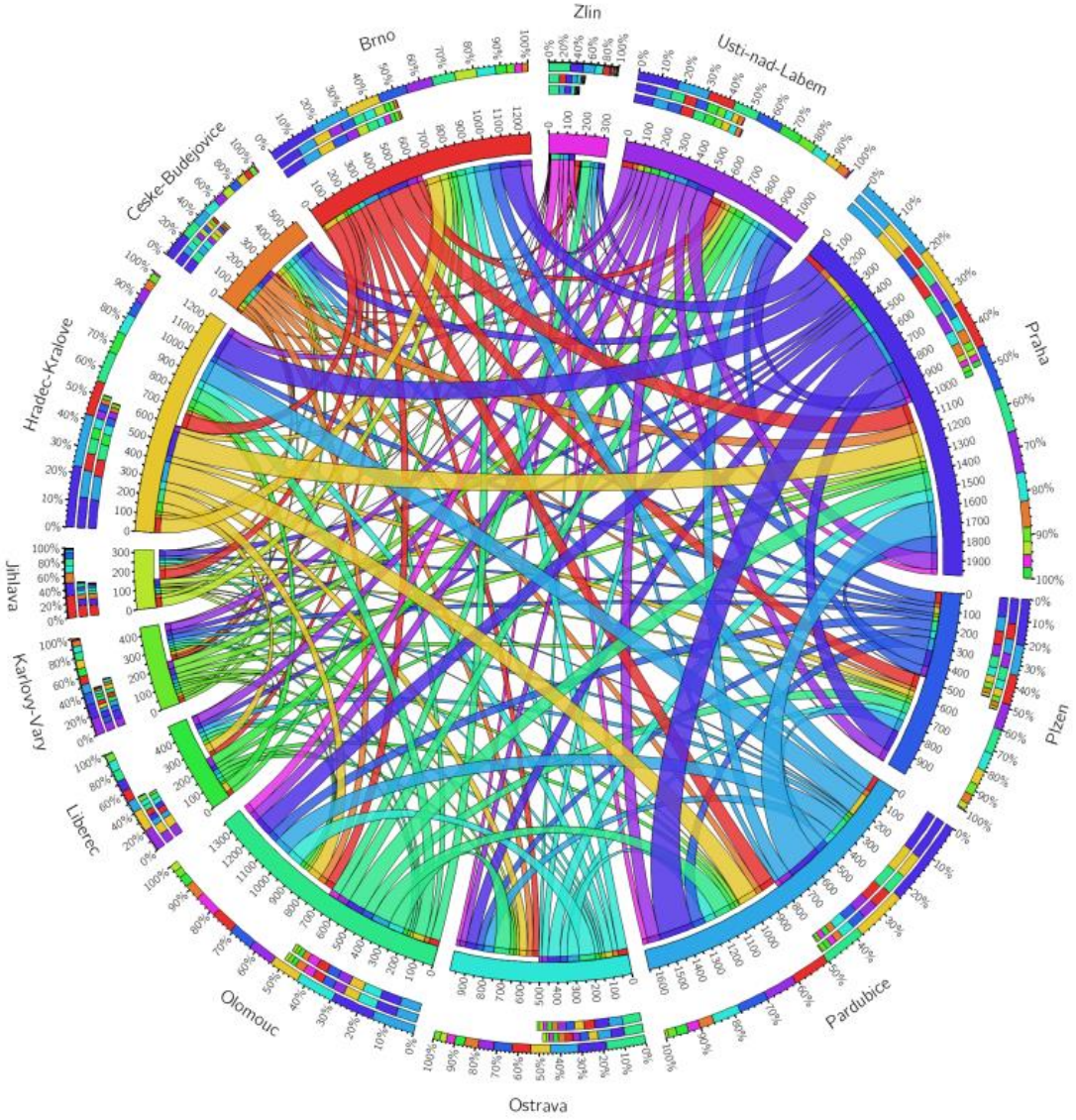
Příloha 1 Obr.6. Celkový počet vlakových spojů za všechny vybrané dny mezi krajskými městy České republiky

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

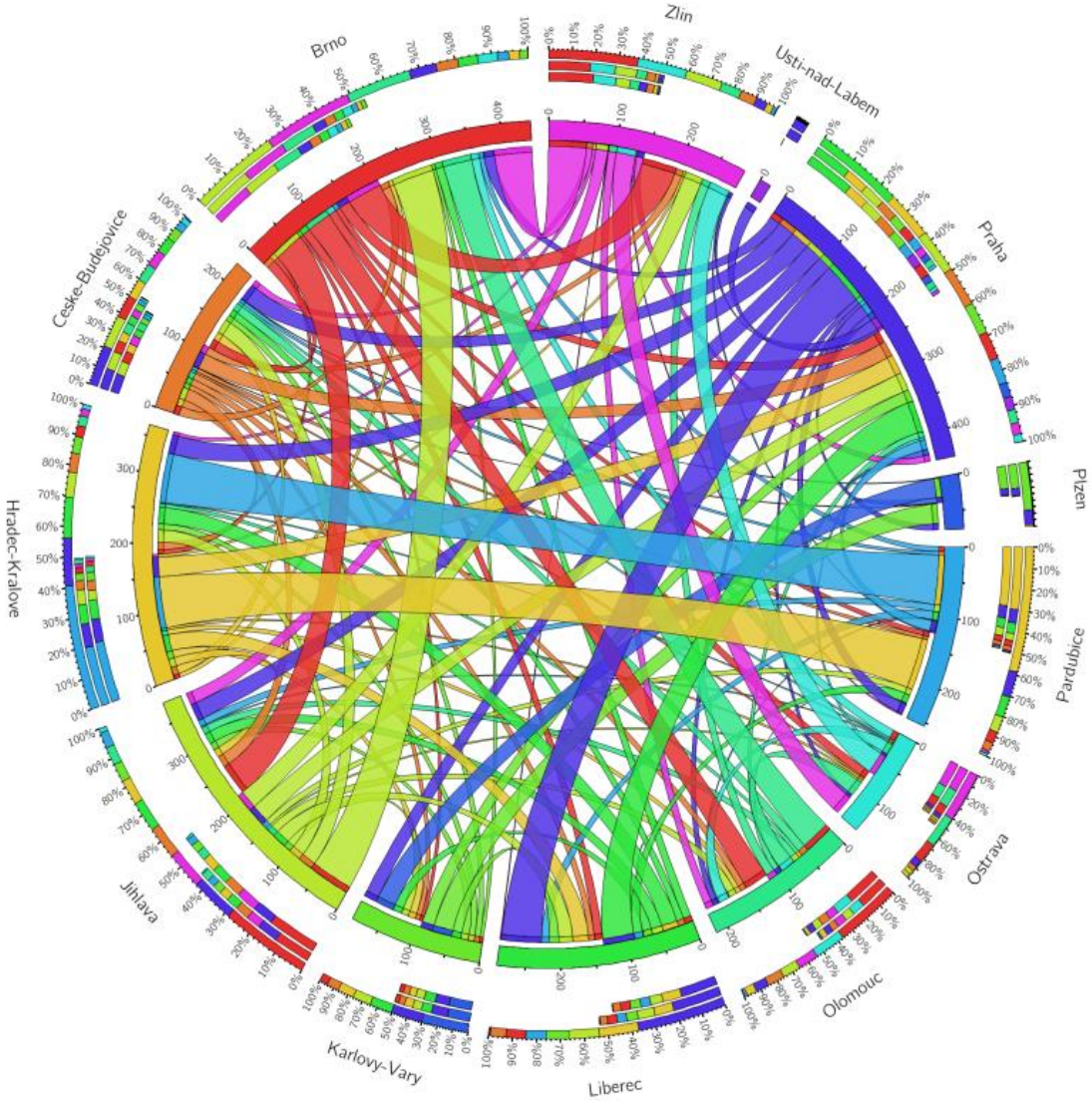
Příloha 1



Obr.6. Celkový počet vlakových spojů za všechny vybrané dny mezi krajskými městy Ceské republiky

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

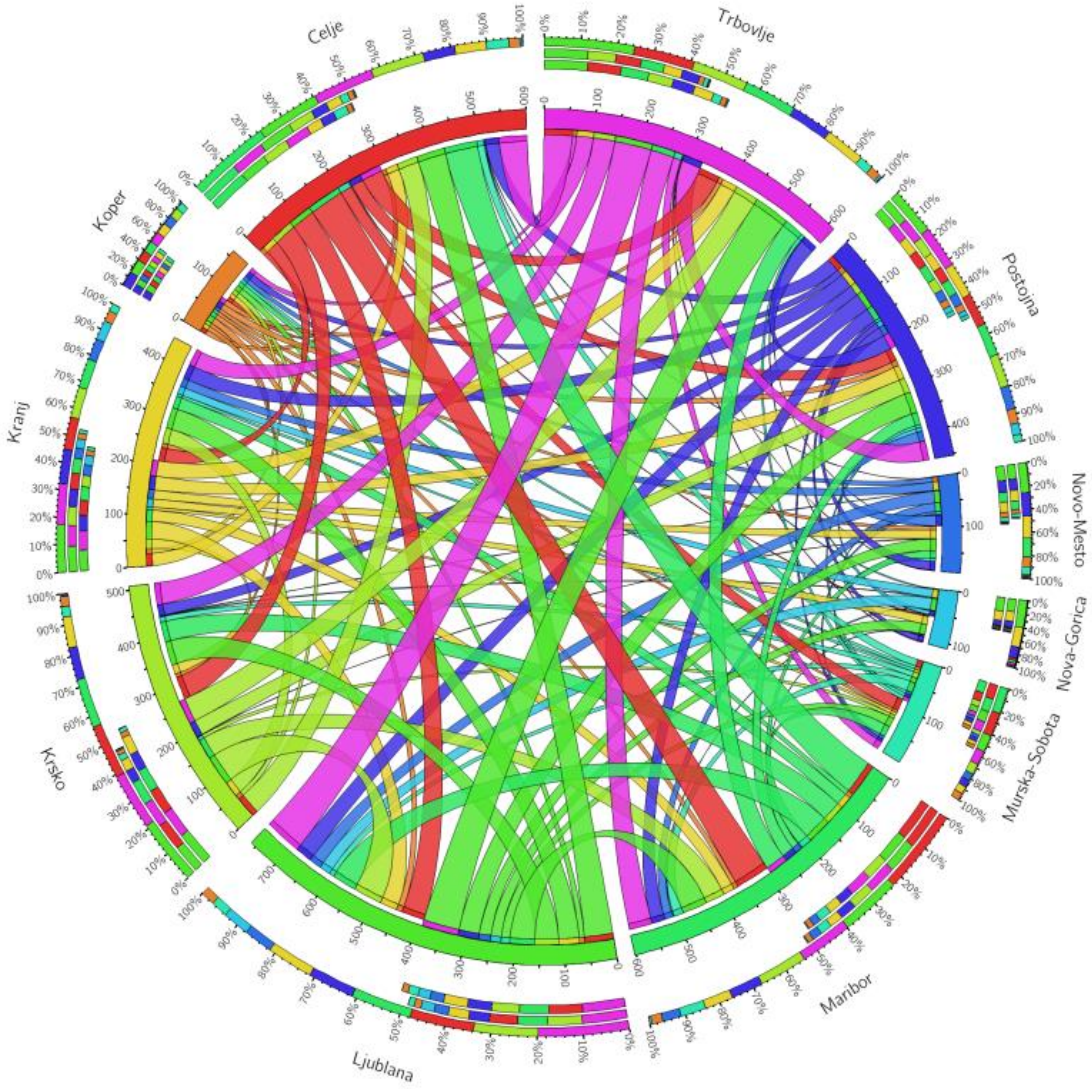
Příloha 2



Obr.7. Celkový počet autobusových spojů za všechny vybrané dny mezi krajskými městy České republiky

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

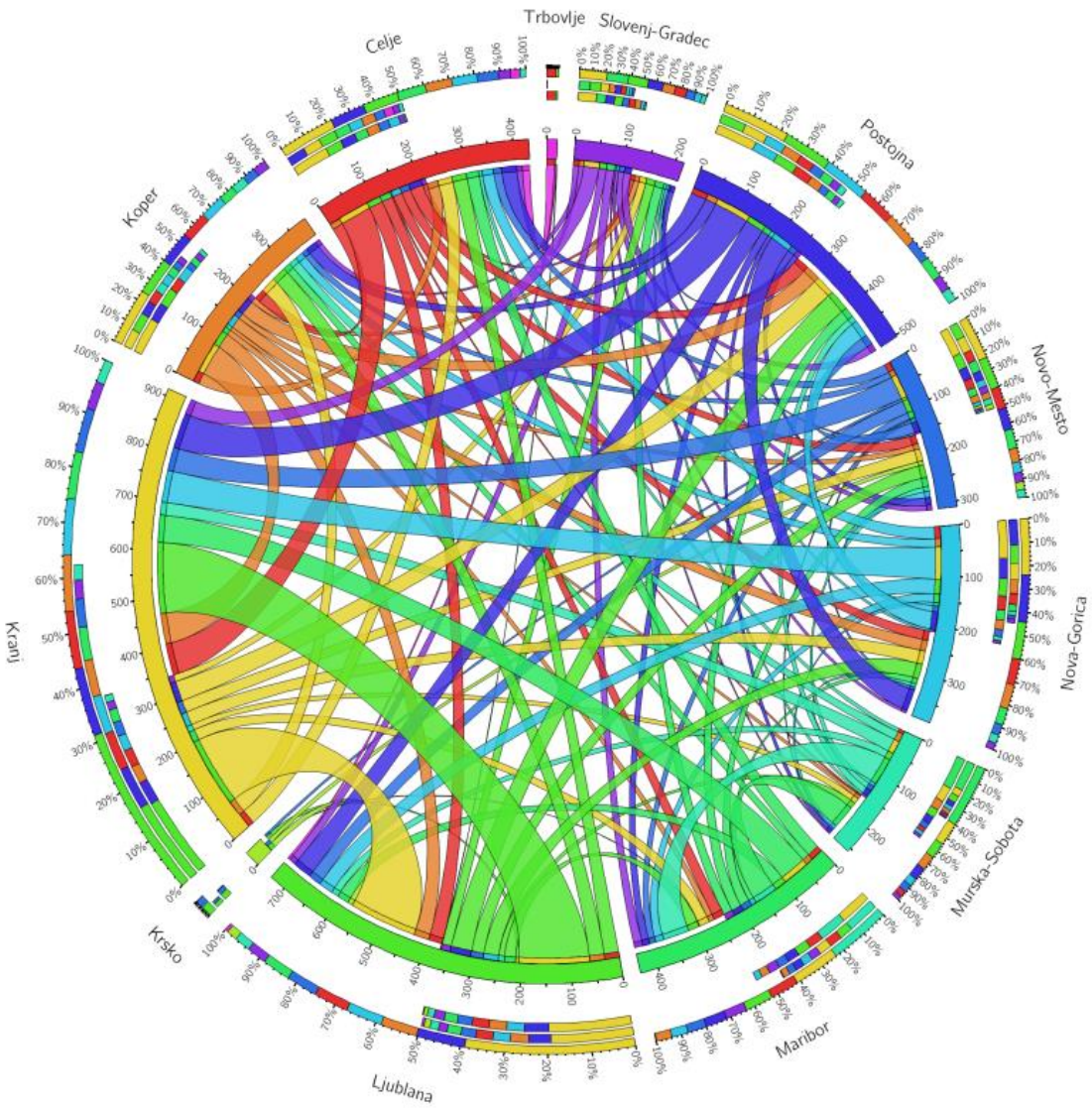
Příloha 3



Obr.8. Celkový počet vlakových spojů za všechny vybrané dny mezi hlavními městy statistických regionů Slovinské republiky

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

Příloha 4



Obr.9. Celkový počet autobusových spojů za všechny vybrané dny mezi hlavními městy statistických regionů Slovinské republiky

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