

TERMINÁLNÍ AUTOBUSOVÉ SPOJE V SÍDLECH A DOPRAVNĚ GEOGRAFICKÁ KLASIFIKACE SÍDEL JIHOMORAVSKÉHO KRAJE

S. Řehák

Katedra geografie přírodovědecké fakulty UJEP
Brno, Kotlářská 2, ČSSR
Předloženo: srpen 1974

SHRNUTÍ

Terminální spoje autobusové dopravy v sídlech (tedy autobusové spoje v sídle končící) mohou být ukazatelem dopravní střediskovosti sídla, a to tehdy, pokud jsou významně zastoupeny v sídlech s vyšší frekvencí autobusových spojů. Ze zastoupení terminálních autobusových spojů v sídlech vychází klasifikace sídel Jihomoravského kraje. Rozeznávají se zde střediska, místní střediska, pomocná sídla, průjezdová sídla a ostatní sídla. Zvláštní důraz je kladen na místní střediska, to jest sídla s minimální střediskovostí vyjádřenou uspořádáním autobusových linek a frekvencí autobusových spojů na nich.

Резюме

ТЕРМИНАЛЬНЫЕ АВТОБУСНЫЕ СВЯЗИ НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТОВ И ТРАНСПОРТНО-ГЕОГРАФИЧЕСКАЯ КЛАССИФИКАЦИЯ НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТОВ В ЮЖНОМОРАВСКОЙ ОБЛАСТИ

Терминальные связи автобусного транспорта в населенных пунктах (т. зн. автобусные связи, кончающие в населенном пункте) могут быть показателем центра транспорта, если они находятся в населенном пункте с высшей частотой автобусных связей.

Классификация населенных пунктов в Южноморавской области выходит из числа терминальных автобусных связей. Мы различаем центры транспорта, местные центры, вспомогательные населенные пункты, транзитные населенные пункты и остальные населенные пункты.

Особенно мы подчеркиваем местные центры, т. зн. с минимальной центральностью, выраженной распределением автобусных линий и частотой автобусных связей.

LES COMMUNICATIONS TERMINALES D'AUTOBUS DANS LES HABITATS ET LA CLASSIFICATION GÉOGRAPHIQUE DES HABITATS DE LA MORAVIE DU SUD DU POINT DE VUE DE TRANSPORT

Les communications terminales d'autobus dans les habitats (il s'agit des communications qui terminent dans ces habitats) peuvent devenir indice des centres de circulation seulement en cas qu'elles présentent une certaine importance dans les habitats avec une fréquence de communications d'autobus plus élevée. La base de la classification des habitats de la Moravie du Sud est formée par les données sur les communications terminales d'autobus. On y distingue les centres véritables, les centres locaux, les habitats secondaires, les habitats de passage et les autres. On prête attention surtout aux centres locaux, c'est-à-dire aux habitats avec une centralisation minimale qui est exprimée par l'organisation territoriale des lignes d'autobus et par la fréquence des communications d'autobus sur ces lignes.

Klasifikace sídel podle dopravně geografických charakteristik bývá obvykle součástí podrobnější ekonomickogeografické klasifikace sídel, která se však nejčastěji týká jen středisek. Vždy je nutno shromáždit i dosti různorodé dopravně geografické údaje. Pokusíme se vytvořit takovou dopravně geografickou klasifikaci sídel, která by vycházela z poměrně jednoduchých základů.

Abstrahujeme se od nákladní dopravy a provedme, což je vcelku obvyklé, rozbor jízdních řádů autobusové a železniční dopravy. (Ve svém rozboru vycházím z jízdních řádů ČSAD a ČSD platných v období 1971/1972.) Kromě frekvenční vybavenosti sídel spoji hromadné osobní dopravy, dostupnosti do středisek a dalších charakteristik lze uvažovat i o klasifikaci sídel podle jejich postavení v systému linek hromadné osobní dopravy. Individuální motorismus nedosáhl u nás zatím takového stupně, aby byl tento rozbor znehodnocen.

Jde nám však o postižení co největšího počtu sídel ve zkoumané oblasti, již je Jihomoravský kraj. Teprve pak je možno stanovit určitou hierarchii sídel, která vychází právě jen z charakteristik hromadné osobní dopravy a jejíž kategorie odpovídají reálnému stavu ve zkoumané oblasti.

Tento článek shrnuje některé důležité závěry, k nimž jsem dospěl při zkoumání hromadné osobní dopravy v Jihomoravském kraji.

Je třeba připomenout, že frekvence spojů hromadné osobní dopravy obsluhujících dané sídlo je vlastně počtem dopravních příležitostí. Přitom frekvence spojů v sídle nemusí odpovídat počtu obyvatel sídla ani počtu přepravovaných osob. Všechny spoje není mnohdy ani využíváno. Je to tedy hodnota potenciální. Nicméně větší nabídka spojů hromadné osobní dopravy je, zejména při jejich vhodném časovém rozložení, vždy vítána.

Za sídlo pokládám, ve shodě s obdobnými výzkumy, každou část obce u obcí dělených na části a každou obec na části nedělenou. Sleduji jen dopravu mezisídelní, která je v jistém smyslu nositelem vztahů, jež mezi sídly existují.

V železniční i autobusové dopravě jsou uvažovány spoje každodenní, z časově omezených pak spoje provozované po většinu dní roku, tedy alespoň 183 dní v roce.

Teoreticky je sice počet příjezdů spojů do sídla a počet odjezdů ze sídla rovnocenný, v praxi se však počty liší. Přiklonil jsem se k hodnocení počtu příjezdů spojů.

Autobusová doprava je v podstatě schopna obsluhovat téměř všechna sídla přímo. Navíc při stejném počtu přepravovaných osob zařazuje autobusová doprava více

spoju než železnice, což plyne z celkově menší přepravní kapacity jejich dopravních prostředků. Teritoriální průběh linek autobusové dopravy se může celkem snadno přizpůsobovat změněným potřebám, provoz je v daných situacích celkově rychlejší. Tento druh dopravy je pro mezisídelní přepravu osob obecně významnější a je i dostatečně citlivým ukazatelem. Proto vycházím při dopravně geografické klasifikaci sídel především z jejich obsluhy autobusovou dopravou.

Pozornost zaslouží zejména takový autobusový spoj, který má v daném sídle svou poslední stanici. Autobus se pak za nějakou dobu buďto vrací zpět (po téže lince v opačném směru, už jako jiný spoj), nebo vyjíždí na jinou linku. Tyto spoje označuji jako „spoje v sídle končící“ nebo krátce „spoje terminální“. Protože se autobusová doprava uskutečňuje zejména v radiálních dopravních systémech autobusových linek kolem středisek (I. Vlček 1969, str. 232), je zřejmé, že terminální spoje budou více zastoupeny jednak ve střediscích, jednak na okrajích jejich spádových území. Nehledě k tomu, že to nejsou případy jediné (připomeňme ještě autobusové spoje končící v sídlech se železniční stanicí), vidíme, že terminální spoje mají dvojí charakter. Pro střediska jsou spíše potvrzením jejich významu, na druhé straně pak určují jistou mez vlivu střediska, byť i jen místně významného. K tomu dodejme, že radiální systémy autobusových linek se vzájemně prolínají a navíc existují v několika hierarchických úrovních. Proto jisté terminální spoje menšího střediska jsou odrazem jeho nadřazenosti okolním sídlům, zatímco jiné vedou naopak od středisek významnějších a vyjadřují tak vlastně podřízenost těmto střediskům. Též vlastně již neměnná železniční síť ovlivňuje uspořádání linek proměnlivější dopravy autobusové. Tato vzájemná podmíněnost se musí projevit i při hodnocení počtu a významu autobusových spojů terminálních, zvláště v důležitých bodech železniční sítě, hlavně v uzlech a terminálních železničních stanicích.

Pro názorné pochopení významu terminálních spojů bych uvedl příklad z železniční dopravy: Železniční trať s frekvencí osobních vlaků 12 denně v každém směru a se stanicemi A, B, a C v určitém svém úseku má odbočnou trať vycházející ze stanice B přes stanice D a E do terminální stanice F. Po vedlejší trati nechť projíždí denně 10 osobních vlaků v každém směru. Celkové frekvence příjezdů vlaků jsou v jednotlivých stanicích tyto:

Stanice	Celková denní frekvence příjezdů vlaků
A	24
B	34
C	24
D	20
E	20
F	10

Posuzujeme-li stanice jen podle frekvence příjezdů vlaků, vidíme, že nejnižší frekvenci spojů má stanice F, což zcela neodpovídá jejímu postavení v dopravní síti, zvláště v porovnání se stanicemi D a E. Terminální spoje však mají pouze stanice B a F, obě shodně 10.

Protože pro menší střediska místního významu má určující význam autobusová doprava, budeme v nich vyhodnocovat pouze autobusové spoje. Nepochází tím ani k nežádoucímu oslabení významu uzlů a terminálních stanic železničních. Pro větší sídla výrazného střediskového charakteru je vhodnou veličinou součet všech termi-

nálních spojů v sídle, ať už se jedná o dopravu autobusovou či železniční. Tak se například daří korigovat disproporce v obou druhích dopravy pro některá střediska.

Zabývejme se nyní použitím frekvencí terminálních autobusových spojů v dopravně geografickém rozboru sídel ve zkoumané oblasti.

Z výše uvedené úvahy o úloze terminálních autobusových spojů v sídlech lze učinit některé závěry: Ze vztahu terminálních spojů ke střediskovosti vyplývá, že relativně vyšší frekvence terminálních spojů dokládá jistou dopravní střediskovost, zřejmě pouze u těch sídel, která mají frekvenci všech autobusových spojů vyšší. I tak však nemůžeme posuzovat počet terminálních autobusových spojů odtržené od celkové frekvence autobusových spojů v sídle.

Abychom co nejvíce omezili počet sídel, v nichž je relativně vyšší frekvence terminálních autobusových spojů spíše příznakem malého vlastního dopravně geografického významu ve smyslu střediskovosti, můžeme empiricky stanovit limit pro celkovou frekvenci autobusových spojů v sídle, který splní jen některá sídla. Pro zkoumanou oblast, Jihomoravský kraj (dále jen JMK), jsem stanovil minimální počet 30 autobusových spojů (příjezdů) denně. Sídla, která splňují toto kritérium, označuji jako „sídla vybraná“. Ve zkoumaném období jich bylo v JMK 688.

Taková sídla jsou i při nepříznivém časovém rozložení autobusových spojů během dne a i při případné neexistenci železniční stanice v nich v podstatě dobře dopravně obsluhována. V JMK nejsou mezi nimi, až na jednu výjimku (Mokrá, okres Brno-venkov), sídla se zcela periferním postavením v systému autobusových linek, kam přijíždějí autobusové spoje jen z jednoho směru a všechny zde zároveň končí. V souboru vybraných sídel se vyskytují sídla s rozmanitým postavením. Jsou tu jak nesporná střediska, tak sídla s malou střediskovostí, právě jako sídla postrádající jakoukoli střediskovost. Niže uvedená klasifikace vychází z jednoduchých charakteristik především autobusové dopravy.

První skupina vybraných sídel má podíl terminálních spojů na celkové frekvenci autobusových spojů nižší než 10 %. Protože se v nich uplatňují především průjezdy autobusových spojů, nazveme je „sídlý průjezdovými“.

Středisky nazveme sídla, v nichž končí denně alespoň 50 spojů autobusových a vlakových. Zvláště ve velkých střediscích se počet terminálních spojů velmi blíží počtu všech spojů. Mimochodem podobné posuzování dopravní střediskovosti není u nás nijak nové. Jako jedno z hledisek pro rozlišení stupně dopravní centrality je uvádí J. Hůrský (J. Hůrský 1971).

Ze zbývajících vybraných sídel můžeme odlišit taková, která mají významnější roli v utváření systému autobusových linek. Protože mívají i určité střediskové funkce na nižší úrovni, nazveme je místními středisky.

Poslední skupina vybraných sídel celou klasifikaci doplňuje. Nazveme je sídlý pomocnými. Místní střediska a pomocná sídla rozlišujeme podle těchto zásad:

Přijíždějí-li do sídla autobusové spoje pouze z jednoho či dvou směrů (jednoho či dvou sousedních sídel), je pokládáno za sídlo pomocné.

Přijíždějí-li do sídla autobusového spoje ze tří směrů, pak je sídlo místním střediskem tehdy, vedou-li terminální spoje alespoň ze dvou těchto směrů.

Přijíždějí-li do sídla autobusové spoje ze čtyř či více směrů, je sídlo pokládáno za místní středisko.

Mezi vybranými sídlý rozeznáváme tedy střediska (vlastní střediska), místní střediska a pomocná a průjezdová sídla.

Jako střediska (tedy střediska, vymezená určitým počtem terminálních spojů se v JMK uplatňují sídla nynějších i bývalých okresů, případně střediska do

jízdky či sídla výpraven ČSAD. Střediska jsou rozlišena do dvou úrovní. Zatímco v blízkosti Brna se vyskytují především střediska nižší úrovně (s 50—124 terminálními spoji), má východní část JMK větší počet středisek vyšší úrovně (nejméně 125 terminálních spojů). To vše vcelku souhlasí i s výsledky jiných rozborů. Téměř všechna střediska mají železniční stanici. Výjimek je velmi málo (Velká Bíteš a Dolní Rožínka, poněkud dále od železniční stanice jsou i Bystřice nad Pernštejnem, Moravský Krumlov a Slavičín).

Zatímco střediskům se věnuje i v dopravně geografické literatuře velká pozornost (např. V. Havrda 1955, J. Hůrský 1969a, 1970, 1971, C. Votrubec 1963), zůstávají místní střediska poněkud stranou. Při jejich stanovení jsem vycházel z jejich nesporného významu pro uspořádání autobusových linek. Tato sídla mají nejčastěji i své minimální zázemí, s nimiž jsou spojena povětšinou autobusovou dopravou. Zde je třeba znovu připomenout dominující úlohu autobusové dopravy pro mezisídelní dopravu osob.

Protože jsou místní střediska početnou kategorií vybraných sídel JMK, lze je ještě dále členit. Případná klasifikace podle úhrnné frekvence autobusových spojů v těchto sídlech by byla znehodnocena jistou „nasyceností“ dopravními příležitostmi. Pokusil jsem se o jejich rozdělení podle zastoupení „mezistřediskové“ a „zbytkové“ složky v celkovém úhrnu frekvence autobusových spojů v těchto sídlech. Mezistřediskovým spojem rozumím autobusový spoj, který spojuje přímo alespoň dvě vlastní střediska; vede-li spoj ještě dále, je mezistřediskovým spojem chápán právě jen úsek mezi středisky. Pokusme se zde o stručnou interpretaci jednotlivých typů místních středisek v JMK:

Místní střediska jednoduchá leží stranou hlavních dopravních cest a navíc v oblastech s celkově nízkou frekvencí autobusových spojů v sídlech. V blízkosti Brna se do této skupiny dostalo vlivem poměrně vyšších frekvencí autobusových spojů v sídlech této oblasti i několik sídel v podstatě bez valného významu pro utváření systému autobusových linek. Složkou mezistřediskovou (f_1) tvoří nejvýše 4 spoje, složka zbytková (f_2) může obsahovat až 59 spojů. Těchto sídel je v JMK 47, z toho 21,3 % jich má železniční stanici. Průměrně mají tato sídla 1 276 obyvatel.

Místní střediska vedlejší mají vyšší celkovou frekvenci autobusových spojů, rovněž však leží nejčastěji stranou hlavních dopravních cest. Z velké části jsou to právě místní střediska z okraje spádového území Brna. Jsou to poměrně velká sídla, téměř všechna dopravně odkázaná právě jen na autobusovou dopravu. Je jich v JMK 15 a jen Oslavany mají železniční stanici. V průměru mají tato sídla 2 342 obyvatel. Složku f_1 (mezistřediskovou) tvoří nejvýše 4 spoje, složka f_2 (zbytková) má alespoň 60 spojů.

Místní střediska běžná tvoří významnou část místních středisek (celkem 71, to jest 43,2 % všech). Celková frekvence autobusových spojů je středně vysoká (30 až 88 spojů denně), mezistřediskové spoje jsou zastoupeny obvykle menším podílem než spoje ostatní. Místní střediska běžná jsou nejčetnějším typem místních středisek téměř ve všech okresech JMK (pouze na Blanensku převládají místní střediska jednoduchá a v okrese Brno-venkov místní střediska vedlejší). Z 71 místních středisek běžných v JMK jich 40,8 % leží na železnici. Ve složce f_1 může být 5 až 29 spojů, ve složce f_2 nejvýše 59 spojů. Průměrné sídlo má 1457 obyvatel.

Místní střediska přechodná tvoří málo početnou skupinu (v JMK 9 sídel), ve které se spojují některé znaky místních středisek vedlejších a běžných. Tato sídla jsou zpravidla nepřilíživě vzdálena od středisek, s nimiž jsou spojena velkým počtem autobusových spojů. Malá většina těchto sídel (55,6 %) má železniční stanici,

průměrné sídlo má 1 852 obyvatel. Složka f_1 obsahuje 5 až 92 spojů, složka f_2 alespoň 60 spojů.

Místní střediska tranzitní mají v úhrnné frekvenci autobusových spojů hodně zastoupeny spoje mezistřediskové. Nacházíme je mezi středisky vzájemně dopravně těsněji spjatými. Průměrný počet obyvatel v sídle je 2 576. V JMK je těchto místních středisek 14. Složka f_1 představuje 30 či více spojů, složka f_2 nejméně 59 spojů.

Místní střediska rozvinutá naznačují přechod k vlastním střediskům. Jsou největší mezi místními středisky (průměrně 3 969 obyvatel) a téměř všechna leží na železnici (5 ze 6). Složka f_1 obsahuje alespoň 30 spojů, složka f_2 alespoň 60 spojů.

Pomocná sídla se některými vlastnostmi blíží místním střediskům, jejich postavení v systému autobusových linek je ovšem mnohem méně důležité. Ani železniční doprava podstatně jejich postavení nemění, neboť v JMK leží pomocná sídla velkou většinou (85,3 %) mimo železnici.

Průjezdová sídla zahrnují všechny sídla s frekvencí autobusových spojů rovnou alespoň 30, v nichž podíl terminálních spojů nedosahuje 10 %. Průjezdová sídla se mohou navzájem dosti odlišovat celkovou frekvencí autobusových spojů. Nejčastěji bývají tato sídla koncentrována kolem středisek nebo jsou lineárně uspořádána na spojnicích středisek.

Navržená klasifikace sídel vychází ze studia hromadné osobní dopravy v Jihomoravském kraji. Ačkoli vykazuje jisté znaky univerzálnosti (operuje například s termínem středisko), je pouze výsledkem dílčího dopravně geografického rozboru sídel. Navíc je i sama tvorba klasifikačních kritérií nutně poznamenána územním vymezením rozboru.

Uvedený postup je pokusem použít terminálních autobusových spojů v sídlech jako klasifikačního prostředku zejména pro malá (místní) střediska a jako možného způsobu snazšího poznání struktury složitějšího systému linek hromadné osobní, zejména autobusové dopravy.

Metodiku, která pro území Jihomoravského kraje vedla k výsledkům, je nutno pro možnost její generalizace ověřit i na jiném území, což jednak povede k lepší srovnatelnosti s výsledky jiných postupů, jednak jistě přispěje k ověření a upřesnění samotných kritérií pro stanovení jednotlivých kategorií sídel.

SEZNAM MÍSTNÍCH STŘEDISEK A STŘEDISEK V JMK

1a — místní střediska jednoduchá
1b — místní střediska vedlejší
1c — místní střediska běžná
1d — místní střediska přechodná

1e — místní střediska tranzitní
1f — místní střediska rozvinutá
2a — střediska nižší úrovně
2b — střediska vyšší úrovně

okres Blansko: 1a — Lomnice, Olešnice, Sebranice, Sloup, Šebrov; 1b — Kunštát, Lysice; 1c — Svitávka; 1d — Černá Hora, Jedovnice, Skalice nad Svitavou; 1e — Velké Opatovice; 2a — Letovice, Rájec-Jestřebí; 2b — Blansko, Boskovice

okres Brno-město: 2b — Brno

okres Brno-venkov: 1a — Deblín, Mělčany, Pravlov, Střelice, Tikovice (Ořechov), Trboušany; 1b — Dolní Kounice, Ochoz u Brna, Oslavany, Pozoříce, Těšany, Veverská Bítýška, Zbýšov; 1c — Blučina, Újezd u Rosic, Zbraslav; 1d — Ivančice; 1e — Čebín, Domašov; 1f — Kuřim, Rosice; 2a — Tišnov, Zastávka, Židlochovice

okres Břeclav: 1a — Borkovany, Velké Bílovice, Velké Hostěrádky, Vranovice; 1b — Šitbořice; 1c — Klobouky, Krumvíř, Lednice, Milovice, Podivín, Valtice, Velké Pavlovice; 1f — Pohořelice; 2a — Hustopeče u Brna, Mikulov; 2b — Břeclav

- okres Gottwaldov: 1a — Slušovice; 1c — Lukov, Štípa (Kostelec-Štípa), Štítná nad Vl.; 1d — Brumov, Hrádek na Vl. dráze (Slavičín); 1e — Fryšták, Vizovice; 1f — Napajedla; 2a — Luhačovice, Slavičín, Valašské Klobouky; 2b — Zlín (Gottwaldov), Otrokovice
- okres Hodonín: 1a — Blatnice, Javorník, Velká nad Veličkou, Ždánice; 1b — Těmice; 1c — Bzenec, Čejč, Ježov, Mutěnice, Násedlovice, Rohatec; 1d — Hovorany; 1e — Dubňany, Milotice, Ratíškovice; 2a — Strážnice; 2b — Hodonín, Kyjov, Veselí nad Moravou
- okres Jihlava: 1a — Kamenice; 1c — Batelov, Brtnice, Dlouhá Brtnice, Mrákotín, Nová Říše, Polná, Třešť, Větrný Jeníkov; 2a — Telč; 2b — Jihlava
- okres Kroměříž: 1a — Dřínov, Litenčice, Morkovice, Néměice, Pačlavice, Vrbka, Zborovice; 1c — Chropyně, Koryčany, Kostelec u Holešova, Míškovice, Prusinovice, Rymice, Střílky 1d — Zdounky; 1e — Hulín, Kvasice; 2a — Bystřice pod Host.; 2b — Holešov, Kroměříž
- okres Prostějov: 1a — Brodek u Konice, Čechy pod Kosířem, Drahany, Néměice; 1c — Bohuslavice, Čelčice, Čelechovice, Hvozď, Kralice na Hané, Mořice, Nezamyslice; 1e — Držovice; 2a — Konice; 2b — Prostějov
- okres Třebíč: 1a — Budišov, Hartvíkovice, Mohelno, Opatov, Police; 1c — Dukovany, Hrotovice, Jemnice, Okříšky, Předín, Rouchovany, Želetava; 1e — Jaroměřice nad Rokytinou; 2a — Moravské Budějovice, Náměšť nad Oslavou; 2b — Třebíč
- okres Uherské Hradiště: 1a — Ostrožská Lhota, Traplice, Vlčnov; 1b — Dolní Němčí, Hluk, Nivnice; 1c — Březolupy, Buchlovice, Bystřice pod Lop., Nedakonice, Osvětimany, Starý Hrozenkov, Veletiny; 1f — Bílovice; 2a — Bojkovice, Kunovice, Staré Město u Uh. Hradiště; 2b — Uherské Hradiště, Uherský Brod
- okres Vyškov: 1a — Studnice; 1b — Otnice; 1c — Bohdalice, Brankovice, Dražovice, Ivanovice na Hané, Nesovice; 1d — Nížkovice; 1f — Rousínov; 2a — Bučovice, Slavkov; 2b — Vyškov
- okres Znojmo: 1a — Miroslav, Rakšice (Mor. Krumlov), Věmyslice; 1c — Prosiměřice, Suchbátka u Miroslavi; 2a — Moravský Krumlov; 2b — Znojmo
- okres Žďár nad Sázavou: 1a — Sněžné, Svratka, Vír; 1c — Bobrová, Křižanov, Moravec, Nedvědice, Olší, Ostrov nad Oslavou, Pikárec (Moravec), Vojnův Městec; 1e — Měřín, Rožná; 2a — Bystřice nad Pernštejnem, Dolní Rožínka, Nové Město na Moravě, Velká Bíteš, Velké Meziříčí; 2b — Žďár nad Sázavou

LITERATURA A PRAMENY

- Administrativní mapa ČSSR, Jihomoravský kraj, 1 : 200 000, Praha 1960
- Havrda V. (1955): Osobní železniční doprava krajských měst Československa. Sborník Čs. společnosti zeměpisné 60: 207—212. Praha
- Hůrský J. (1969a): Předěly dosažitelnosti okresních center Severočeského kraje. Studia geographica 8: 70—79. Brno
- Hůrský J. (1969b): Závěrečná zpráva o postupu v řešení dílčího věd.-výzkumného úkolu Dopravně geografická rajonizace ČSSR (dílní etapa 1968). Praha
- Hůrský J. (1970): Hospodářsko-geografická střediska České socialistické republiky, jejich klasifikace z hlediska dopravy. Dílní závěrečná zpráva výzkumného úkolu č. III-0-1/2. Praha
- Hůrský J. (1971): Závěrečná zpráva dílčího úkolu III-0-1-2-5a/2 „Dopravně-geografická rajonizace ČSSR — osobní doprava, kraje Středočeský, Jihočeský, Severočeský, Jihomoravský a Severomoravský“. Praha
- Jízdní řád autobusových tratí ČSAD, Jihomoravský kraj, Brno 1971.
- Oblastní jízdní řád ČSD, Morava, 1971—1972, Praha 1971.
- Řehák S. (1974): Příspěvek k dopravně geografické analýze sídel Jihomoravského kraje. Rigorózní práce katedry geografie přírodověd. fakulty UJEP Brno, nepublikováno
- Seznam železničních stanic v ČSSR (Seznam stanic). Praha 1961
- Statistický lexikon obcí ČSSR, Praha 1965
- Šlampa O. (1972): Závěrečná zpráva dílčího úkolu II-5-1/11a. Teoretický rozbor dopravně-geografické problematiky. Brno
- Vlček I. (1964): Dopravní spojení venkovských sídel se středisky. Sborník Čs. společnosti zeměpisné 69: 200—212. Praha
- Vlček I. (1969): Struktura venkovského osídlení jako podklad koncepce dopravy. Sborník Čs. společnosti zeměpisné 74: 215—233. Praha
- Votrubaec C. a kol. (1963): K problému hospodářskogeografických středisek (Střediska středních a severních Čech). Rozpravy ČSAV, řada společenských věd 73 : 1—91. Praha

