

Česká zemědělská univerzita v Praze

Technická fakulta

Katedra vozidel a pozemní dopravy



Diplomová práce

**Návrh dopravní obslužnosti a dostupnosti objektů
občanské vybavenosti obce Telč**

Bc. Lenka Křivánková

© 2021 ČZU v Praze

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Bc. Lenka Křivánková

Technika a technologie v dopravě a spojích
Silniční a městská automobilová doprava

Název práce

Návrh dopravní obslužnosti a dostupnosti objektů občanské vybavenosti obce Telč

Název anglicky

The proposal of transport servicing and accessibility of civic amenities in the municipality Telč

Cíle práce

Práce se bude zabývat charakteristikou dopravy ve zvolené obci. Posoudí kvalitu dopravní obslužnosti obce (vnější dopravní vztahy) a dále posoudí samotnou dopravu v obci (dostupnost objektů občanské vybavenosti, dopravu v klidu, pěší a cyklistickou dopravu atd.). Na základě zjištěných fakt navrhne dopravně-inženýrská opatření, která budou nápomocná zlepšení stávající nebo predikované situace.

Metodika

1. Rešeršní část práce: hodnocení dopravní obslužnosti a dostupnosti, občanská vybavenost a územní plánování, moderní trendy řešení dopravy;
2. Charakteristika zvolené obce z pohledu stávající dopravní obslužnosti a dostupnosti zvolených objektů občanské vybavenosti;
3. Návrh dopravně inženýrských opatření zlepšujících vytipované oblasti dopravy;
4. Diskuse a závěr.

Doporučený rozsah práce

50-60 stran

Klíčová slova

doprava, dopravní obslužnost, dopravní dostupnost

Doporučené zdroje informací

Normy – např. ČSN 736056, ČSN 736058, ČSN 7361010 a další s tematikou ve vztahu k zadané práci

Předpisy – Technické podmínky a další materiály viz <http://www.pjpk.cz/> (15.1.2020)

Růžička M.: průběžně aktualizované přednášky Dopravní inženýrství a Doprava v územním plánování, Moodle TF ČZU Praha, <http://moodle.tf.czu.cz> (01 2020)

SLINN M.-GUEST P.-MATTHEWS P.: Traffic Engineering Design, Elsevier Butterworth-Heinemann, 2005, Oxford, , 2. ed., ISBN 0-7506-5865-7, 232 p.

Předběžný termín obhajoby

2020/2021 LS – TF

Vedoucí práce

doc. Ing. Miroslav Růžička, CSc.

Garantující pracoviště

Katedra vozidel a pozemní dopravy

Elektronicky schváleno dne 29. 1. 2020

Ing. Martin Kotek, Ph.D.

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 19. 2. 2020

doc. Ing. Jiří Mašek, Ph.D.

Děkan

V Praze dne 14. 05. 2021

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že svou diplomovou práci " Návrh dopravní obslužnosti a dostupnosti objektů občanské vybavenosti obce Telč " jsem vypracovala samostatně pod vedením vedoucího diplomové práce a s použitím odborné literatury a dalších informačních zdrojů, které jsou citovány v práci a uvedeny v seznamu použitých zdrojů na konci práce. Jako autorka uvedené diplomové práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušila autorská práva třetích osob.

V Praze dne 14. května 2021

Poděkování

Ráda bych touto cestou poděkovala vedoucímu této práce, doc. Ing. Miroslavu Růžičkovi, CSc., za rady, odborné vedení a za čas, který mi věnoval.

Návrh dopravní obslužnosti a dostupnosti objektů občanské vybavenosti obce Telč

Abstrakt

Diplomová práce je rozdělena na část teoretickou a praktickou. Úvod teoretické části definuje pojem doprava a zabývá se jejím významem a účelem, dopravní obslužností (jejím rozdělením, zajištěním, kvalitou a faktory, které ji ovlivňují). V neposlední řadě hodnotí standardy dopravní obslužnosti a možnosti její optimalizace. Dále se teoretická část diplomové práce věnuje dopravní dostupnosti (jejímu rozdělení a hodnocení, dopravní dostupnosti základního občanského vybavení a standardům dopravní dostupnosti). Závěr teoretické části práce popisuje legislativu této předmětné oblasti, dopravu v souvislosti s územním plánováním a moderní trendy v řešení dopravy (zklidňování dopravy, Smart City).

Na teoretickou část práce navazuje část praktická, která zpracovává data řešené oblasti – města Telč. Zabývá se jeho stávající dopravní obslužností a faktory, které ji v řešené oblasti ovlivňují. Je posuzováno plnění standardů dopravní obslužnosti ve městě, analyzována autobusová a vlaková doprava a je hodnocena dostupnost k objektům občanské vybavenosti (fyzická, časová a sídelně strukturální dostupnost). Pozornost je dále věnována dopravním sítím ve městě (silniční, cyklistické, pěší) a dopravě v klidu, jejich stavu a na základě vytipovaných problematických lokalit navrhnutá možná opatření.

Klíčová slova: doprava, dopravní obslužnost, dopravní dostupnost

The proposal of transport servicing and accessibility of civic amenities in the municipality Telč

Abstract

The diploma thesis is divided into theoretical and practical part. The introduction to the theoretical part defines the concept of transport and deals with its meaning and purpose, transport services (its distribution, provision, quality and factors that affect it). Last but not least, it evaluates the standards of transport services and the possibilities of its optimization. Another part of the theoretical part of the diploma thesis is devoted to transport accessibility (its distribution and evaluation, transport accessibility of basic civic amenities and transport accessibility standards). The conclusion of the theoretical part of the thesis describes the legislation of this area, transport in connection with spatial planning and modern trends in transport solutions (traffic calming, Smart City).

The theoretical part of the work is followed by a practical part, which processes data from the area - the city of Telč. It deals with its current transport services and factors that affect it in the area. The fulfillment of transport service standards in the city is assessed, bus and train transport is analysed and the accessibility to civic amenities (physical, time and settlement structural accessibility) is evaluated. Attention is also paid to the transport networks in the city (road, bicycle, pedestrian) and parking, their condition and possible measures proposed on the basis of selected problematic localities.

Keywords: transport, transport servicing, transport accessibility

Obsah

1	Úvod.....	1
2	Cíl práce a metodika	2
2.1	Cíl práce	2
2.2	Metodika práce.....	2
3	Teoretická východiska	4
3.1	Dopravní obslužnost.....	5
3.1.1	Rozdělení dopravní obslužnosti	5
3.1.2	Zajištění dopravní obslužnosti.....	6
3.1.3	Vztah mezi objednateli a dopravci	6
3.1.4	Kvalita dopravní obslužnosti.....	8
3.1.5	Faktory ovlivňující kvalitu dopravní obslužnosti.....	9
3.1.6	Standardy dopravní obslužnosti	10
3.1.7	Možnosti optimalizace dopravní obslužnosti	12
3.2	Dopravní dostupnost	16
3.2.1	Rozdělení dopravní dostupnosti	16
3.3	Hodnocení dopravní dostupnosti.....	18
3.3.1	Hodnocení dopravní dostupnosti hromadnou veřejnou dopravou.....	21
3.4	Dopravní dostupnost základního občanského vybavení.....	21
3.5	Standardy dopravní dostupnosti	22
3.6	Související normy a předpisy	23
3.7	Doprava a územní plánování.....	24
3.8	Moderní trendy v řešení dopravy	25
3.8.1	Zklidňování dopravy	25
3.8.2	Smart Cities	26
3.8.3	Dopravní politika České republiky.....	27
4	Charakteristika zvolené obce	29
4.1	Poloha města v rámci ČR	29
4.2	Demografická charakteristika	30
4.3	Stávající dopravní obslužnost.....	31
4.3.1	Faktory ovlivňující kvalitu dopravní obslužnost ve městě.....	32
4.4	Plnění standardů dopravní obslužnosti ve městě.....	32
4.5	Obslužnost autobusovou dopravou	42
4.6	Obslužnost železniční dopravou.....	43

4.7	Dostupnost objektů občanské vybavenosti.....	44
4.7.1	Přehled objektů občanské vybavenosti.....	44
4.7.2	Fyzická dostupnost vybraných objektů OV	46
4.7.3	Fyzická dostupnost objektů OV z referenčních domů	52
4.8	Síť komunikací v obci	54
4.8.1	Silniční síť	54
4.8.2	Cyklistická síť	56
4.9	Pěší doprava	57
4.10	Ostatní doprava ve městě	58
4.11	Doprava v klidu	58
5	Návrh dopravně inženýrských opatření.....	59
5.1	Návrh umístění baliset.....	59
5.2	Návrh obnovy vodorovného dopravního značení	60
5.3	Návrh rozšíření cyklostezky č. 5125	61
5.4	Návrh dopravně-inženýrského opatření v ulici Slavatovská	61
5.5	Návrh dopravně-inženýrského opatření v ulici Hradecká	63
5.6	Návrh hmatových úprav ve městě	64
5.7	Návrh revitalizace parkoviště v ulici Masarykova	65
5.8	Návrh dopravně-inženýrského opatření zastávky Telč, Interiér.....	66
5.9	Ostatní návrhy	67
6	Diskuse a závěr	69
7	Seznam použitých zdrojů.....	71
8	Seznam obrázků	75
9	Seznam grafů	76
10	Seznam tabulek.....	76
11	Přílohy	I

1 Úvod

Doprava obyvatelstva představuje nedílnou součást každodenního života. Rozvoj individuální automobilové dopravy v posledních desetiletích ovlivnil zájem obyvatel o veřejnou hromadnou dopravu a stal se její základní konkurenční silou. Přesto využití veřejné hromadné dopravy, hlavně ve velkých městech, je pro přepravu cestujících zásadní. Je to jednak z důvodů finančních, kdy ceny pohonných hmot snižují dostupnost individuální automobilové dopravy a jednak z důvodů environmentálních, kdy centra měst, přeplněná osobními vozidly, negativně ovlivňují kvalitu života jejich obyvatel. Využívání hromadné dopravy je také řešením nedostatečné kapacity parkovacích stání. V neposlední řadě se veřejná hromadná doprava vyznačuje nízkou nehodovostí a modernizace vozového parku v uplynulých letech přinesla vyšší komfort cestování srovnatelný s individuální automobilovou dopravou.

Stupeň využití veřejné hromadné dopravy závisí na plnění rostoucích požadavků cestujících. Je nutné, aby nabídka veřejné dopravy reagovala na rozvoj ekonomiky a byla schopná plnit požadavky na četnost a rychlost spojů, na počet přestupů a dobu strávenou přepravou tak, aby byly splněny standardy dostupnosti a obslužnosti. Právě aplikace standardů kvality do praxe přináší potenciální nárůst počtu zákazníků a má i ekonomický efekt pro samotného dopravce z důvodu navýšení tržeb. Ze strany dopravce je tedy prioritou věnovat pozornost dodržování či zvyšování standardů kvality služby.

Základním úkolem dopravní obslužnosti je doprava osob do zaměstnání, škol, na úřady, do zdravotnických zařízení či za volnočasovými aktivitami. Její rozložení v prostoru a čase je závislé na mnoha faktorech, mezi něž lze zařadit geografické nebo politické rozložení řešené oblasti či kvalitu a hustotu dopravní infrastruktury.

Kvalitní a efektivní veřejná doprava je schopna zajistit mobilitu obyvatelstva v jednotlivých regionech a přispět tak k trvale udržitelnému regionálnímu rozvoji. Zároveň s kvalitou je ale nutné zohledňovat i standard ceny, který je důležitým rozhodovacím faktorem působícím na cestující v rámci volby mezi individuální osobní a veřejnou hromadnou dopravou.

Zájmovým regionem diplomové práce byla zvolena obec Telč, místo zajímavé svou historií, avšak stranou dopravních uzlů a ostatních regionálních center. Doprava zde má proto klíčové postavení nejen s ohledem k dalšímu hospodářskému rozvoji města, ale také s ohledem k životu místních obyvatel.

2 Cíl práce a metodika

2.1 Cíl práce

Cílem diplomové práce je charakterizovat dopravu ve zvolené obci, posoudit kvalitu dopravní obslužnosti obce (vnější dopravní vztahy) a dále posoudit samotnou dopravu v obci (dostupnost objektů občanské vybavenosti, dopravu v klidu, pěší a cyklistickou dopravu atd.). Na základě zjištěných fakt pak navrhnout dopravně-inženýrská opatření, která budou nápomocná zlepšení stávající nebo predikované situace.

2.2 Metodika práce

Teoretická část diplomové práce bude věnována definicím pojmů doprava, dopravní obslužnost a dopravní dostupnost a dále teoretickým východiskům pro jejich hodnocení. Ke zpracování bude zapotřebí prostudovat odbornou literaturu, internetové zdroje, přednášky z předmětů Dopravní inženýrství, Doprava v územním plánování a Dopravní soustavy (vyučované na katedře vozidel a pozemní dopravy Technické fakulty ČZU). Dále budou informace čerpány z technických norem, podmínek a legislativy, vztahující se k danému tématu. Budou zjišťovány a popsány možnosti moderních trendů v řešení dopravy (zklidňování dopravy, SmartCities) a nastudována dopravní politika České republiky.

Pro vypracování praktické části bude nutné seznámení s řešeným územím. Nejprve bude provedena geografická a demografická analýza oblasti. Na základě volně dostupných dat Českého statistického úřadu (dále také ČSÚ) bude zpracován přehled vývoje počtu obyvatel v letech 2001–2021 a pomocí nástroje MS Excel (lineární trend) dopočítána prognóza vývoje počtu obyvatel do roku 2030. Na základě této prognózy bude možné posuzovat budoucí vývoj města a s ním související dopravní obslužnost a dostupnost. Posouzení dopravní obslužnosti bude provedeno pro autobusovou a železniční dopravu. Bude zhodnoceno plnění standardů dopravní obslužnosti ve městě dle různých hledisek. Standard dostupnosti veřejné osobní dopravy bude zkoumán dle metodiky vypracované v rámci grantu TAČR Beta – TB050MMR001 Standardy dostupnosti veřejné infrastruktury uděleného Českému vysokému učení technickému v Praze, Fakultě architektury a bude využit nástroj měření a zakreslení rádiusu s využitím www.calcmaps.com, na základě čehož dojde k hodnocení fyzické dostupnosti autobusových zastávek. Standard četnosti spojů bude vycházet z údajů získaných z databáze dopravních spojení veřejně dostupných na webových stránkách www.idos.cz. Získaná data budou zpracována do tabulek. Standard obsazenosti vozidla bude vycházet z vlastního dopravního průzkumu a bude zaznamenán do grafů. V rámci hodnocení plnění

standardu zlepšení dostupnosti pro handicapované spoluobčany bude zjišťován poměr spojů umožňujících snadnější nástup a výstup do vozidel těmto osobám. Dostupnost objektů občanské vybavenosti (dále také OV) bude zjišťována shodným způsobem jako dostupnost veřejné osobní dopravy, tj. dle metodiky Standardy dostupnosti veřejné infrastruktury. V rámci tohoto hodnocení bude zpracován přehled objektů OV ve městě, zanesen do tabulky a zakreslen do mapy. Pro názornější posouzení dostupnosti objektů OV budou zvoleny referenční domy a zkoumána maximální časová dostupnost objektů OV z těchto domů automobilem a pěší dopravou. V další části diplomové práce bude zanalyzována silniční a cyklistická síť, pěší doprava a doprava v klidu. Na základě zjištění aktuálního stavu v těchto oblastech dopravy budou navržena dopravně-inženýrská opatření, jež by mohla být nápomocná zlepšení stávajícího stavu dopravy ve městě. K tomuto bude využito zakreslení do map pomocí softwaru AutoCAD. Pro názornost a přehlednost bude práce doplněna tabulkami, grafy, obrázky a fotografiemi.

3 Teoretická východiska

Doprava představuje technologický proces, během něhož se dopravní prostředky pohybují po dopravní trase. Tento proces je souhrnem činností, kterými se uskutečňuje přemísťování osob či věcí dopravními prostředky nebo zařízeními. Rychlost a spolehlivost přemístění předmětu z jednoho místa do jiného je určeno právě dopravou. K realizaci dopravy se využívají:

- dopravní prostředky – zajišťují přepravu surovin a nákladu od výrobce ke spotřebiteli, přepravu osob do zaměstnání, škol, za službami...
- dopravní cesty – silniční komunikační síť, železniční (kolejová) síť, splavné řeky, vzdušné koridory atd.
- dopravní zařízení (uzly) – místa s určitým vybavením (letišť, přístavy, překladiště...)
- předmět přemístění
- lidský faktor [1]

Význam a účel dopravy

Význam dopravy je možné charakterizovat vzájemně provázanými funkcemi. Jako organizátor ekonomického prostoru doprava zprostředkovává územní dělbu práce, dále napomáhá realizaci distribučních procesů a přispívá ke zvyšování užitné hodnoty produktů ve výrobě i spotřebě. Základním aspektem dopravy je flexibilita. S rozvojem dopravy se zvyšuje prostorová mobilita pracovních sil, a tak je důležitým faktorem na trhu práce. V neposlední řadě je doprava velmi významným lokalizačním činitelem produkčních kapacit. Závislost mezi produkčními a spotřebitelskými lokalitami je však překonávána spolu s rozvojem dopravy [2].

Účelem dopravy je překonat prostor, který je formován řadou lidských a fyzických omezení, jako například vzdálenost, čas, správní rozdělení a topografie. Tato omezení lze ovlivnit jen částečně. Možnosti, kterými lze tohoto dosáhnout, zahrnují náklady, které se velmi liší podle faktorů, jako je kapacita režimů a infrastruktur či povaha přepravovaného zboží. Cílem dopravy je tedy přemístění osob, nákladu nebo informací z místa původu do místa určení a poskytnout jim v tomto procesu přidanou hodnotu [3].

3.1 Dopravní obslužnost

Dopravní obslužnost je řešena prostřednictvím Zákona 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících a dále prostřednictvím celostátních a krajských dopravních plánů.

„Dopravní obslužností se rozumí zabezpečení dopravy po všechny dny v týdnu především do škol a školských zařízení, k orgánům veřejné moci, do zaměstnání, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a k uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale udržitelnému rozvoji územního obvodu [4].“

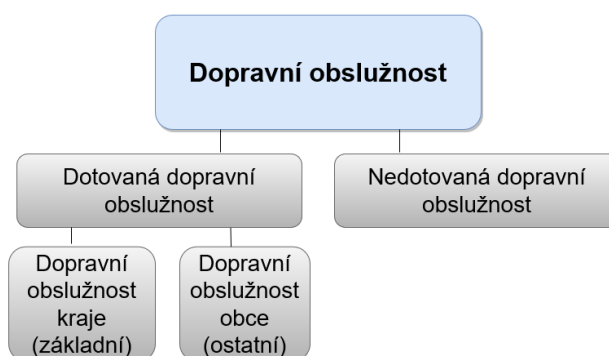
Zajištění dopravní obslužnosti státem, krajem nebo obcí je jednou ze základních veřejných služeb, zajišťovaných veřejnou správou. Vytváření střednědobých dopravních plánů patří mezi základní nástroje pro plánování dopravní obslužnosti. Důležitost je kladena na provázání objednávek a tvorbu synergií jednak ve vertikální úrovni (objednávky obcí, krajů i státu) a jednak v horizontální úrovni (návaznost objednávek sousedních krajů a eliminace „hluchých“ míst na hranici krajů) [5].

3.1.1 Rozdělení dopravní obslužnosti

Do roku 2010 byla dopravní obslužnost upravena zákonem o silniční dopravě a zákonem o dráhách. Na základě těchto zákonů se dopravní obslužnost dělila na základní a ostatní. Dřívější pojem základní dopravní obslužnost v současnosti odpovídá dopravní obslužnosti kraje a dopravní obslužnost obce odpovídá přibližně dřívějšímu pojmu ostatní dopravní obslužnost.

Rozdělení dopravní obslužnosti je znázorněno na obrázku 1.

Obrázek 1 Členění dopravní obslužnosti [Zdroj: vlastní]



- Nedotovaná dopravní obslužnost (komerční) – doprava, která je provozována dopravcem na jeho vlastní podnikatelské riziko, tzn. s žádným subjektem neuzavírá smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících (dříve o závazku veřejné služby – doposud užívaná zkratka ZVS). Z velké většiny se jedná zejména o vlakové linky vyšší kategorie.

- Dotovaná dopravní obslužnost – doprava v závazku veřejné služby, tj. závazku, který přijal dopravce ve veřejném zájmu, a který by pro jeho ekonomickou nevýhodnost jinak nepřijal (závazek provozu dle jízdního řádu, závazek přepravy za ujednanou cenu, závazek tarifní = přeprava za regulovanou cenu) [6].
- Dopravní obslužností kraje (základní) – doprava ve veřejném zájmu objednaná a placená kraji z financí poskytnutých státem, která přispívá k trvale udržitelnému rozvoji oblasti a jejíž rozsah je závislý na výši přidělených rozpočtových prostředků.
- Dopravní obslužností obce (ostatní) – doprava ve veřejném zájmu objednaná a placená obcemi, nad rámec prostředků získaných od kraje (většinou se jedná o večerní a víkendové spoje). Rozsah je opět závislý na rozpočtových prostředcích obce [7].

3.1.2 Zajištění dopravní obslužnosti

Role státu je v plánování a organizování dopravní obslužnosti nezastupitelná. Doprava se vyznačuje řadou specifik, které neumožňují, aby byla dopravní obslužnost zajišťována pouze tržními silami. Je však na zvážení, jak silnou roli by měl mít stát. Dále je nutné podotknout, že dopravní proudy jsou výrazně diferenciovány v čase (dopravní špičky a sedla) a také prostoru (různá vytíženost spojů), což způsobuje to, že dopravci nechtějí realizovat své služby čistě na bázi tržních vztahů, jelikož by tím přebírali velké podnikatelské riziko [7].

Veřejné služby v přepravě cestujících jsou v České republice zajišťovány třemi úrovněmi příslušných orgánů, které označujeme jako „objednatele“:

Stát prostřednictvím své organizační složky, kterou je ministerstvo dopravy, zajišťuje podle § 4 zákona o veřejných službách dopravní obslužnost v přepravě cestujících veřejnou osobní drážní dopravou vlaky celostátní dopravy, které mají nadregionální nebo mezinárodní charakter. Jedná se o spojení krajských měst s obdobnými centry v zahraničí vlaky prvního („expresního“) a druhého („rychlíkového“) přepravního segmentu.

Kraj zajišťuje podle § 3 zákona o veřejných službách dopravní obslužnost pouze na území svého obvodu, na území jiného kraje pouze s jeho souhlasem. Dopravní služby jsou předány dalšímu objednateli na hranicích kraje nebo státu.

Třetí úroveň objednatelů veřejných služeb jsou obce, které zajišťují dopravní obslužnost ve svém obvodu dle § 3 zákona o veřejných službách [7].

3.1.3 Vztah mezi objednateli a dopravci

Objednatelé a dopravci vždy uzavírají smlouvu, která vymezuje vzájemný vztah a jednoznačně definuje předmět služby a podmínky, za kterých budou obě strany fungovat.

Dle Nařízení evropského parlamentu a rady (ES) č. 1370/2007 musí tato smlouva definovat závazky provozovatele veřejných služeb a dotčené územní oblasti, dále musí transparentním a objektivním způsobem předem stanovit ukazatele výpočtu plateb případné kompenzace a povahu a rozsah případných výlučných práv, a to způsobem zabraňujícím nadměrnému poskytnutí kompenzací. V neposlední řadě je nutné vymezit způsoby rozdělování nákladů spojených s poskytováním služeb. Jedná se zejména o náklady na energie, personál, poplatky za infrastrukturu, údržbu a opravu vozového parku, fixní náklady, přiměřený výnos z kapitálu.

Základním parametrem smlouvy je její délka, přičemž je snaha, z důvodu vysokých kapitálových nároků, tuto smlouvu uzavírat na delší časové období. Tím je poskytnut dopravcům prostor pro návrat jejich investic. U autobusové dopravy se dle Nařízení evropského parlamentu a rady (ES) č. 1370/2007 udává délka smlouvy 10 let, u železniční dopravy 15 let. V případě místních specifik může být výjimečně tato doba i delší. Smlouva by měla být objednatelům koncipována tak, aby povinnosti, pravomoci a zodpovědnost obou stran byly vymezeny jednoznačně [8].

Důležitým bodem smluv mezi objednatelům a dopravcem je rozložení výnosových a nákladových rizik. Výše kompenzace, kterou objednatel poskytne dopravci, závisí na tom, který z dotyčných subjektů ponese rizika. Tzv. brutto smlouvami jsou nazývány ty smlouvy, kde výnosové riziko je na straně objednatele a zásadním měřítkem ve výběrovém řízení jsou náklady dopravce (doprovce je však povinen zajistit požadovanou kvalitu dopravy). V případě, že je riziko na straně dopravce, jedná se o tzv. netto smlouvy, zde je hlavním kritériem výběrového řízení finanční kompenzace, která je objednatelům dopravci poskytnuta. Pokud je riziko na straně dopravce, je kompenzace ve smlouvě sjednávána absolutní částkou a tato částka je během trvání smlouvy neměnná. Jestliže dojde k výkyvu nákladů (např. zvýšení cen PHM) nebo výnosů (nízká poptávka), zodpovědnost je výhradně na dopravci. Pokud je výnosové riziko na straně objednatele, kompenzace K se vypočte pomocí rovnice (1):

$$K = (n_{km} + p_{zkm}) * L - V \quad (1)$$

kde:

n_{km} ... náklady na jeden kilometr [p.j./km]

p_{zkm} ... přiměřený zisk na jeden kilometr [p.j./km]

L ... dopravní výkon [km/rok]

V ... výnosy dopravce z realizovaného výkonu [p.j./km]

Obecně lze konstatovat, že rozdělení rizik mezi objednatelům a dopravce je velmi komplikovanou záležitostí. Dopravce nemůže být zodpovědný za náklady, vycházející

z vládních nařízení (např. daně, zpoplatnění infrastruktury), ale je nutné, aby zvažil náklady, které ovlivnit lze (např. mzdy). V případě, že objednatel na sebe plně převezme výnosové riziko, může dojít ke snížení motivace dopravce v oblasti zkvalitňování služeb a dosahování vyšších tržeb. Kraje se přiklánějí u autobusové dopravy většinou k uzavírání brutto smluv s dopravci, čímž získají větší vliv v plánování dopravní obslužnosti (tvorba jízdních řádů, výše jízdného, přepravní kontrola, marketing). Výhodou pro dopravce je pak garance tržeb. Je nutné zachovat určité prvky, jako jsou pokuty, bonusy či malusy, které dopravce motivují k poskytování služeb v požadované kvalitě [7].

Významné riziko pro dopravní obslužnost představuje krácení výdajů z veřejných rozpočtů, neboť může vést ke snížení funkčnosti systému dopravní obslužnosti, a tím ke vzniku takových problémů, jako jsou např. kongesce, zvýšená nehodovost či celkové navýšení externalit. Mezi další důsledky snižování výdajů na dopravní obslužnost lze zařadit negativní dopady na životní prostředí a veřejné zdraví či neschopnost rychlé reakce na změny dostupnosti energií a také nemožnost plnit evropské cíle v oblasti snižování emisí skleníkových plynů.

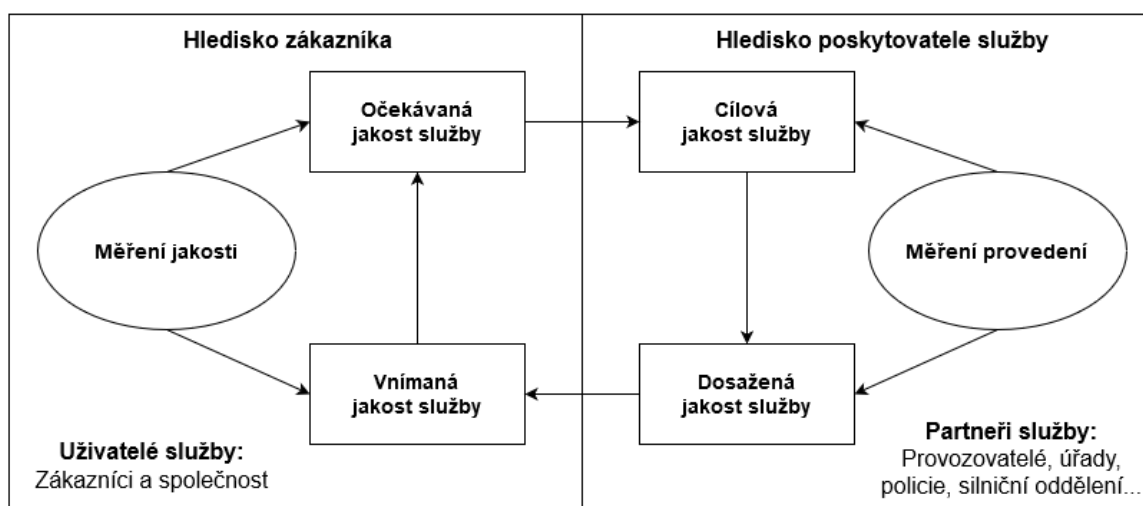
Nutno zmínit, že sektor dopravy je zatížen dodatečnou spotřební daní, která by v případě převedení celé výše zpět do sektoru dopravy uspokojivě řešila nejen problémy výstavby dopravní infrastruktury, ale i financování dopravní obslužnosti. Stávající dopravní infrastruktura není vlivem dlouhodobého schodku financí v požadovaném technickém stavu (nedostatečné provádění úprav vedoucích k odstranění závad v oblasti bezpečnosti, propustnosti a ekologické zátěže). Významné tahy silniční dopravy stále procházejí intravilány obcí, železniční síť je taktéž nevyhovující, vodní cesty jsou nekompletní [9].

3.1.4 Kvalita dopravní obslužnosti

Neustálé zlepšování kvality služeb je předpokladem pro úspěšnou realizaci systému kvality dopravní obslužnosti. Snaha o zajištění kvalitních přepravních služeb je jedním z cílů evropské i české národní dopravní politiky, a to na mezinárodních dopravních spojích, vnitrostátních spojích, včetně městské hromadné dopravy. Tento cíl je podrobně popsán i v odstavci 4 preambule Nařízení č. 1370/2007, který cituje Bílou knihu Evropské komise z roku 2001 „Evropská dopravní politika do roku 2010: čas rozhodnout“. Dle tohoto dokumentu jsou cílem evropské dopravní politiky bezpečné, účinné a vysoce kvalitní služby v přepravě cestujících. Pouze kvalitní přepravní služby mohou konkurovat osobní automobilové dopravě.

Kvalita poskytovaných služeb vychází z Evropské normy kvality služby ve veřejné dopravě EN (ČSN) 13816. Tato norma je založena na široce využívaném cyklu kvality služby. Principy cyklu jsou zobrazeny na obrázku 2.

Obrázek 2 Cyklus kvality služby [10]



Kvalita dopravních služeb má dvě roviny, a to interní a externí. Interní kvalita vychází z dodržování technických specifikací a norem kvality (jakost z pohledu poskytovatele služby). Externí kvalita je kvalita vnímaná zákazníkem. Poskytovatel by měl na požadavky zákazníků reagovat interní kvalitou, tzn. zjistit, co nabízet a splnit tak očekávání zákazníka a tím i externí kvalitu [10].

3.1.5 Faktory ovlivňující kvalitu dopravní obslužnosti

Posuzování míry vlivu dílčích faktorů není jednoduché. Na dopravní obslužnost působí řada činitelů, a to zejména obecné vlastnosti daného prostoru z hlediska regionalistiky a geografie nebo činitelé související s podmínkami společnosti, jejíž potřeby dopravní systémy uspokojují. Ve vztahu ke společnosti jsou to faktory sociální, ekonomické, organizační a právní.

Za nejdůležitější faktory ovlivňující dopravní obslužnost lze tedy považovat:

- rozloha a umístění území (např. mikroregionu)
- charakter reliéfu (znevýhodnění celé řady regionů)
- vlivy antropogenní (v určitých regionech dominantní vliv)
- vzdálenost mezi sídly a charakter osídlení
- stupeň urbanizace, aglomerace (specifické problémy dopravní obslužnosti v rámci urbánních regionů)
- dojížděka a vyjížděka za prací a do škol
- regionální struktura veřejné správy (koncentrovanost a hierarchie)
- koncentrace míst cestovního ruchu
- vliv regionálních procesů a socioekonomická úroveň mikroregionů (hospodářsky slabé strukturálně postižené regiony, venkovské regiony; rychlost změn) [11]

3.1.6 Standardy dopravní obslužnosti

Jedním z ukazatelů úrovně regionální dopravy je dosahovaný standard dopravní obslužnosti. Standardy je možné dělit dle několika hledisek:

a) Standard dostupnosti vybraných zařízení veřejnou osobní dopravou

Jedná se o zajištění dostupnosti školských zařízení, úřadů, lékařské péče veřejnou dopravou, včetně dopravy zpět, pokud tato zařízení nejsou dostupná pěší dopravou.

b) Standard dostupnosti veřejné osobní dopravy

Návaznost pěších cest a přístupů k veřejné hromadné dopravě by měla být logická, co nejkratší a bezpečná. Tento standard z hlediska prostorového určuje vzdálenost zastávky a z hlediska časového dobu dostupnosti zastávek. Docházková vzdálenost je standard, jenž ovlivňuje pohled cestujícího na veřejnou dopravu.

c) Standard četnosti spojů

Intenzitu spojů určuje výše poptávky, počet obsluhovaných institucí a přepravní potřeby daného území. Pravidelnost hromadné dopravy vyžaduje rovnoměrné časové a prostorové rozložení zdrojů a cílů dopravy.

d) Standard doby strávené přepravou

Pro cestující je prioritní doba jeho přemístění „z domu do domu“, kterou se snaží co nejvíce zkrátit.

e) Standard počtu přestupů

Počet přestupů ovlivňuje délku doby strávené přepravou a může být hodnocena samostatně nebo jako součást předchozího standardu. Vyšší počet přestupů během jedné cesty snižuje zájem cestujícího o veřejnou dopravu.

f) Standard ceny jízdného

Významně ovlivňuje zájem cestujících o hromadnou dopravu. Výše jízdného či systém slev jsou ovlivněny výší státního příspěvku a tím pádem stát reguluje zájem cestujících o veřejnou dopravu.

g) Standard spolehlivosti a pravidelnosti veřejné dopravy

Tento standard hodnotí dodržování jízdních řádů veřejnou autobusovou dopravou a grafikonů vlakovou osobní dopravou. Jeho cílem by měla být pružná reakce na změny přepravních potřeb, a to změnou trasového a časového vedení linek. Splnění této podmínky je důležité pro dosažení konkurenceschopnosti veřejné osobní hromadné dopravy s individuální automobilovou dopravou.

h) Standard bezpečnosti

Tento ukazatel je považován za kritérium nejvyšší důležitosti a charakterizuje stav, příčinu a závažnost dopravní nehodovosti. Bezpečnost lze sledovat ze dvou hledisek, a to aktivní bezpečnost (omezení příčin vzniku nehody) a pasivní bezpečnost (opatření snižující následky nehod). Ukazatele bezpečnosti se sledují z hlediska počtu nehod mezi vlastními vozidly městské hromadné dopravy (dále také MHD), mezi vozidly MHD a dalšími účastníky provozu, dále pak z hlediska počtu nehod s vlastním zaviněním, s cizím zaviněním, počtu a závažnosti zranění a rozsahu hmotné škody ve finančním vyjádření. V současné době je nutno řešit i otázku bezpečnosti cestujících před kriminálními živly (crime-safety).

i) Standard ekologičnosti provozu

V rámci ochrany životního prostředí je nezbytné se zaměřit na snižování hladiny emisí z exhalací a hluku, proto je žádoucí zvýšit poměr dopravních prostředků s ekologickým pohonem k celkovému počtu dopravních prostředků ve veřejné osobní dopravě. Ekologičnost provozu je dále ovlivněna technickým stavem dopravních prostředků i stavem komunikací. Zastávky by měly být budovány v místech, kde obyvatelé nebudou ohrožováni zvýšeným hlukem (především v nočních hodinách) a exhalacemi.

j) Standard obsazenosti vozidla

Je možné posuzovat jako poměr sedících a stojících cestujících, eventuelně jako procento obsaditelnosti dopravního prostředku. Nabízená kapacita dopravních prostředků veřejné hromadné dopravy (dále také VHD) by měla být v zatíženém směru na 60–100 %, v opačném směru by využití nabízené kapacity nemělo klesnout pod 25–30 %.

k) Standard zlepšení dostupnosti pro handicapované spoluobčany

Mezi podstatné ukazatele úrovně a kvality služeb patří poměr spojů přizpůsobených handicapovaným osobám a bezbariérovost dopravy na zastávkách (např. informační zařízení pro nevidomé a neslyšící). Cílem je zajištění rychlého, pohodlného, a především bezpečného nástupu a výstupu cestujících s vazbou mezi stavební plochou nástupiště a podlahou vozidla. Tohoto je docíleno vhodnými úpravami nástupní plochy a provozem nízkopodlažních vozidel.

l) Standard informačních a odbavovacích systémů, vybavení dopravních prostředků, stanic a zastávek

Technický stav zastávky a prostředí, ve kterém se zastávka nachází představují jeden z nejvýznamnějších faktorů, přispívajících k přijímání či odmítání veřejné hromadné dopravy cestujícími. Dodržování tohoto standardu přispívá ke zvýšení zájmu cestujícího o využití služeb

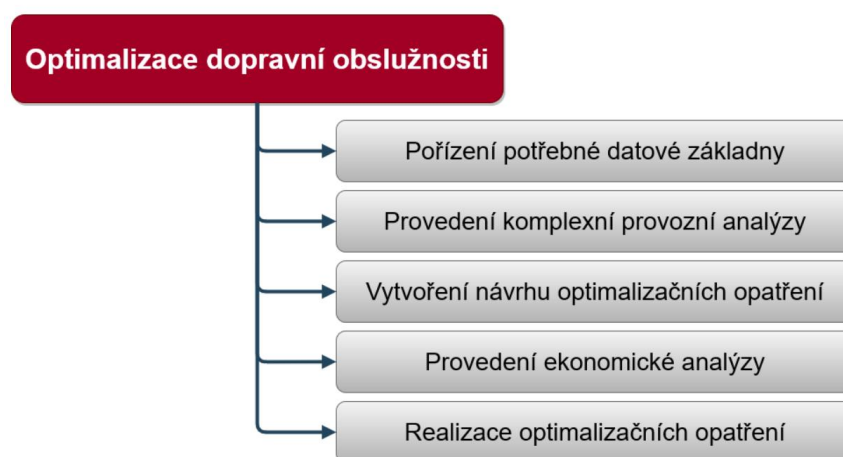
ve veřejné osobní dopravě. Cestujícímu je poskytnut servis informací a cestovního pohodlí při přepravě i při čekání na spoj (občerstvení, WC, odpovídající prostředí čekárny) [12].

Zákon č.111/1994 Sb., o silniční dopravě ve znění pozdějších předpisů stanovuje dopravci ve veřejné linkové dopravě pro oblast zastávek povinnost zřídit označnick zastávky a na něm vyvěsit název zastávky, platný jízdný řád, event. číslo linky [13].

3.1.7 Možnosti optimalizace dopravní obslužnosti

Řešení optimalizace dopravní obslužnosti není snadným úkolem. K celému procesu je potřeba přistupovat komplexně, avšak s možností aplikace po jednotlivých částech. Je však nutné zmínit, že určité fáze musí respektovat logické návaznosti a není možné je od sebe oddělit. Jednotlivé fáze optimalizace znázorňuje obrázek 3.

Obrázek 3 Optimalizace dopravní obslužnosti [7]



➤ Pořízení potřebné datové základny

Podkladem pro analýzu dopravní obslužnosti území a následné stanovení optimalizačních opatření je relevantní datová základna přinejmenším o přepravních objemech, směrových a přístupných vztazích cestujících. Tato data získáváme především kvalitním provedením dopravních průzkumů, doplněných o ostatní nepřímo získávaná provozní data.

Nejprve je potřeba provést rekognoskaci sledované sítě, teprve poté je možné plánovat provádění dopravních průzkumů. Dále je vhodné zaměřit síť a zastávky pomocí GPS a na základě zaměření zpracovat vektorovou digitalizovanou mapu sítě. Takto vzniklá digitalizovaná základna dat má mnoho využití, mezi které patří například základ pro aktuální zátěžové diagramy počtu vozidel i počtu přepravených osob v různých obdobích dne i roku, tvorba map k jízdním řádům, možnost vizualizace, správy a údržby. K zaměřeným zastávkám se dále přidá jejich technický popis a fotodokumentace. Výsledkem je tedy jednotná databáze, se kterou se při analýze a stanovení optimalizačních opatření snadno pracuje.

Primárními zdroji dat, získanými dopravními průzkumy, jsou:

Dopravní průzkum přepravních zátěží na linkách VHD – zahrnuje počty osob v jednotlivých spojích a dílčích mezistaničních úsecích, obraty na zastávkách.

Dopravní průzkumy směrových vztahů a přestupních vazeb – jsou realizovány dotazem cestujících (např. na zdroj, cíl a účel cesty, pravidelnost, použitý jízdní doklad, použité dopravní prostředky...)

Speciální dopravní průzkumy – obsahují nadstandardní průzkumové práce, např. měření zdržení vozidla v zastávce a v dopravním proudu okolní individuální automobilové dopravy (dále také IAD), doby odbavení cestujících atd.

Data získaná z dopravních průzkumů můžeme doplnit ostatními (sekundárními), převážně nepřímými daty. Jedná se o data získaná z počtu prodaných jízdenek, z odbavovacích systémů, turniketů a dále z dlouhodobého sledování obsazenosti vozidla v závislosti na jeho zatížení. Výhodou těchto dat je možnost vytvoření dlouhodobější časové relace.

Po získání dat následuje jejich zpracování pomocí programu MS Excel do databází. Z těchto databází je možné např. pomocí kontingenční tabulky vytvářet variabilní výstupní sestavy.

Položky, podle kterých je možné vytvářet výstupní sestavy, jsou např. druh dopravy, typ vozu, datum, den, linka, kurz, směr spoje, výchozí zastávka – název zastávky, konečná zastávka – čas, počet cestujících ve vozidle, kód obsazenosti, existence zastávky na daném spoji atd.

Způsob zpracování je velice variabilní a databázi je možné doplňovat, jak vytvářením dalších analytických nástrojů, tak získanými daty [7].

➤ **Provedení komplexní provozní analýzy**

Z výše uvedených dat, zpracovaných do databází, vytvoříme komplexní provozní analýzu sledovaného systému VHD. Udržování standartu obsazenosti, který se používá k porovnání a správnému dimenzování přepravní kapacity vozidel, je podmínkou správného provedení analýzy. Uvedená databáze umožňuje vytvářet libovolné sestavy, z nichž je žádoucí vytvořit alespoň:

- komplexní zhodnocení stavu obsluhy řešeného území
- popis stávající sítě VHD
- analýzu provozu jednotlivých systémů, intervalu obsluhy a souběhů
- analýzu obecných ukazatelů za celý sledovaný systém VHD
- analýzu jednotlivých linek VHD

Analýza jednotlivých linek dále může zahrnovat stručné informace či rozbor s komentářem charakterizující linku a obsluhovanou oblast, pořadí zastávek na lince či přestupní zastávky [7].

➤ **Návrh optimalizačních opatření**

Na základě důkladné analýzy provozu systému VHD jsou definovány možnosti vhodných návrhů optimalizačních opatření. Tyto varianty dodržují jak ekonomickou, tak provozní stránku se stanovenými standardy kvality.

Mezi principy návrhu optimalizace dopravní obslužnosti patří:

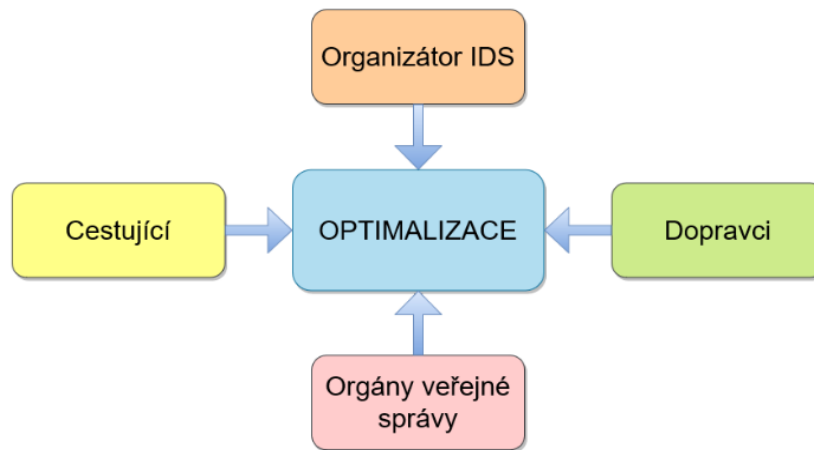
- Charakteristika jmenovité páteřní sítě (kolejová/autobusová síť) a z této skutečnosti vyplývající optimalizační zásady
- Aplikace přepravní nabídky na přepravní poptávku (hledisko přepravních objemů cestujících)
- Použití výsledků směrových dopravních vztahů (hledisko směrových dopravních vztahů)
- Další úpravy optimalizačních návrhů (intervalový provoz, jeho časová koordinace a vazba na ostatní druhy VHD, snížení souběhů vozidel na trase atd.) [7]

Do optimalizací je možné zahrnout především řešení v oblasti dopravních cest, dopravních prostředků a organizace dopravní obslužnosti. Optimalizace zahrnuje mnoho dílčích oblastí:

- hledisko dostupnosti zvolených zařízení (školy, úřady...)
- hledisko doby přepravy osob
- délka a vedení linky
- čestnost spojů
- jízdní řády
- vozový park (kategorie a druhy vozidel)
- zaměstnanci (počty a turnusy)
- finanční náklady dopravce
- kompenzace dopravcům

Subjekty působící na optimalizaci dopravní obslužnosti zobrazuje obrázek 4.

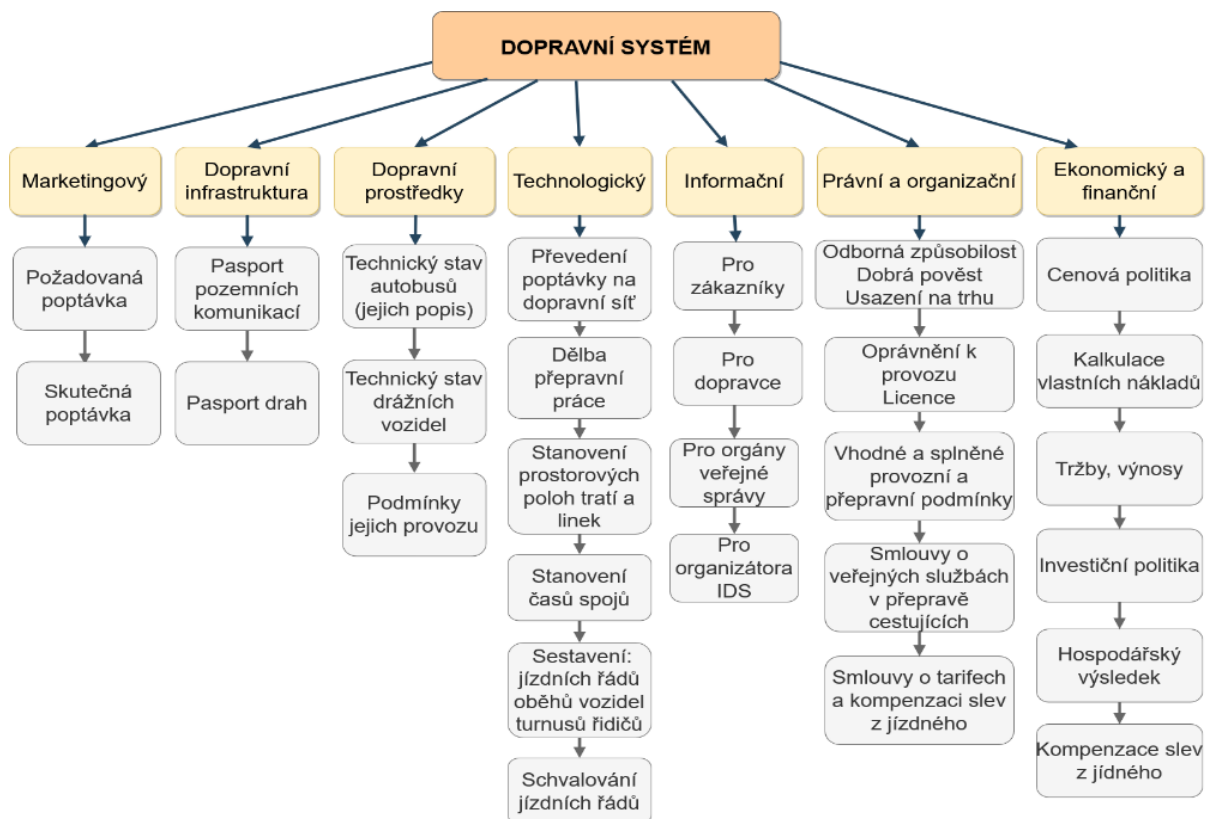
Obrázek 4 *Subjekty působící na optimalizaci [14]*



Vhodným způsobem optimalizace dopravní obslužnosti je přistupovat k dopravě jako k systému. Je vhodné provést analýzu systému dopravní obslužnosti a jeho rozdělení na jednotlivé podsystémy a dále prozkoumat jejich chování a vazby mezi nimi [14].

Příklad dekompozice uveden na obrázku 5.

Obrázek 5 *Dekompozice systému dopravy [14]*



➤ Provedení ekonomické analýzy

Veškeré, výše uvedené, optimalizační návrhy je nutné posoudit také z pohledu ekonomického, např. tím, že jsou zpracovány do přehledných tabulek. Pro účel stanovení

finančních nákladů se s provozními náklady pracuje jako se složkou variabilní, eventuálně lze uvažovat fiktivní hodnotu 1 Kč/km. Vzniklé rozdíly pak vypovídají o úspoře či navýšení provozních kilometrů. V případě, že jsou k dispozici přesnější data, lze provést další rozbor – zjistit dopad na vozový park a řidiče, posoudit odpovídající kapacitu vozidel dle poptávky, vyčíslit provozní náklady vozidla, stanovit počet ušetřených vozidel, řidičů, směn. Různé ekonomické analýzy poskytnou různá variantní řešení, která lze mezi sebou porovnat. Cílem je vypracovat provozně optimální a ekonomicky vyváženou variantu [7].

➤ Realizace optimalizačních opatření

Dle navržených optimalizačních opatření a kalkulace financí potřebných pro realizaci těchto změn je vybrána nejvhodnější varianta návrhu splňující všechna požadovaná kritéria. Není vhodné brát zřetel pouze na ekonomickou výhodnost uvedené varianty, ale též neopomenout dodržování standardů optimální provozní stránky. Zvolená varianta by měla vycházet z optimalizačních návrhů a cestujícím by měla přinést zlepšení, eventuálně zachování stávajících standardů. K obhájení a schválení předneseného návrhu dochází na základě prezentace zpracovaných materiálů, detailních mapových podkladů a přehledných tabulek. Pro konečnou realizaci je nutné návrh převést do vstupů kompatibilních se systémem dopravce a v součinnosti s ním dosáhnout zdárné realizace. Dopravní plán je vytvořen na základě optimalizovaného systému dopravní obsluhy území [7].

3.2 Dopravní dostupnost

Význam pojmu dostupnost nebo též akcesibilita (z anglického výrazu accessibility) lze chápat jako stupeň snadnosti, jakým je možné dosáhnout z daného zdroje cesty požadovaného cíle nebo aktivity [15].

Existují však různé pohledy, jimiž lze na dostupnost nahlížet. Z pohledu jednotlivce se jedná o dostupnost dílčích služeb nebo všech aktivit komplexně, z pohledu dané aktivity pak jakému počtu osob je aktivita dostupná [16].

Dostupnost veřejné dopravy je důležitou podmínkou efektivního rozvoje měst [17]. Mimo jiné je také důležitým ukazatelem hospodářské vyspělosti země, se kterou souvisí životní úroveň obyvatel. Se zkvalitňováním časové dostupnosti dochází ke zmenšování (smrštění) geografického (dopravního) prostoru a dále zintenzivnění vazeb a kontaktů v prostoru [18].

3.2.1 Rozdělení dopravní dostupnosti

Dopravní dostupnost je možné rozlišovat podle různých hledisek. V návaznosti na praktickou část této práce je posuzována dostupnost z časového, fyzického a sídelně

strukturálního hlediska. Každý z těchto druhů dostupnosti klade důraz na jiné faktory, které mají vliv na dosažitelnost lokality.

Fyzická dostupnost

Fyzická dostupnost vyjadřuje vzdálenost mezi výchozím a cílovým bodem. Je zjišťována pomocí měření skutečné vzdálenosti po komunikacích, jež jsou veřejně přístupné a dále po veřejných cestách určených pro pěší pohyb. V některých případech se používá vzdušná vzdálenost, kdy se vyloučí části území, které jsou oddělené hranicí znemožňující pohyb po veřejné komunikaci (např. nepřemostěná vodoteč, dálnice bez pěšího přechodu, železniční trať...).

Pokud by bylo zjišťování skutečné fyzické vzdálenosti po veřejných pozemních komunikacích náročné, či by bylo zapotřebí úsilí neúměrné z hlediska nutné přesnosti výsledku, použije se též vzdušná vzdálenost a tato se upraví koeficientem zohledňujícím rozdíl mezi fyzickou a vzdušnou vzdáleností (koeficient 1,3 – eventuelně dle místních podmínek upravený) [19].

Časová dostupnost

Časová dostupnost vyjadřuje časovou náročnost přemístění z výchozího k cílovému bodu. Je sledována jako čas nutný k překonání vzdálenosti pěšky (rychlost pro pěší chůzi se uvažuje 4 km/hod) nebo jako čas dojezdu VHD nebo IAD.

V případě využití VHD se sleduje dostupnost zařízení občanského vybavení, jež se nachází mimo vlastní sídlo. Sčítá se čas strávený cestou na zastávku VHD, čas strávený ve VHD včetně doby strávené čekáním na přípojné spoje a dále čas cesty od výstupní zastávky VHD k cílovému místu zařízení OV, pokud je tato vzdálenost delší než 100 metrů. Toto platí pro vybraný spoj ve všední den v ranních hodinách. Neuvažuje se čas strávený čekáním na první použitý spoj. Čas nutný na přemístění pomocí VHD se zjistí z dostupných dat, např. Mapy.cz či jízdní řád. Časová dostupnost IAD se získává z podobných veřejně dostupných zdrojů [19].

Jednou z metod vizualizace časové dostupnosti je metoda izochron, tj. linie spojující body, jež mají shodnou časovou dostupnost v dopravní síti. Předností izochronických map je možnost snadného odečtu intervalu časové dostupnosti daných míst v silniční síti, a tím určit body více či méně dostupné cílovému místu. Nevýhodou izochron je však to, že zobrazují dostupnost i v místech, která se nacházejí mimo dopravní síť, a tak může být mapa nesprávně interpretována a některým místům může být přiřazena nereálná dostupnost (respektive žádná, pokud nejsou dopravním prostředkem dostupná vůbec) [18].

Sídelně strukturální dostupnost

Sídelně strukturální dostupnost se vztahuje k velikosti obce či sídla z hlediska populace. Rozhodujícím kritériem pro posuzování sídelně strukturální dostupnosti je počet obyvatel obce a dále přítomnost či nepřítomnost dané infrastruktury v obci, a to vzhledem k zařazení obce v sídelní struktuře [19].

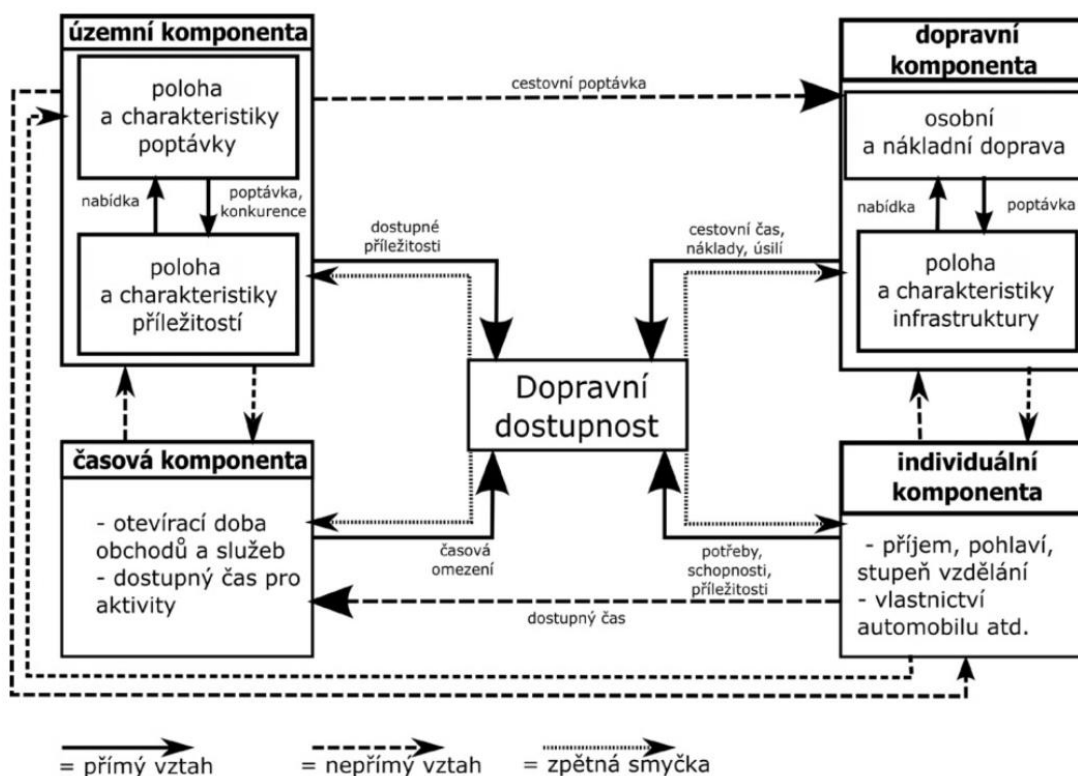
3.3 Hodnocení dopravní dostupnosti

Hodnocení dopravní dostupnosti je vždy spojeno se subjektivním přístupem (preferenci různých módů veřejné dopravy, počet přesezení, délka čekání, existenci zpátečního spojení či cenová zvýhodnění). Existuje hned několik komponent, jež mají vliv na dopravní dostupnost:

- Dopravní komponenta – vyjadřuje náročnost překonání vzdálenosti mezi počátkem a cílem cesty jednotlivcem s využitím určitého dopravního prostředku. Je závislá na nabídce infrastruktury, tedy na jízdních řádech, maximální povolené rychlosti, nákladech na cestu a dále na poptávce konkrétní osoby.
- Územní komponenta – vyjadřuje kvalitu, množství a prostorovou distribuci příležitostí v dílčích cílech (obchody, zdravotní péče, zaměstnání, volnočasové aktivity...) a zároveň v místě počátku poptávky po těchto příležitostech. Dále formuluje vztah mezi nabídkou příležitostí a poptávkou po příležitostech, čímž může docházet k aktivitám s omezenou kapacitou (počet míst ve škole, pracovních míst, počet lístků apod.)
- Časová komponenta – zjišťuje časová omezení uživatele a také dané aktivity. Může se jednat např. o čas, kdy aktivity může využít daný uživatel nebo o čas, kdy je možné aktivity využít. K těmto omezením se řadí také návštěvnost, preferované hodiny či dny apod.
- Individuální komponenta – zabývá se potřebami, příležitostmi (v závislosti na vzdělání, příjmu, věku) a možnostmi (v závislosti na dosažitelnosti dopravních prostředků, fyzické kondici) určité osoby [20].

Celý tento koncept je vyjádřen na obrázku 6.

Obrázek 6 Vztah mezi komponentami dostupnosti [20]



Je nutné na dopravní dostupnost nahlížet jako na vícerozměrný koncept, a tak dosud neexistuje žádný souhrnný ukazatel dopravní dostupnosti zahrnující všechna výše popsaná kritéria. Vhodný ukazatel je volen vždy na základě aktuálních požadavků a situace. Zároveň není znám žádný univerzálně ideální ukazatel dopravní dostupnosti, jež by vhodně vyjadřoval veškeré aspekty dopravní dostupnosti. Je však doporučeno použití většího množství odlišných ukazatelů, vzájemně se doplňujících a poskytujících celkový pohled na dopravní dostupnost. Vlastnosti ideálního ukazatele dostupnosti a jeho chování je však možné obecně definovat pěti zásadami, podle nichž by univerzální ukazatel dostupnosti měl reflektovat následující změny:

- V případě, že se v území zvýší či sníží úroveň dopravní obslužnosti vlivem změn kteréhokoliv dopravního módu (např. cena, cestovní čas), náležitě se tím zvýší či sníží výsledná dostupnost lokalit v daném území.
- V případě, že se zvýší či sníží eventuální množství cílů určitého druhu (např. zaměstnání, obchody), výsledná dostupnost daného druhu cíle z kteréhokoliv místa v území se rovněž zvýší či sníží.
- V případě zvýšené či snížené poptávky po určitém druhu cíle s omezenou kapacitou, se dostupnost tohoto druhu cíle musí náležitě snížit či zvýšit

- V případě, že se zvýší počet eventuálních cílů určitého druhu, nemělo by dojít ke změně dostupnosti tohoto druhu cíle pro osoby, jež tento druh cíle nemohou navštívit z důvodu omezených časových možností.
- V případě, že se zvýší úroveň dopravní obslužnosti či se zvýší počet eventuálních cílů určitého druhu, nemělo by dojít ke změně dostupnosti těchto cílů pro osoby (potenciální uživatele), jež nemají k dispozici možnosti či schopnosti pro využití daného dopravního prostředku (např. řidičský průkaz, dálniční známka) nebo aby se zúčastnili dané aktivity (např. věk, vzdělání).

Na základě uvedených komponent dostupnosti a obecných zásad pro ukazatele dostupnosti jsou definovány čtyři základní skupiny ukazatelů, které hodnotí dopravní dostupnost z hlediska infrastruktury, lokality, jednotlivce a užítku. Dále je možné setkat se s velkým množstvím ukazatelů pro hodnocení dopravní dostupnosti, např. potenciální dostupnost, která zohledňuje kvalitu dosažitelných aktivit i náklady na dopravu.

Shrnutí existující klasifikace ukazatelů, které byly publikovány různými autory do jediné klasifikace obsahuje tyto skupiny ukazatelů:

- 1. Ukazatele posuzující infrastrukturu** – uplatňují se zejména v dopravním plánování, hodnotí úroveň či výkon služeb dopravní infrastruktury, např. průměrná rychlost, cestovní čas do cíle cesty, cena a kapacita přepravy, dostupnost zastávek veřejné dopravy nebo míra kongescí.
- 2. Kumulativní ukazatele** – patří mezi nejčastěji využívané (obzvláště u geografů) zejména pro jejich jednoduchost. Charakterizují dostupnost cílového bodu nebo lokality. Vždy jsou určeny prahové hodnoty např. dle vzdálenosti nebo času. Nevýhodou je však prostorová distribuce cílů uvnitř těchto prahových hodnot, jež se nehodnotí. Dochází k ohraničení dostupného okolí z hodnocené lokality a v tomto okolí jsou vyhledávány požadované druhy cílů (zaměstnavatelé do 30 min, respektive 20 km od místa bydliště nezaměstnaného). Pokročilejší ukazatele využívají definovanou kapacitu aktivit, např. volná pracovní místa. Často bývá dojíždka hodnocena komplexněji jako situace door-to-door, tedy dojíždka včetně docházky od a ke dveřím na zastávku či k zaparkovanému autu.
- 3. Ukazatele pracující s gravitačními modely** – popisují lokality a jejich snahou je eliminovat nedostatek prahových vzdáleností (kde všechny eventuální cíle mají stejnou váhu). Využíváno je postupného spojitého poklesu váhy cílů s rostoucí cestovní vzdáleností (příp. časem, cenou apod.). Cesta do cíle z jednotlivých míst je

generována na základě předem určené předlohy dopravního chování a výběr konkrétních cílů se provádí na základě gravitačního zákona.

4. Ukazatele hodnotící užitek – jedná se o ukazatele zaměřující se na ekonomický přínos jednotlivcům či skupinám vyplývající ze změn v dopravní dostupnosti, jež je způsobena např. zavedením nové linky či výstavbou nové komunikace. Předpokladem těchto ukazatelů je racionální chování cestujícího, který si z nabízených možností volí tu s největším užitekem. Jedná se tedy o komplexní atraktivnosti dané volby při porovnání s ostatními možnostmi.

5. Ukazatele zabývající se aktivitami konkrétní osoby (ukazatele potenciální dostupnosti) – tyto ukazatele zpracovávají individuální údaje jednotlivců, čímž se dosahuje detailnějších informací o dopravním chování jednotlivých osob a může být přínosnější než méně přesná data za celou populaci. Nevýhodou je však náročnost získávání těchto dat, často navíc prostorově omezené [20].

3.3.1 Hodnocení dopravní dostupnosti hromadnou veřejnou dopravou

Hodnocení dopravní dostupnosti veřejné hromadné dopravy má svá specifika. Ukazatele dopravní dostupnosti nelze vždy použít pro individuální a zároveň veřejnou hromadnou dopravu. Často je potřeba je i výrazně upravit, případně vytvořit zcela nové.

Kromě aspektů cestujícího jako např. časové omezení, místo bydliště, ekonomické a sociální možnosti, závisí přeprava veřejnou dopravou mimo jiné na jízdních řádech, trasách linek, umístění cílů a také na čase uskutečnění cesty. Mezi konkrétní čtyři ukazatele, vhodné pro hodnocení dopravní dostupnosti veřejnou hromadnou patří: dostupnost zastávek veřejné hromadné dopravy, počet spojů veřejné hromadné dopravy, vzdálenost do cíle a počet cílů dostupných prostředky veřejné hromadné dopravy [20].

3.4 Dopravní dostupnost základního občanského vybavení

Jednou ze základních funkčních složek sídel je občanské vybavení. Představuje existenci, počet, kapacitu a rozmístění jednotlivých zařízení občanského vybavení na daném území. Vyjadřuje životní úroveň obyvatel v hodnoceném území.

Dle četnosti využívání, rozlohy obsluhovaného území, intenzity využití obytného území a skladby obyvatelstva (sociální a demografické) se rozlišuje občanské vybavení na:

- základní (mateřské a základní školy, hřiště, obchody s potravinami)
- vyšší (zdravotnická zařízení, sociální služby, zboží nepotravinářského charakteru, divadla, kina, sportovní zařízení, nemocnice apod.)
- specifické (ozdravovny, lázeňská zařízení atd.)

Důležitá je dostupnost zařízení a zajištění veřejného občanského vybavení. Objekty občanské vybavenosti by měly být situovány s ohledem na normativně stanovené potřeby, a to zejména u zařízení pro vzdělávání, výchovu a sociální služby. Zřizování komerčních zařízení je určováno nabídkou a poptávkou, a proto normativy mohou být pouze orientačními ukazateli [21].

3.5 Standardy dopravní dostupnosti

Standardy pro dostupnost veřejné infrastruktury nebyly v České republice doposud stanoveny. Metodika vypracovaná v rámci grantu TAČR Beta – TB050MMR001 Standardy dostupnosti veřejné infrastruktury uděleného Českému vysokému učení technickému v Praze, Fakultě architektury [19], citovaná v této práci, vychází z norem a obecně závazných předpisů, popřípadě čerpá z obdobných nástrojů upravujících dostupnost veřejných infrastruktur v zahraničí.

Standardy dostupnosti jsou stanovovány pro:

- dopravní infrastrukturu
- technickou infrastrukturu
- občanské vybavení
- veřejná prostranství

Dle Zákona č. 225/2017 Sb. se rozumí:

„k) veřejnou infrastrukturou pozemky, stavby, zařízení, a to

1. dopravní infrastruktura, například stavby pozemních komunikací, drah, vodních cest, letišť a s nimi souvisejících zařízení;

2. technická infrastruktura, kterou jsou vedení a stavby a s nimi provozně související zařízení technického vybavení, například vodovody, vodojemy, kanalizace, čistírny odpadních vod, stavby ke snižování ohrožení území živelnými nebo jinými pohromami, stavby a zařízení pro nakládání s odpady, trafostanice, energetické vedení, komunikační vedení veřejné komunikační sítě a elektronické komunikační zařízení veřejné komunikační sítě, produktovody a zásobníky plynu;

3. občanské vybavení, kterým jsou stavby, zařízení a pozemky sloužící například pro vzdělávání a výchovu, sociální služby a péči o rodiny, zdravotní služby, kulturu, veřejnou správu, ochranu obyvatelstva;

4. veřejné prostranství, zřizované nebo užívané ve veřejném zájmu“ [22]

Metodika rozlišuje čtyři typy území, pro která se sleduje dostupnost veřejných infrastruktur shrnuté v tabulce 1.

Tabulka 1 Rozlišení typu území [19]

Typ území	Počet obyvatel	Pozn.
A.	od 10 000	kromě částí města (sídel) prostorově nesouvisajících s jádrovým územím města, s méně než 1 000 obyvateli
B.	do 10 000	v rozvojových oblastech stanovených PÚR a vymezených v ZÚR kraje, vykazující v uplynulých 20 letech populační růst (stavební rozvoj); kromě částí města (sídel) prostorově nesouvisajících s jádrovým územím města, s méně než 1 000 obyvateli
C.	1000 – 10 000	a ostatní obce od 2000 obyvatel, mimo území zařazená do typů A, B a kromě částí obce (sídel) prostorově nesouvisajících s jejím jádrovým územím, s méně než 1 000 obyvatel
D.	obce neuvedené pod typy A až C, a též v částech měst nebo obcí zařazených do typu A, B či C, které prostorově nesouvisají s jádrovým územím, s méně než 1 000 obyvatel	

(PÚR-Politika územního rozvoje, ZÚR-Zásady územního rozvoje)

3.6 Související normy a předpisy

Požadavky na fyzickou dostupnost zařízení dopravy v klidu pro osobní automobily upravuje § 21 odst. 1 vyhlášky č. 501/2006 Sb.: „*Odstavná a parkovací stání pozemků staveb pro bydlení nebo rodinnou rekreaci podle § 20 odst. 5 a 6 musejí být umístěna ve skutečné docházkové vzdálenosti do 300 m, je-li to technicky možné*“ [23].

ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací

Docházkové vzdálenosti odstavných a parkovacích ploch a garáží pro osobní automobily se dle čl. 14.1.15. doporučují umísťovat v docházkové vzdálenosti nejvýše: pro krátkodobé parkování 200 m, pro dlouhodobé parkování 300 m a pro odstavování 500 m.

Docházková vzdálenost zastávek hromadné dopravy dle čl. 11.1.3. v centrální zóně obce by neměla být větší než 300 m, v okrajových zónách 500 m a v zónách rozptýlené zástavby včetně menších obcí 600 až 700 m. Přestupní vazby mají být navrženy tak, aby byly pro cestující bezpečné, co nejkratší, bez nutnosti překonávat větší výškové rozdíly a je-li to možné, chránily před nepřízní počasí. Docházková vzdálenost je měřena ke středu nástupiště. Zastávkové prostory a jejich vazby na hromadné dopravní prostředky musí splňovat požadavky zajišťující přístup a užívání osobami s omezenou schopností pohybu a orientace [24].

ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel

Tato norma se využívá pro navrhování parkovacích a odstavných ploch u všech potencionálních cílů dopravy (administrativních a výrobních zařízení, škol, objektů občanské

vybavenosti), a to jak u nově zřizovaných, tak již dokončených (změny v užívání, rekonstrukce) [25].

Předpisy dopravního značení

Užití dopravních značení a zařízení je stanoveno Zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů a dále ve vyhlášce Ministerstva dopravy a spojů č. 294/2015 Sb., jež udává pravidla provozu, jeho úpravy a řízení na pozemních komunikacích.

3.7 Doprava a územní plánování

Dopravu a využití území pojí úzká závislost, kterou je možné charakterizovat např. rozvojem určitého regionu, jež se po zkvalitnění dopravy zvyšuje. Mezi další faktory ovlivňující vztah mezi dopravou a využitím území dále patří existence a kvalita veřejné dopravy, propojenost komunikací, doprava v klidu atd. [26].

Odlišné možnosti využití území sebou přinášejí odlišné typy dostupnosti. Čím více je lokalita městská, tím více se zkvalitňuje dostupnost a možnost využití různých módů dopravy. Naopak předměstské a venkovské oblasti mají omezené možnosti volby přepravy, a tak jsou více závislé na využívání IAD, viz tabulka 2 [27].

Tabulka 2 Charakteristika využití území [27]

Charakteristika	Město	Předměstí	Venkov
Veřejné služby poblíž	Mnoho	Málo	Velmi málo
Zaměstnání poblíž	Mnoho	Málo	Velmi málo
Vzdálenost k hlavní aktivitě center (střed města nebo hlavní nákupní středisko)	Blízko	Středně	Daleko
Typ silnice	Nízká rychlost v ulicích	Nízko rychlostní slepé ulice a vyšší rychlost v ulicích	Vyšší rychlost v ulicích
Propojení silnice/stezka	Dobré propojení	Špatné propojení	Velmi špatné propojení
Parkování	Občas omezené	Dostatečné	Dostatečné
Chodníky podél silnic	Pravidelně	Občas	Zřídka
Kvalita snadno udržitelných dopravních služeb	Velmi dobrá	Střední	Střední až nízká
Orientace pozemků/budov	Orientovaná na chodce	Orientovaná na automobily	Orientovaná na automobily
Management mobility	Vysoký až střední	Střední až nízký	Nízký

3.8 Moderní trendy v řešení dopravy

V zahraniční literatuře je možné setkat se s termínem mobilita. Tu lze definovat jako fyzický pohyb zprostředkovaný chůzí, cyklistikou, veřejnou dopravou, IAD nebo dalšími dopravními módy (tedy kombinací dopravních prostředků a dopravní infrastruktury). Případ, kdy je možné pro tutéž cestu použít různé módy dopravy současně, se nazývá multimodální doprava. V současné době se za alternativní módy dopravy pokládají právě ty dopravní módy, které při svém využívání snižují negativní dopady dopravy na životní prostředí (např. železnice) [27].

Dne 28.3.2011 v Bruselu Evropská komise přijala dokument – tzv. Bílou knihu – Plán jednotného evropského dopravního prostoru se čtyřiceti konkrétními iniciativami. Cílem je vybudování konkurenceschopného dopravního systému, zvýšení mobility a odstranění hlavních překážek a podpora rozvoje a zaměstnanosti. Návrhy by zároveň měly významně přispět k redukci závislosti Evropy na dovážené ropě a dále snížit emise uhlíku v dopravě do roku 2050 o 60 % [28].

3.8.1 Zklidňování dopravy

Zklidňování dopravy lze chápat jako soubor opatření a nástrojů, jež slouží ke zvýšení bezpečnosti účastníků silničního provozu, užité hodnoty komunikace a zlepšení životního prostředí. Hlavním cílem zklidňování dopravy je přizpůsobení uličního prostoru příslušné komunikaci, která tímto prostorem prochází. Principy zklidňování dopravy jsou součástí podkladů pro výstavbu či úpravu pozemních komunikací [29].

Již ve fázi plánování by se měl dodržet princip tzv. města krátkých tras, což se v praxi projevuje koncentrací městských funkčních jednotek, nákupních a volnočasových aktivit v centru města, stavbou rezidenčních oblastí blízko stávající zástavbě a umístěním firem, podniků, kanceláří co nejbližší stávající VHD. Dalším opatřením, prosazovaným v posledních letech, je zpoplatňování vjezdů automobilů do center měst, a tím jejich omezení [30].

Opatření, jimiž lze zklidňovat dopravu, lze rozlišovat na:

- místní bodová opatření – cílem těchto opatření je úprava dopravních poměrů v kritickém místě komunikace. Jedná se např. o nebezpečný přechod pro chodce, nehodovou křižovatku, vjezd do obce na průtahu silnice I., II. či III. třídy
- místní liniová opatření – cílem těchto opatření je celkové zklidnění dopravy a zlepšení životního prostředí na určité komunikaci (budování pěších zón či zón s dopravním omezením v historických centrech měst)

- plošná opatření – cílem těchto opatření je celkové zklidnění dopravy v širším prostorovém celku (obytné zóny, pěší zóny, sdílené prostory, zóny 30), podrobně jsou řešena v TP 103 „Navrhování obytných a pěších zón“ [29]

Prvky zklidňování dopravy na řidiče působí jednak fyzicky a jednak psychologicky (příp. zároveň). Mezi fyzické prvky patří zpomalovací prahy, zvýšené plochy, směrová vychýlení, přechod na menší šířku vozovky atd. Psychologické prvky zahrnují např. opakování, příp. zdůraznění svislých značek, upozornění na kontrolu rychlosti (radar, figurína policisty), optické brzdy (příčné čáry s odlišným povrchem a zkracující se vzdáleností), odlišný kryt vozovky (materiál, barva, vzor nebo textura). Mezi prvky fyzicko-psychologické, působící zároveň na zrak i sluch řidiče, se zahrnují např. opticko-akustické brzdy [29].

3.8.2 Smart Cities

Trendem posledních let je koncept tzv. Smart Cities. Cílem tohoto konceptu, který přispívá k udržitelnému rozvoji, je dosažení chytřejšího řízení měst, obcí, regionů a života v nich prostřednictvím zavádění moderních technologií. Snahou je zlepšit kvalitu života a zefektivnit správu veřejných věcí. Tento koncept nachází největší uplatnění v oblasti dopravy, energetiky, zavádění moderních komunikačních a informačních technologií, dále pak např. v odpadovém hospodářství, vodohospodářství, e-governmentu a krizovém řízení.

Občanům by tento postupný proces měl přinést zkvalitnění života, rychlejší a bezpečnější dopravu, inteligentní řešení infrastruktury, úspory na spotřebách energie, větší podíl přírody ve městech (ekologičtější prostředí), rychlejší komunikaci s úřady a dále prostor pro život budoucím generacím [31].

Infrastruktura Smart Cities

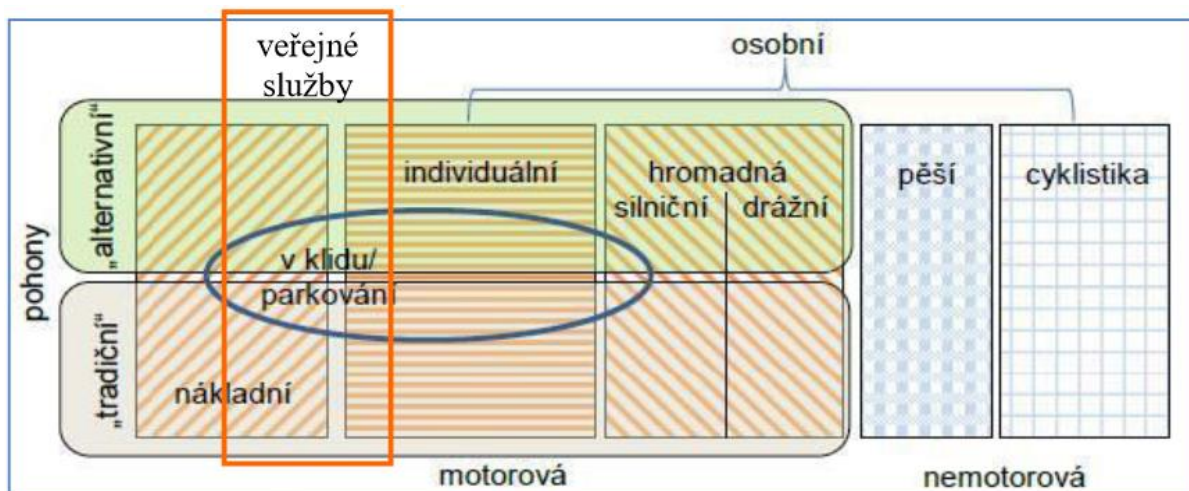
Metodika Smart Cities pro přípravu a realizaci konceptu Smart Cities na úrovni měst, obcí a regionů rozlišuje 3 základními oblasti technologické infrastruktury:

- mobilita
- energetika a služby
- informační a komunikační technologie.

Tyto 3 technologické pilíře společně tvoří zelenou infrastrukturu města.

Základní struktura městské mobility je znázorněna na obrázku 7.

Obrázek 7 Základní struktura městské mobility [32]



Cílem je prosazování rovnováhy mezi prvky městské mobility a efektivním řízením dopravy, která zohledňuje potřeby složek integrovaného záchranného systému (dále také IZS), nouzových a havarijních služeb, MHD. Podmnožinou motorové mobility je oblast veřejných služeb (z části má překrývat podmnožiny nákladní a individuální). Jsou zde zahrnuty služby města – MHD, svoz odpadu, správci sítí a dodavatelé (elektřina, plyn, voda). Městskou mobilitu doplňují také dopravní prostředky složek IZS (HZS ČR, PČR, ZZS). Mělo by dojít k regulaci městské mobility a zároveň zajištění uživatelsky atraktivní alternativy – kvalitní veřejná doprava, podpora nízkoemisních vozidel apod. při použití moderních informačních technologií (dopravní telematika, podpora efektivní správy vozidel ve veřejné dopravě atd.) [32].

Zároveň je možné zohlednit možnosti konceptu Mobility as a Service (MaaS). Mobilita jako služba je nový koncept v oblasti mobility, který spojuje různé dostupné dopravní režimy a služby. Měla by nabídnout balíček osobní mobility, který nejlépe odpovídá životnímu stylu a potřebám jednotlivce a který zajišťují IT modely (jediné rozhraní poskytovatele služeb) [33].

3.8.3 Dopravní politika České republiky

Dopravní politika České republiky pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050 se mimo jiné zabývá zavedením dopravní soustavy (jež by uspokojila potřebu přepravy jak v osobní, tak nákladní dopravě) do jednotlivých regionů. Zároveň by podporovala udržitelný vývoj ekonomiky a inkluzivní politiku zaměřující se na strukturálně znevýhodněné regiony a jejich obyvatele. Tento dopravní systém by současně vyhovoval požadavkům udržitelnosti, co nejméně by ovlivňoval veřejné zdraví a biodiverzitu a uvážlivě by využíval obnovitelné přírodní zdroje tak, aby nezvyšoval dluh vůči generacím budoucím. Záměrem není omezit dopravu, naopak cílem je rozvíjet ji – ne však v její současné podobě, kdy je výrazně závislá na spotřebě energie, především fosilních palivech.

Mezi specifické cíle tohoto dokumentu patří řešení otázky dopravy ve venkovském prostoru. Tento prostor tvoří obce, jež mají spádovost k centru regionálního významu (5–25 tis. obyvatel) a s často minimální úrovní služeb. Obsluha je zde zajišťována linkovou dopravou většinou v rámci dopravní obslužnosti kraje (základní). Existuje zde však určitý potenciál pro implementaci služeb, jež by mohly být částečnou alternativou IAD.

Největší dopad má nízká úroveň dopravní obslužnosti na ženy, děti, seniory a obyvatele odloučených lokalit, kteří často nedisponují vlastním automobilem, a tudíž jsou odkázáni na veřejnou dopravu. Vhodným opatřením by mohla být:

Transformace veřejných ploch ve městech na plochy multifunkční a vhodné pro život ve středně velkých a menších městech (v souladu s plánem udržitelné městské mobility).

Snížení stupně automobilizace ve středně velkých městech, menších městech a venkově a zároveň zvýšení podílu využívání VHD a aktivní dopravy.

Rozvoj služeb souvisejících s mobilitou (alternativní možnosti uspokojování mobility k individuální dopravě).

Dalším specifickým cílem je zaměření na úroveň dopravní obslužnosti v periferních oblastech, která bývá nízká a zaměřená převážně na sociální služby. Během víkendů mnoho obcí není obsluhováno pomocí VHD vůbec. Omezená dopravní obslužnost přispívá ke snižování atraktivity VHD, a tím se využívání tohoto dopravní segmentu dlouhodobě snižuje. Nízká dopravní dostupnost, špatná dostupnost veřejných služeb, vysoká míra nezaměstnanosti a nízká úroveň občanské vybavenosti a služeb přispívá k odchodu zejména mladší, ekonomicky produktivní a vzdělanější části populace z periferních oblastí. Významnou charakteristikou okrajových částí je nutnost dojížděky jak za službami, tak za pracovními příležitostmi na větší vzdálenosti. Na základě těchto faktů, jsou navrženy varianty, jak k těmto oblastem přistupovat:

Varianta 1: současný stav, tzn. zajištění pouze přepravy do škol, k lékaři, na úřady, v omezené míře do zaměstnání.

Varianta 2: alternativa k individuální dopravě, znamenala by obsluhu obcí ve špičkách pracovních dnů v hodinových intervalech (ostatní období vč. víkendů v taktu alespoň 120 minut). Jednalo by se o obsluhu malými autobusy, které budou mít návaznost na páteřní linky systému regionální dopravní obslužnosti. Tato varianta by přispěla k vyššímu využívání VHD, avšak znamenala by vyšší finanční náklady.

Varianta 3: zavedení veřejné individuální dopravy 2. generace, jako alternativa veřejné služby k IAD, zakládající se na autonomních elektricky poháněných automobilech. Tato varianta je uplatnitelná ve střednědobém až dlouhodobém horizontu [9].

4 Charakteristika zvolené obce

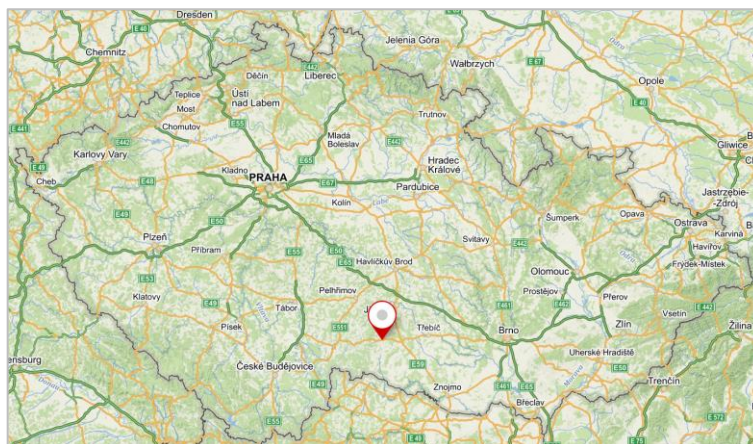
4.1 Poloha města v rámci ČR

Město Telč je jedním z nejoblíbenějších turistických míst v České republice. Zápis do světového kulturního dědictví UNESCO městu přineslo celosvětový věhlas a láká každoročně tisíce tuzemských i zahraničních návštěvníků. Pozici města, jako cestovatelské mety, potvrzuje skutečnost, že v rámci různých analýz, týkajících se cestovního ruchu v ČR, je mu věnována mimořádná pozornost. Město má v širokém regionu zcela mimořádnou pozici, což svědčí o jeho kvalitě a atraktivnosti. Ze statistik návštěvnosti města však vyplývá, že pobyt turistů je krátkodobý, což může být zapříčiněno monotematickým (pouze historickým) vnímáním města. Nejen turisté, ale i obyvatelé města, mají stále vyšší požadavky. Je proto nezbytné zajistit kvalitní dopravní obslužnost města a v některých kategoriích posílit počet a služby nabízené objekty občasně vybavenosti. Stálé zkvalitňování je významnou podmínkou pro růst rezidenční atraktivity města Telč [34].

Město se nachází v kraji Vysočina (obrázek 8), je vzdálené přibližně 30 km od krajského města Jihlava a 30 km od hranic s Rakouskem. Z hlediska dostupnosti krajů je kraj Vysočina na velmi dobré úrovni, jelikož vytváří významnou spojnici mezi Čechami a Moravou. Toto však zcela neplatí pro reálnou dostupnost center dojížděky. Za účelem snížení perifernosti některých oblastí k centrům kraje byla Vysočina součástí několika dalších krajů vzniklých v 60. letech, a to: Jihočeského, Východočeského a Jihomoravského kraje. Z hlediska dopravní sítě (silniční i železniční) se centrem stalo město Havlíčkův Brod, kde byla zbudována železniční trať Brno–Havlíčkův Brod, kterou ještě v 90. letech využívala většina expresních vlaků z Prahy do Brna. Až poté proběhla modernizace stávajícího 1. železničního koridoru. Do budoucna se však plánuje vysoko-rychlostní trať přes Jihlavu, a tak je možné, že Jihlava přebere úkol dopravního centra. Kraj protíná dálnice D1 z Prahy do Brna. Tato dálnice je důležitá především z hlediska významného zkrácení dojezdové doby do okolních krajských měst. Dále krajem prochází dvě mezinárodní silnice: E59 (Jihlava–Viedeň–Záhřeb) a E551 (České Budějovice–Třeboň–Humpolec). Důležitými komunikacemi v kraji jsou silnice I/38 spojující severní a jižní část kraje (Jihlava – Havlíčkův Brod) a silnice I/34 (Pelhřimov – Humpolec – Havlíčkův Brod). Obecně lze konstatovat, že krajské silnice v kraji Vysočina nevykazují vysoké intenzity provozu, avšak stále přetrvává potřeba odklonit některé komunikace z center měst. Hlavním železničním koridorem kraje Vysočina je trať Praha–Brno, která vede přes města Žďár nad Sázavou či Havlíčkův Brod. Na tuto trať se napojují další regionální tratě – spojnice Jihlavy a

Jihočeského kraje (trať 225), po které je realizováno dálkové rychlíkové spojení Plzeň–České Budějovice–Jihlava–Brno [18].

Obrázek 8 Poloha města Telč v rámci ČR [35]



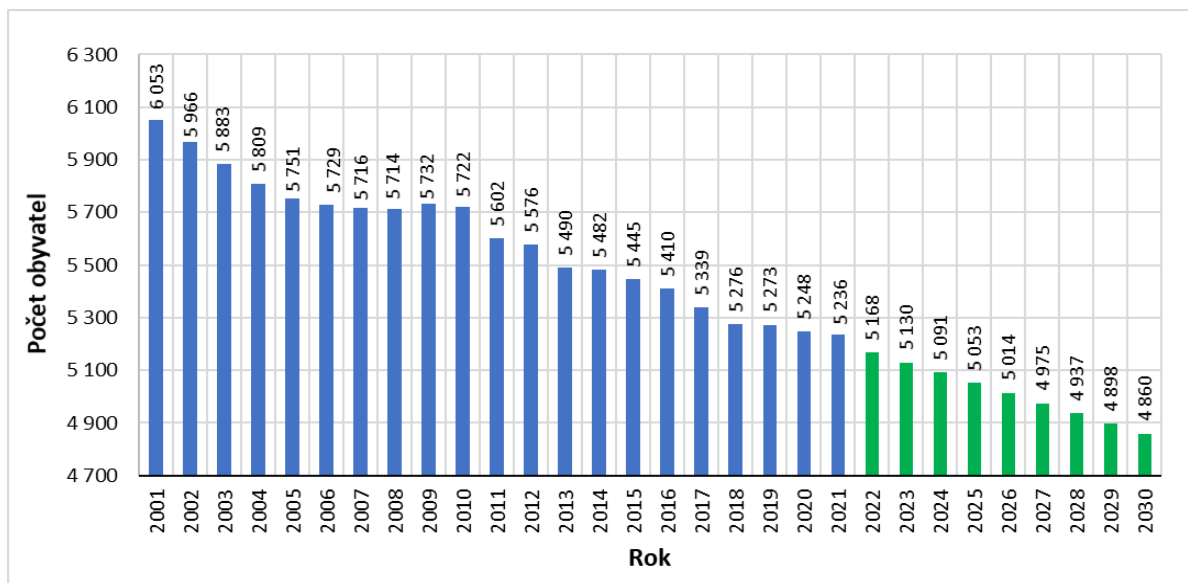
4.2 Demografická charakteristika

K datu 1.1.2021 bylo ve městě Telč evidováno celkem 5236 obyvatel. V uplynulých dvaceti letech se celkový přírůstek obyvatel města pohybuje v záporných hodnotách a lze předpokládat, že se tato tendence v budoucnu nezmění. Data o vývoji počtu obyvatel v letech 2001 až 2021 byla převzata z ČSÚ. Pro zjištění údajů v následujících letech byl použit nástroj MS Excel – Lineární trend. Pokles obyvatel od roku 2022 do roku 2030 lze odhadovat o přibližně 380 obyvatel (dle průběžného vývoje v minulých letech a následné prognózy provedené proložením lineárního trendu). Uvedená data jsou zpracována v tabulce 3 a dále znázorněna v grafu 1 [36].

Tabulka 3 Vývoj počtu obyvatel v letech 2001–2030 [37]

Rok	Počet obyvatel		Rok	Počet obyvatel	
2001	6 053	Hodnoty ČSÚ	2016	5 410	Hodnoty ČSÚ
2002	5 966		2017	5 339	
2003	5 883		2018	5 276	
2004	5 809		2019	5 273	
2005	5 751		2020	5 248	
2006	5 729		2021	5 236	
2007	5 716		2022	5 168	Dopočteno pomocí rovnice trendu
2008	5 714		2023	5 130	
2009	5 732		2024	5 091	
2010	5 722		2025	5 053	
2011	5 602		2026	5 014	
2012	5 576		2027	4 975	
2013	5 490		2028	4 937	
2014	5 482		2029	4 898	
2015	5 445		2030	4 860	

Graf 1 Vývoj počtu obyvatel v letech 2001–2030 [Zdroj: vlastní]



Z údajů v tabulce 3 a grafu 1 je zřejmé, že od roku 2001 ve městě Telč dochází k postupnému úbytku počtu obyvatel. Tento trend představuje značnou hrozbu pro další rozvoj celého území. Problematika odcházení mladých obyvatel z města (především ve věkové hranici 25–34 let) je pocíťována v celém kraji a je důsledkem nedostatečného množství pracovních příležitostí. Region se rovněž potýká s dlouhodobě nízkou úrovní mezd [34].

Dle zjištěných výsledků ČSÚ z roku 2011 o Bilanci dojížděky – vyjížděky do zaměstnání a škol za kraje, okresy a města vyjíždělo z obce Telč za prací 609 osob a dojíždělo 515 osob [37].

Vzhledem ke skutečnosti, že v uplynulých letech se počet pracovních příležitostí ve městě významně snížil (likvidace několika firem), lze předpokládat, že hodnoty dojížděky budou výrazně nižší a vyjížděky naopak výrazně vyšší.

4.3 Stávající dopravní obslužnost

Stávající dopravní služby se potýkají s každoročním poklesem tržeb z jízdného a zároveň se zvyšující se cenou dopravního výkonu, způsobenou rostoucími nákladovými položkami. V uplynulém období se do výše tržeb negativně promítla pandemie nemoci COVID-19, kdy došlo k útlumu ve využívání VHD a cestující upřednostňovali IAD.

Aktuální jízdní řády nejsou z dlouhodobého ani střednědobého pohledu udržitelné. Kraj Vysočina se neustále snaží optimalizovat jízdní řády s cílem zajistit srovnatelný či větší objem dopravních výkonů, ale s nižším počtem autobusů, resp. větším podílem autobusů s nižší kapacitou míst. V březnu 2020 byl spuštěn integrovaný dopravní systém Veřejná doprava Vysočiny (VDV), jež zavedl jednotný tarifní systém, založený na zónově-relačním tarifu.

Dopravní obslužnost města je zajišťována autobusovou a železniční dopravou. Autobusové a vlakové nádraží je integrováno ve společném prostoru, který byl v minulých letech modernizován. Došlo k významnému přiblížení nástupišť vlaků a autobusů, a tím k možnosti rychlejšího přestupu mezi oběma druhy dopravy. Problémem však zůstala kapacita přilehlého parkoviště, které umožňovalo parkování pouze pro 18 osobních automobilů (2× pro imobilní). Nedostatečný počet parkovacích míst byl v roce 2019 vyřešen navýšením o 16 parkovacích míst pro osobní vozidla a rozšířením počtu stojanů pro jízdní kola. Tento krok se jeví jako pozitivní nejen pro místní občany, kteří využívají jízdní kola pro přepravu z místa bydliště k dopravnímu terminálu, ale také pro návštěvníky města, a to z důvodu stálého rozšiřování sítě cyklistických tras.

Součástí modernizace terminálu byla rekonstrukce historické výpravní budovy, která nyní poskytuje kvalitní zázemí pro cestující (čekárna s elektronickými informačními tabulemi, hrací koutek pro matky s dětmi, toalety, internetový kiosek). Terminál má kompletně bezbariérové řešení.

4.3.1 Faktory ovlivňující kvalitu dopravní obslužnost ve městě

Mezi faktory ovlivňující dopravní obslužnost v řešené oblasti lze zařadit nevýhodnou dopravní polohu v rámci kraje Vysočina, jelikož se město rozkládá na jeho okraji a nenachází se zde žádné významné dopravní uzly. Dalším ovlivňujícím faktorem je charakter reliéfu (Českomoravská vrchovina), který především v zimních měsících komplikuje dopravu a způsobuje občasné zpoždění spojů. Vzdálenost mezi drobnými obcemi regionu není velká, avšak do nejbližších regionálních center je více než 30 km. Stupeň urbanizace i aglomerace postupně klesá a s tím souvisí zvyšující se vyjíždka za prací a do škol. V posledních letech se město potýká se zánikem pracovišť veřejné správy. Za výhodu posuzovaného sídla lze považovat jeho popularitu z hlediska cestovního ruchu.

4.4 Plnění standardů dopravní obslužnosti ve městě

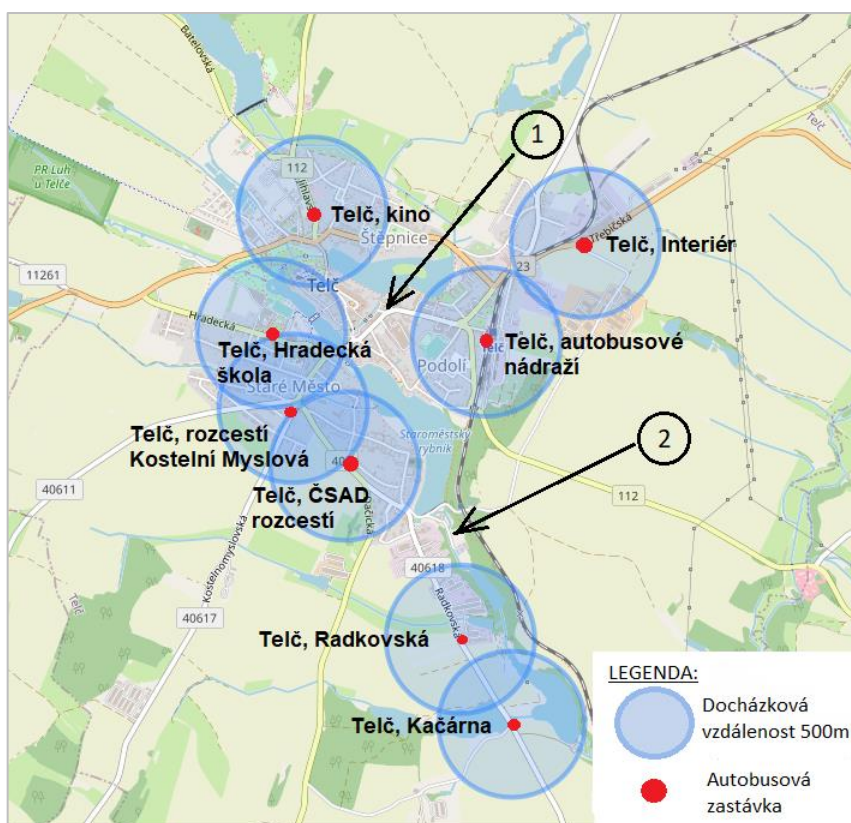
a) Standard dostupnosti vybraných zařízení veřejnou osobní dopravou

Vzhledem k rozloze města (cca 25 km²) není ve městě provozována městská hromadná doprava. Obyvatelé města tak převážně využívají IAD, pěší a cyklistickou dopravu. Dostupnost objektů OV je detailněji popsána v kapitole 4.7.2 a 4.7.3.

b) Standard dostupnosti veřejné osobní dopravy

Autobusových zastávek se ve městě nachází celkem 8. Dostupnost těchto zastávek byla hodnocena dle metodiky Standardy dostupnosti veřejné infrastruktury, ve které se uvažuje standard dostupnosti zastávky hromadné dopravy pro území typu C (viz kapitola 3.5): 600–700 m (skutečná fyzická vzdálenost). Pro získání hodnot, jež bude možné zakreslit do mapy jako poloměr kružnice, je nutné skutečnou fyzickou vzdálenost (bude uvažován průměr 650 m) vydělit koeficientem 1,3 (viz kapitola 3.2.1). Tímto se získá hodnota 500 m, jež vyjadřuje poloměr kružnice. Jednotlivé zastávky tvoří středy jednotlivých kružnic. Z obrázku 9 lze zjistit, že standard dostupnosti veřejné osobní dopravy je splněn téměř v celé oblasti, výjimku tvoří pouze 2 lokality vyznačené na obrázku 9 čísly 1 a 2 a okrajové části města.

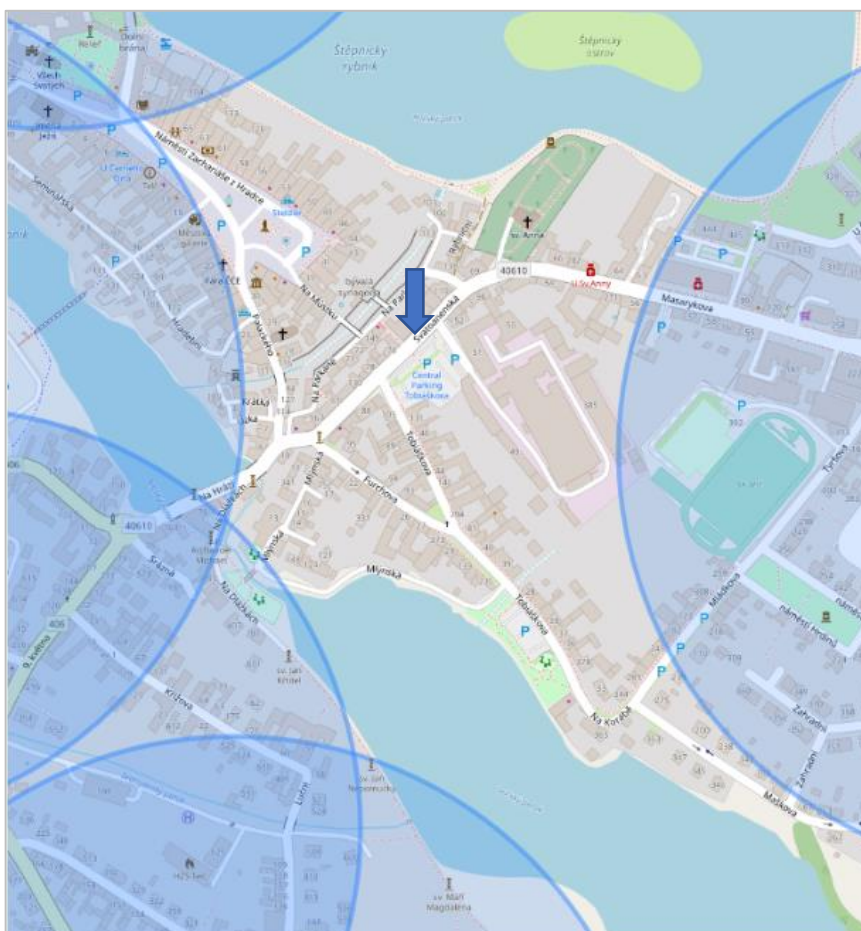
Obrázek 9 Poloha zastávek [Zdroj: vlastní]



Lokalita číslo 1: tato část města, do které spadá náměstí Zachariáše z Hradce – ulice Svatoanenská – Fuchsova – Tobiášková tvoří centrum města, ve kterém se nachází množství objektů OV (obchody, restaurace, kostel se hřbitovem atd.).

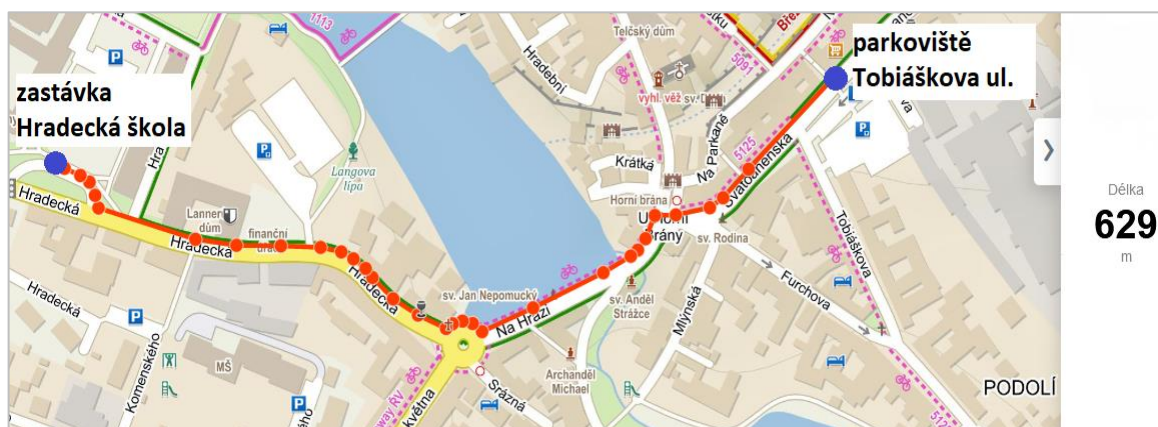
Lokalita číslo 2: tuto část města tvoří převážně bytová zástavba (sídlíště Radkovská), objektů OV se zde nachází minimum.

Obrázek 10 Detail lokality číslo 1 [38]

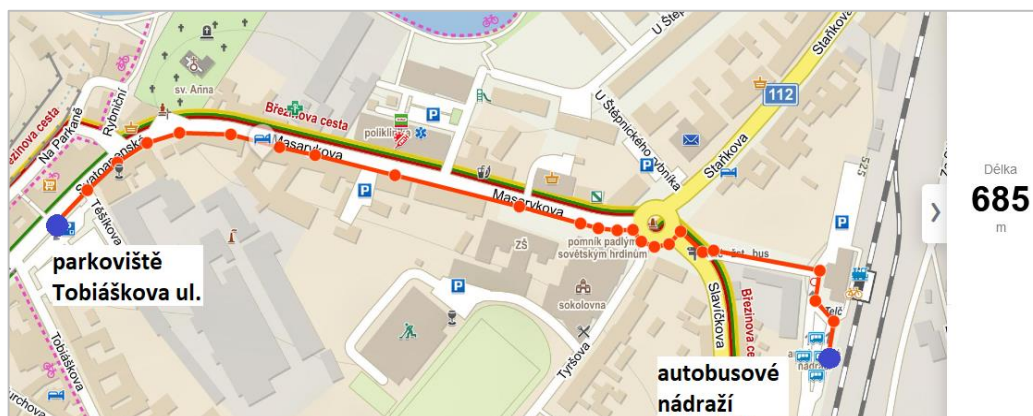


Pro ověření nesplnění standardu dostupnosti veřejné osobní dopravy v této lokalitě, byl využit nástroj Měření vzdálenosti a plochy na webové stránce Mapy.cz [35]. Byla změřena skutečná fyzická vzdálenost od místa na obrázku 10 vyznačeném modrou šipkou (Parkoviště Tobiášková ulice), ke dvěma nejbližším zastávkám (Hradecká škola a autobusové nádraží). Toto měření je zachyceno na obrázcích 11 a 12.

Obrázek 11 Trasa z lokality 1 na zastávku Hradecká škola [35]



Obrázek 12 Trasa z lokality 1 na autobusové nádraží [35]



Z tohoto měření vyplývá, že standard dostupnosti zastávky hromadné dopravy dle metodiky Standardy dostupnosti veřejné dopravy pro území typu C: 600–700 m (skutečná fyzická vzdálenost) je v této lokalitě splněn. Lze tedy konstatovat, že výpočet upravený pomocí koeficientu 1,3 není zcela přesný. Jak již bylo zmíněno v kapitole 3.2.1, v odůvodněných případech lze koeficient přizpůsobit s ohledem na místní podmínky. Vzhledem k nízké náročnosti terénu a převážně přímočarému vedení ze zvoleného místa v lokalitě 1 k oběma cílovým zastávkám, by tedy bylo vhodné tento koeficient pozměnit na nižší hodnotu (blíže číslu 1).

Pokud by byla dostupnost posuzována dle jiného předpisu, a to normy ČSN 73 6425-1 [39], tato dostupnost by splněna nebyla. Podle této normy by se měly zastávky veřejné linkové dopravy, zajišťující místní dopravní obslužnost, umísťovat tak, aby docházková vzdálenost míst v obci nebyla větší než 500 m.

Pro posouzení standardu dostupnosti veřejné osobní dopravy z místa v lokalitě 2 (obrázek 13) bylo zvoleno autobusové nádraží, neboť má z hlediska dopravní obslužnosti města prioritní význam. Dvě nejbližší zastávky (Radkovská, ČSAD rozcestí) poskytují spojení města pouze s několika obcemi v daném směru.

Obrázek 13 Trasa z lokality 2 na autobusové nádraží [35]



V tomto případě není splněn standard dostupnosti zastávky hromadné dopravy dle metodiky Standardy dostupnosti veřejné dopravy a nejsou splněny ani požadavky normy ČSN 73 6425-1. Nutno také konstatovat, že vzdálenost 1200 m je pro občany velice diskomfortní.

I přes skutečnost, zda v obou případech byly či nebyly standardy dostupnosti veřejné osobní dopravy splněny, zůstává otázkou, jaká vzdálenost je pro občany akceptovatelná. Se zvyšující se docházkovou vzdáleností totiž výrazně klesá ochota cestujících využívat VHD a raději upřednostňují IAD. Ve městě Telč se tato skutečnost odráží ve vysoké kumulaci intenzit dopravy a v nedostatku parkovacích míst v centru města. Řešení tohoto problému se nabízí v podobě navýšení počtu autobusových zastávek, kdy by linkové autobusy zastoupily roli MHD a tím by se alespoň částečně omezila individuální automobilová doprava ve městě.

c) Standard četnosti spojů

Standard četnosti autobusových a dále vlakových spojů byl zjišťován z veřejného internetového jízdního řádu IDOS. Detailní rozpis spojů tvoří přílohu 1 až 3.

d) Standard doby strávené přepravou

Standard doby strávené přepravou nebyl v praktické části zjišťován, z důvodu neexistence MHD ve městě. V rámci sídel regionu je však tento standard splněn především z důvodu malých vzdáleností mezi nimi.

e) Standard počtu přestupů

Standard počtu přestupů nebyl v rámci města sledován, z důvodu neexistence MHD. Při dopravě v rámci regionu jsou přestupy mezi spoji minimální, a tím je naplněn standard počtu přestupů. Odlišná je situace při cestách do vzdálenějších sídel (např. Praha), kdy je vyžadován větší počet přestupů a prodlužuje se doba strávená na cestě až na několik hodin. Vyšší počet přestupů a délka doby strávené na cestě negativně ovlivňuje zájem cestujícího o veřejnou dopravu.

f) Standard ceny jízdného

Veřejná doprava ve městě je nejvíce využívána studenty základních a středních škol a dále pak seniory. Přínosem pro tyto skupiny obyvatel bylo zavedení výrazných slev na jízdném. I pro ostatní skupiny obyvatel je cena jízdného veřejné hromadné dopravy ekonomicky výhodnější než použití osobního automobilu.

g) Standard spolehlivosti a pravidelnosti veřejné dopravy

Vzhledem k intenzitě dopravy v regionu je dodržování jízdních řádů veřejnou autobusovou dopravou bez problémů. Menší zpoždění občas nastávají u dálkových autobusových spojů, využívajících po část cesty dálnici D1. V posledních dvou letech probíhala na mnoha úsecích

v okolí města rekonstrukce komunikací, což vedlo také k občasným odchýlením od jízdního řádu.

h) Standard bezpečnosti

Standard bezpečnosti je plněn tím, že ze strany dopravců je neustále obnovován vozový park, aby byl cestujícím nabídnut nejen vyšší komfort cestování, ale také vyšší bezpečnost v případě dopravní nehody. Lze konstatovat, že intenzita provozu v regionu není vysoká, a tak k dopravním nehodám dochází jen zřídka. Z hlediska kriminality region vykazuje zanedbatelné hodnoty.

i) Standard ekologičnosti provozu

Poloha dopravního terminálu v rámci města (mimo bytovou zástavbu) nezatěžuje obyvatele města zvýšeným hlukem a exhalacemi.

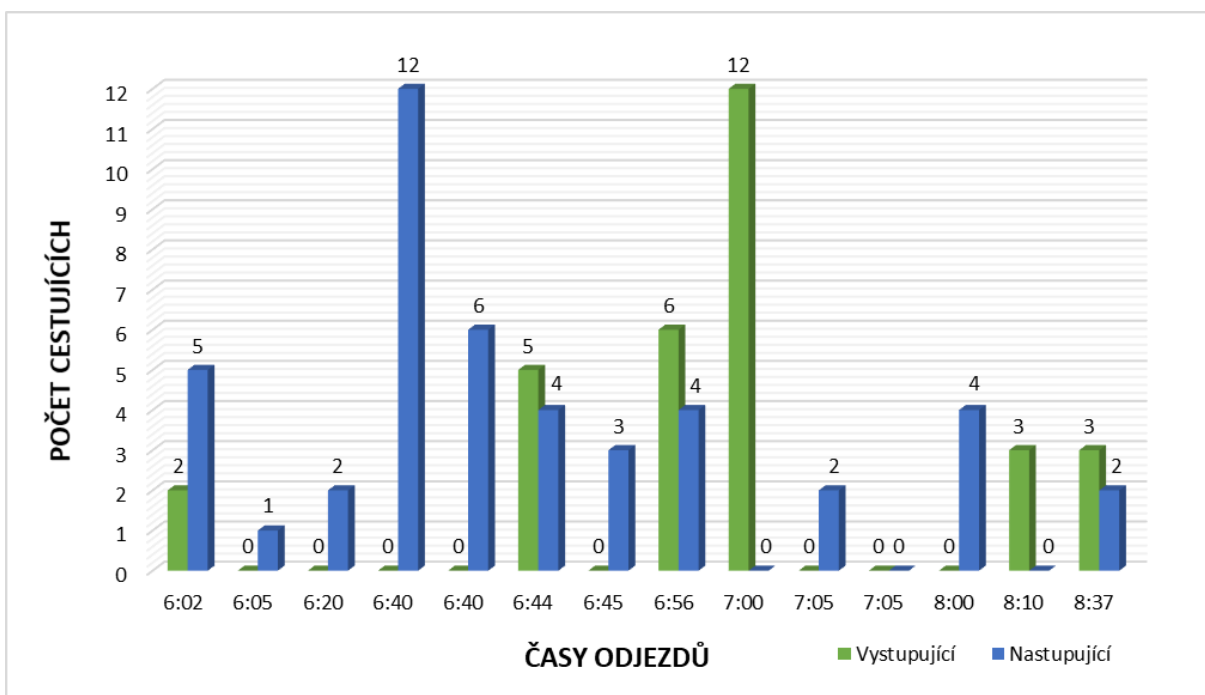
Veřejná doprava je oprávněně považována za dopravu ekologickou, avšak její ekologičnost ustupuje do pozadí v případě pohonu spalovacími motory [40]. Neustálým obnovováním vozového parku místními dopravci se sice standard ekologičnosti provozu zvyšuje, avšak stále se na komunikacích ve městě neobjevují žádné autobusy na elektropohon. Tato situace by se však do roku 2025 mohla změnit, jelikož vláda schválila návrh zákona o podpoře nízkoemisních vozidel. Minimální podíl ekologických vozidel je stanoven pro autobusy na 41 %, koncem roku 2030 se limity dále zvýší.

j) Standard obsazenosti vozidla

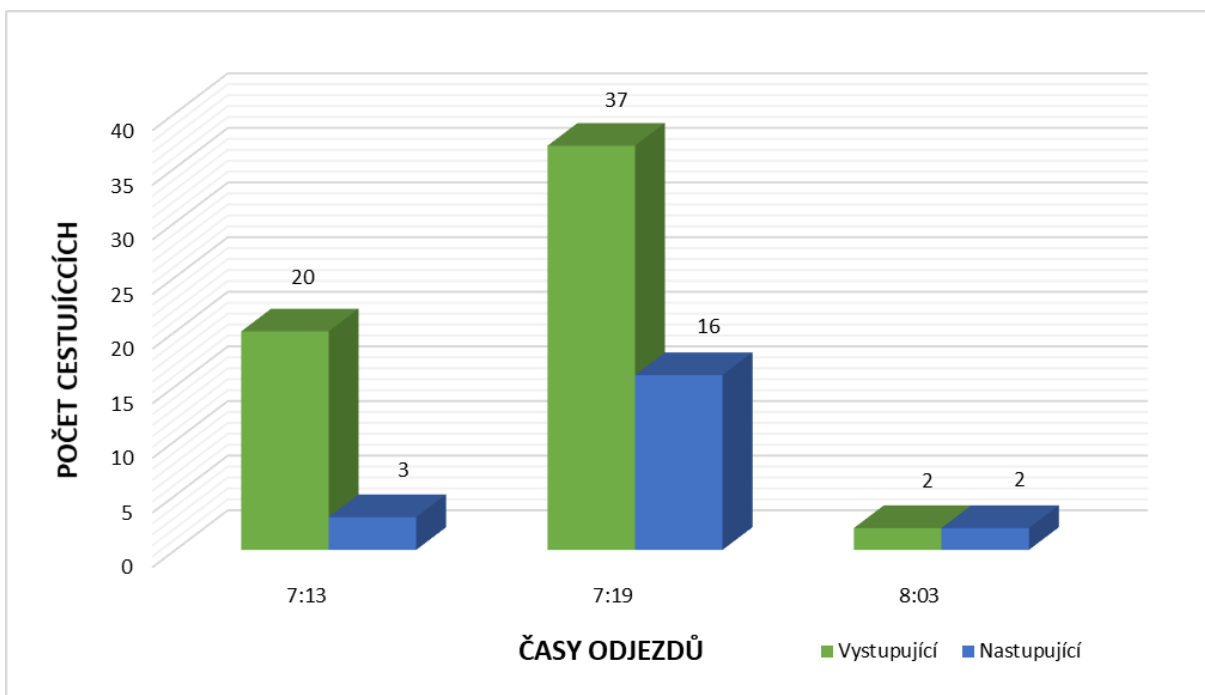
Zjišťování obsazenosti vozidel bylo součástí mé bakalářské práce z roku 2018 [41]. Cílem dopravního průzkumu bylo monitorování stavu dopravní obslužnosti řešené oblasti. Průzkum byl proveden na dopravním terminálu v Telči a na autobusové zastávce Telč, Hradecká škola v běžný pracovní den, a to v úterý 16. října 2018 v časech 6:00–9:00 hodin a poté 13:00–16:00 hodin (v časech, přepravní špičky). Nový průzkum zpracován nebyl z důvodu současné situace pandemie COVID – 19, jelikož by získaná data byla zkreslená a nepodala by relevantní obraz o obsazenosti vozidel.

Dopravní průzkum byl proveden formou sčítání počtu cestujících autobusovými a vlakovými spoji. Linky byly obsluhovány autobusy o kapacitě 49+1 místo k sezení; vlak měl kapacitu 71 míst. Zjištěná data jsou zanesena do grafů 2 až 8.

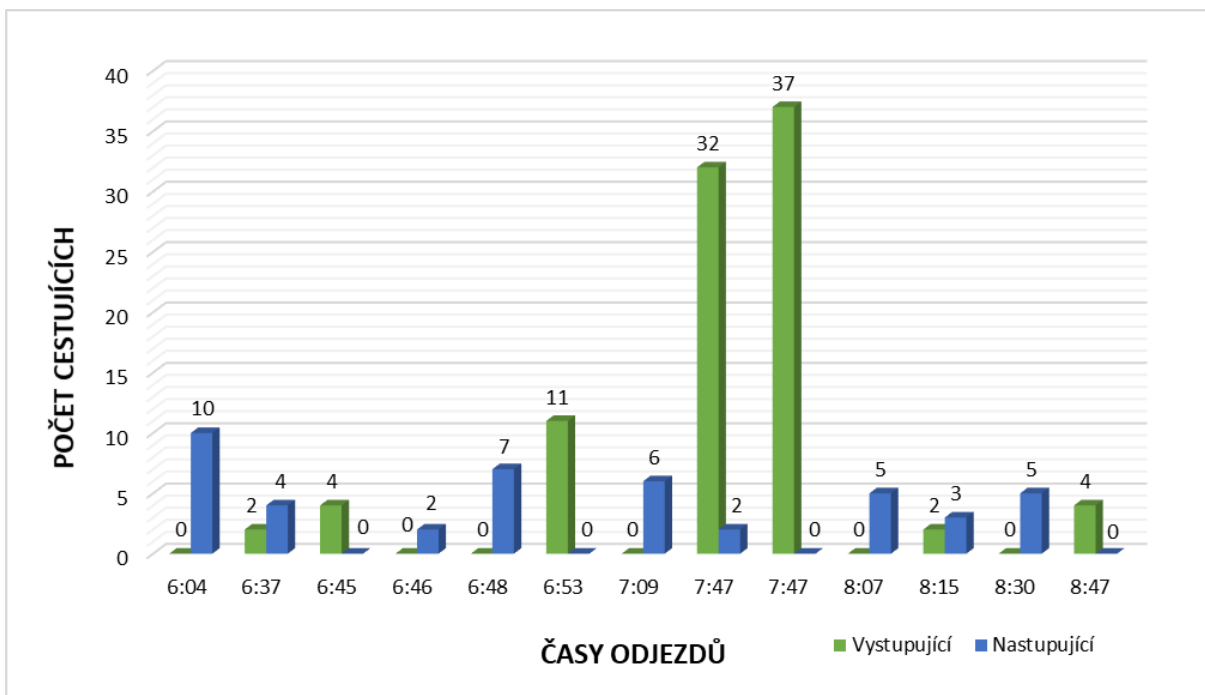
Graf 2 Počet cestujících autobusovou dopravou z dopravního terminálu v čase 6:00–9:00 hod [41]



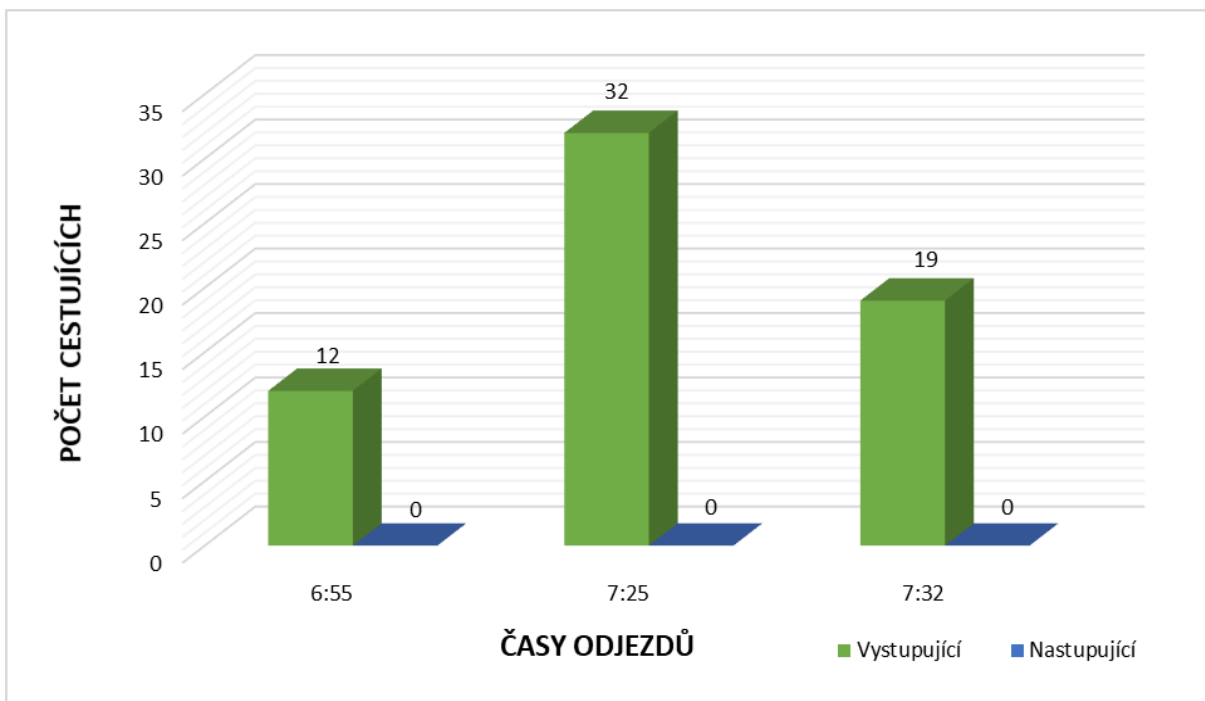
Graf 3 Počet cestujících vlakovou dopravou z dopravního terminálu v čase 6:00–9:00 hod [41]



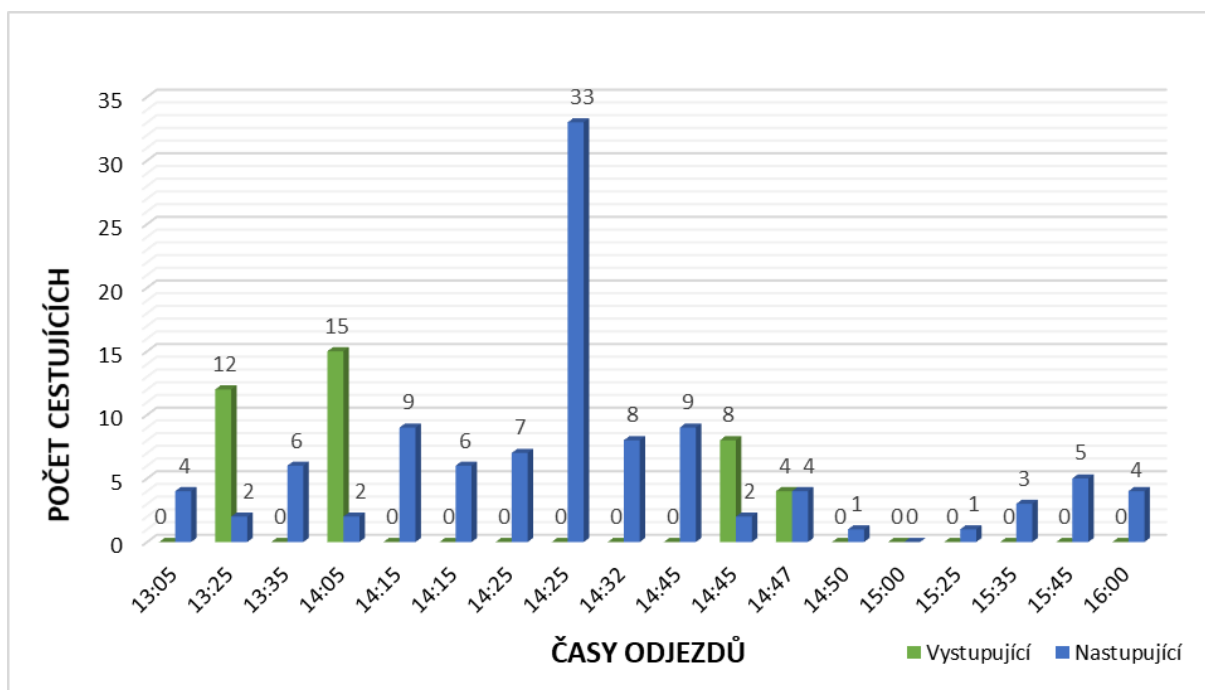
Graf 4 Počet cestujících autobusovou dopravou ze zastávky Telč, Hradecká škola v čase 6:00–9:00 hod [41]



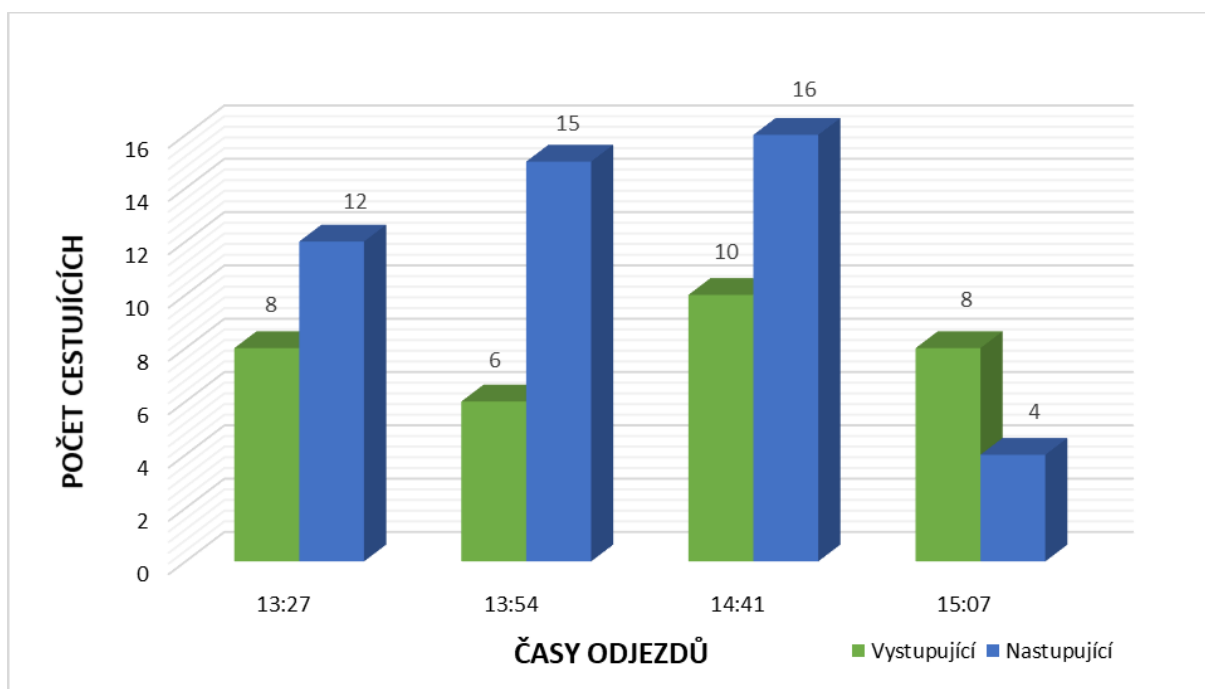
Graf 5 Počet příjezdějících autobusovou dopravou na dopravní terminál v čase 6:00–9:00 hod., konečná zastávka linky [41]



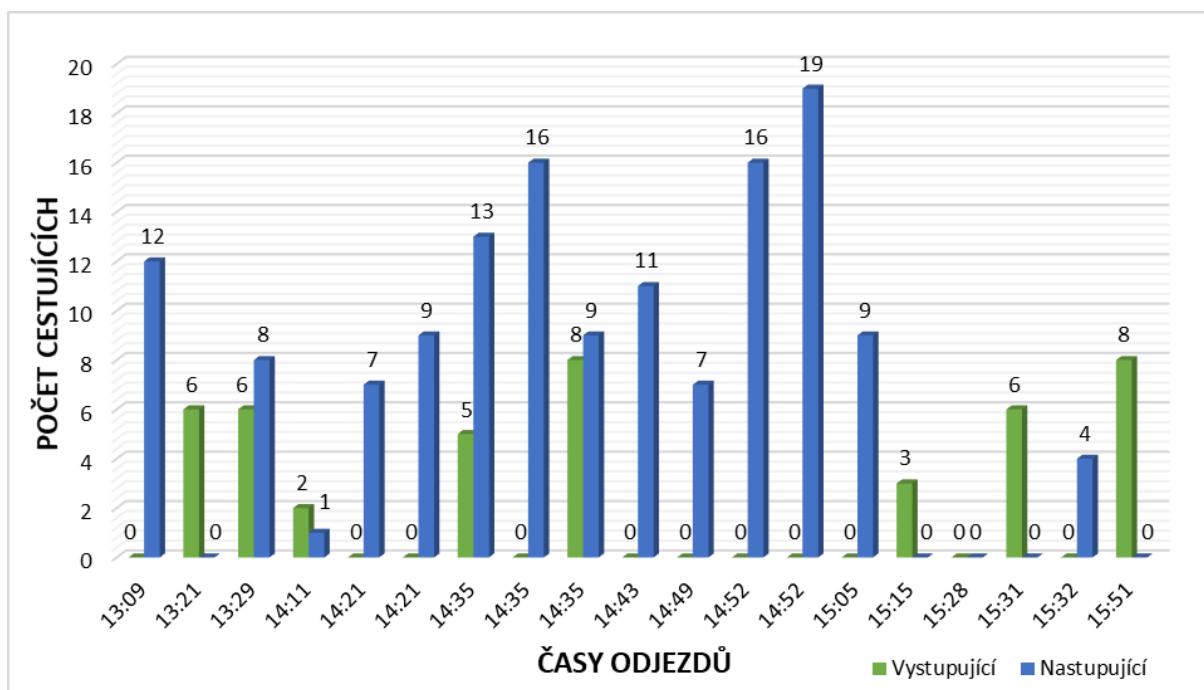
Graf 6 Počet cestujících autobusovou dopravou z dopravního terminálu v čase 13:00–16:00 hod [41]



Graf 7 Počet cestujících vlakovou dopravou z dopravního terminálu v čase 13:00–16:00 hod [41]



Graf 8 Počet cestujících autobusovou dopravou ze zastávky Telč, Hradecká v čase 13:00–16:00 hod [41]



Obsazenost většiny spojů vyjíždějících z dopravního terminálu je při porovnání s jejich kapacitou nízká a přepravní nabídka tak vysoce převyšuje přepravní poptávku. Některé spoje jsou téměř neobsazené a není pravděpodobné, že by se počet cestujících výrazně zvýšil na trase linky (v okolních obcích). Vytížené jsou pouze spoje, využívané studenty pro dojížděku do škol. Při porovnání počtu studentů škol v Telči a počtu studentů, využívajících autobusovou přepravu, lze konstatovat, že individuální doprava je stále preferovanějším typem dopravy [41].

k) Standard zlepšení dostupnosti pro handicapované spoluobčany

V rámci standardu dostupnosti veřejné dopravy pro občany se sníženou schopností pohybu a orientace byl zjišťován poměr spojů umožňujících snadnější nástup a výstup do vozidel handicapovaným osobám. Z výsledku zjištění vyplývá, že 1/4 z celkového počtu spojů umožňuje bezbariérový přístup do vozidla. Taktéž výpravní budova v areálu terminálu byla při své rekonstrukci uzpůsobena potřebám handicapovaných cestujících.

l) Standard informačních a odbavovacích systémů, vybavení dopravních prostředků, stanic a zastávek

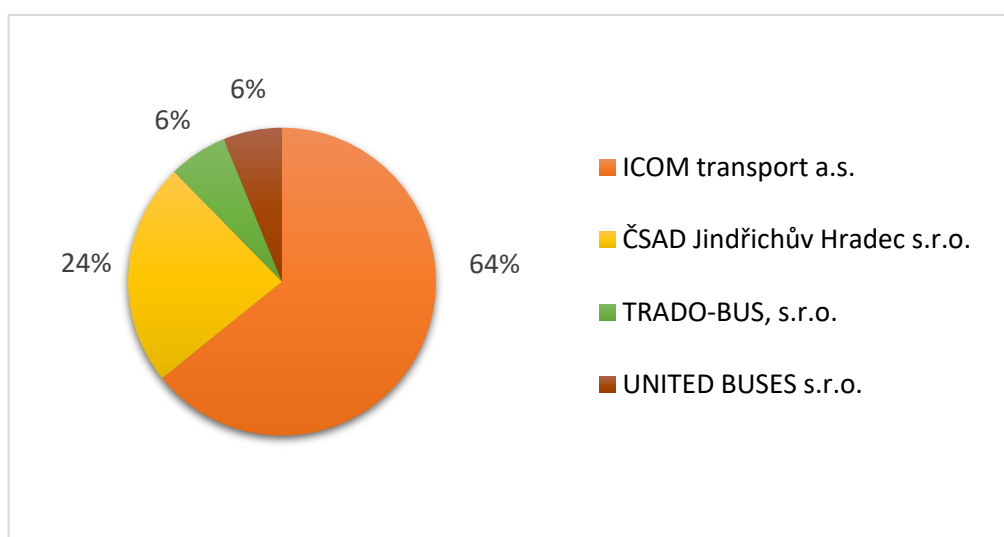
Ve městě se nacházejí zastávky vybavené na různé úrovni. Cestujícím je poskytnuto nejlepší vybavení v budově terminálu – informační servis, další služby zvyšující cestovní komfort při čekání na spoj (občerstvovací automat, WC, vhodné prostředí čekárny). Na zastávkách uvnitř města jsou standardem označníky, jízdní řády, přístřešky, lavičky a

odpadkové koše. Zastávky nacházející se na periférii města jsou vybaveny pouze označníkem s jízdním řádem. Návrhem autobusové zastávky se dále zabývá kapitola 5.8.

4.5 Obslužnost autobusovou dopravou

Linková autobusová doprava má majoritní podíl na dopravní obslužnosti města. Autobusové linky jsou provozovány společnostmi ICOM transport a.s., ČSAD Jindřichův Hradec a.s., TRADO-BUS s.r.o. Třebíč a UNITED BUSES s.r.o. Procentuální podíl jednotlivých dopravců na dopravní obslužnosti města Telč je znázorněn v grafu 9.

Graf 9 Rozložení obsluhy jednotlivými dopravci [Zdroj: vlastní]



V pracovní dny odjíždí z dopravního terminálu v Telči, který disponuje pouze šesti nástupišti, celkem 81 autobusových spojů. Z tohoto počtu 23 linek směřuje do krajského města Jihlava, 3 spoje dopraví cestující do Brna, 2 do Českých Budějovic a 1 linka zajišťuje spojení s hlavním městem Praha, a to pouze v pátek. Počet autobusových spojů byl zjištěn z veřejného internetového jízdního řádu IDOS. Kompletní výčet autobusových spojů, které vyjíždějí z dopravního terminálu v Telči v pracovní dny, je zpracován v Příloze 1.

O víkendu je počet spojů značně omezený. Dopravní obslužnost zajišťuje v sobotu 10 spojů a v neděli, kdy cestují studenti a lidé pracující turnusově, je to 19 spojů.

Časové rozložení spojů se odvíjí od potřeb cestujících. Z tohoto důvodu je nejvíce spojů kumulováno do ranní a odpolední dopravní špičky (cesty do zaměstnání – škol a zpět).

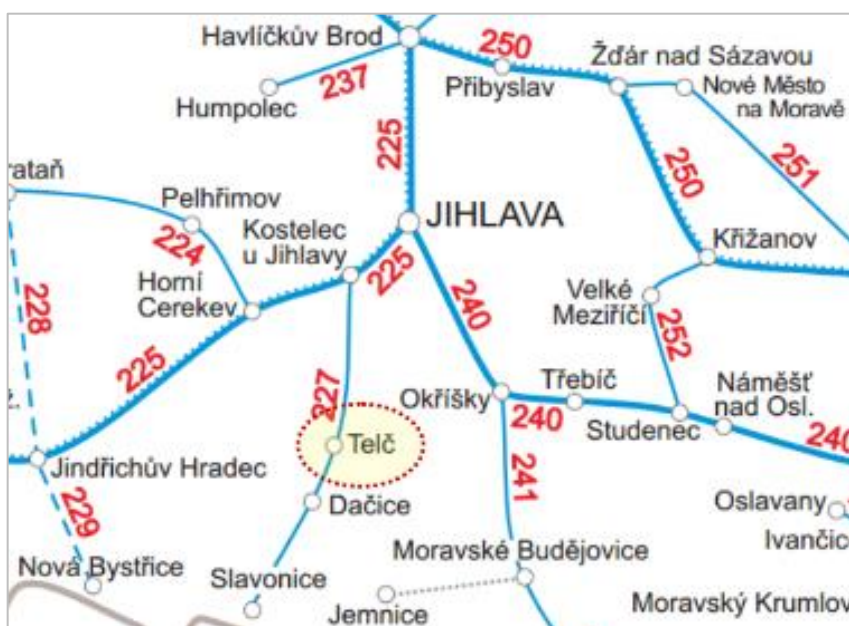
I přes většinový podíl autobusové dopravy na obslužnosti města, není tento druh dopravy hojně využíván, přepravní nabídka vysoce převyšuje přepravní poptávku. Autobusové spoje vyjíždějící z dopravního terminálu v Telči jsou často nevytížené, výjimku tvoří pouze spoje, využívané studenty, dojíždějícími do škol. Problém nízké vytíženosti autobusových spojů se v uplynulém roce prohloubil příchodem pandemie nemoci COVID-19, kdy lidé ještě více

upřednostňovali individuální automobilovou dopravu před hromadnými dopravními prostředky. Dopravci byli nuceni zavést řadu opatření a proto, mimo dalších hygienických opatření, přistoupili k omezení počtu pasažérů ve vozidlech. Kraje tímto krokem přišly na veřejné dopravě o stamiliony korun, což pravděpodobně zasáhne do ceny jízdného v následujících letech. Dalším opatřením, které se promítlo do dopravní politiky, bylo loňské zrušení superhrubé mzdy. Tato změna ve zdanění mezd přinesla snížení daní zaměstnancům v ČR. V praxi to znamená nižší příjmy z daní převáděné na kraje, takže finance zřejmě bude nutné získat jinde, a to zdražením jízdného v hromadné dopravě. Zrušení superhrubé mzdy se týkalo pouze zaměstnanců, kteří si tak dražší jízdné zaplatí z vyšší čisté mzdy. Naopak podnikatelé a živnostníci budou čelit vyšším cenám jízdného, aniž by byla daň z příjmů snížena i jim.

4.6 Obslužnost železniční dopravou

Městem prochází železniční trať č. 227, která spojuje Slavonice s Kostelcem u Jihlavy, kde se napojuje na trať č. 255 mezi Jihlavou a Veselím nad Lužnicí. Schéma vedení železničních tratí zobrazuje obrázek 14.

Obrázek 14 Vedení železničních tratí [42]



Ve městě se nachází dvě vlakové zastávky (Telč – hlavní nádraží, Telč – Staré město). Vlaková doprava je zajištěna v pracovní dny 20 spoji a o víkendu 9 spoji.

V prosinci roku 2019 došlo k navýšení nabídky spěšných vlaků, spojujících Havlíčkův Brod, Jihlavu, Třešť, Telč a jihočeská města Dačice a Slavonice. V Havlíčkově Brodě spěšné vlaky navazují na rychlostní vlaky z Prahy, Brna a osobní vlaky z východních Čech. Tímto

opatřením se zlepšila špatná dostupnost okrajových částí kraje Vysočina a Jižních Čech. Spěšné vlaky umožňují spojení Prahy s městem Telč pouze s jedním přestupem v Havlíčkově Brodě.

Nejvyšší traťovou rychlostí je 60 km/h, a to pouze v omezeném úseku. Rychlost je limitována s ohledem na stáří železničního svršku a dále na nedostatečné zabezpečení železničních přejezdů. Vlivem nedostatečných rozhledových poměrů je v některých úsecích traťová rychlost snížena až na 10 km/h. Trať dále v některých stanicích vykazuje dosluhující infrastrukturu pro řízení drážní dopravy a nevhodné rozložení nástupišť. Z těchto důvodů je v plánu revitalizace celé trati s cílem zvýšení traťové rychlosti, zefektivnění jejího provozu a zajištění dostatečné kapacity trati pro vedení vlaků v osobní a nákladní dopravě, a tedy zvýšení atraktivity cestování vlakem. V rámci revitalizace bude realizována kompletní rekonstrukce zabezpečovacího a sdělovacího zařízení a přejezdy budou v rámci bezpečnosti vybaveny přejezdovým zabezpečovacím zařízením, eventuelně závorami.

4.7 Dostupnost objektů občanské vybavenosti

Hodnocení dostupnosti objektů OV ve městě Telč bylo stanoveno dle metodiky Standardy dostupnosti veřejné infrastruktury [19]. Zvolené objekty OV byly posuzovány z hlediska vzdálenostní a časové dostupnosti. Pro zjištění fyzické dostupnosti byla použita vzdušná vzdálenost upravená o koeficient zohledňující rozdíl mezi fyzickou a vzdušnou vzdáleností. Následně byl použit online nástroj calcmaps.com, ve kterém se k vybraným objektům OV (jež tvořily středy kružnic) dokreslil rádius vyjadřující fyzickou vzdálenost. Časová dostupnost vybraných objektů OV byla zjišťována pomocí webové stránky mapy.cz. Pro lepší názornost byly vybrány tři referenční domy, ze kterých byla zjišťována dostupnost objektů OV pěší a individuální automobilovou dopravou.

4.7.1 Přehled objektů občanské vybavenosti

Seznam objektů občanské vybavenosti města Telč byl vytvořen dle údajů uvedených na internetovém portále Kurzy.cz, dále bylo čerpáno z publikace Strategický vývoj města Telč pro rok 2014-2020 a z vlastní znalosti města a je zpracován v tabulce 4.

Tabulka 4 Seznam objektů OV ve městě Telč [Zdroj: vlastní]

Kategorie	Objekt
Vzdělání a výchova	Mateřská škola Nerudova, Mateřská škola Komenského, Základní škola Masarykova, Základní škola Hradecká, Gymnázium Otokara Březiny a Střední odborná škola Telč, ČVUT a Masarykova univerzita (odloučená pracoviště) Univerzitní centrum Telč, Dům dětí a mládeže Telč, Základní umělecká škola, Dětský domov Telč
Sociální péče a péče o rodinu, zdravotnictví	Domov pro seniory SeneCura SeniorCentrum Telč, Senior Home, Domov s pečovatelskou službou, Zastávka Telč – nízkoprahové zařízení pro děti a mládež, Poliklinika se zdravotnickou záchrannou službou (ordinace praktických, odborných a stomatologických lékařů, Lékárna Dr. Max), Lékárna u Sv. Anny
Veřejná správa	Městský úřad s rozšířenou působností, finanční úřad (podatelna), úřad práce, Česká pošta, Technické služby Telč se sběrným dvorem
Kultura a církve	Zámek Telč, Bývalá synagoga (židovská památka), Galerie Jana Zrzavého, technické muzeum, městská knihovna, informační centrum, kostel u sv. Anny se hřbitovem, kostel Matky Boží se hřbitovem, hřbitov Lipky
Sport, hřiště	Sokolovna Telč, Orlovna Telč, fotbalový stadion, zimní stadion, sportovní hala Hradecká, víceúčelový sportovní areál – tenisové kurty
Ochrana obyvatelstva	Hasičský záchranný sbor, Policie ČR

V tabulce 4 jsou zpracovány pouze nekomerční objekty. Komerční objekty nejsou z důvodu jejich množství a časové nestálosti (sezónnosti) posuzovány.

Vzdělávání a výchova

Ve městě je poskytováno vzdělání žákům všech věkových kategorií. Nachází se zde dvě mateřské školy, dvě základní školy, střední odborná škola a gymnázium. Své pracoviště má ve městě Fakulta stavební Českého vysokého učení v Praze a Masarykova univerzita v Brně. Volnočasové aktivity zajišťuje Dům dětí a mládeže Telč a Základní umělecká škola. Zastávka Telč – nízkoprahové zařízení pro děti a mládež poskytuje bezpečí, podporu a pomoc mladým lidem ve věku od 11 do 26 let. Kraj Vysočina je zřizovatelem Dětského domova Telč s kapacitou 24 dětí (od 3 let do 18 let).

Sociální péče a péče o rodinu, zdravotnictví

Zdravotní péči zajišťuje Poliklinika Telč, která provozuje kromě praktických, odborných a stomatologických ordinací také lékárnou a zdravotnickou záchrannou službu. Pro seniory je ve městě určen Dům s pečovatelskou službou, centrum pro osoby s Alzheimerovou chorobou a nadstandardní pečovatelské centrum SeneCura.

Veřejná správa

Městský úřad sídlí celkem ve dvou budovách, z nichž jednou je radnice nacházející se na náměstí Zachariáše z Hradce. Většina odborů sídlí v druhé budově Na Sádkách. Technické služby města Telč se sběrným dvorem jsou umístěny na jižním okraji města. Finanční úřad je v Telči zastoupen pouze podatelnou, avšak i ta byla v době pandemie viru COVID – 19 přesunuta do krajského města Jihlava. Uchazečům o zaměstnání z města a spádových obcí poskytuje pomoc úřad práce.

Kultura a církev

Státní zámek Telč a ostatní kulturní zařízení patří mezi stěžejní objekty města, a to z důvodu turistické oblíbenosti destinace.

Sport

Sportovní vyžití je možno provozovat v objektech Sokolovny Telč, Orlovný Telč, na fotbalovém a zimním stadionu, ve sportovní hale Hradecká a na víceúčelovém sportovním areálu s tenisovými kurty. Popularitu města zvýšilo vybudování Hokejové školy pro talentované sportovce z celé Evropy.

Ochrana obyvatelstva

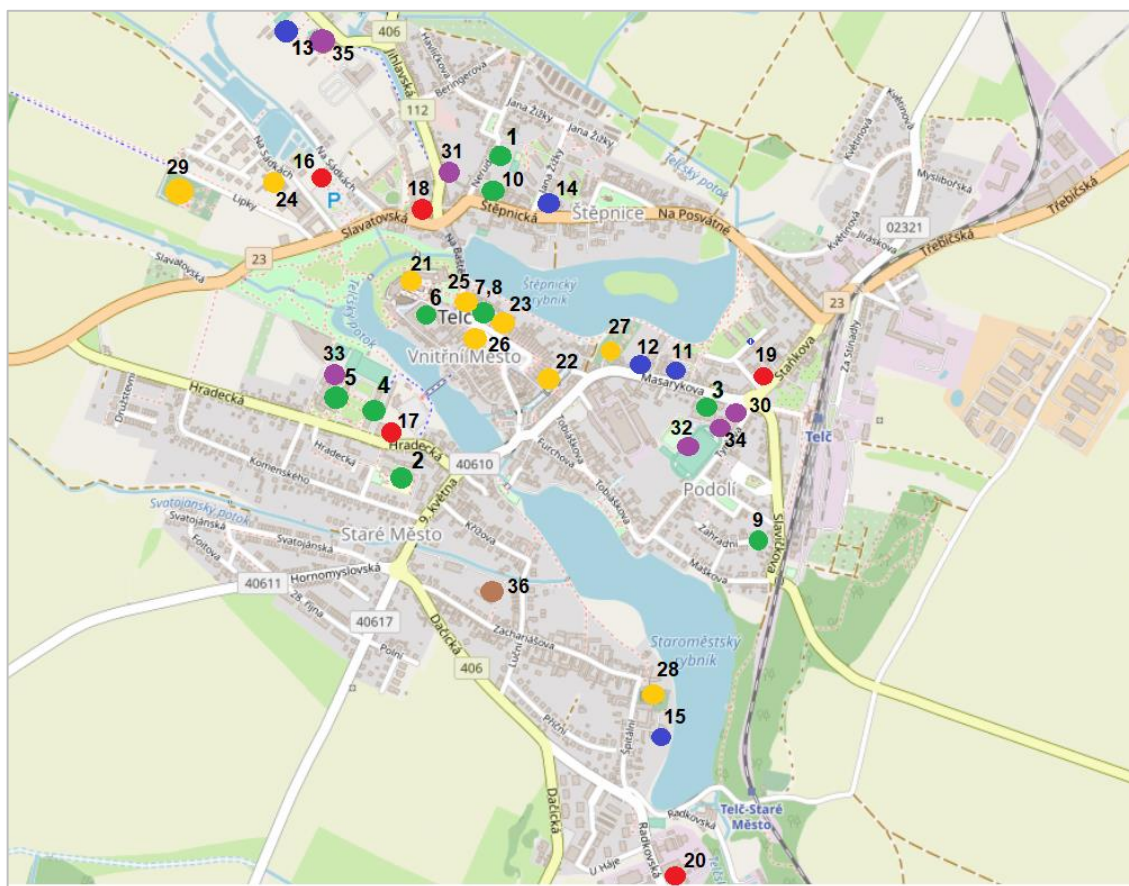
Ochranu obyvatel zajišťuje Policie ČR a profesionální hasičský sbor, nacházející se ve společném nově vybudovaném objektu.

Ve městě se nacházejí řada komerčních objektů: obchody s potravinami, drogerií, stavebním materiálem, chovatelskými potřebami, papírenským zbožím, obuví a oděvy. Dále pak objekty služeb: fotoateliér, truhlářství, autoservis, železářství, kadeřnictví, květinářství, restaurace, cukrárny, kavárny, hotely, penziony, banka.

4.7.2 Fyzická dostupnost vybraných objektů OV

Na obrázku 15 je možné vidět polohu objektů občanské vybavenosti ve městě. Legenda k jednotlivým objektům zaneseným v mapě se nachází pod obrázkem 15.

Obrázek 15 Poloha objektů OV [Zdroj: vlastní]



LEGENDA:

1 Mateřská škola Nerudova	11 Poliklinika se zdravotnickou záchranou službou	20 Technické služby se sběrným dvorem	30 Sokolovna Telč
2 Mateřská škola Komenského	12 Lékárna u sv. Anny	21 Zámek Telč	31 Orlovna Telč
3 Základní škola Masarykova	13 Domov pro seniory Senecura	22 Bývalá synagoga	32 Fotbalový stadion
4 Základní škola Hradecká	14 Senior Home	23 Galerie Jana Zrzavého	33 Sportovní hala Hradecká
5 Gymnázium Otokara Březiny a SOŠ Telč	15 Domov s pečovatelskou službou	24 Technické muzeum	34 Sportovní hala Masarykova
6 Univerzitní centrum Telč	16 Městský úřad s rozšířenou působností	25 Městská knihovna	35 Tenisové kurty
7 Dům dětí a mládeže Telč	17 Finanční úřad (podatelna)	26 Informační centrum	36 Hasičský záchranný sbor, Policie ČR
8 Základní umělecká škola	18 Úřad práce	27 Kostel u sv. Anny se	
9 Zastávka Telč - nízkoprahé zařízení pro děti a mládež	19 Česká pošta	28 Kostel Matky Boží	
10 Dětský domov		29 Hřbitov Lipky	

Na základě metodiky Standardy dostupnosti veřejné infrastruktury vydané Ministerstvem pro místní rozvoj ČR bylo provedeno zhodnocení fyzické dostupnosti objektů občanské vybavenosti pro vybrané objekty.

Okruhy vyznačené na obrázcích 16 až 23 pomocí kružnic o daných poloměrech odpovídají vzdálenostem zohledňující rozdíl mezi fyzickou a vzdušnou vzdáleností (koeficient 1,3).

Tabulky shrnující standardy dostupnosti objektů OV, dle nichž jsou objekty OV ve městě Telč posuzovány, tvoří příloha 4.

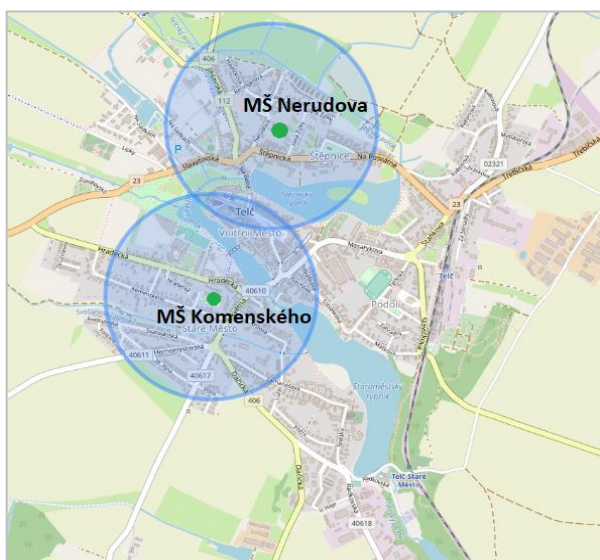
- **Vzdělávání a výchova**

Okruh docházkové vzdálenosti k mateřské škole v území typu C by měl být dle metodiky do 600 metrů (skutečná fyzická vzdálenost) – tedy poloměr kružnice 461 m. Okruh docházkové vzdálenosti k základní škole by neměl překročit 800 m – tedy vyznačený poloměr kružnice odpovídá 615 m.

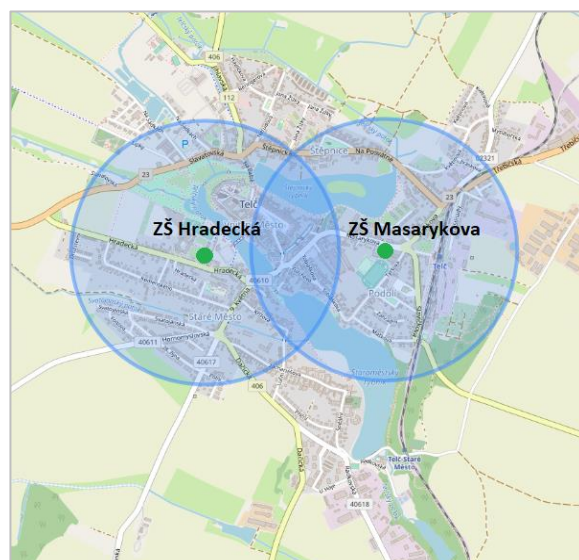
Z obrázku 16 je zřejmé, že docházkovou vzdálenost do mateřských škol splňuje pouze západní a střední část města, východní část je mimo docházkovou vzdálenost. Obyvatelé žijící v severní části města využívají MŠ v ulici Nerudova, naopak ostatní obyvatelé města využívají MŠ v Komenské ulici. I přes vyšší docházkovou vzdálenost z východní části města se vzhledem ke klesajícímu počtu obyvatel (viz tabulka 3 a graf 1) neuvažuje o zřizování dalších mateřských škol. V minulých letech dokonce 2 mateřské školy zanikly, a tím vznikla místa mimo docházkovou vzdálenost.

Na obrázku 17 jsou vyznačeny okruhy docházkové vzdálenosti ke dvěma základním školám, které se nachází na opačných stranách města. Z tohoto obrázku vyplývá, že tyto oblasti pokrývají téměř celé město, až na periferní části na severu a jihu města.

Obrázek 17 Základní školy [38]



Obrázek 16 Mateřské školy [38]



Další objekty OV z oblasti vzdělávání a výchovy, které metodika posuzuje jsou střední školy (vč. gymnázií). Tyto objekty jsou zařazeny do vyšší kategorie (tedy typ území A, B) a dostupnost je u těchto objektů posuzována pouze časovou dostupností s využitím VHD a sídelně strukturální dostupností. Metodika střední školy v území typu C nehodnotí dle žádné dostupnosti. Ve městě Telč se nachází Gymnázium Otokara Březiny a Střední odborná škola Telč. Přítomnost těchto objektů OV ve městě, i přestože je metodika nezahrnuje mezi standardy,

je pozitivním přínosem. Do vyšší kategorie objektů OV patří také základní umělecká škola jejíž přítomnost je dle sídelně strukturální dostupnosti pro území typu C doporučena, a která je taktéž ve městě zřízena.

- **Sociální péče, péče o rodinu a zdravotnictví**

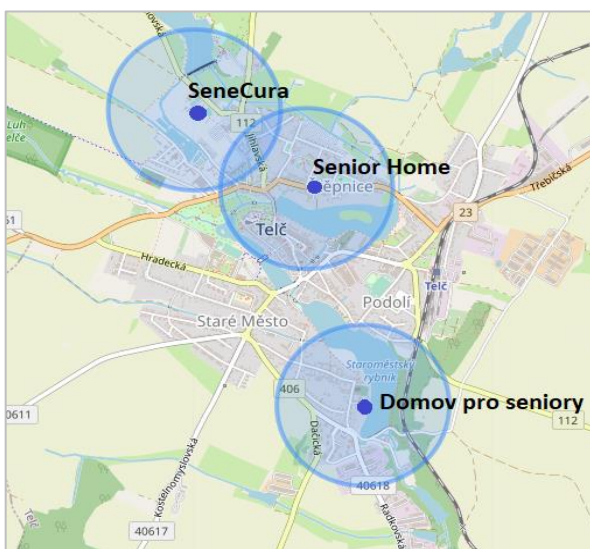
Metodika popisuje dva druhy objektů sociální péče. Mezi základní zařazuje: „zařízení ambulantní sociální péče (středisko pečovatelské služby a denní stacionář pro děti, mládež a seniory)“. Mezi vyšší kategorií pak: „domov důchodců, penzion / dům s pečovatelskou službou“. Rozdíl mezi těmito zařízeními metodika nedefinuje. Fyzickou dostupnost řeší metodika u prvního typu objektů a stanovuje skutečnou fyzickou vzdálenost pro území typu C do 600 metrů – tedy vyznačený poloměr kružnice odpovídá 461 m. Objekty sociální péče a okruhy docházkové vzdálenosti jsou vyznačeny na obrázku 18.

Metodika dále do základní kategorie objektů OV zařazuje nízkoprahové denní centrum. Dle sídelně strukturální dostupnosti hodnotí jeho přítomnost v území, neudává skutečnou fyzickou dostupnost. Na území obce se nízkoprahové zařízení pro děti a mládež (Zastávka Telč) nachází, a tak je standard dostupnosti splněn.

Dětský domov Telč, jenž se ve městě nachází spadá do vyšší kategorie objektů sociální péče a péče o rodinu. Metodika toto zařízení pro výkon pěstounské péče hodnotí pouze u typu území A, B (obce > 50 000 obyv.), a to přítomností dle sídelně strukturální dostupnosti.

Ambulantní zdravotní péče (všeobecné praktické lékařství, praktické lékařství pro děti a dorost, zubní lékař, gynekologie a porodnictví, lékárna) patří mezi základní kategorii objektů OV, dle sídelně strukturální dostupnosti pro území typu C je její přítomnost v obci standardem. Dle skutečné fyzické dostupnosti by okruh docházky v území typu C by měl být do 600 metrů – tedy vyznačený poloměr kružnice odpovídá 461 m. Okruh docházkové vzdálenosti k budově polikliniky s ordinacemi odborných i praktických lékařů je znázorněna na obrázku 19. Tuto podmínku splňuje pouze východní část města, ostatní oblasti jsou mimo vyznačený kruh. Výhodou je však blízkost vlakového a autobusového nádraží, kam se lze dopravit z ostatních částí města. Dojezdová vzdálenost automobilem činí maximálně 6 minut, tudíž podmínka dojezdu do 35 minut je splněna ze všech částí města.

Obrázek 18 Objekty sociální péče [38]



Obrázek 19 Objekt zdravotnické péče [38]



- **Kultura**

Do základní kategorie objektů OV v oblasti kultury se řadí „*knihovna, klubové zařízení, klubovna / komunitní centrum, víceúčelový sál*). Pro obce typu C má být knihovna dostupná dle časové dostupnosti 15 min. Opět vzhledem k rozloze města je tato podmínka splněna z jakéhokoliv místa obce. Knihovna je umístěna v centru města. Další kulturní objekty řazené do základní kategorie se ve městě nenacházejí.

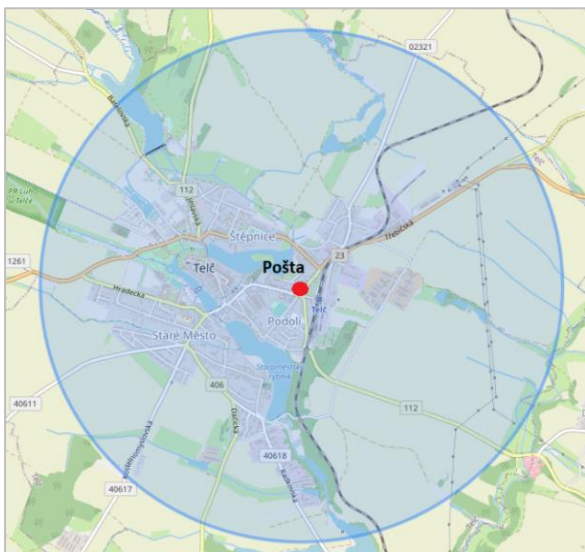
- **Veřejná správa a ochrana obyvatelstva**

Oblast veřejné správy je v metodice zastoupena pouze institucí „*Pošta / poštovní přepážka*, kterou řeší jednak sídelně strukturální dostupnost, podle které se hodnotí pouze přítomnost v obci a jednak fyzická dostupnost (vzdušná vzdálenost), která je stanovena na 2 km. V tomto případě se tedy koeficient 1,3 nepoužije a poloměr kružnice má stejnou hodnotu (2000 m). Podmínka dostupnosti je vzhledem k rozloze města splněna, což je zřejmé z obrázku 20.

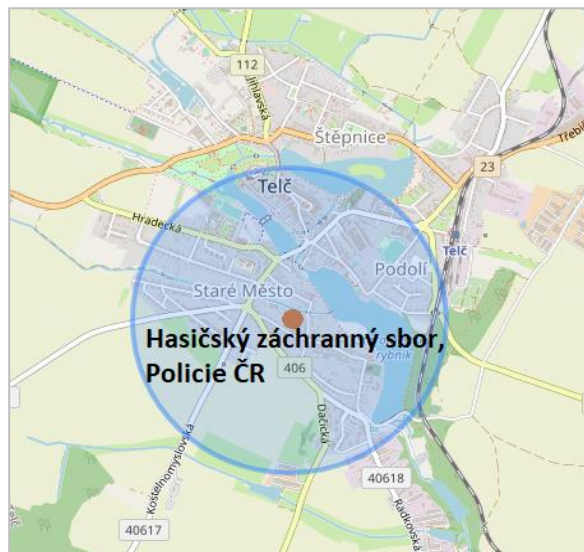
Z oblasti ochrany obyvatelstva se metodika zabývá objekty „*Hasičská zbrojnice dobrovolných hasičů, Hasičská stanice*“. Oba typy veřejné infrastruktury řadí do základní kategorie. Skutečnou fyzickou dostupnost uvádí 1000 m pro hasičskou zbrojnici dobrovolných hasičů (typ území A, B, C, D). Pokrytí území při zohlednění koeficientu 1,3 je znázorněno na obrázku 21 (poloměr kružnice 769 m). U dostupnosti hasičské stanice se uvažuje časová dostupnost (dojezdová doba), která vychází ze zákona č. 133/1985 Sb. o požární ochraně (10–25 min v závislosti na stupni nebezpečí a místě zásahu). Vzhledem k umístění hasičské

zbrojnice uvnitř obce, je dojezdová doba vždy splněna. Objekt PČR metodika nezmiňuje, avšak sdílí s hasičskou zbrojnicí shodný objekt.

Obrázek 21 Objekt veřejné správy [38]



Obrázek 20 Objekt ochrany obyvatelstva [38]



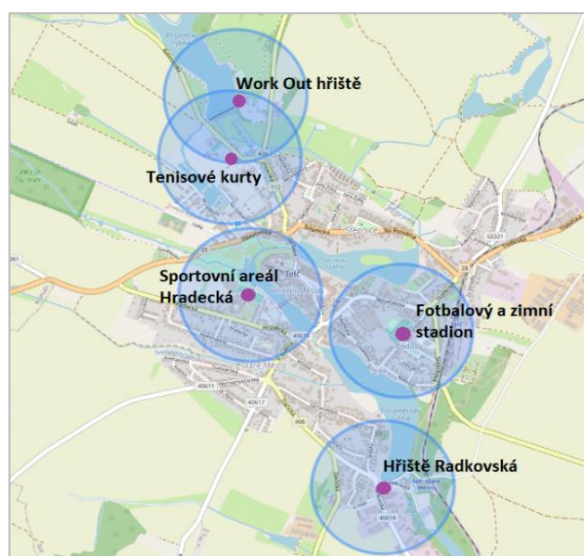
- **Hřiště**

Další z objektů OV řešených metodikou jsou hřiště. Na obrázku 22 jsou vyznačena hřiště pro předškolní děti, na obrázku 23 jsou vyznačena hřiště pro mladší školní děti, mládež a dospělé (vše zařazeno do základní kategorie veřejné infrastruktury). Dle metodiky má být skutečná fyzická vzdálenost hřišť pro předškolní děti do 200 m (poloměr kružnice – 154 m) a hřišť pro mladší školní děti, mládež a dospělé do 500 m (poloměr kružnice 385 m). Na základě zjištěných dat lze konstatovat, že dostupnost hřišť pro mladší školní děti, mládež a dospělé je dostačující, naopak hřišť pro předškolní děti je nedostatek.

Obrázek 23 Hřiště pro předškolní děti [38]



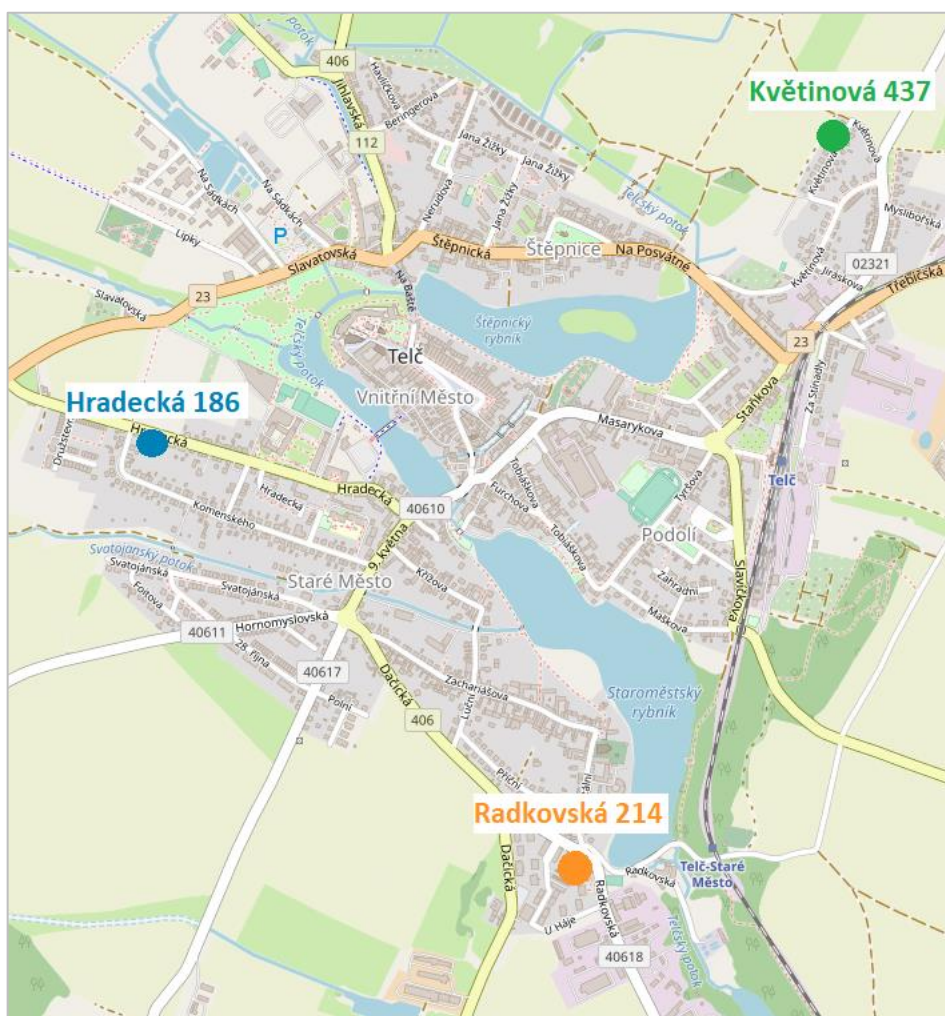
Obrázek 22 Hřiště pro mladší školní děti, mládež a dospělé [38]



4.7.3 Fyzická dostupnost objektů OV z referenčních domů

Pro názornější posouzení dostupnosti byla vybrána trojice referenčních domů, odkud se lidé vypravují za návštěvou objektů občanské vybavenosti. Prvním z nich je bytový dům s adresou Radkovská 214, který reprezentuje docházku z městského sídliště v jihovýchodní části města (lokalita 2 – posuzovaná v kapitole 4.4 b)). Druhým zvoleným je rodinný dům na adresu Hradecká 186, který reprezentuje docházku ze západní části města, kde se převážně nacházejí rodinné domy. Třetím objektem je rodinný dům v ulici Květinová č.p. 437, který reprezentuje zástavbu na severovýchodě města, s hustou koncentrací rodinných domů. Poloha všech tří domů je znázorněna na obrázku 24. V tabulce 5 jsou uvedeny vzdálenosti od zvolených referenčních domů k objektům občanské vybavenosti, a to jak pro cestu pěší, tak automobilovou dopravou.

Obrázek 24 Umístění referenčních domů [38]



Tabulka 5 Časová dostupnost objektů OV z referenčních domů [Zdroj: vlastní]

Objekt občanské vybavenosti	Radkovská 214				Hradecká 186				Květinová 437			
	Pěší chůze		Automobil		Pěší chůze		Automobil		Pěší chůze		Automobil	
	[m]	[min]	[m]	[min]	[m]	[min]	[m]	[min]	[m]	[min]	[m]	[min]
VZDĚLÁVÁNÍ												
MŠ Komenského	1000	17	1000	2	476	7	631	2	2000	32	2200	5
ZŠ Hradecká	1300	22	1400	2	411	6	349	0,5	2100	34	2100	4
ZŠ Masarykova	1400	26	1800	3	1300	21	1300	2	1100	19	1100	2
Gymnázium a SŠ	1400	23	1500	3	333	5	268	0,5	2100	33	2100	5
ZDRAVOTNICTVÍ												
Poliklinika	1500	25	1700	3	1200	20	1200	2	1100	18	1200	3
Lékárna	1600	26	1600	3	1100	18	1100	2	1200	19	1300	3
VEŘEJNÁ SPRÁVA												
MÚ	2200	37	3100	5	847	14	1400	3	1600	26	2100	4
Pošta	1900	31	2500	5	1500	24	1500	3	1000	16	921	2
OCHRANA OBYVATELSTVA												
Policie, Hasiči	741	12	741	2	1000	17	1000	2	2100	35	2300	5
KULTURA A CÍRKVE												
Knihovna	1600	27	1850	4	922	15	1450	3	1700	28	2350	6
Zámek Telč	1700	29	2050	4	1000	17	1550	4	1800	29	2450	6
SPORT												
Fotbalový a zimní stadion	1300	22	2000	3	1500	24	1500	3	1200	19	1100	2
KOMERČNÍ												
Tesco	1800	30	2300	4	1800	30	1900	3	617	11	697	2
Jednota Coop	279	5	491	1	1700	26	1800	3	2600	43	3000	5
VEŘEJNÁ DOPRAVA												
Nádraží	1400	23	2000	4	1600	25	1600	3	1200	20	1100	3
Zas. Hradecká	1300	22	1400	2	313	5	302	0,5	2000	33	2100	4
Zas. Kino	2000	34	3200	5	1100	18	1500	3	1400	23	1600	4

Pro posouzení časové dostupnosti byly záměrně zvoleny referenční domy z okrajových částí města, aby byla zjištěna maximální časová náročnost dosažení vybraných objektů OV. Z tabulky 5 lze zjistit, že s ohledem na rozlohu města, jsou všechny objekty OV, kterými město disponuje, pro občany snadno dostupné.

4.8 Síť komunikací v obci

4.8.1 Silniční síť

Historická zástavba má významný vliv na vedení silniční sítě prostorem tohoto města. Obdobně jako u jiných historických sídel zde byla zbudována radiálně – okružní síť komunikací, které se střetávají v centru města. Silnice I/23 prochází severovýchodní částí města podél severního okraje historického jádra. Ze severního směru se na tuto komunikaci společně připojují silnice II/112 a silnice II/406. Silnice II/406 se pak dále od silnice I/23 odklání západním směrem. Silnice II/112 prochází podél prostoru nádraží východním směrem. Na severovýchodě města dochází k úrovnovému křížení silnice I/23 s železniční tratí a k odklonění silnice II/403 směrem na Stonařov. Silnice II/406 prochází jižně od historického centra zástavbou, kde se na ni napojují silnice III/40611, silnice III/40617 a silnice III/40618. Východně od historického centra je silniční síť dále doplněna silnicí III/40610, která spojuje silnice II/112 a II/406. Tento dopravní systém je zatěžován nejen cílovou a tranzitní dopravou, ale probíhá zde taktéž veškerá vnitroměstská doprava. Základní dopravní obsluha v celém území města je soustředěna pouze na tento komunikační systém.

Tato silniční síť, vytvářející hlavní komunikační systém ve městě, je pro přehlednost zpracována v tabulce 6.

Tabulka 6 Silniční síť ve městě [Zdroj: vlastní]

Třída silnice	Název
Silnice I. třídy	I/23 Dráčov – Brno
Silnice II. třídy	II/112 Benešov – Želetava.
	II/403 Kouty – Telč
	II/406 Kostelec – Slavonice
Silnice III. třídy	III/11261 Telč – Hostětice
	III/02321 Telč – Mysliboř – Sedlejev
	III/11264 Telč – Vanov – Řásná
	III/40610 Telč – Svatý Ján – spojka
	III/40611 Telč – Mysletice – Řečice
	III/40617 Telč – Kostelní Myslová
	III/40618 Telč – Radkov – Strachonovice

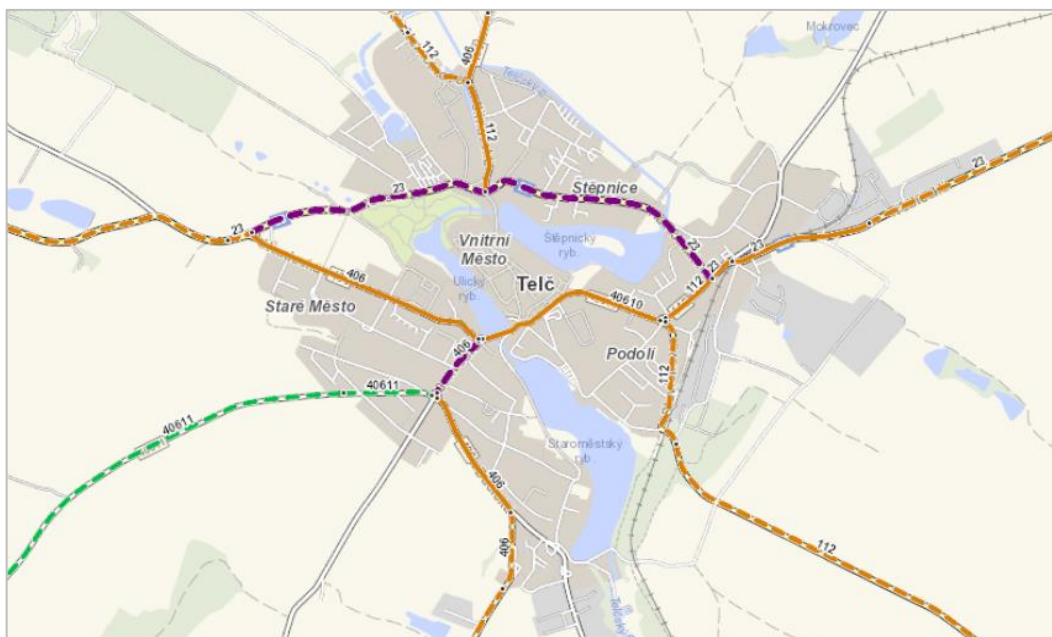
Město Telč se nachází mimo významné silniční tahy v rámci ČR. Dálnice D1 prochází přibližně 30 km od města severovýchodním směrem. Hlavní dopravní osou území zůstává silnice I/23. V roce 2016 byla vypracována „Územní studie Přeložka I/23 Telč“, jejímž cílem bylo posouzení přeložení vedení silnice I/23 a zjištění vlivu na zkvalitnění trasy na území města. Předmětem této studie nemělo být řešení dopravní problematiky města jako celku. Základními variantami přeložky jsou severní obchvat, jižní obchvat a nulová varianta, což znamená zachování stávající trasy silnice I/23. Předností severní varianty je její přímé, tedy nejkratší,

vedení a snížení zatížení křižovatky silnic I/23 a II/406 v blízkosti historického jádra, kde je vysoká hustota pohybu chodců směřujících od centrálního parkoviště města. Problémem by byl však zásah do historické aleje a dále skutečnost, že by nedošlo ke snížení dopravního zatížení v jižní části území města, kde se předpokládá výraznější územní rozvoj.

Jižní varianta by byla vedena volnou krajinou bez jakýchkoliv omezení, v dostatečném odstupu od stávající zástavby. Pokud by měly být napojeny všechny současné trasy silnic III/40611, III/40617, II/406 a III/40618, nebylo by možné splnit podmínku dle ČSN 736101 týkající se nejmenší vzájemné vzdálenosti křižovatek. Redukce křižovatek by snížila účinnost této varianty, mimoúrovňové vykřížení by zvýšilo finanční náročnost této varianty. Problémem by zůstalo zatížení křižovatky silnic I/23 a II/406 na severním okraji města. I přesto lze jižní variantu přeložky silnice I/23 na území města Telč považovat za výhodnější, a to jak v porovnání se severní, tak i nulovou variantou [43].

Za obecný problém silniční sítě na území města je možné považovat vysokou kumulaci intenzit dopravy. Obrázek 25 znázorňuje intenzitu dopravy uvnitř města.

Obrázek 25 Intenzita dopravy na vybraných úsecích silnic v Telči v roce 2016 [44]



Dva úseky uvnitř města vykazují intenzitu 5001–7000 vozidel/24 hodin, což je vyznačeno fialovou přerušovanou čarou. Úseky s intenzitou 3001–5000 vozidel/24 hodin jsou značeny oranžovou plnou čarou. Okrajové části se pohybují na intenzitě 1001–3000 vozidel/24 hodin, toto označuje oranžová přerušovaná čára a zelená čára pak značí část města s intenzitou 501–1000 vozidel/24 hodin.

4.8.2 Cyklistická síť

Rostoucí popularita cyklistické dopravy v posledních letech vede k větší snaze řešit tento druh dopravy v souvislosti s dopravní politikou měst. Dochází proto k masivnímu budování cyklistických tras a k integraci s běžnou silniční dopravou. Snahou je zlepšování dostupnosti požadovaných cílů, a především zajištění bezpečnosti všem účastníkům provozu.

Městem prochází celkem 7 značených cyklotras znázorněných na obrázku 26. Cyklotrasa 16 a cyklotrasa Greenway Region Renaissance patří mezi dálkové cyklotrasy. Ostatní cyklotrasy jsou lokálního významu.

Obrázek 26 Síť cyklotras ve městě [45]



Nejvýznamnější trasou, jež městem prochází, je cyklotrasa II. třídy č. 16 z Hlinska do Slavonic. Další 6 cyklotras patří do kategorie IV. třídy. Přehled cyklotras vč. jejich označení a délky je zpracován v tabulce 7.

Tabulka 7 Přehled cyklotras ve městě [Zdroj: vlastní]

Trasa č.	Třída	Vedení trasy	Délka trasy (km)
16	II.	Hlinsko – Jihlava – Telč – Slavonice	125
1113	IV.	Telč – Mrákotín – Zahrádky – Strmilov – Jindřichův Hradec	48
5091	IV.	Třešť – Panenská Rozsíčka – Sedlejov – Telč	16
5125	IV.	Jaromeřice nad Rokytňou – Želetava – Nová Říše – Telč	38
5126	IV.	Telč – Řásná – Janštejn – Jihlávka žst.	15
5261	IV.	Telč – Praskolesy – Skřýchov – Suchdol	23
5220	IV.	Greenway Regionu Renaissance	118,5

Při zjišťování stavu cyklistické dopravy ve městě bylo zmapováno dopravní značení využívané pro cyklistickou dopravu. Stezky mají sdílenou funkci tzn. v některých úsecích jsou využívány jak cyklisty, tak i chodci. V rámci města je využíváno dopravní značení shrnuté v tabulce 8.

Tabulka 8 Značení cyklistických tras ve městě [Zdroj: vlastní]

Číslo dopravního značení	Název dopravního značení
IS 19a	Směrová tabule pro cyklisty přímo
IS 19b	Směrová tabule pro cyklisty vlevo
IS 19c	Směrová tabule pro cyklisty vpravo
IS 19d	Směrová tabule pro cyklisty (s dvěma cíli)
IS20	Návěst před křižovatkou pro cyklisty
IS21	Směrová tabulka pro cyklisty
C 09a	Stezka pro chodce a cyklisty
C 09b	Konec stezky pro chodce a cyklisty

Na základě zmapování dopravního značení cyklistických tras v řešené oblasti lze konstatovat, že značení je přehledné, účelné, v dostatečném množství a poskytuje cyklistům dostatek informací pro orientaci v terénu. I přes vyhovující stav značení bylo nalezeno několik nedostatků, jež jsou zpracovány v kapitole 4.

4.9 Pěší doprava

Pěší doprava je pro obyvatele města preferovaným druhem dopravy, a to vzhledem k jeho rozloze. V současné době ve městě žije 5236 obyvatel, avšak během turistické sezóny město navštíví až 10 000 turistů. Celkový celostátní průměr obyvatel se sníženou schopností pohybu a orientace se pohybuje okolo 33 %, tudíž lze předpokládat, že ve městě žije přibližně 1730 osob se sníženou schopností pohybu a orientace a v letních měsících se tento počet několikrát navýší. Z těchto údajů vyplývá, že odstranění bariér by mělo patřit mezi hlavní priority města v oblasti pěší dopravy.

Ve městě se nachází velké množství kulturních památek a často je velmi náročné a nákladné docílit toho, aby byly odstraněny bariéry na chodnících a u vstupů do budov, které jsou přístupné veřejnosti. V roce 2007 byl městem schválen Generel bezbariérových cest, jež se snaží zpřístupnit město osobám se sníženou schopností pohybu a orientace vybudováním 7 hlavních a 5 vedlejších tras (které hlavní propojují). Cílem je úprava veřejných prostranství, přizpůsobení chodníků, podchodů, lávek a také nástupních ostrůvků VHD včetně vybudování vodících linií akustických signálů. Dále se jedná o zpřístupnění veřejných budov osobám se sníženou schopností pohybu a orientace. Tento projekt však dosud nebyl plně realizován.

4.10 Ostatní doprava ve městě

Město Telč zahájilo 1. března 2018 dopravní službu SENIOR TAXI. Jeho úkolem je dopravovat osoby starší 65 let s trvalým pobytem ve městě a dále držitele průkazu ZTP na úřady místní a státní správy, k lékaři, na poštu či za účelem návštěvy hřbitova. Služba funguje denně v pracovní dny a je nutno ji předem objednat. Za symbolickou paušální částku (20 Kč) se tak mají senioři možnost přemísťovat v rámci města a nejsou odkázáni pouze na rodinné příslušníky. Vozidlo je přizpůsobeno tak, aby byla umožněna také přeprava invalidního vozíku, nebo jiné pomůcky usnadňující pohyb.

Během jednoho dne se uskuteční okolo 7 zpátečních jízd. Služba funguje každý všední den od půl 7 ráno do 15 hodin odpoledne. Doba trvání jedné zpáteční jízdy se pohybuje okolo 30 minut (cca 3,5 hodiny každý den). Zbýlých 5 hodin se jedná o klasickou taxi službu. Zájem o tuto službu je velký, každý měsíc je finanční dotace beze zbytku seniory a držiteli průkazu ZTP, ZTP/P vyčerpána.

4.11 Doprava v klidu

Problémem nejen města Telč je neustále se zvyšující automobilizace obyvatelstva, a tím i nedostatek odstavných stání. Vzhledem k vysoké atraktivitě města jako turistické destinace pak dochází také k často nárazové poptávce po parkovacích kapacitách ve městě. Nízkou kapacitou parkovacích míst netrpí pouze samotné centrum města, ale také obyvatelé v ostatních částech města (sídlíště, hustě osídlená zástavba v blízkosti centra).

Při zjišťování stavu dopravy v klidu ve městě byla zmapována kapacita a stav parkovišť, což je zaneseno do přehledu v tabulce 9.

Tabulka 9 Přehled parkovacích míst ve městě [Zdroj: vlastní]

Parkoviště	Stání pro automobily	Poplatky
Centrální parkoviště Na Sádkách	160 (z toho 8 stání pro invalidy)	Ano
Náměstí Zachariáše z Hradce	37	Ano
Svatoanenská ulice	28	Ano
Tobiášková ulice	49	Ano
Masarykova ulice (u polikliniky)	37	Ne
Na Korábě	48	Ne
Hradecká ulice (v prostorách bývalého zimního stadionu)	dočasné řešení do doby zásadní revitalizace celého území	Ano
před Městským úřadem	19 (z toho 2 stání pro invalidy)	Ne
u nádraží ČD	34	Ne

Problém, který město dlouhodobě řeší, je zklidnění dopravy na náměstí Zachariáše z Hradce. Prioritou je využití náměstí pro kulturní a společenské aktivity a pro odpočinek.

Město chce zabránit neoprávněným vjezdům a dalším dopravním prohřeškům a zabránit situacím, kdy neukáznění řidiči ohrožují návštěvníky historického náměstí či účastníky kulturních akcí. V období od 1. června do 30. září je zakázán vjezd všech vozidel na náměstí Zachariáše z Hradce. Zachována zůstává možnost dopravní obsluhy obchodů, nemovitostí a firem, která mají na náměstí své sídlo, dále je umožněn vjezd vlastníkům parkovacích karet a vlastníkům povolení vydaných městem. V tomto období je taktéž zrušeno placené parkování na náměstí, parkovat mohou pouze majitelé parkovacích karet. Za účelem dohlížení na tato opatření byla obnovena pracovní pozice městského strážníka a při vjezdu na náměstí byl uveden do provozu kamerový systém.

5 Návrh dopravně inženýrských opatření

Na základě kapitoly 4, hodnotící současný stav dopravní situace ve městě Telč, byla navržena dopravně inženýrská opatření, jež by mohla být nápomocná zlepšení aktuálního stavu vytipovaných oblastí dopravy ve městě. Vytipovaná problémová místa byla zvolena na základě vlastní znalosti města.

5.1 Návrh umístění baliset

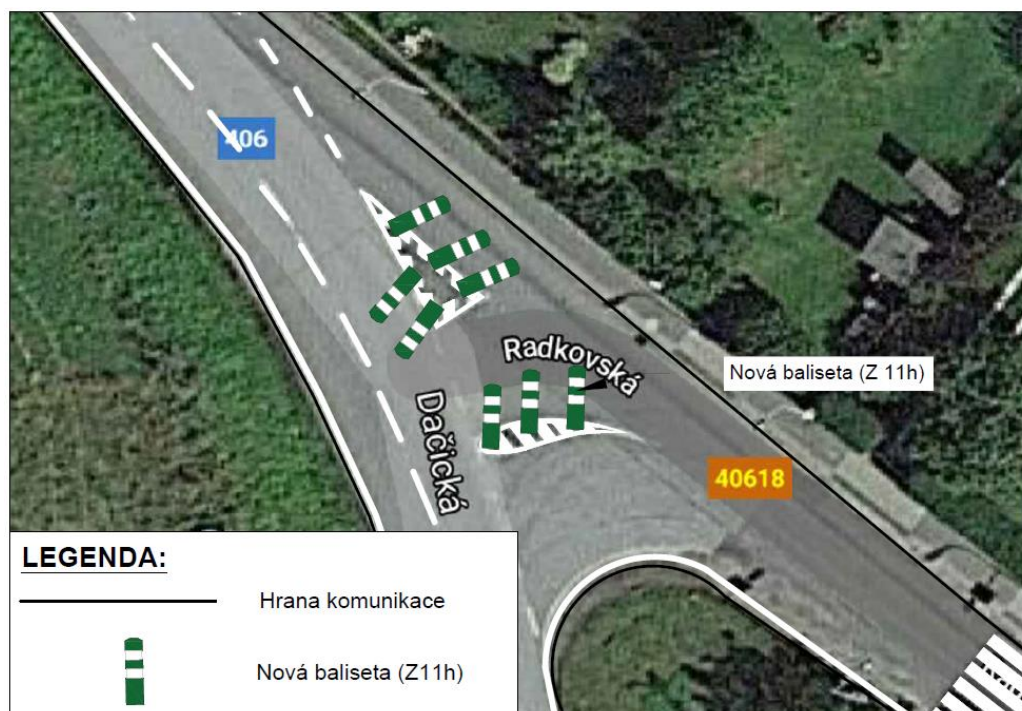
Obrázek 27 zachycuje aktuální vodorovné dopravní značení na křižovatce ulic Dačická a Radkovská. Problém nastává při odbočování vozidel z ulice Dačická do ulice Radkovská. Řidiči zde nerespекtují stávající vodorovné dopravní značení (dále také VDZ) a krátí si cestu průjezdem přes toto VDZ.

Obrázek 27 Křižovatka Dačická – Radkovská [46]



V rámci dopravně inženýrského opatření je navrženo umístění několika baliset (Z 11h) dle [47] – v příloze 5. Toto opatření by zamezilo přejíždění vodorovného dopravního značení neukázněnými řidiči (viz obrázek 28).

Obrázek 28 Umístění baliset [Zdroj: vlastní]



5.2 Návrh obnovy vodorovného dopravního značení

Dalším zjištěným problémem ve městě Telč je špatný stav vodorovného dopravního značení, zejména pak V7a (přechod pro chodce). V rámci dopravně inženýrských opatření je tedy navržena obnova tohoto vodorovného dopravního značení. Na obrázku 29 je zachycen nevyhovující stav V7a v ulici Štěpnická a v ulici Slavičkova.

Obrázek 29 Nevyhovující vodorovné dopravní značení V7a [Zdroj: vlastní]

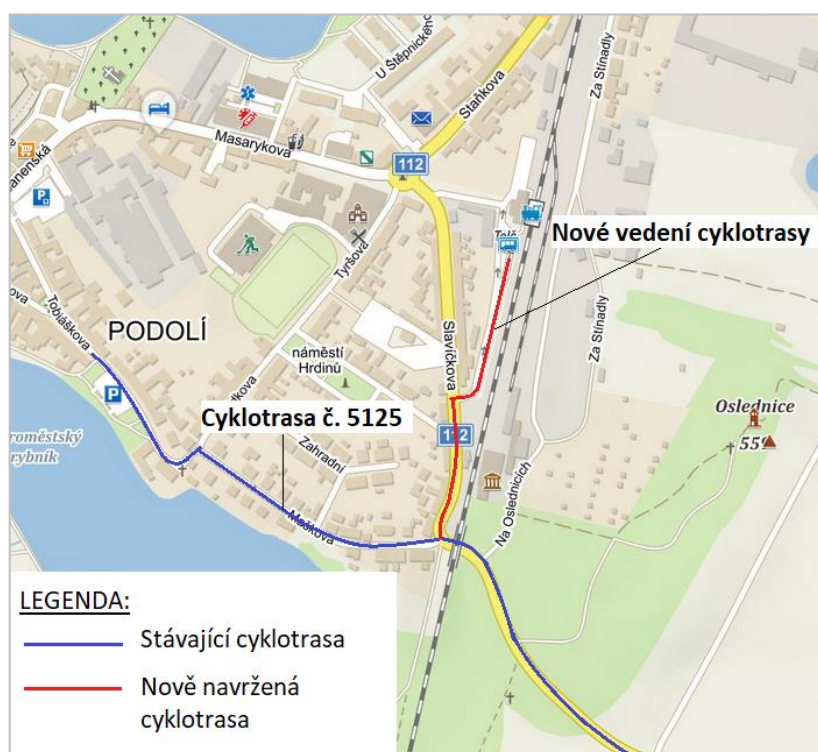


5.3 Návrh rozšíření cyklostezky č. 5125

Hlavní problém stávající cyklistické sítě lze spatřovat v nevhodném vedení realizovaném zejména po silnicích I., II. třídy integrovaně s ostatní motorovou dopravou. Telč, jakožto historické město, nedisponuje potřebným prostorem v ulicích. Z tohoto důvodu je často obtížné zasáhnout do skladby komunikací a vybudovat samostatné pásy pro cyklistickou dopravu. Je však na zvážení, zda by nebylo žádoucí, alespoň vyznačit pásy pro cyklisty pomocí vodorovného dopravního značení. Toto integrační opatření by bylo nápomocné zvýšení bezpečnosti cyklistů na komunikacích ve městě.

Za stěžejní nedostatek stávající sítě cyklotras ve městě je možné považovat nenapojení žádné z nich na autobusový a vlakový terminál. Z důvodu předpokládaného vyššího zájmu o cyklistickou dopravu v řešené oblasti, by bylo více než vhodné zavedení cyklistických tras k bezprostřední blízkosti dopravnímu terminálu. Nově navržené vedení cyklostezky je zobrazeno na obrázku 30.

Obrázek 30 Návrh rozšíření cyklostezky [Zdroj: vlastní]



5.4 Návrh dopravně-inženýrského opatření v ulici Slavatovská

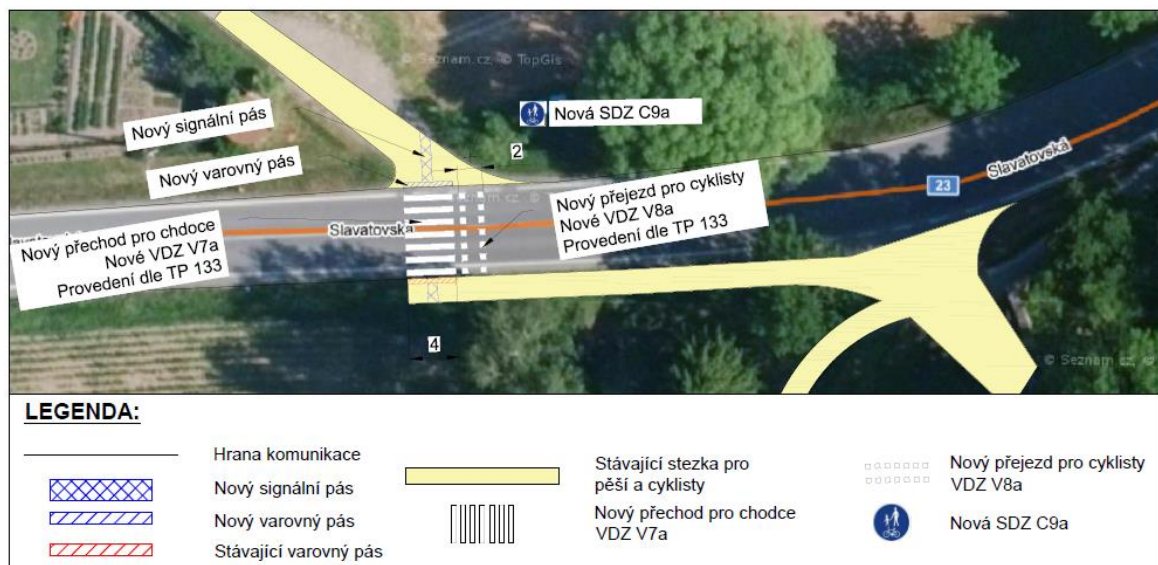
Na obrázku 31 je zachycena stávající cyklostezka, která křížuje silnici v ulici Slavatovská. Jak lze vidět, chybí zde místo pro překonání této komunikace cyklisty a chodci.

Obrázek 31 Křižování cyklostezky v ulici Slavatovská [Zdroj: vlastní]



V rámci dopravně inženýrského opatření je navrženo vybudování nového přechodu pro chodce (V 7a) a zároveň přejezdu pro cyklisty (V 8a). Dále jsou navrženy nové hmatové úpravy pro nevidomé (varovný a signální pás). Přechod a přejezd pro cyklisty je navržen z důvodu zvýšení bezpečnosti cyklistů a chodců. Vodorovné dopravní značení je navrženo dle TP 133 [48]. Prvky hmatových úprav byly navrženy dle obecných technických požadavků (Vyhláška č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb). V rámci dopravně inženýrského opatření v tomto řešeném místě je dále navrženo nové svislé dopravní značení, které upozorňuje na charakter komunikace, tedy stezku pro chodce a cyklisty – viz obrázek 32.

Obrázek 32 Návrh dopravně-inženýrského opatření v ulici Slavatovská [Zdroj: vlastní]



LEGENDA:

	Hrana komunikace		Stávající stezka pro pěší a cyklisty		Nový přejezd pro cyklisty VDZ V8a
	Nový signální pás		Nový přechod pro chodce VDZ V7a		Nová SDZ C9a
	Nový varovný pás				
	Stávající varovný pás				

5.5 Návrh dopravně-inženýrského opatření v ulici Hradecká

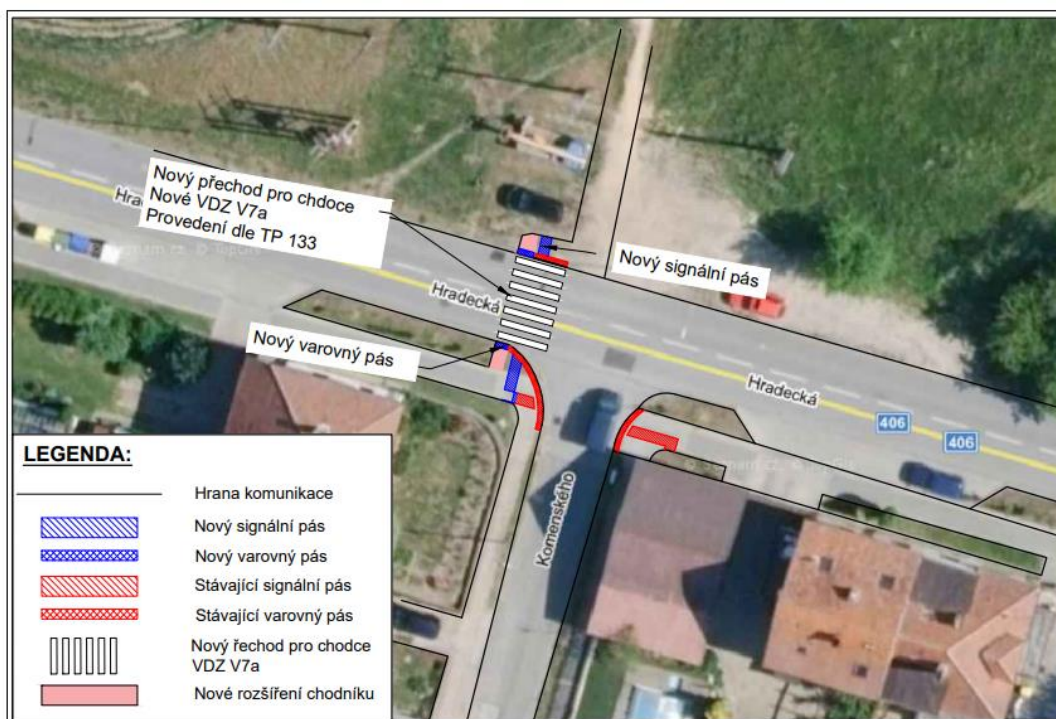
Další místo vhodné pro úpravu pomocí dopravně inženýrského opatření je v ulici Hradecká. Chybí zde místo pro překonání komunikace chodci a cyklisty (obrázek 33).

Obrázek 33 Vyústění cyklostezky v ulici Hradecká [Zdroj: vlastní]



Návrh na obrázku 34 zahrnuje zbudování přechodu pro chodce. V rámci tohoto dopravně inženýrského opatření je navrženo rozšíření chodníku v návaznosti na šířku přechodu pro chodce a zároveň správné provedení hmatových úprav. V tomto není navržen přejezd pro cyklisty z důvodu nutnosti výrazného rozšíření chodníku.

Obrázek 34 Návrh dopravně-inženýrského opatření v ulici Hradecká [Zdroj: vlastní]



5.6 Návrh hmatových úprav ve městě

Ve městě Telč byly zjištěny nedostatky ve stávajícím provedení hmatových úprav pro nevidomé. Tuto skutečnost lze vidět na obrázku 35, kde varovný pás, který by měl vést v celé délce sníženého obrubníku, v návaznosti na přechod pro chodce, je zbudován pouze na polovině šířky. Toto se však nejeví jako jediný problém. Zásadním nedostatkem je nevhodnost materiálového provedení, jež neposkytuje nevidomým dostatečný hmatový kontrast (není možné rozlišení od ostatní dlažby slepeckou holí či nášlapem). Toto provedení poskytuje pouze vizuální kontrast vnímatelný osobami slabozrakými.

Obrázek 35 Chybějící varovný pás [Zdroj: vlastní]



Na základě tohoto zjištění je navržena úprava doplněním těchto nevhodně provedených míst. Materiálové provedení těchto hmatových úprav je navrženo dle TP 192 (Dlažby pro konstrukce pozemních komunikací) [49].

Na obrázku 36 je znázorněna ukázka správného provedení hmatových úprav. Bílá mozaika je lemována rovinnými deskami, a tak dochází k dostatečnému hmatovému kontrastu.

Obrázek 36 Správné provedení hmatových úprav [50]



5.7 Návrh revitalizace parkoviště v ulici Masarykova

Další návrh dopravně inženýrského opatření se týká parkoviště v Masarykově ulici, přiléhající k budově polikliniky. Během ordinačních hodin je toto parkoviště zcela zaplněné. Povrch tohoto parkoviště je nezpevněný a bez vyznačení parkovacích míst. Parkování je zde chaotické a parkovací prostor není plně využit (viz obrázek 37).

Obrázek 37 Parkoviště v Masarykově ulici [Zdroj: vlastní]



Navrženým dopravně inženýrským opatřením je revitalizace povrchu s vyznačením parkovacích stání (obrázek 38). Navržené rozměry byly zvoleny na základě normy ČSN 73 6056. Šířka parkovacího stání 2,80 m byla zvolena z důvodů dodržení šířky průjezdného profilu (viz příloha 6).

Obrázek 38 Návrh revitalizace parkoviště v ulici Masarykova [Zdroj: vlastní]



5.8 Návrh dopravně-inženýrského opatření zastávky Telč, Interiér

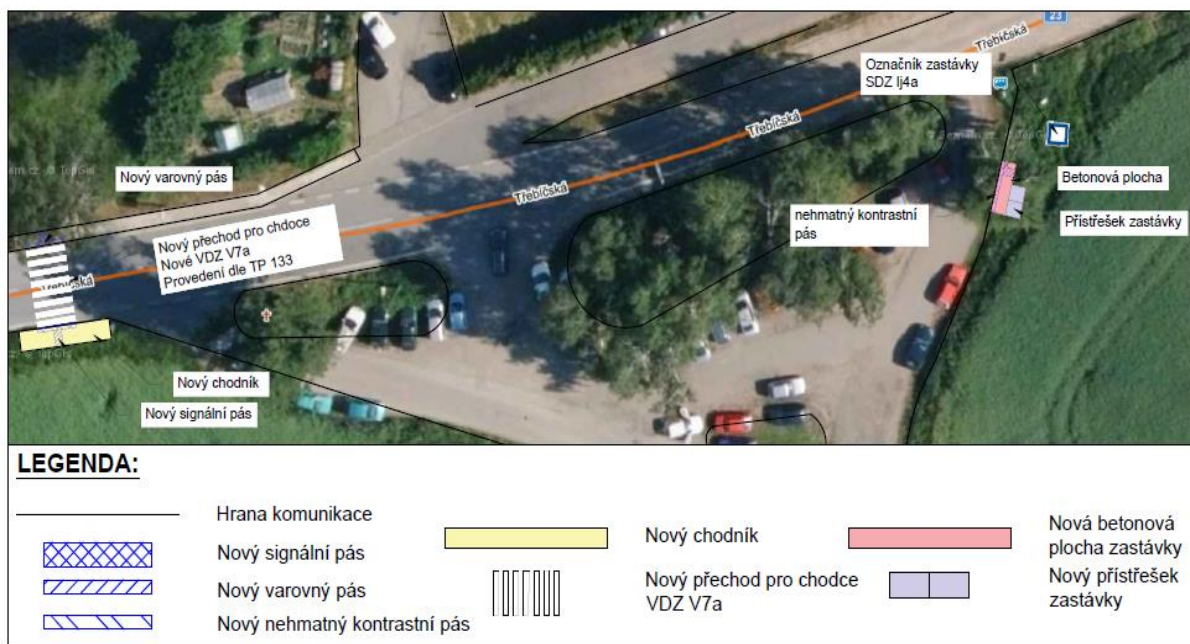
Na základě posuzování standardu informačních a odbavovacích systémů, vybavení dopravních prostředků, stanic a zastávek (kapitola 3.4) byla zjištěna nedostatečná vybavenost periferních zastávek, vybavených pouze označníkem s jízdním řádem. Zvláště nepohodlné je to, že není zbudována nástupní hrana a cestující tak na spoj čekají pouze na travnaté přilehlé části vozovky. Toto je jednak nebezpečné a v zimních měsících, kdy se do těchto míst odhrnuje sníh, také nevhodné. Chybějící přístřešek a lavičky, jako základní prvky pohodlí cestujících na zastávkách veřejné dopravy, mohou ztěžovat cestování zejména seniorům či osobám se sníženou schopností pohybu (obrázek 39).

Obrázek 39 Zastávka Telč, Interiér [46]



Návrh (obrázek 40) spočívá ve vybudování zvýšené nástupní hrany pro cestující, včetně provedení úprav pro nevidomé (hmatové úpravy) a dále ve zřízení přístřešku zastávky. Součástí tohoto návrhu je zajištění bezpečného překonání komunikace vybudováním nového chodníku a zároveň vodorovného dopravního značení - přechodu pro chodce (V7a). Jelikož zpevněná asfaltová plocha je dostačující pro bezpečné přemístění cestujících až k hraně zastávky, není nutné vybudování chodníku vedoucímu k bezprostřední blízkosti zastávky.

Obrázek 40 Návrh dopravně-inženýrského opatření Zastávka Telč, Interiér [Zdroj: vlastní]



5.9 Ostatní návrhy

Ve městě byly dále zjištěny další dopravně problematická místa, která by však vyžadovala větší stavební úpravy. Jedná se např. o tato místa:

Obrázek 41 Úsek cyklotrasy okolo Štěpnického rybníka [46]



Obrázek 42 Přejezd cyklotrasy přes silnici I/23 [46]



Nedostatek cyklotrasy č. 5091 lze sledovat v absenci osvětlení v úseku vedoucím podél Štěpnického rybníka. Ve večerních a nočních hodinách, tak může být ohrožena bezpečnost cyklistů nejen chybějícím osvětlením, ale také tím, že v tomto úseku nejsou instalovány žádné zábrany k oddělení stezky od vodní plochy. Tato situace je vidět na obrázku 41. Cyklisté jsou v úseku za Štěpnickým rybníkem dále nuceni překonat silnici I/23. Tato komunikace je opatřena

pouze přechodem pro chodce (obrázek 42), bylo by tedy vhodné doplnit přejezd pro cyklisty (V8a).

Na některých úsecích komunikací ve městě bylo shledáno viditelné opotřebení a poškození povrchu vozovky (trhliny, ztráta hmoty), které lze vidět na obrázku 43 a 44. Je navrhována obnova povrchu na těchto částech komunikací.

Obrázek 44 Úsek v ulici Hornomyslovská [46]



Obrázek 43 Křižovatka Hornomyslovská-Svatojánská [46]



Za další dopravní závadu v řešeném území lze považovat snížený podjezd pod železniční tratí na silnici II/112, jenž je zachycen na obrázku 45. Podjezdná výška železničního mostu měří v tomto místě 3,8 metru. Minimální podjezdná výška závisí na maximální povolené výšce těžkého nákladního vozidla. V EU je maximální povolená výška těžkých nákladních vozidel 4,00 m, přičemž ženevské konvence povolují maximum až 4,3 m. S přičtením rezervy 0,20 m pro kompenzaci svislých rázů vozidla, je požadovaná minimální výška dopravního prostoru 4,20 m (4,50 m) [51].

Obrázek 45 Snížený železniční podjezd [46]



6 Diskuse a závěr

Tato diplomová práce se zaměřila na posouzení dopravní obslužnosti a dostupnosti ve městě Telč. Teoretické poznatky zpracované v rešeršní části práce byly aplikovány na řešenou oblast, která byla popsána z hlediska polohy a demografického vývoje. Lze konstatovat, že poloha města není v rámci ČR a kraje Vysočina ve výhodné pozici. Nachází se mimo dopravní uzly, vzdálenost k dálnici D1 činí více než 30 km a regionální centra jsou také vzdálená desítky kilometrů. Toto může být důvodem klesajícího počtu obyvatel, který je v roce 2021 o 13,5 % nižší v porovnání s rokem 2001. Při použití nástroje MS Excel – Lineární trend, lze odhadovat pokles počtu obyvatel do roku 2030 o dalších přibližně 7 %. Tato skutečnost může mít negativní dopad na kvalitu života ve městě.

Stávající dopravní obslužnost byla posuzována z různých pohledů. Při hodnocení dostupnosti samotné veřejné dopravy bylo zjištěno, že kromě dvou oblastí města je standard dostupnosti zastávek veřejné dopravy splněn, avšak otázkou zůstává ochota občanů využívat veřejnou hromadnou dopravu. Co se týká dalších standardů dostupnosti, jako je četnost spojů, doba strávená přepravou, počet přestupů, cena jízdného a standard spolehlivosti a pravidelnosti veřejné dopravy, lze konstatovat, že jsou splněné, k čemuž přispívá skutečnost, že řešená oblast má malou rozlohu. Obnova budovy dopravního terminálu Telč jako kvalitního zázemí pro cestující a dále modernizace vozového parku dopravci přispěla k naplnění standardu bezpečnosti a ekologičnosti, dostupnosti pro handicapované osoby a standardu informačních a odbavovacích systémů. Standard obsazenosti vycházel z průzkumu provedeného v říjnu 2018, neboť aktuální data by neposkytla z důvodu pandemie COVID – 19 věrohodný obraz o využívání VHD ve městě. I tak bylo tímto průzkumem zjištěno nízké využívání VHD občany. V neposlední řadě byla posuzována dostupnost objektů OV. Město disponuje objekty jak ze základní kategorie objektů OV, tak i některými zařízeními z kategorie vyšší. Standard dostupnosti objektů je u většiny objektů OV uspokojivý, a to s přihlédnutím k rozloze města a počtu obyvatel.

Dalším tématem, kterým se diplomová práce zabývala, byla silniční a cyklistická síť a pěší doprava ve městě. Územím města prochází komunikace I/23, jejíž roční průměr denních intenzit dopravy dosahuje 6 048 vozidel/den. Uvažované zbudování přeložky této komunikace by přineslo zklidnění dopravy uvnitř města a zlepšení podmínek pro cyklistickou a pěší dopravu. Snahou je rozšiřování sítě stezek pro cyklisty a pěší, zajištění jejich bezpečnosti a odstraňování bariér na chodnících a u vstupů do objektů OV a historických památek.

Práce také posuzovala dopravu v klidu, představující v současnosti problém nejen města Telče. Mimo turistickou sezónu se objevuje problém s parkováním pouze na frekventovaných místech města (např. poliklinika, pošta), v sezóně pak dochází k nedostatku parkovacích stání v celém městě. K výraznému navýšení parkovacích míst by mělo dojít revitalizací parkoviště v ulici Hradecká, v prostorech bývalého zimního stadionu.

Na základě zjištěných fakt a zmonitorování stávajícího stavu dopravy ve městě byla pro vytipovaná místa navržena dopravně – inženýrská opatření. Vzhledem k historickému charakteru města a jeho návštěvnosti turisty by pěší a cyklistická doprava měla být upřednostňována. Z tohoto důvodu se návrhy dopravně-inženýrských opatření zaměřují převážně na vodorovné dopravní značení a doplnění hmatových prvků pro nevidomé, jež by zlepšily pohyb a bezpečnost chodců a cyklistů. Ze statistických dat vyplývá, že během letních měsíců se ve městě může pohybovat až 5000 osob se sníženou schopností pohybu a orientace. Odstranění bariér by proto mělo patřit mezi hlavní priority města v oblasti pěší dopravy.

Na závěr lze konstatovat, že město Telč disponuje uspokojivou dopravní obslužností i dostupností a pro občany, preferující poklidný způsob trávení času, představuje vhodné místo pro život. Mladé obyvatele odrazuje nedostatek volnočasových aktivit a zajímavých pracovních příležitostí, a tak často odcházejí do větších měst. V budoucnu může tato skutečnost ovlivnit všechny sféry života ve městě, a to včetně dopravní obslužnosti a dostupnosti.

7 Seznam použitých zdrojů

- [1] TVRDOŇ, Leo a Jaroslav BAZALA. Rozdělení a charakteristika dopravy. *Techportal.cz* [online]. Verlag Dashöfer [cit. 2021-12-10].
- [2] JÁČ, Ivan. *Hospodářská geografie*. Vydání 6. doplněné a aktualizované. Technická univerzita v Liberci. ISBN 978-80-7494-243-3.
- [3] *The Geography of Transport Systems* [online]. Third edition. New York: Routledge, 2013 [cit. 2021-12-10]. ISBN 978-0-203-37118-3. Dostupné z: https://transportgeography.org/wp-content/uploads/GTS_Third_Edition.pdf
- [4] Zákon č. 194/2010 ze dne 16. června 2010 o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2010, částka 65. Dostupné také z: <https://www.psp.cz/sqw/sbirka.sqw?cz=194&r=2010>
- [5] *Dopravní politika ČR pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050*. In: . 2013. Dostupné také z: <https://www.mdcz.cz/getattachment/Dokumenty/Strategie/Dopravni-politika-a-MFDI/Dopravni-politika-CR-pro-obdobi-2014-2020-s-vyhled/Dopravni-politika-CR-2014-%E2%80%932020.pdf.aspx>
- [6] ŘEZÁČ, Miloslav. *Integrované dopravní systémy: Přednáška 11: Financování MHD*. Katedra dopravního stavitelství, Fakulta stavební, VŠB-TU Ostrava.
- [7] MATRAS, Tomáš. *Dopravní soustavy: Průběžně aktualizované přednášky*. Praha. ČZU.
- [8] *Nařízení evropského parlamentu a rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici*. In: . Štrasburk, 2007.
- [9] *Dopravní politika České republiky pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050*. In: . 2020. Dostupné také z: https://portal.cenia.cz/eiasea/download/U0VBX01aUDI3MEtfbmF2cmhfMzkzODQ4MjAxMTQyMDY5Njc0NS5wZGY/MZP270K_navrh.pdf
- [10] OLIVKOVÁ, Ivana. *Provoz a ekonomika dopravy: Studijní materiály pro studijní obor Dopravní technika a technologie* [online]. První. Technická univerzita Ostrava, 2013 [cit. 2021-03-10]. Dostupné z: https://issuu.com/michdor/docs/m16_text/57
- [11] WOKOUN, René. *Dopravní obslužnost a technologie ve vztahu k regionálnímu rozvoji, výzkumný projekt Výzkum pro potřeby regionů WB 32/04, MMR ČR*. Fakulty managementu a ekonomiky Univerzity T. Bati ve Zlíně (FaME UTB) a Centra dopravního výzkumu Brno, pracoviště Praha (CDV). ISBN 80-7318-514-8.
- [12] SCHRÖDER, Stephan. *Investigation of Transport Offer and Characteristics of Quality Standarts* [online]. . , 90-95 [cit. 2021-03-10].
- [13] *Zákon č. 111/1994 Sb.: Zákon o silniční dopravě*. In: . Česká republika, 1994. Dostupné také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1994-111>

- [14] KLEPRLÍK, Jaroslav. *Optimalizace technologických procesů v dopravě: Studijní opora* [online]. Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera, 2020 [cit. 2021-03-10].
- [15] RŮŽIČKA, Miroslav. *Dopravní inženýrství I.: Průběžně aktualizované přednášky*. Katedra vozidel a pozemní dopravy, Technická fakulta ČZU.
- [16] KRMELOVÁ, Zuzana. Koncept města dobré dostupnosti a jeho význam pro kvalitu života seniorů a dětí v urbánním prostředí. *URBANISMUS A ÚZEMNÍ ROZVOJ* [online]. **19**(12016) [cit. 2021-03-10].
- [17] KORCZYNSKI, Karol. Spatial accessibility to public transport in a medium sized city using the example of Sanok. *Spatial accessibility to public transport in a medium sized city using the example of Sanok* [online]. 2019, 28-37 s. [cit. 2021-03-10]. Dostupné z: doi:10.35117/A_ENG_19_04_03
- [18] HUDEČEK, Tomáš. *Atlas dopravní dostupnosti v České republice*. 1.vydání. Univerzita Palackého v Olomouci, Olomouc, 2016. ISBN 978-80-244-4982-1.
- [19] MAIER, Karel, Veronika ŠINDLEROVÁ, Jakub VOREL, Václav JETEL a Tomáš PELTAN. *Standardy dostupnosti veřejné infrastruktury: TAČR Beta –TB050MMR001* [online]. ČVUT, Fakulta architektury, 2020 [cit. 2021-03-10]. Dostupné z: <https://mmr.cz/getmedia/172ef4fb-11fb-4647-bc0d-278110a20369/TB050MMR01-Standardy-dostupnosti-verejne-infrastruktury-aktualizace-2020-03.pdf.aspx?ext=.pd>
- [20] HORÁK, Jiří a Jaroslav BURIAN. *Prostorové simulační modelování dopravní dostupnosti* [online]. Praha: Česká geografická společnost, 2019 [cit. 2021-01-07]. ISBN 978-80-907728-0-9. Dostupné z: <https://geography.cz/wp-content/uploads/2018/09/eg11.pdf>
- [21] *Principy a pravidla územního plánování*. Brno: Ministerstvo pro místní rozvoj, Ústav územního rozvoje, 2017. Dostupné také z: <http://www.uur.cz/images/5-publikacni-cinnost-a-knihovna/internetove-prezentace/principy-a-pravidla-uzemniho-planovani/pap-komplet-pro-tisk-2017.pdf>
- [22] Zákon 225/2017 Sb.: Zákon, kterým se mění zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2018. Dostupné také z: <https://www.psp.cz/sqw/sbirka.sqw?cz=225&r=2017>
- [23] Vyhláška č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území. In: *Sbírka zákonů České republiky*. Ministerstvo pro místní rozvoj, 2006.
- [24] *Technická norma ČSN 73 6110 (736110) Projektování místních komunikací*. 2006.
- [25] *Technická norma ČSN 73 6056 (736056) Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel*. 2011.
- [26] RŮŽIČKA, Miroslav a Patrik BŘEČKA. *Doprava v územním plánování*. 1. Praha: KPM CONSULT, 2008. ISBN 978-80-904167-3-4.
- [27] BÁRTOVÁ, Hana a Miroslav RŮŽIČKA. *Územní plánování a doprava*. Praha: ABF - Arch, Ministerstvo pro místní rozvoj, Česká společnost pro stavební právo, 2008. ISBN 978-80-86905-48-8.

- [28] *Bílá kniha: Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje*. Brusel: Evropská komise, 2011.
- [29] *Jak zklidnit dopravu v obcích: Příručka pro zástupce místní samosprávy* [online]. Brno: Nadace Partnerství, 2004 [cit. 2021-04-20]. ISBN 80-239-3594-1. Dostupné z: https://www.sfdi.cz/soubory/obrazky-clanky/poskytovani-prispevku/cyklo-balicek/cb_c8.pdf
- [30] *Navrhování Zón 30, Technické podmínky: Ministerstvo dopravy ČR v rámci projektu „Metodika plošného zklidňování dopravy“, č. CG711-081-120* [online]. 1. Praha: Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., 2010 [cit. 2021-04-29]. ISBN 78-80-86502-01-4.
- [31] *Jak využít chytrá řešení ve vašem městě?* [online]. Ministerstvo pro místní rozvoj ČR [cit. 2021-03-12]. Dostupné z: <https://mmr.cz/cs/microsites/sc/smart-cities>
- [32] *Metodika Smart Cities: Metodika pro přípravu a realizaci konceptu Smart Cities na úrovni měst, obcí a regionů*. In: . Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2018. Dostupné také z: https://mmr.cz/getmedia/f76636e0-88ad-40f9-8e27-cbb774ea7caf/Metodika_Smart_Cities.pdf.aspx?ext=.pdf
- [33] *Mobility as a Service: A Critical Review of Definitions, Assessments of Schemes, and Key Challenges*. *COGITATIO*. 2017, 2(2). ISSN 2183–7635. Dostupné z: doi:10.17645/up.v2i2.931
- [34] *Strategický plán rozvoje města Telč na období 2014-2020*. In: . Mikroregion Telčsko, 2012. Dostupné také z: https://www.telc.eu/podnikatel/strategicky_plan_rozvoje_mesta
- [35] *Mapy.cz* [online]. [cit. 2021-04-10]. Dostupné z: <https://mapy.cz>
- [36] *Databáze demografických údajů za obce ČR* [online]. Praha, 2020 [cit. 2020-10-14]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/czso/databaze-demografickych-udaju-za-obce-cr?fbclid=IwAR1wMOckdGd7Khlmo1ASLge3sX68uYCUUSD0Q6cMJGnuY_y3qs-8hzS2WmpA
- [37] *Počet obyvatel v obcích - k 1.1.2020* [online]. Praha: Český statistický úřad, 2020 [cit. 2021-04-06]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/pocet-obyvatel-v-obcich-k-112019>
- [38] *CALCMAPS - Map Tools* [online]. [cit. 2021-02-08]. Dostupné z: <https://www.calcmaps.com/>
- [39] *ČSN 73 6425-1: Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště – část 1: Navrhování zastávek*. 2007.
- [40] *Koncepce veřejné dopravy 2020-2025 s výhledem do roku 2030: zpracovaná na základě § 4a a násl. zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „Zákon o veřejných službách“)*. In: . Praha, 2020, Verze 2.1.
- [41] KŘIVÁNKOVÁ, Lenka. *Posouzení dopravní obslužnosti ve spádových oblastech zvolené obce*. Praha, 2019. Bakalářská práce. Česká zemědělská univerzita. Vedoucí práce Doc. Ing. Miroslav Růžička, CSc.
- [42] *České dráhy* [online]. [cit. 2021-03-06]. Dostupné z: <https://www.cd.cz>

- [43] *Územní studie Přeložka I/23 Telč: B. Návrh*. In: . Kraj Vysočina: SURPMO, a.s., Projektové středisko Hradec Králové, 2016. Dostupné také z: https://m.kr-vysocina.cz/assets/File.ashx?id_org=450008&id_dokumenty=4079238
- [44] *Celostátní sčítání dopravy 2016: ŘSD ČR* [online]. Dostupné také z: <http://scitani2016.rsd.cz/pages/map/default.aspx>
- [45] *Cykloserver - Cykloatlas on-line* [online]. [cit. 2021-04-09]. Dostupné z: <http://www.cykloserver.cz/cykloatlas>
- [46] *Google Maps* [online]. [cit. 2021-03-05]. Dostupné z: <https://www.google.cz/maps>
- [47] *Politika jakosti pozemních komunikací* [online]. [cit. 2021-03-02]. Dostupné z: <http://www.pjpk.cz/vzorove-listy-staveb-pozemnich-komunikaci-vl/>
- [48] *TP 133 - Zásady pro vodorovné dopravní značení na PK*. In: . Ministerstvo dopravy, odbor pozemních komunikací, 2013.
- [49] *TP 192 - Dlažby pro konstrukce pozemních komunikací, Technické podmínky*. In: . Ministerstvo dopravy ČR, 2008.
- [50] LNĚNIČKA, Petr. *Vytváření podmínek pro samostatný a bezpečný pohyb zrakově postižených na komunikacích a plochách: Sjedenocná organizace nevidomých a slabozrakých ČR*. Metroprojekt PRAHA a.s. Dostupné také z: www.sons.cz.
- [51] *Manuál silničních tunelů: Podjezdná výška* [online]. [cit. 2021-04-28]. Dostupné z: <https://tunnels.piarc.org/cs/provozni-bezpecnostni-doporuceni-geometrie/podjezdna-vyska>
- [52] *Idos* [online]. [cit. 2021-03-03]. Dostupné z: <https://idos.idnes.cz/vlakyautobusymhdvse/spojeni/>

8 Seznam obrázků

Obrázek 1 Členění dopravní obslužnosti.....	5
Obrázek 2 Cyklus kvality služby.....	9
Obrázek 3 Optimalizace dopravní obslužnosti.....	12
Obrázek 4 Subjekty působící na optimalizaci.....	15
Obrázek 5 Dekompozice systému dopravy.....	15
Obrázek 6 Vztah mezi komponentami dostupnosti.....	19
Obrázek 7 Základní struktura městské mobility.....	27
Obrázek 8 Poloha města Telč v rámci ČR.....	30
Obrázek 9 Poloha zastávek.....	33
Obrázek 10 Detail lokality číslo 1.....	34
Obrázek 11 Trasa z lokality 1 na zastávku Hradecká škola.....	34
Obrázek 12 Trasa z lokality 1 na autobusové nádraží.....	35
Obrázek 13 Trasa z lokality 2 na autobusové nádraží.....	35
Obrázek 14 Vedení železničních tratí.....	43
Obrázek 15 Poloha objektů OV.....	47
Obrázek 16 Základní školy.....	48
Obrázek 17 Mateřské školy.....	48
Obrázek 18 Objekt zdravotnické péče.....	50
Obrázek 19 Objekty sociální péče.....	50
Obrázek 20 Objekt ochrany obyvatelstva.....	51
Obrázek 21 Objekt veřejné správy.....	51
Obrázek 22 Hřiště pro mladší školní děti, mládež a dospělí.....	51
Obrázek 23 Hřiště pro předškolní děti.....	51
Obrázek 24 Umístění referenčních domů.....	52
Obrázek 25 Intenzita dopravy na vybraných úsecích silnic v Telči v roce 2016.....	55
Obrázek 26 Síť cyklotras ve městě.....	56
Obrázek 27 Křižovatka Dačická – Radkovská.....	59
Obrázek 28 Umístění baliset.....	60
Obrázek 29 Nevyhovující vodorovné dopravní značení V7a.....	60
Obrázek 30 Návrh rozšíření cyklostezky.....	61
Obrázek 31 Křižování cyklostezky v ulici Slavatovská.....	62
Obrázek 32 Návrh dopravně-inženýrského opatření v ulici Slavatovská.....	62
Obrázek 33 Vyústění cyklostezky v ulici Hradecká.....	63
Obrázek 34 Návrh dopravně-inženýrského opatření v ulici Hradecká.....	63
Obrázek 35 Chybějící varovný pás.....	64
Obrázek 36 Správné provedení hmatových úprav.....	64
Obrázek 37 Parkoviště v Masarykově ulici.....	65
Obrázek 38 Návrh revitalizace parkoviště v ulici Masarykova.....	65
Obrázek 39 Zastávka Telč, Interiér.....	66
Obrázek 40 Návrh dopravně-inženýrského opatření Zastávka Telč, Interiér.....	67
Obrázek 41 Přejezd cyklotrasy přes silnici I/23.....	67
Obrázek 42 Úsek cyklotrasy okolo Štěpnického rybníka.....	67
Obrázek 43 Křižovatka Hornomyslovská-Svatojánská.....	68
Obrázek 44 Úsek v ulici Hornomyslovská.....	68

Obrázek 45 Snížený železniční podjezd.....	68
--	----

9 Seznam grafů

Graf 1 Vývoj počtu obyvatel v letech 2001–2030.....	31
Graf 2 Počet cestujících autobusovou dopravou z dopravního terminálu v čase 6:00–9:00 hod	38
Graf 3 Počet cestujících vlakovou dopravou z dopravního terminálu v čase 6:00–9:00 hod ..	38
Graf 4 Počet cestujících autobusovou dopravou ze zastávky Telč, Hradecká škola v čase	39
Graf 5 Počet příjíždějících autobusovou dopravou na dopravní terminál v čase 6:00–9:00 hod., konečná zastávka linky.....	39
Graf 6 Počet cestujících autobusovou dopravou z dopravního terminálu v čase	40
Graf 7 Počet cestujících vlakovou dopravou z dopravního terminálu v čase.....	40
Graf 8 Počet cestujících autobusovou dopravou ze zastávky Telč, Hradecká v čase	41
Graf 9 Rozložení obsluhy jednotlivými dopravci.....	42

10 Seznam tabulek

Tabulka 1 Rozlišení typu území	23
Tabulka 2 Charakteristika využití území.....	24
Tabulka 3 Vývoj počtu obyvatel v letech 2001–2030.....	30
Tabulka 4 Seznam objektů OV ve městě Telč	45
Tabulka 5 Časová dostupnost objektů OV z referenčních domů	53
Tabulka 6 Silniční síť ve městě	54
Tabulka 7 Přehled cyklotras ve městě	56
Tabulka 8 Značení cyklistických tras ve městě	57
Tabulka 9 Přehled parkovacích míst ve městě	58

11 Přílohy

Příloha 1 - Výčet autobusových spojů odjíždějících z dopravního terminálu Telč v běžný pracovní den

Směr jízdy	Číslo spoje	Čas odjezdu	Dopravce
Jihlava, aut.nádr.	Bus 760450 4	4:10	ICOM transport a.s.
Jihlava, aut.nádr.	Bus 760471 4	4:25	ICOM transport a.s.
Studená, ul.1.máje aut.st.	Bus 340620 2	4:28	ČSAD Jindřichův Hradec s.r.o.
Telč, aut.nádr.	Bus 760452 1	4:40	ICOM transport a.s.
Jihlava, aut.nádr.	Bus 760470 20	4:40	ICOM transport a.s.
Lhotka	Bus 790110 1	4:57	ICOM transport a.s.
Jihlava, aut.nádr.	Bus 760471 6	5:00	ICOM transport a.s.
Třebíč, žel.st.	Bus 790210 2	5:02	TRADO-BUS, s.r.o.
Jihlava, aut.nádr.	Bus 760471 8	5:17	ICOM transport a.s.
Jihlava, aut.nádr.	Bus 760451 18	5:20	ICOM transport a.s.
Dačice, aut.nádr.	Bus 340611 4	5:30	ČSAD Jindřichův Hradec s.r.o.
Studená, ul.1.máje aut.st.	Bus 340811 4	5:32	ICOM transport a.s.
Jihlava, aut.nádr.	Bus 760470 32	5:37	ICOM transport a.s.
Nová Říše, nám.	Bus 790110 4	5:45	ICOM transport a.s.
Studená, ul.1.máje aut.st.	Bus 760710 1	6:04	ICOM transport a.s.
Krasovice	Bus 790110 6	6:05	ICOM transport a.s.
Jihlava, aut.nádr.	Bus 760450 2	6:06	ICOM transport a.s.
Telč, aut.nádr.	Bus 760452 3	6:20	ICOM transport a.s.
Třebíč, aut.nádr.	Bus 790211 6	6:35	TRADO-BUS, s.r.o.
Jihlava, aut.nádr.	Bus 760471 10	6:40	ICOM transport a.s.
Jihlava, aut.nádr.	Bus 760470 4	6:44	ICOM transport a.s.
Dačice, aut.nádr.	Bus 340005 1	6:56	ČSAD Jindřichův Hradec s.r.o.
Lhotka	Bus 340811 6	6:57	ICOM transport a.s.
Jihlava, aut.nádr.	Bus 760470 36	6:57	ICOM transport a.s.
Telč, Hradecká škola	Bus 760471 5	7:00	ICOM transport a.s.
Dačice, aut.nádr.	Bus 340610 6	7:05	ČSAD Jindřichův Hradec s.r.o.
Nová Říše, nám.	Bus 790110 8	7:05	ICOM transport a.s.
Telč, Hradecká škola	Bus 760470 3	7:10	ICOM transport a.s.
Telč, aut.nádr.	Bus 340740 4	7:36	ČSAD Jindřichův Hradec s.r.o.
Studená, ul.1.máje aut.st.	Bus 340811 12	8:00	ICOM transport a.s.
Jemnice, aut.nádr.	Bus 760450 1	8:15	ICOM transport a.s.
Jihlava, aut.nádr.	Bus 760471 32	8:15	ICOM transport a.s.
Jihlava, aut.nádr.	Bus 340721 3	8:37	ČSAD Jindřichův Hradec s.r.o.
Brno, ÚAN Zvonařka	Bus 320920 1	9:00	UNITED BUSES s.r.o.
Jihlava, aut.nádr.	Bus 760451 6	10:00	ICOM transport a.s.
Nová Říše, nám.	Bus 340540 14	10:30	ICOM transport a.s.
Dačice, aut.nádr.	Bus 340721 6	10:30	ČSAD Jindřichův Hradec s.r.o.
Brno, ÚAN Zvonařka	Bus 320920 15	11:00	UNITED BUSES s.r.o.
Studená, ul.1.máje aut.st.	Bus 340811 16	11:07	ICOM transport a.s.

Nová Říše, nám.	Bus 340740 7	12:05	ČSAD Jindřichův Hradec s.r.o.
Stonařov	Bus 760471 20	12:10	ICOM transport a.s.
Třebíč, Průmyslová čtvrt'	Bus 790211 8	12:15	TRADO-BUS, s.r.o.
Telč, Hradecká škola	Bus 760471 29	12:32	ICOM transport a.s.
Telč, aut.nádr.	Bus 760452 9	12:45	ICOM transport a.s.
Studená, Masokombinát	Bus 790110 13	12:45	ICOM transport a.s.
Jihlava, aut.nádr.	Bus 760470 34	12:55	ICOM transport a.s.
Dačice, aut.nádr.	Bus 340610 10	13:10	ČSAD Jindřichův Hradec s.r.o.
Telč, aut.nádr.	Bus 340600 6	13:20	ČSAD Jindřichův Hradec s.r.o.
Dačice, aut.nádr.	Bus 340721 2	13:33	ČSAD Jindřichův Hradec s.r.o.
Třešť, nám.	Bus 760451 16	13:35	ICOM transport a.s.
Lhotka	Bus 340811 20	13:37	ICOM transport a.s.
Markvartice	Bus 760471 30	13:44	ICOM transport a.s.
Mysletice	Bus 340611 6	13:55	ČSAD Jindřichův Hradec s.r.o.
Třeboň, aut.nádr.	Bus 340005 2	14:12	ČSAD Jindřichův Hradec s.r.o.
Telč, aut.nádr.	Bus 340600 3	14:15	ČSAD Jindřichův Hradec s.r.o.
Telč, aut.nádr.	Bus 760452 11	14:15	ICOM transport a.s.
Jihlava, aut.nádr.	Bus 760470 14	14:25	ICOM transport a.s.
Nová Říše, nám.	Bus 790110 12	14:25	ICOM transport a.s.
České Budějovice, aut.nádr.	Bus 320920 2	14:26	UNITED BUSES s.r.o.
Studená, ul.1.máje aut.st.	Bus 340811 24	14:32	ICOM transport a.s.
Strmilov, aut.st.	Bus 340620 18	14:45	ČSAD Jindřichův Hradec s.r.o.
Želetava	Bus 790110 14	14:47	ICOM transport a.s.
Jihlava, aut.nádr.	Bus 760450 8	14:49	ICOM transport a.s.
Dačice, aut.nádr.	Bus 340540 12	14:50	ČSAD Jindřichův Hradec s.r.o.
Zadní Vydří	Bus 760471 21	15:00	ICOM transport a.s.
Brno, ÚAN Zvonařka	Bus 320920 71	15:20	UNITED BUSES s.r.o.
Dačice, aut.nádr.	Bus 340610 14	15:25	ČSAD Jindřichův Hradec s.r.o.
Jihlava, aut.nádr.	Bus 760470 16	15:35	ICOM transport a.s.
Jihlava, aut.nádr.	Bus 760471 26	15:45	ICOM transport a.s.
Jihlava, aut.nádr.	Bus 760470 26	16:00	ICOM transport a.s.
Třebíč, aut.nádr.	Bus 790211 12	16:10	TRADO-BUS, s.r.o.
Telč, aut.nádr.	Bus 340600 4	16:25	ČSAD Jindřichův Hradec s.r.o.
Jihlava, aut.nádr.	Bus 760470 10	16:30	ICOM transport a.s.
Telč, Hradecká škola	Bus 760410 6	16:50	ICOM transport a.s.
Studená, ul.1.máje aut.st.	Bus 340811 26	16:52	ICOM transport a.s.
Vysočany, prodejna	Bus 760450 5	16:55	ICOM transport a.s.
Krasovice	Bus 340600 14	17:30	ČSAD Jindřichův Hradec s.r.o.
Studená, ul.1.máje aut.st.	Bus 790210 11	17:54	TRADO-BUS, s.r.o.
České Budějovice, aut.nádr.	Bus 320920 16	18:10	UNITED BUSES s.r.o.
Jihlava, aut.nádr.	Bus 760470 18	18:59	ICOM transport a.s.
Jihlava, aut.nádr.	Bus 760470 40	21:05	ICOM transport a.s.

Zdroj: [52]

Příloha 2 - Výčet autobusových spojů přijíždějících na dopravní terminál Telč v běžný pracovní den

Ze směru	Číslo spoje	Čas příjezdu	Dopravce
Telč, ČSAD rozc.	Bus 760450 4	4:10	ICOM transport a.s.
Telč, Hradecká škola	Bus 760471 4	4:25	ICOM transport a.s.
Želetava	Bus 790110 1	4:50	ICOM transport a.s.
Stonařov	Bus 760471 3	4:52	ICOM transport a.s.
Studená, ul.1.máje aut.st.	Bus 790210 2	4:58	TRADO-BUS, s.r.o.
Telč, aut.nádr.	Bus 760452 1	5:09	ICOM transport a.s.
Studená, ul.1.máje aut.st.	Bus 340740 1	5:10	ČSAD Jindřichův Hradec s.r.o.
Studená, ul.1.máje aut.st.	Bus 340811 1	5:25	ICOM transport a.s.
Dačice, aut.nádr.	Bus 340611 3	5:27	ČSAD Jindřichův Hradec s.r.o.
Jihlava, aut.nádr.	Bus 760451 1	5:27	ICOM transport a.s.
Lhotka	Bus 790110 2	5:35	ICOM transport a.s.
Třebíč, aut.nádr.	Bus 790211 1	5:57	TRADO-BUS, s.r.o.
Jihlava, aut.nádr.	Bus 760710 1	6:04	ICOM transport a.s.
Vysočany, prodejna	Bus 760450 2	6:06	ICOM transport a.s.
Jihlava, aut.nádr.	Bus 760451 7	6:36	ICOM transport a.s.
Mrákov	Bus 760470 4	6:42	ICOM transport a.s.
Studená, ul.1.máje aut.st.	Bus 340811 5	6:50	ICOM transport a.s.
Telč, aut.nádr.	Bus 760452 3	6:52	ICOM transport a.s.
Krasovice	Bus 790110 7	6:55	ICOM transport a.s.
Třeboň, aut.nádr.	Bus 340005 1	6:56	ČSAD Jindřichův Hradec s.r.o.
Dačice, aut.nádr.	Bus 340611 5	7:00	ČSAD Jindřichův Hradec s.r.o.
Jihlava, aut.nádr.	Bus 760471 5	7:00	ICOM transport a.s.
Jihlava, aut.nádr.	Bus 760470 3	7:09	ICOM transport a.s.
Dačice, aut.nádr.	Bus 340540 5	7:25	ČSAD Jindřichův Hradec s.r.o.
Želetava	Bus 340740 4	7:36	ČSAD Jindřichův Hradec s.r.o.
Zadní Vydří	Bus 760471 14	7:41	ICOM transport a.s.
Telč, Hradecká škola	Bus 760452 4	7:42	ICOM transport a.s.
Jihlava, aut.nádr.	Bus 760470 5	7:47	ICOM transport a.s.
Želetava	Bus 340740 4	7:49	ČSAD Jindřichův Hradec s.r.o.
Lhotka	Bus 340811 9	7:53	ICOM transport a.s.
Studená, ul.1.máje aut.st.	Bus 340620 7	7:54	ČSAD Jindřichův Hradec s.r.o.
Jihlava, aut.nádr.	Bus 760470 31	7:55	ICOM transport a.s.
Jihlava, aut.nádr.	Bus 760450 1	8:15	ICOM transport a.s.
Dačice, aut.nádr.	Bus 340721 3	8:35	ČSAD Jindřichův Hradec s.r.o.
Studená, ul.1.máje aut.st.	Bus 340811 13	8:52	ICOM transport a.s.
Dačice, aut.nádr.	Bus 320920 73	9:00	UNITED BUSES s.r.o.
Nová Říše, nám.	Bus 790110 9	10:10	ICOM transport a.s.
Třebíč, aut.nádr.	Bus 790211 3	10:48	TRADO-BUS, s.r.o.
České Budějovice, aut.nádr.	Bus 320920 15	11:00	UNITED BUSES s.r.o.
Jihlava, aut.nádr.	Bus 760471 13	12:30	ICOM transport a.s.
Jihlava, aut.nádr.	Bus 760470 33	12:37	ICOM transport a.s.

Dačice, aut.nádr.	Bus 340610 5	12:53	ČSAD Jindřichův Hradec s.r.o.
Markvartice, Kasárna	Bus 340540 9	13:05	ČSAD Jindřichův Hradec s.r.o.
Želetava	Bus 340740 6	13:19	ČSAD Jindřichův Hradec s.r.o.
Telč, aut.nádr.	Bus 760452 9	13:21	ICOM transport a.s.
Studená, ul.1.máje aut.st.	Bus 340811 15	13:26	ICOM transport a.s.
Stonařov	Bus 760471 9	13:29	ICOM transport a.s.
Jihlava, aut.nádr.	Bus 340721 2	13:31	ČSAD Jindřichův Hradec s.r.o.
Telč, Hradecká škola	Bus 760471 30	13:40	ICOM transport a.s.
Telč, aut.nádr.	Bus 340600 6	13:53	ČSAD Jindřichův Hradec s.r.o.
Jihlava, aut.nádr.	Bus 760471 19	14:05	ICOM transport a.s.
Jihlava, aut.nádr.	Bus 340005 2	14:12	ČSAD Jindřichův Hradec s.r.o.
Markvartice	Bus 760471 25	14:22	ICOM transport a.s.
Brno, ÚAN Zvonařka	Bus 320920 74	14:26	UNITED BUSES s.r.o.
Lhotka	Bus 340811 17	14:27	ICOM transport a.s.
Mysletice	Bus 340611 9	14:35	ČSAD Jindřichův Hradec s.r.o.
Studená, Masokombinát	Bus 790110 14	14:39	ICOM transport a.s.
Telč, aut.nádr.	Bus 340600 3	14:47	ČSAD Jindřichův Hradec s.r.o.
Dačice, aut.nádr.	Bus 760450 8	14:49	ICOM transport a.s.
Telč, aut.nádr.	Bus 760452 11	14:53	ICOM transport a.s.
Nová Říše, nám.	Bus 790110 15	14:56	ICOM transport a.s.
Jihlava, aut.nádr.	Bus 760470 35	15:08	ICOM transport a.s.
Dačice, aut.nádr.	Bus 340540 11	15:18	ČSAD Jindřichův Hradec s.r.o.
Dačice, u aut.nádr.	Bus 320920 71	15:20	UNITED BUSES s.r.o.
Mrákotín	Bus 340610 13	15:21	ČSAD Jindřichův Hradec s.r.o.
Třebíč, Průmyslová čtvrť	Bus 790211 9	15:31	TRADO-BUS, s.r.o.
Zadní Vydří	Bus 760471 28	15:33	ICOM transport a.s.
Třešť, nám.	Bus 760470 37	15:36	ICOM transport a.s.
Jihlava, aut.nádr.	Bus 760451 5	15:42	ICOM transport a.s.
Jihlava, aut.nádr.	Bus 760471 23	15:52	ICOM transport a.s.
Dačice, aut.nádr.	Bus 340600 9	15:53	ČSAD Jindřichův Hradec s.r.o.
Studená, ul.1.máje aut.st.	Bus 340811 21	15:56	ICOM transport a.s.
Jihlava, aut.nádr.	Bus 760451 13	16:29	ICOM transport a.s.
Praha, ÚAN Florenc	Bus 760410 6	16:50	ICOM transport a.s.
Telč, aut.nádr.	Bus 340600 4	16:55	ČSAD Jindřichův Hradec s.r.o.
Jihlava, aut.nádr.	Bus 760450 5	16:55	ICOM transport a.s.
Třebíč, žel.st.	Bus 790210 11	17:51	TRADO-BUS, s.r.o.
Jihlava, aut.nádr.	Bus 760470 13	17:52	ICOM transport a.s.
Jihlava, aut.nádr.	Bus 760471 27	18:03	ICOM transport a.s.
Brno, ÚAN Zvonařka	Bus 320920 16	18:10	UNITED BUSES s.r.o.
Mrákotín	Bus 760470 18	18:58	ICOM transport a.s.
Jihlava, aut.nádr.	Bus 760470 29	19:41	ICOM transport a.s.
Jihlava, aut.nádr.	Bus 760470 39	21:05	ICOM transport a.s.

Zdroj: [52]

Příloha 3 - Výčet všech vlakových spojů odjíždějících z dopravního terminálu Telč v běžný pracovní den

Směr jízdy	Číslo spoje	Čas odjezdu	Dopravce
Havlíčkův Brod	Sp 1900 Renaissance	4:34	České dráhy, a.s.
Slavonice	Os 28311	5:26	České dráhy, a.s.
Havlíčkův Brod	Sp 1902 Renaissance	5:34	České dráhy, a.s.
Havlíčkův Brod	Sp 1904 Renaissance	6:36	České dráhy, a.s.
Slavonice	Sp 1901 Renaissance	7:34	České dráhy, a.s.
Havlíčkův Brod	Sp 1906 Renaissance	8:36	České dráhy, a.s.
Slavonice	Sp 1905 Renaissance	9:34	České dráhy, a.s.
Havlíčkův Brod	Sp 1908 Renaissance	10:36	České dráhy, a.s.
Slavonice	Sp 1907 Renaissance	11:34	České dráhy, a.s.
Havlíčkův Brod	Sp 1910 Renaissance	12:36	České dráhy, a.s.
Dačice	Sp 1909 Renaissance	13:34	České dráhy, a.s.
Havlíčkův Brod	Sp 1914 Renaissance	14:36	České dráhy, a.s.
Slavonice	Os 28319	15:34	České dráhy, a.s.
Havlíčkův Brod	Sp 1918 Renaissance	16:36	České dráhy, a.s.
Slavonice	Sp 1917 Renaissance	17:34	České dráhy, a.s.
Dačice město	Sp 1919 Renaissance	18:34	České dráhy, a.s.
Havlíčkův Brod	Sp 1920 Renaissance	18:36	České dráhy, a.s.
Slavonice	Sp 1921 Renaissance	19:34	České dráhy, a.s.
Havlíčkův Brod	Os 28308	20:36	České dráhy, a.s.
Dačice	Sp 1923 Renaissance	21:34	České dráhy, a.s.

Zdroj: [52]

Příloha 4 - Standardy dostupnosti dopravní infrastruktury

Tabulka 2 – Standardy dostupnosti dopravní infrastruktury

veřejná infrastruktura okruh / druh / typ	bod sledovaný pro dostupnost		sledovaná výchozí území	typ území	typ dostupnosti	standard dostupnosti
	výchozí	cílový				
DOPRAVA V KLIDU						
ODSTAVNÁ STÁNÍ PRO OSOBNÍ AUTOMOBILY	pozemek stavby pro bydlení a/nebo pro rodinnou rekreaci	odstavné stání	obytné a rodinná rekreace	bez rozlišení	fyzická - pěší docházka - skutečná	300 m
	vstup do objektu určeného pro ubytování	odstavné stání	domov důchodců, domov mládeže, ubytovna pro pracující, VŠ kolej	bez rozlišení	fyzická - pěší docházka - skutečná	500 m
KRÁTKODOBÉ PARKOVÁNÍ (do 2 h trvání)	parkovací stání	vstup na pozemek nebo vstup do objektu	všechna území s potřebou zajištění parkování vozidel jejich uživatelů	bez rozlišení	fyzická - pěší docházka - skutečná	200 m
DLOUHODOBÉ PARKOVÁNÍ (nad 2 h trvání)	parkovací stání	vstup na pozemek nebo vstup do objektu	všechna území s potřebou zajištění parkování vozidel jejich uživatelů	bez rozlišení	fyzická - pěší docházka - skutečná	300 m
PARKOVIŠTĚ P + R	parkovací stání	nástupiště veřejné hromadné dopravy		bez rozlišení	fyzická - pěší docházka - skutečná	300 m
PARKOVIŠTĚ B + R	parkovací stání	nástupiště veřejné hromadné dopravy		bez rozlišení	fyzická - pěší docházka - skutečná	100 m
PARKOVÁNÍ JÍZDNÍCH KOL - KRÁTKODOBÉ (DO 2 h)	parkovací stání	hlavní vstup do objektu, který je cílem cesty cyklisty	hlavní vstup do objektu, který je cílem cesty cyklisty	bez rozlišení	fyzická - pěší docházka - skutečná	10 m
PARKOVÁNÍ JÍZDNÍCH KOL - STŘEDNĚDOBÉ (DO 12 h)	parkovací stání	hlavní vstup do objektu, který je cílem cesty cyklisty		bez rozlišení	fyzická - pěší docházka - skutečná	50 m
PARKOVÁNÍ JÍZDNÍCH KOL - DLOUHODOBÉ (> 12 h)	parkovací stání	hlavní vstup do objektu, který je cílem cesty cyklisty		bez rozlišení	fyzická - pěší docházka - skutečná	100 m
VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA						

veřejná infrastruktura okruh / druh / typ	bod sledovaný pro dostupnost		sledovaná výchozí území	typ území	typ dostupnosti	standard dostupnosti
	výchozí	cílový				
ZASTÁVKA HROMADNÉ DOPRAVY**	vstup do objektu / na pozemek areálu z veřejného prostranství	střed nástupiště	zastavěné území + zastavitelné plochy s poptávkou po obsluze veřejnou hromadnou dopravou	A, B	fyzická - pěší docházka - skutečná z použití veřejně přístupných komunikací	500 m (300 m)*
				C, D		600 - 700 m

* v území se souvislou kompaktní zástavbou, tj. převážně bloky tvořené vícepodlažními domy včetně sídlišť

** neuvažují se zastávky s předpokladem obsluhy výhradně účelovými spoji (například školní spoje, vyhrazená doprava zaměstnanců do a z pracoviště)

Tabulka 1 – Standardy dostupnosti občanského vybavení

veřejná infrastruktura okruh / druh / typ	kategorie	bod sledovaný pro dostupnost		sledovaná výchozí území	typ území	typ dostupnosti	standard dostupnosti
		výchozí	cílový				
VZDĚLÁVÁNÍ A VÝCHOVA							
MATEŘSKÁ ŠKOLA	základní	obytný dům	mateřská škola	obytné plochy	A, B, C, D (obce > 1 000 obyv.)	fyzická - pěší docházka – skutečná	600 m; (400 m)* pozn. 1
					D (obce < 1 000 obyv.)	časová s VHD	30 minut pozn. 1
ZÁKLADNÍ ŠKOLA - I. STUPEŇ	základní	obytný dům	základní škola	obytné plochy	A	fyzická - pěší docházka – skutečná	600 m pozn. 2
					B, C, D (> 2 000 obyv. v sídle)	fyzická - pěší docházka – skutečná	800 m pozn. 2
					B, D (< 2 000 obyv. v sídle)	časová s VHD	30 minut
ZÁKLADNÍ ŠKOLA - ÚPLNÁ (I. a II. stupeň)	základní	obytný dům	základní škola	obytné plochy	A, B, C (> 5 000 obyv. v sídle)	fyzická - pěší docházka – skutečná	800 m pozn. 3
					B, C (< 5 000 obyv. v sídle)	časová s VHD	30 minut pozn. 3
STŘEDNÍ ŠKOLA (vč. gymnázia)	vyšší	obytný dům	střední škola	obytné plochy	A, B	časová s VHD	45 minut
					A, B	sidelně strukturální	přítomnost v obci - doporučeno
					A, B (obce > 20 000 obyv.)	sidelně strukturální	přítomnost v obci
ZÁKLADNÍ UMĚLECKÁ ŠKOLA	vyšší	obytný dům	ZUŠ	obytné plochy	A	sidelně strukturální	přítomnost v obci
					B, C (obce > 5000 obyv.)	sidelně strukturální	přítomnost v obci - doporučeno
SOCIÁLNÍ PÉČE A PÉČE O RODINU							

veřejná infrastruktura okruh / druh / typ	kategorie	bod sledovaný pro dostupnost		sledovaná výchozí území	typ území	typ dostupnosti	standard dostupnosti
		výchozí	cílový				
ZAŘÍZENÍ AMBULANTNÍ SOCIÁLNÍ PÉČE: středisko pečovatelské služby a denní stacionář pro děti, mládež a seniory	základní	obytný dům	zařízení soc. péče	obytné plochy	A, B, C	fyzická - pěší – skutečná	600 m
					D	časová - dojezdová doba	30 minut
ZAŘÍZENÍ AMBULANTNÍ SOCIÁLNÍ PÉČE: nízkoprahové denní centrum, stacionář pro matky s dětmi, pro zdravotně postižené a pro osoby užívající návykové látky	základní			obytné plochy	A, B, C (obce > 5 000 obyv.)	sidelně strukturální	přítomnost v obci
NOCLEHÁRNA (zajišťuje osobám bez přístřeší podmínky pro přenocování a nabízí poradenství při řešení jejich životní situace)	vyšší				A, B (obce > 30 000 obyv.)	sidelně strukturální	přítomnost v obci
AZYLOVÝ DŮM A ZAŘÍZENÍ PRO KRIZOVOU POMOC	vyšší				A, B (obce > 30 000 obyv.)	sidelně strukturální	přítomnost v obci
ZAŘÍZENÍ DOČASNÉ PÉČE O DĚTI	vyšší				A, B (obce > 30 000 obyv.)	sidelně strukturální	přítomnost v obci
DŮM NA PŮL CESTY (poskytuje pobytové služby zpravidla pro osoby do 26 let věku, které po dosažení zletilosti opouštějí školská zařízení pro výkon ústavní nebo ochranné výchovy, popřípadě pro osoby z jiných zařízení pro péči o děti a mládež, a pro osoby, které jsou propuštěny z výkonu trestu odnětí svobody nebo ochranné léčby)	vyšší				A, B (obce > 50 000 obyv.)	sidelně strukturální	přítomnost v obci
ZAŘÍZENÍ PRO VÝKON PĚSTOUNSKÉ PÉČE (dětský domov, SOS vesnička)	vyšší				A, B (obce > 50 000 obyv.)	sidelně strukturální	přítomnost v obci
DOMOV DŮCHODCŮ, PENZION / DŮM S PEČOVATELSKOU SLUŽBOU	vyšší				A	sidelně strukturální	přítomnost v obci

veřejná infrastruktura okruh / druh / typ	kategorie	bod sledovaný pro dostupnost		sledovaná výchozí území	typ území	typ dostupnosti	standard dostupnosti
		výchozí	cílový				
ÚSTAV SOCIÁLNÍ PÉČE PRO DOSPĚLÉ (všech druhů postižení)	vyšší				A, B (obce > 30 000 obyv.)	sidelně strukturální	přítomnost v obci
ÚSTAV SOCIÁLNÍ PÉČE PRO DĚTI A MLÁDEŽ (všech druhů postižení)	vyšší				A, B (obce > 30 000 obyv.)	sidelně strukturální	přítomnost v obci
DOMOV PRO MATKY S DĚTMI	vyšší				A, B (obce > 5 000 obyv.)	sidelně strukturální	přítomnost v obci; v obcích typu B doporučeno
ZDRAVOTNICTVÍ							
AMBULANTNÍ ZDRAVOTNÍ PÉČE - SKUPINA 1** v tom: všeobecné praktické lékařství, praktické lékařství pro děti a dorost, zubní lékař, gynekologie a porodnictví, lékárna	základní	obytný dům	ordinace lékaře / lékárna	obytné plochy	A, B, C (obce > 2000 obyv.)	sidelně strukturální	přítomnost v obci
					A, B, C	fyzická - pěší docházka - skutečná	600 m pozn. 4
					D	časová - dojezdová doba	35 minut pozn. 4
AMBULANTNÍ ZDRAVOTNÍ PÉČE - SKUPINA 2** diabetologie, chirurgie, urologie, oftalmologie, otorinolaryngologie, ortopedie, radiologie a zobrazovací metody (jen ultrazvukové a rentgenové a skiagrafické vyšetření), rehabilitační a fyzikální medicína, fyzioterapie, urologie, vnitřní lékařství	vyšší	obytný dům	ordinace lékaře	obytné plochy	A, B (obce > 5 000 obyv.)	sidelně strukturální	přítomnost v obci; v obcích typu B doporučeno
AMBULANTNÍ ZDRAVOTNÍ PÉČE - SKUPINA 3** gastroenterologie, kardiologie, pneumologie a ftizeologie, hematologie a transfúzní lékařství, revmatologie, hemodialýza, psychiatrie, psychologie logopedie, dermatovenerologie	vyšší	obytný dům	ordinace lékaře	obytné plochy	A, B (obce > 5 000 obyv.)	sidelně strukturální	přítomnost v obci; v obcích typu B doporučeno

veřejná infrastruktura okruh / druh / typ	kategorie	bod sledovaný pro dostupnost		sledovaná výchozí území	typ území	typ dostupnosti	standard dostupnosti
		výchozí	cílový				
AMBULANTNÍ ZDRAVOTNÍ PÉČE - SKUPINA 4** alergologie a klinická imunologie, angiologie, endokrinologie, nefrologie, klinická onkologie, dětská chirurgie, dětská a dorostová psychiatrie, dětská neurologie, ortodontie, počítačová tomografie	vyšší	obytný dům	ordinace lékaře	obytné plochy	A	sidelně strukturální	přítomnost v obci
AMBULANTNÍ ZDRAVOTNÍ PÉČE - SKUPINA 5** dětská gynekologie, foniatrye a audiologie, radiční onkologie, magnetická rezonance, nukleární medicína, kardiokirurgie, neurochirurgie, cévní chirurgie, infekční lékařství, lékařská genetika, plastická chirurgie, geriatrye, sexuologie	vyšší	obytný dům	ordinace lékaře	obytné plochy	A	sidelně strukturální	přítomnost v obci
KULTURA							
KNIHOVNA ***	základní	obytný dům	knihovna	obytné plochy	A, B, C, D	časová - pěší chůze nebo dojíždka veřejným dopravním prostředkem hromadné dopravy nebo dojíždka autem	15 minut
KLUBOVÉ ZAŘÍZENÍ, KLUBOVNA / KOMUNITNÍ CENTRUM (pro všechny věkové kategorie - pro děti, mládež, seniory)	základní	obytný dům	klubovna	obytné plochy	A, B	fyzická - pěší docházka - skutečná	600 m (400 m)*
					C, D	fyzická - pěší docházka - skutečná	800 m
VÍCEÚČELOVÝ SÁL	základní	obytný dům	víceúčelový sál	obytné plochy	A, B, C, D (obec > 1 000 obyv.)	sidelně strukturální	přítomnost v obci
DIVADLO	vyšší	obytný dům	divadlo	obytné plochy	A, B (obec > 30 000 obyv.)	sidelně strukturální	přítomnost v obci

veřejná infrastruktura okruh / druh / typ	kategorie	bod sledovaný pro dostupnost		sledovaná výchozí území	typ území	typ dostupnosti	standard dostupnosti
		výchozí	cílový				
VEŘEJNÁ SPRÁVA							
POŠTA / POŠTOVNÍ PŘEPÁŽKA	základní	obytný dům	pošta	obytné plochy	A, B, C (obec > 2500 obyvatel)	sidelné strukturální	přítomnost v obci
					A, B; C (obec > 2 500 obyvatel)	fyzická - pěší docházka - vzdušná vzdálenost	2 km
					D	fyzická - dojezd VHD/autem - vzdušná vzdálenost	10 km
OCHRANA OBYVATELSTVA							
HASIČSKÁ ZBRojNICE DOBROVOLNÝCH HASIČŮ	základní	obytný dům	hasičská zbrojnice	obytné plochy	A, B, C, D	fyzická - pěší docházka - skutečná	1 000 m
HASIČSKÁ STANICE	základní	hasičská stanice	kteřekoli místo	hasičská stanice		časová – dojezdová doba	viz Příloha k zákonu č. 133/1985 Sb., o požární ochraně
STÁLÝ ÚKRYT OBYVATELSTVA ****	základní	místa velké koncentrace obyvatelstva s trvalým nebo přechodným pobytem	stálý úkryt	místa velké koncentrace obyvatelstva s trvalým nebo přechodným pobytem	A, B, C, D	fyzická - pěší docházka - skutečná	500 m
HŘIŠTĚ							
HŘIŠTĚ PRO PŘEDŠKOLNÍ DĚTI	základní	obytný dům	hřiště	obytné plochy	A, B, C, D	fyzická - pěší docházka - skutečná	200 m
HŘIŠTĚ PRO MLADŠÍ ŠKOLNÍ DĚTI	základní	obytný dům	hřiště	obytné plochy	A, B, C, D	fyzická - pěší docházka - skutečná	500 m
HŘIŠTĚ PRO MLÁDEŽ A DospĚLÉ	základní	obytný dům	hřiště	obytné plochy	A, B, C	fyzická - pěší docházka - skutečná	500 m
					D	fyzická - pěší docházka - skutečná	1000 m

* v území se souvislou kompaktní zástavbou, tj. převážně bloky tvořené vícepodlažními domy včetně sídlišť

** Dojezdová doba vyjadřující místní dostupnost hrazených služeb podle oborů nebo služeb poskytovaných poskytovateli lůžkové péče dle Nařízení vlády 307/2012 Sb. ze dne 29. srpna 2012 o místní a časové dostupnosti zdravotních služeb:

ambulantní zdravotní péče

skupina 1 - všeobecné praktické lékařství, praktické lékařství pro děti a dorost, zubní lékař, gynekologie a porodnictví, lékárna: do 35 minut

skupina 2 - diabetologie, chirurgie, urologie, oftalmologie, otorinolaryngologie, ortopedie, radiologie a zobrazovací metody (jen ultrazvukové a rentgenové a skiagrafičké vyšetření), rehabilitační a fyzikální medicína, fyzioterapie, urologie, vnitřní lékařství: do 45 minut

skupina 3 - gastroenterologie, kardiologie, pneumologie a ftizeologie, hematologie a transfúzní lékařství, revmatologie, hemodialýza, psychiatrie, psychologie logopedie, dermatovenerologie: do 60 minut

skupina 4 - alergologie a klinická imunologie, angiologie, endokrinologie, nefrologie, klinická onkologie, dětská chirurgie, dětská a dorostová psychiatrie, dětská neurologie, ortodancie, počítačová tomografie: do 90 minut

skupina 5 - dětská gynekologie, foniatrie a audiologie, radioční onkologie, magnetická rezonance, nukleární medicína, kardiokirurgie, neurochirurgie, cévní chirurgie, infekční lékařství, lékařská genetika, plastická chirurgie, geriatry, sexuologie: do 120 minut

lůžková zdravotní péče

skupina 1 - anesteziologie a intenzivní medicína, gynekologie a porodnictví, neonatologie, dětské lékařství, chirurgie, vnitřní lékařství, dlouhodobá péče (ošetřovatelská péče): 60 minut

skupina 2 - neurologie, ortopedie, pneumologie a ftizeologie, rehabilitační a fyzikální medicína (akutní lůžková péče), urologie: 75 minut

skupina 3 - traumatologie, klinická onkologie, dermatovenerologie, infekční lékařství, oftalmologie, otorinolaryngologie, psychiatrie, následná lůžková péče (léčebně rehabilitační péče): 120 minut

skupina 4 - kardiokirurgie, neurochirurgie, cévní chirurgie, radioční onkologie, geriatry: 180 minut

**** doporučuje se umístění knihovny v centru sídelního útvaru nebo v blízkosti centra

**** Stále úkryty se navrhuji především jako zcela zapuštěné, s dvouúčelovým využitím, do míst velké koncentrace obyvatelstva s trvalým nebo přechodným pobytem v dosažitelné vzdálenosti do 500 m od těchto míst, v důležitých provozech, ve školských, zdravotnických, sociálních a dalších zařízeních (Vyhláška č. 380/2002 Sb., k přípravě a provádění úkolů ochrany obyvatelstva, § 22 odst. (2))

Pozn. 1: minimální prahová hodnota počtu obyvatel v obci nebo sídle pro umístění mateřské školy je 420 obyvatel. Minimální hrubá obytná hustota v pěší dostupnosti 600 m je 6,3 obyvatel/ha, v pěší dostupnosti 400 m 14 obyvatel/ha.

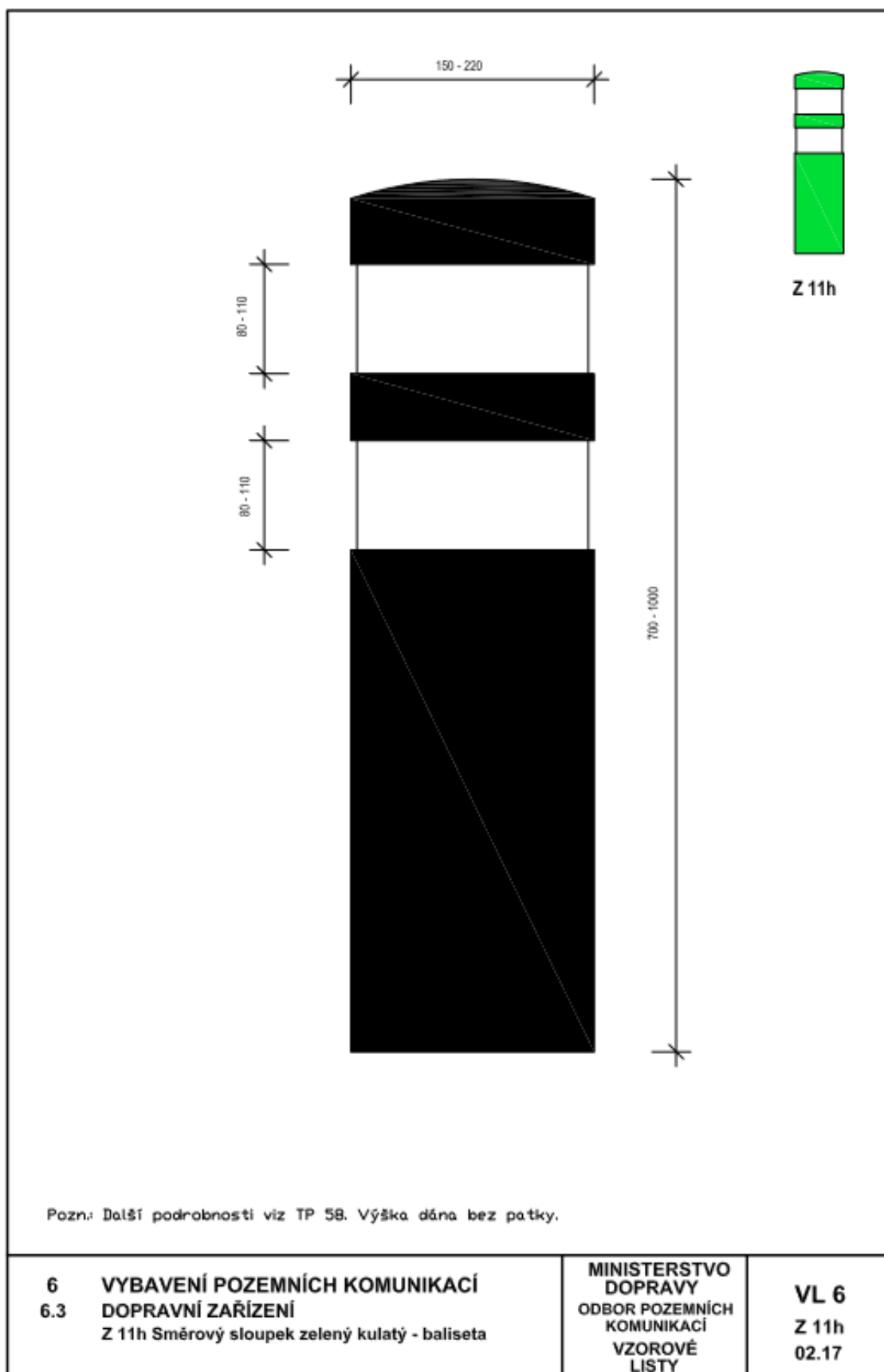
Pozn. 2: minimální prahová hodnota počtu obyvatel v obci nebo sídle pro umístění prvního stupně základní školy je 2000 obyvatel. Minimální hrubá obytná hustota v pěší dostupnosti 600 metrů je 30 obyvatel/ha, v pěší dostupnosti 800 metrů 17 obyvatel/ha.

Pozn. 3: minimální prahová hodnota počtu obyvatel pro umístění úplné základní školy v obci nebo sídle je 4000 obyvatel. Minimální hrubá obytná hustota v pěší dostupnosti 800 metrů je 34 obyvatel/ha.

Pozn. 4: minimální prahová hodnota počtu obyvatel pro umístění ordinací praktických lékařů (ordinační hodiny 2 dny v týdnu) je 720 obyvatel u praktického lékaře pro dospělé, 1800 obyvatel pro praktického lékaře pro děti a dorost, 840 obyvatel u zubního lékaře, 5600 obyvatel u praktického lékaře gynekologa. Optimální počet obyvatel pro celotýdenní provoz je 1800 obyvatel u praktického lékaře pro dospělé, 4500 obyvatel u praktického lékaře pro děti a dorost, 2100 obyvatel u zubního lékaře a 14000 obyvatel u PL gynekologa. Minimální hrubá obytná hustota v pěší dostupnosti 600 m je 11 obyvatel/ha (27 obyvatel/ha pro celotýdenní provoz) u praktického lékaře pro dospělé, 27 obyvatel/ha u praktického lékaře pro děti a dorost (68 obyvatel/ha pro celotýdenní provoz), 13 obyvatel/ha (32 obyvatel/ha pro celotýdenní provoz) u zubního lékaře a 84 obyvatel/ha (210 obyvatel/ha pro celotýdenní provoz) u praktického lékaře gynekologa. Při posuzování obytné hustoty u ordinací PL gynekologa a v odůvodněných případech u PL pro děti a dorost při celotýdenním provozu se zohlední počet obyvatel ve spádovém území mimo fyzickou dostupnost. Při dosažení prahové hodnoty odpovídající optimálnímu počtu obyvatel pro celotýdenní provoz se použijí hodnoty hrubých obytných hustot pro celotýdenní provoz.

Zdroj: [19]

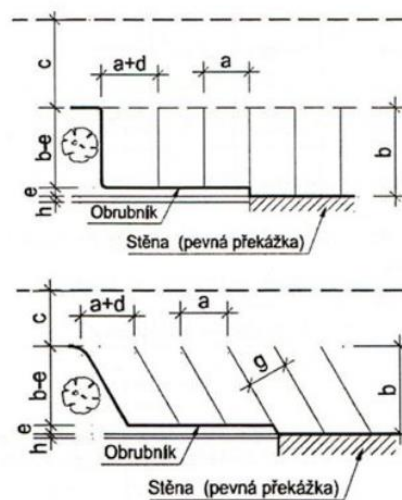
Příloha 5 - Z 11h Směrový sloupek zelený kulatý - baliseta



Zdroj: [47]

Příloha 6 - šířka parkovacího stání dle normy ČSN 73 6056

Řazení vozidel	Skupina vozidel	Základní šířka stání ¹⁾	Skutečná šířka stání	Rozšíření krajního stání (bezpečnostní odstup)	Délka stání	Převis vozidla	Šířka jízdního pruhu/pásu ²⁾ - jízda vpřed (bez nadjetí)	Šířka jízdního pruhu/pásu ²⁾ - couvání
		a (m)	g (m)	d (m)	b (m)	e (m)	c (m)	c (m)
Kolmé	osobní	2,50	2,50	0,25	5,00	0,50	6,00	4,75
		2,65	2,65				5,75	4,25
		2,80	2,80				4,25	3,75
	lehká užitková (dodávka)	2,75	2,75	0,40	6,50	0,50	7,75	6,25
		2,90	2,90				7,00	6,00
		3,10	3,10				5,50	5,50



Zdroj: [25]