

IVAN VLČEK

DOPRAVNÍ SPOJENÍ VENKOVSKÝCH SÍDEL SE STŘEDISKY

Doprava ve vztahu k sídelní struktuře

Doprava byla vždy jedním z určujících faktorů vzniku a rozvoje sídel, novodobý rozvoj techniky význam dopravy ještě zesílil. Dopravou se realizují vztahy mezi sídly, v osobní dopravě především převládající vztahy mezi středisky a sídly v jejich atrakční oblasti. Možností dopravy je podmíněno plnění střediskových funkcí sídel.

Působení na sídelní strukturu se kvalitativně mění s dosaženým stupněm techniky dopravy. Kdežto kolejová doprava umožňovala svého času nejkvalitnější dopravu jen území, které bylo dosažitelné výškově nepružnými kolejovými trasami, rozšiřuje současná úroveň silniční dopravy hodnotnou dopravní obsluhu na téměř všechna sídla, s výjimkou nejtěžších proudů nákladů na velké vzdálenosti, souvisejících s těžbou a těžkým průmyslem. Přitom v osobní dopravě autobusy vyžadují určité soustředění přepravy (ve srovnání se železnicí ovšem menší) a při požadavku krátkých pěších docházek k zastávkám mohou obsluhovat kvalitně jen sídla s hustou zástavbou. Nehromadné silniční dopravní prostředky osobní i nákladní mohou kvalitně obsluhovat i jakkoliv rozptýlené osídlení, jsou-li jednotlivé objekty přístupny sjízdnými komunikacemi. Značná atraktivita nehromadné dopravy se proto ještě zvyšuje neustále pokračující extenzivní zástavbou, výběžky nové individuální výstavby na okraji sídel s malou vnitřní hustotou i rozptýlenými chatovými a vilovými stavbami, tedy procesem s mnohostranně negativními společenskými účinky, který orgány řídicí výstavbu nedovedou zvládnout.

Rozvoj nekolejové dopravy a zvláště rozšíření nehromadných dopravních prostředků uvolňuje dřívější omezení dopravního styku. Autobus podstatně rozšířil možnost spojení střediska s okolím, styk je však omezen uspořádáním tratí a časovým rozložením spojů. Rozsah atrakční oblasti střediska a rozhraní sousedních oblastí je určeno někdy uspořádáním autobusové dopravy dosti jasně a jednoznačně a shoduje se jen částečně se správními hranicemi. Část obyvatelstva, která může užívat nehromadné dopravní prostředky, má větší možnost volby střediska s vybavením, které v místě bydliště nemá. Větší rychlost i pohotovost nehromadné dopravy umožňuje cesty i do vzdálenějších středisek, pokud nepůsobí hospodářské omezení. Tím se uvolňují hranice atrakčních oblastí.

Řešení dopravní problematiky je nutnou a podstatnou složkou výzkumu sídelní struktury a jejího optimálního výhledového uspořádání. Na pražském pracovišti Výzkumného ústavu výstavby a architektury byly v souvislosti s výzkumem vývojových tendencí přestavby osídlení provedeny některé dopravní rozbory, které mají úzký vztah i k hospodářské geografii. V roce 1962 se zjišťovala hlavně kva-

lita spojení sídel s okresním městem ve dvou velmi rozdílných okresech, berounském a tachovském, v roce 1963 se prováděl podrobnější rozbor zájmových okruhů obcí Okříšky a Čechtín vzhledem k Třebíči.

Způsob rozboru

V prvé části rozborů se stanovily znaky pro kvalitu spojení jednotlivých sídel s okresním městem. Kvalitu spojení se středisky charakterizují především dva znaky:

1. Použitelnost hromadné dopravy k cestám za různými účely odpovídajícími plnění jednotlivých funkcí střediska.
2. Časové nároky cest.

Rozlišují se 4 typy střediskových funkcí. Data jízdního řádu jsou zpracována tak, že doba příjezdu do okresního města a odjezdu z něho se uvažují podle těchto funkcí:

Funkce	Příjezd	Odjezd
pracovní příležitosti, ranní směna	5 — 8	14—18,30
pracovní příležitosti, odpolední směna	12 —14	21—23
školství	5 — 8	14—18,30
ostatní služby, spotřební distribuce	7,30—16	do 21 ¹⁾
osvěta a zábavy, pracovní den	16 —20	21,45—24
osvěta a zábavy, neděle	8 —20	do 24 ²⁾

Tato analýza jednotlivých sídel³⁾ se využila ve třech směrech. Vyjádření v kartogramech poskytlo přehled o územním rozložení stupňů kvality dopravního spojení a ukázaly se i vlivy fyzickozeměpisných a hospodářskozeměpisných faktorů. Vztažením výsledků analýzy spojení sídel se středisky k jednomu pólu spojení, ke střediskům, se charakterizovalo atrakční působení středisek při plnění jejich jednotlivých funkcí. Shrnutí výsledků z hlediska druhého pólu spojení, venkovských sídel a jejich obyvateľstva, znamená určení úrovně dopravní obsluhy na zkoumaném území jako významné složky životní úrovně venkovského obyvatelstva.

Rozbory se zabývaly pouze pravidelnou hromadnou dopravou, vycházely jen z jízdních řádů a směřovaly ke zjištění, jaké cesty hromadná doprava umožňuje. Jak venkovské obyvatelstvo skutečně cestuje a jak opravdu střediska plní své funkce, je předmětem další práce, započaté ve 3. čtvrtletí minulého roku.

Pro zjednodušení práce byla v okrese Beroun a Tachov z průzkumu vyloučena sídla menší než 100 obyvatel a sídla bez přímého autobusového spojení se vzdáleností k železnici více než 2 km. Tím odpadla z průzkumu jednak sídla velmi malá, jednak sídla povětšinou velmi špatně spojená s okresním městem a ležící až na nepatrné výjimky (2 sídla v okrese Beroun a 3 v okrese Tachov) mimo území bývalých okresů, tedy se spádem k jiným střediskům.

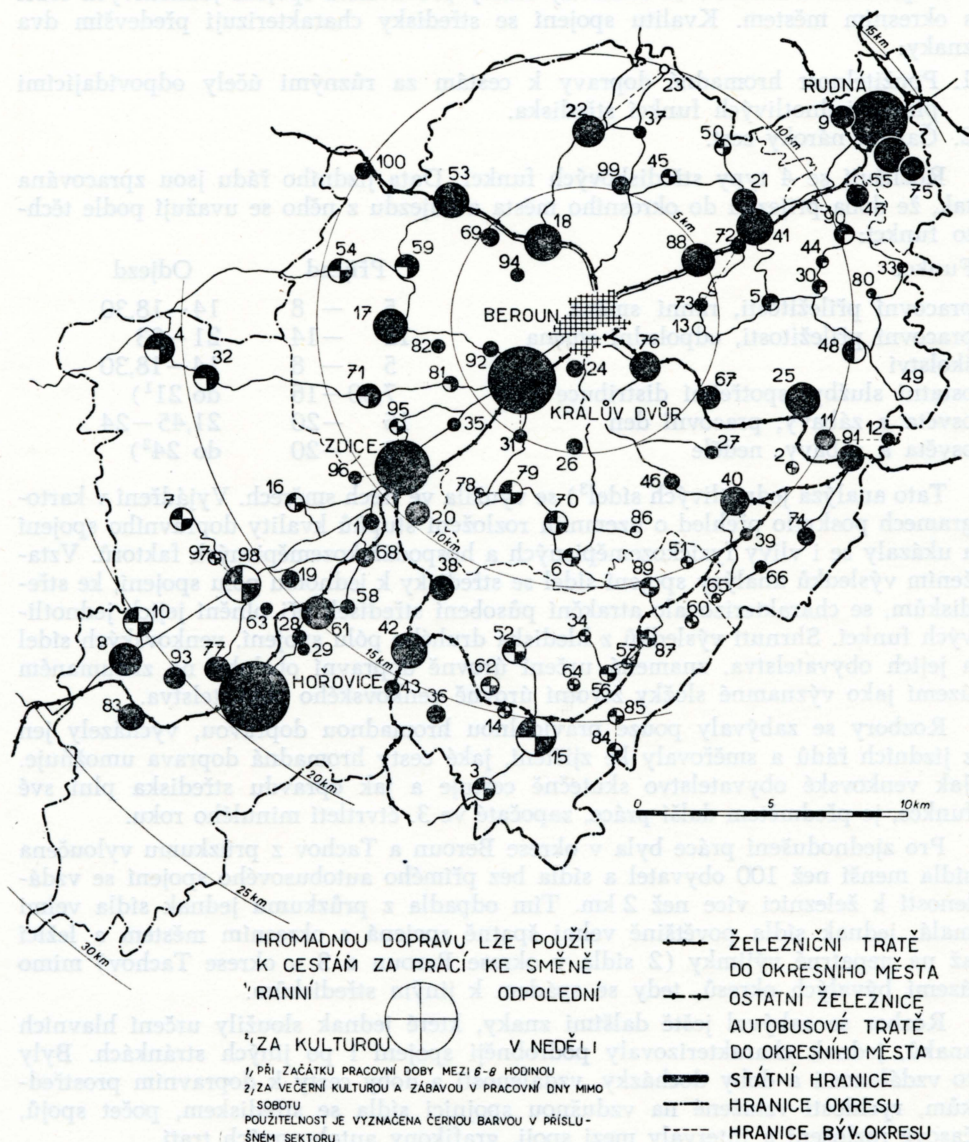
Rozbor se zabýval ještě dalšími znaky, které jednak sloužily určení hlavních znaků, jednak charakterizovaly podrobněji spojení i po jiných stránkách. Byly to vzdálenosti a doby docházky, vzdálenosti a doby cesty k dopravním prostředkům, rychlosti vztažené na vzdušnou spojnicí sídla se střediskem, počet spojů, časové rozložení a intervaly mezi spoji, grafiky autobusových tratí.

¹⁾ Nejméně 1 hod. po příjezdu.

²⁾ Nejméně 2 hod. po příjezdu.

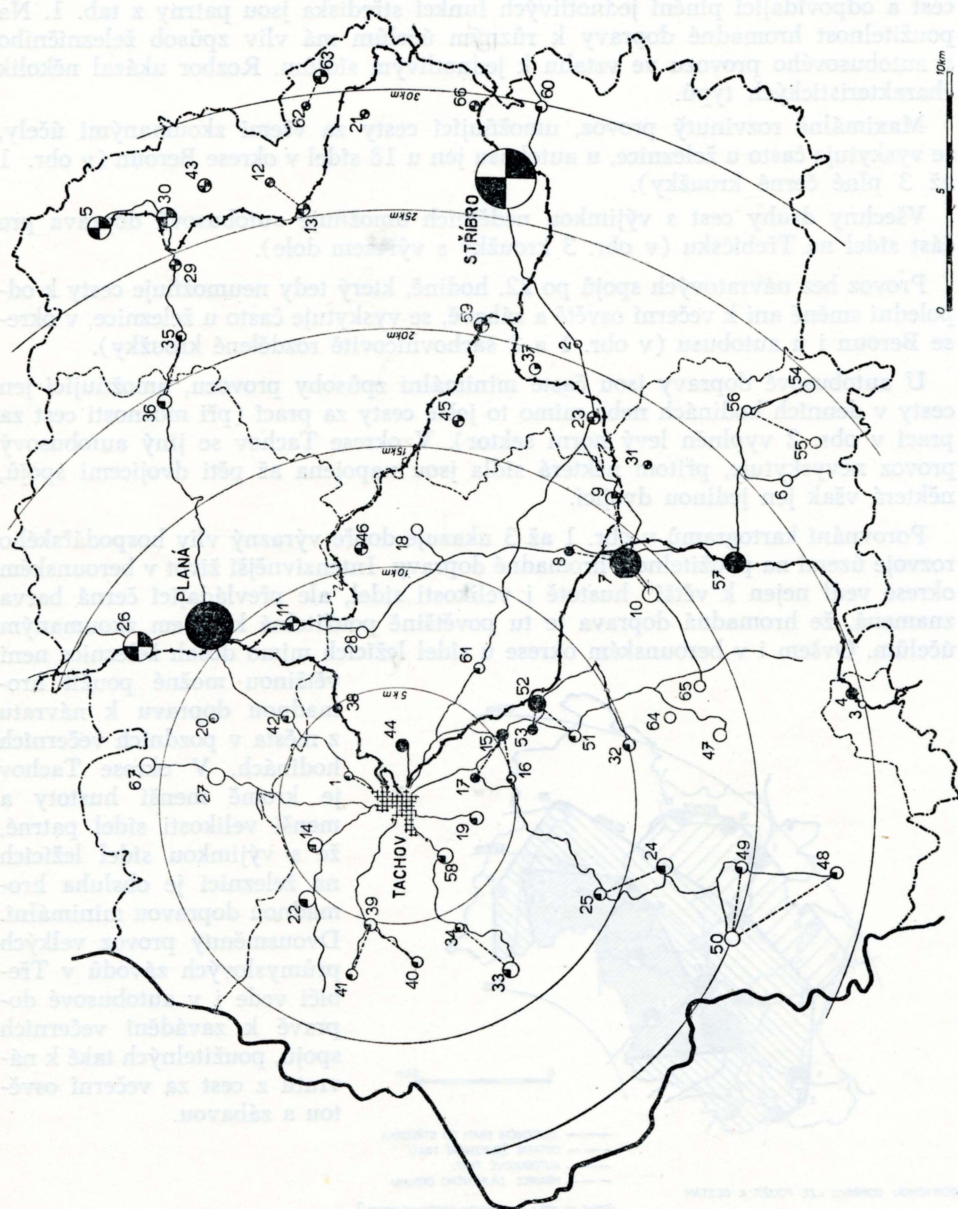
³⁾ Metoda byla podrobněji popsána v časopise Doprava, čís. 3, 1963.

Z porovnání s dosažitelnými výsledky obdobných zahraničních prací vyplývá, že naše studie jednak lépe objasňují odlišnost dosahu působení střediska z hlediska plnění jeho různých funkcí a dospívají v tomto směru k mnohem výraznějším rozdílům, jednak že více zdůrazňují použitelnost hromadné dopravy k různým druhům cest i kvalitu spojení jako společensky velmi důležitý znak sídel a životní úrovně venkovského obyvatelstva. Na rozdíl od našich územně velmi omezených



Obr. 1. Použitelnost hromadné dopravy při cestách do Berouna. Sídla jsou vyznačena kruhy o ploše úměrné počtu obyvatel, sídla patřící k téže obci jsou spojena čárkovane. Číslování sídel v textu.

rozborů postihovaly zahraniční práce někdy mnohem větší území; Green⁴⁾ se zabýval celým územím Anglie a Walesu.



Obr. 2. Použitelnost hromadné dopravy při cestách do Tachova (vysvětlivky viz obr. 1).

⁴⁾ GREEN F. H. W.: Urban Hinterlands in England and Wales: An Analysis of Bus-Services, Geogr. Jour. 116, 1-3: 64-88, London 1950.

Použitelnost hromadné dopravy k různým druhům cest

Druhy cest i časové rozmezí spojů pokládáné za vyhovující pro jednotlivé druhy cest a odpovídající plnění jednotlivých funkcí střediska jsou patrný z tab. 1. Na použitelnost hromadné dopravy k různým účelům má vliv způsob železničního a autobusového provozu ve vztahu k jednotlivým sídlům. Rozbor ukázal několik charakteristických typů.

Maximálně rozvinutý provoz, umožňující cesty za všemi zkoumanými účely, se vyskytuje často u železnice, u autobusu jen u 18 sídel v okrese Beroun (v obr. 1 až 3 plně černé kroužky).

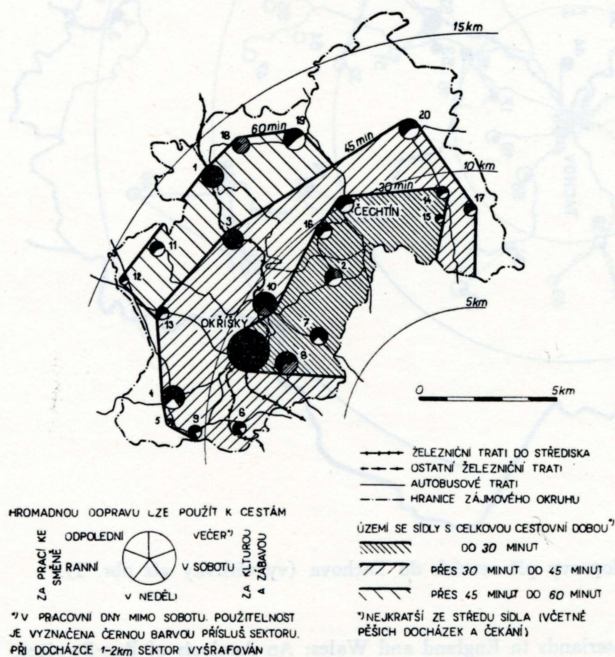
Všechny druhy cest s výjimkou nedělních umožňuje autobusová doprava pro část sídel na Třebíčsku (v obr. 3 kroužky s výřezem dole).

Provoz bez návratových spojů po 22. hodině, který tedy neumožňuje cesty k odpolední směně ani k večerní osvětě a zábavě, se vyskytuje často u železnice, v okrese Beroun i u autobusu (v obr. 1 a 2 šachovnicovitě rozdělené kroužky).

U autobusové dopravy jsou časté minimální způsoby provozu, umožňující jen cesty v denních hodinách nebo mimo to ještě cesty za prací (při možnosti cest za prací v obr. 2 vyplněn levý horní sektor). V okrese Tachov se jiný autobusový provoz nevyskytuje, přitom některá sídla jsou napojena až pěti dvojicemi spojů, některá však jen jedinou dvojicí.

Porovnání kartogramů v obr. 1 až 3 ukazuje dobře výrazný vliv hospodářského rozvoje území na použitelnost hromadné dopravy. Intenzivnější život v berounském okrese vedl nejen k větší hustotě i velikosti sídel, ale převládající černá barva znamená, že hromadná doprava je tu povětšinou použitelná ke všem zkoumaným účelům. Ovšem i v berounském okrese u sídel ležících mimo dosah železnice není

většinou možné použít hromadnou dopravu k návratu z města v pozdních večerních hodinách. V okrese Tachov je kromě menší hustoty a menší velikosti sídel patrné, že s výjimkou sídel ležících na železnici je obsluha hromadnou dopravou minimální. Dvousměnný provoz velkých průmyslových závodů v Třebíči vede i v autobusové dopravě k zavádění večerních spojů, použitelných také k návratu z cest za večerní osvětou a zábavou.



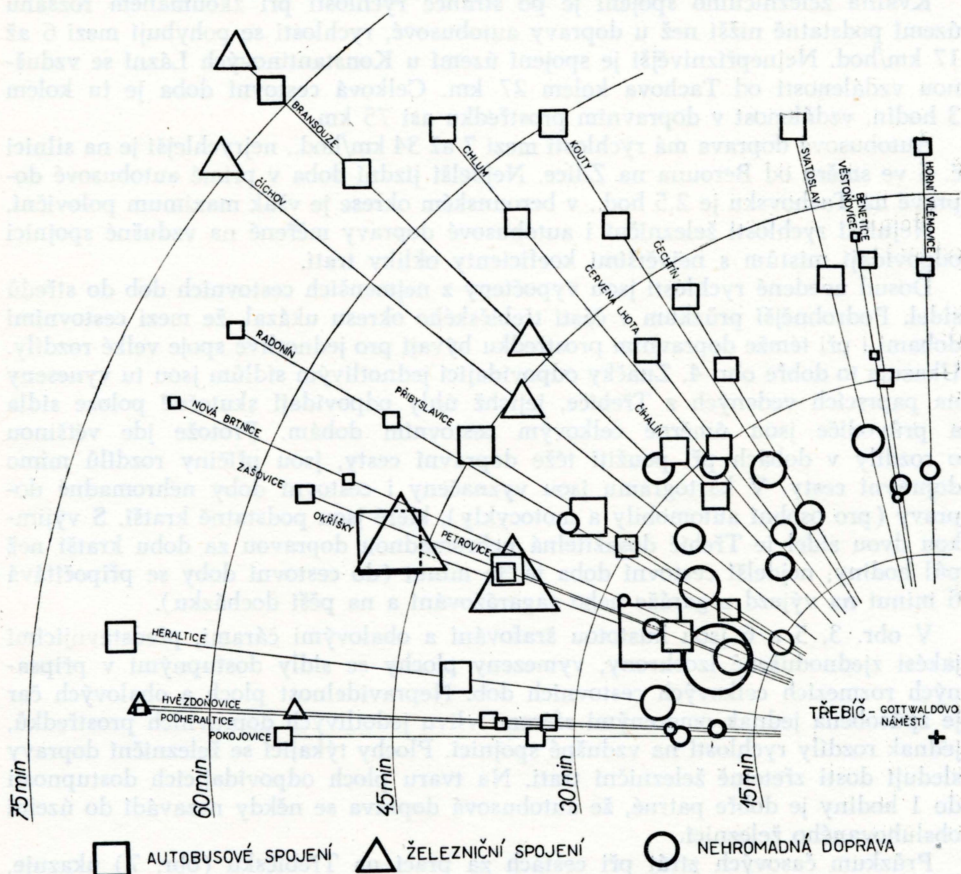
Obr. 3. Spojení zájmových okruhů obcí Orříšky a Čechtín s Třebíčí.

Časová náročnost spojení

V rozborech byla ve všech územích časová náročnost spojení charakterizována celkovou cestovní dobou, zahrnující mimo dobu od nástupu do výstupu z dopravního prostředku ještě doby docházky, čekání na stanici i při přestupu a dobu odhacení. Na Třebíčsku se mimo to zjišťovaly ještě zvláště časové ztráty při cestách za prací a za vybaveností.

Na celkovou cestovní dobu působí podstatně fyzickozeměpisné faktory, zejména reliéf území, a to tím, že ovlivňují délku a kvalitu dopravních cest i polohu železničních stanic.

V obou okresech lze dobře pozorovat odlišnou intenzitu vlivu různých faktorů na železniční spojení. Dálkové železniční trati tu využily optimální možnosti dané reliéfem území, kdežto při trasování vedlejších tratí se uplatnil výrazně požadavek napojit některá větší sídla i za cenu podstatné deformace trati, dokonce i úvratí (Liteň, Tachov). Okliky spojení některých částí území s okresním městem jsou velké, koeficient okliky činí např. pro Všeradice 2,4, pro území kolem Konstantinových Lázní přibližně 3. Poloha železničních stanic ve všech městech, kterými



Obr. 4. Celkové cestovní doby do Třebíče. Sídla jsou znázorněna ve vzdálenostech úměrných celkovým cestovním dobám (u hromadné dopravy nejkratším a nejdélším dobám).

se rozboru zabývaly, je dosti excentrická, vzdušné vzdálenosti do středu města se pohybují mezi 0,6 až 1,0 km.

Vliv reliéfu území na silniční síť je patrný východně od Berouna mezi městem a údolím Loděnice, v tachovském okrese mezi Střibrem a Planou, kde v délce 8 km chybí příčné silniční spojení přes údolí Mže a Hamerského potoka.

Ve shodě s hlavními přemístovacími vztahy jsou autobusové trati uspořádány povětšinou paprskovitě kolem středisek. Z Berouna vybíhá 24 autobusových tratí na 6 silnicích, z Tachova 12 na devíti silničních paprscích. (K rozvětvení silnic ve vzdálenosti větší než asi 2 km od města se nepřihlíží.) Vedle spojů obsluhujících sídla ležící na jedné silniční radiále jsou časté spoje projíždějící někdy i značnou oklikou, aby podchytily více sídel. Právě tato skutečnost přispívá k největším hodnotám koeficientů okliky, třebaže vliv reliéfu je někdy značný. Největší, průzkumem zjištěný koeficient okliky pro autobusové spojení má v berounském okrese Hostim (3,0) a v okrese tachovském Kočov (2,5).

Různá kvalita dopravních cest a uspořádání tratí se projevuje ve značných rozdílech rychlosti spojení, vztážené na vzdušnou spojnicí a vypočtené z celkové cestovní doby.

Kvalita železničního spojení je po stránce rychlosti při zkoumaném rozsahu území podstatně nižší než u dopravy autobusové, rychlosti se pohybují mezi 6 až 17 km/hod. Nejnepříznivější je spojení území u Konstantinových Lázní se vzdušnou vzdáleností od Tachova kolem 27 km. Celková cestovní doba je tu kolem 3 hodin, vzdálenost v dopravním prostředku asi 75 km.

Autobusová doprava má rychlosti mezi 7 až 34 km/hod., nejrychlejší je na silnici č. 5 ve směru od Berouna na Zdice. Nejdelší jízdní doba v přímé autobusové dopravě na Tachovsku je 2,5 hod., v berounském okrese je však maximum poloviční.

Nejnižší rychlosti železniční i autobusové dopravy měřené na vzdušné spojnicí odpovídají místům s největšími koeficienty okliky tratí.

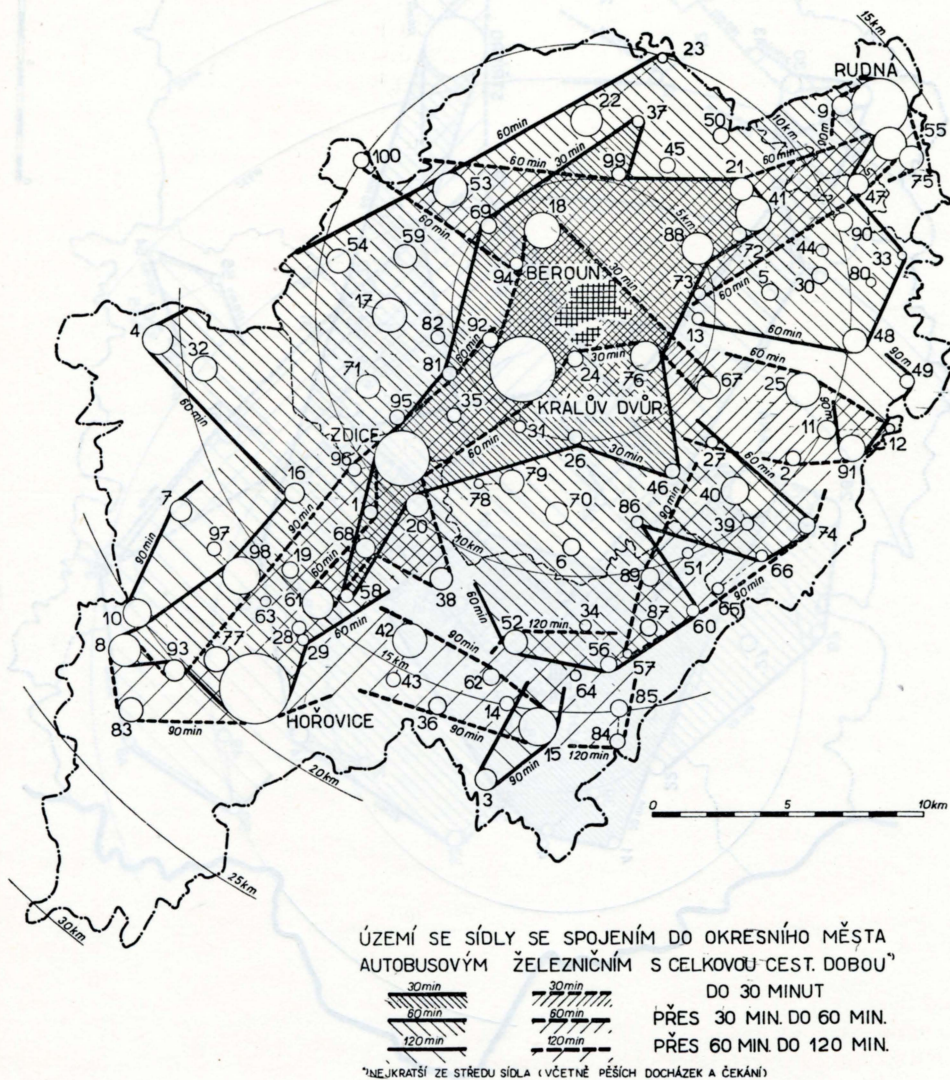
Dosud uvedené rychlosti jsou vypočteny z nejmenších cestovních dob do středů sídel. Podrobnější průzkum v části třebečského okresu ukázal, že mezi cestovními dobami i při témže dopravním prostředku bývají pro jednotlivé spoje velké rozdíly. Ukazuje to dobře obr. 4. Značky odpovídající jednotlivým sídlům jsou tu vyneseny na paprscích vedených z Třebíče, jejichž úhly odpovídají skutečné poloze sídla a průvodiče jsou úměrné celkovým cestovním dobám. Protože jde většinou o rozdíly v dobách při použití téže dopravní cesty, jsou příčiny rozdílů mimo dopravní cesty. V kartogramu jsou vyznačeny i cestovní doby nehromadné dopravy (pro osobní automobily a motocykly), které jsou podstatně kratší. S výjimkou dvou sídel je Třebíč dosažitelná nehromadnou dopravou za dobu kratší než půl hodiny, nejdelší cestovní doba je 35 minut (do cestovní doby se připočítává 6 minut na výjezd z garáže nebo zagaržování a na pěší docházku).

V obr. 3, 5 a 6 jsou hustotou šrafování a obalovými čarami, představujícími jakési zjednodušené izochrony, vymezeny plochy se sídly dostupnými v připsaných rozmezích celkových cestovních dob. Nepravidelnost ploch a obalových čar je způsobena jednak omezenými sférami vlivu jednotlivých dopravních prostředků, jednak rozdíly rychlostí na vzdušné spojnicí. Plochy týkající se železniční dopravy sledují dosti zřetelně železniční trati. Na tvaru ploch odpovídajících dostupností do 1 hodiny je dobře patrné, že autobusová doprava se někdy nezavádí do území obsluhovaného železnicí.

Průzkum časových ztrát při cestách za prací na Třebíčsku (obr. 7) ukazuje, že zde doba od opuštění bydliště k začátku pracovní doby přesahuje značně celkovou cestovní dobu, u autobusové dopravy asi o 30 minut, u železnice ještě více.

Jen u dvou sídel je ztráta pod 1 hodinu, Bransouze se vzdáleností 13,5 km mají časovou ztrátu téměř 2 hodiny. Příčinou velkého rozdílu ve srovnání s celkovou cestovní dobou jsou časové ztráty v Třebíči, kde autobusy obsluhou dvou velkých pracovišť a hlavního náměstí ztrácejí 30 až 40 minut. V tomto směru rozbor mimo jiné potvrzuje i skutečnost, že při úsilí o potlačování společensky nepříznivých časových ztrát spojených s dojíždkou je nutné se zabývat nejen vlastní jízdou dobou, ale i dalšími složkami časových ztrát.

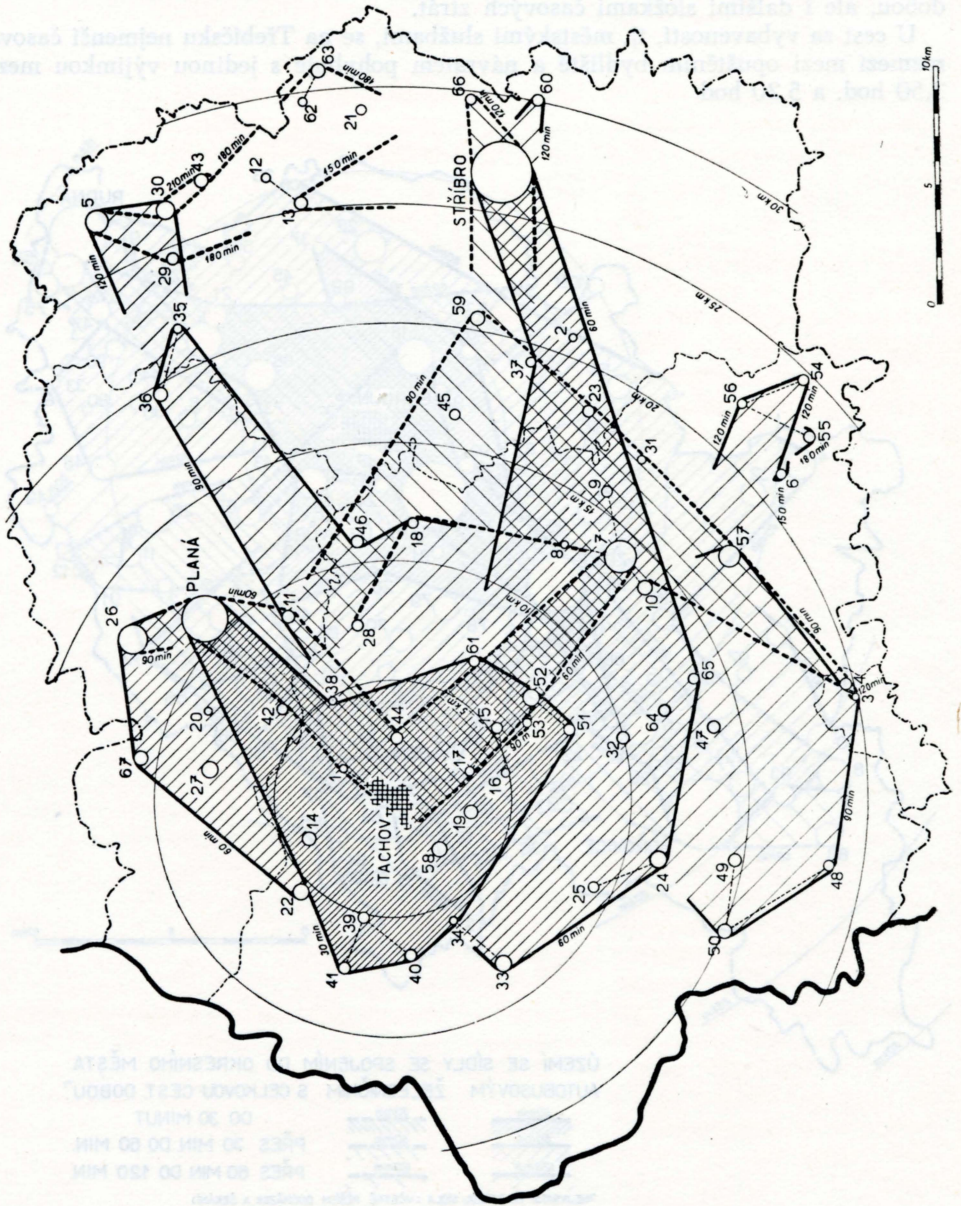
U cest za vybaveností, tj. městskými službami, se na Třebíčsku nejmenší časové rozmezí mezi opuštěním bydliště a návratem pohybuje s jedinou výjimkou mezi 3,50 hod. a 5,20 hod.



Obr. 5. Celkové cestovní doby do Brna.

Atrakční působení okresních měst

Sílu atrakčního působení střediska lze dobře charakterizovat (v absolutních číslech) počtem obyvatel žijících v sídlech, z nichž lze použít prostředku hromadné dopravy při cestách souvisejících s plněním jednotlivých funkcí střediska. Vedle celkového počtu obyvatelstva v dosahu střediska je důležité i časové rozložení do-



Obr. 6. Celkové cestovní doby do Tachova (vysvětlivky viz obr. 5).

stupnosti, protože atrakční působení ubývá se vzrůstajícími obtížemi přemístění, zejména také s růstem cestovní doby.

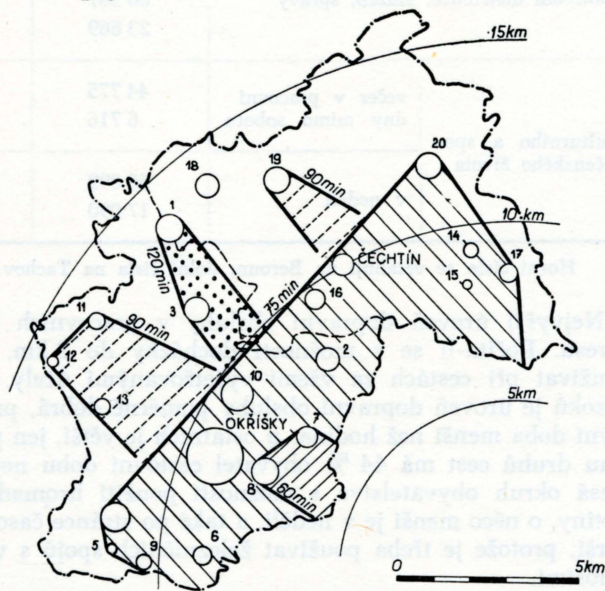
V tab. 1 je uvedeno, pro jaký počet obyvatel mohou města Beroun a Tachov plnit svoje jednotlivé střediskové funkce, pokud se používá jen pravidelné hromadné dopravy. Jsou tu dobře patrné velké rozdíly mezi Berounem a Tachovem, mezi jednotlivými střediskovými funkcemi a mezi rozložením do časových zón dostupnosti. Pro Třebíč, kde se rozbor týkal jen části území okresu, nebylo možno provést obdobný výpočet.

Při rozbořech nebyl určen limit cestovní doby, při jehož překročení atraktivita střediska prakticky mizí. Vyloučení cestovních dob přesahujících 3 hodiny by znamenalo zmenšit počty obyvatelstva, odpovídající hlavním funkcím pro Tachov, asi o 300 obyvatel, při limitu 2 hodiny ještě zhruba o dalších 900—1000 obyvatel.





Úroveň obsluhy hromadnou dopravou

Úroveň obsluhy hromadnou dopravou spočívá v možnosti a kvalitě spojení se středisky, ke kterým území, sídlo, obyvatelstvo má spád. Dobře ji charakterizují relativní čísla, ukazující, na jaký podíl obyvatelstva zkoumaného území se vztahují různé stupně kvality dopravního spojení.

Z dosavadních rozborů pro okresy Beroun a Tachov lze získat prozatím pouze neúplné charakteristiky, totiž jen úroveň obsluhy ve vztahu k cestám do okresního města. Jak ukazují i přiložené kartogramy, mohou obě okresní města plnit dobře svoji střediskovou funkci jen pro část území nových okresů, kdežto v ostatním území se musí uplatňovat i další rozvinutá střediska (Hořovice, Stříbro), k nimž je také organizována hromadná doprava. Nutnost dalších středisek vyplývá mimo jiné i z požadavků dodržení určitých společensky přijatelných limitů celkové cestovní doby při cestách za různými účely. Proto se další rozbor úrovně dopravní obsluhy vztahuje jen na území bývalých okresů, pro které úro-



ÚZEMÍ SE SÍDLY S ČASOVOU ZTRÁTOU PŘI CESTĚ K ZAČÁTKU SMĚNY V 6hod⁷

- | | |
|---|----------------------------|
|  | DO 60 MINUT |
|  | PŘES 60 MINUT DO 75 MINUT |
|  | PŘES 75 MINUT DO 90 MINUT |
|  | PŘES 90 MINUT DO 120 MINUT |

⁷ZE STŘEDŮ SÍDEL

Obr. 7. Časové ztráty při cestách za prací do Třebíče.

veň spojení s okresním městem představuje většinou zcela převažující část celkové úrovně dopravní obsluhy. Srovnávání úrovně dopravní obsluhy vychází jen ze spojení s okresním městem i pro část okresu Třebíč.

T a b u l k a 1

Dopravní podmínky pro plnění střediskových funkcí měst Berouna a Tachova

Časové rozložení pravidelných spojů umožňuje městu plnit funkci střediska		pro počet obyvatel ¹⁾		
		celkem	z toho při celkové cestovní době ²⁾	
			do 30 min. ³⁾	do 60 min.
pracovních příležitostí při ranním začátku pracovní doby, školství		60 587	16 463	50 430
		21 327	5 723	16 101
pracovních příležitostí při dvojsměnném provozu		47 726	11 743	35 255
		6 716	103	5 619
spotřební distribuce, služeb, správy		60 587	17 080	50 987
		23 669	6 337	17 501
kulturního a společenského života	večer v pracovní dny mimo sobotu	44 775 6 716	11 174 103	32 948 5 619
	v neděli	58 892 17 090	15 985 103	42 210 5 883

Horní čísla se vztahují na Beroun, dolní čísla na Tachov.

Nejvyšší úroveň dopravní obsluhy v pracovních dnech má část trebičského okresu. Počítá-li se s možností docházky do 2 km, lze tu hromadné dopravy používat při cestách za všemi vyšetřovanými účely. Také z hlediska časových nároků je úroveň dopravní obsluhy poměrně dobrá, pro dva účely je celková cestovní doba menší než hodina, u ostatních je větší, jen pro 4 % obyvatel a pro většinu druhů cest má 44 % obyvatel cestovní dobu nejvýše půl hodiny. V sobotu klesá okruh obyvatelstva s možností použití hromadné dopravy na necelé dvě třetiny, o něco menší je v neděli, a také po stránce časové je v těchto dnech spojení horší, protože je třeba používat železničních spojů s většími docházkovými vzdálenostmi.

V bývalém okrese Beroun může používat asi $\frac{9}{10}$ obyvatelstva hromadné dopravy ke všem účelům, s výjimkou cest vyžadujících návrat v pozdních večerních hodinách, které jsou možné jen pro něco přes $\frac{3}{4}$ obyvatel. V neděli je obyvatelstvo berounského okresu obsluhováno tedy podstatně lépe než na Třebíčsku. Po stránce časové je obsluha berounského okresu v pracovních dnech přibližně stejně úrovně jako na Třebíčsku a zhruba tutéž kvalitu si udržuje i v neděli.

¹⁾ Vypuštěno obyvatelstvo sídel bez přímého autobusového spojení se vzdušnou vzdáleností více než 2 km od železniční stanice nebo zastávky.

²⁾ Nejkratší ze středu sídla.

³⁾ Včetně obyvatel s možností pěší docházky do města (do 2 km vzdušné vzdálenosti), mimo vlastní město.

Nejnižší úroveň dopravní obsluhy má obyvatelstvo bývalého tachovského okresu. Okruh obyvatelstva s možností cest za městskými službami je sice $\frac{9}{10}$, u cest za prací při ranním nástupu je téměř $\frac{3}{4}$, avšak ostatní druhy cest umožňuje jen železniční doprava pro 35–40 % obyvatel. Podíly cestovních dob přes 1 hodinu jsou tu také podstatně větší a u cest uskutečňovaných železniční dopravou přesahuje celková cestovní doba vždy půl hodiny. U cest za vybaveností se vyskytují v bývalém tachovském okresu cestovní doby až přes 2 hodiny, podíl obyvatelstva v sídlech s dobou přes 90 minut je však jen asi 3 % .

Závěr

Dosavadní výsledky rozborů spojení venkovských sídel se středisky pravidelnou hromadnou dopravou ukazují, že — přes dosavadní značné rozvinutí autobusové dopravy, zajišťující spojení téměř všech sídel s městy — není velké části venkovského obyvatelstva umožněna dostupnost středisek a jejich vybavenosti v míře, která by byla žádoucí z hlediska požadavku vyrovnávání rozdílů města a venkova. Rozbory svědčí o velkých odlišnostech v kvalitě autobusové dopravy, souvisejících s hospodářským rozvojem různých částí našeho státu. Při vyhledávání prostředků ke zlepšení dopravní obsluhy venkovského obyvatelstva bude proto třeba přihlížet k těmto podstatným oblastním rozdílům.

Další práce na dopravní problematice perspektiv venkovského osídlení se zaměřují již více na výhledové uspořádání dopravy, přesto však bude nutno pokračovat i v rozbořech současného stavu a objasňovat souvislosti i z hlediska hospodářské geografie.

Číslování sídel v obrázcích

(Název obce, neshoduje-li se s názvem sídla, se uvádí v závorce)

Okres B e r o u n

1. Bavoryně. 2. Běleč. 3. Běštín. 4. Broumy. 5. Bubovice. 6. Bykoš. 7. Bzová. 8. Cerhovice. 9. Drahelčice. 10. Drozdov. 11. Hlásná Třebáň. 12. Rovina (Hlásná Třebáň). 13. Hostim. 14. Bezdědice (Hostomice). 15. Hostomice. 16. Hředle. 17. Hudlice. 18. Hýskov. 19. Chludina. 20. Chodouň. 21. Chrutenice. 22. Chyňava. 23. Podkozí (Chyňava). 24. Jarov. 25. Karlštejn. 26. Koneprusy. 27. Korno. 28. Kotopeky. 29. Tihava (Kotopeky). 30. Kozolupy. 31. Křížatky (Králov Dvůr). 32. Kublov. 33. Kuchař. 34. Lážovice. 35. Levín. 36. Lhotka. 37. Libečov. 38. Libomyšl. 39. Leč (Liteň). 40. Liteň. 41. Loděnice. 42. Lochovice. 43. Obora (Lochovice). 44. Lužce. 45. Malé Přílepy. 46. Měňany. 47. Mezouň. 48. Mořina. 49. Mořinka. 50. Nenačovice. 51. Nesvačily. 52. Neumětely. 53. Nížbor. 54. Nový Jáchymov. 55. Nučice. 56. Osov. 57. Osovec (Osov). 58. Otmíče. 59. Otročměves. 60. Podbrdy. 61. Praskolesy. 62. Radouš. 63. Sedlec. 64. Skřípel. 65. Drahovice (Skuhrov). 66. Hatě (Skuhrov). 67. Srbsko. 68. Stašov. 69. Stradonice. 70. Suchomasty. 71. Svatá. 72. Jánská (Sv. Jan p. Sk.). 73. Svatý Jan pod Skalou. 74. Svináře. 75. Tachlovice. 76. Tetín. 77. Tlustice. 78. Lounín (Tmaň). 79. Tmaň. 80. Trněný Újezd. 81. Trubín. 82. Trubská. 83. Újezd. 84. Malý Chlumeč (Velký Chlumeč). 85. Velký Chlumeč. 86. Vinařice. 87. Vižina. 88. Vráž. 89. Všeradice. 90. Vysoký Újezd. 91. Zadní Třebáň. 92. Zahořany. 93. Záluží. 94. Zdejčina. 95. Černín (Zdice). 96. Knížkovice (Zdice). 97. Točnick (Žebrák). 98. Žebrák. 99. Železná. 100. Žloutkovice.

Okres T a c h o v

1. Vítkov (Tachov). 2. Benešovice. 3. Bezděkov. 4. Třemešné (Bezděkov). 5. Bezdružice. 6. Olešná (Bonětice). 7. Bor. 8. Čeckovice (Bor). 9. Škviřín (Bor). 10. Vysočany (Bor). 11. Brod nad Tichou. 12. Bezemín (Cebiv). 13. Cebiv. 14. Ctiboř. 15. Částkov. 16. Maršovy Chody (Částkov). 17. Velký Rapotín (Částkov). 18. Damnov. 19. Dlouhý Újezd. 20. Dolní Jadruž. 21. Erpužice. 22. Halže. 23. Holostřevy. 24. Hošťka. 25. Žebráky (Hošťka). 26. Chodová Planá. 27. Chodský Újezd. 28. Kočov. 29. Kokašice. 30. Konstantinovy Lázně. 31. Kosov. 32. Labuť. 33. Lesná. 34. Písařova Vesce (Lesná). 35. Domaslav (Lestkov). 36. Lestkov. 37. Lom u Stříbra. 38. Lom u Tachova. 39. Lučina. 40. Milíře (Lučina). 41. Obora (Lučina). 42. Nahý Újezdec. 43. Okrouhlé Hradiště. 44. Oldřichov. 45. Ošelín. 46. Pavlovice. 47. Přimda. 48. Diana (Roz-

vadov). 49. Kateřina (Rozvadov). 50. Rozvadov. 51. Nové Sedliště (Staré Sedliště). 52. Staré Sedliště. 53. Úšava (Staré Sedliště). 54. Darmyšl (Staré Sedlo). 55. Racov (Staré Sedlo). 56. Staré Sedlo. 57. Stráž. 58. Studánka. 59. Svojšíň. 60. Sytno. 61. Tisová. 62. Sviňomazy (Trpísty). 63. Trpísty. 64. Újezd pod Přimdou. 65. Velké Dvorce. 66. Vranov. 67. Zadní Chodov.

Зájmový okruh obce Okříšky

1. Bransouze. 2. Čihalín. 3. Čichov. 4. Heraltice. 5. Podheraltice (Heraltice). 6. Hvězdoňovice. 7. Nová Ves. 8. Petrovice. 9. Pokojovice. 10. Přibyslavice. 11. Radonín. 12. Nová Brtnice (Zašovice). 13. Zašovice.

Зájmový okruh obce Čechtín

14. Benetice. 15. Věstoňovice (Benetice). 16. Červená Lhota. 17. Horní Vilémovice. 18. Chlum. 19. Kouty. 20. Svatoslav.

ТРАНСПОРТНЫЕ СВЯЗИ СЕЛЬСКИХ ПОСЕЛЕНИЙ С ЦЕНТРАМИ

В связи с изучением перспективных тенденций перестройки заселения в ЧССР в Научно-исследовательском институте строительства и архитектуры проводятся транспортные разборы, цель которых — установить современное состояние качества транспортных связей сельских поселений с центрами массовым транспортом.

Главными признаками качества связей можно считать возможность применения массового транспорта к разного вида дорогам, отвечающих выполнению отдельных функций центра, с одной стороны и актуальностью связей с другой. Если проанализировать результаты разбора связей отдельных поселений с центрами, то можно увидеть сферы влияния центра, размеры области его тяготения и территориальные зоны с определенными качествами связей. Если результаты разборов перенести на определенную территорию и его население, то окажется, что они отражают общественно важную черту заселения и жизненного уровня сельского населения, а именно уровень обслуживания массовым транспортом, который кроме того дает возможность пользоваться городскими (центральными) службами сельскому населению, зависящему от массового транспорта. В картограммах, где более густая штриховка и окраска значков поселений черной краской показывает более высокий уровень транспортного обслуживания, хорошо видна диаметральная разница между двумя исследованными районами как в структуре поселений, так и в уровне транспортных связей. Причина кроется в различной степени экономического развития. В Бероунском и Тршебичском районах массовой транспорт в большинстве случаев способен удовлетворить все предъявляемые к нему требования в рабочие дни, зато в Таховском районе, где автобусное движение мало интенсивно, для большинства населения транспорт обеспечивать лишь поездки на работу и за городскими службами в дневное время.

COMMUNICATIONS BETWEEN RURAL SETTLEMENTS AND CENTRES

In order to find out the recent quality of communication by collective means of transport between rural settlements and respective settlement centres, communication analyses are being done by the Research Institute of Building and Architecture in relation to the research of perspective tendencies of rebuilding the settlement system in Czechoslovakia. For the principle features of the communication quality we can take the capacity of using collective transport for different kinds of voyages which would correspond to the fulfilling of various functions of the centre, and the time necessary for the transport. If the results of the analyses of communication between different settlements and the centre are related to the respective centre, the analyses show the possible acting effect of the centre, the extent of its region of attraction, and regional zones with equal qualities of communications. If the results are related to certain territory and its population, the analyses show one important feature of settlement and living standard of rural population, i. e. the level of collective transport service which among others makes possible the use of town (centre) services by rural population which depend upon collective means of transport. In the cartograms, where denser striping and black settlement symbols represent better quality of communication service, a striking difference can be clearly observed between the two researched districts, the difference both in settlement structure and in the quality of communications. The reason of this is the different degree of economic development. While in the districts of Beroun and Třebíč collective means of communication cover mostly all transport demands on working days, in the Tachov District, where the bus transport is of little intensity, only the transport to the workplace and to town services provided in the daytime is arranged for the greater part of the population.