

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLMOUCI

Přirodovědecká fakulta

Katedra geografie

**ANALÝZA DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI  
OBCÍ SO ORP JIHLAVA**

**Bakalářská práce**

Lukáš Čaha

Vedoucí práce: Mgr. Jan Hercik

Olomouc 2015

## **Bibliografický záznam**

Autor (osobní číslo): Lukáš Caha ( R12145)

Studijní obor: Regionální geografie

Název práce: Analýza dopravní obslužnosti obcí SO ORP Jihlava

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

Vedoucí práce: Mgr. Jan Hercik

Rozsah práce: 65 stran, 5 vázaných příloh

Abstrakt: Bakalářská práce popisuje analýzu dopravní obslužnosti obcí v SO ORP Jihlava. V práci jsou aplikovány metody dopravně-geografického výzkumu. Po vyhodnocení jednotlivých metod se projevila diferenciací dopravní obslužnosti uvnitř zkoumaného území. Na závěr byla navržena vhodná řešení pro obce s nedostatečnou dopravní obslužností.

Klíčová slova: správní obvod s rozšířenou působností, dopravní obslužnost, dopravní poloha

Abstract: The bachelor thesis analyzes transport services of municipality with extended powers Jihlava. In the thesis, methods of transport-geographic research are applied. After evaluation of individual methods, the differentiation within the study area became evident. In conclusion, suitable solutions were designed for the municipalities with inadequate transport services.

Keywords: administrative territory of municipality with extended powers, transport service, traffic location

*Prohlášení*

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracoval samostatně s odbornou pomocí pana Mgr. Jana Hercika a uvedl v ní všechny použité literární a jiné odborné zdroje v souladu s právními předpisy a vnitřními předpisy Univerzity Palackého v Olomouci.

V Olomouci, dne 11. května 2015

.....  
podpis autora

### *Poděkování*

Rád bych na tomto místě poděkoval panu Mgr. Janu Hercikovi za odborné vedení práce, strávený čas, cenné rady a v neposlední řadě za přátelský a vřelý přístup během konzultačních hodin. Dále bych chtěl poděkovat Mgr. Petru Šimáčkovi za poskytnutí praktických informací z prostředí GIS. Závěrem chci poděkovat celé mé rodině za podporu při studiu.

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI  
Přírodovědecká fakulta  
Akademický rok: 2013/2014

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Lukáš CAHA**  
Osobní číslo: **R12145**  
Studijní program: **B1301 Geografie**  
Studijní obor: **Regionální geografie**  
Název tématu: **Analýza dopravní obslužnosti obcí SO ORP Jihlava**  
Zadávající katedra: **Katedra geografie**

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

Bakalářská práce se zabývá analýzou dopravní obslužnosti obcí SO ORP Jihlava. V rámci práce budou aplikovány metody dopravně geografického výzkumu (dopravní poloha, časová dostupnost, dojíždka do práce a samotná dopravní obslužnost). Na základě výsledků analýz bude zhodnocena dopravní dostupnost resp. obslužnost. Pro oblasti s nedostatečnou dopravní obslužností budou navržena vhodná řešení vedoucí ke zlepšení současného stavu a rentability jednotlivých spojení.

OSNOVA:

1) Charakteristika území 2) Dopravní poloha SO ORP Jihlava 3) Časová dostupnost obcí do centra SO ORP Jihlava 4) Dojíždka do práce 5) Dopravní obslužnost obcí k centru SO ORP Jihlava 6) SWOT analýza a celkové zhodnocení

Rozsah grafických prací: Podle potřeb zadání

Rozsah pracovní zprávy: 5 000 - 8 000 slov

Forma zpracování bakalářské práce: tištěná/elektronická

Seznam odborné literatury:

Alternativní trendy dopravní politiky v ČR. 1. vyd. Editor Miroslav Patrik. Brno : Český a Slovenský dopravní klub, 1997, 233 s. BORUTA, Tomáš., IVAN, Igor. Dopravní obslužnost hromadnou dopravou na Jesenicku. In: Ph.D. WORKSHOP 2008 PROCEEDINGS. Ostrava : Institute of Geonics AS CR, 2008, s. 9-14. BRINKE, Josef. Úvod do geografie dopravy. 1. vyd. Praha : Karolinum, 1999, 112 s. HAMPL, Martin. Geografická organizace společnosti v České republice: transformační procesy a jejich obecný kontext. Praha: PŘF UK. 2005, 147 s. HOYLE, Brian; S., KNOWLES, Richard. Modern transport geography. Chichester : John Wiley and Sons. 1998, 374 s. HŮRSKÝ, Josef. Klasifikace měst ČR podle polohy v dopravních sítích. In : Sborník ČSSZ. Praha : Academia, 1974, s. 101107. IDOS jízdní řády online [online]. 2014. Dostupné z: <http://jizdnirady.idnes.cz> MARADA, Miroslav., KVĚTOŇ, Viktor. Význam dopravní obslužnosti v rozvoji venkovských oblastí. Sborník příspěvků z mezinárodní konference Venkov je náš svět. Praha : Provozně-ekonomická fakulta, Česká zemědělská univerzita v Praze, s. 422-431.

Vedoucí bakalářské práce: Mgr. Jan Hercik  
Katedra geografie

Datum zadání bakalářské práce: 29. dubna 2014

Termín odevzdání bakalářské práce: 30. dubna 2015

L.S.

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

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

V Olomouci dne 29. dubna 2014

## **Seznam použitých zkratek**

ČD – České dráhy

ČSAD – Československá státní automobilová doprava

ČSÚ – Český statistický úřad

EU – Evropská unie

IAD – Individuální automobilová doprava

IDS JMK – Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje

JI – Jihlava

MHD – Městská hromadná doprava

MÚK – Mimoúrovňová křižovatka

ŘSD – Ředitelství silnic a dálnic

SŽDC – Správa železniční dopravní cesty

TEN-T – Transevropská dopravní síť

VAD – Veřejná autobusová doprava

VD – Veřejná doprava

VLD – Veřejná linková doprava

VDD – Veřejná drážní doprava

VRT – Vysokorychlostní trať

ZDO – Základní dopravní obslužnost

## **OBSAH**

1 ÚVOD.....	9
2 CÍLE PRÁCE.....	10
3 METODY TVORBY PRÁCE.....	11
3.1 Data.....	11
3.2 Horizontální dopravní poloha.....	12
3.3 Vertikální dopravní poloha.....	13
3.4 Časová dostupnost.....	14
3.5 Dojíždka za prací.....	15
3.6 SWOT analýza veřejné dopravy.....	16
4 CHARAKTERISTIKA VYMEZENÉHO ÚZEMÍ.....	17
5 DOPRAVNÍ POLOHA.....	19
5.1 Dopravní síť SO ORP Jihlava.....	20
5.2 Horizontální dopravní poloha.....	22
6 ČASOVÁ DOSTUPNOST.....	25
7 DOJÍŽDKA DO ZAMĚSTNÁNÍ.....	29
8 DOPRAVNÍ OBSLUŽNOST.....	33
8.1 Dopravní společnosti v SO ORP Jihlava.....	33
8.2 Dopravní obslužnost obcí SO ORP Jihlava.....	37
9 SWOT ANALÝZA A CELKOVÉ ZHODNOCENÍ VEŘEJNÉ.....	44
10 ZÁVĚR.....	48
11 SUMMARY.....	50
12 SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY A DALŠÍCH ZDROJŮ Literatura.....	51
SEZNAM PŘÍLOH.....	56



# 1 ÚVOD

Téma dopravní obslužnosti patří k nejvíce zmiňovaným pojmům nejen v souvislosti s životem ve venkovských oblastech, ale vzhledem k rychle vznikajícím obytným čtvrtím na okrajích měst, je potřeba vyřešit otázku dopravní obslužnosti také v tzv. suburbiích. V těchto lokalitách měst převládá většinou pouze obytná funkce sídla, tudíž je zde nutné zajistit dostatečné dopravní spojení zejména s tou částí města, kde je nejsilnější koncentrace zaměstnanosti. V těchto částech měst vzhledem k velké poptávce po veřejné dopravě není takový problém nalezení optimálního řešení. Odborné studie dokládají, že dopravní obslužnost a související dopravní dostupnost venkova je daleko komplikovanější problém.

Úroveň regionální dopravní obslužnosti se však v České republice kraj od kraje liší. Důvody odlišnosti v jednotlivých krajích jsou většinou geografického charakteru (velikost sídel, poloha center osídlení, typ osídlení). Významnou mírou na této diferenciaci se podílejí také tzv. faktory institucionálního charakteru, tj. přístup krajů a obcí k financování dopravní obslužnosti a také individuální volba uživatelů dopravy, který druh dopravního prostředku preferují (např. Marada, 2012).

Problém dopravní obslužnosti venkovských oblastí spočívá v tzv. začarovaném kruhu veřejné dopravy, který Nutley (1996: 188) charakterizoval následovně: „Malá populační velikost obsluhovaných sídel podmiňuje malou ekonomickou efektivitu spojů, a tak nutnost dotací z veřejných fondů; snaha o zvýšení rentability vede ke zrušení málo využívaných spojů, čímž dojde ke snížení nabídky a kvality obslužnosti, a část uživatelů se proto přesune na jiné druhy dopravy (zpravidla automobil); snížení počtu uživatelů však dále sníží rentabilitu spojů.“

Analýza dopravní obslužnosti bude řešena dopravně-geografickými metodami a bude aplikována na zájmové území správního obvodu s rozšířenou působností Jihlava.

Území SO ORP Jihlava bylo záměrně vybráno s ohledem na autorovo místo bydliště v místní části obce Kamenice, tudíž se očekává jistá znalost prostředí veřejné dopravy v regionu.

## 2 CÍLE PRÁCE

Hlavním cílem této bakalářské práce je analýza a zhodnocení dopravní obslužnosti obcí SO ORP Jihlava veřejnou autobusovou a osobní železniční dopravou. Analýza dopravní obslužnosti bude řešena metodou dopravně-geografického výzkumu. Pro ověření fungování vztahů a zjištěných výsledků poslouží výběrové sondážní šetření.

Pro přesné určení dopravní obslužnosti bude nezbytné vypracovat dopravní polohu a dostupnost jednotlivých obcí v SO ORP Jihlava. Z toho vyplývá dílčí cíl zhodnocení dopravní dostupnosti obcí v SO ORP Jihlava. Detailně bude tedy provedena časová dopravní dostupnost. Dále bude provedena analýza denních toků pracovních migrací (dojíždka do zaměstnání), kde na základě této analýzy budou vymezeny spádové regiony, které budou konfrontovány s regiony vzniklými administrativním členěním.

Po provedení těchto analýz budou navržena řešení, která by mohla zlepšit obslužnost jednotlivých obcí. Identifikují se oblasti s horší kvalitou dopravní obslužnosti. Pro oblasti s nedostatečnou dopravní obslužností budou navržena vhodná řešení vedoucí ke zlepšení současného stavu a rentabilnosti jednotlivých spojení.

## 3 METODY TVORBY PRÁCE

### 3.1 Data

Pro hodnocení dopravní obslužnosti jsou zejména nezbytně nutná prostorová a statistická data. Statistická data socioekonomického formátu (počet obyvatel, počet vyjíždějících za prací) byla převzata ze stránek Českého statistického úřadu (dále jen ČSÚ).

Pro vymezení dopravní polohy posloužila data získaná z portálu GEOFABRIK, konkrétně se jednalo o vrstvu komunikací České republiky. Tato vrstva komunikací tvoří podklad téměř všech mapových výstupů zpracovaných v softwaru ArcGIS 10.0 od firmy ESRI. V programu ArcGIS byly dále použity vrstvy z ArcČR500 verze 3.1. ArcČR500 umožňuje práci s digitální vektorovou databází zpracovanou pro Českou republiku v měřítku 1 : 500 000 (ArcData Praha s.r.o., 2013). Vrstvy databáze ArcČR500 byly využity ve všech mapových výstupech.

Pro potřeby hodnocení dopravní obslužnosti obcí veřejnou dopravou byla využita data získaná z internetové aplikace IDOS jízdní řády spravované firmou CHAPS spol. s.r.o. Současně z IDOS jízdních řádů vznikla tabulka a mapa odkazující na dopravní společnosti obsluhující jednotlivé obce SO ORP Jihlava.

V této bakalářské práci vedle tzv. tvrdých dat bylo využito i dat tzv. měkkých, naměřených autorem při provedení sondážního doplňkového šetření v terénu (příloha V). Cílem šetření je kvalitativní hodnocení veřejné dopravy ve vymezeném území z pohledu obyvatel SO ORP Jihlava. Z technického hlediska nebylo ovšem možné zajistit šetření ve všech obcích v reprezentativním stanoveném vzorku. Šetření je tedy považováno za dodatek kvantitativního výzkumu a předpokládá se, že v některých případech může tuto část výzkumu vhodně doplňovat.

### 3.2 Horizontální dopravní poloha

Před zhodnocením samotné dopravní obslužnosti je pro tuto práci stěžejní provést analýzu horizontální a vertikální dopravní polohy obcí v SO ORP Jihlava. Podle Marady (2006), horizontální dopravní poloha určuje postavení sídla v dopravní síti, kdy kvalita dopravního nódu (střediska) je ovlivněna hierarchickou úrovní a druhem komunikace (železniční dráha, letecká linka apod.).

Pro hodnocení dopravní polohy obcí SO ORP Jihlava byla použita metoda bodování jednotlivých komunikací procházejících nebo se nacházejících v určité dojezdové vzdálenosti od intravilánu obce. Komunikace byly hierarchicky seřazeny a obodovány podle typu a významu, který má komunikace v daném regionu. Pro tuto metodu posloužila jako inspirace práce J. Hůrského (1978), na kterého později navázal ve své práci Seidenglanz (2003), Marada (2006) a Kotyza (2014). Kritéria bodování jednotlivých komunikací vznikly kombinací výše uvedených prací a také na základě odborného posouzení autora této bakalářské práce, který v případě bodového ohodnocení železničních tratí poupravil počet bodů podle velikosti území a významu železnice ve sledovaném území. Body byly obcím přiřazeny na základě kritérií uvedených v tabulce č. 1.

Tab. 1: Hodnotící kritéria komunikací – horizontální dopravní poloha

Typ infrastruktury	Dopravní kritérium	Body
Silnice	vzdálenost intravilánu obce od sjezdu z dálnice do 5,0 km	4
	vzdálenost intravilánu obce od sjezdu z dálnice v intervalu 5,1 – 10,0 km	2
	vzdálenost intravilánu obce od sjezdu z dálnice v intervalu 10,1 – 15,0 km	1
	průjezd silnice I. třídy intravilánem obce	3
	vzdálenost intravilánu obce od silnice I. třídy do 5,0 km	2
	vzdálenost intravilánu obce od silnice I. třídy v intervalu 5,1 – 10,0 km	1
	průjezd silnice II. třídy intravilánem obce	1
Železnice	průjezd železniční dráhy celostátního významu	2
	průjezd železniční dráhy regionálního významu	1

Zdroj: upraveno podle: Hůrský (1974), Seidenglanz (2003), Marada (2010) a Kotyza (2014)

Jednotlivé bodové ohodnocení bylo provedeno podle významu komunikace v území. Nejlepší bodové ohodnocení evidujeme u páteřních komunikací dálnice D1 a silnice 1. třídy č. 38, které mají celostátní charakter. Komunikace druhé třídy vzhledem k lokálnímu významu byly ohodnoceny méně.

U železniční tratě jsou podobně jako u silnic aplikovány hodnotící body podle významu obsluhovaného území: celostátní X regionální železniční trať (SŽDC, 2012). Železniční trať celostátního významu je ohodnocena více body než regionální trať. Oproti silnicím celkově železniční tratě obdržely méně bodů vzhledem k menšímu významu pro region (např. absence zastávky vlaku typu rychlík).

Uvedený způsob hodnocení přináší některé problémy. U silnic nižšího řádu dochází k problému větvení komunikací až za hranicí intravilánu, tudíž přijatá vzdálenostní kritéria byla posuzována vzhledem k malému rozsahu zkoumaného území individuálně.

Další problém spojený s kritériem vzdálenosti souvisí s přítomností komunikací několik desítek metrů za stanoveným limitem. Problém byl znovu řešen individuálně s ohledem na význam řešené komunikace pro danou obec. Nakonec nejspíše jeden z nejzávažnějších nedostatků této metody je samotné přidělení vah jednotlivým komunikacím (poměr mezi silniční a železniční sítí). Podobně jako Marada (2006) autor této bakalářské práce zvolil k všeobecně menšímu významu osobní drážní dopravy v současnosti, nižší bodovou hladinu pro železniční dopravu

Po aplikaci hodnotícího kritéria komunikací byly v území identifikovány obce s různou kvalitou horizontální dopravní polohy, které autor po odborném posouzení rozdělil na 4 úrovně:

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

### **3.3 Vertikální dopravní poloha**

Vertikální dopravní polohu charakterizuje Marada (2006) jako významovou hierarchii sledovaných středisek z hlediska velikosti a kvality jejich dopravní obslužnosti individuální a hromadnou dopravou.

Vertikální dopravní poloha z nedostatku relevantních dat bude provedena pouze z části na základě počtu cestovních příležitostí (vycházejících z obcí vymezeného území do centra Jihlavy a zpět) veřejnou autobusovou a vlakovou dopravou v stanovené referenční dny: pro pracovní den byla zvolena středa 4. března 2015 a pro víkend byla

určena sobota 7. března a neděle 8. března 2015. Přímá spojení VLD v referenční dny byla počítána v intervalu od 4:00 do 23:00 hod.

Někteří autoři, např. Hůrský (1974), Kotyza (2014), při hodnocení vertikální dopravní polohy používají společně s metodikou počtu cestovních příležitostí také metodu dopravní exponovanosti sledovaných obcí z hlediska intenzity individuální automobilové dopravy, tzv. přitažlivost města automobilovou dopravou. Metoda ovšem v této bakalářské práci nebyla aplikována z důvodu zkreslení naměřených dat tranzitní dopravou. Doprava, která vychází ze sledované obce, je zatížena značnou chybou tranzitní dopravy, kde nelze tyto dva zkoumané ukazatele jednoznačně rozlišit.

Vertikální dopravní poloha je tedy v této bakalářské práci zkoumána pouze z hlediska veřejné linkové dopravy. Tento jednoduchý ukazatel, jak uvádí Marada a kol. (2010), je zatěžkán chybou o údaje spojené s obsazeností spojů. Ukazatel nezachycuje obsazenost dopravních prostředků, tudíž nejsou k dispozici reálné přepravní proudy. Přesto považuje autor ukazatel za dostatečně vypovídající vzhledem k charakteru území a korelaci nabídky s poptávkou po veřejné dopravě.

Pro tuto metodu posloužily internetové jízdní řády společnosti CHAPS paralelně s webovými stránkami jednotlivých dopravců. Dopravní společnosti jsou prezentovány v tabulce č. 4 a územní rozložení dopravních společností znázorňuje obrázek č. 7. Jízdní řády společnosti CHAPS byly dále využity k účelu stanovení průměrného cestovního času stráveného v dopravním prostředku.

### **3.4 Časová dostupnost**

Časová dostupnost je další metoda podílející se na vyjádření celkové úrovně kvality dopravní obslužnosti. Metoda řeší přepravní dobu mezi jednotlivými obcemi vymezeného území a centrem správního obvodu (Jihlava). Zde je potřeba zmínit, že autor se zabýval časovou dostupností po železnici a časovou dostupností IAD na úkor VAD. Důvodem aplikace na IAD je jednoduchost, přehledný mapový výstup a zejména absence dat potřebných pro vytvoření modelu časové dostupnosti pro VAD. Analýzu časové dostupnosti IAD můžeme poměrně slušně porovnávat s analýzou dojížděky do práce a také s průměrným časem stráveným ve veřejném dopravním prostředku.

K úspěšnému provedení analýzy bylo nejprve nutné vymezit dopravní bod, ke kterému se bude časová dostupnost vztahovat. Za dopravní body byly zvoleny autobusové a vlakové nádraží.

Metoda byla provedena v prostředí ArcGIS 10.0 jako tzv. síťová analýza. Jedná se o zjednodušené vyjádření z důvodu nezahrnutí parametrů ovlivňujících především rychlost (počet pruhů komunikace, průjezd intravilánem obcí, sklonitost) a plynulost (dopravní zácpy, nehody, uzavírky) jízdy osobního automobilu a v případě vlaku metoda nezahrnuje čas strávený čekáním ve stanici. U jednotlivých typů silnic se určila průměrná cestovní rychlost, které je možné dosáhnout při jízdě osobním automobilem při respektování dopravních předpisů. Průměrné rychlosti odpovídají běžnému pracovnímu dni. Byly určeny tyto hodnoty: dálnice 115 km/h, silnice 1. třídy 75 km/h, silnice 2. třídy 65 km/h, silnice 3. třídy 50 km/h (Hudeček, 2010).

Časová dostupnost byla řešena také pro VDD, kde ovšem již nebyla aplikována metoda síťové analýzy z důvodu velké nepřesnosti časů uvedených v jízdních řádech a časů vyplývajících ze síťové analýzy. Obce obsluhované VDD byly tedy zařazeny do odlišných intervalů, které byly stanovené na základě dopravních časů zjištěných z IDOS.

### **3.5 Dojížd'ka za prací**

Jihlava ovlivňuje a také je zároveň ovlivňována velkým počtem obcí (sídel) v jejím zázemí. Po nastartování transformačních procesů sledujeme celou řadu změn ve vztahové organizaci geografického prostoru. Jak vyplývá z diskusí Hampla (2004) či Sýkory, Mulíčka (2009) jsou to především dojížd'ka za prací, různé druhy migračních pohybů, reorganizace dopravních vazeb apod. Pro potřeby této bakalářské práce ovšem postačí pouze dojížd'ka za prací. Pro stanovení dojížd'kového zázemí města Jihlavy byla aplikována metoda, kterou použil ve svých příspěvcích Toušek a Novák (2009) či Kraft a Vančura (2010).

Intenzita vztahů mezi obcemi Kraje Vysočina a městem Jihlavou byla vyjádřena jako podíl vyjíždějících za prací do Jihlavy z celkového počtu pracujících s trvalým bydlištěm v dané obci (Kraft, Vančura, 2010). Dle zjištěných výsledků bylo zázemí Jihlavy rozděleno do 4 hlavních zón, podle relativní intenzity dojížd'ky za prací. Jednotlivé zóny odpovídají intervalům:

- 10,0–19,9 %
- 20,0–33,2 %
- 33,3–49,9 %
- 50 % a více vyjíždějících

Spodní hranici 10,0–19,9 % uvádí, např. Toušek, Novák (2009) jako ještě dostatečně reprezentativní pro vymezení dojížděkového zázemí velkého střediska osídlení.

### **3.6 SWOT analýza veřejné dopravy**

Na závěr práce byla provedena SWOT analýza veřejné dopravy v SO ORP Jihlava. SWOT analýza osvědčeným způsobem popisuje silné a slabé stránky veřejné dopravy v zájmovém území a zároveň poukazuje na určité příležitosti a hrozby spojené s veřejnou dopravou.



## 4 CHARAKTERISTIKA VYMEZENÉHO ÚZEMÍ

Při charakteristice území je nutné jako první zmínit polohu samotného SO ORP Jihlava. Zkoumané území se rozprostírá ve středu Kraje Vysočina. Kraj Vysočina na severu sousedí s krajem Pardubickým a Středočeským, na východě s Jihomoravským a na západě s Jihočeským. Samotné zkoumané území sousedí na severu s SO ORP Havlíčkův Brod a Humpolec. Na východě sousedí s SO ORP Velké Meziříčí a Žďár nad Sázavou. Na jihu sousedí s SO ORP Telč a Třebíč. Na západě sousedí s SO ORP Pelhřimov. Absence společné hranice se SO ORP z jiného kraje se dá považovat za důležitý geografický faktor. Umístění v centru kraje samo o sobě znamená kvalitní dopravní polohu a dostupnost, protože Jihlava jako krajské město je napojená na důležité dopravní cesty v dopravní síti České republiky, viz obrázek č. 2.

Charakteristická je pro tuto oblast kopcovitá krajina s lesními porosty a údolními pánvemi s množstvím rybníků a potoků. Nejvyšším bodem správního obvodu je Čerínek (761 m), naopak nejnižší leží místo, kde řeka Jihlava překračuje hranice správního území. Tato řeka je i nejvýznamnějším vodním tokem. Z celé řady vodních ploch patří mezi největší vodní nádrž Hubenov a Jezdovický rybník.

Z geomorfologického hlediska se oblast správního obvodu rozkládá na území Českomoravské vrchoviny. Konkrétně v geomorfologických podcelcích Pacovské pahorkatiny, Brtnické vrchoviny, Jihlavsko-sázavské brázdy a Humpolecké vrchoviny. Relativní členitost hlavně v okolí města Jihlavy není příliš vysoká. Fyzicko-geografické faktory tedy netvoří nepřekonatelné bariéry pro dopravní obslužnost.

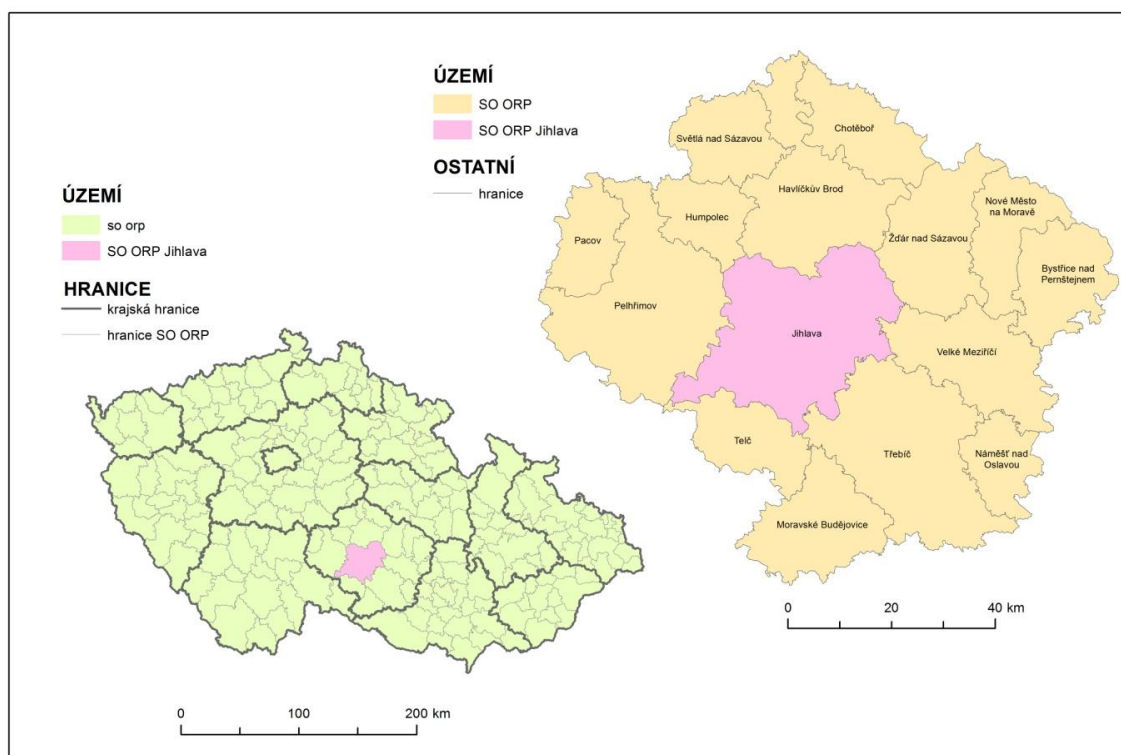
V blízkosti Jihlavy se rozkládá přírodní park Čerínek s cennými mrazovými sruby, srázy, kamennými moři a rašelinnými loukami (Smolová, Vítek 2007).

Jihlava, stříbrná pokladnice českých králů, patří mezi naše nejstarší horní města. Poprvé ve střední Evropě zde bylo vedle městského práva kodifikováno horní právo. Obdélníkové náměstí patří k největším historickým náměstím v našich zemích. Je zde zachováno čtrnáct raně gotických domů. Pod městským historickým jádrem se nachází podzemní labyrint chodeb, který je částečně přístupný. Kolem města byly vybudovány mohutné hradby, jejichž zbytky patří k nejlépe zachovaným stavbám tohoto druhu v České republice. V Polné se nachází jeden z největších barokních kostelů v republice, dominantou Brtnice je renesanční zámek a poblíž města stojí známá hradní zřícenina Rokštejn. V Třešti je v bývalé židovské synagoze umístěna expozice třeštského betlemářství, které zde má téměř dvousetletou tradici. V Jihlavě se nachází i známá

zoologická zahrada, která se proslavila jako „ZOO bez mříží“. Byla v ní vybudována zdařilá kopie typické africké vesnice tzv. matongu (ČSÚ, 2013). Tento krátký výčet turistických zajímavostí zvyšuje celkový zájem o region, který vyžaduje kvalitní dopravní spojení a dostupnost.

SO ORP Jihlava s rozlohou 921,76 km<sup>2</sup> je největší správní oblastí v Kraji Vysočina. Počet obyvatel 99 479 k 31. 12. 2013. Hustota zalidnění je 108 obyv./km<sup>2</sup>. Největším městem je Jihlava s počtem obyvatel 50 598. Téměř 100 000 obyvatel je prostorově rozmístěno do 79 obcí, z nichž 4 mají statut města. Ve městech Brtnice, Jihlava, Polná a Třešť žijí téměř dvě třetiny obyvatel správního obvodu (ČSÚ, 2013).

Charakteristická roztržitá sídelní síť komplikuje kvalitnější dopravní obslužnost. Oblast s velmi řídkou sídelní strukturou, kde připadá na jednu obec v průměru 1 257 obyvatel (bez Jihlavy 625). Nejčastější počet obyvatel v obci se pohybuje v intervalu od 500–999, kde se nachází 55 obcí. V intervalu nad 2 000 trvale žijících obyvatel se nachází 6 obcí.



Obr. 1: Poloha SO ORP Jihlava v rámci ČR a kraje Vysočina (Zdroj: ArcČR500)

## 5 DOPRAVNÍ POLOHA

Dopravní poloha je jeden z nejvýraznějších činitelů, který zásadním způsobem ovlivňuje rozvojové šance svého okolí. Investice do dopravní infrastruktury jsou velmi finančně nákladné, a proto je potřeba velmi citlivě a detailně hodnotit případné výstavby nových komunikací. Při bližším pozorování rozložení železničních tratí v SO ORP Jihlava se dá téměř jistě tvrdit, že se již žádná výstavba nových drah konat nebude. Můžeme čekat naopak rušení některých lokálních úseků tratí, jako tomu bylo u tratě Polná – Dobronín, kde od roku 2010 žádný osobní vlak nevyjel. Vybavenost dopravní infrastrukturou by tedy neměla být chápána jako rozvojový cíl, ale naopak jako prostředek, který rozvoj umožňuje.

Výstavba nové komunikace sama o sobě nic nového svému okolí nepřinese, kromě vzniku prostorové bariéry. Teprve zprostředkovaně přes ostatní činnosti a aktivity se dostaví přínos.

Dopravní poloha ovlivňuje dostupnost území. Region, který je dobře dopravně dostupný, má lepší rozvojové dispozice (propojenost s nadřazenými sídly, pozitivní dojezdová vzdálenost k trhu, vznik podnikatelské aktivity). Podobně působí dopravní poloha i z hlediska dostupnosti správních, obslužných a dalších typů středisek. Střediska, která jsou lépe dopravně dostupná, přitahují aktivity, zatímco ta hůře indisponovaná je spíše ztrácí (Chvátal, 2012).

Při posuzování vlivu dopravní infrastruktury na dopravní dostupnost je nutné rozlišovat úroveň a druh infrastruktury. Vybudování dálnice se sjezdem do 5 km poskytuje obci lepší možnosti, než přítomnost komunikace nižší třídy či regionální trať.

Dopravní poloha vymezeného území je velice dobře exponovaná nejen v rámci ČR, kdy tvoří tranzitní region mezi Prahou a Brnem (dálnice D1), ale také v rámci střední Evropy. Území správního obvodu je součástí urbanizované osy Berlín – Praha – Vídeň/Bratislava – Budapešť, která je v širším kontextu součástí hlavní komunikační spojnice severní Evropy a Skandinávie s jihovýchodní Evropou a západní Asií. Dalšími významnými zdroji exponovanosti jsou silnice 1. třídy č. 38 a železniční dráha č. 240 a č. 225.

Při detailnějším pohledu na jednotlivé obce správního obvodu již u některých registrujeme horší exponovanost či úplně nedostatečnou dopravní polohu. Situaci výrazně ovlivňují již zmiňované komunikace dálnice D1 a silnice I/38. Obce vzdálenější od těchto komunikací, zejména situované jižně od Jihlavy, se vyznačují velice špatnou dopravní polohou, viz kapitoly níže. Avšak co se týče polohy území vzhledem k hlavním koncentracím obyvatelstva v rámci státu, pak je tato poloha průměrná až podprůměrná. Všechny velké hlavní aglomerace jsou poměrně vzdálené. Nejbližší z nich je brněnská, která oživuje zejména východní část Kraje Vysočina (IDS JMK ve Velké Bíteši).

## **5.1 Dopravní síť SO ORP Jihlava**

Nejdůležitější komunikační prvky v území jsou dálnice D1 (v síti evropských silnic značená E50/E65) a silnice 1. třídy č. 38 (E59). Dálnice D1 znamená pro město Jihlava a okolí rychlé spojení s Prahou (75 min) a s Brnem (50 min). Význam dálnice D1 pro vybrané území a celý Kraj Vysočina dokazují mj. vzniklé průmyslové zóny v blízkosti Jihlavy u sjezdů z dálnice. Ve vymezeném území prochází dálnice D1 severně od Jihlavy v délce 21 km.

Pro SO ORP Jihlava jsou důležité 4 dálniční sjezdy (směrem od Prahy: exit Větrný Jeníkov, Jihlava-Pávov, Velký Beranov a Měřín). Podle sčítání intenzity dopravy (ŘSD, 2012) z roku 2010 bylo v úseku Jihlava-Pávov až Větrný Jeníkov napočítáno 35 601 vozidel za 24 hodin. Podobných hodnot samozřejmě nedosahuje ve vymezeném území žádná jiná komunikace. Nejbližší s 21 400 voz./24 hodin figuruje silnice I/38 v úseku křížení s D1 u Pávova.

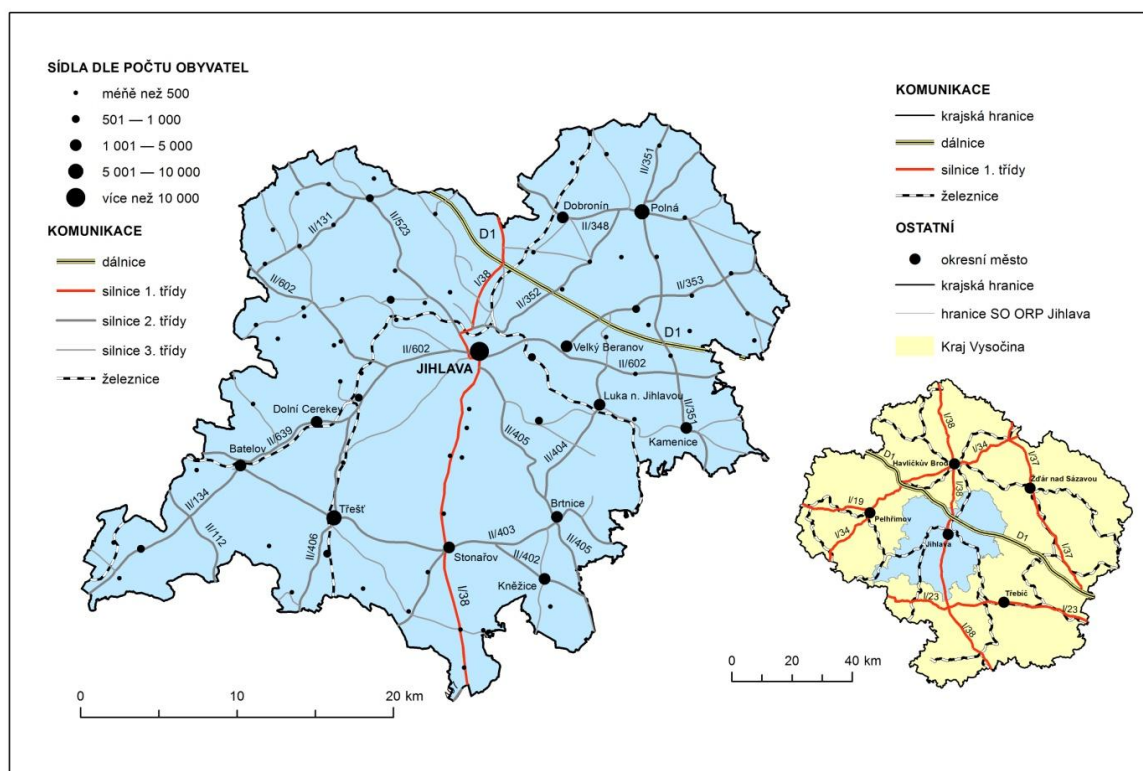
Silnice I/38 (E59) se dá považovat za druhou nejvýznamnější komunikaci v SO ORP Jihlava. Spojuje města Česká Lípa, Kolín, Jihlava, Znojmo, Vídeň. Do budoucna Ministerstvo dopravy společně s EU mají vynaložit značné prostředky na modernizaci silnice I/38 (výstavba mimoúrovňových křižovatek, obchvatů) a posléze by měla být označena za silnici pro motorová vozidla (ŘSD, 2012).

Další důležité silnice jsou II/602 (Pelhřimov – Jihlava – Brno), která tvoří doprovodnou komunikaci k dálnici D1 a nejdelší silnice II. třídy v ČR II/112, která spojuje Benešov, Vlašim, Pelhřimov, Telč a Želetavu.

Postavení železniční sítě zaostává za silniční sítí. Charakteristické pro Kraj Vysočina je následovné rozdělení: Jihlava – centrum autobusové dopravy, Havlíčkův Brod – centrum železniční dopravy.

Přibližná celková délka využívaných železničních tratí je 71 km (výpočty v prostředí ArcGIS). Hustota železniční sítě vypočtena nejjednodušším ukazatelem ( $\text{km}/100\text{km}^2$ ) v SO ORP je tedy pouze 0,13, což je výrazně méně ve srovnání s průměrem ČR. Územím procházejí 2 celostátní dráhy (č. 225, č. 240) a jedna dráha regionálního významu (č. 227). Železniční dráha č. 225 ve směru Havlíčkův Brod – Veselí nad Lužnicí obsluhuje ve vymezeném území 11 obcí. Důležitá je železniční stanice v Kostelci u masokombinátu Kostecké uzeniny, který je významný zaměstnavatel v regionu. V SO ORP Jihlava zastává tato dráha funkci páteřní železnice.

Další celostátní dráha č. 240 Jihlava – Brno obsluhuje pouze 3 obce v regionu, ale umožňuje alternativní dopravní spojení s městem Třebíč. Regionální dráha č. 227 Kostelec – Slavonice má z hlediska vyšších administrativních celků velmi malý význam (skoro žádné přímé spojení s Jihlavou), ale pro místní obce na trati znamená jeden ze způsobů přepravy za prací. Nejdůležitější komunikace a jejich popis zachycuje příloha I.



Obr. 2: Dopravní síť SO ORP Jihlava (Zdroj: ArcČR500; vlastní zpracování)

Výhledově se plánuje výstavba vysokorychlostní trati (VRT), která by měla tímto strategickým územím procházet a došlo by tak k zrychlení nejen cestovních časů mezi městy Praha, Brno, Vídeň, ale zejména by ČR byla napojena na evropskou síť VRT. Nejpravděpodobněji bude průběh VRT paralelně kopírovat dálnici D1 (nejmenší možné narušení krajiny).

## 5.2 Horizontální dopravní poloha

Způsob hodnocení horizontální dopravní polohy byl již popsán v metodice tvorby práce. Zde se zaměříme na hodnocení zjištěných výsledků, které nutno podotknout, nejsou nějak výrazně překvapivé. Intuitivně se dalo předpokládat, že nejlepší výsledky zaznamená město Jihlava, do kterého směřují všechny důležité komunikace v regionu. Výši naměřených údajů ovlivňuje blízká dojezdová vzdálenost sjezdů z dálnice D1 a přítomnost silnice I/38. V Jihlavě se střetávají 2 celostátní železniční dráhy s rychlíkovým provozem. Přítomnost dálnice D1 výrazně zlepšuje dopravní polohu Jihlavy i v transevropské dopravní síti TEN-T.

U ostatních obcí v území již tento výrok o pozici v transevropské dopravní síti použít nemůžeme. Některé obce se naopak vyznačují velice špatnou dopravní polohou i v rámci regionálních dopravních vztahů.

Nejlepší dopravní polohu vykazují obce situované v blízkosti dálnice D1. Přítomnost poměrně blízko od sebe vzdálených dálničních sjezdů v tomto území výrazně polarizuje dopravní polohu obcí. Nejvíce bodů (bez Jihlavy) obdržely obce Dobronín a Polná (13 b.), následovány Stříteží (12 b.) a Velkým Beranovem (11 b.). Do kategorie „velmi dobré“ (10 a více bodů) se s 10 body vtěsnaly ještě obce Hladov, Luka nad Jihlavou, Malý Beranov a Větrný Jeníkov. Zmíněný výčet obcí (kromě obce Hladov) se dal intuitivně předpokládat již před provedením studie. Překvapením může být absence Kostelce u Jihlavy (9 b.), který má po Jihlavě nejvýznamnější postavení na železniční dráze a nachází se zde masokombinát Kostecké uzeniny a.s., který zaměstnává 1 650 zaměstnanců (HBI, 2013). Zde převážil efekt menší bonifikace železničních cest na úkor silnic a také už výraznější vzdálenost od dálnice D1. Hladov ležící na silnici I/38 vyčnívá v porovnání s obcemi v širším okolí svojí dopravní polohou. Hladov, jako nejjižněji položená obec v správním území, se vyznačuje dobrou exponovaností zásluhou silnice I/23, která prochází sousedním SO ORP Telč.

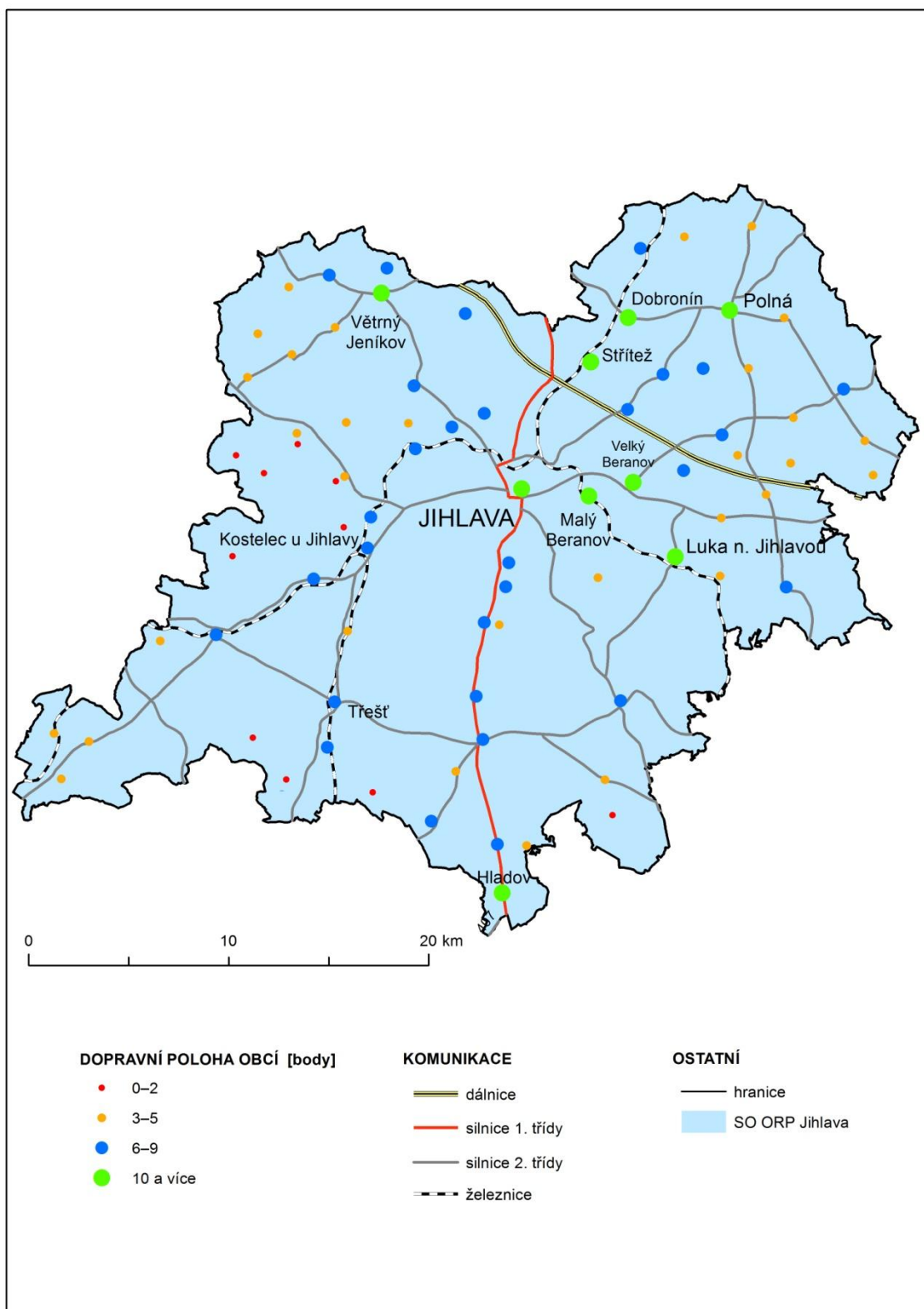
Za „dobrou“ dopravní polohu ještě považujeme zisk 6–9 bodů. Obecně by se dalo konstatovat, že téměř všechny obce (kromě Bítovčic, Jezdovic a Jihlávky) ležící na železniční trati nezaznamenaly horší výsledek než právě spodní hranici šesti bodů.

Nejhorší dopravní polohu registrujeme u obcí západně od Jihlavy mezi obcemi Kostelec a Větrný Jeníkov. Vzhledem k malé velikosti sídel v tomto mikroregionu a značné rozdrobenosti (chatové osady, hájenky, samoty) jsou obce obsluhovány zejména komunikacemi nižších tříd, které nebyly bodově ohodnoceny.

Další špatně exponovanou oblastí je jihozápadní okraj SO ORP Jihlava, který inklinuje k mikroregionu Počátky, ležící v okrese Pelhřimov. Tyto obce Horní Dubenky, Jihlávka a Kaliště se vyznačují největší vzdáleností do města Jihlavy, tzv. vnitřní dopravní periferie.

Špatnou dopravní polohu evidujeme dále u obcí na Polensku, které jsou relativně blízko situované k dálnici D1, ale napojení na dálnici vede přes silnice nižších tříd, což znamená vyšší dojezdovou vzdálenost. U těchto obcí na Polensku pozici v intervalu 3–5 bodů zajišťují silnice druhé třídy.

Po analýze horizontální dopravní polohy aplikované na území SO ORP Jihlava můžeme obecně tvrdit, že celkový rozsah silniční i železniční sítě je dostatečný. Tvrzení potvrzuje vysoký počet obcí, kde prochází alespoň jedna silnice 2. třídy nebo železniční trať (48 obcí ze 79). Po připočítání obcí situovaných na silnicích 3. tříd (docházíme k závěru, že pouze v 10 případech neprochází obcí žádná silnice (tzn. silnice I., II. a III. třídy dle dělení ŘSD), ale pouze místní a účelové komunikace. V případě železnice evidujeme 15 obcí napojených na železniční trať. Jednotlivé bodové ohodnocení každé obce je k nahlédnutí v příloze II.



Obr. 3: Horizontální dopravní poloha obcí SO ORP Jihlava k 31. 3. 2015

(Zdroj: ArcČR500, IDOS – Jízdní řády, 2015)



## 6 ČASOVÁ DOSTUPNOST

Tato kapitola se zabývá problematikou dopravní dostupnosti jako zásadního konceptu v dopravně-geografických analýzách. Konkrétně práce řeší časovou dostupnost, která je podle Vondráčkové (2004), z psychologického hlediska podstatnější nežli dostupnost kilometrická (vzdálenostní). Autorka tvrzení dokazuje na příkladu dojížděky z obcí do Prahy, která je ovlivněna spíše položením rychlostních komunikací (především dálnice) než vzdáleností od metropole.

„V současnosti hraje dopravní dostupnost, resp. kvalita infrastruktury poměrně důležitou roli při rozhodování firem o svém umístění v rámci regionu či státu“ (Marada a kol. 2006: 52).

Problematika dostupnosti je klíčová zejména ve venkovských oblastech z důvodu nutnosti realizace cest za základními potřebami. Z pohledu provozovatelů VD je situace ve venkovských oblastech velice složitá, protože v těchto řídko zalidněných mikroregionech je poptávka nízká a tudíž provozování VD způsobuje ztrátovost. Nutná podpora financování ze strany objednavatelů VD. Zde poté může docházet k nahrazení VD dopravou automobilovou. Řešením mohou být různé alternativní způsoby obsluhy (sdílené jízdné, mikrobusem na zavolání, obecní taxi). U periferních oblastí lze situaci špatné dostupnosti zlepšit vybudováním nové infrastruktury. Toto řešení je ale z podstaty věci velmi nákladné a prvotní zvýšenou dojížděku za prací může později nahradit emigrace do ekonomicky silnějších regionů.

Zvolený postup při zpracování a důvody aplikace metody na IAD jsou popsány v kapitole č. 3.

Nejlepší časovou dostupnost v intervalu 5–10 minut pozorujeme u obcí v bezprostřední blízkosti Jihlavy (Malý Beranov) a u obcí, které jsou situované na komunikaci I/38 (Rantířov, Čížov). Obecně obce situované podél silnice I/38 vykazují lepší dojezdové časy ve srovnání s obcemi ležícími mimo tuto komunikaci. Podobný jev pozorujeme u dálnice D1. „Dobrou“ časovou dostupnost pozorujeme u obcí v intervalech 10–15 a 15–20 minut (obrázek č. 4). V těchto intervalech se nachází 43 obcí. Tyto obce jsou koncentricky rozprostřené kolem Jihlavy, a tudíž profitují z husté silniční sítě 2. a 3. třídy.

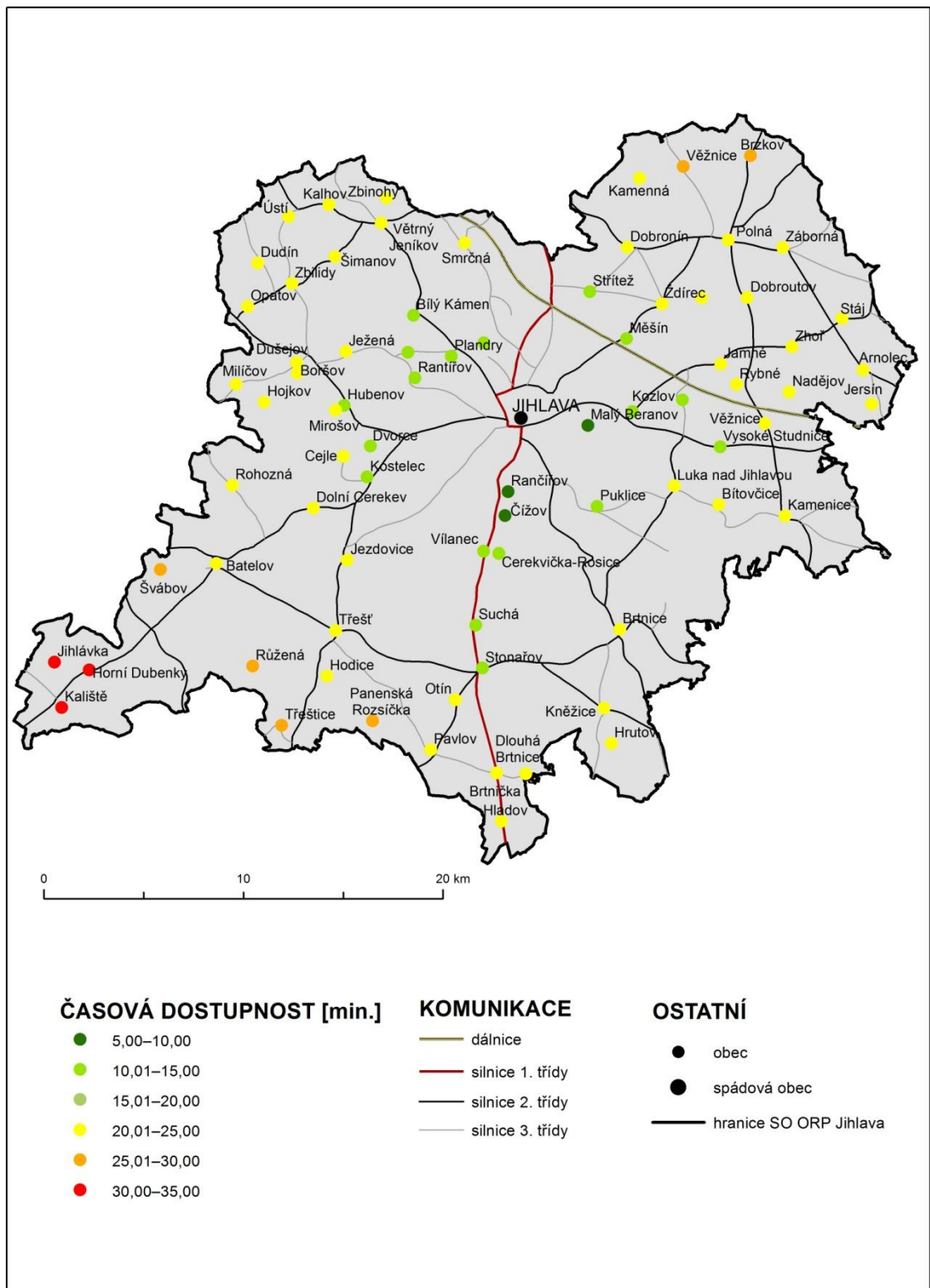
Jako vyloženě „špatně“ dostupná se nejeví žádná obec v SO ORP Jihlava. Pouze u obcí Jihlávka, Horní Dubenky a Kaliště pozorujeme nejhorší časovou dostupnost, která je ovšem způsobena největší dojezdovou vzdáleností do Jihlavy. Na obrázku

č. 4 je u těchto obcí časová dostupnost v intervalu 30–35 minut, reálně je ovšem o 5 až 7 minut vyšší (metoda nereflektuje průjezd intravilánem, technický stav vozovky apod.).

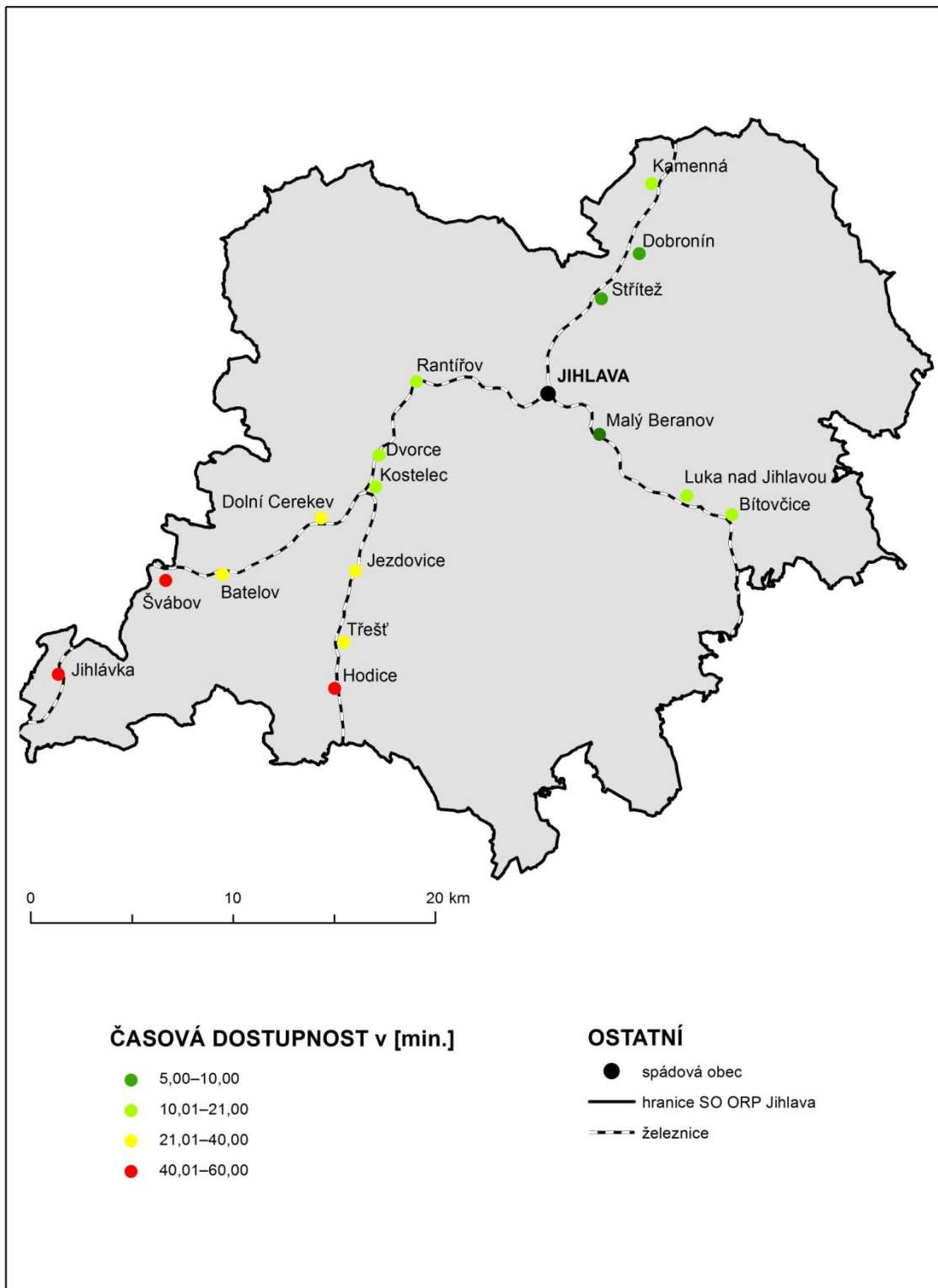
V porovnání s průměrnou dobou přepravy VAD (příloha III) dosahuje IAD samozřejmě nižších cestovních časů. Zajímavé výsledky pozorujeme u obcí, většinou více vzdálených od Jihlavy, kde se projevuje viditelný nárůst průměrné doby přepravy VAD oproti IAD v průměru o 15 až 20 minut. Jedná se o obce Arnolec, Brzkov, Horní Dubenky, Jihlávku, Jersín a Kaliště. S připočítáním času spojeným s využíváním VAD (čekání na autobus, docházka na zastávku, docházka do cílové lokality) se může u obyvatel projevit volba upřednostnění IAD. K pravděpodobnému upřednostnění IAD před VAD dochází samozřejmě u obyvatel, kteří mohou řídit osobní automobil. Role VAD, konkrétně v obcích Arnolec, Brzkov, Horní Dubenky, a Jersín, je velice důležitá z hlediska dojížděky do zaměstnání, kdy se obce nacházejí v druhé, třetí a čtvrté zóně dojížděkového regionu do Jihlavy, viz obrázek č. 6. Výjimkou je obec Jihlávka, která nespadá do dojížděkového regionu Jihlavy, nýbrž k městu Počátky.

Při srovnání časové dostupnosti IAD s průměrným přepravním časem VDD (obrázek č. 5 a příloha IV) dochází k podstatně lepším výsledkům ve prospěch železnice u tratě č. 240 a č. 225 (úsek Jihlava – Kamenná). Na trati č. 240 se může vlak pohybovat maximální rychlostí 90 km/hod, zatímco na trati č. 225 je maximální povolená rychlost pouze 80 km/hod. U obcí ležících na železniční trati č. 240 v úseku Jihlava – Jihlávka vychází jako rychlejší způsob dopravy IAD vzhledem k přímějším charakteru paralelně vedených silnic (II/602 v úseku Jihlava – Dvorce, II/639 v úseku Kostelec – Batelov, II/134 v úseku Batelov – Kaliště). Železnice navíc vede z Batelova přes Horní Cerekev, která nespadá do SO ORP Jihlava, tudíž není řešena v dané metodice.

Srovnání VAD s VDD se vyznačuje stejným charakterem popsaným v předchozím odstavci. Platí následující vztah: je-li v obci rychlejší spojení do Jihlavy IAD, pak v této obci bude rychlejší i VAD (lepší časová dostupnost po silnici). V ostatních obcích (situovaných na železniční trati) je rychlejší VDD.



Obr. 4: Časová dostupnost obcí do centra Jihlavy individuální automobilovou dopravou (ArcČR500, vlastní zpracování)



Obr. 5: Časová dostupnost obcí do centra Jihlavy VDD (ArcČR500, vlastní zpracování)

## 7 DOJÍŽDKA DO ZAMĚSTNÁNÍ

„Dojížďka představuje v současné době nejvýznamnější regionální proces funkčních interakcí v sídelním systému“ (Kraft, Vančura 2010: 43). Dále se dojížďkou zabýval např. Novák (2005). Dojížďka do zaměstnání představuje významný sociální jev, jehož rozsah, vzdálenosti, směry a formy reflektují ekonomickou strukturu každého regionu. Odpovídá na jedné straně dosaženému stupni koncentrace obyvatel a na straně druhé rozmístění pracovních příležitostí (Novák, 2005).

Cílem této kapitoly je vyhodnocení regionální působnosti města Jihlavy z hlediska dojížďky. Vyhodnocení bude probíhat na základě vymezení dojížďkových regionů, které budou rozděleny do 4 zón (blíže k metodice v kapitole č. 3). Význam dojížďky spočívá v tom, že se dnes jedná o krátkodobý nejvýznamnější regionální proces a právě dojížďka, např. podle Hampla (2005), je považována za klíčový prvek vytváření socioekonomických regionů. V posledních letech dojížďka převzala roli či zcela nahradila do té doby nejvýznamnější proces migraci.

Město Jihlava představuje největší středisko osídlení v Kraji Vysočina. Jihlava dominuje v Kraji Vysočina co do počtu dojíždějících za prací. Za výrazné podpory zahraničních investorů v období po transformaci vzniklo několik tisíc pracovních míst zejména v nově vybudovaných průmyslových zónách. Přímé investice od německých a rakouských společností bezpochyby přitáhla rozvojová osa – dálnice D1.

Padesátitisícová regionální metropole v použité metodice ovlivňuje a zároveň je zpětně ovlivňována 134 obcemi, z toho 58 těchto obcí leží za administrativní hranicí SO ORP Jihlava. Pracovní region Jihlava tvoří relativně kompaktní území, které je protáhlé ve směrech sídelně významnějších středisek. Zejména u obcí situovaných ve směru silnice I/38 (Jihlava – Havlíčkův Brod) se projevila přitažlivost města Jihlavy za prací. Podobná funkce se projevila u dálnice D1, kdy přítomnost těchto komunikačních těles způsobí kontrakci prostoru. Tedy více vzdálené lokality se stanou časově přístupnější a atraktivnější.

Nejsilnější absolutní dojížďkové vazby na město Jihlava má Třebíč (526 vyjíždějících). V relativních číslech těchto 526 vyjíždějících znamená ovšem marginální podíl (14,8 %) všech vyjíždějících za prací z Třebíče. Většina z těchto vyjíždějících pracuje ve firmě Bosch Diesel s.r.o.

Z dalších okresních měst má silné vazby na Jihlavu již zmiňovaný Havlíčkův Brod (424). Ostatní nejsilnější dojížděkové proudy znázorňuje tabulka č. 2. Typické zázemí tvoří Jihlava pro obce ve správním obvodu Telč, což vzhledem k rozsahu bývalého okresu Jihlava není až tak překvapivé.

Struktura dojížděkového zázemí z hlediska jednotlivých zón je znázorněna v tabulce č. 3 a na obrázku č. 6. Celkový počet vyjíždějících za prací do Jihlavy byl 8 481. Zajímavé by bylo srovnání se statistikami z předchozích censů. Podle Krafta, Vančury (2010), se projevuje nárůst počtu osobních automobilů a ochota lidí denně dojíždět na stále větší vzdálenosti ve srovnání se sčítacími roky 1991 a 2001. Nárůst IAD způsobuje úbytek pravidelně cestujících veřejnou dopravou.

Vlastní jádro dojížděkového regionu tvoří obce v SO ORP Jihlava, které i u hranic správního obvodu dosahují hodnot vyznívajících pro Jihlavu. Tento fakt je dán relativně malým územím a absencí vyloženě konkurence schopného střediska vůči Jihlavě. Relativní autonomii z hlediska dojížděkových vztahů vykazuje město a okolí Žďáru nad Sázavou. Téměř polovina obcí celého regionu, tzn. 66 % vyjíždějících, náleží do zóny č. 1. Tyto obce jsou situovány v blízkosti města Jihlavy. Pozorujeme zde nejintenzivnější vztahy a lze je považovat za jakési „jádro aglomerace. Za jádro aglomerace můžeme považovat i městyš Štoky, který administrativně spadá do SO ORP Havlíčkův Brod, ale s více než 50 % vyjíždějících za prací spadá do zázemí Jihlavy, viz obslužnost MHD Jihlava.

S rostoucí vzdáleností od města klesá intenzita vazeb, tzv. distance decay efekt, který je mírně potlačen podél významných komunikací. V zóně č. 2 evidujeme pouze 18 obcí. Jedná se většinou o obce více vzdálené od Jihlavy a situované v zázemí jiných menších středisek, např. obce na Polensku či Telčsko-Třešťsku. V zónách č. 3 a č. 4 ještě více platí pravidlo o vzdálenosti a lokaci v zázemí jiného střediska.

Tab. 2: Nejsilnější dojížděkové proudy do Jihlavy v roce 2011

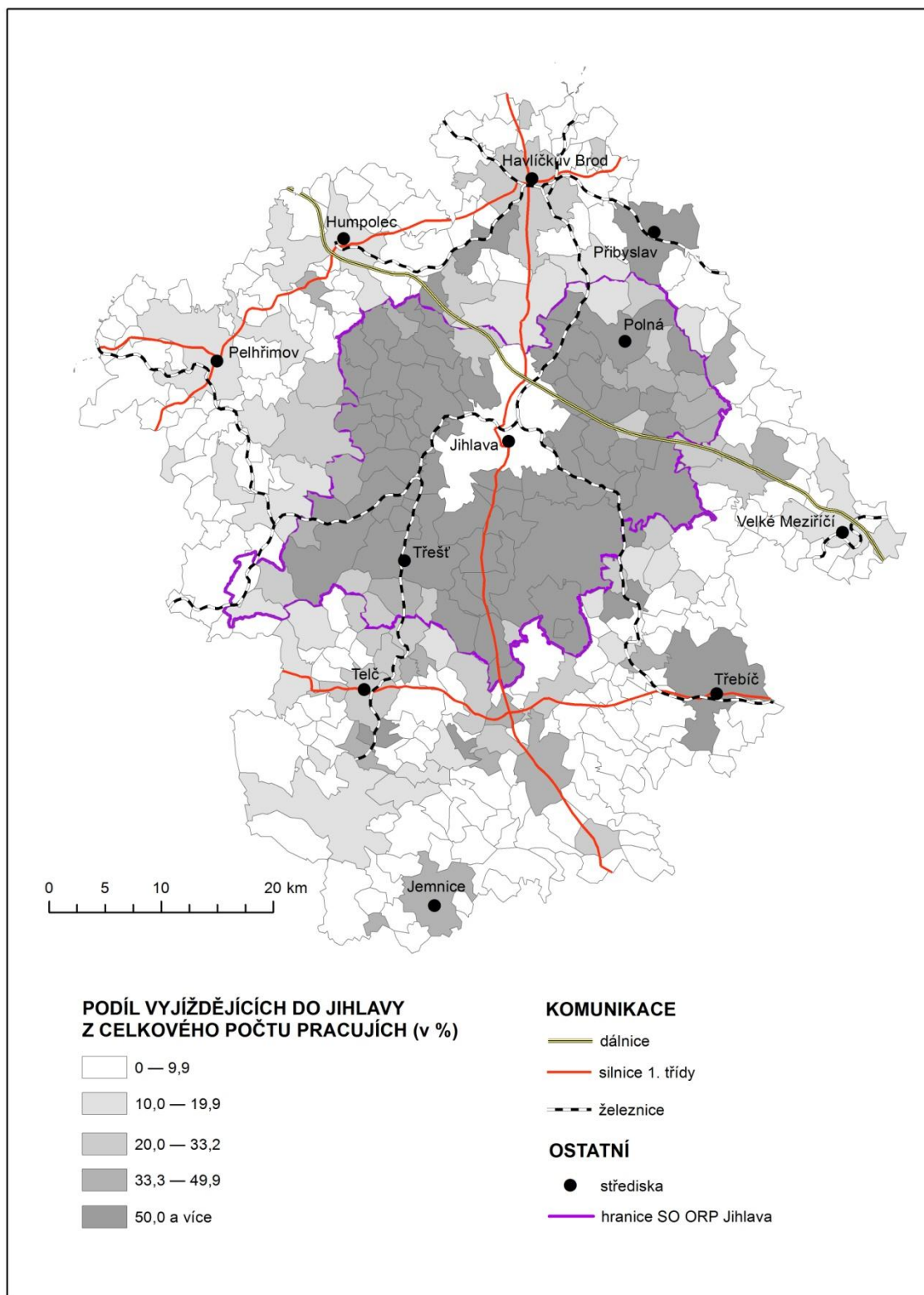
Název obce	Absolutní počet vyjíždějících	Relativní počet vyjíždějících v [%]
Třebíč	526	14,8
Brtnice	483	76,9
Třešť	482	58,8
Havlíčkův Brod	424	26,9
Polná	394	66,0
Luka nad Jihlavou	363	82,3
Dobronín	256	68,2
Kamenice	237	73,8
Velký Beranov	217	85,4
Telč	198	32,6

Zdroj: ČSÚ (2011); vlastní výpočty

Tab. 3: Dojížděkové zázemí Jihlavy v roce 2011

Intenzita dojížděky	Počet obcí	Počet vyjíždějících	Celkový počet vyjíždějících	Podíl vyjíždějících z dojíždějících celkem [%]
Zóna 1 (50,0 % a více)	66	5 631	9 064	62,1
Zóna 2 (33,3–49,9 %)	18	380	921	41,3
Zóna 3 (20,0–33,2 %)	26	1 166	4 464	26,1
Zóna 4 (10,0–19,9 %)	24	1304	9 246	14,1
<b>Celkem</b>	<b>134</b>	<b>8 481</b>	<b>23 695</b>	<b>35,8</b>

Zdroj: ČSÚ (2011); vlastní výpočty



Obr. 6: Dojízdňkové zázemí Jihlavy 2011; (ČSÚ, 2011; vlastní zpracování)



## **8 DOPRAVNÍ OBSLUŽNOST**

V této části práce je provedena klíčová analýza pro úspěšné zhodnocení dopravní obslužnosti obcí v SO ORP Jihlava. Rozhodujícím faktorem pro provedení co nejpřesnější analýzy se ukázalo zvolení správného dopravního bodu, ke kterému se bude počet příležitostí vztahovat. Vzhledem k značné vzdálenosti mezi autobusovým nádražím a hlavním vlakovým nádražím v Jihlavě byla provedena metoda pro oba druhy veřejné dopravy zvlášť. Za další bylo nutné vyřešit absenci zastávky pro autobusy MHD poblíž autobusového nádraží. Pro autobusy MHD byla zvolena nejbližší zastávka Chlumova, která je od autobusového nádraží vzdálená 7 minut chůze. Tyto nedostatky poukazují na nezbytnost vybudování dopravního terminálu obsluhujícího všechny druhy dopravy. Detailněji byl metodický postup celé analýzy popsán v kapitole č. 3.

### **8.1 Dopravní společnosti v SO ORP Jihlava**

Město Jihlava vytváří přirozenou spádovou oblast nejen pro obce ze správního obvodu a okresu Jihlava, ale také vytváří zázemí pro přilehlé obce sousedních okresů. Město silně industrializované vytváří velké množství pracovních příležitostí v automobilovém průmyslu, nabízí celou řadu podnikatelských aktivit, disponuje úřady místní samosprávy, okresním a krajským úřadem a celou řadou dalších institucí (nemocnice, okresní soud, školy, instituce kulturní vybavenosti apod.). Není tedy pochyb o významu města v regionu a přesahu vazeb za hranice správního obvodu Jihlava. Význam města z hlediska dojížděky bude zanalyzován v nadcházející kapitole.

Obce v regionu jsou nejčastěji obsluhovány autobusovou dopravou společností ICOM Transport a.s., která tvoří jedno z největších dopravních uskupení v Evropě. ICOM transport a.s. vznikl po privatizaci podniku ČSAD Jihlava s. p. V současné době zaměstnává po celé České republice 1 800 zaměstnanců (ICOM Transport, 2012). Do rodiny ICOM transport patří řada dalších společností, např. TRADO-BUS s.r.o., která taktéž zajišťuje autobusovou přepravu v SO ORP Jihlava.

Ve vymezeném území celkově působí 11 dopravců. VAD poskytuje 10 dopravců a VDD zprostředkovávají výhradně České dráhy a.s. Největší význam má již zmiňovaný ICOM transport a.s., který zajišťuje VAD v 69 obcích. S velkým odstupem s 16 obsluhovanými obcemi stojí na pomyslném druhém místě České dráhy a.s., které jsou následovány společností TRADO-BUS s.r.o (14 obcí) a společností ZDAR a.s (13 obcí). Tito 4 dopravci zajišťují každodenní regionální VAD a VDD. Dále ve

vymezeném území působí další dopravci zajišťující dálkovou VAD, viz tabulka č. 4. Pět obcí je obsluhováno Dopravním podnikem města Jihlavy. Jednotlivé dopravní společnosti obsluhující obce v SO ORP Jihlava znázorňuje nejlépe obrázek č. 7.

Pozorujeme, že ICOM transport a.s. působí rovnoměrně v celém území. VAD nezajišťuje pouze v obci Brtnička, Hrutov, Malý Beranov (přítomnost Dopravního podniku města Jihlavy), Mirošov (autobusová zastávka se nachází pouze v nedalekém Hubenově) a ve Věžnici u Polné.

České dráhy obsluhují všechny fungující železniční stanice ve vymezeném území. Důležité je železniční spojení zejména pro obce Kamennou a Švábov, kde ČD zajišťují jako jediný dopravce přímé spojení s Jihlavou.

Společnost TRADO-BUS, která vznikla po privatizaci ČSAD Třebíč (TRADO, 2013), obsluhuje převážně obce ve směru Jihlava – Třebíč (jihovýchod území). Dopravní obslužnost obcím ve směru Jihlava – Žďár nad Sázavou (severovýchod území) zajišťuje po boku společnosti ICOM transport také společnost ZDAR, a.s. Ve směru Jihlava — Brno obsluhuje 5 obcí společnost Tourbus a.s. (dřívější ČSAD Brno), která má statut dálkového dopravce vzhledem k provozování pouze jednoho spojení v regionu. Další dálkoví dopravci ČSAD Jindřichův Hradec a.s. (5 obcí ve směru Jindřichův Hradec – Třešť – Jihlava) a ARRIVA Praha (4 obce ve směru Praha – Jihlava).

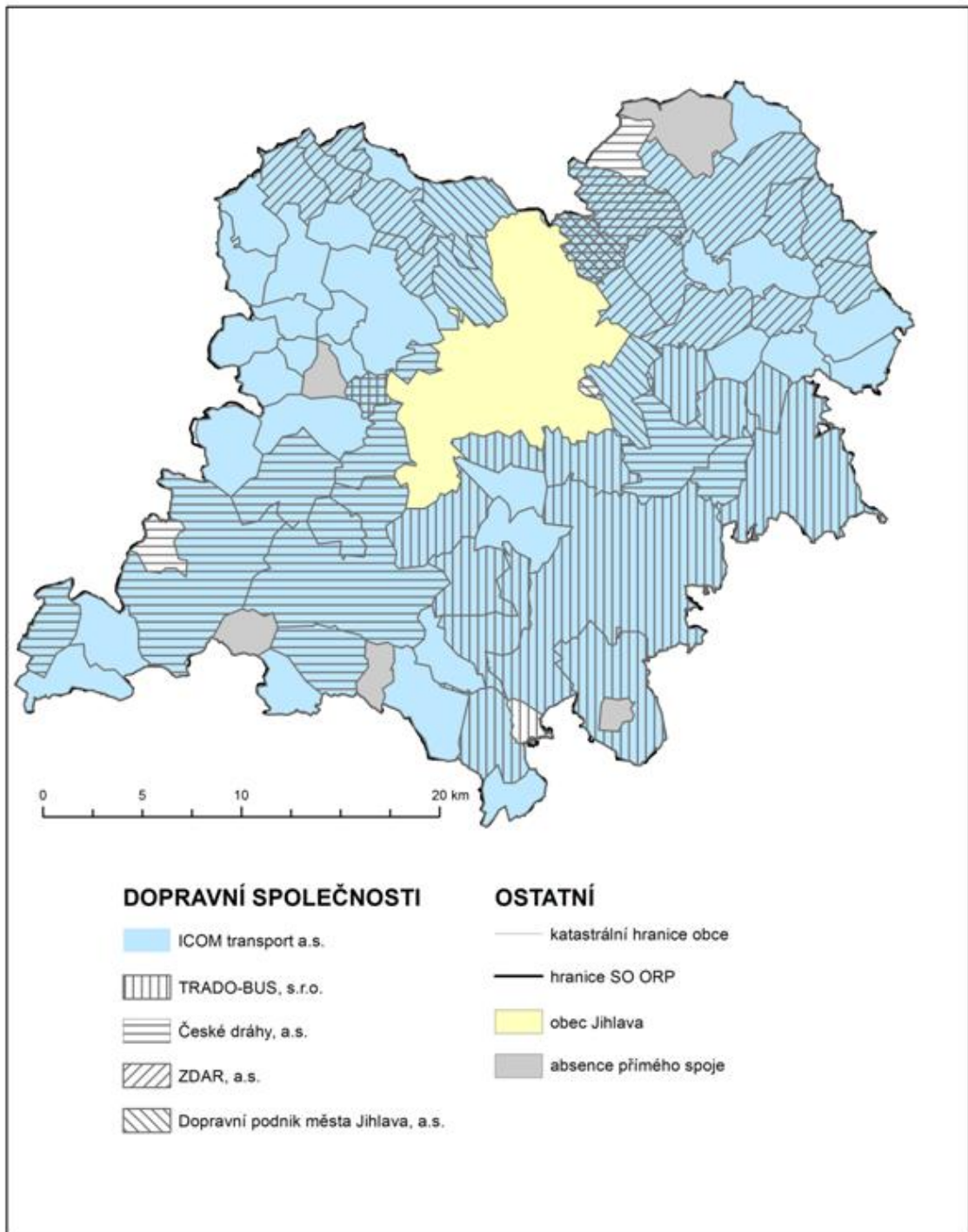
U obcí Dobronín, Dvorce a Střítež přímé spoje do Jihlavy zajišťují minimálně 3 dopravní společnosti. Tento výsledek je způsoben počítáním všech zastávek, které se vyskytují v katastrálních územích obcí. Tudíž zejména zastávky na rozcestí jsou obsluhovány vyšším počtem dopravců, jako v případě obcí Dobronín a Dvorce. V obci Střítež dochází k společnému působení dokonce 4 dopravců, viz obrázek č. 7. Přítomnost Dopravního podniku města Jihlavy ve Stříteži souvisí s Hrotovickou průmyslovou zónou (logistické centrum Jipocar a druhá výrobní hala Automotive Lighting), ke které město Jihlava zajišťuje prostřednictvím MHD veřejnou dopravu.

Specifickým objednavatelem veřejné dopravy v regionu je firma Bosch Diesel s.r.o., která z pozice největšího zaměstnavatele v regionu zajišťuje autobusovou dopravu svým zaměstnancům z Třebíče a okolí.

Tab. 4: Dopravní společnosti poskytující veřejnou dopravu v obcích SO ORP Jihlava

Dopravce	Typ spoje	Počet obsluhovaných obcí
ICOM transport a.s.	regionální spoj	69
České dráhy, a.s.	regionální spoj	16
TRADO-BUS, s.r.o.	regionální spoj	14
ZDAR, a.s.	regionální spoj	13
Dopravní podnik města Jihlavy, a.s.	městská doprava	5
ČSAD Jindřichův Hradec a.s.	dálkový spoj	5
Tourbus, a.s.	dálkový spoj	5
ARRIVA PRAHA s.r.o.	dálkový spoj	4
AZ BUS & TIR PRAHA s.r.o.	dálkový spoj	2
TREDOS, spol. s r.o.	dálkový spoj	1
ČSAD STTRANS a.s.	dálkový spoj	1

Zdroj: IDOS – Jízdní řády, 2015



Obr. 7: Dopravní společnosti působící v SO ORP Jihlava

(IDOS – Jízdní řády, 2015; vlastní zpracování)

## 8.2 Dopravní obslužnost obcí SO ORP Jihlava

Před zhodnocením samotné vertikální dopravní polohy obcí (dopravní obslužnost) je potřeba si ujasnit termín základní dopravní obslužnost (dále jen ZDO) a přiblížit si základní okolnosti spojené s poskytováním veřejné dopravy.

ZDO definoval výstižně paragraf 19a zákona č. 111/1994 Sb. O silniční dopravě. Dnes již tento paragraf neplatí, protože po novelizaci č. 243/2000 Sb. (o rozpočtovém určení výnosů některých daní územním samosprávným celkům a některým státním fondům) byl vyňat ze zákona. Paragraf definoval ZDO následovně: „zajištění přiměřené dopravy pro všechny dny v týdnu z důvodu veřejného zájmu, především do škol, na úřady, k sousedům, do zdravotnických zařízení poskytující základní zdravotní péči a do zaměstnání, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale únosnému rozvoji regionu.“ Následně Marada (2003) uvádí, že celková kvalita dopravní obslužnosti je měřítkem dopravní dostupnosti. Vyšší úroveň dopravní dostupnosti znamená navýšení kvality života jedinců. Pro firmy pak vyšší úroveň dostupnosti přináší konkurenční výhodu oproti ostatním (Michniak, 2002).

Dopravní obslužnost se dá dělit podle společenských požadavků na minimální, základní a ostatní. Další způsob rozdělení dopravní obslužnosti může být dle podílu státu a místní samosprávy na jejich financování (Surovec, 2002).

Začátkem 90. let ve složitém transformačním období byla typická redukce spojů veřejné dopravy. Určité stabilizace bylo dosaženo přesunem dotací na zajištění dopravní obslužnosti ze zrušených okresních úřadů na úřady krajské (v roce 2005). Po převedení kompetencí do rukou krajů došlo ke zmírnění tlaku na rozpočty obcí. Ročenka MD ČR z roku 2005 dokazuje, že se postupně zvyšoval objem dotací vynaložených do pravidelné veřejné přepravy osob.

Minimální dopravní obslužnost je právo každého člověka k přístupu k dopravě kdekoliv v regionu. Doporučovány jsou 4 páry spojů v časovém rozložení: 3 v období špičky (2 v ranní špičce od 5:30 do 8:59 a 1 v odpolední špičce mezi 14:00 a 17:59), 1 spojení v období sedla (v čase mezi 9:00 – 13:59 a 1 spojení v čase 18:00 – 22:29) SBP Consult (2006). Z navrhovaného standardu potom vyplývá, že v časovém intervalu od 22:30 – 5:29 není nutnost existence dopravního spojení. Spodní hranice intervalu by ovšem vzhledem k ranní směně začínající od 6:00 hod měla být posunuta minimálně na 4:29 hod, což dokazují i spoje realizované v SO ORP Jihlava. O víkendu SBP Consult navrhuje 2 páry spojů v období špičky.

Dále se ve své studii autoři SBP Consult zabývají docházkovou vzdáleností k zastávce a stanovují minimální počty spojů pro jednotlivé velikostní skupiny obcí. Maximální docházková vzdálenost z obydlené oblasti na zastávku VLD byla podle studie SBP Consult stanovena na 1 500 m (20 min. chůze) v dopravná špičce a 2 200 m mimo špičku (30 min. chůze). U minimálního počtu spojů zastavujících v obci bylo pro obce do 500 obyvatel navrženo alespoň 5 párů spojů denně a 1 pár ve dnech školního vyučování. Pro obce nad 500 obyvatel bylo navrženo minimálně 5 párů spojů v pracovní den a 3 páry o víkendu. Realita je ovšem zejména o víkendech u malých obcí značně odlišná. Z důvodu snahy o úsporu financí některé obce dokonce odmítají minimální dopravní obslužnost, protože o víkendech jsou často veřejné dopravní prostředky prázdné a přepravují pouze tzv. vzduch. Od doby platnosti novely č. 243/2000 (od 1. ledna 2005) je financování regionální dopravy svěřeno do rukou krajů a obcí. Rozdělování finančních prostředků na zajištění dopravní obslužnosti tak není legislativně upraveno žádnou vyhláškou. Aby mělo veřejnou dopravu smysl financovat, je důležitá existence poptávky po této službě ze strany uživatelů (cestujících) a také ze strany objednavatelů (veřejné správy).

U jednotlivých obcí SO ORP Jihlava, jak již bylo řečeno v předchozí kapitole, pozorujeme rozdílnou dopravní polohu. Právě tato dopravní poloha se poté projevuje v kvalitě dopravní obslužnosti obcí. Dopravní poloha společně se vzdáleností od centra, populační velikostí sídel, dojížděnkou do zaměstnání a úrovní fragmentace sídelního systému zapříčiňují rozdíly v kvalitě dopravní obslužnosti. Rozložení spojů během dne odpovídá poptávce po veřejné dopravě. U mnoha venkovských obcí je zajištění dopravní obslužnosti VAD efektivnější a kvalitnější než VDD. Zejména lokální železniční trať č. 227 neuspokojuje poptávku místních obyvatel, což dokumentuje i provedené sondážní šetření. Železnice má celkově sekundární význam z hlediska počtu spojů v pracovní den a pravděpodobně i sekundární význam při dopravě do zaměstnání. Důležitý podíl na počtu přímých spojení má ovšem železnice u obcí Dvorce, Jihlávka, Kamenná, Kostelec a Švábov. Velmi zásadní roli má železniční spojení o víkendech. V sobotu a neděli je u obcí na trati č. 225 a č. 240 realizována dopravní obslužnost téměř výhradně pouze po železnici.

Nejlepšího dopravní spojení s Jihlavou evidujeme u obcí v tzv. urbánním zázemí Jihlavy. U obcí v urbánním zázemí Jihlavy pozorujeme vysokou frekvenci spojů a velice správně zvolené načasování (posílení spojů v období špičky a naopak). Kombinace těchto faktorů znamená velice významnou konkurenci pro IAD. Typické pro obce Hybrálec, Malý Beranov, Střítež, Velký Beranov a městys Štoky, který leží v SO ORP Havlíčkův Brod, ale má daleko silnější vazby s Jihlavou, viz kapitola č. 7.

Dobré dopravní spojení pozorujeme také u obcí na křižovatkách dopravních cest (Dobronín, Kostelec, Luka nad Jihlavou, Polná, Stonařov, Třešť) a u obcí situovaných na trasách z Jihlavy do významově vyšších středisek (Batelov, Dušejov, Větrný Jeníkov).

Úroveň dopravní obslužnosti nejlépe odráží počet přímých spojů uskutečněných v pracovní den. Nejvyššího počtu přímých spojení v pracovní den zaznamenaly obce Kostelec (98), Velký Beranov (86), Střítež (78), Brtnice (62), Třešť (55) a Polná (53). U těchto obcí se projevilo zkombinování faktorů ovlivňující dopravní obslužnost. Vysoké číslo počtu spojení u Kostelce je dáno díky zaměstnavateli Kostelecké uzeniny a.s. (vznik potencionálních cestovních příležitostí za prací) a dopravní poloze na železniční dráze (železniční uzel). Ve Velkém Beranově se projevila přítomnost MHD Jihlava. Střítež je obsluhována zejména Českými drahami a.s. a MHD Jihlava, která přepravuje zaměstnance do firem sídlících v průmyslové zóně ve Stříteži (Jipocar a Automotive Lighting). Vysoký počet dopravních spojení v Třešti, Polné a Brtnici odpovídá postavení těchto středisek v sídelním systému. Další obce v pořadí budeme hodnotit společně vždy po určitých intervalech, co se počtu přímých spojení týče.

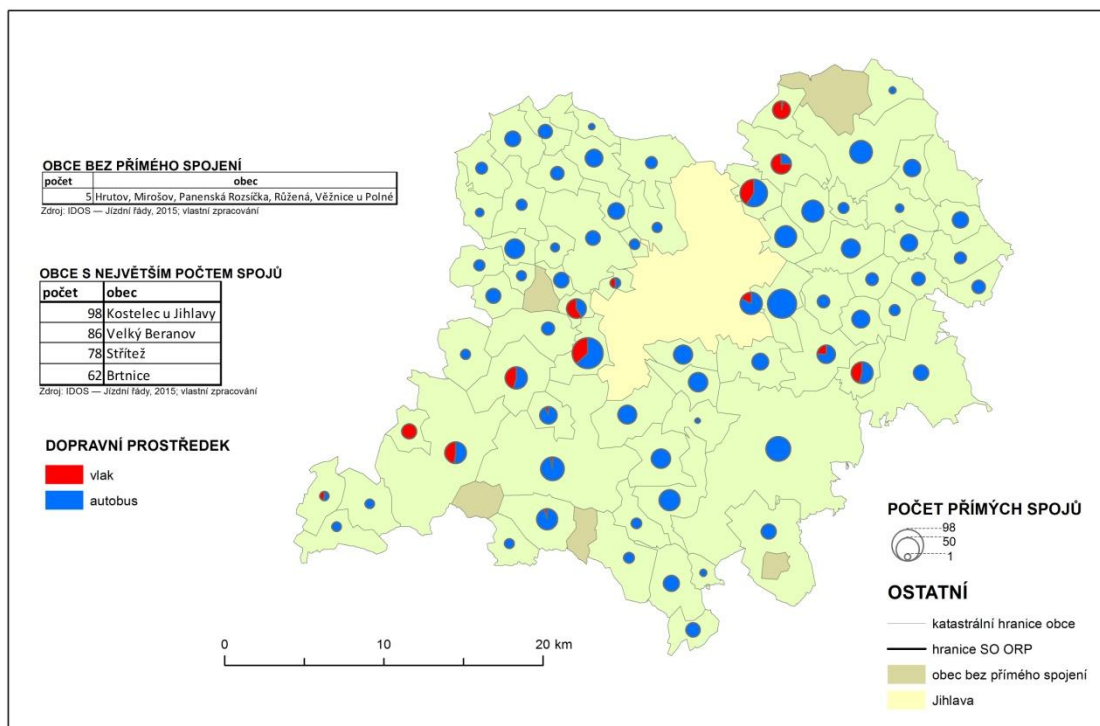
Obce spadající do intervalu 20–50 považujeme za průměrně obsluhované. V této kategorii se nachází 33 obcí. U těchto obcí vychází v průměru 17 přímých spojení do Jihlavy a 15 spojení z Jihlavy zpět, což dostatečně pokrývá poptávku po veřejné dopravě vzhledem k počtu obyvatel v těchto obcích.

Oproti tomu obce figurující v intervalu 7–20 (28 obcí) už považujeme za špatně obsluhované. Přesto přítomnost alespoň malého počtu spojení do Jihlavy znamená zajištění alespoň minimální dopravní obslužnosti, která byla dříve ustanovena v zákoně. U těchto obcí převažují spojení v časech kolem dopravních špiček. Problém nastává v časech sedla, kdy je kolikrát nemožné se dostat VLD do Jihlavy.

Nejhorší dopravní obslužnost pozorujeme u obcí bez přímého spojení do Jihlavy. Ve vymezeném území se nachází 5 obcí s absencí přímého spoje do Jihlavy, viz obrázek č. 7. Jedná se o obce ležící na administrativní hranici SO ORP Jihlava, tedy

obce s velice špatnou polohou v regionu. V těchto obcích žijí 2 % obyvatel SO ORP Jihlava (bez centra Jihlavy). VLD se zde realizuje (kromě obce Mirošov), ovšem chybí přímý spoj do Jihlavy, tudíž je nutné přestupovat (ve všech případech pouze 1 přestup). Malá obec Mirošov, která leží v blízkosti lépe situovaných větších obcí, postrádá autobusovou zastávku. V takto dopravně izolované obci obyvatelé musí docházet na autobus do nedalekého Hubenova. V obci Věžnice u Polné při cestě do Jihlavy je nutné přestupovat v Havlíčkově Brodě či v Polné, která je k Jihlavě blíže. Dochází zde ke značnému nepohodlí pro cestující, kteří musí strávit průměrně 90 minut na cestě z obce do Jihlavy. Situace je v tomto případě v SO ORP výjimečná, protože administrativně obec Věžnice u Polné patří do bývalého okresu Havlíčkův Brod. Ovšem v rámci administrativně nižšího členění, tzv. malých okresů, patří již k Jihlavě. Podobnou situaci pozorujeme u obcí Hrutov a Kněžice, které patřily do bývalého okresu Třebíč. V případě Kněžic, které mají silnější vazby na Jihlavu, tato administrativní změna není tak patrná. V případě Hrutova je situace také specifická, protože leží uvnitř katastrálního území Kněžic (VAD z Hrutova do Jihlavy s přestupem v Kněžicích). Dalšími obcemi bez přímého spojení jsou Panenská Rozsídka a Růžená. Cesta do Jihlavy z Růžené zabere v průměru 55 minut s nutností jednoho přestupu, a to buď v Dlouhé Brtnici, Hodicích, Pavlově nebo Třešti. V této obci došlo ke zkombinování extrémně nevýhodné polohy s malým počtem obyvatel (80). V Růžené musí cestující při cestě do Jihlavy přesehat v Třešti.





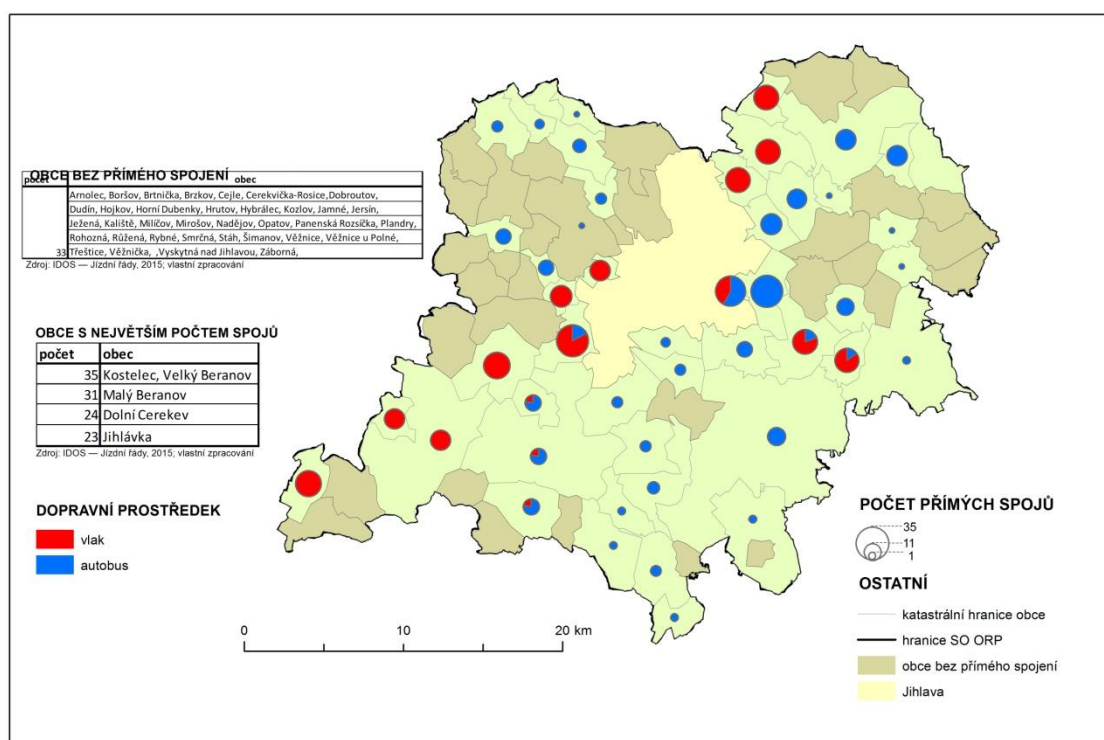
Obr. 8: Počet přímých spojů z obcí do Jihlavy a zpět ve středu 4. března 2015 (IDOS – Jízdní řády, 2015; vlastní zpracování)

Dopravní obslužnost obcí v sobotách je zcela odlišná. V první řadě dochází k výraznému ponížení zejména autobusových spojení. Celkově autobusové spojení má více poptávkový charakter než železniční spojení. Obce lokalizované na železniční dráze jsou tedy významně lépe obsluhovány o víkendu. Celá řada obcí v regionu nemá možnost spojení s Jihlavou v sobotu. Celkově evidujeme v sobotu 494 spojení do Jihlavy a zpět, což je oproti pracovnímu dni (1 886) téměř čtyřnásobně méně. Poptávka po veřejných službách v sobotu není tak vysoká jako v pracovní den, přesto je tento počet spojení nedostatečný a obyvatelé obcí SO ORP Jihlava musí využít k přepravě osobní automobil či jiný dopravní prostředek. O nedostatečném počtu dopravních spojení v sobotu svědčí také odpovědi respondentů při provádění sondážního šetření v terénu.

Nejlépe jsou znovu obsluhovány obce Kostelec a Velký Beranov (shodně 35 spojení). Kostelec těží ze své dobré dopravní polohy na železnici a Velký Beranov je obsluhován městskou hromadnou dopravou, u které v sobotu nedošlo k takovému ponížení spojů, jako v případě VAD. Obrázek č. 9 názorně vystihuje obecně lepší dopravní spojení v sobotu u obcí ležících na železniční dráze. Tyto obce mají lepší dopravní spojení v sobotu než několikanásobně větší střediska Brtnice, Polná, případně

Třešť. U Třeště je zajímavé, že ačkoliv leží na železniční dráze, není tak dobře obsluhovaná. Železniční dráha č. 227 z Kostelce do Slavonic je méně významná než ostatní železnice v regionu. Projevuje se zde regionální charakter trati, zatímco ostatní železnice v území jsou označovány jako železnice celostátního významu.

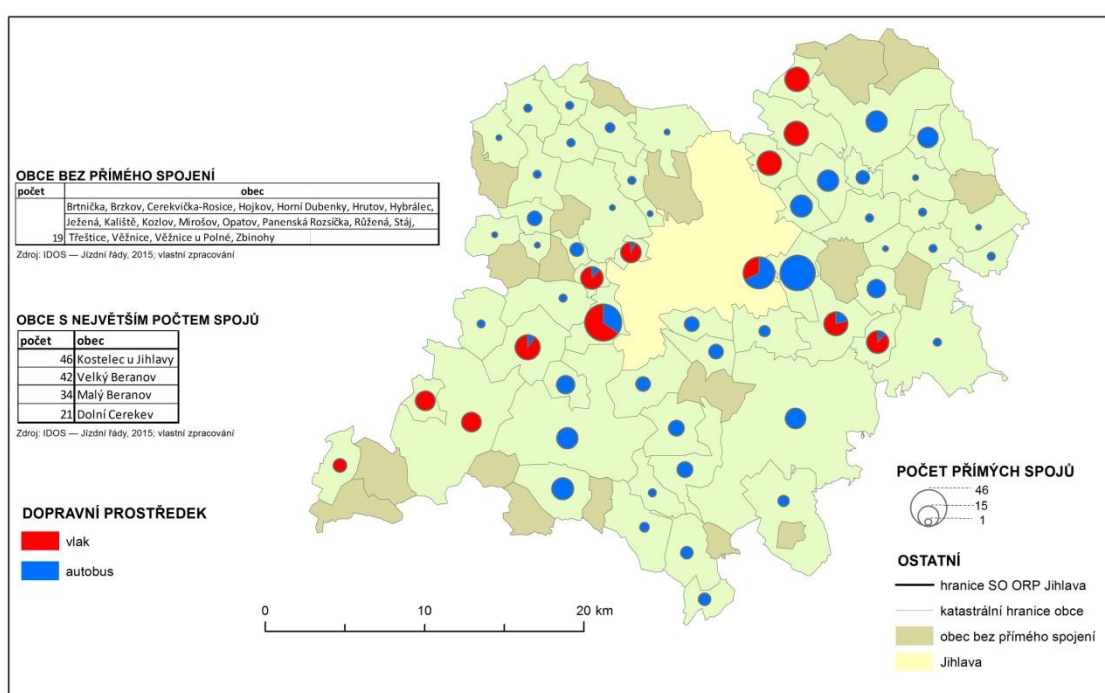
V sobotu dochází také k výraznému navýšení počtu obcí, které jsou bez přímého spojení do Jihlavy a naopak. Jestliže v pracovní den bylo těchto obcí 5, tak v sobotu narostl počet obcí bez přímého spojení na 33. V současné době, kdy velké fabriky přecházejí na nepřerušovaný celotýdenní výrobní provoz (nerentabilita zastavení drahých strojů, konkurence atd.), je tento stav obslužnosti obcí nevyhovující. Pracující dojíždějící do práce v sobotu nemají jinou volbu než použití osobního automobilu.



Obr. 9: Počet přímých spojů z obcí do Jihlavy a zpět v sobotu 7. března 2015

(IDOS – Jízdní řády, 2015; vlastní zpracování)

V neděli je situace podobná jako v sobotu. Celkově se v neděli a svátcích uskuteční 544 přímých spojů z obcí SO ORP do Jihlavy a zpět. Oproti sobotám je zde navýšení o 50 spojů. Nejlepších výsledků znovu pozorujeme u obcí Kostelec (46) a Velký Beranov (42), následovně Malý Beranov (34). Důvody nadprůměrného obsluhování těchto obcí jsou stejné jako v případě analýzy dopravní obslužnosti o sobotách. V neděli a svátcích evidujeme ve srovnání se sobotou méně obcí, které nejsou vůbec obsluhovány (19 obcí). Oproti sobotám přibyly spojení ve večerních hodinách, které mají zajistit přesun obyvatel za prací a studiem ve vzdálenějších městech.



Obr. 10: Počet přímých spojů z obcí do Jihlavy a zpět v neděli 8. března 2015 (IDOS – Jízdní řády, 2015; vlastní zpracování)

## 9 SWOT ANALÝZA A CELKOVÉ ZHODNOCENÍ VEŘEJNÉ

Tab. 5: SWOT analýza dopravy v SO ORP Jihlava

<b>Silné stránky</b>	<b>Slabé stránky</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Poloha SO ORP v silniční větvi transevropské sítě TEN-T</li> <li>• Poloha SO ORP v rozvojové ose republikového významu s příznivou návazností Jihlavy a jádra SO ORP (MÚK Jihlava I/38)</li> <li>• Dokončený kapacitní úsek silnice I/38 ve funkci silničního přivaděče na dálnici D1 Jihlava – MÚK Jihlava včetně západního obchvatu města</li> <li>• Příznivé rozprostření silniční sítě II. třídy radiálně napojení na centrum Jihlavu</li> <li>• Relativně hustá síť silnic III. třídy, propojující silnice II. třídy mimo jádrové území ORP</li> <li>• Plošné rozprostření železničních tratí koncentricky zaústěných do žst. Jihlava.</li> <li>• Přesnost a spolehlivost VAD</li> <li>• Časová dostupnost většiny obcí</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Technický stav komunikací spravovaných krajem</li> <li>• Absence vlaku typu Express</li> <li>• Nedostatečná dopravní obslužnost obcí v sobotu a neděli</li> <li>• Dopravní poloha obcí ležících mimo</li> <li>• Kongesce v době dopravní špičky v Jihlavě</li> <li>• Omezené podmínky návaznosti okrajových oblastí SO ORP na dálnici D1</li> <li>• Nedostatečná úroveň mezikrajských železničních spojení</li> <li>• Nedostatečná úroveň propojení centra ORP s Jihočeským krajem</li> <li>• Technická úroveň železničních tratí nedovoluje zvýšit rychlost jízdy vlaků</li> <li>• Absence multimodálního přestupního terminálu v Jihlavě</li> <li>• Silniční spojení Jihlava – Pelhřimov v úrovni II. třídy s řadou kolizních a nevyhovujících úseků</li> </ul>
<b>Příležitosti</b>	<b>Hrozby</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zkapacitnění dálnice D1 – zajištění podmínek pro zvýšení bezpečnosti provozu v průběhu celého roku - omezení kritických situací</li> <li>• VRT s předpokladem možného přímého napojení Jihlavy</li> <li>• Zavedení integrovaného dopravního systému</li> <li>• Poloha SO ORP mezi dvěma významnými městy Brnem a Prahou</li> <li>• WiFi připojení v dopravních prostředcích</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Klesající poptávka po hromadné dopravě s následným poklesem její úrovně a nabídky</li> <li>• Nárůst IAD</li> <li>• Nárůst dálkové tranzitní dopravy (silniční)</li> <li>• Nízká hustota zalidnění prodražující VD</li> </ul>

Zdroj: Dopravní plán Kraje Vysočina, 2011; RAILHUC – Analýza dopravní obslužnosti, 2013

(doplněno autorem práce)

SWOT analýza prezentuje, vedle již většinou v práci zmíněných silných stránek, především slabé stránky a tzv. rizika neboli hrozby, které by se měly do budoucna řešit.

Jako velký problém se celkově ukazuje špatný technický stav většiny vozovek, který má negativní vliv na veřejnou dopravu. Technickému stavu nižších tříd uškodí v současnosti probíhající modernizace dálnice D1, protože většina objízdných tras povede právě přes tyto komunikace.

Samotná hustota silniční sítě je dostatečná, pouze na silnici II/602, která prochází centrem Jihlavy, se tvoří v období dopravní špičky kongesce. U silnice II/602 se výhledově počítá s přeřazením do vyšší třídy. Bylo by tedy vhodné vybudovat obchvat, aby silnice nevedla městskou zástavbou a nedocházelo ke kongescím a zhoršování životní úrovně obyvatel žijících poblíž komunikace. Vybudováním obchvatu by došlo téměř k uzavření vnějšího okruhu okolo Jihlavy a k odklonu tranzitní dopravy mimo intravilán Jihlavy. Povýšení silnice z 2. třídy na silnici 1. třídy by bylo vhodné provést také u silnice II/134 směrem na Jindřichův Hradec, kde chybí kvalitní silniční spojení Jihlavy s Jihočeským krajem.

V případě železniční dopravy je nutné řešit zejména technický stav železnic, který nedovoluje zvýšení rychlosti souprav a může dojít k oslabení pozice železniční dopravy. Absence vlaku typu Express úplně nesouvisí s technickým stavem železnice, ale s menší významností Jihlavy jako železničního uzlu (pro Kraj Vysočina typické rozdělení: Havlíčkův Brod hlavní železniční uzel, Jihlava hlavní autobusový uzel). Posílení významu železniční dopravy v SO ORP Jihlava by mohlo znamenat vybudování intermodálního přestupního terminálu (lokalita v prostoru Městského nádraží Jihlava) a výstavby VRT. Zde je nutné připomenout, že VRT má ještě více selektivní výhodu než dálnice. Tudíž vliv na dopravu v obcích SO ORP bude mít VRT velice malou. Situaci zlepší vybudování železniční stanice VRT v Jihlavě a následné napojení, např. železničních tratí č. 225 a č. 240.

Diskutabilní je provoz lokální trati č. 227, kde frekvence spojů neuspokojuje poptávku místních obyvatel. Převážně průzkumy prokazují významnou ztrátovost železnic na této úrovni. Slabým argumentem proti rušení trati může být i environmentální šetrnost železnice ve srovnání s jinými druhy dopravy. Podle Marady a kol. (2006) racionální přehodnocení funkčního významu železniční dopravy na jednotlivých tratích povede ke ztrátě části historické železniční sítě. Výjimkou mohou být turisticky atraktivní a technicky unikátní tratě.

Reálnější zlepšení situace VD v SO ORP Jihlava spatřuje autor bakalářské práce ve výstavbě dopravního terminálu. Výstavba terminálu je rozdělena na několik etap. První etapa byla dokončena v září 2013. V této etapě byla vybudována točka a zastávka autobusů MHD, parkovací plocha, světelná křižovatka, byl položen nový povrch příjezdové vozovky a byly provedeny další práce jako instalace veřejného osvětlení, výsadba zeleně apod. V dalších etapách bude vybudováno nové autobusové nádraží a propojovací komunikace na ulici Jiráskova, kde vznikne kruhová křižovatka. V souvislosti s výstavbou proběhnou nezbytné demoliční práce, přeložky sítí, výstavba kanalizace apod. V návaznosti na vznik komplexního dopravního terminálu bude provedena výstavba trolejového vedení pro zajištění dopravní obslužnosti terminálu trolejbusovými linkami MHD (Tulis, 2013).

Dopravní obslužnost obcí v SO ORP je celkově považována za adekvátní hlavně v pracovní dny v době dopravních špiček. Vážnější situace nastává v době pracovního klidu, kdy u většiny obcí neexistuje spojení veřejnou dopravou. Tvrzení je podpořeno vedle kvantitativního výzkumu také provedeným sondážním šetřením, kde většina lidí uvedla problém nedostatečného dopravního spojení o víkendech. Ve vzdálenějších obcích od centra Jihlavy navíc lidé postrádají večerní spojení. Zde je nutno poznamenat, že v minulosti bylo vypravováno mnoho autobusů po 22. hodině (po skončení odpolední směny), ale z důvodu nerentabilnosti byly tyto spoje postupně redukovány či úplně zrušeny. Vybudování intermodálního terminálu a následné zavedení dopravního integrovaného systému v Kraji Vysočina by znovu pozvedlo úroveň VD v celém kraji. Vzhledem k nárůstu IAD jsou tyto dva kroky pro zlepšení VD zásadní. Problémem nárůstu IAD se v dnešní době zabývá celá řada dopravně-geografických prací, jelikož nárůst IAD ovlivňuje i životní úroveň obyvatel (životní prostředí, nehodovost, hluk, dopravní zácpy apod.)

Nedostatečná dopravní obslužnost malých venkovských obcí může být zlepšena využitím různých alternativních řešení. Východiskem může být nasazení obecního mikrobuse. Tento dopravní prostředek v majetku či pronájmu obce by byl nasazován podle potřeby místních obyvatel. U mladší generace s přístupem na internet by bylo velice efektivní a zároveň aktuální tzv. „plánování jízd přes obecní dispečink“ přes obecní stránky či sociální sítě (podobný model využívají sdílené jízdy na internetu). Pro ostatní obyvatele obce by podobný princip plánování jízd byl realizován, např. prostřednictvím nástěnek v místech nejčastějšího sdružování obyvatel (obchod, restaurační zařízení, obecní úřad, autobusová zastávka, zdravotní středisko, případně

škola). Operativnějším řešením se jeví využití obecního taxi (automobil obecního úřadu) přes obecní dispečink.

Navrhnutá alternativa primárně nemusí být řešena pouze na úrovni obcí. Vyšší efektivity by mohlo být dosaženo zapojením více obcí, např. v rámci sdružení obcí, místních akčních skupin apod. Nutno podotknout, že tento způsob jízd funguje v obcích spontánně, nekoordinovaně, tudíž obyvatelé jsou zvyklí využívat sdílené jízdy, pouze je potřeba určité systematické organizace.

Zajímavá alternativa pro obce s nedostatečnou dopravní obslužností, kterou zmiňuje Marada, Květoň (2006), je tzv. doprava služeb za obyvateli. V minulosti na venkově běžný jev pojízdných prodejen. Podobně lze za obyvateli dopravit pojízdné knihovny, zubní ordinace, poštovní služby apod. Tento výčet alternativních řešení a určitá kreativita ze strany příslušných orgánů může předcházet sociální exkluzi určitých skupin obyvatelstva.

Jak ve své práci poukazuje Marada (2012) je potřeba však počítat také se skutečností, že obyvatelé venkovských sídel si na nižší frekvenci linek již přivykli a potřebnou úroveň obslužnosti nahradili nejčastěji automobilem, případně sdílenými jízdami či obecním mikrobusem

## 10 ZÁVĚR

V České republice dochází k podobnému vývoji, co se týče využívání dopravních prostředků, jako v ostatních postkomunistických zemích střední Evropy. V těchto zemích neustále klesá podíl využívání veřejné linkové dopravy na úkor individuální automobilové dopravy. Tento trend nárůstu automobilismu způsobuje mnoho negativních dopravních, ekonomických a v neposlední řadě environmentálních problémů.

Hlavním cílem této bakalářské práce bylo zhodnocení dopravní obslužnosti obcí v SO ORP Jihlava. K dosažení primárního cíle bylo nutné provést jednotlivé dílčí metody a analýzy. Před samotnou aplikací dílčích metod bylo nutné provést stručnou geografickou charakteristiku území, ke kterému budou analýzy vztaženy. Analýza dopravní obslužnosti obcí probíhala postupně za pomoci aplikace dopravně-geografických metod (dopravní poloha, časová dostupnost a dojíždka do zaměstnání). Pro vyhodnocení výsledků z jednotlivých analýz posloužila SWOT analýza s celkovým hodnocením veřejné dopravy v SO ORP Jihlava.

Ze socioekonomické části charakteristiky území vyplývá, že kvalitnější dopravní obslužnost ovlivňuje roztržitější sídelní síť a hustota zalidnění, která je v rámci Kraje Vysočina sice nejvyšší, ale v celorepublikovém měřítku je již podprůměrná. Naopak přírodní faktory nekladou veřejné dopravě výraznější překážku. Velmi důležitá je role dopravní polohy, která ovlivňuje dopravní poměry i možnosti obyvatel. Dopravní poloha území je velmi dobrá a to zejména kvůli centrálnímu postavení v kraji, statutu města Jihlavy a lokalizaci mezi městy Prahou a Brnem. V území byly identifikovány oblasti s různou kvalitou dopravní polohy.

Dále se potvrdilo, že vyšší dopravní exponovanost střediska z hlediska dopravních intenzit těsně souvisí s velikostí nabídky spojů veřejné hromadné dopravy. Význam střediska je těsněji asociován se změnou vertikální dopravní polohy nežli polohy horizontální.

Na celkové kvalitě dopravní obslužnosti se výrazně podílí časová dostupnost. Vzhledem k relativně husté silniční síti a délce 58 kilometrů železniční infrastruktury považujeme celkovou dostupnost správního obvodu za dostatečnou, což dokazuje, např. dojíždka do zaměstnání. Většina obcí SO ORP Jihlava patří většinou do první a druhé zóny dojíždkového zázemí města Jihlavy. Výrazné vazby na Jihlavu jsou pozorovány i u obcí ležících za administrativní hranicí SO ORP Jihlava. Silnými vazbami k Jihlavě



se vyznačuje region Telčsko (bývalá část okresu Jihlava), Příbyslav, Štoky, Třebíč (Bosch Diesel s.r.o.). V menší míře také další okresní města kromě Žďáru nad Sázavou.

Ve všech obcích je dopravní obslužnost zajišťována nejlépe v ranní špičce pracovních dnů (standard veřejné dopravy). Některé velmi malé či nevýhodně položené obce absentují přímé spojení do Jihlavy. Ve srovnání s ranní špičkou je obslužnost ve večerních hodinách problematictější, což se potvrdilo i při provádění sondážního šetření. Ještě horší je situace u víkendových spojů, kde ve většině obcí nejedí žádný veřejný dopravní prostředek (nejčastější problém, na který podotýkali respondenti v sondážním šetření). Zde je potřeba větší finanční podpory ze strany Kraje Vysočina z důvodu financování nerentabilních spojů. Pro obce s nedostatečnou dopravní obslužností byla navržena řešení vedoucí ke zlepšení výchozí situace.

Vzhledem k absenci IDS v Kraji Vysočina pozorujeme zpravidla nepřilíš silnou provázanost mezi VDD a VAD. Velký význam má VDD v problémových částech dne (sedla) a o víkendech, kde je nabídka železničního spojení relativně stálá.

Obecně lze říci, že rozsah VAD ovlivňuje především populační velikost obce, tudíž je méně ovlivněna horizontální dopravní polohou, a má více poptávkový charakter (lépe reaguje na přepravní špičky). Dále VAD tvoří páteřní systém obsluhy, kdežto železniční spojení bezprostředně ovlivňuje „podíl dopravních výkonů“ pouze v obcích lokalizovaných na železniční trati.

Do budoucna je důležité udržet alespoň současný stav dopravní obslužnosti VD z důvodu závislosti určitých skupin obyvatelstva na VD. Lépe však vylepšit a posílit vazby na větší střediska, zejména u venkovských obcí (autor navrhnul alternativní řešení v kapitole č. 9).

## 11 SUMMARY

The bachelor thesis describes the analysis of the transport services in administrative territory of municipality with extended powers Jihlava. In the thesis, methods of transport-geographic research are applied. After evaluation of individual methods, the differentiation within the study area became evident. In conclusion, suitable solutions were designed for the municipalities with inadequate transport services.

The main objective of this bachelor thesis is the analysis and evaluation of public transport services in the administrative territory of municipality with extended powers Jihlava. Analysis of transport services will be dealt with transport-geographic research. To verify the functioning of the relations and the results of a selection sounding survey will be used.

Transport services of municipalities in the area of interest is generally considered to be adequate, especially on working days during peak hours. A more serious situation occurs during the non-business days since there are no public transport connections at most of the villages.

The statement is backed up by the quantitative research and carried probing survey, in which most people indicated the problem of unsatisfactory transportation connections during the weekends. For municipalities with low quality of transportation services, solutions to improve current situation were suggested.

The author of this thesis sees a construction of transport terminal as a way how to improve the situation. The construction of the terminal is divided into several phases. The first one was finished in 2013. A new bus station will be built during the following phases.

Overall evaluation of transport services in the area of interest is described in chapter n. 9, in which the SWOT analysis was realized. The SWOT analysis points out the strong and weak points as well as the opportunities and threats of public transport in the area of interest

## 12 SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY A DALŠÍCH ZDROJŮ

### Literatura

HAMPL, Martin. Současný vývoj geografické organizace a změny v dojížděcí za prací a do škol v Česku. *Geografie – Sborník české geografické společnosti*, 109, č. 3, s. 205 – 222.

HAMPL, Martin. Geografická organizace společnosti v České republice: transformační procesy a jejich obecný kontext. Praha: PřF UK. 2005, 147 s. ISBN 80-86746-02-03.

HUDEČEK, Tomáš. Dostupnost v Česku v období 1991-2001: vztah k dojížděcí do zaměstnání a do škol. Vyd. 1. Praha: Česká geografická společnost, 2010, 141 s. *Geographica*, 4. ISBN 978-809-0452-145.

HŮRSKÝ, Josef. Klasifikace měst ČSR podle polohy v dopravních sítích. Sborník ČSSZ, roč. 79, č. 2, 1974. s. 143–151.

HŮRSKÝ, Josef. Regionalizace České socialistické republiky na základě spádu osobní dopravy. *Studia geographica* 59. Brno: Geografický ústav ČSAV, 1978.

MARADA, Miroslav. Doprava spojuje a rozděluje: Vzdělávací modul geografie; Přírodní vědy a matematika na středních školách v Praze. Praha: P3K, 2012, 36 – 41. ISBN 978-80-87186-84-8.

MARADA, Miroslav. Doprava a geografická organizace společnosti v Česku. Vyd. 1. Praha: Česká geografická společnost, 2010, 165 s. *Geographica*, sv. 2. ISBN 978-809-0452-121.

MARADA, Miroslav a Viktor KVĚTOŇ. Význam dopravní obslužnosti v rozvoji venkovských oblastí. In: Sborník příspěvků z mezinárodní konference Venkov je náš svět. Praha: Česká zemědělská univerzita v Praze, 2006, s.8.

NOVÁK, Václav. Pracovní migrace a regiony dojížděcí za prací v Kraji Vysočina. In Sborník příspěvků z I. mezinárodní Baťovy regionalistické konference 25. a 26. listopadu. 1. vyd. Zlín: Univerzita Tomáše Bati, 2005. p. 75 - 80, 6 pp. ISBN 80-7318-359-5.

NUTLEY, Stephen. Rural Areas: Accesibility Problem. In: Hoyle, Brian and Richard Knowles, eds.: Modern Transport Geography, 2nd, rev. ed., Wiley ans sons, Chichester, 1998, p. 185 – 215. ISBN 04-719-7777-2.

SEIDENGLANZ, Daniel. Dopravní charakteristiky venkovského prostoru. Dizertační práce. Brno: Masarykova univerzita, 2007.

SEIDENGLANZ, Daniel. Dopravní poloha obcí Kraje Vysočina. In M. Viturka, J. Vystoupil (eds.). VI. mezinárodní kolokvium o regionálních vědách. Brno: Masarykova univerzita, 2003. s. 143–149.

SEIDENGLANZ, Daniel. Vývoj veřejné dopravy na příkladu okresů Šumperk a Jeseník. In S. Novák (ed.). Geografické aspekty středoevropského prostoru. Předpoklady vstupu ČR a SR do Evropské unie. Brno: Masarykova univerzita, 2001. s. 170–173.

SMOLOVÁ, Irena a Jan VÍTĚK. Základy geomorfologie: vybrané tvary reliéfů. 1. vyd. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2007, 189 s. ISBN 80-244-1749-9.

SÝKORA Luděk a Ondřej MULÍČEK. The microregional nature of functional urban areas (FUAs): lessons from the analysis of Czech urban and regional systém. Urban Research and Practice, Routledge, vol. 2, No3, 2009, s. 287 – 307.

TOUŠEK, Václav a Václav NOVÁK . Jihlava – the centre of the Vysočina region and foreign investments. Acta Universitatis Palackianae Olomucensis, Facultas Rerum Naturalium, Geographica, vol. 40, No 1, 2009, s. 45–66.

VONDRÁČKOVÁ, Petra. Dálnice D8 a regionální rozvoj: Percepce veřejnou správou, obyvateli a firmami. Praha, 2006. Diplomová práce. PřF UK.

## Internetové zdroje

ARCDATA Praha. ARCČR 500 – Digitální geografická databáze 1 : 500 000, 2003.

GEOFABRIK [online]. 2012 [cit. 2015-04-01]. Dostupné z: <http://www.geofabrik.de/>

HBI online databáze firem [online]. 2013 [cit. 2015-04-12]. Dostupné z:

<http://www.hbi.cz/index.php?Lang=cs> <http://www.hbi.cz/index.php?Lang=cs>

CHVÁTAL, Filip. MASARYKOVA UNIVERZITA. Geoinovace: Inovace výuky geografických studijních oborů: Geografie dopravy [online]. Brno, 2012 [cit. 2015-04-20]. Dostupné z: <http://geoinovace.geogr.muni.cz/geografie-dopravy-materialy>

ICOM transport a.s. [online]. 2012 [cit. 2015-04-13]. Dostupné z:

<http://www.icomtransport.cz/>

IDOS – jízdní řády [online]. 2015 [cit. 2015-03-27]. Dostupné z:

<http://jizdnirady.idnes.cz/autobusy/spojeni/>

KOTYZA, Jan. Vývoj dopravní polohy obcí s POÚ v Kraji Vysočina v letech 1930 až 2010 [online]. Olomouc, 2014. Diplomová práce. Univerzita Palackého v Olomouci. [cit. 2015-03-27]. Dostupné z: [http://geography.upol.cz/soubory/studium/dp/2014-rg/2014\\_Kotyza.pdf](http://geography.upol.cz/soubory/studium/dp/2014-rg/2014_Kotyza.pdf).

KRAFT, Stanislav a Michal VANČURA. České Budějovice a jejich regionální působnost: : dojížděka za prací a její změny v transformačním období mezi roky 1991 a 2001. In: *Auspicia* [online]. České Budějovice: VŠERS, 2010 [cit. 2015-04-21]. Dostupné z: <http://cenars.upol.cz/wp-content/uploads/2013/01/CB-reg-pusobnost.pdf>

KRAJ VYSOČINA. Dopravní plán Kraje Vysočina 2012–2016 [online]. 2011, poslední aktualizace: 29. 12. 2011 [cit. 2015-04-09]. Dostupné z: <http://www.kr-vysocina.cz/dopravni-plan/d-4040364/p1=7238>.

MARADA, Miroslav. Dopravní hierarchie středisek v Česku: vztah k organizaci osídlení. Praha, 2003. Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje PŘF UK. Dostupné z: [www.geografiedopravy.cz/dwnl/dopravni\\_hierarchie\\_stredisek\\_v\\_cesku..](http://www.geografiedopravy.cz/dwnl/dopravni_hierarchie_stredisek_v_cesku..)

MARADA, Miroslav. Doprava a geografická organizace společnosti v Česku. Vyd. 1. Praha: Česká geografická společnost, 2010, 165 s. Geographica, sv. 2. ISBN 978-809-0452-121.

MARADA, Miroslav. Vertikální a horizontální dopravní poloha středisek osídlení Česka. In: Česká geografie v evropském prostoru [online]. 2006 [cit. 2015-04-11]. Dostupné z: <http://geografiedopravy.cz>

MARADA, Miroslav a Viktor KVĚTOŇ. Rozdíly v dopravní obslužnosti v regionech českého venkova. Obec a finance, 15, č. 5, Triada, Praha, 2010. Dostupné z: <http://www.dvs.cz/clanek.asp?id=6470710>

MINISTERSTVO DOPRAVY ČR: Dopravní statistika. [online]. 2005 [cit. 2015-04-28]. Dostupné z: [https://sydos.cz/cs/rocenka-2005/rocenka/htm\\_cz/cz05\\_226000.html](https://sydos.cz/cs/rocenka-2005/rocenka/htm_cz/cz05_226000.html)

MICHNIAK, Daniel. Dostupnosť jako geografická kategória a jej význam pri hodnotení územnosprávneho členenia Slovenska. Bratislava, 2002. Dizertační práce. Geografický ústav Slovenskej akadémie vied. Dostupné z: <http://www.akademickyrepozitar.sk/sk/repozitar/dostupnost-ako-geograficka-kategoria-a-jej-vyznam-pri-hodnoteni-uzemno-spravneho-clenenia-slovenska.pdf>.

RAILHUC. Analýza dopravní obslužnosti: Přestupní terminály a páteří síť veřejné dopravy Kraje Vysočina [online]. Ostrava, 2013. Dostupné z: [http://www.kr-vysocina.cz/VismoOnline\\_ActionScripts/File.ashx?id\\_org=450008&id\\_dokumenty=4056009](http://www.kr-vysocina.cz/VismoOnline_ActionScripts/File.ashx?id_org=450008&id_dokumenty=4056009)

Ředitelství silnic a dálnic ČR [online]. 2012 [cit. 2015-04-20]. Dostupné z: <http://scitani2010.rsd.cz/pages/informations/default.aspx>

SBP CONSULT. Porovnání dopravní obslužnosti obcí v ČR a stanovení základních kritérií standardu dopravní obslužnosti obcí [online]. 2006 [cit. 2015-04-21]. Dostupné z: <http://www.sbp.cz/dokumenty/StanDO/Studie/MezikrajoveSrovnaniDO.pdf>

Správa železniční dopravní cesty [online]. 2012 [cit. 2015-04-20]. Dostupné z: <http://www.szdc.cz/o-nas/zeleznicni-mapy-cr.html>

SUROVEC, Pavel. Verejná osobná doprava v regiónoch. In: Communications. Žilina: Žilinská univerzita, 2002, s. 10-17. ISSN 1335-4205. Dostupné z: [http://www.uniza.sk/komunikacie/archiv/2002/1-2/1-2\\_2002en.pdf](http://www.uniza.sk/komunikacie/archiv/2002/1-2/1-2_2002en.pdf)

TRADO s.r.o. [online]. 2013 [cit. 2015-04-13]. Dostupné z: <http://www.trado.cz/cs/>

TULIS, Radek. Jihlava otevřela první část dopravního terminálu. In: Deník veřejné správy: Veřejná správa online [online]. 2013 [cit. 2015-04-26]. Dostupné z: <http://www.dvs.cz/clanek.asp?id=6611954&ht=Jihlava+otev%F8ela+prvn%ED+%E8%E1st+dopravn%EDho+termin%E1lu>

ZDAR, a. s. O společnosti [online]. 2015 [cit. 2015-04-10]. Dostupný z: <http://www.zdar.cz/o-nas>.

## **SEZNAM PŘÍLOH**

Příloha I: Vybrané komunikace v SO ORP Jihlava k 31. 1. 2015

Příloha II: Horizontální dopravní poloha obcí SO ORP Jihlava k 31. 1. 2015

Příloha III: Počet přímých spojů VAD v rozmezí od 4:00 do 23:00 hod. z obcí do  
Jihlavy a zpět

Příloha IV: Počet přímých spojů VDD v rozmezí od 4:00 do 23:00 hod. do Jihlavy a  
zpět

Příloha V: Formulář sondážního šetření



## Příloha I:

Tab.1: Vybrané komunikace v SO ORP Jihlava k 31. 2. 2015

Kategorie	Označení	Trasa	Σ km
dálnice	D1	Česká Lípa – Mladá Boleslav – Nymburk – Kolín – Kutná Hora – Havlíčkův Brod – Jihlava – Znojmo	352
silnice	I/38	Česká Lípa – Mladá Boleslav – Nymburk – Kolín – Kutná Hora – Čáslav – Havlíčkův Brod – Jihlava – Znojmo – Hatě	255
silnice	II/112	Benešov – Vlašim – Pelhřimov – Horní Cerekev – Telč – Nová Říše – Želetava	112
silnice	II/131	Štoky – Petrovice – Větrný Jeníkov	16,5
silnice	II/133	Horní Cerekev – Vyskytná	15
silnice	II/134	Batelov – Panské Dubenky – Jarošov nad Nežárkou	31
silnice	II/348	Rozkoš – Herálec – Štoky – Dobronín – Polná – dálnice D1, Měřín	45
silnice	II/351	Chotěboř – Česká Bělá – Přibyslav – Polná – Kamenice – Třebíč – Dalešice	47
silnice	II/352	II/150 – Polná – Jihlava	12,5
silnice	II/353	Polička – Borovnice – Fryšava pod Žakovou horou – Žďár nad Sázavou – Nové Veselí – Bohdalov – Jihlava	28
silnice	II/402	Batelov – Třešť – Stonařov – Víška – silnice II/405	15
silnice	II/403	Kouty – Brtnice – Stonařov – Telč	34,5
silnice	II/405	Jihlava – Brtnice – Okříšky – Třebíč	33
silnice	II/407	Dačice – Nová Říše – Stará Říše	21,5
silnice	II/523	Humpolec – Větrný Jeníkov – Jihlava	27
silnice	II/523	Humpolec – Větrný Jeníkov – Jihlava	27
silnice	II/602	Pelhřimov – Dušejov – Jihlava – Velký Beranov – Velké Meziříčí – Velká Bíteš – Říčany – Starý Lískovec	111
silnice	II/639	Kamenice nad Lipou – Horní Cerekev – Batelov – Dolní Cerekev	34
železnice	225	Havlíčkův Brod – Dobronín – Jihlava – Kostelec – Horní Cerekev – Jindřichův Hradec – Veselí nad Lužnicí	93
železnice	227	Kostelec – Třešť – Telč – Dačice – Slavonice	53
železnice	240	Jihlava – Okříšky – Třebíč – Náměšť nad Oslavou – Rosice – Brno	104

Zdroj: GEOFABRIK – Openstreetmap, 2015; vlastní zpracování

## Příloha II:

Tab. 2: Horizontální dopravní poloha obcí (A–R) SO ORP Jihlava k 31. 1. 2015

Obec	Silnice						Železnice		Suma silnice	Suma želez.	HP	
	Dálnice			1. třída		2. třída	Celostátní trať	Region. trať				
	do 5	5 – 10	10 – 15	Průjezd	do 5	5 – 10						Průjezd
Arnolec	0	1	1	0	0	0	2	0	0	5	0	5
Batelov	0	0	0	0	0	0	4	2	0	4	4	8
Bílý Kámen	0	1	1	0	0	1	2	0	0	6	0	6
Bitovčice	0	0	1	0	0	0	0	2	0	1	4	5
Boršov	0	0	1	0	0	1	0	0	0	2	0	2
Brtnice	0	0	1	0	0	1	4	0	0	6	0	6
Brtnička	0	0	0	0	1	1	0	0	0	3	0	3
Brzkov	0	0	1	0	0	1	2	0	0	4	0	4
Cejle	0	0	1	0	0	1	0	0	0	2	0	2
Cerekvička-Rosice	0	0	1	0	1	0	0	0	0	3	0	3
Čížov	0	0	1	2	0	0	0	0	0	7	0	7
Dlouhá Brtnice	0	0	0	2	0	1	0	0	0	7	0	7
Dobronín	1	0	1	0	1	0	2	2	0	9	4	13
Dobrouť	0	1	1	0	0	0	2	0	0	5	0	5
Dolní Cerekev	0	0	0	0	0	1	2	2	0	3	4	7
Dudín	0	0	2	0	0	1	0	0	0	3	0	3
Dušejov	0	0	1	0	0	0	2	0	0	3	0	3
Dvorce	0	0	1	0	0	1	0	2	0	2	4	6
Hladov	0	0	0	2	2	0	0	0	0	10	0	10
Hodice	0	0	0	0	0	2	2	0	2	4	2	6
Hojkov	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Horní Dubenky	0	0	0	0	0	1	2	1	0	3	2	5
Hrutov	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	1
Hubenov	0	0	1	0	0	1	2	0	0	4	0	4
Hybálec	0	2	1	0	1	0	0	0	0	7	0	7
Jamně	1	0	1	0	0	1	2	0	0	8	0	8
Jersín	1	0	1	0	0	0	0	0	0	5	0	5
Jezdovice	0	0	0	0	0	1	2	0	2	3	2	5
Ježená	0	0	2	0	0	1	0	0	0	3	0	3
Jihlava	2	0	0	2	0	0	5	2	1	19	3	22
Jihlávka	0	0	0	0	0	1	0	2	0	1	4	5
Kalhov	0	1	1	0	0	1	2	0	0	6	0	6
Kaliště	0	0	0	0	0	1	2	1	0	3	2	5
Kamenice	0	1	1	0	0	0	4	0	0	7	0	7
Kamenná	0	0	2	0	1	0	0	2	0	4	4	8
Kněžice	0	0	0	0	0	2	2	0	0	4	0	4
Kostelec		0	1	0	0	1	2	2	1	4	5	9
Kozlov	1	1	0	0	0	1	0	0	0	7	0	7
Luka nad Jihlavou	0	1	2	0	0	0	2	2	0	6	4	10
Malý Beranov	1	0	1	0	0	1	0	2	0	6	4	10
Měšín	0	1	1	0	1	0	2	0	0	7	0	7
Milíčov	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mirošov	0	0	1	0	0	1	0	0	0	2	0	2
Nadějov	0	2	0	0	0	0	0	0	0	4	0	4
Opatov	0	0	1	0	0	0	2	0	0	3	0	3
Otín	0	0	0	0	1	1	2	0	0	5	0	5
Panenská Rozsívka	0	0	0	0	0	2	0	0	0	2	0	2
Pavlov	0	0	0	0	2	0	2	0	0	6	0	6
Plandry	0	1	1	0	1	0	1	0	0	6	0	6
Polná	0	2	0	0	0	3	6	0	0	13	0	13
Puklice	0	0	2	0	0	3	0	0	0	5	0	5
Rančířov	0	0	2	2	0	0	0	0	0	8	0	8
Rantířov	0	0	1	0	1	0	0	2	0	3	4	7
Rohozná	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Růžená	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Rybné	0	1	1	0	0	0	2	0	0	5	0	5

Zdroj: upraveno podle: Hůrský (1974), Seidenglanz (2003), Marada (2010) a Kotyza (2014)

Tab. 3: Horizontální dopravní poloha obcí (S–Ž) SO ORP Jihlava k 31. 1. 2015

Obec	Silnice						Železnice		Suma silnice	Suma želez.	HP	
	Dálnice			1. třída		2. třída	Celostátní trať	Region. trať				
	do 5	5 – 10	10 – 15	Průjezd	do 5	5 – 10						Průjezd
Smrčná	1	0	1	0	0	1	0	0	0	6	0	6
Stáj	0	1	1	0	0	0	4	0	0	7	0	7
Stonařov	0	0	0	0	2	0	3	0	0	7	0	7
Střítež	1	0	2	0	1	0	0	2	0	8	4	12
Suchá	0	0	0	2	0	0	0	0	0	6	0	6
Šimanov	0	1	1	0	0	0	2	0	0	5	0	5
Švábov	0		0	0	0	0	0	2	0	0	4	4
Třešť	0	0	0	0	0	2	4	0	2	6	2	8
Třeštice	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	1
Ústí	0	1	1	0	0	0	2	0	0	5	0	5
Velký Beranov	1	1	1	0	0	1	3	0	0	11	0	11
Větrný Jeníkov	1	1	1	0	0	0	3	0	0	10	0	10
Věžnice u Polné	0	0	2	0	0	1	0	0	0	3	0	3
Věžnice	0	1	1	0	0	0	0	0	0	3	0	3
Věžnička	0	1	1	0	0	1	2	0	0	6	0	6
Vílanec	0	0	1	2	0	0	0	0	0	7	0	7
Vyskytná/n/Jihlavou	0	0	2	0	0	1	0	0	0	3	0	3
Vysoké Studnice	0	1	1	0	0	0	2	0	0	5	0	5
Záborná	0	0	2	0	0	0	2	0	0	4	0	4
Zbílidy	0	1	0	0	0	0	2	0	0	4	0	4
Zbinohy	1	0	1	0	0	1	0	0	0	6	0	6
Zhoř	0	1	1	0	0	0	2	0	0	5	0	5
Ždírec	0	1	1	0	1	0	2	0	0	7	0	7

Zdroj: upraveno podle: Hůrský (1974), Seidenglanz (2003), Marada (2010) a Kotyza (2014)

### Příloha III:

Tab. 4: Počet přímých spojů do Jihlavy a zpět VAD od 4:00 do 23:00 hod. z obcí (A–R)

Veřejná autobusová doprava				
Obec	Počet přímých spojů do			Průměrná doba přepravy [min.]
	Prac. den	Sobota	Neděle	
Arnolec	14	0	1	49
Batelov	25	0	0	36
Bílý Kámen	28	4	2	11
Bítovčice	26	3	2	32
Boršov	10	0	1	29
Brtnice	62	11	14	25
Brtnička	5	0	0	30
Brzkov	5	0	0	46
Cejle	17	0	2	16
Cerekvička-Rosice	3	0	0	14
Čížov	38	4	7	9
Dlouhá Brtnice	26	4	5	30
Dobronín	10	0	0	26
Dobroutov	7	0	1	35
Dolní Cerekev	27	0	2	25
Dudín	14	0	1	43
Dušejev	39	8	7	23
Dvorce	16	0	2	12
Hladov	21	2	5	35
Hodice	43	7	16	35
Hojkov	0	0	0	32
Horní Dubenky	9	0	0	52
Hrutov	0	0	0	0
Hubenov	24	8	6	14
Hybrálec	10	0	0	9
Jamné	36	0	2	28
Jersín	18	0	2	47
Jezdovice	29	7	11	22
Ježená	8	0	0	21
Jihlávka	5	0	0	61
Kalhov	20	3	2	24
Kaliště	9	0	0	59
Kamenice	24	2	2	34
Kamenná	1	0	0	0
Kněžice	23	2	4	33
Kostelec	62	6	16	15
Kozlov	16	0	0	19
Luka nad Jihlavou	34	4	4	26
Malý Beranov	50	18	23	10
Měšín	48	15	16	15
Milíčov	12	0	1	34
Mirošov	0	0	0	-
Nadějov	18	1	2	37
Opatov	7	0	0	26
Otín	11	2	2	25
Panenská Rozsíčka	0	0	0	0
Pavlov	12	2	3	29
Plandry	11	0	1	11
Polná	53	14	15	34
Puklice	28	8	4	15
Rančířov	37	3	7	8
Rantířov	11	0	1	14
Rohozná	10	0	2	30
Růžená	0	0	0	0
Rybné	16	0	1	30

Zdroj: IDOS — Jízdní řády, 2015

Tab. 5: Počet přímých spojů do Jiíhlavy a zpět VAD od 4:00 do 23:00 hod. z obcí (S–Ž)

Veřejná autobusová doprava				
Obec	Počet přímých spojů			Průměrná doba přepravy [min.]
	Prac. den	Sobota	Neděle	
Smrčná	14	0	1	20
Stáj	27	0	0	40
Stonařov	45	5	8	22
Střítež	10	0	0	22
Suchá	38	4	8	18
Šimanov	18	0	2	29
Švábov	0	0	0	0
Třešť	55	7	15	26
Třeštice	10	0	0	40
Ústí	25	4	2	29
Velký Beranov	86	35	42	12
Větrný Jeníkov	32	6	3	21
Věžnice u Polné	0	0	0	0
Věžnice	12	0	0	27
Věžnička	12	1	6	21
Vílanec	36	4	7	12
Vyskytná nad Jihlavou	21	1	1	16
Vysoké Studnice	32	10	11	19
Záborná	30	14	14	37
Zbílidy	12	0	2	39
Zbinohy	4	1	0	28
Zhoř	30	1	2	35
Ždírec	49	13	15	18

Zdroj: IDOS — Jízdní řády, 2015

**Příloha IV:**

Tab 6: Počet přímých spojů do Jihlavy a zpět VDD od 4:00 do 23:00 hod.

<b>Veřejná drážní doprava</b>				
<b>Obec</b>	<b>Počet přímých spojů do Jihlavy a zpět</b>			<b>Průměrná doba přepravy [min.]</b>
	<b>Prac. den</b>	<b>Sobota</b>	<b>Neděle</b>	
Batelov	23	14	13	38
Bitovčice	22	17	15	16
Dobronín	31	21	20	10
Dolní Cerekev	26	24	19	31
Dvorce	23	16	15	18
Hodice	2	2	0	52
Jezdovice	2	2	0	35
Jihlávka	4	23	6	60
Kamenná	31	21	20	15
Kostelec	36	29	30	21
Luka nad Jihlavou	22	17	15	12
Malý Beranov	18	13	11	5
Rantířov	23	14	13	12
Střítež	31	21	20	7
Švábov	23	14	13	43
Třešť	2	2	0	39

Zdroj: IDOS — Jízdní řády, 2015

## **Příloha V:**

### **DOPRAVNÍ OBSLUŽNOST OBCÍ V SO ORP JIHLAVA**

Dobrý den, věnujte ,prosím, několik minut svého času vyplnění následujícího dotazníku. Tento dotazník slouží jako podklad pro výzkum dopravní obslužnosti obcí v rámci správního obvodu obcí s rozšířenou působností Jihlava. Toto průzkumné šetření je součástí bakalářské práce z oboru Regionální geografie na Přírodovědecké fakultě Univerzity Palackého v Olomouci. Dotazník je zcela anonymní a veškeré získané informace budou využity pouze jako podklad pro mou bakalářskou práci.

Děkuji Vám za Vaši ochotu vyplnit dotazník.

Kontakt: Lukáš Caha; lukas.cahy@seznam.cz; tel. 733 557 306

#### **1.) Nejčastější účel Vaší cesty:**

- a) zaměstnání
- b) škola
- c) úřady
- d) zdravotní péče
- e) nákup
- f) rekreace/sport/kultura

#### **2.) Nejčastěji používaný dopravní prostředek**

- a) vlak
- b) linkový autobus
- c) MHD
- d) automobil
- e) motocykl
- f) nevyužívám, chodím pěšky

#### **3.) Z jakého důvodu používáte zvolený druh dopravního prostředku?**

- a) bezpečnost
- b) rychlost
- c) cena
- d) pohodlí

- e) frekvence spojů
- f) absence jiného druhu dopravy
- g) jiné....

**4.) Jaký čas obvykle trávíte v dopravním prostředku?**

**5.) Jak často využíváte veřejnou dopravu?**

- a) každý den
- b) několikrát týdně
- c) občas (3 a méně jízd měsíčně)
- d) velmi zřídka
- e) nevyžívám

**6.) Vyhovuje Vám časové rozložení spojů a počet spojů v pracovní dny?**

- a) ano
- b) částečně
- c) ne... (uved'te, kdy spoj chybí)

**7.) Vyhovuje Vám časové rozložení spojů a počet spojů v dnech pracovního klidu?**

- a) ano
- b) částečně
- c) ne... (uved'te, kdy spoj chybí)

**8.) Jste spokojen/a s dodržováním jízdních řádů?**

- a) ano
- b) spíše ano
- c) spíše ne
- d) ne

**9.) Musíte během jízdy přestupovat?**

- a) ne
- b) ano (níže uved'te dobu a místo čekání na další spoj)



**10.) Vyhovuje Vám trasa dopravního prostředku, po které se přepravujete do cílové zastávky?**

- a) ano
- b) částečně (vadí mi zajištění do obcí mimo hlavní dopravní tah)
- c) ne... (níže uveďte důvod)

**11.) Je pro Vás cena jízdného přijatelná?**

- a) ano
- b) spíše ano
- c) spíše ne
- d) ne

**12.) Dopravní obslužnost veřejnou dopravou v regionu hodnotíte známkou:**

(1 nejlepší, 5 nejhorší)

Věk:

Pohlaví:

Obec bydliště:

Ekonomická aktivita: a) student

b) zaměstnanec

c) podnikatel/živnostník

d) nezaměstnaný

e) důchodce

f) jiné....

Máte-li nějaké výhrady, chvály, názory či připomínky k dopravě na Jihlavsku, uveďte je prosím zde: