



Pedagogická  
fakulta  
Faculty  
of Education

Jihočeská univerzita  
v Českých Budějovicích  
University of South Bohemia  
in České Budějovice

Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích  
Pedagogická fakulta  
Katedra geografie

Bakalářská práce

# **Analýza dopravní obslužnosti správního obvodu ORP Znojmo veřejnou hromadnou dopravou**

Vypracoval: Josef Horák  
Vedoucí práce: doc. RNDr. Stanislav Kraft, Ph.D.  
České Budějovice 2018

Prohlašuji, že svoji bakalářskou práci jsem vypracoval samostatně pouze s použitím pramenů a literatury uvedených v seznamu citované literatury.

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své bakalářské práce, a to v nezkrácené podobě elektronickou cestou ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejích internetových stránkách, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce. Souhlasím dále s tím, aby toutéž elektronickou cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky školitele a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce s databází kvalifikačních prací Theses.cz provozovanou Národním registrem vysokoškolských kvalifikačních prací a systémem na odhalování plagiátů.

V Českých Budějovicích 18. dubna 2018

.....  
Josef Horák

Na tomto místě bych chtěl poděkovat mému vedoucímu bakalářské práce doc. RNDr. Stanislavu Kraftovi, Ph.D. za jeho cenné připomínky, odborné rady, věnovaný čas a také trpělivost.

## **Abstrakt**

Tato bakalářská práce se zabývá analýzou dopravní obslužnosti veřejnou hromadnou dopravou ve vybraném území SO ORP Znojmo. V práci jsou použity dopravně-geografické metody výzkumu. Zkoumána je dopravní obslužnost v různých časových horizontech pracovního dne a víkendu. Pro analýzu byla využita data z jízdních řádů a aplikace IDOS, která byla zpracována do tabulek a kartograficky znázorněna. Hlavním cílem je analýza dopravní obslužnosti veřejnou hromadnou dopravou v jednotlivých obcích sledovaného území a její prostorová diferenciacce. Dílčím cílem je vysvětlení příčin rozdílů v kvalitě dopravní obslužnosti a zda na dopravní obslužnost má vliv dopravní poloha obcí v dopravní síti a populační velikost obcí.

**Klíčová slova:** dopravní obslužnost, veřejná doprava, dopravní poloha, správní obvod ORP Znojmo, cestovní příležitosti

## **Abstract**

This bachelor's thesis deals with the analysis of the transport serviceability by the public transport in selected area SO ORP of Znojmo. In this thesis there are used the transport-geographic methods of research. The transport serviceability has been explored at various time horizons during the working days and at the weekends. The timetable data and IDOS applications were used for this analysis and these were processed and noted into tables and cartographically presented. The primary goal is the analysis of the transport servicesability by the public transport in the individual municipalities of the monitored territory and its local differentiation. The partial goal is an explanation of the causes of the difference in the quality of transport services and whether the transport service is influenced by the location of the municipalities in the transport network and their population size.

**Keywords:** transport service, public transport, transport location, administrative district ORP Znojmo, travel opportunities

## Obsah

1	Úvod .....	7
2	Teoretická část.....	10
2.1	Dopravní obslužnost .....	10
2.2	Veřejná doprava.....	13
2.3	Koncept doprava – sociální exkluze .....	16
2.4	Obecná charakteristika Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje.....	18
2.5	Práce věnující se dopravní obslužnosti Znojemska .....	19
2.6	Hypotézy .....	19
3	Metodická část.....	20
3.1	Horizontální dopravní poloha obcí .....	20
3.2	Analýza dopravní obslužnosti veřejnou hromadnou dopravou .....	21
4	Obecná charakteristika SO ORP Znojmo .....	23
4.1	Dopravní síť SO ORP Znojmo .....	25
4.2	Dopravní společnosti .....	28
5	Dopravní poloha obcí SO ORP Znojmo.....	30
6	Dopravní obslužnost veřejnou hromadnou dopravou na Znojemsku.....	33
6.1	Celkové dopravní spojení mezi obcemi SO ORP Znojmo a Znojma v pracovní den .....	33
6.2	Dopravní obslužnost v ranní špičce v pracovní den .....	36
6.3	Dopravní obslužnost veřejnou hromadnou dopravou mezi Znojemem a obcemi regionu Znojemska .....	41
6.4	Dopravní obslužnost o víkendu .....	43
6.5	Shrnutí a celkové hodnocení.....	45
7	Závěr.....	48
8	Literatura a zdroje.....	50

Seznam obrázků, tabulek a příloh .....	53
Přílohy .....	55

## 1 Úvod

Doprava hrála vždy v dějinách lidstva důležitou roli a byla vždy nedílnou součástí života každého člověka. Jak říká Seidenglanz (2007a), doprava umožňuje překonání bariéry prostoru a tím vytváří interakce mezi vzdálenými regiony. Tato práce se věnuje problematice dopravní obslužnosti veřejnou dopravou. Obecně problematika dopravní obslužnosti je v české geografii dlouhodobým tématem. S dopravou a dopravní obslužností úzce souvisí veřejná doprava, která má nezastupitelné místo především ve venkovských a periferních oblastech. Tento fakt je spjat se situací, která nastala v Československu především po roce 1989, kdy se začala projevovat vyšší míra mobility obyvatelstva a vyšší nároky na kvalitní dopravní infrastrukturu. Přestože je veřejná hromadná doprava nahrazována v oblastech s méně kvalitní dopravní obslužností individuální dopravou, má stále důležitou roli. Úroveň regionální dopravní obslužnosti se však v České republice kraj od kraje liší. Na rozdílech se podílejí většinou geografické charakteristiky, jako populační velikost sídel, rozloha regionů, struktura osídlení nebo také individuální volba dopravního prostředku.

Hlavním cílem práce je analýza úrovně dopravní obslužnosti obcí v SO ORP Znojmo veřejnou hromadnou dopravou a zhodnocení její prostorové diferenciaci. K tomuto hodnocení bude využito především kvantitativních metod, a to sledování počtů dopravních spojů. Budou identifikovány oblasti s nejlépe a nejhůře zabezpečenou dopravní obslužností. Dílčím cílem práce je pak hodnocení a vysvětlení příčin ovlivňující regionální rozdíly v kvalitě dopravní obslužnosti. Dále zda na dopravní obslužnost má vliv populační velikost obce, tedy zda vyšší počet dopravních příležitostí vykazují obce s vyšším počtem obyvatel. Bude hodnocen také faktor dopravní polohy obcí v rámci dopravní sítě. Dopravní obslužnost je sledována v různých časových horizontech. Za stěžejní je považováno časové rozmezí v době ranní špičky, kdy převážná část lidí cestu do zaměstnání, či do škol a veřejná hromadná doprava je tedy hojně využívána. Určujícím faktorem kvality dopravní obslužnosti jsou také večerní spoje a v neposlední řadě víkendové.

Území Znojemska bylo pro práci vybráno z důvodu autorova bydliště v tomto regionu, a tudíž i předpokladu jisté zkušenosti s veřejnou dopravou ve sledovaném území. Správní obvod ORP Znojmo představuje rozsáhlé venkovské území blízke hranici s Rakouskem, které se potýká s řadou nepříznivých vlivů pro svůj rozvoj. Z hlediska sídelní struktury se jedná o převážně venkovský region, kde žije ve městech jen 42 %



obyvatel. Kromě Znojma tu najdeme jen dvě obce s více jak 2000 obyvateli. Charakteristické pro region je tedy velký počet malých obcí a nízká hustota zalidnění. Město Znojmo zde má význačné postavení a stalo se tak centrem regionu. V počtu obyvatel, nabídky služeb, zaměstnání a spousty dalších charakteristik zde nemá dalšího jiného významného konkurenta. Na region Znojemska a jeho rozvoj mají v neposlední řadě také vliv historické a politické události. Především nucené vysídlování Němců z pohraničí po 2. světové válce způsobilo ztrátu obyvatelstva a tím i pracovní síly. Nejen na Znojemsku, ale i v ostatních pohraničních regionech se tato ztráta projevila především v ekonomice (KUDLÁČEK, 2005). Tuto špatnou ekonomickou situaci nedokázaly pozvednout ani tzv. dosidlovací proudy, které směřovaly především do města Znojma. Tento fakt, souvisí také s dnešní rozdrobeností obcí a absencí populačně větších obcí. Sledování dopravní obslužnosti právě v tomto regionu je tedy z hlediska dopravních výzkumů zajímavé, protože efektivní spojení s městským centrem je velmi důležité. Jak už bylo zmíněno, v regionu se nachází velké množství malých obcí, které nejsou od sebe příliš vzdálené. Tento fakt tvoří dobré podmínky pro rozvoj veřejné dopravy. Obecně moravské obyvatelstvo vykazuje nižší míru automobilizace než české a míra automobilizace bývá vyšší v městských a příměstských regionech. V posledních letech je ale konkrétně na Znojemsku, spíše využívána individuální automobilová doprava při dojížděcí do zaměstnání na úkor veřejné hromadné dopravy (KRAFT, 2014).

Rozvoj veřejné dopravy a dopravní obslužnosti se podílí na rozvoji regionu a kvalitě života, což je také důvod, proč je dobré se touto problematikou zabývat.

Práce je rozdělena do jednotlivých kapitol, případně podkapitol. V teoretické části je přiblížena nejprve problematika dopravní obslužnosti. Dále jsou kapitoly věnovány veřejné dopravě, jejímu vývoji po roce 1989, kdy došlo k transformaci ekonomiky. Svě místo má také význam veřejné dopravy, a to především pro venkovské oblasti a faktory, které ji mohou ovlivňovat. Následují kapitoly, které přibližují koncept sociální exkluze, integrovaný dopravní systém a nakonec zmínku o dosavadních pracích zabývajících se dopravní obslužností na Znojemsku. Poslední kapitolu v teoretické části tvoří hypotézy výzkumu. Po teoretické části následuje část věnující se metodice práce. Vysvětlen je postup při řešení jak dopravní polohy obcí, tak analýze dopravní obslužnosti veřejnou hromadnou dopravou. Další kapitoly obecně charakterizují sledované území, informují o dopravní síti a dopravní poloze jednotlivých obcí. Jádrem práce je konečně analýza dopravní obslužnosti veřejnou hromadnou dopravou, která je zkoumána v různých

částech dne a týdne. Poslední části se věnují vyhodnocení výsledků a shrnutím důležitých poznatků práce.

## 2 Teoretická část

Před samotnou analytickou částí bakalářské práce je zapotřebí se seznámit s některými důležitými pojmy a charakteristikami související s tématem práce. Především je prostor věnován vysvětlení dopravní obslužnosti jako takové, včetně jejího významu, dále veřejné dopravě, která s dopravní obslužností úzce souvisí. Především bude přiblížen vývoj po roce 1989 a faktory, které mohou na veřejnou dopravu působit. Poslední část je věnována hypotézám výzkumu.

### 2.1 Dopravní obslužnost

V současné době je doprava jednou z důležitých lidských aktivit. S dopravou úzce souvisí pojem dopravní dostupnost a dopravní obslužnost. Dostupnost můžeme definovat v obecném smyslu jako obtížnost, s níž mohou být z určitého místa dosahovány určité aktivity (CHVÁTAL, 2013). Rodrigue a kol. (2006) uvádí, že úroveň dostupnosti v prostoru však ovlivňují dva základní předpoklady – poloha a vzdálenost. Klíčovým prvkem při určování dostupnosti je pak kapacita a struktura dopravní infrastruktury. Často je dopravní dostupnost vnímána jako důležitý faktor pro hospodářský rozvoj regionu, zvyšuje kvalitu života, či atraktivnost celého regionu. Bezpochyby je dopravní dostupnost podmíněna dopravní infrastrukturou, jenž slouží k usnadnění komunikace (BLAŽEK, UHLÍŘ, 2011).

Dopravní obslužnost vychází z dopravní dostupnosti. Dopravní obslužnost si lze vyložit jako skutečně existující dopravní vztahy, které jsou realizované v určitém prostoru nebo území. Bývá zajištěna pokrytím území dopravními linkami veřejné dopravy, lokalizací zastávek a vhodnými jízdními řády (SEIDENGLANZ, 2007a). Dopravní obslužnost tedy ve své podstatě slouží k přemísťování lidí za různými jejich aktivitami, službami, prací atd.

Dopravní obslužnost je termín, který se váže především k veřejné hromadné dopravě. Dopravní obslužností se podle Zákona o veřejných službách v přepravě cestujících (č. 194/2010 Sb.) 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 územního obvodu.“ V souvislosti s tímto zákonem kraje a obce zajišťují rozsah dopravní obslužnosti, dopravní obslužnost drážní osobní dopravou a veřejnou autobusovou linkovou dopravou a jejich vzájemným propojením. Pokud jde o

osobní drážní dopravu nadregionálního nebo mezinárodního charakteru, je zajišťována organizačními složkami státu.

Jak uvádí Boruta, Ivan (2008) dojíždka za prací, vzděláním i základními službami se stává již na mikroregionální úrovni nutným předpokladem života na českém venkově. Dopravní obslužnost obecně patří k důležitým faktorům zlepšování kvality života na venkově a hraje důležitou roli např. při nedostatku pracovních příležitostí nebo chybějících služeb v místě bydliště. Jak už bylo zmíněno, k zabezpečení dobré dopravní obslužnosti je předpokladem dostatečná dopravní infrastruktura a dopravní služby. Často se stává, že právě tito lidé, především na venkově a v odlehlých částech regionů, jsou při horší životní situaci (ztrátě zaměstnání, ekonomickém zabezpečení, sociální situaci) doslova závislí na dopravní obslužnosti a pokud není dopravní obslužnost zajištěna, dochází k tzv. sociální exkluzi. Tento problém bude přiblížen v následující kapitole.

Význam dopravní obslužnosti lze tedy i najít i v nahrazení automobilové dopravy, kterou si ne všichni obyvatelé mohou dovolit. Na druhou stranu díky preferování veřejné dopravy se zmenšují ekologické dopady automobilizace na životní prostředí (KOBĚLUŠ, 2013).

Do popředí se problematika dopravní obslužnosti dostala především po roce 1989, kdy došlo ke zhoršení její kvality. Pozitivní vliv mělo až převedení organizace regionální dopravní obslužnosti na krajské úřady v roce 2001 (MARADA, KVĚTOŇ, 2010). Od roku 1994 dochází k zavádění integrovaných dopravních systémů, které také zlepšují kvalitu dopravní obslužnosti svojí efektivností, návazností spojů a jednotnému jízdnímu řádu.

Dopravní příležitosti ovlivňuje celá řada faktorů. Marada a Květoň (2010) hovoří o objektivních a subjektivních faktorech. Mezi objektivní faktory patří populační velikost a celkový charakter osídlení v regionu a také finanční situací obyvatelstva. Větší množství potenciálních zákazníků spíše pokryje náklady na spoj. Bývá pravidlem, že v hustěji zalidněných regionech bývá i vyšší poptávka po dopravní obslužnosti. Území naopak s nízkou hustotou osídlení je většinou obsluhováno veřejnou dopravou nedostatečně. Na populační velikost obce úzce navazuje koncentrace pracovních příležitostí, služeb a dalších aktivit. S velikostí sídel také souvisí charakter osídlení. V rozdrobeném osídlení jsou lidé relativně více vybaveni automobily než v osídlení kompaktnějším. Výrazný vliv na počtu dopravní příležitostí má dopravní poloha obce

v dopravní síti. Horizontální dopravní poloha, jak uvádí Marada (2010) může výrazně ovlivňovat dopravní obslužnost i v populačně menších obcích. Tyto obce mohou těžit ze své dobré dopravní polohy díky návaznosti na dopravní komunikaci s vyšším významem. Dopravní poloha je však podmíněna v řadě případů historickým vývojem regionu, který je spojen s atraktivností regionu, popřípadě rozvojem průmyslu. Také již zmíněná koncentrace pracovních příležitostí v regionu ovlivňuje dopravní obslužnost především požadavkem vyšší míry dopravních příležitostí. Květoň (2011) také poukazuje na demografické charakteristiky, kde právě demografická struktura obyvatel může ovlivnit především organizaci jednotlivých druhů dopravy. Mezi faktory subjektivní pak patří rozhodnutí institucí, které ovlivňují podobu a organizaci trasy, frekvenci spojů, její financování dopravní obslužnosti a v neposlední řadě individuální výběr dopravního prostředku každého člověka.

## 2.2 Veřejná doprava

Velký význam pro fungování společnosti má veřejná doprava. Slouží k přemísťování lidí v prostoru. Veřejná doprava také napomáhá k rozvoji i těch nejdlehlých regionů. Veřejná hromadná doprava se dělí na dopravu autobusovou, železniční a městskou hromadnou dopravu. V České republice, a to především ve venkovských oblastech, se nejvíce využívá autobusová doprava (MARADA, KVĚTOŇ, 2006).

V oblasti veřejné dopravy došlo v posledních třiceti letech k častým změnám související s procesem transformace, který se projevil celkově změněnými ekonomickými podmínkami a přechodem z centrálně plánovaného hospodářství na hospodářství tržní. Československo patřilo v době totalitního režimu k zemím, které měly jednu z nejhustších sítí autobusové linkové dopravy v Evropě. (MARADA, 2010). K rozvoji autobusové a železniční dopravy významně přispěl socialismus. Zatímco ve vyspělých zemích západní Evropy využívali lidé osobní automobily, v zemích střední a východní Evropy byla preferována autobusová doprava. Veřejná doprava byla preferována na úkor individuálního automobilismu. Vývoj veřejné dopravy byl do značné míry poznamenán tím, že neexistovala žádná konkurence pro státní dopravní společnosti.

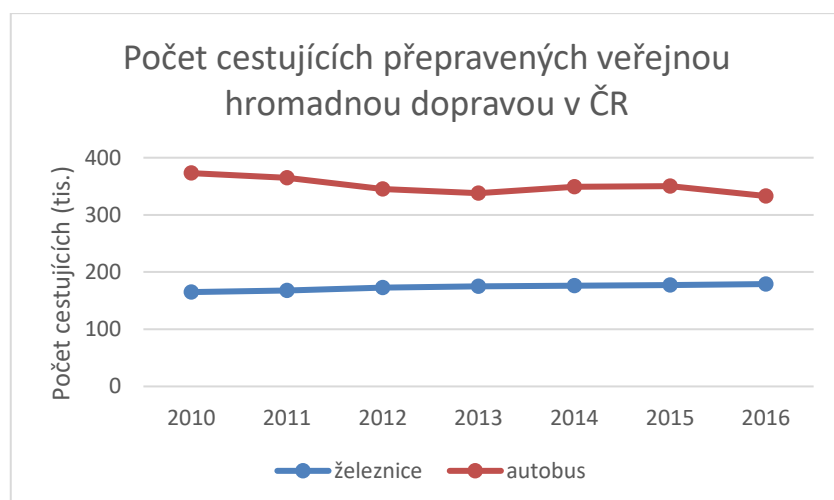
V 90. letech 20. století při změně režimu však došlo k významnému poklesu přepravních výkonů veřejné dopravy, a to především v periferních oblastech a v řídko zalidněných venkovských oblastech. V tomto období došlo k zrušení mnoha spojů. Tento fakt se týká i sledovaného území Znojemska, kde došlo ke zhoršení dopravní obslužnosti na Vranovsku (ZAPLETALOVÁ, 1998). Díky následnému nárůstu stupně automobilizace došlo k výraznému odlivu lidí z veřejné dopravy. Nejčastěji využívali veřejnou dopravu obyvatelé s nižšími příjmy. Poté následovala doba relativní stabilizace. Obyvatelstvo si postupně přivyklo nové situaci a po přenesení organizace regionální dopravní obslužnosti z okresních úřadů na úřady krajské, došlo po roce 2005 i k určité optimalizaci linek (MARADA, 2010). *"Veřejná hromadná doprava je stále více vystavována konkurenci individuální automobilové dopravy a v mnoha regionech je zajištěna pouze základní dopravní obslužnost, která nemusí být částí obyvatel vyhovující a dlouhodobě dochází k přechodu na využívání vlastních osobních automobilů"* (MARADA, KVĚTOŇ 2006, s. 27). Tento trend automobilizace je častější ve vyspělejších regionech, a u nás především v Čechách.

V tab. 1 je vidět, že během sledovaných let došlo k nárůstu počtu automobilů. Tento nárůst může být vnímán převážně v postsocialistických jako projev svobody, která byla za minulého režimu potlačována. Díky růstu příjmů obyvatel a snazší dostupnosti koupě osobního automobilu, je růst individuální automobilové dopravy pochopitelný. Také lze tvrdit, že vlastnictví osobního automobilu, bývá společností vnímáno jako projev životního stylu, nebo také jakýmsi ukazatelem životní úrovně (KRAFT, 2011). I přes neustálý růst automobilizace má veřejná hromadná doprava stále svou nenahraditelnou roli, a to především při dopravování se do zaměstnání, do škol a při cestách za službami. Co se týče počtu cestujících přepravených v ČR od roku 2010, lze hovořit o stabilizaci dopravní obslužnosti. V posledních letech nedošlo k výraznému odlivu cestujících veřejnou hromadnou dopravou (viz obr. 1). Oproti roku 2010 klesl počet cestujících autobusovou dopravou o zhruba o 40 tisíc, což je dáno celosvětovým trendem rozvíjející se individuální automobilové dopravy.

Tab. 1. Počet osobních automobilů na 1000 obyvatel ve vybraných státech EU

Počet osobních automobilů na 1000 obyvatel ve vybraných státech EU			
	2005	2010	2015
Česká republika	387	429	485
Maďarsko	287	299	325
Německo	559	527	548
Polsko	323	453	546
Rakousko	504	530	546
Slovensko	243	310	375
Slovinsko	479	518	523
EU	450	462	479

Zdroj: EUROSTAT, vlastní zpracování



Obr. 1 Vývoj počtu cestujících veřejnou hromadnou dopravou v ČR v letech 2010–2016  
Zdroj: Ročenka dopravy ČR 2015, 2016

Veřejná hromadná doprava tvoří významnou součást života lidí, kteří nejsou z různých důvodů schopni se dopravovat sami. Velmi důležitou roli doprava hraje ve venkovských a periferních oblastech, kde většinou existuje i potřeba zvýšené mobility obyvatelstva. Poptávka po obslužnosti veřejnou dopravou bývá na venkově vyšší než ve městě.

V současné době jsou krajské úřady, vzhledem ke konkurenci osobní automobilové dopravy a „povinnosti“ zajistit alespoň minimální obslužnost celého regionu, nuceny zvyšovat efektivnost veřejné dopravy. Velmi často se tak děje za vzniku integrovaných dopravních systémů, které lze označit za nejefektivnější formu organizace veřejné dopravy. Integrované dopravní systémy vznikaly nejprve ve větších městech a městských aglomeracích. Integrovaný dopravní systém je způsob zajištění veřejné dopravy, kde jednotlivé druhy dopravy (např. městská, regionální, železniční apod.) a dopravní společnosti vzájemně spolupracují. Konkrétně zkoumané Znojemsko bylo do systému IDS JMK zintegrováno v roce 2010.

*„Význam dopravní obslužnosti veřejnou dopravou spočívá ve společenské potřebnosti pro rozvoj a stabilitu regionů, nebo ekologických předpokladech udržitelného rozvoje“ (BLAŽÁK, 2011, s. 35).* Veřejná doprava se vyznačuje nižší energetickou náročností, vyšší bezpečností provozu, vyšší přepravní kapacitou a v neposlední řadě nižší ekologickou zátěží pro životní prostředí. Dále hraje důležitou roli při uvažování o přestěhování z regionu. Tyto faktory dělají z veřejné dopravy alternativu k dopravě individuální. Zásadní roli při rozvoji regionu a sídel hraje dopravní infrastruktura. Kvalita a prostorová diferenciací dopravní infrastruktury zásadně ovlivňuje stabilitu a atraktivnost území.



### 2.3 Koncept doprava – sociální exkluze

Sociální exkluze je vysvětlována jako proces, při kterém jsou některé skupiny lidí vyloučeny z některých běžných a potřebných aktivit, aniž by to mohly ovlivnit (BURCHARDT a kol, 1999 in MAREŠ, SIROVÁTKA, 2008). Keynon a kol. (2002) vymezuje sociální exkluzi jako proces, při kterém je jednotlivcům či skupině obyvatel odepřen přístup podílet se na svém soukromém i veřejném životě v důsledku omezené mobility. Tito lidé jsou převážně odkázáni na veřejnou dopravu a jsou tedy znevýhodněni vůči lidem, kteří vlastní automobil, tzn. vůči skupinám osob se zajištěnou dostupností individuální automobilové dopravy. K občanům s takto zvýšeným rizikem patří především starší osoby, osoby s nižšími příjmy nebo s nižší úrovní vzdělání (SEIDENGLANZ, 2007b). Nejvíce problematické dny z hlediska dopravní obslužnosti bývají pak víkendy, kdy do řady obcí nemíří žádný spoj veřejné dopravy.

Nižší míra mobility osob odkázaných na veřejnou dopravu bývá v anglicky psaných pracích označována termínem „mobility gap“. Boruta a Ivan (2008) ve své práci poukazují na fakt, že dopravní obslužnost veřejnou linkovou dopravou je považována za důležitý atribut kvality života na venkově, kdy někteří lidé nebo skupiny lidí jsou vystaveny právě riziku sociální exkluze z důvodu špatné dostupnosti cíle potřeby. Perifernost a omezená možnost mobility znevýhodňuje určité skupiny obyvatel tzv. nežádoucí deprivací. S nedostatečnou mobilitou populace se tak lze setkat především v menších městech a obcích daného periferního území či regionu (KRAFT, KUBEŠ, 2011).

Výrazným prvkem při řešení sociální exkluze je akcesibilita příležitostí a míst. Akcesibilitou je chápána těsnost dopravních vazeb a dostupnost mezi dopravními uzly. Akcesibilitu určitého bodu v dopravní síti lze přitom určit prostřednictvím vzdálenosti (potom jde o průměr vzdáleností, které oddělují právě dané středisko postupně od všech dalších středisek daného souboru), času (průměr času potřebného k cestě z daného střediska do všech ostatních středisek) nebo frekvence (průměrná frekvence spojů z daného střediska do ostatních středisek) (MARYÁŠ, MLÁDEK, ŘEHÁK, 2001, in SEIDENGLANZ, 2007b, s. 20).

Docházková či dojížděková vzdálenost k dalším funkcím denní mobility obyvatelstva (služby, školství, lékařská péče) výrazně ovlivňuje podobu sídel i regionu a dostupnost funkcí by měla odpovídat i omezené mobilitě určitých skupin obyvatelstva.

Zde záleží na individuální mobilitě jedince, lokalizaci zdrojů a prostorovém rozložení aktivit v daném místě (GIULIANO, 2001, in KOBĚLUŠ, 2013).

Se sociální exkluzí se dnes pracuje také v sociologii. Například sociologové Musil a Müller (2008) poukazují také na faktory, které ovlivňují nemožnost vlastnit osobní automobil a tím být odkázán jen veřejnou hromadnou dopravu. Mezi hlavní faktory patří nízký věk (absence řidičského průkazu) či naopak vysoký věk, zhoršený zdravotní stav či omezené finanční možnosti osob. Právě absence dostatečné dopravní obslužnosti vede k jejich další izolaci a exkluzi

## **2.4 Obecná charakteristika Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje**

Efektivní a uspokojující dopravní obsluhu pro obyvatele České republiky zajišťují integrované dopravní systémy (zkráceně IDS) veřejné hromadné dopravy. Jedná se o způsob zajištění dopravy, ve kterém jednotlivé druhy dopravy vzájemně spolupracují, vytvářejí jednotný systém provázaných linek, pravidelnou návaznost a přepravní podmínky (IDSJMK, 2018).

IDS Jihomoravského kraje, zkráceně IDS JMK, vznikl po etapách. V roce 2002 byla založena Jihomoravským krajem a Statutárním městem Brnem společnost KORDIS JMK, která je koordinátorem IDS JMK. Hlavní činností společnosti KORDIS JMK je zajištění základní dopravní obslužnosti a provozování IDS na celém území JMK. Zabezpečuje tedy především tyto činnosti:

- Organizační zajištění dopravní obslužnosti (smlouvy, licence)
- Návrhy linek a přestupních vazeb, optimalizace vedení linek
- Zavádí jednotný tarifní systém, jízdní doklady
- Zajištění dopravců
- Zlepšení informovanosti cestujících

Zavádění IDS na území JMK bylo zahájeno v roce 2004. Probíhalo postupně po jednotlivých etapách (celkem 6 etap). Nejprve se začlenění do systému týkalo Brna, Blanenska a Tišnovska. Postupně byly začleňovány další regiony. Nakonec od 1. 7. 2010 se rozšíření systému týkalo konečně i Znojemska. V IDS JMK je tedy v současnosti celé území kraje. Území je členěno do tarifních zón. Jádrem tarifního systému jsou zóny 100 a 101, které pokrývají území města Brna. Je zajištěna uspokojivá provázanost vlakových a autobusových spojů s kraji Pardubickým, Olomouckým, Zlínským, Jihočeským a krajem Vysočina. Provázanost existuje i do Rakouska a Slovenska. Co se týče dopravců, tak v IDS JMK je začleněno celkem 23 dopravců (IDSJMK, 2018). Významným projektem v oblasti rozvoje IDS JMK je zavedení jednotného krajského elektronického odbavování cestujících.

## 2.5 Práce věnující se dopravní obslužnosti Znojemska

Stěžejní prací, kterou byla tato bakalářská práce inspirována, byla dizertační práce Mgr. Daniela Seidenglanze, Ph.D. (SEIDENGLANZ, 2007b), kde se autor věnuje dopravním charakteristikám venkovského prostoru. V díle se nevěnuje pouze Znojemsku, ale i dalším regionům. Jako další dílo věnující se problematice dopravní obslužnosti na Znojemsku byla bakalářská práce Mgr. Davida Roušala (ROUŠAL, 2010). V obou případech těchto prací se však jedná už o neaktuální charakteristiky, jelikož Znojemsko ještě nenáleželo do Integrovaného dopravního systému JMK. Naopak o něco novější dílo lze zařadit bakalářskou práci Mgr. Filipa Veselého (VESELÝ, 2013), která se věnuje analýzou dopravní obslužnosti v rámci celého okresu Znojmo, ale už v době, kdy bylo Znojemsko začleněno do IDS JMK.

## 2.6 Hypotézy

- Při hodnocení dopravní obslužnosti, lze předpokládat, že na kvalitě dopravní obslužnosti se bude podílet dopravní poloha obcí. Lepší postavení obce v dopravní síti, bude souviset i s vyšší kvalitou dopravní obslužnosti. Významnou roli v tomto případě hraje napojení obce na železniční dopravu a silnici I. třídy. K podobným závěrům došly i dřívější studie Marady, Květoně (2010) nebo Staňka (2010).
- Populační velikost obce je významným faktorem, který se podílí na dopravní obslužnosti obce (MARADA, KVĚTOŇ, 2010). Ve větší obci, kde žije více obyvatel, bývá poptávka po dopravním spojení větší než v obcích s méně obyvateli. Lze tedy předpokládat, že dopravní obslužnost bude více nabízena ve větších obcích.
- Největší nabídka spojů hromadné dopravy by měla existovat v ranní špičce běžných pracovních dnů v souvislosti s koncentrací značného množství cest zejména do práce a škol (SEIDENGLANZ, 2007b). Nabídka veřejné dopravy bude také menší v malých a periferních obcích během víkendu a o svátcích. Zdejší obyvatelstvo v těchto oblastech bývá zpravidla více vázáno na automobilovou dopravu.

### 3 Metodická část

V této části práce bude přiblížena metodika hodnocení horizontální a vertikální dopravní polohy sledovaného regionu. Jak uvádí Marada (2006) horizontální dopravní poloha regionu identifikuje postavení regionu v dopravní síti. Kvalita je ovlivněna jednak hierarchickou úrovní komunikací a jednak druhem. Zatímco vertikální dopravní polohu lze chápat jako polohu v hierarchii podle určité charakteristiky místa. Nejběžnějšími ukazateli bývají počet obyvatel, počty dopravních spojů nebo automobilizace.

#### 3.1 Horizontální dopravní poloha obcí

V rámci zpracování práce byla nejprve vymezena horizontální dopravní poloha obcí. Ukazatel dopravní polohy můžeme definovat jako hodnotu, která byla obci přiřazena na základě její vybavenosti dopravní infrastrukturou pomocí metody bodování. Tato metodika byla upravena podle studie Seidenglanze (2007b). Přehled kritérií, podle nichž byly obce hodnoceny, dokumentuje tab. 2.

Tab. 2 Ukazatel dopravní polohy – kritéria bodování

Typ infrastruktury	Dopravní kritérium	Body
silnice	vzdálenost intravilánu obce od silnice I. třídy do 2 km	3
	vzdálenost intravilánu obce od silnice I. třídy do 5 km	2
	vzdálenost intravilánu obce od silnice II. třídy do 2 km	1
železnice	vzdálenost intravilánu obce od železniční zastávky do 2 km	1

Zdroj: vlastní zpracování

Vzdálenost sledovaných dopravních zařízení od intravilánu obce byla vždy měřena po nejkratší existující komunikaci (nebyla používána vzdušná vzdálenost). V případě, že daná obec ležela ve vzdálenosti od několika dopravních komunikací stejného typu, byly příslušné body započítány tolikrát, kolikrát se daná situace vyskytovala. Body za přítomnost železniční infrastruktury byly přičítány pouze tehdy, pokud byla v blízkosti obce zřízena železniční stanice nebo zastávka. Hodnocení bylo nastaveno a upraveno na základě významu jednotlivých tříd komunikací. Ve sledovaném území mělo nejvyšší význam napojení obce na silnici I. třídy, proto bylo těmto obcím přiřazeno nejvyšší bodové ohodnocení, a to 3 body. Poněkud nižší význam nabývají silnice II. třídy. Tyto obce byly ohodnoceny pouze jedním bodem. Jelikož na železnicích, které sledovaným územím procházejí, neprobíhá žádný rychlíkový provoz, byla tato skutečnost ohodnocena také jen jedním bodem.

Výsledkem je rozdělení obcí ve SO ORP Znojmo podle dopravní polohy do těchto kategorií:

Tab. 3 Kategorie podle dopravní polohy

Bodový zisk	Dopravní poloha
0-1	velmi špatná
2-3	špatná
4-5	dobrá
> 5	velmi dobrá

Zdroj: vlastní zpracování

### 3.2 Analýza dopravní obslužnosti veřejnou hromadnou dopravou

Hlavním cílem této práce je zhodnocení úrovně dopravní obslužnosti území hromadnou dopravou, a to jak dopravou autobusovou, tak i železniční, případně jejich vzájemnými kombinacemi. Jedná se tedy o vertikální dopravní polohu, která bude sledována podle počtu spojů veřejnou hromadnou dopravou. Základní zkoumanou jednotkou jsou obce. Analýza dopravní obslužnosti byla provedena ve vztahu k nejvýznamnějšímu a zároveň největšímu městu Znojmu, které je střediskem SO ORP Znojmo.

Údaje o počtu spojů a jejich struktuře byly získány z elektronické databáze jízdních řádů IDOS 2017/2018. Dopravní obslužnost byla sledována v několika časových horizontech. Nejprve byl sledován jednak celkový počet spojů z příslušných obcí do střediska regionu v běžný pracovní den a také počet spojů v ranní dopravní špičce běžného pracovního dne. Jsou zaznamenávány tedy všechny spoje, které vyjíždějí z centrální zastávky příslušné obce do zastávky v centru střediska v době od 4:00 do 10:00. V našem případě je považováno za centrální zastávku autobusové nádraží Znojmo, popřípadě železniční stanice Znojmo. Dále jsou evidovány návratové spoje z centrální zastávky střediska do příslušných obcí v době od 14:00 do 23:59. Pozornost je také upřena na večerní návratové spoje od 18:00. Jedná se o běžný pracovní den, a to středu 7. března 2018. Sledována je také dopravní obslužnost o víkendu. V tomto případě jsou evidovány všechny spoje z příslušné obce, které přijíždějí do centrální zastávky střediska po celý den v sobotu, konkrétně v sobotu 10. března 2018.

Při sledování počtu spojů byl v této práci povolen jeden přestup, avšak doba celkové jízdy nesměla přesáhnout 60 minut. Pokud však z příslušné obce nebyl nabízen žádný přímý spoj do střediska regionu, byl povolen jeden přestup s neomezenou dobou jízdy. Hodnoceny byly spoje vyjíždějící ze zastávek umístěných jen v intravilánech obcí.

Pokud však měla obec jen jedinou zastávku mimo intravilán obce, byly sledovány právě tyto spoje.

V sledovaném SO ORP Znojmo se nachází kromě Znojma 110 obcí. Z výzkumu byly vynechány obce Dobšice a Nový Šaldorf – Sedlešovice, jelikož se nachází v urbánním zázemí města Znojma a jsou obsluhovány především městskou hromadnou dopravou.

Pro závěrečné hodnocení a syntézu zjištěných výsledků byly sečteny počty cestovních příležitostí v pracovní den, večerní spoje a sobotní spoje v jednotlivých obcích a následně byl vytvořen kartogram, který vyjadřuje kvalitu dopravní obslužnosti v SO ORP Znojmo. Tyto časové horizonty byly vybrány jako nejdůležitější při hodnocení kvality dopravní obslužnosti.

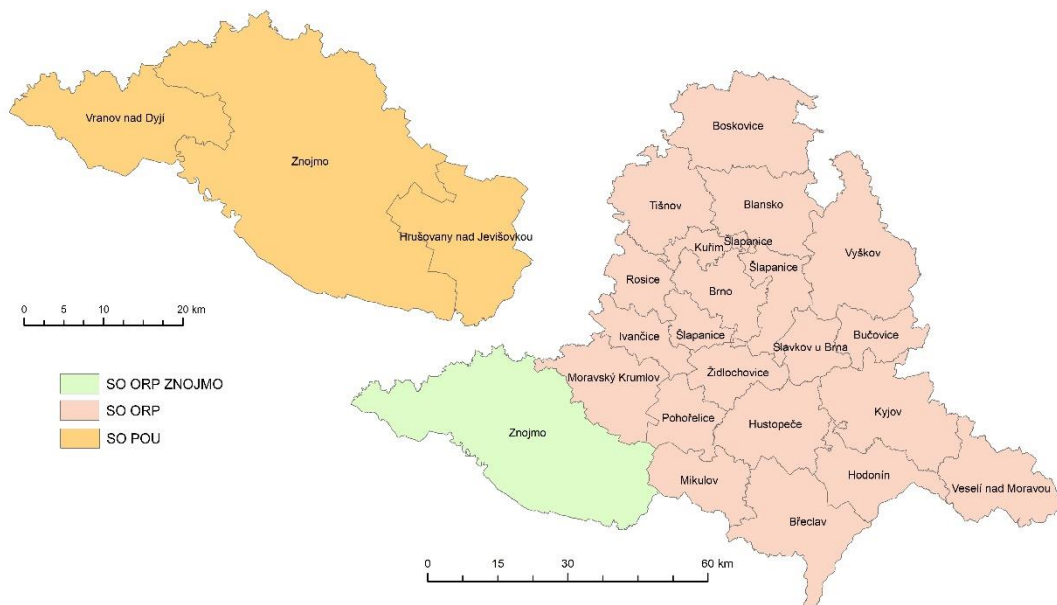
#### 4 Obecná charakteristika SO ORP Znojmo

Správní obvod ORP Znojmo je součástí Jihomoravského kraje (viz obr. 2), leží v jeho jihozápadní části na hranici s Rakouskem a s Krajem Vysočina. Samotný správní obvod sousedí se šesti dalšími SO ORP (SO ORP Dačice, SO ORP Třebíč, SO ORP Moravské Budějovice, SO ORP Moravský Krumlov, SO ORP Pohořelice a SO ORP Mikulov). Díky své výměře 124 248 ha (ČSÚ, 2018a) se jedná o největší SO ORP jak v Jihomoravském kraji, tak v celé České republice. Je také největším správním obvodem obcí s rozšířenou působností, co se do počtu obcí týče. Do jeho obvodu patří celkem 111 obcí. Počet obcí se statusem města činí 3, a to Znojmo, Hrušovany nad Jevišovkou a Jevišovice. Pokud pomineme Brno, žije na Znojemsku také nejvíce obyvatel v Jihomoravském kraji. Počet obyvatel k 1. 1. 2017 činil 91 424 obyvatel (ČSÚ, 2018b). Svojí hustotou zalidnění 73,6 obyvatel/km<sup>2</sup> patří k nejhřidčeji zalidněným obvodům v kraji a v rámci republiky je tedy velice pod průměrem (v ČR 134 ob/km<sup>2</sup>). Charakteristický pro tento region je také vysoký podíl venkovského obyvatelstva. Kromě Znojma, kde žije 33 823 obyvatel, je v obvodu jen 17 obcí, kde žije více jak 1000 obyvatel. Tyto charakteristiky naznačují, že region je rozdělen na město Znojmo a ostatní obce v území. Město Znojmo má tedy významné postavení. Na sídelní strukturu má v této oblasti vliv historicko-politický vývoj státu, jako například nacistická okupace během druhé světové války.

Na rozvoj dopravy a plánování dopravní obslužnosti mají do jisté míry vliv také fyzicko-geografické podmínky. Jelikož se jedná převážně o rovinný region, jsou v tomhle ohledu podmínky pro rozvoj dopravy dobré. Nejhorší situace je jen kolem řeky Dyje, která v západní části regionu tvoří hluboká údolí a výstavba dalších komunikací by byla obtížná. V této oblasti se nachází především malé obce, ležící blízko sebe. Naopak ve východní části regionu jsou větší kompaktnější obce s více obyvateli.

Velkým problémem je také vysoká nezaměstnanost, která je spolu s SO ORP Hodonín, nejvyšší v JMK. Na konci roku 2016 činil podíl nezaměstnaných osob 8,79 %. (ČSÚ, 2018a). Jedná se o především zemědělský region, kde zaměstnanost ovlivňuje sezónnost. V regionu také chybí významný průmyslový podnik.





Josef HORÁK, České Budějovice, 2018, S-JTSK, ArcCR500

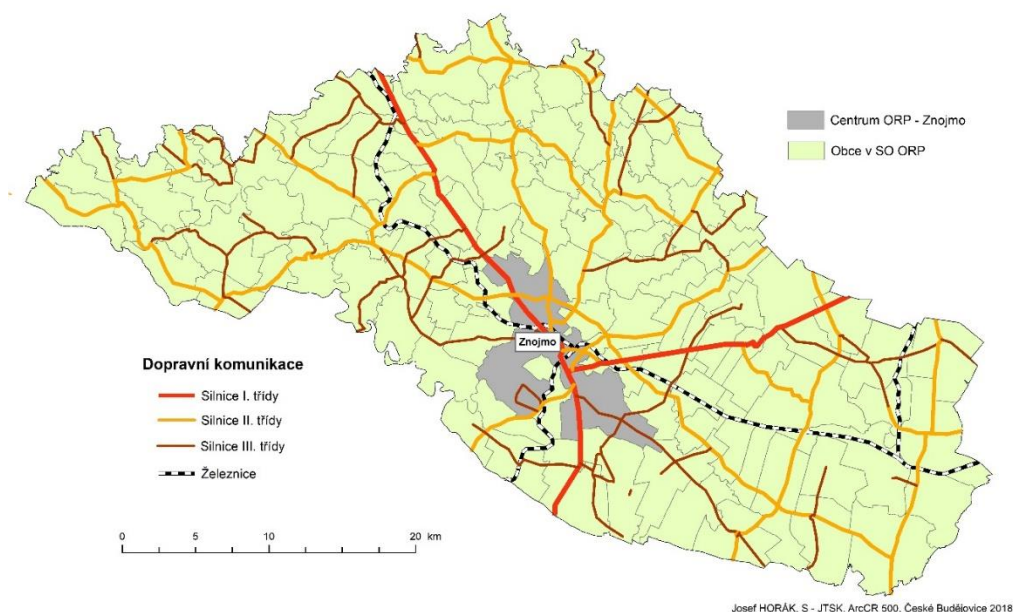
Obr. 2 Poloha SO ORP Znojmo v JMK a poloha SO POU

#### **4.1 Dopravní síť SO ORP Znojmo**

Sledované území Znojemska se vyznačuje značnou vzdáleností od významnějších dopravních tahů. SO ORP Znojmo se nachází v jihozápadní části Jihomoravského kraje a sousedí na severu s krajem Vysočina a na západě s Jihočeským krajem.

Charakteristické pro správní obvod je relativně malá hustota dopravní sítě. Nejvýznamnější a stěžejní dopravní komunikací v regionu je silnice I. třídy I/38 směrem z Jihlavy. Silnice vede z dálnice D1, přes Moravské Budějovice, Znojmo a dále do Rakouska. Silnice je také vedena jako mezinárodní silnice E59. Druhou významnou komunikací je silnice I. třídy I/53 spojující Znojmo a Pohořelice. V Pohořelicích je tato silnice napojena na dálnici D52, která by měla procházet Brnem, Pohořelicemi, Mikulovem a dále do Rakouska. V současnosti však je v provozu jen úsek Pohořelice – Rajhrad. Znojemsko se dále nevyznačuje významnějšími dopravními tahy. V roce 2016 však začala výstavba silničního obchvatu na silnici I/38 kolem Znojma a dále na silnici E59, směřující na Vídeň. Stavba by měla ulehčit zejména centru města od tranzitní dopravy. Projekt by měl být dokončen v roce 2020.

Znojemskem neprochází žádná významná železnice. V rámci SO ORP mají největší význam trať 241 spojující Znojmo, Moravské Budějovice, Okříšky a trať 246 spojující Znojmo, Hrušovany nad Jevišovkou a Břeclav. Dále zde najdeme trať 248 Znojmo – Šatov, která pokračuje na Vídeň. Jedná se také o jedinou elektrifikovanou trať, na které je zaveden mezinárodní provoz. Kromě těchto tří celostátních drah se v regionu nachází ještě regionální dráha vedená pod číslem 244 Hrušovany nad Jevišovkou – Moravský Krumlov. Velkým nedostatkem je absence železničního napojení na Brno. Přehled silnic I. a II. třídy a také železnic přehledně dokumentuje tabulka č. 4.



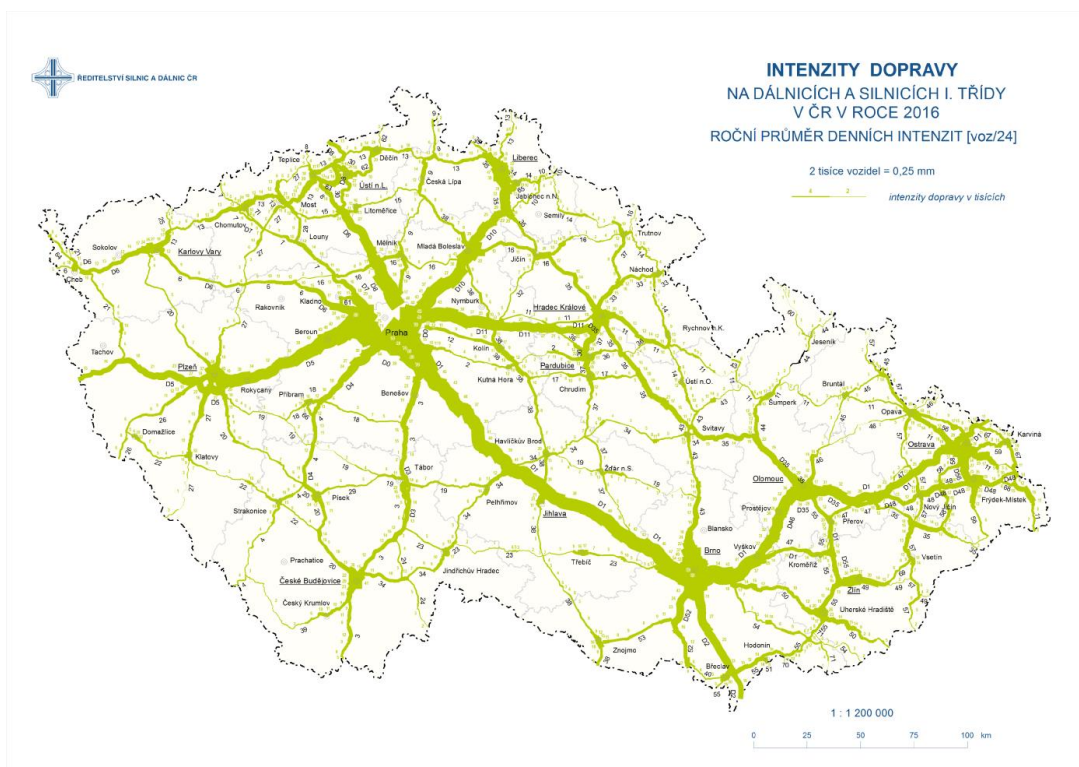
Obr. 3 Dopravní síť SO ORP Znojmo

Tab. 4 Přehled dopravních komunikací na Znojemsku

Kategorie	Číslo	Trasa	
silnice	I/38	Jihlava - Moravské Budějovice - Znojmo - hraniční přechod Hatě	
	I/53	Znojmo - Pohořelice	
silnice	II/361	Jaroměřice nad Rokytnou - Rozkoš - Jevišovice - Znojmo	
	II/397	Jaroslavice - Hrádek - Božice - Mackovice - Hostěradice	
	II/398	Šafov - Vranov nad Dyjí - Lesná - Šumná - Vranovská Ves - Pavlice - Jevišovice - Rudlice - Mikulovice - Horní Dunajovice - Vémyslice	
	II/399	Znojmo - Únanov - Plaveč - Běhařovice - Dobronice - směr Náměšť nad Oslavou	
	II/400	Zvěrkovice - Hostim - Rozkoš - Dobronice - Višňové - Miroslav	
	II/408	Jemnice - Zálesí - Lesná - Citonice - Prímětice - Suchohrdly u Znojma - Dyje - Hrádek - Hevlín	
	II/409	Slavonice - Vratěním - Uherčice - Šafov	
	II/411	Uherčice - Vysočany - Moravské Budějovice	
	II/412	Znojmo - Dobšice	
	II/413	hraniční přechod Hnanice / Mitterretzbach - Nový Šaldorf - Znojmo - Suchohrdly u Znojma - Vítonice - Moravský Krumlov	
	II/414	Lechovice - Božice; Pravice - Hrušovany nad Jevišovkou - Mikulov	
	II/415	hraniční přechod Hevlín / Laa an der Thaya - Hevlín - Hrušovany nad Jevišovkou - Litobratřice - Trhové Pole	
	železnice	241	Okříšky - Moravské Budějovice - Šumná - Znojmo
		244	Brno - Moravské Bránice - Moravský Krumlov - Hrušovany nad Jevišovkou
		246	Znojmo - Hrušovany nad Jevišovkou - Mikulov - Břeclav
248		Znojmo - Šatov - Retz	

Zdroj: RSD (2018)

Podle posledního sčítání intenzity dopravy v roce 2016, které zabezpečuje společnost Ředitelství silnic a dálnic ČR, vyplývá, že silnice na Znojemsku nepatří mezi nejzatíženější. Největší počet vozidel mimo město Znojmo bylo zaznamenáno v úseku I/53 Znojmo – Lechovice, a to v průměru 11 tisíc vozidel za 24 hodin. V úseku silnice I/38 Dyjákovičky – st. hranice ČR – Rakousko projelo za 24 hodin v průměru 9 tisíc vozidel. Na ostatních úsecích silnic I. třídy na Znojemsku se celkový počet vozidel za 24 hodin pohyboval zpravidla v rozmezí mezi 5 až 9 tisíci. Na silnicích II. a III. třídy byla intenzita provozu zpravidla ještě řádově nižší.



Obr. 4 Intenzita silniční dopravy v ČR v roce 2016

Zdroj: RSD (2016)

## 4.2 Dopravní společnosti

Dopravní obslužnost v převážné části obcí Znojemska zabezpečují tři dopravní společnosti. Jsou jimi ČSAD Hodonín, Znojemská dopravní společnost Psota, s.r.o. a BDS-BUS, s.r.o. Do roku 2017 měla významné postavení společnost Psota, než se konalo nové výběrové řízení, kde získala možnost podílet se na dopravní obslužnosti v regionu také společnost ČSAD Hodonín. ČSAD Hodonín se specializuje na nákladní, expresní a osobní dopravu převážně v okrese Hodonín. Celkem ve sledovaném území působí 11 dopravců. Veřejnou drážní dopravu zprostředkovávají výhradně České dráhy a.s., ostatní společnosti zabezpečují veřejnou autobusovou dopravu.

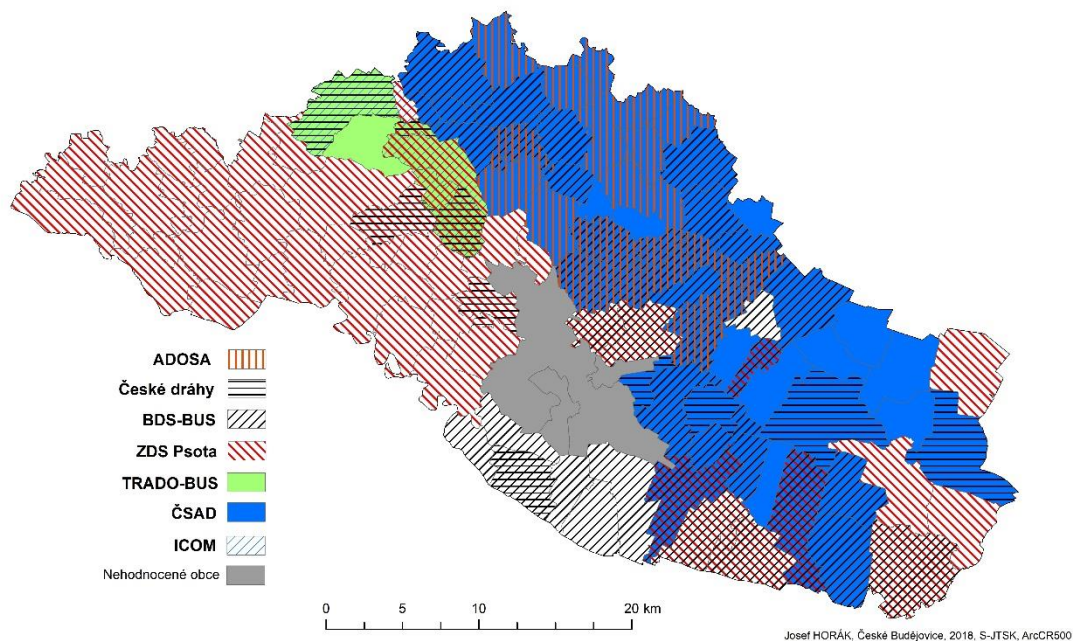
Tab. 5 Dopravní společnosti v obcích SO ORP Znojmo

Dopravce	Typ spoje	Počet obsluhovaných obcí
ČSAD Hodonín	regionální	53
ZDS Psota, s.r.o.	regionální	48
BDS-BUS, s.r.o.	regionální	40
ADOSA a.s.	regionální	21
České dráhy, a.s.	regionální	10
ICOM transport a.s	regionální	6
TRADO-BUS, s.r.o.	regionální	6
BK BUS, s.r.o.	regionální	4
ČAS-SERVICE a.s	dálkový	3
Interbus Praha s.r.o.	dálkový	2
RegioJet/STUDENT AGENCY k. s.	dálkový	2

Zdroj: IDOS (2018)

Polohové rozmístění působení dopravních společností znázorňuje obr. 5. Vyplývá z něj, že společnost ČSAD Hodonín, zabezpečující dopravní obslužnost do téměř poloviny obcí, působí v pásu táhnoucím se od severu území jihovýchodním směrem až k Hrádku. Znojemská dopravní společnost Psota se koncentruje především v západní oblasti kolem Vranova nad Dyjí a v některých obcích na Hrušovansku, kde zajišťuje spoje především směrem na Pohořelice, popřípadě Brno. Třetí významná dopravní společnost BDS-BUS spíše doplňuje dopravní obslužnost v severní, či jihovýchodní oblasti společně s ČSAD Hodonín. V obcích, kterými prochází nebo navazují na silnici I/38 ve směru na Moravské Budějovice, dochází ke koncentraci více společností (TRADO-BUS, ICOM, ZDS Psota). TRADO-BUS a ICOM jsou společnosti, které zabezpečují dopravní obslužnost hlavně na Moravskobudějovicku a Třebíčsku, ale svojí působností přesahují i do Znojemska. Pro přehlednost byly z obr. 5 vynechány společnosti zabezpečující

dálkové spoje. Dálkové spoje jsou nabízeny obcím v blízkosti silnice I/38 ve směru na Jihlavu.



Obr. 5 Dopravní společnosti působící v SO ORP Znojmo

Zdroj: IDOS (2018)

## 5 Dopravní poloha obcí SO ORP Znojmo

Dopravní poloha je jeden z významných faktorů, který má vliv na rozvoj regionu. Region, který je dobře dopravně dostupný, se stává atraktivní pro celou řadu podnikatelských aktivit a vznikají lepší vazby s významnějším střediskem. V rámci České republiky i Jihomoravského kraje je region Znojemska značně okrajový. V SO ORP Znojmo nenajdeme žádnou dálnici nebo železniční koridor. Region je až na Hrušovansko vzdálen od významnějšího dopravního tahu. Dopravní polohu jednotlivých obcí Znojemska přibližuje obr. 6, který byl vytvořen pomocí metody bodového ohodnocení podle polohové diferenciacce v dopravní síti. Bodové ohodnocení bylo přiděleno na základě kritérií popsanych v kapitole 3.1.

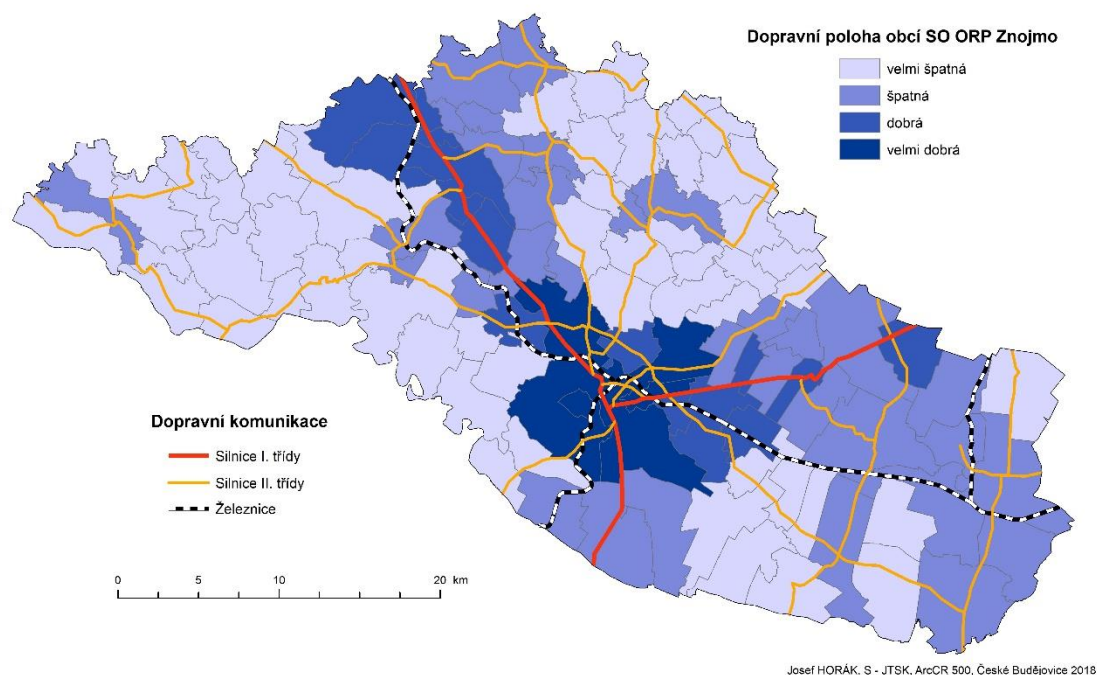
Tab. 6 Rozložení obcí v jednotlivých kategoriích

Poloha	Počet obcí
velmi špatná	57
špatná	35
dobrá	15
velmi dobrá	4

Zdroj: vlastní zpracování

Dopravní poloha celého regionu není příliš příznivá. Celkem 57 obcí, tedy více jako polovina, vykazuje velmi špatnou dopravní polohu. Až 15 obcí nezískalo v hodnocení dopravní polohy ani 1 bod, což dokazuje, že v blízkosti neprochází žádná významnější dopravní komunikace. Obce s velmi špatnou dopravní polohou se na Znojemsku objevují ve třech sektorech. Jedná se především o obce v západní části sledovaného území. Dopravní síť není v této části dostatečně hustá. Jedná se o odlehlé a značně vzdálené obce od města Znojma a také obce ležící při hranicích s Rakouskem. Nevýhodou je absence silnice vyššího řádu a železnice. V této oblasti se nenachází také žádné dominantnější sídlo. Velmi špatnou dopravní polohu vykazují i obce ležící severně od Znojma. Tyto obce ohraničují obce lemující z jihu silnicí I/53 a ze západu I/38. Třetí částí regionu s velmi špatnou dopravní polohou nalezneme jihovýchodním směrem mezi Znojmem a Hrušovany nad Jevišovkou. Naopak dobrou, popřípadě velmi dobrou dopravní polohu zaznamenáváme v okolí měst Znojmo a Hrušovan nad Jevišovkou, ale také u obcí napojených na nejvýznamnější silnice I/38 a I/53 a také železnici. Vůbec nejvyšší bodové hodnocení dosáhlo pochopitelně centrum regionu město Znojmo, a to 12 bodů. Následovala obec Dobšice s 10 body a Nový Šaldorf – Sedlešovice a Suchohrdly se 7 body, které leží v blízkosti Znojma.

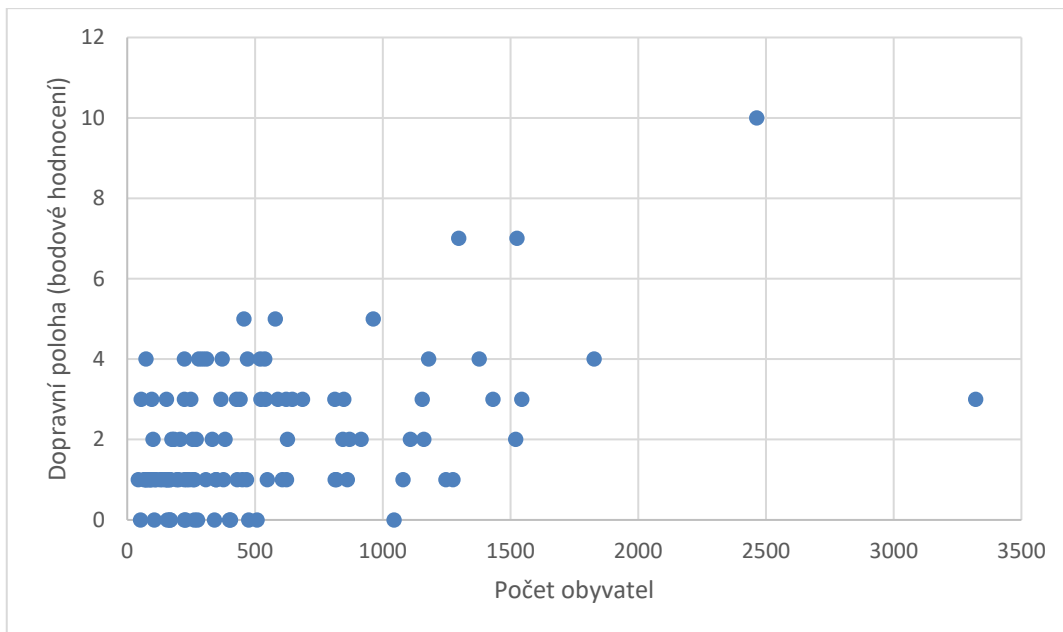
Na dopravní polohu má vliv několik faktorů. Jedním z nich je perifernost celého SO ORP v rámci kraje, ale také perifernost obcí v rámci SO ORP. Tato skutečnost se týká především obcí na západě, tedy obcí na Vranovsku. Dalším z důležitých faktorů je přítomnost NP Podyjí, který najdeme jihozápadně od Znojma. V národních parcích jde především o zachování a chránění původního rázu krajiny, je tedy logické, že dopravní infrastrukturu zde téměř nenajdeme. Západní částí SO ORP protéká řeka Dyje, kde výstavba důležitějších komunikací by byla značně náročná.



Obr. 6 Dopravní poloha obcí na Znojemsku

Obr. 7 znázorňuje vliv populační velikosti na dopravní poloze v obcích správního obvodu. Lze konstatovat, že ve sledovaném území se příliš neprojevila pravidelnost, že s narůstající populační velikostí obcí by se zlepšovala i dopravní poloha. Obce s počtem obyvatel do 500 vykazují různou dopravní polohu, nejčastěji se však jedná o bodové ohodnocení 0 nebo 1, tedy velmi špatnou dopravní polohu. Naopak populačně silnější obce, přestože nevykazují v tolika případech velmi špatnou dopravní polohu jako menší obce, nedosahují takových hodnot, jak by se dalo předpokládat. Závislost mezi populační velikostí obce a dopravní polohy je v tomto případě ovlivněna malým zastoupením populačně větších obcí a naopak značným podílem malých obcí.





Obr. 7 Vliv populační velikosti obcí SO ORP Znojmo na dopravní poloze (mimo Znojmo)  
 Zdroj: ČSÚ (2018), vlastní zpracování

## **6 Dopravní obslužnost veřejnou hromadnou dopravou na Znojemsku**

Pro hodnocení kvality dopravní obslužnosti veřejnou hromadnou dopravou slouží sledování počtu cestovních příležitostí do centra regionu. Jak už bylo zmíněno dříve, dopravní obslužnost obcí ve SO ORP Znojmo veřejnou hromadnou dopravou byla zkoumána vůči jedinému významnému centru, tedy městu Znojmu. Sledované byly cestovní příležitosti v běžný pracovní den a o víkendu. Cestovní příležitosti v běžný pracovní den byly dále zkoumány v různých časových intervalech. Víkendové cestovní příležitosti charakterizují jen celkové spoje.

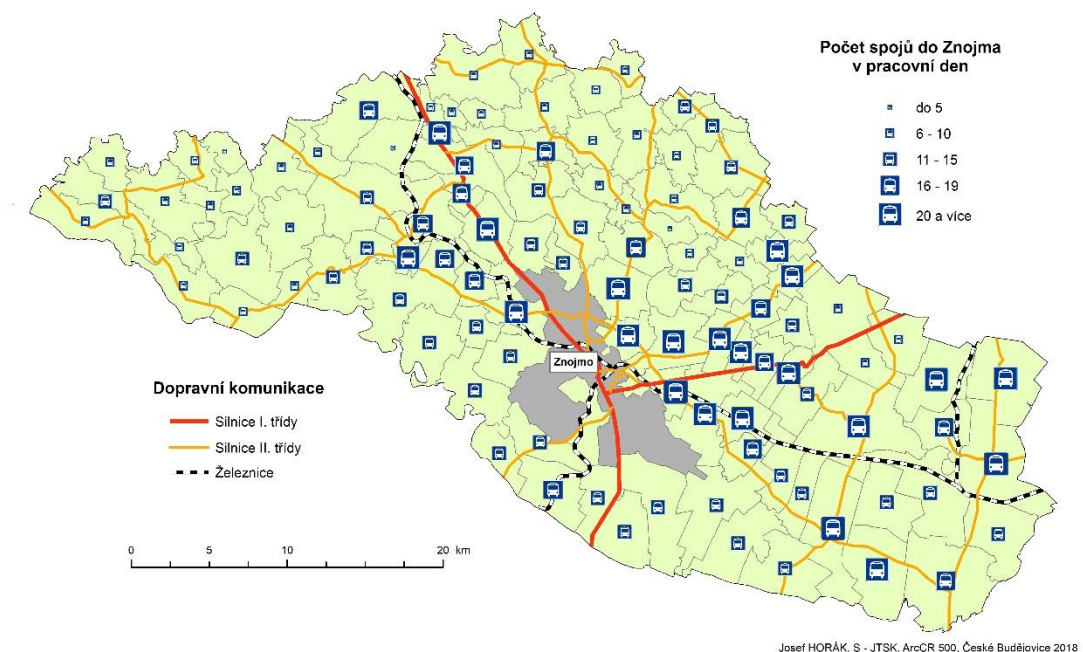
U jednotlivých obcí SO ORP Znojmo lze pozorovat rozdílnou dopravní polohu. Dopravní poloha spolu se vzdáleností od centra a populační velikostí obce způsobují rozdíly v kvalitě dopravní obslužnosti obcí.

### **6.1 Celkové dopravní spojení mezi obcemi SO ORP Znojmo a Znojma v pracovní den**

Počet cestovních příležitostí v běžný pracovní den do Znojma se u jednotlivých obcí výrazně liší. Jednoznačně ale lze říci, že obce ležící na významné dopravní komunikaci vykazující lepší dopravní polohu, mají lepší dopravní obslužnost oproti ostatním obcím. Jedná se tak o obce ležící v pásu silnice I/38 Znojmo – Jihlava, popřípadě železnice č. 241, jenž tuto silnici téměř kopíruje. Další obce s vyšším výskytem dopravních spojení se Znojem se nachází severně, popřípadě severovýchodně od Znojma. Napojení na druhou významnou silnici I/53 Znojmo – Brno způsobuje také častější dopravní spojení. Tento fakt nevyvrací ani skutečnost, že zastávky některých obcí nejsou v intravilánu obce, tudíž spoje linky 108 Znojmo – Brno nejsou v této práci zahrnuty. Těmito obcemi jsou například Práče, Oleksovice a Mackovice. Také obce, kterými prochází silnice II/413, těží ze své dopravní polohy, jelikož spojuje dvě centra ORP Znojmo a Moravský Krumlov. Jedná se o Suchohrdly, Těšetice, Prosiměřice. V této části regionu také dochází ke křížení jednotlivých autobusových linek. Kde dochází k souběhu dalších autobusových linek a tím zvýšení počtu spojů, jsou silnice II/399 a II/408. Důležitou roli v analýze cestovních příležitostí hraje výskyt železničních stanic a tudíž napojení na železniční dopravu. V případě napojení na železniční dopravu bývá zřetelný rozdíl vnímám však především ve večerních hodinách a o víkendu.

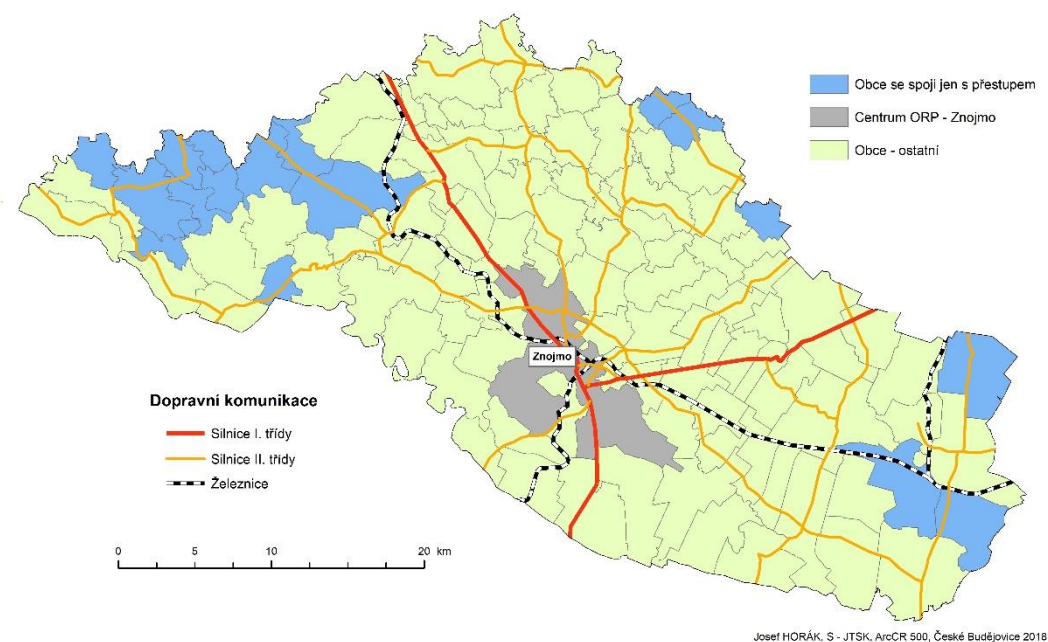
Celkem v 21 obcích sledovaného území bylo zaznamenáno 20 a více cestovních příležitostí v běžný pracovní den do Znojma. Z celkového počtu obcí, které byly do

výzkumu zahrnutý, je to tedy 19 % obcí. Nejlépe dopravně obsluženy jsou Bantice, Božice, Břežany, Citonice, Dyjákovice, Dyje, Grešlové Mýto, Hodonice, Hrádek, Hrušovany nad Jevišovkou, Kuchařovice, Lechovice, Lesná, Litobratřice, Olbramkostel, Suchohrdly, Tasovice, Těšetice, Únanov, Vítonice a Žerotice (viz obr. 8). Z hlediska populační velikosti obcí, dosahují tyto obce v průměru 892 obyvatel (2017). Jedná se tedy spíše o populačně větší obce, jelikož průměr v SO ORP činí 496 obyvatel. Jak už bylo zmíněno, obce leží v blízkosti významných dopravních komunikací nebo na souběhu více autobusových linek. Naopak nejhorší dopravní spojení vykazují obce v západní části regionu – Vranovsku. Tato oblast je charakterizovaná špatnou dopravní polohou, výraznou vzdáleností od centra, ale také rozdrobenou sídelní strukturou. V řadě případů v těchto vesnicích nežije ani 100 obyvatel. Dopravní obslužnost je zde velice problematická. O něco lepší situace než na Vranovsku, nastává v oblasti severně od Znojma. Oblastí neprochází sice významnější dopravní komunikace, ale obce nejsou příliš vzdálené od Znojma. Za nejvýznamnější a populačně nejsilnější sídlo lze považovat město Jevišovice, které je také přestupním uzlem.



Obr. 8 Počet všech spojů hromadné dopravy z obcí Znojemska do Znojma v pracovní den

Musíme také zmínit, že ne všechny obce nabízejí přímé spojení se Znojmem. Skutečnost, že byl při práci povolen 1 přestup, se do hodnocení konkrétně výrazně promítla při sledování spojů z obce Litobratřice. Tato obec se řadí k obcím s nejvyšší nabídkou cestovních příležitostí, přestože nenabízí žádný přímý spoj do Znojma. V tomto případě hraje roli jednak vyšší vzdálenost od centra ORP Znojma, tak také poloha v rámci správního obvodu. Litobratřice tvoří hranici hned se třemi SO ORP (Moravský Krumlov, Pohořelice, Mikulov). Jako hraniční obec už nabízí dobré spojení spíše s Pohořelicemi, případně Brnem, než se Znojmem. Obcí totiž projíždí autobusová linka 104 Hevlín – Brno. Výhodou je naopak blízkost přestupního uzlu Hrušovan nad Jevišovkou. Celkově obcí, jenž nemají přímé spojení do Znojma, bylo 17 (Bítov, Hrabětice, Chvaletice, Korolupy, Litobratřice, Lubnice, Medlice, Morašice, Oslnovice, Podhradí nad Dyjí, Podmyče, Přeskače, Šanov, Štítary, Vysočany, Zálesí a Zblovce), což činí přibližně 16 % z všech sledovaných obcí. Jak dokumentuje obr. 9, jedná se především o obce v západní části regionu v SO POÚ Vranov nad Dyjí a obce tvořící hranici SO ORP na severu se SO ORP Moravský Krumlov, či na východě SO ORP Mikulov a Pohořelice.



Obr. 9 Obce jen s nepřímými spoji do Znojma

## 6.2 Dopravní obslužnost v ranní špičce v pracovní den

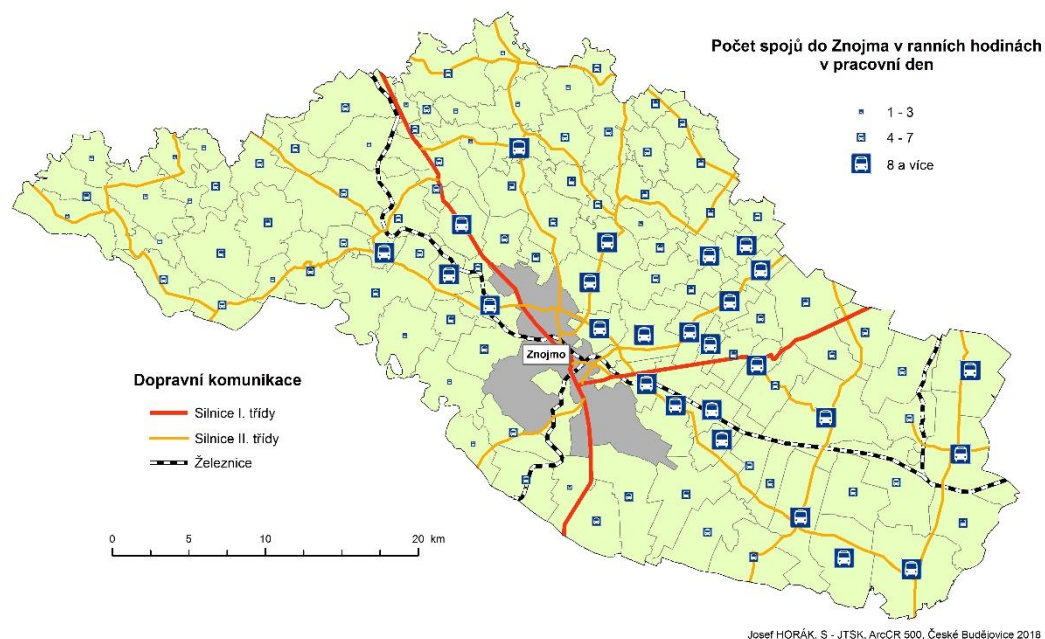
Ve vztahu k jednotlivým časovým horizontům byla hodnocena dopravní obslužnost veřejnou hromadnou dopravou obcí v době ranní dopravní špičky. Ranní dopravní špičkou se pro naše účely rozumí časové rozmezí od 4:00 do 10:00.

Nejlépe jsou se Znojmem v době ranní dopravní špičky v pracovní dny veřejnou hromadnou dopravou spojeny obce ležící v pomyslném pásu táhnoucím se severozápadně od Znojma na jihovýchod, tedy od obce Lesná přes Znojmo až Hrušovany nad Jevišovkou, či Hevlín. Druhou pak oblastí, kde je koncentrováno více dopravních spojení je oblast severovýchodně od Znojma směřující na Moravský Krumlov (viz obr. 10). Jedná se logicky o obce, které vykazovaly nejvyšší počty celkových cestovních příležitostí během celého dne. V době ranní špičky se výsledky jen potvrzují. Obce s nejlépe zabezpečenou hromadnou veřejnou dopravou (viz tab. 7), tedy obce s nejméně 8 spoji do Znojma, lze charakterizovat jako:

- Obce ležící v blízkosti Znojma
- Obce ležící na důležitých dopravních komunikacích jako jsou silnice I/38 a I/53, dále II/399, II/408, II/413
- Populačně významné obce (více jak 1000 obyvatel)
- Obce s přítomností železniční zastávky nebo stanice

Naopak obce s nejhorší dopravní obslužností nalezneme v západní části regionu, v severní oblasti a dá se říci při celé jižní státní hranici s Rakouskem. Tyto obce, tedy obce s nejméně 3 spoji do Znojma, lze charakterizovat jako:

- Obce značně vzdálené od Znojma
- Obce s horší dopravní polohou
- Populačně menší obce
- Obce bez napojení na železniční dopravu



Obr. 10 Počet spojů hromadné dopravy z obcí Znojemska do Znojma v ranní špičce pracovních dnů

Možné faktory ovlivňující zlepšující se dopravní obslužnost a také přehled obcí s nejlépe zabezpečenou veřejnou hromadnou dopravou v ranní špičce v pracovní den do města Znojma znázorňuje tab. 7. Kromě počtu spojů v ranní špičce informuje tabulka o populační velikosti obce, vzdálenosti od Znojma, poloze obce na silnici I./II. třídy a zda existuje možnost využít železniční dopravu.

Celkem 26 obcí vykazuje nejlépe zabezpečenou veřejnou hromadnou dopravu do města Znojma v ranních hodinách během pracovních dní. Jak už bylo zmíněno, jedná se většinou o obce ležící v blízkosti Znojma. Průměrná vzdálenost od Znojma činí 14,5 km. Jen 3 obce (Bantice, Želetice a Žerotice) nejsou napojeny na silnici I. nebo II. třídy. Průměrný počet obyvatel 868 obyvatel dokazuje, že se jedná o populačně větší obce. Tyto obce se shlukují především severovýchodně od Znojma. V celkem 8 obcích žije více 1000 obyvatel. Významný faktor ovlivňující frekvenci cestovních příležitostí je napojení na železniční dopravu. Tuto skutečnost mohou využívat Božice, Citonice, Dyje, Hodonice, Hrušovany nad Jevišovkou, Olbramkostel a Tasovice.

Naopak přehled nejhůře obslužených obcí dopravními spoji znázorňuje tabulka č. 8. Koncentrace těchto obcí je především na Vranovsku, při hranicích s Rakouskem a v severní oblasti SO ORP. Jedná se spíše o populačně menší obce s průměrným počtem obyvatel 179. Což je oproti předchozí skupině, tedy obcí s nejlépe zabezpečenou dopravní obslužností, značný rozdíl. Obce také vykazují horší dopravní polohu v dopravní síti. Jen 35 % z těchto obcí leží na silnici I. nebo II. třídy. Průměrná vzdálenost od města Znojma je také výrazně vyšší (průměrná vzdálenost od Znojma činí 25 km). Napojení na železniční dopravu zde absolutně chybí. V obcích Ctidružice a Zblovce je do Znojma v ranní špičce zajištěn pouze 1 spoj. Vzhledem k okrajové poloze v SO ORP některých obcí, především v západní části, je zhoršená dopravní obslužnost zapříčiněna také vlivem dojížděkového proudu do sousedních center ORP. To se týká měst Jemnice nebo Moravské Budějovice.

Ve zbytku území Znojemska, tedy v severní a v severovýchodní oblasti, je zabezpečena dopravní obslužnost veřejnou hromadnou dopravou v ranní špičce pracovního dne průměrným způsobem, tzn. počty spojů do Znojma se pohybují mezi 4 až 7.

Celkově lze hodnotit dopravní obslužnost na Znojmsku jako relativně dobrou. V SO ORP nenajdeme obec bez žádného nezajištěného dopravního spojení se Znojemem. Přestože je z některých obcí možné dopravit se do centra ORP jen pomocí přestupu, existují dopravní spojení i ze vzdálených obcí na Vranovsku, kde vzdálenost dosahuje někdy i 40 km. Tento fakt lze brát jako důležitý a pozitivní pro stabilizaci a rozvoj regionu. Velkou roli zde hraje skutečnost, že město Znojmo nemá v podstatě v regionu žádného konkurenta, jak do populační velikosti města, tak i významnosti. Nedochozí tak k větší roztržitosti či dělbě dopravní proudů v SO ORP.

Tab. 7 Obce Znojemska s nejlépe zabezpečenou dopravní obslužností do Znojma v ranní špičce pracovního dne

	Počet obyvatel (2017)	Vzdálenost od Znojma (km)	Silnice I. / II. třídy	Železnice	Počet ranních spojů do Znojma
Bantice	280	12	ne	ne	12
Božice	1544	21	ano	ano	11
Citonice	579	8	ano	ano	12
Dyjákovice	861	23	ano	ne	10
Dyje	457	6	ano	ano	12
Hevlín	1432	30	ano	ne	8
Hodonice	1828	10	ano	ano	12
Hrádek	915	21	ano	ne	11
Hrušovany n. J.	3321	31	ano	ano	8
Jevišovice	1161	17	ano	ne	8
Krhovice	548	12	ano	ne	8
Kuchařovice	963	4	ano	ne	10
Lechovice	521	13	ano	ne	11
Lesná	270	16	ano	ne	8
Litobratřice	467	29	ano	ne	9
Milíčovice	207	11	ano	ne	8
Olbramkostel	538	11	ano	ano	10
Plaveč	451	11	ano	ne	8
Prosiměřice	848	13	ano	ne	11
Suchohrdly	1297	4	ano	ne	10
Tasovice	1378	9	ano	ano	8
Těšetice	589	10	ano	ne	9
Únanov	1247	7	ano	ne	15
Vítonice	262	15	ano	ne	10
Želetice	275	18	ne	ne	9
Žerotice	341	16	ne	ne	9
<b>Průměr</b>	<b>868</b>	<b>14,5</b>			<b>9,8</b>

Zdroj: ČSÚ (2018), mapy.cz, IDOS (2018)



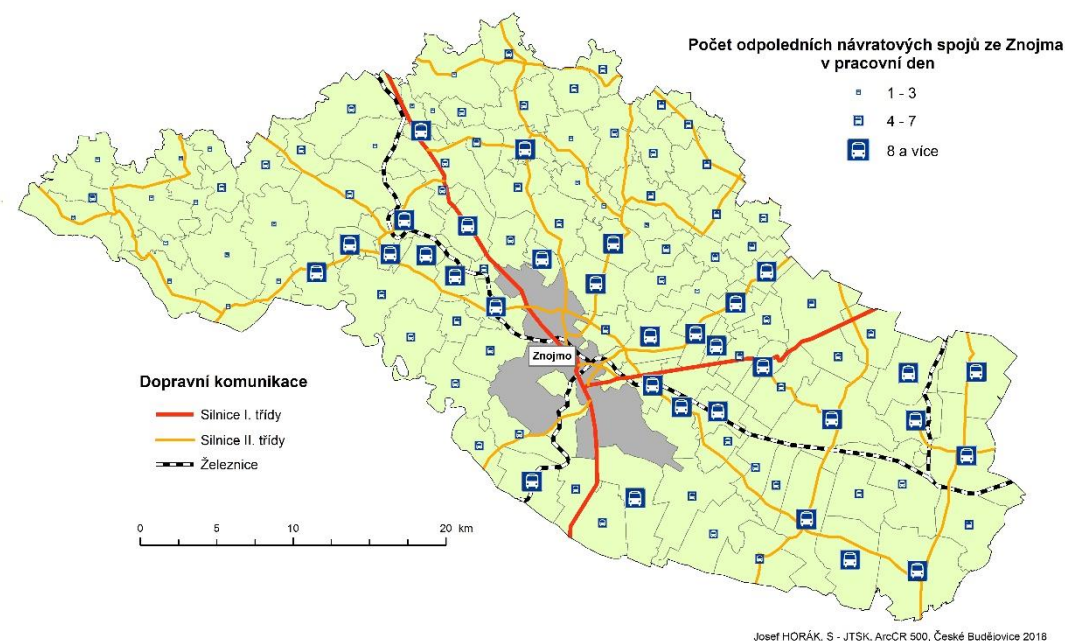
Tab. 8 Obce Znojemska s nejhůře zabezpečenou dopravní obsluhností do Znojma v ranní špičce pracovního dne

	Počet obyvatel (2017)	Vzdálenost od Znojma (km)	Silnice I. / II. třídy	Železnice	Počet ranních spojů do Znojma
Blanné	73	20	ne	ne	3
Boskovštejn	154	20	ano	ne	3
Chvalovice	646	9	ano	ne	3
Ctidružice	310	21	ne	ne	1
Hnanice	348	11	ano	ne	3
Jiřice u M. Budějovic	54	23	ne	ne	3
Korolupy	154	38	ano	ne	3
Lubnice	66	41	ne	ne	2
Lukov	263	13	ne	ne	3
Němčičky	88	13	ne	ne	2
Oslovice	83	35	ne	ne	3
Podhradí nad Dyjí	52	34	ne	ne	2
Podmolí	167	11	ne	ne	3
Podmyče	96	25	ne	ne	3
Rozkoš	175	22	ano	ne	3
Slatina	242	22	ne	ne	3
Střelice	160	18	ano	ne	3
Vratěnin	307	45	ano	ne	3
Vysočany	92	35	ano	ne	3
Zblovice	43	36	ne	ne	1
<b>Průměr</b>	<b>179</b>	<b>25</b>			<b>2,7</b>

Zdroj: ČSÚ (2018), mapy.cz, IDOS (2018)

### 6.3 Dopravní obslužnost veřejnou hromadnou dopravou mezi Znojmem a obcemi regionu Znojemska

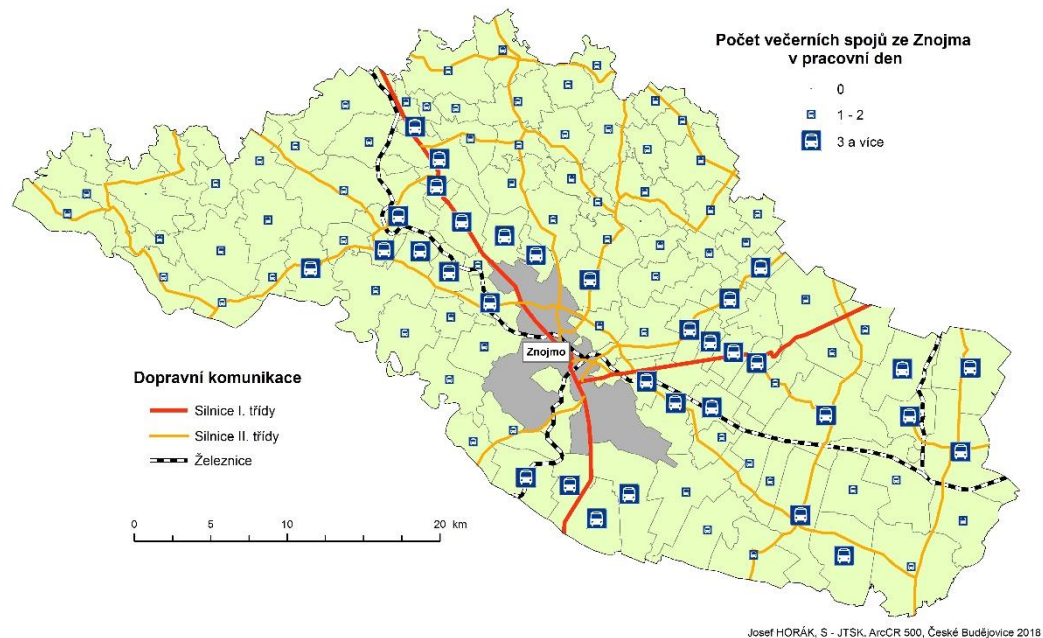
Dalším indikátorem vypovídající o úrovni dopravní obslužnosti je počet cestovních příležitostí ze Znojma do jednotlivých obcí SO ORP v odpoledních a večerních hodinách, tzv. návratové spoje. Zkoumány byly jednak celkové návratové spoje, jednak tzv. večerní návratové spoje. Výsledek pozorování není nijak překvapivý a příliš se neliší od výsledku dopravní obslužnosti v ranní špičce. Jak dokazuje obr. 11, nejlepší dopravní spojení znovu vykazují obce v relativně blízké dojezdové vzdálenosti od Znojma, dále obce na významných dopravních komunikacích (silnice I/38, I/53) a především obce napojené na železniční dopravu. Je také patrné, že k nejlépe dopravně obsluženým obcím patří obce s pověřeným obecním úřadem (Vranov nad Dyjí a Hrušovany nad Jevišovkou) a obce ležící na spojnici těchto center se Znojmem.



Obr. 11 Počet spojů hromadné dopravy ze Znojma do obcí Znojemska běžných pracovních dnů

Obslužnost veřejnou hromadnou dopravou ve večerních hodinách, tedy po 18. hodině, je na relativně na dobré úrovni. Jen do 8 obcí není ve večerních hodinách zajištěn žádný spoj ze Znojma. Těmito obcemi jsou: Korolupy, Kyjovice, Lubnice, Němčičky, Oslovice, Stošíkovice na Louce, Vysočany a Zblovce (viz obr. 12). Tři z těchto obcí se

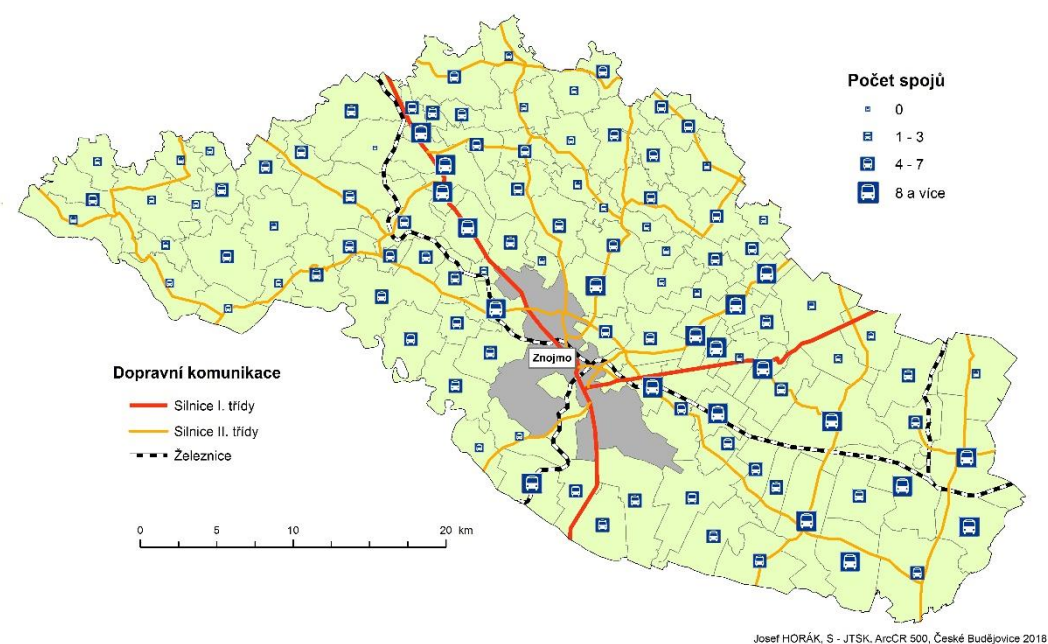
nacházejí severně, popřípadě severovýchodně od Znojma (Kyjovice, Němčičky, Stošíkovice na Louce). Zbylé obce patří znovu do SO POÚ Vranov nad Dyjí. Vranovsko tak lze z tohoto hlediska považovat za nejproblémovější území Znojemska. Do obcí Němčičky a Stošíkovice na Louce sice existuje večerní spoj, nikoliv však do zastávky v intravilánu obce, proto se řadí do skupiny s nulovými spojeními. Do ostatních obcí je v tuto dobu zajištěn, alespoň 1 spoj a ve většině případů dokonce bez přestupu. Zlepšenou dopravní obsluhu právě ve večerních hodinách výrazně ovlivňuje železniční doprava, tedy přítomnost železniční stanice nebo zastávky v obci. Mezi obcemi, do kterých odjíždí dopravní spoj ze Znojma po 18. hodině více jak 3krát, najdeme především obce s napojením na železnici, jsou to Citonice, Dyje, Grešlové Mýto, Hodonice, Olbramkostel, Šatov, Božice a Hrušovany na Jevišovku. Nejvíce spojů, a to autobusových, jezdí do Lechovic, jelikož leží na trase Znojmo – Brno a tato linka 108 je velice frekventovaná. Tato skutečnost se týká také obcí, kterými prochází silnice I/38 ve směru na Jihlavu. Dopravní obslužnost je zde posílena dálkovými spoji, především Znojmo – Praha. Do naprosté většiny obcí se také lidé dostanou až po 21. hodině. Celkem do 77 obcí existuje dopravní spojení ze Znojma, což je více jak 70 % obcí (viz příloha 2).



Obr. 12 Počet spojů hromadné dopravy ze Znojma do obcí Znojemska ve večerních hodinách běžných pracovních dnů

## 6.4 Dopravní obslužnost o víkendu

Dopravní obslužnost o víkendu, v našem případě reprezentována spoji jedoucími v sobotu, se jednoznačně liší od běžného pracovního dne. Poptávka po dopravní obsluze není zdaleka tak vysoká. Dochází tak výraznému poklesu cestovních příležitostí, a to zejména autobusových spojení. Podle stanoveného standardu veřejné dopravy IDS JMK o minimální frekvenci spojů, by měly být obce obsluhovány v nepracovní den 3 páry spojů. Z tohoto pohledu lze konstatovat, že kromě tří obcí, je tato podmínka dodržena. Obce Zblovce, Morašice jsou obsluhovány jen 2, respektive jedním spojením. Jedinou obcí, ve které není v sobotu poskytnuta veřejná služba, je obec Ctidružice. Průměrně, tedy 3 spoji, je obsluhováno 30 obcí. Zbýlých 75 obcí vykazuje více jak 3 dopravní spojení do Znojma. Nadstandardní dopravní obslužnost vykazuje celkem 20 obcí. V těchto obcích existuje 8 a více spojení se Znojemem. Přehled obcí s nejlépe zajištěnou hromadnou dopravou znázorňuje tabulka č. 9. a koncentraci v území obr. 13.



Obr. 13 Počet spojů hromadné dopravy z obcí Znojemska do Znojma o víkendu

Nejlépe obsloužené obce veřejnou hromadnou dopravou jsou koncentrovány především podél silnic I/38 z Moravských Budějovic a I/53 ve směru na Pohořelice. Dále se jedná o obce při železničních tratích. Právě o víkendu má železnice značný podíl na

lepší dopravní obslužnosti, stejně jak tomu bylo ve večerních hodinách. Z naprosté většiny těchto obcí existuje přímé spojení do centra, jen ve 2 případech toto neplatí. Ze Šanova a Hrabětic neexistuje naopak žádné přímé do Znojma. Všechny spoje jsou umožněny jen s přestupem. Jelikož se tyto obce nachází v blízkosti Hrušovan nad Jevišovkou, není tento problém nijak závažný. Pro tyto obce s nejlépe zajištěnou veřejnou hromadnou dopravou v sobotu je charakteristická znovu vyšší průměrná populační velikost a kratší dojezdová vzdálenost od Znojma, tak jako tomu bylo v době ranní špičky.

Tab. 9 Obce Znojemska s nejlépe zabezpečenou dopravní obslužností do Znojma v sobotu

	Počet obyvatel (2017)	Vzdálenost od Znojma (km)	Silnice I. / II. třídy	Železnice	Počet sobotních spojů do Znojma
Bantice	280	12	ne	ne	8
Božice	1544	21	ano	ano	12
Citonice	579	8	ano	ano	14
Dyjákovice	861	23	ano	ne	10
Dyje	457	6	ano	ano	13
Grešlové Mýto	224	19	ano	ano	12
Hodonice	1828	10	ano	ano	13
Hrabědice	870	34	ano	ano	8
Hrádek	915	21	ano	ne	10
Hrušovany n. J.	3321	31	ano	ano	12
Lechovice	521	13	ano	ne	12
Olbramkostel	538	11	ano	ano	14
Pavlice	470	18	ano	ne	8
Prosiměřice	848	13	ano	ne	8
Šanov	1521	32	ne	ano	9
Šatov	1108	11	ne	ano	10
Těšetice	589	10	ano	ne	8
Únanov	1247	7	ano	ne	10
Vítonice	262	15	ano	ne	8
Vranovská Ves	295	15	ano	ne	8
<b>Průměr</b>	<b>914</b>	<b>16,5</b>			<b>10,4</b>

Zdroj: ČSÚ (2018), mapy.cz, IDOS (2018)

Obecně lze říct, že dopravní obslužnost o víkendu je na dobré úrovni. Situace se zlepšila především po začlenění Znojemska do Integrovaného systému Jihomoravského kraje v roce 2010. Ve většině obcí jsou dostačující dopravní spojení, přestože se jedná o velice rozlehlý region.

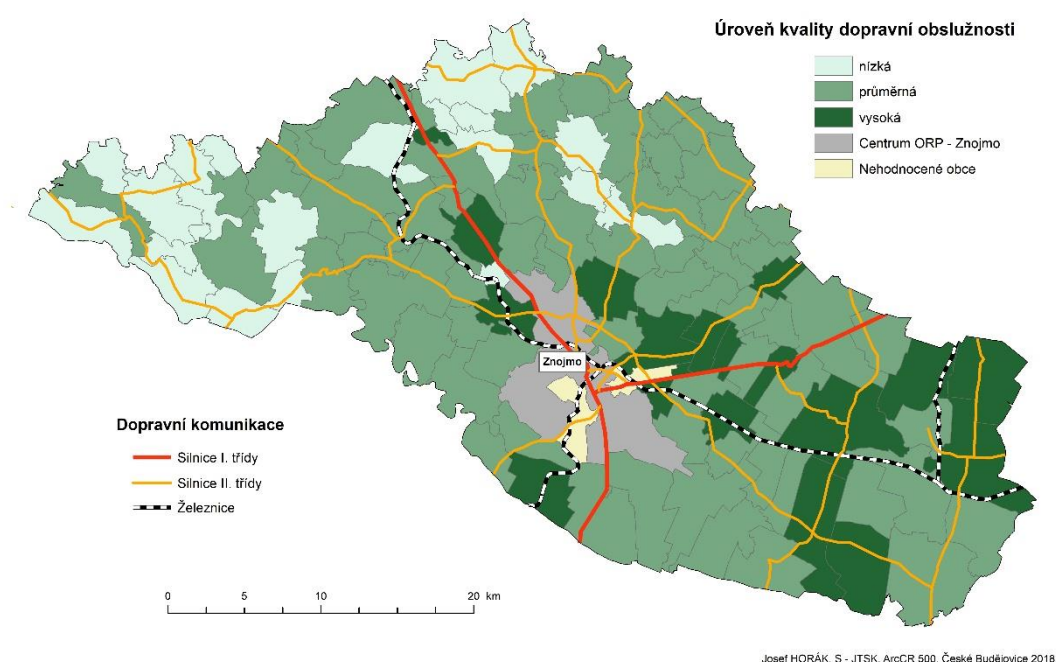
## 6.5 Shrnutí a celkové hodnocení

Díky získaným poznatkům z předchozích analýz dopravní obslužnosti během běžného pracovního dne a soboty bylo vytvořeno závěrečné celkové hodnocení kvality dopravní obslužnosti v obcích SO ORP Znojmo. Celkovou úroveň kvality dopravní obslužnosti určuje celkový součet dopravních spojů veřejné hromadné dopravy během pracovního dne s počty spojů jedoucími v sobotu a v neposlední řadě se spoji, které jsou nabízeny ve večerních hodinách běžného pracovního dne. Podobnou typologii použil ve své práci Seidenglanz (2007b), který hodnotil obce podle dopravního statutu. Podle autorova uvážení byly vytvořeny hranice mezi jednotlivými intervaly úrovně kvality dopravní obslužnosti následujícím způsobem:

- Vysoká kvalita dopravní obslužnosti, tzn. že po sečtení spojů ve všech hodnocených obdobích byla zachycena frekvence alespoň 31 spoji veřejné hromadné dopravy.
- Průměrná kvalita dopravní obslužnosti existovala v obcích, kde dopravní obsluha byla nabízena v rozmezí 15 až 30 spoji veřejnou hromadnou dopravou.
- Nízkou kvalitou dopravní obslužností se vyznačovaly obce, kde byla dohromady zachycena dopravní obslužnost maximálně 14 spoji veřejné hromadné dopravy.

Z výsledků je patrné, že většina obcí ve správním obvodu vykazuje průměrnou úroveň kvality dopravní obslužnosti (viz obr. 14). Z tohoto hlediska se tedy jedná o území, kde dopravní obslužnost veřejnou hromadnou dopravou je pro většinu obyvatel dostačující. Vysokou kvalitu lze zaznamenat především v obcích v zázemí města Znojma a na Hrušovansku. Při prvním pohledu se zde projevuje také faktor dopravní polohy v dopravní síti, a to především napojení na železniční dopravu. Tato skutečnost byla v této práci velice častým faktorem, který se projevoval, jak v jednotlivých hodnocených obdobích, tak i nyní při celkovém hodnocení kvality dopravní obslužnosti. Důležitá je také průměrná populační velikost obcí s vysokou úrovní kvality dopravní obslužností, která činí 938 obyvatel a jedná se tedy o výrazný rozdíl v této charakteristice oproti obcím s nízkou úrovní kvality dopravní obslužnosti. Lze tedy hovořit o vlivu populační velikosti na kvalitě dopravní obslužnosti. Do celkového hodnocení se také projevila poloha obcí, kde dochází k souběhu více dopravních linek, např. obce Únanov, Těšetice, Vítonice, Dyjákovice, Žerotice a Želetice. Nejproblematictější obce s nízkou kvalitou dopravní obslužnosti se nachází v nejuvzdálenějších částech regionu od města Znojma. Jedná se především o populačně malé obce na Vranovsku a Jevišovicku. V obou těchto případech

je patrná absence železniční dopravy a konkrétně na Vranovsku i řídkší dopravní síť. Nutno říct, že obyvatelé v této části si už této situaci přivykli, což se projevuje zvýšenou automobilizací. Co se týče obce Žerůtky, která sice vykazuje na první pohled lepší dopravní polohu, jsou zde zajištěny spoje i ze zastávky mimo intravilán obce, tudíž nejsou do práce zahrnuty. Jedná se především o dálkové spoje. Dalším prvkem, který ovlivňuje úroveň dopravní obslužnosti, je u některých obcích malá frekvence, či dokonce absence večerních a sobotních spojů. Především jsou touto skutečností znevýhodněny obce na Vranovsku.



Obr. 14 Hodnocení úrovně dopravní obslužnosti v obcích SO ORP Znojmo veřejnou hromadnou dopravou

Ze sledování dopravní obslužnosti v různých časových obdobích vyplývá jednoznačně, že největší význam má dopravní obslužnost v době ranní špičky během pracovních dnů (viz příloha 2). Zajištění dopravní obslužnosti v tento čas je považován za jakýsi standart, při plánování dopravní obslužnosti. V SO ORP Znojmo neexistuje obec, z které by během ranní špičky pracovního dne nebyl zajištěn alespoň 1 spoj do centra ORP (viz tab. 10). S ohledem na tuto pozitivní skutečnost lze hodnotit dopravní obslužnost v regionu jako velice dobrou. Zajištění dopravní obslužnosti ve večerních hodinách už není na takové úrovni jako v době ranní špičky, nicméně v převážné části

obcí je tato služba zajištěna. Poslední významnou skupinou, jenž se podílí na úrovni dopravní obslužnosti, jsou sobotní spoje. Tato služba není nabízena pouze v obci Ctidružice. V převážné části obcí vykazuje tato charakteristika komfortní nabídku.

Tab. 10 Počet obcí SO ORP Znojmo s příslušným počtem spojů v různých časových obdobích

Časové období	Počet obcí s příslušným počtem spojů			
	0	1 - 3	4 - 7	8 a víc
Ranní špička	0	20	62	26
Večerní spoje	8	90	10	0
Sobota	1	32	55	20

Zdroj: IDOS (2018), vlastní zpracování

Celkovou dopravní obslužnost veřejnou hromadnou dopravu lze hodnotit jako relativně dobrou, dostačující a v některých případech možno říct i komfortní. Především veřejnou autobusovou dopravou je pokryto celé území správního obvodu a díky IDS JMK došlo i k provázanosti jak mezi linkami, tak mezi autobusovou a železniční dopravou. Veřejná hromadná doprava železniční nedosahuje takového významu jako autobusová, především díky nízké hustotě železničních tratí. Jako zásadní nedostatek lze považovat absenci železničního napojení na Brno, které je z pohledu Znojma významným dopravním uzlem. Tento nedostatek je však kompenzován velice dobrým autobusovým spojením. Díky existujícímu železničnímu spojení s Rakouskem, má veřejná železniční doprava nadregionální význam, na rozdíl od veřejné autobusové dopravy, kde se jedná spíše o regionální význam. Dalším nedostatkem železniční dopravy je absence rychlíkového provozu. Nejbližší dopravní uzel, kde je rychlíkový provoz nabízen je v Břeclavi a Okříškách. Dostupnost však do těchto center je značně nekomfortní a časově nevyhovující.



## 7 Závěr

Vzhledem k tomu, že sledované území správní obvodu ORP Znojmo je venkovského charakteru, význam veřejné hromadné dopravy je markantní. Díky zajištění dopravního spojení se spádovým centrem městem Znojmem tak nedochází k izolaci nebo zaostávání obcí.

Hlavním cílem této práce byla analýza dopravní obslužnosti v SO ORP Znojmo. K této analýze byly použity dopravně-geografické metody jako sledování počty spojů a určení dopravní polohy v dopravní síti. Před samotnou analýzou bylo sledované území stručně charakterizováno a v rámci výzkumu ověřovány také hypotézy:

- Při hodnocení dopravní obslužnosti, lze předpokládat, že na kvalitě dopravní obslužnosti se bude podílet dopravní poloha obcí. Lepší postavení obce v dopravní síti, bude souviset i s vyšší kvalitou dopravní obslužnosti. Významnou roli v tomto případě hraje napojení obce na železniční dopravu a silnici I. třídy. K podobným závěrům došly i dřívější studie Marady, Květoně (2010) nebo Staňka (2010).
- Populační velikost obce je významným faktorem, který se podílí na dopravní obslužnosti obce (MARADA, KVĚTOŇ, 2010). Ve větší obci, kde žije více obyvatel, bývá poptávka po dopravním spojení větší než v obcích s méně obyvateli. Lze tedy předpokládat, že dopravní obslužnost bude více nabízena ve větších obcích.
- Největší nabídka spojů hromadné dopravy by měla existovat v ranní špičce běžných pracovních dnů v souvislosti s koncentrací značného množství cest zejména do práce a škol (SEIDENGLANZ, 2007b). Nabídka veřejné dopravy bude také menší v malých a periferních obcích během víkendu a o svátcích. Zdejší obyvatelstvo v těchto oblastech bývá zpravidla více vázáno na automobilovou dopravu.

Dopravní obslužnost byla hodnocena pomocí analýzy tabulek a příslušných map, které sloužily především pro lepší přehlednost a prostorové vyjádření stavu dopravní obslužnosti. První hypotéza byla jednoznačně potvrzena. Jelikož se region vyznačuje poměrně nízkou hustotou významnějších dopravních komunikací, projevil se zde značný rozdíl mezi obcemi, které jsou situovány v blízkosti silnic I. třídy, popřípadě železnice a ostatními obcemi. Napojení na železniční dopravu se výrazně projevilo při sledování

sobotních a večerních spojů, kdy právě tyto obce jsou oproti ostatním obcím značně zvýhodněné.

Druhá hypotéza byla potvrzena především při sledování dopravní obslužnosti během ranní špičky běžného pracovního dne. Obce s nejlépe zajištěnou dopravní obslužností byly charakterizovány také vyšší průměrnou populační velikostí než ostatní obce, kde byla dopravní obslužnost zajištěna hůře. Tento fakt ve sledovaném území SO ORP Znojmo lze brát jako méně významný, jelikož se v území nachází velké množství populačně malých obcí, které nedosahují ani 2000 obyvatel, jak bylo zmíněno v obecné charakteristice území. Populační velikost ovlivňuje především poptávku po dopravní obslužnosti veřejnou autobusovou dopravou, kdežto železniční doprava zvýhodňuje pouze obce lokalizované na železničních tratích.

Celkově byla dopravní obslužnost zajišťována nejlépe v ranní špičce pracovních dnů (standard veřejné dopravy). Potvrdila se tedy i třetí hypotéza. Večerní dopravní spojení je v řadě obcí problematické, a dokonce není vůbec nabízeno. Situace dopravní obslužnosti o sobotách je charakterizována dobrou úrovní. Jen v jednom případě není dopravní obslužnost zajištěna.

Díky začlenění regionu Znojemska v roce 2010 do IDS JMK se zlepšila především situace o sobotách a ve večerních hodinách. Výhodou je také existence návaznosti mezi autobusovou dopravou a železniční dopravou. Přestože je ve většině obcí dopravní obslužnost na relativně dobré úrovni, lze identifikovat i takové území, kde je situace komplikovanější. Některé obce nenabízejí dokonce přímý spoj do centra ORP. Jedná se hlavně o oblast na západ od obce Vranov nad Dyjí, která se vyznačuje značnou vzdáleností od města Znojma, velmi špatnou dopravní polohou a také menší populační velikostí obcí. Tyto obce také spádují už do sousedících dopravních regionů, např. Moravské Budějovice, či Jemnice. Absence přímého spojení do Znojma je dána charakterem území, který je dán velkou rozlehlostí.

Do budoucna je důležité udržet si úroveň dopravní obslužnosti veřejné hromadné dopravy a popřípadě zlepšit dopravní obslužnost v problematických oblastech na Vranovsku. Zavedením rychlíkového provozu, který ve správním obvodu chybí, by se také jednoznačně zvýšila kvalita dopravní obslužnosti.

## 8 Literatura a zdroje

BLAŽÁK, M. (2011): Transformace systému veřejné dopravy v ČR po roce 1989 (vybrané aspekty). Diplomová práce. Přírodovědecká fakulta, Univerzita Palackého, Olomouc. 93 s.

BLAŽEK, J., UHLÍŘ, D. (2011): Teorie regionálního rozvoje. Univerzita Karlova, Praha. 349 s.

BORUTA, T., IVAN, I. (2008): Dopravní obslužnost hromadnou dopravou na Jesenicku. In: Workshop Proceedings. Ostrava: ÚGN, s. 9–14.

BURCHARDT, T. a kol. (1999): „Social Exclusion in Britain 1991–1995.“ *Social Policy and Administration*, 33, č. 3, s. 227–244

CHVÁTAL, F. (2013): Vliv dopravní dostupnosti a obslužnosti na ekonomickou úroveň obcí v České republice. Rigorózní práce. Masarykova univerzita, Přírodovědecká fakulta, Brno. 123 s.

KNOWLES, R. D., SHAW, J., DOCHERTY, I., (2008): *Transport geographies: mobilities, flows, and spaces*. Malden, MA: Blackwell Pub., 293 s.

KOBĚLUŠ, M. (2013). Analýza faktorů ovlivňujících úroveň dopravní obslužnosti v obcích ČR. Diplomová práce, Masarykova univerzita, Přírodovědecká fakulta, Brno, 93 s.

KRAFT, S., (2007): Regionální hromadná doprava Karlovarského kraje. Diplomová práce. Jihočeská univerzita, Pedagogická fakulta, České Budějovice, 85 s.

KRAFT, S., (2011): Aktuální změny v dopravním systému České republiky: geografická analýza. Dizertační práce. Masarykova univerzita, Brno, 156 s.

KRAFT, S., PRENER, J. (2014): Spatial aspects of transport behaviour in the Czech Republic after 1989. *Acta Universitatis Palackianae Olomucensis, Facultas Rerum Naturalium, Geographica*, 45, č. 2, s. 53 - 77.

KUBEŠ, J., KRAFT, S. (2011): Periferní oblasti jižních Čech a jejich sociálně populační stabilita. *Sociologický časopis / Czech Sociological Review*, vol. 47, č. 4, s. 805-829.

KUDLÁČEK, M. (2005): Vývoj česko-německých vztahů ve Znojmě v letech 1918 – 1938. Diplomová práce. Masarykova univerzita, Historický ústav Filozofické fakulty, Brno, 209 s.

- KVĚTOŇ, V. (2011): Územní diferenciacie dopravních příležitostí v Česku: podmiňující faktory a dopravní interakce. Dizertační práce. Katedra sociální geografie a region. rozvoje PřF UK, Praha, 47 s.
- MARADA, M. a kol. (2010): Doprava a geografická organizace společnosti v Česku. Edice Geographica, Česká geografická společnost, Praha, 168 s.
- MARADA, M., KVĚTOŇ, V. (2006): Význam dopravní obslužnosti v rozvoji venkovských oblastí. In: Sborník příspěvků z mezinárodní konference Venkov je náš svět. Provozně ekonomická fakulta České zemědělské univerzity, Praha, s. 422 – 431.
- MARADA, M., KVĚTOŇ, V. (2010): Diferenciacie nabídky dopravních příležitostí v českých obcích a sociogeografických mikroregionech. Geografie, 115, č. 1, s. 21 – 43.
- MAREŠ, P., SIROVÁTKA, T. (2008): „Sociální vyloučení (exkluze) a sociální začleňování (inkluzie) – koncepty, diskurz, agenda.“ Sociologický časopis / Czech Sociological Review, 44, č. 2, s. 271–294.
- MUSIL, J., MÜLLER, J., 2008: Vnitřní periferie v České republice jako mechanismus sociální exkluze. Sociologický časopis, 44, č. 2, s. 321 –348.
- RODRIGUE, J. P., COMTOIS, C., SLACK, B. (2006): The Geography of Transport Systems, Routledge, New York, 296 s.
- ROUŠAL, D. (2010): Dopravní obslužnost správního obvodu obce s rozšířenou působností Znojmo. Bakalářská práce. Univerzita Palackého, Přírodovědecká fakulta, Katedra geografie, Olomouc. 87 s.
- SEIDENGLANZ, D. (2007a): Doprava ve venkovském prostoru. Česká geografie v evropském prostoru, sekce 1: sociogeografické procesy. Česká geografická společnost, Jihočeská univerzita, České Budějovice. s. 227-234, 8 s.
- SEIDENGLANZ, D. (2007b): Dopravní charakteristiky venkovského prostoru. Disertační práce. Masarykova univerzita, Přírodovědecká fakulta, Brno, 196 s.
- STANĚK, J. (2010): Analýza dopravní obslužnosti pardubického mikroregionu. Diplomová práce. Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje PřF UK, Praha, 89 s.
- VESELÝ, F. (2013): Analýza dopravní obslužnosti na příkladu okresu Znojmo. Bakalářská práce. Masarykova univerzita, Přírodovědecká fakulta, Brno, 62 s.

ZAPLETALOVÁ, J. (1998): The issue of traffic remoteness in South Moravia on the example of the middle Dyje river Basin. *Moravian Geographical Reports*, 6, č. 1, s. 1–13.

### **Další zdroje:**

ARCDATA PRAHA, ZÚ, ČSÚ (2016): ArcČR 500 - digitální geografická databáze, verze 3.3.

ČSÚ (2018a): Vybrané ukazatele za správní obvod Znojmo. Český statistický úřad, Praha <https://www.czso.cz/documents/11280/27328901/646220.pdf/b207843f-238b-46ff-9129-e72e1c5f313f?version=1.10> (20. 2. 2018)

ČSÚ (2018b): Počet obyvatel v obcích k 1.1.2017. Český statistický úřad, Praha <https://www.czso.cz/csu/czso/pocet-obyvatel-v-obcich-k-112017> (20. 2. 2018)

EUROSTAT (2018): Passenger cars per 1 000 inhabitants. [http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=road\\_eqs\\_carhab&lang=en](http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=road_eqs_carhab&lang=en) (18. 3. 2018)

IDOS (2018): Jízdní řády. <https://jizdnirady.idnes.cz/vlakyautobusy/spojeni/> (20. 2. 2018)

IDS JMK.cz Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje: Stručně o IDS JMK. <https://www.idsjmk.cz/strucne.aspx> (20. 3. 2018)

Mapový portál mapy.cz. <https://mapy.cz> (18. 1. 2018)

Ministerstvo dopravy (2015): Ročenka dopravy 2015. Centrum dopravního výzkumu, Praha [https://www.sydos.cz/cs/rocenka\\_pdf/Rocenka\\_dopravy\\_2015.pdf](https://www.sydos.cz/cs/rocenka_pdf/Rocenka_dopravy_2015.pdf) (10. 4. 2018)

Ministerstvo dopravy (2016): Ročenka dopravy 2016. Centrum dopravního výzkumu, Praha [https://www.sydos.cz/cs/rocenka\\_pdf/Rocenka\\_dopravy\\_2016.pdf](https://www.sydos.cz/cs/rocenka_pdf/Rocenka_dopravy_2016.pdf) (10. 4. 2018)

ŘSD (2016): Sčítání dopravy. Ředitelství silnic a dálnic ČR. <https://www.rsd.cz/wps/portal/web/Silnice-a-dalnice/Scitani-dopravy> (18. 2. 2018)

ŘSD (2018): Přehled silnic a dálnic. Ředitelství silnic a dálnic ČR <https://www.rsd.cz/wps/portal/> (20. 2. 2018)

Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů. <https://www.psp.cz/sqw/sbirka.sqw?cz=194&r=2010> (20. 2. 2018)

## Seznam obrázků, tabulek a příloh

Tab. 1. Počet osobních automobilů na 1000 obyvatel ve vybraných státech EU.....	14
Tab. 2 Ukazatel dopravní polohy – kritéria bodování.....	20
Tab. 3 Kategorie podle dopravní polohy.....	21
Tab. 4 Přehled dopravních komunikací na Znojmsku.....	26
Tab. 5 Dopravní společnosti v obcích SO ORP Znojmo.....	28
Tab. 6 Rozložení obcí v jednotlivých kategoriích podle dopravní polohy.....	30
Tab. 7 Obce Znojemska s nejlépe zabezpečenou dopravní obslužností do Znojma v ranní špičce pracovního dne.....	39
Tab. 8 Obce Znojemska s nejhůře zabezpečenou dopravní obslužností do Znojma v ranní špičce pracovního dne.....	40
Tab. 9 Obce Znojemska s nejlépe zabezpečenou dopravní obslužností do Znojma v sobotu.....	44
Tab. 10 Počet obcí SO ORP Znojmo s příslušným počtem spojů v různých časových obdobích.....	47
Obr. 1 Vývoj počtu cestujících veřejnou hromadnou dopravou v ČR v letech 2010–2016.....	13
Obr. 2 Poloha SO ORP Znojmo v JMK a poloha SO POU.....	24
Obr. 3 Dopravní síť SO ORP Znojmo.....	26
Obr. 4 Intenzita silniční dopravy v ČR v roce 2016.....	27
Obr. 5 Dopravní společnosti působící v SO ORP Znojmo.....	29
Obr. 6 Dopravní poloha obcí na Znojmsku.....	31
Obr. 7 Vliv populační velikosti obcí SO ORP Znojmo na dopravní poloze (mimo Znojmo).....	32
Obr. 8 Počet všech spojů hromadné dopravy z obcí Znojemska do Znojma v pracovní den.....	34
Obr. 9 Obce jen s nepřímými spoji do Znojma.....	35
Obr. 10 Počet spojů hromadné dopravy z obcí Znojemska do Znojma v ranní špičce pracovních dnů.....	37
Obr. 11 Počet spojů hromadné dopravy ze Znojma do obcí Znojemska běžných pracovních dnů.....	41
Obr. 12 Počet spojů hromadné dopravy ze Znojma do obcí Znojemska ve večerních hodinách běžných pracovních dnů.....	42

Obr. 13 Počet spojů hromadné dopravy z obcí Znojemska do Znojma o víkendu.....43

Obr. 14 Hodnocení úrovně dopravní obslužnosti v obcích SO ORP Znojmo veřejnou hromadnou dopravou.....46

**Přílohy:**

Příloha 1. Obce v SO ORP Znojmo a dopravní poloha podle bodového hodnocení

Příloha 2. Počty dopravních spojení veřejnou hromadnou dopravou v SO ORP během různých časových horizontů

Příloha 3. Úroveň kvality dopravní obslužnosti veřejnou hromadnou dopravou v SO ORP Znojmo

## **Přílohy**



Příloha 1. Obce v SO ORP Znojmo a dopravní poloha podle bodového hodnocení

Název obce	Body	Dopravní poloha	Název obce	Body	Dopravní poloha	Název obce	Body	Dopravní poloha
Bantice	4	dobrá	Kravsko	3	špatná	Slatina	1	velmi špatná
Běhařovice	1	velmi špatná	Krhovice	1	velmi špatná	Slup	0	velmi špatná
Bezkov	1	velmi špatná	Křepice	1	velmi špatná	Stálky	1	velmi špatná
Bítov	0	velmi špatná	Křídlovky	1	velmi špatná	Starý Petřín	0	velmi špatná
Blanné	4	dobrá	Kuchařovice	5	dobrá	Stošikovice na Louce	2	špatná
Blížkovice	4	dobrá	Kyjovice	1	velmi špatná	Strachotice	0	velmi špatná
Bojanovice	2	špatná	Lančov	0	velmi špatná	Střelice	1	velmi špatná
Borotice	3	špatná	Lechovice	4	dobrá	Suchohrdly	7	velmi dobrá
Boskovštejn	3	špatná	Lesná	2	špatná	Šafov	1	velmi špatná
Božice	3	špatná	Litobratřice	1	velmi špatná	Šanov	2	špatná
Břežany	2	špatná	Lubnice	1	velmi špatná	Šatov	2	špatná
Citonice	5	dobrá	Lukov	0	velmi špatná	Štítary	1	velmi špatná
Ctidružice	4	dobrá	Mackovice	4	dobrá	Šumná	3	špatná
Čejkovice	3	špatná	Mašovice	0	velmi špatná	Tasovice	4	dobrá
Černín	1	velmi špatná	Medlice	1	velmi špatná	Těšetice	3	špatná
Dobšice	10	velmi dobrá	Mikulovice	2	špatná	Tvořihráz	0	velmi špatná
Dyjákovice	1	velmi špatná	Milíčovice	2	špatná	Uherčice	2	špatná
Dyjákovičky	3	špatná	Morašice	1	velmi špatná	Újezd	1	velmi špatná
Dyje	5	dobrá	Němčičky	1	velmi špatná	Únanov	1	velmi špatná
Grešlové Mýto	4	dobrá	Nový Šaldorf-Sedlešovice	7	velmi dobrá	Valtrovice	1	velmi špatná
Havraníky	1	velmi špatná	Olbramkostel	4	dobrá	Velký Karlov	0	velmi špatná
Hevlín	3	špatná	Oleksovice	3	špatná	Vevčice	1	velmi špatná
Hluboké Mašůvky	1	velmi špatná	Onšov	1	velmi špatná	Višňové	1	velmi špatná

Hnanice	1	velmi špatná	Oslnovice	1	velmi špatná	Vítonice	1	velmi špatná
Hodonice	4	dobrá	Pavlice	4	dobrá	Vracovice	1	velmi špatná
Horní Břečkov	1	velmi špatná	Plaveč	1	velmi špatná	Vranov nad Dyjí	1	velmi špatná
Horní Dunajovice	1	velmi špatná	Plenkovice	3	špatná	Vranovská Ves	4	dobrá
Hostim	3	špatná	Podhradí nad Dyjí	0	velmi špatná	Vratěnin	1	velmi špatná
Hrabětice	2	špatná	Podmolí	0	velmi špatná	Vrbovec	3	špatná
Hrádek	2	špatná	Podmyče	1	velmi špatná	Výrovice	0	velmi špatná
Hrušovany n. Jev.	3	špatná	Práče	3	špatná	Vysočany	1	velmi špatná
Chvalatice	0	velmi špatná	Pravice	2	špatná	Zálesí	1	velmi špatná
Chvalovice	3	špatná	Prokopov	3	špatná	Zblovice	1	velmi špatná
Jaroslavice	1	velmi špatná	Prosiměřice	3	špatná	Znojmo	12	velmi dobrá
Jevišovice	2	špatná	Přeskače	1	velmi špatná	Želetice	0	velmi špatná
Jiřice u Mor. Bud.	3	špatná	Rozkoš	2	špatná	Žerotice	0	velmi špatná
Korolupy	1	velmi špatná	Rudlice	2	špatná	Žerůtky	3	špatná

Zdroj: vlastní zpracování

Příloha 2. Počty dopravních spojení veřejnou hromadnou dopravou v SO ORP během různých časových horizontů

Obec	Počet obyvatel (2017)	Vzdálenost od Znojma (km)	Pracovní den					Sobota
			Ranní špička	Celkem do Znojma	Celkem návratové spoje ze Znojma	Večerní spoje	Čas posledního spoje	Celkem do Znojma
Bantice	280	12	12	26	10	3	22:37	8
Běhařovice	377	20	4	10	5	2	22:41	4
Bezkov	201	10	4	13	5	2	22:40	4
Bitov	157	34	4	9	5	2	22:42	4
Blanné	73	20	3	9	3	1	19:15	5
Blížkovice	1180	25	5	16	7	2	22:45	7
Bojanovice	183	15	4	11	6	2	22:38	4
Borotice	428	16	6	14	7	2	22:32	4
Boskovštejn	154	20	3	7	6	2	19:02	4
Božice	1544	21	11	30	14	5	22:32	12
Břežany	844	26	5	21	10	3	22:32	7
Citonice	579	8	12	31	14	4	22:42	14
Ctídrožice	310	21	1	5	2	1	22:45	0
Čejkovice	224	20	4	10	6	2	22:32	3
Černín	137	19	4	7	3	1	18:52	3
Dyjákovice	861	23	10	22	11	3	22:41	10
Dyjáковиčky	523	10	4	13	7	3	22:40	7
Dyje	457	6	12	31	13	4	22:41	13
Grešlové Mýto	224	19	7	23	10	4	22:45	12
Havraníky	348	9	4	12	6	2	22:40	3
Hevlín	1432	30	8	18	11	2	19:03	7

Hluboké Mašůvky	814	8	4	11	6	2	22:38	4
Hnanice	348	11	3	11	6	2	22:40	3
Hodonice	1828	10	12	32	13	4	22:41	13
Horní Břečkov	258	14	4	13	5	2	22:40	4
Horní Dunajovice	607	17	7	16	5	2	22:38	4
Hostim	442	25	4	8	3	1	18:52	4
Hrabětice	870	34	4	12	5	1	19:02	8
Hrádek	915	21	11	24	12	3	22:41	10
Hrušovany n. J.	3321	31	8	24	12	5	22:32	12
Chvalatice	106	30	4	9	5	2	22:42	4
Chvalovice	646	9	3	13	7	3	22:40	7
Jaroslavice	1275	19	7	15	7	2	22:40	6
Jevišovice	1161	17	8	18	9	2	22:38	7
Jiřice u Mor. Bud.	54	23	3	7	6	1	19:02	4
Korolupy	154	38	3	6	2	0	17:02	3
Kravsko	541	10	6	13	6	3	22:45	4
Krhovice	548	12	8	17	7	2	22:41	4
Křepice	112	19	4	9	5	2	22:41	4
Křídlovky	233	12	7	14	6	2	22:41	4
Kuchařovice	963	4	10	20	5	1	18:29	7
Kyjovice	157	15	7	13	3	0	16:52	3
Lančov	229	27	4	9	3	1	19:02	3
Lechovice	521	13	11	29	17	7	22:32	12
Lesná	270	16	8	20	9	3	22:42	7
Litobratřice	467	29	9	28	12	3	20:12	3
Lubnice	66	41	2	6	2	0	17:02	3
Lukov	263	13	3	12	5	2	22:40	4

Mackovice	371	22	4	10	6	2	22:32	3
Mašovice	508	9	4	11	5	2	22:40	4
Medlice	167	22	4	15	7	2	18:52	7
Mikulovice	627	15	4	10	5	2	22:41	4
Milíčovice	207	11	8	19	9	3	22:42	7
Morašice	224	21	6	14	4	1	19:37	1
Němčičky	88	13	2	3	2	0	15:21	3
Olbramkostel	538	11	10	27	10	4	22:45	14
Oleksovice	686	18	4	10	5	2	22:37	3
Onšov	75	18	5	15	8	2	22:42	7
Oslnovice	83	35	3	7	2	0	17:02	3
Pavlice	470	18	5	16	5	3	22:45	8
Plaveč	451	11	8	18	8	2	22:41	7
Plenkovice	367	9	5	12	8	3	22:45	3
Podhradí nad Dyjí	52	34	2	6	3	1	19:02	3
Podmolí	167	11	3	12	5	2	22:40	4
Podmyče	96	25	3	7	3	1	19:02	3
Práče	812	12	7	16	7	3	22:32	3
Pravice	332	27	5	18	10	3	22:32	7
Prokopov	96	23	4	8	3	1	18:52	4
Prosiměřice	848	13	11	19	9	3	22:37	8
Přeskače	108	22	4	15	7	2	18:52	7
Rozkoš	175	22	3	9	6	2	22:38	3
Rudlice	101	14	4	10	3	1	18:52	3
Slatina	242	22	3	10	6	2	22:38	3
Slup	475	15	6	14	7	2	22:40	6
Stálky	128	35	4	9	3	1	19:02	3

Starý Petřín	224	30	4	12	3	1	19:02	5
Stošikovice n. L.	256	15	5	14	4	0	17:28	5
Strachotice	1044	13	6	14	7	2	22:40	6
Střelice	160	18	3	10	6	2	22:38	3
Suchohrdly	1297	4	10	23	8	2	22:37	7
Šafov	150	30	4	9	3	1	19:02	3
Šanov	1521	32	4	12	5	1	19:03	9
Šatov	1108	11	6	19	10	4	22:40	10
Štítary	623	20	5	13	7	2	22:42	4
Šumná	622	18	6	17	8	3	22:42	7
Tasovice	1378	9	8	22	8	3	22:41	4
Těšetice	589	10	9	21	9	3	22:37	8
Tvoříhráz	400	13	7	14	5	2	22:38	3
Uherčice	383	42	5	12	4	1	19:02	4
Újezd	76	23	4	10	5	2	22:41	4
Únanov	1247	7	15	32	13	4	22:41	10
Valtovice	430	17	7	15	7	2	22:41	4
Velký Karlov	404	26	6	14	6	2	22:41	4
Vevčice	71	17	4	8	3	1	18:52	3
Višňové	1080	22	4	12	5	2	22:38	3
Vítonice	262	15	10	25	10	3	22:37	8
Vracovice	194	14	7	18	9	3	22:42	7
Vranov nad Dyjí	819	21	5	14	8	3	22:42	7
Vranovská Ves	295	15	6	17	5	3	22:45	8
Vratěnin	307	45	3	8	3	1	19:02	3
Vrbovec	1154	8	5	12	8	3	22:45	7
Výrovice	169	12	5	10	5	2	22:38	3

Vysočany	92	35	3	7	2	0	17:02	3
Zálesí	169	26	4	10	5	2	22:42	4
Zblovice	43	36	1	2	1	0	15:02	2
Želetice	275	18	9	18	5	2	22:38	4
Žerotice	341	16	9	20	7	2	22:38	6
Žerůtky	249	10	4	9	4	2	22:45	3

Zdroj: ČSÚ (2018b), IDOS (2018), mapy.cz, vlastní zpracování

Příloha 3. Úroveň kvality dopravní obslužnosti veřejnou hromadnou dopravou v SO  
ORP Znojmo

Obec	Pracovní den	Večerní spoje	Sobota	Celkově	Úroveň kvality dopravní obslužnosti
Bantice	26	3	8	<b>37</b>	vysoká
Běhařovice	10	2	4	<b>16</b>	průměrná
Bezkov	13	2	4	<b>19</b>	průměrná
Bítov	9	2	4	<b>15</b>	průměrná
Blanné	9	1	5	<b>15</b>	průměrná
Blížkovice	16	2	7	<b>25</b>	průměrná
Bojanovice	11	2	4	<b>17</b>	průměrná
Borotice	14	2	4	<b>20</b>	průměrná
Boskovštejn	7	2	4	<b>13</b>	nízká
Božice	30	5	12	<b>47</b>	vysoká
Břežany	21	3	7	<b>31</b>	vysoká
Citonice	31	4	14	<b>49</b>	vysoká
Ctidružice	5	1	0	<b>6</b>	nízká
Čejkovice	10	2	3	<b>15</b>	průměrná
Černín	7	1	3	<b>11</b>	nízká
Dyjákovice	22	3	10	<b>35</b>	vysoká
Dyjáковиčky	13	3	7	<b>23</b>	průměrná
Dyje	31	4	13	<b>48</b>	vysoká
Grešlové Mýto	23	4	12	<b>39</b>	vysoká
Havraníky	12	2	3	<b>17</b>	průměrná
Hevlín	18	2	7	<b>27</b>	průměrná
Hluboké Mašůvky	11	2	4	<b>17</b>	průměrná
Hnanice	11	2	3	<b>16</b>	průměrná
Hodonice	32	4	13	<b>49</b>	vysoká
Horní Břečkov	13	2	4	<b>19</b>	průměrná
Horní Dunajovice	16	2	4	<b>22</b>	průměrná
Hostim	8	1	4	<b>13</b>	nízká
Hrabětice	12	1	8	<b>21</b>	průměrná
Hrádek	24	3	10	<b>37</b>	vysoká
Hrušovany n. Jev.	24	5	12	<b>41</b>	vysoká
Chvalatice	9	2	4	<b>15</b>	průměrná
Chvalovice	13	3	7	<b>23</b>	průměrná
Jaroslavice	15	2	6	<b>23</b>	průměrná
Jevišovice	18	2	7	<b>27</b>	průměrná
Jiřice u M. B.	7	1	4	<b>12</b>	nízká
Korolupy	6	0	3	<b>9</b>	nízká
Kravsko	13	3	4	<b>20</b>	průměrná
Krhovice	17	2	4	<b>23</b>	průměrná



Křepice	9	2	4	<b>15</b>	průměrná
Křidlůvky	14	2	4	<b>20</b>	průměrná
Kuchařovice	20	1	7	<b>28</b>	průměrná
Kyjovice	13	0	3	<b>16</b>	průměrná
Lančov	9	1	3	<b>13</b>	nízká
Lechovice	29	7	12	<b>48</b>	vysoká
Lesná	20	3	7	<b>30</b>	průměrná
Litobratřice	28	3	3	<b>34</b>	vysoká
Lubnice	6	0	3	<b>9</b>	nízká
Lukov	12	2	4	<b>18</b>	průměrná
Mackovice	10	2	3	<b>15</b>	průměrná
Mašovice	11	2	4	<b>17</b>	průměrná
Medlice	15	2	7	<b>24</b>	průměrná
Mikulovice	10	2	4	<b>16</b>	průměrná
Milíčovice	19	3	7	<b>29</b>	průměrná
Morašice	14	1	1	<b>16</b>	průměrná
Němčičky	3	0	3	<b>6</b>	nízká
Olbramkostel	27	4	14	<b>45</b>	vysoká
Oleksovice	10	2	3	<b>15</b>	průměrná
Onšov	15	2	7	<b>24</b>	průměrná
Oslnovice	7	0	3	<b>10</b>	nízká
Pavlice	16	3	8	<b>27</b>	průměrná
Plaveč	18	2	7	<b>27</b>	průměrná
Plenkovice	12	3	3	<b>18</b>	průměrná
Podhradí nad Dyjí	6	1	3	<b>10</b>	nízká
Podmolí	12	2	4	<b>18</b>	průměrná
Podmyče	7	1	3	<b>11</b>	nízká
Práče	16	3	3	<b>22</b>	průměrná
Pravice	18	3	7	<b>28</b>	průměrná
Prokopov	8	1	4	<b>13</b>	nízká
Prosiměřice	19	3	8	<b>30</b>	průměrná
Přeskače	15	2	7	<b>24</b>	průměrná
Rozkoš	9	2	3	<b>14</b>	nízká
Rudlice	10	1	3	<b>14</b>	nízká
Slatina	10	2	3	<b>15</b>	průměrná
Slup	14	2	6	<b>22</b>	průměrná
Stálky	9	1	3	<b>13</b>	nízká
Starý Petřín	12	1	5	<b>18</b>	průměrná
Stošínovice na Louce	14	0	5	<b>19</b>	průměrná
Strachotice	14	2	6	<b>22</b>	průměrná
Střelice	10	2	3	<b>15</b>	průměrná
Suchohrdly	23	2	7	<b>32</b>	vysoká
Šafov	9	1	3	<b>13</b>	nízká
Šanov	12	1	9	<b>22</b>	průměrná

Šatov	19	4	10	<b>33</b>	vysoká
Štítary	13	2	4	<b>19</b>	průměrná
Šumná	17	3	7	<b>27</b>	průměrná
Tasovice	22	3	4	<b>29</b>	průměrná
Těšetice	21	3	8	<b>32</b>	vysoká
Tvořihráz	14	2	3	<b>19</b>	průměrná
Uherčice	12	1	4	<b>17</b>	průměrná
Újezd	10	2	4	<b>16</b>	průměrná
Únanov	32	4	10	<b>46</b>	vysoká
Valtovice	15	2	4	<b>21</b>	průměrná
Velký Karlov	14	2	4	<b>20</b>	průměrná
Vevčice	8	1	3	<b>12</b>	nízká
Višňové	12	2	3	<b>17</b>	průměrná
Vítonice	25	3	8	<b>36</b>	vysoká
Vracovice	18	3	7	<b>28</b>	průměrná
Vranov nad Dyjí	14	3	7	<b>24</b>	průměrná
Vranovská Ves	17	3	8	<b>28</b>	průměrná
Vratěnin	8	1	3	<b>12</b>	nízká
Vrbovec	12	3	7	<b>22</b>	průměrná
Výrovice	10	2	3	<b>15</b>	průměrná
Vysočany	7	0	3	<b>10</b>	nízká
Zálesí	10	2	4	<b>16</b>	průměrná
Zblovice	2	0	2	<b>4</b>	nízká
Želetice	18	2	4	<b>24</b>	průměrná
Žerotice	20	2	6	<b>28</b>	průměrná
Žerůtky	9	2	3	<b>14</b>	nízká

Zdroj: IDOS (2018), vlastní zpracování