

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI

Přírodovědecká fakulta

Katedra geografie

Bc. Jan Kotyza

**VÝVOJ DOPRAVNÍ POLOHY OBCÍ S POÚ V KRAJI
VYSOČINA V LETECH 1930 AŽ 2010**

Diplomová práce

Vedoucí práce: Mgr. Jan Hercik

Olomouc 2014

Bibliografický záznam

Autor (osobní číslo): Bc. Jan Kotyza (R110742)

Studijní obor: Regionální geografie

Název práce: Vývoj dopravní polohy obcí s POÚ v Kraji Vysočina v letech 1930 až 2010

Title of thesis: Development of transport location of settlements in the Vysočina region between 1930 to 2010

Vedoucí práce: Mgr. Jan Hercik

Rozsah práce: 47 stran, 3 vázané přílohy

Abstrakt: Diplomová práce popisuje vývoj dopravní polohy obcí s POÚ v Kraji Vysočina v letech 1930–2010 a identifikuje v tomto území periferní oblasti z hlediska postavení v dopravní síti a dopravní obslužnosti.

Klíčová slova: dopravní poloha, Kraj Vysočina, dopravní obslužnost

Abstract: This thesis analyzes development of the transport position of municipalities in the Vysočina region during period 1930-2010 and identifies peripheral areas in terms of position in the transport network and transport services.

Keywords: traffic location, Vysočina region, transport service

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci vypracoval samostatně pod vedením Mgr. Jana Hercika a všechny použité materiály a zdroje jsou citovány s ohledem na vědeckou etiku, autorská práva a zákony na ochranu duševního vlastnictví.

V Olomouci 20. dubna 2014

Děkuji vedoucímu práce Mgr. Janu Hercikovi a Mgr. Petru Šimáčkovi za podněty, připomínky, cenné rady a hlavně za jejich drahocenný čas, který mi při psaní této práce věnovali.

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI
Přírodovědecká fakulta
Akademický rok: 2011/2012

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Jan KOTYZA**
Osobní číslo: **R110742**
Studijní program: **N1301 Geografie**
Studijní obor: **Regionální geografie**
Název tématu: **Vývoj dopravní polohy obcí s POÚ v Kraji Vysočina v letech 1930 až 2010**
Zadávací katedra: **Katedra geografie**

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

Cílem diplomové práce je popsat vývoj dopravní polohy sídel v kraji Vysočina mezi léty 1930 až 2010 ve dvacetiletých intervalech. V rámci práce bude popsána vertikální a horizontální poloha vybraných středisek jejich a vzájemné dopravní vztahy.

Osnova:

1. Úvod
2. Cíle a metodika zpracování
3. Rešerše literatury
4. Stručný popis zájmového území
5. Vývoj horizontální dopravní polohy kraje Vysočina
6. Vývoj vertikální dopravní polohy kraje Vysočina
7. Shrnutí
8. Závěr

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

HAMPL, M. et al. (1996): Geografická organizace společnosti a transformační procesy v České republice.

Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, PřF UK, Praha, 396 s.

HAMPL, M. (2005): Geografická organizace společnosti v České republice:

Transformační procesy a jejich

obecný kontext. Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje,

Přírodovědecká fakulta Univerzity

Karlovy v Praze, Praha, 147 s.+příl.

HŮRSKÝ, J. (1974): Klasifikace měst ČSR podle polohy v dopravních sítích.

Sborník ČSSZ, 79, č. 2,

Academia, Praha, 101-107.

HŮRSKÝ, J. (1978): Regionalizace České socialistické republiky na základě

spádu osobní dopravy. Studia

Geographica, 59, Geografický ústav ČSAV, Brno, 182 s.

RŮLC, R. (2001): Dopravní dostupnost a regionální význam krajských měst.

Geografie?Sborník ČGS, 106, č. 4,

Česká geografická společnost, Praha, s. 222-233.

Vedoucí diplomové práce: **Mgr. Jan Hercík**
Katedra geografie

Datum zadání diplomové práce: **2. prosince 2011**

Termín odevzdání diplomové práce: **10. dubna 2013**

L.S.

Prof. RNDr. Juraš Ševčík, Ph.D.
děkan

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

V Olomouci dne 2. prosince 2011

OBSAH

1	ÚVOD A CÍLE PRÁCE	9
2	REŠERŠE LITERATURY	10
3	METODIKA	12
3.1	Horizontální dopravní poloha.....	12
3.2	Vertikální dopravní poloha.....	14
4	VYMEZENÍ ÚZEMÍ	16
5	HISTORIE DOPRAVY NA ÚZEMÍ DNEŠNÍHO KRAJE VYSOČINA	18
5.1	Nejstarší stezky a zemské silnice	18
5.2	Výstavba státních a později okresních silnic v 18. a 19. století	19
5.3	Počátky železnice v druhé polovině 19. století.....	20
5.4	Vývoj dopravy za první a druhé republiky	20
5.5	Poválečný vývoj	22
5.6	Vývoj po roce 1989	24
6	CHARAKTERISTIKA SOUČASNÉ DOPRAVNÍ SÍTĚ KRAJE VYSOČINA	26
7	ZMĚNA D. POLOHY OBCÍ S POÚ V KRAJI VYSOČINA V LETECH 1930–2010	28
7.1	Veřejná hromadná doprava.....	28
7.2	Intenzita individuální automobilové dopravy	37
8	ZÁVĚR	40
	SUMMARY	44
	POUŽITÉ ZDROJE	45
	PŘÍLOHY	

1 ÚVOD A CÍLE PRÁCE

Doprava je neoddelitelně spojena téměř s každodenní lidskou činností a její význam neustále roste. Doprava hrála významnou roli při rozvoji všech civilizací, můžeme zmínit Římskou říši, která stavěla silnice po celé Evropě, nebo pozdější evropské námořní mocnosti, které podnikaly zámořské expanze. V současnosti, díky poklesu dopravních nákladů a zrychlování dopravy, dochází největšímu nárůstu dopravy v historii. Dnešní společnost, zejména ve vyspělých státech, lze označit za vysoce mobilní a do jisté míry závislou na dopravě (Kraft, 2011). Doprava ale nepůsobí jen pozitivně. Růst dopravy znečišťuje životní prostředí a zatěžuje okolí hlukem. Díky těmto skutečnostem se doprava stává vysoce sledovaným tématem v řadě vědeckých disciplín, k nimž patří i geografie. Jedním z předmětů výzkumu geografie dopravy je fenomén dopravní polohy, kterému se věnuje tato diplomová práce. Dopravní polohu lze podle Marady (2006) hodnotit ve dvou významových dimenzích, a sice jako polohu horizontální, která určuje postavení sídla či regionu v dopravní síti, a vertikální, která hodnotí kvalitu dopravní obslužnosti veřejnou hromadnou dopravou či exponovanost sídla z hlediska intenzity silniční dopravy.

Oblast, pro kterou je dopravní poloha hodnocena, je území dnešního Kraje Vysočina, respektive obce s pověřeným obecním úřadem (POÚ) na tomto území, mezi lety 1930–2010. Tato oblast byla vybrána kvůli své strategické poloze v rámci České republiky, kdy jednotlivé sledované obce leží na významných dopravních tazích, jako je dálnice D1, či železniční trať Praha – Havlíčkův Brod – Brno přes kterou byly ještě v relativně nedávném období vedeny mezinárodní expresy z Berlína do Vídně či Budapešti, nebo v minulosti významná císařská silnice Praha – Jihlava – Vídeň a v souběhu s ní vedená Severozápadní dráha.

Cílem práce je popsat vývoj dopravní polohy sledovaných obcí mezi lety 1930–2010 a identifikovat souvislosti mezi změnami v dopravní síti, jako byla výstavba nové železniční trati Havlíčkův Brod – Brno, či dálnice D1 ve směru Humpolec – Jihlava – Velká Bíteš, a změnami v sídelní hierarchii. Dalším cílem je vymezit periferní oblasti z hlediska polohy v dopravní síti a dopravní obslužnosti na počátku a na konci sledovaného období a popsat jejich změnu pokud k nějaké došlo.

Mimo tyto primární cíle je v práci dále sledováno, jestli se na regionální úrovni potvrdí obecné trendy, popisované ve studiích Marady a kol. (2010) a Krafta (2011), které se zabývají hierarchicky vyššími centry na celorepublikové úrovni, jako výrazná korelace vertikální složky dopravy s horizontální a s tím související nadhodnocování dopravního významu obcí ležících na významném dopravním tahu, který pak nekoresponduje s jejich regionálním významem, nárůst počtu spojů veřejné hromadné dopravy do roku 1990 díky jejímu upřednostňování před individuální automobilovou dopravou a následný pokles počtu spojů v důsledku snížení poptávky po roce 1989 díky raketovému růstu individuální automobilizace a výrazně vyšší nárůst intenzity automobilové dopravy v největších regionálních centrech v porovnání s ostatními obcemi.

2 REŠERŠE LITERATURY

Dopravní polohou, resp. oběma jejími složkami, vertikální i horizontální, se v českém prostředí v současnosti zabývají především M. Marada, D. Seidenglanz a S. Kraft. Vlivem dopravní polohy na hierarchizaci osídlení po roce 1990 se zabývá Marada (2006), který ve svém příspěvku posuzuje vzájemné souvislosti mezi horizontální a vertikální dopravní polohou a komplexním významem středisek. Dochází k závěru, že všechny tři veličiny spolu úzce souvisí, s tím, že změna komplexního významu střediska je těsněji asociována se změnou vertikální dopravní polohy nežli polohy horizontální, které dále rozvíjí v publikaci Marada a kol. (2010). Změnou dopravního systému v témže období se zabývá Kraft (2011), který popisuje prohlubování hierarchizačních tendencí ve vertikální dopravní poloze a povrzuje dříve formulované hypotézy, že dopravní význam středisek je výsledkem vzájemného působení dopravní polohy a dalších ukazatelů, mezi něž patří zejména počet obyvatel a atraktivita středisek z hlediska dojížděky za prací. Seidenglanz se ve svých pracích soustředí na charakteristiku dopravní polohy obcí v periferních oblastech (Seidenglanz, 2001) či identifikování oblastí se špatnou dopravní polohou (Seidenglanz, 2007) a snaží se hledat řešení pro jejich rozvoj. Podnětným pro tuto práci se stal článek Dopravní poloha obcí v Kraji Vysočina (Seidenglanz, 2003), kterým byla inspirována metodika použitá v této práci. Z ostatních autorů věnujících se fenoménu dopravní polohy můžeme zmínit J. Dupáka (1997) a J. Zapletalovou (1998), kteří analyzovali pokles spojů veřejné hromadné dopravy po roce 1990 či P. Grégra (2004), který hodnotil dopravní polohu středisek v centrální části České republiky, přičemž nemohl pominout Humpolec, Havlíčkův Brod, Žďár nad Sázavou, Pelhřimov, Jihlavu a Třebíč, jež jsou předmětem i této práce.

Všichni jmenovaní ve svých pracích navazují na výzkumy J. Hůrského, který se věnoval fenoménu dopravní polohy (Hůrský, 1974), dopravní klasifikaci sídel a vymezení dopravně-geografických regionů (Hůrský, 1978). Hůrský ve svých studiích definuje mimo jiné ukazatel počtu cestovních příležitostí hromadné veřejné dopravy, ukazatel dopravní přitažlivosti měst na základě sčítání silniční dopravy a ukazatel polohy v dopravní síti. V této práci je použita terminologie podle Marady (2006), který rozlišuje dopravní polohu na vertikální a horizontální. Vertikální dopravní polohu dále člení na dvě složky, z nichž jedna odpovídá Hůrského ukazateli počtu cestovních příležitostí hromadné veřejné dopravy a druhá dopravní přitažlivosti měst na základě sčítání silniční dopravy. Horizontální dopravní poloha pak odpovídá Hůrského ukazateli polohy v dopravní síti. Podrobná charakteristika ukazatelů a jejich přizpůsobení potřebám této práce je popsána v následující kapitole.

Hlavní publikací, ze které bylo čerpáno při popisu vývoje železniční sítě je ročenka Správy železniční dopravní cesty (SŽDC, 2012), která mapuje historický vývoj železniční sítě v každém kraji. Pro doplňující informace o historii železnice byly využity knihy P. Schreiera (2004, 2010), publikace J. Kacetla (2013), která popisuje železniční trať Vídeň – Znojmo – Jihlava – Nymburk – Mladá Boleslav, a kniha R. Cily (2004), která se věnuje regionální trati Dobronín – Polná. Provoz na Československé železnici v 60. letech se přibližuje kniha J. Rachoty (2012). Z dalších publikací věnujících se historii železniční dopravy můžeme jmenovat knihy C. Fialy (1932), nebo J. Honse (1990). První plány vysokorychlostních železničních tratí v Československu ze 70. let a modernizaci železniční sítě po roce 1989 popisuje publikace L. Knesla (2000).

Stěžejním materiálem pro popis silniční sítě byla kniha V. Lídla (2009), která přibližuje vývoj cest a silnic na našem území od starověku až po současnost. Pro účely této práce byly zvláště přínosné kapitoly o nejstarších stezkách z 13. století a výstavbě císařských silnic. V jiné publikaci Lídl (2006) mapuje nerealizované silniční stavby v letech 1938–1950 a poskytuje pro tuto práci cenné informace o plánování prvních dálničních tahů v Československu. Dálničním stavbám, tentokrát ale v pozdějším období, se věnuje M. Prášil (2007). Obdobně jako V. Lídl (2009) se rozvojem cest od jejich počátku po současnost, zabývá J. Musil (1987), který navíc přidává pohled na budování silnic a dálnic i mimo české území. Velmi podrobný vývoj historických stezek a císařských silnic, bohužel pouze na území Čech, popisuje F. Roubík (1938).

Podrobným vývojem všech druhů dopravy na českém území v historickém kontextu se zabývá J. Kyncl (2006) a J. Hons (1975). V celosvětovém kontextu se tomuto tématu věnuje M. Hlavačka (2002). J. Ryba (2004) se věnuje výstavbě silnic a rozvoji silniční dopravy s důrazem autobusovou dopravu. Rozvoj autobusové dopravy na počátku 20. století přibližuje M. Harák (2005). Na vývoj autobusové dopravy se také soustředí P. Hoffman ve svém cyklu Dějiny státní autobusové dopravy v českých zemích a na Slovensku. Doposud vyšly první dva díly Hoffman (2010) a Hoffman (2013) a připravuje se pět dalších pokračování. Rozvoj individuální automobilizace popisuje článek L. Bartoše a A. Richtra (2013). Velmi zajímavý zdroj informací o počátcích dopravy na českém území je publikace Z. Jirsáka (1956), která obsahuje přílohu čítající 40 map o vývoji dopravní sítě.

Pro popis změn administrativního členění, které prodělalo ve sledovaném období území dnešního Kraje Vysočina, byly využity publikace L. Kocourka (2007) a Z. Hledíkové (2005).

Z internetových zdrojů byly použity stránky o vysokorychlostní železnici www.vysokorychlostni-zeleznice.cz a stránky Ředitelství silnic a dálnic ČR (ŘSD) <http://www.rsd.cz/>, kde jsou ke stažení charakteristiky současné dopravní sítě a několik publikací mapujících vývoj dálniční sítě. Podnětná byla i stránka <http://www.novad1.cz/> popisující modernizaci dálnice D1. Charakteristika kraje a statistická data byla čerpána ze stránek Českého statistického úřadu (ČSÚ), resp. jeho krajského oddělení v Jihlavě <http://www.czso.cz/xj/redakce.nsf/i/home>.

Počty spojů z roku 1930 byly získány z Vilímkova jízdního řádu republiky Československé a z let 1950–1990 z jízdních řádů Československých státních drah (ČSD) a Československé a automobilové dopravy (ČSAD) dostupných v Národní knihovně ČR. Jízdní řád ČSAD z roku 1990 je dostupný i v Národním archivu ČR. Počty autobusových spojů z roku 2010 byly získány z PDF verze elektronického jízdního řádu IDOS, který na požádání poskytla společnost CHAPS. Pro zjištění počtu železničních spojů v roce 2010 byl použit jízdní řád Českých drah (ČD) z vlastního archivu.

Silniční síť byla hodnocena podle automap a autoatlasů dostupných Národní knihovně ČR, železniční síť podle map, které jsou součástí vlakových jízdních řádů.

Pro tvorbu map byly použity vrstvy vektorových prostorových dat Urbánní a regionální laboratoře Přírodovědecké fakulty Univerzity Karlovy v Praze <http://www.historickygis.cz/shp-vrstvy> a projektu OpenStreetMap <http://download.geofabrik.de/europe.html>.

3 METODIKA

Kvalita dopravní polohy byla hodnocena ve dvou rovinách, a sice jako poloha horizontální a vertikální. **Horizontální dopravní poloha** podle Marady (2006) určuje postavení sídla nebo regionu v dopravní síti. Kvalita dopravní polohy je ovlivněna jednak hierarchickou úrovní procházejících komunikací (a tím spojenou jejich kvalitou), jednak jejich druhem, neboť např. důležitost železniční dopravy v současnosti klesá na úkor dopravy silniční.

Vertikální dopravní polohu lze podle Marady (2006) charakterizovat buď jako význam sídla z hlediska velikosti a kvality jeho dopravní obslužnosti veřejnou hromadnou dopravou, nebo jako jeho dopravní exponovanost z hlediska intenzity individuální automobilové dopravy.

3.1 Horizontální dopravní poloha

Pro vyjádření hodnoty dopravní polohy je použita metoda bodování, kdy každému sídlu je přiřazen určitý počet bodů podle typu komunikace, jež sídlem procházejí nebo se nacházejí v její blízkosti. Tuto metodu použil ve svých studiích Hůrský (1987) a později se jimi inspirovali např. Seidenglanz (2003), Marada (2006) a Marada a kol. (2010). Sídla, pro které byly hodnoty ukazatele počítány, představují obce s POÚ v Kraji Vysočina. Pokud sledované komunikace přímo neústily do intravilánu obce, byla jejich vzdálenost od intravilánu měřena po nejkratší existující komunikaci. Kritéria bodování komunikací jsou uvedena v tabulce č. 1.

Tab. 1 Horizontální dopravní poloha – kritéria bodování

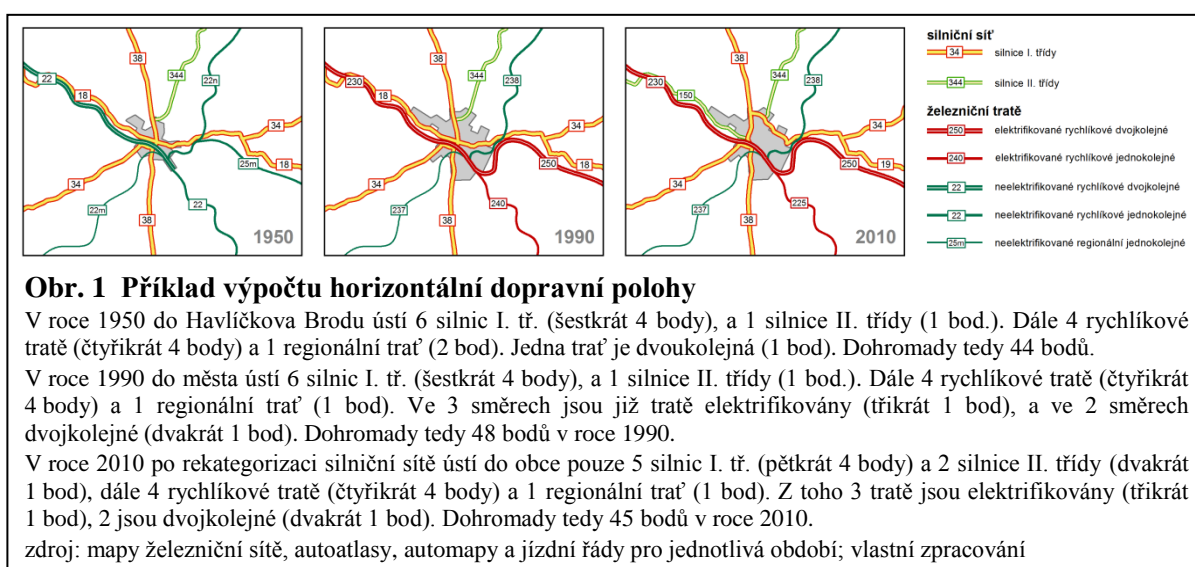
typ infrastruktury	dopravní kritérium	body
silnice	vzdálenost intravilánu obce od sjezdu z dálnice do 5,0 km	5
	vzdálenost intravilánu obce od sjezdu z dálnice v rozmezí 5,1 - 10,0 km	3
	vzdálenost intravilánu obce od sjezdu z dálnice v rozmezí 10,1 - 15,0 km	1
	průjezd silnice I. třídy, nebo státní silnice intravilánem obce	4
	vzdálenost intravilánu obce od silnice I. třídy nebo státní silnice do 5,0 km	2
	vzdálenost intravilánu obce od silnice I. třídy nebo stát sil. v rozmezí 5,1 - 10,0 km	1
	průjezd silnice II. třídy nebo okresní silnice intravilánem obce	1
železnice	průjezd rychlíkové tratě obcí	4
	průjezd regionální tratě obcí	2
	průjezd dvoukolejné tratě železniční stanicí obce	1
	průjezd elektrizované tratě železniční stanicí obce	1

zdroj: upraveno podle: Seidenglanz (2003), Hůrský (1978) a Marada a kol. (2010)

Počty bodů u jednotlivých typů dopravní infrastruktury byly inspirovány článkem **Dopravní poloha obcí Kraje Vysočina** (Seidenglanz, 2003). Kritéria pro silniční infrastrukturu mohla být převzata zcela beze změny a pouze byly přiřazeny body pro infrastrukturu z 30. let 20. století, kdy ještě neplatilo stávající rozdělení silnic do tříd a silnice se podle zákona z roku 1864 dělily na státní, zemské (ve sledovaném území se nenacházely), okresní a obecní (Musil, 1987). Vzhledem k tomu, že státní silnice ve své době plnily podobnou funkci jako dnešní silnice první třídy, bylo jim také přiřazeno stejné bodové ohodnocení jako silnicím I. třídy a okresním silnicím pak stejné bodové ohodnocení jako silnicím II. třídy. Naopak kritéria pro železniční infrastrukturu byla

shledána jako pro tuto práci nevyhovující a tak byly přepracována. Místo rozlišení na celostátní a regionální dráhy, které bylo zavedeno v roce 1995 a nedá se tedy použít pro předchozí roky, bylo použito kritérium rozdělující trati na rychlíkové a regionální, které používá ve svých pracích např. Hůrský (1978) či Marada a kol. (2010). Trať, obsluhovaná rychlíkovými spoji (spoji označenými jako rychlík, expres, Eurocity a Euronight) byla definována jako rychlíková a trať obsluhovaná pouze spěšnými a osobními vlaky jako regionální. Také bylo změněno bodové ohodnocení železniční infrastruktury, která je v článku podhodnocena. V souladu s Hůrským (1978) a Maradou a kol. (2010) byla rychlíkovým tratím přiřazena stejná hodnota jako silnicím první třídy a regionálním tratím hodnota poloviční.

V případě, že sledovaná obec ležela na křižovatce několika dopravních komunikací stejného typu, byly příslušné body započítány tolikrát, kolikrát se daná situace v obci vyskytovala. Konkrétní příklad výpočtu ukazatele horizontální dopravní polohy je ilustrován obrázkem č. 1.



Jak již bylo zmíněno, důležitost železniční dopravy v současnosti klesá, ale v dobách, kdy se průmyslová výroba orientovala na těžké strojírenství, bylo umístění sídla na křižovatce železničních tratí podobně důležité jako dnešní umístění na sjezdu u dálnice. Proto by bylo možné pro výpočty dopravní polohy upravit bodování dopravní infrastruktury například v letech 1930–1970 ve prospěch železniční dopravy a v letech 1990–2010 naopak ve prospěch silniční dopravy. Tento postup by sice zpřesnil výpočty v jednotlivých obdobích, ale zároveň znesnadnil vzájemnou porovnatelnost dat a z těchto důvodů nakonec nebyl aplikován.

Na základě bodového hodnocení horizontální složky dopravní polohy byly ve sledovaném území identifikovány obce s dobrou a špatnou dopravní polohou, které byly včetně celých jejich správních obvodů zařazeny třech kategorií. Správní obvody obcí s POÚ, jejichž správní střediska získaly 10 a méně bodů, byly určeny jako dopravní periferie, 10 až 15 bodů, jako dopravní semiperiferie, a 16 a více bodů jako dopravní centra. Toto rozdělení bylo zpracováno pro počátek a konec sledovaného období, tedy pro roky 1930 a 2010. Výsledky hodnocení z hlediska horizontální dopravní polohy pak byly konfrontovány s počtem spojů regionální a dálkové dopravy, které sledované obce obsluhují.

3.2 Vertikální dopravní poloha

Vertikální poloha je hodnocena jednak z hlediska veřejné hromadné dopravy rozlišené na regionální a dálkovou, jednak z hlediska dopravy individuální automobilové. Význam sledované obce z hlediska **veřejné hromadné dopravy**, tedy autobusové a železniční dopravy, byl hodnocen pomocí počtu spojů odjíždějících ze sledované obce ve všední den¹, který nejlépe vyjadřuje nabídku veřejné hromadné dopravy. Hůrský (1978) o tomto ukazateli hovoří jako o počtu cestovních příležitostí. Jak zmiňuje Marada a kol. (2010), tento jednoduchý ukazatel má sice omezenou vypovídací schopnost, neboť údaje o obsazenosti spojů, a tedy reálných přepravních prouděch, nejsou dostupné. Vzhledem k určité provázanosti nabídky a poptávky po dopravě a díky tomu, že jsou prováděna zejména relativní srovnání, lze tento ukazatel přijmout jako dostatečně reprezentativní.

Pro účely kvalitativního hodnocení dopravy ve sledovaných obcích byly zvlášť vyčísleny počty dálkových spojů. Jako dálkové vlakové spoje byly započítány rychlíkové a expresní spoje tak, jak jsou uvedeny v jednotlivých jízdních řádech. Ostatní vlaky, osobní a spěšné byly započítány jako regionální vlakové spoje. U autobusové dopravy bylo určení dálkových spojů obtížnější. Jízdní řád pro rok 1930 a 1950 u autobusových linek dálkové spoje nerozlišuje. V letech 1970 a 1990 můžeme rozlišení nalézt pouze u linek provozovaných ČSAD České Budějovice. ČSAD Brno a ČSAD Hradec Králové, jež zajišťovaly dopravní obslužnost sledovaných obcí, rozlišení dálkových spojů v jízdních řádech neuvádí. Jízdní řád společnosti CHAPS sice dálkové autobusové spoje rozlišuje, nicméně naprosto nevyhovujícím způsobem. Jako dálkové linky označuje všechny autobusové linky, které překračují hranice okresů bez ohledu na to, jaké zastávky obsluhují. Byly tedy porovnány dálkové linky z jízdních řádů z let 1970, 1990 a 2010 a bylo rozhodnuto, že charakteru dálkový spoj daleko více odpovídají dálkové linky podle ČSAD České Budějovice z let 1970 a 1990, které ačkoli jezdí ve stejných trasách jako současné dálkové linky, zastavují pouze ve vybraných zastávkách. K jednotlivým autobusovým linkám tedy bylo přistupováno individuálně a jako dálkové byly určeny pouze ty, jež zastavují pouze ve vybraných zastávkách, a jejich charakter se blíží rychlíkovým spojům, ostatní autobusové spoje byly určeny jako regionální.

V souladu s Maradou a kol. (2010) byly při číselném vyjádření významu (vertikální polohy) sledované obce z hlediska hromadné dopravy jednotlivým typům spojů přiřazeny váhy. Dálkovým spojům byla přiřazena vzhledem k jejich většímu významu trojnásobná hodnota než regionálním.

Druhým způsobem hodnocení dopravního významu sledovaných obcí bylo určení jejich dopravní exponovanosti z hlediska **intenzity individuální automobilové dopravy** (Hůrský (1978) o tomto ukazateli hovoří jako o tzv. přitažlivosti měst z hlediska intenzity automobilové dopravy).

K hodnocení bylo využito výsledků celostátního sčítání dopravy, které provádí Ředitelství silnic a dálnic ČR na všech dálnicích, rychlostních silnicích, silnicích I. a II. třídy a na vybraných úsecích silnic III. třídy (ŘSD, 2012a). První sčítání dopravy se na vybraných úsecích uskutečnilo již v letech 1929–1931, nicméně první celostátní sčítání dopravy, které by bylo díky své

¹ Zpravidla se bere v úvahu středa, kdy nejezdí žádné posilové spoje (oproti například pátku nebo pondělí), v období mimo letní měsíce či o prázdninách, kdy je nabídka spojů redukována nebo naopak rozšiřována. Ze stejných důvodů se neberou v úvahu víkendové dny a státní svátky.

podrobnosti využitelné v této práci, bylo provedeno až v roce 1959 (Lídl 2009). Data z tohoto sčítání se však nedochovala, a tak byla použita data z roku 1973, 1990 a 2010.

Dopravní exponovanost sledovaných obcí z hlediska intenzity automobilové dopravy ve výše zmíněných letech byla vyčíslena jako součet ročních průměrů denní intenzity osobní automobilové dopravy² na všech sčítacích úsecích na silnicích I., II. a III. třídy, které vedou přes intravilán sledovaných obcí nebo v jeho nejbližším okolí (v případě obchvatů). Jednoduše řečeno se jedná o celkový počet osobních vozidel, která za 24 hodin do sledované obce vjedou, a nebo z ní vyjedou. Zvláštní případ tvoří dálnice, které v některých případech vedou přes intravilán sledovaných obcí (Velké Meziříčí), v jeho těsné blízkosti (Humpolec, Velká Bíteš) nebo ve větší vzdálenosti (Jihlava). V takových případech byla do celkové dopravní exponovanosti sledovaných obcí započítána hodnota ze sčítacího stanoviště umístěného nejbližší exitu vedoucím k jednotlivým obcím. Zde dochází k mírnému zkreslení, jelikož nelze jednoznačně oddělit tranzitní dopravu s dopravou přímo souvisejícími se sledovanými obcemi.

Stejně jako ukazatel vertikální polohy z hlediska veřejné hromadné dopravy má i tento ukazatel omezenou vypovídací schopnost. Sčítací body nejsou pro takto detailní hodnocení dostatečně husté, a tak v některých případech nemohou poskytnout nezkreslená data. Například u Jihlavy či Havlíčkova Brodu je zjišťována intenzita dopravy i na silnicích III. třídy, ale u malých obcí jako Počátky nebo Hrotovice sčítací body na tomto typu komunikace chybí. Jde sice o marginální čísla v rámci celorepublikových intenzit, nicméně pro studii zabývající se takto podrobnou analýzou, jsou tato data stěžejní. Navíc se v datech vyskytuje mnoho nepřesností, které nemusejí být na první pohled patrné. Dalším problémem jsou změněny polohy sčítacích bodů a chybějící úseky tak musí být na základě vývoje intenzit dopravy dopočítávány.

² Ve studiích Krafta (2011), či Marady a kol. (2010) je pracováno s celkovou intenzitou dopravy i s jednotlivými kategoriemi, kdy je např. zvlášť sledována intenzita nákladní dopravy, což bylo v této práci nemožné kvůli změně metodiky sčítání intenzity nákladní dopravy během sledovaného období. Omezení se na osobní dopravu ale neznehodnotí dosažené výsledky, jelikož v železniční dopravě je také vynechána nákladní doprava.

4 VYMEZENÍ ÚZEMÍ

Pro hodnocení vývoje dopravní polohy v této diplomové práci byly vybrány obce s pověřeným obecním úřadem v Kraji Vysočina. Tyto obce jsou, včetně počtu obyvatel ve sledovaných obdobích, uvedeny v tabulce č. 2 a jejich prostorové rozložení je znázorněno v obrázku č. 2. Kraj Vysočina se nachází zhruba ve středu ČR. Sousedí s krajem Jihočeským, Středočeským, Pardubickým a Jihomoravským, se kterým vytváří region NUTS³ 2. Kraj je charakteristický řídkým osídlením – obec na Vysočině má v průměru 726 obyvatel, tedy nejméně ze všech krajů České republiky. Rozdrobená sídelní struktura v některých případech přispívá k vyliďňování menších obcí a odchodu mladých a kvalifikovaných obyvatel. Území kraje se administrativně člení na 5 okresů, 15 správních obvodů obcí s rozšířenou působností a 26 obvodů pověřených obecních úřadů a 704 obcí (ČSÚ, 2013a).

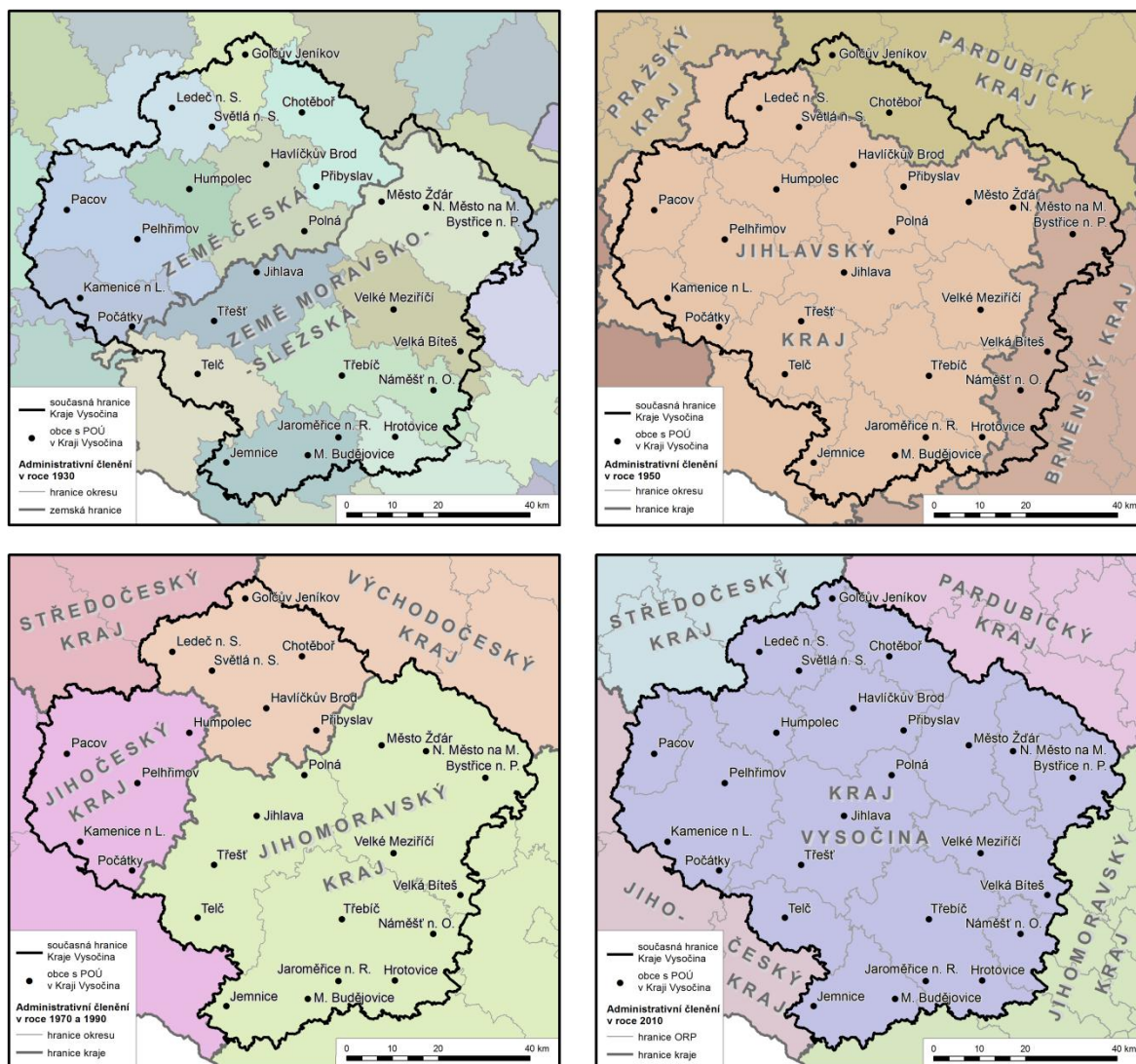
Tab. 2 Vybrané obce a vývoj počtu jejich obyvatel v letech 1930–2010

	1930	1950	1970	1990	2010
Bystřice nad Pernštejnem	4 170	3 922	7 644	9 304	8 590
Golčův Jeníkov	3 465	2 932	2 874	2 746	2 669
Havlíčkův Brod	15 232	17 238	20 197	24 472	23 671
Hrotovice	1 500	1 332	1 398	1 581	1 756
Humpolec	8 231	7 706	9 727	11 122	10 915
Chotěboř	6 825	6 560	8 111	9 352	9 549
Jaroměřice nad Rokytinou	4 785	4 123	4 136	3 982	4 224
Jemnice	3 637	3 522	3 802	4 282	4 343
Jihlava	36 659	31 268	42 538	51 831	50 607
Kamenice nad Lipou	2 948	2 958	3 451	4 202	3 946
Ledeč nad Sázavou	3 330	3 239	5 195	6 540	5 463
Moravské Budějovice	5 130	5 209	6 367	7 884	7 658
Náměšť nad Oslavou	2 666	2 793	4 493	5 115	5 049
Nové Město na Moravě	5 348	6 021	8 196	10 426	10 269
Pacov	3 787	3 663	4 577	5 201	4 937
Pelhřimov	10 259	9 198	11 559	16 480	16 313
Počátky	3 228	2 736	2 633	2 856	2 612
Polná	5 106	4 296	4 580	4 691	5 144
Přibyslav	3 732	3 933	3 893	4 028	3 948
Světlá nad Sázavou	4 379	3 758	4 363	7 147	6 823
Telč	4 420	4 288	5 367	6 049	5 632
Třebíč	17 555	20 257	22 555	38 355	37 754
Třešť	5 741	5 219	5 578	5 948	5 856
Velká Bíteš	2 992	2 807	3 435	4 652	5 044
Velké Meziříčí	7 170	7 676	9 091	11 518	11 789
Žďár nad Sázavou	4 674	4 936	15 686	23 191	22 167

zdroj: ČSÚ (2013b)

³ NUTS – Nomenclature des Unites Territoriales Statistiques – územní celky vytvořené pro potřeby statistického úřadu Evropské unie

Mimo změn v dopravní síti, které jsou předmětem této práce, sledované území prodělalo i několik změn z hlediska územního členění. Na počátku sledovaného období, tedy v roce 1930, byly vybrané obce součástí 14 okresů, z nichž jedna polovina se nacházela v zemi České a druhá v zemi Moravskoslezské. Po politických změnách v roce 1948 bylo v následujícím roce zemské členění zrušeno a území bylo rozděleno na 13 krajů. Většina ze sledovaných obcí připadla do Jihlavského kraje, pouze Bystřice nad Pernštejnem a Velká Bíteš do Brněnského kraje a Chotěboř a Golčův Jeníkov do Pardubického kraje. V roce 1960 bylo provedeno nové územní členění státu a počet krajů se snížil na 8. Sledované obce tehdy náležely do pěti okresů ve třech krajích. Ve Východočeském kraji to byl okres Havlíčkův Brod, v Jihočeském kraji byl vytvořen okres Pelhřimov a v Jihomoravském kraji okresy Žďár nad Sázavou, Třebíč a Jihlava. Změny samozřejmě pokračovaly i po roce 1989. V roce 1997 s účinností od roku 2000 bylo vymezeno 14 vyšších územně správních celků, které územně zhruba odpovídaly krajům z roku 1949 a jediný rozdíl byl, že nyní má status vyššího územně správního celku i Hlavní město Praha. Další změnou bylo zrušení okresů jako vykonavatelů státní správy, které od roku 2003 nahradily obce s rozšířenou působností. (Kocourek, 2007)



Obr. 2 Změna administrativního členění sledovaného území v letech 1930, 1950, 1970 a 2010
zdroj: Hledíková (2005); vlastní zpracování

5 HISTORIE DOPRAVY NA ÚZEMÍ DNEŠNÍHO KRAJE VYSOČINA

5.1 Nejstarší stezky a zemské silnice

Trasy nejstarších stezek můžeme pouze odhadovat z archeologických nálezů a zmínek v kronikách. Pravděpodobně nejstarší stezky vedoucí přes území dnešního Kraje Vysočina byly Podyjská stezka, která spojovala jižní Čechy, a zejména na zlato bohaté Jemnicko, s jižní Moravou a její spojnice s Trstenickou stezkou, ze kterých se později vyvinuly stezka Haberská a Liběčská. (Jirsák, 1956)

Nejstarší písemné zmínky o stezkách vedoucí přes sledované území pochází z 12. a 13. století. Nejvýznamnější a také nejstarší doložená (již z poloviny 12. století) je Haberská stezka, vedoucí od hradu Čáslav přes celní hranici v Habrech k Havlíčkovu Brodu, Jihlavě a přes Znojmo do Rakouska. V Habrech se na tuto trasu napojovala stezka Liběčská směřující přes Libici nad Doubravou a Žďár nad Sázavou do Velkého Meziříčí. (Roubík, 1938) Další doložené stezky byly Humpolecká, spojující Humpolec s Jihlavou, Želivská, která vedla z Jihlavy přes Želiv a Čechtice do Benešova, Meziříčská, směřující z Jihlavy přes Velké Meziříčí do Brna, a Náměšťská, která vedla z Třebíče přes Náměšť nad Oslavou do Brna. (Lídl, 2009)

První mapou, na které jsou vyobrazeny cesty procházející přes české území, resp. území dnešního Kraje Vysočina, je podle Musila (1987) mapa zemských cest Římské říše⁴ Erharta Etzlauba z roku 1501. Čechy jsou na mapě zobrazeny jako země obklopená ze všech stran horami a světové strany jsou situovány tak, že sever a jih je proti dnešním zvyklostem obráceně. Cesta je na mapě znázorněna tečkovaně a leží na ní mimo jiné Jihlava a Třebíč (obrázek č. 3).



Obr. 3 Detail mapy Zemské cesty Římské říše

zdroj: Universität der Bundeswehr München (2014)

⁴ originální název mapy je „Das seyn dy lantstrassen durch das Romisch reych von einem kunigreych zw dem andern dy an Tewsche land stossen von meilen zw meiln mit puncten verzaichnet“

V době vlády Karla IV. (1316–1378) vyvstal požadavek na rozšíření dosavadních úzkých stezek. Ve 14. století tak mizí označení zemská stezka a vznikají širší a lépe upravené zemské silnice. (Roubík, 1938) Tyto zemské silnice až do poloviny 18. století neměly pevný podklad a v zimě a jarním deštivém období byly mnohdy zcela nesjízdné (Hlavačka, 2002).

5.2 Výstavba státních a později okresních silnic v 18. a 19. století

V polovině 18. století započalo v Čechách a na Moravě pod vlivem merkantilistického učení, které vidělo jako hlavní zdroj bohatství země v obchodu, budování státních umělých silnic. (Hlavačka, 2002). Ze silnic procházejících přes území dnešního Kraje Vysočina byla jako první v roce 1738 zahájena výstavba Vídeňské silnice z Prahy do Vídně přes Čáslav, Jihlavu a Znojmo (tedy ve směru staré Haberské stezky). Úsek z Prahy do Jihlavy byl dokončen v roce 1756, zbývající část pak v roce 1765. (Lídl, 2009) Tato silnice měla být vzorem pro výstavbu ostatních státních silnic. Spodní vrstva se skládala z větších plochých kamenů vysokých 10–12 palců, na kterou byla položena vrstva z menších kamenů vysoká 6–10 palců, obě vrstvy byly vyplněny štěrkem a pískem. Po zhutnění celková výška silnice dosahovala výšky 18–20 palců (48–53 cm) a šířka byla 4 sáhy (7,6 m). (Musil, 1987)

Jako další byla v roce 1752 započata výstavba Náměšťské silnice (Brno – Třebíč – Stonařov – česká hranice) a o tři roky později silnice Dačické (odbočující z Vídeňské silnice u Litochoře přes Dačice k české hranici), obě byly dokončeny kolem roku 1760. V letech 1783–1787 byla vybudována silnice Meziříčská (Brno – Velké Meziříčí – Jihlava). Zkrácení cesty mezi Prahou a Brnem měla zajistit Žďárská silnice, která byla nakonec v letech 1817–1823 postavena pouze na českém území. Začínala v Golčově Jeníkově na Vídeňské silnici a vedla přes Chotěboř do dnešního Žďáru nad Sázavou. (Lídl, 2009) V roce 1816 bylo započato se stavbou Poličsko-Písecké silnice vedoucí z Poličky přes Hlinsko, dnešní Havlíčkův Brod a Humpolec do Tábora. Podle státního návrhu měl poslední úsek vést ve směru Humpolec – Pelhřimov – Tábor, nakonec byl však vybudován ve směru Humpolec – Křelovice – Pacov – Tábor. Celá silnice byla dokončena v roce 1848. V souvislosti s původním záměrem byl v letech 1817–1818 vystavěn krátký úsek směřující z Pelhřimova k Čížkovu. K odlehčení přetížené Vídeňské silnici byla v letech 1817–1835 vybudována Benešovská či Nová Vídeňská silnice směřující z Benešova přes Vlašim, Košetice a Pelhřimov do Jihlavy. V letech 1837–1838 byl pak dokončen úsek Lejčkov–Čížkov, který znamenal přímé propojení Jihlavy s Táborem. (Roubík, 1938) V polovině 19. století byla síť státních silnic dobudována a začala výstavba železničních tratí. Nově budované železniční tratě postupně převzaly funkci dálkové dopravy a význam státních silnic se v tomto ohledu snižoval. Rozvoj průmyslu a obchodu naopak vyvolal potřebu vybudovat dokonalejší síť lokálních silnic k přepravě zboží a osob mezi železničními stanicemi nebo tam kde železnice chyběla. (Musil, 1987) V roce 1860 byla v Čechách zřízena okresní zastupitelstva a na Moravě a ve Slezsku silniční okresy a začíná rychlý rozvoj okresních silnic. Účelem bylo, aby každá osada měla prostřednictvím silnic dostupné spojení s okolními vesnicemi a městy. Na konci 19. století tak bylo v Čechách, na Moravě a ve Slezsku celkem 40 000 km silnic, z toho 3 800 km státních a 36 200 km okresních. (Ryba, 2004)

5.3 Počátky železnice v druhé polovině 19. století

Počátky železnice na českém území sahají do roku 1832, kdy byla vybudována koněspřežná železnice z Českých Budějovic do Lince (Hlavačka, 2002), o 7 let později v roce 1839 pak na trati Vídeň – Břeclav dorazil na české území také první parní vlak. (Schreier, 2004). Na území dnešního Kraje Vysočina se železnice dostala vybudováním Sverozápadní dráhy Vídeň – Znojmo – Jihlava – Německý Brod – Kolín a její odbočky Německý Brod – Rosice nad Labem. Stavba trati v tradiční trase⁵ spojující Prahu s Vídní byla zahájena v roce 1868 úsekem Kolín – Golčův Jeníkov a o tři roky později byl zahájen provoz na celé trase. (SŽDC, 2012)

Spojení Jihlavy s jižními Čechami a Brnem zajistila státní Českomoravská transversální dráha původně plánovaná jako spojnice Čech, Moravy a Slovenska. Myšlenkou západovýchodní spojnice se rakouská monarchie zabývala již od poloviny šedesátých let 19. století, politické dohady však způsobily, že zákon o Českomoravské transversální dráze byl schválen až v roce 1883, a tak se původní velkorysý záměr rozmělnil na pět krátkých tratí, které spojily stávající dráhy s typickou severojižní vídeňskou orientací. (SŽDC, 2012) Na Vysočině to byly dráhy Okříšky – Boží Požehnání (dnes Zastávka u Brna) a Tábor – Horní Cerekev – Jihlava vybudované v letech 1885–1888. (Schreier, 2004)

Již dost bouřlivý rozvoj železnice v druhé polovině 19. století ještě více podpořil tzv. lokálový zákon, tedy zákon „O poskytování výhod místním drahám“ z května 1880. Tento zákon zjednodušil přípravu projektů lokálních tratí, vyhlásil třicetileté osvobození novostaveb od daní a především ulehčil stavbu díky mírnějším technickým normám (povoleny byly menší poloměry oblouků, větší stoupání, lehčí tvary kolejnic a nižší rychlosti). Mezi lety 1886 a 1906 tak na sledovaném území vznikly železniční tratě Studenec – Velké Meziříčí (dokončena v roce 1886), Veselí nad Lužnicí – Horní Cerekev, která měla být původně součástí transversální dráhy (1887), Německý Brod – Humpolec (1894), Moravské Budějovice – Jemnice (1896), Německý Brod – Město Žďár (1898), Kostelec – Slavonice (1902), Světlá nad Sázavou – Kácov (1903), Dobronín – Polná (1904), Tišnov – Žďár na Moravě (1905) a Jindřichův Hradec – Obrataň (1906). (SŽDC, 2012)

5.4 Vývoj dopravy za první a druhé republiky

Vznikem Československa v roce 1918 se podstatně změnila dopravní situace ve státě. Bylo nutné přeorientovat všechny dopravní cesty, které doposud směřovaly severojižním směrem na Vídeň, podle území nového státu směrem západovýchodním. Prvotní snahy se tak zaměřily na propojení Moravy se Slovenskem a Podkarpatskou Rusí a až druhořadý byl rozvoj v Čechách, které byly nejrozvinutější částí nově vzniklého státu. (Hlavačka, 2002)

V poválečných letech dochází vedle tradiční železniční dopravy i k rozvoji autobusové dopravy, jejíž počátky lze sledovat v českých zemích již v předválečných letech. V roce 1920 Správa poštovní a automobilové dopravy, v té době největší provozovatel autobusové dopravy, provozovala 47 linek a na živnostenském úřadě bylo registrováno cca 300 přihlášek o uvedení soukromých linek do provozu. Rychlý rozvoj zejména živnostenské soukromé dopravy se stal brzy

⁵ železnice byla vedena téměř v souběhu s tehdejší cisařskou Vídeňskou silnicí

nebezpečným konkurentem železniční dopravě. V reakci na tuto skutečnost v roce 1927 zavádí autobusovou dopravu i Československé dráhy.

První autobusovou linkou na území dnešního Kraje Vysočina byla linka Habry – Golčův Jeníkov, zřízená již v roce 1912 a provozovaná Správou poštovní a automobilové dopravy Ryba (2004). V roce 1929 již pošta na Vysočině provozuje 12 linek, a to Golčův Jeníkov – Habry, Golčův Jeníkov – Chotěboř, Humpolec – Pacov, Jihlava – Stará Říše, Moravský Krumlov – Jaroměřice nad Rokytnou, Moravské Budějovice – Želetava – Telč, Německý Brod – Habry, Německý Brod – Česká Bělá, Pelhřimov – Ledec nad Sázavou – Zruč nad Sázavou, Soběslav – Kamenice nad Lipou, Velká Bíteš – Brno, Velké Meziříčí – Jihlava. (Harák, 2005)

Po odeznění velké hospodářské krize ve druhé polovině třicátých let dochází k velké motoristické explozi (viz tabulka č. 3). Důsledkem bylo nebezpečné promísení naprosto různorodých účastníků silničního provozu s velmi rozdílnou rychlostí. Dochází k situaci, kdy rychle jedoucí automobily a motocykly ohrožují pomalu jedoucí nemotorová vozidla a chodce a tato pomalá složka silničního provozu zase překáží motorovým vozidlům. (Lídl, 2009)

Tab. 3 Počet osobních automobilů, nákladních automobilů a autobusů v letech 1926–1990

rok	1926	1936	1970	1980	1990
osobní automobily	17 000	85 000	826 000	2 273 000	2 412 000
nákladní automobily	6 000	27 000	123 000	189 000	156 000
autobusy	1 000	3 000	20 000	30 000	27 000

poznámka: počty jsou zaokrouhleny na tisíc
zdroj: upraveno podle: Ryba (2004)

Na základě této situace se objevuje myšlenka oddělení dálkové dopravy od ostatních účastníků silničního provozu, a to vybudováním dálkových, čtyřpruhových, směrově rozdělených silnic určených výhradně pro jízdu motorovými vozidly. Takový způsob v té době již postupně realizovaly motoristicky vyspělé státy. Stávající silniční síť měla nadále soužit pouze místní dopravě a z důvodu bezpečnosti na ní měla být výrazně omezena rychlost. (Lídl, 2009)

Konkrétním výsledkem těchto úvah byly dva návrhy československé páteřní komunikace. První, s názvem Národní silnice⁶ Plzeň – Košice, vypracovala dopravní komise při Československém regionalistickém ústředí složená z členů Sdružení inženýrů a architektů. V téže době vytvořil brněnský region Návrh silničních páteří v ČSR. Oba návrhy měly podobné technické parametry komunikace, ale samotné vedení tras se lišilo. Projekt Národní silnice Plzeň – Košice předpokládal jednu přímou silniční tepnu, územím dnešního kraje Vysočina procházející v blízkosti Humpolce a Polné, na kterou by byla hlavní centra státu napojena státními silnicemi. Konkurenční Návrh silničních páteří v ČSR předpokládal silniční magistrálu „Cheb – Chust“, která se skládala v úseku Cheb – Košice ze severního a jižního tahu a z Košic pak pokračoval již pouze jeden tah do Chustu na Podkarpatské Rusi. Jižní tah procházel sledovaným územím přes Telč, Třebíč a Náměšť nad Oslavou. Tyto projekty byly prezentovány na 1. celostátní hospodářské konferenci v roce 1935 a veřejnost oba přijala příznivě, nicméně příslušné státní úřady se k nim stavěly záporně. (Lídl, 2006) Myšlenku stavby celostátní silniční magistrály podporoval i velkopřemyslník J. A. Baťa.

⁶ Termín „národní silnice“ byl jedním z prvních pokusů o český ekvivalent italského a německého pojmenování. Jak je vidět v následujícím textu tento termín se nakonec v českém jazyce neujal.

Součástí jeho knihy *Budujme stát pro 40 000 000 lidí*, vydané v roce 1937, je i návrh propojení celé republiky od západočeského Chebu po Velký Bočkov na Podkarpatské Rusi dálkovou silnicí, která by sledovaným územím procházela v okolí dnešního Havlíčkova Brodu. (Lídl, 2009)

Konečné rozhodnutí o výstavbě československé dálnice padlo až díky vládnímu nařízení z prosince 1938. Termín zahájení výstavby byl stanoven na 2. květen 1939 ve směru Praha – Jihlava – Brno – Zlín – Rožumberok – Prešov – Chust – rumunská hranice, kde se měla napojit na rumunskou dálnici, která měla vést až k Černému moři. V tomto nařízení byl poprvé využit termín dálnice, který vznikl zkrácením sousloví dálková silnice. Okupace německou armádou sice ovlivnila přípravy na stavbu, nicméně 2. května podle stanového termínu začaly stavební práce na třetím kilometru u Průhonic. Stavba dálnice pokračovala především budováním mostů až do zákazu civilních prací v roce 1941. (Musil, 1987) Trasy jednotlivých návrhů shrnuje příloha 2.

Nezávisle na myšlence magistrály pokročily přípravy výrazné modernizace stávajícího silničního spojení mezi jednotlivými zemskými městy. Návrh ministerstva veřejných prací, prezentovaný v roce 1937 na základě odhadu zvyšování intenzity silničního provozu, počítal na území dnešního Kraje Vysočina s rozšířením silnice Benešov – Jihlava na třípruhovou a Jihlava – Velké Meziříčí – Brno na čtyřpruhovou. K realizaci tohoto návrhu nakonec nedošlo. (Lídl, 2009)

Co se týká železniční dopravy, bylo v prvních letech po vzniku Československa prioritou, jak již bylo zmíněno výše, zlepšení dopravního spojení Moravy se Slovenskem a Podkarpatskou Rusí. První změny na železnici, které se odehrávaly ve sledovaném území, tak přišly až v druhé polovině 30. let 20. století, kdy byly započaty práce na zdvoukolejnění Severozápadní dráhy. V letech 1936 – 1938 byl uveden do provozu úsek Čáslav – Německý Brod, ale k pokračování směrem na Jihlavu díky následkům Mnichovské dohody nedošlo. (Kacetl, 2013) Po odstoupení Sudet Německu byly novou státní hranicí přerušeny tratě spojující západ s východem republiky. Spojení Prahy s Brnem tak bylo možné pouze po tratích Kolín – Německý Brod – Jihlava – Okříšky – Brno a Německý Brod – Bystřice nad Pernštejnem – Brno. Tyto tratě kapacitně nestačily a tak v listopadu roku 1938 schválila vláda výstavbu nové tratě z Německého Brodu do Brna. Projekt počítal s výstavbou dvoukolejné železnice v upravené trase stávající lokální trati Německý Brod – Město Žďár, která poté pokračovala novostavbou přes Křižanov do Tišnova, kde opět nahrazovala lokální trať a končila v Brně Židenicích. Stavba se souhlasem protektorátní správy začala v roce 1939, ale v roce 1942 byla zastavena. (Schreier, 2004)

5.5 Poválečný vývoj

Po ukončení 2. světové války nastal v Evropě rychlý nárůst silniční dopravy. Podpořily ho změny v konstrukci silničních vozidel, které se osvědčily ve válečných operacích. Zvýšila se spolehlivost těchto dopravních prostředků a také ekonomičnost jejich provozu. Tyto skutečnosti společně s dobrou dostupností většiny obydlených míst díky kvalitní síti silnic (tedy možnost přepravy „z domu do domu“) vyvolala vlnu rychlého růstu motorizace, jež trvá dodnes. (Kyncl, 2006)

Zásadní změnu v silniční síti znamenal zákon č. 147/1949 Sb., kterým byly všechny veřejné silnice prohlášeny za státní a v závislosti na dopravní důležitosti pak byly rozděleny na silnice I., II. a III. třídy. Do I. třídy byly zařazeny především dopravní tahy důležité pro mezinárodní dopravu a vnitrostátní dálkové spoje. Další zásadou bylo, že krajská města měla být navzájem spojena

silnicemi I. třídy a okresní města alespoň silnicemi II. třídy. (Kyncl, 2006) Nová kategorizace znamenala rozbití stávajícího rozdělení silniční sítě, která byla budována odděleně v Čechách a na Moravě a často tak končila na zemské hranici a vzájemně na sebe nenavazovala. Ve sledovaném území to byl případ Žďárské silnice, která byla budovaná kvůli zkrácení cesty mezi Brnem a Prahou, ale k její stavbě došlo pouze na území Čech a na Moravě nikoli. Dalším důležitou změnou bylo, že nová kategorizace počítala s dokončením dálnice D1, a tak byly z hlavních dopravních tahů vyřazeny úseky Golčův Jeníkov – Chotěboř – Žďár nad Sázavou a Pelhřimov – Košetice – Čechtice, jejichž zatížení se mělo po dokončení dálnice zmenšit.

V poválečné době také pokračovala stavba dálnice D1. V listopadu 1945 se vláda usnesla, že bude vystavěn jen úsek Praha – Humpolec, a v roce 1946 se znovu rozběhly stavební práce na zakonzervovaných stavbách (Prášil, 2007). Po událostech v roce 1948 došlo k přehodnocení priorit a do 1. pětiletého plánu v roce 1950 dostavba dálnice nebyla zařazena, a tak byly práce opět zastaveny. (Lídl, 2009)

Neustále rostoucí intenzita silničního provozu způsobila v 60. letech téměř k naplnění dopravních kapacit a tak bylo opětovně přistoupeno k výstavbě dálnic. V roce 1963 byla usnesením vlády o koncepci dlouhodobého rozvoje silniční sítě a místních komunikací vymezena dálniční síť o délce 1 700 km. V roce 1966 tak byla znovu zahájena výstavba na tahu Praha – Brno – Bratislava, který byl dokončen a uveden do provozu v roce 1980. (Musil, 1987)

Tab. 4 Uvádění dálničních úseků ve sledovaném území do provozu

rok	název úseku	délka v km	km od – do
1979	Hořice – Jiřice	10,3	074,940 – 085,200
1980	Jiřice – Humpolec	7,5	085,200 – 092,700
1980	Humpolec – Pávov	19,9	092,700 – 112,579
1979	Pávov – Řehořov	15,5	112,579 – 128,113
1976	Řehořov – Velké Meziříčí, západ	12,8	128,113 – 140,962
1978	Velké Meziříčí, západ – Velké Meziříčí, východ	5,7	140,962 – 146,626
1975	Velké Meziříčí, východ – Lhotka	7,0	146,626 – 153,592
1975	Lhotka – Velká Bíteš	9,2	153,592 – 162,774
1973	Velká Bíteš – Kývalka	19,5	162,774 – 182,252

zdroj: upraveno podle: ŘSD (2006)

Mimo výstavbu dálniční sítě se stavební práce na silnicích soustředily na zabezpečení bezprašnosti všech silnic. V roce 1960 bylo bezprašným krytem opatřeno 48 % délky silnic, o deset let později 87 % a v 80. letech již bylo odstraňování prašného povrchu dokončeno. (Lídl, 2009)

Zásadní změnu v poválečné autobusové dopravě předznamenala věta zakotvená v ústavě z 9. května 1948 ve znění „...doprava železniční, pravidelná silniční doprava a doprava letecká mohou být jen národním majetkem“. V následujících letech pak byly soukromé dopravní podniky převáděny pod správu národního podniku Československá státní automobilová doprava, který byl zřízen v roce 1949. (Ryba, 2004) Formálně byly v roce 1948 zestátněny i Československé dráhy (Schreier, 2010).

V železniční síti došlo ve sledovaném území v poválečných letech k dobudování železniční trati Havlíčkův Brod – Brno-Židenice započaté v roce 1939. Celá trať byla v jednokolejně podobě uvedena do provozu v roce 1953 a dvojkolejný provoz byl zaveden v roce 1958. (Schreier, 2010)

V roce 1953 byla také dokončena spojnice Velké Meziříčí – Křižanov (SŽDC, 2012). V 60. letech začíná v Československu elektrizace hlavních železničních tratí. V roce 1966 byly elektrifikovány úseky Kutná Hora – Jihlava a Havlíčkův Brod – Brno a v roce 1980 trať Jihlava – Veselí nad Lužnicí. (Schreier, 2010)

V 50. letech se po vzoru západních Trans-Europ-Expresů začínají ve východním bloku rozšiřovat mezistátní dálkové spoje. Prvním expresem zavedeným u Československých státních drah byl v roce 1957 expres Berlín – Praha – Vídeň, tehdy jedoucí přes České Velenice a od roku 1960 expres Panonia z Prahy do Budapešti, který byl veden přes Havlíčkův Brod. (Rachota, 2012) V následujících letech byl zaveden expres Hungaria, na trase Berlín – Praha – Budapešť, Panonia na trase Berlín – Praha – Sofie, Balt – Orient na trase Berlín – Praha – Bukurešť. V letních měsících pak expres Mamaia, který spojoval Prahu s rumunskými letovisky u Černého moře. (Schreier, 2010) Po výše zmíněné elektrizaci tratě Havlíčkův Brod – Brno byla většina těchto expresů vedena přes Havlíčkův Brod (ČSD, 1960, 1970, 1980, 1990). Zároveň s těmito změnami dochází k rušení lokálních tratí, které nebyly dostatečně využívány (Schreier, 2010). Ve sledovaném území se to dotklo jedné trati – v roce 1982 došlo k zastavení provozu na lokální trati Dobronín – Polná. (Cila, 2004)

Od 70. let, kdy dochází ke zvyšování rychlostí u řady světových železnic, se začalo touto myšlenkou zabývat i československé ministerstvo dopravy. Zvýšení rychlosti mělo být dosaženo výstavbou třetí traťové koleje pro rychlost až 200 km/h, čímž se zároveň mělo odlehčit přetíženým hlavním tratím. Realizace tohoto záměru se však ukázala jako stavebně a provozně velice náročná, a proto byla zpracována varianta návrhu výstavby nové samostatné tratě pro rychlost 200 km/h. Z obou variant byla v materiálu „Konceptce rozvoje železniční dopravy“ doporučena výstavba samostatné tratě (vedoucí přes území dnešního Kraje Vysočina). V roce 1989 vláda vyjádřila se stavbou souhlas a uložila ministru dopravy zpracovat její podrobný harmonogram. (Knesl, 2000) Plány na vysokorychlostní trať vzápětí přerušila sametová revoluce.

5.6 Vývoj po roce 1989

Po roce 1989 se výstavba na silniční síti soustředí především na dálniční spojení s okolními zeměmi a na území Kraje Vysočina dochází pouze k zlepšování povrchu stávajících silnic či budování obchvatů. Nejvýraznější změnou tak zůstává rekatégorizace silnic I. třídy z roku 1998, kdy byla ve sledovaném území degradována celá silnice I/18 na silnici II/150 a úsek silnice I/19 z Pelhřimova do Jihlavy. Tyto změny byly učiněny na základě výsledků sčítání dopravy v roce 1995, které prokázaly nízkou intenzitu dopravy na těchto silnicích. Díky protestu dotčených samospráv bylo nové rozdělení upraveno tak, že úsek Havlíčkův Brod – Svitávka byl opět označen jako silnice první třídy, tentokrát jako I/19. (Lídl, 2009)

V květnu 2013 začala v Kraji Vysočina modernizace D1, která spočívá v úpravě šířky ze stávajících 26,5 metrů na 28 metrů, při zachování stávajících čtyř pruhů. Díky rozšíření bude i po uzavírci jednoho jízdního pruhu možné zachování provozu v obou směrech ve dvou pruzích. Modernizace bude probíhat nejméně do roku 2018. (ŘSD, 2013)

Zásadní změnou po roce 1989 byla privatizace státního podniku ČSAD. V Kraji Vysočina tak vznikly samostatné podniky ČSAD Jihlava, a.s. (později přejmenovaná na ICOM transport, a. s.), ČSAD Pelhřimov, a. s. (v roce 1997 sloučená s firmou ICOM transport, a. s.), TRADO-

BUS, s.r.o. (vznikla z ČSAD Třebíč, s. p., v roce 2003 sloučená s firmou ICOM transport, a. s.) (ICOM Transport, 2012) a ZDAR, a.s. (vzniklá z ČSAD Žďár nad Sázavou, s. p.). (ZDAR, 2012)

Také na železniční síti se po roce 1989 velké projekty realizovaly mimo sledované území, kde docházelo pouze ke zřizování nových zastávek. Např. v roce 1995 vznikla zastávka Slavníč na trati Havlíčkův Brod – Humpolec, v roce 2004 zastávka Jihlava-Bosh Diesel⁷ na trati Jihlava – Havlíčkův Brod a v roce 2009 zastávka Kostelec u Jihlavy-masna na trati Slavonice – Kostelec u Jihlavy. (Dražní úřad, 1995, 2004, 2009)

Co se týká výstavby vysokorychlostní tratě, po roce 1989 došlo k významnému úbytku přepravy na železnici a jeden z hlavních důvodů pro budování vysokorychlostní tratě, kterým bylo odlehčení přetíženým hlavním tratím, tak odpadl (Knesl, 2000). Přesto bylo zpracováno několik studií, které prověřovaly možné trasy. Aktuální studie „Vysokorychlostní trať Praha – Brno“ z roku 2010 nabízí dvě varianty (V7 a H4) se smíšeným provozem vysokorychlostních i stávajících vlaků (trasy variant jsou vyznačeny na obrázku č. 4). Varianta V7 počítá na území Kraje Vysočina se železniční stanicí Broumova Lhota, ze které by vedlo železniční napojení do Havlíčkova Brodu (cca 10 km), s odbočnou tratí do železniční stanice Jihlava-město a s železničními stanicemi Velké Meziříčí-Lavičky a Velká Bíteš. Maximální rychlost na trati by se při využití vysokorychlostních jednotek Siemens Velaro E pohybovala mezi 300 a 350 km/h. Varianta H4 počítá se železniční stanicí Vysočina, která by byla vzdálena cca 5 km od Humpolce, odbočnou tratí do železniční stanice Jihlava-město a s železničními stanicemi Velké Meziříčí a Velká Bíteš. Maximální rychlost na trati by při využití jednotek Siemens Velaro E byla 350 km/h po celé délce. V tabulce č. 5 jsou uvedeny předpokládané jízdní doby na obou variantách při použití vysokorychlostních jednotek Siemens Velaro E a souprav Siemens Viaggio Comfort, které v současnosti zavádějí České dráhy pod názvem Railjet. Pro srovnání jsou uvedeny jízdní doby dosahované v roce 2014. Náklady na výstavbu by se měly pohybovat okolo 200 mld. korun a samotná výstavba by mohla proběhnout v letech 2020–2030. (SUDOP PRAHA, 2010) Ve studii byla jako vítězná vybrána varianta V7, v současnosti je ale Ministerstvem dopravy preferovaná varianta H4.

Tab. 5 Porovnání jízdních dob na trasách Praha – Brno, Praha – Jihlava, Jihlava – Brno

typ spoje		Velaro E	Velaro E	RailJet	RailJet	Expres ²	Rychlík ³
	zastavuje v	-	Jihlava	Jihlava	Ji+VM+VB ¹	2014	2014
Praha – Brno	V7	57 min	75 min	93 min	110 min	160 min	-
	H4	55 min	68 min	88 min	110 min		
Praha – Jihlava	V7	-	44 min	56 min	65 min	-	148 min
	H4	-	40 min	51 min	64 min		
Jihlava – Brno	V7	-	29 min	35 min	43 min	-	177 min
	H4	-	26 min	34 min	43 min		

poznámky:

¹vlak zastavuje v zastávkách Jihlava, Velké Meziříčí a Velká Bíteš

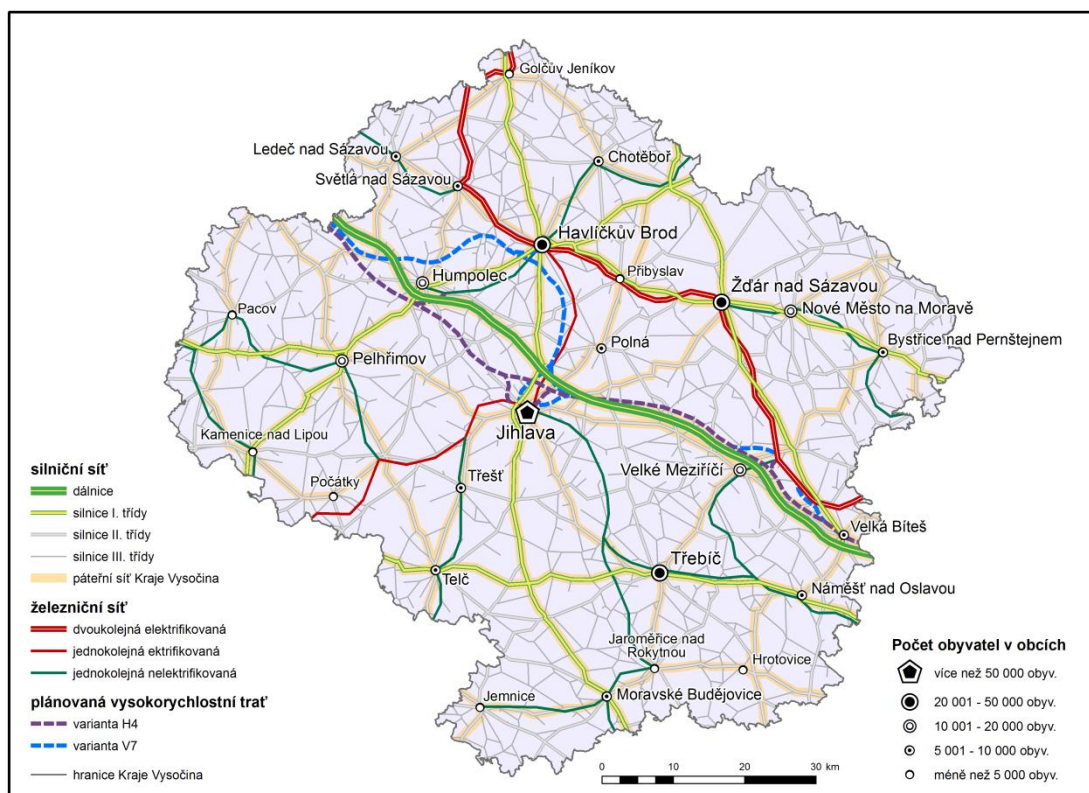
²cestovní doba expresu na trase Praha – Česká Třebová – Brno

³cestovní doba na trase Praha – Havlíčkův Brod – Jihlava a Jihlava – Třebíč – Brno

zdroj: upraveno podle: (SUDOP PRAHA, 2010), IDOS, 2014; vlastní zpracování

⁷ Jihlava-Bosh Diesel byla ve své době jediná železniční zastávka v ČR, která neměla v názvu místní název, jak je u železničních zastávek obvyklé. Původní název měl být Jihlava-Pávov, ale protože zastávka slouží zejména zaměstnancům firmy Bosh Diesel s. r. o., obec Pávov nemá k zastávce přístup po veřejné komunikaci a firma financovala její výstavbu, byl povolen název Jihlava - Bosh Diesel. (MDČR, 2002)

6 CHARAKTERISTIKA SOUČASNÉ DOPRAVNÍ SÍTĚ KRAJE VYSOČINA



Obr. 4 Současná dopravní síť Kraje Vysočina

zdroj: Kraj vysočina (2011); vlastní zpracování

Silniční síť Kraje Vysočina je tvořena dálnicí D1 (92,5 km) a silnicemi I. třídy (427,4 km) ve vlastnictví státu. Silnicemi II. třídy (1 627,3 km) a III. třídy (2 935,1 km) ve vlastnictví kraje a místních komunikací ve vlastnictví obcí, na jejichž území daná komunikace leží. (ŘSD, 2014)

Některé z těchto silnic jsou součástí evropské sítě mezinárodních komunikací. Dálnice D1 je součástí E 50, která spojuje francouzský přístav Brest s ruským přístavem Machačkala na pobřeží Kaspického moře a E 65 spojující švédský přístav Malmö s řeckým přístavem Chania. Společně s I/38 je D1 také součástí E 59, spojující Prahu se Záhřebem v Chorvatsku. Část silnice I/34 v úseku České Budějovice – Humpolec je součástí E 551. (Lídl, 2009)

Pro zabezpečení kvalitního dopravního spojení významných center Kraje Vysočina byla vymezena Pátevní silniční síť Kraje Vysočina⁸, kterou tvoří dálnice D1, všechny silnice I. třídy a vybrané silnice II. a III. třídy (viz obrázek č. 4). Pátevní síť spojuje všechny obce kraje s počtem obyvatel nad 3 000 (mimo město Svatka v okrese Žďár nad Sázavou) a zabezpečuje dopravní spojení pro téměř 63% obyvatelstva kraje. Kritérii pro vymezení byly údaje o sídelní struktuře, lokalizaci průmyslových center, výsledky sčítání dopravy, údaje ze Silniční databanky, údaje z výsledků sledování stavů povrchů na silniční síti v kraji, zdravotnických a vzdělávacích zařízení, turistických destinací apod. (Kraj Vysočina, 2011)

⁸ aktuální rozsah Pátevní silniční sítě Kraje Vysočina schválilo zastupitelstvo kraje 13. 5. 2008

Tab. 6 Přehled silnic I. třídy procházejících Krajem Vysočina

číslo	průběh silnice
19	Nezbavětice (I/20) – Rožmitál pod Třemšínem (I/18) – Lety (I/4) – Milevsko – Oltyně (I/29) – Tábor (I/3) – Pelhřimov (I/34) – Pohled (I/34) – Žďár nad Sázavou (I/37) – Nové Město na Moravě – Sebranice (I/43)
23	Dráčov (I/3) – Jindřichův Hradec (I/34) – Jarošov nad Nežárkou (I/34) – Telč – Kasárna (I/38) – Třebíč – Kývalka (D1 km 182) – Brno-západ (D1 km 190) – Brno-Pisárky (I/42)
34	České Budějovice (I/3) – Třeboň (I/24) – Jindřichův Hradec (I/34) – Jarošov nad Nežárkou (I/23) – Pelhřimov (I/19) – Humpolec (D1 km 90) – Havlíčkův Brod (I/38) – Pohled (I/19) – Ždírec (I/37) – Svitavy (I/43) – Koclířov (I/35)
37	Trutnov (I/14, I/16) – Jaroměř (I/33) – Hradec Králové (I/31) – Ohrazenice (I/36) – Pardubice (I/36) – Chrudim (I/17) – Ždírec (I/34) – Žďár n. Sázavou (I/19) – Velká Bíteš (D1 km 162)
38	Jestřebí (I/9) – Mladá Boleslav (I/10) – Bezděčín (I/10) – Nymburk – Poděbrady (D11 km 39) – Kolín (I/12) – Kutná Hora (I/2) – Čáslav (I/17) – Havlíčkův Brod (I/34) – Jihlava (D1 km 112) – Kasárna (I/23) – Znojmo (I/53) – Hatě – Rakousko

zdroj: upraveno podle: ŘSD (2012b)

Hlavní osy železniční dopravy v Kraji Vysočina tvoří elektrifikované tratě celostátní dráhy spojující Prahu s Brnem přes Havlíčkův Brod a Brno s Českými Budějovicemi přes Jihlavu (v celkové délce 191,6 km). Ostatní tratě, jejichž celková délka je 457 km, mají pouze regionální význam. V současnosti železniční tratě procházející Krajem Vysočina nemají nadnárodní význam, jak tomu bylo v minulosti, když byla po trati Praha – Havlíčkův Brod – Brno vedena mezinárodní dálková doprava. Díky strategické poloze regionu na spojnici mezi Prahou a Vídní se v tomto území počítá s výstavbou vysokorychlostní tratě, která by měla tyto města propojit (viz kapitola 5.6). (Kraj Vysočina, 2011)

Tab. 7 Přehled železničních tratí procházejících Krajem Vysočina

číslo ^a	začátek a konec tratě	délka tratě ^b	trakce	max. rychlost	kategorie	provozovatel
225	Veselí nad Lužnicí – Havlíčkův Brod	69,2 km	elektrická	80 km/h	celostátní	ČD
230	Havlíčkův Brod – Kolín	44,7 km	elektrická	90 km/h	celostátní	ČD
238	Havlíčkův Brod – Rosice nad Labem	37,5 km	nezávislá	70 km/h	celostátní	ČD
240	Brno – Jihlava	79,5 km	nezávislá	80 km/h	celostátní	ČD
241	Znojmo – Okříšky	41,5 km	nezávislá	80 km/h	celostátní	ČD
250	Brno – Havlíčkův Brod	77,7 km	elektrická	110 km/h	celostátní	ČD
212	Světlá nad Sázavou – Čerčany	27,1 km	nezávislá	60 km/h	regionální	ČD
224	Horní Cerekev – Tábor	45,3 km	nezávislá	65 km/h	regionální	ČD
227	Slavonice – Kostelec u Jihlavy	53,4 km	nezávislá	50 km/h	regionální	ČD
237	Havlíčkův Brod – Humpolec	25,3 km	nezávislá	50 km/h	regionální	ČD
243	Moravské Budějovice – Jemnice	20,6 km	nezávislá	50 km/h	regionální	ČD
251	Tišnov – Žďár nad Sázavou	45,4 km	nezávislá	50 km/h	regionální	ČD
252	Studeneč – Křižanov	35,4 km	nezávislá	70 km/h	regionální	ČD
-	Dobronín – Polná	5,6 km	nezávislá	40 km/h	regionální	doprava zastavena
228	Jindřichův Hradec – Obrataň ^c	46,0 km	nezávislá	50 km/h	regionální	JHMD

poznámky:

^a číslo trati dle aktuálního jízdního řádu, v provozních materiálech Českých drah a Správy železniční dopravní cesty se místo čísla tratě používají čísla traťových úseků

^b délka tratě na území Kraje Vysočina

^c úzkorozchodná trať, na které provozuje dopravu soukromá společnost Jindřichohradecké místní dráhy (JHMD)

zdroj: upraveno podle: Kraj Vysočina (2011)

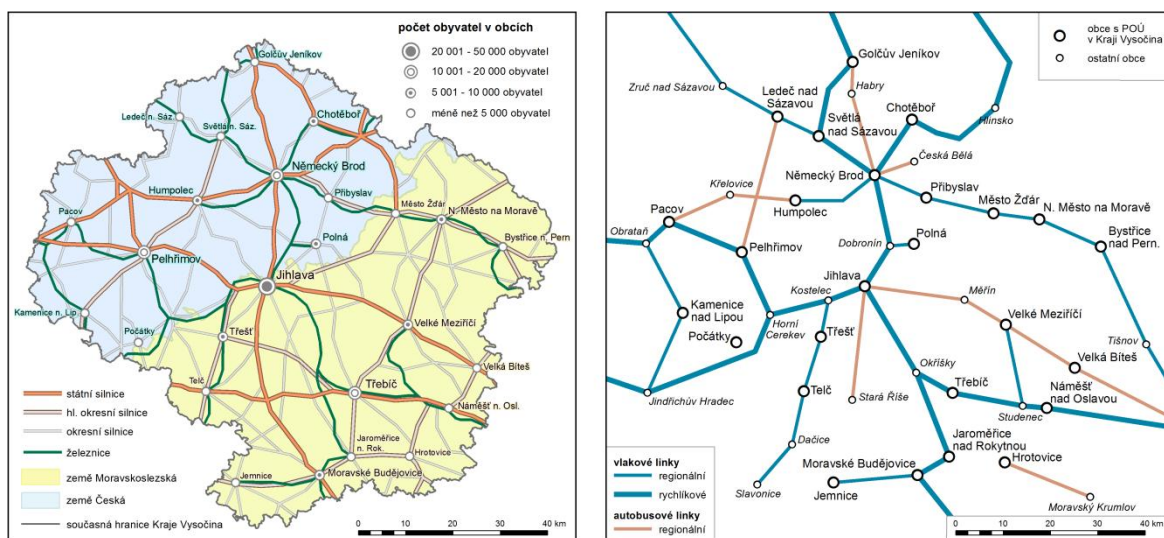
7 ZMĚNA DOPRAVNÍ POLOHY OBCÍ S POÚ V KRAJI VYSOČINA V LETECH 1930 – 2010

Po celé sledované období docházelo ke změnám v dopravní síti a tedy i ke změnám horizontální dopravní polohy vybraných obcí. V silniční síti to bylo především nové vymezení hlavních dopravních tahů a později výstavba dálnice D1, po které následovala opět kategorizace silniční sítě, jelikož některé stávající dopravní tahy ztratily na významu. V železniční dopravě docházelo ke zdvoukolejňování a elektrifikaci tratí a později k jejich rušení. Jak již bylo zmíněno, vertikální dopravní poloha úzce souvisí s polohou horizontální, a tak s výše uvedenými změnami v dopravní síti docházelo i ke změnám v počtu spojů obsluhujících sledované obce. V silniční dopravě vlivem přesměrování hlavních dopravních tahů docházelo k růstu, nebo naopak k úbytku dálkových spojů na stávajících trasách a ke změnám intenzity automobilové dopravy. V železniční dopravě se v první fázi rozšiřovaly rychlíkové spoje na nové tratě, později byly naopak na některých tratích omezovány nebo rušeny.

7.1 Veřejná hromadná doprava

Období mezi lety 1930–1950

Dopravní síť se ve 30. letech minulého století skládala ze státních a okresních silnic a jednokolejných železničních tratí s parní trakcí. Drtivou většinu přepravních výkonů v tomto období obstarávala železnice. Autobusová doprava byla teprve v začátcích a plnila pouze doplňkovou složku v místech, kde chybělo železniční spojení (viz obrázek č. 5). Územím dnešního Kraje Vysočina v tomto období procházely dvě páteřní železniční tratě, na kterých byla provozována rychlíková doprava, trať Praha – Jihlava – Znojmo – Vídeň a Plzeň – Tábor – Jihlava – Brno.



Obr. 5 Dopravní síť a schéma autobusových a vlakových linek v roce 1930

zdroj: Vilímek (1930), Autoklub RČS (1930); vlastní zpracování

Ostatní železniční tratě měly regionální charakter a byly na nich provozovány pouze osobní vlaky. Stejnou funkci plnily autobusové linky (např. v této době ještě nebyl v provozu přímý autobusový spoj na trase Jihlava – Velké Meziříčí – Brno, a tato trasa byla využívána pouze pro zkrácení cesty mezi Velkým Meziříčím a Jihlavou, či Velkým Meziříčím a Brnem). Podle ukazatele horizontální dopravní polohy, který hodnotí postavení sledované obce v dopravní síti, v roce 1930 vykazují nejlepší hodnoty Německý Brod a Jihlava, tedy obce ležící na křižovatkách tehdejších státních silnic a rychlíkových železničních tratí. Za nimi s výrazným odstupem následují Pelhřimov, Golčův Jeníkov a Třebíč. Naopak nejhorší polohu v dopravní síti vykazují Hrotovice a Počátky, jež leží pouze na křižovatkách okresních silnic.

Podle ukazatele vertikální polohy, který hodnotí význam sledované obce z hlediska jeho dopravní obslužnosti, v tomto období opět vykazují nejvyšší hodnoty Německý Brod a Jihlava, následovány Světlou nad Sázavou, Golčovým Jeníkovem a Moravskými Budějovicemi. Jak již bylo řečeno, vertikální poloha souvisí s dopravou horizontální, a tak vzhledem k dominanci železniční dopravy v tomto období není překvapující lepší výsledek Německého Brodu, který leží na křižovatce pěti železničních tratí, ve srovnání s Jihlavou, která leží pouze na třech železničních tratích, ani pořadí na dalších místech. Světlá nad Sázavou, Golčův Jeníkov a Moravské Budějovice, které se dostaly na přední místa, leží na železniční trati Praha – Vídeň, která je z hlediska spojů frekventovanější než druhá rychlíková trať Plzeň – Brno, na které leží Pelhřimov a Třebíč. Ze Světlé nad Sázavou a Moravských Budějovic, kromě této rychlíkové tratě, vede navíc i lokální železniční trať. Naopak nejhorší hodnoty dosahují Počátky, které neobsluhuje ani jeden spoj. Dalšími obcemi s velice špatnou dopravní obslužností jsou Hrotovice, Jemnice a Velká Bíteš, které shodně obsluhují 4 spoje denně.

Provázanost vertikální a horizontální dopravní polohy v roce 1930 ilustruje obrázek č. 5, kde je graficky znázorněna dopravní síť a schéma linek ve sledovaném území. Číselné srovnání ukazatelů je uvedeno níže v tabulce č. 8. Tabulky použité v této kapitole jsou kvůli přehlednosti zjednodušeny, jejich plná verze je uvedena v příloze 1.

Tab. 8 Srovnání vertikální a horizontální dopravní polohy obcí v roce 1930

horizontální dopravní poloha				vertikální dopravní poloha			
obec	silnice	železnic	suma	obec	bus	vlak	suma
Německý Brod	18	14	32	Německý Brod	4	43	47
Jihlava	20	12	32	Jihlava	2	40	42
Pelhřimov	16	8	24	Světlá nad Sázavou	0	34	34
Golčův Jeníkov	14	8	22	Golčův Jeníkov	6	27	33
Třebíč	13	8	21	Moravské Budějovice	0	28	28
Moravské Budějovice	11	8	19	Pacov	3	16	19
Náměšť nad Oslavou	11	8	19	Pelhřimov	2	16	18
Pacov	11	8	19	Náměšť nad Oslavou	0	17	17
Telč	13	4	17	Třebíč	0	17	17
Chotěboř	11	4	15	Jaroměřice nad Rokytnou	2	12	14
Velké Meziříčí	13	2	15	Chotěboř	2	11	13
Světlá nad Sázavou	4	10	14	Ledeč nad Sázavou	1	10	11
Humpolec	11	2	13	Telč	0	11	11
Velká Bíteš	12	0	12	Třešť	0	11	11
Město Žďár	8	4	12	Bystřice nad Pernštejnem	0	9	9
Jaroměřice nad Rokytnou	7	4	11	Nové Město na Moravě	0	9	9
Nové Město na Moravě	7	4	11	Velké Meziříčí	4	5	9

Polná	9	2	11	Město Žďár	0	9	9
Přibyslav	6	4	10	Přibyslav	0	8	8
Třešť	6	4	10	Humpolec	2	5	7
Jemnice	7	2	9	Kamenice nad Lipou	0	7	7
Kamenice nad Lipou	5	4	9	Polná	0	6	6
Ledeč nad Sázavou	5	4	9	Hrotovice	4	0	4
Bystřice nad Pernštejnem	4	4	8	Jemnice	0	4	4
Počátky	6	0	6	Velká Bíteš	4	0	4
Hrotovice	4	0	4	Počátky	0	0	0

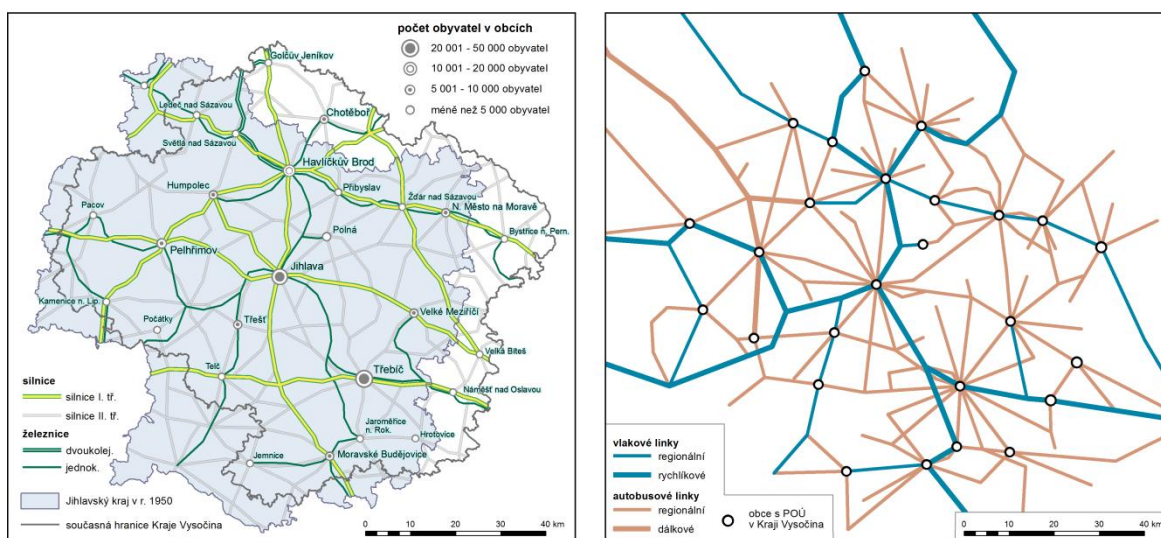
poznámky:

Hodnota ve sloupcích silnice a železnice udává počet bodů udělených za silniční a železniční infrastrukturu, která se v obci nachází, suma pak součet obou hodnot.

Hodnota ve sloupcích bus a vlak udává počet bodů udělených za počet spojů, které z obce vyjíždějí. Za dálkové spoje je udělován trojnásobný počet bodů.

zdroj: Vilímek (1930), Autoklub RČS (1930); vlastní výpočty

V roce 1947 došlo k nové kategorizaci silniční sítě a dřívější státní a veřejné silnice nahradilo rozdělení do tříd (viz kapitola 5.5). S novým rozdělením silniční sítě došlo ke zlepšení hodnoty dopravní polohy u více než poloviny sledovaných měst, jelikož byly mezi hlavní dopravní tahy zařazeny i některé silnice dříve vedené jako vedlejší. V roce 1949 došlo také ke změně administrativního členění republiky a poprvé tak vznikl kraj s centrem v Jihlavě, jak ilustruje obrázek č. 6.



Obr. 6 Dopravní síť a schéma autobusových a vlakových linek v roce 1950

poznámky:

pro větší přehlednost nejsou ve schéma autobusových a vlakových linek uvedeny popisky obcí

zdroj: ČSD (1950), ČSAD (1950), Ústřední správa geodesie a kartografie (1951); vlastní zpracování

Největší zlepšení postavení v silniční síti díky nové kategorizaci nastalo u Žďáru nad Sázavou, Přibyslavi, Havlíčkova Brodu a Bystřici nad Pernštejnem. U Chotěboře, Golčova Jeníkova a Pacova naopak došlo ke zhoršení. U prvních dvou zmiňovaných obcí díky tomu, že byla spojka Ždírec nad Doubravou – Golčův Jeníkov z důvodu plánovanému převedení dopravy na dálnici nyní vedena jako silnice nižší kategorie. Dopravní tah Havlíčkův Brod – Humpolec – Tábor měl nově místo přes Pacov vést přes Pelhřimov (jak bylo plánováno již na počátku 19. století, viz kapitola 5.2).

V poválečné době nastal velký rozmach autobusové dopravy. Celkový počet autobusových spojů vyjíždějících ze sledovaných obcí v roce 1950 překonal počet vlakových spojů. Poprvé se také objevují dálkové autobusové linky v místech kde chybí rychlíkové železniční tratě. Ve sledovaném území je v roce 1950 vedena dálková autobusová doprava na trase Humpolec – Vlašim – Benešov – Praha a Počátky – Pelhřimov – Vlašim – Benešov – Praha. Největší počet autobusových spojů v tomto období vykazuje Humpolec, které kompenzují velmi špatnou dopravní obslužnost v rámci železniční dopravy. Na dalších místech následují Jihlava, Třebíč a Havlíčkův Brod, tedy největší hospodářská centra regionu. Naopak nejhorší obslužnost z hlediska autobusové dopravy vykazují Polná, Telč a Světlá nad Sázavou, jejichž dopravní obslužnost je dostatečně zajišťována vlakovými spoji.

V železniční síti došlo v letech 1936 – 1938 ke zdvoukolejnění stávající železniční tratě Havlíčkův Brod – Kolín a poté pokračovala výstavba na trati Havlíčkův Brod – Žďár nad Sázavou – Křižanov – Brno. Nově začaly jezdit rychlíkové spoje na trati Havlíčkův Brod – Pardubice, Havlíčkův Brod – Brno a Jihlava – Veselí nad Lužnicí. Nově také zastavovaly rychlíky v Jaroměřicích nad Rokytnou. Mimo rozšiřování rychlíkových spojů došlo i k nárůstu počtu regionálních vlaků na všech železničních tratích. V tomto období tedy nastalo největší zlepšení v železniční dopravě u Havlíčkova Brodu, Chotěboře, Přibyslavi, Žďáru nad Sázavou, Novém Městě na Moravě a Jaroměřicích nad Rokytnou. Srovnání vertikální a horizontální dopravní polohy v roce 1950 ilustruje tabulka č. 9.

Tab. 9 Srovnání vertikální a horizontální dopravní polohy obcí v roce 1950

obec	horizontální dopravní poloha			obec	vertikální dopravní poloha		
	silnice	železnic	suma		bus	vlak	suma
Havlíčkův Brod	25	19	44	Havlíčkův Brod	41	63	104
Jihlava	22	12	34	Jihlava	48	56	104
Pelhřimov	18	8	26	Třebíč	48	30	78
Žďár nad Sázavou	18	8	26	Chotěboř	37	30	67
Nové Město na Moravě	14	8	22	Humpolec	54	7	61
Přibyslav	14	8	22	Pelhřimov	29	20	49
Světlá nad Sázavou	10	12	22	Žďár nad Sázavou	31	18	49
Třebíč	14	8	22	Moravské Budějovice	12	34	46
Golčův Jeníkov	10	10	20	Světlá nad Sázavou	4	40	44
Náměšť nad Oslavou	12	8	20	Velké Meziříčí	35	9	44
Bystřice nad Pernštejnem	11	8	19	Golčův Jeníkov	7	30	37
Moravské Budějovice	11	8	19	Bystřice nad Pernštejnem	17	19	36
Humpolec	15	2	17	Jaroměřice nad Rokytnou	10	26	36
Telč	13	4	17	Nové Město na Moravě	17	19	36
Chotěboř	8	8	16	Pacov	14	20	34
Pacov	8	8	16	Ledeč nad Sázavou	12	19	31
Jaroměřice nad Rokytnou	7	8	15	Třešť	11	20	31
Kamenice nad Lipou	11	4	15	Náměšť nad Oslavou	6	23	29
Ledeč nad Sázavou	11	4	15	Počátky	26	0	26
Velká Bíteš	15	0	15	Přibyslav	6	19	25
Velké Meziříčí	13	2	15	Kamenice nad Lipou	9	14	23
Polná	12	2	14	Telč	2	18	20
Třešť	6	4	10	Jemnice	9	8	17
Jemnice	6	2	8	Hrotovice	14	0	14

Počátky	5	0	5	Polná	1	10	11
Hrotovice	2	0	2	Velká Bíteš	10	0	10

poznámky:

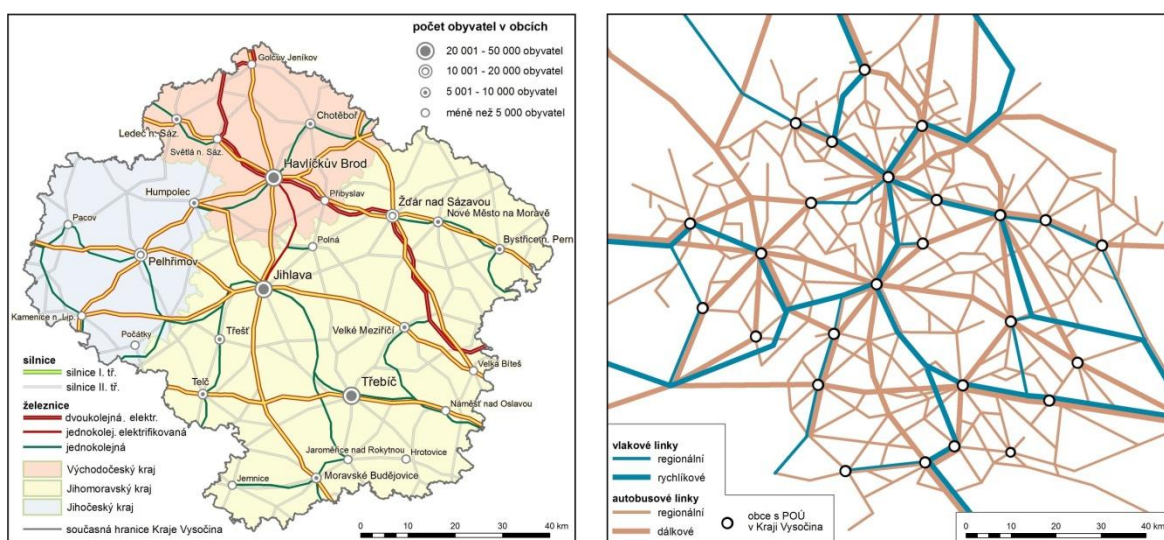
Hodnota ve sloupcích silnice a železnice udává počet bodů udělených za silniční a železniční infrastrukturu, která se v obci nachází, suma pak součet obou hodnot.

Hodnota ve sloupcích bus a vlak udává počet bodů udělených za počet spojů, které z obce vyjíždějí. Za dálkové spoje je udělován trojnásobný počet bodů.

zdroj: ČSD (1950), ČSAD (1950), Ústřední správa geodesie a kartografie (1951); vlastní výpočty

Období mezi lety 1950 – 1970

V období mezi lety 1950 a 1970 je silniční síť poměrně stabilizovaná a k výraznějším změnám dochází na železnici. I v tomto období došlo ke změně administrativního členění státu. V roce 1960 byl zrušen Jihlavský kraj a sledované území rozčleněno do pěti okresů náležejících do Východočeského, Jihočeského a Jihomoravského kraje, jak ilustruje obrázek č. 7.



Obr. 7 Dopravní síť a schéma autobusových a vlakových linek v roce 1970

poznámky:

pro větší přehlednost nejsou ve schéma autobusových a vlakových linek uvedeny popisky obcí

zdroj: ČSD (1970), ČSAD (1970a), ČSAD (1970b), ČSAD (1970c), Slovenská kartografia (1970); vlastní zpracování

V silniční síti došlo pouze k jedné, de facto kosmetické, změně. V autoatlasech z roku 1970 je úsek Kamenice nad Lipou – Dolní Cerekev (dnešní silnice II/639) značen jako silnice I/39. Zavedení této krátké silnice první třídy ale pravděpodobně nesplnilo svůj účel, jelikož v roce 1980 je značena opět jako silnice II. třídy. Tato změna tedy znamenala krátkodobé zlepšení dopravní polohy Kamenice nad Lipou, Jihlavy, Počátek a Třeště, nicméně neměla žádný praktický vliv.

Oproti předchozímu období došlo k rapidnímu nárůstu počtu autobusových linek. Dosud se autobusy uplatňovaly převážně v místech s nedostatečnou obsluhovaností železniční dopravou, ale v roce 1970 již tvoří plnohodnotnou alternativu železnici a regionální i dálkové spoje často vedou souběžně se železničními tratěmi. Největší počet autobusových spojů vykazují okresní města Třebíč, Jihlava, Havlíčkův Brod, Pelhřimov a Žďár nad Sázavou. Naopak nejmenší počet autobusů obsluhuje Příbram, která je navzdory relativně dobré horizontální dopravní poloze nejhorší obcí z hlediska dopravní obsluhovanosti.

Naopak železniční síť v tomto období doznala největších změn. V padesátých letech byla dokončena nová dvoukolejná trať Havlíkův Brod – Brno, která v úseku Havlíkův Brod – Žďár nad Sázavou nahradila stávající jednokolejnou trať a poté pokračovala po nové trase přes Křižanov. Z Křižanova pak bylo vybudováno připojení na trať Velké Meziříčí – Studenec. V šedesátých letech pak došlo na tratích Havlíkův Brod – Brno a Jihlava – Havlíkův Brod k elektrifikaci. V důsledku těchto změn došlo ke zlepšení horizontální dopravní polohy Žďáru nad Sázavou, Havlíčkova Brodu, Golčova Jeníkova, Světlé nad Sázavou, Jihlavy a Velkého Meziříčí, jež bylo následováno i výrazným zvýšením počtu spojů v těchto obcích. Od 60. let se navíc v Československu rozšiřují mezinárodní expresy, z nichž většina je vedena po výše zmíněné nově vybudované trati. Naopak zhoršení nastalo u Nového Města na Moravě a Bystřice nad Pernštejnem, jelikož rychlíkové spoje dosud vedené přes tyto města byly díky výše zmíněné nové trati zrušeny. Srovnání vertikální a horizontální dopravní polohy v roce 1970 ilustruje tabulka č. 10.

Tab. 10 Srovnání vertikální a horizontální dopravní polohy obcí v roce 1970

horizontální dopravní poloha				vertikální dopravní poloha			
obec	silnice	železnic	suma	obec	bus	vlak	suma
Havlíkův Brod	25	23	48	Jihlava	246	67	313
Jihlava	24	13	37	Havlíkův Brod	210	94	304
Žďár nad Sázavou	18	14	32	Třebíč	257	42	299
Pelhřimov	18	8	26	Pelhřimov	194	20	214
Světlá nad Sázavou	10	14	24	Žďár nad Sázavou	157	44	201
Golčův Jeníkov	10	12	22	Velké Meziříčí	135	23	158
Přibyslav	14	8	22	Chotěboř	121	32	153
Třebíč	14	8	22	Humpolec	134	9	143
Náměšť nad Oslavou	12	8	20	Telč	123	20	143
Moravské Budějovice	11	8	19	Moravské Budějovice	94	39	133
Kamenice nad Lipou	14	4	18	Náměšť nad Oslavou	90	43	133
Nové Město na Moravě	14	4	18	Bystřice nad Pernštejnem	114	16	130
Humpolec	15	2	17	Světlá nad Sázavou	75	47	122
Telč	13	4	17	Golčův Jeníkov	76	36	112
Velké Meziříčí	13	4	17	Nové Město na Moravě	94	16	110
Chotěboř	8	8	16	Třešť	79	20	99
Pacov	8	8	16	Ledeč nad Sázavou	74	21	95
Bystřice nad Pernštejnem	11	4	15	Jaroměřice nad Rokytou	64	30	94
Jaroměřice nad Rokytou	7	8	15	Pacov	70	21	91
Ledeč nad Sázavou	11	4	15	Velká Bíteš	88	0	88
Velká Bíteš	15	0	15	Kamenice nad Lipou	62	15	77
Polná	12	2	14	Polná	46	17	63
Třešť	8	4	12	Počátky	61	0	61
Jemnice	6	2	8	Jemnice	46	8	54
Počátky	7	0	7	Hrotovice	53	0	53
Hrotovice	2	0	2	Přibyslav	16	19	35

poznámky:

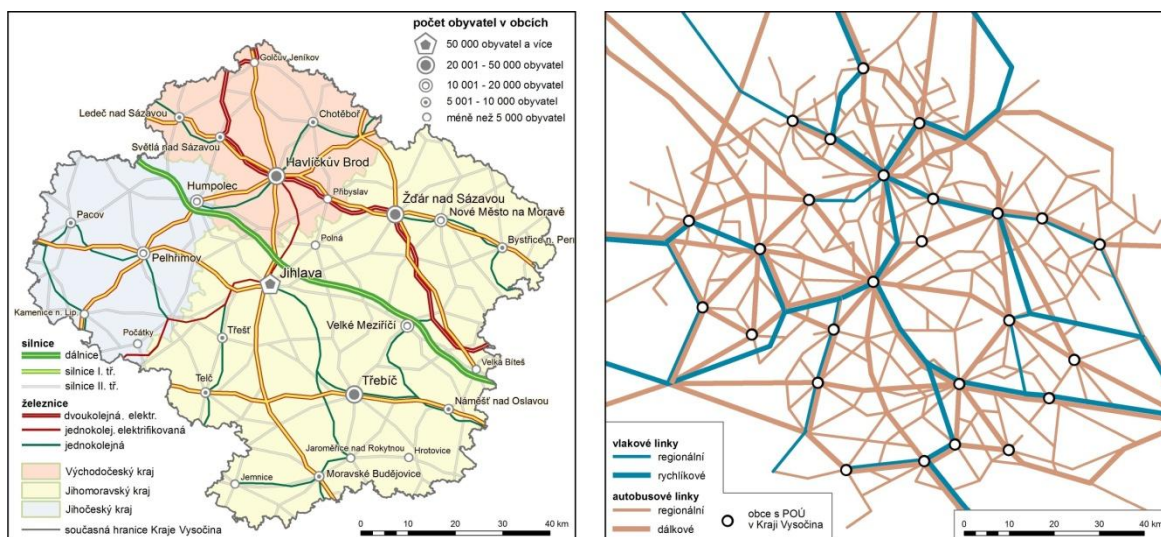
Hodnota ve sloupcích silnice a železnice udává počet bodů udělených za silniční a železniční infrastrukturu, která se v obci nachází, suma pak součet obou hodnot.

Hodnota ve sloupcích bus a vlak udává počet bodů udělených za počet spojů, které z obce vyjíždějí. Za dálkové spoje je udělován trojnásobný počet bodů.

zdroj: ČSD (1970), ČSAD (1970a), ČSAD (1970b), ČSAD (1970c), Slovenská kartografia (1970); vlastní výpočty

Období mezi lety 1970 – 1990

Mezi lety 1970 a 1990 se jako v jediném období nezměnilo administrativní členění státu, ale díky výstavbě dálnice došlo k reorganizaci dopravní obslužnosti a ještě více se zvýraznila dominance autobusové dopravy nad železniční.



Obr. 8 Dopravní síť a schéma autobusových a vlakových linek v roce 1990

poznámky:

pro větší přehlednost nejsou ve schéma autobusových a vlakových linek uvedeny popisky obcí

zdroj: ČSD (1990), ČSAD (1990a), ČSAD (1990b), ČSAD (1990c), Geodetický a kartografický podnik Praha (1990); vlastní zpracování

Díky výstavbě dálnice D1 v letech 1973 – 1980, která nahradila silnici I/2, došlo k výraznému zlepšení dopravní polohy Humpolce, Polné, Velkého Meziříčí, Náměšti nad Oslavou, Velké Bíteše, což se promítlo i do dopravní obslužnosti dálkovou autobusovou dopravou. Oproti předchozímu období byly na trase Jihlava – Třebíč – Brno zrušeny dva páry rychlíků, které byly nahrazeny dvěma dálkovými autobusovými linkami, vedenými z Jihlavy do Brna po dálnici přes Velké Meziříčí a Velkou Bíteš. Rozšiřování dálkových autobusových spojů probíhalo i mimo dálnici. V roce 1990 je kromě Přibyslavi každá sledovaná obec spojena s krajským nebo alespoň s okresním městem dálkovou autobusovou linkou. U regionální autobusové dopravy dochází především ke zvyšování počtu spojů na stávajících linkách. Můžeme tedy konstatovat, že vývoj sítě regionálních autobusových linek byl prakticky ukončen v 70. letech a v následujících obdobích docházelo pouze ke zvyšování nebo snižování počtu spojů.

V železniční síti došlo v tomto období ke dvěma změnám. V osmdesátých letech byla elektrifikována trať Jihlava – Horní Cerekev – Veselí nad Lužnicí, tedy trať s rychlíkovým provozem, a zastavena doprava na trati Dobronín – Polná z důvodu její malé vytíženosti. Železniční doprava na tomto úseku byla nahrazena autobusovou, která je při malých objemech přepravy ekonomičtější. Co se týká regionálních vlakových spojů, nelze v tomto období sledovat výraznější nárůst či úbytek změny se odehrávají převážně v kategorii rychlíkových spojů. Dochází k zrušení rychlíků na tratích Jihlava – Znojmo a Jihlava – Brno, z výše zmíněných důvodů, a naopak k nárůstu počtu rychlíkových spojů na trati Jihlava – Havlíčkův Brod – Praha a zejména pak na trati Praha – Havlíčkův Brod – Brno, na které roste počet mezinárodních expresů.

Tab. 11 Srovnání vertikální a horizontální dopravní polohy obcí v roce 1990

horizontální dopravní poloha				vertikální dopravní poloha			
obec	silnice	železnic	suma	obec	bus	vlak	suma
Havlíčkův Brod	25	23	48	Jihlava	433	62	495
Jihlava	26	14	40	Havlíčkův Brod	274	147	421
Žďár nad Sázavou	18	14	32	Žďár nad Sázavou	232	91	323
Pelhřimov	20	8	28	Třebíč	270	37	307
Humpolec	22	2	24	Pelhřimov	275	20	295
Náměšť nad Oslavou	16	8	24	Velké Meziříčí	206	25	231
Světlá nad Sázavou	10	14	24	Chotěboř	177	34	211
Golčův Jeníkov	10	12	22	Humpolec	171	9	180
Přibyslav	14	8	22	Velká Bíteš	180	0	180
Třebíč	14	8	22	Náměšť nad Oslavou	131	38	169
Velké Meziříčí	17	4	21	Moravské Budějovice	135	29	164
Moravské Budějovice	11	8	19	Nové Město na Moravě	139	16	155
Nové Město na Moravě	14	4	18	Světlá nad Sázavou	95	51	146
Velká Bíteš	18	0	18	Golčův Jeníkov	103	40	143
Ledeč nad Sázavou	13	4	17	Bystřice nad Pernštejnem	112	17	129
Telč	13	4	17	Telč	107	21	128
Chotěboř	8	8	16	Jaroměřice nad Rokytou	104	23	127
Pacov	8	8	16	Kamenice nad Lipou	112	14	126
Polná	16	0	16	Pacov	106	20	126
Bystřice nad Pernštejnem	11	4	15	Třešť	101	21	122
Jaroměřice nad Rokytou	7	8	15	Počátky	115	0	115
Kamenice nad Lipou	11	4	15	Ledeč nad Sázavou	87	21	108
Třešť	6	4	10	Přibyslav	55	17	72
Jemnice	6	2	8	Polná	71	0	71
Počátky	5	0	5	Jemnice	44	6	50
Hrotovice	2	0	2	Hrotovice	38	0	38

poznámky:

Hodnota ve sloupcích silnice a železnice udává počet bodů udělených za silniční a železniční infrastrukturu, která se v obci nachází, suma pak součet obou hodnot.

Hodnota ve sloupcích bus a vlak udává počet bodů udělených za počet spojů, které z obce vyjíždějí. Za dálkové spoje je udělován trojnásobný počet bodů.

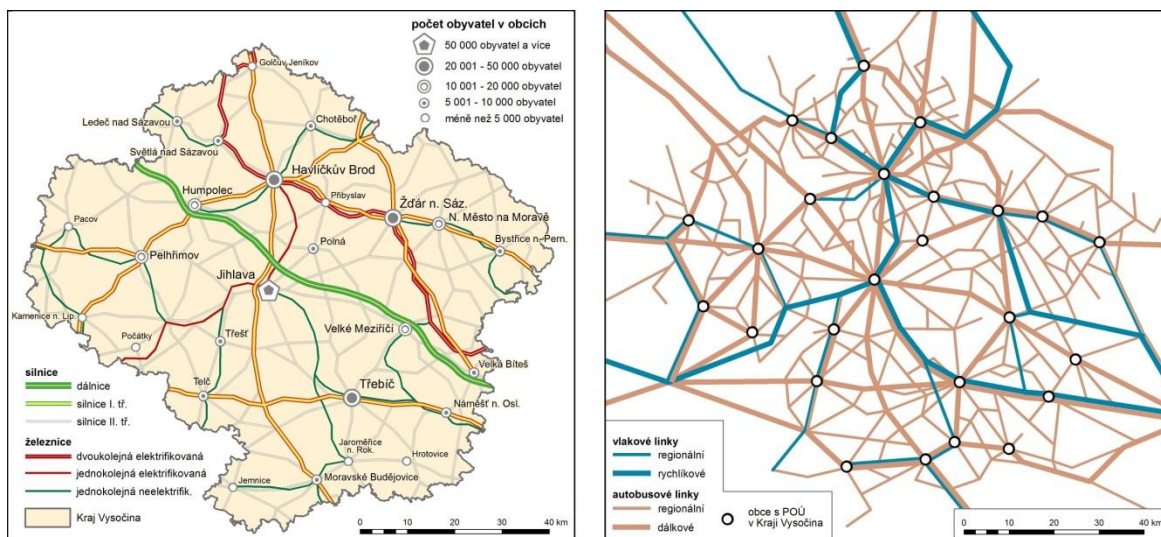
zdroj: ČSD (1990), ČSAD (1990a), ČSAD (1990b), ČSAD (1990c), Geodetický a kartografický podnik Praha (1990); vlastní výpočty

Období mezi lety 1990 – 2010

Po politických změnách v roce 1989 díky nárůstu intenzity individuální automobilové dopravy klesla poptávka po veřejné hromadné dopravě a tak je toto období charakteristické především snižováním počtu spojů. Došlo také ke změně administrativního členění a opět vznikl kraj s centrem v Jihlavě.

V roce 1997 došlo k rekatégorizaci silniční sítě, která se na území Kraje Vysočina dotkla tahů souběžných s dálnicí D1, díky níž sledujeme v roce 2010 mírné zhoršení dopravní polohy u některých obcí. Díky nízké intenzitě dopravy byly na silnice druhé třídy poníženy úsek Pelhřimov – Jihlava a Havlíčkův Brod – Světlá nad Sázavou – Ledec nad Sázavou – hranice kraje. V tomto období dochází u většiny ze sledovaných obcí ke snižování počtu regionálních autobusových spojů, což je vyvoláno snížením poptávky po veřejné hromadné dopravě díky nárůstu intenzity osobní automobilové dopravy. Ale pokud se podíváme na síť regionálních autobusových linek, ta zůstává stejná od roku 1970. Důvodem je dotování regionální dopravy ze státního rozpočtu a udržování alespoň základní dopravní obslužnosti, kdy jsou obce obsluhovány jedním ranním a jedním

večerním spojem. Trend snižování počtu spojů se nedotkl Žďáru nad Sázavou, kde počet spojů stagnuje, a Polné, Nového Města na Moravě a Telči, které naopak vykazují nárůst. V kategorii dálkových autobusů dochází k růstu počtu spojů u obcí s výhodnou dopravní polohou v blízkosti dálnice D1, což jsou Humpolec, Jihlava, Velké Meziříčí a Velká Bíteš, a také u Třebíče a Moravských Budějovic. U ostatních obcí sledujeme úbytek počtu spojů.



Obr. 9 Dopravní síť a schéma autobusových a vlakových linek v roce 2010

poznámky:

pro větší přehlednost nejsou ve schéma autobusových a vlakových linek uvedeny popisky obcí

zdroj: SŽDC (2010), CHAPS (2010), PLANstudio (2010); vlastní zpracování

Poslední změny v železniční síti registrujeme v 80. letech a tak je toto období charakteristické pouze změnami v dopravní obslužnosti. U většiny ze sledovaných obcí dochází ke zvýšení počtu regionálních vlaků, což je dané změnou jejich charakteru. Kapacitně velké osobní vlaky překonávající relativně velké vzdálenosti byly nahrazeny větším počtem kapacitně menších vlaků (viz příloha 3), které během dne vykonají řádově větší počet jízd.

Celkový počet dálkových vlaků se mezi lety 1990–2010 téměř nezměnil, ale změnila se jejich kvalita. Na trati Havlíčkův Brod a Žďár nad Sázavou byly mezinárodní expresy nahrazeny rychlíkovými spoji, čímž se zlepšila obslužnost Golčova Jeníkova, Světlé nad Sázavou a Přibyslavi (jelikož expresy na rozdíl od rychlíků těmito obcemi pouze projížděly) a zvýšil se počet rychlíků na trati Jihlava – Třebíč – Náměšť nad Oslavou – Brno. Naopak zrušeny byly rychlíky na tratích Jihlava – Horní Cerekev – Tábor – Plzeň a Okříšky – Znojmo.

Tab. 12 Srovnání vertikální a horizontální dopravní polohy obcí v roce 2010

horizontální dopravní poloha			vertikální dopravní poloha				
obec	silnice	železnic	suma	obec	bus	vlak	suma
Havlíčkův Brod	22	23	45	Jihlava	437	89	526
Jihlava	23	14	37	Havlíčkův Brod	224	140	364
Žďár nad Sázavou	18	14	32	Třebíč	262	61	323
Přibyslav	14	12	26	Žďár nad Sázavou	211	104	315
Humpolec	22	2	24	Pelhřimov	204	19	223
Náměšť nad Oslavou	16	8	24	Velké Meziříčí	180	19	199
Golčův Jeníkov	10	12	22	Světlá nad Sázavou	83	110	193

Třebíč	14	8	22	Humpolec	175	9	184
Pelhřimov	17	4	21	Nové Město na Moravě	154	28	182
Velké Meziříčí	17	4	21	Moravské Budějovice	136	27	163
Nové Město na Moravě	14	4	18	Chotěboř	121	36	157
Světlá nad Sázavou	4	14	18	Golčův Jeníkov	58	90	148
Velká Bíteš	18	0	18	Náměšť nad Oslavou	75	68	143
Telč	13	4	17	Přibyslav	47	87	134
Chotěboř	8	8	16	Telč	102	23	125
Polná	16	0	16	Velká Bíteš	121	0	121
Bystřice nad Pernštejnem	11	4	15	Bystřice nad Pernštejnem	93	25	118
Kamenice nad Lipou	11	4	15	Jaroměřice nad Rokytnou	89	18	107
Moravské Budějovice	11	4	15	Ledeč nad Sázavou	84	23	107
Pacov	8	4	12	Kamenice nad Lipou	66	20	86
Jaroměřice nad Rokytnou	7	4	11	Počátky	79	0	79
Ledeč nad Sázavou	6	4	10	Pacov	58	18	76
Třešť	6	4	10	Polná	66	0	66
Jemnice	6	2	8	Třešť	33	22	55
Počátky	5	0	5	Jemnice	46	7	53
Hrotovice	2	0	2	Hrotovice	32	0	32

poznámky:

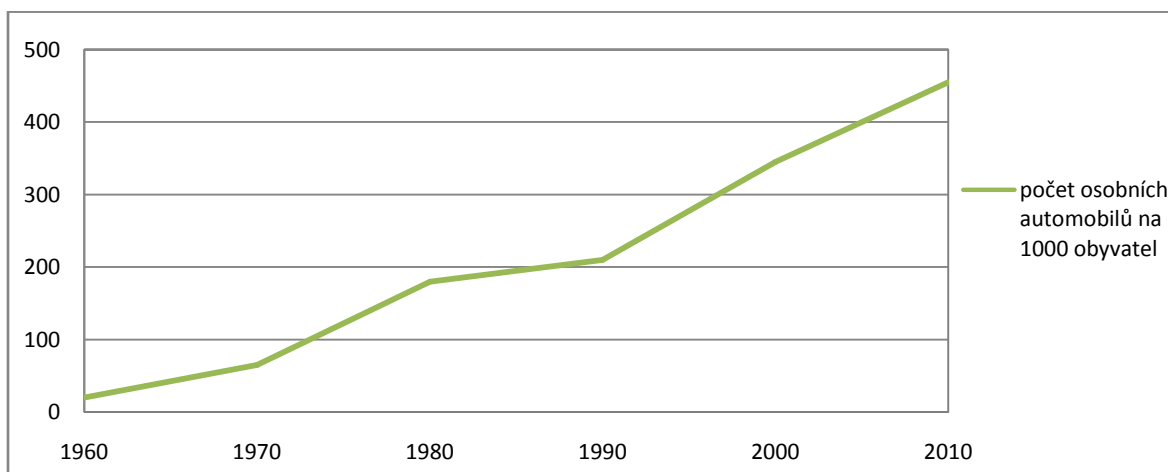
Hodnota ve sloupcích silnice a železnice udává počet bodů udělených za silniční a železniční infrastrukturu, která se v obci nachází, suma pak součet obou hodnot.

Hodnota ve sloupcích bus a vlak udává počet bodů udělených za počet spojů, které z obce vyjíždějí. Za dálkové spoje je udělován trojnásobný počet bodů.

zdroj: SŽDC (2010), CHAPS (2010), PLANstudio (2010); vlastní výpočty

7.2 Intenzita individuální automobilové dopravy

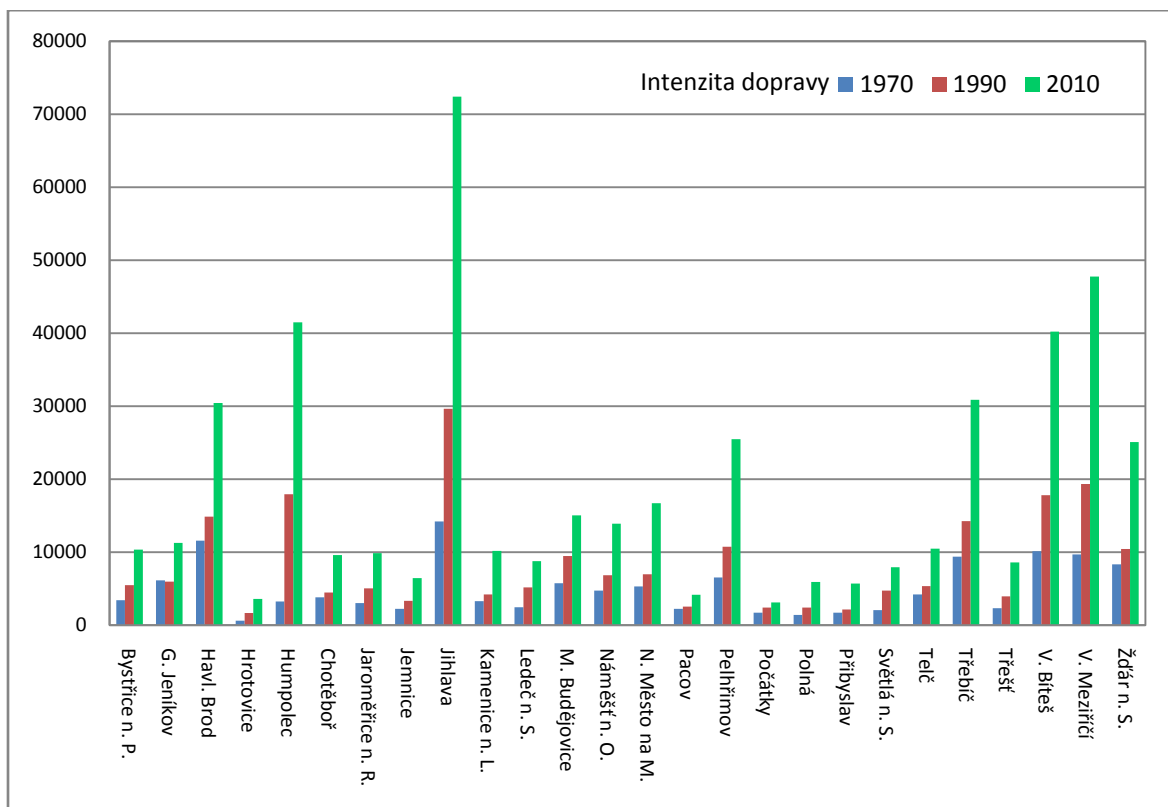
Dopravní exponovanost vybraných obcí z hlediska intenzity individuální automobilové dopravy byla hodnocena na základě výsledků celostátního sčítání dopravy z let 1973, 1990 a 2010, které provádí Ředitelství silnic a dálnic ČR na všech dálnicích, rychlostních silnicích, silnicích I. a II. třídy a na vybraných úsecích silnic III. třídy.



Obr. 10 Nárůst počtu osobních automobilů na 1000 obyvatel ČR v letech 1960–2010

zdroj: Bartoš, Richtř (2013); vlastní zpracování

Díky rozvoji individuální automobilizace sledujeme mezi lety 1973 a 1990 nárůst intenzity dopravy u všech vybraných obcí, který se po roce 1990 ještě znásobil. Jedinou výjimkou je Golčův Jeníkov, který se v 70. letech, ještě před dokončením dálnice nacházel na jedné z hlavních tras tranzitní dopravy z Prahy do Brna, respektive z Čech na Moravu, která byla poté přesunuta na dálnici. Tento případ nejjasněji dokumentuje přeměrování tranzitní dopravy. Před výstavbou dálnice D1 bylo možné při cestách z Čech na Moravu využít tři hlavních dopravních tahů vedoucích na území dnešního Kraje Vysočina přes tehdejší okresní města. Tranzitní doprava mezi jižní Moravou a jižními Čechami byla vedena přes Třebíč a Telč po dnešní silnici I/23, nebo přes Velké Meziříčí, Jihlavu a Pelhřimov. Mezi jižní a střední Moravou a Prahou pak byla vedena po dnešních silnicích I/37 a I/19 do Žďáru nad Sázavou odkud pokračovala přes Havlíčkův Brod nebo Chotěboř na silnici I/38. Po uvedení dálnice D1 do provozu v 80. letech se na ní tyto osy tranzitní dopravy přeměrovaly. V důsledku těchto změn tak sledujeme mezi lety 1973 a 1990 přes velké zvýšení individuální automobilizace relativně malé zvýšení intenzity automobilové dopravy v Havlíčkově Brodě, Chotěboři, Telči, Třebíči a Žďáru nad Sázavou. Naopak velký nárůst intenzity dopravy v tomto období sledujeme u Humpolce, Jihlavy, Velké Bíteše a Velkého Meziříčí. Díky politickým změnám po roce 1989 a další vlně růstu individuální automobilizace dochází k růstu prostorové mobility osob, a tak v období mezi lety 1990–2010 sledujeme ve všech obcích zvýšení intenzity automobilové dopravy. Největší rozvoj zaznamenává tranzitní doprava na větší vzdálenosti vedená převážně po dálnici a tak největší nárůst intenzity opět vykazují Jihlava, Humpolec, Velká Bíteš a Velké Meziříčí. Pokud by byla ve výpočtech zahrnuta i nákladní doprava, byly by rozdíly v nárůstu intenzity mezi obcemi ležícími na dálnici a ostatními ještě markantnější.



Obr. 11 Intenzita dopravy v letech 1973, 1990 a 2010

zdroj: ŘSD (1973), ŘSD (1990), ŘSD (2011); vlastní zpracování

Díky migraci do ekonomických center regionu a jejich zázemí dochází k intenzifikaci dopravních vazeb mezi těmito regiony a jejich zázemím, a tím k dalšímu zvyšování intenzity individuální automobilové dopravy. Mimo dálniční tahy tak vykazuje největší zvýšení Havlíčkův Brod, Třebíč, Pelhřimov a Žďár nad Sázavou, tedy největší ekonomická centra regionu. Naopak nejmenší nárůst intenzity automobilové dopravy vykazují nejmenší obce. Nejmenší nárůst intenzity vykazují Počátky, což je způsobeno především jejich periferní polohou v sídelní síti. Obce s největší a nejmenší intenzitou automobilové dopravy jsou uvedeny v následující tabulce č. 13.

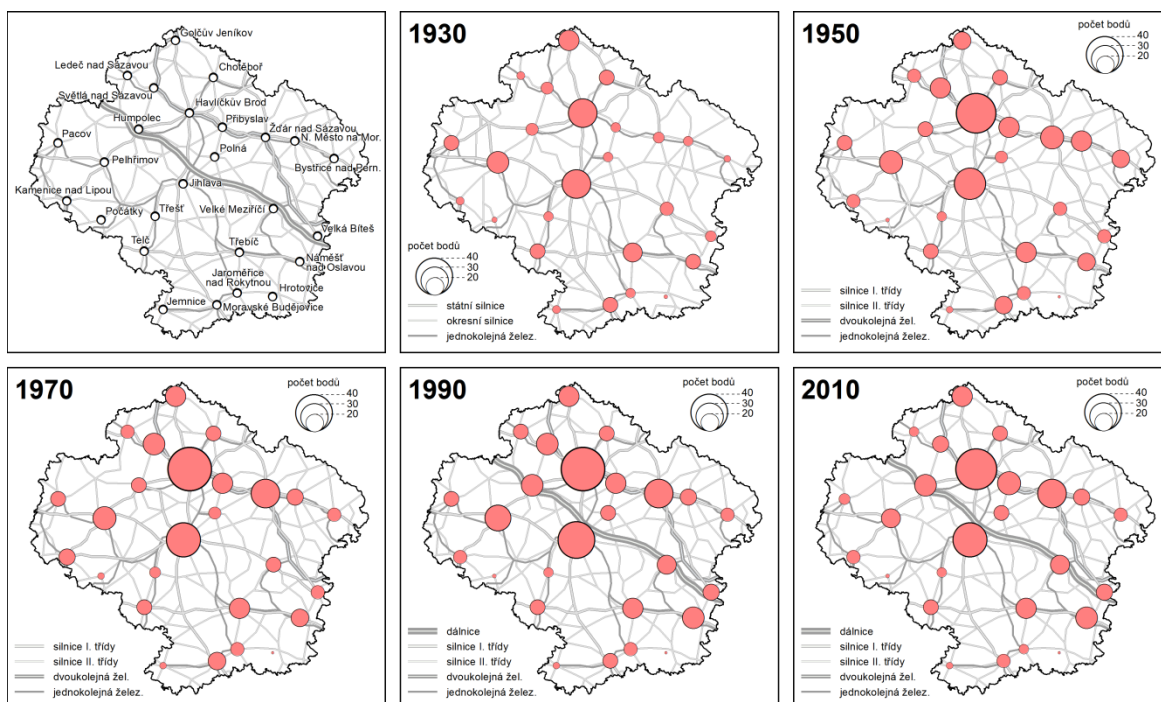
Tab. 13 Obce s největší a nejmenší intenzitou automobilové dopravy v letech 1973 – 2010

1973		1990		2010	
Jihlava	14 207	Jihlava	29 648	Jihlava	72 392
Havlíčkův Brod	11 575	Velké Meziříčí	19 350	Velké Meziříčí	47 747
Velká Bíteš	10 119	Humpolec	17 941	Humpolec	41 479
Velké Meziříčí	9 712	Velká Bíteš	17 788	Velká Bíteš	40 225
Třebíč	9 397	Havlíčkův Brod	14 861	Třebíč	30 859
Žďár nad Sázavou	8 319	Třebíč	14 251	Havlíčkův Brod	30 433
Pelhřimov	6 532	Pelhřimov	10 758	Pelhřimov	25 501
Golčův Jeníkov	6 130	Žďár nad Sázavou	10 458	Žďár nad Sázavou	25 079
Moravské Budějovice	5 726	Moravské Budějovice	9 474	Náměšť nad Oslavou	16 690
Náměšť nad Oslavou	5 324	Náměšť nad Oslavou	6 983	Moravské Budějovice	15 042
N. Město na Moravě	4 733	N. Město na Moravě	6 824	N. Město na Moravě	13 911
Telč	4 192	Golčův Jeníkov	5 986	Golčův Jeníkov	11 280
Chotěboř	3 806	Bystřice nad Pernštej.	5 461	Telč	10 478
Bystřice nad Pernštej.	3 423	Telč	5 337	Bystřice nad Pernštej.	10 353
Kamenice nad Lipou	3 309	Ledeč nad Sázavou	5 170	Kamenice nad Lipou	10 193
Humpolec	3 230	Jaroměřice nad Rokyt.	5 062	Jaroměřice nad Rokyt.	9 881
Jaroměřice nad Rokyt.	3 035	Světlá nad Sázavou	4 722	Chotěboř	9 609
Ledeč nad Sázavou	2 452	Chotěboř	4 472	Ledeč nad Sázavou	8 783
Třešť	2 321	Kamenice nad Lipou	4 202	Třešť	8 608
Pacov	2 238	Třešť	3 951	Světlá nad Sázavou	7 923
Jemnice	2 234	Jemnice	3 318	Jemnice	6 432
Světlá nad Sázavou	2 052	Pacov	2 558	Polná	5 925
Počátky	1 730	Polná	2 431	Přibyslav	5 693
Přibyslav	1 722	Počátky	2 408	Pacov	4 159
Polná	1 425	Přibyslav	2 159	Hrotovice	3 585
Hrotovice	633	Hrotovice	1 657	Počátky	3 116

zdroj: ŘSD (1973), ŘSD (1990), ŘSD (2011); vlastní výpočty

8 ZÁVĚR

Celé sledované období vykazují nejvyšší hodnoty ukazatele horizontální i vertikální polohy, Havlíčkův Brod a Jihlava ležící na křižovatkách hlavních dopravních tahů procházejících sledovaným územím, což ilustrují obrázky č. 12 a č. 13. Pokud pomíneme změnu dopravní polohy díky novému rozdělení silniční sítě v roce 1947, které sice díky zvolené metodice znamenalo zlepšení dopravní polohy většiny sledovaných obcí, ale reálně mělo zanedbatelný vliv, bylo prvním výrazným kvalitativním zlepšením v dopravní síti dokončení nové dvoukolejné elektrifikované železniční trati Havlíčkův Brod – Žďár nad Sázavou – Brno v roce 1966, která navazovala na trať Havlíčkův Brod – Praha, která byla pouze zdvoukolejněna již v 30. letech.

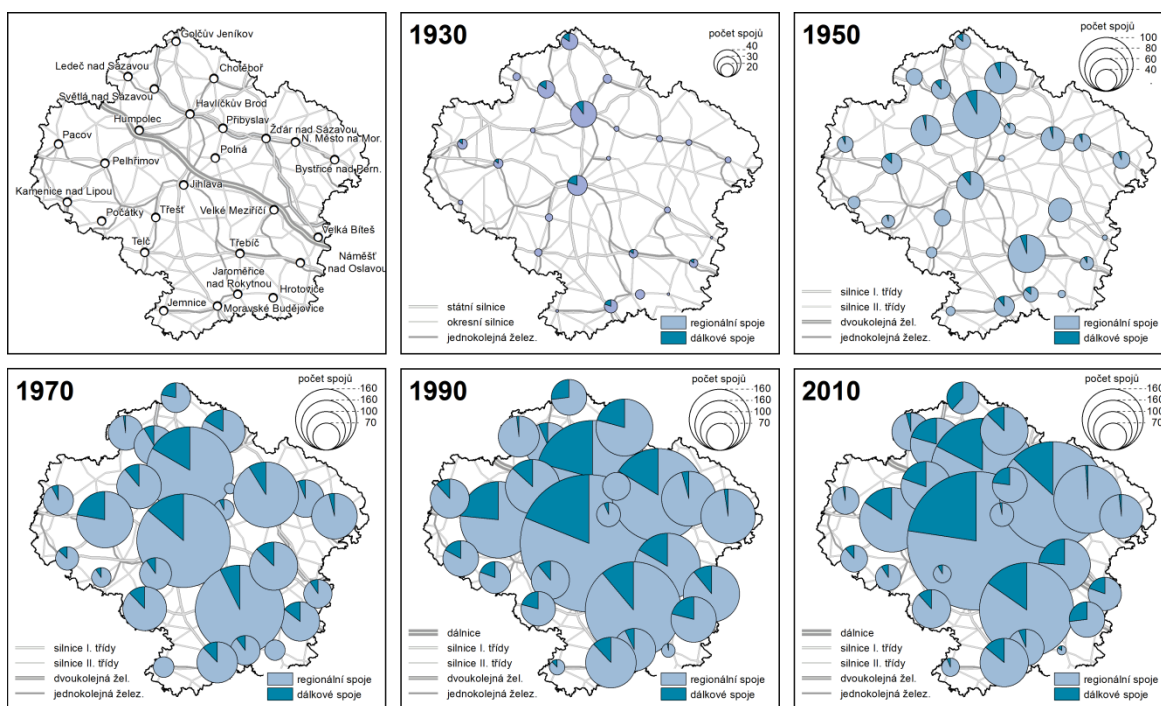


Obr. 12 Horizontální dopravní poloha sledovaných obcí v letech 1930 – 2010

zdroj: Vilímek (1930), Autoklub RČS (1930), ČSD (1950), Ústřední správa geodesie a kartografie (1951), ČSD (1970), Slovenská kartografia (1970), ČSD (1990), Geodetický a kartografický podnik Praha (1990), SŽDC (2010), PLANstudio (2010); vlastní zpracování

Výstavba této dopravní tepny výrazně zlepšila horizontální dopravní polohu všech obcí, které na této trati ležely a následně i polohu vertikální, jelikož díky velké propustnosti na ní mohl být nasazen větší počet spojů. Na tuto ve své době nejmodernější železniční trať v Československu se od 60. let rozšiřovaly mezinárodní dálkové spoje, které logicky obsluhovaly jen hierarchicky největší sídla, což vedlo k dalšímu zlepšení vertikální polohy Havlíčkova Brodu a Žďáru nad Sázavou, který v tomto období prodělal bouřlivý rozvoj, ale ke zhoršení u ostatních obcí, ve kterých dálkové spoje nezastavovaly. Jak již bylo řečeno, největší rozvoj v tomto období doznal Žďár nad Sázavou, díky otevření Žďárských strojíren a sléváren (ŽĐAS) a s nimi spojené bytové výstavbě v 50. letech. V 60. letech se pak Žďár nad Sázavou stává sídlem okresu, na úkor historicky významnějšího Nového Města na Moravě. Tyto změny podpořené zlepšením dopravní polohy způsobily v letech 1950–1970 nárůst počtu obyvatel Žďáru nad Sázavou z 5 tisíc na

trojnásobek a z malého města, které se díky poválečnému odlivu obyvatel vyliďňovalo, stalo čtvrté největší město regionu. Další výrazné zlepšení dopravní polohy znamenala výstavba dálnice, která ve sledovaném území probíhala v letech 1973–1980. Po jejím dokončení se zlepšila dopravní poloha Jihlavy, Humpolce, Velkého Meziříčí a Velké Bíteše. Nicméně rozvojový potenciál, který by se mohl projevit nárůstem počtu obyvatel, nebyl naplněn. Minimální nárůst počtu obyvatel v Jihlavě, která by mohla těžit z výhodné dopravní polohy v blízkosti dálnice, tak potvrzuje teze, jež ve svých pracích formulovali Marada a kol. (2011), či Kraft (2011) a sice, že kvalitní dopravní síť je významnou podmínkou regionálního rozvoje, ale svou roli mají také další faktory, jako například nabídka pracovních příležitostí jako tomu bylo u Žďáru nad Sázavou.



Obr. 13 Vertikální dopravní poloha sledovaných obcí v letech 1930 – 2010

zdroj: Vilímek (1930), Autoklub RČS (1930), ČSD (1950), ČSAD (1950), Ústřední správa geodesie a kartografie (1951), ČSD (1970), ČSAD (1970a), ČSAD (1970b), ČSAD (1970c), Slovenská kartografia (1970), ČSD (1990), ČSAD (1990a), ČSAD (1990b), ČSAD (1990c), Geodetický a kartografický podnik Praha (1990), SŽDC (2010), CHAPS (2010), PLANstudio (2010); vlastní zpracování

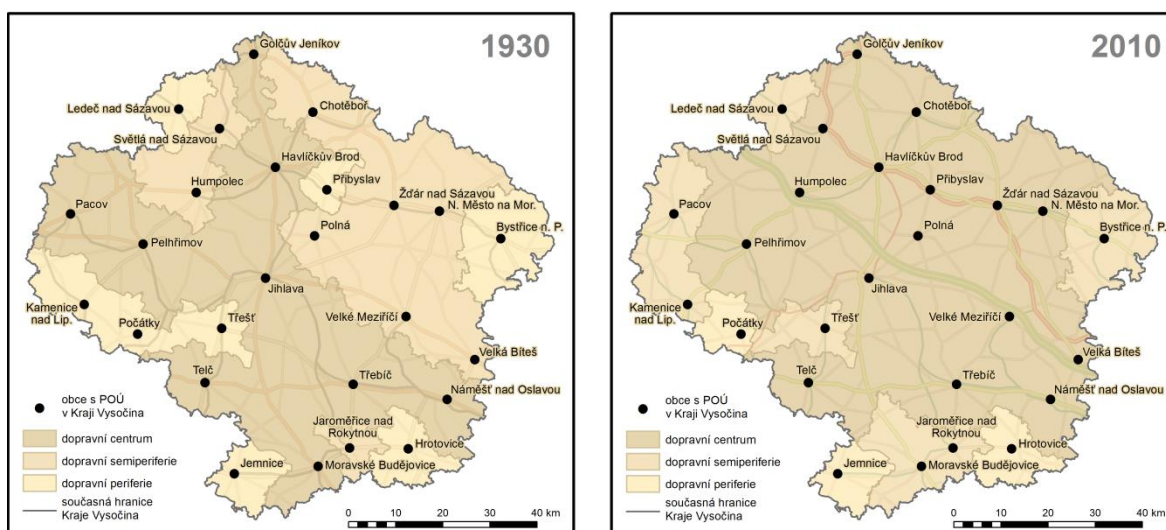
První cíl práce tedy můžeme shrnout tak, že se potvrdila jistá provázanost mezi kvalitativním rozvojem dopravní sítě a růstem obcí, ležících na této síti, ale pro důkladnější zhodnocení těchto vztahů by bylo třeba podrobnější analýzy vývoje sledovaných obcí, které přesahují možnosti této práce.

Pro identifikování území s dobrou nebo naopak špatnou dopravní polohou byly jednotlivé obce podle počtů bodů udělených za horizontální dopravní polohu v roce 1930 a 2010 zařazeny do tří kategorií – dopravní centra, dopravní semiperiferie a dopravní periferie. Toto rozdělení je mírně zkreslující, jelikož celý správní obvod obce s POÚ je hodnocen podle hodnoty, jež dosahuje jeho správní centrum, ale pro účely této práce je dostačující.

Na základě tohoto rozdělení můžeme v roce na počátku sledovaného období, z hlediska postavení v dopravní síti vymezit jako periferní oblasti Jemnicko, Hrotovicko, Třeštsko, Počátecko, Kamenicko, Přibyslavsko, Leděcko a Bystřicko. Jako semiperiferní oblasti pak

Bítešsko, Jaroměřicko, Meziříčsko, Polensko, Žďársko, Novoměstsko, Chotěbořsko, Světelsko a Humpolecko. Ostatní území můžeme určit jako dopravní centra. Při pohledu na dopravní síť v roce 1930 je patrné, že dopravní centra, až na jednu výjimku, kterou tvoří Telč, leží na křižovatkách státních silnic s železničními tratěmi Praha – Jihlava – Znojmo – Vídeň a Brno – Jihlava – Plzeň. Rozdělení podle horizontální dopravní polohy, kromě dvou případů koresponduje s počtem spojů, které obsluhují jednotlivé obce. Pokud by tato klasifikace byla provedena na základě vertikální polohy, mezi dopravní centra by bylo zařazeno Přibyslavsko a naopak mezi dopravní periferie by bylo zařazeno Telčsko.

Jak již bylo uvedeno v předchozích kapitolách, sledované území prodělalo několik změn v dopravní síti, které se logicky promítly i do vymezení dopravních center a periferií. Na konci sledovaného období, tak sledujeme zlepšení na severovýchodě území, díky nové železniční trati Praha – Havlíčkův Brod – Žďár nad Sázavou – Brno, a dálnici D1. Zhoršení naopak nastalo na Moravskobudějovicku díky zrušení dálkové dopravy na trati Praha – Jihlava – Znojmo – Vídeň a Pacovsku, díky zrušení dálkové dopravy na trati Brno – Jihlava – Plzeň. Počátecko, Jemnicko a Hrotovicko zůstávají i v tomto období dopravními periferiemi. Pokud by klasifikace byla provedena na základě vertikální polohy, mezi dopravní periferie by bylo navíc zařazeno Pacovsko, Kamenicko, Třeštsko, Jaroměřicko a Polensko.



Obr. 14 Vymezení periferních regionů ve sledovaném území z hlediska horizontální dopravní polohy v roce 1930 a 2010

zdroj: Vilímek (1930), Autoklub RČS (1930), ČSD (1950), ČSAD (1950), Ústřední správa geodesie a kartografie (1951), ČSD (1970), ČSAD (1970a), ČSAD (1970b), ČSAD (1970c), Slovenská kartografie (1970), ČSD (1990), ČSAD (1990a), ČSAD (1990b), ČSAD (1990c), Geodetický a kartografický podnik Praha (1990), SŽDC (2010), CHAPS (2010), PLANstudio (2010); vlastní zpracování

Vzájemná souvislost mezi horizontální a vertikální dopravní polohou sledovaných obcí byla posuzována na základě hodnot korelačních koeficientů pro jednotlivá období a jak je patrné z tabulky č. 14, potvrdila se očekávaná vysoká provázanost obou složek dopravní polohy a s tím související nadhodnocování dopravního významu obcí ležících na významném dopravním tahu, který pak nekoresponduje s jejich regionálním významem. Typickým příkladem je Golčův Jeníkov, ve kterém, díky jeho výhodné dopravní poloze na silnici první třídy a rychlíkové železniční trati,

v roce 2010 zastavovalo 32 dálkových spojů denně, i když měl pouze 2 669 obyvatel (ČSÚ, 2013b), či Příbyslav s 3 948 obyvateli (ČSÚ, 2013b), ve které díky výhodné poloze na rychlíkové železniční trati v témže roce zastavovalo 21 rychlíků denně.

Tab. 14 Vztah mezi horizontální a vertikální polohou sledovaných obcí

1930		1950		1970		1990		2010	
HP	VP	HP	VP	HP	VP	HP	VP	HP	VP
0,84		0,77		0,79		0,85		0,84	
korelační koeficient									

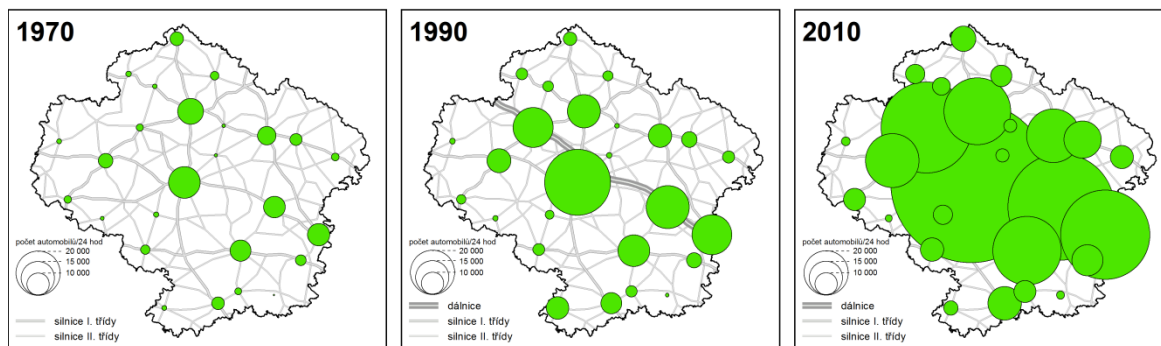
poznámky: HP = horizontální poloha, VP = vertikální poloha

zdroj: Vilímek (1930), Autoklub RČS (1930), ČSD (1950), ČSAD (1950), Ústřední správa geodesie a kartografie (1951), ČSD (1970), ČSAD (1970a), ČSAD (1970b), ČSAD (1970c), Slovenská kartografia (1970), ČSD (1990), ČSAD (1990a), ČSAD (1990b), ČSAD (1990c), Geodetický a kartografický podnik Praha (1990), SŽDC (2010), CHAPS (2010), PLANstudio (2010); vlastní zpracování

Co se týká vývoje počtu spojů ve sledovaných obcích, sledujeme očekávaný nárůst počtu spojů do roku 1990 a poté jejich snížení, ale podíváme-li se na autobusovou a železniční dopravu zvlášť sledujeme zajímavý trend. V regionální autobusové dopravě dochází nejprve ke zvyšování počtu autobusových spojů, které trvá až do roku 1990 a poté nastává redukce počtu spojů. V železniční dopravě sledujeme zvyšování počtu spojů do roku 1970, poté nastává mírné snížení, kdy jsou vlakové spoje nahrazovány autobusy, a po roce 1990 naopak dochází ke zvýšení počtu spojů, které je způsobeno zejména změnou charakteru osobních vlaků. Kapacitně velké osobní vlaky překonávající relativně velké vzdálenosti byly nahrazeny větším počtem kapacitně menších vlaků (viz příloha 3), které během dne vykonají řádově větší počet jízd.

V dálkové dopravě nejprve dochází k rozšiřování dálkových spojů v autobusové i železniční dopravě, které má vrchol v roce 1990, kdy jsou kromě Příbyslavi všechny sledované obce obsluhované alespoň jedním dálkovým spojem denně. V následujícím období pak následuje selekce, kdy dálková doprava opouští menší obce a soustředí se do hlavních hospodářských center regionu (Jihlava, Třebíč, Žďár nad Sázavou, Havlíčkův Brod), popřípadě obcí s výhodnou dopravní polohou (Golčův Jeníkov, Náměšť nad Oslavou, Velké Meziříčí), přičemž počet rychlíků zůstává zhruba stejný, ale počet dálkových autobusových spojů se snižuje.

Ve vývoji intenzity automobilové dopravy sledujeme největší změny v obcích ležících na dálnici, díky nárůstu tranzitní dopravy. Pokud by se podařilo očistit data o tuto tranzitní dopravu zjistili bychom, že největší nárůst intenzity dopravy se odehrává v největších obcích, jelikož právě ty generují nejvíce automobilové dopravy.



Obr. 15 Intenzita dopravy v letech 1973, 1990 a 2010

zdroj: Celostátní sčítání dopravy z let 1973 – 1990, ŘSD, 2011; vlastní zpracování

SUMMARY

This thesis analyzes development of the transport position of municipalities in the Vysočina region during period 1930–2010 and identifies peripheral areas in terms of position in the transport network and transport services. The main aim of this thesis was a describing the development of the transport position monitored municipalities between 1930–2010 and identified context between changes in the transport network and changes in the settlement hierarchy.

Whole monitoring period has the highest indicators of horizontal and vertical position. Havlíčkův Brod and Jihlava are laying at the crossroads main roads passing through the monitored area. The greatest improvements in the transport network was the completion of a new double track electrified railway line Havlíčkův Brod – Žďár nad Sázavou – Brno in 1966. The construction of this transport artery significantly improved the horizontal transport position of all municipalities which lying on this line and, consequently, the vertical position, since due to the high permeability could be deployed large number of connections. At this time in its modern railway track in Czechoslovakia from the 60s expanded international long-distance services, which logically serving a hierarchically largest settlements, leading to a further improvement in the vertical position Havlíčkův Brod and Žďár nad Sázavou. Another significant improvement in transport position meant the construction of the highway, which in the study area built in the years 1973–1980. The development potential which could emerge population growth was not fulfilled. Minimum population growth in Jihlava, which could benefit from convenient transport location near the highway, confirms the thesis by Marada et al. (2011), and Kraft (2011), namely that good transport network is an important factor of regional development, but its role is played by other factors, such as job opportunities as was the case with Žďár nad Sázavou. To identify areas with good or bad transport position were the municipalities according to the number of points awarded for horizontal transport position in 1930 and 2010 were classified into three categories – transportation centers, transport semiperiphery and periphery areas. Due to changes in the network monitor in 2010 compared to 1930, improvements in the northeast area, deterioration occurred in the south and west. Correlation between horizontal and vertical position of the monitored area were assessed on the basis of the values of correlation coefficients for each period and confirmed the expected strong links with both components of the transport position and overestimate the importance of the transport municipalities located on main roads, which then correspond with their regional significance. In the number of connections in the monitored municipalities we follow the expected increase in the number of connections to the year 1990 and then reduce them. This trend was due to a decrease in demand for public transport, which was caused by the development of individual motorization. In the development in road traffic we are monitoring changes in the most municipalities which are lying on the highway because of increase in transit traffic.

POUŽITÉ ZDROJE

- BARTOŠ, L., RICHTER, A. *Aktualizace prognózy vývoje automobilové dopravy v ČR metodou jednotného součinitele růstu*. Silniční obzor, roč. 74, č. 1 a 2. 2013. s. 19–24 a s. 42–46.
- CILA, R. *100 let místní dráhy Dobronín – Polná*. Polná: Linda, 2004.
- ČSÚ. *Retrospektivní lexikon obcí Kraje Vysočina*. [online]. c2013b [cit. 26. 3. 2014]. dostupný z: http://www.czso.cz/xj/redakce.nsf/i/retrospektivni_lexikon_obci_kraje_vysocina.
- ČSÚ. *Charakteristika kraje*. [online]. c2013a, poslední aktualizace: 30. 12. 2013 [cit. 26. 3. 2014]. dostupný z: http://www.czso.cz/xj/redakce.nsf/i/charakteristika_kraje.
- DUPÁK, J. *Vývoj dopravní obslužnosti pravidelnou autobusovou dopravou v roce 1996*. Doprava, roč. 39, č. 2, 1997. s. 6–10.
- FIALA, C. *Železnice republiky Československé*. Praha: Státní nakladatelství v Praze, 1932.
- GRÉGR, P. *Dopravní poloha a role středisek centrální části České republiky*. Sborník ČGS, roč. 99, č. 3, 1994. s. 178–188.
- HARÁK, M. *Encyklopedie československých autobusů a trolejbusů I*. Praha: Corona, 2005.
- HLAVAČKA, M. *Doprava*. Praha: Scientia, 2002. Stručné dějiny oborů.
- HLEDÍKOVÁ, Z., JANÁK, J. a DOBEŠ, J. *Dějiny správy v českých zemích: od počátků státu po současnost*. Praha: Nakladatelství Lidové noviny, 2005.
- HOFFMAN, P. *Dějiny státní autobusové dopravy v českých zemích a na Slovensku. I. díl, Poštovní autobusy 1908–1914*. Litoměřice: Vydavatelství dopravní literatury, 2010.
- HOFFMAN, P. *Dějiny státní autobusové dopravy v českých zemích a na Slovensku. II. díl, Poštovní autobusy 1919–1932*. Praha: Andrej Hoffman, 2013.
- HONS, J. *Dějiny dopravy na území ČSSR*. Bratislava: Alfa, 1975.
- HONS, J. *Čtení o Severní dráze Ferdinandově*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1990.
- HŮRSKÝ, J. *Klasifikace měst ČSR podle polohy v dopravních sítích*. Sborník ČSSZ, roč. 79, č. 2, 1974. s. 143–151.
- HŮRSKÝ, J. *Regionalizace České socialistické republiky na základě spádu osobní dopravy*. Studia geographica 59. Brno: Geografický ústav ČSAV, 1978.
- ICOM Transport, a. s. *O společnosti* [online]. c2012 [cit. 26. 3. 2014]. dostupný z: <http://www.icomtransport.cz/o-nas/o-spolecnosti>
- JIRSÁK, Z. *Plánování rozvoje dopravy*. Praha: Dopravní nakladatelství, 1956.
- KACETL, J. *Jihomoravské muzeum ve Znojmě - 140 let Severozápadní dráhy* [online]. c2013 [cit. 17. 3. 2014]. dostupný z: http://www.znojmuz.cz/foto/2013/140/140%20let%20SZ%20drahy_katalog.pdf.
- KNESL, L. *Koridory Českých drah*. Brno: KPM Consult a. s., 2000.
- KOCOUREK, L. *Správa v českých zemích a v Československu v letech 1848–2005: historický přehled*. Praha: Vysoká škola finanční a správní, 2007.
- KRAFT, S. *Aktuální změny v dopravním systému České republiky: geografická analýza*. Dizertační práce. Brno: Masarykova univerzita, 2011.
- KRAJ VYSOČINA. *Dopravní plán Kraje Vysočina 2012–2016* [online]. 2011, poslední aktualizace: 29. 12. 2011 [cit. 21. 4. 2014]. dostupný z: <http://www.kr-vysocina.cz/dopravni-plan/d-4040364/p1=7238>.
- KYNCL, J. *Historie dopravy na území České republiky*. Praha: Vladimír Kořínek, 2006.
- LÍDL, V. JANDA, T. *Stavby, kterým doba nepřála: výstavba dálnic v letech 1938–1950 na území Čech a Moravy*. Praha: Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2006.
- LÍDL, V. a kol. *Silnice a dálnice v České republice: vývoj stezek, cest, silnic a dálnic na našem území od nepaměti do současnosti*. Praha: Agentura Lucie, 2009.

- MARADA, M. *Vertikální a horizontální dopravní poloha středisek osídlení Česka*. In S. Kraft a kol. (eds.). *Česká geografie v evropském prostoru*. XXI. sjezd ČGS. České Budějovice: Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, 2006. s. 169–174.
- MARADA, M. a kol. *Doprava a geografická organizace společnosti v Česku*. Praha: ČGS, 2010.
- MUSIL, J. *Po stezkách k dálnicím: kapitoly z dějin silnic, silničních dopravních prostředků a silničního stavitelství*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1987.
- PRÁŠIL, M. *Dálnice 1967–2007: 40 let založení Ředitelství dálnic Praha a znovuzahájení stavby dálnic v Československu*. Praha: Zvon, 2007.
- RACHOTA, J. *Československé státní dráhy před půlstoletím*. Chyňava: SAXI, 2012.
- ROUBÍK, F. *Silnice v Čechách a jejich vývoj*. Praha: Společnost přátel starožitností Československa, 1938. Stopami věků.
- RYBA, J. *K historii silniční dopravy na území České republiky*. Praha: Institut Jana Pernera, 2004.
- ŘSD. *Uvádění jednotlivých dálničních úseků do provozu* [online]. 2006, poslední aktualizace: 3. 4. 2008 [cit. 6. 3. 2014]. dostupný z: [http://www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf/a3eda25d005dc6bec125737e0045602e/b14aa121f9955b5cc125714b0033fa22/\\$FILE/UV%20A1d%C4%9Bn%C3%AD%20d%C3%A1lni%C4%8Dn%C3%ADch%20C3%BAsek%C5%AF%20do%20provozu.xls](http://www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf/a3eda25d005dc6bec125737e0045602e/b14aa121f9955b5cc125714b0033fa22/$FILE/UV%20A1d%C4%9Bn%C3%AD%20d%C3%A1lni%C4%8Dn%C3%ADch%20C3%BAsek%C5%AF%20do%20provozu.xls).
- ŘSD. *Intenzity dopravy – kraj Vysočina* [online]. c2011 [cit. 6. 3. 2014]. Dostupný z: <http://scitani2010.rsd.cz/pages/results/section/default.aspx?l=kraj%20Vyso%C4%8Dina>.
- ŘSD. *Celostátní sčítání dopravy 2010* [online]. c2012a [cit. 6. 3. 2014]. dostupný z: <http://www.rsd.cz/doc/Silnicni-a-dalnicni-sit/Intenzita-dopravy/celostatni-scitani-dopravy-2010>.
- ŘSD. *Silnice I. tříd* [online]. c2012b [cit. 20. 3. 2014]. dostupný z: <http://www.rsd.cz/doc/Silnicni-a-dalnicni-sit/Silnice/silnice-itrid>.
- ŘSD. *Nová D1 – O projektu* [online]. c2013 [cit. 19. 3. 2014]. dostupný z: <http://www.novad1.cz/o-projektu/>.
- ŘSD. *Přehledy z informačního systému o silniční a dálniční síti ČR – Kraj Vysočina* [online]. 2014 [cit. 19. 4. 2014]. dostupný z: http://www.rsd.cz/sdb_intranet/sdb/download/prehledy_2014_1_vy.pdf.
- SEIDENGLANZ, D. *Vývoj veřejné dopravy na příkladu okresů Šumperk a Jeseník*. In S. Novák (ed.). *Geografické aspekty středoevropského prostoru. Předpoklady vstupu ČR a SR do Evropské unie*. Brno: Masarykova univerzita, 2001. s. 170–173.
- SEIDENGLANZ, D. *Dopravní poloha obcí kraje Vysočina*. In M. Víturka, J. Vystoupil (eds.). *VI. mezinárodní kolokvium o regionálních vědách*. Brno: Masarykova univerzita, 2003. s. 143–149.
- SEIDENGLANZ, D. *Dopravní charakteristiky venkovského prostoru*. Dizertační práce. Brno: Masarykova univerzita, 2007.
- SCHREIER, P. *Zrození železnic v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. Praha: Baset, 2004.
- SCHREIER, P. *Naše dráhy ve 20. století: pohledy do železniční historie*. Praha: Mladá fronta, 2010.
- SUDOP PRAHA. *Vysokorychlostní trať Praha – Brno* [online]. 2010 [cit. 19. 3. 2014]. dostupný z: http://www.vysokorychlostni-zeleznice.cz/wp-content/uploads/2014/02/Studie_VRT_Praha-Brno_Textova_zprava_A1_Sudop_2010.pdf.
- SŽDC. *Česká železnice 2010–2011*. Praha: SŽDC, 2012.
- UNIVERSITÄT DER BUNDESWEHR MÜNCHEN. *Erhard Etzlaubs Karte "Die Landstraßen durch das Römische Reich"* [online]. 2014 [cit. 14. 3. 2014]. dostupný z: http://www.unibw.de/inf4/professors/photo-en/persphoto-en/kleim-en/mainactivitieskleim/etzlaub-en/index_html.
- ZDAR, a. s. *O společnosti* [online]. c2012 [cit. 26. 3. 2014]. dostupný z: <http://www.zdar.cz/o-nas>.
- ZAPLETALOVÁ, J. *Problematika dopravní odlehlosti na jižní Moravě na příkladu středního Podyjí*. *Moravian Geographical Reports*, roč. 6, č. 1, 1998. s. 2–13.

Autoatlasy a automapy

AUTOKLUB RČS. *Mapa o stavu vozovek československých silnic*. 1:650000. Praha: Autoklub RČS, 1930.

GEODETICKÝ A KARTOGRAFICKÝ PODNIK PRAHA. *Automapa ČSFR*. 1:500000. Praha: Geodetický a kartografický podnik, 1990.

PLANSTUDIO. *Autoatlas*. Česká republika: 1:200000; Slovenská republika 1:400000. Praha: PLANstudio, 2010.

SLOVENSKÁ KARTOGRAFIA. *Autoatlas ČSSR*. 1:400000. Bratislava: Slovenská kartografia, 1970.

ÚSTŘEDNÍ SPRÁVA GEODESIE A KARTOGRAFIE. *Automapa ČSR*. 1:750000. Praha: Ústřední správa geodesie a kartografie, 1951.

Jízdní řády

ČSAD. *Jízdní řád autobusových tratí*. platí od 14. května. Praha: ČSAD, 1950.

ČSAD. *Jízdní řád autobusových tratí ČSAD: Východočeský kraj*. platí od 31. května 1970 do 22. května 1971. Hradec Králové: ČSAD, 1970a.

ČSAD. *Jízdní řád autobusových tratí ČSAD: Jihočeský kraj*. platí od 31. května 1970 do 22. května 1971. České Budějovice: ČSAD, 1970b.

ČSAD. *Jízdní řád autobusových tratí ČSAD: Jihomoravský kraj*. platí od 31. května 1970 do 22. května 1971. Brno: ČSAD, 1970c.

ČSAD. *Jízdní řád autobusových tratí ČSAD: Východočeský kraj*. platí od 27. května 1990 do 1. června 1991. Hradec Králové: ČSAD, 1990a.

ČSAD. *Jízdní řád autobusových tratí ČSAD: Jihočeský kraj*. platí od 27. května 1990 do 1. června 1991. České Budějovice: ČSAD, 1990b.

ČSAD. *Jízdní řád autobusových tratí ČSAD: Jihomoravský kraj*. platí od 27. května 1990 do 1. června 1991. Brno: ČSAD, 1990c.

ČSD. *Jízdní řád ČSD: Léto 1950*. platí od 14. května. Praha: ČSD, 1950.

ČSD. *Jízdní řád ČSD*. platí od 29. května 1960 do 27. května 1961. Praha: Dopravní nakladatelství, 1960.

ČSD. *Jízdní řád ČSD*. platí od 31. května 1970 do 22. května 1971. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1970.

ČSD. *Jízdní řád ČSD*. platí od 1. června 1980 do 30. května 1981. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1980.

ČSD. *Jízdní řád ČSD*. platí od 27. května 1990 do 1. června 1991. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1990.

SŽDC. *Jízdní řád ČD*. platí od 12. prosince 2010 do 10. prosince 2011. Praha: SŽDC, 2010.

CHAPS. *Internetový jízdní řád IDOS*. PDF verze z roku 2010, kterou poskytl Bohumír Bednařík, email: idos@chaps.cz

VILÍMEK, J. *Vilimkův jízdní řád republiky Československé*. platí od 15. května 1930 do 4. října 1930. Praha: Čedok, 1930.

Ostatní zdroje

DRÁŽNÍ ÚŘAD. *Kolaudační rozhodnutí o užívání zastávky Jihlava-Bosh Diesel z 27. 8. 2004*.

DRÁŽNÍ ÚŘAD. *Kolaudační rozhodnutí o užívání zastávky Kostelec u Jihlavy-masna z 23. 7. 2009*.

DRÁŽNÍ ÚŘAD. *Kolaudační rozhodnutí o užívání zastávky Slavnič z 24. 10. 1995*.

IDOS. *Internetový jízdní řád*. 2014. dostupný z: <http://jizdnirady.idnes.cz/vlaky/spojeni/>.

MDČR. *Rozhodnutí Ministerstva dopravy a spojů ČR o názvu zastávky Jihlava-Bosh Diesel z 24. 5. 2002*.

ŘSD. *Celostátní sčítání dopravy z let 1973 a 1990*. data z úseků v Kraji Vysočina, které poskytla Stanislava Kubešová. email: Stanislava.Kubesova@rsd.cz

PŘÍLOHA 1 – HORIZONTÁLNÍ DOPRAVNÍ POLOHA

Kritéria bodování – silnice

vzdálenost v km od intravilánu	dálnice			silnice I. třídy / státní silnice			silnice II. třídy / okresní s.
	do 5	5 – 10	10 – 15	průjezd	do 5	5 – 10	průjezd
počet bodů	5	3	1	4	2	1	1

body za průjezd komunikace jsou započteny i v případě, že je komunikace převedena na obchvat

Kritéria bodování – železnice

typ tratě	rychliková	regionální	dvoukolejná	elektrizovaná
počet bodů	4	2	1	1

Ukazatel horizontální dopravní polohy (HP)

rok	silnice						železnice				suma silnice	suma železnice	HP	
	dálnice			silnice I. tř. / státní silnice		II. tř./okres sil.	rychl. trať	region. trať	dvouk. trať	elektr. trať				
	do 5	5 – 10	10 – 15	průj.	do 5	5 – 10								průj.
Bystřice nad Pernštejnem														
2010				2			3		2			11	4	15
1990				2			3		2			11	4	15
1970				2			3		2			11	4	15
1950				2			3	2				11	8	19
1930							4		2			4	4	8
Golčův Jeníkov														
2010				2			2	2		2	2	10	12	22
1990				2			2	2		2	2	10	12	22
1970				2			2	2		2	2	10	12	22
1950				2			2	2		2		10	10	20
1930				3			2	2				14	8	22
Havlíčkův Brod														
2010				5			2	4	1	2	3	22	23	45
1990				6			1	4	1	2	3	25	23	48
1970				6			1	4	1	2	3	25	23	48
1950				6			1	4	1	1		25	19	44
1930				4			2	2	3			18	14	32
Hrotovice														
2010							2					2		2
1990							2					2		2
1970							2					2		2
1950							2					2		2
1930							4					4		4
Humpolec														
2010	2			2			4		1			22	2	24
1990	2			2			4		1			22	2	24
1970				3			3		1			15	2	17
1950				3			3		1			15	2	17
1930				2			3		1			11	2	13
Chotěboř														
2010						2	6	2				8	8	16
1990						2	6	2				8	8	16
1970						2	6	2				8	8	16
1950						2	6	2				8	8	16
1930				2		2	1		2			11	4	15

Poznámky:

Hodnota ve sloupcích *silnice* a *železnice* udává kolikrát se určitý typ dopravní infrastruktury v intravilánu obce, resp. v jejím okolí vyskytuje.

Hodnota ve sloupcích *suma silnice* a *suma železnice* vyjadřuje celkový počet bodů za silniční, resp. železniční infrastrukturu po započtení vah uvedených výše.

Sloupec *HP* vyjadřuje celkovou hodnotu ukazatele horizontální dopravní polohy

rok	silnice							železnice				suma silnice	suma železnice	HP
	dálnice			silnice I. tř. / státní silnice			II. tř./okres sil.	rychl. trať	region. trať	dvouk. trať	elektr. trať			
	do 5	5 – 10	10 – 15	průj.	do 5	5 – 10	průj.							
Jaroměřice nad Rokytnou														
2010						2	5		2			7	4	11
1990						2	5	2				7	8	15
1970						2	5	2				7	8	15
1950						2	5	2				7	8	15
1930						2	5		2			7	4	11
Jemnice														
2010							6		1			6	2	8
1990							6		1			6	2	8
1970							6		1			6	2	8
1950							6		1			6	2	8
1930							7		1			7	2	9
Jihlava														
2010	2			2			5	3			2	23	14	37
1990	2			3			4	3			2	26	14	40
1970				5	1		2	3			1	24	13	37
1950				5			2	3				22	12	34
1930				4			4	3				20	12	32
Kamenice nad Lipou														
2010				2			3		2			11	4	15
1990				2			3		2			11	4	15
1970				3			2		2			14	4	18
1950				2			3		2			11	4	15
1930							5		2			5	4	9
Ledeč nad Sázavou														
2010			2				4		2			6	4	10
1990			2	2		1	2		2			13	4	17
1970				2		1	2		2			11	4	15
1950				2		1	2		2			11	4	15
1930						1	4		2			5	4	9
Moravské Budějovice														
2010				2			3		2			11	4	15
1990				2			3	2				11	8	19
1970				2			3	2				11	8	19
1950				2			3	2				11	8	19
1930				2			3	2				11	8	19
Náměšť nad Oslavou														
2010		2		2		1	1	2				16	8	24
1990		2		2		1	1	2				16	8	24
1970				2		3	1	2				12	8	20
1950				2		3	1	2				12	8	20
1930				2		2	1	2				11	8	19
Nové Město na Moravě														
2010				2		2	4		2			14	4	18
1990				2		2	4		2			14	4	18
1970				2		2	4		2			14	4	18
1950				2		2	4	2				14	8	22
1930							7		2			7	4	11
Pacov														
2010					2		4		2			8	4	12
1990					2		4	2				8	8	16
1970					2		4	2				8	8	16
1950					2		4	2				8	8	16
1930							3	2				11	8	9

Poznámky:

Hodnota ve sloupcích *silnice* a *železnice* udává kolikrát se určitý typ dopravní infrastruktury v intravilánu obce, resp. v jejím okolí vyskytuje.

Hodnota ve sloupcích *suma silnice* a *suma železnice* vyjadřuje celkový počet bodů za silniční, resp. železniční infrastrukturu po započtení vah uvedených výše.

Sloupec *HP* vyjadřuje celkovou hodnotu ukazatele horizontální dopravní polohy

rok	silnice							železnice				suma silnice	suma železnice	HP
	dálnice			silnice I. tř. / státní silnice		II. tř./okres sil.	rychl. trať	region. trať	dvouk. trať	elektr. trať				
	do 5	5 – 10	10 – 15	průj.	do 5	5 – 10					průj.			
Pelhřimov														
2010			2	3			3		2			17	4	21
1990			2	4			2	2				20	8	28
1970				4			2	2				18	8	26
1950				4			2	2				18	8	26
1930				3			4	2				16	8	24
Počátky														
2010						2	3					5		5
1990						2	3					5		5
1970						4	3					7		7
1950						2	3					5		5
1930						2	4					5		5
Polná														
2010		2				4	6					16		16
1990		2				4	6					16		16
1970						6	6		1			12	2	14
1950						6	6		1			12	2	14
1930						4	5		1			9	2	11
Přibyslav														
2010				2		2	4	2		2	2	14	12	26
1990				2		2	4		2	2	2	14	8	22
1970				2		2	4		2	2	2	14	8	22
1950				2		2	4	2				14	8	22
1930						2	4		2			6	4	10
Světlá nad Sázavou														
2010							4	2	1	2	2	4	14	18
1990				2			2	2	1	2	2	10	14	24
1970				2			2	2	1	2	2	10	14	24
1950				2			2	2	1	2		10	12	22
1930							4	2	1			4	10	14
Telč														
2010				2			5		2			13	4	17
1990				2			5		2			13	4	17
1970				2			5		2			13	4	17
1950				2			5		2			13	4	17
1930				2			5		2			13	4	17
Třebíč														
2010				2			6	2				14	8	22
1990				2			6	2				14	8	22
1970				2			6	2				14	8	22
1950				2			6	2				14	8	22
1930				2			5	2				13	8	21
Třešť														
2010						2	4		2			6	4	10
1990						2	4		2			6	4	10
1970						4	4		2			8	4	12
1950						2	4		2			6	4	10
1930						2	4		2			6	4	10
Velká Bíteš														
2010	2			1			4					18		18
1990	2			1			4					18		18
1970				3			3					15		15
1950				3			3					15		15
1930				2			4					12		12

Poznámky:

Hodnota ve sloupcích *silnice* a *železnice* udává kolikrát se určitý typ dopravní infrastruktury v intravilánu obce, resp. v jejím okolí vyskytuje.

Hodnota ve sloupcích *suma silnice* a *suma železnice* vyjadřuje celkový počet bodů za silniční, resp. železniční infrastrukturu po započtení vah uvedených výše.

Sloupec *HP* vyjadřuje celkovou hodnotu ukazatele horizontální dopravní polohy

rok	silnice							železnice				suma silnice	suma železnice	HP
	dálnice			silnice I. tř. / státní silnice			II. tř./okres sil.	rychl. trať	region. trať	dvouk. trať	elektr. trať			
	do 5	5 – 10	10 – 15	průj.	do 5	5 – 10	prúj.							
Velké Meziříčí														
2010	2					2	5		2			17	4	21
1990	2					2	5		2			17	4	21
1970				2		2	3		2			13	4	17
1950				2		2	3		1			13	2	15
1930				2			5		1			13	2	15
Žďár nad Sázavou														
2010				4			2	2		2	2	18	12	30
1990				4			2	2		2	2	18	12	30
1970				4			2	2		2	2	18	12	30
1950				4			2		2			18	8	26
1930				1			4		2			8	4	12

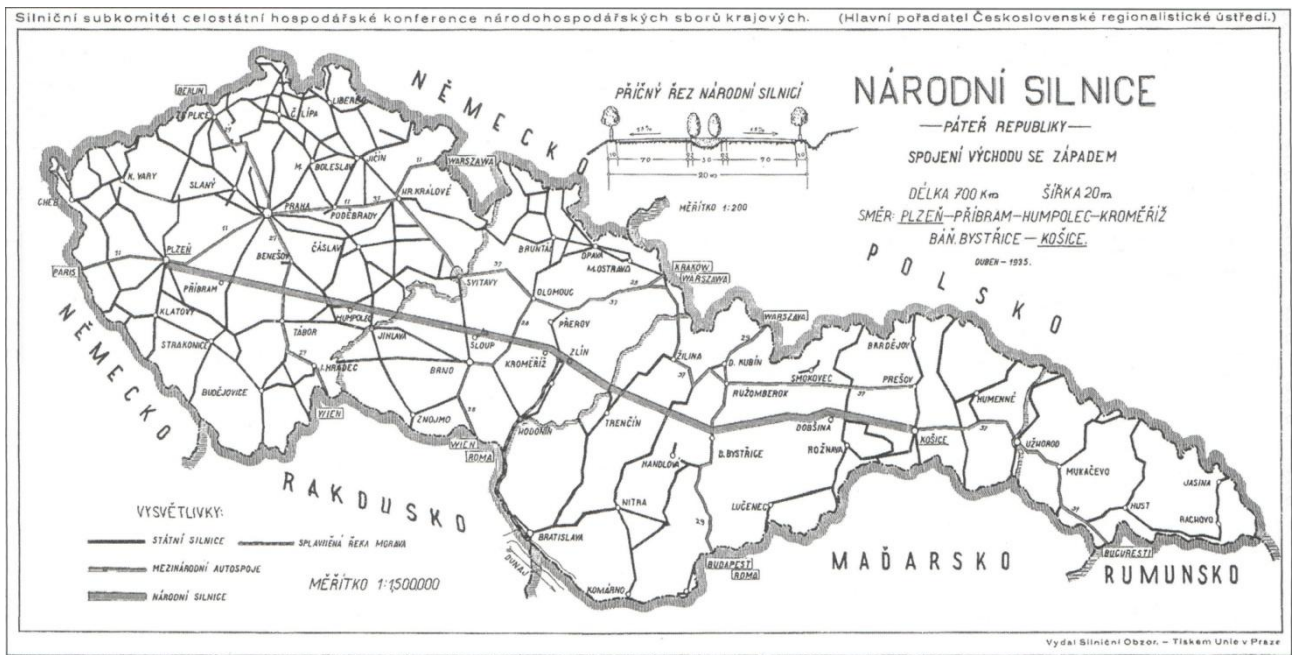
Poznámky:

Hodnota ve sloupcích *silnice* a *železnice* udává kolikrát se určitý typ dopravní infrastruktury v intravilánu obce, resp. v jejím okolí vyskytuje.

Hodnota ve sloupcích *suma silnice* a *suma železnice* vyjadřuje celkový počet bodů za silniční, resp. železniční infrastrukturu po započtení vah uvedených výše.

Sloupec *HP* vyjadřuje celkovou hodnotu ukazatele horizontální dopravní polohy

PŘÍLOHA 2 – NÁVRHY PRVNÍCH ČESKOSLOVENSKÝCH DÁLNIC



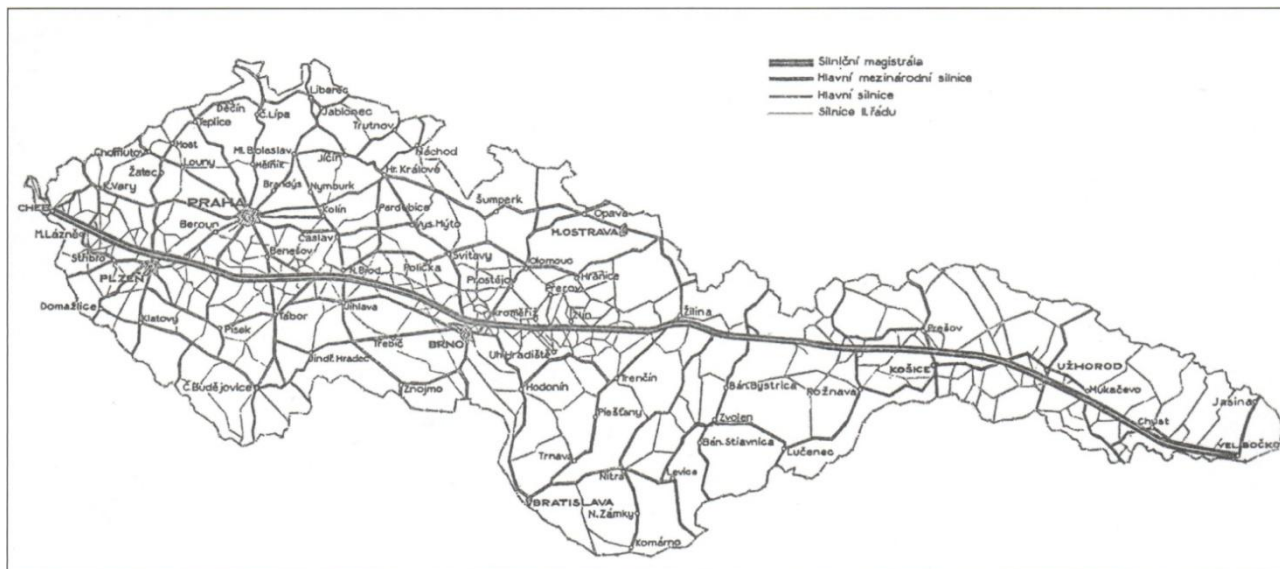
Návrh Národní silnice Plzeň – Košice (1935)

zdroj: Lidl (2009)



Návrh silničních páteří v ČSR (1935)

zdroj: Lidl (2009)



Baťův návrh silniční magistrály (1937)

zdroj: Lidl (2009)



Úřední návrh česko-slovenské dálnice (1938)

zdroj: Lidl (2009)

PŘÍLOHA 3 – ZMĚNA CHARAKTERU OSOBNÍCH VLAKŮ

V roce 1990 bylo běžné, že osobní vlaky překonávaly velké vzdálenosti, na rozdíl od dnešních osobních vlaků. Např. na trati Žďár nad Sázavou – Tišnov v roce 1990 nejkratší vlaky jezdily na vzdálenost Žďár nad Sázavou – Bystřice nad Pernštejnem, ale byly vypravovány i spoje jedoucí 3 hodiny 40 minut trasu Havlíčkův Brod – Žďár nad Sázavou – Tišnov – Brno. V dnešní době je nejčastějším spojem na této trati osobní vlak ze Žďáru nad Sázavou do Nového Města na Moravě jedoucí 20 minut.

Pro zajímavost je v této příloze uveden nejdlejší osobní vlak, který byl v roce 1990 ve sledovaném území vypravován.



Havlíčkův Brod, 17. 9. 2009 – Informační tabule omylem signalizuje odjezd osobního vlaku, který v roce 1990 za 5 hodin 30 minut dopravil cestující z Havlíčkova Brodu až do 200 km vzdálené Bratislavy.

(Pokračování) **250 (Praha–) Havlíčkův Brod–Křižanov–Brno–Břeclav** (Kemárno–Stávrovo) Elektrický provoz

km	Číslo vlaku Třída	272 1. 2.	9339 2.	1311 1. 2.	571 1. 2.	977 1. 2.														
010	•Praha-Holešovice	...	7.28	9.10	...	10.09	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
010	•Praha-Smíchov	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
410	•Praha hl. n.	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
010	•Praha Masarykovo n.	viz traf 010, 230	...	7.00	...	9.16	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
5	•Praha-Libeň	...	...	7.08	...	10.01	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
62	Kolín	...	9.26	8.36	...	10.01	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
136	Havlíčkův Brod	...	9.26	8.11	10.57	11.15	11.55	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
	OR Pr	Číslo vlaku Třída		4903 2	0.59	11.19	11.57	14923 2	4905 2	14923 2	4905 2	4907 2	4907 2	...	...	...	...	...	...	...
136	Havlíčkův Brod 237, 238, 240	odj.	9.31	9.56	...	11.19	11.57	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
140	Pohlední Dvořáci B	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
144	•Pohledí OR O	...	...	10.03	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
146	Střemš Hory B	...	...	10.05	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
150	Přibyslav zastávka B	...	...	10.09	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
152	Přibyslav	...	...	10.13	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
154	Ronov nad Sázavou B	...	...	10.16	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
156	Nižkov B	...	...	10.19	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
161	Sázava v Jábku	...	...	10.23	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
165	Horný nad Sázavou B	...	...	10.27	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
165	Horný nad Sázavou B	...	...	10.31	...	11.12	12.16	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
169	Žďár nad Sázavou 251	odj.	10.33	...	11.18	12.24	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
178	Ostrov nad Osajevou	...	10.40	...	11.19	12.32	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
182	Lužstvičky	...	10.43	...	11.19	12.36	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
187	Sklepe nad Sázavou	...	10.49	...	11.19	12.40	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
194	Křižanov 252	odj.	10.55	...	11.20	12.40	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
200	Ořechov B	...	10.56	...	11.20	12.47	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
203	Osavá Bítýška	...	11.01	...	11.20	12.52	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
206	Vlkov u Titova	...	11.08	...	11.20	12.55	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
211	Náhon	...	11.13	...	11.20	12.59	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
216	•Káňon	...	11.18	...	11.20	13.04	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
219	Dolní Loučky	...	11.22	...	11.20	13.09	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
225	Tišnov 251	odj.	11.29	...	11.20	13.12	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
227	Hradčany	...	11.32	...	11.20	13.17	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
230	Čebín	...	11.35	...	11.20	13.23	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
236	Kuřim	...	11.41	...	11.20	13.27	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
239	České	...	11.44	...	11.20	13.35	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
244	Brno-Redšovice	...	11.49	...	11.20	13.40	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
244	Brno-Redšovice	...	11.51	...	11.20	13.42	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
246	Brno-Krátovo Pole	odj.	11.52	...	11.20	13.43	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
255	•Brno-Zidenice 250	odj.	12.00	...	11.20	13.51	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
257	•Brno hl. n. G	odj.	12.01	...	11.20	13.52	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
257	•Brno hl. n. G	odj.	12.04	12.23	...	13.55	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

250 viz pokračování

Jízdní řád ČSD z roku 1990. Červeně je vyznačen osobní vlak z Havlíčkova Brodu do Bratislavy.