

Dopravní sítě a jejich vliv na potenciální dojížďku do zaměstnání v České republice

J. Horák, I. Ivan: Transport Networks and Their Influence to Potential Commuting in the Czech Republic. Život. Prostr., Vol. 44, No. 3, p. 159 – 167, 2010.

Commuting represents the most important part of spatial mobility of people. Despite the fact of rising using of individual car transport, public transport belongs still to the most favourite mode of transport. This paper deals with evaluation of potential of public transport accessibility for purposes of commuting for three working shifts by public transport in the March of 2010. Valid time tables were used as a data source for analyses of the situation in municipalities in the Czech Republic with special focus on the Ostrava region. The ratio of accessible municipalities from all municipalities within 100 kilometres was used as a key factor for evaluation of municipalities' accessibility. There is evident high level of correlation between high level of municipalities' accessibility and location of important trunk roads or electrified railway lines in the Ostrava region. But it was proved, that a real commuting cannot be possible without sufficient possibility of return connection after the working shift. So the second part of this paper deals with two-ways commuting and quantifies the level of two-ways connections between municipalities.

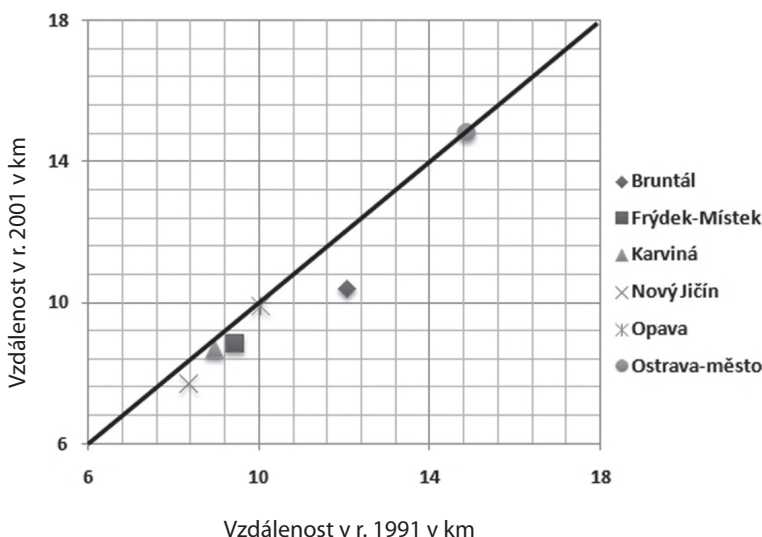
Dojížďka do zaměstnání představuje nejvýznamnější část prostorové mobility, se kterou se setkáváme při studiu dopravních sítí a časoprostorových pohybů obyvatel. Významně ovlivňuje denní cyklus řady ekonomicky aktivních osob, životní styl, jejich postavení na trhu práce i sociální podmínky v rodinách. Dojížďka do zaměstnání má řadu důležitých aspektů ekonomických (zejména příspěvek veřejných rozpočtů na krytí prokazatelné ztráty dopravců a zajištění správy komunikací), environmentálních (např. doprava jako zdroj emisí a hluku) i sociálních (od zajištění soudržnosti a kooperace v území až po stres dopravovaných osob ovlivňující jejich pracovní výkon).

Relativní podíl veřejné hromadné dopravy (VHD) v České republice se postupně snižuje. Maxima svého využití dosáhla VHD v r. 1995 (cca 18 % ze všech cest bylo realizováno prostřednictvím VHD); v r. 2008 se již jen 11 % cest uskutečnilo s využitím VHD. Z tohoto objemu přibližně 30 % zajišťuje železniční doprava, 70 % autobusová doprava. Individuální automobilová doprava (IAD) se podílí na celkovém rozdělení využití

dopravních prostředků cca 50 % (v r. 1994 to bylo 49 %, v r. 2008 již 55 %). Pokud bychom vzali v úvahu i městskou hromadnou dopravu, byl by podíl veřejné dopravy na dopravních výkonech ještě výrazně vyšší a dosahoval by více než 50 % z podílu přepravených osob.

Vyšší podíl využití IAD je v moravských (a slezských) okresech ve srovnání se situací v Čechách. Částečně je to vlivem v průměru lepší dopravní obslužnosti sídel na Moravě a ve Slezsku, vlivem rozdílné míry fragmentace sídel a průměrného počtu obyvatel. V případě dojížďky do zaměstnání je situace v použití dopravních prostředků výrazně posunutá ve prospěch VHD. Ze struktury dopravních prostředků použitých vyjíždějícími do zaměstnání vyplývá, že přibližně 49 % využívá nějakou formu VHD (zejména autobus 27 %), zatímco automobil asi 30 % (Český statistický úřad, 2004).

Z hodnocení vývoje dojížďky do zaměstnání vyplývá, že dochází k nárůstu intenzity dojížďky do zaměstnání (Hampl, 2005) a rovněž se zvyšuje zastoupení delších cest (meziokresních, mezikrajových), což souvisí s prohlubováním regionálních disparit a posi-



Obr. 1. Změna vzdálenosti dojížděky v okresech Moravskoslezského kraje v r. 2001 oproti r. 1991.

lováním ekonomického významu dojížděky. S rostoucí vzdáleností dojíždění dochází také k poklesu denních dojížděkových cest.

Při hodnocení vývoje veřejné dopravy v Moravskoslezském kraji zjišťujeme podobné výsledky jako na celostátní úrovni. V období mezi posledními dvěma sčítáními domů, lidu a bytů došlo ke značnému zkrácení dojížděkové doby. V případě vnitrokrajských dojížděkových toků se stejně jako čas dojížděky zkrátila i její vzdálenost (Ivan, Tvrđý, 2007). V r. 1991 činila v průměrná vzdálenost dojížděky 11 km a v r. 2001 se zkrátila téměř o 0,5 km. Ke zkrácení vzdáleností došlo v každém okrese (obr. 1).

Dopravní situace Ostravska

Ostrava je centrem hlavní sídelní aglomerace na rozhraní severní Moravy a Slezska. Návaznost osídlení a polycentričnost urbanizovaného prostoru vytváří sídelní konurbaci, která plynule pokračuje zejména do slezské části Polska. Funkční spolupráce tohoto prostoru málo koresponduje s administrativním členěním státu. Proto jsme pro vymezení Ostravska namísto některé z variant administrativního členění použili Hamplovu regionalizaci (Hampel, 2005).

Vývoj dopravní sítě na Ostravsku silně ovlivnila řada faktorů, mezi kterými dominují geografické vlivy, historické a ekonomické souvislosti. Specifická poloha Ostravy na hranici historických zemí Moravy a Slezska (resp. na výběžku Moravy do Slezska, sevřeném dvěma řekami) neumožnila v minulosti kontinuální vývoj tohoto města, spíše podpořila

tvorbu samostatných sídelních celků. Křižovatka významných dopravních tahů směru severojižního (generálně Vídeň – Varšava) a východozápadního (Krnov – Opava – Ostrava – Těšín – Žilina) vytváří motiv tzv. *slezského kříže*. Na vývoj místní dopravní sítě měla zásadní vliv zejména prudká industrializace spojená s budováním velkých průmyslových areálů rozptýlených v území, oddělených nezastavěnými (zejména zemědělskými) plochami a dělníckými koloniemi, které doplnily původní osídlení. S masivním rozvojem průmyslu je spojen i významný rozvoj dopravní (hlavně železniční) sítě. Průmyslový rozmach již od počátku vytvářel značnou poptávku po pracovní síle, která dočasně či trvale dojížděla i z poměrně velkých vzdáleností, např. z regionu Kysuce. Výstavba páteřní železniční sítě (zejména dnešní tratě č. 270 Bohumín – Česká Třebová a 320 Bohumín – Čadca) byla doplněna sítí úzkorozchodných tratí, které zajišťovaly spojení mezi rozptýleným osídlením a průmyslovými celky, a rovněž rozvojem průmyslových tratí, určených pro nákladní dopravu.

Ostrava má od listopadu 2009 dálniční připojení na hlavní dálniční síť ČR. Pro dopravu na Ostravsku a dojížděku do zaměstnání má ale větší význam existující síť rychlostních komunikací a silnic 1. třídy, mimo jiné i pro chybějící dokončení dálnice směrem na Polsko a kontraproduktivní zpoplatnění průjezdu dálnice Ostravou. Vedle mezinárodních silnic I/11 (E 75, Opava – Ostrava – Český Těšín – Mosty u Jablunkova) a I/48 (E 462, Nový Jičín – Frýdek – Místek – Český Těšín) jsou významné zejména silnice R56 (Ostrava – Frýdek – Místek), resp. 56 (Ostrava – Hlučín), 59 (Ostrava – Karviná), 58 (Ostrava – Mošnov – Příbor), a 47 (Ostrava – Bílovec – Fulnek – Odry) (obr. 2). Většina z nich se již v současnosti potýká s přetížením, o 20 – 55 % se zvýšila intenzita dopravy v období 2000 – 2005 na extravilánových úsecích nejdůležitějších komunikací, zejména v době dopravní špičky spojené s dojížděkou do zaměstnání. Nové požadavky a určité změny v dopravní zátěži představuje existence a úspěšná aktivita nových průmyslových zón, ke kterým patří Nošovice, Mošnov, Ostrava-Hrabová, Ostrava-Dolní oblast Vítkovice, Ostrava-Vědecko-technologický park, Frýdek-Místek-Chlebovice, Karviná-Nové Pole, Tránovice-Hnojník a Třinec-Baliny.

Z hlediska hustoty se silniční a železniční síť řadí na první místa v polských a českých statistikách. Propojení je nedostatečné zejména na česko-polské hranici. Chybí některé páteřní komunikace. Že-



Obr. 2. Silniční a železniční síť Ostravska. Zdroj: Automapa České republiky 1 : 300 000, 2009

lezniční síť vykazuje mimo hlavní elektrifikované koridory nízké technické parametry a má mnoho neelektrifikovaných a jednokolejných úseků. K prioritám podle Dopravní koncepce Moravskoslezského kraje (Nečas a kol., 2008), schválené v r. 2008, patří dostavba dálnice D47 (D1), dostavba tahu R48, přeložka silnice I/11 mimo průjezd okrajem Ostravy, výstavba dálničních přivaděčů, výstavba některých obchvatů, modernizace železničních tratí III. železničního tranzitního koridoru v úseku Dětmovice – Mosty u Jablunkova, elektrizace a zvýšení kapacity tratí Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek – Český Těšín, připojení letiště rekonstrukcí a zkapacitněním trati Studénka – Mošov; v širším prostoru pak např. přeložky silnic I/11 a I/68 pro propojení tahu R48 se Slovenskem a přeložka silnice I/57 v oblasti Krnova.

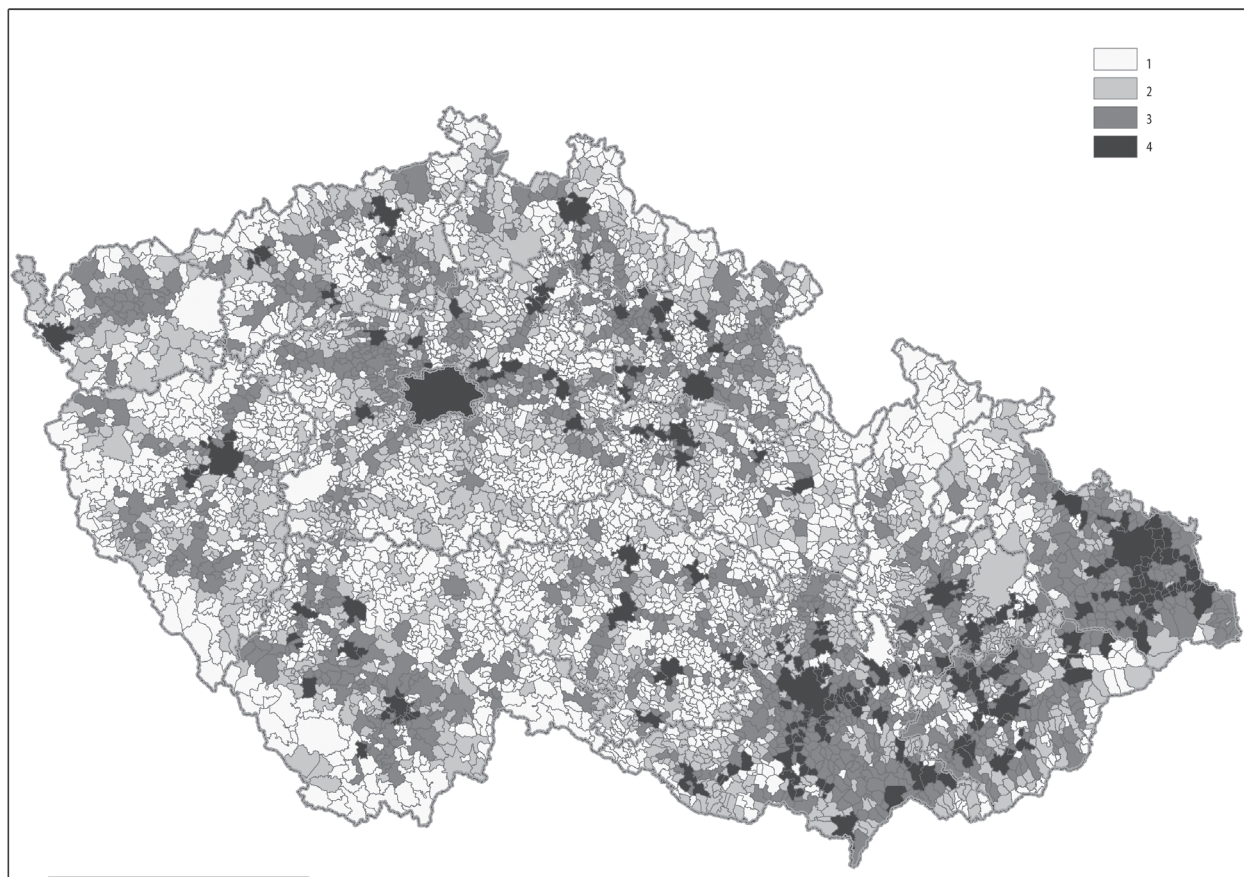
Z hlediska dojížděky do zaměstnání hraje významnou roli rozvíjející se integrovaný dopravní systém ODIS, který je založen na jednotném tarifu, společných

jednotných přepravních podmínkách a koordinovaném jízdním řádu více dopravců. S využitím jednotného tarifu tak lze cestovat s 24-hodinovou jízdenkou a s dlouhodobými jízdenkami.

Vysoká hustota dopravní sítě, velká kumulace obyvatel a rovněž určitá zvyklost v používání veřejné dopravy souvisí s převahou dělnických profesí a se směnným provozem v prvovýrobě. To jsou hlavní faktory, které pozitivně ovlivňují jak nabídku dopravních spojení, tak i míru využívání veřejné dopravy, zejména při dojížděce do zaměstnání. Přesto se Ostravska, stejně jako jiné regiony, potýká s poklesem používání veřejné dopravy a uvažuje se o nutnosti její renesance.

Hodnocení potenciálu dojíždění do zaměstnání

Existence a parametry spojení VHD ovlivňují i situaci na trhu práce, především dostupnost nabízených volných míst a obtížnost dojížděky. Nepohodlí, kom-

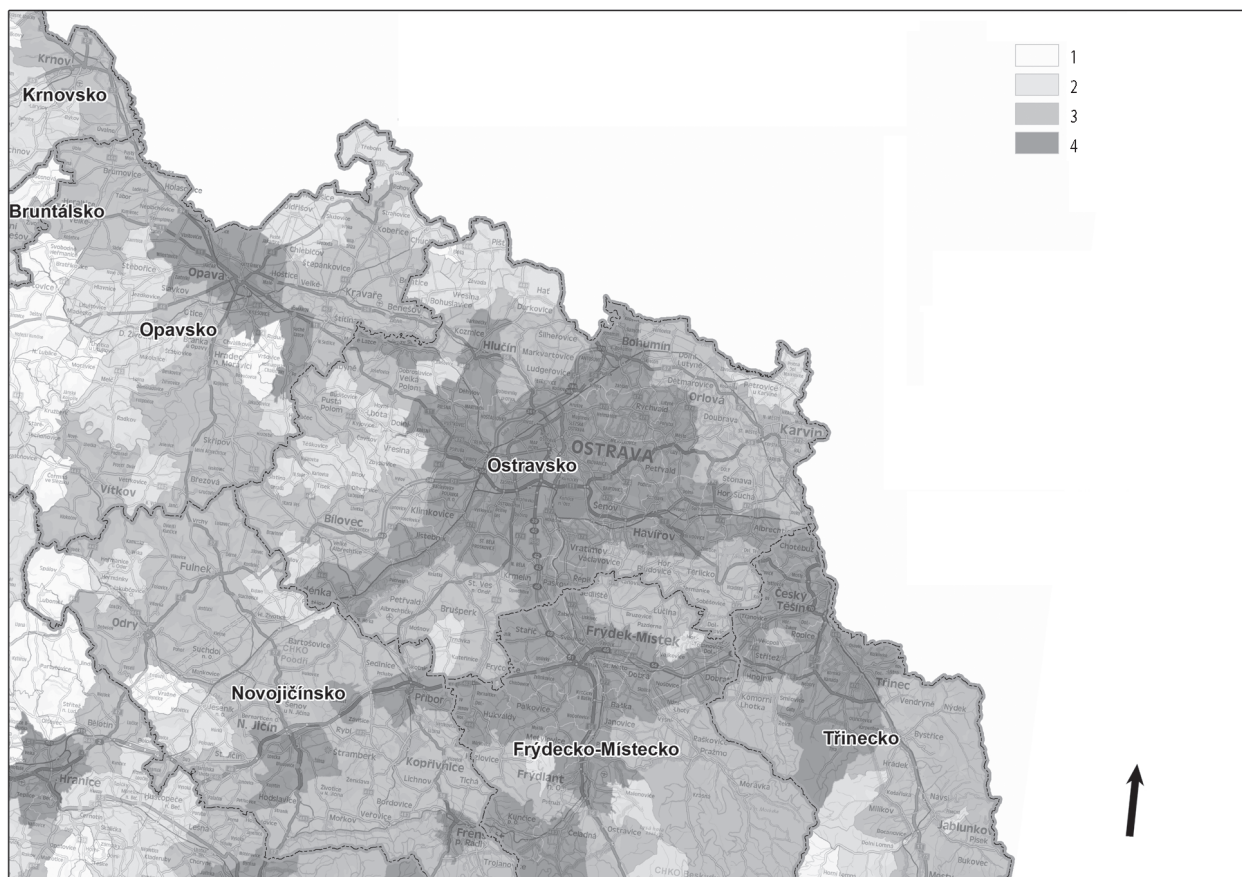


Obr. 3. Podíl obcí dostupných na 8:00 h z celkového počtu obcí do 100 km vzdušnou čarou v ČR. 1: 0 – 2,50 %, 2: 2,60 – 5,00 %, 3: 5,10 – 10,00 %, 4: 10,10 – 34,00 %.

plikovanost spojení a nevhodný čas nabízené dopravy jsou jejími hlavními nedostatky, zatímco cena dopravy zpravidla přijetí nabídky práce neomezuje. Ukazuje se, že pokud je zájemce o zaměstnání ochoten za nabízenou odměnu (a podmíněk) pracovat, hraje cena dopravy jen marginální roli v jeho rozhodování. V každém případě ovšem platí, že při rozhodování o přijetí nabídky volného místa zvažuje zájemce formu dojíždění a podmínky dopravního spojení.

K hodnocení podmínek dojíždění VHD se využívá řada metodických přístupů. Uvedené výsledky se získaly automatizovaným zpracováním jízdních řádů. Výhodou použité metody je zejména možnost detailního studia situace, její pravidelný monitoring a možnost simulování různých vlivů. K základním nevýhodám patří skutečnost, že měří pouze potenciál dojíždění, nikoliv skutečnou situaci a podmínky dojíždějících osob. Při studiu se sleduje dojíždka do zaměstnání na ranní, odpolední a noční směnu.

Testuje se vhodná dojíždka na začátek pracovní doby v 6.00, 7.00, 8.00, 14.00 a 22.00 h. Vedle jednosměrného cestování se sleduje i možnost návratu – provádí se identifikace a popis zpátečního spojení z obce pracoviště do místa bydliště. Podmínky zpátečního dojíždění jsou nastaveny na odjezd z místa pracoviště po 14.00, 15.30, 16.30 h (u pracovní doby začínající v 7.00 nebo v 8.00 h se předpokládá jednosměrný provoz, tedy 8,5 hodiny), v 22.00 a 6.00 h. Ve všech případech se omezuje doba cestování tak, aby nepřekročila 90 minut. Zpracování probíhá na úrovni spojení mezi obcemi nebo částmi obcí. Vytvořená databáze parametrů dopravních spojení VHD je dále zpracovávána a vyhodnocena. Následující data, obrázky a grafy pocházejí ze zpracování jízdních řádů autobusových a vlakových spojení platných od 13. 12. 2009 v aktualizaci stavu pro železniční dopravu ke dni 5. 3. 2010 a pro autobusovou dopravu ke dni 8. 3. 2010.



Obr. 4. Podíl dostupných obcí při dojížďce na 8:00 h na Ostravsku z celkového počtu obcí do 100 km vzdušnou čarou. 1: 0 – 2,60 %, 2: 2,60 – 5,00 %, 3: 5,10 – 10,00 %, 4: 10,10 – 34,00 %. Zdroj: Automapa České republiky 1 : 300 000, 2009

Na obr. 3 je zobrazena dostupnost obce vyjádřená podílem obcí, ze kterých lze dojet do dané obce na 8. hodinu, z celkového počtu v okolí testovaných obcí (do 100 kilometrů mezi centroidy obcí přímou vzdáleností). V ČR je, samozřejmě, nejlepší situace v Praze, do které je možné dojíždět ze 33 % všech obcí vzdálených do 100 km vzdušnou čarou. Existují i další místa s výbornou dostupností. Do nejvyšší kategorie nad 20 % patří krajská města Brno, Ostrava, Hradec Králové a Plzeň. Vysoké hodnoty dostupnosti lze také nalézt u celé řady moravských či slezských měst s výhodnou polohou v dopravní síti, zejména na významných železničních tratích: Otrokovice, Hulín, Přerov, Bohumín a Staré Město (Zlínský kraj), Vyškov, Olomouc, Hranice a Frýdek-Místek. Převahu moravských a slezských měst potvrzuje četnost zástupců ve skupině 20 nejlépe dostupných obcí na 8. hodinu ranní, kde se vyskytují pouze čtyři zástupci z Čech.

Pokud sledujeme i dostupnost na další hodinu (tab. 1), můžeme si všimnout výjimečné situace Ostravy v dojížďce na 2. a 3. směnu (nejlepší v ČR) a 2. místo v dostupnosti na 6.00 h (po Brnu). Tuto situaci lze vysvětlit tradiční podporou VHD pro průmyslové podniky v regionu. Z tohoto pohledu je na opačné straně Hradec Králové, který vykazuje vysoký propad dostupnosti na 6.00 a 22.00 h ve srovnání s jinými časy, což ukazuje na nízkou podporu zejména třísměnného provozu.

Na obr. 4 je dobře patrné zázemí Ostravy s vysokou dostupností VHD, expandované podél koridorů přes Havířov do Českého Těšína a dále do Třince, další do Frýdku-Místku a jeho zázemí, a rovněž významný železniční koridor ke Studénce. Některé silniční koridory dobře korespondují s dostupností, zejména již zmíněná R56 (Ostrava – Frýdek-Místek), I/48 v úseku Příbor – Třinec. Naproti tomu I/11 nevykazuje po celé délce takovou dostupnost (zejména střední část mezi

Tab. 1. Pořadí krajských měst ČR podle procentuálního podílu dostupných obcí do 100 km na 8.00 h a dostupnost na další hodiny

Pořadí v ČR	Krajské město	6.00 h [%]	7.00 h [%]	8.00 h [%]	14.00 h [%]	22.00 h [%]
1.	Praha	20,1	32,0	33,4	20,3	11,3
2.	Brno	22,9	26,6	27,7	19,5	12,7
3.	Ostrava	21,3	22,3	24,7	20,8	16,7
7.	Hradec Králové	12,5	18,8	20,4	14,2	3,0
8.	Plzeň	15,9	15,7	20,0	14,2	8,7
15.	Olomouc	14,3	20,7	18,8	12,7	6,3
18.	České Budějovice	12,0	15,7	18,1	13,2	5,5
23.	Pardubice	13,5	16,7	16,8	11,3	2,7
63.	Zlín	11,5	14,5	13,7	11,8	6,5
91.	Jihlava	9,1	11,6	12,8	8,2	2,2
93.	Ústí nad Labem	11,2	13,3	12,8	10,8	6,0
194.	Liberec	6,8	6,3	10,6	6,0	3,8
341.	Karlovy Vary	6,8	8,6	8,8	6,3	3,2

Tab. 2. Pořadí 10 nejlepších obcí v Moravskoslezském kraji podle procentuálního podílu dostupných obcí do 100 km na 8.00 h a dostupnost na další hodiny

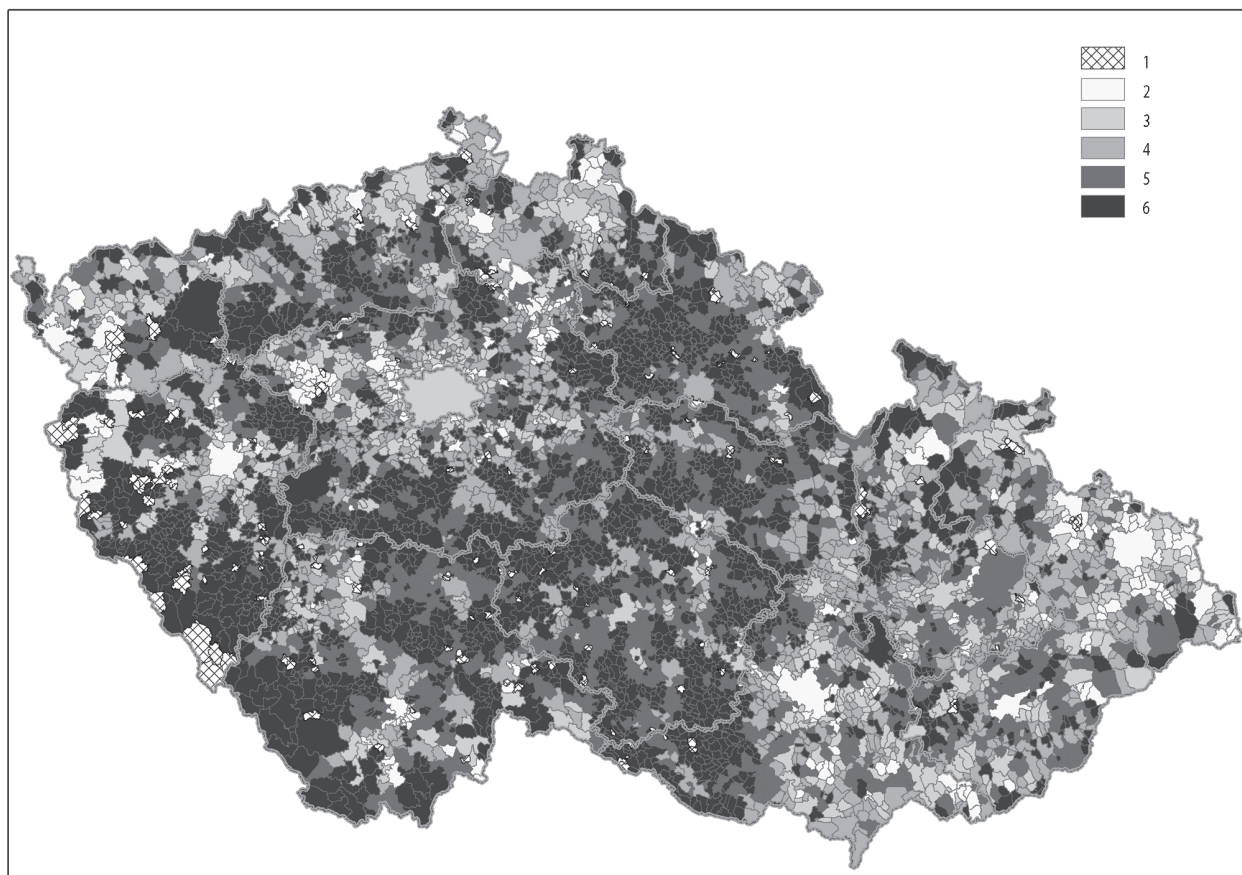
Pořadí v ČR	Obce	6.00 h [%]	7.00 h [%]	8.00 h [%]	14.00 h [%]	22.00 h [%]
3.	Ostrava	21,3	22,3	24,7	20,8	16,7
12.	Bohumín	16,8	17,1	19,4	17,1	12,8
17.	Frýdek-Místek	15,2	16,9	18,2	17,0	9,9
24.	Sviadnov	13,2	14,0	16,6	11,1	7,9
25.	Paskov	14,1	14,8	16,2	13,1	10,1
28.	Opava	8,9	11,9	15,8	10,7	6,6
32.	Havířov	16,4	15,1	15,7	16,4	12,8
34.	Dobrá	12,7	11,7	15,2	10,8	8,1
39.	Žabeň	13,1	13,8	14,9	11,2	4,5
43.	Nošovice	13,4	11,8	14,7	9,7	8,7

Velkou Polomí a Komárovem), stejně jako prostor kolem vodní nádrže Těrlicko před Českým Těšínem, kde je dopravní koridor posunut severně přes Albrechtice a Chotěbuz.

Tabulka 2 dokumentuje situaci nejlepších obcí na Ostravsku vybraných podle výše dostupnosti VHD na dané časy. Opava se vyznačuje zjevně odlišným profilem, na rozdíl od jiných obcí orientovaných na vícesměnný provoz má silnou dostupnost pouze na 8.00 h, v ostatní sledované časy má velmi slabou dostupnost. Jistým překvapením je i pozice Havířova, tradičně vnímaného jako rezidenční komplex s minimálním vlastním průmyslem a možností zaměstnání,

přesto vykazuje dobrou dostupnost i na začátek 2. či 3. směny.

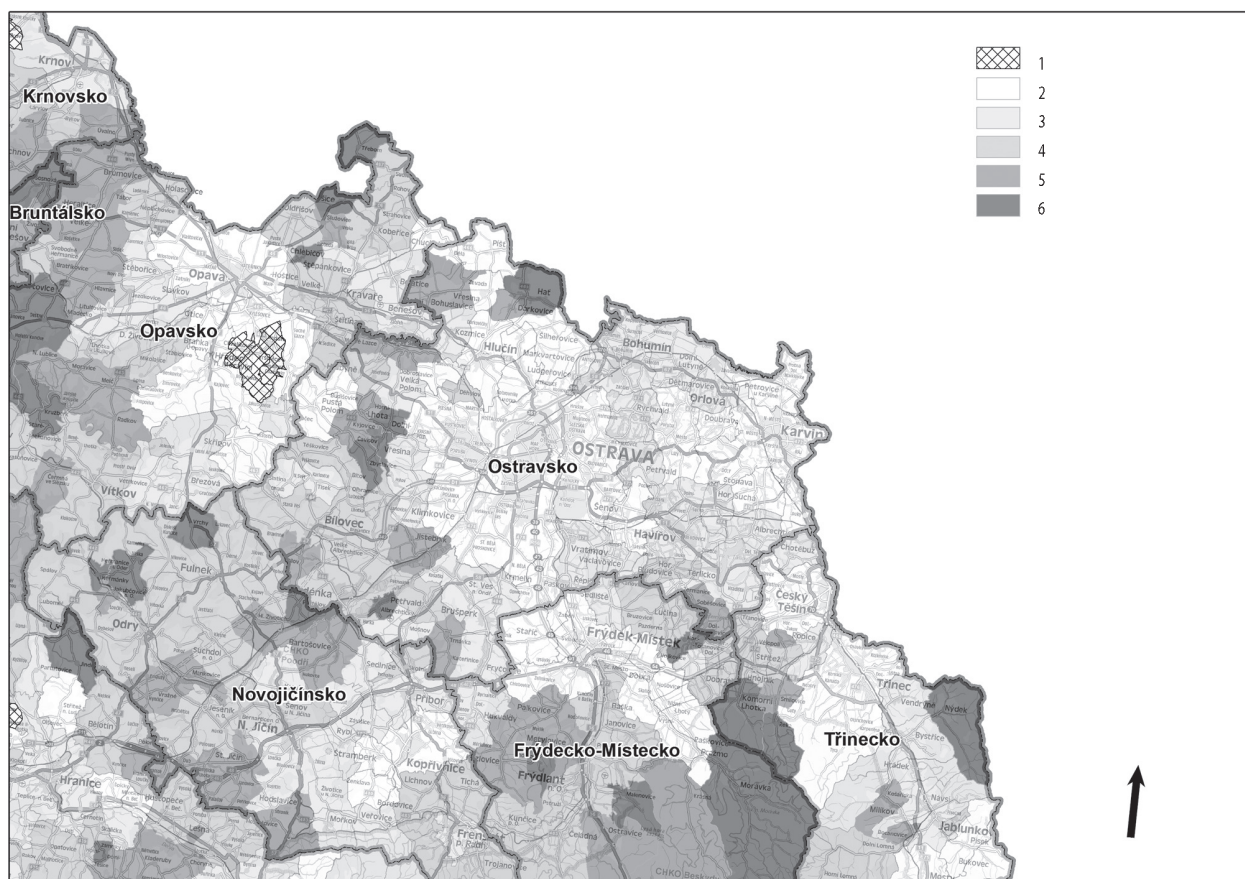
Uvedené výsledky hodnotí pouze dojíždění jedním směrem. Z výsledků testování a hodnocení v ČR (Šeděnková a kol., 2009) vyplynulo, že takové hodnocení nemusí stačit. Výsledky za ČR a jednotlivé kraje shrnuje tab. 3. Míra nevratnosti je definována jako podíl počtu obcí dostupných tam i zpět a počtu obcí dostupných jen v jednom směru. Udává, z kolika procent dostupných obcí není možnost návratu. Do výpočtu za kraje a ČR nevstupovaly záznamy pro obce, kam není možné na danou hodinu vůbec dojet.



Obr. 5. Míra nevratnosti spojení při dojížďce do obcí na 14.00 h a návratu po 22.00 h v ČR. 1: nedostupné obce, míra nevratnosti spojení: 2: 0 – 50,00 %, 3: 50,10 – 75,00 %, 4: 75,10 – 90,00 %, 5: 90,10 – 99,90 %, 6: 100 %.

Tab. 3. Průměrná míra nevratnosti v krajích ČR

NUTS3/ČR	Míra nevratnosti [%]				
	6.00 h	7.00 h	8.00 h	14.00 h	22.00 h
Hlavní město Praha	6,5	19,8	24,0	51,6	5,2
Středočeský kraj	28,7	43,6	51,0	86,0	10,7
Jihočeský kraj	36,3	46,8	62,3	90,6	5,8
Plzeňský kraj	32,9	45,7	60,9	91,0	12,6
Karlovarský kraj	17,0	38,8	45,2	80,8	4,8
Ústecký kraj	21,7	36,9	46,3	88,4	8,8
Liberecký kraj	23,6	39,3	49,5	85,3	7,5
Královéhradecký kraj	29,2	42,8	56,3	95,1	8,5
Pardubický kraj	39,3	57,4	65,3	94,6	14,6
Vysočina	37,9	60,2	70,2	96,7	11,9
Jihomoravský kraj	23,8	35,6	48,9	86,4	6,8
Olomoucký kraj	25,5	43,7	52,9	85,8	12,2
Zlínský kraj	23,1	44,0	54,1	87,8	10,4
Moravskoslezský kraj	20,9	39,0	49,7	77,0	8,3
Česká republika	29,4	45,2	56,0	89,0	9,7



Obr. 6. Míra nevrtnosti spojení při dojíždce do obcí na 14.00 h a návratu po 22.00 h na Ostravsku. 1: nedostupné obce, míra nevrtnosti spojení: 2: 0 – 50,00 %, 3: 50,10 – 75,00 %, 4: 75,10 – 90,00 %, 5: 90,10 – 99,90 %, 6: 100 %. Zdroj: Automapa České republiky 1 : 300 000, 2009

V ČR je míra nevrtnosti při dojíždění na 6.00 h průměrně 29 %, tj. v průměru z 29 % obcí, kam existuje možnost dojíždět, se nelze za vhodných podmínek dostat zpět. Na pozdější hodiny (7.00 h či 8.00 h) je výsledek o něco horší, což souvisí s požadavkem návratu ze zaměstnání po odpolední špičce. Největší změnu zaznamenávají spojení na 14.00 h, kde činí pokles téměř 89 %. To znamená, že téměř 90 % obcí nemá zajištěnou VHD zpět po skončení 2. směny.

Nejmenší průměrný pokles dostupných obcí v ČR je v případě dojíždění na 22.00 h, kdy počet nedostupných obcí kvůli cestě zpět nedosahuje ani 10 %. Důvodem je skutečnost, že zpáteční spoj již koinciduje s ranní dojíždkou a začínající špičkou v ranní dopravě. Je rovněž potřebné vzít v úvahu skutečnost, že dojíždka na 3. směnu je již značně selektivní a je zajištěna jen do skutečně významných míst (resp. směrů).

Pokud posuzujeme situaci v jednotlivých krajích, zjistíme, že nejhorší situace je v kraji Vysočina a v Pardubickém kraji prakticky pro všechny časy. Následuje Plzeňský a Jihočeský kraj. Zjevnou polaritu má Středočeský kraj, kde se jeví výraznější pokles dostupnosti v hraničním pásu s okolními kraji. Praha dosahuje výrazně nižších hodnot než ostatní kraje, což je dáno jejím mimořádným postavením i geografickou polohou. Z ostatních krajů nejlépe vychází Karlovarský, případně Jihomoravský a Ústecký kraj.

V případě dojíždění na 14.00 h vycházejí nejlépe Moravskoslezský a Karlovarský kraj, kde se průměrná míra nevrtnosti pohybuje mezi 77 – 80 %. K největším poklesům dostupných obcí při dojíždce na odpolední směnu dochází v kraji Vysočina, v průměru více jak 96 %, následují Královéhradecký a Pardubický kraj.

Z obr. 5 je patrné, že ke změnám nedochází v tak velké míře u příhraničních obcí, mimo významného pásma Šumavy a částečně Českého lesa. Větší je vazba k vnitřním perifériím státu. Situace na Moravě a ve Slezsku se jeví lepší než v Čechách (tab. 2), dobrá situace je rovněž v zázemí velkých měst – Praha, Brno, Ostrava, Plzeň, Olomouc a Liberec.

Odpolední směna je ve srovnání s ranní směnou dostupná v menší míře. Projevuje se zde vysoká míra nevratnosti spojení, která je způsobena návratem z obce zaměstnání do místa bydliště po skončení odpolední směny, tedy po 22.00 h, kdy je dopravní obsluha na nízké úrovni, zejména z důvodu nerentability spojů.

V případě Ostravska jsou nedostupné obce (z důvodu nesnadnosti návratu do bydliště) rozptýleny na západním okraji Ostravska a v jeho širším okolí (obr. 6).

Nejnižší míry nevratnosti spojení jsou dokumentovány pro 22.00 h. Souvislejší území s dostupnými obcemi jsou zejména na Moravě, v okolí Prahy a v severních Čechách.

* * *

Dojížděka do zaměstnání představuje jednu z hlavních forem mobility osob. Podíl veřejné dopravy na zajištění dojížděky je stále velmi významný a podmiňuje chování a mobilitu zejména sociálně slabší části obyvatelstva.

Historický vývoj Ostravska podmínil rozvoj husté železniční i silniční dopravní sítě. Nedávné připojení na dálniční síť posiluje vnější vazby tohoto regionu, nicméně pro dopravu do zaměstnání je zásadní dobudování integrovaného dopravního systému ODIS, dostavba některých hlavních komunikací, přeložky a zkapacitnění dalších staveb a cílená politika města a Moravskoslezského kraje v podpoře využití veřejné dopravy. Do budoucna lze rovněž počítat s rozvojem nových přepravních systémů, kde bude možné vhodně skloubit individuální automobilovou dopravu a veřejnou dopravu (např. systém *Park and Ride*).

Pro studium situace se použila zejména analýza jízdních řádů veřejné hromadné dopravy v ČR, kdy se sledovala možnost dojížděky do zaměstnání na ranní, odpolední a noční směnu. Vedle jednosměrného cestování se rovněž sledovala i možnost návratu ze zaměstnání, tedy existence a parametry vhodného zpátečního spojení z obce pracoviště do místa bydliště.

Výsledky studie jízdních řádů VHD v České republice ukazují dobrou dostupnost části krajských měst, ukazují i na výhody některých menších měst a obcí díky jejich poloze v hierarchii dopravních sítí. Specifika

Ostravy se promítají do 1. místa v celé ČR v dostupnosti na 2. a 3. směnu. Na Ostravu navazuje řada obcí v zázemí Ostravy, tvořící zčásti ostravská suburbia, a obce podél významných dopravních koridorů na Frýdek-Místek, Studénku a Těšín. Lze pozorovat rovněž určité odchylky ve významu dopravní sítě posuzované z hlediska technické infrastruktury a z hlediska veřejné dopravy. Další část analýzy se zabývá dostupností obcí VHD se zajištěnou vhodnou dopravou zpět. Významné rozdíly v čase sledování se promítají i do změn v regionální situaci. V každém případě se ukazuje, že je pro hodnocení reálných možností dojíždění do zaměstnání veřejnou dopravou nezbytné sledovat i dojížděku zpět.

Data a přístup k programovému jádru byly získány od CHAPS, spol. s r. o. Projekt je podporován Ministerstvem práce a sociálních věcí ČR. Publikace vznikla za finančního příspěví grantu GAČR GA 403/09/1720 Industriální město v postindustriální společnosti a grantu VŠB-TUO SGS Prostorové metriky demosociálních změn v urbánním prostředí.

Literatura

- Dojížděka za prací a do škol v Moravskoslezském kraji (na základě výsledků SLDB 2001). Praha : Český statistický úřad, 2004. <http://www.czso.cz/xt/edicniplan.nsf/p/13-8129-04>.
- Haml, M.: Geografická organizace společnosti v České republice: Transformační procesy a jejich obecný kontext. Praha : Univerzita Karlova, 2005, 147 s. ISBN 80-86746-02-X.
- Ivan, I., Tvrđý, L.: Změny v prostorovém pohybu obyvatelstva Moravskoslezského kraje. In: Zvyšování konkurenceschopnosti aneb Nové výzvy pro rozvoj regionů, států a mezinárodních trhů. Sborník. Ostrava: VŠB – TU, 2007, s. 167 – 190. ISBN 978-80-248-1554-1. http://gisak.vsb.cz/~iva026/source/prispevek_Ekf.pdf.
- Nečas, B., Andryšek, Z., Krejčí, M., Datinská, M., Kreutz, M.: Koncepce rozvoje dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje – vyhodnocení programového dokumentu z r. 2004. Ostrava, 2008, 134 s. http://verejna-sprava.kr-moravskoslezsky.cz/zip/dop_01_dopravnikoncepte_uplnazprava.pdf
- Šeděnková, M., Horák, J., Ivan, I., Fojtík, D.: Hodnocení rozdílů při sledování dojížděky do zaměstnání jedním či oběma směry. In: Symposium GIS Ostrava. Sborník. Ostrava, 2009, 13 s. ISBN 978-80-7392-031-9.

Doc. Dr. Ing. Jiří Horák, jiri.horak@vsb.cz
Ing. Igor Ivan, PhD., igor.ivan@vsb.cz
**Institut geoinformatiky Hornicko-geologické fakulty
Vysoké školy báňské – Technické univerzity v Ostravě,
17. listopadu 15, 708 33 Ostrava-Poruba**