

Současný stav intraregionální dopravní obslužnosti na Jesenicku

Igor Ivan¹, Tomáš Boruta²

¹ Institut geoinformatiky, VŠB-TU Ostrava, 17. listopadu 15, 70833, Ostrava-Poruba, Česká republika
igor.ivan@vsb.cz

² Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, Fakulta přírodovědecká, Ostravská univerzita,
Chittussiho 10, Slezská Ostrava, 710 00, Ostrava, Česká republika
tomas.boruta@osu.cz

Abstrakt. Cílem příspěvku je obecné zhodnocení vývoje dopravní obslužnosti v rurálních oblastech České republiky a současně analýza dopravní obslužnosti veřejné linkové dopravy (VLD) na Jesenicku (region Jeseníky, bývalý okres Jeseník). Rozsah dopravní obslužnosti VLD se v devadesátých letech 20. století drasticky snižoval a míra automobilizace se naopak zvyšovala, což souviselo s poddminenzováním tohoto ukazatele v podmínkách centrálně plánované ekonomiky socialistického státu. V souvislosti s dopravní obslužností venkovských obcí a regionů stoupá význam tzv. door-to-door přístupu, který se zabývá významným faktorem dojížděky, a to docházkovou vzdáleností z bytů a budov k zastávkám VLD. V příspěvku budou analyzovány vážené průměrné docházkové doby na nejbližší zastávku VLD ve sledovaném území.

Klíčová slova: obslužnost, veřejná linková doprava, venkov, region Jeseníky, door-to-door

Abstract. The goal of this paper is to evaluate the progress of public transport services in rural areas of the Czech Republic and to analyze the public transport services in Jeseník region. The size of public transport services was rapidly decreased during the nineties of 20th century and on the other hand the level of automobilization was increased. Intraregional public transport situation in Jeseník region is the other goal of this paper. Public transport services will be analyzed in connection with commuting of people from municipalities in region. In connection with public transport services in rural areas is rising the meaning of door-to-door approach. This approach count in commuting analysis with walking distances to public transport stop from commuters house or flat.

Keywords: public transport services, public transport, rural area, Jeseníky region, door-to-door

Tento příspěvek vznikl v rámci projektu Ministerstva pro místní rozvoj WD-35-07-1 „Komplexní regionální marketing jako koncept rozvoje rurálního periferního regionu Jesenicka“.

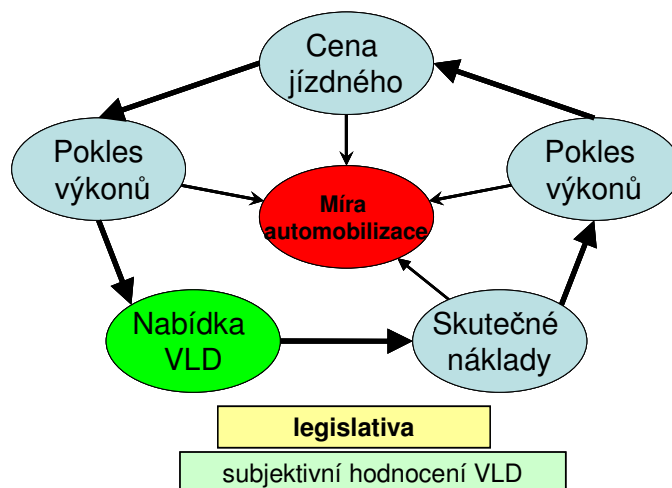
1 Úvod

Dopravní obslužnost veřejnou linkovou dopravou (VLD) je považována za jeden z klíčových atributů kvality života na venkově, zejména ve vztahu k vybraným cílovým skupinám obyvatel venkova, jimž hrozí určitá míra sociální exkluze v akcesibilitě (dostupnosti) cílů potřeby [12] na venkově. Dojížděka za prací, vzděláním i základními službami se stává již na mikroregionální úrovni nutným předpokladem života na českém venkově. Cílem příspěvku je obecné zhodnocení vývoje dopravní obslužnosti v rurálních oblastech České republiky a současně analýza intraregionální dopravní obslužnosti VLD na území bývalého okresu Jeseník, resp. v území čtyř mikroregionů Jesenicka.

2 Dopravní obslužnost VLD na českém venkově

Historicky silná pozice veřejné dopravy na území bývalého Československa před rokem 1989 ovlivnila objektivní a subjektivní vnímání této problematiky na počátku 90. let 20. století. Prudký pokles přepravních výkonů hromadné dopravy související s rozpadem centrálně plánované ekonomiky, s postupnou privatizací podniků autobusové dopravy a se změnou financování této veřejné služby vedl k objektivnímu zhoršení situace zejména v méně zalidněných, periferních oblastech státu, včetně periferií vnitřních. Rychle rostoucí míra automobilizace byla v podmínkách ČR logickým vyústěním nové společenské reality, kdy automobil představoval výraz sociálního statusu a nezávislou mobilitu. Na druhé straně, právě na venkově se vlastnictví automobilu stalo kromě již zmíněného fenoménu

také nutností související se snižující se nabídkou VLD pro zajištění nutných, tzv. nezbytných cest. Až do druhé poloviny 90. let se VLD nachází v tzv. začarovaném kruhu veřejné linkové dopravy (viz obr. 1), jak se o něm v české geografické literatuře zmiňuje např. Marada a Květoň ([14]: „Narůstající cena jízdného podpořila přechod obyvatelstva na používání individuální automobilové dopravy, čímž se znovu snížila obsazenost a ekonomická rentabilita spojů“). Nedostatečná legislativa a centralizované financování, resp. dotování hromadné dopravy prostřednictvím Ministerstva dopravy (MD) a pověřených okresních úřadů neumožňovalo vyřešit problém dopravní obslužnosti systematickým a transparentním přístupem.



Obr. 1: Začarovaný kruh veřejné linkové dopravy (vlastní zpracování)

V druhé polovině 90. let skončila na straně provozovatelů VLD éra privatizace a fragmentace státního podniku ČSAD, došlo k postupné konsolidaci oboru a dokonce příchodu některých silných zahraničních operátorů. Generální stávka na železnici v roce 1997 nepřímo ovlivnila některé politické koncepce související s rozvojem autobusové VLD, což se projevilo se zvyšujícím se množstvím dotačních prostředků na financování prokazatelné ztráty z veřejné autobusové dopravy. Důležitou roli při poklesu přepravních charakteristik veřejné linkové dopravy měly i subjektivní názory dotčené veřejnosti, jejíž vnímání kvality i kvantity služeb veřejné dopravy bylo značně negativní, přestože, jak již nepřímo naznačuje např. Seidenglanz [19] na příkladu Jesenicka, kvantita spojů se ve výjimečných případech tohoto typu ve sledovaných letech (1989/1990 a 1999/2000) téměř nezměnila. Proto je třeba zmínit i další aspekt rozvoje hromadné dopravy nejen v rurálních regionech – marketing udržitelných forem dopravní mobility. Právě marketingové řízení a schopnost informovat občany o skutečné úrovni obslužnosti, resp. úrovni služeb, byl do značné míry ze strany objednavatelů a provozovatelů základní dopravní obslužnosti (ZDO) či ostatní dopravní obslužnosti (ODO) silně podceňen. Změny byly vyvolány až externími konkurenčními tlaky ze strany zahraniční konkurence, jejíž standardy služeb a péče o zákazníka byly na kvalitativně vyšší úrovni.

Z hlediska institucionálního zajištění byla skutečným krokem vpřed reforma veřejné správy, kdy zodpovědnost za organizaci VLD převzal krajský úřad (KÚ) [13,14], zatímco okresní úřady k 1. 1. 2003 zanikly. V gesci kraje tak zůstalo zajištění základní dopravní obslužnosti v regionu, přičemž již nebyla určena minimální částka, kterou by KÚ musel alokovat pro veřejnou dopravu. V souvislosti s přípravou na vstup do Evropské unie musela Česká republika převzít část legislativy, související s organizací veřejné dopravy v rámci Společné dopravní politiky EU. I přes řadu nedotažených procesních záležitostí zvýšil tento fakt tlak na účelnější hospodaření s finančními zdroji, dále se zvýšila transparentnost (alespoň v segmentu autobusové dopravy) při vyčíslování prokazatelné ztráty vzniknuvší dopravci při provozování konkrétních linek (či dokonce spojů), byl zrušen tzv. modální princip rozdělování finančních prostředků (dotací) mezi železnici a autobusovou dopravu a na administrativním principu se začaly konsolidovat první integrované dopravní systémy (viz níže).

Pozitivní decentralizace kompetencí ze státní úrovně na úroveň krajskou zvýšila míru emancipace krajských reprezentací, důsledkem je však růst regionálních rozdílů (disparit) v nabídce dopravní obslužnosti VLD na území České republiky, a to zejména díky nejednotnému přístupu v organizaci (ekonomické, prostorové, modální, integrované) hromadné dopravy na úrovni NUTS III.

3 Vymezení sledovaného území a institucionální zajištění VLD

Region Jesenicko je vymezen jako spádové území obce s rozšířenou působností Jeseník (ORP Jeseník; v tomto případě jde o totožné území bývalého okresu Jeseník) a v mnoha ohledech jde o jeden z nejvíce zaostávajících regionů České republiky. Centrem oblasti je město Jeseník, komunikační uzel a přirozené centrum služeb, pracovních příležitostí a školských zařízení. Vzhledem k tomuto faktu je následující analýza intraregionální dopravní obslužnosti v rámci sledovaného regionu vztahena k městu Jeseník. Region zahrnuje 24 obcí s cca 41 000 obyvateli na ploše 71 896 km², a administrativně je rozdělen do čtyř mikroregionů. Jeho disparitní vývojové tendence lze objektivně dokázat i při hodnocení dopravně-geografické [7, 10, 11, 18, 20]. Z hlediska dopravní obslužnosti VLD se speciálně Jesenickem zabýval Seidenglanz [19], který dospěl k překvapivým závěrům. Nabídka spojů sice prošla jak v autobusové, tak v železniční dopravě určitou racionalizací (týkající se zejména nočních relací), nicméně její rozsah se nezměnil či se dokonce se zvýšil (poslední hodnocené období 1999/2000). Příčinu vidí autor zejména v institucionální rovině organizace hromadné dopravy v území, související se vznikem vlastního okresního úřadu Jeseník v roce 1996.

Důležitým aktérem však již předtím byl Svaz měst a obcí Jesenicka (SMOJ), který se snažil vyvážit svým vlivem neexistenci okresního úřadu. SMOJ je dnes garantem ostatní dopravní obslužnosti (ODO) a jeho role je zejména v zajištění komplexního přístupu k organizaci hromadné dopravy (vyjednávání pouze v relacích SMOJ – provozovatel autobusové dopravy Veolia Transport Morava, a.s. v případě ODO, což usnadňuje plánovací mechanismy), a zejména ve financování ODO. Základní dopravní dostupnost (ZDO) na území Jesenicka je financována Olomouckým krajem a zajišťují ji dva operátoři – České dráhy, a.s. a Veolia Transport Morava, a.s. Celá oblast je součástí Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje (IDSOK) od 1.7. 2003. Integrovaný dopravní systém (IDS) propojuje všechny dostupné druhy dopravy do jednoho celku, přičemž cílem je zvýšení efektivity dopravního systému, resp. hromadné dopravy v území. IDS vnikaly historicky nejprve v hustě urbanizovaných městských aglomeracích a jsou považovány za nejvyšší formu organizace VLD.

Jejich implementace do venkovských, málo osídlených oblastí je motivována snahou o koordinaci a optimalizaci řídicích procesů, jízdního řádu i tarifních podmínek na úrovni vyšších územně správních celků. Zavádění a optimalizace integrovaných dopravních systémů veřejné dopravy je regionálně diferencovaný proces, související se specifickou prostorovou strukturou daných území [22]. V současnosti se na území České republiky prosazuje tzv. administrativní princip vymezení prostorové působnosti IDS, tzn. že vznikají IDS v gesci krajských úřadů, jenž často, stejně jako v případě Olomouckého kraje, přejímají roli tzv. koordinátora IDS. Cílem tohoto článku není diskuse nad problémovými aspekty zavádění IDS v rurálním prostoru, přesto je nezbytné je alespoň zmínit. Největším problémem je tarifní uspořádání (zónové oproti tzv. úsekovému) a jeho transparentnost jak pro provozovatele osobní dopravy, tak pro zákazníky – občany, dále nutnost přizpůsobovat se nadřízeným orgánům (možné konflikty při snaze zavádět taktový jízdní řád apod.) a velká byrokratizace celého řídicího procesu, brzdící některé možné inovační aktivity konkrétních samostatných subjektů, operátorů nebo obcí (například snaha zavést e-ticketing, čipové karty apod. naráží na nepřipravenost koordinátora a jiných dopravců v dalších částech kraje).

4 Metodika

Současná intraregionální dopravní obslužnost Jesenicka je hodnocena na základě počtu spojů VLD, které existují mezi obcemi zájmového území a městem Jeseník a dále v opačném směru a to v určitých zájmových hodinách. Tyto časové intervaly byly stanoveny na 6., 7., 8., 14. a 22. hodinu. V tyto časy je doprava využívána nejintenzivněji pro zajištění dopravní obslužnosti za prací, vzděláním, nákupy či zábavou. Tato metodika je uplatněna i při dalších výzkumech jiných regionů a proto je vhodná pro případnou komparaci výsledků [5]. Pro vyhledávání spojení v programu Jízdní řády společnosti CHAPS s.r.o. byla vytvořena aplikace NEWDOK, která je na institutu geoinformatiky vyvíjena od roku 2001 [3]. Spojení byla vyhledávána v aktuálních jízdních řádech autobusových a vlakových spojení, nepředpokládalo se využití místní dopravy. Jako platné spojení bylo započítáváno každé, které splňovalo vstupní podmínky:

- maximální délka spojení 90 minut,
- příjezd nejdříve 60 minut předem,
- maximálně 5 přestupů.

Následně byly výsledky vizualizovány v kartodiagramu.

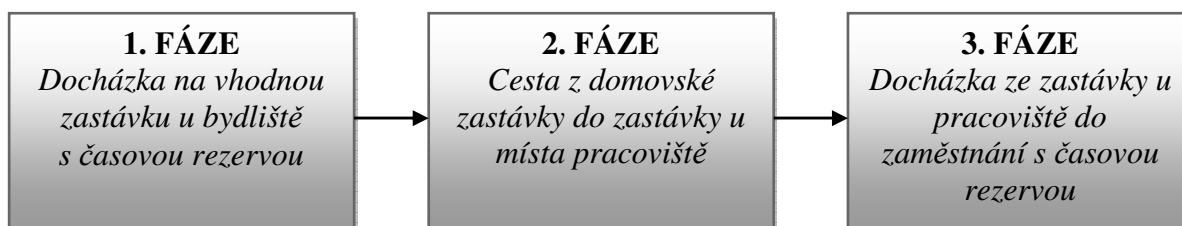
Druhým typem analýzy dopravní obslužnosti území byla zvolena metoda časové dostupnosti města Jeseník z jednotlivých obcí a opět v opačném směru. Jednotlivé časy byly čerpány opět z aktuálních jízdních řádů a jako reprezentující čas spojení mezi dvěma obcemi byl vybrán ten nejmenší ze všech spojení na 8. hodinu (tzn. mezi 7. a 8. hodinou). Následně byly časy agregovány do celkem tří časových intervalů dle časové dostupnosti cíle. Zelenou barvou byly vyznačeny obce, odkud nejrychlejší spojení VLD dosahuje podprůměrného času (méně jak 31 minut) dle průměru za celý region Jeseník. Neutrální barvou jsou vybarveny obce, odkud je spojení v rámci časového průměru a červenou barvou jsou ty obce, odkud časová délka nejrychlejšího spojení významněji převyšuje průměrnou hodnotu délky spojení.

Při studiu docházkové vzdálenosti na zastávky VLD pro dojíždění za zaměstnáním na Jesenicku se vycházelo z různých datových zdrojů. Lokalizace zastávek VLD byla převzata od firmy CHAPS s.r.o. a je platná k červnu 2008. Z registru sčítacích obvodů Českého statistického úřadu pak byly převzaty data o budovách a to k 1. 7. 2008. V prvním kroku analýz distribuce zastávek vůči budovám byly vypočítávány vzdálenosti docházky na nejbližší dvě zastávky, bez rozlišení o jakou zastávku se jedná. Vzdálenosti v prostoru byly následně přepočteny na vzdálenost časovou (průměrná rychlost 4,8 km.h⁻¹). Následně byl rozlišen typ zastávky podle typu dopravy na autobusovou a vlakovou.

5 Obslužnost Jesenicka veřejnou linkovou dopravou

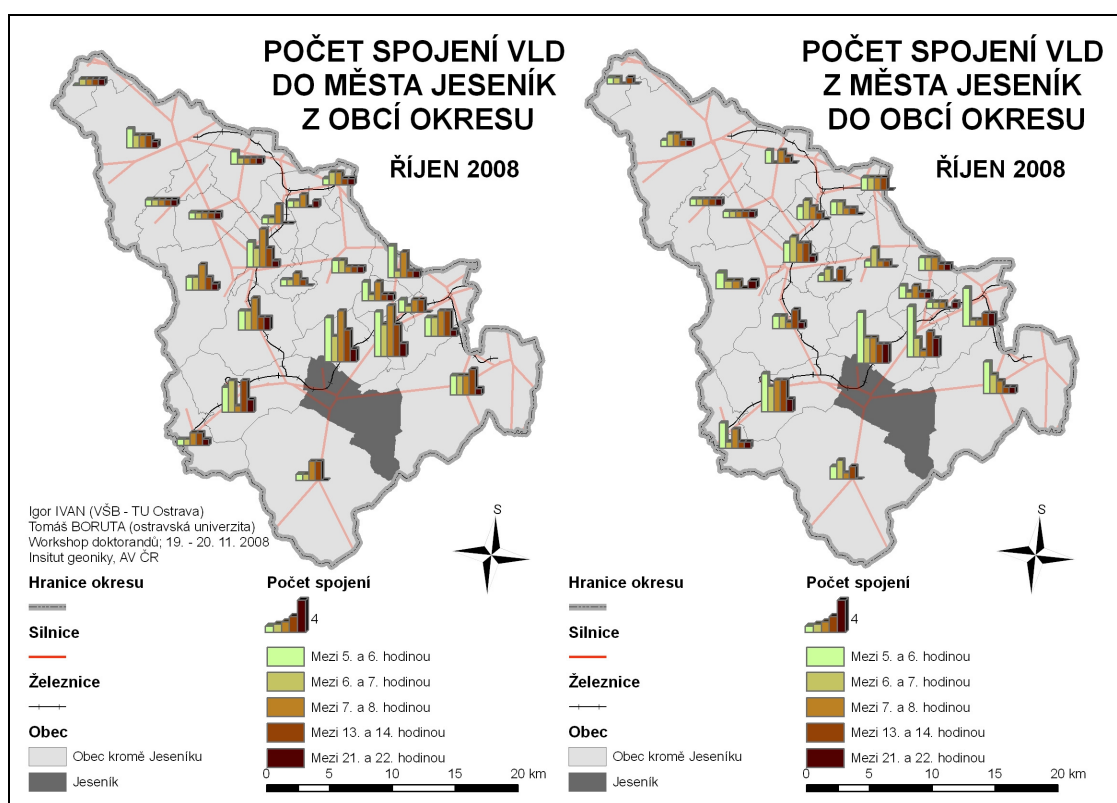
Z výsledné analýzy spojů (obr. 3) vyplynula jednoznačně dobrá dopravní obslužnost obcí, nacházejících se podél hlavní jesenické železniční tratě č. 292 Hanušovice – Mikulovice, resp. silnice č. 369, 60 a 44. Nabídka vlakových a autobusových spojů je i dle provedeného dotazníkového šetření v těchto obcích vnímána jako nejlepší v celém bývalém okrese (viz [1]) – týká se to zejména Lipové-lázně, České Vsi a Písečné, tedy přilehlých obcí k Jeseníku, kde VLD funguje při dojíždění na čas ranní dopravní špičky v intervalu ne nepodobném městské hromadné dopravě. Vzhledem k rozlehlosti obcí je však nutné další výzkum zaměřit také na skutečné docházkové vzdálenosti potenciálních cestujících ke konkrétním spojům (viz dále). Svě postavení jakožto lokálního uzlu VLD potvrdila Žulová, zajišťující dopravní vazby (do a z Jeseníku) z mikroregionů Žulovsko a Javornicko. Druhý kartodiagram (počet spojů z Jeseníku do obcí) na obr. 3 ukazuje na již zmiňovaný obecný trend racionalizace spojů v nočních hodinách, přičemž při použité metodice se jeví jako problematické severní (severovýchodní) území mikroregionu Žulovsko, ale také Javornicko (Bernartice, Bílá Voda) a Bělá pod Pradědem. Při podrobnějším zkoumání mimo uplatněnou a často dostačující metodiku však bylo zjištěno, že do některých výše zmíněných obcí vyjíždí z Jeseníku v jeden čas ještě tzv. noční spoj, a to až ve 22.30. Z tohoto pohledu se tak jeví zajištění dopravní obslužnosti v nočních hodinách směrem do 23 obcí regionu ORP jako vyhovující.

Dojížďková doba VLD (obr. 2) je důležitým aspektem při rozhodování obyvatelstva mezi IAD a HD v případě možnosti volby. Vzhledem k povaze VLD hraje kromě samotné dojížďkové doby nezanedbatelnou úlohu rovněž docházková vzdálenost k zastávce hromadné dopravy. Právě docházka na nebo ze zastávky nebývá při analýzách dojížďky brána v úvahu, i když často má na celkové časové i prostorové složce dojíždění do zaměstnání významný podíl a může být významným faktorem pro objektivní upřednostnění individuální dopravy. Právě tento způsob analyzování bývá nazýván door-to-door přístupem. Analyzován bude každý jedinec a jeho dojížďka pomocí VLD do zaměstnání s využitím door-to-door přístupu (více v [8, 9]).



Obr. 2. Door-to-door přístup k analyzování dojížďky [9]

V území, v němž se nacházejí lokální železniční tratě, jež primárně nevznikaly pro účely osobní dopravy [12, 16, 17], respektive v době jejich vzniku nebyla docházková doba k zastávce považována za relevantní aspekt při trasování železniční cesty (mnohem větší roli hrály fixní náklady na stavbu trati primárně určené jejím účelem, tj. přepravou surovin a zboží), jsou zastávky železniční dopravy často umístěny mimo intravilán obce. Přestože počet zastávek železniční dopravy je v porovnání s dopravou autobusovou dvakrát až třikrát nižší na konkrétní spoj (v případě sledovaného území a existence dvou dopravních módů veřejné dopravy), technické parametry železniční dopravní cesty neumožňují využít tuto skutečnost ve prospěch rychlejší cestovní doby železniční dopravy. Výsledkem je tedy pomalá, a od středisek přepravní poptávky značně vzdálená železnice [2].



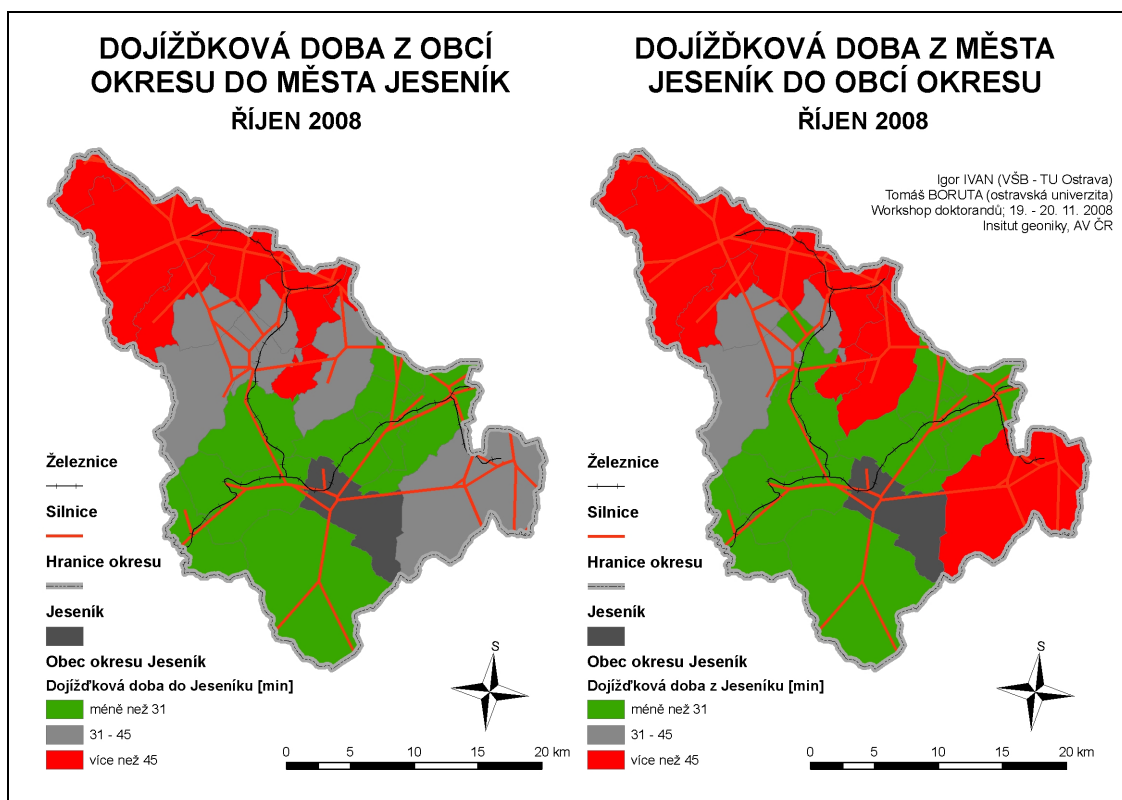
Obr. 3. Počet spojení do a z Jeseníku

V případě výsledků (obr. 4) a analýze konkrétních spojů se však ukázalo, že existuje výjimka – obec Zlaté Hory. Právě jen jediný vlakový spoj vypravený na určenou hodinu splňující parametry z kapitoly 4 je schopen dosáhnout město Jeseník v průměrném intervalu 31 – 45 min., zatímco autobusové spoje jsou mimo tento interval. Zrušení ranního přímého vlakového spoje ze Zlatých Hor by mělo za následek snížení dopravní obslužnosti obce ve vztahu k centru regionu. Nicméně ani toto zjištění se nemůže stát argumentem pro zachování provozu na lokální trati Zlaté Hory – Mikulovice, neboť minulé i současné analýzy [21] ukazují na dlouhodobou ekonomickou nerentabilitu této trati, za současně existujícího souběhu s linkou autobusovou.

Zmíněná studie [21] již v roce 1998 dokázala ekonomickou nerentabilitu provozu železniční regionální osobní dopravy vzhledem k výkonům a výsledkům dopravy autobusové. Jak konstatují autoři studie, i při navýšení cen jízdného na úroveň obvyklou u autobusové dopravy (v úvahu jsou brány pouze provozní náklady na dopravní prostředky a mzdy, nikoli náklady na dopravní cestu) by rentabilita železniční dopravy nedosáhla ani 40 % oproti průměrné 75 % rentabilitě autobusové dopravy ve sledované oblasti. Z hlediska ekologické výhodnosti železniční dopravy pak autoři argumentují, že při dané obsazenosti spojů a z toho vyplývající převažující skladbě vlaků (jeden motorový vůz) je železniční doprava environmentálně minimálně srovnatelná s dopravou autobusovou. Zrušením vlakové dopravy na trati Mikulovice – Zlaté Hory může dojít k zvýšení přepravního proudu

na autobusové lince a případně také k zavedení rychlíkových regionálních spojů na špičkové ranní a odpolední hodiny, které by naopak časovou dostupnost obce vůči regionálnímu centru výrazně zlepšily. Navíc z výzkumu provedeného přímo ve sledovaném území (strukturovaná interview s vybranými experty a dotazníkové šetření provedené na Jesenicku v rámci projektu WD-37-01, viz [1]) vyplývá, že železniční a autobusová doprava plní různou roli při zajišťování intraregionální a regionální/dálkové obslužnosti veřejnou linkovou dopravou (železnice a její síťový efekt, viz [12]) – v podmínkách českého venkova má v rámci intraregionální obslužnosti významnější roli doprava autobusová, zatímco dálkovou a meziregionální dopravu zajišťuje zejména doprava železniční.

Příklad Bernartic, ležících na trati Javorník – (Lipová) – Jeseník, pak potvrzuje zmíněnou hypotézu, kdy dojížděková doba vlakového i autobusového spoje je stejná při rozdílném počtu zastávek a nevýhodném položení železniční zastávky vzhledem k převládajícím směrům osídlení v obci.



Obr. 4. Dojížděková doba spojení z a do Jeseníku

Za nevyhovující dojížděkovou dobu z hlediska atraktivity pro mobilitu obyvatel považujeme interval „více než 45 min.“ (viz obr. 4). Výsledná nevýhodná pozice celého Javornického výběžku (administrativně mikroregion Javornicko) jen potvrzuje jeho geografickou periferizaci i v rámci území ORP Jeseník (přeshraniční dojížděkové vazby nehrají v současné době téměř žádnou roli). Zajímavá je situace v případě důležitého přestupního bodu, obce Žulové (mikroregion Žulovsko). Díky manipulační době na hlavní zastávce v obci (přestupy, korekce zpoždění atd.) náleží tato zastávka již do „průměrné“ kategorie z hlediska dojížděkové doby, přestože její reálná obslužnost jak z pohledu dojížděkové doby i frekvence spojů (souběh několika linek z ostatních obcí) je vyhovující.

Druhé mapové pole v mapě (obr. 4) pak ukazuje na zhoršující se možnosti dosáhnout obce regionu v opačném směru na požadovanou dobu, tedy z města Jeseníku do 23 obcí regionu. Je to dáno zejména nižší přepravní poptávkou po těchto vazbách a tedy logicky nenasazováním druhého páru spojů na tyto relace.

6 Docházková vzdálenost na zastávku VLD

V následující tabulce jsou zobrazeny docházkové vzdálenosti jak v metrech, tak v minutách na nejbližší dvě zastávky VLD v obcích bývalého okresu Jeseník ze všech budov. U metrické vzdálenosti jsou uvedeny hodnoty aritmetického průměru a mediánu. Medián je ve všech případech menší než průměr a to hlavně z důvodu ovlivnění průměru extrémními hodnotami docházkových vzdáleností z některých odlehlých budov. U časové vzdálenosti pak průměr a maximum. Červeně vyznačené hodnoty jsou u obcí, kde docházková vzdálenost dosahuje velmi vysokých hodnot, naopak sytost podbarvení modré barvy pak u nejkratších docházkových vzdáleností. Na nejbližší zastávku musí nejdále docházet obyvatelé obce Ostružná, kde tato vzdálenost v průměru dosahuje necelého kilometru (téměř 12 minut chůze), nicméně průměrná docházka na druhou nejbližší zastávku je pouze o 150 metrů delší, což je nejmenší rozdíl ze všech obcí zájmového území. Naopak nejdelší docházku na druhou nejbližší zastávku musí absolvovat obyvatelé obce Bílá Voda, kde musí urazit přes 1,5 kilometru. V této obci je zároveň největší rozdíl v docházkové vzdálenosti mezi první a druhou nejbližší zastávkou. Průměrná docházka na nejbližší zastávku pro celé zájmové území bývalého okresu Jeseník je více jak 500 metrů a na druhou nejbližší pak o 400 metrů více. Pro časovou náročnost znamená docházka na nejbližší zastávku necelých 7 minut a na druhou nejbližší pak necelých 12 minut. Za zmínku stojí také maximální docházková vzdálenost v jednotlivých obcích, kde časově nejnáročnější je pak docházka na nejbližší zastávku v Javorníku a v Bělé pod Pradědem. V obou obcích musí dojíždějící strávit docházkou maximálně přes hodinu času. Průměrně pak nepatrně přes půl hodinu na nejbližší zastávku a o pět minut déle na druhou nejbližší.

Tab. 1. Vzdálenost k nejbližším dvěma zastávkám VLD

Název obce	Celková vzdálenost docházky [m]				Celková doba docházky [min]			
	Průměr		Medián		Průměr		Maximum	
	1.	2.	1.	2.	1.	2.	1.	2.
Bělá pod Pradědem	435,24	1023,22	392,68	865,58	5,44	12,79	64,28	66,68
Bernartice	581,13	1000,09	602,77	1026,35	7,26	12,50	31,70	31,83
Bílá Voda	635,90	1580,17	502,06	1425,51	7,94	19,75	52,52	57,02
Černá Voda	617,13	797,76	361,70	527,60	7,71	9,97	29,66	31,05
Česká Ves	409,16	715,82	355,82	661,88	5,11	8,94	46,57	47,54
Hradec-Nová Ves	440,47	758,91	423,95	732,07	5,50	9,48	14,21	19,33
Javorník	762,56	1253,58	416,34	681,13	9,53	15,66	73,92	81,46
Jeseník	498,01	781,63	423,41	767,67	6,22	9,77	26,71	37,65
Kobylá nad Vidnavkou	353,16	697,49	337,84	646,66	4,41	8,71	12,28	16,87
Lipová-lázně	411,86	770,22	283,02	462,29	5,14	9,62	31,28	39,33
Mikulovice	535,57	931,53	472,67	890,81	6,69	11,64	31,87	41,54
Ostružná	946,74	1114,57	764,05	945,16	11,83	13,93	32,68	35,08
Písečná	637,54	1032,26	472,90	994,97	7,96	12,90	44,78	47,92
Skorošice	632,39	1165,74	564,16	1052,64	7,90	14,57	33,15	40,64
Stará Červená Voda	499,45	817,04	396,97	733,28	6,24	10,21	23,00	24,27
Supíkovice	489,66	1033,91	471,89	1062,12	6,12	12,92	17,39	23,68
Uhelná	575,10	1256,95	423,31	1144,25	7,18	15,71	40,27	46,83
Vápenná	627,77	970,69	432,50	850,36	7,84	12,13	33,96	38,18
Velká Kraš	496,42	799,95	381,76	713,19	6,20	9,99	26,15	32,85
Velké Kunětice	565,24	985,01	574,32	920,98	7,06	12,31	20,87	25,06
Vidnava	455,46	871,40	418,33	823,63	5,69	10,89	17,35	26,64
Vlčice	678,74	1136,46	510,28	1030,06	8,48	14,20	33,09	33,30
Zlaté Hory	470,61	742,04	333,23	533,90	5,88	9,27	49,16	64,79
Žulová	385,19	656,59	298,68	514,48	4,81	8,20	24,54	25,36
zájmové území	547,52	953,88	442,28	833,61	6,84	11,92	33,81	38,95

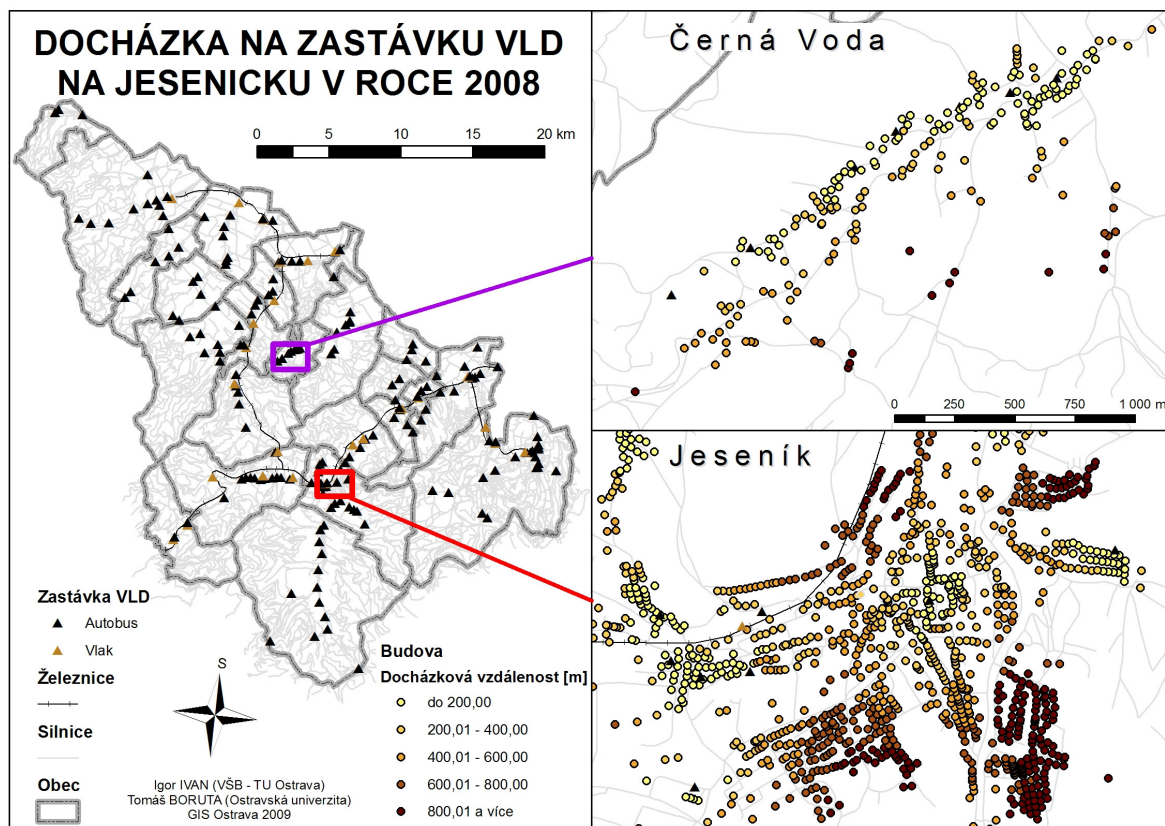
V další části analýz docházkové vzdálenosti na zastávky byla porovnáována prostorová lokalizace zastávek a budov v obci podle typu zastávky – vlakové a autobusové. Pro oba typy zastávek byly vypočteny průměrné hodnoty a mediány docházkové vzdálenosti v metrech a minutách. U 8 obcí nemohla být stanovena docházková vzdálenost v nejbližší vlakové zastávce z důvodu neexistence vlakového spojení na území obce. Pokud se vzájemně porovnají docházkové vzdálenosti na jednotlivé typy zastávek, pak u 8 obcí je dostupnější autobusová zastávka a stejně pak u 8 obcí je bližší vlaková zastávka. Průměrná docházka na nejbližší autobusovou zastávku pro celé studované území je pak o 30 metrů bližší než na vlakovou zastávku. Největší docházková vzdálenost na autobusovou zastávku musí urazit dojíždějící v obci Ostružná, kde je to téměř jeden kilometr a v této obci je naopak relativně krátká vzdálenost k nejbližší vlakové zastávce. Vlaková zastávka je lokalizována velmi často mimo centrum obce, proto již výše zmíněná vzdálenější docházka na vlakové zastávky. Největší vzdálenost musí urazit obyvatelé Vidnavy, kde musí urazit průměrně více jak 1,3 kilometru, což odpovídá více jak čtvrt hodině chůze. Myšlenku umístění vlakové zastávky mimo centrum obce porušuje město Jeseník, kde je průměrná docházka na vlak pouze 122 metrů.

Tab. 2. Vzdálenost k nejbližší vlakové a autobusové zastávce VLD

Název obce	Celková vzdálenost docházky [m]				Celková doba docházky [min]			
	Průměr		Medián		Průměr		Medián	
	bus	vlak	bus	vlak	bus	Vlak	bus	vlak
Bělá pod Pradědem	421,09		391,84		5,26		4,90	
Bernartice	560,76	621,88	561,67	636,71	7,00	7,77	7,02	7,95
Bílá Voda	635,90		502,06		7,94		6,27	
Černá Voda	617,13		361,70		7,71		4,52	
Česká Ves	416,20	305,17	359,66	293,66	5,20	3,81	4,49	3,67
Hradec-Nová Ves	447,26	276,31	431,10	271,35	5,59	3,45	5,38	3,39
Javorník	763,23	754,97	407,24	618,65	9,54	9,43	5,09	7,73
Jeseník	499,09	122,04	424,01	132,36	6,23	1,52	5,30	1,65
Kobylá nad Vidnavkou	345,31	425,06	316,82	442,29	4,31	5,31	3,96	5,53
Lipová-lázně	386,23	503,83	259,42	432,99	4,82	6,29	3,24	5,41
Mikulovice	527,63	614,63	451,35	718,44	6,59	7,68	5,64	8,98
Ostružná	970,77	413,97	806,30	192,45	12,13	5,17	10,07	2,40
Písečná	637,87	588,45	472,90	588,45	7,97	7,35	5,91	7,35
Skorošice	632,39		564,16		7,90		7,05	
Stará Červená Voda	499,45		396,97		6,24		4,96	
Supikovice	489,66		471,89		6,12		5,89	
Uhelná	575,10		423,31		7,18		5,29	
Vápenná	649,89	435,92	462,45	357,68	8,12	5,44	5,78	4,47
Velká Kraš	384,45	683,03	330,49	553,52	4,80	8,53	4,13	6,91
Velké Kuněticko	565,24		574,32		7,06		7,18	
Vidnava	448,94	1361,09	416,79	1361,09	5,61	17,01	5,21	17,01
Vlčice	678,74		510,28		8,48		6,37	
Zlaté Hory	424,94	825,82	308,06	809,57	5,31	10,32	3,85	10,12
Žulová	340,47	585,33	290,96	451,66	4,25	7,31	3,63	5,64
zájmové území	538,24	567,83	437,32	524,06	6,72	7,09	5,46	6,55

Na mapě níže (obr. č. 5) jsou uvedeny celkem tři mapová pole, první je přehledová mapa Jesenicka s barevně rozlišenou distribucí zastávek dle typu dopravy, včetně silniční a železniční sítě a administrativních hranic obcí. V dalších dvou mapových polích jsou pak detailnější náhledy na docházkovou situaci z budov v obci na nejbližší zastávku, přičemž jsou barevně odlišeny dle vzdálenosti docházky v intervalech po 200 metrech. Obzvláště v případě situace v Jeseníku jsou patrné oblasti s domy, které jsou vybarveny nejtmašším odstínem barvy, takže docházka odtud na nejbližší zastávku je pak více jak 800 metrů. Na příkladu Černé Vody pak je patrná možnost v případě ulicovitěho typu sídla (obce) vhodně lokalizovanými zastávkami minimalizovat u největšího počtu

budov docházkovou vzdálenost. Lze předpokládat, že výsledky za celý region jsou ovlivněny také historicky vzniklou slezskou, roztroušenou zástavbou.



Obr. 5. Situace s docházkou na nejbližší zastávku VLD v území

7 Závěr

Cílem příspěvku byla analýza dopravní obslužnosti veřejnou linkovou dopravou (VLD) ve sledovaném území Jesenícka. Vzhledem ke stavu organizačně-institucionálního a provozního zajištění dopravní obslužnosti VLD v České republice v rurálních oblastech obecně lze konstatovat, že v rámci intraregionálních vazeb je dopravní obslužnost Jesenícka na dobré úrovni, problematickým se jeví z hlediska dojížděkové doby i počtu spojů pouze severozápadní prostor javornického výběžku a pak také obce Stará Červená Voda a Černá Voda v mikroregionu Žulovsko, jejichž dopravní obslužnost (relativní i skutečná) je vnímána rovněž místními aktéry jako špatná.

Zapojení oblasti do krajského IDS přineslo řadu pozitivních i některé negativní aspekty (problematická zonace samotného centra regionu, pomalé zavádění inovací v rámci elektronického odbavování cestujících). Nezodpovězená zůstává otázka udržitelnosti provozu na lokálních, místních drahách za stávajících, značně ekonomicky nerentabilních podmínek. Ve venkovských oblastech ovlivňuje rozhodování zákazníků (ve smyslu volba mezi IAD/VLD, ale zejména ve smyslu spokojenosti/nespokojenosti se službou VLD) také docházková vzdálenost, která je ovlivněna fyzikogeografickými (členitost terénu, vodstvo apod.), socioekonomickými (typ zástavby, tvar komunikací), i historickými faktory (rozvolněná, koncentrovaná zástavba apod.) rozvoje území.

Infrastruktura autobusové dopravy je v lokalizaci/relokalizaci dopravních zařízení (zastávek) mnohem flexibilnější než železnice, což může vést ke snížení celkové průměrné docházkové vzdálenosti a zvýšit tak komfort v docházkové vzdálenosti pro cestující. Příznivá docházková vzdálenost je dnes pro cestující zejména v málo zalidněných a horských oblastech významněji vnímaným faktorem než je celková doba přepravy, která je větším počtem zastávek ovlivňována negativně.

8 Použitá literatura

- [1] Boruta, T. *Návrh metodiky dopravně-geografického výzkumu pro analýzu příčin regionálních disparit na Jesenicku*. In Rumpel et al. *Metodiky identifikace disparit rurálního regionu Jesenicko (dílčí studie)*, 2008. Dostupné z [http://mestskymarketing.cz/pdf/metodiky_k_vyzkumu_jesenicko.pdf]
- [2] Boruta, T., Ivan, I. *Dopravní obslužnost hromadnou dopravou na Jesenicku*. In Ph.D. Workshop Proceedings. Ostrava: ÚGN, 2008. s. 9-14. ISBN 978-80-86407-51-7
- [3] Fojtík, D. *Nová aplikace pro analýzu dopravní obslužnosti*. In WORKSHOP 2006 Ostrava: FS VŠB-TU Ostrava, 16. 2. 2006, 4 s. ISBN 80-248-0999-0.
- [4] Grey, D. *Rural transport: An Overview of Key Issues*. Working paper for CfIT, Aberdeen, 2001.
- [5] Horák, J., Šeděnková, M., Ivan, I., Fojtík, D. *Databáze dopravních spojení pro Českou republiku a příklady využití. 2007*. Dostupné z [http://gisak.vsb.cz/~iva026/source/Horak_a_kol.pdf]
- [6] Horák, J., Šeděnková, M., Ivan, I. *Modelling of public transport accessibility for municipalities in the Czech republic. 2008*. Dostupné z [<http://gisak.vsb.cz/~iva026/source/ReferatHorakDopravaFinal.pdf>]
- [7] Hudeček, T. *Model časové dostupnosti individuální automobilovou dopravou*. In Sborník České geografické společnosti, číslo 113, Praha, 2008.
- [8] Ivan, I. *Proč door-to-door přístup k dojíždění? Situace v Moravskoslezském kraji*. In Sborník Geodézia, kartografia a geografické informační systémy, Stará Lesná, 2008, ISBN 978-80-553-0079-5.
- [9] Ivan, I. *Modelování door-to-door dojížděky do zaměstnání – důvody a principy*. In Sborník Geoinformatika ve veřejné správě, Brno 2008, ISBN 978-80-7392-031-9. Dostupné z [http://gisak.vsb.cz/~iva026/source/Ivan_GIVS_BRNO.pdf].
- [10] Kraft, S., Vančura, M. *Regionální vyhodnocení efektivity dopravního systému České republiky a jeho prostorových dopadů*. In Sborník příspěvků z XI. kolokvia o regionálních vědách, Pavlov, 2008.
- [11] Květoň, V. *Změny dopravních vztahů na Jesenicku v letech 1991–2004*. In Novotná, M. (eds.): *Problémy periferních oblastí*. Praha: Karlova Univerzita, 2005. s. 139-147. ISBN 80-86561-21-6
- [12] Kvizda, M., T. Pospíšil, et al.. *Železniční doprava– institucionální postavení, hospodářská politika a ekonomická teorie*. Brno, Masarykova univerzita, 2007.
- [13] *Linková autobusová doprava jako závazek veřejné služby*. Studie RARSM a SVS Consult, s.r.o. Zpracoval Smítal, P. et al., 2007. Dostupné z [<http://www.vslg.cz/dokumenty>], cit. 12.10.2008.
- [14] Marada, M. - V. Květoň . *Význam dopravní obslužnosti v rozvoji venkovských oblastí*. Sborník příspěvků z mezinárodní konference Venkov je náš svět., Praha, Provozně-ekonomická fakulta, Česká zemědělská univerzita v Praze.
- [15] Nutley, S. *Rural Areas: Accesibility Problem*. In: Hoyle, B., Knowles, R., eds.: *Modern Transport Geography*, 2nd rev. ed., Wiley and sons, Chichester, 1998.
- [16] Pavlíček, S. *Naše lokálky. Místní dráhy v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. Dokořán, Praha, 2002.
- [17] Popelka, P. *Počátky železnice na Jesenicku*. Jesenicko. Vlastivědný sborník. 2007, s. 22-38.
- [18] Řehák, S. *Kartometrická analýza dopravní propustnosti státní hranice České republiky*. In *Geografická analýza pohraničí České republiky* (M. Jeřábek, ed.). Ústí nad Labem: Sociologický ústav AV ČR, 1999. s. 128-131.
- [19] Seidenglanz, D. *Vývoj veřejné dopravy na příkladu okresů Šumperk a Jeseník*. In *Geografické aspekty středoevropského prostoru - předpoklady vstupu ČR a SR do Evropské unie; sborník příspěvků z IX. ročníku konference*, Brno, Masarykova univerzita v Brně, 2001.
- [20] Seidenglanz, D. *Dopravní charakteristiky venkovského prostoru*. Disertační práce. Brno, 2007.
- [21] *Studie optimalizace veřejné osobní dopravy v okrese Jeseník*. UDIMO Ostrava, 1998.
- [22] White, P. *Public Transport*. Spon Press, London, 2001.