

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI

Přírodovědecká fakulta

Katedra geografie

Bc. Martin Kolašín

**Dopravní obslužnost suburbánního zázemí  
Hradce Králové**

**Diplomová práce**

Vedoucí práce: Mgr. Jan Hercik

Olomouc 2014

## Bibliografický záznam

**Autor (osobní číslo):** Bc. Martin Kolašín (R120212)

**Studijní obor:** Regionální geografie

**Název práce:** Dopravní obslužnost suburbánního zázemí Hradce Králové

**Title of thesis:** Traffic accessibility of suburban area of the city of Hradec Králové

**Vedoucí práce:** Mgr. Jan Hercik

**Rozsah práce:** 64 stran, 5 vázaných příloh, 17 volných příloh

**Abstrakt:** Diplomová práce řeší problematiku dopravní obslužnosti v obcích suburbánního zázemí Hradce Králové veřejnou hromadnou dopravou. Toto území bylo vymezeno na základě dojížděky do zaměstnání a do škol. V rámci analýzy byla také zhodnocena a obodována horizontální dopravní poloha obcí, které se v daném území nachází. Výsledkem je srovnání dopravní obslužnosti jednotlivých obcí, a také určení hlavních faktorů, které v suburbánním zázemí Hradce Králové dopravní obslužnost ovlivňují.

**Klíčová slova:** dopravní obslužnost, Hradec Králové, suburbánní zázemí, veřejná hromadná doprava

**Abstract:** The thesis focuses on the topic of traffic accessibility of municipalities of the suburban area of the city of Hradec Králové by public transportation. Suburban area was defined on the basis of the commuting to work. Analysis includes an evaluation of traffic position of the municipalities of the suburban area. As a result of the thesis there is a comparison of the traffic accessibility of particular municipalities and also determination of the most important factors which influence traffic accessibility of in the suburban area of the city of Hradec Králové.

**Keywords:** traffic accessibility, Hradec Králové, suburban area, public transportation

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci vypracoval samostatně pod vedením Mgr. Jana Hercika a že jsem uvedl veškerou použitou literaturu a další zdroje.

V Olomouci dne: \_\_\_\_\_

Podpis: \_\_\_\_\_

Na tomto místě bych velmi rád poděkoval Mgr. Janu Hercikovi za odborné vedení diplomové práce, cenné rady, díky kterým jsem byl schopný zpracovat tuto diplomovou práci a především za nekonečnou trpělivost.

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI  
Přírodovědecká fakulta  
Akademický rok: 2012/2013

## ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Martin KOLAŠÍN**  
Osobní číslo: **R120212**  
Studijní program: **N1301 Geografie**  
Studijní obor: **Regionální geografie**  
Název tématu: **Dopravní obslužnost suburbánního zázemí Hradce Králové**  
Zadávající katedra: **Katedra geografie**

### Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Diplomová práce je zaměřena na analyzování dopravní obslužnosti suburbánních oblastí města Hradce Králové. Na základě kvalitativních a kvantitativních ukazatelů budou analyzovány dopravní vazby jádra a zázemí a pozice dopravní obslužnosti v rámci těchto vazeb. Bude analyzován současný stav integrace regionální veřejné dopravy v Královéhradeckém kraji, se zaměřením na její význam pro dopravní obslužnost zázemí Hradce Králové. Závěrem práce bude navržen opatření vedoucích ke zkvalitnění dopravní obslužnosti zájmového území. K dílčím cílům patří vymezení suburbánního zázemí města Hradce Králové.

Osnova

1. Úvod (cíle práce, metodika, rešerše literatury)
2. Vymezení suburbánního zázemí města Hradce Králové
3. Širší dopravní vazby mezi jádrem a zázemím (dopravní exponovanost, intenzita přepravních proudů)
4. Dopravní obslužnost zázemí Hradce Králové složkami veřejné dopravy
5. IDSOK a jeho vliv na kvalitu dopravní obslužnosti v zázemí Hradce Králové
6. Soubor opatření ke zkvalitnění dopravní obslužnosti suburbánního zázemí Hradce Králové
7. Závěr

Rozsah grafických prací: Podle potřeb zadání  
Rozsah pracovní zprávy: 20 000 - 24 000 slov  
Forma zpracování diplomové práce: tištěná/elektronická  
Seznam odborné literatury:

#### IDOS

MAIER, Karel, Filip DRDA, Ondřej MULÍČEK a Luděk SÝKORA. Dopravní dostupnost funkčních městských regionů a urbanizovaných zón v České republice. Urbanismus a územní rozvoj. 2007, X, č. 3, 75 - 80. Dostupné z: [http://web.natur.cuni.cz/ksgrsek/sykora/pdf/Maier\\_Drda\\_Mulicek\\_Sykora\\_2007\\_UUR\\_10\\_3\\_Doprava\\_a\\_FUA.pdf](http://web.natur.cuni.cz/ksgrsek/sykora/pdf/Maier_Drda_Mulicek_Sykora_2007_UUR_10_3_Doprava_a_FUA.pdf)  
Suburbanizace a její důsledky: výzva pro výzkum, usměrňování rozvoje území a společenskou angažovanost (Luděk Sýkora) [http://prfdec.natur.cuni.cz/ksgrsek/sykora/pdf/Sykora\\_2002\\_Suburbanizace%20a%20jeji%20dusledky\\_In\\_Sykora\\_Sykora/pdf/Sykora\\_2003\\_Sociologicky%20casopis\\_39\\_2\\_Suburbanizace.pdf](http://prfdec.natur.cuni.cz/ksgrsek/sykora/pdf/Sykora_2002_Suburbanizace%20a%20jeji%20dusledky_In_Sykora_Sykora/pdf/Sykora_2003_Sociologicky%20casopis_39_2_Suburbanizace.pdf)  
SEIDENGLANZ, Daniel. Dopravní charakteristiky venkovského prostoru. Brno, 2007, 171 s. [http://is.muni.cz/th/11114/prif\\_d/](http://is.muni.cz/th/11114/prif_d/)

Vedoucí diplomové práce: Mgr. Jan Hercik  
Katedra geografie

Datum zadání diplomové práce: 16. února 2013  
Termín odevzdání diplomové práce: 10. dubna 2014

L.S.

Prof. RNDr. Juraj Ševčík, Ph.D.  
děkan

Doc. RNDr. Zdeněk Szczyrba, Ph.D.  
vedoucí katedry

V Olomouci dne 16. února 2013

# Obsah

1.	Úvod a cíle práce.....	1
1.1.	Úvod.....	1
1.2.	Vstupní hypotézy.....	1
2.	Teoreticko-metodologická část práce.....	3
3.	Vymezení suburbánního zázemí Hradce Králové a jeho charakteristika .....	6
3.1.	Vymezení území .....	6
3.2.	Charakteristika obyvatelstva.....	7
3.3.	Ekonomická charakteristika .....	9
4.	Dopravní poloha.....	10
4.1.	Dopravní síť.....	10
4.1.1.	Silniční síť.....	11
4.1.2.	Železniční síť.....	12
4.2.	Dopravní poloha obcí.....	12
5.	Dopravní obslužnost.....	16
5.1.	Veřejná hromadná doprava .....	16
5.1.1.	Autobusová doprava .....	17
5.1.2.	Železniční doprava .....	19
5.1.3.	Časová dostupnost individuální automobilovou dopravou .....	20
5.2.	Integrované dopravní systémy.....	21
5.2.1.	IDS VYDIS.....	21
5.2.2.	IDS IREDO .....	21
6.	Analýza dopravní obslužnosti.....	22
6.1.	Oblast Západ suburbánního zázemí Hradce Králové .....	26
6.2.	Oblast Severozápad.....	33
6.3.	Oblast Severovýchod.....	38
6.4.	Oblast Východ .....	43
6.5.	Oblast Jih .....	49
6.6.	Shrnutí a srovnání .....	51
7.	Závěr.....	59
8.	Summary .....	61
9.	Seznam použité literatury a dalších zdrojů .....	62

# 1. Úvod a cíle práce

## 1.1. Úvod

Stěhování se do zázemí měst - takzvaná suburbanizace, je jev, který je v posledních letech naprosto běžný a přirozený. Zázemí města nabízí lidem klidnější prostředí pro život, ale také časté problémy s občanskou vybaveností a pracovními příležitostmi. Tyto problémy jsou poté řešeny dojížděnou za zaměstnáním a dalšími službami do centra oblasti, kterým bývá právě větší město. Aby měli lidé možnost se do centra jednoduše dostat, musí existovat odpovídající dopravní obslužnost obcí veřejnou hromadnou dopravou, které jsou jejich bydliště. Cílem předkládané diplomové práce je tedy nejprve vymezit suburbánní zázemí Hradce Králové podle popsané metodiky, dále zhodnocení horizontální dopravní polohy jako jednoho z nejdůležitějších faktorů, který dopravní obslužnost zásadně ovlivňuje a samozřejmě hlavním cílem bude komplexní zhodnocení dopravní obslužnosti obcí, které dané suburbánní zázemí formují. Budou analyzovány spoje jak autobusové, tak železniční veřejné dopravy jak z hlediska četnosti, tak například z časové náročnosti nebo z pohledu různorodosti dopravců, kteří je zajišťují. Dále budou identifikovány faktory, které nejvíce ovlivňují danou dopravní situaci v obcích suburbánního zázemí, jako je například vztah centra a zázemí, celkový denní tok, významní zaměstnavatelé v zázemí centra, kteří mohou tyto vazby a jednotlivé toky zásadně ovlivňovat. Dalším z cílů je pokusit se porovnat dopravní obslužnost podobně velkých obcí a zhodnotit význam jednotlivých složek veřejné hromadné dopravy.

## 1.2. Vstupní hypotézy

Hlavním centrem zájmového území je pochopitelně Hradec Králové, který je jak velikostí, tak například ekonomickými příležitostmi a občanskou vybaveností naprosto dominantní v celé oblasti. V případě jeho suburbánního zázemí je možno předpokládat, že se nebude jednat o pravidelné území, jelikož jej bude výrazně ovlivňovat přítomnost dalšího krajského města přibližně stejné velikosti a významu – Pardubice. V tomto případě lze očekávat jisté zploštění suburbánního zázemí v jižní části právě ve směru na Pardubice, ale stejně tak lze očekávat, že i některé z obcí pardubického kraje budou spádovat do Hradce Králové. V případě horizontální dopravní polohy je možno očekávat dominanci území kolem silnice I/11 a dálnice D11 jihozápadně od Hradce Králové, jelikož je zde silniční síť daleko hustší a rozvinutější, než ve zbytku oblasti. Dopravní obslužnost bude pravděpodobně lepší v obcích v bezprostřední blízkosti



Hradce Králové, kde se dá očekávat také výrazný vliv MHD. Zásadní otázkou je, jaká bude dopravní obslužnost menších obcí, kde je spojení s Hradcem Králové naprosto zásadní záležitostí pro místní obyvatele, kteří jsou při cestě za prací a dalšími službami odkázáni na použití osobního automobilu, což může obzvlášť pro rodiny s dětmi dojíždějícími do škol znamenat velký problém. Předpokládá se, že právě u těchto obcí by měla být dopravní obslužnost na takové úrovni, aby mohla uspokojit potřeby těchto lidí, ale zároveň se dá očekávat, že právě v této oblasti bude největší prostor na případná zlepšení. Dalším předpokladem je také, že většina spojů u menších obcí bude ve směru do centra zázemí obsluhována hlavně v ranních hodinách tak, aby bylo možné přepravit zaměstnance do práce, a to zejména s časem příjezdu mezi 5–8 hodinou ranní. Stejný předpoklad lze použít i obráceně, a to silnější počet spojů z centra do zázemí mezi 3–6 hodinou odpolední pro návrat ze zaměstnání.

## 2. Teoreticko-metodologická část práce

Diplomová práce se zaměřuje na hodnocení dopravní polohy a obslužnosti suburbánního zázemí Hradce Králové, z čehož vyplývá potřeba nejprve suburbánní zázemí vymezit. Cílem této práce není zabývat se suburbanizací hloubkově, úkolem je pouze vymezení oblasti, pro kterou budou jednotlivé analýzy zpracovávány. Není proto potřeba k vymezení využít komplikovanější metody, kterou definovali Halás, Roubínek a Kladivo (2012), kteří suburbánní zázemí vymezovali na základě čtyř základních a standardizovaných ukazatelů – dojížděky za zaměstnáním, dopravní dostupnosti, migraci a bytové výstavbě, kde měl každý z ukazatelů stejnou váhu. V tomto případě k vymezení suburbánního zázemí města Hradce Králové stačila v tomto případě obecná metodika založená na dojížděce za zaměstnáním, která je používána nejčastěji, např. Matzenerem (2004), Klusáčkem (2009) nebo Sýkorou a Posovou (2011). Dojížděka do zaměstnání je vůbec tématikou, kterou se zabývá více současných geografů. Tomuto problému se ve svých pracích věnuje například Temelová et al. (2011) nebo Hampl (2004), Baštová, Krejčí, Tonev, Toušek (2005) či Novák (2009), kteří zkoumají právě dojížděku obyvatel do zaměstnání nebo do škol. Urbánková s Ouředníčkem (2006) poté se ve své práci zabývají konkrétně vlivem samotné suburbanizace na dopravu.

Aby mohla být obec považována za součást suburbánního zázemí, musel platit vztah, kdy poměr vyjíždějících do zaměstnání v Hradci Králové je minimálně 50 % ze všech vyjíždějících do zaměstnání. Všechny obce, které podmínku splňovaly, a tedy spadovaly do Hradce Králové, poté zformovaly zkoumané území, pro které byly provedeny následující analýzy a které bylo v tomto případě kompaktní. Nebylo tudíž potřeba dalších úprav.

Jedním z cílů práce je zhodnocení dopravní polohy jednotlivých obcí vymezeného suburbánního zázemí Hradce Králové. Způsob, jakým dopravní poloha a veřejná doprava ovlivňuje rozvoj regionu, zkoumají například Kraft a Vančura (2009). V tomto případě se jedná o polohu horizontální, tedy o polohu, která je určována dopravní sítí, a to hierarchickými úrovněmi jednotlivých silnic, potažmo železnice. Takovému hodnocení se ve své práci věnuje Hůrský (1974), který takto klasifikoval města tehdejšího Československa. Z jeho metodiky poté vycházel Marada (2006), který takto hodnotil 34 středisek v České republice. Tato metodika však není ideální pro relativně malá území, proto bylo v této práci lepší vycházet z upravených kritérií, kde je třeba zohlednit důležitost silnic s nižší hierarchickou úrovní, které by ve větším území byly zanedbatelné a zároveň zdůraznit důležitost komunikací s nejvyšší hierarchickou úrovní. Obce byly v tomto případě hodnoceny jak za vstup a výstup jednotlivých komunikací do/z intravilánu,

tak za určitou vzdálenost komunikace od intravilánu. Hodnocení dopravní polohy bylo prováděno podle následujícího klíče:

- 4 body za rychlostní silnici / dálnici do vzdálenosti 5 km od intravilánu obce
- 3 body za vstup silnice I. třídy do intravilánu obce
- 2 body za silnici I. třídy do vzdálenosti 5 km od intravilánu obce
- 2 body za vstup silnice II. třídy do intravilánu obce
- 1 bod za silnici II. třídy do vzdálenosti 2 km od intravilánu obce
- 4 body za železniční koridor do vzdálenosti 2 km od intravilánu obce
- 3 body za železnici s rychlíkovým provozem do vzdálenosti 2 km od intravilánu obce
- 2 body za trať s provozem osobních a spěšných vlaků do vzdálenosti 2 km od intravilánu obce
- 1 bod za trať regionálního významu do vzdálenosti 2 km od intravilánu obce

Na rozdíl od metodiky, kterou použil Seidenglanz (2007), jenž bodoval jen polohu na komunikaci (vstup i výstup jedné komunikace do obce byl ohodnocen stejně, jako komunikace, která pouze vstupuje, respektive vystupuje do/z obce), byl v tomto případě zohledněn a následně obodován každý jednotlivý vstup a výstup silnice každé silnice do/z intravilánu obce bez ohledu na číslo silnice. V případě hodnocení silnic, které do intravilánu nezasahovaly, se počítala vzdálenost od křižovatky se silnicí, která do intravilánu zasahovala. V případě železnic se jednalo o dosažitelnost železniční stanice jak automobilem, tak pěšky. Nastavená vzdálenost 2 km od intravilánu citlivě vyselektovala obce, protože vyšší vzdálenost by už do hodnocení zahrnovala téměř všechny obce suburbánního zázemí.

Z tohoto hodnocení vyplývá, že velké důležitosti nabývají dálnice D11 ve směru na Prahu a rychlostní silnice R35, u které je plánované napojení ve směru na Mohelnic. Železniční koridor se ve vymezeném území nenachází, železniční síť tedy v tomto konkrétním případě nemá tak zásadní vliv na dopravní polohu, jako síť silniční. Hodnocení železničního koridoru se zde nachází jen z důvodu možnosti další komparace.

Na základě analýzy dopravní sítě byly obce následně rozděleny do 4 kategorií podle bodových zisků:

- 0 – 2 body velmi špatná dopravní poloha
- 3 – 5 bodů špatná dopravní poloha

- 6 – 9 bodů dobrá dopravní poloha
- 10 a více bodů velmi dobrá dopravní poloha

V nejnižší kategorii, kterou je velmi špatná dopravní poloha, se nachází obce, které nezískaly více než dva body, což znamená, že jimi neprochází žádná komunikace I. nebo II. třídy a současně neleží do 5 km od exitu rychlostní silnice / dálnice a do 2 km od této obce se nenachází zastávka železniční tratě s rychlíkovým provozem. Do kategorie špatná dopravní poloha spadají obce, kterými prochází alespoň jedna komunikace II. třídy nebo leží v blízkosti železniční trati s rychlíkovým provozem. V případě, že obcí prochází komunikace první třídy, nebo se zde kříží alespoň dvě komunikace druhé třídy, spadá již do kategorie s dobrou dopravní obslužností. V případě větší četnosti komunikací vyšší úrovně v obci či v jejím okolí je dopravní poloha této obce hodnocena jako velmi dobrá.

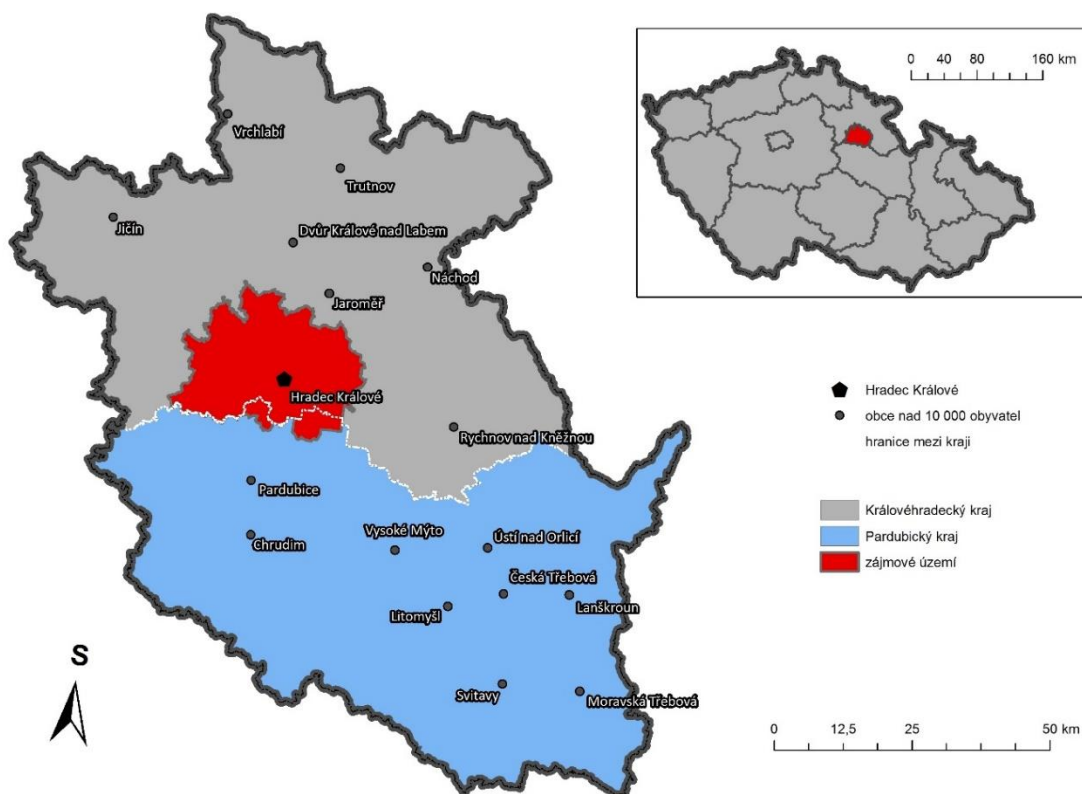
Jedním z hlavních bodů práce byla analýza kvality spojení obcí suburbánního zázemí s Hradcem Králové pomocí hromadné dopravy. Pro tuto analýzu bylo využito internetové aplikace IDOS s tím, že bylo pro každou obec počítáno s oběma směry - tedy suma spojů z Hradce Králové do obce a z obce do Hradce Králové. Jako referenční den pro všední dny posloužila středa 5.2.2014, pro soboty potom sobota 8.2.2014 a pro neděle a svátky neděle 9.2.2014. Počítaly se vždy jen přímé spoje. Výchozím a zároveň cílovým bodem pro spoje z/do Hradce Králové byl v případě autobusové dopravy uvažován autobusový terminál a v případě vlakové dopravy hradecké hlavní nádraží.

Jako hlavní zdroj dat byl využit Český statistický úřad. V případě, že se jednalo o data ekonomická, tedy hlavně v případě zaměstnavatelů a počtu zaměstnanců, tak byl jako zdroj využit výhradně server HBI.cz. Data byla zpracovávána za pomoci tabulkových procesorů MS Excel a LibreOffice Calc. Tvorba mapových výstupů probíhala pomocí software ArcGis 10, konkrétně za použití aplikace ArcMap 10, za využití volně dostupných mapových podkladů ArcČR 500 a vlastnoručně zpracovaných a upravených dat.

### 3. Vymezení suburbánního zázemí Hradce Králové a jeho charakteristika

#### 3.1. Vymezení území

Suburbánní zázemí města Hradce Králové bylo určeno pomocí denní dojíždky za prací do jádra oblasti, tedy Hradce Králové. Obce, které měly zformovat zájmové území, musely splnit podmínku, že více než polovina vyjíždějících za prací bude vyjíždět do Hradce Králové (viz samostatná kapitola Metodika). Tuto podmínku splnilo celkem kompaktní celkem 68 obcí (69 s Hradcem Králové), které vytvořily suburbánní zázemí o rozloze 616 km<sup>2</sup>, a taky zájmové území, pro které byly prováděny jednotlivé analýzy. Suburbánní zóna Hradce Králové je mírně specifická, jelikož spolu na relativně malém území sousedí dvě téměř statisícová města ve dvou těsně sousedících krajích – Královéhradeckém a Pardubickém.

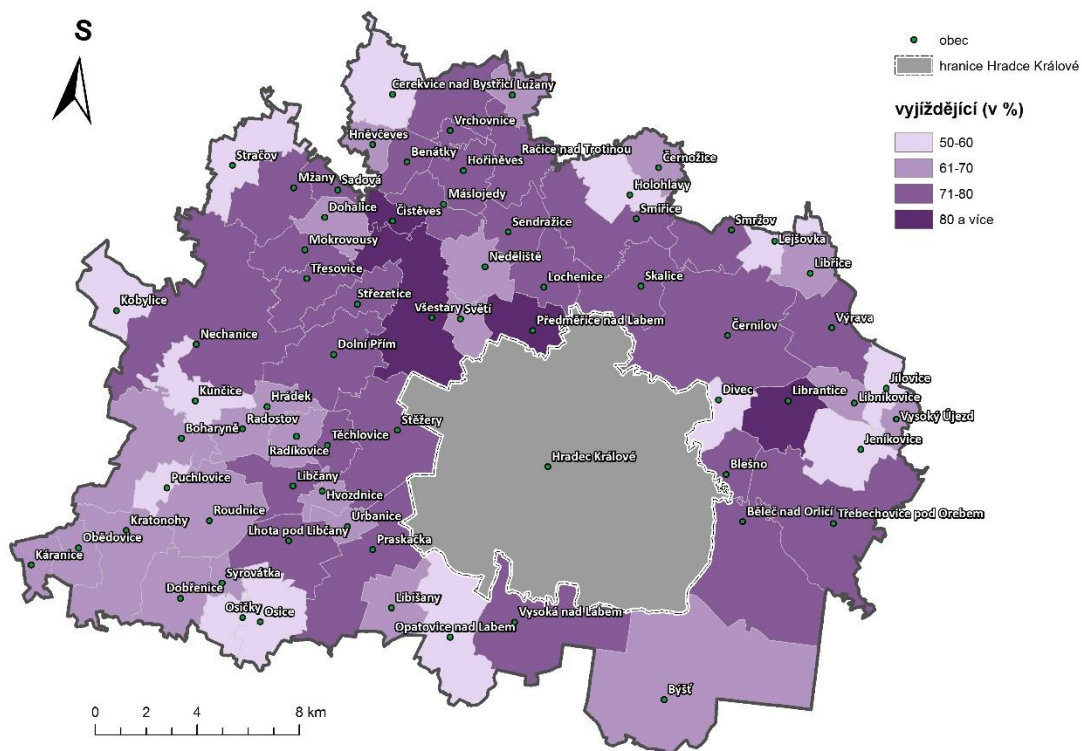


**Obr. 1:** Vymezení suburbánního zázemí Hradce Králové v rámci Královéhradeckého a Pardubického kraje a ČR

**Zdroj:** Vlastní zpracování v programu ArcGIS 10 za použití vrstev ArcČR 500

Ačkoliv je většina obcí v tomto vymezeném území z okresu Hradec Králové, několik obcí z Pardubického kraje, okresu Pardubice, které těsně sousedí právě s Hradcem Králové, spadáje místo do Pardubic právě do něj a je tedy také součástí jeho suburbánního zázemí. Jedinou obcí

z okresu Jičín, která ještě spadá do zájmového území, je Cerekvice nad Bystřicí na jeho severozápadě. Nejvýznamnějšími obcemi zájmového území jsou z hlediska velikost Třebechovice pod Orebem na východě, Opatovice nad Labem, které již spadají do Pardubického kraje, na jihu území, Nechanice na západě a Smiřice na severu. Výsledné zájmové území bylo zformováno relativně kompaktně a nebylo jej tudíž potřeba nějak dále upravovat.



**Obr. 2:** Podíl vyjíždějících do Hradce Králové na všech vyjíždějících v obcích zájmového území

**Zdroj:** Vlastní zpracování v programu ArcGIS 10 za použití vrstev ArcČR 500 a dat ČSÚ

### 3.2. Charakteristika obyvatelstva

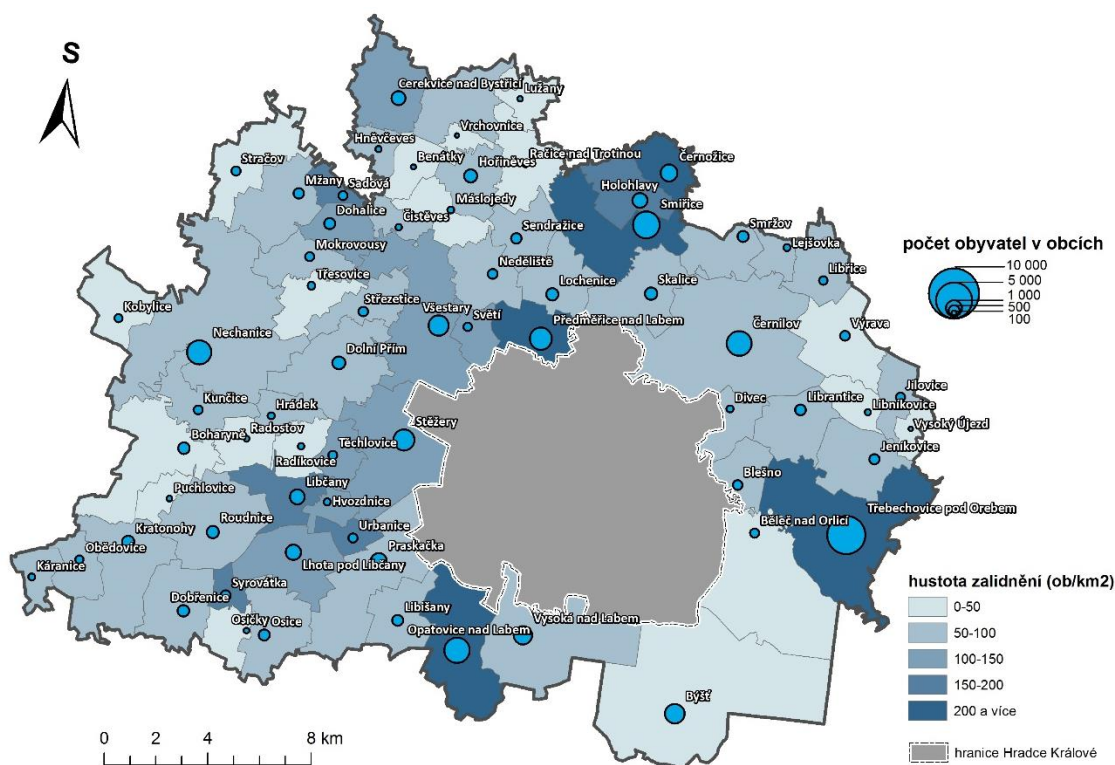
V zázemí Hradce Králové se nacházejí většinou malé obce s několika sty obyvateli. Průměrný počet obyvatel v 68 obcích, které tvoří suburbánní zázemí Hradce Králové je 688 obyvatel. Jedinou obcí, která má více než 5 000 obyvatel, jsou Třebechovice pod Orebem v jihovýchodní části území. Obcí nad 1 000 obyvatel je v území celkem 12, opačným extrémem jsou pak obce, které nemají ani 100 obyvatel, kterými jsou Vrchovnice a Vysoký Újezd (viz tab. 1).

**Tab. 1:** Obce suburbánního zázemí Hradce Králové s nejvyšším a nejnižším počtem obyvatel

Největší		Nejmenší	
Název obce	Počet obyvatel	Název obce	Počet obyvatel
Třebechovice pod Orebem	5752	Radostov	134
Smiřice	2960	Puchlovice	125
Opatovice nad Labem	2487	Benátky	114
Černilov	2429	Vysoký Újezd	74
Nechanice	2276	Vrchovnice	68

Zdroj: ČSÚ, 2014

Co se týká hustoty zalidnění, tak v tomto ohledu dosahuje velmi vysokých hodnot sever území, kde se nacházejí tři obce s vysokou hustotou zalidnění Černožice, Holohlavy a Smiřice, což jsou obce, které se rozkládají na důležitých komunikacích. Dále je velmi hustě zalidněno také katastrální území Třebechovic pod Orebem nebo Opatovic nad Labem. Obecně je vyšší hustota zalidnění v bezprostřední blízkosti Hradce Králové, nejméně zalidněný je potom jihovýchod a západ suburbánního zázemí. Obecně se hustota zalidnění odvíjí od postavení obcí v rámci dopravní sítě, kdy jsou jasně zřetelná hustěji zalidněná území kopírující průběh komunikací I. třídy a také železnice.



**Obr. 3:** Hustota zalidnění a počet obyvatel v suburbánním zázemí Hradce Králové

Zdroj: Vlastní zpracování v programu ArcGIS 10 za použití vrstev ArcČR 500 a dat ČSÚ

### 3.3. Ekonomická charakteristika

Naprosto dominujícím centrem je i z ekonomického hlediska Hradec Králové, kde se nachází většina významných zaměstnavatelů. Vzhledem k tomu, že obce v jeho zázemí jsou většinou opravdu velmi malé a podniků, které by zaměstnávaly více jak 200 obyvatel, je naprosté minimum, je dominance Hradce Králové a jeho gravitace ještě mnohem více zvýrazněna. Tomu také odpovídají jednotlivé toky obyvatelstva z obcí, kde většinou naprosto dominuje tok do Hradce Králové a zpětné bývají ve většině případů naprostým zlomkem toho do centra.

Přítomnost významných podniků je ve městě velikosti a významu Hradce Králové samozřejmostí. Mezi největší zaměstnavatele v Hradci Králové patří fakultní nemocnice, která zaměstnává 4 165 osob, podobně velkou společností jsou také Lesy České republiky s 3 217 zaměstnanci. Český rozhlas Hradec Králové zaměstnává 1 494 osob. V Hradci Králové sídlí také Povodí Labe, které má 928 zaměstnanců. Okolo 1 000 lidí zaměstnávají například také podniky Marius Pedersen či Arrow International. Dále zde sídlí velké množství podniků, které zaměstnávají okolo 200 osob, kdy za zmínku jistě stojí také významná česká společnost Petrof, která se zabývá výrobou hudebních nástrojů (klavírů) s 217 zaměstnanci.

Ve většině obcí suburbánního zázemí naopak dominují podniky, které zaměstnávají do 20 lidí. Ekonomicky silnou oblastí z hlediska pracovních příležitostí jsou jistě Opatovice nad Labem, kde se nachází elektrárna a v jejím areálu sídlí i další zaměstnavatelé. Většinu větších zaměstnavatelů tvoří velmi často zemědělská družstva či menší lokální podniky, kdy se jedná o počet mezi 50–80 zaměstnanými osobami. Mezi obce, ve kterých sídlí větší zaměstnavatelé, se dají počítat právě Opatovice nad Labem, kde se nacházejí hned dvě společnosti s více než 100 zaměstnanci, a to Elektrárny Opatovice (372 osob) a ISOPLUS-EOP (109 osob), dále se zde řadí společnost Unipap v Býšti, kde pracuje 190 lidí či Divec, kde sídlí společnost SV Metal s přibližně 200 zaměstnanci.

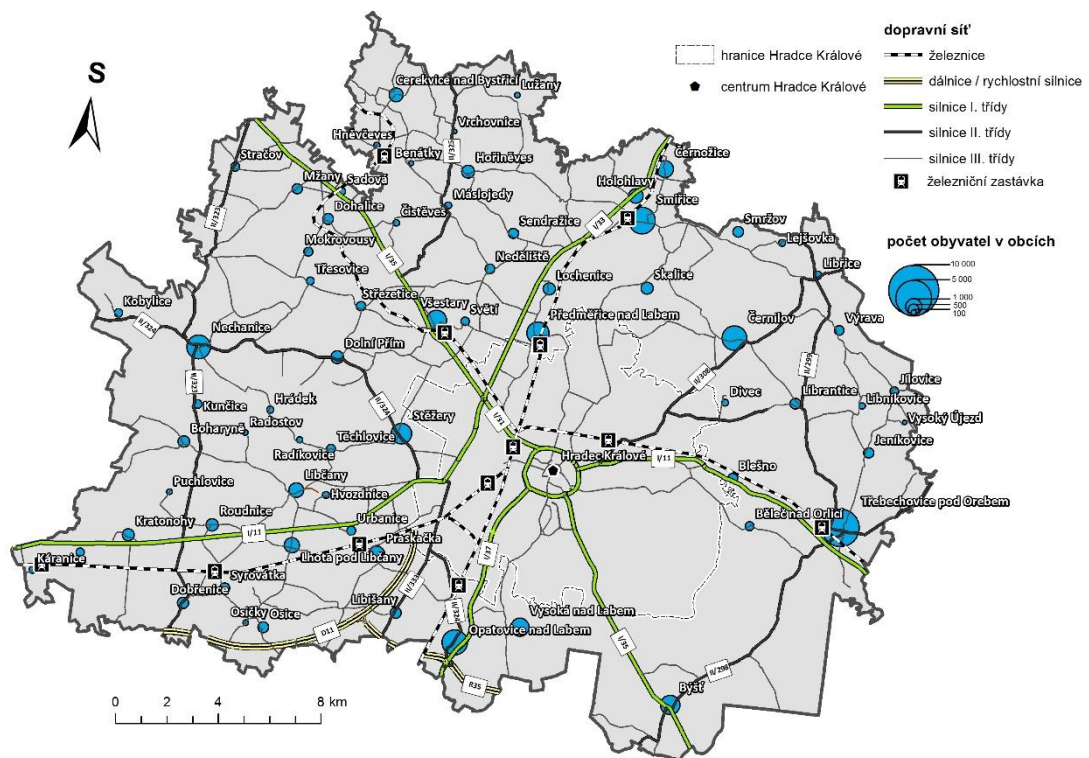


## 4. Dopravní poloha

Horizontální dopravní poloha, která byla analyzována pro obce suburbálního záměstí Hradce Králové, vyjadřuje postavení těchto obcí v rámci dopravní sítě. Nejdůležitější je v tomto případě hierarchická úroveň komunikací (silnice i železnice), která obcí prochází nebo v jejíž blízkosti se nachází, protože zvyšuje samotnou dopravní polohu dané obce (Marada, 2006).

### 4.1. Dopravní síť

Důležitým dopravním uzlem z hlediska silniční sítě zájmového území je pochopitelně město Hradec Králové, do kterého se sbíhají jak všechny silnice I. třídy, tak železnice. Dopravní síť je výrazně hustší na západní části zájmového území, kde se nachází většina klíčových komunikací včetně dálnice a rychlostní silnice. Východní část území už takovou hustotu dopravní sítě nemá, lze to však vysvětlit také tím, že se tímto směrem nenachází moc významnějších center.



**Obr. 4:** Vizualizace dopravní sítě v kombinaci s počtem obyvatel suburbálního záměstí Hradce Králové

**Zdroj:** Vlastní zpracování v programu ArcGIS 10 za použití vrstev ArcČR 500 a dat ČSÚ

#### 4.1.1. Silniční síť

Zcela výjimečné postavení v rámci silniční sítě má v tomto případě centrum zájmového území Hradec Králové, do kterého vstupují všechny silnice I. třídy, a také u jeho hranic končí dálnice D11, která pokračuje směrem na Prahu a významně ovlivňuje dopravní polohu obcí na jihozápadě zájmového území. Na jih od Hradce Králové je již zbudován krátký úsek rychlostní silnice č. 35, která bude mít zásadní vliv po svém dokončení, protože se stane důležitou severní spojnicí moravských metropolí Olomouce a Ostravy s hlavním městem a důležitou alternativou k přetížené dálnici D1. Dá se očekávat, že její význam v budoucnosti dramaticky poroste. Aktuální alternativou k této rychlostní silnici je v současnosti silnice I. třídy č. 35, která v současnosti doplňuje její roli a je spojnici s moravskou Olomoucí. Daná silnice spojuje Hradec Králové s důležitými regionálními centry Litomyšlí, Svitavami, Moravskou Třebovou a Mohelnicí, kde již navazuje další dostavěný úsek R35. Na severozápadě pak tato silnice pokračuje směrem na Jičín a na Turnov, odkud pokračuje opět jako R35 do Liberce.

Důležitou východní silnicí I. třídy je silnice č. 11, která vede až z východní hranice s Polskem v Českém Těšíně, přes Ostravu, Opavu, a poté velmi členitým terénem přes Bruntál, Šumperk a jednu z největších obcí zájmového území Třebechovice pod Orebem. Silnice dále víceméně kopíruje průběh dálnice D11 a končí v Poděbradech. Společně s dálnicí D11 a železniční tratí 020 tvoří důležitou dopravní páteř pro jihovýchod území.

Spojení s nejbližším krajským městem – Pardubicemi, zajišťuje silnice I/37, která má u Opatovic napojení na R35, a tím i D11 v podobě víceúrovňové křižovatky. Dále tato komunikace pokračuje přes Chrudim a Žďár nad Sázavou, poté se napojuje na dálnici D1. Spojení s Náchodem a polskou státní hranicí obstarává silnice I/33 na severovýchodě zájmového území.

Zcela specifická je potom silnice I/31, což je takzvaný Gočárův okruh, který plní podobnou funkci, jako silnice I/42 v Brně, a je tedy plnohodnotným městským okruhem, ze kterého poté vychází jednotlivé důležité komunikace. A právě i díky této komunikaci je Hradec Králové obcí s na české poměry výbornou dopravní infrastrukturou.

**Tab. 2:** Informace o komunikacích I. třídy zájmového území

Silnice	Odkud	Kam	Délka (km)	Délka v ZÚ (km)	Délka v ZÚ (%)
I/11	Český Těšín	Poděbrady	354	36	10
I/31	Hradec Králové	Hradec Králové	16	16	100
I/33	Hradec Králové	Náchod	41	13	32
I/35	Turnov	Mohelnice	280	27	10
I/37	Hradec Králové	Velká Bíteš	145	17	12

Zdroj: silniční vrstva ArcČR 500

#### 4.1.2. Železniční síť

Na rozdíl od sousedních Pardubic neprochází Hradcem Králové, ani jeho suburbánním zázemím železniční koridor, což výrazně snižuje úroveň jeho železniční dostupnosti. Železniční spojení s koridorem, a tím pádem i Pardubicemi nabízí trať č. 031, která končí na sever od Hradce Králové v Jaroměři a tvoří severojižní železniční osu s rychlíkovým provozem. Západovýchodní osu poté tvoří trať č. 020 z Velkého Oseku do Chocně, která, jak už bylo zmíněno výše, tvoří dopravní páteř jihozápadu území, ještě v kombinaci s dálnicí D11 a silnicí I/11.

Co se týká tratí nižších úrovní a tedy bez rychlíkového provozu, nacházejí se v zájmovém území celkem dvě. Trať č. 041, která vede z Hradce Králové směrem na Jičín a Turnov, a poté spojnice právě železniční tratě č. 041 s tratí 031 s rychlíkovým provozem mezi Hněvčevsí a Smiřicemi – trať č. 046. Železniční síť tedy nikterak hustá není a v porovnání se sítí silniční nemá v suburbánním území Hradce Králové tak zásadní význam.

#### 4.2. Dopravní poloha obcí

U všech obcí suburbánního zázemí Hradce Králové byla zjišťována horizontální dopravní poloha, což znamená poloha obcí v rámci dopravní sítě. Obce byly ohodnoceny podle dříve zmíněné metodiky a rozděleny do čtyř kategorií v rámci bodových zisků, a to do kategorií velmi dobrá dopravní poloha, dobrá dopravní poloha, špatná dopravní poloha a velmi špatná dopravní poloha (viz tab. 3).

**Tab. 3:** Počty obcí z hlediska dopravní polohy

Dopravní poloha	Počet bodů	Počet obcí
Velmi dobrá	10 a více	13
Dobrá	6 - 9	22
Špatná	3 - 5	19
Velmi špatná	0 - 2	14

Zdroj: vlastní výzkum

Hodnocení dopravní polohy jako velmi dobré dosahovaly povětšinou obce v blízkosti exitu dálnice nebo také ty, kterými procházejí silnice I. třídy. Často na toto hodnocení dosáhly také obce, u kterých došlo ke kombinaci různých faktorů, tedy např. blízkost exitu dálnice, železniční trati do 2 km či blízkost silnice I. třídy nebo minimálně II. třídy. Naopak nejhorších výsledků, tedy např. nulových bodových zisků dosáhly obce, které se nacházejí na dopravní periferii regionu, tzn. na silnicích nižší než II. třídy, a také ve větší vzdálenosti od železnice a silnic vyšší třídy. Takových obcí je v zájmovém území celých 14. Porovnání bodových zisků obcí s nejlepší dopravní polohou a obcí s nejhorší dopravní polohou nabízí tab. 4.

**Tab. 4:** Srovnání obcí s nejlepší a nejhorší dopravní polohou

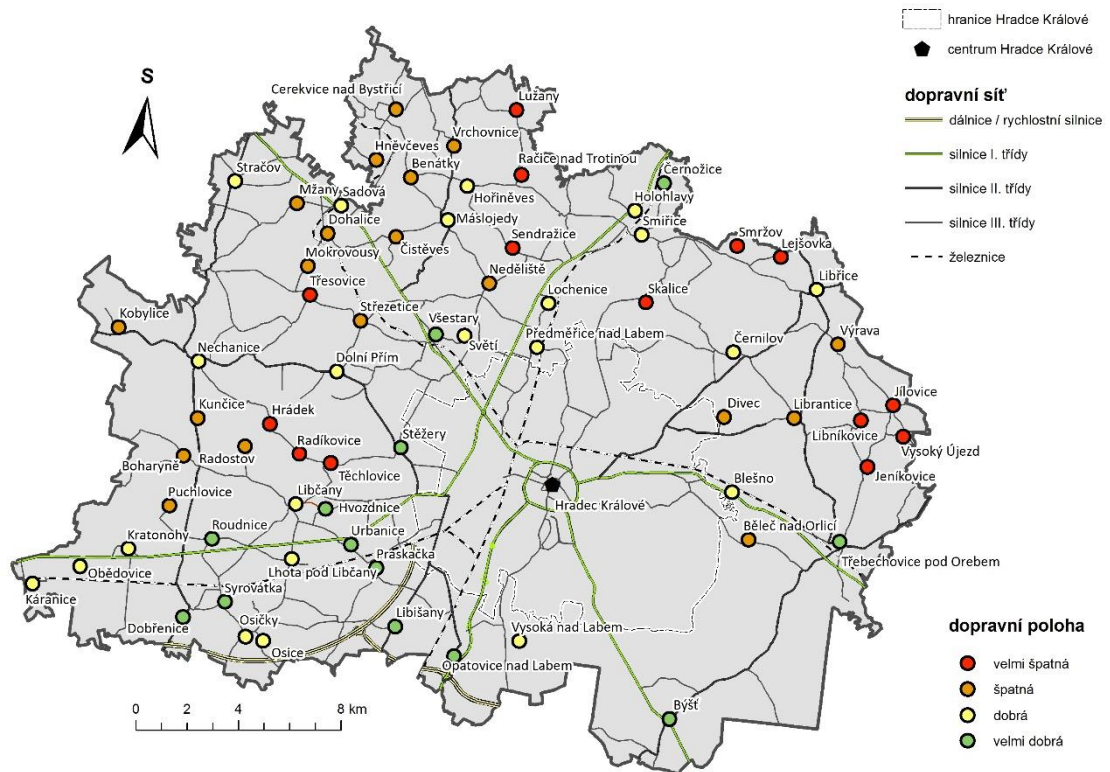
5 obcí s nejlepší dopravní polohou	Body
Opatovice nad Labem	20
Dobřenice	15
Praskačka	14
Urbanice	13
Libišany	12
5 obcí s nejhorší dopravní polohou	Body
Libníkovice	1
Vysoký Újezd	0
Hrádek	0
Lužany	0
Jílovice	0
Pro srovnání	Body
Praha	115
Hradec Králové	45
Olomouc	47

Zdroj: vlastní výzkum

Nejvyšších bodových zisků obecně dosahovaly obce v jihozápadní části území, které disponuje jednoznačně nejhustší dopravní sítí. Nachází se zde dálnice D11, na kterou se napojuje rychlostní silnice R35 a dále zde prochází silnice I. třídy č. 11 a 37. Dobrou dopravní polohu této

oblasti ještě zvyšují železniční tratě s rychlíkovým provozem č. 20 a 31. Na jihozápadě území se nachází hned 8 z 13 obcí, které spadají do kategorie s velmi dobrou dopravní polohou.

Jedna oblast s obecně špatnou dopravní polohou v zájmovém území vyloženě neexistuje, nejvíc se tomuto popisu blíží východní část, ale spíše se jedná o několik dílčí z dopravního hlediska periferních oblastí s málo rozvinutou silniční a železniční sítí.



**Obr. 5:** Hodnocení dopravní polohy obcí v suburbánním zázemí Hradce Králové

**Zdroj:** Vlastní zpracování v programu ArcGIS 10 za použití vrstev ArcČR 500

Jednoznačně nejvyššího bodového zisku (celých 20 bodů) dosáhla obec Opatovice nad Labem, která již administrativně spadá do Pardubického kraje. Její dopravní poloha je výrazně ovlivněna tím, že leží na železniční trati 020, která spojuje obě blízká krajská města a stejně tak těží z významného regionálního silničního uzlu tvořeného silnicí I/37, která taktéž spojuje Hradec Králové s Pardubicemi a v mimoúrovňové křižovatce se zde napojuje dálniční přivaděč k dálnici D11, který se po dostavbě rychlostní silnicí R35 stane její součástí. Navíc do pěti kilometrů od Opatovic nad Labem začíná také dálnice D11, která směřuje na Prahu. I další z pětice obcí s nejlepší dopravní polohou se nacházejí na jihozápadě území, tedy v blízkosti dálnice D11. Druhou nejlépe hodnocenou obcí jsou Dobřenice, které leží na silnici II/323 navíc v bezprostřední blízkosti exitu 76 na dálnici D11. Třetí a čtvrtou nejlepší dopravní polohou vykazují obce Praskačka

a Urbanice, z nichž první zmiňovaná leží nedaleko silnice I/11, v bezprostřední blízkosti železniční trati č. 020 a je také v blízké vzdálenosti dosavadního ukončení dálnice D11. Podobně je na tom i druhá zmíněná obec Urbanice.

I zbývající obce s velmi dobrou dopravní polohou, které se nenacházejí v jihozápadní oblasti suburbánního zázemí Hradce Králové, se nacházejí buďto na silnicích I. třídy a v blízkosti železnice, nebo na křižovatkách silnic I. a II. třídy. Mezi takové obce patří např. Třebechovice pod Orebem, které leží na křižovatce silnic II/299 a II/298, prochází jimi železnice s rychlíkovým provozem a navíc leží v bezprostřední blízkosti silnice I/11. Podobným případem je obec Býšť na jihovýchodě území, která leží na křižovatce silnic II/298 a I/35. Obec Všestary pak těží z blízkosti Hradce Králové, kterým prochází silnice I/33, navíc sama leží na silnici I/35 a železniční trati.

Naopak obce, které jsou z hlediska dopravní polohy periferií suburbánního území Hradce Králové se nacházejí v oblastech, kudy neprochází žádné silnice I. třídy. Oblasti podobného charakteru lze v zájmovém území identifikovat zhruba tři. První je na západě území v oblasti mezi silnicemi I/35 a I/11. Zde se nacházejí obce Těchlovice, Radíkovice a Hrádek, které leží na silnici třetí třídy a vzdálenost k nejbližší silnici II. třídy je vyšší, než 2 km. Území navíc není obsluhováno železnicí. Druhou periferní oblast lze identifikovat na severu zájmového území, mezi silnicemi I/35 a I/33, kde leží obce Lužany, Sendražice a Račice nad Trotinou. Třetí periferní oblastí jsou čtyři obce, které jsou spolu v těsném sousedství na západě území, a přitom jsou dostatečně vzdálené od silnice I/11. Jedná se o obce Vysoký Újezd, Jílovice, Libníkovice a Jeníkovice. Na severozápadním okraji zájmového území se poté nacházejí ještě dvě obce, kterým schází lepší napojení na silniční síť, a to Lejšovka a Smržov. Obcí, která je katastrálnímu území Hradce Králové nejbližší, a zároveň spadá do kategorie s velmi špatnou dopravní polohou, je obec Skalice. Žádná z obcí s velmi špatnou dopravní polohou nemá více než 1 000 obyvatel. Naopak obce větší než 1 000 obyvatel většinou disponují dobrou a velmi dobrou dopravní polohou.

Obce se špatnou dopravní polohou se většinou nachází v okolí silnic II. třídy a v blízkosti železnice, často však ve větší vzdálenosti od silnice II. třídy a žádná obec se špatnou dopravní polohou se nenachází ve vzdálenosti do pěti kilometrů od dálnice či rychlostní silnice – na rozdíl od obcí s dobrou dopravní polohou. Právě těch se v zájmovém území nachází nejvíce (32 % všech obcí), následovány právě obcemi se špatnou dopravní polohou (28 %). Obcí s velmi špatnou dopravní polohou je poté 21 % a s velmi dobrou dopravní polohou 19 %.

Pro srovnání byla stejnou metodikou spočítána a bodově ohodnocena dopravní poloha hlavního města Prahy, Olomouce a centra zájmového území Hradce Králové. Tato města byla ohodnocena 115, 47 a 45 body (viz tab. 4).

## 5. Dopravní obslužnost

Suburbánní zázemí města je formováno na základě vztahů zázemí s centrem, kterým je v tomto případě Hradec Králové. Jedná se o vztah dojížděky za zaměstnáním do centra. Zázemí města totiž často nedisponuje veškerou nutnou občanskou vybaveností nebo dostatkem příležitostí, zvláště v tomto konkrétním případě, kdy je zázemí zformováno z velmi malých obcí, které ve většině případů nemají ani 1 000 obyvatel. V tom případě se ale velmi výrazně zvyšují nároky na dopravní obslužnost těchto obcí a na jejich spojení s centrem pomocí veřejné hromadné dopravy, kterou využívají jak lidé při cestě za prací, tak děti při cestě za vzděláním, hlavně poté do středních škol, které se v takto malých obcích prakticky nevyskytují. Takto za zaměstnáním vyjíždí z každé obce vždy minimálně 50 % procent obyvatel (jak zní podmínka pro vymezení suburbánního zázemí zmíněná v metodologické části diplomové práce), ale ve velkém množství případů se jedná ještě o mnohem vyšší procento obyvatelstva, obzvláště v obcích s nízkou pracovní nabídkou a slabou občanskou vybaveností (zde se jedná většinou o nejmenší obce). Klíčová je tedy kvalita dopravní obslužnosti hlavně v případě četnosti spojů a jejich časové náročnosti (obzvláště v ranních hodinách a odpoledních hodinách při cestě do a z práce, případně školy), tak také kvalita dopravní sítě a možnosti rychlé časové dostupnosti individuální automobilovou dopravou.

### 5.1. Veřejná hromadná doprava

V zájmové oblasti operuje celkem 14 autobusových dopravců a jeden železniční, kterým jsou České dráhy. Naprosto dominantní postavení má co se autobusů týká společnost Arriva Východní Čechy, která obsluhuje přímými spoji 60 z 68 obcí suburbánního zázemí. Dalším dominantním dopravcem jsou České dráhy, které zajišťují veškerou železniční dopravu v území. Vlákem je poté obsluženo 18 obcí. Důležitou úlohu hraje také Dopravní podnik města Hradce Králové, jehož autobusy sice obsluhují pouze 6 obcí v zázemí Hradce Králové, ale četnost spojení je v těchto případech mnohonásobně vyšší než u klasické veřejné autobusové dopravy. Tyto obce se tak obecně mohou spolehnout na velmi dobré spojení s centrem.

### 5.1.1. Autobusová doprava

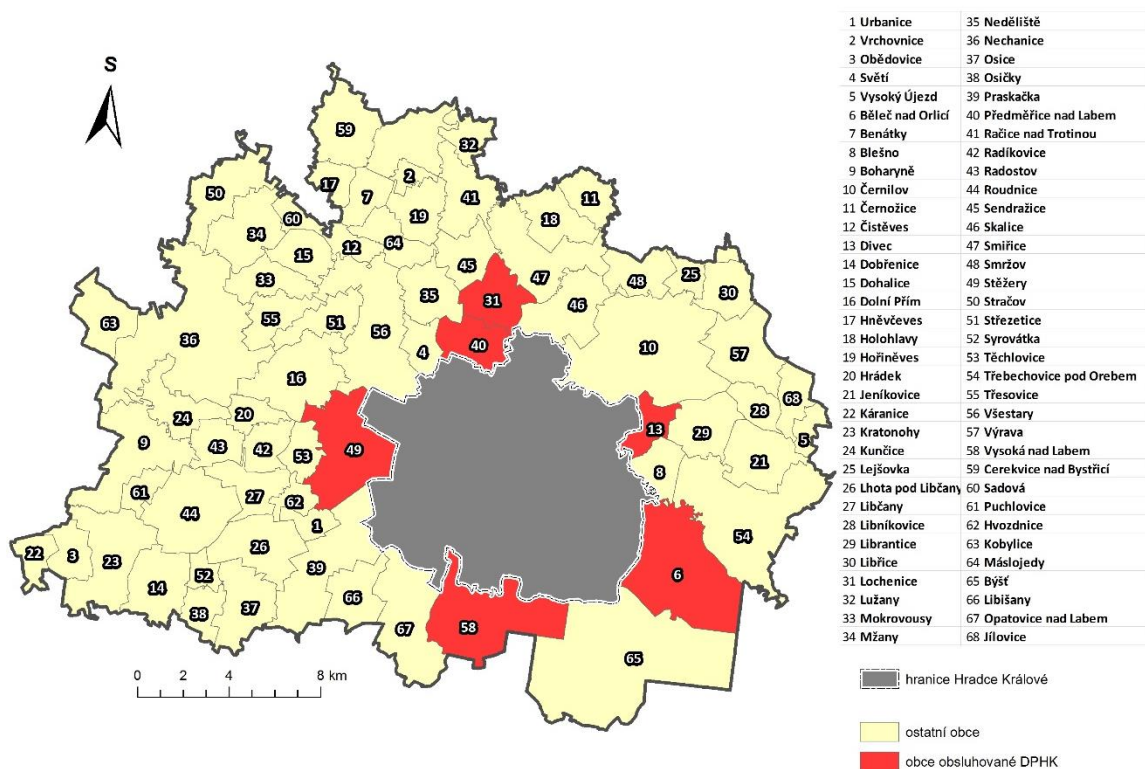
**Tab. 5:** Dopravci působící v suburbánním zázemí Hradce Králové

Dopravce	Obsloužené obce
Arriva východní čechy, a.s.	60
České dráhy, a.s.	18
AP Tour - dopravní spol. s.r.o.	14
ČSAD Ústí nad orlicí, a.s.	9
CDS s.r.o Náchod	8
Osnado spol. s.r.o.	7
BusLine a.s.	7
CAR - TOUR spol s.r.o.	7
Dopravní podnik města Hradec Králové, a.s.	6
KAD, spol s.r.o.	4
P-transport s.r.o.	2
Trutnovská autobusová doprava s.r.o.	1
FTL, a.s.	1
Zlatovánek spol. s.r.o.	1
František Pytlík - Bus Vysočina	1

*Zdroj: IDOS, 2014*

Autobusy, které zajišťují spojení s centrem vyjížděky, je v suburbánním zázemí Hradce Králové obsloužena většina z 68 obcí. Úplně bez přímého autobusového spojení s centrem zůstává pouze 7 obcí, kterými jsou Dobřenice, Dohalice, Hněvčeves, Černožice, Lužany, Račice nad Trotinou a Syrovátka. Autobusová doprava je důležitá hlavně z hlediska počtu spojů, problematická bývá většinou větší časová náročnost některých spojení. Mezi obce, které jsou obsluhovány královéhradeckou MHD, patří Běleč nad Orlicí, Divec, Lochenice, Předměřice nad Labem, Stěžery a Vysoká nad Labem, což jsou všechno obce, které se nacházejí v bezprostřední blízkosti Hradce Králové a plní většinou rezidenční funkcí, tím pádem je jejich napojení na síť MHD logické a zároveň není problematické (viz obr. 6).





Obr. 6: Obce suburbánního zázemí Hradce Králové obsluhované městskou hromadnou dopravou

Zdroj: Vlastní zpracování v programu ArcGIS 10 za použití vrstev ArcČR 500 a dat IDOS

Nejvýznamnějším autobusovým dopravcem je Arriva Východní Čechy. Na západě území obsluhuje přímými spoji 14 obcí společnost AP Tour, na východě území poté 9 a 8 obcí obsluhují společnosti ČSAD Ústí nad Orlicí a CDS z Náchoda (opět myšleno přímými spoji s centrem vyjížděky).

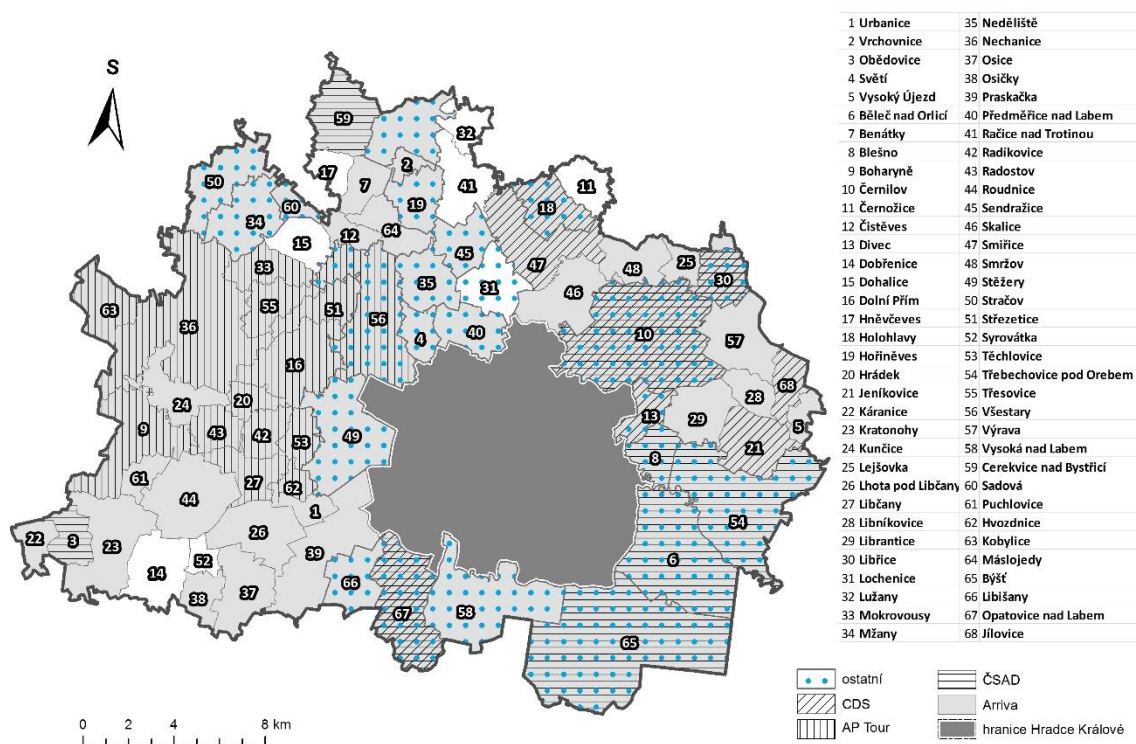
### **Arriva Východní Čechy**

Jedná se o akciovou společnost, která operuje v Královéhradeckém, Pardubickém, Středočeském kraji a kraji Vysočina. Vznikla v roce 1949 ještě pod hlavičkou ČSAD, v roce 2006 se vlastníkem stala Veolia Transport ČR. Společnost zařizuje jak městskou hromadnou dopravu, tak veřejnou linkovou dopravu, ale také spravuje autobusová nádraží v Kutné Hoře a Čáslavi (Arriva Východní Čechy, 2014).

### **Dopravní podnik města Hradce Králové**

Společnost, která zajišťuje městskou hromadnou dopravu v Hradci Králové a také několika přilehlých obcích, zahájila svou činnost v roce 1928 pod názvem Autodráhy města Hradce Králové. Současná společnost poté vznikla roku 1997 a jeho vlastníkem je samotné město Hradec

Králové. Společnost provozuje jak autobusové, tak trolejbusové linky. Společnost byla také investorem nového autobusového terminálu hromadné dopravy v Hradci Králové (Dopravní podnik města Hradce Králové, 2011).



**Obr. 7:** Oblast působnosti dopravců obsluhující obce v suburbánním zázemí Hradce Králové

**Zdroj:** Vlastní zpracování v programu ArcGIS 10 za použití vrstev ArcČR 500 a dat IDOS

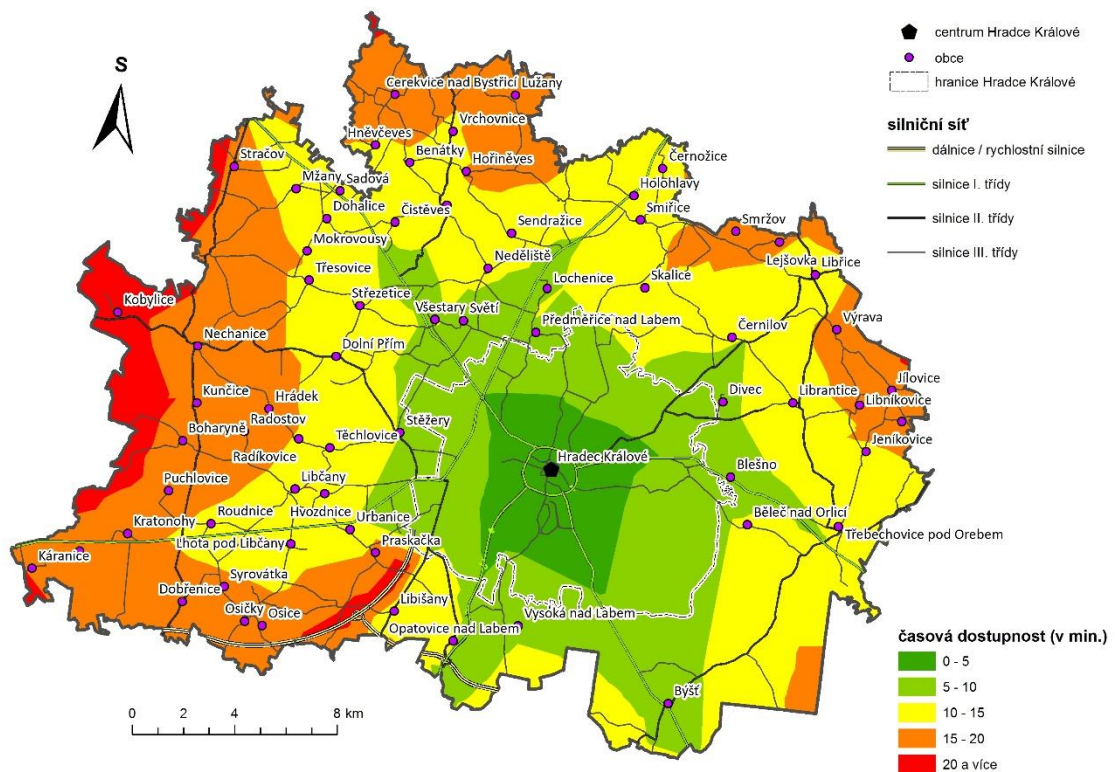
### 5.1.2. Železniční doprava

Železniční doprava se v suburbánním zázemí Hradce Králové týká podstatně menšího počtu obcí, protože železnice prochází pouze 18 z nich. Ačkoliv se v zájmovém území nenachází železniční koridor (nejbližší je až v Pardubicích), přesto se jedná o nejrychlejší a nejkapacitnější způsob veřejné dopravy výrazně zlepšující dopravní obslužnost obcí, kterých se týká. Železniční tratě se v Hradci Králové stýkají celkově čtyři a rozbíhají se odtud poměrně rovnoměrně do celého zájmového území, tím pádem nejsou vzdálenosti všech obcí od železnice nikterak velké a železniční doprava je v suburbánním zázemí Hradce Králové poměrně dostupná. Veškeré vlakové spoje zajišťuje společnost České dráhy. Některé z tratí v území jsou obsluhovány rychlíkovou dopravou. Naprosto zásadní míru důležitosti má například trať 031, která spojuje Hradec Králové s Pardubicemi a tedy i s koridorem ve směru na Prahu. Tato trať je obsluhována

moderními regionálními jednotkami Regio Panter, zároveň zde však jezdí také rychlíky, které zvládají úsek až o třetinu času rychleji. Rychlíkový provoz probíhá ještě na trati směrem na Jaroměř na severu území, tratě 020 směrem na Chlumec nad Cidlinou a v druhém směru také na Třebechovice pod Orebem, které se nacházejí na východě území. Jedinou oblastí, která je bez možnosti rychlíkové dopravy, je severozápad území ve směru na Jičín. Toto území je obsluhováno pouze osobními a spěšnými vlaky.

### 5.1.3. Časová dostupnost individuální automobilovou dopravou

Doprava do centra automobilem samozřejmě nejvíce závisí na dopravní poloze obcí v rámci silniční sítě, která je nejrozvinutější na jihozápadě území, kde se nachází jak dálnice D11, tak silnice I/11. Obecně lze konstatovat, že z většiny obcí suburbánního zázemí je při plynulém provozu možno dosáhnout centra města do 20 minut, což je samozřejmě výrazně rychlejší, než autobusová doprava. Více než 20 minut poté zabere doprava z nejzápadnější obce celého území – Kobylic. Nejlépe jsou na tom z hlediska časové dostupnosti pochopitelně obce v bezprostředním zázemí města, nebo ty, které se nacházejí na jedné z pěti komunikací první třídy jako např. Býšť, Opatovice nad Labem či Věstary.



**Obr. 8:** Časová dostupnost centra Hradce Králové individuální automobilovou dopravou

**Zdroj:** Vlastní zpracování v programu ArcGIS 10 za použití vrstev ArcČR 500

## 5.2. Integrované dopravní systémy

Integrovaný dopravní systém (zkráceně IDS) lze chápat jako propojení všech druhů městské a příměstské dopravy, přičemž se vychází z předpokladu zachování jednotného jízdního tarifu a co nejvyšší provázanosti spojů a koordinace jízdních řádů (Jareš, 2007). Z integrovaného dopravního systému pochopitelně nejvíce těží samotný cestující, který se nemusí složitě domáhat informací z různorodých zdrojů a složitě si sestavovat plány své cesty, aby měla logickou návaznost a zabrala co nejmenší množství času. Tento problém za cestujícího řeší právě integrované dopravní systémy a v rámci regionální dopravy tudíž tvoří velice důležitý element. V rámci suburbánního zázemí Hradce Králové lze identifikovat dva integrované dopravní systémy, jejichž služeb mohou cestující využít.

### 5.2.1. IDS VYDIS

Jedná se o integrovaný dopravní systém, který působí na území Pardubického a Královéhradeckého kraje a jsou do něj zahrnuty městské hromadné dopravy obou měst v kombinaci s železniční dopravou na některých příměstských tratích (z čehož vyplývá také zkratka VYDIS – Východočeský dopravní integrovaný systém). Systém je rozdělen do tří zón, kdy do první tarifní zóny spadá královéhradecká MHD, do druhé MHD Pardubic a v té třetí jsou právě některé vybrané tratě železničního dopravce České Dráhy. Velkou výhodou je, že stačí jeden cestovní doklad pro využití jak železniční dopravy na vybraných tratích, tak právě pro využití městské hromadné dopravy ve zmíněných městech (České dráhy, 2009).

### 5.2.2. IDS IREDO

V tomto případě se jedná o mnohem rozsáhlejší integrovaný systém, do kterého spadá také velké množství linek obsluhující obce v suburbánním zázemí Hradce Králové. Tento integrovaný dopravní systém sdružuje regionální dopravce linkové autobusové dopravy a regionální železniční dopravy na celém území Královéhradeckého a Pardubického kraje a i v některých dalších přilehlých oblastech. Do integrovaného dopravního systému jsou zapojeny také jednotlivé traťové úseky železničního dopravce České dráhy. (viz přílohy). I v tomto případě lze zakoupit dlouhodobější jízdenku, která platí v celém integrovaném dopravním systému a od 1.9.2013 lze využívat také bezkontaktních čipových karet IREDO, které slouží jako nosič jízdních dokladů a elektronická peněženka (České dráhy, 2009).

## 6. Analýza dopravní obslužnosti

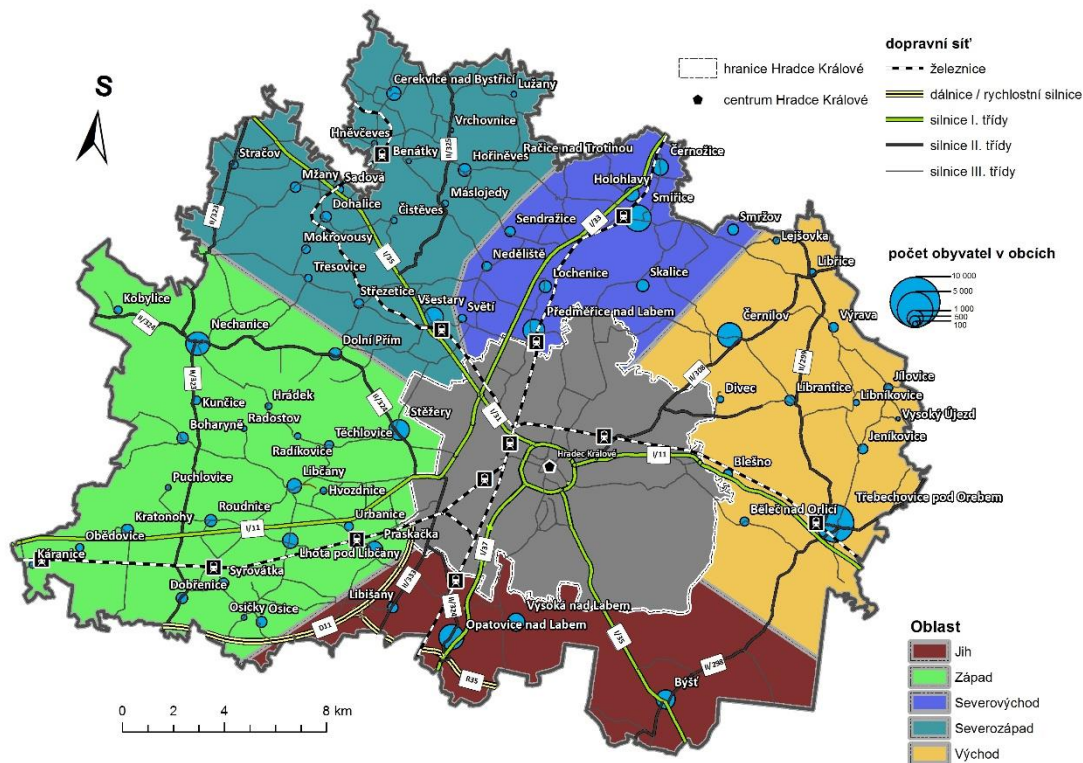
Pro účel analýzy dopravní obslužnosti bylo celé zkoumané území rozděleno do pěti dílčích částí pojmenovaných z praktického hlediska podle jejich orientace k světovým stranám, a to na základě obslužnosti linkami veřejné autobusové dopravy při respektování železniční sítě. Což v praxi znamená, že linky obsluhující obce v dílčí části primárně a téměř výhradně obsluhují jen tyto obce a až na malé výjimky nezasahují do oblastí dalších. Výjimkami jsou pouze obce Nechanice, nacházející se v oblasti Západ, který jsou výchozí obcí jedné z linek oblasti Severozápad a stejně tak obec Hořiněves, která je v jednom případě výchozí stanicí pro jednu z linek oblasti Severovýchod. Zcela specifickou oblastí je poté oblast Jih, kde se nacházejí převážně obce Pardubického kraje, kdy je každá z obcí obsluhována zcela separátně od těch ostatních, ale taktéž zcela separátně od všech ostatních oblastí, proto byly pouze z geografického hlediska seskupeny do jedné oblasti. Navržené rozdělení respektuje i železniční síť, tím pádem do každé oblasti zapadá jedna z pěti železnic v území, stejně je to i se silnicemi první třídy, zde se však nejednalo o zamýšlený prvek rozmístění. Jak už bylo zmíněno, hlavní roli hrály autobusové spoje veřejné hromadné dopravy. Stejně tak rozmístění neovlivňoval počet obcí, počet obyvatel v nich, či hustota zalidnění. Proto jsou jednotlivé části v těchto ohledech naprosto odlišné.

**Tab. 6:** Rozdělení obcí suburbánního zázemí Hradce Králové do jednotlivých oblastí

Západ	Jih	Východ	SZ	SV
Kobylice	Libišany	Divec	Stračov	Sendražice
Nechanice	Opatovice nad Labem	Černilov	Mžany	Neděliště
Dolní Přím	Vysoká nad Labem	Blešno	Sadová	Světí
Stěžery	Býšť	Běleč nad Orlicí	Dohalice	Černožice
Kunčice		Třebechovice pod Orebem	Mokrovousy	Holohlavy
Boharyně		Jeníkovice	Třesovice	Smiřice
Radostov		Vysoký Újezd	Střezetice	Smržov
Hrádek		Jílovice	Všestary	Skalice
Radíkovice		Libníkovice	Čistěves	Lochenice
Těchlovice		Librantice	Benátky	Předměřice nad Labem
Libčany		Výrava	Hněvčeves	
Hvozdnice		Libřice	Cerekvice nad Bystřicí	
Puchlovice		Lejšovka	Máslojedy	
Roudnice			Vrchovnice	
Kratonohy			Lužany	
Obědovice			Račice nad Trotinou	
Káranice			Hoříněves	
Lhota pod Libčany				
Praskačka				
Urbanice				
Osičky				
Osice				
Dobřenice				
Syrovátka				

Zdroj: IDOS, 2014

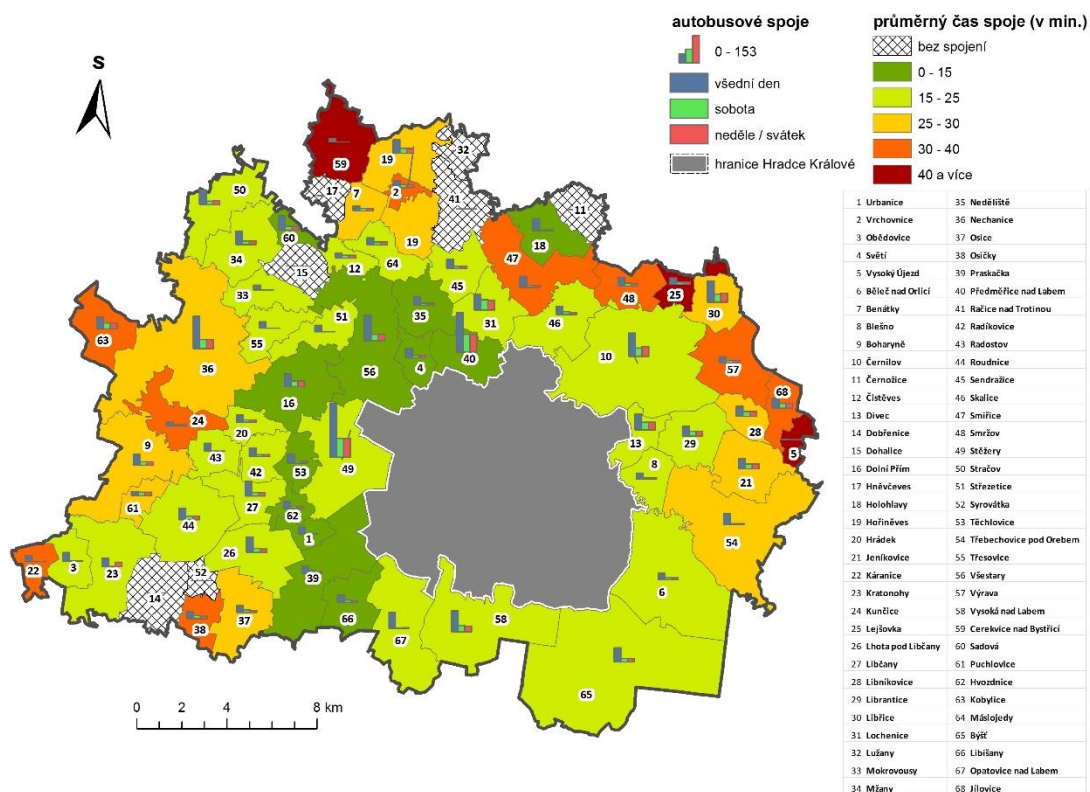
U všech obcí byla zanalyzována dopravní obslužnost autobusovou i železniční dopravou. Vždy byl brán ohled na vztah zázemí a jádro, kterým je Hradec Králové. Zanalyzován byl počet spojů jak v referenční všední den, tak také v soboty, neděle a svátky. V potaz byl samozřejmě brán také tok osob, a to jak ze zázemí do jádra, tak opačným směrem. Součástí analýzy bude také snaha zachytit případné extrémny, tedy obce s nadhodnocenou či naopak podhodnocenou dopravní obslužností.



**Obr. 9:** Rozdělení suburbálního zázemí Hradce Králové na oblasti podle obslužnosti veřejnou hromadnou dopravou

**Zdroj:** Vlastní zpracování v programu ArcGIS 10 za použití vrstev ArcČR 500 a dat IDOS

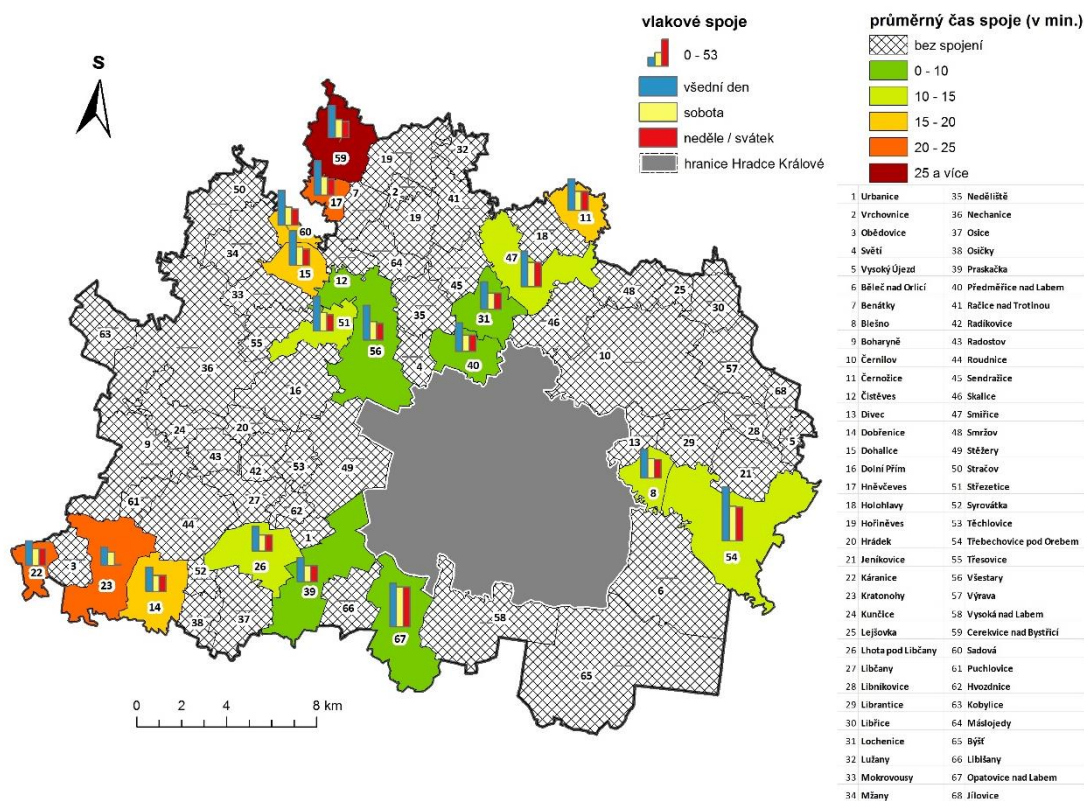
V souvislosti s autobusovými spoji je třeba zmínit hned několik důležitých faktů. Z celkového počtu 68 obcí, které formují suburbální zázemí Hradce Králové, hned v sedmi z nich není dostupné přímé autobusové spoje s centrem vyjíždky ve všední den, v neděli a o svátcích dokonce v patnácti obcích. Což znamená, že v období neděl a svátků je téměř čtvrtina oblasti bez přímého autobusového spojení. Obecně se dá tvrdit, že největší obousměrnou četnost spojů lze identifikovat v obcích s vyšším počtem obyvatel, nebo v těch obcích, do kterých spadá působnost městské hromadné dopravy Hradce Králové. U některých větších obcí, které leží na železnici, je počet autobusových spojů snížen právě ve prospěch těch vlakových. Typickým příkladem je největší obec v zázemí – Třebechovice pod Orebem nebo také Opatovice nad Labem. Nejrychlejší spojení autobusovou dopravou pak mají většinou obce na severozápadě území, které jsou vybaveny hustší dopravní sítí. (viz obr. 10 a obr. 11, další mapy k tématu jsou obsaženy v přílohách).



*Obr. 10: Průměrná časová dostupnost Hradce Králové veřejnou autobusovou dopravou  
Zdroj: Vlastní zpracování v programu ArcGIS 10 za použití vrstev ArcČR 500 a dat IDOS*

V případě železniční dopravy je obsluhováno 18 z 68 obcí, a to jak ve všední dny, tak o sobotách, nedělích i svátcích. Počet přímých spojení je zde ve většině případů poměrně podobný, vybočují opět pouze větší obce, a to například právě Třebechovice pod Orebem a Opatovice nad Labem, kde je výrazně vyšší počet železničních než autobusových spojů. Vlakové spojení je obecně mnohem rychlejší než to autobusové, což platí i v tomto případě. Většina vlakových spojů je v suburbánním zázemí Hradce Králové až o polovinu rychlejších než spojů autobusových.





Obr. 11: Průměrná časová dostupnost Hradce Králové železniční dopravou

Zdroj: Vlastní zpracování v programu ArcGIS 10 za použití vrstev ArcČR 500 a dat IDOS

## 6.1. Oblast Západ suburbánního zázemí Hradce Králové

Západní oblast suburbánního zázemí by se z hlediska dopravní polohy dala rozdělit na dvě části. Jihozápadní část je oblast s vůbec nejhustší dopravní sítí s komunikacemi nejvyšší úrovně v rámci celého suburbánního zázemí, jelikož se zde nachází jak silnice I/11, tak železnice a navíc i dálnice D11. Obce v této oblasti jsou tedy většinou obcemi s dobrou a velmi dobrou dopravní polohou, čemuž také ve většině případů odpovídá i dopravní obslužnost. Naopak mezi jižní a severní částí území lze identifikovat periferní oblast hlavně z hlediska polohy v rámci dopravní sítě. Jedná se o oblast v okolí obcí Hrádek, Radkovic, Těchlovice. Na severu území se pak nacházejí obce s buď dobrou nebo špatnou dopravní polohou.

Největšími obcemi v území jsou Nechanice (2 276 obyvatel) a Stěžery (1 785 obyvatel), na které jsou tím pádem největší nároky z hlediska dopravní obslužnosti. Celkový počet obyvatel žijících v této oblasti je 13 404, ze kterých 2 178 dojíždí denně do školy nebo zaměstnání do Hradce Králové, což znamená přibližně 16 % z celkové populace oblasti Západ.

Prakticky celá oblast je z hlediska přímého spojení s Hradcem Králové obsluhována dvěma hlavními autobusovými dopravci, a to Arrivou Východní Čechy, která má dominantní postavení v rámci celého suburbánního zázemí Hradce Králové, a poté ještě společností AP Tour, hlavně v severní části oblasti Západ.

Rovnou dvě obce v území nejsou spojeny s Hradcem Králové přímým autobusovým spojením. Jedná se o obce Dobřenice a Syrovátka. Z obou obcí denně vyjíždí na poměry oblasti poměrně vysoké množství osob (81 respektive 68). Obec Dobřenice je však napojena na železnici, kde každý všední den projede 24 spojů (12 každým směrem) v rozmezí od 5:06 – 21:06 hodin (ve směru na Hradec Králové), ve špičce v hodinových intervalech. O víkendu a o svátcích se počet spojů snižuje na osm v každém směru. Ačkoliv je obec Syrovátka navzdory své velmi dobré dopravní poloze formálně naprosto bez napojení na veřejnou hromadnou dopravu, při bližším pohledu toto tvrzení neplatí. Obce Dobřenice a Syrovátka jsou od sebe vzdáleny v rámci stovek metrů a jsou tedy bezproblémově vzájemně dostupné pěšky. Navíc dobřenická železniční stanice sice katastrálně spadá na území obce Dobřenice, ale fakticky leží v zástavbě obce Syrovátka, tím pádem mají občané této obce nádraží paradoxně blíže než občané Dobřenic. Formálně je tedy v horší pozici obec Syrovátka, fakticky však Dobřenice. Spojení do Hradce Králové je v případě spěšného vlaku možné do 15 minut, osobním vlakem pak do 20 minut.

Železniční spojení s Hradcem Králové mají kromě zmiňovaných Dobřenic také obce Káranice, Kratonohy, Lhota pod Libčany a Praskačka. U všech těchto obcí s výjimkou Lhoty pod Libčany lze sledovat obdobný trend, který byl zmíněn výše – a to méně autobusových spojení na úkor vlakových. Právě Lhota pod Libčany patří k větším obcím v oblasti s 913 obyvateli, ze kterých celých 22 % (199 obyvatel) vyjíždí do práce či do školy právě do Hradce Králové. Jak již bylo zmíněno výše, obec je obsluhována jak vlakovými, tak autobusovými spoji. Ve všední den je autobusových spojů celkem 44 (22 v každém směru), což znamená průměrně skoro spoj na hodinu. Průměrný čas jednoho spojení vychází na 22 minut. O víkendu a o svátcích je spojů o něco méně. V soboty je jich 12 a o nedělích a svátcích jen 10 denně. Vlaková spojení jsou opět rychlejší, i přesto, že zde nevede trať s rychlíkovým provozem. Průměrně vyjde cesta vlakem z Lhoty pod Libčany do Hradce Králové na 14 minut. Denně je vypravěno oběma směry celkem 24 spojů, přes víkend a svátky pak 16.

Další na poměry oblasti velkou obcí je Praskačka s 1007 obyvateli, z nichž 220 denně vyjíždí do Hradce Králové, je to tedy podobný poměr jako v případě Lhoty pod Libčany. Vlaková obslužnost je s Lhotou pod Libčany identická, pouze průměrný čas jízdy jednoho spoje je vzhledem k větší blízkosti obce k Hradci Králové nižší – a to 8 minut. Vzhledem k velikosti obce a

počtu vyjíždějících osob je překvapivá slabší autobusová obslužnost, kterou reprezentuje v obou směrech pouhých 20 spojů ve všední dny, 8 spojů denně během sobot a 6 během nedělí a svátků, což znamená pouhé tři spoje každým směrem. Cesta autobusem trvá průměrně 15 minut, což je jeden z nižších časů v rámci zájmového území, stále se však jedná o téměř dvojnásobný čas vzhledem k vlakové dopravě. Ve všední dny vyjíždí první autobus v 5:05 hodin z Praskačky do Hradce Králové, poslední pak 19:27. Opačným směrem je časové rozpětí téměř shodné. Horší je situace v neděli a o svátcích, kdy první spoj vyjíždí 12:27 a poslední 19:27. O víkendech jsou tedy obyvatelé Praskačky výrazně více odkázáni na využití vlakové dopravy.

Malá obec Káranice (201 obyvatel) je zároveň jak nejzápadnější obcí oblasti, tak zároveň obcí centru Hradce Králové nejvzdálenější (24 km po silnici). Přesto jsou vazby na Hradec Králové poměrně silné (19 % všech obyvatel denně vyjíždí do Hradce Králové a 67 % všech vyjíždějících pracujících), což je dáno primárně absencí výraznějšího centra na západ od Hradce Králové. Díky své dopravní poloze je dostupnost Hradce Králové pro občany Káranic relativně snadná jak autem, tak vlakem, kde opět platí stejný počet spojů jako pro ostatní obce na trati. Jen průměrný čas je vzhledem k vzdálenosti výrazně vyšší, a to 24 minut. Díky této vlakové obslužnosti nevzniká o víkendech a svátcích problém, který by mohla způsobit úplná absence autobusové dopravy. Káranice jsou autobusem obsluhovány pouze ve všední dny, a to celkově 17 spoji (9 směrem na Hradec a 8 zpátky). Vzhledem k velikosti obce a dostupnosti železniční dopravy jde v porovnání s jinými obcemi o stále vysoký počet spojů. Cesta autobusem zabere průměrně 33 minut, což je v rámci celého suburbánního zázemí Hradce Králové jedna z těch vyšších hodnot. První spoj směrem na Hradec Králové vyjíždí už ve 4:41 ráno, poslední v 19:04.

Poslední z obcí, která má k dispozici železniční trať, je obec Kratonohy se 605 obyvateli (112 denně vyjíždí do Hradce Králové). Bariérou pro použití železniční dopravy v tomto případě může být vzdálenost železniční zastávky, která se nachází přibližně kilometr jižně od intravilánu obce. I tato obec je o víkendech a o svátcích prakticky naprosto odkázaná na železniční dopravu (13 spojů při sečtení obou směrů v sobotu i neděli), protože do Hradce Králové vyjíždí v sobotu jediný autobus a opačným směrem se vrací až v neděli. Během všedního dne obsluhuje obec Kratonohy celkově 18 vlakových spojů v rozmezí 5:02 – 20:59, v tomto případě se jedná vždy jen o osobní vlaky při průměrném přepravní době 21 minut. Autobusová obslužnost během všedního dne je vzhledem k velikosti obce poměrně častá, spojení Kratonohy – Hradec Králové zajišťuje celkem 25 spojů (12 tam, 13 zpět) při průměrném čase na jeden spoj 24 minut, což je čas, který se velmi blíží rychlosti vlaku.

Obec Obědovice (266 obyvatel), která se nachází na západ od výše popisované obce Kratonohy, je další obcí s poměrně silnou vazbou na Hradec Králové. Za prací zde dojíždí 64 % všech vyjíždějících zaměstnanců a celková denní vyjížďka je 56 osob. Spojení s Hradcem Králové zajišťuje 24 autobusových spojů (při součtu obou směrů) ve všedních dnech, kterým trvá dojezd do cíle průměrně 24 minut, a opět operují ve všech časech špičky. Problémem zůstává víkendové spojení, protože je obec obsluhována stejným autobusovým spojem, jako Kratonohy, což znamená, že v sobotu vyjíždí jeden autobus z Obědovic do Hradce Králové s žádným v opačném směru. V neděli pak zůstává obec naprosto bez autobusové obslužnosti, což lze částečně vysvětlit velikostí obce a jakoukoliv absencí dalších kulturních nebo ekonomických zařízení. Dále lze poukázat také na víkendové železniční spojení, které nabízí blízká obec Kratonohy a je zhruba v kilometrové vzdálenosti od Obědovic.

Poměrně typickým příkladem průměrné obce této oblasti je obec Roudnice. Je to obec s dobrou dopravní polohou, nachází se v blízkosti křižovatky silnice I/11 se silnicí II/232 a s počtem obyvatel 627 se řadí mezi středně velké obce oblasti. I z hlediska autobusové obslužnosti se jedná o průměrnou obec. Ve všední dny je obsluhována 33 spoji (součet obou směrů) autobusové linky, která propojuje Nechanice se Stěžery a Hradcem Králové. Fakt, že tato linka obsluhuje poměrně velkou část oblasti Západ, se také podepisuje na průměrném času 24 minut. O víkendech a svátcích je celkový počet spojení redukován na 10. Prakticky stejně je možné charakterizovat obec Boharyně, která se nachází na stejné lince, odpovídá jí i počet spojů a velikostí a vazbami na Hradec Králové, kdy poměr denně vyjíždějících není tak markantní jako v případě menších obcí. Ve velmi podobné situaci je i obec Kobylice na západě území, která je sice s 248 obyvatel menší obcí, ale těží hlavně ze své dobré dopravní polohy na silnici II/324 a také ze sousedské pozice Nechanic, kudy prochází linka spojující Nový Bydžov s Nechanicemi, Stěžery a Hradcem Králové. Počet víkendových spojení je zde 16 a průměrný čas dojezdu autobusem do Hradce Králové je 33 minut. Při přepočtu celkového počtu spojení v poměru celkový denní tok obyvatel z Hradce Králové do Kobylic a naopak (dále jen adekvátnost obslužnosti)<sup>1</sup> by bylo možné tvrdit, že dopravní obslužnost této obce je i vzhledem k její velikosti nadhodnocená (1,18 spoje na 1 vyjíždějícího/dojíždějícího obyvatele). Na stejné lince leží také obec Dolní Přím, která je také velmi podobná všemi charakteristikami Roudnici a Boharyně. V jejím případě je však dopravní obslužnost lepší, protože je během všedních dnů obsluhována

---

<sup>1</sup> Toto srovnání vyjadřuje dostupný počet spojů na každého vyjíždějícího či dojíždějícího obyvatele (ve směru Hradec Králové – zázemí a opačně) za předpokladu, že by se každý vyjíždějící či dojíždějící obyvatele rozhodl využít veřejné hromadné dopravy (autobusové i železniční). Mnohem přesnější vyjádření v podobě závislosti na počtu přepravovaných osob veřejnou hromadnou dopravou vzhledem k nemožnosti získání relevantních dat není možné.

36 spojí a o víkendech 16. Tím, že leží přímo na silnici II/324 a v blízkosti Hradce Králové, je průměrný čas spojení pouhých 14 minut.

Další dvojicí obcí, které jsou obsluhovány prakticky stejně, jsou obce na jižní periférii území. Jedná se o Osice a Osičky. Obě obce jsou, co se přímého spojení týče, obsluhovány stejnou autobusovou linkou vedoucí z Lázní Bohdaneč přes Praskačku do Hradce Králové. Proto je zcela shodný i počet spojů, kterých je ve všední dny 20 a o v soboty 8 a o nedělích a svátcích 6. Obě obce spolu sousedí v bezprostřední blízkosti a jsou tak vlastně následujícími zastávkami. Větší je obec Osice s 481 obyvateli. Osičky pak mají pouhých 141 a v případě dopravní obslužnosti veřejnou autobusovou dopravou těžší hlavně ze své polohy v blízkosti Osic a to je hlavní důvod nadhodnocení dopravní obslužnosti v této obci. Průměrný čas jednoho autobusového spoje činí 29 minut v případě Osic, 30 minut poté v případě Osiček.

V oblasti západ se nachází hned několik obcí, které mají méně než 200 obyvatel. Jednou z nich jsou i Puchlovice, které jsou vzhledem ke své velikosti poměrně hodně obsluhovány autobusovou dopravou, a to díky tomu, že leží v blízkosti silnice II/323, což umožňuje jejich napojení na autobusovou linku vedoucí z Nechanic přes Roudnice, Libčany, Těchlovice, Stěžery až do Hradce Králové. Nároky na dopravní obslužnost nejsou vzhledem k velikosti obce příliš velké (celkový denní tok 11 osob), a to i přesto, že vazba Puchlovic na Hradec Králové patří vůbec k nejvyšším z celého suburbánního zázemí (78 % všech vyjíždějících za práci míří právě do Hradce Králové, údaj však zkresluje výše zmíněná velikost toku). Obec je obsluhována pravidelně pěti spoji ve směru na Hradec Králové denně a stejným počtem v opačném směru při průměrné době jedné cesty 30 minut. Ve všední dny je zpáteční počet spojů navýšen na 7. Spoje jsou opět navrženy tak, aby ve všední den přijížděly do Hradce Králové mezi pátou a osmou hodinou ránní, zpátky se pak vrací zhruba v dvouhodinových intervalech.

Jednou z největších obcí oblasti Západ jsou Libčany, které však na rozdíl od Lhoty pod Libčany, která se nachází na opačné straně silnice I/11, nejsou napojeny na železniční síť. Libčany jsou vzhledem ke své poloze obcí, která má s Hradcem Králové značně intenzivní vazby a vzhledem k její velikosti jsou tedy nároky na dopravní obslužnost hlavně ve všední pracovní dny poměrně značné (143 vyjíždějících, 26 dojíždějících). Směrem do Hradce Králové vyjíždí každý den 18 spojů od 4:53 do 18:48, a z toho hned sedm spojů vyjíždí v krátkých intervalech do osmé hodiny ránní. V opačném směru poté spojuje Hradec Králové s Libčany 23 spojů. O víkendech a svátcích je počet spojů zredukován na deset v každém směru, což je i tak v porovnání s ostatními obcemi nadstandardní údaj. Libčany spadají do výše zmíněné linky z Nechanic, ale jsou také napojeny na linku z Chlumce nad Cidlinou a také na linku z Nového Bydžova společnosti AP Tour,

kteřá obsluhuje i blízkou malou obec Hvozdnice. Časy spojů se liší hlavně v závislosti na lince, ale průměrná přepravní doba jednoho spoje je 17 minut.

Právě výše zmiňovaná obec Hvozdnice (208 obyvatel) je hodně závislá na sousedních Libčanech. Nejen, že je to obec, kam vyjíždí velké procento žáků do školy, ale také jde právě o napojení na linku z Chlumce nad Cidlinou, což rozšiřuje další možnosti dopravy do Hradce Králové, krom přímých linek, kterých je v tomto případě 10 v každém směru. O víkendech a svátcích je počet spojů zredukován na tři v každém směru.

Na stejné lince je ještě také malá obec Radostov, která se se svými 134 obyvateli řadí mezi pět nejmenších obcí v suburbánním zázemí. Přes všední dny zde celkově v obou směrech zastavuje 22 spojů a průměrně je možné se dostat do Hradce Králové za 21 minut. O víkendech však obec zůstává bez spojení, a to i bez alternativy nepřímého spoje. Jedinou možností je tedy pro obyvatele Radostova automobilová doprava, nebo pěší chůze do několika okolních obcí, které se nachází v radiu přibližně 2 kilometrů.

Nejproblematictější oblasti z hlediska dopravní polohy je vnitřní periferie tří obcí, které se nacházejí poměrně daleko od jakékoliv větší komunikace. Jedná se o obce Hrádek, Radíkovice a Těchlovice. Hrádek a Radíkovice jsou malé obce pod 200 obyvatel, Těchlovice jsou o něco větší a mají obyvatel 356. Dopravní poloha těchto obcí však nepodmiňuje jejich dopravní obslužnost, která je vyřešena napojením na linku z Nového Bydžova, přes všechny tyto obce, Stěžery až do Hradce Králové provozovanou společností Arriva Východní Čechy. Některé ze spojů nezastavují v Hrádku, ale Radíkovice a Těchlovice jsou obslouženy až na jeden spoj prakticky totožně. Vzhledem k velikosti všech tří obcí je celkový počet 20 spojů ve všední dny v případě Hrádku, 25 v případě Radíkovice a 26 v případě Těchlovic velmi nadstandardní. Všechny obce jsou obsluhovány totožně o víkendu a svátcích počtem 6 spojů – tedy tří v každém směru. I průměrná doba jednoho spoje je vzhledem k dopravní poloze obcí nižší – od 19 minut pro Hrádek po 15 minut pro Těchlovice.

Nechanice jsou s 2 276 obyvateli největší obcí oblasti Západ, a také pátou největší obcí celého suburbánního zázemí. Ačkoliv se v rámci území jedná spíše o okrajovou obec, je to důležitý dopravní uzel s intenzivní vazbou na Hradec Králové. Denně do něj vyjíždí 322 obyvatel a celkově 71 % všech vyjíždějících za prací. Opačný tok je však naprosto zanedbatelný. Nechanice jsou hraniční obcí oblasti Západ, jelikož nejsou napojeny pouze na linky, které operují v této oblasti, ale také zde existuje možnost dopravy do Hradce Králové přes Všestary z oblasti Severozápad. Zde se však jedná o výrazně časově náročnější spoj. Díky dopravní poloze, kdy Nechanice leží na křižovatce dvou silnic druhé třídy, zde prochází hned několik linek. Jednou z

nich byla výše zmíněná linka přes Všešary, poté tudy prochází podobně časově nevýhodná linka směrem na Boharyně, a za nejjednodušší spojení lze považovat linka z Nového Bydžova, která kopíruje průběh silnice II/324 přes Dolní Přím a Stěžery a tvoří tedy nejkratší možné spojení s Hradcem Králové. Díky tomu, že přes Nechanice prochází tolik linek, nemá obec problémy s dopravní obslužností, ve všední dny je obsluhována celkově 92 přímými spoji, které jezdí ve velmi krátkých intervalech (v době špičky i pouze několikaminutových), ale také o víkendu, kdy je obsluhována stále nadstandardními 26 přímými spoji (v součtu obou směrů). Průměrný čas jednoho spoje pak vychází na 30 minut, což je vzhledem k poloze obce a také vzhledem k faktu, že některé linky obsluhují i velkou část zbylého území, stále ještě velmi nízký údaj.

Zcela specifickou roli v oblasti Západ má obec Stěžery. Jako jediná je totiž díky své poloze a velikosti napojena na městskou hromadnou dopravu Hradce Králové (II. tarifní zóna). Navíc je zde nezměrná výhoda kyvadlové dopravy v rámci MHD, která zajišťuje Stěžerům v porovnání s ostatními obcemi v oblasti obrovské množství spojů, kterých je ve všední den celkově 153 (ještě v kombinaci s linkami veřejné autobusové dopravy společnosti Arriva). Stěžery jsou vzhledem ke své poloze, kdy bezprostředně hraničí s Hradcem Králové, samozřejmě na toto centrum významně vázané. 77 % všech občanů dojíždějících za prací dojíždí právě do Hradce Králové. Opačný tok je opět málo významný, což se dá říct prakticky o všech obcích této oblasti, jelikož zde nejsou žádní větší zaměstnavatelé.

Pro základní srovnání může posloužit také index adekvátnosti obslužnosti<sup>1</sup>, což je prakticky podíl všech přímých spojů v obou směrech s celkovým počtem toků mezi zázemím a centrem (opět v obou směrech). V případě oblasti Západ získaly vyšší výsledky obce menší, které jsou v této oblasti často obsluhovány poměrně vysokým, v mnoha případech prakticky nadhodnoceným počtem spojů. Větší obce jako třeba Nechanice nebo Stěžery se nacházejí v druhé polovině tabulky, ale je faktem, že i jejich index je velice nízký, což způsobuje i tak velký počet spojů v této oblasti, jelikož poráží i mnohem menší obce. Na základě tohoto indexu lze konstatovat, že zvláště obslužnost obcí do 300 obyvatel je v oblasti Západ často velmi vysoká až nadhodnocená. Všechny obce oblasti Západ jsou spojeny s Hradcem Králové přímo a jízdní řád je upraven pro potřeby zaměstnanců a jejich příjezdů do práce či studentů do škol. Výjimku tvoří obec Syrovátka, jejíž problém je popsán výše.

**Tab. 7:** Srovnání obcí oblasti Západ podle indexu adekvátnosti obslužnosti

Název obce	Obyvatelstvo	Index	Název obce	Obyvatelstvo	Index
Kobylice	248	1,18	Stěžery	1785	0,39
Puchlovice	125	1,09	Urbanice	347	0,38
Hrádek	198	0,91	Těchlovice	356	0,37
Radostov	134	0,88	Lhota pod Libčany	913	0,33
Osičky	141	0,87	Kratonohy	605	0,30
Hvozdnice	208	0,74	Dolní Přím	629	0,27
Káranice	201	0,73	Nechanice	2276	0,27
Radíkovice	182	0,71	Libčany	865	0,24
Obědovice	266	0,42	Dobřenice	579	0,24
Boharyně	531	0,41	Osice	481	0,19
Kunčice	301	0,41	Praskačka	1007	0,18
Roudnice	627	0,40	Syrovátka	399	x

Zdroj: ČSÚ, 2014

## 6.2. Oblast Severozápad

Na rozdíl od oblasti Západ je oblast Severozápad výrazně méně lidnatá, žije zde pouze 6 667 obyvatel, ze kterých na denní bázi vyjíždí do Hradce Králové 1 129 obyvatel, což se rovná necelým 17 %. Největšími obcemi v oblasti jsou Všestary (1 649 obyvatel), Cerekvice nad Bystřicí (809 obyvatel) a Hoříněves (700 obyvatel). Jedná se tedy o oblast, která není příliš hustě zalidněná.

Hlavní dopravní tepnu oblasti tvoří silnice I/35 a neelektrifikovaná železniční trať 041 s provozem osobních respektive spěšných vlaků. Silniční síť směrem na sever ještě dotváří silnice II/325. Jedinou obcí s velmi dobrou dopravní polohou je právě největší obec Všestary, která leží na obou výše zmíněných páteřních komunikacích. Jinak převažují obce se spíše špatnou dopravní polohou, místy s dopravní polohou dobrou.

Dopravní obslužnost zajišťuje opět hlavně společnost Arriva Východní Čechy, která má i zde dominantní postavení. Následována je společnostmi Osnado, BusLine, ČSAD Ústí nad Orlicí a AP Tour. Železniční obslužnost zajišťuje stejně jako ve zbytku suburbánního zázemí města Hradce Králové společnost České dráhy.

Hned čtyři obce v této oblasti nejsou obsluhovány autobusovou veřejnou dopravou, což znamená, že neexistuje přímé spojení s Hradcem Králové jakožto centrem suburbánního zázemí. Zatímco v případě Dohalic a Hněvčevsi je díky jejich poloze na železniční trati autobusová



doprava suplována vlaky, v případě Račic nad Trotinou a Lužan přímý autobusový ani vlakový spoj neexistuje.

Jak Račice nad Trotinou, tak Lužany jsou malé obce s méně než 200 obyvateli, které se nacházejí na severním okraji celého suburbánního zázemí. I přesto jsou jejich vazby na Hradec Králové velmi silné, jelikož na sever od Hradce Králové je nejbližším větším centrem až Dvůr Králové, a právě proto do Hradce Králové denně vyjíždí za prací 65 % respektive 73 % vyjíždějících obyvatel. Obě obce mají velmi špatnou dopravní polohu a vedou mimo hlavní autobusové linky ve směru na Hradec Králové. Obě dvě obce jsou však součástí autobusové linky z Jaroměře do Hořiněvsí, tím pádem zde existuje návaznost spojů ve směru na Hradec Králové v relativně častých intervalech a krátkých prodlev během přestupu (o víkendových spojích se jedná o pouhou minutu). I průměrný časový údaj o rychlosti spoje je 31 minut, což je pro obce z periferie oblasti poměrně nízké číslo. U těchto obcí je tedy velmi dobře vyřešena návaznost spojení.

Vlakové obslužnosti a tím pádem i přímého spojení s Hradcem Králové po železnici může v této oblasti využívat celkově šest obcí. Pro již výše zmíněné Dohalice a Hněvčevy se jedná o jediné přímé spojení s Hradcem Králové, ostatní obce, kterými jsou Cerekvice nad Bystřicí, Sadová, Střezetice a Všestary, jsou navíc obsluhovány i autobusy. Všechny obce na této trati jsou obsluhovány osobními vlaky ve stejném množství spojů, které se liší pouze u Cerekvice nad Bystřicí, protože je o dva spoje během všedního dne zredukován. Tyto obce jsou tedy ve všední dny obsluhovány 34 přímými spoji (Cerekvice nad Bystřicí 32), v soboty 18 přímými spoji a o víkendech a o svátcích 16 přímými spoji od 4:59 do 21:33 ve směru na Hradec Králové.

Největší obcí, která je obsluhována jak po železnici, tak autobusy, je obec Všestary, která je zároveň největší obcí v oblasti Severozápad a také obcí, ze které nejen že vyjíždí nejvíce obyvatel do Hradce Králové, ale také je zde nejsilnější, i když nijak extrémně významný tok opačným směrem. Největším zaměstnavatelem ve Všestarech je totiž místní zemědělské družstvo se 77 zaměstnanci. Obec se tedy nachází na železniční trati, ale také na silnici I/35 a také přímo sousedí s Hradcem Králové. Tarifní zóna II. královéhradecké MHD však do obce nezasahuje. I tak je zde poměrně vysoký počet přímých autobusových spojů, kterými je obec ve všedních dnech obsluhována, konkrétně 72 celkově (o víkendech a svátcích vždy celkově 18 spojů). V kombinaci s vlakovými spoji se obec Všestary dostává k číslu 106 celkových spojů, což je v přepočtu na celkový tok 0,3 spoje na jednoho vyjíždějícího/dojíždějícího. Zde se nabízí ke srovnání přibližně stejně velká obec Stěžery z oblasti západ, která nedisponuje železniční dopravou, ale díky přístupu MHD je v jejím případě vychází tento index vyšší (0,39 spoje). Tento příklad naznačuje, jakým způsobem přítomnost MHD v obcích v zázemí Hradce Králové zlepšuje dopravní

obslužnost. Železniční doprava je však zase výrazně rychlejší, v tomto případě je průměrný čas jednoho vlakového spoje 7 minut, zatímco v případě autobusů se jedná o 14 minut. Napojení na autobusové linky je v případě Všestar hned z několika směrů. Jak například na linku z Nechanic, tak z Hořiněvsi, Hořic či Nové paky.

Další obcí, která leží na trati 041 a je obsluhována také autobusy, je obec Střezetice (72 vyjíždějících). Jedná se, stejně jako v případě Všestar, o další obec, která je napojena na linku z Nechanic a veškerá autobusová obslužnost v souvislosti s přímým spojením na Hradec Králové je prováděna právě touto linkou. Počet spojů je díky omezení na jedinou linku výrazně nižší než u Všestar, konkrétně 40 celkově ve všední dny a 10 o víkendech, i tak se vzhledem k velikosti obce (321 obyvatel), ještě navíc v kombinaci s vlakovou dopravou jedná o naprosto nadstandardní dopravní obslužnost, která je způsobena zejména dopravní polohou právě na železnici a na lince z Nechanic, která nevede po žádné z významnějších komunikací.

Podobně velkou obcí s obdobnou dopravní obslužností je Sadová (321 obyvatel). Touto obcí prochází několik linek vedoucích do Hradce Králové, například ze Semil, Hořic, Jičína či Nové Paky. Všechny tyto linky dávají dohromady 40 spojů, dvacet v každém směru, o víkendech pak celkově 10. Sadová těží ze své polohy na silnici I/35, která je hlavním tahem z Hradce Králové na Jičín a současně ze své polohy na železnici.

Nejsevernější obcí je společně s Lužany Cerekvice nad Bystřicí, která je zároveň druhou největší obcí v oblasti (809 obyvatel). Do Hradce Králové z obce vyjíždí jen 52 % všech vyjíždějících, což je jedna z nejslabších vazeb celého suburbánního zázemí, zbytek je rozprostřen mezi Jaroměř a Hořice. Spádovosti do Hradce Králové pravděpodobně nepomáhá ani dopravní obslužnost obce. Hlavní devizou obce je, že taktéž leží taktéž na železniční trati 041, ze které je také odbočka do závodu pražské společnosti Čepro. Ta však nijak výrazně neovlivňuje tok směrem z Hradce Králové. Samotná železniční zastávka se nenachází v intravilánu obce, ale přibližně kilometr po silnici od centra města. Vlaková obslužnost je již popsána výše, ale pro spojení obce s Hradcem Králové je naprosto zásadní, protože počet spojů přímého autobusové spojení je ve srovnání s obcemi podobné velikosti výrazně nižší. Přímé spojení zajišťuje společnost Arriva Východní Čechy společně se společnostmi Bus Line a ČSAD Ústí nad Orlicí, avšak pouhými devíti celkovými přímými spoji ve všední den, o víkendech není obec autobusy obsluhována vůbec. Vzhledem k velikosti obce a poloze železniční zastávky se může jednat o poměrně limitující faktor. Autobusové linky směrem na Hradec Králové jsou pak z velké části směřovány k začátku pracovní doby dojíždějících zaměstnanců. Průměrná přepravní doba pro cestu vlakem je 29 minut, autobusem je to celých 42 minut, což je jedna z nejvyšších hodnot

v celém území. I z tohoto důvodu je Cerekvice nad Bystřicí jednou z periferních oblastí, co se týká obsluhy autobusovou veřejnou dopravou a lze předpokládat, že pokud by obec neležela v blízkosti železniční tratě, tak by podmínku pro zařazení do suburbánního zázemí Hradce Králové, tedy více než 50 % vyjíždějících zaměstnanců musí vyjíždět do centra, nesplnila.

Zajímavé postavení má obec Mokrovousy (324 obyvatel). Sice neleží přímo na železniční trati, ale prakticky je součástí zastavěného území, které plynule přechází do obce Dohalice, a ta vlakovou zastávkou disponuje. Tyto obce se tak mohou doplňovat – Dohalicím chybí autobusové spojení a stejně tak pro občany Mokrovous není železniční zastávka příliš vzdálená. Tento předpoklad se zcela odráží v obslužnosti veřejnou autobusovou dopravou, jelikož ta funguje v Mokrovousech pouze ve všední dny (13 spojů) a o víkendech a svátcích jsou jejich obyvatelé odkázáni právě na využití železnice v okolní obci.

Podobně je na tom i obec Třesovice s 247 obyvateli, která taktéž nedisponuje přímým víkendovým spojením, ani žádným návazným spojem. Jedinou možností je pro obyvatele této obce pěší doprava do přílehlých Střezetic, které jsou vzdálené zhruba 3 km a zde využít vlakového spoje. Taková vzdálenost už může pro člověka znamenat poměrně značnou barikádu. Ve všední dny je obec obsloužena celkově 18 přímými spoji. Co se týká do Hradce Králové vyjíždějících zaměstnanců, tak těm vychází dopravní obslužnost vstříc. Víkendová situace je však v této obci značně problematická.

Obec Mžany (437 obyvatel) je druhou obcí, kde lze zaznamenat v místním kontextu zvýšený opačný tok (65 lidí vyjíždí do Hradce a 35 z Hradce do Mžan). Nejedná se opět o nijak významné číslo. Největším zaměstnavatelem je i v tomto případě místní zemědělské družstvo s 55 zaměstnanci. Dopravní obslužnost probíhá pomocí autobusových spojů, těch přímých s Hradcem Králové je celkově 38 ve všední dny, o víkendech a svátcích po pěti každým směrem. Průměrná doba cesty jednoho spoje činí 18 minut díky dobré poloze obce vzhledem k silnici I/35.

V severozápadním rohu území na silnici II/323 se nachází obec Stračov (319 obyvatel). Díky poloze blízké silnici I/35 spadá pod obslužnost linek z Jičína a Nové Paky a hlavně z toho důvodu má tato spíše menší obec k dispozici celkově 42 autobusových spojů s Hradcem Králové denně (po 10 o víkendech a svátcích) navíc s průměrnou přepravní dobou 17 minut.

Velice zajímavá je z hlediska dopravní obslužnosti nejmenší obec Vrchovnice, která nemá ani 100 obyvatel (celkový tok 14 obyvatel). Nachází se totiž na silnici II/325, po které směrem na Hořiněves a dále přes další obce již v oblasti Severovýchod pokračují některé linky do Hradce Králové, ale také je součástí linky, která pokračuje přes Benátky a Všestary v aktuální oblasti. Díky tomu má tato miniaturní obec na velikostní poměry naprosto nadstandardní a zcela

naddimenzovanou dopravní obslužnost 20 spoji ve všední dny a 8 o víkendech a svátcích. Horší je to už s průměrným časem spoje, který je kvůli velkému množství zastávek jednotlivých linek celých 32 minut. Rychlejší jsou v tomto případě spoje, které pokračují přes Předměřice nad Labem. Hlavně díky své dopravní poloze má vychází v případě obce Vrchovnice index adekvátnosti obslužnosti na velmi vysoké číslo 1,43.

Na stejné komunikaci leží také obec Máslojedy (220 obyvatel), která má naprosto identickou dopravní obslužnost jako předcházející obec Vrchovnice, jen jsou obsluhovány primárně linkou, která vede z Hořiněvsi. Průměrný čas jednoho spoje činí 27 minut.

Stejná linka také obsluhuje malou obec Benátky (114 obyvatel). Počet přímých spojů autobusem ve všední dny je celkem 14 (součet obou směrů), o víkendech a svátcích 8. Obec se nachází nedaleko nádraží v Hněvčevsi, které je z centra Benátek vzdáleno zhruba 500 metrů vzdušnou čarou. Bariéru však tvoří řeka Bystřice, kvůli které se vzdálenost z Benátek na nejbližší nádraží se spojením na Hradec Králové protáhne na 2,5 kilometru.

Další menší obcí v oblasti je Čistěves, která je napojena na linku z Boháňky přes Cerekvici nad Bystřicí a Všestary do Hradce Králové. Průměrný čas spoje je 23 minut. Obec obsluhuje 15 přímých autobusových spojů ve všední den a 8 přes víkendy a svátky.

Jednou z největších obcí a zároveň uzlem autobusových linek je Hořiněves (700 obyvatel). Tato obec je také výchozím bodem autobusových linek vedoucích do Hradce Králové přes Všestary i přes Předměřice nad Labem, které se však nachází již v oblasti Severovýchod. Hořiněves je v tomto ohledu podobná obci Nechanice. Hořiněves je přes všední dny obsluhována celkově 39 přímými spoji, přes víkendy a svátky pak 14 spoji při průměrném času cesty na jeden spoj 28 minut.

Prakticky všechny obce obsluhované autobusovou nebo vlakovou dopravou jsou uzpůsobeny cestování ve špičce, hlavně co se týká zaměstnanců a studentů, kteří směřují za prací respektive do škol v Hradci Králové. I obce s nízkým počtem spojů jsou obsluhovány tak, aby zaměstnanci dorazili do Hradce Králové mezi 6 – 8 hodinou ranní.

**Tab. 8:** Srovnání obcí oblasti Severozápad dle indexu adekvátnosti obslužnosti

Název obce	Obyvatelstvo	Index	Název obce	Obyvatelstvo	Index
Vrchovnice	68	1,43	Benátky	114	0,40
Hněvčeves	167	1,21	Mžany	437	0,38
Sadová	321	1,03	Dohalice	459	0,33
Stračov	319	0,93	Všestary	1649	0,30
Střezetice	376	0,83	Mokrovousy	324	0,28
Třesovice	247	0,62	Hoříněves	700	0,28
Cerekevce nad Bystřicí	809	0,53	Lužany	135	x
Čistěves	160	0,47	Račice nad Trotinou	162	x
Máslojedy	220	0,45			

Zdroj: ČSÚ, 2014

I v tomto případě jsou na tom co se počtu obyvatel na spoj lépe obce menší, výjimku tvoří snad jen obce Cerekevce nad Bystřicí, kde však vzhledem k její menší vazbě na Hradec Králové nejsou tak výrazné každodenní toky osob. Největší obec oblasti Všestary nemá tak silný index obyvatele na spoj v porovnání například se Stěžery hlavně kvůli absenci MHD, i přesto je jejich výsledek velmi slušný a spíše reflektuje velikost obce.

### 6.3. Oblast Severovýchod

Na rozdíl od oblasti Severozápad je oblast Severovýchod menší jak rozlohou, tak počtem obcí, ale na druhou stranu se jedná o nejhustěji zalidněnou oblast. Žije zde 9 632 obyvatel, z toho denně do Hradce Králové vyjíždí 1 658, což je přibližně 18 %, tedy silnější vazba, než v předchozích analyzovaných oblastech. Největšími obcemi jsou Smiřice s 2 960 obyvateli, Předměřice nad Labem s 1 875 obyvateli a Černožice 1 161 obyvateli. Na rozdíl od předchozích oblastí zde neleží ani jedna obec, která by měla méně než 300 obyvatel, přitom v předchozích dvou oblastech měly takto velké obce poměrně významné zastoupení.

Páteří oblastí celého území je dvojice komunikací, a to silnice I/33 podél které vede také železniční trať 031. Okolo či respektive na těchto komunikacích leží největší obce celé oblasti, které v hodnocení dopravní polohy získaly ohodnocení ,dobrá' nebo ,velmi dobrá', a ze kterých denně vyjíždějí největší počty lidí do Hradce Králové a jsou tedy náročnější na dopravní obslužnost.

Hned dvě obce v této oblasti jsou obsluhovány městskou hromadnou autobusovou dopravou, a to Předměřice nad Labem a Lochenice. Zbylé obce jsou odkázány na veřejnou

autobusovou dopravu, kterou zajišťují hlavně společnosti Arriva Východní Čechy, OSNADO a CDS Náchod.

Na západě území, které lze z hlediska dopravní polohy považovat vzhledem k nepříliš rozvinuté dopravní síti a absenci komunikací vyšší hierarchické úrovně za periferii, lze lokalizovat dvě podobně velké obce – Neděliště (365 obyvatel) a Sendražice (406 obyvatel). I v tomto případě neodpovídá dopravní obslužnost nepříliš dobrému postavení v rámci dopravní sítě v kombinaci s menší velikostí. Obě totiž leží na linkách, které spojují Hořiněves s Hradcem Králové. Hlavně v případě Sendražic je toto napojení velmi důležité, protože má velmi silné vazby na jádro – z obce denně vyjíždí hned čtvrtina obyvatel. I v případě Neděliště jsou však vazby na Hradec Králové silné. Obě obce jsou obsluhovány ve všedních dnech 13 přímými spoji v obou směrech, o víkendech a svátcích jsou spoje zredukovány na tři v každém směru. Dopravní obslužnost víceméně periferní oblasti je tedy v tomto případě opět velice solidní.

Na stejné lince leží také malá obec Světí (301) obyvatel, která je však z hlediska dopravní polohy v jiné situaci. Světí totiž sousedí s na místní poměry velkou obcí Všestary (v rozdělení v oblasti Severozápad), které jsou vzdáleny zhruba 500 metrů, a dvojnásobná vzdálenost je dělí od Předměřic nad Labem. Na rozdíl od výše zmíněných obcí mají tedy občané Světí další možnosti dopravy například pěší chůzí na vlakové nádraží ve Všestarech, a obecně jsou dobře napojeni na silniční síť. Spojení veřejnou autobusovou je jinak shodné jako v případě výše zmíněných obcí Neděliště a Sendražice, jelikož leží na trati stejných linek. Průměrný přepravní doba autobusového spoje je 12 minut.

Ještě horší dopravní polohu, než Neděliště a Sendražice mají dvě obce na východě oblasti – Skalice a Smržov. V rámci oblasti Severovýchod se jedná o středně velké až větší obce (Smržov má 487 obyvatel a Skalice 572). V případě obou obcí dojíždí do Hradce Králové nadprůměrné množství obyvatel, v případě Skalice necelých 28 % (158 obyvatel). Obě obce leží na lince z Jaroměře přes Smiřice do Hradce Králové. Počet spojení ve všedních dnech je celkově 24, o sobotách 8 a o nedělích a svátcích 6. Vzhledem k vysokému počtu vyjíždějících hlavně ze Skalice také vychází index adekvátnosti obslužnosti 0,14, což je v porovnání s ostatními obcemi podobné velikosti velmi nízké číslo. Průměrná délka cesty jednoho spoje je v případě Smržova 31 minut, ze Skalice trvá cesta průměrně 23 minut.

Zbylé obce se z hlediska dopravní polohy nachází v úplně jiné situaci, jelikož – jak už bylo zmíněno výše – leží na nebo v blízkosti důležité silniční komunikace I/33 a železniční trati 031 ve směru z Hradce Králové na Jaroměř. Jedná se o víceméně dvě souvisle zastavěná území – na severovýchodě tři obce Černožice, Holohlavy a Smiřice, a na jihu v bezprostředním zázemí

Hradce Králové pak Lochenice a Předměřice nad Labem, které tvoří rezidenční předměstí Hradce Králové a jsou tedy obsluhovány kromě železniční a veřejné autobusové dopravy také městskou hromadnou dopravou.

Na severním okraji Hradce Králové leží obec Předměřice nad Labem, na kterou plynule navazují Lochenice. Předměřice nad Labem poté téměř souvisle přecházejí do průmyslové a rezidenční zástavby na severu Hradce Králové a na východě od nich se rozkládá také královéhradecké letiště, které slouží primárně k vnitrostátním letům a soukromým účelům, ale je schopné odbavovat také charterové lety (Letecké služby Hradec Králové, 2014). Předměřice nad Labem mají 1 875 obyvatel, ze kterých 349 do Hradce Králové dojíždí denně. Celkově do Hradce Králové dojíždí za práci 80 % všech zaměstnanců, kteří z Předměřic nad Labem vyjíždějí. Silná vazba je v tomto případě vzhledem k blízkosti a provázanosti Předměřic nad Labem s Hradcem Králové naprosto logická. I opačný tok z Hradce směrem do Předměřic je na poměry suburbánního zázemí zvýšený (70 osob), jelikož na území Předměřic nad Labem je možno lokalizovat hned několik společností, které jsou však spíše menšími zaměstnavateli do 20 zaměstnanců. Výjimky tvoří společnosti J 4 s.r.o., která se soustředí na výrobu hořáků a pecí a zaměstnává 85 osob, a také Agropodnik Hradec Králové, jenž má 46 zaměstnanců. Jak už bylo zmíněno výše, kromě veřejné autobusové dopravy a železniční dopravy jsou Předměřice nad Labem začleněny také do II. tarifního pásma městské hromadné dopravy Hradce Králové, což výrazně zvyšuje přímý počet spojů v případě autobusové obslužnosti. Celkový počet přímých autobusových spojů ve všední den (počítáno v obou směrech včetně MHD a veřejné autobusové dopravy) je 113, které ještě doplňuje 28 přímých vlakových spojení osobními i spěšnými vlaky. O víkendu a o svátcích je počet spojů nižší, a to 51 autobusových a 16 vlakových. Průměrná doba spoje autobusem je 14 minut, vlakem pouhých 5 minut, jelikož se jedná o jedinou zastávku. Zajímavé je také srovnání s obdobně velkými obcemi v oblasti Západ a Severozápad co se týká počtu osob na spoj. Předměřice nad Labem, které disponují jak vlakovou, tak veřejnou autobusovou obslužností v kombinaci s MHD mají index adekvátnosti obslužnosti 0,34. Podobně velké Věstary z oblasti Severozápad, které nejsou obsluhovány MHD, ale veřejnou autobusovou dopravou a železniční dopravou, mají výsledek tohoto indexu 0,3. Nejlépe ze srovnání vychází obec Stěžery z oblasti Západ, které i přesto, že jim chybí železniční spojení s Hradcem Králové, tak jsou ve velké míře obsluhovány (co se do počtu spojů týče), MHD a veřejnou autobusovou dopravou a index adekvátnosti obslužnosti jim vychází 0,39.

Městskou hromadnou dopravou jsou obsluhovány i menší Lochenice, ve které Předměřice nad Labem zástavbou plynule přecházejí. Lochenice mají 592 obyvatel, z nichž 92 do Hradce Králové pravidelně dojíždí. Obec má velkou výhodu právě v napojení na městskou hromadnou

dopravu Hradce Králové v druhém tarifním pásmu a dále na obslužnost veřejnou autobusovou a vlakovou dopravou. Co se počtu přímých spojů týká, tak ten je sice výrazně nižší, než v Předměřicích nad Labem, ale vzhledem k počtu obyvatel stále vysoký. Ve všední dny se jedná o 71 přímých spojení s Hradcem Králové v součtu veřejné autobusové dopravy, městské hromadné dopravy a železniční dopravy – z toho 44 spojů je zajištěno autobusy a 27 vlaky. V sobotu se na dopravní obslužnosti Lochenic podílí autobusová doprava 30 spoji a v neděli a svátcích 28. Vlakových je v obou případech 16. Délka cesty jednoho spoje činí v průměru 18 minut v případě autobusu a 8 minut vlakem.

I o poslední trojici obcí se dá hovořit jako o souvisle zastavěném území. Jedná se o Černožice, Holohlavy a Smiřice, z nichž právě Smiřice jsou s 2 960 obyvateli jednou z největších obcí celého suburbánního zázemí Hradce Králové. V blízkém sousedství těchto obcí je také Jaroměř, která je s více než 12 tisíci obyvateli významnějším střediskem. Jedinou obec z této trojice, kterou však přítomnost Jaroměře ovlivňuje výrazněji, jsou Holohlavy, které jsou obcí nejmenší a zároveň jedinou, které chybí napojení na železnici (tento problém však částečně smazává blízkost jak stanice ve Smiřicích, tak v Černožicích), a do Hradce Králové vyjíždí za prací pouze 56 % všech vyjíždějících. V případě Černožic (61 %) a hlavně Smiřic (71 %) jsou to čísla podstatně vyšší a vazba na Hradec Králové je v jejich případě hlavně z hlediska zaměstnanosti výraznější než na Jaroměř.

Jak už bylo zmíněno výše, Smiřice jsou největší obcí oblasti Severovýchod, z 2 960 obyvatel vyjíždí denně do Hradce Králové 463 osob. Do Smiřic zároveň denně vyjíždí 100 osob z Hradce Králové, což je po Třeběchovicích pod Orebem druhý nejvýznamnější tok v celém suburbánním zázemí. Ve Smiřicích je kromě několika společností, které zaměstnávají okolo 20 zaměstnanců také pár na místní poměry větších zaměstnavatelů. V první řadě potravinová společnost Danisco, která zaměstnává 116 lidí, poté také firma Brukov (67 zaměstnanců) nebo poradenská společnost AG COM s 59 zaměstnanci. Jestliže o vyjízdce se dá říct, že není až takovým způsobem poznamenána přítomností Jaroměře, tak v případě dopravní obslužnosti už je situace poněkud odlišná. Co se týká vlakového spojení, které je ve všední dny celkově zajištěno 35 a o víkendech a svátcích 24 přímými spoji, tak to je v kontextu celého suburbánního území velmi vysoké číslo. V rámci autobusové obslužnosti se však u Smiřic projevuje větší vzdálenost od Hradce Králové a právě přítomnost Jaroměře, protože i například menší a vzdálenější Nechanice jsou autobusovými spoji obslouženy lépe, než Smiřice autobusovými i vlakovými spoji dohromady. Pochopitelně, že vlakové spoje jsou rychlejší a mají i větší kapacitu, ale stejně je 32 autobusových spojů ve všední dny a hlavně 6 o víkendu na tak velkou obec (v měřítku suburbánního zázemí) nižší číslo, které se také projevuje v indexu adekvátnosti obslužnosti, který je v tomto případě 0,12.



Pro srovnání – přímých autobusových spojů na Jaroměř je denně celkově 44. Průměrná přepravní doba ze Smiřic do Hradce Králové 11 minut, autobusem však celých 31 minut, což souvisí s faktem, že jen několik spojů denně je vedeno přímo do Hradce Králové (linka z Náchoda – 10 minut) a právě spoje vedené z Jaroměře (41 minut) obsluhují také z pohledu dopravní polohy periferní Smržov a Skalici, tím pádem je tato linka pro občany Smiřic k běžnému provozu těžko použitelná.

Na severovýchodním okraji suburbánního zázemí poté leží obec Černožice (1 161 obyvatel). Také se nachází na železniční trati, která je prakticky jejím jediným přímým spojením s Hradcem Králové, jelikož není vůbec obsluhována veřejnou autobusovou dopravou a její občané jsou tak odkázáni pouze na železnici. Nepřímá autobusová spojení jsou možná v kombinaci se spoji z Holohlav nebo Jaroměře, ale ty jsou časově velmi náročné a nepraktické, hlavně v porovnání přímým vlakovým spojením, jehož průměrná doba je 16 minut. Přímých vlakových spojů je přes všední den 31, o víkendech poté 19. Ve směru na Jaroměř přímé autobusové spojení existuje, ale jezdí jen třikrát v každém směru.

Mezi Smiřicemi a Černožicemi poté leží obec Holohlavy (913 obyvatel), u které je vazba na Hradec Králové, co se týká vyjížděky zaměstnanců podstatně nižší než u těchto dvou zmíněných obcí, ale v případě denně vyjíždějících osob je jich více, než je tomu v případě Černožic. V Holohlavech se sice nenachází železniční stanice, ale ta je v pěší dostupnosti v obou vedlejších obcích. Co se týká autobusové obslužnosti, i zde je patrný vliv Jaroměře a počet přímých spojů na Hradec Králové je jen o něco málo vyšší, než v případě mnoha výrazně menších obcí v jiných částech suburbánního zázemí. Ve všední dny jsou Holohlavy obsluhovány 16 přímými spoji v každém směru, v soboty však pouze jedním spojením na Hradec Králové a žádným zpět. O nedělích a svátcích je spojení dvakrát každým směrem.

**Tab. 9:** Srovnání obcí oblasti Severovýchod dle indexu adekvátnosti obslužnosti

Název obce	Obyvatelstvo	Index	Název obce	Obyvatelstvo	Index
Lochenice	592	0,72	Smržov	487	0,24
Světí	301	0,51	Holohlavy	913	0,20
Neděliště	365	0,42	Černožice	1161	0,18
Předměřice nad Labem	1875	0,34	Skalice	572	0,14
Sendražice	406	0,26	Smiřice	2960	0,12

Zdroj: ČSÚ, 2014

Co se týká přepočtu spojů na celkový denní tok obyvatel, projevují se zde nižší čísla hlavně u obcí na východní periférii, tedy u Smržova a Skalice, a poté také u trojice obcí, kde je vzhledem

k blízkosti Jaroměře slabší dopravní obslužnost ve vztahu k Hradci Králové i přes velký počet obyvatel, kteří do Hradce Králové denně vyjíždějí. Naopak nejvyšších čísel tradičně dosáhly menší obce s dobrou dopravní polohou nebo polohou na často obsluhované lince, a také obě obce, které jsou obsluhovány MHD, tedy Lochenice a Předměřice nad Labem, v tomto případě však nelze hovořit o nějakém naddimenzování dopravní obslužnosti.

I v případě obcí z oblasti Severovýchod je naprosto bezproblémová obslužnost buďto veřejnou autobusovou dopravou nebo železniční dopravou v případě špičky a dojížděky do zaměstnání. Všechny přímé linky, jejichž spoje obsluhují jednotlivé obce, jsou nastaveny tak, aby bylo možné uspokojit požadavek zaměstnance či studenta na včasný dojezd do zaměstnání potažmo do školy.

#### 6.4. Oblast Východ

Východní oblast suburbánního zázemí Hradce Králové se z hlediska prostoru zdaleka nerozpíná tolik, jako ta západní. Ani obcí se zde nenachází takové množství, ale co do počtu obyvatel o mnoho nezaostává. Celkově toto území obývá 11 383 obyvatel, ze kterých 2 025 denně dojíždí do Hradce Králové, což znamená necelých 18 %. Celou oblast tvoří hlavně menší obce do 400 obyvatel. Největšími obcemi jsou obce Černilov s 2 429 obyvateli a hlavně pak obec Třebechovice pod Orebem, která je se svými 5 752 obyvateli největší obcí celého suburbánního zázemí Hradce Králové. Nejmenší je poté obec Vysoký Újezd, která se nachází v nejvýchodnějším bodě celé oblasti a obývá ji pouhých 74 obyvatel.

V této oblasti se nachází jedna silnice první třídy, a to I/11, která dále pokračuje přes Hradec Králové i do oblasti Západ. Její průběh kopíruje také železniční trať 020, na které se však nacházejí pouze dvě obce. Směrem na sever poté vedou dvě silnice druhé třídy (II/308 a II/229), které se setkávají v obci Libřice, což významně ovlivňuje dopravní polohu této obce a také její dopravní obslužnost.

Co se dopravní polohy týká, tak na východě oblasti se nachází čtveřice periferních obcí s velmi špatnou dopravní polohou. Jedná se o obce Jílovice, Libníkovice, Vysoký Újezd a Jeníkovice. Všechno jsou to obce menší než 500 obyvatel, a ani jedna z nich neleží na komunikaci vyšší hierarchické úrovně.

Dopravní obslužnost v oblasti zajišťuje opět dominantní autobusový dopravce Arriva Východní Čechy, který operuje po celém území. Dalšími významnými dopravci jsou ČSAD Ústí

nad Orlicí a CDS s.r.o. Náchod. Železniční obslužnost opět zajišťují České dráhy, Třebechovice pod Orebem jsou kromě osobních a spěšných vlaků obsluhovány také rychlíkovými spoji (jedná se o jedinou obec celého suburbánního zázemí, ve které rychlíkové spoje zastavují). Ve dvou obcích oblasti, kterými jsou Běleč nad Orlicí a Divec, operuje také městská hromadná doprava Hradce Králové.

Značně problematicky se z hlediska dopravní polohy jeví čtveřice obcí na východě oblasti, které již byly zmíněny výše. Vůbec nejhůře je na tom obec Vysoký Újezd, jež je obývána pouhými 74 obyvateli a z toho vyplývá také velmi slabá dopravní obslužnost obce (tentokrát však pouze ohledně přímého spojení), která je obsluhována pouze dvěma přímými autobusovými spoji ve směru na Hradec Králové denně (ve všední dny), a to v 5:01 ráno a 9:41 ráno. Průměrný čas těchto spojů je 42 minut. V tomto případě existuje i poměrně vysoký počet nepřímých autobusových spojů přes Třebechovice pod Orebem, Opočno, či Jílovice, z nichž některé jsou z časového hlediska použitelné, a průměrný čas těchto kombinovaných spojení je podobný, jako toho přímého, ale některé jsou z hlediska praktické použitelnosti prakticky vyloučené, jelikož jejich průměrná doba překonává i hodinu a půl. O víkendech přímé spojení s Hradcem Králové v žádném směru neexistuje.

I když se autobusové spojení jeví jako nedostačující, přesto není obslužnost obce Vysoký Újezd vzhledem k jeho velikosti na špatné úrovni. Nejlepší kombinací pro celkově deset vyjíždějících osob z Vysokého Újezdu do Hradce Králové je využití autobusového spoje do Třebechovic pod Orebem, jejichž počet je poměrně vysoký a následně navázat na železniční dopravu. Tato kombinace spojení je hlavně v ranních hodinách vyřešena velice dobře i s malými prolukami mezi spoji (a často také nižším časem cesty než přímým autobusovým spojem) a rozhodně se jedná o lepší řešení, než napojovat malou obec s minimálním počtem vyjíždějících osob a velmi špatnou dopravní polohu na nějakou z dalších přímých autobusových linek.

Co se tedy týká všedních dní, tak obslužnost pouze autobusovými spoji není v případě obce Vysoký újezd příliš dobrá, ale v kombinaci s vlakovým spojením v Třebechovicích pod Orebem je vzhledem opravdu malé velikosti obce a počtu vyjíždějících velmi dobře řešená. Problém však nastává o víkendech a svátcích, kdy jsou obyvatelé Vysokého Újezdu, kteří se chtějí dostat do Hradce Králové, odkázáni pouze na individuální autobusovou dopravu, jelikož neexistuje oboustranné přímé ani nepřímé spojení.

Obslužnost zbývajících tří výše zmíněných obcí – Jílovic, Libníkovic a Jeníkovic je zcela stejná, jelikož jsou ještě společně s Libranticemi (které se však již nacházejí na silnici II/299) součástí stejné linky z Dobrušky, přes Opočno a České Meziříčí do Hradce Králové. Poloha na této lince

významně řeší problémy s jinam velmi špatnou dopravní polohou těchto obcí, jelikož jim zprostředkovává 28 celkových přímých spojení s Hradcem Králové ve všední den a 14 o víkendech a svátcích, což je vzhledem k velikosti těchto obcí ve srovnání s podobnými obcemi poměrně vysoký údaj. Tento fakt se projevuje i hodnotě indexu adekvátnosti obslužnosti, kde všechny tyto obce přesáhly hodnotu 0,4, což je vzhledem k jejich dopravní poloze poměrně vysoké číslo.

Součástí této linky je také obec Divec (216), která je však díky svému sousedství s Hradcem Králové obsluhována také přímými spoji městské hromadné dopravy. Divec tedy výrazně těží ze své polohy na severovýchodní hranici Hradce Králové. Přímých spojení ať už veřejnou autobusovou nebo hromadnou městskou dopravou je ve všední dny celkově 45, což znamená 1,15 spoje na jednoho vyjíždějícího/dojíždějícího. O víkendech a svátcích je přímých spojů celkově 22. Průměrná doba jednoho spoje je 23 minut. Tuto dobu však výrazně navyšují právě spoje MHD, které pochopitelně obsluhují velké množství dílčích zastávek v Hradci Králové, zatímco spoje veřejné autobusové dopravy zastavují nesčetněkrát méně a doba jejich spojů je téměř poloviční. Vyšší počet spojů může způsobovat nejen rezidenční funkce Divce, ale také působnost společnosti SV Metal s.r.o., která zaměstnává 200 lidí z celého regionu.

Další obcí, která je napojena na síť královéhradecké městské dopravy, je Běleč nad Orlicí (280 obyvatel), v tomto případě však není počet přímých spojů MHD tolik vysoký a obslužnost obce v žádném případě neovlivňuje tak, jako tomu bylo ve všech předchozích případech. Spoje MHD totiž obsluhují Běleč nad Orlicí třemi přímými spoji pouze ve večerních až nočních hodinách, což však zase velká výhoda oproti ostatním obcím, protože prakticky z žádné obce obsluhované pouze veřejnou autobusovou dopravou není možné se do/z Hradce Králové dostat po deváté hodině večerní. V tomto případě vyjíždí poslední spoj z Hradce Králové do Bělče nad Orlicí v 22:30 a v opačném směru dokonce v 22:59. Průměrná přepravní doba je 25 minut, přičemž opět platí, že rychlejší jsou spoje veřejné autobusové dopravy, i když v tomto případě není rozdíl tak markantní, jako v případě Divce. Počet přímých spojů je však obecně nižší než jaký je v celém suburbánním území pro obce s takovým počtem vyjíždějících obyvatel (79 obyvatel z 280 denně vyjíždí, což se rovná cca 28 %, což je o deset procentních bodů více než průměr oblasti), a to pouhých 19 přímých spojů celkově. O víkendech a svátcích se jedná o celkový počet 6 přímých spojů, které navíc opět ve večerních hodinách obsluhují spoje MHD, což je vhodné například při cestě za kulturou, nicméně v případě požadavku celodenní víkendové aktivity od ranních hodin víkendové spojení neexistuje a obyvatelé jsou odkázáni buďto na pěší nebo individuální automobilovou dopravu.

Obec Lejšovka na severu území je dalším příkladem obce s velmi špatnou dopravní polohou. Obec má pouhých 197 obyvatel, ze kterých 27 denně vyjíždí, což je číslo, které není v porovnání s ostatními obcemi příliš vysoké. Obec je obsluhována 18 přímými spoji denně (v součtu obou směrů) a 6 o víkendech a svátcích, což je vzhledem k počtu vyjíždějícím a dopravní poloze vyšší číslo. V tomto případě je problémem spíše dlouhá průměrná doba spoje (většinou se jedná o linku z Jaroměře, která obsluhuje i okolní obce Libřice a Výravu), která je 42 minut. Existují však i nepřímé spoje například právě přes Jaroměř či Libřice, u kterých se doba cesty pohybuje okolo půl hodiny.

Obec Výrava je obsluhována stejnou linkou jako Lejšovka, proto je její dopravní obslužnost prakticky totožná (o jeden přímý spoj ve všední den ve směru na Hradec Králové méně). Průměrná doba spoje je pak 35 minut. Problémem je, že je obec za prvé větší, než Lejšovka (369 obyvatel), a také denní tok z obce je vyšší, vyjíždí 74 obyvatel oproti 29 vyjíždějícím z Lejšovky

Na východním okraji suburbánního zázemí Hradce Králové, přesněji na křižovatce silnic II/299 a II/308 leží obec Libřice, která má 301 obyvatel, ze kterých denně vyjíždí do Hradce Králové 45 osob. Zpětný tok je 27 osob. V obci se nachází společnost Noliac Ceramics, která se zabývá tvorbou keramických produktů a zaměstnává 50 lidí. Na silnici II/299 směrem na Lejšovku se pak nachází chlív společnosti Lipra a.s., která zaměstnává 42 lidí. Přítomnost dvou společností, které celkem zaměstnávají necelých 100 lidí a zároveň dobrá dopravní poloha na křižovatce dvou silnic druhé třídy mohou patrně být hlavními důvody dobré dopravní obslužnosti. Právě díky dopravní poloze se v Libřicích střetávají rovnou tři linky, které vedou do Hradce Králové, a to z Jaroměře, Náchodu a Broumova, což zajišťuje Libřicím celkově 61 přímých spojů veřejnou autobusovou dopravou ve všední dny, 23 o sobotách a dokonce 26 o nedělích a svátcích. Průměrná doba jednoho spoje je 28 minut. Také díky tomu, že se jedná o křižovatku spojů, tak obec obsluhují celkově čtyři dopravci – Arriva Východní Čechy, ČSAD Ústí nad Orlicí, CDS s.r.o. Náchod a P-transport.

Druhou největší obcí v oblasti a jednou z největších v celém suburbánním zázemí Hradce Králové je s 2 429 obyvateli obec Černilov, která se nachází přímo na komunikaci II/308. Černilov má s Hradcem Králové velmi výraznou vazbu. Denně z obce vyjíždí 647 lidí, což je cca 27 % ze všech obyvatel, a v případě vyjíždějících do zaměstnání se jedná o 79 % všech vyjíždějících, takže se jedná o opravdu významná a vysoká čísla. Zpětný tok je však vzhledem k poměru vyjíždějící dojíždějící zanedbatelný, jedná se o pouhých 21 osob. V obci působí několik velmi malých společností do 10 zaměstnanců a poté jeden s 45 zaměstnanci, kterým je společnost SPOZA s.r.o. zabývající se výrobou kuchyní. Černilov je ve všední dny obsluhován celkově 66 přímými

autobusovými spoji (33 každým směrem), 24 v sobotu a 27 o nedělích a svátcích. Jedná se vesměs o stejné linky jako v případě Libřic. Opět se nabízí srovnání s podobně velkou obcí Nechanice, která je od centra Hradce Králové vzdálenější, vyjíždí do něj zhruba poloviční počet obyvatel, ale počet spojů je hlavně vzhledem k poloze na křižovatce dvou silnic druhé třídy lepší. Index adekvátnosti obslužnosti vychází Černilovu 0,10, zatímco v případě Nechanic je mnohem vyšší – 0,27. V případě srovnání dvou podobně velkých obcí už je tento údaj o dopravní obslužnosti poměrně vypovídající. Průměrná přepravní doba přímého spoje je 23 minut.

Jednou ze dvou obcí, které leží jak na silnici I/11, tak na železniční trati 020 je Blešno. Obec má celkově 355 obyvatel, ze kterých 66 denně vyjíždí do Hradce Králové, opačným směrem pak míří 19 lidí. Jediným na místní poměry větším podnikem je společnost Explat s.r.o, která zaměstnává 58 osob a sídlí cca 200 metrů od železniční stanice. Počet železničních spojení jako obvykle převyšuje počet spojení veřejnou autobusovou dopravou. V Blešnu oproti Třebechovicím pod Orebem vůbec nezastavují spěšné vlaky a rychlíky, pouze vlaky osobní, proto je také počet spojení výrazně nižší, to samé se však dá tvrdit i o celkové toku obce. Obec obsluhuje celkem 28 vlakových a 17 autobusových přímých spojů ve všední den, o sobotách pak pouze 3 autobusové, ale 19 vlakových a o nedělích a svátcích ještě jeden vlakový spoj navíc. Průměrná doba spojení vlakem je 11 minut, autobusem poté 18. Výhodou je, že poslední vlakový spoje do Hradce Králové vyjíždí i po deváté hodině večerní, konkrétně pak v 21:46, zpátky pak až 22:32.

Největší obcí celého suburbánního zázemí Hradce Králové a prakticky jediným významnějším centrem jsou Třebechovice pod Orebem, které mají 5752 obyvatel a nachází se přímo na důležité silnici I/11 či na křižovatce silnic II. třídy 298 a 299, a také je obsluhována pomocí vlakových spojů, jelikož leží na trati 020. Z obce denně vyjíždí 786 obyvatel do Hradce Králové (v porovnání s více než o polovinu menším Černilovem je rozdíl pouhých 139 osob). Směrem do obce z Hradce vyjíždí na denní bázi 145 osob, protože se zde nalézá okolo dvaceti malých zaměstnavatelů s počtem zaměstnanců do dvaceti, a poté tři větší zaměstnavatelé – Trimen s.r.o. s 22 zaměstnanci, K.T.O. International s 47 zaměstnanci a Solpap s.r.o. s 69 zaměstnanci. Obec Třebechovice pod Orebem je obsluhována celkově 84 přímými spoji ve všední den, ze kterých je 53 vlakových a 31 autobusových. Vzhledem ke každodennímu toku, který je necelých 1000 osob se může zdát, že se jedná o nízké číslo, (index adekvátnosti obslužnosti 0,09), ale je třeba vzít v potaz, že většina spojů je vlakových, které nabízejí větší kapacitu a také rychlejší spojení, než spoje veřejnou autobusovou dopravou. Vlakové spoje jezdí ve všední den v dopravní špičce co 30 minut (hlavně tedy ranní a odpolední spoje). Autobusové spoje ty vlakové spíše doplňují. O víkendech je přímých spojení vlakem 34 (neděle a svátky 33)

a autobusové spoje jsou logicky sníženy na minimum (3 přímé spoje), jelikož na ně není takový nápor z hlediska občanů zaměstnaných v Hradci Králové. Průměrná doba jednoho spoje vychází na 15 minut vlakem a 16 minut autobusem. Třebechovice pod Orebem jsou obsluhovány jak spěšnými vlaky, tak rychlíky. Z autobusových linek se jedná o různorodé linky například z Dobrušky, Rychnova nad Kněžnou, Deštného v Orlických horách či Lanškrouna, což taktéž vyplývá hlavně z velmi dobré dopravní polohy Třebechovic pod Orebem.

**Tab. 10:** Srovnání obcí oblasti Východ dle indexu adekvátnosti obslužnosti

Název obce	Obyvatelstvo	Index	Název obce	Obyvatelstvo	Index
Divec	216	1,15	Běleč nad Orlicí	280	0,24
Libřice	301	0,85	Librantice	510	0,20
Libníkovice	146	0,80	Výrava	369	0,20
Jílovice	316	0,58	Vysoký Újezd	74	0,20
Blešno	355	0,53	Černilov	2429	0,10
Lejšovka	197	0,53	Třebechovice pod Orebem	5752	0,09
Jeníkovice	438	0,42			

Zdroj: ČSÚ, 2014

Z tabulky XY, ve které je přepočítán počet spojů na celkový tok (ve všední dny) v obcích oblasti Východ, vyplývá, že nejnižší je tento index opět nejvyšší u menších obcí, kdy výjimku tvoří právě obec Vysoký Újezd, která přímo prakticky obsluhována není. Jednoznačně nejvyšší je index v případě obce Divec, která je však napojena na městskou hromadnou dopravu Hradce Králové. Na posledních dvou místech jsou obce Černilov a Třebechovice pod Orebem. V případě Třebechovic pod Orebem číslo zkresluje opravdu výrazně větší velikost obce a fakt, že není zohledněno i množství vlakových spojů, v případě Černilova je údaj v porovnání s podobně velkými obcemi poměrně vypovídající a poukazuje na pravděpodobně podhodnocenou dopravní obslužnost vzhledem k velmi vysokým tokům směrem do a z Hradce Králové.

## 6.5. Oblast Jih

Oblast Jih suburbánního zázemí Hradce Králové je poměrně specifická. Na jihu je totiž suburbánní zázemí značně zploštělé, protože zde vazby a toky obyvatel za prací jednoznačně ovlivňuje přítomnost Pardubic, jakožto podobně velkého centra a dalšího krajského města. Ze čtyř obcí, které spadají do této oblasti, se také hned tři řadí do Pardubického kraje. Jedinou výjimkou je obec Vysoká nad Labem. Celkově v těchto čtyřech obcích žije 5 720 obyvatel, ze kterých 1 069 vyjíždí do Hradce Králové na denní bázi, což se rovná přibližně 19 %. Je tedy zřejmé, že se jedná o poměrně lidnatou oblast s na poměry suburbánního zázemí velkými obcemi.

Vzhledem k tomu, že územím prochází jak dálnice D11, rychlostní silnice R35, silnice I/37 a I/35, silnice II/324, II/333 a II/298 a navíc ještě železniční trať 031, která spojuje Hradec Králové s Pardubicemi, tak je odpovídající, že všechny obce mají velmi dobrou dopravní polohu (krom Vysoké nad Labem, i ta však disponuje dobrou dopravní polohou).

Dopravní obslužnost veřejnou autobusovou dopravou zajišťují hlavně linky společnosti Arriva Východní Čechy a CDS s.r.o. Náchod. Železniční pak opět České dráhy. Obec Vysoká nad Labem navíc spadá i do druhého tarifního pásma královéhradecké městské hromadné dopravy, a je tedy obsluhována jejími autobusovými spoji.

Nejmenší obcí oblasti jih jsou Libišany (462 obyvatel), které se nacházejí na jihovýchodním okraji Hradce Králové na silnici II/333 a v blízkosti křižovatky dálnice D11 a rychlostní silnice R35. Z Libišan do Hradce Králové denně vyjíždí 72 obyvatel. Obslužnost zajišťuje celkově 21 přímých spojů ve všední dny, 6 o sobotách a pouhé 4 o nedělích a svátcích. Přímé autobusové spojení je pochopitelně nejrychlejší, jeho průměrná přepravní doba je 14 minut. V ranních hodinách je však možno využít přípoje v Opatovicích nad Labem, ať už v podobě osobního vlaku nebo dalšího autobusu. Časová náročnost se při takovém spoji však minimálně zdvojnásobí.

Jedinou obcí z Královéhradeckého kraje, která zasahuje do oblasti Jih, je Vysoká nad Labem s 1 239 obyvateli. Z tohoto počtu celá čtvrtina obyvatel denně vyjíždí do Hradce Králové, čemuž odpovídá také fakt, že je obec v poměrně velké míře obsluhována spoji městské hromadné dopravy Hradce Králové. Veřejnou autobusovou dopravu pak zajišťuje společnost CAR – Tour. Opěr platí, že spoje městské hromadné dopravy zajišťují přímá spojení i ve večerních až nočních hodinách. Vysokou nad Labem obsluhuje celkově 59 přímých spojení ve všední dny, 18 v sobotu a 16 v neděli a o svátcích. Vzhledem k počtu obyvatel se jedná o poměrně velký počet spojů, který je však opodstatněný velmi vysokým tokem obyvatel směrem do Hradce Králové. Čas jednoho spoje se výrazně liší v průběhu dne, průměrná hodnota však je 17 minut.



Obec Býšť obývá 1 478 lidí, ze kterých 294 denně dojíždí do Hradce Králové, opačným směrem pak proudí 33 lidí pravděpodobně kvůli na místní poměry velkému zaměstnavateli, kterým je výrobce sáčků Unipap, jenž zaměstnává 190 lidí. Obec je každý všední den obsluhována celkově 41 přímými autobusovými spoji, což snese srovnání s obcí Praskačka, kde jsou celkové toky podobné, jenže Býšti chybí vlaková doprava, která je rychlejší a má vyšší kapacitu, tudíž lze dopravní obslužnost posoudit jako horší. O víkendech a svátcích už nároky na obslužnost nejsou tak vysoké, z čehož vyplývá snížení počtu spojů na 5 v každém směru. Průměrný čas jednoho spoje je 22 minut.

Obcí s nejlepší dopravní polohou v celém suburbánním zázemí Hradce Králové a také s velmi dobrou dopravní obslužností jsou Opatovice nad Labem, které mají 2487 obyvatel, ze kterých 389 denně vyjíždí do Hradce Králové a opačným směrem jde o 93 lidí. V Opatovicích nad Labem se díky jejich dobré dopravní poloze nachází několik větších zaměstnavatelů. V první řadě je to samotná opatovická elektrárna, která zaměstnává 372 lidí. V areálu elektrárny sídlí také společnost ISOPLUS-EOP, která má 109 zaměstnanců. Dále se v Opatovicích nad Labem nachází hned několik zaměstnavatelů, u kterých pracuje kolem 20 lidí. To vysvětluje zvýšený tok směrem z Hradce Králové. Díky své poloze na silnicích II/333, I/37 a v blízkosti křižovatky s R35 Opatovicemi nad Labem prochází denně celkem 46 přímých autobusových spojení. V kombinaci s 43 vlakovými spoji se jedná o 89 přímých spojení s Hradcem Králové ve všední den. Opatovice nad Labem jsou také jedinou obcí, která je ve všední dny vlakem dostupná v nočních hodinách okolo půlnoci, kdy první vlak ve směru na Hradec Králové vyjíždí v 0:51 hodin. Poslední vlak ve směru na Hradec Králové poté v 23:09. Je to způsobeno polohou na důležité železniční trati 031, která spojuje krajská města Hradec Králové a Pardubice. V Opatovicích nad Labem však nezastavují rychlíkové spoje, které tuto trať také obsluhují. O sobotách jsou obyvatelé Opatovic nad Labem odkázáni pouze na železniční dopravu, ta je však i v tyto dny intenzivní, když nabízí celkově 39 přímých spojení (i v neděli a o svátcích). V neděli a o svátcích lze využít i jednoho autobusového spoje v každém směru. Průměrná přepravní doba vlakového spoje vlakem vychází na pouhých pět minut, což je vůbec nejrychlejší spojení obce ze zázemí Hradce Králové s centrem. Cesta autobusem je výrazně pomalejší a trvá 18 minut.

**Tab. 11:** Srovnání obcí oblasti Jih dle indexu adekvátnosti obslužnosti

Název obce	Obyvatelstvo	Index
Libišany	462	0,24
Opatovice nad Labem	2487	0,18
Vysoká nad Labem	1293	0,18
Býšť	1478	0,13

Zdroj: ČSÚ, 2014

Index, který přepočítává počet spojů na jednoho vyjíždějícího/dojíždějícího, tentokrát vykazuje u všech 4 obcí nižší hodnoty, než je obvyklé, ale je to většinou způsobeno tím, že se jedná o větší obce (kromě Libišan). A například v případě Opatovic nad Labem není opět zohledněno vysoké množství vlakových spojů. V Býšti jsou poté celkové toky podobně velké, jako u zhruba dvojnásobně velkých obcí.

## 6.6. Shrnutí a srovnání

Jednoznačně největší počty přímých spojů mají k dispozici ty obce, které mají buďto dobrou až velmi dobrou dopravní polohu (většinou se nachází na křižovatkách komunikací vyšší hierarchické úrovně – tím pádem často i na křižovatce několika různých linek, z čehož plyne vyšší počet spojů) nebo obce, které jsou napojeny na městskou hromadnou dopravu Hradce Králové, která zajišťuje velké množství spojů většinou v krátkých intervalech a obsluhuje tyto obce často až do pozdních nočních a brzkých ranních hodin, což je podstatný rozdíl oproti veřejné hromadné dopravě.

**Tab. 12:** Srovnání obcí zájmového území s nejvyšším počtem spojů ve všední den

Obec	Celkový tok	Obyvatelstvo	Počet přímých spojů ve všední den	Oblast
Stěžery	396	1785	153	Západ
Předměřice nad Labem	419	1875	141	Severovýchod
Všestary	357	1649	106	Severozápad
Nechanice	344	2276	92	Západ
Opatovice nad Labem	482	2487	89	Jih

Zdroj: ČSÚ, 2014; IDOS, 2014

Absolutně nejvyšší počet přímých spojení s Hradcem Králové má obec Stěžery, která navíc ani nedisponuje železničním spojením. Z pěti s nejvyšším počtem spojů, jsou první dvě napojeny na MHD (Stěžery a Předměřice nad Labem), a všechny také mají více než 1 500 obyvatel.

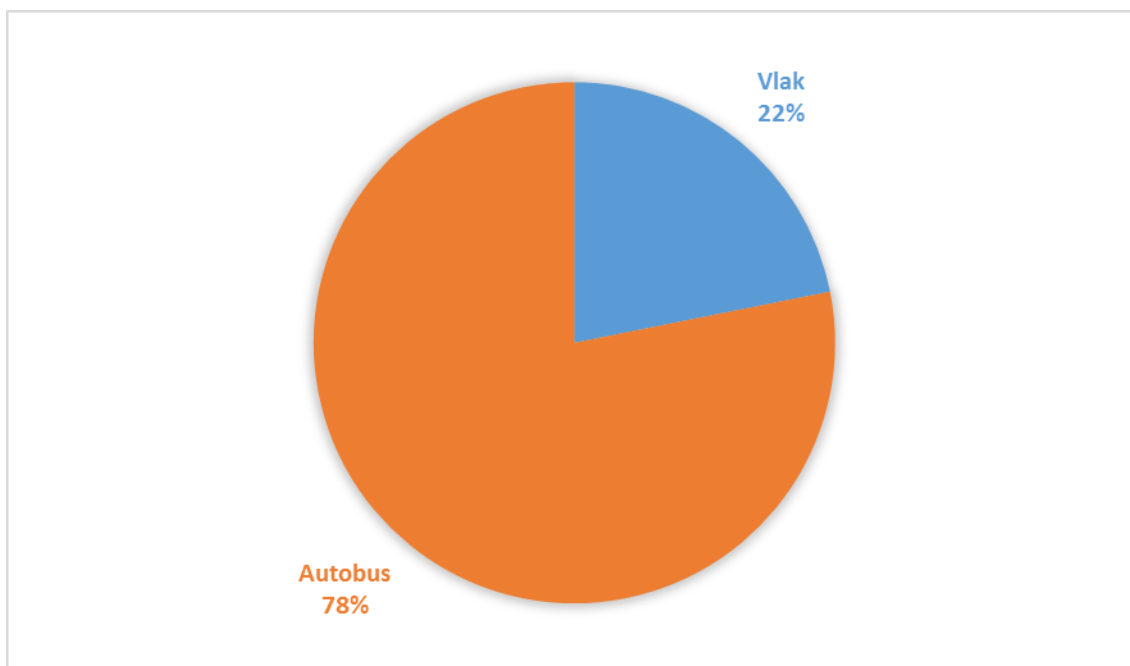
**Tab. 13:** Srovnání obcí zájmového území s nejnižším počtem spojů ve všední den

Obec	Celkový tok	Obyvatelstvo	Počet spojů ve všední den	Oblast
Kunčice	27	301	11	Západ
Vysoký Újezd	10	74	2	Východ
Syrovátka	87	399	0	Západ
Lužany	31	135	0	Severozápad
Račice nad Trotinou	39	162	0	Severozápad

Zdroj: ČSÚ, 2014; IDOS, 2014

Na opačném pólu se nachází obce, které nejsou přímo spojeny s Hradcem Králové vůbec. Ve všech případech však existuje alternativní spojení (s maximálně jedním přestupem a dobrou návazností spojů) a minimálně ve všední dny existuje z každé obce v suburbánním zázemí Hradce Králové relativně časově dostupná možnost spojení zázemí s centrem (viz analýza konkrétní oblasti). O víkendech je však hned několik obcí absolutně odkázáno výhradně na individuální dopravu. Všech pět obcí s nejnižším počtem spojů ve všední dny jsou menší obce do 400 obyvatel.

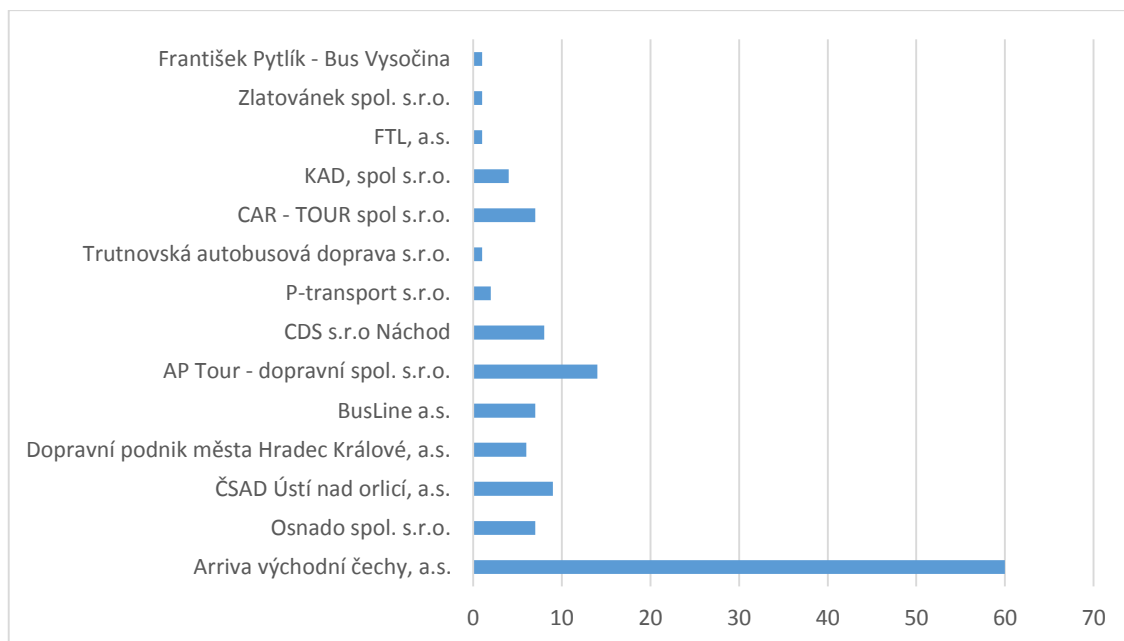
U všech obcí navíc existuje buďto přímé, nebo v nejhorším případě nepřímé spojení s centrem, které umožní dopravit se do něj v období mezi 6. až 8. hodinou ranní, tedy v čas, který je obvykle potřebný k nástupu do zaměstnání či do škol a pro vyjíždějící jsou tyto spoje naprosto zásadní.



**Obr. 12:** Podíl autobusové a železniční dopravy na počtu spojů v obcích suburbánního zázemí Hradce Králové

**Zdroj:** Vlastní zpracování v programu ArcGIS 10 za použití vrstev ArcČR 500 a dat IDOS

Valná většina spojení mezi obcemi suburbánního zázemí a centrem v podobě Hradce Králové, a to v obou směrech, je zajišťována autobusovou dopravou, ať už veřejnou autobusovou dopravou nebo městskou hromadnou dopravou. Vlakové spojení pochopitelně nabízí vyšší kapacity a rychlost než spojení autobusové, železnice je však pochopitelně vedena v menším množství obcí.



**Obr. 13:** Počet obcí suburbánního zázemí Hradce Králové obsluhovaný jednotlivými autobusovými dopravci

**Zdroj:** Vlastní zpracování v programu ArcGIS 10 za použití vrstev ArcČR 500 a dat IDOS

V případě železniční dopravy operuje v celém zájmovém území jediný dopravce, kterým jsou České dráhy. Dominantním autobusovým dopravcem je Arriva Východní Čechy, jejíž linky obsluhují 60 z 68 obcí suburbánního zázemí Hradce Králové přímými spoji.

Obce byly taktéž srovnávány pomocí ukazatele, který vyjadřuje počet spojů na celkový tok mezi obcí v suburbánním zázemí a Hradcem Králové. Výsledky, které dosahovaly hodnot od 0,09 po 1,43, se většinou se odvíjely od velikosti obce a tím pádem i počtu vyjíždějících, který je v menších obcích ve většině případů nižší. Tento ukazatel může posloužit pro elementární srovnání obslužnosti podobně velkých obcí.

**Tab. 14:** Srovnání obcí do 200 obyvatel podle počtu spojů na celkový tok

Obec	Vyjíždka HK	Dojíždka HK	Celkový tok	Obyvatelstvo	% vyjíždějících	Počet spojů ve všední den	Počet spojů na celkový tok	Oblast
Vrchovnice	13	1	14	68	19,12	20	1,43	Severozápad
Hněvčeves	27	1	28	167	16,17	34	1,21	Severozápad
Hrádek	21	1	22	198	10,61	20	0,91	Západ
Radostov	22	3	25	134	16,42	22	0,88	Západ
Osičky	20	3	23	141	14,18	20	0,87	Západ
Libníkovice	33	2	35	146	22,60	28	0,80	Východ
Radíkovice	28	7	35	182	15,38	25	0,71	Západ
Lejšovka	29	5	34	197	14,72	18	0,53	Východ
Čistěves	31	1	32	160	19,38	15	0,47	Severozápad
Benátky	31	4	35	114	27,19	14	0,40	Severozápad
Vysoký Újezd	10	0	10	74	13,51	2	0,20	Východ

Zdroj: ČSÚ, 2014; IDOS, 2014

Zajímavé je srovnání tohoto ukazatele u obcí do 200 obyvatel, kde se jednoznačně ukazuje, že nejsou nikterak limitovány nižším počtem spojů, poněvadž je stejně tak nižší i celkový tok (a to poměrně výrazně), tím pádem velmi často dochází k vysokému výsledku indexu adekvátnosti obslužnosti. Výsledky jsou u většiny obcí podobné, lehce se vymykají pouze Benátky, které mají význačnou vazbu zázemí-centrum, a poté samozřejmě Vysoký Újezd, jehož dva přímé spoje se v tomto ohledu negativně odrážejí. Jak už bylo popsáno výše, tento problém je však řešen nepřímými spoji přes Třebechovice pod Orebem. V případě dvou obcí, které jsou z hlediska indexu adekvátnosti obslužnosti na prvních místech, už se dá hovořit o naprosto opačném extrému a také o jisté nadhodnocenosti dopravní obslužnosti.

**Tab. 15:** Srovnání obcí mezi 1 000 – 2 000 obyvatel podle počtu spojů na celkový tok

Obec	Vyjíždka HK	Dojíždka HK	Celkový tok	Obyvatelstvo	% vyjíždějících	Počet spojů ve všední den	Počet spojů na celkový tok	Oblast
Stěžery	344	52	396	1785	19,27	153	0,39	Západ
Předměřice nad Labem	349	70	419	1875	18,61	141	0,34	Severovýchod
Všestary	324	33	357	1649	19,65	106	0,30	Severozápad
Černožice	147	22	169	1161	12,66	31	0,18	Severovýchod
Vysoká nad Labem	310	14	324	1293	23,98	59	0,18	Jih
Praskačka	220	22	242	1007	21,85	44	0,18	Západ
Býšť	294	33	327	1478	19,89	41	0,13	Jih

Zdroj: ČSÚ, 2014; IDOS, 2014

Mnohem zajímavější je srovnání obcí mezi 1000–2000 obyvateli. Zde je jednoznačně demonstrováno, že obce, které mají výhodu v pravidelné obslužnosti městskou hromadnou dopravou, což jsou v tomto případě první dvě, Stěžery a Předměřice nad Labem, mohou i přes svou velikost konkurovat dopravní obslužností i obcím mnohem menším, a to i přes neporovnatelně vyšší oboustranný tok. S výjimkou Černožic, u kterých nejsou toky mezi zázemím a centrem tak vysoké, jsou tyto toky u všech obcí vcelku podobné, ale i přesto lze zaznamenat trend, kdy jsou obce se silnějšími toky a tím pádem i většími vazbami na centrum, obsluhované vyšším počtem spojů. Jak už bylo zmíněno výše, tato jednoduchá metoda nedokáže zachytit rozdíl mezi vlakovou a autobusovou obslužností, což lehce zkresluje výsledek například obce Praskačka.

**Tab. 16:** Srovnání obcí nad 2 000 obyvatel podle počtu spojů na celkový tok

Obec	Vyjíždka HK	Dojíždka HK	Celkový tok	Obyvatelstvo	% vyjíždějících	Počet spojů ve všední den	Počet spojů na celkový tok	Oblast
Nechanice	322	22	344	2276	14,15	92	0,27	Západ
Opatovice nad Labem	389	93	482	2487	15,64	89	0,18	Jih
Smiřice	463	100	563	2960	15,64	67	0,12	Severovýchod
Černilov	647	21	668	2429	26,64	66	0,10	Východ
Třebechovice pod Orebem	786	145	931	5752	13,66	84	0,09	Východ

Zdroj: ČSÚ, 2014; IDOS, 2014

U obcí nad 2 000 obyvatel už se jedná o výrazně vyšší celkové toky než u zbytku menších obcí suburbánního zázemí. Velký kontrast se projevuje například mezi (od centra dojíždky vzdálenějšími) Nechanicemi a Černilovem, kdy Nechanice výrazně těží ze své dopravní polohy a díky tomu je obec s prakticky polovičním celkovým tokem obsluhována kvalitněji, než co se dopravní polohy týče hůře položená obec s významnější vazbou na centrum. Podobný je i případ Opatovic nad Labem, které mají opět velmi dobrou dopravní polohu a z té poté vychází i počet spojů a celková dopravní obslužnost. V případě právě Opatovic nad Labem je ještě velké procento z celkového počtu spojů zajišťováno železniční dopravou. Z tohoto srovnání vychází právě obec Černilov jako obec s pravděpodobně nejvíce podhodnocenou dopravní obslužností. Třebechovice pod Orebem jsou vzhledem ke své velikosti, poloze na železnici a kontextu celého suburbánního zázemí zcela specifickou záležitostí.

**Tab. 17:** Míra korelace mezi vybranými atributy pro obce suburbánního zázemí Hradce Králové

Vstupní atributy	Míra korelace
Celkový tok a obyvatelstvo	0,97
Index adekvátnosti obslužnosti a celkový tok	-0,44
Index adekvátnosti obslužnosti a obyvatelstvo	-0,40
Celkový tok a počet spojů ve všední den	0,68
Obyvatelstvo a počet spojů ve všední den	0,63
Počet spojů a dopravní poloha	0,42

Zdroj: ČSÚ, 2014; IDOS, 2014

Poměrně zajímavou informaci může poskytnout také srovnání dvou vybraným atributů, které se vztahují například k velikosti obce, tokům mezi zázemím a centrem, počty spojů nebo dopravní polohou. Pro elementární srovnání těchto atributů bylo využito korelačního koeficientu, který zjednodušeně řečeno zkoumá, jak spolu dvě stejné velké skupiny dat souvisejí nebo nesouvisejí (a tento vztah vyhodnocuje ve škále  $\langle -1; 1 \rangle$ , kdy -1 vyjadřuje nejnižší míru korelace (prakticky mezi danými jevy platí nepřímá úměra) a 1 nejvyšší míru korelace (mezi zkoumanými jevy platí přímá úměra). V případě nulové hodnoty je pak souvislost prakticky vyloučená. Podle tohoto koeficientu je tedy možno konstatovat, že čím byla větší obec v suburbánním zázemí, tím byla i vyšší vazba (a tím pádem celkový tok) na Hradec Králové. Z tohoto srovnání lze vysledovat vysokou souvislost mezi počtem obyvatel a celkovým tokem, a také je zde poměrně vysoká míra souvislosti mezi počtem spojů a celkovým tokem mezi zázemím a centrem. Podstatně nižší míra korelace je pak mezi počtem spojů ve všední den a bodově vyjádřenou dopravní polohou, což potvrzuje hned několik obcí suburbánního zázemí, které mohly mít horší dopravní polohu, ale ležely na důležité a často obsluhované lince ve směru na Hradec Králové. Hlavně však v případě větších obcí, které byly díky významnějším tokům více náročné na dopravní obslužnost, hrála právě dopravní poloha zásadní roli (viz příklad Nechanice – Černilov). Naopak spíše nepřímou úměru lze vysledovat v případě indexu adekvátnosti obslužnosti, který většinou s nárůstem obyvatel v obci klesá. Tento vztah platí také v případě indexu adekvátnosti obslužnosti ve spojení s celkovým tokem.

U několika obcí suburbánního zázemí Hradce Králové se objevuje z hlediska dopravní obslužnosti zcela specifická záležitost, že je dostupnost centra rychlejší vlakovou dopravou než individuální automobilovou dopravou. Taková situace nastává například v případě Opatovic nad Labem, kdy je průměrná přepravní doba jednoho spoje na královéhradecké hlavní nádraží 5 minut, zatímco v případě automobilové dopravy se jedná o 11 minut, tedy více než dvojnásobek. Podobná situace platí i v případě Třebechovice pod Orebem, kde je sice rozdíl mezi přepravní dobou mezi vlakem a automobil pouhé tři minuty (15 minut vlak, 18 minut automobil), ale stále



je doprava po železnici rychlejší. Mezi obce, odkud je rychlejší doprava vlakem než automobilem, také patří například Praskačka (8 minut vlak, 16 minut automobil), Předměřice nad Labem (5 minut vlak, 10 minut automobil) a několik dalších.

## 7. Závěr

Na základě postupu popsaném v metodické části práce bylo vymezeno území, do kterého kromě centra v podobě Hradce Králové spadá dalších 68 obcí, které mezi sebou nemají žádné další sídlo s výraznější gravitací (jedinou obcí, která se jak velikostí, tak gravitací mírně vymyká, jsou Třebechovice pod Orebem). Dominance Hradce Králové byla tedy jak z pohledu ekonomického, tak například z pohledu toků mířícího do tohoto města naprosto markantní.

V úvodu práce byla vyslovena hypotéza o zploštění území v jižní části, a to z důvodu blízkého sousedství krajského města Pardubic, které výrazně ovlivňuje dojíždku za prací a gravitace Hradce Králové zde tím pádem není tak výrazná, jako v ostatních oblastech suburbánního zázemí. Tato hypotéza byla potvrzena, stejně jako předpoklad, že nejvíce obcí s dobrou dopravní polohou se bude nacházet v jihozápadní části území, kde je také nejrozvinutější dopravní síť včetně dálnice D/11 a dálničního přivaděče, který se v budoucnosti stane součástí rychlostní silnice R35. Naopak nejhorší dopravní polohu měly většinou obce v okrajových oblastech a na východě území.

Dalším předpokladem bylo, že dopravní obslužnost bude zásadně ovlivňovat dopravní poloha obcí, což se potvrdilo převážně u větších obcí s významnějšími toky směrem do a z Hradce Králové. U menších obcí nehrála až takovou roli dopravní poloha v rámci dopravní sítě, jako spíše jejich napojení na některou z významnějších linek vedoucích z větších měst do Hradce Králové. V suburbánním zázemí je takto napojených obcí poměrně velké množství, a to i v případě obcí s velmi špatnou dopravní dostupností. Z tohoto vyplývá, že i obce, které jsou z pohledu dopravní polohy hodnoceny špatně či velmi špatně, jsou až na výjimky povětšinou velmi dobře napojeny na veřejnou hromadnou dopravu. Jak už bylo zmíněno výše, u větších obcí byla poloha v rámci dopravní sítě výrazně důležitější, obzvláště v případě silničních uzlů nebo obcí položených na železniční trati.

Zcela zásadní byla otázka, jak budou obsluhovány menší obce vzhledem k vyjíždce do zaměstnání a do škol v Hradci Králové, kdy jsou naprosto zásadní ranní spoje s příjezdem mezi 6. a 8. hodinou ráno. Dopravní obslužnost v těchto hodinách je u většiny obcí na velmi dobré úrovni, ať už přímými spoji, nebo jiným řešením v podobě návaznosti nepřímých spojení s maximálně jedním přestupem. V žádném z případů nedošlo k situaci, že by Hradec Králové nebyl ve všední den dostupný jinak, než individuální automobilovou dopravou. Mnohem horší dopravní obslužnost je však v menších obcích o víkendech a svátcích, kdy není neobvyklé, že

neexistuje přinejmenším nepřímé spojení s Hradcem Králové a občané těchto obcí jsou tím pádem odkázáni na individuální dopravu, popřípadě dopravu z okolních obcí.

V případě, že byla obec napojena na železniční síť, tak tento druh veřejné dopravy, co se týká počtu spojů, dominoval nad autobusovou dopravou, až na výjimku, která se týkala obcí obsluhovaných městskou hromadnou dopravou Hradce Králové, kdy tento způsob přepravy cestujících naprosto dominoval. V některých případech (jako například Opatovice nad Labem či Praskačka) byla přepravní doba po železnici dokonce rychlejší než individuální automobilová doprava.

Závěrem lze tedy konstatovat, že dopravní obslužnost obcí suburbánního zázemí Hradce Králové je alespoň co se týká dojížděky do zaměstnání a do škol obstarávána dostatečně. Velmi dobře je většinou vyřešeno napojení malých obcí s horší dopravní polohou na významnější linky. Rezervy jsou hlavně ve víkendových spojích z menších obcí, které však nejsou tak zásadní, jako ty ve všední dny. Velké obce s vyšším tokem vyjíždějících a dojíždějících jsou většinou také obsluhovány - v porovnání s obcemi menšími - značně vyšším množstvím spojů. Kvalita obslužnosti je však v případě větších obcí zásadně ovlivňována dopravní polohou, u menších poté napojením na významnější linku.

## 8. Summary

There were several objectives in this thesis. The first one was to define the suburban area of the city of Hradec Králové based on the commuting to work. Final suburban area consists of 68 municipalities (not including Hradec Králové itself) and it is flattened in the southern area because of influence of another large city – Pardubice. There is no other municipality which could be described as significant, large or gravitationally strong (only Třebechovice pod Orebem could partly meet this description).

Another objective was to evaluate horizontal transport position of municipalities of the suburban area of Hradec Králové (not including Hradec Králové again). Most of the municipalities of the suburban area have the good transport position (22) followed by bad transport position (19) and very bad transport position (14). Only 13 municipalities have very good transport position. The best transport position has Opatovice nad Labem, the worst are the municipalities of Vysoký Újezd, Hrádek, Lužany and Jílovice.

The most important objective of the thesis was to analyse the traffic service of the municipalities of the suburban area of the city of Hradec Králové. An output of this analysis shows that the municipalities with the best traffic service are either these who have the best traffic position (that relates to the municipalities with bigger population) or these with the connection to the important bus or train service (that relates mainly to the municipalities with smaller population).

The municipality with the biggest number of bus or train services was Stěžery with 153 direct services. Three of the municipalities of the suburban area have no direct connection with the city of Hradec Králové – Syrovátka, Lužany and Račice nad Trotinou. This problem is solved by the transfer on another service. The best traffic service is also in the municipalities which are serviced by mass public transportation of the city of Hradec Králové. That concerns 6 municipalities of the suburban area.

To sum up the traffic service of the suburban area of the city of Hradec Králové is on the good level especially during the week. In the weekend there are some troubles with the traffic service as far as smaller municipalities are concerned. Transport position influences the traffic service especially when bigger municipalities are concerned. In the case of smaller municipalities there is higher importance of connection to the important bus or train service which is actually quite usual concerning the municipalities of the suburban area of the city of Hradec Králové.

## 9. Seznam použité literatury a dalších zdrojů

[1] BAŠTOVÁ, Magdalena; KREJČÍ Tomáš; TONEV Petr; TOUŠEK Václav. Změny v dojížděce za prací do českých velkoměst v letech 1991 - 2001. In Zmeny v štruktúre krajiny ako reflexia súčasných spoločenských zmien v strednej a východnej Európe - zborník z III. medzinárodného geografického kolokvia. Košice: Vydavateľstvo Univerzity P. J. Šafárika, 2005. s. 9 -14, 6 s. ISBN 80 -7097 -623 -3.

[2] HALÁS, Marián., ROUBÍNEK, Pavel., KLADIVO, Petr. Urbánní a suburbánní prostor Olomouce: teoretické přístupy, vymezení, typologie. Geografický časopis / Geographical Journal 64 (4), 2004, 289–310. ISSN 0016-7193.

[3] HAMPL, Martin.; KÜHNEL, Karel. Dojíždka obyvatelstva za prací jako regionální proces. Acta Universitatis Carolinae–Geographica, 1967, 2: s. 39-56.

[4] HŮRSKÝ, Josef. Klasifikace měst ČSR podle polohy v dopravních sítích. In: Sborník ČSSZ. Praha: Academia, 1974, 101 - 107.

[5] KLUSÁČEK, Petr; MARTINÁT, Stanislav; MATZNETTER, Walter, WISBAUER, Alexander. (2009): Urban de-velopment in selected Czech and Austrian city regions. Acta Universitatis Palackianae Olomucensis – Geographica, 40, č. 2, s. 27–57.

[6] KRAFT, Stanislav, et al. Dopravní systém České republiky: efektivita a prostorové dopady. Národohospodářský obzor, 2009, 9.1: 21-33.

[7] MATZNETTER, Walter. The Vienna and Bratislava urban regions: comparing urban development under (welfare) capitalism and (post-) communism. European Spatial Re-search and Policy, 2004, 11, č. 1, s. 61–77.

[8] NOVÁK, Václav. Dojíždka za prací a pracovně podmíněná migrace v kraji Vysočina. Brno, 2009. Dizertační práce. Katedra geografie, Masarykova univerzita.

[9] SEIDENGLANZ, Daniel. Dopravní charakteristiky venkovského prostoru. Brno, 2007. Dizertační práce. Masarykova univerzita.

[10] SÝKORA, L.uděk; POSOVÁ, Darina. Formy urbanizace: kritické zhodnocení modelu stadií vývoje měst a návrh alternativní metody klasifikace forem urbanizace. Geografie, 2011, 116, č. 1, s. 1–22.

[11] TEMELOVÁ, Jana, et al. Každodenní život, denní mobilita a adaptační strategie obyvatel v periferních lokalitách. Sociologický časopis/Czech Sociological Review, 2011, 47.4: 831-858.

[12] URBÁNKOVÁ, Jana; OUŘEDNÍČEK, Martin. Vliv suburbanizace na dopravu v Pražském městském regionu. Sociální geografie Pražského městského regionu. Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, Praha, 2006, s. 79-95.

### **Internetové zdroje:**

[13] Arriva Východní Čechy, a.s. [online]. 2014 [cit. 2014-04-18]. Dostupné z: <http://www.arriva-vychodnicechy.cz/>

[14] Bisnode Česká republika - B2B databáze firem [online]. 2014 [cit. 2014-04-18]. Dostupné z: <http://hbi.cz>

[15] České dráhy, a.s.: IREDO - Integrovaná regionální doprava Královéhradeckého a Pardubického kraje. České dráhy, a.s. [online]. 2009. vyd. [cit. 2014-04-18]. Dostupné z: <http://www.cd.cz/primestske-cestovani/ids/iredo/-3777/>

[16] České dráhy, a.s.: VYDIS - Východočeský dopravní integrovaný systém. České dráhy, a.s. [online]. 2009. vyd. [cit. 2014-04-18]. Dostupné z: <http://www.cd.cz/primestske-cestovani/ids/vydis/-3829/>

[17] Český statistický úřad [online]. 2014 [cit. 2014-04-18]. Dostupné z: <http://czso.cz>

[18] Dopravní podnik města Hradce Králové, a.s [online]. 2011 [cit. 2014-04-18]. Dostupné z: <http://http://www.dpmhk.cz/>

[19] IDOS - jízdní řády [online]. 2014 [cit. 2014-04-18]. Dostupné z: <http://jizdnirady.idnes.cz/vlakyautobusy/spojeni/>

[20] JAREŠ, Martin. Integrované dopravní systémy: Šance pro budoucnost. [online]. 2007 [cit. 2014-04-18]. Dostupné z: [http://www.ids.zastavka.net/id-clanky/01-2007\\_mj.phtml](http://www.ids.zastavka.net/id-clanky/01-2007_mj.phtml)

[21] Letecké služby Hradec Králové, a.s. [online]. 2014 [cit. 2014-04-18]. Dostupné z: <http://www.lshk.cz/cs>

[22] MARADA, Miroslav. Vertikální a horizontální dopravní poloha středisek osídlení Česka. In: Česká geografie v evropském prostoru [online]. 2006 [cit. 2014-04-18]. Dostupné z: <http://geografiedopravy.cz/index.php/publikace>

## **Přílohy**





**Příloha 2:** Celkový počet spojů a průměrná přepravní doba mezi obcemi suburbánního zázemí a Hradcem Králové (b)

Název obce	Spoje ve všední dny		Spoje v soboty		Spoje v neděle / svátky		Průměrná přepravní doba	
	Vlak	Autobus	Vlak	Autobus	Vlak	Autobus	Vlak	Autobus
Radíkovice	0	25	0	6	0	6	0	17
Radostov	0	22	0	0	0	0	0	21
Roudnice	0	33	0	10	0	10	0	24
Sadová	34	40	18	10	16	10	20	13
Sendražice	0	26	0	6	0	6	0	21
Skalice	0	24	0	8	0	6	0	23
Smiřice	35	32	24	6	24	6	11	31
Smržov	0	24	0	8	0	6	0	31
Stěžery	0	153	0	53	0	53	0	17
Stračov	0	42	0	10	0	12	0	17
Střezetice	34	18	18	0	16	0	13	17
Světí	0	26	0	6	0	6	0	12
Syrovátka	0	0	0	0	0	0	0	0
Těchlovice	0	26	0	6	0	6	0	15
Třebechovice pod Orebem	53	31	34	3	33	3	15	26
Třesovice	0	18	0	0	0	0	0	19
Urbanice	0	19	0	0	0	0	0	13
Vrchovnice	0	20	0	8	0	8	0	32
Všestary	34	72	18	18	16	18	7	12
Výrava	0	17	0	6	0	6	0	34
Vysoká nad Labem	0	59	0	18	0	16	0	17
Vysoký Újezd	0	2	0	0	0	0	0	42

**Příloha 3:** Obce suburbánního zázemí Hradce Králové seřazené podle bodových zisků v hodnocení dopravní polohy

Název obce	Bodový zisk	Název obce	Bodový zisk
Opatovice nad Labem	20	Máslojedy	6
Dobřenice	15	Běleč nad Orlicí	5
Praskačka	14	Benátky	5
Urbanice	13	Střezetice	5
Libišany	12	Výrava	5
Černožice	11	Vrchovnice	4
Třebechovice pod Orebem	11	Dohalice	4
Všestary	11	Hněvčeves	4
Hvozdnice	11	Kunčice	4
Roudnice	10	Librantice	4
Stěžery	10	Mokrovousy	4
Syrovátka	10	Mžany	4
Býšť	10	Neděliště	4
Obědovice	9	Cerekvice nad Bystřicí	4
Blešno	9	Kobylice	4
Holohlavy	9	Boharyně	3
Kratonohy	9	Čistěves	3
Lhota pod Libčany	9	Divec	3
Osičky	9	Radostov	3
Smiřice	9	Puchlovice	3
Dolní Přím	8	Jeníkovice	2
Libřice	8	Lejšovka	2
Nechanice	8	Račice nad Trotinou	2
Sadová	8	Radíkovice	2
Káranice	7	Sendražice	2
Lochenice	7	Skalice	2
Předměřice nad Labem	7	Smržov	2
Světí	6	Těchlovice	2
Černilov	6	Třesovice	2
Hořiněves	6	Libníkovice	1
Libčany	6	Vysoký Újezd	0
Osice	6	Hrádek	0
Stračov	6	Lužany	0
Vysoká nad Labem	6	Jílovice	0



**Příloha 5: Působnost jednotlivých autobusových dopravců v obcích suburbánního zázemí Hradce Králové (zajišťující přímé spojení s Hradcem Králové) (b)**

Název obce	Arriva východní čechy, a.s.	Osnado spol. s.r.o.	ČSAD Ústí nad orlicí, a.s.	Dopravní podnik města Hradec Králové, a.s.	BusLine a.s.	AP Tour - dopravní spol. s.r.o.	CDS s.r.o Náchod	P-transport s.r.o.	Trutnovská autobusová doprava s.r.o.	CAR - TOUR spol s.r.o.	KAD, spol s.r.o.	FTL, a.s.	Zlatovánek spol. s.r.o.	František Pytlí - Bus Vysočina
Praskačka	1													
Předměřice nad Labem	1	1		1										
Račice nad Trotinou														
Radíkovice	1					1								
Radostov	1					1								
Roudnice	1													
Sendražice	1	1												
Skalice	1													
Smiřice	1						1							
Smržov	1													
Stěžery	1			1										
Stračov	1				1					1	1			
Střezetice	1					1								
Syrovátka														
Těchlovice	1					1								
Třebechovice pod Orebem	1	1	1		1									
Třesovice	1					1								
Všestary	1				1	1				1	1			
Výrava	1													
Vysoká nad Labem	1			1						1				
Cerekvice nad Bystřicí	1		1											
Sadová	1				1					1	1			
Puchlovice	1													
Hvozdnice	1					1								
Kobylice	1					1								
Máslojedy	1													
Býšť	1		1									1		
Libišany	1									1				
Opatovice nad Labem	1		1				1			1			1	1
Jílovice	1						1							