

## **Srovnání principů dopravní obslužnosti ve Spolkové republice Německo a v Rakousku**

*Tomáš Nigrin, Institut mezinárodních studií FSV UK*

*Jiří Dujka, Geografický ústav, Přírodovědecká fakulta MU*

### Anotace:

Článek se zaměřuje na komparaci principů dopravní obslužnosti v České republice, Spolkové republice Německo, konkrétně v Bavorsku, a v Rakousku. Srovnány jsou zákonné normy, organizace dopravní obslužnosti a dopravně-geografická sonda analyzuje stav dopravní obslužnosti v sídlech různé velikosti. Výsledek ukazuje specifické národní přístupy, kde v centralizaci standardů a principů dopravní obsluhy jednoznačně vede Rakousku, v Bavorsku sice existuje centralizace v oblasti železniční regionální dopravy, ale autobusová doprava stojí zcela v kompetenci regionální politické úrovně. V České republice je konvergence dopravních systémů nejnižší, v podstatě odlišná pro každý kraj, bez jednotícího prvku.

### Klíčová slova:

dopravní obslužnost; Německo; Rakousko; právní rámec

### Text:

Debata o podobě organizace dopravní obslužnosti představuje v současné době v České republice velmi často diskutované téma. Přenos pravomocí a odpovědnosti v plánování a zajišťování, resp. objednávání, regionální dopravy na krajské úřady, případně dále na krajské společnosti organizující regionální dopravu, vedl k nestejnomyšlnému vývoji dopravní obslužnosti v jednotlivých krajích. Dopravní obslužnost představuje zákonem definovanou službu, tedy přepravu osob, plnící jednak základní a jednak nadstavbové funkce. Objednatelé veřejné regionální dopravy tak nečiní jen proto, aby plošně zajistili minimálně vymezenou „dopravní obslužnost“, ale aby vytvořili nabídku spojení provozovanou ve veřejném zájmu. Přestože tento cíl je jasný, dosahují jej odlišnými prostředky. To je jeden z důvodů, proč došlo v několika případech především v železniční dopravě k rozpadu návazností na hranici krajů či k nutnosti přestupu mezi spoji sousedících krajů, k omezení mezikrajského autobusového spojení na regionální úrovni či proč neexistuje jednotná národní koncepce veřejné dopravy (Chvátal, Kuchyňka, Mulíček, Seidenglanz, Strnadová, 2011).

Cílem tohoto článku je komparativní pohled na téma dopravní obslužnosti a srovnání stavu a vývoje v České republice se Spolkovou republikou Německo (konkrétně s Bavorskem) a s Rakouskem (konkrétně Dolními Rakousy), tedy se dvěma referenčními zeměmi, které si jsou navzájem blízké geograficky i historicky (Kvizda 2013). Komparace se zaměřuje primárně na definici dopravní obslužnosti a její standardy, šířeji pak na organizaci fungování veřejné dopravy v Bavorsku a Rakousku. Vedle zákonných a dalších norem je srovnán stav nabídky veřejné dopravy v menších obcích v České republice, v Bavorsku a v Rakousku na základě reálné nabídky spojení v roce 2014, provedené na základně dopravně-geografické studie. S ohledem na zaměření článku nebude jeho předmětem hlubší analýza stavu v České republice, který je v oblasti veřejné dopravy významně diverzifikovaný podle přístupu a koncepce jednotlivých krajských úřadů.

### ***1. Komparace definice dopravní obslužnosti / veřejné regionální dopravy***

Zastřešující a v současné době v České republice platnou zákonnou normou pro organizaci veřejné dopravy a určení minimální dopravní obslužnosti představuje zákon č. 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících, který definuje rozdělení kompetencí mezi stát, kraje a obce. Nahradil dřívější definici tzv. základní dopravní obslužnosti v zákonech č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě a č. 266/1994 Sb. o drahách. V současné době definuje dopravní obslužnost definována zákonem č. 194/2010 následovně (§2):

„Dopravní obslužností se rozumí zabezpečení dopravy po všechny dny v týdnu především do škol a školských zařízení, k orgánům veřejné moci, do zaměstnání, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a k uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale udržitelnému rozvoji.“

Zákonná definice je sice velmi široká a dala by se pod ní zahrnout celodenní velmi intenzivní doprava, nicméně spíše se snaží stanovit minimální kvalitu regionálních spojení. Objednatelé dopravy se ale potýkají s realitou omezeného množství finančních prostředků a potřeby zajistit dopravní obslužnost ve svém regionu. Většinou se jedná o spoje do a ze zaměstnání, dle povahy regionu na ranní, v okolí bývalých okresních měst zpravidla i na odpolední či noční směnu, a především do školských zařízení a zpět. Minimálně by se tak mělo jednat (až na výjimky) o dva páry spojů denně. Shodným rysem všech regionů je výrazné (až absolutní) omezení dopravy o víkendy a v nepracovních dnech, někdy naopak dochází k zavádění spojů

do turisticky atraktivních lokalit (Holešinská, Seidenglanz, 2006; Dujka, 2014). Rozdílný je také způsob obslužnosti pomocí silniční (autobusové) a železniční dopravy. Na rozdíl od autobusů, na železničních tratích o víkendu a v nepracovních dnech nedochází k zastavení osobní dopravy. Na nejméně vytižených tratích paradoxně bývá zachován přibližně stejný objem spojů jako v pracovní dny.

Zákon 194/2010 Sb. a ani jeho doprovodné předpisy dále nijak neupravují minimální standard vozidel (nízkopodlažnost, vybavení směrovými transparenty apod.). Naopak jsou stanoveny minimální technické požadavky na elektronické odbavovací systémy, aby mohlo dojít k jejich pozdějšímu propojení (Nařízení vlády č. 295/2010 Sb. o stanovení požadavků a postupů pro zajištění propojitelnosti elektronických systémů plateb a odbavení cestujících). Žádné další požadavky na způsob provozování, koncepci, tarifní uspořádání (či jednotnost) apod. dopravní obslužnosti nejsou v českých zákonných normách přítomny.

Nyní je možné krátce nahlédnout na stav veřejné regionální dopravy v České republice. Ta se ubírá, jak již bylo řečeno, svojí cestou v každém kraji – od základu se v nich liší již i základní koncepce její organizace. Konkrétně se jedná o koncept páteřního spojení, integrovaného tarifního systému a tedy i koncepci tarifu, provázanost jízdních řádů, vypisování výběrových řízení na regionální dopravu a na standard vozového parku. Shrneme-li nyní postupně uvedené body, zjistíme, že se jednotlivé kraje v České republice liší již v pohledu na roli jednotlivých druhů dopravy. V některých krajích tvoří železnice nezpochybnitelnou páteř dopravy (např. Jihomoravský, Liberecký či Ústecký), v jiných krajích zatím není z kroků organizátora zcela zřejmý jeho záměr (např. Středočeský, Karlovarský) a v některých krajích pak posilování železnice jako páteře odmítli (např. Vysočina). Není cílem na tomto místě hlouběji interpretovat regionální debaty založené (častěji) na politických a (sporadicky) na dopravně-geografických argumentech.

Tarifní svaz zahrnující maximální možné území také není průsečíkovým cílem všech krajů. Také u tohoto bodu je možné identifikovat kraje postupující tímto směrem a integrující všechny módy veřejné dopravy a všechny druhy jízdních dokladů (například Jihomoravský, Královéhradecký, Praha). Výčet všech modalit a dílčích tarifních systémů není z kapacitních důvodů možný. V zásadě se ale kromě regionálních a systémových anomálií typu Pražské integrované dopravy nebo Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje většinou omezují pouze na pravidelně dojíždějící cestující, některé se zaměřují v oblasti této integrace výhradně u autobusové dopravy (Středočeský kraj). Na základě pohledu na existující specifika tarifu, kdy mnohdy na jedné relaci paralelně existují zónový a kilometrický tarif

v autobusové dopravě (dle využití linky) včetně všech druhů tarifů v železniční dopravě, není možné odhalit alespoň rámcový směr, kterým by se systém veřejné dopravy v České republice ubíral.

Působení koordinátora v oblasti jízdních řádů se opět regionálně liší, je ale možné se domnívat, že s ohledem na politickou a komunikační blízkost krajských a místních samospráv, se tato role koordinátorů asi vyvinula nejlépe ze všech sledovaných parametrů. Důvodem je i fakt, že kraj je faktickým zákazníkem dopravních společností a hradí přesně vyčíslené náklady. Koordinace však odpovídá výše uvedeným krajským dopravním koncepcím, což znamená, že v některých krajích jsou autobusy s vlaky vzájemně lépe provázány, v jiných nikoliv. V systémech, kde představuje páteřní dopravu železnice, se zpravidla zavedl, také u autobusů, taktový jízdní řád.

V neposlední řadě se v posledních letech dostal do rukou krajských objednatelů dopravy (a samozřejmě u dálkové dopravy v závazku veřejné služby také do rukou Ministerstva dopravy) nástroj, který jim otevírá možnost dosáhnout nových ekonomických podmínek a změnit stav vozidel. Je jím mechanismus výběrových řízení na veřejnou dopravu, jejichž realizace předpokládá evropská legislativa. Zatím je ale postup krajů spíše rozpačitý. Reálně se uskutečnilo jen několik výběrových řízení. Asi nejdále pokročil Ústecký kraj, v němž vyjedou od 1. ledna 2015 dopravci v autobusové dopravě, kteří již kompletně prošli výběrovým řízením. Výsledkem je významná úspora finančních prostředků pro krajskou pokladnu, soutěží se podařilo dosáhnout vyšší kvality a zhruba o 15–20 procent nižší ceny

Ve Spolkové republice Německo výrazně ovlivňuje oblast minimálních standardů dopravní obslužnosti silná decentralizace organizace dopravy mezi jednotlivé spolkové země a organizace v nich. Definice dopravní obslužnosti, zodpovědností a úhrady jejího provozování je odlišná od České republiky. Nejprve se tedy pokusíme v rámci analýzy o její definici a o následnou demonstraci na dílčích případech, konkrétně na příkladu spolkové země Bavorsko.

V němčině odpovídá českému pojmu základní dopravní obslužnost pojem „*öffentlicher Nahverkehr*“, tedy v překladu „veřejná místní doprava“, a označuje komplexní zajištění místní či regionální dopravy. Pro potřeby této studie budeme využívat pojem „regionální doprava“ jako synonymní s termínem „veřejná místní doprava“. Regionální doprava se dělí na kolejovou (*Schiennenpersonennahverkehr*) a silniční (*Strassenpersonennahverkehr*) místní dopravu. První z nich zahrnuje regionální kolejovou dopravu, což kromě standardní železniční dopravy obsahuje i příměstské linky rychlé železnice, tzv. S-Bahn. Druhá zahrnuje kromě

autobusů také tramvaje, trolejbusy a metro. Zcela klíčová definice, která striktně odděluje místní dopravu od dálkové, kromě výjimečných nadregionálních linek provozované na komerční riziko dopravce, vychází z maximální cestovní vzdálenosti 50 kilometrů a z maximálního cestovního času jedné hodiny pro většinu cestujících. Tato hranice tak hraje roli nejen při rozlišování místní a dálkové dopravy, ale také například při omezování trhu (nedotované) dálkové autobusové dopravy.

Zajištění veřejné místní dopravy patří k základním povinnostem spolkové vlády a samo provozování železnice je zakotveno v Základním zákoně (§87e). Dále osobní dopravu upravuje spolkový zákon o přepravě osob (*Personenbeförderungsgesetz*) z roku 1966, který prošel mnoha novelizacemi. Posledním významným spolkovým zákonem týkajícím se této oblasti je tzv. zákon o regionalizaci z roku 1994 (*Regionalisierungsgesetz 1993*), který znamenal přesun pravomocí a zároveň povinností v regionální dopravě na jednotlivé spolkové země. K jeho schválení došlo v souvislosti s německou železniční reformou, protože nově měly být na spolkové země přeneseny i pravomoci v organizaci místní železniční dopravy. Zatímco doposud byla tato doprava plánována Německými drahami na základě dohody se Spolkovým ministerstvem dopravy, nová zákonná úprava měla vést k transparentnímu nastavení pravidel a finančních toků, protože náklady spojené s úhradou veřejné místní dopravy spolkový rozpočet hradí z výtěžku z daně z minerálních olejů. Od pozdější úpravy zákon dokonce spolkovým zemím garantuje výši příspěvku, a zároveň umožňuje realizaci reformy železničního sektoru. Ta měla naplnit kroky požadované společnou dopravní politikou Evropského hospodářského společenství, později Evropské unie.

Zákon o regionalizaci tak definuje zajištění místní (či regionální) osobní dopravy jako jednu ze základní veřejných služeb a v každé spolkové zemi je konkretizována zákonem. Ve všech zemích je určena jedna nebo více institucí, které jsou pověřeny zajištěním a koordinací regionální dopravy. Tam, kde je více koordinátorů, se zpravidla jedná o dopravní svazy s jasně oddělenou teritoriální působností.

Starším zákonem upravujícím oblast osobní dopravy je zákon o osobní přepravě, který rozvíjí povinnosti zemí, resp. subjektů, které byly zeměmi pověřeny k zajištění veřejné místní osobní dopravy. Ty potom definují požadavky na objem a kvalitu dopravní obslužnosti, které jsou vždy stanoveny v plánu dopravní obsluhy. Dopravní prostředky ve Spolkové republice Německo vždy vykazovaly vysoký provozní standard a v celkových statistikách bylo velké množství vozidel nízkopodlažních. Dělo se tak jednak díky ekonomické síle, ale také díky velkému množství invalidů, kteří svá zranění utrpěli za druhé světové války a s jejichž

potřebami se musela společnost vyrovnat. Spolkové zákonodárství dosud nestanovovalo přesné podíly povinné nízkopodlažnosti a dalších technických opatření pro pohyb invalidů. V systému veřejné dopravy v Německu byla bezbariérovost předepsána normou. Zákon o přepravě osob stanovuje definitivní datum, do kdy musí všechny dopravní prostředky nasazené v regionální dopravě splňovat požadavek bezbariérovosti. Má se tak stát k 1. lednu 2022.

Vzhledem k nejednotnosti stanovení podmínek pro provozování místní osobní dopravy, vznikl ve Spolkové republice velmi nepřehledný systém. Úkol organizátora veřejné dopravy totiž v některých spolkových zemích převzala jedna společnost, jinde vznikla celá řada tarifních svazů, na něž tyto úkoly přešly. Je tedy velmi složité definovat jeden standard a to ve smyslu definice četnosti jízd v rámci základní dopravní obslužnosti tak i vybavenosti vozidel a související infrastruktury. Bavorský příklad ukazuje složitost systému. Spolková země zřídila společnost Bavorská železniční společnost (*Bayerische Eisenbahngesellschaft – BEG*), která je organizátorem místní železniční dopravy v Bavorsku. Tam ale její pravomoci končí a další druhy dopravy, tedy především autobusová doprava, jsou organizovány místními tarifními svazy či přímo komunami (Nigrin 2013).

Základní koncepce a chápání místní osobní dopravy v Bavorsku stanovuje bavorský zemský zákon o veřejné osobní místní dopravě (*Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern*). Ten stanovuje úkoly místní dopravy jako uspokojování poptávky po přepravě v městské, příměstské i regionální dopravě s tím, že vyjmenovává všechny dopravní prostředky zastoupené v Bavorsku a uvádí, že tyto prostředky mohou být doplněny nebo nahrazeny najatými vozy či vozidly taxislužby. Železniční doprava je stanovena za základní pilíř veřejné dopravy, na níž mají být navázány všechny ostatní druhy dopravy.

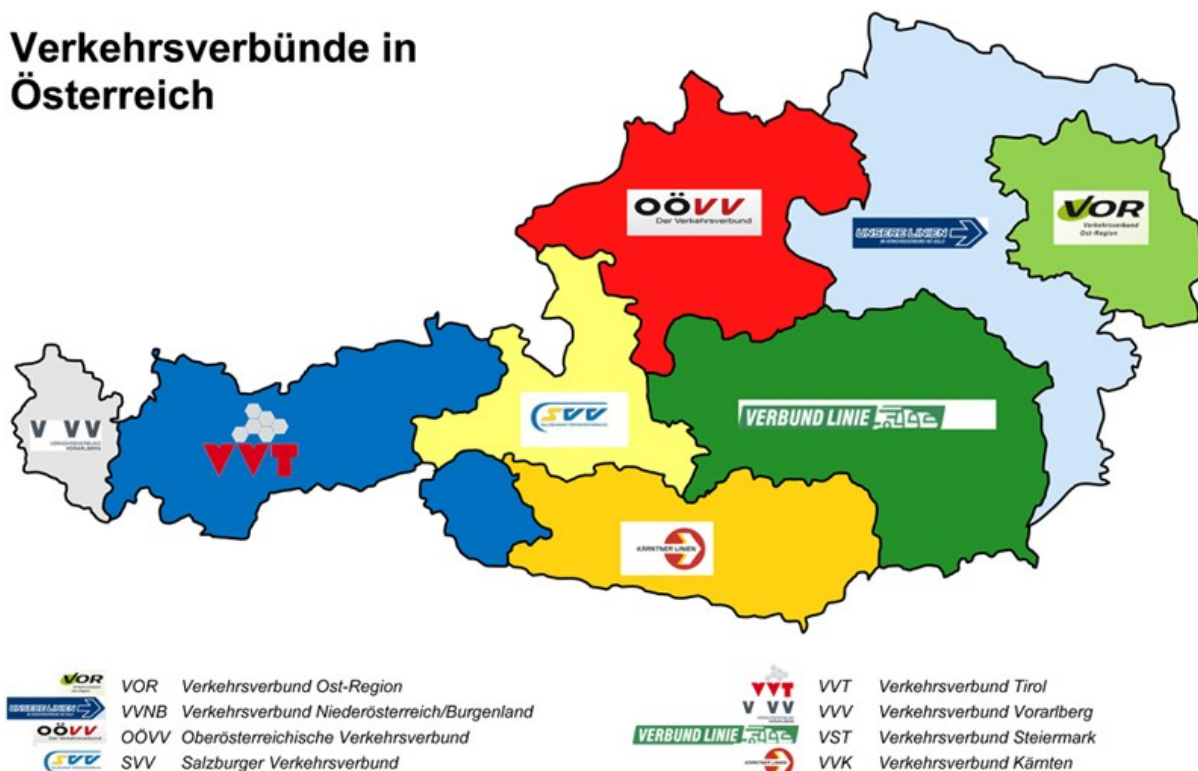
Bavorský zemský zákon, který v podstatě popisuje principy a důrazy bavorské dopravní politiky, dále velmi podrobně rozepisuje přednost veřejné dopravy nad individuální s tím, že má být tato priorita zohledněna v investičních plánech a rozvoji infrastruktury. Týká se to také výstavby parkovacích kapacit P+R, které mají být systematicky zřizovány mimo centra větších měst. Významným pilířem veřejné místní dopravy je zajištění dopravy školáků do škol a zpět s tím, že zavádění výlučně školních linek je sice možné, ale pouze ve výjimečných případech. Zákon předpokládá, že jízdní řád veřejné dopravy bude sestaven tzv. v taktu, aby bylo možné lépe a systémově provázat jednotlivé druhy dopravy. Místní osobní doprava by měla být provozována s ohledem na zalidněnost jednotlivých území s tím, že se předpokládá její provozování jmenovitě o sobotách, nedělích a státních svátcích.

Zodpovědnost a možnost rozhodnout o konkrétním vedení spoje je přenechána nižší plánovací úrovni, přičemž železnice tvoří nezpochybnitelnou osu místní dopravy, na níž jsou navázány místní autobusové spoje. Na rozdíl od železniční dopravy, kde stanovuje povinnost akceptovat tzv. průchozí tarif zákon o železnici (*Eisenbahngesetz*), není jednotný tarifní systém podmínkou místní dopravy v Německu. Nalezneme tak například oblasti zcela bez tarifní integrace, například v odlehlých oblastech Bavorska, nebo například celé spolkové země, které jsou pokryty tarifními svazy a místní veřejná doprava je zcela tarifně integrována, například v Sasku (blíže viz Nigrin 2013).

Rakousko reagovalo podobně jako Spolková republika Německo a další státy Evropské unie na nutnost provést změny v organizaci dopravního a železničního sektoru, jak to požadovala společná dopravní politika, respektive tzv. železniční balíčky. Ve srovnání s Německem je v Rakousku situace v organizaci veřejné dopravy přehlednější a to především díky slabší federalizaci. Rakouská spolková vláda tak disponuje většími pravomocemi než je tomu v Německu, kde v oblasti regionální dopravy jednoznačně dominují spolkové země. V současné době představuje Rakousko jednu z mála zemí na světě, v nichž je veškerá veřejná doprava integrována do dopravních svazů a tarifně integrována. Každá spolková země na svém území vytvořila jeden tarifní svaz s tím, že některé zahrnují také oblasti sousedících spolkových zemí nebo v příhraničí. Nejvíce takových exteritoriálních úseků zahrnuje především tyrolský dopravní svaz (VVT).

**Obr. 1: Mapa tarifních svazů v Rakousku (stav 2014).**

## Verkehrsverbünde in Österreich



Zdroj: Spolkové ministerstvo dopravy, inovací a technologií,  
<http://www.bmvit.gv.at/verkehr/nahverkehr/verbuende/aufteilung.html>, staženo dne 26.9.2014.

Cesta k modernímu, funkčnímu a integrovanému systému veřejné dopravy začala v Rakousku v roce 1999, kdy vstoupil v platnost zákon o uspořádání osobní místní a regionální dopravy (*Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz* 1999). Ten nově stanovil terminologii, zodpovědnosti a principy financování veřejné osobní dopravy včetně jejich minimálních standardů. Veřejná doprava se podle něj dělí do dvou hlavních oblastí, pro něž jsou jinak definované minimální standardy frekvence jízdy a zodpovědnosti. První z nich je „osobní místní doprava“ (*Personennahverkehr*), která je provozována v městských oblastech a přilehlých regionech. Tato doprava je zajišťována autobusy, tramvajemi, metrem (*U-Bahn*) a železnicí a zodpovědnost za jeho organizaci spadá na města a zúčastněné komuny. Druhým je „osobní regionální doprava“ (*Personenregionalverkehr*), jež obsluhuje region nebo venkovské oblasti. Pod tímto pojmem je chápána většinou autobusová a železniční doprava a její organizace spadá pod zemské vlády.

Zákon o uspořádání osobní místní a regionální dopravy v podstatě připravil půdu pro dopravní harmonizaci a integraci v celém Rakousku. Jednak stanovil jednotné principy, na jejichž základě měla být doprava nadále rozvíjena: stanovil podmínky pro vznik dopravních svazů, stanovil povinnou tarifní integraci a minimální standardy dopravy. Základem dopravního



plánování se má stát snaha o maximální možné omezení paralelního vedení autobusových a vlakových linek a posilování přípojných spojů k páteřním (zpravidla železničním) linkám. Zajímavé ustanovení, které má zabránit vzájemnému „*cherry-picking*“, tedy tzv. vyzobávání rozinek, uvnitř dopravních svazů, je zaměřené na omezení provozu paralelních linek, pro které není žádné dopravně-politické odůvodnění a které vycházelo z dřívějšího dopravního uspořádání provozované na základě dlouhodobých smluv. To je definováno pěti hlavními kritérii, kterými je: obsazenost spoje, dodržení kvalitativních kritérií, počet přepravených cestujících, propojenost zastávek, datum zahájení paralelního spojení. Pokud spojení nespĺňuje tato kritéria a odvádí cestující z jiných systémových spojů, je možné společnosti snížit příspěvek na provoz tohoto spoje. Vzhledem k tomu, že zákon z roku 1999 nepředpokládal výstavbu dopravního systému na zelené louce, nýbrž spíše postupnou přeměnu stávajícího systému, přistoupil zákonodárce k tomuto ustanovení, které umožňovalo evoluční a nikoliv revoluční systémovou proměnu.

Dopravní svazy, jejichž vznik zákon předpokládal, měly jasně stanovené cíle: hranice těchto svazů neměly jít napříč významnými dopravními proudy, tedy neměly být omezeny hranicemi spolkových zemí či státními hranicemi, zavedení spolkově jednotné tarifní systematiky, zavedení kompatibilních odbavovacích systémů a jízdenek a zajištění minimálních standardů kvality. Právě zajištění minimálních standardů ve veřejné dopravě představuje hlavní podmínku pro přidělení finančních prostředků ze strany spolku, kterými je veřejná doprava financována. Výčet kritérií je velmi široký a zahrnuje kategorie jako je dostupnost systému, osobní a provozní bezpečnost, dodržování pracovního práva, zajištění jízdního komfortu, napojení na jednotný spolkový dopravní informační systém zahrnující ceny, jízdní řády a přestupní vazby, pozitivní dopad dopravy na životní prostředí a možnost využít jízdenku pro jízdu v rámci celého dopravního svazu (včetně jednotlivých jízd) bez ohledu na zvolený dopravní prostředek.

Konkrétně tak minimální standardy zahrnují zohlednění potřeb imobilních osob, uživatelsky příjemná koncepce vozidel a jízdenkových automatů, dobrou dostupnost zastávek se zohledněním krátkých přestupních vazeb, prozákaznické vyhotovení jednotlivých jízdenek a předplatních kupónů, napojení důležitých cílů na dopravní systém, optimální propojení dopravních systémů skrze zkoordinované jízdní řády a napojení vesnických a periferních oblastí se zohledněním možných alternativních forem dopravy odpovídajících poptávce (taxi, bus na zavolání apod.). V oblasti komfortu jízdy je cílem minimalizace jízdních a přestupních dob, zvyšování spolehlivosti a četnosti jízd. Dále zajištění čistoty vozidel.

Tarifní problematika představuje základní komponentu sociálně-příznivé a přehledné veřejné dopravy. Rakousko stanovilo základní principy slev zaměřené na studenty a další kategorie, jako například sociálně slabé. V případě tarifu byly umožněny dva modely: model vytváření skupin zastávek (*Haltestellengruppenmodell*) a zónový či plástový model (*Zonen- oder Wabenmodell*). První z nich vychází ze sloučení zastávek do základních jednotek, uvnitř kterých je uskutečňována přeprava na základě fixně stanovené ceny. Přeprava mimo tuto zónu se pak odvíjí od kilometrické vzdálenosti (středů) zón, v nichž se nachází výchozí i cílová zastávka. Druhým typem je zónový (či plástový) model. Zastávky jsou sdruženy do zón. Uvnitř zóny platí jednotné jízdné. V případě cesty za hranice tarifní zóny se jízdné vypočítává součtem všech základních cen v projetých zónách (včetně výchozí a cílové) (*Einzelne Tarifmodelle im Verbundtarif*, BMVIT 2014).

Současně se stanovením velmi svazujících kritérií a požadavků na veřejnou regionální dopravu dává zákon obcím možnost vybírat poplatek za napojení na veřejnou dopravu od industriálních a komerčních zón, kterou musí zajišťovat katastrálně příslušná obec bez ohledu na skutečnost, zda přináší výhody jejím obyvatelům. Poplatky se vztahují na komerční, obchodní, technologické, volnočasové, kancelářské, technologické, lékařské zóny a kina, která mají větší plochu všech podlaží než 10 tisíc m<sup>2</sup>. Poplatek má krýt vícenáklady pro dopravní systémy spojené s vybudováním a udržováním dopravních napojení těchto center a jeho minimální výše měla činit 0,07 eura měsíčně za 1 m<sup>2</sup> plochy.

## ***2. Dopravně-geografická komparace***

Cílem dopravně-geografické sondy je především snaha o kontextualizaci výše uvedených informací normativního a organizačního charakteru do rámce dopravní reality ve zmiňovaných regionech a to především s důrazem na periferní oblasti. Obsluha těchto oblastí představuje mnohdy výrazný problém a reálně tak ukazuje minimální limity dopravní obslužnosti. Analýza se zaměřila výhradně na dojížděku ze zázemí do vybraného centra. Vzhledem k možnosti zkoumat podmínky v sídelně relativně homogenním prostoru širšího trojmezí České republiky, Německa a Rakouska byly z každé země vybrány dojížděkové mikroregiony, které se nacházely v tomto prostoru, a v rámci nich proběhla také analýza dopravní obslužnosti. Tato část článku nejprve představí samotný výběr sídel, metodu zpracování dat a následně výsledky komparace.

Zkoumání byly podrobeny nodální mikroregiony na velikostní úrovni okresu a menší, jejichž určujícím prvkem se stala dojíždka do centra mikroregionu. Dojíždkové mikroregiony byly vymezeny okolo sídel s populační velikostí 5 až 15 tisíc obyvatel, vytvářející zázemí nejméně pěti obcí, u nichž je dojíždka do vybraného centra nejsilnější. Vzhledem k možnosti využít geografické blízkosti mikroregionů v okolí styku hranic tří států byla snaha vybrat mikroregiony pokud možno sousedící, tj. mikroregiony ze širší oblasti Šumavy, pouze v Rakousku se podařilo nalézt vhodný mikroregion až v Dolních Rakousech, v okolí Hollabrunnu – viz mapa 1.

V České republice se zaměřil výzkum na mikroregion Českého Krumlova s ohledem na odpovídající velikost okresního města a periferní charakter západní poloviny okresu a vlastního mikroregionu. Východní polovina okresu vykazuje silné vazby na krajské město České Budějovice. Vazby v České republice byly stanoveny na základě dat o dojíždce do zaměstnání a do škol, vytvořených na základě Sčítání lidu, domů a bytů 2011. Ve Spolkové republice Německo, konkrétně pak v Bavorsku, se stal předmětem výzkumu Landkreis Regen, ležící severozápadně od Českého Krumlova, v němž se nacházejí dvě srovnatelně velká sídla (Regen a Zwiesel). Jejich populační velikost dosahuje přibližně 8 tisíc obyvatel a lze předpokládat výraznější funkční oddělení obou regionů, vyplývající také z geomorfologické charakteristiky oblasti. Vzhledem k nedostupnosti dat o dojíždce pro daný stát byla sídla stanovena podle předpokládané logiky vazeb v území, vyplývající ze sítě komunikací a přírodních bariér. K analýze byla vybrána jen ta sídla, u nichž je předpokládána vazba na město Regen.

V Rakousku, konkrétně v Dolních Rakousích, byl zvolen dojíždkový mikroregion města Hollabrunn o velikosti přibližně 6,7 tis. obyvatel). Tento mikroregion, přestože se nachází nedaleko Vídně, vykazuje stále silnější vnitřní vazby než vazby ve vztahu k Vídni. Paradoxně zde dochází u periferních obcí k nejsilnějším vazbám spíše na sousední mikroregiony a sídla v nich ležící (Horn, Krems an der Donau, Laa an der Thaya).

Pro analýzu byla vybrána sídla ležící v periferní poloze vůči centru. V případě všech studovaných regionů byla periferní poloha určena jako časová vzdálenost centra a středu sídla prostřednictvím automobilu, jež je podle internetového plánovače aplikace Mapy.cz vyšší nebo rovna 10 minutám.<sup>1</sup> Sídla byla rozčleněna do velikostních kategorií 0 – 199 obyvatel,

---

<sup>1</sup> Základem této úvahy byl expertní odhad. Cestovní vzdálenost mezi středy sídel je pouhou aproximací a je předpoklad, že bude ve skutečnosti spíše vyšší (pracovní příležitosti se obvykle nenacházejí v centrech měst,

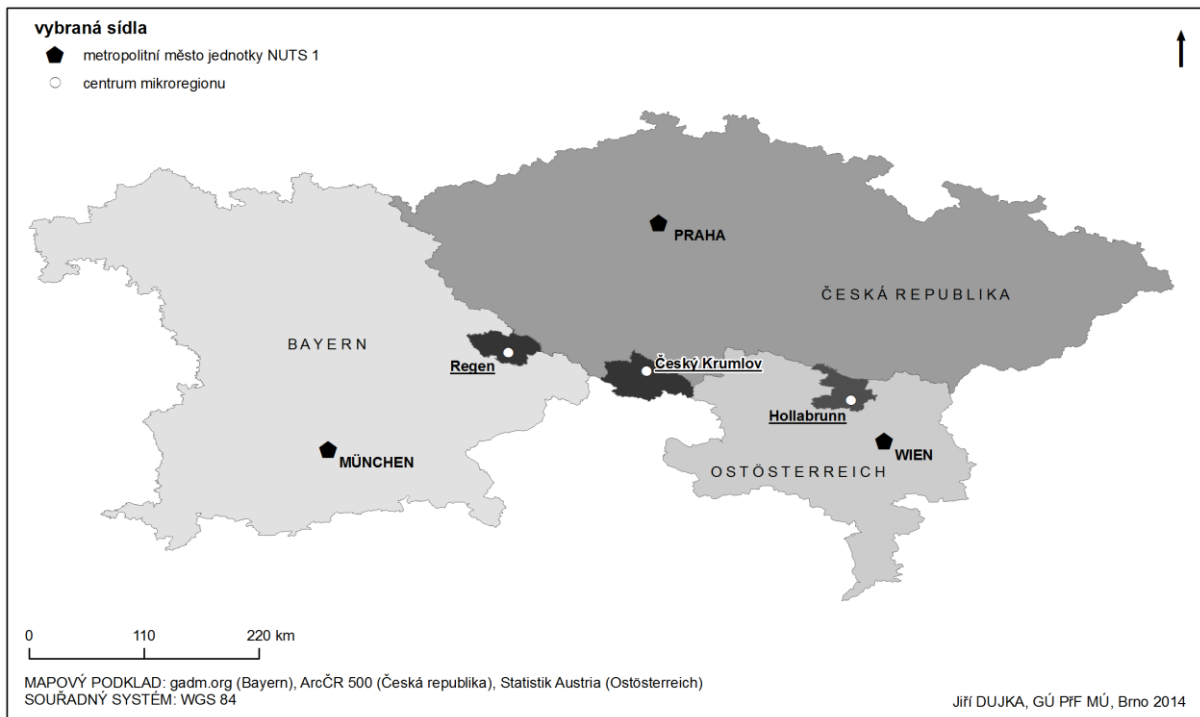
200 – 499 obyvatel, 500 – 999 obyvatel a 1000 – 4999 obyvatel, přičemž každá kategorie je zastoupena dvěma sídly. Samotný výzkum zahrnoval sídla a nikoliv celé obce. Vyplynulo to z územněsprávního uspořádání v Německu a Rakousku, kde jsou jako obce (*Gemeinden*) označovány útvary s populační velikostí obvykle vyšší než 1 000 obyvatel, skládající se z menších jednotek – sídel (také Pitrová, 2008). Proto, aby bylo možné zachovat výše naznačené dělení i v mikroregionech mimo Českou republiku, bylo nutné zjišťovat údaje přímo za jednotlivá sídla.

V České republice jsou tato data publikována Českým statistickým úřadem prostřednictvím Statistického lexikonu obcí, jenž obsahuje potřebnou úroveň katastrálních území a vztahuje se ke Sčítání lidu, domů a bytů z roku 2011. V rámci Německa je velmi obtížné obdobná data vyhledat. Pro studované území vydává data Bavorský zemský úřad pro statistiku a zpracování dat (*Bayerisches Landesamt für Statistik und Dataverarbeitung*), ovšem pouze do výše zmíněné úrovně obcí (*Gemeinden*). Bylo proto nezbytné použít data z publikace Úřední přehled obcí v Bavorsku (*Amtliches Ortsverzeichnis für Bayern*), vydanou v roce 1991 a obsahující data i pro menší územní jednotky (*Gemeindeteilen*, části obce) z roku 1987. V rámci Rakouska jsou údaje pro územní jednotky menší než obce (zde nazývány *Katastralgemeinden*, katastrální obce) zachyceny v publikaci Lexikon sídel. Statistická dokumentace dějin obyvatelstva a sídel (*Ortslexikon. Statistische Dokumentation zur Bevölkerungs- und Siedlungsgeschichte*), vydávaný Rakouskou akademií věd.

**Mapa 1: Poloha vybraných mikroregionů v rámci příslušných vyšších územněsprávních celků.**

---

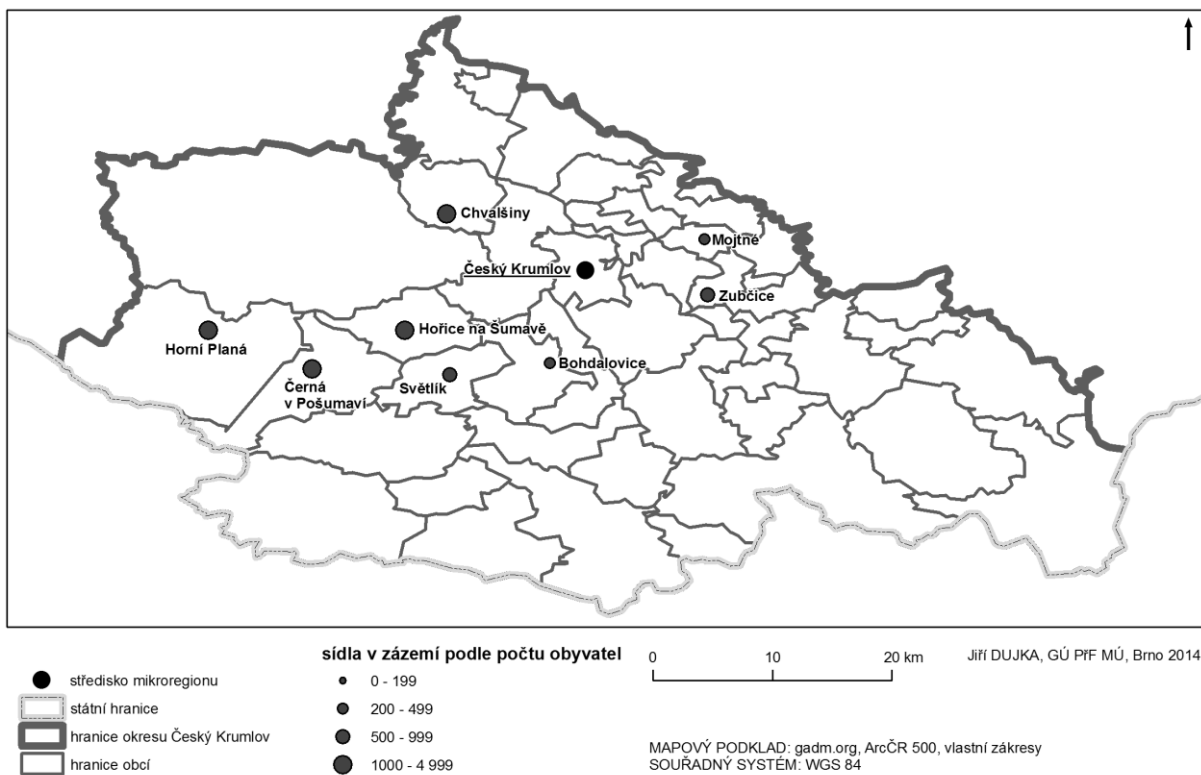
distribuce obytné funkce sídel v zázemí může být silně difuzní). Sídla v takovéto vzdálenosti ve všech státech již zpravidla vykazují znaky periferie (velikost sídla, kvalita dopravní obslužnosti, stav komunikací apod.).



Zdroj dat: vlastní zákresy autora (J. Dujka).

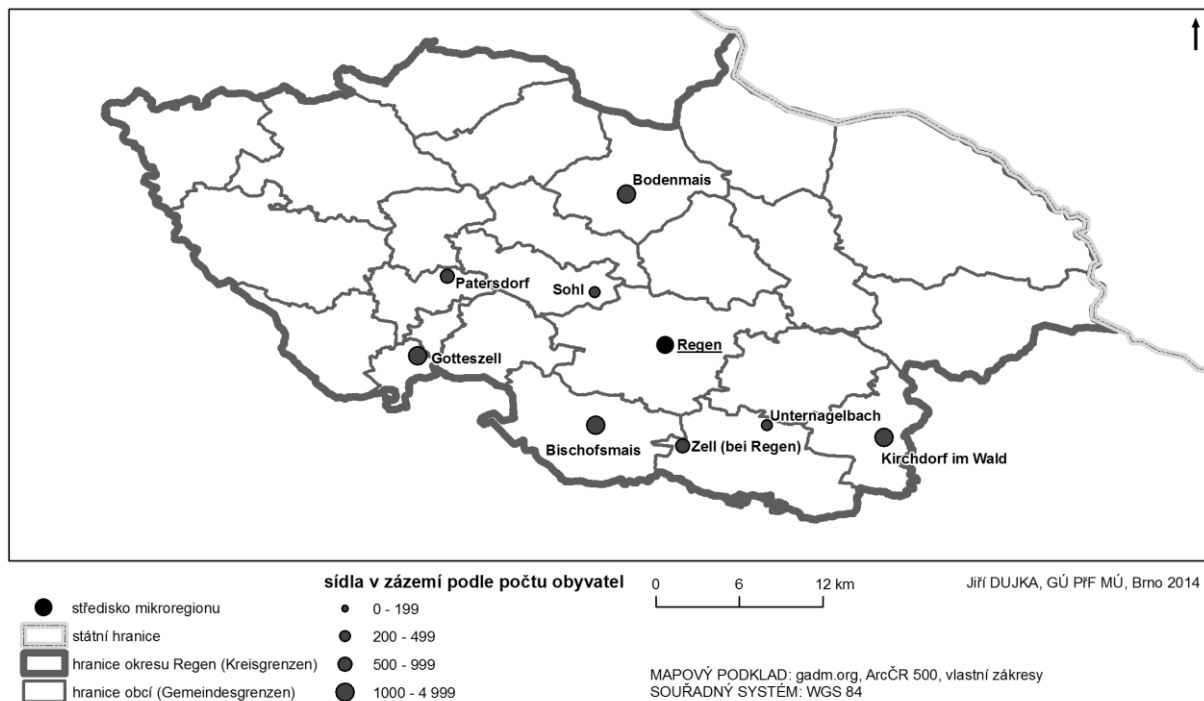
Poznámka: V Rakousku je zobrazen region Ostösterreich, který zahrnuje spolkové země Dolní Rakousy, Hradištsko a Vídeň.

**Mapa 2: Poloha sídel v rámci sondy provedené v České republice**



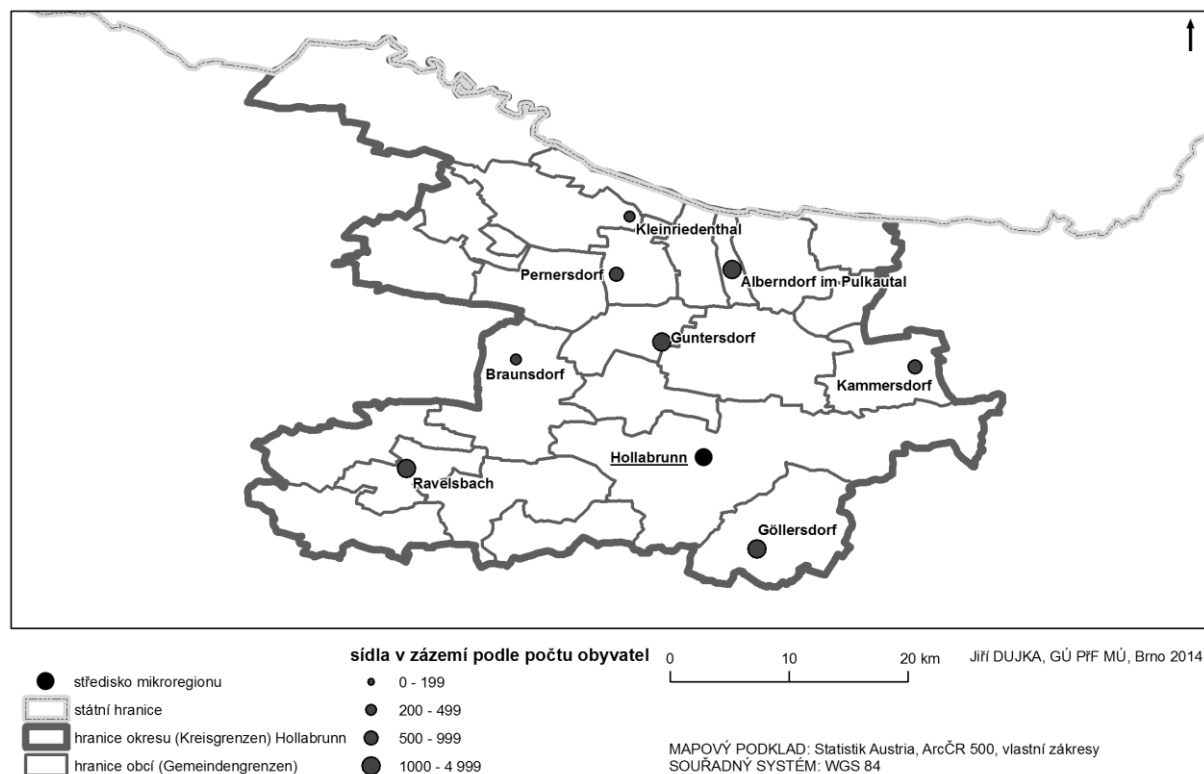
Zdroj dat: vlastní zákresy autora (J. Dujka).

**Mapa 3: Poloha sídel v rámci sondy provedené ve Spolkové republice Německo, resp. v Bavorsku.**



Zdroj dat: vlastní zákresy autora (J. Dujka).

**Mapa 4: Poloha sídel v rámci sondy provedené v Rakousku, resp. v Dolních Rakousích.**



Zdroj dat: vlastní zákresy autora (J. Dujka).

Pro analýzu dopravní obslužnosti byla použita mírně upravená metodika (Dujka, 2014), v jejímž rámci bylo vyhledáváno spojení prostřednictvím veřejné hromadné dopravy (regionální autobusy a vlaky) z příslušného sídla v zázemí do centra. Jako jeden spoj byl započítán buď přímý spoj nebo spoj s nejvýše jedním přestupem v rámci jednoho druhu dopravy tak, aby doba přestupu byla v rámci jedné zastávky a přestup netrval déle než 10 minut. Přestupy mezi vlakem a autobusem nebyly započítány z důvodu rozdílných parametrů takovýchto přestupů v jednotlivých státech (zejména konstrukce návazností). Počty spojů byly rozčleněny do čtyř denních období: 3:00 – 7:59 (ranní špička), 8:00 – 11:59 (dopolední sedlo), 12:00 – 17:59 (odpolední špička) a 18:00 – 23:59 (večerní sedlo, případně pozdní večerní špička). Za rozhodující okamžik je brán čas odjezdu spoje ze sídla v zázemí. Současně bylo provedeno šetření pro pracovní den (referenční den 15. října 2014), sobotu (18. října 2014) a neděli (19. října 2014), aby byly eliminovány změny vyplývající ze státních svátků či prázdnin. Pro všechny regiony byly odděleně počítány autobusové a vlakové spoje (vlakové tam, kde je bylo možno využít). Spojení bylo vyhledáváno prostřednictvím místních vyhledávačů spojení. V rámci České republiky byl využit portál IDOS (<http://www.jizdnirady.cz>). Pro území Německa bylo spojení vyhledáváno na serveru Bahn.de (<http://www.bahn.de>). Vyhledávání spojení v Rakousku bylo prováděno přes portál SCOTTY, spravovaný ÖBB (<http://fahrplan.oebb.at/bin/query.exe/dn>).

**Tab. 1: Počty spojů ze sídel v zázemí do centra okresu pro okresy Český Krumlov, Regen a Hollabrunn, pracovní dny, sobotu a neděli podle velikostních skupin obcí.**

Velikostní skupina	Průměrný počet spojů	Maximální počet spojů	Modus počtu spojů
<b>PRACOVNÍ DEN</b>			
1000 – 4999	17,2	31	-
500 – 999	18,5	34	-
200 – 499	6,7	17	5
– 199	3,8	7	7
<b>SOBOTA</b>			
1000 – 4999	5,0	18	0
500 – 999	12,5	26	10

200 – 499	0,7	4	0
– 199	0,5	3	0
NEDELE			
1000 – 4999	4,8	16	0
500 – 999	7,7	16	10
200 – 499	0,7	3	0
– 199	0,0	0	0

*Zdroj: Výzkum autora (J. Dujka).*

Jak vyplývá z tabulky 1, nejvyšší hodnoty z hlediska počtu spojů vykazuje velikostní skupina 500 – 999 obyvatel. V této velikostní skupině je nejvyšší zastoupení obcí, které mohou ke spojení využít i vlak (4 z 6) a současně leží na trati, kterou je možno využít ke snadné přepravě ze zázemí do centra. V největší velikostní kategorii obcí je možno železnici použít jen ve třech případech ze šesti, ostatní sídla této velikostní kategorie jsou odkázána pouze na autobusovou dopravu. Sídla v obou menších velikostních kategoriích vykazují nižší úroveň obslužnosti. Frekvence spojů v těchto velikostních kategoriích je závislá na poloze obce v rámci dopravní sítě. Sídla, ležící na významnější silniční komunikaci nebo v blízkosti významnějšího subcentra (dopravního uzlu) mají zpravidla lepší dopravní spojení než obce ležící na silnicích okresního a lokálního významu.

Z hlediska rozložení spojů během dne je obvykle spojení nejlepší během ranní (tj. do 8. hodiny) a odpolední dopravní špičky (mezi 12. a 18. hodinou). Naopak obvykle téměř zcela chybí spojení ve večerních hodinách (po 18. hodině). Výhodu v tomto mají opět sídla ležící na železnici, neboť zde je spojení ve večerních hodinách obvyklejší.<sup>2</sup> V nepracovní dny lze pozorovat pochopitelný pokles počtu spojů. Ve statistikách za sobotu a neděli se ještě více projevují sídla s možností železničního spojení, neboť osobní železniční doprava bývá zpravidla intenzivnější než během nepracovních dní (resp. pokles počtu spojů v nepracovní dny není natolik výrazný jako v případě autobusů). Také zde hraje významnou roli poloha sídla v dopravním systému. Z tabulky 1 vyplývá, že modus počtu spojů je v obou nejnižších velikostních kategoriích sídel a v obou nepracovních dnech roven nule. Bez obsluhy jsou ta sídla, která leží mimo významnější dopravní tahy směřující k centru. Také záleží na způsobu

<sup>2</sup> Večerní spojení na železnici bývá obvykle vázáno na spoje od posledních večerních dálkových vlaků na expresních tratích, případně z významného centra do zázemí. To je případ tratí Plating – Regen – Zwiesel a Wien – Stockerau – Hollabrun – Retz. Trať České Budějovice – Český Krumlov – Nové Údolí jednak nemá podobný charakter, jednak obce vybrané k analýze leží vzhledem k hierarchicky významnějšímu dopravnímu uzlu (České Budějovice) v opačném směru.



organizace dopravy, v některých případech může být dostupnost zajištěna prostřednictvím přestupů autobus-vlak. Organizace veřejné hromadné dopravy bývá v současnosti závislá jednak na poloze vůči významnějším sídlům (úroveň krajská a vyšší), jednak na existenci či neexistenci integrovaných dopravních systémů (IDS). Příkladem může být mikroregion Hollabrunn, ležící v širším regionu Vídně a mající možnost využít vlaků, jež jsou součástí dopravního systému Vídně (S-Bahn). V kontrastu s vysokým počtem spojů na železniční trati Stockerau – Hollabrunn – Retz (i během nepracovních dní) je poměrně nízká úroveň obslužnosti autobusovými spoji na mikroregionální úrovni.

**Tab. 2: Počty spojů ze sídel v zázemí do centra okresu pro okresy Český Krumlov, Regen a Hollabrunn v pracovních dnech a o sobotách a nedělích.**

Sídlo	Velikostní kategorie	Počet spojů		
		Pracovní den	Sobota	Neděle
ČESKÁ REPUBLIKA (centrum: Český Krumlov)				
Horní Planá	1 000 – 4 999	15	9	<b>10</b>
Chvalšiny	1 000 – 4 999	13	0	2
Černá v Pošumaví	500 – 999	17	<b>10</b>	<b>10</b>
Hořice na Šumavě	500 – 999	<b>18</b>	<b>10</b>	<b>10</b>
Světlík	200 – 499	5	0	1
Zubčice	200 – 499	17	4	3
Bohdalovice	0 – 199	7	0	0
Mojtné	0 – 199	4	0	0
PRŮMĚR		12,0	4,1	4,5
MODUS		17	0	10
NĚMECKO (centrum: Regen)				
Bischofsmais	1 000 – 4 999	10	0	0
Bodenmais	1 000 – 4 999	<b>28</b>	1	1
Gotteszell	500 – 999	21	<b>18</b>	<b>16</b>
Kirchdorf im Wald	500 – 999	7	2	2
Patersdorf	200 – 499	6	0	0
Zell bei Regen (Kirchberg im Wald)	200 – 499	6	0	0
Sohl (Teisnach)	0 – 199	0	0	0
Unternagelbach (Kirchberg im Wald)	0 – 199	2	0	0
PRŮMĚR		12,0	2,6	2,4
MODUS		6	0	0
RAKOUSKO (centrum: Hollabrunn)				
Göllersdorf	1 000 – 4 999	31	18	<b>16</b>
Ravelsbach	1 000 – 4 999	6	2	0
Alberndorf im Pulkautal	500 – 999	14	9	0
Guntersdorf	500 – 999	<b>34</b>	<b>26</b>	8
Kammersdorf (Nappersdorf-Kammersdorf)	200 – 499	5	0	0
Pernersdorf	200 – 499	1	0	0
Braunsdorf (Sitzendorf an der Schmida)	0 – 199	3	0	0
Kleinriedenthal (Retz)	0 – 199	7	3	0
PRŮMĚR		12,6	7,3	3,0
MODUS		-	0	0

*Zdroj: Výzkum autora.*

*Poznámka: Tučně jsou vyznačena maxima pro daný mikroregion a den.*

Tabulka 2 ukazuje rozpis konkrétních hodnot pro daná sídla ve sledovaných oblastech. Z provedené analýzy vyplývá, že úroveň dopravní obslužnosti je ve všech třech mikroregionech podobná. I tak lze ale pozorovat rozdílné tendence. V Německu a v Rakousku je nabídka spojení v pracovních dnech ze sledovaných obcí výrazně, a to někdy až násobně, vyšší než v České republice. Naopak Česká republika a částečně Rakousko vykazují u středních a větších sídel poměrně vyrovnanou nabídku spojení také v nepracovních dnech. Ve všech třech zemích jsou nejmenší sídla, jak již bylo zmíněno výše, velmi špatně dopravně obsloužena. Z tabulky 1 také vyplývá, že nepracovních dnech jsou výrazně zvýhodněna sídla ležící na železnici. Ve všech třech komparovaných regionech pak dosahovala nabídka dopravních spojení o víkendových dnech fakticky nulové úrovně.

### **3. Závěr**

Komparace ukázala, že se organizace veřejné regionální dopravy a s tím související stanovení standardů dopravní obsluhy v České republice, Německu i Rakousku velmi odlišují. Pojem standardu dopravní obsluhy není možné chápat pouze z pohledu frekvence dopravního spojení pro jednotlivá sídla, ale také s ohledem na celkovou „služebnost“ dopravy, tedy integraci, tarifní prostupnost, návaznosti a vybavenost vozidel či zastávek. Česká republika, Německo i Rakousko se vydaly po regionalizace v uplynulých desetiletích odlišnými cestami distribuce odpovědnosti a koncepce regionální dopravy. Vývoj odpovídal míře centralizace a také navazoval na historicky vyvinutou strukturu regionální dopravy.

Výsledek komparace dopravní obslužnosti ukázal, že přístup k organizaci dopravy je v každé zemi odlišný. Nejkonceptněji dopravu vyřešili v Rakousku, která nabízí obecně velmi vysoký a pro cestujícího přívětivý standard dopravní obslužnosti. Německo, respektive v našem případě Bavorsko, centralizovalo plánování železniční regionální dopravy, na níž jsou navázány všechny ostatní druhy dopravy, často organizované v malých dopravních svazech. Funguje tak základní osa systému s odpovídající, byť limitovanou, průchozí tarifní nabídkou (například Bayern-Ticket). Česká republika představuje vzhledem ke své velikosti silně heterogenní region, kde je velmi obtížná orientace v organizaci dopravní obslužnosti. V každém kraji došlo ke stanovení odlišné dopravní koncepce včetně různorodého přístupu k tarifní integraci a postavení železnice v systému dopravy. Vše doplňuje dálková železniční

doprava, objednávaná a financovaná Ministerstvem dopravy ČR, která je v některých případech integrována do tarifních svazů, v jiných nikoliv.

Při pohledu na nabídku dopravní obslužnosti na úrovni mikroregionů, se však nabízí až překvapivě shodný výsledek. Obslužnost obcí v pracovní dny je nejrovnoměrněji rozdělena na Českokrumlovsku, přestože zde doprava není nějak výrazně organizována. U Bavorska a Dolního Rakouska je obslužnost rozvrstvena méně, ovšem vzhledem k faktu organizovanosti dopravy může být spojení realizováno pomocí přestupů. Nabízí se otázka, zda za dobrým výsledkem mikroregionu Českého Krumlova není použita metodika vylučující přestup vlak-autobus; vzhledem k omezené znalosti místních poměrů v zázemí Regenu a Hollabrunnu není možné tyto přestupy započítat. V nepracovní dny nejsou příliš patrné rozdíly v kvalitě obslužnosti, která je zpravidla nízká až nulová. Výjimku může tvořit omezené nedělní spojenína Českokrumlovsku (vyšší než v sobotu), kde lze předpokládat spoje k dálkovým linkám do metropolitních oblastí (Praha, Plzeň, Brno).

Dopravní obslužnost a zajištění jejího maximálního standardu, tedy ne jen ve smyslu frekvence spojů, by mělo být prvořadým cílem národní dopravní politiky, bez ohledu na subsidiární rozdělení zodpovědností jednotlivých objednatelů. Stanovení podrobného standardu a rámcové koncepce regionální dopravy je jednoznačným úkolem pro centrální úřady státní správy. Jen tak lze dosáhnout plošného zlepšení stavu dopravní obslužnosti a tedy i regionální dopravy a lepšího využití prostředků daňového poplatníka. Cestující, daňoví poplatníci, by měli za „své“ daně získat jednotný a přehledný systém, který nebude vytvářet vnitřní bariéry a odrazovat je od využívání veřejné dopravy.

#### **4. Literatura a zdroje:**

##### ***Elektronické datové podklady***

Cykloserver, <http://www.cykloserver.cz/cykloatlas/#pos=48.72178P15.26818P14>, staženo dne 14.10.2014.

Dojíždka pro Rakousko, in: Spolkový statistický úřad, [http://www.statistik.at/web\\_de/downloads/webkarto/pendlermatrix/](http://www.statistik.at/web_de/downloads/webkarto/pendlermatrix/), staženo dne 14.10.2014.

Geoportál Dolní Rakousko:

[http://atlas.no.e.gv.at/webgisatlas/\(S\(jaez2dhnknh3kokro2io21qd\)\)/init.aspx?karte=atlas\\_gst](http://atlas.no.e.gv.at/webgisatlas/(S(jaez2dhnknh3kokro2io21qd))/init.aspx?karte=atlas_gst),  
staženo dne 14.10.2014.

Historický lexikon obcí Dolního Rakouska:

[http://www.oeaw.ac.at/vid/download/histortslexikon/Ortslexikon\\_Niederosterreich\\_Teil\\_2.pdf](http://www.oeaw.ac.at/vid/download/histortslexikon/Ortslexikon_Niederosterreich_Teil_2.pdf),  
staženo dne 14.10.2014.

Lexikon obcí Bavorska, <http://daten.digitale-sammlungen.de/0005/bsb00059539/images/index.html?fi=193.174.98.30&id=00059539&seite=1>,  
staženo dne 14.10.2014.

Mapy.cz, <http://www.mapy.cz>, staženo dne 14.10.2014.

Plánovač cest pro Českou republiku: <http://www.jizdnirady.cz>, staženo dne 14.10.2014.

Plánovač cest pro Německo: <http://reiseauskunft.bahn.de/bin/query.exe/d>, staženo dne  
14.10.2014.

Plánovač cest pro Rakousko: <http://fahrplan.oebb.at/bin/query.exe/dn>, staženo dne  
14.10.2014.

### ***Sekundární literatura a odborné články (elektronické i vydané tiskem)***

DUJKA, Jiří. Integrovaný dopravní systém ve Zlínském kraji [online]. 2014 [cit. 2014-10-13].  
Diplomová práce. Masarykova univerzita, Přírodovědecká fakulta. Dostupné z:  
<[http://is.muni.cz/th/356960/prif\\_m/](http://is.muni.cz/th/356960/prif_m/)>.

Einzelne Tarifmodelle im Verbundtarif, in: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und  
Technologie,  
<http://www.bmvit.gv.at/verkehr/nahverkehr/verbuende/verbundtarife/modelle.html>, staženo  
dne 14.10.2014.

Finanzierungsleistung des bmvit, in: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, <http://www.bmvit.gv.at/verkehr/nahverkehr/finanzierung/bmvit.html>, staženo dne 14.10.2014.

HOLEŠINSKÁ, Andrea a Daniel SEIDENGLANZ. *Dopravní dostupnost významných horských oblastí ČR*. 2006.

CHVÁTAL, Filip, Jan KUCHYŇKA, Ondřej MULÍČEK, Daniel SEIDENGLANZ a Danuše STRNADOVÁ. Analýza dopravní obslužnosti v obcích ČR. In: *Dopravní obslužnost měst a regionů 2011*.

Kvizda, Martin: Regulace konkurenčního prostředí na železnici – čas rozhodnout, in: Kvizda, M., Tomeš, Z. (eds.): *Regulovaná a neregulovaná konkurence na kolejích*. Brno: Masarykova univerzita, 2013, s. 1–5, ISBN 978-80-210-6425-6, s. 93–116.

Nigrin, Tomáš: Příklady subsidiarity v organizování železniční dopravy v Bavorsku a Sasku, in: Kvizda, M., Tomeš, Z. (eds.): *Regulovaná a neregulovaná konkurence na kolejích*. Brno: Masarykova univerzita, 2013, s. 1–5, ISBN 978-80-210-6425-6, s. 148–164.

PITROVÁ, Mirka. Obce ve Spolkové republice Německo - vývoj a současný stav [online]. *E-polis.cz*, 4. červen 2008. [cit. 2014-10-14]. Dostupné z WWW: <<http://www.e-polis.cz/komparace/278-obce-ve-spolkove-republice-nemecko-vyvoj-a-soucasny-stav.html>>. ISSN 1801-1438. Dujka, 2014: *Integrovaný dopravní systém Zlínského kraje*. Diplomová práce. Brno 2014.

VCÖ: Mehr Öffentlichen Verkehr mit hoher Qualität, in: VCÖ, *mobilität mi Zukunfts*, [http://www.vcoe.at/tl\\_files/vcoe/uploads/VCOe%20unterstuetzen!/Oeffis%20mit%20hoher%20Qualitaet/VCOe-Factsheet%20Mehr%20Oeffentlicher%20Verkehr%20mit%20hoher%20Qualitaet.pdf](http://www.vcoe.at/tl_files/vcoe/uploads/VCOe%20unterstuetzen!/Oeffis%20mit%20hoher%20Qualitaet/VCOe-Factsheet%20Mehr%20Oeffentlicher%20Verkehr%20mit%20hoher%20Qualitaet.pdf), staženo dne 14.10.2014.

Verkehrsverbände in Österreich, in: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, <http://www.bmvit.gv.at/verkehr/nahverkehr/verbuende/oesterreich.html>, staženo dne 14.10.2014.

## ***Zákonné normy***

Bavorský zemský zákon o veřejné osobní místní dopravě (*Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern*) z 30.7.1996 (BVBl 1996, S. 336), <http://www.gesetze-bayern.de/jportal/portal/page/bsbayprod.psml?showdoccase=1&doc.id=jlr-%C3%96PNVGBY1996rahmen&doc.part=X>, staženo dne 14.10.2014.

Einzelne Tarifmodelle im Verbundtarif, in: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, <http://www.bmvit.gv.at/verkehr/nahverkehr/verbuende/verbundtarife/modelle.html>, staženo dne 14.10.2014.

Finanzierungsleistung des bmvit, in: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, <http://www.bmvit.gv.at/verkehr/nahverkehr/finanzierung/bmvit.html>, staženo dne 14.10.2014.

Nařízení vlády ČR č. 295/2010 Sb. o stanovení požadavků a postupů pro zajištění propojitelnosti elektronických systémů plateb a odbavení cestujících.

Spolkový zákon o organizaci veřejné osobní místní a regionální dopravy Bundesgesetz über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs (ÖPNRV-G 1999), <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=20000097>, staženo dne 14.10.2014.

Spolkový zákon o přepravě osob (*Personenbeförderungsgesetz*) z 21.3.1961 (Bl. I S. 241), <http://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/pbefg/gesamt.pdf>, staženo dne 14.10.2014.

Základní zákon SRN.

Zákon č. 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících.

Zákon č. 266/1994 Sb. o drahách.

Zákon č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě.

Zákon o regionalizaci (*Regionalisierungsgesetz*) z 27.12.1993 (BGBl. I S. 2378, 2395),  
<http://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/regg/gesamt.pdf>, staženo dne 14.10.2014.

Zákon o uspořádání osobní místní a regionální dopravy (*Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz*) BGBl. I Nr. 204/1999,  
<https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=20000097>, staženo dne 14.10.2014.

Zákon o železnici (*Eisenbahngesetz*) z 27.12.1993, BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439),  
[http://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/aeg\\_1994/gesamt.pdf](http://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/aeg_1994/gesamt.pdf), staženo dne 14.10.2014.