

PAVEL GRÉGR

DOPRAVNÍ POLOHA A ROLE STŘEDISEK CENTRÁLNÍ ČÁSTI ČESKÉ REPUBLIKY

P. Grégr: *Position and Spatial Role of Settlements in the Central Part of the Czech Republic – Aspects of Transportation*. – Sborník ČGS, 99, 3, pp. 178 – 188 (1994). The article deals with the evaluation of spatial position of selected settlements in the central part of the Czech Republic. Special attention is devoted to the impacts of transportation, especially to public transport connections with important cities and towns. Data reflect the period 1989/1990, i.e. the period prior to the transformation of the society. In that time, public transportation reached its peak.

KEY WORDS: public transportation – location with respect to transportation – frequency of transport connections.

Z charakteristik rozmístění obyvatelstva České republiky vyplývá, že se v hrubých rysech (hustota zalidnění, potenciál obyvatelstva) koncentruje do dvou pólů. V Čechách je to především celá severní polovina Čech s největší koncentrací v Praze, na Moravě pak úvaly a Ostravsko. Mezi těmito dvěma hlavními oblastmi se nachází území s nižší koncentrací obyvatelstva, které ovšem musí zabezpečovat podmínky pro relativně efektivní dopravní propojení mezi sídelně významnými prostory celé České republiky. Tato dvojjadernost je z dopravního hlediska modifikována silnými přepravními proudy na Slovensko, které umocňují dopravně tranzitní roli centrální části ČR. V určitých dopravních uzlech dochází ke kumulaci terminálních a tranzitních spojů (Hürský, 1977), a tím ke zvýšení počtu dopravních příležitostí pro přímá spojení s různými středisky. Tuto kumulaci dopravních funkcí lze předpokládat v oblasti velmi zhruba omezené městy Hradec Králové, Praha, České Budějovice a Brno. Jestliže probíhá v taktu vymezeném území značný dopravní pohyb, pak je žádoucí položit si otázku, která ze zdejších středisek mají nejlepší dopravní polohu vzhledem k celé České republice. Vzhledem k vymezení problému jsem se soustředil pouze na veřejnou osobní dopravu.

Hodnocení dopravní polohy patří ke klasickým dopravně geografickým tématům (Hürský 1974, Mírvald 1982, Zapletalová 1982). Při řešení jsem vycházel z frekvence jednotlivých spojů. Orientoval jsem se tedy na nabídkovou stránku a ne na poptávkovou, kde by bylo nutné sledovat konkrétní počty cestujících a vytíženost jednotlivých spojů. Sledovaný časový horizont byl dán obdobím platnosti jízdního řádu 1989/1990. Jelikož bez nákladného vybavení není technicky možné sledovat spoje mezi všemi sídly ČR, bylo nutné redukovat množství vstupních dat. Nahradil jsem tedy sídla České republiky vhodnými spádovými středisky. Jako optimální jsem zvolil krajská města (v platnosti do roku 1960). Soubor těchto měst jsem označil jako referenční střediska (RS). Jedná se tedy o města: Praha, Brno, Ostrava, Plzeň, Olomouc, Ústí nad Labem, Liberec, Hradec Králové, České Budějovice, Pardubice, Zlín, Karlovy Vary a Jihlava.

Stejně tak bylo nutné nalézt ve zkoumaném prostoru střediska s předpoklady pro největší koncentrace osobní veřejné dopravy (dále označovaná jako střediska šetřená – SŠ). Základním požadavkem byla obsluha šetřeného střediska jak silniční, tak železniční dopravou, a zároveň velikostí alespoň 10 000 obyvatel. Tuto podmínku splňovalo 30 měst. Dalším požadavkem byla dobrá poloha v dopravní síti (provedl jsem jednoduchou analýzu významnosti komunikační sítě pro všechna uvažovaná SŠ) a významnější

postavení jako uzlu dálkové dopravy. Tímto způsobem jsem vytvořil soubor 18 šetřených středisek: Benešov, Čáslav, Česká Třebová, Havlíčkův Brod, Hradec Králové, Humpolec, Jihlava, Jindřichův Hradec, Kolín, Kutná Hora, Litomyšl, Pardubice, Pelhřimov, Svitavy, Tábor, Třebíč, Ústí nad Orlicí a Žďár nad Sázavou. Síť vyšetřovaných středisek poměrně rovnoměrně pokrývá vymezené území a lze předpokládat, že právě tato střediska zachytí všechny důležité spojové frekvence mezi významnými aglomeracemi ČR. K jistému zhuštění dochází jen v prostoru měst Svitavy, Česká Třebová, Ústí nad Orlicí a Litomyšl, zcela zjevně pro výraznější prostorové oddělení hlavních tahů silniční a železniční dopravy. Podobně je tomu i v prostoru měst Kolín, Kutná Hora a Čáslav, kde Čáslav, přestože se jeví svým počtem obyvatel jako středisko málo významné, některými údaji z hlediska dopravně geografického prokazuje větší významnost než blízká a větší Kutná Hora.

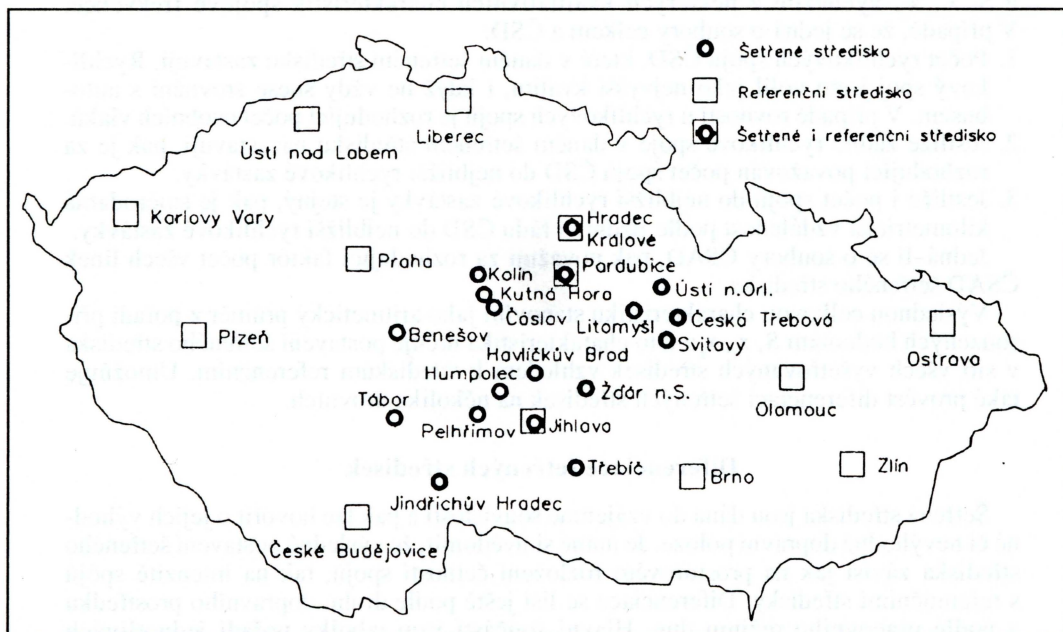
Základním a nosným prvkem analýzy jsou údaje o jednotlivých spojkách mezi referenčními a vyšetřovanými středisky. Tím vzniká jakási idealizovaná síť spojů se dvěma kategoriemi uzlů – referenčními a vyšetřovanými středisky. Smyslem práce je zabývat se propojeností určitého šetřeného střediska se všemi středisky referenčními.

Metody analýzy a hodnocení

Vycházím z analýzy frekvence spojení mezi referenčními a vyšetřovanými středisky podle:

- a) dopravního prostředku (vlak, autobus),
- b) pracovního režimu dne (pracovní dny, sobota, neděle),
- c) směru jízdy (do šetřeného střediska nebo z něj).

Podle těchto kritérií hodnotím každý jednotlivý spoj mezi vyšetřovaným a referenčním střediskem. Zpracovány jsou všechny spoje, které spojují šetřené a referenční středisko



Obr. 1 – Síť šetřených a referenčních středisek.

bez přestupu - tzn. jen přímé spoje. U železnice zahrnují ovšem i případy přepojování tzv. přímých vozů. Po zjištění všech spojů ve sledovaném časovém intervalu jsem přistoupil k sestavení matic spojové frekvence. Jednotlivé sloupce tvoří referenční střediska, řádky pak střediska vyšetřovaná. Z těchto souborů pak určuji charakteristiky, které jsou základem dalšího zpracování.

První charakteristikou je součet spojů (S), který dává základní představu o intenzitě dopravy. Z tohoto součtu jsou pak odvozeny další charakteristiky. Důležitý obraz podává průměrný počet spojů. Tady je nutné rozlišit dva možné případy. Jelikož s některými referenčními středisky nemá dané šetřené středisko přímé spojení, zmenšuje se tak počet prvků souboru, ze kterého průměr počítáme. Ten pak vyjadřuje jen průměrný počet spojů do referenčních středisek, se kterými má šetřené středisko spojení. V druhém případě můžeme počítat i s těmi referenčními středisky, s nimiž spojení není - v tom případě zůstává počet prvků souboru, ze kterého průměr počítáme, konstantní. Tento druhý průměr jsem nazval průměrem teoretickým (x_t), protože počítá i s neexistujícím spojením. Přesto však má značnou vypovídací schopnost, protože preferuje střediska, která mají spojení s velkým počtem referenčních středisek. Naopak u SŠ orientovaných např. jen na dvě RS započítá 11 nul, a tím (i když bude spojová frekvence do těchto dvou středisek velmi vysoká), zůstane teoretický průměr vždy nízký. V dalším používám i průměr ze skutečně obsazených směrů, který jsem nazval průměrem skutečným (x_s). Teoretický průměr je tak vlastně mírou propojenosti s referenčními středisky, zatímco průměr skutečný ukazuje intenzitu pouze existujícího spojení. V obou případech jsou použité průměry geometrické, které určitým způsobem potlačují extrémní hodnoty souboru. Uvedené řešení jsem zvolil po porovnání geometrických a aritmetických průměrů s modusy a mediány jednotlivých souborů, kdy geometrický průměr lépe vystihuje rozložení dat v souboru. Tak jsem získal tři základní ukazatele, které charakterizují dopravní zatížení šetřeného střediska (S , x_t , x_s).

Pro každé šetřené středisko je k dispozici na základě předešlého zpracování 108 údajů. Pro srovnání jsem zvolil metodu hodnocení pořadí. V případě rovnosti dvou hodnot u S , x_t , x_s , vycházím z některých kvalitativních charakteristik spojové frekvence. V případě, že se jedná o soubory celkem a ČSD:

1. Počet rychlíkových spojů ČSD, které v daném šetřeném středisku zastavují. Rychlíkový spoj jsem volil jako nejvyšší kvalitu, i když ne vždy snese srovnání s autobusem. V případě rovnosti u rychlíkových spojů je rozhodující počet osobních vlaků.
2. Jestliže žádné rychlíkové spoje v daném šetřeném středisku nazastavují, pak je za rozhodující považován počet spojů ČSD do nejbližší rychlíkové zastávky.
3. Jestliže i počet spojů do nejbližší rychlíkové zastávky je stejný, pak je směrodatná kilometrická vzdálenost podle jízdního řádu ČSD do nejbližší rychlíkové zastávky.

Jedná-li se o soubory ČSAD, pak považuji za rozhodující faktor počet všech linek ČSAD šetřeného střediska.

Výslednou celkovou charakteristiku stanovím jako aritmetický průměr z pořadí přisouzených hodnotám S , x_t , x_s a tato charakteristika určuje postavení šetřeného střediska v síti všech vyšetřovaných středisek vzhledem k střediskům referenčním. Umožňuje také provést diferenciaci šetřených středisek na několika úrovních.

Diferenciace šetřených středisek

Šetřená střediska jsou dána do vzájemné souvislosti a pak lze hovořit o jejich výhodné či nevýhodné dopravní poloze. Je nutné si uvědomit, že výsledné postavení šetřeného střediska závisí jak na prostorovém rozložení četností spojů, tak na intenzitě spojů s referenčními středisky. Diferenciace se liší ještě podle druhu dopravního prostředku a podle pracovního režimu dne. Hlavní součástí jsou tabulky pořadí jednotlivých vyšetřovaných středisek podle daných kritérií.

Diferenciace šetřených středisek:

- a) doprava celkem,
- b) železniční doprava,
- c) autobusová doprava.

Postavení šetřených středisek podle železniční dopravy ukazuje Tab. 1, 1b. Na první pohled je patrné, že dominují střediska situovaná na hlavním železničním tahu (Česká Třebová, Kolín, Pardubice, Ústí nad Orlicí) a z ostatních je k nim možné počítat ještě Havlíčkův Brod. Hned za tyto významné uzly se dostal Benešov. Způsobuje to blízkost Prahy a s tím spojená velmi intenzivní doprava v relaci Benešov – Praha. Nejvíce byl Benešov posílen skutečným průměrem x_s (tzn. jen do referenčních středisek, se kterými má spojení), kde obsadil ve všech případech první místo. Dobré je též relativní postavení Třebíče v pracovních dnech (totiž před Žďárem n. S. a Tábořem), opět díky poměrně

Tab. 1 – Diferenciace podle celkové spojové frekvence

	ČSD a ČSAD	ČSD	ČSAD
1.	Hradec Králové	Česká Třebová	Hradec Králové
2.	Pardubice	Kolín	Svitavy
3.	Česká Třebová	Pardubice	Tábor
4.	Kolín	Ústí nad Orlicí	Pelhřimov
5.	Havlíčkův Brod	Havlíčkův Brod	Litomyšl
6.	Svitavy	Benešov	Jihlava
7.	Tábor	Hradec Králové	Pardubice
8.	Ústí nad Orlicí	Žďár nad Sázavou	Havlíčkův Brod
9.	Jihlava	Svitavy	Jindřichův Hradec
10.	Žďár nad Sázavou	Třebíč	Žďár nad Sázavou
11.	Pelhřimov	Tábor	Třebíč
12.	Benešov	Kutná Hora	Kolín
13.	Jindřichův Hradec	Jihlava	Benešov
14.	Litomyšl	Čáslav	Čáslav
15.	Třebíč	Jindřichův Hradec	Humpolec
16.	Čáslav	Pelhřimov	Česká Třebová
17.	Humpolec	Litomyšl	Ústí nad Orlicí
18.	Kutná Hora	Humpolec	Kutná Hora

Tab. 1a – Doprava celkem podle pracovního režimu dne

	pracovní dny	sobota	neděle
1.	Hradec Králové	Pardubice	Hradec Králové
2.	Pardubice	Česká Třebová	Česká Třebová
3.	Česká Třebová	Hradec Králové	Pardubice
4.	Kolín	Kolín	Havlíčkův Brod
5.	Havlíčkův Brod	Havlíčkův Brod	Kolín
6.	Svitavy	Svitavy	Svitavy
7.	Tábor	Ústí nad Orlicí	Tábor
8.	Ústí nad Orlicí	Žďár nad Sázavou	Jihlava
9.	Jihlava	Jihlava	Ústí nad Orlicí
10.	Žďár nad Sázavou	Tábor	Pelhřimov
11.	Pelhřimov	Benešov	Žďár nad Sázavou
12.	Benešov	Litomyšl	Jindřichův Hradec
13.	Jindřichův Hradec	Pelhřimov	Benešov
14.	Litomyšl	Jindřichův Hradec	Litomyšl
15.	Třebíč	Třebíč	Čáslav
16.	Čáslav	Čáslav	Třebíč
17.	Kutná Hora	Kutná Hora	Humpolec
18.	Humpolec	Humpolec	Kutná Hora

vysoké frekvenci do propojených referenčních středisek - v tomto případě hlavně do Brna a Jihlavy. Zajímavé je zlepšení pozice Žďáru n.S. v sobotu a neděli, způsobené absencí spojů jedoucích pouze v pracovní dny (v případech jiných středisek, především Svitav), a též zavedením nových spojů, které v pracovní dny nejezdí. Překvapuje ovšem špatné celkové postavení Jihlavy (leží z hlediska dálkové dopravy na méně významných tratích a situaci vylepšují většinou spoje z Českých Budějovic na jižní Moravu). Celková frekvence spojení také není příliš vysoká. Postavení jednotlivých šetřených středisek je v sobotu a neděli stabilnější, než v pracovní dny. Z pohledu autobusové dopravy (Tab.1, 1c) je dominujícím střediskem jednoznačně Hradec Králové, který obsadil první místa ve všech třech sledovaných pracovních režimech. Stabilní pozici mají za Hradcem Králové též Svitavy těžící ze své výhodné polohy v silniční síti. Další v pořadí, Tábor, ztrácí v sobotu postavení především vlivem značného poklesu frek-

Tab. 1b - Železniční doprava podle pracovního režimu dne

	pracovní dny	sobota	neděle
1.	Kolín	Česká Třebová	Kolín
2.	Česká Třebová	Kolín	Česká Třebová
3.	Pardubice	Pardubice	Pardubice
4.	Havlíčkův Brod	Ústí nad Orlicí	Ústí nad Orlicí
5.	Ústí nad Orlicí	Havlíčkův Brod	Havlíčkův Brod
6.	Benešov	Benešov	Benešov
7.	Hradec Králové	Hradec Králové	Hradec Králové
8.	Svitavy	Žďár nad Sázavou	Žďár nad Sázavou
9.	Třebíč	Svitavy	Svitavy
10.	Žďár nad Sázavou	Třebíč	Kutná Hora
11.	Tábor	Tábor	Tábor
12.	Kutná Hora	Jihlava	Třebíč
13.	Jihlava	Kutná Hora	Čáslav
14.	Čáslav	Jindřichův Hradec	Jihlava
15.	Jindřichův Hradec	Čáslav	Jindřichův Hradec
16.	Pelhřimov	Pelhřimov	Pelhřimov
17.	Litomyšl	Litomyšl	Litomyšl
18.	Humpolec	Humpolec	Humpolec

Tab. 1c - Autobusová doprava podle pracovního režimu dne

	pracovní dny	sobota	neděle
1.	Hradec Králové	Hradec Králové	Hradec Králové
2.	Svitavy	Svitavy	Svitavy
3.	Tábor	Litomyšl	Pelhřimov
4.	Pardubice	Jihlava	Tábor
5.	Litomyšl	Tábor	Jihlava
6.	Pelhřimov	Pardubice	Litomyšl
7.	Jihlava	Pelhřimov	Pardubice
8.	Havlíčkův Brod	Havlíčkův Brod	Jindřichův Hradec
9.	Jindřichův Hradec	Žďár nad Sázavou	Havlíčkův Brod
10.	Třebíč	Jindřichův Hradec	Žďár nad Sázavou
11.	Žďár nad Sázavou	Třebíč	Kolín
12.	Benešov	Kolín	Benešov
13.	Čáslav	Benešov	Třebíč
14.	Kolín	Čáslav	Humpolec
15.	Humpolec	Humpolec	Čáslav
16.	Česká Třebová	Česká Třebová	Česká Třebová
17.	Kutná Hora	Ústí nad Orlicí	Ústí nad Orlicí
18.	Ústí nad Orlicí	Kutná Hora	Kutná Hora

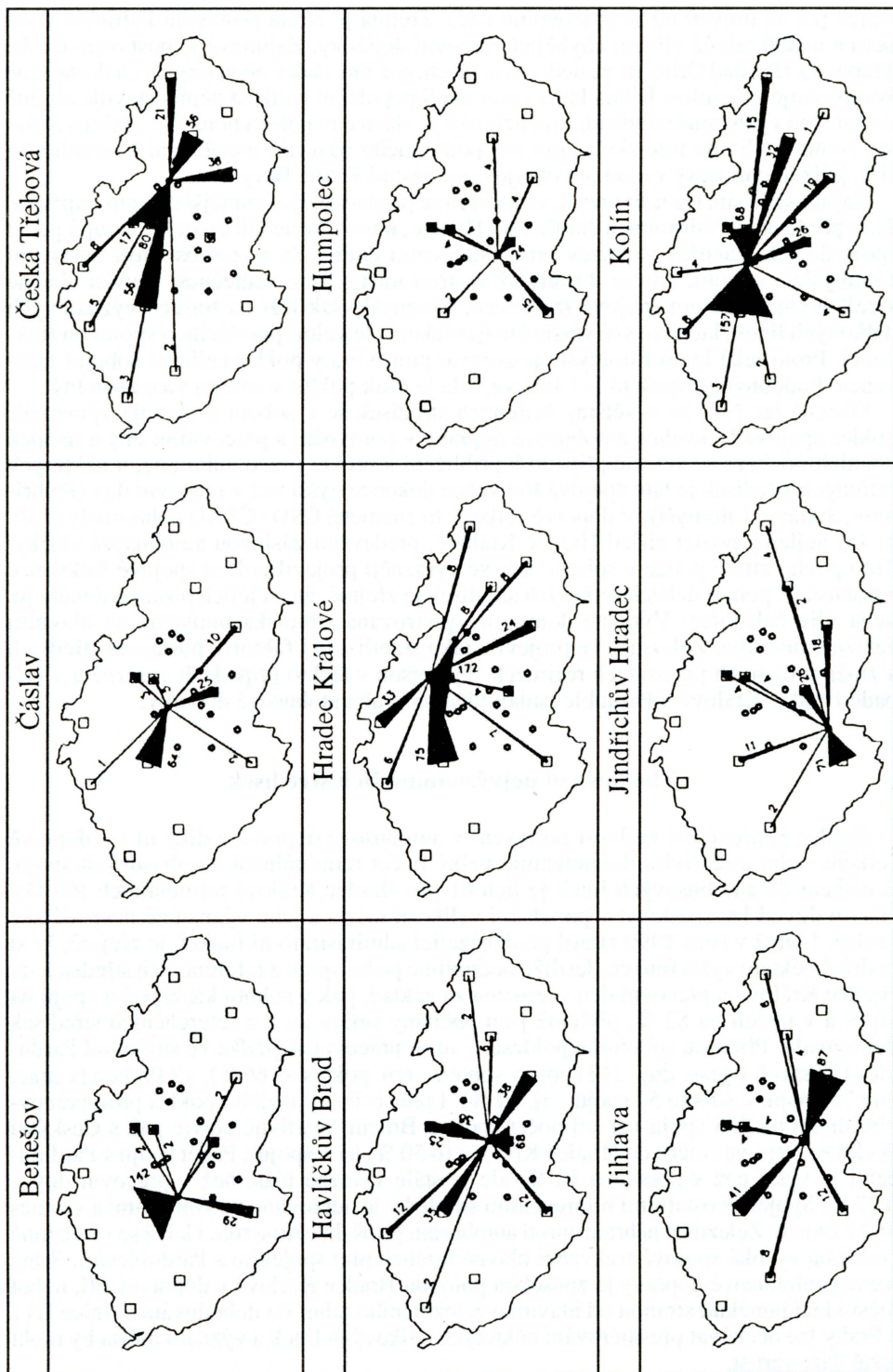
vence (až na úroveň 60 % pracovního dne). Zřejmá je ztráta postavení Pardubic v sobotu a neděli taktéž vlivem chybějící pracovní dojíždky. Zajímavé je postavení České Třebové a Ústí nad Orlicí na posledních místech, což jim však v obou případech dostatečně kompenzuje železnice. Kutná Hora i přes svoji populační velikost nepředstavuje zřejmě dostatečně významné středisko. Intenzivněji je vlastně napojena pouze na Prahu a Jihlavu. Nemalý vliv na tuto skutečnost má podle mého názoru i uspořádání komunikační sítě, jejíž hlavní trasy vedou jen okrajovými částmi Kutné Hory.

Zajímavá je situace u středisek, ve kterých se projevuje významnější týdenní dojíždka. Je to především Pelhřimov a Jindřichův Hradec, u nichž v neděli znatelně stoupá počet spojů do referenčních středisek proti pracovním dnům. Za pozornost stojí postavení Litomyšle v sobotu, kdy se dostala až na třetí místo. Tato skutečnost souvisí obecně s celkovým poklesem spojové frekvence, Litomyšl však leží na trasách významných dálkových linek, které ve své většině mají nízkou, ale velmi pravidelnou spojovouti frekvenci. Proto také lze u Litomyšle pozorovat pouze malý pokles celkové sobotní frekvence. Podobným případem je i Jihlava, kde je však pokles v sobotu více znatelný.

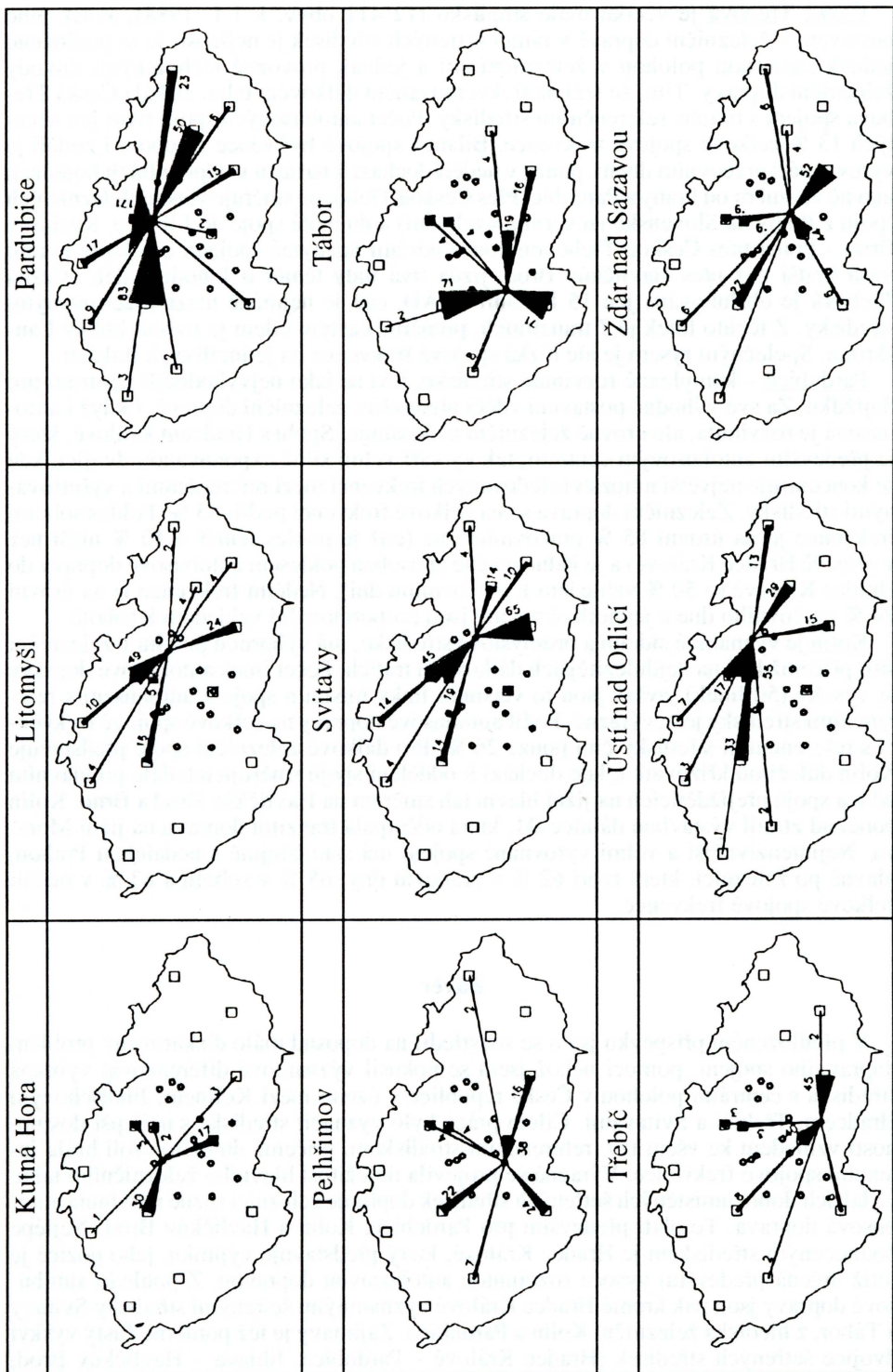
Obecně lze říci, že u většiny šetřených středisek se v sobotu projevuje výraznější pokles spojové frekvence autobusové dopravy v porovnání s pracovními dny a naopak v neděli dochází ve většině případů k přiblížení k úrovni pracovního dne, u některých šetřených středisek je tato spojová frekvence dokonce vyšší než v pracovní dny (Pelhřimov, Svitavy, Litomyšl). V dopravě celkem, to znamená ČSD i ČSAD dohromady (Tab. 1, 1a) nejlepší pozici získal Hradec Králové, především zásluhou autobusové složky. Tuto pozici ztrácí pouze v sobotu, kdy se výrazněji projevila pokles spojové frekvence autobusů. Z pořadí dalších šetřených středisek je zřejmé, že na jejich postavení měla již větší vliv železnice. Výrazně dominují vyšetřovaná střediska umístěná na hlavním železničním tahu. Železnice se projevila jako stabilizující faktor v postavení středisek a změn v různých pracovních režimech. Ty nejsou v těchto případech výrazné a v případě Hradce Králové a Pardubic padají plně na vrub autobusové dopravy.

Zhodnocení nejvýznamnějších středisek

Hradec Králové má nejlepší postavení v autobusové dopravě a díky ní i v dopravě celkem. Jeho atraktivitu dokumentuje velký počet terminálních autobusových spojů. Z celkem 88 autobusových linek je jich 61 pro Hradec Králové terminálních (69 %). Hlavní důvod lze spatřovat v populační velikosti města a jeho významné hospodářské funkci. I když v roce 1990 ztratil předcházející administrativní funkci, je zřejmé, že si podržel některé vyšší funkce. Jestliže hodnotíme počet spojů z referenčních středisek do Hradce Králové a pracovní den vezmeme za základ, pak v sobotu klesá počet spojů na 76 % a v neděli na 82 %, přičemž jsou počítány směry do a z referenčních středisek dohromady. Příčinou sobotního poklesu je nižší pracovní dojíždka ve směru do Pardubic (172 spojů v prac. dny, 113 spojů v sobotu - tzn. pokles na 66 %), a s Prahou (v prac. dny 75 spojů, v sobotu 52 spojů - tj. 69 %). I přes celkový nedělní pokles proti pracovním dnům na 308 spojů vzrostl počet spojů z Brnem, relativně nejvíc pak s Českými Budějovicemi ve směru do Hradce Králové (o 50 %, na 6 spojů). Počet spojů s Pardubicemi je vyšší než v sobotu o 10 %, ale je stále výrazně nižší než v pracovní dny - o 27 %. Spojení s ostatními referenčními středisky je udržováno na konstantní a vesměs nízké úrovni. Železnice nehraje oproti autobusům příliš důležitou roli, i když se významně podílí na vysoké spojové frekvenci hlavně intenzivním spojením s Pardubicemi. Silný rozvoj autobusové dopravy je způsoben polohou Hradce Králové v dopravní síti, neboť město leží poněkud stranou od hlavního železničního tahu. Po dobudování dálnice D11 z Prahy lze očekávat přesměrování některých dálkových linek a význam města by mohl ještě dále vzrůst.



Obr. 2 – Celkové sumy (oba směry) spojových frekvencí v pracovní dny pro jednotlivá šetřená střediska.



Česká Třebová je vcelku malé středisko (12 411 obyv. k 1.1. 1988), avšak jeho postavení v železniční dopravě v rámci šetřených středisek je nejlepší. Je to podloženo jednak samotnou polohou v železniční síti a jednak provozně technickými důvody železniční dopravy. Tím, že leží na frekventovaném dálkovém tahu, získala Česká Třebová spojení s mnoha referenčními středisky. Počet autobusových spojů tvoří jen necelých 13 % celkové spojové frekvence. Bilance spojové frekvence v sobotu i neděli je vyrovnaná s pracovním dnem, pouze v neděli dochází k nárůstu v odpoledních hodinách hlavně ve směru od Prahy a Pardubic. Přes Českou Třebovou směřuje většina železničních spojů z Prahy na Slovensko (severní a východní) a důležité spoje do Liberce. Rychlíky Brno - Praha přes Českou Třebovou pouze udržují nezbytné spojení, a ačkoliv je tato trasa kratší než přes Havlíčkův Brod, jízda trvá tudy téměř o 1 hodinu déle. Česká Třebová je obsluhována jen 15 linkami ČSAD, což je nejméně mezi vyšetřovanými středisky. Z těchto linek je 7 tranzitních, poměrně častým cílem je ovšem blízký Lanškroun. Společným rysem je ale nízká spojová frekvence na jednotlivých linkách.

Pardubice - komplexně rozvinuté středisko, jeví se jako nejuvhodnější centrum pro dojížděku. Za své výhodné postavení vděčí především železniční dopravě, i když i autobusová je rozvinutá, ale úrovně železniční nedosahuje. Spolu s Hradcem Králové, který je především autobusovým centrem, tak vytváří velmi silně exponovanou dvojici, kde se koncentruje největší množství sledovaných frekvencí mezi referenčními a vyšetřovanými středisky. Železniční doprava se na celkové frekvenci podílí 63 %. Pokles sobotní frekvence je na úrovni 85 % pracovního dne (což je pokles téměř o 10 % nižší než v případě Hradce Králové) a je jednoznačně způsoben poklesem autobusové dopravy do Hradce Králové (o 50 % vzhledem k pracovnímu dni). Nedělní frekvence je na úrovni 94 % pracovního dne a jednotlivé změny jsou proporcionální vzhledem k sobotě.

Kolín je významné sídelní a průmyslové středisko, má výbornou polohu v železniční síti, přičemž leží na nejdůležitějších dálkových tratích. Počet linek autobusové dopravy je vysoký (50 linek), avšak jsou to většinou linky místní a spojení autobusem s referenčními středisky je nevýrazné. Podíl autobusové dopravy na celkové spojové frekvenci s referenčními středisky činí pouze 26 %. Pro dálkové železniční spoje představuje Kolín důležitou křižovátku, kde dochází k oddělení spojů směřujících dále po hlavním tahu a spojů přejiždějících na jižní hlavní tah směrem na Havlíčkův Brod a Brno. Kolín poněkud ztratil výstavbou dálnice D1, která odčerpala tranzitní dopravu na jižní Moravu. Nejintenzivnější a velmi vyrovnané spojení má samozřejmě s nedalekou Prahou, hlavně po železnici, která tvoří 62 % v pracovní dny, 65 % v sobotu a 63 % v neděli celkové spojové frekvence.

Závěr

V předloženém příspěvku jsem se soustředil na doposud málo diskutovaný problém dopravního spojení, pomocí něhož jsem se pokusil významově diferencovat vybraná střediska s centrální polohou v České republice v území mezi Kolínem, Jindřichovým Hradcem, Třebíčí a Svitavami. Cílem práce bylo vyznačit střediska s nejlepší dostupností vzhledem ke všem tzv. referenčním střediskům, přičemž důležitou roli hrála intenzita spojové frekvence. Výrazně se projevila důležitost hlavního železničního tahu. U dalších dobře umístěných šetřených středisek doplňuje železnici různě rozvinutá autobusová doprava. To platí především pro Pardubice, Kolín a Havlíčkův Brod. Nejlépe hodnoceným střediskem je Hradec Králové, který představuje výjimku, jeho pozice je totiž určená především vysoce rozvinutou autobusovou dopravou. Z pohledu autobusové dopravy jsou pak kromě Hradce Králové významnými šetřeny středisky Svitavy a Tábor, z hlediska železniční Kolín a Pardubice. Zajímavý je též poměrně častý výskyt dvojice šetřených středisek (Hradec Králové - Pardubice, Jihlava - Havlíčkův Brod,

Svitavy - Česká Třebová), z nichž jedno je orientováno na železnici, druhé na autobusovou dopravu. Ale současně severnější z měst každého páru má lepší spojení do středisek severní poloviny České republiky; jižnější z měst pak zase do středisek spíše jižní poloviny státu. Zároveň je mezi městy téhož páru vcelku dobré dopravní spojení.

V jednotlivých hodnoceních se na předních místech umísťovala vlastně stále stejná střediska, což svědčí o jejich nesporném dopravním významu. Přitom však populační velikost šetřených středisek neměla zásadnější vliv. Jejich umístění bylo podstatnou měrou ovlivněno polohou v dopravní síti.

Literatura:

- BRANICKÝ, M., ed. (1989): K aktuálním otázkám geografie dopravy. Sborník VÚD, Žilina, 153 str.
- GRÉGR, P. (1992): Dopravně geografická charakteristika vybraných středisek České republiky. Diplomová práce, Přírodovědecká fakulta MU Brno, 109 str.
- HOLEČEK, M. (1989): Hlavní tahy a uzly dálkové autobusové dopravy v ČSSR. In: K aktuálním otázkám geografie dopravy. VÚD, Žilina, s. 88 - 97.
- HOLEČEK, M., ed. (1988): Současný stav a perspektivy dopravní geografie. Sborník ČSGS a GGÚ Brno, 168 str.
- HŮRSKÝ, J. (1977): Dynamika prostorového rozložení cestovních příležitostí. Sborník ČSSZ, č.3, Praha, Academia, s. 199-211.
- HŮRSKÝ, J. (1974): Klasifikace měst ČSR podle polohy v dopravní síti. Sborník ČSSZ, č. 2, Praha, Academia, s. 101-108.
- Jízdní řády ČSD a ČSAD 1989/1990.
- KÁRA, J. (1989): K hodnocení dopravní polohy - metodologické a metodické poznámky. In: K aktuálním otázkám geografie dopravy. VÚD Žilina, s. 142-149.
- LIJEWSKI, T. (1982): Dopravní uzly v sídelním systému země. Zprávy GGÚ č. 1, Brno, s. 10-17.
- MARYÁŠ, J., ŘEHÁK, S. (1987): Soupis sociálněgeografických regionů ČSSR. Zprávy GGÚ č.2, Brno, s. 43-59.
- MIRVALD, S. (1982): Vzájemné dopravní spojení středisek nad 10 000 obyvatel v západočeské lázeňské oblasti. Zprávy GGÚ, č.1, Brno, s. 36 - 37.
- ŘEHÁK, S. (1982): Geografická struktura dopravy a dopravní střediskovost v ČSR. Zprávy GGÚ, č.1, Brno, s. 25-28.
- VAISHAR, A., ZAPLETALOVÁ, J. (1982): Dopravní zabezpečení střediskové soustavy osídlení v Jihomoravském kraji. Zprávy GGÚ, č.1, Brno s. 29 - 36.

Summary

POSITION AND SPATIAL ROLE OF SETTLEMENTS IN THE CENTRAL PART OF THE CZECH REPUBLIC - ASPECTS OF TRANSPORTATION

The article evaluates the location of selected settlements in the central part of the Czech Republic with special regard to transportation using the method of accessibility. Regular public transportation is taken into account. The situation of 1989/1990 is dealt with, i.e. the period prior to the beginning of societal transition and disintegration of the state. 18 settlements were examined (Benešov, Čáslav, Česká Třebová, Havlíčkův Brod, Hradec Králové, Humpolec, Jihlava, Jindřichův Hradec, Kolín, Kutná Hora, Litomyšl, Pardubice, Pelhřimov, Svítavy, Tábor, Třebíč, Ústí nad Orlicí, and Žďár nad Sázavou). Particular attention was devoted to the frequency of railway and bus connection to major Czech cities and towns (Praha, Brno, Ostrava, Plzeň, Olomouc, Ústí nad Labem, Liberec, Hradec Králové, České Budějovice, Pardubice, Zlín, Karlovy Vary, and Jihlava). Evaluation was made separately for railway and bus transportation; combined analysis has been carried out as well. Level of transportation in different days in week was observed, too.

Settlements examined were sorted into a sequence which reflects the location of each center with respect to the level of transportation. Both the spatial distribution of transportation routes and frequency of connections were taken into account.

Centers with well developed railway transportation and complementary bus lines (Pardubice, Kolín, Česká Třebová) appear at the top of the list. Only Hradec Králové forms an exception. This town has the best location, but bus transport plays a significant role. Railway transportation still keeps the deci-

sive position in most examined centres. The importance of the main railway line is markedly manifested.

The existence of a number of „couples“ is an interesting phenomenon. One of the respective places is usually served by railway, the other one by buses. Both centers are well interconnected. The northern one tends to have good connection with the northern part of Czech Republic, the southern one with the southern part.

Fig. 1 – The network of examined settlements and major Czech cities and towns (the latter indicated by circles).

Fig. 2 – Frequency of connections in working days in examined settlements (both directions).

(Autor je student postgraduálního studia Katedry geografie Přírodovědecké fakulty Masarykovy univerzity, Kotlářská 2, 611 37 Brno.)

Došlo do redakce 3.9.1993

Lektoroval Jiří Blažek