

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI

Přírodovědecká fakulta

Katedra geografie

Jakub ŠILHAVÝ

Analýza dopravní obslužnosti obcí SO ORP Přerov

Bakalářská práce

Vedoucí práce: Mgr. Jan Hercik, PhD.

Olomouc, 2017

Bibliografický záznam

Autor (osobní číslo): Jakub Šilhavý (R14256)

Studijní obor: Regionální geografie

Název práce: Analýza dopravní obslužnosti obcí SO ORP Přerov

Title of thesis: Analysis of transport services of municipality with extended powers Přerov

Vedoucí práce: Mgr. Jan Hercik, Ph.D.

Rozsah práce: 68 stran, 22 vázaných příloh

Abstrakt: Bakalářská práce popisuje analýzu dopravní obslužnosti obcí SO ORP Přerov. V práci je aplikováno několik metod dopravně-geografického výzkumu. Zejména se jedná o charakteristiku dopravní sítě, zjišťování dopravní polohy, dopravní dostupnosti a obslužnosti, která byla analyzována v různých dnech i časových intervalech. Výsledky jsou prezentovány textově, graficky i tabulkově.

Klíčová slova: Dopravní obslužnost, dopravní poloha, dopravní dostupnost

Abstract: The bachelor thesis describes the analysis of transport services of municipalities with extender powers Přerov. There are several methods of traffic-geographic research applied in the work. In particular, those are characteristic of the transport network, traffic location, transport accessibility and service-ability which were analyzed during different days and intervals. The results are presented in text, graphs and tables.

Key words: transport services, transport position, transport accesibility

Prohlašuji, že jsem tuto bakalářskou práci vypracoval samostatně a všechny použité zdroje řádně citoval v příslušném seznamu.

V Olomouci dne _____

Podpis: _____

Poděkování

Na tomto místě bych rád poděkoval panu Mgr. Janu Hercikovi Ph.D. za podnětné rady, velmi přátelský přístup a notnou dávku trpělivosti během zpracování této práce. Dále pak celé rodině za podporu v průběhu celého studia.

Obsah

1. Úvod	8
2. Cíle práce	9
3. Použité datové sady	11
4. Metodika práce	12
4.1 Horizontální dopravní poloha	12
4.2 Vertikální dopravní poloha.....	14
4.2.1 Dopravní obslužnost	14
4.3 Morfologické znaky sítě	15
4.3.1 Deviatilita dopravní sítě	15
4.3.2 Hustota dopravní sítě.....	16
4.3.3 Konektivita dopravní sítě	16
4.3.4 Hierarchie dopravních uzlů	17
4.3.5 Dostupnost dopravních uzlů	18
4. 4 Dojíždka za prací.....	18
5. Charakteristika vymezeného území	19
6. Dopravní poloha.....	24
7. Dopravní síť SO ORP Přerov	26
8.0 Strukturně morfologické charakteristiky sítě.....	28
8.1 Deviatilita dopravní sítě.....	28
8.2 Hustota dopravní sítě	29
8.3 Konektivita	30
8.4 Hierarchie.....	31
8.5 Akcesibilita	32
8.6 Dopravní obslužnost	35
8.6.1 Provozovatelé veřejné dopravy.....	35
8.6.2 Dopravní obslužnost obcí SO ORP Přerov	37
9.0 Závěr	43
10.0 Summary.....	45
11.0 Seznam použité literatury a dalších zdrojů	47
Seznam příloh	49

1. Úvod

Doprava je nedílnou součástí dějin lidstva od jejich samotného počátku. Ve všech etapách vývoje lidské společnosti patřila k základním potřebám, jelikož jednotlivé krajiny světa mají jiný potenciál. Doprava zahrnuje pohyb dopravních prostředků po komunikacích a činnost dopravních zařízení, jenž se podílejí na uskutečňování přepravy nákladů a osob (Mirvald, 1999). Zároveň patří k nejdynamičtěji se rozvíjejícím oborům lidské činnosti a pro svůj význam je také problematikou intenzivně vnímanou širokou veřejností. Proto má také četnost studií věnovaných dopravní problematice stoupající tendenci (Marada, 2010).

Veřejné linková doprava, ať už autobusová nebo vlaková, je bezesporu velmi důležitá s ohledem na rozvoj regionu, zejména pak jeho ekonomické stránky. Moderním trendem je stěhování lidí do klidnějších lokalit, avšak v dostatečné blízkosti města, čili suburbanizace. Tito lidé se pak nějakým způsobem musí dopravovat do zaměstnání či do škol a jako nejlepší varianta, ať už s přihlédnutím na ekologii či ekonomii se jeví veřejná hromadná doprava. Také je podle Boruty (2010) dopravní obslužnost veřejnou hromadnou dopravou považována za jeden z klíčových atributů kvality života na venkově.

Oblast Přerovska je na aplikaci dopravně-geografických metod velmi vhodná. Samotné město Přerov je významným silničním a železničním uzlem, zároveň díky velkému množství průmyslových firem také přirozeným spádovým centrem. Jako i v jiných vyspělých průmyslových regionech, je doprava a dopravní infrastruktura jedním z klíčových faktorů dosavadního života obyvatel, ale také prostředkem pro další hospodářský rozvoj. Kvalitní dopravní zázemí může být jedním z rozhodujících činitelů, jak přilákat nové investory, vystavět průmyslové zóny a tím vytvořit nová pracovní místa. Pro příklad, jak dopravní infrastruktura může ovlivnit kvalitu života, nemusíme chodit daleko. Nezaměstnanost na Přerovsku je jedna z nejvyšších v kraji, rovna 7,3 % (Mpsv, 2017). Plánované vybudování nových průmyslových zón stojí právě na nedokončených úsecích dálnice D1.

2. Cíle práce

Tato práce si klade za hlavní cíl analýzu současného stavu dopravní obslužnosti obcí SO ORP Přerov. Je zkoumána přímá vazba mezi zázemím a městem Přerovem a to především autobusovou a vlakovou dopravou.

Sekundárními cíli práce, jsou analýza dopravní polohy, popis dopravní sítě, analýza dopravní dostupnosti a dojíždka do zaměstnání. U všech výše zmíněných analýz bude zkoumána jejich korelace a dopad na kvalitu dopravní obslužnosti obcí.

Práce se dále bude zabývat i verifikací následujících hypotéz:

- V rámci hodnocení dopravní obslužnosti bude hrát velkou roli i postavení obce v dopravní síti, tedy horizontální dopravní poloha (Marada, 2010). Lze předpokládat, že lepší postavení obce v dopravní síti bude mít za výsledek větší počet spojení. Proto lze předpokládat, že obce ležící na silnicích první třídy (I/47, I/55), popř. dálnice D1 nebo mající stanici v železniční síti, budou mít kvalitnější obslužnost.
- Důležitým faktorem ovlivňujícím kvalitu dopravní obslužnosti je populační velikost obce (Marada, 2010). Dá se tedy předpokládat, že v populačně větších obcích, kde je větší počet potenciálních cestujících, je po veřejné linkové dopravě větší poptávka, což se odrazí také v nabídce počtu spojení dopravních společností.
- Množství lidí při dojíždce do zaměstnání či do škol, místo individuální automobilové dopravy, volí právě veřejnou linkovou. Je tedy možné, v obcích s vysokou absolutní vyjíždkou směrem do Přerova, očekávat větší počet nabízených spojů.
- Vysokou váhu vzhledem k dopravní obslužnosti lze přisuzovat i dopravní dostupnosti, obce s kratší dojezdovou vzdáleností do Přerova s ním budou mít větší počet spojení.

3. Použité datové sady

Pro zpracování práce, dosažení všech vytyčených cílů a potvrzení, či vyvrácení hypotéz je zapotřebí vhodné zdroje dat a to především o dopravní infrastrukturu, autobusových a vlakových linkách, obcích aj.

Stěžejními použitými zdroji dat jsou:

- Český statistický úřad
- GEOFABRIK
- Datová sada ArcČR500
- IDOS jízdní řády

Data z Českého statistického úřadu sloužila k celé řadě ukazatelů či analýz, jednalo se zejména o přesné počty obyvatel v obcích, kraji a celé republice, dále pak data o počtech zaměstnaných v různých odvětvích národního hospodářství. Nebo například pro určení intenzity dojížděky do zaměstnání a do škol.

Z internetového portálu GEOFABRIK byl ke stažení shapefile „OpenStreetMap“ České republiky, který po generalizaci a dalších úpravách tvoří velmi důležitý grafický prvek většiny mapových výstupů, tedy silniční síť zájmového území.

Datová sada ArcČR500 poskytuje vrstvy středního měřítko (1 : 500 000). Tato sada je rozdělena na dvě složky. Administrativní členění poskytuje bodové a polygonové vrstvy územních celků ČR, z této složky byla použita data podkladového charakteru (polygony obcí, body obcí, polygony SO ORP aj.). Druhá složka obsahuje data topografické povahy. Obsahuje také vrstvu silnic, která však pro potřeby práce není vyhovující kvůli své nepodrobnosti. Vhodnou se ukázala liniová vrstva železničních tratí a bodová vrstva železničních stanic.

Kompletní veřejný internetový jízdní řád IDOS je provozován a zastupován společností MAFRA, a.s., aplikace byla vytvořena a je dále vyvíjena CHAPS spol. s.r.o. V této práci posloužil portál nejen jako obyčejný jízdní řád, ze kterého lze zjistit počet spojení, délky tras v kilometrech nebo čas potřebný k překonání těchto vzdáleností, ale také jako zdroj sdělující, které dopravní společnosti obsluhují určité části zájmového území.

4. Metodika práce

4.1 Horizontální dopravní poloha

Dopravní poloha je fenomén, který významným způsobem ovlivňuje rozvojové šance svého okolí. Vybavenost dopravní infrastrukturou by však neměla být chápána jako rozvojový cíl, ale naopak jako prostředek, rozvoj umožňující. Průchod dopravně významné tepny totiž z jednoho úhlu pohledu sám o sobě kromě vzniku prostorové bariéry, emisí a hluku svému okolí nic nepřináší - jeho přínos je možný teprve zprostředkovaně přes ostatní činnosti a aktivity (Geoinovace).

Území, které je dobře dopravně dostupné, má lepší rozvojové dispozice, protože podnikatelské aktivity jsou lépe propojené se svými trhy. Podobně působí dopravní poloha i z hlediska dostupnosti správních, obslužných a dalších typů středisek. Střediska, která jsou lépe dopravně dostupná přitahují aktivity, zatímco ta hůře disponovaná je spíše ztrácejí (Geoinovace).

Při pracování horizontální dopravní polohy obcí, tedy polohy obce v dopravní síti, bylo využito bodové klasifikace. Této metodice se věnoval např. Hůrský (1974), který sleduje počet zaústějících komunikací do sídla a posléze je na základě jejich kvality vážil. Dále pak Marada (2006), který využívá obdobný princip jako Hůrský a tvrdí, že: „ Kvalita polohy dopravního nódu (střediska) je ovlivněna jednak hierarchickou úrovní procházejících komunikací a s tím spojenou jejich kvalitou, jednak jejich druhem, neboť např. úloha železniční dopravy má v současnosti v regionálním rozvoji menší roli nežli síť silnic nebo leteckých linek“. Jelikož jejich metodika byla vztahována na administrativně větší území, muselo být vhodně poupraveno bodové hodnocení, aby pro administrativně nižší jednotku zpracovávanou v této práci byly hodnoty vypovídající.

Za stěžejní komunikace na sledovaném území jsou považovány silnice I. třídy (I/55, I/47), dálnice D1 a železnice mezinárodního významu, za které můžeme považovat 2. a 3. tranzitní koridor procházející územím. Jelikož dopravní poloha počítá až s 10km vzdáleností obce od komunikace, jsou za velmi důležité považovány i dálnice D35 a D55 mající průběh mimo hranice SO ORP Přerov.

Bodové hodnocení za silniční komunikace:

- 4 body za vzdálenost sjezdu z dálnice do 5 km
- 3 body za vstup silnice I. třídy do intravilánu obce
- 2 body za silnici I. třídy do vzdálenosti 5 km od intravilánu obce
- 1 bod za vzdálenost sjezdu z dálnice do 10 km
- 1 bod za vstup silnice II. třídy do intravilánu obce
- 1 bod za silnici II. třídy do vzdálenosti 2 km od intravilánu obce

Bodové hodnocení za železniční komunikace:

- 3 body za vstup železnice mezinárodního významu do intravilánu obce s železniční stanicí
- 2 body za vstup železnice celostátního významu do intravilánu obce s železniční stanicí
- 1 bod za vstup železnice regionálního významu do intravilánu obce s železniční stanicí

Veškeré vzdálenosti, ať už se jedná o vzdálenosti dálnice od intravilánu obce nebo vzdálenosti silnic I. a II. tříd od intravilánu jsou měřeny po nejkratší silniční trase a zároveň nebyly uděleny body za průjezd nebo dostatečnou vzdálenost v případě, že se na ně nelze napojit. Body za vstup železnice regionálního významu byly uděleny v případě, že obec má stanici, ve které staví osobní vlaky (Os). Body za vstup železnice celostátního významu byly uděleny v případě, že v obci staví vlaky s označením (R). Za železnici mezinárodního významu lze považovat na území 2. a 3. tranzitní koridor. Respektive obce na nich ležící a zároveň mající stanici, na které staví alespoň některé vlaky typu (Rx, SC, IC, EC) za účelem nástupu, výstupu či přestupu cestujících.

Rozsah statistického souboru (n) činí 29, určíme tedy počet intervalů (k) vzorcem:

$$k = 1 + 1,4426 \times \ln n$$

Intervaly rozdělíme následovně:

- 0 – 3 body – velmi špatná dopravní poloha
- 4 – 7 bodů – špatná dopravní poloha
- 8 – 12 bodů – dobrá dopravní poloha
- 13 – 22 bodů – velmi dobrá dopravní poloha
- 23 – 29 bodů – vynikající dopravní poloha

4.2 Vertikální dopravní poloha

Vertikální dopravní polohu, lze podle Marady (2006) chápat jako významovou hierarchii sledovaných středisek z hlediska velikosti a kvality jejich dopravní obslužnosti individuální i hromadnou dopravou. Metody hodnocení se v praxi používají dvě. Složitější metodou, avšak s větší vypovídající hodnotou, je metoda použitá Hůrským (1974), která počítá s tzv. „přitažlivostí“ měst, kterou si lze představit jako celkovou dopravní intenzitu silniční dopravy ve sčítacích bodech ležících co nejbliže středisku (Marada, 2006). Jednodušším ukazatelem je počet cestovních příležitostí, čili počet spojení veřejné autobusové dopravy v referenční dny (viz metodika hodnocení dopravní polohy), (Marada, 2006). Pro potřeby a rozsah této práce autor považuje metodu počtu spojení (tedy dopravní obslužnost veřejnou autobusovou a vlakovou dopravou) za zcela dostačující.

4.2.1 Dopravní obslužnost

Metodika zhodnocení dopravní obslužnosti obcí vychází ze zjišťování celkového počtů přímých autobusových a vlakových spojení obcí s městem Přerovem dle internetového portálu idos.cz. Nejprve musely být vybrány reprezentativní dny tzv. „referenční dny“, a to konkrétně jeden pracovní den, jedna sobota a jedna neděle. Pracovní den byl vybrán tak, aby mu nepředcházel, ani po něm nenásledoval žádný státní svátek nebo den volný, byla proto zvolena středa 26. 4. 2017, sobota 29. 4. 2017 a neděle 30.4 2017. Zjišťováno bylo mimo celkového množství přímých spojení také

počty ranních autobusů a vlaků, kterými se dopravují žáci do škol, ze škol a obyvatelé do práce či z práce. Tyto časy jsou stanoveny na intervaly, a to 5:30 – 8:59 a 13:59 – 17:59 (SBP Consult, 2006). Za minimální standard dopravní obslužnosti se dle SBP Consult považují 3 páry spojů v dopravních špičkách (z toho 1 v odpolední). V ranním intervalu byla dojíždka sledována směrem z obce do Přerova a v odpoledních hodinách směrem z Přerova zpět do obce, a to opět pro referenční den, středu 26.4 2017. Při počítání ukazatele celkového týdenního počtu dopravních spojení bylo nutné hodnoty za všední den (středu) vynásobit pěti. Dále jsme se věnovali dopravcům obsluhujícím obce na území a jejich plošnému rozložení.

4.3 Morfologické znaky sítě

Při charakteristice dopravní sítě jsme se věnovali i její morfologické struktuře. Tu lze zkoumat podle základních morfologických ukazatelů: deviatilita, hustota, konektivita a hierarchie popř. s hierarchií úzce související akcesibilita (dostupnost), (Brinke, 1999).

Před začátkem šetření morfologických ukazatelů, je nutné si v dopravní síti vyčlenit uzly. Definice praví, že: „Dopravním (komunikačním) uzlem nazýváme takový dopravní (komunikační) bod, v němž se sbíhají nejméně tři komunikace (dopravní cesty)“ (Brinke, 1999). Proto nelze všechny obce v oblasti považovat za uzly.

4.3.1 Deviatilita dopravní sítě

Komunikace většinou nemají přímkový tvar (respektive ortodromický) průběh, ale více či méně se od něj odchylují. Z toho vyplývá, že ani spojení jednotlivých uzlů komunikační sítě zpravidla není přímkové. Tuto nepřímocharost (klikatost) dopravních tras nazýváme deviatilitou (z latinského *deviare*, tj. odbočit). Vyjádříme ji jako poměr mezi délkou komunikace mezi vybranými uzly sítě (l_k) a délkou přímkové spojnice mezi nimi (l_p), (Brinke, 1999). Deviatilitu sítě (d_s) pak vyjadřujeme vzorcem:

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

Nabývá hodnot „ $< 1; +\infty$)“ a poměrujeme vždy vzdálenost uzlu k hranici intravilánu města Přerova, a to z toho důvodu, že kdybychom zvolili nějaký referenční bod, (např. autobusové nádraží Přerov) cestou skrz intravilán by se nám hodnoty deviatility výrazně zvýšily.

Deviatilita je ovlivňována celou řadou činitelů, z těch nejdůležitějších je vhodné jmenovat například velikost, respektive atraktivita uzlu (významná sídla, jsou spojena co nejeekonomičtěji – přímkově). Druhým důležitým faktorem je reliéf, čili terénní překážky (pohoří, řeky, močály, pouště apod. (Brinke, 1999). Třetím faktorem ovlivňujícím deviatilitu, který nabral na významu, až po roce 1989, jsou vlastnické poměry pozemků.

4.3.2 Hustota dopravní sítě

„Hustota komunikační sítě je jedním ze základních ukazatelů, charakterizující dopravní zajištění státu či oblasti. Zaslouhuje pozornost nakolik je území státu (oblasti) zabezpečeno dopravní sítí na jedné straně, a na jaké úrovni je dopravní obsluha obyvatelstva na straně druhé“ (Brinke, 1999). Proto jsou nejčastěji používanými ukazateli hustota sítě vůči území, tj. délka komunikační sítě v kilometrech na 100 km² rozlohy, a vůči obyvatelstvu, tj. délka komunikační sítě v kilometrech na 10 000 obyv. V našem případě jsme oba ukazatele rozebrali podrobněji dle kategorizace komunikací a zároveň je spočítali nejen pro zájmové území, ale i pro Olomoucký kraj a Českou republiku pro názorné porovnání. Data využitá k počítání ukazatelů vychází z SŽDC, ŘDS, ČSÚ a ArcČR500.

4.3.3 Konektivita dopravní sítě

Konektivita neboli spojitost je dalším z ukazatelů nastiňující ekonomickou vyspělost oblasti. Jedná se o stupeň propojení uzlů sítě. Obecně tedy platí, že čím vyšší

je konektivita, tím vyšší je počet vzájemných spojení mezi uzly sítě, a doprava je tedy rychlejší a výkonnější (Brinke, 1999). Rozdíl v metodě počítání konektivity nastává v případě, kdy rozlišujeme IAD (individuální automobilovou dopravu) a VHD (veřejnou autobusovou dopravu). Pojednává-li tato práce o dopravní obslužnosti, bude vhodnější se soustředit na výpočet konektivity pro VHD. Musíme si proto vyfiltrovat obce, které vyhovují definici uzlu pro dopravní linky, tj. dopravní bod, ve kterém se stýkají nejméně 3 dopravní linky. Zaměříme se na obce, které mohou být uzlem individuální automobilové dopravy a šetřením autobusových linek dle portálu idos.cz zjistíme, jestli se zde kříží minimálně 3 linky. Pro výpočet konektivity (K) je nutno znát počet uzlů (u) a reálný počet spojení mezi nimi (S_d), maximální počet spojení mezi uzly (S_{max}) vypočítáme následujícím vzorcem:

$$S_{max} = \frac{1}{2} u * (u - 1)$$

Výpočet konektivity provedeme vzorcem níže:

$$K = \frac{S_d}{S_{max}}$$

4.3.4 Hierarchie dopravních uzlů

Dalším ze strukturně morfologických znaků je hierarchie. Budeme-li sledovat komunikační trasy, je možné zjistit, že některé z nich jsou významnější než jiné, ty obvykle spojují sídla (uzly) a vyznačují se většinou i nižší deviatilitou (Brinke, 1999). Metody hodnocení hierarchie, a s ní pak blíže spojenou akcesibilitou (dostupností) jsou v díle Brinkeho tři. V případě této práce se však budeme věnovat metodě, která k ostatním Brinkem popsaným, zavádí do prozatím vzdálenostně homogenního prostředí právě jednotku vzdálenosti. Počítá tedy součet vzdáleností uzlů ke všem ostatním uzlům. Hierarchicky nejvyššího řádu dosahuje uzel s nejnižším součtem. U všech tří metod za stejný součet sledovaného jevu je přidělen stejný hierarchický řád.

4.3.5 Dostupnost dopravních uzlů

Posledním z analyzovaných morfologických znaků sítě je právě akcesibilita neboli dostupnost. Tu lze řešit mnoha postupy. Metoda nejbližší k povaze této práce je časová dostupnost obcí veřejnou autobusovou a vlakovou dopravou. Z webové aplikace idos.cz byl pro každou obci s městem Přerovem vybrán časově nejkratší spoj a zanesen do tabulky. Porovnání vlakové a autobusové časové dostupnosti bylo pouze u obcí s obsluhující vlakovou stanicí.

4. 4 Dojíždka za prací

Dojíždka za prací je jedním z nejdůležitějších sociálních jevů a významnou složkou prostorové mobility obyvatelstva (Čekal, 2006 cit. podle Vlková, 2014).

Pro potřeby této práce byl zjišťován objem obyvatel dojíždějících za prací a do škol z obcí SO ORP Přerov v absolutních číslech. Tyto hodnoty poskytuje Český statistický úřad a jsou datovány k roku 2011.

5. Charakteristika vymezeného území

V první řadě při charakteristice území je vhodné se věnovat jeho poloze v administrativním členění České republiky. SO ORP Přerov se nachází v Olomouckém kraji, a to konkrétněji v jižní části. Na severu má společnou hranici s SO ORP Olomouc, na západě sousedí s SO ORP Prostějov a na východě s SO ORP Lipník nad Bečvou. Na jihu je pak krajskou hranicí oddělen od SO ORP Kroměříž, SO ORP Holešov a SO ORP Bystřice pod Hostýnem, které spadají do Zlínského kraje. Umístění v jižní části kraje v tomto případě nelze brát jako nevýhodu z hlediska dopravní dostupnosti, jelikož krajské město Olomouc je situováno také spíše v jižní části kraje a z celkového dopravního hlediska je město Přerov napojeno na důležité dopravní spoje, jakožto železniční i silniční.

Charakteristickou jsou pro tohle území nížinné oblasti akumulčních rovin podél nejdůležitějších toků, jakými jsou Morava, Bečva a Moštěnka. Zároveň je relativní výšková členitost poměrně malá, z těchto faktů vyplývá, že fyzicko-geografické faktory netvoří příliš velké bariéry vzhledem k vývoji dopravní infrastruktury území.

Počet obyvatel v SO ORP Přerov je k 31.12. 2015 81 500 a to dohromady v 59 obcích, z nichž 4 mají statut města. Rozloha území je 400,71 km², což činí 7,7 % z celkové rozlohy kraje. Hustotou zalidnění 203 obyvatel/km² výrazně převyšuje republikový (133 obyvatel./km²) i krajský (123 obyvatel./km²) průměr. Největším městem je se svými 43 994 obyvateli statutární město Přerov, ve kterém žije 54 % obyvatel celého SO ORP. Přičteme-li do této statistiky i města Kojetín, Tovačov a Němčice nad Hanou, jedná se pak o 67 % (ČSÚ, 2015).

Sídelní strukturu oblasti lze označit za značně rozdrobenou, což je způsobeno zejména historickým vývojem osídlování. Pro vymezené území je charakteristické řídké osídlení, v *Tab. 1* si můžeme všimnout průměrného počtu obyvatel obce (1381,4) a průměrné rozlohy obce, která se rovná 6,8 km². Když bychom kvůli vysoké hodnotě počet obyvatel města Přerova vynechali, ukazatel průměrného počtu obyvatel nabyde hodnoty 646,6. Nejvíce obcí se nachází v intervalu od 100 do 499 obyvatel a to konkrétně 33. Tento fakt dokáže nastínit charakter oblasti, tedy velké množství jak plošně, tak populačně malých obcí kolem regionálního centra Přerova. Pro kvalitu

dopravní obslužnosti, lze považovat velké množství populačně malých vesnic za negativní faktor ji ovlivňující.

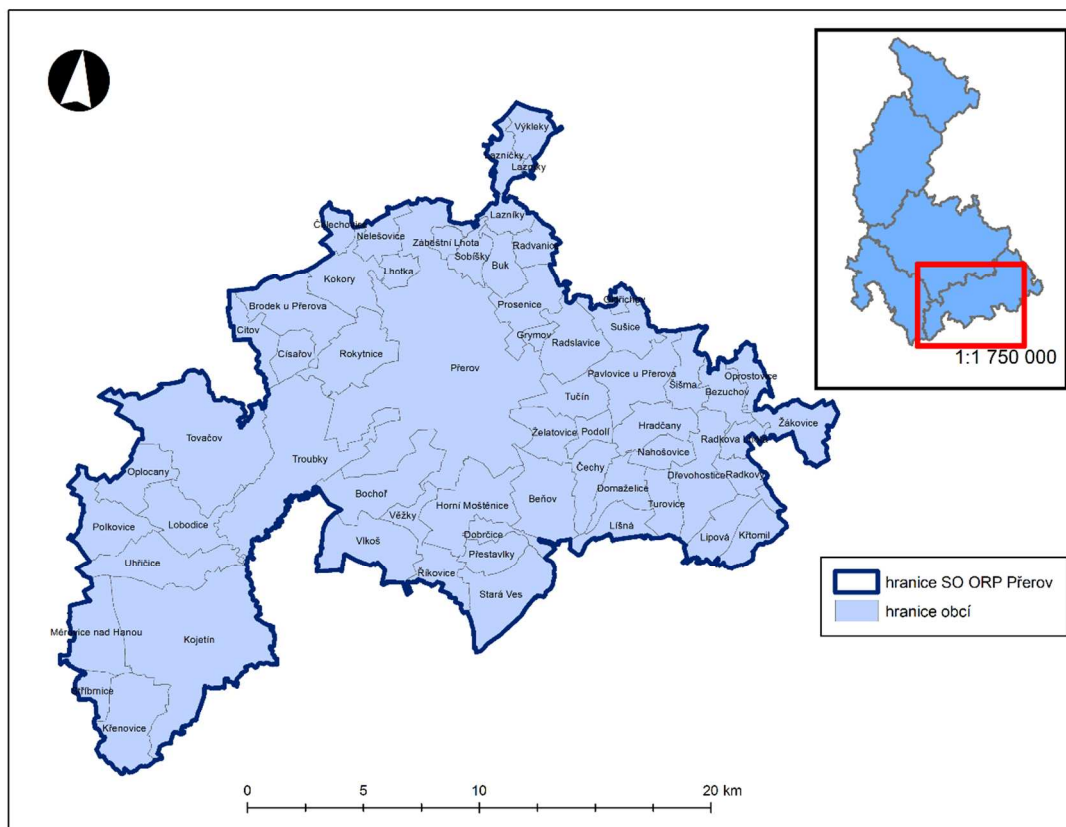
Tab. 1 Velikostní kategorie dle počtu obyvatel v obcích SO ORP Přerov k 31.12 2016

velikostní kategorie	p. počet obyvatel	p. rozloha obce [ha]	p. hustota zalidnění [obyv./km ²]
1 - 99	77	228,5	33
100 - 499	256	352,1	81
500 - 999	660	697,0	104
1000 - 4999	2 184	1 377,5	166
5000+	43 994	5 844,9	753
Průměr za okres	1 381	679,3	109

Zdroj: ČSÚ (2016), vlastní zpracování

Pozn.: veškeré ukazatele za kategorii 5000+ můžeme taktéž považovat za ukazatele pro město Přerov, jelikož je jediné v této velikostní kategorii.

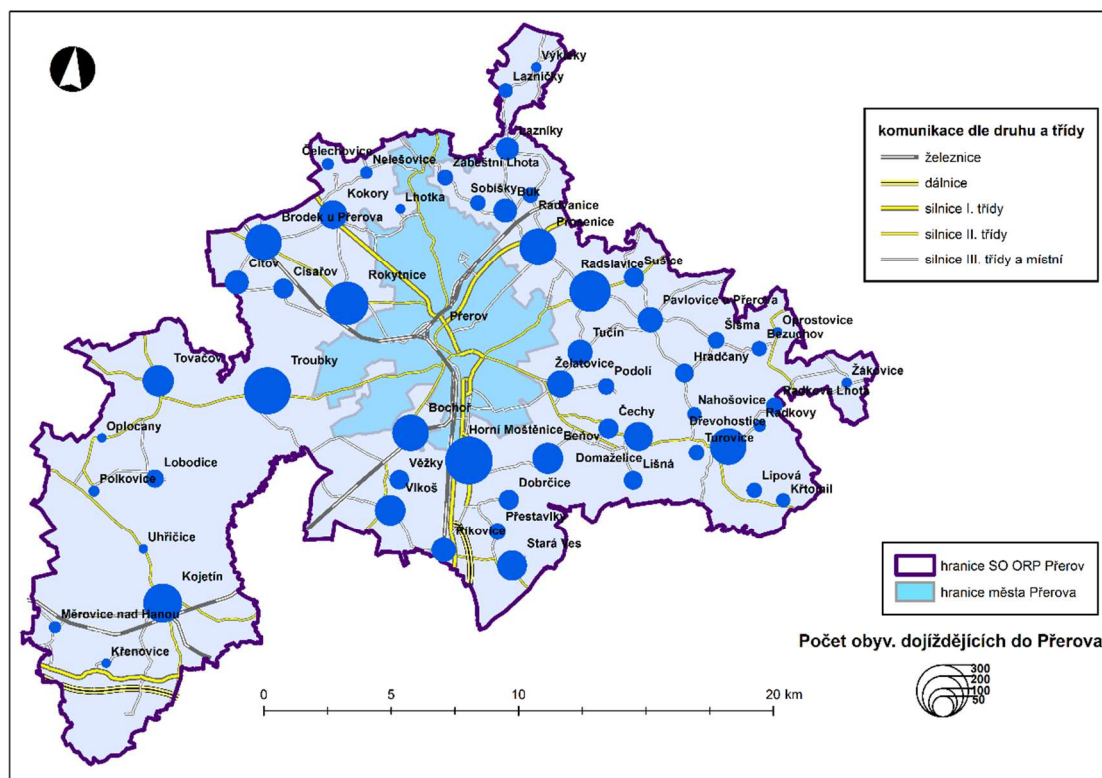
Hospodářství na vybraném území lze charakterizovat jako průmyslové, jelikož samotné město Přerov je pokládáno za průmyslové centrum. V dnešní době se jedná zejména o strojírenství, které je zastoupeno podnikem PSP a jejími dílčími společnostmi, dále chemický průmysl reprezentovaný společností Precheza a.s. a v neposlední řadě elektrotechnický průmysl zastoupený společnostmi Gambro a Meopta, jenž je na vzestupu a vytváří tak mnoho pracovních příležitostí



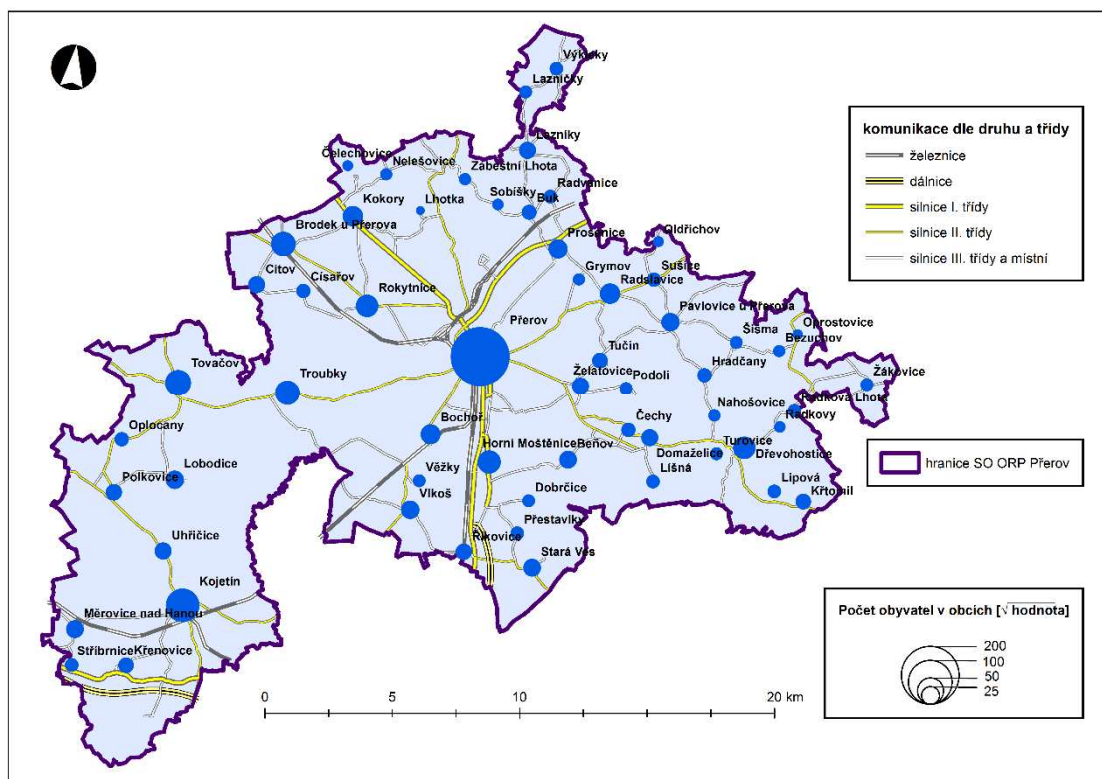
Obr. 1 Administrativní členění SO ORP Přerov a jeho poloha v Olomouckém kraji

Zdroj: ArcČR500 (2016) – upraveno, vlastní zpracování

Vysoké absolutní hodnoty dojížděky do zaměstnání lze pozorovat u populačně větších obcí, srovnáme-li tedy tyto dva ukazatele (Obr. 2 a Obr. 3) je zřejmá velmi vysoká přímá korelace, a to až do takové míry, že 9/10 populačně největších obcí (vyjma Přerova), jsou zároveň obce s největší vyjížděkou za zaměstnáním a škol právě do tohoto města. Obcí, která patří mezi 10 s největším počtem obyvatel, a zároveň z ní nevyjíždí takový počet obyvatel, jsou Kokory. Tato obec se nachází na severozápadním okraji správního obvodu, probíhá jí silnice I/55 směrem na Olomouc. S dojezdovou vzdáleností 16 km do centra Olomouce je logické, že mnoho obyvatel zvolí cestu za prací do Olomouce. Výčet obcí seřazených dle populační velikosti: Kojetín, Tovačov, Troubky, Brodek u Přerova, Horní Moštěnice, Dřevohostice, Rokytnice, Radslavice, Kokory, Bochoř a Prosenice. Konkrétní hodnoty jsou k nahlédnutí v příloze.



Obr. 2 Dojíždka do zaměstnání z obcí SO ORP Přerov [absolutní hodnoty] pro rok 2011



Zdroj: ČSÚ (2011), OpenStreetMap (2017) – upraveno, ArcČR500 (2016) – upraveno

Obr. 3 Počet obyvatel trvale žijících v obcích SO ORP Přerov [v hodnotě] pro rok 2016

Zdroj: ČSÚ (2016), OpenStreetMap (2017) – upraveno, ArcČR500 (2016) – upraveno

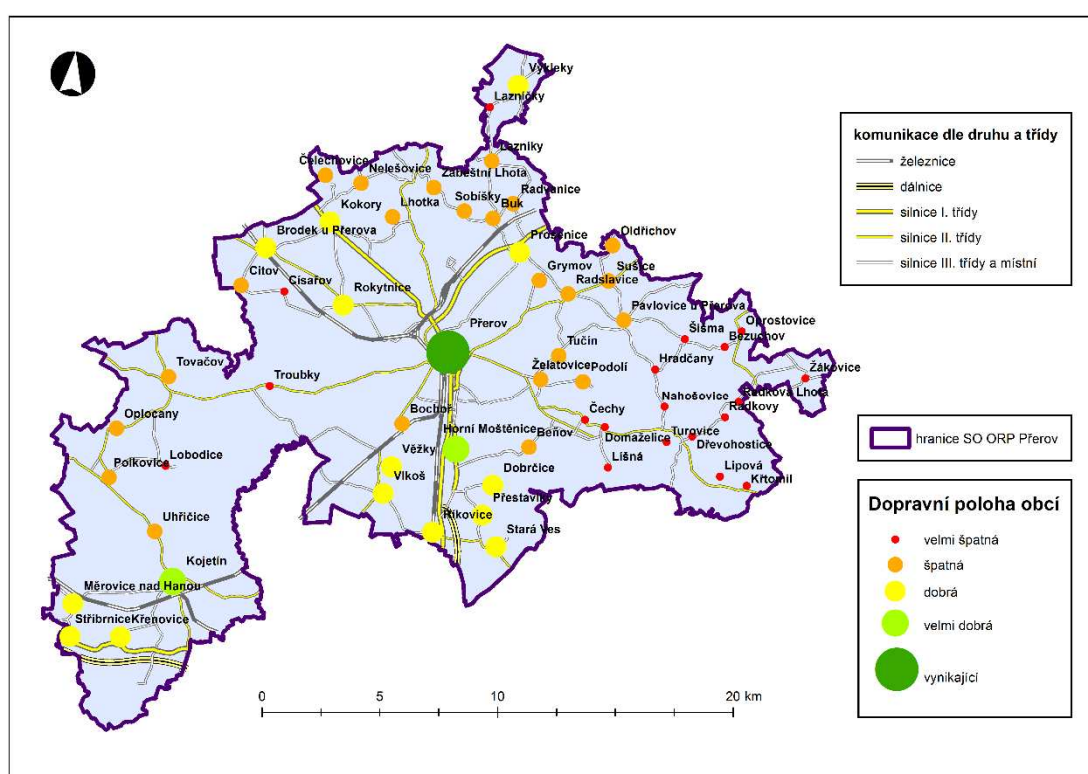
6. Dopravní poloha

Výsledky hodnocení horizontální dopravní polohy sledovaného území nebyly překvapující a dá se říci, že i poměrně snadno předvídatelné. Vysokého bodového hodnocení, tudíž i velmi dobré dopravní polohy dosahovaly obce situované poblíž dálničních sjezdů dálnice D1 a dálnice D35. Jedná se o obce Stříbrnice (10 b.), Křenovice (10 b.), Měrovice nad Hanou (12. b) a Kojetín (21 b.). V jihozápadní části území. Zde je nutno podotknout, že zásluhu na této kvalitě dopravní polohy má i silnice I/47, která takřka kopíruje dálnici D1 v těchto místech. V jižní části území dosáhlo hladiny 10 a více bodů 5 obcí, což lze považovat za vysoké číslo vzhledem k faktu, že body udělené za blízkost dálničního nájezdu byly poloviční oproti jihozápadní části území, kde je možnost připojit se do obou směrů dálnice. Rozhodujícím faktorem proto hrála role silnice I/55 a možnost odbočení z dálnice D1 na dálnici D55, kdy všech 5 obcí za něj obdrželo body, ty jsou následující: Horní Moštěnice 17, Říkovice 12, Stará ves 12, Vlkoš 11, Přestavlky 11. Dále se mezi obce hodnocené velmi dobrou dopravní polohou řadí Výkleky díky možnosti nájezdu na oba směry dálnice D35, a to s 11 body, Prosenice se 12 body a Rokytnice, která se do nejvyššího intervalu zařadila díky železniční stanici regionálního významu. Dobrou dopravní polohou hodnocenou 6 – 9 body se pyšní hned 21 obcí. Všechny obce spadající do této kategorie jsou vzdáleny maximálně 10 km dojezdové vzdálenosti od intravilánu města Přerova, podíváme-li se blíže do tabulky, zjistíme, že pouze 2 obce a to konkrétně Brodek u Přerova a Věžky obdržely body za železniční stanici, můžeme proto jejich dopravní polohu přisuzovat většinově silniční síti.

Součástí hodnocení dopravní polohy je i vymezení oblastí, ve které se nachází obce se špatnou dopravní polohou, v našem případě byly tyto oblasti zřejmé i před provedením analýzy. Jedná se o východní a západní část sledovaného území, tato skutečnost nevyplývá jen z tvaru dopravní sítě, ale zejména z její kategorizace. Na východě se jedná o obce populačně velmi malé a zpravidla obsluhované silnicemi III. tříd, za které nebyly v analýze udělovány body. Při srovnání obou exponovaných oblastí, čili východu a západu si můžeme všimnout rozdílu ve velikosti obcí, Kupříkladu Tovačov a Troubky, obce přesahující 2000 obyvatel, Tovačov dokonce 2500 (ČSÚ, 2016) mají bodově stejnou dopravní polohu, jako obce pohybující se okolo 400 obyvatel, za

příčinu můžeme označit velkou vzdáleností od všech páteřních komunikací, dálnic a absencí železniční trati.

Po zanalyzování dopravní polohy obcí SO ORP Přerov, lze konstatovat, že dopravní poloha obcí je na dobré úrovni. Pouze 8 obcemi neprochází nebo není v blízkosti 2 km žádná silnice II. a vyšší třídy. Za negativní lze brát počty železničních stanic, kterých je na území pouze 9. Kompletní tabulka dopravní polohy je k nahlédnutí v příloze.



Obr. 4 Hodnocení dopravní polohy v obcích SO ORP Přerov

Zdroj: OpenStreetMap (2017) – upraveno, ArcČR500 (2016) – upraveno, vlastní zpracování

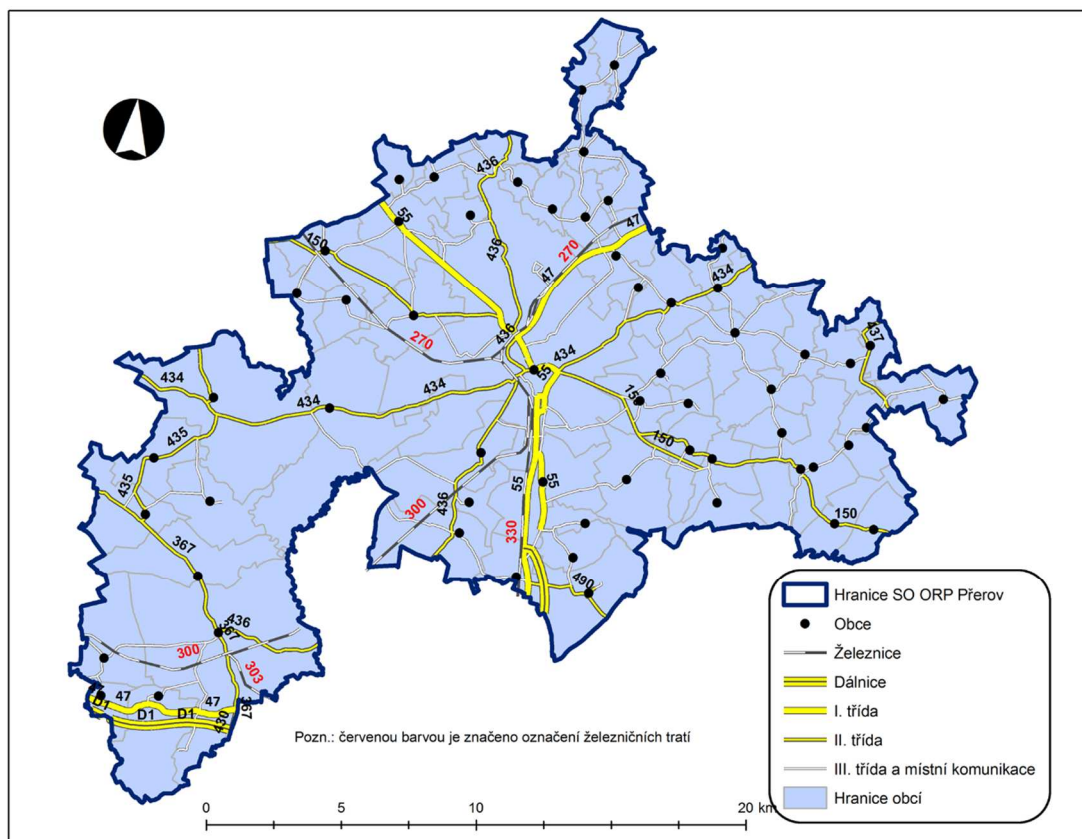
7. Dopravní síť SO ORP Přerov

Za páteřní lze v oblasti označit dvě silnice I. třídy, a to I/55 a I/47 probíhající vesměs severojižním směrem. I/55 je silnicí začínající v Olomouci ze silnic I/35 a I/46, je 142 km dlouhá a propojuje 2 krajská a 4 okresní, z Hulína do Otrokovic takřka kopíruje dálnici D55, u Břeclavi opouští Českou republiku a pokračuje do Rakouska (ŘDS, 2017). Její důležitost tkví zejména v propojení s dalšími regionálními centry a ve zlepšování např. dopravní polohy a dostupnosti. V rámci sledovaného území se na ni napojuje nespočet silnic II. a nižší třídy, důležité je ovšem zmínit silnici I/47. Její délka činí 86 km, začíná ve Vyškově a její první úsek končí v Hulíně. Dále pak z Přerova pokračuje přes Lipník nad Bečvou, Hranice až do Fulneku (ŘSD, 2017). Z hlediska absence dvou „Přerovských“ úseků dálnice D1, a to (Říkovice-Přerov, Přerov-Lipník nad Bečvou) je velmi důležitou spojkou jak s Lipníkem nad Bečvou tak s Hranicemi a také silnicí zajišťující lepší dopravní polohu a dostupnost obcí na severozápadě území. Krátký úsek této silnice se také nachází v jihozápadní části území, kde je díky trajektorii kopírující dálnici D1 její důležitost spíše mikroregionálního významu.

Z celkového hlediska lze označit silniční síť dle tvaru za monocentrickou. Stav hlavních tahů je v dobrém stavu a celkově je možné silniční síť SO ORP označit za kvalitní. Problémem, který je už dlouhodobě v řešení, je nespojitost dálnice D1 v okolí Přerova, a s tím spojené dopravní zácpy a problém s kamiony projíždějícími intravilánem města.

Silniční infrastruktura území je na dobré úrovni, totéž platí pro infrastrukturu železniční. Veškeré tratě procházející územím jsou elektrifikované a až na trať s označením 300 spojující Přerov s Brnem. Územím prochází 2 tranzitní železniční koridory. Jedná se o II. tranzitní železniční koridor, označovaný jako Baltsko – Jaderský, který má původ v páteřní trati Severní dráhy císaře Ferdinanda, celková délka koridoru činí 313 km a na území se nachází dílčí tratě s označením 270 a 330 (wikipedia,2017a). Druhým z koridorů procházejících územím je III. tranzitní koridor spojující Žilinu s Norimberkem s délkou 665 km (wikipedia, 2017b). Z makroregionálního hlediska je pro rozvoj území napojení, jak na Transevropskou dopravní síť TEN-T, tak Panevropské dopravní koridory velmi příznivé, je v tomto případě na železnici nutno pohlížet i

v regionálním kontextu. V SO ORP Přerov se nachází (mimo Přerov) 8 využívaných železničních stanic a je nutno podotknout, že na regionální úrovni jsou z hlediska minimálně dojezdového času konkurenceschopné, a zároveň výrazně ovlivňují kvantitu



dopravní obslužnosti daných obcí.

Obr. 5 Dopravní síť SO ORP Přerov k roku 2017

Zdroj: OpenStreetMap (2017) – upraveno, ArcČR500 (2016) – upraveno, vlastní zpracování

8.0 Strukturně morfologické charakteristiky sítě

Dopravní geografie zkoumá komunikační sítě z četných specifických hledisek. Předmětem těchto studií bývá složení, tvar, hustota a směrové uspořádání komunikačních sítí, stejně jako faktory ovlivňující jejich vznik a vývoj. Prostorovou strukturu komunikační sítě můžeme zkoumat čtyřmi základními strukturně morfologickými znaky: deviatilitou, hustotou, konektivitou a hierarchií (Brinke, 1999). Za pátý znak lze považovat akcesibilitu (dostupnost).

8.1 Deviatilita dopravní sítě

Deviatilita, bývá ovlivňována velkou řadou faktorů, které se navíc liší i pro typ komunikace. Jelikož se SO ORP Přerov nachází v nížinné oblasti, faktory ovlivňující deviatilitu zejména v horských oblastech jako jsou tvary reliéfu, můžeme rovnou zavrhnout. Co ale zavrhnout nemůžeme, je v našem případě faktor atraktivity uzlu. Obce s největší hodnotou deviatility silničních komunikací, jsou Sobíšky (1,64), Beňov (1,53) a Záběštní Lhota (1,47). S počtem obyvatel Sobíšek (147) a Záběštní Lhoty (168) můžeme tyto obce považovat za „neatraktivní“, v případě Beňova je deviatilita způsobena čistě polohou obce, kdy nemá přímé spojení s Přerovem a musí se napojit buď na silnici I/55, nebo II/150. Opačným extrémem jsou hodnoty pod 1,10, které registrujeme u 18 z 59 obcí, jedná se především o obce v těsné blízkosti města Přerova, nebo o obce nacházející se na některé ze silnic I. třídy (Kokory, Prosenice). Průměrná deviatilita je vlivem malého množství odporových faktorů na hladině 1,19.

Deviatilita železničních tratí byla ovlivněna malým množstvím obcí vstupujících do šetření, a to 8 z 59. Průměrná deviatilita činí 1,09 a nejvyšších hodnoty dosahuje s označením 300 trať z Říkovic (1,18) a Měrovic nad Hanou (1,16). Příčinou jsou ekonomické důvody, jelikož byla trať přivedena již k existujícímu podjezdu II tranzitního koridoru u obce Lověšice, aby nedošlo k dalšímu „zbytečnému“ křížení.

8.2 Hustota dopravní sítě

Podíváme-li se nejprve na jednoduché ukazatele v *tab. 2*, můžeme vidět, že aktuální (2017) kilometráž dálnic v sledovaném správním obvodu činí 8 km, z čehož jsme vypočítali hustotu dálniční sítě na 2 km dálnice na 100 km² rozlohy. Při srovnání tohoto ukazatele s hodnotami pro Českou republiku a Olomoucký kraj rozdíly nejsou příliš velké, v případě České republiky o čtvrtinu méně, v případě Olomouckého kraje o pětinu více. Vypočítáme-li však tuto statistiku pro plánované úseky dálnic D1 a D35, které budou mít průběh územím, dostaneme výpočtem hodnotu 7,75 km/100km², která více než trojnásobně přesahuje krajské a skoro pětinasobně republikové hodnoty. Ve všech zbývajících ukazatelích pracujících s rozlohou jsou hodnoty správního obvodu nejvyšší ze všech třech porovnávaných celků. Nižší hodnoty hustoty dopravní sítě vzhledem k obyvatelstvu jsou odůvodnitelné vyšší koncentrací obyvatelstva cca o 70 – 80 obyv./km², viz *5.0 Charakteristika území*.

Tab. 2 Charakteristiky hustoty dopravní sítě SO ORP Přerov a jejich srovnání

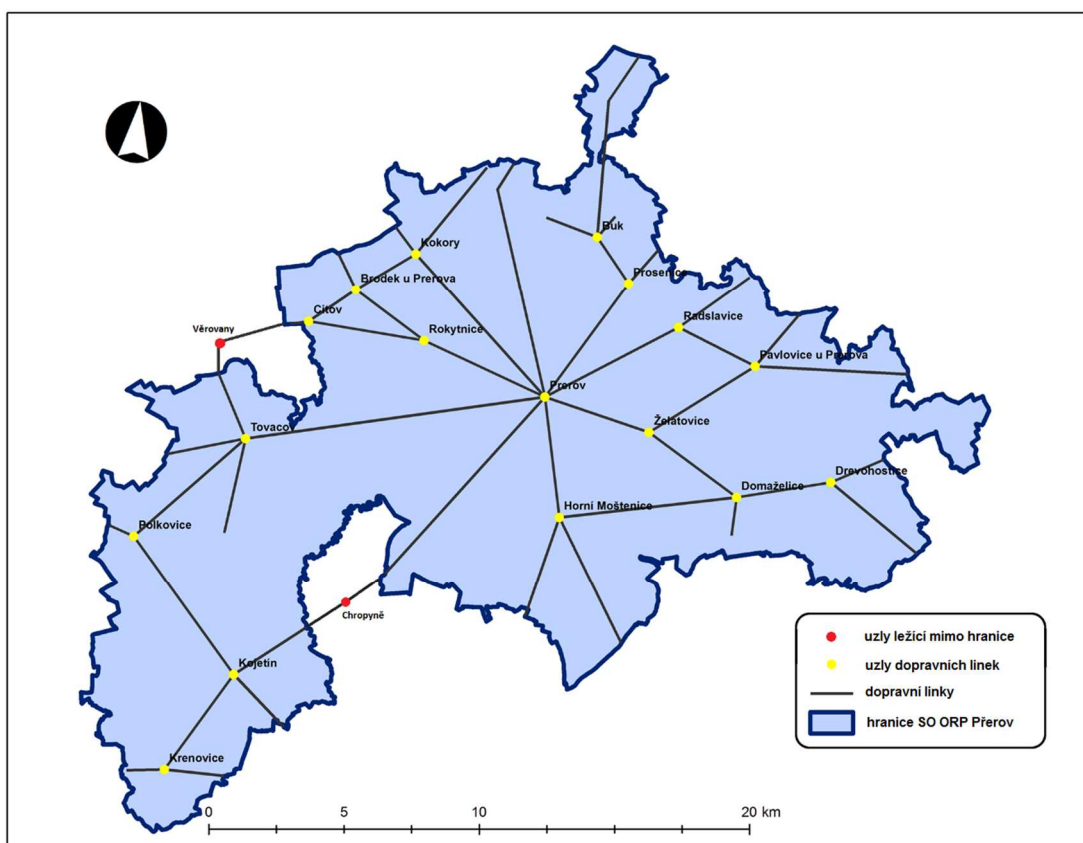
ukazatel	území		
	SO ORP Přerov	Olomoucký kraj	Česká republika
délka dálnic [km]	8	127	1 210
délka silnic I. třídy [km]	56	347	5 811
délka silnic II. třídy [km]	109	994	14 587
délka silnic III. třídy [km]	221	2 170	34 130
délka celkem [km]	393	3 637	55 738
hustota dopravní sítě			
délka dálnic na 100 km ²	2,0	2,4	1,5
délka dálnic na 10 000 obyv.	1,0	2,0	1,2
délka silnic I. třídy na 100 km ²	14,0	6,6	7,4
délka silnic I. třídy na 10 000 obyv.	6,9	5,5	5,5
délka celkem na 100 km ²	102,0	69,1	70,7
celkem na 10 000 obyv.	48,2	57,3	52,8
délka železnic [km]	50	560	9 463
délka železnic na 100 km ²	12,5	10,6	12,0
délka železnic na 10 000 obyv.	6,1	8,8	9,0

s hodnotami pro Českou republiku a Olomoucký kraj k roku 2016

Zdroj: ŘSD (2016), ČSÚ (2016), SŽDC (2016), vlastní zpracování

8.3 Konektivita

Je jednoduchým ukazatelem provázanosti uzlů v síti. Vyselektováním obcí nevyhovujících definici uzlu veřejné autobusové dopravy jsme celkový počet 59 obcí zredukovali na 17. Po použití vzorce popsaného v metodice, je maximální počet možných spojení 136. Na schématu *Obr. 6* je možno vidět a spočítat reálný počet spojení mezi uzly. Kterých je tedy 21. Z těchto dvou zjištěných hodnot vychází celková konektivita sítě 0,15. Takto nízkou hodnotu lze vysvětlit monocentricitou sítě, kdy veškeré cesty mají tendenci se sbíhat k regionálnímu centru, místo aby se propojovaly mezi sebou. Konektivita byla řešena jen v rámci autobusových linek vzhledem k nízkému počtu uzlů železniční dopravy (pouze Přerov a Kojetín).



Obr. 6 Schéma uzlů dopravních linek veřejné autobusové dopravy k roku 2017

Zdroj: ArcČR50 (2016), vlastní zpracování

8.4 Hierarchie

Ještě před šetřením hierarchie dopravních uzlů, bylo zřejmé, že bude město Přerov hierarchicky nejvýše postavené, nejen díky statusu regionálního centra, ale i díky své poloze uprostřed zájmového území. Ve všech třech použitých metodách se mimo Přerova na nejvyšších hierarchických příčkách opakovaly obce Rokytnice, Želatovice a Horní Moštěnice. Naopak na pomyslném „chvostu“ byly obce periferie jako Křenovice, Dřevohostice, Kojetín a Polkovice. Nutné je v souvislosti s použitou metodikou zmínit její nedokonalosti, za jednu z nich může být považována samotná administrativní hranice, která brání ve vykreslení dalších potenciálních uzlů. Aby šetření více odpovídalo realitě, autor přidal 2 uzly (na schématu červeně). Byly použity v druhé metodě počítajících počet překonaných uzlu potřebných k dosažení cílového bodu.

Brodek u přerova	<i>Br</i>	Kokory	<i>Kk</i>	Přerov	<i>Př</i>
Buk	<i>Bu</i>	Kojetín	<i>Ko</i>	Radslavice	<i>Ra</i>
Citov	<i>Ci</i>	Křenovice	<i>Kr</i>	Rokytnice	<i>Ro</i>
Domaželice	<i>Do</i>	Pavlovice u Přerova	<i>Pa</i>	Tovačov	<i>To</i>
Dřevohostice	<i>Dr</i>	Polkovice	<i>Po</i>	Želatovice	<i>Že</i>
Horní moštěnice	<i>Hm</i>	Prosenice	<i>Pr</i>		

Tab. 3 Zkratky použité v tabulkovém šetření hierarchie uzlů

Zdroj: Vlastní zpracování

Tab. 4 Hierarchie dopravních uzlů podle vzdálenosti od ostatních uzlů sítě [km]

	Br	Bu	Ci	Do	Dr	Hm	Kk	Ko	Kr	Pa	Po	Pr	Př	Ra	Ro	To	Že	Σ	Hierarchie
Br	-	14	2	17	21	15	3	21	25	19	15	12	9	16	4	8	14	215	9.
Bu	14	-	15	9	13	13	10	26	30	7	25	2	7	5	11	20	9	216	8.
Ci	2	15	-	18	22	15	6	18	22	19	12	14	10	16	5	6	14	214	10.
Do	17	9	18	-	4	8	16	26	30	8	26	11	8	8	14	22	4	229	7.
Dr	21	17	22	4	-	12	20	30	34	7	30	12	12	9	18	24	8	280	4.
Hm	15	13	15	8	12	-	12	19	23	12	21	12	5	9	10	17	6	209	12.
Kk	3	10	6	16	20	12	-	24	28	17	18	11	8	13	3	11	11	211	11.
Ko	21	26	18	26	30	19	24	-	4	27	6	25	19	25	21	11	21	323	2.
Kr	23	29	22	30	34	23	28	4	-	31	10	29	23	29	25	15	25	380	1.
Pa	18	7	19	8	7	12	17	27	31	-	27	6	9	3	15	23	5	234	6.
Po	15	25	12	26	30	21	18	6	10	27	-	24	17	23	17	6	21	298	3.
Pr	12	2	14	11	12	12	11	25	29	6	24	-	6	3	12	20	7	206	13.
Př	9	7	10	8	12	5	8	19	23	9	17	6	-	6	6	13	4	162	17.
Ra	16	5	16	8	9	9	13	25	29	3	23	3	6	-	11	19	4	199	14.
Ro	4	11	5	14	18	10	3	21	25	15	17	12	6	11	-	11	10	193	15.
To	8	20	6	22	24	17	11	11	15	23	6	20	13	19	11	-	17	243	5.
Že	14	9	14	4	8	6	11	21	25	5	21	7	4	4	10	17	-	180	16.

Zdroj: ArcČR500 (2016), vlastní zpracování

Pozn.: Vzdálenosti byly měřeny od center intravilánů, v případě Přerova se jednalo o hlavní nádraží.

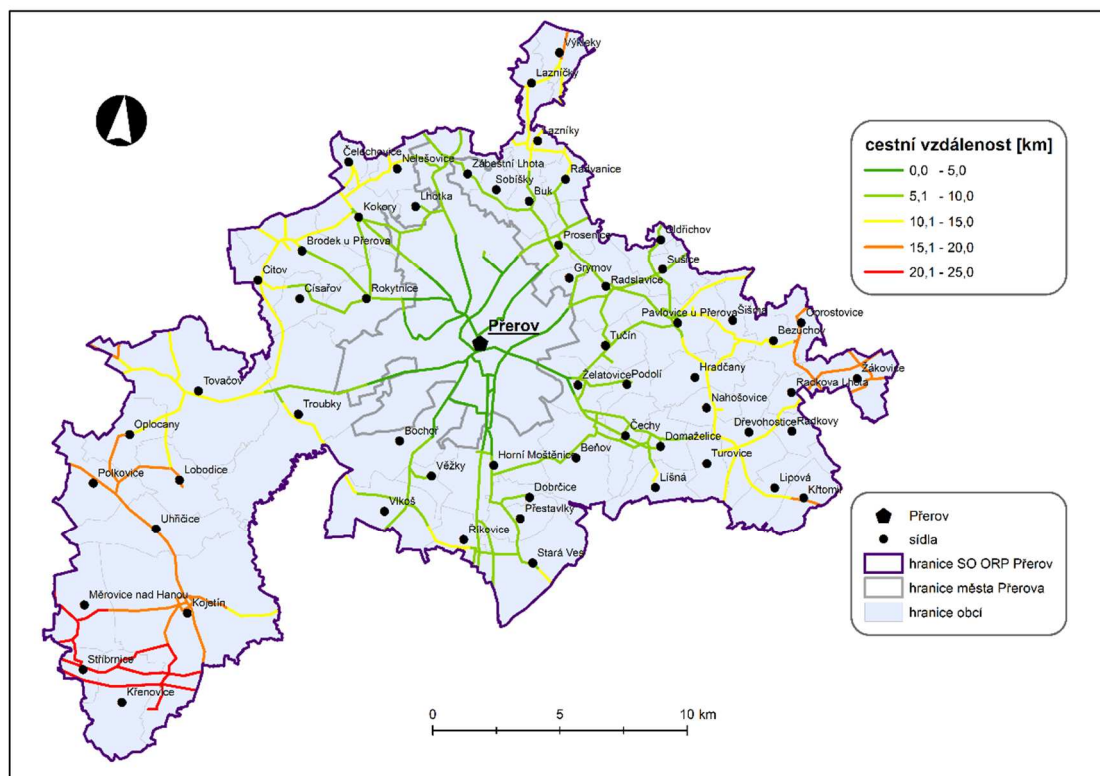
8.5 Akcesibilita

„Určení významného postavení dopravních uzlů z hlediska jejich dostupnosti umožňuje rozhodovat o optimálním rozmístění socioekonomických aktivit v prostoru a provádět geografickou regionalizaci“ (Mirvald, 1999). Za významný činitel ovlivňující dopravní dostupnost lze považovat silné vazby mezi uzly, např. z hlediska dojíždky do zaměstnání. Lepší předpoklady pro kvalitní dopravní dostupnost budou mít uzly v rovinatém terénu kotlin a pánví.

Dostupnost obcí byla řešena, jak v rámci veřejné autobusové a vlakové dopravy, tak i individuální automobilové dopravy. Graficky byla realizována za pomoci paprskových grafů, tabulkově a síťovou analýzou. Paprskové grafy byly rozděleny, vzhledem k počtu obsluhovaných obcí do 3. intervalů. V prvním intervalu (od 6 do 14 minut) dominují obce nacházející se v blízkosti Přerova, nebo obce byť od města vzdálenější, avšak na některém z hlavních tahů I. třídy, obce jako Kokory, Horní Moštěnice, Říkovice, Prosenice. Podíváme-li se na obce se špatnou dopravní

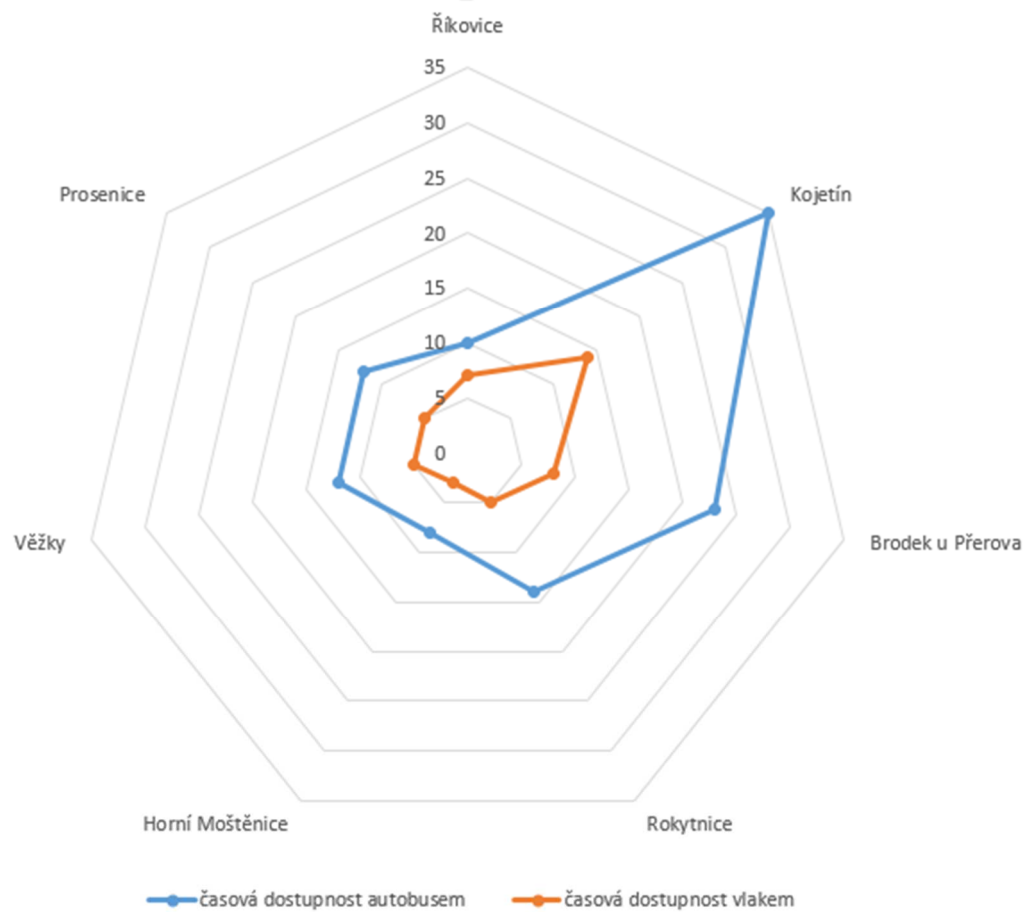
dostupností, tak se vesměs jedná o obce s velkou dojezdovou vzdáleností do Přerova. Šetření dopravní polohy, zejména pak horizontální, dává velkou váhu dálniční infrastruktuře, která ovšem není v dopravní obslužnosti malého území velmi využívána, pro obsluhu jsou většinou využívány silnice II. popř. III. tříd. Obce jako Kojetín, Stříbrnice a Křenovice mají především díky dálnici D1 velmi dobrou dopravní polohu, avšak v dopravní dostupnosti zabírají poslední pozice. Nejdelší dojezdový čas obce, která je obsluhovaná autobusem je 50 minut a jedná se o obec Stříbrnice. Obcí obsluhovaných vlakovou dopravou je mnohem méně než obcí obsluhovaných autobusovou. Z důvodu menšího počtu zastávek a vyšší rychlosti se interval pohybuje od 3 do 20 minut. Na Obr. 8 můžeme vidět srovnání obcí obsluhovaných oběma platformami, lze pozorovat, že díky velkým rozdílům ve prospěch vlakové dopravy (až 21 minut v případě Kojetína), lze považovat železnici minimálně v těchto obcích, za konkurenceschopnou. Tabulky časové dostupnosti jsou k nahlédnutí v příloze.

Obr. 7 Dopravní dostupnost města Přerova z obcí správního obvodu individuální



automobilovou dopravou v silniční síti

Zdroj: OpenStreetMap (2017) – upraveno, ArcČR500 (2016) – upraveno, vlastní zpracování



Obr. 8 Srovnání dopravní dostupnosti [min] obcí SO ORP Písek (mající vlakovou stanici i autobusovou zastávku) nejkratší linkou autobusové a vlakové dopravy v den 26.4 2017

Zdroj: IDOS (2017), vlastní zpracování

8.6 Dopravní obslužnost

8.6.1 Provozovatelé veřejné dopravy

Město Přerov, všeobecně známé svou silnou industrializací již dnes vytváří mnoho pracovních příležitostí, zejména pak ve velkých průmyslových podnicích. S vizí výstavby nových průmyslových zón bude lákat další množství investorů, čímž se jeho význam v regionu ještě posílí. Spádová oblast sahá i za administrativní hranice správního obvodu.

Veřejnou linkovou dopravu mezi Městem Přerovem a obcemi spadajícími do správního obvodu v současné době provozuje 5 společností, 4 zajišťují veřejnou autobusovou dopravu, vlakovou poskytují výhradně České dráhy.

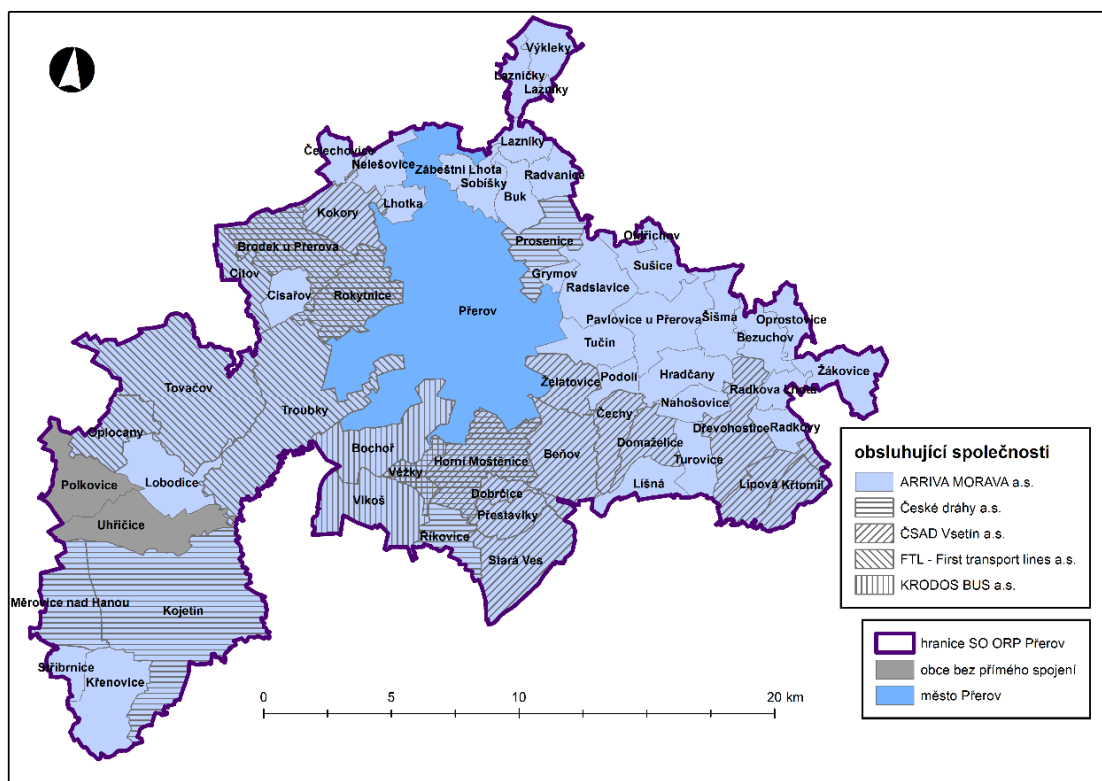
Největší společností obsluhující území včetně zajištění MHD Přerov je ARRIVA Morava a.s. Ta neobsluhuje v oblasti jen 3 obce, přičemž Měrovice nad Hanou vůbec nedisponují autobusovou zastávkou, a zbylé dvě (Polkovice a Uhřčice), nejsou obsluhovány žádnou ze zbylých společností směrem k Přerovu. Historie společnosti sahá do 50. let 20. století, kdy došlo k založení národního podniku ČSAD Ostrava, který byl v roce 1993 privatizován a nesl název ČSAD Ostrava a.s. Během dalších 20 let došlo k mnoha změnám včetně změny obchodního názvu na CONNEX Morava a.s. v roce 2002, přes fúzi se společností BUS Slezsko a.s. a změnu firmy na Veolia Transport Morava a.s. datované k roku 2008. Prozatím finální změnou společnosti se v roce 2013 stala akvizice firmou Deutsche Bahn, která je mateřskou společností Arriva, což vedlo ke změně názvu na stávající ARRIVA Morava a.s. (Arriva – Morava, 2017).

Další ze společností zajišťujících autobusovou obsluhu je ČSAD Vsetín a.s., ta vznikla privatizací a osamostatněním od tehdejšího národního podniku ČSAD Ostrava v květnu 1992. (csadvs, 2017). Tato společnost obsluhuje zejména jihovýchodní část území, výjimku tvoří obec Kokory, která se nachází na lince Zlín – Olomouc vedoucí přes Přerov. Celkově se jedná o 13 obsluhovaných obcí, a tím řadí se tímto na pomyslnou druhou pozici.

České dráhy jsou na území výhradním provozovatelem železniční dopravy, obsluhují 9 obcí a pro většinu z nich jsou velmi podstatným poskytovatelem přepravních služeb (více v kapitole 7.6.2). Za velmi důležité je možno označit železniční spojení mezi Přerovem a Měrovicemi nad Hanou, kvůli absenci autobusové zastávky je jedinou možností jak se dopravit do okolních center individuální automobilová doprava popřípadě právě vlaková. Zároveň je pro všechny obyvatele obcí s vlakovou stanicí, dle *Obr. 8* jízda vlakem časově výhodnější, v celkovém průměru se jedná o 7,4 minut.

FTL TRANSPORT je Prostějovská firma, jejíž vznik se datuje do roku 1949, kdy vznikl státní podnik ČSAD Brno (v jeho rámci i závod Prostějov). Privatizací tohoto podniku v roce 1993, došlo mimo jiné i ke změně názvu na stávající (FTL, 2012). Tato společnost linkovou autobusovou dopravou obsluhuje 7 obcí, a to zejména v západní části, kde za výjimku lze označit obec Citov, která touto společností obsluhována není. Tato skutečnost je dobře patrná z *Obr. 9*.

Poslední ze společností provozující mimo zájezdové dopravy také dopravu linkovou je KRODOS BUS a.s. Ta nebyla oproti ostatním autobusovým společnostem výjimkou, a také vznikla privatizací dosavadního státního podniku. Prošla dvěma změnami názvu, přes ČSAD Kroměříž a.s., ke stávajícímu KRODOS BUS v roce 2005 (krodosbus, 2017). Jelikož se jedná o společnost s hlavní centrálou v Kroměříži, není prostorové rozložení obsluhovaných obcí překvapením. Ve zkoumaném správním obvodu obsluhuje obce na lince Kroměříž – Přerov, konkrétněji se jedná o 4 obce.



Obr. 9 Prostorové rozmístění společností obsluhující obce SO ORP Pířerov veřejnou linkovou dopravou pro rok 2017

Zdroj: IDOS (2017), ArcCR (2016) – upraveno, vlastní zpracování

8.6.2 Dopravní obsluhovanost obcí SO ORP Pířerov

Zákon č. 194/2000 o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů definuje dopravní obsluhovanost v paragrafu 2 jako „zabezpečení dopravy po všechny dny v týdnu především do škol a školských zařízení, k orgánům veřejné moci, do zaměstnání, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a k uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale udržitelnému rozvoji územního obvodu“. Z hlediska zajištění dopravní obsluhovanosti, je dle paragrafu 3 a 4 zodpovědný jak stát, potažmo ministerstvo obrany, tak kraje i obce a to dle různých kritérií, povětšinou se jedná o velikost obsluhovaného administrativního celku. V případě, že řešíme dopravní obsluhovanost obcí, zajišťovatelem dopravy jsou pouze kraj a obce, kdy obce zajišťují dopravní obsluhovanost ve svém územním obvodu nad rámec dopravní obsluhovanosti krajem.

Z Příloh: I., II., III. a IV. lze dle předpokladu zjistit vyšší koncentraci spojů v období ranní a odpolední dopravní špičky. To je z hlediska dopravců logický krok,

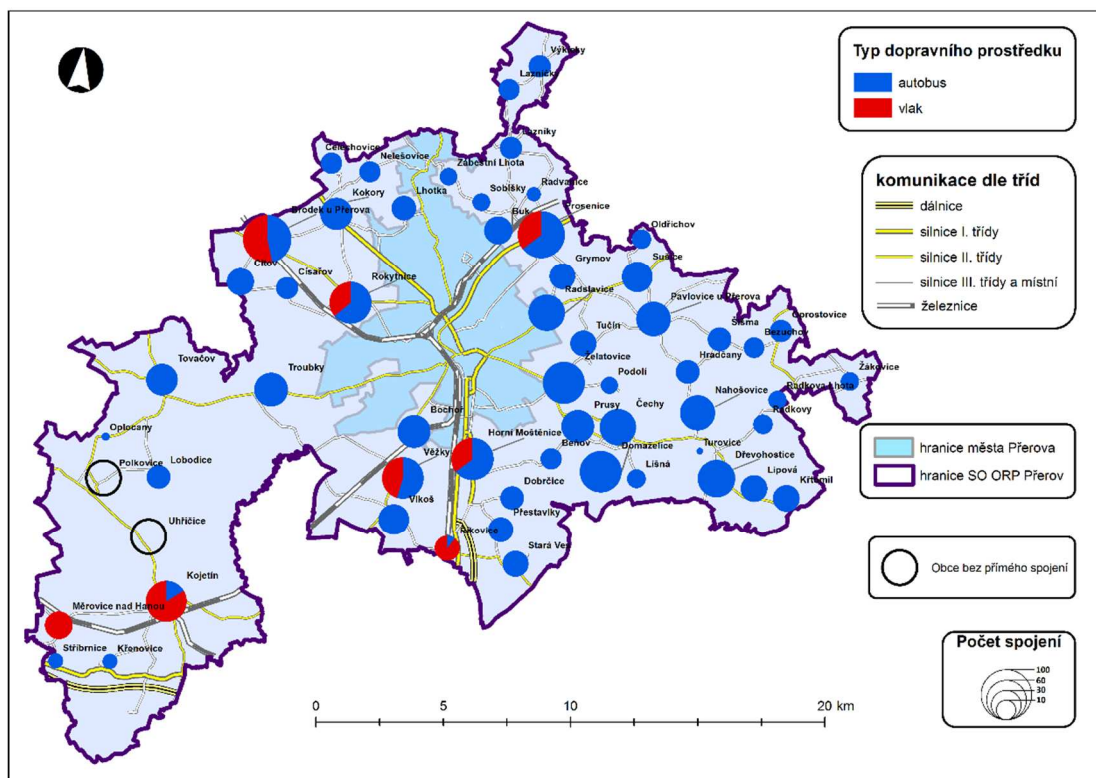
vzhledem k vyšší poptávce po dopravě v ranní hodinách do školy a práce, později pak v odpoledních zpět. Jednoduchou kalkulací, kdy je podělen počet ranních spojení z obce do Přerova ve všední den a celkový počet spojů v tentýž den, dojdeme k hodnotě 34 %, přičte-li se k této hodnotě podíl spojů uskutečněných v intervalu odpolední špičky, dostaneme se na hodnotu cca 65 %, je tedy patrné, že spojení v těchto dvou intervalech, jsou oproti dopravním sedlům a noci značně posíleny. V souvislosti s časovými intervaly je nutno podotknout, že žádný z autobusových spojů není realizován v intervalu 22:31-4:24. Celkový počet spojení do centra v ranní špičce činí 337, zpět z centra v odpolední špičce o něco méně, konkrétněji 318. Největšího počtu spojení v součtu ranní a odpolední špičky, dosahují Prosenice (31), Želatovice (30), Rokytnice (29) a Domaželice (28). Je-li dán do kontextu právě počet spojení v dopravních špičkách s počtem osob vyjíždějících za prací, je patrné, že v naprosté většině obcí existuje úzké spojení, mezi nabízeným počtem spojení dopravními společnostmi a počtem osob je poptávajících. Přesto si však lze povšimnout (*Obr. 2*), velkého množství obyvatel dojíždějících do Přerova za prací a do škol z obce Troubky (273), a poměrně malého počtu nabízených ranních autobusů (8). Z těchto čísel je patrné, že veřejná autobusová doprava je v této obci z hlediska obslužnosti nedostačující, otázkou však zůstává, vzhledem k absenci reálných čísel využívání autobusových linek, je-li posílení linky z Troubek do Přerova zapotřebí. Dle SBP Consult 2006, je minimální dopravní obslužnost definována jako 2 páry spojení v ranní dopravní špičce a 1 pár spojení v odpolední, této definici nevyhovují pouze 2 obce (Polkovice a Oplocany).

Celkovou úroveň dopravní obslužnosti obcí odráží nejlépe ukazatel počtu přímých spojení ve všední den v obou směrech. Největšího počtu těchto spojení dosahuje Rokytnice (105), následována Brodkem u Přerova (103) a Prosenicemi (99). Takto kvalitní dopravní obslužnost nelze přisuzovat jen jednomu faktoru, nýbrž jejich kombinaci. Rozebereme-li si blíže jednotlivé zmíněné obce, tak u Rokytnice hrají roli takřka všechny plusové faktory. Ať vzdálenost od Přerova, dobrá dopravní poloha, populační velikost obce, takřka 1500 obyvatel (ČSÚ, 2016) a v neposlední řadě množství dopravců zajišťujících obslužnost obce (3), včetně existence železniční stanice. V Brodku u Přerova je situací velmi podobná, probíhají touto obcí stejné dopravní linky směrem k Přerovu jako u Rokytnice, ačkoliv je vzdálenost lehce vyšší, na

množství realizovaných spojení tento fakt nemá vliv. situace jako v případě Rokytnice. Za velmi dobře obsluhované autor považuje obce spadající do intervalu 60 - 98 a spojení. Těchto obcí se v obvodu nachází celkem 6. Jsou-li tyto obce rozebrány z pohledu korelace dopravní polohy a dopravní obslužnosti, lze konstatovat, že v těchto případech nelze najít žádnou vazbu, obce se pohybují ve 4 kategoriích dopravní polohy, tedy i obce s velmi špatnou dopravní polohou mají kvalitní dopravní obslužnost. Jedná se o Dřevohostice, Želatovice a Domaželice, u první zmíněné obce, se na kvalitě dopravní obslužnosti promítl především počet obyvatel dojíždějících za zaměstnáním (167) a také populační velikost obce (1505), Želatovice těží z krátké dojezdové vzdálenosti a ze středních hodnot vyjížděky a populace. Další obce v této kategorii jsou Kojetín s 74 spojeními a Horní Moštěnice s 79 spojeními, obě tvoří interval velmi dobré dopravní polohy, z populačního hlediska se jedná o velké obce, Kojetín (6689 obyv.), Horní Moštěnice (1668 obyv.). Rozhodujícím faktorem pro Kojetín je existence železniční stanice a s ní spojená železniční doprava, která se podílí více než 87 % na dopravní obslužnosti celého týdne. Zajímavostí je v této kategorii figurující obec Věžky. S 220 obyvateli, 48 obyvateli vyjíždějícími za prací do Přerova a 76 spojeními je nadstandardně dobře obsluhovaná (cca 1,6 spoje na obyvatele vyjíždějícího za prací)

V kategorii 20-59 spojů se nachází 31 obcí, které lze označit za průměrně obsluhované. V průměru se zde jedná o 36 spojení v obou směrech, což by mělo vzhledem k populačním velikostem těchto obcí uspokojit poptávku po veřejné dopravě.

Obce zahrnuté s posledním intervalu (1-19 spojení) lze souhrnně označit za málo obsluhované, což je vesměs dáno jejich velkou vzdáleností od města Přerova a populační velikostí. V těchto obcích je doprava zaměřena na dopravní špičky k zajištění, alespoň minimální dopravní obslužnosti. Na území se nachází 2 obce, které nejsou ve všední den obsluhovány vůbec, čili Polkovice a Uhřičice, tyto obce se nachází ve velké vzdálenosti od Přerova, v západní části území a neprochází jimi žádná dopravní linka. Výše zmiňované údaje lze dohledat v přílohách práce.



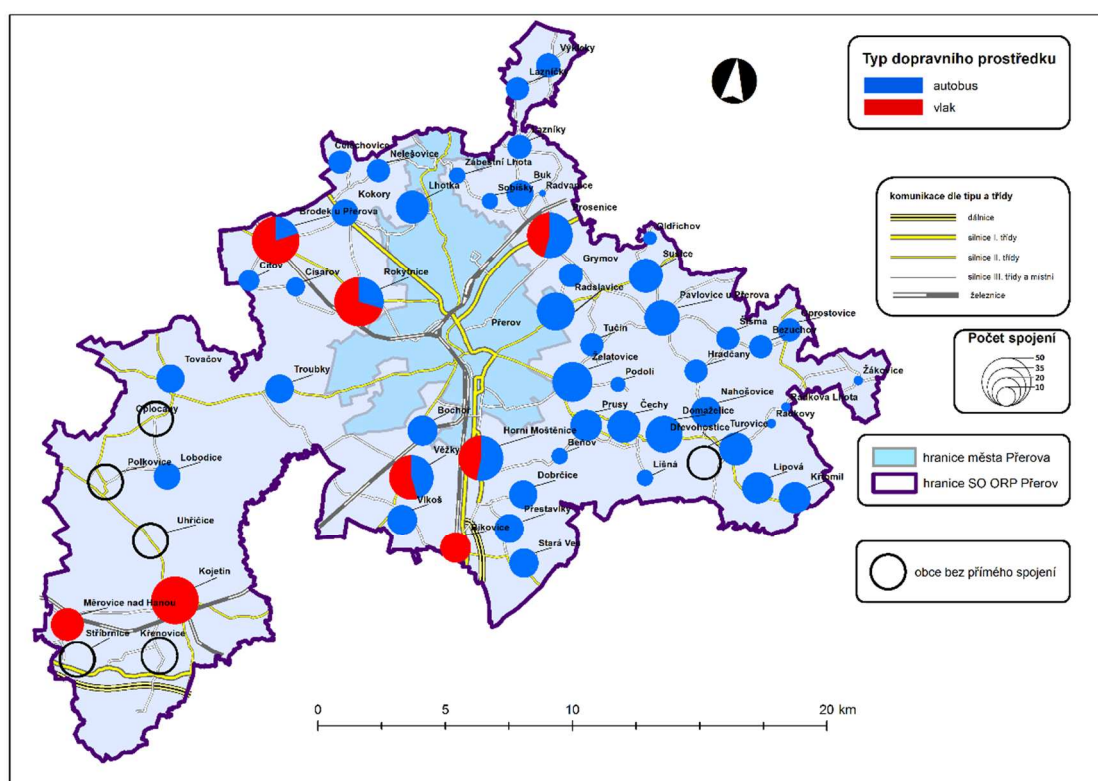
Obr. 11 Počet přímých autobusových a vlakových spojení obcí s Pířerovem v obou směrech ke středě 26.4 2017.

Zdroj: IDOS (2017), OpenStreetMap (2017) – upraveno, ArcČR500 (2016) – upraveno, vlastní zpracování

Výrazné snížení počtu spojení nastává o víkendech, jedná se cca o polovinu spojí, jako příčinu tohoto propadu lze označit, mimo jiných faktorů, také poměrně malou participaci železniční dopravy na celkové obsluze (24 %), jelikož vlaková doprava, jak je možno vidět v Tab. 5, vykazuje daleko menší výkyv v počtu spojení mezi pracovním dnem a víkendem. Podíváme-li se blíže na železnici, tak její vliv je velice patrný, zejména pokud u vesnic vlakem obsluhovaných vypočteme průměr z podílu dopravy vlakové a autobusové (součet za celý týden). Hodnota 64 % nám tedy říká, že většina spojí uskutečněných z a do obcí obsluhovaných vlakovou dopravou připadá právě jí.

Podíváme-li se blíže na sobotu, lze povšimnout výrazného snížení zvláště autobusových spojení. Vzhledem poměrně homogennímu množství vlaků vypravených přes pracovní týden a o víkendu, obce obsluhované především vlakovou dopravou získávají vyšší hodnoty. Nejlépe obsluhovanou obcí, je stejně jako v případě pracovního týdne Rokytnice (56), dále se shodným počtem 50 spojení Brodek u Pířerova a Kojetín, který této hodnotě vděčí zejména díky uskutečňovaným vlakovým spojí (celkový

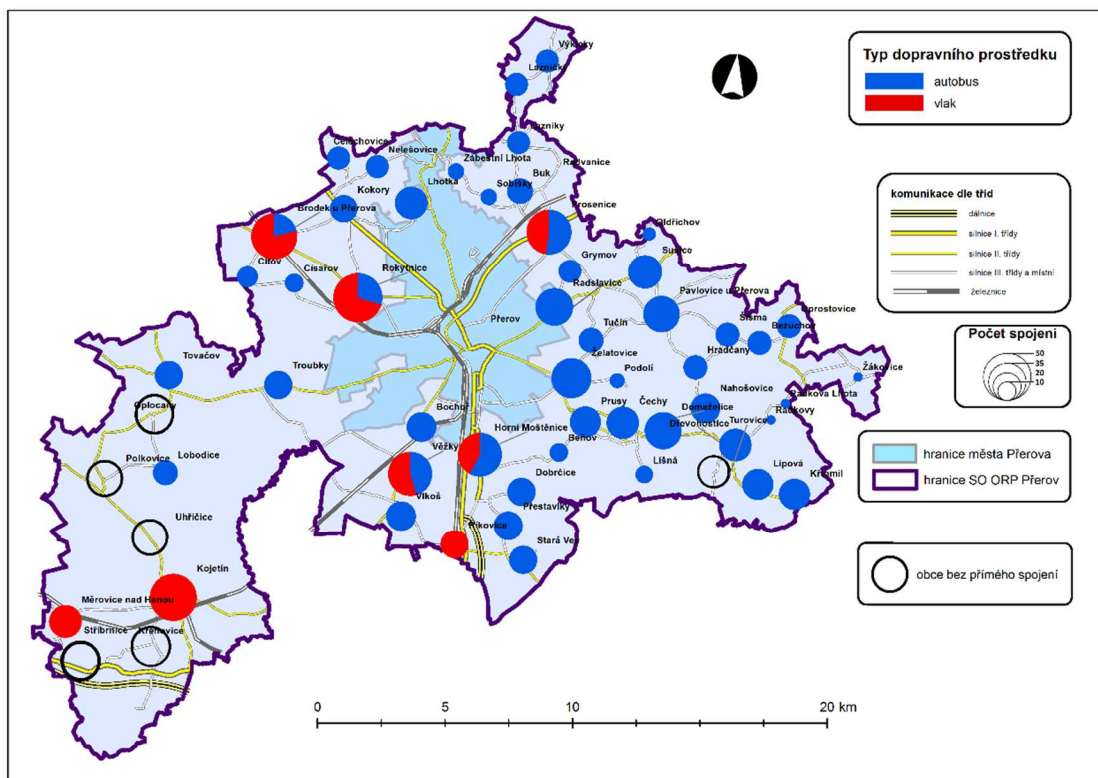
podíl vlakových spojů ku autobusovým tvoří v součtu středy, soboty a neděle 93,1 %). Důležité je také zmínit 100% podíl vlakové dopravy na celkové obslužnosti obce Měrovice na Hané, zajímavostí je, že obec spoléhá jen na vlakovou dopravu a nemá vůbec autobusovou zastávku. Z 6 obcí správního obvodu není v sobotu vypraven jediný přímý spoj do Přerova, 5 z nich se nachází v západní periférii území a doprava do centra je tedy značně problematická. Východiskem pro obyvatele např. Stříbrnice či Křenovice, může být vzhledem k jejich dobré dopravní poloze a blízkosti dálnice D1 individuální automobilová doprava, pokud chtějí využít veřejnou linkovou, jeví se jako nejlepší varianta doprava vlakem z Kojetína.



Obr. 12 Počet přímých autobusových a vlakových spojů obcí s Přerovem v obou směrech k sobotě 29.4 2017

Zdroj: IDOS (2017), OpenStreetMap (2017) – upraveno, ArcČR500 (2016) – upraveno, vlastní zpracování

Situace v neděli je velice obdobná, jak se můžete přesvědčit srovnáním Obr. 12 a Obr. 13, Rokytnice opět s nejlepší obsluhou, hodnota (54), dále Kojetín (50) a Brodek u Přerova (48). Překvapením může být menší počet celkových spojení uskutečněných v neděli oproti sobotě. V Práci Frumara (2015) a Cahy (2015), došli oba autoři k závěru, že celkově nejhůře obsluhovaným dnem je sobota.



Obr. 13 Počet přímých autobusových a vlakových spojení obcí s Pířerovem v obou směrech neděli 30.4 2017

Zdroj: IDOS (2017), OpenStreetMap (2017) – upraveno, ArcČR500 (2016) – upraveno, vlastní zpracování

Tab. 5 Sumarizované výsledky šetření dopravní obslužnosti obcí SO ORP Pířerov

	autobusy		vlaky		celkem
	do centra	z centra	do centra	z centra	
středa	872	882	166	162	2082
sobota	393	384	121	126	1024
neděle	396	387	116	116	1015
celkem	1661	1653	403	404	

autobusovou i vlakovou dopravou ve dnech 24.4 2017, 29.4 2017 a 30.4 2017

Zdroj: IDOS (2017), vlastní zpracování

Z celkového hlediska šetření lze stanovit několik faktorů rozhodujících o kvalitě dopravní obslužnosti obcí v přímém spojení s Pířerovem. Jedná se o vzdálenost od města, dopravní polohu, populační velikost obce a v neposlední řadě o možnost využití železnice ve veřejné dopravě.

9.0 Závěr

Hlavním cílem předkládané bakalářské práce byla analýza dopravní obslužnosti obcí SO ORP Přerov a s ní spojená verifikace několika hypotéz. K dosažení těchto primárních cílů bylo zapotřebí provést dílčí analýzy a aplikovat několik dopravně-geografických metod. Před aplikací těchto metod bylo nutné charakterizovat území, zejména ve vztahu k dopravě. Kupříkladu hustota železniční a silniční sítě SO ORP Přerov vztažená na rozlohu tohoto území, převyšuje celorepublikové i krajské hodnoty. Hustotou zalidnění tento správní obvod také převyšuje hodnoty vyšších administrativních jednotek, z tohoto důvodu v ukazatelích hustoty sítě je území pod průměrem.

Z hlediska dopravní polohy, lze území rozdělit na několik částí. Na západě území leží obce s nejhorsí dopravní polohou, nachází se zde pouze silnice II. a III. třídy. Druhou problémovou lokalitou je pak západ území. Velmi kvalitní dopravní polohu lze pozorovat, vzhledem k „severojižnímu“ průběhu hlavních dopravních komunikací, u obcí nacházejících se těmto komunikacím blízko, a v jihozápadní části území, zejména díky průběhu dálnice D1 a v těchto místech ji kopírující silnici I/47. Hypotézu o úzké vazbě mezi horizontální dopravní polohou a dopravní obslužností nelze v plné míře potvrdit, ani vyvrátit. Většina obcí s dobrou dopravní polohou zároveň měla dobrou dopravní obslužnost, najdou se však výjimky, jako obce Křenovice a Stříbrnice, které svojí polohou u dálnice D1 získaly mnoho bodů, přesto především faktor vzdálenosti od Přerova hraje významnější roli.

Daleko větší přímá korelace, než v předchozím případě, je zřejmá mezi populační velikostí sídla a dopravní obslužností. S větším množstvím obyvatel, vzniká po veřejné linkové dopravě také větší poptávka, což se velmi silně odráží v množství spojů, nabízených provozovateli. Zároveň je velmi patrná souvislost mezi množstvím obyvatel vyjíždějících do Přerova za prací a do škol a populační velikostí těchto obcí, z tohoto důvodu lze obě tyto hypotézy potvrdit.

Poslední předpoklad, který tvrdí, že s vyšší dojezdovou vzdáleností do Přerova se snižuje počet nabízených spojů, je poměrně diskutabilní. Existuje zde určitá souvislost, ale pro úplné potvrzení či vyvrácení hypotézy, není dostatečně patrná. Z celkového hlediska, nelze kvalitu dopravní obslužnosti přisuzovat jen jednomu faktoru, ale ve většině případů jejich kombinaci.

Dále se ukázalo, že většina obcí má posílené množství spojení v ranní a odpolední dopravní špičce. Velký rozdíl mezi počtem spojů vypravovaných mezi všedními dny a víkendem. A v neposlední řadě, se ukázaly znatelné rozdíly mezi kvalitou obslužnosti jednotlivých obcí. Celkově lze říci, že dopravní obslužnost obcí sledovaného správního obvodu je na velmi dobré úrovni, vzhledem k modernímu trendu suburbanizace, lze i do budoucna veřejnou linkovou dopravu považovat za konkurenceschopnou individuální automobilové.

10.0 Summar?

The main aim of the bachelor thesis was to analyze the transport services of municipalities of SO ORP Přerov and to verify several hypotheses. To achieve these primary goals, it was necessary to perform partial analyzes and apply several transport geographic methods. Before applying these methods, it was necessary to characterize the territory, especially in relation to transport. For example, the density of the railway and road network SO ORP Přerov, related to the area of this territory, exceeds both national and regional values. By population density this administrative district also exceeds the values of higher administrative units, which is why the density of the network is below the average.

From the point of view of transport location, the territory can be divided into several parts. In the east of the area lie the villages with the worst traffic location, only the II. and III. class. The second problem area is the western part. High quality traffic can be observed due to the "north-south" course of the main transport roads, near the municipalities located near these roads and in the southwest part of the territory, thanks in particular to the D1 motorway, and I / 47. The hypothesis of a close link between the horizontal transport location and the transport service can not be fully confirmed or refuted. Most of the municipalities with a good transporting position also had good transport services, but there are exceptions, such as Křenovice and Stříbrnice, which have gained many points in the D1 motorway, but the factor of distance from Přerov plays a more important role.

A far greater direct correlation than in the previous case is evident between the population size of the settlement and the transport service. With larger numbers of inhabitants, there is also greater demand for public transport, which is strongly reflected in the number of connections offered by operators. At the same time, there is a very evident link between the numbers of inhabitants going to Přerov for work and schools and the population size of these municipalities, which is why these two hypotheses can be confirmed.

The last assumption, which asserts that with a higher driving distance to Přerov the number of offered connections is decreasing, is quite questionable. There is a certain

link here, but it is not enough to confirm or rebut the hypothesis. Overall, transport service quality cannot be attributed to only one factor, but in most cases to a combination.

It has also been shown that most municipalities have an increased number of connections in the morning and afternoon traffic rush hours. Big difference between the number of connections reported between weekdays and weekends. And last but not least, there have been noticeable differences between the quality of service of individual municipalities. Overall, the transport serviceability of the municipalities of the monitored administrative district is at a very good level, given the modern trend of suburbanization, future public transport can be considered a competitive to a car transport.

11.0 Seznam použité literatury a dalších zdrojů

ARCDATA PRAHA (2016): *ArcČR 500, verze 3.3* [online]. Dostupné 10. 2. 2016 z: <http://www.arcdata.cz/produkty-a-sluzby/geograficka-data/arccr-500/>

ARRIVA-MORAVA (2017): *Historie*. [online]. Dostupné 16. 4. 2017 z: <http://www.arriva-morava.cz/o-spolecnosti/historie/>

BORUTA, T., IVAN, I. (2010) *Prezentace: Dopravní obslužnost hromadnou dopravou na Jesenicku*. Ostrava: WORKSHOP OF PH.D. STUDENTS. [2008-11-19-2008-11-20].

BRINKE, J. (1999): *Úvod do geografie dopravy*. Karolinum, Praha, 112s. ISBN 80-7184-923-5.

CAHA, L: *Analýza dopravní obslužnosti obcí SO ORP Jihlava*. Bakalářská práce. Univerzita Palackého v Olomouci. Olomouc, 65 s.

ČSAD Vsetín (2017): *Historie společnosti ČSAD Vsetín*. [online]. Dostupné 16. 4. 2017 z: https://www.csadvs.cz/?page_id=285

ČSÚ (2011): *Dojíždka do zaměstnání a škol podle Sčítání lidu, domů a bytů - Olomoucký kraj – 2011, okres Přerov* [online]. Dostupné 28. 4. z: https://www.czso.cz/documents/10180/20534026/dvok714_40801_prerov.xls/d1010d1c-341e-4d57-a861-4abcf68a19b5?version=1.0

ČSÚ (2016): *Databáze demografických údajů za obce ČR, okres Přerov* [online]. Dostupné 28. 4. z: https://www.czso.cz/staticke/cz/obce_d/pohyb/cz0714.xlsx

FRUMAR, M: *Analýza dopravní obslužností zázemí Mladé Boleslavi*. Bakalářská práce. Univerzita Palackého v Olomouci. Olomouc, 78 s.

FTL (2012): *Historie*. [online]. Dostupné 22. 4. 2017 z: <http://www.ftl.cz/stranky/17/historie/>

HŮRSKÝ, J. (1974): *Klasifikace měst ČSR podle polohy v dopravních sítích*. Sborník ČSSZ. Academia, Praha. Ročník 79, č. 2, s. 101–107.

KRODOSBUS (2017): *O nás*. [online]. Dostupné 22. 4. 2017 z: <https://www.krodosbus.cz/>

MAFRA, a. s. (2014): *Jízdní řády IDOS* [online]. Dostupné 13. 3. 2017 z: <http://jizdnirady.idnes.cz/>

MARADA, M. (2006): *Vertikální a horizontální dopravní poloha středisek osídlení Česka* [online]. Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích (Pedagogická fakulta), České

Budějovice, 6 s. Dostupné 3. 2. 2017 z:

<https://drive.google.com/file/d/0B1z3YQXhdOb-YnZUUVpKM3FsZmM/edit?pli=1>

MARADA, M. a kol. (2010): *Doprava a geografická organizace společnosti v Česku*. Česká geografická společnost, Praha, 165 s. ISBN 978-80-904521-2-1.

MIRVALD, S (1999). *Geografie dopravy I*. 2. upr. vyd. Plzeň: Západočeská univerzita. ISBN 80-7082-545-6.

MIRVALD, S (2000). *Geografie dopravy II: silniční a železniční doprava*. Plzeň: Západočeská univerzita, ISBN 80-7082-673-8.

MPSV (2017): *Nezaměstnanost v obcích a mikroregionech* [online]. Dostupné 22. 4. z: <http://portal.mpsv.cz/sz/stat/nz/uzem>

SBP CONSULT (2006). *Porovnání dopravní obslužnosti obcí v ČR a stanovení základních kritérií standardu dopravní obslužnosti obcí* [online]. Dostupné 10. 3. 2017 z: <http://www.sbp.cz/dokumenty/StanDO/Studie/MezikrajoveSrovnaniDO.pdf>

SEIDENGLANZ, D (2017): *Hodnocení dopravní polohy*. [online]. Dostupné 14. 4. 2017 z: http://geoinovace.data.quonia.cz/materialy/Z0041_Geografie_dopravy_MU/dopravni_poloha/356778-cviceni.6.doc

VLKOVÁ, K (2014): *Dojíždka za prací v okrese Strakonice: geografické aspekty a moderní trendy*. Bakalářská práce. Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích. České Budějovice, 91 s.

ŘSD (2016): *Silnice a Dálnice*. [online]. Dostupné 12. 2. 2017 z: <https://www.rsd.cz/wps/portal/web/Silnice-a-dalnice/delky-a-dalsi-data-komunikaci>

WIKIPEDIA(2017a) citace podle SŽDC (2017): *Druhý tranzitní koridor*. [online]. Dostupné 18. 4. 2017 z: https://cs.wikipedia.org/wiki/Druh%C3%BD_%C5%BEelezni%C4%8Dn%C3%AD_koridor

WIKIPEDIA (2017a) citace podle SŽDC (2017): *Druhý tranzitní koridor*. [online]. Dostupné 18. 4. 2017 z: https://cs.wikipedia.org/wiki/T%C5%99et%C3%AD_%C5%BEelezni%C4%8Dn%C3%AD_koridor

Seznam příloh

- Příloha I: Počet přímých spojení veřejnou autobusovou dopravou v referenční dny směrem do centra (obce B-O)
- Příloha II: Počet přímých spojení veřejnou autobusovou dopravou v referenční dny směrem do centra (obce P-Ž)
- Příloha III: Počet přímých spojení veřejnou autobusovou dopravou v referenční dny směrem z centra (obce B-O)
- Příloha IV: Počet přímých spojení veřejnou autobusovou dopravou v referenční dny směrem z centra (obce P-Ž)
- Příloha V: Počet přímých spojení veřejnou autobusovou a vlakovou dopravou v referenční dny v obou směrech (obce B-O)
- Příloha VI: Počet přímých spojení veřejnou autobusovou a vlakovou dopravou v referenční dny v obou směrech (obce P-Ž)
- Příloha VII: Celkový týdenní počet přímých spojení veřejnou autobusovou a vlakovou dopravou v obou směrech (obce B-O)
- Příloha VIII: Celkový týdenní počet přímých spojení veřejnou autobusovou a vlakovou dopravou v obou směrech (obce P-Ž)
- Příloha IX: Počty přímých spojení veřejnou autobusovou dopravou ve vymezených časových intervalech (obce B-O)
- Příloha X: Počty přímých spojení veřejnou autobusovou dopravou ve vymezených časových intervalech (obce P-Ž)
- Příloha XI: Počty přímých spojení veřejnou vlakovou dopravou v referenční dny v obou směrech
- Příloha: XII: Počet obsluhovaných obcí provozovateli veřejné autobusové a vlakové dopravy na území
- Příloha: XIII: Deviatilita železničních tratí v SO ORP Přerov k roku 2017
- Příloha: XIV: Dopravní poloha obcí SO ORP Přerov k roku 2017 (B-O)
- Příloha: XV: Dopravní poloha obcí SO ORP Přerov k roku 2017 (P-Ž)
- Příloha: XVI: Dojíždka do zaměstnání a do škol z obcí SO ORP Přerov do Přerova k roku 2011 (obce B-O)
- Příloha: XVII: Dojíždka do zaměstnání a do škol z obcí SO ORP Přerov do Přerova k roku 2011 (obce P-Ž)
- Příloha: XVIII: Deviatilita silnic SO OPR Přerov k roku 2017 (obce B-O)
- Příloha: XIX: Deviatilita silnic SO ORP Přerov k roku 2017 (Obce P-Ž)

- Příloha: XX: Časová dostupnost obcí [min] SO ORP Přerov v silniční síti veřejnou autobusovou linkovou dopravou k 26. 4. 2017 (interval 6-14 minut)
- Příloha: XXI: Časová dostupnost obcí [min] SO ORP Přerov v silniční síti veřejnou autobusovou linkovou dopravou k 26. 4. 2017 (interval 15-23 minut)
- Příloha: XXII: Časová dostupnost obcí [min] SO ORP Přerov v silniční síti veřejnou autobusovou linkovou dopravou k 26. 4. 2017 (interval 24-50 minut)

Příloha I: Počet přímých spojení veřejnou autobusovou dopravou v referenční dny směrem do centra (obce B-O)

obec (B-O)	Počet přímých spojení z obce do Přerova v den		
	středa	sobota	neděle
Beňov	10	3	4
Bezuchov	7	6	7
Bochoř	24	10	10
Brodek u Přerova	24	5	5
Buk	17	10	9
Císařov	11	4	4
Citov	17	5	5
Čechy	29	12	12
Čelechovice	9	6	6
Dobruška	13	9	9
Domaželice	39	15	16
Dřevohostice	32	12	12
Grymov	15	7	6
Horní Moštěnice	27	12	13
Hradčany	13	6	7
Kojetín	6	0	0
Kokory	22	8	9
Křenovice	5	0	0
Křtomil	16	11	11
Lazníčky	9	6	6
Lazníky	11	7	6
Lhotka	12	12	12
Lipová	16	11	11
Lišná	8	3	4
Lobodice	12	8	7
Měrovice nad Hanou	0	0	0
Nahošovice	27	10	10
Nelešovice	9	6	6
Oldřichov	9	2	2
Oplocany	1	0	0
Oprostovice	11	6	7

Zdroj: IDOS (2017), vlastní zpracování

Příloha II: Počet přímých spojení veřejnou autobusovou dopravou v referenční dny směrem do centra (obce P-Ž)

obec (P-Ž)	Počet přímých spojení z obce do Přerova v den		
	středa	sobota	neděle
Pavlovice u Přerova	27	14	15
Podolí	6	3	3
Polkovice	0	0	0
Prosenice	33	13	12
Prusy	25	10	10
Přestavky	15	10	10
Radkova Lhota	7	1	1
Radkovy	8	1	1
Radslavice	29	16	16
Radvanice	4	1	0
Rokytnice	25	8	8
Říkovice	2	0	0
Sobíšky	7	3	3
Stará Ves	17	10	9
Stříbrnice	5	0	0
Sušice	21	13	13
Šišma	13	6	7
Tovačov	22	9	9
Troubky	26	9	9
Tučín	15	6	7
Turovice	1	0	0
Uhřičice	0	0	0
Věžky	21	10	10
Vlkoš	21	10	10
Výkleky	11	7	6
Zábeštní Lhota	7	3	3
Žakovice	7	1	1
Želatovice	36	17	17

Zdroj: IDOS (2017), vlastní zpracování

Příloha III: Počet přímých spojení veřejnou autobusovou dopravou v referenční dny směrem z centra (obce B-O)

obec (B-O)	počet přímých spojení z Přerova do obce v den		
	středa	sobota	neděle
Beňov	10	3	4
Bezuchov	12	6	6
Bochoř	24	10	10
Brodek u Přerova	24	5	5
Buk	18	6	6
Císařov	11	4	4
Citov	16	5	5
Čechy	30	12	12
Čelechovice	11	6	6
Dobřice	12	9	9
Domaželice	38	15	15
Dřevohostice	30	12	12
Grymov	15	6	6
Horní Moštěnice	24	12	12
Hradčany	12	6	6
Kojetín	6	0	0
Kokory	24	8	8
Křenovice	5	0	0
Křtomil	16	11	11
Lazníčky	11	6	6
Lazníky	11	6	6
Lhotka	15	12	12
Lipová	16	11	11
Líšná	8	3	3
Lobodice	13	8	7
Měrovice nad Hanou	0	0	0
Nahošovice	28	10	10
Nelešovice	11	6	6
Oldřichov	8	2	2
Oplocany	2	0	0
Oprostovice	11	6	6

Zdroj: IDOS (2017), vlastní zpracování

Příloha IV: Počet přímých spojení veřejnou autobusovou dopravou v referenční dny

obce (P-Ž)	počet přímých spojení z Přerova do obce v den		
	středa	sobota	neděle
Pavlovice u Přerova	26	14	15
Podolí	7	2	2
Polkovice	0	0	0
Prosenice	31	12	12
Prusy	23	12	12
Přestavky	13	9	9
Radkova Lhota	8	1	1
Radkovy	9	1	1
Radslavice	30	16	16
Radvanice	5	0	0
Rokytnice	25	8	8
Říkovice	1	0	0
Sobíšky	7	3	3
Stará Ves	13	9	9
Stříbrnice	5	0	0
Sušice	21	13	13
Šišma	12	6	6
Tovačov	23	9	9
Troubky	25	9	9
Tučín	15	6	7
Turovice	1	0	0
Uhřičice	0	0	0
Věžky	21	10	10
Vlkoš	21	10	10
Výkleky	11	6	6
Zábeštní Lhota	7	3	3
Žákovice	8	1	1
Želatovice	42	18	19

směrem z centra (obce P-Ž)

Zdroj: IDOS (2017), vlastní zpracování

Příloha V: Počet přímých spojení veřejnou autobusovou a vlakovou dopravou

obec (B-O)	počet přímých spojení v obou směrech			Σ	z toho vlaky
	středa	sobota	neděle		
Beňov	20	6	8	34	0
Bezuchov	19	12	13	44	0
Bochoř	48	20	20	88	0
Brodek u Přerova	103	50	48	201	133
Buk	35	16	15	66	0
Císařov	22	8	8	38	0
Citov	33	10	10	53	0
Čechy	59	24	24	107	0
Čelechovice	20	12	12	44	0
Dobruška	25	18	18	61	0
Domaželice	77	30	31	138	0
Dřevohostice	62	24	24	110	0
Grymov	30	13	12	55	0
Horní Moštěnice	79	55	43	177	67
Hradčany	25	12	13	50	0
Kojetín	74	50	50	174	162
Kokory	46	16	17	79	0
Křenovice	10	0	0	10	0
Křtomil	32	22	22	76	0
Lazníčky	20	12	12	44	0
Lazníky	22	13	12	47	0
Lhotka	27	24	24	75	0
Lipová	32	22	22	76	0
Líšná	16	6	7	29	0
Lobodice	25	16	14	55	0
Měrovice nad Hanou	34	24	24	82	82
Nahošovice	55	20	20	95	0
Nelešovice	20	12	12	44	0
Oldřichov	17	4	4	25	0
Oplocany	3	0	0	3	0
Oprostovice	22	12	13	47	0

v referenční dny v obou směrech (obce B-O)

Zdroj: IDOS (2017), vlastní zpracování

Příloha VI: Počet přímých spojení veřejnou autobusovou a vlakovou dopravou v referenční dny v obou směrech (obce P-Ž)

obec (P-Ž)	počet přímých spojen v obou směrech			Σ	z toho vlaky
	středa	sobota	neděle		
Pavlovice u Přerova	53	28	30	111	0
Podolí	13	5	5	23	0
Polkovice	0	0	0	0	0
Prosenice	99	46	46	191	78
Prusy	48	22	22	92	0
Přestavlky	28	19	19	66	0
Radkova Lhota	15	2	2	19	0
Radkovy	17	2	2	21	0
Radslavice	59	32	32	123	0
Radvanice	9	1	0	10	0
Rokytnice	105	56	54	215	133
Říkovice	28	21	18	67	64
Sobíšky	14	6	6	26	0
Stará Ves	30	19	18	67	0
Stříbrnice	10	0	0	10	0
Sušice	42	26	26	94	0
Šišma	25	12	13	50	0
Tovačov	45	18	18	81	0
Troubky	51	18	18	87	0
Tučín	30	12	14	56	0
Turovice	2	0	0	2	0
Uhřetice	0	0	0	0	0
Věžky	76	44	44	164	82
Vlkoš	42	20	20	82	0
Výkleky	22	13	12	47	0
Zábeštní Lhota	14	6	6	26	0
Žákovice	15	2	2	19	0
Želatovice	78	25	26	129	0

Zdroj: IDOS (2017), vlastní zpracování

Příloha VII: Celkový týdenní počet přímých spojení veřejnou autobusovou a vlakovou

obec (B-O)	celkem týden	z toho vlaky	v procentech
Beňov	114	0	0,0%
Bezuchov	120	0	0,0%
Bochoř	280	0	0,0%
Brodek u Přerova	613	353	57,6%
Buk	206	0	0,0%
Císařov	126	0	0,0%
Citov	185	0	0,0%
Čechy	343	0	0,0%
Čelechovice	124	0	0,0%
Dobruška	161	0	0,0%
Domaželice	446	0	0,0%
Dřevohostice	358	0	0,0%
Grymov	175	0	0,0%
Horní Moštěnice	493	179	36,3%
Hradčany	150	0	0,0%
Kojetín	470	410	87,2%
Kokory	263	0	0,0%
Křenovice	50	0	0,0%
Křtomil	204	0	0,0%
Lazníčky	124	0	0,0%
Lazníky	135	0	0,0%
Lhotka	183	0	0,0%
Lipová	204	0	0,0%
Lišná	93	0	0,0%
Lobodice	155	0	0,0%
Měrovice nad Hanou	218	218	100,0%
Nahošovice	315	0	0,0%
Nelešovice	124	0	0,0%
Oldřichov	93	0	0,0%
Oplocany	15	0	0,0%
Oprostovice	135	0	0,0%

dopravou v obou směrech (obce B-O)

Zdroj: IDOS (2017), vlastní zpracování

Příloha VIII: Celkový týdenní počet přímých spojení veřejnou autobusovou a vlakovou

obec (P-Ž)	celkem týden	z toho vlaky	v procentech
Pavlovice u Přerova	323	0	0,0%
Podolí	75	0	0,0%
Polkovice	0 -	-	
Prosenice	587	218	37,1%
Prusy	284	0	0,0%
Přestavlky	178	0	0,0%
Radkova Lhota	79	0	0,0%
Radkovy	89	0	0,0%
Radslavice	359	0	0,0%
Radvanice	46	0	0,0%
Rokytnice	635	353	55,6%
Říkovice	179	164	91,6%
Sobíšky	82	0	0,0%
Stará Ves	187	0	0,0%
Stříbrnice	50	0	0,0%
Sušice	262	0	0,0%
Šišma	150	0	0,0%
Tovačov	261	0	0,0%
Troubky	291	0	0,0%
Tučín	176	0	0,0%
Turovice	10	0	0,0%
Uhřetice	0 -	-	
Věžky	468	218	46,6%
Vlkoš	250	0	0,0%
Výkleky	135	0	0,0%
Zábeštní Lhota	82	0	0,0%
Žákovice	79	0	0,0%
Želatovice	441	0	0,0%

dopravou v obou směrech (obce P-Ž)

Zdroj: IDOS (2017), vlastní zpracování

Příloha IX: Počty přímých spojení veřejnou autobusovou dopravou ve vymezených

obec (B-O)	počty spojení dle denní doby	
	ranní	odpolední
Beňov	3	3
Bezuchov	3	3
Bochoř	9	6
Brodek u Přerova	7	5
Buk	4	7
Císařov	3	3
Cítov	4	3
Čechy	12	11
Čelechovice	2	3
Dobruška	4	3
Domaželice	15	13
Dřevohostice	11	10
Grymov	7	5
Horní Moštěnice	10	6
Hradčany	4	4
Kojetín	2	1
Kokory	6	7
Křenovice	1	1
Křtomil	4	5
Lazníčky	2	3
Lazníky	3	3
Lhotka	5	3
Lipová	4	4
Líšná	2	2
Lobodice	3	4
Měrovice nad Hanou	0	0
Nahošovice	9	11
Nelešovice	2	3
Oldřichov	3	1
Oplocany	0	1
Oprostovice	3	3

časových intervalech (obce B-O)

Zdroj: IDOS (2017), vlastní zpracování

Příloha X: Počty přímých spojení veřejnou autobusovou dopravou ve vymezených

obec (P-Ž)	počty spojení dle denní doby	
	ranní	odpolední
Pavlovice u Přerova	11	9
Podolí	3	3
Polkovice	0	0
Prosenice	11	12
Prusy	12	7
Přestavlky	4	3
Radkova Lhota	3	3
Radkovy	4	3
Radslavice	12	9
Radvanice	2	2
Rokytnice	9	6
Říkovice	1	0
Sobíšky	2	3
Stará Ves	4	3
Stříbrnice	1	1
Sušice	7	6
Šišma	3	4
Tovačov	7	8
Troubky	8	9
Tučín	7	6
Turovice	0	0
Uhřičice	0	0
Věžky	7	7
Vlkoš	7	7
Výkleky	3	3
Zábeštní Lhota	2	3
Žakovice	3	3
Želatovice	16	14

časových intervalech (obce P-Ž)

Zdroj: IDOS (2017), vlastní zpracování

Příloha XI: Počty přímých spojení veřejnou vlakovou dopravou v referenční dny v obou

počet přímých spojení z obce do Přerova v den			
obec	středa	sobota	neděle
Říkovice	14	11	9
Měrovice nad Hanou	17	12	12
Kojetín	31	25	25
Brodek u Přerova	28	20	19
Rokytnice	28	20	19
Horní Měštěnice	14	11	9
Věžky	17	12	12
Prosenice	17	10	11
počet přímých spojení z Přerova do obce v den			
obec	středa	sobota	neděle
Říkovice	11	10	9
Měrovice nad Hanou	17	12	12
Kojetín	31	25	25
Brodek u Přerova	27	20	19
Rokytnice	27	20	19
Horní Měštěnice	14	10	9
Věžky	17	12	12
Prosenice	18	11	11

směrech

Zdroj: IDOS (2017), vlastní zpracování

Příloha: XII: Počet obsluhovaných obcí provozovateli veřejné autobusové a vlakové

společnost	počet obsluhovaných obcí
ARRIVA Morava a.s.	56
ČSAD Vsetín a.s	13
České dráhy a.s.	9
FTL - First transport lines a.s.	7
KRODOS BUS a.s.	4

dopravy na území

Zdroj: IDOS (2017), vlastní zpracování

obec	železniční vzdálenost [km]	přímková vzdálenost [km]	deviatilita
Říkovice	7,7	7,5	1,03
Měřovice nad Hanou	21,1	18,2	1,16
Kojetín	16,5	15,1	1,09
Brodek u Přerova	9,2	8,6	1,07
Rokytnice	5,9	5,5	1,07
Horní Moštěnice	3,9	3,8	1,03
Věžky	5,8	4,9	1,18
Prosenice	7	6,4	1,09
průměr	-	-	1,09

Příloha: XIII: Deviatilita železničních tratí v SO ORP Přerov k roku 2017

Zdroj: ArcCR (2016), vlastní zpracování

obec (B-O)	silniční dopravní cesty						železniční dopravní cesty			Σ
	S I intr.	D < 5	S I < 5	D < 10	S II intr.	S II < 2	mezinar. žel	celost. žel	region. žel	
Beňov	/	/	••	•	/	••	/	/	/	7
Bezuchov	/	/	/	/	/	••	/	/	/	2
Bochoř	/	/	••	•	••	/	/	/	/	7
Brodek u Přerova	/	/	••	/	••	/	/	/	••	8
Buk	/	/	••	/	/	/	/	/	/	4
Císařov	/	/	/	/	/	/	/	/	/	0
Citov	/	/	••	/	/	••	/	/	/	6
Čechy	/	/	/	•	/	••	/	/	/	3
Čelechovice	/	/	••	/	/	/	/	/	/	4
Dobrčice	/	•	••	•	/	/	/	/	/	9
Domaželice	/	/	/	•	••	/	/	/	/	3
Dřevohostice	/	/	/	/	••	/	/	/	/	2
Grymov	/	/	••	/	/	••	/	/	/	6
Horní Moštěnice	••	•	•	•	••	/	/	/	••	17
Hradčany	/	/	/	/	/	/	/	/	/	0
Kojetín	/	••	••	/	•••	/	/	••	•	20
Kokory	••	/	/	/	/	••	/	/	/	8
Křenovice	/	••	/	/	••	/	/	/	/	10
Křtomil	/	/	/	/	••	/	/	/	/	2
Lazníčky	/	/	/	•	/	/	/	/	/	2
Lazníky	/	/	••	••	/	/	/	/	/	6
Lhotka	/	/	••	/	••	/	/	/	/	6
Lipová	/	/	/	/	••	/	/	/	/	2
Líšná	/	/	/	/	/	••	/	/	/	2
Lobodice	/	/	/	/	/	••	/	/	/	2
Měrovice nad Hanou	/	••	/	/	/	••	/	/	••	12
Nahošovice	/	/	/	/	/	••	/	/	/	2
Nelešovice	/	/	••	/	/	••	/	/	/	6
Oldřichov	/	/	••	/	/	••	/	/	/	6
Oplocany	/	/	/	/	••	••	/	/	/	4
Oprostovice	/	/	/	/	••	/	/	/	/	2

Příloha: XIV: Dopravní poloha obcí SO ORP Přerov k roku 2017 (obce B-O)

Zdroj: ArcCR (2016), vlastní zpracování

obec (P-Ž)	silniční dopravní cesty						železniční dopravní cesty			Σ
	S I intr.	D < 5	S I < 5	D < 10	S II intr.	S II < 2	mezinar. žel	celost. žel	region. žel	
Pavlovice u Přerova	/	/	••	/	/	••	/		/	6
Podolí	/	/	••	/	/	••	/		/	6
Polkovice	/	/	/	••	•••	/	/		/	5
Prosenice	••	/	••	/	/	/	/		••	12
Přerov	•••	•	/	/	••••••	/	•••	•	/	29
Přestavlky	/	•	••	•	/	••	/		/	11
Radkova Lhota	/	/	/	/	/	••	/		/	2
Radkovy	/	/	/	/	/	••	/		/	2
Radslavice	/	/	••	/	••	/	/		/	6
Radvanice	/	/	••	••	/	/	/		/	6
Rokytnice	/	/	•••	/	••	/	/		••	10
Říkovice	/	•	••	•	/	•			••	12
Sobíšky	/	/	••	/	/	/	/		/	4
Stará Ves	/	•	••	•	••	/	/		/	12
Stříbrnice	/	••	/	/	••	/	/		/	10
Sušice	/	/	••	/	••	/	/		/	6
Šišma	/	/	/	/	/	/	/		/	0
Tovačov	/	/	/	/	••••	/	/		/	4
Troubky	/	/	/	/	••	/	/		/	2
Tučín	/	/	••	/	/	••	/		/	6
Turovice	/	/	/	/	/	••	/		/	2
Uhřetice	/	/	/	••	••	•	/		/	5
Věžky	/	/	••	•	/	••	/		••	9
Vlkoš	/	•	••	/	••	/	/		/	11
Výkleky	/	••	/	/	/	•••	/		/	11
Zábeštní Lhota	/	/	••	/	/	••	/		/	6
Žákovice	/	/	/	/	/	••	/		/	2
Želatovice	/	/	••	/	••	/	/		/	6

Příloha: XV: Dopravní poloha obcí SO ORP Přerov k roku 2017 (obce P-Ž)

Zdroj: ArcCR (2016), vlastní zpracování

Příloha: XVI: Dojíždka do zaměstnání a do škol z obcí SO ORP Přerov do Přerova k roku

obec (B-O)	doj. do Přerova z obce	vyj. úhrnem z obce	poměr
Beňov	118	171	69%
Bezuchov	29	62	47%
Bochoř	165	243	68%
Brodek u Přerova	166	555	30%
Buk	71	124	57%
Císařov	51	121	42%
Cítov	72	187	39%
Čechy	50	92	54%
Čelechovice	18	47	38%
Dobrčice	50	78	64%
Domaželice	105	165	64%
Dřevohostice	167	345	48%
Horní Moštěnice	280	438	64%
Hradčany	45	89	51%
Kojetín	187	936	20%
Kokory	102	250	41%
Křenovice	11	87	13%
Křtomil	26	137	19%
Lazníčky	26	60	43%
Lazníky	64	131	49%
Lhotka	12	16	75%
Lipová	30	72	42%
Líšná	44	76	58%
Lobodice	41	134	31%
Měrovice nad Hanou	18	85	21%
Nahošovice	25	53	47%
Nelešovice	20	48	42%
Oplocany	11	55	20%
Oprostovice	11	28	39%

2011 (obce B-O)

Zdroj: ČSÚ (2011), vlastní zpracování

Příloha: XVII: Dojíždka do zaměstnání a do škol z obcí SO ORP Přerov do Přerova k roku

obec (P-Ž)	doj. do Přerova z obce	vyj. úhrnem z obce	poměr
Pavlovice u Přerova	79	134	59%
Podolí	34	49	69%
Polkovice	15	87	17%
Prosenice	171	257	67%
Přestavky	36	72	50%
Radkova Lhota	34	34	100%
Radkovy	19	56	34%
Radslavice	211	331	64%
Radvanice	31	66	47%
Rokytnice	229	390	59%
Říkovice	74	136	54%
Sobíšky	31	52	60%
Stará Ves	112	246	46%
Sušice	50	112	45%
Šišma	34	55	62%
Tovačov	122	444	27%
Troubky	273	502	54%
Tučín	79	113	70%
Turovice	31	91	34%
Uhřičice	11	99	11%
Věžky	48	70	69%
Vlkoš	117	182	64%
Výkleky	13	77	17%
Zábeštní Lhota	32	53	60%
Žákovice	13	47	28%
Želatovice	91	134	68%

2011 (obce P-Ž)

Zdroj: ČSÚ (2011), vlastní zpracování

obec (B-O)	cestní vzdálenost [km]	přímková vzdálenost [km]	deviatilita
Beňov	5,2	3,4	1,53
Bezuchov	10	8,4	1,19
Bochoř	1,6	1,6	1,00
Brodek u Přerova	6,8	6,2	1,10
Buk	4,7	3,9	1,21
Čechy	5,1	4,6	1,11
Čelechovice	6,9	6,4	1,08
Císařov	5,8	5,6	1,04
Citov	8	7,4	1,08
Dobrčice	4	3,2	1,25
Domaželice	6,5	5,8	1,12
Dřevohostice	9,1	8,1	1,12
Grymov	1,8	1,7	1,06
Horní Moštěnice	1	0,9	1,11
Hradčany	7,5	5,8	1,29
Kojetín	15,7	13	1,21
Kokory	5	4,9	1,02
Křenovice	20,2	16,4	1,23
Křtomil	12,8	11,6	1,10
Lazníčky	9,8	8,3	1,18
Lazníky	7,3	6,3	1,16
Lhotka	3,8	3,3	1,15
Lipová	11,8	10,4	1,13
Líšná	7,3	6,4	1,14
Lobodice	13,6	11,3	1,20
Měrovíce nad Hanou	21,2	17,3	1,23
Nahošovice	9,3	7	1,33
Nelešovice	7,3	5,6	1,30
Oldřichov	5,9	4,8	1,23
Oplocany	13	12,1	1,07

Příloha: XVIII: Deviatilita silnic SO ORP Přerov k roku 2017 (obce B-O)

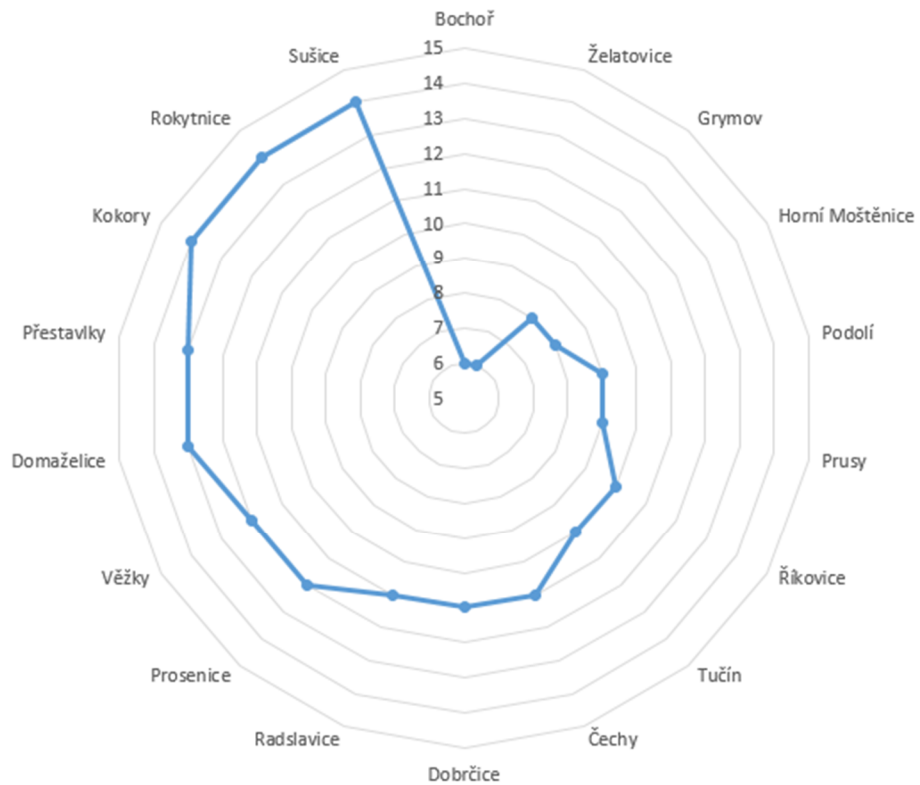
Zdroj: ArcCR(2016), vlastní zpracování

obec (P-Ž)	cestní vzdálenost [km]	přímková vzdálenost [km]	deviatilita
Pavlovice u Přerova	4,3	3,7	1,16
Podolí	4	3,7	1,08
Polkovice	16,1	13,6	1,18
Přerov			1,00
Přestavlky	4,9	4,3	1,14
Prosenice	3,8	3,6	1,06
Radkova Lhota	12,7	10,4	1,22
Radkovy	12,1	10,1	1,20
Radslavice	2,2	2	1,10
Radvanice	6,2	5	1,24
Říkovice	5,3	5,1	1,04
Rokytnice	2,1	2	1,05
Šišma	7,9	6,7	1,18
Sobíšky	6,4	3,9	1,64
Stará Ves	6,5	5,7	1,14
Stříbrnice	24	18,8	1,28
Sušice	4	3,7	1,08
Tovačov	10,4	10,2	1,02
Troubky	5,7	5,4	1,06
Tučín	3	2,6	1,15
Turovice	9,4	8,6	1,09
Uhřičice	18,3	13,2	1,39
Věžky	4,4	4	1,10
Uhřičice	18,3	13,2	1,39
Věžky	4,4	4	1,10
Vlkoš	5,6	5,3	1,06
Výkleky	11,5	10	1,15
Zábeštní Lhota	6,6	4,5	1,47
Žakovice	16,6	13,4	1,24
Želatovice	1,6	1,6	1,00

Příloha: XIX: Deviatilita silnic SO ORP Přerov k roku 2017 (obce P-Ž)

Zdroj: ArcCR(2016), vlastní zpracování

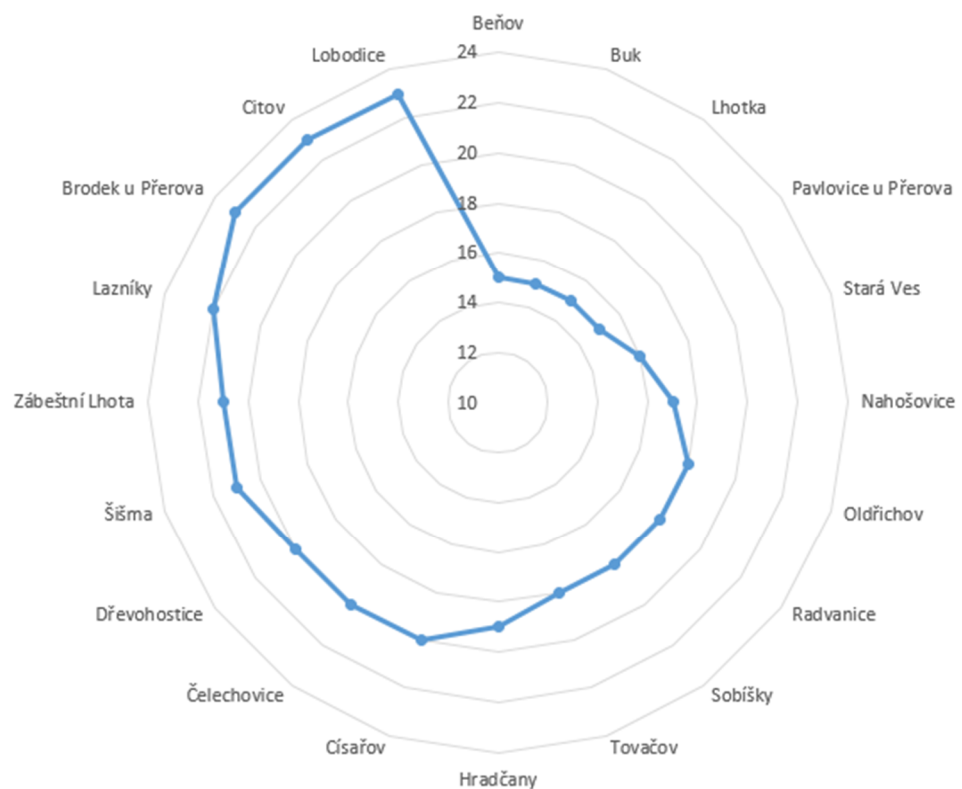
Příloha: XX: Časová dostupnost obcí [min] SO ORP Přerov v silniční síti veřejnou



autobusovou linkovou dopravou k 26. 4. 2017 (interval 6-14 minut)

Zdroj: IDOS (2017), vlastní zpracování

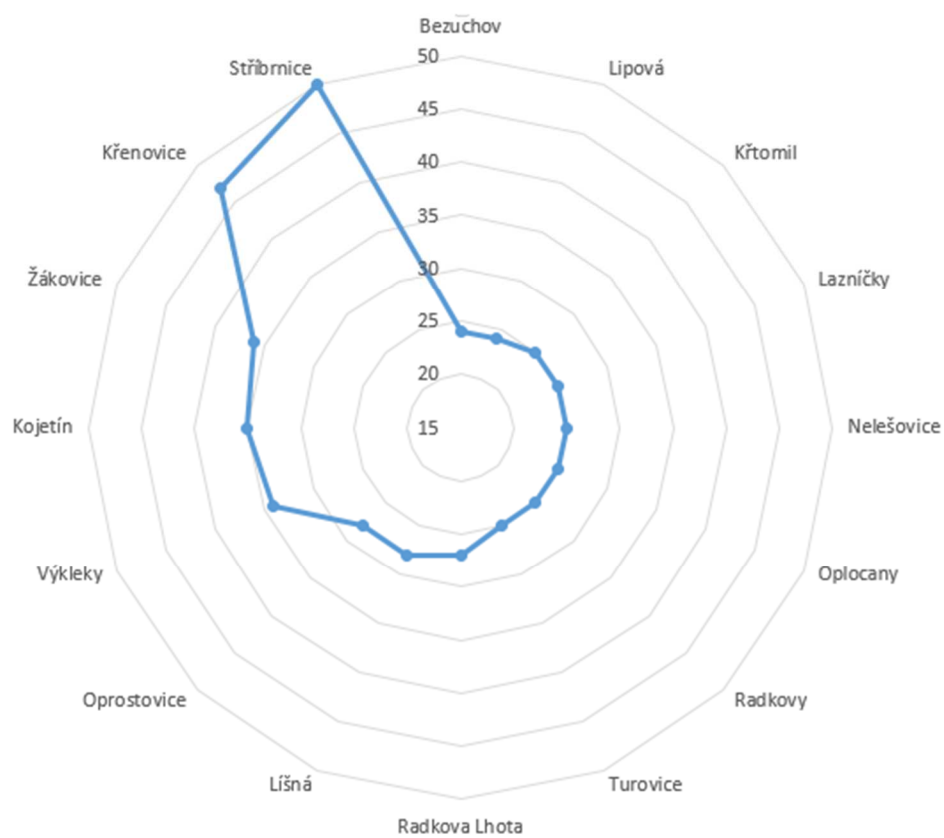
Příloha: XXI: Časová dostupnost obcí [min] SO ORP Přerov v silniční síti veřejnou



autobusovou linkovou dopravou k 26. 4. 2017 (interval 15-23 minut)

Zdroj: IDOS (2017), vlastní zpracování

Příloha: XXII: Časová dostupnost obcí [min] SO ORP Přerov v silniční síti veřejnou



autobusovou linkovou dopravou k 26. 4. 2017 (interval 24-50 minut)

Zdroj: IDOS (2017), vlastní zpracování