

**UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI**

**Přírodovědecká fakulta**

**Katedra geografie**

**Bc. Lukáš Veselý**

**DOPRAVNÍ OBSLUŽNOST SUBURBÁNNÍHO ZÁZEMÍ  
OLOMOUCE**

**Diplomová práce**

**Vedoucí práce: Mgr. Jan Hercik**

**Olomouc 2014**

## Bibliografický záznam

**Autor (osobní číslo):** Bc. Lukáš Veselý (R120630)

**Studijní obor:** Regionální geografie

**Název práce:** Dopravní obslužnost suburbánního zázemí Olomouce

**Title of thesis:** Transportation services of suburban area of the city of Olomouc

**Vedoucí práce:** Mgr. Jan Hercik

**Rozsah práce:** 80 stran, 17 vázaných příloh

**Abstrakt:** Diplomová práce je zaměřena na analyzování dopravní obslužnosti suburbánního zázemí Olomouce veřejnou hromadnou dopravou. Toto suburbánní zázemí je vymezeno na základě denní dojížděky do zaměstnání. V rámci analýzy byla také zhodnocena horizontální dopravní poloha obcí v něm se nacházejících. Výsledkem práce je srovnání dopravní obslužnosti jednotlivých obcí a určení hlavních faktorů, které dopravní obslužnost v suburbánním zázemí Olomouce ovlivňují.

**Klíčová slova:** dopravní obslužnost, suburbánní zázemí, veřejná hromadná doprava, dojížděka do zaměstnání

**Abstract:** The thesis is focused on the analysis of public transportation facilities of Olomouc suburban public transportation. These suburban facilities are defined on the basis of daily commuting. The analysis also evaluated horizontal transportation position of villages. As the result, there is a comparison of transportation services of particular municipalities and defining of the main factors which influence transportation services in the suburban zone of Olomouc.

**Key words:** transportation services, suburban area, public transportation, commuting to work

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci vypracoval samostatně pod vedením Mgr. Jana Hercika a použil jsem jen uvedené prameny a literaturu.

V Olomouci dne 22. dubna 2014

.....

Děkuji Mgr. Janu Hercikovi za odborné vedení diplomové práce a všestrannou pomoc.  
Rovněž děkuji všem, kteří mi jakkoliv pomáhali při zpracování této práce.

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI

Přírodovědecká fakulta

Akademický rok: 2012/2013

## ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Lukáš VESELÝ**  
Osobní číslo: **R120630**  
Studijní program: **N1301 Geografie**  
Studijní obor: **Regionální geografie**  
Název tématu: **Dopravní obslužnost suburbánního zázemí Olomouce**  
Zadávající katedra: **Katedra geografie**

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

Diplomová práce je zaměřena na analyzování dopravní obslužnosti suburbánních oblastí města Olomouce. Na základě kvalitativních a kvantitativních ukazatelů budou analyzovány dopravní vazby jádra a zázemí a pozice dopravní obslužnosti v rámci těchto vazeb. Bude analyzován současný stav integrace regionální veřejné dopravy v Olomouckém kraji, se zaměřením na její význam pro dopravní obslužnost zázemí Olomouce. Závěrem práce bude navržená opatření vedoucích ke zkvalitnění dopravní obslužnosti zájmového území. K dílčím cílům patří vymezení suburbánního zázemí města Olomouce.

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

BAUM-SNOW, Nathaniel. Suburbanization and transportation in the monocentric model. *Journal of Urban Economics*. 2007, roč. 62, č. 3, s. 405-423. ISSN 00941190. DOI: 10.1016/j.jue.2006.11.006. Dostupné z: <http://linkinghub.elsevier.com/retrieve/pii/S0094119006001161>  
BIOLEK, Jaroslav. Suburbanizační trendy v největších městech Olomouckého kraje. Brno, 2011. Diplomová práce. Masarykova univerzita.  
CERVERO, Robert a John LANDIS. Suburbanization of jobs and the journey to work: A submarket analysis of commuting in the San Francisco bay area. *Journal of Advanced Transportation*. 1992, roč. 26, č. 3, s. 275-297. ISSN 01976729. DOI: 10.1002/atr.5670260305. Dostupné z: <http://doi.wiley.com/10.1002/atr.5670260305>  
MAIER, Karel, Filip DRDA, Ondřej MULÍČEK a Luděk SÝKORA. Dopravní dostupnost funkčních městských regionů a urbanizovaných zón v České republice. *Urbanismus a územní rozvoj*. 2007, X, č. 3, 75 - 80. Dostupné z: [http://web.natur.cuni.cz/ksgrsrsek/sykora/pdf/Maier\\_Drda\\_Mulicek\\_Sykora\\_2007\\_UUR\\_10\\_3\\_Doprava\\_a\\_FUA.pdf](http://web.natur.cuni.cz/ksgrsrsek/sykora/pdf/Maier_Drda_Mulicek_Sykora_2007_UUR_10_3_Doprava_a_FUA.pdf)  
SEIDENGLANZ, Daniel. Dopravní charakteristiky venkovského prostoru. Brno, 2007. Disertační práce. Masarykova univerzita.  
SÝKORA, Luděk. Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky. 1. vyd. Praha: Ústav pro ekonomiku, 2002, 191 s. ISBN 80-901-9149-5.

Vedoucí diplomové práce: **Mgr. Jan Hercik**  
Katedra geografie

Datum zadání diplomové práce: **14. února 2013**  
Termín odevzdání diplomové práce: **10. dubna 2014**

L.S.

Prof. RNDr. Juraj Ševčík, Ph.D.  
děkan

Doc. RNDr. Zdeněk Szczyrba, Ph.D.  
vedoucí katedry

V Olomouci dne 14. února 2013

# OBSAH

1	ÚVOD A CÍLE PRÁCE .....	8
2	VSTUPNÍ HYPOTÉZY .....	9
3	TEORETICKO-METODOLOGICKÁ ČÁST PRÁCE .....	10
4	VYMEZENÍ SUBURBÁNNÍHO ZÁZEMÍ OLOMOUCE A JEHO CHARAKTERISTIKA .....	14
4.1	Vymezení suburbánního zázemí Olomouce .....	14
4.2	Charakteristika území.....	16
4.3	Charakteristika obyvatelstva .....	17
4.4	Ekonomická charakteristika .....	19
5	CHARAKTERISTIKA DOPRAVNÍ SÍTĚ .....	21
5.1	Silniční síť .....	21
5.2	Železniční síť .....	22
6	DOPRAVNÍ POLOHA OBCÍ SUBURBÁNNÍHO ZÁZEMÍ OLOMOUCE .....	24
6.1	Dopravní poloha obcí .....	24
6.2	Časová dostupnost obcí individuální automobilovou dopravou .....	27
7	ANALÝZA DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI .....	30
7.1	Veřejná hromadná doprava .....	30
7.1.1	Autobusová doprava .....	31
7.1.2	Vlaková doprava.....	34
7.2	Analýza dopravní obslužnosti obcí suburbánního zázemí olomouce.....	35
7.2.1	Severní část suburbánního zázemí Olomouce .....	38
7.2.2	Východní část suburbánního zázemí Olomouce .....	45
7.2.3	Jižní část suburbánního zázemí Olomouce .....	50
7.2.4	Západní část suburbánního zázemí Olomouce .....	56
7.3	Shrnutí.....	64
8	ZÁVĚR .....	72
9	SUMMARY .....	74
10	POUŽITÉ ZDROJE.....	76
11	SEZNAM PŘÍLOH.....	79

# 1 ÚVOD A CÍLE PRÁCE

Doprava za prací, ale i dalšími službami, neodmyslitelně patří k dennímu cyklu života lidí, především od počátků suburbanizace. Při růstu populace v suburbanizovaných zónách měst začíná být občanská vybavenost nedostačující. V obcích především chybí školy vyšší úrovně vzdělání než základní a pracovní příležitosti. Tyto problémy pak občané řeší vyjíždkou za prací a službami, nejčastěji pak denní vyjíždkou, do jádra, ve kterém je rozmanitější nabídka vzdělávacích i pracovních oborů. Zpravidla bývá centrem oblasti větší město, ke kterému spádují obce z jeho okolí. Vyjíždějící mohou pro svou přepravu zvolit jízdní kolo, automobil nebo veřejnou hromadnou dopravu. Právě poslední zmíněný způsob přepravy je nejdůležitější. Veřejná doprava je v mnoha případech také hlavním nástrojem pro snížení zatíženosti dopravní situace ve městech. Intenzitou a jízdním časem spojů, ať už autobusových nebo vlakových, je pak určována kvalita dopravní obslužnosti, ta je pak často jedním z faktorů při stěhování obyvatel z měst. Poměrně důležité jsou pak přímé spoje. Při optimální situaci, by měl počet přímých spojů být odrazem množství cestujících mezi obcí a jádrem. Je však toto tvrzení pravdivé nebo počet přímých spojů mezi některými obcemi a jádrem zaostává či v nich spojení úplně chybí? Dopravní obslužnost obcí tak ovlivňují nejen zmíněná vyjíždka a dojíždka, ale také jejich dopravní poloha a vzdálenost od jádra.

Nyní je nutné si položit základní otázku, kterou se pokusí předkládaná práce zodpovědět, resp. vyslovit cíle, k jejichž naplnění práce směřuje. Jak vypadá současná dopravní obslužnost obcí a je dostačující vzhledem k množství cestujících osob mezi obcemi a Olomoucí? Hlavním cílem diplomové práce je tedy komplexní zhodnocení dopravní obslužnosti obcí, které takto formují suburbánní zázemí Olomouce, jehož vymezení je jedním z dílčích cílů. V rámci řešení hlavního cíle budou analyzovány veškeré přímé spoje veřejné hromadné dopravy, autobusové i železniční, z hlediska četnosti, ale i času jízdy či různorodosti dopravců, kteří je zajišťují. Nedílnou součástí, pro korektní zhodnocení dopravní obslužnosti obcí, je identifikace faktorů ovlivňujících dopravní situaci v obcích suburbánního zázemí Olomouce. Lze předpokládat, že v rámci jednotlivých obcí se bude dopravní obslužnost lišit, jelikož jedním z nejdůležitějších faktorů, který ji ovlivňuje, je hlavní náplň dalšího dílčího cíle, dopravní poloha obcí v rámci dopravní sítě.



## 2 VSTUPNÍ HYPOTÉZY

Při zamyšlení se nad suburbánním zázemím Olomouce, které má být vymezeno podle podílu vyjíždějících osob do jádra, lze předpokládat, že se nebude jednat o pravidelné území. Lze očekávat působení větších měst na menší obce vzdálenější od Olomouce. Téměř jisté je působení měst Prostějov a Přerov z jihu s počty obyvatel přibližně 45000, avšak nezanedbatelný vliv budou mít na obce severně od Olomouce také města Litovel, Šternberk a Uničov s počty obyvatel přes 10000<sup>1</sup>. Těmito směry lze tedy očekávat jisté zploštění suburbánního zázemí. Není však vyloučené, že některé obce z okresů Prostějov a Přerov nebo okolí měst severně budou spádovat do Olomouce, k čemuž může dojít díky rychlostním silnicím či silnicím I. třídy.

Z pohledu dopravní obslužnosti je velmi pravděpodobné, že nejlépe budou hodnoceny obce v těsné blízkosti Olomouce. Lze tak tvrdit, jednak z důvodu působení MHD, ale také směřování většiny autobusových linek do Olomouce z širšího okolí, jejichž počet bude narůstat v obcích podle blízkosti k jádru a nejvyšší bude na trase v posledních obcích před Olomoucí. Zřejmý bude také nárůst počtu spojů v obcích s vyšším počtem obyvatel, jelikož lze předpokládat vyšší denní vyjížděku za prací a službami. Stejně tak mezi Olomoucí a obcemi v nichž sídlí velcí zaměstnavatelé, kteří tak budou důvodem dojížděky osob z Olomouce do obcí. Z důvodu, že spoje s největší pravděpodobností denně využívají osoby vyjíždějící do zaměstnání a žáci, uční a studující vyjíždějící do škol, lze předpokládat zvýšenou koncentraci spojů, jejichž čas příjezdu do Olomouce bude mezi 5 a 8 hodinou ránní. Naprosto stejně lze očekávat zvýšenou koncentraci spojů s vyjížděkou z Olomouce v odpoledních hodinách mezi 15. a 18. hodinou z důvodu návratu pracujících a studujících. Podobně lze uvažovat, že v obcích, v nichž se nachází velké firmy se směnným provozem, bude koncentrace spojů zvýšená v době okolo střídání směn.

---

<sup>1</sup> V Litovli žije 9921 obyvatel.

### 3 TEORETICKO-METODOLOGICKÁ ČÁST PRÁCE

V této diplomové práci je pracováno se suburbánním zázemím města Olomouce, proto bylo nutné se v první části zaměřit na jeho vymezení. Suburbanizací a dopravou vztaženou k jednomu centru se zabýval Baum-Snow (2007). Konkrétně suburbanizačním trendům v městech Olomouckého kraje se věnoval ve své diplomové práci z roku 2011 Biolek. Avšak podrobně se problematice vymezení suburbánní zóny věnovali Halás, Roubínek a Kladivo (2012), kteří vymezili suburbánní zónu Olomouce na základě čtyř ukazatelů. Tato práce se však hlouběji suburbanizací nezabývá a vymezená oblast má pouze určit obce, na které se bude práce vztahovat. Proto nám k vymezení suburbánního zázemí poslouží pouze jeden ukazatel, intenzita denní dojížděky do zaměstnání směrem do centra, kterou ve svých pracích využívají např. Matznetter (2004), Klusáček et al. (2009) nebo Posová a Sýkora (2011). Podobně považovali dojížděku obyvatelstva do zaměstnání za regionální proces Hampl, Kühnl (1967). Obecně se každodenní mobilitou obyvatelstva za hranice obce, ve které žijí, zabývá více současných geografů. Důležitou roli v jejich pracích hraje dojížděka do zaměstnání nebo do škol. Této problematice se věnují např. Cervero a Landis (1992), Hampl (2004), Bašťová, Krejčí, Tonev, a Toušek (2005), Novák (2009) či Temelová et al. (2011). Konkrétně vlivem suburbanizace na dopravu se ve své práci zabývají Urbánková, Ouředníček (2006).

Suburbánní zázemí bylo vymezeno na základě jediného ukazatele, denní vyjížděky za prací do jádra, Olomouce. Pomocí dat ze SLBD 2011 byl vypočítán procentuelní podíl vyjíždějících za prací do Olomouce z celkového počtu obyvatel vyjíždějících za prací v každé ze zvolených obcí. Tato původní množina obsahovala obce okresů Olomouc, Prostějov a Přerov. Následně byla jako kritická hodnota pro přiřazení obce k suburbánnímu zázemí Olomouce zvolena hranice 50 % dojíždějících. Pomocí tohoto kritéria bylo vybráno celkem 50 obcí, které utvořily suburbánní zázemí Olomouce, se kterými se bude dále pracovat.

Po vymezení, resp. určení obcí, se kterými bude dále pracováno, se zaměříme na jeden z cílů této práce, analýzu dopravní polohy těchto obcí. Jak dopravní poloha a veřejná doprava ovlivňují rozvoj regionu, zkoumají např. Kraft a Vančura (2009). Konkrétně je uvažována horizontální dopravní poloha, tedy poloha obcí v dopravní síti. V případě této práce, vzhledem k velikosti území, jsou brány v potaz dva druhy komunikací, silniční a železniční. Po této analýze následuje zhodnocení horizontální dopravní polohy obcí, které je postaveno na metodice použité Hůrským (1974), který takto klasifikoval obce tehdejší ČSR. Pomocí jeho lehce upravené metodiky hodnotil dopravní polohu 34 středisek České republiky Marada (2006). Tato metodika je však postavená na hodnocení dopravní polohy většího území než námi

zvolené suburbánní zóny. Proto byla nutná úprava této metodiky, především pak v bodování jednotlivých komunikací a kritérií pro bodový zisk obcí.

Samotné ohodnocení komunikací bylo provedeno zvlášť pro silnice a železnice s tím, že jim byly přiřazeny body sestupně podle významu komunikace. Bodové zisky obcí za komunikace jsou následně sčítány na rovnocenné úrovni, kde byla zvlášť vyhodnocena dopravní poloha v železniční síti a silniční síti, z nichž byla následně vytvořena souhrnná klasifikace. Do použitého hodnocení dopravní polohy byly zahrnuty železnice všech typů, v případě silnic pouze silnice po II. třídu včetně. Nutné bylo také bodově rozlišit nejen třídu silnice, ale i fakt, zda silnice zasahuje do intravilánu obce či nikoliv. Dále bylo důležité určit hranici, do jaké vzdálenosti komunikace od intravilánu lze bodový zisk obci přičíst. Hodnocení dopravní polohy bylo prováděno podle následujícího klíče:

- 4 body za rychlostní silnici / dálnici do vzdálenosti 5 km od intravilánu obce
- 3 body za vstup silnice I. třídy do intravilánu obce
- 2 body za silnici I. třídy do vzdálenosti 5 km od intravilánu obce
- 2 body za vstup silnice II. třídy do intravilánu obce
- 1 bod za silnici II. třídy do vzdálenosti 2 km od intravilánu obce
- 4 body za železniční koridor do vzdálenosti 2 km od intravilánu obce
- 3 body za železnici s rychlíkovým provozem do vzdálenosti 2 km od intravilánu obce
- 2 body za trať s provozem osobních a spěšných vlaků do vzdálenosti 2 km od intravilánu obce
- 1 bod za trať regionálního významu do vzdálenosti 2 km od intravilánu obce

V případě zásahu silnic I. a II. třídy do intravilánu obce, byl bodován každý vstup silnice do intravilánu bez ohledu na její číslo, resp. zda dva vstupy patří té samé silnici. Zde je odlišnost od metodiky, kterou použil ve své disertační práci Seidenglanz (2007), který ohodnotil pouze polohu obce na komunikaci bez ohledu na vstupy a výstupy z/do obce. Vzdálenosti silnic od intravilánu představují vzdálenost po komunikaci sjízdné osobním automobilem od hranice intravilánu po křižovatku s danou silnicí, v případě rychlostní silnice po nejbližší EXIT. Pro rychlostní silnice a silnice I. třídy je tato vzdálenost nastavena na 5 km na základě jejich vyššího významu v dopravní síti. Důležitou roli při stanovování hranice vzdálenosti silnice od intravilánu hrála také velikost území. Protože, při nastavené hranici vyšší než jsou 2 km, by bodového zisku za silnici II. třídy dosahovaly téměř všechny obce a výsledek by byl zkreslující. U železnic se jedná o vzdálenost železniční stanice od hranice intravilánu dosažitelné nejen automobilem,

ale i pro pěší. Tyto vzdálenosti byly určeny na základě velikosti území a hustoty dopravní sítě. Proto je pro železnice nastavena hranice 2 km. Stejně jako u silnic II. třídy by při vyšší nastavené vzdálenosti daného bodového zisku dosahovaly téměř všechny obce v území.

Z obodování jednotlivých komunikací vyplývá, že největšího významu pro polohu obce v dopravní síti nabývá nedaleko od intravilánu procházející rychlostní silnice a vstup silnice I. třídy do intravilánu obce. Z pohledu železniční sítě pak nabývá největšího významu železniční koridor, ale relativně vysokým bodovým ziskem jsou ohodnoceny také tratě s rychlíkovým provozem.

Obce byly následně rozděleny do 4 kategorií podle počtu obdržených bodů:

- 0 – 2 body velmi špatná dopravní poloha
- 3 – 5 body špatná dopravní poloha
- 6 – 9 body dobrá dopravní poloha
- 10 a více bodů velmi dobrá dopravní poloha

Toto rozdělení do 4 kategorií s daným počtem bodů, bylo navrženo na základě analýzy dopravní sítě. Do kategorie velmi špatné dopravní polohy, tedy bodovému zisku obce do 2 bodů, podléhají obce, kterými neprochází žádná významnější komunikace, tj. ani silnice II. třídy, nenacházejí se do 5 km od EXITU rychlostní silnice ani nemají do vzdálenosti 2 km od obce trať s rychlíkovým provozem. Obce, kterými alespoň prochází silnice II. třídy nebo mají ve své blízkosti železniční trať s rychlíkovým provozem, jsou již klasifikovány 3. úrovní dopravní polohy, tj. špatnou dopravní polohou. Pokud ale obcí prochází silnice I. třídy, nebo silnice II. třídy a zároveň se do výše zmíněných vzdáleností od obce nachází další významná silnice či celostátní dráha je dopravní poloha obce klasifikována jako dobrá, při četnější kombinaci těchto významnějších komunikací jako velmi dobrá.

Největší část práce je věnována hodnocení dopravní obslužnosti jednotlivých obcí vzhledem k jádru suburbánního zázemí hromadnou dopravou. Dopravní obslužností se zabývali také např. Boruta, Ivan (2008). Do hodnocení byla zahrnuta početnost spojení, ale i časová dostupnost spojů, která často hraje roli při utváření regionů. Této problematice věnují pozornost např. Maier, Drda, Mulíček a Sýkora (2007) nebo Rölc (2001). Spojení nebyla uvažována pouze jedním směrem, ale oběma. Tedy se sumarizovaly spoje z obce do Olomouce a spoje z Olomouce do obce. Jako referenční dny byly určeny středa 5. 2. 2014, pro pracovní dny, sobota 8. 2. 2014 a neděle 9. 2. 2014 pro ostatní dny. Svátky byly určeny jako neděle. Jako cíl spoje z obce do Olomouce, resp. výchozí bod spoje z Olomouce do obce, byly uvažovány

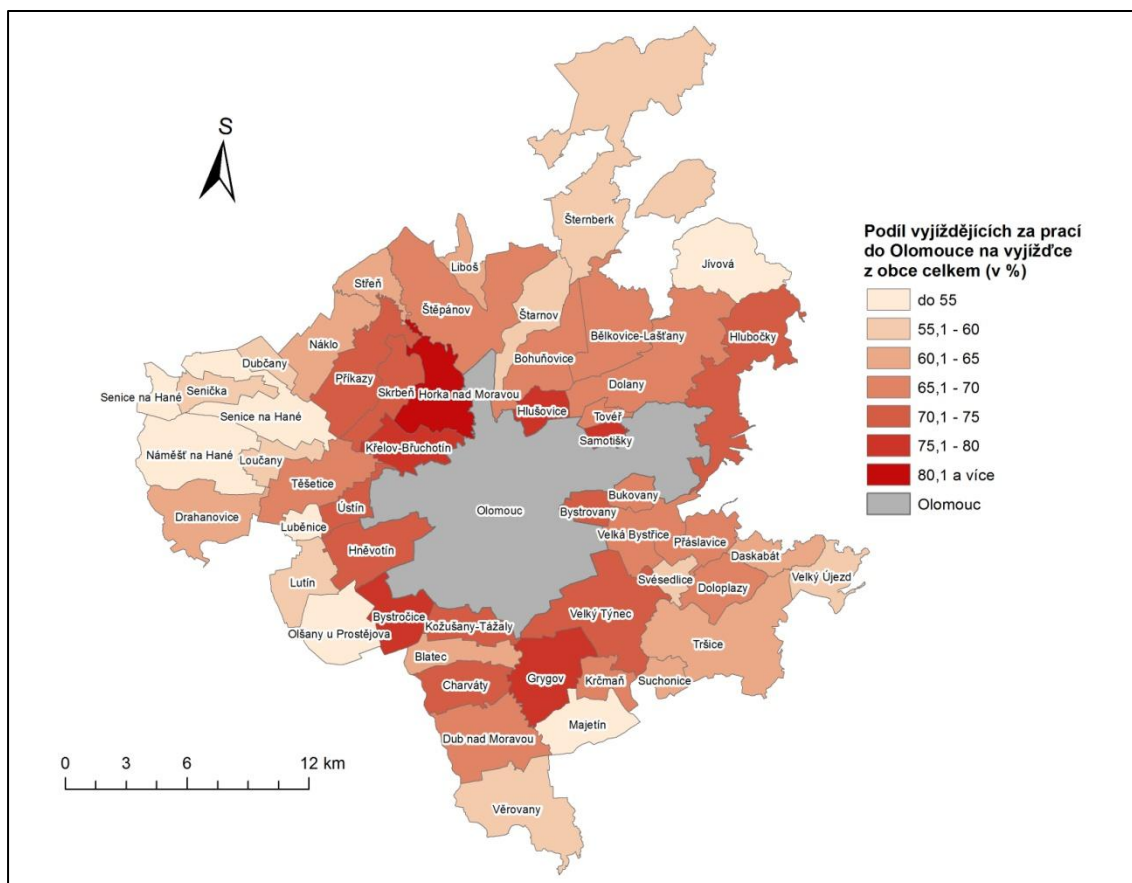
hlavní uzly městské hromadné dopravy. Hlavní vlakové nádraží, pro obce ležící severovýchodně od Olomouce, zastávky Tržnice či Náměstí Hrdinů, pro obce ležící severozápadně až západně od Olomouce, a pro ostatní obce autobusové nádraží. Pro vlakové spoje byla uvažována jako cílová stanice Olomouc hlavní nádraží. Pro tuto analýzu byla využita data z internetové aplikace IDOS – Jízdní řády. Aby však byla tato analýza kvality spojení co možná nejobjektivnější, bylo nutné zaměřit se i na výraznější toky směrem do jednotlivých obcí. Tyto toky mohou ovlivnit větší zaměstnavatelé v obcích tvořící pracovní příležitost nejen pro obyvatele z dané obce, školy, zařízení poskytující sociální služby či významnější kulturní zařízení, která ovšem fungují po celý rok se stálým přílivem návštěvníků.

Převážná většina dat použitých v předkládané práci byla získána z Českého statistického úřadu, internetové aplikace IDOS – Jízdní řády a HBI – internetové databáze ekonomických subjektů pro získání informací o zaměstnavatelích v území. Pro grafické znázornění zjištěných dat a výsledků, byl využit software ArcGIS 10.0, resp. jeho integrovaná aplikace ArcMap 10. Při tvorbě map v této aplikaci, byly jako podkladové vrstvy využity data z ArcČR500. Důležitý zdroj dat představovala aktualizovaná vrstva komunikací České republiky, která je dostupná online na stránkách společnosti Geofabrik.

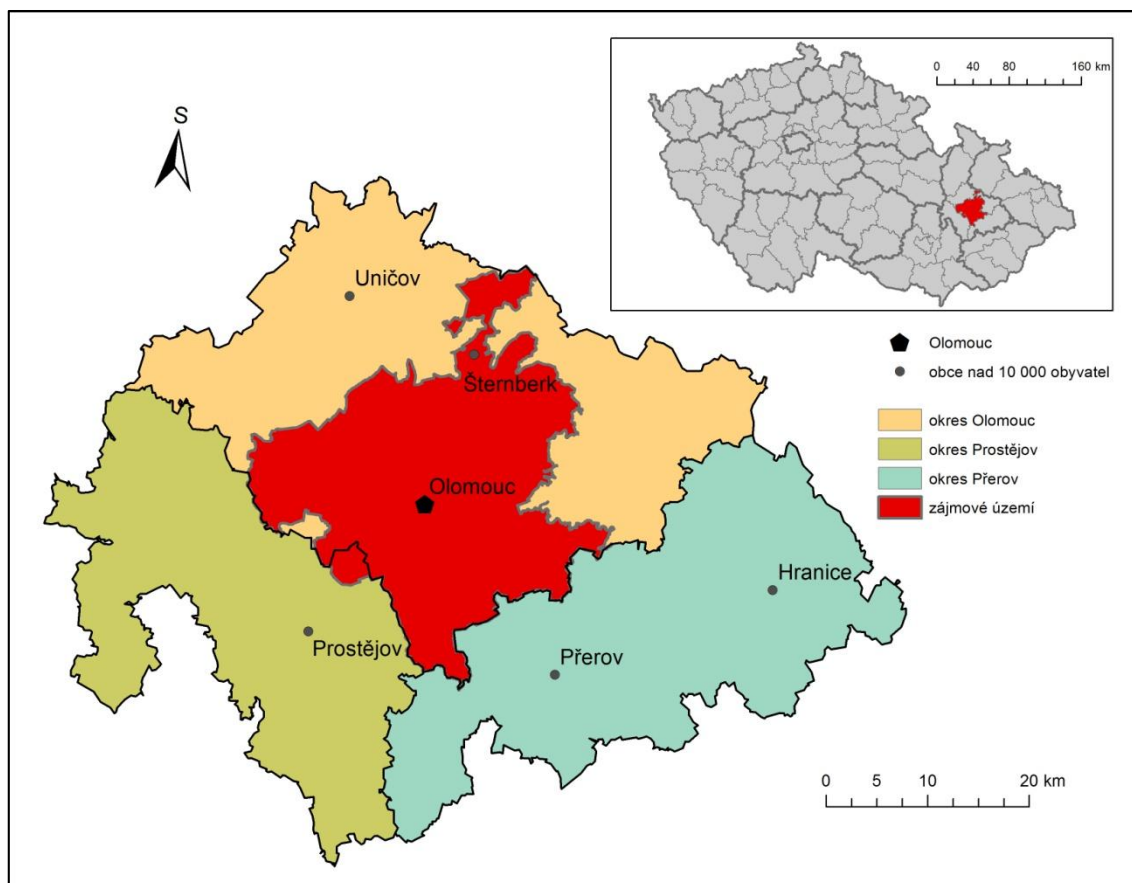
## 4 VYMEZENÍ SUBURBÁNNÍHO ZÁZEMÍ OLOMOUCE A JEHO CHARAKTERISTIKA

### 4.1 Vymezení suburbánního zázemí Olomouce

Jak již bylo uvedeno v teoreticko-metodologické části práce, soubor obcí splňujících kritérium 50 % dojíždějících za prací do Olomouce z celkové pracovní vyjížděky obce obsahuje 50 obcí. (Obr. 1) Mezi ně patří obce v jižní části okresu Olomouc ohraničené hranicí okresů Přerov a Prostějov se dvěma výjimkami, obcí Olšany u Prostějova, která spadá do Olomouce, ale dle administrativního členění náleží do okresu Prostějov, a naopak obec Slatinice, která byť se nachází v okresu Olomouc, tak spadá do Prostějova. (Obr. 2) Vymezené území je dále ohraničeno z východu vojenský újezd Libavá, která dojížděkou do zaměstnání nespadá do vymezené suburbánní zóny Olomouce, byť se nachází relativně blízko Olomouce. Díky velké rozloze a roztroušenosti jednotlivých sídelních jednotek v újezdu nelze přesně určit jejich konkrétní spádovost, jelikož osoby vyjíždějí do více okolních měst a obcí relativně souměrně. Ze severu je pak zájmové území ohraničeno obcemi spadujícími do měst s počtem obyvatel kolem 10000, Šternberka, Uničova a Litovle.



**Obr. 1** Vymezení obcí suburbánního zázemí Olomouce na základě denní vyjíždky za práci (mapový podklad: GEOFABRIK, 2014; zdroj: ČSÚ, 2014; vlastní zpracování v ArcGIS 10)



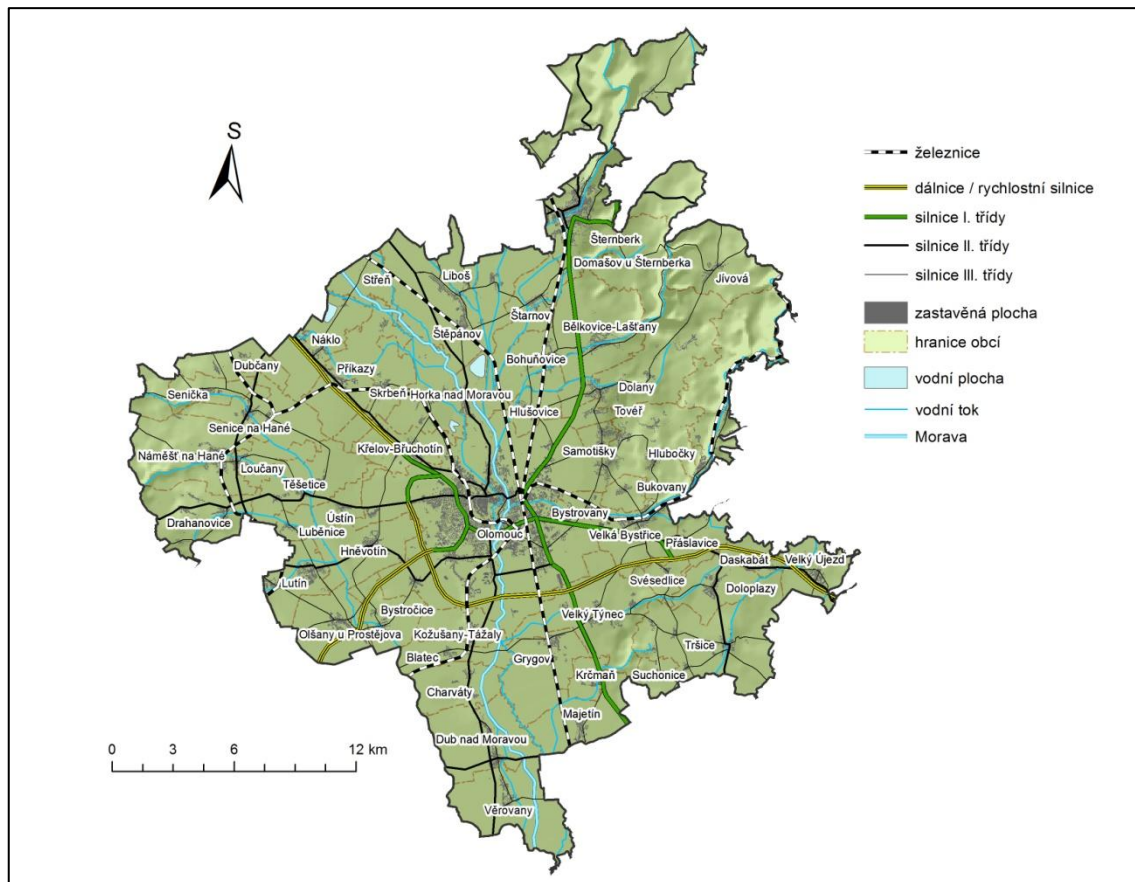
**Obr. 2** Vymezení suburbánního zázemí Olomouce na úrovni okresů (mapový podklad: GEOFABRIK, 2014; zdroj: ČSÚ, 2014; vlastní zpracování v ArcGIS 10)

#### 4.2 Charakteristika území

Území se nachází v Olomouckém kraji, kolem krajského města Olomouc, které celé obklopuje. (Obr. 3, Příloha 1) Suburbánní zázemí nemá pravidelný tvar. Je z několika stran zploštělé z důvodu působení měst v okolí na obce více vzdálené od Olomouce. Znatelné je hlavně zploštění z jihozápadu, kde velkou měrou působí město Prostějov. O něco menší zploštění je viditelné také z jihozápadu, kde hodně obcí spadá do Přerova. Podobný vliv, tři menších měst Litovle, Šternberka a Uničova, je znát také na severu území. Atypické vykrojení východní části suburbánního zázemí je způsobené vojenským újezdem Libavá. Toto vykrojení sahá téměř k hranicím města Olomouce. Za zmínku také stojí spádovost dvou obcí Dub nad Moravou a Věrovany. Tyto obce v jižní části suburbánního zázemí, byť se nacházejí na spojnici mezi Prostějovem a Přerovem a mají k nim přibližně stejně daleko jako k Olomouci, tak spádují právě do Olomouce. To je způsobeno dobrou dostupností do Olomouce díky silnici II. třídy, ale také výrazně vyšším počtem přímých spojů mezi těmito obcemi a Olomoucí, oproti spojům s Prostějovem, resp. Přerovem. Výrazný je také výběžek v severní části suburbánního zázemí,



kteřý je tvořen atypickým tvarem území obce Šternberk. Osídlení je však koncentrováno v jižní části území, kdežto sever je zalesněný bez sídel.



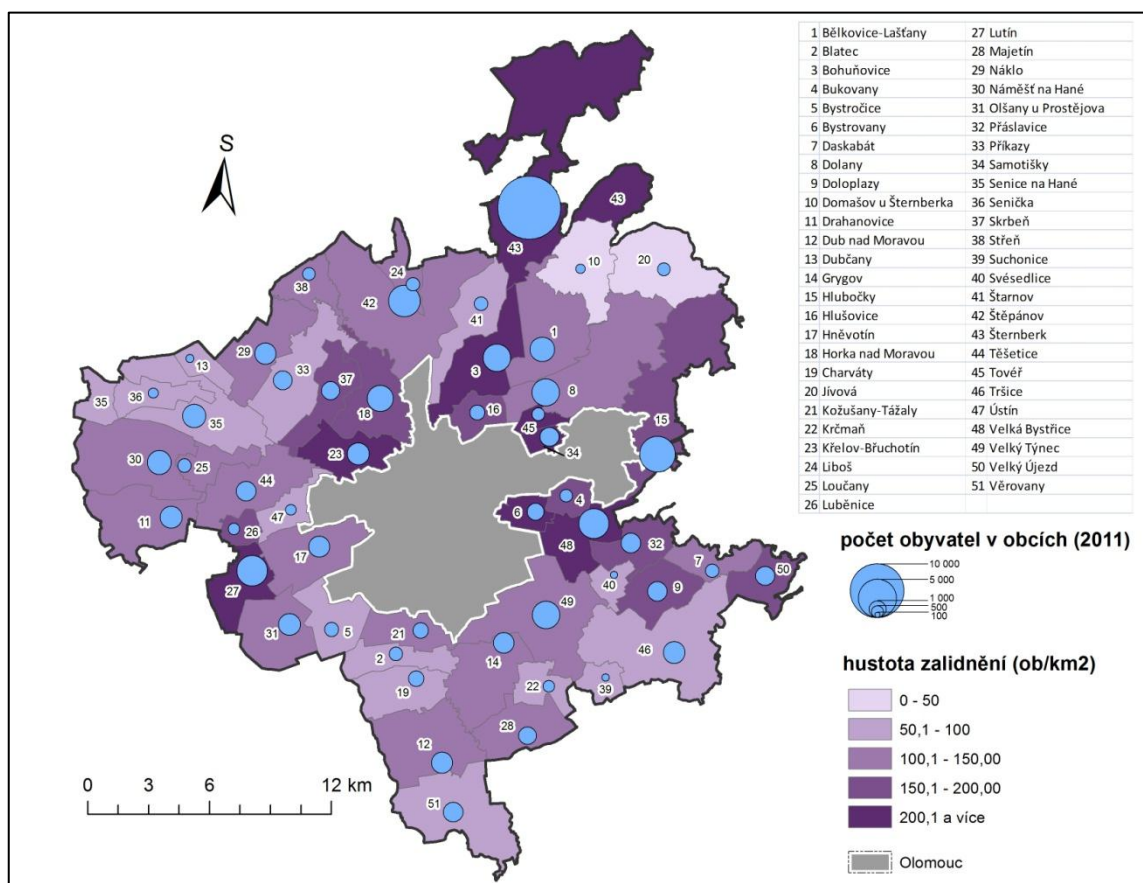
**Obr. 3** Suburbánní zázemí Olomouce (mapový podklad: GEOFABRIK, 2014; vlastní zpracování v ArcGIS 10)

### 4.3 Charakteristika obyvatelstva

Suburbánní zázemí Olomouce, vymezené podle námi zvolené metodiky (viz výše), zaujímá 50 obcí o celkové rozloze 145,24 km<sup>2</sup>. Jedná se většinou o malé obce. Do 200 obyvatel mají pouze dvě obce, Suchonice a Svěsedlice, 200-1000 obyvatel 20 obcí a v dalších 20 jich žije 1000-2000. V žádné z ostatních obcí, kromě města Šternberk s 13677 obyvateli, nežije nad 5000 obyvatel. Celkem ve všech obcích zázemí žije 79635 obyvatel. Hustota zalidnění je tak 145,24 obyvatel na km<sup>2</sup>. Tuto hodnotu překračuje pouze 18 obcí. (Obr. 4, Příloha 2) Většinou jde o obce v těsné blízkosti Olomouce s výraznou suburbanizací. Nejvyšší hustotou zalidnění 681,25 ob/km<sup>2</sup> disponuje nejmenší obec Samotšky s rozlohou 1,9 km<sup>2</sup> a počtem obyvatel 1294. V obci je výrazná rezidenční funkce. Druhá obec s nejvyšší hustotou zalidnění má o 300 ob/km<sup>2</sup> méně, je jí Lutín, kde se vedle zástavby rodinných domů vyskytují také řadové bytové

domy i panelové bytové domy. Nejnižších hodnot dosahují obce s nízkým počtem obyvatel nebo velkou rozlohou území. Hustotu zalidnění pouhých 36,72 ob/km<sup>2</sup> má Jívová v severo východní části území.

Jelikož je suburbánní zázemí Olomouce vymezené na základě vyjížděky osob za prací, je vhodné si uvést několik faktů vztahujících se k tomuto tématu. Z celkového počtu obyvatel žijících v tomto území, jich svou ekonomickou aktivitu, s podmínkou, že jsou aktuálně zaměstnaní, při SLBD 2011 potvrdilo 34676, tedy 43,5 %. Pro zformování suburbánního zázemí však byla důležitá vyjížděka těchto zaměstnaných osob, kterou potvrdilo 14602 pracujících, tj. 42,1 %, z nichž přímo do Olomouce vyjíždělo 9678, tj. 66,3 %. Veřejnou hromadnou dopravu kromě pracujících zatěžují také denně vyjíždějící žáci, uční a studenti. Celkem jich z obcí suburbánního zázemí vyjíždělo do škol 5312, z nichž do Olomouce vyjíždělo 3144, tj. 59,2 %. Celkově tedy v suburbánním zázemí Olomouce z obcí vyjíždělo každý den za prací a do škol 19914 osob, tj. 25 % z celkového počtu obyvatel území, do Olomouce dojíždělo 12822 osob, tj. 64,4 % z celkového počtu vyjíždějících.



**Obr. 4** Hustota zalidnění v obcích suburbánního zázemí Olomouce (mapový podklad: GEOFABRIK, 2014; zdroj: ČSÚ, 2014; vlastní zpracování v ArcGIS 10)

#### 4.4 Ekonomická charakteristika

Dominantním centrem, nejen v okrese, ale i v celém kraji je Olomouc. Jeho dominance spočívá nejen v množství různě zaměřených firem všech velikostí a s tím spojenou pracovní příležitostí, ale i občanskou vybaveností, především pak počtem škol všech úrovní. Jelikož se v okolních obcích vyskytuje pouze několik firem s vyšším počtem zaměstnanců, tak se Olomouc vyznačuje výraznou denní dojížděnkou osob a stahuje tak velké množství obyvatel z obcí v jejím suburbánním zázemí, ale nejen z něj. Proto u většiny obcí dominuje denní tok osob za prací a do škol do Olomouce.

V Olomouci sídlí několik velkých zaměstnavatelů, mezi které patří Fakultní nemocnice Olomouc s 3563 zaměstnanci, čímž se řadí na první místo mezi olomouckými zaměstnavateli. Největšími technicky zaměřenými firmami v Olomouci jsou AŽD Praha s 1526 zaměstnanci nebo M.L.S. Holice s 1165 zaměstnanci. Významné postavení zaujímají především firmy s počtem zaměstnanců přesahující 300, kterých je v Olomouci hned několik. Mezi nejvýznamnější patří potravinářské závody OLMY a Nestlé, nebo technicky zaměřené Moravské železářny. Významné zastoupení na počtu pracovních míst mají také logistické firmy, kterými jsou např. Ahold Czech Republic, nebo Kaufland Logistik. Nezanedbatelné množství pracovních míst nabízí také velké množství stavebních firem. Mezi největší patří, GEMO Olomouc s 475 zaměstnanci nebo stavební firma zabývající se železobetonovými konstrukcemi a realizací staveb IP systém.

V některých obcích suburbánního zázemí sídlí i velcí zaměstnavatelé, jejichž význam z hlediska počtu pracovních míst je na vyšší než regionální úrovni. Těmito obcemi jsou Bystrovany, Hlubočky, Lutín a město Šternberk. Pravděpodobně nejvýznamnější zaměstnavatelé sídlí v Hlubočkách, kteří se zabývají výrobou kosmických lodí, letadel, motorů do letadel, turbín, ale také kuchyňských elektrospotřebičů. Těmito firmami jsou Honeywell Aerospace Olomouc, Mora Aerospace a Mora Moravia, které zaměstnávají téměř 2000 pracovníků. Přes 2000 zaměstnanců zaměstnávají také společnosti sídlící v Lutíně, kterými jsou např. Sigma Group, Edwards nebo John Crane Sigma, zabývající se výrobou čerpadel, slévárenstvím, obráběním kovů, ale i výstavbou bytových i nebytových budov. (Tab. 1) Velcí zaměstnavatelé logicky sídlí také v největší obci suburbánního zázemí, ve městě Šternberk. Mezi nejvýznamnější patří společnost VOP CZ zaměstnávající 750 pracovníků, která se zabývá strojírenskou výrobou stavebních a silničních strojů, ale také opravou vojenské techniky či vývojem nové civilní a vojenské techniky. Mezi další významné zaměstnavatele v tomto městě patří CE WOOD „Šternberské lesy“, Invesys Appliance Controls, zabývající se výrobou

elektromechanických termostatu pro chladicí zařízení, nebo také Nemocnice Šternberk. Výrobou různých typů ložisek pro automobilový i strojírenský průmysl se zabývá firma sídlící v Bystrovanech se 400 zaměstnanci, Koyo Bearings. Je zřejmé, že takto velcí zaměstnavatelé, budou způsobovat zvýšenou dojíždku z Olomouce do těchto obcí.

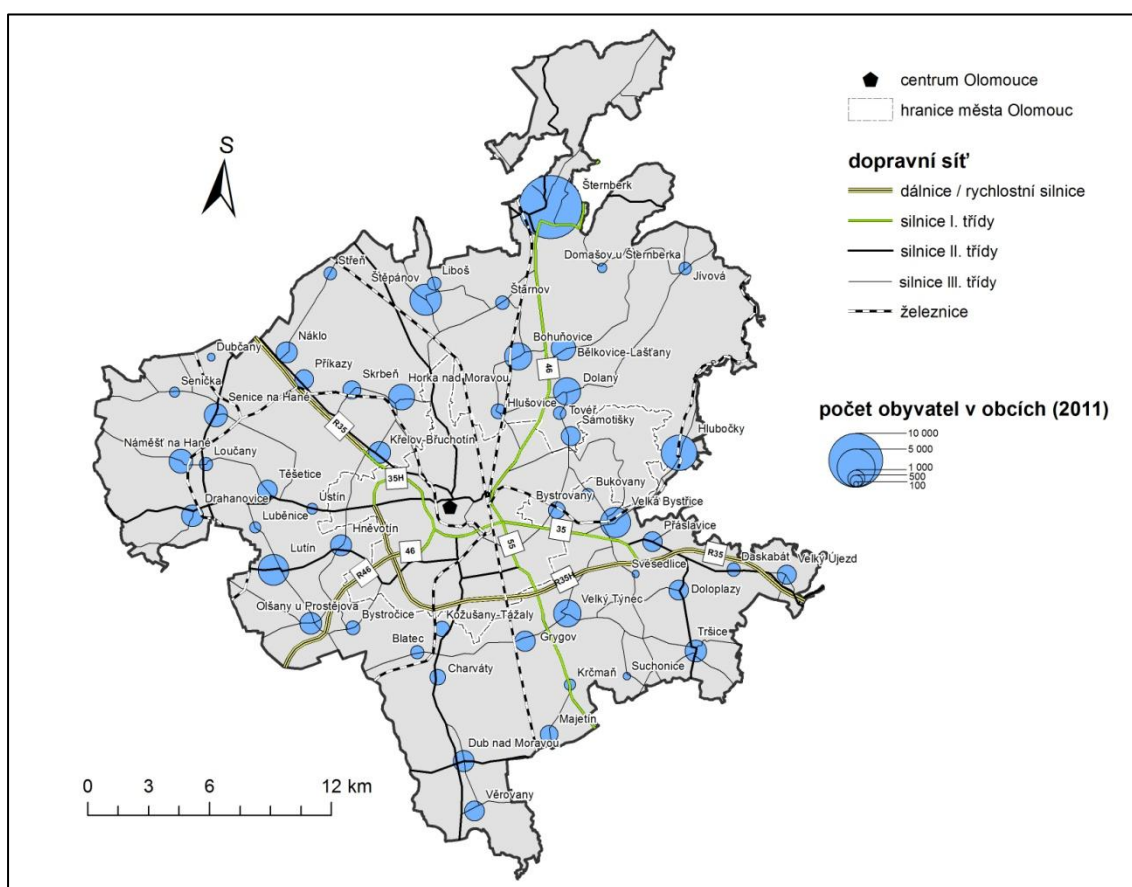
**Tab. 1** 5 největších zaměstnavatelů v suburbánním zázemí

<b>Firma</b>	<b>Počet zaměstnanců</b>
Honeywell Aerospace Olomouc a Mora Aerospace	1300
Sigma group	841
VOP CZ	750
Mora Moravia	675
Nemocnice Šternberk	460

*Zdroj: HBI, 2014*

## 5 CHARAKTERISTIKA DOPRAVNÍ SÍTĚ

Součástí této práce je analýza dopravní polohy suburbálního zázemí Olomouce na úrovni horizontální, tedy polohy území v dopravní síti. Ta je v suburbálním zázemí poměrně hustá. Tento fakt je dán především díky poloze v relativně rovinném terénu bez větších přírodních překážek, jako jsou např. chráněná území, velké vodní plochy, nebo členitý terén. Samotné město Olomouc, ležící v centru oblasti, je významným dopravním uzlem, silničním i železničním. Střetávají se zde rychlostní silnice a silnice I. třídy rozbíhající se paprskovitě všemi směry, ale také významné železnice, zastoupené především koridorem a dvěma tratěmi s rychlíkovým provozem. (Obr. 5, Příloha 3)



**Obr. 5** Dopravní síť v suburbálním zázemí Olomouce (mapový podklad: GEOFABRIK, 2014; zdroj: ČSÚ, 2014; vlastní zpracování v ArcGIS 10)

### 5.1 Silniční síť

Silniční síť je v suburbálním zázemí zastoupena všemi typy komunikací, kromě dálnice, a hraje velmi důležitou roli při přepravě osob v regionu. Důležité zastoupení má i při přepravě do vzdálenějších oblastí. Právě při přepravě dále za hranice suburbální zóny Olomouce slouží

dvě rychlostní silnice. (Tab. 2) R46 v jihozápadní části území, která propojuje Olomouc s dálnicí D1 u Vyškova a západo-východním směrem území protínající R35, která se má stát hlavní spojnici státní hranice s Německem u Hrádku nad Nisou přes Liberec, Hradec Králové s napojením na dálnici D11, Olomouc, až po Lipník nad Bečvou, kde se napojuje na dálnici D1 vedoucí do Ostravy a Bohumína. Nyní je R35 zprovozněna pouze v několika úsecích. Nejdelší je z Mohelnice do Lipníku nad Bečvou, který protíná suburbánní zázemí.

Své zastoupení mají v zájmovém území také silnice I. třídy. (Tab. 2) Propojení Olomouce severním směrem s Opavou, Bruntálem a Krnovem je zajištěno silnicí I/46, resp. I/45, na jejíž trase leží také město Šternberk, které se nachází ve spádovém území Olomouce. Směrem na jih vystupuje silnice I/55, která vede přes Přerov a u Hulína se mění na rychlostní silnici R55, s napojením na dálnici D1, a pokračuje do Otrokovic, odkud opět jako silnice I/55 pokračuje do Břeclavi.

Relativně hustou sítí jsou zastoupeny také silnice II. třídy, kterých je v suburbánním zázemí 8, přičemž 5 jich začíná, resp. končí v Olomouci. Mezi nejvýznamnější lze považovat silnici II/435, která vybíhá z Olomouce jižním směrem a stává se tak hlavní spojnici obcí v této části zázemí s jádrem.

**Tab. 2** Nejvýznamnější silnice v suburbánním zázemí Olomouce

Silnice	Trasa	Délka v ZÚ (km)
R35	* Hrádek nad Nisou - Lipník nad Bečvou	34
R46	Vyškov - Olomouc	9
I/35	Hrádek nad Nisou - hraniční přechod Bumbálka - Makov	16
I/46	Olomouc - hraniční přechod Sudice	22
I/55	Olomouc - hraniční přechod Poštorná - Reintal	11

Pozn.: \* plán, v provozu jen některé úseky

Zdroj: ŘSD, 2014

## 5.2 Železniční síť

Tratě procházející suburbánním zázemím Olomouce jsou definovány třemi kategoriemi železniční sítě SŽDC z pěti možných v ČR. Suburbánním zázemím prochází trať celostátní dráhy zařazená do evropského železničního systému – koridor, tratě celostátní dráhy a regionální tratě. (Tab. 3)

Nejvýznamnější postavení má bezpochyby 2., resp. 3. tranzitní koridor. Z 2. tranzitního koridoru skrz suburbánní zázemí probíhá pouze jeho odbočka spojující Přerov s Českou

Třebovou. Jedná se tedy o napojení na 1. tranzitní koridor. Olomouc však leží také na trase 3. tranzitního koridoru, který probíhá skrz celou ČR a spojuje tak východ republiky s jejím západním koncem, přičemž spojuje významná města jako Ostrava, Olomouc, Pardubice, Praha a Plzeň. Evropský význam tohoto koridoru spočívá v tranzitním spojení Žiliny s Norinberkem.

Kromě koridoru je suburbánní zázemí Olomouce protkáno také třemi jednokolejnými tratěmi, které jsou součástí celostátní dráhy. Jedná se o dvě tratě s rychlíkovým provozem, z nichž je jedna elektrifikovaná, a trať s provozem osobních a spěšných vlaků. Rychlíkový provoz je provozován na elektrifikované trati č. 301 Nezamyslice – Olomouc vedoucí přes Prostějov a na trati č. 310 Olomouc – Opava. Trať č. 290, která spojuje Olomouc se Šumperkem přes Uničov a Šternberk, byla jedinou tratí s přímým spojením výše zmíněných měst. Po dokončení elektrifikace tratě č. 291 Zábřeh na Moravě – Šumperk v prosinci 2009, byl rychlíkový provoz na trati č. 290 zrušen a hlavní spojení je nyní vedeno přes Zábřeh na Moravě. Na trati je nyní veden provoz osobních a spěšných vlaků a trať zůstává hlavní spojnicí obcí na ní ležících s Olomoucí.

Železniční doprava v západní části suburbánního zázemí je ovlivněna také tratěmi, které mají pouze regionální význam. Jedná se o trať č. 275 Olomouc – Senice na Hané, která se v Senici na Hané napojuje na druhou regionální trať č. 273 Červenka – Prostějov. Veřejná hromadná doprava vedená po těchto tratích je pro obce na nich ležících z pohledu dopravní obslužnosti poměrně důležitá, jelikož v nich výrazně navyšuje počet spojení s Olomoucí. V případě jedné obce se tak stává jediným možným přímým dopravním spojením hromadnou přepravou, v jiné obci zase počet vlakových spojů více než dvojnásobně převyšuje spoje autobusové.

**Tab. 3** Železnice v suburbánním zázemí Olomouce

Trať	Trasa	Elektrifikace	Rychlíkový provoz	Význam
č. 270	Žilina - Norinberk	ANO	ANO	celostátní / evropský
č. 301	Nezamyslice - Olomouc	ANO	ANO	celostátní
č. 310	Olomouc - Opava	NE	ANO	celostátní
č. 290	Olomouc - Šumperk	NE	NE	celostátní
č. 275	Olomouc - Senice na Hané	NE	NE	regionální
č. 273	Červenka - Prostějov	NE	NE	regionální

Zdroj: SŽDC, 2014

## 6 DOPRAVNÍ POLOHA OBCÍ SUBURBÁNNÍHO ZÁZEMÍ OLOMOUCE

### 6.1 Dopravní poloha obcí

Stejně jako byla zkoumána dopravní poloha suburbánního zázemí Olomouce, byla zkoumána také dopravní poloha obcí, které byly následně, podle předem zvolené metodiky, klasifikovány. Opět byla uvažována horizontální dopravní poloha, tj. rozmístění obcí v dopravní síti. Obce byly následně klasifikovány do čtyř úrovní (velmi dobrá, dobrá, špatná, velmi špatná) na základě bodového zisku obdrženého za jednotlivé komunikace. (Příloha 4) Ze získaných informací prezentovaných v Tab. 4 byla vytvořena mapa (Obr. 6, Příloha 5) znázorňující úroveň dopravní polohy jednotlivých obcí suburbánního zázemí Olomouce. Z Tab. 4 i mapy lze vyčíst všeobecná poměrně dobrá dopravní poloha obcí.

**Tab. 4** Kategorizace dopravní polohy

Úroveň dopravní polohy	Počet bodů	Počet obcí
velmi dobrá	9 a více	9
dobrá	6 - 9	22
špatná	3 - 5	12
velmi špatná	0 - 2	7

*Zdroj: ŘSD a SŽDC, 2014; vlastní zpracování*

Velmi dobré dopravní dostupnosti dosáhly obce, které se nacházejí do 5 km od EXITU rychlostní silnice a zároveň jimi prochází alespoň silnice II. třídy nebo celostátní dráha. Od této teze se vybočuje pouze město Šternberk, které se od ostatních obcí velikostně výrazně liší a jeho význam v dopravní síti je mnohem vyšší. Šternberk se nachází nejen na hlavním silničním tahu do Bruntálu a Opavy, na silnici I/46, ale je také křižovatkou, resp. cílem tří silnic II. třídy (II/444, II/445 a II/447). Připsány mu byly body také za železnici. Naopak nejhorší úrovně dopravní polohy dosáhly obce, kterými neprochází žádná významnější komunikace, tj. leží pouze na silnici III. třídy, a v dosahu 2 km od intravilánu obce se nenachází železniční stanice. Zároveň se v jejich blízkosti nenachází více než jedna silnice I. třídy a vyšší. Pro srovnání obcí s nejlepší a nejhorší dopravní polohou slouží Tab. 5. Do tabulky byla pro názornost zařazena také města Praha, Olomouc a Hradec Králové, pro která byl vypočítán bodový zisk při zachování stejné metodiky.



**Tab. 5** Obce s nejlepší a nejhorší dopravní polohou

<b>5 obcí s nejlepší dopravní polohou</b>	<b>Počet bodů</b>
Hněvotín	17
Šternberk	14
Velká Bystřice	14
Kožušany-Tážaly	11
Přáslavice	11
<b>5 obcí s nejhorší dopravní polohou</b>	<b>Počet bodů</b>
Jívová	0
Liboš	0
Bělkovice-Lašťany	2
Bukovany	2
Suchonice	2
<b>Srovnání</b>	<b>Počet bodů</b>
Praha	115
Olomouc	47
Hradec Králové	45

*Zdroj: ŘSD a SŽDC, 2014; vlastní zpracování*

Poměrně dobrého bodového zisku dosahovala většina obcí ležících v severozápadní, přes jižní až po jihovýchodní část území. Za jejich vyšším bodovým ziskem stojí především rychlostní silnice R35 a R46, ale také vyšší hustota silniční sítě, tvořené větším množstvím silnic druhé třídy, a to především v západní části. Jejich bodový zisk ještě zvyšují železniční tratě.

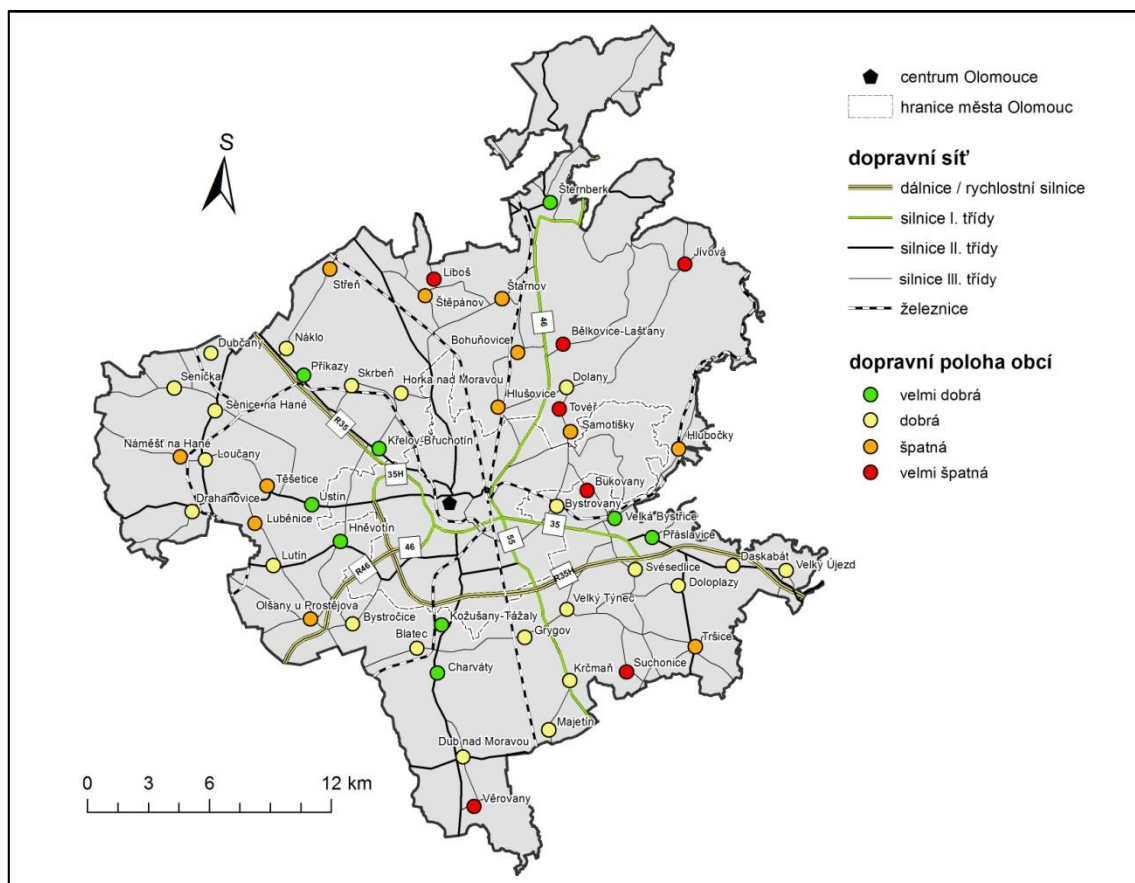
Za oblast s obecně horší dopravní polohou obcí lze považovat severní až severovýchodní část území a to i přes poměrně pestrou železniční síť, která je v této části území zastoupena tranzitním koridorem, tratí celostátní dráhy č. 290 a tratí s rychlíkovým provozem č. 310, která však prochází územím pouze okrajově a na bodový zisk obcí nemá žádný vliv. O poznání horší je dopravní poloha obcí z pohledu silniční sítě. Územím prochází pouze jedna silnice I. třídy, která obce vesměs míjí, a jedna silnice II. třídy, která ovlivňuje bodový zisk pouze dvou obcí. Do kategorie obcí se špatnou až velmi špatnou dopravní polohou je řazeno 7 obcí ze severovýchodní části území. Tento fakt je způsoben absencí silnic II. třídy a rychlostních silnic. Tyto obce jsou vázány především na železnici a silnici I/46.

Nejvyšší počet bodů získala obec Hněvotín (17 bodů). Tohoto bodového zisku Hněvotín dosáhl i přesto, že intravilánem obce prochází pouze silnice II. třídy (II/570) a v jeho blízkosti se nenachází železnice. Tento vysoký bodový zisk je zapříčiněn tím, že do vzdálenosti 5 km má EXIT na obě rychlostní silnice procházející suburbánním zázemím (R35 a R46) a dvě silnice I. třídy (I/35 a I/46), které jsou však pouze volným pokračováním rychlostních silnic. Podobně si

při přidělování bodů stála také obec Bystročice, která díky své poloze mezi oběma rychlostními silnicemi získala 8 bodů a řadí se tak do kategorie obcí s dobrou dopravní polohou. Při vyšší vzdálenosti o cca 200 m, konkrétně u rychlostní silnice R35, by však Bystročice získaly pouze 4 body, čímž by se řadily mezi obce se špatnou dopravní polohou. Druhého nejvyššího bodového zisku dosáhla města Šternberk a Velká Bystřice a to 14 bodů. Zisk tolika bodů je v případě Šternberka popsán výše, Velká Bystřice jej dosáhla díky své blízké poloze k rychlostní silnici R46 a třem silnicím první třídy (I/35, I/46 a I/55). Body si také připsala díky železnici s rychlíkovým provozem, která jí prochází. Zajímavostí je, že sousední obec Bukovany s intravilánem vzdáleným pouze 1,5 km od intravilánu Velké Bystřice dosáhla pouze 2 bodů, díky nedaleké silnici I. třídy, tudíž se řadí do kategorie obcí s velmi špatnou dopravní polohou. Podobného paradoxu dostala také situace u sousedních obcí Dolany a Tověř, které jsou si polohou svých intravilánů ještě blíže (cca 300 m). Dolany díky průchodu silnice I. třídy intravilánem se řadí mezi obce s dobrou dopravní dostupností, přičemž Tověř, kterou tatáž silnice I. třídy těsně míjí, je řazena mezi obce s velmi špatnou dopravní polohou, stejně jako nedaleké Bělkovice, které tato silnice I. třídy také míjí. Velmi dobrou dopravní polohu v dopravní síti mají také obce Charváty, Kožušany-Tážaly, Křelov-Břuchotín, Příkazy a Přáslavice, jimiž prochází silnice II. třídy a nacházejí se do 5 km od EXITU na rychlostní silnici. Charváty a Kožušany jsou navíc přilehlé k železnici s rychlíkovým provozem, Příkazy k železnici regionální.

Naopak obcemi s nejhorší dopravní polohou jsou Jívová a Liboš. Obě obce získaly 0 bodů. Velmi špatná dopravní poloha v případě Jívové lze vysvětlit členitostí terénu a zalesněním v jejím okolí. Nejbližše položené bodované komunikace jsou silnice II. třídy a železnice se zastávkou vzdálené 3,5 km od intravilánu obce. To druhá obec s nulovým bodovým ziskem za dopravní polohu, Liboš, je svou polohou v území pravým opakem. Leží v rovinatém nezalesněném terénu, avšak intravilánem těsně sousedí se Štěpánovem, na jehož opačném konci se nachází vlaková stanice a silnice II. třídy, vzdálené od Liboše cca 2,5 km.

Ostatní obce v suburbánním zázemí Olomouce dosahovaly převážně průměrného bodového ohodnocení. Z celkového počtu 37 obcí, vyjma obcí ze severní až severovýchodní části, jich je 21 řazených do kategorie obcí s dobrou dopravní polohou. To je zapříčiněno průchodem rychlostních silnic, silnic I/35 a I/55 a vyšší četností silnic II. třídy. Podstatnou roli při zisku bodů má také 5 železnic, které územím procházejí. Výjimku pak tvoří obce při samé hranici suburbánního zázemí, Věrovany, Suchonice a Tršice, nebo 4 obce východně od Olomouce.



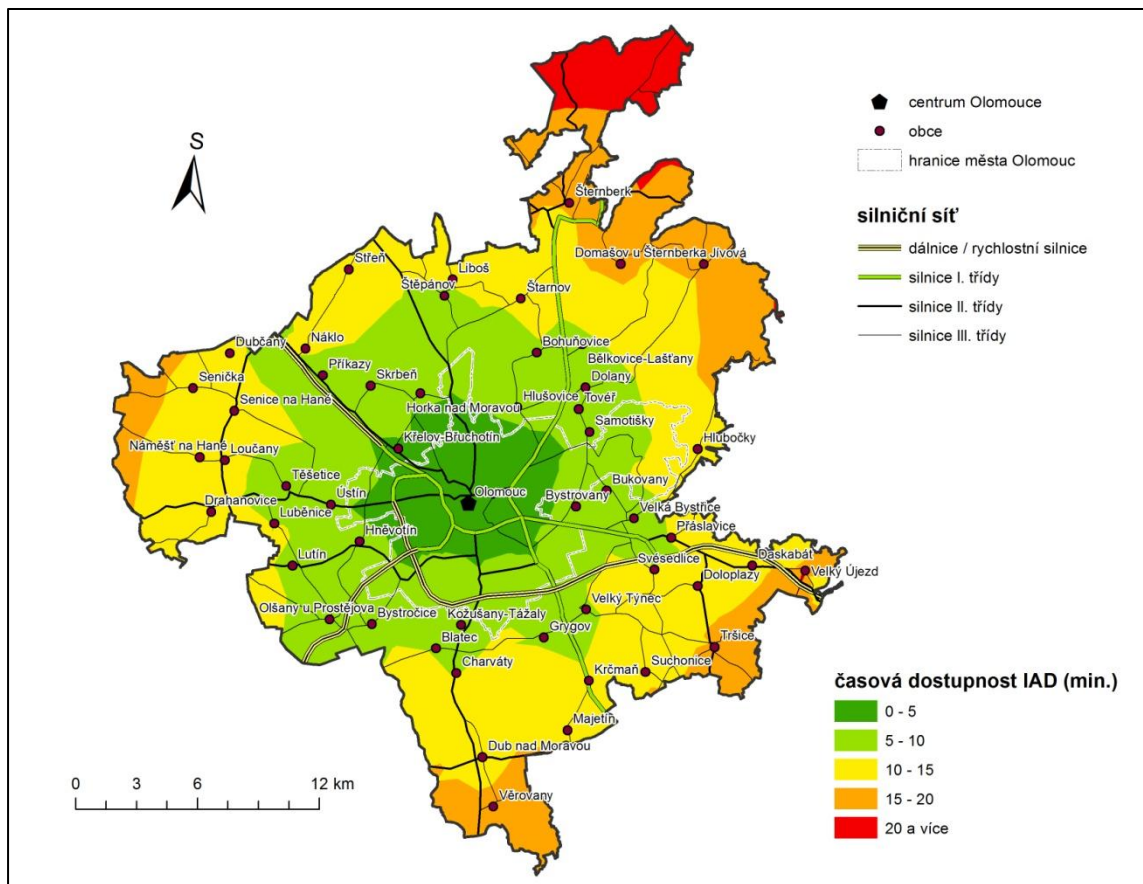
**Obr. 6** Úroveň dopravní polohy obcí suburbánního zázemí Olomouce (mapový podklad: GEOFABRIK, 2014; zdroj: ŘSD a SŽDC, 2014; vlastní zpracování v ArcGIS 10)

## 6.2 Časová dostupnost obcí individuální automobilovou dopravou

Polohou obcí v dopravní síti je také ovlivněna časová dostupnost automobilem z obce do jádra, v našem případě do Olomouce. Obce byly vymezeny bez ohledu na rozlohu jejich intravilánu pouze bodově, nejčastěji v místě obecního úřadu, jádro, Olomouc v místě radnice. Pro výpočet a znázornění (Obr. 7, Příloha 6) byla využita silniční síť všech typů silnic po silnici III. třídy. Silnicím I., II. a III. třídy byla pro výpočet přiřazena průměrná rychlost pro pohyb automobilů 70 km/h, dálnicím, resp. rychlostním silnicím rychlost 110 km/h. Průměrná rychlost 70 km/h byla zvolena tak, aby co nejvíce odpovídala skutečnosti, protože bylo nutné reagovat na průchody silnic obcemi, kde je maximální povolená rychlost snížena z 90 km/h na 50 km/h. V případě rychlostních silnic byla hodnota snížena na 110 km/h z důvodu vyskytujících se několika úseků se snížením maximální povolené rychlosti ze 130 km/h na 100 km/h, resp. 90 km/h. Výpočet nereflktuje aktuální dopravní situaci na silnicích a byl proveden tak, že odpovídá optimálnímu stavu. Díky paprscité silniční síti vycházející z jádra všemi směry, vytváří časová dostupnost rozdělaná do intervalů po 5 minutách téměř pravidelné prstence.

Téměř celé území suburbánního zázemí Olomouce se nachází ve vzdálenosti s časovou dostupností do 20 minut. Výjimkou je akorát severní část území města Šternberk, pro které byla časová dostupnost vypočítána vyšší než 20 minut. Jedná se o neosídlenou zalesněnou část s výrazně členitým terénem, proto jsou sídla koncentrována v jižní části administrativního území obce. Více jak polovina obcí (26) se však nachází ve vzdálenosti dosažitelné automobilem do 10 minut od jádra, což dokazuje vyšší hustotu silniční sítě. Nejlepší postavení na základě vypočtené časové dostupnosti má obec Křelov-Břuchotín, která se nachází v zóně s časovým intervalem 0 – 5 minut. Takto dobrá časová dostupnost odpovídá nejbližší poloze obce k jádru ze všech obcí, které je dosaženo díky silnici II. třídy procházející obcí, jež je téměř přímou spojnici s jádrem. Opakem jsou Bystrovany. Nacházejí se v přibližně stejné vzdálenosti od jádra, pokud je tato vzdálenost měřena přímoúhelníkem bez ohledu na překážky a silniční síť. Časová dostupnost je ale měřena po komunikacích a se složitějšími liniemi silnic roste vzdálenost obce od jádra a tím i časová vzdálenost, což je případ zmíněných Bystrovan. Proto obec spadá do druhé kategorie s intervalem 5 – 10 minut. Nejhorší časová dostupnost byla vypočítána obcím, které jsou nejvíce vzdálené jádru. Tyto obce svojí polohou spadají do území s intervalem časové dostupnosti 15 – 20 minut, přičemž všechny se nacházejí při její spodní hranici. Těmito obcemi jsou Jívová, Šternberk, Tršice, Velký Újezd a Věrovany.

Byla by brána v potaz rozloha intravilánu, několik obcí by spadalo do více intervalů časové dostupnosti. Do intervalu 5 – 10 minut a zároveň 10 – 15 minut spadají Bělkovice-Lašťany, Blatec, Bohuňovice, Grygov, Charváty, Luběnice, Náklo, Přáslavice a Štěpánov. Do intervalu 10 – 15 minut a 15 – 20 minut pak spadají obce Jívová, Šternberk, Tršice, Velký Újezd a Věrovany.



**Obr. 7** Časová dostupnost obcí suburbálního zázemí Olomouce automobilem k jádru (mapový podklad: GOFABRIK, 2014; vlastní zpracování v ArcGIS 10)

## 7 ANALÝZA DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI

U všech obcí námi vymezeného území, tedy suburbánního zázemí Olomouce, je patrná silná denní vyjížďka osob z obcí do Olomouce. Do této celkové vyjížďky je zahrnuta vyjížďka za prací, ale i do škol. Převážně vztahy vyjížďky osob z obcí do Olomouce, stejně tak dojížďky osob z Olomouce do obcí, jsou zpracovány z datových podkladů ČSÚ, SLBD 2011.

Tento pohyb obyvatel z místa, resp. obce svého bydliště za prací a do škol se za poslední roky zvyšuje a s ním rostou také nároky na přepravu, ať už individuální automobilovou dopravou (dále jen IAD) či veřejnou hromadnou dopravu. Je to způsobeno trendem posledních let, suburbanizací. Lidé se stěhují z větších měst do menších a do obcí nedaleko jádrového města. V těchto obcích však často chybí pracovní příležitosti a různá sociální zařízení, především pak školy. Proto je nutná úprava spojení obcí s jádrovým městem veřejnou hromadnou dopravou, tak aby byla dostačující a byla schopná odbavit požadující množství cestujících.

Lze říci, že nejvyšší míra každodenní vyjížďky osob za prací mimo obec, byla zaznamenána u obcí s velmi malou nabídkou pracovních příležitostí, obcí s nižším počtem obyvatel a obcí s výraznou rezidentní zástavbou. Toto tvrzení ale není možné výrazně prosazovat, protože maximální hodnota vyjížďky obyvatel za prací dosahuje pouze 66 %, přičemž míra vyjížďky roste od nejnižší hodnoty (22,1 %) po nejvyšší (66 %) konstantně. Naopak lze tvrdit, že velká nabídka pracovních příležitostí procento vyjížďejících osob výrazně snižuje. Odpovídá tomu i fakt, že v obcích s nejnižší mírou každodenní vyjížďky do zaměstnání sídlí velké firmy, resp. se v nich nachází firemní závody, jež patří k největším zaměstnavatelům v regionu. Díky tomu, se tyto obce stávají také obcemi dojížďky osob do zaměstnání.

### 7.1 Veřejná hromadná doprava

Přeprava osob v suburbánním zázemí Olomouce je zabezpečena autobusovou a vlakovou dopravou, jejichž fungování je realizováno 8 autobusovými dopravci a 1 vlakovým. (Tab. 6) Nejvýznamnějším dopravcem v suburbánním zázemí je společnost ARRIVA MORAVA a.s., která zajišťuje většinu autobusových spojů. Druhým významným dopravcem, zajišťujícím vlakovou přepravu, jsou České dráhy, a.s., které jsou ve vymezeném území jediným dopravcem tohoto druhu. Významné postavení, především intenzitou spojů, má také Dopravní podnik města Olomouce, a.s., který má svoji působnost rozšířenou za hranice města do 5 obcí. Zbýlých 6 dopravců, s výjimkou společnosti AUTA – BUSY STUDENÝ s.r.o., obsluhují obce, ve kterých zároveň působí také společnost ARRIVA MORAVA a.s.

**Tab. 6** Dopravci působící v zájmovém území

Dopravce	Obsloužené obce přímými spoji
ARRIVA MORAVA a.s.	40
AUTA - BUSY STUDENÝ s.r.o.	7
Dopravní podnik města Olomouce, a.s.	5
KRODOS BUS a.s.	5
TQM - holding s.r.o.	3
VYDOS BUS a.s.	3
ČSAD Vsetín a.s.	3
VOJTILA TRANS s.r.o.	1
České drahy, a.s.	20

Zdroj: IDOS - Jízdní řády, 2014

### 7.1.1 Autobusová doprava

Větší význam z hlediska obsluhovaného území, resp. počtu obcí má autobusová doprava. Přímé spojení autobusem do jádra mohou využít osoby ze 45 obcí území z celkového počtu 50 obcí. (Obr. 8, Příloha 7) Dvě obce jsou zajištěny spoji s jedním přestupem a do zbylé 3 nejsou autobusovou dopravou vůbec obsluhovány. Význam však nespočívá pouze ve velikosti obsluhovaného území, ale také ve větší četnosti spojů, díky nimž je autobusová doprava schopna odbavit výrazně větší počet osob v častějších časových intervalech. Nevýhodou zůstává vyšší časová náročnost a vliv aktuální dopravní situace na silnicích.

Nejvýznamnějším autobusovým dopravcem v území je výše zmíněná společnost ARRIVA MORAVA a.s., která zřizuje přímé spoje do Olomouce ve 40 obcích, ve dvou obcích spoje s jedním přestupem, čímž zabírá téměř celé území. Její působnost nesahá do obcí, ve kterých působí Dopravní podnik města Olomouce, a.s., s výjimkou Skrbeně, v obcích, které leží na trati č. 290 mezi Olomoucí a Šternberkem a v Hlubočkách, ve kterých působí jiný autobusový dopravce a také leží na železniční trati. Dalším významnějším autobusovým dopravcem je společnost AUTA – BUSY STUDENÝ s.r.o., která obsluhuje 7 obcí východně od Olomouce, z nichž jsou 2, ve kterých nepůsobí ARRIVA MORAVA a.s. Výše zmíněné Hlubočky, kde je jako jediný autobusový dopravce a Bukovany. Co se do počtu autobusových spojů týká, nabývá velkého významu také Dopravní podnik města Olomouce, a.s., který rozšířil provoz linkových spojů MHD do 5 přilehlých obcí, jejichž napojení si vyžádala situace vytvořená vyšším množstvím osob přepravujících se do Olomouce nebo skrz tyto obce procházel již zavedený linkový spoj do odlehlejších městských částí Olomouce. V roce 1946 byla zavedena linka MHD do Horky nad Moravou. Tato linka, jejíž trasa byla v průběhu let měněna, se v roce 1988 rozšířila do Skrbeně, která byla v rámci probíhající integrace mezi lety 1980 a 1990 součástí

Horky nad Moravou. Další 3 obce, Samotišky, Bukovany a Bystrovany, byly napojeny na linkový provoz MHD v roce 1974. V 5 obcích jižně od Olomouce, kterými prochází silnice II/435 vedoucí do Tovačova, za níž se napojuje na silnice vedoucí do Kojetína, zajišťuje autobusovou dopravu kromě největšího dopravce, viz výše, akciová společnost KRODOS BUS. V zájmovém území působí další 4 autobusové dopravci, jejichž pole působnosti se stejně jako u dopravce KRODOS BUS kryje s polem působnosti společnosti ARRIVA MORAVA a.s. TQM – holding s.r.o., VYDOS BUS a.s. a ČSAD Vsetín a.s. které obsluhují přímými spoji do Olomouce po 3 obcích, a VOJTILA TRANS s.r.o., která působí v okrese Prostějov, proto její působnost zaznamenáváme v Olšanech u Prostějova.

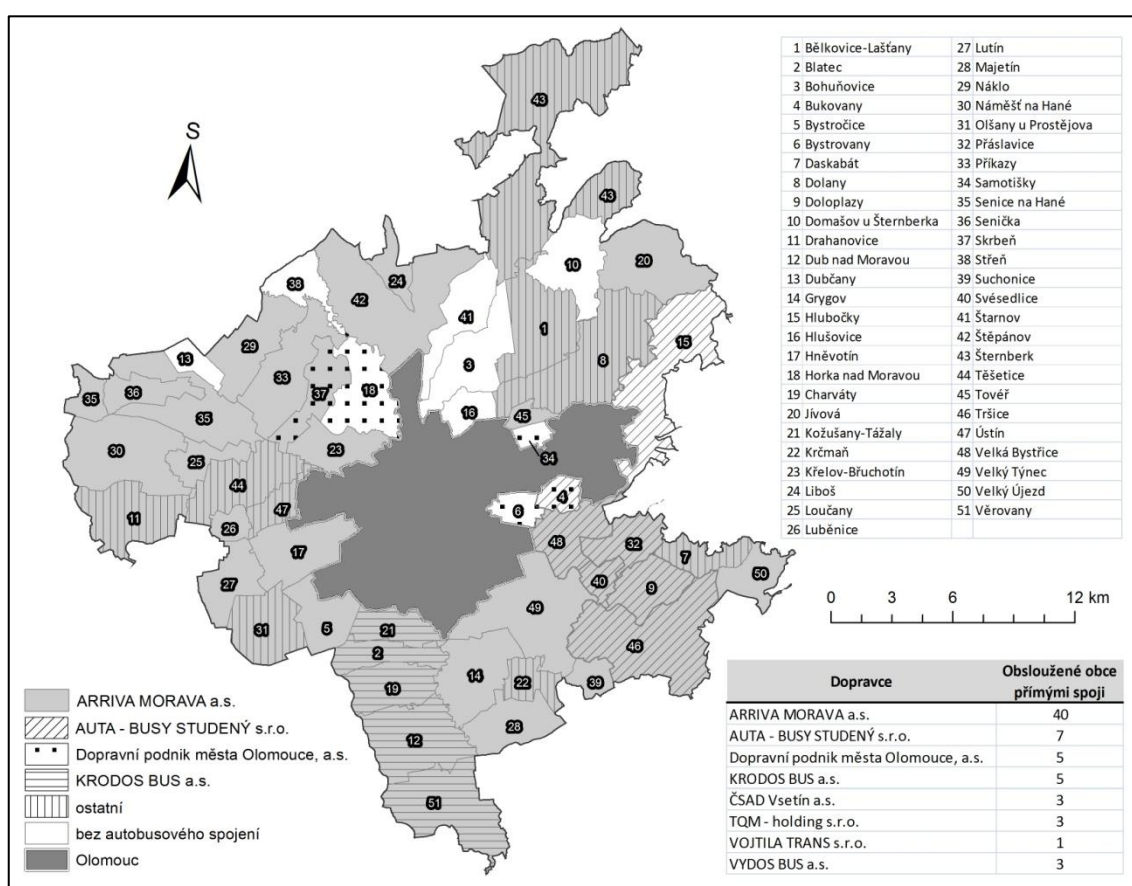
#### **Nejvýznamnější dopravci:**

- ARRIVA MORAVA a.s.
  - Společnost patří do skupiny ARRIVA Česká republika, která v České republice na trhu pravidelné osobní autobusové dopravy zaujímá s 21% podílem jedno z čelních postavení. Ročně přepraví přes 100 miliónů cestujících. (ARRIVA MORAVA online, 2014) Samotná ARRIVA MORAVA a.s. je největším autobusovým dopravce v České republice s působností po celé Moravě. Od roku 1998 má zaveden a udržován systém řízení jakosti dle norem EN ISO 9001.
  - Historie společnosti sahá do roku 1949, kdy byl založen národní podnik ČSAD Ostrava. Privatizací v roce 1993 a provedenými kroky, jako např. kapitálový vstup Connex Transport AB, vznikla v roce 2013 akciová společnost s názvem ARRIVA MORAVA. Její náplní je kromě provozu linkových autobusů zařazených do integrovaných dopravních systémů také provoz MHD v Třinci, Šumperku, Zábřehu, Studénce, Českém Těšíně, Krnově a Bruntále, dálková doprava, zájezdová doprava, provoz cyklobusů a skibusů, ale je např. také provozovatelem drážní dopravy na Železnici Desná. (Arriva Transport Česká republika a.s., online)
- Dopravní podnik města Olomouce a.s.
  - První zmínky o hromadné dopravě v Olomouci jsou datovány do roku 1845, 4 roky po železničním spojení Olomouce s Vídní. V tomto roce vznikla v Olomouci omnibusová společnost, která obstarávala spojení mezi městem a vlakovým nádražím, nacházejícím se v obci Hodolany vzdálené cca 1 km, omnibusy, nekolejovými vozidly taženými koňmi. V roce 1899 byly omnibusy nahrazeny tramvajovou tratí, která postupnou modernizací a rozšiřováním



dosáhla dnešní podoby. První autobusy začaly v Olomouci jezdit v roce 1927, jejichž provoz byl veden na třech linkách. Od 1. ledna 1933 byla městská autobusová doprava předána Elektrickým podnikům hlavního města Olomouce, které již provozovaly tramvajovou dopravu. Po válce v roce 1945 došlo k přejmenování na Dopravní podniky hlavního města Olomouce a dnešní podobu akciové společnosti si Dopravní podnik města Olomouce nese od roku 1994.

- Nyní provozuje DPMO 273 km sítě autobusových linek a cca 39 km sítě tramvajových linek a ročně přepraví cca 53 miliónů osob. (DPMO, online)



**Obr. 8** Autobusová doprava působící v suburbánním zázemí Olomouce (mapový podklad: GOFABRIK, 2014; zdroj: IDOS – Jízdní řady, 2014; vlastní zpracování v ArcGIS 10)

### 7.1.2 Vlaková doprava

Rychlejší, bez vlivu dopravní situace, časově téměř přesná, ale značně omezená z hlediska obsluhovaného území je vlaková hromadná doprava. V Olomouci se sice střetává celkem 5 železničních tratí, ať už nejnižší regionální úrovně nebo nejvyšší úrovně, tranzitní koridor, které se rozbíhají do 6 směrů, ale možnost využít železničního spojení mají osoby pouze z 20 obcí suburbánního zázemí Olomouce. Většina z těchto obcí se nachází v severní polovině území, kudy vede tranzitní koridor, dvě celostátní dráhy a regionální trať.

Na tranzitní koridor jsou napojeny 3 obce, Grygov, Střeň a Štěpánov. Všechny 3 obce disponují velmi dobrou časovou dostupností spojů. Relativně dobrou časovou dostupnost mají také vlakové spoje provozované na tratích celostátní dráhy. Zbývajících 7 obcí ležících v severozápadní části zájmového území je propojeno s Olomoucí regionální tratí, na které jsou provozovány vlaky s názvem Regionova, která mají nižší provozní rychlost. Proto je časová dostupnost těchto obcí horší. Je však nutné podotknout, že v téměř všech obcích, ať už leží na koridoru či jiné trati jsou spoje zajištěny pouze osobními vlaky. Ve 3 obcích (Střeň, Štěpánov, Šternberk) zastavují také spěšné vlaky a pouze v Hlubočkách také rychlík.

Zřizovatelem všech vlakových spojů v suburbánním zázemí Olomouce jsou České dráhy, a.s. Výjimkou jsou akorát dvě společnosti, které však územím pouze projíždějí a do jejich spojů je zařazena pouze Olomouc. Jsou jimi RegioJet, a.s. a LEO Express a.s.

- České dráhy, a.s.
  - České dráhy mají v České republice výhradní postavení v dopravě po železnici. Kromě osobní železniční dopravy, provozuje tato společnost také nákladní železniční dopravu, lanové dráhy, autobusovou dopravu a taxislužbu. Ročně České dráhy přepraví přes 165 milionů osob. V roce 2013 jich přepravily 169,3 milionů, čímž se potvrdil trend růstu z posledních let, který byl až do roku 2008 spíše klesající.
  - Železniční doprava je na území České republiky provozována od první třetiny 19. století. Jednou z prvních významných společností provozující hromadnou dopravu po železnici byla Císařsko-královské (rakouské) státní dráhy, která vznikla v roce 1884. Tato společnost se po rozpadu habsburské monarchie rozdělila, a tak v roce 1918 vznikly Československé státní dráhy, které při rozdělení Československa zanikly a vznikly státní organizace České dráhy a Železnice Slovenskej republiky. Vznik akciové společnosti České dráhy je datován k 1. lednu 2003. (České dráhy, online)

## 7.2 Analýza dopravní obslužnosti obcí suburbánního zázemí olomouce

Pro následnou analýzu bylo suburbánní zázemí Olomouce rozděleno na čtyři části podle obslužnosti stejnými linkami hromadné dopravy. Tzn., že všechny linky hromadné dopravy v takto vymezené části, obsluhují pouze obce v této části se nacházející. Názvy byly těmto částem přiděleny podle jejich orientace ke světovým stranám. (viz. Tab. 7) Počet obcí v jednotlivých částech se liší na základě hustoty osídlení a vedení tras linek hromadné dopravy. Složitější pro přiřazení byla obec Tršice, která je propojená s Olomoucí jednak přímým autobusovým spojením vedoucím přes obec Svěsedlice, v tomto případě by Tršice spadaly do východní části, tak i přes obce Suchonice a Velký Týnec, přiřazené do jižní části. V tomto případě byl určující počet přímých spojení, kdy je přes Suchonice vedeno 7 spojů, přes Velký Týnec 5<sup>2</sup> a přes Svěsedlice pouze 3.

**Tab. 7** Rozdělení obcí do 4 skupin

Severní část	Východní část	Jižní část	Západní část
Bělkovice-Lašťany	Bukovany	Blatec	Drahanovice
Bohuňovice	Bystrovany	Bystročice	Dubčany
Dolany	Daskabát	Dub nad Moravou	Hněvotín
Hlušovice	Doloplazy	Grygov	Horka nad Moravou
Jílová	Hlubočky	Chraváty	Křelov-Břuchotín
Liboš	Přáslavice	Kožušany-Tážaly	Loučany
Samotičky	Svěsedlice	Krčmaň	Luběnice
Střeň	Velká Bystřice	Majetín	Lutín
Štarnov	Velký Újezd	Olšany u Prostějova	Náklo
Šternberk		Suchonice	Náměšť na Hané
Štěpánov		Tršice	Příkazy
Tověř		Velký Újezd	Senice na Hané
		Věrovany	Senička
			Skrbeň
			Těšetice
			Ústín

V každém takto vymezeném území bude zhodnocena dopravní obslužnost autobusovou dopravou, resp. vlakovou dopravou vzhledem k jádru, na základě počtu přímých spojů v pracovní dny, soboty a neděle/svátky, v závislosti na hlavních tocích osob z obce, ale i do obce. Stejně tak, bude zhodnocena adekvátnost obslužnosti, která bude vypočítána přepočtem celkového počtu spojů na celkový počet denně vyjíždějících a dojíždějících osob

<sup>2</sup> Spoje vedené přes Suchonice jsou vždy vedené také přes Velký Týnec. Uvedených 5 spojů je vedených pouze přes Velký Týnec.

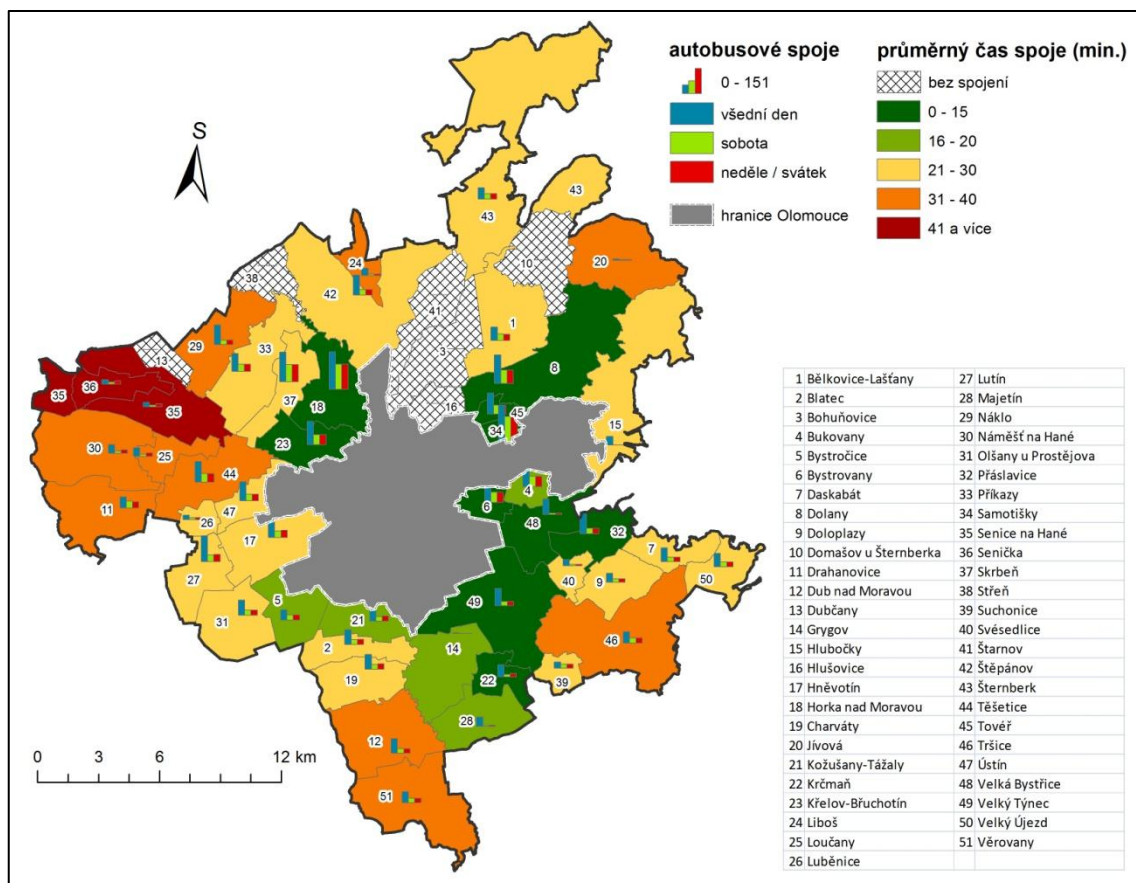
z/do obce z/do Olomouce (dále jen celkový tok)<sup>3</sup>. Pro přehlednost je na konci každé podkapitoly souhrnná tabulka s nejdůležitějšími údaji, které se týkají srovnání obcí. Větší pozornost bude věnována především obcím, které na základě získaných dat ostatní obce převyšují nebo naopak za nimi zaostávají.

Právě nyní, před samotným hodnocením dopravní obslužnosti v jednotlivých částech suburbánního zázemí, je dobré si uvést několik všeobecných faktů, které byly zjištěny při analýze dopravních spojů. Z pohledu autobusové dopravy, bylo zjištěno, že jsou téměř všechny obce suburbánního zázemí Olomouce v pracovní dny napojeny na linkovou autobusovou dopravu s přímým spojením s Olomoucí. Přímé autobusové spoje tak nemohou využít v pracovní dny obyvatelé 5 obcí. K těmto obcím v dny pracovního klidu přibývají další 2 bez přímého autobusového spojení s jádrem. Spojí do centra suburbánního zázemí s nejnižší časovou náročností jsou obsluhovány obce v jihovýchodní a 3 obce v severovýchodní části zázemí, jelikož místa (autobusové nádraží a hlavní vlakové nádraží), ke kterým je čas spojů měřen, se nacházejí ve východní části území Olomouce. (Obr. 9, Příloha 8)

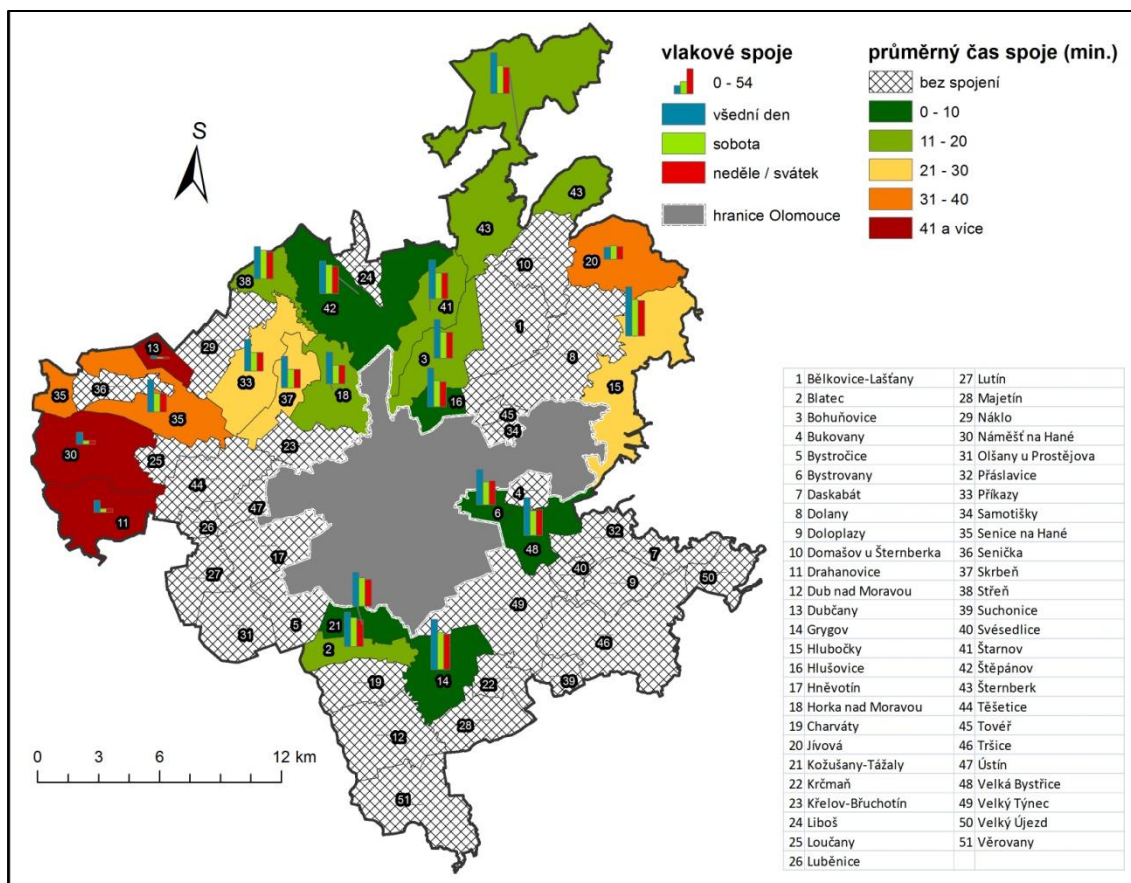
V případě vlakové hromadné dopravy je obsluhováno přímým spojením s Olomoucí pouze 20 obcí, což je ovlivněno vedením železničních tratí. Při pohledu na počet spojů, lze říci, že je dostatečný ve všech obcích. Nižší počet je zaznamenán v obcích ležících na regionální trati v západní části suburbánního zázemí. V těchto obcích je zaznamenán také vyšší jízdní čas spojů. (Obr. 10, Příloha 9) Hlavním důvodem je vyšší počet železničních stanic a nižší provozní rychlost na regionálních tratích. Dalším důvodem je již zmíněná poloha hlavního vlakového nádraží ve východní části Olomouce, díky čemuž spoje vedené po této regionální trati zastavují v několika dalších stanicích na území Olomouce. Ve všech obcích suburbánního zázemí jsou provozovány vlakové spoje jak v pracovní dny, tak i v dny pracovního klidu. Početně však převažují spoje v dny pracovní. Výjimkou je pouze jedna obec, ve které je tomu naopak.

---

<sup>3</sup> Výsledná hodnota vyjadřuje dostupný počet spojů na každou vyjíždějící/dojíždějící osobu za předpokladu, že by se každá vyjíždějící či dojíždějící osoba rozhodla využít veřejné hromadné dopravy (autobusové i železniční). Mnohem přesnější vyjádření v podobě závislosti na počtu přepravovaných osob veřejnou hromadnou dopravou vzhledem k nemožnosti získání relevantních dat není možné.



**Obr. 9** Převážná část přímých autobusových spojů z obcí suburbálního zázemí Olomouce (mapový podklad: GEOFABRIK, 2014; zdroj: IDOS – Jízdní řády, 2014; vlastní zpracování v ArcGIS 10)



**Obr. 10** Přepravní čas přímých vlakových spojů z obcí suburbálního zázemí Olomouce (mapový podklad: GEOFABRIK, 2014; zdroj: IDOS – Jízdní řády, 2014; vlastní zpracování v ArcGIS 10)

### 7.2.1 Severní část suburbálního zázemí Olomouce

Obce v severní části suburbálního zázemí Olomouce mají celkově špatnou dopravní polohu (Kapitola 6). Výjimku tvoří pouze město Šternberk, které má velmi dobrou dopravní polohu a obec Dolany s dobrou dopravní polohou díky silnici I. třídy procházející obcí.

Největší obcí v této části zázemí je město Šternberk, ve kterém žije 13677 obyvatel, což je téměř polovina z celé části, kde žije celkem 29355 obyvatel. Druhou největší obcí je Štěpánov s 3393 obyvateli. Z celkového počtu jich denně vyjíždí do Olomouce za prací a do škol 3902 lidí, což je 13,3 % z celkové populace severní části zázemí. (Tab. 8) Naopak z Olomouce do této části vyjíždí 475 osob za prací a do škol, přičemž 300 z nich dojíždí do Šternberka.

Jak je patrné z textu uvedeného výše, tak přímým autobusovým spojením s Olomoucí není zajištěno celkem 5 obcí v celém suburbálním zázemí. A právě z těchto 5 obcí 4 spadají do severní části území. Těmito obcemi jsou Bohuňovice, Hlušovice, Štarnov a Střeň, s tím že první

3 uvedené v rámci IDSOK<sup>4</sup> nejsou obsluhovány žádným autobusovým spojením, tedy ani spojením s přestupem. Všechny tyto 4 obce jsou však, stejně jako ještě další 3 v této části území, obsluhovány vlakovým spojením.

Největší nároky na veřejnou hromadnou dopravu jsou pochopitelně kladeny ze strany města Šternberk, jakožto obce s největším počtem obyvatel nejen v severní části území, ale i v celém suburbánním zázemí Olomouce. Z celkového počtu 13677 obyvatel denně celkem vyjíždí 1813 osob za prací a do škol, přičemž 1004 jich denně cestuje do Olomouce a 55 do dalších obcí zájmového území. Nelze však opomenout také tok dojíždějících směrem do Šternberka, který je zvýšený díky několika větším zaměstnavatelům, kteří sídlí ve Šternberku a mají zde zároveň výrobní haly apod., školským zařízením, ale také Nemocnici Šternberk či Psychiatrické léčebně Šternberk. Mezi největší zaměstnavatele patří bezpochyby firma VOP-026 se 750 pracovními místy, Invesys Appliance Controls s 350 pracovními místy, Chronotechna s 250 pracovními místy, ale i Nemocnice Šternberk, která poskytuje 460 pracovních míst. Ve výčtu jsou pouze největší zaměstnavatele, ovšem ve Šternberku sídlí mnoho dalších firem s nižším počtem zaměstnanců. Právě takto velký počet pracovních příležitostí vytváří poměrně silný proud dojíždějících do Šternberka. Pouze z Olomouce za prací dojíždí 300 osob, z celého zájmového území 584.

Pro pokrytí potřeb vyjíždějících osob mimo území města Šternberk především za prací a do škol, slouží veřejná hromadná doprava autobusová i vlaková. Pro vyjíždějící ze Šternberka do Olomouce je co do počtu přímých spojů, ale i časové dostupnosti efektivnější přeprava vlakem. Ta je zajištěna v každý pracovní den 22 přímými spoji směrem do Olomouce, přičemž první vyjíždí ve 4:59 a poslední v 23:07. Pro vyjíždějící z Olomouce do Šternberka za prací či do škol, nebo pro osoby vracující se z Olomouce je zavedeno taktéž 22 přímých spojů v časech od 4:37 do 23:40. Nejvyšší koncentrace spojů je v ranních a odpoledních hodinách. Průměrná doba jízdy těchto vlakových spojů je okolo 19 minut. Přímé vlakové spojení Šternberka s Olomoucí je zajištěno také v soboty a neděle/svátky. Tyto spoje jsou početně omezené z důvodu nulového počtu vyjíždějících studentů, žáků a učňů, ale také výrazně sníženého počtu cestujících osob za prací. V soboty je zajištěn oběma směry, Šternberk – Olomouc / Olomouc – Šternberk, shodný počet 15 spojů, v neděle a svátky taktéž oběma směry 14 spojů.

Velkého významu pro cestující mezi Šternberkem a Olomoucí nabývá také autobusová doprava. Přímé autobusové spojení těchto dvou měst zprostředkovávají dva autobusovní

---

<sup>4</sup> Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje (IDSOK) sdružuje dopravní systémy v okresech Olomouc, Přerov, Prostějov, Jeseník a Šumperk.

dopravci, ARRIVA MORAVA a TQM - holding, kteří na této trase provozují 6 linkových spojení. Každý pracovní den vyjíždí ze Šternberka směrem do Olomouce 18 autobusových spojů mezi 5:06 a 19:14. Opačným směrem jich je o dva méně mezi časy 6:05 a 20:18. Rozložení autobusových spojů v průběhu dne je stejné jako v případě vlakových, tedy vyšší koncentrace spojů v ranních a odpoledních hodinách. Přibližně stejné rozložení autobusových i vlakových spojů přes den je ve všech obcích suburbánního zázemí. Ve dny pracovního klidu je zajištěno vždy 8 spojů na trase Šternberk – Olomouc a 8 spojů opačným směrem.

Veřejnou hromadnou dopravu lze z pohledu přímého spojení Šternberka a Olomouce, při ohledu na množství vyjíždějících a dojíždějících osob považovat za dostačující. Avšak při přepočtu na adekvátnost obslužnosti je na tom Šternberk, hlavně díky velkému celkovému toku, nejhůře a to s hodnotou 16,72 cestujících na jeden spoj. Specifikem je vedení vlakových spojů mezi Šternberkem a Olomoucí, které nejsou vedeny v pravidelných intervalech.

Stejnými linkami autobusů spojující Šternberk s Olomoucí jsou obsluhovány obce v těsné blízkosti silnice I/46. Těmito obcemi jsou Bělkovice-Lašťany, Dolany a Tověř. Pro ně je to jediné spojení s Olomoucí hromadnou dopravou, jelikož nemají ve své blízkosti železnici.

Ve všech třech obcích převažuje vyjíždka nad dojíždkou, Dolany jsou dokonce 5. obcí s nejvyšším počtem vyjíždějících osob do Olomouce (504 osob) a Bělkovice-Lašťany 13. (325 osob), přičemž do obou obcí dojíždí méně než 25 osob, do Tověře 0. Z toho vyplývá, že pro vyjíždějící osoby je důležitá veřejná hromadná doprava, v případě těchto tří obcí autobusová. Jejím zprostředkovatelem je ve všech třech obcích společnost ARRIVA MORAVA, v Bělkovicích-Lašťanech a Dolanech navíc také TQM – holding, s menším podílem spojů.

Nejvíce přímými spoji je zabezpečena obec Dolany, která je v každý pracovní den zajištěna 43 spoji do Olomouce a 43 zpět. Takto vysoký počet řadí Dolany na 4. místo v počtu autobusových spojů z celého suburbánního zázemí. Pokud bychom však z této statistiky vyškrtli spoje MHD, byly by Dolany obcí s absolutně nejvíce přímými autobusovými spoji. V soboty, neděle a svátky také v obou směrech jsou Dolany propojeny s Olomoucí 20 přímými spoji. Cestující mohou tuto autobusovou dopravu v pracovní dny využívat v časovém rozmezí od 4:48 do 21:10 ve směru do Olomouce a 5:12 až 22:52 zpět, přičemž průměrná časová dostupnost spojů je 15 minut. Výrazný, kromě vysokého počtu přímých spojů, je také vysoký počet autobusových linek zastavujících v Dolanech. Obec obsluhuje 8 pravidelných linek, což je společně s obcí Těšetice nejvíc z celého suburbánního zázemí Olomouce.



Nadprůměrným počtem přímých autobusových spojů s Olomoucí je obsluhována i sousední obec Tověř se 133 vyjíždějícími. Při součtu obou směrů je obsluhována v pracovní dny 63 přímými spoji, v soboty 27 a v neděle a svátky 25. O několik spojů nižší počet než mají Dolany, byť tyto dvě obce leží v těsné blízkosti, je způsoben silnicí I/46, která prochází Dalanami a jsou po ní vedeny dálkové spoje z Opavy, Bruntálu a Rýmařova.

Ještě nižší počet spojů, avšak průměrný v rámci suburbánního zázemí, je veden skrz nebo přímo začíná v obci Bělkovice-Lašťany. V pracovní dny je zavedeno po 20 přímých spojích z obce do Olomouce i zpět. V soboty, neděle a svátky je vedeno 9 přímých spojů z obce do Olomouce a 11 opačným směrem. Tento, více jak dvakrát nižší počet spojů, než mají sousední Dolany je způsobený rovněž polohou mimo silnici I/46, ale na rozdíl od Toveře, neleží ani na trase autobusových linek vedoucích z Jívové, Pohořan a Vésky.

Ze tří výše zmíněných obcí si při přepočtu spojů na celkový tok<sup>5</sup> nejlépe stojí Tověř, jejíž adekvátnost obslužnosti je 0,47 (5. nejlépe hodnocená obec v suburbánním zázemí podle tohoto atributu). Hůře pak v tomto hodnocení dopadly Dolany (0,16) a Bělkovice-Lašťany s 0,12, které obsadily 10. nejhorší místo v souboru všech obcí.

Stejně jako tři výše zmíněné obce ležící podél hlavního silničního tahu spojujícího Šternberk s Olomoucí, leží další tři obce na železniční trase spojující tyto dvě města. Řeč je o obcích Bohuňovice, Hlušovice a Štarnov. Tak jako obcím Bělkovice-Lašťany, Dolany a Tověř chybí železniční spojení a s Olomoucí jsou propojeny pouze autobusovým spojením, tak tyto tři obce jsou s Olomoucí propojeny pouze železničním spojením a v obcích úplně chybí autobusová doprava.

Všechny tři obce jsou propojeny s Olomoucí stejným počtem spojů, který je vždy o 1 spoj nižší než v případě Šternberka, vyjma počtu spojů vedených z Olomouce v neděle a svátky, který je stejný. Obce jsou tak při součtu spojů oběma směry obec – Olomouc a zpět obsluhovány v pracovní dny 42 spoji, v soboty 28 spoji a v neděle a svátky 27 spoji. Rozdílná je pouze časová dostupnost Olomouce, která je 7, 11 a 15 minut.

Za Štarnova do Olomouce vyjíždí denně za prací a do škol 87 osob, přičemž 0 jich do obce přijíždí a to nejen z Olomouce a i z celého suburbánního zázemí. Díky takto nízkému počtu vyjíždějících osob a relativně vysokému počtu spojů je Štarnov čtvrtou nejlépe hodnocenou obcí, co se adekvátnosti obslužnosti týče. Právým opakem je obec Bohuňovice, z níž do Olomouce denně vyjíždí 483 osob. Při stejném počtu spojů, jako v případě Štarnova, je

---

<sup>5</sup> Součet denně vyjíždějících z obce do Olomouce a denně dojíždějících z Olomouce do obce.

zřejmé, že adekvátnost obslužnosti bude výrazně horší. Bohuňovice jsou s hodnotou 0,08 třetí obcí s nejhorší adekvátností obslužnosti. Hlušovice s 263 vyjíždějícíma do Olomouce jsou na tom téměř dvakrát lépe.

Z hlediska dopravní obslužnosti je specifická obec Samotíšky. Již v roce 1927 byla připojena do sítě MHD, jelikož skrz ni vedla linka na Svatý Kopeček zřízená v tomtéž roce. Provoz této autobusové linky, stejně jako celé MHD na území Olomouce, spadá do kompetence Dopravního podniku města Olomouce.

Z důvodu výrazné residenční funkce Samotíšek převažuje vyjíždka z obce nad dojíždkou. Denně vyjíždí 458 osob za prací a do škol z celkového počtu 1294 obyvatel. Ze zmíněných 458 vyjíždí do Olomouce 349 osob, čímž se řadí mezi obce s největší vyjíždkou do jádra v suburbánním zázemí. Samotíšky jsou na třetím místě při přepočtu vyjíždějících do Olomouce z celkového počtu vyjíždějících z obce. Takto vysoký podíl vyjíždějících do Olomouce (76,2 %) je způsobený jednak polohou Samotíšek v těsné blízkosti města, ale také pravidelnými linkami MHD usnadňujícími a urychlujícími pohyb obyvatel.

Spojení Samotíšek s Olomoucí obstarává jedna linka MHD v pracovní dny v pravidelných intervalech po cca 14 minutách, což počet spojů autobusových, i v celkovém součtu vč. vlakových spojů, dostává na maximum v suburbánním zázemí Olomouce, 151 přímých spojů. Z Hlavního nádraží v Olomouci je v pracovní dny vypravováno 76 spojů do Samotíšek<sup>6</sup> v čase mezi 5:03 a 23:47, v opačném směru 75 od 4:30 do 23:10. V soboty, neděle a svátky je počet spojů omezený a v součtu obou směrů, ale rozdělených stejným dílem jako v pracovní dny, je tvořen 117 spoji. Díky vysokému počtu spojů v pravidelných intervalech je dopravní obslužnost Samotíšek řazena mezi nejlepší v suburbánním zázemí. Spoje vedené po 10-20 minutách po celý den dokážou s přehledem pojmout větší nápor přepravovaných osob v ranních a odpoledních hodinách.

Další dvě obce leží při severním okraji suburbánního zázemí Olomouce a mají špatnou a velmi špatnou dopravní polohu. Řeč je o obcích Štěpánov a Liboš. Jelikož se ani v jedné obci nenachází větší zaměstnavatel, který by pojal pracovní poptávku, a v obcích jsou školská zařízení pouze do úrovně základní školy, je poměrně velké množství obyvatel těchto obcí odkázáno na každodenní vyjíždku a s tím související veřejnou hromadnou dopravu a IAD.

Obě obce jsou obsluhovány přímými spoji dvou autobusových linek společnosti ARRIVA MORAVA. Osoby vyjíždějící ze Štěpánova mají navíc možnost využít přepravu vlakem, která je

---

<sup>6</sup> Spoj dále pokračuje přes Svatý Kopeček do Lošova, resp. Radíkova.

vedena po tranzitním koridoru, ovšem pouze osobní nebo spěšným vlakem. Právě přeprava vlakem nabývá pro Štěpánov většího významu a to hlavně díky časové dostupnosti Olomouce, která je 8 minut oproti 30 minutám jízdní doby autobusu. Zápornou skutečností však zůstává, že díky protáhlému tvaru zastavěné části obce a čtyřem vzdálenějším odděleným částím (Benátky, Březce, Moravská Huzová, Stádlo), má téměř polovina obyvatel, železniční stanici, která leží v jižní části Štěpánova, vzdálenou přes 2 km.

V pracovní dny v čase od 4:44 do 23:27 je Štěpánov propojen s Olomoucí 18 vlakovými spoji, opačným směrem, tedy z Olomouce, je v časech od 3:35 do 22:34 vedeno 17 spojů. V soboty je počet spojů snížen o 3 ve směru Štěpánov – Olomouc na 15 a o 1, na 16, v opačném směru. K dalšímu snížení o 2 spoje na 14, ale pouze ve směru Olomouc – Štěpánov, dochází v neděle a svátky.

Početně však ve Štěpánově převažují spoje autobusové. Ty jsou pro obec důležité především z hlediska obslužnosti výše zmíněných oddělených částí. To, spolu s atypicky vykrojeným územím obce, do kterého je zasazena obec Liboš, odpovídá tomu, že všechny spoje obsluhující Liboš pokračují do Štěpánova, resp. jsou z něj vedeny. Obě obce jsou však zajištěny přiměřeným počtem přímých autobusových spojů vzhledem k počtu vyjíždějících osob do Olomouce.

Obec Liboš je v pracovní dny obsluhována ve směru z obce i do obce 11 přímými spoji (4:47 – 18:57 / 5:58 – 19:51), v soboty, neděle i svátky 3 spoji ve směru do Olomouce a 2 ve směru zpět. Větším množstvím přímých spojů je obsluhován Štěpánov, do kterého je z Olomouce v pracovní dny vedeno 30 spojů (5:12 – 22:40), přičemž jich 30 (4:50 – 21:15) také vyjíždí do Olomouce. V dny pracovního klidu je počet spojů snížen na 8 také oběma směry.

Časy posledních spojů vedoucích jak z obce Liboš do Olomouce, tak i z Olomouce zpět, by se mohly zdát nedostačující. Tento fakt je však zavádějící, jelikož Liboš se Štěpánovem jsou intravilánem propojené, resp. pouze oddělené řekou Oskavou, tudíž mohou obyvatelé Liboše využívat autobusovou zastávku Štěpánov, kino, která je od intravilánu Liboše vzdálená cca 200 m.

Na tranzitním koridoru s železniční stanicí, stejně jako Štěpánov, leží také obec Střeň. Veškeré spoje, které zde zastavují, staví také ve Štěpánově, což platí i v opačném případě. Střeň je tedy propojena s Olomoucí, při součtu obou směrů, v pracovní dny 35 spoji, v soboty 31 spoji a v neděle a svátky 29 spoji. Od Štěpánova se tak liší pouze o 4 minuty vyšší časovou dostupností.

Střeň, stejně jako 3 obce ležící na trati mezi Olomoucí a Šternberkem, není obsluhována přímým autobusovým spojením s Olomoucí. Obyvatelé však mohou využít nepřímého autobusového spojení, které je v obci zřízeno 6krát denně s 1 přestupem v obci Náklo nebo Litovel. Toto spojení s Olomoucí je však na rozdíl od vlakového značně časově náročné. Jízdní čas čtyř takto vedených spojů přesahuje 1 hodinu, zbylé dva jsou vedeny cca 30 minut.

Nejhůře ze všech obcí v severní části z pohledu dopravní obslužnosti, ale i dopravní polohy, vyšla obec Jívová. Denně z této obce vyjíždí do Olomouce 60 osob, přičemž směrem do Olomouce jsou v pracovní dny vedeny pouze 2 spoje vyjíždějící v 4:30 a 6:52, z Olomouce zpět vyjíždí 3 autobusové spoje mezi 6:00 a 15:05. V soboty, neděle a svátky do Olomouce vyjíždí pouze 1 spoj a zpět 2. Průměrný jízdní čas spojů do Olomouce je 34 minut.

Jívová má také železniční stanici, jejíž časová dostupnost z Olomouce je cca 38 minut. Využívání této stanice je však pro obyvatele Jívové komplikované z důvodu velké vzdálenosti od intravilánu obce. Nachází se v chatové oblasti, která je od obce vzdálená 4 km. V pracovní dny je z této stanice vedeno do Olomouce 5 spojů v časech 5:12 – 22:24. V opačném směru je mezi 3:54 a 23:33 vypraveno 8 spojů. V soboty, neděle a svátky je do Olomouce zavedeno 6 přímých spojů, v opačném směru v soboty 9 a v ostatní dny pracovního klidu 8 spojů. Jedná se o specifikum v suburbánním zázemí, jelikož ve všech ostatních obcích je veden mezi nimi a Olomoucí vyšší počet spojů v pracovní dny než v dny pracovního klidu.

Při součtu autobusových a vlakových spojů v pracovní dny, lze adekvátnost obslužnosti hodnotit jako relativně dobrou. Avšak při odečtu vlakových spojů z důvodu velké vzdálenosti vlakové stanice, by adekvátnost obslužnosti patřila k nejhorším v celém zázemí.

**Tab. 8** Adekvátnost obslužnosti v obcích severní části suburbánního zázemí

Obec	Počet vyjíždějících do Olomouce	Počet dojíždějících z Olomouce	Celkový počet spojů	Adekvátnost obslužnosti	Počet obyvatel
Bělkovice-Lašťany	325	11	40	0,12	2125
Bohuňovice	483	39	42	0,08	2577
Dolany	504	24	86	0,16	2534
Hlušovice	263	12	42	0,15	773
Jívová	60	0	18	0,30	559
Jívová*	60	0	5	0,08	559
Liboš	93	0	22	0,24	611
Samotišky	349	15	151	0,41	1294
Střeň	119	0	35	0,29	583
Štarnov	87	0	42	0,48	660
Štěpánov	482	74	95	0,17	3393
Šternberk	1004	300	78	0,06	13677
Tověř	133	0	63	0,47	569

*Zdroj: IDOS - Jízdní řády, 2014; ČSÚ, 2014; vlastní zpracování*

*Pozn.: Jívová\* - jsou počítány pouze spoje autobusové z důvodu vysoké vzdálenosti žel. stanice*

### 7.2.2 Východní část suburbánního zázemí Olomouce

Nejmenší část suburbánního zázemí, východní část, tvoří 9 obcí, ve kterých žije 13790 obyvatel. Největší a také z ekonomického hlediska nejdůležitější obcí jsou Hlubočky. V této obci žije 4361 obyvatel a sídlí v ní nejvýznamnější zaměstnavatelé v regionu. Z celé východní části vyjíždí denně do Olomouce za prací a do škol 2522 osob, což tvoří 18,3 % z celkového počtu obyvatel území. Opačným směrem, tedy z Olomouce do obcí ležících v této části dojíždí 567 osob, na čemž mají největší podíl právě zmiňované Hlubočky. (Tab. 9)

Díky rychlostní silnici R35, tvořící obchvat kolem Olomouce a východní částí suburbánního zázemí procházející směrem na Ostravu, a převážné koncentraci sídel kolem této komunikace, mají obce v této části převážně dobrou dopravní polohu umocněnou také silnicí I. třídy a rychlíkovou tratí. (Kapitola 5) Toto tvrzení odporuje pouze u dvou obcí, Hlubočky a Bukovany se špatnou a velmi špatnou dopravní polohou.

Přímá dopravní spojení s Olomoucí veřejnou hromadnou dopravou v této části obstarává celkem 5 dopravců. Zprostředkovatelem vlakové dopravy jsou České dráhy, autobusové ARRIVA MORAVA, AUTA - BUSY STUDENÝ, Dopravní podnik města Olomouce a v případě jedné obce ČSAD Vsetín.

Dvě obce z východní části suburbánního zázemí patří mezi pět obcí s největším počtem pohybu obyvatel za prací a do škol, ať už se jedná o vyjížďku do Olomouce nebo dojížďku do obce z Olomouce. V obou obcích přesahuje celkový denní tok hranici 700 osob. Takto vysoký pohyb osob je způsobený, jednak větším počtem obyvatel v těchto obcích, tedy větší poptávkou po práci a školách, ale také většími zaměstnavateli v nich sídlících, poskytující velké množství pracovních míst. Řeč je o obcích Hlubočky a Velká Bystřice.

V Hlubočkách žije 4361 obyvatel a za prací a do škol jich vyjíždí celkem 872, přičemž Olomouc, jako cíl vyjížďky, má 636 osob. Výrazný je také proud dojíždějících, který je z celého suburbánního zázemí 458 osob, z Olomouce 263. Při součtu cestujících mezi Hlubočkami a Olomoucí dostaneme hodnotu 899 osob, což z Hluboček dělá druhou obec s největším celkovým denním tokem mezi jednou obcí a Olomoucí. Nejvyšší hodnotu v této statistice má pouze výše zmíněný Šternberk. Vysoký celkový tok a relativně nízký počet spojů, popsany níže, způsobuje horší dopravní obslužnost Hluboček, jejichž adekvátnost obslužnosti lze řadit k nejnižším v celém suburbánním zázemí. Takto velký proud dojíždějících do obce je způsobený dojížďkou za prací, kterou nabízejí v Hlubočkách tři velké firmy. Společnosti Honeywell Aerospace Olomouc s.r.o. a Mora Aerospace a.s., zabývající se výrobou letadel, kosmických lodí, motorů apod., zaměstnávají 1300 pracovníků a tradiční výrobce kuchyňských spotřebičů Mora Moravia s.r.o. s 675 zaměstnanci. Proud dojíždějících zvyšují také učni navštěvující Střední odborné učiliště strojírenské.

Významnější spojení Hluboček s Olomoucí poskytuje pro obec vlaková doprava, jelikož Hlubočky leží na železniční trati s rychlíkovým provozem mezi Olomoucí a Opavou. V pracovní dny je z obce do Olomouce vedeno 26 spojů, z nichž je 6 rychlíkových. Z Olomouce do Hluboček je vedeno o 1 spoj více (27) a taktéž jich je 6 rychlíkových. Časově je možné tyto spoje využívat mezi 4:32 a 22:39 ve směru do Olomouce a 3:54 – 23:33 z Olomouce, přičemž časová dostupnost Olomouce těmito spoji je při využití rychlíku 12 minut, v ostatních případech, osobními vlaky, 22 minut.

Přepravu vlakem mohou obyvatelé Hluboček využívat také ve dny pracovního klidu, na rozdíl od autobusové, která je do obce zavedena pouze ve dny pracovní. V soboty, neděle i svátky je zřízeno z obce do Olomouce 19 vlakových spojů. Směrem z Olomouce je to v neděle a svátky také 19 spojů, v soboty o jeden více (20).

Z pohledu autobusové dopravy jsou Hlubočky výjimečné tím, že ze všech obcí suburbánního zázemí Olomouce s autobusovou dopravou, vyjma obcí s působností Dopravního podniku města Olomouce, jsou jediné, kde je zprostředkovatelem autobusové jiné dopravce

než ARRIVA MORAVA. Autobusovou dopravu zde zprostředkovává společnost AUTA - BUSY STUDENÝ.

Jak již bylo zmíněno výše, tak obec je obsluhována autobusovými spoji pouze v pracovní dny. Tyto spoje mají zvýšenou koncentraci v ranních a odpoledních hodinách odpovídajících začátku a konci pracovní doby a školního vyučování. Oběma směry je vedeno 13 spojů v časech 5:00 – 22:30 ve směru do Olomouce a 5:27 – 21:33 v opačném směru s průměrnou časovou dostupností Olomouce 25 minut.

Druhou obcí ve východní části suburbánního zázemí, s celkovým tokem mezi ní a Olomoucí přesahující hranici 700 osob, je výše zmíněná Velká Bystřice. Denně do Olomouce vyjíždí 569 osob. Tato poměrně vysoká vyjíždka je, stejně jako u Hluboček, způsobena vyšším počtem obyvatel, přesahující 3000, a tím zvýšené požadavky na zaměstnání a vzdělání, které zaměstnavatelé a školská zařízení ve Velké Bystřici nemohou uspokojit. Na území obce však sídlí poměrně velké množství menších a středních zaměstnavatelů, mezi které patří např. Agrospol, FERONA THYSSEN PLASTICS nebo MAKRO Cash & Carry ČR. Tento zvýšený počet pracovních míst způsobuje každodenní tok 137 osob z Olomouce do obce, který je 6. nejvyšší v rámci suburbánního zázemí.

Velká Bystřice stejně jako Hlubočky leží na rychlíkové trati, ovšem rychlíkové spoje zde nezastavují. Proto jsou obě obce, po odečtení rychlíkových spojů zastavujících v Hlubočkách, obsluhovány stejným počtem vlakových spojů. Po součtu spojů ve směru Velká Bystřice – Olomouce i zpátečním, je Velká Bystřice obsluhována 41 spoji v pracovní dny, 27 spoji v soboty a 28 spoji v neděle a svátky. Rozdíl od Hluboček, které jsou od Olomouce dále, je pouze v průměrné časové dostupnosti spojů, která je o 13 minut nižší, tedy 9 minut.

Autobusovou přepravu mezi Velkou Bystřicí a Olomoucí, vedenou 4 linkami, zprostředkovávají dva dopravci, ARRIVA MORAVA, která se podílí pouze několika spoji, a významnější AUTA – BUSY STUDENÝ. Počet přímých spojů je v pracovní dny dostačující, ovšem se značným nepoměrem mezi přímými spoji vedenými z obce a do obce. Tento rozdíl činí 7 spojů, což je nejvíce ze všech obcí v suburbánním zázemí. Z Velké Bystřice do Olomouce vyjíždí mezi časy 5:12 a 22:35 20 spojů s průměrnou délkou jízdy 14 minut. V opačném směru je vedeno 27 spojů, přičemž první spoj z Olomouce vyjíždí v 5:27 a poslední v 22:48. V soboty, neděle a svátky je však počet spojů mezi Velkou Bystřicí a Olomoucí velmi omezený. V obou směrech, v každý tento den, jsou vedeny pouze 2 spoje. V 7:10 a 13:05 z Velké Bystřice do Olomouce a v 14:10 a 19:05 zpět. To zvedá důležitost vlakových spojů.

Vyšším počtem spojů nejen v pracovní dny, ale také ve dny pracovního klidu, jsou zajištěny dvě obce východní části, které byly připojeny do sítě olomoucké MHD. Těmito obcemi jsou Bukovany a Bystrovany, do kterých byla zavedena autobusová doprava MHD při příležitosti připojení olomoucké městské části Droždín do sítě MHD. Připojení těchto dvou obcí je opodstatněné vedením autobusové linky přes Bystrovany do Droždína, ale především také z důvodu silného proudu denně vyjíždějících do Olomouce za prací a do škol.

Denně z Bukovan do Olomouce vyjíždí 191 osob. U obce Bystrovany je poměrně silný i tok dojíždějících osob za prací z Olomouce. Do dvou větších firem na území obce, Koyo Bearings se 400 zaměstnanci a WEBA Olomouc se 146, dojíždí 117 zaměstnaných osob z Olomouce. Z Bystrovan do Olomouce pak za prací a do škol vyjíždí 271 osob.

Jelikož jsou obě obce obsluhovány stejnou linkou MHD, mají každý den z obce i do obce zaveden stejný počet spojů. Stejný je i čas prvního a posledního spoje vyjíždějícího z Olomouce, tedy 4:30 a 23:00 v pracovní dny. Rozdílný je pouze čas spojů vyjíždějících z obcí, který se liší o cca 7 minut, což je čas jízdy autobusu ze vzdálenějších Bukovan, které jsou konečnou zastávkou linky č. 15, do Bystrovan. První spoj tak vyjíždí v 4:45 z Bukovan, poslední v 23:19. Průměrný čas jízdy jednoho spoje z obcí do Olomouce na zastávku Hlavní nádraží je 18, resp. 11 minut. Do obou obcí je tato autobusová linka MHD zavedena stejným počtem spojů. V pracovní dny jsou obce obsluhovány 65 spoji MHD v poměru 33 spojů z obce do Olomouce a 32 v opačném směru. Ve dny pracovního klidu je počet spojů snížen o 17 v obou směrech. Obec Bukovany je navíc obslužena jedním spojem dopravce AUTA – BUSY STUDENÝ v pracovní dny.

Bystrovany jsou navíc obsluhovány také vlakovými spoji. Leží, stejně jako Hlubočky a Velká Bystřice, na rychlíkové trati. Do obce jsou však zavedeny pouze spoje osobní. V pracovní dny je jak ve směru do Olomouce tak i zpět vypraveno 19 vlakových spojů s průměrným časem jízdy 6 minut. V soboty je do Olomouce vypraveno 12 spojů, zpět 13, v ostatní dny pracovního klidu po 13 v obou směrech.

U obou obcí, Bukovan i Bystrovan, lze hodnotit dopravní obslužnost, jako velmi dobrou a to především díky pravidelným spojům MHD. Relativně vysoká četnost spojů je přiměřená k celkovému toku mezi obcemi a Olomoucí.

Významný počet přímých autobusových spojů je veden přes obec, z níž do Olomouce denně vyjíždí 264 osob, díky čemuž ji lze při hodnocení adekvátnosti obslužnosti zařadit mezi obce suburbánního zázemí s průměrnou hodnotou. Touto obcí jsou Přáslavice. Ty jsou při



odečtení obcí připojených do sítě MHD třetí obcí s nejvíce autobusovými spoji vedenými do Olomouce a pátou obcí s počtem spojů vedených z Olomouce. Vysoký počet spojů mezi Přáslavicemi a Olomoucí je způsoben její dopravní polohou. Nejenže jsou z Přáslavic do Olomouce vedené spoje začínající v této obci, ale jsou přes ně vedeny také spoje z okolních obcí, ale i spoje dálkového charakteru z Hranic či až z Rožnova pod Radhoštěm. Důvodem, proč jsou tyto spoje vedeny právě přes Přáslavice, je nájezd z obce na čtyřproudovou silnici I/35, která je jedinou komunikací vedoucí do Olomouce z této oblasti, resp. z východu.

Přes obec jsou tak vedeny spoje společností ARRIVA MORAVA, AUTA – BUSY STUDENÝ a dálkové spoje společnosti ČSAD Vsetín, která má do Olomouce přes Přáslavice zaveden pouze jeden spoj v ranních hodinách z Rožnova pod Radhoštěm a jeden spoj v poledne z Olomouce do Valašského Meziříčí.

Celkově je z Přáslavic do Olomouce vedeno v pracovní dny 34 přímých spojů 6 linkami autobusů mezi časy 5:00 a 20:58 s průměrným časem jízdy 15 minut. Směrem do obce pak v časech 5:00 – 22:35 32 spojů. V každý den pracovního klidu je vedeno po 8 spojích z obce do Olomouce i zpět.

Obcemi s téměř stejnou dopravní obslužností, lišící se pouze jedním spojem, které leží na silnici II/437 lemující R35, jsou Daskabát a Velký Újezd. Obě obce jsou s Olomoucí propojeny v pracovní dny 20 přímými spoji ve směru obec – Olomouc a stejným počtem v opačném směru. Stejně je tomu i v ostatní dny, pouze je počet spojů snížen na 7. Jak již bylo zmíněno, obce se liší pouze jedním spojem. Tímto spojem je linka vedená pouze v pracovní dny, jejímž zřizovatelem je ČSAD Vsetín. Jedná se o tentýž spoj, který je popsán výše u obce Přáslavice. Průměrná časová dostupnost Olomouce autobusem z Daskabátu a Velkého Újezdu je 22, resp. 25 minut.

Z Daskabátu denně vyjíždí do Olomouce 104 osob. Při takto nízké vyjížděci na počet spojů, můžeme hodnotit dopravní obslužnost jako dobrou a obec lze řadit k obcím s nejvyšší adekvátností obslužnosti v suburbánním zázemí. To adekvátnost obslužnosti Velkého Újezdu je díky vyššímu počtu vyjíždějících (183), ale také 40 dojíždějících, poloviční (0,18). Tato hodnota je však považována jako průměrná ze souboru všech obcí v suburbánním zázemí.

Výrazně horší dopravní obslužnost, hodnocenou 5. nejnižší adekvátností (0,10) v suburbánním zázemí, disponuje obec Doloplazy. Do tohoto výpočtu zasahuje pouze vyjížděka z obce do Olomouce, která je 273 vyjíždějících osob do zaměstnání a škol.

Pravým opakem při srovnání podle atributu „adekvátnost obslužnosti“ je malá obec Svěsedlice, v níž žije 186 obyvatel. Celkový denní tok mezi touto obcí a Olomoucí je 41, který je tvořen 31 vyjíždějícími do Olomouce a 10 dojíždějícími. Svěsedlice jsou obsluhovány celkem 19 přímými spoji do/z Olomouce, což obec staví do pozice šesté obce s nejvyšší adekvátností obslužnosti (0,46).

Z obce Doloplazy do Olomouce vyjíždí každý pracovní den v časech mezi 4:50 a 20:56 13 přímých spojů s časovou dostupností Olomouce cca 25 minut. Ve směru do obce jich míří 14, s tím že první vyjíždí z Olomouce v 5:20 a poslední v 22:48. V soboty, neděle a svátky jsou Doloplazy obsluhovány v obou směrech 5 přímými spoji. To obec Svěsedlice je v tyto dny pracovního klidu obsluhována v obou směrech pouze 2 spoji. Nižším počtem spojů než Doloplazy je obec obsluhována i v pracovní dny a to v poměru 8 k 11 (z obce/do obce), přičemž čas vyjížděky prvního a posledního spoje se liší pouze o několik minut.

**Tab. 9** Adekvátnost obslužnosti v obcích východní části suburbánního zázemí

Obec	Počet vyjíždějících do Olomouce	Počet dojíždějících z Olomouce	Celkový počet spojů	Adekvátnost obslužnosti	Počet obyvatel
Bukovany	191	0	66	0,35	595
Bystrovany	271	117	103	0,27	1017
Daskabát	104	0	42	0,40	603
Doloplazy	273	0	27	0,10	1340
Hlubočky	636	263	79	0,09	4361
Přáslavice	264	0	66	0,25	1356
Svěsedlice	31	10	19	0,46	186
Velká Bystřice	569	137	88	0,12	3065
Velký Újezd	183	40	40	0,18	1267

*Zdroj: IDOS - Jízdní řády, 2014; ČSÚ, 2014; vlastní zpracování*

### 7.2.3 Jižní část suburbánního zázemí Olomouce

V další části suburbánního zázemí orientované jižně od Olomouce se nachází 13 obcí. Ty jsou koncentrovány podél silnice R46, I/55, II/435 a železničního koridoru. Územím navíc prochází také elektrifikovaná rychlíková trať č. 301. Většina z těchto 13 obcí má dobrou dopravní polohu, až na 4 z nich. Obce Olšany u Prostějova a Tršice mají špatnou dopravní polohu a Suchonice a Věrovany velmi špatnou dopravní polohu. Specifikem při rozdělování obcí do jednotlivých částí je obec Tršice, která byla přidělena na základě počtu spojů.

V této části žije přibližně stejné množství obyvatel jako v části předchozí, východní, a to 13743. Žádná z těchto 13 obcí počtem obyvatel výrazně nepřevyšuje ostatní, jako tomu bylo

v předchozích dvou oblastech. V území se ale nachází nejmenší obec z celého suburbánního zázemí, Suchonice se 176 obyvateli. Největší podíl na denní vyjíždě z této části území, která činí 2628 osob (19,1 %), má největší obec, Velký Týnec. Ten se také podílí největší měrou na dojíždě osob z Olomouce do jižní části díky obchodnímu centru a logistické firmě, které se nacházejí na jeho území. Dojíždka z Olomouce je 298 osob, což je způsobeno velmi nízkou atraktivitou území z pohledu pracovních příležitostí. (Tab. 10)

Ve všech obcích se na provozu autobusových spojů podílí společnost ARRIVA MORAVA. Tuto společnost však doplňují další 4 dopravci. Nejvýznamnějším z nich je společnost KRODOS BUS, která zprostředkovává veřejnou autobusovou dopravu v 6 obcích, které leží podél silnice II/435. Další 3 dopravci zasahují do obslužnosti vždy pouze jedné obce. Společnost VOJTILA TRANS, která obsluhuje pouze Olšany u Prostějova, jelikož její pole působnosti je v okrese Prostějov, ČSAD Vsetín, obsluhující Krčmaň, a AUTA – BUSY STUDENÝ, působící v Tršicích, která vede spoje přes východní část suburbánního zázemí, kde je hlavním dopravcem po společnosti ARRIVA MORAVA. Pro 4 obce jsou významným dopravcem také České dráhy.

Pro obec Tršice je významnější, jak vyplývá z rozdělení obcí do jednotlivých částí, autobusová doprava vedená přes Suchonice a Velký Týnec. Celkem je z Tršic do Olomouce v pracovní dny vedeno 15 přímých spojů v časech od 4:45 do 20:40 s průměrnou časovou dostupností Olomouce 35 minut. Těmito spoji denně vyjíždí do Olomouce za prací a do škol 261 osob, přičemž mohou využít 3 linky autobusů. Zpětně je Olomouc propojena s obcí 16 přímými spoji, které z Olomouce vyjíždějí mezi 5:15 a 22:40. V soboty, neděle a svátky pak vyjíždí z obce do jádra suburbánního zázemí 7 spojů a po 8 spojích opačným směrem.

Při připočtení 15 dojíždějících osob z Olomouce ke 261 vyjíždějícím získáme celkový denní tok 276 osob. Po přepočtení na adekvátnost obslužnosti získáme hodnotu 0,11, podle které by se dala dopravní obslužnost Tršic hodnotit jako zhoršená. Jedná se totiž o obec s O. nejnižší adekvátností obslužnosti v suburbánním zázemí.

Jednou obcí ze dvou jmenovaných z jižní části, přes které jsou vedeny spoje z Tršic do Olomouce a zpět, je obec Suchonice. Z 9 přímých spojů vyjíždějících z obce v pracovní dny do Olomouce jich 7 začíná v Tršicích, resp. z 9 spojů vedoucích z Olomouce do obce jich 8 pokračuje dále do Tršic. Díky prvním dvěma ranním spojům, které nejsou vedeny z Tršic, ale z obce Nelešovice, je odjezd prvního spoje ze Suchonic do Olomouce v 4:45, tedy ve stejný čas, jako z Tršic. Ostatní časy odjezdů prvních a posledních spojů jsou shodné s časy uvedenými u spojů z/do obce Tršice, resp. čas odjezdu posledního spoje do Olomouce je posunut o 10 minut, což je časová prodleva způsobená jízdou z Tršic do Suchonic.

Suchonice jsou třetí obcí s nejvyšší hodnotou adekvátnosti obslužnosti, která je 0,5. Důvodem takto nízké zatíženosti je velmi nízký počet obyvatel. V obci žije 176 osob, což je příčinou pouze 36 vyjíždějících do Olomouce každý den.

Stejně jako Suchonice, je i Velký Týnec obcí, přes kterou vedou autobusové spoje mezi Tršicemi a Olomoucí. Ten se však od Suchonic i Tršic, liší výrazně vyšším počtem spojů, ale také lepší dopravní polohou a větším celkovým denním tokem osob mezi ním a Olomoucí.

Ze všech přímých spojů Tršice – Olomouc jsou pouze 3 vedeny přes obec Doloplazy, jež leží ve východní části, všechny ostatní mají na své trase obec Velký Týnec. V případě opačného směru je tomu podobně, tedy 12 přímých spojů na trase Olomouc – Tršice je vedeno přes Velký Týnec. Tyto počty spojů tvoří necelou polovinu všech přímých spojů z Velkého Týnce do Olomouce a nazpět. Celkem je při součtu přímých spojů oběma směry v pracovní dny mezi obcí a jádrem vedeno 52 spojů 5 linkami s průměrnou časovou dostupností Olomouce 14 minut. Tyto spoje mohou cestující využívat v době mezi 4:50 a 21:24 ve směru z Velkého Týnce a 5:15 – 22:50 z Olomouce.

Ve dny pracovního klidu je ale počet spojů snížen, a to tak že je nižší než v Tršicích. Přeprava mezi Velkým Týncem a Olomoucí v soboty je zajištěna 7 přímými spoji ve směru do Olomouce a 6 v opačném. V neděle a svátky jsou počty spojů stejné jako v soboty, pouze v opačných směrech.

Výše uvedené spoje mohou využívat cestující za prací a do škol mezi Velkým Týncem a Olomoucí. Denně do Olomouce vyjíždí 529 osob a 184 jich dojíždí z Olomouce do Velkého Týnce, což vytváří 4. nejvyšší celkový denní tok v suburbánním zázemí (713). Po přepočtu celkového počtu spojení na celkový tok je Velký Týnec po Šternberku 2. obcí s nejnižší hodnotou adekvátnosti obslužnosti, která je 0,07. Reálně by však byla adekvátnost obslužnosti vyšší. Důvodům proč by tomu tak bylo, se věnuje následující odstavec.

Vyšší dojíždka osob do obce Velký Týnec je způsobena především vysokým počtem pracovních míst v obchodním centru Olympia Olomouc, které svojí polohou spadá do jejího katastrálního území. Obdobně do katastrálního území Velkého Týnce náleží i část firmy, resp. budova vedení společnosti Kaufland Logistik ČR. Oba tito zaměstnavatelé jsou obsluhováni dalšími dvěma autobusovými linkami, které do analýzy nebyly započítány, jelikož zde končí a do obce, resp. intravilánu obce nejezdí. Jsou jimi linka MHD, se 7 spoji v pracovní dny, které končí ještě na území Olomouce se zastávkou v těsné blízkosti budovy vedení Kaufland Logistik

ČR, a bezplatná linka Olomouc - Olympia, jejímž provozovatelem je Mgr. Jan Žváček, který každý den uvádí do provozu 28 spojů ve směru do Olympie i zpět.

Další dvě obce, Krčmaň a Majetín, z jižní části, jsou obsluhovány stejnými linkami autobusů, tudíž jsou v obcích vedeny i téměř stejné spoje. Rozdíl je pouze ve dvou linkách provozovaných ČSAD Vsetín, které navíc obsluhují Krčmaň, čímž také navyšují počet přímých spojů na trase Krčmaň - Olomouc.

Z obou obcí v pracovní dny vyjíždí 14 spojů do Olomouce v časech 4:38 – 20:58, resp. 4:44 – 21:04 a 14 opačným směrem, do obcí v časech odjezdů z Olomouce v 5:05 – 22:40. Průměrná časová dostupnost jádra autobusem z Krčmaně a Majetína je 15 a 20 minut. Krčmaň si díky linkám ČSAD Vsetín připisuje 4 přímé spoje navíc v každém směru. V soboty, neděle a svátky je počet spojů v obou obcích výrazně snížen. Každou sobotu jsou do Olomouce vedeny z Krčmaně 4 přímé spoje, z Majetína 2, v opačném směru jsou to spoje 3 a 1. V neděle a svátky je počet spojů mezi Krčmaní a Olomoucí stejný na trase Krčmaň – Olomouc a o 3 vyšší než v soboty na trase Olomouc – Krčmaň. V případě Majetína byl 1 spoj ubrán na trase z obce a 1 přidán na trase do obce.

Počet spojů mezi Majetínem a Olomoucí je nižší, i přesto že z této obce vyjíždí každý den do Olomouce vyšší počet osob a to o více jak 100. Z Majetína vyjíždí za prací a do škol 193 osob, z Krčmaně 91. Tento rozdílný počet spojů a celkový tok je odražen v adekvátnosti obslužnosti, kdy se Krčmaň řadí mezi obce s vyšší adekvátností obslužnosti (0,40) a Majetín mezi ty s nižší (0,15).

Doposud jsme se u výše popsaných obcí jižní části suburbánního zázemí Olomouce nesetkali s hromadnou železniční dopravou. Obec Grygov se od nich odlišuje, jelikož je téměř úplně závislá právě na přepravě po železnici. Jeho dopravní poloha vzhledem k železniční síti je velmi dobrá, jelikož obcí prochází tranzitní koridor.

Grygov je obsluhován i přes polohu na tranzitním koridoru pouze osobními vlaky s průměrnou časovou dostupností Olomouce 6 minut. Tyto vlaky jsou v pracovní dny vedeny 27 pravidelnými spoji ve směru z obce do Olomouce a stejným počtem zpět. První spoj vyjíždí z Grygova v 4:20, z Olomouce v 4:24, které jsou v ranních a odpoledních hodinách vypravovány intenzivněji (2krát za hodinu), aby pokryly zvýšený tlak přepravujících se osob v těchto částech dne, který odpovídá vyjíždě za prací a do škol a následné cestě zpět. Poslední spoje z Grygova a Olomouce vyjíždějí v 22:52, resp. 23:07. Osoby cestující mezi Grygovem a Olomoucí mohou

tento druh přepravy využít také v dny pracovního klidu. V soboty je oběma směry vypraveno 20 spojů, v neděle a svátky o jeden spoj méně, 19.

Z důvodu vyšší intenzity vlakových spojů je do obce zaveden pouze 1 autobusový spoj ve směru Grygov – Olomouc (14:00) a 1 zpět do obce (13:40) a to pouze v pracovní dny. Oba tyto spoje jsou vedeny v časy, které pro vyjíždějící osoby, především do zaměstnání, nenabývají většího významu. Zprostředkovatelem těchto dvou spojů je společnost ARRIVA MORAVA.

Stejnými linkami autobusů, tedy i stejným počtem přímých spojů jsou obsluhovány čtyři obce ležících podél silnice II/435. Jsou jimi, podle vzdálenosti od Olomouce, Kožušany-Tážaly, Blatec, Charváty a Dub nad Moravou. Linky autobusů, které tyto obce obsluhují, zajišťují dva dopravci. Stejně jako téměř v celém suburbánním zázemí společnost ARRIVA MORAVA a významný dopravce pro obce podél výše zmíněné komunikace KRODOS BUS.

Mezi každou obcí a Olomoucí je při součtu spojů oběma směry vedeno v pracovní dny 44 přímých spojů, jejichž rozdělení v obou směrech je v případě Dubu nad Moravou a Charvát rovnoměrné, u zbylých dvou je převaha spojů vedených z obce do Olomouce v poměru 23 k 21. První a poslední přímý spoj vyjíždí z nejvzdálenější obce v 4:30 a 21:04, přičemž průměrný jízdní čas spojů je z této obce 35 minut, ten se snižuje až po 20 minut z obce, jejíž vzdálenost od Olomouce je nejnižší. V soboty je mezi obcemi a Olomoucí vedeno po 7 přímých spojích každým směrem, v neděle a svátky po 8.

Blatec, Kožušany-Tážaly a Charváty mohou využívat také spojů železniční hromadné dopravy, přičemž první dvě jmenované obce leží přímo na železniční trati s rychlíkovou přepravou. Obsluhované jsou však pouze osobními vlaky. Železniční stanice v Blatci se nachází 1 km od intravilánu Charvát, což umožňuje její využívání také osobám z této obce. Charvátům lze tedy přičíst také vlakové spoje.

Vyjíždějící z těchto obcí mohou využívat 18 spojů vedených do Olomouce mezi časy 4:42 – 22:44 z Blatce, přičemž časová dostupnost Olomouce je 12 minut. Zpětně je vedeno do obcí 19 spojů, které vyjíždějí z Olomouce od 4:29 do 23:30. Železniční spojení je na této trase zajištěno také ve dny pracovního klidu, kdy ve směru obec – Olomouc je v soboty vedeno 16 spojů, v neděle a svátky 14. V opačném směru je to ve všechny tyto dny po 15 spojích.

I z těchto 4 obcí vyjíždějí osoby denně do Olomouce, jelikož pracovní příležitosti jsou v nich velmi nízké, resp. školy vyššího stupně vzdělání chybí úplně. Proud pouze vyjíždějících osob, 106 a 177, byl zjištěn v Blatci a Charvátech. Do Dubu nad Moravou a Kožušan-Tážal osoby z Olomouce také dojíždějí v počtu 16 a 18 osob. Celkový denní tok mezi těmito dvěma

obcemi a ,Olomoucí je 232, resp. 214 osob. Při přepočtu celkového toku na počet spojů vyšla adekvátnost obslužnosti v těchto obcích na poměrně vysoké úrovni. Adekvátnost obslužnosti v Blatci (0,76) je dokonce druhá nejvyšší v celém suburbánním zázemí. Snížená, ale průměrná v zázemí Olomouce, je adekvátnost obslužnosti v Dubu nad Moravou, což je způsobeno absencí vlakových spojů.

Na silnici II/435 leží ještě jedna obce, Věřovany. Z této obce vyjíždí do Olomouce zhruba stejné množství osob jako ze sousedního Dubu nad Moravou. Počet přímých spojů mezi Věřovanami a Olomoucí je však nižší způsobená dopravní polohou. Adekvátnost obslužnosti je proto ještě o něco nižší.

Každý pracovní den vyjíždí z Věřovan do Olomouce 17 přímých spojů s průměrným časem jízdy 38 minut mezi 4:27 a 21:01. Stejný počet je vypravován i směrem opačným a to v časech 5:05 – 22:30. Ostatní dny, tedy v soboty, neděle a svátky je vedeno mezi Věřovanami a jádrem suburbánního zázemí po 7 přímých spojích oběma směry. Stejně jako u ostatních obcí ležících na téže komunikaci, jsou i Věřovany obsluhovány společnostmi ARRIVA MORAVA a KRODOS BUS.

V těsné blízkosti rychlostní silnice R35 leží poslední dvě obce, které byly přiřazeny do jižní části suburbánního zázemí Olomouce. Těmito obcemi jsou Bystročice a obec, která dle administrativního členění leží v okrese Prostějov, Olšany u Prostějova. Z obou obcí vyjíždí do Olomouce, stejně jako do nich i dojíždí, přibližně stejné množství osob. Z Bystročic do Olomouce denně vyjíždí 151 osob za prací a do škol a 15 jich do obce dojíždí. V Olšanech u Prostějova je poměr vyjíždějících a dojíždějících 179 k 19. Takto nízká dojíždka do obcí je způsobena nízkou pracovní příležitostí v nich, která pokrývá především pracovní poptávku místních obyvatel.

Hlavním zprostředkovatelem spojů v těchto dvou obcích je ARRIVA MORAVA. Dalším dopravcem působícím pouze v Olšanech u Prostějova je společnost VOJTILA TRANS. Jedná se o dopravce, který působí převážně v okrese Prostějov. Do provozu uvádí také autobusovou linku, která spojuje Prostějov s Olomoucí. Jedinou mezistanicí mezi těmito dvěma městy jsou právě Olšany u Prostějova, v několika málo případech také obec Vrbátky.

Z Olšan u Prostějova je v pracovní dny vedeno 4 linkami do Olomouce 22 přímých autobusových spojů v časech od 4:30 do 19:28 s průměrným jízdním časem 25 minut. Ve směru do obce vyjíždí první spoj z Olomouce v 4:55 a poslední v 22:30 a v tomto časovém úseku je vypraveno 24 přímých spojů.

Z Bystročic je ve stejné dny vedeno několik přímých spojů méně, což je způsobeno pouze jedním dopravcem, který tuto obec obsluhuje. Směrem do jádra je vedeno 15 přímých spojů v čase od 4:37 do 20:57, přičemž 1. ranní spoj je 1. i v Olšanech u Prostějova. Zpět do obce vyjíždí z Olomouce o jeden spoj více, 16. První i poslední spoj v tomto směru pokračuje dále do Olšan u Prostějova, proto je jejich čas vyjížděky shodný.

Počet spojů v soboty, neděle a svátky je v obou obcích shodný. Důvodem je, že spoje dopravce VOJTILA TRANS lze považovat na této trase za posilové pro přepravu vyjíždějících osob z Prostějova do Olomouce za prací a do škol. Tyto spoje tedy nejezdí ve dny pracovního klidu. Stejně tak jsou zrušeny spoje s počáteční/konečnou obcí Bystročice. Všech 8 spojů vedených z Olomouce projíždí obcí Bystročice a končí nebo pokračuje do Prostějova přes Olšany u Prostějova. Stejný počet spojů se zastávkou v Bystročicích je veden i směrem do Olomouce.

**Tab. 10** Adekvátnost obslužnosti v obcích jižní části suburbánního zázemí

Obec	Počet vyjíždějících do Olomouce	Počet dojíždějících z Olomouce	Celkový počet spojů	Adekvátnost obslužnosti	Počet obyvatel
Blatec	106	0	81	0,76	618
Bystročice	151	15	31	0,19	725
Dub nad Moravou	216	16	44	0,19	1582
Grygov	290	31	56	0,17	1466
Charváty	177	0	81	0,46	860
Kožušany-Tážaly	196	18	81	0,38	855
Krčmaň	91	0	36	0,40	464
Majetín	193	0	28	0,15	1117
Olšany u Prostějova	179	19	46	0,23	1615
Suchonice	36	0	18	0,50	176
Tršice	261	15	31	0,11	1631
Velký Týnec	529	184	52	0,07	2574
Věrovany	203	0	34	0,17	1367

*Zdroj: IDOS - Jízdní řády, 2014; ČSÚ, 2014; vlastní zpracování*

#### 7.2.4 Západní část suburbánního zázemí Olomouce

V západní části suburbánního zázemí Olomouce je největší koncentrace sídel a nejhustší dopravní síť, čemuž odpovídá i nejvyšší počet obcí (16) ze všech 4 částí. Území, ve kterém žije 21440 obyvatel, lze vymezit řekou Moravou, která jej odděluje od severní části a rychlostní silnicí R46 od jižní s výjimkou obce Olšany u Prostějova. Celkem z této části území denně vyjíždí do Olomouce 3770 osob do zaměstnání a škol. Do Olomouce tedy vyjíždí 17,6 %



obyvatel žijících v západní části. (Tab. 11) Vyjíždka osob do Olomouce především za prací je snižována velkými zaměstnavateli sídlícími v obci Lutín. Velká část osob vyjíždějících za prací z obcí v západní části dojíždí právě do Lutína. Opačným směrem, tedy z Olomouce do obcí v západní části vyjíždí 692 osob, kdy téměř polovina směřuje do Lutína.

Silniční síť je v tomto území zastoupena dvěma rychlostními silnicemi, které výrazně zlepšují dopravní polohu obcím k nim přilehlým a sítí 4 silnic II. třídy. Díky těmto silnicím mají obce převážně dobrou dopravní polohu. Významnou roli při hodnocení dopravní obslužnosti hrají také vlakové spoje vedené po regionálních tratích procházejících západní částí.

Jak již bylo naznačeno, několik obcí v této části je obsluhováno hromadnou železniční dopravou, jejímž zprostředkovatelem jsou České dráhy. Významnější postavení má ale opět hromadná přeprava autobusy, kterými je obsluhováno 15 z 16 obcí. Obec Dubčany je jednou z 5 obcí v suburbánním zázemí Olomouc, která není s Olomoucí propojena přímým autobusovým spojením. V území opět co do počtu obsluhovaných obcí přímými spoji do Olomouce dominuje společnost ARRIVA MORAVA se 14 obcemi. Dalšími dopravci jsou VYDOS BUS, který obsluhuje 3 obce, jimiž prochází silnice II/448 z Olomouce do Konice, a Dopravní podnik města Olomouce, jehož spoje MHD byly zavedeny do dvou obcí.

Poměrně vysokým počtem spojů a nízkou časovou dostupností Olomouce autobusovými spoji, která je 11 minut, disponuje obec Křelov-Břuchotín, ve které převažuje rezidenční funkce. Z celkového počtu 1598 obyvatel denně vyjíždí za prací a do škol 599 osob. Z této sumy vyjíždějících jich 454 směřuje přímo do Olomouce. Do obce z Olomouce také 40 osob dojíždí za prací. Za touto dojíždkou může stát firma Senkima s 52 zaměstnanci a několik malých firem. Takto vysoký celkový denní tok snižuje adekvátnost obslužnosti obce, která je 0,14.

V pracovní dny vyjíždí z obce do jádra 2 linky autobusů společnosti ARRIVA MORAVA, kterými je vedeno 32 přímých spojů mezi časy 4:47 a 21:52. Více, a to o 6 spojů, je vypravováno z Olomouce do obce v časech 4:45 – 22:30. Tento počet spojů je v soboty, neděle i svátky snížen o více jak polovinu. Oběma směry je vedeno po 15 přímých spojích.

Největším počtem přímých spojů hromadné dopravy mezi obcí a Olomoucí disponují Horka nad Moravou a Skrbeň. Tento fakt je zapříčiněn hlavně připojením obcí do sítě MHD. Počet spojů ještě navyšují vlaková spojení vedená po regionální trati.

Z Horky nad Moravou jsou vedeny 2 linky autobusů MHD, které ji obsluhují ve směru do Olomouce 57 spoji v časech od 4:52 do 23:39 a do obce 56 spoji od 4:35 do 23:04

s průměrným jízdním časem 14 minut. Kromě těchto linek DPMO do této obce nezajíždí žádné linky jiného autobusového dopravce. V soboty, neděle a svátky je počet spojů v obou směrech snížen o 19. Z obce do jádra je tak vedeno 38 spojů, zpět 37. Sousední obec Skrbeň je obsluhována 2 linkami MHD, které mj. projíždí také Horkou nad Moravou, ale také 2 linkami společnosti ARRIVA MORAVA, které tvoří v pracovní dny polovinu spojů. Průměrná časová dostupnost Olomouce autobusy je z této obce 21 minut. Z obce do jádra je v pracovní dny vedeno 44 přímých spojů mezi časy 4:39 – 21:00, ve směru opačném 45 od 4:45 do 23:04. V dny pracovního klidu je veden shodný počet spojů. Ze Skrbeně vyjíždí do Olomouce 25 spojů, zpět 27.

Obě tyto obce leží na regionální trati č. 275 Olomouc – Senice na Hané, tudíž mohou cestující mezi Olomoucí a obcemi využívat, kromě autobusových spojů, také vlakové. Z Horky nad Moravou i Skrbeně je vypravován stejný počet spojů s časovou dostupností Olomouce 18, resp. 22 minut. Ve směru do Olomouce v pracovní dny vyjíždí 17 spojů v časech mezi 4:53 a 22:54 (z Horky nad Moravou o 4 minuty později), zpět z Olomouce taktéž 17 spojů mezi 4:21 a 22:23. Ve dny pracovního klidu je oběma směry vypravováno po 10 spojích.

Odlišné jsou tyto obce v počtu vyjíždějících a dojíždějících osob. Denně z Horky nad Moravou do Olomouce vyjíždí za prací a do škol 438 osob. Poměrně vysoký je však také opačný proud, jelikož z Olomouce do obce dojíždí 146 osob, za čímž může stát vyšší počet menších a středních firem v obci. Jedná se tak o 6. nejvyšší celkový denní tok mezi obcí a jádrem v suburbánním zázemí. Naopak celkový denní tok mezi Skrbení a jádrem je pouze 272 osob, přičemž se jedná pouze o osoby vyjíždějící.

Díky velkému počtu spojů je adekvátnost obslužnosti ve Skrbeni poměrně vysoká (0,45). Nižší, téměř o polovinu, je adekvátnost obslužnosti v Horce nad Moravou, která je snižována vysokým celkovým tokem. Vysoký počet spojů ji však udržuje na průměrné hodnotě mezi obcemi v suburbánním zázemí.

Stejným počtem vlakových spojů, jako Horka nad Moravou a Skrbeň, je obsluhována další obec, ležící na stejné regionální trati, Příkazy. Liší se od předchozích dvou obcí pouze vyšší časovou dostupností Olomouce, která je 25 minut. Téměř o 20 přímých autobusových spojů se však liší od Skrbeně, což lze odůvodnit napojením Skrbeně do sítě MHD. Z Příkazu do Olomouce je vedeno v pracovní dny 26 přímých spojů 2 linkami v časech 4:37 – 20:56 s průměrným časem jízdy 29 minut. V opačném směru mohou cestující využívat mezi 4:45 a 22:30 28 přímých spojů. V dny pracovního klidu je vypravováno po 11 přímých spojích oběma směry.

Stejnými autobusovými linkami, pouze s odlišným počtem přímých spojů, je obsluhována obec, ležící v těsné blízkosti Příkaz, Náklo. To je v pracovní dny s jádrem propojeno vyšším počtem přímých spojů, ve dny pracovního klidu naopak nižším. Z Nákla do Olomouce je vedeno o 4 přímé spoje více než z Příkaz, v opačném směru pouze o 1 více. Z obce je tedy vedeno 30 přímých spojů, do obce 29, a čas jízdy je pouze o 4 minuty vyšší. Náklo se od Příkaz liší, také odjezdem prvního spoje směrem do Olomouce, který vyjíždí již v 4:10. Poslední spoj je totožný s posledním spojem z Příkaz. Směrem do obce jsou první a poslední spoj také stejné. Jak již bylo zmíněno, mezi Náklem a Olomoucí je ve dny pracovního klidu vedeno méně spojů než v případě Příkaz a to konkrétně o 4 spoje.

U obou obcí, Příkaz i Nákla, lze počet spojů mezi nimi a Olomoucí hodnotit jako dostačující. To dokazuje průměrná adekvátnost obslužnosti obcí 0,36 a 0,29 při 242 denně vyjíždějících osob z Příkaz do Olomouce a 188 z Nákla. Celkový denní tok mezi Náklem a Olomoucí zvyšuje 13 dojíždějících osob do obce. Adekvátnost obslužnosti je v Příkazech vyšší i přes nižší počet autobusových spojů a větší celkový tok díky vlakovým spojům.

Malou obcí s 220 obyvateli, z níž vyjíždí celkově do zaměstnání a škol 60 osob, jsou Dubčany. Část z nich vyjíždí do nedalekého Litovle, ale podle rozdělení obcí na základě vyjížděky do zaměstnání, byly Dubčany přiřazeny do suburbánního zázemí Olomouce. Z této třetí nejmenší obce v suburbánním zázemí vyjíždí do Olomouce nejmenší počet osob, 29.

Dubčany mají špatnou dopravní obslužnost ve vztahu k přímému spojení s Olomoucí. Jak již bylo zmíněno výše, Dubčany jsou s Olomoucí propojeny pouze vlakovými spoji, které mohou využívat díky vlakové stanici Odrlice, vzdálené cca 850 m od intravilánu obce, jež leží v katastrálním území Senice na Hané. Z této stanice je veden pouze jeden přímý spoj do Olomouce v 6:42 s jízdním časem 45 minut a 2 spoje ve směru opačném v 3:35 a 5:31. Takto nízký počet přímých spojů je způsoben polohou stanice na regionální trati č. 273 Červenka – Prostějov, na kterou se regionální trať č. 275, na níž leží výše zmíněné obce, napojuje v Senici na Hané. Takto nízký počet spojů, je i při nízkém celkovém denním toku, příčinou nízké adekvátnosti obslužnosti (0,10). Obyvatelé Dubčan jsou tak odkázáni převážně na vlakové spoje s jedním přestupem v Července nebo Senici na Hané, nebo autobusové spoje také s jedním přestupem v Litovli. V obou případech jsou spoje vedeny tak, aby na sebe navazovaly s co nejnižší čekací dobou. V takovém případě je dopravní obslužnost Dubčan relativně dobrá.

Obce Senice na Hané a Senička, které leží nedaleko sebe, jsou obsluhovány stejnou linkou autobusu, se stejným počtem přímých spojů v pracovní dny i v dny pracovního klidu. Z obcí do Olomouce je vedeno 8 přímých spojů v časech ze vzdálenější obce, Seničky, 4:25 –

20:39. Opačným směrem z jádra do obcí je vedeno o 2 spoje méně, přičemž první ranní spoj vyjíždí v 5:00 a poslední večerní v 22:20. Tyto spoje mezi obcemi a Olomoucí mají nejvyšší časovou dostupnost ze všech obcí v suburbánním zázemí a to 53, resp. 55 minut. V soboty je pak vedeno v obou obcích oběma směry po 3 spojích, v neděle a svátky po 5.

Denně vyjíždějící osoby ze Senice na Hané, ale nejen oni, mohou využívat také pravidelné vlakové spoje s průměrnou časovou dostupností Olomouce 35 minut. Jelikož všechny spoje ze Senice na Hané, ale i téměř všechny, s výjimkou 1 spoje, jsou do Senice na Hané vedeny po trati č. 275, má tato obec shodný počet vlakových spojů jako Příkazy a Skrbeň, pouze s časem vyjížděky spojů o 10 minut dříve. Výjimku tvoří pouze jeden přímý spoj v pracovní dny, který vyjíždí z Olomouce v 3:35 a je veden po tranzitním koridoru do Červenky, v níž se napojuje na regionální trať č. 273 a jede mj. přes Senici na Hané do Prostějova.

Ze Seničky vyjíždí do Olomouce pouze 41 osob. Vyšší je celkový denní tok mezi Senicí na Hané a Olomoucí, který je dán mj. vyšším počtem obyvatel. Z obce do centra suburbánního zázemí vyjíždí 232 osob a do obce z něj dojíždí 18 osob. Při celkovém toku 250 osob vzhledem k počtu spojů je adekvátnost obslužnosti průměrná (0,20). Adekvátnost obslužnosti Seničky je díky malému celkovému toku vyšší (0,34).

Ve stejné pozici jako předchozí dvě obce jsou Náměšť na Hané a Loučany. Skrz obě obce jsou do/z Olomouce vedeny 2 stejné linky se stejným počtem přímých spojů. Pouze s odlišnou časovou dostupností jádra, která je u Náměště na Hané o 3 minuty vyšší a to 40 minut. Všechny linky, které jsou vedeny z nebo do Senice na Hané, resp. Seničky jsou vedeny skrz Loučany a Náměšť na Hané. Počet přímých spojů u těchto dvou obcí zvyšují spoje linky vedené do Olbramic. Přes obce je tak vedeno do Olomouce v pracovní dny 13 přímých spojů mezi časy 4:38 a 20:52 ze vzdálenější obce, do obcí o jeden spoj méně v časech od 5:00 do 22:20. V dny pracovního klidu jsou skrz obce vedeny pouze spoje linky vedoucí do Senice na Hané, resp. Seničky. V soboty je tak vedeno po 3 přímých spojích, v neděle a svátky po 5.

Odlišnou situaci nabízí vlaková přeprava, jelikož její služby mohou využít obyvatelé obou obcí s tím, že vlaková stanice je vzdálená od intravilánu Loučan necelý 1 km. Z vlakové stanice je vypraveno v pracovní dny 6 spojů ve směru do Olomouce v časech 4:35 – 16:43, zpětně pak 7 spojů od 3:35 do 22:23, kdy navýšení o 1 spoj je způsobeno spojením přes Červenku, popsany výše. Průměrný jízdní čas těchto spojů je 42 minut. V dny pracovního klidu je oběma směry vedeno pouze po 2 spojích.

Celkový denní tok mezi Náměštěm na Hané a Olomoucí je způsoben především vyšším počtem obyvatel, který je kolem 2000. Do Olomouce vyjíždí za prací a do škol 323 osob, 12 jich do obce dojíždí. Společně s nižším počtem spojů je adekvátnost obslužnosti Náměště na Hané poměrně nízká (0,11).

Čtyři obce Drahanovice, Luběnice, Těšetice a Ústín leží na silnici II/448 nebo v její těsné blízkosti. Kromě jejich polohy v dopravní síti, mají společnou vyjížďku za prací a do škol do Olomouce, jelikož se na jejich území nenachází žádný větší zaměstnavatel, který by mohl pokrýt poptávku pracovních míst. Z pohledu denní dojížďky do obcí z Olomouce je zaznamenáno pouze 13 dojíždějících do Těšetic.

Dopravní obslužnost je v obcích zajištěna autobusy společnosti ARRIVA MORAVA a v Drahanovicích, Těšeticích a Ústíně, v obcích kterými přímo prochází silnice II. třídy, také autobusy dopravce VYDOS BUS, který v rámci suburbánního zázemí působí pouze zde. Obyvatelé Drahanovic mohou využít také vlakovou přepravu, jelikož se v obci nachází železniční stanice. Zvláštním příkladem jsou Luběnice. Při hodnocení dopravní polohy jim byl přičten bodový zisk za železnici, jelikož se železniční stanice Slatinice nachází cca 900 m od intravilánu obce, ale spoje ze Slatinic do Olomouce nejsou vedeny přímo, proto nejsou zahrnuty do analýzy dopravní obslužnosti.

Nejmenším počtem přímých spojů jsou obsluhovány Luběnice, do kterých nejsou zavedeny spoje dopravce VYDOS BUS. Do Olomouce vyjíždí v pracovní dny 6 přímých spojů. První spoj vyjíždí v 4:45, ale poslední spoj vyjíždí již v 16:45. Podobný problém nastává také v opačném směru, ve kterém je vedeno 7 přímých spojů, kdy první spoj vyjíždí z Olomouce v 11:45 a poslední už v 18:20, kdy se jedná o poslední spoj i včetně spojů s přestupem. Pro osoby, na které je tato práce zaměřena (vyjíždějící do zaměstnání a škol) je však čas vypravování spojů v obou směrech dostačující. V dny pracovního klidu je oběma směry vedeno po 3 spojích.

Z pohledu počtu obyvatel a denně vyjíždějících osob do Olomouce lze považovat počet přímých autobusových spojů mezi Drahanovicemi a jádrem za nízký. Tato obec je však s Olomoucí propojena také přímým vlakovým spojením, které doplňují autobusové spoje. Z Drahanovic do Olomouce vyjíždí v pracovní dny 15 přímých autobusových spojů 6 linkami v časech 4:35 – 20:59 a 6 vlakových spojů od 4:32 do 16:40. Zpět do obce směřuje 18 přímých autobusových spojů, kdy první a poslední jsou vedeny také jako první a poslední spoj do Těšetic a Ústína, mezi 5:00 a 22:25 a 7 vlakových spojů od 3:35 do 22:23. V soboty je do

Olomouce i zpět vedeno po 10 přímých autobusových spojích a 2 vlakových a v neděle a svátky po 9 autobusových a opět 2 vlakových spojích.

Jedinou obcí ze čtyř výše jmenovaných, do které byla zjištěna dojíždka z jádra, byly Těšetice. Denní dojíždka byla však zaznamenána pouze u 13 osob, čímž nevzniká nikterak velký tok osob do obce. Přes Těšetice je společně s Dolanami vedeno nejvíc autobusových linek v celém suburbánním zázemí Olomouce. Celkem je z obce do jádra vedeno 8 linek, které zajišťují 30 přímých spojů v časech od 4:43 do 21:05. V opačném směru je zajištěno o 2 spoje více v časech uvedených výše u obce Drahanovice. V dnech pracovního klidu je z obce do jádra i naopak vedeno po 13 spojích.

Poslední obcí ležící nejbliže Olomouci na silnici II/448 je Ústín. Skrz obec je veden druhý nejvyšší počet autobusových linek, což je způsobeno právě její dopravní polohou. Z Ústína, který má 400 obyvatel, vyjíždí za prací do Olomouce téměř 71 % z celkového počtu vyjíždějících pracujících osob. Tito, ale i vyjíždějící do škol a ostatní mohou využívat v pracovní dny 27 přímých spojů vedených do Olomouce 7 linkami v časech 4:52 – 21:10. Pro cestu zpět do obce mohou využít 30 přímých spojů v časech 5:00 – 22:25. V soboty, neděle a svátky je vedeno mezi Ústínem a Olomoucí v obou směrech po 10 spojích. Časová dostupnost Olomouce autobusovými spoji čtyř výše zmíněných obcí se pohybuje od 25 do 38 minut v závislosti na jejich vzdálenosti od Olomouce. Jízdní čas vlakových spojů z Drahanovic do Olomouce je 45 minut.

Adekvátnost obslužnosti je v těchto obcích rozdílná. Odráží se na ní jednak rozdílné množství spojů, ale také velikost obcí, která ovlivňuje celkový denní tok mezi obcemi a Olomoucí. Nejvyšší adekvátnost obslužnosti byla vypočítána pro Ústín (0,77), která je zároveň nejvyšší v celém suburbánním zázemí Olomouce. Ostatní obce dosáhly podstatně nižších hodnot. Nejnižší hodnota (0,16) byla vypočítána pro největší obec z těchto 4, Drahanovice, jejíž celkový denní tok mezi ní a jádrem je 292 osob. O něco vyšší hodnotu (0,19) získaly Luběnice, na které se odrazil především nízký celkový počet spojů. Těšetice dosáhly s celkovým tokem 247 osob průměrné hodnoty adekvátnosti obslužnosti (0,25).

Na území všech výše zmíněných obcí západní části suburbánního zázemí Olomouce se nenacházejí větší zaměstnavatelé, kteří by stáli za vyšším proudem dojíždějících osob z Olomouce do obcí. Další dvě obce jsou pravým opakem. Na jejich území se nachází největší zaměstnavatelé v regionu, kteří jsou příčinou výrazné dojíždky z Olomouce do těchto obcí přesahující hranici 100 osob.

Významnější obcí podle zaměstnavatelů, kteří způsobují vysoký proud denně dojíždějících osob z Olomouce, je Lutín. V obci sídlí kromě střední strojírenské školy s kapacitou 400 žáků také několik velkých firem, ve kterých je dohromady zaměstnaných přes 2200 zaměstnanců. Mezi tyto firmy patří Slévárna Lutín, Edwards, Sigma group, John Crane Sigma a další. Denně do Lutína dojíždí 334 osob z Olomouce do škol a zaměstnání, což je nejvyšší dojíždka z jádra do obce v suburbánním zázemí Olomouce.

Jelikož v Lutíně žije přes 3000 obyvatel a zaměstnavatelé v obci jsou převážně technického zaměření, je značná také vyjíždka osob za prací a do škol směrem do Olomouce. Denně tak vyjíždí 425 osob. Vyjíždka a dojíždka dává dohromady celkový denní tok 759 osob mezi obcí a Olomoucí. Takto výraznému toku mezi obcí a jádrem je snaha přizpůsobit veřejnou hromadnou dopravu, resp. počet jejích přímých spojů. Ty jsou zajištěny 4 autobusovými linkami dopravce ARRIVA MORAVA. V pracovní dny do Olomouce vyjíždí 38 přímých spojů v časech od 4:47 do 22:17 s průměrným jízdním časem 30 minut. Ve zpátečním směru je vedeno o 2 spoje více, 40 spojů, v časech mezi 4:55 a 22:50. V dny pracovního klidu je počet snížen téměř o 30 spojů. V soboty je v obou směrech vedeno po 10 přímých spojích, v neděle a svátky po 11. I přes celkový počet 78 přímých spojů je kvůli velkému celkovému dennímu toku osob mezi Lutínem a Olomoucí adekvátnost obslužnosti jedna z nejnižších v suburbánním zázemí (0,10).

Nižší hodnotou adekvátnosti obslužnosti disponuje poslední obec v západní části, Hněvotín. Důvodem je opět poměrně velký celkový denní tok osob mezi ním a Olomoucí. Z obce do jádra vyjíždí 327 osob za prací a do škol a do obce dojíždí z Olomouce 116 osob. Za poměrně velkým tokem osob do obce stojí relativně velký zaměstnavatel Wanzl spol. či EverLift, ale také několik menších firem.

Z Hněvotína do jádra v pracovní dny vyjíždí 33 přímých spojů v časech 4:56 – 22:22 s průměrným časem jízdy 23 minut. V opačném směru je do obce zaveden o jeden spoj více, tedy 34 v časech 4:55 – 22:50. Počet spojů v soboty, neděle a svátky je stejný, jako v obci Lutín (10 a 11). Veškeré spoje, které projíždějí Hněvotínem, projížděly nebo začínaly v Lutíně, stejně tak ve směru z Olomouce spoje pokračují dále do Lutína.

**Tab. 11** Adekvátnost obslužnosti v obcích západní části suburbánního zázemí

Obec	Počet vyjíždějících do Olomouce	Počet dojíždějících z Olomouce	Celkový počet spojů	Adekvátnost obslužnosti	Počet obyvatel
Drahanovice	292	0	46	0,16	1684
Dubčany	29	0	3	0,10	220
Hněvotín	327	116	67	0,15	1556
Horka nad Moravou	438	146	147	0,25	2318
Křelov-Břuchotín	454	40	70	0,14	1598
Loučany	132	0	38	0,29	624
Luběnice	67	0	13	0,19	440
Lutín	425	334	78	0,10	3192
Náklo	188	13	59	0,29	1498
Náměšť na Hané	323	12	38	0,11	1986
Příkazy	242	0	88	0,36	1241
Senice na Hané	232	18	49	0,20	1821
Senička	41	0	14	0,34	349
Skrbeň	272	0	123	0,45	1190
Těšetice	234	13	62	0,25	1323
Ústín	74	0	57	0,77	400

*Zdroj: IDOS - Jízdní řády, 2014; ČSÚ, 2014; vlastní zpracování*

### 7.3 Shrnutí

Nejvyšším počtem přímých spojů s Olomoucí jsou propojeny obce, které jsou napojeny na síť MHD, jelikož tyto spoje jsou vedeny v pravidelných časových intervalech nepřesahujících 30 minut. (Tab. 12) Důvodem k připojení těchto obcí je jejich výrazná rezidenční funkce s velmi nízkým počtem pracovních příležitostí. Počtem přes 100 spojů obousměrně, včetně vlakových spojů, pak disponují právě tyto obce připojené do sítě MHD. Výjimku tvoří dvě obce. Samotičky, které nemají přístup k železnici, ale díky autobusovým spojům MHD, které jezdí v časových intervalech nepřesahujících 15 minut, mají absolutně nejvyšší počet přímých spojů s jádrem (151), a Bukovany, které také nemají přístup k železnici, a proto počet spojů mezi nimi a Olomoucí je pouze 66. Vyšší počet spojů je zaznamenán také u obcí s více jak 1000 obyvateli. Významným faktorem ovlivňujícím dopravní obslužnost, resp. počet přímých spojů je jejich dopravní poloha, zejména pak pro malé obce.

V obcích s počtem obyvatel nad 3000 se zpravidla nacházejí významní zaměstnavatelé s vysokým počtem zaměstnanců. Tyto dva fakty, velikost obce a počet pracovních míst, jsou příčinou vysokého celkového denního toku osob mezi těmito obcemi a jádrem. Jedná se např.



o Šternberk, Hlubočky a Lutín. Silné celkové toky osob se následně odrážejí na počtu spojení, kterých je většinou v obcích s podobnými specifiky zavedeno více.

**Tab. 12** Obce s nejvyšším počtem spojů

Obec	Celkový tok	Počet obyvatel	Počet spojů	Část
Samotišky	364	1294	151	severní
Horka nad Moravou	584	2318	147	západní
Skrbeň	272	1190	123	západní
Bystrovany	388	1017	103	východní
Štěpánov	556	3393	95	severní

*Zdroj: IDOS - Jízdní řády, 2014; ČSÚ, 2014*

Naopak nejnižším počtem spojů (do 20, při součtu autobusových a vlakových) jsou obsluhovány malé obce s počtem obyvatel do 500. (Tab. 13) Zpravidla se tyto obce také nacházejí ve větší vzdálenosti od jádra se špatnou dopravní polohou. Absolutně nejhůře dopadla obec Dubčany s 220 obyvateli, která je s Olomoucí přímo propojena celkově pouze 3 vlakovými spoji.

**Tab. 13** Obce s nejnižším počtem spojů

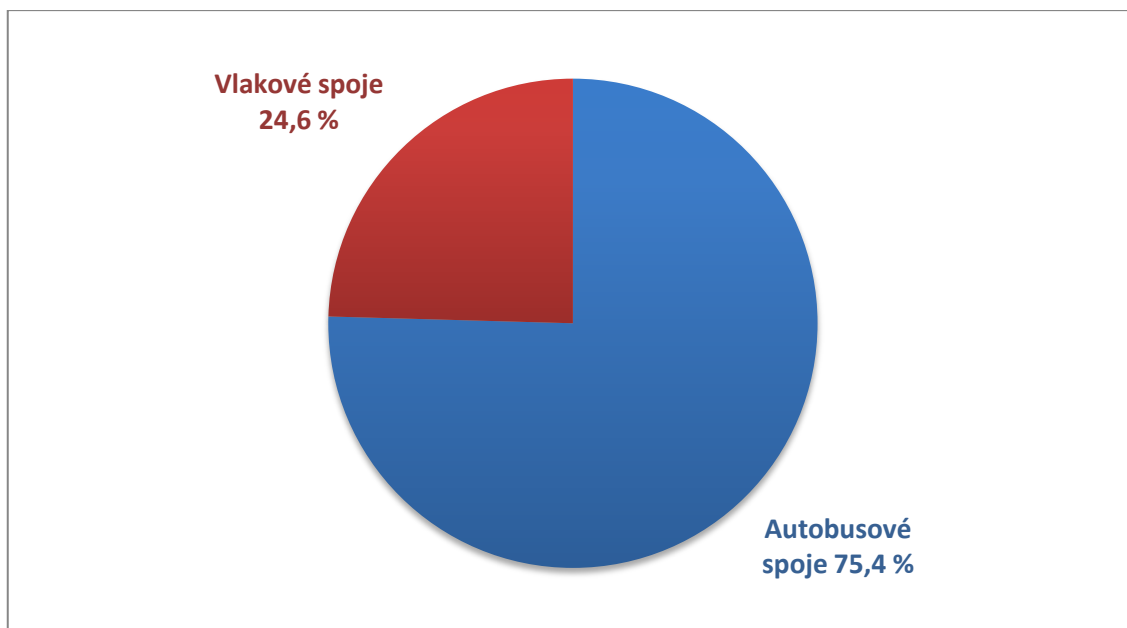
Obec	Celkový tok	Počet obyvatel	Počet spojů	Část
Jílová	60	559	18	severní
Suchonice	36	176	18	jižní
Senička	41	349	14	západní
Luběnice	67	440	13	západní
Dubčany	29	220	3	západní

*Zdroj: IDOS - Jízdní řády, 2014; ČSÚ, 2014*

Ve všech obcích byl v pracovní dny zjištěn vyšší počet spojů v ranních (od prvního spoje cca 4:30 do cca 9:00) a odpoledních (14:00 – 16:00) hodinách, tedy v době, kdy vyjíždí, nebo se naopak vrací ze škol a zaměstnání nejvyšší počet osob. Všechny obce s výjimkou Dubčan jsou zajištěny přímými spoji tak, aby osoby cestující za prací byly v Olomouci nejpozději v 5:30. Ve stejný čas mohou být v Olomouci také obyvatelé z Dubčan, musejí však využít nepřímé spoje s jedním přestupem v Litovli nebo Náměšti na Hané popsané výše.

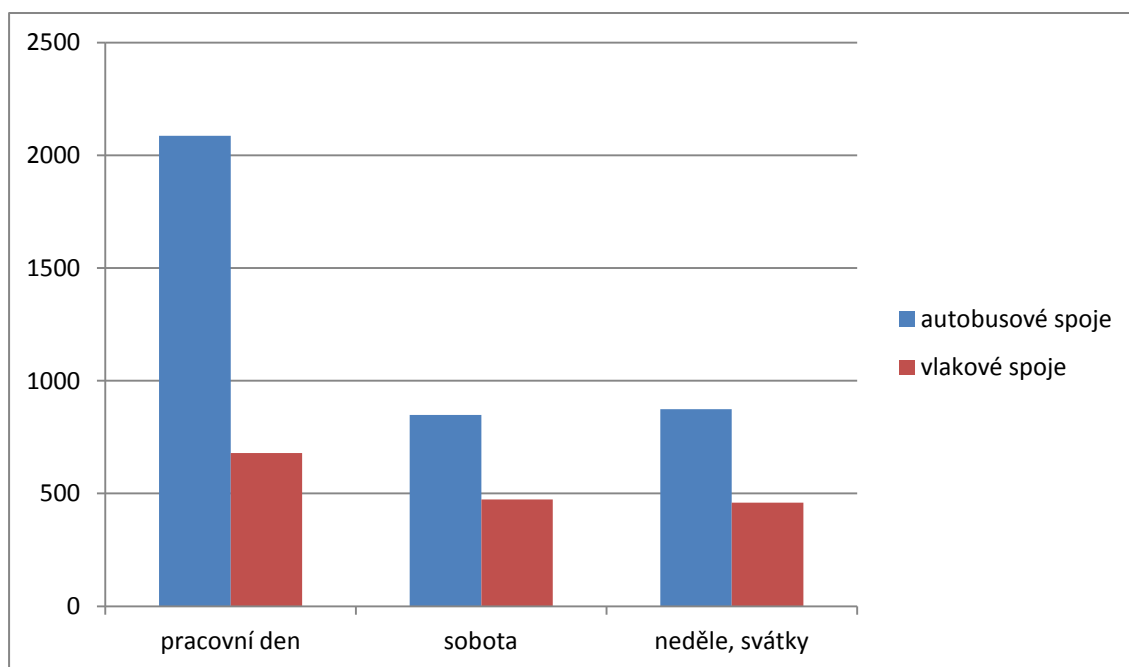
Celkový počet autobusových spojů v obou směrech, tedy z obcí do Olomouce i nazpět, zaujímá 75,4 % z absolutního počtu spojů, tedy vč. vlakových. (Obr. 11) V každý pracovní den je tak vedeno mezi obcemi a jádrem 2086 přímých autobusových spojů, které obsluhují 45 obcí.

Zbýlých 24,6 % tvoří vlakové spoje, které v počtu 679 spojů obsluhují každý pracovní den 20 obcí.



**Obr. 11** Podíl všech spojů v pracovní den (Zdroj: IDOS – Jízdní řády, 2014)

Rozložení spojů v jednom týdnu je u obou druhů hromadné dopravy stejný. Počet přímých spojů v dny pracovního klidu klesá. (Obr. 12, Příloha 10-17) V případě autobusové dopravy je počet přímých spojů v dny pracovního klidu o více jak polovinu snížen. Specifikem je, že v některých obcích je počet přímých spojů v neděle vyšší než v soboty. V celkovém součtu všech obcí se jedná o rozdíl 25 spojů. Nižší počet spojů je v dny pracovního klidu veden také v případě vlakové dopravy, snížení však není tak razantní jako v případě autobusové dopravy. Počet spojů je v celkovém součtu o 15 vyšší v soboty. Specifickou obcí, která se od tohoto tvrzení liší, je Jívová, ve které je veden nejvyšší počet vlakových spojů v sobotu (15) a nejnižší v pracovní den (13). Důvodem může být umístění stanice 4 km od intravilánu obce v chatové oblasti.



**Obr. 12** Počet přímých spojů veřejné hromadné dopravy podle referenčních dnů (Zdroj: IDOS – Jízdní řády, 2014)

Při analýze byla vypočítána také adekvátnost obslužnosti, ve které se odrazil celkový denní tok osob mezi obcemi a Olomoucí a celkový počet přímých spojů. Výsledná hodnota, která se u obcí v suburbánním zázemí Olomouce pohybovala od 0,06 do 0,77, přičemž vyšší hodnoty poukazovaly na vyšší adekvátnost obslužnosti. Hodnota 1,00 by v tomto případě znamenala rovnost počtu přímých spojů a celkového denního toku osob. Výsledky lze následně použít jako základní ukazatel obslužnosti obce. Je však důležité mít na paměti, že zjištěné hodnoty jsou často odrazem velikosti obce. Pro korektní srovnání dopravní obslužnosti obcí je vhodné si soubor obcí rozdělit na skupiny podle počtu obyvatel.

Nejlépe se v hodnocení adekvátnosti obslužnosti umístily malé obce do 1000 obyvatel. Jak již bylo naznačeno výše, nízký počet obyvatel obvykle znamenal nízký počet vyjíždějících, tedy, malý celkový tok osob. Dalším důvodem vyšší adekvátnosti obslužnosti v malých obcích je, že se v nich nevyskytují významnější zaměstnavatelé, kteří by zvyšovali celkový tok osob mezi obcemi a Olomoucí. Za prací a do škol vyjíždí Olomoučané pouze do 4 malých obcí z 20. Adekvátnost obslužnosti se v těchto obcích nejčastěji pohybovala od 0,30 výše. (Tab. 14) Výjimkou jsou pak obce s nižším počtem přímých spojů, kdy je toho důkazem obec Dubčany, s vůbec nejnižším počtem přímých spojů v suburbánním zázemí, s adekvátností obslužnosti 0,10, i přes nejnižší celkový denní tok. Snížená adekvátnost obslužnosti v Hlušovicích je naopak odrazem vyšší vazby obce na jádro, kdy denně do Olomouce vyjíždí 34,02 % z celkového počtu

obyvatel a tvoří tak poměrně velký celkový tok. Naopak velmi dobrou dopravní obslužností a nejvyšší hodnotou adekvátnosti obslužnosti disponuje obec Ústín. Přes tuto malou obec je veden poměrně velký počet přímých spojů, který je zapříčiněn její velmi dobrou dopravní polohou. Díky jeho poloze v blízkosti Olomouce a skrz něj procházející silnici II. třídy, která je důležitou spojnicí mezi Olomoucí a obcemi na západě, prochází skrz Ústín linky přímých spojů autobusů vedených ze 7 obcí západní části.

**Tab. 14** Adekvátnost obslužnosti v pracovní dny v obcích do 1000 obyvatel

Obec	Vyjíždějící do Olomouce	Dojíždějící z Olomouce	Celkový tok	Počet obyv.	Vyjíždějící (%)	Celkový počet spojů v pracovní den	Adekvátnost obslužnosti
Ústín	74	0	74	400	18,50	57	0,77
Blatec	106	0	106	618	17,15	81	0,76
Suchonice	36	0	36	176	20,45	18	0,50
Štarnov	87	0	87	660	13,18	42	0,48
Tověř	133	0	133	569	23,37	63	0,47
Svéslavice	31	10	41	186	16,67	19	0,46
Charváty	177	0	177	860	20,58	81	0,46
Daskabát	104	0	104	603	17,25	42	0,40
Krčmaň	91	0	91	464	19,61	36	0,40
Kožušany-Tážaly	196	18	214	855	22,92	81	0,38
Bukovany	191	0	191	595	32,10	66	0,35
Senička	41	0	41	349	11,75	14	0,34
Jívová	60	0	60	559	10,73	18	0,30
Střeň	119	0	119	583	20,41	35	0,29
Loučany	132	0	132	624	21,15	38	0,29
Liboš	93	0	93	611	15,22	22	0,24
Luběnice	67	0	67	440	15,23	13	0,19
Bystročice	151	15	166	725	20,83	31	0,19
Hlušovice	263	12	275	773	34,02	42	0,15
Dubčany	29	0	29	220	13,18	3	0,10

*Zdroj: IDOS - Jízdní řády, 2014; ČSÚ, 2014; vlastní zpracování*

Adekvátnost obslužnosti v obcích s počtem obyvatel 1000–2000 je nižší, i přesto že je v těchto obcích veden všeobecně větší počet spojů. Mnohem výraznější než u předchozí skupiny, často 2krát vyšší, je celkový denní tok osob mezi obcemi a Olomoucí. Průměrná hodnota adekvátnosti obslužnosti je v těchto obcích cca 0,20, kdy nejdůležitějším prvkem ovlivňujícím adekvátnost obslužnosti je celkový počet přímých spojů. (Tab. 15) Názorným příkladem jsou dvě obce z této skupiny s nejvyšší a nejnižší hodnotou. Při stejném celkovém

toku osob, v obou případech se jedná pouze o vyjíždějící osoby, je adekvátnost obslužnosti ve Skrbeni 0,45, kdežto v Doloplazech 0,10. Stejně tak je poměrně vysoká adekvátnost obslužnosti v Samotiškách při ještě větším celkovém toku osob. V Samotiškách i ve Skrbeni hraje významnou roli napojení obcí na MHD s vysokým počtem spojů, který přesahuje hranici 100 přímých spojů, stejně jako v Bystrovanech. I přes vysoký počet spojů je snížená adekvátnost obslužnosti také u dvou obcí, Hněvotín a Křelov-Břuchotín, které je způsobená vysokým celkovým tokem osob mezi obcí a jádrem.

**Tab. 15** Adekvátnost obslužnosti v pracovní dny v obcích s 1000-2000 obyvatel

Obec	Vyjíždějící do Olomouce	Dojíždějící z Olomouce	Celkový tok	Počet obyv.	Vyjíždějící (%)	Celkový počet spojů v pracovní den	Adekvátnost obslužnosti
Skrbeň	272	0	272	1190	22,86	123	0,45
Samotišky	349	15	364	1294	26,97	151	0,41
Příkazy	242	0	242	1241	19,50	88	0,36
Náklo	188	13	201	1498	12,55	59	0,29
Bystrovany	271	117	388	1017	26,65	103	0,27
Těšetice	234	13	247	1323	17,69	62	0,25
Přáslavice	264	0	264	1356	19,47	66	0,25
Olšany u Prostějova	179	19	198	1615	11,08	46	0,23
Senice na Hané	232	18	250	1821	12,74	49	0,20
Dub nad Moravou	216	16	232	1582	13,65	44	0,19
Velký Újezd	183	40	223	1267	14,44	40	0,18
Grygov	290	31	321	1466	19,78	56	0,17
Věrovany	203	0	203	1367	14,85	34	0,17
Drahanovice	292	0	292	1684	17,34	46	0,16
Hněvotín	327	116	443	1556	21,02	67	0,15
Majetín	193	0	193	1117	17,28	28	0,15
Křelov-Břuchotín	454	40	494	1598	28,41	70	0,14
Náměšť na Hané	323	12	335	1986	16,26	38	0,11
Tršice	261	15	276	1631	16,00	31	0,11
Doloplazy	273	0	273	1340	20,37	27	0,10

*Zdroj: IDOS - Jízdní řády, 2014; ČSÚ, 2014; vlastní zpracování*

U obcí s počtem přes 2000 obyvatel je běžná hodnota adekvátnosti obslužnosti nižší než 0,10. (Tab. 16) Počet přímých spojů je v těchto obcích všeobecně vyšší než v ostatních obcích v suburbánním zázemí, jenomže vyšší, a to v několika případech i více než dvakrát, je

také celkový denní tok osob mezi obcemi a Olomoucí. Nejenže je vysoká vyjížďka osob z obcí, která je odrazem jejich velikosti, ale také dojížďka osob za prací a do škol z Olomouce, která je v těchto obcích nejvyšší v suburbánním zázemí. Vysoká dojížďka do obcí je způsobená umístěním nejvýznamnějších zaměstnavatelů v regionu právě v nich. Výrazně se však v této skupině obcí odlišuje Horka nad Moravou s adekvátností obslužnosti 0,25, kterou zvyšuje, stejně jako v uvedených příkladech výše, nadměrný počet přímých spojení s Olomoucí díky napojení na MHD. Nejhůře v celém suburbánním zázemí Olomouce dopadl, co se adekvátnosti obslužnosti týče, Šternberk s hodnotou 0,06. Takto nízká adekvátnost obslužnosti je způsobená velkým celkovým denním tokem osob mezi ním a Olomoucí, který je odrazem jeho velikosti.

**Tab. 16** Adekvátnost obslužnosti v pracovní dny v obcích s více než 2000 obyvatel

Obec	Vyjíždějící do Olomouce	Dojíždějící z Olomouce	Celkový tok	Počet obyv.	Vyjíždějící (%)	Celkový počet spojů v pracovní den	Adekvátnost obslužnosti
Horka nad Moravou	438	146	584	2318	18,90	147	0,25
Štěpánov	482	74	556	3393	14,21	95	0,17
Dolany	504	24	528	2534	19,89	86	0,16
Velká Bystřice	569	137	706	3065	18,56	88	0,12
Bělkovice-Laštany	325	11	336	2125	15,29	40	0,12
Lutín	425	334	759	3192	13,31	78	0,10
Hlubočky	636	263	899	4361	14,58	79	0,09
Bohuňovice	483	39	522	2577	18,74	42	0,08
Velký Týnec	529	184	713	2574	20,55	52	0,07
Šternberk	1004	300	1304	13677	7,34	78	0,06

Zdroj: IDOS - Jízdní řády, 2014; ČSÚ, 2014; vlastní zpracování

Srovnání jak moc se vzájemně jednotlivé atributy, které se vztahují např. k velikosti obce, tokům mezi jádrem a zázemím, počty spojů nebo dopravní polohou, ovlivňují, poskytuje korelační koeficient. Ten, vztah mezi dvěma atributy vyhodnocuje na škále <-1;1>, kdy hodnota -1 absolutně vylučuje souvislost mezi dvěma jevy, 1 naopak značí absolutní souvislost mezi dvěma jevy.

Na základě vypočteného korelačního koeficientu lze tedy tvrdit, že čím vyšší počet obyvatel v obci suburbánního zázemí žije, tím vyšší je vazba té obce na Olomouc, tedy tím vyšší je celkový tok osob mezi obcí a jádrem. (Tab. 17) Menší souvislost pak byla pomocí korelačního

koeficientu zjištěna u počtu spojů ve vztahu k celkovému toku, dopravní poloze či počtu obyvatel.

**Tab. 17** Míra korelace podle vstupních atributů

Vstupní atributy	Míra korelace
celkový tok a obyvatelstvo	0,86
celkový tok a počet spojů	0,49
počet spojů a dopravní poloha	0,35
obyvatelstvo a počet spojů	0,28

Obce lze srovnávat také na základě časové dostupnosti centra suburbánního zázemí dle využitého dopravního prostředku. Poměrně logická je delší doba jízdy autobusových spojů při srovnání s IAD. Autobusy i automobily jezdí po stejných silnicích se stejným vlivem dopravní situace, autobusy navíc zastavují na zastávkách v jednotlivých obcích. Zajímavější srovnání se nám naskytne při porovnání vlakové dopravy a IAD. Jízda automobilem je často opět rychlejší, ale rozdíl je mnohem nižší. Navíc při výpočtu časové dostupnosti IAD nebyla brána v potaz dopravní situace na silnicích, která dobu jízdy často prodlouží. Proto v obcích, kde byla časová dostupnost automobilem přibližně stejná jako jízdní čas vlakových spojů, lze tvrdit, že jízda automobilem bude pomalejší. Jedná se tak o obce na železniční trati č. 290, č. 301 i č. 310. V případě Hluboček, ležících na trati č. 310 je menší časová dostupnost Olomouce podmíněna využitím rychlíkových spojů. Obce ležící na železničním koridoru, byť jsou obsluhovány pouze osobními a spěšnými vlaky, jsou z jádra časově dostupnější vlakovými spoji než automobily. Při srovnání jízdní doby autobusových a vlakových spojů je přeprava vlakem téměř ve všech případech rychlejší. Odlišnost od tohoto tvrzení nastává při srovnání těchto dvou druhů dopravy ve 2 obcích ležících na regionální trati v západní části suburbánního zázemí. Z obcí Drahanovice a Náměšť na Hané mají vlakové spoje vyšší průměrný jízdní čas, který je odrazem vedení regionální tratě skrz velkou část Olomouce, na jejímž území vlak zastavuje na dalších 5 zastávkách, než dorazí do konečné stanice, k níž byl zjišťován jízdní čas spojů.

## 8 ZÁVĚR

V mnoha případech je rozhodujícím faktorem pro výběr obce při stěhování obyvatel do suburbánního zázemí měst dopravní obslužnost zvolené obce z důvodu předpokládané denní dojíždky za službami do jádra. Stejně tak je důležitá také vzdálenost, která ovlivňuje přepravní čas. Pro svoji přepravu mohou obyvatelé suburbánního zázemí využívat dva hlavní druhy dopravy, IAD a veřejnou hromadnou dopravu. Právě analýza kvality dopravní obslužnosti hromadnou dopravou jednotlivých obcí byla hlavním cílem předkládané diplomové práce. Tato analýza byla postavená na několika faktorech, které se vzájemně ovlivňují. Elementárním faktorem určujícím kvalitu dopravní obslužnosti byla hodnota adekvátnosti obslužnosti, která byla počítána z celkového denního toku osob mezi obcí a jádrem a celkového počtu přímých spojů. Vedlejšími faktory ovlivňujícími kvalitu dopravní obslužnosti jsou jízdní čas spojů, množství dopravců, nebo dopravní poloha obcí.

Na základě zjištěných hodnot lze konstatovat, že dopravní obslužnost suburbánního zázemí je na poměrně dobré úrovni. Předpokládalo se, že nejlépe budou hodnoceny obce v těsné blízkosti Olomouce. Tato hypotéza se téměř ve všech případech obcí potvrdila. Důvodem bylo napojení obcí do sítě MHD a s tím spojený vysoký počet přímých spojů. U ostatních obcí v blízkosti jádra za jejich dobrou dopravní obslužností stála jejich dopravní poloha. Obcemi většinou procházely nejdůležitější silnice z dané části zázemí, tudíž jimi procházely veškeré linky směřující do jádra obsluhující obce v té části. Častokrát dopravní obslužnost, především počet přímých spojů, ovlivňovala několikrát výše zmíněná dopravní poloha. Zejména u malých obcí vzdálených od Olomouce ovlivňovala jejich dopravní obslužnost. Každé tvrzení má však i své výjimky, kterou je v tomto případě obec Dubčany s dobrou dopravní polohou, avšak pouze 3 přímými vlakovými spoji do centra území. Za výjimku lze považovat také obec Suchonice s velmi špatnou dopravní polohou, avšak adekvátním počtem spojů k celkovému dennímu toku osob. Dalším zjištěním, které ovlivňuje kvalitu dopravní obslužnosti, je časové rozložení spojů. Všechny obce jsou obsluhovány tak, aby osoby vyjíždějící do zaměstnání a do škol byly v Olomouci před 8 hodinou ranní. Předpokládanému tlaku vyjíždějících osob je v ranních hodinách mezi 4:30 a 8:00 odpovídá zvýšený počet spojů. Stejně tak je zvýšen počet spojů v odpoledních hodinách mezi 14:00 a 16:00, kdy lze očekávat návrat osob ze zaměstnání a škol. Tomuto tvrzení neodpovídá pouze obec Dubčany, kvůli pouhým 3 přímým spojům. Obec je však dobře obsluhována autobusovými spoji s 1 přestupem.



Nikterak překvapivé není srovnání časové dostupnosti obcí různými dopravními prostředky. Nejrychlejší je IAD a nejpomalejší autobus. Vlak za IAD zaostává v řádu několika minut. Avšak díky špatné dopravní situaci na silnicích (dopravní zácpy apod.) je doprava vlakem v těchto případech rychlejší. Pouze v dvou případech, obcí Drahanovice a Náměšť na Hané, mají přímé autobusové spoje nižší přepravní čas než vlakové, což je dáno polohou obcí na regionální trati, která má složitější linii vedení, a vyšší vzdáleností od Olomouce.

Analýze dopravní obslužnosti předcházely dva dílčí cíle. Prvním, zásadním dílčím cílem bylo vymezení suburbánního zázemí. Na základě zvolené metody bylo zformováno území o 50 obcích kolem Olomouce, která je z pohledu ekonomického, velikostního, tak i toků osob denně dojíždějících do ní naprosto dominantní. Výsledný tvar zázemí potvrdil hypotézu vyřčenou v úvodu práce, tedy zploštění ze tří stran působením větších měst. Druhým dílčím cílem pak bylo zhodnocení dopravní polohy obcí. Tu lze hodnotit jako převážně dobrou díky husté silniční a železniční síti. Pouze obce v severní části mají spíše špatnou dopravní polohu, především z důvodu vedení pouze jedné významnější silnice.

Závěrem lze konstatovat, že dopravní obslužnost obcí suburbánního zázemí Olomouce je na dobré úrovni. Především jsou velmi dobře v pracovní dny obsluhovány obce s výraznou rezidenční funkcí a nízkou pracovní příležitostí v nich a větší obce s velkými zaměstnavateli, ke kterým se váže velký oboustranný tok vyjíždějících a dojíždějících osob do zaměstnání a do škol. V dny pracovního klidu je počet přímých spojů ve všech obcích snížen, avšak je stále dostačující. Většina obcí je vedle přímých spojů navíc obsluhována také spoji s jedním přestupem.

## 9 SUMMARY

Several goals have been stated in this thesis. The first was to define the suburban zone of Olomouc. On the basis of one indicator which was people commuting to work, 50 municipalities were selected. The shape of this area is slightly affected by towns of Litovel, Šternberk and Uničov on the north and by towns of Prostějov and Přerov on the south. None of these towns can compete with Olomouc in the matter of size and amenities (job opportunities, schools).

Another objective was to evaluate the horizontal transport position of suburban municipal zones of Olomouc in the transportation network. In general, the traffic position of villages can be rated as good. In most cases (22) municipalities' traffic position was evaluated as "good", the other 9 villages had a rate of "very good". These communities usually had the road of 1<sup>st</sup> or 2<sup>nd</sup> classes going through and they had an access to the motorway. The exception is remote Šternberk, which won a large number of points, because the 1<sup>st</sup> class road passes through it and also three of the 2<sup>nd</sup> class roads end here because of the town's size and importance. The largest number of points (17) was won by Hněvotín thanks to the access to two express roads passing through the area and two 1<sup>st</sup> class roads. The remaining municipalities were rated with a "poor" level of transport position (12) and "very poor" (7). In this way there were mostly evaluated municipalities in the northern part of the suburban zone.

The main objective of this work was to analyse the transport service in the suburban municipal zone of Olomouc. The result of this analysis is that transport services are relatively good in all municipalities, which have been determined mainly on the basis of the number of direct connections to Olomouc. The top results in this analysis are shown by villages closest to Olomouc, the best ones had the areas where public transportation buses are introduced. For small villages further from Olomouc, their transport services position has a great influence. It is important to note that municipalities with a low number of direct connections have the opportunity to use a transport link with a maximum of one transfer.

With the greatest number of direct connections (buses and trains) is secured by the community of Samotíšky with 151 lines which are connected to the public transportation network. If we did not count villages with public transportation connections, Štěpánov would be the area with the largest number of direct connections (95 connections). By contrast, an area with the least number of direct connections is Dubčany, which has only three direct train connections introduced.

The results of a comparison of the availability of various transport municipal means are not a surprise. The fastest is personal car transportation and the slowest is a bus. Train is just several minutes behind personal car transportation. However, due to the bad traffic situation on roads (traffic jams, etc.) traveling by train is faster in these cases.

To sum up, there is a good level of public transportation in the suburban area of Olomouc. Especially on weekdays when public transportation is used by the most people for commuting to work and schools. On weekends and holidays the number of direct connections is limited, but it is still sufficient, with the possibility of indirect connections with one transfer.

Key words: transportation services, suburban area, direct service, public transportation, commuting to work

## 10 POUŽITÉ ZDROJE

- [1] BAŠTOVÁ, Magdalena; KREJČÍ Tomáš; TONEV Petr; TOUŠEK Václav. Změny v dojížděcí za prací do českých velkoměst v letech 1991 - 2001. In Zmeny v štruktúre krajiny ako reflexia súčasných spoločenských zmien v strednej a východnej Európe - zborník z III. medzinárodného geografického kolokvia. Košice: Vydavateľstvo Univerzity P. J. Šafárika, 2005. s. 9-14, 6 s. ISBN 80-7097-623-3.
- [2] BIOLEK, Jaroslav. Suburbanizační trendy v největších městech Olomouckého kraje. Brno, 2011. Diplomová práce. Masarykova univerzita.
- [3] BORUTA, Tomáš; IVAN, Igor. Dopravní obslužnost hromadnou dopravou na Jesenicku. In: *Ph. D. WORKSHOP 2008*. 2008. p. 9.
- [4] HALÁS, Marián., ROUBÍNEK, Pavel., KLADIVO, Petr. Urbánní a suburbánní prostor Olomouce: teoretické přístupy, vymezení, typologie. *Geografický časopis / Geographical Journal* 64 (4), 2004, 289–310. ISSN 0016-7193.
- [5] HAMPL, M.; KÜHNEL, K. Dojížděka obyvatelstva za prací jako regionální proces. *Acta Universitatis Carolinae–Geographica*, 1967, 2: 39-56.
- [6] HAMPL, Martin. Současný vývoj geografické organizace a změny v dojížděcí za prací a do škol v Česku. *Geografie*, 2004, 109.3: 205-222.
- [7] HŮRSKÝ, Josef. Klasifikace měst ČSR podle polohy v dopravních sítích. In: *Sborník ČSSZ*. Praha: Academia, 1974, 101 - 107.
- [8] KLUSÁČEK, Petr; MARTINÁT, Stanislav; MATZNETTER, Walter, WISBAUER, Alexander. (2009): Urban development in selected Czech and Austrian city regions. *Acta Universitatis Palackianae Olomucensis – Geographica*, 40, č. 2, s. 27–57.
- [9] KRAFT, Stanislav, et al. Dopravní systém České republiky: efektivita a prostorové dopady. *Národohospodářský obzor*, 2009, 9.1: 21-33.
- [10] MAIER, Karel, et al. Dopravní dostupnost funkčních městských regionů a urbanizovaných zón v České republice. *Urbanismus a územní rozvoj*, 2007, 10.3.

- [11] MATZNETTER, Walter. The Vienna and Bratislava urban regions: comparing urban development under (welfare) capitalism and (post-) communism. *European Spatial Research and Policy*, 2004, 11, č. 1, s. 61–77.
- [12] NOVÁK, Václav. *Dojíždka za prací a pracovně podmíněná migrace v kraji Vysočina*. Brno, 2009. Dizertační práce. Katedra geografie, Masarykova univerzita.
- [13] RÖLC, R. Dopravní dostupnost a regionální význam krajských měst. *Geografie–Sborník ČGS*, 2001, 106: 222-233.
- [14] SEIDENGLANZ, Daniel. Dopravní charakteristiky venkovského prostoru. Brno, 2007. Dizertační práce. Masarykova univerzita.
- [15] SÝKORA, L. uděk; POSOVÁ, Darina. Formy urbanizace: kritické zhodnocení modelu stadií vývoje měst a návrh alternativní metody klasifikace forem urbanizace. *Geografie*, 2011, 116, č. 1, s. 1–22.
- [16] TEMELOVÁ, Jana, et al. „Každodenní život, denní mobilita a adaptační strategie obyvatel v periferních lokalitách.“. *Sociologický časopis/Czech Sociological Review*, 2011, 47.4: 831-858.
- [17] URBÁNKOVÁ, Jana; OUŘEDNÍČEK, Martin. Vliv suburbanizace na dopravu v Pražském městském regionu. *Sociální geografie Pražského městského regionu. Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, Praha, 2006*, 79-95.

#### **Internetové zdroje:**

- [18] Arriva Morava, a.s. *ARRIVA MORAVA* [online]. 2014 [cit. 2014-04-15]. Dostupné z: <http://www.arriva-morava.cz/>
- [19] BAUM-SNOW, Nathaniel. Suburbanization and transportation in the monocentric model. *Journal of Urban Economics*. 2007, roč. 62, č. 3, s. 405-423 [cit. 2014-04-19]. ISSN 00941190. DOI: 10.1016/j.jue.2006.11.006. Dostupné z: <http://linkinghub.elsevier.com/retrieve/pii/S0094119006001161>
- [20] CERVERO, Robert a John LANDIS. Suburbanization of jobs and the journey to work: A submarket analysis of commuting in the San Francisco bay area. *Journal of Advanced Transportation*. 1992, roč. 26, č. 3, s. 275-297 [cit. 2014-04-19]. ISSN 01976729 DOI: 10.1002/atr.5670260305. Dostupné z: <http://doi.wiley.com/10.1002/atr.5670260305>

- [21] Dojíždka do zaměstnání a škol podle Sčítání lidu, domů a bytů 2011 - Olomoucký kraj. *Český statistický úřad* [online]. 2014 [cit. 2014-04-15]. Dostupné z: [http://www.scitani.cz/csu/2013edicniplan.nsf/krajkapitola/23071-13-n+k3123\\_2013-15](http://www.scitani.cz/csu/2013edicniplan.nsf/krajkapitola/23071-13-n+k3123_2013-15)
- [22] Dopravní podnik města Olomouce. *DPMO* [online]. 2014 [cit. 2014-04-15]. Dostupné z: <http://www.dpmo.cz/default.asp?str=zajimavosti>
- [23] Eurodata. *Bisonde Česká republika: B2B databáze firem* [online]. 2014 [cit. 2014-04-15]. Dostupné z: <http://www.hbi.cz/eurodata/>
- [24] GEOFABRIK Download Area. *GEOFABRIK* [online]. 2014 [cit. 2014-04-15]. Dostupné z: <http://download.geofabrik.de/osm/europe/>
- [25] Historie. *MHD Olomouc* [online]. 2014 [cit. 2014-04-15]. Dostupné z: <http://www.mhd-olomouc.cz/Info/historie>
- [26] MARADA, Miroslav. Vertikální a horizontální dopravní poloha středisek osídlení Česka. In: *Česká geografie v evropském prostoru* [online]. 2006 [cit. 2014-04-12]. Dostupné z: <http://geografiedopravy.cz/index.php/publikace>
- [27] Plán dopravní obslužnosti území Olomouckého kraje. *INTEGROVANÝ DOPRAVNÍ SYSTÉM OLOMOUCKÉHO KRAJE* [online]. 2010 [cit. 2014-04-15]. Dostupné z: <http://www.kidsok.cz/pdf/plan-dopravni-obslužnosti-ok.pdf>
- [28] Tiskové centrum. *České dráhy* [online]. 2014 [cit. 2014-04-15]. Dostupné z: <http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-19404/>
- [29] Vyhledání spojení. *IDOS - jízdní řády* [online]. 2014 [cit. 2014-04-18]. Dostupné z: <http://jizdnirady.idnes.cz/vlakyautobusy/spojeni/>
- [30] Webová mapová aplikace. *Ředitelství silnic a dálnic ČR* [online]. 2012 [cit. 2014-04-15]. Dostupné z: <http://www.rsd.cz/Mapy/webova-mapova-aplikace>
- [31] Železnice ČR. *Správa železniční dopravní cesty* [online]. 2012 [cit. 2014-04-15]. Dostupné z: <http://www.szdc.cz/o-nas/zeleznice-cr.html>
- [32] Železniční mapa České republiky. *Jízdní řády ČD a ČSD* [online]. 2014 [cit. 2014-04-15]. Dostupné z: <http://www.jizdni-rady.nanadrazi.cz/index.php?page=zeleznicni-mapa-ceske-republiky-2013>

## 11 SEZNAM PŘÍLOH

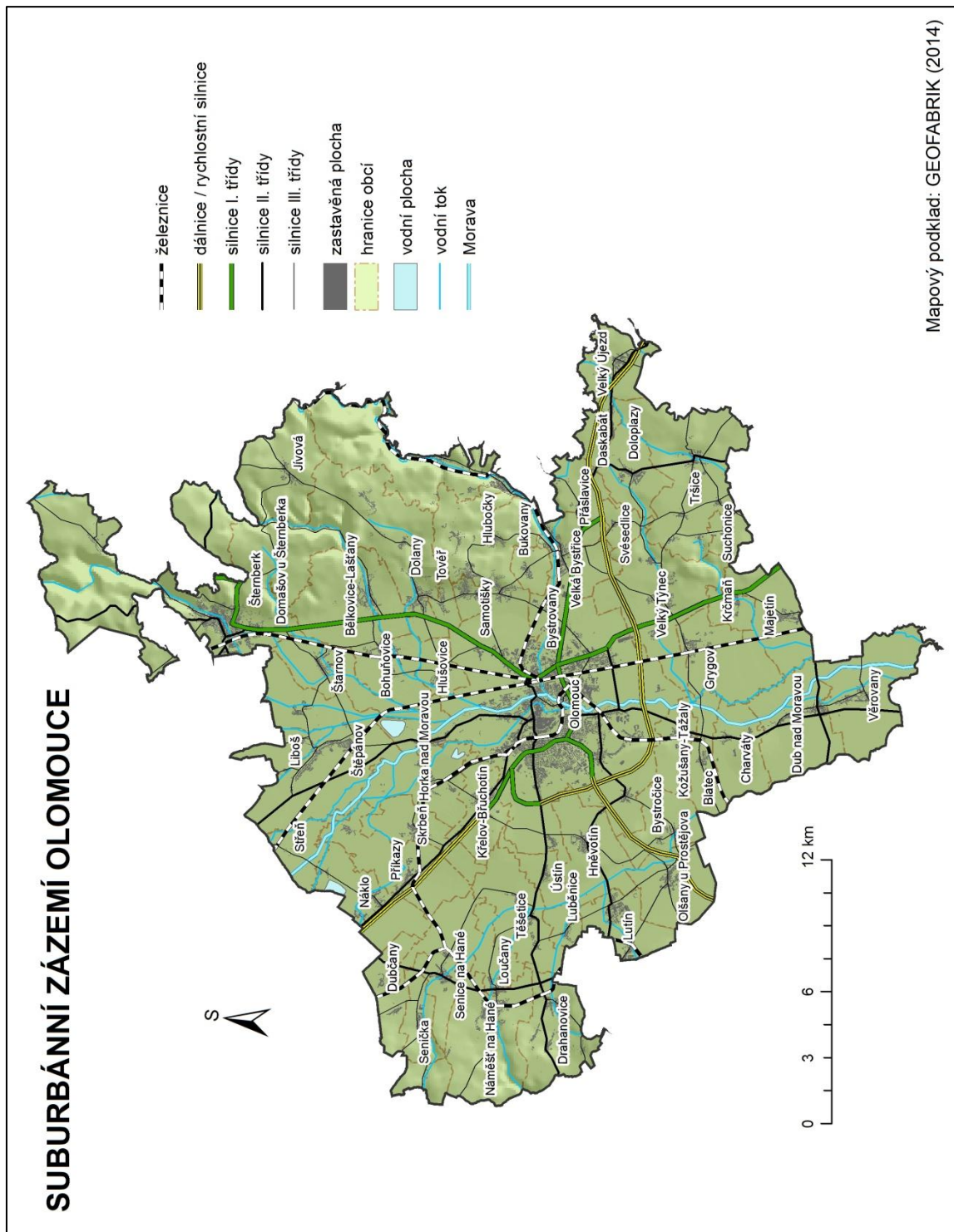
- Příloha 1: Mapa suburbánního zázemí Olomouce
- Příloha 2: Mapa hustoty zalidnění v obcích suburbánního zázemí Olomouce v roce 2011
- Příloha 3: Mapa dopravní sítě v suburbánním zázemí Olomouce
- Příloha 4: Tabulka obcí s přiděleným počtem bodů a úrovně dopravní polohy
- Příloha 5: Mapa dopravní polohy obcí v suburbánním zázemí Olomouce
- Příloha 6: Mapa časové dostupnosti obcí suburbánního zázemí Olomouce IAD
- Příloha 7: Mapa autobusových dopravců obsluhujících obce suburbánního zázemí Olomouce přímými spoji
- Příloha 8: Mapa časové dostupnosti přímých autobusových spojů z obcí v suburbánním zázemí Olomouce
- Příloha 9: Mapa časové dostupnosti přímých vlakových spojů z obcí v suburbánním zázemí Olomouce
- Příloha 10: Tabulka celkového počtu přímých autobusových spojů v jednotlivých obcích suburbánního zázemí Olomouce
- Příloha 11: Tabulka celkového počtu přímých vlakových spojů v jednotlivých obcích suburbánního zázemí Olomouce
- Příloha 12: Mapa počtu přímých autobusových spojů v obcích suburbánního zázemí Olomouce v pracovní dny
- Příloha 13: Mapa počtu přímých autobusových spojů v obcích suburbánního zázemí Olomouce v sobotu
- Příloha 14: Mapa počtu přímých autobusových spojů v obcích suburbánního zázemí Olomouce v neděle a o svátcích
- Příloha 15: Mapa počtu přímých vlakových spojů v obcích suburbánního zázemí Olomouce v pracovní dny

Příloha 16: Mapa počtu přímých vlakových spojů v obcích suburbánního zázemí Olomouce v sobotu

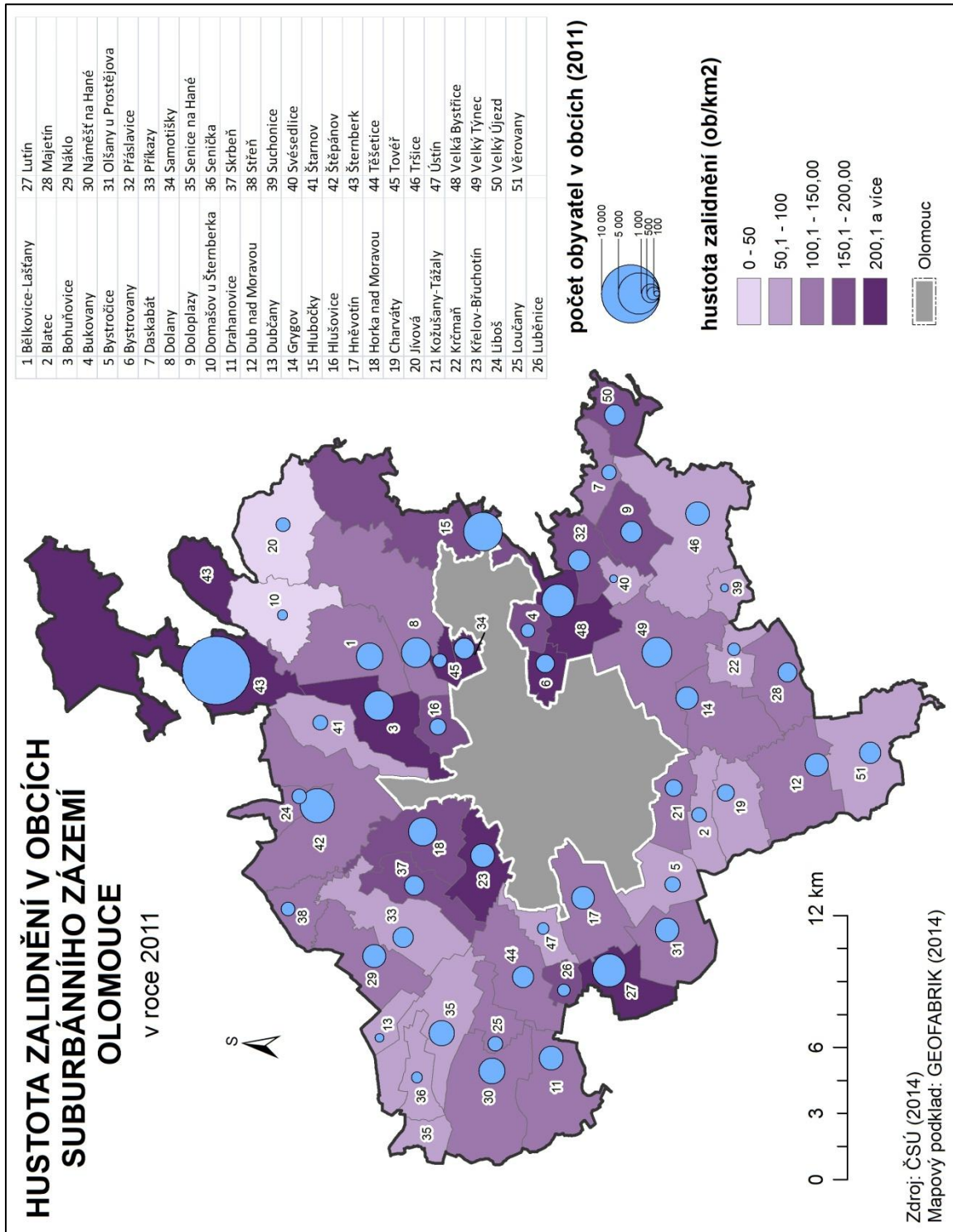
Příloha 17: Mapa počtu přímých vlakových spojů v obcích suburbánního zázemí Olomouce v neděle a o svátcích



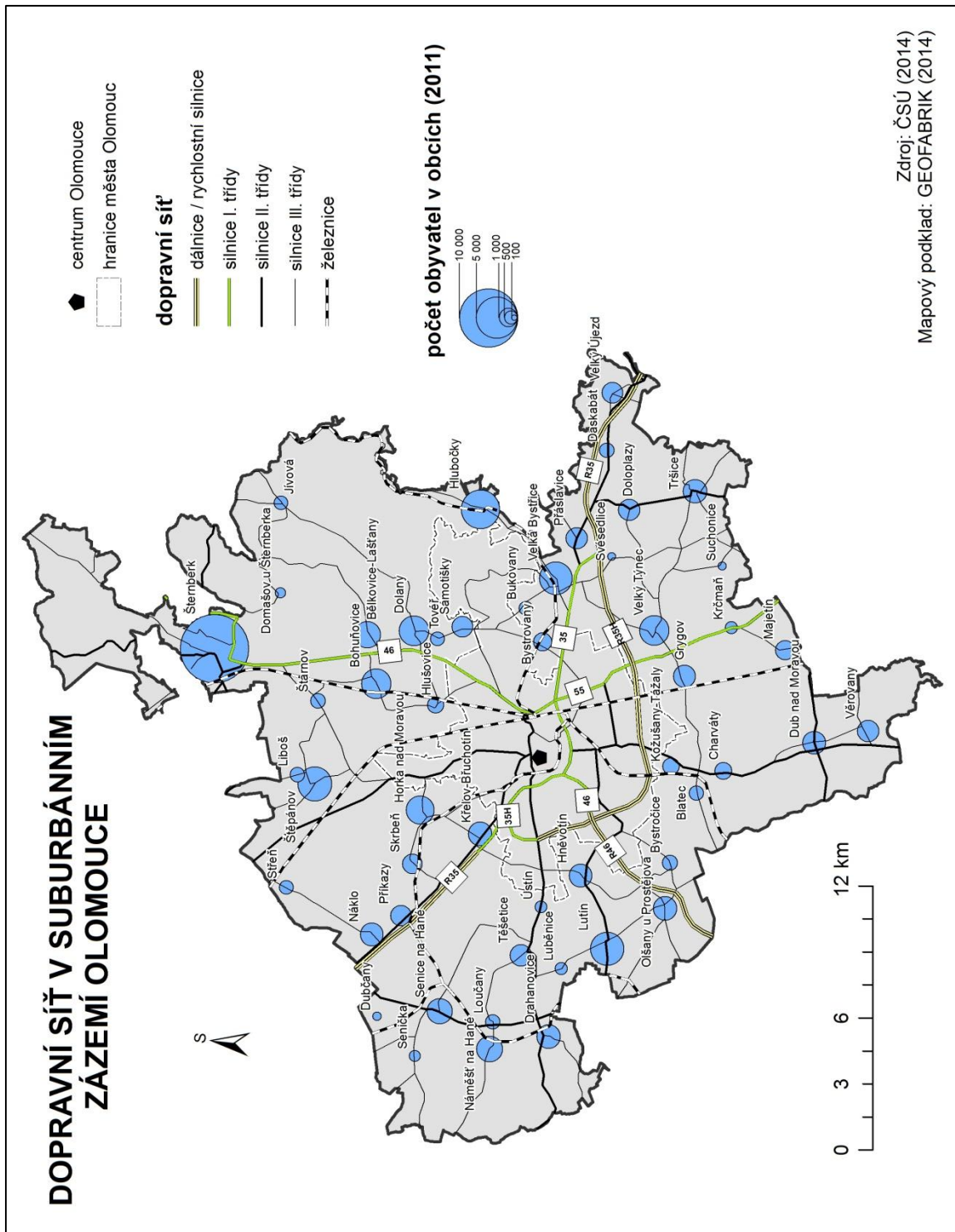
Příloha 1: Mapa suburbálního zázemí Olomouce (vlastní zpracování v ArcGIS 10)



Příloha 2: Mapa hustoty zalidnění v obcích suburbálního zázemí Olomouce v roce 2011 (vlastní zpracování v ArcGIS 10)



Příloha 3: Mapa dopravní sítě v suburbálním zázemí Olomouce (vlastní zpracování v ArcGIS10)



Příloha 4: Tabulka obcí s přiděleným počtem bodů a úrovně dopravní polohy

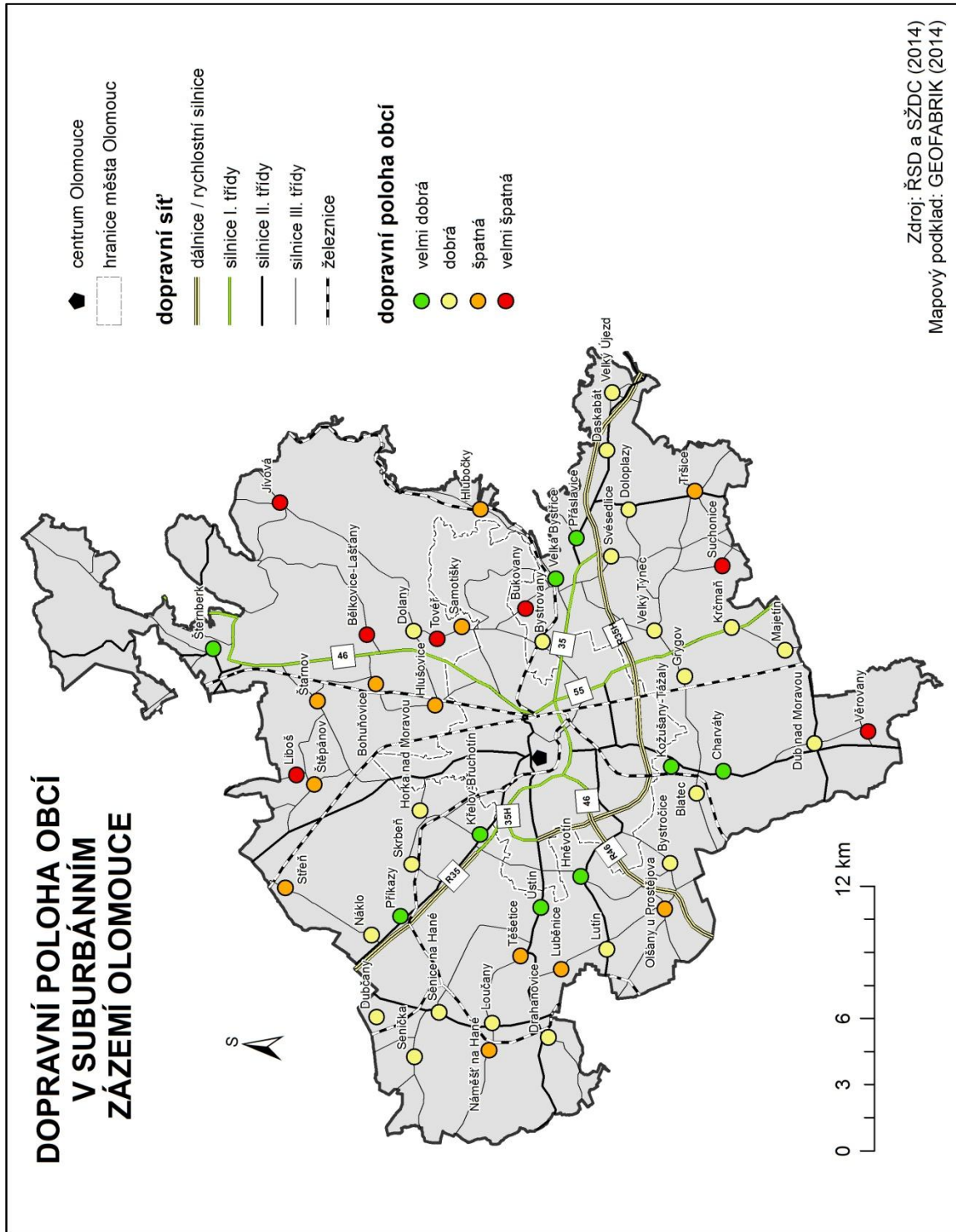
**Tab. 17** Kategorizace obcí podle dopravní polohy

Obec	Počet bodů	Úroveň dopravní polohy	Obec	Počet bodů	Úroveň dopravní polohy
Bělkovice-Lašťany	2	velmi špatná	Lutín	9	dobrá
Blatec	8	dobrá	Majetín	7	dobrá
Bohuňovice	4	špatná	Náklo	9	dobrá
Bukovany	2	velmi špatná	Náměšť na Hané	3	špatná
Bystročice	8	dobrá	Olšany u Prostějova	4	špatná
Bystrovany	9	dobrá	Přáslavice	11	velmi dobrá
Daskabát	7	dobrá	Příkazy	11	velmi dobrá
Dolany	6	dobrá	Samotíšky	4	špatná
Doloplazy	9	dobrá	Senice na Hané	9	dobrá
Drahanovice	6	dobrá	Senička	6	dobrá
Dub nad Moravou	8	dobrá	Skrbeň	8	dobrá
Dubčany	6	dobrá	Střeň	5	špatná
Grygov	6	dobrá	Suchonice	2	velmi špatná
Hlubočky	3	špatná	Svéslavice	7	dobrá
Hlušovice	4	špatná	Štarnov	4	špatná
Hněvotín	17	velmi dobrá	Štěpánov	5	špatná
Horka nad Moravou	8	dobrá	Šternberk	14	velmi dobrá
Charváty	10	velmi dobrá	Těšetice	4	špatná
Jívová	0	velmi špatná	Tověř	2	velmi špatná
Kožušany-Tážaly	11	velmi dobrá	Tršice	4	špatná
Krčmaň	6	dobrá	Ústín	10	velmi dobrá
Křelov-Břuchotín	10	velmi dobrá	Velká Bystřice	14	velmi dobrá
Liboš	0	velmi špatná	Velký Týnec	6	dobrá
Loučany	6	dobrá	Velký Újezd	9	dobrá
Luběnice	3	špatná	Věrovany	2	velmi špatná

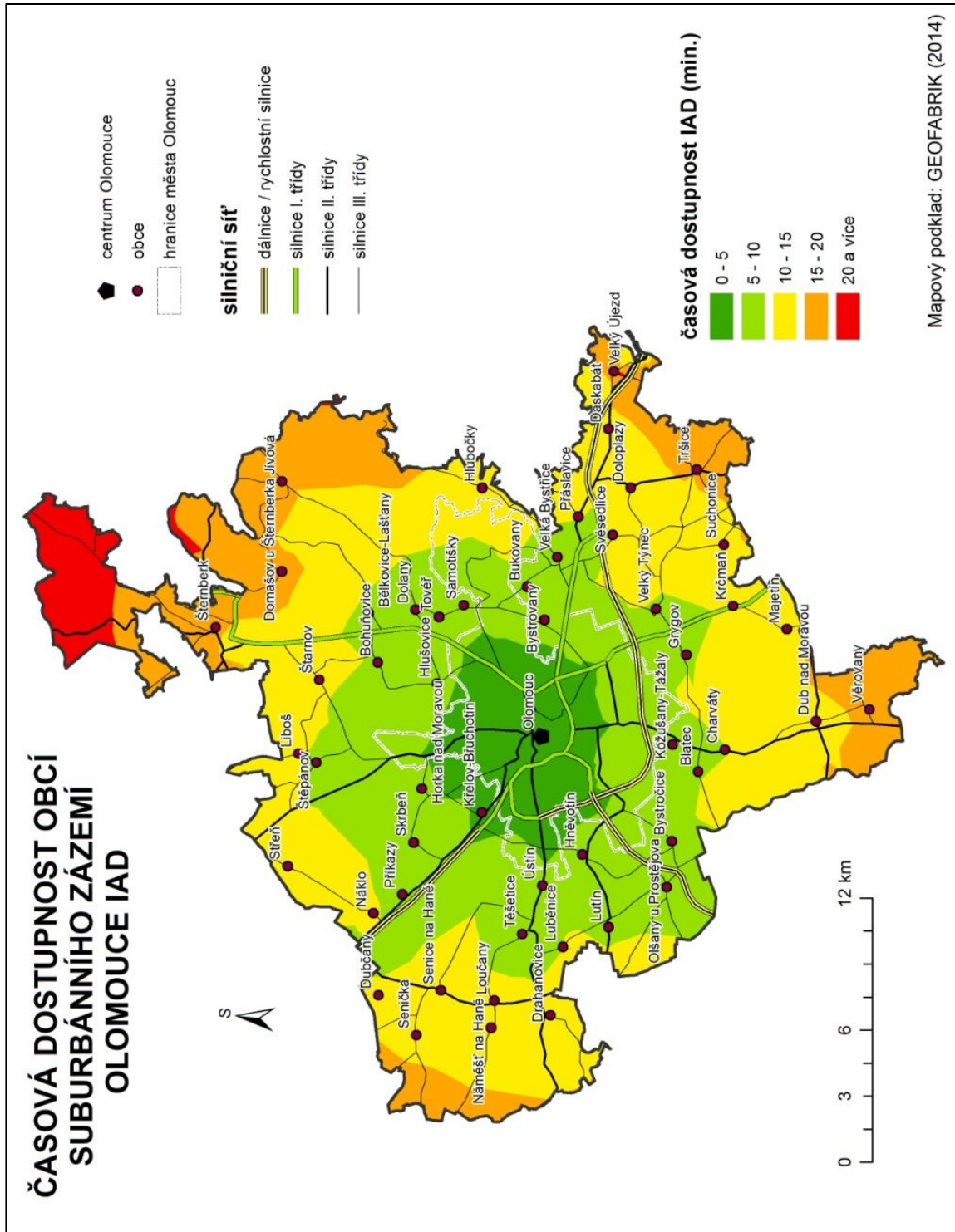
Zdroj: ŘSD a SŽDC, 2014; vlastní zpracování



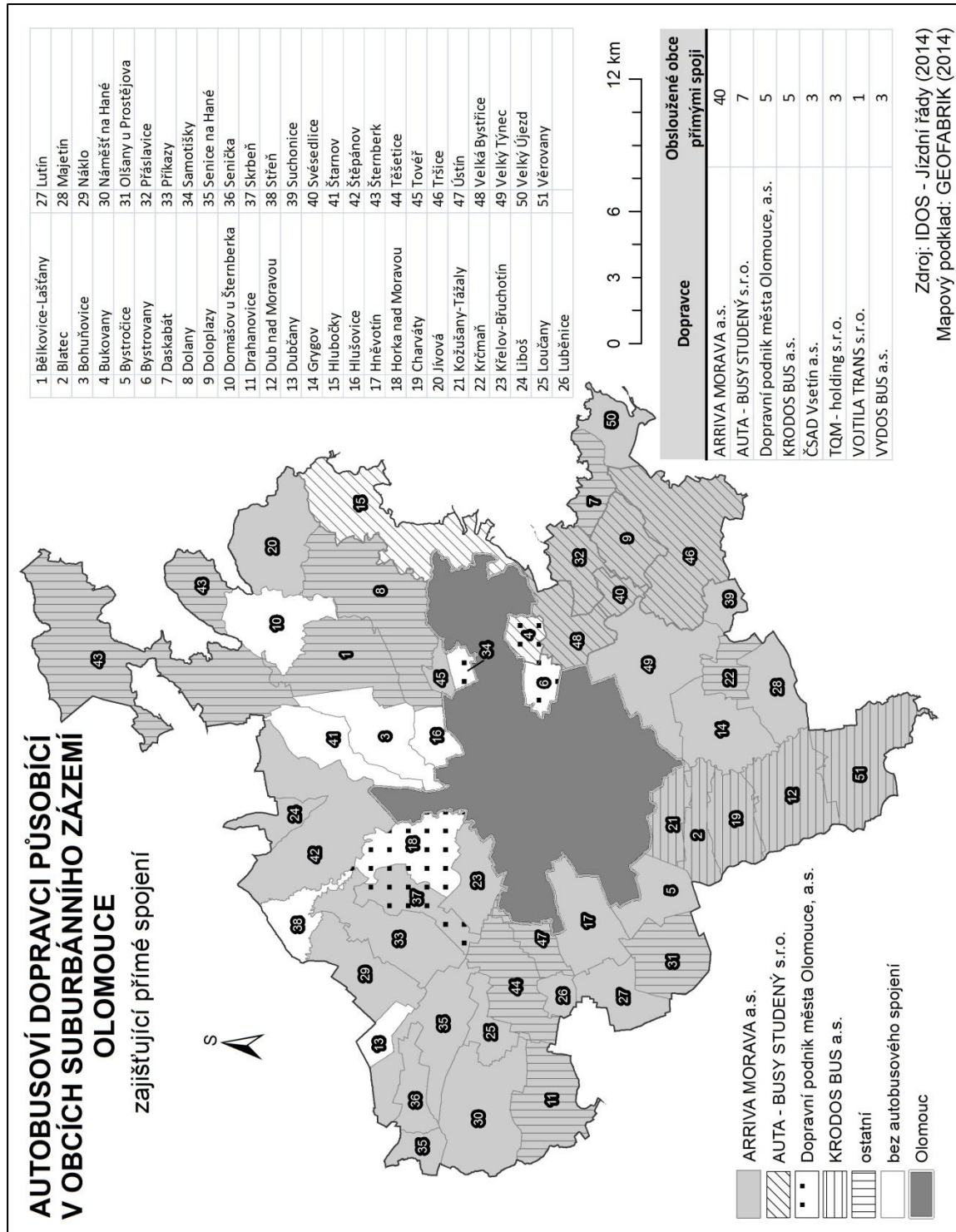
Příloha 5: Mapa dopravní polohy obcí v suburbánním zázemí Olomouce (vlastní zpracování v ArcGIS 10)



Příloha 6: Mapa časové dostupnosti obcí suburbánního zázemí Olomouce IAD (vlastní zpracování v ArcGIS 10)

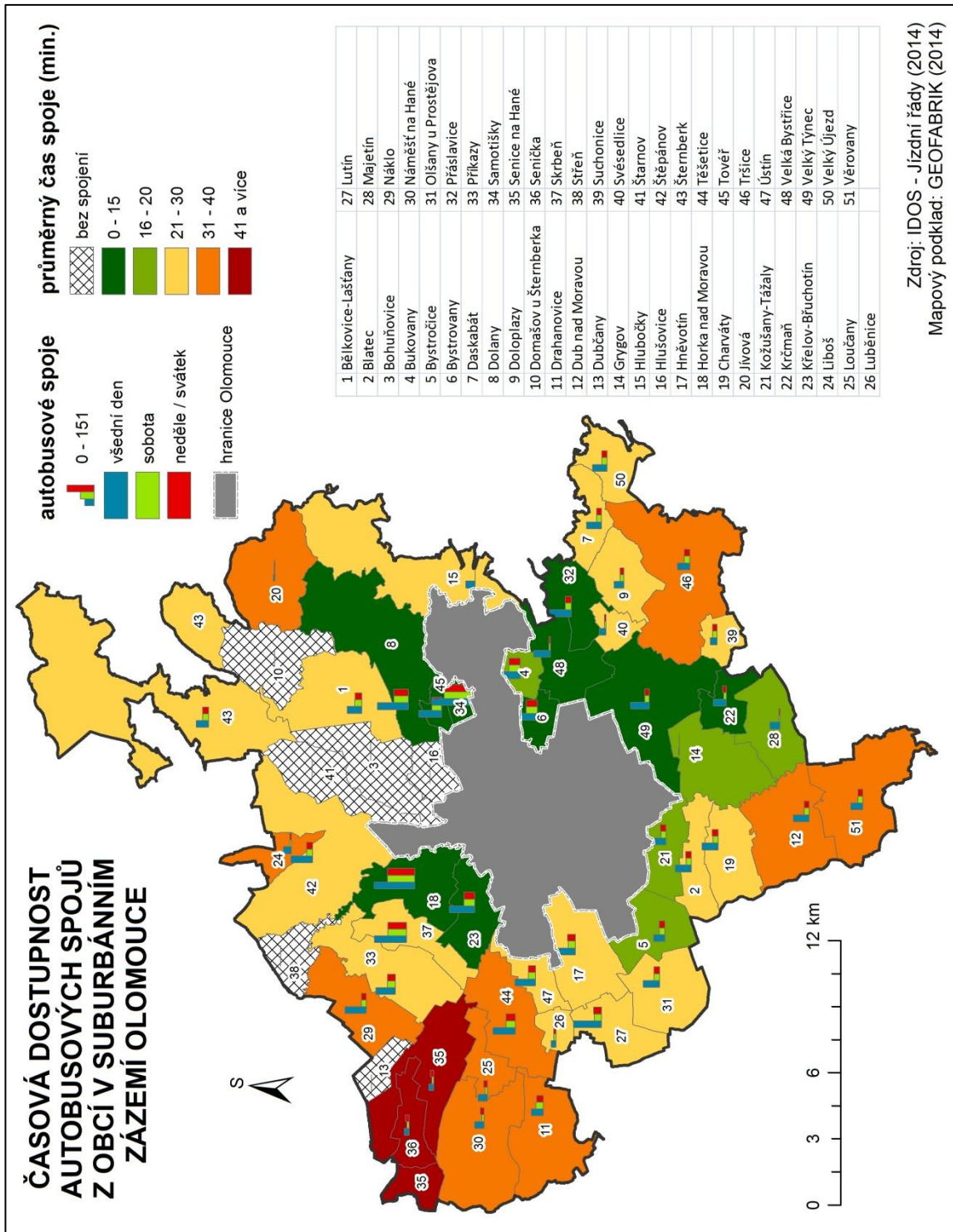


Příloha 7: Mapa autobusových dopravců obsluhujících obce suburbánního zázemí Olomouce  
přímými spoji (vlastní zpracování v ArcGIS 10)



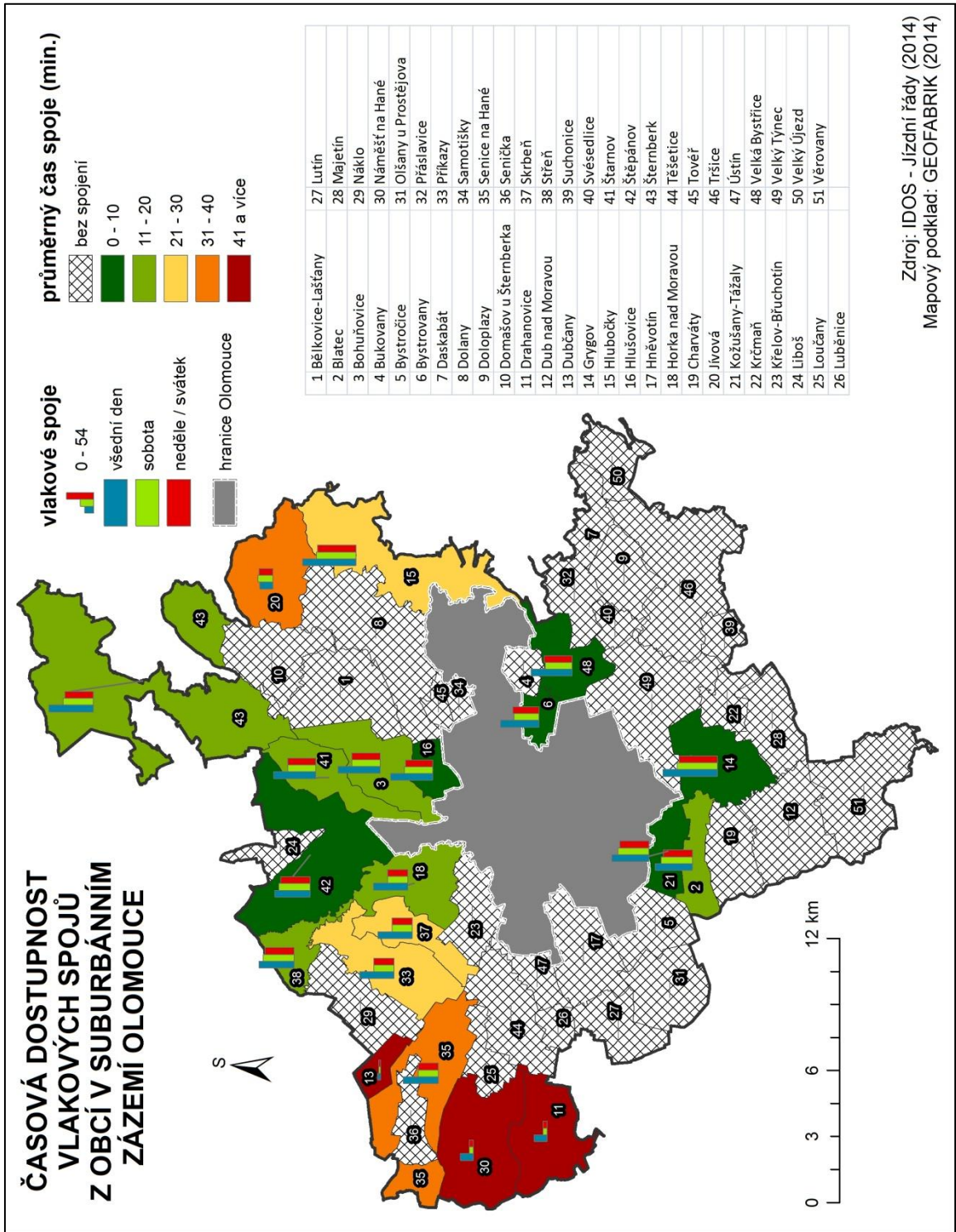


Příloha 8: Mapa časové dostupnosti přímých autobusových spojů z obcí v suburbánním zázemí Olomouce (vlastní zpracování v ArcGIS 10)





Příloha 9: Mapa časové dostupnosti přímých vlakových spojů z obcí v suburbánním zázemí Olomouce (vlastní zpracování v ArcGIS 10)



Příloha 10: Tabulka celkového počtu přímých autobusových spojů v jednotlivých obcích suburbánního zázemí Olomouce

**Tab. 18** Přímé autobusové spoje

Obec	Počet přímých spojů do jádra (Olomouc) a zpět			Jízdní čas (min)	Počet linek
	Pracovní den (středa)	Sobota	Neděle, svátky		
Bělkovice-Lašťany	40	20	20	21	3
Blatec	44	14	16	21	2
Bohuňovice	0	0	0	-	0
Bukovany	66	31	31	18	2
Bystročice	31	16	16	20	2
Bystrovany	65	31	31	11	1
Daskabát	42	14	14	22	4
Dolany	86	40	40	15	8
Doloplazy	27	10	10	25	2
Drahanovice	33	20	18	38	6
Dub nad Moravou	44	14	14	35	2
Dubčany	0	0	0	-	0
Grygov	2	0	0	18	1
Hlubočky	26	0	0	25	1
Hlušovice	0	0	0	-	0
Hněvotín	67	20	22	23	3
Horka nad Moravou	113	75	75	14	2
Charváty	44	14	16	26	2
Jívová	5	3	3	34	2
Kožušany-Tážaly	44	14	16	20	2
Krčmaň	36	7	10	15	6
Křelov-Břuchotín	70	30	30	11	2
Liboš	22	5	5	33	2
Loučany	25	6	10	37	2
Luběnice	13	6	6	30	2
Lutín	78	20	22	30	4
Majetín	28	3	3	20	4
Náklo	59	14	14	33	2
Náměšť na Hané	25	6	10	40	2
Olšany u Prostějova	46	16	16	25	4
Přáslavice	66	16	16	15	6
Příkazy	54	22	22	29	2
Samotíšky	151	117	117	13	1
Senice na Hané	14	6	10	53	1
Senička	14	6	10	55	1
Skrbeň	89	52	52	21	4
Střeň	0	0	0	-	0
Suchonice	18	12	12	25	2

Obec	Počet přímých spojů do jádra (Olomouc) a zpět			Jízdní čas (min)	Počet linek
	Pracovní den (středa)	Sobota	Neděle, svátky		
Svéšedlice	19	4	4	23	2
Štarnov	0	0	0	-	0
Štěpánov	60	16	16	30	2
Šternberk	34	16	16	25	6
Těšetice	62	26	26	32	8
Tověř	63	27	25	13	4
Tršice	31	15	15	35	3
Ústín	57	20	20	25	7
Velká Bystřice	47	4	4	14	4
Velký Týnec	52	13	13	14	5
Velký Újezd	40	14	14	25	3
Věrovany	34	14	14	38	2

Zdroj: IDOS - Jízdní řády, 2014

Příloha 11: Tabulka celkového počtu přímých vlakových spojů v jednotlivých obcích suburbánního zázemí Olomouce

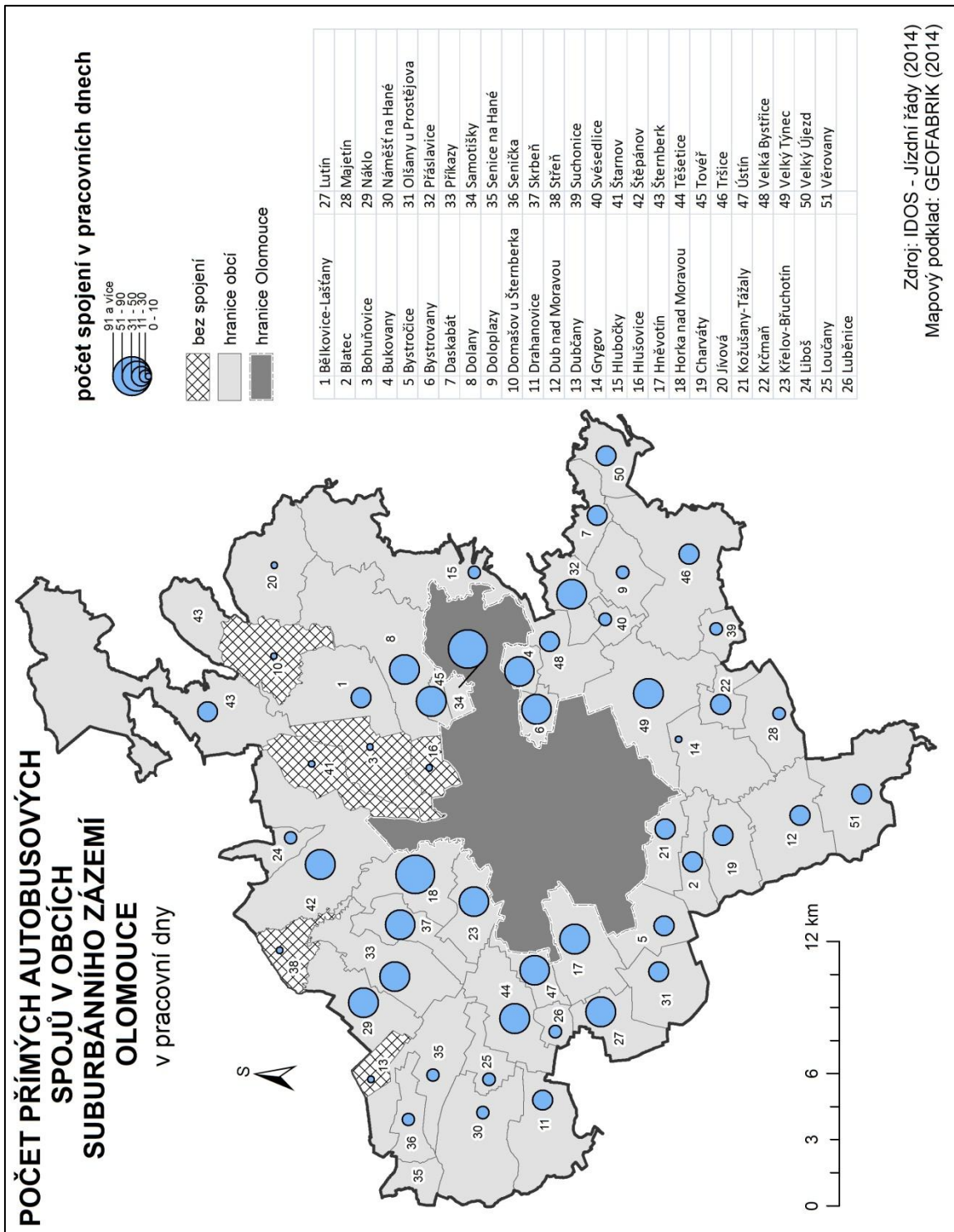
**Tab. 19** Přímé vlakové spoje

Obec	Počet přímých spojů do jádra (Olomouc) a zpět			Jízdní čas (min)	Typ
	Pracovní den (středa)	Sobota	Neděle, svátky		
Bělkovice-Lašťany	0	0	0	-	-
Blatec	37	31	29	12	Os
Bohuňovice	42	28	27	11	Os
Bukovany	0	0	0	-	-
Bystročice	0	0	0	-	-
Bystrovany	38	25	26	6	Os
Daskabát	0	0	0	-	-
Dolany	0	0	0	-	-
Doloplazy	0	0	0	-	-
Drahanovice	13	4	4	45	Os
Dub nad Moravou	0	0	0	-	-
Dubčany	3	2	2	45	Os
Grygov	54	40	38	6	Os
Hlubočky	53	39	38	22/12	Os, R
Hlušovice	42	28	27	7	Os
Hněvotín	0	0	0	-	-
Horka nad Moravou	34	20	20	18	Os
Charváty (Blatec, 1 km)	37	31	29	12	Os
Jívová (stanice 4 km)	13	15	14	38	Os
Kožušany-Tážaly	37	31	29	9	Os
Krčmaň	0	0	0	-	-
Křelov-Břuchotín	0	0	0	-	-
Liboš	0	0	0	-	-
Loučany (Náměšť na Hané, 1 km)	13	4	4	42	Os
Luběnice	0	0	0	-	-
Lutín	0	0	0	-	-
Majetín	0	0	0	-	-
Náklo	0	0	0	-	-
Náměšť na Hané	13	4	4	42	Os
Olšany u Prostějova	0	0	0	-	-
Přáslavice	0	0	0	-	-
Příkazy	34	20	20	25	Os
Samotičky	0	0	0	-	-
Senice na Hané	35	20	20	35	Os
Senička	0	0	0	-	-
Skrbeň	34	20	20	22	Os

Obec	Počet přímých spojů do jádra (Olomouc) a zpět			Jízdní čas (min)	Typ
	Pracovní den (středa)	Sobota	Neděle, svátky		
Střeň	35	31	29	12	Os, Sp
Suchonice	0	0	0	-	-
Svésedlice	0	0	0	-	-
Štarnov	42	28	27	15	Os
Štěpánov	35	31	29	8	Os, Sp
Šternberk	44	30	28	19	Os, Sp
Těšetice	0	0	0	-	-
Tověř	0	0	0	-	-
Tršice	0	0	0	-	-
Ústín	0	0	0	-	-
Velká Bystřice	41	27	28	9	Os
Velký Týnec	0	0	0	-	-
Velký Újezd	0	0	0	-	-
Věrovany	0	0	0	-	-

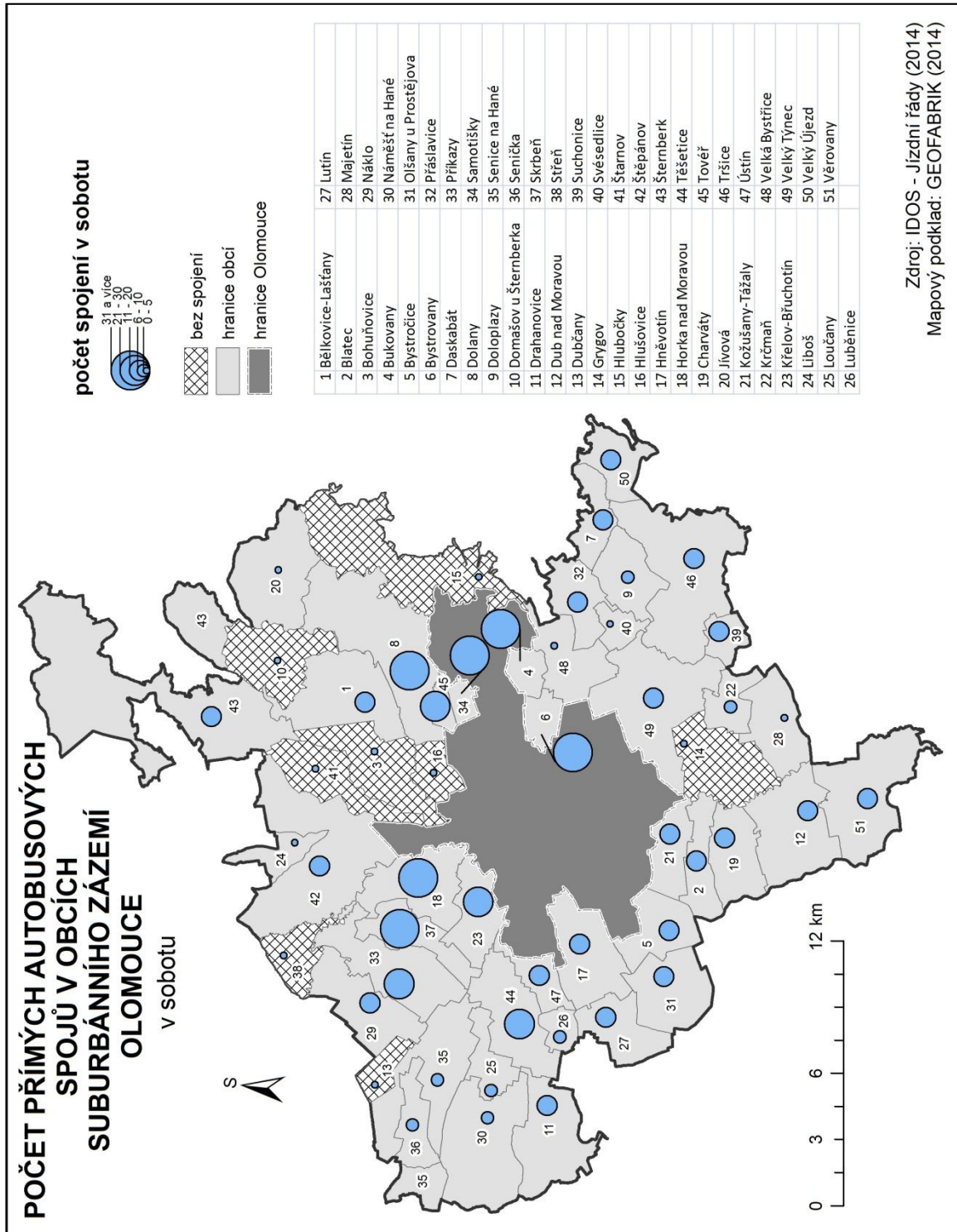
Zdroj: IDOS - Jízdní řády, 2014

Příloha 12: Mapa počtu přímých autobusových spojů v obcích suburbánního zázemí Olomouce v pracovní dny (vlastní zpracování v ArcGIS 10)

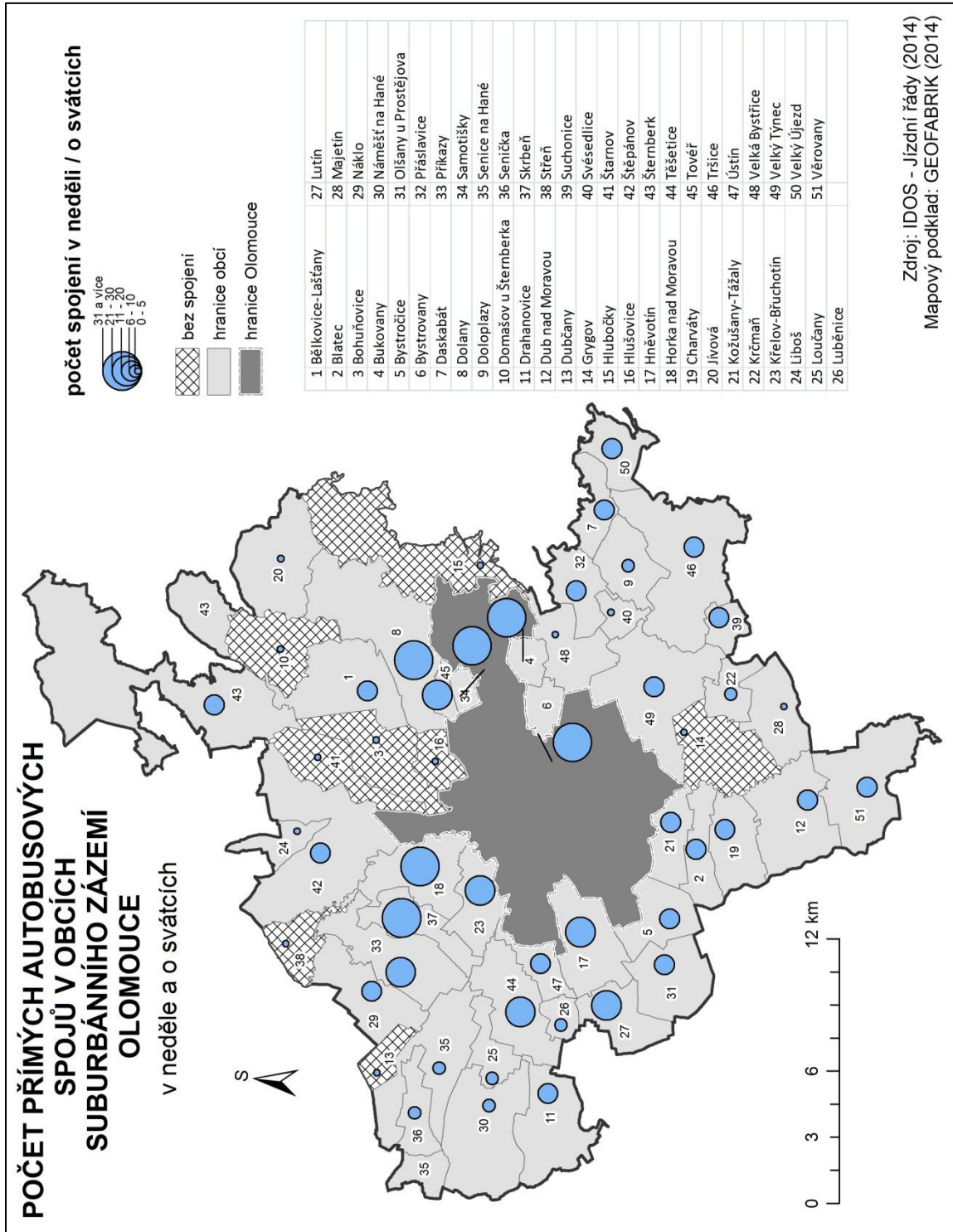




Příloha 13: Mapa počtu přímých autobusových spojů v obcích suburbánního zázemí Olomouce v sobotu (vlastní zpracování v ArcGIS 10)

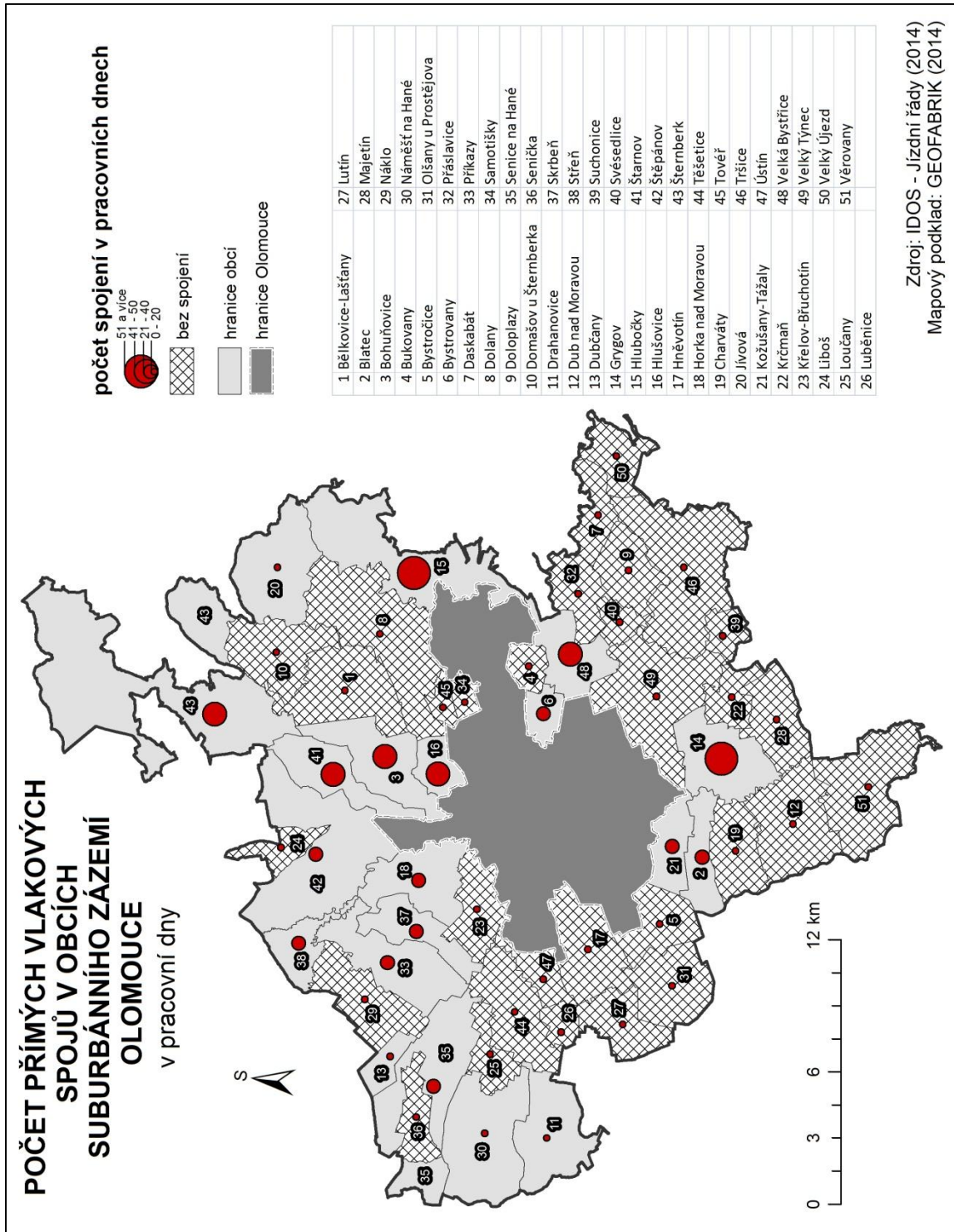


Příloha 14: Mapa počtu přímých autobusových spojů v obcích suburbánního zázemí Olomouce v neděle a o svátcích (vlastní zpracování v ArcGIS 10)

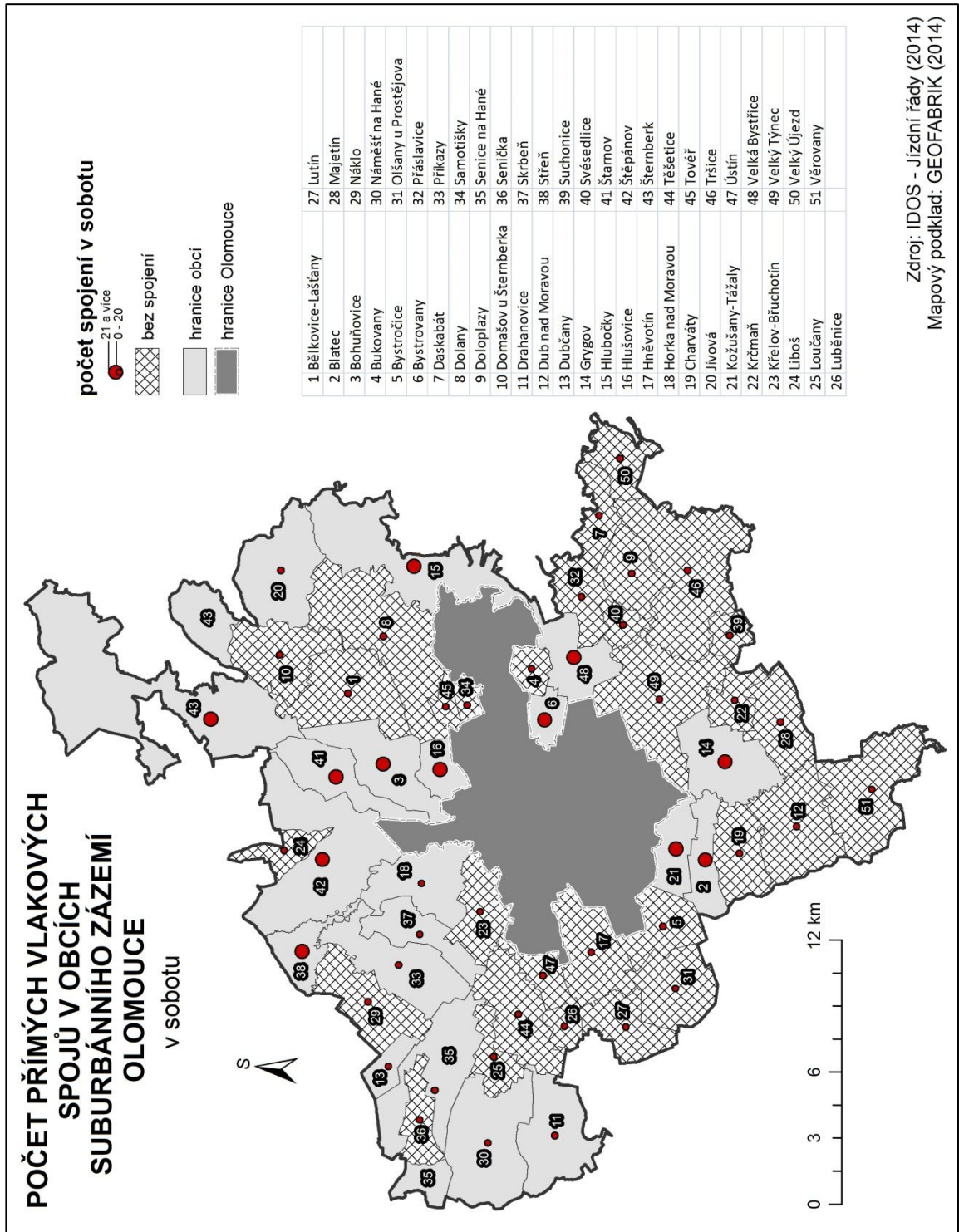




Příloha 15: Mapa počtu přímých vlakových spojů v obcích suburbálního zázemí Olomouce v pracovní dny (vlastní zpracování v ArcGIS 10)



Příloha 16: Mapa počtu přímých vlakových spojů v obcích suburbánního zázemí Olomouce v sobotu (vlastní zpracování v ArcGIS 10)



Příloha 17: Mapa počtu přímých vlakových spojů v obcích suburbálního zázemí Olomouce v neděle a o svátcích (vlastní zpracování v ArcGIS 10)

