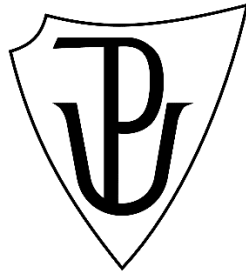


UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI

PŘÍRODOVĚDECKÁ FAKULTA

KATEDRA GEOGRAFIE



Dalibor Boháč

**ANALÝZA DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI OBCÍ
SO ORP FRENŠTÁT POD RADHOŠTĚM**

Bakalářská práce

Vedoucí práce: Mgr. Jan Hercik, Ph.D.

Olomouc 2020

Bibliografický záznam

- Autor:** Dalibor Boháč (R16019)
- Studijní obor:** Regionální geografie
- Název práce:** Analýza dopravní obslužnosti obcí SO ORP Frenštát pod Radhoštěm
- Title of thesis:** Analysis of transport services of municipality with extended powers Frenštát pod Radhoštěm
- Vedoucí práce:** Mgr. Jan Hercik, Ph.D.
- Rozsah práce:** 7 252 slov, 42 stran
- Abstrakt:** Tato bakalářská práce se zabývá problematikou dopravní obslužnosti v SO ORP Frenštát pod Radhoštěm. Jde o analýzu jízdních řádů vlaků a autobusů z obcí tohoto SO ORP do centrální obce Frenštát pod Radhoštěm. Ty jsou následně vyhodnoceny a na základě těchto výsledků dochází k celkovému hodnocení dopravní obslužnosti v tomto sledovaném území.
- Klíčová slova:** dopravní obslužnost, správní obvod obce s rozšířenou působností, veřejná doprava, Frenštát pod Radhoštěm
- Abstract:** This bachelor thesis deals with problems of transport services in the administrative district of a municipality with extended powers of Frenštát pod Radhoštěm. It is an analysis of train and buses timetables from municipalities of this administrative district to the central municipality of Frenštát pod Radhoštěm. The timetables are then evaluated and the transport services in this monitored area are analysed on the basis of the results.
- Keywords:** transport services, administrative district of a municipality with extended powers, public transport, Frenštát pod Radhoštěm

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLMOUCI

Přírodovědecká fakulta

Akademický rok: 2017/2018

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Dalibor BOHÁČ**

Osobní číslo: **R16019**

Studijní program: **B1301 Geografie**

Studijní obor: **Regionální geografie**

Název tématu: **Analýza dopravní obslužnosti obcí SO ORP Frenštát pod Radhoštěm**

Zadávací katedra: **Katedra geografie**

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

Práce se bude zabývat kompletní geografickou analýzou dopravní obslužnosti obcí v SO ORP Frenštát pod Radhoštěm. V teoretické části půjde zejména o klasifikaci druhů dopravní obslužnosti a vymezení pojmů s obslužností souvisejících. Dále zde bude blíže popsána metodika zkoumání dopravní obslužnosti území. V analytické části bude představena především kvantitativní složka dopravní obslužnosti jednotlivých obcí správního obvodu vůči jeho centru.

Rozsah grafických prací: Podle potřeb zadání

Rozsah pracovní zprávy: 5 000 - 8 000 slov

Forma zpracování bakalářské práce: tištěná/elektronická

Seznam odborné literatury:

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

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

NUTLEY, S. RULAL Areas: Accesibility Problem. In: HOYLE, B., KNOWLES, R., eds.: Modern Transport Geography, 2nd rev. ed., Wiley and sons, Chichester, 1998.

Vedoucí bakalářské práce: **Mgr. Jan Hercik, Ph.D.**

Katedra geografie

Datum zadání bakalářské práce: **19. ledna 2018**

Termín odevzdání bakalářské práce: **30. dubna 2019**

L.S.

prof. RNDr. Ivo Frébort, CSc., Ph.D.
děkan

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

V Olomouci dne 19. ledna 2018

Prohlašuji, že jsem tuto bakalářskou práci vypracoval samostatně pod vedením Mgr. Jana Hercika, Ph.D. s použitím literatury a zdrojů, které jsou uvedeny v seznamu zdrojů na konci práce.

V Olomouci, dne 24. 5. 2020

.....

Podpis

Děkuji vedoucímu práce Mgr. Janu Hercikovi, Ph.D. za veškerý jeho čas, věcné připomínky a rady během psaní této práce. Děkuji i své rodině, která mě během studia hodně podporovala.

Obsah

1. Úvod.....	9
2. Teoretická východiska.....	10
3. Cíle práce a metodika	14
3.1 Cíle a hypotézy	14
3.2 Metody výzkumu a zdroje dat	15
4. Charakteristika SO ORP Frenštát p. R.	17
4.1 Poloha SO ORP Frenštát p. R.	17
4.2 Socioekonomická charakteristika	17
4.2.1 Administrativní členění	17
4.2.2 Hospodářství	19
4.2.3 Soupis průmyslových podniků	20
4.2.4 Školství a zdravotnictví.....	20
4.2.4 Obyvatelstvo	21
5. Dopravní obslužnost obcí veřejnou hromadnou dopravou	24
5.1 Dopravní síť sledovaného území	24
5.2 Horizontální dopravní poloha	27
5.3 Vertikální dopravní poloha	29
5.3.1 Dopravci.....	29
5.3.2 Integrovaný dopravní systém Moravskoslezského kraje	31
5.4 Autobusová dopravní obslužnost	32
5.5 Železniční dopravní obslužnost.....	36
6. Závěr.....	37
7. Diskuze	38
8. Summary.....	39
9. Zdroje.....	40
9.1 Knižní zdroje.....	40
9.2 Internetové zdroje	40

Seznam použitých zkratk

CZ-NACE – klasifikace ekonomických činností, zkratka vychází z Nomenclature statistique activités économiques dans la Communauté européenne

ČD – České dráhy

ČR – Česká republika

ČSAD – Československá autobusová doprava

ČSÚ – Český statistický úřad

Frenštát p. R. – Frenštát pod Radhoštěm

GIS – Geoinformační systémy

CHKO – Chráněná krajinná oblast

IDOS – Informační dopravní systém

IDS – Integrovaný dopravní systém

KODIS – Koordinátor ODIS

MHD – Městská hromadná doprava

ODIS – Integrovaný dopravní systém Moravskoslezského kraje

SO ORP – Správní obvod obce s rozšířenou působností

SPŠEI – Střední průmyslová škola elektrotechniky a informatiky

ZSJ – Základní sídelní jednotka

1. Úvod

Doprava hraje v našem každodenním životě stále významnější roli. Děje se tak zejména zkracováním vzdáleností, tedy vývojem nových dopravních prostředků a zkvalitňováním dopravní infrastruktury. Lepší dostupnost jakéhokoliv místa na Zemi je základem pro jeho kvalitativní růst, rozvoj a množství kontaktů s okolím (cit. Hudeček, 2010). V tomto citátu je shrnuta důležitost dostupnosti míst v souvislosti s cestovním ruchem či obchodem a sociální interakcí vůbec. Jelikož doprava umožňuje přepravu osob a nákladů, poskytuje takové interakce i mezi prostorově rozptýlenými oblastmi. Její sociálně-ekonomický přínos je tedy nezpochybnitelný.

Velký význam pro fungování společnosti má veřejná hromadná doprava, která umožňuje přepravu osob v prostoru při udržení relativně nízkých nákladů. Tento typ dopravy přepravuje cestující, kteří dojíždějí do práce, a také sám zaměstnává spoustu lidí, takže má ekonomický význam.

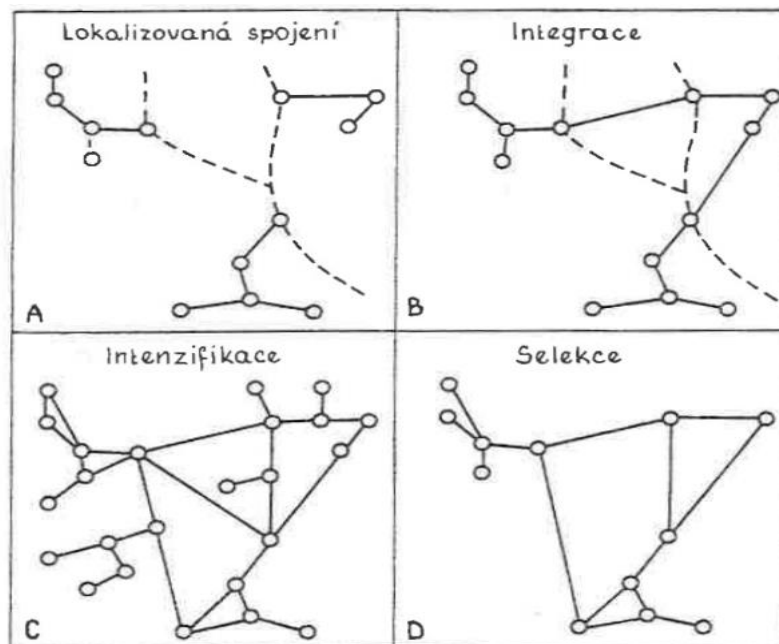
Vzhledem k důležitosti hromadné dopravy je zásadní sledovat dopravní obslužnost, a to zejména ve venkovských oblastech. Zde má veřejná doprava své opodstatnění, neboť umožňuje jejich napojení na spádová centra. Tyto oblasti jsou pro dopravce ekonomicky nelákavé, protože zde není taková poptávka, jako v jiných, hustěji obydlených, městech či obcích.

V této práci provádím geografickou analýzu dopravní obslužnosti SO ORP Frenštát pod Radhoštěm. Tuto oblast jsem zvolil na základě místa mého bydliště ve Frenštátě. Práci je rozdělena na teoretickou a analytickou část. V teoretické části definuji základní pojmy, uvádím klasifikaci druhů dopravní obslužnosti a také metodiku vlastního zkoumání. V analytické části se zaměřím na jízdní řády vlaků a autobusů a poté na základě těchto výsledků vyhodnotím dopravní obslužnost. Při vypracování této práce se opírám o uvedené zdroje.

2. Teoretická východiska

Podle Brinkeho (1999) má doprava tři základní složky. První jsou dopravní prostředky, které definujeme jako soubor pohyblivých zařízení umožňující přepravu osob a materiálu. Sem spadají letadla, lodě, automobily, vlaky apod. Z hlediska funkce je dělíme na osobní a nákladní a z hlediska prostředí na pozemní, vzdušné a vodní. Druhou složkou dopravy jsou dopravní cesty, kterými rozumíme pás terénu spojující dva koncové body, na nichž se uskutečňuje doprava. Do této složky spadá například vzdušný a pevninský prostor apod. Poslední složkou dopravy jsou dopravní zařízení, které přestavují technické objekty sloužící k dopravě a spojům. Jsou to například letiště, přístavy a také radiové a televizní vysílací stanice. Druhou a třetí složku dopravy lze spojit a označit jako komunikaci. Tento termín se užívá hlavně v dopravní geografii.

V rámci vývoje dopravní sítě lze identifikovat čtyři základní fáze viz obrázek číslo 1 níže. První fází je existence lokalizovaných spojení. V této fázi existuje pár dopravních cest, na nichž se uskutečňuje přeprava mezi určitými body. Ve druhé fázi dochází k integraci více bodů v rámci dopravních cest a většímu vzájemnému propojení těchto bodů v daném území. Díky tomu vznikají nové dopravní cesty a linky. Ve třetí fázi dochází k intenzifikaci dopravy, kdy jednak pokračuje proces integrace a zároveň dochází ke vzniku dalších dopravních bodů v dopravní síti. Poslední fáze se označuje jako selekce a dochází k postupnému rušení nevyužívaných dopravních linek a tím dochází k zániku dopravních cest a bodů, které postupně ztrácí na významu v dopravní síti (cit. z Brinke, 1999).



Obr. 1: Čtyři fáze dopravní sítě (Brinke, 1999)

Dopravní (komunikační) systém definuje Brinke jako systém tvořený dopravní sítí (tzn. dopravními cestami včetně dopravních zařízení) a dopravními prostředky na určitém vymezeném území, jímž může být i celá Země (označení pro světový dopravní systém). Pod vlivem nejrůznějších příčin a faktorů se utvářejí typy dopravních systémů (cit. Brinke, 1999).

Dalšími termíny spojenými s dopravní obslužností jsou přepravní proud, frekvence dopravy a frekvence přepravy. Přepravním proudem rozumíme úhrn přepravy, která se uskutečňuje po určité dopravní lince nebo cestě, popřípadě po jejich určitém úseku, za určitou jednotku času. Frekvence dopravy je frekvence dopravních prostředků v určitém úseku dopravní cesty (linky). Obvykle se zjišťuje pro každý druh dopravy zvlášť. V této práci to bude provedeno zvlášť pro železniční a zvlášť pro silniční hromadnou dopravu. Frekvence přepravy je počet osob přijíždějících do dopravních bodů a odjíždějí z nich (cit. z Brinke, 1999).

S dopravní obslužností také souvisí termín hybnost (mobilita) obyvatelstva. Křivda (2006) tento termín definuje na základě pohybu obyvatel jako informaci o tom, jak pravidelně obyvatelé cestují. Hybnost obyvatelstva je tedy počet cest (přemístění) za časovou jednotku na jednoho obyvatele dané oblasti. Nejčastější používanou časovou jednotkou je pracovní den, ale může to být i jiná jednotka, například rok. Křivda mobilitu (hybnost) rozděluje na hybnost v konkrétním dopravním prostředku, pešky a na celkovou hybnost. Podle něj je hybnost závislá na demografických (věk, pohlaví atd.), společenských (nabídka pracovní příležitosti, způsob a kvalita dopravní obsluhy atd.) a sociologických podmínkách (cit. z Křivda, 2006).

Dopravní poloha určitého dopravního bodu je poloha buď vzhledem k již existující síti dopravních cest, nebo k podmínkám vzniku dopravních cest. Dopravní zázemí je oblast působnosti určitého dopravního uzlu, stanice nebo dopravní cesty. Při vymezování dopravního zázemí se často nebere ohled na hranice (celní, politické) a geografickou polohu (cit. z Křivda, 2006).

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 (cit. zákon č. 194/2010 Sb. - Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů).

Dostupnost Hansen (1959, cit. z Hudeček 2010) definuje jako potenciál příležitostí pro interakci v prostoru (z anglického *potential of opportunities for interaction*). Americká autorka S. Hanson spojuje tento koncept s mobilitou. Podle ní dostupnost značí počet příležitostí k interakci v časové nebo obecné vzdálenosti a mobilita je pak schopnost pohybu mezi různě rozmístěnými aktivitami. Dopravní dostupnost dělí na tři typy, které následně charakterizuje. Prvním typem je dostupnost (akcesibilita) místa, která určuje, jak snadno může být určité místo dosaženo (použito např. Thompson 1995). Druhým typem je akcesibilita obyvatelstva, která popisuje obtížnost dosažení požadovaného místa v závislosti na vzdálenosti, času, jízdním řádu a dalších (použito např. v Gutiérrez, Urbano 1996). Třetím a zároveň posledním uváděným typem je osobní dostupnost, tedy počet možných aktivit v určitém okruhu od konkrétního člověka (Hanson, 1995). Všechny tyto tři typy jsou vzájemně propojeny. V této práci se pokusíme zaměřit zejména na první typ, tj. dosažení požadovaného místa (cit. Hudeček, 2010).

Podle Hudečka (2010) je dostupnost jedním z nejvýznamnějších faktorů ovlivňujících geografickou organizaci společnosti, je nejvíce ovlivňována blízkostí uzlů, geografickou polohou a charakteristikou dopravních sítí. S rostoucím významem a napojením dopravního uzlu se dostupnost zvyšuje.

Jedním z prvních výzkumů v oblasti dopravní obslužnosti byl Garrisonův koncept analýzy konektivity z přelomu 50. a 60. let minulého století (Garrison 1960, cit. v Hudeček 2010). V tomto výzkumu došlo k analýze počtu spojení mezi uzly jako míry dostupnosti (cit. Hudeček 2010). Spojitost neboli konektivita společně s deviatilitou je v literatuře řazena spíše do oblasti hierarchie dopravních uzlů (Hudeček, 2010). Brinke (1999) řadí konektivitu a deviatilitu společně s hustotou sítě a hierarchií bodů do tzv. strukturně morfologických znaků sítě. K těmto čtyřem složkám udává Křivda (2006) ještě akcesibilitu (dostupnost). Brinke zároveň v knize popisuje fyzicko-geografické faktory, které mají vliv na rozmístění komunikačních sítí a přepravních proudů s odkazem na charakteristiku vlivu fyzicko-geografických podmínek na dopravu N. Baranskije (1946).

Hudeček dále rozděluje dosavadní provedené výzkumy dostupnosti do tří skupin. První skupinou jsou výzkumy, které vnímají dostupnost čistě jako časovou složku, tedy schopnost obyvatel a subjektů dopravit se do určitého místa za určitý čas. Podle této skupiny dochází k neustálému zmenšování časoprostoru díky vývoji dopravních prostředků a zkvalitňování dopravní infrastruktury. K této skupině přiřazuje např. práce autorů Huntington (1952) a Janelle (1995). Dále se zde objevují pojmy jako „time-space

konvergence“ vyjadřující zkracování času a pak „shrinking cost“ jako snižující se faktor ceny dopravy. Výstupy těchto prací jsou často zobrazovány jako tzv. „shrinking maps“, které zobrazují izochrony spojující místa se stejnou časovou vzdáleností. Druhou skupinu tvoří práce zkoumající dopady na zlepšení dostupnosti, tedy ekonomický rozvoj spojen s regionálním rozvojem. Zde je však problém v porovnávání regionů mezi sebou. Podle Guiliano (1995, cit. z Hudeček, 2010) jsou dopady změn zřejmé, avšak obtížně předpověditelné, a to zejména z důvodu, že doprava je dynamický jev a nelze rozlišit, co je dopadem podmíněným dopravou a co není. Výstavba dopravní infrastruktury může časově jak předcházet ekonomickým a jiným změnám, tak může následovat i po nich. V této skupině prací se často objevuje problematika bariér. Těmi můžeme chápat dopravní kongesce, problematiku řetězení dopravních módů různých typů v případě delších cest nebo i sociální situace např. vlastnictví auta ve venkovských oblastech. V této kategorii se objevují mimo jiné Nutley (1998), Tolley a Turton (1995), Vickerman (1996) a Marada (2006). Třetí skupinu představují práce vycházející z Hansenova potenciálu příležitostí k interakci v prostoru (1959, cit. z Hudeček 2010). K tomu jsou využívány gravitační modely stavěné na množství ukazatelů různých vah a jejich klasifikace podle důležitosti a kvality. Tyto modely jsou vytvářeny na základě získaných dat bez ohledu na komplexitu světa. Jde tedy o vytváření teorií, jako např. gravitační, spádovosti a další, z nichž jsou následně vymezovány jednotlivé regiony. Tyto modely často vycházejí z Newtonova gravitačního zákona. Snahou těchto modelů je často důkaz předpokladu, že s rostoucí vzdáleností dvou bodů klesá míra vzájemné interakce (anglického-distance decay). V této skupině Hudeček uvádí jména Hagget, Wee, Pavlík a další (cit. Hudeček, 2010).

Podle Marady (2010) horizontální dopravní poloha může ovlivňovat také míru automobilizace domácností. Jak prokázala studie např. Hudečka (2006), Květoně (2006) nebo Marady, v odlehlejších obcích lze očekávat vyšší automobilizaci domácností, která je podmíněna nutností zajištění určité úrovně dostupnosti jinak než prostřednictvím nedostatečné hromadné dopravy (cit. Marada, 2010).

Seidenglanz (2007) říká, že doprava zajišťuje efektivní fungování sídelního systému. To vysvětluje tak, že průmysl, vzdělání, služby a další složky socioekonomické stránky jsou často umístěné ve městech, zatímco obyvatelstvo je mnohem více prostorově rozprostřeno, často i do venkovských oblastí (vliv suburbanizace). A právě tady doprava umožňuje formou dopravní dostupnosti a obslužnosti udržitelnost venkovského prostoru. Dále formuloval faktory, které mají vliv na dopravní obslužnost daného území. Těmi faktory jsou sídelní struktura a její fungování, způsob organizace hromadné dopravy a infrastrukturní vybavenost (Seidenglanz, 2007).

3. Cíle práce a metodika

3.1 Cíle a hypotézy

Cílem této práce je analyzovat dopravní obslužnost sledovaného území a následné vyhodnocení kvality dopravní obslužnosti ve vztahu centrální obec Frenštát pod Radhoštěm a ostatní obce SO ORP Frenštát p. R.

Poloha správního obvodu ORP Frenštát p. R. je mezi okresními městy Frýdek-Místek a Nový Jičín. Lze předpokládat, že tato města ovlivňují dopravní obslužnost tohoto zkoumaného území. Ovlivňovat autobusovou dopravní obslužnost budou také města Rožnov pod Radhoštěm a Kopřivnice. V železniční dopravě bude dopravní obslužnost ovlivňovat město Valašské Meziříčí. Časová náročnost dojížděky do správní obce tohoto sledovaného území bude dána vzdáleností dané obce od centra SO ORP Frenštát p. R (bez ohledu na ovlivňující města). Nejhorší situace bude okolo hranic tohoto SO ORP a také v obcích, kde nebude větší zastoupení silnic jakékoliv třídy. Naopak nejlepší výsledky nejspíše nalezneme v obcích, které budou ležet na silnici I/58. Tato silnice spojuje Rožnov pod Radhoštěm s Ostravou. Další obcí s dobrou dopravní obslužností k obci Frenštát p. R bude nejspíše obec Tichá, která leží v blízkosti od centrální obce zkoumaného SO ORP.

Mezi další předpoklady patří i závislost počtu spojů na počet obyvatel dané obce. Dá se předpokládat, že populačně větší obec bude mít zajištěno více spojů než obec, která má menší počet obyvatel. Toto může být dáno i tím, že daná obec disponuje větší vybaveností ve smyslu obchodu s potravinami, služeb, škol, kultury atd.

3.2 Metody výzkumu a zdroje dat

V teoretické části jsou všechny druhy dopravy nejprve klasifikovány a posléze teoreticky definovány. Tato část práce čerpá z doporučené a další přidané literatury. Další částí této práce je analytická část, kde jsou tyto druhy dopravy detailněji zkoumány z kvantitativní stránky. Zde čerpám z internetových stránek a z literatury.

Pro zpracování práce byly použity tyto zdroje dat: jízdní řády aplikace IDOS, data Českého statistického úřadu a databáze ArcČR 500. Primárním datovým zdrojem jsou jízdní řády aplikace IDOS sloužící k vyhledávání spojů různých druhů dopravy. Poskytují tímto způsobem data o veřejné dopravě, které poslouží v této práci k analýze dopravní obslužnosti a také k zhodnocení vertikální dopravní polohy. Aplikaci IDOS vlastní společnost MAFRA a.s. a provozovatelem je společnost CHAPS s. r. o. Pomocí této online aplikace získáme potřebná data k této práci, a to konkrétně data o počtu spojů jedoucích z obcí tohoto zkoumaného správního obvodu do centrální obce (Frenštát pod Radhoštěm). Nejdříve se zaměříme na přímé spoje a pak na spoje s jedním přestupem.

K tomuto hodnocení byly vybrány tyto dny: všední den, sobota a neděle. Nedělní jízdní řády jsou uplatňovány také v době svátků. Pro toto hodnocení byly jako reprezentativní dny vybrány tyto: středa 4. března 2020, sobota 7. března 2020 a neděle 8. března 2020. Do spojů s jedním přestupem byly brány spoje v rámci dané obce se standardní čekací dobou (20 minut).

V rámci silniční obslužnosti bylo nutné ve dvou obcích tohoto správního obvodu vyhledávat více spojů z více centrálních zastávek. První obcí s tímto problémem je Tichá, která má dvě centrální zastávky kvůli rozsáhlému území a také kvůli tomu, že zde jezdí autobusy z více směrů. Druhou problematickou obcí jsou Trojanovice, které mají šest centrálních zastávek v pěti ZSJ. Tady je to dáno větší rozlohou Trojanovic a také tím, že každá základní sídelní jednotka má jinou centrální zastávku, takže je tu více směrů odkud můžeme dojet do Frenštátu pod Radhoštěm. Spojů z těchto problémových obcí byly sečteny ze všech centrálních zastávek, aby bylo možné vyhodnotit silniční dopravní obslužnost. Výstupy z těchto dat jsou ve formě tabulek a map.

Dalším datovým zdrojem jsou data z Českého statistického úřadu. Tato data byla využita k socioekonomické charakteristice zkoumaného území v teoretické části práce. Posledním zdrojem dat je geoinformační databáze ArcČR 500.

K hodnocení horizontální dopravní polohy obcí sledovaného území je použita bodová metoda, která vychází z prací Marady (2006) a Hůrského (1974). Marada toto hodnocení využívá v celosvětovém měřítku a pro tuto práci je bodové hodnocení upraveno tak, aby odpovídalo regionálnímu měřítku. Body jsou přiřazeny na základě těchto kritérií:

- Silnice I. třídy v intravilánu obce = 3 body
- Silnice II. třídy v intravilánu obce = 2 body
- Silnice III. třídy a další třídy = 1 bod
- Železnice v intravilánu obce (musí mít železniční stanici) = 2 body

Výsledkem těchto kritérií je mapa, která ukazuje horizontální dopravní polohu SO ORP Frenštát pod Radhoštěm. Obce jsou rozděleny do těchto tří kategorií podle počtu bodů:

- 0-3 body = špatná
- 4-6 body = dobrá
- 7 a více bodů = velmi dobrá

4. Charakteristika SO ORP Frenštát p. R.

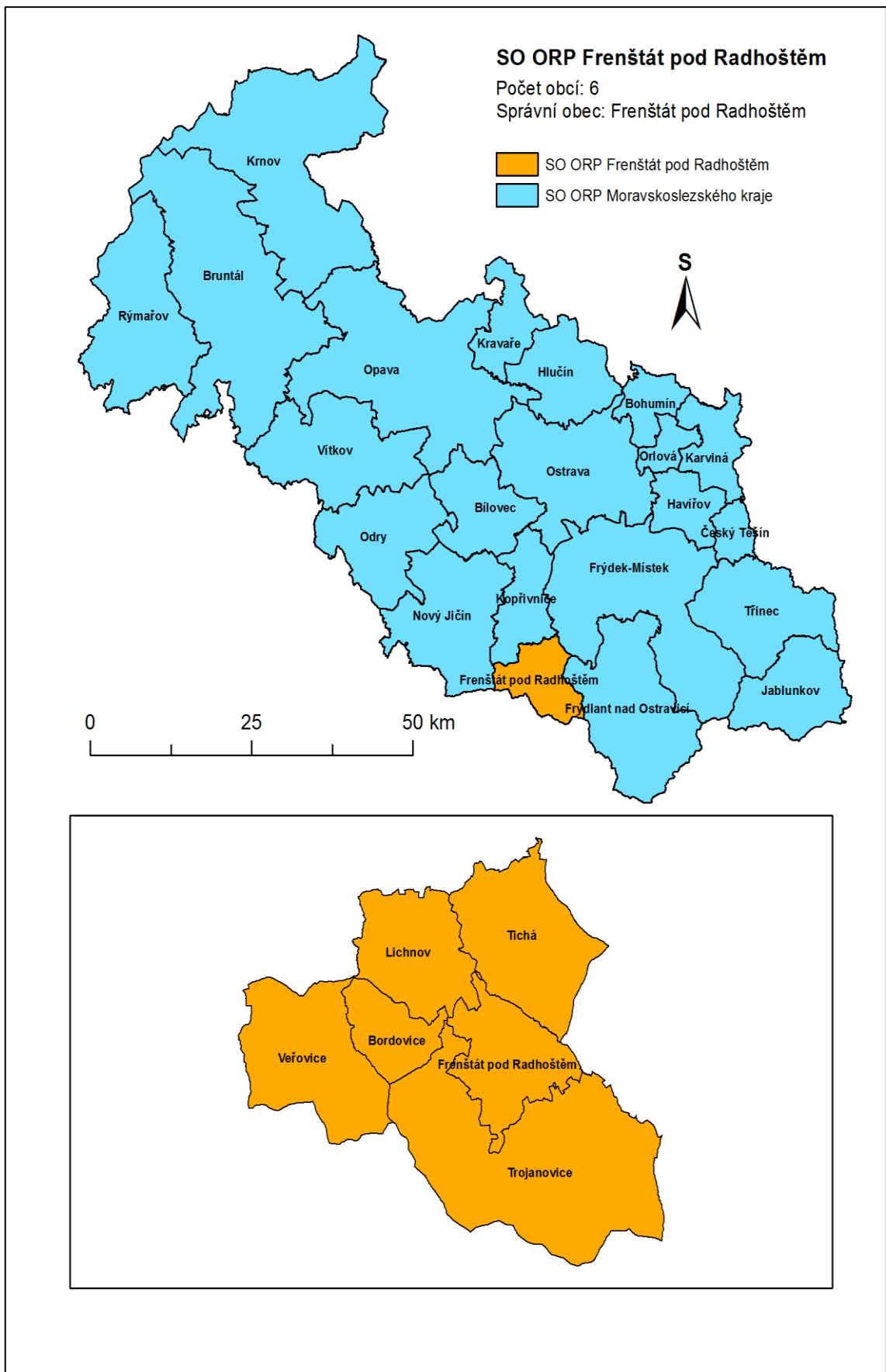
4.1 Poloha SO ORP Frenštát p. R.

Správní obvod ORP Frenštát p. R. se nachází v Moravskoslezském kraji (viz obrázek číslo 2 níže). Konkrétně SO ORP Frenštát p. R. spadá do okresu Nový Jičín, kde se nachází na jihovýchodě okresu. Zkoumané SO ORP na severovýchodě sousedí s SO ORP Frýdek-Místek, na východě s SO ORP Frýdlant nad Ostravicí, na severu s SO ORP Kopřivnice, na západě je to SO ORP Nový Jičín a posledním sousedem je na jihu SO ORP Rožnov pod Radhoštěm (ORP Frenštát pod Radhoštěm, 2020).

4.2 Socioekonomická charakteristika

4.2.1 Administrativní členění

SO ORP Frenštát p. R. tvoří 6 obcí. Konkrétně jsou to obce Bordovice, Frenštát p. R., Lichnov, Tichá, Trojanovice a Veřovice. Obcí s rozšířenou působností je zde město Frenštát pod Radhoštěm. Statut města má pouze obec Frenštát p. R., která je zároveň obcí s pověřeným úřadem. Všechny obce tohoto SO ORP společně s obcí Kunčice pod Ondřejníkem (kdysi patřily do tohoto SO ORP) tvoří mikroregion Frenštátsko. (oficiální stránky města Frenštát pod Radhoštěm, 2011).



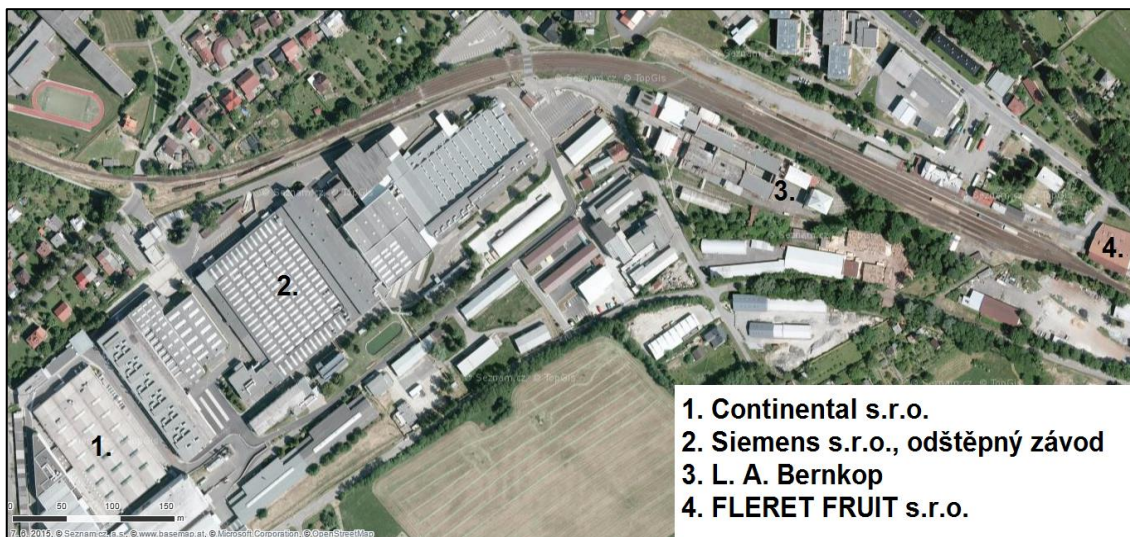
Obr. 2: Poloha SO ORP Frenštát pod Radhoštěm v rámci Moravskoslezského kraje

Zdroj: ArcČR 500

4.2.2 Hospodářství

Zemědělství zde není příliš rozvinuté z důvodu hornatého terénu a množství lesů. Jedinou možností těžby na zkoumaném území představoval důl Frenštát, kde se mělo těžit černé uhlí. Zde se nakonec netěžilo, protože by těžba zdevastovala zdejší krajinu a narušila strukturu CHKO Beskydy. Důl je nyní zakonzervován (Česká televize, 2019).

Průmysl je nejvíce rozvinutý ve městě Frenštát p. R. a také v menší míře i ve Veřovicích. V ostatních obcích průmysl rozvinutý není. Podle ČSÚ bylo v roce 2018 v průmyslu zaměstnáno v této sledované oblasti 14,7 % obyvatelstva. Nejvíce obyvatelstva je zaměstnáno v sektoru služeb s hodnotou 27,4 % podle klasifikace CZ-NACE. Na třetím místě skončilo stavebnictví s 11,9 % obyvatelstva. Největší zastoupení podle zaměstnanosti na zdejším trhu mají mikropodniky (1-9 zaměstnanců) a malé podniky (10-49 zaměstnanců), (ČSÚ, 2018). Mezi největší zaměstnavatele v tomto sledovaném území patří firmy: Siemens, s. r. o., odštěpný závod, Continental, s. r. o., L. A. Bernkop 1883, a.s., Pekárna Lomná spol. s. r. o., FLERET FRUIT s.r.o. (všechny sídlí ve Frenštátě pod Radhoštěm). Tyto zmíněné firmy se nacházejí v blízkosti železniční zastávky Frenštát p. R. viz obrázek číslo 3. Další firmou, která stojí za zmínku, je firma ALVE spol. s. r. o., která má sídlo ve Veřovicích (MSK, 2014).



Obr. 3: Lokalizace průmyslových podniků (zdroj: mapy.cz)

Ve zkoumaném SO ORP se podíl nezaměstnanosti pohyboval kolem 2,08 %. Celkový počet nezaměstnaných v roce 2018 činil 284 osob a počet uchazečů na jedno volné pracovní místo byl 1,8 (ČSÚ, 2018). Největší počet zaměstnanců má firma Continental, s.r.o., která zaměstnává přes 3 300 zaměstnanců (Continental, 2020).

Druhý největší počet zaměstnanců má firma Siemens s.r.o., odštěpný závod, který zaměstnává přes 1 000 pracovníků (Siemens, 2020).

4.2.3 Soupis průmyslových podniků

Continental, s.r.o. je firma, která se řadí do elektrotechnického průmyslu a vyrábí elektronické výrobky pro automobilový průmysl. Tato firma se nachází na ulici Kopanská v blízkosti autobusové zastávky Frenštát pod Radhoštěm, Continental (Continental, 2020).

Siemens, s.r.o., odštěpný závod, je firma, která spadá do elektrotechnického průmyslu a vyrábí elektromotory. Firma sídlí na ulici Markova nedaleko vlakové stanice Frenštát pod Radhoštěm a autobusové zastávky Frenštát pod Radhoštěm, sídliště (Siemens, 2020).

Pekárna Lomná spol. s r.o. je podnik potravinářského průmyslu (výroba pečiva). Pekárna dodává pečivo do zdejších obchodů a do okolních obcí. Firma se nachází poblíž autobusové zastávky Frenštát pod Radhoštěm, požární zbrojnice (Pekárna Lomná, 2020).

L. A. Bernkop 1883, a.s. je podnik, který se řadí do nábytkářského průmyslu a vyrábí ohýbaný nábytek. Firma se nachází na ulici Markova v blízkosti železniční stanice Frenštát pod Radhoštěm (L. A. Bernkop, 2020).

FLERET FRUIT s.r.o. je firma, kterou řadíme do potravinářského průmyslu. Vyrábí se zde špičkové ovocné destiláty a tradiční lihoviny. Firma se nachází v blízkosti železniční zastávky Frenštát pod Radhoštěm a autobusové zastávky Frenštát pod Radhoštěm, železniční stanice (Fleret, 2020).

Poslední firmou, co stojí za zmínku, je ALVE spol. s r.o., která vyrábí hliníkové žebříky, schůdky, lešení a pracovní plošiny pro domácí i profesionální použití (největší čeští výrobci). V blízkosti areálu firmy se nachází autobusová zastávka Veřovice, rozcestí směr Ženklaava (ALVE, 2020).

4.2.4 Školství a zdravotnictví

V každé obci tohoto správního obvodu se nachází alespoň jedna mateřská škola. Co se týče základních škol, ty se nacházejí pouze v pěti ze šesti obcích zkoumaného území. Výjimku tvoří obec Bordovice, ve které se nenachází základní škola. Nejbližší základní škola pro Bordovice je v obci Lichnov. Ve městě Frenštát p. R. jsou dvě základní školy. Střední školy se nacházejí pouze ve Frenštátě pod Radhoštěm. Jsou to Gymnázium a Střední průmyslová škola elektrotechniky a informatiky a Střední škola

hotelnictví a gastronomie. V jiných obcích tohoto SO ORP školy tohoto typu nejsou, takže studenti dojíždějí do Frenštátu pod Radhoštěm nebo do jiných měst. Kvůli zlepšení obslužnosti do centra města a do Gymnázia a SPŠEI zřídilo město železniční zastávku Frenštát pod Radhoštěm město.

Ve Frenštátě p. R. je také poliklinika. Ta se nachází v centru obce v blízkosti autobusové zastávky Frenštát pod Radhoštěm, u škol. Leží na silnici II/483 a je tak dobře dostupná pro obyvatele, kteří využívají autobusovou nebo automobilovou dopravu. Nejbližší nemocnice pro obyvatele tohoto správního obvodu je v Novém Jičíně.

4.2.4 Obyvatelstvo

Podle ČSÚ při prvním moderním sčítání lidu v roce 1869 mělo zkoumané území 13 372 obyvatel. Od tohoto sčítání lidu se populace v ČR zvýšila, ale toto tvrzení neplatilo pro SO ORP Frenštát pod Radhoštěm, kde se populace snižovala až do roku 1900 (ČSÚ, 2019). Důvodem poklesu populace bylo vystěhovalectví obyvatelstva do Ameriky (Texas) za prací na konci 19. století (Soupis veškerých památek v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, 2019). Poté došlo v první polovině 20. století ke dvěma světovým válkám, které ovlivnily stav populace v ČR. V tomto období se snížila populace v ČR (ČSÚ, 2019). Na zkoumané území měla vliv jen 1. světová válka. Sledované území v letech 1930-1950 patřilo mezi ty oblasti ČR, kde došlo k nárůstu obyvatelstva, a to podstatnému (Felix, 2008). Na zkoumané území neměla vliv 2. světová válka. Po tomto období se počet obyvatel v ČR začal navyšovat. Od roku 1994 až do roku 2003 počet obyvatel v ČR klesal z důvodu přirozeného úbytku obyvatel. Od roku 2003 sledujeme nárůst populace díky imigraci (Svobodová a kol., 2013). Ve zkoumaném území se od roku 1930 počet obyvatel neustále navyšuje.

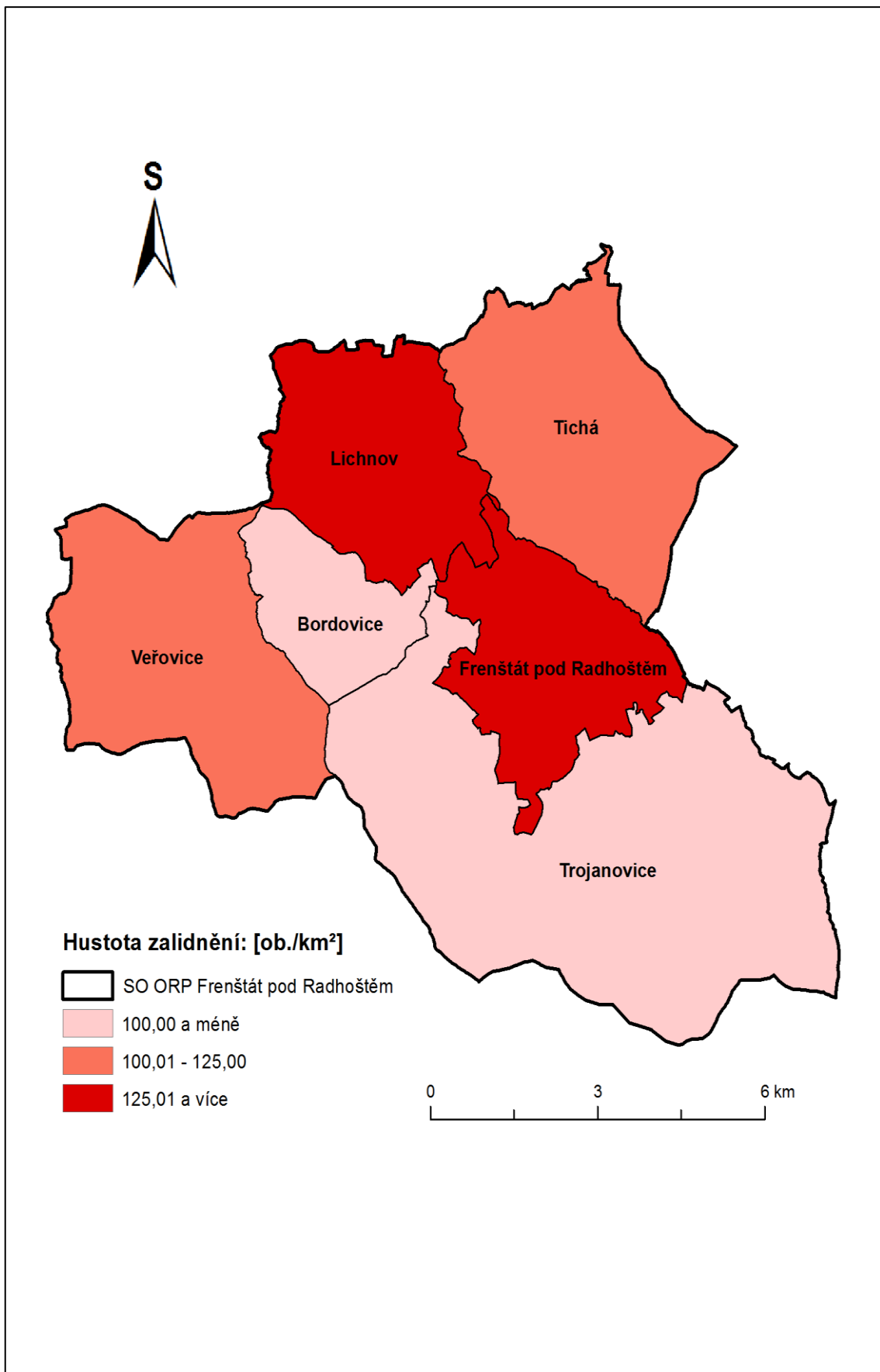
Tab. 1: Počet obyvatel obcí SO ORP Frenštát p. R. k 1.1.2019

Obec	Počet obyvatel		
	Celkem	Muži	Ženy
Bordovice	615	305	310
Frenštát pod Radhoštěm	10 820	5 256	5 564
Lichnov	1 573	818	755
Tichá	1 804	894	910
Trojanovice	2 684	1 370	1 314
Veřovice	2 013	1 008	1 005
SO ORP	19 509	9 651	9 858

Zdroj: ČSÚ, Počet obyvatel obcí k 1.1.2019

K 1.1.2019 ve sledovaném území žilo 19 509 obyvatel (viz tabulka číslo 1 výše), což je čtvrtý nejmenší počet obyvatel ze všech SO ORP v Moravskoslezském kraji. V tomto SO ORP je počet mužů a žen rovnoměrně rozložen, protože ve 3 obcích převažuje ženská populace a ve 3 obcích mužská populace. Město Frenštát p. R. má 10 820 obyvatel, což je nevyšší počet obyvatel z celého sledovaného území. Nejmenší počet obyvatel má obec Bordovice s 650 obyvateli.

Hustota zalidnění je zde rozdílná viz obrázek číslo 4 níže. Nejvyšší hustotu zalidnění má město Frenštát p. R., které s hodnotou 946,63 obyv./km² o hodně převyšuje ostatní obce sledovaného území. Tato hustota je dána velkým počtem obyvatel a zároveň malou rozlohou. Nejmenší hustotu má obec Trojanovice, která má 74,87 obyv./km². Průměrná hustota zalidnění SO ORP Frenštát p. R. činí 197,62 obyv./km². V porovnání s Českou republikou je hustota zalidnění v SO ORP větší o 62,59 obyv./km² než v ČR (ČSÚ, 2019).



Obr. 4: Hustota zalidnění obcí SO ORP Frenštát p. R.

Zdroj: ČSÚ, ArcČR 500, vlastní zpracování

5. Dopravní obslužnost obcí veřejnou hromadnou dopravou

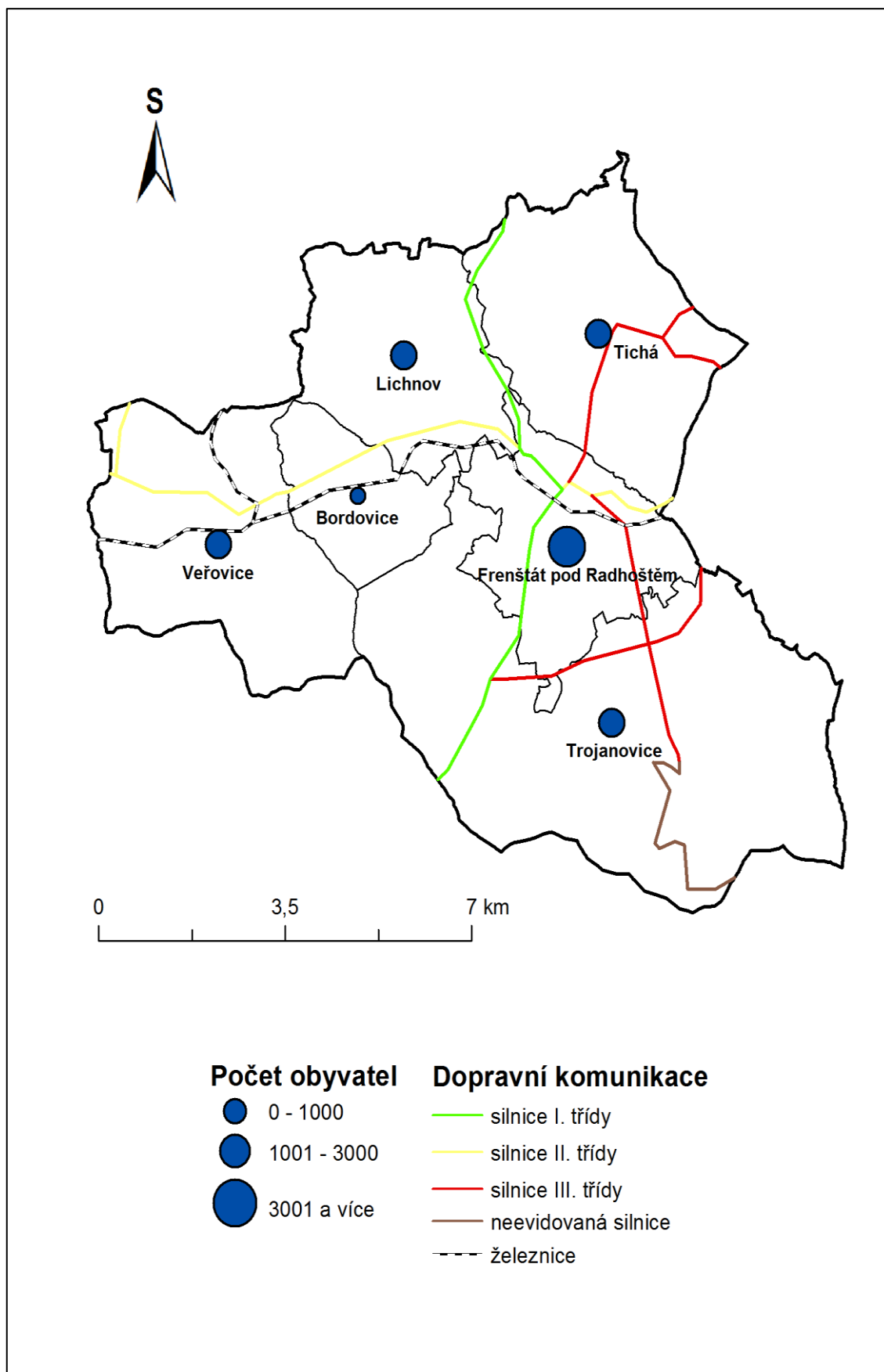
5.1 Dopravní síť sledovaného území

Základem dopravní sítě v sledovaném území je silnice první třídy (I/58) a silnice druhé třídy (II/483) viz obrázek číslo 5 níže. Silnice první třídy číslo 58 spojuje Rožnov pod Radhoštěm a Ostravu a tvoří jednu z os zkoumaného území. Druhou osu tvoří silnice druhé třídy číslo 483, která vede z Hodslavic do Frýdlantu nad Ostravicí. Silnice třetí třídy se napojují na již zmíněné osy.

Železniční síť v tomto SO ORP není příliš rozvinutá. Je zde pouze jedna železniční trať, která je v tomto úseku jednokolejná. Tato trať se nachází na katastrálním území obcí Frenštát pod Radhoštěm a Veřovice. Jde o významnou regionální železniční trať, která spojuje Valašské Meziříčí s Ostravou. Na území SO ORP Frenštát p. R. jsou dvě zastávky ve městě Frenštát pod Radhoštěm a jedna v obci Veřovice. Konkrétně jsou to tyto stanice: Frenštát pod Radhoštěm, Frenštát pod Radhoštěm město a Veřovice. Ve stanici Veřovice lze přestoupit na osobní vlak směr Studénka. Z toho vyplývá, že na území SO ORP se nachází ještě jedna trať, kterou ovšem nebereme v potaz, protože zde nemá další zastávky. Obec Veřovice je menším železničním uzlem na tomto území (styk 3 směrů).

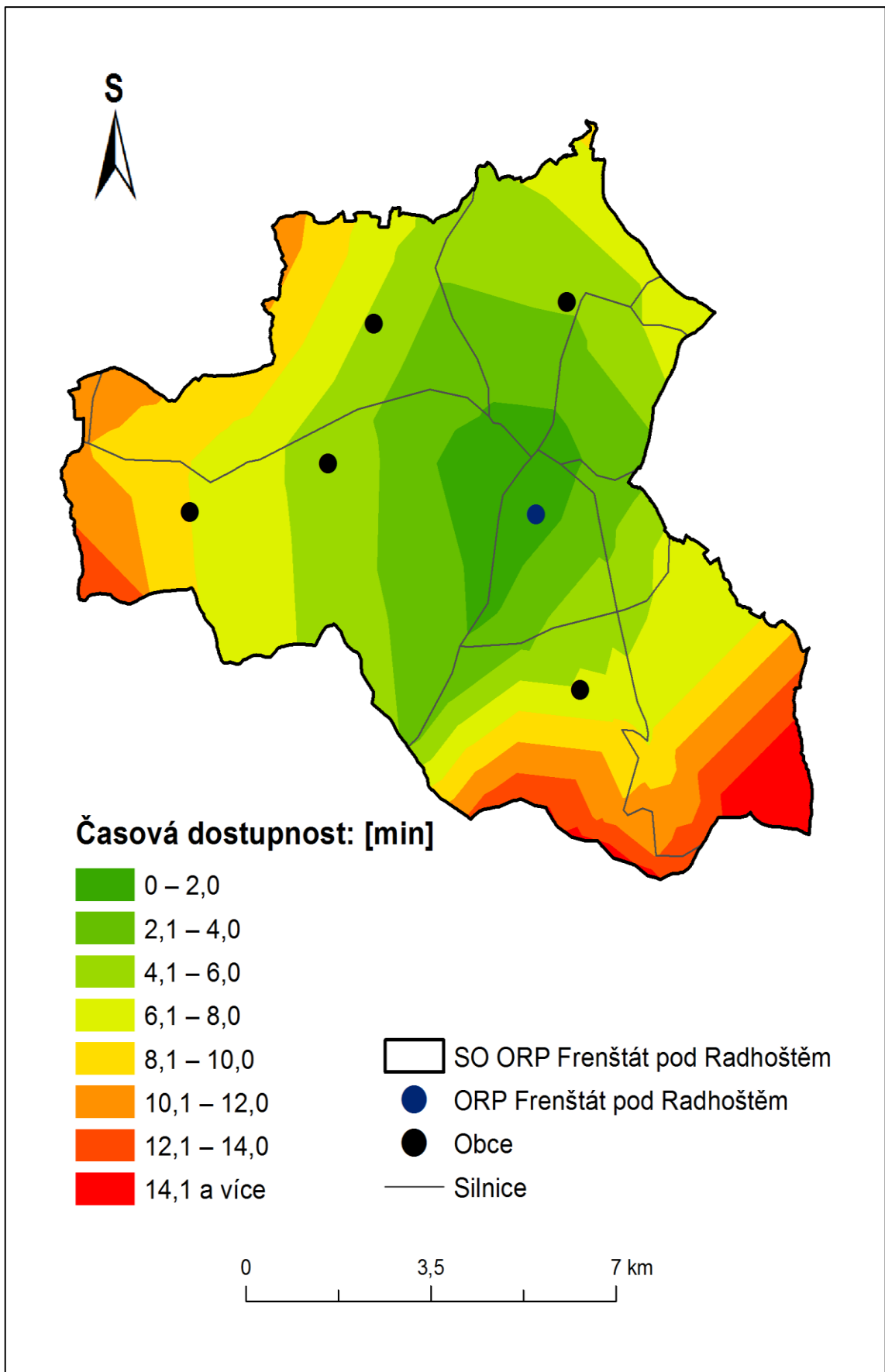
Na území SO ORP Frenštát pod Radhoštěm na základě propočtů z geodatabáze ArcČR 500 je 14,16 km železniční tratě. V rámci charakteristiky můžeme spočítat také deviatilitu a hustotu železniční sítě na sledovaném území. Deviatilita všech železničních tratí na tomto území je 1,15, což značí malou klikatost tratí. Tento výsledek lze přičítat tomu, že zde nejsou žádné velké přírodní překážky. Hustotu sítě lze vypočítat dvěma způsoby: vzhledem k počtu obyvatel nebo vzhledem k rozloze území. Výpočet je poměr mezi délkou sítě k rozloze území, resp. k počtu obyvatel. Hustota železniční sítě k rozloze území je 0,14 km/km² a k počtu obyvatel je 7,26 km/10 000 obyvatel. Z těchto výsledků lze usoudit, že železniční síť v tomto sledovaném území není příliš rozvinutá. Také je to možná dáno tím, že železniční trať kopíruje stejný směr jako zdejší silnice.

Podle dat ArcČR 500 základní silniční síť na tomto území měří 43,43 km. Hustota silniční sítě k rozloze území je 0,44 km/km². Hustota sítě k počtu obyvatel je 22,21 km/10 000 obyvatel. Při porovnání těchto hodnot hustoty s hodnotami hustoty železniční sítě zjistíme, že silniční síť je pro zdejší obslužnost důležitější.



Obr. 5: Dopravní síť SO ORP Frenštát pod Radhoštěm

Zdroj: ArcČR 500, vlastní zpracování



Obr. 6: Časová dostupnost z Frenštátu pod Radhoštěm do ostatních obcí

Zdroj: ArcČR 500, vlastní zpracování

5.2 Horizontální dopravní poloha

Marada (2006) tvrdí, že horizontální dopravní polohu v podstatě určuje postavení sídla/regionu v dopravní síti. Kvalita polohy dopravního střediska (nódu) je ovlivněna jednak hierarchií procházejících komunikací, kvalitou a také druhem dopravy např. úloha železniční dopravy má v současnosti v regionálním rozvoji menší roli nežli síť silnic nebo leteckých linek. Toto platí i o tomto SO ORP, kde silniční síť má významnější roli než železniční síť (cit. Marada, 2006).

K hodnocení horizontální dopravní polohy obcí sledovaného území je použita bodová metoda, která vychází z prací Marady (2006) a Hürského (1974). Ta podle daných kritérií vyhodnocuje horizontální dopravní polohu (viz metodika práce). Výsledkem těchto kritérií je mapa, která nám ukazuje, jakou mají obce horizontální dopravní polohu v SO ORP Frenštát pod Radhoštěm. Obce jsou rozděleny do těchto tří kategorií podle počtu bodů:

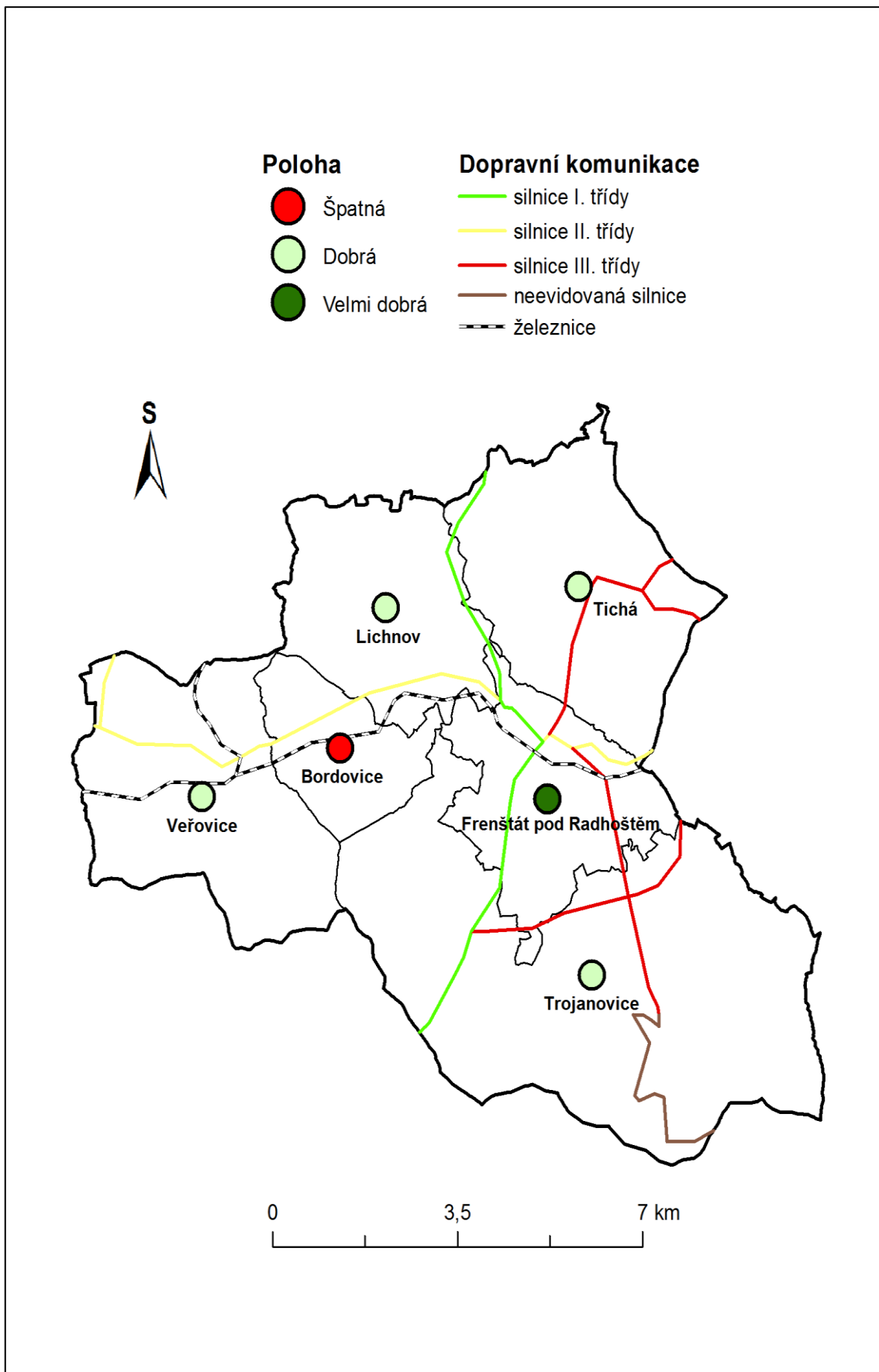
- 0-3 body = špatná
- 4-6 body = dobrá
- 7 a více bodů = velmi dobrá

Horizontální dopravní poloha je zde rozdílná viz obrázek číslo 7 níže. Tato poloha odráží celkový stav dopravní sítě ve sledovaném území. Nejlepší dopravní polohu má město Frenštát pod Radhoštěm, které leží na silnici I/58 a zároveň na II/483. Dále tímto městem prochází silnice třetí třídy a železniční trať i díky tomu získal Frenštát p. R. nejvíce bodů viz tabulka číslo 2 níže. Velmi dobrou dopravní polohu mají obce Lichnov, Tichá, Trojanovice a Veřovice. První tři jmenované obce díky tomu, že nimi prochází silnice I/58. Veřovice díky tomu, že jsou zde dvě silnice druhé třídy (II/483, II/480) a železniční stanice. Toto hodnocení víceméně odpovídá s mapou časové dostupnosti (viz obrázek číslo 6 výše).

Tab. 2: Bodové hodnocení horizontální dopravní polohy v SO OPR Frenštát pod Radhoštěm

Obec	Udělené body
Bordovice	2
Frenštát pod Radhoštěm	9
Lichnov	5
Tichá	5
Trojanovice	5
Veřovice	6

Zdroj: vlastní výpočet



Obr. 7: Horizontální dopravní poloha obcí SO ORP Frenštát pod Radhoštěm

Zdroj: ArcČR 500, vlastní zpracování

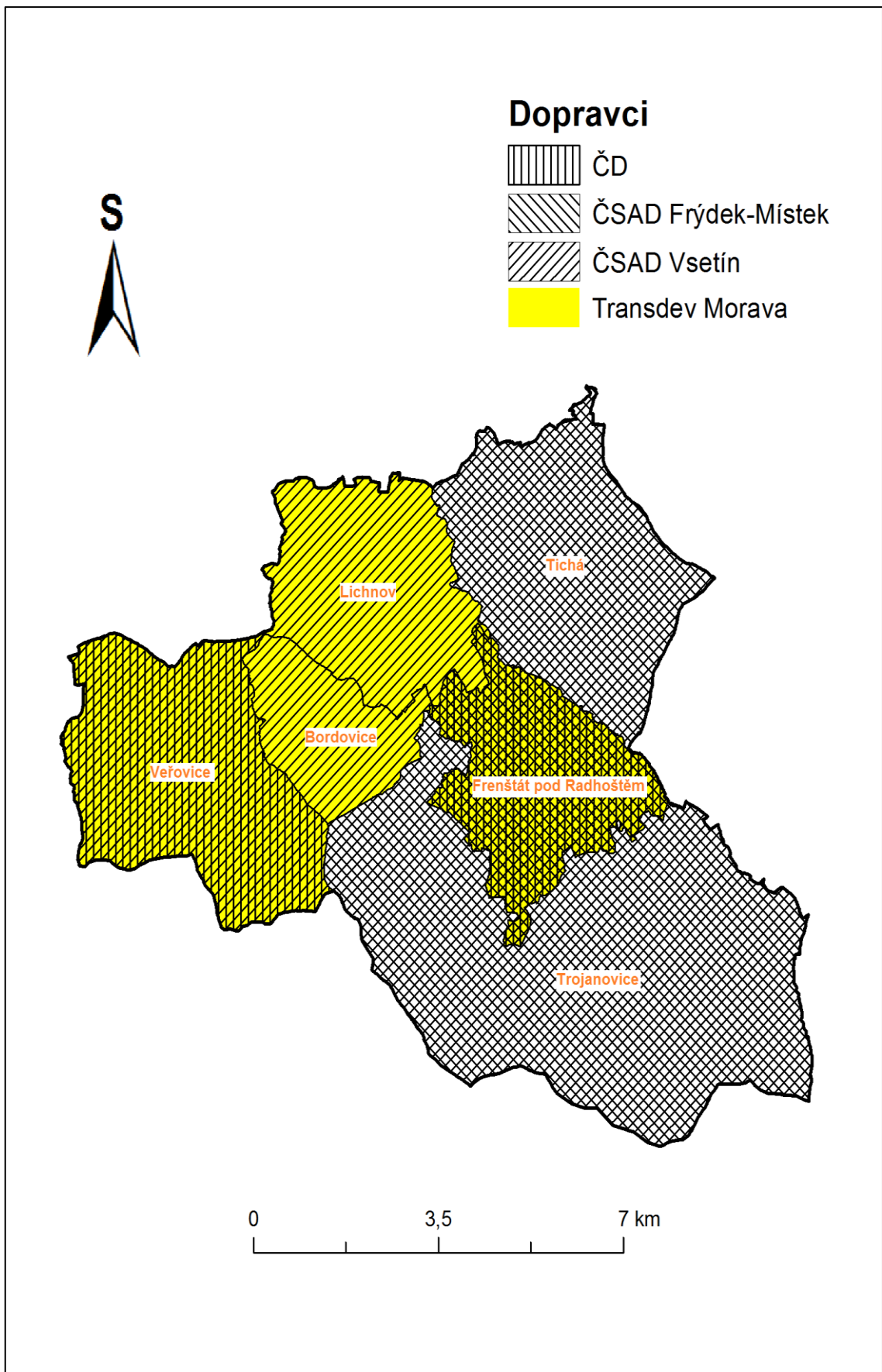
5.3 Vertikální dopravní poloha

Marada (2006) tvrdí, že vertikální dopravní polohu lze charakterizovat jako významovou hierarchii sledovaných středisek z hlediska velikosti a kvality jejich dopravní obslužnosti individuální i hromadnou dopravou, jež je výrazem významu střediska a jeho dostupnosti ze zázemí či středisek ostatních. Objem i strukturu dopravy ve středisku ovlivňují funkce střediska na různých regionálních úrovních (cit. Marada, 2006). V této práci půjde o dojížděku ve formě veřejné dopravy z okolních obcí SO ORP do centrální obce. Konkrétně v této charakteristice půjde jen o kvantitativní stránku dopravní obslužnosti veřejnou dopravou. Nebude se zde brát v potaz širší socioekonomický význam dílčích obcí v rámci SO ORP Frenštát p. R.

5.3.1 Dopravci

Na tomto území autobusovou dopravu zajišťují 3 společnosti viz obrázek číslo 8 níže. První dopravcem na tomto sledovaném území je ČSAD Vsetín a.s., který je domovskou společností holdingu ČSAD Invest. Má zastoupení ve všech obcích tohoto správního obvodu. ČSAD Vsetín a.s. je druhý největší dopravce v Moravskoslezském kraji (ČSAD Vsetín a.s., 2020). Dalším dopravcem je ČSAD Frýdek-Místek a.s., který patří do skupiny 3ČSAD. Většinovým vlastníkem skupiny 3ČSAD se stala v srpnu 2019 společnost Transdev Česká republika s.r.o. (3ČSAD, 2020). Posledním dopravcem na tomto zkoumaném území je Transdev Morava s.r.o., která je součástí nadnárodního koncernu Transdev. Transdev Morava s.r.o. je nejvýznamnějším dopravcem v Moravskoslezském kraji (Transdev the mobility company, 2020). Všechny spoje těchto společností spadají do Integrovaného dopravního systému Moravskoslezského kraje.

Železniční doprava je na tomto území zajišťována akciovou společností ČD. Na většinu spojů jsou vypravovány osobní vlaky. Výjimku tvoří jediný spěšný vlak, který jede v sobotu z Brna (IDOS, 2020).



Obr. 8: Pokrytí území dopravci vlakové a autobusové dopravy

Zdroj: IDOS-jízdní řády, ArcČR 500, vlastní zpracování

5.3.2 Integrovaný dopravní systém Moravskoslezského kraje

Integrovaný dopravní systém (IDS) si můžeme vysvětlit jako soubor všech druhů veřejné dopravy, které jsou sjednoceny dílčím tarifním ceníkem a jsou v souladu s jízdním řádem. Olivková (2006) vysvětluje pojem integrovaný dopravní systém jako způsob koordinovaného využití více druhů veřejné hromadné dopravy osob provozované více dopravci (včetně řízených návazností na individuální automobilovou dopravu) směřující k zabezpečení účelné a hospodárné dopravní obsluhy zájmového území z hlediska ekonomických a mimoekonomických potřeb osob a institucí systémem dotčených. Olivková dále říká, že IDS je založen na tom, že jednotlivé druhy veřejné dopravy (linková autobusová doprava, MHD, železniční doprava) a jejich dopravci a objednatelé dopravy (obec, město, kraj) spolupracují a vytvářejí tak propojený dopravně-organizační systém, ze kterého těží všichni: cestující, dopravci, objednavatelé (cit. Olivková, 2006).

V Moravskoslezském kraji se integrovaný dopravní systém nazývá ODIS. Koordinátorem ODIS je společnost KODIS, která byla založena v listopadu 1995. Mezi hlavní úkoly této společnosti patří správa ODIS (evidence a rozdělování tržeb mezi dopravce, koordinace výkonů, jízdní řády, příprava podkladů pro zajištění dopravní obslužnosti apod.) a rozvoj ODIS (zapojení dalších měst a obcí, popřípadě dopravců do ODIS). Do systému ODIS spadají všichni dopravci, kteří zajišťují veřejnou hromadnou dopravu na daném území. Dopravu v rámci ODIS zajišťuje 13 dopravců na 490 linkách. Dopravci zapojení do ODISU jsou ARRIVA MORAVA a.s., České dráhy, a.s., ČSAD Frýdek-Místek, a.s., ČSAD Havířov a.s., ČSAD Karviná, a.s., ČSAD Vsetín a.s., Dopravní podnik Ostrava, a.s., GW Train Regio a.s., Městský dopravní podnik Opava a.s., Regiojet a.s., TQM-holding s.r.o., Transdev Morava s.r.o. a VOJTILA TRANS s.r.o. (KODIS, 2020, online)

5.4 Autobusová dopravní obslužnost

V této zkoumané oblasti má autobusová doprava daleko větší zastoupení než železniční doprava. Toto lze vysvětlit výraznou dominancí silniční sítě nad železniční sítí, a to i v rámci hustoty. Díky ní je značný rozdíl mezi počty spojů autobusové a vlakové dopravy. Tento rozdíl můžeme demonstrovat na příkladu obce Veřovice, kde ve všední dny jezdí 28 autobusových spojů a vlakových jen 13.

V tabulce číslo 3 můžeme vidět, že ve zkoumaném území má největší počet přímých spojů do Frenštátu pod Radhoštěm obec Trojanovice, a to ve všech sledovaných dnech (středa, sobota, neděle). Toto je dáno tím, že Trojanovice jsou rozsáhlé a mají několik centrálních zastávek odkud jezdí autobusy do centra správního obvodu. Autobusy zde jezdí z více směrů od Trojanovic (vliv ZSJ) a také ze směru od Rožnova pod Radhoštěm. Trojanovicím značně sekunduje v počtu přímých spojů ve všech sledovaných dnech obec Tichá, která má pouze o několik spojů méně než Trojanovice (viz obrázek číslo 9 níže). V této obci je to dané tím, že je rozlehlá a má dvě centrální zastávky. Autobusy jezdí z této obce ze směrů od Kopřivnice a Frýdku-Místku. Tyto zmiňované obce a Lichnov leží v blízkosti silnice I/58 a díky tomu mají dostatek spojů do centra správního obvodu. To vypovídá o dobré dopravní poloze těchto obcí v rámci zdejší dopravní sítě. Nejmenší počet přímých spojů ve všech sledovaných dnech má obec Veřovice. Je to z důvodu, že zde jezdí autobusy jen od Nového Jičína a také tím, že Veřovice mají jediné i železniční spojení s centrem SO ORP a tím si vynahrazují svou ztrátu spojů z autobusové dopravy. Autobusová spojení jsou užitečná pro zaměstnance průmyslových podniků a dalších firem, protože je dopraví do místa práce.

Z následující tabulky číslo 4 níže zjistíme, že počet spojů s jedním přestupem ve zkoumaném území není moc zastoupen z důvodu dominance přímých spojů ve všech obcích. Jedinou obcí, kde lze najít spoje s jedním přestupem, je obec Tichá viz obrázek číslo 10 níže. Když už se najde spoj s jedním přestupem, tak je to přestup v rámci obce na pokračující spoj do Frenštátu pod Radhoštěm.

Tab. 3: Počet přímých spojů z obcí SO ORP do Frenštátu pod Radhoštěm

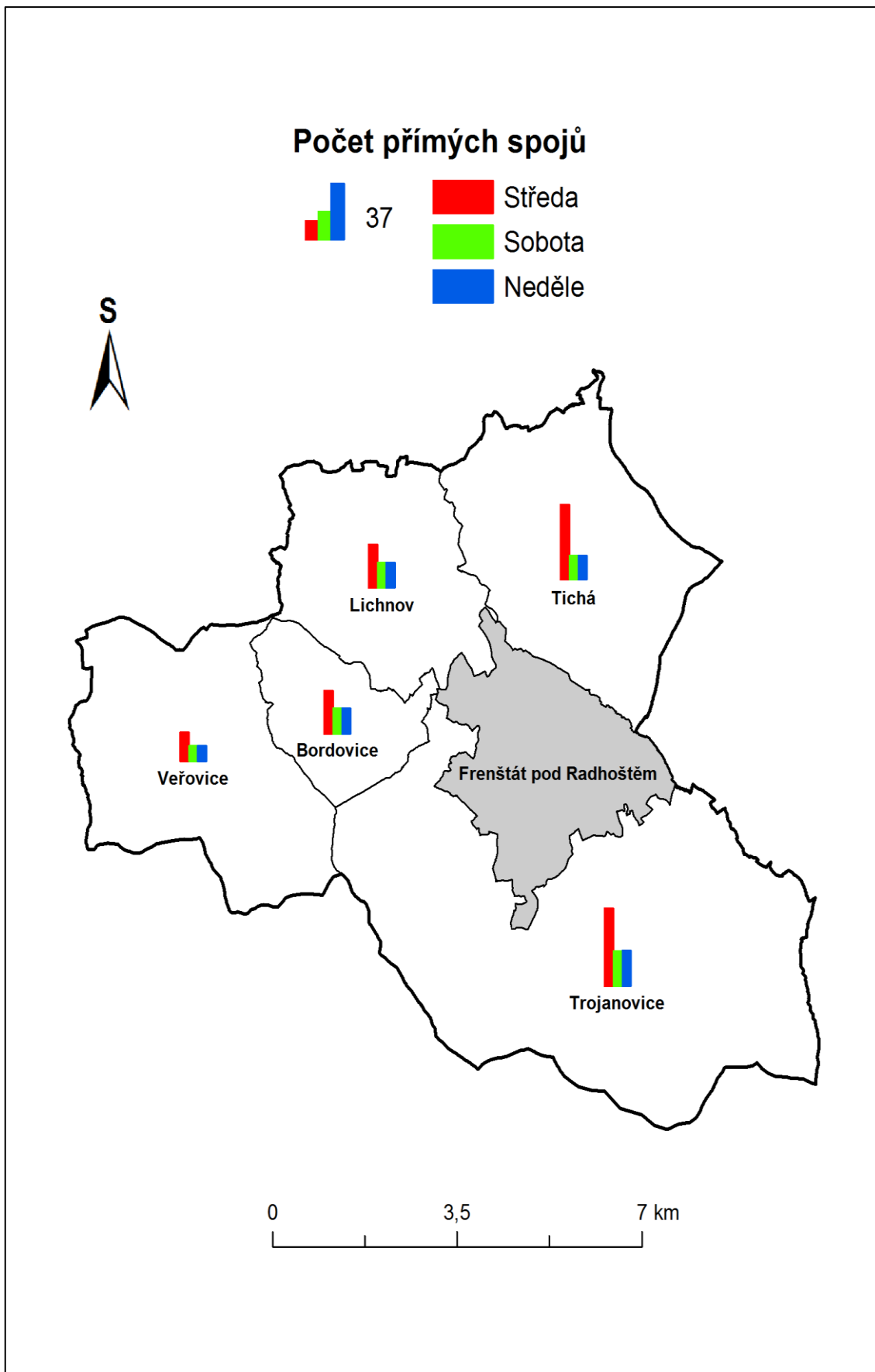
Obec	Počet přímých spojů		
	Středa	Sobota	Neděle
Bordovice	41	24	24
Lichnov	41	24	24
Tichá	71	23	23
Trojanovice	74	33	34
Veřovice	28	15	15

Zdroj: Jízdní řády IDOS

Tab. 4: Počet spojů s jedním přestupem z obcí SO ORP do Frenštátu pod Radhoštěm

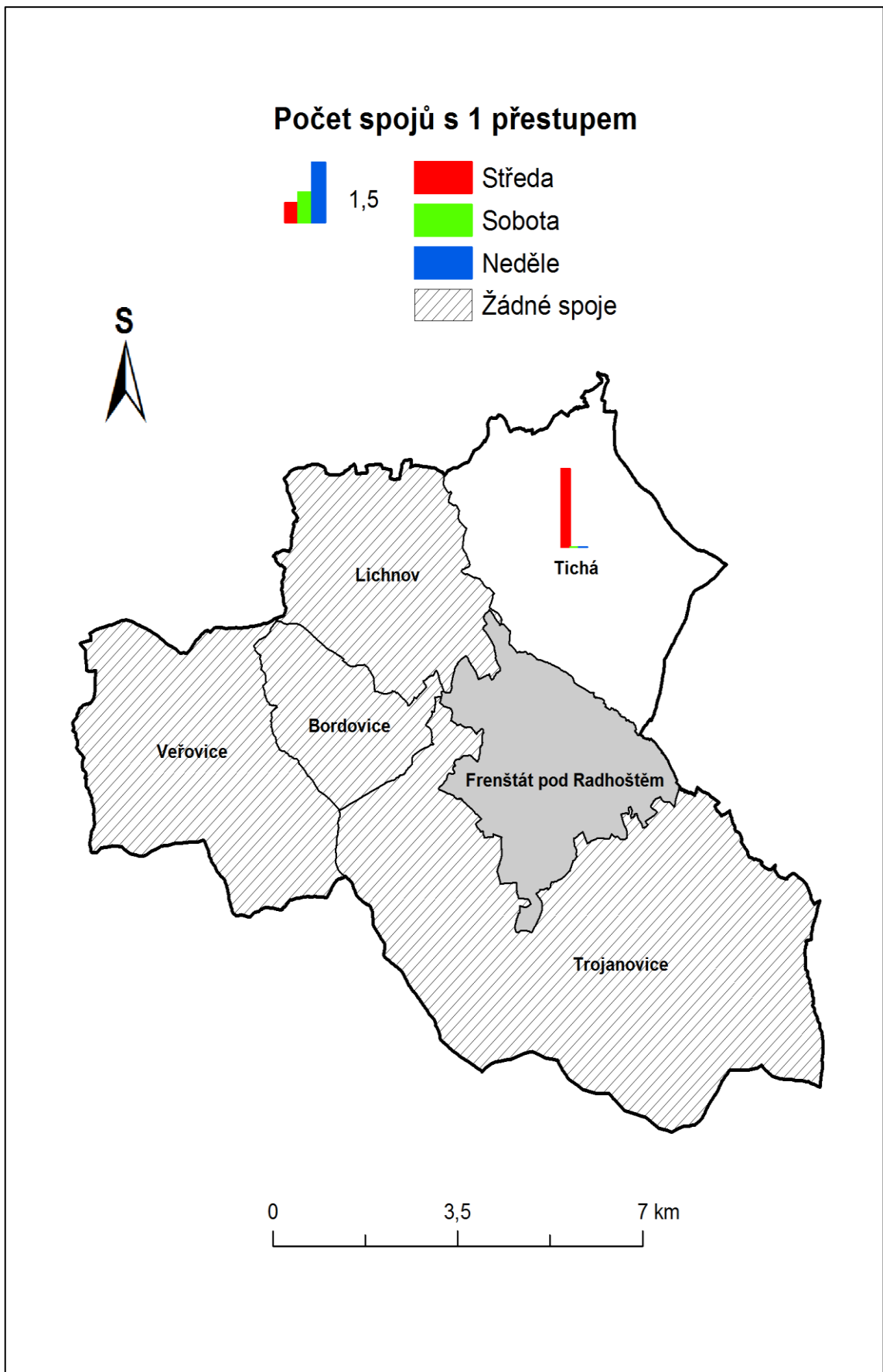
Obec	Počet spojů s 1 přestupem		
	Středa	Sobota	Neděle
Bordovice	0	0	0
Lichnov	0	0	0
Tichá	3	0	0
Trojanovice	0	0	0
Veřovice	0	0	0

Zdroj: Jízdní řády IDOS



Obr. 9: Přímé autobusové spoje z obcí do Frenštátu pod Radhoštěm

Zdroj: IDOS-jízdní řády, ArcČR 500, vlastní zpracování



Obr. 10: Spoje s jedním přestupem z obcí do Frenštátu pod Radhoštěm

Zdroj: IDOS-jízdní řády, ArcČR 500, vlastní zpracování

5.5 Železniční dopravní obslužnost

V této sledované oblasti železniční síť není příliš hustá. Přes toto území vede regionální trať číslo 323 z Ostravy do Valašského Meziříčí. Zde jsou analyzovány pouze spoje jedoucí do centrální obce (Frenštát pod Radhoštěm), jak bylo uvedené v zadání a metodách této práce.

Na tomto úseku trati číslo 323 existují pouze přímá spojení mezi Veřovicemi a Frenštátem pod Radhoštěm. V tabulce číslo 5 můžeme vidět, že ve všední dny jezdí pouze o tři spoje více než o víkendu. Ve všedních dnech jsou spoje rovnoměrně rozmístěny a jezdí v časovém období od 4:10 do 21:58 (odjezdy z vlakové stanice Veřovice). O víkendu jsou rovněž spoje rovnoměrně rozmístěny během dne a jezdí v časovém období od 6:37 do 21:58 (odjezdy z vlakové stanice Veřovice). O víkendových dnech jsou vynechány 3 brzké ranní spoje a také jeden, který jezdí po 14. hodině. V sobotu oproti všednímu dnu je přidán jediný spoj, který jede v 10:24 ze stanice Veřovice a je to spěšný vlak z Brna hlavního nádraží. V neděli oproti všednímu dnu je přidán spoj, který jede v 20:38 ze stanice Veřovice (IDOS, 2020). Většina těchto spojů jede ze směru od Valašského Meziříčí. Vlakové spoje dopomáhají k cestě do zaměstnání zaměstnancům zdejších průmyslových podniků a dalších firem, které se nacházejí v blízkosti železniční stanice Frenštát pod Radhoštěm.

Tab. 5: Počet přímých spojů z obce Veřovice do Frenštátu pod Radhoštěm v roce 2020

Obec	Přímé spoje		
	Středa	Sobota	Neděle
Veřovice	13	10	10

Zdroj: Jízdní řády IDOS

Do roku 2026 by se mohlo na trati číslo 323 díky elektrifikaci a elektrizaci jezdit rychleji a tím by se zlepšila časová dostupnost. K tomu by měly přispět i modernější a dynamičtější vlaky. Toto by se promítlo i do zkoumaného úseku v tomto správním obvodu (Z dopravy.cz, 2019).

6. Závěr

Při pohledu na toto sledované území lze říct, že SO ORP Frenštát pod Radhoštěm je nejvíce ovlivněno dvěma městy (Nový Jičín, Frýdek-Místek), mezi kterými se SO ORP nachází. Zkoumané území dále ovlivňují i další města (Kopřivnice, Rožnov pod Radhoštěm, Valašské Meziříčí). Toto ovlivnění se jeví v různých typech dopravy. Autobusovou dopravu ovlivňují města Nový Jičín, Frýdek-Místek, Kopřivnice a Rožnov pod Radhoštěm. Železniční dopravu ovlivňují města Frýdek-Místek a Valašské Meziříčí.

Dopravní obslužnost na území SO ORP zajišťují dva typy dopravy. Prvním typem je autobusová doprava, která je pro tuto oblast zásadní, protože obsluhuje všechny obce tohoto SO ORP. Druhým typem je železniční doprava, která je zde zastoupena jen v malé míře a má význam jen pro dvě obce (Veřovice, Frenštát pod Radhoštěm).

Jak se předpokládalo, nejlepší dostupnosti v počtu spojů mají obce, které leží na významných dopravních cestách dopravní sítě v tomto sledovaném území. Vlaková doprava má zde malé zastoupení a je zajišťována i proto, že celkově trať Valašské Meziříčí-Ostrava patří mezi významné regionální tratě v Moravskoslezském kraji vlivem cestovního ruchu. Největší počty spojů dosahují ty obce, které leží především na silnicích I/58 a II/380. Je to dáno i tím, že dané obce se nacházejí v blízkosti centrální obce SO ORP. Jsou to obce Tichá, Trojanovice a Lichnov. Tyto zmíněné obce leží na silnici I/58 a lze o nich říci, že mají dobrou horizontální dopravní polohu. Většina obcí tohoto území má dobrou dopravní polohu. Výjimku tvoří obec Bordovice, která má špatnou dopravní polohu z důvodu nedostatku silnic vyšších tříd. I přes špatnou dopravní polohu tato obec má dostatečný počet spojů.

Zkoumané území spadá do venkovských oblastí i přesto je zde dopravní obslužnost na poměrně dobré úrovni. Toto tvrzení lze podpořit i tím, že je zde dostatečný počet přímých spojů jak o všedních dnech, tak i o víkendu. Toto napomáhá k obyvatelům tohoto správního obvodu, aby mohli dojíždět do centrální obce za jakýmkoliv účelem.

7. Diskuze

Z rešerše této práce vyplývá, že na dopravní obslužnost lze pohlížet z více směrů díky aplikování různých metod. Snahou u této práce bylo zasazení studia dopravní obslužnosti do Garrisonova modelu (Hudeček, 2010), tedy sledování kvantitativní stránky interakcí mezi uzly se zaměřením na dojížděku do spádové obce. Obdobný přístup k dopravě a dopravní obslužnosti zastával i Marada, avšak měl rozdílné názory. Tato práce pracuje především s jízdními řády a hodnocení kvality je založeno jen na tomto ukazateli, což Marada zmiňuje jako nedostatečnost u těchto analýz. Značným nedostatkem této práce je nedostačující míra výpovědní hodnoty o reálných dopravních tocích v SO ORP Frenštát pod Radhoštěm. Tato analýza by však mohla posloužit jako podklad pro další práce, které by se tímto tématem zabývaly podrobněji a hlouběji ve smyslu podrobnější analýzy socioekonomického fungování území atd. Tímto by se mohla potvrdit Seidenglanzova teorie o rozdílném rozprostření obyvatelstva a popisu fungování sídelního systému na tomto území. Naopak za pozitivní stránku této bakalářské práce lze považovat její přínos vzhledem k základní problematice dopravní obslužnosti na tomto území, ve kterém žijí. Jak bylo už psáno, tato práce byla zaměřena na dojížděku z obcí správního obvodu do centrální obce Frenštát pod Radhoštěm. Jinak špatná dopravní poloha obcí nemusí být ve větším měřítku tak špatná, jak se zdá. Tyto obce se špatnou dopravní polohou mohou ovlivňovat jiné sousední správní obvody.

8. Summary

The thesis is focused on problems of transport connections in the administrative district of a municipality with extended powers of Frenštát pod Radhoštěm. The aim of this work is an analysis of train and buses timetables within the monitored area.

For the analysis I have chosen three representative days – Wednesday 4th March, Saturday 7th March and Sunday 8th March. The Sunday timetables are valid for festive day as well. The results are presented in the form of a plain text, maps and charts.

In the first chapters there is a theoretical part with basic information of the monitored area. Then the transport infrastructure is described, which is important for understanding of the results of the analysis.

The administrative district of a municipality with extended powers of Frenštát pod Radhoštěm is situated between two important regional cities, Frýdek-Místek and Nový Jičín. These cities influence most the transport services within the described territory.

9. Zdroje

9.1 Knižní zdroje

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

FELIX, J. (2008): Frenštátský okres. Brno: Garn, Vlastivěda moravská (Garn). ISBN 978-80-86347-99-8.

HANSON, S. (1995): *The geography of urban transportation*. 2nd ed. New York: Guilford Press. ISBN 1-57230-017-5.

HUDEČEK, T. (2010): *Dostupnost v Česku v období 1991-2001: vztah k dojížděcí do zaměstnání a do škol*. Praha: Česká geografická společnost. Geographica. ISBN 978-80-904521-4-5.

KŘIVDA, V., FOLPRECHT, J., OLIVKOVÁ, I. (2006): *Dopravní geografie I*. Ostrava: VŠB – Technická univerzita. ISBN 80-248-1020-4.

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.

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

NUTLEY, S. Rural Areas: Accesibility Problem. In: HOYLE, B., KNOWLES, R., eds: *Modern Transport Geography*, 2nd rev. ed., Wiley and sons, Chichester, 1998.

SEIDENGLANZ, D. (2007): *Doprava ve venkovském prostoru*. In *Česká geografie v evropském prostoru*, sekce 1: sociogeografické procesy. České Budějovice: Česká geografická společnost, Jihočeská univerzita. ISBN 978-80-7040-986-2.

9.2 Internetové zdroje

ArcČR® 500. ARCDATA PRAHA: *Geografické informační systémy (GIS)* [online]. [cit. 2019-09-24]. Dostupné z: <https://www.arcdata.cz/produkty/geograficka-data/arccr-500>

Continental Frenštát pod Radhoštěm [online]. [cit. 2020-02-10]. Dostupné z: <https://continental.jobs.cz/detail-lokality/frenstat-pod-radhostem/>

ČSÚ. *Český statistický úřad* [online]. [cit. 2020-05-21]. Dostupné také z: <https://www.czso.cz/>

ČSÚ. *Český statistický úřad v Ostravě* [online]. [cit. 2020-05-21]. Dostupné také z: <https://www.czso.cz/csu/xt>

Dobrovolný svazek obcí Mikroregion Frenštátsko. *Oficiální stránky města-Frenštát pod Radhoštěm* [online]. [cit. 2020-09-27]. Dostupné z: <https://www.mufrenstat.cz/dobrovolny-svazek-obci-mikroregion-frenstatsko/d-196232>

Dopravci v ODIS. *KODIS* [online]. [cit. 2020-02-21]. Dostupné z: <https://www.kodis.cz/cz/dopravni-infocentra/jizdni-rady/50/dopravci-v-odis.html>

Frenštát pod Radhoštěm-historie. *Soupis veškerých památek v Čechách, na Moravě a ve Slezsku* [online]. [cit. 2020-05-21]. Dostupné z: http://www.soupispamatek.com/okres_mistek/foto/frenstatpodradhostem/frenstatpodradhostem_historie.htm

Historie společnosti ČSAD Vsetín a.s. *ČSAD Vsetín a.s.* [online]. [cit. 2020-02-21]. Dostupné z: https://www.csadvs.cz/?page_id=285

Charakteristika zájmového území. *ORP Frenštát pod Radhoštěm-povodňový plán obce s rozšířenou působností* [online]. [cit. 2020-09-27]. Dostupné z: http://dpporp.hzsmsk.cz/fren_charakteristika-zajmoveho-uzemi/

Jízdní řády aplikace IDOS [online]. [cit. 2020-02-21]. Dostupné z: <https://idos.idnes.cz/autobusy/spojeni/?format=html>

Mapový portál. *Mapy.cz* [online]. [cit. 2020-02-10]. Dostupné z: <https://mapy.cz/zakladni?x=18.2481812&y=49.5600183&z=11>

O firmě-historie. *Pekárna Lomná* [online]. [cit. 2020-02-10]. Dostupné z: <http://www.lomna.cz/historie>

O nás. *ALVE* [online]. [cit. 2020-02-10]. Dostupné z: <https://www.alve.cz/o-nas>

O nás. *L. A. Bernkop* [online]. [cit. 2020-02-10]. Dostupné z: <http://www.labernkop.cz/cz/o-nas-portfolio>

O společnosti. *KODIS* [online]. [cit. 2020-02-21]. Dostupné z: <https://www.kodis.cz/cz/dopravni-infocentra/o-spolecnosti/87/o-spolecnosti.html>

Pod dráty z Ostravy až do Frenštátu. *zdopravy.cz* [online]. [cit. 2020-02-10]. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/pod-draty-z-ostravy-az-do-frenstatu-szdc-zacala-hledat-projektanta-na-beskydskou-trat-27198/>

Profil skupiny. *Dopravní skupina 3ČSAD* [online]. [cit. 2020-02-21]. Dostupné z: <https://www.3csad.cz/>

Siemens. *Výrobní závod Frenštát pod Radhoštěm* [online]. [cit. 2020-02-10]. Dostupné z: <https://www.siemens.cz/press/reditelem-vyrobniho-zavodu-siemens-ve-frenstate-pod-radhostem-se-stava-roman-valny>

Sociodemografický a ekonomický rozbor ORP P. *Moravskoslezský kraj* [online]. [cit. 2020-10-10]. Dostupné z: https://www.msk.cz/assets/uzemni_planovani/sssmsk_oprava_1.pdf

Úvod. *Transdev the mobility company* [online]. [cit. 2020-02-21]. Dostupné z: <https://www.transdev.com/en/cz/>

V beskydském dole Frenštát se těžit nebude. Shoda však není, co bude s areálem dál. *Česká televize* [online]. [cit. 2019-05-15]. Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/regiony/2853353-v-beskydskem-dole-frenstat-se-tezit-nebude-shoda-vsak-neni-co-bude-s-arealem-dal>

Vybrané kapitoly ze socioekonomické geografie ČR: *sídelní struktura obyvatelstva ČR* [online]. [cit. 2019-10-10]. Dostupné z: <https://is.muni.cz/do/rect/el/estud/pdf/js13/geograf/web/pages/02-sidelni-struktura.html>

Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů (194/2010 Sb.). *Podnikatel.cz* [online]. [cit. 2019-10-10]. Dostupné z: <https://www.podnikatel.cz/zakony/zakon-o-verejnych-sluzbach-v-preprave-cestujicich-a-o-zmene-dalsich-zakonu/f4096859/>