

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI

Přírodovědecká fakulta

Katedra geografie

David Šutta

**DOPRAVNÍ OBSLUŽNOST SUBURBÁNNÍHO
ZÁZEMÍ OSTRAVY**

Diplomová práce

Olomouc 2021

Vedoucí práce: Mgr. Jan Hercik, Ph.D.

Bibliografický záznam

- Autor (osobní číslo):** David Šutta (R190143)
- Studijní obor:** Regionální geografie
- Název práce:** Dopravní obslužnost suburbánního zázemí Ostravy
- Title of thesis:** Traffic accessibility of suburban area of the city of Ostrava
- Vedoucí práce:** Mgr. Jan Hercik, Ph.D.
- Rozsah práce:** 20 646 slov, 85 stran
- Abstrakt:** Diplomová práce analyzuje dopravní obslužnost obcí suburbánního zázemí Ostravy a to na základě kvalitativních a kvantitativních ukazatelů. Zkoumané území je vymezeno na základě dojížděky do zaměstnání a do škol. K pochopení dopravní situace v takto vymezeném území slouží bodové zhodnocení horizontální dopravní polohy jednotlivých obcí. Zhodnocení horizontální dopravní polohy vychází z bodování dopravních cest, nejčastěji silniční a železniční dopravy, v intravilánu obcí podle jejich druhu a kvality. Dále je zanalyzován kvantitativní ukazatel pro každou obec zvlášť a to počet dopravních spojů do centra zkoumaného území. Cílem práce je zhodnocení kvality dopravní obslužnosti jednotlivých obcí. Dalším cílem je určení hlavních faktorů ovlivňující dopravní obslužnost v tomto zkoumaném území.
- Klíčová slova:** dopravní obslužnost, suburbánní zázemí, Ostrava, veřejná hromadná doprava, dojížděka
- Abstract:** The thesis analyzes the transport services of municipalities in the suburban area of Ostrava on the basis of qualitative and quantitative indicators. The research area is defined on the basis of commuting to work and school. A point evaluation of horizontal traffic position of individual municipalities is used to understand the traffic situation

in research area. Assessing the horizontal transport position based on scoring transport routes, mainly road and rail transport in municipalities according to their type and quality. Furthermore, a quantitative indicator for each municipality is analyzed, namely the number of transport connections to the center of the research area. The aim of the work is to evaluate the quality of transport services of individual municipalities. Another goal of the work is description of the main factors influencing transport in study area.

Keywords:

transport accessibility, suburban area, Ostrava, public transport, commuting

Prohlašuji, že jsem tuto diplomovou práci vypracoval samostatně pod vedením
Mgr. Jana Hercika, PhD. Použitá literatura a další prameny jsou uvedeny v seznamu
zdrojů na konci práce.

V Olomouci dne 23. dubna 2021

.....

Velmi rád bych na tomto místě poděkoval vedoucímu této diplomové práce Mgr. Janu Hercikovi, Ph.D. za jeho rady, připomínky a čas, který mi během psaní věnoval. Rád bych také poděkoval všem, kteří mi při psaní této práce pomáhali.

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLMOUCI

Přírodovědecká fakulta

Akademický rok: 2019/2020

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: **Bc. David ŠUTTA**
Osobní číslo: **R190143**
Studijní program: **N1301 Geografie**
Studijní obor: **Regionální geografie**
Téma práce: **Dopravní obslužnost suburbánního zázemí Ostravy**
Zadávající katedra: **Katedra geografie**

Zásady pro vypracování

Diplomová práce je zaměřena na analyzování dopravní obslužnosti suburbánních oblastí města Ostravy. 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 Moravskoslezském kraji, se zaměřením na její význam pro dopravní obslužnost zázemí Ostravy. Závěrem práce bude navržen opatření vedoucích ke zkvalitnění dopravní obslužnosti zájmového území. K dílčím cílům patří vymezení suburbánního zázemí města Ostravy.

Osnova

1. Úvod (cíle práce, metodika, rešerše literatury)
2. Vymezení suburbánního zázemí města Ostravy
3. Širší dopravní vazby mezi jádrem a zázemím (dopravní exponovanost, intenzita přepravních proudů)
4. Dopravní obslužnost zázemí Ostravy složkami veřejné dopravy
5. ODIS a jeho vliv na kvalitu dopravní obslužnosti v zázemí Ostravy
6. Soubor opatření ke zkvalitnění dopravní obslužnosti suburbánního zázemí Ostravy
7. Závěr

Rozsah pracovní zprávy: **20 000 – 24 000 slov**
Rozsah grafických prací: **Podle potřeb zadání**
Forma zpracování diplomové práce: **tištěná**

Seznam doporučené literatury:

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/kgrrsek/sykora/pdf/Maier_Drda_Mulicek_Sykora_2007_UUR_10_3_Doprava_a_FUA.pdf
Suburbanizace a její důsledky: výzva pro výzkum, usměrňování rozvoje území a společenskou angažovanost (Luděk Sýkora) http://prfdec.natur.cuni.cz/kgrrsek/sykora/pdf/Sykora_2002_Suburbanizace%20a%20jej%20dusledky_In_Sykora_Suburbanizace.pdf
http://web.natur.cuni.cz/sykora/pdf/Sykora_2003_Sociologicky%20casopis_39_2_Suburbanizace.pdf
SEIDENGLANZ, Daniel. Dopravní charakteristiky venkovského prostoru. Brno, 2007, 171 s. http://is.muni.cz/th/11114/prif_d/

Vedoucí diplomové práce: **Mgr. Jan Hercik, Ph.D.**
Katedra geografie

Datum zadání diplomové práce: **15. ledna 2020**

Termín odevzdání diplomové práce: **10. dubna 2021**

LS.

doc. RNDr. Martin Kubala, Ph.D.
děkan

prof. RNDr. Marián Halás, Ph.D.
vedoucí katedry

V Olomouci dne 15. ledna 2020

Obsah

1	Úvod	10
2	Teoretická východiska	11
3	Metodika a cíle práce	18
3.1	Cíle práce a hypotézy	18
3.2	Metody výzkumu	19
4	Vymezení zkoumaného území	22
5	Charakteristika zkoumaného území	25
5.1	Obyvatelstvo	25
5.2	Ekonomická charakteristika	27
6	Dopravní síť zkoumaného území	29
6.1	Silniční síť	30
6.2	Železniční síť	30
6.3	Horizontální dopravní poloha obcí zkoumaného území	31
6.4	Časová dostupnost Ostravy v rámci zkoumaného území	34
7	Analýza dopravní obslužnosti	35
7.1	Integrovaný dopravní systém	35
7.2	Dopravní podnik Ostrava	36
7.3	Dopravní obslužnost městskou hromadnou dopravou	37
7.4	Dopravní obslužnost vlakovou dopravou	42
7.5	Dopravní obslužnost regionální autobusovou dopravou	46
7.6	Celková dopravní obslužnost	54
7.7	Shrnutí	59
8	Diskuze	71
9	Závěr	74
10	Summary	77
11	Použité zdroje	78
12	Seznam příloh	81

Seznam použitých zkratek

ČSAD – Československá autobusová doprava

ČSÚ – Český statistický úřad

DPO – Dopravní podnik Ostrava

FDR – Funkční dopravní regiony

FUA – Funkční městské regiony

IDOS – Informační dopravní systém

IDS – Integrovaný dopravní systém

KODIS – Koordinátor Ostravského dopravního integrovaného systému

NUTS – Nomenklatura územních statistických jednotek

ODIS – Ostravský dopravní integrovaný systém

SLDB – Sčítání lidu, domů a bytů

SO ORP – Správní obvod obce s rozšířenou působností

ÚAN – Ústřední autobusové nádraží

1 Úvod

Doprava je nedílnou součástí dnešního světa. Každý se s dopravou denně setkává a to v různých formách. Cesta z místa bydliště do školy nebo zaměstnání, do obchodu pro nákup, na úřady a mnoho dalších. S tímto se jistě denně setkává téměř každý z nás. Avšak doprava se týká nejen osob, ale také materiálního nákladu a informací. V každém případě jde však o změnu místa v prostoru. A právě tento aspekt dopravy je zájmem výzkumu geografie, konkrétně její subdisciplíny geografie dopravy.

Současnou geografii dopravy můžeme rozdělit podle výzkumného zaměření na tři hlavní směry studia. Prvním je studium vlastního dopravního fenoménu. Druhým směrem je studium dopravy, jakožto původce nebo spoluaktéra změn v geografickém prostoru. Třetím a posledním směrem je studium otázek spojených s trvalou udržitelností stávajícího dopravního systému (Hay, 2000). Tato diplomová práce je zaměřena na první zmíněný směr studia geografie dopravy a to na analýzu pravidelných služeb poskytovaných v osobní dopravě.

Jedním z nejčastějších témat, se kterým se v souvislosti s geografíí dnes můžeme setkat, je suburbanizace. Jde o opačný proces urbanizace, tedy stěhování obyvatelstva do větších měst za účelem pohodlnějšího a časově kratšího dojíždění do práce a dále například větší nabídky služeb a občanské vybavenosti. Dnes je však u mnoha lidí tendence opačná a to odstěhovat se z ruchu města do jeho zázemí, odkud bude dojíždění za prací a službami stále časově nenáročné. A právě zde nastává otázka, jestli nově vzniklé zázemí města má kvalitní dopravní obslužnost vázanou právě na město, do kterého lidé z jeho zázemí dojíždí do zaměstnání a za službami.

Takováto dopravní obslužnost je řešena pomocí veřejné hromadné dopravy. Nejčastěji je veřejná hromadná doprava obstarávána autobusy a vlaky. A právě tyto dvě formy dopravy budou zájmem výzkumu této diplomové práce, která si klade za cíl analyzovat dopravní obslužnost v suburbánním zázemí města Ostravy.

2 Teoretická východiska

Samotnou dopravu rozděluje Brinke (1999) na tři základní složky. První složkou je dopravní prostředek, který lze definovat jako soubor pohyblivých zařízení umožňující přepravu osob a nákladů. Druhou složkou dopravy je dopravní cesta. Dopravní cesta je pás terénu spojující dva koncové body, na kterém se doprava uskutečňuje. Poslední, třetí složkou jsou dopravní zařízení. Dopravní zařízení Brinke definuje jako technické objekty sloužící dopravě a spojům, jako jsou například nádraží nebo letiště. Spojení druhé a třetí složky, tedy spojení dopravní cesty a dopravních zařízení, lze označit jako dopravní komunikaci.

U dopravních sítí můžeme identifikovat čtyři fáze. První je existence lokalizovaných spojení. V této fázi existuje několik dopravních cest, na kterých se uskutečňuje doprava mezi jednotlivými body. Druhá fáze je situace, ve které dochází k propojování více dopravních bodů dopravními cestami a většímu propojení dopravních bodů navzájem. Třetí fáze je typická procesem intenzifikace, kdy stále pokračuje proces integrace, ale zároveň vznikají nové dopravní body v síti. V poslední čtvrté fázi dochází k selekci a následnému rušení nevyužívaných dopravních linek. Tímto procesem dochází k zániku dopravních cest a bodů, které postupem času ztrácí v dopravní síti význam (Brinke, 1999).

Dopravní obslužností se rozumí zabezpečení dopravy po všechny dny v týdnu především do škol a školských zařízení, k orgánům veřejné moci, do zaměstnání, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a k uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale udržitelnému rozvoji územního obvodu (zákon č. 194/2010 Sb.). Jedním z prvních výzkumů dopravní obslužnosti lze považovat koncept analýzy konektivity podle Garrisona (Garrison 1960, cit. v Hudeček 2008). Tento koncept zkoumá dostupnost na základě počtu spojů mezi jednotlivými uzly. Koncept bývá označován jako míra dostupnosti nebo míra akcesibility. Podle Brinkeho (1999) jsou akcesibilita, tedy dostupnost, a konektivita, neboli propojenost, morfologickými znaky dopravní sítě. Hanson (1995) označuje za akcesibilitu počet příležitostí pro interakci v časové nebo vzdálenostní dostupnosti. Akcesibilita je dle ní spojena s mobilitou, kterou chápe jako schopnost pohybu mezi aktivitami rozmístěnými v prostoru. Dopravní dostupnost Hanson rozděluje na tři druhy, kterými jsou akcesibilita místa, akcesibilita obyvatel

a osobní akcesibilita. Akcesibilita místa zkoumá náročnost dosažení konkrétního místa. Akcesibilita obyvatel zkoumá náročnost přepravy skupin lidí, kteří se snaží dosáhnout požadovaných aktivit. Tato přeprava osob závisí na vzdálenosti aktivity od výchozího bodu, časovou dostupnost nebo ovlivnění jízdami řády a dalšími faktory. Třetím druhem je osobní akcesibilita, tedy počet všech možných aktivit v určitém okruhu, v jehož centru je člověk. Podobně definuje dopravní obslužnost Hansen (1959, cit. v Hudeček 2008) a to jako potenciál příležitostí pro interakci v prostoru. Zde nejde jen o konkrétní aktivity člověka, které jsou vykonávány, ale o celkový součet všech potenciálně možných aktivit.

Dle zákona č. 194/2010 Sb. je povinností kraje a obce ve své působnosti stanovení rozsahu dopravní obslužnosti a zajištění dopravní obslužnosti veřejnými službami v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou a veřejnou linkovou dopravou a jejich propojením. Kraj také může zajistit dopravní obslužnost na území jiného kraje, pokud k tomu dostane souhlas. Obec poté zajišťuje dopravní obslužnost ve svém územním obvodu nad rámec povinnosti kraje. Stát poté na základě tohoto zákona č. 194/2010 Sb. zajišťuje dopravu, která má nadregionální nebo mezinárodní charakter. Tuto agendu spravuje Ministerstvo dopravy. Krajským dokumentem zabývající se dopravní obslužností kraje je Plán dopravní obslužnosti území Moravskoslezského kraje na období 2017–2021. Tento plán hned ve svém úvodu definuje, za jakými účely byl vytvořen. Jde o popis zajišťovaných veřejných služeb v přepravě cestujících, předpokládaný rozsah poskytované kompenzace, časový harmonogram týkající se uzavírání smluv o veřejných službách a postupech uzavírání těchto smluv a nakonec harmonogram a způsob integrace krajské a státní organizace integrovaných veřejných služeb v přepravě cestujících. V plánu je veřejná doprava na území Moravskoslezského kraje chápána jako nástroj udržitelného rozvoje, který by měl být stále zkvalitňován a to jak po kvalitativní, tak i kvantitativní stránce. (Plán dopravní obslužnosti Moravskoslezského kraje, 2020, online)

Marada (2006) uvádí dvě významové dimenze, ve kterých lze dopravní polohu, nebo také dopravní exponovanost, hodnotit. První je horizontální dopravní poloha, která určuje postavení sídla nebo regionu v dopravní síti. Kvalita horizontální dopravní polohy je dána hierarchickou úrovní procházejících komunikací a jejich kvalitou a poté druhem dopravy procházejících komunikací. Zde Marada zmiňuje větší roli silniční sítě v souvislosti s regionálním rozvojem než železniční sítě. Lokalizace železniční sítě

je totiž ovlivněna dopravními potřebami v době vzniku těchto železničních tratí a nemusí tedy odpovídat dnešním významům středisek. Druhou významovou dimenzí je poté vertikální dopravní poloha. Ta je charakterizována jako významová hierarchie středisek vzhledem k velikosti a kvalitě dopravní obslužnosti individuální i hromadnou dopravou. Na mikroregionální úrovni tak dominuje spojení střediska s jeho zázemím. Na makroregionální úrovni jde o spojení hlavních center státu a dále o propojení jádrových oblastí států a na globální a kontinentální úrovni poté propojení světových metropolí.

Sýkora (2002) definuje suburbanizaci jako růst města prostorovým rozpínáním do okolní venkovské a přírodní krajiny. Suburbanizace je podle něj spojována s nižší hustotou osídlení, než existuje ve městě a rozvolněnou, řídkou, rozptýlenou či roztroušenou zástavbou. Podle Sýkory umožňuje suburbanizaci růst bohatství obyvatelstva, technický pokrok v dopravě a rozvoj dopravní sítě. Využití osobní automobilové přepravy zvyšuje možnosti obyvatelstva bydlet v širším okolí měst a do centra dojíždět za prací. S výstavbou silnic zároveň dochází k zpřístupnění velkého množství relativně levné půdy v zázemí měst, které může vést k novým výstavbám (Sýkora, 2002). Podle Ouředníčka a kol. (2007) představuje suburbanizace základní proces prostorové expanze měst a suburbanizaci označuje za nejdůležitější proces rozvoje měst v postsocialistických zemích. Největším důsledkem suburbanizace je podle Ouředníčka a kol. vysoký nárůst dopravní zátěže, která může představovat bariéru k dalšímu rozvoji. Dále se suburbanizace projevuje růstem zástavby v území za hranicemi města a změnou využívání ploch. Urbanizací a suburbanizací v Česku na počátku 21. století se zabývá Sýkora také s Mulíčkem (2012). Autoři v rámci svého výzkumu zkoumají rozmístění obyvatelstva v rámci městských regionů a pracovních mikroregionů. V rámci toho označují za hlavní lidské aktivity, které tvoří sídelní systémy, bydlení, práce a dojížděku mezi těmito aktivitami. Svůj výzkum tedy zakládají na datech o dojížděce do zaměstnání. V těsné blízkosti města se dle autorů nachází prstenec obcí, která jsou s jádrem velmi úzce spjata díky pracovním příležitostem a nabídce služeb, které v daných obcích v zázemí chybí. Tento zmíněný prstenec je poté s jádrem spjat velmi intenzivní dojížděkou. S rostoucí vzdáleností od jádra se poté mění struktura obcí a dochází tak k vymezení periferních oblastí, které mohou být venkovského nebo rekreačního typu. Vymezováním urbánního a suburbánního prostoru se zabývá i Halás a kol. (2012). V rámci svého výzkumu vymezuje Halás suburbánní

zázemí města Olomouce na základě čtyř skupin ukazatelů, konkrétně dostupnost, dojíždka, migrace a intenzita bytové výstavby. Tyto skupiny Halás odůvodňuje snahou o komplexní zhodnocení procesu suburbanizace a poukazuje na jiné práce, které suburbánní zázemí vymezují jen na základě jednoho ukazatele, kterým bývá nejčastěji dojíždka.

Maier a kol. (2007) ve své studii používá pojem funkční městské regiony, jinak též funkční urbanizované území pod zkratkou FUA. Maier poukazuje na fakt, že takovéto regiony nejsou v České republice oficiálně vymezeny, a tak je ve své studii vymezuje sám a to na základě existující intenzivní dojíždky do center osídlení. Centry jsou taková místa, v nichž se koncentruje velké množství obyvatelstva, pro které tyto místa představují dostatečně silné a atraktivní obslužné centrum daného regionu. Ve studii kolektiv autorů vymezuje v rámci celé České republiky 376 pracovních regionů, avšak k dalším výzkumům používá jen ty, které mají na svém území více než 15 000 obyvatel. Takovýchto zredukovaných pracovních regionů je poté 150. Na lokální úrovni jsou dobře dostupné zejména menší centra pracovních regionů a to hlavně individuální automobilovou dopravou. Časová dostupnost těchto center na lokální úrovni ze vzdálenějších regionů často odpovídala dojíždce do patnácti minut. Na regionální úrovni časová dostupnost obcí ze vzdálenějších oblastí odpovídala třicetiminutovému pásnu. U regionálních center, kterými jsou krajská města, se časová dojíždka dostává až na šedesát minut individuální dopravou. Řešením nepříznivých časových dostupností však dle autorů (Maier a kol., 2007) nejsou velké plánované investice. Ty mohou zlepšit dopravní dostupnost některých menších pracovních centrem ležících poblíž rozvojových os a tím mohou posílit vznik polycentrických sídleníh soustav na místních úrovních. U regionálních center však tyto investice podobný dopad příliš nemají a řešením pro tyto větší celky jsou podle autorů reakce na kvalitnější, spolehlivější a komfortní alternativy hromadné dopravy (Maier a kol., 2007). Podobně postupuje ve své přehledové studii Kraft (2016). Ten pro svůj výzkum vymezuje regiony na základě intenzity dopravních toků a vytváří tak funkční dopravní regiony, zkráceně FDR. Centry těchto funkčních dopravních regionů jsou dle autora většinou města, do nichž se dopravní toky koncentrují. Intenzity dopravních toků poté klesají s rostoucí vzdáleností od centra, kde poté dochází ke zvratu spádu mezi jednotlivými centry. Takovýto výzkum podle autora odráží reálné dopravní situace, které však neukazují další socioekonomické jevy, které dopravu ovlivňují. Zároveň však funkční

dopravní regiony do velké míry odrážejí komplexní prostorové relace buďto v sídelním nebo regionálních systému. Pomocí FDR lze tedy relativně dobře sledovat měnící se prostorové vzorce dopravních vazeb. Podobně se regionalizací Česka zabývá Hampl s Maradou (2015). Ti svou práci zakládají na dojížděci do zaměstnání a zároveň také na dojížděci do škol. Takto autoři vymezují mikro a mezoregiony, kdy tyto dva stupně odůvodňují relativně malým územním rozsahem Česka. Výsledkem této práce bylo vymezení jednoho makroregionálního centra, kterým byla Praha, a dalších jedenácti meziregionálních center. Vzhledem k tématu práce je potřeba zmínit, že Ostrava v tomto výzkumu zastává funkci jak mezocentra pro větší oblast zhruba odpovídající Moravskoslezskému kraji, tak zároveň i funkci mikroregionálního centra.

Dopravními vlastnostmi venkovského území se ve své disertační práci zabývá Seidenglanz (2007). Cílem této práce je analyzovat dopravní vlastnosti venkovského prostoru a popsat rozdílnost dopravní dostupnosti a obslužnosti. K této práci byly použity obce v rámci regionu NUTS 2 Jihovýchod. Seidenglanz zmiňuje rozdílnost jednotlivých částí vybraného NUTS 2, která je záměrně sledována a díky které může dojít k popsání rozdílností dopravních vlastností. Rozdílnost sleduje Seidenglanz zejména v obyvatelstvu a sídelní struktuře. Jednotlivé zkoumané regiony se značně liší hustotou zalidnění. Sídelní struktura poté odráží venkovský charakter, případně příměstský charakter regionu. Zde je sledováno ovlivnění městy jako například Brnem, Znojmem, Pelhřimovem, Moravskými Budějovicemi, Bystřicí nad Pernštejnem a další. Od tohoto se podle autora odvíjí i veřejná hromadná doprava, kdy obce v zázemí větších měst bývají kvalitnější a častěji obsluhované než ty ve větší vzdálenosti od svého nadřazeného centra, nejčastěji obce s rozšířenou působností.

Seidenglanz (2007) ve svých výsledcích zdůrazňuje pozitivní vliv integrovaných dopravních systémů, které mají za cíl sjednotit spoje a zajistit jejich vzájemnou návaznost. Provázanost je pak také podstatná při kombinování autobusové a železniční dopravy, kdy jsou tyto spoje mnohdy návazné jen díky většímu počtu spojů než kvůli úmyslnému zkoordinování. Integrovaný dopravní systém je takový systém všech druhů veřejné dopravy, který má zkoordinované jízdní řády a ceník služeb je sjednocen společným tarifem. Podle Olivkové (2006) je integrovaný dopravní systém způsob zkoordinovaného využití více druhů veřejné dopravy provozované více dopravci. Takovýto systém směřuje k zabezpečení účelné a hospodárné dopravní obsluhy území z hlediska ekonomických a také mimoekonomických potřeb osob a institucí, které jsou

tímto systémem dotčeny. Integrovaný dopravní systém je tedy podle Olivkové založen na vzájemné spolupráci všech aktérů veřejné dopravy. Těmi jsou jednotlivé dopravní společnosti a objednatelé, kterými jsou buďto kraj nebo města a obce. Touto spoluprací poté vzniká propojený dopravně-organizovaný systém, který by měl vyhovovat všem a to jak objednavatelům a dopravcům, tak i samotným cestujícím. Zákon 194/2010 Sb. definuje integrovaný dopravní systém jako veřejnou službu. Integrovanými veřejnými službami se rozumí integrované veřejné služby v přepravě cestujících podle přímo použitelného předpisu Evropské unie. Kraje a obce mohou samostatně nebo společně založit právnickou osobu pro plnění úkolů při zřízení a organizaci integrovaných veřejných služeb v přepravě cestujících (dále jen „organizátor“). Organizátor může být pověřen, aby jménem kraje nebo obce pořizoval plán dopravní obslužnosti území nebo uzavíral smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících na určeném území a u určených druhů dopravy. Kleprlík (2009) ve své publikaci představuje dva modely integrovaných dopravních systémů. Prvním modelem je tzv. dvouúrovňový systém. V tomto systému se jedná o smluvní vztah objednavatele dopravy a dopravcem, případně více dopravci. Druhý model označuje jako tříúrovňový. Ten vychází z dvouúrovňového modelu, avšak rozdíl je v tom, že mezi objednavatelem dopravy a dopravcem je organizátor nebo koordinátor IDS. Ten má za úkol smluvně zabezpečovat realizaci dopravy v požadovaném rozsahu a kvalitě. Vztah mezi těmito třemi úrovněmi je tedy takový, že objednavatel dopravy (první úroveň) stanoví kompetence a pravomoci koordinátorovi IDS (druhá úroveň). Koordinátor je zároveň financován právě objednavatelem dopravy a stará o smluvní zabezpečování a koordinaci dopravy s dopravci (třetí úroveň).

Analýzou dostupnosti se zabývá Gutiérrez a Urbano (1996). Tito autoři se zabývají plánovanou transevropskou silniční sítí. Při tom autoři využívali pevně stanovené průměrné rychlosti pro jednotlivé třídy silnic bez ohledu na legislativu konkrétních členských států. Pro dálnice byla použita rychlost 120 km/h, pro rychlostní komunikace 110 km/h, meziregionální silnice nižších tříd 90 km/h a pro ostatní 40 km/h. Časovou dostupností ve východní Anglii se zabývají Brainard, Lovett a Bateman (1997). V této práci už jde o menší vymezené území a rychlosti byly definovány na základě průzkumu doplněného odhady autorů. Rychlosti v této práci jsou zároveň ovlivněny počtem jízdnic pruhů silnice a tím, zda silnice prochází obcí nebo ne. Z českých autorů se časovou dostupností s využitím geoinformačních zabývá Peňáz (2005), který zkoumá

dostupnost ve vztahu k ukazatelům trhu práce na území Bruntálska. Při tomto modelování je využíváno rychlostí, které jsou nižší než rychlosti legislativně povolené pro konkrétní třídy silnic mimo obce. Konkrétní rychlosti jsou následující – dálnice 85 km/h, silnice I. třídy 75 km/h, silnice II. třídy 55 km/h a ostatní silnice 40 km/h. S rozdílnou metodikou pracuje Hudeček (2008), kdy při zkoumání časové dostupnosti pracuje s několika činiteli ovlivňující průměrnou rychlost, kterými jsou například třída a šířka silnice, počet pruhů, poloměry zatáček, sklon, umístění silnice vzhledem k sídelnímu systému, intenzita dopravy a další. Modelování časové dostupnosti městských funkčních regionů se zabýval výše zmíněný Maier a kol. (2007). V rámci tohoto výzkumu bylo použito maximálních povolených rychlostí podle jednotlivých tříd silnic a zároveň byl brán ohled na to, zda silnice prochází obcí či nikoliv.

3 Metodika a cíle práce

3.1 Cíle práce a hypotézy

Cílem této diplomové práce je analyzovat dopravní obslužnost vymezeného území. Tato analýza se zabývá zejména veřejnou hromadnou dopravou a to linkovou autobusovou a vlakovou dopravou. Směr zkoumání je takový, že reflektuje dojíždění z jednotlivých obcí suburbánního zázemí Ostravy do intravilánu Ostravy. Pokud bychom zvolili v Ostravě konkrétnější místo dojíždětky, například centrum a hlavní autobusové a vlakové nádraží v Ostravě, mohlo by vzhledem k velikosti území dojít ke zkreslení výsledků. Tato práce se však zabývá zejména mimoostravskou veřejnou hromadnou dopravou, a proto není v rámci Ostravy vymezen jeden cílový bod pro všechny směry, ale dochází k vymezení nejvhodnější cílové stanice s ohledem na konkrétní výchozí bod.

Prvotní hypotézou je, že dopravní obslužnost obcí v zázemí Ostravy počtem spojů odpovídá dojížděnce obyvatelstva a to tak, že z obcí s větším počtem dojíždějíciho obyvatelstva je více přímých spojů do Ostravy, které jsou zároveň frekventovanější. Tyto obce nejspíš leží v těsné blízkosti města Ostravy v tzv. prstenci obcí, který ve své práci zmiňují Sýkora s Mulíčkem (2012). Naopak nejhorší dostupnost je u nejvzdálenějších obcí zkoumaného území vymezených podle dále zmíněných kritérií. Tuto situaci by mohla výrazně ovlivňovat působnost městského dopravního podniku, u kterého lze předpokládat, že obsluhuje i některé obce z okolí vzhledem k úzké provázanosti sousedních obcí s Ostravou a ne příliš velkými vzdálenosti. Neočekává se, že ostravskou městskou hromadnou dopravou budou obsluhovány obce vzdálenější od Ostravy.

Dalším předpokladem je, že kvalitnější dopravní obslužnost je u obcí s lepší horizontální dopravní polohou v dopravním systému vymezeného území a to zejména vzhledem k silniční síti. Tento předpoklad vychází z práce Marady (2006), který zmiňuje v dnešní době větší vliv silniční sítě před železniční, která dnes nemusí odrážet aktuální potřeby obyvatel a je často vázána na dobu svého vzniku. S tímto předpokladem lze očekávat, že obce obsluhované vlakovou veřejnou dopravou nebudou výrazně lépe obsluhovány právě díky tomuto druhu dopravy, ale že kvalitní obslužnost vychází ze samotné dopravní polohy než z dopravy zajišťující dopravní obslužnost.

3.2 Metody výzkumu

Základem této práce je vhodně vymezit zkoumané území. Ačkoliv je v názvu práce uvedeno, že se jedná o suburbánní zázemí Ostravy, vymezení je jednodušší než například suburbánní zázemí Olomouce v práci Haláse a kol. (2012). V této práci je suburbánní zázemí vymezeno na základě dojížděky obyvatelstva za prací a do škol do Ostravy. Podobnou metodu vymezení používá například Hampl a Marada (2015). Kritéria objemu dojížděky vychází z disertační práce Seidenglanze (2007), jsou však upravena pro menší zkoumané území. Do zkoumaného území je zahrnuta vždy taková obec, u které je podíl vyjíždějícího obyvatelstva za prací a do škol do Ostravy a vyjíždějícího obyvatelstva celkem padesát a více procent.

K zhodnocení horizontální dopravní polohy jednotlivých obcí zkoumaného území je použita bodová metoda Marady (2006), navazující na metodu Hůrského (1974). Kvalita horizontální polohy v dopravní síti je dána hierarchií komunikací procházejících intravilánem obce. Při porovnání silniční a železniční dopravy lze označit silniční dopravu jako dynamičtější a rychleji se rozvíjející. To je dáno faktem, že silniční síť je méně náročná vzhledem k výstavbě a nejsou na ní zpravidla vázány jiné stavby jako například stavba nádraží při rozšiřování železniční sítě. Dalším faktem je ten, že v dnešní době dochází na území České republiky spíše k rušení nerentabilních železničních sítí, které bývají obsluhově nahrazeny autobusovými spoji. Vzhledem k celostátnímu měřítku výzkumu Marady je bodové hodnocení v této práci upraveno pro potřeby menšího zkoumaného území. Body jsou u silnic udělovány za vstup silnice do intravilánu obce. U dálnic a rychlostních silnic záleží na tom, zda je možné se na území dané obce na dálnici nebo rychlostní silnici dostat. Pokud obcí prochází dálnice nebo rychlostní silnice, ale nájezd je nejbliž v sousední obci, body uděleny nejsou. U železnic jsou body uděleny takovým obcím, které mají na svém území železniční stanici, která je využívána veřejnou dopravou. Pokud se stanice nenachází v centrálním intravilánu obce, bude brána taková stanice, která se nachází maximálně do vzdálenosti 1 000 metrů od centrálního intravilánu. Konkrétní body za jednotlivé kategorie silnic a železnic jsou uvedeny níže. U každé obce dochází po udělení bodů k jejich součtu a následné interpretaci.

Body budou udělovány následovně:

- Dálnice a rychlostní komunikace = 4 body
- Silnice I. třídy v intravilánu obce = 3 body
- Silnice II. třídy v intravilánu obce = 2 body
- Silnice III. a další třídy v intravilánu obce = 1 bod
- Železniční stanice v intravilánu obce = 2 body

Výsledný počet bodů je následně interpretován takto:

- 0-1 body = velmi špatná dopravní poloha
- 2-4 bodů = špatná dopravní poloha
- 5-7 bodů = dobrá dopravní poloha
- 7 a více bodů = velmi dobrá dopravní poloha

Mapa časové dostupnosti na základě dopravní sítě je vytvořena podle kritérií vycházejících ze zákonem povolených maximálních rychlostí na daných komunikacích, které jsou zmenšeny, aby lépe odpovídaly průměrným rychlostem na daných úsecích podobně jako například v práci Peňáze (2005). U průměrné rychlosti na dálnici je však hodnota navýšena. Dále je podstatné, zda silnice prochází nebo neprochází intravilánem obce a vzhledem k tomu je v případě, že silnice intravilánem prochází, rychlost snížena.

Konkrétní rychlosti použité v analýze časové dostupnosti:

- Dálnice a rychlostní komunikace = 100 km/h
- Silnice I. třídy v intravilánu = 50 km/h
- Silnice I. třídy mimo intravilán = 70 km/h
- Silnice II. třídy v intravilánu = 40 km/h
- Silnice II. třídy mimo intravilán = 55 km/h
- Ostatní komunikace v intravilánu = 30 km/h
- Ostatní komunikace mimo intravilán = 40 km/h

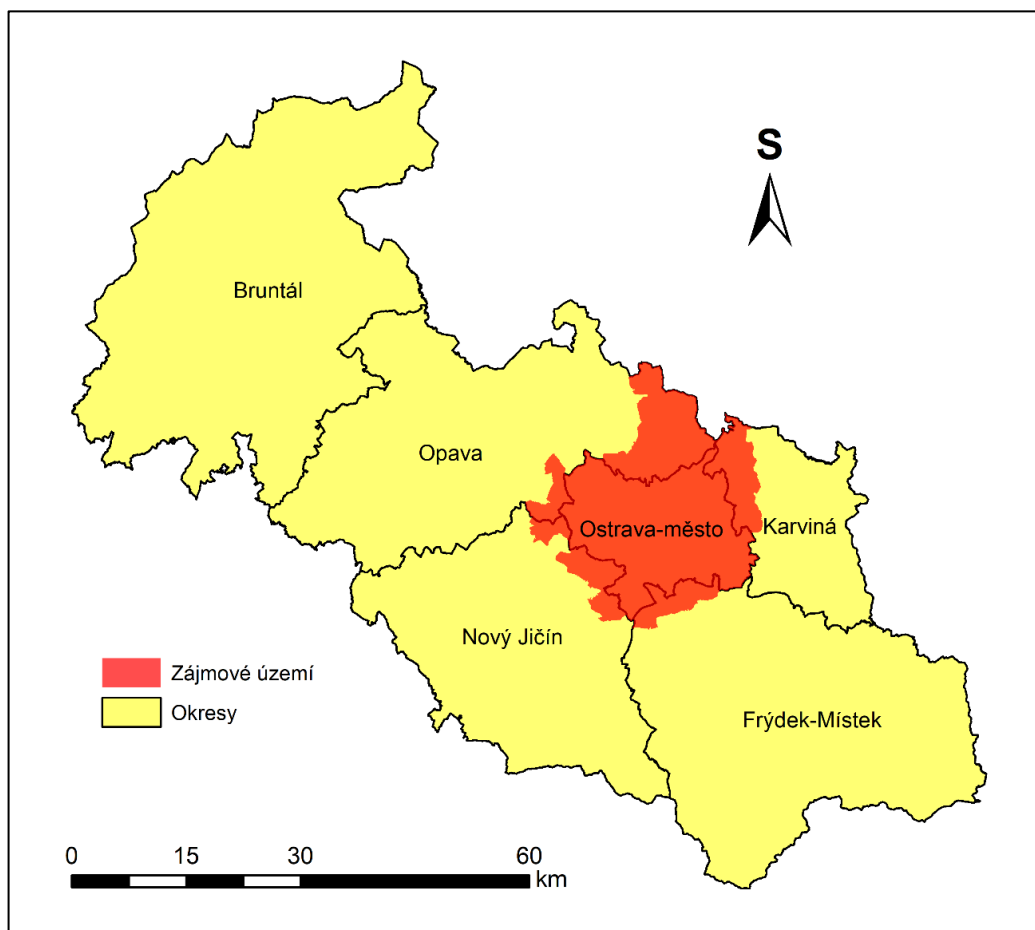
Výsledný čas, který je následně v mapě prezentován, vychází z výpočtu $\text{Čas} = \text{Délka komunikace} / \text{Stanovená rychlost}$. Tento výsledek je následně násoben šedesáti za účelem prezentování výsledných časových dostupností v minutách. Dostupnost je počítána pro bod, který odpovídá lokalizaci ústředního autobusového nádraží v Moravské Ostravě nedaleko centra města.

Na vymezeném území je následně pro každou obec analyzována vazba dopravní obslužnosti ve směru do Ostravy a tedy i vertikální poloha obce. Toho je docíleno pomocí jízdních řádů, které jsou zkoumány pro každou obec během vymezených dnů. Tyto dny jsou tři a to konkrétně jeden den pracovního týdne a dva víkendové dny. Nedělní jízdní řády zároveň odrážejí situaci veřejné hromadné dopravy během státních svátků, kdy zpravidla bývá uplatňován zejména nedělní jízdní řád. Modelovými dny byly vybrány středa 31. března a poté víkendové dny 3. a 4. dubna 2021. Dojíždka je zkoumána formou přímých spojů. Jízdní řády jsou zkoumány na základě online dostupných dat webové aplikace Jízdní řády IDOS. Tuto aplikaci provozuje společnost CHAPS s. r. o. Majitelem této aplikace je mediální společnost MAFRA a. s. Analyzované jízdní řády jsou prezentovány formou map a grafů. Kartografickou metodou jsou v tomto případě kartodiagramy.

4 Vymezení zkoumaného území

Jak již bylo uvedeno v kapitole věnující se metodám výzkumu této práce, zkoumané území bylo vymezeno podle dojížděky obyvatelstva z obcí do Ostravy. Kritérium bylo takové, že podíl vyjíždějícího obyvatelstva z obce do Ostravy na celkovém počtu vyjíždějících z dané obce musel být padesát a více procent. Po této analýze vyšlo do zkoumaného území 37 obcí, s přičtením spádového města Ostrava 38.

Ze všech sedmi okresů, které se nacházejí v Moravskoslezském kraji, hned šest okresů má alespoň pár obcí, které splňují výchozí kritérium. Jediným okresem, který nemá žádnou obec s polovinou vyjíždějících do Ostravy, je okres Bruntál. Tento fakt lze vysvětlit zejména vzdáleností od Ostravy. V případě dojížděky za prací z tohoto okresu jsou bližšími velkými městy s potencionální nabídkou práce, vzdělání a dalších potřeb obyvatelstva například Krnov nebo Opava, případně v sousedním Olomouckém kraji Šternberk, Rýmařov a Olomouc.



Obr. 1: Vymezené území v rámci Moravskoslezského kraje
Zdroj: SLDB 2011, ArcČR500 vlastní zpracování

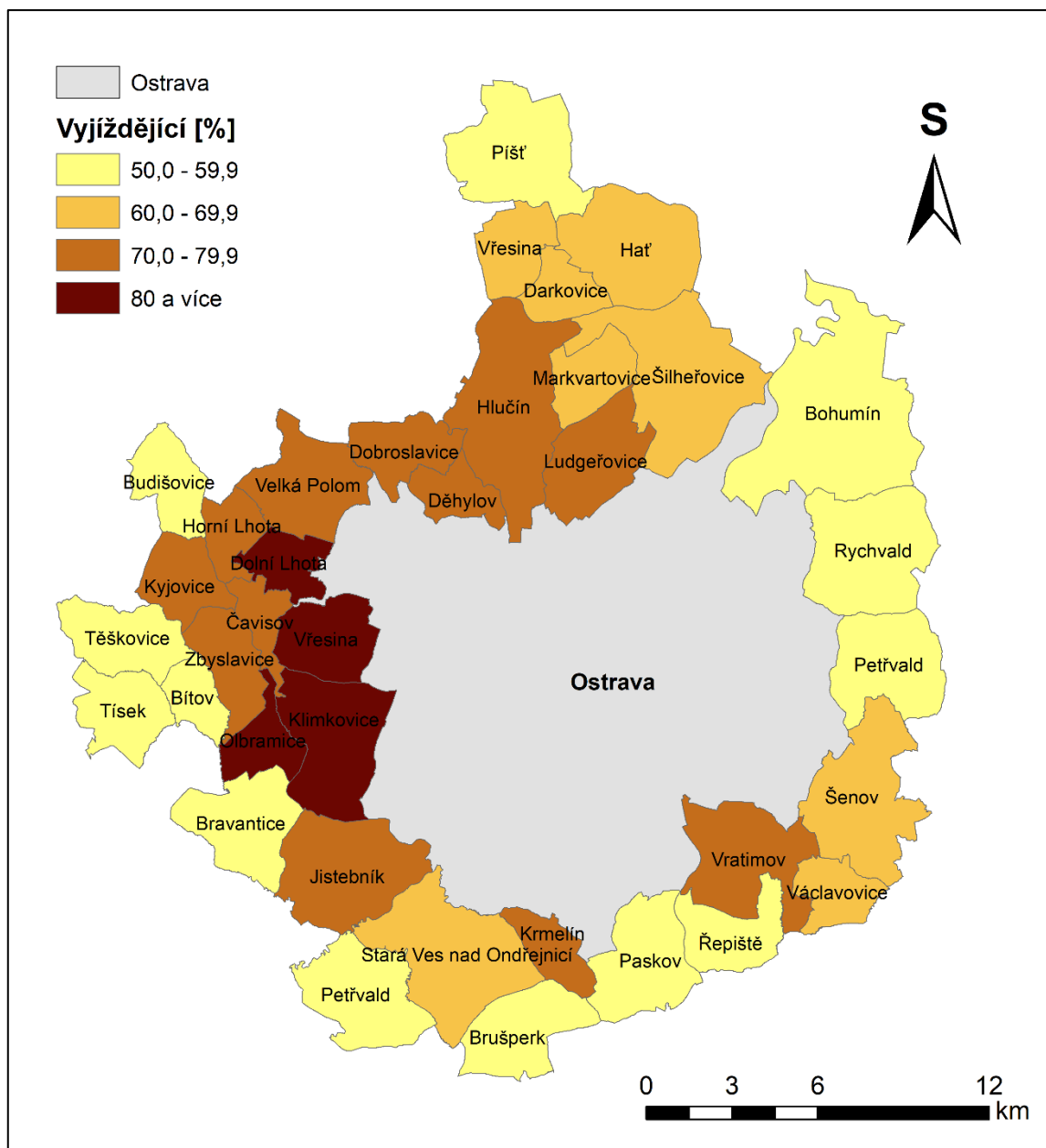
V rámci zkoumaného území jsou zde všechny obce okresu Ostrava-město. Mimo statutární město Ostrava, které v této práci zastává spádovou funkci, je ve zkoumaném území všech 12 obcí. Jmenovitě obce Čavisov, Dolní a Horní Lhota, Klimkovice, Olbramice, Stará Ves nad Ondřejnicí, Šenov, Václavovice, Velká Polom, Vratimov, Vřesina a Zbyslavice. Podíl dojíždějícího obyvatelstva do Ostravy z celkového počtu vyjíždějících osob se u všech obcí pohybuje v rozmezí 60 – 85 %. Největší podíl má obec Vřesina a to 83,7 % a nejméně obec Václavovice s 62,2 %.

Nejvíce obcí zkoumaného území spadá do okresu Opava. Z toho okresu se ve zkoumaném území nachází 13 obcí. Konkrétně jde o obce Budišovice, Darkovice, Děhylov, Dobroslavice, Hať, Hlučín, Kyjovice, Ludgeřovice, Markvartovice, Píšť, Šilheřovice, Těškovice a Vřesina. Největší podíl vyjíždějících do Ostravy zde mají obce Dobroslavice a Ludgeřovice, shodně 76,9 %. Nejmenší podíl má obec Píšť a to 55,1 %.

Třetím okresem je Nový Jičín, z jehož území do vymezené zkoumané oblasti spadá 5 obcí. Obec s největším podílem z tohoto okresu je Jistebník s 74,9 %. Nejmenší podíl zde má obec Petřvald a to 54,2 %. Dalšími obcemi z tohoto okresu jsou Bítov, Bravantice a Tísek.

Z okresu Frýdek-Místek se ve vymezeném území nachází 4 obce. Největší podíl má obec Krmelín, který má 72,4 %. Nejmenší podíl má obec Paskov a to 56,3 %. Dalšími obcemi z tohoto okresu v rámci zkoumaného území jsou obce Brušperk a Řepiště.

Posledním okresem je poté Karviná, kdy z tohoto území spadají do zkoumané oblasti 3 obce. Těmi jsou Bohumín, Petřvald a Rychvald. Zde má největší podíl vyjíždějících do Ostravy město Bohumín a to 58,2 %. Nejnižší podíl z této trojice má Petřvald s 50,1 %.



5 Charakteristika zkoumaného území

Zkoumané území se nachází v Moravskoslezském kraji a rozkládá se kolem krajského města Ostrava, které tvoří centrum území. Statutární město Ostrava je třetím největším městem České republiky a je rozděleno do 23 městských obvodů.

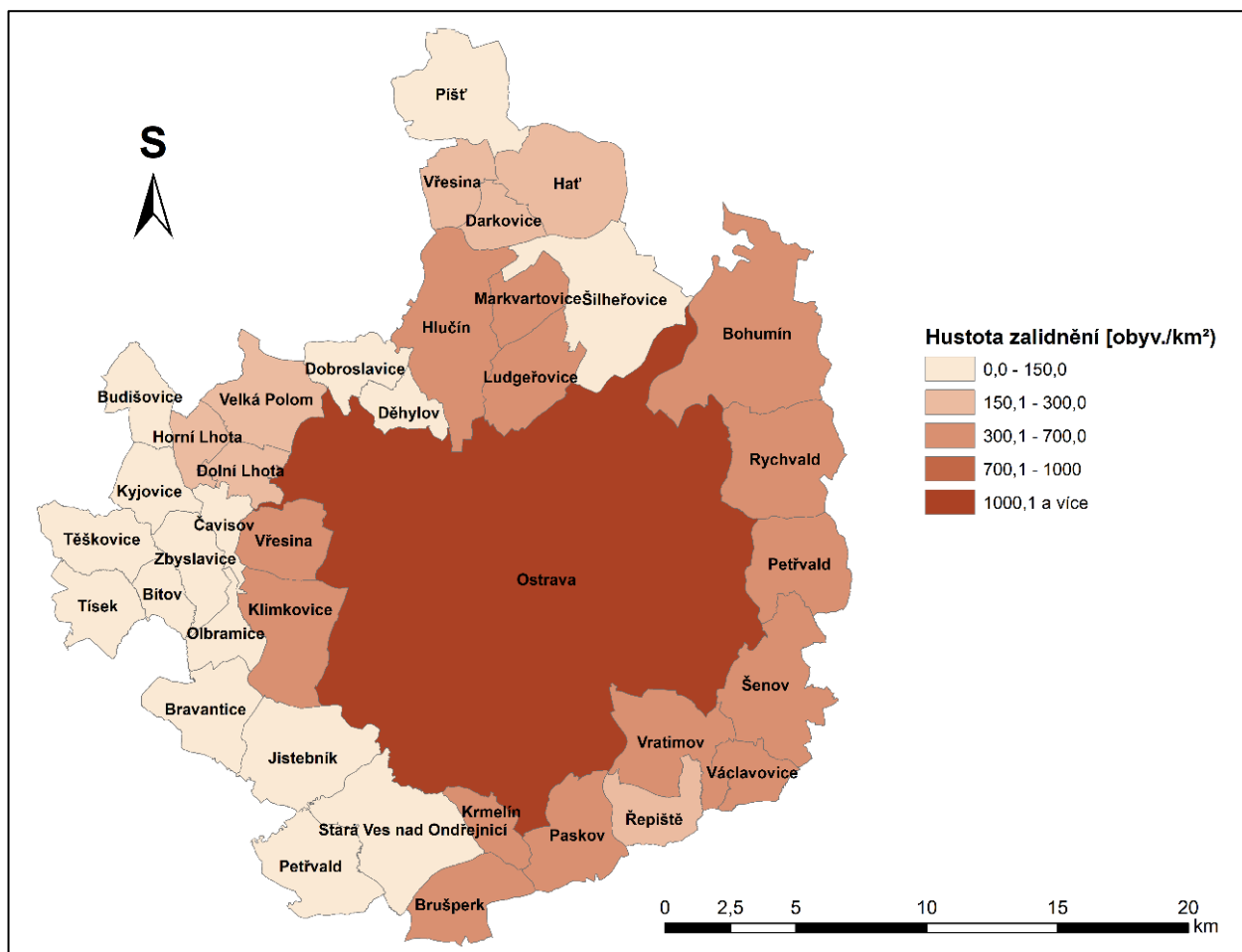
Zkoumané území má relativně kompaktní tvar s výraznějším protažením v severní a západní části. Hranice tří obcí v severní části území tvoří mimo hranici zkoumaného území také hranici České republiky se sousedním Polskem. Severní a západní část zkoumaného území se vyznačuje vyšším počtem obcí na rozdíl od jižní a západní části. Výřez severozápadní hranice zkoumaného území je zapříčiněna působením nedaleké Opavy. Podobně lze vysvětlit menší počet obcí ve východní části, kde dochází působení Karviné a Havířova, případně dále Frýdku-Místku.

5.1 Obyvatelstvo

Celkový počet obyvatel zkoumaného území mimo spádové město Ostrava je 191 626. S Ostravou je to poté 407 594 obyvatel. Tyto počty vychází z údajů ČSÚ platné k 31. prosinci 2019. Obcí s nejmenším počtem obyvatel je obec Bítov v západní části zkoumaného území. Tato obec spadá do okresu Nový Jičín a má 458 obyvatel. Obcí s počtem obyvatel do 1 000 je ve zkoumaném území dvanáct. Mimo samotnou Ostravu je největší obcí město Bohumín, které má 20 518 obyvatel. Bohumín se nachází v severovýchodní části území a částečně tvoří státní hranici s Polskem.

Obcí s počtem obyvatel do 1 000 se ve zkoumaném území nachází 12. S výjimkou dvou obcí, Děhylov a Dobroslavice, jde o spojitě území obcí v západní části zkoumaného území. Obcí s počtem obyvatel mezi 1 000 a 2 000 je sedm, obcí s počtem obyvatel do 4 000 je deset. V těsné blízkosti Ostravy se poté nachází sedm obcí s počtem obyvatel mezi 4 000–8 000. Nejvíce takových obcí se nachází na východě území. Obcí s více než 10 000 obyvateli se v území nachází jen tři a to Hlučín s 13 931 obyvateli, již zmiňovaný Bohumín a samotná Ostrava s 287 968 obyvateli.

Hustota zalidnění v rámci celého zkoumaného území je 286,54 obyv./km². Mimo spádovou Ostravu má největší hustotu zalidnění obec Bohumín a to 661,27 obyv./km². Celkově vysokou hustotu zalidnění vykazují obce ve východní části zkoumaného území, zatímco nižší hodnoty zalidnění vykazují obce na západě území. Nejnižší hustotu zalidnění má obec Šilheřovice na severu území. Tato obec má 1 612 obyvatel, avšak rozlohou jde o druhou největší obec mimo samotnou Ostravu.



Obr. 3: Hustota zalidnění obcí zkoumaného území
Zdroj: ČSÚ, ArcČR500, vlastní zpracování

5.2 Ekonomická charakteristika

Ostrava je ekonomickým centrem celého Moravskoslezského kraje. Na území okresu Ostrava nalezneme nejvýznamnější zaměstnavatele v celém kraji. Některé z těchto podniků přesahují hranici 1 000 zaměstnanců. Dále díky široké nabídce vzdělání a kvalitní občanské vybavenosti tvoří Ostrava krajskou dominantu, a proto se také vyznačuje vysokou denní dojížděnkou obyvatel z okolních obcí.

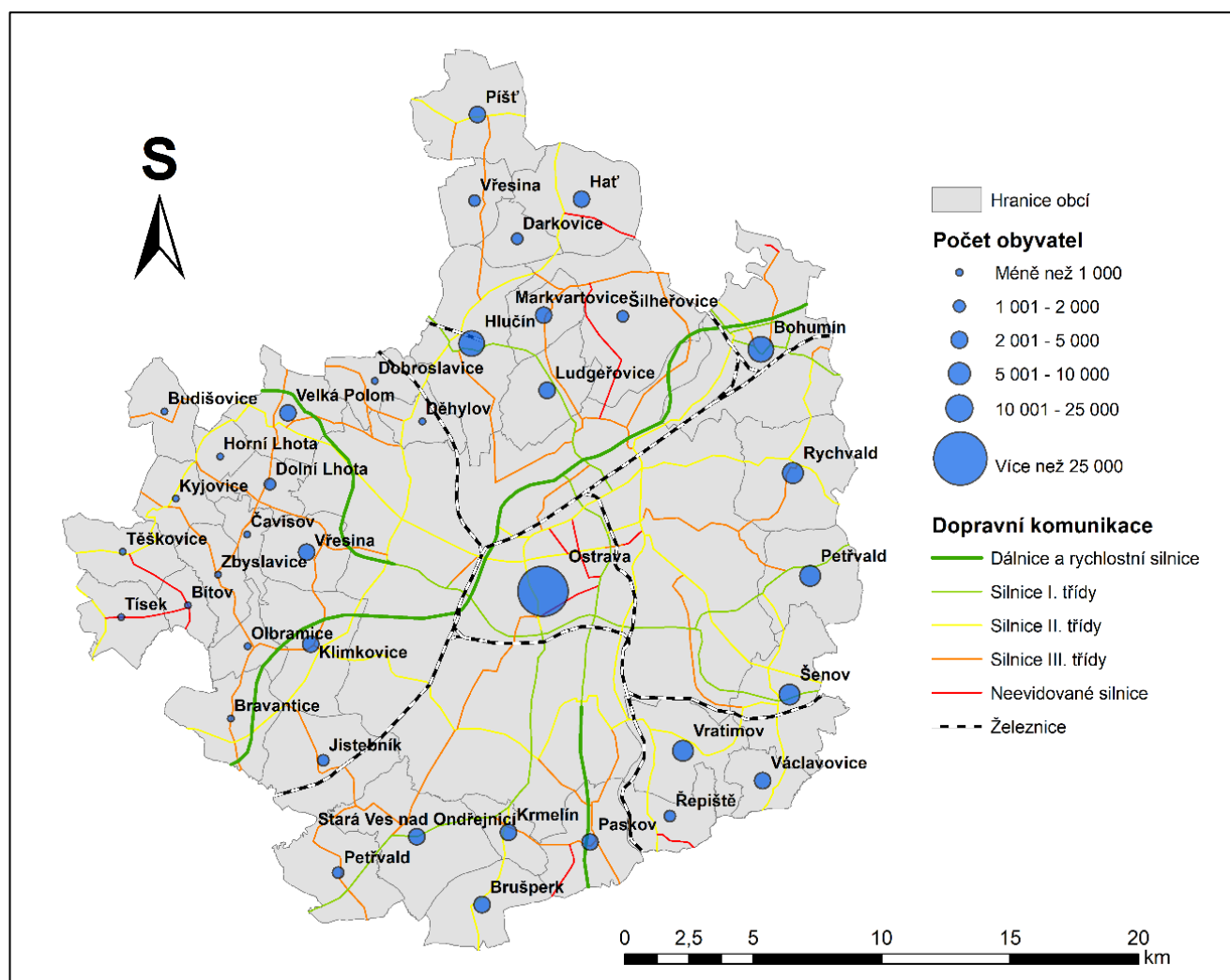
Ostravsko je historicky spjato s těžbou a zpracováním černého uhlí. K tomu postupně přibývaly navazující odvětví jako hutnictví a strojírenství. Těžba uhlí byla na území Ostravy ukončena v roce 1994, i přes tento fakt na Ostravsku stále dominují odvětví hutnictví a těžkého strojírenství. V dnešní době je silně rostoucím odvětvím výroba motorových vozidel a jejich součástí a ostatních dopravních prostředků (Faktografické listy Ostrava 2020, 2020, online). Společnosti z těchto odvětví často využívají investičních pobídek státu ve spolupráci s Ostravou. Na území Ostravy se poté tyto společnosti často rozhodnou k podnikání a využívání prostor průmyslových zón.

Průmyslové zóny jsou části území, které jsou vyčleněné k stavbě nových komplexů, většinou halových typů, které mají sloužit nově přichozím firmám. V takovýchto zónách obvykle vznikají velké počty pracovních příležitostí a jsou tak významným hybatelem zaměstnanosti v daném území. V Ostravě nalezneme hned několik průmyslových zón, případně několik logistických parků menších než průmyslové zóny. Mezi největší spadá průmyslová zóna Ostrava – Hrabová nebo Ostrava – Mošnov. První zmíněná průmyslová zóna se nachází na dopravně dobře dostupné lokalitě, neboť se nachází v těsné blízkosti dálnice D56 spojující Ostravu a Frýdek-Místek. Podle údajů na webových stránkách Ostravy došlo do konce roku 2020 k vytvoření přes 9 400 nových pracovních míst. Největším investorem je zde CTP Invest, s. r. o. (Průmyslová zóna Ostrava – Hrabová, 2020, online). Druhá zmíněná průmyslová zóna Ostrava – Mošnov se nachází u obce Mošnov, která však není Ostravskou městskou částí. Výhodou této průmyslové zóny je blízkost mezinárodního Letiště Leoše Janáčka Ostrava a existence kolejové tratě přímo uvnitř zóny. Do konce roku zde bylo vytvořeno 3 800 nových pracovních míst a mnoho zdejších podniků spadá do automobilového průmyslu. (Průmyslová zóna Ostrava – Mošnov, 2020, online)

Největšími zaměstnavateli k 31. 12. 2019 v Ostravě jsou LIBERTY Ostrava, a. s. s 5 013 zaměstnanci, Fakultní nemocnice Ostrava s 3 559 zaměstnanci, VŠB-TU Ostrava s 2 700 zaměstnanci, Tieto Czech s. r. o. s 2 435 zaměstnanci a Městská nemocnice Ostrava s 2 065 zaměstnanci. Podniky, které mají více jak 1 000 zaměstnanců, je v Ostravě mimo největších pět jmenovaných dalších pět. Jmenovitě to jsou Dopravní podnik Ostrava, a. s., SUNGWOO HITECH, s. r. o., Česká pošta, s. p., Severní Morava, Ostravská univerzita v Ostravě a HRUŠKA, spol. s. r. o. Největším zaměstnavatelem ve zkoumaném území mimo město Ostrava je podnik KES – kabelové a elektronické systémy, s. r. o. Tento podnik má 1 268 zaměstnanců a nachází se ve Vratimově v jihovýchodní části zkoumaného území. (Faktografické listy Ostrava 2020, 2020, online)

6 Dopravní síť zkoumaného území

Dopravní síť zkoumaného území je poměrně stejně rozložena po celém území a nenajdeme zde žádné větší rozdíly mezi jednotlivými částmi. Základem dopravní sítě je zde železniční trať Praha – Ostrava – Bohumín. V podobném směru tuto železniční trať kopíruje dálnice D1. Na dálnici D1 navazuje několik silnic I. třídy, které vedou dále k okrajovým oblastem vymezeného území. U jednotlivých obcí zkoumaného území je poté důležitá hierarchie komunikací, které prochází obcí nebo se nacházejí v její blízkosti. Ta následně určuje jejich horizontální polohu v dopravní síti (Marada, 2006).



Obr. 4: Dopravní síť zkoumaného území
Zdroj: ČSÚ, ArcČR500, vlastní zpracování

6.1 Silniční síť

Základem dopravní sítě zkoumaného území je dálnice D1. Tato dálnice spojuje Prahu – Brno – Ostravu a vede až k česko-polským hranicím. Je nejdelší a nejstarší dálnicí na území České republiky. V jižní části území se nachází další dálnice a to dálnice D56 spojující Ostravu s Frýdkem-Místkem. Další významnou komunikací je silnice první třídy číslo 11. V rámci celé republiky tato silnice spojuje Hradec Králové – Šumperk – Opavu – Ostravu – Havířov, odkud dále pokračuje pod jiným označením přes Český Těšín a Mosty u Jablunkova na česko-slovenskou hranici. Ve zkoumaném území jde o silnici spojující od západu Velkou Polom, Ostravu a Šenov na východě. Na konci roku 2019 došlo k otevření nového úseku silnice I/11, díky kterému byla doprava přesunuta ze zastavěného území městské části Ostrava – Poruba mimo zastavěnou oblast vedoucí katastrům obcí Vřesina, Velká Polom a ostravskou městskou částí Krásné Pole. Ze silnice I/11 vychází v oblasti Ostrava – Kunčičky silnice I/59, která odtud vede přes Petřvald do Karviné. Další silnicí první třídy je v území silnice I/56 spojující Opavu – Hlučín – Ostravu – Frýdek-Místek – Frýdlant nad Ostravicí a Bílou, obec poblíž česko-slovenských hranic. Délka této základní silniční sítě je v rámci zkoumaného území 471,66 kilometrů a hustota činí 0,762 km/km².

6.2 Železniční síť

Hlavní železniční trať v dopravní síti zkoumaného území je trať s označením 001. Jde o trať spojující města Praha – Pardubice – Přerov – Ostrava a končící v Bohumíně. Trať do tohoto území vstupuje v jihovýchodní části a vede severozápadním směrem přes Ostravu a Bohumín k polským hranicím. Na této trati leží mimo jiné i dvě největší ostravské železniční stanice, jmenovitě Ostrava – Hlavní nádraží a Ostrava – Svinov. Tato nádraží tvoří největší dopravní uzly v železniční síti zkoumaného území. Severně od stanice Ostrava – Svinov z této trati vychází vedlejší trať číslo 321 vedoucí přes Opavu do Bruntálu v severní části Moravskoslezského kraje. Od Opavy je tato trať označována číslem 310. Železnice v jihovýchodní části zkoumaného území spojuje Ostravu s Valašským Meziříčím a Ostravicí pod označení 323. Další významnou železniční stanicí je stanice Ostrava – Kunčice, která s Hlavním a svinovským nádražím tvoří ostravský vnitřní železniční okruh. Celková délka železnic ve zkoumaném území je 79,06 kilometrů. Hustota železniční sítě je poté 0,128 km/km².

6.3 Horizontální dopravní poloha obcí zkoumaného území

Horizontální dopravní poloha zkoumaného území zde přímo reflektuje hierarchii dopravní sítě. Jak můžeme vidět na obrázku č. 5 níže, nejlepší dopravní polohu podle zmíněné metodiky mají čtyři obce – Bohumín, Klimkovice, Velká Polom a Šenov. Bohumín leží v severní části zkoumaného území na železniční trati a zároveň se zde nachází jak dálnice, tak i silnice první třídy. Vzhledem k počtu 20 518 obyvatel je velmi dobrá horizontální poloha v dopravní síti očekávána. Klimkovice, které jsou druhou obcí s velmi dobrou dopravní polohou, těží zejména z dálnice, na kterou je přímý nájezd v místní klimkovické části Václavovice. Dále Klimkovicemi procházejí dvě silnice II. třídy. Vzhledem k populační velikosti, 4 495 obyvatel, není výsledek zcela očekávaný a lze jej vysvětlit zejména ovlivněním dálnicí s nájezdem v této obci. Třetí obcí s velmi dobrou dopravní polohou je Velká Polom nacházející se v západní části zkoumaného území. V této obci s 2 071 obyvateli je horizontální dopravní poloha ovlivněna zejména nově vybudovanou trasou silnice I/11, která je ve zdejším úseku vedena jako rychlostní silnice a tudíž bodově odpovídá dle metodiky dálnici. Dále je zde vedena silnice II. třídy a dvě silnice III. třídy. Poslední obcí zkoumaného území s velmi dobrou dopravní polohou je Šenov ve východní části. Šenov leží na silnici I. třídy I/11 spojující Ostravu s Havířovem. Dále Šenovem prochází silnice II. třídy v severojižním a východozápadním směru. Silnice I. třídy je zde vedena v blízkosti železniční tratě, na které se nachází i místní železniční stanice. Šenov je v rámci počtu obyvatel šestou největší obcí zkoumaného území bez Ostravy samotné. Krom Bohumína tedy nelze říct, že by dopravní poloha úzce souvisela s počtem obyvatel a víc reflektuje regionální vazby mezi městy Moravskoslezského kraje než samotné zázemí města.

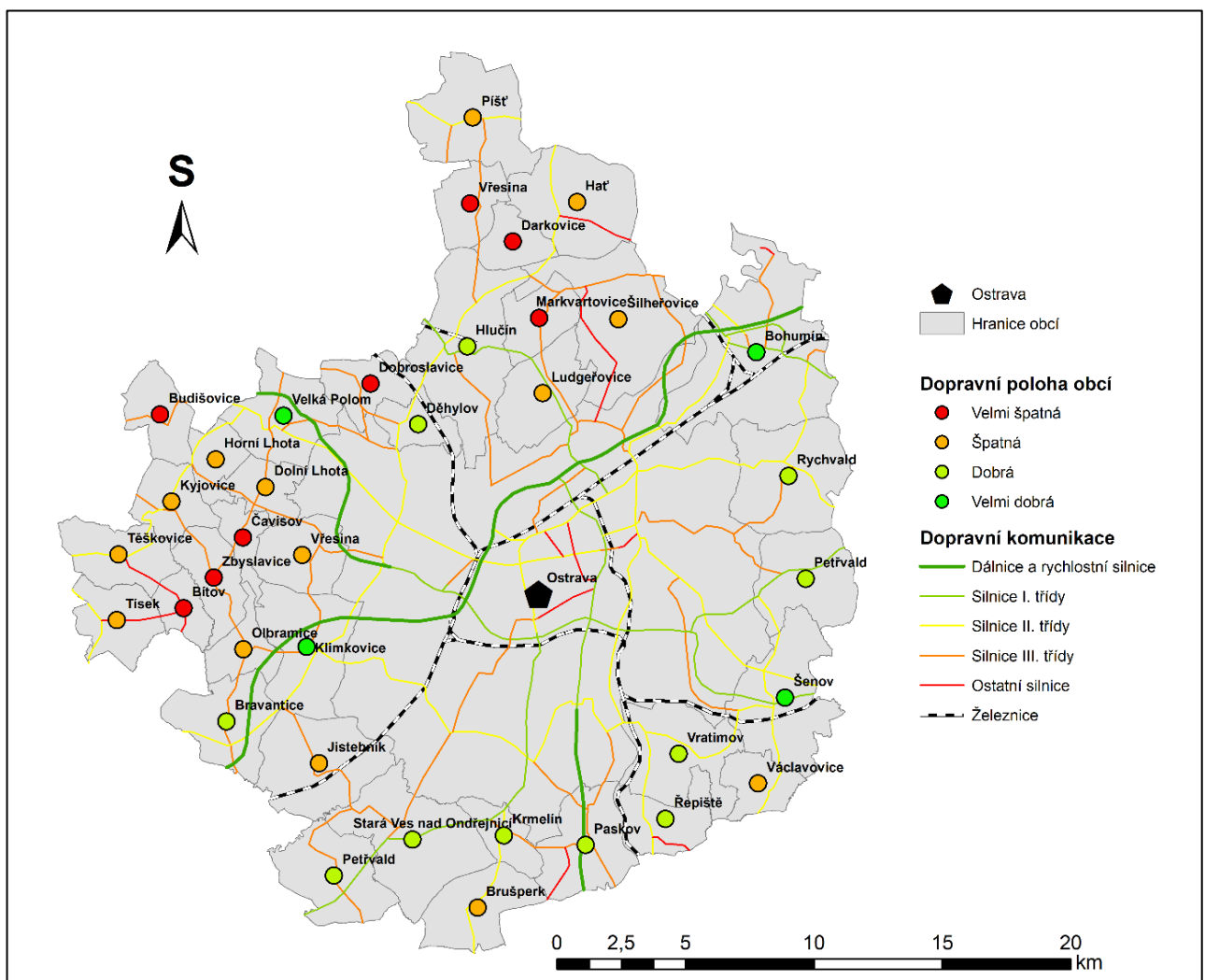
Obce s dobrou dopravní polohou se nacházejí zejména v jižní a východní části zkoumaného území. Zde můžeme pozorovat ovlivnění lokací silnic I. tříd a to konkrétně u obcí Petřvald, Stará Ves nad Ondřejnicí, Krmelín a Petřvald. U obce Rychvald je dobrá dopravní poloha dána sbíháním dvou silnic II. třídy spojené se silnicí III. třídy vedoucí z východní části Ostravy. Podobná situace platí pro obec Vratimov, kde se však nenachází žádná silnice III. třídy, ale je tudy vedena železnice se stanicí v rámci obce. V jižní části jsou poté obce Paskov a Řepiště, mezi kterými je vedena železniční trať se stanicí. Ačkoliv je stanice pojmenovaná Paskov, leží na katastrálním území sousedního Řepiště. Zároveň je lokalizována tak, že může být pohodlně využívána

občany obou obcí. Z toho důvodu byly body za železnici přičteny oběma obcím. Dobrá poloha Paskova je dále silně ovlivněna dálnicí spojující Ostravu a Frýdek-Místek, kdy se v Paskově nachází nájezd na tuto dálnici. Podobná situace platí pro obec Bravantice v jihozápadní části zkoumaného území. Zde se opět u dálnice nachází i nájezd, který je v těsné blízkosti obce a může být obyvateli pohodlně využíván. Dalšími dvěma obcemi s dobrou dopravní polohou jsou obce Děhylov a Hlučín severně od Ostravy. Jednou z nich je Hlučín, který leží na silnici I. třídy I/56 spojující Ostravu s Opavou. Dále Hlučínem prochází v severojižním směru silnice II. třídy, která z Ostravy vede až k polským hranicím a železniční trať, která vede z Hlučina do Opavy. Poslední obcí s dobrou dopravní polohou je Děhylov, kterým prochází železniční trať spojující Ostravu s Opavou a silnice II. třídy. Celkem je tedy obcí s dobrou dopravní polohou jedenáct.

Špatnou dopravní polohu má čtrnáct obcí zkoumaného území. Hned polovina se nachází v západní části zkoumaného území. Většinou jde o obce, kterými prochází jedna silnice II. třídy, případně dvě silnice III. třídy. S výjimkou Vřesiny jde o obce s počtem obyvatel do 1 000. Samotná Vřesina je z těchto západních obcí se špatnou dopravní polohou počtem obyvatel největší, má 2 918 obyvatel. V jižní části mají špatnou polohu obce Jistebník, Brušperk a Václavovice. Brušperk a Václavovice leží na silnici II. třídy, Jistebník leží na silnici III. třídy, ale zároveň Jistebníkem prochází železniční trať a je zde také stanice. V severní části zkoumaného území jsou čtyři obce se špatnou dopravní polohou. U obcí Píšť a Hať jde o stejnou situaci, kdy obce leží na silnici II. třídy a poté do obce vstupují v případě Píště dvě silnice III. třídy a v případě Hatě neklasifikovaná silnice. Intravilánem Šilheřovic prochází silnice III. třídy. Čtvrtou obcí v této části jsou Ludgeřovice, které leží na silnici I. a III. třídy. Tyto obce jsou lidnatější než ty se špatnou dopravní polohou v západní části zkoumaného území. Píšť má 2 110 obyvatel, Hať má 2 509 obyvatel, Šilheřovice mají 1 612 obyvatel a Ludgeřovice 4 946 obyvatel. V této severní části tedy lze říct, že třída silnice procházející obcí souvisí s jejím počtem obyvatel.

Poslední skupinou dopravní polohy jsou obce s velmi špatnou dopravní polohou. Těch je ve zkoumaném území celkem sedm a nachází se v severní a západní části území. V severní části mají špatnou dopravní polohu obce Vřesina, Darkovice a Markvartovice. Obcemi Markvartovice a Vřesina prochází alespoň silnice III. třídy. Nejlidnatější obcí z těchto tří jsou Markvartovice s 2 070 obyvateli, Vřesina má poté

1 631 obyvatel a Darkovice 1 352 obyvatel. V severozápadní části leží s dopravně velmi špatnou polohou obec Dobroslavice s 749 obyvateli. Dobroslavicemi prochází silnice III. třídy a železnice, která zde však nemá stanici, a proto nebyla započítána. V západní části zkoumaného území se nachází s velmi špatnou dopravní polohou obce Čavisov, Bítov, Budišovice a Zbyslavice. Čavisov s 500 obyvateli a Budišovice s 761 obyvateli leží na silnici III. třídy a jiná silnice do intravilánu obcí nevstupuje. Ve Zbyslavicích dochází ke křížení dvou silnic III. třídy a v Bítově není žádná silnice alespoň III. třídy. Zbyslavice mají 624 obyvatel a Bítov 458 obyvatel. V západní části zkoumaného území lze říct, že obce s velmi špatnou dopravní polohou jsou obce s nízkým počtem obyvatel, který nepřesahuje 800 a zároveň je zde řídká silniční síť s nejméně III. třídou silnic.

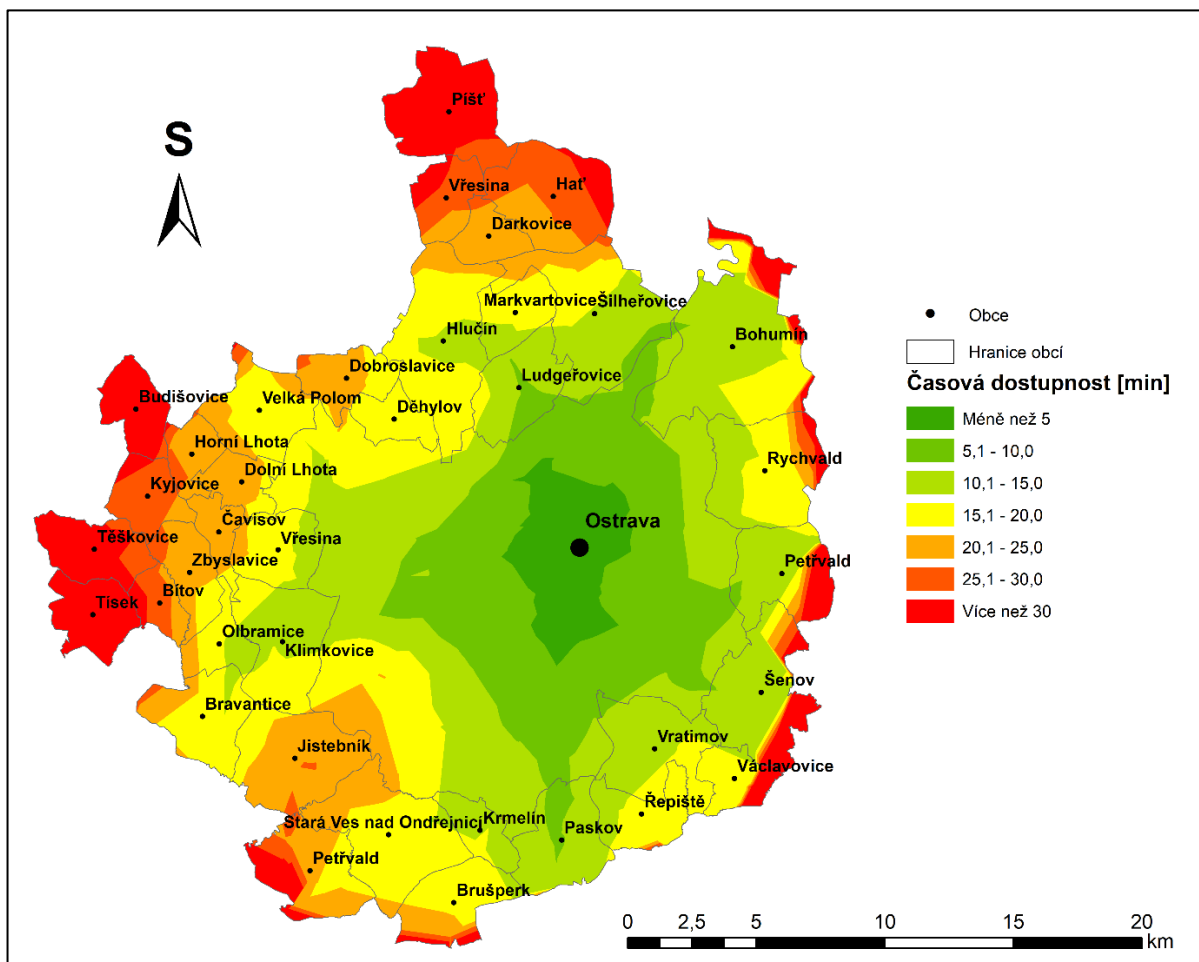


Obr. 5: Horizontální dopravní poloha obcí zkoumaného území
 Zdroj: ArcCR500, vlastní zpracování

6.4 Časová dostupnost Ostravy v rámci zkoumaného území

Na obrázku č. 6 níže můžeme vidět mapu znázorňující časovou dostupnost jednotlivých obcí zkoumaného území. Ta byla vytvořena na základě silniční sítě podle kritérií zmíněných v kapitole věnující se metodám této práce.

Jak lze na mapě vidět, dobrá časová dostupnost zejména do pěti minut reflektuje rozložení dálnic ve zkoumaném území. To lze vidět v severojižním a západovýchodním směru kategorie do pěti minut. Severojižní rozložení krátké časové dostupnosti je způsobeno dálnicí D56 vedoucí od Frýdku-Místku přes Paskov a přecházející v silnici I. třídy. Od západní části je dostupnost ovlivněna dálnicí D1 vedoucí přes území obcí Bravantice a Klimkovice v jihozápadní části zkoumaného území dále přes Ostravu do Bohumína. Špatná časová dostupnost se týká zejména severní a západní části území. V rámci severní části, takzvaného Hlučínska, je situace ovlivněna zejména vzdáleností, kdežto u západní části jde o ovlivnění řídkší sítí komunikací nižších kategorií.



Obr. 6: Časová dostupnost obcí v silniční síti zkoumaného území individuální automobilovou dopravou
Zdroj: ArcČR500, vlastní zpracování

7 Analýza dopravní obslužnosti

Dopravní obslužnost obcí zkoumaného území je zajišťována dvěma způsoby. Prvním jsou regionální spoje, které jsou zajišťovány dopravci z řad integrovaného dopravního systému Moravskoslezského kraje. Druhým způsobem dopravní obslužnosti některých obcí je obsluha městskou hromadnou dopravou, kterou město Ostrava zajišťuje jak pro své území, tak i pro některé okolní obce zejména v těsné blízkosti. V případě městské hromadné dopravy nejde jen o autobusové spoje, ale i tramvajové spoje v případě některých obcí. Městská hromadná doprava je v Ostravě zajišťována mimo autobusy a tramvaje také trolejbusy, ty však obsluhují jen některé ostravské městské části a neobsluhují žádné z obcí zkoumaného území.

7.1 Integrovaný dopravní systém

Integrovaný dopravní systém Moravskoslezského kraje se nazývá Ostravský dopravní integrovaný systém, zkráceně ODIS. Do tohoto integrovaného dopravního systému spadají v rámci železniční veřejné dopravy dopravci České dráhy, a. s., GW Train Regio a. s., MBM rail s. r. o., a RegioJet a. s. V rámci silniční veřejné dopravy do ODIS spadají dopravci ARRIVA Morava a. s., ČSAD Frýdek-Místek a. s., ČSAD Havířov a. s., ČSAD Karviná a. s., Dopravní podnik Ostrava a. s., Městský dopravní podnik Opava a. s., Transdev Morava s. r. o., Vojtila Trans s. r. o. a Z-Group bus a. s. Celkem jde o třináct dopravců. (KODIS, 2018, online)

ODIS je koordinován společností Koordinátor ODIS, který vystupuje pod zkratkou KODIS. Společnost KODIS byla založena v listopadu 1995. Hlavními úkoly společnosti jsou správa a rozvoj ODIS. Správou ODIS se rozumí evidence a rozdělování tržeb mezi dopravci, koordinace výkonů, koordinace jízdních řádů, příprava podkladů pro zajišťování dopravní obslužnosti a podobné činnosti. Rozvojem ODIS se rozumí zapojování dalších měst a obcí nebo dopravců do stávajícího integrovaného dopravního systému (KODIS, 2018, online). Podle Kleprlíka (2009) jde tedy o tříúrovňový systém integrovaného dopravního systému.

7.2 Dopravní podnik Ostrava

Městskou hromadnou dopravu v Ostravě provozuje Dopravní podnik Ostrava pod zkratkou DPO, který byl založen v roce 1949 sjednocením všech dopravců provozujících dosavadní městskou dopravu na Ostravsku. Samotná městská doprava je v Ostravě provozována už od roku 1984. Prvními dopravními prostředky v rámci zdejší městské dopravy byly parní tramvaje a první trasa byla Přívoz – Moravská Ostrava – Vítkovice. Velkým zlomem byl rok 1901, kdy došlo ke zkvalitnění osobní dopravy v důsledku zavedení prvních elektrických tramvají. Až do roku 1930 byla městská hromadná doprava zajišťována jen tramvajemi. V roce 1930 však byl zaveden nový druh veřejné dopravy a to autobusová doprava. V roce 1952 pak přibyla ještě trolejbusová doprava. Všechny tyto tři druhy městské hromadné dopravy jsou dodnes aktivně využívány. Současným trendem je zavádění nízkopodlažních tramvají a rozšiřování vozového parku o autobusy s pohonem na CNG. (Historie MHD v Ostravě, 2019, online)

Aktuálně provozovaných autobusových linek v Ostravě je 67, z toho 15 linek obsluhuje 16 obcí ve zkoumaném území nespádající pod Ostravu (Autobusové linky, 2019, online). Tramvajových linek je v Ostravě 16. Jedna z těchto tramvajových linek obsluhuje i tři obce zkoumaného území (Tramvajové linky, 2019, online). Těmi jsou jmenovitě obce Dolní Lhota, Horní Lhota a Vřesina (okres Ostrava-město) v západní části zkoumaného území. Trolejbusových linek je 11 a všechny jsou provozovány jen v rámci města Ostravy (Trolejbusové linky, 2019, online).

7.3 Dopravní obslužnost městskou hromadnou dopravou

Dopravní podnik Ostrava obsluhuje mimo území města Ostravy také některé ze sousedních obcí. Tyto obce jsou povětšinou obsluhovány autobusovou dopravou, tramvajovou dopravou jsou pak obsluhovány tři obce. Celkem dopravní podnik Ostrava obsluhuje, jak bylo zmíněno v předchozí podkapitole, mimo Ostravu šestnáct obcí. Jmenovitě to jsou obce Bohumín, Dolní Lhota, Hlučín, Horní Lhota, Klimkovice, Ludgeřovice, Markvartovice, Paskov, Petřvald (okres Karviná), Rychvald, Řepiště, Šenov, Šilheřovice, Václavovice, Vratimov a Vřesina (okres Ostrava-město). Pro přehlednost budou odstavce níže věnovány postupně autobusové a poté tramvajové dopravě. Vzhledem k počtu obcí obsluhovaných autobusovou dopravou budou obce rozděleny do odstavců podle jejich okresní příslušnosti.

V rámci okresu Ostrava-město jsou autobusovou městskou hromadnou dopravou obsluhovány obce Klimkovice, Šenov, Václavovice a Vratimov. Tyto obce jsou obsluhovány šesti městskými linkami, které však obsluhují i další obce. Největší počet spojů v pracovní den má obec Vratimov a to 99. Šenov má v pracovní den celkově 58 spojů a Václavovice 41. Nejnižší počet spojů mají Klimkovice, které mají 21 spojů. O víkendových dnech jsou počty spojů nižší a mezi sobotou a nedělí rozdíl v počtu spojů nejsou. Vratimov má o víkendových dnech 59 spojů, Šenov 30, Václavovice 20 a nejméně opět Klimkovice a to 19. Během pracovního dne je vyšší počet spojů v ranních hodinách, konkrétně mezi 5. až 9. hodinou a poté v odpoledních hodinách mezi 14. až 17. hodinou.

Obce okresu Opava, které jsou autobusy DPO obsluhovány, jsou Hlučín, Ludgeřovice, Markvartovice a Šilheřovice. Z těchto obcí má největší počet spojů během pracovního dne Hlučín a to 96. Ludgeřovice mají 87 spojů, Markvartovice 71 a Šilheřovice 60. O víkendových dnech se počty spojů nemění a jsou stejné pro sobotu i neděli. Největší počet spojů má opět Hlučín, který jich má 70. Ludgeřovice mají 42 víkendových spojů, Markvartovice 40 a Šilheřovice 32. S výjimkou Šilheřovic je u všech obcí zvýšený počet spojů v ranních hodinách, od 8. hodiny poté frekvence spojů klesá. Odpolední nárůst počtů spojů lze sledovat mezi 14. a 16. hodinou.

Dalším okresem je Karviná. Z tohoto okresu jsou autobusy DPO obsluhovány obce Bohumín, Petřvald a Rychvald. V rámci Bohumínu však autobusy nezajíždí až do centrální části, jak tomu bývá u jiných obcí, ale obsluhují jen místní část Záblatí

na jihu Bohumína. Bohumín je obsluhován linkou, která obsluhuje i sousední Rychvald. Mnoho spojů této linky však v Rychvaldu končí a jen menší část pokračuje dále do Bohumína. Největší počet spojů v pracovní den má z těchto tří obcí Petřvald, který má 46 spojů. Rychvald má 38 spojů v pracovní den, z nichž 10 pokračuje dále do Bohumína. Víkendové spoje se stejně jako v případě předchozích obcí jiných okresů mezi sobotou a nedělí neliší. Petřvald má 35 víkendových spojů, Rychvald 22 a Bohumín 7. Do Petřvaldu zajíždí některé z linek obsluhující Šenov a je zde tedy podobné časové rozložení během dne jako v případě zmíněného Šenova. U Rychvaldu jsou spoje rozloženy vesměs pravidelně, kdy od 3. hodiny po 17. hodinu jezdí autobusy co 20 minut. Ve večerních a nočních hodinách je potom interval prodloužen. Z Bohumína vyjíždí v pracovní den tři spoje mezi 4. a 6. hodinou, zbylých sedm spojů je poté od 13. hodiny do půlnoci rozloženo bez pravidelného časového intervalu.

Zbylé dvě obce obsluhované autobusy městské hromadné dopravy jsou obce Paskov a Řepiště patřící do okresu Frýdek-Místek. Zde má větší počet spojů Řepiště. V pracovní den má Řepiště 33 spojů a Paskov 15. U Řepiště je rozdílný počet spojů mezi sobotou a nedělí, který je dán drobnými změnami jízdního řádu v těchto víkendových dnech. V sobotu má Řepiště 18 spojů, v neděli pak o jeden spoj méně. Paskov má v obou víkendových dnech spoje 3. V případě Řepiště je vyšší frekvence spojů v ranních hodinách a navýšení spojů mezi 14. a 15. hodinou. U Paskova je v dopoledních hodinách mezera, kdy poslední ranní spoj odjíždí 7:30 a další nejbližší spoj až v 10:33.

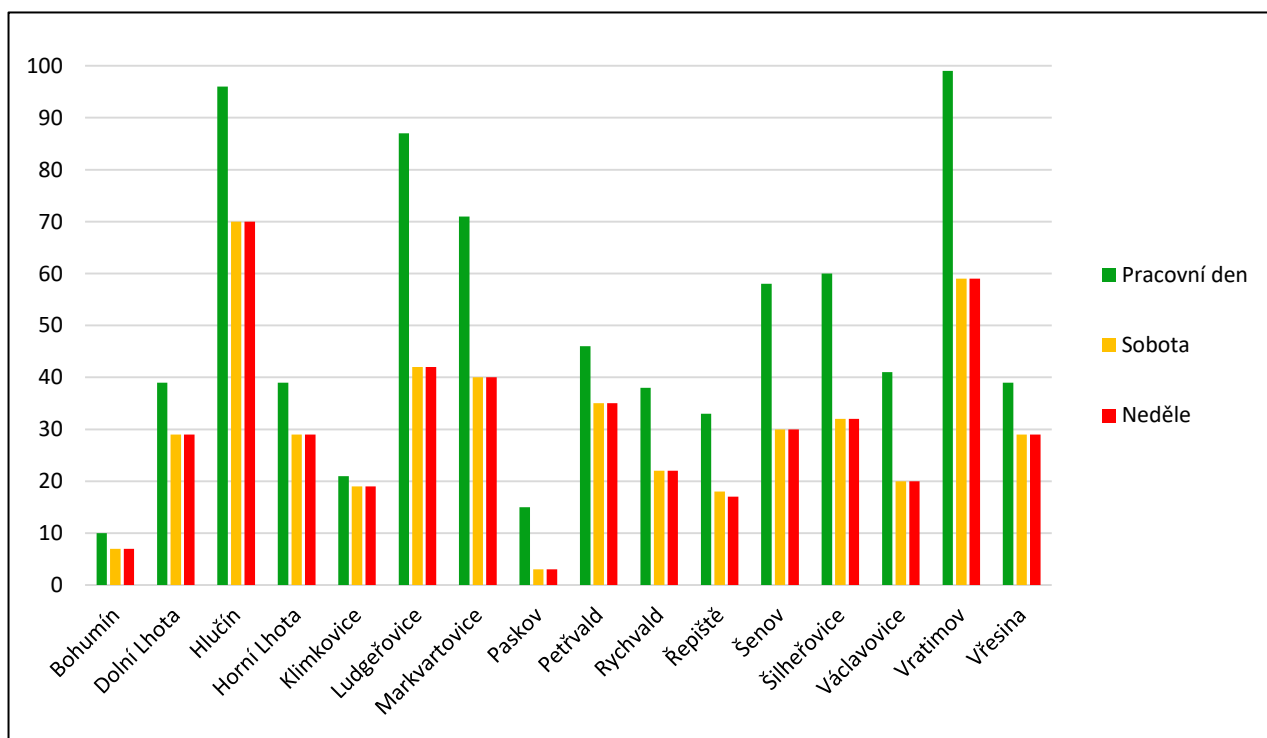
Obce Dolní Lhota, Horní Lhota a Vřesina, nacházející se v jihozápadní části zkoumaného území, jsou obsluhovány tramvajovou dopravou. Tato tramvajová trať vede z městské části Ostrava – Poruba, ze zastávky Vřesinská. Zastávka Vřesinská slouží jako konečná stanice pro tramvajové linky vedoucí zejména z centra Ostravy do městské části Poruba. Odtud pokračuje tramvajová trať přes Vřesinu, poté přes ostravskou městskou část Krásné Pole do Dolní Lhoty a následně přes Horní Lhotu do své konečné stanice Zátíší. Zátíší je chatová osada nacházející se na katastrálním území obce Budišovice. Tato obec se sice nachází ve zkoumaném území, ale chatová osada Zátíší není přímou součástí centrálního intravilánu Budišovic. Vzdálenost zastávky je od centrálního intravilánu větší než 1 000 metrů, což bylo předdefinované kritérium pro započítávání stanic do analýz. Z tohoto důvodu tedy není obec Budišovice brána jako obec, která je obsluhována městskou hromadnou dopravou,

ačkoliv se na jejím katastrálním území opravdu zastávka městské hromadné dopravy nachází. Na této tramvajové trati je provozována jedna linka pro všechny obce. Všechny tyto tři obce tedy mají shodný počet spojů. V pracovní den jsou obce obslouženy 39 spoji. Časově jezdí tramvaje od 4:00 do půlnoci v půlhodinových intervalech. Frekvence spojů je vyšší mezi 15. a 16. hodinou, kde je přidán jeden spoj navíc. O víkendových dnech je jízdní řád shodný pro oba dva dny. Počet spojů o víkendů je 29. Rozdíl oproti pracovnímu dni je v ranních hodinách, kdy je méně spojů mezi 6. až 8. hodinou a poté nejsou posíleny spoje v odpoledních hodinách tak jako během pracovních dní.

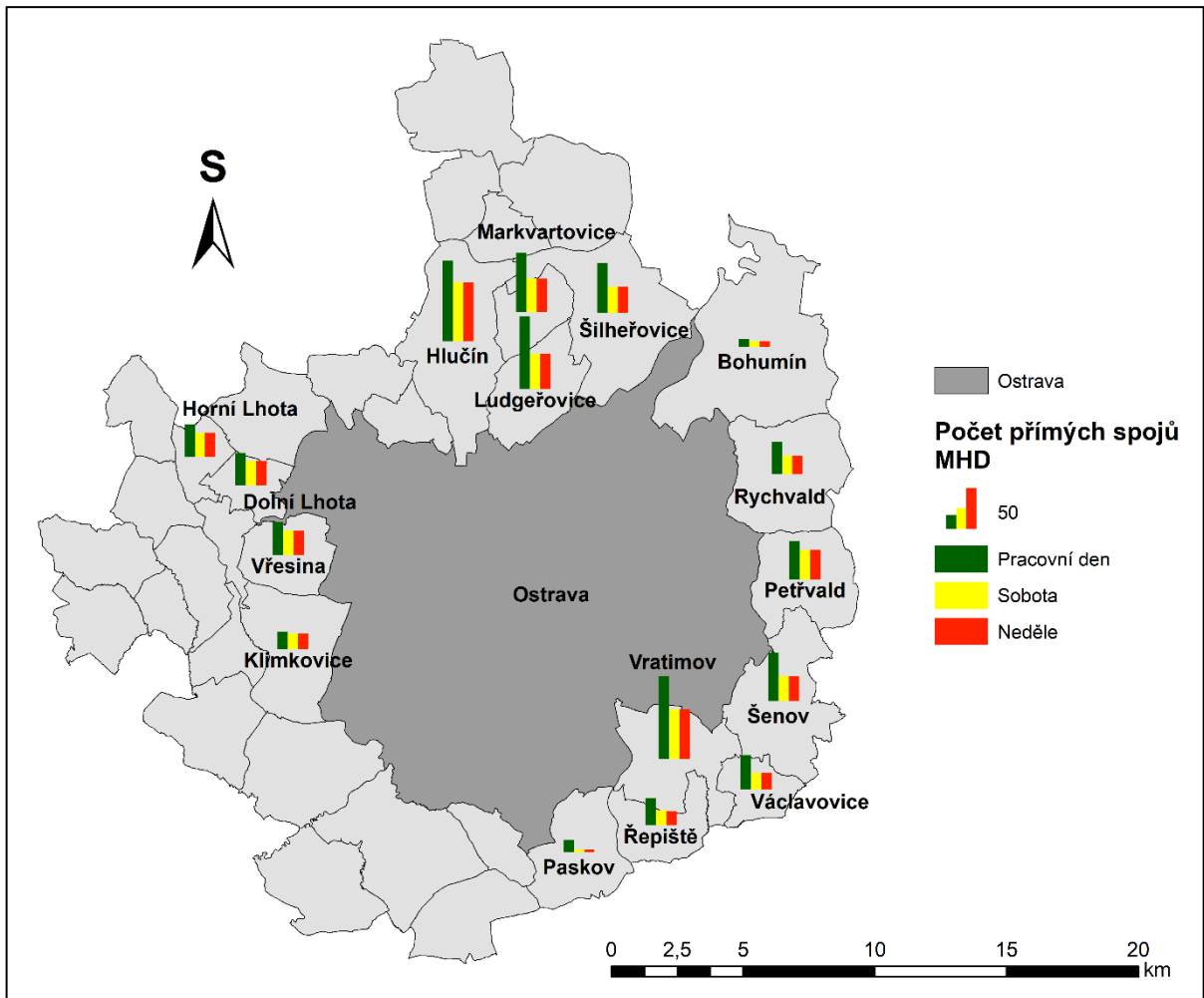
Na obrázku č. 8 níže můžeme vidět všechny obce zkoumaného území, které jsou obsluhovány ostravským dopravním podnikem a jejich konkrétní polohu. Už na první pohled je jasné, že nejvíce jsou obsluhovány obce východní a jihovýchodní části zkoumaného území v těsné blízkosti samotné Ostravy. Ve východní části toto může být zapříčiněno zdejší sídelní strukturou. V některých částech nelze jednoznačně vymezit hranice mezi jednotlivými obcemi a ostravskými městskými částmi jako například v případě Šenova a ostravské městské části Bartovice nebo Rychvaldu a ostravské městské části Michálkovice. Nejvíce spojů zde má Vratimov. To lze vysvětlit tím, že Vratimov leží v těsné blízkosti hned dvou městských částí a to Ostrava – Hrabůvka a Ostrava – Kunčice. Dále je také Vratimovem veden spoj obsluhující vzdálenější Řepiště. V severní části zkoumaného území se nachází čtyři obce obsluhované DPO. Zde je nutno vyzdvihnout dobrou obslužnost Ludgeřovic, která je celkově třetí největší mezi obcemi obsluhovanými městskou hromadnou dopravou. Horizontální dopravní poloha Ludgeřovic je špatná, avšak touto obcí jsou vedeny všechny spoje městské hromadné dopravy obsluhující další tři obce, které se nacházejí za Ludgeřovicemi. V západní části jsou obsluhovány tři obce a to Vřesina, Dolní Lhota a Horní Lhota zmíněnou tramvajovou linkou.

Celkový počet linek obsluhující obce zkoumaného území je šestnáct. Patnáct z nich je autobusových a jedna tramvajová. Jak bylo zmíněno v předchozím odstavci, tramvajová trať obsluhující Horní Lhotu, Dolní Lhotu a Vřesinu končí na zastávce Vřesinská, která se nachází z městské části Ostrava – Poruba. Autobusové spoje končí na sedmi lokalitách. První je zastávka Otakara Jeremiáše v Ostravě – Porubě. Zde končí linka obsluhující Paskov v jižní části zkoumaného území. Trasa tohoto spoje však vede přes více ostravských městských částí a cestující mohou vystoupit mimo jiné například

v městské části Vítkovice nebo Moravská Ostrava, které jsou v těsné blízkosti samotného centra Ostravy. Další konečnou zastávkou je Náměstí Republiky nacházející se v centrální části Ostravy. Zde končí spoj obsluhující obce Šenov a Petřvald, které leží v západní části zkoumaného území. Tato zastávka leží nedaleko další konečné stanice, kterou je Ústřední autobusové nádraží, zkráceně ÚAN. Zde končí dvě linky, kdy obě obsluhují obec Vratimov. Vratimov se nachází v jihovýchodní části zkoumaného území. Samotná obec je pak obsluhována ještě třetí linkou, která končí na zastávce Klášterského v ostravské městské části Výškovice. Další konečnou zastávkou je Hranečník a to hned pro čtyři spoje, které obsluhují Bohumín, Rychvald, Petřvald, Šenov a Václavovice, které tvoří východní okrajovou část zkoumaného území. Dopravní terminál Hranečník se nachází v ostravské městské části Slezská Ostrava a slouží spojům autobusové, tramvajové a trolejbusové dopravy. Nejčastěji jsou zde vedeny spoje jedoucí z Karviné a Havířova nacházejících se východně od Ostravy. Předposlední konečnou zastávkou pro zbylých pět linek je Křížíkova, která se nachází v ostravské části Moravská Ostrava. Moravská Ostrava by se dala označit za jednu z centrálních městských částí Ostravy. Poslední zastávkou je Svinov, Mosty. Tato zastávka je významným přestupním místem díky křížení mnoha linek DPO a zároveň i regionální dopravy. V blízkosti se nachází také vlakové nádraží Ostrava – Svinov.



Obr. 7: Počty přímých spojů z jednotlivých obcí obsluhovaných městskou hromadnou dopravou
Zdroj: Jízdní řády DPO, vlastní zpracování



Obr. 8: Obce obsluhované městskou hromadnou dopravou a počty spojů v jednotlivých dnech
 Zdroj: ArcČR500, Jízdní řády DPO, vlastní zpracování

7.4 Dopravní obslužnost vlakovou dopravou

Obcí obsluhovaných vlakovou veřejnou dopravou je ve zkoumaném území celkem osm. Jak bylo zmíněno v kapitole věnující se horizontální dopravní poloze obcí, jedna železniční stanice, konkrétně stanice Paskov, leží mezi obcemi Paskov a Řepiště. Výsledky tedy jsou pro obě obce shodné. V severní části zkoumaného území jsou vlakovou dopravou obsluhovány obce Bohumín, Hlučín a Děhylov, v jižní části Jistebník, Paskov, Řepiště, Šenov a Vratimov. Všechny tyto spoje míří na dvě vlaková nádraží v Ostravě. Těmi jsou ostravské Hlavní nádraží a Ostrava – Svinov. Na Hlavní nádraží jsou vedeny vlaky jedoucí ze severovýchodu a jihovýchodu, to znamená spoje z obcí Bohumín, Paskov, Šenov, Řepiště a Vratimov. Do Svinova jsou poté vedeny vlaky ze severozápadního směru, tedy směrem od Opavy a poté vlaky z jižního směru na trati od Studénky. Obcemi obsluhovanými vlaky vedoucí na Svinov jsou Děhylov, Hlučín a Jistebník. V obou případech, Hlavního nádraží i svinovského nádraží, jsou vlaky často vedeny z první obsloužené stanice v Ostravě i na druhou zmíněnou stanici.

Obcemi s přímým vlakovým spojem s Ostravou je sedm. První z nich je Bohumín. Bohumín leží na trati Praha – Pardubice – Ostrava – Bohumín, kdy v Bohumíně se tato trať dále rozděluje. V severním směru od Bohumína vede trať do Polska, konkrétně do města Ratiboř. Ve východním směru pokračuje železniční trať směrem na Karvinou, Český Těšín a Třinec. Za Třincem trať pokračuje přes Jablunkov na Slovensko do Žiliny. Před Karvinou se trať rozděluje a jedna část vede opět do Polska. V pracovní den má Bohumín 49 přímých vlakových spojů. První spoj jede z Bohumína do Ostravy v čase 3:35 a do 9. hodiny je hned 16 spojů. Další frekventovaná část dne je od 12. do 17. hodiny, kdy je v tuto dobu vypraveno 18 spojů. Sobotní počet přímých spojů je 47 z důvodu odebrání dvou spojů v ranních hodinách. Odpolední četnost spojů je v sobotu stejná jako během pracovního dne. V neděli je stejný počet přímých spojů jako během pracovního dne, tedy 49. Časový rozvrh se však liší. V neděli jsou odebrány dva spoje v ranních hodinách, které jsou naopak přidány v poledních hodinách. Všechny spoje z Bohumína do Ostravy jsou vedeny na Hlavní nádraží. Po této stanici vedou dále na svinovské nádraží, které je také těmito spoji obsluhováno. Časová náročnost je u některých spojů 6 minut a u některých 7 minut.

Další obcí s vlakovým spojením je Děhylov. Tato obec leží na železniční trati spojující Ostravu – Svinov a Opavu. Až na pár výjimek jde o vlakové spojení

Opava – Ostrava – Havířov – Český Těšín, které však neprojíždí Hlavním nádražím. Počet spojů je ve všech zkoumaných dnech, tedy pracovní a víkendové dny, stejný a jízdní řády se příliš neliší ani časově. Počet spojů v jeden den je 20. Změny v odjezdech jsou mezi pracovním dnem a víkendovými dny v řádech minut. Mezi 4. a 5. hodinou jsou vedeny dva spoje, další dva poté mezi 6. a 7. hodinou. Následně je od 8. hodiny veden jeden spoj za hodinu.

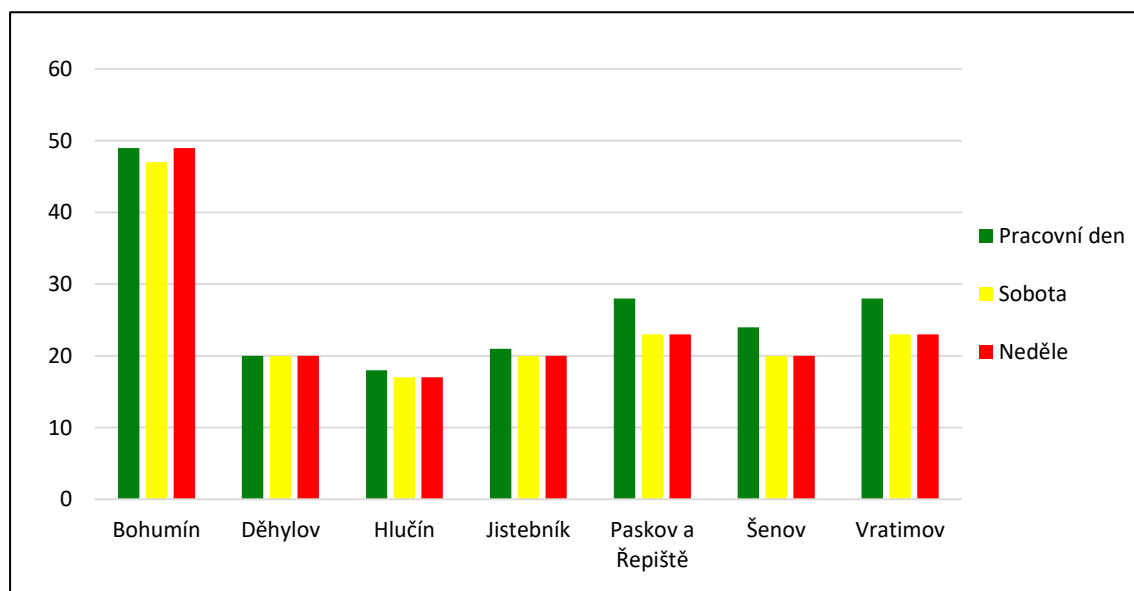
Hlučín je jedinou obcí zkoumaného území, která s Ostravou vlakové spojení má, avšak vždy jen s využitím přestupu. V obrázku č. 8 níže jsou tedy zaznačeny jen spoje s přestupem, nejde o přímé spoje. Do Hlučina je vedena železniční trať z Opavy, která zde také končí. Proto je jediným možným řešením cesta do Ostravy s přestupem v Opavě. Takových spojení je v pracovní den 18 a o víkendových dnech shodně 17. Ve všední dny jezdí vlaky od 4:32 do 21:32 vždy s hodinovým rozestupem. V sobotu a neděli jezdí opět s hodinovým intervalem od 5:32 do 21:32. Čas celého spoje s přestupem, kdy je započítán i čas přestupu se pohybuje kolem půl druhé hodiny. Všechny tyto spoje mají přestup ve stanici Opava – východ a vedou na svinovské nádraží.

V jihozápadní části zkoumaného území je železnici obsluhována obec Jistebník. Jistebník má v pracovní den 21 přímých spojů. V dopoledních hodinách je vedeno 7 spojů, kdy první odjezd z Jistebníku je v 4:53 a poslední dopolední odjezd v 9:22. Poté jsou od 12. hodiny vedeny spoje alespoň jednou za hodinu, přičemž mezi 16. a 17. a později mezi 22. a 23. hodinou jsou spoje dva. V sobotu a v neděli je o jeden spoj méně než v pracovní dny. Časově se však mezi sebou liší a to tak, že v sobotu je časový rozpis podobný pracovnímu dni bez jednoho ranního spoje, kdežto v neděli je přidán jeden spoj mezi 10. a 11. hodinou a naopak ubrán jeden mezi 17. a 18. hodinou. Cesta z Jistebníku na svinovské nádraží trvá 7 minut.

V jižní části se nachází obce Paskov a Řepiště, které jsou obsluhovány jednou společnou železniční stanicí. Tato stanice leží na trati spojující Ostravu a Frýdlant nad Ostravicí, kde se trať dále rozděluje a to jedním směrem na Ostravicí a druhým směrem na Frenštát pod Radhoštěm. Odtud trať dále vede až do Valašského Meziříčí. Ve směru do Ostravy je další stanicí Vratimov, což je další obec zkoumaného území. Výsledky jsou tedy pro Paskov, Řepiště a Vratimov totožné. Pro Vratimov platí časový posun v jízdních řádech o 4 minuty. V pracovní den mají tyto obce 28 přímých spojů.

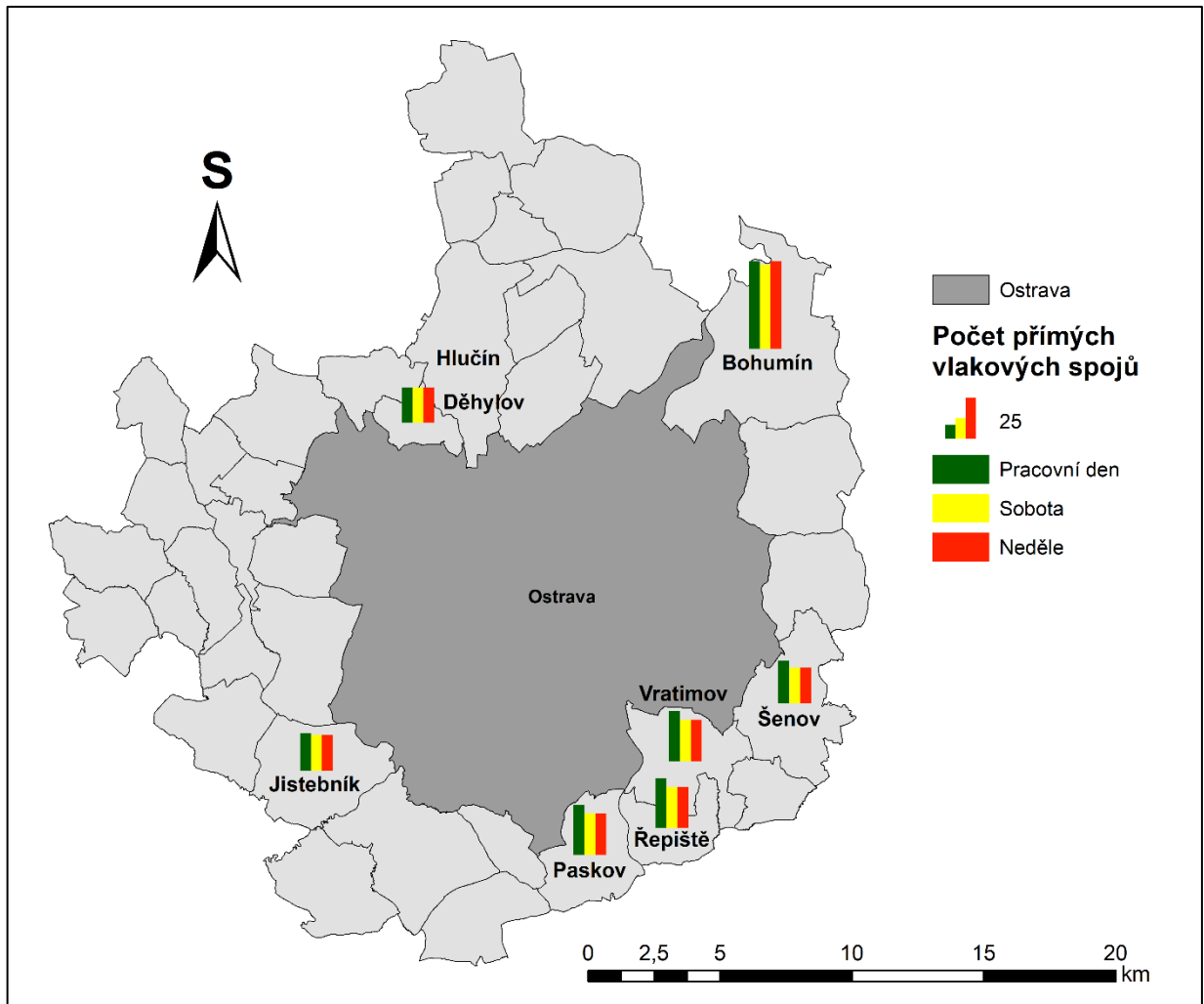
Mezi 4. až 9. hodinou jedou vždy dva spoje za hodinu, od 9. hodiny pak pravidelně jen jeden za hodinu. Mezi 13. a 14. hodinou jedou dva spoje, poté opět jeden spoj za hodinu. Víkendové spoje se časově příliš neliší. V ranních hodinách chybí několik spojů vedených v pracovní den a mezi 13. a 14. hodinou je veden jen jeden spoj. Dva spoje za hodinu jsou vedeny mezi 17. a 18. hodinou. Všechny spoje vedou na Hlavní nádraží, přičemž cesta z Paskova trvá 22 minut a z Vratimova 18 minut.

Poslední obcí obsluhovanou železniční dopravou je Šenov. Ten je obsluhován spoji jedoucích od Českého Těšína přes Havířov a Šenov do Ostravy. Některé spoje pokračují přes Ostravu dále do Opavy. Pokud spoj končí v Ostravě, je veden na Hlavní nádraží. Pokud spoj nekončí v Ostravě, ale vede do Opavy, neprojíždí v tomto případě Hlavním nádražím, ale je veden přes stanici Ostrava – Svinov. Během pracovního dne má Šenov 28 přímých spojů s Ostravou. Mezi 4. a 9. hodinou jsou vedeny dva spoje za hodinu, poté do 13. hodiny jeden. Po 13. hodině jsou až do 18. hodiny spoje střídavě vedeny jeden spoj za hodinu, v následující hodině dva spoje a poté opět jeden spoj za hodinu. O víkendových dnech jsou spoje pro sobotu i neděli shodné jak počtem, tak i časovým rozpisem. Mezi 4. hodinou a půlnocí je vedeno 20 spojů v hodinových intervalech.



Obr. 9: Počet vlakových spojů obcí s Ostravou
Zdroj: IDOS, vlastní zpracování

Jak můžeme vidět na obrázku č. 10 níže, obce obsluhované vlakovou dopravou, které mají přímé spojení s Ostravou, se nacházejí zejména v jihovýchodní části zkoumaného území. Jak bylo zmíněno výše, obce Paskov a Řepiště jsou obsluhovány stejnou železniční tratí s jednou stanicí pro obě obce. Na této trati dále leží i Vratimov. Hlučín na obrázku č. 10 nemá žádné přímé spoje, avšak je vyznačen, protože jde obec, která ve zkoumaném území je obsluhována vlakovou veřejnou dopravou. Všechny spoje s Ostravou jsou však s přestupem.



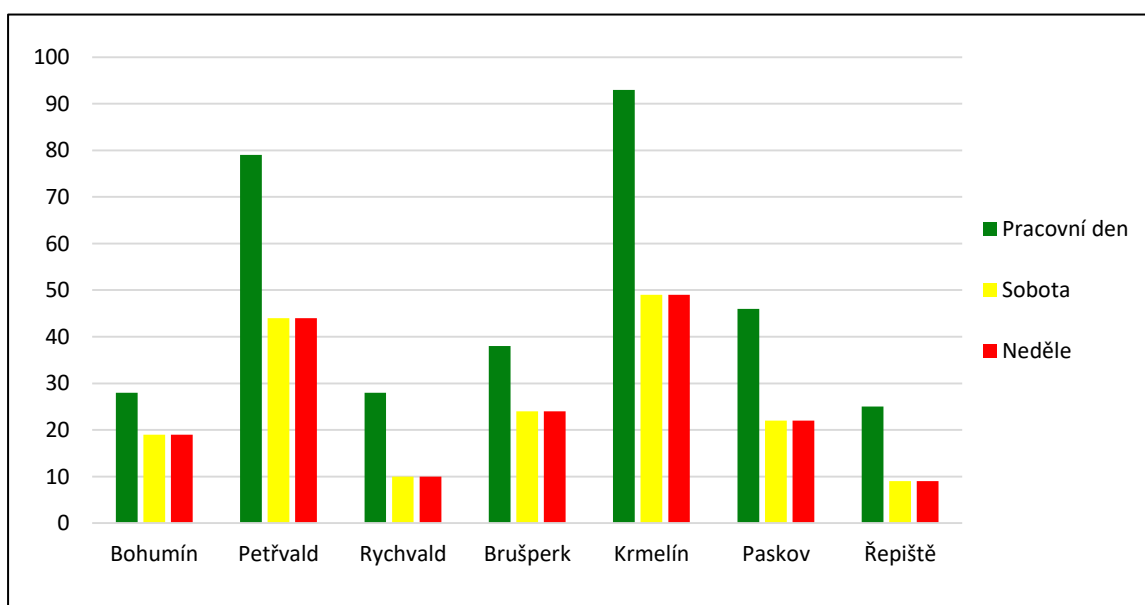
Obr. 10: Obce obsluhované vlakovou veřejnou dopravou a počty spojů v jednotlivých dnech
Zdroj: ArcČR500, IDOS, vlastní zpracování

7.5 Dopravní obslužnost regionální autobusovou dopravou

Posledním způsobem veřejné dopravy, kterými jsou obce zkoumaného území obsluhovány, je regionální autobusová doprava. Z celkového počtu 37 obcí zkoumaného území bez Ostravy je regionální autobusovou dopravou obsluhováno 35 obcí. Výjimku tvoří obce Markvartovice a Šilheřovice. Tyto dvě obce mají přímé spojení s Ostravou pouze díky autobusovým spojům ostravského dopravního podniku. Regionální dopravou však obsluhovány jsou. Obě obce jsou obsluhovány jednou regionální linkou, která vede z Hlučína přes Ludgeřovice, Markvartovice a Šilheřovice do Bohumína. Zbylé obce budou níže podrobně analyzovány opět podle okresní příslušnosti tak, jak to bylo v podkapitole zabývající se dopravní obslužností ostravskou hromadnou dopravou. Všechny autobusové linky obsluhující obce zkoumaného území jsou koordinovány koordinátorem zdejšího integrovaného dopravního systému. Celkem je zkoumané území obsluhováno 50 regionálními linkami. U všech spojů platí, že se jízdní řády o víkendových dnech mezi sebou neliší. Počty spojů a časový rozpis je tedy stejný jak pro sobotu, tak i neděli.

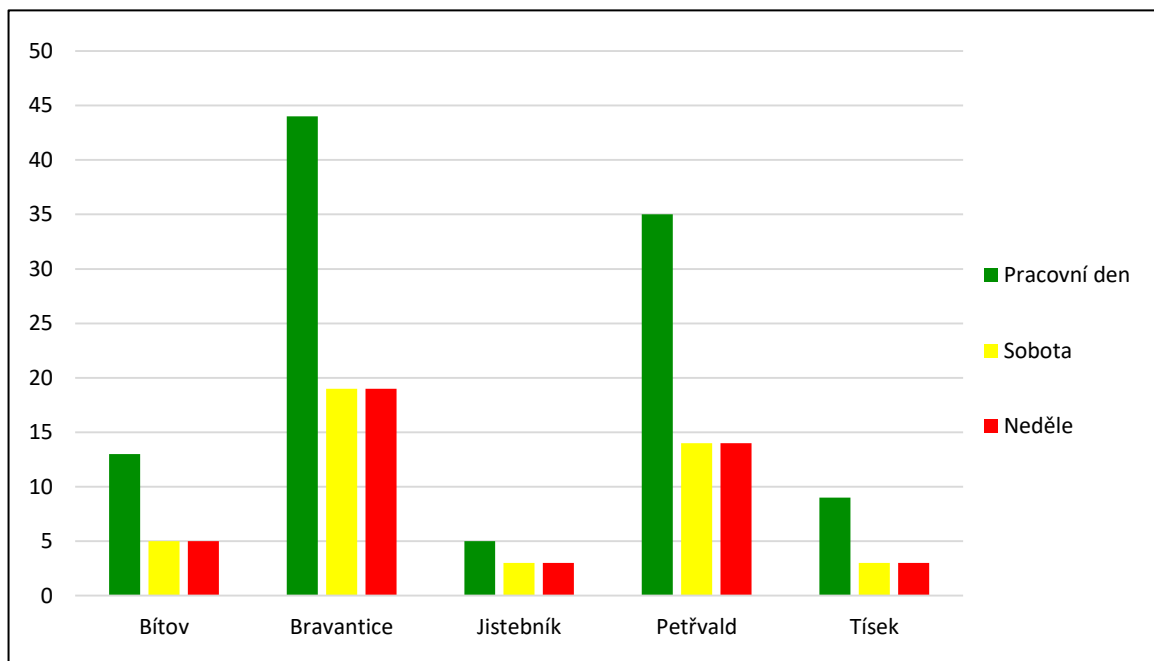
Okresem s nejméně obcemi ve zkoumaném území je Karviná. Z tohoto okresu se ve zkoumaném území nachází Bohumín, Petřvald a Rychvald, kdy všechny tyto obce jsou obsluhovány regionální autobusovou dopravou. V pracovní den má nejvíce přímých spojů s Ostravou Petřvald, který má 79 spojů. To je dáno tím, že obcí vede hned sedm autobusových linek. V dopoledních hodinách jede 32 ze všech 79 spojů, avšak mezi 10. a 12. hodinou jedou jen 4. Z toho lze jasně pozorovat, že spoje jsou vedeny zejména v ranních hodinách a to proto, aby zajistily pro zdejší obyvatelstvo cestování za prací a za vzděláním. Zbylé dvě obce, Bohumín a Rychvald, mají v pracovní den shodně 28 spojů. Zde jsou spoje časově rovnoměrně rozloženy po celý den, kdy v některých ranních a odpoledních hodinách jedou dva spoje v jednu hodinu místo běžného jednoho spoje. O víkendových dnech má největší počet přímých spojů opět Petřvald a to 44. Bohumín má poté více spojů než Rychvald, kdy Bohumín má o víkendových dnech 19 spojů a Rychvald 10. U Petřvaldu je situace opačná než během pracovního dne, kdy vyšší frekvence linek je o víkendových dnech v odpoledních hodinách. To samé platí i pro Bohumín a Rychvald.

Dalším okresem je Frýdek-Místek. Z tohoto okresu jsou ve zkoumaném území čtyři obce, jmenovitě Brušperk, Krmelín, Paskov a Řepiště. Největší počet přímých spojů v pracovní den má Krmelín. Ten má hned 93 spojů, které zajišťuje 12 autobusových linek, které touto obcí prochází. V pracovní den je během dopoledních hodin nejvíce spojů do 8. hodiny. Mezi 8. a 12. hodinou je jen 9 spojů. V odpoledních hodinách jede nejvíce spojů mezi 14. a 17. hodinou. Druhou obcí je Paskov, který má 46 spojů během pracovního dne. Paskovem jsou vedeny 4 linky, kdy dvě jezdí v pravidelně rozložených intervalech po celý den s výjimkou některých hodin. V některých dopoledních a odpoledních hodinách jsou místo jednoho spoje za hodinu vedeny spoje dva. Další dvě linky jsou méně frekventované a vedené v ranních hodinách do 8. a poté v odpoledních od 14. do 19. hodiny. Obcí s třetím největším počtem spojů je Brušperk, který má v pracovní dny 38 spojů. Zde jsou spoje rozvrženy po celý den, avšak v ranních hodinách je jich víc než po zbytek dne. Poslední obcí zkoumaného území z okresu Frýdek-Místek je Řepiště. Tato obec má během pracovního dne 25 přímých spojů. 8 z nich jede dopoledne, z toho však jen jeden po 10. hodině. V odpoledních hodinách jede nejvíce spojů mezi 14. a 18. hodinou. O víkendových dnech má nejvíce spojů Krmelín a to 49. Druhý největší počet má Paskov s 22 spoji. Nejmenší počet spojů má Řepiště, které má jen 9 spojů během jednotlivých víkendových dnů. U všech obcí platí, že časový rozpis se od pracovního dne liší a to zejména tak, že větší počet spojů je během soboty a neděle v odpoledních hodinách.



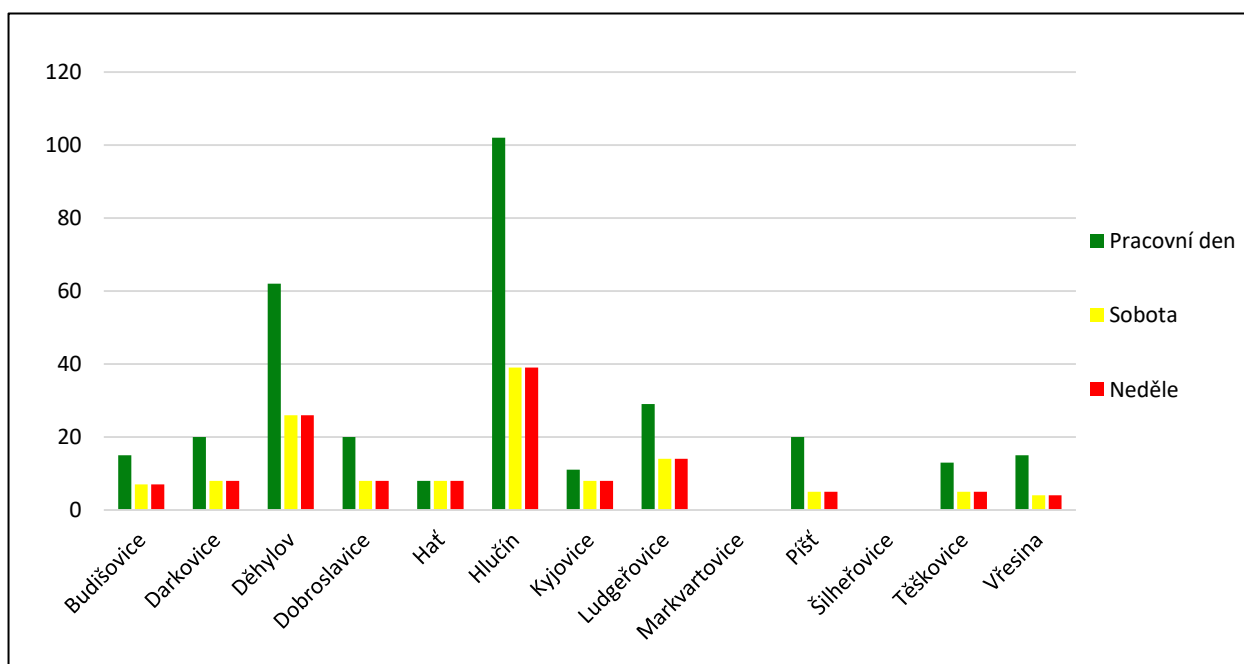
Obr. 11: Počet přímých spojů ze zkoumaných obcí okresů Karviná a Frýdek-Místek s Ostravou
Zdroj: KODIS, vlastní zpracování

Z okresu Nový Jičín spadá do zkoumaného území pět obcí. Nejvíce přímých spojů regionální dopravou v pracovní den má obec Bravantice, která má 44 spojů. Spoje jsou rovnoměrně rozloženy mezi dopoledne a odpoledne. V dopoledních hodinách jede nejvíce spojů mezi 6. a 8. hodinou, v odpoledních hodinách pak mezi 14. až 17. hodinou. Obcí s druhým největším počtem spojů je obec Petřvald, který má 35 spojů. Časový harmonogram spojů je podobný jako v případě Brušperku (okres Frýdek-Místek), tedy spoje během celého dne s vyšší frekventovaností v ranních hodinách. Čtvrtou obcí je Bítov, který má 13 spojů. Hned 6 těchto spojů jede mezi 4. a 9. hodinou a po 21. hodině již nejedou žádné spoje do Ostravy. Poslední dvě obce jsou Tísek a Jistebník. Tísek má během pracovního dne 9 spojů a Jistebník 5. O víkendových dnech má největší počet spojů opět obec Bravantice, která má 19 spojů v obou víkendových dnech. Následuje Petřvald s 14 spoji, Bítov s 5 spoji a poté Tísek a Jistebník, které mají shodně 3 spoje. U všech obcí platí, že o víkendových dnech jede více než polovina spojů v odpoledních hodinách.



Obr. 12: Počet přímých spojů ze zkoumaných obcí okresu Nový Jičín s Ostravou
Zdroj: KODIS, vlastní zpracování

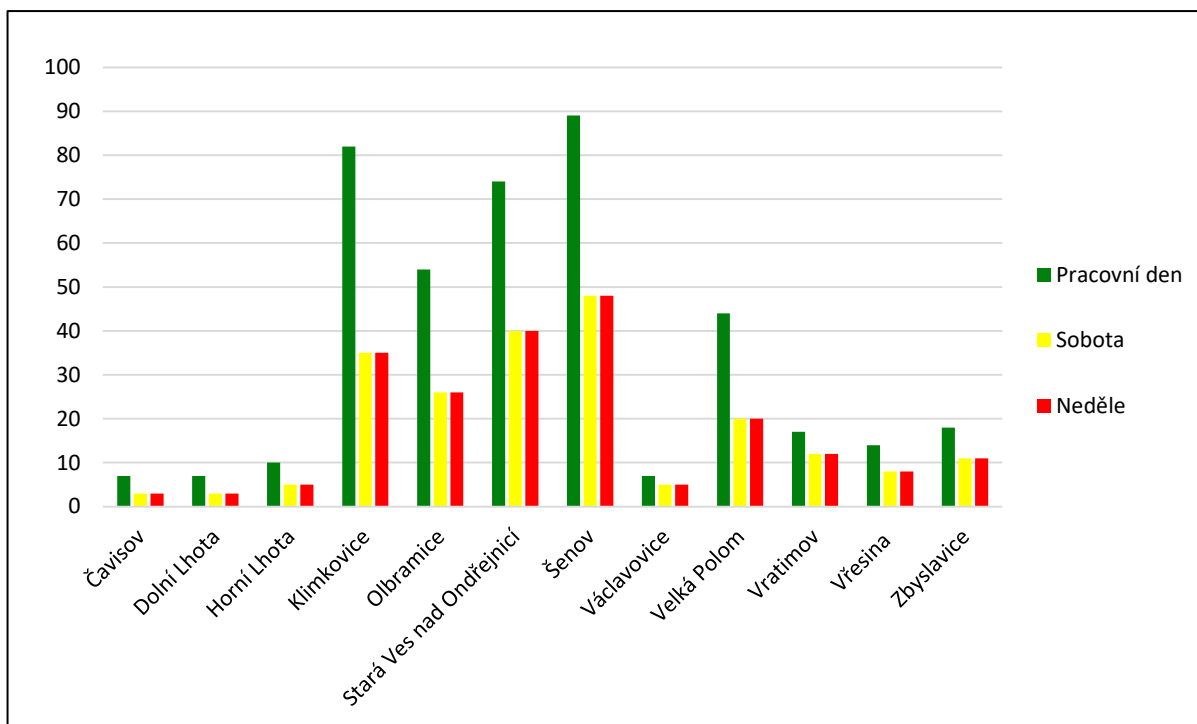
Předposledním okresem je Opava, kdy z tohoto okresu spadá do zkoumaného území 13 obcí. Z těchto 13 je 11 obsluhováno regionální autobusovou dopravou končící v Ostravě. Obce Markvartovice a Šilheřovice jsou jediné, které z těchto 13 nemají přímé spojení s Ostravou regionálními autobusovými linkami. Linky, které obsluhují tyto dvě obce, končí buďto v Hlučíně nebo v Bohumíně. V pracovní den má nejvíce spojů s Ostravou Hlučín a to hned 102. Jde zároveň o největší počet přímých regionálních spojů ze všech obcí zkoumaného území. Celkem je Hlučín obsluhován pěti linkami, kdy největší počet spojů má linka Hlučín – městská část Ostrava – Poruba, která má 42 spojů. V dopoledních hodinách je nejvíc spojů mezi 4. a 9. hodinou, odpoledne mezi 14. až 17. hodinou. Druhý největší počet během pracovních dní má Děhylov, který má 62 spojů. To je dáno tím, že linky vedené z Hlučina do ostravské městské části Poruba jsou vedeny právě přes Děhylov. Třetí největší počet spojů mají Ludgeřovice, které mají 29 spojů. Jde tedy o značně velký rozdíl oproti Hlučínu a Děhylovu. Hned 17 těchto spojů jede v pracovní den před 9. hodinou, poslední regionální spoj jede před 20. hodinou. Dalšími obcemi jsou Darkovice, Dobroslavice a Píšť, které mají shodně 20 spojů. Obce Budišovice a Vřesina mají 15 spojů, Těškovice 13 a Kyjovice 11. Nejméně spojů z obcí tohoto okresu spadajících do zkoumaného území má obec Hať. S výjimkou Hatě jsou ve všech obcích zvýšeny počty spojů v ranních hodinách, v odpoledních hodinách poté bývají spoje vedeny jednou za hodinu.



Obr. 13: Počet přímých spojů ze zkoumaných obcí okresu Opava s Ostravou
Zdroj: KODIS, vlastní zpracování

O víkendových dnech je pořadí obcí podle počtu spojů podobné. Nejvíce spojů má tedy Hlučín, který má 39, poté Děhylov s 26 a Ludgerovice, které mají 14 spojů. Hned další čtyři obce mají shodně 8 spojů a to obce Darkovice, Dobroslavice, Kyjovice a Hať. O jeden spoj méně mají Budišovice. Píšť a Těškovice mají shodně 5 spojů. Nejméně spojů o víkendových dnech má obec Vřesina, která má 4 spoje. Pro víkendové spoje platí, že vyšší četnost v ranních hodinách tak, jak tomu je během pracovních dnů, není zachována. Více spojů je vedeno v odpoledních hodinách. U obcí s nižším počtem spojů bývá počet spojů rozdělen tak, aby dopolední počet spojů byl stejný jako odpoledne.

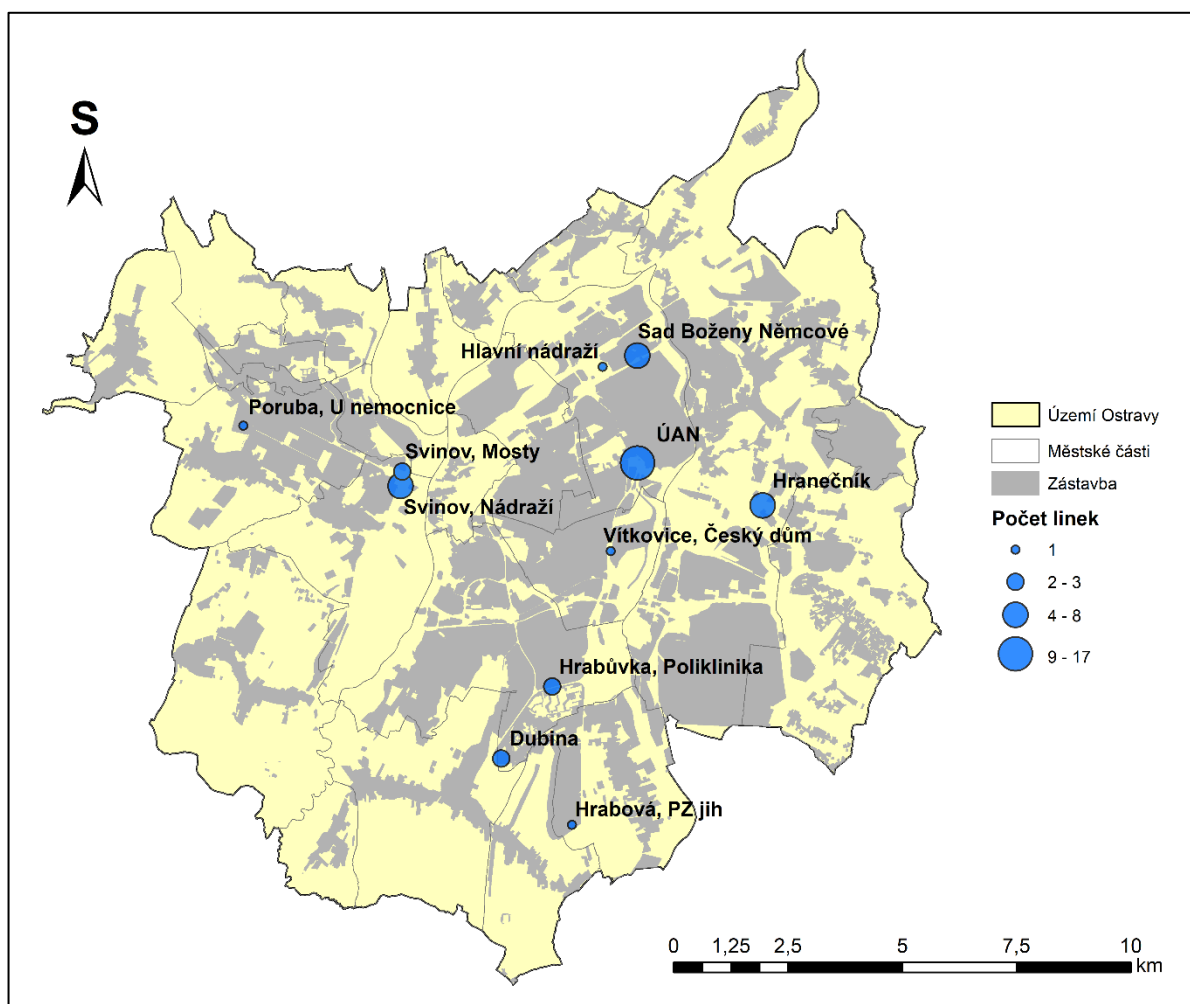
Posledním okresem je Ostrava-město, z něhož jsou regionální autobusovou dopravou obsluhovány všechny obce s výjimkou Ostravy, která zde slouží jako cílová obec. Zkoumáno je tedy 12 obcí. Největší počet přímých spojů v pracovní dny má Šenov. Ten má 89 spojů a je zde zřejmá zvýšená četnost spojů v ranních a dopoledních hodinách. Obcí s druhým nejvyšším počtem spojů jsou Klimkovice, které mají 82 spojů. Třetí největší počet spojů má Stará Ves nad Ondřejnicí a to 74. Časový rozpis je velmi podobný jako u obce Krmelín v okrese Frýdek-Místek. To je dáno tím, že obce spolu sousedí a zároveň jsou obsluhovány stejnými linkami. Tyto linky často vedou po směru Stará Ves nad Ondřejnicí – Krmelín – Ostrava. Čtvrtou obcí v okrese Ostrava-město jsou Olbramice, které mají v pracovní dny 54 přímých spojů, pátou obcí je Velká Polom s 44 spoji. Další obcí v pořadí podle počtu spojů v pracovní dny je obec Zbyslavice, která už má výrazně méně spojů než předchozí Velká Polom a to 18. Dále je zde Vratimov se 17 spoji, Vřesina se 14 a Horní Lhota s 10 spoji. U těchto obcí s počtem spojů menších než 20 už nelze sledovat zvýšení počtu v ranních a dopoledních hodinách a spoje jsou rozloženy po celý den. U většiny těchto obcí je dokonce v pracovní den více spojů odpoledne. Méně než 10 přímých spojů v pracovní den pak mají obce Čavisov, Dolní Lhota a Václavovice. Tyto tři obce mají shodně 7 spojů. O víkendových dnech má nejvíce spojů Šenov, který jich má 48. Druhý největší počet má Stará Ves nad Ondřejnicí, která má 40 spojů. 20 a více spojů mají poté tři obce a to Klimkovice, 35, Olbramice, 26, a Velká Polom, která má 20 spojů. Vratimov má 12 spojů a Zbyslavice o jeden spoj méně. Obcí s méně než 10 spoji o víkendových dnech je pět. Jmenovitě to jsou Vřesina, Horní Lhota, Václavovice, Čavisov a Dolní Lhota. O víkendových dnech platí pro jízdní řády stejně jako u předchozích okresů, že většina těchto víkendových spojů jede v odpoledních hodinách a ranní hodiny nejsou posilovány a nemají tak vyšší četnost jak tomu bývá v pracovní dny.



Obr. 14: Počet přímých spojů ze zkoumaných obcí okresu Ostrava-město s Ostravou
Zdroj: KODIS, vlastní zpracování

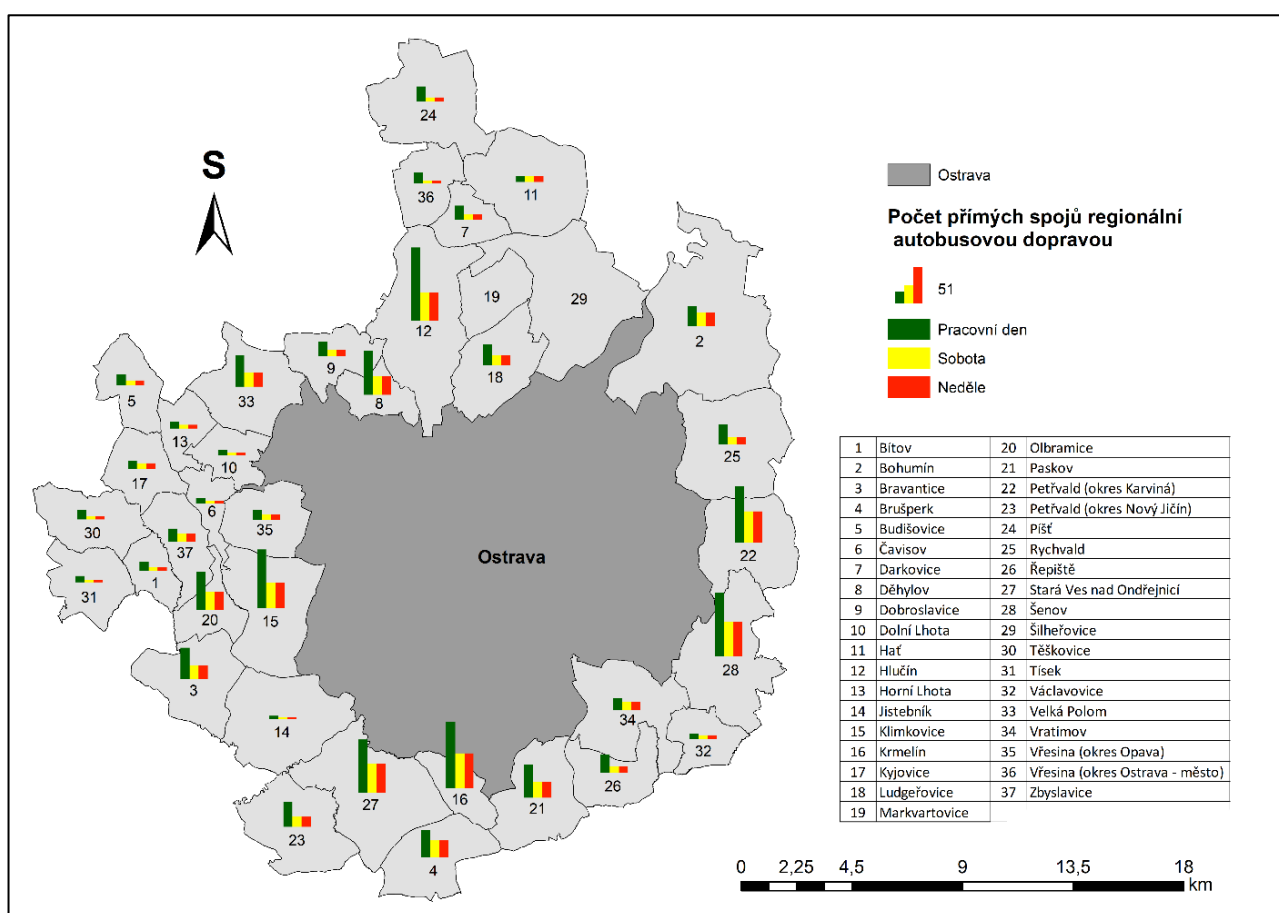
Konečných zastávek regionálních autobusových linek obsluhujících obce zkoumaného území je v Ostravě jedenáct. Nejvíce spojů, konkrétně šestnáct, končí na zastávce Ústřední autobusové nádraží. Na této zastávce končí spoje obsluhující obce z jižní a východní části zkoumaného území. Další konečnou zastávkou je Nádraží v Ostravě – Svinově. Zde je svedeno deset regionálních linek, které obsluhují obce zkoumaného území. Jde o obce ze severní a západní části. Tyto spoje často vedou přes nedalekou zastávku Ostrava – Svinov, Mosty, která je konečnou zastávkou pro další dvě linky. Zde končí jeden spoj ze západní a jeden spoj z jižní části. Dalšími stanicemi jsou Hranečnick a Sad Boženy Němcové. V Hranečnicku končí šest linek a tyto linky obsluhují obce z východní a jihovýchodní části území, jmenovitě Petřvald (okres Karviná), Šenov a Řepiště. Na zastávce Sad Boženy Němcové končí pět linek a zde jde o čtyři linky obsluhující severní obce a jedna linka z obcí jižní části. Obce ze severní části jsou v tomto případě Darkovice, Hlučín, Ludgeřovice, Vřesina (okres Opava) a Píšť. Z jižní části zkoumaného území to jsou obce Petřvald (okres Nový Jičín), Stará Ves nad Ondřejnicí a Krmelín. Tři linky z obcí v jižní části končí na zastávce Ostrava, Dubina ve stejnojmenné městské části. Další dvě linky končí na zastávce Poliklinika

v Ostravě – Hrabůvce. Zde končí linky obsluhující Petřvald (okres Karviná), Šenov a Vratimov ve východní části zkoumaného území. U jedné z těchto linek je o víkendových dnech změněna cílová stanice, kdy dochází k prodloužení víkendových spojů přes tuto zastávku až k obchodnímu centru Avion Shopping park v sousední městské části Ostrava – Zábřeh. Další dvě linky končí u ostravského Hlavního nádraží a to linky obsluhující Rychvald a Petřvald (okres Karviná). Zbýlými zastávkami jsou Průmyslová zóna jih v Ostravě – Hrabové, U nemocnice v Ostravě – Porubě a Český dům v Ostravě – Vítkovicích. Do Vítkovic je veden spoj obsluhující západní obce Těškovice, Bítov, Olbramice a Klimkovice. Do Poruby je veden spoj z Hlučína a Děhylova v severní části a do Hrabové poté spoj ze Šenova.



Obr. 15: Cílové stanice regionálních autobusových linek ve všední dny
Zdroj: ArcČR500, KODIS, vlastní zpracování

Z celého zkoumaného území má tedy nejvíce přímých spojů s Ostravou formou regionálních autobusových linek během pracovního dne Hlučín, který má 102 spojů. Druhý největší počet spojů v pracovní den má Krmelín, který má 93 spojů a poté Šenov s 89 spoji. Nejméně spojů v pracovní den má Jistebník. Ten má 5 přímých spojů. Dalšími obcemi s nízkým počtem spojů jsou obce Čavisov, Dolní Lhota a Václavovice, které mají všechny 7 spojů. O víkendových dnech má nejvíce spojů Krmelín, který má 49 spojů. O jeden spoj méně má Šenov. Třetí největší počet spojů o víkendových dnech má Petřvald v okrese Karviná. Petřvald má 44 spojů. Nejméně spojů mají obce Čavisov, Dolní Lhota, Jistebník a Tísek. Tyto obce mají 4 spoje.



Obr. 16: Obce obsluhované regionální autobusovou dopravou
Zdroj ArcČR500, KODIS, vlastní zpracování

7.6 Celková dopravní obslužnost

V této kapitole dochází ke shrnutí předchozích tří podkapitol věnujících se vždy jednomu z možných typů dopravní obslužnosti obcí. Nyní dochází k celkovému součtu a zhodnocení obcí s nejlepší a také nejhorší dopravní obslužností a zhodnocení dopravní obslužnosti zkoumaného území celkem. Obecně lze říct, že ve zkoumaném území mají nejlepší dopravní obslužnost obce, které jsou obsluhovány městskou hromadnou dopravou. Ta pro okolní obce zajišťuje poměrně dost spojů, kdy u některých obcí je to dokonce většina z celkového počtu všech spojů. Dopravní obslužnost až na pár výjimek odpovídá horizontální dopravní poloze. V některých případech je však počet spojů výrazně vyšší, než u jiných obcí stejné kategorie horizontální dopravní polohy. Takovým příkladem je obec Ludgeřovice. Opačným příkladem, kdy je horizontální dopravní poloha velmi dobrá a počet spojů poměrně nízký, je poté obec Velká Polom.

Z celkových 37 obcí zkoumaného území má hned 6 obcí více než sto přímých spojení s Ostravou v pracovní den. Nejvíce celkových spojů má Hlučín v severní části zkoumaného území. Zajímavostí je, že i bez vlakových spojení, které jsou s Ostravou podmíněny přestupem v Opavě, má Hlučín i přesto největší počet spojů. Hlučín zastává funkci obce s rozšířenou působností pro dalších 14 obcí, z nichž hned 9 spadá do zkoumaného území. Z toho lze soudit, že spoje vedoucí v této oblasti povedou právě přes Hlučín jako zdejší správní obec. Zároveň má Hlučín druhý největší počet obyvatel mezi obcemi zkoumaného území a to 13 931. Více obyvatel má už jen Bohumín, který má 20 518 a poté samotná Ostrava s 287 968 obyvateli. Celkem má Hlučín s Ostravou během pracovního dne 198 spojů, které jsou rozděleny mezi ostravskou hromadnou dopravu a regionální autobusovou dopravu zhruba půl na půl. Tyto spoje lze rozdělit na dva směry. Spoje, které zajišťuje ostravský dopravní podnik, vedou z Hlučína do Ostravy východním směrem přes Ludgeřovice. Díky těmto spojům mají i Ludgeřovice vysoký počet přímých spojů s Ostravou. Druhým směrem, kterým vedou regionální autobusové spoje z Hlučína, je jižní směr. Tyto spoje obsluhují také sousední Děhylov a do Ostravy přijíždí přes místní městské části Ostrava – Plesná a Ostrava – Poruba. Horizontální dopravní poloha Hlučína v dopravní síti je dobrá a vysoký počet spojů veřejné dopravy zde byl tedy očekáván. Podle dat Sčítání lidu, domů a bytů v roce 2011 vyjíždělo z Hlučína 2 640 obyvatel za prací a do škol. Z toho 2 025 vyjíždějících vyjíždělo právě do Ostravy. Poměr vyjíždějících do Ostravy vůči všem vyjíždějícím je 76,7 %. Více z obcí okresu Opava měly jen obce Ludgeřovice a Dobroslavice.

U obou těchto obcí byl poměr 76,9 % vyjíždějících do Ostravy na celkovém počtu vyjíždějících obyvatel. V počtu víkendových spojů je Hlučín opět první. Jako jediný má ze všech obcí zkoumaného území o víkendových dnech přes 100 spojů. Počet sobotních a nedělních spojů se mezi sebou neliší. Přesný počet víkendových spojů je 109.

Druhý největší počet spojů má Šenov, který se nachází ve východní části. Ten má v pracovní den 171 spojů, které jsou prováděny všemi třemi typy veřejné dopravy popsanych v podkapitolách výše. O víkendových dnech má Šenov každý den shodně 98 spojů a je tak obcí s druhým nejvyšším počtem přímých spojů s Ostravou mezi obcemi zkoumaného území. Nejvíce spojů je zajištěno regionální autobusovou dopravou a poté městskou dopravou. Šenov je jednou ze čtyř obcí s velmi dobrou horizontální polohou v dopravní síti a zároveň leží v těsné blízkosti Ostravy. Horizontální dopravní poloha je tedy lepší než v případě Hlučina. Šenov má však oproti Hlučínu méně obyvatel. Počet obyvatel je 6 393 a mezi obcemi zkoumaného území bez samotné Ostravy je to šestá nejlidnatější obec. Počet vyjíždějících do Ostravy podle SLDB v roce 2011 činil 1 156 obyvatel z celkových 1 812 vyjíždějících. Poměr je 63,8 %. Z obcí okresu Ostrava-město je to druhý nejnižší poměr, nižší byl jen u sousední obce Václavovice. Vysoký počet spojů Šenova s Ostravou vychází z jeho polohy, kdy Šenovem vede hned několik linek spojující sousední Havířov s Ostravou a Havířov s Frýdkem-Místkem. Přes Šenov také vede regionální linka ze severního směru z Petřvaldu (okres Karviná) na lince Orlová – Frýdek-Místek – Nošovice. V rámci ostravské městské dopravy je provázanost se zmíněným Petřvaldem a městskou částí Ostrava – Bartovice.

Třetí obcí s nejvyšším počtem přímých spojů v pracovní den je Vratimov. Tato obec má v pracovní den celkem 144 spojů, kdy 99 spojů je provozováno ostravským dopravním podnikem. Počet vlakových spojů ve Vratimově přesahuje počet spojů regionální autobusové dopravy. Vratimov sousedí na severu se Šenovem a také se nachází v těsné blízkosti Ostravy. Horizontální dopravní poloha Vratimova je dobrá. S 7 293 obyvateli jde o čtvrtou největší obec zkoumaného území, s připočtením Ostravy pak pátou. Počet vyjíždějících celkem byl 1 601, kdy do Ostravy vyjíždělo 1 204 obyvatel za práci nebo za vzděláním. Poměr vyjíždějících do Ostravy je 75,2 %. Vratimov sousedí hned se dvěma městskými částmi Ostravy, s Hrabůvkou a s Kunčicemi. I přes to, že na území Vratimova sídlí jeden z největších zaměstnavatelů v Moravskoslezském kraji, KES s. r. o., nabízí blízké městské části mnoho pracovních

příležitostí. Ty jsou navíc dobře dostupné právě díky městské hromadné dopravě, která v případě Vratimova počtem spojů výrazně převažuje nad regionální autobusovou dopravou a vlakovou veřejnou dopravou. Víkendových spojů je v obou dnech shodně 94. To je třetí největší víkendový počet mezi obcemi zkoumaného území.

Ve zkoumaném území nalezneme ještě další tři obce, u kterých počet přímých spojů v pracovní den přesahuje hranici sta spojů. Těmito obcemi jsou Klimkovice, Ludgeřovice a Petřvald (okres Karviná). Petřvald má v pracovní den 125 a Ludgeřovice 116 spojů. U Petřvaldu jsou spoje často provázány se sousedním Šenovem, jak již bylo zmíněno výše. Z celkových 125 spojů je 46 spojů obstaráváno městskou hromadnou dopravou a 79 spojů regionální autobusovou dopravou. Počet víkendových spojů je také čtvrtý nejvyšší. Petřvald je populačně pátou největší obcí zkoumaného území a poměr vyjíždějících obyvatel do Ostravy je 50,1 %. Je to nejnižší poměr ze všech obcí, které byly na základě definovaných kritérií zařazeny do tohoto výzkumu. Naopak Ludgeřovice s 4 946 obyvateli mají poměr vyjíždějících do Ostravy šestý nejvyšší, vyšších poměrů dosahovali jen obce z okresu Ostrava-město. Ludgeřovice jsou populačně sedmou největší obcí zkoumaného území s 4 946 obyvateli. Zajímavostí této obce je její horizontální dopravní poloha. Navzdory tomu, že mají Ludgeřovice pátý nejvyšší počet přímých spojů v pracovní den, horizontální dopravní poloha obce je špatná. Tři předchozí obce mají horizontální dopravní polohu dobrou, Šenov pak velmi dobrou. Dopravní obslužnost Ludgeřovic je silně ovlivněna Hlučínem. Hlučín je s Ostravou spojen silnicí I. třídy číslo 56, která vede právě přes Ludgeřovice. Z celkových 116 spojů je v Ludgeřovicích 87 provozováno ostravským dopravním podnikem, kdy všechny tyto spoje vedou po zmíněné silnici. V rámci víkendových spojů mají Ludgeřovice šestý nejvyšší počet, ačkoliv počet spojů v pracovní den je pátý nejvyšší.

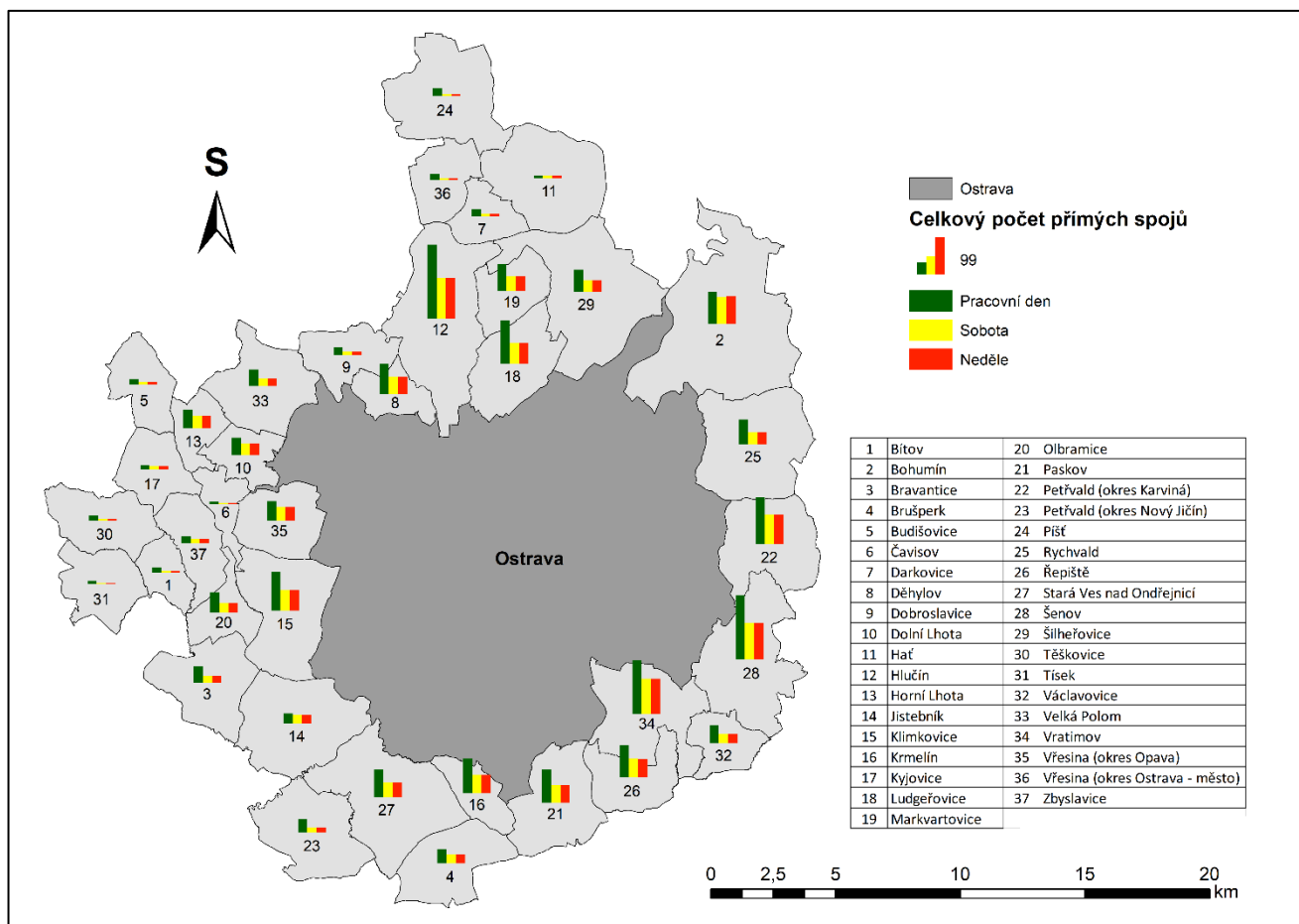
Pátý nejvyšší počet víkendových spojů má Bohumín, který je obcí s nejvíce obyvateli ve zkoumaném území mimo Ostravu. Bohumín je zároveň jednou ze čtyř obcí, které dosahují velmi dobré horizontální dopravní polohy. Ta vychází zejména z dálničního napojení a železnice, avšak veřejná autobusová doprava dálnice nevyužívá a je vedena po silnicích nižších tříd. Mezi Bohumínem a Ostravou nefunguje žádný přímý spoj autobusové dopravy, který by neobsluhoval i jiné obce. Těmi jsou Rychvald a Petřvald (okres Karviná). V počtu přímých spojů během pracovního dne je Bohumín až osmý. To je vzhledem k velmi dobré dopravní poloze a 20 518 obyvateli překvapivé.

Nejvíce spojů s Ostravou v pracovní den zajišťuje Bohumínou vlaková doprava, která zajišťuje 49 z celkových 87 spojů. Z obcí, které jsou obsluhovány vlakovou dopravou je na tom podobně Jistebník, u kterého vlaková doprava také převažuje nad ostatními typy veřejné dopravy. Poměr vyjíždějících obyvatel do Ostravy je u Bohumína 58,2 %, což je nejvíce z obcí okresu Karviná. Ze všech obcí zkoumaného území je to desátý nejnižší poměr mezi všemi vyjíždějícími a vyjíždějíci do Ostravy.

Klimkovice jsou poslední obcí zkoumaného území s počtem spojů vyšším než 100 v pracovní dny. Konkrétně jich je 103. Klimkovice mají 4 495 obyvatel a podíl vyjíždějících do Ostravy je 81,6 %. Vyšší podíl vyjíždějícího obyvatelstva do Ostravy měla jen Vřesina (okres Ostrava-město). Klimkovice mají velmi dobrou horizontální dopravní polohu a ta se také odráží v počtu spojů. Ačkoliv je velmi dobrá poloha Klimkovic ovlivněna dálnicí, počet spojů zde reflektuje spíše spádovost linek zejména ze západní části zkoumaného území. Mnoho linek, které obsluhují menší obce západně od Klimkovic, obsluhují Klimkovice jako poslední obec před poslední, cílovou Ostravou. Zároveň je zde několik spojů, které obsluhují Klimkovice na trase Bílovec – Ostrava. Celkem Klimkovicemi vede osm linek regionální autobusové dopravy a jedna linka MHD. Tato linka vede z Ostravy – Svinov až do klimkovické části Hýlov. Zde se totiž nachází lázeňský areál Sanatoria Klimkovice.

Ve zkoumaném území se oproti tomu nachází i 3 obce, u kterých není počet přímých spojení s Ostravou v pracovní den větší než 10 spojů. Těmito obcemi jsou Čavisov, Hať a Tísek. Tísek tvoří západní okrajovou část zkoumaného území. Tato obec s 954 obyvateli má špatnou horizontální dopravní polohu a v pracovní den má celkem 9 přímých spojů s Ostravou. Tísek je populačně jedenáctou nejmenší obcí a poměr vyjíždějících do Ostravy ke všem vyjíždějícím je 59,1 %, což je například o téměř jedno procento více než v případě Bohumína. O jeden spoj méně má Hať, která leží v severní části zkoumaného území. Populačně jde o třináctou největší obec zkoumaného území s 2 509 obyvateli, počet spojů je však druhý nejnižší. Podíl vyjíždějících do Ostravy je 65,5 %. Stejně jako Tísek a Čavisov je i Hať obsluhována jen regionální autobusovou dopravou. Hať však netvoří jen hranici zkoumaného území, ale jde o obec nacházející se na česko-polské státní hranici. I přesto směřuje nejvíce vyjíždějících do Ostravy a ne například do bližšího Hlučína. Nejnižší počet spojů má poté Čavisov. Čavisov je jednou z osmi obcí s velmi špatnou horizontální dopravou. Nachází se v západní části zkoumaného území, kde má většina obcí špatnou až velmi

špatnou dopravní horizontální polohu. Výjimkou v této části jsou Velká Polom a Klimkovice s velmi dobrou horizontální polohou a Bravantice s dobrou polohou. U všech těchto tří obcí ovlivňuje horizontální dopravní polohu dálnice, případně rychlostní silnice v případě Velké Polomi. Čavisov je s 500 obyvateli druhou nejmenší obcí ve zkoumaném území. Podíl vyjíždějícího obyvatelstva do Ostravy je však poměrně vysoký, kdy dosahuje 73,3 %. V porovnání s obcemi okresu Karviná spadajícími do zkoumaného území, jmenovitě Bohumín, Rychvald a Petřvald, je zde situace s počty spojů přesně opačná. Ačkoliv je zde vyšší poměr vyjíždějících do Ostravy, dopravní obslužnost veřejnou hromadnou dopravou je zde špatná. U obcí okresu Karviná je situace taková, že poměr vyjíždějících do Ostravy je nízký, ale počty spojů jak v pracovní dny, tak i o víkendových dnech jsou jedny z nejvyšších v celém zkoumaném území.



Obr. 17: Celkový počet přímých spojů jednotlivých obcí zkoumaného území s Ostravou
Zdroj: ArcČR 500, KODIS, IDOS, Jízdní řády DPO, vlastní zpracování

7.7 Shrnutí

Obcí s počtem obyvatel nad 5 000 je ve zkoumaném území mimo Ostravu 6. Čtyři z těchto obcí má zároveň v pracovní den více než 100 spojů. Těmi jsou výše zmíněné obce Šenov, Vratimov a Petřvald (okres Karviná). Nejlidnatější obcí zkoumaného území je však Bohumín, který má 20 518 obyvatel a v pracovní den má 87 přímých spojů. To je v celkovém pořadí obcí až devátý nejvyšší počet. Šestou obcí s počtem obyvatel nad 5 000 je Rychvald. Ten má 7 536 obyvatel, tedy třetí největší obce zkoumaného území podle počtu obyvatel. Přímých spojů s Ostravou má však ve všední den 66. Například sousední Petřvald jich má téměř dvakrát tolik, ačkoliv počet obyvatel je 7 237, tedy velmi podobný. Z šesti největších obcí má nejhorší dopravní obslužnost Rychvald.

Tab. 1: Počty přímých spojů obcí s více než 5 000 obyvateli

Obec	Počet obyvatel	Spoje celkem		
		Pracovní den	Sobota	Neděle
Bohumín	20 518	87	73	75
Hlučín	13 931	198	109	109
Rychvald	7 536	66	32	32
Vratimov	7 293	144	94	94
Petřvald (okres Karviná)	7 237	125	79	79
Šenov	6 393	171	98	98

Zdroj: ČSÚ, KODIS, IDOS, Jízdní řády DPO, vlastní zpracování

Dalších 12 obcí zkoumaného území má počet obyvatel v intervalu 2 000 – 5 000. Největší z nich jsou Ludgeřovice, které patří k obcím s nejlepší dopravní obslužností a to zejména díky ovlivnění sousedním Hlučínem. Dalšími dvěma obcemi s počtem obyvatel jsou Klimkovice s 4 495 obyvateli a Brušperk s 4 101 obyvateli. Ačkoliv je počet obyvatel podobný, počet spojů v pracovní den je velmi rozdílný. Klimkovice patří mezi šest obcí s počtem spojů větším než 100, zatímco Brušperk má celkově jen 38 spojů. Pro obyvatele této obce tvořící jižní hranici zkoumaného území může být tento počet spojů dostatečný, avšak oproti populačně podobně velkým Klimkovicím je rozdíl velmi znatelný. Klimkovice však obsluhuje více linek regionální dopravy a zároveň jsou obsluhovány ještě ostravskou hromadnou dopravou. Brušperk je naproti tomu obsluhován pouze regionálními autobusovými spoji. Podobně jako Brušperk jsou na tom obce Stará Ves nad Ondřejnicí, Hať, Krmelín, Píšť a Velká Polom, které jsou obsluhovány pouze regionálními spoji. Velmi špatnou obslužnost mají obce Hať a Píšť.

Obě tyto obce spolu sousedí a leží v severní části zkoumaného území u státních hranic s Polskem. Přesto, že má Píšť 2 110 obyvatel, počet přímých spojů s Ostravou je v pracovní den jen 20. Ještě hůř je na tom Hať, která má druhý nejnižší počet přímých spojů v pracovní den ze všech zkoumaných obcí a to 8. Populačně podobně velké obce přitom mají více než dvojnásobný počet spojů. Takovými obcemi jsou například Velká Polom s 2 071 obyvateli a 44 spoji nebo Krmelín s 2 361 obyvateli a 93 spoji.

Tab. 2: Počty přímých spojů obcí s počtem obyvatel od 2 000 do 5 000

Obec	Počet obyvatel	Spoje celkem		
		Pracovní den	Sobota	Neděle
Ludgeřovice	4 946	116	56	56
Klimkovice	4 495	103	54	54
Brušperk	4 101	38	24	24
Paskov	3 917	89	48	48
Vřesina (okres Ostrava-město)	2 918	53	37	37
Stará Ves nad Ondřejnicí	2 822	74	40	40
Hať	2 509	8	8	8
Krmelín	2 361	93	49	49
Píšť	2 110	20	5	5
Velká Polom	2 071	44	20	20
Markvartovice	2 070	71	40	40
Václavovice	2 036	48	25	25

Zdroj: ČSÚ, KODIS, IDOS, Jízdní řády DPO, vlastní zpracování

Nižší počet obyvatel v intervalu 1 000 – 2 000 má 7 obcí zkoumaného území. I zde jsou mezi některými obcemi značné rozdíly v počtech přímých spojů. Největší obcí v tomto vymezeném intervalu je Řepiště, které má 1 869 obyvatel. Řepiště sousedí s populačně větší obcí, kterou je Paskov s 3 917 obyvateli. Počet přímých spojů je u Řepiště v pracovní den 86 spojů a u Paskova 89. O něco méně obyvatel má Petřvald (okres Nový Jičín), který má 1 803 spojů. Oproti Řepišti má však celkově jen 35 spojů. Rozdílem je u těchto obcí typ dopravní obslužnosti, kdy Petřvald je obsluhován jen regionálními spoji. V tomto intervalu počtu obyvatel opět nalezneme obce okresu Opava, které mají oproti podobně velkým obcím horší dopravní obslužnost. Těmito obcemi jsou Vřesina a Darkovice. Vřesina má 1 631 obyvatel a v pracovní den jen 15 spojů. Darkovice mají 1 352 obyvatel a 20 spojů. Proti tomu Dolní Lhota z okresu Ostrava-město s 1 483 obyvateli má 46 přímých spojů s Ostravou v pracovní den. Výjimku z obcí okresu Opava tvoří obec Šilheřovice, která má 1 612 obyvatel a v pracovní den má 60 spojů. Všechny tyto spoje jsou zajišťovány ostravským dopravním podnikem. Vřesina a Darkovice se nachází, stejně jako výše zmíněná Hať

a Píšť, v severní pohraniční oblasti a vzdálenost od Ostravy je zde o poznání větší než v případě Šilheřovic nebo Dolní Lhoty v západní části území.

Tab. 3: Počty přímých spojů obcí s počtem obyvatel od 1 000 do 2 000

Obec	Počet obyvatel	Spoje celkem		
		Pracovní den	Sobota	Neděle
Řepiště	1 869	86	50	49
Petřvald (okres Nový Jičín)	1 803	35	14	14
Vřesina (okres Opava)	1 631	15	4	4
Jistebník	1 626	26	23	23
Šilheřovice	1 612	60	32	32
Dolní Lhota	1 483	46	32	32
Darkovice	1 352	20	8	8

Zdroj: ČSÚ, KODIS, IDOS, Jízdní řády DPO, vlastní zpracování

Zbýlých 12 obcí zkoumaného území má méně než 1 000 obyvatel. Tyto obce se až na Děhylov a Dobroslavice nacházejí v západní části zkoumaného území. Nejlepší dopravní obslužnost z těchto populačně nejmenších obcí má Děhylov, který se nachází v severní části zkoumaného území jižně od Hlučína. V pracovní den má Děhylov 82 přímých spojů s Ostravou a to právě díky Hlučínu, odkud přes Děhylov vedou regionální spoje. Sousední Dobroslavice mají jen 20 spojů v pracovní den, nezajíždí zde totiž tolik linek. Dobrou dopravní obslužnost mají obce Bravantice a Olbramice. Obě tyto obce se nachází v jihovýchodní části zkoumaného území a sousedí spolu. Bravantice mají 973 obyvatel a 44 spojů, Olbramice 704 obyvatel a 54 spojů. Podobně je na tom Horní Lhota. Nejhorší dopravní obslužnost má Čavisov a Tísek. Čavisov je populačně druhá nejmenší obec zkoumaného území. Oproti tomu Tísek má 954 obyvatel a jen 9 přímých spojů.

Tab. 4: Počty přímých spojů obcí s méně než 1 000 obyvateli

Obec	Počet obyvatel	Spoje celkem		
		Pracovní den	Sobota	Neděle
Bravantice	973	44	19	19
Tísek	954	9	3	3
Kyjovice	860	11	8	8
Horní Lhota	838	49	34	34
Těškovice	820	13	5	5
Budišovice	761	15	7	7
Dobroslavice	749	20	8	8
Děhylov	745	82	46	46
Olbramice	704	54	26	26
Zbyslavice	624	18	11	11
Čavisov	500	7	3	3
Bítov	458	13	5	5

Zdroj: ČSÚ, KODIS, IDOS, Jízdní řády DPO, vlastní zpracování

Rozdílná situace je v případě porovnání počtu spojů ne s celkovým počtem obyvatel dané obce, ale při porovnání s absolutními čísly vyjíždějících do Ostravy. Nejvíce obyvatel vyjíždějících do Ostravy mají obce okresu Ostrava-město. Z těchto 12 obcí vyjíždí do Ostravy celkem 5 923 osob. Nejvíce jich vyjíždí z obcí Vratimov a Šenov. Z Vratimova vyjíždí celkem 1 601 obyvatel, přičemž 1 204 jich vyjíždí do Ostravy. Z Šenova vyjíždí celkem 1 812 obyvatel, z nichž do Ostravy míří 1 156. Tyto dvě obce mají vysoké počty přímých spojení všemi druhy veřejné dopravy. Největší podíl vyjíždějících do Ostravy na celkovém počtu vyjíždějícího obyvatelstva má Vřesina. Ta má v pracovní den 52 spojů. Z této obce vyjíždí 692 obyvatel, z nichž 579 vyjíždí do Ostravy. Nejméně obyvatel dojíždí do Ostravy z obce Zbyslavice. Poměr vyjíždějících do Ostravy na celkovém počtu vyjíždějících obyvatel je v tomto okrese u všech obcí větší než 60 %. Nejméně spojů má Čavisov, který má zároveň jeden z nejnižších počtů vyjíždějících obyvatel do Ostravy celkem.

Tab. 5: Počty vyjíždějících obyvatel do Ostravy z obcí okresu Ostrava-město

Obec	Vyjíždějících celkem	Vyjíždějích do Ostravy	Do zaměstnání	Do školy	Podíl [%]
Vřesina	692	579	430	149	83,7
Klimkovice	1 042	850	660	190	81,6
Olbramice	165	133	101	32	80,6
Dolní Lhota	380	306	230	76	80,5
Velká Polom	452	352	275	77	77,9
Zbyslavice	154	117	99	18	76,0
Vratimov	1 601	1 204	986	218	75,2
Čavisov	191	140	103	37	73,3
Horní Lhota	239	171	126	45	71,5
Stará Ves nad Ondřejnicí	677	470	352	118	69,4
Šenov	1 812	1 156	916	240	63,8
Václavovice	716	445	361	84	62,2

Zdroj: SLDB 2011, vlastní zpracování

Druhým okresem s největším počtem vyjíždějícího obyvatelstva do Ostravy je okres Opava. Z 12 obcí tohoto okresu, které spadají do zkoumaného území, vyjíždí do Ostravy celkem 5 204 obyvatel. Zdaleka nejvíce jich vyjíždí z Hlučína. Z Hlučína vyjíždí celkem 2 640 obyvatel, z nichž 2 025 dojíždí do Ostravy. Druhý největší počet mají Ludgeřovice, kdy do Ostravy dojíždí 857 obyvatel z celkových 1 115 vyjíždějících. Tyto dvě obce mají velice dobrou obslužnost, kdy celkový počet spojů v pracovní den přesahuje 100. Nejméně vyjíždějících má Děhylov, kdy ze 144 vyjíždějících jede do Ostravy 107. Děhylov má však třetí největší počet spojů

s Ostravou z obcí tohoto okresu. Nejnižší podíl vyjíždějících do Ostravy na celkovém počtu vyjíždějících mají Těškovice. Ty se v počtu spojů řadí k nejhůře obsluhovaným obcím zkoumaného území. Podíl v této obci činí 52,8 %. Nejvyšší podíl mají zmíněné Ludgeřovice a to 76,9 %. Shodný podíl má i obec Dobroslavice, která má proti Ludgeřovicím pouze 20 přímých spojů s Ostravou v pracovní den. Zajímavým úkazem jsou dvě špatně obsluhované obce Hať a Vřesina. Hať má 412 vyjíždějících do Ostravy, což je třetí největší počet v rámci okresu Opava a Vřesina 238. Počet spojů v této obci tedy neodpovídá počtu vyjíždějících do Ostravy jako například v případě Hlučína, Ludgeřovic nebo Markvartovic.

Tab. 6: Počty vyjíždějících obyvatel do Ostravy z obcí okresu Opava

Obec	Vyjíždějících celkem	Vyjíždějících do Ostravy	Do zaměstnání	Do školy	Podíl [%]
Ludgeřovice	1 115	857	660	197	76,9
Dobroslavice	242	186	139	47	76,9
Hlučín	2 640	2 025	1 657	368	76,7
Děhylov	144	107	85	22	74,3
Kyjovice	200	143	114	29	71,5
Markvartovice	445	305	247	58	68,5
Hať	628	412	307	105	65,6
Vřesina	372	238	184	54	64,0
Darkovice	335	214	164	50	63,9
Šilheřovice	317	198	156	42	62,5
Budišovice	244	135	103	32	55,3
Píšť	443	244	189	55	55,1
Těškovice	265	140	109	31	52,8

Zdroj: SLDB 2011, vlastní zpracování

Třetím okresem podle počtu vyjíždějících obyvatel do Ostravy je okres Karviná. Z tohoto okresu vyjíždí z 3 obcí zkoumaného území 3 118 obyvatel. Nejvíce jich vyjíždí z Bohumína a to 1 316 z celkových 2 262 vyjíždějících. Druhou obcí je Rychvald, ze kterého vyjíždí 1 906 obyvatel a z toho 1 061 do Ostravy. Poslední, třetí obcí tohoto okresu je Petřvald. Z Petřvaldu do Ostravy vyjíždí 741 obyvatel. Nejvíce spojů zde má Petřvald, který patří k nejlépe obsluhovaným obcím zkoumaného území. Nejnižší počet spojů má Rychvald a to 66 spojů v pracovní den. U obcí tohoto okresu tedy neplatí, že nejlépe obsluhovaná obec má největší počet vyjíždějících obyvatel do Ostravy, avšak oproti jiným okresům a všem obcím zkoumaného území se situace mění. Tyto tři obce mají nadprůměrný počet vyjíždějících do Ostravy a patří k lépe obsluhovaným obcím. Pro celé území je tento průměr 459 obyvatel vyjíždějících do Ostravy.

Tab. 7: Počty vyjíždějících obyvatel do Ostravy z obcí okresu Karviná

Obec	Vyjíždějících celkem	Vyjíždějících do Ostravy	Do zaměstnání	Do školy	Podíl [%]
Bohumín	2 262	1 316	1 039	277	58,2
Rychvald	1 906	1 061	811	250	55,7
Petřvald	1 479	741	592	149	50,1

Zdroj: SLDB 2011, vlastní zpracování

Ze 4 obcí Frýdek-Místek dojíždí do Ostravy celkem 1 886 obyvatel. Nejvíce jich vyjíždí z Brušperku a to 547. O 8 obyvatel méně vyjíždí do Ostravy z Krmelína. Tato obec má však největší podíl vyjíždějícího obyvatelstva do Ostravy na celkovém počtu vyjíždějících. Nejméně obyvatel dojíždí do Ostravy z Řepiště a to 278. Nejhorší dopravní obslužnost z těchto obcí má však Brušperk. Oproti tomu Řepiště s 278 vyjíždějícími obyvateli má 86 přímých spojů s Ostravou

Tab. 8: Počty vyjíždějících obyvatel do Ostravy z obcí okresu Frýdek-Místek

Obec	Vyjíždějících celkem	Vyjíždějících do Ostravy	Do zaměstnání	Do školy	Podíl [%]
Krmelín	744	539	403	136	72,4
Řepiště	468	278	233	45	59,4
Brušperk	963	547	417	130	56,8
Paskov	927	522	380	142	56,3

Zdroj: SLDB 2011, vlastní zpracování

Poslední jsou obce okresu Nový Jičín. Z 5 obcí tohoto okresu, které jsou součástí zkoumaného území, dojíždí do Ostravy celkem 850 obyvatel. Nejvíce jich dojíždí z Jistebníku a to 277 z celkových 370 obyvatel vyjíždějících z této obce. Nejméně obyvatel ze všech obcí dojíždí z obce Bítov. Z té dojíždí do Ostravy 59 obyvatel z celkových 106 vyjíždějících. Poměr vyjíždějících obyvatel do Ostravy z celkového počtu vyjíždějících z obcí tohoto okresu je u většiny obcí mezi 50 – 60 %. Nejvyšší podíl má Jistebník a to 74,9 %.

Tab. 9: Počty vyjíždějících obyvatel do Ostravy z obcí okresu Nový Jičín

Obec	Vyjíždějících celkem	Vyjíždějících do Ostravy	Do zaměstnání	Do školy	Podíl [%]
Jistebník	370	277	217	60	74,9
Tísek	230	136	108	28	59,1
Bravantice	231	135	96	39	58,4
Bítov	106	59	50	9	55,7
Petřvald	448	243	186	57	54,2

Zdroj: SLDB 2011, vlastní zpracování

Nelze tedy jednoznačně tvrdit, že počet přímých spojů je přímo úměrný počtu obyvatel. Ačkoliv nejvyšších počtů spojů dosahují populačně velké obce jako například Hlučín, Šenov a Vratimov, najdou se i takové obce, které patří populačně k největším ve zkoumaném území, avšak počet spojů je zde výrazně nižší. Takovým příkladem může být Rychvald, který je třetí nejlidnatější obcí zkoumaného území, ale celkem má v pracovní den 66 spojů. Naopak mezi obcemi s nižšími počty obyvatel nalezneme výrazné výjimky. Těmi mohou být obce Děhylov, Řepiště nebo Šilheřovice. U některých obcí počet spojů více odpovídá počtu dojíždějících obyvatel do Ostravy. Ze všech obcí zkoumaného území vyplývá průměrný počet spojů pro jednu obec 58,7. Nad tímto průměrem je 15 obcí. Obce s nejvíce spoji dosahují i nejvyšších počtů vyjíždějících do Ostravy ze všech obcí zkoumaného území. U obcí se špatnou dopravní dostupností tomu je zpravidla naopak. Obce s nižšími počty spojů mívají zároveň nižší počet vyjíždějícího obyvatelstva do Ostravy. Výjimku v tomto případě tvoří Hať, která je špatně obsluhovaná, avšak vyjíždějících do Ostravy je 412 z celkových 628 vyjíždějících.

Velmi dobrou horizontální dopravní polohu mají 4 obce. Bohumín a Šenov ve východní části zkoumaného území mají i velmi dobrou obslužnost, která je zajišťována všemi třemi formami veřejné hromadné dopravy v tomto území. Další obcí s velmi dobrou polohou jsou Klimkovice. Ty mají do počtu spojů devátý nejvyšší celkový počet v pracovní dny. Na rozdíl od Bohumína a Šenova nejsou Klimkovice obsluhovány vlakovou dopravou. Poslední obcí v této kategorii je pak Velká Polom. Ta je však obsluhována pouze regionálními autobusovými spoji. Jako jediná obec s velmi dobrou dopravní polohou nemá v pracovní den přes 100 přímých spojů jako předchozí obce. Velká Polom má z celého území až šestnáctý nejvyšší celkový počet přímých spojů.

Obcí s dobrou dopravní polohou je ve zkoumaném území 11. Nejvíce se jich nachází ve východní a jižní části zkoumaného území, kde se nachází poměrně hustá dopravní síť s několika silnicemi I. třídy, dálnicemi vedoucí od Frýdku-Místku a také dvěma železničními tratěmi v jihovýchodní části, jedna opět vedoucí z Frýdku-Místku a druhá z Havířova. Velmi dobře obsluhovanými obcemi z východní části jsou Rychvald, Petřvald (okres Karviná) a Vratimov. Vratimov má počet přímých spojů v pracovní den dokonce vyšší než 100. To je dáno tím, že do zdejší obce zajíždí několik linek ostravské městské dopravy. V jižní části je obec Řepiště, které je obsluhováno

86 spoji v pracovní den. To je o jeden spoj méně, než má Bohumín s velmi dobrou horizontální dopravní polohou. Nejhůře obsluhovanou obcí s dobrou horizontální polohou je Petřvald (okres Nový Jičín) v jižní části zkoumaného území. Ten má v pracovní den 35 přímých spojů. V jihozápadní části zkoumaného území se pak nachází obec Bravantice. Ta má 44 spojů, což je stejný počet jako v případě Velké Polomi, která má přitom velmi dobrou dopravní polohu. Nejlépe obsluhovanou obcí je Hlučín severně od Ostravy. Počet spojů Hlučina s Ostravou v pracovní den je celkově nejvyšší v území a to i přes to, že není obsluhován vlakovou dopravou jako například Šenov a Bohumín s velmi dobrou dopravní polohou.

Nejvíce obcí zkoumaného území na špatnou horizontální dopravní polohu. Nejlépe obsluhovanou z takových to obcí jsou Ludgeřovice, které mají 116 spojů, což je pátý nejvyšší počet spojů v pracovní den mezi všemi obcemi. To je dáno velmi frekventovanou obslužností ostravskou městskou hromadnou dopravou. Oproti tomu nejhůře obsluhovanými obcemi jsou Tísek a Hať, kde počet spojů v pracovní den je menší než 10. Při porovnání s obcemi s lepší horizontální polohou obce se špatnou polohou dosahují nižších počtů přímých spojů. I tak je ale z těchto 14 obcí polovina obsluhována alespoň 40 spoji za den. Z obcí s dobrou polohou má 44 spojů obec Bravantice a Petřvald (okres Nový Jičín) dokonce jen 35. Z obcí s velmi dobrou polohou má 44 spojů Velká Polom. S počtem spojů 20 a méně je v této kategorii se špatnou polohou 5 obcí. Sestupně jsou to Píšť, Těškovice, Kyjovice a zmíněné obce Tísek a Hať.

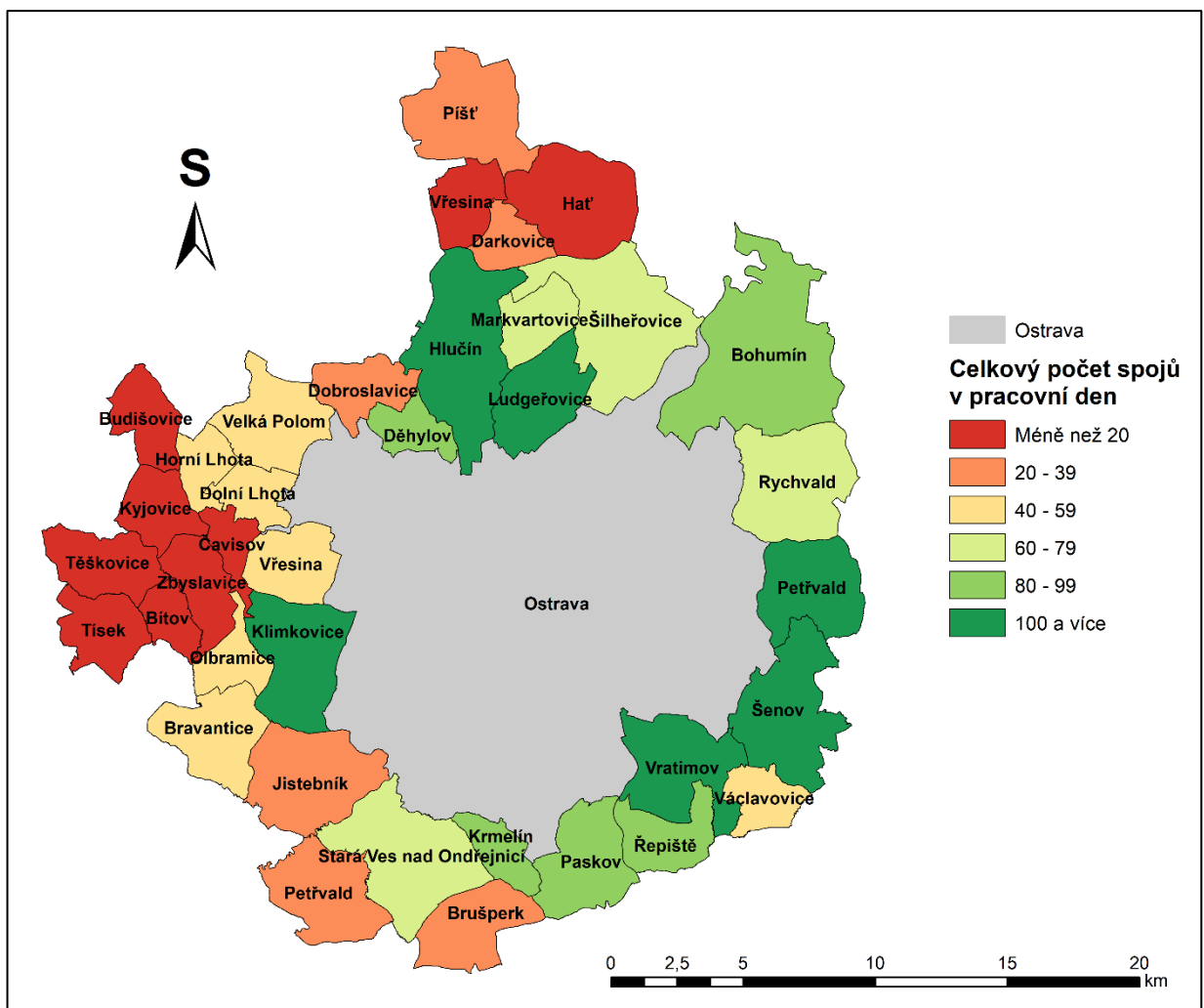
Velmi špatnou horizontální dopravní polohu má zbylých 8 obcí. Polovina se nachází v západní části zkoumaného území. Mezi nimi je i nejhůře obsluhovaná obec Čavisov se 7 spoji v pracovní den. Dalšími jsou Bítov, Budišovice a Zbyslavice. Z těchto obcí mají nejvyšší počet spojů v pracovní den Zbyslavice a to 18. Ze severní části zkoumaného území mají velmi špatnou polohu Darkovice, Markvartovice a Vřesina (okres Opava). Markvartovice mají však 71 spojů v pracovní den a jsou zdaleka nejlépe obsluhovanou obcí s velmi špatnou horizontální dopravní polohou. Zbylé obce mají 20 a méně spojů.

Jak můžeme vidět na obrázku č. 18 níže, nejlepší obslužnost mají obce nacházející se v těsné blízkosti Ostravy s výjimkou západní části. V této části je velmi dobře obsluhována obec Klimkovice, která nepatří populačně mezi největší obce, ale má velmi dobrou horizontální dopravní polohu. Některé z těchto obcí jsou díky ne příliš velkým vzdálenostem od Ostravy obsluhovány městskou hromadnou dopravou. To u některých obcí velmi zvedá kvalitu dopravní obslužnosti jako například Ludgeřovice nacházející se severně od Ostravy. Díky této blízkosti je Ludgeřovicemi vedeno mnoho linek ať už městské hromadné dopravy, tak i regionálních autobusových linek směřujících do Ostravy. V západní části můžeme jako jeden z důvodů obslužnosti městskou hromadnou dopravou uvést to, že zdejší zástavba nemá vždy jasné hranice, a proto se hranice administrativního členění v provázanosti obcí s Ostravou ztrácí. Zároveň se zde nachází takové případy, kdy zástavba ostravské okrajové městské části volně přechází v zástavbu administrativně jiné obce. Takovým příkladem může být městská část Ostrava – Bartovice a sousední Šenov nebo městská část Ostrava – Michálkovice a sousední Rychvald. Výjimkou dobře obsluhovaných obcí východní části zkoumaného území jsou Václavovice. Ty jsou obsluhovány téměř výhradně ostravskou městskou hromadnou dopravou, regionální spoje zde tvoří menší část dopravní obsluhy. Problémem Václavovic může být špatná dopravní poloha. Územím Václavovic prochází silnice II. třídy číslo 473 spojující Frýdek-Místek a Petřvald (okres Karviná) vedoucí přes sousední Šenov. Tato silnice však zasahuje pouze do okrajové části zástavby. Většina spojů, které jsou po této silnici vedeny, však nemají konečnou stanici v Ostravě, případně Ostravou vůbec neprojíždí. Často jde o spoje vedoucí na trase Orlová – Šenov – Frýdek-Místek, případně Havířov – Šenov – Frýdek-Místek. Dalšími obcemi s dobrou dopravní obslužností jsou obce nacházející se v těsné blízkosti severně od Ostravy. Zde se nachází vůbec nejlépe obsluhovaná obec zkoumaného území Hlučín. Hlučín, respektive linky a jejich trasy regionální a městské hromadné dopravy, silně ovlivňují dvě sousední obce, Děhylov a Ludgeřovice. Tyto dvě obce zároveň leží na silnici I. třídy číslo 56 a silnici II. třídy číslo 469, které spojují Hlučín s Ostravou. Ludgeřovice samotné přitom mají, stejně jako obec Václavovice, špatnou horizontální dopravní polohu. Dalším dobře obsluhovanými zdejšími obcemi jsou Markvartovice a Šilheřovice.

Naopak obce tvořící severní hranici zkoumaného území jsou obsluhovány špatně, kdy některé obce, konkrétně Vřesina (okres Opava) a Hať mají velmi špatnou dopravní obslužnost. Během pracovního dne je v těchto obcích méně než 20 přímých spojů jedoucích do Ostravy. Velmi špatná a celkově nejhorší dopravní obslužnost obcí je v západní části. Zde nalezneme hned 7 obcí, které mají méně než 20 přímých spojů v pracovní den končících v Ostravě. Tuto oblast lze ohraničit dálnicí vedoucí obcemi Bravantice a Klimkovice a poté rychlostní silnicí vedoucí z Ostravy přes Velkou Polom do Opavy. Tato rychlostní silnice prochází i katastrem obce Vřesina (okres Ostrava-město), která však nemá na tuto silnici nájezd. Západně od těchto dvou významných komunikací leží špatně obsluhované obce. Silniční síť zde není příliš hustá. Základem je silnice II. třídy číslo 465 spojující Velkou Polom a Bílovec, který se nachází jihozápadně od Ostravy. Na této silnici se nacházejí obce Těškovice a Kyjovice. Tato silnice dále vede i katastrálním územím Horní Lhoty, kde však neprochází intravilánem obce. Z této silnice vychází silnice III. třídy vedoucí přes další obce zkoumaného území. Všechny zdejší obce jsou obsluhovány spoji regionální autobusové dopravy. Spoje obsluhující tyto obce většinou spojují Bílovec s Ostravou. Velmi velké rozdíly můžeme vidět mezi Klimkovicemi a sousedními obcemi Vřesina a Olbramice. Tyto dvě obce jsou s Klimkovicemi přímo spojené silnicí, avšak počty spojů jsou velice rozdílné. Například u obce Vřesina se v takovém případě přímo nabízí obslužnost autobusy městské hromadné dopravy, které už tak do Klimkovic zajíždějí. Tři obce západní části zkoumaného území jsou navíc obsluhovány městskou hromadnou dopravou. Konkrétně jde o tramvajovou linku obsluhující Vřesinu (okres Ostrava-město), Dolní Lhotu a Horní Lhotu.

Dalšími špatně obsluhovanými obcemi jsou 3 obce v jižní části zkoumaného území a 1 obec severozápadně od Ostravy. V jižní části to jsou obce Brušperk, Jistebník a Petřvald (okres Nový Jičín). Brušperk a Petřvald tvoří okrajovou část zkoumaného území. Petřvaldem přitom prochází silnice I. třídy číslo 58 spojující Ostravu s Rožnovem pod Radhoštěm. I přes tuto dobrou dopravní polohu má Petřvald dokonce o 3 spoje méně v pracovní den než Brušperk, který má špatnou horizontální dopravní polohu. Jistebník společně s Dobroslavicemi v severozápadní části zkoumaného území je i přes sousedství s Ostravou špatně obsluhován. Jistebník nemá s Ostravou žádné přímé silniční spojení. Silnice III. třídy, která prochází Jistebníkem, se severozápadně od Jistebníku kříží se silnicí II. třídy číslo 647 spojující Bílovec, Klimkovice a Ostravu.

V opačném, jihovýchodním směru, tato silnice vede do Staré Vsi nad Ondřejnicí. Zde se nachází křížení se zmiňovanou silnicí I. třídy číslo 58. Jistebník je obsluhován jen jednou linkou regionální dopravy, která vede do Ostravy. Nejvíce spojů je zajištěno vlakovou dopravou. Velmi špatnou horizontální dopravu mají Dobroslavice, které jsou spojeny silnicemi III. třídy se sousedním Děhylovem a ostravskou městskou částí Ostrava – Plesná. Dobroslavice jsou obsluhovány i přes svou blízkost s Ostravou pouze regionálními autobusovými spoji. Územím Dobroslavic prochází i železniční trať spojující Ostravu s Opavou, ale nenachází se zde železniční stanice. Ta se nachází buďto ve východní sousední obci Děhylov nebo severně v Jilešovicích. Jilešovice jsou část obce Háj ve Slezsku, která však není součástí zkoumaného území.



Obr. 18: Celková obslužnost obcí zkoumaného území v pracovní den
Zdroj: ArcČR 500, KODIS, IDOS, Jízdní řády DPO, vlastní zpracování

Významnou roli ve zdejší zkoumaném území tedy tvoří ostravská městská hromadná doprava. Ta velmi ovlivňuje obce v těsné blízkosti. Nejméně spojů DPO má Bohumín, který má 10 spojů a Paskov, který má 15 přímých spojů s Ostravou. Naopak nejvíce spojů mají Hlučín, Ludgerovice a Vratimov. Průměrný počet spojů v pracovní den v těchto 19 obcích obsluhovaných městskou hromadnou dopravou je 49,7 spojů. 7 obcí je poté obsluhováno vlakovou veřejnou dopravou, z nichž 6 má přímé spojení s Ostravou. Výjimku tvoří Hlučín, který je železniční tratí spojen s Opavou. Většina obcí s přímým vlakovým spojením má v pracovní den mezi 20 až 30 spoji, nejvíce má poté Bohumín s 49 spoji. Regionální autobusovou dopravou je obsluhováno 35 obcí zkoumaného území z celkových 37 obcí. Výjimkou jsou obce v severní části zkoumaného území. Jde o Markvartovice a Šilheřovice. Obě tyto obce jsou obsluhovány pouze ostravskou městskou hromadnou dopravou. Mezi počty přímých spojů v pracovní den mezi obcemi obsluhovanými regionálními spoji jsou velké rozdíly. Nejmenší počet spojů je v případě obce Jistebník, který má 5 takovýchto přímých spojů. Obcí s méně než 10 přímými spoji regionální autobusovou dopravou je ve zkoumaném území 7. Naopak nejvyšší počet má Hlučín, který jako jediná obec zkoumaného území má více než 100 spojů regionální dopravy, konkrétně 102. Průměrný počet přímých spojů všech těchto 35 obcí regionální autobusovou dopravou je 35 spojů v pracovní den. Při porovnání s obrázkem č. 2, který zobrazuje mapu zkoumaného území podle podílu vyjíždějících do Ostravy, počty spojů zcela nekorespondují s vyjíždějícím obyvatelstvem jednotlivých obcí. Zejména obce západní části zkoumaného území by vzhledem k podílům vyjíždějících potřebovaly posílit počty spojů. Městská hromadná doprava by mohla zajíždět z Ostravy přes Vřesinu, Horní a Dolní Lhotu do Velké Polomi. To by vzhledem k dopravní síti daného území bylo proveditelné. Dalším řešením by bylo změnění tras stávajících regionálních spojů, které by mohly obsluhovat více obcí v západní části. Často tyto spoje spojují Ostravu s Bílovcem v jihozápadním směru a kvůli relativně těsné blízkosti je na této trase obsluhováno jen minimum obcí, nejčastěji Klimkovice a Bravantice.

8 Diskuze

Z rešerše této práce vyplývá, že doprava a dopravní obslužnost může být sledována díky množství různých metod rozdílně. Samotná předkládaná práce je zasazena do Garrisonova modelu (Hudeček, 2008). Garrisonův model hodnotí dopravní obslužnost na základě počtu spojů mezi jednotlivými uzly. V případě této práce jsou brány všechny možné spoje ve vymezených dnech a to z důvodu chybějících dat o obsazenosti jednotlivých spojů. Proto jsou brány všechny spoje jako maximální počet spojů, které mohou obyvatelé konkrétní obce využít k tomu, aby se dostali do Ostravy. Jde tedy o kvantitativní analýzu dopravní obslužnosti. V práci není řešena časová náročnost dojíždění jednotlivými spoji, které se mezi sebou mohou značně lišit. K takové analýze by bylo zapotřebí vymezení ideálně jednoho cílového bodu, ke kterému by byly dojezdové časy zkoumány. Jak ale můžeme vidět, spoje z různých částí zkoumaného území jsou vedeny na různé cílové stanice. Mohlo by tak dojít ke zkreslení výsledků, neboť by některé spoje nemusely být započítány, avšak reálně mohou být hojně využívány.

Horizontální dopravní poloha je zkoumána na základě Marady (2006). U této metody dochází k pozměnění původního bodového systému. Stejně postupoval i Marada vycházející z metody Hůrského (1974). Podobně jako v práci Marady, je i v této práci železniční dopravě přisuzován menší význam. Mezi obcemi zkoumaného území nalezneme velké rozdíly, které jsou nejčastěji odrazem silniční sítě v daném území. Například rozdíl mezi východní a západní částí zkoumaného území, kdy v západní je poměrně řídká síť a obcí prochází jedna až dvě silnice nejlépe II. třídy. Ve východní části je poté síť hustší a vyskytují se zde dálnice a silnice I. třídy. To se promítá i v celkové dopravní obslužnosti obcí, kdy východní obce jsou mnohem lépe obsluhované než ty v západní části. Zároveň můžeme vidět, že mezi nejlépe obsluhovanými obcemi jsou takové obce, které nejsou obsluhovány železniční dopravou. U dobře obsluhovaných obcí, které jsou zároveň obsluhovány železniční dopravou, platí, že železniční veřejná doprava má menšinový podíl na celkové obslužnosti než autobusová veřejná doprava. Tímto tedy dochází k potvrzení Maradova tvrzení o větším významu silniční než železniční sítě v dnešní době.

Samotné zkoumané území bylo vymezeno na základě poměru vyjíždějícího obyvatelstva do Ostravy k celkovému počtu vyjíždějících dané obce. Toto kritérium je podobné jako ve studii Sýkory a Mulíčka (2012). Při pohledu na vymezené území v této diplomové práci lze říct, že se zde potvrdilo tvrzení autorů ohledně výskytu dobře obsluhovaných obcí, které nazývají prstenec obcí. Nejlépe obsluhované obce zkoumaného území se opravdu nacházejí v těsné blízkosti centrální obce a naopak obce vzdálenější mají dopravní obslužnost horší. Tyto vzdálenější obce mají poté často venkovský charakter. U blízkých obcí je časová dostupnost formou individuální automobilové dopravy do 15 minut. U nejhůře obsluhovaných obcí zkoumaného území je časová dostupnost ve většině případů 20 a více minut. Vymezení suburbánního zázemí pro tuto práci nelze porovnávat se suburbánním zázemím Olomouce vymezeným Halásem a kol. (2012). V této práci bylo suburbánní zázemí vymezeno na základě čtyř kritérií, kdy mimo dopravní kritéria šlo ještě o migraci a bytovou výstavbu. Vymezené území v této diplomové práci tedy více odpovídá funkčnímu urbanizovanému území, zkráceně FUA, jak jej definuje Maier a kol. (2012). Na základě dojížděky do zaměstnání a do škol, stejně jako v této práci, vymezují území také Hampl a Marada (2015).

Maier a kol. (2007) řeší mimo jiné problematiku investic. U regionálních center autoři zmiňují větší efekt investic vynaložených na kvalitnější a spolehlivější hromadnou dopravu, která má větší potenciál pro zkvalitnění dopravní obslužnosti než investice do budování samotných silnic. V případě zkoumaného území by tak mohlo dojít ke zlepšení situace v západní části území, kde je dopravní obslužnost oproti jiným částem zkoumaného území na špatné úrovni. Zároveň je však otázkou, jestli by takové investice měly opravdu smysl. Z tabulek č. 5 – 9 můžeme vidět, že v případě všech obcí dojíždí do Ostravy více obyvatel za zaměstnáním než do škol. Na základě tohoto lze očekávat, že veřejná hromadná doprava slouží více studentům a žákům než pracujícím lidem. U pracujících lidí lze očekávat využívání individuální automobilové dopravy. K tomuto potvrzení však chybí hlubší analýza využívání individuální automobilové dopravy k danému území případně ukazatel počtu automobilů na jednu domácnost pro jednotlivé obce zkoumaného území.

Seidenglanz (2007) ve své disertační práci zmiňuje ovlivnění venkovských oblastí okolními městy jako například Brno nebo Znojmo. Podobně je tomu i ve zdejším zkoumaném území, i když zde nejde vyloženě o venkovské oblasti. Podíly vyjíždějících

do Ostravy se zřetelně liší mezi východní a západní částí, jak můžeme vidět na obrázku č. 2. Zde můžeme pozorovat ovlivnění okolními městy, kdy západní část může být ovlivněna Opavou nebo případně Bílovcem, což jsou však výrazně menší města než Ostrava a vzdálenostně jsou dál než je tomu v případě větších měst východně od Ostravy. Obce východní části zkoumaného území jsou ovlivněny městy, které se nachází výrazně blíže Ostravě. Těmi jsou Karviná, Frýdek-Místek a Havířov, případně Český Těšín. Seidenglanz dále zdůrazňuje význam integrovaného dopravního systému, díky kterému jsou dobře provázána autobusová a vlaková doprava. Dodává však, že v některých případech jde o návaznost náhodnou vzhledem k vyššímu počtu spojů. Seidenglanz řeší větší území oproti této diplomové práci a působení integrovaného dopravního systému na tomto menším území nemusí být tak výrazné. Na tomto menším území lze pozorovat jev, kdy dobře obsluhované obce mají velké počty jak regionálních spojů, tak i spojů ostravské městské hromadné dopravy. Může to tedy působit tak, že koordinace mezi regionálními spoji a spoji městské hromadné dopravy není příliš dobrá a větší obce jsou dobře obsluhovány na úkor populačně menších obcí. Zlepšením dopravní obslužnosti v tomto menším zkoumaném území této diplomové práce by mohlo být rozšíření sítě linek ostravské městské dopravy do okolních obcí. Zejména obcím v západní části zkoumaného území, které spadají do okresu Ostrava-město, by to mohlo pomoci k mnohem lepší dopravní obslužnosti vzhledem k podílům vyjíždějících obyvatel do Ostravy.

9 Závěr

Jak bylo zmíněno v úvodu této diplomové práce, jedním z nejčastěji zkoumaných témat současné geografie je studium suburbanizace. Jde o trend, kdy se lidé stěhují z měst do jejich zázemí, ale pracovní vazby s městem zůstávají většinou beze změn. A právě zde se objevuje otázka dojíždění obyvatelstva ze suburbánního zázemí do města. Tato dojížděka bývá nejčastěji za prací nebo za vzděláním. Často také město nabízí i jiné funkce, které obyvatelům nenabízí samotná obec v suburbánním zázemí. S dojížděním je úzce spjata otázka dopravní obslužnosti jednotlivých obcí suburbánního zázemí. Tato dojížděka může být realizována buďto individuální nebo veřejnou dopravou. A právě hodnocením veřejné hromadné dopravy se zabývá tato diplomová práce.

Dopravní obslužnost tohoto území je zajišťována dvěma typy dopravy. Prvním typem je autobusová doprava. Tu můžeme dále rozdělit na spoje městské hromadné dopravy a regionální autobusové spoje. Městská hromadná doprava je zajišťována Dopravním podnikem Ostrava, zkráceně DPO. Regionální spoje jsou zajišťovány místním integrovaným dopravním systémem, který se nazývá Ostravský dopravní integrovaný systém, zkráceně ODIS. U spojů DPO jsou analyzovány spoje, které jsou zajišťovány většinou autobusy, v případě některých obcí tramvajemi. Druhým typem dopravy je vlaková veřejná doprava. Tímto typem je obsluhováno osm obcí, z nichž sedm má přímé spojení s Ostravou. Cílem této práce tedy bylo analyzovat dopravní obslužnost veřejnou hromadnou dopravou a to ať už autobusovou nebo tramvajovou, tak i vlakovou.

Zkoumané území zahrnuje všechny obce okresu Ostrava-město a další obce z okresů Moravskoslezského mimo okres Bruntál. Nejméně obcí se nachází ve východní části. To lze vysvětlit blízkostí jiných větších měst východně a jihovýchodně od těchto obcí. Těmi jsou Karviná a Havířov. Podobná situace platí v jižní části zkoumaného území. Opět se zde až na pár výjimek nachází obce přímo sousedící s Ostravou. Výjimkou jsou obce Brušperk a Petřvald. To může být zapříčiněno Frýdkem-Místkem nacházejícím se jižně od Ostravy. Nejvíce obcí zkoumaného území se nachází v severní a západní části zkoumaného území. Zároveň je zde větší počet obcí s menšími počty obyvatel, které jsou mezi sebou prostorově znatelně více oddělené. Východně od Ostravy je počet obcí menší a zároveň

je zde hustší zástavba. Obce západně od Ostravy můžou mimo samotnou Ostravu dále ovlivňovat nabídkou práce města Bílovec a více vzdálené okresní město Opava. Vliv Opavy a Ostravy můžeme pozorovat v severní části území. Zde se nachází dva správní obvody obcí s rozšířenou působností, jmenovitě Hlučín a Kravaře. Zatímco více obcí prvně jmenovaného SO ORP mají vyšší dojížděkové toky do Ostravy, v případě SO ORP Kravaře je zřejmá vyšší vazba na Opavu oproti Ostravě.

Nejlepší dopravní obslužnost mají obce, které jsou obsluhovány mimo regionální spoje autobusovou ostravskou městskou hromadnou dopravou. Tento fakt dobře prezentuje situace některých obcí v severní části zkoumaného území. Zde jsou městskou hromadnou dopravou obsluhovány obce Hlučín, Ludgeřovice, Markvartovice a Šilheřovice. Poslední dvě jmenované obce mají dokonce přímé spojení s Ostravou pouze městskou hromadnou dopravou. Špatná dopravní obslužnost platí pro obce západní části zkoumaného území. Zdejší obce mají mimo Velkou Polom špatnou až velmi špatnou horizontální dopravní polohu. Dalším důvodem nízkých počtů spojů je, že obcemi většinou prochází jen jedna nebo dvě linky, které končí v Ostravě a které nejsou příliš frekventované.

První hypotézou bylo, že nejvyšších spojů budou dosahovat obce s vyššími počty vyjíždějících do Ostravy. To se také potvrdilo, kdy nejlepší obslužnost mají obce, které se nacházejí v těsné blízkosti a jsou obsluhovány městskou hromadnou dopravou. Zároveň mají nejvyšší počty vyjíždějících ze všech obcí zkoumaného území. Druhou hypotézou byla závislost počtu spojů na horizontální dopravní poloze a to tak, že obce s lepší horizontální dopravní polohou budou mít lepší obslužnost než obce s horší horizontální dopravní polohou. Tuto hypotézu můžeme brát jako správnou, ačkoliv lze najít několik nesrovnalostí. Problémem může být obec Velká Polom v západní části zkoumaného území. Tato obec má velmi dobrou horizontální dopravní polohu, avšak počtem spojů nedosahuje takových výsledků jako jiné obce s velmi dobrou polohou. Opačný případ nastává v severní části zkoumaného území v případě obce Markvartovice. Zde je situace opačná, kdy Markvartovice mají velmi špatnou horizontální dopravní polohu, ale počty spojů jsou zde nadprůměrné v porovnání s celkovými počty ostatních obcí. Potvrzením této hypotézy však může být východní a jihovýchodní část zkoumaného území. V této části má špatnou horizontální dopravní polohu obec Václavovice, která oproti sousedním obcím má i výrazně nižší počty spojů. Okolní obce přitom mají lepší horizontální dopravní polohu a počty spojů dosahují

mnohdy nejvyšších hodnot v celém zkoumaném území. Lze tedy říct, že až na pár konkrétních výjimek, byla tato hypotéza správná a odpovídala většině zkoumaného území. Zároveň se potvrdil předpoklad, že vlaková doprava není podmínkou pro kvalitní dopravní obslužnost. Obce, které dosahují nejvyšších spojení s Ostravou, jsou obsluhovány i vlakovou dopravou, která však není u většiny obcí dominantním typem dopravní obslužnosti.

Závěrem tedy lze konstatovat, že dopravní obslužnost suburbánního zázemí Ostravy je poměrně kvalitní. Bohužel se zde nachází velké rozdíly mezi obcemi východní a západní části. Velké obce a obce v těsné blízkosti Ostravy jsou dobře obsluhovány, počet spojů se však s rostoucí vzdáleností od Ostravy snižuje. U velkých obcí platí, že počet spojů je ovlivněn horizontální dopravní polohou, z které v některých případech prosperují i menší sousední obce s horší dopravní polohou. Počet spojů se i promítá u obcí s velmi špatnou horizontální dopravní polohou, odkud však nejsou tak velké toky dojíždějících osob jako v případě větších obcí.

10 Summary

This thesis deals with transport geography. In this geographical direction, the thesis is focused on analyses of transport services in a study area. The study area in this thesis is a suburban area of the city of Ostrava.

The research of transport services of individual municipalities of the study area is performed on the basis of Garrison's model. This model examines the maximum possible number of interactions between individual municipalities and Ostrava. Three examined days are chosen for the research. These are Wednesday 31st March and weekend days 3th and 4th April. Timetables in public holidays are presented by Sunday timetables. Three types of public transport are examined. These are urban public transport, regional bus transport and train transport. Suburban area was defined on the basis of commuting based on the census. That was in 2011.

The main objective of this thesis is to evaluate the transport services of the research area. This defined area includes 38 municipalities including Ostrava itself. The total service of all three modes of transport is different in the studied area. The biggest differences are between the municipalities of the eastern and western part of the studied area. In the eastern part of the studied area we can see a strong influence by urban public transport and then train transport. Urban public transport is very busy in municipalities neighboring Ostrava. The situation is different in the second, western part of the studied area. Municipalities in this part are served only by regional bus connections with a few exceptions.

Overall the transport service of the examined area can be assessed as relatively high quality. Very good transport services have municipalities that are directly neighboring Ostrava. Ostrava's public transport plays an important role in transport services, when providing a large number of connections to some neighboring municipalities. The worst transport services are municipalities with fewer inhabitants. The horizontal traffic position of these municipalities is often also poor.

11 Použité zdroje

- BRAINARD, J. S., LOVETT, A. A., BATEMAN, I. J. (1997): *Using isochrone surfaces in travel-cost models*. Journal of Transport Geography, 5, č. 2, 1997. s. 117-126
- BRINKE, J. (1999): *Úvod do geografie dopravy*. Praha: Karolinum. ISBN 80-7184-923-5.
- GUTIÉRREZ, J., URBANO, P. (1996): *Accessibility in the European Union: the impact of the trans-European road network*. Journal of Transport Geography, 4, č. 1, 1996. s. 15-25.
- HALÁS, M., ROUBÍNEK, P., KLADIVO, P. (2012): *Urbánní a suburbánní prostor Olomouce: teoretické přístupy, vymezení, typologie*. Geografický časopis, 64(4), 289-310.
- HAMPL, M., MARADA, M. (2015). *Sociogeografická regionalizace Česka*. Geografie, 120(3), 397-421.
- HANSON, S. (1995): *The geography of urban transportation*. 2nd ed. New York: Guilford Press. ISBN 1-57230-017-5.
- HAY, A. (2000): *Transport geography*. In R. J. Johnston, D. Gregory, G. Pratt, M. Watts (eds.) *The Dictionary of Human Geography*, Fourth edition. Blackwell Publishers Ltd.
- HUDEČEK, T. (2008): *Akcesibilita a dopady její změny v Česku v transformačním období: Vztah k systému osídlení*. Praha. Disertační práce. Karlova univerzita
- KLEPRNÍK, J. (2009): *Modely integrovaných dopravních systémů*. Perner's Contacts, 4(2), 60-68.
- KRAFT, S. (2016): *Funkční dopravní regiony jako metoda studia prostorových vzorců dopravních vazeb*. Výroční konference České geografické společnosti, katedra geografie, Pedagogická fakulta, Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích
- KŘIVDA, V., FOLPRECHT, J., OLIVKOVÁ, I. (2006): *Dopravní geografie I*. Ostrava: VŠB - Technická univerzita. ISBN 80-248-1020-4.
- MAIER, K., DRDA, F., MULÍČEK, O., SÝKORA, L. (2007): *Dopravní dostupnost funkčních městských regionů a urbanizovaných zón v České republice*. Urbanismus a územní rozvoj, 10(3), 75-80.
- MARADA, M. (2006): *Vertikální a horizontální poloha středisek osídlení Česka*. Sborník příspěvků z XXI. sjezdu České geografické společnosti, katedra geografie, Pedagogická fakulta, Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích.
- OUŘEDNÍČEK, M., BIČÍK, I., VÁGNER, J. (2007): *Suburbanizace v zázemí Prahy*. Životné prostredie, 41, 303-306.
- PEŇÁZ, T. (2005): *Hodnocení individuální neveřejné dopravy ve vztahu k vybraným ukazatelům trhu práce*. In Sborník z konference GIS Ostrava.

SEIDENGLANZ, D. (2007): *Dopravní charakteristiky venkovského prostoru*. Brno. Disertační práce. Masarykova univerzita.

SÝKORA, L. (2002). *Suburbanizace a její důsledky: výzva pro výzkum, usměrňování rozvoje území a společenskou angažovanost*. Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky. Praha: Ústav pro ekopolitiku, 9-19.

SÝKORA, L., MULÍČEK, O. (2012): *Urbanizace a suburbanizace v Česku na počátku 21. století*. Urbanismus a územní rozvoj, 15(5), 27-38.

Datové zdroje:

ArcČR® 500. ARCDATA PRAHA: Geografické informační systémy (GIS) [online]. Autobusové linky. Dopravní podnik Ostrava a.s. [online]. Dostupné z: <https://www.dpo.cz/pro-cestujici/jizdni-rady/jr-bus.html>

Český statistický úřad [online]. Dostupné také z: <https://www.czso.cz/>

Český statistický úřad v Ostravě: Úvod [online]. Dostupné také z: <https://www.czso.cz/csu/xt>

Dojíždka do zaměstnání a škol podle Sčítání lidu, domů a bytů: Moravskoslezský kraj - 2011. Český statistický úřad [online]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/dojizdka-do-zamestnani-a-skol-podle-scitani-lidu-domu-a-bytu-2011-moravskoslezsky-kraj-2011-yz87ugqp38>

Dostupné z: <https://www.arcdata.cz/produkty/geograficka-data/arccr-500>

IDOS [online]. Dostupné z: <https://jizdnirady.idnes.cz/vlakyautobusymhdvse/spojeni/>

Příměstské autobusy. KODIS [online]. Dostupné z: <https://www.kodis.cz/cz/dopravni-infocentra/jizdni-rady/linky/34/primestske-autobusy.html>

Tramvajové linky. Dopravní podnik Ostrava a.s. [online]. Dostupné z: <https://www.dpo.cz/pro-cestujici/jizdni-rady/jr-tram.html>

Trolejbusové linky. Dopravní podnik Ostrava a.s. [online]. Dostupné z: <https://www.dpo.cz/pro-cestujici/jizdni-rady/jr-trol.html>

Internetové zdroje:

Dopravci v ODIS. KODIS [online]. Dostupné z: <https://www.kodis.cz/cz/dopravni-infocentra/jizdni-rady/50/dopravci-v-odis.html>

Historie MHD v Ostravě. Dopravní podnik Ostrava a.s. [online]. Dostupné z: <https://www.dpo.cz/o-spolecnosti/historie-mhd.html>

O společnosti. KODIS [online]. Dostupné z: <https://www.kodis.cz/cz/dopravni-infocentra/o-spolecnosti/87/o-spolecnosti.html>

Plán dopravní obslužnosti území Moravskoslezského kraje: na období 2017 - 2021. Moravskoslezský kraj [online]. Dostupné z: https://www.msk.cz/assets/temata/doprava/plan-dopravni-obslužnosti-uzemi-moravskoslezskeho-kraje-na-obdobi-2017-_-2021.pdf

Průmyslová zóna Ostrava - Hrabová. Statutární město Ostrava: oficiální portál města Ostravy [online]. Dostupné z: <https://www.ostrava.cz/cs/podnikatel-investor/nemovitosti/prumyslove-zony/zona-hrabova>

Průmyslová zóna Ostrava - Mošnov. Statutární město Ostrava: oficiální portál města Ostravy [online]. Dostupné z: <https://www.ostrava.cz/cs/podnikatel-investor/nemovitosti/prumyslove-zony/prumyslova-zona-ostrava-mosnov>

Statutární město Ostrava. Faktografické listy Ostrava 2020. Ostrava: SMO, 2020 [online]. Dostupné z: https://www.ostrava.cz/cs/podnikatel-investor/ekonomicky-profil-mesta/publikace/ke-stazeni/copy_of_FL_2020_CZ.pdf

Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, ve znění zákona č. 135/2016 Sb. a zákona č. 183/2017 Sb.

12 Seznam příloh

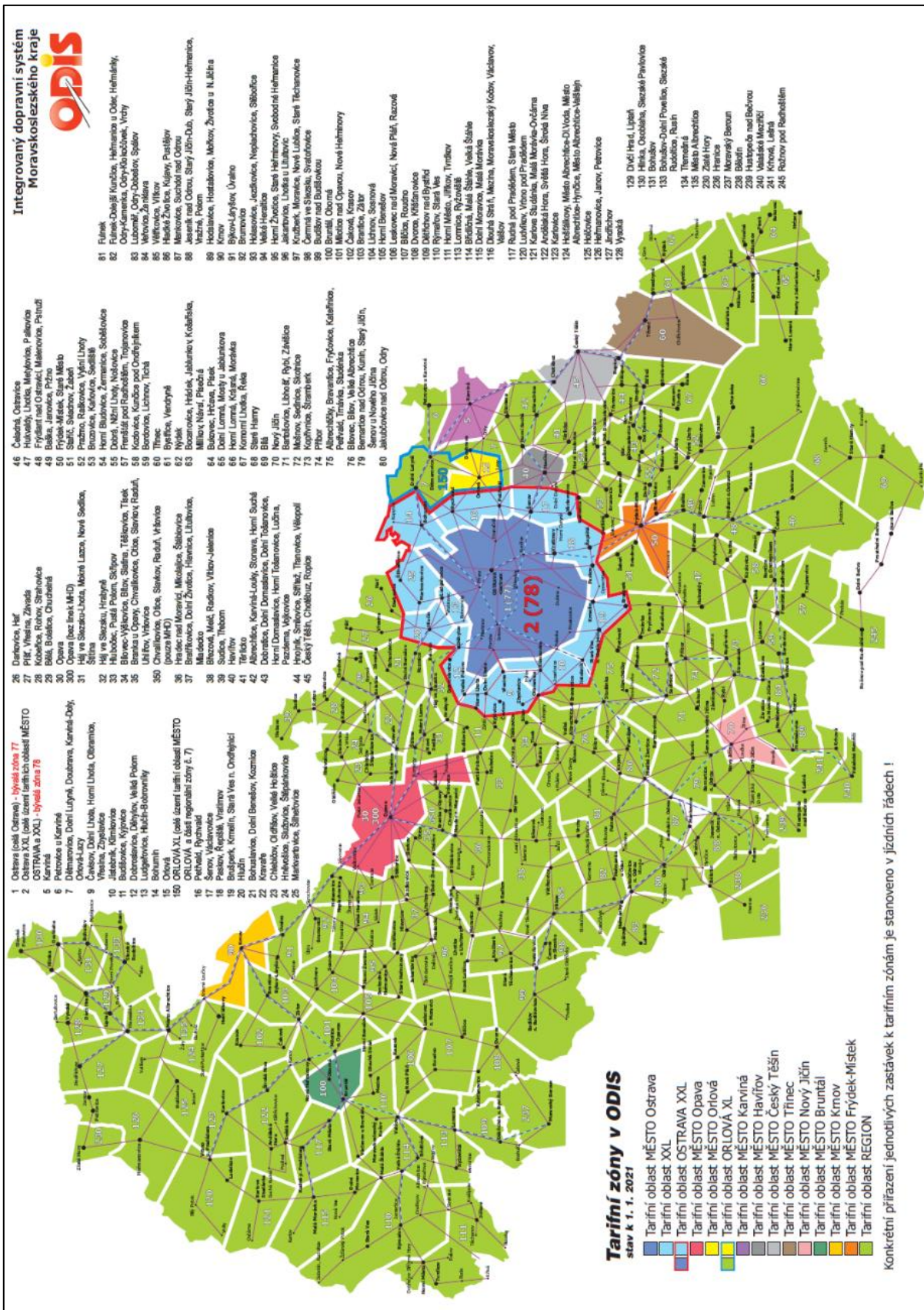
Příloha 1: Mapa tarifních zón ODIS

Příloha 2: Mapa celkového počtu přímých spojů v pracovní den

Příloha 3: Mapa celkového počtu přímých spojů v sobotu

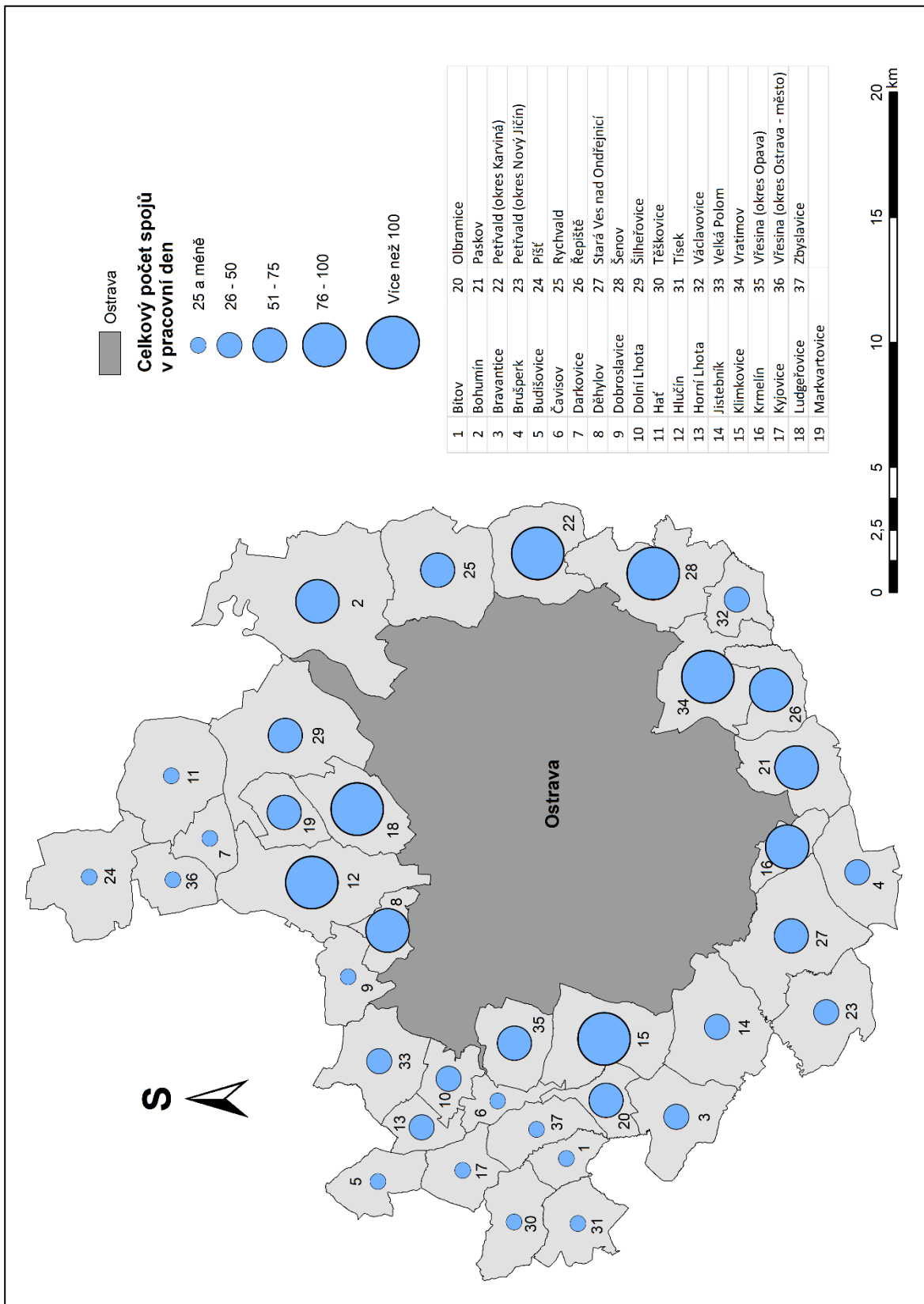
Příloha 4: Mapa celkového počtu přímých spojů v neděli

Příloha 1



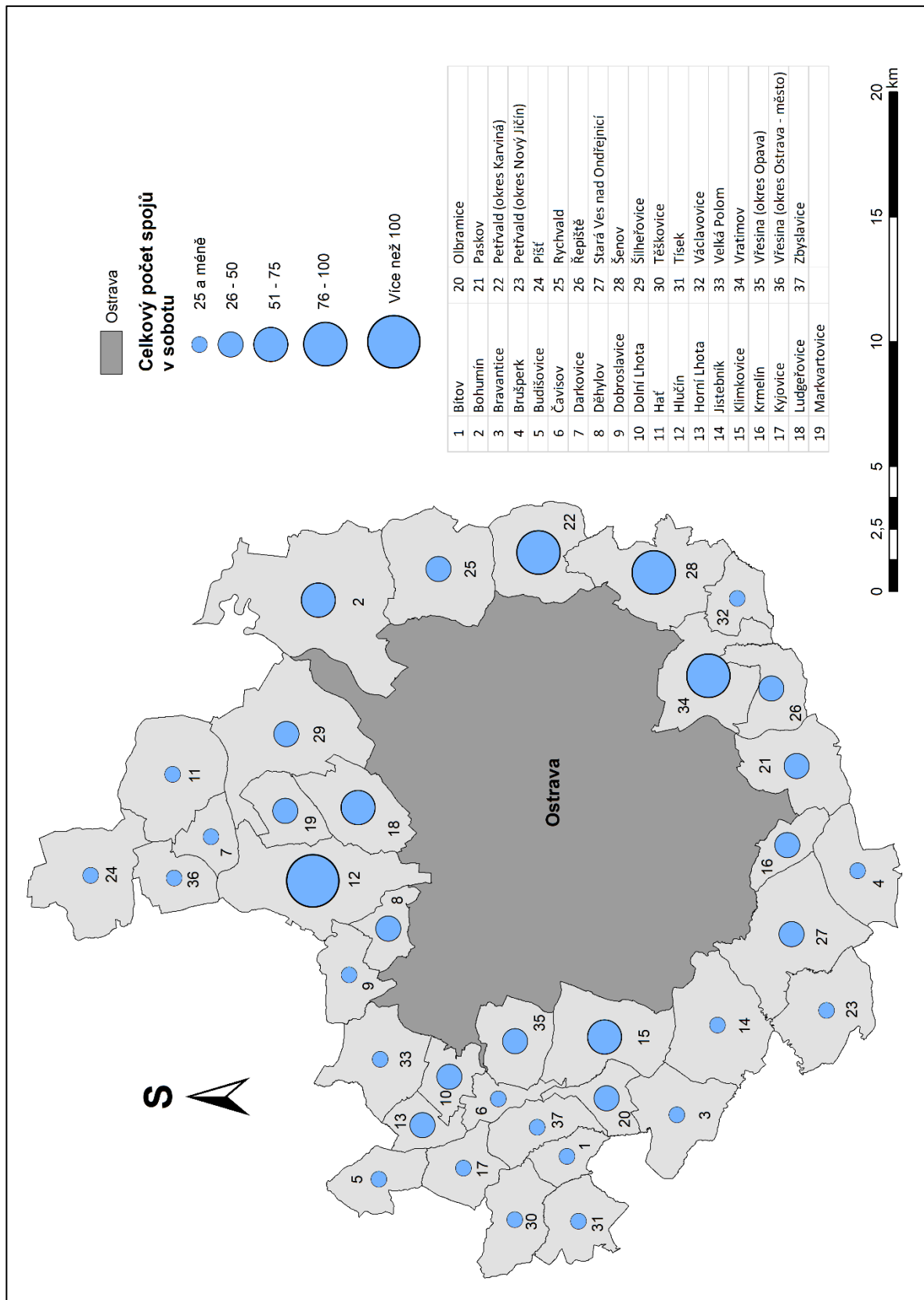
Obr. 19: Mapa tarifních zón ODIS v roce 2021
 Zdroj: KODIS.cz

Příloha 2



Obr. 20: Celkový počet spojů v pracovní den
Zdroj: ArcČR 500, KODIS, IDOS, Jízdní řády DPO, vlastní zpracování

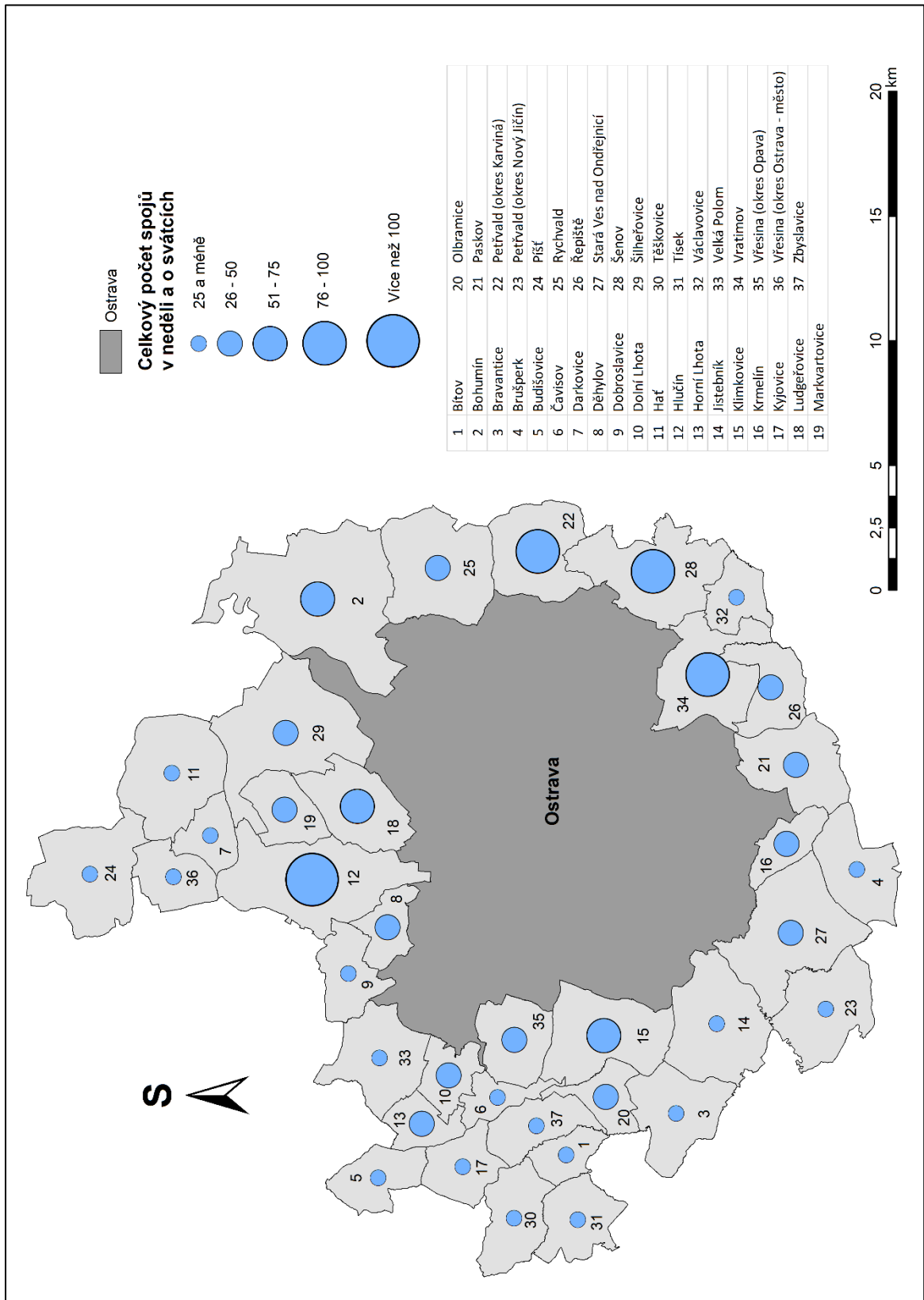
Příloha 3



Obr. 21: Celkový počet spojů v sobotu

Zdroj: ArcČR 500, KODIS, IDOS, Jízdní řády DPO, vlastní zpracování

Příloha 4



Obr. 22: Celkový počet spojů v neděli a o státních svátcích
 Zdroj: ArcČR 500, KODIS, IDOS, Jízdní řády DPO, vlastní zpracování