Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích
Pedagogická fakulta
katedra geografie

Vlastimil BENEŠ

Časová dostupnost středisek veřejné správy v kraji Vysočina veřejnou hromadnou dopravou

Diplomová práce

Knihovna JU-PF
3115178205

Vedoucí práce: Mgr. Stanislav Kraft

České Budějovice, 2008

Tuto práci věnuji svým rodičům za jejich starostlivost, obětavost a trpělivost během mého dosavadního života, manželce Evě za lásku a podporu nejen při psaní této práce.

Rád bych touto cestou upřímně poděkoval vedoucímu diplomové práce panu Mgr. Stanislavu Kraftovi za jeho rady, připomínky, pomoc a trpělivost, kterou projevil při zpracování této práce.

Prohlašuji, že svoji diplomovou práci jsem vypracoval samostatně pouze s použitím pramenů a literatury uvedených v seznamu citované literatury.

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své diplomové práce, a to v nezkrácené podobě ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejích internetových stránkách.

Datum **Podpis studenta**

2.5.2008

ANOTACE:

Tato diplomová práce se zabývá analýzou časové dostupnosti středisek veřejné správy v kraji Vysočina. Časová dostupnost středisek je sledována na základě veřejné hromadné dopravy zahrnující autobusovou a železniční dopravu. Úvodní kapitoly se věnují cílům práce a přehledu publikované literatury. V kapitole „metodika zpracování" jsou popsány metody výběru střediska a základní dva dopravněgeografické pojmy – dopravní dostupnost a dopravní obslužnost. Následující kapitola se věnuje postavení a významu dopravy v prostoru a hodnocení současného stavu dopravy ve světě a zejména pak v České republice. Následující kapitola se zabývá vybranými dopravněgeografickými charakteristikami kraje Vysočina. Poslední kapitola obsahuje hodnocení časové dostupnosti vybraných středisek z příslušných obcí kraje Vysočina.

SUMMARY:

This dissertation is concerned with the analysis of time accessability of public administration service departments in the Vysocina region. The time accessability is being followed based upon the public transporation services including bus and train transportation. The opening chapters are dedicated to objects of the work and to the list of published literature. In the chapter called „ methodics of processing" methods of the department selection and two basic transportgeographical definitions – transportation accessability and transportation servicing, are being described. Following chapter is devoted to the position and the importance of the transportation in space and to the evaluation of the current status of transportation in the world and especially then in the Czech Republic. The next chapter handles selected transportgeographical characteristics of the Vysocina region. The last chapter includes the evaluation of the time accessability of chosen departments from particular towns of Vysocina region.

OBSAH:

1. ÚVOD A CÍLE PRÁCE 7

2. ROZBOR LITERATURY 9
2. 1. Zahraniční literatura 9
2. 2. Česká a slovenská literatura 9

3. METODIKA ZPRACOVÁNÍ 11
3. 1. Výběr středisek 11
3. 2. Použitá metodika a datové zdroje 12
3. 3. Dopravní dostupnost a dopravní obslužnost 14

4. DOPRAVA A GEOGRAFIE DOPRAVY 17
4. 1. Postavení a význam dopravy v prostoru 17
4. 2. Geografie dopravy 20
4. 3. Doprava ve světě 22
4. 4. Doprava v České republice 24
4. 4. 1. Dopravní systém České republiky 24
4. 4. 1. 1. Železniční doprava 24
4. 4. 1. 2. Silniční doprava 26
4. 4. 1. 3.Letecká doprava, vnitrozemská plavba, potrubní doprava 28
4. 4. 2. Vývoj přepravního trhu v České republice 29
4. 4. 3. Dopravní politika České republiky 33

5. VYBRANÉ GEOGRAFICKÉ CHARAKTERISTIKY KRAJE VYSOČINA 37
5. 1. Vymezení a poloha 37
5. 2. Vybrané fyzickogeografické charakteristiky 38
5. 3. Vybrané sociogeografické charakteristiky 39
5. 3. 1. Obyvatelstvo 39
5. 3. 2. Sídelní systém 43
5. 3. 3. Zemědělství 45
5. 3. 4. Průmysl 46
5. 3. 5. Služby 47
5. 3. 6. Cestovní ruch 48
5. 4 . Doprava 49
5. 4. 1. Železniční doprava 49
5. 4. 2. Silniční doprava 53

6. HODNOCENÍ ČASOVÉ DOSTUPNOSTI A DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI STŘEDISEK ORP VEŘEJNOU HROMADNOU DOPRAVOU Z OBCÍ PŘÍSLUŠNÝCH SPRÁVNÍCH OBVODŮ V KRAJI VYSOČINA 61

7. HODNOCENÍ ČASOVÉ DOSTUPNOSTI A DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI KRAJSKÉHO MĚSTA JIHLAVY Z OBCÍ KRAJE VYSOČINA 85

8. ZÁVĚR 92
9. SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY A PRAMENŮ 94
10. PŘÍLOHY 96

1. ÚVOD A CÍLE PRÁCE

Doprava ovlivňuje život každého jedince již od počátku lidstva. Význam dopravy neustále vzrůstá a hraje důležitou roli při výběru místa bydliště či při volbě zaměstnání. I přes nárůst individuální automobilové dopravy má veřejná hromadná stále svůj nezastupitelný význam, zejména při dojížďce do zaměstnání, do škol a při cestování za službami. Navržené téma diplomové práce pojednává o stavu veřejné hromadné dopravy v kraji Vysočina, tedy v kraji, jenž je mým domovem. I na základě této skutečnosti jsem se rozhodl k zpracování diplomové práce s touto problematikou.

Cílem této práce je poskytnout zhodnocení časové dostupnosti středisek veřejné správy v kraji Vysočina. Časová dostupnost byla sledována na základě veřejné hromadné dopravy zahrnující autobusovou a železniční dopravu. Přestože je cílem práce hodnocení časové dostupnosti středisek, je práce rozšířena o hodnocení dopravní obslužnosti sídel kraje Vysočina. Ta byla sledována na základě počtu spojů mezi středisky, které tak dávají alespoň základní představu o dopravní obslužnosti středisek.

Prvním cílem je samotné seznámení se s literaturou o problematice dopravní dostupnosti a dopravní obslužnosti. Úvodní část práce je tak věnována rozboru použité literatury.

Dalším úkolem práce je vymezení středisek dojížďky a jejich dopravně spádových regionů. Jako střediska dojížďky byly vybrány krajské město Jihlava a obce s rozšířenou působností (dále jen ORP) v kraji Vysočina, také s ohledem na II. fázi reformy územně správního členění, která měla odstranit chyby vzniklé po rozčlenění České republiky na okresy z roku 1989 a přiblížit občanům veřejnou správu. Dopravně spádovými regiony se tak staly v případě ORP jejich příslušné správní obvody (dále jen SO ORP) a v případě Jihlavy, jako krajského města, celé území kraje Vysočina. V této části práce je dále věnována pozornost možným metodám výběru střediska, metodice zpracování a způsobu získání dat potřebných k analýze časové dostupnosti a dopravní obslužnosti jednotlivých sídel kraje Vysočina. V této části práce je věnována, i s ohledem na téma práce, pozornost dvěma základním dopravněgeografickým kategoriím – dopravní dostupnosti a dopravní obslužnosti.

Následující kapitola se zabývá významem a postavením dopravy v prostoru. Větší pozornost je věnována dopravnímu systému České republiky a vývoji přepravního trhu v České republice po roce 1989. Tato kapitola dále zahrnuje pohled do historie jednotlivých druhů dopravy na našem území.

Nezbytnou podmínkou pro vlastní hodnocení časové dostupnosti a dopravní obslužnosti vybraných středisek je vypracování dopravněgeografické charakteristiky kraje Vysočina s důrazem na aspekty související s problematikou veřejné hromadné dopravy.

Posledním cílem je hodnocení časové dostupnosti jednotlivých ORP a krajského města Jihlavy na základě získaných dat. Na toto hodnocení navazuje hodnocení dopravní obslužnosti sídel jednotlivých SO ORP, resp. kraje.

Obecně se dají předpokládat nižší hodnoty průměrné časové dostupnosti u středisek ORP, jenž leží ve správních obvodech s menší rozlohou, s centrální polohou ORP v rámci správního obvodu. Příznivější výsledky hodnocení dostupnosti ORP se dají očekávat u správních obvodů s vysokým podílem obyvatel žijících přímo v ORP. A opačné znaky správních obvodů budou potom působit nepříznivé hodnoty dostupnosti středisek. U hodnocení dopravní obslužnosti sídel lze očekávat koncentraci nejlépe obsloužených sídel v zázemí středisek dojížďky a při hlavních komunikacích v kraji. Naopak nejhůře obslužná sídla lze očekávat při hranicích území správních obvodů, resp. kraje a mimo dosah významnějších komunikací na území správních obvodů, resp. kraje.

2. ROZBOR LITERATURY

2. 1. ZAHRANIČNÍ LITERATURA

Podkladem při tvorbě této kapitoly se stala především monografie J. Hůrského (Hůrský 1978). Časová dostupnost je brána pouze jako jeden z dílčích ukazatelů dopravní dostupnosti, i proto se mnoho o tomto tématu neobjevuje. Proto se v tomto přehledu objevují zahraniční autoři, kteří se zabývali obecně regionalizací v geografii dopravy.

Podle J. Hůrského lze zmínit zahraniční autory podle váhy přínosu v pořadí – F. Green, A. A. Säntti, S. Godlund, E. Lluch. Britský geograf F. Green (Green 1953) se ve svých publikacích věnoval především studiu regionů Velké Británie. Podle Greenovy metody lze členění na spádové oblasti služeb nahradit s dostatečnou přibližností členěním na spádové oblasti veřejné osobní dopravy. Ve svých pracích zavádí pojem „hinterland". Tímto pojmem se nerozumí sféra bezprostředního vlivu města, ale celá spádová oblast, kde dochází ve spádu ke zvratu, tj. převaze vlivu sousedního města. Dnes požívaný termín „nodální oblast" má stejný význam jako pojem „hinterland" v minulosti.

Dalším kdo se problémem oblastního členění zabýval byl finský geograf A. A. Säntti, jenž jako první rozčlenil celé území Finska pomocí předělu osobní dopravy. Oblasti vymezoval na základě frekvence spojů autobusové dopravy.

Významně na tyto geografy navazuje S. Godlund (1956), který se podrobně zabýval přehledem různých pojetí měření střediskovosti. Oblast Katalánska rozčlenil na oblasti dopravního spádu E. Lluch (1970).

Oblastní členění založené na časové dosažitelnosti je v Hůského monografii věnována pouze malá zmínka o T. Lijewskim (T. Lijewsky 1962) a Ch. Claussovi (Ch. Clauss 1964). Oba pracovali podrobně pouze na úrovni krajů. Lijewského mapa vojvodství Bialystok našla uplatnění v regionálním atlase vojvodstva, zatímco Claussova mapa o kraji Cottbus zůstala neuveřejněna. Podle Hůrského je s podivem, že nebylo uveřejněno více podobných prací, když izochronické mapy byly po tak dlouhou dobu oblíbeným námětem geografů dopravy v mnoha zemích.

Ze současných geografů lze jmenovat zejména R. Vickermana (Vickerman 1998), který se ve své práci věnuje rozvoji vysokorychlostních železnic v Evropě a jejich prostorových dopadů na časovou dostupnost jádrových aglomerací.

2. 2. ČESKÁ A SLOVENSKÁ LITERATURA

Literatury vztahující se k problematice daného tématu je obecně málo. Spíše se dají dohledat odborné publikace, které píší o geografii dopravy obecně. S novou reformou územně správního členění přibývá odborných článků v periodikách věnujících se dopravní dostupnosti středisek jednotlivých územních jednotek

Mezi stěžejní literaturu, týkající se obecného úvodu do problematiky geografie, lze zařadit monografie O. Šlampy (Šlampa 1967) a J. Brinkeho (Brinke 1999). Vůbec první vydanou publikací, věnujícímu se tomuto tématu, byla monografie O. Šlampy. Je rozdělena na dvě části – všeobecnou a speciální. Všeobecná část pojednává v jednotlivých

kapitolách o podnětech a ekonomické podstatě dopravy; o předmětech, úkolech a metodách dopravní geografie. Dále se věnuje základním pojmům dopravy, vlivu geografických činitelů na dopravu a klasifikaci dopravy. Ve speciální části jsou rozčleněny a popisovány jednotlivé druhy dopravy. Na práci O. Šlampy navazuje J. Brinke (Brinke 1999). Jeho publikace obsahuje kapitoly o geografii dopravy a spojů; o dopravních systémech; o metodách hodnocení dopravy. Nejobsáhlejší částí publikace je celosvětový přehled jednotlivých dopravních odvětví. Poslední kapitola zkoumá vliv dopravy na životní prostředí.

Další významnou publikací, v této práci již zmiňovaná, je monografie J. Hůrského (Hůrský 1978) o problematice dopravněgeografické regionalizace. Kromě teoretických vysvětlení pojmů dopravního spádu a předělu nabízí přehled zahraniční literatury pojednávající o různých pohledech na dopravní regionalizaci . Velká část monografie se věnuje metodice oblastního členění území dopravního spádu z hlediska různých mír dopravní dostupnosti.

Z dalších autorů věnujících se dopravní problematice je třeba uvést S. Mirvalda (Mirvald 1999, 2000, 2001). Jeho třídílná publikace Geografie dopravy se věnuje obecné geografii dopravy. V prvním díle (1999) lze nalézt obecně teoretické poznatky o dopravě od postavení dopravy v národohospodářském sektoru, zákonitostí prostorového rozmístění dopravních sítí až po dopravní dostupnost a dopravní regionalizaci. Železniční a silniční dopravu v celosvětovém i národním měřítku řeší podrobně druhý díl Geografie dopravy (2000). Ve třetím díle je pozornost věnována zbývajícím druhům dopravy, tj. námořní dopravě, vnitrozemské plavbě, letecké dopravě.

V současnosti se problematice geografie dopravy věnuje D. Michniak. Ve své disertační práci (Michniak 2002) řeší dopravní dostupnost okresních měst na Slovensku podle 6 dílčích ukazatelů dostupnosti. Stejnou problematikou dopravní dostupnosti obcí s rozšířenou působností se zabývali P. Tonev (Tonev 2007) a ve své diplomové práci H. Joklová (Tonev, Joklová 2007). Dostupnost je vyhodnocena na základě metod, které ve své práci využil D. Michniak (Michniak 2002) a je aplikována na příkladu SO ORP „moravských" krajů. Ze současných českých geografů lze dále uvést zejména M. Maradu (Marada 2003), jehož práce se věnuje problematice dopravní střediskovosti, hierarchizaci středisek a souvislostem mezi dopravními a komplexními hierarchiemi středisek. Dalším, kdo se v současnosti věnuje problémům geografie dopravy, zejména pak tématu dopravy ve venkovském prostoru v regionu NUTS II Jihovýchod, je D. Siedenglanz (Seidenglanz 2007). Velkou inspirací pro mě byla též diplomová práce S. Krafta (Kraft 2007), která se podrobně zabývá geografickými aspekty organizace veřejné hromadné dopravy v Karlovarském kraji.

3. METODIKA ZPRACOVÁNÍ

Následující kapitola popisuje postup práce, který vede k dosažení stanovených cílů. Úvodní kapitola se věnuje problematice vymezování středisek dojížďky. Následující kapitola popisuje postup práce od způsobu získání dat až po zanesení zaznamenaných výsledků do map, které jsou součástí příloh. V poslední části této kapitoly jsou popisovány dvě základní dopravněgeografické kategorie – dopravní dostupnost a dopravní obslužnost. Především je věnována pozornost dopravní dostupnosti, neboť její hodnocení je cílem této diplomové práce.

3. 1. VÝBĚR STŘEDISEK

Prvním úkolem práce bylo vymezení potencionálních středisek dojížďky. Jako střediska dojížďky byly zvoleny obce s rozšířenou působností (dále jen ORP) a krajské město Jihlava. Jako střediska dojížďky tak byly učeny ORP: Bystřice nad Pernštejnem, Havlíčkův Brod, Humpolec, Chotěboř, Jihlava, Moravské Budějovice, Náměšť nad Oslavou, Nové Město na Moravě, Padov, Pelhřimov, Světlá nad Sázavou, Telč, Třebíč, Velké Meziříčí a Žďár nad Sázavou. Za dopravně spádové regiony jednotlivých ORP byly určeny jejich správní obvody (dále jen SO ORP). V případě dojížďky do Jihlavy, jako krajského města, bylo dopravně spádovým regionem zvoleno celé území kraje Vysočina.

Výběr ORP jako středisek dojížďky byl brán také s ohledem na jeden ze základních cílů reformy územněsprávního členění, kterým mělo být přiblížení veřejné správy občanům. ORP představují nový typ obcí vykonávající státní správu v přenesené působnosti. Vznikly k 1. 1. 2003 v rámci reformy územní veřejné správy a vykonávají státní správu v oblasti financí, školství, kultury, obecné správy, živnostníků, stavebního řádu, obnovy a krizového plánování, zemědělství a ochrany životního prostředí.

Reforma územní veřejné správy proběhla ve dvou fázích. Jejím výsledkem bylo vytvoření vyšších územněsprávních celků. Podle zákona č. 347/1997 Sb. byly v její I. fázi vytvořeny kraje jako regionální úrovně. Ve II. fázi této reformy byly zákonem č. 314/2002 stanoveny ORP jako „mikoregionální" úrovně správy. SO ORP byly vymezeny podle vyhlášky 382/2002 Sb. výčtem obcí, které do jednotlivých ORP spadají. Přehled těchto obcí je zobrazen v příloze č. 1.

V předešlých pracích lze vypozorovat různé metody při výběru střediska.

1. **Výběr středisek podle dopravních ukazatelů** (např.: S. Řehák, J. Hůrský, M. Kozanecká, M. Marada) – vzhledem k členění oblastí podle spádu dopravy, se tento postup jeví logicky, byť s vědomím toho, že u některých středisek může být dopravní význam oproti komplexnímu významu posílen a naopak. Možností pro takové vymezení středisek je například metoda S. Řeháka, který

vymezuje střediska podle počtu končících spojů. Obdobnou metodu zvolila pro výběr středisek i M. Kozanecka, která zohledňuje více význam začínajících spojů v daném středisku. Patrně nejkomplexnější zhodnocení středisek na základě dopravních ukazatelů uvádí J. Hůrský. Střediska byla hodnocena na základě dopravní polohy sídla v síti, celkového počtu a kapacitě spojů hromadné dopravy, kapacity individuální automobilové dopravy, objemu vykládky železniční dopravy, zaměstnanosti v sektoru dopravy, subjektivního hodnocení úrovně nádraží a exponovanosti polohy střediska.

2. **Výběr středisek podle komplexních ukazatelů** (např.: M. Hampl, J. Janoušková) – někteří autoři přisuzují spíše význam komplexním ukazatelům, které již ve své podstatě předpokládají významnou hiearchii jednotlivých zkoumaných středisek. J. Janoušková (Čekal, Janoušková 2000) vymezuje střediska dojížďky podle metodiky Terplanu (1994), jenž je vymezena na základě těchto kritétií:

    1. komplexní funkční velikost (KFV)[1] středisek musí být alespoň 2000
    2. počet ekonomicky aktivních obyvatel střediska je minimálně 1000
    3. středisko musí vykazovat aktivní bilanci dojížďky do zaměstnání
    4. populační velikost zázemí musí být nejméně 1500 obyvatel
    5. populační velikost celého obvodu musí být nejméně 3000 obyvatel a zahrnovat alespoň tři další obce

3. **Výběr středisek podle ostatních nekomplexních ukazatelů** (např. F. Green, J. Kubeš) – v těchto přístupech se nejvíce uplatnili ukazatele týkající se výběru středisek podle spádu do středisek služeb. V práci J. Kubeše (Kubeš, Pahorecká 2000; Kubeš, Slezáková 2000) se dopravní regiony vztahují k centrům obslužné vybavenosti podle druhu nabízených služeb.

3. 2. POUŽITÁ METODIKA A ZDROJOVÁ DATA

Po vymezení zkoumaného území a středisek byla vyhodnocována časová dostupnost a dopravní obslužnost jednotlivých obcí daného SO ORP do příslušného střediska ORP veřejnou hromadnou dopravou. U každé obce byla sledována doba trvání dojížďky mezi obcí a ORP v běžný pracovní den a o víkendu. Dále byl sledován počet spojů mezi středisky ORP a obcemi příslušných správních obvodů, který poskytuje základní představu o dopravní obslužnosti těchto obcí. Stejně tak tomu bylo i v případě krajského města Jihlavy jako centra dojížďky.

[1] Koeficient KFV je vyjádřen dle vzorce, jenž tvoří podíl střediska na počtu obyvatel ČR, podíl střediska na počtu obsazených pracovních příležitostí ČR a podíl střediska na počtu obsazených pracovních příležitostí ve službách ČR. KFV je průměrem těchto tří funkcí.

Celkem bylo vyhodnocováno 729 obcí (31. 12. 2004), které přísluší do daných SO ORP. Od 1. 1. 2005 je vlivem změny územního členění v kraji Vysočina celkem 704 obcí. K tomuto datu bylo přeřazeno celkem 25 obcí do Jihomoravského kraje. Jednalo se o obce: Borač, Borovník, Černvír, Dolní Loučky, Doubravník, Drahonín, Horní Loučky, Kaly, Katov, Křižínkov, Kouřimská Nová Ves, Kouřimské Jestřábí, Lubné, Nedvědice, Nehov, Olší, Pernštejnské Jestřabí, Rojetín, Říkonín, Senorady,Skryje, Tišnovská Nová Ves, Újezd u Tišnova, Vratislávka a Žďárec. Z těchto obcí jich 7 náleželo do SO ORP Bystřice nad Pernštejnem, jedna obec byla SO ORP Náměšť nad Oslavou a 17 obcí bylo převedeno z SO ORP Bystřice nad Pernštejnem. Tyto obce jsou v analýze časové dostupnosti také zahrnuty a můžeme tak zhodnotit, zda přeřazení těchto obcí vedlo k vylepšení jejich dopravní dostupnosti či nikoliv.

Data časů jednotlivých spojů mezi obcemi a příslušným střediskem dojížďky byly získány z elektronické databáze jízdních řádů IDOS 2006/2007. Této databáze bylo použito i při zjištění celkového počtu spojů a celkového počtu přímých spojů mezi středisky a jednotlivými obcemi. Poslední uvedený ukazatel sloužil pouze jako doplněk při posuzování dopravní obslužnosti obcí. Z důvodu reprezentativnosti spojů musel každý uvažovaný spoj splňovat „kritérium 183 dní". Což znamená, že spoj musel být v provozu minimálně 183 dní v roce, tedy těsnou nadpoloviční většinu dní v roce. Spoj tedy musel být v provozu minimálně čtyři dny v týdnu, aby se předešlo přídavným spojům, které by zkreslovaly získané údaje. Referenčním dnem v pracovním týdnu byla určena středa 31. 10. 2007 a víkendovým dnem sobota 10. 11. 2007.

Pro spoje mezi obcemi a středisky dojížďky dále platilo:

- Maximální délka spoje byla stanovena na 240 minut.
- Maximem byly dva možné přestupy.
- Maximální délka přesunu mezi zastávkami v rámci jednoho spojení byla doba 10 minut.
- Pokud spoj neprojížděl přímo obcí, byl započítáván pouze, pokud vzdálenost od okraje intravilánu obce k příslušné zastávce činila maximálně 1 kilometr.
- Pokud byla doba spojení z obce do ORP delší než zhruba 90 minut, bylo spojení započítáno pouze v případě, že 30 minut před odjezdem z obce a 30 minut po příjezdu do ORP nebylo zaznamenáno žádné jiné spojení.
- V případě, že tentýž spoj projížděl během krátké doby obcí dvakrát (např. smyčka, zajížďka), byl započítán pouze jednou.
- Jestliže obyvatelé obcí mohli využít ještě jinou zastávku splňující výše uvedené podmínky, za rozhodující byla brána zastávka s větším počtem spojů. Jednalo se hlavně o rozcestí.
- Pokud z obce do střediska vyjížděly dva spoje současně nebo současně spoje přijížděli do cílového místa spojení , byl vždy započítán jen jeden spoj (zpravidla ten rychlejší).

Jednotlivé časy spojů, které splňovali výše uvedená kritéria, byly sečteny a následně vyděleny počtem těchto spojů. Byla tak získána průměrná doba trvání dojížďky z obcí do předem vybraných středisek. Tato hodnota průměrné doby trvání dojížďky do střediska byla zanesena do přílohy č. 1 a na základě její hodnoty byla hodnocena časová dostupnost středisek z jednotlivých obcí z jejich spádových oblastí. Stejně tak bylo postupováno i v případě Jihlavy jako centra dojížďky.

Výsledné hodnoty časové dostupnosti středisek ORP z obcí příslušných SO ORP kraje Vysočina v prvním případě, a krajského města Jihlavy v případě druhém byly zaneseny do map, které tvoří přílohu práce (mapové přílohy *č. 1, 3, 7, 8*). Dále byla subjektivně zvolena hraniční hodnota časové dostupnosti do střediska 45 minut, tedy taková doba trvání dojížďky do střediska, kterou by jsem byl ochoten tolerovat při dojížďce do ORP (mapová příloha *č. 2*). V mapových přílohách *č. 5, 6, 9, 10* jsou zaznamenány hodnoty počtů spojů mezi střediskem dojížďky a příslušnými obcemi jejich dopravně spádových oblastí ve výše zvolených dnech.. Mapovou přílohu *č. 4* tvoří kartodiagram procentuálního podílu obyvatelstva jednotlivých SO ORP podle intervalů doby trvání dojížďky do svého střediska v pracovní den. Ve všech mapových přílohách jsou zaznamenány také obce přeřazené do Jihomoravského kraje, jejichž výčet je uveden výše v této kapitole.

3 . 3. DOPRAVNÍ DOSTUPNOST A DOPRAVNÍ OBSLUŽNOST

Dopravní dostupnost je zmiňována jako jeden ze základních faktorů ovlivňující ekonomickou využitelnost sledovaného území a také jako jeden z nástrojů při zkoumání prostorové interakce mezi zdroji a cíli. Lze ji chápat jako geografický pojem, geografickou charakteristiku území. Pojem dostupnosti geografických objektů byl rozpracován již v 50. a 60. letech 20. století a řadí se mezi nejvýznamnější, ale zároveň nejobtížněji definovatelné pojmy sociální (ekonomické) geografie. Zmiňovaný pojem dostupnost je velmi široký a lze na něj nahlížet z různých úhlů, také proto existuje velké množství definic tohoto pojmu. Někteří autoři pro dostupnost používají pojem aksesibilita. Dopravní dostupnost jako určitý ukazatel, který na základě přístupnosti nebo dosažitelnosti daného objektu k ostatním objektům určuje jeho postavení v rámci prostorové struktury chápe D. Kusendová (D. Kusendová 1996, cit. v J. Horák 2001). Jednoduše řečeno, dostupnost vyjadřuje, jak se je možno resp. není možno dostat z nějakého místa na jiné. Podle S. Mirvalda (Mirvald 1999) dopravní dostupnost vyjadřuje prostorovou, časovou a frekvenční dostupnost dopravních uzlů. Určení významného postavení dopravních uzlů z hlediska dostupnosti umožňuje rozhodovat o optimálním rozmístění socioekonomických aktivit v prostoru a provádět tak geografickou regionalizaci území.

Významným činitelem ovlivňující dopravní dostupnost je těsnost vazeb mezi dopravními uzly. Obecně se dá předpokládat čím vyšší utilita sídel a silnější komplementární vazby s dalšími uzly tím vyšší úroveň dopravní dostupnosti. Vyšší úroveň dopravní dostupnosti tak lze pozorovat v regionu se značným stupněm urbanizace, kde jsou nahromaděná větší sídla na malém prostoru a jsou funkčně propojena v celek.

Dostupnost geografických objektů dovolují popisovat tzv. míry dostupnosti, které se uplatňují převážně v socioekonomické geografii. Míry dostupnosti můžeme dle J. Horáka (Horák 2002) dělit na základní a vážené míry dostupnosti.

Mezi **základní míry dostupnosti** se řadí míry:

- **topologická** – nezkoumá vzdálenost, ale pouze existenci spojení mezi objekty nebo počet těchto spojení. Dále se dělí na přímou a nepřímou.
  - **přímá** – vyjadřuje se pomocí celkového počtu přímých spojení z uzlu do všech cílových uzlů.
  - **nepřímá** – vyjadřuje míru dostupnosti uzlu na základě počtů spojů potřebných k dosažení všech ostatních uzlů (každého zvlášť) v dané síti.
- **metrická** – používá vzdáleností měřených jako přímé (vzdušné, euklidovské) a nebo cestních (po komunikaci). Zjišťuje se součtem hodnot minimálních cest z uzlu do cílových uzlů.
- **časová** – vyjadřuje celkovou dobu cestování ze zkoumaného cíle do všech cílů hvězdicovým způsobem.
- **cenová (nákladová)** – je založená na ceně dopravy, v případě individuální dopravy na nákladech dopravy. U veřejné hromadné dopravy se sleduje cena placená za přepravu mezi jednotlivými místy.
- **ostatní** – např. fyziologický index únavnosti, který zahrnuje informace o délce pěších cest k dopravnímu prostředku a hodnotí i kvalitu přepravy.

Vážené míry dostupnosti poskytují komplexnější vyhodnocení dopravy rozšířením základních mír dostupnosti, např. zahrnutím atraktivity cíle dojížďky, počtem spojení v určitém časovém intervalu nebo počtem přesedání apod. Významnou roli mají také geografické faktory kvality dopravy – především přístupnost zastávek veřejné hromadné dopravy.

Dopravní dostupnost lze dělit i podle jiných hledisek, např. podle dopravního prostředku, pro který je zjišťován. V takovém případě se dělí dostupnost na určenou podle provozně organizačního hlediska pro hromadnou a individuální dopravu, podle provozně technického hlediska na veřejnou a neveřejnou dopravu.

Poměrně obsáhlé shrnutí definic, dosavadních přístupů a metod hodnocení dopravní dostupnosti podává D. Michniak (Michniak 2002).

K pojmu dostupnost má relativně blízko termín dopravní obslužnost, která vyjadřuje celkovou kvalitu uspokojování dopravních potřeb území veřejnou hromadnou dopravou. Sledování a zabezpečení dopravní obslužnosti je v současnosti velmi frekventovaným tématem, o který se zajímají především úřady veřejné správy. Zákon č. 111/1994 Sb. definuje dopravní obslužnost následovně: *„Základní dopravní obslužnost území je doprava do škol, do úřadů, k soudům, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a do zaměstnání, včetně dopravy zpět.“* Základní dopravní

obslužnost (ZDO) je zabezpečována autobusovou a železniční dopravou. Cílem ZDO je vymezit taková spádová místa, v kterých jsou potřeby obyvatel uspokojeny a kam je třeba zajistit dobrou úroveň dopravní obslužnosti.

Za obecné faktory ovlivňující úroveň dopravní obslužnosti obcí v rámci jejich příslušných SO ORP dle D. Seidenglaze (Seidenglanz 2007) označit:

- **Sídelní strukturu a fungování sídelního systému v širokém slova smyslu** – jedná se především o souvislost počtu spojů hromadné dopravy s populační velikostní obce a jejím socioekonomickým významem, se vzdáleností obce od středisek ORP, respektive s celkovou rozlehlostí správního obvodu ORP, s existencí/neexistencí přirozeného centra v území a s existencí většího množství městských středisek nacházejících se přímo v území správního obvodu ORP anebo v jeho sousedství.
- **Infrastrukturní vybavenost** – zpravila platí, že významnější dopravní trasy, sloužící také k pokrytí dopravních potřeb na významnějších tazích, na sebe váží větší množství spojů hromadné dopravy. Především se jedná o radiální komunikace se souběhem většího počtu autobusových spojů směřujících do jádrové města a především pak železniční tratě.
- **Způsob organizace hromadné dopravy** – lze konstatovat, že systém, který podporuje autobusovou a železniční dopravu do jednoho celku, zpravidla umožňuje vytvoření mnohem vyšší nabídky spojů, než je tomu v případě klasicky organizované hromadné dopravy. Integrovaný dopravní systém je přitom výhodný jak provozně, tak i z hlediska cestujícího, negativem je pouze pokles komfortu v důsledku nutnosti někdy i několikerého přestupu.

4. DOPRAVA A GEOGRAFIE DOPRAVY

4. 1. POSTAVENÍ A VÝZNAM DOPRAVY V PROSTORU

Podle O. Šlampy (Šlampa 1967) lze dopravu obecně definovat jako cílevědomou lidskou činnost, uskutečňující přemísťování lidí, nákladů a energie v prostoru. J. Brinke (Brinke 1999) považuje dopravu za záměrné a organizované přemístění věcí a osob uskutečněné dopravními prostředky po dopravních cestách. Doprava se stává základním předpokladem územní (geografické) dělby práce a i předpokladem vzniku hospodářských oblastí tím, že uskutečňuje hospodářské územní svazky. Podle S. Mirvalda (Mirvald 1999) je doprava nedílnou součástí dějin lidstva od jejího samotného počátku a ve všech etapách vývoje lidské společnosti patřila k základním potřebám, neboť pomáhá vyrovnávat rozdíly mezi jednotlivými krajinami světa s rozdílným potenciálem.[2] S postupujícím vývojem lidské společnosti plní doprava stále významnější úlohu. Dopravu lze také považovat za součást komunikace, což je činnost umožňující vzájemné spolupůsobení složek při přemísťování lidí, zvířat, materiálů, produktů, zpráv, informací nebo i finančních prostředků (Berezowski 1975, cit. v Brinke 1999). Komunikace se pak dělí na dvě základní odvětví – dopravu a spoje.

Většina autorů zdůrazňuje význam a postavení dopravy v národohospodářském sektoru. Doprava je samostatné odvětví národního hospodářství a představuje jednu z nejrozsáhlejších sfér ekonomiky. Podle J. Brinkeho (Brinke 1999) svým významem a úlohou je v národním hospodářství rovnocenným partnerem průmyslu a zemědělství. S. Mirvald (Mirvald 1999) označuje dopravu za stěžejní obor světové ekonomiky se vzrůstajícím trendem své významnosti. Svojí činností pak doprava determinuje prostorové rozmístění ostatních lidských aktivit a nepřetržitý rozvoj dopravy je základním předpokladem národohospodářského rozvoje a efektivnějšího využívání potenciálu krajiny. Postavení dopravy v národohospodářském komplexu znázorňuje obr. 1.

Ekonomická podstata dopravy je podle O. Šlampy (Šlampa 1967) chápána různě. Například marxistická politická ekonomie rozlišuje mezi dopravou výrobního a nevýrobního sektoru. I podle S. Mirvalda (Mirvald 1999) je toto členění nutné z důvodu jejího zařazení do některých sfér lidské činnosti a dopravní produkci považuje za součást výroby a tudíž ji zařazuje do sekundární sféry.[3] Do terciární sféry se pouze zařazuje přeprava pomocí dopravních prostředků v osobním vlastnictví uživatele, která neslouží výdělečné činnosti. Z ekonomického hlediska se doprava dělí na dopravu nákladní a osobní. V některých případech nelze tyto druhy dopravy od sebe oddělovat z důvodů

---

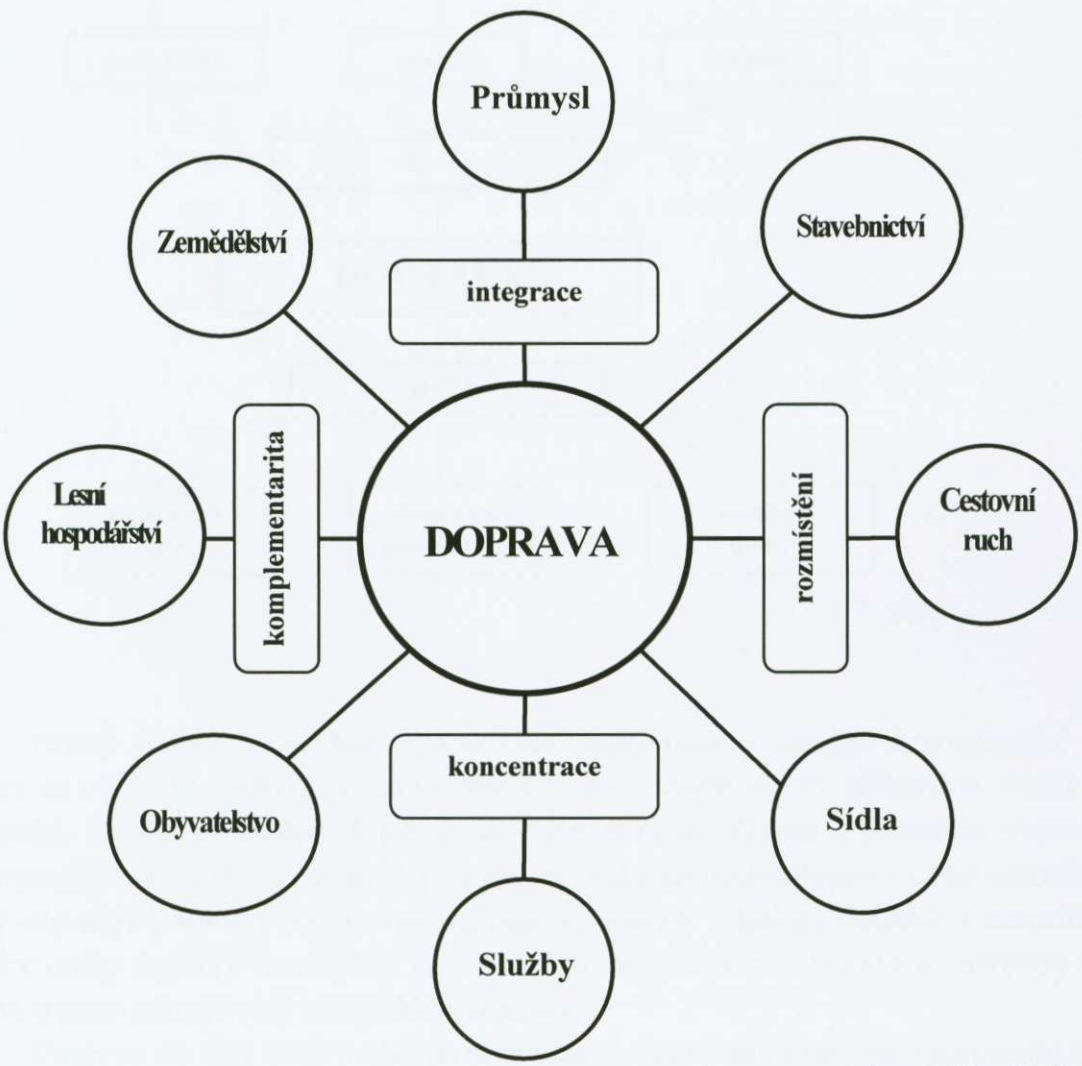
[2] O. Šlampa (Šlampa 1967) k tomuto uvádí, že doprava vychází z hospodářských potřeb člověka a společnosti a je vyvolána růzností geografického prostředí v jednotlivých částech světa. Nikde na světě člověk nenachází na jediném místě vše, co potřebuje ke svému životu, a to prakticky ani tehdy, jde-li o člověka stojícího na nejnižším stupni jeho hospodářského, společenského a kulturního vývoje. Musí se tedy přemisťovat při opatřování potravy či jiných potřeb.

[3] S. Mirvald uvádí, že někdy, zvláště ekonomy, je osobní doprava považována za součást služeb a nákladní doprava za součást výrobní činnosti. Nebere se přitom v úvahu, že přeprava osob má často souvislost s výrobní činností a je vlastně pokračováním výrobního procesu.

JIHOČESKÁ UNIVERZITA
V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH
PEDAGOGICKÁ FAKULTA
ÚSTŘEDNÍ KNIHOVNA -8-
Husova 458, 370 05 České Budějovice

společných základních fondů, technologických zařízení, pracovníků, organizační a ekonomické základny. Nákladní doprava je neodmyslitelnou součástí výrobního procesu, neboť dopravuje nezbytné suroviny a energie, a zajišťuje přepravu výrobků k jejich dalšímu zpracování a k finální spotřebě. Nákladní doprava se člení na dopravu ve sféře oběhu, ve sféře výroby a ve sféře osobní spotřeby. V osobní dopravě jsou přepravovány osoby – cestující, kteří se na rozdíl od nákladní dopravy stávají aktivním účastníkem dopravního procesu, který mohou svým způsobem ovlivňovat.

Obr. 1. Postavení dopravy v národohospodářském komplexu

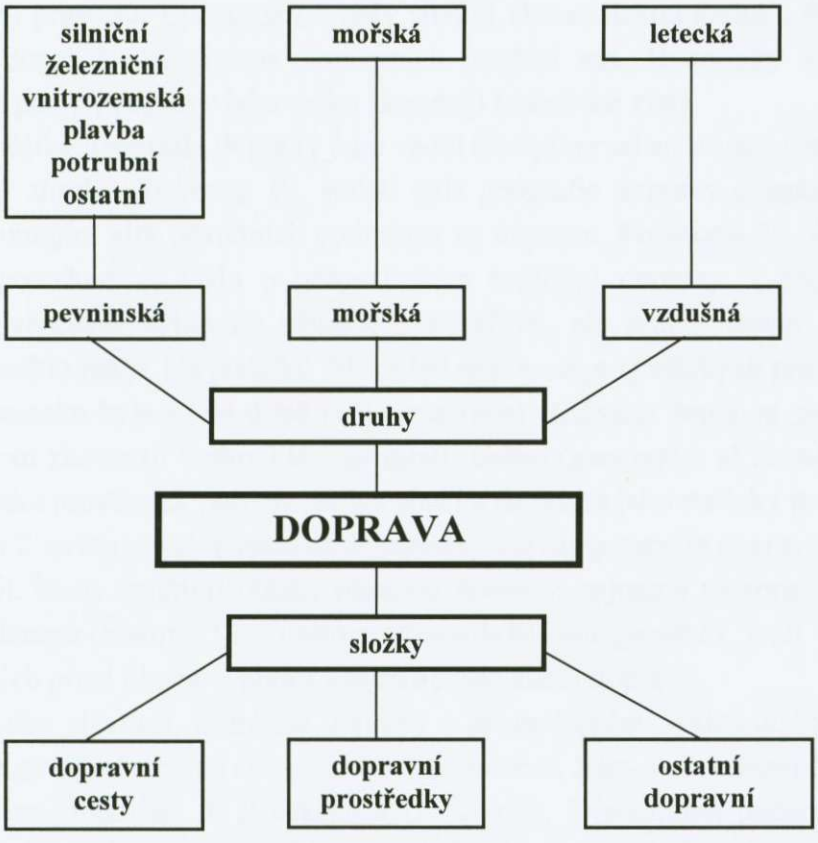


Zdroj: S. Mirvald (1999)

K základním složkám dopravy patří dopravní prostředky, dopravní cesty a dopravní infrastruktura. Dopravní prostředky se dělí podle prostředí, ve kterém se uskutečňují přepravu, a to na suchozemské, vodní a vzdušné. Z hlediska funkce se dopravní prostředky dělí na nákladní a osobní. Dopravní cesty vytvářejí prostor upravený pro pohyb dopravních prostředků v příslušném prostředí. Dopravní infrastruktura zahrnuje technická zařízení,

která zabezpečují pohyb dopravních prostředků a organizaci přepravy. Schématický přehled jednotlivých složek a druhů dopravy je znázorněn v obr. 2.

Obr. 2. Složky a druhy dopravy



Zdroj: Mirvald 1999

Druhy dopravy jsou dány charakterem dopravních prostředků a prostředím, ve kterém se pohybují. Jednotlivé druhy dopravy lze rozdělit do tří základních skupin – pevninská, mořská a vzdušná. K pevninské dopravě náleží silniční a železniční doprava, vnitrozemská plavba (říční doprava), potrubní, městská hromadná doprava a jiné netradiční druhy dopravy. Námořní doprava se realizuje na mořích a letecká doprava v atmosféře. Některé druhy dopravy zasahují do více prostředí, např. námořní doprava a vnitrozemská plavba, a proto nemají vždy ostře oddělené hranice.

Doprava se dělí také podle povahy svazků, které zajišťuje, na vnitrozemské a vnitrostátní. Vnitrostátní doprava se pak dále dělí na mezioblastní, vnitrooblastní a místní. Zvláštním druhem mezinárodní dopravy je tranzitní doprava, jenž se uskutečňuje mezi dvěma státy přes území jednoho či více dalších států.

4. 2. GEOGRAFIE DOPRAVY

Studiem dopravy se zabývá několik vědních oborů, z nichž každý ji zkoumá z jiného hlediska. Technické vědy se zabývají dopravou po stránce technické tj. výstavbou dopravních cest, konstrukcí a výrobou dopravních prostředků a technickými otázkami dopravního provozu. Ekonomické vědy studují ekonomickou stránku dopravy tj. výrobní vztahy v dopravě, efektivnost dopravních odvětví atd. Historický vývoj jednotlivých odvětví dopravy i dopravy jako celku zkoumají historické vědy.

Počátky geografie dopravy jako vědní disciplíny sahají do doby kolem poloviny 19. století. Až zhruba do konce 19. století byla geografie dopravy chápána především jako obor, zkoumající vliv přírodních podmínek na dopravu. Počátkem 20. století se geografie dopravy považuje za vědu o geografickém rozšíření dopravy. Z počátku se dopravní geografii věnovali výhradně němečtí geografové, ale prací většího významu v tomto období vzniklo málo. Na počátku 20. století dopravněgeografických prací a studií přibývá. Mimo Německo byla v této době velká pozornost věnována dopravní geografii ve Francii, kde dopravu zkoumají v rámci tzv. geografii oběhu (geography of circulation), jenž chápe dopravu jako prostředek pohybu osob a zboží a ne pouze jako statický prvek krajiny.

Po 2. světové válce nastává dynamický rozvoj geografie dopravy. Objevuje se celá řada studií, které osvětlují otázky námořní dopravy, zejména námořních přístavů. V tom vidí O. Šlampa (Šlampa 1967) hlavní přínos britských geografů, kteří vynikli také řadou významných prací hlavně z oboru geografie železniční dopravy.

I přes zjevnost významu dopravy v geografickém výzkumu byla tomuto tématu českou geografií věnována spíše okrajová pozornost. Jako nejvýznamnější české dopravní geografy lze jmenovat J. Hůrského a O. Šlampu. Významnou pozornost tomuto oboru v posledních letech věnovali S. Mirvald , J. Brinke, S. Řehák, M. Viturka. V současnosti se dopravní geografií zabývají především M. Marada, P. Horák, D. Seidenglanz, S. Kraft.

Geografie dopravy je dílčí disciplínou socioekonomické geografie. Geografie dopravy je pojímána S. Řehákem (Řehák 1995, cit. Kraft 2005) jako dílčí geografická disciplína, která studuje prostorové aspekty dopravy a interakce dopravy s fyzickogeografickými i ostatními socioekonomickými složkami krajiny. J. Brinke (Brinke 1999) zmiňuje fakt, že se vyskytují rozdílná pojetí geografie dopravy v socialistických a kapitalistických státech. Zatímco v socialistických státech byla tato vědní disciplína pojímána jako geografie dopravy a spojů, v kapitalistických státech byla chápána spíše jako geografie oběhu (geography of circulation). J. Brinke (Brinke 1999) dále zmiňuje významnější „geografický charakter" ve srovnání s ostatními disciplínami socioekonomické geografie. Podle S. Krafta (Kraft 2005) je významnou odlišností od ostatních sociálních disciplín to, že samotná doprava se realizuje v prostoru při styku různých míst zemského povrchu.

Objektem studia geografie dopravy jsou dopravní objekty, jevy a procesy sledované v prostoru a v čase ve vzájemných interakcích s ostatními složkami krajinné sféry (Mirvald 1999). Na rozdíl od ostatních socioekonomických geografických disciplín není předmět studia geografie dopravy určen tak jednoznačně a výrazně vymezen. Předmět

studia dopravní geografie vychází především z analýzy vzájemných interakcí dopravy s ostatními složkami na základě zákonitostí strukturněmorfologických znaků dopravní sítě. Stanovení intenzity přemísťování nákladů a osob v prostoru umožňuje určit úroveň komplementárních vazeb regionů a utility sídel. Doprava je zdrojem informací o vazbách výrobních, distribučních, pracovních, rekreačních a informačních. Těchto informací lze využít pro stanovení úrovně ekonomiky, organizace společenské dělby práce a předpokladů pro realizaci cestovního ruchu (Mirvald 1999).

J. Brinke (Brinke 1999) uvádí členění geografie dopravy na všeobecnou, regionální a geografii jednotlivých odvětví dopravy.[4] Všeobecná geografie dopravy studuje geografické rozšíření a rozmístění dopravy a jejích odvětví. Tvoří jí hlavně geografie komunikací (dopravních sítí, linií a uzlů) a geografie přepravy (nákladní a osobní). Geografie dopravních odvětví se zabývá rozmístěním a prací jednotlivých odvětví. Na studium komplexně dopravních systémů územních celků se zaměřuje regionální geografie dopravy.

Členění literatury podle přístupu ke studiu dopravy v geografii, resp. podle jejího tématického zaměření můžeme dle M. Marady (Marada 2003) vymezit následovně:

- **historický přístup** – nejčastěji se v této oblasti objevují práce, zpravidla popisného charakteru, zaměřené na jednotlivé druhy dopravy. Spíše než geografové se těmito tématy zabývají historikové.
- **studium dopravních nódů a sítí** – uplatňování matematických metod, matematického modelování a teorie grafů při studiu dopravních sítí (kvalita, hustota, morfologie, konektivita atd.). Využívá množství geometrických a topologických ukazatelů kvality dopravní sítě. Řada těchto studií je zaměřená na pohyb zboží a využívá aplikaci gravitačních a difúzních modelů.
- **studium jednotlivých druhů dopravy, kombinované dopravy a jejich prostorové diferenciace** – zahrnuje tradiční témata dopravní geografie. Popisuje jednotlivé druhy dopravy a studuje vztahy mezi druhy dopravy. Sleduje kombinovanou dopravu a její dopad na region, dále se zabývá problematikou logistických center.
- **studium veřejné linkové osobní dopravy** – věnuje se problémům dopravní obslužnosti a dostupnosti sídel veřejnou linkovou dopravou.
- **doprava a životní prostředí** – v souvislosti s dopravním plánováním řeší dopady dopravy na životní prostředí (zejména ve městech, v okolí letišť a dálnic). Jsou zde zařazeny studie využití půdy a jeho vazby na dopravní problematiku
- **komplexní přístup** – různě komplexně pojaté dopravněgeografické studie, zvláště vliv dopravní infrastruktury na regionální rozvoj. V některých pracích se zkoumají souvislosti mezi dopravou a urbanizačními procesy nebo vliv dopravy jako celku na regionální rozvoj.

[4] O. Šlampa (Šlampa 1967) geografii dopravy dělí pouze na všeobecnou a regionální.

4. 3. DOPRAVA VE SVĚTĚ

Dynamický rozvoj dopravy a její rychlé kvalitativní změny jsou vyvolávány rozvojem nových technologií, potřebou stále intenzivnějších komplementárních vazeb v prostoru, rozšiřováním prostoru s intenzivnější lidskou činností, rozvojem cestovního ruchu a postupující globalizací světa (Mirvald 1999). Stále větší nároky na dopravu klade také rostoucí potřeba mobility.

Dopravní systém tvoří dopravní síť a dopravní prostředky na určitém vymezeném území. V případě Země jako celku hovoří J. Brinke (Brinke 1999) o tzv. světovém dopravním systému. Typy dopravních systémů se utváří pod vlivem nejrůznějších příčin a faktorů.[5] Specifickým faktorem, který značně ovlivňuje kvalitu světového dopravního systému je politická orientace státu. Jako diametrálně odlišné se jeví dopravní systémy budované v kapitalistických podmínkách a dopravní systémy budované v podmínkách zemí s centrálním plánováním. Pro dopravní systémy v kapitalistických podmínkách bylá příznačná menší koordinace v budování dopravních sítí i rozvoji jednotlivých dopravních odvětví. V podmínkách volné tržní ekonomiky dochází k silné konkurenci, a to jak uvnitř jednotlivých odvětví dopravy, tak i mezi nimi, což může příznivě stimulovat rozvoj celé dopravy. Zatímco v podmínkách zemí s centrálním plánováním je vlastníkem veškerých komunikací a technických prostředků stát. Jednotlivá dopravní odvětví si navzájem nekonkurují, ale spolupracují mezi sebou. Jejich rozvoj je řízený národohospodářskými plány. Ve srovnání s kapitalistickými státy tak chybí konkurence, jenž vytváří předpoklady pro rozvoj hospodářství.

J. Brinke (Brinke 1999) na základě různorodostí v kvalitě dopravních sítí a dopravních prostředků vyčlenil osm základních typů světových dopravních systémů.

- první dva typy – **severoamerický** a **západoevropský** – se vyznačují mnohostranností a vysokou úrovní všech nebo většiny odvětví dopravy, jenž zde má k dispozici dobře vybudovanou a většinou hustou dopravní síť a používá dopravních prostředků vysoké technické úrovně.
- třetí typ představují dopravní systémy v **Austrálii**, **Japonsku**, **Jihoafrické republice (JAR)** a na **Novém Zélandu**. Některými rysy se tyto systémy vyrovnávají výše zmiňovaným typům, jinými se jim přibližují. Například japonský typ se vyznačuje vysokou úrovní námořní, železniční a automobilové dopravy, nižší úroveň má naproti tomu letecká a potrubní doprava, zcela pak chybí říční doprava. Hustotou železniční sítě, podílem dvoukolejných tratí, rozvojem elektrifikace a množstvím přepravených osob a nákladů se japonské železnice přibližují k západoevropskému typu.

[5] Řadí se mezi ně např. sociálně ekonomické a politické zřízení, úroveň rozvoje výroby, odvětvová struktura hospodářství a zvláštnosti jeho teritoriální struktury, hustota a rozmístění obyvatelstva, stupeň územní dělby práce a úroveň zahraničního obchodu, zvláštnosti státní dopravní politiky, historické podmínky rozvoje státu atd.

- čtvrtý a pátý typ zahrnuje bývalé komunistické státy střední a východní Evropy. Hlavní rysy dopravních systému těchto zemí vyplývají z historického vývoje a jsou ovlivněny jejich nedávným společenskopolitickým zřízením. V současnosti tyto země prochází různým stupněm transformace ekonomiky k tržnímu hospodářství, vlivem níž výraznými změnami prošly i jejich dopravní systémy.

    - do čtvrtého typu se řadí státy **Česká republika, Maďarsko, Polsko, Slovensko** a **Slovinsko**. V řadě aspektů se dopravní systémy těchto států přibližují západoevropskému typu. Na úkor automobilové dopravy klesá podíl železnic na přepravě nákladů. Nejvyšší mobilita obyvatel je v České republice a Maďarsku. Rozvoji individuální automobilizace tu napomáhá poměrně kvalitní a hustá železniční síť.
    - k pátého typu náleží ostatní **východoevropské země** včetně **Ruska**. Některé z nich (**Bulharsko, Chorvatsko, Estonsko**) se kvalitou dopravy přibližují čtvrtému typu. Dopravní systém bývalého SSSR se vyznačuje mnoha zvláštnostmi, které jsou velké části podmíněny velkou rozlohou a značnými rozdíly mezi jednotlivými oblastmi. Hlavní roli „ruského" dopravního systému stále plní železniční doprava, která využívá silných lokomotiv, těžkotonážních souprav. Vyznačuje se také poměrně velkou elektrifikací a velkou hustotou přepravy. Vzhledem k rozloze má značný význam letecká doprava, nedostatečně je v říční dopravě využita obrovská síť vodních cest. Slabý rozvoj automobilové dopravy a špatný stav silniční sítě je hlavní příčinou nízké mobility obyvatelstva.

- šestý, sedmý a osmý typ dopravních systémů zastupuje početně největší skupina rozvojových zemí. Tyto typy se vyznačují jednostranností vývoje. U většiny rozvojových zemí je typická dominance jednoho či dvou druhů dopravy, jenž je provázena zaostáváním ostatních.

    - do šestého typu se řadí relativně nejvyspělejší rozvojové země – **Argentina, Brazílie, Chile, Mexiko, Venezuela, Hongkong, Jižní Korea Malajsie, Singapur, Taiwan**. Nejhustší dopravní síť je zejména v pobřežních oblastech a v oblasti kolem hlavního města, směrem do vnitrozemí její hustota i kvalita klesá. V posledních letech dochází vlivem rostoucí ekonomiky těchto států k výraznému rozvoji především letecké, námořní a silniční dopravy.
    - státy s centrálním plánováním tj. **Čína, KLDR, Vietnam** a **Kuba** tvoří sedmý typ dopravních systémů. V železniční dopravě dosud ve většině zemí převládá parní trakce, v říční dopravě jsou dosud hojně využívány veslice a plachetnice. V některých zemích, zejména v Číně a na Kubě, se zvyšuje kvalita silniční sítě. Letecká doprava hraje důležitější úlohu

pouze v Číně. Mobilita obyvatel je velmi nízká vlivem nízké hustoty železniční a silniční sítě a také vlivem nízké individuální automobilizace

- ostatní rozvojové země spadají do osmého typu. Z hlediska úrovně dopravy jsou mezi nimi značné rozdíly. Někdy v nich tvoří komunikace různých druhů dopravy smíšené dopravní sítě (např. železnice a silnice v Íránu a Jordánsku, železnice a říční cesty v Kolumbii, Kongu a Nigérii apod.). Často se zde vyskytuje nemotorová pevninská doprava.

4. 4. DOPRAVA V ČESKÉ REPUBLICE

4. 4. 1. DOPRAVNÍ SYSTÉM ČESKÉ REPUBLIKY

Dopravní systém České republiky prošel dlouhým historickým vývojem a na jeho utváření se podepsalo mnoho faktorů. Podle výše uvedené Brinkeho typologie dopravních systémů (Brinke 1999) je Česká republika zařazena do čtvrtého typu, který je charakteristický klesajícím významem železnic ve prospěch silniční dopravy a výrazným rozvojem individuální automobilové dopravy. V řadě aspektů se stále více přibližuje typu západoevropských zemí.

Jako faktory, které se negativně podílejí na tvorbě dopravního systému ČR, lze uvést některé fyzickogeografické poměry území (reliéf, nedostatek velkých řek atd.). Naopak příznivým faktorem je výhodná ekonomickogeografická poloha státu.[6] Česká republika leží na křižovatce transevropských cest a hraničí s vyspělými západoevropskými státy. Základ dopravní soustavy ČR tvoří kombinace silniční a železniční dopravy, jejichž prostřednictvím se přepraví převážná většina osob a nákladů. Dynamicky se v posledních letech rozvijí letecká doprava, která se stala významnou součástí dopravního systému především v mezinárodním kontextu. Česká republika má ve srovnání s vyspělými západoevropskými zeměmi obdobně hustou silniční a železniční síť, v její kvalitě (nízký podíl dálnic, malá rychlost železniční dopravy) však stále značně za řadou těchto zemí zaostává.

4. 4. 1. 1. ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA

Železniční doprava na území České republiky má své počátky v první třetině 19. století. Výstavba našich železnic probíhala v rámci systému tratí Rakouska, resp. Rakouska – Uherska. První veřejnou koněspřežnou železnicí na evropském kontinentě se stala dráha České Budějovice – Horní Dvořiště – Summerau – Linz. Celá trasa byla dokončena v roce 1832 pro pravidelnou nákladní a nepravidelnou osobní dopravu v délce 129 km. Zlom v železniční dopravě, stejně jako ve světě tak i u nás, nastal zavedením parní trakce. První trať pro parní trakci se začala stavět v roce 1835, deset let poté, co v Anglii na trať vyjela

[6] Přestože se stále více stává Česká republika tranzitní zemí, vlivem politické situace na našem území před rokem 1989 byla vybudována dopravní síť v Německu a Rakousku, která kopíruje hranice území České republiky, se stále vysokou intenzitou provozu.

první lokomotiva. V roce 1839 byl zahájen provoz první parostrojní železnice na našem území na trase Vídeň – Břeclav – Brno, která byla součástí tzv. Severní Ferdinandovy dráhy. Dalšími významnými tratěmi vystavěnými do poloviny 19. století byly úseky Přerov - Olomouc, Praha – Děčín, Brno – Česká Třebová. V druhé polovině 19. století se železniční síť rozrůstala velmi rychle. V této době byly postaveny např. trať Pardubice – Liberec, Plzeň – Praha, České Velenice – České Budějovice – Plzeň – Cheb, České Velenice – České Budějovice – Praha atd.. V roce 1880 byl vydán zákon o výstavbě lokálních drah, který výrazně přispěl k další výstavbě železnic. Na začátku 20. století byla naše železniční síť jednou z nejrozsáhlejších v Evropě a měřila 5 490 km (1906).

Po druhé světové válce byla vybudována poslední významnější trať z Havlíčkova Brodu do Brna (1954). V 50. letech 20. století začala v bývalém Československu probíhat motorizace (od roku 1953) a elektrifikace (od roku 1955) železniční dopravy. Poslední trať s parní trakcí zanikla v roce 1979.

Současná délka železniční sítě v České republice je 9 597 km (2006) a železnice zabírají plochu 301 km^2. Přehled jednotlivých železničních tratí je znázorněn v obr. 3. Z celkové délky tratí je 19,3 % dvou a více kolejných (1 851 km) a 31,7 % elektrifikovaných (3 041 km). Naše železnice mají normální rozchod kolejí (1 435 mm), výjimku tvoří pouze 3 úzkorozchodné tratě (760 mm) Jindřichův Hradec – Nová Bystřice, Jindřichův Hradec – Obrataň (celkem 79 km) a Třemešná – Osoblaha (22,5 km). Z celkové délky má 52 % tratí přímý směr a zbylých 48% tratí leží v obloucích. Z hlediska výškového průběhu je pouze 14 % tratí ve vodorovné poloze a zbylých 86 % tratí je ve sklonu. Relativně velký počet tratí má sklon větší než 10 ‰.

Obr. 3. Železniční síť České republiky (2006)

zdroj:Ročenka dopravy 2006, MD

Hustotou železnic (12,2 km/100 km^2) se řadí ČR mezi přední evropské země. Rozdílnost v hustotě železnic v rámci České republiky je podmíněna hustotou zalidnění, geografickou polohou, velikostí a strukturou výroby. Nejvyšší hustota železnic přepočtená na rozlohu je v okolí našich větších měst (Praha, Brno, Plzeň, Ostrava, atd.) a v průmyslových oblastech na severu Čech (Ústecký kraj). Naopak nejnižší hustota železnic je v regionech s členitým reliéfem a relativně významnou orientací na zemědělskou výrobu (kraj Zlínský, Jihočeský, Plzeňský a kraj Vysočina).

Železniční síť České republiky je součástí transevropské sítě, která je vymezena 10 multimodálními dopravními koridory. Na území ČR byly vymezeny čtyři tranzitní železniční koridory, na nichž se od roku 1993 provádí modernizace.

- **I. železniční koridor**: (SRN) – Děčín – Praha – Česká Třebová – Brno – Břeclav – (Rakousko/Slovensko) (modernizace dokončena v říjnu 2004)
- **II. železniční koridor**: (Rakousko/Slovensko) – Břeclav – Přerov – Petroviče u Karviné – (Polsko) a odbočná větev Přerov – Česká Třebová (modernizace dokončena v červnu 2004)
- **III. železniční koridor**: (SRN) – Cheb – Plzeň – Praha – Česká Třebová –Přerov
- **IV. železniční koridor**: (SRN) – Děčín – Praha – Veselí nad Lužnicí – Horní Dvořiště/České Velenice – (Rakousko)

4. 4. 1. 2. SILNIČNÍ DOPRAVA

Historicky vznikala silniční síť na území České republiky jako součást evropské sítě a původní hlavní stezky tvořily především spojnici Prahy s Evropou. Základní silniční síť, zejména v Čechách tvořená paprskovitě uspořádanými komunikacemi směrem do Prahy, byla v podstatě dobudována v polovině 19. století a její základ tvořilo 3 835 km silnic. Od 30. let 20. století docházelo k stále intenzivnějšímu rozvoji silniční dopravy, zejména v růstu individuální automobilové dopravy. V období před II. světovou válkou byla délka silniční sítě v rámci Československa již téměř 57 tisíc km. Období po II. světové válce bylo ve znamení oprav a modernizace válkou poničené silniční sítě. V 70. letech začíná výstavba systému dálnic, která probíhá až do současnosti.

Na konci roku 2006 měla Česká republika celkem 55 583 km silnic. Z celkové délky silniční sítě tvoří 633 km dálnice, 6 172 km silnice I. třídy (z toho rychlostní silnice 331 km), 14 660 km silnice II. třídy a 34 118 km silnice III. třídy. Evropská silniční síť typu E na našem území měří 2 599 km. Hustotou silniční sítě (73,7 km/100 km^2) Česká republika převyšuje téměř dvojnásobně průměr Evropy (38,9 km/100 km^2) a řadí se na jedno z předních míst v Evropě. Avšak zaostává, jak v hustotě dálniční sítě, tak i v kvalitě dopravy. Hodnota hustoty dálniční sítě v ČR je 0,6 km/100 km^2, zatímco průměr v Evropě dosahuje 2,5 krát větší hodnoty (1,5 km/100 km^2).

Páteří silniční sítě v ČR je síť dálnic a rychlostních silnic. Nejvýznamnější komunikací na našem území je dálnice D1, která spojuje naše dvě nejvýznamnější sídelní aglomerace – Prahu a Brno. Její stavba začala již květnu 1939, práce na ní však byly

zastaveny II. světovou válkou. Nové rozhodnutí o podobě dálnice D1 padlo v roce 1963 a v roku 1967 byla zahájena její stavba. Propojení Prahy s Brnem bylo realizováno v listopadu 1980. Od té doby dochází s menšími či většími přestávkami k pokračování stavby z Brna na Vyškov a dále směrem na Lipník nad Bečvou, kde mělo podle původního plánu dojít k napojení na dálnici D47. V roce 2005 po velkých zmatcích však vláda rozhodla, že dálniční úsek z Lipníku nad Bečvou vedený přes Ostravu a Bohumín směrem k česko-polským hranicím bude pokračováním dálnice D1.

V současnosti jsou plně v provozu dálnice D2: : Brno – Břeclav – (Slovensko) v délce 61 km a dálnice D5: Praha – Plzeň – Rozvadov - (Německo)v délce 151 km. Ostatní dálnice jsou stále ve výstavbě. Dokončení dálnice D1 je plánováno na rok 2012, nyní je v provozu 265 km z 377 km její celkové budoucí délky. V provozu je v současnosti 84 z 155 km dálnice D11: Praha – Hradec Králové – Jaroměř – Trutnov – (Polsko). Dostavba 16 km úseku dálnice D8: Praha – Ústí nad Labem – (Německo), který má vést přes CHKO České Středohoří je zatím stále v nedohlednu. V provozu je nyní 76 km dálnice D8. Pouze 15 km dálnice D3: Praha – České Budějovice z plánovaných 172 km je v provozu. Hlavně z důvodu nedostatku financí, různých žalob odpůrců a vedením trasy přes rekreační oblast Posázaví, je termín jejího dokončení stejně jako u dálnice D8 v nedohlednu. Síť dálnic a rychlostních silnic v České republice v roce 2004 je znázorněna v obr. 4.

Obr. 4. Síť dálnic a rychlostních silnic v ČR (2004)

Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic

Podle původního plánu vlády z roku 1999 měla být dálniční síť ČR do roku 2015 dokončena, a to v celkové délce 1 008 km. Vlivem nedostatku financí a nevyjasněných průchodů některých úseků dálnic se tohoto vytyčeného termínu zcela jistě nepodaří dosáhnout.

4. 4. 1. 3. LETECKÁ DOPRAVA, VNITROZEMSKÁ PLAVBA, POTRUBNÍ DOPRAVA

Obrovský rozvoj zejména v posledních letech zaznamenala v České republice **letecká doprava**, která využívá strategicky výhodné polohy ČR v rámci Evropy a především z hlediska mezinárodní dopravy se stala významnou součástí dopravního systému ČR.

V prvních letech (kolem roku 1920) u nás provozovaly leteckou dopravu francouzské, německé aj. společnosti. První letecké spojení Praha – Bratislava bylo provozováno od roku 1923 Československými aeroliniemi (ČSA), jenž byly jednou z nejstarších leteckých společností na světě. V roce 1924 bylo spojení prodlouženo do Košic. Rozvoj letecké dopravy na našem území výrazně ovlivnila politická situace po roce 1948. Po rozdělení státu a vzniku České republiky ztratila na významu vnitrozemská přeprava osob. Zejména z důvodu kompaktnosti území a malé rozloze státu nedokáže vnitrostátní letecká doprava konkurovat zrychlující se silniční a železniční dopravě. Drtivá většina letecké dopravy se také proto uskutečňuje v rámci mezinárodní dopravy.

V současnosti je v České republice evidováno 90 letišť. Z tohoto počtu je 9 letišť veřejně mezinárodních a 59 veřejně vnitrostátních. Nejvýznamnějším letištěm na našem území je Praha – Ruzyně, které v roce 2005 odbavilo celkem 10,75 mil cestujících (94 % celkového počtu cestujících). Mezinárodní leteckou dopravu dále zajišťují letiště: Brno – Tuřany, Ostrava – Mošnov, Karlovy Vary, Pardubice, Kunovice, Mnichovo Hradiště, Olomouc a Klatovy.

Rozvoj **vnitrozemské plavby** se projevoval zejména v období před vznikem Československa a v samotných počátcích jeho existence. Prudký vývoj silniční a železniční dopravy zvýraznil její nevýhody spočívající v malé délce sítě splavných řek v České republice a v nestabilitě jejich splavnosti v průběhu roku. Vhodnější využití vodních cest negativně ovlivňuje zejména geografická poloha území ČR, nímž prochází hlavní evropské rozvodí. V České republice se vodní doprava realizuje na úsecích vodních toků Labe a Vltavy. Úseky těchto řek, které mají mezinárodní statut, jsou napojeny evropským systémem vodních cest na námořní přístavy (Labe na Hamburk) a systémem evropských plavebních kanálů na další řeky a jejich vnitrozemské i námořní přístavy (Magdeburg, Duisburg, Brémy, Rotterdam). V současnosti je splavných celkem 303 km Labsko – vltavských cest. Z toho kanalizované vodní cesty činí 263 km a regulované vodní cesty 40 km. Za přístavy mezinárodního významu lze považovat přístavy: Děčín, Ústí nad Labem, Mělník a Prahu.

Potrubní doprava je v České republice realizována převážně ropovody. Ropovod Družba byl dobudován v roce 1965 a sloužil k zásobování zemí bývalého východního bloku ropou ze středního Ruska. V březnu 1996 byl uveden do provozu ropovod IKL (z Ingolstadtu), který ČR zbavil výhradní závislosti na ropě z Ruska. V současnosti se ropovodem IKL přepravuje zhruba 30 % ropy. Délka ropovodů na našem území je 375 km.

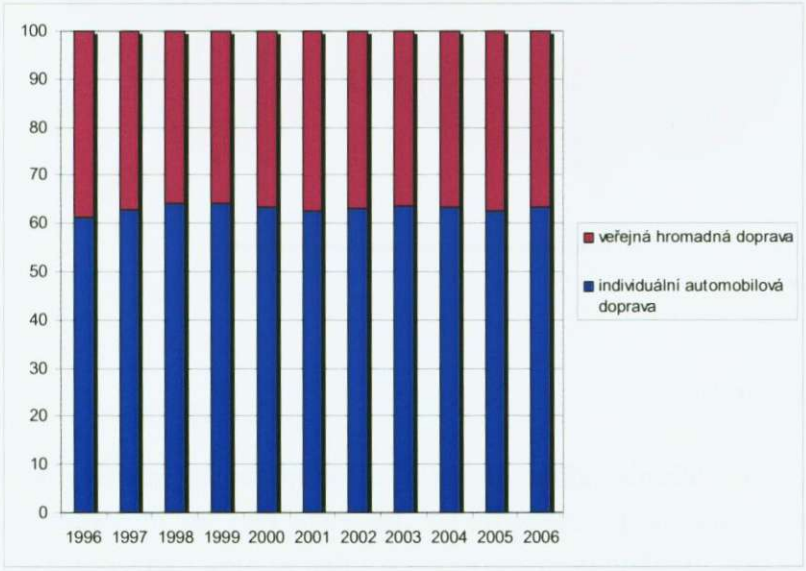
4. 4. 2. VÝVOJ PŘEPRAVNÍHO TRHU V ČESKÉ REPUBLICE

Přepravní trh po roce 1989 výrazně ovlivnila transformace České republiky. Mezioborové srovnání přepravních výkonů osobní dopravy v České republice mezi léty 1996 – 2006 je znázorněn v tab. 2.

Celkový počet přepravených cestujících se oproti roku 1996 zvýšil v roce 2006 o téměř 220 mil (4,5 %). Ve srovnání s rokem 1994, kdy byla tato data za Českou republiku poprvé zveřejněna, se však počet přepravených cestujících o 88,9 mil (1,8 %) snížil. Nejvíce patrný je růst počtu přepravených cestujících u individuální automobilové dopravy, kde se tento počet ve sledovaném období zvýšil o 365 mil.(20,3 %) přepravených cestujících. Naopak nejvýraznější propad v počtu přepravených cestujících zaznamenaly veřejná autobusová doprava (v roce 2006 o 140,3 mil. (20,6 %) přepravených cestujících méně než v roce 1996) a železniční doprava (o 36,2 mil. (16,5 %) přepravených cestujících méně roce 2006 než v roce 1996). U letecké dopravy počet přepravených cestujících stoupá pravidelně od roku 1996. v tomto roce byl počet přepravených cestujících 2 mil., roce 2006 to bylo již 6,7 mil. (nárůst o 340 %). Oproti roku 1994 byl jejich počet navýšen téměř čtyřikrát.

Z hlediska přepravních výkonů, který je rovněž znázorněn v tab. 2., vyplývá, že na přepravním trhu ČR je nejvýznamnějším druhem osobní dopravy individuální automobilová doprava. Výrazný pokles z hlediska přepravního výkonu zaznamenaly, stejně jako u počtu přepravených cestujících, železniční doprava a veřejná autobusová doprava. Hodnota přepravního výkonu individuální automobilové dopravy od roku 1994 neustále roste, jedinou výjimkou byl rok 2002. Poměr mezi přepravním výkonem individuální automobilové dopravy a veřejné hromadné dopravy v rámci přepravního trhu ČR je ve sledovaném období relativně stálý, když klesající přepravní výkon železniční dopravy a autobusové dopravy vyvažuje nárůst přepravního výkonu letecké dopravy. Tento poměr je uveden v grafu 1.

Graf. 1. Přepravní výkony druhu osobní dopravy v ČR v letech 1996 – 2006

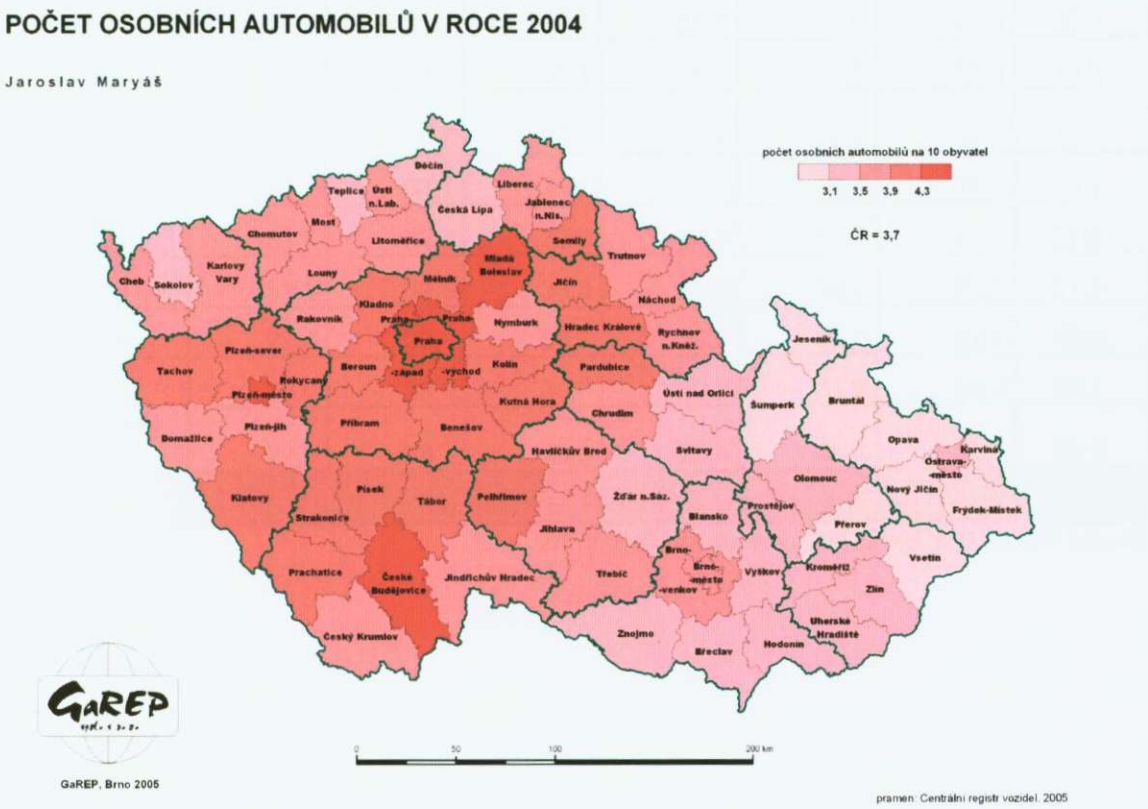


zdroj. Ročenka dopravy 2001, 2006, MD, vlastní výpočty

Stupeň individuální automobilizace v rámci krajů České republiky je značně nerovnoměrný. Největší koncentrace registrovaných automobilů připadá na Prahu a kraje Středočeský, Plzeňský a Jihočeský. Naopak nejmenších hodnot stupně individuální automobilizace dosahují kraje Moravskoslezský, Olomoucký a Zlínský. Lze tedy vysledovat rozdíly ve stupni individuální automobilizace mezi českou a moravskou částí republiky. Pokud bychom posuzovali stupeň individuální automobilizace v rámci bývalých okresů pak absolutně nejvyšší koncentrace připadá na Prahu a okolní okresy, Mladou Boleslav, Plzeň a České Budějovice. Nejméně automobilizován je SV České republiky. Jedná se o okresy Šumperk, Jeseník, Opava, Nový Jičín, Karviná a Frýdek – Místek. V práci sledované oblasti, kraji Vysočina, největší koncentrace připadá na okres Pelhřimov a naopak nejméně automobilizován je okres Žďár nad Sázavou.

Stupeň individuální automobilizace v okresech České republiky v roce 2004 znázorňuje obr. 5.

Obr. 5. Individuální automobilizace v okresech České republiky v roce 2004



zdroj: S. Kraft (Kraft 2005)

Stupeň individuální automobilizace České republiky dosáhl v roce 2006 hodnoty 39,9 osobních automobilů na 100 obyvatel, ve srovnání s průměrnou hodnotou tohoto ukazatele v zemích Evropské unie se jedná o podprůměrnou hodnotu. Také počet osobních automobilů v ČR prudce roste. Pokud srovnáme jejich počty v roce 1965 (370 650

osobních automobilů) a v roce 2006 (4 108 610 osobních automobilů), zjistíme, že se jejich počet zvýšil více jak jedenáctkrát. Oproti roku 2000 byl počet osobních automobilů v roce 2006 vyšší o 680 tis. (nárůst o téměř 20 %), což svědčí o obrovském nárůstu individuální automobilové dopravy v posledních letech. Vývoj hodnot stupně individuální automobilizace v jednotlivých krajích České republiky v letech 2000 – 2006 je znázorněn v tab. 1.

Tab. 1. Stupeň individuální automobilizace v krajích České republiky v letech 2000 – 2006 (počet osobních automobilů na 100 obyvatel)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Hl.m. Praha	45,3	47,2	47,9	48,8	49,6	50,7	51,4
Středočeský kraj	36,9	34,5	39,4	39,9	41,2	42,3	43,6
Jihočeský kraj	36,4	37,4	38,9	39,0	40,0	41,4	42,8
Plzeňský kraj	38,0	39,1	40,7	40,7	41,9	43,2	44,6
Karlovarský kraj	31,3	32,2	33,2	34,2	35,1	36,6	38,2
Ústecký kraj	30,9	31,9	32,7	33,8	34,9	36,3	38,2
Liberecký kraj	33,0	34,0	36,1	35,5	36,5	37,8	39,3
Královéhradecký kraj	34,7	35,7	36,6	37,4	38,5	39,7	41,1
Pardubický kraj	32,2	33,1	34,1	35,2	36,4	37,7	39,1
Vysočina	31,7	32,7	33,6	34,3	35,3	36,6	37,9
Jihomoravský kraj	31,1	32,3	33,3	33,9	34,8	35,9	37,3
Olomoucký kraj	27,3	28,0	28,7	29,7	30,7	32,1	33,3
Zlínský kraj	28,0	29,0	30,0	30,8	31,9	33,0	34,1
Moravskoslezský kraj	27,1	28,1	29,9	29,4	30,3	31,6	32,7
Celkem ČR	**33,5**	**34,6**	**35,8**	**36,3**	**37,3**	**38,6**	**39,3**

Zdroj. Ročenka dopravy 2001,2006, MD, vlastní výpočty

Tab. 2. Mezioborové srovnání přepravních výkonů osobní dopravy v České republice v letech 1996 – 2006

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Přeprava cestujících celkem (mil.)	**4760,8**	**4756,2**	**4702,0**	**4821,5**	**4897,6**	**4945,1**	**4957,2**	**4989,1**	**5016,0**	**4974,9**	**4976,6**
Železniční doprava	219,2	202,9	182,9	177,0	184,7	190,7	177,2	174,2	180,9	180,3	183,0
Veřejná autobusová doprava	528,0	465,0	456,0	446,9	438,9	435,9	406,1	417,0	418,6	388,3	387,7
Letecká doprava	2,0	2,2	2,4	2,9	3,5	3,9	4,3	4,6	5,8	6,3	6,7
Vnitrozemská vodní doprava	0,7	0,7	0,7	0,6	0,8	0,8	0,9	1,1	1,1	1,1	1,1
Městská hromadná doprava	2215,9	2235,4	2175,0	2264,0	2289,7	2343,7	2338,7	2302,2	2309,6	2268,9	2238,0
Veřejná doprava celkem	2965,8	2906,2	2817,0	2891,4	2917,6	2975,0	2927,2	2899,1	2916,0	2844,9	2816,5
Individuální automobilová doprava (IAD)	1795,0	1850,0	1885,0	1930,0	1980,0	1970,0	2030,0	2090,0	2100,0	2130,0	2160,0
Přepravní výkon celkem (mil. oskm)	**94713,2**	**93727,3**	**94733,8**	**97144,6**	**101004,7**	**105043,5**	**103635,8**	**105983,8**	**106939,9**	**109875,4**	**109805,2**
Železniční doprava	8111,0	7721,0	7018,0	6954,0	7299,6	7298,6	6596,8	6517,5	6590,0	6666,7	6921,9
Veřejná autobusová doprava	9735,0	8804,0	8680,9	8649,0	9351,3	10605,4	9667,5	8448,6	8516,2	8607,6	9501,1
Letecká doprava	3170,0	3524,5	3680,0	4335,2	5864,7	6398,9	6895,0	7096,3	8814,6	9735,7	10233,1
Vnitrozemská vodní doprava	7,8	7,8	7,6	7,5	7,7	7,8	16,6	21,9	21,8	18,1	12,8
Městská hromadná doprava	15789,4	14670,0	14547,3	14948,9	14541,4	15209,3	15170,0	15539,5	15427,3	16207,3	13506,3
Veřejná doprava celkem	36813,2	34727,3	33933,8	34894,6	37064,7	39520,0	38345,9	37623,8	39369,9	41235,4	40175,2
Individuální automobilová doprava (IAD)	57900,0	59000,0	60800,0	62250,0	63840,0	65523,5	65290,0	67360,0	67570,0	68640,0	69630,0
Průměrná přepravní vzdálenost (km)	**19,9**	**20,0**	**20,1**	**20,4**	**20,6**	**20,8**	**20,9**	**21,2**	**21,3**	**22,1**	**22,1**
Železniční doprava	37,0	38,1	38,4	39,3	39,5	38,3	37,2	37,4	36,4	37,0	37,8
Veřejná autobusová doprava	18,4	18,9	19,0	19,4	21,3	24,3	23,8	22,7	20,3	22,2	24,5
Letecká doprava	1585,0	1602,0	1533,3	1494,9	1683,6	1621,1	1606,7	1548,1	1532,9	1538,1	1525,1
Vnitrozemská vodní doprava	11,1	11,1	10,9	12,5	9,8	10,0	19,4	19,6	20,1	16,3	11,7
Městská hromadná doprava	7,1	7,1	6,6	7,1	6,4	6,5	6,5	6,5	6,7	7,1	6,0
Veřejná doprava celkem	12,4	12,4	12,0	12,4	12,7	13,3	13,1	13,3	13,5	14,5	14,3
Individuální automobilová doprava (IAD)	32,3	31,9	32,3	32,3	32,3	32,2	32,2	32,2	32,2	32,2	32,2

zdroj: Ročenka dopravy 2001, 2006, MD

4. 4. 3. DOPRAVNÍ POLITIKA ČESKÉ REPUBLIKY

Výchozím dokumentem strategie rozvoje dopravy v České republice je v současnosti „Dopravní politika pro léta 2005 – 2013" (dále jen Dopravní politika). Hlavním důvodem zpracování tohoto dokumentu byl vstup České republiky do Evropské unie k 1. 1. 2004. Dopravní politika programově navazuje na evropskou dopravní politiku – „Bílá kniha EU: Evropská dopravní politika do roku 2010 – čas rozhodnout" a také na předešlou Dopravní politiku z roku 1998, která definovala strategii oblasti dopravy před vstupem ČR do EU.

„Doprava je jedním z klíčových odvětví České republiky se značným významem i pro mezinárodní vztahy. Uživatelem dopravy je v různé míře každá fyzická či právnická osoba. Poptávka po přepravě osob a zboží neustále roste a úkolem veřejné zprávy je vytvořit právní a ekonomické podmínky pro poskytování veřejných služeb v dopravě i pro podnikání v dopravě a zajistit dopravní infrastrukturu odpovídající růstu přepravních potřeb." (Dopravní politika pro léta 2005 – 2013)

Dopravní politika deklaruje, co stát a jeho exekutiva v oblasti dopravy musí učinit na základě mezinárodních vazeb a smluv, co chce učinit z pohledu společenských potřeb a učinit může s ohledem na finanční možnosti. Je koncipována v kontextu mezinárodních závazků, které Česká republika přijala v souvislosti se svým členstvím v OSN, OEC a Evropské unii, avšak s respektem ke specifickým podmínkám a potřebám České republiky.

Dopravní politika se zaměřuje na témata zlepšení podmínek pro kvalitní dopravní obslužnost regionů a celého území ČR. Zejména je upřena pozornost na rovnováhu mezi kvalitou veřejných dopravních služeb a racionálnějším využitím osobních automobilů, možnosti ovlivnění dělby přepravní práce, omezení vlivů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví, modernizaci a oživení železniční dopravy, zlepšení kvality silniční infrastruktury atd.

„Globálním cílem dopravní politiky je vytvořit podmínky pro zajištění kvalitní dopravy zaměřené na její ekonomické, sociální a ekologické dopady v rámci principů udržitelného rozvoje položit reálné základy pro nastartování změn proporcí mezi jednotlivými druhy dopravy."(Dopravní politika pro léta 2005 – 2013)

Za priority Dopravní politiky vedoucí ke splnění globálního cíle lze určit:

- **Dosažení vhodné dělby přepravní práce mezi druhy dopravy zajištěním rovných podmínek na dopravním trhu** – priorita zaměřující pozornost na snižování disproporcí mezi jednotlivými druhy dopravy a harmonizaci podmínek přepravního trhu. Stát musí zajistit takové podmínky přístupu na přepravní trh, aby na něm bylo možné uplatnit výhody jednotlivých druhů dopravy.

- **Zajištění kvalitní dopravní infrastruktury** – jedna ze základních podmínek efektivního fungování dopravního systému. Zaměřuje se nejen na zabezpečení rozvoje sítě, ale také na jejich kvalitní údržbu a obnovu. Dopravní infrastrukturu je nutné rozvíjet tak, aby dopad na životní prostředí a veřejné zdraví byl co nejmenší. Dále je nutné při budování a obnově tras klást důraz na omezení střetů s územním systémem ekologické stability (ÚSES), umožnění migrace organismů, minimalizaci narušení přírodních ekosystémů a je třeba brát ohled na krajinný ráz území.
- **Zajištění financování v dopravním sektoru** – sektor dopravy je jedním z nejnáročnějších na investiční prostředky, ale také na prostředky provozní. Z hlediska financování jsou nejnáročnějšími dopravními oblastmi dopravní infrastruktura, zakázky veřejné služby v dopravě, obnova dopravních prostředků, výzkum a vývoj v dopravě. Pro účely financování sektoru dopravy byl zřízen Státní fond dopravní infrastruktury (dálen jen SFDI) zákonem č. 104/2000 Sb. SFDI je právnickou osobou zákonem určenou pro finanční zabezpečení veřejných potřeb rozvoje, výstavby a modernizace dopravní infrastruktury a pro hospodaření s prostředky určenými pro tyto veřejné potřeby. SFDI není příjemcem prostředků z fondů EU ani nefiguruje jako finanční manager infrastrukturních úvěrů. Výše příjmových prostředků neodpovídá reálným potřebám rozvoje dopravní infrastruktury a pro zabezpečení její údržby, oprav a rekonstrukcí.
- **Zvýšení bezpečnosti dopravy** – má dvojí rozměr. Vnitřní bezpečností se rozumí bezpečnost dopravního provozu, vytváření podmínek pro snížení nehodovosti u všech druhů dopravy a tvorba pravidel pro přepravu nebezpečného zboží. Jako tzv. vnější bezpečnost se označuje ochrana proti terorismu, vandalismu a podobným protiprávním činům. Snahou Dopravní politiky České republiky je, aby se špatná situace v bezpečnosti provozu, zejména v počtu a závažnosti dopravních nehod, radikálně zlepšila.
- **Podpora rozvoje dopravy v regionech** – má charakter metodického doporučení pro tvorbu dopravních strategií na regionální a místní úrovni. Zabývá se problémy, které se v rámci principu subsidiarity musí řešit na regionální a místní úrovni. Jedná se především o rozvoj integrovaných dopravních systémů, usměrňování a regulaci dopravy ve městech, zavádění nových koncepcí zásobování a využití možností nemotorové dopravy.

V Dopravní politice se velká pozornost věnuje mj. veřejné hromadné dopravě, která je v ní chápána jako služba ve veřejném zájmu, tj. služba pro obyvatele, kteří jsou jakýmkoliv způsobem znevýhodněny proti těm, kteří mohou využívat osobní automobil. V Dopravní politice, stejně jako u ostatních zemí EU, jsou hledány možnosti na podporu veřejné hromadné dopravy, které by měly zpomalit nebo zastavit obrovský růst individuální automobilové dopravy v posledních třech desetiletích.

V současnosti je v Dopravní politice hodnocen stav veřejné hromadné dopravy jako krajně nevyhovující, zejména proto, že veřejná hromadná doprava je provozována na bázi oddělených dopravních systémů, přičemž integrované dopravní systémy (IDS) jsou organizovány jen na omezených územích, s omezenou funkčností a bez většího propojení mezi kraji. Ve většině takových oblastí je IDS pouze nadstavbou systému, usnadňující využití městské a příměstské dopravy a neřídí se principem vzájemné provázanosti všech druhů dopravy na celém území regionu, což vede k jejich nižšímu využívání. Dalším výrazným faktorem limitující výraznější rozvoj veřejné hromadné dopravy je často nižší kvalita poskytovaných služeb a její menší provázanost. Tyto faktory negativně ovlivňují postavení hromadné dopravy na přepravním trhu, což vede k stále větší preferenci individuální automobilové dopravy. Vývoj dělby přepravní práce mezi hromadnou a individuální automobilovou dopravou směřuje k ohrožení funkčnosti dopravního systému kongescemi na silnicích, nepřiměřenému negativnímu působení dopravy na životní prostředí, k nedostatku tržeb a přílišné závislosti na dotacích ve veřejné dopravě.

Veřejná hromadná doprava se také s ohledem na výše uvedené aspekty neobejde v žádné vyspělé zemi bez veřejné podpory. Smlouvy o závazcích veřejné služby jsou uzavírány v případech, kdy není možné zajistit požadovanou dopravní obslužnost území hromadnou dopravou na komerčním základě a kdy je provozování veřejné dopravy ve veřejném zájmu. Veřejné finance umožňují fungování veřejné dopravy jako funkční sítě. Finance však musí být využívány efektivně a lze je poskytovat pouze dopravci, který je schopen nabízet služby v předepsané kvalitě a tyto služby musí garantovat. Vhodné zásahy do dělby přepravní práce mezi druhy dopravy se mohou provádět pouze v souladu s pravidly hospodářské soutěže a rovného přístupu na trh. Uzavíráním krátkodobých smluv o závazcích veřejné služby jsou omezeny možnosti obnovy vozového parku ve veřejné osobní dopravě.

Za hlavní úkoly, které mají pomoci řešit problémy a zlepšit současný stav veřejné hromadné dopravy, jsou v Dopravní politice vytyčeny:

- Precizovat právní a ekonomické podmínky dopravní obslužnosti tak, aby kolejová doprava tvořila páteř systému.
- Podporovat zavádění IDS jako nutného předpokladu pro optimalizaci využívání jednotlivých druhů dopravy a předpokladu pro vytváření páteří systému hromadné dopravy.
- Podporovat konkurenční prostředí ve veřejné dopravě osob a vytvořit systémy splňující požadavky objednatelů.
- Stanovit metodiku pro zajišťování dopravní obslužnosti.
- Při výběru dopravce pro provozování osobní dopravy ve veřejném zájmu stanovit jako samostatné kritérium ekonomickou stabilitu dopravce a jeho schopnost poskytovat služby ve stanovené kvalitě z pohledu uživatele.

- Vytvářet podmínky pro zpřístupnění všech druhů veřejné přepravy osobám s omezenou schopností pohybu nebo orientace.
- Výrazně zkvalitnit informovanost uživatele vybudováním komplexní informační sítě s pomocí stávajících a budovaných informačních systémů veřejné správy.

5. VYBRANÉ GEOGRAFICKÉ CHARAKTERISTIKY KRAJE VYSOČINA

Následující kapitoly nabízí stručný přehled o geografické charakteristice sledovaného území. Větší důraz je kladen, v souladu se zaměřením práce, na sociogeografickou charakteristiku, jenž ovlivňuje dopravní poměry v kraji, ať již přímo či nepřímo. Většina statistických údajů vychází z dat Statistické ročenky kraje Vysočina 2007. Většina dat se vztahuje k 31. 12. 2006, pokud není v textu uvedeno jinak. Pro lepší názornost poměrů v kraji je na konci kapitoly zařazen přehled vybraných charakteristik popisujících kraj Vysočina (tab. 11 – 13).

5. 1. VYMEZENÍ A POLOHA KRAJE VYSOČINA

Kraj Vysočina funguje jako samostatná administrativní jednotka od 1.1.2000, kdy vznikl I. fází reformy územněsprávního členění spolu s dalšími 13 kraji České republiky. Tvoří ho pět bývalých okresů (regiony NUTS 4) – Havlíčkův Brod, Jihlava, Pelhřimov, Třebíč a Žďár nad Sázavou. Rozlohou 6796 km^2 (od 1.1.2005)[7] je kraj Vysočina regionem nadprůměrné velikosti a jeho plocha představuje 8,62 % území České republiky. Pouze 4 kraje mají větší plošnou velikost - Středočeský, Jihočeský, Plzeňský a Jihomoravský kraj. Počtem obyvatel 511 645 (31. 12. 2006) se kraj řadí ve srovnání se zbývajícími kraji ČR na 11. místo. Pouze kraje Pardubický, Liberecký a Karlovarský jsou počtem obyvatel menší. Nesoulad těchto dvou základních charakteristik znamená podprůměrnou hustotu zalidnění v rámci celé České republiky. Geografický tvar území má poměrně pravidelný charakter, výjimkou je pouze výběžek v jihovýchodní části kraje.

Kraj Vysočina má centrální polohu v rámci ČR. Pouze další dva kraje mají vnitrozemskou polohu, a to Středočeský kraj a Praha. Jižní část kraje však zasahuje do pásma podél hranice s Rakouskem, proto také byly okresy Jihlava a Třebíč zařazeny do programu přeshraniční spolupráce (Phare CBC). Kraj Vysočina je obklopen 4 českými a moravskými kraji. Na jihozápadě sousedí s Jihočeským krajem, na severozápadě se Středočeským krajem a severovýchodě s krajem Pardubickým. Na jihovýchodě má pak společnou hranici s Jihomoravským krajem, s nímž vytváří region NUTS 2 – „Jihovýchod".

Poloha kraje Vysočina v rámci střední Evropy, resp. Evropy, je poměrně exponovaná. Vrch Melechov na území okresu Havlíčkův Brod bývá označován jako geografický střed Evropy. Území kraje je součástí hlavní středoevropské urbanizované osy (Berlín – Praha – Vídeň/Bratislava – Budapešť), která je v širším kontextu součástí hlavní komunikační spojnice severní Evropy s jihovýchodní Evropou. Exponovanost této polohy

[7] Významná územní změna se dotkla území kraje Vysočina k 1. lednu 2005. K tomuto datu bylo k Jihomoravskému kraji převedeno celkem 25 obcí. Tato změna se týkala především okresu Žďár nad Sázavou, z kterého bylo převedeno 24 obcí. Celkem se vlivem této administrativní změny snížila rozloha kraje téměř o 130 km^2 a počet obyvatel poklesl o více než 7000 obyvatel.

je umocněna především dálnicí D1 (E50, E65), železničními tratěmi č.230 a č. 250 a silnicí I/38 (E59).

Poloha kraje Vysočina vzhledem k hlavním koncentracím obyvatelstva, výroby a služeb v rámci státu je ovlivněna poměrně velkou vzdáleností jeho území od všech hlavních sídelních aglomerací ČR. Nejbližší z nich je brněnská, která tak zvyšuje exponovanost východní části kraje. Jihlava jako jediné krajské město nevytváří regionální aglomeraci (Hampl 2005).

Z regionálního hlediska je nejvýznamnější rozvojová osa táhnoucí se podél dálnice D1, pomocí které je kraj dobře propojen se Středočeským krajem a především pak s Jihomoravským krajem. Dobré propojení s Jihomoravským krajem umožňuje i další významná rozvojová osa směřující od Jihlavy přes Třebíč a Náměšť nad Oslavou k Brnu. Za další dvě významné rozvojové osy lze označit i osy směřující přes Havlíčkův Brod z Jihlavy, resp. z Pelhřimova do Kolína či Pardubic.

5. 2. VYBRANÉ FYZICKOGEOGRAFICKÉ CHARAKTERISTIKY

Celé území kraje leží na komplexu Českomoravské vrchoviny, která je součástí složitého pltaformního bloku Českého masívu jako součásti tzv. Mezoevropy. Patří k územím České republiky, které za sebou mají nejdelší geologický vývoj, jehož počátky sahají do doby před 1 miliardou let. Poslední a zároveň nejdůležitější horotvorné pohyby jej utvářely v době asi před 300 miliony let v průběhu hercynského vrásnění. Na rozhraní mladších a starších třetihor dochází k další fázi tektonických pohybů, jejichž nejpatrnějším úkazem je zlom JV – SZ směru podél hřbetu Železných hor. V třetihorách hluboko do území Českomoravské vrchoviny zasahuje depresemi a údolími jezero jihočeských pánví. Těmito depresemi místy probíhá hlavní evropské rozvodí. Ve čtvrtohorách působily na území Českomoravské vrchoviny periglaciální pochody, které nejvíce pozměnily tvar Žďárských vrchů. V tomto období byla také zformována říční síť do dnešní podoby.

Českomoravská vrchovina je velká geomorfologická jednotka, která vyplňuje jihovýchodní část České vysočiny. Z hlediska geomorfologického členění patří jako oblast spolu se Středočeskou pahorkatinou a Jihočeskými pánvemi do Českomoravské subprovincie.

Celou jihovýchodní část Českomoravské vrchoviny na území kraje zabírá Jevišovická pahorkatina s poměrně plochým reliéfem. Na rozdíl od Jevišovické pahorkatiny na ní navazuje členitější a rozmanitější reliéf Křižanovské vrchoviny. Dalším geomorfologickým celkem je Javořická pahorkatina, s podcelkem Jihlavské vrchy. Ty jsou nejvyšší skupinou Českomoravské vrchoviny s nejvyšším bodem na území kraje Javořicí (837 m. n. m.). Na Javořickou pahorkatinu navazuje Křemešnická vrchovina, s rozsáhlými plošinami, jenž jsou stupňovitě uspořádány ve shodě s uspořádáním říční sítě. Směrem na sever přechází v téměř souvislý pás plošin Hornosázavské pahorkatiny. Do severní části kraje zasahují jižní partie Železných hor výrazným zlomovým svahem, dosahujícím výšky až 200 m. Na jihovýchodní část Železných hor navazuje celek Hornosvratecké vrchoviny,

jejíž součástí jsou Žďárské vrchy, spolu s Jihlavskými vrchy nejvyšší partie Českomoravské vrchoviny.

Reliéf a poloha kraje Vysočina ovlivňují klimatické poměry, které mají proměnlivý charakter. Převážná část sledovaného území se rozkládá v mírně teplé klimatické oblasti. Průměrné roční teploty se pohybují podle nadmořské výšky v rozmezí od 5 do 8 °C a kraj Vysočina tak patří mezi chladnější části ČR. Nejteplejší oblasti leží ve východní části kraje při hranicích s Jihomoravským krajem, naopak nejchladnější oblastí jsou vrcholové partie Žďárských vrchů. Ročně na území kraje spadne v průměru od 550 do 850 mm srážek. Nejnižších hodnot průměrných úhrnů srážek dosahují oblasti na východě a jihovýchodě kraje, kde se projevuje srážkový stín Českomoravské vrchoviny. Žďárské vrchy jsou naopak místem s největším množstvím ročních srážek.

V kraji Vysočina pramení mnoho významných českých a moravských řek, prochází jím hlavní evropské rozvodí mezi Severním a Černým mořem. Rozvodí se táhne mezi řekami Doubravou, Sázavou a Želivkou, jenž odvádí vodu do Severního moře, na jedné straně a Svratkou, Oslavou, Jihlavou , Rokytnou a Moravskou Dyjí na druhé straně. Tyto řeky pak patří k úmoří Černého moře. Na řadě toků vybudovány údolní vodní nádrže, z nichž některé jsou významnými zdroji pitné vody, a to i celorepublikového hlediska. Jedná se především o vodní nádrž Švihov na Želivce zásobující Prahu a Vír na Svratce, ze které je voda dodávána do brněnské aglomerace. Zásobárnou pitné je také vodní nádrž Malešice na řece Jihlavě, na které bylo také vybudováno vodní dílo Dalešice.Vhodné geomorfologické poměry daly vzniknout mnoha rybníkům. Největším z nich je Velké Dářko na Žďársku, na jehož plochém rozvodí dochází k bifurkaci toku vod dvou říčních systémů – Sázavy a Doubravy.

5. 3. VYBRANÉ SOCIOEKONOMICKÉ CHARAKTERISTIKY

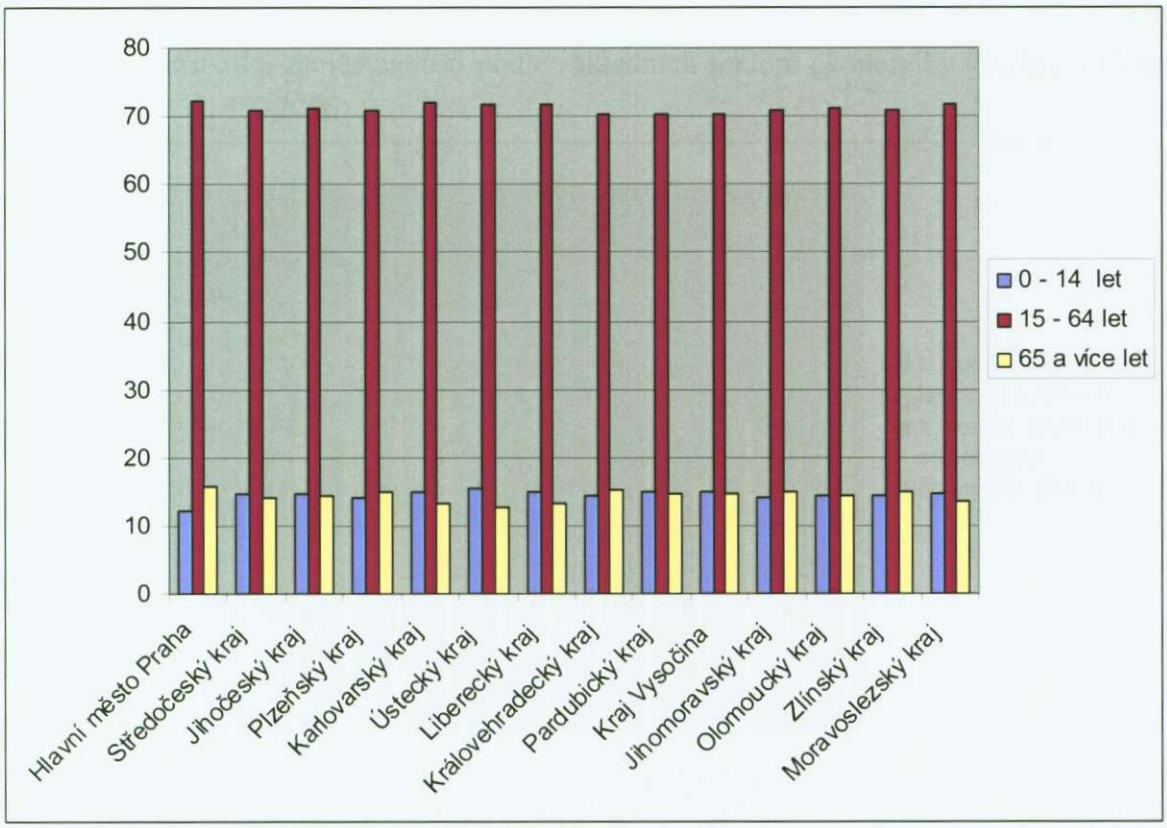
5. 3. 1. OBYVATELSTVO A TRH PRÁCE

Kraj Vysočina se počtem obyvatel 511 645 (31. 12. 2006) řadí k méně lidnatým krajům ČR. Je čtvrtým populačně nejmenším krajem po Karlovarském, Libereckém a Pardubickém kraji. Nejlidnatějším okresem kraje je okres Žďár nad Sázavou s 118 503 obyvateli, za ním následuje okres Třebíč s 116 298 obyvateli. V okrese Jihlava bylo k uvedenému datu registrováno 109 437 obyvatel, v okrese Havlíčkův Brod 94 925 obyvatel. Populačně nejmenším okresem byl okres Pelhřimov, v němž žilo 72 482 obyvatel. Hustotou zalidnění 75 obyv./km^2 se kraj pohybuje hluboko pod celorepublikovým průměrem (130 obyv./km^2). Pouze kraj Plzeňský a Jihočeský mají nižší hustotu zalidnění v rámci všech krajů ČR. Podíl městského obyvatelstva činil 58,4 % a jeho hodnota je druhou nejnižší po Středočeském kraji v mezikrajovém srovnání České republiky.

Z celkového počtu obyvatel bylo 258 066 žen, tedy 50,5 % obyvatel kraje. Věková struktura kraje je příznivá, když podíl osob ve věku 0 – 14 let (15 %) byl nepatrně větší než podíl obyvatelstva v poproduktivním věku (14,7%). Počet osob ve věku 0 -14 let byl

76 939, ve věku 15 – 64 let bylo 359 781 obyvatel a 74 925 obyvatel ve věku nad 65 let. Srovnání věkové struktury obyvatel jednotlivých krajů České republiky je znázorněno v grafu č. 2.

Graf č. 2. Věková struktura obyvatel (v %) jednotlivých krajů České republiky k 31. 12. 2006



zdroj: ČSÚ

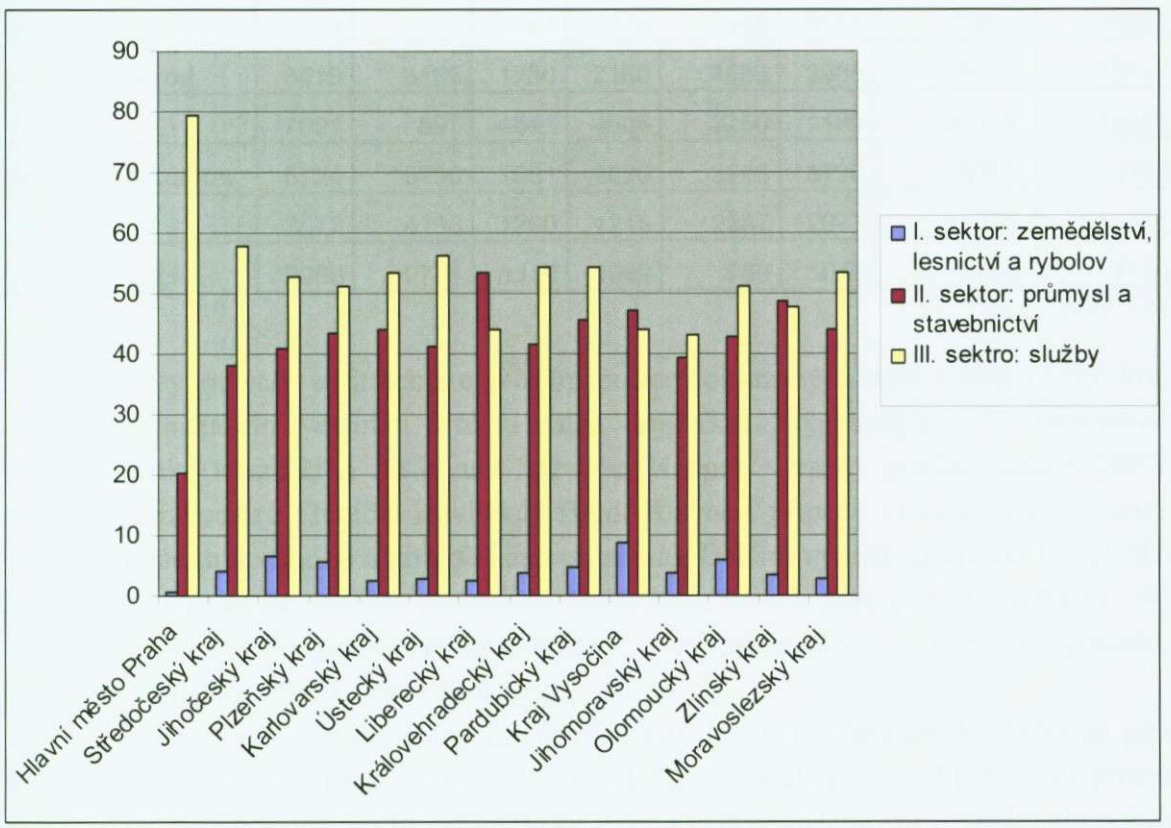
Kraj Vysočina patřil dlouhou dobu mezi kraje, v nichž počet obyvatel v posledních letech pravidelně klesal. Příčinnou nebyla pouze záporná přirozená měna, ale také pasivní migrační saldo. V roce 2006 poprvé od roku 1993 počet narozených osob (5113) převýšil počet zemřelých (4773), a to o 340 osob. Jednalo se po kraji Středočeském o druhou nejvyšší hodnotu v mezikrajovém srovnání. V tentýž rok se do kraje Vysočina přistěhovalo 4893 osob, zatímco 4355 osob se vystěhovalo. Migrační saldo tak dosáhlo kladné hodnoty 538 osob, čímž se kraj řadí na 10. místo. Na stejném místě mezi kraji se umístil také z hlediska hodnoty celkového přírůstku, která byla + 878 osob.

Kraj Vysočina je strukturou obyvatel poměrně mladým krajem, i když se průměrný věk plynule zvyšuje a v roce 2006 dosáhl na hodnotu 39,8 roku. Kraj je poměrně etnicky homogenní, s menším podílem obyvatel s vyšším vzděláním a poměrně vysokou střední délkou života v rámci ČR.

Historický vývoj a zejména přírodní podmínky se stále promítají do hospodářské struktury kraje i trhu práce. Z 240 tis. zaměstnaných osob jich v roce 2006 v zemědělství , lesnictví a rybolovu pracovalo 20,9 tis. obyvatel (8,7 %), v průmyslu a stavebnictví 112,9 tis. osob (47%) a ve službách 106,2 tis. obyvatel (44,3 %). V kraji Vysočina je největší

podíl zaměstnaných osob v primárním sektoru (8,7 %) v rámci krajů ČR. Naopak podílem zaměstnaných osob ve službách (44,3 %) kraj Vysočina zaujímá předposledními místo ve srovnání s ostatními kraji ČR. Hůře hodnoceným krajem z tohoto pohledu byl jen Jihomoravský kraj. Srovnání struktury zaměstnanosti podle základních sektorů ekonomiky jednotlivých krajů České republiky je znázorněno v grafu č. 3.

Graf č.3. Struktura zaměstnanosti podle základních sektorů ekonomiky (%) krajů České republiky k 31. 12. 2006



zdroj: ČSÚ

Míra registrované nezaměstnanosti dosáhla ke konci roku 2006 hodnoty 7,1 % EAO a byla jednou z nejnižších hodnot v rámci krajů ČR. Nejvyšší hodnota nezaměstnanosti byla v okrese Třebíč (11,1 %) a nejnižší naopak v okrese Pelhřimov (3,7 %). Podle registru ekonomických subjektů (RES) jsou největšími zaměstnavateli v kraji: Bosch Diesel, s.r.o.; ŽĎAS, a.s., Žďár nad Sázavou; České dráhy, a.s.; Motorpal, a.s., Jihlava; Sklo Bohemia, a.s., Světlá nad Sázavou.

Největším centrem dojížďky za prací v kraji Vysočina je krajské město Jihlava, za ním následují Havlíčkův Brod, Žďár nad Sázavou, Třebíč a Pelhřimov. Největším centrem dojížďky za prací mezi zbývajícími obcemi s rozšířenou působností je Velké Meziříčí. Většina center mělo v roce 2001 kladné saldo dojížďky, výjimku tvořily pouze města Bystřice nad Pernštejnem a Pacov. Význam těchto center vyplývá zejména z počtu

obsazených míst[8]. Bilanci dojížďky za prací do vybraných center v kraji Vysočina znázorňuje tab. 3.

Tab. 3. Bilance dojížďky za prací ve vybraných centrech dojížďky 1991 a 2001

Centrum dojížďky	Dojíždějící		Vyjíždějící		Saldo dojížďky		Obsazená pracovní místa	
	1991	2001	1991	2001	1991	2001	celkem 1991	celkem 2001
Jihlava	8320	11536	2674	2474	5646	9062	33985	34283
Havlíčkův Brod	6419	6165	1730	2180	4689	3985	18308	15877
Třebíč	7091	597	4541	4608	2250	1189	23954	19215
Žďár nad Sázavou	5724	5790	1981	2070	3293	3720	16966	15183
Pelhřimov	3577	4193	1290	1216	2287	2977	11566	11474
Velké Meziříčí	2088	2721	1119	1069	969	1652	8708	7134

zdroj: ČSÚ

Ve vybraných centrech s největším počtem obsazených míst v rámci ORP kraje Vysočina docházelo většinou k růstu salda dojížďky. Nejpatrnější růst zaznamenaly Jihlava, Velké Meziříčí a Žďár nad Sázavou. Naopak výrazný pokles salda dojížďky postihl hlavně centra Třebíč a Havlíčkův Brod. Hlavně v případě Třebíče to lze přisoudit velkému úpadku textilního a kožedělného průmyslu. Dalším výrazným vlivem je vyjížďka z Třebíče za prací do jaderné elektrárny Dukovany, kam k datu sčítání dojíždělo 1643 osob. U všech sledovaných center dojížďky, s výjimkou Jihlavy, došlo k výraznému poklesu počtu obsazených pracovních míst.

Nejvíce využívanými druhy dopravních prostředků při denním dojíždění za prací v kraji Vysočina byly v roce 2001 autobus (37,1 %) a osobní automobil (25,6 % v případě řidiče a 7,7 % v případě spolucestující). Za nimi s velkým odstupem následovalo použití vlaku (celkem 5,1 %, nejvíce Havlíčkův Brod 12,6 %) a pouze 1,1 % obyvatel při dojíždění za prací využilo služeb městské hromadné dopravy (nejvíce 5 % při dojížďce do Jihlavy). Tyto charakteristiky ukazují na relativně velký význam autobusové dopravy v kraji a naopak nízkého postavení vlakové dopravy při denní dojížďce do zaměstnání. Celkový pohled na využití jednotlivých druhů dopravy při dojížďce za prací do hlavních center dojížďky v kraji Vysočina poskytuje tab. 4.

[8] Počet obsazených pracovních míst je charakteristikou, která vyjadřuje význam daného střediska z hlediska „pracovní funkce". Konstruuje se jako součet počtu ekonomicky aktivních obyvatel žijících ve středisku a počtu denně dojíždějících osob za prací a od tohoto čísla se odečte počet denně vyjíždějících obyvatel za prací ze střediska. Tato charakteristika má tak obrovský význam pro stanovování významu středisek v regionu. Tím je tato charakteristika vhodná i pro stanovování středisek při výzkumech hromadné dopravy (Kraft 2005).

Tab. 4. Dojíždějící denně do vybraných center dojížďky za prací podle druhu dopravního prostředku v roce 2001

Kraj, Centrum dojížďky	dojíždějící do obce celkem	z toho použitý dopravní prostředek (%)												
		autobus	vlak	MHD	automobil - řidič	automobil-spolucestující	motocykl	kolo	jiný	autobus + vlak	autobus + MHD	vlak + MHD	ostatní kombinace	žádný dopravní prostředek
kraj Vysočina celkem	**86159**	**37,1**	**5,1**	**1,1**	**25,6**	**7,7**	**0,6**	**2,7**	**1,1**	**1,7**	**1,1**	**0,5**	**9,1**	**5,9**
Jihlava	11536	28,2	5,4	5,0	24,0	8,7	0,1	0,6	0,4	2,1	4,3	2,0	11,9	6,7
Havlíčkův Brod	6165	34,4	12,6	0,7	18,5	4,1	0,2	1,0	0,5	4,3	0,9	1,2	12,3	8,4
Třebíč	5797	46,4	7,6	1,2	26,0	7,3	0,2	0,9	0,4	0,7	2,3	0,5	2,9	3,1
Žďár nad Sázavou	5790	49,7	8,0	0,8	18,0	5,3	0,1	1,2	0,4	1,5	1,4	0,4	9,4	3,5
Pelhřimov	4193	41,0	2,6	0,8	25,4	8,2	0,2	0,7	0,5	2,5	1,3	0,3	11,7	4,1
Velké Meziříčí	2721	46,5	3,9	0,1	26,6	7,2	0,3	1,9	0,5	1,3	0,2	0,0	7,8	3,6

zdroj: ČSÚ

5. 3. 2. SÍDELNÍ SYSTÉM

Současná sídelní struktura je výsledkem dlouhého, celá staletí trvajícího vývoje. Značná část území kraje byla osídlena poměrně pozdě, až v době kolonizace ve vrcholném středověku. Členitý reliéf Českomoravské vrchoviny podmínil vznik řady malých sídel. Typickými znaky sídelní struktury kraje jsou její velká rozdrobenost, absence velké městské aglomerace a nižší stupeň urbanizace.

K 31. 12. 2006 bylo v kraji Vysočina celkem 704 obcí s 511 645 obyvateli. Počet obcí je po Středočeském kraji druhým největším mezikrajovém srovnání České republiky. Nejvíce obcí celkem 172 leží v okrese Třebíč a 171 obcí v okrese Žďár nad Sázavou. Přibližně shodný počet obcí okolo 120 pak leží v každém ze zbylých okresů kraje. Průměrná populační velikost obce je 725 obyvatel, což je nejméně ze všech krajů.

Sídelní struktura kraje je vyvinuta relativně proporciálně. Nejvýznamnější výjimkou je však malá velikost krajského města Jihlavy s 50 916 obyvateli k 31. 12. 2006. Jihlava je až 22. městem v ČR podle počtu obyvatel a je zároveň nejmenším krajským městem v ČR. Možnou příčinou tohoto faktu je poloha kraje mezi dvěmi největšími sídelními aglomeracemi státu, které soustřeďují specializované služby a jejichž spádová území zasahují na území kraje Vysočina. Kostru sídelní struktury kraje tvoří síť 5 bývalých okresních měst, v kterých žije 153 936 obyvatel, tedy 30 % všech obyvatel v kraji. Tu doplňuje zbylých 10 obcí s rozšířenou působností. V těchto 15 městech kraje žije 44,2 % obyvatel kraje Vysočina. V kraji Vysočina má celkem 33 obcí statut města, v nichž na konci roku 2006 žilo 298 594 obyvatel, tj. 58,4 % obyvatel kraje.

Nejpočetněji jsou v kraji zastoupeny obce s počtem obyvatel menších než 500, takových obcí je celkem 433 (61,5 %). Téměř polovinu z celkového počtu obcí představují obce s maximálním počtem 199 obyvatel, ve kterých žije necelých 8 % obyvatel kraje, což je v rámci srovnání krajů ČR největší podíl (celorepublikový průměr činí necelá 2 %). Přehled velikostních skupin sídel podle jednotlivých SO ORP je znázorněn v tab. 5.

Administrativně se kraj Vysočina (region NUTS 3) dělí na 5 bývalých okresů – Havlíčkův Brod, Jihlava, Pelhřimov, Třebíč a Žďár nad Sázavou - regiony NUTS 4). Tyto okresy náležely do doby vzniku kraje Vysočina do tří původních krajů. Okresy Jihlava, Třebíč a Žďár nad Sázavou do Jihomoravského kraje, okres Havlíčkův Brod do Východočeského kraje a okres Pelhřimov patřil do Jihočeského kraje. Od 1. 1. 2003 se kraj člení na správní obvody obce s rozšířenou působností, na které byly převedeny některé pravomoci a úkoly zrušených okresních úřadů. Na území kraje je celkem 15 středisek ORP: Bystřice nad Pernštejnem, Havlíčkův Brod, Humpolec, Chotěboř, Jihlava, Moravské Budějovice, Náměšť nad Oslavou, Nové Město na Moravě, Pacov, Pelhřimov, Světlá nad Sázavou, Telč, Třebíč, Velké Meziříčí, Žďár nad Sázavou.

Tab. 5 Obce kraje Vysočina v jednotlivých SO ORP podle velikostních skupin v roce 2006

	0 - 99	100 - 499	500 - 1999	2000 - 4999	5000 - 9999	10000 a více
Bystřice nad Perštejnem	5	24	9	0	1	0
Havlíčkův Brod	8	30	15	2	0	1
Humpolec	7	14	3	0	0	1
Chotěboř	8	14	7	1	1	0
Jihlava	5	55	13	4	1	1
Moravské Budějovice	6	36	3	1	1	0
Náměšť nad Oslavou	3	18	5	0	1	0
Nové Město na Moravě	6	17	6	0	0	1
Pacov	6	15	2	0	1	0
Pelhřimov	20	35	12	3	0	1
Světlá nad Sázavou	6	20	4	0	2	0
Telč	20	20	4	0	1	0
Třebíč	10	63	17	2	0	1
Velké Meziříčí	3	43	9	1	0	1
Žďár nad Sázavou	4	29	14	0	0	1
kraj Vysočina	117	433	123	14	9	8
podíl [%]	16,6	61,5	17,5	2	1,3	1,1

zdroj: ČSÚ, vlastní výpočty

5. 3. 3. ZEMĚDĚLSTVÍ

Kraj Vysočina si udržuje i nadále svůj zemědělský charakter, a to i přesto, že zdejší přírodní podmínky nejsou pro zemědělství příliš příhodné. Pro Vysočinu je zemědělství tradičním oborem. Do regionálního HDP přispívá zemědělství a lesnictví 11 %, což je ve srovnání s ostatními kraji neobvykle vysoký podíl. S tím souvisí i vysoká zaměstnanost v primárním sektoru. Počet zaměstnaných v zemědělství v České republice dlouhodobě ubývá, v kraji Vysočina je však tento pokles mnohem pomalejší než v jiných krajích. Zaměstnanost v rámci krajů je nejvyšší a více jak dvojnásobně v tomto ohledu převyšuje průměr ČR.

Rozloha zemědělské půdy je 412 tis. ha, což představuje 60,6 % rozlohy kraje a jedná se o nevětší podíl v rámci krajů ČR. Přibližně 319 tis. ha (77,4 %) zaujímá orná půda. Trvalé travní porosty tvoří necelou pětinu plochy zemědělské půdy v kraji. Podíl zahrad a ovocných sadů (2,6 %) na zemědělské půdě dosahuje zhruba poloviční hodnoty oproti průměrnému podílu těchto ploch v ČR. Největší část této plochy zaujímá zemědělská plocha v okrese Třebíč, kde také nalezneme jediné vinice v kraji Vysočina o rozloze 3 ha. Lesní pozemky zabírají plochu 206 tis. ha (zhruba 30 % území kraje). Nejvíce zalesněny jsou terény ve vyšší nadmořské výšce, zejména pak ve Žďárských a Jihlavských vrších. Téměř 90 % lesních porostů je jehličnatých.

Většina území kraje (92%) patří do bramborářského výrobního typu. JV část okresu Třebíč a severní výběžek okresu Havlíčkův Brod spadají do oblasti řepařské, zabírající 1,9 % zemědělské půdy v kraji. Zbylá plocha, především pak v okrese Žďár nad Sázavou, patří do horského výrobního typu.

V posledních letech se na území kraje Vysočina, stejně jako v celé ČR, snižují celkové plochy osevů. Snižování osevních ploch zejména obilovin a brambor je do určité míry kompenzováno nárůstem osevních ploch řepky a v poslední letech se výrazně zvyšující osevní plochou máku. K 31. 5. 2006 byla celková výměra osevních ploch v kraji 281 229 ha. Z toho 148 409 ha (52,8 %) připadalo na obilniny, 41 726 ha (14,8 %) na olejniny a 10 189 ha (3,6%) na brambory. V rámci České republiky kraj Vysočina vyniká hlavně produkcí brambor (30 % produkce ČR), žita, ovsa a pícnin. Z hlediska výnosů připadlo na obilniny 3,59 t, řepku 2,82 t a na brambory 23,32 t.

Živočišná výroba se orientuje především na chov skotu, který má na Vysočině stejnou tradici jako bramborářství . Kraj Vysočina si, i přes trvalý celorepublikový pokles chovu skotu, udržuje největší stádo skotu (215 601 ks) v ČR, které přestavuje zhruba 16 % celorepublikového počtu skotu. Také stavy prasat (414 796 ks) v kraji představují již několik let třetí nejvyšší postavení mezi kraji ČR. Vyšší stavy mají pouze Středočeský a Jihomoravský kraj. Ukazatel intenzity chovu skotu, definovaný jako počet kusů zvířat na 100 ha zemědělské půdy, je v rámci srovnání krajů nejvyšší. V roce 2006 dosáhl hodnoty 52,5 ks skotu na 100 ha zemědělské půdy.

5. 3. 4. PRŮMYSL

Kraj Vysočina, v dávné minulosti zaměřený převážně na zemědělství a lesnictví, byl uměle industrializovaný až ve 2. polovině 20. století tzv. *socialistickou industrializací* a neměl žádné významné středisko, které by nějakým způsobem vyčnívalo nad ostatními. Na celkové výrobě České republiky se kraj podílí zhruba 4,5 %. Nejvíce zastoupenými průmyslovými odvětvími je zpracování a výroba kovů, strojírenský a elektrotechnický průmysl. V těchto odvětvích, a také v dřevozpracujícím průmyslu, současně docházelo v posledních letech k nejvyššímu nárůstu zaměstnanosti. Naopak pro tzv. „stará" průmyslová odvětví, jako je textilní, oděvní, kožedělný průmysl a výroba skla, je i na Vysočině charakteristický pokles zaměstnanosti. Průmysl je v kraji rozložený do řady středisek stejné hierarchické úrovně, které zpravidla mají pestrou odvětvovou skladbu. Mezi těmito středisky v současné době vyniká Jihlava. Naopak příklady výrazné místní specializace jsou mezi většími průmyslovými středisky pouze Světlá nad Sázavou (sklářský průmysl), Dukovany a Žďár na Sázavou.

Nejvýznamnější společností na Vysočině je již několik let strojírenská firma BOSCH DIESEL Jihlava, která se specializuje na výrobu vysokotlakých čerpadel pro dieslové motory. Německý koncern se v Jihlavě usadil v roce 1993 a od té doby se dynamicky rozvijí. V současnosti zaměstnává již více než 6 tis. lidí, kteří za prací dojíždí z celého kraje. Strojírenský průmysl dále zastupují MOTORPAL Jihlava, jehož výroba je zaměřena na dopravní strojírenství se specializací na výrobu vstřikovacích zařízení do dieslových motorů, a AGROSTROJ Pelhřimov, jakožto jediný výrobce zemědělských strojů v České Republice.

Druhou největší společností podle počtu zaměstnanců je ŽĎAS Žďár nad Sázavou. Tato firma s dlouholetou tradicí se zaměřuje na slévárenskou výrobu, zpracování kovů a částečně podniká ve strojírenství. Zpracování a výrobě kovů se věnují dále TESLA Jihlava a MORAVSKÉ KOVÁRNY Jihlava.

Dalším významným průmyslovým odvětvím je elektrotechnický průmysl reprezentovaný firmami AUTOMOTIVE LIGHTINGS Jihlava, I§C ENEGRO Třebíč. Tato firma patří do skupiny ČEZ a je dodavatelem elektrických systémů kontroly. Další dvě významné elektrotechnické společnosti DRAKA KABELY a KABLO ELEKTRO mají své sídlo ve Velkém Meziříčí.

Sklářský, textilní a kožedělný, kartáčnický průmysl byly jedním z tradičních odvětvích v kraji. Po roce 1989 však prošly významným útlumem. Nejvíce patrný byl tento jev na Třebíčsku, kde ztrátou hlavního odbytu a vlivem transformace byla výroba utlumena ve značné části největších průmyslových podniků. Jako příklad může posloužit obuvnická firma BOPO Třebíč, která se postupně dostala do konkurzu a likvidace. Sklářský průmysl reprezentuje, čtvrtý největší zaměstnavatel v kraji, společnost SKLO BOHEMIA Světlá nad Sázavou a společnost BORSON PROPERTIES Jihlava, která v roce 2003 odkoupila v konkurzu se nacházející společnost JIHLAVSKÉ SKLÁRNY BOHEMIA. Textilní průmysl zastupuje největší podnik tohoto odvětví v kraji Vysočina PLEAS Havlíčkův Brod, jenž je lokalizovaný i do několika provozoven mimo kraj. Nutno připomenout i

výrobce plavek a sportovního oblečení firmu MODETA STYLE Jihlava a výrobce pletených a háčkovaných textilií ALFATEX MÓDU Pelhřimov. Kartáčnický průmysl je zastoupen společností SPOJENÉ KARTÁČOVNY Pelhřimov, které jsou označovány jako největší výrobce kartáčnického sortimentu ve střední Evropě.

Největší dřevozpracující firmou kraje Vysočina je DŘEVOZPRACUJÍCÍ DRUŽSTVO Lukavec na Pelhřimovsku a dále pak KRONOSPAR Jihlava, největší znečišťovatel ovzduší v kraji.

V roce 1985 byla do provozu uvedena jaderná elektrárna v Dukovanech, čímž v kraji velmi vzrostl i význam odvětví výroby a rozvodů energií. V současnosti má zhruba 1200 zaměstnanců a vyrábí přibližně pětinu objemu elektřiny ČR.

Rozsáhlý je i průmysl potravinářský. Masný průmysl je zastoupen, dlouhodobě největší potravinářskou firmou kraje Vysočina, společností KOSTELECKÉ UZENINY. Menší masokombináty nalezneme v Krahulčí a v Hodicích. Nejvýznamnějšími mlékárenskými závody jsou MORAVIA LACTO Jihlava a Jaroměřická mlékárna se sídlem v Jaroměřicích nad Rokytnou. V Přibyslavi a Želetavě jsou pak sýrárny. Vzhledem k vysoké produkci brambor je v kraji zastoupen i průmysl škrobárenský, a to v Havlíčkově Brodě (AMYLON) a v Pelhřimově. V Jihlavě je významným zaměstnavatelem společnost BALÍRNY TCHIBO zaměřená na pražení a balení kávy a čaje. Celorepublikově známou balírnou čajů je společnost JEMČA Jemnice.

5. 3. 5. CESTOVNÍ RUCH

Kraj Vysočina má vysoký potenciál pro rozvoj cestovního ruchu. Území kraje je atraktivním z hlediska jeho celoročního využití. Nabízí dobré možnosti jak pro pobytovou letní i zimní rekreaci, tak i pro poznávaní kulturně – historických památek. Pro cestovní ruch kraje je výhodná též jeho poloha v blízkosti dvou největších aglomerací ČR.

Na území kraje se nachází tři z dvanácti památek České republiky zapsaných do seznamu světového kulturního dědictví UNESCO – Telč, Kostel sv. Jana Nepomuckého na Zelené hoře u Žďáru nad Sázavou a Židovská čtvrť a Bazilika sv. Prokopa v Třebíči. V roce 1992 byla na seznam UNESCO zapsána městská památková rezervace Telč, která zahrnuje historické jádro města s pozůstatky pozdně gotického opevnění a branami. Náměstí Zachariáše z Hradce je obklopeno jedinečným souborem gotických a renesančních měšťanských domů s podloubími a renesančními, barokními a klasicistními štíty. Na místě původně gotického hradu stojí renesanční zámek ze 16. století, s renesanční zahradou a anglickým parkem. Roku 1994 bylo na Seznam připsáno Santiniho vrcholné dílo a jeden z nejoriginálnějších dokladů barokní gotiky Kostel sv. Jana Nepomuckého na Zelené hoře u Žďáru nad Sázavou. Jako poslední byla zatím na Seznam v roce 2003 zapsána Třebíč díky románsko – gotické bazilice sv. Prokopa a významnému komplexu židovského ghetta se starou a novou synagogou ze 17. a 18. století včetně židovského hřbitova. Jedná se o jedinou židovskou památku mimo území Izraele, která je samostatně zapsaná na seznam UNESCO.

Centra Jihlavy s rozsáhlými katakombami, Pelhřimova a Telče jsou městskými památkovými rezervacemi.

Atraktivitu kraje zvýrazňují i dvě chráněné krajinné oblasti – Žďárské vrchy a Železné hory. CHKO Žďárské vrchy byla vyhlášená roku 1970 s cílem na zachování harmonicky vyvážené kulturní krajiny s významným zastoupením přirozených ekosystémů, které jsou zajištěny v sítí 49 maloplošně zvláště chráněných územích. Roku 1991 byla vyhlášena CHKO Železné hory. Nejcennější části Železných hor jsou chráněny ve 24 zvláště chráněných územích. Na území kraje se kromě těchto dvou CHKO nalézá 9 přírodních parků a 170 maloplošných chráněných území.

Na území kraje se konají různé kulturní a sportovní akce, z nichž některé mají celostátní a mezinárodní charakter. Z kulturních akcí se jedná především o každoroční Mezinárodní festival sborového umění v Jihlavě, Mezinárodní festival dokumentárního filmu v Jihlavě, hudební festival Prázdniny v Telči a Mezinárodní festival rekordů a kuriozit v Pelhřimově. Ze sportovních akcí jsou patrně nejvýznamnější závody Světového poháru v klasickém lyžování E.ON Zlatá lyže, které se každoročně pořádají v Novém Město na Moravě. Za zmínku stojí uvést i závody koňských spřežení, pořádané pod názvem Zlatá podkova v Humpolci.

V protikladu k potenciálu cestovního ruchu stojí nedostatečná infrastruktura a nedostatečná nabídka služeb pro návštěvníky. Z hlediska kapacity i návštěvnosti se kraj řadí mezi turisticky nejmenší oblasti cestovního ruchu v ČR. K 31. 12. 2006 bylo na Vysočině 19,6 tis. lůžek v hromadných ubytovacích zařízeních cestovního ruchu (4,4 % podíl kapacity ČR). V roce 2006 navštívilo Vysočinu 407,7 tis. hostů, což bylo 3,2 % počtu ubytovaných hostů v ČR. Pouze Ústecký a Pardubický kraj jsou na tom v tomto ohledu hůře. Menší návštěvnost cizinců je pouze v kraji Pardubickém. Ve srovnání s ostatními regiony cestují na Vysočinu spíše méně nároční klienti. Téměř polovina z nich vyhledává ubytování v chatových osadách, kempech a penzionech.

Budoucnost cestovního ruchu kraje Vysočina lze spatřovat vedle městské turistiky hlavně ve formách klidné a ekologicky šetrné pobytové turistiky. Tento způsob rekreace umožňuje hustá síť turisticky značených cest, budování cyklotras nebo se rozvíjející agrofarmy s ubytováním.

5. 3. 6. SLUŽBY

Vlivem celorepublikového klesajícího počtu žáků docházelo také v kraji Vysočina v posledních letech ke slučování a zavírání mateřských, základních i středních škol. V roce 1993 bylo na území kraje Vysočina 409 mateřských škol a do roku 2006 se jejich počet snížil na 276 (úbytek téměř o 33 %). V menší míře panovala do roku 2005 podobná situace i u základních škol, kde se jejich počet snížil z 281 v roce 1993 na 251 v roce 2005 (úbytek o 10,7 %). V roce 2006 však počet základních škol vzrostl na 270. V stejném roce na území kraje existovalo 18 gymnázií, oproti roku 1993 se jejich počet o 1 gymnázium snížil. Mezi léty 1995 -2003 se snížil počet středních odborných škol z 54 na 43. V roce 2004 jejich počet dokonce klesl na 38. V roce 2006 bylo v kraji Vysočina 45 těchto zařízení,

oproti roku 2005 pak jejich počet stoupl o 6. Podobný vývoj proběhl i v případě středních odborných učilišť. Jejich počet drasticky poklesl z 49 v roce 1995 na 29 v roce 2004 (úbytek o téměř 41 %), v roce 2006 se jejich počet zvýšil na 33.

Vyšší školství je v kraji zastoupeno dvěma vysokými školami, 14 vyššími odbornými školami a 7 odloučenými pracovišti různých vysokých škol z jiných krajů. V roce 2003 zahájila svou činnost soukromá Západomoravská vysoká škola Třebíč. O rok později získala akreditaci Vysoká škola Polytechnická v Jihlavě.

Na území kraje je v současnosti 6 nemocnic. Nemocnice v Havlíčkově Brodě, Jihlavě, Novém Městě na Moravě, Pelhřimově a Třebíči jsou zřizovány krajem, nemocnice ve Velkém Meziříčí – Moštišti je pak soukromá. Počet lůžek v roce 2006 byl o téměř 31 % menší ve srovnání s jejich počtem v roce 1993. Z původního počtu 4050 jich v roce 2006 bylo 2814. V kraji Vysočina zcela chybí lázeňské léčebny.

Na území kraje Vysočina působí řada kulturních zařízení. Počet divadel vrostl mezi léty 1995 až 2006 ze 3 na 7, počet muzeí z 38 na 52. Naproti tomu se ve sledovaném období snížil počet kin z 56 na nynějších 44.

5. 4. DOPRAVA

Kraj Vysočina se nachází v centrální části republiky a územím kraje tak prochází důležité komunikace mezinárodního i národního významu s výrazným podílem tranzitu. Nejvýznamnější dopravní spojnicí v kraji je dálnice D1 (E50, E65) Praha – Brno, jež je součástí silniční části IV. Panevropského multimodálního koridoru. Další důležitou komunikací je silnice č. I/38 (E59) jako tradiční historická cesta Praha – Vídeň. Do evropské silniční sítě je pak ještě zařazena silnice I/34 (E551), která je důležitou spojnicí jižních a východních Čech. V železniční dopravě se jeví jako nejdůležitější tratě č. 230 a č. 250 (Praha – Kolín – Havlíčkův Brod – Brno), které až do modernizace železničního koridoru č. I. (SRN – Děčín – Praha – Česká Třebová – Brno – Břeclav – Rakousko) představovaly nejrychlejší spojení Prahy s Brnem.

Většina důležitých komunikací probíhá ve směru od severozápadu k jihovýchodu, resp. od západu k východu. Chybí však kvalitnější propojení bývalých okresních měst a rychlostní komunikace ve směru sever – jih.

5. 4. 1. ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA

Železniční síť v kraji je konfigurována hvězdicovitě se dvěmi centry Jihlavou a Havlíčkovým Brodem. Celková délka železničních tratí je 651 km a představuje tak hodnotu hustoty železniční sítě 9,6 km/100 km^2. Tato hodnota je pod celorepublikovým průměrem (12,2 km/100 km^2) a je 4. nejnižší hodnotu v rámci krajů ČR (Statistická ročenka 2006).

Za hlavní železniční tratě na území kraje Vysočina lze označit:

- **č. 224: Horní Cerekev – Pelhřimov – Obrataň – Tábor**

- **č. 225: Havlíčkův Brod – Jihlava – Horní Cerekev – Jindřichův Hradec – Veselí nad Lužnicí**
- **č. 230: Havlíčkův Brod – Čáslav – Kolín – (Praha)**
- **č. 238: Havlíčkův Brod – Chrudim – Pardubice**
- **č. 240: Jihlava – Okříšky – Střelice – Brno**
- **č. 241: Okříšky – Moravské Budějovice – Znojmo**
- **č. 250: (Praha) – Havlíčkův Brod – Žďár nad Sázavou – Křižanov – Tišnov – Brno – Břeclav – Kúty**

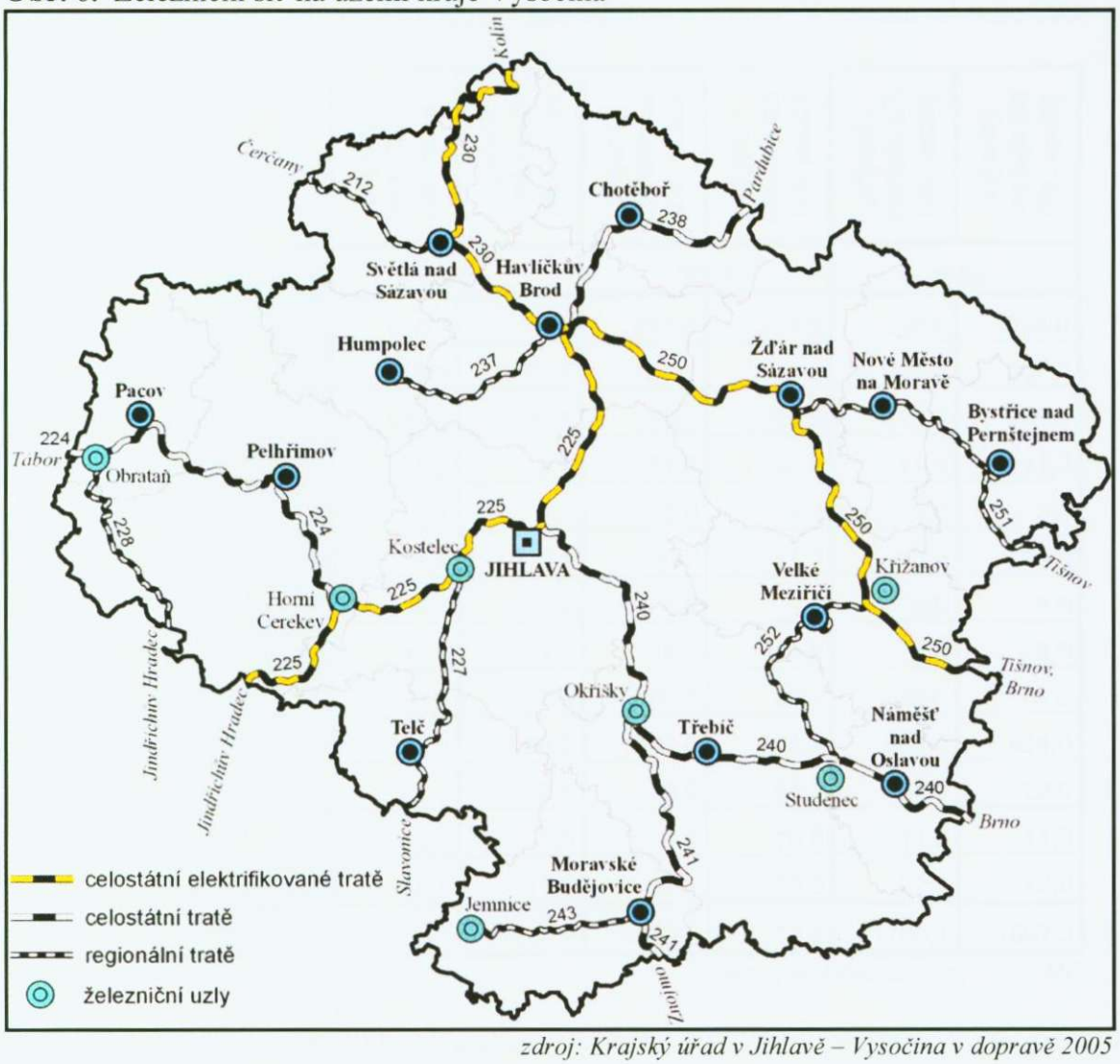
Tratě č. 225, č. 230, č. 250, č. 240 úsek Havlíčkův Brod - Jihlava jsou elektrifikovány, trať Kolín – Havlíčkův Brod – Křižanov – Brno je jako jediná v kraji dvoukolejná. Zbývající úsek trati č. 240 Jihlava – Brno by měl být v blízké budoucnosti také elektrifikován. Tratě č. 230 a č. 250 (spolu s větvemi č. 225 a č. 240) tvoří tzv. druhý hlavní („jižní") tah železniční sítě ČR. Přestože trať č. 250 je stavebně v podstatě nejmladší železniční tratí v České republice (do provozu uvedena v roce 1953), její technické parametry dané náročným terénem a z něj vyplývajícími směrovými a sklonovými poměry neumožňují zvýšení traťové rychlosti. Proto také tato trať není zařazena do programu modernizace koridorových tratí, přesto však zůstává důležitou spojnicí.

Za vedlejší železniční tratě na území kraje Vysočina lze označit:

- **č. 212: Světlá nad Sázavou – Zruč nad Sázavou – Čerčany**
- **č. 227: Kostelec u Jihlavy – Telč – Dačice – Slavonice**
- **č. 237: Havlíčkův Brod – Humpolec**
- **č. 243: Moravské Budějovice – Jemnice**
- **č. 251: Žďár nad Sázavou – Nové Město na Moravě – Nedvědice – Tišnov**
- **č. 252: Křižanov – Studenec**

Kromě těchto tratí se na území kraje nachází vlečková trať Dobronín – Polná, která se využívá pouze pro nákladní dopravu a příležitostně pro osobní dopravu na objednávku. Územím kraje prochází úzkorozchodná trať č. 228: Jindřichův Hradec – Kamenice nad Lipou – Obrataň. Vznik této trati se datuje k roku 1906 a její délka je 46 km (z toho 30 km na území kraje Vysočina). Jedná se o jednu ze tří úzkorozchodných tratí v ČR. Železniční síť v kraji je zachycena na obr. 6.

Obr. 6. Železniční síť na území kraje Vysočina



zdroj: Krajský úřad v Jihlavě – Vysočina v dopravě 2005

Příjezd cestujících do kraje Vysočina z jiných krajů ČR po železnici (1766,1 tis. osob) v roce 2006 převažoval nad výjezdem cestujících (1697,3 tis. osob). Počet přijíždějících osob poprvé převyšoval počet vyjíždějících v roce 2005. Největší intenzita výměny cestujících osob po železnici byla s Jihomoravským krajem. Počet vyjíždějících a přijíždějících cestujících po železnici do kraje Vysočina znázorňuje tab. 6.

Tab. 6. Příjezdy a výjezdy cestujících po železnici do a z kraje Vysočina od roku 2004 do roku 2006

	přijezdy cestujících (tis. osob)	výjezdy cestujících (tis. osob)	přijezdy cestujících (tis. osob)	výjezdy cestujících (tis. osob)	přijezdy cestujících (tis. osob)	výjezdy cestujících (tis. osob)
Rok	**2004**		**2005**		**2006**	
Hl. m. Praha	128,7	174,4	215,6	209,9	236,0	224,0
Středočeský kraj	215,5	163,3	193,7	198,1	206,0	207,0
Jihočeský kraj	157,2	202,8	236,7	250,2	246,0	253,3
Plzeňský kraj	8,5	9,2	11,0	10,9	11,0	11,0
Karlovarský kraj	2,1	2,0	2,0	2,0	3,0	3,0
Ústecký kraj	8,4	8,1	10,7	11,0	13,0	13,0
Liberecký kraj	4,5	5,6	4,6	5,1	6,0	6,0
Královéhradecký kraj	12,8	11,4	16,0	14,6	18,0	16,0
Pardubický kraj	86,4	57,9	83,1	80,2	84,0	84,0
Jihomoravský kraj	543,2	1000,3	1146,7	884,4	885,0	824,0
Olomoucký kraj	21,2	20,1	22,2	21,3	25,0	23,0
Zlínský kraj	9,3	9,0	9,6	10,6	11,0	11,0
Moravskoslezský kraj	16,2	15,8	19,1	19,3	22,1	22,0
Celkem	1214	1679,9	1970,9	1717,6	1766,1	1697,3

zdroj: Ročenka dopravy 2006, MD

V rámci kraje bylo v roce 2006 přepraveno po železnici 3749,1 tis. osob, o 143 tis. osob více než v roce 2005. Počet vlakových spojů zajišťující dopravní obsluhu po železnici od roku 2000 do roku 2006 vzrostl z 7923 na 8643. Tento vývoj znázorňuje tab. 7.

Tab. 7. Dopravní obsluha kraje Vysočina po železnici v letech 2000 - 2006

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Počet vlakových spojů celkem	**7 923**	**8 344**	**8 327**	**8 321**	**8 396**	**8 485**	**8 643**
z toho v:							
pracovní den	3 088	3 277	3 292	3 290	3 307	3 444	3 479
sobotu	2 418	2 541	2 525	2 520	2 534	2 531	2 585
neděli a svátek	2 417	2 526	2 510	2 511	2 555	2 510	2 579

zdroj: Ročenka dopravy 2005,2006, MD

Perspektivně by v kraji Vysočina mělo dojít k modernizaci většiny železničních uzlů. V blízké budoucnosti by měla být provedena elektrifikace trati č. 240: Jihlava – Okříšky – Brno. Dále se připravuje zprovoznění železničního přeshraničního spojení mezi

Slavonicemi a dolnorakouským Fratres, které by mělo být vedeno i přes území kraje Vysočina.

Dopravní obsluhu železniční dopravou v kraji Vysočina zajišťují zejména České dráhy, a.s., jedinou výjimkou jsou Jindřichohradecké místní dráhy, a.s., které provozují a vlastní trať č. 228: Jindřichův Hradec – Obrataň.

5. 4. 2. SILNIČNÍ DOPRAVA

Krajem Vysočina probíhá úsek dálnice D1 (ve správě státu) v délce 92,9 km. Stát je pak i vlastníkem silnic I. třídy, kterých je v kraji 422 km. Rychlostní silnice nejsou na území kraje zastoupeny. Kraj Vysočina je vlastníkem 1629,4 km silnic II. třídy a 2949,4 km silnic III. třídy. Délky jednotlivých komunikací na území jednotlivých okresů kraje znázorňuje tab. 8. Hodnotou hustoty silnic 73,9 km/ 100 km^2 kraj Vysočina lehce převyšuje průměr ČR (70,5 km/100 km^2).

Tab. 8. Délky jednotlivých komunikací na území okresů kraje Vysočina

Okres	Dálnice D1 (km)	Silnice I. třídy (km)	Silnice II. třídy (km)	Silnice III. třídy (km)	Celkem (km)
Havlíčkův Brod	11,6	111,6	240,2	704,6	1068,0
Jihlava	25,8	64,5	326,4	380,0	796,7
Pelhřimov	20,1	69,2	290,9	606,7	986,9
Třebíč	-	71,1	356,5	697,1	1124,7
Žďár nad Sázavou	35,3	106,0	415,4	561,1	1117,8
kraj Vysočina	**92,8**	**422,4**	**1629,4**	**2949,5**	**5094,1**

zdroj: Krajský úřad Jihlava

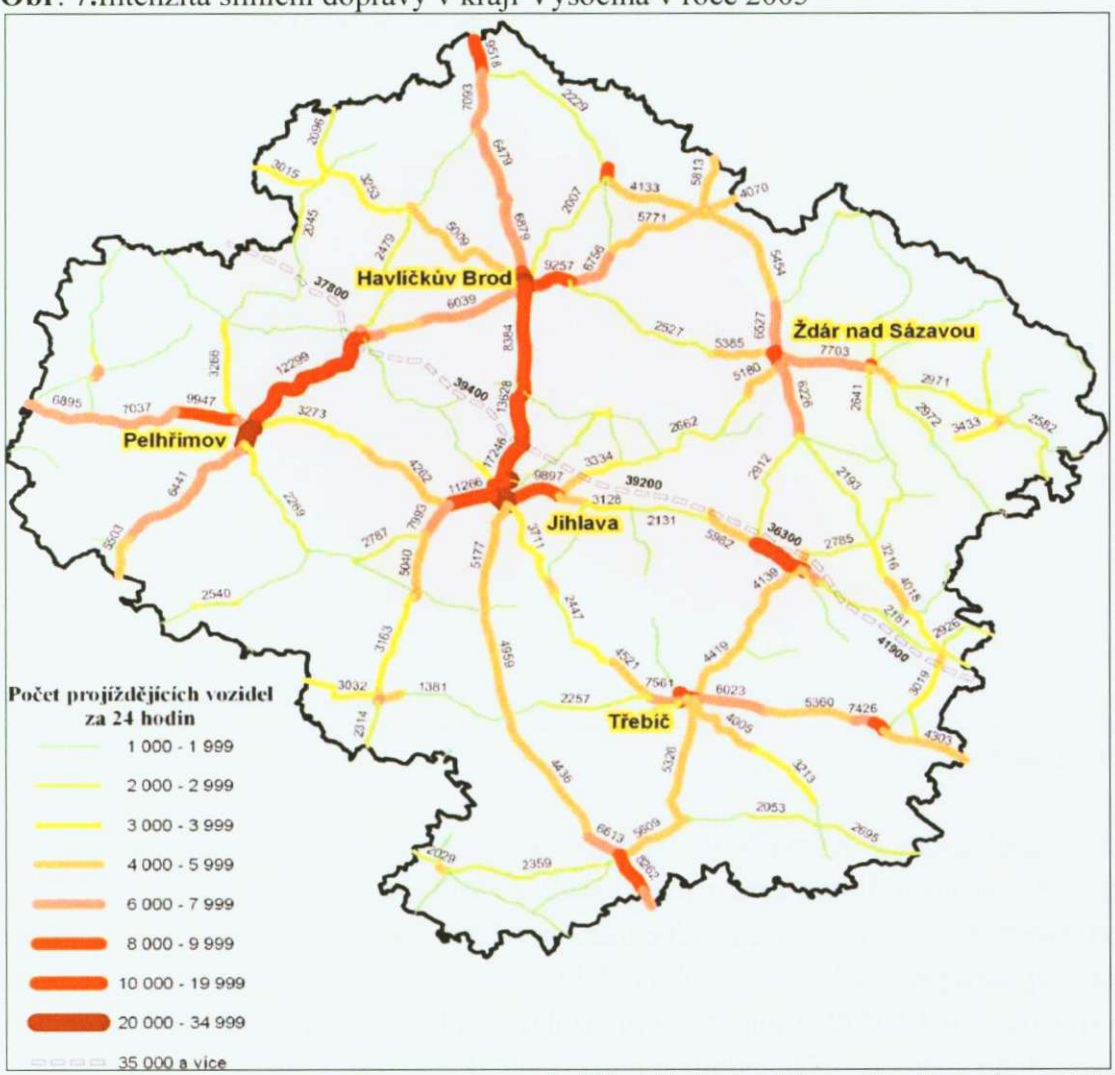
Stejně jako u železniční sítě, byť v menší míře, je rozložení silniční sítě ovlivněno reliéfem a rozmístěním ekonomických aktivit. Kraj Vysočina je charakteristický polycentrickou sídelní strukturou, přičemž mezi hlavními jádry osídlení (bývalá okresní města) nejsou velké rozdíly. To se projevuje v charakteru uspořádání silniční sítě, která je typická svým radiálním uspořádáním vůči těmto sídlům. Základní dopravní osou v silniční dopravě kraje je naše nejfrekventovanější dálnice D1 spojující Prahu s Brnem, na níž intenzita provozu neklesá žádném jejím úseku v kraji Vysočina pod 35 tis. vozidel za den. Přehled silniční sítě a intenzity silniční dopravy v kraji Vysočina v roce 2005 poskytuje obr. 7.

Hlavní silniční komunikace na území kraje Vysočina jsou:

- **D1 – E50, E65: Praha – Brno**
- **I/34 – E551: České Budějovice – Jindřichův Hradec – Pelhřimov – Havlíčkův Brod – Žďírec - Svitavy**
- **I/38 – E59: Mladá Boleslav – Kolín – Čáslav – Havlíčkův Brod – Jihlava – Znojmo – (Rakousko)**

- **I/19: Rožmitál pod Třemšínem – Tábor – Pelhřimov – Pohled – Žďár nad Sázavou – Nové Město na Moravě**
- **I/23: Jindřichův Hradec – Telč – Třebíč – Brno**
- **I/37: Hradec Králové – Pardubice – Chrudim – Ždírec – Žďár nad Sázavou – Velká Bíteš**

Obr. 7. Intenzita silniční dopravy v kraji Vysočina v roce 2005

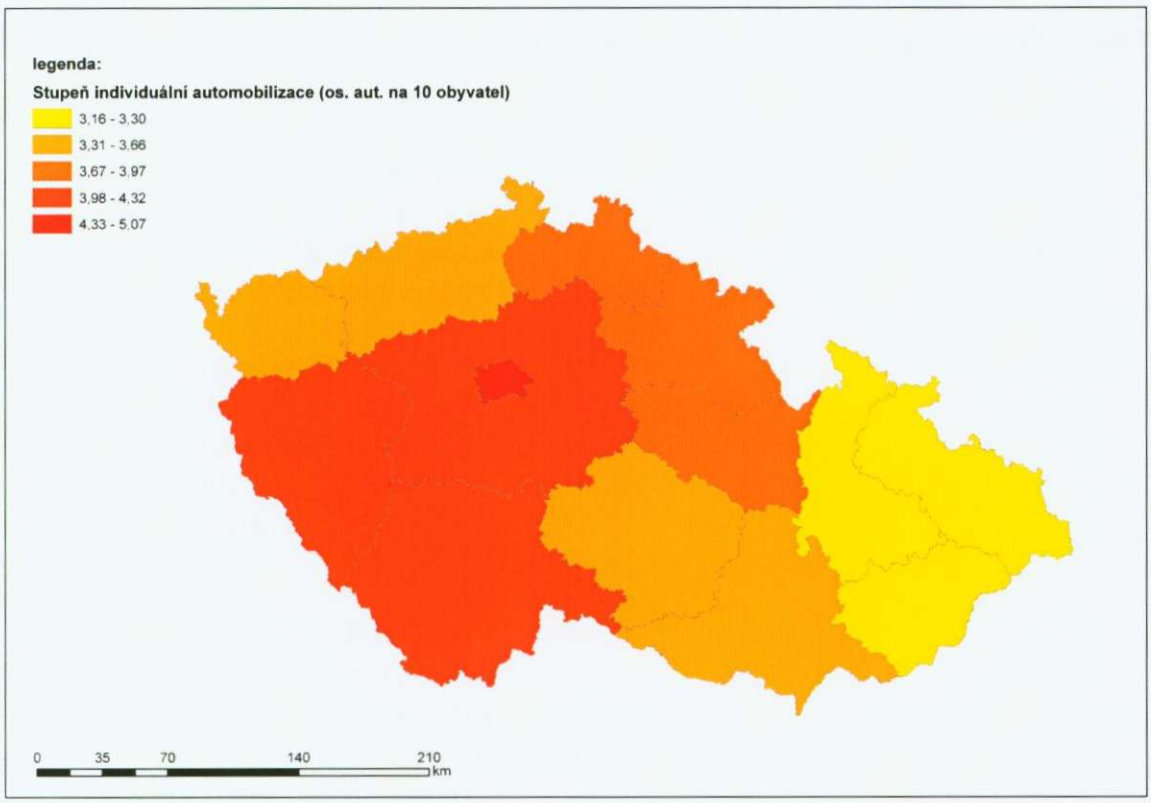


zdroj:Krajský úřad v Jihlavě - Vysočina v dopravě 2005

V souladu s vývojem individuální automobilizace dochází také v kraji Vysočina rychlému nárůstu počtu osobních i nákladních automobilů. V roce 2006 bylo na území kraje registrováno194 280 osobních automobilů. Stupeň individuální automobilizace, jejíž hodnota je 37,9 automobilu na 100 obyvatel, dosahuje podprůměrné hodnoty vzhledem k celorepublikovému průměru (průměrná automobilizace v ČR je zhruba 39,9 automobilu na 100 obyvatel). Pouze 4 kraje ČR mají tuto hodnotu nižší. Mezi „moravskými" kraji se však jedná o největší hodnotu stupně individuální automobilizace. Situaci v roce 2005 v prostorové diferenciaci stupně individuální automobilizace v krajích České republiky vystihuje obr. 8. Současná hodnota stupně individuální automobilizace je ve srovnání s rokem 2005 u všech krajů České republiky vyšší (viz tab. 1. v kapitole 4), přesto si

obr. 8. zachoval svou vypovídající hodnotu o stavu individuální automobilizace v jednotlivých krajích, neboť ve všech krajích rostla její hodnota přibližně stejným tempem.

Obr. 8. Stupeň individuální automobilizace v krajích České republiky v roce 2005



zdroj: Kraft 2005

Počet přepravených osob veřejnou autobusovou dopravou v rámci hranic kraje Vysočina činil 21 718,8 tis. osob (2006). Počet takto přepravených osob má stoupající tendenci od roku 2003, kdy dosáhl svého prozatímního maxima za dobu existence kraje (22 136,5 tis. osob). Stejně jako u počtu vlakových spojů v rámci regionu je v kraji Vysočina patrný vzestup počtu autobusových spojů v regionu. Z 25 365 v roce 2000 počet spojů v roce 2006 vzrostl na 28 315. Tento vývoj a podrobné údaje o počtu autobusových spojů v regionu je zachycen v tab. 9.

Tab. 9. Dopravní obsluha veřejnou autobusovou dopravou v kraji Vysočina v letech 2000 - 2005

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Počet spojů v rámci regionu celkem	**25 365**	**26 314**	**26 781**	**27 137**	**27 883**	**27 099**	**28 315**
z toho v:							
pracovní den	20 105	20749	21 176	21 404	22 026	21 271	22 309
sobotu	1 761	1860	1 856	1 914	2 012	1 950	2 054
neděli a svátek	3 499	3705	3 749	3 819	3 845	3 878	3 952

zdroj:Ročenka dopravy 2005,2006, MD

V roce 2006 zajišťovalo dopravní obsluhu autobusovou dopravou v kraji Vysočina celkem 22 dopravců. Nejvýznamnějším dopravcem v kraji byla společnost ICOM transport, a.s. Rozdělení autobusových dopravců do skupin podle počtu ujetých kilometrů základní dopravní obslužnosti (ZDO) za rok 2006 provedl Krajský úřad v Jihlavě a rozdělení bylo následující:

Seznam dopravců v kraji rozdělených do skupin počtu ujetých kilometrů v ZDO za rok 2006:

Velcí dopravci:

- ICOM transport, a.s., Jihlava
- TRADOBUS, s.r.o., Třebíč
- ZDAR, a.s., Žďár nad Sázavou
- CONNEX Východní Čechy, a.s., Chrudim

Významní dopravci:

- ČSAD Jindřichův Hradec, a.s., Jindřichův Hradec
- BDS, s.r.o., Velká Bíteš
- TREDOS, s.r.o., Třebíč
- Tourbus, a.s., Brno

Střední dopravci:

- Zlatovánek, s.r.o., Polička
- COMETTPLUS, s.r.o., Tábor
- ČSAD Benešov, a.s., Benešov
- BK BUS, s.r.o., Moravské Budějovice
- ČSAD Tišnov, s.r.o., Tišnov
- ADOSA, a.s., Rosice
- ČAD Blansko, a.s., Blansko
- Oldřich Řezanina, Koněšín

Drobní dopravci:

- Josef Štefl – Tour, Dačice
- Dopravní podnik, a.s., Jihlava
- František Kolář – ČASAD, Kamenice nad Lipou
- Herna Jaroslav, Nový Rychnov
- Václav Seifert, Vortová
- BODOS, a.s., Boskovice

Městská hromadná doprava se v některých případech podílí i na obsluze příměstských částí. Téměř 2/3 cestujících v městské hromadné dopravě v kraji Vysočina přepraví autobusy. Počet přepravených osob městskou hromadnou dopravou podle jednotlivých trakcí je znázorněn v tab. 10.

Tab. 10. Přeprava cestujících městskou hromadnou dopravou podle trakcí (mil. osob)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Přeprava cestujících celkem	**23,4**	**23,6**	**23,8**	**18,4**	**20,0**	**20,6**	**23,4**
z toho:							
trolejbusy*	8,8	8,8	9,0	5,9	6,6	6,0	8,1
autobusy	14,6	14,8	14,7	12,6	13,4	14,7	15,3

zdroj: Ročenka dopravy 2005,2006, MD

*- trolejbusové linky jsou v provozu pouze v Jihlavě

Městskou hromadnou dopravu mohou lidé v kraji Vysočina využít celkem v 7 městech - v Jihlavě, v Třebíči, v Pelhřimově, ve Žďáru nad Sázavou, v Havlíčkově Brodu, v Bystřici nad Pernštejnem a ve Velkém Meziříčí.

Tab. 11. Vybrané charakteristiky kraje Vysočina 2000 – 2006

	Měřicí jednotka	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
ÚZEMÍ (k 31. 12.)								
Výměra půdy celkem	ha	692 528	692 539	692 539	692 541	692 555	679 572	679 563
v tom: zemědělská půda		420 918	420 649	420 254	419 888	419 560	412 400	412 013
nezemědělská půda		271 610	271 890	272 285	272 653	272 995	267 171	267 550
z toho lesní pozemky		209 924	210 082	210 338	210 473	210 655	206 050	206 222
Počet obcí		730	730	729	729	729	704	704
z toho se statutem města		33	33	33	33	33	33	33
Podíl městského obyvatelstva	%	58,41	57,87	57,85	57,78	57,64	58,50	58,36
Hustota obyvatelstva	obyv/km^2	75,20	74,84	74,74	74,73	74,67	75,16	75,29
OBYVATELSTVO								
Počet obyvatel (k 31. 12.) celkem	osoby	513 742	511 267	510 602	510 498	510 114	510 767	511 645
z toho ženy		259 894	258 785	258 379	258 180	258 027	257 953	258 302
Obyvatelé ve věku (k 31. 12.)								
0 - 14	osoby	89 041	86 567	84 525	82 374	80 612	78 645	76 939
15 - 64	osoby	353 942	353 882	354 637	356 200	356 854	358 529	359 781
65 a více	osoby	70 759	70 818	71 440	71 924	72 648	73 593	74 925
Průměrný věk obyvatel celkem	roky	38,0	38,3	38,6	38,9	39,2	39,5	39,8
Na 1 000 obyvatel								
živě narození	‰	9,2	8,8	9,2	9,2	9,3	9,9	10,0
zemřelí	‰	10,3	10,0	10,0	10,4	9,8	10,5	9,3
přistěhovalí	‰	5,4	6,0	7,4	8,9	8,4	9,2	9,6
vystěhovalí	‰	5,5	6,7	7,8	7,9	8,6	7,4	8,5
přirozený přírůstek	‰	-1,1	-1,2	-0,9	-1,2	-0,5	-0,5	0,7
přírůstek stěhováním	‰	-0,1	-0,7	-0,4	1,0	-0,3	1,8	1,1
celkový přírůstek	‰	-1,3	-1,9	-1,3	-0,2	-0,8	1,3	1,7
sňatky	‰	5,1	4,9	5,0	4,6	4,7	4,8	4,7
rozvody	‰	2,2	2,3	2,3	2,4	2,4	2,4	2,4
potraty	‰	3,8	3,6	3,6	3,6	3,3	3,4	3,4
Kojenecká úmrtnost	‰	3,2	3,8	5,5	3,0	2,5	3,6	2,7
Novorozenecká úmrtnost	‰	2,3	2,7	4,3	1,7	2,3	2,6	2,3
MAKROEKONOMICKÉ UKAZATELE								
na 1 obyvatele	Kč	178 550	203 264	209 301	217 107	235 264	246 426	265 339
průměr ČR = 100	%	83,8	88,4	86,6	85,9	85,3	84,4	84,3
PRÁCE								
Zaměstnaní celkem	tis. osob	239,3	239,3	239,8	237,8	237,9	236,7	240,0
zemědělství, lesnictví a rybolov		28,2	27,4	30,1	24,6	24,6	24,5	21,0
průmysl a stavebnictví		105,6	108,2	109,8	105,4	105,5	106,5	112,9
tržní a netržní služby		105,5	103,7	99,9	107,8	107,7	105,7	106,1
Průměrná hrubá měsíční mzda	Kč	11 721	12 848	13 349	14 094	15 045	15 927	.
zemědělství, lesnictví a rybolov		10 187	11 119	11 333	11 673	12 471	13 328	.
průmysl		12 305	13 355	14 024	14 789	16 189	16 880	.
stavebnictví		12 124	13 309	13 098	13 787	14 382	15 134	.
Nezaměstnanost (k 31. 12.)								
Uchazeči o zaměstnání	osoby	19 402	18 196	21 548	23 841	24 531	22 814	20 060
Míra registrované nezaměstnanosti								
nová metodika	%	7,06	6,62	7,85	8,68	8,85	8,23	7,10

zdroj: Český statistický úřad

Tab. 12. Vybrané charakteristiky kraje Vysočina 2000 – 2006

	Měřicí jednotka	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
ZEMĚDĚLSTVÍ								
Osevní plochy celkem (k 31. 5.)	ha	327 630	323 624	309 788	295 757	296 971	290 511	281 229
z toho: obiloviny celkem		169 950	168 270	166 377	160 542	164 004	157 875	148 409
brambory celkem		16 813	15 463	13 289	12 570	11 890	11 309	10 189
řepka		35 939	38 847	38 788	30 965	32 585	31 162	32 755
Hektarové výnosy vybraných plodin								
obiloviny celkem	t	3,85	4,42	3,90	3,65	5,00	4,30	3,59
brambory celkem	t	25,41	24,06	25,03	20,03	24,67	28,85	23,32
řepka	t	2,78	3,00	2,26	1,38	3,39	2,78	2,82
Hospodářská zvířata (k 1. 4. následujícího roku)								
skot celkem	kusy	239 740	226 513	223 566	220 010	218 625	216 474	215 601
prasata celkem	kusy	388 260	399 361	404 492	409 204	391 482	387 100	414 796
drůbež celkem	kusy	1 415 532	1 333 588	1 511 277	1 292 430	1 231 383	1 029 533	1 065 614
ovce celkem	kusy	5 016	5 822	6 530	6 560	7 655	7 642	8 101
Intenzita chovu skotu	ks/100 ha	59,67	56,38	55,64	55,84	57,05	57,92	58,72
prasat	ks/100 ha	123,58	127,11	128,70	133,84	131,35	132,66	146,75
PRŮMYSL								
Počet podniků		153	150	153	156	144	142	149
STAVEBNICTVÍ								
Počet podniků		117	116	114	109	115	120	112
Bytová výstavba								
Zahájené byty		1 782	1 589	1 717	1 946	1 911	1 633	1 723
Rozestavěné byty (k 31. 12.)		7 173	7 403	7 587	7 505	7 809	7 861	8 113
Dokončené byty		1 397	1 327	1 558	1 325	1 581	1 573	1 495
CESTOVNÍ RUCH								
Ubytovací zařízení celkem		354	364	361	360	357	353	364
lůžka		18 328	18 760	18 674	18 772	18 544	18 783	19 636
Hosté v ubytovacích zařízeních	osoby	376 261	366 192	383 724	399 905	399 005	389 135	407 720
z toho cizinci		94 482	84 855	67 826	55 879	64 194	59 282	59 399
DOPRAVA								
Evidovaná vozidla (k 31. 12.)		310 873	316 292	322 987	324 903	331 348	337 270	349 110
osobní automobily		164 729	169 369	173 936	177 679	182 782	187 071	194 280
nákladní automobily		12 505	13 544	14 694	15 052	16 257	17 885	19 687
autobusy		828	779	893	865	861	845	878
VZDĚLÁVÁNÍ								
Mateřské školy		371	369	363	284	286	276	276
Základní školy		279	276	269	262	257	251	270
Gymnázia		18	18	18	18	18	18	18
Střední odborné školy		43	42	42	43	38	39	45
Střední odborná učiliště		35	35	34	33	29	31	33
Vyšší odborné školy		11	12	11	11	12	14	14
Vysoké školy		-	-	-	1	1	2	2
KULTURA								
Divadla		6	6	6	6	6	7	7
Stálá kina		44	44	45	47	47	47	44

zdroj: Český statistický úřad

Tab. 13. Vybrané charakteristiky kraje Vysočina 2000 – 2006

	Měřicí jednotka	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
ZDRAVOTNICTVÍ								
Lékaři celkem	osoby	1 577	1 592	1 612	1 633	1 629	1 684	1 686
z toho v nestátních zařízeních		1 106	903	906	1 553	1 556	1 600	1 603
Obyvatelé na 1 lékaře	osoby	330	326	321	317	318	303	303
Nemocnice		7	7	6	6	6	6	6
lůžka		3 030	2 991	2 920	2 920	2 925	2 866	2 814
lékaři	osoby	335	326	323	346	359	363	374
Odborné léčebné ústavy		11	12	12	12	11	12	13
lůžka		2 120	2 191	2 222	2 222	2 200	2 262	2 295
z toho léčebny pro dlouhodobě nemocné		3	4	4	4	4	5	6
lůžka		249	320	351	351	373	482	515
KRIMINALITA, NEHODY								
Zjištěné trestné činy		9 314	8 435	8 971	8 693	8 526	7 993	8 184
na 1 000 obyvatel		17,9	16,3	17,3	16,8	16,5	15,7	16,0
Dopravní nehody		8 808	7 892	7 904	8 135	8 911	8 688	8 132
usmrcení	osoby	82	67	67	89	66	79	53
těžce zranění	osoby	301	278	329	292	253	229	201
lehce zranění	osoby	1 600	1 665	1 721	1 770	1 823	1 683	1 367

zdroj: Český statistický úřad

6. HODNOCENÍ ČASOVÉ DOSTUPNOSTI A DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI STŘEDISEK ORP VEŘEJNOU HROMADNOU DOPRAVOU Z OBCÍ PŘÍSLUŠNÝCH SPRÁVNÍCH OBVODŮ V KRAJI VYSOČINA

V této kapitole byla hodnocena časová dostupnost středisek ORP z obcí příslušného správního obvodu v rámci jednotlivých SO ORP kraje Vysočina v pracovní den a v sobotu (mapové přílohy *č. 1 – č. 4*). Ve stejných dnech byla dále zjišťována dopravní obslužnost obcí jednotlivých SO ORP, avšak na nejnižší možné úrovni, pouze z hlediska počtů spojů mezi středisky dojížďky a obcemi příslušných SO ORP (mapové přílohy *č. 5 a č. 6*). Pro lepší názornost bylo dále provedeno srovnání časové dostupnosti ORP a dopravní obslužnosti obcí z příslušných SO ORP mezi jednotlivými SO ORP kraje Vysočina. Přehled základních údajů o jednotlivých správních obvodech kraje Vysočina je uveden v tab. 14. Dále v této kapitole bude popsána časová dostupnost střediska Jihlavy, jako krajského města, z jednotlivých obcí kraje Vysočina v pracovní den a v sobotu (mapové přílohy *č. 7 a č. 8*). Následně byla stejně jako u ORP hodnocena dopravní obslužnost obcí kraje Vysočina, při dojížďce do Jihlavy, v pracovní den a v sobotu (mapové přílohy *č .9 a č. 10*). Pokud byl v hodnocení uveden počet obyvatel, nebylo-li uvedeno jinak, byl zjišťován k 31. 12. 2006.

Tab. 14. Správní obvody s rozšířenou působností (SO ORP) v kraji Vysočina k 31. 12. 2006

Správní obvod s rozšířenou působností (SO ORP)	Počet obcí	Výměra (ha)	Počet obyvatel	Počet obyvatel v ORP	Podíl ORP na počtu obyvatel SO ORP (%)	Počet měst
Bystřice nad Perštejnem	39	34 796	20 704	8 793	42,5	1
Havlíčkův Brod	56	63 185	51 776	24 265	46,9	4
Humpolec	25	22 793	16 942	10 989	64,9	1
Chotěboř	31	32 889	22 431	9 756	43,5	2
Jihlava	79	92 182	97 800	50 916	52,1	4
Moravské Budějovice	47	41 390	24 355	7 896	32,4	2
Náměšť nad Oslavou	27	29 286	13 411	5 107	38,1	1
Nové Město na Moravě	30	21 134	19 540	10 557	54,0	1
Pacov	24	23 457	10 010	5 058	50,5	1
Pelhřimov	71	82 741	45 530	16 471	36,2	6
Světlá nad Sázavou	32	29 020	20 325	6 956	34,2	2
Telč	45	29 137	13 469	5 729	42,5	1
Třebíč	93	83 769	76 221	38 596	50,6	3
Velké Meziříčí	57	47 333	35 230	11 792	33,5	2
Žďár nad Sázavou	48	46 439	43 901	23 668	53,9	2

Zdroj:ČSÚ, vlastní výpočty

Bývalý okres Jihlava (region – NUTS 4) se k 1. 1. 2005 rozčlenil na dva SO ORP – Jihlava a Telč.

SO ORP Jihlava je největším správním obvodem v kraji Vysočina jak podle počtu obyvatel tak i podle plošné velikosti území. Počtem 79 obcí se v rámci kraje řadí na 2. místo za SO ORP Třebíč. Poloha ORP Jihlava vzhledem k tvaru území je orientována směrem k severní hranici území správního obvodu.

Hodnoty časové dostupnosti střediska v pracovní den se pohybují od 9,3 do 85,6 min. Průměrná hodnota doby trvání dojížďky z obcí do střediska byla v SO ORP Jihlava 30,8 min. Nejnižších hodnot dosahovaly obce, které tvoří nejbližší zázemí střediska. Jednalo se o obce Hybrálec, Malý Beranov, Plandry, Rančířov, Střítež, Velký Beranov. Hodnoty časové dostupnosti v pracovní den se u těchto obcí pohybovaly v rozmezí od 9,3 do 11,3 min. Tyto obce jsou soustředěny podél komunikací nadregionálního významu, zejména se jedná o silnici I/38: Čáslav – Havlíčkův Brod – Jihlava – Znojmo a železniční tratě č. 225: Jihlava – Horní Cerekev – Jindřichův Hradec – Veselí nad Lužnicí a č. 240: Jihlava – Okříšky – Brno. Obce Hybrálec, Malý Beranov a Velký Beranov jsou jako jediné v SO ORP Jihlava dopravně obslouženy prostřednictvím městské hromadné dopravy. Oblast táhnoucí se od jihu k severu při západní hranici území správního obvodu se dá označit jako oblast s největší koncentrací obcí s nejvyššími hodnotami časové dostupnosti střediska v pracovní den v rámci SO ORP Jihlava. Jedná se o obce Horní Dubenky, Jihlávka, Kaliště, Růžená, Švábov, Panenská - Rozsíčka. Hodnota časové dostupnosti těchto obcí v pracovní den přesáhla hranici 45 minut. Hodnot vyšších než 45 minut byla zaznamenáno i u obcí, které leží na jihovýchodě (Brtnička, Hrušov) a severovýchodě (Arnolec, Brzkov, Věžnice) území SO ORP Jihlava. V těchto výše uvedených 11 obcích bylo evidováno 2 154 obyvatel (2,2 %). Nejvyšší hodnota časové dostupnosti v pracovní den 85,6 min. byla zjištěna u obce Kaliště. Celkem 91 153 obyvatel (93,2 %) žilo v 61 obcích (77,2 %), jejichž hodnota časové dostupnosti nepřesáhla hodnotu 40 minut. Hodnot časové dostupnosti do 20 minut bylo zjištěno celkem u 25 obcí (31,6 %), v nichž žilo 63 574 obyvatel (65 %).

V sobotu nemá zajištěno dopravní spojení se svým střediskem veřejnou hromadnou dopravou celkem 22 obcí (27,8 %), v nichž žilo 4793 obyvatel (4,9 %). Zajištěnu dopravní dostupnost střediska má tedy 95,1 % obyvatel SO ORP Jihlava, což představuje vůbec nejvyšší podíl takovýchto obyvatel v rámci území kraje Vysočina. Největší počet z obcí (Boršov, Dudín, Hojkov, Ježená, Milíčov, Panenská – Rozsíčka, Rohozná, Růžená, Šimanov, Vyskytná nad Jihlavou, Zbilidy, Zbirohy) bez možnosti sobotního spojení s ORP Jihlava je soustředěn v pásu při západní hranici území SO ORP Jihlava. Průměrná sobotní hodnota časové dostupnosti střediska z obcí SO ORP Jihlava činila 28,9 min. Její hodnoty se pohybovaly od 6,8 do 76,4 min. Nejnižší hodnoty dosáhla obec Rančířov, naopak nejvyšší hodnota byla zjištěna u obce Jihlávka. Celkem 25 obcí (31,6 %) dosáhlo hodnot časové dostupnosti do 20 minut. V těchto obcích bylo evidováno 63 751 obyvatel (65,2%), což je téměř shodný počet obyvatel jako v případě pracovního dne.

Největší počet 128 spojů se střediskem Jihlavou v pracovní den (nejvyšší hodnota v rámci obcí kraje Vysočina) byl zaznamenán u obce Kostelec, která leží na křížení železničních tratí č. 225 a č. 227: Kostelec – Slavonice. U této obce se na navíc sbíhají významné silniční komunikace z hlediska intenzity provozu na území SO ORP Jihlava. Jedná se o silnice II. třídy č.406: Slavonice – Telč – Třešť a č. 639: Kamenice nad Lipou – Horní Cerekev – Batelov. Vysoké hodnoty počtu spojů se střediskem byly dále zaznamenány o u obcí Třešť (82 spojů), Jezdovice (81 spojů), Velký Beranov (71 spojů), Hodice (70 spojů) a Dvorce (63 spojů). Naopak nejnižší hodnoty počtu 6 spojů s Jihlavou v pracovní den bylo zaznamenáno u obce Cerekvička – Rosice, druhá nejnižší hodnota 9 spojů byla zjištěna u obce Růžená. O jeden spoj více byl pak zjištěn u obce Hrutov.

Vyššího počtu spojů v sobotu dosáhly zejména obce (Batelov, Dolní Cerekev, Dvorce, Hodice, Jezdovice, Kostelec, Luka nad Jihlavou, Malý Beranov, Rantířov, Švábov, Třešť, Velký Beranov, apod.) koncentrované především na železničních tratích a podél silničních komunikací spojujících Jihlavu, zejména s bývalými okresními městy, Telčí a Velkým Meziříčím. Nejvyšší počet 41 spojů byl zaznamenán opět u obce Kostelec. Celkem u 24 (30,4 %) obcí byl zjištěn počet sobotních spojů s Jihlavou v rozmezí od 1 do 5 spojů, tento počet obcí představuje 42,1 % z počtu obcí se zajištěnou sobotní dopravní obslužností.

SO ORP Telč se řadí svou rozlohou mezi menší správní obvody kraje Vysočina. Počtem obyvatel je 2. nejmenším v rámci správních obvodů kraje. Poloha ORP Telč se vzhledem k tvaru území jeho správního obvodu jeví jako optimální.

Hodnoty časové dostupnosti střediska v pracovní den se pohybují od 5,6 do 67,3 min. Její průměrná hodnota činila 26,6 min. Nejpříznivějších hodnot časové dostupnosti v pracovní den dosahují především obce koncentrované podél silnice I/23: Jindřichův Hradec – Telč – Třebíč - Brno (Mrákotín, Krahulčí, Ořechov, Olšany, Stará Říše) a železniční trati č. 227: Kostelec – Slavonice (Černíč, Mysliboř, Radkov). Nejlepší hodnota časové dostupnosti ORP Telč v pracovní den 5,7 min. byla zjištěna u obce Mysliboř. V oblasti při východní hranici území s SO ORP Moravské Budějovice je soustředěno nejvíce obcí s vyššími hodnotami doby trvání dojížďky do střediska. V této oblasti leží celkem 5 z 8 obcí, jejichž hodnota časové dostupnosti v pracovní den přesáhla hodnotu 45 minut. Jedná se o obce Jindřichovice, Knínice, Krasonice, Rozseč a Zdeňkov. Zbylé obce leží na jihu (Dolní Vilímeč) a západě (Klatovec, Panenské Dubenky) území SO ORP Telč. Nejvyšší hodnota 67,3 min. byla zaznamenána u obce Knínice, jenž je i nejvzdálenější obcí podle průměrné přepravní vzdálenosti. Hodnota časové dostupnosti v pracovní den do 20 minut byla zaznamenána u 22 obcí (48,9 %), v nichž žilo 10 043 obyvatel (74,6 %). Tento podíl obyvatel je po SO ORP Humpolec nejvyšší v rámci správních obvodů kraje Vysočina.

V sobotu nemá zajištěnu dopravní dostupnost střediska veřejnou hromadnou dopravou 28 obcí (62,2 %), v nichž bylo evidováno 3 510 obyvatel (26,1 %). Tyto jsou koncentrovány mimo výše uvedené komunikace SO ORP Telč. Hodnoty časové dostupnosti se v sobotu pohybovaly v rozmezí od 5,6 do 139,5 min. Nejlepší hodnota 5,6

min. bylo opět zjištěna u obce Mysliboř, jejíž všech 16 spojů se střediskem bylo uskutečněno prostřednictvím železniční dopravy. Hodnotu 139,5 min u obce Sedlatice je nutno brát s velkou rezervou, stejně jako hodnoty časové dostupnosti u obcí Panské Dubenky (87 min.) a Svojkovice (72,5 min.), jejichž počet spojů se střediskem ORP byl 1 resp. 2. Celkem 9 607 (71,3%) obyvatel žilo ve 14 obcích, jejichž sobotní hodnota časové dostupnosti byla nižší než 20 minut.

Největší počet 50 spojů se střediskem byl zjištěn u obce Volevčice, která je situována podél silnic II/406 a II/112: Želetava - Telč – Horní Cerekev – Pelhřimov – (Benešov). Hodnoty 43 spojů dosáhla obec Mrákotín, kterou prochází silnice I/23.

Větší počet sobotních spojů, tj. 16 – 18 spojů, byl zjištěn pouze u obcí, které leží na železniční trati č. 227. Jednalo se o obce Sedlejov, Mysliboř, Černíč, Radkov.

Bývalý okres Havlíčkův Brod (region NUTS – 4) byl k 1 .1. 2003 rozdělen na tři SO ORP – Havlíčkův Brod, Chotěboř, Světlá nad Sázavou.

SO ORP Havlíčkův Brod má relativně pravidelný tvar území s jedinou velmi podstatnou výjimkou, kterou je výběžek v severozápadní části území. Tato skutečnost se výrazně podepisuje na výsledné hodnotě časové dostupnosti střediska tohoto správního obvodu zejména v pracovní den. Pokud bychom vymezili území správního obvodu SO ORP Havlíčkův Brod bez výše uvedené části území, pak středisko Havlíčkův Brod leželo přímo ve středu území správního obvodu a výsledná hodnota časové dostupnosti střediska z příslušných obcí by byla podstatně nižší.

Zjištěné hodnoty časové dostupnosti ORP Havlíčkův Brod v pracovní den se pohybovaly od 10 do 104,7 min. Průměrná hodnota časové dostupnosti v pracovní den činila 31,6 min. Jako oblast s nejhorší dostupností byla vyhodnocena již výše zmíněná severozápadní část správního obvodu, přestože tímto územím prochází úsek nejdůležitější silniční komunikace v SO ORP Havlíčkův Brod, silnice I/38: Čáslav – Havlíčkův Brod - Jihlava. Podél této komunikace je v této oblasti koncentrováno celkem 10 obcí (Bačkov, Golčův Jeníkov, Habry, Chrtníč, Leškovice, Nová Ves u Leštiny, Podmoky, Rybníček, Skryje, Zvěstovice), jejichž hodnota časové dostupnosti střediska v pracovní den ORP se pohybovala v rozmezí od 41,6 do 104,7 min. Průměrná hodnota časové dostupnosti střediska v pracovní den z obcí této oblasti byla spočtena na 61,5 min., jenž byla téměř dvojnásobnou hodnotou ve srovnání s hodnotou zjištěnou za celý správní obvod. Jako obec s vůbec nejvyšší absolutní hodnotou časové dostupnosti v pracovní den (104,7 min.) byla vyhodnocena obec Podmoky. Další oblastí s poměrně špatnou časovou dostupností ORP Havlíčkův Brod lze vymezit území na severovýchodě správního obvodu. Zde jsou situovány 3 obce (Havlíčkova Borová, Modlíkov, Žižkovo Pole), jejichž hodnoty průměrné časové dostupnosti přesáhly hodnotu 45 minut. Tuto hranici překročila i obec Boňkov (52,3 min.), která vytváří jakousi malou enklávu mezi obcemi Věž a Heralec, které vykazují hodnoty časové dostupnosti do 30 minut, na jihozápadě území SO ORP Havlíčkův Brod. Nejnižší hodnota časové dostupnosti v pracovní den (10 min.) byla zjištěna u obce Hurtova Lhota. Jako obce s dobrou dostupností Havlíčkova Brodu lze

vyhodnotit obce, které jsou koncentrovány v blízkosti střediska a zároveň podél silničních komunikací (I/38, I/19) nebo podél hlavních železničních tratí kraje Vysočina (č. 230, č. 238, č. 250). Zejména se jednalo o obce Přibyslav, Rozsochatec, Okrouhlice, Pohled, Lípa a Štoky. Hodnoty časové dostupnosti v pracovní den do 20 minut byly zjištěny u 23 obcí (41,1 %), v nichž bylo evidováno celkem 32 877 obyvatel (63,5 %).

Vzhledem k výše uvedenému výčtu hlavních komunikací, zejména železničních tratí, v SO ORP Havlíčkův Brod je v sobotu dopravní dostupnost ORP Havlíčkův Brod z obcí tohoto správního obvodu relativně uspokojivá. Celkem 38 obcí (67,9 %) má v tento den zajištěno spojení se svým střediskem. V těchto obcích žilo 48 152 obyvatel, jenž je téměř 93 % obyvatel SO ORP Havlíčkův Brod z nichž 70% obyvatel tvořily obyvatelé 4 měst (Havlíčkův Brod, Přibyslav, Golčův Jeníkov, Habry). Průměrná hodnota sobotní časové dostupnosti obcí, které v sobotu vykazovaly spojení s Havlíčkovým Brodem, byla 24,7 min. Hodnoty průměrné časové dostupnosti se v sobotu pohybovaly v intervalu od 7 do 67 min. Nejnižší hodnota byla zaznamenána u obec Knyk a naopak nejvyšší hodnota u obce Michalovice, která leží na silničním tahu I/39 jižně od Havlíčkova Brodu.

Výše uvedené obce Přibyslav, Rozsochatec, Okrouhlice, Pohled, Lípa a Štoky jsou charakteristické také vysokým počtem spojů (od 47 do 65 spojů) se svým střediskem v pracovní den. Mimo tyto jmenované obce se z hlediska počtu spojů dá dále zařadit také Golčův Jeníkov (47 spojů). Nižšího počtu do 10 spojů se svým střediskem bylo zaznamenáno v pracovní den u obcí Boňkov, Chrtníč, Leškovice, Olešenka, Podmoky, Rybníček, Skryje a Zvěstovice. Nejnižšího počtu 3 spojů se střediskem v pracovní den bylo zjištěno u výše uvedené obce Boňkov.

Nejvyšší počet spojů střediska s obcí byl v sobotu zjištěn u Golčova Jeníkova (38 spojů) a u Přibyslavi (37 spojů). U obou těchto měst se jednalo o spoje přímé a byly uskutečněné zejména železniční dopravou (obě dvě obce leží na železniční trati: Kolín – Havlíčkův Brod – Křižanov – Brno). Počtu od 1 do 5 sobotních spojů s Havlíčkovým Brodem dosáhlo celkem 22 obcí (39,3 %), tyto obce přestavovaly téměř 58 % z obcí se sobotní dopravní obslužností.

Dalším správním obvodem tohoto vymezeného regionu je **SO ORP Světlá nad Sázavou**. Tento správní obvod se svojí plošnou velikostí řadí k SO ORP kraje Vysočina s menší rozlohou. Poloha střediska dojížďky Světlé nad Sázavou je orientována směrem k jihovýchodní hranici správního obvodu.

Hodnota časové dostupnosti ORP v pracovní den veřejnou hromadnou dopravou se v SO ORP Světlá nad Sázavou pohybuje od 4,1 do 78,6 min. Nejnižší hodnota 4,1 min. byla zjištěna u obce Nová Ves u Světlé nad Sázavou, jenž leží v blízkosti svého střediska na silniční komunikaci II. třídy ve směru Světlá nad Sázavou – Havlíčkův Brod, která je z hlediska intenzity dopravy nejvýznamnější silniční komunikací ve sledovaném území. U poměrně velkého počtu obcí byla zaznamenána hodnota časové dostupnosti v pracovní den do 10 minut. Mimo již výše uvedenou obec Nová Ves u Světlé nad Sázavou se jednalo o obce Slučátky (5,2 min.), Příseka (6,3 min.), Horní Pohleď (6,7 min.) a Druhanov (9,5 min.). Jako nejhůře hodnocené obce z hlediska časové dostupnosti v pracovní den byly

vyhodnoceny obce ležící při severozápadní a západní hranici tohoto správního obvodu. Nejvyšší hodnota 78,6 min. byla zaznamenána u obce Bělá, jež je jednou z 8 obcí (Bělá, Horní Paseka, Jedlá, Kamenná Lhota, Kouty, Kozlov, Kožlí, Prosíčka) této oblasti, které nemají se svým střediskem dojížďky přímé spojení. Průměrná hodnota doby trvání dojížďky do střediska z obcí SO ORP Světlá nad Sázavou je v pracovní den 35,6 min. Hranice 45 minut časové dostupnosti střediska v pracovní den byla překročena celkem u 13 obcí (40,6 %), mimo výše již uvedené obce bez přímého spojení se jednalo o obce Číhošť, Hněvkovice, Hradec, Chřenovice a Kynice. Pro celkem 10 386 obyvatel (51,1 %) je středisko dojížďky SO ORP Světlá nad Sázavou dostupné do 20 minut.

V sobotu má zajištěno dopravní spojení se Světlou nad Sázavou veřejnou hromadnou dopravou celkem 12 obcí (37,5 %), v nichž žilo 16 199 obyvatel (79,7 %). Hodnoty časové dostupnosti se u těchto obcí pohybují od 3 do 150 min. Extrémní hodnoty 150 min. dosáhla obec Hněvkovice, u které byl zaznamenán pouze jediný spoj se Světlou nad Sázavou. Tentýž spoj zajišťuje spojení se svým střediskem i obci Kožlí (hodnota sobotní časové dostupnosti střediska je 143 min.). Také proto je nutno brát dopravní dostupnost střediska u obou těchto obcí s rezervou. Naopak nejnižší průměrné sobotní hodnoty doby trvání dojížďky vykazovaly obce Slučátky (3 min.) a Nová Ves u Světlé nad Sázavou (3,5 min.).

Výše uvedené obce s nejnižšími hodnotami časové dostupnosti střediska v pracovní den, s výjimkou obce Druhanov, dále vynikají ve srovnání s obcemi SO ORP Světlá nad Sázavou i poměrně vysokým počtem spojů se střediskem ORP (36 – 38 spojů). Lépe hodnoceny tomto ohledu jsou jen obce Ledeč nad Sázavou (61 spojů) a Vilémovice (49 spojů). V SO ORP Světlá nad Sázavou byly zaznamenány dvě obce, jejichž počet spojů se střediskem nedosáhl hodnoty 10 spojů. Jedná se o obce Kunemil (8 spojů) a Kozlov (9 spojů).

Počet sobotních spojů mezi dopravně dostupnými obcemi, zejména díky železniční dopravě na trati č. 230, dosahuje v rámci kraje Vysočina nadprůměrných hodnot. Celkem u 6 obcí (Horní Pohleď, Ledeč nad Sázavou, Leština u Světlé nad Sázavou, Příseka, Sázava, Vilémovice) dosáhl počet sobotních spojů se střediskem Světlá nad Sázavou minimálně hodnoty 20 spojů. Počet sobotních spojů se střediskem v rozmezí od 1 do 2 spojů byl zjištěn u obcí Kožlí, Hněvkovice, Nová Ves u Světlé nad Sázavou a Ostrov.

Posledním správním obvodem tohoto regionu je **SO ORP Chotěboř**, který se vyznačuje relativně pravidelným tvarem území a centrální polohou střediska dojížďky Chotěboře.

Průměrná hodnota časové dostupnosti střediska v pracovní den činila 25,4 min. Hodnoty časové dostupnosti v pracovní den se pohybují v rozmezí od 7,8 do 95,8 min. Tato extrémní hodnota, vzhledem k velikosti tohoto správního obvodu, byla zjištěna u obce Heřmanice, jenž je zároveň nejvzdálenější obcí SO ORP Chotěboř z hlediska průměrné přepravní vzdálenosti (34 km). Tato obec leží při severozápadní hranici sledovaného území. Zároveň se jedná i obec s nejnižším počtem spojů s ORP Chotěboř (4 spoje), z nichž ani jeden není spojem přímým. Nejnižší hodnota časové dostupnosti střediska

v pracovní den (7,8 min.) byla dosažena obcí Nová Ves u Chotěboře, která je jako jediná v rámci správní oblasti dostupná do 10 minut. Celkem 11 obcí (35,5 %) přesáhlo hranici průměrné hodnoty doby dojížďky do Chotěboře. Tyto obce jsou koncentrovány v severozápadní (Heřmanice, Vilémov, Rušinov, Klokočov) a v jihovýchodní části území (Slavětín, Oudoleň, Krucemburk, Jitkov). Celkem pro 22 207 obyvatel (99 %) je jejich středisko dostupné hromadnou dopravou do 40 minut. Tento podíl obyvatel je nejvyšším mezi SO ORP kraje Vysočina. Průměrnou dobu dojížďky 40 minut překročily pouze obce Heřmanice a Slavětín.

V sobotu je v SO ORP Chotěboř obslouženo veřejnou hromadnou dopravou celkem 8 obcí (25,8 %), v nichž bylo evidováno 17 496 obyvatel (78 %). Hodnota časové dostupnosti střediska u 3 obcí (Jitkov, Krucemburk, Oudoleň) v sobotu přesáhla hodnotu 85 minut. Nejvyšší hodnota 99 min. byla zjištěna u obce Jitkov. Naopak nejnižší sobotní hodnoty časové dostupnosti byly zaznamenány u obcí Nová Ves u Chotěboře (5,7 min.), Sobíňov (9,1 min.) a Borek (10,7 min.).

Vyšší počet spojů se střediskem v sobotu zaznamenaly Ždírec nad Dobravou (30 spojů) a obec Sobíňov (25 spojů). Všechny tyto spoje byly přímé a byly převážně uskutečňovány železniční dopravou. Tyto dvě obce jsou také jedinými obcemi se železniční stanicí (nepočítáme-li Chotěboř) na území SO ORP Chotěboř. Počet spojů u zbývajích obcí se pohybuje od 2 (Oudoleň, Jitkov) do 9 spojů (Krucemburk).

Území bývalého okresu Pelhřimov (region NUTS – 4) se k 1. 1. 2003 se rozčlenilo na tři SO ORP – Pelhřimov, Humpolec, Pacov.

SO ORP Pelhřimov lze charakterizovat jako správní obvod s velkou rozlohou (3. místo v kraji) a nepravidelným tvarem území. Poloha Pelhřimova v rámci území jeho správního obvodu není centrální, středisko Pelhřimov je situováno blíže k severovýchodní hranici území. Podíl obyvatel ORP Pelhřimov na počtu obyvatel správního obvodu je 36,2 %, což je ve srovnání s ostatními SO ORP kraje Vysočina podprůměrná hodnota. V SO ORP Pelhřimov je kromě střediska Pelhřimov ještě dalších 5 měst (Černovice, Horní Cerekev, Kamenice nad Lipou, Počátky, Žirovnice), jejichž podíl na obyvatelstvu činí 29,9 %.

Hodnoty časové dostupnosti střediska se v pracovní den pohybují od 6,5 do 94,8 min. Nejlépe hodnocenou obcí v pracovní den z hlediska hodnoty časové dostupnosti se stala obec Rynárec. Hodnota časové dostupnosti Pelhřimova u této obce byla 6,5 min. Oblastmi, v nichž jsou koncentrovány obce s nejvyššími hodnotami časové dostupnosti střediska v pracovní den, byly vymezeny v jihozápadní (Bořetín, Bohdalín, Černovice, Hojovice, Křeč, Lhota – Vlasenice, Mnich, Rodinov, Těmice, Včelnička), v jižní (Horní Ves, Stojčín) a v severozápadní části (Arneštovice, Křešín, Onšov) území SO ORP Pelhřimov. Nejvyšší hodnoty časové dostupnosti v pracovní den 94 ,8 min. dosáhla obec Bořetín a nepatrně příznivější hodnota 89,6 min. byla zjištěna u obce Hojovice. Obec Bořetín je také nejvzdálenější obcí od Pelhřimova ve správním obvodu podle průměrné přepravní vzdálenosti (42,9 km). Celkem 19 obcí (26,8 %) má hodnotu časové dostupnosti

střediska v pracovní den vyšší než 45 minut. Mimo výše uvedené obce se jedná o obce Častrov, Hořepník, Litohošť, Rovná. Průměrná hodnota doby trvání dojížďky do střediska v pracovní den v SO ORP Pelhřimov dosáhla hodnoty 34,8 min. Celkem u 26 obcí (36,6 %) byla hodnota jejich časové dostupnosti střediska vyšší. Z těchto obcí byla u 24 obcí (33,8 % obcí SO ORP Pelhřimov) tato hodnota vyšší než 40 minut, v nichž bylo evidováno 13375 obyvatel (29,4 %). Tento podíl počtu obyvatel je nejvyšším při srovnání SO ORP v rámci kraje Vysočina. Vůbec nejnižší hodnotou v rámci kraje byla i hodnota 49,2 % obyvatel správního obvodu, kteří žijí v obcích s dostupností střediska do 20 minut.

V sobotu má zajištěno spojení se svým střediskem veřejnou hromadnou dopravou 29 obcí (40,6 %), v nichž žilo 38 684 obyvatel (85 %). Nejnižší hodnota sobotní časové dostupnosti střediska (4,1 min.) byla zjištěna opět u obce Rynárec a dopravní obslužnost této obce byla zajišťována především železniční dopravou. Ze 14 spojů jich 12 bylo uskutečněno právě železniční dopravou. Naopak nejvyšší hodnota časové dostupnosti (213 min.) byla zaznamenána u obce Nový Rychnov. Tuto hodnotu je třeba brát s rezervou, neboť dopravní spojení bylo realizováno jediným spojem mířícím do Pelhřimova obklikou přes Jihlavu s dlouhou dobou čekání na navazující spoj. Jako oblast s největší koncentrací obcí s vysokou sobotní hodnotou časové dostupnosti lze vymezit opět jihozápadní část území SO ORP Pelhřimov.Zejména se jedná o obce Včelnička (91,3 min.), Černovice (77,2 min.) a Křeč (73,3 min.). Vysoké hodnoty doby trvání dojížďky do střediska byly zjištěny i u obcí Horní Ves (72,6 min.) a Stojčín (64 min.).

Nejvyšší počet 71 spojů mezi střediskem a obcemi SO ORP Pelhřimov v pracovní den byl zaznamenán u obce Rynárec. Tato hodnota počtu spojů byla téměř dvojnásobnou hodnotou počtu spojů mezi Pelhřimovem a Kamenicí nad Lipou (41 spojů),jenž byla druhou obcí v pořadí SO ORP Pelhřimov podle počtu spojů se střediskem v pracovní den. Celkem u 11 obcí (15,5 %) byl počet spojů se střediskem menší než-li 10 spojů. Jednalo se obce Bořetín, Čelistná, Hojovice, Litohošť, Martinice u Onšova, Moraveč, Onšov, Pavlov, Rovná, Útěchovičky, Žirov. Nejnižší hodnota 4 spojů se střediskem dojížďky v pracovní den byla zjištěna u obce Rovná.

Vyššího počtu spojů s Pelhřimovem v sobotu bylo zaznamenáno především u obcí, které leží na železničních tratích na území správního obvodu, zejména na trati č. 224: Horní Cerekev – Obrataň – Tábor. Počet spojů se u obcí ležících na této trati pohyboval v rozmezí od 13 (Leskovice. Nová Cerekev) do 14 spojů (Dobrá Voda, Horní Cerekev, Nová Buková, Rynárec, Zajíčkov). Nejnižšího počtu 2 sobotních spojů, pokud nepočítáme obec Nový Rychnov s 1 spojem, bylo zaznamenáno u obcí Počátky a Žirovnice.

Druhým největším správním obvodem podle počtu obyvatel tohoto regionu je **SO ORP Humpolec**. Tento správní obvod má 2. nejmenší rozlohu správního obvodu v kraji Vysočina. Město Humpolec je se svými částmi obce situováno při východní hranici vymezeného správního území. Územím správního obvodu prochází železniční trať č. 237: Humpolec – Havlíčkův Brod, avšak jedinou obcí se železniční zastávkou je pouze středisko Humpolec (nepočítáme-li části obce).

Průměrná hodnota časové dostupnosti v pracovní den byla v SO ORP Humpolec 23,7 min. Celkem 10 obcí (40 %) tuto hodnotu přesáhlo. Pro celkem 15 248 obyvatel (90 %) je středisko Humpolec dostupné veřejnou hromadnou dopravou do 20 minut. Jedná se o největší podíl obyvatel správního obvodu v kraji Vysočina. Nutno je však v tomto případě přihlédnou k vysokému podílu obyvatel samotného střediska (64,9 % - rovněž 1. místo v kraji Vysočina) na celkovém počtu obyvatel správního obvodu. Hodnoty časové dostupnosti střediska se v pracovní den pohybují v rozmezí od 4,8 do 53,8 min. Nejnižší hodnota 4,8 min. byla zjištěna u obce Vystrkov, jenž leží v těsné blízkosti silnice I/34: Pelhřimov – Humpolec. Podél této komunikace jsou situovány také další 2 obce s velmi nízkou hodnotou časové dostupnosti střediska v pracovní den v rámci správního obvodu obec Komorovice (7,6 min.) a Mladé Bříště (12 min.). Také vlivem špatné lokalizace střediska v rámci správního obvodu byla nejhůře dostupnou oblastí vyhodnocena oblast na severozápadě území SO ORP Humpolec, kterým prochází dálnice D1 a kam začíná zasahovat vodní nádrž Švihov. Jedná se především o obce Syrov, Ježov, Píšť a Hořice. Tyto obce jsou charakteristické nízkým počtem spojů se střediskem a hodnotami časové dostupnosti nad 42 minut. Vůbec nejvyšší hodnota časové dostupnosti (53,8 min.) byla zjištěna u obce Syrov.

Dopravní dostupnost střediska veřejnou hromadnou dopravou měli mimo obyvatel samotného střediska Humpolec v sobotu zajištěnu pouze obyvatelé 3 obcí (Komorovce, Vystrkov, Želiv). Hodnoty časové dostupnosti střediska v sobotu se pohybovaly v rozmezí od 5 min. (Vystrkov) do 16 min. (Želiv). Celkem má v sobotu zajištěnu dopravní dostupnost do střediska 12 266 obyvatel (72,4 %), téměř z 90 % tento počet obyvatel tvoří obyvatelé Humpolce.

Nejvyššího počtu spojů se svým střediskem v pracovní den v rámci území správní oblasti (36 spojů) dosáhly obce Vystrkov a Komorovice. Naopak nejmenšího počtu spojů se střediskem dojížďky v pracovní den dosahovaly právě výše uvedené obce s nejhoršími hodnotami časové dostupnosti střediska. Počet spojů mezi obcí Syrov a střediskem dosáhl hodnoty 4 spojů. U obcí Hořice, Ježov a Píšť pak bylo zaznamenáno 6 spojů.

V sobotu byla mezi dopravně dostupnými obcemi a střediskem zaznamenána velmi nízká frekvence spojů. V případě obce Želiv se jedná o dva autobusové spoje, v případě obcí Vystrkov a Komorovce dokonce o jediný autobusový spoj.

Posledním správním obvodem tohoto regionu je **SO ORP Pacov**. Tento správní obvod má také malou rozlohu (3. nejmenší v kraji Vysočina). Poloha střediska Pacov je v rámci vymezené oblasti téměř optimální. Jeho územím prochází železniční trať č. 224: Horní Cerekev – Obrataň – Tábor, na území SO ORP Pacov jsou však pouze dvě obce dostupné po železnici, a to samotné středisko Pacov a obec Obrataň.

Hodnoty časové dostupnosti střediska se v pracovní den pohybují od 6,9 do 57,2 min. Nejnižší hodnota 6,9 min byla zaznamenána u obcí Důl a Zhořec, obě tyto obce leží v blízkosti svého střediska. Nejvyšší průměrná hodnota doby trvání dojížďky do střediska byla v pracovní den zjištěna u obce Čáslavsko (57,2 min.), která je zároveň nejvzdálenější obcí od Pacova v rámci celého správního obvodu. Tato obec také jako jediná v SO ORP

Pacov nemá se svým střediskem přímé spojení. Neexistence přímého spojení výrazně ovlivnila hodnotu časové dostupnosti střediska z této obce. Jako příklad lze uvést obec Lukavec, jenž je vzdálena zhruba 3 km od obce Čáslavsko, která má hodnotu časové dostupnosti 31,8 min. Průměrná doba trvání dojížďky do střediska je v SO ORP Pacov 23,3 min. Vyšší hodnoty dosáhlo celkem 11 obcí (45,8 %), jenž se koncentrují ve dvou oblastech. První oblastí je severní část (Buřenice, Čáslavsko, Lesná, Lukavec, Mezilesí, Salačova Lhota, Útěchovice pod Stražištěm, Vyklantice) a jihovýchodní část území správního obvodu (Dobrá Voda u Pacova, Vysoká Lhota, Zlátenka). Do 20 minut se pomocí veřejné hromadné dopravy dopraví do svého střediska 6 987 obyvatel (69,8 %), z tohoto počtu však tvoří 72,4 % obyvatelé ORP Pacov.

V sobotu má dopravní spojení s Pacovem zajištěno pouze 6 obcí (Obrataň, Kámen, Lukavec, Velká Chyška, Útěchovice pod Stražištěm, Vyklantice). Hodnoty časové dostupnosti Pacova se pohybovaly v rozmezí od 8,3 do 112,5 min. Sobotní hodnota časové dostupnosti střediska 8,3 min byla zaznamenána u obce Obrataň. Hodnota dostupnosti u obcí Kámen a Lukavec překročila hodnotu 100 minut a je proto třeba brát dostupnost těchto obcí v sobotu s rezervou. Celkem 18 obcí (75 %) nemá v sobotu zajištěno spojení se svým střediskem, v těchto obcích žilo 2162 obyvatel (21,6 %).

Nejvyššího počtu 37 spojů se střediskem Pacov v pracovní den v rámci správního obvodu bylo zjištěno u obce Obrataň, převážně byly tyto spoje uskutečňovány prostřednictvím železniční dopravy. Počet spojů v pracovní den u obcí s nejlepší hodnotou časové dostupnosti (Důl, Zhořec) dosahuje v rámci správního obvodu podprůměrných hodnot. Počtem 8 resp. 7 spojů se obce Důl a Zhořec řadí mezi obce s nejnižším počtem spojů se střediskem. Hůře jsou na tom z tohoto pohledu pouze obce Lesná a Dobrá Voda u Pacova.

Všech 12 sobotních spojení (nejvyšší hodnota v rámci správního obvodu) obce Obrataň se střediskem Pacov bylo uskutečněno železniční dopravou. Naopak pouze autobusovou hromadnou dopravou se uskutečňuje spojení mezi střediskem Pacov a obcemi Velká Chyška, Útěchovice pod Stražištěm, Vyklantice. Jedná se však o pouze jediný dálkový autobusový spoj.

Bývalý okres Žďár nad Sázavou (region NUTS – 4) byl rozčleněn na 4 SO ORP – Žďár nad Sázavou, Velké Meziříčí, Bystřice nad Pernštejnem, Nové Město na Moravě.

SO ORP Žďár nad Sázavou je průměrné rozlohy v rámci srovnání správních obvodů kraje Vysočina. Poloha střediska Žďár nad Sázavou se jeví vzhledem k tvaru území správního obvodu jako optimální.

Průměrná hodnota časové dostupnosti střediska obcí SO ORP Žďár nad Sázavou v pracovní den činila 25,8 min. Její průměrné hodnoty se u jednotlivých obcí pohybovaly v rozmezí od 5,7 do 83,4 min. Oblastí, kde se koncentrují obce s nejvyššími hodnotami průměrné doby trvání dojížďky do střediska, byla vymezena severní část sledovaného území. V této oblasti leží obec Chlumětín s nejvyšší absolutní hodnotou časové dostupnosti 83,4 min. Tato obec je zároveň i nejvzdálenější obcí z pohledu průměrné přepravní

vzdálenosti od střediska Žďár nad Sázavou. Ve zmíněné oblasti leží i obce Svratka a Radostín, jejichž hodnota časové dostupnosti přesáhla hranici 45 minut. Tato hodnota u obce Svratka činila 51,8 min., u obce Radostín 54,1 min. Oblastí s největší koncentrací obcí s nejnižšími hodnotami časové dostupnosti v pracovní den lze označit území na jih od střediska Žďár nad Sázavou podél silnic I/37 (Budeč, Nové Veselí) a silnice II. třídy Žďár nad Sázavou – Jihlava (Vatín, Sazonín). Dobře hodnocenými obcemi z hlediska hodnot časové dostupnosti jsou obce Sázava a Hamry nad Sázavou, které těží především ze své polohy u železniční tratě č. 250 spojující Havlíčkův Brod - Žďár nad Sázavou a také polohy u silnice I/19, jež spojuje rovněž Havlíčkův Brod a Žďár nad Sázavou. Nejnižší absolutní hodnoty časové dostupnosti v pracovní den 5,7 min dosáhla obec Budeč. Celkem 17 obcí (35,4 %) má hodnotu dobu trvání dojížďky do střediska nižší než 20 minut, v těchto obcích žilo 30 996 obyvatel (71,5 %). Celkem 41 203 obyvatel (91,5 %) se dopraví veřejnou hromadnou dopravou do střediska ORP Žďár nad Sázavou do 40 minut (4. nejvyšší podíl v kraji).

V sobotu nemá zajištěno spojení se střediskem Žďár nad Sázavou celkem 10 obcí (20,8 %) s 2 371 obyvateli (5,4 %). Jedná se o obce Hodíškov, Kněževes, Kotlasy, Krásněves, Kyjov, Lhotka, Matějov, Radostín, Rosička a Velká Losenice. Podílem 94,6 % počtu obyvatel, kteří mají v sobotu zajištěnu dostupnost střediska se SO ORP Žďár nad Sázavou řadí na 2. místo ve srovnání s ostatními správními obvody kraje Vysočina. Průměrná sobotní hodnota časové dostupnosti obcí SO ORP Žďár nad Sázavou činila 25,8 min. Tato hodnota byla téměř totožná s průměrnou hodnotou časové dostupnosti v pracovní den.

SO ORP Žďár nad Sázavou je nejlépe hodnoceným SO ORP v kraji Vysočina z hlediska průměrného počtu spojů mezi obcemi a střediskem. Hodnota více než 50 spojů byla zjištěna u 8 obcí (Hamry nad Sázavou, Budeč, Nové Veselí, Obytčov, Ostrov nad Oslavou, Sázava , Sazomín, Vatín). Tyto obce jsou koncentrovány podél výše uvedených komunikací krajského významu. Jedinou obcí z SO ORP Žďár nad Sázavou s počtem spojů nižším než 10 byla obec Lhotka, která leží nedaleko střediska dojížďky (průměrná přepravní vzdálenost byla 9,3 km) avšak mimo jakékoliv významnější komunikace na území SO ORP Žďár nad Sázavou.

V sobotu z hlediska počtu spojů vynikají zejména obce koncentrované u železniční trati č. 250. Jedná se o obce Hamry nad Sázavou (29 spojů), Ostrov nad Oslavou (26 spojů), Sázava (23 spojů), Obytčov (21 spojů). U celkem 6 obcí (Bohdálec, Jámy, Počítky, Rudolec, Sklené, Vysoké) byl zjištěn počet 2 a méně spojů.

Rozlohou největším správním obvodem na území bývalého okresu Žďár nad Sázavou je **SO ORP Velké Meziříčí**. Hodnocení tohoto správního obvodu je specifické s ohledem na přeřazení 17 obcí, ve kterých žilo 3 419 obyvatel (31. 12. 2004), do SO ORP

Tišnov k 1. 1. 2005. Výčet těchto obcí a možnost porovnání hodnot časové dostupnosti a počtu spojů do středisek Velké Meziříčí[9] a Tišnov umožňuje tab. 15.

Tab. 15. Dopravní dostupnost střediska ORP z přeřazených obcí z SO ORP Velké Meziříčí do SO ORP Tišnov v roce 2007

Obec	ORP VELKÉ MEZIŘÍČÍ				ORP TIŠNOV			
	pracovní den		sobota		pracovní den		sobota	
	hodnota časové dostupnosti (min.)	počet spojů	hodnota časové dostupnosti (min.)	počet spojů	hodnota časové dostupnosti (min.)	počet spojů	hodnota časové dostupnosti (min.)	počet spojů
Borovník	93,1	15	128,5	6	52,1	34	60,2	6
Dolní Loučky	51,4	25	41,2	16	11,8	71	15,5	24
Horní Loučky	51,4	25	41,2	16	11,8	71	15,5	24
Kaly	109,3	18	131,2	6	11,2	27	12,3	7
Katov	60,2	25	104,5	11	30,2	27	37,5	8
Křižínkov	62,6	19	116,6	10	45,1	20	43,0	6
Kuřimská Nová Ves	75,3	20	103,8	5	29,3	24	28,0	8
Kuřimské Jestřabí	72,9	20	105,8	5	26,5	22	27,0	8
Lubné	81,4	18	xx	xx	37,0	18	xx	xx
Níhov	44,7	32	38,7	18	26,4	40	39,5	22
Rojetín	95,5	15	118,5	6	39,6	14	50,2	6
Říkonín	38,6	21	37,3	16	25,2	36	37,7	19
Skryje	104,3	18	135,1	10	21,3	23	21,5	6
Tišnovská Nová Ves	126,0	2	xx	xx	24,1	15	21,5	6
Újezd u Tišnova	92,3	15	139,3	6	17,0	21	15,0	6
Vratislávka	114,1	15	154,3	6	33,8	17	30,0	6
Žďárec	94,1	21	128,6	8	28,0	26	35,3	12

zdroj:IDOS 2006/2007, vlastní výpočty

Pokud bychom hodnotili stav časové dostupnosti střediska v pracovní den z obcí SO ORP Velké Meziříčí, podle členění k 31. 12. 2004, byla její průměrná hodnota 47,1 min. (nejvyšší průměrná hodnota časové dostupnosti střediska v pracovní den z obcí

[9] Hodnoty časů dojížďky do střediska Velké Meziříčí byly zjišťovány ve zvolených referenčních dnech v roce 2007 (kap. 3.). Je pravděpodobné, že zejména počet spojů mohl být v roce 2004 zcela jiný než-li v roce 2007.

příslušného SO ORP v rámci kraje Vysočina). Takto vysoká hodnota byla ovlivněna zejména výše uvedenými 17 obcemi, z nichž pouze u 2 obcí (Níhov, Říkonín) byla její hodnota menší než-li 45 minut. Osm obcí (Tišnovská Nová Ves, Vratislávka, Kaly, Skryje, Rojetín, Žďárec, Borovník, Újezd u Tišnova) z této oblasti patřilo mezi 10 nejhůře hodnocených obcí správního obvodu podle hodnot jejich časové dostupnosti střediska v pracovní den. Absolutní nejvyšší hodnota 126 min. byla zjištěna u obce Tišnovská Nová Ves. Průměrná hodnota časové dostupnosti střediska v pracovní den přeřazených obcí v rámci SO ORP Velké Meziříčí byla 80,4 min. Tatáž hodnota obcí v rámci SO ORP Tišnov byla téměř čtyřikrát menší ve srovnání s hodnotou SO ORP Velké Meziříčí a dosáhla hodnoty 27,1 min.

Počet spojů mezi těmito obcemi a střediskem ORP Velké Meziříčí se v pracovní den pohyboval v průměru kolem 18 spojů. Jedinou výjimkou byla obec Tišnovská Nová Ves se 2 spoji. Při srovnání počtu spojů mezi obcí a střediskem došlo k jejich prudkému nárůstu zejména u obcí Dolní a Horní Loučky, kde se počet spojů se střediskem zvýšil z 25 na 71 spojů (nárůst o 284 %). Jedinou obcí u níž se počet spojů o jeden spoj snížil byla obec Lubné.

Poloha střediska Velké Meziříčí vzhledem k současnému území SO ORP Velké Meziříčí není optimální. ORP Velké Meziříčí je orientováno podstatně blíže k jihozápadní hranici území správního obvodu.

Hodnoty průměrné doby trvání dojížďky do střediska z jednotlivých obcí se v pracovní den pohybují od 7,8 do 88,7 min. Průměrná hodnota časové dostupnosti střediska z obcí SO ORP Velké Meziříčí byla vypočtena na 37 min. Severní část a severovýchodní část území správního obvodu ORP Velké Meziříčí lze vymezit jako oblasti s největší koncentrací obcí s vysokými hodnotami časové dostupnosti střediska v pracovní den. Tyto oblasti tvoří zejména 18 obcí (Březí, Březské, Dolní Libochová, Heřmanov, Horní Libochová, Jívoví, Kadlec, Křoví, Kundratice, Milešín, Moravec, Nová Ves, Radenice, Radňoves, Rozseč, Skřinářov, Sviny, Vidonín), jejichž průměrná hodnota doby trvání dojížďky do střediska přesáhla hodnotu 45 minut. Obcí s největší hodnotou časové dostupnosti střediska v pracovní den byla zjištěna obec Milešín (88,7 min.). Podobně vysokých hodnot dosáhly obce Dolní Libochová (86,1 min.) a Rozseč (75,1 min.). Naopak obec Petráveč, jenž situována v blízkosti svého střediska podél dálnice D1, byla s hodnotou 7,8 min. vyhodnocena jako obec s nejpříznivější hodnotou časové dostupnosti střediska z obcí SO ORP Velké Meziříčí v pracovní den. Celkem 23 obcí (40,4 %) překročilo hodnotu průměrné časové dostupnosti. Pro 18 030 obyvatel (51,2 %), kteří žili v celkem 14 obcích (24,5 %) bylo středisko ORP dostupné veřejnou hromadnou dopravou do 20 minut. Mimo obyvatele samotného střediska se jednalo o obyvatele obcí Březejc, Dolní Heřmanice, Jabloňov, Lavičky, Martinice, Měřín, Oslavice, Oslavička, Petráveč, Ruda, Stránecká Zhoř, Uhřínov, Vídeň. Před 1. 1. 2005 byl tento podíl obyvatel SO ORP Velké Meziříčí 46,8 % a tato hodnota byla nejnižší v rámci srovnání správních obvodů kraje Vysočina.

V sobotu nebylo zjištěno žádné spojení se střediskem u 27 obcí (52,9 %), v nichž bylo evidováno 5 006 obyvatel (15,6%). U dalších 8 obcí (Černá, Kadlec, Křižanov, Křoví,

Moravec, Pikárec, Rozseč, Vidonín) byla hodnota časové dostupnosti vyšší než 80 minut. Průměrná sobotní hodnota časové dosažitelnosti ORP Velké Meziříčí byla 51,6 min. Oblast podél dálnice D1, v níž je koncentrováno nejvíce obcí s nízkou hodnotou doby trvání dojížďky do střediska, byla vymezena jako oblast s nejlepší dostupností svého střediska.

V oblasti podél dálnice D1 jsou soustředěny obce s nejlepší dostupností střediska ORP v pracovní den jak z hlediska hodnot časové dostupnosti tak i podle frekvence spojů mezi obcemi a střediskem dojížďky. Z pohledu počtu spojů mezi obcí a střediskem vynikají z obcí SO ORP Velké Meziříčí zejména obce Měřín (53 spojů), Velká Bíteš (52 spojů), která je zároveň druhým největší sídlem správního obvodu a obec Nová Ves s počtem 47 spojů. Celkem u 6 obcí (Baliny, Dolní Libochová, Horní Libochová, Kundratice, Osové, Sviny) byl zaznamenáno v pracovní den méně než 10 spojů se střediskem. U obce Sviny byly zjištěny pouze 4 spoje.

Největšího počtu 18 sobotních spojů se střediskem bylo zaznamenáno u obce Martinice, jenž leží na železniční trati č. 252: Křižanov – Studenec a všechny jeho spoje s Velkým Meziříčím byly uskutečněny vlakovou dopravou. Celkem u 11 obcí z 30 obcí (36,7 %) se sobotním spojením se střediskem dojížďky byl zjištěn počet spojů v rozmezí od 2 do 5 spojů. Nejvíce z těchto obcí (Bory, Černá, Lavičky, Meziříčko, Netín, Rousměrov) je koncentrováno v severozápadní části území SO ORP Velké Meziříčí.

Podobně jako SO ORP Velké Meziříčí také **SO ORP Bystřice nad Perštejnem** byl poznamenán změnou územního členění k 1. 1. 2005. K tomuto datu bylo z SO ORP Bystřice nad Pernštejnem převedeno celkem 7 obcí [10]do SO ORP Tišnov.

Obce, jenž byly převedeny do SO ORP Tišnov, tvořily jihovýchodní část území SO ORP Bystřice nad Pernštejnem. Průměrná hodnota časové dostupnosti střediska Bystřice nad Pernštejnem v pracovní den byla 50,5 min. Nejvyšší hodnota časové dostupnosti střediska v tento den 101,3 min. byla zaznamenána u obce Drahonín. Vysoké hodnoty časové dostupnosti 65,1 a 59,8 min byly zjištěny u obcí Pernštejnské Jestřabí resp. Olší. Jako poměrně dobře dostupnou obec lze hodnotit obec Nedvědice, a to jak z hlediska hodnoty časové dostupnosti tak i z hlediska počtu spojů se střediskem. Hodnota časové dosažitelnosti střediska činila 24 min. a počet spojů byl dokonce nejvyšším počtem v rámci SO ORP Bystřice nad Pernštejnem. Pro srovnání hodnot časové dostupnosti a počtu spojů mezi střediskem a obcí v rámci SO ORP Bystřice nad Pernštejnem a v rámci SO ORP Tišnov je uvedena tab. 16. Na základě pohledu do tab. 16 si lze všimnout rapidního snížení hodnot časové dostupnosti těchto obcí do ORP Tišnov ve srovnání s hodnotami časové dostupnosti do ORP Bystřice nad Pernštejnem. Také průměrná hodnota časové dostupnosti střediska v pracovní den se u těchto obcí téměř dvojnásobně snížila z hodnoty 50,5 min. na 27,6 min. U 6 z těchto 7 obcí nastalo zlepšení dostupnosti střediska ORP, nejvíce patrné je toto zlepšení u obce Drahonín. Naopak mírné zhoršení dostupnosti střediska bylo

[10] Jednalo se obce Borač, Černvír, Doubravník, Nedvědice, Olší, Pernštejnské Jestřabí. V těchto obcích žilo k 1. 1. 2005 celkem 3 226 obyvatel, kteří tvořily 13,4 % počtu obyvatel SO ORP Bystřice nad Pernštejnem k tomuto dni.

zaznamenáno u obce Nedvědice, a to jak z hlediska hodnoty časové dostupnosti tak i počtu spojů mezi touto obcí a střediskem dojížďky.

Tab. 16. Dopravní dostupnost střediska ORP z přeřazených obcí z SO ORP Bystřice nad Pernštejnem do SO ORP Tišnov v roce 2007

Obec	ORP BYSTŘICE NAD PERŠTEJNEM				ORP TIŠNOV			
	pracovní den		sobota		pracovní den		sobota	
	hodnota časové dostupnosti (min.)	počet spojů	hodnota časové dostupnosti (min.)	počet spojů	hodnota časové dostupnosti (min.)	počet spojů	hodnota časové dostupnosti (min.)	počet spojů
Borač	39,6	39	38,2	25	23,8	9	25,8	7
Černvír	31,1	21	33,0	12	34,1	15	61,1	9
Doubravník	32,4	41	31,5	26	28,3	20	33,7	22
Drahonín	101,3	19	108,2	6	31,6	22	31,0	6
Nedvědice	24,0	51	23,7	26	33,6	44	39,4	23
Olší	59,8	17	99,4	8	26,0	28	26,7	7
Pernštejnské Jestřabí	65,1	18	90,6	8	16,1	28	17,4	7

zdroj:IDOS 2006/2007, vlastní výpočty

Poloha ORP Bystřice nad Pernštejnem v rámci tvaru stávajícího území SO ORP Bystřice nad Pernštejnem se jeví jako optimální. Toto středisko leží téměř ve středu správního obvodu.

Hodnoty časové dostupnosti v pracovní den se pohybují v rozmezí od 6,4 do 66,1 min. Nejlépe hodnocenou obcí z tohoto pohledu je obec Ždánice. Oblast na severu území správního obvodu, zejména v okolí Vírské přehrady byla vyhodnocena jako nejhůře dostupná část SO ORP Bystřice nad Pernštejnem. Vysoké hodnoty časové dostupnosti v pracovní den byly zjištěny u obcí Ubušínek (66,1 min.), Sulkovec (61,9 min.), Velké Tresné (59,7 min.) a Nyklovice (55,1 min.). Průměrnou hodnotu časové dostupnosti střediska 30,8 min. v pracovní den přesáhlo celkem 17 obcí (43,6 %). Hranici 45 minut pak překročilo 7 obcí (17,9 %). Tyto obce jsou soustředěny do dvou oblastí. Jednou z nich je výše uvedené okolí Vírské přehrady, druhá oblast leží v jihovýchodní části sledovaného území při hranicích s územím SO ORP Tišnov. Do této vymezené oblasti lze zařadit obce Moravecké Pavlovice, Radkov, Strážek. Nejlépe dostupné obce s hodnotou časové dosažitelnosti střediska v pracovní den do 20 minut jsou koncentrovány podél silniční komunikace I/19. Takovýchto obcí je celkem 10 (25,6 %) a bylo v nich evidováno celkem 11 873 obyvatel (57,3 %).

V sobotu nemá dopravní dostupnost svého střediska veřejnou hromadnou dopravou zajištěnu celkem 21 obcí (53,8 %), v nichž žilo 4 596 (22,2 %). Průměrná hodnota časové

dostupnosti střediska v SO ORP Bystřice nad Pernštejnem činila v sobotu 60,2 min. Hranici 100 minut přesáhlo celkem 5 obcí (Bělá, Dolní Rožínka, Nyklovice, Strážek, Střítež) a dostupnost těchto obcí je nutno brát s rezervou.

Nejvyšší frekvence spojů mezi obcí a střediskem bylo v pracovní den zaznamenáno u obcí Rožná (47 spojů), Dolní Rožínka (36 spojů), Rozsochy (34 spojů) a počet 30 spojů bylo zjištěn u obce Věžná. S výjimkou obce Dolní Rožínka leží všechny tyto obce na železniční trati č. 251: Žďár nad Sázavou – Nové Město na Moravě – Tišnov. V jihovýchodní oblasti SO ORP Bystřice nad Pernštejnem jsou koncentrovány 4 z 6 obcí, jejichž počet spojů se střediskem nedosáhl hodnoty 10 spojů. Jednalo se o obce Moravecké Pavlovice, Radkov, Sejček, Skorotice. Obce Chlum – Korouhvice a Velké Janovice jsou situovány v okolí již zmiňované Vírské přehrady.

V sobotu byla zaznamenána nejvyšší hodnota spojů se střediskem opět u obcí, které leží na železniční trati č. 251. Počet jejich spojů se pohyboval v rozmezí od 16 do 20 spojů. Hodnoty počtu spojů u ostatních obcí se sobotní dostupností střediska se pohybovaly od 2 (Nyklovice) do 9 spojů (Vír).

SO ORP Nové Město na Moravě je velikostí území správního obvodu nejmenším správním obvodem v kraji Vysočina. Tvar území SO ORP Nové Město na Moravě je velmi nesymetrický a připomíná tvar „nudle". Poloha jeho střediska je v rámci vymezené oblasti optimální.

Nejpříznivějších hodnot časové dostupnosti střediska v pracovní den bylo zaznamenáno u obcí (Nová Ves u Nového Město na Moravě, Radňovice, Zubří), které jsou soustředěny v těsné blízkosti Nového Města na Moravě a podél silničních komunikací, které směřují právě do tohoto střediska (silnice I/19, II/360, II/354). Hodnoty časové dostupnosti střediska se v pracovní den pohybují v rozmezí od 7,1 do 75,4 min. Nejnižší hodnoty 7,1 min. dosáhla obec Nová Ves u Nového Město na Moravě. Ze zjištěných hodnot lze vymezit oblast na severu území správního obvodu jako oblast, v níž se soustřeďují obce s nejvyššími hodnotami časové dostupnosti střediska v rámci správního obvodu. Leží zde obec Borovnice s nejvyšší hodnotou časové dostupnosti 75,4 min, která je zároveň i nejvzdálenější obcí od střediska v rámci SO ORP Nového Města na Moravě z pohledu hodnoty průměrné přepravní vzdálenosti (27,1 km). V této oblasti je koncentrováno celkem 8 z 9 obcí, jejichž hodnota doby trvání dojížďky do střediska v pracovní den přesáhla hranici 45 minut. Mimo výše uvedenou obec Borovnice se jedná o obce Daňkovice, Javorek, Jimramov, Krásné, Líšná, Nový Jimramov a Spělkov. Průměrná hodnota doby trvání dojížďky do střediska v SO ORP Nové Město na Moravě činila 34,8 min. Počet obyvatel, kteří žili v obcích s dostupností střediska do 20 minut, byl 13 345 obyvatel (68,3 %).

Obyvatelé celkem 15 obcí, tedy přesné poloviny obcí SO ORP Nové Město na Moravě se mohou v sobotu dopravit veřejnou hromadnou dopravou do střediska. Počet takových obyvatel byl 19 366 (81,2 %).

Největší počet spojů mezi obcí a střediskem v pracovní den byl zaznamenám u obce Radňovice (86 spojů). Druhý nejvyšší počet 36 spojů v rámci správního obvodu byl

zjištěn u obce Nová Ves u Nového Města na Moravě. Jedinou obcí v SO ORP Nové Město na Moravě s méně než 10 spoji byla obec Spělkov, která leží při severní hranici území správního obvodu.

V sobotu byl větší počet spojů se střediskem zaznamenán pouze u obce Radňovice a dosáhl hodnoty 26 spojů, z těchto spojů byly až na jediný všechny uskutečněny prostřednictvím železniční dopravy. Celkem u 11 z 15 obcí (73,3 %), které jsou v sobotu dopravně dostupné pomocí veřejné hromadné dopravy, se pohyboval počet jejich spojů se střediskem v rozmezí od 1 (Daňkovice) do 4 spojů (Bobrová, Mirošov).

Bývalý okres Třebíč (region NUTS – 4) byl vlivem II. fáze územněsprávní reformy k 1. 1. 2005 rozdělen na tři SO ORP – Třebíč, Moravské Budějovice, Náměšť nad Oslavou.

SO ORP Třebíč je rozlohou i počtem obyvatel 2. největším správním obvodem v kraji Vysočina. Počtem 93 obcí je na 1. místě mezi SO ORP kraje Vysočina. Poloha střediska ORP Třebíč je vzhledem k tvaru území správního obvodu téměř optimální.

Hodnoty časové dostupnosti střediska obcí SO ORP Třebíč v pracovní den se pohybovaly v rozmezí od 7,9 do 82 min. a její průměrná hodnota byla 34,6 min. Tuto hodnotu překročilo celkem 39 obcí (41,9 %). Tyto obce leží při obvodu hranic správního obvodu. Jako oblasti, kde je koncentrováno nejvíce obcí s vyšší hodnotou doby trvání dojížďky do střediska v pracovní den lze vymezit území na jihovýchodě (Biskupice – Pulkov, Dukovany, Hrotovice, Krhov, Lesůňky, Litovany, Přešovice, Račice, Rouchovany) a na severu (Horní Heřmanice, Horní Smrčné, Hroznatín, Chlum, Nový Telečkov, Pyšel, Rohy, Studnice, Vlčatín) správního obvodu. Hodnota časové dostupnosti všech výše uvedených obcí překročila hranici 45 minut. Kromě těchto obcí byla hodnota 45 minut překročena i u obcí na jihu území (Hodov, Horní Vilémovice) a jihozápadním cípu (Opatov) území SO ORP Třebíč. Celkem bylo ve 24 obcích s hodnotou časové dostupnosti v pracovní den nad 45 minut evidováno 7 921 obyvatel (10,4 %). Největší hodnota doby trvání dojížďky do střediska v pracovní den 82 min. byla zjištěna u obce Dukovany. Naopak nejnižší hodnoty 7,9 min. bylo dosaženo obcí Střítež. Největší koncentrace obcí s příznivou hodnotou časové dostupnosti byla zaznamenána v blízkém okolí střediska Třebíč podél komunikací do něj směřujících, zejména se jednalo o železniční trať č. 240: Jihlava – Okříšky – Třebíč – Brno. Pro celkem 47 174 obyvatel (61,9 %), žijících v 17 obcích, bylo středisko dojížďky dostupné hromadnou dopravou do 20 minut.

Celkem 61 obcí (65,6 %) nemá v sobotu zajištěnu hromadnou dopravou dostupnost střediska Třebíč. Dostupnost svého střediska má tedy zajištěnu 22 obcí, v nichž bylo evidováno celkem 59 565 obyvatel (78,1 %). Podíl obyvatel střediska Třebíč na počtu obyvatel obcí, jenž jsou v sobotu dopravně dostupné, činil 64,7 %. Hodnoty sobotní časové dostupnosti se pohybovaly v rozmezí od 7,5 do 204 min. Nejlepších sobotních hodnot časové dostupnosti střediska dosáhla obec Střítež a dále pak výše uvedené obce podél železniční trati č. 240. Naopak nejhůře hodnocenou oblastí z hlediska hodnot časové dostupnosti byla vyhodnocena oblast na jihovýchodě území SO ORP Třebíč. Zde je koncentrováno 7 obcí (Dukovany, Hrotovice, Krhov, Myslibořice, Račice, Slavětice,

Rouchovany), jejichž hodnota doby trvání dojížďky do střediska se pohybuje v rozmezí od 145,7 do 204 min. a je proto třeba brát dopravní obslužnost těchto obcí s rezervou.

Nejvyšší počet spojů se střediskem byl v pracovní den v rámci SO ORP Třebíč zaznamenán u obcí ležících podél již zmiňované železniční trati č. 240 (Krahulov, Okříšky, Vladislav). Počet 89 spojů mezi obcemi Okříšky a Třebíč je 2. nejvyšším počtem spojů se střediskem v pracovní den při srovnání všech obcí kraje Vysočina. Vysoký počet 59 spojů byl zjištěn u obce Střítež a 46 spojů dosáhla obec Jaroměřice nad Rokytnou (2. největší obec v SO ORP Třebíč podle počtu obyvatel). Počtu 10 a méně spojů se střediskem Třebíč bylo zjištěno celkem u 17 obcí (18,3 %) správního obvodu. Nejvíce z těchto obcí je koncentrováno v území na sever od střediska Třebíč (Hodov, Horní Smrčné, Horní Vilémovice, Kamenná, Nový Telečkov, Okřešice, Svatoslav, Valdíkov).

Nejvíce spojů se střediskem bylo v sobotu zjištěno opět u obcí na železniční trati č. 240 (Okříšky, Vladislav, Krahulov). Počet spojů u obce Okříšky dosáhl v sobotu hodnoty 42 spojů. Nejnižších hodnot sobotních spojů pohybujících se v rozmezí od 1 do 4 spojů bylo zaznamenáno u obcí Heraltice, Opatov, Petrovice, Petrůvky, Rouchovany, Střítež, Trnava a Výčepy.

SO ORP Moravské Budějovice se řadí svou rozlohou mezi větší správní obvody kraje Vysočina, vyznačuje se však vzhledem k rozloze malým počtem obyvatel. Poloha střediska ORP Moravské Budějovice není vzhledem k tvaru území optimální. ORP Moravské Budějovice je situována při severovýchodní hranici území správního obvodu. Podíl obyvatel tohoto střediska na celkovém počtu obyvatel SO ORP Moravské Budějovice je pouze 32,4 %, což je nejnižší hodnota tohoto ukazatele v kraji Vysočina.

Hodnoty časové dostupnosti střediska v pracovní den se pohybují od 5 do 82,7 min. Její průměrná hodnota v rámci správního obvodu činila 34,6 min. Území na jihu SO ORP Moravské Budějovice bylo vyhodnoceno jako oblast s nejnepříznivější časovou dostupností střediska v pracovní den. Tuto oblast tvoří 10 obcí s menším počtem obyvatel v rámci SO ORP Moravské Budějovice (Bačkovice, Jiratice, Kdousov, Kostníky, Lovčovice, Menhartice, Pálovice, Police, Radotice, Slavíkovice), jejichž hodnoty časové dostupnosti se pohybují v rozmezí od 48,1 do 82,7 min. Nejvyšší hodnota 82,7 min. byla zjištěna u obce Radotice. Nepatrně příznivějších hodnot 82,5 min a 81,3 min. dosáhly obec Menhartice resp. Lovčovice. Vysoké hodnoty časové dostupnosti do střediska v pracovní den byly dále zaznamenány u 3 obcí (Chotěbudice, Lomy, Meziříčsko), jenž jsou soustředěny v západní části SO ORP Moravské Budějovice. V těchto 13 obcích bylo evidováno celkem 1 839 obyvatel (7,6 %). Kromě těchto 13 výše uvedených obcí nebyla ve správním obvodu nebyla zjištěna žádná jiná obec, jejíž hodnota časové dostupnosti by přesáhla hranici 45 minut. Obce s hodnotami časové dostupnosti do 20 minut jsou soustředěny v blízkém okolí střediska Moravské Budějovice, zejména podél silnice I/38: Jihlava – Moravské Budějovice – Znojmo a železniční trati č. 243: Moravské Budějovice – Jemnice. Celkem lze do této skupiny zařadit 14 takových obcí (Blatnice, Bohušice, Dědice, Dolní Lažany, Jakubov u Moravských Budějovic, Láz, Litohoř, Lukov, Nimpšov, Nové Syrovice, Rácovice, Třebelovice, Vícenice, Zvěrkovice). Nejlepší hodnoty časové

dostupnosti v pracovní den byly zjištěny u obcí Lukov (5 min.), Litohoř (5,6 min.), Jakubov u Moravských Budějovic (9,6 min.). V obcích s dostupností střediska do 20 minut žilo 12 395 obyvatel (50,9 %).

V sobotu mělo zajištěnu dopravní dostupnost střediska veřejnou hromadnou dopravou pouze 10 obcí (21,3 %). Dopravní dostupnost střediska měli v sobotu zajištěnu obce Blatnice, Bohušice, Dědice, Jakubov u Moravských Budějovic, Jemnice, Lhotice, Lukov, Meziříčsko, Mladoňovice, Rácovice, Třebelovice, Želetava. V těchto obcích žilo 16 929 obyvatel (69,5 %), z toho 12 293 obyvatel (72,6 %) připadá na dvě největší sídla sledovaného správního obvodu – Moravské Budějovice a Jemnici. Hodnoty časové dostupnosti střediska se v sobotu pohybovaly od 4,9 do 70 min. Průměrná sobotní hodnota časové dostupnosti střediska z obcí SO ORP Moravské Budějovice činila 21,5 min. Jednalo se o podstatně nižší hodnotu než-li v pracovní den. Lze toto zdůvodnit tím, že u nejhůře hodnocených obcí v pracovní den nebylo v sobotu zjištěno žádné spojení se svým střediskem.

V pracovní den byl u 3 obcí (Blatnice, Bohušice, Lukov) zjištěn počet spojů se střediskem přesahující hodnotu 50 spojů. Celkem u 17 obcí SO ORP Moravské Budějovice byla hodnota počtu spojů se střediskem dojížďky menší nebo rovna 10 spojům. Tyto obce jsou soustředěny především v již zmiňované jihozápadní oblasti správního obvodu.

U obcí s větším počtem sobotních spojů (Dědice, Lhotice, Jemnice, Rácovice, Třebelovice) bylo převážně spojení mezi těmito obcemi a střediskem uskutečňováno prostřednictvím železniční dopravy na trati č. 243. Nejnižší počet sobotních spojů se střediskem v rozmezí od 1 do 4 spojů byl zjištěn u obcí Jakubov u Moravských Budějovic, Litohoř, Meziříčko a Mladoňovice. Všechny tyto spoje byly uskutečňovány autobusovou dopravou.

SO ORP Náměšť nad Oslavou je dalším správním obvodem v kraji Vysočina, ve které došlo k 1. 1. 2005 ke změně hranic správního obvodu. Tato změna se projevila převedením obce Senorady do SO ORP Ivančice. V této obci bylo evidováno k 1. 1. 2005 celkem 345 obyvatel (2,8 % tehdejšího počtu obyvatel SO ORP Náměšť nad Oslavou). Tuto změnu lze považovat za krok správným směrem, neboť obec Senorady byla nejhůře hodnocenou obcí SO ORP Náměšť nad Oslavou z hlediska hodnoty časové dostupnosti v pracovní den, jenž činila 87,1 min. Po převedení této obce do sousedního SO ORP Ivančice se tato hodnota snížila na 27,6 min. a zároveň se zvýšil i počet spojů mezi obcí a střediskem z původních 11 na 27 spojů.

Poloha střediska Náměšť nad Oslavou je orientována mírně k severní části území. Rozlohou se SO ORP Náměšť nad Oslavou řadí mezi správní obvody kraje Vysočina s menší plošnou velikostí.

Průměrná hodnota časové dostupnosti střediska z obcí SO ORP Náměšť nad Oslavou dle současného územního členění byla v pracovní den 26,1 min. Její hodnoty se pohybovaly v rozmezí od 6,1 do 86,5 min. Nejpříznivější hodnoty 6,7 min dosáhla obec Vícenice u Náměště nad Oslavou. Naopak nejhůře hodnocenou obcí z hlediska časové dostupnosti střediska byla obec Lesní Jakubov. Vysoká hodnota časové dostupnosti

střediska v pracovní den 77,7 min. byla zjištěna u obce Lhánice, jež leží v jihovýchodní části správního obvodu při hranicích s územím SO ORP Ivančice. Tato obec je zároveň nejvzdálenější obcí od střediska podle průměrné přepravní vzdálenosti v SO ORP Náměšť nad Oslavou (36,1 km). Vzhledem k menší rozloze správního obvodu je dostupné středisko dojížďky veřejnou hromadnou dopravou do 20 minut pro obyvatele 13 obcí (48,1 %). Jednalo se o obce Jinošov, Kralice nad Oslavou, Krokočín, Naloučany, Ocmanice, Okarec, Popůvky, Pucov, Rapotice, Sedlec, Vícenice u Náměště nad Oslavou, Zahrádka. V těchto obcích a samotném středisku Náměšť nad Oslavou bylo evidováno celkem 8 479 obyvatel (63,2 %). Do 40 minut se do svého střediska může dopravit hromadnou dopravou téměř 97 % obyvatel (12 967 obyvatel) SO ORP Náměšť nad Oslavou.

Pouze 9 obcí (33,3 %) má v sobotu zajištěno spojení se svým střediskem ORP Náměšť nad Oslavou. Jednalo se obce Březník, Jinošov, Kralice nad Oslavou, Kuroslepy, Lhánice, Mohelno, Rapotice, Sudice. V těchto obcích bylo evidováno celkem 9 430 obyvatel (70,3 %). Hodnoty časové dostupnosti se pohybovaly v rozmezí od 5 do 134,5 min. Extrémní hodnoty 134,5 min. bylo zjištěno u obce Lhánice, tuto hodnotu je nutno brát s rezervou, neboť spoje byly uskutečňovány obklikou přes Ivančice a Rosice. Nejlepší sobotní hodnota časové dostupnosti střediska ORP 5 min. byla zjištěna u obce Jinošov, která je však v sobotu dopravně obsloužena pouze jediným autobusovým spojem.

Nejlépe hodnocenými obcemi podle počet spojů se střediskem v pracovní den byly obce Kralice nad Oslavou a Rapotice, jako jediné obce spolu se střediskem jsou v SO ORP Náměšť nad Oslavou dostupné prostřednictvím železniční dopravy. Tyto obce jsou koncentrovány podél železniční trati č. 240: Jihlava – Okříšky – Brno. Počet spojů mezi střediskem dojížďky a obcí Kralice nad Oslavou dosáhl hodnoty 54 spojů, u obce Rapotice se jednalo o 48 spojů. Nejmenšího počtu 2 spojů se střediskem bylo v pracovní den zaznamenáno u obce Lesní Jakubov. U dalších 4 obcí (Hluboké, Krokočín, Popůvky, Třesov) byl zaznamenám maximálně počet 10 spojů.

V sobotu byl zjištěn větší počet spojů se střediskem opět u obcí Rapotice a Kralice nad Oslavou. Jejich počet byl 28, resp. 27 spojů. Pouze 1 spoj byl v sobotu zjištěn u obcí Jinošov, Kuroslepy. U dalších 2 obcí (Březník, Mohelno) byl zaznamenán počet 3 sobotních spojů se střediskem dojížďky.

Podle průměrných hodnot časové dostupnosti střediska v pracovní den by se daly jednotlivé správní obvody kraje Vysočina rozdělit do 3 skupin: s příznivou, průměrnou a nepříznivou časovou dostupností střediska. Přehled průměrných hodnot časové dostupnosti středisek ORP v rámci jednotlivých SO ORP je znázorněn v tab. 17.

Tab. 17. Průměrné hodnoty časové dostupnosti středisek ORP v pracovní den z příslušných obcí SO ORP kraje Vysočina v roce 2007

SO ORP	Průměrná hodnota časové dostupnosti střediska (min.)	SO ORP	Průměrná hodnota časové dostupnosti střediska (min.)
Pacov	23,3	Havlíčkův Brod	31,6
Humpolec	23,7	Moravské Budějovice	34,5
Chotěboř	25,4	Třebíč	34,6
Žďár nad Sázavou	25,8	Nové Město na Moravě	34,8
Náměšť nad Oslavou	26,1 (28,4)*	Pelhřimov	34,8
Telč	26,6	Světlá nad Sázavou	35,6
Jihlava	30,8	Velké Meziříčí	37,0 (47,1)*
Bystřice nad Pernštejnem	30,8 (33,8)*		

*průměrná hodnota časové dostupnosti střediska ORP v pracovní den z příslušných obcí těchto správních obvodů dle územního členění k 31. 12. 2004

zdroj:IDOS 2006/2007, vlastní výpočty

- Do skupiny s příznivou hodnotou časové dostupnosti střediska, jenž byla vymezena hodnotou průměrné dostupnosti střediska do 30 minut, bylo zařazeno 6 SO ORP: **Pacov**, **Humpolec**, **Chotěboř**, **Žďár nad Sázavou**, **Náměšť nad Oslavou** a **Telč**. Převážně se jedná o správní obvody s menší rozlohou a centrální polohou střediska dojížďky v rámci území správního obvodu.
- Do skupiny s průměrnou hodnotou časové dostupnosti střediska, která byla vymezena hodnotami průměrné časové dostupnosti střediska 30 – 34,9 min., bylo zařazeno 7 SO ORP: **Jihlava**, **Bystřice nad Pernštejnem**, **Havlíčkův Brod**, **Moravské Budějovice**, **Třebíč**, **Pelhřimov**, **Nové Město na Moravě**. Hodnoty časové dostupnosti střediska se u posledních 4 uvedených správních obvodů pohybovala těsně pod zvolenou horní hranicí 34,9 min. Správní obvody z této skupiny nelze charakterizovat jako jeden celek, neboť mají různou plošnou velikost, přesto by se za jejich společný znak, s výjimkou SO ORP Pelhřimov, dala označit téměř centrální poloha ORP v rámci správního obvodu.
- Do poslední skupiny s nepříznivou hodnotou časové dostupnosti střediska byly zařazeny 2 zbývající SO ORP: **Světlá nad Sázavou** a **Velké Meziříčí**. Jako dolní hranice této skupiny byla určena hodnota časové dostupnosti střediska 35 minut. Poloha ORP těchto správním obvodů je vzhledem k tvaru jejich území značně nesymetrická.

Potvrdily se tak předpoklady, že lepších hodnot časové dostupnosti střediska budou dosahovat správní obvody s menší rozlohou, centrální polohou ORP v rámci správního obvodu.

Podle podílu počtu obyvatel z obcí příslušných SO ORP, kteří mají zajištěnou dostupnost střediska veřejnou hromadnou dopravou v pracovní den do 40 minut, byly správní obvody rozděleny rovněž do 3 skupin: s vysokým, průměrným a nízkým podílem počtu takovýchto obyvatel. Přehled podílu obyvatel s časovou dostupností střediska ORP v pracovní den do 40 minut v rámci jednotlivých SO ORP je znázorněn v tab. 18.

Tab. 18. Podíl obyvatel s časovou dostupností střediska ORP v pracovní den do 40 minut veřejnou hromadnou dopravou v rámci jednotlivých SO ORP kraje Vysočina v roce 2007

SO ORP	Podíl obyvatel (%)	SO ORP	Podíl obyvatel (%)
Chotěboř	99,0	Nové Město na Moravě	88,1
Humpolec	98,0	Bystřice nad Pernštejnem	87,5 (86,7)*
Pacov	96,7	Havlíčkův Brod	87,4
Náměšť nad Oslavou	96,5 (93,8)*	Třebíč	87,1
Jihlava	93,2	Velké Meziříčí	86,8 (79,3)*
Žďár nad Sázavou	91,5	Světlá nad Sázavou	82,6
Moravské Budějovice	91,4	Pelhřimov	70,2
Telč	91,3		

* podíl obyvatel s časovou dostupnosti střediska ORP v pracovní den do 40 minut z příslušných obcí těchto správních obvodů dle územního členění k 31. 12. 2004

zdroj:IDOS 2006/2007, vlastní výpočty

- Do skupiny správních obvodů s podílem počtu obyvatel vyšším než 90 % bylo dle dosažených výsledků zařazeno 8 SO ORP: **Chotěboř, Humpolec, Pacov, Náměšť nad Oslavou, Žďár nad Sázavou, Jihlava, Telč, Moravské Budějovice**.
- Do skupiny s podílem počtu obyvatel v rozmezí 80 – 90 % bylo zařazeno celkem 6 SO ORP: **Nové Město na Moravě, Bystřice nad Pernštejnem, Havlíčkův Brod, Třebíč, Velké Meziříčí, Světlá nad Sázavou**.
- Do skupiny, jenž je vymezena hodnotou podílu počtu obyvatel do 79,9 %, byl zařazen dle výsledků pouze SO ORP **Pelhřimov**.

Obecně lze říci, že lepší výsledky vykazují správní obvody s menší rozlohou a s vysokým podílem obyvatel žijících přímo v ORP (viz tab. 14). Přehled podílů obyvatel jednotlivých SO ORP kraje Vysočina dle vymezených intervalů hodnot časové dostupnosti střediska ORP veřejnou hromadnou dopravou v pracovní den znázorňuje tab. 20.

Tab. 20. Podíl počtu obyvatel (%) příslušných SO ORP dle intervalů hodnot časové dostupnosti střediska ORP (min.) v pracovní den veřejnou hromadnou dopravou v kraji Vysočina v roce 2007

SO ORP	Podíl počtu obyvatel (%) SO ORP dle intervalů hodnot časové dostupnosti střediska ORP (min.)				
	0 - 19,9	20 - 39,9	40- 59,9	60- 79,9	80 a více
Bystřice nad Pernštejnem	57,3	30,2	11,1	1,4	xx
	49,8*	37,0*	10,8*	1,9*	0,5*
Havlíčkův Brod	63,5	23,7	11,6	0,6	0,6
Humpolec	90,0	8,0	2,0	xx	xx
Chotěboř	74,2	24,8	xx	0,7	0,3
Jihlava	65,0	28,2	4,8	1,8	0,2
Moravské Budějovice	50,9	40,5	5,9	1,3	1,4
Náměšť nad Oslavou	63,2	33,3	1,6	1,2	0,7
	61,3*	32,5*	1,5*	1,1*	3,6*
Nové Město na Moravě	68,3	19,8	10,5	1,4	xx
Pacov	69,8	26,9	3,3	xx	xx
Pelhřimov	49,2	21,8	21,2	7,8	xx
Světlá nad Sázavou	51,1	31,5	7,2	10,2	xx
Telč	74,6	16,7	6,1	2,6	xx
Třebíč	61,9	25,2	11,0	0,9	1,0
Velké Meziříčí	51,2	35,6	7,7	4,7	0,8
	46,8*	32,5*	11,2*	5,9*	3,6*
Žďár nad Sázavou	71,5	20,0	8,1	xx	0,4

* podíl obyvatel s časovou dostupnosti do střediska ORP v pracovní den z příslušných obcí těchto správních obvodů dle územního členění k 31. 12. 2004

Podle podílu počtu obyvatel z obcí příslušných SO ORP, kteří mají v sobotu zajištěno dopravní spojení se střediskem dojížďky veřejnou hromadnou dopravou, lze správní obvody rozdělit do 3 skupin, které jsou vymezeny stejně jako v předešlém případě na skupiny: s vysokým, průměrným a nízkým podílem počtu takovýchto obyvatel. Přehled podílu počtu obyvatel z obcí příslušných SO ORP kraje Vysočina se sobotní dostupností svého střediska ORP veřejnou hromadnou dopravou je znázorněn v tab. 20.

Tab. 20. Podíl počtu obyvatel obcí z příslušných SO ORP se sobotní dostupností střediska ORP veřejnou hromadnou dopravou v kraji Vysočina v roce 2007

SO ORP	Podíl obyvatel (%)	SO ORP	Podíl obyvatel (%)
Jihlava	95,1	Třebíč	79,7
Žďár nad Sázavou	94,6	Chotěboř	78,4
Havlíčkův Brod	93,0	Bystřice nad Pernštejnem	78,1 (80,0)*
Pelhřimov	85,0	Telč	78,0
Velké Meziříčí	84,4(85,4)*	Humpolec	77,8
Nové Město na Moravě	81,2	Náměšť nad Oslavou	70,2 (71,1)*
Světlá nad Sázavou	79,7	Moravské Budějovice	69,5
Pacov	78,4		

* podíl počtu obyvatel se sobotní dostupností střediska ORP veřejnou hromadnou dopravou těchto správních obvodů dle územního členění k 31. 12. 2004

zdroj:IDOS 2006/2007, vlastní výpočty

- Do skupiny správních obvodů s podílem počtu obyvatel nad 90 % byly zařazeny 3 SO ORP: **Jihlava, Žďár nad Sázavou, Havlíčkův Brod**.
- Do skupiny správních obvodů s hodnotou podílu počtu obyvatel od 80 do 90 % byly zařazeny také 3 SO ORP: **Pelhřimov, Velké Meziříčí, Náměšť nad Oslavou**.
- Do poslední skupiny s podílem počtu obyvatel do 80 % bylo zařazeno zbývajících 9 SO ORP: **Světlá nad Sázavou, Pacov, Třebíč, Bystřice nad Pernštejnem, Chotěboř, Telč, Humpolec, Moravské Budějovice, Nové Město na Moravě**.

Potvrdilo se, že nejlepší dostupnosti střediska v sobotu dosahují správní obvody s významnějším dopravním střediskem a vyšším počtem obcí, které leží na nebo podél silničních spojnicích těchto středisek nebo na železničních tratích.

Jako oblasti, kde jsou v rámci kraje nejvíce koncentrovány obce s vysokou hodnotou časové dostupnosti svých středisek, lze určit zejména: severovýchod SO ORP Velké Meziříčí, jihovýchod SO ORP Bystřice nad Pernštejnem, sever SO ORP Nové Město na Moravě, pás při severozápadní hranici kraje (severozápad SO ORP Havlíčkův Brod, západ SO ORP Světlá nad Sázavou, západ SO ORP Humpolec), severozápad SO ORP Pacov, severozápad a jihozápad SO ORP Pelhřimov, jihovýchod SO ORP Telč, jih SO ORP Moravské Budějovice, jihovýchod SO ORP Třebíč.

7. HODNOCENÍ ČASOVÉ DOSTUPNOSTI A DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI KRAJSKÉHO MĚSTA JIHLAVY Z OBCÍ KRAJE VYSOČINA

Hodnoty časové dostupnosti krajského města Jihlavy v pracovní den se pohybují od 9,3 do 232 min. Nejnižší absolutní hodnota časové dostupnosti 9,3 min. v pracovní den byla zjištěna u obce Rančířov (SO ORP Jihlava), naopak nejvyšší hodnota u obce Skorotice, jenž administrativně spadá do SO ORP Bystřice nad Pernštejnem. Za oblast, kde jsou nejvíce koncentrovány obce s nejpříznivějšími hodnotami časové dostupnosti krajského města Jihlavy v pracovní den, jejíž maximální hodnota byla subjektivně stanovena na 60 minut, můžeme vymezit SO ORP Jihlava, s výjimkou jihovýchodní části tohoto správního obvodu a dále oblasti podél komunikací, které propojují bývalá okresní města kraje Vysočina s Jihlavou. Jedná se o tyto komunikace: silnice I/38: (Čáslav) – Havlíčkův Brod – Jihlava – Želetava – Moravské Budějovice – (Znojmo), silnice II/352: Jihlava – Polná – (II/150), silnice II/353: Jihlava – Bohdalov – Žďár nad Sázavou – Polička, silnice II/405: Jihlava – Brtnice – Okříšky – (silnice I/23), silnice II/602: Pelhřimov – Jihlava – Měřín – Velké Meziříčí – Velká Bíteš – (Starý Lískovec) a železniční tratě zejména č.225, č. 227, č. 240. Do této oblasti náleží i 4 obce, u nichž byla zaznamenána příznivější hodnota časové dostupnosti Jihlavy v pracovní den než-li hodnota časové dostupnosti svého střediska ORP v pracovní den. Jednalo se o obce Štoky (21,1 oproti 21,3 min.) z SO ORP Havlíčkův Brod, Jankov (25,5 oproti 29,1 min.) z SO ORP Pelhřimov, Bransouze (28,5 oproti 33 min.) z SO ORP Třebíč a Sedlatice (41,3 oproti 53,7 min.) z SO ORP Telč.

Oblastmi, kde jsou nejvíce koncentrovány obce s hodnotou časové dostupnosti Jihlavy větší než 120 minut, lze vymezit území při západní hranici kraje Vysočina a zejména souvislý pás obcí při východní hranici kraje. Tento pás obcí lze rozčlenit do oblastí podle jednotlivých správních obvodů, kde se sdružují obce s vůbec nejvyšší hodnotou časové dostupnosti Jihlavy. Jedná se o celé území SO ORP Bystřice nad Pernštejnem, severovýchodní část SO ORP Velké Meziříčí, jihovýchodní část SO ORP Třebíč a jihozápadní část SO ORP Moravské Budějovice.

Celkem 5 ORP (Bystřice nad Pernštejnem, Humpolec, Chotěboř, Náměšť nad Oslavou, Světlá nad Sázavou) správních obvodů kraje Vysočina je nejlépe hodnocenou obcí, z hlediska hodnoty časové dostupnosti Jihlavy, svého správního obvodu. U ostatních správních obvodů je možné najít obce, které dosahují nižší hodnoty časové dostupnosti Jihlavy než-li jejich ORP. Převážně se jedná o obce, které leží na nebo podél dopravní komunikace spojující středisko ORP s krajským městem Jihlavou. Celkem se jedná o 39 obcí, z nichž největší počet 7 obcí je v SO ORP Telč (Markvartice, Nevcehle, Sedlatice, Svojkovice, Urbanov, Volevčice, Žatec) a v SO ORP Žďár nad Sázavou (Bohdalov, Budeč, Čížkov, Poděšín, Rudolec, Sirákov, Újezd). Počet 6 obcí byl zaznamenán v SO ORP Třebíč (Bransouze, Číhov, Krahulov, Okříšky, Opatov, Zašovice), 5 obcí v SO ORP Velké Meziříčí (Chlumek, Lavičky, Měřín, Meziříčko, Stránecká Zhoř). V SO ORP Pelhřimov byl počet 4 takovýchto obcí (Horní Cerkev, Jankov, Olešná, Vyskytná), stejný počet obcí byl zaznamenán v SO ORP Pacov (Kámen, Dobrá Voda u Pacova, Vysoká

Lhota, Zlátenka). V SO ORP Moravské Budějovice se jednalo o 3 obce (Jakubov u Moravských Budějovic, Lesná, Želetava), v SO ORP Havlíčkův Brod byly 2 takovéto obce (Šlapanov, Štoky), v SO ORP Nové Město na Moravě se pak jednalo o obec Radňovice. Hodnoty časové dostupnosti Jihlavy z ORP kraje Vysočina se pohybují v rozmezí od 33,5 do 120,9 min. Nejnižší hodnoty 33,5 min. dosáhla ORP Havlíčkův Brod a naopak nejvyšší hodnota 120,9 min byla zjištěna u ORP Bystřice nad Pernštejnem. ORP jejichž správní obvody sousedí s SO ORP Jihlava dosahovaly hodnoty časové dostupnosti krajského města do 65,8 min., jenž byla hodnotou ORP Žďár nad Sázavou. U ORP, jejichž správní obvody nesousedí s SO ORP Jihlava bylo dosaženo hodnot od 61 do 120,9 min. u 3 z těchto ORP (Světlá nad Sázavou, Chotěboř, Moravské Budějovice) byla hodnota časové dostupnosti Jihlavy pod hranicí 70 minut. Nejvyšších hodnot pohybujících se v rozmezí od 87,6 do 120,9 min. bylo zaznamenáno u zbývajících ORP (Náměšť nad Oslavou, Nové Město na Moravě, Pacov, Bystřice nad Pernštejnem).

Průměrná hodnota časové dostupnosti Jihlavy z obcí kraje Vysočina činila 96,6 min. Průměrné hodnoty časové dostupnosti Jihlavy v rámci jednotlivých správních obvodů se pohybovaly od 30,8 do 164,8 min. Přehled průměrných hodnot časové dostupnosti krajského města Jihlavy v pracovní den z obcí příslušných správních obvodů kraje Vysočina veřejnou hromadnou dopravou je znázorněn v tab. 21

Tab. 21. Průměrné hodnoty časové dostupnosti krajského města Jihlavy v pracovní den z příslušných obcí SO ORP kraje Vysočina v roce 2007

SO ORP	Průměrná hodnota časové dostupnosti Jihlavy (min.)	SO ORP	Průměrná hodnota časové dostupnosti Jihlavy (min.)
Jihlava	30,8	Chotěboř	111,8
Telč	71,9	Pacov	117,2
Havlíčkův Brod	81,3	Moravské Budějovice	118,1
Pelhřimov	91,4	Náměšť nad Oslavou	120,6 (123,0)*
Žďár nad Sázavou	96,8	Světlá nad Sázavou	120,8
Třebíč	97,2	Nové Město na Moravě	135,0
Velké Meziříčí	97,5 (109,1)*	Bystřice nad Pernštejnem	164,4 (163,2)*
Humpolec	105,6		

*průměrná hodnota časové dostupnosti Jihlavy v pracovní den z příslušných obcí těchto správních obvodů dle územního členění k 31. 12. 2004

zdroj:IDOS 2006/2007, vlastní výpočty

Správní obvody kraje Vysočina lze na základě průměrné hodnoty časové dostupnosti Jihlavy z obcí jednotlivých správních obvodů rozdělit do dvou skupin. Na skupinu správních obvodů s příznivou časovou dostupností Jihlavy a na skupinu správních obvodů s nepříznivou časovou dostupností Jihlavy. Hraniční hodnotou průměrné časové dostupnosti, která tyto skupiny oddělovala, byla subjektivně zvolena hodnota 100 minut.

- Do skupiny s příznivou dostupností krajského města Jihlavy byly zařazeny SO ORP: **Jihlava, Telč, Havlíčkův Brod, Pelhřimov, Žďár nad Sázavou, Třebíč, Velké Meziříčí.**
- Zbývající správní obvody (**Humpolec, Chotěboř, Pacov, Moravské Budějovice, Náměšť nad Oslavou, Světlá nad Sázavou, Nové Město na Moravě, Bystřice nad Pernštejnem**) tvořily skupinu s nepříznivou dostupností.

Celkem pro 385 554 obyvatel kraje Vysočina (75,4 %) je Jihlava jako krajské město dostupné veřejnou hromadnou dopravou do 100 minut. SO ORP Bystřice nad Pernštejnem je jediným správním obvodem v kraji Vysočina, u jehož obce s nejnižší hodnotou časové dostupnosti města Jihlavy v pracovní den je tato hodnota vyšší než 100 minut. Přehled podílu obyvatel z příslušných obcí SO ORP dle intervalů hodnot časové dostupnosti krajského města Jihlavy z obcí příslušných SO ORP v pracovní den veřejnou hromadnou v kraji Vysočina v roce 2007 je znázorněn v tab. 22.

Tab. 22. Podíl počtu obyvatel (%) z příslušných obcí SO ORP dle intervalů hodnot časové dostupnosti krajského města Jihlavy (min.) z obcí příslušných SO ORP v pracovní den veřejnou hromadnou dopravou v kraji Vysočina v roce 2007

SO ORP	Podíl počtu obyvatel (%) SO ORP dle intervalů hodnot časové dostupnosti krajského města Jihlavy (min.)									
	0 - 19,9	20 - 39,9	40 - 59,9	60 - 79,9	80 - 99,9	100 - 119,9	120 - 139,9	140 - 159,9	160 - 179,9	180 a více
Bystřice nad Pernštejnem	xx	xx	xx	xx	xx	3,5	43,3	21	22,5	9,7
	xx	xx	xx	xx	xx	3	37,6	30,2	20,8	8,4
Havlíčkův Brod	xx	50,8	2,1	26,7	15,7	3,1	1	0,6	xx	xx
Humpolec	xx	xx	xx	68,2	2,3	25,6	1,9	1,6	0,4	xx
Chotěboř	xx	xx	xx	43,4	27,5	22,8	6	xx	0,3	xx
Jihlava	65,0	28,2	4,8	1,8	0,2	xx	xx	xx	xx	xx
Moravské Budějovice	xx	xx	6,4	37,2	4,6	36	8,9	5	1,9	xx
Náměšť nad Oslavou	xx	xx	xx	xx	37,4	40,2	19,1	1,6	xx	1,8
	xx	xx	xx	xx	36,2	39	18,5	1,5	xx	4,8
Nové Město na Moravě	xx	xx	xx	xx	55,5	5,2	23,5	14	0,9	0,9
Pacov	xx	xx	xx	3,6	59,9	11,6	4,4	20,5	xx	xx
Pelhřimov	xx	1,6	43,3	14,2	16,8	16,4	7	0,5	0,2	xx
Světlá nad Sázavou	xx	xx	xx	34,6	14	31,6	13,3	4,9	1,6	xx
Telč	xx	xx	55,8	32,3	9,2	2,7	xx	xx	xx	xx
Třebíč	xx	3,4	53,5	10,2	12,6	14,7	3	2,6	xx	xx
Velké Meziříčí	xx	6,4	37	19,1	16,4	16,3	4,6	0,3	xx	xx
	xx	5,8	33,8	17,4	14,9	16,4	7,3	2,4	1,8	0,2
Žďár nad Sázavou	xx	xx	3,5	61,2	12,2	18,8	3,9	0,4	xx	xx

* podíl obyvatel s časovou dostupností do krajského města Jihlavy v pracovní den z příslušných obcí těchto správních obvodů dle územního členění k 31. 12. 2004

zdroj:IDOS 2006/2007, vlastní výpočty

Srovnání hodnot časové dostupnosti krajských měst z 25 přeřazených obcí do Jihomoravského kraje znázorňuje tab. 23. Z této tabulky je patrný výrazný pokles hodnot časové dostupnosti krajského města Brna veřejnou hromadnou dopravou v pracovní den z těchto obcí oproti hodnotám časové dostupnosti Jihlavy a naopak výrazný nárůst počtu spojů mezi Brnem a těmito obcemi. Lze to obecně zdůvodnit existencí integrovaného dopravního systému v této oblasti Jihomoravského kraje, výrazně vyšším dopravním významem krajského města Brna ve srovnání s dopravním významem Jihlavy a také menší hodnotou průměrné přepravní vzdálenosti z těchto obcí do Brna než-li do Jihlavy.

Tab. 23. Dopravní dostupnost krajských měst z přeřazených obcí z kraje Vysočina do Jihomoravského kraje v roce 2007

Obec	KRAJSKÉ MĚSTO JIHLAVA				KRAJSKÉ MĚSTO BRNO			
	pracovní den		sobota		pracovní den		sobota	
	hodnota časové dostupnosti (min.)	počet spojů	hodnota časové dostupnosti (min.)	počet spojů	hodnota časové dostupnosti (min.)	počet spojů	hodnota časové dostupnosti (min.)	počet spojů
Borovník	148,0	11	xx	xx	86,0	18	74,0	10
Borač	145,7	32	142,4	17	55,0	42	53,8	26
Černvír	158,1	18	169,0	7	70,6	19	64,9	11
Dolní Loučky	121,2	35	122,1	21	56,8	61	50,2	25
Doubravník	153,8	32	150,3	18	61,8	44	59,0	26
Drahonín	171,9	13	172,7	6	81,8	22	77,5	6
Horní Loučky	151,2	9	181,3	5	59,1	10	59,3	6
Kaly	159,8	19	152,7	6	56,4	26	52,9	10
Katov	110,7	36	115,7	21	66,9	33	70,9	12
Křižínkov	113,2	17	158,0	5	64,6	28	84,6	11
Kuřimská Nová Ves	147,0	25	169,3	4	75,3	29	76,1	12
Kuřimské Jestřabí	147,5	25	171,3	4	74,7	29	75,6	12
Lubné	136,7	17	xx	xx	70,9	18	xx	xx
Nedvědice	149,9	33	150,8	16	68,0	40	65,0	25
Níhov	113,4	37	116,1	21	51,1	41	56,7	23
Olší	153,6	20	167,7	6	72,4	27	65,5	10
Pernštejnské Jestřabí	162,1	18	157,7	6	62,2	27	57,5	10
Rojetín	174,2	13	201,0	2	81,4	19	64,0	6
Řikonín	114,7	26	117,1	19	60,5	37	47,6	19
Senorady	187,5	19	201,9	9	76,3	27	82,9	10
Skryje	170,0	17	188,6	11	66,8	22	60,9	13
Tišnovská Nová Ves	184,3	13	190,2	6	68,8	17	69,2	6
Újezd u Tišnova	166,0	17	183,7	6	67,5	24	62,7	6
Vratislávka	179,5	17	198,7	6	81,4	18	71,0	6
Žďárec	173,4	23	194,7	7	72,3	26	65,6	9

zdroj:IDOS 2006/2007, vlastní výpočty

V sobotu nemá zajištěno spojení s krajským městem celkem 382 obcí (54,3 %), v nichž bylo evidováno 81 155 obyvatel (15,9 %). Největší počet 61 takovýchto obcí (8,7 % obcí kraje) byl v SO ORP Třebíč, 41 obcí (5,8 %) bylo v SO ORP Pelhřimov a 34 obcí (4,8 %) leželo v SO ORP Moravské Budějovice. Největší podíl obcí bez zajištěné sobotní dostupnosti Jihlavy veřejnou hromadnou dopravou v rámci správních obvodů byl zaznamenán u SO ORP Pacov (83,3 %), kde nemělo spojení s Jihlavou celkem 20 z 24 obcí. Celkem 20 takových obcí z 25 obcí (80 %) leželo v SO ORP Humpolec a 34 obcí z 47 obcí se nacházelo v SO ORP Moravské Budějovice. Naopak nejnižší podíl 20,8 % těchto obcí byl zaznamenán v SO ORP Žďár nad Sázavou (10 z 48 obcí). Nízký podíl těchto obcí byl zjištěn také v SO ORP Jihlava (27,8 % - 22 z 79 obcí) a v SO ORP Havlíčkův Brod (35,7 % - 20 z 50 obcí).

Největší počet obyvatel 16 565 (20,5 %) z těch, kteří nemají v sobotu zajištěno spojení s Jihlavou v rámci kraje, byl zaznamenán v SO ORP Třebíč. Celkem 7 269 takovýchto obyvatel (8,9 %) bylo registrováno v SO ORP Moravské Budějovice, 6 846 obyvatel (8,4 %) bylo evidováno v SO ORP Pelhřimov. Nevětší podíl obyvatel, kteří nemají zajištěno dopravní spojení s Jihlavou v rámci správního obvodu, byl zjištěn v SO ORP Bystřice nad Pernštejnem a jeho hodnota činila 32,3 % (6 681 obyvatel), hodnota 29,8 % byla zaznamenána v SO ORP Moravské Budějovice (7269 obyvatel) a hodnota 29,7 % pak v SO ORP Humpolec (5 038 obyvatel). Naopak nejnižší podíl obyvatel správního obvodu bez zajištěného sobotního spojení s Jihlavou, byl zaznamenán v SO ORP Jihlava a jeho hodnota činila 4,9 % (4 796 obyvatel), v SO ORP Žďár nad Sázavou byla tato hodnota 5,4 % (2 371 obyvatel) a v SO ORP Havlíčkův Brod pak 7,6 % (3 955 obyvatel). Podíl počtu obyvatel z obcí příslušných SO ORP se sobotní dostupností krajského města Jihlavy je znázorněn v tab. 24.

Tab. 24. Podíl počtu obyvatel z obcí příslušných SO ORP se sobotní dostupností krajského města Jihlavy veřejnou hromadnou dopravou v kraji Vysočina v roce 2007

SO ORP	Podíl obyvatel (%)	SO ORP	Podíl obyvatel (%)
Jihlava	95,1	Třebíč	78,0
Žďár nad Sázavou	94,6	Chotěboř	77,1
Havlíčkův Brod	92,4	Pacov	72,2
Velké Meziříčí	90,4(85,4)*	Humpolec	70,3
Pelhřimov	84,8	Náměšť nad Oslavou	70,2 (71,1)*
Nové Město na Moravě	83,7	Moravské Budějovice	69,8
Telč	80,1	Bystřice nad Pernštejnem	67,7 (72,0)*
Světlá nad Sázavou	78,4		

* podíl počtu obyvatel se sobotní dostupností střediska ORP veřejnou hromadnou dopravou z obcí těchto správních obvodů dle územního členění k 31. 12. 2004

zdroj:IDOS 2006/2007, vlastní výpočty

Při srovnání podílu počtu obyvatel z obcí příslušných SO ORP se sobotní dostupností střediska ORP veřejnou hromadnou dopravou a podílu počtu obyvatel z obcí příslušných SO ORP se sobotní dostupností krajského města Jihlavy veřejnou hromadnou dopravou zůstal tento podíl nezměněn samozřejmě u SO ORP Jihlava, dále u SO ORP Žďár nad Sázavou a SO ORP Náměšť nad Oslavou. Podíl takovýchto obyvatel se zvýšil u 3 SO ORP (Velké Meziříčí, Telč, Moravské Budějovice), nepatrný pokles tohoto ukazatele byl zaznamenán u SO ORP Havlíčkův Brod a SO ORP Pelhřimov. U zbývajících 7 SO ORP (Bystřice nad Pernštejnem, Humpolec, Chotěboř, Nové Město na Moravě, Pacov, Světlá nad Sázavou, Třebíč) byl pokles podílu těchto obyvatel výraznější.

Největšího počtu spojů s Jihlavou bylo dle předpokladu v pracovní den zaznamenáno u obcí SO ORP, jejichž výčet je uveden výše v textu u hodnocení časové dostupnosti ORP Jihlavy. Počtu 40 a více spojů s krajským městem Jihlavou veřejnou hromadnou dopravou bylo zaznamenáno u celkem 43 obcí, více jak polovina z těchto obcí leží v SO ORP Jihlava (Batelov, Bítovčice, Brtnice, Čížov, Dolní Cerekev, Dvorce, Hodice, Jezdovice, Kozlov, Kostelec, Luka nad Jihlavou, Měšín, Polná, Rančířov, Rantířov, Stonařov, Třešť, Třeštice, Velký Beranov, Věžnice, Vilanec, Žďírec). Ze zbylých 21 obcí jich bylo 6 zaznamenáno v SO ORP Žďár nad Sázavou (Budeč, Hamry nad Sázavou, Nové Veselí, Ostrov nad Oslavou, Sázava, Žďár nad Sázavou), 5 obcí v SO ORP Třebíč (Jaroměřice nad Rokytnou, Krahulov, Okříšky, Třebíč, Zašovice), 4 obce v SO ORP Havlíčkův Brod (Havlíčkův Brod, Okrouhlice, Přibyslav, Rozsochatec), 3 obce v SO ORP Telč (Mrákotín, Telč, Volevčice), 2 obce v SO ORP Pelhřimov (Horní Cerekev, Pelhřimov) a v SO ORP Nové Město na Moravě (Nové Město na Moravě, Radňovice) a jedinou obcí v SO ORP Náměšť nad Oslavou bylo samotné středisko ORP Náměšť nad Oslavou. Tyto vyjmenované obce jsou koncentrovány podél hlavních komunikací v kraji Vysočina. Celkem u 9 obcí kraje Vysočina byla překročena v pracovní den hranice 60 spojů veřejnou hromadnou dopravou s Jihlavou (Dvorce, Havlíčkův Brod, Jezdovice, Kostelec, Okříšky, Telč, Třebíč, Třešť, Velký Beranov). Největšího počtu 127 spojů s Jihlavou bylo dosaženo obcí Kostelec. Naopak nejmenších hodnot od 1 do 9 spojů s Jihlavou bylo zaznamenáno u 100 obcí kraje Vysočina. Nejvíce z těchto obcí bylo zjištěno v SO ORP Bystřice nad Pernštejnem (15 obcí), v SO ORP Pacov (14 obcí) a v SO ORP Pelhřimov (13 obcí). Pouze jediná taková obec byla zjištěno v SO ORP Náměšť nad Oslavou (Lesní Jakubov) a v SO ORP Žďár nad Sázavou (Lhotka). Pouze jediný spoj s Jihlavou byl v pracovní den zaznamenán u obcí Chlum – Korouhvice, Skorotice, které leží v SO ORP Bystřice nad Pernštejnem a u obce Rovná ležící v SO ORP Pelhřimov.

Počtu 20 a více sobotních spojů s Jihlavou bylo zaznamenáno celkem u 52 obcí z 322 obcí (16,1%), jenž mají v sobotou zajištěno dopravní spojení s Jihlavou veřejnou hromadnou dopravou. Jednalo se o obce ležící zejména na železničních tratích. Nejvíce 11 jich bylo zjištěno v SO ORP Jihlava (Bítovčice, Dobronín, Dvorce, Hodice, Jezdovice, Jihlávka, Kamenná, Luka nad Jihlavou, Rantířov, Střítež, Třešť), 8 z těchto obcí leželo v SO ORP Havlíčkův Brod (Golčův Jeníkov, Havlíčkův Brod, Nová Ves u Leštiny, Okrouhlice, Pohled, Přibyslav, Rozsochatec, Šlapanou) a 6 obcí bylo z SO ORP Žďár nad Sázavou (Hamry nad Sázavou, Nové Dvory, Obytčov, Ostrov nad Oslavou, Sázava, Žďár

nad Sázavou). Největší počet 42 sobotních spojů v rámci obcí kraje Vysočina byl zjištěn u obcí Okříšky a Třebíč. Celkem u 118 obcí (36,6 %) z 322 obcí kraje Vysočina se sobotním spojením s Jihlavou se počet spojů pohyboval v rozmezí od 1 do 4 spojů. Většina z těchto obcí je koncentrována při hranicích svých správních obvodů. Jediný spoj sobotní spoj s Jihlavou byl zaznamenán u 28 obcí. Nejvíce z nich 6 obcí náleží do SO ORP Bystřice nad Pernštejnem (Koroužné, Nyklovice, Rovečné, Ujčov, Velké Tresné, Vír).

8. ZÁVĚR

Veřejná hromadná doprava osob hraje v současnosti v podmínkách České republiky stále významnou roli. Vývoj přepravního trhu po roce 1989 směřoval zejména k rozvoji individuální automobilové dopravy, avšak hromadná doprava si dokázala i přes nepatrný pokles na přepravním trhu, uchovat svoje postavení. Současná dopravní politika České republiky směřuje ke koordinované podpoře veřejné hromadné dopravy osob. Jedním z nástrojů, jak podporovat hromadnou dopravu je rozvoj integrovaných dopravních systémů, které by měli vzhledem k předpokládanému růstu individuální automobilové dopravy optimalizovat dopravní obslužnost území.

Hlavním úkolem této diplomové práce byla analýza dopravní dostupnosti středisek veřejné správy v kraji Vysočina veřejnou hromadnou dopravou. Dále byl sledován počet spojů mezi vybranými středisky a obcemi jejich příslušných dopravně spádových regionů, který poskytl základní představu o dopravní obslužnosti těchto sídel.

Na základě II. fáze reformy územněsprávního členění byly za střediska dojížďky určeny ORP jednotlivých SO ORP kraje Vysočina a krajské město Jihlava. Hodnoty časové dostupnosti středisek dojížďky z obcí příslušných dopravně spádových regionů byly zjišťovány v pracovní den a také v sobotu. Ve stejných dnech byl zjišťován i počet spojů mezi střediskem dojížďky a obcemi příslušných dopravně spádových regionů.

Průměrné hodnoty časové dostupnosti středisek ORP v pracovní den z příslušných obcí SO ORP kraje Vysočina v roce 2007 se pohybovaly v rozmezí od 23,3 do 37 min. Nejlépe hodnoceným správním obvodem se stal SO ORP Pacov. Jako správní obvody s příznivou hodnotou časové dostupnosti střediska z jejich příslušných obcí by se daly označit SO ORP - Humpolec, Chotěboř, Žďár nad Sázavou, Náměšť nad Oslavou a Telč. Potvrdily se tak předpoklady, že lepších hodnot časové dostupnosti střediska budou dosahovat správní obvody s menší rozlohou, centrální polohou ORP v rámci správního obvodu. Z těchto uvedených správních obvodů je větší rozlohy, ve srovnání s ostatními správními obvody kraje Vysočina je však průměrná, pouze SO ORP Žďár nad Sázavou. Nejnepříznivější průměrné hodnoty časové dostupnosti byly zjištěny u SO ORP Velké Meziříčí a SO ORP Světlá nad Sázavou. Lze to zdůvodnit nevhodnou polohou střediska ORP a menším počtem významnějších komunikací na území těchto správních obvodů.

Podle podílu počtu obyvatel z obcí příslušných SO ORP, kteří mají zajištěnou dostupnost střediska veřejnou hromadnou dopravou v pracovní den do 40 minut, lze jako velmi dobře hodnocené správní obvody s podílem takovýchto obyvatel nad 90 % uvést celkem 8 SO ORP: Chotěboř, Humpolec, Pacov, Náměšť nad Oslavou, Žďár nad Sázavou, Jihlava, Telč, Moravské Budějovice. Naopak nejhůře hodnoceným správním obvodem byl v tomto ohledu SO ORP Pelhřimov, u kterého tento podíl obyvatel činil 70,2 %. Obecně lze říci, že lepší výsledky vykazují správní obvody s menší rozlohou a s vysokým podílem obyvatel žijících přímo v ORP. Ještě více je toto konstatování patrné u podílu obyvatel s dostupností střediska v pracovní den do 20 minut. U SO ORP Humpolec tento podíl činil 90 %, přičemž podíl obyvatel ORP Humpolec na celkovém počtu obyvatel jeho správního obvodu činil 64,8 % (nejvyšší hodnota v rámci jednotlivých správních obvodů kraje

Vysočina). Hodnot podílu těchto obyvatel nad 70 % bylo zjištěno celkem u dalších tří SO ORP: Chotěboř, Telč, Žďár nad Sázavou.

Podle podílu počtu obyvatel z obcí příslušných SO ORP , kteří mají v sobotu zajištěno dopravní spojení se střediskem dojížďky veřejnou hromadnou dopravou byly nejlépe hodnoceny SO ORP: Jihlava, Žďár nad Sázavou, Havlíčkův Brod. Potvrdilo se, že nejlepší dostupnosti střediska v sobotu dosahují správní obvody s významnějším dopravním střediskem a vyšším počtem obcí, které leží na nebo podél silničních spojnicích těchto středisek a zejména na železničních tratích.

Průměrné hodnoty časové dostupnosti krajského města Jihlavy v pracovní den z příslušných obcí SO ORP kraje Vysočina se pohybovaly v rozmezí od 30,9 do 164,4 min. Nejpříznivějších hodnot časové dostupnosti krajského města Jihlavy bylo samozřejmě zaznamenáno u SO ORP Jihlava. Poměrně příznivé hodnoty průměrné časové dostupnosti Jihlavy z obcí příslušných správních obvodů kraje Vysočina byly zjištěny u správních obvodů, jenž mají společné hranice s územím SO ORP Jihlava. Jednalo se o SO ORP: Havlíčkův Brod, Pelhřimov, Telč, Třebíč, Žďár nad Sázavou. Naopak nejméně příznivé hodnoty časové dostupnosti Jihlavy byly zaznamenány u správních obvodů, které leží mají periferní polohou v rámci území kraje Vysočina. Jednalo se zejména o SO ORP: Bystřice nad Pernštejnem, Nové Město na Moravě, Světlá nad Sázavou.

Podíl počtu obyvatel z obcí příslušných SO ORP se sobotní dostupností krajského města Jihlavy veřejnou hromadnou dopravou v kraji Vysočina dosáhl podle předpokladů nejvyšší hodnoty v SO ORP Jihlava. Vysoký podíl těchto obyvatel byl zaznamenán také v SO ORP Havlíčkův Brod a v SO ORP Žďár nad Sázavou.. Lze tuto skutečnost vysvětlit průběhem významných i nadregionálních komunikací, zejména pak železničních tratí přes území těchto správních obvodů.

Dalším sledovaným ukazatelem byl počet spojů mezi vybranými středisky dojížďky a sídly příslušných dopravně spádových regionů. Tento ukazatel poskytoval základní představu dopravní obslužnosti sídel kraje Vysočina. Podle očekávání se nejkvalitněji obsloužené obce nacházely v blízkosti hlavních středisek kraje Vysočina a při hlavních komunikacích v kraji. Naopak obce s nejhorší obslužností byly zaznamenány zejména při hranicích dopravně spádových regionů a mimo hlavní komunikace. V sobotu byla vyšší dopravní obslužnost zaznamenána především u obcí ležících na železničních tratích a při hlavních silničních komunikací nadregionálního významu. Obce ležící mimo tyto komunikace byly charakteristické velmi nízkým počtem spojů nebo u nich nebylo zaznamenáno žádné sobotní spojení se střediskem dojížďky.

Na závěr lze uvést, že typickým znakem hromadné veřejné dopravy v kraji Vysočina je zpravidla nepříliš silná provázanost mezi železniční a autobusovou dopravou. Jistým možným řešením, které by vedlo k zlepšení dopravní dostupnosti a dopravní obslužnosti obcí kraje Vysočina, by do budoucna mohlo být vytvoření integrovaného dopravního systému, který v kraji Vysočina, jako v jednom z mála krajů České republiky, v současnosti stále chybí.

9. SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY A PRAMENŮ

BALA, P., Analýza dopravní dostupnosti obcí v prostředí Gis [online], VŠB – TU Ostrava, Institut geoinformatiky, 2002. [cit. 2007-05-25].

Dostupné z: http://gis.vsb.cz/gisacek/GISacek_2002/sbornik/bala/Bala.htm.

BRINKE, J., Úvod do geografie dopravy, Univerzita Karlova, 1999, Praha, 112 s.

ČEKAL, J., JANOUŠKOVÁ, J., Analýza dopravní obslužnosti sídel okresu Český Krumlov, rok 2000

ČEKAL, J., KRAFT, S., Regionální hromadná doprava Karlovarského kraje, rok 2007

DEMEK, J., Geomorfologie českých zemí, Nakladatelství Československé akademie věd, 1965, Praha, 335 s.

HORÁK, J., Prostorová analýza dat. Způsoby hodnocení dopravní dostupnosti[online], VŠB – TU Ostrava, Institut geoinformatiky, 2001. [cit. 2007-05-25].

Dostupné z http://gis.vsb.cz/pad/Kap_5/kap_5_4.htm.

HAMPL, M., (ed.) 1996. Geografická organizace společnosti a transformační procesy v České republice, Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, Praha, 395 s.

HŮRSKÝ, J., Metody oblastního členění podle dopravního spádu (Úvod do teorie předělů osobní dopravy). Rozpravy Československé akademie věd, Řada matematických a přírodních věd, 88, sešit 6, 1978, Praha, 95 s.

Kolektiv autorů, Česká republika – portréty krajů, Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2005, Praha, 136 s.

KRÁL. V., Studie ČSAV číslo 10. Zarovnané povrchy České Vysočiny, Academia, 1985, Praha, 72 s.

KRIŽAN, F., Topologická dostupnost autobusových staníc v Bratislave; Zborník príspevkov z 8. vedecké konferencie doktorandov a mladých vedeckých pracovníkov, FPV UKF Nitra, 2007, Nitra, s. 608 – 614.

KYNCL, J., Historie dopravy území České republiky, Nakladatelství Vladimír Kořínek, 2006, Praha, 146 s.

MANDYS, F., Českomoravská vrchovina, Olympia, 1986, Praha, 323 s.

MARADA, M., Dopravní hierarchie středisek v Česku: vztah k organizaci osídlení. Disertační práce, Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, 2003, Praha, 116 s.

MICHNIAK, D., Dostupnosť ako geografická kategória a jej význam pri hodnotení územno-spravného členenia Slovenska. Dizertačná práca, Geografický ústav Slovenskej akadémie vied, 2002, Bratislava, 125 s.

MIŠTERA, L., Geografie krajů ČSSR, SPN, 1984, Praha 339 s.

MIŠTERA, L., Geografie Československé socialistické republiky, SPN, 1985, Praha 385 s.

MIŠTERA, L., Geografie regionů České Republiky I. Geografická regionalizace, Západočeská univerzita, Pedagogická fakulta, 1997 a, Plzeň, 118 s.

MIŠTERA, L., Geografie regionů České Republiky II. Regiony ČR, Západočeská univerzita, 1997 b, Plzeň, 71 s.

MIRVALD, S., Geografie dopravy I, Západočeská univerzita, Pedagogická fakulta, 1999, Plzeň, 71 s.

MIRVALD, S., Geografie dopravy II (Silniční a železniční doprava), Západočeská univerzita, Pedagogická fakulta, 2000, Plzeň, 57 s.

MIRVALD, S., Geografie dopravy III, Západočeská univerzita, Pedagogická fakulta, 2001 , Plzeň, 43 s.

PELTRÁM, A., Dopravní politika, Nakladatelství Máchova kraje, 2003, Bělá pod Bezdězem, 200 s.

ŠLAMPA, O., Všeobecná geografie dopravy, Učební text UJEP Brno, 1967, Praha, 97 s.

TONEV, P., JOKLOVÁ, H., Dopravní dostupnost obcí s rozšířenou působností v moravských krajích, rok 2007

Dostupné z: http://is.muni.cz/th/76138/esf_n/Text_prace.txt

VICKERMAN, R., Transport, communications and European integration. 1998. In: D. Pinder (ed) The new Eupope: economy, society and enviroiment. Chichester: John&Sons ttd, s. 223 - 238

VITURKA, M., Regionální vyhodnocení kvality podnikatelského prostředí v České republice, Ekonomicko – správní fakulta MU 2003, Brno, 141 s.

VITURKA, M., Investiční atraktivita vybraných měst České republiky, Ekonomicko – správní fakulta MU, 1998, Brno, 119 s.

IDOS 2006/2007 – elektronický jízdní řád, Chaps spol. s. r. o.

Jízdní řád Českých drah, a. s. 2006/2007

DOPRAVNÍ POLITIKA ČESKÉ REPUBLIKY pro léta 2005 – 2013, www.mdcr.cz

Ročenka dopravy České republiky 2006, www.mdcr.cz

Ročenka dopravy České republiky 2001, www.mdcr.cz

Statistická ročenka kraje Vysočina 2007.

Dostupné na http://www.czso.cz/xj/edicniplan.nsf/p/13-6101-07

PŘÍLOHY

Příl. 1. Časová dostupnost a dopravní obslužnost středisek ORP z obcí příslušných SO ORP v roce 2007. Časová dostupnost a dopravní obslužnost krajského města Jihlavy z obcí kraje Vysočina v roce 2007.

Název obce	Časová dostupnost a dopravní obslužnost střediska ORP z obcí kraje Vysočina						Časová dostupnost a dopravní obslužnost krajského města Jihlavy z obcí kraje Vysočina					
	pracovní den			sobota			pracovní den			sobota		
	průměrná hodnota časové dostupnosti (min.)	počet spojů celkem	z toho přímých spojů	průměrná hodnota časové dostupnosti (min.)	počet spojů	počet přímých spojů	průměrná hodnota časové dostupnosti (min.)	počet spojů celkem	z toho přímých spojů	průměrná hodnota časové dostupnosti (min.)	počet spojů celkem	z toho přímých spojů
SO ORP Bystřice nad Pernštejnem												
Blažkov	40,0	19	6	xx	xx	xx	146,7	13	0	xx	xx	xx
Bohuňov	12,8	12	12	xx	xx	xx	149,5	8	0	xx	xx	xx
Borač	*39,6*	*39*	*39*	*38,2*	*25*	*25*	*145,7*	*32*	*0*	*142,4*	*17*	*0*
Bukov	28,4	14	7	124,3	4	0	165,8	10	0	xx	xx	xx
Bystřice nad Pernštejnem	xx	xx	xx	xx	xx	xx	120,9	31	4	118,5	15	2
Býšovec	22,4	21	17	12,7	6	6	148,1	15	0	182,2	6	0
Černvír	*31,1*	*21*	*15*	*33,0*	*12*	*10*	*158,1*	*18*	*0*	*169*	*7*	*0*
Dalečín	25,3	21	20	xx	xx	xx	169,6	11	0	xx	xx	xx
Dolní Rožínka	23,4	36	33	127,3	4	0	155,8	24	0	xx	xx	xx
Doubravník	*32,4*	*41*	*41*	*31,5*	*26*	*26*	*153,8*	*32*	*0*	*150,3*	*18*	*0*
Drahonín	*101,3*	*19*	*0*	*108,2*	*6*	*0*	*171,92*	*13*	*0*	*172,7*	*6*	*0*
Horní Rožínka	28,6	11	6	xx	xx	xx	178,63	8	0	xx	xx	xx
Chlum-Korouhvice	39,7	9	0	xx	xx	xx	157	1	0	xx	xx	xx
Koroužné	41,1	12	4	95,8	6	0	177,3	12	0	140	1	0
Lísek	17,2	14	14	xx	xx	xx	150,8	8	0	xx	xx	xx
Milasín	23,1	23	18	xx	xx	xx	158,7	15	0	xx	xx	xx
Moravecké Pavlovice	52,3	4	1	xx	xx	xx	159	3	0	xx	xx	xx
Nedvědice	*24,0*	*51*	*48*	*23,7*	*26*	*26*	*149,9*	*33*	*0*	*150,8*	*16*	*0*
Nyklovice	55,1	14	5	139,0	2	0	188,1	10	0	224	1	0
Olší	*59,8*	*17*	*4*	*99,4*	*8*	*0*	*153,6*	*20*	*0*	*167,7*	*6*	*0*
Pernštejnské Jestřabí	*65,1*	*18*	*4*	*90,6*	*8*	*0*	*162,1*	*18*	*0*	*157,7*	*6*	*0*
Písečné	14,1	22	22	xx	xx	xx	155,5	12	0	xx	xx	xx
Prosetín	33,0	10	8	xx	xx	xx	166	7	0	xx	xx	xx
Radkov	47,7	7	3	xx	xx	xx	144,9	7	0	xx	xx	xx
Rodkov	11,7	28	26	xx	xx	xx	150,9	16	0	xx	xx	xx
Rovečné	31,3	16	15	22,0	6	6	161,4	15	0	217	1	0

Rozsochy	10,4	34	34	7,4	16	16	117,2	31	2	122,8	14	0
Rožná	12,7	47	47	10,8	20	20	142,5	30	0	146,3	16	0
Sejřek	51,5	6	0	xx	xx	xx	192,3	3	0	xx	xx	xx
Skorotice	42,5	6	0	xx	xx	xx	232	1	0	xx	xx	xx
Strachujov	32,2	19	18	xx	xx	xx	168,3	11	0	xx	xx	xx
Strážek	31,8	16	11	134,8	4	0	167,1	20	0	xx	xx	xx
Střítež	37,5	11	4	118,8	4	0	165,4	9	0	xx	xx	xx
Sulkovec	61,9	12	4	xx	xx	xx	192	5	0	xx	xx	xx
Štěpánov nad Svratkou	21,5	22	16	28,8	4	2	160,5	15	2	89	2	2
Ubušínek	66,1	12	4	xx	xx	xx	200,5	4	0	xx	xx	xx
Ujčov	34,1	18	3	81,0	5	0	196,3	11	0	172	1	0
Unčín	28,5	19	18	xx	xx	xx	164,6	11	0	xx	xx	xx
Věchnov	11,7	19	17	8,7	6	6	155,3	15	0	188,1	7	0
Velké Janovice	26,1	8	6	xx	xx	xx	167	5	0	xx	xx	xx
Velké Tresné	59,7	12	4	48,6	5	4	198,3	9	0	212	1	0
Věstín	21,4	15	15	17,0	6	6	167,3	12	0	xx	xx	xx
Věžná	16,0	30	30	16,2	18	18	147,6	24	0	151,1	11	0
Vír	21,6	21	17	30,1	9	6	157,5	13	0	148	1	0
Zvole	28,9	14	6	xx	xx	xx	175,1	9	0	xx	xx	xx
Ždánice	6,4	19	19	xx	xx	xx	139,5	11	0	xx	xx	xx
SO ORP Havlíčkův Brod												
Bačkov	53,6	20	8	xx	xx	xx	107,1	17	0	xx	xx	xx
Bartoušov	18,7	23	20	31,3	3	2	80,2	23	0	161	2	0
Boňkov	52,3	3	0	xx	xx	xx	135,7	3	0	xx	xx	xx
Břevnice	9,4	41	38	10,3	20	17	59,5	35	0	67	19	0
Česká Bělá	27,0	34	27	17,8	4	4	80	26	4	60,7	3	2
Dlouhá Ves	25,4	25	20	41,5	4	2	84,6	22	0	166	2	0
Dolní Krupá	15,5	39	37	11,3	6	6	72,8	29	1	104	7	0
Golčův Jeníkov	45,4	47	45	45,0	38	38	84,7	33	6	81,6	22	3
Habry	41,6	30	26	30,4	5	5	90,7	21	3	128,5	4	1
Havlíčkova Borová	51,5	24	12	xx	xx	xx	109,4	24	0	xx	xx	xx
Havlíčkův Brod	xx	xx	xx	xx	xx	xx	33,5	66	65	30,6	33	33
Herálec	27,0	32	31	23,6	14	14	60,6	21	1	81,4	16	0
Horní Krupá	26,3	19	17	xx	xx	xx	99,7	17	0	xx	xx	xx
Hurtova Lhota	10,0	26	26	10,3	3	3	71,3	18	0	138,5	2	0
Chrtníč	73,3	6	0	xx	xx	xx	129,8	5	0	xx	xx	xx
Kámen	25,1	23	23	22,6	5	5	74	19	3	125	4	1
Knyk	10,8	39	38	7,0	1	1	74,5	21	1	194	2	0
Kochánov	18,4	19	18	16,5	2	2	60,7	20	9	129,5	2	0

Kojetín	31,1	14	10	xx	xx	xx	96,6	15	0	xx	xx	xx
Krásná Hora	17,4	20	20	15,7	3	3	77,7	17	0	144	2	0
Krátká Ves	20,9	21	18	14,3	4	4	79,8	18	2	57,7	3	2
Květinov	17,3	30	28	12,0	1	1	64,4	26	1	xx	xx	xx
Kyjov	9,4	41	38	10,3	20	17	59,5	35	0	67	19	0
Leškovice	69,0	6	2	xx	xx	xx	130	5	0	xx	xx	xx
Lípa	14,1	48	47	11,9	16	16	61,1	38	9	72,4	16	0
Lipnice nad Sázavou	35,0	22	18	26,7	3	3	88,4	19	0	154,5	2	0
Lučice	28,6	18	14	18,0	2	2	86,2	16	0	95	1	0
Michalovice	15,5	33	29	57,0	2	1	64,5	28	2	xx	xx	xx
Modlíkov	54,8	15	0	xx	xx	xx	122,2	13	0	xx	xx	xx
Nová Ves u Leštiny	42,3	31	26	42,2	24	20	102,5	25	0	117,7	22	0
Okrouhlice	13,3	63	63	16,8	32	26	65,8	40	3	72,1	21	0
Okrouhlička	29,1	20	12	xx	xx	xx	69,9	20	0	xx	xx	xx
Olešenka	46,9	9	0	xx	xx	xx	90,8	12	0	xx	xx	xx
Olešná	17,9	28	28	16,0	5	5	68,7	18	3	81	3	1
Podmoky	104,7	6	0	xx	xx	xx	158,8	5	0	xx	xx	xx
Pohled	11,8	56	50	14,0	30	23	61,6	33	2	80,6	24	2
Přibyslav	21,6	65	65	15,5	37	37	63	45	2	59,6	21	0
Radostín	14,6	26	26	13,2	5	5	61,4	18	3	78	3	1
Rozsochatec	17,4	64	62	14,6	22	19	65,8	41	1	71,9	20	0
Rybníček	59,1	8	2	xx	xx	xx	120,5	6	0	xx	xx	xx
Skorkov	34,3	20	18	44,0	1	0	48,9	10	1	xx	0	0
Skryje	93,0	5	0	xx	xx	xx	142,3	3	0	xx	xx	xx
Skuhrov	20,1	22	22	18,8	4	4	73,8	16	0	102	2	0
Slavníč	32,9	26	21	27,4	14	14	79,5	22	0	85,1	17	0
Stříbrné Hory	18,4	41	33	20,5	31	19	69	33	0	80,2	19	0
Šlapanov	15,9	45	43	18,0	25	20	25,5	38	30	21,4	21	20
Štoky	21,3	47	42	24,5	8	7	21,1	33	32	18,6	7	7
Tis	29,6	27	23	21,8	4	4	80	21	0	105	2	0
Úhořilka	19,9	19	18	18,5	2	2	58,6	22	9	131,5	2	0
Úsobí	27,9	29	29	39,3	3	2	53,4	21	11	140,5	2	0
Veselý Žďár	19,0	20	18	11,5	2	2	77,1	16	0	88	1	0
Věž	17,7	27	27	12,8	6	6	75,6	29	0	89	7	0
Vysoká	28,5	24	14	xx	xx	xx	60,6	24	0	xx	xx	xx
Zvěstovice	75,0	4	0	xx	xx	xx	125	3	0	xx	xx	xx
Ždírec	13,1	12	12	xx	xx	xx	89,5	15	0	xx	xx	xx

Žižkovo Pole	50,0	20	0	xx	xx	xx	106,4	20	0	xx	xx	xx
SO ORP Humpolec												
Budíkov	15,3	13	10	xx	xx	xx	93,9	15	0	xx	xx	xx
Bystrá	29,9	9	5	xx	xx	xx	85,8	9	0	xx	xx	xx
Čejov	8,9	20	20	xx	xx	xx	100,7	18	0	xx	xx	xx
Hojanovice	29,8	11	11	xx	xx	xx	121,1	13	2	xx	xx	xx
Horní Rápotice	12,2	13	13	xx	xx	xx	104,3	11	0	xx	xx	xx
Hořice	42,2	6	0	xx	xx	xx	142	6	0	xx	xx	xx
Humpolec	xx	xx	xx	xx	xx	xx	60,5	38	23	49,3	16	11
Ježov	50,8	6	0	xx	xx	xx	165,5	6	0	xx	xx	xx
Jiřice	10,6	8	8	xx	xx	xx	101,6	14	2	xx	xx	xx
Kaliště	15,4	13	13	xx	xx	xx	103,4	11	0	xx	xx	xx
Kejžlice	16,4	25	25	xx	xx	xx	102,6	25	0	xx	xx	xx
Koberovice	22,5	11	11	xx	xx	xx	111,2	11	2	xx	xx	xx
Komorovice	7,6	36	36	8,0	1	1	79,6	29	0	xx	xx	xx
Mladé Bříště	12,0	35	33	xx	xx	xx	79,8	29	0	xx	xx	xx
Mysletín	19,0	14	14	xx	xx	xx	66,9	15	0	xx	xx	xx
Píšť	45,2	6	0	xx	xx	xx	155,2	6	0	xx	xx	xx
Proseč	25,3	9	8	xx	xx	xx	123,1	8	0	xx	xx	xx
Řečice	19,1	13	2	xx	xx	xx	118,8	17	0	xx	xx	xx
Sedlice	26,4	14	10	xx	xx	xx	121,1	16	0	xx	xx	xx
Senožaty	32,2	13	10	xx	xx	xx	112,6	12	0	xx	xx	xx
Staré Bříště	16,4	14	14	xx	xx	xx	77,1	15	0	xx	xx	xx
Syrov	53,8	4	2	xx	xx	xx	119,5	2	0	xx	xx	xx
Vojslavice	33,9	9	7	xx	xx	xx	112,1	8	0	xx	xx	xx
Vystrkov	4,8	36	36	5,0	1	1	78,7	29	0	xx	xx	xx
Želiv	19,7	15	13	16,0	2	2	103,4	17	0	183,5	2	0
SO ORP Chotěboř												
Bezděkov	20,7	17	15	xx	xx	xx	117,5	15	0	xx	xx	xx
Borek	16,8	18	18	10,7	3	3	111,4	16	0	183,5	2	0
Čachotín	23,2	12	9	xx	xx	xx	101,2	18	0	xx	xx	xx
Čečkovice	17,6	15	15	xx	xx	xx	111,9	12	0	xx	xx	xx
Dolní Sokolovec	19,6	12	10	xx	xx	xx	116	13	0	xx	xx	xx
Heřmanice	95,8	4	0	xx	xx	xx	175,5	2	0	xx	xx	xx
Chotěboř	xx	xx	xx	xx	xx	xx	67,4	36	7	73,7	22	4
Jeřišno	22,1	11	11	xx	xx	xx	114,9	10	0	xx	xx	xx
Jilem	13,9	12	12	xx	xx	xx	97,7	18	0	xx	xx	xx
Jitkov	31,1	20	12	99,0	2	0	92,2	22	1	88	3	2

Klokočov	34,0	10	7	xx	xx	xx	130,6	10	0	xx	xx	xx
Kraborovice	23,5	15	12	xx	xx	xx	117	14	0	xx	xx	xx
Krucemburk	33,7	26	8	85,0	9	0	117,3	28	0	135,3	9	0
Lány	13,7	3	3	xx	xx	xx	112,4	5	0	xx	xx	xx
Libice nad Doubravou	13,0	23	21	xx	xx	xx	97,6	9	0	xx	xx	xx
Maleč	15,1	26	21	xx	xx	xx	97,1	17	2	xx	xx	xx
Nejepín	14,7	15	13	xx	xx	xx	124,4	16	0	xx	xx	xx
Nová Ves u Chotěboře	7,8	35	35	5,7	3	3	108,2	17	0	188,5	2	0
Oudoleň	37,1	23	11	95,0	2	0	92,1	21	2	89,7	3	2
Podmoklany	36,5	18	7	xx	xx	xx	113,1	16	0	xx	xx	xx
Rušinov	29,7	11	7	xx	xx	xx	136	11	0	xx	xx	xx
Sedletín	21,1	13	12	xx	xx	xx	98,9	18	0	xx	xx	xx
Slavětín	42,7	12	2	xx	xx	xx	125,7	11	0	xx	xx	xx
Slavíkov	36,7	14	7	xx	xx	xx	115,9	14	0	xx	xx	xx
Sloupno	30,1	20	13	xx	xx	xx	113,8	16	0	xx	xx	xx
Sobíňov	11,8	49	48	9,1	25	25	86,4	36	0	94,4	20	0
Uhelná Příbram	24,4	14	12	xx	xx	xx	133,1	17	0	xx	xx	xx
Vepříkov	16,1	9	9	xx	xx	xx	126,1	17	0	xx	xx	xx
Vilémov	27,4	21	21	18,3	3	3	117,7	16	0	174,5	2	0
Víska	14,3	20	16	xx	xx	xx	112,3	16	0	xx	xx	xx
Ždírec nad Doubravou	17,9	58	45	13,3	30	30	84,1	38	8	79,3	22	6
SO ORP Jihlava												
Arnolec	50,1	26	14	47,5	2	2	50,1	26	14	47,5	2	2
Batelov	37,6	54	44	35,4	19	19	37,6	54	44	35,4	19	19
Bílý Kámen	13,1	21	21	11,7	2	2	13,1	21	21	11,7	2	2
Bítovčice	23,4	48	46	17,6	20	20	23,4	48	46	17,6	20	20
Boršov	30,5	12	8	xx	xx	xx	30,5	12	8	xx	xx	xx
Brtnice	26,9	52	52	24,1	17	17	26,9	52	52	24,1	17	17
Brtnička	51,4	18	0	xx	xx	xx	51,4	18	0	xx	xx	xx
Brzkov	54,1	14	5	xx	xx	xx	54,1	14	5	xx	xx	xx
Cejle	23,0	26	15	36,0	2	2	23	26	15	36,0	2	2
Cerekvička-Rosice	20,7	6	3	xx	xx	xx	20,7	6	3	xx	xx	xx
Čížov	12,8	41	36	8,3	4	4	12,8	41	36	8,3	4	4
Dlouhá Brtnice	33,1	29	26	27,0	2	2	33,1	29	26	27,0	2	2
Dobronín	15,8	39	37	13,0	24	24	15,8	39	37	13,0	24	24
Dobroutov	44,4	14	7	xx	xx	xx	44,4	14	7	xx	xx	xx
Dolní Cerekev	25,8	48	46	27,5	19	19	25,8	48	46	27,5	19	19
Dudín	43,1	15	11	xx	xx	xx	43,1	15	11	xx	xx	xx
Dušejov	19,3	36	36	16,1	10	10	19,3	36	36	16,1	10	10

Dvorce	14,1	63	60	16,8	30	25	14,1	63	60	16,8	30	25
Hladov	36,4	22	19	30,0	2	2	36,4	22	19	30,0	2	2
Hodice	35,1	70	55	46,3	26	9	35,1	70	55	46,3	26	9
Hojkov	30,4	14	10	xx	xx	xx	30,4	14	10	xx	xx	xx
Horní Dubenky	71,5	17	8	52,0	1	1	71,5	17	8	52,0	1	1
Hrutov	71,7	10	0	xx	xx	xx	71,7	10	0	xx	xx	xx
Hubenov	17,7	26	23	13,7	6	6	17,7	26	23	13,7	6	6
Hybrálec	11,3	12	12	xx	xx	xx	11,3	12	12	xx	xx	xx
Jamné	23,4	31	28	24,5	2	2	23,4	31	28	24,5	2	2
Jersín	44,0	25	16	44,5	2	2	44	25	16	44,5	2	2
Jezdovice	22,5	81	71	34,8	21	7	22,5	81	71	34,8	21	7
Ježená	29,4	16	10	xx	xx	xx	29,4	16	10	xx	xx	xx
JIHLAVA	xx	xx	xx	xx	xx	xx	xx	xx	xx	xx	xx	xx
Jihlávka	66,2	27	11	76,4	20	2	66,2	27	11	76,4	20	2
Kalhov	30,3	15	14	56,7	3	2	30,3	15	14	56,7	3	2
Kaliště	85,6	19	6	55,0	1	1	85,6	19	6	55,0	1	1
Kamenice	40,3	27	24	41,3	3	3	40,3	27	24	41,3	3	3
Kamenná	19,4	33	30	15,1	20	20	19,4	33	30	15,1	20	20
Kněžice	38,8	29	23	47,9	8	6	38,8	29	23	47,9	8	6
Kostelec	15,1	127	127	17,8	41	41	15,1	127	127	17,8	41	41
Kozlov	17,8	41	38	17,1	9	8	17,8	41	38	17,1	9	8
Luka nad Jihlavou	16,7	56	54	13,5	22	22	16,7	56	54	13,5	22	22
Malý Beranov	10,1	34	33	8,8	16	16	10,1	34	33	8,8	16	16
Měšín	15,4	48	48	14,0	8	8	15,4	48	48	14,0	8	8
Milíčov	38,9	14	9	xx	xx	xx	38,9	14	9	xx	xx	xx
Mirošov	17,7	26	23	13,7	6	6	17,7	26	23	13,7	6	6
Nadějov	37,7	19	16	36,5	2	2	37,7	19	16	36,5	2	2
Opatov	28,1	32	29	30,1	7	6	28,1	32	29	30,1	7	6
Otín	37,2	20	15	62,0	4	2	37,2	20	15	62,0	4	2
Panenská Rozsíčka	45,5	13	0	xx	xx	xx	45,5	13	0	xx	xx	xx
Pavlov	40,9	24	15	62,0	4	2	40,9	24	15	62,0	4	2
Plandry	9,5	31	31	7,3	3	2	9,5	31	31	7,3	3	2
POLNÁ	31,2	54	51	30,4	11	11	31,2	54	51	30,4	11	11
Puklice	16,3	33	29	15,8	8	7	16,3	33	29	15,8	8	7
Rančířov	9,3	43	41	6,8	4	4	9,3	43	41	6,8	4	4
Rantířov	12,7	40	35	17,2	24	18	12,7	40	35	17,2	24	18
Rohozná	38,8	16	10	xx	xx	xx	38,8	16	10	xx	xx	xx
Růžená	60,0	9	0	xx	xx	xx	60	9	0	xx	xx	xx
Rybné	25,9	19	18	27,5	2	2	25,9	19	18	27,5	2	2

Smrčná	20,7	12	12	xx	xx	xx	20,7	12	12	xx	xx	xx
Stáj	42,4	29	16	xx	xx	xx	42,4	29	16	xx	xx	xx
Stonařov	23,1	43	43	19,3	7	7	23,1	43	43	19,3	7	7
Střítež	10,4	37	37	9,7	24	24	10,4	37	37	9,7	24	24
Suchá	21,9	39	35	17,3	4	4	21,9	39	35	17,3	4	4
Šimanov	29,2	18	15	xx	xx	xx	29,2	18	15	xx	xx	xx
Švábov	46,1	31	24	40,8	18	17	46,1	31	24	40,8	18	17
Třešť	26,4	82	74	37,9	25	10	26,4	82	74	37,9	25	10
Třeštice	38,0	55	47	35,2	10	10	38	55	47	35,2	10	10
Ústí	33,9	24	20	57,3	3	2	33,9	24	20	57,3	3	2
Velký Beranov	10,6	71	71	12,4	10	9	10,6	71	71	12,4	10	9
Větrný Jeníkov	22,2	23	22	20,5	2	2	22,2	23	22	20,5	2	2
Věžnice	62,5	25	0	xx	xx	xx	62,5	25	0	xx	xx	xx
Věžnice	28,9	43	34	31,9	7	6	28,9	43	34	31,9	7	6
Věžnička	26,6	17	14	xx	xx	xx	26,6	17	14	xx	xx	xx
Vílanec	13,3	42	42	11,8	4	4	13,3	42	42	11,8	4	4
Vyskytná nad Jihlavou	16,4	24	22	xx	xx	xx	16,4	24	22	xx	xx	xx
Vysoké Studnice	19,4	33	32	29,7	6	5	19,4	33	32	29,7	6	5
Záborná	39,9	33	26	38,0	10	10	39,9	33	26	38,0	10	10
Zbilidy	40,9	16	10	xx	xx	xx	40,9	16	10	xx	xx	xx
Zbinohy	33,8	11	2	xx	xx	xx	33,8	11	2	xx	xx	xx
Zhoř	36,1	25	18	39,0	1	1	36,1	25	18	39,0	1	1
Ždírec	18,7	49	49	16,4	8	8	18,7	49	49	16,4	8	8
ORP Moravské Budějovice												
Babice	36,6	11	8	xx	xx	xx	113,7	15	0	xx	xx	xx
Bačkovice	79,1	10	0	xx	xx	xx	170	9	0	xx	xx	xx
Blatnice	10,1	55	53	9,8	10	10	94,7	35	1	144,1	8	0
Bohušice	12,1	52	48	10,8	10	9	91,7	33	1	144,1	8	0
Budkov	39,0	14	8	xx	xx	xx	134,5	12	0	xx	xx	xx
Cidlina	44,4	13	4	xx	xx	xx	114,7	14	0	xx	xx	xx
Častohostice	20,9	7	5	xx	xx	xx	110,1	9	0	xx	xx	xx
Dědice	10,7	34	34	10,2	16	16	97,4	20	0	97,9	11	0
Dešov	26,3	10	9	xx	xx	xx	127,3	9	0	xx	xx	xx
Dolní Lažany	17,2	12	11	xx	xx	xx	119,9	15	0	xx	xx	xx
Domamil	24,5	13	12	xx	xx	xx	113,9	14	0	xx	xx	xx
Hornice	27,4	10	9	xx	xx	xx	119,2	9	0	xx	xx	xx
Chotěbudice	65,0	12	4	xx	xx	xx	153,6	14	0	xx	xx	xx
Jakubov u Moravských Budějovic	9,6	29	29	7,0	4	4	68,9	22	14	109,3	4	2
Jemnice	31,0	33	33	29,1	16	16	110,7	27	3	107,8	12	2

Jiratice	64,8	4	1	xx	xx	xx	133	3	1	xx	xx	xx
Kdousov	56,0	8	3	xx	xx	xx	139,1	9	1	xx	xx	xx
Kojatice	23,1	13	11	xx	xx	xx	118,2	9	0	xx	xx	xx
Komárovice	27,5	15	10	xx	xx	xx	115	14	0	xx	xx	xx
Kostníky	58,5	8	3	xx	xx	xx	143	9	1	xx	xx	xx
Láz	11,6	19	6	xx	xx	xx	120,4	14	0	xx	xx	xx
Lesná	39,1	14	10	xx	xx	xx	63	11	4	xx	xx	xx
Lesonice	27,2	12	11	xx	xx	xx	111,6	22	0	xx	xx	xx
Lhotice	27,2	24	24	25,2	15	15	108,1	18	0	119,8	12	0
Litohoř	5,6	36	36	7,0	4	4	72,6	25	15	109,3	4	2
Lomy	53,1	10	4	xx	xx	xx	150,2	13	0	xx	xx	xx
Lovčovice	81,3	6	0	xx	xx	xx	165,6	10	0	xx	xx	xx
Lukov	5,0	56	56	4,9	7	7	92,6	33	1	152	6	0
Martínkov	36,6	15	6	xx	xx	xx	107,7	14	0	xx	xx	xx
Menhartice	82,5	6	0	xx	xx	xx	167,5	10	0	xx	xx	xx
Meziříčko	61,3	13	0	53,0	1	0	90,1	14	0	xx	xx	xx
Mladoňovice	28,4	15	13	70,0	2	1	128,1	18	1	106	1	0
Moravské Budějovice	xx	xx	xx	xx	xx	xx	70,3	39	26	69,1	21	12
Nimpšov	18,3	6	5	xx	xx	xx	120,3	7	0	xx	xx	xx
Nové Syrovice	10,1	19	19	xx	xx	xx	100,7	13	0	xx	xx	xx
Oponešice	37,6	12	5	xx	xx	xx	135,7	11	0	xx	xx	xx
Pálovice	54,8	4	0	xx	xx	xx	135,9	11	0	xx	xx	xx
Police	52,8	8	3	xx	xx	xx	143,5	10	2	xx	xx	xx
Rácovice	16,9	34	34	15,7	16	16	103,4	20	0	104,5	11	0
Radkovice u Budče	31,3	8	8	xx	xx	xx	140,5	8	0	xx	xx	xx
Radotice	82,7	7	0	xx	xx	xx	168,9	9	0	xx	xx	xx
Slavíkovice	48,1	15	8	xx	xx	xx	141,8	16	1	xx	xx	xx
Štěpkov	27,3	8	8	xx	xx	xx	136,5	8	0	xx	xx	xx
Třebelovice	19,8	34	34	19,3	16	16	109,9	24	0	115,9	12	0
Vícenice	14,5	12	11	xx	xx	xx	118,6	14	0	xx	xx	xx
Zvěrkovice	10,6	7	7	xx	xx	xx	115,4	10	0	xx	xx	xx
Želetava	22,1	31	31	17,7	9	9	44,5	24	22	48,4	8	7
SO ORP Nové Město na Moravě												
Bobrová	30,3	24	20	40,5	4	2	118,6	26	0	155,4	5	0
Bobrůvka	49,4	17	4	xx	xx	xx	130,3	18	0	xx	xx	xx
Borovnice	75,4	15	1	xx	xx	xx	195,1	7	0	xx	xx	xx
Daňkovice	45,2	13	0	30,0	1	0	135,6	11	0	118	1	0
Dlouhé	24,8	15	12	xx	xx	xx	141	13	0	xx	xx	xx
Fryšava pod Žákovou horou	34,8	20	12	35,0	3	2	121,3	17	0	143,3	3	0

Javorek	51,4	12	2	xx	xx	xx	164,4	7	0	xx	xx	xx
Jimramov	48,8	23	14	31,0	2	2	152,8	17	0	xx	xx	xx
Kadov	43,5	11	6	40,3	3	2	122,1	13	0	145,3	3	0
Krásné	66,0	12	0	xx	xx	xx	145,9	10	0	xx	xx	xx
Křídla	13,5	26	24	xx	xx	xx	136,1	16	0	xx	xx	xx
Křižánky	36,6	16	16	52,4	7	6	148,2	19	0	238	1	0
Kuklík	21,6	25	24	18,0	2	2	132	20	0	xx	xx	xx
Líšná	48,6	12	2	xx	xx	xx	159,4	7	0	xx	xx	xx
Mirošov	39,9	13	6	43,8	4	3	122,3	23	0	157,6	5	0
Nová Ves u Nového Města na Moravě	7,1	36	34	xx	xx	xx	124,6	19	0	xx	xx	xx
Nové Město na Moravě	xx	xx	xx	xx	xx	xx	93,4	43	4	101,1	20	2
Nový Jimramov	53,6	12	2	xx	xx	xx	175,5	8	0	xx	xx	xx
Podolí	37,1	13	6	xx	xx	xx	128,8	20	0	158	2	0
Račice	26,5	15	11	xx	xx	xx	145,9	13	0	xx	xx	xx
Radešín	41,5	21	9	57,5	2	0	121,3	23	0	109,3	3	0
Radešínská Svratka	15,8	21	19	xx	xx	xx	128	24	0	157,5	2	0
Radňovice	7,4	86	86	8,9	26	25	87,4	41	2	96,9	18	0
Řečice	13,5	19	17	xx	xx	xx	123,5	23	0	148,5	2	0
Sněžné	26,6	27	25	33,7	7	6	130,5	24	0	155,3	3	0
Spělkov	59,1	8	0	xx	xx	xx	143,6	8	0	xx	xx	xx
Tři Studně	32,8	20	12	32,3	3	2	115,5	18	0	139	3	0
Věcov	34,5	14	12	22,0	2	2	147,2	12	0	239	1	0
Vlachovice	16,4	13	12	13,0	2	2	135,8	11	0	213	1	0
Zubří	8,6	10	10	xx	xx	xx	125,3	8	0	xx	xx	xx
SO ORP Náměšť nad Oslavou												
Březník	33,1	14	6	11,7	3	3	125,8	11	0	124,8	4	2
Čikov	31,3	12	10	xx	xx	xx	105,5	15	0	xx	xx	xx
Hartvíkovice	25,0	11	9	xx	xx	xx	116,4	17	0	xx	xx	xx
Hluboké	41,8	10	5	xx	xx	xx	143,8	12	0	xx	xx	xx
Jasenice	26,5	13	11	xx	xx	xx	109,6	14	0	xx	xx	xx
Jinošov	10,9	25	25	5,0	1	1	107,2	20	0	84	2	1
Kladeruby nad Oslavou	26,6	9	7	xx	xx	xx	116,4	10	0	xx	xx	xx
Kralice nad Oslavou	7,2	54	54	6,8	27	27	106,3	34	14	107,7	21	14
Kramolín	35,3	11	5	xx	xx	xx	116,2	10	0	xx	xx	xx
Krokočín	14,6	7	6	xx	xx	xx	110,3	12	0	xx	xx	xx
Kuroslepy	36,1	15	6	19,0	1	1	128,6	11	0	149	1	0
Lesní Jakubov	86,5	2	0	xx	xx	xx	181	2	0	xx	xx	xx
Lhánice	77,7	11	1	134,5	10	0	181,7	14	0	201,1	9	0
Mohelno	33,5	19	13	21,3	3	3	136,8	17	0	149,9	7	2

Naloučany	9,6	19	17	xx	xx	xx	112,6	17	0	xx	xx	xx
Náměšť nad Oslavou	xx	xx	xx	xx	xx	xx	87,6	41	25	81,5	28	25
Ocmanice	9,2	19	19	xx	xx	xx	112,9	17	0	xx	xx	xx
Okarec	10,4	15	15	xx	xx	xx	112,8	16	0	xx	xx	xx
Popůvky	19,5	10	6	xx	xx	xx	118,5	12	0	xx	xx	xx
Pucov	19,1	15	14	xx	xx	xx	110,1	17	0	xx	xx	xx
Rapotice	15,1	48	47	15,0	28	27	114,8	34	10	116,7	18	11
Sedlec	15,4	18	18	xx	xx	xx	113,1	11	0	xx	xx	xx
Senorady	*87,1*	*11*	*1*	*95,0*	*7*	*0*	*187,5*	*19*	*0*	*201,9*	*9*	*0*
Studenec	26,7	11	8	xx	xx	xx	119,2	17	0	xx	xx	xx
Sudice	27,3	25	2	63,2	6	0	132,5	26	0	184,6	8	0
Třesov	22,9	10	8	xx	xx	xx	114,7	17	0	xx	xx	xx
Vícenice u Náměště nad Oslavou	6,1	26	26	xx	xx	xx	105	19	0	xx	xx	xx
Zahrádka	12,2	14	14	xx	xx	xx	118,1	18	0	xx	xx	xx
SO ORP Pacov												
Bratřice	21,9	12	10	xx	xx	xx	109	5	0	xx	xx	xx
Buřenice	41,0	14	4	xx	xx	xx	117	9	0	xx	xx	xx
Cetoraz	14,0	21	16	xx	xx	xx	116,8	12	0	xx	xx	xx
Čáslavsko	57,2	10	0	xx	xx	xx	151,5	6	0	xx	xx	xx
Dobrá Voda u Pacova	31,3	4	2	xx	xx	xx	79	2	0	xx	xx	xx
Důl	6,9	8	8	xx	xx	xx	146,8	9	0	xx	xx	xx
Eš	12,9	15	13	xx	xx	xx	93	11	2	xx	xx	xx
Kámen	23,2	21	17	106,8	5	0	73,8	14	11	55	4	4
Lesná	29,8	5	3	xx	0	0	103,5	2	0	xx	xx	xx
Lukavec	31,8	19	12	112,5	2	1	144,3	13	0	227	1	0
Mezilesí	28,0	13	10	xx	0	0	126,3	8	0	xx	xx	xx
Obrataň	13,7	37	33	8,3	12	12	93,1	20	9	101,2	11	5
Pacov	xx	xx	xx	xx	xx	xx	98,9	26	3	129,7	14	1
Pošná	22,7	13	8	xx	xx	xx	147,7	9	0	xx	xx	xx
Salačova Lhota	23,8	12	10	xx	xx	xx	111,8	5	0	xx	xx	xx
Samšín	11,0	19	18	xx	xx	xx	115,5	14	0	xx	xx	xx
Těchobuz	18,7	9	9	xx	xx	xx	150,3	7	0	xx	xx	xx
Útěchovice pod Stražištěm	24,6	14	12	15,0	1	1	152	7	0	xx	xx	xx
Velká Chyška	17,2	13	12	12,0	1	1	149,7	7	0	xx	xx	xx
Věžná	21,1	11	11	xx	xx	xx	121	8	0	xx	xx	xx
Vyklantice	24,7	14	12	18,0	1	1	125,5	11	0	xx	xx	xx
Vysoká Lhota	25,4	17	15	xx	xx	xx	87,5	13	0	xx	xx	xx
Zhořec	6,9	7	7	xx	xx	xx	118,5	2	0	xx	xx	xx
Zlátenka	27,4	17	15	xx	xx	xx	81,4	12	2	xx	xx	xx

SO ORP Pelhřimov												
Arneštovice	58,0	23	1	xx	xx	xx	116,1	16	0	xx	xx	xx
Bácovice	15,2	35	34	11,8	6	6	77	21	6	121,5	4	1
Bělá	26,8	32	30	xx	xx	xx	96,8	33	0	xx	xx	xx
Bohdalín	72,1	13	0	xx	xx	xx	145,8	11	0	xx	xx	xx
Bořetice	43,1	16	11	xx	xx	xx	115,8	12	0	xx	xx	xx
Bořetín	94,5	8	0	xx	xx	xx	165,9	7	0	xx	xx	xx
Božejov	18,0	34	34	16,5	6	6	80,9	21	0	127	5	0
Častrov	45,4	20	12	xx	xx	xx	97,8	17	0	xx	xx	xx
Čelistná	24,0	9	8	xx	xx	xx	86,3	8	0	xx	xx	xx
Černov	38,4	16	11	xx	xx	xx	85,8	18	0	xx	xx	xx
Černovice	66,6	35	6	77,2	11	0	123,9	21	0	140,2	13	0
Červená Řečice	17,3	35	35	16,6	8	8	79,7	19	6	98,6	5	1
Čížkov	27,0	24	15	xx	xx	xx	71,9	13	2	xx	xx	xx
Dehtáře	16,1	21	7	xx	xx	xx	82,3	21	0	xx	xx	xx
Dobrá Voda	14,7	31	30	12,1	14	14	69,5	37	2	59	14	1
Dubovice	10,7	29	29	xx	xx	xx	64,6	14	2	xx	xx	xx
Hojovice	89,6	9	0	xx	xx	xx	134,7	6	0	xx	xx	xx
Hroní Cerekev	28,9	35	35	24,0	14	14	43,2	44	41	39,8	30	30
Horní Ves	64,5	27	3	72,6	9	0	63,4	29	11	73,7	19	5
Hořepník	48,1	23	11	xx	xx	xx	114,3	17	0	xx	xx	xx
Chýstovice	43,1	19	15	42,8	5	4	111,4	16	6	138,4	5	1
Chyšná	36,6	23	21	41,6	5	4	109,7	17	6	148,2	5	1
Jankov	29,1	25	18	30,2	6	6	25,5	26	25	23,8	6	6
Kamenice nad Lipou	44,5	41	31	57,9	11	6	103,8	31	2	147,8	20	0
Kojčice	11,9	22	21	xx	xx	xx	80,1	22	0	xx	xx	xx
Košetice	30,1	34	34	27,5	8	8	102,1	22	6	127,7	7	1
Krasíkovice	13,7	14	13	xx	xx	xx	102,7	14	0	xx	xx	xx
Křeč	68,8	29	0	73,3	11	0	124,6	18	0	130,3	11	0
Křelovice	22,7	36	36	21,3	8	8	86,1	21	6	109,3	6	1
Křešín	57,9	11	8	xx	xx	xx	116,6	10	0	xx	xx	xx
Leskovice	23,2	32	29	22,4	13	12	86,5	23	3	123,1	15	1
Lhota-Vlasenice	58,1	17	2	xx	xx	xx	115,9	14	0	xx	xx	xx
Libkova Voda	20,8	10	8	xx	xx	xx	88,9	8	0	xx	xx	xx
Lidmaň	43,6	10	6	xx	xx	xx	120,6	9	0	xx	xx	xx
Litohošť	50,8	10	3	xx	xx	xx	129,4	10	0	xx	xx	xx
Martinice u Onšova	44,0	7	0	xx	xx	xx	99,5	6	0	xx	xx	xx
Mezná	22,5	14	13	xx	xx	xx	89,3	11	0	xx	xx	xx
Mnich	71,9	10	0	xx	xx	xx	131,2	9	0	xx	xx	xx

Moraveč	28,4	8	6	xx	xx	xx	111,1	7	0	xx	xx	xx
Nová Buková	19,6	32	32	16,1	14	14	65,4	32	2	56,4	14	1
Nová Cerekev	17,9	30	29	17,2	13	12	82,9	20	1	114,7	14	1
Nový Rychnov	36,3	16	14	213,0	1	0	51,3	24	14	35	1	1
Olešná	8,9	34	34	7,8	5	5	45,9	26	19	41,2	5	5
Ondřejov	10,6	27	27	16,0	4	3	78,9	19	0	151,5	4	0
Onšov	49,7	7	0	xx	xx	xx	102,2	6	0	xx	xx	xx
Pavlov	8,4	8	8	xx	xx	xx	90,8	13	0	xx	xx	xx
Pelhřimov	xx	xx	xx	xx	xx	xx	48,4	40	32	51	19	13
Počátky	35,9	39	34	29,0	2	2	79,4	23	9	104	1	0
Polesí	28,9	32	31	xx	xx	xx	99,1	31	0	xx	xx	xx
Proseč pod Křemešníkem	12,5	15	15	xx	xx	xx	65,8	19	0	xx	xx	xx
Putimov	9,9	17	17	xx	xx	xx	64	20	0	xx	xx	xx
Rodinov	67,2	16	0	xx	xx	xx	111,7	13	2	xx	xx	xx
Rovná	56,8	4	0	xx	xx	xx	118	1	0	xx	xx	xx
Rynárec	6,5	71	71	4,1	14	14	67	38	2	68,1	14	1
Stojčín	68,6	25	0	64,0	13	0	69,6	29	17	66,4	25	17
Střítež	33,1	11	6	xx	xx	xx	91	8	0	xx	xx	xx
Střítež pod Křemešníkem	27,2	17	12	15,3	6	6	52,7	11	4	35,6	5	5
Svépravice	21,8	15	14	xx	xx	xx	112	17	0	xx	xx	xx
Těmice	54,2	16	7	xx	xx	xx	112,8	12	0	xx	xx	xx
Ústrašín	13,3	31	31	13,2	6	6	74,4	20	0	153,8	4	0
Útěchovice	33,4	11	8	xx	xx	xx	109,3	10	0	xx	xx	xx
Útěchovičky	14,7	7	3	xx	xx	xx	125,7	6	0	xx	xx	xx
Včelnička	72,6	26	0	91,3	11	0	139,4	23	0	156,6	15	0
Velký Rybník	18,6	24	23	xx	xx	xx	82,2	26	0	xx	xx	xx
Veselá	22,7	32	31	xx	xx	xx	91,5	28	0	xx	xx	xx
Vokov	10,2	18	16	xx	xx	xx	72,8	25	0	xx	xx	xx
Vyskytná	20,2	33	32	17,4	11	11	28,3	31	28	25,1	9	9
Zachotín	34,0	11	10	xx	xx	xx	66,9	13	0	xx	xx	xx
Zajíčkov	9,7	31	31	8,4	14	14	68,1	36	2	65,1	15	1
Žirov	22,0	5	5	xx	xx	xx	79	3	0	xx	xx	xx
ŽIROVNICE	49,2	40	20	33,5	2	2	91,4	30	3	154,7	3	0
SO ORP Světlá nad Sázavou												
Bělá	78,6	11	0	xx	xx	xx	169,2	9	0	xx	xx	xx
Bojiště	41,6	26	11	xx	xx	xx	123,2	15	0	xx	xx	xx
Číhošť	46,5	24	9	xx	xx	xx	127,6	16	0	xx	xx	xx
Dolní Město	14,7	23	20	xx	xx	xx	92,7	25	0	165	2	0
Druhanov	9,5	16	16	xx	xx	xx	131,6	16	0	xx	xx	xx

Hněvkovice	64,0	17	2	150,0	1	0	158	16	0	xx	xx	xx
Horní Paseka	52,9	16	0	xx	xx	xx	131,1	12	0	xx	xx	xx
Horní Pohleď	6,7	38	36	6,4	26	24	69,8	33	0	74,4	21	0
Hradec	55,1	17	1	xx	xx	xx	137	13	0	xx	xx	xx
Chřenovice	48,1	24	21	45,8	17	17	118,8	18	0	143,5	16	0
Jedlá	68,6	15	0	xx	xx	xx	156,3	11	0	xx	xx	xx
Kamenná Lhota	66,0	15	0	xx	xx	xx	143,1	16	1	xx	xx	xx
Kouty	54,5	17	0	xx	xx	xx	125,2	11	0	xx	xx	xx
Kozlov	73,2	9	0	xx	xx	xx	172,75	8	0	xx	xx	xx
Kožlí	63,4	18	0	143,0	1	0	137	17	2	xx	xx	xx
Kunemil	13,8	8	8	xx	xx	xx	140	9	0	xx	xx	xx
Kynice	45,7	17	4	xx	xx	xx	128,9	13	0	xx	xx	xx
Ledeč nad Sázavou	30,3	61	59	27,4	20	20	109,1	31	3	126,5	18	0
Leština u Světlé	17,7	30	26	20,2	24	20	98,4	26	1	120,1	21	0
Malčín	27,9	14	10	xx	xx	xx	98,7	15	0	105	1	0
Nová Ves u Světlé	4,1	36	36	3,5	2	2	85,6	22	0	143	2	0
Ostrov	24,5	32	30	21,0	2	2	111,8	21	1	139	1	0
Ovesná Lhota	19,6	19	18	xx	xx	xx	135,4	15	0	xx	xx	xx
Pavlov	30,1	19	10	xx	xx	xx	130	11	0	xx	xx	xx
Prosíčka	55,4	17	0	xx	xx	xx	136,9	13	0	xx	xx	xx
Příseka	6,3	12	12	xx	xx	xx	105,3	13	0	xx	xx	xx
Sázavka	11,6	34	34	11,1	21	20	96,1	26	0	111,8	21	0
Služátky	5,2	38	38	3,0	20	20	87,7	28	1	100,5	17	0
Světlá nad Sázavou	xx	xx	xx	xx	xx	xx	61	38	4	56,7	23	2
Trpišovice	28,4	16	13	xx	xx	xx	123,9	14	0	xx	xx	xx
Vilémovice	19,1	49	49	19,4	20	20	96,3	29	1	118,6	18	0
Vlkanov	21,1	18	17	xx	xx	xx	126,6	13	0	xx	xx	xx
SO ORP Telč												
Bohuslavice	34,7	21	4	xx	xx	xx	71,7	24	10	xx	xx	xx
Borovná	25,9	8	5	xx	xx	xx	65,2	5	0	xx	xx	xx
Černíč	12,0	29	29	12,6	16	15	82,4	23	2	86,1	16	0
Dolní Vilímeč	45,7	15	5	xx	xx	xx	80,5	24	0	xx	xx	xx
Doupě	35,0	20	6	xx	xx	xx	55,6	20	11	xx	xx	xx
Dyjice	6,3	15	15	xx	xx	xx	76,3	19	0	xx	xx	xx
Horní Myslová	14,6	5	5	xx	xx	xx	64,7	3	0	xx	xx	xx
Hostětice	12,1	8	7	xx	xx	xx	69,4	8	0	xx	xx	xx
Jindřichovice	62,8	10	4	xx	xx	xx	93,1	14	0	xx	xx	xx
Klatovec	64,6	12	0	xx	xx	xx	97,3	12	0	xx	xx	xx
Knínice	67,3	15	1	xx	xx	xx	112,5	19	0	xx	xx	xx

Kostelní Myslová	9,5	6	6	xx	xx	xx	65,4	5	0	xx	xx	xx
Krahulčí	10,4	32	29	12,0	3	2	70,9	37	8	79,7	3	2
Krasonice	45,9	13	8	xx	xx	xx	95,7	21	0	xx	xx	xx
Lhotka	32,5	21	10	34,0	2	1	70	24	10	105	2	1
Markvartice	25,4	25	20	19,1	8	8	53,3	33	18	69,2	9	5
Mrákotín	14,1	43	42	11,2	10	10	66,6	42	16	112,9	10	2
Mysletice	35,8	19	8	xx	xx	xx	100	14	0	xx	xx	xx
Mysliboř	5,6	23	23	5,6	16	16	62	30	2	67,1	21	0
Nevcehle	14,8	17	16	13,0	2	2	44,9	18	13	43,8	4	2
Nová Říše	27,6	23	19	xx	xx	xx	71,4	28	11	xx	xx	xx
Olšany	13,8	20	20	16,3	4	3	70,5	21	1	121,6	7	0
Olší	38,0	17	6	xx	xx	xx	107,3	15	0	xx	xx	xx
Ořechov	12,3	16	15	xx	xx	xx	75,8	24	0	xx	xx	xx
Panské Dubenky	49,4	15	0	87,0	1	0	91	22	4	60	1	1
Radkov	11,8	31	29	9,5	16	15	80,3	27	2	83,1	16	0
Rozseč	45,3	13	3	xx	xx	xx	70,4	16	2	xx	xx	xx
Řásná	28,9	24	14	xx	xx	xx	66	23	10	xx	xx	xx
Řídelov	28,9	24	14	xx	xx	xx	64,8	23	10	xx	xx	xx
Sedlatice	51,7	21	1	139,5	4	0	41,3	23	20	33	2	2
Sedlejov	21,3	30	22	14,2	18	16	57,1	26	2	64,3	21	0
Stará Říše	17,7	25	24	13,1	8	8	59,1	30	13	112,2	10	0
Strachoňovice	16,7	6	5	xx	xx	xx	81,8	6	0	xx	xx	xx
Svojkovice	40,4	17	3	72,5	2	0	51,9	20	14	109,3	4	2
Telč	xx	xx	xx	xx	xx	xx	53,7	72	53	60,1	27	13
Urbanov	10,1	16	16	10,5	2	2	52,1	21	13	43,8	4	2
Vanov	17,1	11	11	xx	xx	xx	71,4	10	1	xx	xx	xx
Vanůvek	25,6	24	15	xx	xx	xx	62,3	26	11	xx	xx	xx
Vápovice	36,8	17	0	xx	xx	xx	78,9	29	6	xx	xx	xx
Volevčice	8,1	50	50	5,8	6	6	47,4	49	40	52,9	9	6
Vystrčenovice	14,5	14	13	xx	xx	xx	81,5	19	0	xx	xx	xx
Zadní Vydří	13,3	6	6	xx	xx	xx	75,5	6	0	xx	xx	xx
Zdeňkov	46,0	10	15	xx	xx	xx	92,9	14	0	xx	xx	xx
Zvolenovice	10,9	16	15	xx	xx	xx	79,3	21	0	xx	xx	xx
Žatec	10,1	17	16	8,0	2	2	52,9	21	13	43,8	4	2
SO ORP Třebíč												
Bačice	39,9	13	12	xx	xx	xx	117,8	15	0	xx	xx	xx
Benetice	23,8	12	12	xx	xx	xx	100,8	12	0	xx	xx	xx
Biskupice-Pulkov	77,3	12	6	xx	xx	xx	137,1	12	0	xx	xx	xx
Bochovice	40,8	11	11	xx	xx	xx	104,5	13	0	xx	xx	xx

Bransouze	33,0	26	20	30,6	18	16	28,5	30	28	26,6	20	19
Budišov	36,1	28	11	51,3	13	0	103	34	0	122,5	17	0
Čáslavice	28,8	18	17	xx	xx	xx	99,5	16	0	xx	xx	xx
Čechočovice	20,9	36	27	59,5	15	0	72,5	33	3	53,7	14	3
Čechtín	29,5	14	11	xx	xx	xx	86,5	15	0	xx	xx	xx
Červená Lhota	28,7	15	11	xx	xx	xx	91,9	15	0	xx	xx	xx
Číhalín	19,2	16	14	xx	xx	xx	86,5	21	0	xx	xx	xx
Číchov	30,7	24	19	25,1	16	15	35,4	27	23	35,8	19	17
Číměř	28,5	11	7	xx	xx	xx	118,3	9	0	xx	xx	xx
Dalešice	34,2	18	16	xx	xx	xx	113,6	17	0	xx	xx	xx
Dolní Vilémovice	30,3	9	8	xx	xx	xx	103,3	7	0	xx	xx	xx
Dukovany	82,0	21	5	145,7	12	1	155,7	27	0	167,9	13	0
Heraltice	27,9	25	19	20,8	4	4	57,9	24	11	60,3	7	4
Hodov	45,3	7	2	xx	xx	xx	117,3	9	0	xx	xx	xx
Horní Heřmanice	53,2	12	9	xx	xx	xx	106,2	13	0	xx	xx	xx
Horní Smrčné	47,7	6	5	xx	xx	xx	95,8	6	0	xx	xx	xx
Horní Újezd	31,3	18	12	xx	xx	xx	105,4	19	0	xx	xx	xx
Horní Vilémovice	47,0	8	5	xx	xx	xx	100,2	13	0	xx	xx	xx
Hrotovice	45,9	28	19	152,2	10	0	118,4	23	1	156,9	10	0
Hroznatín	52,3	8	2	xx	xx	xx	132,7	7	0	xx	xx	xx
Hvězdoňovice	40,5	30	7	73,6	14	0	55,1	26	4	48,2	14	3
Chlístov	29,3	12	5	xx	xx	xx	97,4	11	0	xx	xx	xx
Chlum	49,6	15	1	xx	xx	xx	62,3	17	4	xx	xx	xx
Jaroměřice nad Rokytnou	25,1	46	44	35,2	13	7	79,2	40	5	72,6	17	5
Kamenná	42,9	7	6	xx	xx	xx	119,8	8	0	xx	xx	xx
Klučov	18,3	8	7	xx	xx	xx	94,1	8	0	xx	xx	xx
Kojatín	32,9	24	8	48,4	13	0	104,7	27	0	119,8	17	0
Kojetice	44,0	29	11	66,1	14	0	72,8	26	3	61,8	14	3
Koněšín	23,3	24	22	xx	xx	xx	104,1	17	0	xx	xx	xx
Kouty	35,1	14	10	xx	xx	xx	63,5	20	5	xx	xx	xx
Kozlany	27,4	17	15	xx	xx	xx	108,9	12	0	xx	xx	xx
Kožichovice	14,9	20	18	xx	xx	xx	99,4	18	0	xx	xx	xx
Krahulov	9,7	74	72	8,7	21	21	52,6	53	38	51,9	30	19
Krhov	58,7	26	4	161,4	10	0	119,6	17	0	154,9	8	0
Lesůňky	68,5	11	0	xx	xx	xx	109,4	8	0	xx	xx	xx
Lipník	23,1	19	18	xx	xx	xx	105,7	12	0	xx	xx	xx
Litovany	45,0	10	8	xx	xx	xx	132,7	7	0	xx	xx	xx
Loukovice	42,2	11	6	xx	xx	xx	98,4	10	0	xx	xx	xx
Markvartice	18,3	28	25	xx	xx	xx	81,1	34	0	xx	xx	xx

Mastník	20,1	14	11	xx	xx	xx	98,4	14	0	xx	xx	xx
Mikulovice	29,7	15	10	xx	xx	xx	104,8	18	0	xx	xx	xx
Myslibořice	43,0	20	12	154,5	10	0	116	19	0	158	8	0
Nárameč	28,4	11	9	xx	xx	xx	106,6	11	0	xx	xx	xx
Nová Ves	20,8	26	18	xx	xx	xx	68	24	4	xx	xx	xx
Nový Telečkov	53,4	10	5	xx	xx	xx	127,8	9	0	xx	xx	xx
Odunec	36,8	9	7	xx	xx	xx	112,9	8	0	xx	xx	xx
Okřešice	16,6	9	8	xx	xx	xx	97,5	10	0	xx	xx	xx
Okříšky	16,5	89	89	14,7	42	42	36,9	65	65	34,7	42	42
Opatov	45,6	19	9	77,0	1	0	51,9	26	13	55	1	1
Ostašov	15,8	13	13	xx	xx	xx	105,4	12	0	xx	xx	xx
Petrovice	16,9	23	19	14,0	2	2	64,7	26	10	91,3	3	2
Petrůvky	15,0	39	34	14,0	2	2	99,3	64,7	0	156,5	2	0
Pokojovice	38,2	16	7	xx	xx	xx	80,3	15	1	xx	xx	xx
Pozďatín	36,9	25	7	38,9	12	0	102,6	25	0	109,6	14	0
Přeckov	35,9	9	5	xx	xx	xx	120,4	8	0	xx	xx	xx
Předín	25,9	29	28	18,0	8	8	62	28	6	96,8	10	0
Přešovice	48,5	10	8	xx	xx	xx	135,7	7	0	xx	xx	xx
Přibyslavice	26,5	35	20	xx	xx	xx	59,4	27	4	xx	xx	xx
Příštpo	38,8	6	4	xx	xx	xx	120,4	7	0	xx	xx	xx
Pyšel	45,7	18	10	xx	xx	xx	117,1	17	0	xx	xx	xx
Račice	55,9	26	10	161,4	10	0	115,8	17	0	154,9	8	0
Radkovice u Hrotovic	39,8	12	12	xx	xx	xx	121,7	10	0	xx	xx	xx
Radonín	43,7	9	4	xx	xx	xx	77	10	0	xx	xx	xx
Radošov	55,8	15	8	xx	xx	xx	64,2	17	5	xx	xx	xx
Rohy	68,4	13	3	xx	xx	xx	118,3	12	0	xx	xx	xx
Rokytnice nad Rokytnou	21,3	27	26	xx	xx	xx	99,3	24	0	xx	xx	xx
Rouchovany	54,1	22	14	204,0	2	0	144,9	17	0	230	1	0
Rudíkov	31,1	31	22	38,2	13	4	93,5	35	0	124,4	18	0
Římov	28,4	22	17	xx	xx	xx	99,3	21	0	xx	xx	xx
Slavětice	59,2	14	6	158,3	11	0	138,4	17	0	170,7	10	0
Slavičky	18,7	24	22	xx	xx	xx	100,5	17	0	xx	xx	xx
Smrk	23,3	12	11	xx	xx	xx	120,2	13	0	xx	xx	xx
Stařeč	9,4	40	40	xx	xx	xx	89,1	29	0	xx	xx	xx
Stropešín	32,1	11	10	xx	xx	xx	132,5	12	0	xx	xx	xx
Střítež	7,9	59	59	7,5	2	2	83,1	39	2	156,5	2	0
Studnice	69,2	12	3	xx	xx	xx	120,8	12	0	xx	xx	xx
Svatoslav	29,2	10	10	xx	xx	xx	107,7	13	0	xx	xx	xx
Šebkovice	52,1	32	10	72,3	15	0	77,2	27	3	66,6	14	3

Štěměchy	26,0	25	21	xx	0	0	78,9	30	0	xx	xx	xx
Trnava	15,1	35	35	14,0	4	4	97,8	27	0	142,3	3	0
Třebenice	21,1	22	22	xx	xx	xx	107,8	17	0	xx	xx	xx
Třebíč	xx	xx	xx	xx	xx	xx	54,8	65	56	51,6	42	39
Valdíkov	28,2	10	8	xx	xx	xx	114,2	11	0	xx	xx	xx
Valeč	25,9	19	17	xx	xx	xx	110,1	16	0	xx	xx	xx
Vladislav	11,6	67	67	11,7	26	24	82,7	37	13	76,2	20	12
Vlčatín	52,6	22	5	68,6	14	0	102,8	29	0	133,4	18	0
Výčapy	15,1	35	35	17,0	2	2	95,2	32	1	92	2	0
Zárubice	28,4	16	15	xx	xx	xx	110,1	11	0	xx	xx	xx
Zašovice	25,9	42	41	21,6	11	11	41,5	41	34	40,8	12	10
SO ORP Velké Meziříčí												
Baliny	29,4	7	5	xx	xx	xx	98,6	7	0	xx	xx	xx
Blízkov	40,1	15	5	xx	xx	xx	62,6	13	0	xx	xx	xx
Borovník	*93,1*	*15*	*0*	*128,5*	*6*	*0*	*148*	*11*	*0*	*xx*	*xx*	*xx*
Bory	21,2	28	27	14,3	4	4	99,5	33	0	135,4	8	0
Březejc	14,3	10	10	xx	xx	xx	117,5	15	0	xx	xx	xx
Březí	61,0	16	3	xx	xx	xx	122,9	13	0	xx	xx	xx
Březské	47,2	18	10	xx	xx	xx	124,4	15	0	xx	xx	xx
Černá	34,4	14	7	92,0	4	0	76,5	19	0	87,8	4	0
Dobrá Voda	23,6	16	13	xx	xx	xx	113,9	18	0	xx	xx	xx
Dolní Heřmanice	13,4	12	12	xx	xx	xx	82,2	10	0	xx	xx	xx
Dolní Libochová	86,1	7	1	xx	xx	xx	128,2	10	0	xx	xx	xx
Dolní Loučky	*51,4*	*25*	*0*	*41,2*	*16*	*0*	*121,2*	*35*	*0*	*122,1*	*21*	*0*
Heřmanov	56,5	16	5	xx	xx	xx	130,2	14	0	xx	xx	xx
Horní Libochová	60,8	6	1	xx	xx	xx	125,1	10	0	xx	xx	xx
Horní Loučky	*51,4*	*25*	*0*	*41,2*	*16*	*0*	*151,2*	*9*	*0*	*181,6*	*5*	*0*
Horní Radslavice	35,3	13	7	xx	xx	xx	93,7	12	0	xx	xx	xx
Chlumek	41,3	10	1	xx	xx	xx	48,1	9	1	xx	xx	xx
Jabloňov	8,6	40	40	10,5	6	6	67,3	39	21	84,9	7	6
Jívoví	49,3	15	4	xx	xx	xx	111,8	15	0	xx	xx	xx
Kadolec	59,8	23	1	140,5	4	0	114,8	22	0	156,3	3	0
Kaly	*109,3*	*18*	*0*	*131,2*	*6*	*0*	*159,8*	*19*	*0*	*152,7*	*6*	*0*
Katov	*60,2*	*25*	*0*	*104,5*	*11*	*0*	*110,7*	*36*	*0*	*115,7*	*21*	*0*
Kozlov	23,6	20	14	xx	xx	xx	104,8	17	0	xx	xx	xx
Křižanov	32,7	34	25	113,5	6	0	108,8	34	0	133,6	5	0
Křížínkov	*62,6*	*19*	*0*	*116,6*	*10*	*0*	*113,2*	*17*	*0*	*158*	*5*	*0*
Křoví	51,5	28	9	111,0	10	0	111,1	23	0	152,8	5	0
Kundratice	57,0	6	2	xx	xx	xx	117,4	9	0	xx	xx	xx

Kuřimská Nová Ves	*75,3*	*20*	*0*	*103,8*	*5*	*0*	*147*	*25*	*0*	*169,3*	*4*	*0*
Kuřimské Jestřabí	*72,9*	*20*	*0*	*105,8*	*5*	*0*	*147,5*	*25*	*0*	*171,3*	*4*	*0*
Lavičky	10,4	43	43	9,0	5	5	47,9	34	24	48,4	7	5
Lubné	*81,4*	*18*	*0*	*xx*	*xx*	*xx*	*136,7*	*17*	*0*	*xx*	*xx*	*xx*
Martinice	8,1	40	40	5,6	18	18	87,2	29	0	113,8	14	0
Měřín	18,4	53	53	14,8	13	13	33,2	49	47	29,5	13	13
Meziříčko	26,6	33	30	21,8	5	5	34,6	39	31	36,7	6	5
Milešín	88,7	12	0	xx	xx	xx	148,5	11	0	xx	xx	xx
Moravec	60,5	18	10	140,5	4	0	119,9	25	0	151,7	3	0
Netín	33,0	23	17	46,8	4	3	84,9	21	0	114,7	6	0
Níhov	*44,7*	*32*	*0*	*38,7*	*18*	*0*	*113,4*	*37*	*0*	*116,1*	*21*	*0*
Nová Ves	69,3	19	4	xx	xx	xx	132,6	14	0	xx	xx	xx
Nové Sady	23,7	47	39	27,4	7	6	82,5	35	20	89,6	7	5
Ořechov	26,2	33	10	21,3	16	0	98,8	33	0	100,4	16	0
Oslavice	10,3	40	39	11,4	13	12	90,6	30	0	129,2	17	0
Oslavička	16,6	36	35	17,1	14	12	85,5	33	0	134,2	18	0
Osová Bítýška	33,0	41	10	24,8	16	0	99,9	35	0	103,5	17	0
Osové	26,8	6	4	xx	xx	xx	101,7	6	0	xx	xx	xx
Otín	39,1	12	6	xx	xx	xx	87	10	0	xx	xx	xx
Pavlínov	37,4	14	10	xx	xx	xx	88,6	13	1	xx	xx	xx
Petráveč	7,8	12	12	xx	xx	xx	76,3	10	0	xx	xx	xx
Pikárec	44,6	16	13	140,5	4	0	117	24	0	153	3	0
Radenice	47,9	14	5	xx	xx	xx	111,1	14	0	xx	xx	xx
Radňoves	62,9	18	4	xx	xx	xx	132	14	0	xx	xx	xx
Rojetín	*95,5*	*15*	*0*	*118,5*	*6*	*0*	*174,2*	*13*	*0*	*201*	*2*	*0*
Rousměrov	35,6	21	15	26,0	5	4	102,7	26	0	135,4	8	0
Rozseč	75,1	19	0	126,5	6	0	129,3	13	0	172	1	0
Ruda	12,6	39	39	22,0	7	6	73,1	30	21	86,1	7	5
Řikonín	*38,6*	*21*	*0*	*37,3*	*16*	*0*	*114,7*	*26*	*0*	*117,1*	*19*	*0*
Sklené nad Oslavou	24,6	27	5	20,8	16	5	90,2	33	0	94,4	20	0
Skryje	*104,3*	*18*	*0*	*135,1*	*10*	*0*	*170*	*17*	*0*	*188,6*	*11*	*0*
Skřinářov	61,6	15	0	xx	xx	xx	124,5	13	0	xx	xx	xx
Stránecká Zhoř	16,1	41	39	20,0	8	5	45,6	34	26	46,7	7	5
Sviny	50,0	4	0	xx	xx	xx	132,1	7	0	xx	xx	xx
Tasov	33,9	14	11	66,0	2	1	101,9	15	0	84	2	1
Tišnovská Nová Ves	*126,0*	*2*	*0*	*xx*	*xx*	*xx*	*184,3*	*13*	*0*	*190,2*	*6*	*0*
Uhřínov	18,9	14	12	xx	xx	xx	78,9	15	1	xx	xx	xx
Újezd u Tišnova	*92,3*	*15*	*0*	*139,3*	*6*	*0*	*166*	*17*	*0*	*183,7*	*6*	*0*
Velká Bíteš	24,1	52	52	27,4	11	10	76,2	35	31	96,9	15	8

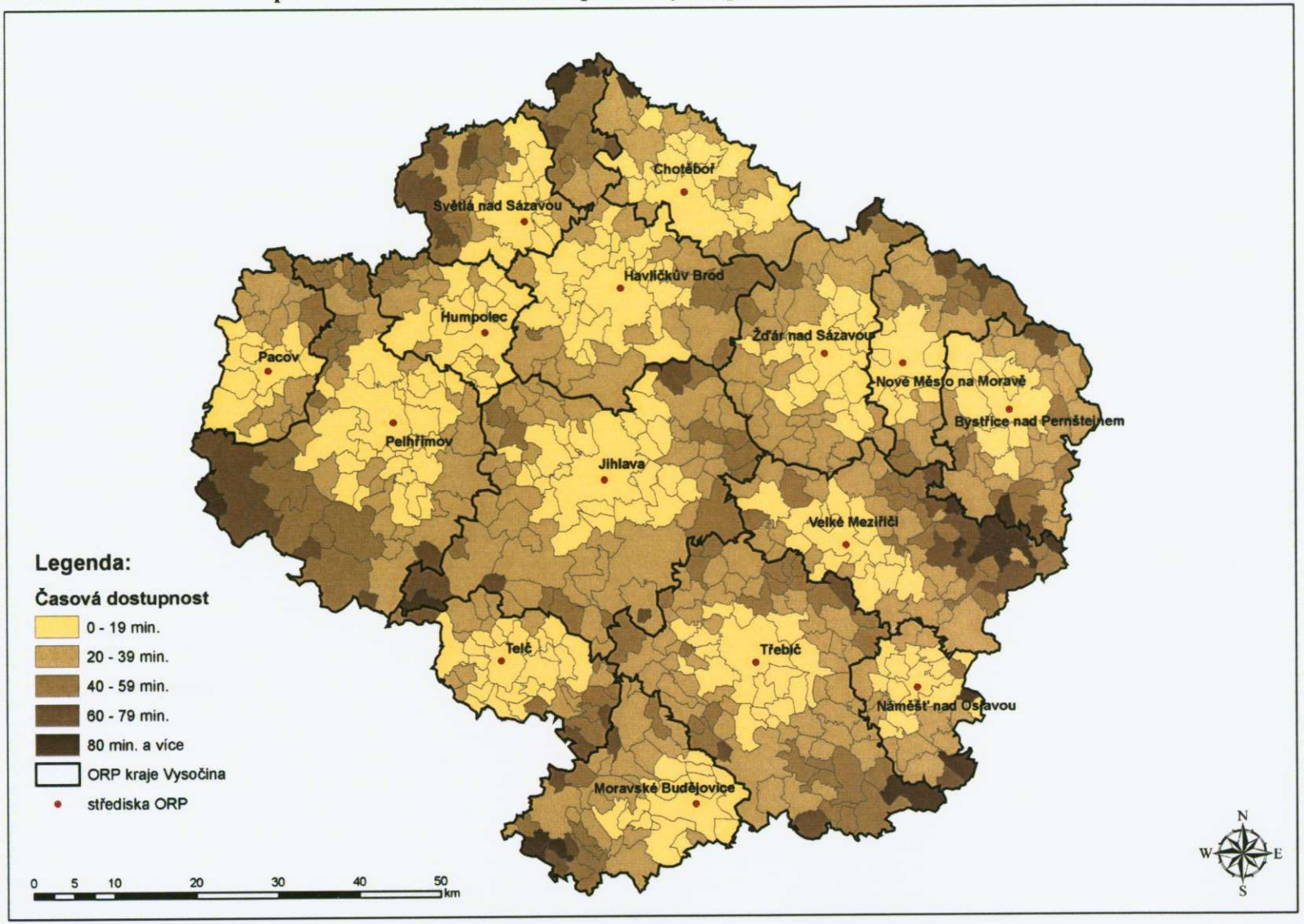
Velké Meziříčí	xx	xx	xx	xx	xx	xx	48,8	44	40	44,2	13	13
Vídeň	15,1	36	35	xx	xx	xx	88,2	26	0	xx	xx	xx
Vidonín	63,7	20	4	122,5	6	0	136,2	16	0	168	1	0
Vlkov	34,6	41	9	28,3	16	0	101,3	35	0	114,6	20	0
Vratislávka	*114,1*	*15*	*0*	*154,3*	*6*	*0*	*179,5*	*17*	*0*	*198,7*	*6*	*0*
Záblatí	33,0	41	9	24,8	16	0	99,9	35	0	103,5	17	0
Zadní Zhořec	34,6	12	10	49,0	4	3	111,5	15	0	114,7	6	0
Žďárec	*94,1*	*21*	*0*	*128,6*	*8*	*0*	*173,4*	*23*	*0*	*194,7*	*7*	*0*
SO ORP Žďár nad Sázavou												
Bohdalec	25,7	19	19	18,5	2	2	116,9	21	0	153,3	4	0
Bohdalov	21,1	38	36	17,2	5	5	54,8	25	19	77,3	7	2
Březí nad Oslavou	21,4	17	13	23,3	3	2	101,1	14	2	87,8	4	0
Budeč	5,7	68	68	5,0	12	12	65,2	44	30	73,9	14	8
Cikháj	26,1	22	21	26,5	6	6	106,3	22	2	117,5	6	0
Hamry nad Sázavou	8,1	69	69	6,5	29	29	80	48	6	90,6	22	4
Herálec	35,5	22	21	50,4	7	6	117,5	24	2	129,6	8	0
Hodíškov	23,6	18	17	xx	xx	xx	117,3	22	0	xx	xx	xx
Chlumětín	83,4	15	0	128,3	8	0	156,1	18	0	153,3	6	0
Jámy	18,5	15	14	15,0	1	1	107,9	14	0	138,5	2	0
Karlov	27,0	23	20	33,0	3	2	112,8	20	0	140,3	3	0
Kněževes	33,8	18	13	xx	xx	xx	100,2	25	0	xx	xx	xx
Kotlasy	25,6	10	8	xx	xx	xx	118,2	10	0	xx	xx	xx
Krásněves	38,6	16	12	xx	xx	xx	107,7	25	0	xx	xx	xx
Kyjov	35,5	11	11	xx	xx	xx	116,8	10	0	xx	xx	xx
Lhotka	17,7	6	6	xx	xx	xx	91,8	5	0	xx	xx	xx
Malá Losenice	44,6	22	15	49,0	8	4	117,8	19	0	142,8	4	0
Matějov	27,5	15	10	xx	xx	xx	97,1	15	0	xx	xx	xx
Nížkov	31,0	27	21	27,7	6	5	62,9	21	6	65	9	5
Nové Dvory	19,8	40	36	12,1	18	18	89,4	39	0	98	20	0
Nové Veselí	9,5	65	65	8,2	12	12	62,9	42	33	73,1	14	8
Obyčtov	11,5	64	64	8,6	21	21	88,8	39	0	91,4	22	0
Ostrov nad Oslavou	12,0	62	62	9,9	26	26	87,1	43	0	89	23	0
Pavlov	39,1	17	15	30,4	5	5	92,6	21	0	86,2	5	0
Počítky	13,7	16	15	14,5	2	2	97,3	14	0	87,5	2	0
Poděšín	26,5	31	30	25,1	10	10	48	28	24	53,5	11	10
Pokojov	29,6	21	17	25,3	3	2	91,4	21	0	86	4	0
Polnička	21,0	27	23	27,4	10	7	107,3	24	0	115	7	0
Račín	28,5	19	16	49,0	8	4	113	20	0	129,3	4	0
Radostín	54,1	11	8	xx	xx	xx	134,5	11	0	xx	xx	xx

Radostín nad Oslavou	22,7	19	19	23,4	5	4	101,5	26	0	112	6	0
Rosička	29,9	16	9	xx	xx	xx	130,3	14	0	xx	xx	xx
Rudolec	23,2	19	19	15,5	2	2	42,7	21	19	92,3	3	1
Sázava	12,5	59	59	8,4	23	23	78,1	44	6	83,5	20	4
Sazomín	11,3	51	49	9,7	7	6	93,6	35	0	110,3	8	0
Sirákov	26,0	27	22	24,6	7	6	52,5	22	18	53,1	7	6
Sklené	19,3	12	12	22,5	2	2	103,9	12	0	95,5	2	0
Světnov	17,2	45	45	22,1	9	8	98,7	31	0	118,6	9	0
Svratka	51,8	28	21	56,3	8	6	136,1	30	0	142,9	11	0
Škrdlovice	19,1	28	27	15,3	6	6	104,1	24	0	132,5	6	0
Újezd	18,0	24	22	19,6	7	6	65,3	28	17	67,5	8	6
Vatín	7,4	51	50	13,3	7	6	92,2	36	0	109,4	8	0
Velká Losenice	26,6	25	22	xx	xx	xx	108	24	0	xx	xx	xx
Vepřová	38,5	22	16	49,0	8	4	115,2	20	0	134	4	0
Vojnův Městec	29,8	24	22	23,0	6	6	114,9	28	0	137	7	0
Vysoké	11,1	20	20	13,0	2	2	95,1	15	0	86	2	0
Znětínek	30,9	13	9	29,3	3	2	89	19	0	87,8	4	0
Žďár nad Sázavou	xx	xx	xx	xx	xx	xx	65,8	59	33	67,1	28	11

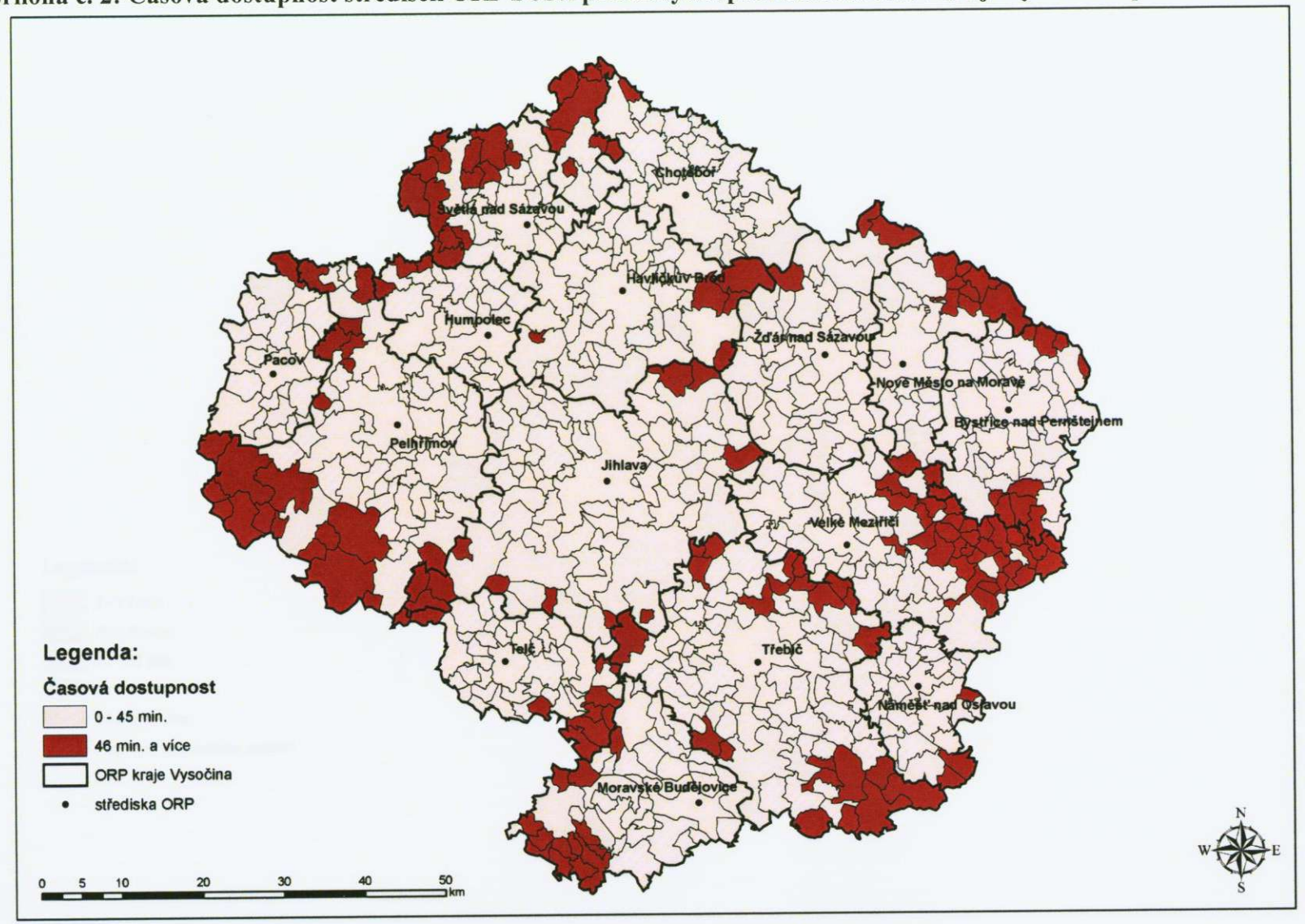
Pozn. Obce vyznačené kurzívou byly k 1. 1. 2005 přeřazeny z kraje Vysočina do Jihomoravského kraje.

zdroj: IDOS 2006/2007, vlastní výpočty

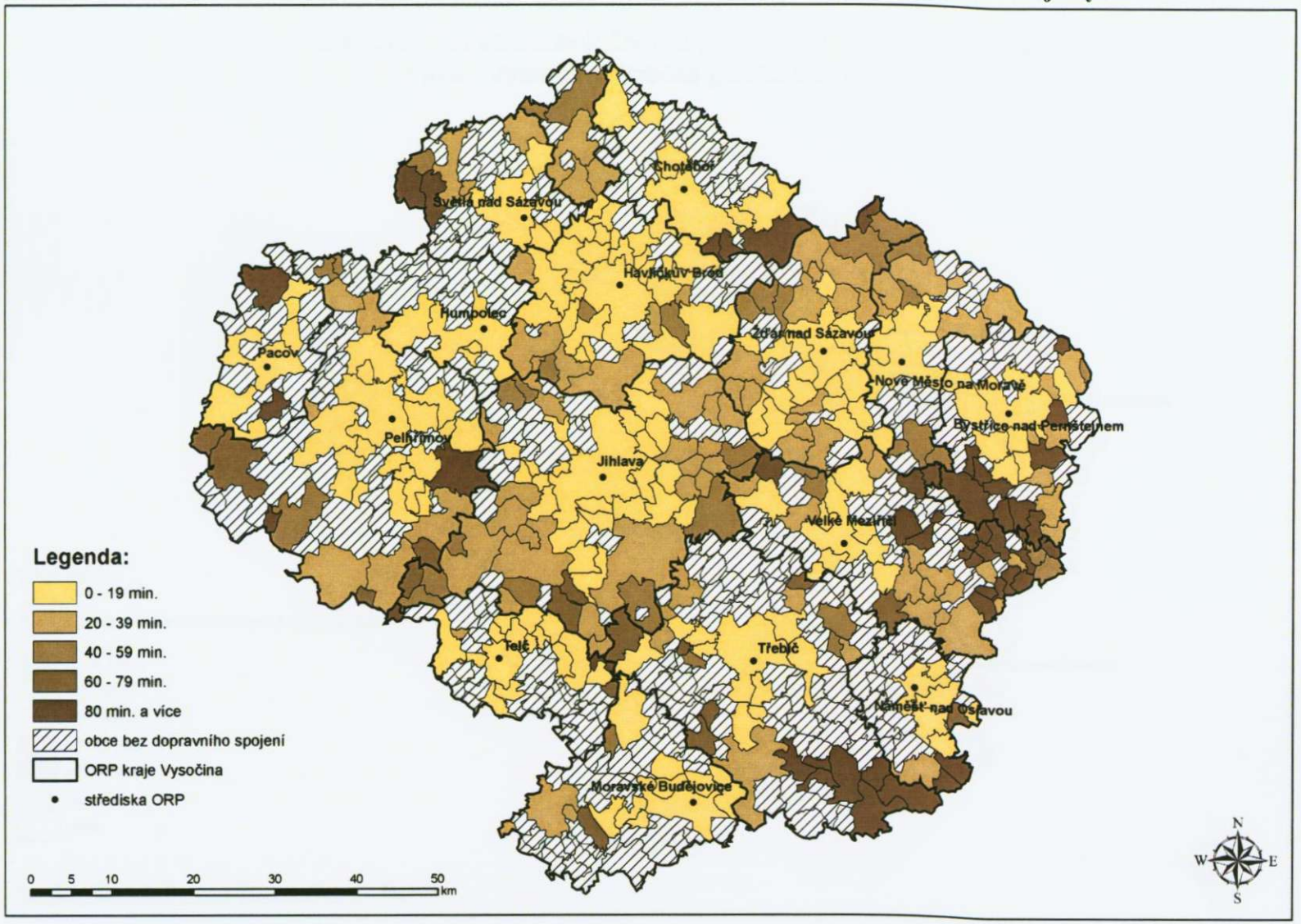
Mapová příloha č. 1: Časová dostupnost středisek ORP z obcí příslušných správních obvodů v kraji Vysočina v pracovní den v roce 2007



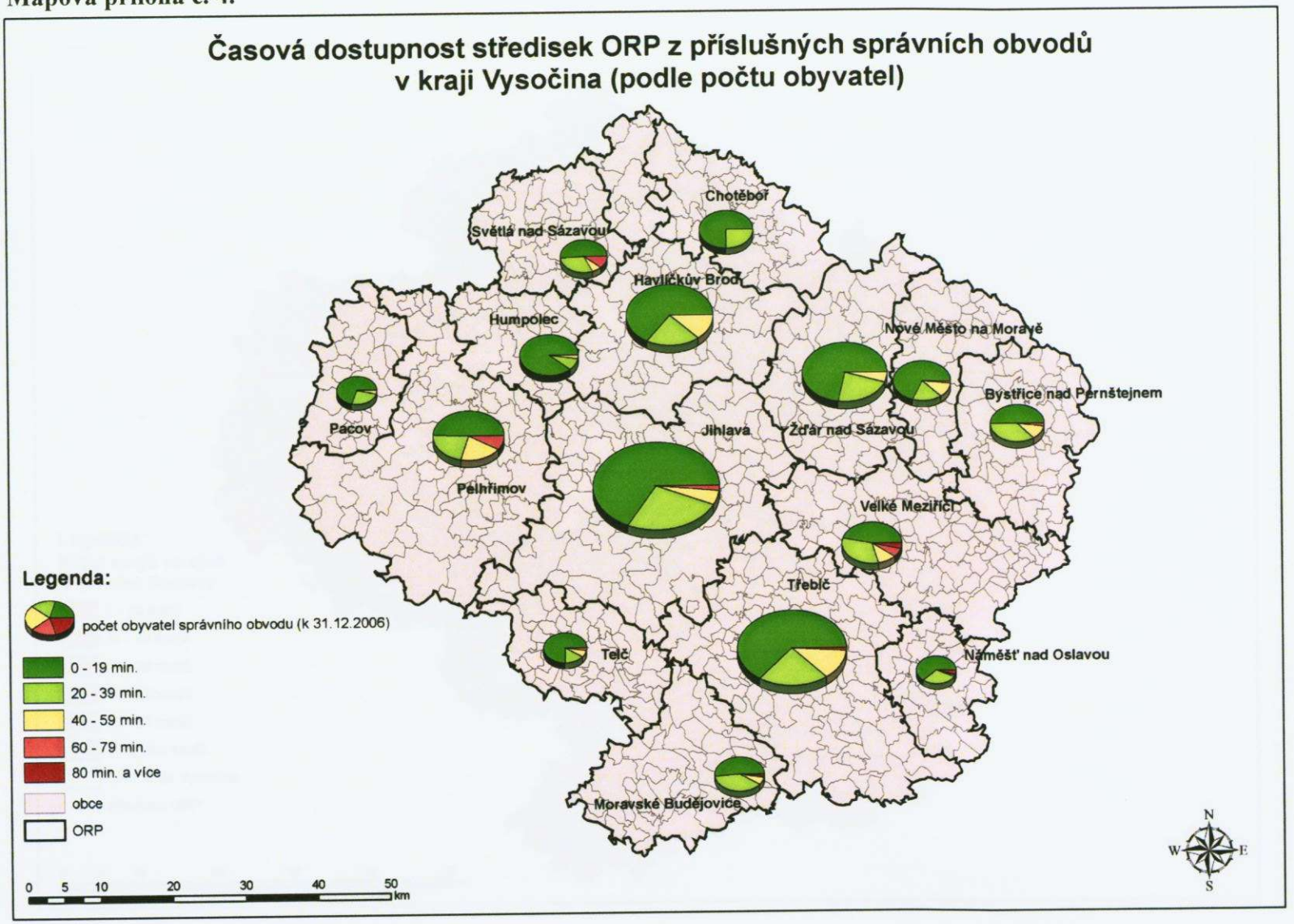
Mapová příloha č. 2: Časová dostupnost středisek ORP z obcí příslušných správních obvodů v kraji Vysočina v pracovní den v roce 2007



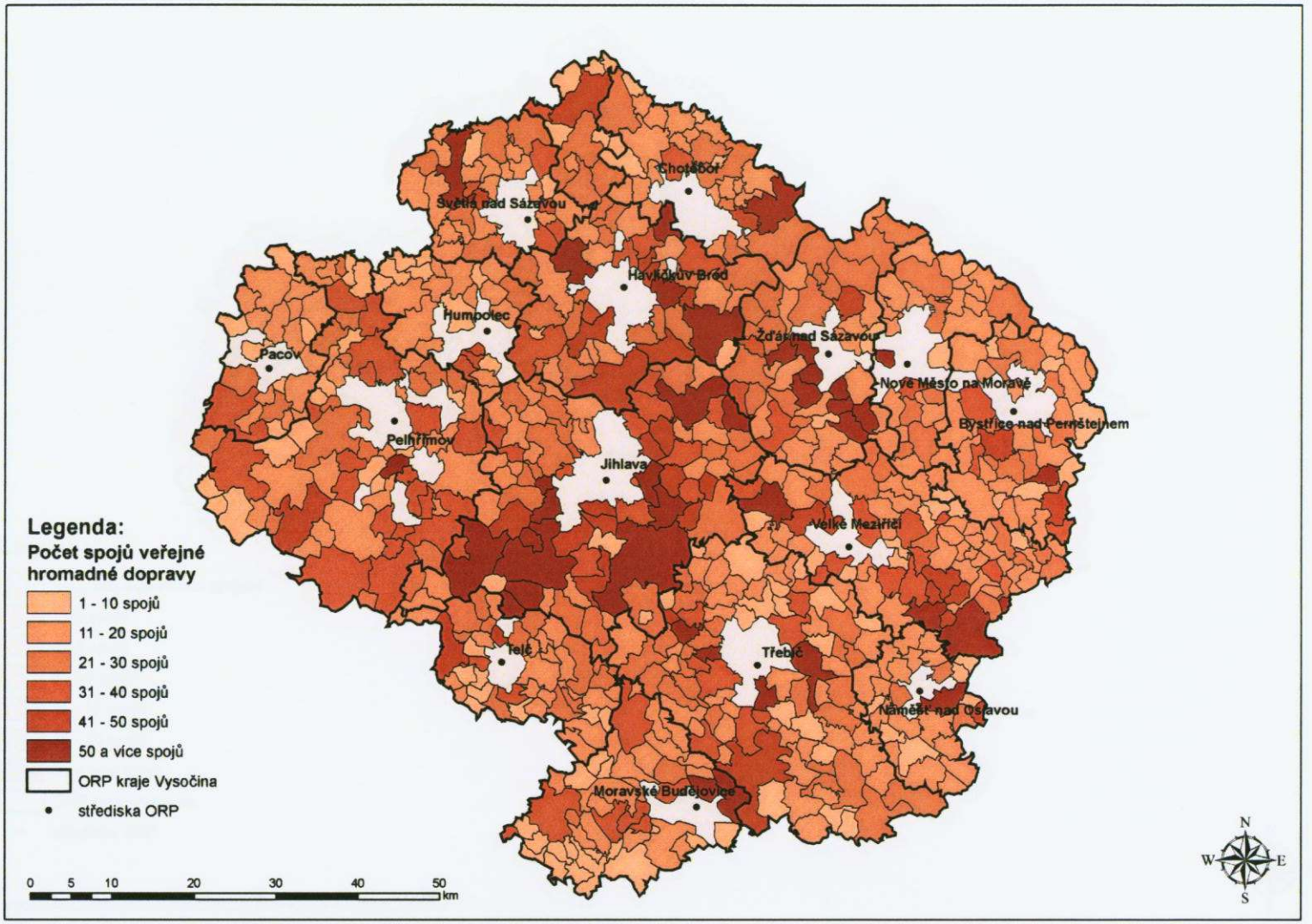
Mapová příloha č. 3: Časová dostupnost středisek ORP z obcí příslušných správních obvodů v kraji Vysočina v sobotu v roce 2007



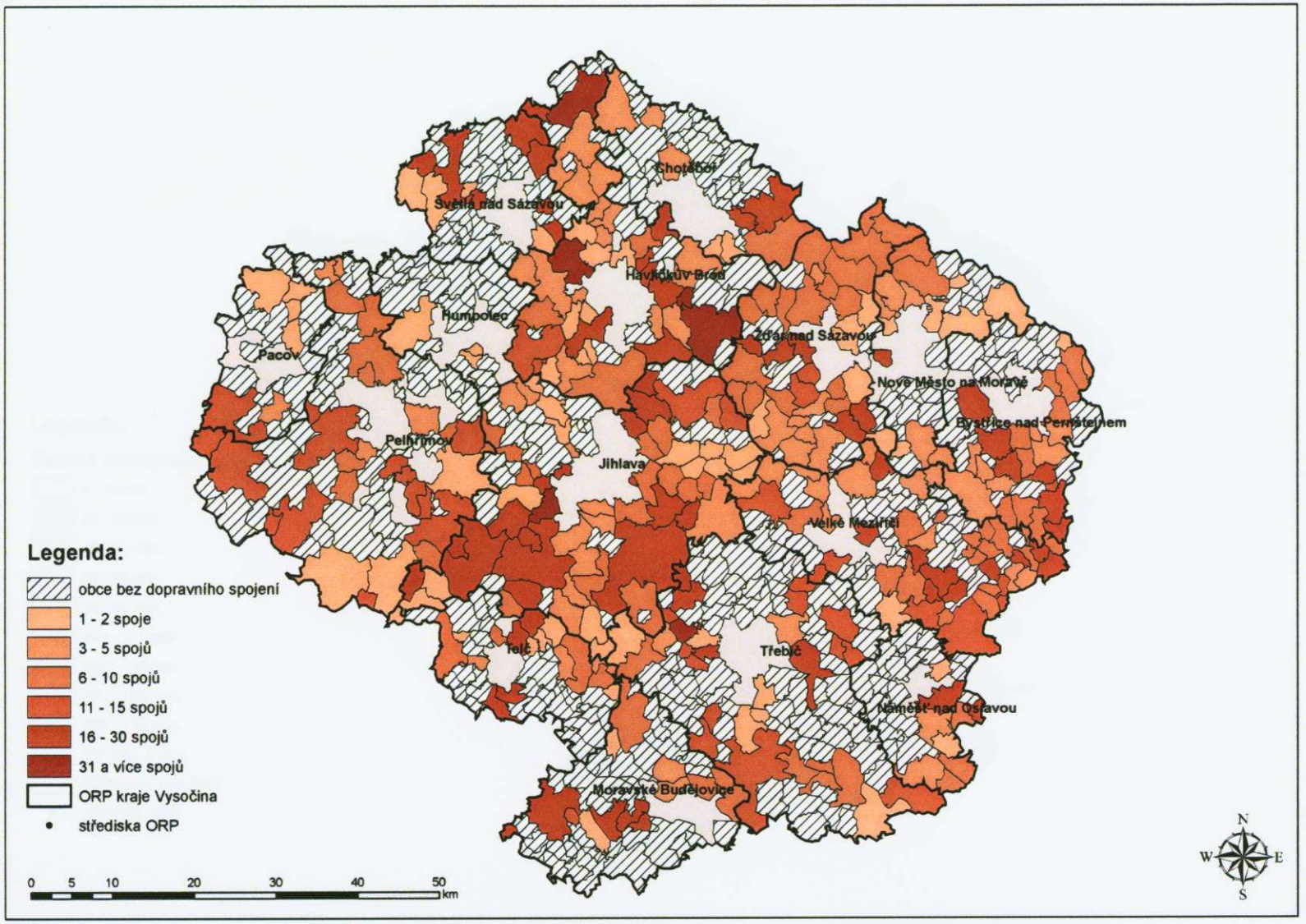
Mapová příloha č. 4.



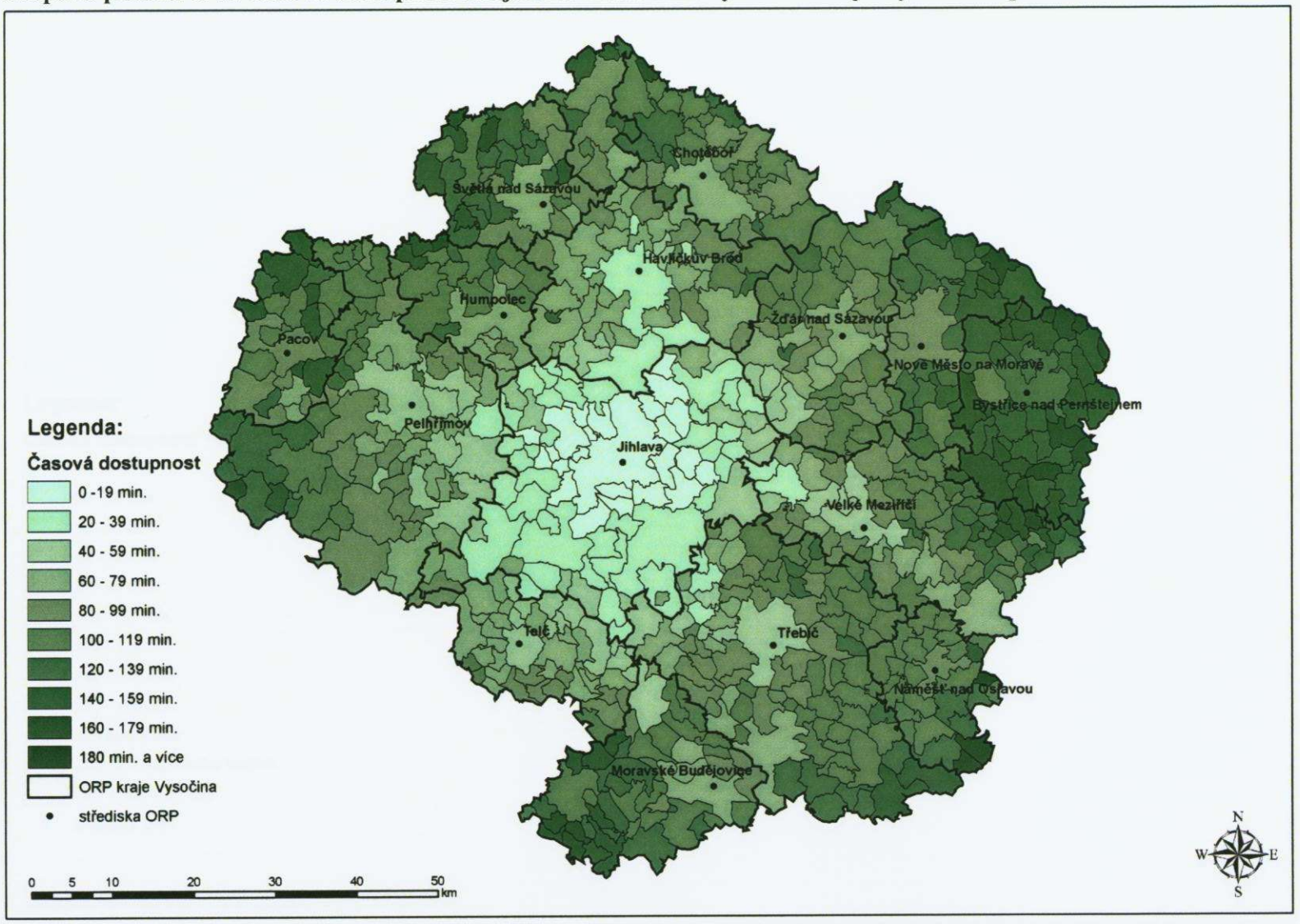
Mapová příloha č. 5: Počet spojů mezi středisky ORP a obcemi příslušných správních obvodů v kraji Vysočina v pracovní den v roce 2007



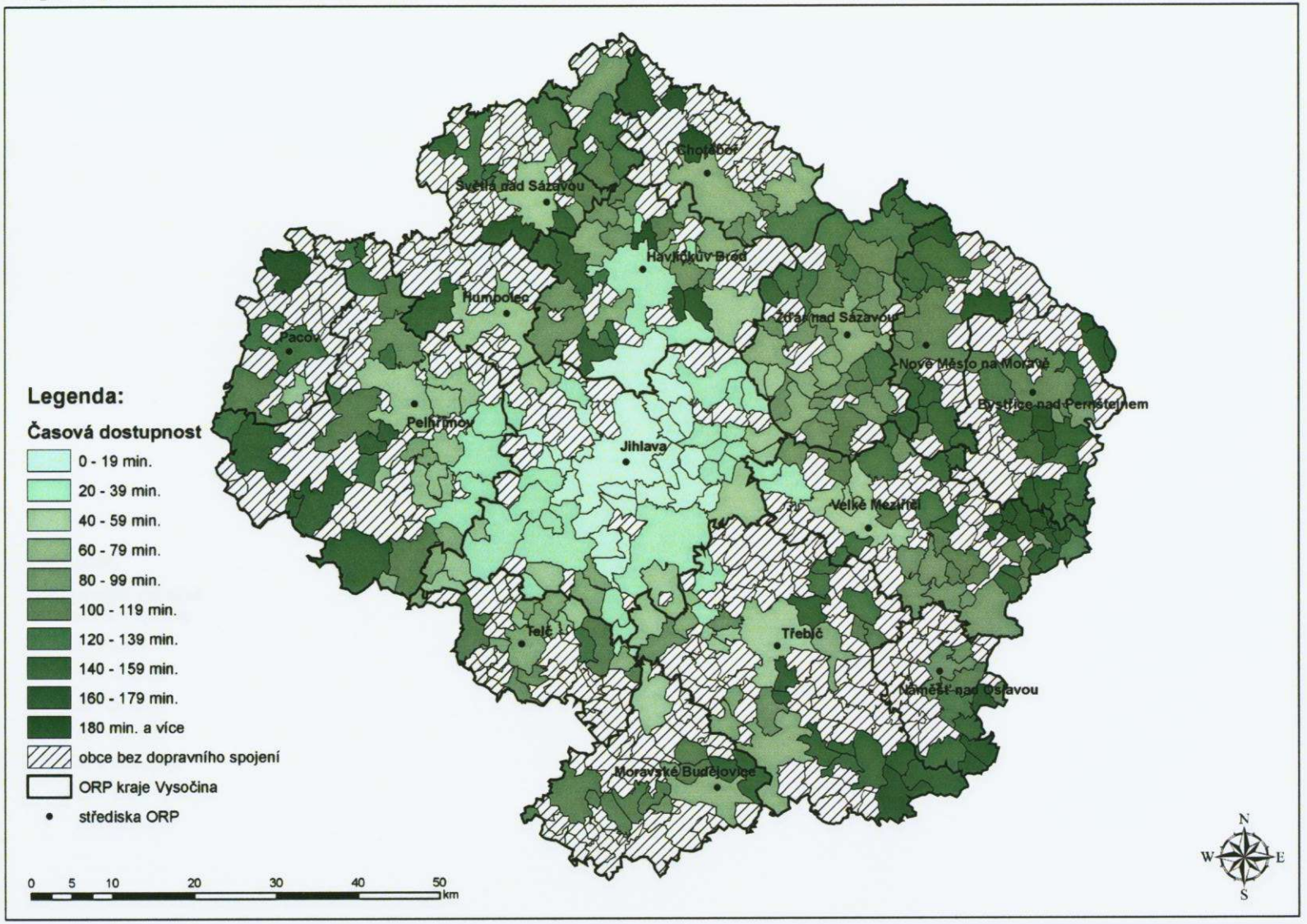
Mapová příloha č. 6: Počet spojů mezi středisky ORP a obcemi příslušných správních obvodů v kraji Vysočina v sobotu v roce 2007



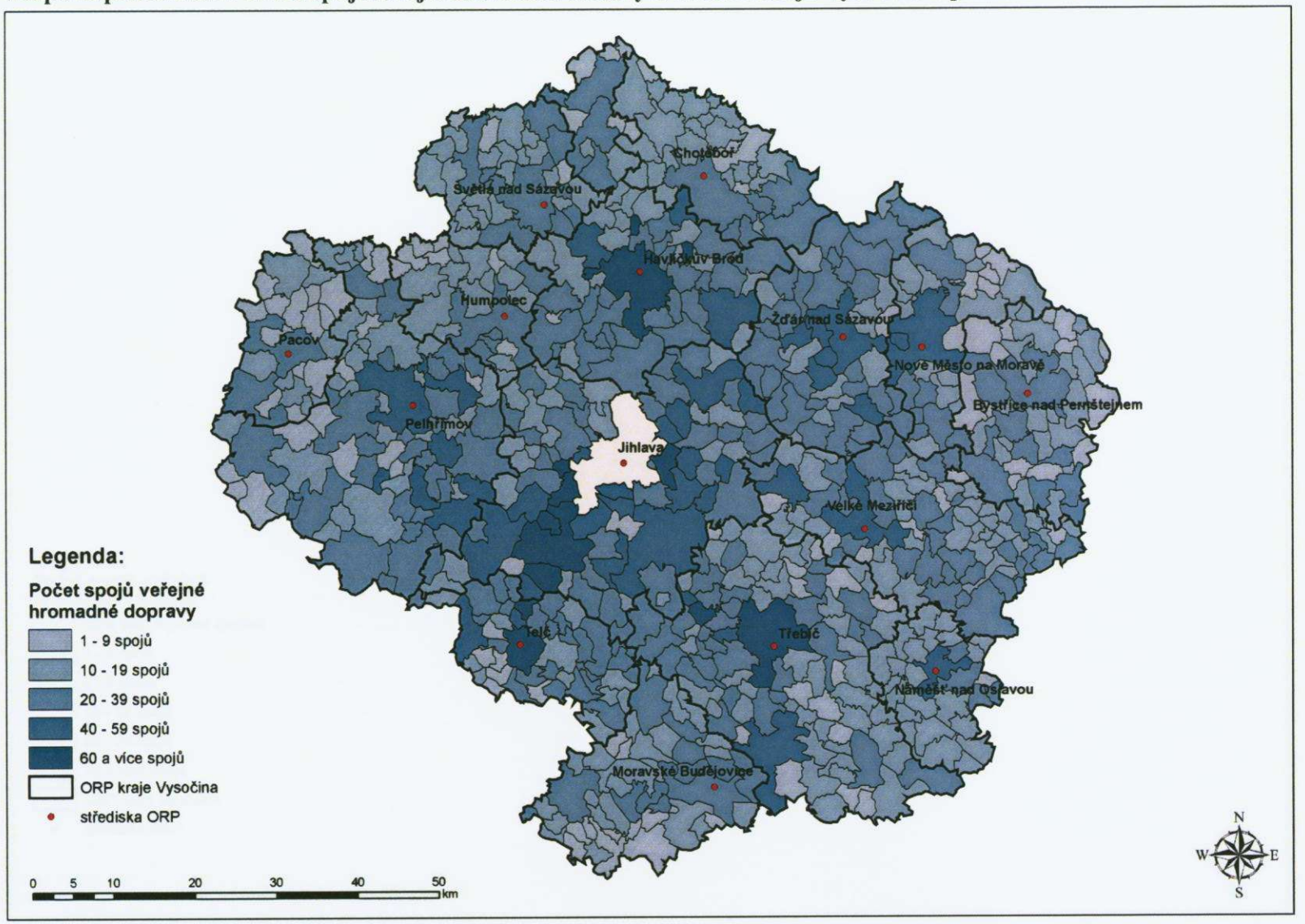
Mapová příloha č. 7: Časová dostupnost krajského města Jihlavy z obcí kraje Vysočina v pracovní den v roce 2007



Mapová příloha č. 8: Časová dostupnost krajského města Jihlavy z obcí kraje Vysočina v sobotu v roce 2007



Mapová příloha č. 9: Počet spojů krajského města Jihlavy s obcemi kraje Vysočina v pracovní den v roce 2007



Mapová příloha č. 10: Počet spojů krajského města Jihlavy s obcemi kraje Vysočina v sobotu v roce 2007