VYBRANÉ ASPEKTY DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI VENKOVSKÉHO ÚZEMÍ - OKRESU PÍSEK A TÁBOR.

Selected aspects of transportation services in country areas of the counties of Písek and Tábor

7: 200 - 398, 2005
ISSN 1212-4117

Marie Drlíková, Zuzana Tupá

Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, Zdravotně sociální fakulta, katedra právních oborů, řízení a ekonomiky

Summary

Transportation services belong to main assumptions of a harmonic development of the territory in the sense of the Czech Republic transportation policy that includes necessary support to the public transportation against the individual transportation and improvement of the quality of the public transportation of persons. The importance of the frequency of bus and rail connections is principally reflected into the bases of the social stability of country areas. However, the transportation services in country areas have long been subjected to criticism.

The authors of the present communication employed the analysis of the currently existing situation of transportation services in the country with considering selected parts of villages of the counties of Písek and Tábor by way of examples, where a proportion of the deficit resulting from the operation of the transportation services in the country areas is covered by financial means from regional budgets. The results of this study were presented with analyzing the transportation services (of the country area considered) in the period of the effectiveness of county offices.

Based on the results obtained, it is possible to consider that none of the methods of financing the deficit in the public transportation brought the desirable increase in the frequency of connections in the field of the transportation services in the area till the present time.

Key words: part or villages – analysis of transportation services – county offices – regional offices – contribution to the transportation.

Souhrn

Dopravní obslužnost vytváří jeden z hlavních předpokladů harmonického rozvoje území ve smyslu dopravní politiky ČR, kde se mimo jiné hovoří o nutnosti podpory veřejné dopravy před dopravou individuální, o zkvalitňování veřejné osobní dopravy. Zásadně se pak význam četnosti autobusových a železničních spojů promítá do základů sociální stability venkovského území. Dopravní obslužnost venkova je však oblastí dlouhodobě kritizovanou.

Autorky článku zvolily analýzu současné situace dopravní obslužnosti venkova na příkladu vybraných částí obcí venkova okresu Písek a Tábor, kdy je část ztrát z provozu dopravní obslužnosti na území venkovských obcí hrazena z rozpočtů krajů. Výsledky této analýzy porovnaly s analýzou dopravní obslužnosti (uvedeného venkovského území) v době působnosti okresních úřadů.

Ze zjištěných výsledků lze usuzovat, že žádný ze způsobů financování ztrát ve veřejné dopravě prozatím nepřinesl žádoucí zvýšení četnosti spojů v oblasti dopravní obslužnosti území.

Klíčová slova: části obcí - analýza dopravní obslužnosti - okresní úřady - krajské úřady - příspěvek na dopravu

ÚVOD

Dopravní obslužnost společně s občanskou a technickou vybaveností je oblastí, která je na venkově dlouhodobě kritizována a vykazuje vysoký podíl nespokojenosti. Kriticky se tato situace

jeví zejména v nejmenších obcích s počtem do 500 obyvatel, kde chybí celková vybavenost a lidé jsou často nuceni dojíždět na velké vzdálenosti špatně organizovanými a ekonomicky nákladnými

dopravními prostředky hromadné dopravy. Vlaková a autobusová doprava je omezoována. Obce si mohou zajišťovat dopravu do práce nebo dětí do škol z vlastních prostředků, ale jen málokteré si to mohou dovolit. Nepříznivě se také projevuje zrušení podnikové dopravy, zdražování jízdného a vysoké ceny pohonných látek, omezující možnost individuální dopravy. Nevyhovující dopravní obslužnost území tak zhoršuje celkový sociální profil venkovských obcí, ať už v dopadu na zaměstnanost, nebo v dostupnosti pro obyvatelstvo škol, úřadů a zdravotnických zařízení.

Obce jsou rovněž často napojovány pouze jedinou komunikací, což vyvolává nutnost zajištění či vratných spojů a pro nadměrné náklady jsou někdy úplně neprůjezdné. Stavební a dopravně – technický stav silniční sítě, tedy její kvalita, je převážně nevyhovující s neúnosným dopravním zatížením, zejména přes sídelní útvary a velké územní celky. Rušení spojů v železniční a silniční dopravě má negativní dopad na sílící proud individuální dopravy, která má zpětně negativní dopad na životní prostředí.

Na druhé straně je možné hovořit o zvýšeném zájmu o tuto problematiku v rámci aktivit regionální politiky našeho státu a podpůrných fondů Evropské unie.

V rámci návaznosti na grantový projekt „Trvale udržitelný rozvoj venkova ...“, realizovaný v rámci katedry geografie Pedagogické fakulty JU v období let 1997-2000, kde byla jednou z autorek (mimo jiné) řešena problematika dopravní obslužnosti venkova na příkladu okresu Písek a Tábor, jsme přistoupili ke srovnání dopravní obslužnosti daného území z hlediska dnešní doby a z hlediska legislativních změn v hrazení základní dopravní obslužnosti.

METODIKA

Podle zákona č.111/1994 Sb., o silniční dopravě, je základní dopravní obslužností rozuměna doprava do škol, do úřadů, k soudům, do zdravotnických zařízení, která poskytují základní zdravotní péči, a do zaměstnání včetně dopravy zpět.

Základní obslužností se dále rozumí zajištění minimálně 7 (o víkendech 4) spojů veřejné dopravy, mezi 6:00 a 22:00, s docházkovou vzdáleností maximálně 1,5 km pro obce nad 200 obyvatel.

Dopravní infrastruktura mimo tzv. komerčního vybavení obsahuje tzv. dopravní cestu, do které patří vlastní komunikace sloužící k pohybu dopravního prostředku, uzly, ve kterých se dopravní komunikace spojují, rozdělují a křížují a veškerá zařízení, která slouží k napájení dopravních prostředků energií, k zabezpečení dopravních

jednotek po dopravní cestě a zařízení k jejich sledování.

V železniční dopravě slouží k obslužnosti obcí tzv. speciální dráha. V rámci silniční dopravy obcí hovoříme o místních komunikacích. Vlastníkem místních komunikací jsou také obce. Vlastníkem dálnic a silnic je stát. Vlastníkem silnic II. a III. kategorie jsou kraje.

Dopravní obslužnost byla sledována v šedesáti vybraných částech venkovských obcí. Části obcí jsou místními částmi (osadami), které mají svůj vlastní název a vlastní číselnou řadu popisných čísel budov. V zásadě můžeme části obcí ztotožnit s jednotlivými vesnicemi. V rámci grantového projektu „Trvale udržitelný rozvoj“ byla stanovena část obce jako území s počtem méně než 2 500 obyvatel. Systematickým výběrem ze základního souboru (všechny venkovské části obcí a měst okresu Písek a Tábor – 590 částí, které vycházely ze zadání grantového projektu a byly řazeny podle abecedy) byla do výzkumného souboru vybrána každá desátá obec ze základního souboru.

Pro srovnání pak obcí rozumíme (podle zákona o obcích č.128/2000 Sb.) základní samosprávné společenství občanů, tvořící územní celek, který je vymezen hranicí území obce. Dále můžeme obec chápat jako veřejnoprávní korporaci, která má vlastní majetek. Obec vystupuje v právních vztazích svým jménem a nese odpovědnost z těchto vztahů vyplývajících.

Analýza dopravní obslužnosti (četnost autobusových a železničních spojů) byla provedena za období od 1. června 1997 do 23. května 1998 a od 14.12. 2003 do 11.12. 2004. Údaje vycházely především z autobusových jízdních řádů pro jižní Čechy a traťových jízdních řádů a z map daného území. Autobusové jízdní řády a traťové jízdní řády se staly základním zdrojem informací o dopravní obslužnosti území v rámci grantového projektu „Trvale udržitelný rozvoj venkova“, které dále sloužily pro vymezení spádovosti daného území. Frekvence spojů za uvedená období byla mezi sebou následně srovnána. Za uvedená období se hodnotila průměrná četnost autobusových a železničních spojů, které projížděly danými venkovskými částmi během jednoho pracovního dne. Za základ bylo použito 251 pracovních dnů a dále byly stanoveny podíly jednotlivých variant, které v dopravní obslužnosti mohly nastat. Pokud spoj nejezdil každý pracovní den, potom byl do součtu spojů v části obce započítán hodnotou nižší než 1. Pokud například spoj jezdil pouze ve dnech školního vyučování, získal hodnotu 0,207. Podobně, pokud spoj jezdil pouze v době prázdnin, získal hodnotu 0,207. Spoj mohl sídlem projíždět a zastavit, mohl v něm končit a mohl z něho vyjždět.

Byly uvažovány i spoje zastavující do 1 km od okraje intravilánu sídla.

VÝSLEDKY

V tabulce č. 1 je vzestupně seřazeno 60 vybraných částí obcí (výzkumného souboru) podle velikosti součtu hodnot jejich autobusových a vlakových spojů v pracovních dnech v období od 14. prosince 2003 do 11. prosince 20004. V další části tabulky č. 1 je pro srovnání (u jednotlivých částí obcí výzkumného souboru) uveden součet spojů (během pracovních dnů v období od 1. června 1997 do 23. května 1998). V tabulce č. 1 jsou dále zachyceny změny v četnosti spojů (u jednotlivých částí obcí) v rámci srovnání uvedených období.

Součty hodnot spojů u jednotlivých částí obcí výzkumného souboru (uvedených v tabulce č. 1) jsou zároveň příkladem rozsahu variability frekvence spojů, které se v základním souboru vyskytují.

Sledovaný výzkumný soubor (60 vybraných částí obcí) je dále možné v dalším časovém horizontu rozšířit na úroveň základního souboru (590 venkovských částí obcí a měst) okresu Písek a Tábor a zhodnotit tak úroveň dopravní obslužnosti všech venkovských obcí obou okresů za sledovaná období (97'-98' a 2003-2004). Výsledky je pak možné poskytnout venkovským obcím okresu Písek a Tábor, které by o srovnání četnosti spojů vlastní obce s ostatními venkovskými obcemi na okresech projevíly zájem.

Také graf č. 1 zachycuje (v poněkud přehlednější podobě) srovnání četnosti spojů v obou časových periodách (období od 14.12.2003 do 11.12.2004 a období od 1.6.1997 do 23.5.1998). Hodnoty spojů částí obcí jsou v grafu č. 1 primárně řazeny podle spojů z 14.12. 2003 do 11.12.2004, dále podle spojů z časové periody od 1.6.1997 do 23.5.1998.

Pokud srovnáme data (uvedená v tabulce č. 1. v grafu č. 1) za období od 14.12. 2003 do 11.12. 2004 a období od 1.6.1997 do 23.5.1998, můžeme v podstatě konstatovat, že nedošlo k zásadním odlišnostem ve frekvenci spojů, které projíždějí jednotlivými vybranými částmi obcí (vesnic) okresu Písek a Tábor. V současné době došlo ve sledované skupině vesnic (viz tabulka č. 1) k určitému mírnému poklesu frekvence autobusových a železničních spojů. Frekvence autobusových a železničních spojů ve vybraném vzorku vesnic tvořila v současné době (2003-2004) v průměru 12 spojů, které projížděly vesnicí během jednoho pracovního dne. Frekvence autobusových a železničních spojů ve vybraném vzorku vesnic tvořila v období 1997-1998 v průměru 14

spojů během pracovního dne. Základní soubor vesnic měl v letech 1997-1998 průměrnou frekvenci spojů autobusové a železniční dopravy okolo 17 spojů během jednoho pracovního dne. Je tedy možné jistým způsobem předpokládat, že by celý základní soubor vesnic okresu Písek a Tábor rovněž dosáhl za období 2003-2004 nižších hodnot v porovnání s hodnotami základního souboru v časové periodě 1997-1998.

Vzhledem k nízkému podílu železniční dopravy ve vybraném vzorku vesnic je těžké se konkrétněji vyjadřovat k současné frekvenci železničních spojů na venkově uvedených okresů.

V období let 1997-1998 nemělo žádné autobusové a železniční spojení 17 % vybraných vesnic. Žádné spojení autobusové a železniční dopravy ve vybraném vzorku vesnic v roce 2003-2004 se negativně projevilo ve 13 % vybraných vesnic. Četnost autobusové a železniční dopravy naproti tomu mírně nabývala na převaze v jednotlivých vesnicích v období let 1997-1998 ve vesnicích, kde spoje již existovaly. Zásadněji se tento rozdíl projevil v četnosti spojů v kategorii nad 30 spojů za den. Zde bylo možno zaznamenat jistý propad v četnosti spojů současného období (2003-2004).

Celkově pak došlo ke zvýšení frekvence spojů za období 2003-2004 - v porovnání s lety 1997-1998 - ve 21 případech vesnic. Ke snížení frekvence spojů naopak došlo ve 26 případech vesnic. Četnost frekvence spojů ve 13 případech vesnic zůstala nezměněna.

DISKUSE

Z hlediska vývoje financování autobusové dopravy můžeme podle Macely (Macely 2003) hovořit o tom, že financování dopravy vytvářelo jeden ze závažných sporů v době existence okresních úřadů. Na jedné straně sporu se ocitl stát reprezentovaný okresními úřady, na druhé straně obce, zejména venkovské, které nebyly schopny finančně se podílet na úhradách ztrát dopravců.

Konkurenční boj, soupeření o autobusové linky a absence státní dopravní politiky způsobily, že se v jednotlivých okresech vytvořily velmi rozmanité systémy organizace a financování dopravní obslužnosti.

Zřejmě nejvýznamnějším dopadem chybějící koncepce byl fakt, že se stát počal těmto „okresním systémům“ přizpůsobovat, zejména při stanovování výše dotace pro jednotlivé okresní úřady. Vznikly tak určité regionální rozdíly, které nebyly však v porovnání s nadcházejícím stavem, platným od 1. ledna 2003 ještě natolik výrazné.

Od 1. ledna 2003 zajišťují dopravní obsluž-

nost kraje. Ve státním rozpočtu na rok 2003 došlo například k absolutnímu navýšení státního příspěvku na autobusovou dopravu o 18,7 %. Za klíč pro rozdělení tohoto navýšení mezi jednotlivé kraje byla použita, jako tomu bylo v předcházejících letech, dosavadní finanční spoluúčast obcí. Při navýšení rozpočtu se rozdíl mezi kraji (v některých případech) opět prohloubily.

Další otázka spočívá v přerozdělování peněz, které mají k dispozici kraje na úroveň jednotlivých obcí. Také na této úrovni je potřeba adekvátně vyřešit problém spravedlivého rozdělování finančních prostředků mezi jednotlivé obce.

Plamínek (1995) doporučuje vytvořit na základě analýz dopravních odborníků technicko-ekonomické studie, týkající se rozvoje dopravy a její infrastruktury v jednotlivých regionech.

Hrabánková a Trnková (1996) doporučují zaměřit pozornost (zvýšení frekvence spojů na venkově) především na spoje se středisky vyššího řádu, jakými jsou města.

Freiman (2002) se ve svých skriptech, zabývajících se problematikou řízení a financování dopravní infrastruktury, věnuje vybraným přístupům, které jsou obecně uplatňovány státy Evropské unie.

Z výsledků srovnání frekvence spojů (na příkladu vybraných vesnic za období 1997-1998 a 2003-2004) je možné dospět k názoru, že různé způsoby financování, ať už ze současných rozpočtů kraje, nebo z prostředků státního rozpočtu převedeného (v období před rokem 2003) na okresní úřady, výrazným způsobem neovlivnily situaci v dopravní obslužnosti na venkově okresu Písek a Tábor.

Situace na venkově okresu Písek a Tábor (okresů Jihočeského kraje) nemusí být samozřejmě rámcově srovnatelná se situací v okresech jiných krajů ani v samotném srovnání s jinými okresy Jihočeského kraje. Přesto může být situace, týkající se dopravní obslužnosti, ve vybraném vzorku vesnic náznakem celkové situace, ve které se venkov České republiky nalézá obecně.

Jihočeský kraj získal, jak vyplývá z Tiskové zprávy občanských sdružení Českého a Slovenského dopravního klubu, během roku 2003 státní příspěvek na autobusovou dopravu ve výši 444,5 Kč na osobu, Ústecký kraj obdržel pouze 281 Kč na osobu a Moravskoslezský kraj získal příspěvek na dopravu pouze ve výši 213,24 Kč.

Jihočeský kraj získal v roce 2003 nejvyšší možnou dotaci na autobusovou dopravu, přepočteno na jednoho obyvatele, v rámci dopravní obslužnosti. Druhou a třetí nejvyšší dotaci na autobusovou dopravu na jednoho obyvatele z krajů získal

kraj Vysočina (379,4 Kč) a Středočeský kraj (376,88).

Přestože Jihočeský kraj získal v roce 2003 nejvyšší příspěvek na autobusovou dopravu, nedošlo v rámci vybraných vesnic okresu Písek a Tábor k zlepšení dopravní obslužnosti, spíše naopak. Také srovnání vzorku vybraných obcí za rok 2003-2004 v porovnání se základním souborem obcí za období 1997-1998 přineslo zhoršení dopravní obslužnosti.

ZÁVĚR

V rámci provedené analýzy dopravní obslužnosti na území venkova okresu Písek a Tábor musíme konstatovat, že situace, kdy došlo ke změnám v oblasti financování dopravní obslužnosti krajů od 1.1. 2003, nepřinesla žádoucí zvýšení rozsahu dopravní obslužnosti v šetřeném území.

Důvodů vedoucích k stabilně neuspokojivé situaci v rámci dopravní obslužnosti je jistě celá řada. Obce jsou nuceny ze svých převážně nízkých rozpočtů přispívat na vlastní dopravní obslužnost.

Z hlediska dosažení uspokojivého počtu dopravních spojů na venkově by bylo žádoucí:

- jasně definovat mechanismus výše úhrady ztrát z osobní dopravy, kdy krajské úřady by měly být schopny finančně zajistit standardní rozsah dopravní obslužnosti jednotlivých obcí a obce by měly pouze přispívat v případě nadstandardních požadavků. Jinou okolností je nejasné zařazení prostředků plynoucích na hrazení dopravy v rámci krajských rozpočtů, kdy prostředky mohou být použity na jiné účely. Otázkou také zůstává řada nevyjasněných vztahů v rámci legislativních opatření mezi veřejnou správou (zejména kraji) a dopravci;
- převést celý systém do oblasti veřejných zakázek, zajišťovaných v rámci působnosti krajů. V případě použití této metody by byla vypisována řádná výběrová řízení a na základě jejich výsledků by docházelo k uzavírání smluv mezi kraji a dopravci. Dopravní systém se totiž obecně potýká s prostředím nedokonalé konkurence, která se nepříznivě promítá do cen jízdného;
- v rámci železniční dopravy, v rozsahu jednotlivých krajů systém financování zprůhlednit;
- provést zefektivnění, zkvalitnění a celkovou provázanost autobusové a železniční dopravy.

LITERATURA

Freiman, F. 2002: Řízení, ekonomika a financování dopravní infrastruktury. Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera., katedra do-

pravního managementu, marketingu a logistiky, s. 35-37, s. 44, s. 48.

Hrabánková, M.-Trnková, V. 1996: Regionální a demografický vývoj zemědělství a venkova. VÚZE Praha, s. 20-27.

Macela, M. 2003: Dopravní obslužnost a kraje. Města o obce online, rubrika: Reforma VS, 2.5. <http://www.dvs.cz/go/clanek.asp?id=5434004>

Plamínek, P. 1995: Doprava a její vliv na hospodářský rozvoj regionů a obcí. Dopravní rozvojové středisko ČR, Praha, s. 10-16

Tisková zpráva občanských sdružení Český a Slovenský dopravní klub: <http://cde.ecn.cz/tz060499.htm>

Zákon o obcích č. 128/2000 Sb.

PŘÍLOHA

Graf 1: Srovnání dopravní obslužnosti venkovských částí obcí okresu Písek a Tábor

Tab. 1: Dopravní obslužnost venkovských částí obcí okresu Písek a Tábor

Tab. 1: Dopravní obslužnost venkovských částí obcí okresu Písek a Tábor

		bus	vlak	celkem	bus	vlak	celkem	
	část obce (č.o.) , obec, okres	spojení 97-98 *			spojení 2004**			změny***
1	Kotýřina (Kovářov – PI)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-
2	Nálesí (Chyšky – PI)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-
3	Nová Ves u Protiv. (Žďár -PI)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-
4	Sochovice (Milovice –PI)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-
5	Bend. Záhoří (M. Vožice-TA)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-
6	Malenín (Ratiboř. Hory – TA)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-
7	Osíkovec (Vodice – TA)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-
8	Plechov (Jistebnice – TA)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-
9	Ráztely (Mirovice – PI)	1,00	0,00	1,00	0,21	0,00	0,21	-0,79
10	Kašina Hora (Záhoří – PI)	0,00	0,00	0,00	1,00	0,00	1,00	1,00
11	Údraž (Albrechtice – PI)	16,25	0,00	16,25	1,00	0,00	1,00	-15,25
12	Brtec (Nadějkov – TA)	7,50	0,00	7,50	1,50	0,00	1,50	-6,00
13	Hodušín (Opařeny – TA)	9,75	0,00	9,75	1,50	0,00	1,50	-8,25
14	Přeborov (Přeborov – PI)	14,46	0,00	14,46	1,75	0,00	1,75	-8,81
15	Terezín (Radenín – TA)	7,50	0,00	7,50	2,50	0,00	2,50	-5,00
16	Písecká Smoleč (Slabice – PI)	2,75	0,00	2,75	2,75	0,00	2,75	-
17	Křešice (Předotice – PI)	3,00	0,00	3,00	3,00	0,00	3,00	-
18	Řevnov (Chotoviny – TA)	3,17	0,00	3,17	3,95	0,00	3,95	0,78
19	Dolní Nerestce (Nerestce – PI)	4,21	26,00	30,21	4,50	0,00	4,50	-25,71
20	Střítež (Vlkšice – PI)	3,50	0,00	3,50	5,76	0,00	5,76	2,26
21	Ceraz (Vesce – TA)	13,83	0,00	13,83	6,41	0,00	6,41	-7,42
22	Radenín (Radenín – TA)	11,00	0,00	11,00	6,50	0,00	6,50	-4,50
23	Křenov. Dvory (Nadějkov TA)	6,50	0,00	6,50	6,59	0,00	6,59	0,09
24	Kaliště (Nadějkov – TA)	8,50	0,00	8,50	6,95	0,00	6,95	-1,55
25	Tálín (Tálín – PI)	14,00	0,00	14,00	6,96	0,00	6,96	-7,04

26	Žďár (Žďár – PI)	12,75	0,00	12,75	6,96	0,00	6,96	-5,79
27	Blatnice (Pojbuky – TA)	3,00	0,00	3,00	7,00	0,00	7,00	-4,00
28	Polánka (Chotoviny – TA)	7,00	0,00	7,00	8,00	0,00	8,00	1,00
29	Úraz (Nemyšl – TA)	7,00	0,00	7,00	8,00	0,00	8,00	1,00
30	Olešná (Olešná – PI)	8,00	0,00	8,00	8,00	0,00	8,00	-
31	Leština (Slapsko – TA)	8,00	0,00	8,00	8,00	0,00	8,00	-
32	Zbelítov (Jistebnice – TA)	7,50	0,00	7,50	8,21	0,00	8,21	0,71
33	Radihošť (Božetice – PI)	6,75	0,00	6,75	8,33	0,00	8,33	1,58
34	Jarotice (Mírotice – PI)	14,00	0,00	14,00	8,50	0,00	8,50	-5,50
35	Svatá Anna (Oslov – PI)	8,75	0,00	8,75	8,75	0,00	8,75	-
36	Červený Újezdec (Vlastec -PI)	0,00	0,00	0,00	9,05	0,00	9,05	9,05
37	Hlasívko (Hlasivo – TA)	9,41	0,00	9,41	9,24	0,00	9,24	-0,17
38	Hrnčře (Vilice – TA)	8,90	0,00	8,90	9,40	0,00	9,40	0,50
39	Nová Ves (Dírná – TA)	7,00	0,00	7,00	9,64	0,00	9,64	2,64
40	Elbančice (Běleč – TA)	8,90	0,00	8,90	9,90	0,00	9,90	1,00
41	Stará Vožice (Mladá Vož.-TA)	9,41	0,00	9,41	10,24	0,00	10,24	0,83
42	Dobronice u Bechyně -TA	16,50	0,00	16,50	10,50	0,00	10,50	-6,00
43	Skrýšov (Sebřov – TA)	9,00	0,00	9,00	11,00	0,00	11,00	2,00
44	Rataje (Raraje – TA)	16,50	0,00	16,50	12,50	0,00	12,50	-4,00
45	Hřejkovice (Hřejkovice – PI)	16,41	0,00	16,41	12,83	0,00	12,83	-3,59
46	Myslkovice (Myslkovice – TA)	4,00	0,00	4,00	13,50	0,00	13,50	9,50
47	Chlebov (Soběslav – TA)	15,52	0,00	15,52	14,68	0,00	14,68	-0,85
48	Drahnětice (Jistebnice – TA)	13,00	0,00	13,00	15,00	0,00	15,00	2,00
49	Oblajovice (Dolní Hořice-TA)	18,00	0,00	18,00	17,99	0,00	17,99	-0,01
50	Lety (Lety – PI)	24,70	0,00	24,70	18,55	0,00	18,55	-6,15
51	Drhovle Zámek (Drhovle–PI)	8,00	0,00	8,00	18,87	0,00	18,87	10,87
52	Vrcovice (Vrcovice – PI)	1,50	15,21	16,71	3,00	16,21	19,21	2,50
53	Boudy (Boudy – PI)	8,21	0,00	8,21	20,41	0,00	20,41	12,20
54	Veselíčko (Veselíčko – PI)	33,00	0,00	33,00	21,35	0,00	21,35	-11,65
55	Košice (Košice – TA)	20,00	0,00	20,00	26,58	0,00	26,58	6,58
56	Horní Novos. (Dolní Nov.-PI)	62,21	0,00	62,21	37,49	0,00	37,49	-24,93
57	Sepekov (Sepekov – PI)	15,26	31,42	46,68	17,67	20,21	37,88	-8,81
58	Milenovice (Protivín – PI)	45,00	15,00	60,00	22,04	28,00	50,04	-9,97
59	Chýnov (Chýnov – TA)	58,60	17,00	75,60	42,50	19,00	61,50	-14,11
60	Ml. Vožice (Ml. Vožice-TA)	96,40	0,00	96,40	96,98	0,00	96,98	0,58

Množství spojů během všedních dnů v období od 1.6. 19.97. do 23..5.1998 *)

Množství spojů během všedních dnů dle Jízdního řádu platného od 14.12.2003 do 11.12.2004 **)

K zvýšení frekvence spojů došlo u 21(č.o.) ***)

K snížení frekvence spojů došlo u 26 (č.o.) ***)

* Zdroj: Grantový projekt „Trvale udržitelný rozvoj venkova“

*) Pořadí částí obcí na vodorovné ose grafu č. 1 odpovídá řazení částí obcí v tabulce č. 1.

(1. Kotýřina....60. Mladá Vožice)

**) Četnost spojů během všedního dne

Zdroj: Grantový projekt „Trvale udržitelný rozvoj venkova“

*Marie Drlíková, drlikova@zsf.jcu.cz
Zuzana Tupá, tupazu00@zsf.jcu.cz*