



VYSOKÁ ŠKOLA BÁŇSKÁ – TECHNICKÁ UNIVERZITA OSTRAVA

EKONOMICKÁ FAKULTA

KATEDRA VEŘEJNÉ EKONOMIKY

Dopravní obslužnost mikroregionu Uničovsko

Transport Services in the Microregion Uničovsko

Student: Bc. Marcel Konečný

Vedoucí diplomové práce: Ing. David Lenert, Ph.D., MBA

Ostrava 2017

VŠB - Technická univerzita Ostrava  
Ekonomická fakulta  
Katedra veřejné ekonomiky

# Zadání diplomové práce

Student: **Bc. Marcel Konečný**

Studijní program: N6202 Hospodářská politika a správa

Studijní obor: 6202T055 Veřejná ekonomika a správa

Téma: **Dopravní obslužnost v mikroregionu Uničovsko**  
**Transport Services in the Microregion Uničovsko**

Jazyk vypracování: čeština

Zásady pro vypracování:

1. Úvod
2. Doprava a dopravní obslužnost
3. Analýza dopravní obslužnosti mikroregionu Uničovsko
4. Zhodnocení dopravní obslužnosti, návrhy a doporučení
5. Závěr

Seznam použité literatury

Seznam zkratk

Prohlášení o využití výsledků diplomové práce

Seznam příloh

Přílohy

Seznam doporučené odborné literatury:

BUTTON, Kenneth. *Transport Economics*. 3rd ed. Cheltenham: Edward Elgar Publishing, 2010. 528 p. ISBN 18-4980-486-9.

PASTOR, Otto a Antonín TUZAR. *Teorie dopravních systémů*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2007. 312 s. ISBN 978-80-7357-285-3.

PEKOVÁ, Jitka. *Finance územní samosprávy*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2011. 588 s. ISBN 978-80-7357-614-1.

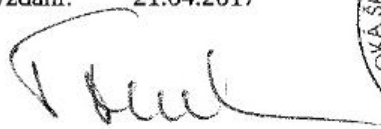
REKTOŘÍK, Jaroslav, Jaroslav HLAVÁČ et al. *Ekonomika a řízení odvětví technické infrastruktury*. 2. vyd. Praha: Ekopress, s. r. o., 2012. 209 s. ISBN 978-80-86929-79-8.

Formální náležitosti a rozsah diplomové práce stanoví pokyny pro vypracování zveřejněné na webových stránkách fakulty.

Vedoucí diplomové práce: **Ing. David Lenert, Ph.D., MBA**


Datum zadání: 18.11.2016

Datum odevzdání: 21.04.2017



---

doc. Ing. Petr Tománek, CSc.  
vedoucí katedry



---

prof. Dr. Ing. Zdeněk Zmeškal  
děkan fakulty

### **Místopřísežné prohlášení**

Prohlašuji, že jsem celou diplomovou práci vypracoval samostatně. Přílohy 1 – 7 jsem vypracoval na základě zjištěných údajů.

V Ostravě dne 21. dubna 2017

A handwritten signature in cursive script, reading "Marcel Konečný", written over a horizontal dotted line.

Bc. Marcel Konečný

## **Poděkování**

Na tomto místě bych rád poděkoval Ing. Davidu Lenertovi, Ph.D., MBA za cenné rady a metodické vedení diplomové práce. Také bych rád poděkoval Elišce Bakové za jazykovou korekturu a rodině a přátelům za trpělivost v době psaní práce.

## Obsah

<b>1</b>	<b>Úvod.....</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>Doprava a dopravní obslužnost .....</b>	<b>7</b>
2.1	Doprava .....	7
2.1.1	Dopravní sektor .....	8
2.1.2	Doprava v dnešním světě .....	9
2.2	Dopravní obslužnost .....	9
2.2.1	Vlivy působící na dopravní obslužnost .....	10
2.2.2	Legislativní zajištění dopravní obslužnosti .....	10
2.2.3	Dopravní politika ČR pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050.....	12
2.2.4	Hlavní cíl Koncepce veřejné dopravy .....	13
2.2.5	Organizace veřejné dopravy .....	14
2.2.6	Financování veřejné dopravy .....	14
2.3	Druhy dopravy .....	18
2.4	Členění dopravy podle územní působnosti.....	24
2.5	Integrovaný dopravní systém.....	27
2.5.1	Vývoj integrovaných dopravních systémů v ČR.....	28
<b>3</b>	<b>Analýza dopravní obslužnosti mikroregionu Uničovsko .....</b>	<b>29</b>
3.1	Charakteristika Olomouckého kraje .....	29
3.2	Charakteristika mikroregionu Uničovsko.....	31
3.2.1	Historie města.....	33
3.3	Charakteristika dopravní infrastruktury.....	36

3.4	Charakteristika dopravní obslužnosti regionu .....	38
3.4.1	IDS Olomouckého kraje .....	39
3.4.2	Financování dopravní obslužnosti .....	42
3.5	Metody hodnocení dopravní obslužnosti .....	45
3.5.1	Vzdálenost obce od hlavního centra mikroregionu .....	46
3.5.2	Vzdálenost obcí od krajského města a měst s významnými zaměstnavateli.....	46
3.5.3	Index dopravní polohy .....	46
3.5.4	Počet autobusových a vlakových spojů na území mikroregionu .....	47
3.6	Analýza dopravní obslužnosti mikroregionu Uničov .....	48
3.6.1	Vzdálenost obcí od města Uničov .....	48
3.6.2	Vzdálenost obcí od krajského města a měst s významnými zaměstnavateli.....	49
3.6.3	Index dopravní polohy .....	51
3.6.4	Počet autobusových a vlakových spojů na území mikroregionu .....	55
<b>4</b>	<b>Zhodnocení dopravní obslužnosti, návrhy a doporučení .....</b>	<b>60</b>
4.1	Zhodnocení dopravní obslužnosti.....	60
4.2	Celkové zhodnocení, návrhy a doporučení.....	67
<b>5</b>	<b>Závěr.....</b>	<b>69</b>
	<b>Seznam použité literatury.....</b>	<b>71</b>
	<b>Seznam zkratk .....</b>	<b>74</b>
	<b>Prohlášení o využití výsledků diplomové práce</b>	
	<b>Seznam příloh</b>	



# 1 Úvod

V dnešním světě je doprava považována za nejvíce se rozvíjející obor, který patří ke každodennímu životu člověka. Jedná se o významnou složku národního hospodářství, a to nejen díky podílu na hrubém domácím produktu, ale i díky svému působení na zaměstnanost, vzdělání a další sektory. Nejedná se o oblast, kde by docházelo k plnění pouze ekonomických a dopravních cílů, ale jedná se i o sociální a ekologická opatření.

Dopravní obslužnost je chápána jako zabezpečení dopravy v každém dni v týdnu. Jedná se především o dopravu do zaměstnání, škol, školských zařízení a oblastí uspokojujících potřeby člověka. Garantem dopravní obslužnosti je stát, kraj a obec. Jejich cílem je zajistit kvalitní úroveň dopravní obslužnosti. V této práci je dopravní obslužnost omezena pouze na veřejnou hromadnou dopravu.

**Cílem diplomové práce je vymežit úroveň dopravní obslužnosti Uničovska dle stanovených parametrů z pohledu jednotlivých obcí, které jsou součástí mikroregionu.**

Na základě provedené analýzy pak navrhnout možná opatření, která by vedla ke zvýšení úrovně dopravní obslužnosti a ke zlepšení poskytování veřejné služby na území mikroregionu.

Při zpracování diplomové práce a při stanovení uvedeného cíle byly formulovány dvě hypotézy. Hypotéza č. 1: „*Dopravní obslužnost je předurčena vzdáleností od centra regionu, ale i počtem spojů.*“ Hypotéza č. 2: „*Úroveň obslužnosti je ovlivněna také velikostí obce, obce s nižším počtem obyvatel mají nižší úroveň dopravní obslužnosti.*“

V diplomové práci je využita metoda vícekritériální analýzy, syntézy a dedukce.

Pro zpracování diplomové práce byl zvolen mikroregion Uničovsko. Území je tvořeno 39 obcemi včetně centra, kterým je město Uničov. Jedná se o mikroregion nacházející se v Olomouckém kraji, který se rozkládá na 315 km<sup>2</sup> a v roce 2016 jej obývalo 23 385 obyvatel. Uničov je pro obce spádovým centrem v oblasti kultury, vzdělávání, veřejné správy, zdravotnictví, atd.

Veškeré zdroje diplomové práce jsou citovány dle harvardského systému. Diplomová práce je složena z pěti kapitol, kdy první a poslední tvoří úvod a závěr.

Druhá kapitola se zabývá charakteristikou dopravy a dopravní obslužnosti. V kapitole je blíže specifikován dopravní sektor, jeho vliv na dnešní společnost a jednotlivé typy dopravy v ČR. V rámci dopravní obslužnosti je mimo jiné přiblíženo i samotné financování.

Další kapitola je potom věnována samotné analýze dopravní obslužnosti mikroregionu Uničovsko. Jsou zde uvedeny stručné informace o obcích mikroregionu, ale i samotném kraji, kam celé Uničovsko spadá. Mimo to je zde analýza dopravní obslužnosti, která je provedena pomocí bodovací metody na základě stanovených kritérií.

Poslední kapitola shrnuje výsledky celé práce, kterými jsou zhodnocení dopravní obslužnosti mikroregionu, následné navržení a doporučení možných opatření.

## 2 Doprava a dopravní obslužnost

### 2.1 Doprava

*„Doprava je cílevědomá změna místa osob anebo nákladů uskutečňovaná pomocí dopravního prostředku po dopravní cestě.“* (Pastor a Tuzar, 2007, s. 12)

V dnešní době světová doprava nabízí svým cestujícím i přepravním velké množství možností a je spojována s rychlostí, bezpečností, hospodárností a také pohodlím a kulturností, které se týkají převážně osobní dopravy. Rozvoj dopravy se odvíjí od rozvoje techniky.

V moderním světě je doprava nedílnou součástí každého hospodářství, protože přeprava statků a služeb na zahraniční trhy je nezbytná pro mezinárodní obchod. Právě proto je zapotřebí dbát na kvalitu dopravní infrastruktury.

Odvětví dopravy se od jiných odvětví, například zemědělského, popřípadě průmyslového, odlišuje tím, že se jedná o univerzální spojení s jinými výrobními odvětvími. K tomu, aby bylo spotřebováno zboží vyrobené v zemědělství nebo průmyslu, je zapotřebí ho přepravit do místa spotřeby. Dalším příkladem je sektor služeb, kde se buď lidé musí dopravit za službami, nebo se služby dopraví za lidmi. Doprava je tedy pokračování výrobního procesu, neboť přemísťování je nezbytnou součástí uspokojení výrobních a konečných potřeb.

Charakteristickými prvky dopravy je například její časový a prostorový rozptyl, kdy existují různé požadavky na kapacitu dopravy v jednotlivých časových úsecích. Dalším specifickým rysem je liniové rozmístění, které se liší od bodového rozmístění, které převažuje v průmyslu a dále od plošného, převažujícího v zemědělství. Doprava je taktéž obrovským spotřebitelem paliv, energií a dalších prvků.

Doprava není jen dopravně-přepravní činností, ale je tvořena i dalšími aktivitami, kterými jsou různé obchodní služby, legislativní a správní aktivity, které zabezpečují celou dopravu a regulují pohyb dopravních prostředků. Dále sem patří aktivity spojené s fungováním státní správy a také mezinárodní aktivity týkající se dopravy. (Zelený, 2000)

Nejvíce lidí cestuje proto, neboť jejich přáním je čerpání sociálních, rekreačních, vzdělávacích a dalších užiteků, které jsou pro ně díky dopravě dostupnější. Stejně tak nákladní doprava umožňuje firmám vyšší produkci díky možnému exportu a dělbě práce. Díky dopravě se otevírají lidem, ale i firmám možnosti, které by bez ní nemohli spotřebovávat. (Button, 2010)

Podle Širokého (2007) lze dopravu rozdělit podle různých hledisek:

- dle prostředí
  - o pozemní, podzemní, vodní, vzdušná, vesmírná,
- dle dopravních cest
  - o silniční, cyklistická, pěší, kolejová, lodní, námořní, letecká, potrubní,
- dle pravidelnosti
  - o pravidelná, nepravidelná, mimořádná,
- dle dopravních prostředků
- pěší, cyklistická, motocyklová, automobilová, autobusová, železniční, tramvajová, letecká, lodní
- a další.

### **2.1.1 Dopravní sektor**

Pokud dopravní sektor nezahrnuje průmysl dopravních prostředků a dalších zařízení, odvětví dopravního stavebnictví a dalších navazujících oborů, potom je považován za růstové odvětví.

Tento růst je zapříčiněn:

- růstem příjmů domácností a zároveň demografickými a sociálními změnami, kdy se zvyšuje pracovní aktivita žen, které potřebují zajistit svou mobilitu, čímž vzrůstá poptávka po osobních vozech, zvyšuje se počet cestovních spojení,
- změnou ve výrobních metodách, kdy je zapotřebí velmi rychlé a pružné dopravy, neboť taková doprava má vliv na zrychlení obratu kapitálu,
- vlivem změn zpracovatelského průmyslu, kdy dochází k přesunu ekonomických aktivit z původních oblastí do nových rozvojových center,
- rostoucím podílem služeb v ekonomice, s čímž je spojena i profesní mobilita na různé vzdálenosti. (Zelený, 2000)

Dopravní sektor lze charakterizovat i jako vztah mezi objemem investic na rozvoj dopravy a samotným růstem dopravy. Výdaje v rámci dopravního sektoru neustále narůstají. V roce 2015 investiční výdaje vzrostly na více než 57 mld. Kč, což je v meziročním srovnání o 87 % více než v roce 2014. Důvodem je především dočerpávání finančních prostředků z Operačního programu doprava. Do silniční dopravy v roce 2015 putovalo 42 % z celkových investic do dopravní infrastruktury, dále 55 % do železniční, 1,7 % do letištní, 0,3 % do potrubní a 0,7 % do vnitrozemské říční plavby. Z tohoto rozložení jsou patrné priority vlád

a zároveň také nerovnoměrnost mezi investicemi a růstem výkonů, která vede k narůstání kapacitních problémů jak na silnicích, tak na železnicích.

Růst dopravního sektoru vede k tlaku na zvyšování kapacity dopravních sítí, což způsobuje řadu ekologických a sociálních problémů, které působí jak na jednotlivce, tak na celou společnost:

- za posledních 40 let došlo k nárůstu spotřeby energie v silniční dopravě až o 100 %,
- spolu s růstem dopravy narůstají problémy se znečišťováním ovzduší,
- mimo znečištění ovzduší doprava způsobuje i nadměrný hluk a nárůst dopravních nehod, které jsou spojeny s růstem úmrtnosti. (Zelený, 2000)

### **2.1.2 Doprava v dnešním světě**

I přes dokonale vyvinuté elektronické komunikační systémy, které umožňují komunikaci mezi subjekty po celém světě téměř kdykoliv a odkudkoliv, je stále mechanický transport nezbytnou součástí soudržnosti jednotlivých ekonomik. Tento systém musí umožnit a usnadnit obchodování prostřednictvím směny a dopravy jakéhokoliv zboží v takové míře, v jaké je možnost transportu poskytována lidem pro uspokojování svých potřeb. Stejně jako lidé z celého světa cestují nesmírné vzdálenosti, ať už z pracovních, tak osobních důvodů, tak i zboží cestuje po celém světě mezi zeměmi, aby byly uspokojeny potřeby obyvatel celé planety.

Doprava je v dnešní době velmi důležitá, neboť lidé v mnoha zemích už dávno nebydlí ve městech, kde mají svou práci. Ti pak denně využívají osobní nebo veřejnou hromadnou dopravu, jako autobus, vlak, tramvaj a další k tomu, aby se mohli do práce dopravit. Stejně tak tisíce lidí každoročně navštěvuje zahraničí, ať už z rekreačních nebo pracovních důvodů. (Gubbins, 2003)

## **2.2 Dopravní obslužnost**

Dle Horáka (2014) je možné úroveň dostupnosti veřejnou linkovou dopravou hodnotit buďto z pohledu občana a jeho bydliště nebo z pohledu dostupnosti jednotlivých veřejných služeb, které slouží k uspokojení jeho potřeb. Lidé se až z 58 % přepravují prostřednictvím veřejné linkové přepravy.

Základní podmínkou pro kvalitní život je vhodně zvolená organizace veřejné dopravy, neboť právě ta hraje důležitou roli v běžném životě člověka a výrazně se podílí na životní úrovni i životním stylu celé populace.

Podle Širokého (2007) je zapotřebí hromadnou osobní dopravu jednoznačně definovat, pro všechny dopravní obory, jako službu ve veřejném zájmu, čímž by byl zajištěn rozvoj i financování.

Dopravní obslužnost regionů vychází z různých geografických charakteristik území a zároveň statistických ukazatelů, za které považujeme, například hustotu zalidnění a další.

Jedná se o vyjádření míry možností a kvality dopravního spojení mezi jednotlivými body, za které považujeme sídelní útvary, významná centra, a také ekonomicko-geografické části státu.

Smyslem dopravní obslužnosti je zajištění fungování státu, dále dopravních společností a umožnění obyvatelstvu využívat veřejné služby bez rozdílu na polohu jejich poskytování.

### **2.2.1 Vlivy působící na dopravní obslužnost**

Při zajišťování dopravní obslužnosti se vychází z popisu regionu:

- Geografická poloha, která souvisí s investičními náklady při budování dopravní infrastruktury, i náklady na její následnou údržbu a provoz.
- Hustota zalidnění je dalším hlediskem zohledňovaným při vytváření dopravní obslužnosti. Pomocí tohoto ukazatele dochází k zohledňování jednotlivých dopravních cest, hustoty a intenzity dopravy.
- Další významnou roli hraje samotná rozloha dané oblasti.
- Hospodářství daného regionu je také důležitým prvkem při sestavování obslužnosti, jelikož kvalitní infrastruktura může přilákat investory.
- Přístup k dopravní cestě, kde se řeší, zdali se jedná o místa na hlavních dopravních trasách, či místa na okraji mimo hlavní dopravní trasy. (Široký, 2007)

### **2.2.2 Legislativní zajištění dopravní obslužnosti**

Podle zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů (dále jen zákon č. 194/2010) je definována dopravní obslužnost jako služba, která zabezpečuje dopravu sedm dní v týdnu do škol, školských zařízení, na úřady, ale i do zaměstnání, do zdravotnických zařízení a zároveň umožňuje využití kulturních, rekreačních

a společenských služeb, včetně dopravy zpět do místa bydliště. Dopravní obslužnost přispívá k trvale udržitelnému územnímu rozvoji dané oblasti.

### **Dopravní obslužnost státu, kraje a obce**

Jedním z podstatných úkolů v rámci samostatné působnosti krajů a obcí je určení rozsahu dopravní obslužnosti, jejího následného zajištění prostřednictvím veřejné drážní osobní dopravy a veřejnou linkovou dopravou a jejich následným propojením. Jedná se o typ smíšeného veřejného statku, který Peková (2011) definuje jako statek, u kterého je oproti statku čistě veřejného dělitelná kvantita. Dá se tedy změřit jeho spotřeba a je možné určit podíl, kterým se jednotlivec podílí na spotřebě tohoto statku.

Kraj má ze zákona povinnost zajistit dopravní obslužnost na svém území a dále může tuto službu poskytovat i na území jiného kraje, který k tomuto úkonu poskytne souhlas. Dále kraj může dopravní obslužnost poskytovat i na území jiného státu, pokud je to nezbytné k zajištění dopravní obslužnosti kraje, ovšem pouze po předchozím souhlasu tamních orgánů.

Obce jako další samosprávný celek může rovněž poskytovat na svém území služby v oblasti přepravy cestujících prostřednictvím veřejné drážní osobní a veřejné linkové dopravy. Obec tyto služby poskytuje nad rámec dopravní obslužnosti kraje. Zároveň tyto služby může poskytovat i mimo svůj územní obvod, ovšem po předchozím souhlasu kraje a obce, jejichž se tato přeprava týká, a pokud je to zapotřebí k uspokojení služeb obyvatel v oblasti dopravní obslužnosti.

Stát k zajišťování dopravní obslužnosti využívá Ministerstvo dopravy, které zabezpečuje přepravu cestujících pomocí veřejné drážní osobní dopravy vlaky celostátní dopravy. Rozsah zajišťování dopravní obslužnosti závisí na výši kompenzace, kterou stanoví Ministerstvo dopravy po projednání s Ministerstvem financí. Pokud k dohodě nedojde, potom návrh kompenzace projednává vláda a do té doby je dopravní obslužnost poskytována podle rozpočtového provizoria.

### **Postup při poskytování veřejných služeb**

Stát, kraj i obec mohou pro poskytování dopravní obslužnosti uzavírat smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících uzavírat i s provozovateli, kteří se řídí jinými právními předpisy.

Jak uvádí zákon č. 194/2010, je nezbytné, aby dopravce ke dni nabytí účinnosti smlouvy splňoval tyto podmínky:

- Musí mít licenci a schválený jízdní řád, pokud se jedná o společnost ve veřejné linkové dopravě, a dále osvědčení k oprávnění k podnikání v městské autobusové dopravě, pokud se jedná o dopravce poskytujícího služby v této oblasti.
- Dále musí mít přidělenou kapacitu dopravní cesty, osvědčení dopravce a uzavřenou smlouvu o provozování drážní dopravy s provozovatelem dráhy, pokud se jedná o dopravce poskytujícího dopravní obslužnost ve veřejné drážní osobní dopravě.
- Musí být způsobilý k zajištění činností, které mu uděluje zákon o silniční dopravě a zákon o dráhách.
- Provozovatel musí také zajistit vozidla, personál a technické zázemí, které jsou důležitým aspektem k zajištění fungování provozu veřejných služeb.
- Zároveň dopravce musí splňovat standardy kvality a bezpečnosti dopravy.

### **2.2.3 Dopravní politika ČR pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050**

Dopravní politika uvádí, že z pohledu uživatele je velmi důležité, aby v oblasti veřejné dopravy bylo vytvořeno takové prostředí, kde služba veřejné dopravy bude stejně zajímavá jako individuální doprava. Mezi významnými oblastmi měst v ČR musí být zajištěna rychlá, pravidelná a především konkurenceschopná intervalová veřejná doprava, která bude vhodně napojena na nižší přepravní segmenty.

Zásadní teze dopravní politiky dle Bílé knihy ministerstva dopravy (Ministerstvo dopravy, 2014):

- Dopravní obslužnost patří k základním veřejným službám, které zajišťuje veřejná správa.
- Pro plánování sítí dopravní infrastruktury je velmi důležité dopravní plánování.
- Z pohledu dopravní politiky je velmi důležitá integrace dopravní obslužnosti na úrovni krajů.
- Je podstatné, aby objednávky krajů a obcí v oblasti dopravního plánování vycházely z objednávky státu, jelikož stát není schopný vyhovět všem krajům zároveň.
- Je zapotřebí nastavit hranice z hlediska kompetencí a financování mezi mezinárodní, krajskou a obecní dopravou.



- Železniční doprava musí plnit funkce kvalitních a rychlých páteřních linek, na něž dále navazuje autobusová dopravní obslužnost. Samotná železniční doprava není vhodná pro obsluhu malých obcí, a to z důvodu, že zastávku nelze ve většině případů vybudovat v místě, kde by byla pro danou obec nejlepší.
- Autobusová doprava s odpovídající kapacitou pro dané lokality a s návazností na linky páteřní je hlavní a nenahraditelnou funkcí autobusové dopravy, a to nejen v obcích ležících mimo hlavní trasy dopravní infrastruktury, ale i jako doplněk obsluhy podél hlavních tahů.
- Vytvoření tržního prostředí ve veřejné dopravě. Otevření trhu pomocí vyhlášení výběrových řízení na provozování daných linek ve veřejné dopravě a další.

#### 2.2.4 Hlavní cíl Koncepce veřejné dopravy

*„Hlavním cílem Koncepce veřejné dopravy je vytvářet takové podmínky, aby mohl být systém veřejné dopravy v České republice vnímán jako kvalitní alternativa k individuální dopravě. V České republice by měl být, v souladu s reálnou i latentní poptávkou po přepravě, kvalitou disponibilní infrastruktury a možnostmi veřejných rozpočtů, zajištěn stabilní, hierarchický systém rychlé, pravidelné a konkurenceschopné intervalové a přístupné veřejné dopravy, vhodně a systémově provázaný mezi jednotlivými přepravními segmenty. (Ministerstvo dopravy, 2014, s. 27)*

Ministerstvo dopravy ve své Bílé knize z roku 2014 uvádí tabulku (Tab. 2.1), která shrnuje přehled četnosti veřejné dopravy na území České republiky.

Tab. 2.1 Shrnující přehled četnosti veřejné dopravy v ČR

<b>Celkový přehled</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>
Počet vlaků v pracovním dni	67 193	66 345	65 398	64 035	65 021
Počet vlaků v sobotu	52 106	50 434	49 287	48 525	48 718
Počet vlaků v neděli a ve svátek	48 981	47 350	47 991	45 211	45 134
Počet autobusových spojů v pracovním dni	329 267	329 184	329 254	333 838	331 468
Počet autobusových spojů v sobotu	77 158	79 853	81 346	85 535	83 441
Počet autobusových spojů v neděli a ve svátek	85 097	87 856	89 130	92 431	90 231
Počet obcí (a vojenských újezdů) celkem	6 250	6 251	6 251	6 251	6 253

Zdroj: Ministerstvo dopravy České republiky: Bílá kniha - Koncepce veřejné dopravy 2015-2020. 2015. Online. Vlastní zpracování.

V tabulce (Tab. 2.1) je uvedena četnost spojení během týdne na území ČR. Veřejná doprava je ve srovnání se státy, které do EU přistoupily spolu s ČR poměrně kvalitní. I přes značný vývoj veřejné dopravy stále existují velké rozdíly mezi jednotlivými oblastmi, kde v některých z nich existuje doprava na skvělé úrovni a v oblastech jiných je četnost spojů

a jejich návaznost nekvalitní. Tabulka (Tab. 2.1) nezohledňuje intenzitu pátečních linek, ovšem podává obraz o plošné obsluze a ukazuje, že i kvalitní systém veřejné dopravy u nás má mnoho rezerv, a to především o víkendech, kdy četnost spojů značně klesá.

### **2.2.5 Organizace veřejné dopravy**

Stejně jako zdravotnictví, školství, armáda a další je i veřejná doprava službou veřejnosti, to znamená, že je podporována z veřejných rozpočtů, neboť právě stát a samosprávné celky jsou ze zákona povinny tuto službu lidem poskytovat. Veřejný zájem je v případě zákona č. 194/2010 definován jako zájem státu na zajištění základních přepravních potřeb obyvatel.

#### **Základní dopravní obslužnost**

Zodpovědnost za zabezpečení dopravní obslužnosti nese stát, jelikož se jedná o základní právo občana. Občané mají tedy ze zákona nárok na dostupnou a finančně únosnou dopravní službu, která jim umožňuje přiměřenou dopravu do škol, zaměstnání, za kulturu a dalšími aktivitami, včetně cesty zpět.

#### **Ostatní dopravní obslužnost**

Jedná se o dopravní obslužnost zajišťovanou nad rámec základní dopravní obslužnosti na území obce či kraje. Při zajišťování ostatní dopravní obslužnosti přispívá obec kraji peněžními prostředky, které slouží ke kompenzaci ztrát dopravce, vznikajících při provozu.

### **2.2.6 Financování veřejné dopravy**

Veřejnou dopravu je zapotřebí rozdělit na čtyři základní subjekty, kterými jsou objednavatelé a obce jako subjekty, které dopravní obslužnost objednávají. Vykonavatelé jsou potom jednotlivé společnosti, které tuto službu vykonávají. Za regulátora je považováno Ministerstvo dopravy a financí a za uživatele jsou považováni spotřebitelé, kteří určují poptávku po těchto službách.

Veřejná doprava jako taková nemá pouze funkci přepravy osob a zajištění dopravní obslužnosti daného regionu. Veřejná doprava má i funkci sociální, neboť ne všichni si mohou dovolit osobní dopravu; dále prostorovou, která je, co se týče prostoru, méně náročná ve srovnání s osobní individuální dopravou; ekologickou, kde spolu s veřejnou dopravou dochází ke snižování vypouštění škodlivých látek do ovzduší; a nakonec bezpečnostní, neboť veřejná doprava oproti individuální má mnohem nižší nehodovost.

Veřejnou dopravu je zapotřebí rozdělit na část dotovanou a nedotovanou. Nedotovanou částí jsou autobusy a vlaky, které společnosti provozují na základě tržní poptávky. Jedná se o autobusy například společnosti Student Agency, popřípadě vlaky SuperCity, InterCity a další.

Dotovaná veřejná doprava je vnímána jako veřejná služba, která vzhledem k plnění sociální a ekonomické funkce není plně financována z uživatelských poplatků, což má za následek účast veřejného sektoru na financování veřejné dopravy.

**Závazky veřejné služby** jsou takové závazky, kdy na základě uzavřené smlouvy mezi obcí, popřípadě krajem či státem spolu s dopravcem dochází ke vzniku provozních, přepravních a tarifních ztrát na straně dopravce. Tyto ztráty za poskytnuté služby dopravci kompenzuje objednavatel na základě smlouvy.

**Prokazatelná ztráta** je rozdíl mezi ekonomicky oprávněnými náklady, které dopravce vynaloží na splnění smluvních závazků, včetně přiměřeného zisku a výnosy dosaženými dopravcem z tohoto závazku.

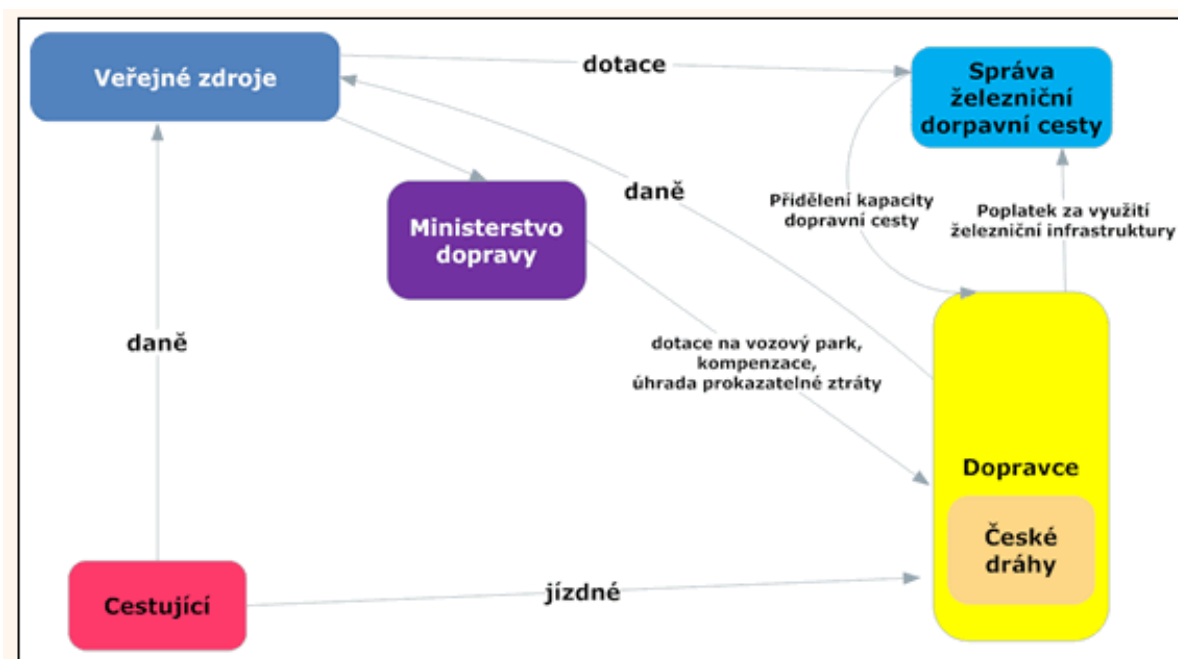
**Přiměřený zisk** je částka, která může být vynaložena na investice spojené s provozem, popřípadě částka, která po zdanění a po částečném vložení do povinných fondů nepřekračuje částku 1/8 ceny autobusů, které jsou využívány pro veřejnou dopravu, snížení o částku skutečných účetních odpisů těchto autobusů.

### **Financování ze státního rozpočtu**

Ze státního rozpočtu jsou v rámci země financovány především výdaje na budování a opravy dálnic, rychlostních komunikací, silnic I. třídy a modernizace železnic. Státní rozpočet jako zdroj veřejných prostředků se podílí na financování dálkové železniční dopravy. V dnešní době ministerstvo dopravy uzavírá s monopolním dopravcem České dráhy, a. s. tzv. Smlouvu o závazku veřejné služby. Tato smlouva je uzavírána na 10 let. Současná smlouva je platná od 1. 1. 2010 do konce roku 2019. Ministerstvo dopravy tuto smlouvu každoročně aktualizuje pomocí dodatku. V ČR stát vstupuje na trh jako objednavatel pouze v rámci železniční dopravy, a to u vlaků kategorie rychlík. Celkem se jedná o 28 tratí.

Následující schéma (Obr. 2.2) znázorňuje finanční toky v rámci železniční dopravy zajišťované státem.

Obr. 2.2 Tok finančních prostředků v rámci celostátní železniční dopravy



Zdroj: Deník veřejné správy: Financování dopravy ze státního rozpočtu, krajských a obecních rozpočtů. 2014. Online.

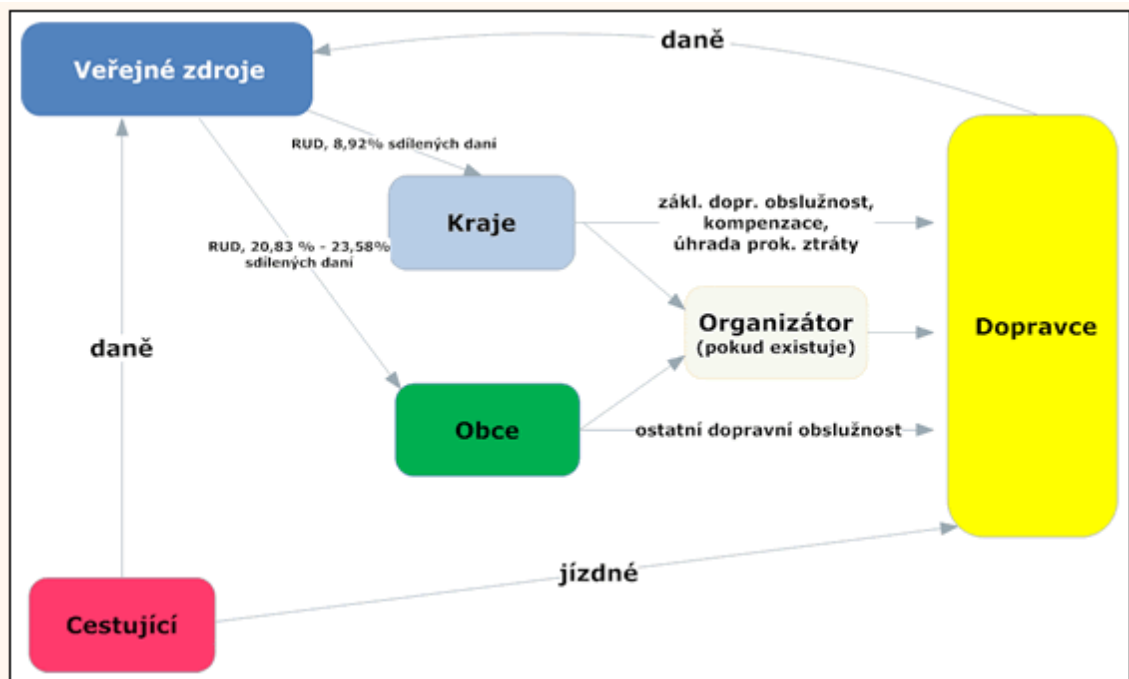
### Financování z krajských rozpočtů

Kraje získaly povinnost zajišťovat dopravní obslužnost zrušením okresních úřadů. Kromě základní dopravní obslužnosti musí kraje zajistit také budování, modernizaci a opravy silnic, které jsou v jejich působnosti. Jedná se o silnice II. a III. třídy. Kraje zajišťují na svém území pravidelnou linkovou silniční dopravu pomocí autobusů a železniční dopravu na regionálních tratích pomocí osobních a spěšných vlaků.

Následující obrázek (Obr. 2.3) zachycuje finanční toky v rámci autobusové dopravy. Ze schématu je patrné, že dopravci plynou finanční prostředky od kraje, obcí a cestujících, který se pomocí jízdného přímo podílí na financování dopravce.

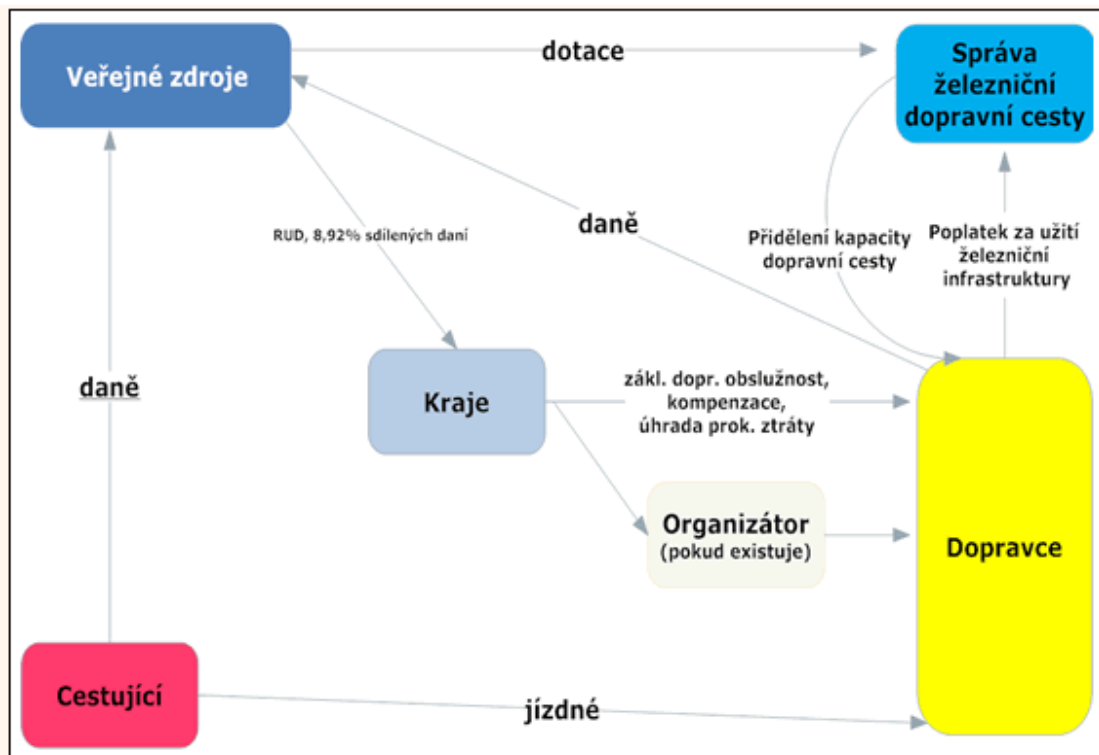
Obrázek (Obr. 2.4) zachycuje finanční toky v regionální železniční dopravě, která je tvořena spěšnými a osobními vlaky. Je zřejmé, že dopravce je financován prostřednictvím krajského rozpočtu, kdy kraj dopravci hradí kompenzaci za prokazatelnou ztrátu. Dále se na financování podílí sám cestující, kromě jízdného se na financování podílí prostřednictvím daní, které odvádí do veřejných rozpočtů.

Obr. 2.3 Tok finančních prostředků v rámci regionální autobusové dopravy



Zdroj: Deník veřejné správy: Financování dopravy ze státního rozpočtu, krajských a obecních rozpočtů. 2014. Online.

Obr. 2.4 Tok finančních prostředků v rámci regionální železniční dopravy



Zdroj: Deník veřejné správy: Financování dopravy ze státního rozpočtu, krajských a obecních rozpočtů. 2014. Online.

## Financování z rozpočtu obcí

Do konce roku 2014 si každá obec a město zajišťovala, stejně jako kraje, dopravní obslužnost na svém území ve své samostatné působnosti. Každoročně obce uzavíraly dodatky ke smlouvě s jednotlivými dopravci o zajištění veřejné dopravy na svém území. Od roku 2015 tato činnost přešla na kraje a obce pouze ze svých rozpočtů přispívají kraji na zajištění dopravní obslužnosti nad rámec té základní, kterou kraj poskytuje ze svých prostředků.

Tab. 2.5 Dotace do pravidelné veřejné přepravy (mil. Kč)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
<b>Linková autobusová doprava (bez MHD)</b>						
<i>Rozpočty krajských (okresních) úřadů</i>	4 823	4 712	5 054	5 184	5 275	4 788
<i>Rozpočty obcí</i>	370	368	462	470	550	339
<i>Celkem</i>	5 193	5 080	5 516	5 654	5 825	5 128
<b>Železniční osobní doprava</b>						
<i>Státní rozpočet</i>	4 070	4 074	4 009	4 043	4 233	4 414
<i>Dotace z krajských (okresních) úřadů</i>	8 458	8 672	8 864	9 245	9 290	9 413
<i>Celkem</i>	12 528	12 746	12 873	13 288	13 523	13 827
<b><i>Celkem dotace</i></b>	<b>17 721</b>	<b>17 826</b>	<b>18 389</b>	<b>18 942</b>	<b>19 348</b>	<b>18 955</b>

Zdroj: Ministerstvo dopravy České republiky: Dotace do pravidelné veřejné přepravy osob. 2016. Online. Vlastní zpracování.

V tabulce (Tab. 2.5) jsou zachyceny jednotlivé objemy dotací do linkové autobusové přepravy i do železniční přepravy v letech 2010 až 2015. Peněžní prostředky jsou rozděleny dle objednavatelů. Z tabulky je patrné, že výše dotací u autobusové dopravy se od roku 2010 zvyšovala. V roce 2015 došlo k zásadnímu poklesu. U krajských rozpočtů šlo téměř o půl miliardy. U železniční přepravy krajské dotace rostou plynule, u státních dotací došlo k mírnému výkyvu v roce 2012.

## 2.3 Druhy dopravy

Dle Rektořika (2012) se doprava nejčastěji dělí podle prostředí a je tedy rozdělena následovně:

- pevninská (silniční, drážní, vodní, potrubní, pěší, ostatní),
- námořní,
- letecká.

Dále může být dělena podle funkce na:

- osobní,
- nákladní.

Dle vzdálenosti:

- místní – tedy doprava na kratší vzdálenosti, myšleno na území planety Země,
- dálková – delší vzdálenosti po planetě a uvnitř zemské atmosféry,
- kosmická – doprava mimo Zemi.

Nyní budou blíže specifikovány jednotlivé pevninské druhy dopravy.

### **Silniční doprava**

Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě (dále jen zákon o silniční dopravě) definuje silniční dopravu jako souhrn činností, prostřednictvím kterých je zajišťována přeprava osob, zvířat a věcí vozidly a stejně tak i přemísťování vozidel samotných po dálnicích, silnicích, místních komunikacích a veřejných přístupných účelových komunikacích a ve volném terénu.

Silniční doprava je v moderní době nejrychleji se rozvíjejícím druhem dopravy, díky čemuž dokáže konkurovat tradičním druhům dopravy. Původně byla silniční doprava budována jako doplňkový druh k dopravě železniční, ale postupem času se rozvinula natolik, že díky rozvoji silničních sítí, hospodářských, demografických a sociálních struktur společnosti je v současné době nenahraditelná.

Rozvoj dopravní sítě je spojen s neustále se rozrůstajícími plochami pro rozvoj bydlení, průmyslu, obchodu. V souvislosti s tím, že se v dnešní době lidé stěhují do okrajových oblastí velkých center, popřípadě na vesnice, vzrůstá počet individuální dopravy, neboť mnohdy není možné všechny oblasti propojit veřejnou hromadnou dopravou. Ke zlepšení životního prostředí ve městech je zapotřebí vybudovat veřejnou hromadnou dopravu na takové úrovni, aby plynule navazovala na dálkovou dopravu. Jedná se o kombinovanou dopravu, kdy dochází k propojení individuální a veřejné dopravy.

Pozemní komunikace je tvořena silničním tělesem a jejími součástmi, kterými jsou svahy, zárubní a obkladní zdi, vnější hrany příkopů a další. Tyto komunikace se dělí:

- dálnice,
- silnice,

- místní komunikace,
- účelové komunikace.

Dálnice jsou pozemní komunikace, které jsou určeny k rychlé dálkové dopravě na území země, ale i na mezistátní úrovni. Dálnice mají přesně vymezené konstrukční parametry, které zajišťují plynulost provozu, mají směrově oddělené jízdní pruhy a jsou přístupné pouze silničním vozidlům, jejichž maximální povolená rychlost je stanovena zvláštním předpisem. Tyto komunikace mají omezená místa pro vjezd a výjezd. Jsou ve vlastnictví státu.

Silnice jsou veřejně přístupné pozemní komunikace. Jejich využití je určeno pro silniční, zvláštní vozidla a chodce. Silnice se dělí do několika tříd a v konečné podobě tvoří tzv. silniční síť. Dělení silnic:

- Silnice I. třídy – dálková a mezistátní doprava, některé z nich dále navazují na mezinárodní silniční tahy, které se dále napojují na mezinárodní silniční síť. Vlastníkem je stát.
- Silnice II. třídy – jedná se o dopravu určenou mezi jednotlivými okresy a uvnitř kraje, kdy vlastníkem těchto silnic je kraj.
- Silnice III. třídy – tyto silnice jsou určeny k propojení obcí a jejich následného napojení na zbývající komunikace. Vlastníkem je opět kraj.

Místní komunikace jsou komunikace ve vlastnictví obcí, které slouží k místní dopravě na úrovni obce. Může být vybudována místní komunikace jako rychlostní místní komunikace, která má za úkol urychlit dopravu ve městech.

Účelovou komunikací se potom rozumí komunikace, která je určena k propojení jednotlivých nemovitostí, a umožnění tak příjezdu vlastníků silničními vozidly ke svým domům. Dále slouží k propojení s jinými pozemními komunikacemi, včetně komunikací vedoucími k lesům, polím, a dalším zemědělským pozemkům.

V tabulce (Tab. 2.6) je v kilometrech vyjádřena síť pozemních komunikací na území České republiky. Je patrné, že délka dálnic se ve sledovaném období mírně zvyšuje stejně jako délka rychlostních komunikací. V roce 2015 je délka dálnic o 42,1 km delší ve srovnání s rokem 2010. Stejně tak se zvyšuje počet kilometrů rychlostních komunikací. K největšímu nárůstu došlo v letech 2012 a 2013, kdy meziročně počet kilometrů vzrostl o 16,2 kilometrů. Počet kilometrů silnic ve sledovaném období klesá až na výjimku v roce 2013, kdy jejich počet ve srovnání s předchozím rokem vzrostl o 20,2 kilometru. Celková změna počtu



kilometrů silnic mezi lety 2010 a 2015 je – 56,5 kilometrů, což znamená, že počet silnic klesá. To může být zapříčiněno například tím, že některé úseky silnic mohou být převedeny na jiný typ pozemních komunikací.

Tab. 2.6 Infrastruktura silniční dopravy v (km)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Délka silnic a dálnic celkem	55 751,9	55 742,0	55 716,5	55 761,3	5 747,6	55 737,5
Dálnice v provozu	733,9	745,1	751,2	775,8	775,8	776
Rychlostní komunikace	422,3	427,0	442,1	458,3	459,4	459,4
Silnice	55 018,0	54 996,9	54 965,3	54 985,5	54 971,8	54 961,5
v tom: silnice I. třídy	6 254,6	6 254,1	6 250,1	6 249,7	6 233,2	6 244,9
silnice II. třídy	14 634,8	14 626,2	14 542,9	14 566,3	14 577,5	14 586,7
silnice III. třídy	34 128,6	34 116,6	34 172,3	34 169,5	34 161,1	34 129,9
Místní komunikace	74 919,0	74 919,0	74 919,0	74 919,0	74 919,0	74 919,0

Zdroj: Ministerstvo dopravy České republiky: Infrastruktura silniční sítě. 2016. Online. Vlastní zpracování.

## Drážní doprava

Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách definuje pojem **dráha** jako cestu, která je určena k pohybu drážních vozidel i dalších zařízení, které jsou nezbytné pro zajištění bezpečné a plynulé drážní dopravy.

Dopravní systémy, které ke svému fungování využívají kolejové sítě, tvoří díky svým kapacitám páteř veřejné hromadné dopravy. Tyto systémy jsou plně využívány při potřebě uspokojit vysokou poptávku po přepravě a také pro zachování trvale udržitelného rozvoje životního prostředí. Vstupní podmínky pro využití drah určuje především vysoká hustota osídlení, ale i dopravní obsluha samotné oblasti s potřebou mobility pramenící z vysoké koncentrace obyvatelstva. Samotná drážní doprava ve vztahu s mobilitou občanů a dostupností území následně ovlivňuje populační a hospodářské proměny území. Existují známé případy, kdy vybudování dráhy změnilo hospodářské a populační uspořádání území. (Štěrba a Pastor, 2005)

Dráhy se podle Štěrby a Pastora (2005) dělí podle povahy provozu drážní dopravy:

### Městská dráha

Slouží k zabezpečení dopravní obslužnosti obce a dělí se na:

- **Trolejbusová doprava**, která se zřizuje ve městech, kde se vyskytují problémy s životním prostředím. Trolejbusy nahrazují autobusy a šetří životní prostředí.

- **Tramvajová doprava**, která se na území města zřizuje v případě, že se na daném území a ve špičkovou hodinu vyskytuje 1000 až 1500 cestujících.
- **Rychlodrážní doprava** je zřizována při dopravním proudu 5000 cestujících za špičkovou hodinu. Provozuje se ve velkých městech.
- **Podzemní doprava** se v ČR vyskytuje pouze v hlavním městě a staví se v oblastech, kde není možná realizace povrchových rychlodrah. Tento typ dráhy se zřizuje od 10 000 cestujících za špičkovou hodinu.

Tab. 2.7 Infrastruktura elektrické trakce městské hromadné dopravy (km)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Celková délka provozované sítě	802,9	805,9	807,6	806,3	794,4	818,5
V tom: Trolejbusy	391,0	391,0	392,7	394,2	395,8	398,9
Tramvaje	352,9	355,9	355,9	353,1	339,5	354,5
Metro	59	59	59	59	59,1	65,1

Zdroj: Ministerstvo dopravy České republiky: Infrastruktura elektrické trakce městské hromadné dopravy. 2016. Online. Vlastní zpracování.

Tabulka (Tab. 2.7) znázorňuje celkovou délku elektrické trakce městské hromadné dopravy na území České republiky. Je patrné, že nejvíce kilometrů obsahuje trolejbusová doprava a v těsné závislosti je potom tramvajová doprava. Metro v roce 2015 mělo pouhých 65,1 kilometrů. Příčinou je, že se metro nachází pouze na území hlavního města.

### ***Příměstská dráha***

Jedná se o dráhy, které propojují aglomeraci s regionem a to v intervalu 15 až 60 minut.

### ***Regionální dráha***

Slouží k zajištění dopravní obslužnosti v rámci regionu.

### ***Celostátní dráha***

Je určena k mezinárodní, celostátní a regionální dopravě.

## Vodní doprava

Vodní doprava je jeden z nejstarších typů dopravy vůbec. Odedávna lidé tuto dopravu využívali k plavení dřeva z lesů do měst, kde dřevo dále zpracovávali a využívali. Velký význam má vodní doprava i v dnešní době, avšak je velmi omezena počtem dopravních cest a téměř nemožností jejich rozšiřování z ekologických důvodů, či vysoké investiční náročnosti. Dalším takovým důležitým omezením je počasí, které zcela nezávisle na požadavcích trhu snižuje využití dopravních prostředků, čímž se zvyšují provozní náklady. Naopak je tato doprava velmi vhodná pro přepravu hromadného zboží a zásilek mimořádných rozměrů a hmotnosti, ovšem pokud je výchozí a cílový bod propojen vodní cestou. (Švadlenka a kol, 2006)

V ČR se tento druh dopravy využívá výrazně méně než v jiných zemích, což je zapříčiněno především malou sítí vodních cest a v nemenší míře jejich kvalitou.

Tab. 2.8 Délka splavných vodních cest pro pravidelnou dopravu (km)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Hl.m. Praha	31,9	31,9	31,9	31,9	31,9	31,9
Středočeský kraj	237,2	237,2	237,2	237,2	237,2	237,2
Jihočeský kraj	134,0	134,0	134,0	145,0	145,0	145,0
Plzeňský kraj	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	17,0
Karlovarský kraj	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Ústecký kraj	99,4	99,4	99,4	99,4	99,4	99,4
Liberecký kraj	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	8,0
Královéhradecký kraj	24,5	24,5	24,5	24,5	24,5	24,5
Pardubický kraj	52,2	52,2	52,2	52,2	52,2	52,2
Kraj Vysočina	16,1	16,1	16,1	16,1	16,1	16,1
Jihomoravský kraj	45,4	45,4	45,4	45,4	45,4	45,4
Olomoucký kraj	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,0
Zlínský kraj	35,1	35,1	35,1	35,1	35,1	36,0
Moravskoslezský kraj	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	5,5
<b>Celkem ČR</b>	<b>675,8</b>	<b>675,8</b>	<b>675,8</b>	<b>686,8</b>	<b>686,8</b>	<b>720,2</b>

Zdroj: Ministerstvo dopravy České republiky: Délka splavných vodních cest pro pravidelnou dopravu. 2016. Online. Vlastní zpracování.

Tabulka (Tab. 2.8) zobrazuje vývoj délky splavných vodních cest na území České republiky. Z tabulky je patrné, že nejvíce kilometrů se nachází na území Středočeského kraje, dále Jihočeského a Ústeckého. V Karlovarském kraji se nenachází žádná splavní vodní cesta. Délka vodních cest se od roku 2010 do roku 2015 zvýšila u Jihočeského, Plzeňského, Olomouckého, Moravskoslezského a Zlínského kraje. U zbylých krajů se délka vodních cest nemění.

## Letecká doprava

Další neodmyslitelnou částí dopravního systému dnešního moderního světa je i doprava letecká, která je v dnešní době vyhledávaná pro svou vysokou rychlost, pohodlí a především přepravu na velké vzdálenosti. Její počátky se objevují v období po první světové válce. Pro svou oblíbenost a výhodnost se stala v některých oblastech nenahraditelnou dopravou. V rámci světa je tato doprava využívána k přepravě osob buď na úrovni kontinentů, anebo na mezikontinentální úrovni a poskytuje lidem nejvyšší přepravní rychlost a vysokou míru doplňkových služeb. Nevýhodou potom je především velká vzdálenost obcí od center s letišti.

Silným konkurentem letadel jsou na vnitrostátních linkách především rychlovlaky, které mají mnohem nižší cenu a na rozdíl od letadel umožňují přepravu mezi mnohem vyšším počtem center.

V následující tabulce (Tab. 2.9) je znázorněn počet letišť na území České republiky. V ČR se od roku 2010 do 2015 nachází 91 letišť, kdy největší počet tvoří veřejně vnitrostátní letiště.

Tab. 2.9 Infrastruktura letecké dopravy

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
<b>Počet letišť celkem</b>	<b>91</b>	<b>91</b>	<b>91</b>	<b>91</b>	<b>91</b>	<b>91</b>
<i>v tom:</i>						
Letiště veřejné mezinárodní	7	6	6	6	6	6
Letiště veřejné vnitrostátní	57	58	59	59	58	59
Letiště neveřejné mezinárodní	6	5	5	5	3	3
Letiště neveřejné vnitrostátní	12	15	14	14	14	13
Letiště veřejné vnitrostátní a zároveň neveřejné mezinárodní	9	7	7	7	10	10

Zdroj: Ministerstvo dopravy České republiky: Infrastruktura letecké dopravy. 2016. Online. Vlastní zpracování.

## 2.4 Členění dopravy podle územní působnosti

### Městská doprava

Jedná se o dopravu, která je realizována pro potřeby města a jeho příměstských částí. Městská hromadná doprava potom znamená pravidelně se opakující přepravy osob pomocí speciálních hromadných dopravních prostředků. Postoj uživatelů k MHD je ovlivněn především její rychlostí, která se odvíjí podle toho, zda mají prostředky městské hromadné dopravy svou komunikaci určenou pouze pro její provoz, anebo se dělí o komunikaci společně s individuální motorizovanou dopravou. Pokud se jedná o druhou možnost, souvisí

s tím mnoho problémů, které vznikají především na křižovatkách, v místech zastávek a v přestupních stanicích. Snižování rychlosti následně vede ke snížení využívání MHD. K dopravní rychlosti je zapotřebí připočítat také dobu docházky na zastávku, čekání na spoj, doba jízdy a následně doba odchodu ze stanice. Za optimální docházkovou vzdálenost podle Štěrby a Pastora (2005) je považováno 350 m uvnitř města a 550 až 750 m v okrajových částech. Hodnota docházkové vzdálenosti zároveň souvisí s hustotou osídlení.

Při rozhodování mezi MHD a motorizovanou individuální dopravou člověk zohledňuje výhody jednotlivých typů přeprav. Jedná-li se o střed města, je nejvýhodnější právě MHD, u které osoba nemusí řešit například problémy s parkováním.

Město MHD zavádí na základě řady faktorů, mezi které například patří struktura města, geografická a topografická poloha i vnitřní a vnější funkce. Důležitá je i závislost mezi potřebami individuální a veřejné dopravy na jedné straně a velikostí města na straně druhé.

Pro výběr druhu a počtu prostředků město vychází z analýzy nákladů a užitku, kdy vzájemně srovnává několik možných variant přepravy a na základě zkoumání se dále rozhoduje.

### **Příměstská doprava**

Příměstskou dopravou se rozumí doprava, kterou využívají cestující, kteří denně dojíždějí z okolních obcí do svého spádového města za prací, školou, kulturním vyžitím a dalšími činnostmi. Dle Štěrby a Pastora (2005) je poptávka po tomto druhu dopravy dána především:

- požadavkem na plošnou dopravní obsluhu hustě osídleného území,
- dále převahou jednosměrným vytížením v době dopravních špiček,
- krátkou přepravní vzdáleností a výraznou denní nerovnoměrností,
- požadavkem na snadno zapamatovatelný jízdní řád.

Pokud příměstská doprava obsluhuje i zastávky na území města, plní tak úlohu dopravní obslužnosti. Omezená kapacita příjezdových komunikací a především každodenní problém s parkováním vede člověka k využívání integrované městské a veřejné hromadné dopravy.

Pro člověka je velmi důležitá doba dojížděky do zaměstnání, což způsobuje velký tlak na rychlost MHD. Dále jsou kladeny vysoké nároky na hustotu dopravní sítě, a na vzdálenost zastávky MHD od místa zaměstnání. Protichůdnost těchto faktorů, čili rychlé dopravy, ale zároveň velkého množství zastávek, vede k formulování požadavků na použitý vozový park:

- „rychlý rozjezd a zastavení (instalovaný výkon a adhezní parametry),
- rychlá výměna cestujících (široké dveře, snížený nástupní prostor, široký průchozí prostor),
- vnitřní vybavení odolné proti mechanickému poškození a umožňující snadné čištění,
- rychlý obrat soupravy ve vratných stanicích.“ (Štěrbá a Pastor, 2005, s. 32)

### **Regionální doprava**

Tento typ dopravy zajišťuje propojení jednotlivých obcí v regionu. Cílem místních a regionálních orgánů je zajistit osobní i nákladní dopravu v takové kvalitě, která je cestujícími požadována a zároveň aby dopady na životní prostředí byly minimalizovány.

Obyvatelé venkova jsou doslova závislí na veřejné dopravě, protože mnohým z nich ekonomická situace a náklady na provoz nedovolí používání osobního automobilu. Proto je velmi důležité zajištění dopravní obslužnosti, jejímž narušením by došlo k narušení životní funkce dané oblasti.

### **Vnitrostátní dálková doprava**

Na území země z pohledu dálkové dopravy existuje především železniční a autobusová doprava, která může být doplněna vnitrostátní leteckou dopravou. V železniční i autobusové dopravě existují jak veřejní poskytovatelé, kteří jsou dotovaní, tak i soukromí dopravci, kteří dopravu poskytují na vlastní riziko.

### **Mezinárodní doprava**

Na mezinárodní úrovni je v posledních letech čím dál více upřednostňována letecká doprava, avšak stále se jedná o poměrně dražší typ dopravy ve srovnání s železniční či autobusovou. Železniční přeprava má lehce větší význam než přeprava autobusová, vzhledem k různým zvýhodněním na železnicích a vyššímu komfortu.

Nejdůležitějším druhem dopravy na mezinárodní úrovni však zůstává letecká přeprava, která v dnešní době umožňuje přepravu téměř odkudkoliv kamkoliv. Pasažér má na výběr z mnoha tarifů i dob odletů.

Pro přepravu zboží mezi kontinenty je využívána lodní doprava, která umožňuje přepravovat velké množství zboží i nadrozměrných velikostí.

## 2.5 Integrovaný dopravní systém

Dle Jareše (2016) znamená integrace jakési zřízení či doplnění celku, popřípadě nějaké jednotky z různých částí, popřípadě začlenění do velkého celku. Tím je myšleno odstranění bariér, a tedy propojení sítě.

Jedná se o nejvyšší a nepropracovanější formu spolupráce mezi jednotlivými dopravci, kteří na území obce zajišťují dopravní obslužnost v jednom i více druzích dopravy společně.

V rámci spolupráce objednavatelů a dopravců jsou velmi podstatné kompetence pro vzájemné propojení více dopravců, které jsou přenášeny na koordinátora, který má k dispozici vlastní majetek a personál. Smyslem koordinátora je nastolit jednotný tarif, řídit jednotlivé linky a jízdní řády jak kolejové, tak silniční dopravy v dané oblasti. Hlavním cílem Evropské unie v oblasti společné dopravní politiky je vytvořit takové integrované dopravní systémy, u kterých bude existovat bezproblémový přestup z vlaku na autobus nebo tramvaj.

Integrované systémy jsou v dnešním světě pojímány jako strategický nástroj pro zvyšování využívání veřejné osobní dopravy. Bude-li veřejná doprava dostupnější a jednotlivé druhy dopravy na sebe budou vzájemně navazovat, pak dojde ke zvýšení poptávky.

Podle Jareše (2016) s integrovaným systémem je úzce spojeno zvyšování atraktivity hromadné dopravy, ale zároveň musí být zajištěno zvýšení hospodárnosti. To je možné v případě spolupráce koordinátora, objednavatelů, dopravců a dalších institucí, které se na systému podílejí. Instituce by neměly vzájemně soutěžit o cestující, ale naopak by měly stát vedle sebe a spolupracovat, neboť míra spolupráce je rozhodujícím kritériem při hodnocení integrovaného systému.

Při pozitivním dopadu integrovaného systému se jedná o synergický efekt, který vzniká spojením nebo spoluprací dvou dopravců a dalších institucí potřebných k samotnému fungování.

Z pohledu evropské ekonomiky a kvality života obyvatel Evropy je nesmírně důležité, aby vznikaly efektivní systémy osobní dopravy. Důvodem je neustále narůstající poptávka po dopravě, která je v současné době ve větší míře uspokojována osobní automobilovou dopravou. S tím však souvisí mnoho dopravních nehod na pozemních komunikacích, znečišťování ovzduší a další. Cílem integrovaných systémů musí být nastolení takové

dopravní síť, která umožní přestup mezi vozidly různých druhů dopravy i různých dopravců a která nabídne kombinaci individuální i veřejné dopravy.

### **2.5.1 Vývoj integrovaných dopravních systémů v ČR**

S myšlenkou o integraci městské a regionální dopravy přišlo zastupitelstvo Zlína i Prahy již v 80. letech minulého století. Avšak namísto samotné integrace na mnoha místech došlo spíše ke zrušení některých spojů a zastávek. Během první poloviny 90. let proběhla řada úsporných opatření, včetně deregulace, kdy najednou dopravu začalo poskytovat obrovské množství dopravců a žádná z těchto změn nepřispěla k integraci, spíše naopak.

První známky integrace se projevily na začátku roku 1992, kdy byla zajištěna integrovaná doprava mezi Prahou a obcemi Hovorčovice a Ořech. Na těchto spojích platil běžný tarif pražské MHD. V červenci téhož roku Praha uzavřela smlouvu s Československými drahami, díky které došlo k integraci železnice na území Prahy.

V roce 1993 byl dále založen koordinátor integrovaného dopravního systému v Praze, který dále uzavřel smlouvy se samostatnými dopravci o provozování některých linek MHD.

Dalším místem, kde došlo k integraci městské a regionální dopravy bylo na území města Ostravy, kde v roce 1996 vznikla společnost KODIS s.r.o., která koordinovala Ostravský integrovaný dopravní systém. ODIS je tvořen železnicemi, tramvaji, trolejbusy i autobusy.



### 3 Analýza dopravní obslužnosti mikroregionu Uničovsko

#### 3.1 Charakteristika Olomouckého kraje

Olomoucký kraj je jeden ze 14 vyšších územně samosprávných celků, které společně tvoří území České republiky. Olomoucký kraj se rozkládá na 5 267 km<sup>2</sup> a v roce 2016 jej obývalo 634 720 obyvatel. Je tvořen 5 okresy (viz Obr. 3.1), kterými jsou:

- **Olomouc** s rozlohou 1 620 km<sup>2</sup> a 233 651 obyvateli se skládá z 96 územně nižšími samosprávnými celky,
- **Přerov** rozkládající se na 845 km<sup>2</sup>, s počtem obyvatel 131 228 se skládá ze 104 obcí,
- **Prostějov** zabírající plochu 770 km<sup>2</sup>, který obývá 108 795 obyvatel, se skládá z 97 obcí,
- **Šumperk** je tvořen 1 313 km<sup>2</sup>, což je druhá nejvyšší rozloha v rámci kraje, počet obyvatel je 121 785 a je složen ze 77 obcí, čili druhým nejnižším počtem v kraji,
- **Jeseník** je se svými 719 km<sup>2</sup> nejmenším okresem v rámci kraje, nejmenší je také počtem obyvatel, i počtem obcí, které se na jeho území vyskytují.

Olomoucký kraj se nachází ve střední a severozápadní části Moravy, kde částečně zasahuje do severozápadního Českého Slezska. Své hranice sdílí s dalšími čtyřmi kraji, kterými je Moravskoslezský, Zlínský, Jihomoravský a Pardubický. Sídlem kraje je stejnojmenné město Olomouc.

#### Přírodní podmínky

Území kraje je výjimečné pro dva zcela opačné výškové rozdíly. Na jedné straně se nachází Praděd se svými 1 491 metry a na druhé Hranická propast s -404 metry, což z ní dělá nejhlubší propast v České republice. Kromě Hrubého Jeseníku na území kraje zasahuje Českomoravská vrchovina na západě. Východní hranice se pomalu zvedá k Oderským vrchům. Jižní hranice je tvořena nížinami, které postupně přechází do Jihomoravského kraje.

Další důležitým prvkem kraje je řeka Morava, která pramení na Kralickém Sněžníku, čili na hranicích České republiky a Polska a spojuje území kraje s rakouskou částí Dunaje, díky kterému má ČR přístup až do Černého moře.

## **Doprava**

Město Olomouc je jedním z největších dopravních uzlů na území kraje. Městem prochází hlavní železniční tah spojující přímými spoji Prahu se slovenskými Košicemi, polskými Katowicemi a s přestupy s Vídní a dalšími zeměmi.

Z pohledu dálnic je Olomouc taktéž důležitým městem, neboť jí prochází dálnice D1 spojující Prahu s Ostravou.

Mimo jiné se na území kraje nachází i záložní letiště a v centru kraje nejstarší tramvajová síť.

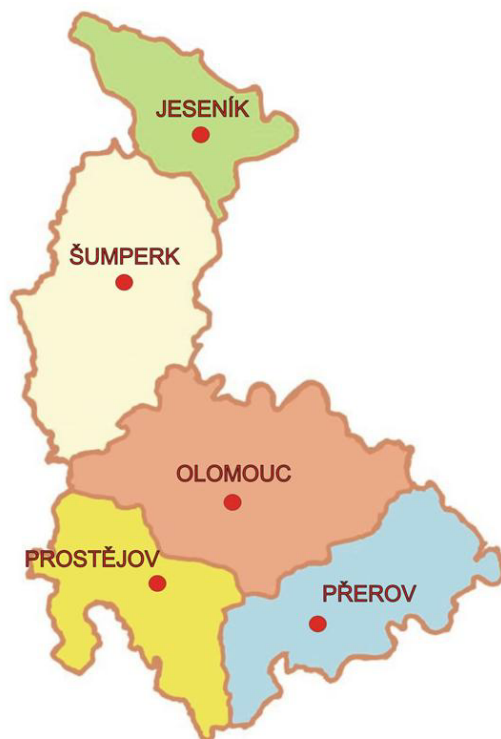
## **Hospodářství**

Na území Olomouckého kraje pracuje velká míra obyvatel v průmyslu a i přesto, že území je tvořeno velkými plochami zemědělské půdy, se počet zaměstnaných v zemědělském sektoru neustále snižuje. Na území kraje se nacházejí podniky jako Moravské železářny Olomouc, Hanácké železářny, Siemens Mohelnice, Cement Hranice, Tondach Hranice, GEMO Olomouc, Hella Mohelnice, PSP Slévárna a. s. a další podniky, které podněcují obyvatele k práci v průmyslu.

## **Turistika**

Z turistického pohledu je Olomoucký kraj plný zajímavých míst, která rozhodně stojí za navštívení. Nejen že kraj disponuje krásnou přírodou lákající k turistice, ale zároveň se pyšní jedním z nejbohatších památkových fondů na území České republiky. Na území kraje turisté mohou nalézt několik hradů, kde nejznámějším je hrad Bouzov, Sovinec, Helfštýn a další.

Obr. 3.1 Olomoucký kraj



Zdroj: Olomoucký kraj: Mapa Olomouckého kraje. 2014. Online.

### 3.2 Charakteristika mikroregionu Uničovsko

Mikroregion Uničovsko se nachází na území Moravy. Přesněji se rozkládá severozápadně od města Olomouce. Jeho rozloha je 315 km<sup>2</sup> a žije v něm bezmála 26 400 obyvatel. V roce 1998 rozhodli starostové 12 obcí o vzniku mikroregionu. Následně se k tehdejším 12 obcím přidaly obce Lipinka a Oskava. Členské obce vzájemně spolupracují při prosazování a následném uskutečňování projektů, které by obce jako jednotlivci nikdy neuskutečnily. Společným cílem obcí tak není jen společný zájem o rozvoj celého mikroregionu, ale také se snaha o vytvoření turisticky atraktivního prostředí, které zvýší návštěvnost oblasti.

Jak plyne z názvu, město Uničov je samotným centrem celého mikroregionu. Jedná se o královské město založené v roce 1213 moravským markrabětem Vladislavem Jindřichem. V současné době je Uničov považován za severní centrum olomouckého okresu a je považován za jedno z jeho nejvýznamnějších středisek. Uničov je město disponující mnoha kulturními památkami, které jsou ve velké míře navštěvovány turisty z okolních regionů, dále nabízí i velké množství sportovního vyžití.

Mikroregion Uničovsko se skládá, jak bylo uvedeno výše, ze 14 obcí s obecním úřadem a dalších, které spadají pod těchto 14 obcí. Celkem se jedná o 39 vesnic, které jsou zobrazeny v obrázku (Obr. 3.2). Těmito obcemi jsou **Dlouhá Loučka**, která je nazývána jižní branou Jeseníků, neboť na její hranici se začíná rozprostírat podhůří Jeseníků, které nabízí turistům mnoho zajímavých lokalit, které jistě stojí za navštívení. Na území obce se nachází motokrosový areál, který je považován za největší v ČR a ročně se na něm uskuteční několik závodů, které přitáhnou tisíce návštěvníků. Do působnosti obce spadá také obec Plinkout a Křivá. Obec **Lipinka** se k mikroregionu přidala 3 roky po jeho založení. Je považována za nejmenší obec mikroregionu a její vznik se datuje před rokem 1457. Původně se jednalo o ves uhlířů a dřevařů. První zmínka o **Medlově** se datuje již ve 12. století a jedná se o obec, která nabízí svým obyvatelům, ale i turistům nádherné prostředí, disponující mnoha sportovně atraktivními lokalitami. Do působnosti obce spadají Králová, Zadní Újezd, Hlivice. **Nová Hradečná**, která se rozprostírá v blízkosti bohatě zalesněné krajiny, která ukrývá turisticky velmi navštěvovaná místa, kterými jsou především Bradlo, Kočičí Skála či Tři Kameny. Vznik obce se datuje na přelomu 13. a 14. století. **Oskava** je obcí, která vznikla v 16. století a nachází se v hluboce zalesněném území. V obci se nachází rekreační oblast, která je v letních měsících využívána k pořádání letních táborů pro mládež. K Oskavě dále patří obce jako Bedřichov, Mostkov, Nemrlav, Třemešek a Václavov. První zmínka o **Pasece** je z roku 1267. Obec nabízí mnoho možností jak pro letní, tak i zimní sportovní vyžití, neboť v blízkosti se nachází malá obec Karlov, která disponuje lyžařskou sjezdovkou. V další nedaleké obci Sovinci je postaven stejnojmenný hrad, nachází se zde také Léčebna dlouhodobě nemocných, která vznikla v předválečném období jako léčebna plicních onemocnění. Obec **Pňovice** se rozprostírá na hranicích Litovelska, Uničovska a Šternberska a její vznik se datuje v roce 1249. Další obcí je **Strukov**, což je malá vesnička založená na pozemcích dřívějšího dvora vedlejšího města **Žerotína**. **Šumvald** je pro mikroregion významný největším chovným rybníkem, který při každoročním výlovu pořádá slavnosti, které navštěvují stovky lidí z celého okolí. K Šumvaldu také patří obec Břevenec. Další obcí, o níž se první zmínka datuje v roce 1334, jsou **Troubelice**. Jedná se o zemědělskou obec, která poskytuje svým občanům mnohé sportovní vyžití. Do působnosti Troubelic spadají také obce Dědinka, Pískov a Lazce. **Újezd** je potom východní branou mikroregionu a její vznik se datuje v polovině 13. století. Do působnosti obce spadají Haukovice a Rybníček. Nejstarší obcí, alespoň podle dochovaných historických důkazů, je obec **Želechovice**. Její vznik se datuje v roce 1078. Do působnosti samotného centra regionu, čili do města

Uničov, spadají obce Brníčko, Dolní Sukolom, Horní Sukolom, Střelice, Renoty, Benkov, Dětrichov a Nová Dědina.

Obr. 3.2 Mikroregion Uničovsko



Zdroj: Uničovsko. Mapa mikroregionu. 2006. Online.

### 3.2.1 Historie města

První doklady o životě na Uničovsku spadají do **starší doby kamenné**. Dokazují to místní naleziště kamenných nástrojů vyrobených moderním člověkem, který žil před 35 000 lety. Tyto nástroje spadají do kulturního technokomplexu, který byl v období staršího paleolitu jedním z hlavních kultur Moravy.

Dalším objevem jsou lidská sídliště, jejichž vznik se datuje do **mladší doby kamenné**. Nejrozsáhlejší obydlené lokality se nacházely na území Uničova, Brníčka, Nové Dědiny a Dědinky.

Samotné město Uničov vzniklo v roce 1213 na popud markraběte Vladislava Jindřicha, který na území města pozval kolonisty s cílem využít místní půdu k vybudování nových osad.

Postupem času vzniklo celé město, které bylo pojmenováno Uničov. V době vzniku v zemi vládl Přemysl Otakar I., jehož moravským zástupcem byl Vladislav Markrabě, a tak se Uničov stal městem královským.

Prvotním podnětem k založení města byla úmluva markrabího s německými kolonisty. Na základě této úmluvy bylo území rozděleno na jednotlivé pozemky. Vlastníkem veškeré půdy v té době byl král, který ji přicházejícím kolonistům pronajímal a ti mu každoročně odváděli poplatek a k tomu toho daň z vypěstovaného množství plodiny.

Smyslem založení města byla těžba stříbra a železné rudy, avšak očekávání panovníka nikdy nebyla naplněna. Pro svou dobrou geografickou polohu bylo město centrem, kam se svážely veškeré vytěžené suroviny z okolí. Cílem panovníka bylo, aby město prosperovalo a jemu tak plynuly příjmy z daní od obyvatel města, kteří nejvíce přispívali do panovníkovy pokladny. Zároveň panovník uděloval takzvaná městská práva, například k prodeji masa a určoval, do jaké vzdálenosti smí obchodník maso prodávat.

V období husitských válek se panovníci na území města relativně rychle měnili. Ve městě vedle sebe žili jak vyznavači husitů, tak katolíci, což v budoucnu zapříčinilo mnoho rozepří. Král Zikmund Lucemburský, který podporoval katolíky, dal město do správy olomouckému biskupovi. Avšak zakrátko bylo město obsazeno knížetem Zikmundem Korybutovičem, který zastával husity. Přesto na území města zavedl ve farním kostele přijímání pod obojím způsobem, což město počestilo a poté několik let působilo jako významná bašta husitství na Moravě. Tento stav netrval příliš dlouho. Markrabě Albrecht město vojensky obsadil a vliv katolíků začal opět růst.

I po skončení husitských bojů pokračovalo soupeření mezi katolíky a husity. Společně se podíleli na správě města. Ke zlomu došlo za vlády Jiřího z Poděbrad, na kterého byla uvalena papežská klatba. Uničov se tehdy postavil na jeho stranu, což bylo rozhodujícím krokem k vyhnání německých sympatizantů. Jako odměnu Jiří z Poděbrad udělil městu natrvalo statut královského města a rozhodl, že majetek vyhnaných Němců připadne městu.

V nadcházejícím období došlo k mnoha změnám, ale Uničov byl na ekonomickém vzrůstu, což překazila až třicetiletá válka. Ta měla za příčinu úpadek. Město během této války přišlo o status královského města, neboť se účastnilo stavovského povstání. Povstání se však obyvatelé města účastnili zcela nedobrovolně a pod nátlakem. Statut mu byl navrácen až Ferdinandem II. Štýrským.

Po obsazení Švédy a požáru, který zachvátil celé město, se Uničov vzpamatovával dlouhá léta. Teprve počátkem 18. století došlo k částečné obnově, kdy začal opět růst počet obyvatel a město pomalu získávalo opět svou původní tvář.

Až do první světové války Uničov vzkvétal. Na jeho území převládalo zemědělství a pomalu se rozvíjel průmysl. Od 60. let 19. století se život ve městě začal více rozvíjet. Vznikaly především kulturní a sportovní spolky, které slučovaly obyvatele za účelem rozvoje kultury a sportu na území města.

Po vzniku Československé republiky, i přes počáteční odpor německého obyvatelstva, žili obě národnosti v poklidu. Teprve s příchodem Hitlera si německé obyvatelstvo začalo uvědomovat svou národnost a začali zakládat politické spolky tak, jako tomu bylo po celém území.

Po skončení války došlo v první řadě k obnově škol, nemocnic a kultury. Vznikly nové školy a rozšiřovala se zdravotní péče. Postupně město rozvíjelo svůj průmysl a v roce 1953 byly založeny Uničovské strojírný, které byly pobočkou Škody. Město postupně ztrácelo zemědělský charakter a díky rozvoji průmyslu nabývalo ekonomického růstu.

Nově vzniklá společnost přilákala díky pracovním pozicím nové obyvatele, čímž vzrostl počet obyvatel města a bylo zapotřebí rozšířit a rozvíjet město. S ekonomickým růstem a růstem počtu obyvatel město měnilo svou podobu. Měnila se veřejná prostranství, byly vystavěny budovy jako poliklinika, autobusové nádraží, koupaliště.

Rok 1968 město nijak nezasáhlo a jeho rozvoj pokračoval dále. Byla vystavěna sídliště, která nabízela mnoho bytových jednotek, a tak bylo město otevřeno nově přichozím obyvatelům.

V dnešní době je Uničov prosperujícím městem, kde žije 11 579 obyvatel. Město je spádovým centrem pro několik okolních vesnic, s kterými dohromady vytváří mikroregion. Obyvatelé mikroregionu do Uničova dojíždí za prací a veřejnými službami jako je vzdělání, kultura a jiné. V dnešní době se na území města nachází několik zahraničních, ale i domácích firem, které společně poskytují tisíce pracovních míst. Zároveň Uničov nabízí širokou škálu vzdělávání počínaje mateřskými školami až po vyšší odborné vzdělávání. Uničov je vyhledávaným centrem pro své historické jádro a krásnou přírodu.

### 3.3 Charakteristika dopravní infrastruktury

V následující podkapitole je charakterizována silniční síť mikroregionu Uničovsko, neboť právě ta je základním prvkem pro fungování dopravní obslužnosti regionu.

#### Silniční doprava

Mikroregion Uničovsko se nachází na hranici Olomouckého a Moravskoslezského kraje. Oblast je dostatečně pokryta pozemními komunikacemi. Nachází se zde silnice II. a III. tříd, které tvoří hlavní strukturu silniční sítě spojující obce mezi sebou, a které navazují na řadu silnic jiných regionů. Velká část silniční sítě prošla v posledních letech revitalizací, ale mnoho z nich na opravy teprve čeká z důvodu nedostatku finančních prostředků. Mimo silniční síť se na úrovni obcí nacházejí místní komunikace, které umožňují hladkou dostupnost k domovům, a které jsou ve správě obce.

Na území regionu se nacházejí 4 silnice II. třídy:

- č. II/444 je silnice začínající v Mohelnici vedoucí přes Úsov – Medlov – Uničov – Újezd – Mladějovice – Babice – Šternberk – Těšíkov – Hraničné Petrovice – Domašov nad Bystřicí – Heroltice – Libavou, kde se napojuje na silnici č. II/440. Skrze vyjmenované obce silnice č. II/444 propojuje západní část mikroregionu s východní.
- č. II/446 počínající v Olomouci je silnice, která propojuje krajské město s polskou hranicí. Obce nacházející se na trase a patřící do mikroregionu jsou Pňovice – Strukov – Želechovice – Uničov – Nová Hradečná – Šumvald, odkud dále pokračuje k hranicím země. Silnice tak propojuje jihovýchodní část mikroregionu se severní.
- č. II/447 je krátká silnice propojující město Šternberk s Litovlí. Silnice zasahuje na území obcí Žerotín, Strukov a Pňovice, které jsou součástí mikroregionu.
- č. II/449 je silnice, která propojuje jižní hranici mikroregionu se severní. Její počátek je ve městě Litovel a končí v Rýmařově, v Moravskoslezském kraji. Obce mikroregionu, kterými silnice prochází jsou Střelice – Uničov – Dolní Sukolom – Horní Sukolom – Dlouhá Loučka.

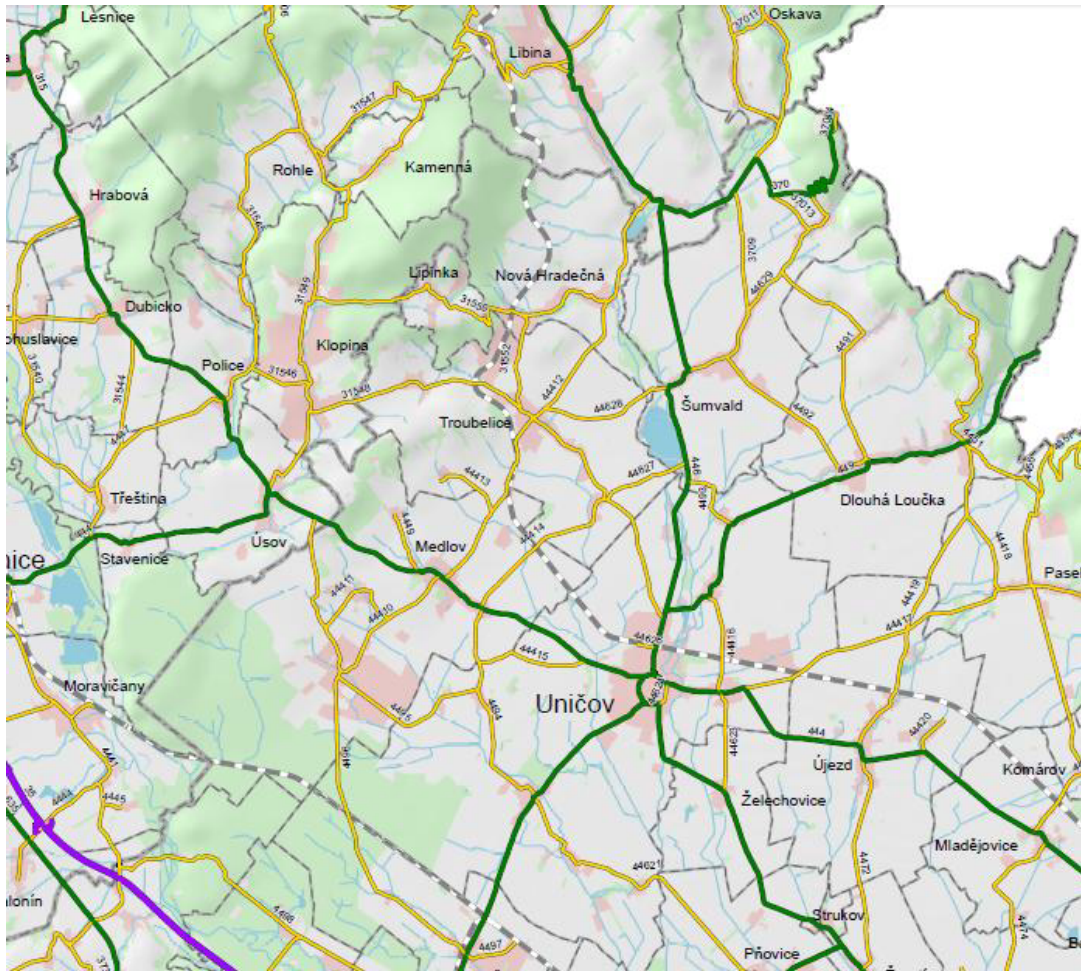
Silniční síť je zobrazena v obrázku (Obr. 3.3).

Silnice č. II/444 a č. II/447 umožňují napojení na silnici č. I/46 ve městě Šternberk, která vede do města Opavy a propojuje tak silniční síť mikroregionu Uničovsko se sítí Moravskoslezského kraje.



Na území mikroregionu nefunguje městská hromadná doprava v žádném z měst. Veřejná doprava je tak zajišťována autobusovými dopravci ARRIVA MORAVA, a. s. a Vojtila Trans s. r. o. Smržice. Obce mikroregionu využívají autobusovou dopravu.

Obr. 3.3 Silniční síť mikroregionu Uničovsko



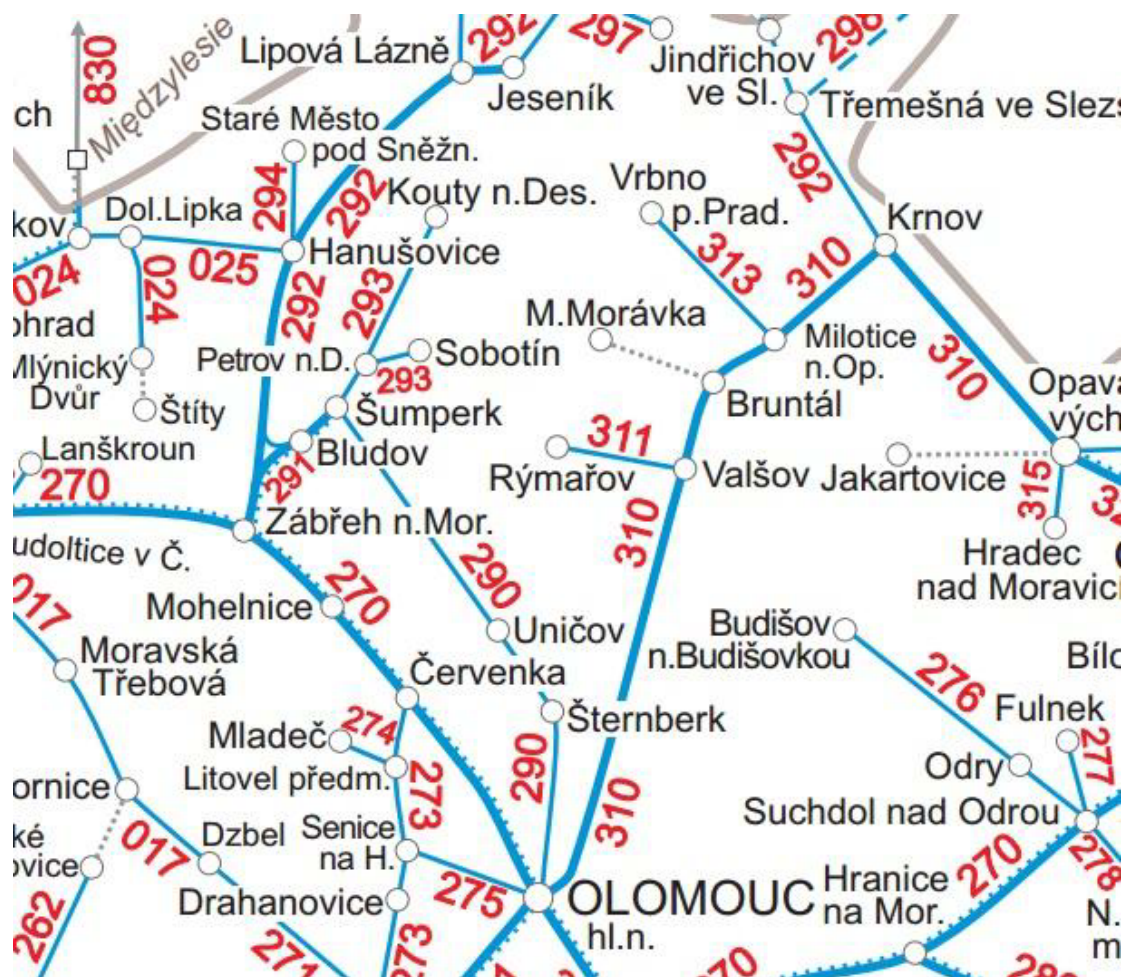
Zdroj: Olomoucký kraj: Začlenění stávající silniční sítě OK. 2013. Online. Vlastní úprava.

## Železniční doprava

Železnice vedoucí skrze mikroregion Uničovsko spojuje výchozí město Olomouc s cílovým městem Jeseník. Ovšem vlak spojující tato města v tomto směru jezdí jednou denně, taktéž v opačném směru jen jednou denně. Nejvíce spojů je potom trasa Olomouc – Šumperk. Železniční síť na úrovni mikroregionu je dostačující. Železnice prochází čtyřmi obcemi - Nová Hradečná, Troubelice, Uničov a Újezd u Uničova. Lidé žijící v regionu využívají vlaky především k přepravě do zaměstnání, škol, nemocnic, apod.

Na obrázku (Obr. 3.4) je zobrazena železniční síť mikroregionu. Trať 290 prochází skrze region a propojuje město Olomouc a Šumperk. Trať v rámci mikroregionu protíná čtyři obce – Újezd, Uničov, Troubelice a Novou Hradečnou.

Obr. 3.4 Železniční síť mikroregionu Uničovsko



Zdroj: ČD: Železniční síť. 2016. Online. Vlastní úprava.

### 3.4 Charakteristika dopravní obslužnosti regionu

Na území mikroregionu Uničovsko je poskytována veřejná doprava prostřednictvím autobusové a železniční dopravy. Ve větší míře je zastoupena autobusová, protože ta propojuje všechny obce regionu a umožňuje tak lidem využívat služeb okolních obcí. Železniční trať prochází pouze čtyřmi obcemi, což omezuje obyvatele okolních vesnic ve využívání vlakové dopravy. Veřejná doprava je však na území nastavena tak, aby autobusové linky propojovaly obce bez vlakových zastávek s obcemi s železnicí, což umožňuje většímu počtu obyvatel využívat i železniční dopravu.

### 3.4.1 IDS Olomouckého kraje

Integrovanému dopravnímu systému Olomouckého kraje (dále IDSOK) předcházelo několik samostatných dílčích systémů, které postupně vznikaly od roku 1997 do roku 2001. Jednalo se o IDOS Olomoucka, IDS Hranice, IDS Šumperk, IDS Zábřeh. Po zrušení okresních úřadů přešly jejich kompetence na kraje. Od roku 2003 potom kraj integroval další oblasti svého území. Vznikl tak IDS Prostějov, IDSOK Šumpersko a Jesenicko, IDSOK Přerov, IDSOK na Železnici Desná, IDSOK Olomoucko, IDSOK Prostějovsko a IDSOK dopravy Českých drah.

IDSOK je systém, který cestujícím umožňuje využívat jednotný, jednodušší a především výhodnější cenový tarif na území kraje. Cestujícímu v dnešní době stačí zakoupit pouze jeden jízdní doklad, prostřednictvím kterého smí využívat jak autobusovou, tak vlakovou i městskou hromadnou dopravu. Jeho smyslem je volné přecházení mezi více druhy veřejné dopravy, které objednává kraj, popřípadě jednotlivé obce.

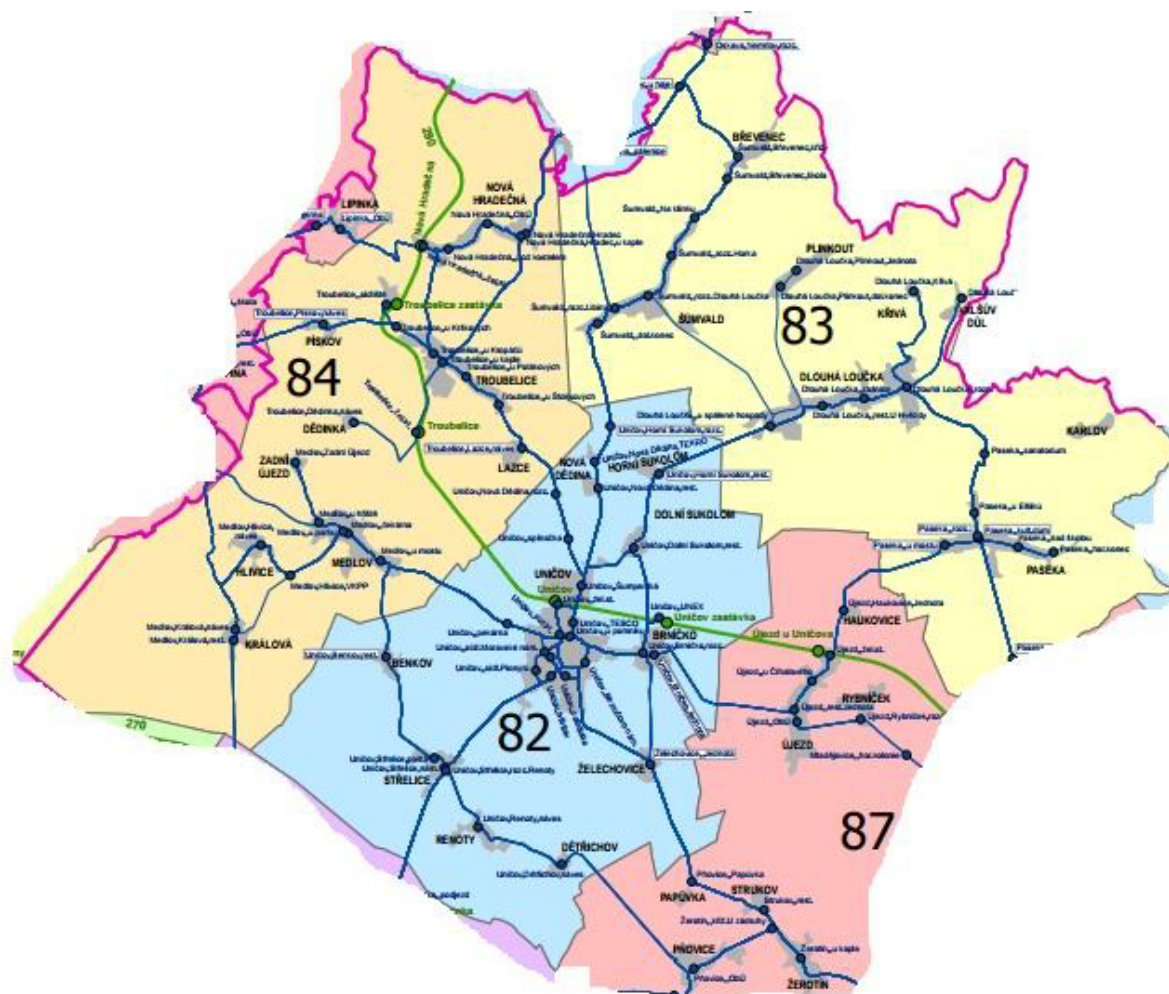
V roce 2012 potom vznikl jednotný Koordinátor Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje (dále KIDSOK). Jedná se o příspěvkovou organizaci kraje. Jejím cílem je centrálně řídit veřejnou dopravu na území kraje. Od začátku roku 2015 má KIDSOK plné oprávnění uzavírat smlouvy v oblasti dopravní obslužnosti ve veřejné dopravě a také drážní dopravě. KIDSOK mimo jiné také uzavírá smlouvy s obcemi na území kraje. Obsahem smluv je výše poskytovaného příspěvku každé obce na zajištění dopravní obslužnosti na svém území. Do konce roku 2014 si každá obec zajišťovala dopravní obslužnost na základě svého uvážení a Olomoucký kraj ji poskytoval příspěvky. Tato funkce však přešla na Olomoucký kraj, přesněji na KIDSOK, od 1. 1. 2015.

Organizátor by měl naplňovat strategický cíl rozvoje integrovaného dopravního systému. IDSOK by měl vytvořit takový systém, který umožní lidem využívat veřejnou dopravu co nejoptimálněji k jejich ekonomickým a časovým možnostem. IDSOK garantuje jednotný tarif, poskytuje informace o IDS a mimo jiné zajišťuje i tzv. controlling v rámci systému.

Obrázek (Obr. 3.5) zobrazuje zónové rozdělení mikroregionu. Uničovsko je rozděleno na 4 tarifní zóny, které jsou vzájemně propojeny.



Obr. 3.5 Zónové rozdělení mikroregionu Uničovsko

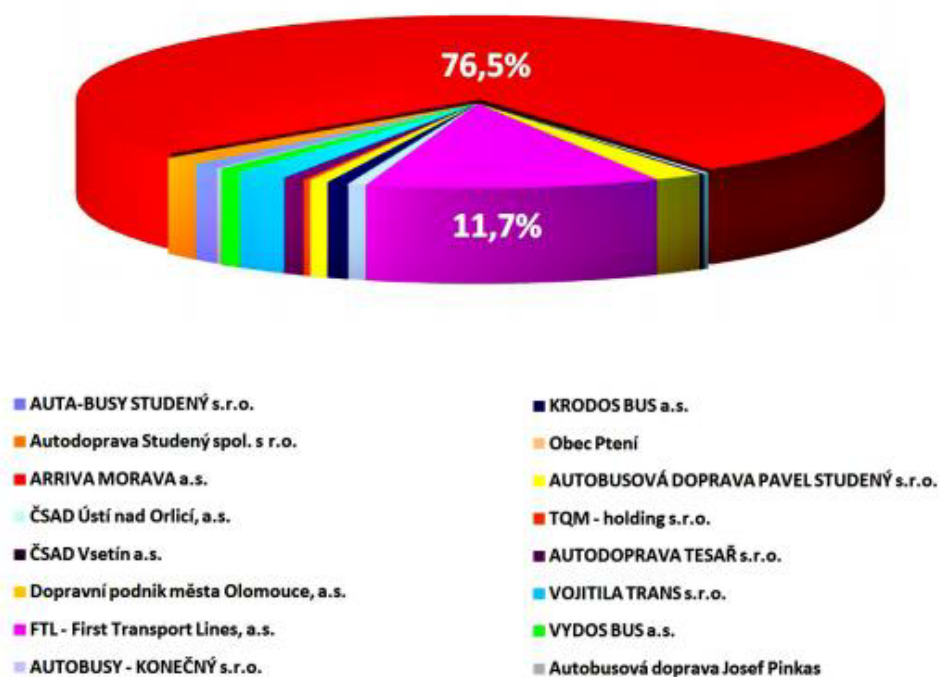


Zdroj: IDSOK: Mapa zón v IDSOK – 2016. Online. Vlastní úprava.

KIDSOK má uzavřené smlouvy o zajištění veřejné linkové dopravy s několika firmami. Mezi nejznámější autobusové přepravce na území Olomouckého kraje patří ARRIVA MORAVA, a. s., VOJTLA TRANS, s. r. o., popřípadě AUTOBUSY – KONEČNÝ s. r. o. a mnoho dalších. V oblasti železniční přepravy se vyskytují pouze dva přepravci, a to České Dráhy, a. s. a ARRIVA MORAVA, a. s.

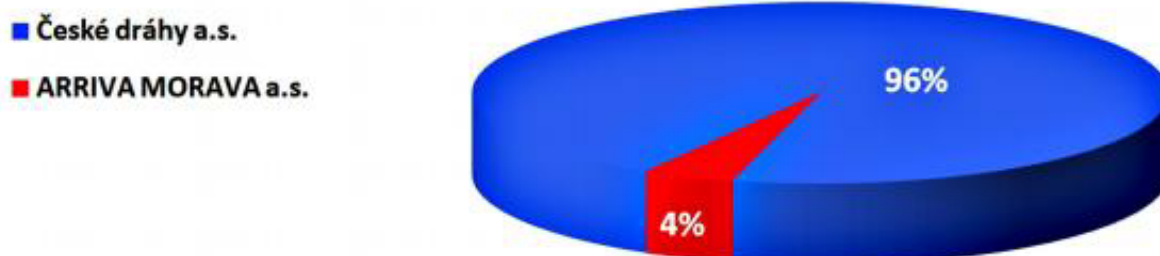
Obrázek (Obr. 3.6) znázorňuje, jak se jednotliví autobusoví dopravci procentuálně podílejí na zajištění veřejné linkové přepravy. Největší procento, tedy 76,5 %, zaujímá společnost ARRIVA MORAVA, a. s..

Obr. 3.6 Procentuální vyjádření zastoupení jednotlivých autobusových dopravců Olomouckého kraje



Zdroj: KIDSOK: Výroční zpráva 2015. Online.

Obr. 3.7 Procentuální vyjádření zastoupení jednotlivých vlakových dopravců Olomouckého kraje



Zdroj: KIDSOK: Výroční zpráva 2015. Online.

Obrázek (Obr. 3.7) zobrazuje procentuální vyjádření podílu vlakových dopravců na zajištění železniční přepravy. Z grafu je patrné, že největší mírou se na vlakové přepravě podílí společnost České dráhy, a. s.. ARRIVA MORAVA, a. s. zajišťuje vlakovou dopravu pouze na úseku Šumperk – Kouty nad Desnou v délce 20,8 km. Jedná se o trať ve vlastnictví Svazku obcí údolí Desné.

### 3.4.2 Financování dopravní obslužnosti

Od 1. 1. 2015 na území Olomouckého kraje došlo k úplnému sjednocení dopravní obslužnosti. Tímto aktem došlo k pověření KIDSOK k uzavírání smluv s dopravci, k úhradě jejich prokazatelných ztrát, dále k ukládání, popřípadě vymáhání pokut a dalším právním úkonům plynoucích z veřejné osobní dopravy v kraji. KIDSOK tak získal povinnost centrálně uzavírat s obcemi smlouvy o poskytnutí příspěvku na zajištění dopravní obslužnosti.

Jednotlivé obce pak přispívají každoročně kraji příspěvek na zajištění dopravní obslužnosti. Tento příspěvek je smluvně určen jako 70 Kč na obyvatele obce. Následující tabulka (Tab. 3.8) znázorňuje výši příspěvků, které uhradily obce mikroregionu Uničovsko kraji. Počet obyvatel v tabulce je k 1. 1. 2016

Na základě zjištěných dílčích příspěvků, které obce odvádějí kraji, lze určit, že mikroregion Uničovsko jako celek přispívá kraji 1 777 160 Kč. Celkový příspěvek od obcí celého kraje činil v roce 2016 37 742 000 Kč. Graf (Obr. 3.9) znázorňuje podíl finančních prostředků, které uhradil mikroregion Uničovsko kraji v roce 2016 ve srovnání s celkovým objemem příspěvku za všechny obce kraje.

Tab. 3.8 Výše příspěvků obcí kraji na zajištění DO

Název	Počet obyvatel	Výše příspěvku v Kč
Dlouhá Loučka	1 934	135 380
Lipinka	197	13 790
Medlov	1 559	109 130
Nová Hradečná	809	56 630
Oskava	1 327	92 890
Paseka	1 273	89 110
Pňovice	921	64 470
Strukov	142	9 940
Šumvald	1 688	118 160
Troubelice	1 884	131 880
Újezd u Uničova	1 372	96 040
Uničov	11 579	810 530
Želechovice	240	16 800
Žerotín	463	32 410
<b>Celkem</b>	<b>25 385</b>	<b>1 777 160</b>

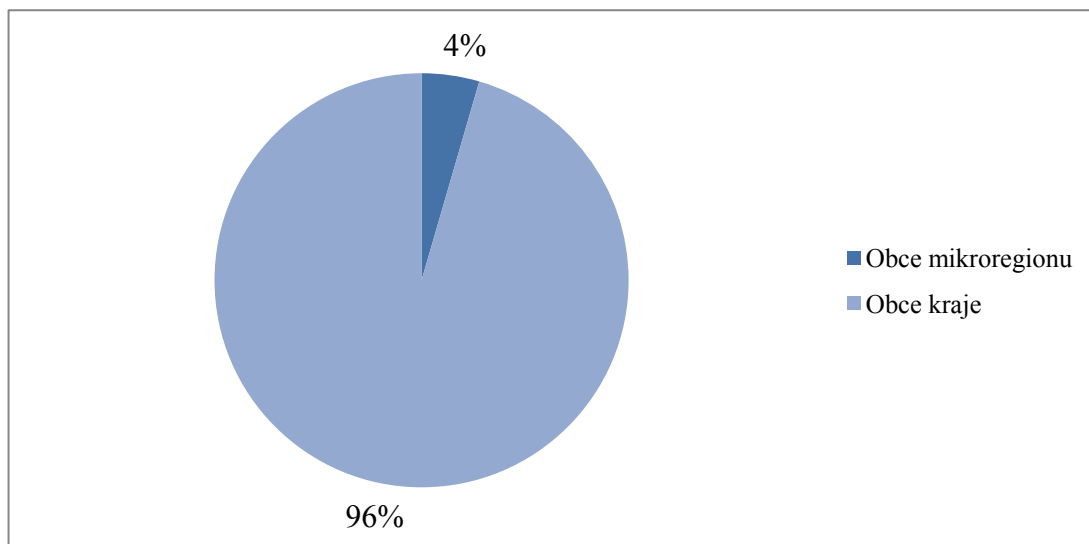
Zdroj: Vlastní zpracování dle interních materiálů KIDSOK

Regionální informační servis v roce 2017 eviduje na území Olomouckého kraje celkem 34 mikroregionů. Jedná se nejčastěji o dobrovolné svazky a sdružení obcí.

KIDSOK má v rámci kraje plošně nastavenou částku 70 Kč na jednoho obyvatele obce. Touto částkou každoročně jednotlivé obce přispívají kraji na správu dopravní obslužnosti na jejich

území. Díky tomuto se dá jednoduše vyčíslit, kolika prostředky přispívají jednotlivé regiony kraji na zajištění dopravní obslužnosti.

Obr. 3.9 Grafické znázornění podílu finančních prostředků mikroregionu na celkovém objemu



Zdroj: Vlastní zpracování dle interních materiálů KIDSOK

Tab. 3.10 Výše kompenzace dopravcům od kraje v rámci mikroregionu v roce 2016

	Počet km v roce 2016	Cena km v roce 2016 v Kč	Celkem v Kč
ŽD	451 762	140	63 246 680
VLD	926 104	33,8	31 302 315
Kraj uhradil dopravcům			<b>94 549 995</b>

Zdroj: Vlastní zpracování dle interních materiálů KIDSOK

Tabulka (Tab. 3.10) znázorňuje počet kilometrů, které najeli dopravci na území mikroregionu Uničovsko v roce 2016. Je patrné, že veřejná linková doprava najezdí více kilometrů a kraj autobusovým dopravcům dorovnal prokazatelnou ztrátu ve výši 31 302 315 Kč. U železničních dopravců se jednalo o kompenzaci ve výši 63 246 680 Kč. Dohromady potom kraj za zajištění dopravní obslužnosti na území mikroregionu v roce 2016 zaplatil 94 549 995 Kč.

### Finanční prostředky kraje na úhradu prokazatelné ztráty dopravce

V následující tabulce (Tab. 3.11) jsou zobrazeny finanční prostředky, které v letech 2012 až 2016 poskytl kraj na úhradu prokazatelné ztráty pro autobusové dopravce. Mimo jiné je uveden počet kilometrů, které během jednotlivých let dopravci najeli při poskytování dopravní obslužnosti na území Olomouckého kraje. Pro lepší představu je ztráta přepočtena

na 1 km. Je tedy patrné, že Olomoucký kraj poskytuje stále vyšší prostředky dopravcům na úhradu jejich prokazatelné ztráty.

Tab. 3.11 Financování veřejné linkové dopravy Olomouckým krajem v letech

Rok	Počet ujetých km	Úhrada prokazatelné ztráty	Ztráta v Kč na km
2012	16 190 817	370 337 558	22,87
2013	16 106 205	368 769 300	22,90
2014	17 469 793	372 364 134	21,31
2015	20 024 038	441 367 659	22,04
2016	20 726 980	453 575 040	21,88

Zdroj: Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje. Finanční prostředky poskytnuté krajem na úhradu prokazatelné ztráty pro dopravce. Vlastní zpracování.

Tabulka (Tab. 3.12) znázorňuje finanční prostředky, které v letech 2012 až 2016 poskytl Olomoucký kraj na úhradu prokazatelné ztráty železničním dopravcům. Pro lepší představu jsou uvedeny kilometry, které vlaky v jednotlivých letech ujely a ztráty jsou přepočteny na 1 km.

Tab. 3.12 Financování železniční dopravy Olomouckým krajem v letech

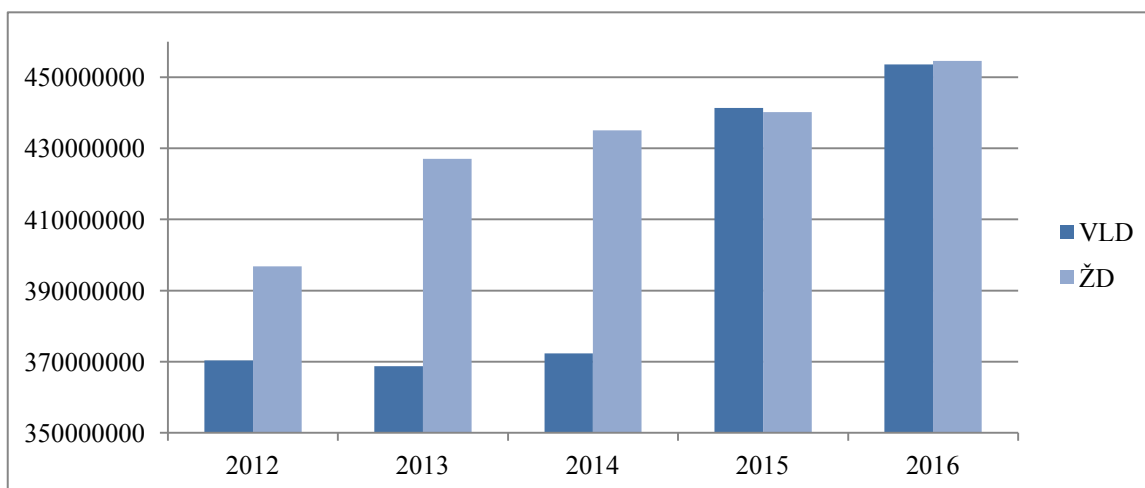
Rok	Počet ujetých km	Úhrada prokazatelné ztráty	Ztráta v Kč na km
2012	1 654 852	396 863 000	239,82
2013	2 218 652	427 015 000	192,47
2014	2 450 386	435 015 000	177,53
2015	2 380 950	440 185 000	184,88
2016	3 277 620	454 599 973	138,70

Zdroj: Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje. Finanční prostředky poskytnuté krajem na úhradu prokazatelné ztráty pro dopravce. Vlastní zpracování.

Výše úhrad jednotlivým dopravcům se odvíjí od ceny za 1 km přepravy. Každoročně Koordinátor integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje (dále jen KIDSOK) dostane od dopravců požadavky na výši kompenzací a odhad kilometrů v nadcházejícím roce. Vedení KIDSOK požadavky projedná a s každým dopravcem uzavře dodatek ke smlouvě, kde jsou uvedeny přesné částky. Pokud pak dopravce najede kilometry nad rámec uvedený ve smlouvě, musí ztrátu uhradit ze svých peněžních prostředků.



Obr. 3.13 Grafické znázornění výše úhrad VLD a ŽD v letech



Zdroj: Vlastní zpracování

Obrázek (Obr. 3.13) graficky srovnává výši úhrad veřejné linkové dopravy a železniční dopravy. Z obrázku je patrné, že vyššími finančními prostředky kraj přispívá na železniční dopravu. To je způsobeno především velikostí sítí, kterou tvoří autobusová a zvláště železniční doprava.

Železniční přepravu využívá mnohem méně lidí ve srovnání s autobusovou a tuto ztrátu musí dorovnávat kraj. Vzhledem k povinnosti zajistit dopravní obslužnost, nelze zcela vyloučit prodělečné spoje, a je proto zapotřebí tyto ztráty hradit z rozpočtu kraje.

### 3.5 Metody hodnocení dopravní obslužnosti

Metodikou k hodnocení dopravní obslužnosti nejlépe vystihuje Pospíšil (2009), který za jednoduché metody hodnocení považuje metody, jako dopravní dostupnost sídla k centru, ať už středisku regionu, či významného zaměstnavatele apod.

Existuje řada metod, jak hodnotit dopravní obslužnost. Nejznámějšími metodami jsou:

- vzdálenost obce od centra regionu,
- vzdálenost obce od krajského města a okolních měst, kde se nacházejí významní zaměstnavatelé,
- index polohy,
- počet autobusových a vlakových spojů na území regionu.

K vyhodnocení úrovně dopravní obslužnosti je vhodné využít bodovací metodu. Podle Rektořika (2007), se jedná o jednu ze základních vícekriteriálních metod hodnocení.

Metoda je založena na základě stupnic a škál, které je možno používat samostatně, anebo mohou být součástí dalších vícekritériálních metod, kde slouží k rozdělení kritérií dle důležitosti atd.

Bodovací metoda podle Jablonského a Dlouhého (2015) předpokládá, že hodnotitel může kvantitativně ohodnotit, jak jsou jednotlivá kritéria důležitá díky předem navolené stupnici bodů, například od 1 do 10. Čím více je kritérium důležité, tím lépe bude bodově ohodnoceno.

### **3.5.1 Vzdálenost obce od hlavního centra mikroregionu**

Pro analýzu úrovně dopravní obslužnosti byla jako první vybrána metoda určení vzdálenosti obce od centra regionu.

#### **Kritéria, dle kterých budou určeny body:**

- vzdálenost do 5 km – 2 body,
- vzdálenost nad 5 km do 10 km – 1 bod,
- vzdálenost nad 10 km – 0 bodů.

Vzdálenosti budou měřeny podle webové stránky [www.mapy.cz](http://www.mapy.cz), vždy od středu obce na Masarykovo náměstí města Uničov.

### **3.5.2 Vzdálenost obcí od krajského města a měst s významnými zaměstnavateli**

Další metodou byla zvolena metoda určující vzdálenost od krajského města a měst, kde se vyskytují firmy zaměstnávající významný podíl obyvatel regionu. Tento ukazatel je použit z toho důvodu, že dopravní obslužnost je ze zákona služba, která má lidem umožnit cestu do zaměstnání, za službami apod. Na území vybraných měst se nachází významní zaměstnavatelé nabízející spoustu pracovních příležitostí.

#### **Kritéria, dle kterých budou určeny body:**

- vzdálenost obce do 20 km včetně – 2 body,
- vzdálenost obce do 40 km včetně – 1 bod,
- vzdálenost obce do 60 km včetně – 0 bodů.

### **3.5.3 Index dopravní polohy**

Podle Pospíšila (Pospíšil, 2009) je doprava jednou ze základních a nejdůležitějších vlastností osídlených oblastí. Ve své práci určil kritéria bodování pro silniční síť ve vztahu k obci.

Tato kritéria budou následně využita k analýze dopravní obslužnosti mikroregionu Uničovsko.

#### **Kritéria pro bodování vzdálenosti obcí k přípoji na dálnici:**

- vzdálenost zastavěného území obce od sjezdu z dálnice do 5 km (včetně) – 5 bodů,
- vzdálenost zastavěného území obce od sjezdu z dálnice v rozmezí 6 až 10 km (včetně) – 3 body,
- vzdálenost zastavěného území obce od sjezdu z dálnice od 11 do 15 km (včetně) – 1 bod.

#### **Kritéria pro bodování obcí dle jejich připojení k silniční síti:**

- průjezd silnice první třídy zastavěným územím obce – 4 body,
- vzdálenost zastavěného území obce od silnice I. třídy do 5 km (včetně) – 2 body,
- vzdálenost zastavěného území obce od silnice I. třídy od 6 km do 10 km (včetně) – 1 bod,
- průjezd silnice II. třídy zastavěným územím obce – 1 bod.

Jiné typy komunikací, jako například místní komunikace, se neberou v potaz.

V oblasti železniční dopravy se bodují pouze obce, na jejichž území se vyskytuje stanice, popřípadě zastávka. V případě, že železnice pouze prochází a nezastavuje, se považuje obec za obec bez železniční dopravy. Pospíšil ve své práci využívá stupnici:

#### **Kritéria pro bodování obcí dle železniční sítě:**

- průchod „národní“ železniční tratě – 1 bod,
- průchod celostátní železnice – 2 body,
- průchod regionální železnice – 1 bod,
- železnice s více dopravními kolejemi (dvou a vícekolejné železnice) – 1 bod,
- elektrizovaná železnice – 1 bod.

### **3.5.4 Počet autobusových a vlakových spojů na území mikroregionu**

Dopravní obslužnost může být hodnocena také podle počtu spojů. Na základě zjištěných informací lze jednotlivé obce porovnat, zdali mají dostatečný počet spojení s centrem regionu, anebo naopak nadbytek a nejsou tak dostatečně využívány. Opět bude využita bodovací metoda a jednotlivé body budou udělovány na základě předem stanovené škály spojů.

### **Kritéria pro bodování počtu spojů**

- Počet spojů v pracovní den nad 16 – 2 body,
- Počet spojů v pracovní den do 15 – 1 bod,
- Počet spojů v pracovní den do 5 – 0 bodů.

### **3.6 Analýza dopravní obslužnosti mikroregionu Uničov**

V následujících podkapitolách bude postupně analyzována dopravní obslužnost mikroregionu Uničovsko podle výše zmíněných metod. U každé metody budou upravena jednotlivá kritéria a jejich body tak, aby výsledek měl vypovídající charakter.

#### **3.6.1 Vzdálenost obcí od města Uničov**

##### **Kritéria, dle kterých budou určeny body:**

- vzdálenost do 5 km – 2 body,
- vzdálenost od 6 km do 10 km – 1 bod,
- vzdálenost od 11 km – 0 bodů.

První metodou je metoda vzdálenost jednotlivých obcí od samotného centra mikroregionu. Jedná se o město Uničov, na jehož území se nachází velký počet zaměstnavatelů, kteří zaměstnávají nemalé procento obyvatel mikroregionu. Proto je velmi důležitá dopravní obslužnost, aby se lidé dostali za prací, ale i za vzděláním, či dalšími službami.

Příloha č. 1 zachycuje vzdálenosti jednotlivých obcí od Uničova. Hodnoty byly zjištěny pomocí webové stránky [www.mapy.cz](http://www.mapy.cz) a jsou uváděny v kilometrech. Na základě předem definovaných kritérií, byly přiřazeny jednotlivé body.

Z přílohy č. 1 je zřejmé, že je mikroregion tvořen obcemi, kde nejkratší vzdálenost je 1,6 km a naopak nejdelší 20,3 km. Podle vzdálenosti od centra regionu byly obce rozděleny do tří kategorií. Obce vzdálené do 5 kilometrů, od 6 do 10 kilometrů a dále nad 11 kilometrů. Obcí do 5 kilometrů je celkem 9 a každé byly přiřazeny dva body. Obcí spadajících do rozmezí 6 až 10 kilometrů je 18 a každé byl přidělen jeden bod. Zbylým obcím nebyl přidělen žádný bod, neboť jejich vzdálenost překračuje hranici 11 kilometrů. Průměrná vzdálenost k Uničovu je 8,77 kilometru.

### **3.6.2 Vzdálenost obcí od krajského města a měst s významnými zaměstnavateli**

V rámci této podkapitoly budou bodově ohodnoceny vzdálenosti mezi obcemi mikroregionu a městy, na jejichž území se nacházejí významní zaměstnavatelé a kam denně lidé jezdí za prací, vzděláním a službami.

#### **Olomouc**

Pro analýzu byla jako první vybrána Olomouc, která je krajským městem a na jejímž území se nachází k roku 2015 29 335 registrovaných podniků. K nejvýznamnějším patří především velkoobchod a maloobchod, dále potom profesní a vědecká činnost a další. Na území města se nacházejí známé firmy jako OLMA či Nestlé. Velký počet lidí pracuje také v oblasti průmyslu, stavebnictví, ale i ve veřejném sektoru, ať už na krajském, či okresním soudě, tak na krajském, či městském úřadě města.

Zároveň je Olomouc kulturním centrem celého kraje, Díky mnoha divadlům, kinům, zoologické zahradě a dalším, ji denně navštěvují obyvatelé okolních regionů, a proto je úroveň dopravní obslužnosti velmi důležitá.

#### **Mohelnice**

Dalším městem je Mohelnice, která je ve srovnání s krajským městem mnohonásobně menším zaměstnavatelem, avšak ve vztahu ke zkoumanému regionu je silným subjektem na trhu práce. Ve městě Mohelnice je registrováno 1 660 ekonomických subjektů. V převážné míře se jedná opět o velkoobchod a maloobchod, ale hned na druhém místě je průmysl. Jedná se především o firmy Hella a Siemens.

#### **Uničov**

Třetím městem pro analýzu bude Uničov. Jedná se o samotné centrum mikroregionu, kde je registrováno 2 162 ekonomických subjektů. V převaze je opět velkoobchod a maloobchod a stejně jako v Mohelnici je i v Uničově na druhém místě průmysl a hned za ním stavebnictví. V oblasti průmyslu se jedná především o firmy Unex, Miele, Hexpol a Biomac, ve stavebnictví potom firma VHH Thermont.

#### **Litovel**

Nemalým městem v počtu ekonomických subjektů je i město Litovel, které bude taktéž předmětem analýzy. Na jeho území je k roku 2015 registrováno 1 984 ekonomických subjektů

a taktéž je významným zaměstnavatelem obyvatel mikroregionu. Nejrozšířenější je opět velkoobchod a maloobchod. Na druhém místě je průmysl, kam se řadí významné společnosti, jako SEV, Europasta, Orrero, Papcel, Hopax nebo pivovar Litovel.

**Kritéria, dle kterých budou určeny body:**

- vzdálenost obce do 20 km včetně – 2 body,
- vzdálenost obce do 40 km včetně – 1 bod,
- vzdálenost obce do 60 km včetně – 0 bodů.

Stejně jako u předchozí metody jsou i zde stanovena jednotlivá vzdálenostní rozpětí, která jsou obodována dvěma, jedním, nebo žádným bodem. Vzdálenosti jsou uvedeny v kilometrech

a byly zjištěny dle webové stránky [www.mapy.cz](http://www.mapy.cz). Vzdálenost byla měřena vždy od centra obcí k centru zkoumaného města.

Příloha č. 2 znázorňuje jednotlivé vzdálenosti obcí mikroregionu Uničovsko k vybraným městům, která jsou pro region významná. Jejich významnost způsobuje především vysoký počet registrovaných ekonomických subjektů, které zaměstnávají velké procento obyvatel Uničovska. Proto je zapotřebí, aby zde byla zajištěna vysoká úroveň dopravní obslužnosti a lidé tak mohli bez problému dojíždět za prací, či veřejnými službami.

Průměrná vzdálenost do Olomouce je 30,18 kilometru. Nejdále od Olomouce se nachází obec Bedřichov, která je vzdálená 45,4 kilometru. Naopak nejkratší vzdálenost do Olomouce má obec Pňovice a to 17,7 kilometru. Nejdelší vzdálenost do Mohelnice má obec Karlov s 32,9 kilometry, a naopak nejkratší obec Hlivice 12,6 km. Průměrná vzdálenost potom činí 21,73 km. Litovel je od nejvzdálenější obce daleko 29,2 km a k nejbližší obci vzdálenost činí 6,1 km. Průměrná vzdálenost do Litovle je 15,39 km. Nejdelší a nejkratší vzdálenost k Uničovu je potom uvedena v předchozí podkapitole.

Na základě zjištěných údajů je patrné, že podle průměrné vzdálenosti obcí mikroregionu je město Olomouc nejvzdálenější, a naopak nejkratší je průměrná vzdálenost k Uničovu.

Z přílohy č. 2 je patrné, že nejvyšší úroveň dopravní obslužnosti dle této metody má obec Žerotín, která jako jediná z obcí získala 8 bodů, což je maximální počet. Naopak nejméně bodů získala obec Bedřichov a to pouhé 3 body. Nejnižší počet bodů získala Olomouc

s celkovým počtem 38 body, dále Mohelnice s 54 body, Litovel se 69 body a Uničov se 75 body.

### 3.6.3 Index dopravní polohy

Index dopravní polohy definoval Pospíšil (Pospíšil, 2009) ve své publikaci. V kapitole Metody hodnocení dopravní obslužnosti jsou uvedena Pospíšilova kritéria a jejich bodování. Pro zkoumaný mikroregion budou tato kritéria včetně bodů upravena, aby zjištěné údaje měly vypovídající charakter.

#### Kritéria pro bodování vzdálenosti obcí k přípoji na dálnici:

- vzdálenost zastavěného území obce od sjezdu z dálnice v rozmezí 0 až 15 km (včetně) – 2 body;
- vzdálenost zastavěného území obce od sjezdu z dálnice v rozmezí 16 až 25 km (včetně) – 1 bod;
- vzdálenost zastavěného území obce od sjezdu z dálnice více než 25 km (včetně) – 0 bodů.

Tab. 3.14 Vzdálenost obcí k připojení na dálnici

Název	Vzdálenost	Body	Název	Vzdálenost	Body
Dlouhá Loučka	19,6	1	Troubelice	15,8	1
<i>Křivá</i>	23,6	1	<i>Dědinka</i>	15,7	1
<i>Plinkout</i>	22,0	1	<i>Lazce</i>	17,2	1
Lipinka	22,5	1	<i>Pískov</i>	13,2	2
Medlov	14,0	2	Újezd	16,4	1
<i>Hlívce</i>	12,0	2	<i>Haukovice</i>	17,9	1
<i>Králová</i>	11,8	2	<i>Rybniček</i>	17,8	1
<i>Zadní Újezd</i>	13,4	2	Uničov	12,3	2
Nová Hradečná	19,8	1	<i>Benkov</i>	11,4	2
Oskava	27,3	0	<i>Brníčko</i>	13,4	2
<b><i>Bedřichov</i></b>	<b>31,5</b>	<b>0</b>	<i>Dětřichov</i>	9,5	2
<i>Mostkov</i>	25,8	0	<i>Dolní Sukolom</i>	14,6	2
<i>Nemrlov</i>	25,9	0	<i>Horní Sukolom</i>	16,3	1
<i>Třemešek</i>	30,3	0	<i>Nová dědina</i>	15,4	1
<i>Václavov</i>	28,7	0	<i>Renoty</i>	9,0	2
Paseka	20,1	1	<b><i>Sřelice</i></b>	<b>8,9</b>	<b>2</b>
<i>Karlov</i>	26,8	0	<i>Želechovice</i>	14,1	2
Přovice	10,5	2	<i>Žerotín</i>	12,8	2
Strukov	12,7	2			
Šumvald	19,5	1			
<i>Břevenec</i>	23	1			

Zdroj: Mapy. 2017. Online. Vlastní zpracování.

V tabulce (Tab. 3.14) jsou uvedeny vzdálenosti obcí mikroregionu k nejbližšímu dálničnímu přivaděči. Pro mikroregion připadají v úvahu pouze dva možné přípoje a to ve městě Mohelnice nebo ve městě Litovli. V analýze byly brány v potaz vždy kratší vzdálenosti.

Nejkratší vzdálenost k dálnici má obec Střelice 8,9 km a nejdelší obec Bedřichov s 31,5 km. Průměrná vzdálenost k dálnici z obcí mikroregionu je 17,8 km. Body byly jednotlivým obcím přiděleny na základě tří kritérií – vzdálenost do 15 kilometrů, do 25 kilometrů a nad 25 kilometrů. Byly přiděleny body 3, 1 a 0, kdy 3 body byly dány za vzdálenost do 15 kilometrů, 1 bod do 25 km a žádný bod u obcí vzdálenějších více než 25 kilometrů.

#### **Kritéria pro bodování obcí dle jejich připojení k silniční síti:**

- vzdálenost zastavěného území obce od silnice I. třídy do 15 km (včetně) – 2 body,
- vzdálenost zastavěného území obce od silnice I. třídy od 16 km do 25 km (včetně) – 1 bod,
- vzdálenost zastavěného území obce od silnice I. třídy nad 25 km – 0 bodů,
- průjezd silnice II. třídy zastavěným územím obce – 1 bod.

Jiné typy komunikací, jako například místní komunikace, se neberou v potaz.

Příloha č. 3 rozděluje obce podle jejich připojení k silniční síti. V tabulce jsou rozlišeny dva typy silnic a to silnice I. a II. třídy. Silnice I. třídy mikroregionem neprochází, a tudíž byla analyzována pouze vzdálenost k nejbližšímu možnému přípoji. Nejbližší silnice I. třídy se nachází ve městě Šternberk a Mohelnice, proto byly měřeny vzdálenosti k těmto městům. Vždy byla vybrána kratší vzdálenost. Dle předem stanovených kritérií byly vzdálenosti rozděleny do tří kategorií a následně obodovány. Nejvíce bodů mohly získat obce, jejichž vzdálenost byla do 15 km. Obce vzdálené do 25 km získaly 1 bod a obce vzdálenější 0 bodů.

Druhým typem jsou silnice II. třídy, které procházejí patnácti obcemi. Jedná se o čtyři silnice označené čísly 444, 446, 447 a 449. Tři z nich procházejí i centrem regionu a pokračují dále do jiných regionů. Silnice č. 444 se ve Šternberku napojuje na silnici I. třídy č. 46, která dále pokračuje ve směru Opava a končí na hranici s Polskem. Silnice č. 449 začíná v Rýmařově a pokračuje skrze Uničov dále až do Prostějova. Silnice č. 446 začínající na hranici s Polskem prochází Starým Městem, Šumperkem, dále Uničovem a končí v Olomouci. Silnice č. 447 prochází pouze dvěma malými obcemi mikroregionu a propojuje je s městy Litovel a Šternberk.



Z analýzy je tedy patrné, že mikroregion je prostřednictvím silnic II. třídy napojen na celou řadu významných měst Olomouckého, ale i Moravskoslezského kraje, což obyvatelům umožňuje jednodušší cestování za prací a dalšími službami.

Příloha č. 3 zobrazuje jednotlivé body přidělené na základě stanovených kritérií. Je patrné, že nejvíce bodů získaly obce Pňovice, Strukov, Újezd, Rybníček, Brníčko, Želechovice a Žerotín. Jedná se o menší obce, ale z pohledu vzdálenosti jsou dobře situované, což jim přineslo vyšší počet bodů. Leží na silnicích II. třídy, které se ve městě Šternberk dále napojují na silnici I. třídy ve směru Opava, popřípadě Olomouc.

V oblasti železniční dopravy se bodují pouze obce, na jejichž území se vyskytuje stanice, popřípadě zastávka. V případě, že vlak pouze projíždí a nezastavuje, se považuje obec za obec bez železniční dopravy. Pospíšil ve své práci využívá stupnici:

#### **Kritéria pro bodování obcí dle železniční sítě:**

- průchod regionální železnice – 1 bod,
- vzdálenost k železniční stanici do 5 km včetně – 2 body,
- vzdálenost do 10 km včetně – 1 bod,
- vzdálenost nad 10 km – 0 bodů.

V tabulce (Tab. 3.15) je zachycena vzdálenost jednotlivých obcí mikroregionu k nejbližší železniční stanici. Na území mikroregionu se nachází železniční zastávky ve čtyřech místech, a to v Újezdě, Uničově, Troubelicích a Nové Hradečné. Prochází tudy pouze regionální železnice, která je však třetí nejvytíženější neelektrizovanou tratí v České republice. Denně je na trase Olomouc – Šumperk přepraveno více než 7 tisíc lidí, kteří cestují za prací, školou a dalšími službami.

Celostátní železnice nebyla brána v potaz, neboť se nacházejí ve velké vzdálenosti od mikroregionu. Stejně tak v kapitole Metody hodnocení dopravní obslužnosti je uvedeno kritérium elektrizovaná železnice, které tu taktéž nebude hodnoceno z toho důvodu, že železnice procházející mikroregionem není elektrizována.

Obce mikroregionu byly rozděleny do čtyř kategorií. Na obce, kterými prochází regionální železnice. Takové obce mohly získat 1 bod. Další kritéria se týkala opět vzdáleností, kde obce do 5 km od železniční stanice mohly získat nejvyšší počet bodů, a to 2 body. Dále obce vzdálené do 10 km 1 bod a nad 10 km 0 bodů.

Z tabulky je patrné, že nejvyšší počet bodů získaly obce, kde se nachází železniční stanice a jsou jimi obce výše jmenované. Nula bodů získaly obce, kterými regionální železnice neprochází a jejichž vzdálenost od železniční stanice je více než 10 km. Celkově se jedná o 6 obcí, které mají v rámci připojení k železniční síti nejhorší úroveň ze sledovaných obcí.

Průměrná vzdálenost obcí k železniční síti je 6,16 km. Z tabulky potom plyne, že 22 obcí má vzdálenost nižší, než je průměrná. Jedná se o nadpoloviční většinu obcí mikroregionu. Na základě tohoto zjištění se dá říci, že připojení k železniční síti v mikroregionu je na vyšší úrovni.

Tab. 3.15 Připojení k železniční síti

Název	Vzdálenost		Průchod regionální železnice	Body	Název	Vzdálenost		Průchod regionální železnice	Body
	km	bodů				bodů	Σ		
Dlouhá Loučka	7,4	1	0	1	<b>Troubelice</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>3</b>
<i>Křivá</i>	9,4	1	0	1	<i>Dědinka</i>	3,9	2	0	2
<i>Plinkout</i>	10,2	0	0	0	<i>Lazce</i>	4,2	2	0	2
Lipinka	2,2	2	0	2	<i>Pískov</i>	2,0	2	0	2
Medlov	2,3	2	0	2	<b>Újezd</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>3</b>
<i>Hlivice</i>	4,8	2	0	2	<i>Haukovice</i>	2,5	2	0	2
<i>Králová</i>	5,5	1	0	1	<i>Rybniček</i>	1,9	2	0	2
<i>Zadní Újezd</i>	4,3	2	0	2	<b>Uničov</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>3</b>
<b>Nová Hradečná</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<i>Benkov</i>	4,9	2	0	2
Oskava	10,9	0	0	0	<i>Brníčko</i>	1,6	2	0	2
<i>Bedřichov</i>	15,4	0	0	0	<i>Dětrichov</i>	6,7	1	0	1
<i>Mostkov</i>	9,5	1	0	1	<i>Dolní Sukolom</i>	3,1	2	0	2
<i>Nemřlov</i>	9,3	1	0	1	<i>Horní Sukolom</i>	4,7	2	0	2
<i>Třemešek</i>	14,1	0	0	0	<i>Nová dědina</i>	3,8	2	0	2
<i>Václavov</i>	13,1	0	0	0	<i>Renoty</i>	5,1	1	0	1
Paseka	4,5	2	0	2	<i>Střelice</i>	3,7	2	0	2
<i>Karlov</i>	12,2	0	0	0	<i>Želechovice</i>	14,1	1	0	1
Pňovice	7,3	1	0	1	<i>Žerotín</i>	12,8	1	0	1
Strukov	6,3	1	0	1					
Šumvald	7,1	1	0	1					
<i>Břevenec</i>	9,4	1	0	1					

Zdroj: Mapy. 2017. Online. Vlastní zpracování.

Následující tabulka (Tab. 3.16) zobrazuje přehled získaných bodů jednotlivými obcemi v jednotlivých částech indexu. V tabulce je uvedena celková suma získaných bodů. Nejvyšší počet bodů získaly obce Újezd, Uničov, Brníčko. Díky své dobré geografické poloze se obce nacházejí blízko k dálnici, železnici, prochází jimi silnice II. třídy. Naopak nejnižší index

dopravní obslužnosti mají obce Bedřichov, Oskava, Třemešek. Jsou to obce, které mají nevýhodnou geografickou polohu. Leží ve velké vzdálenosti jak od centra regionu, tak od železniční stanice, dálničního přivaděče a neprochází jimi ani silnice II. třídy.

Tab. 3.16 Index dopravní polohy

Název	Dálnice	Silnice	Železnice	Celkem	Název	Dálnice	Silnice	Železnice	Celkem
	Body	Body	Body	Σ		Body	Body	Body	Σ
Dlouhá Loučka	1	2	1	4	Troubelice	1	1	3	5
<i>Křivá</i>	1	1	1	3	<i>Dědinka</i>	1	1	2	4
<i>Plinkout</i>	1	1	0	2	<i>Lazce</i>	1	1	2	4
Lipinka	1	1	2	5	<i>Pískov</i>	2	2	2	6
Medlov	2	2	2	6	Újezd	1	3	3	7
<i>Hlivice</i>	2	2	2	6	<i>Haukovice</i>	1	2	2	5
<i>Králová</i>	2	2	1	5	<i>Rybníček</i>	1	3	2	6
<i>Zadní Újezd</i>	2	2	2	6	Uničov	2	2	3	7
Nová Hradečná	1	1	3	5	<i>Benkov</i>	2	1	2	5
Oskava	0	0	0	0	<i>Brníčko</i>	2	3	2	7
<i>Bedřichov</i>	0	0	0	0	<i>Dětrichov</i>	2	1	1	4
<i>Mostkov</i>	0	1	1	2	<i>Dolní Sukolom</i>	2	2	2	6
<i>Nemrlov</i>	0	1	1	2	<i>Horní Sukolom</i>	1	2	2	5
<i>Třemešek</i>	0	0	0	0	<i>Nová dědina</i>	1	2	2	5
<i>Václavov</i>	0	1	0	1	<i>Renoty</i>	2	1	1	4
Paseka	1	1	2	4	<i>Střelice</i>	2	2	2	6
<i>Karlov</i>	0	1	0	1	<i>Želechovice</i>	2	3	1	6
Pňovice	2	3	1	6	<i>Žerotín</i>	2	3	1	6
Strukov	2	3	1	6					
Šumvald	1	2	1	4					
<i>Břevenec</i>	1	0	1	2					

Zdroj: Mapy. 2017. Online. Vlastní zpracování.

### 3.6.4 Počet autobusových a vlakových spojů na území mikroregionu

Dalším ukazatelem je počet autobusových a vlakových spojů. V rámci této metody dojde k analyzování počtu autobusových a vlakových spojení. K tomu bude využita webová stránka [www.idos.cz](http://www.idos.cz).

Spoje budou analyzovány vždy ve směru z obcí do Uničova a zpět. Zároveň budou rozlišeny pracovní dny a víkend. Pro analýzu spojů v pracovních dnech bylo vybráno pondělí, ale mohl by být vybrán jakýkoliv jiný den, neboť jízdní řády se od sebe neliší. O víkendu byla analyzována sobota i neděle zvlášť, protože tam dochází k výrazným rozdílům v počtu spojů. Dále bude pracovní den rozdělen do pěti úseků a to od 5:01 do 7:00, 7:01 do 9:00, 12:01 do

14:00 a 17:01 do 20:00. Tyto časové intervaly byly zvoleny na základě vlastního uvážení v závislosti na předpokládané vyšší intenzitě využití autobusové a vlakové přepravy.

#### **Kritéria pro bodování počtu spojů v pracovní den:**

- počet spojů v pracovní den nad 16 – 2 body,
- počet spojů v pracovní den do 15 (včetně) – 1 bod,
- počet spojů v pracovní den do 5 (včetně) – 0 bodů.

Příloha č. 4 zachycuje údaje o počtu autobusových a vlakových spojů v pracovní den směrem z obcí mikroregionu do Uničova, jakožto jeho centra. Pro analýzu bylo vybráno časové rozpětí od 5 hodin do 20 hodin.

Tento 15hodinový úsek byl rozdělen do 5 dílčích intervalů, kde byla vynechána doba od 9 hodin do 12 hodin, neboť v tuto dobu se doprava příliš nevyužívá. Lidé jsou v tomto čase v zaměstnání, popřípadě ve škole, a není tak vysoká poptávka po přepravě.

První interval 5:01-7:00 byl zvolen z toho důvodu, že většina lidí cestuje do práce. Druhý interval 7:01-9:00 je zvolen také kvůli dojíždění do zaměstnání a zároveň kvůli dopravě dětí do škol. Časové rozpětí 12:01-14:00 patří do intervalu, kdy mnoho lidí pracujících na vícesměnný provoz cestuje do zaměstnání a veřejnými službami. Předposledním intervalem je 14:00-17:00, kdy se obyvatelé regionu potřebují přepravit do centra, zejména potom za kroužky, nakupováním a dalšími službami, které vedou k uspokojení potřeb občana. Posledním intervalem je 17:01-20:00. Tento interval byl zvolen proto, aby bylo zjištěno, zda se mají občané jednotlivých obcí jak dostat do města, a to především za kulturou, popřípadě do večerních škol apod.

Z přílohy č. 4 je patrné, že nejvyšší počet spojů má Brníčko, a to i přes absenci železnice. V pracovní den tudy ve sledovaných časových intervalech projede 30 spojů do Uničova, což je 8,3 % z celkového množství autobusových spojů. Lze tedy říci, že bezmála 10 % všech spojů vedoucích z 38 obcí do Uničova, vede skrze Brníčko. Obec Pňovice má potom spolu s obcí Újezd druhý nejvyšší počet spojení. Ovšem obec Pňovice, na rozdíl od Újezda, nemá železnici. Naopak nejmenší počet spojů má obec Dědinka, odkud ve všední den jede pouze jeden autobus, a to hned ráno mezi 7:01-9:00. Obyvatelé obce jsou tak téměř zcela odkázáni především na vlastní dopravu. Mohou jet vlastní dopravou buď až přímo do centra mikroregionu, anebo mohou dojet pouze do Troubelic, které jsou vzdálené 2,2 km a odkud

jezdí autobusy i vlaky mnohem častěji. Druhý nejnižší počet spojů má obec Rybníček, odtamtud do Uničova ve všední dny jedou pouze 2 spoje.

Další příloha č. 5 zobrazuje to samé, co ta předcházející ovšem v opačném směru. Jedná se tedy o počet autobusových a vlakových spojů z města Uničov do jednotlivých obcí mikroregionu. Kritéria pro bodování počtu spojů v pracovní den jsou totožná s kritérii u předchozí přílohy č. 4.

Z přílohy č. 5 je patrné, že nejvyšší počet spojů z Uničova jede do obce Brníčko. Jedná se celkem o 28 spojů, což svědčí o vysoké úrovni dopravní obslužnosti obce. Naopak nejnižší počet spojů má obec Dědinka, do které z Uničova jede pouze jeden spoj denně a to mezi 5:01-7:00. Lidé v této obci jsou zcela závislí na vlastní dopravě.

Nejvyšší počet bodů, čili 2 body, získaly obce Nová Hradečná, Troubelice, Újezd, Brníčko a Střelice. U prvních tří obcí má na počet bodů vliv železnice, která obcemi prochází. U obcí Brníčko a Střelice je to zapříčiněno jejich dobrou geografickou polohou, neboť každá z těchto obcí leží na trase k dalším významným městům, kterými jsou Litovel a Šternberk.

V rámci víkendu nejsou dny rozděleny do časových intervalů, jako tomu bylo u pracovního dne. Důvodem je nízký počet spojů, kde se často u obcí nevyskytuje ani jeden za celý den, takže by dílčí dělení postrádalo smysl. Proto jsou spoje analyzovány celkově v časovém rozpětí 5:01 – 20:00 hodin.

#### **Kritéria pro bodování počtu spojů o víkendu:**

- počet spojů v sobotu nad 10 – 2 body,
- počet spojů v sobotu do 10 (včetně) – 1 bod,
- počet spojů v sobotu do 5 (včetně) – 0 bodů.

Příloha č. 6 zobrazuje sobotní a nedělní spoje z obcí mikroregionu do jeho centra, tedy do Uničova. Je zřejmé, že velký počet obcí o víkendu není absolutně propojen s Uničovem. Z 38 obcí není propojeno s Uničovem celkem 16 obcí, což představuje 42 % ze všech obcí. Z přílohy je patrné, že nejlepší spojení mají obce, kterými prochází železniční trať. Obec Újezd je během víkendu propojena s Uničovem 29 spoji autobusové a vlakové dopravy. Jedná se o nejvyšší počet spojů v rámci víkendu na trase do Uničova. Velký počet mají také obce Troubelice a Nová Hradečná, kde je autobusová doprava nulová a lidé jsou tak nuceni využít k přepravě pouze vlaky. V rámci autobusové dopravy má v rámci víkendu nejvyšší

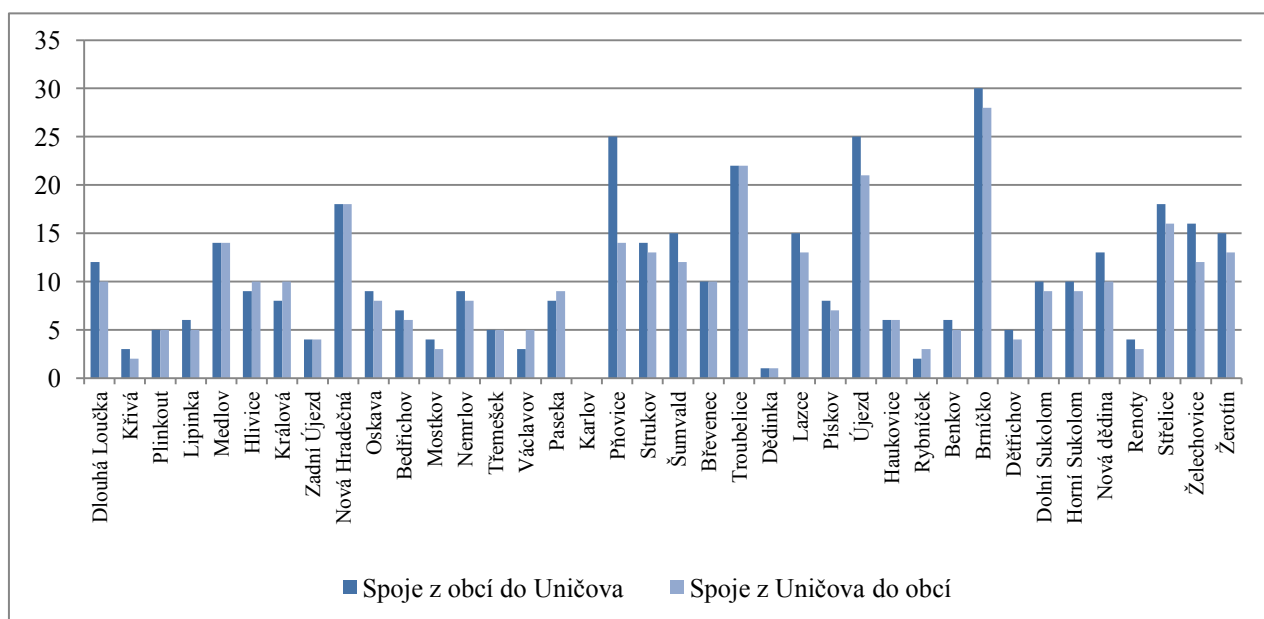
počet spojů obec Šumvald. Ostatní obce buď nejsou propojeny vůbec, nebo jen malým počtem autobusů.

Příloha č. 7 zachycuje počet víkendových spojů z města Uničov do jednotlivých obcí. Je patrné, že nejlépe je město propojeno s obcí Újezd, kam o víkendu míří celkem 30 spojů. Z toho jsou 4 spoje autobusové. Obce Nová Hradečná a Troubelice mají druhý nejvyšší počet spojení, jedná se dohromady za oba dny pro každou z obcí o 14 spojů, které jsou pouze vlakové. Více než 10 spojů za víkend mají také obce Oskava, Nemrlov a Šumvald. Lze tedy říci, že o víkendu je mnohem lepší spojení z Uničova do obcí než naopak, neboť obcí ohodnocených nejvyšším počtem bodů se zde nachází celkem 6, zatímco na trase do Uničova pouze 4.

Celkový počet spojů v pracovní den vedoucích z obcí do Uničova je celkem 394, v opačném směru potom 353. O víkendu z obcí do centra regionu vede celkem 165 spojů a 173 spojů v opačném směru. Na základě zjištěných informací lze říci, že o víkendu jezdí o 58 % méně spojů do Uničova než během pracovního týdne. V opačném případě je pokles pouze o 51 %. Po vyjádření průměrného počtu spojů na jednu obec mikroregionu lze říci, že v průměru má každá obec 10 spojů v pracovní den směrem do Uničova.

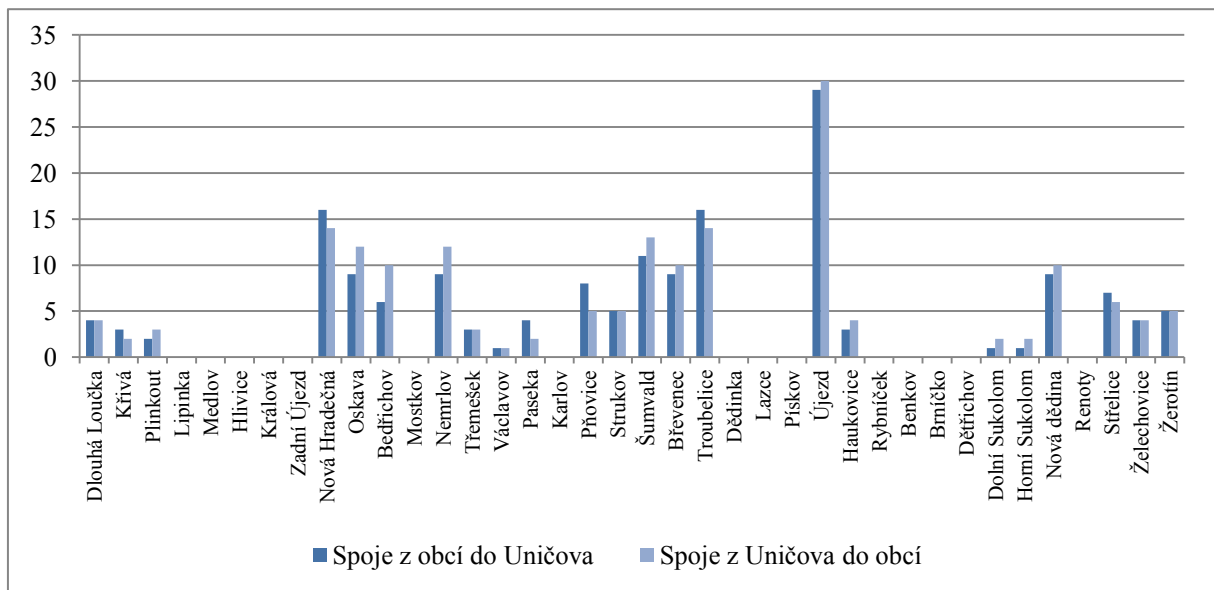
Následující obrázky (Obr. 3.17 a Obr. 3.18) graficky vyjadřují počet spojů na území mikroregionu Uničovsko.

Obr. 3.17 Grafické znázornění počtu spojů v mikroregionu v pracovní den



Zdroj: vlastní zpracování

Obr. 3.18 Grafické znázornění počtu spojů v mikroregionu mimo pracovní den



Zdroj: Vlastní zpracování

## 4 Zhodnocení dopravní obslužnosti, návrhy a doporučení

### 4.1 Zhodnocení dopravní obslužnosti

V následující podkapitole dojde k zhodnocení dopravní obslužnosti na základě analýz z kapitoly předešlé. Analýza byla provedena prostřednictvím jednotlivých kritérií, které jsou v předcházející kapitole blíže definovány. Zjištěné údaje byly hodnoceny pomocí vícekritériární bodovací metody a výsledný počet bodů za jednotlivá kritéria je znázorněn v tabulce (Tab. 4.1). Tabulka zároveň zobrazuje celkový počet bodů, který nám udává úroveň dopravní obslužnosti mikroregionu Uničovsko.

Nejlepší úroveň dopravní obslužnosti splňují obce s počtem bodů v rozmezí 20 až 26 bodů, ty jsou vyznačeny v tabulce (Tab. 4.1) zelenou barvou. Naopak obce vyznačené červeně jsou v rozmezí 0 až 10 bodů a dosahují nízké úrovně. Zbylé obce jsou považovány za průměrné.

**Újezd (23 bodů)** je obcí s nejvyšší úrovní dopravní obslužnosti v rámci mikroregionu Uničovsko. Dosahuje 23 bodů z maximálního počtu bodů 26. Jedná se o vesnici s počtem obyvatel 1 372, která je pro mikroregion významná především díky své poloze. Prochází jí silnice II. třídy č. 444, která spojuje Uničov s městem Šternberk, kde přechází v silnici I. třídy č. 46 vedoucí dále k polským hranicím skrze město Opava. Obec Újezd je tak průjezdovým bodem pro všechny řidiče, kteří při cestě do Moravskoslezského kraje a zpět, nechtějí využít dálnici.

Zároveň se jedná o jednu ze čtyř obcí, kterými v rámci mikroregionu prochází regionální železnice. Tento fakt hraje významnou roli při analýze dopravní obslužnosti, neboť právě železniční doprava je klíčovou dopravou v obci, kterou denně využívají obyvatelé, kteří dojíždění za prací do Šumperka, Olomouce, Šternberka a dalších významných měst na trati. Právě díky železniční dopravě má obec vysoký počet spojů jak v pracovní dny, tak o víkendech. V pracovní den mohou obyvatelé využít celkem 25 spojů vedoucích z obce do Uničova a 21 spojů vedoucích z Uničova do Újezda. V procentuálním vyjádření se jedná o 6,3 % spojů z celkového počtu spojů v mikroregionu vedoucích do Uničova. V opačném směru se jedná o 5,3 %. V počtu spojů je Újezd spolu s Pňovicemi na druhém místě.

Je také patrné, že obec Újezd získala maximální počet bodů u všech metod, výjimkou je pouze vzdálenost od důležitých měst, kde obec ztratila 2 body kvůli větší vzdálenosti k městům Olomouc a Mohelnice a dále kvůli vzdálenosti k dálnici, kde ztratila 1 bod.



**Nová Hradečná, Střelice, Troubelice (21 bodů)** jsou dalšími obcemi, které dosáhly dobrého výsledku. U obcí Nová Hradečná a Troubelice je opět kladen důraz na železniční dopravu, jelikož se jedná o další dvě ze čtyř obcí, kterými regionální železnice prochází. Obě obce dosáhly 21 bodů a na Újezd ztrácí pouze 2 body. Rozdíl je způsoben jednak vzdáleností od centra regionu, dále pak tím, že ani jednou obcí neprochází silnice II. třídy. Dalším rozdílem je vzdálenost od důležitých měst, kde však obě obce dosahují vyššího počtu bodů než obec na prvním místě, naopak méně bodů mají u indexu dopravní polohy. Střelice dosáhly stejného počtu bodů i přes absenci železniční tratě. Obec leží na silnici II. třídy vedoucí z Uničova do Litovle a dále do Olomouce, takže skrze ni prochází i řada autobusů, které mohou obyvatelé využívat k přepravě. Obec dosahuje maximálního počtu bodů v četnosti spojů v pracovní den. Díky poloze obce mají obyvatelé nejkratší vzdálenost k dálničnímu přivaděči, krátkou vzdálenost k centru regionu a k Litovli, na jejímž území se nachází řada významných zaměstnavatelů.

**Brníčko (20 bodů)** je obcí, která navazuje na město Uničov a prochází jí silnice II. třídy č. 444 vedoucí z Uničova do Šternberka. Město Uničov je od obce vzdálené 1,6 km, což je nejnižší vzdálenost ze zkoumaných obcí mikroregionu. Zároveň obec dosahuje 7 bodů z 8 u vzdálenosti k ostatním zkoumaným městům. Pro svou těsnou blízkost k centru regionu má obec blízko k železniční stanici, což obyvatelům výrazně usnadňuje cestování za prací, studiem a dalšími veřejnými službami. Zároveň má obec Brníčko nejvyšší počet spojení jak ve směru do Uničova, tak i v opačném směru, a to i přes absenci regionální železnice na svém území. Příčinou je dobrá poloha obce, jelikož je křižovatkou pro velký počet spojů pokračujících do dalších obcí, popřípadě z nich. Ve směru do Uničova se obyvatelé mohou dostat 30 spoji, což je 7,6 % všech spojů. Obec svým počtem spojů mnohonásobně převyšuje průměrný počet spojů v obcích mikroregionu. V opačném směru se pak jedná o 28 spojů.

**Nová Dědina a Pňovice (18 bodů).** Nová Dědina je další obcí, která leží nedaleko města Uničov, a to pouhých 3,8 km. Díky své poloze získala vysoký počet bodů při měření vzdálenosti k dalším důležitým městům. Pro svou blízkost k Uničovu mají obyvatelé možnost využívat plně železniční dopravu, což jim umožňuje i mírně nadprůměrný počet spojů, který na trase do Uničova činí 13 spojů, v opačném směru potom 10 spojů. Pňovicemi prochází silnice II. třídy č. 447, která se ve Šternberku napojuje na silnici č. 444 a dále na silnici č. 45. Pňovice mají relativně blízko k Litovli, Uničovu i Olomouci. Zároveň má díky své poloze obec blízko k dálničnímu přivaděči. Všechny tyto aspekty jsou důvodem pro 18 bodů, které obec získala a řadí se tak k nadprůměrným obcím v úrovni dopravní obslužnosti. Obec má

zároveň ve směru do Uničova druhý nejvyšší počet spojů, tedy 25 spojů v pracovní den, což dokazuje předchozí tvrzení o úrovni dopravní obslužnosti.

**Šumvald, Želechovice, Žerotín (17 bodů).** Jedná se opět o obce, kterými prochází silnice II. třídy, a které jsou vzdálené do 10 km od centra regionu. Ani jednou obcí neprochází regionální železnice a obyvatelé jsou tak nuceni k železniční stanici dojet linkovou, popřípadě vlastní dopravou. Obyvatelé obcí Šumvald a Žerotín se mohou do Uničova dostat 15 spoji, do Želechovic potom 16 spoji. U všech obcí se jedná o nadprůměrný počet spojení. Pro svou vyšší četnost spojů, nízkou vzdálenost k centru regionu, ale i ostatním zkoumaným městům významným pro své zaměstnavatele, mají obce vyšší úroveň dopravní obslužnosti. Svědčí o tom i maximální počet bodů (8 bodů), který získala jako jediná obec Žerotín u vzdálenosti obcí k Olomouci, Mohelnici, Uničovu, Litovli.

**Medlov, Hlivice, Strukov, Pískov a Dolní Sukolom (16 bodů)** jsou obce, které dosahují 16 bodů a řadí se mezi obce s nadprůměrnou úrovní dopravní obslužnosti. Jedná se o obce, které dosahují také 7 bodů u vzdálenosti do důležitých měst, kromě Dolní Sukolomi. Ta naopak jako jediná z vybraných obcí dosahuje 2 bodů u vzdálenosti do centra regionu. V počtu spojů v pracovní den má nejlepší úroveň Medlov a Strukov s celkovým počtem 14 spojů, dále Dolní Sukolom s 10 spoji, Hlivice s 9 a Strukov s 8 spoji.

**Králová, Lazce, Benkov a Horní Sukolom (15 bodů).** Ze jmenovaných obcí pouze Horní Sukolomí prochází silnice II. třídy č. 449 vedoucí z Rýmařova až do Prostějova. Ani jednou ze čtyř obcí neprochází regionální železnice, a tak jsou obyvatelé odkázáni na linkovou dopravu, pomocí které mohou být dopraveni k nejbližší železniční stanici. Obec Králová je s Uničovem v pracovní den propojena pouhými 8 spoji, což je méně než průměrný počet spojů z obcí mikroregionu do Uničova. Taktéž obec Benkov je propojena nižším počtem spojů, než je průměr a to pouhými 6 spoji. O víkendu tyto obce nejsou s Uničovem propojeny vůbec, a tak jsou obyvatelé zcela závislí na vlastní dopravě. Obyvatelé Horní Sukolomi mohou v pracovní den využít celkem 10 spojů do Uničova a o víkendu potom 1 spoj. Lazce jsou spojeny s Uničovem 15 spoji, což je nadprůměrný počet, avšak celkové bodové ohodnocení dosahuje pouhých 15 bodů. To je zapříčiněno vyšší vzdáleností do měst, k silnici I. třídy, dálničnímu přivaděči a k železniční stanici.

**Haukovice, Zadní Újezd (14 bodů).** Obě obce jsou od centra regionu vzdálené do 10 km. Ani jednou z nich neprochází regionální železnice, ani silnice II. třídy. Tím obě přišly o několik bodů v hodnocení vzdálenosti k centru regionu, k železnici i k dalším zkoumaným

městům. V oblasti četnosti spojů v pracovní den jsou značně pod průměrem, což má za následek také nižší bodové ohodnocení. Z Haukovic do Uničova jede celkem 6 spojů, ze Zadního Újezda potom 4 spoje. O víkendu potom z Haukovic jedou 3 spoje, jelikož v nedaleké obci se nachází železniční stanice, odkud jezdí linková doprava do okolních obcí. Zadní Újezd potom o víkendu s Uničovem není propojen vůbec.

**Dlouhá Loučka, Lipinka, Paseka, Rybníček (13 bodů).** Samotná Dlouhá Loučka dosahuje 13 bodů, což je polovina možných získaných bodů a tudíž lze říci, že má průměrnou úroveň dopravní obslužnosti. Obcí neprochází železniční trať a nejbližší možná stanice se nachází v Újezdě, který je vzdálený 7,4 km. Pozitivem je průchod silnice II. třídy, naopak negativem jsou vysoké vzdálenosti k městům Olomouc, Mohelnice, Litovel a Uničov ve srovnání s jinými zkoumanými obcemi. K nejbližšímu přípoji na dálnici to je z Dlouhé Loučky 19,6 km, za což obec získala pouze 1 bod. Obyvatelé Dlouhé Loučky se mohou v pracovní den dostat do Uničova 12 spoji, což jsou pouhá 3 % z celkového počtu spojů. I přesto obec převyšuje celkový průměr na jednu obec, který činí 10 spojů v pracovní den. O víkendech je úroveň dopravní obslužnosti nízká, jedná se o pouhé 4 spoje ve směru do Uničova a taktéž o 4 spoje ze směru. Obec Paseka má stejné bodové ohodnocení jako obec Dlouhá Loučka, přesto se však liší v řadě skutečností. Obcí například neprochází silnice II. třídy, zároveň se mohou obyvatelé do Uničova dostat pouze 8 spoji, což je lehce pod celkovým průměrem. Vzdálenost k dálnici je větší, a naopak vzdálenost k železniční stanici menší o 3,9 km. Obec Lipinka leží nedaleko Nové Hradečné, a tak má relativně blízko k železniční stanici. Naopak má větší vzdálenost k centru regionu, naopak u vzdáleností k významným městům dosahuje u Mohelnice, Litovle i Uničova 2 bodů, což je maximum. Index dopravní polohy má 5 bodů z 8 možných, čímž se řadí k obcím s průměrnou úrovní dopravní obslužnosti. Obec Rybníček leží na silnici II. třídy č. 444 vedoucí do z Uničova do Šternberka. Zároveň je blízko obce Újezd, čímž má Rybníček dobrou dostupnost k železniční stanici. Obec Rybníček má však špatné linkové spojení s městem Uničov, neboť se z něj obyvatelé mohou do Uničova dostat pouze 2 spoji, v opačném směru potom 3 autobusy. Proto jsou obyvatelé obce odkázáni ve větší míře na vlastní dopravu.

**Dědinka, Nemrlov (12 bodů).** Obě obce mají stejný výsledný počet bodů, avšak u jednotlivých metod se jejich bodování lišilo. Obec Nemrlov má lepší výsledky v oblasti četnosti spojů, kdy se mohou obyvatelé v pracovní den, ale i o víkendu dostat do Uničova celkem 9 spoji, což je hodnota téměř dosahující průměru všech obcí. Naopak obec Dědinka je s Uničovem v pracovní den propojena pouze 1 spojem a o víkendu 0 spoji. Ovšem Dědinka

má mnohem vyšší bodové ohodnocení u indexu dopravní polohy, i u vzdálenosti do důležitých měst a také do centra regionu.

**Břevenec, Dětrichov, Renoty (11 bodů)** jsou obce, které díky svému počtu bodů spadají do průměrné úrovně dopravní obslužnosti ve srovnání s jinými obcemi. Nachází se v blízkosti silnice II. třídy, která jimi bohužel neprochází. Jsou vzdálené od železniční stanice i dálničního přivaděče a četnost spojení s centrem regionu je velmi nízká. Všechny tyto faktory zapříčiňují nižší bodové ohodnocení.

**Oskava (9 bodů)** dosahuje 0 bodů jak v rámci vzdálenosti k centru regionu, tak u indexu dopravní polohy, což je způsobeno větší vzdáleností, jak k dálničnímu přivaděči, tak k železniční stanici, či silnici I. třídy. V četnosti spojů v pracovní den Oskava dosahuje hodnoty 9, v opačném směru potom 8. Jedná se o lehce podprůměrné hodnoty, avšak víkendová četnost spojů je ve srovnání s jinými obcemi značně nadprůměrná. Do Uničova se obyvatelé dostanou 9 spoji a z Uničova dokonce 12 spoji.

**Křivá, Plinkout (8 bodů)** spadají do působnosti obce Dlouhá Loučka. Jedná se o malé obce, které dosahují 0 bodů u vzdálenosti k centru regionu, ale naopak dosahují vyššího bodové ohodnocení u vzdálenosti k zbylým zkoumaným městům. Četnost spojů je u obou obcí nižší. Plinkout je v pracovní den propojena s Uničovem v obou směrech celkem 10 spoji, Křivá pouze 5 spoji. Vyšší vzdálenost k dálnici, železniční stanici, ale i silnici I. třídy zapříčiňuje nižší index dopravní polohy a důsledkem je tak celková nižší úroveň dopravní obslužnosti obou obcí.

**Bedřichov, Mostkov (7 bodů)** leží v těsné blízkosti Oskavy. Jsou to obce, které dosahují 7 bodů, čímž se řadí mezi obce s nižší úrovní dopravní obslužnosti. Příčinou je opět absence železniční dopravy, velká vzdálenost od centra regionu, kde obě obce dosahují 0 bodů, a také od Olomouce, Mohelnice, či Litovle. Nízký index dopravní polohy je důsledkem vzdáleného dálničního přivaděče, železniční stanice, silnice I. a II. třídy. Z obce Bedřichov v pracovní den jede do Uničova 7 autobusů, o víkendu 6. Naopak obec Mostkov je s Uničovem propojena v pracovní den pouze 4 autobusy ve směru do Uničova a o víkendu ani jedním spojem. O víkendu jsou tedy obyvatelé zcela závislí na vlastní dopravě.

**Karlovo (6 bodů)** je další obcí s nízkou úrovní obslužnosti, jelikož dosahuje pouze 6 bodů. Příčinou je úplná absence veřejné linkové dopravy a železniční dopravy. Obyvatelé jsou tak

zcela odkázaní na vlastní dopravu. Velká vzdálenost od centra regionu, ale i zbylých zkoumaných měst taktéž zapříčiňuje nízký počet bodů, které obec získala.

**Václavov (5 bodů)** dosahuje 5 bodů z celkového počtu 26 bodů, které mohla získat. Denně tudý projedou celkem 3 autobusy ve směru do Uničova, což je 0,8 % všech spojů do Uničova, a 5 autobusů z Uničova, tedy 1,4 %. Příliš velká vzdálenost od železniční stanice, od centra regionu a i ostatních analyzovaných měst snižuje výslednou úroveň dopravní obslužnosti.

**Třemešek (4 body)** má nejhorší úroveň dopravní obslužnosti na základě analýzy. Dosahuje 0 bodů ve vzdálenosti k centru regionu. Kvůli své vzdálenosti dosahuje menšího počtu bodů i u dalších obcí, ke kterým byla vzdálenost zkoumána. Zároveň obcí neprochází železniční trať a obyvatelé jsou tudíž zcela závislí na linkové dopravě, popřípadě své vlastní. Index dopravní polohy taktéž dosahuje 0 bodů, což je opět způsobeno velkou vzdáleností jak od dálničního přivaděče, tak od železniční stanice a od silnice I., a II. třídy. Z obce denně jede pouze 5 autobusů do Uničova. Jedná se o 1,3 % všech spojů vedoucích do Uničova.

Tab. 4.1 Celkový počet bodů získaných v analýze úrovně dopravní obslužnosti

Název	Vzdálenost od Uničova	Vzdálenost od důležitých měst	Index dopravní polohy	Četnost spojů	Četnost spojů - víkend	Body celkem
Dlouhá Loučka	1	6	4	2	0	13
<i>Křivá</i>	0	5	3	0	0	8
<i>Plinkout</i>	0	6	2	0	0	8
Lipinka	0	7	5	1	0	13
Medlov	1	7	6	2	0	16
<i>Hlivice</i>	1	7	6	2	0	16
<i>Králová</i>	1	7	5	2	0	15
<i>Zadní Újezd</i>	1	7	6	0	0	14
Nová Hradečná	1	7	5	4	4	21
Oskava	0	4	0	2	3	9
<i>Bedřichov</i>	0	3	0	2	2	7
<i>Mostkov</i>	0	5	2	0	0	7
<i>Nemrlov</i>	0	5	2	2	3	12
<i>Třemešek</i>	0	4	0	0	0	4
<i>Václavov</i>	0	4	1	0	0	5
Paseka	1	6	4	2	0	13
<i>Karlo</i>	0	5	1	0	0	6
Pňovice	1	7	6	3	1	18
Strukov	1	7	6	2	0	16
Šumvald	1	6	4	2	4	17
<i>Břevenec</i>	0	5	2	2	2	11
Troubelice	1	7	5	4	4	21
<i>Dědinka</i>	1	7	4	0	0	12
<i>Lazce</i>	2	7	4	2	0	15
<i>Pískov</i>	1	7	6	2	0	16
Újezd	2	6	7	4	4	23
<i>Haukovice</i>	1	6	5	2	0	14
<i>Rybníček</i>	1	6	6	0	0	13
Uničov						
<i>Benkov</i>	2	7	5	1	0	15
Brničko	2	7	7	4	0	20
<i>Dětrichov</i>	1	6	4	0	0	11
<i>Dolní Sukolom</i>	2	6	6	2	0	16
<i>Horní Sukolom</i>	2	6	5	2	0	15
<i>Nová dědina</i>	2	7	5	2	2	18
<i>Renoty</i>	1	6	4	0	0	11
Střelice	2	7	6	4	2	21
Želechovice	2	6	6	3	0	17
Žerotín	1	8	6	2	0	17

Zdroj: Vlastní zpracování

## 4.2 Celkové zhodnocení, návrhy a doporučení

Na základě analýzy dopravní obslužnosti mikroregionu Uničovsko vyplývá, že nejvyšší úroveň DO je v obci Újezd. Troubelice, Střelice, Nová Hradečná a Brníčko spadají do rozmezí 20 – 26 bodů a řadí se tak k obcím s nadprůměrnou dopravní obslužností v rámci mikroregionu (viz Tab. 4.1 – zelená barva).

Díky analýze byly také určeny obce s podprůměrnou úrovní dopravní obslužnosti (viz Tab 4.1 – červená barva). Nejnižší úroveň má Třemešek. Dalšími obcemi s podprůměrnou úrovní jsou Křivá, Plinkout, Oskava, Bedřichov, Mostkov, Václavov, Karlov. Jedná se o obce, které jsou v převážné míře velmi vzdálené od centra regionu a tím pádem i od dálničního přivaděče, železniční stanice a silnici II. třídy. Proto získaly v hodnocení nízký počet bodů. Obec Karlov má sice kratší vzdálenost k centru regionu, ale bohužel na jeho území není zajištěna autobusová ani železniční doprava.

V rámci provedené analýzy dopravní obslužnosti, byla potvrzena hypotéza č. 1: *„Dopravní obslužnost je předurčena vzdáleností od centra regionu, ale i počtem spojů.“* Bylo zjištěno, že úroveň dopravní obslužnosti s rostoucí vzdáleností od centra regionu klesá. Nejvyšší úroveň mají obce v těsné blízkosti města Uničov. Tyto obce mají ve srovnání s obcemi vzdálenějšími od centra i vyšší počet spojů.

Díky analýze byla zároveň potvrzena hypotéza č. 2: *„Úroveň obslužnosti je ovlivněna také velikostí obce, obce s nižším počtem obyvatel mají nižší úroveň dopravní obslužnosti.“* Velikost obce se opravdu odráží v úrovni dopravní obslužnosti. Obce s vyšším počtem obyvatel mají dopravní obslužnost mnohem více propracovanou a lidé mají lepší možnosti dojezdu jak do Uničova, tak z něj. Naopak obce s nízkým počtem obyvatel mají nízký počet spojů, v případě obce Karlov dokonce 0 spojů. Lidé jsou tak odkázáni na vlastní dopravu.

Počtem obyvatel patří Uničovsko k největším mikroregionům na území Olomouckého kraje. Na jeho území 78,9 % obcí spadá do kategorie s průměrnou a nadprůměrnou úrovní dopravní obslužnosti. Zbývající obce mají úroveň podprůměrnou. Jedná se o obce, které mají dohromady 1 469 obyvatel, což je 5,8 % obyvatel mikroregionu. Jde tedy o nepatrnou část obyvatel, kteří žijí v obcích s podprůměrnou úrovní dopravní obslužnosti. Přesto i tito lidé mají ze zákona nárok na zajištění dopravy za veřejnými službami.

Je tedy otázkou, zda se pro jednotlivé obce vyplatí zajistit autobusovou dopravu nad rámec základní, anebo by bylo pro ni výhodnější zajistit například taxi přepravu do nejbližší obce,

odkud je autobusová, popřípadě vlaková doprava propojena častěji s centrem. V rámci některých obcí je zajištěna osobní automobilová přeprava osob, které nejsou schopny zajistit si přepravu samy. Tato služba je spolufinancována jak osobou, tak obcí. Stejně tak některé obce částečně hradí přepravu pomocí taxi služeb.

Na základě zjištěných informací a konzultací s ředitelem koordinátora integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje by tyto obce měly zvážit uvedené možnosti. Tím je myšleno zajistit automobil, kterým by obec přepravovala osoby za veřejnými službami a zpět v době, kdy není v obci k dispozici veřejná doprava. Dále je řešením také taxi služba, kde obec částečně kompenzuje výdaje spojené s přepravou.

Pokud by se však obce rozhodly navýšit počet spojení v obcích s podprůměrnou úrovní, bylo by vhodné, především v Třemešku, zajistit alespoň 1 spoj v časovém intervalu 5:01-7:00, kdy obyvatelé dojíždí za prací. Stejně tak potom chybí spoj v intervalu 12:01-14:00, kdy obyvatelé dojíždí za nákupy, děti za zájmovými kroužky apod. V obci Václavov je absence spojů v intervalu 7:01-9:00 a 17:01-20:00, což znemožňuje obyvatelům dojíždět do centra a využívat tak veřejných služeb. Oba tyto intervaly by měly být doplněny minimálně 1 spojem. U obcí Křivá a Plinkout by mohl být navýšen počet spojů v intervalu 17:01-20:00, neboť v tomto čase ani jedna z obcí není propojena s centrem, což značně omezuje obyvatele.



## 5 Závěr

Diplomová práce se věnovala analýze dopravní obslužnosti mikroregionu Uničovsko. Uničovsko bylo vybráno pro svou geografickou polohu, neboť území se rozprostírá v podhůří Nízkého Jeseníku, a také pro svou velikost. Mikroregion obývá téměř 26 tisíc obyvatel, kteří denně dojíždějí za prací, vzděláním a jinými službami, k nimž jsou ze zákona stát, kraj a obec povinni zajistit dopravní spojení. Obyvatelé mikroregionu mohou na území využít jak veřejnou autobusovou přepravu, tak železniční.

Práce se skládá ze dvou částí. První z nich je část teoretická, popsaná v druhé a částečně třetí kapitole, které se zabývaly především charakteristikou pojmů a místy jejich dílčím členěním. Dále se v této části nachází informace o financování veřejné dopravy, dopravní politice a legislativě, která je v této oblasti neméně důležitým prvkem. V práci byly také uvedeny bližší informace o kraji, mikroregionu a jeho centru, kterým je město Uničov.

Praktická část diplomové práce se věnovala analýze dopravní obslužnosti. Pro analýzu byla na základě literatury zvolena kritéria, která na základě svých výsledků určila úroveň jednotlivých obcí v rámci mikroregionu. Zvolenými kritérii byla vzdálenost obce od centra regionu, vzdálenost obce od dalších měst, ve kterých se nacházeli významní zaměstnavatelé, index dopravní polohy a četnost spojů. V celé práci byla využita bodovací metoda. U každého kritéria byla určena stupnice bodů a na základě dílčích podmínek byly jednotlivým obcím přiděleny body. V závěru praktické části se nachází kapitola zhodnocení, kde je uvedena tabulka obsahující celkový počet bodů pro jednotlivé obce. Na základě těchto výsledků byla poté určena úroveň dopravní obslužnosti

Cílem diplomové práce bylo vymezit úroveň dopravní obslužnosti Uničovska dle stanovených parametrů z pohledu jednotlivých obcí, které jsou součástí mikroregionu. Na základě zjištěných skutečností byla následně navržena možná řešení, která by zvýšila dopravní obslužnost obcí a tím i mikroregionu jako celku. Cíl práce byl splněn, neboť díky analýze byly určeny obce, s podprůměrnou úrovní dopravní obslužnosti. Byly uvedeny návrhy, které by mohly pomoci obyvatelům obcí s nízkým počtem autobusových a vlakových spojení, v cestování do centra regionu a zpět. Naopak obcí s nejvyšší úrovní je Újezd. Ten získal celkem 23 bodů z 26.

K dosažení výše uvedeného cíle byly formulovány 2 hypotézy. Hypotéza č. 1: „*Dopravní obslužnost je předurčena vzdáleností od centra regionu, ale i počtem spojů.*“ Hypotéza

č. 2: „*Úroveň obslužnosti je ovlivněna také velikostí obce, obce s nižším počtem obyvatel mají nižší úroveň dopravní obslužnosti.*“ Hypotéza č. 1 byla potvrzena analýzou vzdálenosti obcí od centra regionu a následně srovnáním s počtem spojů. Bylo zjištěno, že obce s větší vzdáleností od centra mají nižší počet spojení, což následně snižuje úroveň obslužnosti. Hypotéza č. 2 se také potvrdila. Na základě určených bodů bylo zjištěno, že obce s nižším počtem obyvatel mají nižší bodové ohodnocení, a tedy nižší úroveň obslužnosti.

Na základě toho lze říct, že nejlepší úroveň dopravní obslužnosti mají obce blízko centra regionu, kterým je město Uničov a obce s vyšším počtem obyvatel.

## Seznam použité literatury

### Knižní publikace

BUREŠOVÁ, Jana a kolektiv. *Uničov – historie moravského města*. Uničov: město Uničov, 2013. 691 s. ISBN: 978-80-260-4400-0.

BUTTON, Kenneth. *Transport Economics*. 3. vyd. Cheltenham: Edward Elgar Publishing, 2010. 528 s. ISBN 18-4980-486-9.

MARADA, Miroslav a kolektiv. *Doprava a geografická organizace společnosti v Česku*. Praha: Česká geografická společnost, 2010. 163 s. ISBN: 978-80-904521-2-1.

GUBBINS, Edmund. J. *Managing Transport Operations*. 3. vyd. London: Kogan Page Publishers, 2003. 295 s. ISBN: 07-4943-928-9.

JABLONSKÝ, Josef a Martin DLOUHÝ. *Modely hodnocení efektivnosti a alokace zdrojů*. Praha: Kamil Mařík - Professional Publishing, 2015. ISBN: 978-80-7431-155-0.

JAREŠ, Martin. *Integrovaná doprava v praxi: jedna jízdenka, jeden tarif, jeden jízdní řád, jedna síť*. Praha: České vysoké učení technické v Praze, 2016. 192 s. ISBN: 978-80-01-05896-1.

PASTOR, Otto a Antonín TUZAR. *Teorie dopravních systémů*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2007. 312 s. ISBN: 978-80-7357-285-3.

PEKOVÁ, Jitka. *Finance územní samosprávy: teorie a praxe v ČR*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2011. 588 s. ISBN: 978-80-7357-614-1.

POSPÍŠIL, J. *Dopravní obslužnost mikroregionu - možnosti jejího hodnocení*. (CD-ROM). In Sborník příspěvků z odborného semináře Možnosti řešení disparit v regionu Podluží. s. 93-98. ISBN 978-80-7375-367-2.

REKTOŘÍK, J., J. HLAVÁČ a kolektiv. *Ekonomika a řízení odvětví technické infrastruktury*. 2. vyd. Praha: Ekopress s.r.o., 2012. 209 s. ISBN: 978-80-86929-79-8.

REKTOŘÍK, Jaroslav a kolektiv. *Ekonomika a řízení odvětví veřejného sektoru*. 2. vyd. Praha: Ekopress, s.r.o., 2007. 309 s. ISBN: 978-80-86929-29-3.

ŠIROKÝ, Jaromír a kolektiv. *Základy technologie a řízení dopravy*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2007. 194 s. ISBN: 978-80-7194-983-1.

ŠTĚRBA, Roman a Otto PASTOR. *Osobní doprava v území a regionech*. Praha: České vysoké učení technické v Praze, 2005. 107 s. ISBN: 80-01-03185-3.

ŠVADLENKA, Libor a kolektiv. *Dopravní a spojová soustava*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2006. 136 s. ISBN: 80-7194-911-6.

ZELENÝ, Lubomír a Luboš PEŘINA. *Doprava: Dopravní infrastruktura*. Praha: Vysoká škola ekonomická v Praze, 2000. 106 s. ISBN 80-245-0110-4.

### **Legislativa**

Zákon č. 111 ze dne 26. dubna 1994 o silniční dopravě. In: Sbírnka zákonů České republiky. 1994, částka 37, s. 1154-1161. Dostupné také z [http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=111/1994&typeLaw=zakon&what=Cislo\\_zakona\\_smlouvy](http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=111/1994&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy). ISSN: 1211-1244.

Zákon č. 194 ze dne 20. května 2010 o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů. In: Sbírnka zákonů České republiky. 2010, částka 65, s. 2210-2222. Dostupné také z: [http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=194/2010&typeLaw=zakon&what=Cislo\\_zakona\\_smlouvy](http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=194/2010&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy). ISSN 1211-1244.

Zákon č. 266 ze dne 14. prosince 1994 o dráhách. In: Sborník zákonů České republiky. 1994, částka 79, s. 3041-3054. Dostupné také z: [http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=266/1994&typeLaw=zakon&what=Cislo\\_zakona\\_smlouvy](http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=266/1994&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy). ISSN: 1211-1244.

### **Elektronické zdroje**

Česká asociace pro geinformace. *Dostupnost veřejnou linkovou dopravou v ČR*. [online]. [cit. 2017-04-18]. Dostupné z: <http://www.cagi.cz/upload/documents/givs2014/givs2014-horak01.pdf>.

Deník veřejné správy. *Financování veřejné dopravy ze státního rozpočtu, krajských a obecních rozpočtů*. [online]. [cit. 2017-03-08]. Dostupné z: <http://denik.obce.cz/clanek.asp?id=6677587>.

Informační dopravní systém. *Jízdní řády*. [online]. [cit. 2017-03-08]. Dostupné z: <http://jizdnirady.idnes.cz/vlakyautobusymhdvse/spojeni/>.

Koordinátor integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje. *Mapa obcí a zón IDSOK*. [online]. [2017-03-08]. Dostupné z: <http://www.kidsok.cz/mapy-idsok/>.

Koordinátor integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje. *Výroční zpráva 2015*. [online]. [2017-03-08]. Dostupné z: [http://www.kidsok.cz/data/povinne-informace/vyrocnizprava\\_2015\\_kidsok.pdf](http://www.kidsok.cz/data/povinne-informace/vyrocnizprava_2015_kidsok.pdf).

Mapový portál. Mapa. [online]. [2017-03-08]. Dostupné z: <https://mapy.cz>.

Mikroregion Uničovsko. *Mapa mikroregionu*. [online]. [cit. 2017-03-08]. Dostupné z: <http://unicovsko.cz/mikroregion/mapa-regionu.php>.

Ministerstvo dopravy. Bílá kniha – koncepce veřejné správy. [online]. [2017-03-08]. Dostupné z <https://www.mdcz.cz/getattachment/Dokumenty/Verejna-doprava/Pravni-predpisy/Zelena-a-bila-kniha-koncepce-verejne-dopravy/Bila-kniha-koncepce-verejne-dopravy.pdf.aspx>.

Olomoucký kraj. *Mapa Olomouckého kraje*. [online]. [cit. 2017-03-08]. Dostupné z: <http://olomoucky-kraj2014a.webnode.cz/poloha-a-obecne-informace/>.

## **Jiné**

Olomoucký kraj. Interní materiály.

## Seznam zkratk

ČD	České dráhy
IDS	integrovaný dopravní systém
IDSOK	integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje
KIDSOK	koordinátor integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje
KODIS	koordinátor Ostravského dopravního integrovaného systému
ODIS	Ostravský dopravní integrovaný systém
VLD	veřejná linková doprava
ŽD	železniční doprava

## Prohlášení o využití výsledků diplomové práce

Prohlašuji, že

- jsem byl seznámen s tím, že na mou diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. – autorský zákon, zejména § 35 – užití díla v rámci občanských a náboženských obřadů, v rámci školních představení a užití díla školního a § 60 – školní dílo;
- beru na vědomí, že Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava (dále jen VŠB-TUO) má právo nevýdělečně, ke své vnitřní potřebě, diplomovou práci užít (§ 35 odst. 3);
- souhlasím s tím, že diplomová práce bude v elektronické podobě archivována v Ústřední knihovně VŠB-TUO a jeden výtisk bude uložen u vedoucího diplomové práce. Souhlasím s tím, že bibliografické údaje o diplomové práci budou zveřejněny v informačním systému VŠB-TUO;
- bylo sjednáno, že s VŠB-TUO, v případě zájmu z její strany, uzavřu licenční smlouvu s oprávněním užít dílo v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- bylo sjednáno, že užít své dílo, diplomovou (bakalářskou) práci, nebo poskytnout licenci k jejímu využití mohu jen se souhlasem VŠB-TUO, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly VŠB-TUO na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše).

V Ostravě dne 21. dubna 2017



Bc. Marcel Konečný

## **Seznam příloh**

- Příloha 1      Vzdálenost obcí k centru regionu
- Příloha 2      Vzdálenost obcí k Olomouci, Mohelnici, Uničovu a Litovli
- Příloha 3      Připojení k silniční síti
- Příloha 4      Počet autobusových a vlakových spojů v pracovní dny do Uničova
- Příloha 5      Počet autobusových a vlakových spojů v pracovní dny z Uničova
- Příloha 6      Počet autobusových a vlakových spojů o víkendu do Uničova
- Příloha 7      Počet autobusových a vlakových spojů o víkendu z Uničova



Příloha 1: Vzdálenost obcí k centru regionu

Název	Vzdálenost	Body
Dlouhá Loučka	8,0	1
<i>Křivá</i>	12,0	0
<i>Plinkout</i>	10,4	0
Lipinka	11,8	0
Medlov	5,6	1
<i>Hlivice</i>	7,8	1
<i>Králová</i>	8,2	1
<i>Zadní Újezd</i>	7,3	1
Nová Hradečná	9,1	1
Oskava	16,5	0
<i>Bedřichov</i>	20,3	0
<i>Mostkov</i>	14,4	0
<i>Nemrlov</i>	14,2	0
<i>Třemešek</i>	19,0	0
<i>Václavov</i>	18,0	0
Paseka	8,3	1
<i>Karlov</i>	14,9	0
Pňovice	9,0	1
Strukov	7,2	1
Šumvald	8,1	1
<i>Břevenec</i>	11,4	0
Troubelice	7,0	1
<i>Dědinka</i>	8,2	1
<i>Lazce</i>	4,8	2
<i>Pískov</i>	9,5	1
Újezd u Uničova	4,9	2
<i>Haukovice</i>	6,1	1
<i>Rybníček</i>	6,5	1
Uničov		
<i>Benkov</i>	4,9	2
<i>Brničko</i>	1,6	2
<i>Děřichov</i>	6,7	1
<i>Dolní Sukolom</i>	3,0	2
<i>Horní Sukolom</i>	4,7	2
<i>Nová dědina</i>	3,8	2
<i>Renoty</i>	5,1	1
<i>Střelice</i>	3,7	2
Želechovice	3,2	2
Žerotín	8,1	1

Zdroj: Mapy. 2017. Online. Vlastní zpracování.

Příloha 2: Vzdálenost obcí k Olomouci, Mohelnici, Uničovu a Litovli

Název	Olomouc	Body	Mohelnice	Body	Uničov	Body	Litovel	Body	Celkem
Dlouhá Loučka	30,8	1	24,7	1	8,0	2	16,8	2	6
<i>Křivá</i>	31,8	1	28,7	1	12,0	2	20,9	1	5
<i>Plinkout</i>	32,6	1	24,8	1	10,4	2	19,2	2	6
Lipinka	37,0	1	16,1	2	11,8	2	19,8	2	7
Medlov	29,7	1	13,4	2	5,6	2	11,2	2	7
<i>Hlivice</i>	30,4	1	12,6	2	7,8	2	11,2	2	7
<i>Králová</i>	28,3	1	13,7	2	8,2	2	9,1	2	7
<i>Zadní Újezd</i>	31,5	1	13,9	2	7,3	2	13,1	2	7
Nová Hradečná	34,4	1	17,5	2	9,1	2	17,1	2	7
Oskava	40,8	0	27,7	1	16,5	2	24,6	1	4
<i>Bedřichov</i>	45,4	0	32,3	1	20,3	1	29,2	1	3
<i>Mostkov</i>	39,5	1	26,4	1	14,4	2	23,3	1	5
<i>Nemrlov</i>	39,3	1	26,2	1	14,2	2	23,1	1	5
<i>Třemešek</i>	44,1	0	31	1	19,0	2	27,9	1	4
<i>Václavov</i>	43,1	0	29,3	1	18,0	2	26,8	1	4
Paseka	27,3	1	26,2	1	8,3	2	17,4	2	6
<i>Karlov</i>	34	1	32,9	1	14,9	2	24,0	1	5
Pňovice	17,7	2	23,4	1	9,0	2	7,7	2	7
Strukov	19,1	2	24,8	1	7,2	2	9,9	2	7
Šumvald	33,0	1	20,5	1	8,1	2	16,8	2	6
<i>Břevenec</i>	35,9	1	24,0	1	11,4	2	20,2	1	5
Troubelice	32,2	1	16,2	2	7,0	2	15,0	2	7
<i>Dědinka</i>	32,5	1	16,2	2	8,2	2	14,1	2	7
<i>Lazce</i>	30,1	1	17,5	2	4,8	2	13,7	2	7
<i>Pískov</i>	34,8	1	13,6	2	9,5	2	17,6	2	7
Újezd	22,4	1	22,9	1	4,9	2	13,6	2	6
<i>Haukovice</i>	24,9	1	24,1	1	6,1	2	15,2	2	6
<i>Rybníček</i>	23,8	1	24,5	1	6,5	2	14,9	2	6
Uničov	25,6	1	18,9	1			9,5	2	4
<i>Benkov</i>	27,0	1	15,9	2	4,9	2	8,6	2	7
<i>Brničko</i>	24,7	1	19,5	2	1,6	2	10,0	2	7
<i>Dětřichov</i>	21,1	1	21,9	1	6,7	2	6,8	2	6
<i>Dolní Sukolom</i>	26,8	1	20,3	1	3,0	2	11,9	2	6
<i>Horní Sukolom</i>	28,5	1	21,2	1	4,7	2	13,6	2	6
<i>Nová dědina</i>	29,1	1	19,5	2	3,8	2	12,7	2	7
<i>Renoty</i>	22,7	1	20,3	1	5,1	2	6,3	2	6
<i>Střelice</i>	24,5	1	18,4	2	3,7	2	6,1	2	7
Želechovice	22,7	1	20,8	1	3,2	2	11,4	2	6
Žerotín	17,8	2	25,7	2	8,1	2	10,0	2	8

Zdroj: Mapy. 2017. Online. Vlastní zpracování.

Příloha 3: Připojení k silniční síti

Název	Silnice I. třídy				Silnice II. třídy			Σ
	Do 15 km	16-25 km	26-30 km	Body	Číslo silnic	V obci	Body	
Dlouhá Loučka	0	1	0	1	449	1	1	2
<i>Křivá</i>	0	1	0	1	X	0	0	1
<i>Plinkout</i>	0	1	0	1	X	0	0	1
Lipinka	0	1	0	1	X	0	0	1
Medlov	0	1	0	1	444	1	1	2
<i>Hlivice</i>	1	0	0	2	X	0	0	2
<i>Králová</i>	1	0	0	2	X	0	0	2
<i>Zadní Újezd</i>	1	0	0	2	X	0	0	2
Nová Hradečná	0	1	0	1	X	0	0	1
Oskava	0	0	1	0	X	0	0	0
<i>Bedřichov</i>	0	0	1	0	X	0	0	0
<i>Mostkov</i>	0	1	0	1	X	0	0	1
<i>Nemrlov</i>	0	1	0	1	X	0	0	1
<i>Třemešek</i>	0	0	1	0	X	0	0	0
<i>Václavov</i>	0	1	0	1	X	0	0	1
Paseka	0	1	0	1	X	0	0	1
<i>Karlo</i>	0	1	0	1	X	0	0	1
Pňovice	1	0	0	2	446	1	1	3
Strukov	1	0	0	2	446	1	1	3
Šumvald	0	1	0	1	446	1	1	2
<i>Břevenec</i>	0	1	0	0	X	0	0	0
Troubelice	0	1	0	1	X	0	0	1
<i>Dědinka</i>	0	1	0	1	X	0	0	1
<i>Lazce</i>	0	1	0	1	X	0	0	1
<i>Pískov</i>	1	0	0	2	X	0	0	2
Újezd	1	0	0	2	444	1	1	3
<i>Haukovice</i>	1	0	0	2	X	0	0	2
<i>Rybníček</i>	1	0	0	2	444	1	1	3
Uničov	0	1	0	1	444,446, 447, 449	1	1	2
<i>Benkov</i>	0	1	0	1	X	0	0	1
<i>Brníčko</i>	1	0	0	2	444	1	1	3
<i>Dětrichov</i>	0	1	0	1	X	0	0	1
<i>Dolní Sukolom</i>	0	1	0	1	449	1	1	2
<i>Horní Sukolom</i>	0	1	0	1	449	1	1	2
<i>Nová dědina</i>	0	1	0	1	446	1	1	2
<i>Renoty</i>	0	1	0	1	X	0	0	1
<i>Střelice</i>	0	1	0	1	449	1	1	2
Želechovice	1	0	0	2	446	1	1	3
Žerotín	1	0	0	2	447	1	1	3

Zdroj: Mapy. 2017. Online. Vlastní zpracování.

Příloha 4: Počet autobusových a vlakových spojů v pracovní dny do Uničova

Název	5:01-7:00		7:01 – 9:00		12:01-14:00		14:01-17:00		17:01-20:00		Σ	Body
	A	V	A	V	A	V	A	V	A	V		
Dlouhá Loučka	2	X	3	X	2	X	4	X	1	X	12	1
<i>Křivá</i>	1	X	0	X	1	X	1	X	0	X	3	0
<i>Plinkout</i>	2	X	1	X	1	X	1	X	0	X	5	0
Lipinka	3	X	1	X	0	X	2	X	0	X	6	1
Medlov	3	X	3	X	3	X	4	X	1	X	14	1
<i>Hlivice</i>	2	X	2	X	1	X	3	X	1	X	9	1
<i>Králová</i>	1	X	2	X	1	X	3	X	1	X	8	1
<i>Zadní Újezd</i>	0	X	1	X	1	X	2	X	0	X	4	0
Nová Hradečná	2	3	2	1	1	1	3	3	1	1	18	2
Oskava	3	X	1	X	1	X	2	X	2	X	9	1
<i>Bedřichov</i>	2	X	1	X	1	X	2	X	1	X	7	1
<i>Mostkov</i>	1	X	1	X	1	X	1	X	0	X	4	0
<i>Nemrlov</i>	3	X	1	X	1	X	2	X	2	X	9	1
<i>Třemešek</i>	0	X	1	X	0	X	2	X	2	X	5	0
<i>Václavov</i>	1	X	0	X	1	X	1	X	0	X	3	0
Paseka	1	X	2	X	1	X	3	X	1	X	8	1
<i>Karlov</i>	0	X	0	X	0	X	0	X	0	X	0	0
Pňovice	4	X	7	X	5	X	5	X	4	X	25	2
Strukov	2	X	3	X	3	X	3	X	3	X	14	1
Šumvald	4	X	3	X	1	X	5	X	2	X	15	1
<i>Břevenec</i>	2	X	2	X	1	X	4	X	1	X	10	1
Troubelice	3	3	3	X	3	1	4	2	1	2	22	2
<i>Dědinka</i>	0	X	1	X	0	X	0	X	0	X	1	0
<i>Lazce</i>	3	X	4	X	3	X	4	X	1	X	15	1
<i>Pískov</i>	1	X	2	X	2	X	3	X	0	X	8	1
Újezd	4	3	1	3	0	2	2	5	1	4	25	2
<i>Haukovice</i>	1	X	1	X	1	X	2	X	1	X	6	1
<i>Rybniček</i>	1	X	0	X	0	X	1	X	0	X	2	0
Uničov												
<i>Benkov</i>	2	X	1	X	2	X	1	X	0	X	6	1
<b>Brničko</b>	15	X	2	X	2	X	9	X	2	X	30	2
<i>Dětrichov</i>	1	X	1	X	0	X	3	X	0	X	5	0
<i>Dolní Sukolom</i>	3	X	2	X	2	X	2	X	1	X	10	1
<i>Horní Sukolom</i>	2	X	3	X	2	X	2	X	1	X	10	1
<i>Nová dědina</i>	5	X	2	X	1	X	3	X	2	X	13	1
<i>Renoty</i>	1	X	1	X	0	X	2	X	0	X	4	0
<i>Střelice</i>	4	X	5	X	3	X	4	X	2	X	18	2
<i>Želechovice</i>	3	X	3	X	3	X	3	X	4	X	16	2
<i>Žerotín</i>	2	X	4	X	3	X	4	X	2	X	15	1

Zdroj: Jízdní řády. 2017. Online. Vlastní zpracování.

Příloha 5: Počet autobusových a vlakových spojů v pracovní dny z Uničova

Název	5:01-7:00		7:01 – 9:00		12:01-14:00		14:01-17:00		17:01-20:00		Σ	Body
	A	V	A	V	A	V	A	V	A	V		
Dlouhá Loučka	3	X	0	X	1	X	5	X	1	X	10	1
<i>Křivá</i>	1	X	0	X	0	X	1	X	0	X	2	0
<i>Plinkout</i>	2	X	0	X	1	X	2	X	0	X	5	0
Lipinka	2	X	0	X	1	X	2	X	0	X	5	0
Medlov	3	X	1	X	3	X	4	X	3	X	14	1
<i>Hlivice</i>	2	X	1	X	2	X	3	X	2	X	10	1
<i>Králová</i>	2	X	1	X	2	X	3	X	2	X	10	1
<i>Zadní Újezd</i>	1	X	0	X	1	X	2	X	0	X	4	0
Nová Hradečná	2	2	1	1	2	1	3	3	1	2	18	2
Oskava	2	X	0	X	1	X	3	X	2	X	8	1
<i>Bedřichov</i>	1	X	0	X	1	X	2	X	2	X	6	1
<i>Mostkov</i>	1	X	0	X	1	X	0	X	1	X	3	0
<i>Nemřlov</i>	2	X	0	X	1	X	3	X	2	X	8	1
<i>Třemešek</i>	2	X	0	X	0	X	2	X	1	X	5	0
<i>Václavov</i>	1	X	2	X	2	X	0	X	0	X	5	0
Paseka	3	X	0	X	1	X	4	X	1	X	9	1
<i>Karlov</i>	0	X	0	X	0	X	0	X	0	X	0	0
Přovice	4	X	2	X	2	X	5	X	1	X	14	1
Strukov	5	X	1	X	2	X	4	X	1	X	13	1
Šumvald	4	X	0	X	1	X	5	X	2	X	12	1
<i>Břevenec</i>	3	X	0	X	1	X	4	X	2	X	10	1
Troubelice	3	2	1	1	3	1	4	3	2	2	22	2
<i>Dědinka</i>	1	X	0	X	0	X	0	X	0	X	1	0
<i>Lazce</i>	3	X	1	X	3	X	4	X	2	X	13	1
<i>Pískov</i>	1	X	1	X	2	X	2	X	1	X	7	1
Újezd	2	4	0	2	1	2	3	3	1	3	21	2
<i>Haukovice</i>	1	X	0	X	1	X	3	X	1	X	6	1
<i>Rybniček</i>	2	X	0	X	0	X	1	X	0	X	3	0
Uničov												
<i>Benkov</i>	2	X	0	X	2	X	1	X	0	X	5	0
<i>Brničko</i>	12	X	0	X	6	X	8	X	2	X	28	2
<i>Dětřichov</i>	1	X	0	X	1	X	2	X	0	X	4	0
<i>Dolní Sukolom</i>	3	X	0	X	1	X	4	X	1	X	9	1
<i>Horní Sukolom</i>	3	X	0	X	1	X	4	X	1	X	9	1
<i>Nová dědina</i>	4	X	0	X	1	X	3	X	2	X	10	1
<i>Renoty</i>	1	X	0	X	0	X	2	X	0	X	3	0
<i>Střelice</i>	5	X	3	X	3	X	4	X	1	X	16	2
<i>Želechovice</i>	4	X	1	X	2	X	4	X	1	X	12	1
<i>Žerotín</i>	5	X	2	X	2	X	3	X	1	X	13	1

Zdroj: Jízdní řády. 2017. Online. Vlastní zpracování.

Příloha 6: Počet autobusových a vlakových spojů o víkendu do Uničova

Název	Sobota		Neděle		Σ	Body
	A	V	A	V		
Dlouhá Loučka	3	X	1	X	4	0
<i>Křivá</i>	3	X	0	X	3	0
<i>Plinkout</i>	1	X	1	X	2	0
Lipinka	0	X	0	X	0	0
Medlov	0	X	0	X	0	0
<i>Hlívce</i>	0	X	0	X	0	0
<i>Králová</i>	0	X	0	X	0	0
<i>Zadní Újezd</i>	0	X	0	X	0	0
Nová Hradečná	0	8	0	8	16	2
Oskava	4	X	5	X	9	1
<i>Bedřichov</i>	3	X	3	X	6	1
<i>Mostkov</i>	0	X	0	X	0	0
<i>Nemřlov</i>	4	X	5	X	9	1
<i>Třemešek</i>	1	X	2	X	3	0
<i>Václavov</i>	0	X	1	X	1	0
Paseka	2	X	2	X	4	0
<i>Karlov</i>	0	X	0	X	0	0
Pňovice	3	X	5	X	8	1
Strukov	2	X	3	X	5	0
<b>Šumvald</b>	5	X	6	X	<b>11</b>	<b>2</b>
<i>Břevenec</i>	4	X	5	X	9	1
Troubelice	0	8	0	8	16	2
<i>Dědinka</i>	0	X	0	X	0	0
<i>Lazce</i>	0	X	0	X	0	0
<i>Pískov</i>	0	X	0	X	0	0
<b>Újezd</b>	2	13	1	13	<b>29</b>	<b>2</b>
<i>Haukovice</i>	2	X	1	X	3	0
<i>Rybniček</i>	0	X	0	X	0	0
Uničov						
<i>Benkov</i>	0	X	0	X	0	0
<i>Brníčko</i>	0	X	0	X	0	0
<i>Dětrichov</i>	0	X	0	X	0	0
<i>Dolní Sukolom</i>	1	X	0	X	1	0
<i>Horní Sukolom</i>	1	X	0	X	1	0
<i>Nová dědina</i>	5	X	4	X	9	1
<i>Renoty</i>	0	X	0	X	0	0
<i>Střelice</i>	4	X	3	X	7	1
<i>Želechovice</i>	2	X	2	X	4	0
<i>Žerotín</i>	2	X	3	X	5	0

Zdroj: Jízdní řády. 2017. Online. Vlastní zpracování.

Příloha 7: Počet autobusových a vlakových spojů o víkendu z Uničova

Název	Sobota		Neděle		Σ	Body
	A	V	A	V		
Dlouhá Loučka	3	X	1	X	4	0
<i>Křivá</i>	2	X	0	X	2	0
<i>Plinkout</i>	2	X	1	X	3	0
Lipinka	0	X	0	X	0	0
Medlov	0	X	0	X	0	0
<i>Hlivice</i>	0	X	0	X	0	0
<i>Králová</i>	0	X	0	X	0	0
<i>Zadní Újezd</i>	0	X	0	X	0	0
Nová Hradečná	0	7	0	7	14	2
Oskava	6	X	6	X	12	2
<i>Bedřichov</i>	5	X	5	X	10	1
<i>Mostkov</i>	0	X	0	X	0	0
<i>Nemrlov</i>	6	X	6	X	12	2
<i>Třemešek</i>	1	X	2	X	3	0
<i>Václavov</i>	0	X	1	X	1	0
Paseka	1	X	1	X	2	0
<i>Karlo</i>	0	X	0	X	0	0
Pňovice	2	X	3	X	5	0
Strukov	2	X	3	X	5	0
Šumvald	7	X	6	X	13	2
<i>Břevenec</i>	5	X	5	X	10	1
Troubelice	0	7	0	7	14	2
<i>Dědinka</i>	0	X	0	X	0	0
<i>Lazce</i>	0	X	0	X	0	0
<i>Pískov</i>	0	X	0	X	0	0
<b>Újezd</b>	2	13	2	13	<b>30</b>	<b>2</b>
<i>Haukovice</i>	2	X	2	X	4	0
<i>Rybniček</i>	0	X	0	X	0	0
Uničov						
<i>Benkov</i>	0	X	0	X	0	0
<i>Brničko</i>	0	X	0	X	0	0
<i>Dětrichov</i>	0	X	0	X	0	0
<i>Dolní Sukolom</i>	2	X	0	X	2	0
<i>Horní Sukolom</i>	2	X	0	X	2	0
<i>Nová dědina</i>	5	X	5	X	10	1
<i>Renoty</i>	0	X	0	X	0	0
<i>Střelice</i>	3	X	3	X	6	1
<i>Želechovice</i>	2	X	2	X	4	0
<i>Žerotín</i>	2	X	3	X	5	0

Zdroj: Jízdní řády. 2017. Online. Vlastní zpracování.