

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI

PŘÍRODOVĚDECKÁ FAKULTA

Katedra geografie



Bc. Jana KÁNSKÁ

**Hierarchie dopravních středisek ČR
se zaměřením na Olomoucký kraj**

Diplomová práce

Vedoucí práce: Mgr. Petr KLADIVO

Olomouc 2011

Prohlašuji, že jsem zadanou diplomovou práci vypracovala samostatně pod vedením
Mgr. Petra Kladiva, a uvedla všechnu literaturu a elektronické zdroje, které jsem
použila.

V Olomouci dne 20. 4. 2011

.....
podpis

Na tomto místě bych ráda poděkovala vedoucímu diplomové práce Mgr. Petru Kladivovi, za odborné vedení a cenné rady v průběhu zpracovávání této práce. Dále chci poděkovat Mgr. Petru Šimáčkovi za ochotu a pomoc při tvorbě map.

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI
Přírodovědecká fakulta
Akademický rok: 2009/2010

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Jana KÁNSKÁ**
Studijní program: **N1301 Geografie**
Studijní obory: **Učitelství geografie pro střední školy**
Historie
Název tématu: **Hierarchie dopravních středisek ČR se zaměřením na Olomoucký kraj**
Zadávající katedra: **Katedra geografie**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Cílem diplomové práce je provést dopravní hierarchii středisek v České republice na základě předem zvolené metodiky (podle přímých dopravních spojení, dopravní dostupnosti, kvality dopravní sítě, atd.) a analyzování základních vývojových trendů v posledním desetiletí. Autorka se bude podrobněji věnovat Olomouckému kraji, kde se zaměří na analýzu mezistřediskových vazeb, kvalitu dopravního spojení a pokusí se o dopravní regionalizaci kraje.

Navržená osnova práce: 1. Úvod 2. Cíle práce a metody zpracování 3. Rešerše literatury 4. Stanovení dopravních středisek. 5. Hierarchie dopravních center na základě vybraných metod 6. Analýza dopravních vazeb mezi středisky Olomouckého kraje 7. Diskuse výsledků 8. Závěr
Časový harmonogram: bod 1 - 2 podzim 2009 bod 3 - 4 jaro 2010 bod 5 - 6 léto 2010 bod 7 - 8 zima 2010 tvorba kartografických příloh + finalizace textové části a odevzdání práce ? jaro 2011

Rozsah grafických prací: Podle potřeb zadání
Rozsah pracovní zprávy: 20 000 - 24 000 slov
Forma zpracování diplomové práce: tištěná/elektronická

Seznam odborné literatury:

Literatura: BLAŽEK, M.(ed), 1977. Ekonomickogeografická regionalizace, *Studia geographica* 53, Geografický Ústav ČSAV, Brno, 73 s. BRINKE, J., 1999. Úvod do geografie dopravy, Univerzita Karlova, Praha, 112 s. HAMPL, M., GARDAVSKÝ, V., KÚHNL, K., 1987. Regionální struktura a vývoj systému osídlení ČSR. Univerzita Karlova, Praha, 255 s. HAMPL, M., 2005. Geografická organizace společnosti v České republice: Transformační procesy a jejich obecný kontext. Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, Praha, 147 s. HŮRSKÝ, J., 1978 b. Regionalizace České socialistické republiky na základě spádu osobní hromadné dopravy. *Studia Geographica*, 59, Geografický Ústav ČSAV, Brno, 182 s. MARADA, M., 2003 b. Dopravní hierarchie středisek v Česku: vztah k organizaci osídlení. Disertační práce. Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, Praha, 116 s. RODRIGUE, J-P., COMTOIS, C., SLACK, B., 2006. *The geography of transport systems*, London, 296 s. ŘEHÁK, S., 1994. Hromadná osobní doprava ve výzkumu prostorové struktury státu (na příkladu někdejšího Československa). Habilitační práce ? katedra geografie PŘF MU. Brno, s. 75. ŘEHÁK, S., 1979. Prostorová struktura obslužného systému hromadné osobní dopravy. Kandidátská disertační práce. Geografický Ústav ČSAV, Brno, 88 s. SEIDENGLANZ, D., 2007. Dopravní charakteristiky venkovského prostoru. Disertační práce, Geografický Ústav MU, Brno, 162 s. VITURKA, M., 1981. Vztah sídelní struktury a silniční dopravy. In: *Sborník ČSGS*. Praha, s. 28-47.

Vedoucí diplomové práce: Mgr. Petr Kladivo
Katedra geografie

Datum zadání diplomové práce: 30. listopadu 2009

Termín odevzdání diplomové práce: 10. dubna 2011

L.S.

Prof. RNDr. Juraj Ševčík, Ph.D.

děkan

Doc. RNDr. Zdeněk Szczyrba, Ph.D.

vedoucí katedry

V Olomouci dne 30. listopadu 2009

Obsah

Obsah.....	5
1. ÚVOD.....	7
2. CÍLE A METODIKA.....	9
2. 1 Cíle.....	9
2. 2 Metodika.....	9
2. 2. 1 Výběr dopravních středisek a vymezení dopravních regionů.....	9
3. REŠERŠE LITERATURY.....	12
4. HIERARCHIE DOPRAVNÍCH CENTER V ČR A STANOVENÍ DOPRAVNÍCH STŘEDISEK.....	14
4. 1 Hierarchie dopravních center v ČR podle vybrané literatury.....	14
4. 2 Dopravně geografická střediska a dopravní regiony.....	23
4. 3 Dopravní hierarchie středisek zkoumaného území.....	25
4. 4. Postavení zájmového území v sídelním systému.....	28
4. 5. Územně správní vývoj.....	30
5. CHARAKTERISTIKA DOPRAVNÍ SÍTĚ ZKOUMANÉHO ÚZEMÍ.....	32
5. 1 Dálniční a silniční síť zájmového území.....	33
5. 1. 1 Dálnice.....	33
5. 1. 2 Rychlostní silnice a silnice I. třídy.....	33
5. 2 Železniční síť zkoumaného území.....	36
5. 2. 1 Historie výstavby železnic ve sledovaném území.....	37
5. 2. 2 Železniční koridory a tratě celostátního významu.....	38
5. 2. 3 Tratě regionálního významu.....	41
5. 3 Hraniční přechody ve zkoumaném území.....	45
5. 3. 1 Silniční hraniční přechody.....	45
5. 3. 2 Železniční hraniční přechody.....	46
5. 4 Matematické charakteristiky dopravní sítě zkoumaného území.....	47
6. HIERARCHIE DOPRAVNÍCH CENTER PODLE HROMADNÉ DOPRAVY.....	50
6. 1 Hierarchie hromadné dopravy v ČR.....	50
6. 2 Integrované dopravní systémy (IDS) v ČR.....	52
6. 3 Hierarchie dopravních center zájmového území podle hromadné dopravy.....	53
6. 4 Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje (IDSOK).....	57
6. 4. 1 Vznik a vývoj IDSOK.....	57
6. 4. 2 Současný systém IDSOK a jeho členění.....	58
6. 5 Individuální doprava v ČR a v dopravních centrech.....	61
6. 5. 1 Vybavenost osobními automobily v ČR.....	61
6. 5. 2 Osobní automobilová doprava v dopravních centrech zájmového území.....	63
7. DOPRAVNÍ REGIONY ZKOUMANÉHO ÚZEMÍ.....	65
7. 1 Vybrané faktory ovlivňující dopravní regiony.....	65
7. 1. 1 Fyzicko-geografické faktory.....	65
7. 1. 2 Socioekonomické faktory.....	66
7. 2 Dopravní regiony a SO ORP v Olomouckém kraji.....	71
7. 2. 2 Dopravní regiony a SO ORP podle počtu obyvatel.....	74
7. 2. 3 Dopravní regiony a SO ORP podle rozlohy.....	75
7. 3 Charakteristika dopravních regionů v zájmovém území.....	76
8. MEZISTŘEDISKOVÉ VAZBY DOPRAVNÍCH CENTER.....	84
8. 1 Hierarchie dopravních center podle mezi-střediskových vazeb.....	84

8. 2 <i>Dopravní dostupnost center z Olomouce podle času a počtu spojení.....</i>	86
9. ZÁVĚR.....	87
10. SUMMARY.....	92
11. SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY A ZDROJŮ.....	93
PŘÍLOHY	

1. ÚVOD

Doprava je vysoce dynamický jev, který ovlivňuje život v celé moderní společnosti. Z hlediska geografie je na místě zdůraznit, že je to nástroj integrace regionu od úrovně mikroregionální až k úrovni globální. Lze ji zmapovat, zhodnotit její kvalitu a intenzitu, územně diferencovat atp. Doprava se řadí mezi nejvýznamnější společenské složky krajiny. Postupně se prohlubující územní diferenciaci a funkční specializace vyvolává zvýšené nároky na kvalitu současné dopravy a spojů. Geografie vnímá dopravu především jako dynamické vyjádření prostorových vztahů mezi složkami krajinné sféry. Doprava je geografy považována také za důležitý komponent rozvojového potenciálu regionů (Marada, 2003).

Předmětem této diplomové práce je dopravní hierarchie a dopravní regionalizace středisek ČR se zaměřením na Olomoucký kraj. Cílem této práce je rovněž analýza vývojových trendů za poslední desetiletí a podání soudobého obrazu dopravně geografické hierarchie středisek v ČR. Tento parciální cíl je naplněn zvláště v kapitole 4. 1 „Hierarchie dopravních center v ČR podle vybrané literatury“. Dalším dílčím cílem je provedení nové dopravně geografické regionalizaci na modelovém území Olomouckého kraje na základě stanovené metodiky (blíže viz kap. 2. 2 Metodika práce). Tento cíl je obsažen v kapitole 7. „Dopravní regiony zájmového území“. Výběr dopravních středisek ve zkoumaném území byl určen podle ukazatele komplexní funkční velikosti sídel – KFV. Příbuznou tematikou se v minulosti zabývalo značné množství dopravních geografů, jak bude připomenuto v kapitole zabývající se rešerší literatury.

Metodika této diplomové práce byla převzata z disertační práce Miroslava Marady nesoucí název „Dopravní hierarchie středisek v Česku: vztah k organizaci osídlení“. Obdobnou metodiku také použil ve své diplomové práci Stanislav Kraft. Jedná se tedy o hodnocení dopravních středisek podle hromadné dopravy, na jehož základě je provedena jejich hierarchie a k nim vytvořeny příslušné dopravní regiony v daném zkoumaném území. Zájmové území bylo vymezeno pomocí převažujících dopravních vazeb z hlediska spádu hromadné dopravy na úrovni obcí. Údaje o absolutním počtu dopravních příležitostí ve sledovaném prostoru byly získávány

z elektronické databáze IDOS, přičemž uvažována byla pouze přímá dopravní spojení. Pro výstižnější analýzu byly tyto dopravní příležitosti dále rozděleny na autobusové a železniční. Poněvadž nebylo možné všechny potřebné informace ze zdrojové databáze IDOS shromáždit za pouhý jeden den, zvolili jsme za tento vzorový den vždy běžný pracovní den, který nebyl nijak omezen výjimkami v obvyklém jízdním řádu. Výsledky veškeré dopravní hierarchizace a také regionalizace budou prezentovány níže v textu práce v příslušných kapitolách. K tvorbě tabulek a grafů bylo použito programu MS Excel. Schémata a jednoduché obrázky byly vytvořeny pomocí programu CorelDraw. Mapy byly vypracovány v programu ArcMap.

2. CÍLE A METODIKA

2.1 Cíle

Cílem diplomové práce je provést dopravní hierarchii středisek v České republice na základě předem zvolené metodiky a analyzování základních vývojových trendů v posledním desetiletí. Jak již bylo nastíněno v úvodní kapitole, tato práce se bude podrobněji věnovat zájmovému území, které představuje Olomoucký kraj. Zde se zaměříme nejen na hierarchii vybraných dopravních středisek (zejména 6. kapitola), ale bude blíže analyzován charakter mezi-střediskových vazeb, kvalita dopravního spojení a bude provedena dopravní regionalizace zkoumaného území. Tyto cíle jsou zahrnuty v sedmé a osmé kapitole.

2.2 Metodika

Následující podkapitola se věnuje problematice vymezení dopravních středisek. Tato centra by měla být chápána jako střediska vymezených dopravně geografických regionů na území Olomouckého kraje. V obecném horizontu se problematikou dopravních center a dopravní hierarchizace zabývalo již značné množství autorů. Metodika této práce je tedy výsledkem selekce z různých odborných titulů, kterým bude více věnována kapitola 3. Rešerše literatury. Jakou metodiku jsme pro tuto diplomovou práci zvolili, je popsáno v následujícím textu.

2.2.1 Výběr dopravních středisek a vymezení dopravních regionů

Výběr dopravních středisek podle ukazatele KfV byl převzat z disertační práce M. Marady (Marada, 2003). Selektce dopravně geografických středisek byl proveden pomocí ukazatele komplexní funkční velikost (dále jen KfV¹), který udává

¹ $KfV = (O + P + S) / 3$

KfV = komplexní funkční velikost

O = obytná funkce vyjádřená počtem obyvatel

P = pracovní funkce vyjádřená počtem pracovních příležitostí v sídle, tzn. ekonomicky aktivní obyvatelstvo mínus vyjíždka plus dojíždka

S = službová (obslužná) funkce vyjádřená počtem pracovních příležitostí ve službách mínus vyjíždka plus dojíždka

komplexnější hodnocení dopravních středisek. Tento ukazatel v sobě zahrnuje celkem tři dílčí složky, a to obytnou (tj. počet obyvatel žijících v daném sídle), dále pracovní (tj. počet pracovních příležitostí v daném sídle) a obslužnou složku (počet pracovních příležitostí ve službách v daném sídle). Součet těchto tří komponentů je dělen třemi. Spodní kritérium pro výběr středisek dopravních regionů bylo stanoveno na 2,5 tisíce v souladu s metodikou práce M. Marady. Jedná se o střediska s alespoň subregionálním významem.

Miroslav Marada se ve své disertační práci podrobněji zabýval dopravní hierarchií středisek v Česku a jejím vztahem k organizaci osídlení. Pro hodnocení hromadné veřejné dopravy použil jako výchozí zdroj elektronický jízdní řád IDOS. V rámci železniční dopravy rozdělil vlaková spojení na dálková – RYCHLÍK, jejichž součet vynásobil třemi. Součet místních (lokálních) vlakových spojů – NERYCHLIK, násobil jednou. Následující dílčí agregát VLAK stanovil jako součet rychlíkových (vynásobeno třemi) a nerychlíkových spojů. Analogický dílčí agregát BUS byl definován jako součet trojnásobku počtu dálkových autobusových spojení – DALBUS a jednonásobku místních autobusových spojení – NEDALBUS. Konečný výsledný agregát DOPRAVA byl stanoven jako součet trojnásobku agregátu VLAK a jednonásobku agregátu BUS. Hierarchie dopravních středisek modelového území podle agregátního ukazatele DOPRAVA bude prezentována níže.

Shodnou metodiku s aplikací na hromadnou dopravu v Karlovarském kraji, použil také Stanislav Kraft ve své diplomové práci (Kraft, 2006), kdy rovněž pro výběr středisek použil jako hodnotící kritérium ukazatel komplexně funkční velikosti sídel. Pro výzkum, vytvoření a analýzu dopravních regionů použil i on jako výchozí zdroj veřejně dostupnou databázi spojů IDOS. Na základě počtu přímých spojení mezi zvolenými dopravními středisky vymezil S. Kraft jednotlivé dopravní regiony a dále zkoumal mezi-střediskové vazby mezi nimi. Za referenční den zvolil středu 17. května 2006, tedy běžný pracovní den, který by neměl být vystaven výjimkám v jízdním řádu. Věnoval se také kvalitě dopravního spojení mezi dopravními centry.

Právě takto zvolenou metodiku jsme se rozhodli vybrat pro tuto diplomovou práci, poněvadž je právě tato pro dané téma nejvíce vhodná. Cílem práce je tedy, mimo jiné pokusit se provést novou dopravně geografickou regionalizaci Olomouckého kraje. Poněvadž již v databázi IDOS není možné zpětně dohledat jakákoli dopravní spojení, vybírali jsme jako vzorový den pro vyhledávání přímých

dopravních spojení vždy běžný pracovní den, který nebyl zatížen výjimkami v normálním jízdním řádu, jako jsou např. výluky apod. Hranice nově vzniklých dopravních regionů byly vymezeny počtem přímých dopravních spojení z jednotlivých obcí ke středisku.

3. REŠERŠE LITERATURY

Tématikou dopravní regionalizace, tvorbou hierarchie dopravních center a vazeb mezi nimi se v českém i československém prostředí v minulosti zabývalo již velké množství odborníků. Mezi stěžejní a obsahově nejpřínosnější práce řešící tvorbu, analýzu a komplexní hodnocení dopravní hierarchizace středisek v ČR patří nepochybně monografie a odborné studie Martina Hampla, Miroslava Marady, Karla Kühnla, M. Blažka, nebo práce Josefa Hůrského a dalších autorů.

Ze starší práce J. Hůrského, jednoho z našich nejvýznamnějších dopravních geografů, s názvem „Regionalizace České socialistické republiky na základě spádu osobní dopravy“ (Hůrský, 1978) čerpalo inspiraci mnoho dalších autorů. Tato práce bude více analyzována v kapitole 4. Hierarchie dopravních center v ČR.

V obecném rámci se geografii dopravy zabývá rovněž práce s názvem „Úvod do geografie dopravy“ (Brinke, 1999) J. Brinkeho, která představuje základní pilíř ke studiu geografie dopravy vůbec. Hromadnou dopravou se ve své habilitační práci s názvem „Hromadná osobní doprava ve výzkumu prostorové struktury státu“ rovněž zabýval Stanislav Řehák (Řehák, 1994). Danou problematikou dopravní hierarchizace a dopravní hierarchie center se podrobně věnuje odborná publikace Martina Hampla: Dopravní regionalizace společnosti a transformační procesy v ČR (Hampl, 2005). Této stěžejní práci pro dané téma bude rovněž věnován prostor v následující kapitole.

Vztahem sídelního systému s dopravou se blíže zabýval například M. Viturka ve své práci „Vztah sídelní struktury a silniční dopravy“ (Viturka, M., 1981).

Ze zahraniční literatury zkoumající tematiku dopravních systémů v širším rámci je třeba zmínit například dílo J - P. Rodrigua, C. Comtoise a B. Slacka: The geography of transport systems (Rodrigue, J. - P., Comtois, C., Slack, B., 2006). Tito badatelé v rámci zkoumání mezi-střediskových vazeb zahrnují vliv různých faktorů, jako jsou např. velikost a vzájemná vzdálenost středisek, diferencovaná atraktivita sídel, daná zejména kvalitou života v nich, nebo tzv. emitivita, což je jev představující rozdílný potenciál sídel generovat cesty. Emitivita je zpravidla spojována i s příjmy obyvatel, ale vliv může mít také dostupnost dopravních prostředků, tj. nabídka spojů hromadné dopravy či úroveň automobilizace. Autoři se snaží vliv těchto faktorů zahrnovat do gravitačních modelů pomocí různých

konstant, mocnitelů a reziduí. Základní vzorec tohoto modelu byl převzat z Newtonova gravitačního zákona, kde odmocnina vzdálenosti má hodnotu 2, a je pak modifikována dalšími parametry. Rodrigue, Comtois, Slack uvádějí vzorec

$$X_{ij} = k \frac{P_i^\lambda \cdot P_j^\alpha}{D_{ij}^\beta},$$

kde X_{ij} je teoretická síla vzájemné interakce mezi středisky i a j v bezrozměrném vyjádření, P_i a P_j jsou hmoty či masy středisek (např. počet obyvatel), D_{ij} je vzdálenost těchto středisek, β je exponent určující velikost rezistence vzdálenosti, α je atraktivita střediska i a λ je emitivitou střediska j . Cílem tohoto sledování je nalézt kombinaci uvedených parametrů tak, aby teoretické interakce maximálně přiléhaly ke sledovaným reálným interakcím.²

Širší koncipování studia geografie dopravy přinesla v průběhu 20. století zejména francouzská, dále pak britská, a také americká škola. Vysokým přínosem se staly rovněž práce lundské školy ze Švédska. Doprava však není objektem studia pouze geografických věd, ale také řady jiných empirických a aplikovaných věd, jako jsou vědy ekonomické ale i historické (Marada, 2003).

² Marada M. a kol.: Doprava a geografická organizace společnosti v Česku. s. 16

4. HIERARCHIE DOPRAVNÍCH CENTER V ČR A STANOVENÍ DOPRAVNÍCH STŘEDISEK

4. 1. Hierarchie dopravních center v ČR podle vybrané literatury

Jak jsme již výše uváděli, danou problematikou dopravní hierarchizace středisek a dopravní regionalizace se zabývala celá řada dopravních geografů a dalších vědců. Díky tomu máme k dispozici značnou sumu odborných titulů, z nichž můžeme čerpat. Jako stěžejní práce nejen pro danou tematiku, ale hlavně pro tuto diplomovou práci, pokládám odborné publikace především Martina Hampla, disertační práci Miroslava Marady a diplomovou práci Stanislava Krafta. Ze starší literatury, kterou budeme v této kapitole rozebírat, jsme vybrali práci Josefa Hůrského. Všechny tyto tituly byly již zmiňovány výše, buď v kapitole 2. Metodika, nebo 3. Rešerše literatury. Nyní považuji za potřebné pro stanovení hierarchie dopravních center v ČR blíže rozvést práce M. Hampla „Doprání regionalizace společnosti a transformační procesy v ČR“ (Hampl, 2005), M. Marady a kol.: Doprava a geografická organizace společnosti v Česku, a J. Hůrského „Regionalizace České socialistické republiky na základě spádu osobní dopravy“ (Hůrský, 1978).

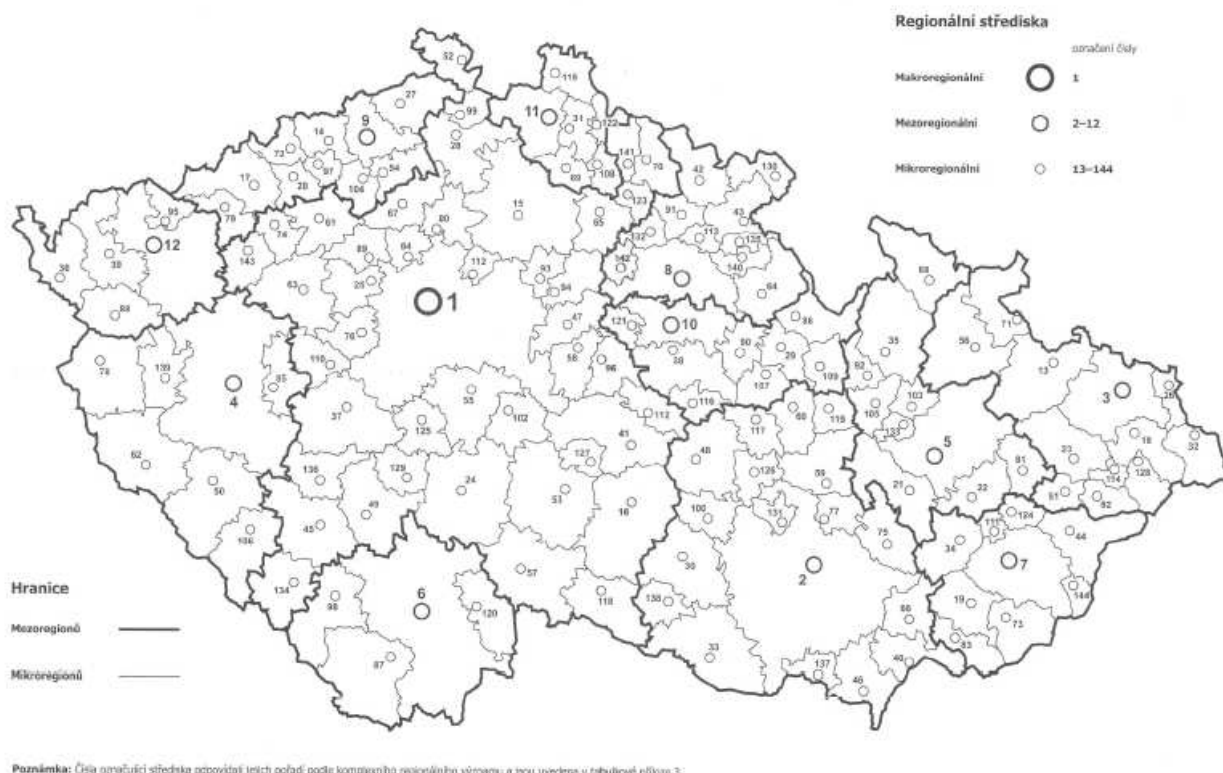
M. Hampl ve své studii s názvem „Doprání regionalizace společnosti a transformační procesy v ČR“ (Hampl, 2005) hodnotí mimo jiné i dlouhodobý vývoj geografické organizace, který řeší na základě dvou úrovní. První z nich představuje koncepcí teorii stádií. Druhou úrovní hodnocení je hlubší analýza vývojových změn v industriálním, resp. modernizačním stádiu, neboť těchto změn došlo v případě České republiky v teprve nedávném období. V rámci sociogeografické organizace a dlouhodobé územní koncentrace společnosti v ČR uvažoval M. Hampl období od roku 1790 až 2001, přičemž období 1790-1970 chápe jako industriální období. V této kapitole se zabýval i hierarchickou velikostí center osídlení – měst a jejich vývojem ve sledovaném časovém úseku. Neopomněl rozebrat specifika a deformace poválečného vývoje u nás. Deformacemi rozumí industriální modifikace tehdejšího politického systému, tedy socialistické plánování hospodářství (např. schválená středisková soustava sídel) nebo zprostředkované důsledky plynoucí z celkové povahy strategie posuzované totalitním režimem (utlumení regionálních a lokálních aktivit).

Pro stanovení samotných současných dopravních středisek použil M. Hampl mírně odlišnou metodiku než my, ale pro svou práci jistě výstižnější. Jako výběrový ukazatel zde zvolil KKV, což je kvalitativně hodnocená komplexní velikost sídla. Tento ukazatel vyjadřuje kvantitativně váženou komplexní velikost středisek a metropolitních území, a tedy syntetickou charakteristiku vyššího a více integrálního typu. Je definován jako součet 75% hodnot KV a 25% podílu vybraných kvartérních aktivit na celém území ČR. Čtvrtinová váha přisouzená významu kvartérních činností byla zvolena s ohledem na jejich mimořádnou koncentraci do hlavních center (podíl Prahy zde dosahuje téměř 60 %). Základní měřítková hierarchizace jednotek odpovídá administrativní soustavě: obce – okresy – kraje. Dále se ve své práci věnoval současným tendencím vývoje regionální a sídelní diferenciaci, přičemž těžiště analýz se vztahuje na období 1991-2001, tj. k obdobím mezi posledními dvěma sčítání lidu. Dílčí částí této publikace je rovněž kapitola analyzující sociogeografickou regionalizaci, metropolizaci a změny vztahové organizace, jejímž cílem hodnocení byly současné změny a dosažený stav v geografické organizaci vztahů a procesů v systému osídlení. Zpracování regionalizace je založeno v první řadě na výsledcích jednotlivých cenů, přičemž jednu z nejdůležitějších rolí zde hraje sledování dojížděky do zaměstnání.

Pro vymezení regionálních středisek vyšší úrovně aplikoval M. Hampl v této studii tzv. ukazatel KRV – ukazatel komplexně regionálního významu. Jeho konstrukce zohledňuje působnost středisek na různých hierarchických úrovních a zároveň diferencovanou sounáležitost, resp. intenzitu vazeb střediska a jeho hierarchicky rozlišených zázemí. Doplnující část jeho studie představují závěrečné přehledové tabulky. Zde jsou střediska v ČR podle jeho metodiky hodnocena na základě ukazatele KV, indexu vývoje 1991-2001 (obyvatelstvo, pracovní příležitosti, mzda, ekonomický agregát), počtu obyvatelstva (potřebná hranice 5000 obyvatel) a seřazena podle ukazatele KRV. V posledním sloupci je každému středisku určeno nadřazené středisko.

Obr. 1

Mapová příloha: Sociogeografická regionalizace České republiky (2001)



Zdroj: HAMPL, M.: Geografická organizace společnosti v České republice, mapová příloha

Dopravní regiony v ČR podle M. Hampla (Hampl, 2005)

M. Hampl rozdělil území ČR do celkem 12 dopravně geografických regionů, resp. mezoregionů, přičemž největším z nich byl jediný makroregion s dominantním postavením Prahy. Takto stanovený dopravní (makro)region podstatně přesahuje administrativní hranice kraje Praha a Středočeského kraje, zejména v jeho jižní části. Administrativní území kraje Vysočina bylo převážně pohlceno tímto regionem (zhruba 1/3 území připadla jihomoravskému mezoregionu) a nevystupuje tedy jako samostatný dopravní mezoregion. Ostatní mezoregiony více či méně respektují hranice krajů ČR. Co se týče vymezení dopravních center – měst, rozdělil je M. Hampl na střediska makroregionální (pouze Praha), mezoregionální (všechna ostatní krajská města) a mikroregionální (potřebné velikostní kritérium 15 000 obyvatel v celém regionu plus 5 000 obyvatel v zázemí), přičemž každému středisku hierarchicky přiřadil číslo (1 = největší středisko, 144 = nejmenší centrum). V rámci území Olomouckého kraje vyznačil M. Hampl celkem 10 dopravních georegionů, přičemž dopravní střediska byla vyhodnocena následovně: Olomouc (č. 5), Prostějov

(č. 21), Přerov (č. 22), Šumperk (č. 35), Jeseník (č. 68), Hranice (č. 81), Zábřeh (č. 92), Šternberk (č. 103), Mohelnice (č. 105), Uničov (č. 133). Nejvýznamnějším a plošně největším byl dopravní region Olomouc a hierarchicky nejmenším z nich byl region s nejnižším číslem, tedy Uničov.

M. Marada a kolektiv vymezil ve své studii s názvem „Doprava a geografická organizace společnosti v Česku“ na území ČR celkem 171 středisek. Výběr středisek byl uskutečněn pomocí ukazatele KV – komplexní velikost středisek, jež nahrazuje ukazatel KVV. KV je definována jako součet podílu střediska na obyvatelstvu ČR a dvojnásobku podílu na pracovních příležitostech Česka k roku 1991 a 2001 dělený třemi. Tato střediska pak v rámci hromadné dopravy hodnotil podle ukazatele VLAK (2000) a BUS (2000). V rámci tohoto šetření použil pro výpočet mírně odlišnou metodiku výpočtu. Agregát VLAK byl stanoven jako součet trojnásobku dálkových vlakových spojů a jednonásobku místních vlakových spojení odjíždějících ze střediska. Agregát BUS jako součet trojnásobku dálkových autobusových spojů a jednonásobku místních autobusových spojů odjíždějících ze střediska.³ Jako největší střediska podle ukazatele VLAK dostal města v tomto pořadí: Praha, Kolín, Olomouc, Brno a Pardubice. Nejmenšími centry železniční dopravy pak byly (vzestupně): Velká Bíteš, Humpolec, Sedlčany, Jevíčko a Dobříš. V případě ukazatele BUS byly největšími centry: Praha, Brno, Ostrava, Zlín - Otrokovice a Hradec Králové. Nejmenšími centry autobusové dopravy se staly (vzestupně) Choceň, Pacov, Skuteč, Týniště n. Orlicí a Mikulov. Ve výsledném ukazateli HROMADNA DOPRAVA vyšla jako největší centra Praha, Brno, Ostrava, Olomouc a Kolín. Naopak nejmenšími centry byly (vzestupně) Skuteč, Ledec nad Sázavou, Tachov, Vítkov a Sedlčany. Do 20. místa v rámci ukazatele HROMADNA DOPRAVA se ze zkoumaného území promítla dopravní centra Přerov (10.) a Hranice (16.).

Jako hlavní výsledky⁴ z této studie M. Marady a kolektivu byly zjištěny následující závěry. Dopravní hierarchie vykazuje na základě velikostně-významových znaků krajně asymetrické rozdělení, a je tak v silné asociaci s hierarchií komplexní, přičemž dopravní hierarchizace je nejvíce rozvinuta na nejvyšších úrovních hierarchie. Dopravní hierarchie malých středisek je omezená,

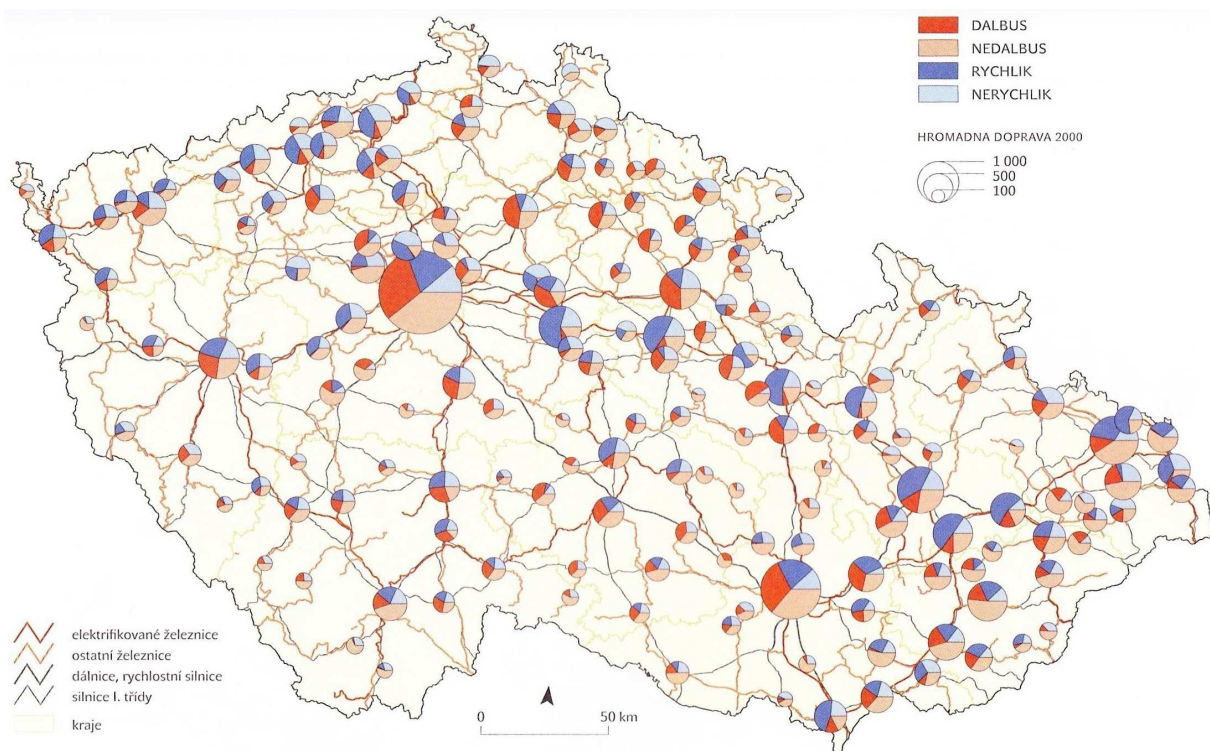
³ Marada M. a kol.: Doprava a geografická organizace společnosti v Česku. s. 37

⁴ Tamtéž. s. 115-120

a to v zejména v důsledku zajištění minimální dopravní obslužnosti. Změny v míře hierarchizace středisek podle veřejné dopravy se příliš neprojevují, mj. pro ovlivnění dopravní politikou státu a krajů. Dopravní význam středisek z hlediska veřejné dopravy je silně ovlivněn jejich polohou ve stávající dopravní síti. Nejvyšší míru hierarchizace vykazuje z dopravních ukazatelů intenzita osobní automobilové dopravy. Zjednodušeně lze konstatovat, že největší střediska jsou obsluhována komplexně, u středně významných středisek převládá specializace na železniční dopravu dálkovou i lokální a u nejmenších středisek dominuje lokální autobusová doprava. Intenzita automobilového provozu se pravděpodobně blíží k novému optimu a ve střediscích se bude selektivně zvyšovat dle místních podmínek, tj. podle dopravní polohy v dálkových sítích, podle vývoje cílů dojížděky atd. Vzhledem k odlišnosti sídelního systému v Čechách a na Moravě/Slezsku bude pravděpodobně v malých venkovských sídlech Čech vždy vyšší podíl domácností vybavených automobily než ve velkých venkovských sídlech moravských.

Nedílnou součástí jeho práce jsou rovněž grafické mapové přílohy zachycující dílčí výsledky dané problematiky. Dvě z nich s označením Obr. 2 a Obr. 3, které jsou zajisté přínosem i pro téma této práce, přikládám níže. Obr. 2 vypovídá o diferenciaci dopravních středisek v ČR podle celkového významu veřejné dopravy. Nejvýznamnějším a největším dopravním střediskem v ČR se na základě této analýzy stalo hlavní město Praha, kde v roce 2000 převažovala spíše autobusová hromadná doprava nad železniční hromadnou dopravou, přičemž podíl místních autobusů byl nepatrně vyšší než v případě podílu dálkových autobusových linek. V rámci železniční hromadné dopravy logicky převažovala v případě Prahy spíše dálková spojení obsluhovaná rychlíky.

Obr. 2



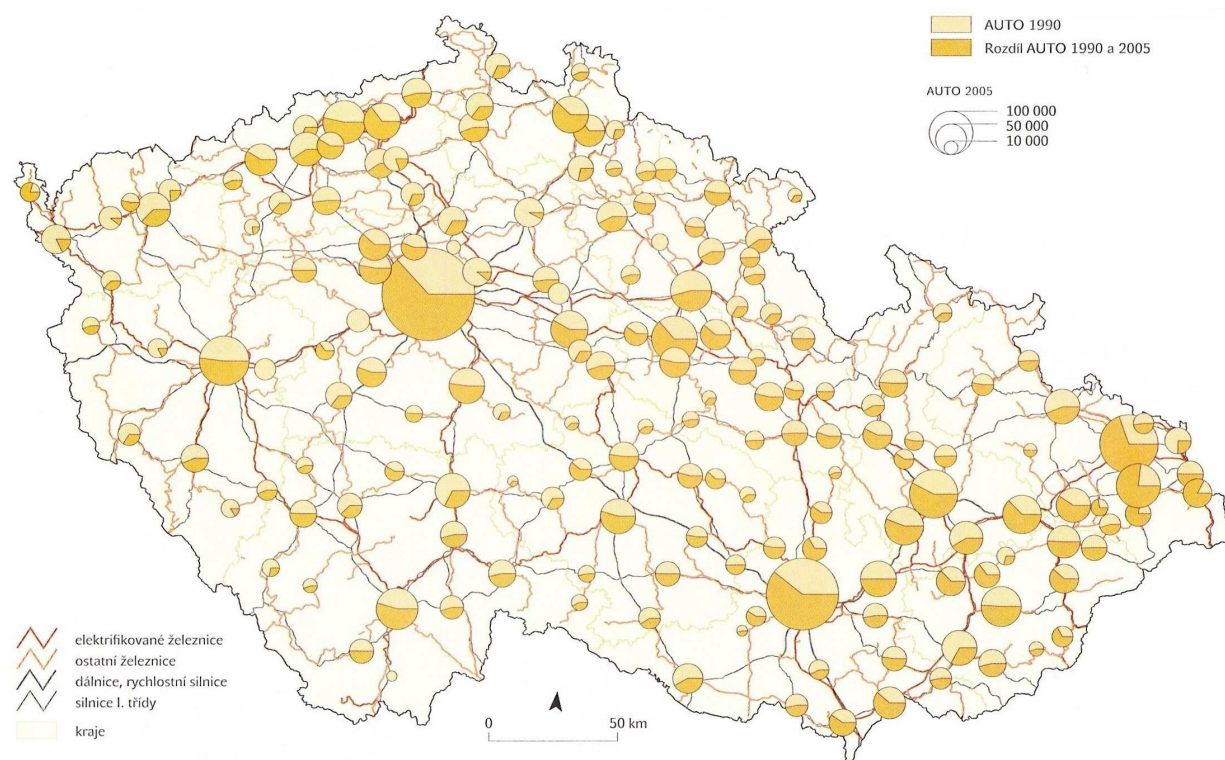
Obr. 4 – Diferenciace středisek podle celkového významu veřejné hromadné dopravy (2000). Vzhledem ke způsobu agregace byl podíl dálkových vlakových spojů vyjádřen jako podíl devítinásobku RYCHLIK na HROMADNA DOPRAVA, podíl místních vlakových spojů a dálkových autobusových spojů jako trojnásobek NERYCHLIK, resp. DALBUS na HROMADNA DOPRAVA a podíl místních autobusových spojů jako podíl NEDALBUS na HROMADNA DOPRAVA.

Zdroj: MARADA, M. a kol., s. 152

Pohledem na území Olomouckého kraje zjišťujeme, že ve srovnání s našimi dopravními centry se jejich počet odlišuje, ale ne nijak markantně. Do analýzy M. Marady z roku 2000 se jako dopravní středisko v rámci území Olomouckého kraje nepromítlo pouze město Lipník nad Bečvou. Jinak se v dané analýze vyskytuje všech ostatních jedenáct dopravních center s dominantním postavením Olomouce. Zde v roce 2000 převažovala železniční hromadná doprava nad autobusovou hromadnou dopravou s výraznou převahou dálkových rychlíkových spojů nad lokálními železničními linkami. V rámci autobusové dopravy převažovala nedálková spojení. To samé lze tvrdit i v případě dopravních středisek Hranice, Přerov a Zábřeh. V případě Zábřehu byl ovšem podíl dálkových rychlíkových spojení ještě výraznější než u Olomouce, což nepochybně způsobuje skutečnost, že město Zábřeh leží na frekventované trati č. 270, která tvoří spojnici zkoumaného území s Čechami a hlavním městem. V ostatních dopravních střediscích Olomouckého kraje převažovala ve sledovaném roce 2000 autobusová hromadná doprava nad železniční hromadnou dopravou. V případě dopravních center Litovel a Mohelnice můžeme

hovořit o zhruba vyrovnaném poměru mezi autobusovou a železniční hromadnou dopravou s mírnou převahou autobusové hromadné dopravy. Nejvýraznější podíl veřejné autobusové dopravy v rámci sledovaného území byl k roku 2000 zjištěn ve městě Prostějov.

Obr. 3



Obr. 6 – Významová diference středisek podle intenzit silniční dopravy v letech 1990–2005. Ukazatel AUTO pro daný rok byl stanoven jako součet intenzit automobilové dopravy ve sčítacích bodech ležících nejbližší středisku.

zdroj: Tentýž, s. 153

Obr. 3 podává obraz o dopravních střediscích v ČR z hlediska individuální automobilové dopravy a zároveň srovnává intenzitu silniční dopravy v letech 1990 a 2005. Dominantní postavení v rámci republiky si opět uchovává hlavní město Praha následovaná dalšími největšími městy v ČR - Brnem a Ostravou. V rámci zájmového území zjišťujeme skutečnost, že ve většině dopravních středisek se intenzita silniční dopravy mezi lety 1990 a 2005 zvyšovala. Nižší byla v roce 2005 v případě středisek Jeseník, Přerov a Zábřeh. Z této skutečnosti lze usuzovat, že v těchto dopravních centrech a regionech je využívána více veřejná doprava, a hraje zde podstatnou roli. Vyrovnané hodnoty intenzit silniční dopravy ve sledovaných letech se objevily u dopravních center Šternberk a Šumperk.

Josef Hůrský určil ve své práci „Regionalizace České socialistické republiky na základě spádu osobní dopravy“ pro klasifikaci soustavy center celkem čtyři základní ukazatele, a to jmenovitě ukazatel počtu cestovních příležitostí, ukazatel polohy v dopravní síti, ukazatel kapacity dopravních prostředků veřejných, ukazatel kapacity prostředků individuální dopravy (poslední dva sjednoceny do ukazatele celkové kapacity). Posledním parametrem, který se v jeho práci objevuje, je tzv. index oblastotvornosti, vycházející z tvaru spádové oblasti, z polohy centra uvnitř příslušné oblasti a z členitosti jejích hranic. Hranice jednotlivých oblastí zkonstruoval prostřednictvím vypracování tzv. předělové čáry. Tímto způsobem vzniklá centra a oblasti (regiony) srovnával se soustavou SOV (střediska oblastního významu) a tehdejšími kraji ČSSR.

Tab. 1 Pořadí center České socialistické republiky podle dvou dopravních a dvou s dopravou se částečně překrývajících ukazatelů – aplikace na dopravní centra Olomouckého kraje

Název centra	Pořadí center podle			
	intenzity (kapacity) os. dopravy/ pořadí v kraji	počtu cest. příležitostí/ pořadí v kraji	počtu činných v dopravě a službách/ pořadí v kraji	exponovanosti polohy centra/ pořadí v kraji
Olomouc	10/1	17/2	5/1	6/1
Prostějov	20/3	15/1	21/3	14/2
Přerov	18/2	30/3	18/2	20/3
Hranice	57/5	92/6	91/6	84/6
Lipník n. Bečvou	101/6	128/10	150/10	164/11
Šumperk	52/4	58/4	30/4	36/4
Jeseník	144/11	111/8	78/5	72/5
Zábřeh	111/7	106/7	107/8	93/7
Litovel	112/8	76/5	123/9	138/10
Šternberk	130/9	144/11	92/7	137/9
Uničov	136/10	119/9	197/11	113/8

Zdroj: Hůrský, J.: Regionalizace České socialistické republiky na základě spádu osobní dopravy, s. 41-45, upraveno

Ve výše uvedené tabulce je zobrazen seznam dopravních center Olomouckého kraje s analytickým hodnocením z práce J. Hůrského z roku 1978. V rámci tehdejší ČSR vyčlenil na jejím území celkem 150 měst – dopravních center (autor ji v textu nazývá „soustava 150“), přičemž č. 1 odpovídalo hlavnímu městu Praha, jako největšímu a nejvýznamnějšímu dopravnímu centru. Konečné číslo 150 připadlo na základě jeho metodiky nejmenšímu středisku, a to městu Aš. Jako hodnotící ukazatele vymezil J. Hůrský intenzitu (kapacitu) osobní dopravy, počet cestovních příležitostí, počet pracujících v dopravě a službách a exponovanost polohy centra. Číselné údaje za lomítkem vyjadřují pořadí daného centra v rámci

Olomouckého kraje. Na prvním místě se podle výše jmenovaných hodnotících ukazatelů umístila Olomouc. Na druhé pozici se vyskytla pouze v případě ukazatele „počet cestovních příležitostí“, kdy ji předběhlo centrum Prostějov, tehdy správně náležící Jihomoravskému kraji. Druhé a třetí pozice zaujímala v soudobém hodnocení další dvě nejvýznamnější dopravní centra současného Olomouckého kraje, a to již zmíněný Prostějov a Přerov. Na posledních příčkách skončila nejčastěji centra Jeseník, Lipník nad Bečvou a Uničov. Ve zdrojové práci J. Hůrského z roku 1978 není město Mohelnice zařazeno mezi dopravní centra, resp. „soustavy 150“. Podle jeho studie se Mohelnice soustavě 150 - ti center nejvíce přibližuje ukazatelem exponovanost polohy, jako další města, kterými soudobě byly Bystřice nad Pernštejnem, Rýmařov, nebo Bystřice pod Hostýnem.⁵

V dané publikaci se rovněž dočteme o podřazenosti některých center vůči jiným v rámci „soustavy 150“. Na území tehdejšího Severomoravského kraje se vyskytovalo celkem 7 podřazených center, z toho na území dnešního Olomouckého kraje to byla tři dopravní centra. Konkrétně se jednalo o Litovel (podřazena Uničovu), Lipník nad Bečvou (podřazen Hranicím) a Šternberk (podřazen Olomouci).⁶

Na tomto místě je rovněž vhodné uvést závěry a hlavní výsledky, ke kterým ve svých pracích došli již výše zmiňovaní autoři, z jejichž děl byla převzata metodika pro tuto diplomovou práci, a to Miroslava Marady a Stanislava Krafta.

M. Marada ve své disertační práci uvádí, že dopravní význam středisek je silně ovlivněn jejich polohou vůči stávající dopravní síti, což způsobuje, že autobusová doprava se přizpůsobuje spíše nodální organizaci, zatímco železniční doprava se vyznačuje osovou determinací. Nositelem dálkové dopravy je spíše železniční doprava a má selektivnější charakter než doprava lokální. Dopravní význam středisek souvisí s komplexním významem. Dopravní obslužnost je spjata nejen s počtem komplexně vázaného obyvatelstva na středisko, ale také s rozlohou jeho zázemí, hustotou zalidnění apod. (Marada, 2003).

V diplomové práci S. Krafta s názvem „Regionální hromadná doprava v Karlovarském kraji“ byla prokázána komplexita vymezovaných dopravně geografických regionů. Porovnáním dopravních regionů s regiony komplexně socio-

⁵ Hůrský, J.: Regionalizace České socialistické republiky na základě spádu osobní dopravy, s. 51

⁶ Tamtéž, s. 77

geografickými byla zjištěna velká asociace. Z výsledků hodnocení byl rovněž patrný těsný vztah mezi organizací hromadné dopravy a zařazením středisek v sídelním systému (Kraft, 2006).

4. 2 Dopravně geografická střediska a regiony zkoumaného území

Podle ukazatele komplexní velikosti sídel bylo ve zkoumaném území vymezeno celkem 12 dopravních středisek (viz Tab. 2). Pohledem na výčet těchto dopravních center zjistíme, že se přibližně jedná o střediska správních obvodů obcí s rozšířenou působností Olomouckého kraje. Do zkoumaných výsledků se z center daných správních obvodů obcí s rozšířenou působností nepromítl pouze SO ORP Konice. Město Konice nedosáhlo potřebné hranice ukazatele KfV 2,5 tis. Celé území tohoto správního obvodu, kromě obcí Hvozd a Ludmírov (obě v severní části SO ORP Konice), spadáje do dopravního centra Prostějov. Obce Hvozd a Ludmírov byly na základě výsledků začleněny do spádového území dopravního centra Litovel. Celkové území dopravního regionu Litovel se nejvíce odlišuje od administrativního území SO ORP Litovel. Toto centrum přišlo o největší počet obcí ve prospěch největšího dopravního centra, tedy Olomouce. Je to zapříčiněno hlavně faktem, že město Litovel samotné neleží na hlavní železniční trati č. 270 vedoucí z Olomouce směrem na Zábřeh na Moravě. Obce, které se na této trati nacházejí, tak vzhledem k počtu vlakových spojení spádují právě do Olomouce.

Podle metodicky vybraného ukazatele KfV by se správně mezi dopravní centra ve zkoumaném území měl zařadit ještě Kojetín. Tento byl ovšem z analýzy vyloučen, poněvadž okolní obce, které administrativně náleží k SO POÚ Kojetín, spádují podle počtu přímých vlakových i autobusových spojení do dopravního centra Přerov. Obdobně bylo upuštěno i od vymezení dopravních středisek Hanušovice a Moravský Beroun, jelikož jejich spádové území patří k vlivnějším sousedním dopravním centrům. Navíc města Hanušovice i Moravský Beroun vykazovala příliš nízkou hodnotu řídicího indikátoru KfV.

Tab. 2 Dopravní střediska zkoumaného území podle hodnoty KfV

Pořadí	Dopravní středisko	KfV 2001
1.	Olomouc	64,7
2.	Prostějov	29,1
3.	Přerov	28,7
4.	Šumperk	18,2
5.	Hranice	12,1

6.	Zábřeh	8,1
7.	Jeseník	7,8
8.	Šternberk	7,4
9.	Uničov	6,7
10.	Mohelnice	5,5
11.	Litovel	5,2
12.	Lipník nad Bečvou	4,7

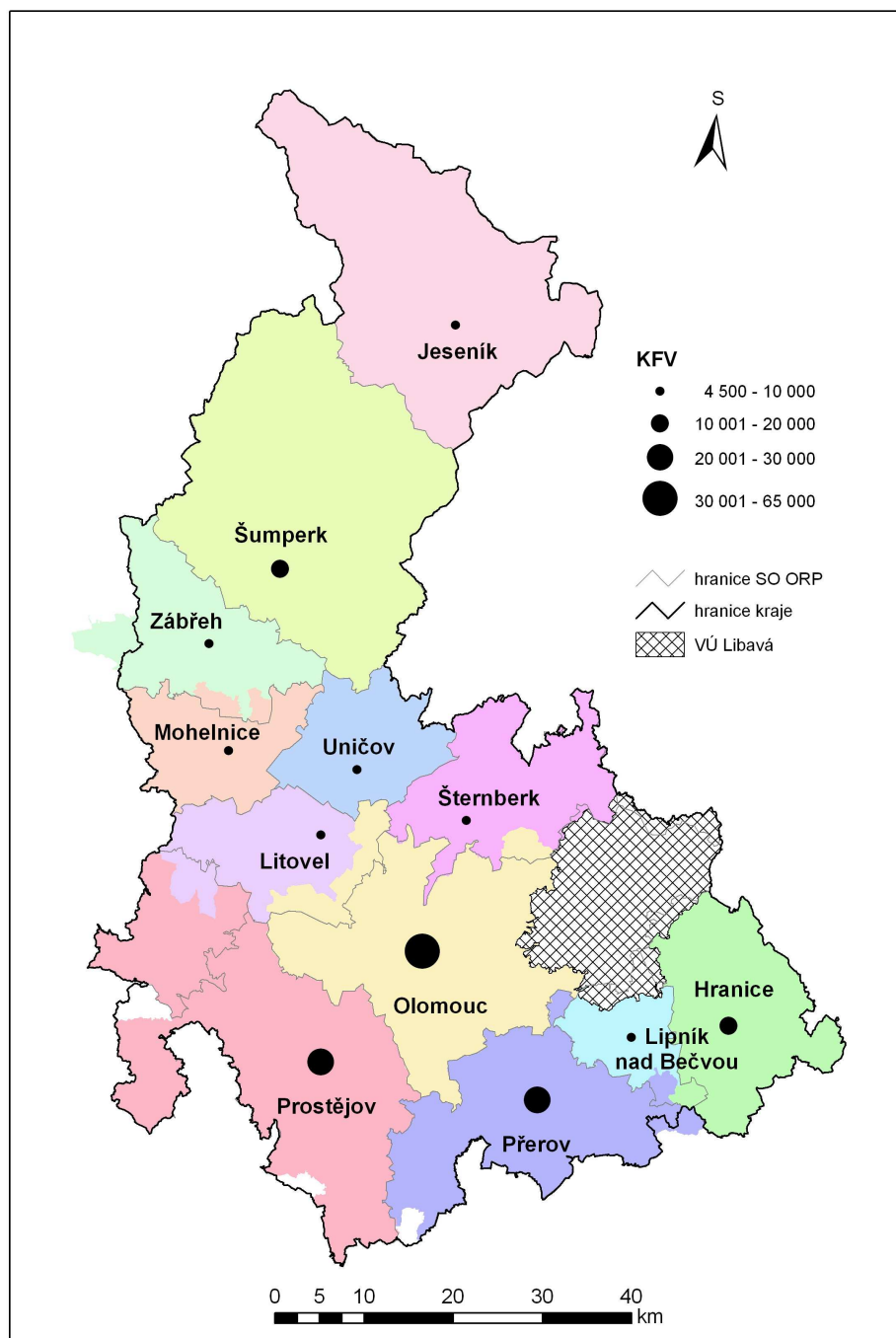
Zdroj: SLDB 2001, vlastní výpočty (hodnota KfV uvedena v tis.)

Z dalšího rozboru byla fakticky vyloučena oblast Města Libavá, poněvadž se zde nachází rozsáhlý vojenský prostor VÚ Libavá. Tento vojenský prostor se rozprostírá ve východní části SO ORP Olomouc a sousedí se SO ORP Odry (Moravskoslezský kraj). Celková rozloha vojenského újezdu Libavá činí 32 724 ha⁷. Vojenským újezdem Libavá vede v jeho jižní části jediná silnice, a to silnice II. třídy č. 441 vedoucí z obce Velký Újezd přes obec Potštát (Olomoucký kraj) do obce Odry.

V rámci srovnání zájmového území s administrativním územím současných krajů bylo zjištěno jen pár výjimek. Do zkoumaného území spádují ze sousedních krajů, a to konkrétně z Pardubického a Zlínského kraje několik obcí. Z Pardubického kraje je to pouze obec Tatenice, která díky počtu přímých dopravních spojení spádují do střediska Zábřeh na Moravě. Ze Zlínského kraje se jedná o obce Blazice (SO ORP Bystřice pod Hostýnem) a Vítonice (také SO ORP Bystřice pod Hostýnem), které shodně spádují do střediska Přerov. Naopak z Olomouckého kraje byly na základě dosažených výsledků vyloučeny následující obce: Buková (SO ORP Prostějov) spádující do Boskovic (Jihomoravský kraj), dále obec Křenovice (SO ORP Přerov) spádující do Kroměříže (Zlínský kraj) a obec Želeč, která díky počtu přímých dopravních spojení spadá pod dopravní centrum Vyškov (Jihomoravský kraj).

⁷ Újezdní úřad vojenského újezdu Libavá [online] [cit. 7. 7. 2010]. Dostupné z URL <http://www.vojuezd-libava.cz/vismo/dokumenty2.asp?u=9342&id_org=9342&id=3381>

Obr. 4 Hierarchie dopravních středisek podle KfV a dopravní regiony



Zdroj: ArcMap, vlastní zpracování

4. 3 Dopravní hierarchie středisek zkoumaného území

Hlavními metodickými problémy studia dopravního a komplexního významu středisek a jejich vztahu je jednak výběr reprezentativních ukazatelů charakterizujících dopravní a komplexní význam středisek, jednak vhodné vymezení

zkoumaného souboru středisek. Hodnocení postavení středisek ve významové hierarchii odpovídá hodnocení vertikální dopravní polohy středisek, kterou lze charakterizovat jako velikost a kvalitu dopravní obslužnosti středisek individuální a hromadnou dopravou. Ta je výrazem významu střediska a jeho dostupnosti ze zázemí či středisek ostatních. Objem a struktura dopravy ve středisku je ovlivněna funkcemi střediska na různých regionálních úrovních. Na mikroregionální úrovni dominuje spojení střediska s jeho zázemím, na mezoregionální spojení mezi hlavními centry státu, a na makroregionální pak propojení jádrových oblastí států a na kontinentální, event. globální soustavy vazeb mezi světovými metropolemi.⁸

Daná metodika umožňuje zjištění významu hromadné dopravy v jednotlivých střediscích a zároveň popisuje hierarchické vazby mezi nimi. V souladu s metodikou se jedná o odlišné hodnocení dálkových (dálkový autobus/rychlík) a místních spojů (místní autobus/osobní/spěšný vlak), které projíždějí jednotlivým centrem. Uvažována byla pouze přímá vlaková nebo autobusová spojení mezi jednotlivými dopravními centry.

Agregát DOPRAVA

Údaje o počtu přijíždějících spojů do daných středisek byly zjišťovány z elektronické databáze IDOS 2010. Všechny spoje byly hodnoceny za běžný pracovní den, nezátíženým výjimkami v jízdním řádu, jako jsou např. výluky atp. Agregátním ukazatelem pro vyjádření autobusové dopravy ve středisku je ukazatel BUS. Ten je součtem trojnásobku počtu dálkových autobusů a jednonásobku místních autobusů směřujících do střediska v interakci s ostatními středisky v zájmovém území. Obdobně vlakový agregát VLAK je součtem trojnásobku rychlíkových spojů a jednonásobku počtu nerychlíkových vlaků. Konečný agregátní ukazatel DOPRAVA vznikl jako součet trojnásobku hodnoty ukazatele VLAK a jednonásobku ukazatele BUS. Jedná se o komplexnější vyjádření, než je pouhý výčet cestovních příležitostí.

Jako nejvlivnější střediska, která vykazovala nejvyšší hodnoty agregátu DOPRAVA, byla zvolena Olomouc, Zábřeh a Přerov. Právě tato střediska totiž vykazovala nejvyšší počet přímých vlakových spojení (násobeny 3), a tak se dostala

⁸ Marada M. a kol.: Doprava a geografická organizace společnosti v Česku. s. 33-34

na přední pozice v níže uvedené tabulce „Dopravní hierarchie středisek sledovaného území podle ukazatele DOPRAVA“.

Tab. 3 Dopravní hierarchie středisek sledovaného území podle ukazatele DOPRAVA

Dopravní centrum	počet vlaků				počet autobusů		
	DOPRAVA	RYCHLIK	NERYCHLIK	VLAK	DALBUS	NEDALBUS	BUS
Olomouc	1413	87	116	377	31	189	282
Zábřeh	610	51	25	178	1	73	76
Přerov	517	34	52	154	2	49	55
Hranice	369	26	20	98	11	42	75
Mohelnice	295	16	27	75	3	61	70
Prostějov	323	16	22	70	15	68	113
Šumperk	307	13	44	83	3	49	58
Lipník nad Bečvou	203	8	23	47	8	38	62
Šternberk	120	0	31	31	2	21	27
Litovel	116	0	16	48	1	65	68
Uničov	110	0	19	19	1	50	53
Jeseník	75	4	8	20	0	15	15

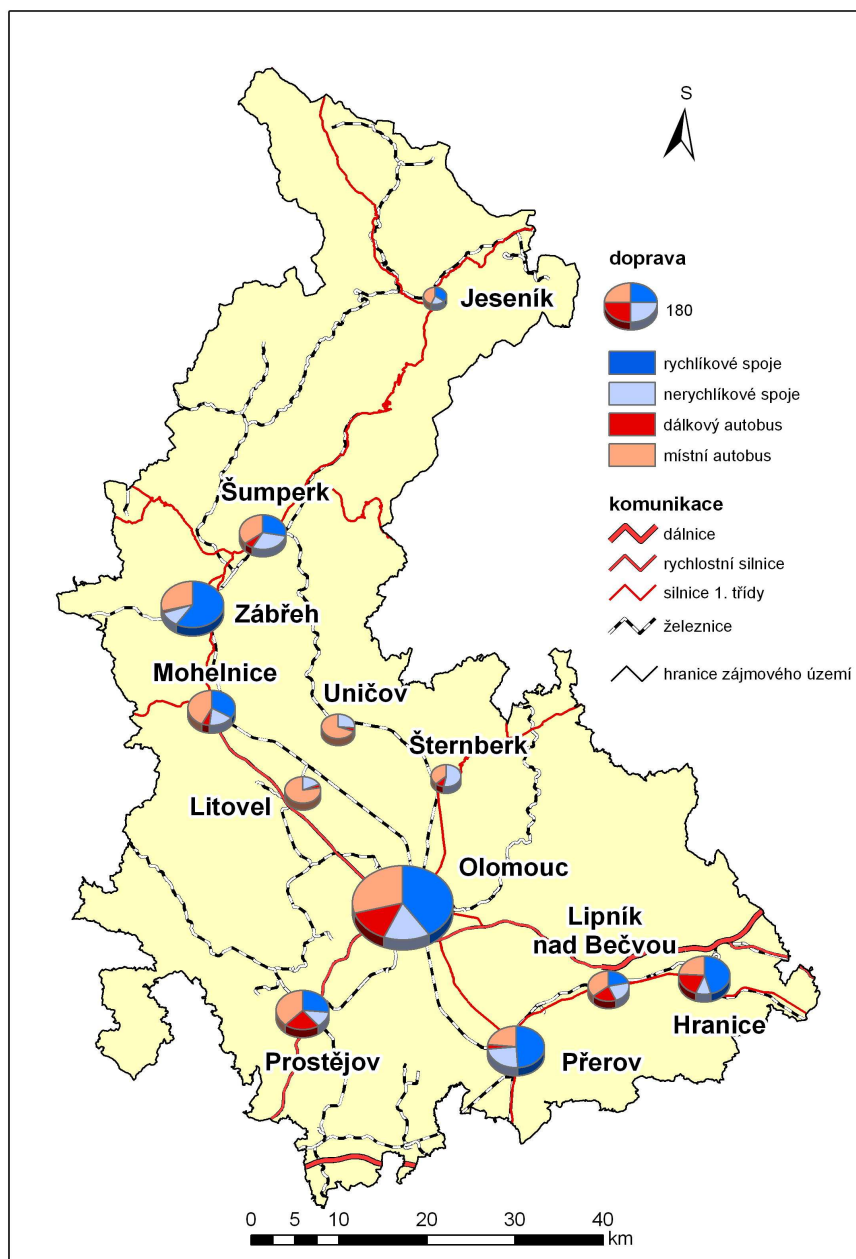
Zdroj: IDOS 2009/2010, vlastní výpočty

Hierarchie dopravních středisek zájmového území podle významu autobusové dopravy potvrzuje vedoucí roli dopravních středisek Olomouc, Prostějov a Zábřeh. Postavení těchto středisek je jednoznačně dána velmi dobrou dopravní polohou. Dopravními středisky Olomouc a Prostějov projede denně nejvíce dálkových autobusů, což potvrzuje přirozený dopravní význam těchto středisek. Naproti tomu nízkým významem autobusové dopravy se vyznačují např. Jeseník a Šternberk, což vzhledem k jejich dopravnímu významu a poloze není až tak překvapujícím jevem. Nízký význam dopravy znamená okrajovou dopravní úlohu těchto středisek.

Analogicky můžeme hodnotit hierarchii středisek sledovaného území podle agregátního ukazatele VLAK. V hodnocení hierarchie se velmi značně projevuje vliv hlavních tratí, a to zejména železniční trati č. 270. V obecné rovině lze konstatovat, že každé středisko, ležící na této trati, hraje podle dané metodiky relativně velkou roli. Syntetické vyjádření celkové hierarchie dopravních středisek podle obou druhů hromadné dopravy zachycuje Obr. 4 „Hierarchie dopravních středisek podle agregátu DOPRAVA“. Velikost kruhu vyjadřuje právě agregátní ukazatel DOPRAVA. Značná koncentrace silných středisek se uplatňuje v jádrové oblasti kraje. Významným dopravním střediskem, které v této koncentraci neleží, je dopravní centrum Zábřeh, v jehož případě hraje vysokou roli poloha na důležité železniční trati s výraznou převahou rychlíkových spojení. Naopak nejmenší hodnota

agregátu DOPRAVA odlehleho střediska Jeseník může způsobit horší zajištění dopravních služeb svému zázemí.

Obr. 5 Hierarchie dopravních středisek podle agregátu DOPRAVA



Zdroj: ArcMap, vlastní zpracování

4. 4 Postavení zájmového území v sídelním systému

Výsledné zájmové území se víceméně kryje s administrativním územím Olomouckého kraje. Následující podkapitola bude zaměřena na rozbor územního

rozsahu sledovaného území, jež srovnáme s rozlohou Olomouckého kraje. Neopomeneme rovněž zmínit územně správní vývoj daného území v minulosti a nastíníme nejdůležitější vývojové změny, ke kterým v rámci onoho vývoje došlo.

Administrativní území Olomouckého kraje se nachází společně s Moravskoslezským krajem v severní části Moravy. Jeho celková rozloha činila v roce 2010 celkem 526 664 ha, což je přibližně 6,5 % rozlohy ČR. Ve svých hranicích sousedí Olomoucký kraj na západě s Pardubickým krajem, na jihozápadě s Jihomoravským krajem, z jihovýchodu se Zlínským krajem a z východu s již zmiňovaným Moravskoslezským krajem. Vezmeme-li v úvahu území dopravních regionů zjištěných podle dané metodiky této práce, zjistíme, že se jeho rozloha od velikosti Olomouckého kraje liší. Vypočtená rozloha zájmového území činí 494 399 ha. Administrativní území Olomouckého kraje je tedy rozlohou větší o 32 265 ha. Podstatnou část tohoto rozdílu připadá na území vojenského újezdu Libavá, které nebylo součástí jakýchkoli dílčích analýz této práce.

V porovnání s ostatními kraji ČR stojí zájmové území na sedmém místě. Menší jsou kraj Královéhradecký, Pardubický, Zlínský, Karlovarský, Liberecký a kraj Praha. V Olomouckém kraji bylo zřízeno celkem 13 správních obvodů obcí s rozšířenou působností, které nabyly platnosti 1. 1. 2003. Dvanáct z nich představuje více či méně vzniklé dopravně geografické regiony (více viz kap. 4. 2 Dopravně geografická centra zkoumaného území). Pohledem do Tab. 4 zjistíme, že v Olomouckém kraji se vyskytuje celkem 12 měst s počtem obyvatel nad 5 000. Z toho nejvíce jich leží v okrese Olomouc.

Tab. 4 Města nad 5 000 obyvatel v okresech Olomouckého kraje k 1. 1. 2010

okr. Olomouc		okr. Prostějov		okr. Přerov		okr. Šumperk		okr. Jeseník	
město	počet ob.	město	počet ob.	město	počet ob.	město	počet ob.	město	počet ob.
Litovel	9 990	Prostějov	45 324	Lipník	8 356	Mohelnice	9 615	Jeseník	12 068
Uničov	12 001			Hranice	19 158	Zábřeh	14 033		
Šternberk	13 745			Přerov	46 254	Šumperk	27 492		
Olomouc	100 362								

Zdroj: Český statistický úřad [online]. [cit. 25. 2. 2011]. Dostupné z URL <http://www.czso.cz/xm/redakce.nsf/i/pocet_obyvatel_v_obcich_olomouckeho_kraje_k_1_1_2010>; vlastní zpracování

4. 5 Územně – správní vývoj

4. 5. 1 Do roku 1855

Ne vždy mělo ale území Olomouckého kraje stejnou podobu jako dnes. Tvar a velikost jeho území se měnily podle dobové správní organizace státu. Ve vrcholném středověku ve 13. století, vzniklo na území Čech krajské zřízení s dvanácti kraji, když se rozpadla stávající hradská soustava. Na Moravě byly kraje založeny až o tři století později vládnoucím habsburským rodem. Důležitá reorganizace krajského zřízení proběhla v 19. století. Území Moravy bylo rozčleněno na dva kraje, a to Olomoucký a Brněnský. V roce 1855 se počet moravských krajů zvýšil na 6 (Brněnský, Olomoucký, Novojičínský, Znojmský, Jihlavský a Uherskohradištský).

4. 5. 2 Od roku 1855 do 1868

Mezi lety 1850 a 1862 docházelo postupně k rušení krajských úřadů, které byly nahrazovány okresní správou. Roku 1849 došlo navíc k zřízení politických okresů, ale v době jejich ustanovování byly odděleny soudnictví a politická správa. Proto se každý politický okres dále rozčleňoval na dílčí soudní okresy. Na dnešním území Olomouckého kraje existovalo celkem 13 politických a 40 soudních okresů.

4. 5. 3 1868-1938

Od roku 1868 byly definitivně zrušeny kraje a oddělena soudní správa od politické. Na Moravě vzniklo celkem 30 okresních hejtmanství – politických okresů. Tento stav se až do roku 1938 téměř nezměnil.⁹

4. 5. 4 V době od 2. světové války do r. 1960

Severní část dnešního Olomouckého kraje byla přiřčleněna přímo k Německé říši jako tzv. Sudetská župa. Zbytek území bylo rozděleno pod působnost tzv. Oberlandrátů (OLR). V rámci území Olomouckého kraje to byly OLR Olomouc s politickými okresy Olomouc město a venkov, Přerov, Hranice a OLR Prostějov (Litovel, Boskovice, Prostějov). OLR Prostějov byl roku 1940 zrušen a jeho území

⁹ BARTOŠ, J. a kol. Historický místopis Moravy a Slezska. Svazek I.: Územně-správní vývoj státních a společenských institucí a organizací na Moravě a ve Slezsku v letech 1848-1960, s. 21.

rozděleno mezi OLR Brno a Olomouc.¹⁰ Po válce byly OLR zrušeny. Vznikl systém národních výborů (místní, okresní a zemské). V roce 1949 byly obnoveny kraje, které měly spravovat krajské národní výbory a zrušeny země. Kraj se členil na okresy, ale již ne na politické a soudní. Došlo k určitým změnám, ale dá se říci, že z velké části bylo respektováno předchozí vymezení politických okresů. Olomoucký kraj zahrnoval okresy Bruntál, Hranice, Jeseník (dříve Frývaldov, přičleněn po zrušení zemí k Olomouckému kraji), Litovel, Olomouc (od r. 1954 Olomouc a Olomouc – venkov), Prostějov, Přerov, Rýmařov, Šternberk, Šumperk a Zábřeh. Nově byl zřízen okres Kojetín a zrušen okres Moravský Beroun.¹¹

4. 5. 5 období 1960-2010

Po roce 1960 došlo k správní reorganizaci krajského zřízení. Zásadně se změnilo krajské i okresní uspořádání. Členění mnohdy nerespektovalo nodální vazby mezi regiony na různých hierarchických úrovních. Na Moravě vznikly dva kraje, a to Severomoravský a Jihomoravský. Všechny současné okresy Olomouckého kraje ležely na území bývalého Severomoravského kraje, vyjma okresu Prostějov, který náležel k Jihomoravskému kraji. Na území bývalého Olomouckého kraje vznikly okresy Olomouc, Přerov a Šumperk. V roce 1996 byl obnoven samostatný okres Jeseník, který až doposud spadal pod okres Šumperk. Byla učiněna náprava nevhodné socialistické regionalizace a okres Prostějov byl opětovně přičleněn k Olomouckému kraji.¹² V roce 2000 vzniklo v ČR 13 samosprávných krajů dnešní podoby.

¹⁰ BARTOŠ, J. a kol. Historický místopis Moravy a Slezska. Svazek I.: Územně-správní vývoj státních a společenských institucí a organizací na Moravě a ve Slezsku v letech 1848-1960, s. 29.

¹¹ ROUBÍNEK, P.: Regionalizace Olomouckého kraje – teorie a praxe. Diplomová práce. Univerzita Palackého v Olomouci, Přírodovědecká fakulta, Katedra geografie, Olomouc 2010, s. 21. Diplomové práce 2010 – Učitelství geografie | Katedra geografie UP v Olomouci [online].[cit. 14. 3. 2011]. Dostupné z URL < <http://geography.upol.cz/dp-2010-ucitelstvi-geografie>>

¹² Tamtéž, s. 22

5. CHARAKTERISTIKA DOPRAVNÍ SÍTĚ SLEDOVANÉHO ÚZEMÍ

Již výše jsme zmínili, že rozloha zájmového území je menší než území Olomouckého kraje, a to kvůli izolovanému vojenskému prostoru, kde nijak zvláště dopravní ruch neprobíhá. Rozsah dopravní sítě zájmového území ovšem výrazně nepřekračuje územně správní hranice kraje. Olomoucký kraj lze zjednodušeně rozčlenit na odlehlou severní část s horší dopravní obslužností a napojením na silniční síť (zejména oblast Jesenicka) a na dopravně významnou jižní část, kterou vedou důležité tranzitní trasy jak silniční, tak železniční dopravy.

Dopravní dostupnost Olomouckého kraje zajišťuje přibližně 600 km železničních tratí a 3 573 km silnic, z nichž je pouze 12,3 % silnic I. třídy. Města Olomouc a nedaleký Přerov jsou významnými železničními uzly. Hustá železniční síť je vedena rovnoměrně celým územím kraje. Silniční síť je hustější v jižní rovinaté části kraje. V blízkosti Olomouce se navíc nachází letiště pro malá dopravní letadla, které získalo statut mezinárodního letiště.¹³

5. 1. Dálniční a silniční síť zájmového území

Na území Olomouckého kraje se nachází relativně hustá silniční síť, zejména v jeho jižní části. Strukturu silniční sítě tvoří dálnice, rychlostní silnice a silnice I., II. a nižší třídy. V této práci je nezbytné zmínit alespoň základní charakteristiku dálnic, rychlostních silnic a silnic I. třídy, které tvoří hlavní dopravní tepny Olomouckého kraje. V Olomouckém kraji se k 1. 1. 2009 nacházelo celkem 22 240 km dálnice, 90 925 km rychlostních silnic, 350 099 km silnic I. třídy a 923 556 km silnic II. třídy – viz níže Tab. 9 Přehled délek dálnic, silnic I. a II. třídy v ČR podle krajů (k 1. 1. 2009). Silnice II. a nižší třídy nebudou pro svůj nižší význam uvedeny.

Základní páteřní síť silnic v zájmovém území tvoří tyto silniční komunikace¹⁴:

1) Hradec Králové - Mohelnice - Olomouc - Přerov - Břeclav (R/35, I/55)

¹³ Charakteristika Olomouckého kraje – BusinessInfo.cz [online]. [cit. 29. 11. 2010]. Dostupné z URL <<http://www.businessinfo.cz/cz/clanek/olomoucky-kraj/charakteristika-olomouckeho-kraje/1000930/41072/>>

¹⁴ Olomoucký kraj [online]. [cit. 29. 11. 2010]. Dostupné z URL <http://www.kr-olomoucky.cz/NR/rdonlyres/46A8CA8B-0E9C-4B02-BBFA-4E67C14084D2/0/Koncepce_silnic_OK_vyhodnocen%C3%AD.doc>

- 2) Nový Jičín - Hranice na Moravě - Olomouc - Prostějov - Brno (R/35, R/47, I/46)
- 3) Mohelnice - Zábřeh na Moravě - Jeseník - státní hranice Polsko (I/44)
- 4) Olomouc - Bruntál - Opava (I/46)

Dálnice, rychlostní komunikace a silnice I. třídy jsou ve vlastnictví státu a jejich správu zajišťuje Ředitelství silnic a dálnic České republiky. Vlastníkem ostatních silnic na území kraje (II. a III. třídy) je Olomoucký kraj a jejich správu a údržbu zajišťuje Správa silnic Olomouckého kraje.

5. 1. 1 Dálnice

D1

Ve sledovaném území se nachází jediná dálnice, a to dálnice D1. Stavba dálnice D1 na území Olomouckého kraje, respektive ve sledované oblasti, byla zahájena v prosinci 2004 a dokončena v listopadu 2009. D1 vede od Lipníku nad Bečvou (dálniční křižovatka s R35) a pokračuje dále směrem na Ostravu. U obce Běloutín opouští administrativní hranice Olomouckého kraje. Její celková délka v Olomouckém kraji činí 16 km. Stavba zahrnuje 4 mimoúrovňové křižovatky a 25 mostů.¹⁵ Právě díky přítomnosti dálnice vykazuje Olomouc jedno z pěti nejlepších postavení v dopravní síti.¹⁶

5. 1. 2 Rychlostní silnice a silnice I. třídy

R35¹⁷

Rychlostní silnice R35 bude po dokončení nejdelší rychlostní silnicí u nás. D35 měla vést z Hradce Králové přes Olomouc do Lipníku nad Bečvou, kde se měla napojovat na dálnici D47. V roce 1987 však došlo ke změně. Zásadní byla změna trasy, která se prodloužila z Hradce Králové přes Turnov až do Liberce, ale došlo i ke změně typu komunikace z D35 na R35. Intenzity dopravy mezi městy Prostějov, Olomouc, Hranice a dále na Ostravu zde denně dosahují hodnot mezi 20-30 tisíci vozidly denně.

¹⁵ Příbyl další nový úsek D1 [online]. [cit. 22. 2. 2011]. Dostupné z URL <<http://www.czech.cz/cz/91660-pribyl-dalsi-novy-usek-dalnice-d1>>.

¹⁶ Marada, M.: Vertikální a horizontální poloha středisek osídlení Česka. s. 3

¹⁷ České dálnice > Dálniční síť v České republice > Rychlostní silnice [online]. [cit. 30. 11. 2010]. Dostupné z URL <<http://www.ceskedalnice.cz/rychlostni-silnice/r35>>.

R35 bude po dokončení úseku Hradec Králové – Mohelnice spolu s dálnicí D11 alternativní "severní trasou" spojující Čechy a Moravu, zejména jejich severní části, což by odlehčilo dopravě na naší hlavní dálnici D1. Zde intenzity dopravy dosahují hodnot 15-20 tisíc vozidel denně. U Hradce Králové bude R35 od Liberce napojena na dálnici D11 a kolem Hradce Králové povede R35 společně s D11 až ke druhé dálniční křižovatce D11 – R35 u Sedlic, kde se R35 odpojí směrem na Olomouc.

V posledních 15 - ti letech bylo v rámci projektu rychlostní silnice R35 otevřeno několik nových úseků. V okolí Olomouce byl v říjnu 1997 otevřen úsek Přáslavice – Velký Újezd, v červenci 1999 Velký Újezd – Lipník nad Bečvou a v říjnu 2003 úsek jihovýchodního olomouckého obchvatu (Olomouc/Slavonín – Přáslavice) a byla tak spojena s R46 a hotový úsek R35 z Přáslavic do Lipníku nad Bečvou. Dne 1. listopadu 2007 došlo k dokončení 1. etapy západní části olomouckého obchvatu. Poslední úsekem v okolí Olomouce tak bude 2. etapa, která se má budovat až po roce 2010 a která definitivně zkompletuje rychlostní silnici R35 mezi Mohelnicí a Lipníkem nad Bečvou. Intenzita dopravy se v úseku Olomouc – východ pohybuje v rozmezí 21 až 25 tisíc aut za 24 hodin.

R44¹⁸

Rychlostní silnice R44, často nazývána „Šumperská rychlostnice“, spojuje města – dopravní centra Mohelnice, Šumperk a Jeseník. Odsud vede až ke státním hranicím ČR s Polskem. Její celková délka je 78,4 km. Navíc v oblasti Červenohorského sedla je plánovaná výstavba tunelu, který má podle projektových plánů měřit 9,8 km. V současné době je daná silnice ve stavbě. Konkrétně se jedná o úsek mezi obcemi Vlachov a Rájec. Dále se připravují stavby obchvatu města Zábřeh, úseky Zábřeh – Postřelmov, Šumperk – Petrov nad Desnou, Petrov nad Desnou – Kouty nad Desnou a Bělá pod Pradědem – Mikulovice.

R46

Rychlostní silnice R46 začíná na mimoúrovňové křižovatce Vyškov s dálnicí D1. Po její dostavbě bude obsluhovat pouze regionální dopravu na střední Moravě

¹⁸ Dálnice – silnice.cz [online]. [cit. 30. 11. 2010]. Dostupné z URL <<http://www.dalnice-silnice.cz/I/I-44.htm>>

(zejména úsek Brno – Olomouc). Můžeme říci, že se dnes jedná o spojnici Olomouce s D1. Rychlostní silnice R46 stále pojímá i tranzit na trase Praha – Ostrava. Celková délka silnice R46 činí asi 40 km.¹⁹ Z Olomouce dále vede směrem na Šternberk a dále do Moravského Berouna a odsud pokračuje až do Opavy jako I46. Maximální intenzita dopravy činí 31,8 tisíc aut/24 hod.²⁰

R47²¹

Silnice I. třídy č. 47 spojuje na území Olomouckého kraje dopravní centra Přerov a Lipník nad Bečvou. R47 začíná ve Vyškově a pokračuje až do Ostravy. Vede přes Kroměříž, Přerov, Lipník nad Bečvou, Hranice a Běloutín. U Lipníku nad Bečvou se napojuje na D1. Její celková délka je 112 km.

R55²²

Počátek výstavby rychlostní silnice R55 spadá do 60. let minulého století. Usnesením vlády Československé socialistické republiky č. 286 ze dne 10. dubna 1963 byla vymezena jako čtyř-pruhová silnice H55 v úseku Olomouc – Přerov – Uherské Hradiště – Břeclav – státní hranice v kategoriích S 22/100 až S 26,5/100. Několikrát byla výstavba této rychlostní silnice potvrzena vládními usneseními, naposledy usnesením vlády České republiky ze dne 21. července 1999 č. 741. Rychlostní silnici R55 si vynucují přetěžované silniční tahy v poměrně hustě obydlené oblasti při toku řeky Moravy.

Momentálně jsou z celé R55 v provozu pouze dvě části – 1,2 km dlouhý úsek u Olomouce, spojující městské části Holice a Vsisko a obsahující mimoúrovňovou křižovatku s rychlostní silnicí R35. Z již provozované MÚK s R35 povede R55 jižně na budoucí dálniční křižovatku D1 – R55 u Přerova. Z Přerova povede dále do Hulína, kde se napojí na dálnici D1.

I/11

¹⁹ České dálnice > Dálniční síť v České republice > Rychlostní silnice [online]. [cit. 30. 11. 2010]. Dostupné z URL <<http://www.ceskedalnice.cz/rychlostni-silnice/r46>>

²⁰ Tamtéž.

²¹ České dálnice > Dálniční síť v České republice > Rychlostní silnice [online]. [cit. 30. 11. 2010]. Dostupné z URL <<http://www.ceskedalnice.cz/rychlostni-silnice/r47>>

²² České dálnice > Dálniční síť v České republice > Rychlostní silnice [online]. [cit. 30. 11. 2010]. Dostupné z URL <<http://www.ceskedalnice.cz/rychlostni-silnice/r55>>

Severní částí zájmového území vede silnice I. třídy s číslem 11. Propojuje Moravskoslezský kraj s Královéhradeckým. Vede z Hradce Králové přes Šumperk, Bruntál, Opavu, Ostravu a Český Těšín do Třince po státní hranici se Slovenskem. Zde navazuje na slovenskou rychlostní komunikaci R5. V současnosti na silnici probíhají stavební práce, a to na území Moravskoslezského kraje. Jedná se o výstavbu čtyř pruhové silnice.²³

I/60

Silnice I/60 se nachází v nejsevernější části olomouckého kraje a spojuje města Jeseník a Javorník. Z Javorníku pokračuje dál k hranicím s Polskem. Je napojena na hraniční přechod Bílý Potok - Paczków, který je v nepřetržitém provozu. V současné době se realizuje stavba obchvatu města Javorníka.²⁴ Stavba v plné míře zajistí dopravní obslužnost, zvýší bezpečnost dopravy, protože vede převážně mimo zastavěné území. Celková délka hlavní trasy má měřit 5 012 metrů.²⁵

5. 2 Železniční síť zkoumaného území

Železnice v Olomouckém kraji zaujímá nezastupitelnou úlohu v dopravní obslužnosti, především jako páteřní doprava. Olomouckým krajem prochází II. a III. železniční koridor, spojující Prahu a Ostravu resp. Vídeň. Olomoucký kraj má přímé vlakové spojení do Polska, hraničními stanicemi jsou Mikulovice a Głuchołazy. Rozloha železniční sítě je 578 km. České dráhy zabezpečují v kraji na železnici základní dopravní obslužnost, přičemž v regionální dopravě denně vypraví okolo 700 vlakových spojení, které přepraví více než 12,5 mil. cestujících ročně. Dálková doprava, tedy rychlíky a vlaky vyšší kvality zabezpečují spojení větších sídelních měst Olomouckého kraje a především spojení s metropolí a ostatními sídelními

²³ Dálnice – Silnice.cz [online]. [cit. 30. 1. 2011]. Dostupné z URL <<http://www.dalnice-silnice.cz/I/I-11.htm>>

²⁴ Ředitelství silnic a dálnic ČR [online]. [cit. 29. 11. 2010]. Dostupné z URL <[http://www.rsd.cz/catalog/Stavime-pro-vas/Prehled-staveb/pdf020/\\$file/s60-javornik-obchvat.pdf](http://www.rsd.cz/catalog/Stavime-pro-vas/Prehled-staveb/pdf020/$file/s60-javornik-obchvat.pdf)>

²⁵ Silnice I/60 Javorník – obchvat | Ostatní silnice | Silniční stavby | Reference | Dopravoprojekt Brno a. s. [online]. [cit. 22. 2. 2011]. Dostupné z URL <<http://www.dopravoprojekt.cz/cz/reference/silnicni-stavby/ostatni-silnice/silnice-i-60-javornik-obchvat.html>>

městy ČR. V Olomouci zastavuje také vlak SC Pendolino, který nabízí nejrychlejší spojení s hlavním městem.²⁶

5. 2. 1 Historie výstavby železnic ve sledovaném území

Výstavba železnic v českých zemích obecně je spjata s druhou třetinou 19. století. První parní železniční linka u nás z roku 1839, vznikla jako součást trati z Vídně přes Břeclav, Přerov, Ostravu a Bohumín a dál pokračovala do Polska. Významná moravská města – Brno, Olomouc a Opava – byly na tuto trať napojeny odbočkami. Na odbočku Severní dráhy císaře Ferdinanda z Přerova do Olomouce navázala stavba olomoucko - pražské dráhy vybudovaná v letech 1842 – 1845, na které byl vyhlouben první železniční tunel u nás v Třebehovicích v Čechách, jež měřil 510 m. Tímto způsobem získalo Brno železniční spojení s Prahou, avšak poměrně značnou oklikou, ale především pak Praha s Vídní.²⁷

V poslední třetině 19. století se železniční síť v našich zemích rozrůstala velice rychle. Svědčí o tom i níže přiložené schéma vývoje železniční výstavby ve sledovaném území. Pohledem na něj zjistíme, že nejstaršími tratěmi v rámci zájmového území jsou trať č. 270, vedoucí z Přerova do Olomouce a dál směrem do Čech, a trať č. 330 vedoucí z Břeclavi do Přerova (více v podkapitole 5. 2. 2 Železniční koridory a tratě celostátního významu). V následujících čtyřech desetiletích 19. století se výstavba železničních tratí rychle rozvíjela. Výstavbou železnic byla v této době nejprve propojována okolní města. V letech 1860-1880, kdy došlo k největšímu boomeru ve výstavbě železnic ve zkoumaném území, byly na dráhu postupně napojeny Prostějov, Nezamyslice a Kojetín v jižních partiích kraje. Severně od Olomouce byla železnice postupně vedena do Šternberka, odsud dále až do Šumperka přes Uničov. Mezi lety 1880-1900 se budovalo železniční spojení v nejsevernějších částech Olomouckého kraje vedoucí hornatým terénem Hrubého Jeseníku. Jmenovitě se jedná o dnešní tratě označené čísly 292, 294, 295, 296 a 297.

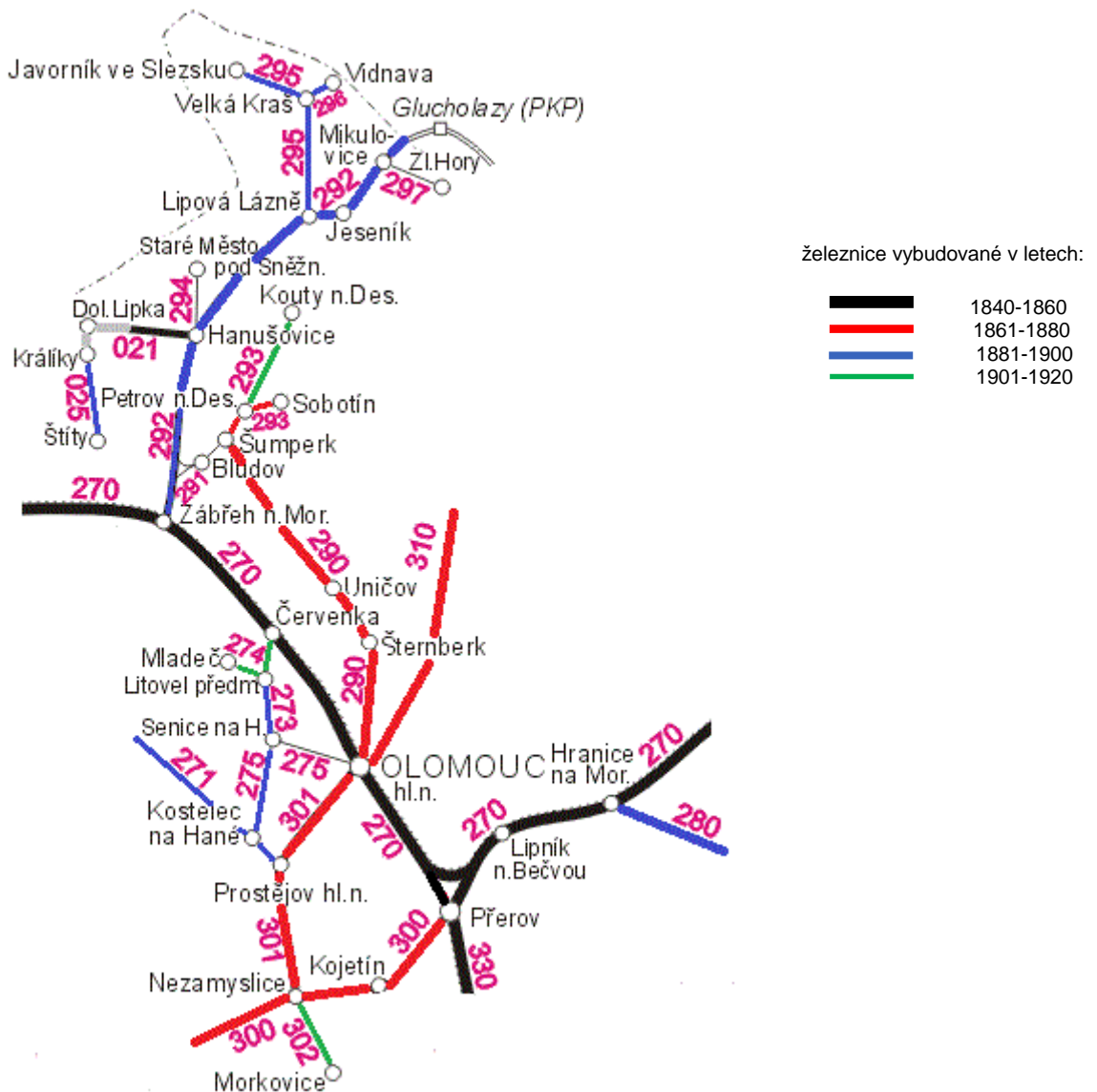
Na počátku 20. století registrujeme ve sledovaném území již výrazný útlum ve výstavbě nových železničních tratí. Jedná se spíše o přístavbu kratších lokálních tratí. V rámci Olomouckého kraje to byla výstavba železnice č. 302 vedoucí z Nezamyslic do Morkovic, která dnes již neexistuje. Druhým soudobým počinem

²⁶ České dráhy, a. s. | ČD v Olomouckém kraji [online]. [cit. 1. 12. 2010]. Dostupné z URL <<http://www.cd.cz/olomoucky-kraj/cd-olomoucky-kraj/-7245/>>.

²⁷ Železniční doprava v ČR [online]. [cit. 1. 3. 2011]. Dostupné z URL <<http://referaty-seminarky.cz/zeleznicni-doprava-v-cr/>>

bylo vystavění železniční prodlužky vedoucí ze stanice Červenka, ležící na významné trati č. 270, do Litovle (stanice Litovel předměstí) a odsud dále do Mladče jako trať lokálního významu s číslem 274. Vývoj výstavby železniční sítě v zájmovém území vystihuje Obr. 6 „Schéma vývoje železniční sítě“.

Obr. 6 Schéma vývoje železniční sítě



Zdroj: Železniční mapa ČR, příloha k jízdnímu řádu 2007/2008[online]. [cit. 28. 2. 2011]. Dostupné z URL <<http://www.jizdni-rady.nanadrazi.cz/index.php?page=zeleznicni-mapa-cr-2007-2008>>, upraveno

5. 2. 2 Železniční koridory a tratě celostátního významu

Dnes prochází zájmovým územím II. a III. železniční tranzitní koridor, jak již bylo uvedeno výše v úvodu podkapitoly 5. 2.

II. železniční koridor vede z Rakouska přes Břeclav a Přerov až do Bohumína. Z Přerova v současnosti probíhá doplňující rameno II. koridoru přes Olomouc a Zábřeh na Moravě do České Třebové. Druhý koridor měří celkem 295 km (bez souběhů s I. koridorem). Část II. koridoru v úseku Lanžhot, státní hranice – Břeclav - Přerov byla od roku 1997 postupně modernizována. Poslední stavba v rámci staveb na II. tranzitním koridoru byla dokončena v roce 2002.²⁸ V části Přerov – Ostrava – Bohumín, státní hranice byly práce zahájeny v roce 1999 a poslední úsek byl uveden do provozu v roce 2004.²⁹

III. koridor je v ČR nejdelší. Má délku 658 kilometrů a vede z Německa přes Cheb a Mariánské Lázně nebo Domažlice do Plzně. Dále trať pokračuje přes Rokycany, Beroun, Prahu, po prvním koridoru až do České Třebové. Odtud pro změnu po odbočné větvi II. koridoru (která měla být původně modernizována až při třetím koridoru) do Přerova a dále na Ostravu a Bohumín (též po II. koridoru). Tam se odpojuje a podle hranice s Polskem dosahuje Mostů u Jablunkova a státní hranice Slovenska.³⁰

Železniční trať č. 270

Železnice č. 270 je pravděpodobně dopravně nejvýznamnější železnicí v Olomouckém kraji. Prochází jí II. i III. železniční koridor. Tato železnice spojuje Prahu s Ostravou a končí v Bohumíně. V Olomouckém kraji protíná železnice č. 270 dopravní centra Zábřeh, Mohelnice, Olomouc, Přerov, Lipník nad Bečvou a Hranice. Jedná se o elektrizovanou dvoukolejnou trať. Celková délka trati činí 200 km. Zajímavostí je, že na území Olomouckého kraje jsou na této trati památkově chráněny železniční stanice v Grygově (č. p. 122) a výpravní budova (č. p. 98) stanice v Brodce u Přerova.³¹ Dále na této trati můžeme obdivovat známý Jezernický viadukt (u obce Jezernice), který je dlouhý 343 m. S 41 klenutými oblouky je vzácnou technickou památkou. V roce 2003 zde bylo navíc zřízeno elektrické osvětlení, a tak je nynější noční pohled na viadukt z blízké silnice R47 velmi efektní. Další zajímavostí na stejném úseku trati mezi Lipníkem nad Bečvou a Hranicemi je

²⁸ Železniční koridory [online]. [cit. 21. 3. 2011]. Dostupné z URL <<http://koridory.wz.cz/koridor2.php>>

²⁹ Tamtéž.

³⁰ Koridory [online]. [cit. 21. 3. 2011]. Dostupné z URL <<http://www.k-report.net/koridory/soucasn9b.htm>>

³¹ Atlas drah ČR – ŽelPage [www.zelpage.cz]-[online]. [cit. 16. 2. 2010]. Dostupné z URL <http://freewheel.autodesk.com/dwf_S.aspx?dwf=http://www.zelpage.cz/atlasdrah/60_1-Model.dwf>

dochovaný tunel u obce Slavíč. Údajně jej měl na své přání nechat vybudovat císař Ferdinand I. Tunel je památkově chráněn. V roce 2003 ho jeho vlastník, město Hranice, nabízelo k prodeji.³² Nejstarší úsek dnešní tratě č. 270 na území Olomouckého kraje se nachází mezi Olomoucí a Přerovem. Pochází z roku 1841. O rok později byla tato železnice prodloužena z Přerova do Lipníku nad Bečvou. V Přerově je také památkově chráněna přijímací budova (č. p. 632) stanice Přerov.³³

V roce 1874 byly železnicí spojeny obec Drahotuše a město Hranice. Nejmladší část této trati představuje úsek Prosenice - výhybna Dluhonice, která byla uvedena do provozu na podzim roku 1924.³⁴ U Hranic, ve směru na Ostravu, překonává trať č. 270 v Moravské bráně hlavní evropské rozvodí mohutným zářezem hlubokým až 17 metrů. V Teplicích nad Bečvou je památkově chráněna budova místní stanice. Existovala zde také drážka na odvoz vápence. Její trasa je patrná při pohledu z vlaku.³⁵ V obci Hoštejn na kopci nad vsí se nachází pomník věnovaný výstavbě dráhy z Olomouce do Prahy. Pomník je dobře viditelný z vlaku.³⁶ V okolí obce Tatenice³⁷ byla dráha narovnána dvěma novými úseky se třemi tunely. Původní tunel zůstal na opuštěné trase, která je v celé délce dobře průchozí vyjma mostů.

Železniční trať č. 280

Železniční trať s číselným označením 280, je státní trať vedoucí z Hranic na Moravě do Vsetína. Území Olomouckého kraje opouští tato trať za Hustopečemi nad Bečvou. Byla vystavěna v roce 1884³⁸, a to v úseku Hranice – Valašské Meziříčí. O rok později byla protažena do Vsetína.

Železniční trať č. 300³⁹

³² Atlas drah ČR – ŽelPage [www.zelpage.cz]-[online]. [cit. 16. 2. 2010]. Dostupné z URL<http://freewheel.autodesk.com/dwf_S.aspx?dwf=http://www.zelpage.cz/atlasdrah/61_1-Model.dwf>

³³ Tamtéž.

³⁴ Tamtéž.

³⁵ Atlas drah ČR – ŽelPage [www.zelpage.cz]-[online]. [cit. 16. 2. 2010]. Dostupné z URL <http://freewheel.autodesk.com/dwf_S.aspx?dwf=http://www.zelpage.cz/atlasdrah/62_1-Model.dwf>

³⁶ Atlas drah ČR – ŽelPage [www.zelpage.cz]-[online]. [cit. 16. 2. 2010]. Dostupné z URL <http://freewheel.autodesk.com/dwf_S.aspx?dwf=http://www.zelpage.cz/atlasdrah/42_1-Model.dwf>

³⁷ Obec Tatenice se administrativně nachází již v Pardubickém kraji, ale na základě výsledků stanovených metodikou této práce byla přiřazena k dopravně geografickému regionu Zábřeh. Pozn. autorky.

³⁸ Atlas drah ČR - ŽelPage [www.zelpage.cz]-[online]. [cit. 16. 2. 2011]. Dostupné z URL <http://freewheel.autodesk.com/dwf_S.aspx?dwf=http://www.zelpage.cz/atlasdrah/62_1-Model.dwf>

³⁹ Atlas drah ČR - ŽelPage [www.zelpage.cz]-[online]. [cit. 16. 2. 2011]. Dostupné z URL <http://freewheel.autodesk.com/dwf_S.aspx?dwf=http://www.zelpage.cz/atlasdrah/60_1-Model.dwf>

Železniční trať Brno – Přerov, v jízdním řádu pro cestující označená číslem 300, je jednokolejná elektrizovaná trať a je součástí celostátní dráhy. Tato trať představuje jednu z páteřních železničních tratí v kraji. Trať vede z Brna přes město Vyškov. V Olomouckém kraji pokračuje do Nezamyslic, Kojetína a do Přerova. Provoz na trati č. 300 byl zahájen v roce 1869. V letech 1993 až 1996 byla provedena elektrizace trati.

Železniční trať č. 301⁴⁰

Železniční trať č. 301 vede z Nezamyslic přes dopravní centrum Prostějov do Olomouce. Je to jednokolejná elektrizovaná celostátní trať. Provoz na této trati byl zahájen v roce 1870. V roce 1931 byla vybudována přeložka tratě v Olomouci. V roce 1993 proběhla elektrizace trati.

Železniční trať č. 310

Tato železniční spojnice vede z Olomouce do Opavy. Při svojí trase protíná Valšov, Bruntál, Milotice nad Opavou a Krnov. Cestou po této trati překonáte celkem 5 tunelů. Trať je v provozu od roku 1872. Celková délka trati je 116,2 km.

5. 2. 3 Tratě regionálního významu

Železniční trať č. 271⁴¹

Tato železniční trasa spojuje město Prostějov s obcí Chornice ležící v Pardubickém kraji, okr. Svitavy. Provoz zde byl zahájen již v roce 1889. Celková délka trati činí necelých 34 km.

Železniční tratě č. 273 a 274

Trať číslo 273 vede z obce Červenka, která je lokální důležitou železniční stanicí ležící na celostátní železnici č. 270, do Prostějova. Trať vede přes město Litovel, Senici na Hané, Náměšť na Hané a končí v Prostějově. Trať č. 274, vedoucí z Litovle do Mladče, je velmi zajímavá způsobem provozu osobní dopravy. Vlaky

⁴⁰ Tamtéž.

⁴¹ Tamtéž.

jsou vedeny na objednávku – tzv. „železniční taxi“.⁴² Provoz na trati č. 273 byl zahájen roku 1886 a na trati č. 274 až roku 1914.

Železniční trať č. 275⁴³

Trať č. 275 je železniční trať lokálního významu vedoucí z Olomouce do Drahanovic. Je to jednokolejná neelektrizovaná trať, která je v úseku Olomouc hlavní nádraží - Senice na Hané regionální, dále do Drahanovic celostátní a společná s tratí 273. Celková délka trati je 25 km. Do roku 2007/2008 vedla trať číslo 275 až do Prostějova, od 14. prosince 2008 byl úsek Senice na Hané – Drahanovice – Prostějov připojen k trati 273 a trať 275 byla zkrácena o úsek Drahanovice – Prostějov. Vlastníkem dráhy je SŽDC s. o., provozovatelem pravidelné osobní dopravy jsou České dráhy. Veškerá doprava na této trati byla zahájena v roce 1883.

Železniční trať č. 290⁴⁴

Tato železniční trať spojuje města Nezamyslice a Šumperk. Jedná se o trať regionálního významu. Provoz v úseku Nezamyslice – Šternberk byl zahájen v roce 1870, úsek Šternberk – Šumperk byl zprovozněn o tři roky později, tedy v roce 1873. Budova stanice Zábřeh na Moravě je památkově chráněna.⁴⁵

Železniční trať č. 292

Železniční trať č. 292 je trať spojující města Šumperk a Krnov (Moravskoslezský kraj). Protíná horský terén Jeseníků skrz Ramzovské sedlo. Jedná se o tzv. peážní trať⁴⁶ vedoucí polským městem Głuchołazy. Provoz na této trati byl zahájen v roce 1888. Trať je dnes v dosti špatném stavu, snahy o otevření hraničního přechodu jsou dlouhodobě bezúspěšné.⁴⁷ Úsek Bludov – Šumperk je od roku 2009 elektrizován. Provozovatelem trati je Správa železniční dopravní cesty. V minulosti

⁴² Atlas drah ČR – ŽelPage [www.zelpage.cz]-[online]. [cit. 16. 2. 2011]. Dostupné z URL <http://freewheel.autodesk.com/dwf_S.aspx?dwf=http://www.zelpage.cz/atlasdrah/43_1-Model.dwf>

⁴³ Atlas drah ČR – ŽelPage [www.zelpage.cz]-[online]. [cit. 16. 2. 2011]. Dostupné z URL <<http://www.zelpage.cz/trate/ceska-republika/trat-275>>

⁴⁴ Atlas drah ČR – ŽelPage [www.zelpage.cz]-[online]. [cit. 16. 2. 2011]. Dostupné z URL <http://freewheel.autodesk.com/dwf_S.aspx?dwf=http://www.zelpage.cz/atlasdrah/43_1-Model.dwf>

⁴⁵ Atlas drah ČR – ŽelPage [www.zelpage.cz]-[online]. [cit. 16. 2. 2011]. Dostupné z URL <http://freewheel.autodesk.com/dwf_S.aspx?dwf=http://www.zelpage.cz/atlasdrah/42_1-Model.dwf>

⁴⁶ Peážní trať je vnitrostátní trať spojující dvě místa jednoho státu, ale vede přes území druhého státu.

⁴⁷ Atlas drah ČR – ŽelPage [www.zelpage.cz]-[online]. [cit. 16. 2. 2011]. Dostupné z URL <http://freewheel.autodesk.com/dwf_S.aspx?dwf=http://www.zelpage.cz/atlasdrah/28_1-Model.dwf>

při trati existovala krátká vlečka vedoucí do Polesie (Polsko). Dochoval se z ní zde most přes hraniční potok Olešnice.⁴⁸

Železniční trať č. 293

Železniční trať č. 293 je tratí místního významu. Trať se člení na dvě větve. Svou dráhu začíná v Šumperku a první větev trati končí v Sobotíně. Druhá větev trati pokračuje do Koutů nad Desnou. Celková délka trati připadá na 22 km. Starší větev trati vedoucí do Sobotína je v provozu od roku 1871. Druhá větev končící v Koutech nad Desnou je mladší. Pochází z roku 1904. Obě větve trati 293 byly po těžkém poškození povodní v roce 1997 opraveny a pronajaty Svazkem obcí údolí Desné („Železnice Desná“). Dnes jsou v majetku tohoto sdružení a v provozu SOŽ Praha. Osobní dopravu provozuje Connex Morava.⁴⁹

Železniční trať č. 294

Tato jednokolejná železniční trať plní v dané oblasti regionální osobní dopravu, čili se jedná o trať malého dopravního významu. Spojuje Hanušovice se Starým Městem pod Sněžníkem. Provoz na této trati byl zahájen roku 1905.

Železniční tratě č. 295 a 296

Železniční trať s číslem 295 spojuje město Lipová-lázně s Javorníkem. Jedná se také o regionální jednokolejnou trať. Při cestování po této trati projedete jedním tunelem. Trať č. 295 je v provozu od roku 1896. U obce Žulová existovala v minulosti úzkorozchodná vlečka k místním lomům. Dnes je zde vedena červená turistická značka. V okolí vlečky se nacházejí zbytky úzkorozchodných lomových drážek a svážnic. Železniční trať s číslem 296 představuje další trať regionálního významu. Je to jednokolejná železniční spojnice mezi obcemi Velká Kraš - Vidnava. Provoz na ní byl zahájen v roce 1897. Ve Vidnavě se ještě nachází zrušená úzkorozchodná drážka ze šamotky do blízkých lomů. Drážka většinou změněna

⁴⁸ Atlas drah ČR – ŽelPage [www.zelpage.cz]-[online]. [cit. 22. 2. 2011]. Dostupné z URL <http://freewheel.autodesk.com/dwf_S.aspx?dwf=http://www.zelpage.cz/atlasdrah/28_1-Model.dwf>

⁴⁹ Atlas drah ČR – ŽelPage [www.zelpage.cz]-[online]. [cit. 22. 2. 2011]. Dostupné z URL <http://freewheel.autodesk.com/dwf_S.aspx?dwf=http://www.zelpage.cz/atlasdrah/43_1-Model.dwf>

na cestu. Dochoval se tunel se zajímavým portálem a betonový most přes tok Vidnávky.⁵⁰

Železniční trať č. 297

Tato trať spojuje Mikulovice a Zlaté Hory. Jedná se opět o jednokolejnou trať regionálního významu. Tato trať je v provozu od roku 1896.

Železniční trať č. 330

Železniční trať č. 330 je jednou z tratí, která zasahuje do zájmového území jen částečně. Spojuje města Přerov a Hulín (Zlínský kraj) a pokračuje až do Starého Města u Uherského Hradiště. Olomoucký kraj opouští trať č. 330 za železniční stanicí Říkovice. Do provozu byla tato trať uvedena již roku 1841⁵¹, čímž se řadí mezi historicky nejstarší železnice na Moravě.

Železniční tratě č. 021 a 025

Dalšími lokálními železničními tratěmi ve zkoumaném území jsou tratě s označením 021 a 025. Trať č. 021 vede ze stanice Hanušovice do sousedního Pardubického kraje. Byla vystavěna v roce 1873.⁵² V případě železniční tratě 025 se opětovně jedná o trať lokálního významu. Na své dráze opouští území sousedního Pardubického kraje za stanicí Králíky, a vstupuje do Olomouckého kraje. Trať č. 025 začíná svou cestu ve stanici Dolní Lipka (Pardubický kraj) a končí ve městě Štítý (Olomoucký kraj). Tato trať je v provozu od roku 1899⁵³.

Zaniklá trať č. 302

V roce 1998 byl zrušen provoz na regionální trati č. 302 přezdívané „Morkovička“, která spojovala obce Nezamyslice a Morkovice - Slížany. Trať byla

⁵⁰ Atlas drah ČR – ŽelPage [www.zelpage.cz]-[online]. [cit. 16. 2. 2011]. Dostupné z URL <http://freewheel.autodesk.com/dwf_S.aspx?dwf=http://www.zelpage.cz/atlasdrah/28_1-Model.dwf>

⁵¹ Atlas drah ČR – ŽelPage [www.zelpage.cz]-[online]. [cit. 22. 2. 2011]. Dostupné z URL <http://freewheel.autodesk.com/dwf_S.aspx?dwf=http://www.zelpage.cz/atlasdrah/61_1-Model.dwf>

⁵² Atlas drah ČR – ŽelPage [www.zelpage.cz]-[online]. [cit. 22. 2. 2011]. Dostupné z URL <http://freewheel.autodesk.com/dwf_S.aspx?dwf=http://www.zelpage.cz/atlasdrah/27_1-Model.dwf>

⁵³ Atlas drah ČR – ŽelPage [www.zelpage.cz]-[online]. [cit. 22. 2. 2011]. Dostupné z URL <http://freewheel.autodesk.com/dwf_S.aspx?dwf=http://www.zelpage.cz/atlasdrah/42_1-Model.dwf>

vystavěna roku 1909 a měřila 12 km. Bývalá trať č. 302 má být přebudována na cyklostezku.⁵⁴

5.3 Hraniční přechody ve zkoumaném území

V rámci zájmového území se rovněž nacházejí hraniční přechody, a to s Polskem. K jejich rozčlenění na silniční a železniční dojdeme v následujícím souhrnu:

5.3.1 Silniční hraniční přechody:

Zlaté Hory – Kornadów

Mikulovice – Glucholazy

Bílý Potok - Paczków

Staré Město – Nowa Morawa

Tab. 5 Silniční hraniční přechody v zájmovém území

název přechodu	charakter	druh dopravy	omezení dopravy
Zlaté Hory - Konradów	1,3	P, C, M, OA, B, N	nepřetržitá, N - do 3,5 tuny největší povolené hmotnosti
Mikulovice - Glucholazy	1,3	P, C, M, OA, B, N2	nepřetržitá
Bílý Potok - Paczków	1,3	P, C, M, OA, B, N	nepřetržitá, N - do 12 t největší povolené hmotnosti
Staré Město - Nowa Morawa	1,3	P, C, M, OA, N	nepřetržitá, N - do 3,5 t největší povolené hmotnosti

Zdroj: Doprava – hraniční přechody, přechody malého pohraničního styku a turistické stezky [online]. [cit. 4. 12. 2010]. Dostupné z URL <<http://aplikace.mvcr.cz/archiv2008/doprava/prechody/polsko.html>>, upraveno

Vysvětlivky k Tab. 5:

Charakter: 1 - hraniční přechod pro občany všech států, 2 - pro občany ČR a PR, 3 - přechod pro malý pohraniční styk (Smlouva mezi ČR a PR o malém pohraničním styku, Praha 17. 1. 1995, ve znění Smlouvy, podepsané dne 8. 6. 2000 ve Varšavě)

Druhy dopravy: P - pěší, C - cyklisté, M - motocykly, OA - osobní automobily, B - autobusy, N - nákladní doprava, N1 - nákladní vozidla evidovaná v ČR a PR do užitečné hmotnosti 3,5 t (s výjimkou přeprav nebezpeč. nákladů), N2 - nákladní vozidla do 3,5 t evidovaná v ČR v okresech Bruntál, Šumperk a Jeseník a v PR ve Vojevodství Opole.

⁵⁴ Tamtéž.

Tab. 6 Propustnost silničních hraničních přechodů v zájmovém území

název přechodu	počet osob		počet os. automobilů		počet autobusů		počet nákl. automobilů	
	vjezd	výjezd	vjezd	výjezd	vjezd	výjezd	vjezd	výjezd
Bílý Potok - Paczków	516 074	513 512	113 914	113 450	84	90	780	1 373
Mikulovice - Gluchołazy	781 561	766 861	178 292	172 618	765	757	0	0
Zlaté Hory - Konradów	642 503	625 402	88 999	86 471	198	223	2 228	3 638

Zdroj: ČSÚ [online]. Cit. 14. 2. 2011. Dostupné z URL
<<http://www.czso.cz/cz/cisla/1/13/130501/130501.htm>>

V tabulce č. 6 je zachycen přehled silničních hraničních přechodů v zájmovém území a jejich propustnost. Podle zjištěných údajů byl v roce 2000 nejvíce využíván hraniční přechod Mikulovice – Gluchołazy, co do počtu osob. Na všech třech přechodech cestovalo více osob a osobních automobilů směrem do ČR nežli do Polska. V případě počtu autobusů a nákladních automobilů směřoval větší počet do Polska než do České republiky, což souvisí s fenoménem tranzitní dopravy v ČR a možná také s oblíbeností příhraničních polských trhů u českých občanů. Číselné údaje propustnosti jednotlivých silničních hraničních přechodů jsou uvedeny za rok 2000. V celém úseku státní hranice ČR s Polskem překročí tuto hranici celkem 1 187 908 osob ročně. Z toho 1 148 224 využije k překročení státní hranice silniční dopravu.⁵⁵

5. 3. 2 Železniční hraniční přechody:

Mikulovice – Gluchołazy

Na území Olomouckého kraje se nachází pouze jeden železniční hraniční přechod, a to konkrétně přechod spojující obec Mikulovice s polskými Gluchołazy. Zajímavostí je, že byl tento železniční přechod znovu otevřen v prosinci roku 2006. Původně byl přechod zprovozněn již v prosinci 1948. O znovuotevření přechodu se významně přičinila partnerská města Jeseník, Nysa a Gluchołazy.⁵⁶ Údaje o počtu projíždějících vlaků se nám bohužel nepodařilo dohledat.

⁵⁵ Údaje za rok 2005. Zdroj: ČSÚ [online]. [cit. 14. 2. 2011]. Dostupné z URL
<<http://www.czso.cz/csu/2005edicniplan.nsf/p/9201-05>>

⁵⁶ Gluchołazy – Serwis Internetowy Miasta i Gminy – Zapraszamy! [online]. [cit. 4. 1. 2011]. Dostupné z URL
<<http://www.gluchołazy.pl/um/in1.php?k1=104&k2=060306160316&nr=061206174727>>

5. 4 Matematické charakteristiky dopravní sítě zkoumaného území - deviatilita a konektivita

5. 4. 1 Deviatilita

Deviatilitu dopravní sítě, neboli nepřímocíarost či klikatost, můžeme definovat jako odchylku dopravní cesty od ortodromy, tedy přímé vzdálenosti. Základní vzorec, podle něhož deviatilitu stanovujeme, je dán jako poměr mezi délkou příslušné komunikace mezi vybranými uzly sítě (l_k) a délkou přímkové spojnice mezi nimi (l_p). Potom můžeme psát:

$$d_s = \frac{l_k}{l_p}$$

Samotná deviatilita je ovlivňována řadou faktorů. Mezi nejvýraznější zařadíme faktory fyzicko-geografické (to jsou např. terénní překážky – močály, bažiny, velké vodní toky, pohoří, atd.), socioekonomické (např. poloha a rozloha měst, rekreačních areálů, soukromých pozemků, atd.) a v poslední řadě i politické faktory (např. státní hranice). Obecně platí, že deviatilita železnice je větší než deviatilita silnice.

Deviatilitu v dopravních centrech Olomouckého kraje jsme zkoumali jak v rámci silniční, tak i železniční dopravy. Na obrázku (Obr. 7) je vidět 12 dopravních center a vzdušnou vzdálenost mezi nimi, kterou jsme potřebovali pro výpočet. Pro zjištění skutečné vzdálenosti mezi vybranými konkrétními uzly jsme použili informace z internetového serveru Mapy.cz, a uvažovali vždy nejkratší možnou vzdálenost. Stejným způsobem jsme postupovali i u železnic.

Tab. 7 Deviatilita silnic a železnic v Olomouckém kraji

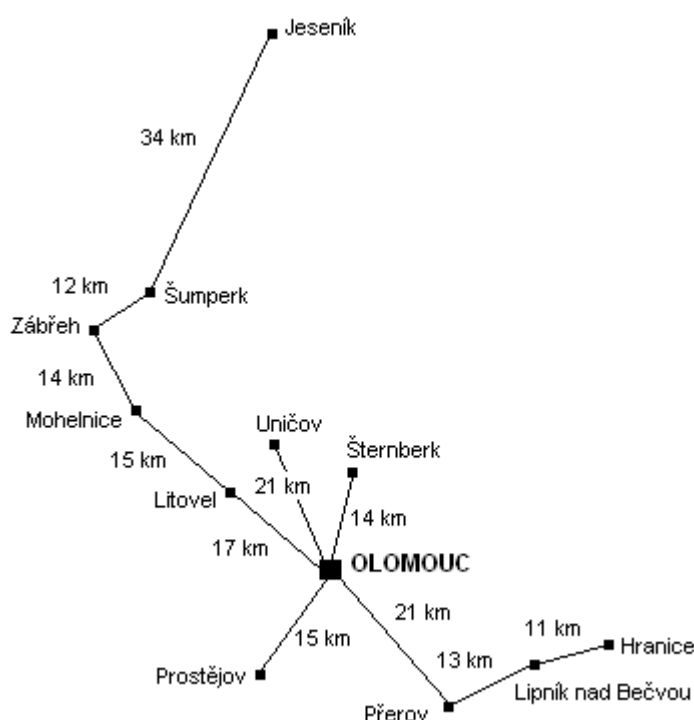
Dopravní centra	přímá vzdálenost (km)	skutečná vzdálenost silnice (km)	skutečná vzdálenost železnice (km)	deviatilita silnice	deviatilita železnice
Olomouc-Přerov	21	23,5	22	1,1191	1,0476
Olomouc-Prostějov	15	19,3	20	1,2867	1,3333
Olomouc-Šternberk	13,8	18	14	1,3043	1,0145
Olomouc-Litovel	16,8	19,4	-	1,1548	-
Olomouc-Mohelnice	30	32,8	34	1,0933	1,1333
Olomouc-Uničov	21	25,1	29	1,1952	1,3801
Mohelnice-Zábřeh	11,8	14,4	12,1	1,2203	1,0254
Zábřeh-Šumperk	12	14,6	13	1,2167	1,0833
Šumperk-Jeseník	33,6	48	63	1,4286	1,875
Přerov-Lipník nad Bečvou	12,5	15,2	15	1,216	1,2
Lipník nad Bečvou-Hranice	10,8	12,6	14	1,1667	1,2963
Přerov-Prostějov	24,6	27,7	-	1,126	-

Zdroj: Mapy.cz, vlastní výpočty

Vypočítané hodnoty deviatilit silniční sítě se poměrně liší a pohybují se v intervalu od 1,1 do 1,4. Jedním z hlavních důvodů proč deviatilita silnic v Olomouckém kraji dosahuje tak výrazných hodnot je reliéf, který se směrem k severu zdvihá. Nejvyšší deviatilitu tedy dosahuje silnice spojující dopravní centra Šumperk a Jeseník, kde se nachází nejvyšší převýšení. Tento úsek je také ze sledovaných silničních spojnic nejdelší. Naopak nejnižší hodnota deviatility silnice byla zjištěna mezi Olomoucí a Mohelnicí, poněvadž georeliéf zde není příliš členitý.

V případě železničních tratí bylo opět zjištěno, že nejvyšší hodnota deviatility železnice se vyskytuje na železniční spojnici Šumperk – Jeseník, kdy deviatilita železnice dosáhla hodnoty 1,9. Na druhé straně nejnižší deviatilita železnice byla vypočítána mezi centry Olomouc a Šternberk, kde dosáhla hodnoty téměř rovnající se jedné. Při pohledu do mapy zjistíme, že tato trať má téměř přímkový tvar.

Obr. 7⁵⁷



⁵⁷ Vlastní zpracování.

5. 4. 2 Konektivita

Konektivitu dopravní sítě určíme jako podíl přímých spojení mezi jednotlivými vybranými sídly (uzly) – v našem případě zvolenými dopravními centry - k maximálnímu možnému teoretickému počtu spojení mezi těmito uzly (je-li počet uzlů n , pak maximální počet spojení mezi nimi je $n \cdot (n-1)/2$).

5. 4. 2. 1 Konektivita silniční sítě

Konektivitu silniční sítě jsme spočítali jako podíl přímých spojení mezi jednotlivými dopravními centry Olomouckého kraje k maximálnímu možnému teoretickému počtu spojení mezi těmito uzly (dopravní centra). Takovýchto uzlů je v Olomouckém kraji celkem 12, to znamená, že maximální počet spojení je 66. Pokud jsme uvažovali pouze přímá spojení, dostali jsme hodnotu konektivity silniční sítě 0,23 (počet přímých spojení mezi dopravními centry je 15).

5. 4. 2. 2 Konektivita železniční sítě

Konektivitu železniční sítě jsme určili stejným způsobem jako konektivitu silniční sítě. Opět jsme uvažovali pouze přímá spojení. Jejich maximální počet byl roven 11. Hodnota konektivity železniční sítě v Olomouckém kraji nám potom vyšla 0,17.

6. HIERARCHIE DOPRAVNÍCH CENTER PODLE HROMADNÉ DOPRAVY

6. 1 Hromadná doprava v ČR

Hromadná doprava je podle výsledků SLDB 2001 výrazně více využívána v moravských okresech než na území okresů Čech, kde se více uplatňuje individuální doprava.⁵⁸ České okresy se tudíž vyznačují i větším počtem osobních automobilů v přepočtu na osobu. Rovněž platí tvrzení, že územím Moravy vede mnohem méně kilometrů dálnic, než územím více motorizovaných Čech. Z výše zmíněného plyne zásadní význam hromadné dopravy pro zájmové území této práce.

Tab. 8 Přehled délek dálnic, silnic I. a II. třídy v ČR podle krajů (k 1. 1. 2009)

Kraj	Dálnice délka (km)	Rychlostní silnice délka (km)	Silnice I. třídy délka (km)	Silnice II. třídy délka (km)	Celkem délka (km)
Hlavní město Praha	10,600	20,962	10,915	30,376	72,853
Středočeský kraj	194,241	140,520	655,468	2 368,037	3 358,266
Jihočeský kraj	15,481	-	661,177	1 635,687	2 312,345
Plzeňský kraj	109,238	-	420,140	1 512,221	2 041,599
Karlovarský kraj	-	14,828	211,670	486,610	713,108
Ústecký kraj	52,568	7,043	484,187	901,318	1 445,116
Liberecký kraj	-	22,243	310,369	486,680	819,292
Královéhradecký kraj	16,077	-	437,277	894,235	1 347,589
Pardubický kraj	8,152	-	457,821	909,253	1 375,226
Vysočina	92,625	-	424,617	1 629,987	2 147,229
Jihomoravský kraj	134,349	28,426	417,947	1 474,724	2 055,446
Olomoucký kraj	22,240	90,925	350,099	923,556	1 386,820
Zlínský kraj	7,240	2,742	336,630	573,935	920,547
Moravskoslezský kraj	27,721	32,001	671,724	765,641	1 497,087
Celkem	690,532	359,690	5 850,041	14 592,260	21 492,523

Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic ČR – Silnice a dálnice v České republice 2009 [online]. [cit. 16. 2. 2011]. Dostupné z URL <[http://www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf/0/AE55C3DAD269424BC12575CB0050A3A7/\\$file/RSD2009cz.pdf](http://www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf/0/AE55C3DAD269424BC12575CB0050A3A7/$file/RSD2009cz.pdf)>

Výše uvedená tabulka podává přehled o délkách dálniční a silniční sítě v jednotlivých krajích ČR. Pohledem do ní zjistíme, že největší délkou dálnic a silnic disponuje Středočeský kraj, což svědčí o jeho dopravním významu. K 1. 1. 2009 se

⁵⁸ MARADA, M. a kol.: Doprava a geografická organizace společnosti v Česku. s. 54

v tomto kraji nacházelo celkem 194,241 km dálnic a 140,520 km rychlostních silnic. Na druhé pozici stál kraj Jihomoravský, kde se k témuž datu vyskytovalo 134,349 km dálnic a 28,426 km rychlostních silnic. Ve srovnání s Olomouckým krajem zjistíme, že zde leželo 22,240 km dálnic a 90,925 km rychlostních silnic, což je po Středočeském kraji nejvíce. Třetím krajem s nejdelší dálniční sítí byl kraj Plzeňský (109,238 km dálnic). Třetí největší počet kilometrů rychlostních silnic byl zjištěn v kraji Moravskoslezském (32,001 km).

Tab. 9 Přehled délek železničních tratí podle krajů ČR k 31. 12. 2009 (v km)

kraje ČR	provozní délka železničních tratí
Česká republika	9 578
Hl. m. Praha	248
Středočeský	1 278
Jihočeský	981
Plzeňský	710
Karlovarský	494
Ústecký	1 020
Liberecký	553
Královéhradecký	715
Pardubický	542
Vysočina	622
Jihomoravský	783
Olomoucký	601
Zlínský	358
Moravskoslezský	674

Zdroj: Statistická ročenka Olomouckého kraje 2010 – 17. Doprava | ČSÚ Olomoucký kraj2009 [online]. [cit. 16. 3. 2011]. Dostupné z URL <<http://www.olomouc.czso.cz/csu/2010edicniplan.nsf/krajkapitola/711011-10-2010-17>>

V tabulce č. 9 najdeme přehled o provozních délkách železničních tratí v jednotlivých krajích ČR. K uvedenému datu bylo v České republice v provozu celkem 9 578 km železničních tratí. Z toho nejvíce jich leželo na území Středočeského (1 278 km) a pak Ústeckého kraje (1 020 km). Za nimi následoval kraj Jihočeský s celkovou provozní délkou 981 km železničních tratí. Olomoucký kraj se v tabulce umístil na deváté pozici z třinácti možných. Nejnižší provozní délky železničních tratí byly k danému datu zaznamenány v Hl. m. Praha, a po té ve Zlínském a Karlovarském kraji.

6. 2 Integrované dopravní systémy (IDS) v ČR

Integrované dopravní systémy v ČR zajišťují podstatnou část provozování hromadné dopravy vůbec. Na území České republiky dnes funguje celkem 14 integrovaných dopravních systémů, jak dokládá i následující Tab. 10.

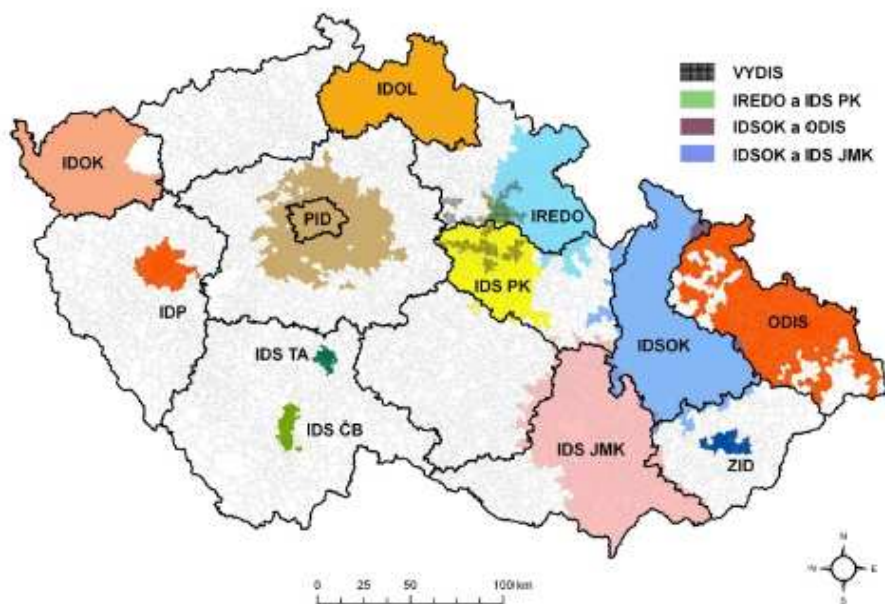
Tab. 10 Přehled integrovaných dopravních systému v ČR

název systému	oblast	koordinátor
PID (Pražská integrovaná doprava)	Praha a část Středočeského kraje	ROPID
SID (Středočeská integrovaná doprava)	Středočeský kraj	KÚ Středočeského kraje
IDS Tábor	Tábor, Sezimovo Ústí, Planá nad Luž.	-
IDS ČB (Českobudějovická integrovaná doprava)	České Budějovice, Hluboká nad Vlt.	-
IDP (Integrovaná doprava Plzeňska)	Plzeň a okolí	Plzeňský holding (v likvidaci)
IDOK (Integrovaná doprava Karlovarského kraje)	Karlovarský kraj	KIDS KK
IDS Libereckého kraje	Liberecký kraj	KORID LK
JARIS (Jablonecký regionální IDS)	Jablonec nad Nisou a okolí	-
IREDO	Královéhradecký kraj	OREDO
IDS Pk (IDS Pardubického kraje)	Pardubický kraj	-
IDSOK (IDS Olomouckého kraje)	Olomoucký kraj	KÚ Olomouckého kraje
IDS JMK	Jihomoravský kraj	KORDIS
ZID (Zlínská integrovaná doprava)	Zlín, Otrokovice	-
ODIS (Ostravský dopravní integrovaný systém)	Moravskoslezský kraj	KODIS

Zdroj: Integrované dopravní systémy - Odkazy [online]. © 2006-2011. cit. 5. 1. 2011. Dostupné z URL <<http://www.ids.zastavka.net/id-odkazy/>>, upraveno

Vznik jednotlivých integrovaných dopravních systému se vzhledem k vnitropolitickým podmínkám mohl realizovat až po roce 1989. Jejich tradice u nás tedy není nijak dlouhá. Současné IDS fungují na úrovni krajů, nebo administrativní území krajů přesahují. Každý IDS v České republice je v různé fázi vývoje. Základem je ovšem poptávka po dopravě a spádovost jednotlivých oblastí.

Obr. 8 IDS v krajích ČR (k 1. 12. 2009)



Zdroj: STRÁNSKÁ, P.: Integrované dopravní systémy a členění České republiky. Bakalářská práce. Univerzita Palackého v Olomouci, Přírodovědecká fakulta, Katedra geografie, Olomouc 2010, s. 34. Bakalářské práce 2010 – Učitelství geografie | Katedra geografie UP v Olomouci [online]. [cit. 5. 3. 2011]. Dostupné z URL <http://geography.upol.cz/soubory/studium/bp/2010-geo/2010_Stranska.pdf>

6. 3 Hierarchie dopravních center zájmového území podle hromadné dopravy

Jak již bylo řečeno v úvodu této kapitoly, hromadná doprava hraje na území celé Moravy, a tím pádem i v zájmovém území nezastupitelnou roli. Na tomto místě je tedy vhodné podtrhnout výše zmiňovanou tezi zjištěním intenzit přímých dopravních spojení v rámci analyzované oblasti prostřednictvím počtu přímých vlakových i autobusových spojení.

Tab. 11 Hierarchie dopravních center podle přímých vlakových spojení

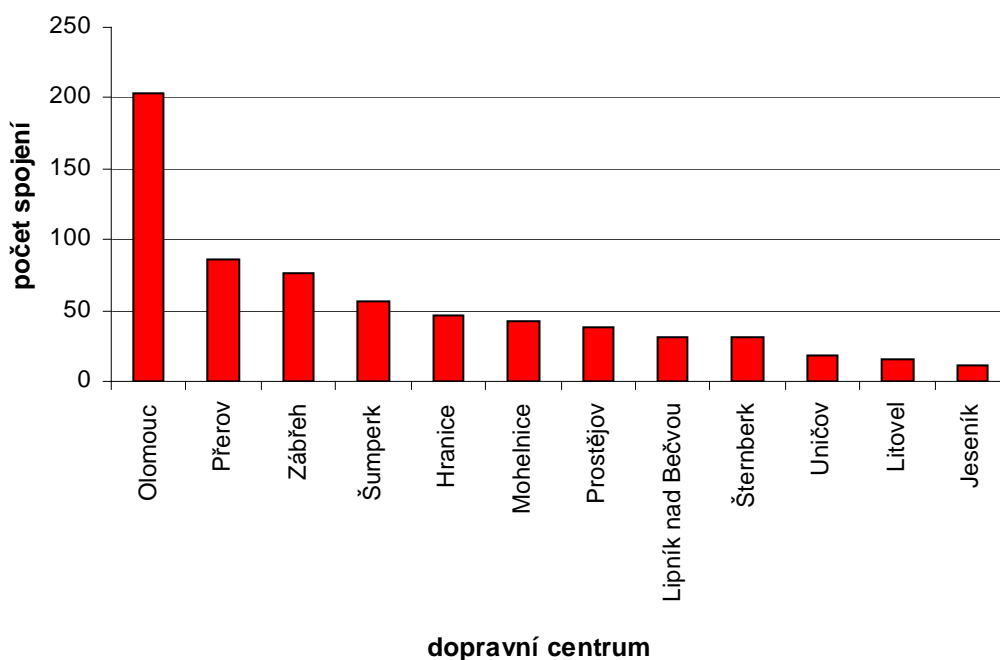
pořadí	dopravní centrum	počet spojení
1.	Olomouc	203
2.	Přerov	86
3.	Zábřeh	76
4.	Šumperk	57
5.	Hranice	46
6.	Mohelnice	43
7.	Prostějov	38
8.	Lipník nad Bečvou	31
9.	Šternberk	31
10.	Uničov	19

11.	Litovel	16
12.	Jeseník	12

Zdroj: databáze IDOS, vlastní výpočty

Z Tab. 11 a následně i z Obr. 9 vyplývá, že nejvýznamnějším železničním uzlem ve sledovaném území, co do intenzity přímých železničních vazeb, je krajské město Olomouc, které v něm zároveň plní úlohu nejdůležitějšího dopravního střediska. Olomoucí projede denně celkem 203 vlakových spojů, jež mají přímé propojení s ostatními dopravními centry v zájmovém území. Na druhé pozici skončilo město Přerov (celkem 86 přímých vlakových spojení), jenž v rámci kraje plní funkci důležitého a velmi frekventovaného železničního uzlu. Po Přerovu následuje dopravní centrum Zábřeh, které v dané oblasti prezentuje rovněž významný železniční uzel, a to především z toho důvodu, že leží na celostátně významné trati č. 270, která spojuje Ostravu s Olomoucí, a odtud pokračuje právě přes Zábřeh směrem do Čech.

Obr. 9 Komparace přímých vlakových spojení v dopravních centrech zájmového území



Na druhé straně nejnižší počty přímých železničních spojení byly zjištěny u dopravních center Uničov, Litovel a Jeseník. V jejich případech se jedná o nízkou intenzitu železniční dopravy, která splňuje potřeby na dané lokální úrovni. Ani jedno z těchto středisek neleží na významnějším železničním tahu. Počty přímých vlakových spojení byly zjišťovány z veřejné elektronické databáze IDOS. V této analýze bylo upuštěno od rozdělení na rychlíkové a osobní vlakové spojení.

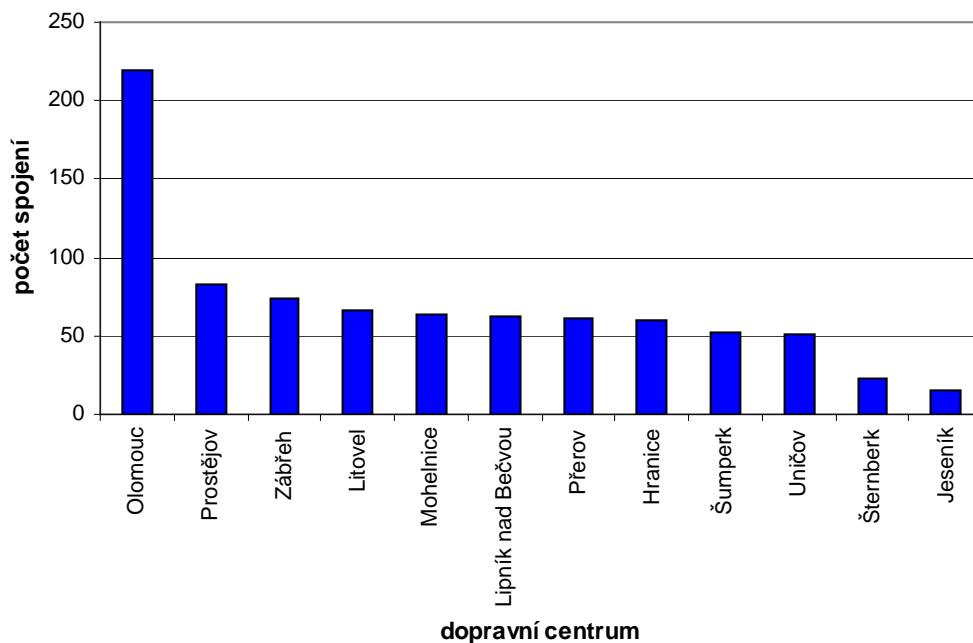
Tab. 12 Hierarchie dopravních center zájmového území podle přímých autobusových spojení

pořadí	dopravní centrum	počet spojení
1.	Olomouc	220
2.	Prostějov	83
3.	Zábřeh	74
4.	Litovel	66
5.	Mohelnice	64
6.	Lipník nad Bečvou	63
7.	Přerov	61
8.	Hranice	60
9.	Šumperk	52
10.	Uničov	51
11.	Šternberk	23
12.	Jeseník	15

Zdroj: databáze IDOS, vlastní výpočty

Z hlediska zkoumání údajů o přímých autobusových dopravních spojeních zjistíme oproti údajům o železničních dopravních spojeních několik rozdílů. Dopravním střediskem s největším počtem přímých autobusových propojení v rámci dopravních center sledovaného území je opět Olomouc. Denně zde projede celkem 220 autobusových linek, které mají přímé vazby na ostatní dopravní střediska v analyzovaném území. Relativně nepřekvapující druhou pozici obsadilo dopravní centrum Prostějov, které disponuje celkem 83 autobusovými linkami s přímým spojením mezi středisky v zájmovém území. Nejméně autobusových linek s přímou vazbou na ostatní dopravní střediska zájmového území se vyskytuje v Jeseníku (15). Druhý nejnižší počet těchto spojení najdeme v dopravním centru Šternberk (23).

Obr. 10 Komparace přímých autobusových spojení v dopravních centrech zájmového území



Za dopravním centrem Prostějov následovaly v rámci šetření autobusové dopravy střediska Zábřeh, Litovel a Mohelnice. Poměrně vysokou sumu autobusových spojení v případě dopravního centra Litovel v porovnání s okolními, významově podobnými dopravními středisky, lze vysvětlit tím, že právě toto centrum nemá, kromě Prostějova, přímou železniční vazbu na všechna ostatní dopravní centra ve zkoumané oblasti. Z toho důvodu zde musí dopravní obsluhu centra doplňovat právě autobusová hromadná doprava. Na 5. místě skončilo dopravní centrum Mohelnice s 64 přímými autobusovými linkami s vazbou na ostatní střediska. Možné vysvětlení příčiny tohoto jevu lze hledat ve skutečnosti, že právě v Mohelnici se nachází jeden z největších a nejvýznamnějších zaměstnavatelů v zájmovém území, a to SIEMENS Elektromotory, s. r. o., který v oblasti zaměstnává přes 3 000 lidí, a tak se může výrazně podílet na dojížděcí do zaměstnání v tomto regionu, více v kapitole 7.

Zhruba uprostřed tabulky č. 12 se nachází centra Hranice, Lipník nad Bečvou, Přerov, Šumperk a Uničov, která si zachovávají počty dopravních spojení zhruba mezi 60 - ti až 50 - ti autobusovými linkami denně. Nejnižší počty přímých autobusových spojení získala v této analýze dopravní centra Jeseník (15 spojení)

a Šternberk (23 spojení). Vysvětlení, proč právě tato centra skončila na posledních pozicích, lze hledat v jejich poloze (odlehlý Jeseník), nebo velikosti zázemí (spíše případ Šternberku). Ve zjišťování počtu přímých spojení bylo opět upuštěno od rozdělení na místní a dálkové autobusové spojení, protože se v drtivé většině případů jedná právě o dopravní obsluhu místní autobusovou linkou. Údaje o počtech spojení byly opětovně získány z veřejně dostupné databáze IDOS. Nejvíce lidí přepraví na území Olomouckého kraje právě autobusové linky. V roce 2008 to bylo téměř 28 mil. osob.⁵⁹

6. 4 Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje (IDSOK)

6. 4. 1 Vznik a vývoj IDSOK

Vznik současného integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje se datuje k 1. 1. 2003. Realizací IDSOK došlo ke sloučení původně izolovaně fungujících integrovaných systémů, které již na území Olomouckého kraje byly provozovány. Celému procesu předcházela optimalizace veřejné dopravy v jednotlivých okresech. Jmenovitě se jednalo o IDOS Olomoucka - v provozu od 1. 1. 1997, IDS Hranice – v provozu od 28. 1. 2001, IDS Šumperk - v provozu od 28. 1. 2001 a IDS Zábřeh - v provozu od 10. 6. 2001. Od roku 2003 se IDSOK rozšířil o další dílčí složky: IDS Prostějov – provoz zahájen v lednu 2003, IDSOK Šumpersko a Jesenícko.

Dále se území IDSOK rozšířilo do oblasti severozápadní části Šumperska (zkušební provoz zahájen 1. 4. 2003), od 1. 7. téhož roku byla včleněna zbývající část šumperské oblasti a nově celé území okresu Jeseník. V červenci 2003 byl připojen také IDSOK Přerov. První tratí IDSOK se stala Železnice Desná (říjen 2003, provozovatel SART, a. s.). Na jaře roku 2004 byl integrován IDSOK Olomoucko a IDSOK Prostějovsko (od 1. 5. 2004). IDSOK působí na tratích ČD, a to konkrétně na tratích č. 291 (Zábřeh – Šumperk), 292 (úsek Šumperk - Mikulovice), 294, 295 a 296. K 1. 4. 2007 se datuje včlenění dopravce František Konečný (linka 780 310) do IDSOK. O dva roky později přibyl dopravce ČSAD Frýdek-Místek a. s., který zajišťuje městskou hromadnou dopravu ve městě Hranice. Dále to byl dopravce AUTODOPRAVA Studený a spol. s. r. o. působící v jižní části

⁵⁹ CENIA, česká informační agentura životního prostředí [online]. [cit. 20. 11. 2010]. Dostupné z URL <[http://www.cenia.cz/web/www/web-pub2.nsf/\\$pid/CENMSFYDBW7F/\\$FILE/ok.pdf](http://www.cenia.cz/web/www/web-pub2.nsf/$pid/CENMSFYDBW7F/$FILE/ok.pdf)>

okresu Prostějov. 1. 1. 2010 byl také začleněn dopravce SAD Trnava a. s., který zajišťuje MHD ve městě Přerov.

Koordinátorem IDSOK je na základě rozhodnutí Rady Olomouckého kraje oddělení IDS jako součást Odboru dopravy a silničního hospodářství Krajského úřadu Olomouckého kraje.⁶⁰

6. 4. 2 Současný systém IDSOK a jeho členění

V současné době provozuje autobusovou hromadnou dopravu pro IDS IDSOK celkem 12 dopravců. Jejich přehled je shrnut v Tab. 13.

Tab. 13 Přehled současných dopravců IDSOK

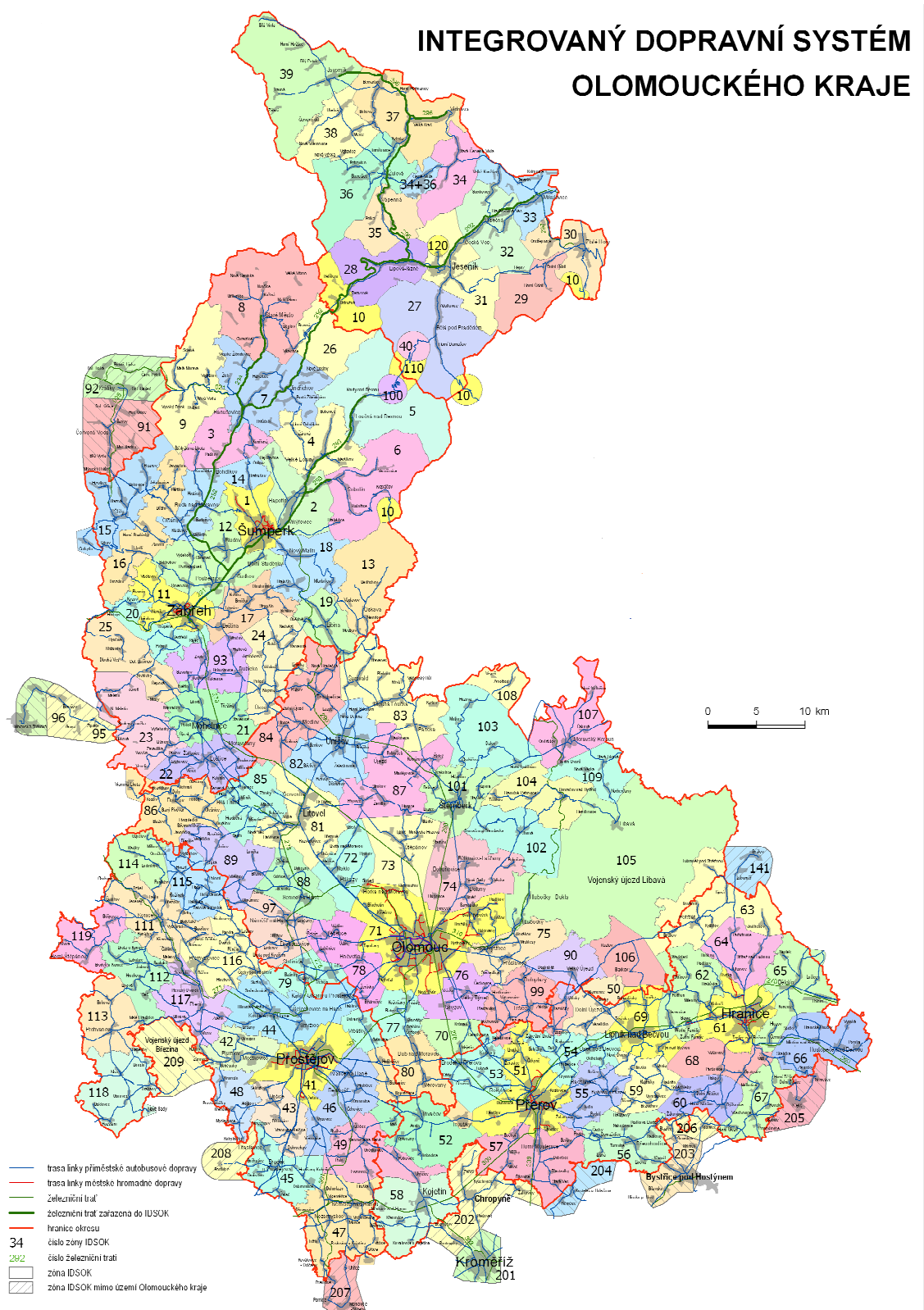
doprovce	součástí IDSOK od
AUTOBUSOVÁ DOPRAVA Pavel Studený, s. r. o.	1. 7. 2009
AUTOBUSY Konečný, s. r. o.	1. 4. 2007
AUTODOPRAVA Studený, s. r. o.	1. 7. 2009
AUTODOPRAVA Tesař, s. r. o.	1. 7. 2009
České dráhy, a. s.	1.1.2005
ČSAD Frýdek-Místek	1.1.2009
Dopravní podnik města Olomouce, a. s.	1.1.2003
First Transport Lines, a. s.	1. 7. 2010
OBEC PTENÍ	1. 7. 2010
SAD Trnava, a. s.	1. 1.2010
Veolia Transport Morava, a. s.	1. 7.2010
VOJTILA TRANS, s. r. o.	1. 7.2010

Zdroj: OLOMOUCKÝ KRAJ – Historie [online]. [cit. 5. 1. 2011]. Dostupné z URL http://www.kr-olomoucky.cz/OlomouckyKraj/Doprava/IDSOK/Historie/Historie_CZ.htm?lang=CZ; upraveno

Pohledem na níže umístěný Obr. 11 zjišťujeme, že působnost IDSOKu přesně nerespektuje administrativní hranice Olomouckého kraje. Najdeme zde jisté přesahy na území sousedních krajů. Srovnáme-li tyto přesahující zóny IDSOKu s dopravními regiony této práce, zjistíme určitou shodu. Konkrétně se jedná o zavedení systému IDSOK až do Bystřice pod Hostýnem (Zlínský kraj). Ze SO ORP Bystřice pod Hostýnem spádují do zájmového území celkem dvě obce, a to konkrétně Blazice a Vítonice do dopravního centra Přerov.

⁶⁰ OLOMOUCKÝ KRAJ – Koordinátor [online]. [cit. 5. 1. 2011]. Dostupné z URL http://www.kr-olomoucky.cz/OlomouckyKraj/Doprava/IDSOK/Koordinator/Koordinator_CZ.htm?lang=CZ

Obr. 11



Zdroj: OLOMOUCKÝ KRAJ – Mapy IDSOK [online]. [cit. 5. 1. 2011]. Dostupné z URL <http://www.kr-olomoucky.cz/NR/rdonlyres/F1FBF1A5-5930-481E-B958-D7021BBFF265/0/Mapa_obcí_a_zn_IDSOK.png>, upraveno

Totožně jako na území našich dopravních regionů v Olomouckém kraji nedochází v systému IDSOK k žádným přesahům administrativních hranic v nejsevernějších partiích Olomouckého kraje, tedy konkrétně na území SO ORP Jeseník.

Území IDSOK mimo Olomoucký kraj zahrnuje kromě již zmiňované Bystřice pod Hostýnem a okolních obcí (jmenovitě: Bílavsko, Blazice, Hlinsko p. Hostýnem, Mrlínek, Sovadina a Vítonice), dopravní spojení na území Zlínského kraje dále s obcemi Kelč, Nemetice (obě SO ORP Valašské Meziříčí), Bezměrov, Bílany, Chropyně, Kyselovice, Morkovice – Slížany, Plešovec, Postoupky, Zářičí, Žalkovice (SO ORP Kroměříž), dále ještě s obcemi Kostelec u Holešova a Němčice (SO ORP Holešov) a s městem Kroměříž. Do Jihomoravského kraje zasahuje pouze do obcí Nové sady a Podivice (obě součástí SO ORP Vyškov). Na území Pardubického kraje je systém IDSOK zaveden do města Moravská Třebová a do obcí Borušov, Gruna, Vranová Lhota, Žipotín (všechny součástí SO ORP Moravská Třebová). Dále vede v Pardubickém kraji systém IDSOK do obce Cotkytle (SO ORP Lanškroun). Na území SO ORP Králíky je systém IDSOK zaveden do obcí Bílá Voda, Červená Voda, Červený Potok, Dolní Hedeč, Dolní Lipka, Dolní Orlice, Horní Orlice, Moravský Karlov, Mlýnický Dvůr, Prostřední Lipka, Šanov a samozřejmě do města Králíky. Na území Moravskoslezského kraje vede dopravní systém IDSOK do obcí Luboměř a Spálov (obě v SO ORP Odry). Území integrovaného dopravního systému IDSOK je tedy rozlohou větší než území dopravních regionů v Olomouckém kraji, i než samotné administrativní území Olomouckého kraje.

Členění IDSOK

Území Olomouckého kraje je v rámci systému IDSOK rozčleněno do tarifních zón. V současné době je systém IDSOK rozdělen na 209 tarifních zón. Do každé zóny je zařazeno území jedné větší obce (města) nebo více obcí a jejich místních částí.⁶¹ Pokud takto rozdělené území IDSOKu porovnáme s našimi dopravními regiony, pak zjistíme, že největší počet jednotlivých zón je nyní zaveden v dopravním regionu Prostějov, a to celkem 19 tarifních zón. Nejméně jich bylo napočítáno v dopravních regionech Lipník nad Bečvou a Uničov – shodně 4 tarifní zóny. Druhý nejnižší počet těchto zón byl zjištěn v dopravním regionu Mohelnice.

⁶¹ OLOMOUCKÝ KRAJ - Cestování v IDSOK [online].[cit. 5. 3. 2011]. Dostupné z URL <http://www.kr-olomoucky.cz/OlomouckyKraj/Doprava/IDSOK/Cestování+v+IDSOK/Cestování+v+IDSOK_CZ.htm?lang=CZ>

6. 5 Osobní automobilová doprava v ČR a v dopravních centrech

Dřív než se dostaneme k otázce vztahu a vývoje osobní dopravy v dopravních centrech zkoumaného území, je třeba úvodem této podkapitoly alespoň zmínit míru vybavenosti osobními automobily v celé České republice.

6. 5. 1 Vybavenost osobními automobily v ČR

Neustále rostoucí počet osobních automobilů je jedním z typických fenoménů individuální dopravy jak na celém světě, tak i v České republice. O neustále se zvyšujícím počtu osobních automobilů v krajích ČR podává přehledné informace níže uvedená Tab. 14, a také Obr. 12, který graficky znázorňuje nárůst počtu osobních automobilů v jednotlivých krajích v porovnaných letech 2000 a 2009. V nejvíce motorizovaných krajích logicky zaznamenáváme nejvyšší intenzity osobní automobilové dopravy.

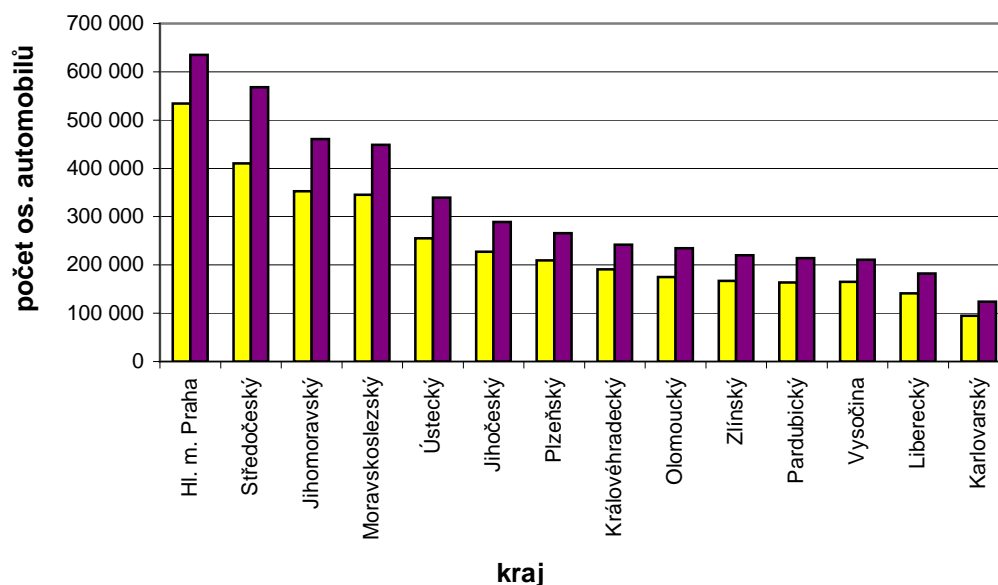
Tab. 14 Počet osobních automobilů v krajích ČR v letech 2000 a 2009

kraj	2000	2009
Hl. m. Praha	534 034	635 092
Středočeský	410 268	567 862
Jihomoravský	352 493	460 449
Moravskoslezský	345 270	448 672
Ústecký	255 216	339 721
Jihočeský	227 639	289 035
Plzeňský	209 313	265 947
Královéhradecký	190 793	241 661
Olomoucký	174 674	234 715
Zlínský	167 142	220 322
Pardubický	163 613	214 220
Vysočina	164 729	211 052
Liberecký	141 443	182 486
Karlovarský	94 926	123 818
Celkem ČR	3 431 553	4 435 052

Zdroj: Statistická ročenka Olomouckého kraje

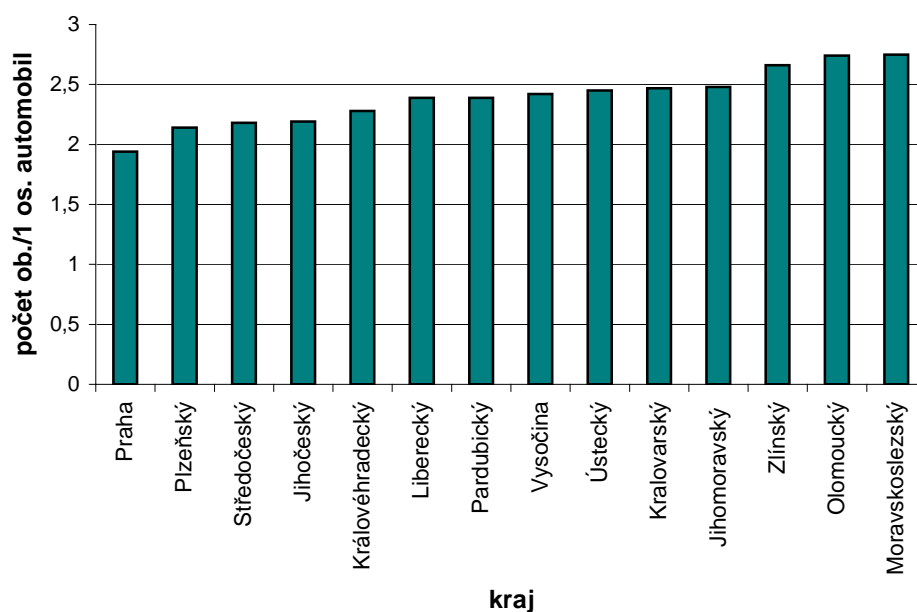
Z tabulky 14 vyplývá, že nejvyšší počet osobních automobilů se v obou sledovaných letech nacházel v kraji Hl. m. Praha, což je vzhledem k jeho všeobecné dominanci přirozený jev. V zápětí za krajem Hl. m. Praha následoval v obou srovnávaných letech kraj Středočeský. Na poslední příčce tabulky se umístily kraje Karlovarský a Liberecký. Olomoucký kraj se v porovnání s ostatními kraji ČR umístil v obou případech na deváté pozici. Ve všech krajích došlo ke zvýšení počtu osobních automobilů, přičemž největší množství jich přibylo v kraji Středočeském, a to celkově o 157 594 osobních automobilů. Situace je graficky vyjádřena v Obr. 12.

Obr. 12



Z Obr. 13 plyne, že nejméně motorizovaným krajem v počtu obyvatel na jeden osobní automobil je Moravskoslezský kraj. Na jeden osobní automobil zde připadá 2,75 obyvatel. V zápětí následuje Olomoucký kraj s 2,71 obyvateli na jeden osobní automobil. Automobilizace v kraji patří mezi jednu z nejnižších v celé ČR. Statisticky nejméně obyvatel na jeden osobní automobil připadá v hlavním městě Praha (1,94 obyvatel na 1 osobní automobil), Plzeňském (1,96 ob. na osobní automobil), a vzápětí ve Středočeském kraji (2,15 obyvatel na osobní automobil). Průměr za celou Českou republiku tvoří 2,35 obyvatel na jeden osobní automobil.

Obr. 13 Počet obyvatel v krajích na 1 osobní automobil



Zdroj: Sdružení automobilového průmyslu – Aktuality a vybrané údaje [cit. 10. 12. 2010]. Dostupné z URL <<http://www.autosap.cz/sfiles/a1-91.htm>>, vlastní zpracování

6. 5. 2 Osobní automobilová doprava v dopravních centrech zájmového území

Vztah zájmového území k osobní dopravě můžeme zjistit pomocí intenzit osobní dopavy v našich vymezených centrech. K dohledání informací o intenzitách osobní dopavy v jednotlivých střediscích bylo použito výsledků sčítání dopavy z let 2000 a 2005. Z roku 2010 nebyly bohužel výsledky sčítání ještě zveřejněny. Posuzovány byly ty sčítací úseky, v kterých byla v komparovaných letech naměřena nejvyšší intenzita osobní dopavy. V případě změny nejintenzivnějšího sčítacího úseku byla tato změna zachycena v níže uvedené tabulce 15.

Tab. 15 Nejvyšší intenzity dopavy v dopravních centrech zájmového území v letech 2000 a 2005

dopravní centrum	sčítací úsek 2000	intenzita osobní dopavy	sčítací úsek 2005	intenzita osobní dopavy
Hranice	7-0336	15 377	7-0336	17 515
Jeseník	7-0901	5 467	7-0901	11 462
Lipník nad Bečvou	7-5822	10 709	7-5822	5 956
Litovel	7-1982	6 638	7-1982	7 619
Mohelnice	7-0013	10 173	7-0013	12 609
Olomouc	7-0084	32 995	7-5382	32 035
Prostějov	6-1357	15 171	6-1357	17 151
Přerov	7-1424	15 894	7-1421	16 660
Šternberk	7-1096	7 647	7-1096	11 462

Šumperk	7-0584	7 847	7-0584	9 569
Uničov	7-1991	4 156	7-1991	6 434
Zábřeh	7-0981	8 544	7-0981	10 265

Zdroje: Sčítání dopravy v roce 2000 [cit. 4. 4. 2011]. Dostupné z URL <http://www.rsd.cz/doprava/scitani_2000/html/tab_ol.htm>; Celostátní sčítání dopravy v roce 2005 [cit. 4. 4. 2011]. Dostupné z URL http://www.scitani2005.rsd.cz/html/tab_ol.htm>; vlastní zpracování

Pro vystižení významu osobní automobilové dopravy v centrech jsme vybrali informace ze sčítání dopravy, které poskytuje ŘSD ČR. Toto sčítání se v České republice provádí každých 5 let. Hodnotícím údajem byl sčítací úsek v daném dopravním středisku s nejvyšší intenzitou osobní automobilové dopravy, tj. počet osobních automobilů projíždějících tímto sčítacím úsekem za 24 hodin. Ve většině center se nejintenzivnější sčítací úsek ve sledovaných letech nezměnil. Výjimku tvořila jen dopravní centra Olomouc a Přerov. V případě Olomouce byl v roce 2000 na základě výsledků sčítání dopravy nejvíce využíván sčítací úsek 7-0084⁶² s denní intenzitou osobní dopravy 32 995 aut. Oproti tomu v roce 2005 byl počtem osobních automobilů nejvíce zatížen sčítací úsek 7-5382⁶³ s celkovou intenzitou osobní dopravy 32 035 osobních aut za den. V případě dopravního střediska Přerov vystřídal nejintenzivnější sčítací úsek č. 7-1424 z roku 2000 úsek č. 7-1421, který se nachází při vyústění rychlostní silnice č. 47 do Lipníka nad Bečvou. U ostatních center platí, že se nejintenzivněji využívané sčítací úseky nacházejí buď v jeho středu – např. Jeseník, Lipník nad Bečvou, Litovel, Zábřeh, anebo se jedná o úsek ústící do důležitého komunikačního tahu, např. do rychlostní silnice či silnice vyšší třídy, což je případ Mohelnice, Prostějova, Šternberku, Šumperku, nebo Uničova.

⁶² Sčítací úsek 7-0084 se nachází na městském obchvatu při Jeremenkově ulici v Olomouci, poblíž vlakového i autobusového nádraží.

⁶³ Tento sčítací úsek je situován při křižovatce ulic Velkomoravská a Schweitzerova v Olomouci.

7. DOPRAVNÍ REGIONY ZKOUMANÉHO ÚZEMÍ

Podle výsledků přímých dopravních příležitostí/spojení vzniklo na území Olomouckého kraje v souladu s danou metodikou celkem 12 dopravních regionů se svými centry. V první řadě je třeba uvést a charakterizovat zřejmé faktory, které přímo ovlivňují dopravní regiony sledovaného území.

7. 1 Vybrané faktory ovlivňující dopravní regiony

7. 1. 1 Fyzicko-geografické

Georeliéf

Průběh dopravních tras a tedy i doprava samotná je ovlivňována jak fyzicko-geografickými, tak i socioekonomickými faktory. Zkoumané území se rozkládá v oblasti rozmanitých geomorfologických celků, jež se navzájem výrazně odlišují svými vlastnostmi, a určují rovněž limity pro vedení dopravní sítě. Proto považujeme za vhodné uvést zde základní přehled geomorfologických celků, které se rozkládají ve zkoumaném území a jejich stručnou charakteristiku. Na úvod je třeba říci, že sledované území se nachází zčásti, jak v oblasti České vysočiny (Krkonošsko-Jesenická soustava), tak i zčásti na území Západních Karpat (Vněkarpatské sníženiny).

Schéma základních geomorfologických celků zkoumaného území⁶⁴:

Česká vysočina

– Krkonošsko - Jesenická soustava

– Jesenická podsoustava

- Zábřežská vrchovina
- Mohelnická brázda
- Hanušovická vrchovina
- Rychlebské Hory
- Zlatohorská vrchovina
- Hrubý Jeseník
- Nízký Jeseník

- Krkonošsko - Jesenické podhůří

⁶⁴ Demek, J. a kol.: Zeměpisný lexikon ČR. Hory a nížiny. Praha, 2006.

- Vidnavská nížina
- Žulovská pahorkatina

Západní Karpaty

- Vněkarpatské sníženiny

- Západní Vněkarpatské sníženiny

- Hornomoravský úval
- Moravská brána

Jak už bylo zmíněno výše, povaha georeliéfu je do jisté míry určujícím faktorem pro průběh dopravní sítě, a tak i dopravu samotnou. O sledovaném území lze v obecné rovině konstatovat, že v jeho severních partiích, kde se rozkládá členitý hornatý reliéf, existuje řidší dopravní síť, což zapříčiňuje horší dopravní dostupnost. Oproti tomu jižní polovina území s množstvím sníženin má velký dopravní význam (zejména Moravská brána, Hornomoravský úval).

7. 1. 2 Socioekonomické faktory

Dojížd'ka a vyjížd'ka za prací v dopravních centrech

Na základě vymezených dopravních regionů v Olomouckém kraji jsme podle výsledků statistického sčítání z roku 2001 zjistili počet obcí nacházejících se nejen v rámci daného dopravního regionu, ale také počet obcí pracovně spádujících do jednotlivých dopravních center/regionů z jiného dopravního regionu (viz Tab. 16). Nejvyšší počet obcí spádujících z jiného dopravního regionu byl zjištěn u dopravního regionu Olomouc. Konkrétně se jednalo o obce ležící v dopravních regionech Litovel a Šternberk (odsud obec Štarnov). Druhý nejvyšší počet obcí spádujících do dopravního regionu z cizího dopravního regionu byl zaznamenán v dopravním regionu Mohelnice. Sem dojížděli obyvatelé z obcí ležících v dopravních regionech Uničov a Zábřeh. Možnými příčinami, proč právě dopravní region Mohelnice dosáhl na základě výsledků sledování dojížd'ky z roku 2001 druhých největších hodnot spádujících obcí z jiného regionu, můžou být jak vhodná poloha při železniční trati č. 270, tak vyšší počet pracovních příležitostí ve srovnání se sousedními dopravními regiony.

Zajímavým faktem může být, že dopravním regionem s nejvyšším počtem spádujících obcí není Olomouc, která stojí až na třetí pozici, ale Prostějov (67 obcí), což je zřejmé z níže uvedené tabulky. Druhý nejvyšší počet obcí připadá na dopravní region Přerov (celkem 53 obcí). Nejnižším počtem obcí spádujících do vlastního centra disponuje dopravní region Lipník nad Bečvou (pouze 4 obce). Vysvětlením může být vysoká dojíždka do vlivnějších sousedních dopravních center/regionů, které představují Olomouc, Přerov a Hranice.

Tab. 16 Dojíždka v dopravních regionech Olomouckého kraje

dopravní region	počet obcí v rámci dopr. regionu	počet obcí mimo dopr. region
Olomouc	46	7
Hranice	28	1
Jeseník	14	0
Lipník nad Bečvou	4	0
Litovel	7	1
Mohelnice	12	4
Prostějov	67	2
Přerov	53	0
Šternberk	12	1
Šumperk	21	2
Uničov	6	0
Zábřeh	17	0

Zdroj: SLDB 2001

Z hlediska analýzy vyjíždky v rámci sledovaného území dosáhlo nejvyššího počtu vyjíždějících osob dopravní centrum Olomouc. Odsud na základě výsledků SLDB 2001 vyjíždělo celkem 6 498 osob, z toho denně více než 4 a půl tisíce lidí. Hlavním směrem denní vyjíždky z Olomouce představovala obec Hlubočky, kam denně dojíždělo téměř 500 lidí. Příčinou toho je lokalizace místního významného zaměstnavatele MORA a. s., která se zabývá výrobou domácích elektrospotřebičů, např. sporáků, a také společnosti Mora Aerospace a. s., jenž se věnuje výrobě a opravám leteckých motorů a letecké techniky. V rámci dopravních regionů v Olomouckém kraji vyjíždělo nejvíce lidí do Olomouce ze Šternberka (celkem 983 osob), což představuje skoro 2/3 z celkového počtu osob, který denně ze Šternberka vyjížděl.

Tab. 17 Vyjížd'ka z dopravních center dopravních regionů Olomouckého kraje

centrum vyjížd'ky	celkem	denně	hl. směr denní vyjížd'ky	počet ⁶⁵
Olomouc	6 498	4 546	Hlubočky	490
Hranice	2 283	1 707	Přerov	263
Jeseník	1 297	733	Česká Ves	210
Lipník nad Bečvou	1 412	1 186	Přerov	530
Litovel	1 776	1 536	Olomouc	720
Mohelnice	1 120	829	Loštice	210
Prostějov	3 706	2 656	Olomouc	795
Přerov	4 362	3 093	Olomouc	729
Šternberk	2 073	1 689	Olomouc	983
Šumperk	2 728	1 779	Rapotín	258
Uničov	1 779	1 431	Olomouc	368
Zábřeh	2 202	1 543	Šumperk	503

Zdroj: SLDB 2001

Centra dojížd'ky za prací

Nejvýznamnějšími centry dojížd'ky ve sledovaném území byly identifikovány čtyři okresní města, a to jmenovitě Olomouc, Prostějov, Přerov a Šumperk. Poslední okresní město

Jeseník bylo na sedmém místě až za dopravními centry Hranice a Zábřeh. K nejvýraznějšímu nárůstu dojížd'ky došlo v případě krajského města Olomouce (+ 4 552 osob). Počty dojíždějících se také zvýšili v Lipníku nad Bečvou (+ 500 osob), v Hranicích (+ 230 osob), dále v Mohelnici (+180 osob) a Jeseníku (+35 osob). V ostatních centrech dojížd'ky došlo v meziročních sčítáních 1991 a 2001 k poklesu. Nejvýraznější snížení počtu dojíždějících osob do zaměstnání byly zaznamenány v Přerově (-1 789 osob) a Šumperku (- 1 487 osob).⁶⁶

Tab. 18 Bilance dojížd'ky za prací v dopravních centrech Olomouckého kraje

centrum dojížd'ky	dojíždějící do centra	vyjíždějící z centra	saldo dojížd'ky
Olomouc	24 227	6 498	17 729
Prostějov	10 466	3 706	6 760
Přerov	9 796	4 362	5 434
Šumperk	7 356	2 728	4 628
Hranice	4 109	2 283	1 826
Jeseník	2 997	1 297	1 700
Mohelnice	2 341	1 120	1 221

⁶⁵ počet vyjíždějících osob do hlavního směru denní vyjížd'ky⁶⁶ ČSÚ Olomoucký kraj [online]. [cit. 4.1 2011]. Dostupné z URL <<http://www.czso.cz/xm/edicniplan.nsf/p/13-7109-04>>

Zábřeh	3 001	2 202	799
Uničov	2 169	1 779	390
Lipník nad Bečvou	1 775	1 412	363
Šternberk	2 050	2 073	-23
Litovel	1 748	1 776	-28

Zdroj: ČSÚ Olomoucký kraj – Dojíždka za prací a do škol v Olomouckém kraji [online]. [cit. 4. 1 2011]. Dostupné z URL <<http://www.czso.cz/xm/edicniplan.nsf/p/13-7109-04>>

Z celkem dvanácti vybraných center dojíždky v Olomouckém kraji jich 11 mělo kladné saldo dojíždky. Seřazením měst podle tohoto salda zjistíme, že na 1. místě je město Olomouc, na 2. místo se řadí Prostějov, dále je to Přerov a Šumperk. Poslední okresní město Jeseník je odsunuto na šesté místo hned za Hranicemi. Záporné saldo dojíždky bylo zjištěno pouze ve Šternberku (-23) a v Litovli (-28).

Ve srovnání se sčítáním z roku 1991 se kladné saldo dojíždky zvýšilo pouze ve třetině největších center dojíždky v kraji, nejvýrazněji v Olomouci (o 4 519 osob). Nejmarkantnější snížení kladného salda dojíždky za prací bylo v období 1991 – 2001 zaznamenáno ve městech Přerov (1 964 osob) a Šumperk (1 849 osob).

Největší zaměstnavatelé v oblasti průmyslu

Pro větší rozvinutí problematiky tématu bude nyní uvedena stručná charakteristika největších průmyslových zaměstnavatelů ve zkoumaném území, poněvadž denní dojíždka do zaměstnání může přímo ovlivňovat intenzitu dopravních spojení do jednotlivých dopravních center/regionů.⁶⁷ Průmysl zájmového území je převážně orientován na tradiční odvětví. Ty představují v dané oblasti především tato průmyslová odvětví: strojírenství (např.: EPCOS, s. r. o., Šumperk, MEP Postřelmov, PANAV, s. r. o., Litovel, MetalPlast Lipník, a. s., Lipník nad Bečvou, DT výhybkárna a mostárna v Prostějově, atd.), železářství (např.: Moravské Železářny, a. s., Olomouc, Pars nova, a. s., Šumperk, Řetězárna, a. s., Česká Ves, atd.), potravinářství (OLMA, a. s.), výroba papíru (Olšanské papírny, a. s., Zábřeh), nebo těžba stavebních materiálů a jeho zpracování (Cement Hranice, a. s., Vápenka Vitošov, s. r. o. u Zábřehu). Nově se zde uplatňují moderní průmyslová odvětví jako např. výroba spotřební elektroniky a elektrotechniky (např.: Miele Technika, s. r. o., Uničov, Hella Autotechnik, s. r. o., Mohelnice).

⁶⁷ Komplexní socioekonomická charakteristika Olomouckého kraje, tedy území, které se více méně shoduje s našim zájmovým územím, byla již dříve zpracována v jiných diplomových pracích. Proto považují za zbytečné uvádět zde více informací k této problematice.

Tab. 19 Deset největších průmyslových zaměstnavatelů v zájmovém území (k 31. 5. 2007)

název	dopravní region	počet zaměstnanců		
		1500 a více	1000-1499	500-999
Kazeto, s. r. o.	Přerov		x	
LG PHILIPS DISPLAYS CZECH REPUBLIC, s.r.o.	Hranice		x	
M. L. S. Holice, spol. s. r. o.	Olomouc		x	
Meopta - optika, a.s.	Přerov	x		
MORA Moravia, s. r. o.	Olomouc			x
Moravské železářny, a. s.	Olomouc			x
OLMA, a. s.	Olomouc			x
SIEMENS Elektromotory, s. r. o.	Mohelnice	x		
Sigma Lutín	Olomouc			x
Unex, s. r. o.	Uničov		x	

Zdroj: Ústav územního rozvoje [online]. [cit. 4. 1. 2011]. Dostupné z URL
<http://www.uur.cz/default.asp?ID=2373>

Úplně největším průmyslovým zaměstnavatelem v roce 2007 se ve sledovaném území stala firma SIEMENS Elektromotory, s. r. o. se sídlem v Mohelnici. V daném roce zde pracovalo asi 3,5 tis. zaměstnanců. Odštěpný závod v Mohelnici patří mezi přední světové dodavatele nízkonapěťových asynchronních elektromotorů.⁶⁸ Tradičním průmyslovým zaměstnavatelem v rámci kraje je přerovská Meopta - optika, a. s., která v roce 2007 zaměstnávala téměř 2,5 tisíce lidí, a zaujala tak druhé místo v pořadí největších průmyslových zaměstnavatelů v Olomouckém kraji. Firma se zabývá výrobou čoček a zvětšovacíh přístrojů.

Dalšími zaměstnavateli, kteří v roce 2007 evidovali více než 1 000 pracovníků, byly v daném území tyto: M. L. S. Holice, spol. s. r. o. – výrobce elektromotorů a alternátorů, LG. PHILIPS DISPLAYS CZECH REPUBLIC, s. r. o. v Hranicích – výrobce televizních obrazovek, dále tradiční přerovské Kazeto, s. r. o. – výrobce lepenkových produktů (úložné boxy, aktovky, organizéry, složky, nýtové kufry atd.) a Unex Uničov, a. s., producent kolesových rýpadel pro těžbu nerostných surovin.

Mezi významné podniky v kraji, které stále představují přední zaměstnavatele a podílí se tímto způsobem výrazně na dojížděci do zaměstnání, musíme zařadit následující: MORA Moravia, a. s. – výrobce sporáků se sídlem v Hlubočkách –

⁶⁸ Siemens – Odštěpný závod Elektromotory Mohelnice [online]. [cit. 6. 1. 2011]. Dostupné z URL
<http://www.siemens.cz/siemjet/cz/home/elektromotory-mohelnice/uvod/Main/index.jet>

Mariánském Údolí, Moravské železářny, a. s. v Olomouci, výrobce čerpací techniky s více než 140 - ti letou tradicí - Sigma Lutín, a. s. Pokud jsme výše zmiňovali tradici potravinářského průmyslu ve sledované oblasti, nesmíme v tomto výčtu vynechat olomouckou firmu OLMA, a. s., producenta známých mlékárenských výrobků s tradicí od konce 19. století. Ve Šternberku je významným zaměstnavatelem VOP Šternberk, s. p., který je největším zaměstnavatelem na Šternbersku (zhruba 900 zaměstnanců v roce 2008).

Ekonomiku v celém kraji ovšem neblaze postihla doznívající ekonomická recese, která si vynutila značné propouštění zaměstnanců z velkých podniků. Pro tradiční český textilní gigant - OP Prostějov, znamenala tato krize další krok ke krachu.

7. 2 Dopravní regiony a SO ORP v Olomouckém kraji

Vytvořené dopravní regiony budou níže komparovány se správními obvody obcí s rozšířenou působností v Olomouckém kraji, a to podle počtu obcí, počtu obyvatel a podle rozlohy. Budeme-li nyní uvažovat jako nodální regiony správní obvody obcí s rozšířenou působností na území Olomouckého kraje, kterých je zde celkem 13, můžeme lehce porovnat vzniklé rozdíly s nově vytvořenými dopravními regiony ve sledovaném území. Jako dopravní centrum se v rámci podmínek stanovených metodikou práce nedostalo do dané analýzy pouze město Konice, které z hlediska administrativního členění kraje vystupuje jako obec s rozšířenou působností. Více informací bylo uvedeno výše v kapitole věnující se dopravně geografickým centřům.

Pohledem na níže umístěný Obr. 14 docházíme ke zjištění, že v Olomouckém kraji existují celkem jen tři dopravní regiony, které jsou totožné s hranicemi SO ORP. Konkrétně se jedná o dopravní regiony Jeseník, Šumperk a Uničov. Zbylých devět dopravních regionů hranice SO ORP nerespektuje.

Tab. 20

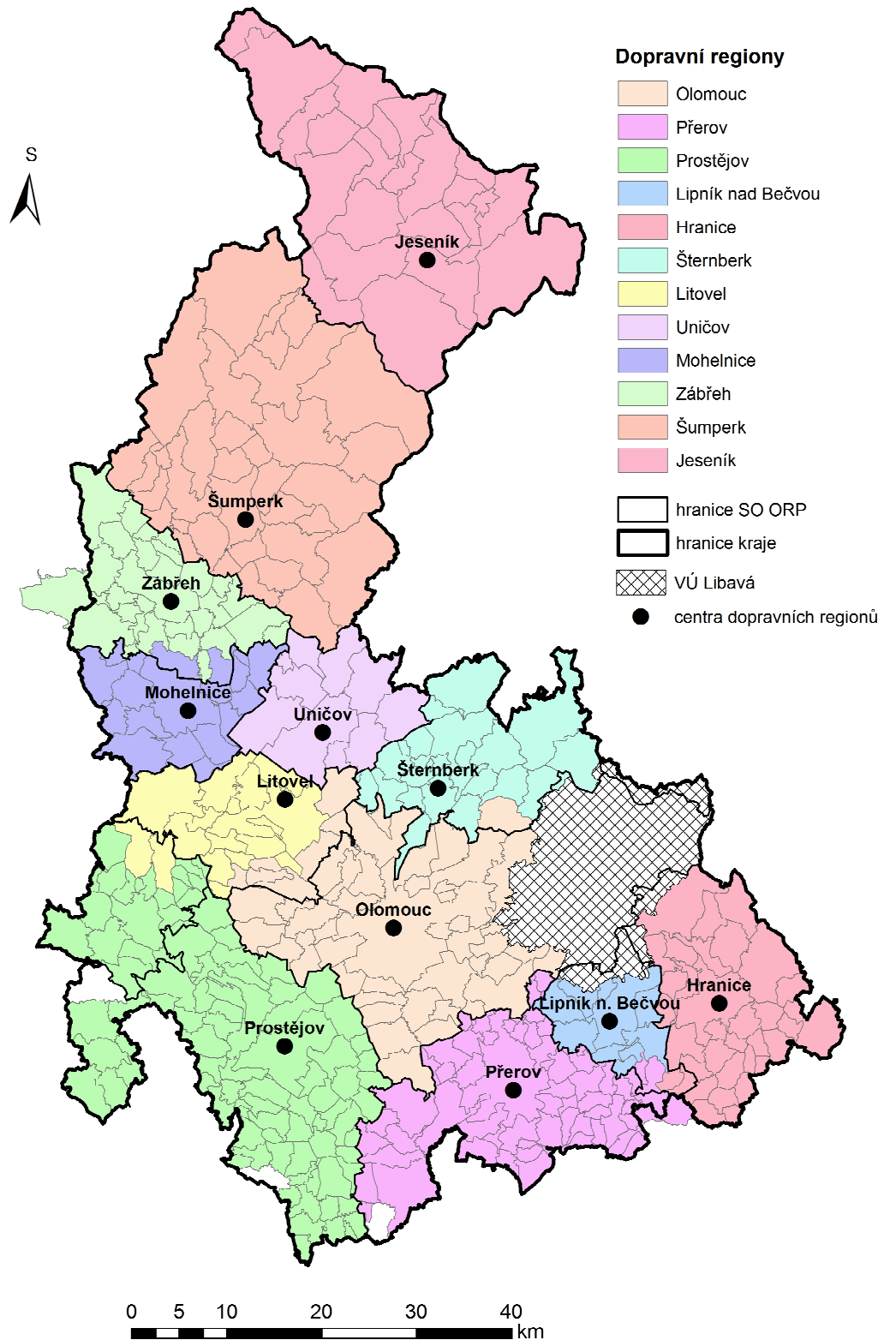
dopravní region	počet obcí	počet obcí v SO ORP
Hranice	33	31
Jeseník	24	24
Lipník nad Bečvou	10	14

Litovel	15	20
Mohelnice	16	14
Olomouc	52	45
Prostějov	95	76
Přerov	64	61
Šternberk	20	21
Šumperk	35	35
Uničov	10	10
Zábřeh	27	28

Zdroj: Český statistický úřad [online]. [cit. 16. 3. 2011]. Dostupné z URL <<http://www.czso.cz>>

Ve zkoumaném území se vyskytuje 12 dopravních regionů, přičemž nejvyšší počet obcí se nachází v dopravním regionu Prostějov. Zde leží celkem 95 obcí. Tato skutečnost je způsobena také tím, že k dopravnímu centru Prostějov patří většina obcí z administrativního území SO ORP Konice. Výjimku tvoří pouze obce Hvozd a Ludmírov náležící dopravnímu regionu Litovel.

Obr. 14



Zdroj: ArcMap, vlastní zpracování

Druhý nejvyšší počet obcí byl zjištěn v dopravním regionu Přerov (celkem 64 obcí), a třetí pozici obsadil v počtu obcí dopravní region Olomouc (52 obcí). Nejnižší množství obcí sledujeme v dopravních regionech Lipník nad Bečvou a Uničov, které mají shodně 10 obcí. Poměrně nízké kvantum obcí spadá ještě pod dopravní region Litovel, a to celkem 15.

7. 2. 1 Dopravní regiony a SO ORP podle počtu obyvatel

Každý dopravní region disponuje určitým počtem obyvatel ve svém zázemí. Tab. 21 dokumentuje počty obyvatel v jednotlivých dopravních regionech zájmového území a SO ORP Olomouckého kraje.

Tab. 21

dopravní region	počet obyv.	počet obyv. v SO ORP
Hranice	35 305	34 823
Jeseník	41 404	41 404
Lipník nad Bečvou	13 709	15 457
Litovel	19 899	23 627
Mohelnice	20 732	18 727
Olomouc	170 037	160 720
Prostějov	108 043	98 862
Přerov	85 494	84 442
Šternberk	23 355	23 921
Šumperk	72 189	72 189
Uničov	23 071	23 071
Zábřeh	32 457	33 597

Zdroj: Český statistický úřad [online]. [cit. 16. 3. 2011]. Dostupné z URL <<http://www.czso.cz>>

Nejvyšší počet obyvatel byl zaznamenán v dopravním regionu Olomouc (celkem 170 037 obyvatel). Oproti počtu obyvatel z administrativního území SO ORP Olomouc zde žije asi o 9 000 lidí více. Vyšší počet obyvatel žijících v daném dopravním regionu než v SO ORP byl dále zjištěn v případě Hranic, Mohelnice, Prostějova a Přerova. Nejvyšší rozdíl mezi počtem obyvatel žijících v dopravním regionu a správním obvodu ORP byl vypočítán v dopravním regionu Prostějov, kde tento rozdíl činí téměř 10 000 obyvatel ve prospěch dopravního regionu. Opačná situace nastala v dopravních regionech Lipník nad Bečvou, Litovel a Zábřeh. Shodný počet obyvatel v dopravním regionu i ve správním obvodu ORP nacházíme logicky tam, kde se kryjí jejich hranice. Jmenovitě se tedy jedná o

dopravní regiony/SO ORP Jeseník, Šumperk a Uničov. Stavby o počtu obyvatel byly získány z databáze ČSÚ a vztahují se k roku 2008.

7. 2. 2 Dopravní regiony a SO ORP podle rozlohy

V poslední řadě byla posuzována rozloha jednotlivých dopravních regionů v Olomouckém kraji. Přehled dopravních regionů podle jejich rozlohy a srovnání s rozlohou SO ORP jsou uvedeny níže v Tab. 22.

Tab. 22

dopravní region	rozloha (ha)	rozloha SO ORP (ha)
Hranice	33 409	32 535
Jeseník	71 896	71 896
Lipník nad Bečvou	10 059	11 861
Litovel	22 868	24 746
Mohelnice	20 745	18 841
Olomouc	60 513	85 860
Prostějov	71 678	59 163
Přerov	40 103	40 079
Šternberk	29 149	30 671
Šumperk	85 738	85 738
Uničov	20 745	20 745
Zábřeh	27 496	26 717

Zdroj: ČSÚ [online]. [cit. 16. 3. 2011]. Dostupné z URL <<http://vdb.czso.cz>>, vlastní zpracování

Plošně největším dopravním regionem v Olomouckém kraji je podle zjištěných výsledků dopravní region Šumperk, který se kryje s hranicemi správního obvodu ORP Šumperk. Jeho rozloha tedy činí 85 738 ha. Druhým nejrozsáhlejším dopravním regionem v zájmovém území se stal dopravní region Prostějov s celkovou rozlohou 71 678 ha. Na třetí pozici skončil dopravní region Olomouc (60 513 ha), u kterého byl zaznamenán nejvyšší úbytek rozlohy. Je to způsobeno faktem, že z veškerých analýz bylo vyloučeno území vojenského újezdu Libavá, které v SO ORP Olomouc zabírá značnou část jeho rozlohy. Na druhé straně nejmenší dopravní region představuje dopravní region Lipníka nad Bečvou s celkovou rozlohou 10 059 ha.

7. 3 Charakteristika dopravních regionů v zájmovém území

Dopravní region Olomouc

Dopravní region Olomouc představuje dominantní a nejsilnější dopravní region v celém zkoumaném území. V rámci sledované oblasti se dopravní region Olomouc vyznačuje jádrovou polohou. Nachází se zde největší město Olomouc a žije tady nejvíce obyvatel z celého sledovaného území. Tento dopravní region představuje také hlavní centrum denní dojížděky v rámci celého území. Díky své poloze a významu je to region s nejlepší dopravní dostupností. Dopravní region Olomouc se rozkládá na ploše 60 513 ha, což je menší rozloha než v případě SO ORP Olomouc. Tento rozdíl je důsledkem vyloučení území VÚ Libavá, jak již bylo v textu několikrát zmiňováno. Podle počtu přímých dopravních spojení, zjištěných z veřejné elektronické databáze IDOS, byly k dopravnímu regionu Olomouc připojeny některé hraniční obce, které administrativně spadají již do sousedního SO ORP. Konkrétně byly tímto způsobem k dopravnímu regionu Olomouc přiřčeny obce Jívová, která administrativně náleží k SO ORP Šternberk. Dále se jednalo pouze o obce ze SO ORP Litovel, a to Náklo, Pňovice, Senici na Hané, Seničku a Střeň. Při hranicích s dopravními regiony Prostějov a Přerov nebyla změněna hraniční linie s místními SO ORP Olomouc, Prostějov a Přerov. Agregátní ukazatel DOPRAVA se vyznačoval největším významem v rámci zkoumané oblasti. V roce 2000 v dopravním centru Olomouc převažovala železniční hromadná doprava nad autobusovou. V rámci železniční dopravy byl logicky zaznamenán vyšší podíl rychlíkových spojení než lokálních. Opačná situace nastala v případě autobusové hromadné dopravy, kdy byl významnější podíl místních autobusů nad dálkovými. V roce 2010 byly zjištěny shodné závěry, a to takové, že zde převažuje význam železniční hromadné dopravy nad autobusovou.

Dopravní region Prostějov

Dopravní region Prostějov představuje ve zkoumaném území jeden z nejvýznamnějších dopravních regionů. Ve srovnávaném roce 2000 vykazoval agregát DOPRAVA jednoznačně převahu autobusové hromadné dopravy, přičemž více se na ní podílelo kvantum nedálkových autobusových spojení. Situace v roce 2010 potvrdila převažující roli autobusové hromadné dopravy. Oproti roku 2000 byl ovšem zaznamenán její pokles. V rámci železniční dopravy převažovala v obou

sledovaných letech v centru Prostějov dálková spojení obsluhovaná rychlíky. Rozlohou zaujímá dopravní region Prostějov druhou největší plochu (71 678 ha). Na základě zjištěných výsledků daných metodikou pokrývá území tohoto dopravního regionu celkem 85 obcí, což je nejvíce z celého zájmového území. Oproti území SO ORP Prostějov zde chybí území obce Buková, která dopravně spadá do Boskovic, a obec Želeč náležící podle počtu přímých dopravních spojení k dopravnímu centru Vyškov. Na území dopravního regionu Prostějov žije v současnosti přibližně 108 000 obyvatel, což je v pořadí druhý nejvyšší počet v rámci sledovaného území. Více než 100 000 obyvatel připadá už pouze na výše popsany dopravní region Olomouc.

Dopravní region Přerov

Tento dopravní region se v rámci zkoumaného území řadí mezi dopravně významné. Jeho sousedy jsou dopravní region Olomouc na severu, dopravní region Prostějov na západě, dopravní region Lipník nad Bečvou a na jižní straně sousedí se Zlínským krajem (SO ORP Kroměříž a SO ORP Bystřice pod Hostýnem). Od administrativního území SO ORP Přerov se území tohoto dopravního regionu odlišuje v několika případech. Ve výsledku je území dopravního regionu nepatrně větší než území SO ORP. Oproti SO ORP Přerov nenajdeme na území zmiňovaného dopravního regionu okrajovou obec Křenovice, poněvadž tato patří podle počtu přímých dopravních příležitostí k dopravnímu centru Kroměříž. Dopravní region Přerov ovšem zasahuje do administrativního území sousedního SO ORP Lipník nad Bečvou. Odsud byly přiřazeny obce Radotín a Soběchleby. Ze Zlínského kraje sem navíc ještě spadají obce Blazice a Vítonice, které jsou součástí SO ORP Bystřice pod Hostýnem. V dopravním regionu Přerov žije asi 85,5 tisíce obyvatel. Dopravní centrum Přerov je významným železničním uzlem na Moravě vůbec. Centrem Přerov prochází II. a III. železniční koridor, což přispívá k dominanci železniční hromadné dopravy v celém jeho regionu. V roce 2000 vykazoval agregát DOPRAVA jednoznačnou převahu železniční dopravy, přičemž jeho plná polovina připadla na rychlíková vlaková spojení. V roce 2010 byl zaznamenán nevýrazný pokles podílu rychlíkových spojení. V rámci autobusové hromadné dopravy převažoval v obou letech opět podíl místních autobusových linek. Oproti tomu v roce 2010 byl v případě dálkových autobusových spojení zaznamenán propad.

Dopravní region Lipník nad Bečvou

Tento dopravní region je plošně nejmenším ze všech dvanácti zkoumaných regionů v kraji. Jeho rozloha činí pouze 10 059 hektarů (viz Tab. 22). Územní ztráty utrpěl dopravní region Lipník nad Bečvou ve prospěch dopravně významnějších sousedních regionů Přerov a Hranice. Na území nejmenšího dopravního regionu žije necelých 14 tisíc obyvatel, z toho asi 8,4 tisíc⁶⁹ připadá na místní dopravní centrum Lipník nad Bečvou. V roce 2010 vykazoval agregát DOPRAVA nevýrazně vyšší podíl autobusové dopravy, ovšem tento podíl není nijak dominantní. Železniční doprava zde stále hraje podstatnou roli. V rámci autobusové dopravy převažovala obsluha místními autobusovými linkami, ale u železniční dopravy byl význam dálkových a lokálních spojů vyrovnán.

Dopravní region Hranice

Dopravní region Hranice leží nejvýchodněji ze všech sledovaných dopravních regionů. Místní dopravní centrum Hranice leží na II. železničním koridoru, vedoucím z Rakouska přes Břeclav, Přerov a pokračujícím dál do Ostravy a Bohumína až ke státní hranici. Železniční doprava má tedy v tomto dopravním centru i celém regionu významný vliv a na celkové veřejné dopravě převažuje nad autobusovou. Toto tvrzení platilo i v roce 2000, kdy převažovala v rámci železniční hromadné dopravy rychlíková spojení nad místními. Hromadná železniční doprava zde zaujímala téměř $\frac{3}{4}$ z agregátního ukazatele DOPRAVA. V roce 2010 tomu nebylo jinak, ovšem s tím rozdílem, že podíl železniční dopravy se snížil. Území dopravního regionu Hranice čítá celkově asi 35,3 tisíc obyvatel. Oproti administrativnímu území SO ORP Hranice přesahuje dopravní region Hranice do území sousedního SO ORP Lipník nad Bečvou, a to na území obcí Dolní a Horní Nětčice, které mají dohromady asi 480 obyvatel. Ze severu sousedí dopravní region Hranice s vojenským újezdem Libavá. Na východě respektuje hranice SO ORP Hranice a nezasahuje tak do území Moravskoslezského kraje.

Dopravní region Šternberk

⁶⁹ SO ORP Lipník nad Bečvou | ČSÚ Olomoucký kraj [online]. [cit. 29. 3. 2011]. Dostupné z URL <http://www2.czso.cz/xm/redakce.nsf/i/so_orp_lipnik_nad_becvou>

Dopravní region Šternberk se nachází severně od dopravního regionu Olomouce. Na západě sousedí s dopravním regionem Uničov. Severní hranice dopravního regionu kopíruje správní hranici SO ORP. Na jihovýchodě hraničí s vojenským újezdem Libavá. Kvůli své semiperiferní poloze neprochází tímto dopravním regionem žádná významná železniční trať nebo rychlostní silnice. Od rozlohy místního SO ORP se území dopravního regionu Šternberk diferencuje pouze o území obce Jívová, která byla podle množství přímých dopravních příležitostí přiřčena k dopravnímu regionu Olomouc. Jinak jeho území respektuje hranice SO ORP Šternberk. Na území tohoto dopravního regionu žije přibližně 23,3 tisíc obyvatel, z toho asi 14 tisíc připadá na město Šternberk. V roce 2000 převažovala podle počtu přímých dopravních spojení v dopravním středisku Šternberk autobusová hromadná doprava s vyšším podílem nedálkových autobusových linek. Podíl dálkových autobusových spojení nebyl ovšem o moc nižší. V rámci železniční hromadné dopravy převládala jednoznačně nerychlíková spojení realizovaná na místní lokální trati č. 290. V roce 2010 ovšem nabyla na agregátním ukazateli DOPRAVA vyššího významu železniční doprava, kdy přesáhla poloviční hranici na celkovém počtu dopravních spojení, avšak pouze nepatrně.

Dopravní region Litovel

Dopravní region Litovel je regionem, v jehož případě se vyskytlo nejvíce územních změn vůči rozloze přilehlého správního obvodu ORP. Jeho tvar a velikost se tudíž nejvíce odchylují od původního nodálního regionu, který v našem případě představuje právě SO ORP Litovel. Kauzalita těchto jevů tkví v průběhu místní železniční sítě, a tak vyššího počtu železničních spojení, kterých je z okolních obcí více vedeno do centra Olomouc. Významnou roli zde hraje celostátní železniční trať č. 270, která sice protíná tento dopravní region, ovšem centrum Litovel na ni není napojeno. Mezi Litovlí a okolními dopravními centry (Mohelnice, Olomouc, Šternberk a Uničov) tedy neexistuje přímé železniční propojení. Důsledkem toho je skutečnost, že hraniční obce SO ORP Litovel byly přiřazeny k dopravnímu regionu Olomouc – viz podkapitola 5. 4. 1 Dopravní region Olomouc. V tomto případě se jedná o železniční dopravní obslužnost obcí Senice na Hané, Senička a Střeň. U obcí Náklo a Pňovice, které rovněž spádují počtem dopravních spojení do centra Olomouce, převažuje spíše napojení na místní autobusovou hromadnou dopravu, přičemž vyšší počet autobusových linek vede právě do Olomouce. Počtem přímých

vlakových spojení spádovala k dopravnímu regionu Olomouc i obec Červenka ležící přímo na trati č. 270. Poněvadž již tato obec nesousedí s obcemi, které přímo spadají do dopravního regionu Olomouc, rozhodli jsme se ponechat obec Červenka v dopravním regionu Litovel, aby netvořila samostatný ostrov uprostřed tohoto regionu, a bylo tak zachováno základní pravidlo tvorby jakékoliv regionalizace. Dopravní centrum Litovel má přímou železniční vazbu pouze na sousední dopravní region Prostějov prostřednictvím lokální tratě. Dále byly ještě k danému dopravnímu regionu přiřčeny obce Hvozd a Ludmírov ze SO ORP Konice. Zbytek území SO ORP Konice byl podle výsledků šetření zařazen do dopravního regionu Prostějov. Rozloha dopravního regionu Litovel činí 22 868 ha a žije zde téměř 20 000 lidí.

Agregátní ukazatel DOPRAVA se v roce 2010 vyznačoval drtivou převahou autobusové dopravy nad železniční. Většina přímých spojení byla realizována prostřednictvím místních autobusových linek s vazbami na sousední dopravní střediska.

Dopravní region Uničov

Dopravní region Uničov patří podle rozlohy i počtu obyvatel (23 071) k nejmenším dopravním regionům ve zkoumaném území. Je to jeden ze tří dopravních regionů, který se plně překrývá se správními hranicemi místního SO ORP a jejich rozlohy jsou tudíž shodné. Ve srovnávaných letech 2000 a 2010 zde v rámci agregovaného ukazatele DOPRAVA převažovala místní autobusová doprava. Oproti roku 2000 ubyl v roce 2010 podíl dálkových autobusových spojení. Druhý největší podíl byl zaznamenán u místních vlakových spojení. Dopravní region Uničov sousedí na východě s dopravním regionem Šternberk, na západě s dopravním regionem Mohelnice, ze severu s dopravními regiony Šumperk a Zábřeh, a na jihu hraničí s dopravními regiony Litovel a Olomouc. Na severovýchodní straně ještě částečně hraničí se SO ORP Rýmařov (Moravskoslezský kraj).

Dopravní region Mohelnice

Tento dopravní region řadíme rovněž mezi tři rozlohou nejmenší a nejméně lidnaté regiony v rámci analyzované oblasti. Územní rozdíly oproti administrativně - správnímu regionu nacházíme pouze v případě dvou obcí, a to Dubicka a Lukavice.

Tyto dvě obce totiž podle výsledků dané analýzy spádují právě do dopravního centra Mohelnice než do sousedního centra Zábřeh. Území dopravního regionu Mohelnice je o 1 904 ha větší než je rozloha SO ORP Mohelnice. Celkově v tomto dopravním regionu bydlí necelých 21 tisíc lidí. V roce 2000 měla v tomto centru převahu autobusová hromadná doprava, přičemž vyšší podíl připadal na místní autobusové linky. Hromadná železniční doprava se na místním agregátním ukazateli DOPRAVA projevila asi 40% podílem, přičemž nepatrnou převahou v ní figurovala rychlíková spojení. V roce 2010 se podíl autobusové a železniční hromadné dopravy téměř shodoval, přičemž v rámci železniční dopravy převládala dálková (rychlíková) spojení. Za to v případě autobusové dopravy dominovala spojení obsluhovaná místními autobusovými linkami, což je skutečnost, která se shoduje s výsledky analýz z roku 2000.

Dopravní region Zábřeh

Dopravní region Zábřeh je typický region s výraznou převahou železniční hromadné dopravy. V roce 2000 zde v rámci agregátního ukazatele DOPRAVA z více než $\frac{3}{4}$ převažoval právě tento druh hromadné dopravy, přičemž drtivá většina připadla na vlaková spojení obsluhované rychlíky. V rámci autobusové hromadné dopravy převládaly místní autobusové linky. V roce 2010 se ovšem snížil význam dálkové autobusové dopravy. Jinak se potvrdila významná dominance dálkových železničních spojení. Výrazná převaha železniční dopravy v tomto dopravním centru je důsledkem přítomnosti frekventované trati č. 270 celostátního významu. Rozloha dopravního regionu Zábřeh byla zmenšena o území výše zmiňovaných obcí Dubicko a Lukavice ve prospěch sousedního dopravního regionu Mohelnice. Územní zisk ovšem nastal v případě přičlenění obce Tatenice, která je administrativně zahrnuta v SO ORP Lanškroun (Pardubický kraj). Ve výsledku je dopravní region Zábřeh větší o asi 780 ha než nodální region zdejšího správního obvodu ORP.

Dopravní region Šumperk

Rozloha dopravního regionu Šumperk se plně překrývá se administrativním územím SO ORP Šumperk. Se svou rozlohou 85 738 ha je to největší dopravní region v celém sledovaném území. Dopravní region Šumperka je charakteristický svou semiperiferní polohou. Leží mimo hlavní dopravní tepny, ale má však přímou

dopravní vazbu na blízký a dopravně významnější region Zábřeh, s kterým sousedí na jižní straně. Ze stejné světové strany hraničí ještě s dopravním regionem Uničov. Jeho severním sousedem je poslední dopravní region, a to Jeseník. Na severovýchodě vede krátký úsek státní hranice s Polskem. Ze západu vede hranice s Pardubickým a na východě s Moravskoslezským krajem. Ve srovnávaném roce 2000 převládala v dopravním centru Šumperk autobusová hromadná doprava s opětovnou dominancí místních autobusových spojení. Železniční hromadná doprava zde zaujímala až sekundární postavení. V dopravním regionu Šumperk neexistovala v roce 2000 rychlíková dopravní spojení. To ovšem neplatí v roce 2010, kdy zde nabyla na významu také rychlíková spojení. Na území tohoto dopravního regionu se nachází zajímavý železniční uzel, a to Hanušovice. Jeho význam však není tak vysoký, aby mohl vystupovat jako samostatné dopravní středisko. V současnosti žije v analyzovaném dopravním regionu téměř 72 200 obyvatel. V případě tohoto dopravního regionu má určitý vliv i povaha zdejších fyzicko-geografických podmínek, poněvadž se zde zdvihá reliéf nejvyššího moravského pohoří – Hrubého Jeseníku. Tento vliv ovšem není tolik markantní jako v případě jeho severního souseda, dopravního regionu Jeseník.

Dopravní region Jeseník

Nejcharakterističtější rysem, a podle mého názoru také směrodatným parametrem posledního analyzovaného dopravního regionu, je jeho periferní poloha. Tato skutečnost společně s rázem místního terénu jistě ovlivňuje intenzitu dopravy, a tím i kvalitu dopravní obslužnosti v celém regionu. V roce 2000 se zde agregátní ukazatel DOPRAVA vyznačoval převahou autobusové veřejné dopravy s vyšším podílem lokálních autobusových linek. Podíl dálkových linek ovšem nebyl nijak zanedbatelný. Sekundární postavení železniční dopravy se ovšem projevilo vyšším podílem vlakových dopravních příležitostí obsluhovanými rychlíky. V roce 2010 již převaha autobusové dopravy neplatila vzhledem k posílení významu železničních spojení v centru Jeseník, a to hlavně rychlíkových. Ukazatel DOPRAVA byl v případě dopravního centra Jeseník nejméně významný ze všech ostatních středisek, což souhlasilo v obou srovnávaných letech. Území dopravního regionu Jeseník se shoduje s administrativně-správní jednotkou SO ORP Jeseník. Dopravní region

Jeseník čítá na 41,4 tisíc obyvatel, čímž představuje pátý nejlidnatější region z celého zájmového území.

8. MEZISTŘEDISKOVÉ VAZBY DOPRAVNÍCH CENTER

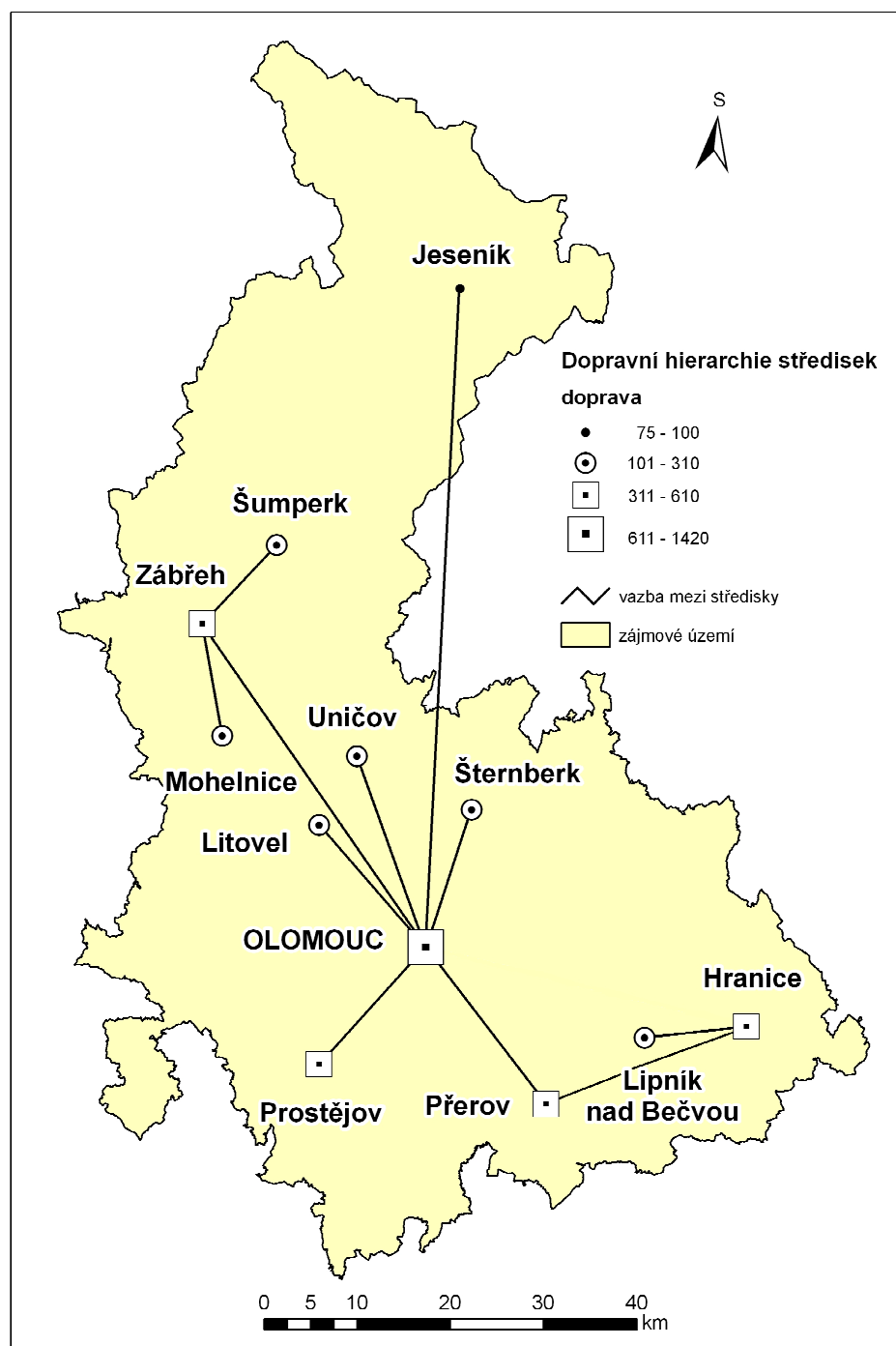
8. 1 Hierarchie dopravních center podle mezi-střediskových vazeb

Analýza přímých dopravních vazeb mezi jednotlivými středisky zájmového území byla opětovně prováděna na základě výsledků z elektronické databáze spojů IDOS. Jednalo se o poměrně náročné zjišťování počtu dopravních spojení rozdělené na autobusové a železniční, poněvadž železniční vazby mají, v souladu s metodikou, proti autobusovým trojnásobné váhy. Každé dopravní středisko bylo komparováno se všemi ostatními jedenácti středisky ve sledované oblasti. Postup byl srovnatelný s tvorbou jakési matice počtu přímých dopravních spojení. Tímto šetřením vznikly určité stavy nadřazenosti a podřazenosti mezi jednotlivými dopravními středisky. Podle dosažených hodnot agregátního ukazatele DOPRAVA byly dále vytvořeny celkově 4 kategorie dopravních center. Celou situaci vystihuje Obr. 15 „Hierarchie dopravních středisek a mezi-střediskové vazby“, kde jsou znázorněny i vztahy nadřazenosti a podřazenosti mezi centry.

V nejvyšší kategorii je umístěno nejvýznamnější dopravní centrum s hodnotou agregovaného ukazatele DOPRAVA v intervalu 1420-611, a to vůdčí Olomouc, jemuž je na základě přímých dopravních vazeb podřízeno nejvíce dopravních středisek v zájmovém území. Jmenovitě to jsou Jeseník, Litovel, Prostějov, Přerov, Šternberk, Uničov a Zábřeh. Do druhé nejvyšší kategorie byla zařazena dopravní střediska Hranice, Přerov, Prostějov a Zábřeh. Všem střediskům, které se vyskytují v této druhé kategorii, náleží hodnota ukazatele DOPRAVA v intervalu hodnot od 610 do 311. Dopravní centra Hranice, Přerov a Zábřeh leží na páteřní železniční trati č. 270, kterou denně projíždí rychlíkové spoje ve směru Praha – Bohumín. Dopravnímu středisku Zábřeh jsou podřízena centra Mohelnice a Šumperk. Dopravní centrum Hranice je dopravně podřízeno Přerovu. Vztah podřazenosti se objevil i v případě Lipníka nad Bečvou. Toto centrum je podřízeno Hranicím.

V poslední kategorii 3 nacházíme celkem šest dopravních center, a to Lipník nad Bečvou, Litovel, Mohelnice, Šternberk, Šumperk a Uničov. Hodnoty jejich agregátního ukazatele DOPRAVA se pohybovaly v rozmezí hodnot 310-101.

Obr. 15 Hierarchie dopravních středisek a mezi-střediskové vazby



Zdroj: ArcMap, vlastní zpracování

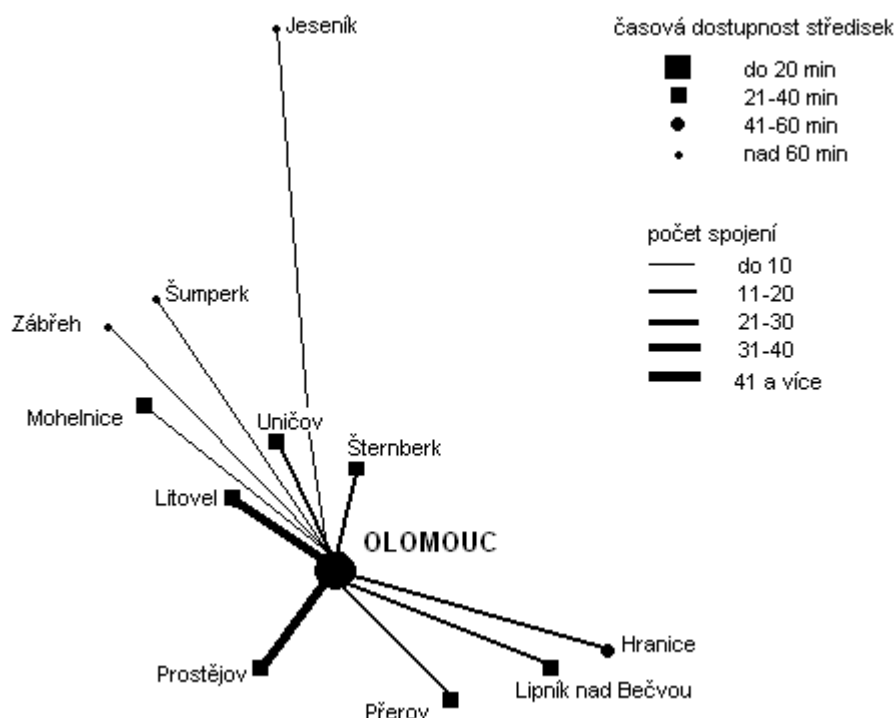
8. 2 Dopravní dostupnost center z Olomouce podle času a počtu spojení

V rámci hodnocení hierarchie středisek byly klasifikovány také mezi střediskové vazby, které může doprava tvořit. Při zkoumání mezi-střediskových

vazeb je vhodné zjistit dostupnost dopravních středisek vůči nejsilnějšímu dopravnímu centru, které představuje Olomouc. V tomto šetření jsme posuzovali dostupnost jednotlivých středisek podle hromadné autobusové i železniční dopravy. Uvažována byla opět jen přímá spojení bez odlišení na dálkové a místní linky. Počty dopravních příležitostí jsou uvedeny v absolutních číslech bez přisuzování trojnásobných hodnot u dálkových spojů. Podle celkového kvanta dopravních spojení bylo v rámci obou sledovaných druhů doprav stanoven celkem 5 intervalů, které udávají rozmezí počtů přímých spojení z Olomouce do daného centra. Z hlediska časového byly v obou případech stanoveny 4 časové intervaly. Údaje o počtech dopravních spojení a času stráveného na cestě byly získány z elektronické databáze IDOS.

Dopravní dostupnost center z Olomouce autobusem

Obr. 16⁷⁰



Obr. 16 vystihuje dopravní dostupnost jednotlivých dopravních center z Olomouce prostřednictvím autobusové hromadné dopravy. Z hlediska času docestujeme nejrychleji do dopravních center Přerov, Lipník nad Bečvou, Litovel, Prostějov, Šternberk, Uničov a Mohelnice. Tato střediska se pohybují až v druhém

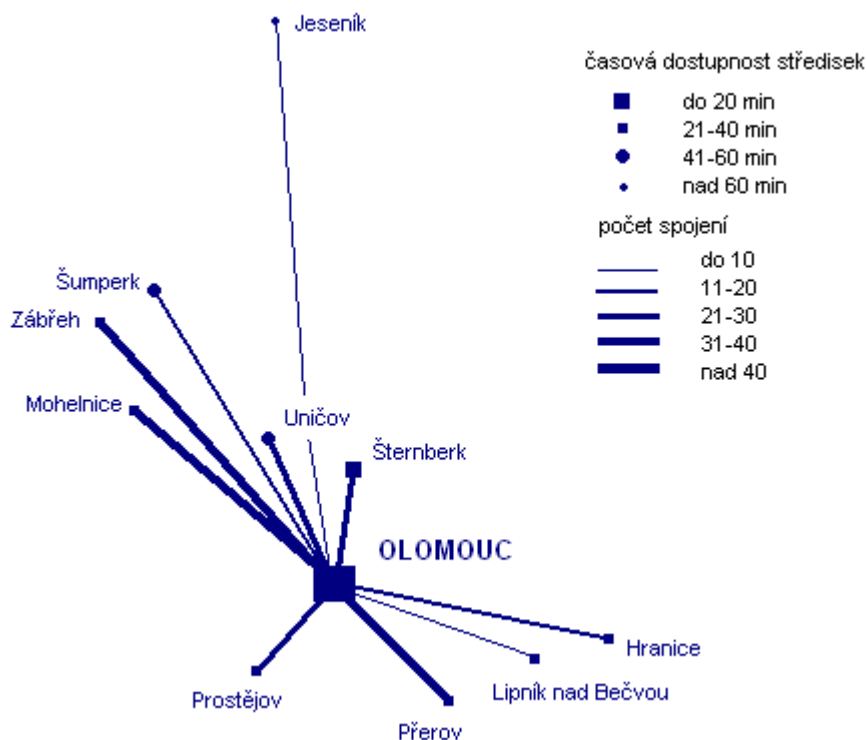
⁷⁰ Vlastní zpracování.

časovém intervalu 21-40 min. Do 20 minut (I. časový interval) se z Olomouce není možné dopravit autobusem do žádného námi vymezeného dopravního střediska. V časovém rozmezí 41-60 minut docestujeme přímo z Olomouce pouze do střediska Hranice. Autobusem nejdéle trvá cesta z Olomouce do Jeseníku, Šumperku a Zábřehu. Co se týká počtu přímých dopravních spojení z Olomouce, tak nejvyšší množství jich existuje do centra Prostějov (48), a potom do Litovle (37). Nejméně autobusových spojení je z Olomouce zavedeno do Zábřehu (3), Šumperku (5) a Jeseníku (6). Dostupnost jednotlivých středisek autobusovou dopravou je přímo ovlivněna jejich polohou, resp. vzdáleností od Olomouce, a dále také využitou silniční komunikací.

Dopravní dostupnost center z Olomouce vlakem

Dopravní dostupnost do jednotlivých center z Olomouce železniční dopravou přímo souvisí s průběhem železničních tratí. Nejintenzivnější hodnoty dopravních spojení se vyskytují v případě konexe Olomouce a Přerova, jež plní funkci významného železničního uzlu. Denně přijede z Olomouce do Přerova celkem 48 vlaků. Nejméně vlakových spojení v současnosti funguje mezi Olomoucí a Jeseníkem (5), dále pak mezi Olomoucí a Lipníkem nad Bečvou (7).

Obr. 17⁷¹



Nejrychleji se po železnici z Olomouce dopravíme do Šternberka, a to do 20 minut. Naopak nejdéle budeme vlakem cestovat do Jeseníku. Nejvíce center v zájmovém území je při cestování vlakem z Olomouce dostupných v časovém intervalu 21-40 minut. V časovém rozmezí 41-60 minut od odjezdu z Olomouce se dostaneme do dopravních center Šumperk a Uničov.

Kvalita dopravní obslužnosti center

Podle počtu přímých dopravních příležitostí mezi jednotlivými dopravními středisky zájmového území můžeme zhodnotit kvalitu dopravní obslužnosti. Uvažována byla přímá dopravní spojení mezi středisky v obou směrech. Bylo již upuštěno od trojnásobných vah, které byly přisuzovány rychlíkovým spojům, jak tomu bylo v případě tvorby agregátního ukazatele DOPRAVA. Za to v této kapitole se jedná o nejvyšší absolutní počet přímých dopravních spojení mezi všemi středisky v zájmovém území. Pro výstižnější přehled jsme zachovaly rozdělení na železniční a autobusová dopravní spojení, blíže viz Tab. 23.

⁷¹ Vlastní zpracování.

Tab. 23

dopravní centrum	nejsilnější mezi-středisková vazba	počet vlakových spojení	počet autobusových spojení	celkem
Olomouc	Prostějov	48	83	131
Prostějov	Olomouc	48	83	131
Přerov	Olomouc	89	23	112
Hranice	Přerov	70	14	84
Lipník nad Bečvou	Hranice	50	78	138
Litovel	Olomouc	-	74	74
Šternberk	Olomouc	43	43	86
Uničov	Olomouc	43	28	71
Mohelnice	Zábřeh	64	67	131
Zábřeh	Olomouc	73	6	79
Šumperk	Zábřeh	57	88	145
Jeseník	Šumperk	16	16	32

Zdroj: IDOS 2010/2011, vlastní výpočty

Na základě výsledků těchto analýz byl nevyšší počet přímých spojení mezi středisky, a tím i největší kvalita dopravní obslužnosti zjištěna mezi centry Šumperk a Zábřeh. Celkově se mezi těmito dvěma středisky uskuteční 145 dopravních příležitostí za den. Tento výsledek ovlivnila pravděpodobně vzájemná blízkost těchto center, ale také dostupnost důležitého železničního tahu, který prochází Zábřehem, zato Šumperk, ačkoliv větší sídlo, leží mimo ni. Dopravní centrum Zábřeh výrazně těží ze své polohy na této významné železniční trati. Na druhé pozici jsou situována střediska Lipník nad Bečvou a Hranice. Mezi těmito dvěma centry navzájem denně projede 138 autobusových a vlakových spojů. Třetí nejvyšší počet přímých dopravních příležitostí vyšel v interakci center Olomouc a Prostějov (131 spojení). V interakci s Přerovem disponuje Olomouc celkově 112 dopravními spojeními za den. Nejnižší počet přímých transportních vazeb existuje v případě periferního centra Jeseník. Ten je nejvíce vázán na své nejbližší středisko ve sledovaném území, kterým je Šumperk. Mezi těmito dvěma centry funguje denně celkem jen 32 přímých dopravních vazeb. Nejvyšší počet železničních spojení se denně uskuteční mezi centry Olomouc a Přerov (89). Autobusových spojů za jeden den nejvíce proběhne mezi středisky Šumperk a Zábřeh (88).

9. ZÁVĚR

Hlavní výsledky této diplomové práce vedou k následujícím zjištěním:

1) Dopravní hierarchie středisek v ČR je v asociaci s hierarchií komplexní. Dopravní hierarchie menších středisek je omezená, a to kvůli minimálnímu zajištění dopravní obslužnosti. Dopravní význam středisek z hlediska veřejné dopravy je silně ovlivněn jejich polohou ve stávající dopravní síti. Zjednodušeně lze konstatovat, že největší střediska v ČR jsou obsluhována komplexně, u středně významných středisek převládá zaměření na železniční dopravu dálkovou i lokální a u nejmenších center převažuje lokální autobusová doprava. Vzhledem k odlišnosti sídelního systému v Čechách a na Moravě/Slezsku bude pravděpodobně v malých venkovských sídlech Čech vždy vyšší procento domácností vybavených osobními automobily než ve velkých venkovských sídlech na Moravě/Slezsku. Z této teze vyplývá, že hromadná doprava má vyšší význam právě na území Moravy, než na území více motorizovaných Čech.

2) Podle předem zvolené metodiky, tedy přesně na základě hodnotícího ukazatele KfV sídel, bylo na modelovém území Olomouckého kraje vybráno celkem 12 dopravních center a v rámci hodnocení přímých dopravních spojení k nim bylo vytvořeno 12 přílehlých dopravních regionů. Tyto regiony tvoří kompaktně ucelená území navzájem sousedících obcí. Jejich společným znakem je spád hromadné dopravy do daného dopravního střediska. Při tvorbě této dopravně-geografické regionalizace Olomouckého kraje jsme došli k závěru, že území vzniklých dopravních regionů je nepatrně menší, než administrativní území Olomouckého kraje, a to přibližně asi o 320 km². Na celkovém úbytku rozlohy zájmového území oproti krajské rozloze se nejvíce promítlo vyloučení relativně rozsáhlého území VÚ Libavá z rozboru.

3) Vzniklá dopravní regionalizace byla vyhodnocena na základě spádu hromadné dopravy z důvodu, že právě tato ve sledovaném území disponuje větším významem, nežli doprava individuální, což se v posledních 10 - ti letech nezměnilo. Tato skutečnost tedy znovu potvrzuje výsledky analýz ze SLDB 2001, jak ve své publikaci konstatoval M. Marada (Marada, 2010). Hromadná doprava měla tedy podle tohoto zjištění k roku 2001 vyšší význam na území Moravy, než na území Čech. Kvůli tomu se práce dotýká problematiky osobní dopravy pouze okrajově

v podkapitole 6.5 „Osobní doprava v ČR a v dopravních centrech“. Výsledkem je komparace sčítání osobní dopavy v dopravních střediscích v letech 2000 a 2005.

V případě zájmového území se potvrdil velmi úzký vztah mezi organizací dopavy a systémem osídlení, tak jako v případě ČR jako celku. Většina hierarchických vazeb byla v jisté asociaci s hierarchií komplexní. V konkrétních podmínkách Olomouckého kraje byl prokázán mírný přesah regionální působnosti jednotlivých středisek přes administrativní hranice Olomouckého kraje. Na hierarchizaci dopravních středisek ve zkoumaném prostoru měla vliv, jak exponovanost polohy vůči ostatním střediskům, tak i vzdálenost od důležitých dopravních komunikací. Vysokou roli zde hrál v souladu s metodikou práce průběh hlavních železničních tratí. Střediskem s nejlepší dopravní dostupností se stala Olomouc, která má nejsilnější dopravní vazbu na centrum Prostějov. Naopak nejnižší kvalita dopravní obslužnosti byla zjištěna u centra Jeseník. Hierarchie dopravních středisek podle hodnotícího ukazatele KFV, agregátního ukazatele DOPRAVA a vazby mezi dopravními středisky jsou znázorněny na mapách v textu práce. V přílohách diplomové práce je uveden soupis všech obcí zájmového území podle dopravního regionu, v kterém se vyskytují, a počtu obyvatel k 1. 1. 2010 (Příl. 1). Dále se zde nacházejí tabulky s absolutním počtem přímých dopravních spojení rozdělených na vlaková a autobusová (Příl. 2 a 3). Tyto tabulky uvádějí počty těchto spojení mezi všemi dopravními středisky ve zkoumaném území.

10. SUMMARY

This diploma work is interested in geography of transport. Subject of this work is a hierarchy of transport centres in the Czech Republic focusing on the Olomouc region. Partial objective of this diploma work is a creation of a new transport regionalization in Olomouc region. Area covers approximately 4 944 km². There was provided 12 transport centres in the reference area with a leadership of Olomouc.

In the first chapter are presented objectives and methodology of this work. Next chapter is devoted to the analysis of professional literature. Then is given a hierarchy of transport centres in the Czech republic. In chapter 5 is described transport network of the determined area. The core of this work is included in chapters 6, 7 and 8, where are presented main results of transport analysis and a new transport regionalization of area of interest is made here. New transport regions are described here too. In the end of this diploma work are summarized main results of all transport analysis in Olomouc region. During this work are placed accompanying maps.

Key words: transport, hierarchy, regionalization, public transport, rail transport, bus transport, transport center, transport region, transport node, commuting, etc.

11. SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY A ZDROJŮ

Literatura:

BARTOŠ, J. a kol.: Historický místopis Moravy a Slezska. Svazek I.: Územně správní vývoj státních a společenských institucí a organizací na Moravě a ve Slezsku v letech 1848-1960. Ostrava 1966.

BRINKE, J.: Úvod do geografie dopravy. Praha 1999.

DEMEK, J. a kol.: Zeměpisný lexikon ČR. Hory a nížiny. Praha 2006.

HAMPL, M.: Geografická organizace společnosti v České republice: Transformační procesy a jejich obecný kontext. Praha 2005.

HŮRSKÝ, J.: Regionalizace České socialistické republiky na základě spádu osobní hromadné dopravy. *Studia Geographica*, 59, Geografický Ústav ČSAV, Brno 1978.

KRAFT, S.: Regionální hromadná doprava Karlovarského kraje. Diplomová práce. Jihočeská Univerzita. Pedagogická fakulta. Katedra geografie. České Budějovice 2007.

MARADA, M. a kol.: Doprava a geografická organizace společnosti v Česku. Nakladatelství ČGS, Praha 2010.

MARADA, M.: Dopravní hierarchie středisek v Česku: vztah k organizaci osídlení. Disertační práce. Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, Praha 2003.

RODRIGUE, J-P., COMTOIS, C., SLACK, B.: *The geography of transport systems*. London 2006.

Elektronické zdroje:

Aktuality a články - ŽelPage, <http://www.zelpage.cz/>

České dráhy <http://www.cd.cz/>

Český statistický úřad, www.czso.cz

Elektronický jízdní řád IDOS, <http://jizdnirady.idnes.cz>

IDSOK, [\[olomoucky.cz/OlomouckyKraj/Doprava/IDSOK/IDSOK_CZ.htm\]\(http://www.kr-olomoucky.cz/OlomouckyKraj/Doprava/IDSOK/IDSOK_CZ.htm\)](http://www.kr-</p></div><div data-bbox=)

Koridory, <http://www.k-report.net/koridory/soucasn9b.htm>

Mapy.cz, www.mapy.cz

Ředitelství silnic a dálnic ČR, www.rsd.cz

Železniční koridory, <http://koridory.wz.cz/koridor3.php>

PŘÍLOHY

Příl. 1 Obce zájmového území podle dopravních center a počtu obyvatel k 1. 1. 2010

obec	dopravní region	počet obyvatel
Alojzov	Prostějov	242
Babice	Šternberk	430
Bedihošť	Prostějov	1 034
Bělá pod Pradědem	Jeseník	1 813
Bělkovice-Lašťany	Olomouc	2 099
Bělotín	Hranice	1 740
Beňov	Přerov	701
Bernartice	Jeseník	920
Bezuchoy	Přerov	188
Bílá Lhota	Litovel	1 118
Bílá Voda	Jeseník	306
Bílovice-Lutotín	Prostějov	519
Bílsko	Litovel	212
Biskupice	Prostějov	278
Blatec	Olomouc	601
Blazice	Přerov	213
Bludov	Šumperk	3 181
Bohdíkov	Šumperk	1 415
Bohuňovice	Olomouc	2 530
Bohuslavice	Prostějov	466
Bohuslavice	Zábřeh	509
Bohuslávky	Lipník nad Bečvou	333
Bohutín	Šumperk	809
Bochoř	Přerov	1 017
Bousín	Prostějov	128
Bouzov	Litovel	1 529
Branná	Šumperk	290
Bratrušov	Šumperk	573
Brníčko	Zábřeh	627
Brodek u Konice	Prostějov	910
Brodek u Prostějova	Prostějov	1 533
Brodek u Přerova	Přerov	2 068
Březsko	Prostějov	211
Budětsko	Prostějov	402
Buk	Přerov	358
Bukovany	Olomouc	581
Bušín	Šumperk	431
Bystročice	Olomouc	681
Bystrovany	Olomouc	970
Býškovice	Hranice	389
Císařov	Přerov	301
Citov	Přerov	528
Čehovice	Prostějov	530
Čechy	Přerov	343
Čechy pod Kosířem	Prostějov	1 039
Čelčice	Prostějov	551
Čelechovice	Přerov	115
Čelechovice na Hané	Prostějov	1 275

Černá Voda	Jeseník	617
Černotín	Hranice	741
Červenka	Litovel	1 418
Česká Ves	Jeseník	2 583
Daskabát	Olomouc	596
Dětkovice	Prostějov	523
Dlouhá Loučka	Uničov	1 907
Dlouhomilov	Šumperk	489
Dobrčice	Přerov	205
Dobrochov	Prostějov	304
Dobromilice	Prostějov	878
Dolany	Olomouc	2 499
Dolní Nětčice	Hranice	267
Dolní Studénky	Šumperk	1 307
Dolní Těšice	Hranice	55
Dolní Újezd	Lipník nad Bečvou	1 190
Doloplazy	Olomouc	1 307
Doloplazy	Prostějov	543
Domašov nad Bystřicí	Šternberk	518
Domašov u Šternberka	Šternberk	299
Domaželice	Přerov	566
Drahanovice	Olomouc	1 680
Drahany	Prostějov	527
Drozdov	Zábřeh	340
Držovice	Prostějov	1 334
Dřevnovice	Prostějov	482
Dřevohostice	Přerov	1 569
Dub nad Moravou	Olomouc	1 561
Dubčany	Litovel	213
Dubicko	Mohelnice	1 070
Dzbel	Prostějov	258
Grygov	Olomouc	1 441
Grymov	Přerov	167
Hačky	Prostějov	105
Haňovice	Litovel	462
Hanušovice	Šumperk	3 448
Hlásnice	Šternberk	188
Hlinsko	Lipník nad Bečvou	205
Hlubočky	Olomouc	4 409
Hlučov	Prostějov	350
Hlušovice	Olomouc	709
Hněvotín	Olomouc	1 437
Hnojice	Šternberk	601
Horka nad Moravou	Olomouc	2 271
Horní Loděnice	Šternberk	362
Horní Moštěnice	Přerov	1 613
Horní Nětčice	Hranice	225
Horní Studénky	Zábřeh	361
Horní Štěpánov	Prostějov	993
Horní Těšice	Hranice	148
Horní Újezd	Hranice	431
Hoštejn	Zábřeh	436

Hraběšice	Šumperk	126
Hrabišín	Šumperk	865
Hrabová	Zábřeh	520
Hrabůvka	Hranice	306
Hradčany	Přerov	273
Hradčany-Kobeřice	Prostějov	460
Hradec-Nová Ves	Jeseník	306
Hranice	Hranice	19 158
Hraničné Petrovice	Šternberk	145
Hrdibořice	Prostějov	221
Hrubčice	Prostějov	792
Hruška	Prostějov	256
Hustopeče nad Bečvou	Hranice	1 796
Huzová	Šternberk	620
Hvozď	Litovel	625
Hynčina	Zábřeh	192
Charváty	Olomouc	846
Cholina	Litovel	721
Chromeč	Šumperk	583
Ivaň	Prostějov	510
Jakubovice	Šumperk	195
Janoušov	Šumperk	51
Javorník	Jeseník	2 974
Jedlí	Zábřeh	694
Jesenec	Prostějov	300
Jeseník	Jeseník	12 068
Jestřebí	Zábřeh	586
Jezernice	Lipník nad Bečvou	634
Jindřichov	Hranice	469
Jindřichov	Šumperk	1 372
Jívová	Olomouc	556
Kamenná	Zábřeh	547
Kladky	Prostějov	371
Kladníky	Lipník nad Bečvou	146
Klenovice na Hané	Prostějov	848
Klokočí	Hranice	236
Klopina	Mohelnice	633
Klopotovice	Prostějov	266
Kobylá nad Vidnavkou	Jeseník	445
Kojetín	Přerov	6 467
Kokory	Přerov	1 175
Kolšov	Zábřeh	763
Komárov	Šternberk	158
Konice	Prostějov	2 884
Kopřivná	Šumperk	290
Kosov	Zábřeh	305
Kostelec na Hané	Prostějov	2 926
Koválovice-Osíčany	Prostějov	302
Kožušany-Tážaly	Olomouc	840
Kralice na Hané	Prostějov	1 463
Krčmaň	Olomouc	469
Krchleby	Mohelnice	195

Krumsín	Prostějov	621
Křelov-Břuchotín	Olomouc	1 519
Křtomil	Přerov	427
Laškov	Prostějov	580
Lazníčky	Přerov	196
Lazníky	Přerov	529
Lesnice	Zábřeh	636
Lešany	Prostějov	390
Leština	Zábřeh	1 274
Lhota	Lipník nad Bečvou	326
Lhotka	Přerov	49
Libina	Šumperk	3 506
Liboš	Olomouc	609
Lipina	Šternberk	150
Lipinka	Uničov	208
Lipník nad Bečvou	Lipník nad Bečvou	8 356
Lipová	Prostějov	763
Lipová	Přerov	275
Lipová-lázně	Jeseník	2 503
Líšná	Přerov	241
Líšnice	Mohelnice	303
Litovel	Litovel	9 990
Lobodice	Přerov	683
Loštice	Mohelnice	3 060
Loučany	Olomouc	628
Loučka	Litovel	206
Loučná nad Desnou	Šumperk	1 809
Luběnice	Olomouc	419
Ludmírov	Litovel	570
Luká	Litovel	800
Lukavice	Mohelnice	934
Lutín	Olomouc	3 230
Lužice	Šternberk	337
Majetín	Olomouc	1 113
Malá Morava	Šumperk	580
Malé Hradisko	Prostějov	380
Maletín	Mohelnice	369
Malhotice	Hranice	344
Medlov	Uničov	1 580
Měrotín	Litovel	275
Měrovice nad Hanou	Přerov	678
Mikulovice	Jeseník	2 690
Milenov	Hranice	405
Milotice nad Bečvou	Hranice	276
Mírov	Mohelnice	420
Mladeč	Litovel	766
Mladějovice	Šternberk	672
Mohelnice	Mohelnice	9 615
Moravičany	Mohelnice	1 244
Moravský Beroun	Šternberk	3 298
Mořice	Prostějov	485
Mostkovice	Prostějov	1 516

Mrsklesy	Olomouc	581
Mutkov	Šternberk	52
Myslejovice	Prostějov	645
Nahošovice	Přerov	176
Náklo	Olomouc	1 514
Náměšť na Hané	Olomouc	2 004
Nelešovice	Přerov	200
Němčice nad Hanou	Prostějov	2 136
Nemile	Zábřeh	614
Nezamyslice	Prostějov	1 427
Niva	Prostějov	347
Norberčany	Šternberk	340
Nová Hradečná	Uničov	781
Nový Malín	Šumperk	3 172
Obědkovice	Prostějov	272
Ohrozim	Prostějov	472
Ochoz	Prostějov	188
Olbramice	Litovel	212
Oldřichov	Přerov	131
Olomouc	Olomouc	100 362
Olšany	Šumperk	1 111
Olšany u Prostějova	Prostějov	1 566
Olšovec	Hranice	479
Ondratice	Prostějov	353
Opatovice	Hranice	784
Oplocany	Přerov	304
Oprostovice	Přerov	100
Osek nad Bečvou	Lipník nad Bečvou	1 278
Oskava	Šumperk	1 410
Ostružná	Jeseník	183
Otaslavice	Prostějov	1 314
Otinoves	Prostějov	294
Palonín	Mohelnice	335
Paršovice	Hranice	398
Partutovice	Hranice	509
Paseka	Uničov	1 255
Pavlov	Mohelnice	618
Pavlovice u Kojetína	Prostějov	252
Pavlovice u Přerova	Přerov	755
Pěňčín	Šumperk	768
Petrov nad Desnou	Prostějov	1 173
Písařov	Šumperk	711
Písečná	Jeseník	1 043
Pivín	Prostějov	731
Plumlov	Prostějov	2 471
Pňovice	Olomouc	858
Podolí	Přerov	214
Police	Mohelnice	223
Polkovice	Přerov	512
Polom	Hranice	291
Polomí	Prostějov	143
Postřelmov	Zábřeh	3 227

Postřelmůvek	Zábřeh	342
Potštát	Hranice	1 180
Prosenice	Přerov	898
Prostějov	Prostějov	45 324
Prostějovičky	Prostějov	270
Protivanov	Prostějov	1 024
Provodovice	Hranice	150
Přáslavice	Olomouc	1 349
Přemyslovice	Prostějov	1 289
Přerov	Přerov	46 254
Přestavky	Přerov	253
Příkazy	Olomouc	1 212
Ptení	Prostějov	1 122
Radíkov	Hranice	146
Radkova Lhota	Přerov	189
Radkovy	Přerov	158
Radotín	Přerov	176
Radslavice	Přerov	1 108
Radvanice	Přerov	293
Rájec	Zábřeh	470
Rakov	Hranice	400
Raková u Konice	Prostějov	206
Rakůvka	Prostějov	107
Rapotín	Šumperk	3 252
Rejchartice	Šumperk	192
Rohle	Zábřeh	677
Rokytnice	Přerov	1 469
Rouské	Hranice	236
Rovensko	Zábřeh	756
Rozstání	Prostějov	638
Ruda nad Moravou	Šumperk	2 651
Řídeč	Šternberk	194
Říkovice	Přerov	482
Samotišky	Olomouc	1 260
Seloutky	Prostějov	483
Senice na Hané	Olomouc	1 812
Senička	Olomouc	353
Skalička	Hranice	548
Skalka	Prostějov	239
Skorošice	Jeseník	778
Skrbeň	Olomouc	1 173
Skřípov	Prostějov	352
Slatinice	Olomouc	1 513
Slatinky	Prostějov	543
Slavětín	Litovel	204
Smržice	Prostějov	1 639
Soběchleby	Přerov	609
Sobíšky	Přerov	152
Sobotín	Šumperk	1 243
Srbce	Prostějov	76
Stará Červená Voda	Jeseník	668
Stará Ves	Přerov	630

Staré Město	Šumperk	1 879
Staňechovice	Prostějov	549
Stavenice	Mohelnice	149
Stínava	Prostějov	152
Stražisko	Prostějov	442
Strukov	Šternberk	152
Střeň	Olomouc	569
Stříbrnice	Přerov	244
Střítež nad Ludinou	Hranice	828
Sudkov	Šumperk	1 156
Suchdol	Prostějov	644
Suchonice	Olomouc	172
Supíkovice	Jeseník	716
Sušice	Přerov	325
Svébohov	Zábřeh	440
Svésedlice	Olomouc	178
Šišma	Přerov	176
Šléglov	Šumperk	32
Špičky	Hranice	284
Štarnov	Šternberk	632
Štěpánov	Olomouc	3 375
Šternberk	Šternberk	13 745
Štítý	Zábřeh	2 031
Šubířov	Prostějov	255
Šumperk	Šumperk	27 492
Šumvald	Uničov	1 732
Tatenice	Zábřeh	865
Teplice nad Bečvou	Hranice	347
Těšetice	Olomouc	1 280
Tištín	Prostějov	504
Tovačov	Přerov	2 554
Tovéř	Olomouc	571
Troubelice	Uničov	1 912
Troubky	Přerov	2 049
Tršice	Olomouc	1 632
Třeština	Mohelnice	354
Tučín	Přerov	430
Turovice	Přerov	213
Tvorovice	Prostějov	313
Týn nad Bečvou	Lipník nad Bečvou	856
Uhelná	Jeseník	532
Uhřčice	Přerov	622
Újezd	Uničov	1 383
Uničov	Uničov	12 001
Určice	Prostějov	1 348
Úsov	Mohelnice	1 218
Ústí	Hranice	535
Ústín	Olomouc	380
Vápenná	Jeseník	1 391
Velká Bystřice	Olomouc	3 014
Velká Kraš	Jeseník	820
Velké Kunětice	Jeseník	592

Velké Losiny	Šumperk	2 765
Velký Týnec	Olomouc	2 432
Velký Újezd	Olomouc	1 245
Vernířovice	Šumperk	194
Věrovany	Olomouc	1 354
Veselíčko	Lipník nad Bečvou	834
Věžky	Přerov	209
Víceměřice	Prostějov	581
Vícov	Prostějov	486
Vidnava	Jeseník	1 404
Vikantice	Šumperk	89
Vikýřovice	Šumperk	2 236
Vilémov	Litovel	465
Vincencov	Prostějov	111
Vitčice	Prostějov	166
Vítonice	Přerov	484
Vlčice	Jeseník	439
Vlkoš	Přerov	730
Vranovice-Kelčice	Prostějov	621
Vrbátky	Prostějov	1 660
Vrchoslavice	Prostějov	596
Vřesovice	Prostějov	476
Všechovice	Hranice	871
Výkleky	Přerov	274
Vyšehoří	Zábřeh	215
Výšovice	Prostějov	491
Zábeštní Lhota	Přerov	157
Zábřeh	Zábřeh	14 033
Zámrský	Hranice	223
Zborov	Zábřeh	224
Zdětín	Prostějov	310
Zlaté Hory	Jeseník	4 168
Zvole	Zábřeh	768
Žakovice	Přerov	214
Želatovice	Přerov	554
Želechovice	Uničov	236
Žerotín	Šternberk	440
Žulová	Jeseník	1 296

Údaje o počtu obyvatel byly čerpány z databáze ČSÚ, dostupné z URL: <http://www.czso.cz>

Příl. 2 Počet přímých vlakových spojení mezi dopravními středisky zájmového území

dopravní středisko	Olomouc	Prostějov	Přerov	Hranice	Jeseník	Lipník nad Bečvou	Litovel	Mohelnice	Šternberk	Šumperk	Uničov	Zábřeh
Olomouc	x	26	46	27	4	5	0	33	21	19	21	42
Prostějov	22	x	0	0	2	0	0	7	0	5	0	7
Přerov	43	0	x	35	0	20	0	21	0	15	0	21
Hranice	19	0	35	x	0	25	0	6	0	1	0	15
Jeseník	5	2	0	0	x	0	0	3	1	7	1	6
Lipník nad Bečvou	7	0	20	25	0	x	0	6	0	1	0	6
Litovel	0	8	0	0	0	0	x	0	0	0	0	0
Mohelnice	29	7	17	5	0	5	0	x	0	20	0	33
Šternberk	22	0	0	0	0	0	0	0	x	11	21	0
Šumperk	17	5	11	0	9	0	0	17	15	x	15	26
Uničov	22	0	0	0	0	0	0	0	22	12	x	0
Zábřeh	35	7	18	14	4	5	0	31	0	31	0	x

Zdroj: IDOS 2010/2011

Příl. 3 Počet přímých autobusových spojení mezi středisky zájmového území

dopravní středisko	Olomouc	Prostějov	Přerov	Hranice	Jeseník	Lipník nad Bečvou	Litovel	Mohelnice	Šternberk	Šumperk	Uničov	Zábřeh
Olomouc	x	48	11	11	6	14	37	6	20	5	14	3
Prostějov	35	x	15	4	2	2	2	0	2	2	2	0
Přerov	12	17	x	7	3	23	0	1	0	0	0	0
Hranice	10	5	7	x	0	38	0	0	0	0	0	0
Jeseník	6	2	3	0	x	0	2	0	4	8	2	0
Lipník nad Bečvou	15	3	23	40	0	x	0	0	0	0	0	0
Litovel	37	2	0	0	0	0	x	9	6	5	23	3
Mohelnice	4	1	1	0	0	0	0	x	1	21	1	31
Šternberk	23	2	3	0	4	0	6	1	x	0	1	0
Šumperk	5	2	0	0	8	0	5	20	0	x	2	45
Uničov	14	2	0	0	0	0	23	1	2	2	x	2
Zábřeh	3	0	0	0	0	0	3	36	0	43	1	x

Zdroj: IDOS 2010/2011