

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI

Přírodovědecká fakulta

Katedra geografie

Radek VĚNTUS

**Venkovské periferie a dopravní obslužnost:
analýza osobní železniční dopravy v České republice**

Bakalářská práce

Vedoucí práce: doc. Mgr. Pavel KLAPKA, Ph.D.

Olomouc 2020

Bibliografický záznam

Autor (osobní číslo): Radek Věntus (R18101)

Studijní obor: Regionální geografie

Název práce: Venkovské periferie a dopravní obslužnost: analýza osobní železniční dopravy v České republice

Title of thesis: Rural peripheries and transport services: analysis of passenger railway transport in the Czech Republic

Vedoucí práce: doc. Mgr. Pavel Klapka, Ph.D.

Rozsah práce: 40 stran, 28 vázaných příloh

Abstrakt: Práce se věnuje vývoji dopravní obslužnosti venkovských periferií v Olomouckém a Moravskoslezském kraji, s detailem na období let 2004–2020. Pomocí analýzy polohy železničních stanic a zastávek vůči intravilánům sídel a dalších socioekonomických ukazatelů je hodnocen teoretický potenciál pro vývoj železniční dopravní obslužnosti obcí. Tento potenciál pak práce srovnává se zjištěnými reálnými hodnotami dopravní obslužnosti a identifikuje mezi nimi patrné souvislosti.

Klíčová slova: venkovské periferie, železniční dopravní obslužnost, analýza, komparace, Olomoucký kraj, Moravskoslezský kraj

Abstract: The thesis deals with the development of transport services in rural peripheries in the Olomouc and Moravian-Silesian region, with attention to the time period from 2004 to 2020. The thesis evaluates the theoretical potential of railway transport service development by the analysis of the locations of railway stations and stops with respect to built-up areas and selected socioeconomic indicators. Then this potential is compared to real numbers of transport services and noticeable connections between them are identified.

Keywords: rural peripheries, railway transport service, analysis, comparison, the Olomouc Region, the Moravian-Silesian Region

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že jsem tuto bakalářskou práci vypracoval samostatně pod odborným vedením pana doc. Mgr. Pavla Klapky, Ph.D. a uvedl v ní veškerou literaturu a jiné zdroje, které jsem použil.

V Olomouci, dne 18. 5. 2020

.....

Podpis autora

Poděkování

Tímto bych rád poděkoval panu doc. Mgr. Pavlu Klapkovi, Ph.D. za ochotné vedení mé bakalářské práce a za cenné rady a připomínky, které mi v průběhu její tvorby poskytoval.

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI
Přírodovědecká fakulta
Akademický rok: 2018/2019

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Radek VĚNTUS**
Osobní číslo: **R18101**
Studijní program: **B1301 Geografie**
Studijní obor: **Regionální geografie**
Název tématu: **Venkovské periferie a dopravní obslužnost: analýza osobní železniční dopravy v České republice**
Zadávající katedra: **Katedra geografie**

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

Cílem práce je zhodnotit dopravní obslužnost osobní železniční dopravou ve venkovských periferiích České republiky, s detailem na vybranou oblast či samosprávný kraj. Prvním krokem práce je identifikace venkovských periferií, respektive převzetí nějakého současného vymezení těchto periferií, pokud existuje. Druhým krokem je analýza polohy železničních stanic a zastávek vzhledem k intravilánům venkovských sídel. Třetím krokem pak detailnější analýza objednávky regionální dopravy, i z časového hlediska.

Rozsah grafických prací: Podle potřeb zadání
Rozsah pracovní zprávy: 5 000 - 8 000 slov
Forma zpracování bakalářské práce: tištěná/elektronická
Seznam odborné literatury:

- Hoyle, B. S., Knowles, R. (1998): Modern transport geography. Wiley, Chichester.
- Kraft, S. (2016): Measuring and modelling the spatial accessibility of public transport stops in GIS. Hungarian Geographical Bulletin 65 (1), 57 - 69.
- Kraft, S., Vančura, M. (2009): Geographical organisation of the transport system in Czechia and its development in the transformation period. Geografie 114 (4), 298-315.
- Kubeš, J., Kraft, S. (2011): Periferní oblasti jižních Čech a jejich sociálně populační stabilita. Sociologický časopis / Czech Sociological Review 47 (4), 805-829.
- Kvizda, M. (2006): Ekonomické dějiny železniční sítě České republiky - mýty, omyly a iluze v hospodářské politice a path dependence železných drah. MU, Brno.
- Kvizda, M., Paleta, T., Seidenglanz, D., Tomeš, Z. Fíztová, H., Surmařová, S., Surmař, V. (2018): Železnice a evropská dopravní politika - ideje, strategie, nástroje a jejich aplikace. Brno: Masarykova univerzita - MuniPress.
- Marada, M. a kol. (2010): Doprava a geografická organizace společnosti v Česku. ČGS, Praha.
- Seidenglanz, D. (2014): Transport geography in the Czech Republic and Slovakia. Journal of Transport Geography 41, 350-352.
- Toušek, V., Kunc J., Vystoupil, J. eds. (2008): Ekonomická a sociální geografie. Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, Plzeň.
- Výběr jízdních řádů SŽDC

Vedoucí bakalářské práce: Mgr. Pavel Klapka, Ph.D.
Katedra geografie

Datum zadání bakalářské práce: 16. ledna 2019
Termín odevzdání bakalářské práce: 30. dubna 2020

L.S.

doc. RNDr. Martin Kubala, Ph.D.
děkan

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

V Olomouci dne 16. ledna 2019

OBSAH

Seznam použitých zkratk.....	8
Úvod a cíle práce	10
1 Rozlišení venkovského prostoru	11
1.1 Vymezení venkova či venkovského prostoru.....	11
1.2 Vymezení venkovských sídel a obcí	13
2 Rozlišení periferií.....	15
2.1 Výzkum periferních oblastí v českém prostoru.....	15
3 Základní poznatky z geografie dopravy	17
3.1 Metodika používaná v geografii dopravy.....	18
4 Metodologická část	20
4.1 Obecná východiska pro vymezení zájmové oblasti	20
4.1.1 Postup vzniku zájmového souboru.....	21
4.2 Metodika získání a zpracování dat při dílčích analýzách.....	21
5 Diskuze a výsledky.....	23
5.1 Hodnocení obcí podle lokalizace dopravních bodů.....	23
5.2 Hodnocení obcí podle teoretické významnosti dopravních bodů.....	24
5.3 Vyhodnocení dat dopravní obslužnosti	25
5.4 Souhrnná kategorizace obcí.....	26
5.4.1 Obce s výrazně zlepšenou dopravní obslužností.....	27
5.4.2 Obce s mírně zlepšenou dopravní obslužností	28
5.4.3 Obce s mírně zhoršenou dopravní obslužností.....	28
5.4.4 Obce s výrazně zhoršenou dopravní obslužností	29
5.4.5 Obce se specificky omezenou dopravní obslužností.....	30
Závěr.....	32
Summary	34
Seznam literatury a zdrojů.....	35
Seznam příloh.....	39

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

ČD	dříve České dráhy, státní organizace (zánik 1. ledna 2003 rozdělením na SŽDC a České dráhy a. s.), nyní České dráhy a. s.
ČR	Česká republika
ČSÚ	Český statistický úřad
ČÚZK	Český úřad zeměměřičský a katastrální
DB	dopravní bod
DO	dopravní obslužnost
EU	Evropská unie
GIS	geografické informační systémy
IAD	individuální automobilová doprava
IDS	integrovaný dopravní systém
JŘ	jízdní řády
LAU	místní správní jednotka – z anglického Local Administrative Unit
LAU 2	jednotka LAU v českém prostředí odpovídající úrovni obce
MSK	Moravskoslezský kraj
NUTS	Nomenklatura územních statistických jednotek – z francouzského Nomenclature d'unités territoriales statistiques
NUTS 3	jednotka NUTS v českém prostředí odpovídající úrovni kraje
OECD	Organizace pro hospodářskou spolupráci a rozvoj – z anglického Organisation for Economic Co-operation and Development
OLK	Olomoucký kraj
Os	osobní vlak
SO ORP	správní obvod obce s rozšířenou působností
SO POU	správní obvod obce s pověřeným obecním úřadem
Sp	spěšný vlak

SŽDC	Správa železniční dopravní cesty (od 1.1.2020: Správa železnic)
R	rychlík – v rámci této práce zkratkou rozuměny vlaky kategorie rychlík, případně vyšší (R+)
ZABAGED®	Základní báze geografických dat, digitální topografický model území Česka odvozený ze Základní mapy České republiky 1:10 000
ZÚ	Zeměměřičský úřad

ÚVOD A CÍLE PRÁCE

Skutečný prostor, narozdíl od toho ideálního, nebývá zpravidla homogenním prostředím. Toto tvrzení platí jak v kontextu železniční dopravní sítě, tak také v případě periferií.

Jedním z faktorů využívaných pro rozlišení periferií je například vývoj dopravní obslužnosti veřejnou dopravou. Česká republika patří mezi státy s nejhustší železniční sítí na světě, proto železnice zde tvoří páteř dálkové i regionální veřejné dopravy a obsluhuje tak i podstatnou část oblastí, které lze považovat za periferní.

Úroveň poskytovaných dopravních služeb se však může z různých příčin zásadně lišit, čímž se také odlišuje síla samotného pozitivního efektu přítomnosti železnice. Lze tak pravděpodobně nalézt určitou souvislost mezi charakteristikou tratí a trendem ve změnách dopravní obslužnosti, jakožto jedním z ukazatelů vývoje perifernosti.

Hlavním cílem práce je zhodnocení vývoje dopravní obslužnosti venkovských periferií osobní železniční dopravou na zvoleném území, mimo jiné také z časového hlediska.

Výchozím bodem pro toto zhodnocení je období před převzetím objednávky regionální železniční dopravy kraji, které proběhlo v úvodu roku 2005. Účelem takového časového ukotvení je identifikace konkrétních forem projevů této změny. Zkoumání problematiky pouze v rámci jednoho kraje by nemuselo být dostatečně průkazné, proto tato práce zahrnuje území dvou krajů, a to Moravskoslezského a Olomouckého.

Dalšími dílčími cíli této práce v návaznosti na výše zmíněné jsou:

- Ověření použitelnosti kategorizace obcí z hlediska polohy a významnosti jim příslušných stanic a zastávek, a to za pomoci srovnání s reálným vývojem dopravní obslužnosti, reflektujícím perifernost daného území
- Zjištění konkrétních dopadů rozdělení gescie objednávky železniční dopravy mezi stát a příslušné kraje, a to z pohledu vztahu stát–kraj i kraj–kraj
- Zhodnocení rozdílů v objednávce regionální železniční dopravy mezi jednotlivými kraji, a to zejména z pohledu obecně převažujícího vývoje dopravní obslužnosti obcí, případně také z pohledu vývoje v konkrétních situacích

1 ROZLIŠENÍ VENKOVSKÉHO PROSTORU

Jelikož se má tato práce zabývat oblastí venkovských periferií, je nutné jednoznačně stanovit definici venkova. Pro snadnou orientaci v této problematice je vhodné nejprve uvést používané pojmy. Základními termíny jsou *sídlo* a *obec*. Podle Perlína (1998, 4) je sídlo „prostorově oddělená jednotka, kterou tvoří skupina domů a která je oddělena od dalších sídel volným nezastavěným prostorem“ a jedná se tedy o pojem z geografie sídel. Tím se odlišuje od obce, jež je základní administrativní jednotkou veřejné správy (Halás a kol., 2013).

Dalšími klíčovými pojmy jsou *venkov*, *venkovské sídlo* a *venkovská obec*. Venkov definuje například Perlín (1998, 2) jako „kontinuálně vymezený prostor, který zahrnuje jak krajinu, tak i venkovská sídla“, integruje tak nezastavěné i zastavěné území. Binek a kol. (2007, 19) pak podobně definuje venkovský prostor jako „území, tvořené mozaikou sídel a krajiny mezi nimi“.

Venkovskými sídly rozumíme pouze zastavěná území, která vykazují rysy odpovídající zvoleným kritériím. Ta jsou však odlišná od kritérií používaných pro vymezení samotného venkova. Příklady takových kritérií viz přílohy 1, 2 a 3.

Perlín (2009) i Binek a kol. (2007) zmiňují také pojem venkovská obec. Perlín (2009) termín interpretuje jako územně nespojitě skupiny sídel, generalizované na hierarchickou úroveň obce, jakožto základní administrativní jednotky. Nejedná se tedy o zcela totožný prvek, jakým je obec v pojetí veřejné správy. Nutnost této generalizace z důvodu nedostatku statistických dat za samotná sídla zmiňuje např. Halás a kol. (2013, 61). Také podle Perlína (2009) je při statistické analýze možné vycházet pouze z takového hodnocení i přes tímto vzniklé nepřesnosti.

1.1 Vymezení venkova či venkovského prostoru

Podle Binka a kol. (2007, 20) je možné v nejširším pojetí za venkov považovat jednoduše vše, co není městem. Velký sociologický slovník (Petrušek a kol., 1996) definuje venkov obdobně, avšak uvádí navíc jeho klíčové vlastnosti, jako jsou menší hustota zalidnění, výraznější profilace na zemědělské odvětví a život spjatý s přírodou. Podle Svobodové a Věžníka (2014, 11) se o venkovu, jako o takto relativně homogenním typu území s výše zmíněnými charakteristikami, dalo jednoznačně hovořit již jen v minulosti. Nyní tento obraz venkova podle autorů již neplatí a setkáváme se s diferencovanou strukturou různě rozvinutých venkovských území s množstvím rozdílných funkcí.

Donedávna nejčastěji mezinárodně používaným konkrétním vymezením byla definice OECD. Hlavním kritériem pro vymezení venkovského prostoru byla v tomto případě hustota zalidnění menší než 150 obyvatel/km². Právě tuto definici používal pro své mezinárodní statistiky například Eurostat. V rámci EU pak podle podílu obyvatelstva žijícím v tomto venkovském prostoru byly klasifikovány jednotlivé celky NUTS 3, viz příloha 4. Příkladem tuzemského využití metodiky je Národní strategický plán rozvoje venkova České republiky pro roky 2007–2013. Z něj vyplývá, že za venkov lze považovat celé území ČR, vyjma území Hlavního města Prahy (Matoušková, 2011).

V praxi však ukázalo využití metodiky OECD své nedostatky. Hlavním problémem je její značné zkreslení na úrovni NUTS 3, které je způsobeno velkými rozdíly v rozloze území na úrovni obcí (LAU 2), velkými rozdíly v rozloze samotných regionů NUTS 3, nebo oddělením center a zázemí některých měst na úrovni NUTS 3 (Matoušková, 2011). Proto pro uplatnění v aktuálním programovém období 2014–2020 Evropská komise navrhla novou typologii, jež při vymezení na místní úrovni nahrazuje obce (LAU 2) pravoúhloú sítí buněk o velikosti 1 km². Jako městské pak byly označeny buňky s hustotou zalidnění vyšší než 300 obyvatel/km² nebo takové seskupení buněk, jež odpovídá hodnotě vyšší než 5000 obyvatel. Změna typologie se výrazně promítla zejména v oblasti Německa či Beneluxu. V ČR se změna nejvíce dotkla Středočeského kraje, kdy ten byl nově klasifikován jako převážně městský (Matoušková, 2011), viz příloha 5. Toto vymezení venkova využívá například aktuálně platný Program rozvoje venkova na období 2014–2020.

Změna metodiky vymezení venkova v rámci EU ukázala mimo jiné právě na skutečnost, jak důležitým krokem je volba územních jednotek, které se rozhodneme při analýze využít. Pro nejlepší vystižení problematiky v rámci České republiky proto například Perlín (2009) nebo Matoušková (2011) doporučují vymežovat venkov na menších jednotkách, než pro mezinárodní srovnávání používaných regionech NUTS 3. Jako vhodné se vzhledem ke struktuře veřejné správy a možnostem třídění datových údajů jeví použití SO POU nebo SO ORP. Při jakémkoliv územním definování venkova je třeba především znát účel, za jakým venkovský prostor vymežujeme, a podle toho přizpůsobit zvolené ukazatele (Svobodová a kol., 2011, 14). Vzhledem ke struktuře české sídelní soustavy je pro hodnocení území ČR vhodné snížit limitní hodnotu hustoty zalidnění ze 150 obyv./km² (podle OECD) na 100 obyv./km² (Perlín, 2009).

Pro menší zájmová území je nicméně použití i takto upraveného vymezení stále spjato s velkou úrovní generalizace. Navíc metodika postavená pouze na hustotě zalidnění při zvolení příliš malé územní jednotky již nedokáže nijak podchytit problematiku, kdy obce, jejichž správní území tvoří rozsáhlé katastry, mají díky velké rozloze mnohem nižší hustotu zalidnění než srovnatelně velké obce, které ovšem leží na území menším nebo sevřenějším (Perlín, 2009). Pro menší celky, jakým je například zájmová oblast této práce, se tedy jako mnohem vhodnější jeví použití metodiky založené na vymezení venkovských sídel.

1.2 Vymezení venkovských sídel a obcí

V tradičním pojetí venkovská sídla např. Halás a kol. (2013, 62) popisuje jako „sídla, jejichž převážná většina obyvatel se žíví zemědělstvím, bez ohledu na to, jestli se jedná o samozásobitelské zemědělství, či pěstování plodin, jež pak jsou dodávány na trh“. Současný ráz venkova však výrazně pozměnily probíhající socioekonomické procesy. Většina sídel již pozbyla zemědělského charakteru a převažuje u nich zejména funkce obytná. Takový názor sdílí i Wokoun a kol. (2011), rozšiřující výčet potenciálních funkcí o např. průmyslovou či obslužnou funkci. Vnější vzhled takových sídel je obdobný jako u tradičních venkovských sídel, protože tyto další funkce získávají až při novodobém vývoji. Taková sídla pak podle Wokouna (2011) lze označit jako *sídla přechodná*. Jako souhrnné označení pro venkovská a přechodná sídla je pak u Haláse a kol. (2013, 62) použit výraz *neměstská sídla*. Mezi sídla přechodného charakteru lze zařadit také skupinu historických měst, u kterých došlo ke ztrátě jejich původního charakteru, např. tzv. horní města (Bašovský a Mládek, 1989).

Možné vymezení venkovských sídel na základě širší charakteristiky, kombinující geografické metody spolu s poznatky z jiných vědních oborů, zejména z ekonomie, urbanismu či historie, popsal např. Perlín (1998, 2), viz příloha 2. S Perlínem velmi blízké nástroje pro vymezení venkovských obcí pak popisuje také Binek a kol. (2007), viz příloha 3. Perlín (1998) dále uvádí, že „právě statistické vymezení venkovského sídla je jediné, které lze zpravidla použít, hodnotíme-li soubor velkého počtu sídel“.

V dřívější české odborné literatuře jsou z tohoto úhlu pohledu obvykle za venkovské obce pokládány ty, které mají méně než 2 000 obyvatel. S odkazem na § 3 zákona o obcích je však stále častěji užívána hranice 3 000 obyvatel (podmínka pro jmenování obce městem). „Jednak tím dojde ke sjednocení statistických ukazatelů s dikcí zákona o obcích a dále do takto pojímané kategorie jsou zařazeny i venkovské obce jižní a jihovýchodní Moravy, které často překračují

starší limitní hranici 2000 obyvatel“ (Perlín, 2009). V některých evropských státech je s ohledem na místní sídelní strukturu tento limit nastaven až na 5000 obyvatel (Perlín, 1998).

Jako další zdánlivě vhodné kritérium se jeví vymezení venkovských sídel na základě jejich statutu, tedy vymezení administrativní. „Při neexistenci pravidel pro udělení statutu města v období 1990–2000 však došlo k tomu, že statut města získaly obce s velmi rozdílným počtem obyvatel“ (Perlín, 2009). Teprve zákon o obcích – zákon č. 128/2000 Sb. jasně stanovil pravidla pro udělení statutu města na hodnotu 3000 obyvatel. Dosavadním městům, která tuto hranici nespĺňovala, však získaný statut ponechal (Perlín, 2009). Při použití tohoto kritéria je tak vhodné jej použít jen v kombinaci právě například se statistickým ukazatelem velikosti.

2 ROZLIŠENÍ PERIFERIÍ

Přímé uplatnění pojmu periferie prvně nalzáme v teoriích regionálního rozvoje ovlivněných keynesiánským chápáním ekonomiky. K doslovnému použití a ustálení tohoto termínu dochází s uvedením výrazu *core–periphery* (jádro–periferie) ve Friedmannově příspěvku *A General Theory of Polarized Development* (1972). V tomto duchu založené teorie však čelily kritice zejména v souvislosti s přílišným zjednodušením problematiky do podoby dichotomně polarizovaného prostoru (Kuchyňka, 2010).

Na tento fakt reagoval například I. Wallerstein s myšlenkou semiperiferie jako hierarchického mezistupně. I mezi dalšími autory je patrná snaha vyjádřit sledovanou problematiku jako kontinuálně diferencovaný prostor – viz práce Andreoliho, Reynauda, Heintela, Leimgrubera či Schmidta (Novotná, 2005). V českém prostředí například Havlíček a Chromý (2001) ve svých příspěvcích pojem periferie doplňují užíváním termínu *polarizace prostoru*, který je pro vymezení problematiky jako kontinuálního prostoru vhodnější a více foremnější.

Obecnou definici periferií nacházíme v české sféře např. u Havlíčka a Chromého (2001). Přehledová literatura však nejčastěji jako o nejpřesnější definici periferie hovoří v souvislosti s německým autorem M. H. Schmidtem, který zmíněný pojem definuje takto:

Periferie jsou charakterizovány jako více či méně integrovaná území do aktuálních a dominantních struktur, procesů a systémů odpovídajících dané situaci a prostorovému kontextu (Schmidt, 1998, 59).

2.1 Výzkum periferních oblastí v českém prostoru

Významným přínosem do výzkumu této problematiky na území ČR je práce Musila (1988), který pro potřeby své analýzy vymezil soubor tzv. generelových jednotek (916 celků). Za tyto celky pak provedl analýzu celkem devíti ukazatelů. Významným výsledkem této práce byla identifikace nového typu periferií. Jednalo se vymezení tzv. vnitřních periferií, jež jsou vázány na vnitřní hranice tehdejších krajů. Liší se tak zásadně od tehdy běžného pojetí periferií, tedy periferií vnějších, které jsou svázány především s územím v blízkosti státních hranic. Identifikace těchto vnitřních periferií byla přičítána zejména použití menších sledovaných jednotek než doposud převážně využívaných okresů (Fialová, 2014).

V duchu této dřívější Musilovy práce provedli analýzu Musil a Müller (2006). V této práci došlo k rozšíření sledovaných parametrů na celkem 17 socioekonomických ukazatelů, které byly sledovány za více než 1400 územních celků (viz příloha 6). Nejvýznamnějším přínosem této práce pak bylo zjištění, že se oproti dřívějšímu zvětšila kontrastnost urbanizovaných a periferních území (Musil a Müller, 2006, 31).

Práce Musila a Müllera pak byla dále rozvinuta Matyášem a kol. (2007). V práci byl použit mírně rozšířený soubor Musilem a Müllerem používaných jednotek (téměř 1500 celků). Hlavním cílem práce byl zejména detailnější rozbor problematických oblastí, nikoliv snaha o jejich novou prostorovou identifikaci (Halás a kol., 2014). Oba výstupy jsou si tak velmi blízké. Výsledky této zmiňované práce reprezentuje např. mapová interpretace důvodu perifernosti jednotlivých jednotek (viz příloha 7) nebo vyjádření míry periferality v celkem čtyřech kategoriích (viz příloha 8), což původní práce Musila a Müllera nenabízejí. Tyto doplňující interpretace jsou proto často využívány v jiných publikacích jako datový podklad pro výzkum. Příkladem takového využití je například příspěvek Haláse a kol. (2014), ve kterém vymezení periferií Matyášem a kol. (2007) posloužilo pro obhajobu vymezení nodálních regionů na mezoúrovni z hlediska denní dojížděky (viz příloha 9).

Svémi pracemi do vymezení periferií promluvili i jiní autoři. Takovým příkladem je příspěvek Nováka a Netrdové (2011), kteří zkoumali perifernost za jednotlivé obce České republiky. Práce Hampla (2000) či Jeřábka (2004) se pak věnují pohraničí. Obecnější pojetí periferality, které již není podmíněno dominantní vazbou na pohraniční regiony pak nalzáme například u Havlíčka a Chromého (2001) či Novotné (2005). Částečně do problematiky promluvil také Perlín (1998), kdy ve své typologii venkovského prostoru České republiky vymezil mimo jiné oblast vnitřních periferií, avšak bez zcela jednoznačného prostorového vymezení. Na tuto práci poté Perlín a kol. (2010) navázali novou klasifikací s využitím klasických metod faktorové a shlukové analýzy na úrovni SO POÚ, kde mimo jiné vymezil oblast označenou jako tzv. nerozvojový sousedský venkov, jenž zahrnuje většinu území dříve identifikovaných vnitřních periferií. Jako rozšiřující typ periferií pak vymezuje také tzv. moravské periferie.

3 ZÁKLADNÍ POZNATKY Z GEOGRAFIE DOPRAVY

Vzhledem k cílům práce se zaměříme na problematiku železniční dopravy. Česká železniční síť, podobně jako železnice většiny hospodářsky rozvinutých států, se nachází ve stádiu selekce, které je typické zefektivňováním sítě v důsledku snižování objemu přepravy a nárůstu významu jiných dopravních módů. Provoz se soustřeďuje na několik hlavních tahů, zatímco nerentabilní trasy jsou rušeny (Brinke, 1999).

Z hlediska kategorizace železničních tratí je v rámci České republiky možné využít rozlišení interpretované Prohlášením o dráze celostátní a regionální (SŽDC, 2019), které v základní rovině identifikuje tratě regionální a celostátní.

Jelikož dnešní regionální železnice u nás byla mimo jiné často dovedena až do horských oblastí, činí je tak poměrně dostupnými turistickými destinacemi. Turistické využití se tak s ohledem na současně nízké vytížení těchto tratí z hlediska každodenní přepravy jeví jako příhodná alternativa pro zachování jejich jinak neudržitelného provozu (Kunc a Krylová, 2005).

Potenciálně negativním vlivem na železniční síť ČR podle Seidenglanze (2008) může být například deregulace a privatizace železnic, která může vést k zhoršení kvality dopravní obslužnosti v periferních venkovských oblastech.

Dalším kontroverzním bodem jsou krajské IDS. Existence těchto systémů totiž v rámci dotčeného území kvalitu dopravy zvyšuje a může tak zabránit zániku některých, do té doby méně vytížených, dopravních cest (Kunc a Krylová, 2005). Problém však nasává zejména v hraničních oblastech, kde dosavadní dopravní toky nemusí zcela korespondovat s vymezením hranic kraje a IDS. Záleží pak pouze na dotčených krajích, zdali budou tyto existující dopravní toky zohledňovat. V řadě případů tomu tak není a dochází k přetrhání těchto existujících vazeb a nově nastalá situace tak vede k prohloubení periferiality dotčené oblasti. Práci zkoumající vliv krajských hranic na prostupnost území osobní železniční dopravou vypracoval například Koběřský (2018).

3.1 Metodika používaná v geografii dopravy

Dopravně geografické práce se nejčastěji věnují analýze služeb v železniční, autobusové, či letecké dopravě, kterou zkoumají za pomoci zveřejňovaných jízdních a letových řádů. Důraz je pak kladen zejména na sledování frekvence jednotlivých spojů, jejich prostorové uspořádání a časový vývoj (Seidenglanz, 2008).

Dopravní obslužnost se rozumí zabezpečení dopravy po všechny dny v týdnu především do škol a školských zařízení, k orgánům veřejné moci, do zaměstnání, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a k uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale udržitelnému rozvoji územního obvodu – zákon č. 194/2010 Sb. – Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů.

Zákon č. 194/2010 Sb. mj. pověřuje zajišťováním DO stát a kraj. Kraj má povinnost zajišťovat DO na svém územním obvodu skrze veřejnou drážní osobní dopravu a veřejnou linkovou dopravu. Stát má zajišťovat DO skrze vlaky celostátní dopravy, které mají nadregionální nebo mezinárodní charakter.

Klíčovým bodem výzkumu DO je stanovení sledovaných dní. Základem je zaznamenávání počtu spojů v tzv. referenční pracovní den. Tím se rozumí běžné pracovní dny, které nejsou zatíženy žádnou výjimkou v jízdních řádech spojenou s posilovými spoji v pátek či neděli, svátky, prázdninami apod. (Marada, 2010) a v konkrétních případech se jedná častokrát o středu (Marada, 2010 či Seidenglanz, 2007). Pro ucelenější obraz o dané problematice je pak analýza doplněna často o další konkrétní dny, které jsou z hlediska počtu spojů specifické. Jedná se často o dny jako je:

- sobota
- neděle nebo státní svátek
- všední den během letních prázdnin
- jiný specifický den

Někteří autoři pak navíc sledují časové rozložení spojů i v rámci dne. Za tímto většinou stojí snaha o komparaci situace při ranní dopravní špičce spolu s utlumováním spojů ve večerních hodinách (Seidenglanz, 2007).

Dalším, často používaným nástrojem, je hodnocení dopravní polohy obcí. Jedná se zpravidla o bodovací metodu horizontální dopravní polohy, která slouží k objektivnímu zhodnocení a následné komparaci podmínek jednotlivých obcí z hlediska jejich lokalizace v rámci dopravní sítě. Tuto metodu využívají např. Hůrský (1974), Marada (2010), Seidenglanz (2007) či Frumar (2015).

Poznatky ze studia dopravních sítí nabízejí i jiné nástroje pro hodnocení existující dopravní sítě, například analýzu akcesibility, deviatility, konektivity aj. Tato práce se však s ohledem na její rozsah a povahu zájmového souboru nebude touto nastíněnou charakteristikou tratí nijak hlouběji zabývat.

4 METODOLOGICKÁ ČÁST

4.1 Obecná východiska pro vymezení zájmové oblasti

S ohledem na rozsah práce je analýze podrobena pouze území Olomouckého a Moravskoslezského kraje. Za výběrem těchto dvou spolu sousedících krajů stála zejména snaha o srovnání vývoje krajských objednávek na hraničních úsecích. Zároveň je také snazší komparace krajských objednávek z důvodu podobnosti postavení periferních území i mimo společné krajské hranice. Analýza se omezuje na sledování DO na generalizované úrovni venkovských obcí, nerozebírá tak problematiku za konkrétní sídla.

Pro účely tohoto výzkumu je dostačující převzetí vymezení periferií od některého z autorů zmíněných v rešeršní části práce, jelikož je jimi podle názoru autora problematika dostatečně rozvedena i vymezena. Důraz byl kladen zejména na dostatečnou podrobnost a jednoznačnost převzatých dat. Z tohoto důvodu bylo zvoleno vymezení Matyáše a kol. (2007), vycházející převážně z výsledků Musila a Müllera (2006). Právě snadná zpracovatelnost výsledků dostupných v digitalizované podobě pro další práci v GIS byla jedním z důvodů, hovořících pro tuto volbu. Podrobnější vymezení na úrovni obcí sice nabízejí Novák a Netrdová (2011), jejich práce však nenabízí pro převzetí dostatečně kvalitní mapové výstupy. Za periferní obce jsou v naší práci považovány všechny obce, jejichž územní obvod je součástí některého z periferních celků, vymezených v práci Matyáše a kol. (2007), viz přílohy 7, 8, a 9.

Podobně jako u vymezení periferií, také pro vymezení venkova byla rozhodující dostatečná podrobnost datového souboru, a to z důvodu zamezení jeho zkreslení. Z rešeršní části práce tak vyplývá, že převzetí vymezení venkova jako regionu pro tento účel není vhodné (viz podkapitola 1.1). Bylo tedy rozhodnuto pro vymezení na základě charakteristiky samotných sídel, generalizovaných na velikostní úroveň obcí. Pro vymezení venkova byla zvolena v návaznosti na Perlína (1998) kombinace administrativního a statistického hlediska. Ze zájmového souboru obcí tak byly vyřazeny všechny obce, které za sledované období alespoň pro jeden rok dosáhly hodnoty 3000 obyvatel (podle dat příslušných krajských ČSÚ) a zároveň byly oprávněny užívat statut města. Toto vymezení použil také např. Seidenglanz (2007, 54).

Použitím této kombinace bylo zabráněno vyřazení skupiny měst, u kterých se počet obyvatel dlouhodobě drží pod konvenční hranicí 3000 obyvatel, rozhodující pro získání tohoto statutu (viz zákon 128/2000 sb.). Zároveň také nedošlo k vyřazení velkých obcí, které v současnosti přesahují počtem obyvatel hranici 3000 obyvatel, avšak statutem města nedisponují.

4.1.1 Postup vzniku zájmového souboru

Soubor obcí obou sledovaných krajů byl v prostředí GIS podroben selekci. Použita byla polygonová datová vrstva obcí z katalogu ArcČR® 500. Došlo k vyřazení obcí, jež neodpovídaly periferiím. Následně byly vyselektovány pouze obce, v jejichž územním obvodu se nachází železniční stanice či zastávka (dále jen dopravní bod – DB). Použity byly datové vrstvy tratí, stanic a zastávek z katalogu ZABAGED®. O příslušnosti daného DB k obci rozhodovala jednak jeho lokalizace v územním obvodu obce, dále pak také ve sporných případech rozhodovala totožnost názvu DB s názvem obce. Výsledný seznam obcí byl tak v důsledku ještě individuálně doplněn o obce, jejichž DB, názvem jim příslušné, se nachází v územním obvodu jiné obce (obce Sobotín, Vidnava, Jívová, Dívčí Hrad). Následnou selekcí proběhlo dočistění dat pouze na venkovské obce, podle již popsané metodiky. Vyřazeny tak byly obce Budišov nad Budišovkou, Hanušovice a Moravský Beroun.

Pro vzájemnou srovnatelnost sledovaného souboru byl při výskytu více DB v územním obvodu jedné obce zvolen pouze jeden z nich. Rozhodováno bylo individuálně o DB s předpokladem největšího počtu spojů. Jednalo se převážně o DB obsluhující významnější sídlo (zpravidla sídlo totožné s názvem obce). Tato generalizace sice částečně znemožnila sledovat problematiku do nejnižší možné úrovně, avšak byla nutná s ohledem na rozsah této práce, kvalitu datové základny a jednotnost datového souboru. Tímto vznikl seznam obcí s jim příslušnými DB a číselným kódem používaným v mapových interpretacích (viz příloha 10).

4.2 Metodika získání a zpracování dat při dílčích analýzách

Jedním z dílčích cílů práce je vystižení problematiky polohy DB vůči intravilánům obsluhovaných sídel. Účelem tohoto kroku je mimo jiné snaha o nalezení souvislosti mezi touto problematikou a objemem cestujících a tím i objednávkou dopravy. Předpokladem je, že DB s větší vzdáleností od sídla budou méně frekventované, a proto také hůře obsluhované.

Data týkající se vzdálenosti DB od intravilánu sídel byla získána za pomoci mapového portálu Mapy.cz a územních plánů příslušných obcí. Vyhodnocování vzdálenosti nástupního bodu od intravilánu sídla bylo vyhodnocováno na základě pěší docházkové vzdálenosti po všech vyznačených komunikacích od nejbližšího uskupení zástavby trvalého bydlení, zjišťované ve sporných situacích z územního plánu příslušné obce.

V případě, že by mezi vzdáleností DB od sídla a počtem zastavujících spojů nebyla dostatečně patrná souvislost, je vhodné problematiku prozkoumat v širší souvislosti. Za tímto účelem byla použita modifikovaná bodovací metoda horizontální dopravní polohy v rámci železniční sítě. Obdobné hodnocení používá například Marada (2010) či Seidenglanz (2007). S ohledem na velmi podobný charakter sledovaného souboru byla zmíněnými autory používaná metodika upravena. Doplněno bylo, mimo již vymezené hledisko vzdálenosti DB od sídla, také kritérium hodnotící velikost obsluhované obce. Jelikož se nejedná o typickou metodu pro hodnocení dopravní polohy, byla tato metodika pojmenována rozdílným termínem *hodnocení teoretické významnosti dopravního bodu*.

Hodnocení probíhalo pomocí bodování, kdy bylo možné získat za každé sledované kritérium 0 nebo 1 bod. Celkem byla stanovena 4 kritéria. Maximální zisk reprezentující největší významnost tak činil 4 body, nejmenší pak 0 bodů. Sledována byla konkrétně poloha DB vůči intravilánu obce, počet obyvatel obce, kategorie tratí a existence elektrifikované tratě (podmínky bodování viz příloha 11).

Počty obyvatel příslušných obcí byly pro tento účel čerpány z metadat ArcČR®. Charakteristika železničních tratí byla pak čerpána ze zdrojů SŽDC, konkrétně z Prohlášení o dráze (SŽDC, 2019). Autorovi je známa skutečnost že hodnoty některých kritérií (např. počet obyvatel obce) mohly doznat v průběhu sledovaných let určité změny, vystižení problematiky pomocí použitých zdrojů se však pro účely této práce jeví jako dostačující. Zároveň autor jako další vhodná doplňující kritéria spatřuje například traťovou rychlost, objem cestujících či existenci uzlu. Na použití těchto ukazatelů však nedošlo zejména z důvodu nedostatku adekvátních zdrojů dat nebo obtížného vyjádření bodovým ohodnocením.

Vyhodnocování reálných hodnot DO probíhalo za rok 2004, jakožto výchozí bod před převzetím objednávek spojů kraji, následně pak za rok 2005, tedy první rok v gesci krajů a následně pak v pětiletém intervalu za roky 2010, 2015 a 2020. Vyhodnocování probíhalo za každý den samostatně, kdy zaznamenány byly jen spoje, jež měly být v příslušné datum vypraveny. Sledované dny v daném roce vždy odpovídaly středě a sobotě v prvním celém říjnovém týdnu, viz příloha 12. Zaznamenávána byla také kategorie spoje. Data o počtu jednotlivých spojů byla vyhodnocována z vlakových jízdních řádů platných pro příslušné roky.

5 DISKUZE A VÝSLEDKY

Do výzkumného souboru je zařazeno celkem 55 obcí. Dohromady 38 z těchto obcí se nachází v Olomouckém kraji, zbývajících 17 obcí pak leží v Moravskoslezském kraji. Pro znázornění lokalizace těchto sledovaných obcí a jim příslušných DB slouží mapový výstup, reprezentovaný přílohami 13 a 14. Pro zajištění dostatečné čitelnosti výstupů této práce je grafika umístěna do příloh, nikoliv přímo do textu práce.

5.1 Hodnocení obcí podle lokalizace dopravních bodů

Na základě metodiky a prostředků zmíněných v podkapitole 4.2 byly všechny sledované obce podrobeny analýze lokalizace jim příslušné stanice či zastávky. Jednotlivé typy identifikované v této analýze jsou vizuálně doplněny konkrétním příkladem pomocí přílohy 15. Úplné výsledky této klasifikace viz přílohy 16 a 18.

Typ A se vyznačuje nejlepší polohou DB, kdy ten je lokalizován uvnitř intravilánu a z obou stran obklopen zástavbou. Železniční trasa tak zpravidla protíná sídlo na dvě části. Vlivem lokalizace nástupního bodu zpravidla v centrálních částech sídla či na křížení hlavní komunikace probíhající sídlem lze předpokládat, že docházková vzdálenost bude komfortní pro maximum obyvatel. Takto identifikováno bylo celkem 8 z 55 sledovaných obcí.

Pro typ B je typická lokalizace DB na okraji intravilánu či do vzdálenosti 100 metrů (včetně). Zejména u silničních typů sídel trať tvoří značnou část hranice intravilánu a zástavba na protější straně tratě se omezuje zpravidla na jednotlivé objekty. Jedná se stále o poměrně výhodnou lokalizaci, kdy cestující nejsou nuceni opouštět intravilán obce, komfortní docházková zóna DB je však využita pouze zčásti. Tento typ byl ve sledovaném vzorku zdaleka nejpočetnější, z celkem 55 sledovaných obcí bylo takto označeno 33 z nich.

Typ C je charakteristický lokalizací DB již mimo intravilán sídla, konkrétně ve vzdálenosti nad 100 m až do 1000 m včetně. V tomto případě již lze hovořit o nevýhodné lokalizaci DB. Problémem tohoto typu lokalizace prozatím není samotná vzdálenost mezi intravilánem a DB. Hlavním negativem spojeným s tímto typem lokalizace je překážka v podobě negativního psychologického efektu na cestující. Ti jsou nuceni pro tento účel vyjít mimo intravilán obce a tím opustit pro chodce komfortní území. Tento efekt může být objektivně způsoben například nedostatečným osvětlením trasy v nočních hodinách nebo neexistencí kvalitní infrastruktury pro pěší. Celkem bylo tímto typem označeno 9 obcí.

Jako typ D byly označeny všechny obce, od jejichž intravilánu byl jim příslušný DB vzdálen více než 1 000 m. V tomto případě již dochází k prolínání výše zmíněného psychologického efektu na cestující společně s vlivem samotné vzdálenosti DB. Na potenciálního cestujícího tak působí tato lokalizace negativně mnohem výrazněji. Celkem bylo označeno 5 obcí typu D. Ve všech případech se jednalo o obce později identifikované jako obce s méně než 1000 obyvateli (příloha 16), jednalo se tak o relativně malé obce. V návaznosti na předchozí tak lze v těchto případech předpokládat malý objem cestujících a tím i větší problémovost v ohledu kvality DO.

Výsledky plynoucí ze zkoumání vzdálenosti DB od intravilánu dostatečně vystihují a popisují samotnou sledovanou problematiku. Jistým problémem je však, při srovnání výsledků s daty DO, nejednoznačná průkaznost souvislosti mezi oběma jevy. Ta je způsobena nedostatečnou diverzitou v rámci sledovaného souboru, kdy většina obcí je pouze v jednom identifikovaném typu obcí.

5.2 Hodnocení obcí podle teoretické významnosti dopravních bodů

Tato metodika hodnocení významnosti DB je rozšířeným nástrojem plynoucím z předchozí podkapitoly. Jejím účelem je zlepšené hodnocení analyzovaných obcí rozšířením již použité metodiky o další sledovaná kritéria. Na základě identifikovaných vztahů pak v následující části práce dochází k vytvoření závěrečné typologie sledovaných obcí. Je proto nutné zajistit průkaznost těchto vztahů, což nebylo předchozí typologií podle autora jednoznačně zajištěno.

Při analýze byla použita celkem 4 kritéria. První dvě kritéria vystihují zejména potenciál obsluhované obce, dvě následující kritéria hodnotí především významnost obsluhující tratě.

V případě prvního kritéria se jedná o implikaci výsledků v předchozí podkapitole kategorizovaných obcí. Kritérium má tak vystihovat předpokládaný význam obce v ohledu objemu cestujících, který je ovlivněn touto lokalizací.

Kritérium počtu obyvatel obce vystihuje potenciální objem cestujících s ohledem na jejich teoretický maximální počet. Malá obec nemůže nabídnout dostatečnou poptávku pro navýšení počtu spojů, a to i v případě výhodného postavení v ostatních sledovaných kritériích. Častým efektem zejména u spojů vyšší kategorie je tak například projíždění těchto obcí.

Kritérium kategorie železniční trati má vystihovat význam obsluhující tratě z pohledu objemu provozu, podobně jako také například vícekolejnost, která v této práci však sledována není. Kategorii celostátních tratí lze pokládat za páteřní spojení na národní úrovni, tudíž u nich lze očekávat větší intenzitu dopravy než u tratí regionálních.

Poslední kritérium, a to provozovaná trakce, bylo zvoleno hned ze dvou důvodů. Tím prvním je opět předpoklad, že tratě elektrifikované jsou zpravidla více vytiženy, jelikož při malém objemu provozu by elektrifikace nebyla opodstatněná, s ohledem na finanční nákladnost na udržování infrastruktury. Druhým důvodem je vystižení interoperability mezi různými tratěmi, kdy trať nezávislé (motorové) trakce nemůže být snadno obsluhována například zajižďkami některých spojů z tratí s provozem elektrické trakce. Podobným problémem je v tomto ohledu také například rozdílný rozchod kolejí (trať Třemešná–Osoblaha), na což však v této práci nebyl brán ohled.

Výsledky byly poté rozděleny do celkem 5 kategorií odpovídajících příslušnému celkovému součtu bodového ohodnocení (kompletní výsledky viz přílohy 16, 17 a 19).

Výsledky obou výše zmíněných typologií jsou si celkem blízké (zejména typ D v předchozí části a kategorie nejméně významných bodů). Širší kategorizace a větší různorodost sledovaných jevů v rámci souboru naznačují větší vhodnost užití této doplňující typologie při následující identifikaci souvislostí s hodnotami DO.

5.3 Vyhodnocení dat dopravní obslužnosti

Základem pro analýzu DO obcí byla data zaznamenávající celkový počet zastavujících vlaků příslušné kategorie v souladu se stanovenou metodikou v podkapitole 4.2 (data viz příloha 20). Tato data byla následně podrobena zkoumání jednotlivých dílčích souvislostí.

Prvním krokem bylo zhodnocení změny počtu spojů v pracovní den vůči roku 2004, tedy vůči výchozímu stavu před převzetím objednávek regionální železniční dopravy jednotlivými kraji. Bylo tak učiněno vyjádřením bazických indexů. Za každé příslušné období bylo také vyhodnoceno minimum, maximum, průměr a směrodatná odchylka hodnot bazických indexů (viz příloha 28).

Hodnoty bazických indexů za roky 2010, 2015 a 2020 byly zprůměrovány do jedné hodnoty reprezentující dlouhodobý vývojový trend objednávek v dané obci. Mezi roky 2004 a 2005 byl

zjištěn minimální rozdíl v objednávkách, což bylo vyvozeno z hodnot směrované odchylky a průměru bazických indexů. Rok 2005 proto byl z tohoto průměru vypuštěn, jelikož by docházelo k nechtěnému snížení patrnosti rozdílů ve výsledných průměrných hodnotách jednotlivých obcí. Pozornost byla věnována také minimům a maximům zjištěných relativních, ale i absolutních hodnot, kdy v těchto případech byly hledány konkrétní příčiny takových jevů.

Dále byla zkoumána situace víkendového provozu, kdy byl pro každé období vyjádřen rozdíl mezi celkovým počtem spojů v referenční den a v sobotu. Cílem tohoto kroku je identifikace obcí, u nichž po delší dobu výrazně převažuje víkendový provoz nad tím v běžný pracovní den. Tento fakt značí jistou profilaci objednávky dopravy například pro účel podpory turismu a cestovního ruchu. Za obce s převážně víkendovým provozem se považují v tomto případě všechny obce, ve kterých alespoň po dvě sledovaná období počet spojů v sobotu převažuje minimálně o dva nad počtem spojů ve všední den.

Shrnutí výsledků plynoucích ze zkoumání celé výše zmiňované problematiky spolu s ostatními dílčími výsledky této práce (typologie vzdálenosti a významnosti DB v podkapitolách 5.1 a 5.2) je interpretováno pomocí závěrečné kategorizace v následující podkapitole 5.4.

5.4 Souhrnná kategorizace obcí

Tato závěrečná typologie má sloužit jako komplexní shrnutí veškerých zjištěných poznatků. Identifikuje tak především souvislosti mezi doposud nezávisle hodnocenými jevy.

Charakteristika příslušných kategorií se zakládá především na hodnocení převažujícího vývoje obslužnosti a typů obce z pohledu významnosti i vzdálenosti DB. Pozornost je věnována také různým extrémním jevům v rámci kategorie. V některých případech je zmíněna také souvislost s lokalizací obcí v rámci zájmového území. V poslední řadě byla zmíněna některá překvapivá zjištění, která byla v průběhu práce odhalena. Identifikováno bylo celkem 5 různých kategorií, rozlišených podle kritérií popsaných přílohou 22. Jejich prostorové rozložení je reprezentováno přílohou 21. Souhrn použitých dat a kategorizace všech obcí viz příloha 28.

5.4.1 Obce s výrazně zlepšenou dopravní obsluhností

Do této kategorie bylo zařazeno celkem 12 obcí, přičemž všechny se nachází v Olomouckém kraji, viz příloha 23. Jejich společným ukazatelem je poměrně nízký počet spojů před změnou objednavatele (cca. 20) a v období 2010–2020 vysoký nárůst počtu spojů oproti výchozímu roku 2004. Průměr bazických indexů za období 2010–2020 se tak pohybuje mezi hodnotami 1,2 až 1,4. Pro tuto kategorii obcí je dále charakteristická výhodná poloha DB vůči intravilánu obce (typ A či B), avšak spíše jen průměrná významnost, jelikož se jedná převážně o menší obce na neelektrifikovaných regionálních tratích. Obce relativně většího významu pak jsou obcemi s nejvyšším průměrným nárůstem (obce Čelčice, Doloplazy a Pivín).

Za příčinu vysokého nárůstu spojů po změně objednavatele lze pravděpodobně označit dostatečnou poptávku nebo také přechod na hodinový takt spojů po většinu dne s výjimkou některých spojů v období dopravního sedla. Právě původně poměrně nízké absolutní počty spojů zapříčiňují tak výrazný nárůst námi sledovaných relativních hodnot.

Za specifický a přinejmenším nesystematický lze označit vývoj v obcích Zdětín, Jesenec, Konice, Ptení, Stražisko a především pak Dzbel, které leží na současné trati 306 (dříve 271) propojující Olomoucký a Pardubický kraj. Původně zde jezdily přímé vlaky mezi oběma kraji, kdy v roce 2005 pak došlo právě na tomto úseku paradoxně k nejvyššímu procentuálnímu poklesu spojů v celém sledovaném souboru. V roce 2010 již počet spojů razantně narostl, ale pouze na olomoucké straně, kdy některé vlaky tak končily jízdu v příhraniční stanici Dzbel. Po několik následujících let byl provoz na mezikrajském úseku dokonce zastaven. V roce 2015 se provoz na mezikrajský úsek opět vrátil, avšak již jako nezávisle objednávaný. Vlaky přijíždějící z obou stran končily svou jízdu ve stanici Dzbel, kde tímto vznikl zbytečný přestupní bod mimo jakýkoliv železniční uzel. Zhoršil se tak cestovní komfort při překračování hranic krajů oproti dřívější situaci s přímými spoji. V hodnotách se tento jev naopak projevuje vyšším celkovým počtem spojů (viz rok 2015 v příloze 23). Nynější provoz funguje v jakémsi přechodném režimu, který ukazuje snahu se alespoň částečně navrátit k přímým spojům a omezit tak nutnost tohoto přestupu. Takovýto vývoj lze vysvětlit jednak rozdílnými podmínkami na obou stranách, tak také například nedostatečnou mezikrajskou kooperací, způsobenou rozdílnými postoji jednotlivých krajů k objednavce železniční dopravy na svém území. Jedná se tak jednoznačně o jeden z negativních projevů pověření krajů objednávkou regionální železniční dopravy.

5.4.2 Obce s mírně zlepšenou dopravní obslužností

Do této kategorie bylo zařazeno celkem 11 obcí, přičemž téměř všechny se opět nachází v Olomouckém kraji, viz příloha 24. Pro téměř naprostou většinu obcí je společným rysem relativně dobrá poloha DB na okraji intravilánu obce. Výrazněji se však v této kategorii profilují dvě od sebe rozdílné skupiny obcí.

První z nich jsou, podobně jako v předchozí kategorii, menší obce průměrného významu lokalizované převážně na regionálních tratích s poměrně nízkým počtem spojů před změnou objednavatele. Na rozdíl od předchozí kategorie, zde však nedošlo k výraznému navýšení počtu spojů oproti výchozímu roku 2004. Nebyl také kladen tak velký důraz na provozování spojů v taktu, případně se uplatňoval takt pouze dvouhodinový. Počet spojů se zde navýšil zejména v důsledku zjednodušení dopravního systému nebo individuálních úprav, a nikoliv z důvodu dříve nedostatečně reflektované poptávky.

Druhou skupinou obcí jsou obce vyššího významu (celostátní trať, vyšší počet obyvatel či uzlová stanice), jejichž absolutní počty spojů již před rokem 2005 nabývaly vyšších hodnot. Proto při následném navýšení počtu spojů u těchto obcí nedošlo k tak razantnímu navýšení hodnot v relativní rovině. Nejvýraznějším příkladem těchto významnějších DB jsou například Nezamyslice.

Právě Nezamyslice jsou zároveň přestupním bodem mezikrajských spojů, kdy část jich ve stanici končí. V tomto případě se však narozdíl od obce Dzbel jedná o příhodnou stanici pro toto určení, jelikož se jedná o uzlovou stanici a zároveň zde zastavují i vlaky dálkové dopravy a jedná se tak o přirozené přestupní místo a příkladné vyústění mezikrajské spolupráce v organizaci dopravy.

5.4.3 Obce s mírně zhoršenou dopravní obslužností

Tato kategorie je nejpočetnější z celého souboru, nachází se zde celkem 14 obcí, toho osm z nich v Olomouckém a šest v Moravskoslezském kraji, viz příloha 25. Společnými ukazateli jsou u převážné většiny vyšší počty spojů a výhodná poloha DB vůči intravilánu obce, kdy pouze dvě z obcí mají DB v kategorii „menší vzdálenost od intravilánu“. Většina bodů v této skupině byla většího významu, případně průměrně významná. Obce s malým významem jsou v této kategorii pouze dvě.

Poměrně překvapivým společným znakem většiny obcí je lokalizace na celostátní trati, a ve zhruba polovině případů také větší velikostní kategorie obce. Takovýto typ obcí nebyl v poklesových kategoriích příliš očekáván. Na druhou stranu, pokles spojů v rámci této kategorie není nikterak razantní. Nelze tudíž mluvit o existenčním ohrožení těchto tratí, jako spíše o rušení některých méně vyčíslených spojů mimo dopravní špičku, a to v řádu jednotek.

Mnohem výrazněji se však změny projevují při pohledu na vývoj zastavujících spojů z hlediska jejich kategorie (viz příloha 20). Například na trati 310, která v této kategorii obsluhuje obce Dětrichov nad Bystřicí, Domašov nad Bystřicí a Brantice, byla původně většina spojů zajišťována osobními vlaky po celé délce trasy, podobně jako tomu bylo u dříve zmiňované trati 271 (oddíl 5.4.1). Rychlíky zde tvořily doplňkový provoz několika páry vlaků. V roce 2010 však došlo k výrazné změně, kdy převážně v mezikrajském úseku Valšov–Domašov nad Bystřicí byl téměř zrušen provoz osobních vlaků a doprava zde byla zajišťována zastavováním dříve projíždějících rychlíků a tzv. odbavením jako v osobním vlaku. Právě tyto změny pravděpodobně stojí za snížením počtu zastavujících spojů u těchto obcí.

V případě obcí Jindřichov, Třemešná a Bohdíkov za pokles může zrušení státní objednávky na provoz rychlíků na trati 292 a nahrazení těchto spojů spěšnými vlaky financovanými kraji. V návaznosti na to došlo ke zrušení některých osobních vlaků, které by byly provozovány duplicitně se spěšnými a jejich provoz tak ekonomicky nedával smysl.

5.4.4 Obce s výrazně zhoršenou dopravní obslužností

V této kategorii nalézáme celkem 12 obcí, z toho pět se nachází v Olomouckém a sedm v Moravskoslezském kraji, viz příloha 26. Většina obcí má stále DB umístěn na okraji intravilánu, značnou část již ale tvoří i obce s DB mimo intravilán, k čemuž v předchozích kategoriích nedocházelo. DB dosahují již nejvýše průměrné významnosti, většina DB je však významnosti menší. Převážně se jedná o menší obce na neelektrifikovaných regionálních tratích, pouze obec Jívová se nachází na trati celostátní.

Narozdíl od předchozí kategorie se tomto případě jedná o výraznější a systematický útlum spojů, který je dán pravděpodobně nedostatečnou poptávkou v rámci celých omezených úseků. Jedná se tak o pokles spojený zejména s procesem selekce železniční sítě. V kategorii nacházíme v této souvislosti tři specifické skupiny obcí.

První skupinou jsou obce s prakticky ukončeným provozem (obce Vidnava a Sobotín). Jedná se o opodstatněné příklady procesu selekce železniční sítě, jelikož jde o krátké odbočné tratě, jejichž nahrazení autobusovými spoji je především s ohledem na délku úseku celkem očekávatelné. V důsledku těchto změn došlo také k poklesu spojů v uzlových stanicích (obce Velká Kraš a v předchozí kategorii Petrov nad Desnou). U obce Sobotín k útlumu přispěl fakt, že se jedná o neelektrifikovanou trať napojující se na úsek eklektické traktice, tudíž zajištění vlaků z této trasy nebylo možné bez dalších vícenákladů. Spoje do Vidnavy byly zrušeny ve prospěch navýšení počtu spojů v úseku do Javorníka.

Obce Jívová a Čelechovice na Hané se pak nacházejí v méně frekventovaných úsecích, kde zajíždí již pouze část osobních vlaků a některé vlaky tak končí v předcházejících stanicích. U Jívové je jedná o „hluché místo“ mezi stanicemi Hrubá Voda a Domašov nad Bystřicí, v druhém případě se jedná o hůře obsluhovaný úsek Drahanovice–Kostelec na Hané.

Zbývající obce jsou poslední specifickou skupinou, u které dochází k částečné profilaci na cestovní ruch. Je však u nich zachována alespoň základní úroveň obslužnosti v běžné pracovní dny a počet víkendových spojů zde prozatím nepřevyšuje tento běžný provoz. Jedná se o jakýsi přechodný model mezi tratěmi s běžným provozem a tratěmi výrazně turistickými, které se nachází v následující kategorii.

5.4.5 Obce se specificky omezenou dopravní obslužností

Poslední vymezená kategorie zahrnuje celkem šest obcí, z toho tři v Olomouckém a tři v Moravskoslezském kraji, viz příloha 27. Obce v této kategorii jsou svou charakteristikou blízké té předchozí a částečně se prolínají. Jedná se převážně o menší obce s DB malého a nejmenšího významu, lokalizovanými až na dvě výjimky na regionálních tratích. V této kategorii se nejvýrazněji akumulovaly obce s DB mimo intravilán. Odlišujícím aspektem je pak převaha počtu víkendových spojů nad těmi ve všední dny.

U některých obcí není v běžný pracovní den vypraven žádný spoj a provoz je tak zde čistě víkendový nebo prázdninový. Účelem provozu tak není zajišťování DO ve smyslu dojížděky do zaměstnání, škol apod., ale zejména podpora turistických a rekreačních aktivit v oblasti.

Zachování alespoň určité formy provozu je, z pohledu nebezpečí prohloubení periferiality dotčených obcí, nepochybně lepším krokem nežli jeho úplné zrušení. Dalším pozitivem je např. u turisticky atraktivní CHKO Jeseníky menší ekologická zátěž na oblast nežli v případě IAD.

Otázkou je však ekonomická udržitelnost takového provozu z dlouhodobého hlediska např. při nutnosti výraznější rekonstrukce tratě.

Specifický vývoj sledujeme u obcí Mikulovice a Hradec-Nová ves. Zejména u Mikulovic je vývoj obslužnosti a navazující zařazení do této kategorie, s ohledem na ostatní celkem příznivé charakteristiky, poměrně překvapivé. Ačkoliv se jedná o obce na celostátní trati, provoz rychlíků je zde již od jízdního řádu 2012/2013 ukončen a nahrazen čtyřmi páry spěšných vlaků, zajišťovanými krajem. Zároveň však s uvedením této změny došlo k zrušení relace osobních vlaků v úseku Jeseník–Mikulovice–Zlaté hory. Zachován byl pouze omezený víkendový provoz v relaci Mikulovice–Zlaté Hory, který rozhodl o konečném zařazení celého dotčeného úseku Jeseník–Mikulovice–Zlaté hory právě do této kategorie.

Za tento výrazný pokles tak může kombinace omezení státem provozovaných dálkových vlaků s omezením krajem objednávaných spojů na regionálních tratích. Mikulovice s více než 2 500 obyvateli tak kombinací zásahů obou těchto subjektů v jeden okamžik přišly o více jak 75 % spojů v pracovní dny. Zde se tak ukázalo další, doposud neodhalené negativum spojené s rozdělením gesce na objednávku železniční dopravy. Tentokrát se však jedná o problematiku hierarchického rozčlenění, kdy podíl na poklesu spojů nese svými opatřeními také stát, který některé celostátní tratě opouští a provoz případné náhrady deleguje na kraj jako zajišťovatele regionální dopravy, na kterém pak leží, do jaké míry toto bude reflektovat ve svých objednávkách.

ZÁVĚR

Vyústěním hlavního cíle této práce je souhrnná kategorizace obcí z hlediska vývoje jejich DO. Ve většině obcí se úroveň DO dlouhodobě snižuje (celkem 32 obcí), nicméně ve značné části úroveň DO vzrostla (23 obcí), což může svědčit například o postupném zvyšování významnosti takových oblastí. Dalším pozitivním zjištěním je, že úplné ukončení provozu se týká pouze minima obcí, v převážné většině případů je patrná snaha o zachování alespoň určité formy provozu, nebo jsou poklesy spojů jen relativně malé.

Pomocí zvolených charakteristik se v této práci podařilo identifikovat obce rozdílného významu z hlediska postavení v železniční síti. Použité hodnocení ve značné většině případů korespondovalo s dlouhodobým vývojem DO. Potvrdila se tak souvislost změn v DO jak s polohou DB vůči intravilánu obcí, i když ta byla pouze nevýrazná, tak také souvislost s širší charakteristikou DB z hlediska jejich potenciální významnosti. Zmíněné charakteristiky je tedy v omezené míře možno použít pro určitý odhad vývoje dopravní obslužnosti sledovaných obcí. Jelikož se však jedná o velmi komplexní problematiku, zvolení pouhých čtyř kritérií jako ovlivňujících faktorů samozřejmě nestačilo k jejímu úplnému vystižení. Projevily se tak některé aspekty, které nebyly zachyceny touto omezenou charakteristikou. Ve finální klasifikaci nedošlo z této příčiny například k rozlišení nízko ohodnocených DB (obce Zdětín, Kobylá nad Vidnavkou), kde DO těchto obcí vyzdvihují poměry na celém dotčeném úseku.

Použitá závěrečná klasifikace je také určitým způsobem neúplná a nabízí se několik možností pro její rozšíření. To však nebylo učiněno s ohledem na obavy z přílišné rozdrobenosti. Případné individuality tak byly proto v charakteristice příslušných kategorií jen zmíněny.

Z hlediska zhodnocení vývoje za jednotlivé kraje z výsledku plyne, že výrazněji se zhoršuje DO obcí v Moravskoslezském kraji, kdy až na jedinou obec všechny vykazují určitý pokles. V případě Olomouckého kraje je situace mnohem pestřejší, nalézáme zde jak obce s výrazně rostoucí DO, tak obce na tratích s výrazně omezeným či dokonce zcela ukončeným provozem. V jednom případě jsou tato zjištění překvapující, jelikož se týkají i poměrně velkého sídla.

Z hlediska vlivu změny objednavatele regionální železniční dopravy byly identifikovány hned dvě výrazná negativa spojená s předáním této gesce příslušným krajům.

Prvním identifikovaným problémem je zvýšení izolovanosti jednotlivých krajských systémů vlivem nedostatečné mezikrajské kooperace při tvorbě nezávislých objednávek, čímž dochází v některých případech k přetrhání dříve existujících vazeb. Jedná se tak o jistou formu horizontálního rozčlenění. Častým projevem bylo paradoxně navýšení počtu spojů v oblastech, kde však nebylo logicky odůvodnitelné jinak než právě přítomností krajské hranice (např. Džbel – oddíl 5.4.1).

Dalším problémem je pak hierarchické rozčlenění na celostátní a regionální tratě a s tím související rozdělení gesce mezi stát a kraj. Ministerstvo dopravy, které stát v tomto zastupuje, totiž postupně omezuje rozsah celostátních tratí a tím také ruší značnou část spojů v dotčených oblastech. Jejich náhradu pak deleguje na příslušné kraje, jako provozovatele drah regionálních, čímž se zvyšuje finanční zátěž kraje (oddíl 5.4.3). V případě nereflektování těchto změn, například z důvodu vysokých finančních nákladů, dojde ke zhoršení DO a tím i prohloubení periferiality dotčených území (oddíl 5.4.5). Otázkou je, do jaké míry by k takovému omezování docházelo v situaci, kdy by objednavatelem obou druhů dopravy byl stále stát, který by tak nemohl na někoho zajištění případné náhrady zrušených dálkových spojů jednoduše delegovat, jelikož regionální dopravu by zajišťoval také.

U tratí s kombinací dálkového a regionálního provozu se tak ukázala potřeba sledování nejen celkového počtu spojů, ale také vývoj z hlediska kategorií vlaků. Právě v této rovině lze identifikovat klíčové změny, které by v případě sledování pouhých celkových počtů spojů byly stěží odhalitelné. Ostatní odhalené poklesy DO byly dány za příčinu procesu selekce v rámci železniční sítě, nebo jiným procesům běžným v železniční dopravě, například přechod na určitý hodinový takt apod.

Tato problematika, týkající se celostátních tratí, nebyla s ohledem na omezený rozsah této práce plně vystižena, nabízí se zde tak prostor pro případné budoucí navázání. Dalšími možnostmi rozšíření sledované problematiky je například hodnocení periferií z hlediska dopravní dostupnosti nebo zapojení hodnocení linkové autobusové dopravy, čímž by se mohla zhodnotit změna postavení u obcí, kde byl železniční provoz omezen či zrušen. Prostor pro rozšíření o již zmíněná kritéria se nabízí také v metodice významnosti DB (podkapitola 4.2).

SUMMARY

Transport service is one of the factors commonly used in characteristics of geographical space. The Czech Republic has one of the highest densities of railway network in the world. Significant part of this network is located within so called peripheries. The main purpose of this bachelor thesis is to describe the development of passenger railway transport services, aimed especially to the development in time after the change of the subject responsible for order of regional railway transport in the Czech Republic, which happened in January 2005. The secondary purpose of this thesis is the comparison of selected socioeconomical indicators and the real numbers of connections in order to find links between these two or to find any unusual situations. The area of interest of this thesis consists of the two regions in the Czech Republic: the Moravian-Silesian region and the Olomouc region.

In order to define the peripheries, we used a data published by Matyáš et al. (2007). As rural areas we considered all municipalities, except those which have the status of a town and their population exceeded three thousand inhabitants. Then we categorized selected municipalities. First categorization was aimed to describe the location of railway stations and stops with regard to built-up areas, where four categories were specified. The second one was a scoring categorization consisting of 4 criteria: location of railway stations and stops with regard to built-up areas, population of municipality (below 1 000 inhabitants, 1 000 inhabitants and more), category of railway (national, regional) and type of railway (electrified, non-electrified). We also counted the total amounts of stopping trains and their categories in Wednesday and Saturday of the first complete week in October for each municipality in years 2004, 2005, 2010, 2015 and 2020.

The final categorisation describes the development of transport services mostly by basic indexes and compares the numbers with the results of previous categorizations based on selected socioeconomical indicators, where quite strong ties between these were found. At all, the previous categorisations showed, that they can be used in way of predicting the development of transport services on a limited scale. Five categories were specified, and the connections were described for each category. Also, unusual situations were mentioned. These situations were mostly connected to the change of the subject responsible for order of regional railway transport.

SEZNAM LITERATURY A ZDROJŮ

Knížní publikace

BAŠOVSKÝ, Oliver a Jozef MLÁDEK. *Geografia obyvateľ'stva a sídiel*. 2. nezm. vyd. Bratislava: Universita Komenského, 1989. 221 s. ISBN 80-223-0026-8

BINEK, Jan. *Venkovský prostor a jeho oživení*. Brno: Georgetown, 2007. ISBN 978-80-86251-22-6. ISSN 80-251-19-5.

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

FRIEDMANN, John. A General Theory of Polarized Development. In: HANSEN, N. M., ed. *Growth Centres in Regional Economic Development*. New York: Free Press, 1972, s. 82-107.

HALÁS, Marián, Pavel KLAPKA a Petr TONEV. A contribution to human geographical regionalisation of the Czech Republic at the mezzo level. In: *17. mezinárodní kolokvium o regionálních vědách. Sborník příspěvků. 17th International Colloquium on Regional sciences. Conference Proceedings*. Brno: Masaryk University Press, 2014, 2014, s. 715-721. DOI: 10.5817/CZ.MUNI.P210-6840-2014-92. ISBN 978-80-210-6840-7.

HALÁS, Marián, Šárka BRYCHTOVÁ a Miloš FŇUKAL. *Základy humánní geografie 1: Geografie obyvateľ'stva a sídel*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2013. ISBN 978-80-244-3847-4.

JEŘÁBEK, Milan, Jaroslav DOKOUPIL a Tomáš HAVLÍČEK. *České pohraničí - bariéra nebo prostor zprostředkování?*. Praha: Academia, 2004. ISBN 80-200-1051-3.

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

MATYÁŠ, František, Jiří KLÍMA, Jan MÜLLER, Pavel PTÁČEK a Václav TOUŠEK. *Dopady populačního vývoje pro strategii rozvoje regionů. Závěrečná zpráva projektu MMR*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, Praha: URS, 2007.

MUSIL, Jiří a Jan MÜLLER. *Vnitřní periferie České republiky, sociální soudržnost a sociální vyloučení*. Praha: CESES, FSV, UK, 2006.

NOVOTNÁ, Marie, ed. *Problémy periferních oblastí*. Praha: Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje Přírodovědecké fakulty Univerzity Karlovy, 2005. ISBN 80-86561-21-6.

PETRUSEK, Miloslav, Hana MAŘÍKOVÁ a Alena VODÁKOVÁ. *Velký sociologický slovník*. Praha: Karolinum, 1996. ISBN 80-7184-310-5.

SCHMIDT, H. Margarita. An integrated systemic approach to marginal regions: from definition to development policies. In: JUSSILA, Heikki, Walter LEIMGRUBER a Roser MAJORAL I MOLINÉ. *Perceptions of marginality: theoretical issues and regional perceptions of marginality in geographical space*. Brookfield, Vt.: Ashgate, 1998. s. 45-66. ISBN 978-1859726839.

SEIDENGLANZ, Daniel. Geografie dopravy. In: TOUŠEK, Václav, Josef KUNC a Jiří VYSTOUPIL. *Ekonomická a sociální geografie*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2008. ISBN 978-80-7380-114-4.

SVOBODOVÁ, Hana. *Synergie ve venkovském prostoru*. Brno: GaREP, 2011. ISBN 978-80-904308-8-4.

WOKOUN, René, Pavel MATES a Jaroslava KADEŘÁBKOVÁ. *Základy regionálních věd a veřejné správy*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2011. Monografie (Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk). ISBN 978-80-7380-304-9.

Periodika

HAMPL, Martin. Pohraniční regiony České republiky: Současné tendence rozvojové diferenciaci. *Geografie*. Praha: ČGS, 2000, **105**(3): 241–254

HAVLÍČEK, Tomáš a Pavel CHROMÝ. Příspěvek k teorii polarizovaného vývoje území se zaměřením na periferní oblasti. *Geografie*. Praha: ČGS, 2001, **106**(1): 1-11.

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

KUNC, Josef a Věra KRYLOVÁ. Železniční doprava a regionální rozvoj v České republice – minulost či skutečnost?. *Národohospodářský obzor*. Brno: ESF MU, 2005, **4**(4): 33–44.

MUSIL Jiří. Nové pohledy na regeneraci našich měst a osídlení. *Územní plánování a urbanismus*, 1988, **15**(2): 67–72.

NOVÁK, Jakub a Pavlína NETRDOVÁ. Prostorové vzorce sociálně-ekonomické diferenciaci obcí v České republice. *Sociologický časopis*. Praha: Sociologický ústav AV ČR, 2011, **47**(4): 717–744.

PERLÍN, Radim, Sylvie KUČEROVÁ a Zdeněk KUČERA. Typologie venkovského prostoru Česka. *Geografie*. Praha: ČGS, 2010, **115**(2): 161–187.

Kvalifikační práce

FIALOVÁ, Lenka. *Vymezení periferních oblastí ČR*. Brno, 2014. Diplomová práce. Masarykova univerzita. Vedoucí práce Petr TONEV.

FRUMAR, Martin. *Analýza dopravní obslužnosti zázemí Mladé Boleslavi*. Olomouc, 2015. Bakalářská práce. Univerzita Palackého v Olomouci. Vedoucí práce Jan HERCIK.

KOBĚŘSKÝ, Jan. *Vliv krajských hranic na prostupnost území osobní železniční dopravou*. Olomouc, 2018. Bakalářská práce. Univerzita Palackého v Olomouci. Vedoucí práce Pavel KLAPKA.

KUCHYŇKA, Jan. *Geografický koncept periferie na příkladu České republiky*. Brno, 2010. Diplomová práce. Masarykova univerzita. Vedoucí práce Ondřej MULÍČEK.

SEIDENGLANZ, Daniel. *Dopravní charakteristiky venkovského prostoru*. Brno, 2007. Disertační práce. Masarykova univerzita. Vedoucí práce Václav TOUŠEK.

Elektronické zdroje

MATOUŠKOVÁ, Kamila. *Nová typologie městských a venkovských regionů NUTS 3 podle Evropské komise* [online]. 2011. 27. 4. 2011 [cit. 2020-03-03]. Dostupné z: <http://www.dvs.cz/clanek.asp?id=6384068>

MINISTERSTVO ZEMĚDĚLSTVÍ ČESKÉ REPUBLIKY. *Národní strategický plán rozvoje venkova České republiky na období 2007–2013*. Praha: MZČR, 2006. [cit. 2020-03-05]. Dostupné z: http://eagri.cz/public/web/file/26839/Narodni_strategicky_plan_rozvoje_venkova.pdf

MINISTERSTVO ZEMĚDĚLSTVÍ ČESKÉ REPUBLIKY. *Program rozvoje venkova na období 2014–2020*. Praha: MZČR, 2018. [cit. 2020-03-05]. Dostupné z: http://eagri.cz/public/web/file/577515/Program_rozvoje_venkova_na_obdobi_2014_2020.pdf.

PERLÍN, Radim. *Venkov, typologie venkovského prostoru* [online]. Praha: MV ČR, 1998. [cit. 2020-03-03]. Dostupné z: <http://www.mvcr.cz/soubor/perlin-pdf>

PERLÍN, Radim. *Vymezení venkovských obcí v Česku* [online]. Praha: PřF, UK, 2009. 14. 7. 2009 [cit. 2020-03-03]. Dostupné z: <http://www.dvs.cz/clanek.asp?id=6384068>

SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY. *Prohlášení o dráze celostátní a regionální: platné pro přípravu jízdního řádu 2020 a pro jízdní řád 2020, ve znění změny č. 1 účinné od 1. 4. 2019 a změny č. 2 účinné od 1. 12. 2019*. Praha: SŽDC, 2019. [cit. 2020-03-05]. Dostupné z: <https://www.szdc.cz/documents/50004227/50158882/prohlaseni-o-draze-2020-2.zmena.pdf/55facc57-725b-4b61-966a-41488f884d26>.

SVOBODOVÁ, Hana a Antonín VĚŽNÍK. *Úvod do geografie venkova* [online]. 1 vyd. Brno: Masarykova univerzita, 2014 [cit. 2020-03-05]. Elportál. Dostupné z: <http://is.muni.cz/elportal/?id=1192704>. ISBN 978-80-210-6943-5. ISSN 1802-128X.

Ostatní zdroje

ArcČR® 500 – digitální geografická databáze. ©ArcČR, ARCDATA PRAHA, ZÚ, ČSÚ, 2016

Bilance počtu obyvatel v obcích Moravskoslezského kraje. Krajská správa ČSÚ v Ostravě

Jízdní řád Českých drah: platí od 14.12.2003 do 11.12.2004. 2003/2004. České dráhy (tištěná knižní verze)

Jízdní řád Českých drah: platí od 12.12.2004 do 10.12.2005. 2004/2005. České dráhy (tištěná knižní verze)

Jízdní řád Českých drah: platí od 13.12.2009 do 11.12.2010. 2009/2010. České dráhy (digitalizovaná elektronická verze dostupná z: <http://www.jizdni-rady.nanadrazi.cz/>)

Jízdní řád Českých drah: platí od 14.12.2014 do 12.12.2015. 2014/2015. České dráhy (digitalizovaná elektronická verze dostupná z: <http://www.jizdni-rady.nanadrazi.cz/>)

Jízdní řád SŽDC: platí od 15.12.2019 do 12.12.2020. 2019/2020. České dráhy (elektronická verze dostupná z: <https://www.szdc.cz/cestujici/jizdni-rad>)

Mapy.cz – mapový portál. © Seznam.cz, a.s.

Počet obyvatel v obcích Olomouckého kraje k 31. 12. (1990–2018). Krajská správa ČSÚ v Olomouci

Prohlížeč WMS – Základní mapy ČR 1:10 000 (ZM 10). ČÚZK

ZABAGED® – Základní báze geografických dat České republiky. ČÚZK, 2019

Zákon č. 128/2000 Sb. – Zákon o obcích (obecní zřízení)

Zákon č. 194/2010 Sb. – Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů.

SEZNAM PŘÍLOH

- Příloha 1: Rozlišení kritérií pro vymezení venkova a venkovských obcí
- Příloha 2: Hlediska pro vymezení venkovských sídel a jejich kritéria podle Perlína
- Příloha 3: Kritéria pro vymezení venkovských sídel podle Binka a kol.
- Příloha 4: Vymezení venkova na úrovni NUTS 3 podle metodiky OECD
- Příloha 5: Nové vymezení venkova na úrovni NUTS 3 podle návrhu Evropské komise
- Příloha 6: Vymezení periferií podle Musila a Müllera
- Příloha 7: Charakteristika periferií z hlediska důvodu perifernosti
- Příloha 8: Charakteristika periferií z hlediska míry periferiality
- Příloha 9: Srovnání mezoregionů stanovených podle denní dojížděky s periferiemi vymezenými Matyášem a kol. (2007)
- Příloha 10: Abecední seznam obcí a příslušných železničních stanic či zastávek
- Příloha 11: Podmínky bodování teoretické významnosti dopravního bodu
- Příloha 12: Konkrétní data referenčních dnů v jednotlivých sledovaných rocích
- Příloha 13: Lokalizace obcí a jim příslušných železničních stanic či zastávek
- Příloha 14: Identifikace obcí
- Příloha 15: Konkrétní příklady typů lokalizace dopravních bodů vůči intravilánu sídla
- Příloha 16: Souhrn hodnocení obcí podle vzdálenosti dopravního bodu od intravilánu a podle významnosti dopravního bodu
- Příloha 17: Počty obcí a odpovídající bodové ohodnocení kategorií významnosti DB
- Příloha 18: Typy obcí podle vzdálenosti dopravního bodu od intravilánu obce
- Příloha 19: Kategorie obcí podle významnosti dopravního bodu
- Příloha 20: Kompletní data dopravní obslužnosti obcí
- Příloha 21: Typy obcí podle dlouhodobého vývoje dopravní obslužnosti

- Příloha 22: Podmínky pro zařazení obcí do příslušných kategorií vývoje obslužnosti
- Příloha 23: Přehledová charakteristika obcí s výrazně zlepšenou dopravní obslužností
- Příloha 24: Přehledová charakteristika obcí s mírně zlepšenou dopravní obslužností
- Příloha 25: Přehledová charakteristika obcí s mírně zhoršenou dopravní obslužností
- Příloha 26: Přehledová charakteristika obcí s výrazně zhoršenou dopravní obslužností
- Příloha 27: Přehledová charakteristika obcí se specificky omezenou dopravní obslužností
- Příloha 28: Kompletní charakteristika souboru všech obcí

PŘÍLOHY

Příloha 1: Rozlišení kritérií pro vymezení venkova a venkovských obcí

	Venkovská obec, venkovské sídlo	Venkov, venkovský prostor
Statistické	Počet obyvatel, správní struktura, označení obce	Hustota zalidnění, podíl ekonomických aktivit v priméru
Subjektivní	Individuální znaky, architektura, urbanismus, sociální vztahy	Krajina, krajinný ráz

Zdroj: Perlín (2009)

Příloha 2: Hlediska pro vymezení venkovských sídel a jejich kritéria podle Perlína

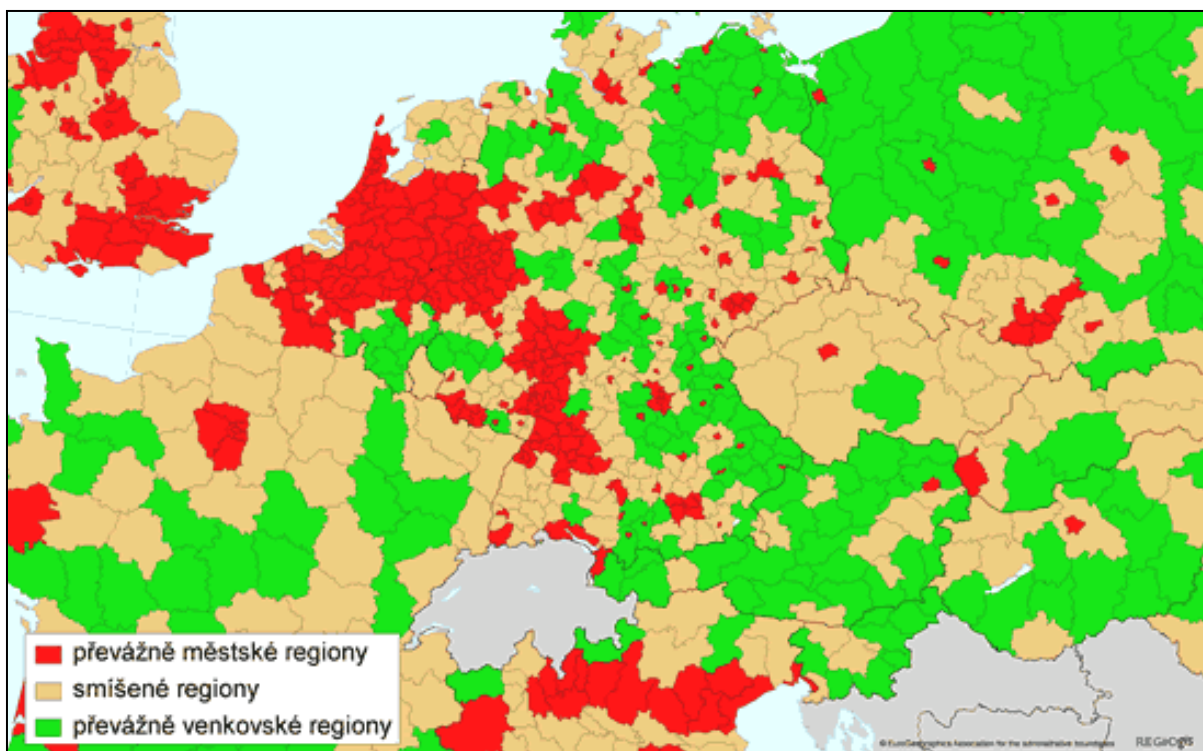
Hledisko	Popis kritérií
Urbanistické	<ul style="list-style-type: none"> – vysoký podíl rodinných domů a zeleně – málo vyvinutá uliční síť – náves jako dominantní prostor, společenské a kulturní centrum
Architektonické	<ul style="list-style-type: none"> – dominance nízkopodlažní zástavby – individuální rodinné domy, které nemají vybudován parter (přízemí) určený k obchodní činnosti nebo ke službám – rozsáhlejší hospodářské zázemí, původně pro zemědělskou prvovýrobu (chlévy, stáje), v současnosti zázemí pro provoz domu – typické vymezení dvora a zahrady s výrazně oddělenými funkcemi
Sociální	<ul style="list-style-type: none"> – mnohem užší sociální kontakty mezi jednotlivými obyvateli – dlouhodobá neformální sociální kontrola a participace.
Ekonomické	<ul style="list-style-type: none"> – rozhodující činností zemědělství a primární výroba potravin – významný podíl ekonomicky aktivních osob vyjíždějících do zaměstnání mimo toto sídlo
Historické	<ul style="list-style-type: none"> – sídlo kdykoliv v minulosti držící městská práva – město – ostatní – vesnice, venkovská sídla
Administrativní	<ul style="list-style-type: none"> – obec nyní oprávněná používat městská práva a městský znak – město – ostatní – venkovské obce, sídla
Statistické	– menší než konvenčně stanovený počet obyvatel pro městská sídla

Zdroj: Perlín (1998)

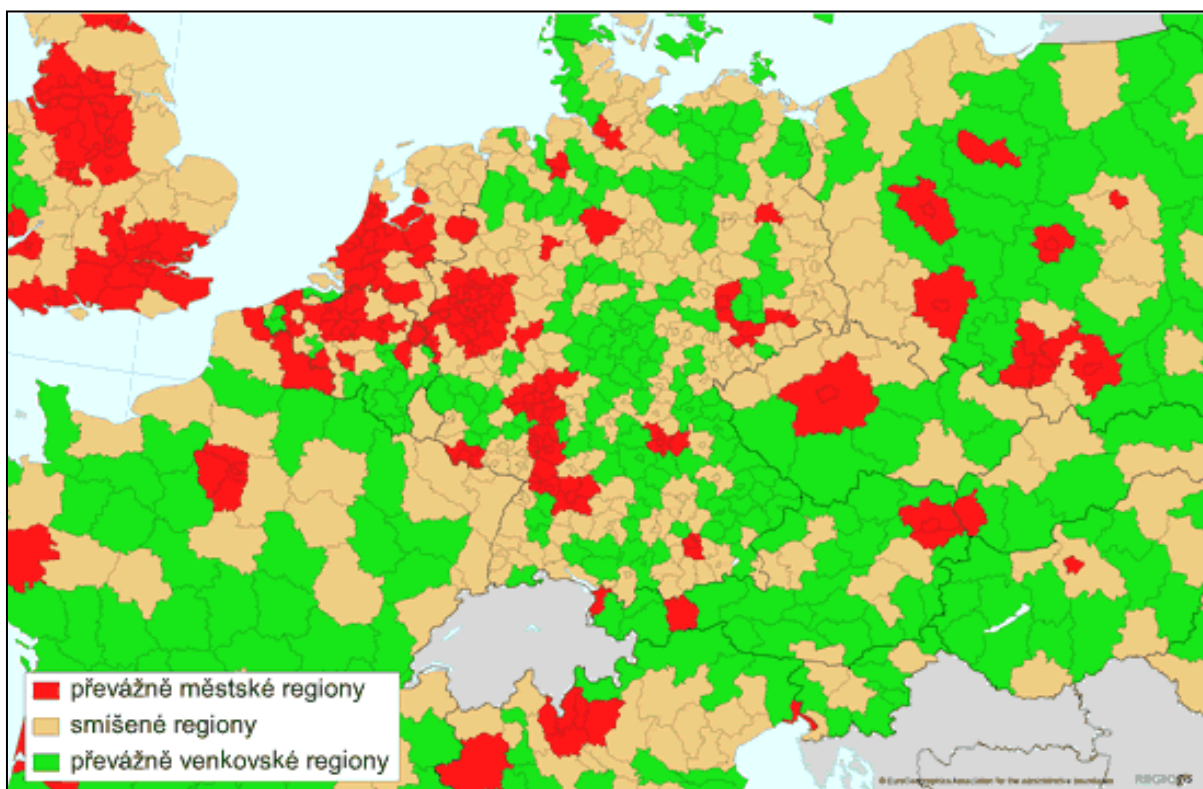
Příloha 3: Kritéria pro vymezení venkovských sídel podle Binka a kol.

Kritérium	Hlavní znaky
Urbanistická struktura	Rozvolněná zástavba, zemědělský statek, rozsáhlé veřejné prostory, nízký podíl zastavěných ploch
Architektonické znaky	Nízkopodlažní zástavba, integrace obytné a dalších funkcí, absence nájemního bydlení, individuální výstavba
Sociální znaky	Konservatismus, tradicionalismus, sousedství, participace, kooperace, sdílení společné historie
Ekonomické znaky	Vyjíždka do zaměstnání, zaměstnanost v zemědělství, vyšší podíl samozásobitelství, kutilství
Veřejná správa	Označení obce, postavení obce ve struktuře veřejné správy
Velikostní znaky	Počet obyvatel, hustota zalidnění, rozloha, podíl zastavěné plochy

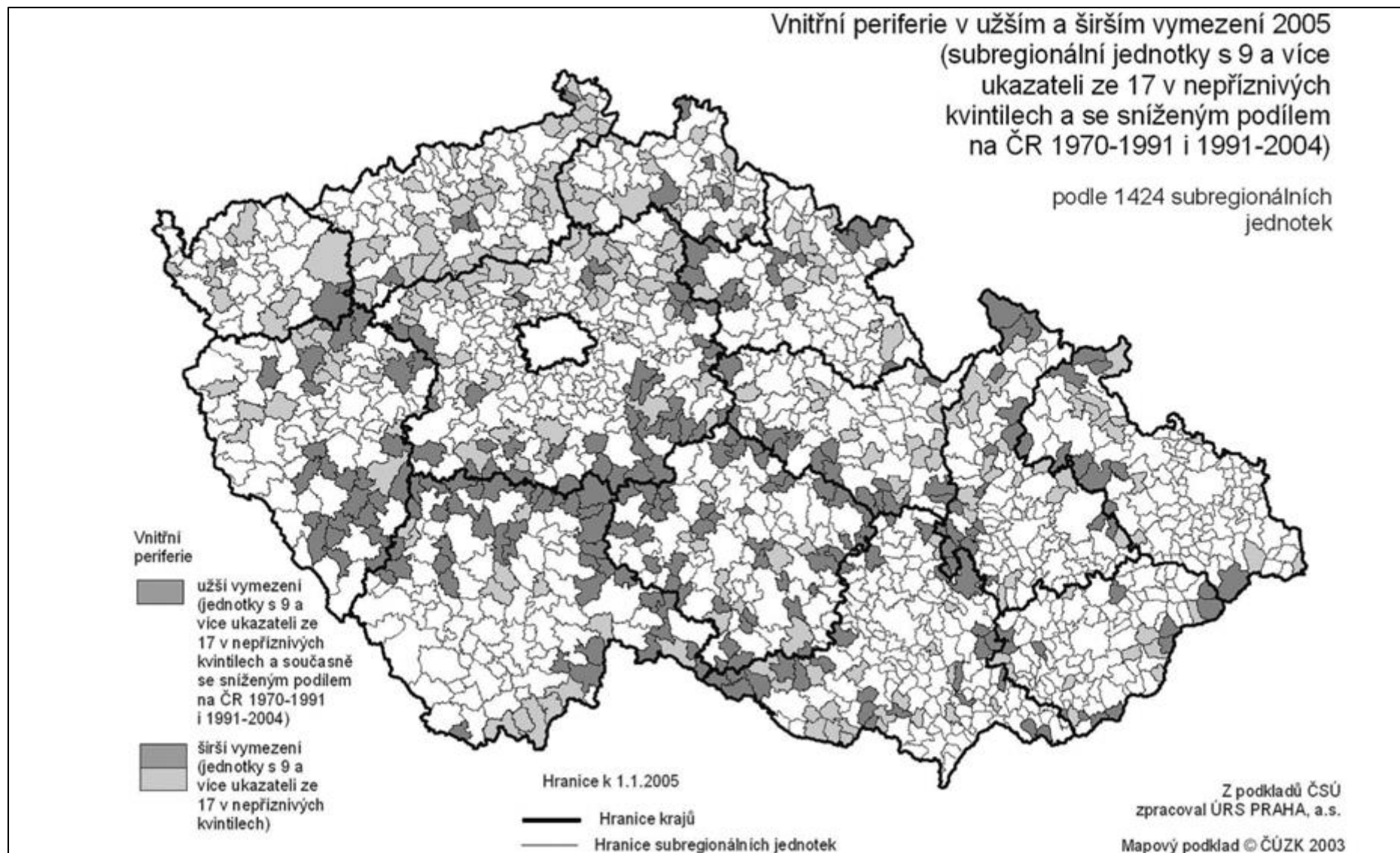
Zdroj: Binek a kol. (2007)



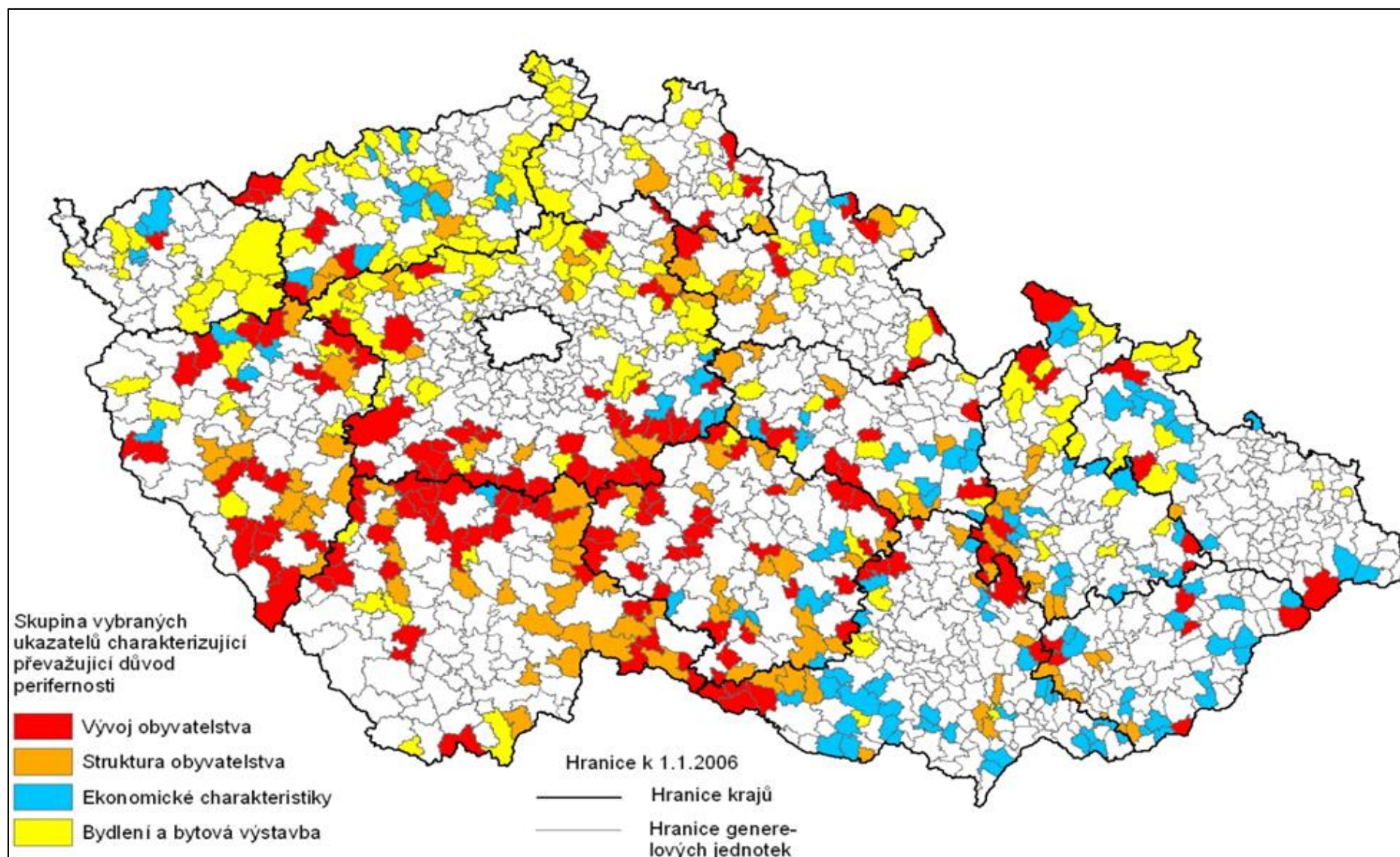
Příloha 4: Vymezení venkova na úrovni NUTS 3 podle metodiky OECD
 Zdroj: Matoušková (2011)



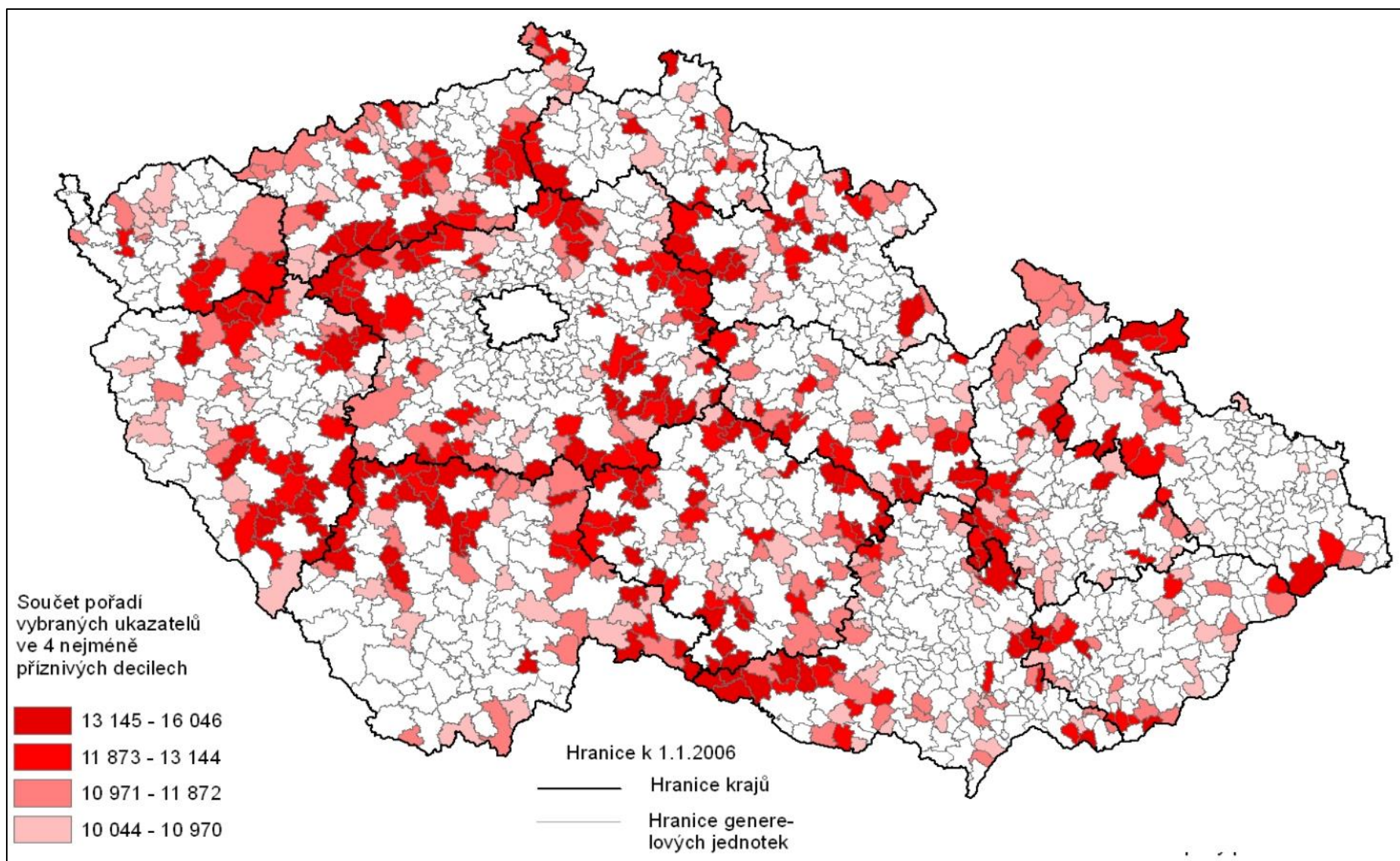
Příloha 5: Nové vymezení venkova na úrovni NUTS 3 podle návrhu Evropské komise
 Zdroj: Matoušková (2011)



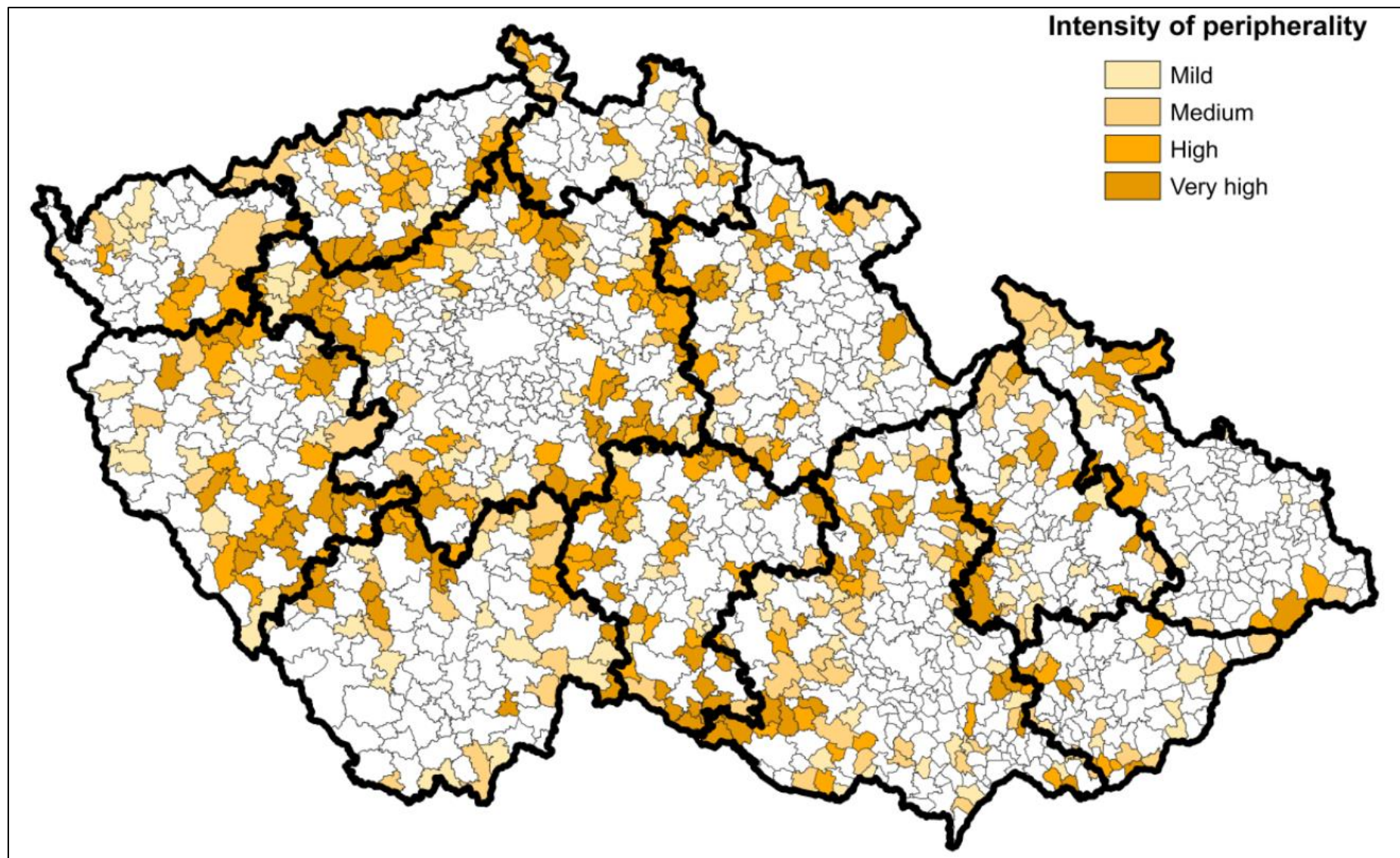
Příloha 6: Vymezení periferií podle Musila a Müllera
Zdroj: Musil a Müller (2006)



Příloha 7: Charakteristika periferií z hlediska důvodu perifernosti
 Zdroj: Matyáš a kol. (2007)



Příloha 8: Charakteristika periferií z hlediska míry periferiality
Zdroj: Matyáš a kol. (2007)



Příloha 9: Srovnání mezoregionů stanovených podle denní dojížděky s periferiemi vymezenými Matyášem a kol. (2007)
Zdroj: Halás a kol. (2014)

Příloha 10: Abecední seznam obcí a jim příslušných železničních stanic či zastávek

Název obce	Železniční stanice/zastávka	Kraj	Číselný kód
Bělotín	Bělotín	Olomoucký kraj	30
Bernartice	Bernartice u Javorníka	Olomoucký kraj	2
Bohdíkov	Bohdíkov	Olomoucký kraj	14
Bohušov	Bohušov	Moravskoslezský kraj	41
Branná	Branná	Olomoucký kraj	11
Brantice	Brantice	Moravskoslezský kraj	49
Čelčice	Čelčice	Olomoucký kraj	32
Čelechovice na Hané	Čelechovice na Hané	Olomoucký kraj	29
Dětrichov nad Bystřicí	Dětrichov nad Bystřicí	Moravskoslezský kraj	53
Dívčí Hrad	Dívčí Hrad	Moravskoslezský kraj	40
Doloplazy	Doloplazy	Olomoucký kraj	35
Domašov nad Bystřicí	Domašov nad Bystřicí	Olomoucký kraj	19
Drahanovice	Drahanovice	Olomoucký kraj	28
Dzbel	Dzbel	Olomoucký kraj	22
Horní Moštěnice	Horní Moštěnice	Olomoucký kraj	37
Hradec-Nová Ves	Hradec-Nová Ves	Olomoucký kraj	8
Cholina	Cholina	Olomoucký kraj	21
Javorník	Javorník ve Slezsku	Olomoucký kraj	1
Jesenec	Jesenec	Olomoucký kraj	23
Jeseník nad Odrou	Jeseník nad Odrou	Moravskoslezský kraj	55
Jindřichov	Jindřichov ve Slezsku	Moravskoslezský kraj	45
Jindřichov	Jindřichov na Moravě	Olomoucký kraj	12
Jívová	Jívová	Olomoucký kraj	20
Karlovice	Karlovice	Moravskoslezský kraj	46
Kobylá nad Vidnavkou	Kobylá nad Vidnavkou	Olomoucký kraj	5
Konice	Konice	Olomoucký kraj	24
Libina	Libina	Olomoucký kraj	18
Liptaň	Liptaň	Moravskoslezský kraj	43
Lomnice	Lomnice u Rýmařova	Moravskoslezský kraj	52
Malá Morava	Podlesí	Olomoucký kraj	13
Mikulovice	Mikulovice	Olomoucký kraj	9
Němčice nad Hanou	Němčice nad Hanou	Olomoucký kraj	34
Nezamyslice	Nezamyslice	Olomoucký kraj	36
Osoblaha	Osoblaha	Moravskoslezský kraj	39
Petrov nad Desnou	Petrov nad Desnou	Olomoucký kraj	16
Pivín	Pivín	Olomoucký kraj	33
Polom	Polom	Olomoucký kraj	31
Ptení	Ptení	Olomoucký kraj	26
Ruda nad Moravou	Ruda nad Moravou	Olomoucký kraj	15
Rudná pod Pradědem	Rudná pod Pradědem	Moravskoslezský kraj	50
Říkovice	Říkovice	Olomoucký kraj	38
Slezské Rudoltice	Slezské Rudoltice	Moravskoslezský kraj	42
Sobotín	Sobotín	Olomoucký kraj	17
Staré Město	Staré Město pod Sněžníkem	Olomoucký kraj	10
Stražisko	Stražisko	Olomoucký kraj	25
Svatoňovice	Svatoňovice	Moravskoslezský kraj	54
Světlá Hora	Světlá Hora	Moravskoslezský kraj	48
Svobodné Heřmanice	Svobodné Heřmanice	Moravskoslezský kraj	51
Široká Niva	Široká Niva	Moravskoslezský kraj	47
Třemešná	Třemešná ve Slezsku	Moravskoslezský kraj	44

Název obce	Železniční stanice/zastávka	Kraj	Číselný kód
Vápenná	Vápenná	Olomoucký kraj	7
Velká Kraš	Velká Kraš	Olomoucký kraj	3
Vidnava	Vidnava	Olomoucký kraj	4
Zdětín	Zdětín u Prostějova	Olomoucký kraj	27
Žulová	Žulová	Olomoucký kraj	6

Zdroj: ArcČR® 500, ©ArcČR, ARCDATA PRAHA, ZÚ, ČSÚ (2016)

ZABAGED®, ČÚZK (2019)

vlastní zpracování

Příloha 11: Podmínky bodování teoretické významnosti dopravního bodu

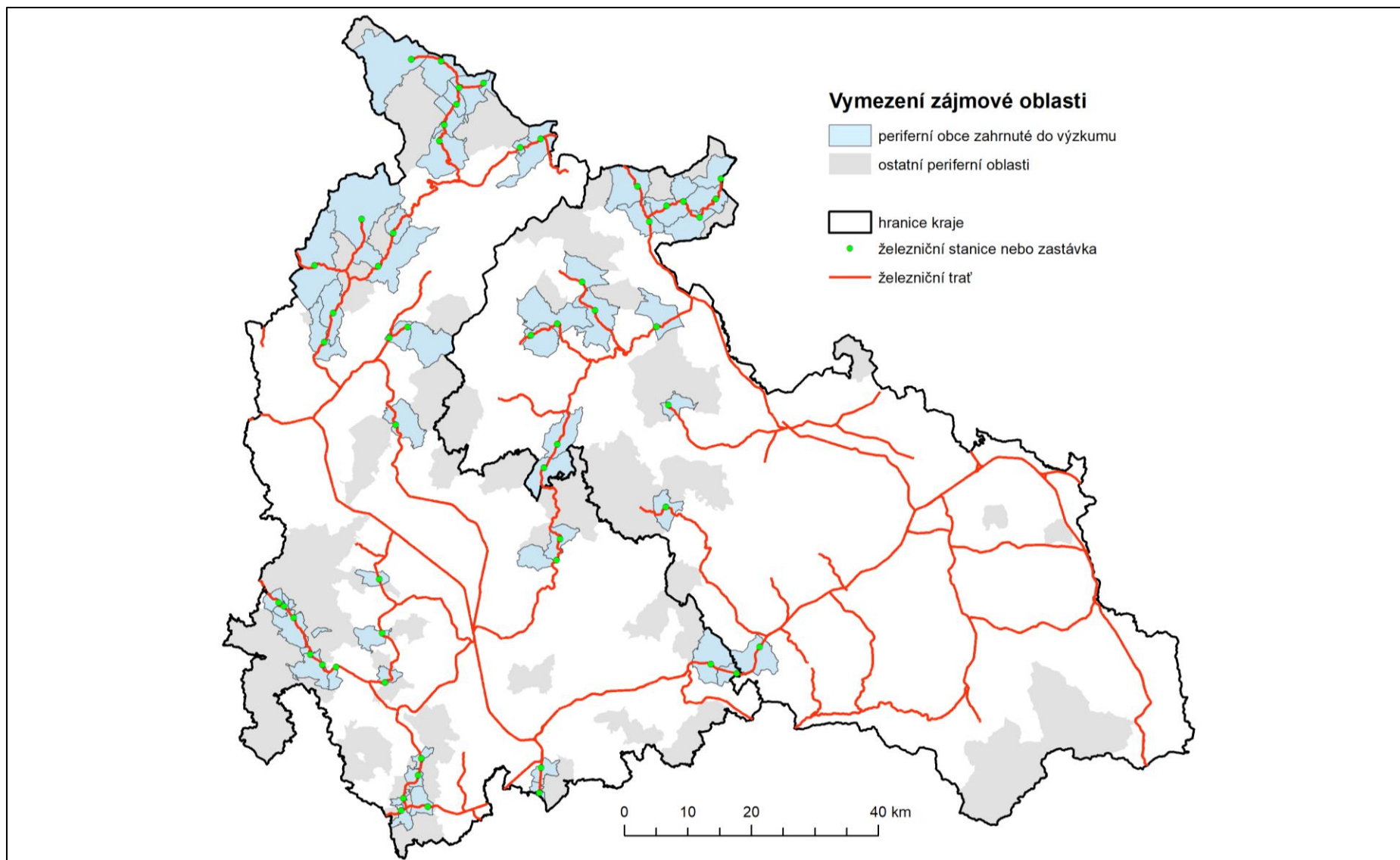
Kritérium	Bodové ohodnocení	
	1 bod	0 bodů
Vzdálenost DB od intravilánu obce	Typ A nebo B	Typ C nebo D
Počet obyvatel obce	1 000 a více	Méně než 1 000
Kategorie dráhy podle Prohlášení o dráze	celostátní	regionální
Elektrifikovaná trať	ANO	NE

Zdroj: vlastní zpracování

Příloha 12: Konkrétní data referenčních dnů v jednotlivých sledovaných rocích

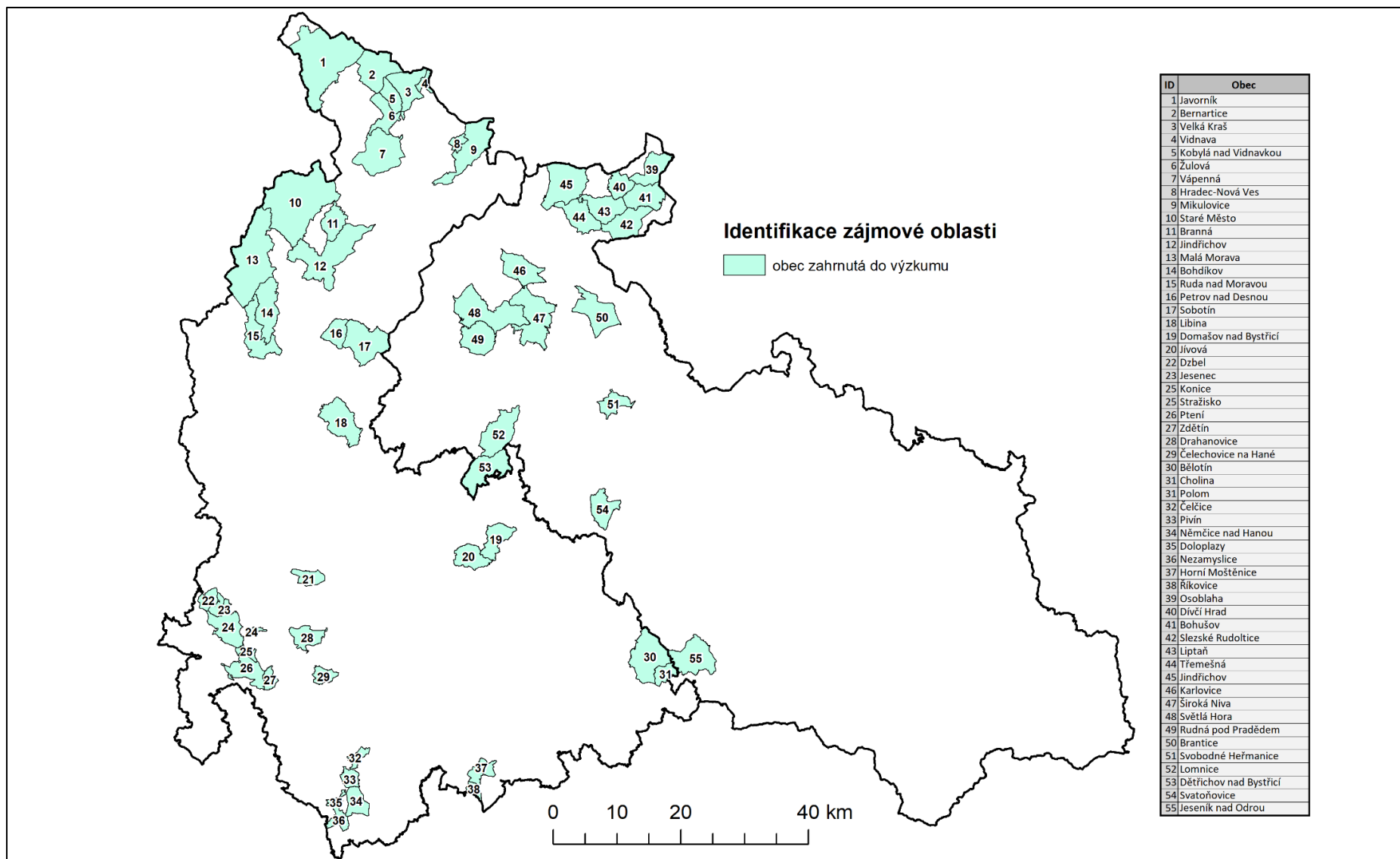
Rok	Datum příslušného dne	
	Středa	Sobota
2004	6.10.	9.10.
2005	5.10.	8.10.
2010	6.10.	9.10.
2015	7.10.	10.10.
2020	7.10.	10.10.

Zdroj: vlastní zpracování



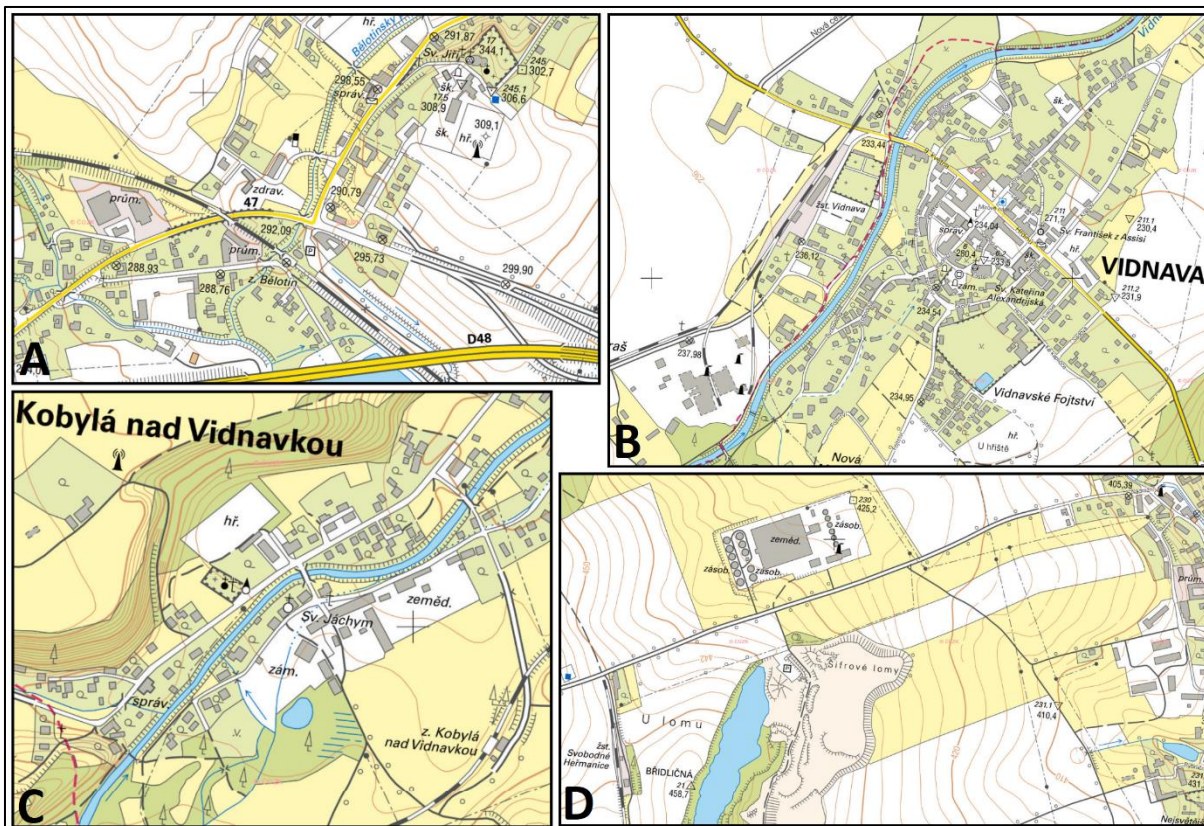
Příloha 13: Lokalizace obcí a jim příslušných železničních stanic či zastávek

Zdroj: ArcČR® 500, ©ArcČR, ARCDATA PRAHA, ZÚ, ČSÚ (2016); Matyáš a kol. (2007); ZABAGED®, ČÚZK (2019); vlastní zpracování



Příloha 14: Identifikace obcí

Zdroj: ArcČR® 500, ©ArcČR, ARCDATA PRAHA, ZÚ, ČSÚ (2016); vlastní zpracování



Příloha 15: Konkrétní příklady typů lokalizace dopravních bodů vůči intravilánu sídla
 Zdroj: Prohlížeč služba WMS – Základní mapy ČR 1:10 000 (ZM 10), ČÚZK; vlastní zpracování

Příloha 16: Souhrn hodnocení obcí podle vzdálenosti dopravního bodu od intravilánu a podle významnosti dopravního bodu

ID	Obec	Typ obce podle vzdálenosti dopravního bodu od intravilánu	Počet obyvatel (SLDB 2011)	Významnost dopravního bodu				CELKOVÝ SOUČET
				Kritérium vzdálenosti bodu od intravilánu obce	Kritérium celkového počtu obyvatel obce	Kritérium kategorie železniční tratě	Kritérium elektrifikace železniční tratě	
30	Bělotín	A	1 854	1	1	1	1	4
55	Jeseník nad Odrou	B	1 935	1	1	1	1	4
34	Němčice nad Hanou	B	1 979	1	1	1	1	4
36	Nezamyslice	B	1 490	1	1	1	1	4
33	Pivín	A	720	1	0	1	1	3
14	Bohdíkov	B	1 325	1	1	1	0	3
50	Brantice	B	1 367	1	1	1	0	3
32	Čelčice	B	537	1	0	1	1	3
35	Doloplazy	B	538	1	0	1	1	3
12	Jindřichov	B	1 289	1	1	1	0	3
45	Jindřichov	B	1 250	1	1	1	0	3
9	Mikulovice	B	2 625	1	1	1	0	3
16	Petrov nad Desnou	B	1 201	1	1	0	1	3
31	Polom	B	249	1	0	1	1	3
15	Ruda nad Moravou	B	2 588	1	1	1	0	3
38	Říkovice	B	483	1	0	1	1	3
37	Horní Moštěnice	C	1 651	0	1	1	1	3
28	Drahanovice	A	1 688	1	1	0	0	2
25	Konice	A	2 773	1	1	0	0	2
26	Ptení	A	1 083	1	1	0	0	2
29	Čelechovice na Hané	B	1 312	1	1	0	0	2
19	Domašov nad Bystřicí	B	512	1	0	1	0	2
1	Javorník	B	2 836	1	1	0	0	2
46	Karlovice	B	1 014	1	1	0	0	2
18	Libina	B	3 363	1	1	0	0	2
52	Lomnice	B	506	1	0	1	0	2
10	Staré Město	B	1 739	1	1	0	0	2
44	Třemešná	B	891	1	0	1	0	2
7	Vápenná	B	1 333	1	1	0	0	2
4	Vidnava	B	1 283	1	1	0	0	2
6	Žulová	B	1 244	1	1	0	0	2
11	Branná	B	291	1	0	1	0	2

ID	Obec	Typ obce podle vzdálenosti dopravního bodu od intravilánu	Počet obyvatel (SLDB 2011)	Významnost dopravního bodu				CELKOVÝ SOUČET
				Kritérium vzdálenosti bodu od intravilánu obce	Kritérium celkového počtu obyvatel obce	Kritérium kategorie železniční tratě	Kritérium elektrifikace železniční tratě	
2	Bernartice	A	922	1	0	0	0	1
23	Jesenec	A	297	1	0	0	0	1
25	Stražisko	A	437	1	0	0	0	1
22	Dzbel	B	252	1	0	0	0	1
31	Cholina	B	732	1	0	0	0	1
43	Liptaň	B	461	1	0	0	0	1
54	Svatoňovice	B	267	1	0	0	0	1
47	Široká Niva	B	557	1	0	0	0	1
3	Velká Kraš	B	759	1	0	0	0	1
41	Bohušov	B	390	1	0	0	0	1
39	Osoblaha	C	1 129	0	1	0	0	1
48	Světlá Hora	C	1 458	0	1	0	0	1
8	Hradec-Nová Ves	C	387	0	0	1	0	1
17	Sobotín	C	1 198	0	1	0	0	1
53	Dětrichov nad Bystřicí	C	438	0	0	1	0	1
20	Jívová	D	575	0	0	1	0	1
5	Kobylá nad Vidnavkou	C	400	0	0	0	0	0
13	Malá Morava	C	513	0	0	0	0	0
42	Slezské Rudoltice	C	537	0	0	0	0	0
49	Rudná pod Pradědem	D	369	0	0	0	0	0
40	Dívčí Hrad	D	295	0	0	0	0	0
51	Svobodné Heřmanice	D	519	0	0	0	0	0
27	Zdětín	D	337	0	0	0	0	0

Zdroj: ArcČR® 500, ©ArcČR, ARCDATA PRAHA, ZÚ, ČSÚ (2016);

Mapy.cz, © Seznam.cz;

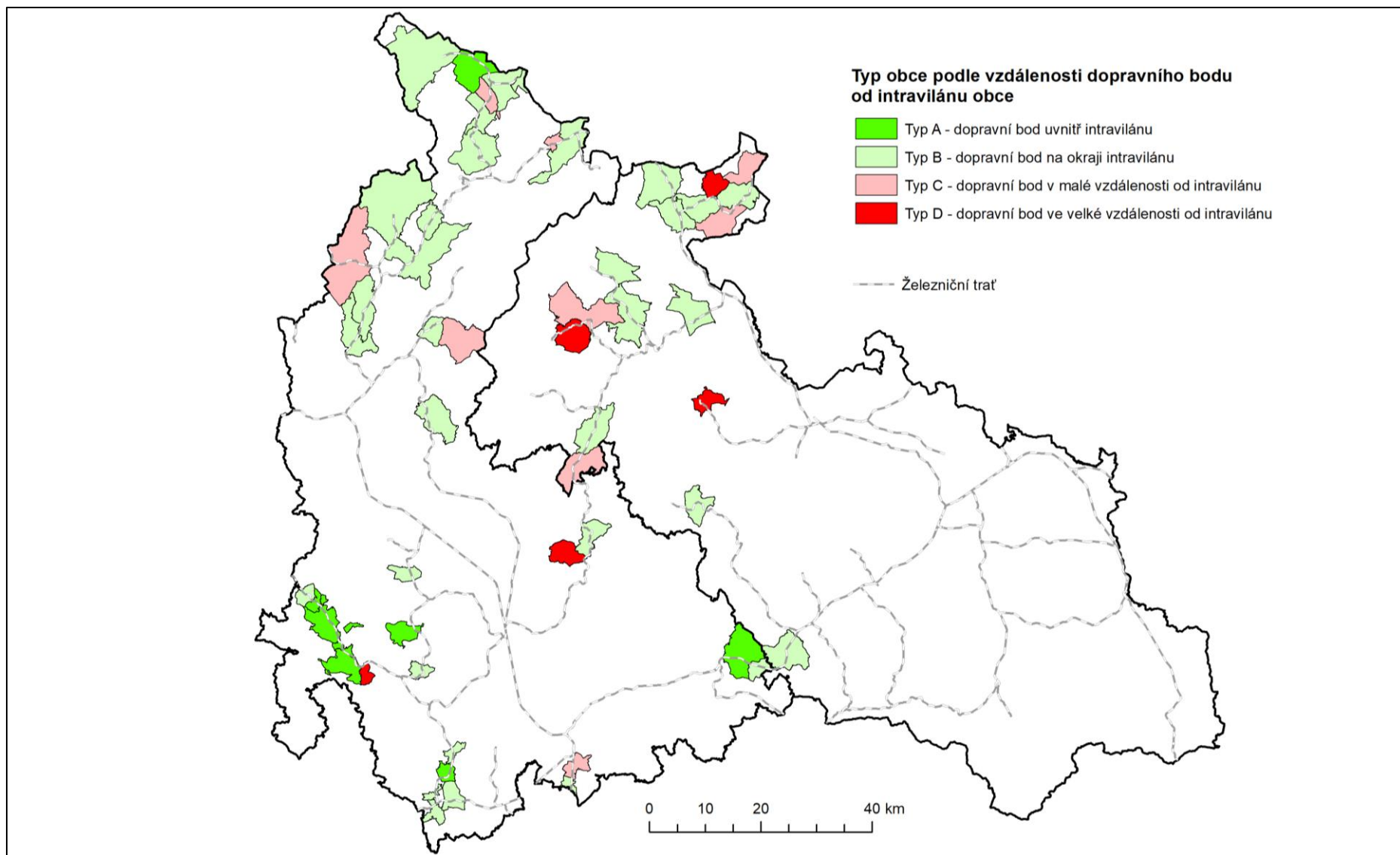
SŽDC (2019);

vlastní zpracování

Příloha 17: Počty obcí a odpovídající bodové ohodnocení kategorií významnosti DB

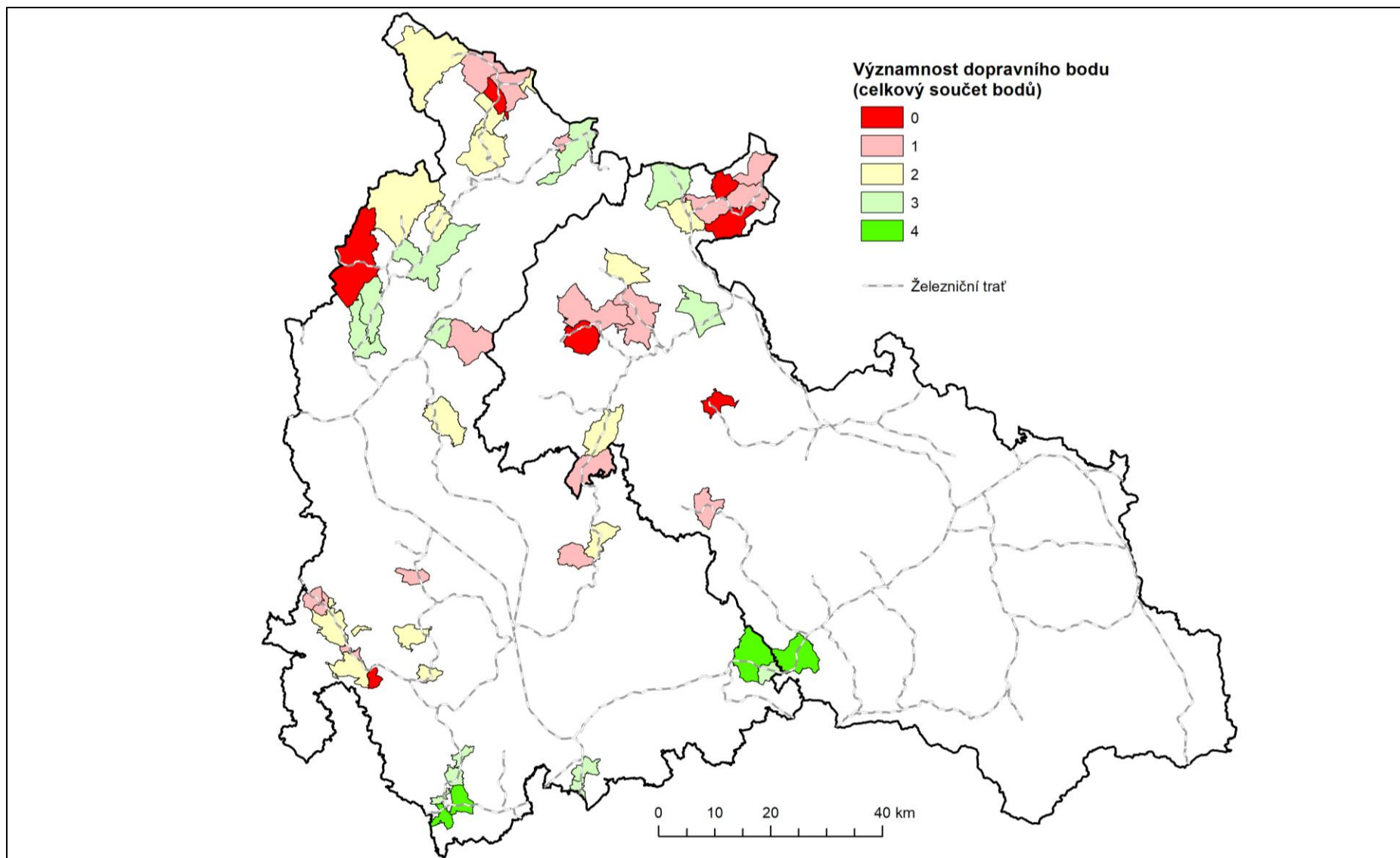
Kategorie významnosti DB	Celkový bodový zisk	Počet obcí v kategorii
Nejméně významný DB	0	7
Méně významný DB	1	16
Průměrně významný DB	2	15
Více významný DB	3	13
Nejvíce významný DB	4	4

Zdroj: vlastní zpracování



Příloha 18: Typy obcí podle vzdálenosti dopravního bodu od intravilánu obce

Zdroj: ArcČR® 500, ©ArcČR, ARCDATA PRAHA, ZÚ, ČSÚ (2016); Mapy.cz, © Seznam.cz; vlastní zpracování



Příloha 19: Kategorie obcí podle významnosti dopravního bodu

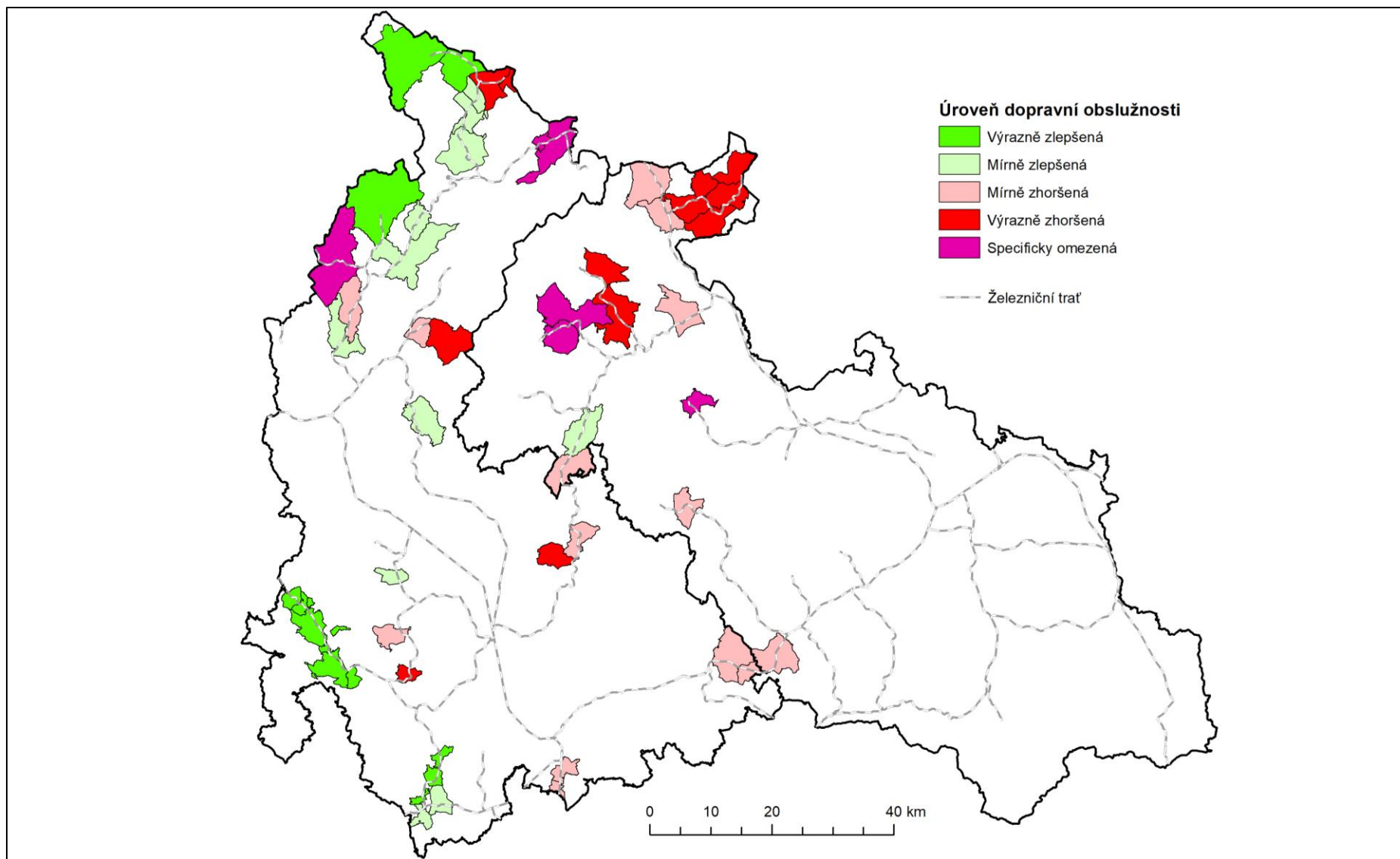
Zdroj: ArcČR®500, ©ArcČR, ARCDATA PRAHA, ZÚ, ČSÚ (2016); Mapy.cz, © Seznam.cz; SŽDC (2019); ZABAGED®, ČÚZK (2019); vlastní zpracování

Příloha 20: Kompletní data dopravní obslužnosti obcí

Obec	ID	Kraj	2004					2005					2010					2015					2020																								
			Prac. den			Víkend		Σ	Prac. den			Víkend		Σ	Prac. den			Víkend		Σ	Prac. den			Víkend		Σ																					
			Os	Sp	R+	Σ	Os		Sp	R+	Σ	Os	Sp		R+	Σ	Os	Sp	R+		Σ	Os	Sp	R+	Σ																						
Běloutín	30	OLK	23	0	0	23	19	0	0	19	42	22	0	0	22	21	0	0	21	43	24	0	0	24	20	0	0	20	44	22	0	0	22	16	0	0	16	38	22	0	0	22	18	0	0	18	40
Bernartice	2	OLK	20	0	0	20	20	0	0	20	40	20	0	0	20	22	0	0	22	42	25	0	0	25	17	0	0	17	42	24	0	0	24	18	0	0	18	42	24	0	0	24	18	0	0	18	42
Bohdíkov	14	OLK	28	2	2	32	25	3	2	30	62	30	1	2	33	26	3	2	31	64	28	3	0	31	25	3	1	29	60	29	2	2	33	24	3	2	29	62	28	3	0	31	22	6	0	28	59
Bohušov	41	MSK	16	0	0	16	14	0	0	14	30	16	0	0	16	14	0	0	14	30	10	0	0	10	8	0	0	8	18	10	0	0	10	8	0	0	8	18	10	0	0	10	8	0	0	8	18
Branná	11	OLK	18	2	7	27	16	4	8	28	55	21	1	9	31	17	3	10	30	61	15	10	4	29	11	10	6	27	56	14	3	11	28	9	3	13	25	53	14	14	0	28	7	18	0	25	53
Brantice	50	MSK	25	0	0	25	24	0	0	24	49	26	0	0	26	25	0	0	25	51	23	0	0	23	20	0	0	20	43	21	0	0	21	18	0	0	18	39	21	1	0	22	18	1	0	19	41
Čelčice	32	OLK	22	0	0	22	18	0	0	18	40	24	0	0	24	16	0	0	16	40	28	1	0	29	22	0	0	22	51	30	0	0	30	18	1	0	19	49	33	0	0	33	18	0	0	18	51
Čelechovice na Hané	29	OLK	22	0	0	22	17	0	0	17	39	22	0	0	22	17	0	0	17	39	18	0	0	18	16	0	0	16	34	16	0	0	16	14	0	0	14	30	16	0	0	16	14	0	0	14	30
Dětřichov nad Bystřicí	53	MSK	16	0	4	20	16	0	4	20	40	16	0	4	20	16	0	4	20	40	6	2	12	20	6	2	12	20	40	7	0	12	19	6	0	12	18	37	5	0	14	19	5	0	14	19	38
Dívčí Hrad	40	MSK	16	0	0	16	14	0	0	14	30	16	0	0	16	14	0	0	14	30	10	0	0	10	8	0	0	8	18	10	0	0	10	8	0	0	8	18	10	0	0	10	8	0	0	8	18
Doloplazy	35	OLK	22	0	0	22	18	0	0	18	40	24	0	0	24	16	0	0	16	40	28	0	0	28	22	0	0	22	50	30	0	0	30	18	0	0	18	48	33	0	0	33	18	0	0	18	51
Domašov nad Bystřicí	19	OLK	21	0	9	30	19	0	9	28	58	21	0	9	30	18	0	9	27	57	14	3	12	29	11	3	12	26	55	15	0	12	27	16	0	12	28	55	11	0	14	25	13	0	14	27	52
Drahanovice	28	OLK	25	0	0	25	17	0	0	17	42	25	0	0	25	17	0	0	17	42	30	0	0	30	18	0	0	18	48	22	0	0	22	16	0	0	16	38	22	0	0	22	16	0	0	16	38
Džbel	22	OLK	21	0	0	21	15	0	0	15	36	18	0	0	18	14	0	0	14	32	24	0	0	24	16	0	0	16	40	34	0	0	34	22	0	0	22	56	26	0	0	26	22	0	0	22	48
Horní Moštěnice	37	OLK	34	0	0	34	26	0	0	26	60	34	0	0	34	26	0	0	26	60	28	0	0	28	21	0	0	21	49	28	0	0	28	21	0	0	21	49	29	0	0	29	22	0	0	22	51
Hradec-Nová Ves	8	OLK	19	0	1	20	19	0	1	20	40	22	0	0	22	22	0	0	22	44	11	1	0	12	8	2	0	10	22	0	8	0	8	2	8	0	8	18	0	8	0	8	2	8	0	10	18
Cholina	31	OLK	22	0	0	22	8	0	0	8	30	22	0	0	22	8	0	0	8	30	21	0	0	21	16	0	0	16	37	24	0	0	24	14	0	0	14	38	25	0	0	25	14	0	0	14	39
Javorník	1	OLK	20	0	0	20	20	0	0	20	40	20	0	0	20	22	0	0	22	42	25	0	0	25	17	0	0	17	42	24	0	0	24	18	0	0	18	42	24	0	0	24	18	0	0	18	42
Jesenec	23	OLK	21	0	0	21	15	0	0	15	36	18	0	0	18	14	0	0	14	32	24	0	0	24	16	0	0	16	40	26	0	0	26	18	0	0	18	44	26	0	0	26	18	0	0	18	44
Jeseník nad Odrou	55	MSK	23	0	0	23	19	0	0	19	42	22	0	0	22	21	0	0	21	43	24	0	0	24	20	0	0	20	44	22	0	0	22	16	0	0	16	38	22	0	0	22	18	0	0	18	40
Jindřichov	12	OLK	18	2	7	27	16	4	7	27	54	21	1	9	31	17	3	9	29	60	15	10	4	29	11	9	6	26	55	14	3	11	28	9	3	13	25	53	14	14	0	28	7	18	0	25	53
Jindřichov	45	MSK	18	0	6	24	18	0	6	24	48	19	0	6	25	19	0	6	25	50	14	0	8	22	11	0	8	19	41	15	8	0	23	10	8	0	18	41	15	8	0	23	10	8	0	18	41
Jívová	20	OLK	19	0	0	19	17	0	0	17	36	19	0	0	19	16	0	0	16	35	10	2	0	12	10	2	0	12	24	14	0	0	14	14	0	0	14	28	11	0	0	11	13	0	0	13	24
Karlovice	46	MSK	20	0	0	20	20	0	0	20	40	20	0	0	20	20	0	0	20	40	18	0	0	18	19	0	0	19	37	12	0	0	12	14	0	0	14	26	16	0	0	16	14	0	0	14	30
Kobylá nad Vidnavkou	5	OLK	20	0	0	20	20	0	0	20	40	20	0	0	20	22	0	0	22	42	22	0	0	22	18	0	0	18	40	24	0	0	24	18	0	0	18	42	24	0	0	24	18	0	0	18	42
Konice	25	OLK	21	0	0	21	15	0	0	15	36	18	0	0	18	14	0	0	14	32	24	0	0	24	16	0	0	16	40	26	0	0	26	18	0	0	18	44	26	0	0	26	18	0	0	18	44
Libina	18	OLK	22	0	2	24	22	2	1	25	49	22	0	2	24	22	2	1	25	49	24	1	0	25	24	1	0	25	50	23	1	0	24	22	0	0	22	46	25	2	0	27	22	0	0	22	49
Liptaň	43	MSK	16	0	0	16	14	0	0	14	30	16	0	0	16	14	0	0	14	30	10	0	0	10	8	0	0	8	18	10	0	0	10	8	0	0	8	18	10	0	0	10	8	0	0	8	18
Lomnice	52	MSK	16	0	1	17	16	0	1	17	34	16	0	1	17	16	0	1	17	34	6	2	12	20	6	2	12	20	40	7	0	12	19	6	0	12	18	37	5	0	14	19	5	0	14	19	38
Malá Morava	13	OLK	12	0	0	12	12	0	0	12	24	12	0	0	12	12	0	0	12	24	12	0	0	12	10	0	0	10	22	0	0	0	0	8	0	0	8	8	0	0	0	0	8	0	0	8	8
Mikulovice	9	OLK	28	1	7	36	32	1	7	40	76	32	0	6	38	36	0	6	42	80	25	2	8	35	22	5	8	35	70	0	8	0	8	8	8	0	16	24	0	8	0	8	8	8	0	16	24
Němčice nad Hanou	34	OLK	26	1	0	27	19	1	0	20	47	26	1	0	27	19	1	0	20	47	31	0	0	31	29	0	1	30	61	33	0	0	33	24	0	0	24	57	33	0	0	33	25	0	0	25	58
Nezamyslice	36	OLK	50	1	30	81	38	2	30	70	151	51	1	30	82	36	2	30	68	150	74	2	16	92	59	0	16	75	167	83	1	17	101	50	0	18	68	169	80	0	18	98	51	0	18	69	167
Osoblaha	39	MSK	16	0	0	16	14	0	0	14	30	16	0	0	16	14	0	0	14	30	10	0	0	10	8	0	0	8	18	10	0	0	10	8	0	0	8	18	10	0	0	10	8	0	0	8	18
Petrov nad Desnou	16	OLK	57	0	0	57	46	0	0	46	103	58	0	0	58	47	0	0	47	105	59	0	0	59	54	0	0	54	113	59	0	0	59	52	0	0	52	111	46	0	0	46	34	0	0	34	80
Pivín	33	OLK	22	0	0	22	18	0	0	18	40	24	0	0	24	16	0	0	16	40	28	0	0	28	22	0	0	22	50	30	0	0	30	18	0	0	18	48	33	0	0	33	18	0	0	18	51

Obec	ID	Kraj	2004					2005					2010					2015					2020																								
			Prac. den			Σ	Víkend			Σ	Prac. den			Σ	Víkend			Σ	Prac. den			Σ	Víkend			Σ																					
			Os	Sp	R+		Os	Sp	R+		Os	Sp	R+		Os	Sp	R+		Os	Sp	R+		Os	Sp	R+		Os	Sp	R+																		
			Σ	Σ	Σ	Σ	Σ	Σ	Σ	Σ	Σ	Σ	Σ	Σ	Σ	Σ	Σ	Σ	Σ	Σ	Σ	Σ	Σ	Σ																							
Polom	31	OLK	23	0	0	23	19	0	0	19	42	22	0	0	22	21	0	0	21	43	24	0	0	24	20	0	0	20	44	22	0	0	22	16	0	0	16	38	22	0	0	22	18	0	0	18	40
Ptení	26	OLK	21	0	0	21	15	0	0	15	36	18	0	0	18	14	0	0	14	32	24	0	0	24	16	0	0	16	40	26	0	0	26	18	0	0	18	44	26	0	0	26	18	0	0	18	44
Ruda nad Moravou	15	OLK	29	2	5	36	25	4	5	34	70	30	1	5	36	26	3	5	34	70	28	10	4	42	25	9	6	40	82	28	3	11	42	24	4	13	41	83	28	14	0	42	22	18	0	40	82
Rudná pod Pradědem	49	MSK	0	0	0	0	10	0	0	10	10	0	0	0	0	10	0	0	0	10	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	10	10	
Říkovice	38	OLK	34	0	0	34	26	0	0	26	60	34	0	0	34	26	0	0	26	60	28	0	0	28	21	0	0	21	49	28	0	0	28	21	0	0	21	49	29	0	0	29	22	0	0	22	51
Slezské Rudoltice	42	MSK	16	0	0	16	14	0	0	14	30	16	0	0	16	14	0	0	14	30	10	0	0	10	8	0	0	8	18	10	0	0	10	8	0	0	8	18	10	0	0	10	8	0	0	8	18
Sobotín	17	OLK	24	0	0	24	16	0	0	16	40	26	0	0	26	18	0	0	18	44	26	0	0	26	20	0	0	20	46	26	0	0	26	20	0	0	20	46	4	0	0	4	0	0	0	0	4
Staré Město	10	OLK	22	0	0	22	22	0	0	22	44	22	0	0	22	22	0	0	22	44	25	0	0	25	25	0	0	25	50	30	0	0	30	20	0	0	20	50	32	0	0	32	18	0	0	18	50
Stražisko	25	OLK	21	0	0	21	15	0	0	15	36	18	0	0	18	14	0	0	14	32	24	0	0	24	16	0	0	16	40	26	0	0	26	18	0	0	18	44	26	0	0	26	18	0	0	18	44
Svatoňovice	54	MSK	18	0	0	18	15	0	0	15	33	18	0	0	18	15	0	0	15	33	16	0	0	16	13	0	0	13	29	16	0	0	16	13	0	0	13	29	16	0	0	16	13	0	0	13	29
Světlá Hora	48	MSK	0	0	0	0	10	0	0	10	10	0	0	0	0	10	0	0	10	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	10	10	
Svobodné Heřmanice	51	MSK	0	0	0	0	2	0	0	2	2	0	0	0	0	2	0	0	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
Široká Niva	47	MSK	20	0	0	20	20	0	0	20	40	20	0	0	20	20	0	0	20	40	18	0	0	18	19	0	0	19	37	12	0	0	12	14	0	0	14	26	16	0	0	16	14	0	0	14	30
Třemešná	44	MSK	34	0	6	40	32	0	6	38	78	35	0	6	41	33	0	6	39	80	24	0	8	32	19	0	8	27	59	25	8	0	33	18	8	0	26	59	25	8	0	33	18	8	0	26	59
Vápenná	7	OLK	20	0	0	20	20	0	0	20	40	20	0	0	20	22	0	0	22	42	22	0	0	22	18	0	0	18	40	24	0	0	24	18	0	0	18	42	24	0	0	24	18	0	0	18	42
Velká Kraš	3	OLK	46	0	0	46	46	0	0	46	92	46	0	0	46	48	0	0	48	94	44	0	0	44	35	0	0	35	79	24	0	0	24	18	0	0	18	42	24	0	0	24	18	0	0	18	42
Vidnava	4	OLK	26	0	0	26	26	0	0	26	52	26	0	0	26	26	0	0	26	52	22	0	0	22	18	0	0	18	40	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
Zdětín	27	OLK	21	0	0	21	15	0	0	15	36	18	0	0	18	14	0	0	14	32	24	0	0	24	16	0	0	16	40	26	0	0	26	18	0	0	18	44	26	0	0	26	18	0	0	18	44
Žulová	6	OLK	20	0	0	20	20	0	0	20	40	20	0	0	20	22	0	0	22	42	22	0	0	22	18	0	0	18	40	24	0	0	24	18	0	0	18	42	24	0	0	24	18	0	0	18	42

Zdroj: příslušné jízdní řády; vlastní zpracování



Příloha 21: Typy obcí podle dlouhodobého vývoje dopravní obslužnosti

Zdroj: ArcČR® 500, ©ArcČR, ARCDATA PRAHA, ZÚ, ČSÚ (2016); ZABAGED®, ČÚZK (2019); příslušné jízdní řády; vlastní zpracování

Příloha 22: Podmínky pro zařazení obcí do příslušných kategorií vývoje obslužnosti

Kategorie vývoje obslužnosti	Průměr bazických indexů (2010–2020)	Převážně víkendový provoz
Výrazně zlepšená	$\geq 1,2$	NE
Mírně zlepšená	$< 1,2$ a zároveň $\geq 0,0$	NE
Mírně zhoršená	$< 0,0$ a zároveň $> 0,8$	NE
Výrazně zhoršená	$\leq 0,8$ nebo –	NE
Specificky omezená	$\leq 0,8$ nebo –	ANO

Zdroj: vlastní zpracování

Příloha 23: Přehledová charakteristika obcí s výrazně zlepšenou dopravní obslužností

Obec	ID	Kraj	Celkový počet spojů v pracovní den					bazický index (k roku 2004)			Ø 2010–2020	převážně víkend	Typ polohy	Typ významnosti	Kritérium			
			2004	2005	2010	2015	2020	2010	2015	2020					I	II	III	IV
Čelčice	32	OLK	22	24	29	30	33	1,32	1,36	1,50	1,394	NE	B	3	1	0	1	1
Doloplazy	35	OLK	22	24	28	30	33	1,27	1,36	1,50	1,379	NE	B	3	1	0	1	1
Pivín	33	OLK	22	24	28	30	33	1,27	1,36	1,50	1,379	NE	A	3	1	0	1	1
Dzbel	22	OLK	21	18	24	34	26	1,14	1,62	1,24	1,333	NE	B	1	1	0	0	0
Staré Město	10	OLK	22	22	25	30	32	1,14	1,36	1,45	1,318	NE	B	2	1	1	0	0
Javorník	1	OLK	20	20	25	24	24	1,25	1,20	1,20	1,217	NE	B	2	1	1	0	0
Bernartice	2	OLK	20	20	25	24	24	1,25	1,20	1,20	1,217	NE	A	1	1	0	0	0
Zdětín	27	OLK	21	18	24	26	26	1,14	1,24	1,24	1,206	NE	D	0	0	0	0	0
Jesenec	23	OLK	21	18	24	26	26	1,14	1,24	1,24	1,206	NE	A	1	1	0	0	0
Konice	25	OLK	21	18	24	26	26	1,14	1,24	1,24	1,206	NE	A	2	1	1	0	0
Ptení	26	OLK	21	18	24	26	26	1,14	1,24	1,24	1,206	NE	A	2	1	1	0	0
Stražisko	25	OLK	21	18	24	26	26	1,14	1,24	1,24	1,206	NE	A	1	1	0	0	0

Zdroj: ArcČR® 500, ©ArcČR, ARCDATA PRAHA, ZÚ, ČSÚ (2016);

Mapy.cz, © Seznam.cz;

SŽDC (2019);

příslušné jízdní řády; vlastní zpracování

Příloha 24: Přehledová charakteristika obcí s mírně zlepšenou dopravní obslužností

Obec	ID	Kraj	Celkový počet spojů v pracovní den					bazický index (k roku 2004)			Ø 2010–2020	převážně víkend	Typ polohy	Typ významnosti	Kritérium			
			2004	2005	2010	2015	2020	2010	2015	2020					I	II	III	IV
Němčice nad Hanou	34	OLK	27	27	31	33	33	1,15	1,22	1,22	1,198	NE	B	4	1	1	1	1
Nezamyslice	36	OLK	81	82	92	101	98	1,14	1,25	1,21	1,198	NE	B	4	1	1	1	1
Kobylá nad Vidnavkou	5	OLK	20	20	22	24	24	1,10	1,20	1,20	1,167	NE	C	0	0	0	0	0
Ruda nad Moravou	15	OLK	36	36	42	42	42	1,17	1,17	1,17	1,167	NE	B	3	1	1	1	0
Vápenná	7	OLK	20	20	22	24	24	1,10	1,20	1,20	1,167	NE	B	2	1	1	0	0
Žulová	6	OLK	20	20	22	24	24	1,10	1,20	1,20	1,167	NE	B	2	1	1	0	0
Lomnice	52	MSK	17	17	20	19	19	1,18	1,12	1,12	1,137	NE	B	2	1	0	1	0
Cholina	31	OLK	22	22	21	24	25	0,95	1,09	1,14	1,061	NE	B	1	1	0	0	0
Libina	18	OLK	24	24	25	24	27	1,04	1,00	1,13	1,056	NE	B	2	1	1	0	0
Jindřichov	12	OLK	27	31	29	28	28	1,07	1,04	1,04	1,049	NE	B	3	1	1	1	0
Branná	11	OLK	27	31	29	28	28	1,07	1,04	1,04	1,049	NE	B	2	1	0	1	0

Zdroj: ArcČR® 500, ©ArcČR, ARCDATA PRAHA, ZÚ, ČSÚ (2016);

Mapy.cz, © Seznam.cz;

SŽDC (2019);

příslušné jízdní řády; vlastní zpracování

Příloha 25: Přehledová charakteristika obcí s mírně zhoršenou dopravní obslužností

Obec	ID	Kraj	Celkový počet spojů v pracovní den					bazický index (k roku 2004)			Ø 2010–2020	převážně víkend	Typ polohy	Typ významnosti	Kritérium			
			2004	2005	2010	2015	2020	2010	2015	2020					I	II	III	IV
Bohdíkov	14	OLK	32	33	31	33	31	0,97	1,03	0,97	0,990	NE	B	3	1	1	1	0
Drahanovice	28	OLK	25	25	30	22	22	1,20	0,88	0,88	0,987	NE	A	2	1	1	0	0
Bělotín	30	OLK	23	22	24	22	22	1,04	0,96	0,96	0,986	NE	B	4	1	1	1	1
Jeseník nad Odrou	55	MSK	23	22	24	22	22	1,04	0,96	0,96	0,986	NE	B	4	1	1	1	1
Polom	31	OLK	23	22	24	22	22	1,04	0,96	0,96	0,986	NE	A	3	1	0	1	1
Dětřichov nad Bystřicí	53	MSK	20	20	20	19	19	1,00	0,95	0,95	0,967	NE	C	1	0	0	1	0
Petrov nad Desnou	16	OLK	57	58	59	59	46	1,04	1,04	0,81	0,959	NE	B	3	1	1	0	1
Jindřichov	45	MSK	24	25	22	23	23	0,92	0,96	0,96	0,944	NE	B	3	1	1	1	0
Domašov nad Bystřicí	19	OLK	30	30	29	27	25	0,97	0,90	0,83	0,900	NE	B	2	1	0	1	0
Svatoňovice	54	MSK	18	18	16	16	16	0,89	0,89	0,89	0,889	NE	B	1	1	0	0	0
Brantice	50	MSK	25	26	23	21	22	0,92	0,84	0,88	0,880	NE	B	3	1	1	1	0
Horní Moštěnice	37	OLK	34	34	28	28	29	0,82	0,82	0,85	0,833	NE	C	3	0	1	1	1
Řikovice	38	OLK	34	34	28	28	29	0,82	0,82	0,85	0,833	NE	B	3	1	0	1	1
Třemešná	44	MSK	40	41	32	33	33	0,80	0,83	0,83	0,817	NE	B	2	1	0	1	0

Zdroj: ArcČR® 500, ©ArcČR, ARCDATA PRAHA, ZÚ, ČSÚ (2016);

Mapy.cz, © Seznam.cz;

SŽDC (2019);

příslušné jízdní řády; vlastní zpracování

Příloha 26: Přehledová charakteristika obcí s výrazně zhoršenou dopravní obsluhností

Obec	ID	Kraj	Celkový počet spojů v pracovní den					bazický index (k roku 2004)			Ø 2010–2020	převážně víkend	Typ polohy	Typ významnosti	Kritérium			
			2004	2005	2010	2015	2020	2010	2015	2020					I	II	III	IV
Sobotín	17	OLK	24	26	26	26	4	1,08	1,08	0,17	0,778	NE	C	1	0	1	0	0
Karlovice	46	MSK	20	20	18	12	16	0,90	0,60	0,80	0,767	NE	B	2	1	1	0	0
Široká Niva	47	MSK	20	20	18	12	16	0,90	0,60	0,80	0,767	NE	B	1	1	0	0	0
Čelechovice na Hané	29	OLK	22	22	18	16	16	0,82	0,73	0,73	0,758	NE	B	2	1	1	0	0
Velká Kraš	3	OLK	46	46	44	24	24	0,96	0,52	0,52	0,667	NE	B	1	1	0	0	0
Jívová	20	OLK	19	19	12	14	11	0,63	0,74	0,58	0,649	NE	D	1	0	0	1	0
Osoblaha	39	MSK	16	16	10	10	10	0,63	0,63	0,63	0,625	NE	C	1	0	1	0	0
Slezské Rudoltice	42	MSK	16	16	10	10	10	0,63	0,63	0,63	0,625	NE	C	0	0	0	0	0
Dívčí Hrad	40	MSK	16	16	10	10	10	0,63	0,63	0,63	0,625	NE	D	0	0	0	0	0
Liptaň	43	MSK	16	16	10	10	10	0,63	0,63	0,63	0,625	NE	B	1	1	0	0	0
Bohušov	41	MSK	16	16	10	10	10	0,63	0,63	0,63	0,625	NE	B	1	1	0	0	0
Hradec-Nová Ves	8	OLK	20	22	12	8	8	0,60	0,40	0,40	0,467	NE	C	1	0	0	1	0
Vidnava	4	OLK	26	26	22	0	0	0,85	0,00	0,00	0,282	NE	B	2	1	1	0	0

Zdroj: ArcČR® 500, ©ArcČR, ARCDATA PRAHA, ZÚ, ČSÚ (2016);

Mapy.cz, © Seznam.cz;

SŽDC (2019);

příslušné jízdní řády; vlastní zpracování

Příloha 27: Přehledová charakteristika obcí se specificky omezenou dopravní obsluhností

Obec	ID	Kraj	Celkový počet spojů v pracovní den					bazický index (k roku 2004)			Ø 2010–2020	převážně víkend	Typ polohy	Typ významnosti	Kritérium			
			2004	2005	2010	2015	2020	2010	2015	2020					I	II	III	IV
Světlá Hora	48	MSK	0	0	0	0	0	–	–	–	–	ANO	C	1	0	1	0	0
Rudná pod Pradědem	49	OLK	0	0	0	0	0	–	–	–	–	ANO	D	0	0	0	0	0
Svobodné Heřmanice	51	MSK	0	0	0	0	0	–	–	–	–	ANO	D	0	0	0	0	0
Mikulovice	9	OLK	36	38	35	8	8	0,97	0,22	0,22	0,472	ANO	B	3	1	1	1	0
Hradec-Nová Ves	8	OLK	20	22	12	8	8	0,60	0,40	0,40	0,467	ANO	C	1	0	0	1	0
Malá Morava	13	OLK	12	12	12	0	0	1,00	0,00	0,00	0,333	ANO	C	0	0	0	0	0

Zdroj: ArcČR® 500, ©ArcČR, ARCDATA PRAHA, ZÚ, ČSÚ (2016);

Mapy.cz, © Seznam.cz;

SŽDC (2019);

příslušné jízdní řády; vlastní zpracování

Příloha 28: Kompletní charakteristika souboru všech obcí

Obec	ID	Kraj	Celkový počet spojů v pracovní den					Bazický index (k roku 2004)				Ø 2010-2020	Rozdíl počtu spojů (st-so)					Převažující víkendový provoz	Vývoj obslužnosti	Vzdálenost	Významnost	Kritérium			
			2004	2005	2010	2015	2020	2005	2010	2015	2020		2004	2005	2010	2015	2020					I	II	III	IV
Čelčice	32	OLK	22	24	29	30	33	1,09	1,32	1,36	1,50	1,394	4	8	7	11	15	NE	výrazně zlepšená	B	3	1	0	1	1
Doloplazy	35	OLK	22	24	28	30	33	1,09	1,27	1,36	1,50	1,379	4	8	6	12	15	NE	výrazně zlepšená	B	3	1	0	1	1
Pivín	33	OLK	22	24	28	30	33	1,09	1,27	1,36	1,50	1,379	4	8	6	12	15	NE	výrazně zlepšená	A	3	1	0	1	1
Dzbel	22	OLK	21	18	24	34	26	0,86	1,14	1,62	1,24	1,333	6	4	8	12	4	NE	výrazně zlepšená	B	1	1	0	0	0
Staré Město	10	OLK	22	22	25	30	32	1,00	1,14	1,36	1,45	1,318	0	0	0	10	14	NE	výrazně zlepšená	B	2	1	1	0	0
Javorník	1	OLK	20	20	25	24	24	1,00	1,25	1,20	1,20	1,217	0	-2	8	6	6	NE	výrazně zlepšená	B	2	1	1	0	0
Bernartice	2	OLK	20	20	25	24	24	1,00	1,25	1,20	1,20	1,217	0	-2	8	6	6	NE	výrazně zlepšená	A	1	1	0	0	0
Zdětín	27	OLK	21	18	24	26	26	0,86	1,14	1,24	1,24	1,206	6	4	8	8	8	NE	výrazně zlepšená	D	0	0	0	0	0
Jesenec	23	OLK	21	18	24	26	26	0,86	1,14	1,24	1,24	1,206	6	4	8	8	8	NE	výrazně zlepšená	A	1	1	0	0	0
Konice	25	OLK	21	18	24	26	26	0,86	1,14	1,24	1,24	1,206	6	4	8	8	8	NE	výrazně zlepšená	A	2	1	1	0	0
Ptení	26	OLK	21	18	24	26	26	0,86	1,14	1,24	1,24	1,206	6	4	8	8	8	NE	výrazně zlepšená	A	2	1	1	0	0
Stražisko	25	OLK	21	18	24	26	26	0,86	1,14	1,24	1,24	1,206	6	4	8	8	8	NE	výrazně zlepšená	A	1	1	0	0	0
Němčice nad Hanou	34	OLK	27	27	31	33	33	1,00	1,15	1,22	1,22	1,198	7	7	1	9	8	NE	mírně zlepšená	B	4	1	1	1	1
Nezamyslice	36	OLK	81	82	92	101	98	1,01	1,14	1,25	1,21	1,198	11	14	17	33	29	NE	mírně zlepšená	B	4	1	1	1	1
Kobylá nad Vidnavkou	5	OLK	20	20	22	24	24	1,00	1,10	1,20	1,20	1,167	0	-2	4	6	6	NE	mírně zlepšená	C	0	0	0	0	0
Ruda nad Moravou	15	OLK	36	36	42	42	42	1,00	1,17	1,17	1,17	1,167	2	2	2	1	2	NE	mírně zlepšená	B	3	1	1	1	0
Vápenná	7	OLK	20	20	22	24	24	1,00	1,10	1,20	1,20	1,167	0	-2	4	6	6	NE	mírně zlepšená	B	2	1	1	0	0
Žulová	6	OLK	20	20	22	24	24	1,00	1,10	1,20	1,20	1,167	0	-2	4	6	6	NE	mírně zlepšená	B	2	1	1	0	0
Lomnice	52	MSK	17	17	20	19	19	1,00	1,18	1,12	1,12	1,137	0	0	0	1	0	NE	mírně zlepšená	B	2	1	0	1	0
Cholina	31	OLK	22	22	21	24	25	1,00	0,95	1,09	1,14	1,061	14	14	5	10	11	NE	mírně zlepšená	B	1	1	0	0	0
Libina	18	OLK	24	24	25	24	27	1,00	1,04	1,00	1,13	1,056	-1	-1	0	2	5	NE	mírně zlepšená	B	2	1	1	0	0
Jindřichov	12	OLK	27	31	29	28	28	1,15	1,07	1,04	1,04	1,049	0	0	3	5	5	NE	mírně zlepšená	B	3	1	1	1	0
Branná	11	OLK	27	31	29	28	28	1,15	1,07	1,04	1,04	1,049	-1	1	2	3	3	NE	mírně zlepšená	B	2	1	0	1	0

Obec	ID	Kraj	Celkový počet spojů v pracovní den					Bazický index (k roku 2004)				Ø 2010–2020	Rozdíl počtu spojů (st–so)					Převažující víkendový provoz	Vývoj obslužnosti	Vzdálenost	Významnost	Kritérium			
			2004	2005	2010	2015	2020	2005	2010	2015	2020		2004	2005	2010	2015	2020					I	II	III	IV
Bohdíkov	14	OLK	32	33	31	33	31	1,03	0,97	1,03	0,97	0,990	2	2	2	4	3	NE	mírně zhoršená	B	3	1	1	1	0
Drahanovice	28	OLK	25	25	30	22	22	1,00	1,20	0,88	0,88	0,987	8	8	12	6	6	NE	mírně zhoršená	A	2	1	1	0	0
Jeseník nad Odrou	55	MSK	23	22	24	22	22	0,96	1,04	0,96	0,96	0,986	4	1	4	6	4	NE	mírně zhoršená	B	4	1	1	1	1
Polom	31	OLK	23	22	24	22	22	0,96	1,04	0,96	0,96	0,986	4	1	4	6	4	NE	mírně zhoršená	B	3	1	0	1	1
Bělotín	30	OLK	23	22	24	22	22	0,96	1,04	0,96	0,96	0,986	4	1	4	6	4	NE	mírně zhoršená	A	4	1	1	1	1
Dětrichov nad Bystřicí	53	MSK	20	20	20	19	19	1,00	1,00	0,95	0,95	0,967	0	0	0	1	0	NE	mírně zhoršená	C	1	0	0	1	0
Petrov nad Desnou	16	OLK	57	58	59	59	46	1,02	1,04	1,04	0,81	0,959	11	11	5	7	12	NE	mírně zhoršená	B	3	1	1	0	1
Jindřichov	45	MSK	24	25	22	23	23	1,04	0,92	0,96	0,96	0,944	0	2	3	3	3	NE	mírně zhoršená	B	3	1	1	1	0
Domašov nad Bystřicí	19	OLK	30	30	29	27	25	1,00	0,97	0,90	0,83	0,900	2	3	3	-1	-2	NE	mírně zhoršená	B	2	1	0	1	0
Svatoňovice	54	MSK	18	18	16	16	16	1,00	0,89	0,89	0,89	0,889	3	3	3	3	3	NE	mírně zhoršená	B	1	1	0	0	0
Brantice	50	MSK	25	26	23	21	22	1,04	0,92	0,84	0,88	0,880	1	1	3	3	3	NE	mírně zhoršená	B	3	1	1	1	0
Horní Moštěnice	37	OLK	34	34	28	28	29	1,00	0,82	0,82	0,85	0,833	8	8	7	7	7	NE	mírně zhoršená	C	3	0	1	1	1
Řikovice	38	OLK	34	34	28	28	29	1,00	0,82	0,82	0,85	0,833	8	8	7	7	7	NE	mírně zhoršená	B	3	1	0	1	1
Třemešná	44	MSK	40	41	32	33	33	1,03	0,80	0,83	0,83	0,817	2	2	5	7	7	NE	mírně zhoršená	B	2	1	0	1	0
Sobotín	17	OLK	24	26	26	26	4	1,08	1,08	1,08	0,17	0,778	8	8	6	6	4	NE	výrazně zhoršená	C	1	0	1	0	0
Karlovice	46	MSK	20	20	18	12	16	1,00	0,90	0,60	0,80	0,767	0	0	-1	-2	2	NE	výrazně zhoršená	B	2	1	1	0	0
Široká Niva	47	MSK	20	20	18	12	16	1,00	0,90	0,60	0,80	0,767	0	0	-1	-2	2	NE	výrazně zhoršená	B	1	1	0	0	0
Čelechovice na Hané	29	OLK	22	22	18	16	16	1,00	0,82	0,73	0,73	0,758	5	5	2	2	2	NE	výrazně zhoršená	B	2	1	1	0	0
Velká Kraš	3	OLK	46	46	44	24	24	1,00	0,96	0,52	0,52	0,667	0	-2	9	6	6	NE	výrazně zhoršená	B	1	1	0	0	0
Jívová	20	OLK	19	19	12	14	11	1,00	0,63	0,74	0,58	0,649	2	3	0	0	-2	NE	výrazně zhoršená	D	1	0	0	1	0
Osoblaha	39	MSK	16	16	10	10	10	1,00	0,63	0,63	0,63	0,625	2	2	2	2	2	NE	výrazně zhoršená	C	1	0	1	0	0
Slezské Rudoltice	42	MSK	16	16	10	10	10	1,00	0,63	0,63	0,63	0,625	2	2	2	2	2	NE	výrazně zhoršená	C	0	0	0	0	0
Dívčí Hrad	40	MSK	16	16	10	10	10	1,00	0,63	0,63	0,63	0,625	2	2	2	2	2	NE	výrazně zhoršená	D	0	0	0	0	0
Liptaň	43	MSK	16	16	10	10	10	1,00	0,63	0,63	0,63	0,625	2	2	2	2	2	NE	výrazně zhoršená	B	1	1	0	0	0
Bohušov	41	MSK	16	16	10	10	10	1,00	0,63	0,63	0,63	0,625	2	2	2	2	2	NE	výrazně zhoršená	B	1	1	0	0	0
Vidnava	4	OLK	26	26	22	0	0	1,00	0,85	0,00	0,00	0,282	0	0	4	0	0	NE	výrazně zhoršená	B	2	1	1	0	0

Obec	ID	Kraj	Celkový počet spojů v pracovní den					Bazický index (k roku 2004)				Ø 2010–2020	Rozdíl počtu spojů (st–so)					Převažující víkendový provoz	Vývoj obslužnosti	Vzdálenost	Významnost	Kritérium			
			2004	2005	2010	2015	2020	2005	2010	2015	2020		2004	2005	2010	2015	2020					I	II	III	IV
Světlá Hora	48	MSK	0	0	0	0	0	–	–	–	–	–	-10	-10	0	0	-10	ANO	specificky omezená	C	1	0	1	0	0
Rudná pod Pradědem	49	MSK	0	0	0	0	0	–	–	–	–	–	-10	-10	0	0	-10	ANO	specificky omezená	D	0	0	0	0	0
Svobodné Heřmanice	51	MSK	0	0	0	0	0	–	–	–	–	–	-2	-2	0	0	0	ANO	specificky omezená	D	0	0	0	0	0
Mikulovice	8	OLK	36	38	35	8	8	1,06	0,97	0,22	0,22	0,472	-4	-4	0	-8	-8	ANO	specificky omezená	B	3	1	1	1	0
Hradec-Nová Ves	8	OLK	20	22	12	8	8	1,10	0,60	0,40	0,40	0,467	0	0	2	-2	-2	ANO	specificky omezená	C	1	0	0	1	0
Malá Morava	13	OLK	12	12	12	0	0	1,00	1,00	0,00	0,00	0,333	0	0	2	-8	-8	ANO	specificky omezená	C	0	0	0	0	0
Maximální hodnota bazického indexu							1,15	1,32	1,62	1,50	1,394														
Minimální hodnota bazického indexu							0,86	0,60	0,00	0,00	0,282														
Průměr bazických indexů							1,00	0,99	0,94	0,93	0,956														
Směrodatná odchylka bazických indexů							0,065	0,192	0,337	0,354	0,273														

Zdroj: ArcČR® 500, ©ArcČR, ARCDATA PRAHA, ZÚ, ČSÚ (2016);

Mapy.cz, © Seznam.cz;

SŽDC (2019);

příslušné jízdní řády; vlastní zpracování