# Indikátor

## Časoprostorová dostupnost mezi krajskými městy

### Definice/vzorec

Bodové hodnocení 1-7 bodů podle aritmetických průměrů součtu všech časů mezi jednotlivými krajskými městy.

### Význam indikátoru

Bodové ohodnocení průměru časů všech nejrychlejších spojení mezi krajskými městy/kraji (Hlavní město Praha a Středočeský kraj jako jeden územní celek, Středočeský kraj nemá vlastní krajské město a Praha se nachází téměř uprostřed Středočeského kraje) navzájem průměrem za IAD a VHD dohromady. Zásadním problémem řešení je též malá vzdálenost Hradce Králové a Pardubic, (22 km VHD, 25,8 km IAD), což je mezi čtvrtinou až pětinou nejmenších obvyklých vzdáleností mezi ostatními krajskými městy, navíc v PÚR ČR se toto souměstí značí společně jako jedna rozvojová oblast (ROB4). V případě individuální automobilové dopravy (IAD) i veřejné hromadné dopravy (VHD) bylo hledáno spojení nejrychlejší (u VHD nebyl důležitý počet spojů, ale možný časový potenciál v případě, že není na dopravní infrastruktuře limitujícím faktorem hraniční obsazenost sítě). U IAD nebylo řešeno, zda je jízda vedena pouze po státní infrastruktuře. U VHD byla zastávána filozofie, že je třeba nejdříve hledat nejrychlejší vlakové spojení, potom kombinované vlak-autobus v případě přestupů, a až jako poslední spojení čistě autobusové. Je přitom vycházeno z logického předpokladu, že autobus nemůže být nikdy rychlejší než IAD, neboť se pohybuje p shodné infrastruktuře jak IAD, má zastávky a rychlostní omezení větší než IAD. Pouze vlak může vyvinout rychlost vyšší než IAD, a pak záleží na tom, zda rozdíl vzdáleností, které musí ujet IAD a vlak nejsou natolik rozdílné, že nepomůže ani vyšší rychlost vlaku, což se může stát, neboť vlak vyžaduje příznivější sklonové poměry, vzdálenosti se ve zvlněném terénu významně prodlužují.

### Jednotka

Čas v minutách.

### Bodové hodnocení

7 bodová škála – je otázkou, zda při 13 územních jednotkách není počet bodů příliš velký, stávající hodnocení tomu příliš nenasvědčuje.