

Západočeská univerzita v Plzni

FAKULTA PEDAGOGICKÁ

KATEDRA GEOGRAFIE

DOPRAVNÍ DOSTUPNOST TURISTICKÝCH CÍLU PLZEŇSKÉHO KRAJE

SE ZAMĚŘENÍM NA VYBRANÉ HISTORICKÉ OBJEKTY

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Lucie Jeřábková

Geografie se zaměřením na vzdělávání

2008 - 2012

Vedoucí práce: Mgr. Magdalena Rousová, M. A., Ph.D

Plzeň, duben 2012

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracovala samostatně s použitím uvedené literatury a zdrojů informací.

V Plzni dne 13. dubna 2012

.....

PODĚKOVÁNÍ

Děkuji svému vedoucímu práce paní Mgr. Magdaleně Rousové, M. A., Ph.D za pomoc a konzultace v průběhu zpracování bakalářské práce. Poté bych chtěla poděkovat paní RNDr. Marii Novotné, CSc za konzultace se zpracováním hlavní analytické části této práce. Dále bych také chtěla poděkovat Národnímu památkovému ústavu, zejména panu Mgr. Davidu Růžičkovi za věcné rady a informace k této práci.

V Plzni dne 13. dubna 2012

.....

OBSAH

1. Úvod	5
2. Cíle práce	7
3. Rozbor literatury	8
4. Metodika zpracování	11
5. Charakteristika zájmového území	15
5. 1 Vymezení zájmového území	15
5. 1. 1 Poloha	15
5. 1. 2 Obyvatelstvo a sídla	16
5. 1. 3 Ekonomika	18
6 Doprava v Plzeňském kraji	20
6. 1 Silniční doprava	20
6. 2 Železniční doprava	21
6. 3 Ostatní druhy dopravy	23
8. Význam dopravní dostupnosti pro rozvoj cestovního ruchu Plzeňském kraji	25
9. Vybrané kulturně-historické památky	27
9. 1 Okres Rokycany	27
9. 2 Okres Domažlice	28
9. 3 Okres Klatovy	29
9. 4 Okres Tachov	31
9. 5 Okres Plzeň-sever	32
9. 6 Okres Plzeň-jih	33
10. Zhodnocení dopravní dostupnosti pomocí přímých spojů k vybraným kulturně-historickým památkám Plzeňského kraje	37
10.1 Časová, vzdálenostní a frekvenční dostupnost vybraných památek okresu Rokycan (spojená autobusová a železniční doprava)	37
10.2 Časová, vzdálenostní a frekvenční dostupnost vybraných památek okresu Domažlic (spojená autobusová a železniční doprava)	38
10.3 Časová, vzdálenostní a frekvenční dostupnost vybraných památek okresu Klatov (spojená autobusová a železniční doprava)	38
10.4 Časová, vzdálenostní a frekvenční dostupnost vybraných památek okresu Tachov (spojená autobusová a železniční doprava)	39
10.5 Časová, vzdálenostní a frekvenční dostupnost vybraných památek okresu Plzeň-sever (spojená autobusová a železniční doprava)	39

10.6 Časová, vzdálenost a frekvenční dostupnost vybraných památek okresu Plzeň-jih (spojená autobusová a železniční doprava).....	40
10.7 Syntetizující mapa průměrné časové dostupnosti do všech vybraných památek.....	40
12. Zhodnocení dopravní dostupnosti vybraných památek Plzeňského kraje v kontextu s jejich návštěvností	43
13. Závěr.....	45
14. Seznam použité literatury a zdrojů	46
Tištěné zdroje	46
Elektronické zdroje.....	47
Seznam obrázků a tabulek.....	48
15. Přílohy	50

1. Úvod

Dle pojetí rozdílných autorů může být doprava vysvětlována mnoha způsoby. Nejčastěji je však pojem doprava definován jako „cílevědomé přemísťování osob, nákladů, energie a zpráv v prostoru“ (Brinke, 1981). Z toho plyne, že předmětem studia geografie dopravy jsou objekty, jevy a procesy, které souvisejí bezprostředně s dopravou a jsou sledovány v čase a prostoru (Mirvald, 1999). Proto doprava patřila od počátku lidské společnosti k těm nejdůležitějším potřebám lidstva. Vyvíjela se postupně od nejprimitivnějších způsobů přepravy až po současnou kvalitní a rychlou přepravu osob a nákladů. Doprava představuje odvětví, které se dynamicky vyvíjí v čase a je nedílnou podmínkou existence a rozvoje společnosti. Z velké části je doprava závislá na hospodářské a sídelní struktuře dané oblasti (Kraft, 2009).

Doprava je součástí každodenního života, ať už cesta do práce či za zábavou. Pokud selže městská hromadná doprava, jsou lidé odkázáni na využití vlastních dopravních prostředků, například automobilů či motocyklů. Z hlediska přepravy osob tak můžeme rozdělit dopravu na dvě kategorie a to zejména na individuální a veřejnou hromadnou dopravu. Individuální doprava je přeprava uskutečňována soukromými osobami pomocí jejich vlastních dopravních prostředků. Zatímco veřejná hromadná doprava je přístupná všem zájemcům, kteří mají o tento typ přepravy zájem, přičemž se nijak neomezuje na věk cestujících ani na jejich indispozice. Veřejná hromadná doprava je definována pomocí vyhlášek a pravidel o provozu, má pevně stanoveny ceny, které se odrážejí od toho, zdali jsou služby provozovány státem, městskou samosprávou či soukromníky. „Veřejná hromadná doprava je považována za „sociální tmel společnosti“ a její provozování naplňuje občanská práva. Jedná se o službu ve veřejném zájmu a právo ji využívat mají všichni občané.“ (Mirvald, 2000).

Doprava má ekonomický význam, neboť přepravuje velkou část cestujících dojíždějících za prací a zároveň sama zaměstnává velký počet osob. Velmi často se veřejná hromadná doprava využívá k realizaci cestovního ruchu. Z pohledu regionálního rozvoje dané oblasti lidé nejvíce za památkami dojíždí převážně osobní dopravou, ale přesto veřejná hromadná doprava by měla být schopna pokrýt veškeré dopravní spojení mezi významnými

sídly a kulturně-historickými památkami daného kraje. Veřejná hromadná doprava má významný realizační předpoklad cestovního ruchu, o čemž vypovídá i zájem státu o danou dopravní oblast. Analýza dopravní dostupnosti atraktivit cestovního ruchu je potřebné téma, pro ekonomický rozvoj daného kraje a proto by neměla být opomíjena.

Předložená práce se zabývá dopravní dostupností vybraných turistických památek v Plzeňském kraji. Dopravní dostupnost, neboli akcesibilita se vyjadřuje „zejména prostorovou, časovou a frekvenční dostupností dopravních uzlů“ (Mirvald, 1999), ale také je realizačním předpokladem pro rozvoj cestovního ruchu. Cestovní ruch je „souhrn aktivit osob cestujících do míst mimo jejich obvyklé prostředí a pobývajících v těchto místech po dobu ne delší než jeden rok, za účelem trávení volného času, podnikáním či jiným účelem.“ (Toušek, 2008). Cestovní ruch se z velké části podílí na rozvoji regionů v České republice díky jeho finančním prostředkům, a proto je zjišťování dopravní dostupnosti turistických cílů velmi potřebné téma.

Pro přehlednost Stanislav Mirvald rozděluje dopravní dostupnost do následujících kategorií:

1) Vzdálenostní dostupnost: jedná se o celkový součet vzdáleností z jednoho uzlu k ostatním, nejčastěji bývá uváděna v kilometrech, možné jsou ale jakékoliv jednotky

2) Časová dostupnost: jedná se o celkový součet časových vzdáleností z jednoho uzlu k ostatním, nejčastěji bývá uváděn v minutách nebo hodinách

3) Frekvenční dostupnost: jedná se o celkový počet dopravních spojů z jednoho uzlu k ostatním za určitou dobu, tento ukazatel je nejčastěji využíván pouze u hromadné veřejné dopravy

Doufám, že vypracováním této bakalářské práce pomůžu všem, kteří mají o danou problematiku zájem a v budoucnu by jí chtěli doplnit či rozšířit.

2. Cíle práce

Hlavním cílem předkládané práce je analyzovat dopravní dostupnost vybraných turistických cílů v Plzeňském kraji z jeho obcí, pomocí veřejné hromadné dopravy, tedy autobusovou a železniční dopravou. Analyzována bude dopravní dostupnost přímých spojení do těchto turistických památek, což pomůže odhalit velikost území, které přímo dopravně obsluhuje vybranou památku. Obecně jsou za turistické cíle považovány významné body a prvky z hlediska kulturních a přírodních hodnot v území. Dle dostupných statistik Národního památkového ústavu v Plzni za rok 2010 jsou nejvíce navštěvované historické památky - zejména hrady, zámky a kláštery, a právě proto bude dopravní dostupnost zjišťována u těchto turistických cílů. Následně dojde ke konfrontaci zjištěných výsledků s návštěvností jednotlivých turistických cílů.

K úspěšnému dosažení těchto cílů bude nutné splnit určité dílčí kroky. Nejprve je zapotřebí stanovit metodiku, která bude v této práci využita. Zjištěné výsledky práce budou kartograficky zobrazeny pomocí softwaru ArcMap 9.3. Pomocí kartografické vizualizace je možné snáze určit, které kulturně-historické památky v kraji mají lepší dostupnost či naopak.

Pro přehlednost a snadnou kontrolu lze cíle shrnout následovně:

- analyzovat dopravní dostupnost k vybraným kulturně-historickým památkám pomocí veřejné hromadné dopravy
- vytvořit mapy dopravní dostupnosti pomocí softwaru ArcMap 9.3.
- konfrontace získaných výsledků dopravní dostupnosti s návštěvností za rok 2010

3. Rozbor literatury

Použité zdroje pro vypracování této bakalářské práce lze rozdělit na literaturu věnující se dopravě obecně, dále dopravní dostupnosti či cestovnímu ruchu.

V první řadě vycházím z publikací a skript věnující se teorii dopravy od uznávaných autorů oboru geografie dopravy. Jednou z nich je publikace **Geografie dopravy I. (1999)** od **Stanislava Mirvalda ze Západočeské univerzity v Plzni**. V autorově publikaci nalezneme obecné informace z geografie dopravy, ale také i teoretické a metodologické přístupy ke studiu dopravy. Pro tuto práci byla využita zejména kapitola č. 4 Geografie dopravy. Užitečná jsou též skripta **Geografie dopravy II – Silniční a železniční doprava (1999)** od stejného autora. V této publikaci nalezneme informace o železniční a silniční dopravě a její vývoj ve světě a ČR. Rovněž bylo pro práci čerpáno z publikace **Úvod do geografie dopravy (1981)** od **Josefa Brinkeho z Univerzity Karlovy**. V této publikaci jsou uvedeny základní poznatky z okruhu geografie dopravy, hodnocení dopravy a její členění. Další využitou publikací je **Doprava a geografická organizace společnosti v Česku (2008)** od **Miroslava Marady a kolektivu**. Autor v této knize hodnotí dopravní dostupnost středisek na mikroregionální a mezo-regionální úrovni pomocí veřejné a automobilové dopravy komplexními ukazateli. Nadále je v předložené práci citována publikace **Ekonomická a sociální geografie (2008)** od **Václava Touška a kolektivu**. V této publikaci je věnována jedna kapitola o geografii dopravy od Daniela Seidenglanze. Geografie dopravy je zde hodnocena jako dílčí disciplína ekonomické geografie.

Mnoho autorů píše články a publikace o dopravní dostupnosti. **Ladislav Čermák** se ve své knize zabývá **Hodnocením vztahu dopravní dostupnosti a exponovanosti území (2005)**. Autor v této práci používá hodnocení dopravní dostupnosti, které znázorňuje pomocí časové a frekvenční dostupnosti. Příspěvek z recenzovaného sborníku **Konkurenceschopnost a konkurence v železniční dopravě (2008)** od **Martina Kvizdy a Zdeňka Tomeše** přináší informace o konkurenci a konkurenceschopnosti železnice z různých pohledů. A to zejména z ekonomického, regionálního i technicko-provozního hlediska. Další článek **Rozdíly v dopravní obslužnosti v regionech českého venkova (2010)** od **Miroslava Marady a Viktora Květoně** pojednává o dopravní obslužnosti na venkově, kde se úroveň dopravy liší oblastí od

oblasti. Cílem tohoto článku bylo pospat a porovnat veřejnou dopravu podle velikosti kategorií venkovských obcí s využitím osobní automobilové dopravy. Článek **Dopravní systém České republiky: Efektivita a prostorové dopady (2009)** od **Stanislava Krafta a Michala Vančury**, pojednává o prováděných analýzách časové dostupnosti a průměrné rychlosti veřejné hromadné dopravy, jež je závislá na dopravní infrastruktuře a dopravních spojích. Všechny zmíněné publikace a články svými definicemi pojmů z oblasti dopravy přinášejí základní teoretické poznatky pro orientaci v tématu.

V práci byla též využita zahraniční literatura reprezentována článkem od **Javiera Gutierrez** a **Gabriela Gomeza -The impact of orbital motorways on intra-metropolitan accessibility: the case of Madrid’ s M-40 (1999)**. Tento článek analyzuje vliv výstavby nové okružní dálnice na metropolitní přístupnost Madridu. Z mapy dostupnosti okružní dálnice jsou viditelné uzly, které využívají novou infrastrukturu. Dále je zde rozebíráno zda-li je výstavba nové dálnice přínosná či naopak. Další publikací je mezinárodní encyklopedie o sociální dostupnosti od **Javiera Gutierrez** - **International Encyclopedia of Human Geography: Transport and Accessibility**. V této encyklopedii je k dispozici velká škála ukazatelů k měření dopravní dostupnosti z různých úhlů, které jsou využívány při plánování dopravy ale také i městského a regionálního plánování.

Oporou v oblasti cestovního ruchu jsou rovněž díla českých odborníků v dané problematice. Jedná se především o **Geografii cestovního ruchu (2001)** od **Václava Hrali**, kde lze nalézt obecné informace o cestovním ruchu, který se zadanou prací úzce souvisí. Další využitou publikací je kniha **Plzeňský kraj: památky: výběr přístupných hradů, zámků a klášterů (2007)** od **Ludka Krčmáře**. Z této publikace jsou použity informace o vybraných historických památkách. Dále bylo čerpáno z brožury o Plzeňském kraji, která se jmenuje: **Cestujeme po Čechách. Vše co můžeme navštívit v Plzeňském kraji (2010) Nakladatelství Aspida**. V publikaci vydanou Krajským úřadem v Plzni lze nalézt zajímavé poznatky o Plzeňském kraji. Další citovanou publikací o charakteristice Plzeňského kraje je kniha **Portréty krajů** od **Václava Touška a kolektivu**, která se zabývá charakteristikou jednotlivých krajů České republiky (rozloha, přírodní poměry, obyvatelstvo a sídla, ekonomika a atraktivita cestovního ruchu).

Témata o dopravní dostupnosti a hodnocení turistických cílů jsou velmi často zpracováváné též jako absolventské práce na všech vysokých školách. Ve své bakalářské práci jsem se inspirovala diplomovou prací od **Mgr. Martiny Roupové - Turistické cíle a jejich dopravní dostupnost v ČR (2008)**, jejímž hlavním cílem byla analýza vztahů mezi dopravní dostupností a turismem a poté celkové zhodnocení dopravní dostupnosti a vybraných turistických cílů v ČR pomocí automobilové, autobusové a železniční přepravy. Dále je to bakalářská práce od **Bc. Václava Jaroše – Dopravní dostupnost vybraných obcí v Karlovarském kraji (2010)**, jehož hlavním cílem byla regionalizace Karlovarského kraje na základě analýzy dopravní dostupnosti s nabídkou vyšších služeb.

4. Metodika zpracování

Prvním krokem zpracování předkládané práce bylo zvolení atraktivit cestovního ruchu v Plzeňském kraji. Pro dosažení tohoto cíle částečně posloužily získané informace z Národního památkového ústavu v Plzni. Právě díky těmto informacím jsem se rozhodla pro výběr kulturně-historických památek, které jsou nejvíce navštěvovanými turistickými atraktivitami kraje (viz tabulka č. 1).

Hlavním zdrojem dat pro zpracování analýzy byl server IDOS – Jízdní řády. Jedná se o jízdní řád platný od 13. 12. 2010 do 11. 12. 2011. Tento server provozuje společnost CHAPS s.r.o., který od dopravců shromažďuje data autobusové, vlakové, letecké a městské hromadné dopravy. Na základě tohoto serveru byly identifikovány obce, které mají přímé dopravní spoje k vybraným kulturně-historickým památkám. Brala jsem v úvahu přímý spoj jako bod mezi obcí a památkou (viz tabulka č. 1). Každý spoj z obce do památky je brán jako jedno spojení, i když může mít dvě rozdílné trasy z jedné obce. Obce s přímými spoji k památkám jsem si zvolila proto, aby bylo definováno území, které přímo obsluhuje danou památku pomocí veřejné hromadné dopravy.

Ke zjišťování přímých dopravních spojů k historickým památkám pro všední den byla zvolena středa 19. 1. 2011 a pro víkend 22 – 23. 1. 2011. Využila jsem všechny přímé spoje z obcí Plzeňského kraje ke konkrétním vybraným historickým památkám a na základě těchto dat jsem určila vzdálenostní, časovou a frekvenční dostupnost. Z těchto získaných dat autobusové a železniční dopravy k těmto památkám, jsem se rozhodla pro kombinaci obou dopravních spojení. Vybrané údaje obou dopravních spojů jsem tak zprůměrovala a následně z těchto dat vytvořila kartogramy.

Výpočet průměrné kombinované autobusové a železniční dostupnosti:

$$D = \frac{x_1+x_2}{2} , \text{ kde } x_1 \text{ jsou vybrané údaje autobusového spojení z jedné památky a } x_2$$

jsou vybrané údaje železničního spojení k té samé památce.

Všechny uvedené výsledky byly kartograficky zpracovány za využití geografických informačních systémů (GIS), které posloužily pro tvorbu map. GIS¹ se v poslední době staly nedílnou součástí práce kartografů, geografů, ekologů a jiných odborníků z dalších sfér vědy. Nabízejí tak velké možnosti aplikovat užívané metody a přístupy k daným výzkumům.

Získaná data a posléze mapové výstupy jsem zpracovala pomocí softwaru ArcMap 9.3. Tato aplikace má mnoho využití, zejména jsem použila aplikaci ArcMap. Jako mapový podklad pro vytvoření dopravní dostupnosti jsem použila databázi ArcČR 500. V ArcCatalogu jsem vytvořila nové atributové tabulky, jež jsem vyplnila získanými daty. Výsledné kartogramy jsou v souřadnicovém systému S-JTSK. Pro zobrazení dopravně-geografických jevů se nejčastěji používá právě tento typ mapového znázornění. Text práce a tabulky jsem zpracovala v programech Microsoft Office Word 2007 a Microsoft Office Excel 2007.

Po vytvoření map a následné analýze vzdálenostní, časové a frekvenční dostupnosti jsem se snažila zjistit, zda horší dopravní dostupnost veřejnou dopravou koresponduje i s nižší návštěvností a naopak. Data o návštěvnosti, reprezentované počty návštěvníků v roce 2010, jsem částečně získala od Národního památkového ústavu v Plzni a na základě vlastního telefonického kontaktu zbylých vybraných kulturně-historických památek.

Na závěr jsem použila několik metod vyhodnocení. Ze základních metod jsem využila vysvětlující popisy k uvedeným mapám. Poté jsem se soustředila na metodu interpretace, jež nám posloužila k výsledné komparaci kartogramů s návštěvností za rok 2010.

¹ GIS – Geografické informační systémy (jedná se o založené získávání informací na počítači, které umožňuje ukládat, analyzovat a vizualizovat data, která mají určitý prostorový vztah k povrchu Země)

Tabulka č. 1: Obce, které mají přímé spoje k vybraným historickým památkám

Hrad Radyně	Zámek Hradiště	Zámek Nebílovy	Zámek Kozel	Kláster Plasy	Zámek Manětín	Zámek Svojsín	Zámek Chanovice	Kláster Kladruby
Vochov	Vochov	Chválenice	Vochov	Dražeň	Dražeň	Kozolupy	Horaždovice	Plzeň
Kozolupy	Kozolupy	Losiná	Kozolupy	Horní Bělá	Bezvěrov	Plešnice	Slatina	Kostelec
Lhůta	Chválenice	Nezbavětice	Chválenice	Horní Bříza	Bílov	Pňovany	Svěradice	Prostiboř
Mokrouše	Losiná	Plzeň	Nezbavětice	Hvozď	Bučí	Vochov	Velký Bor	Skapce
Nezvěstice	Nezvěstice	Štěnovický Borek	Nezvěstice	Kaznějov	Horní Bělá	Plzeň		Stříbro
Plzeň	Plzeň	Čížice	Plzeň	Kočin	Horní Bříza	Benešovice		Zhoř
Tymákov	Štáhlavy	Dolní Lukavice	Starý Plzenec	Kopidlo	Hvozď	Černošín		
Štáhlavy	Starý Plzenec	Chlum	Blovice	Kralovice	Kaznějov	Chodová Planá		
Blovice	Čížkov	Netunice	Borovno	Loza	Kralovice	Ošelín		
Borovno	Dolce	Předenice	Čížkov	Mladotice	Krašovice	Planá		
Čížkov	Drahkov	Přeštice	Mileč	Manětín	Ledce	Stráž		
Mileč	Horšice	Řeňče	Milínov	Mrtník	Lité	Stříbro		
Mišov	Chlum	Střížovice	Mišov	Nečtiny	Loza	Vranov		
Mladý Smolivec	Chocenice	Štěnovice	Mladý Smolivec	Obora	Mladotice	Bělá nad Radbuzou		
Nekvasovy	Jarov	Vlčtejn	Nekvasovy	Pláně	Mrtník			
Nepomuk	Kláster		Nepomuk	Potvorov	Nečtiny			
Nové Mitrovce	Letiny		Nové Mitrovce	Rybnice	Pláně			
Srby	Louňová		Spálené Poříčí	Trnová	Plasy			
Zdemyslice	Měcholupy		Srby	Třemošná	Potvorov			
Žákava	Mileč		Zdemyslice	Úněšov	Rybnice			
Ždírec	Nekvasovy		Žákava	Výrov	Sedlec			
Pačejov	Nepomuk		Ždírec	Vysoká Libyně	Štichovice			
Velký Bor	Neurazy		Pačejov	Zahrádka	Trnová			
	Prádl		Velký Bor	Žihle	Třemošná			
	Přeštice			Plzeň	Úněšov			
	Příchovice				Úterý			
	Seč				Zahrádka			
	Skašov				Žihle			
	Spálené Poříčí				Žilov			
	Srby				Plzeň			
	Střížovice							
	Týniště							
	Únětice							
	Vlčtejn							
	Zdemyslice							
	Žákava							
	Ždírec							
	Žinkovy							
	Pačejov							
	Velký Bor							
celkem: 23	celkem: 40	celkem: 15	celkem: 24	celkem: 25	celkem: 30	celkem: 14	celkem: 4	celkem: 6

(zdroj: vlastní zpracování dle Portálu IDOS.CZ)

Hrad Rabí	Hrad Švihov	Hrad Velhartice	Zámek a Hrad Klenová	Zámek Poběžovice	Zámek Horšovský Týn	Zámek Zbiroh	Zámek Mirošov	Zámek Bor u Tachova
Čimice	Plzeň	Běhařov	Janovice nad Úhlavou	Bor	Plzeň	Kyšice	Kyšice	Benešovice
Dobříš	Dobřany	Běšiny	Javor	Částkov	Chotěšov	Plzeň	Nezvěstice	Bor nad Tichou
Domoraz	Horní Lukavice	Bezděkov	Klatovy	Lom u Tachova	Stod	Chlumčany	Plzeň	Částkov
Frymburk	Chlumčany	Hartmanice	Týnec	Planá	Bor	Lužany	Spálené Poříčí	Černošín
Kejnice	Kbel	Hlavňovice		Staré Sedliště	Částkov	Přeštice	Ejovice	Kočov
Malý Bor	Lužany	Horažďovice		Stráž	Staré Sedliště	Cekov	Hrádek (Rok.)	Ošelín
Nezamyslice	Nezdice	Hrádek u Sušice		Tachov	Stráž	Drahoňův Újezd	Kakejcov	Planá
Sušice	Přeštice	Janovice nad Úhlavou		Třemešné	Tachov	Ejovice	Kamenný Újezd	Přimda
Žichovice	Rokycany	Klatovy		Bělá nad Radbuzou	Třemešné	Holoubkov	Kornatice	Rozvadov
	Zbiroh	Kolinec		Díly	Bělá nad Radbuzou	Hrádek (Rokycany)	Mešno	Staré Sedliště
	Bezděkov	Mokrosuky		Domažlice	Blížejev	Chomle	Příkosice	Stráž
	Biřkov	Petrovice u Sušice		Drahotín	Bukovec	Kařez	Rokycany	Stříbro
	Červené Poříčí	Sušice		Draženov	Černovice u Domažlic	Kařízek	Skořice	Sulislav
	Dešenice	Velké Hydčice		Hora Sv. Václava	Díly	Klabava	Štítov	Svojšíň
	Dolany	Vrhavěč		Hostouň	Domažlice	Lhota pod Radčem	Trokavec	Sytno
	Hrádek u Šuší	Žichovice		Hvozdňany u Poběžovic	Draženov	Líšná	Visky	Tachov
	Chudenice	Domažlice		Klenčí pod Čerchovem	Holíšov	Medový Újezd		Tisová
	Janovice nad Úhlavou	Chodská Lhota		Křenovy	Hostouň	Mlečice		
	Ježovy	Kdyně		Luženičky	Hradiště u Domažlic	Mýto		
	Klatovy	Kout na Šumavě		Meclov	Kanice	Ostrovec		
	Křenice	Loučim		Mnichov	Klenčí pod Čerchovem	Plískov		
	Lomec	Pocínovice		Mutěnin	Koloveč	Podmokly (Rok.)		
	Mezihoří	Spáňov		Nový Kramolín	Křenovy	Radnice		
	Nýrsko			Otov	Meclov	Rokycany		
	Vřeskovice			Pařezov	Mezholezy u Horšovského Týna	Sebečice		
	Železná Ruda			Postřekov	Mířkov	Sirá		
				Rybník	Mutěnin	Svojkovice		
				Staňkov	Nový Kramolín	Terešov		
				Trhanov	Osvračín	Týček		
				Vlkanov	Poběžovice	Vejvanov		
				Ždánov	Postřekov	Volduchy		
					Pučlice	Zvíkovec		
					Semněvice	Bezděkov (Klat.)		
					Srby u Domažlic	Dešenice		
					Staňkov	Janovice nad Úhlavou		
					Trhanov	Klatovy		
					Velký Malahov	Nýrsko		
					Vidice	Švihov		
					Vlkanov	Železná Ruda		
celkem: 9	celkem: 26	celkem: 23	celkem: 4	celkem: 31	celkem: 39	celkem: 39	celkem: 16	celkem: 17

(zdroj: vlastní zpracování dle Portálu IDOS.CZ)

5. Charakteristika zájmového území

5. 1 Vymezení zájmového území

Analýza dopravní dostupnosti Plzeňského kraje se zabývala přímým dopravním spojením k vybraným kulturně-historickým památkám. Z okresů Plzeňského kraje byly vybrány jen ty obce či města, která mají pouze přímá dopravní spojení autobusovou či železniční dopravou k těmto památkám (viz tabulka č. 1).

5. 1. 1 Poloha

Sledované území se rozprostírá na jihozápadě České Republiky. Plzeňský kraj (viz mapa č. 1) sousedí na severozápadě s Karlovarským krajem, na severu s Ústeckým krajem, na severovýchodě se Středočeským krajem a na východě s Jihočeským krajem (Plzeňský kraj, 2011). Na jihozápadě sousedí se SRN (Bavorskem), se kterým má nejdelší hranice (Plzeňský kraj, 2011). Region má velice výhodnou polohu mezi hlavním městem Prahou a zeměmi západní Evropy. Území kraje se skládá ze sedmi okresů: Plzeň-město, Plzeň-jih, Plzeň-sever, Rokycany, Klatovy, Domažlice a Tachov. Město Plzeň zastává funkci okresního města pro tři okresy, jsou jimi Plzeň-sever, Plzeň-jih a Plzeň-město (Města a obce, 2011). Z tohoto vymezení vyplývá, že je v kraji pouze pět okresních měst. Centrem kraje je statutární město Plzeň, jenž neplní svou správní funkci samo, ale ještě z dalšími 14 obcemi s rozšířenou působností (ORP). Kraj tedy můžeme rozdělit na 15 správních obvodů obcí s rozšířenou působností, kterými jsou: Plzeň, Blovice, Klatovy, Přeštice, Tachov, Domažlice, Kralovice, Rokycany, Horažďovice, Nepomuk, Stod, Horšovský Týn, Nýřany, Stříbro a Sušice (Města a obce, 2011).

Tyto ORP se ještě dále dělí na 35 správních obvodů obcí s pověřeným obecním úřadem (POU), jsou jimi: Bezručice, Blovice, Bor, Dobřany, Domažlice, Holýšov, Horažďovice, Horšovský Týn, Kašperské Hory, Kdyně, Klatovy, Kralovice, Manětín, Město Touškov, Nepomuk, Nýrsko, Nýřany, Planá, Plánice, Plasy, Plzeň, Poběžovice, Přeštice, Radnice, Rokycany, Spálené Poříčí, Staňkov, Starý Plzenec, Stod, Stříbro, Sušice, Tachov, Třemošná, Všeruby a Zbiroh (Města a obce, 2011). Celkový počet obcí Plzeňského kraje k 1. 1. 2011 byl 501.

Plzeňský kraj spolu s Jihočeským krajem je součástí regionu soudržnosti NUTS 2 CZ03 – Jihozápad, tento region má rozlohu 17 618 km². Kraj se rozkládá na ploše 7 561 km², což je přibližně 9,58 % rozlohy České Republiky (ČSÚ, 2011). Tato rozloha řadí kraj na třetí místo v žebříčku velikosti krajů, po Středočeském kraji s rozlohou 11 015 km² a Jihočeském kraji s rozlohou 10 057 km².

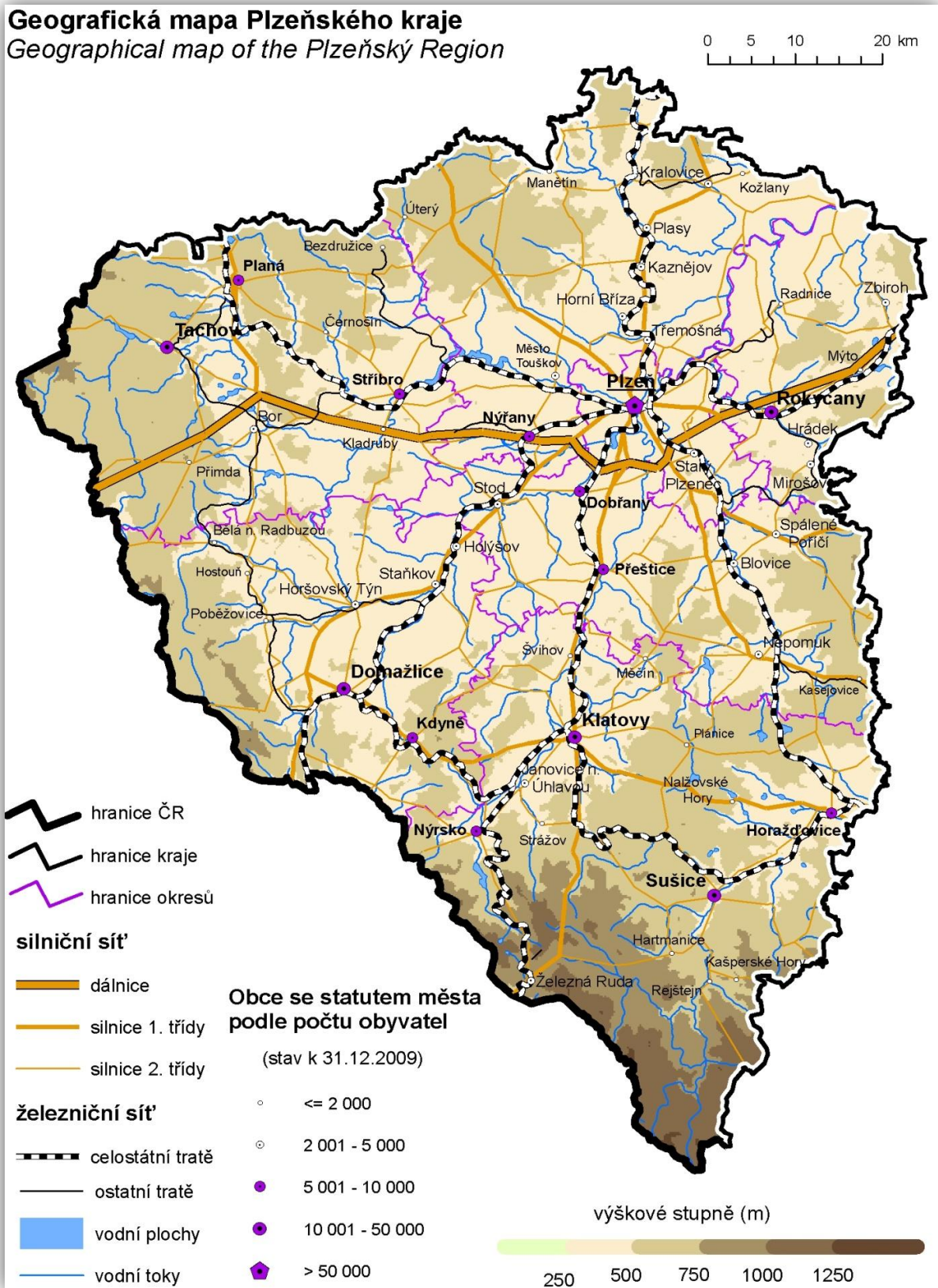
5. 1. 2 Obyvatelstvo a sídla

Plzeňský kraj měl (k 31. 12. 2010) celkem 572 517 obyvatel, čímž se řadí na deváté místo mezi kraji České republiky (5,4 % obyvatel ČR) (ČSÚ, 2011). Průměrný věk mužů k 31. 12. 2010 žijící v Plzeňském kraji byl 39,8 let, kdežto průměrný věk žen k témuž datu činil 42,5 let. Souhrn průměrného věku žen a mužů dosáhl hodnoty 41,2 let, což řadí kraj na páté místo mezi kraji České republiky (ČSÚ, 2011). Hustota zalidnění obyvatel činila 75,6 obyv./km² (k 31. 12. 2010), což je spíše podprůměrná hodnota neboť celorepublikový průměr činí 133,2 obyv./km². Nejvyšší hustota obyvatel patří okresu Plzeň-město, kde dosáhla hodnoty 710,9 obyv./km², naopak nejnižší hodnotu nalezneme v okrese Klatovy, která dosahovala 45,6 obyv./km² (ČSÚ, 2011).

Do Plzeňského kraje spadá celkem 501 obcí, z nichž 55 obcí dostalo oprávnění k užívání - status město. Statutární město Plzeň s celkovým počtem obyvatel 185 946 (k 31. 12. 2010) je dominantním městem Plzeňského kraje. Pro Plzeňský kraj je typická nevyvážená sídelní struktura, na metropolitní Plzeň navazuje venkovské osídlení, proto v kraji převažuje velký počet obcí s malým počtem obyvatel, který pokrývá 4/5 rozlohy kraje a žije v nich přes 30 % obyvatelstva (Plzeňský kraj, 2011). Z toho vyplývá, že v kraji chybí středně velká města v kategorii 50 000 až 100 000 obyvatel.

Věkové složení kraje se rozděluje do následujících tří kategorií: 0-14 let, 15-64 let a 65 a více let. V Plzeňském kraji žije nejvíce obyvatel ve věku 15 – 64 let dohromady to celkem zaujímá 70,4 % obyvatelstva. Naopak nejmenší populaci obyvatel v kraji tvoří kategorie obyvatel žijící ve věku 0 – 14 let (13,9 %). Další nejpočetnější kategorií je kategorie obyvatel žijící ve věku 65 a více let, která zaujímá 15,6 % obyvatelstva (ČSÚ, 2011).

Mapa č. 1



(zdroj: převzato z Českého statistického úřadu - Plzeňský kraj, 2011)

5. 1. 3 Ekonomika

Plzeňský kraj se řadí mezi průměrně ekonomicky rozvinuté kraje ČR. V roce 2010 se podílel na tvorbě hrubého domácího produktu České republiky 5,5 % (ČSÚ, 2011). Po přepočtu na jednoho obyvatele byl hrubý domácí produkt v roce 2010 celkem 306 628 Kč, tato hodnota zaujímá celkově čtvrté místo mezi kraji (ČSÚ, 2011). Průměrná hrubá mzda v kraji k 31. 12. 2010 činila celkem 21 954 Kč a míra inflace v roce 2010 dosahovala 1,5 % (ČSÚ, 2011).

Největší počet průmyslových podniků se nachází v samotném jádru města Plzně, který dosahuje přibližně třetiny všech průmyslových odvětví Plzeňského kraje. V kraji bylo registrováno k 31. 12. 2010 celkem 144 632 ekonomických subjektů, z toho bylo celkem 106 541 fyzických osob, 13 575 obchodních společností a 486 družstev (ČSÚ, 2011).

V Plzeňském kraji jsou v dnešní době nejvíce zastoupeny průmyslová odvětví, kterými jsou strojírenství, potravinářství, průmysl stavebních hmot a keramiky, výroba a distribuce energií a hutnictví (Plzeňský kraj, 2011). Ve 20. století bylo pro Plzeňský kraj nejefektivnější těžké strojírenství, zastoupené podnikem Škoda Plzeň, který na konci roku 1989 zaměstnával přes více než 33 000 pracovníků (Portréty krajů, 2005). I v 21. století jsou pro Plzeňský kraj nadále významné jednotlivé podniky oddělené od podniku Škoda, jehož hlavním sortimentem jsou např. zařízení pro klasickou i jadernou energetiku a petrochemii, kolejové dopravní prostředky, trolejbusy a kompletní elektrické pohony (ČSÚ, 2011).

„Plzeňský kraj je atraktivní pro zahraniční investory (výhodná geografická poloha, kvalifikovaná pracovní síla, rozvinutá vědecko-výzkumná základna v technických oborech)” (Portréty krajů, 2005). Daří se tak firmám, které vznikly na bývalém letišti u Nové Hospody v Plzni na tzv. „zelené louce“ jsou jimi: Panasonic AVC Networks Czech (výroba televizorů), Yazaki Wiring Technologies Czech (vyrábějící komponenty do automobilového průmyslu), Daikin Industries Czech Republic s.r.o. (chladicí zařízení, vzduchotechnika) (Portréty krajů, 2005).

Dalším ekonomickým pilířem pro Plzeňský kraj je významné odvětví potravinářského průmyslu, který se pyšní výrobou piva již od roku 1839 a je jím Plzeňský Prazdroj a. s., který je součástí mezinárodní společnosti SABMiller, vyvážející pivo do více než 50 zemí světa (ČSÚ, 2011).

Další významnou ekonomickou složkou Plzeňského kraje je cestovní ruch. Nejvíce Plzeňský kraj navštěvují především turisté z Německa, které můžeme zařadit mezi hlavní cílové skupiny klientů cestovního ruchu. Jedná se především o podporu přeshraniční spolupráce s Bavorskem v rámci euroregionů (ČSÚ, 2011). Přeshraniční spolupráci v Plzeňském kraji využívají okresy Domažlice, Klatovy v euroregionu Šumava a Tachov v euroregionu Egrensis². Cestovní ruch se také zlepšuje díky dotacím a grantům Plzeňského kraje. V roce 2011 byly v kraji podporovány dva programy. Prvním z nich je „Program podpory rozvoje venkovského cestovního ruchu“, a druhý je „Program podpory rozvoje cykloturistiky a cyklistické dopravy v Plzeňském kraji“ (Plzeňský kraj, 2011).

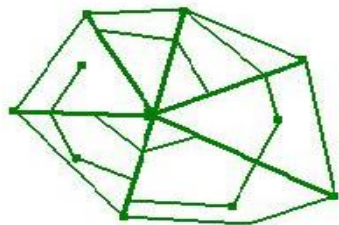
² Euroregion Egrensis – dobrovolné regionální sdružení překračující státní hranice, který se vztahuje k historické oblasti

6 Doprava v Plzeňském kraji

6. 1 Silniční doprava

Silniční síť Plzeňského kraje, podle metodiky Stanislava Mirvalda (1999) zabývající se typologií dopravních sítí, spadá mezi monocentrické dopravní sítě (viz obrázek č. 1). Tento typ dopravní sítě zaujímá jeden dominantní uzel, do něhož se všechny hlavní komunikace paprskovitě sbíhají. Na tyto hlavní cesty se napojují vedlejší komunikace. Monocentrická síť se především vyskytuje kolem velkých metropolí, které ještě mohou zvýrazňovat městské obchvaty.

Obrázek č. 1 Monocentrická síť



(zdroj: Geomatika, 2005)

Plzeňský kraj měl k 31. 12. 2010 silniční síť o celkové délce 5 128,9 km, z toho silnice I. třídy zabírají 420,9 km (8,2 %), silnice II. třídy 1 500,0 km (29,2 %), silnice III. třídy 3 098,9 km (60,4 %) a dálnice 109,2 km (2,2 %) (Ředitelství silnic a dálnic, 2011). Silnice se podílí na celkové délce silniční sítě České republiky 9,2 % (ČR 55 719 km). Celorepublikový průměr hustoty silniční sítě je 70,6 km/100 km², z toho Plzeňský kraj má hustotu silniční sítě 67,8 km/100 km², což je mírně pod průměrem České republiky (ČSÚ 2011). Dále se v kraji nachází celkem 1 253 mostů, z toho se nachází 166 mostů na silnic I. třídy, 368 mostů na silnic II. třídy, 594 mostů na silnic III. třídy a 125 mostů na dálnicích (Ředitelství silnic a dálnic, 2011). Mezi nejvýznamnější dopravní tahy patří dálnice D5 Rozvadov – Plzeň – Praha (za hranicemi Spolkové republiky Německo se dálnice D5 napojuje na německou dálnici A6, která vede přes celé Německo až do Francie). Město Plzeň je hlavní křižovatkou dopravních tepen evropské dopravní sítě, kterými jsou:

E49 Německo – Vojtanov – Karlovy Vary – Plzeň – České Budějovice – Rakousko,

E 50 Německo – Rozvadov – Plzeň – Praha – Slovensko,

E 53 Německo – Cínovec – Praha – Plzeň – Železná Ruda – Německo (Magistrát města Plzně – obor dopravy, 2011).

Nejdelší silniční síť (k 31. 12. 2009) měl okres Klatovy, jednalo se o délku 1 131 km, naopak nejkratší měl okres Plzeň – město, kde jeho délka silničních sítí byla 250 km (ČSÚ, 2011). V Plzeňském kraji (k 31. 12. 2009) bylo zaregistrováno celkem 265 947 osobních automobilů a dodávek, což je 6 % osobních automobilů včetně dodávek vzhledem k celé České republice. Hodnota stupně automobilizace³ pro Českou republiku je 2,4 a v Plzeňském kraji je hodnota rovna 2,2, to značí mírný podprůměr oproti průměrné hodnotě ČR. Celkový počet registrovaných osobních automobilů a dodávek se ve vybraném kraji od roku 2007 výrazně zvýšil, kdy bylo zaevidováno celkem 258 062 osobních vozidel spolu s dodávkami, to značí nárůst 7 885 automobilů během dvou let (ČSÚ, 2011). Celkový počet autobusových spojů v rámci kraje byl 19 265 spojů (k 31. 12. 2009), které přepravily celkem 12 590 cestujících.

6. 2 Železniční doprava

Plzeňský kraj k 31. 12. 2009 měl celkovou délku provozované železniční sítě 710 km, což znamená, že tvoří 7,4 % délky železniční sítě České republiky (ČSÚ, 2011). Celorepublikový průměr hustoty železniční sítě je 12,1 km/100 km², z toho Plzeňský kraj má hustotu železniční sítě 9,4 km/100 km², můžeme hovořit o mírném celorepublikovém podprůměru (ČSÚ, 2011). Celkový počet vlakových spojení k 31. 12. 2009 bylo 10 153, oproti roku 2008 bylo celkem 10 576 vlakových spojů, můžeme tedy říct, že došlo k mírnému útlumu železničních spojů. Tento počet spojů přepravil k 31. 12. 2009 celkem 6 817 cestujících, kdežto v roce 2008 bylo přepraveno 7 387 osob.

K nejvýznamnějším tratím Plzeňského kraje patří spoj č. **170 Praha – Beroun – Plzeň – Mariánské Lázně – Cheb – Pomezí n. Ohří - SRN**, který je součástí III. tranzitního železničního koridoru a v současné době prochází trať rozsáhlou rekonstrukcí, zejména mezi Plzní a Chebem. Jedná se o trať s rychlíkovým provozem, který spojuje Prahu s Norinberkem a Mnichovem (České dráhy, 2011).

³ Stupeň automobilizace – značí, kolik aut případně na 1000 obyvatel

Železniční tratě s rychlíkovým provozem (elektrifikované spoje):

č. 190 Plzeň – Horažďovice předměstí – Strakonice - České Budějovice (tato trať je elektrifikovaná a probíhají na ní pravidelné rychlíkové spoje mezi Plzní a jižními Čechami).

č. 183 Plzeň – Klatovy – Železná Ruda-Alžbětín (tento železniční úsek zajišťuje spojení s krajskou metropolí a Šumavou a je elektrifikovaný pouze mezi Plzní a Klatovami).

Železniční tratě s rychlíkovým provozem (které mají neelektrifikované spoje):

č. 160 Plzeň hl. n. – Blatno u Jesenice - Žatec (tento úsek již od roku 1873 spojuje severní Čechy a Plzeň).

č. 180 Plzeň hl. n. – Domažlice – Česká Kubice – Furth im Wald (tento koridor slouží k propojení Plzeňského kraje s Bavorskem).

č. 185 Horažďovice předměstí – Domažlice

Další železniční tratě bez rychlíkového provozu (neelektrifikované spoje):

č. 162 Rakovník – Mladotice

č. 175 Rokycany – Nezvěstice

č. 176 Chrást u Plzně – Radnice

č. 177 Pňovany – Bezdružice

č. 178 Svojšíň – Bor

č. 181 Nýřany – Heřmanova Huť

č. 182 Staňkov – Poběžovice

č. 184 Domažlice – Tachov - Planá u Mariánských Lázní

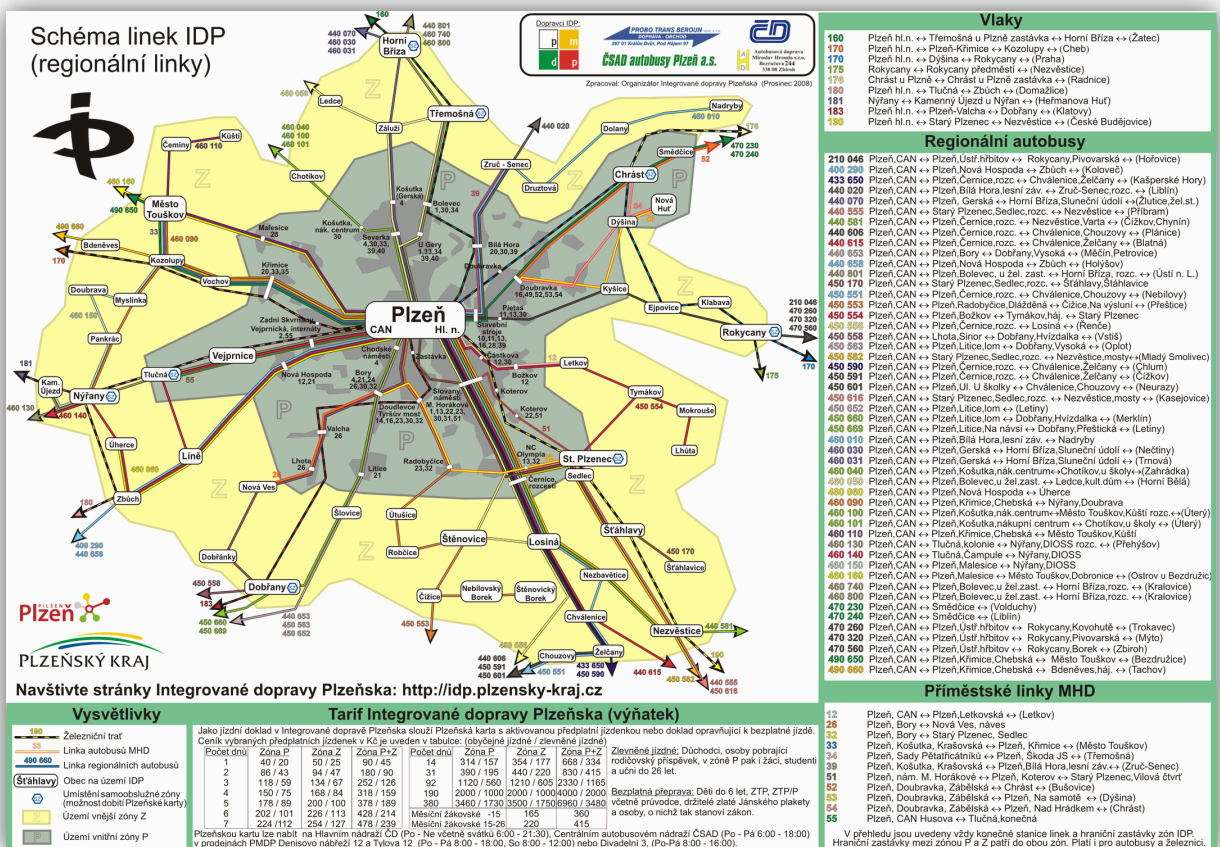
č. 191 Nepomuk – Blatná (České dráhy, 2011)

6. 3 Ostatní druhy dopravy

Ostatní druhy dopravy nedosahují většího významu. Ve vybraném kraji se nenachází žádné významné letiště na mezinárodní úrovni, ale začalo se hovořit o zprovoznění letiště v Líních, které zatím využívá záchranná služba. Dále jsou zde letiště, která slouží k soukromým účelům. V kraji se vyskytují celkem čtyři soukromé letiště, kterými jsou: Plasy, Tachov, Plzeň – Letkov a Staňkov. Nejbližší letiště na mezinárodní úrovni je letiště Ruzyně, které se nachází v Praze, přibližně 100 km po dálnici D5 od města Plzně.

V Plzeňské aglomeraci začala od roku 2002 fungovat tzv. Integrovaná doprava Plzeňska (IDP) (viz obrázek č. 2), která zajišťuje dopravní obslužnost v Plzni a jejím okolí. Do IDP jsou zapojeni Plzeňské městské dopravní podniky a. s. (PMDP), ČSAD autobusy Plzeň a. s. (ČSAD), České dráhy a. s. (ČD), PROBO BUS a. s. a Autobusová doprava – Miroslav Hrouda s. r. o. (AD Hrouda) (Plzeňský kraj, 2011).

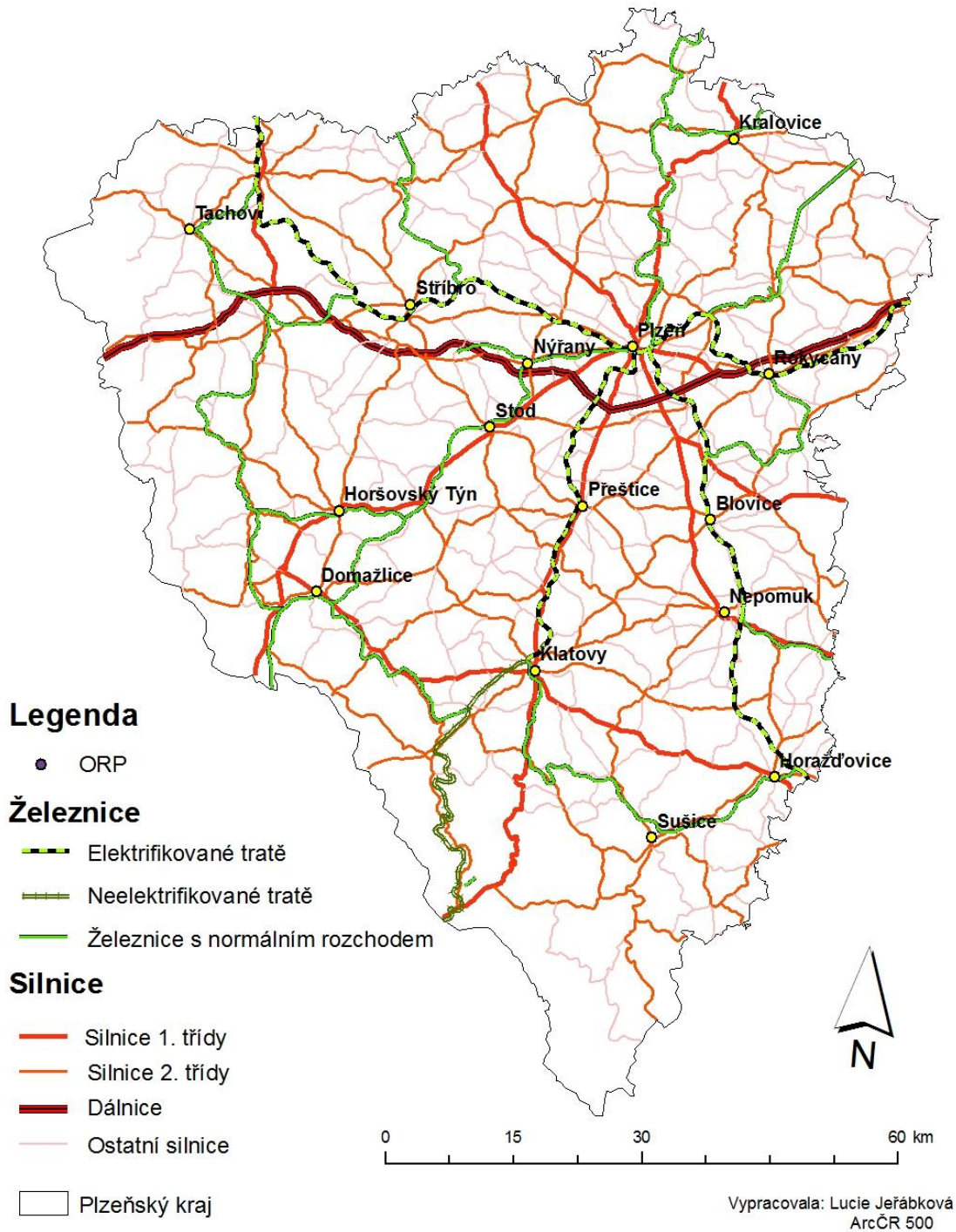
Obrázek č. 2



(zdroj: převzato z Plzeňských městských dopravních podniků, 2011)

Mapa č. 2

Mapa dopravní sítě Plzeňského kraje



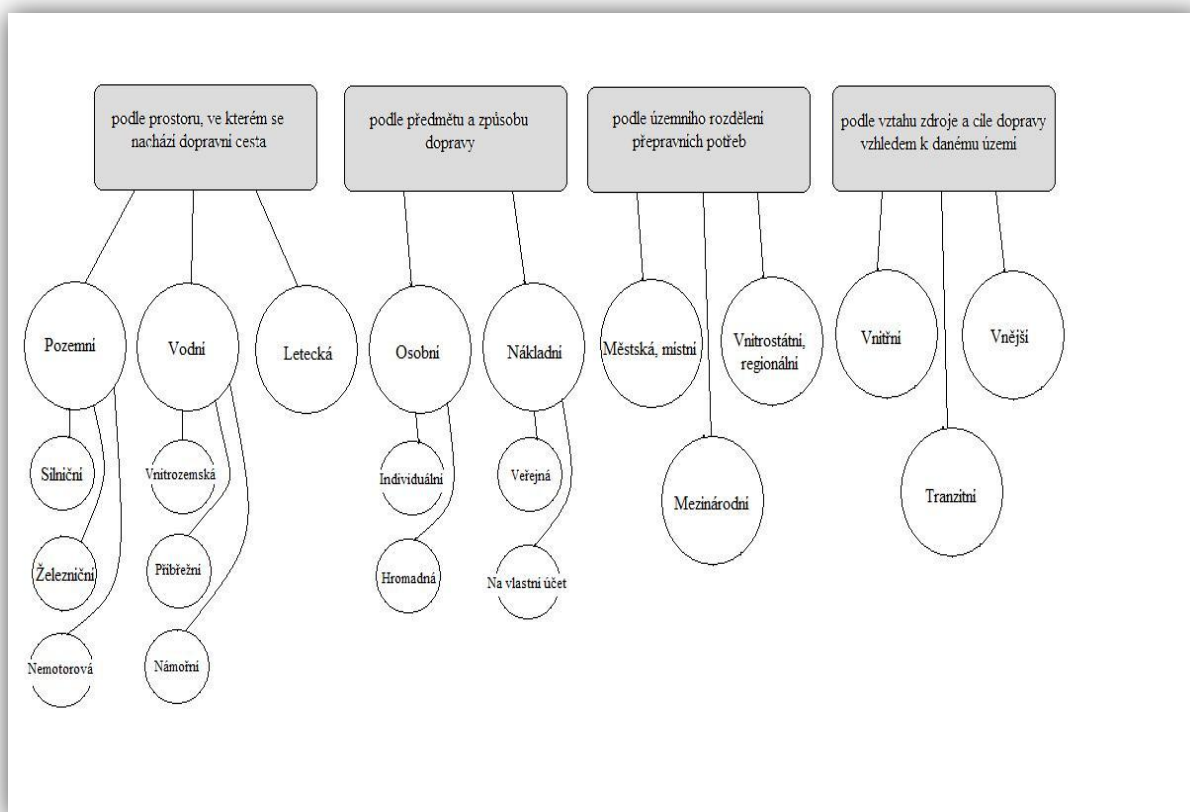
(zdroj: vlastní zpracování s využitím databáze ArcČR 500 verze 2.0)

8. Význam dopravní dostupnosti pro rozvoj cestovního ruchu Plzeňském kraji

„Cestovní ruch je v současnosti nejpozoruhodnějším a zároveň nejdynamičtějším ekonomickým a sociálním fenoménem 20. století“ (Atlas cestovního ruchu ČR, 2006). Cestovní ruch se stal součástí národohospodářského odvětví a na jeho realizaci se podílí například: doprava, kultura, stavebnictví apod. Doprava tudíž patří mezi základní realizační předpoklady pro rozvoj cestovního ruchu. Dopravní služby napomáhají zajišťovat přepravu turistů a jejich zavazadel z místa bydliště do cílového turistického místa, ale také poskytují informace o dopravních spojeních. Během let, kdy se začal cestovní ruch postupně rozvíjet, vzrostl tak velký význam dopravy pro jeho realizaci. Z těchto spojitostí se doprava (viz obrázek č. 3) může zapojit do vnitrostátního i mezinárodního cestovního ruchu a napomoci mu tak k dalšímu progresu.

Dopravu dělíme dle metodiky klasifikací Adamce V. (2008) :

Obrázek č. 3



(zdroj: vlastní zpracování dle Adamce V, 2008)

Dopravní dostupnost se úzce prolíná s cestovním ruchem. Pokud má určitý region dobrou dopravní infrastrukturu, je tím pádem lepší dopravní dostupnost k turistickým místům, které se na vybraném území nacházejí. Silniční a železniční síť hraje velmi významnou roli v dopravním pokrytí.

Dopravní dostupnost je vysvětlována různorodě na základě pojetí autora. Vybrala jsem zde dvě rozlišné definice:

„ Dopravní dostupnost je možnost dosáhnout určitého místa na povrchu Země s pomocí dopravních prostředků. Ovlivněna je zejména vzdáleností místa, rychlosti a četností spojení, kvalitou dopravních linek, spolehlivostí a cenovými relacemi” (Všeobecná encyklopedie, 2002).

„ Dostupnost je lehkost, s kterou můžeme dosáhnout stanovený cíl z daného místa s využitím některého dopravního systému“ (Gutiérrez J., Gómez G., 1999).

Výběr dopravního prostředku závisí na tom, pro jaký druh přepravy se turista rozhodne a spojuje místo jeho destinace.

V Plzeňském kraji patří mezi hlavní atraktivity cestovního ruchu přírodní hodnoty, historické zázemí a kulturní památky. Díky málo narušené krajině a malebnému venkovskému prostoru nabízí především využití rekreační a klidové turistiky, venkovské turistiky, kulturně poznávací turistiky, cykloturistiky a kongresové turistiky (Atlas cestovního ruchu ČR, 2006).

Plzeňský kraj je typický z hlediska funkčně-prostorového využití pro cestovní ruch s průměrnými předpoklady venkovské krajiny, která zaujímá 40 % rozlohy území, dále pak příznivé předpoklady venkovské krajiny, která činí 34 % rozlohy území a horská krajina se podílí 20 % na rozloze území. Díky těmto předpokladům se kraj řadí mezi průměrné ve srovnání s ostatními kraji České republiky (Atlas cestovního ruchu ČR, 2006).

9. Vybrané kulturně-historické památky

Charakteristickým rysem těchto vybraných památek je začlenění do krajiny. Zámky, hrady a zříceniny jsou součástí krajiny, ale také zároveň krajinu dotvářejí, můžeme zde hovořit o krajině dotvořené člověkem (Atlas cestovního ruchu ČR, 2006). Kulturně-historické památky byly stavěny zejména na strategických místech. Zámky se budovaly především na rovině v těsném spojení s přírodou a měly význam především rekreační a reprezentativní. Naopak hrady se stavěly na kopcích z obranných důvodů (Atlas cestovního ruchu ČR, 2006). Právě tento druh cestovního ruchu umožňuje navštívit pouze ty hrady a zámky, které jsou přístupné veřejnosti a naplňují poznávací funkci. Dále záleží na tom, kdo je vlastníkem objektu. Ten rozhoduje o povolení či nepovolení vstupu do interiérů historických památek. Z těchto důvodů jsou přístupné veřejnosti tyto vybrané památky.

9. 1 Okres Rokycany

Zámek Zbiroh



Obrázek 4

Zámek se nachází ve stejnojmenném městě v okrese Rokycany v Plzeňském kraji. Zámek vznikl ve 13. století z původního opevnění hradu. Za zakladatele dnešního zámku je považován Břetislav ze Zbirohu z rodu Sulislavců. V roce 1868 byl zámek prodán baronu Bethel Henrymu Strousbergu, který ho v roce 1869 nechal přestavět do novorenesančního stylu. Zámek byl v letech 1943 až 1945 využíván štábem SS a po válce se stal majetkem Československé armády. Teprve až po roce 1989 získal zámek město Zbiroh a vlastnil ho až do roku 2004, než ho prodali Gastru Žofín. V současné době je zámek přístupný veřejnosti ve vymezených hodinách.

Zámek Mirošov



Obrázek 5

Zámek Mirošov se nachází ve stejnojmenném městě v okrese Rokycany v Plzeňském kraji. Vznik zámku je spjat se šlechtickým rodem Gryspků z Gryspachu, který získal v roce 1550 Florián Gryspek. Historie zámku je velice obsáhlá, neboť během uplynulých staletí měnil zámek své majitele každou chvíli. V letech 1719 – 1723 se původní renesanční zámeček nechal přestavit na barokní zámek s ústředním oválným sálem a mansardovou střechou, hlavní vchod byl ozdoben kamenným plastickým aliančním erbem. Zámek byl od roku 1964 památkově chráněn, ale zpřístupněn veřejnosti byl až od roku 1990, kdy jej získala dědička bývalého majitele, dcera JUDr. L. Feierabenda a paní Hana Ludikarová.

9. 2 Okres Domažlice

Zámek Poběžovice



Obrázek 6

Zámek se nachází na vyvýšině ve středu městě Poběžovice v okrese Domažlice v Plzeňském kraji. Jeho vznik se datuje již k 15. století odkud pochází zdivo z gotického tehdejšího hradu. K přestavbě došlo mezi roky 1682 - 1695. Objekt po roce 1945 zabavila Pohraniční stráž rodu Coudenhovům, kde jej využívala ke svým účelům. V 80. letech měl být zámek zbourán, ale naštěstí k tomu nedošlo. V roce 1989 začala rekonstrukce zámku, která trvá až do dnes, ale zámek je i přes to zpřístupněn pro veřejnost.

Zámek Horšovský Týn



Obrázek 7

Jedná se o státní zámek, který se nachází v historickém centru města Horšovského Týna v okrese Domažlice. Ve 13. století byl na dnešním místě zámku vystavěn raně gotický hrad kastelového typu. V roce 1547 zasáhl hrad rozsáhlý požár, který jej vážně poškodil a o tři roky později tedy roku 1550 ho nechal Jan Lobkovicz předělat na zámek renesančního stylu, který se dochoval až do dnešní doby. V roce 1996 byl zámek prohlášen za Národní kulturní památku a od té doby je zpřístupněn pro veřejnost.

9. 3 Okres Klatovy

Hrad Rabí



Obrázek 8

Hrad Rabí se nachází ve vesničce Rabí v okrese Klatovy. Hrad se tyčí na vyvýšeném ostrohu nad řekou Otavou v nadmořské výšce 540 metrů. Ve 14. století stávala na jeho místě tvrz panů z Velhartic, která byla roku 1421 dobyta husity. V 15. století se uskutečnila rozsáhlá rekonstrukce, při které došlo k rozšíření rozlohy a stavby hradeb. Během třicetileté války a v 18. století hrad vyhořel a jeho renovace začala až od roku 1920.

Hrad Švihov



Obrázek 9

Vodní hrad Švihov se nalézá ve stejnojmenném městě v okrese Klatovy. Jedná se o gotický vodní hrad, který byl vystaven v letech 1480 – 1489 na příkaz majitele panství Půty Švihovského z Rýzmburka. Po roce 1945 byl hrad zestátněn a Československý stát ho převzal jako historickou památku v dezolátním stavu a

v roce 1950 na vodním hradě Švihov začaly programové rekonstrukční práce. Dnes je již hrad zrekonstruovaný a v plné kráse přístupný návštěvníkům.

Hrad Velhartice



Obrázek 10

Hrad Velhartice byl založen na přelomu 13. a 14. století. Dominantu hradu tvoří zříceniny gotického Rájského paláce, ke kterému bylo v roce 1627 přistaveno renesanční zámecké křídlo. Zajímavostí je, že součástí hradu je bývalá budova pivovaru a zbytky vinopalny. Hrad Velhartice se stal Národní kulturní památkou a mohou ho tak obdivovat milovníci historického umění.

Hrad a zámek Klenová



Obrázek 11

Hrad a zámek Klenová se nachází necelých 13 km od města Klatovy a 2 km od města Janovic nad Úhlavou. První dochovaná zmínka o hradu pochází z roku 1287, kdy měl hrad za úkol střežit stezku z Železné Rudy do Bavorska. Teprve až ve 14. a 15. století vznikl palác a o jedno století později vzniklo renesanční křídlo zámku. Ve 20. století byla majitelkou hradu malířka Vilma Vrbová-Kotrbová, až do roku 1951 kdy se stal majetkem Československého státu. Od roku 1963 jsou jeho prostory a okolí využívány jako umělecká galerie.

Zámek Chanovice



Obrázek 12

Zámek se nalézá na místě bývalé tvrze z konce 13 století. Mezi lety 1811 - 1838 se začala tvrz přestavovat na barokní zámek. Prostory zámku jsou především využívány pro společenské a výstavní akce. V zámku se nalézá stálá expozice lidového hračkářství a v klenutých stájích a ve sklepních prostorech můžeme najít expozici lidových řemesel.

9. 4 Okres Tachov

Zámek Svojšíň



Obrázek 13

Zámek Svojšíň se nalézá ve stejnojmenné obci přibližně 7 km od Stříbra. Zámek byl vystavěn roku 1723 za hraběte Jana Václava Příchovského a jeho matky Judity. Poslední kdo zámek vlastnil, až do roku 1945 byl dr. Klement Podevile. Nyní zámek Svojšíň vlastní obec, která jej zpřístupnila veřejnosti jen ve vymezených návštěvních hodinách.

Zámek Bor u Tachova



Obrázek 14

Zámek Bor u Tachova byl původně gotický hrad, který nechal pán ze Švamberka v 16. století přestavit na zámek poté co byl v době husitských válek zničen. Nynější podoba je z 19. století, kdy byl upraven na pseudogotický zámek a stal se tak stavebním unikátem. Jelikož byly zachovány podstatné části středověkých prvků do současné doby. Rod Švamberků vlastnil zámek po

velmi dlouhou dobu a to 400 let, tedy až do roku 1650. Jejich znak, červený štít se stříbrnou labutí, se stal součástí městského znaku.

Klášter Kladruby



Obrázek 15

Klášter Kladruby založil v roce 1115 český kníže Václav I., který se nachází ve stejnojmenném městě v okrese Tachov. Jedná se o typ benediktinského kláštera, který měl velmi významné postavení až do roku 1785, kdy jej císař Josef II. nechal zrušit. Klášter během let začal postupně chátrat a na sklonku 80. let na něm začaly probíhat opravy a po sametové revoluci se stal národní kulturní památkou. Doposud zůstal v provozu klášterní kostel Nanebevzetí Panny Marie, který je otevřený o všech významných svátcích. V současné době zde probíhají různé kulturní akce pod vedením občanského sdružení Klášteru Kladruby, nejvýznamnější je však „kladrubské léto“.

9. 5 Okres Plzeň-sever

Klášter Plasy



Obrázek 16

Klášter Plasy se nachází v městečku Plasy v okrese Plzeň-sever. Klášter je cisterciáckého původu, který založil kníže Vladislav II. v roce 1144. Klášteru se velmi dařilo až do začátku husitských válek a ve 14. století ovládal až 70 vesnic, které spadaly pod majitele kláštera. V době husitských válek klášter Plasy oplývat samotou a začal chátrat. 27. srpna 1894 zachvátil rozsáhlý požár kapli sv. Benedikta, kde shořelo celé bednění i se střechou, kompletně i 2 patro konventu a tudíž byly zničeny i nástropní Kramolínovy malby.

„S požárem malinko souvisí i pověsti o pokladu ukrytém pod konventem: Marie Mervartová, pravnučka Martina Sinkuleho, komorníka opata Wenera a jednoho ze tří osob přítomného ukrytí pokladu, prý před třetím hledáním varovala, že bude-li poklad hledán bez potomků komorníka, bude hořet. Konvent začal hořet dřív, než ředitel plaského panství Holeček dojel kočárem z Plzně do Plas (Wikipedia, 2011).“

Klášteř Plasy se stal od roku 1995 národní kulturní památkou a v současné době prochází rozsáhlou rekonstrukcí. Od roku 2009 spadá část klášterního areálu pod Národní technické muzeum a Národnímu památkovému ústavu zůstala ve správě jen budova konventu a sodovkárny.

Zámek Manětín



Obrázek 17

Zámek Manětín se nachází ve stejnojmenném městě v okrese Plzeň-sever v Plzeňském kraji. Barokní zámek byl vystaven z bývalé tvrze v roce 1712, kdy tvrz zachvátil rozsáhlý požár a Václav Josef Lažanský s jeho ženou Marií Gabrielou jej nechali přestavět na zámek. V současné době je zámek přístupný pro veřejnost ve vymezených návštěvních hodinách.

9. 6 Okres Plzeň-jih

Hrad Radyně



Obrázek 18

Hrad Radyně se nachází na stejnojmenném vrchu, který je v nadmořské výšce 569 metrů. Hrad byl vystavěn před rokem 1361 za vlády Karla IV. Hrad vystřídalo postupem času mnoho majitelů, ale již v roce 1920 jako poslední majitel hradu Adolf Arnošt z

Valdštejna prodal hrad městu Starý Plzeňec. Od 50. let 20. století se hrad Radyně stal majetkem státu a v témž roce se na něm nechal vybudovat televizní přijímač. Od 70. let 20. století zde probíhaly velké renovace a také se pod hradem nechalo vybudovat parkoviště s restaurací. Hranolová věž byla upravena jako rozhledna, z které můžeme pozorovat rozmanitost okolní krásy.

Zámek Hradiště



Obrázek 19

Novogotický zámek Hradiště se nachází ve městě Blovice v okrese Plzeň-jih. Jako zámecký barokní komplex byl vystavěn v roce 1705 na místě bývalé tvrze, která byla postavena v roce 1545. V 19. století byl zámek přestavěn rodem Pálffyů na novogotický zámek. Od roku 2002 je zámek zpřístupněn veřejnosti a nachází se zde také sídlo muzea jižního Plzeňska.

Zámek Nebílovy



Obrázek 20

Zámek Nebílovy se nachází nedaleko Plzně ve stejnojmenné obci. Jako většina zámků tak i tenhle byl vystaven z tvrze roku 1706 – 1719 jako arkádový zámeček. Zvláštností je však tvar dvou půdorysů staveb, které jsou obrácené proti sobě ve tvaru písmene „U“. Zámek vystřídalo několik majitelů, byli jimi Adam Jindřich ze Steinau, Černínové (stavbu zámku dokončila Antonie Černínová z Chudenic) a Valdštejnové. V období působení Valdštejnů zámek začal chátrat z důvodů jejich nepřítomnosti a neobývání zámku, používal se pouze pro hospodářské účely, neboť jejich sídlo bylo ve Štáhlavech. V roce 1967 získal zámek Československý stát v dezolátním stavu a o rok později se zde začaly provádět záchranné práce. Od roku 1998 byl zámek zpřístupněn veřejnosti, ale pouze jen přední křídlo zámku.

Mezi tím od 90. let začala renovace zadního křídla a úprava nádvoří mezi oběma křídly zámku. V současné době jsou pro veřejnost zpřístupněny obě křídla zámku.

Zámek Kozel



Obrázek 21

Lovecký klasicistní zámek Kozel se nachází přibližně 2 km od obce Štáhlavy v okrese Plzeň-jih. Zámek byl vystaven na konci 18. století Václavem Haberditzem pro Jana Vojtěcha Černína. Zámek je postaven podle návrhu Ignáce Palliardiho, ale je pouze doplněn o jízďárnu, kapli, lokajnu a konírnu. K budově zámku také ještě patří překrásné rozsáhlé zámecké zahrady, lesy a rozsáhlý rybník. V zámeckém areálu se konají různé výstavy, svatby a jiné společenské události.

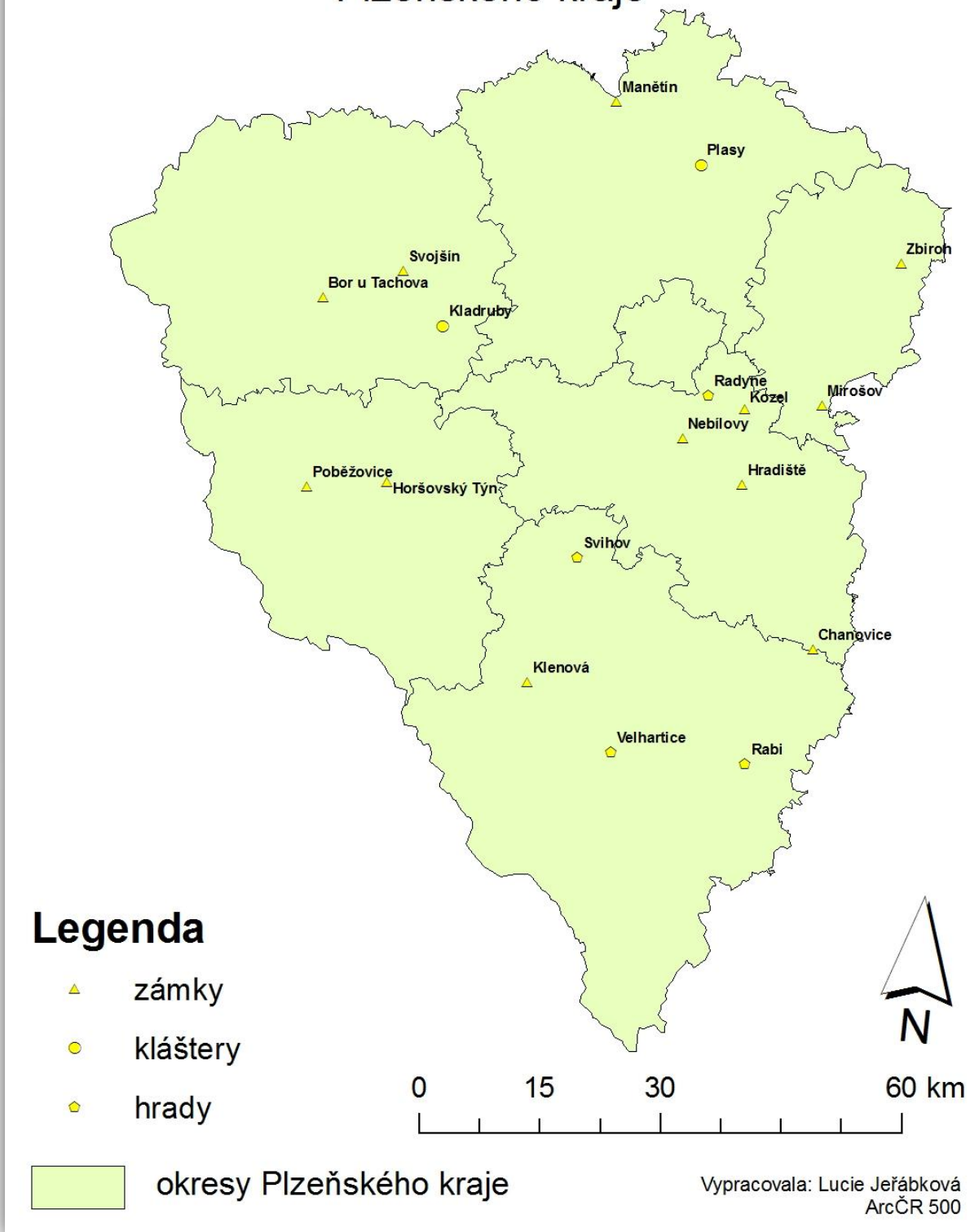
Tabulka č. 2: Základní informace o vybraných kulturně-historických památkách

<i>Název památky</i>	<i>Okres</i>	<i>Vzniku</i>	<i>Styl</i>	<i>Záštitu organizace</i>
Zámek Horšovský Týn	Domažlice	13. století	Renesanční	Národní kulturní památka
Zámek Poběžovice	Domažlice	15. století	Gotický	Památkově chráněný
Hrad Rabí	Klatovy	14. století	Gotický	Památkově chráněný
Hrad a zámek Klenová	Klatovy	14. století	Renesanční	Památkově chráněný
Hrad Švihov	Klatovy	15. století	Gotický	Národní kulturní památka
Hrad Velhartice	Klatovy	přelom 13 - 14. století	Gotický	Národní kulturní památka
Zámek Chanovice	Klatovy	13. století	Barokní	Památkově chráněný
Hrad Radyně	Plzeň-jih	13. století	Gotický	Památkově chráněný
Zámek Hradiště	Plzeň-jih	18. století	Novogotický	Památkově chráněný
Zámek Kozel	Plzeň-jih	18. století	Klasicistní	Národní kulturní památka
Zámek Nebílovy	Plzeň-jih	18. století	Arkádový	Památkově chráněný
Klášter Plasy	Plzeň-sever	12. století	Cisterciácký	Národní technické muzeum a Národním památ. ústav
Zámek Manětín	Plzeň-sever	18. století	Barokní	Národní kulturní památka
Zámek Mirošov	Rokycany	16. století	Barokní	Památkově chráněný
Zámek Zbiroh	Rokycany	13. století	Novorenesanční	Památkově chráněný
Klášter Kladruhy	Tachov	12. století	Benediktinský	Národní kulturní památka
Zámek Bor u Tachova	Tachov	16. století	Pseudogotický	Památkově chráněný
Zámek Svojšíň	Tachov	18. století	Barokní	Památkově chráněný

(zdroj: vlastní zpracování dle zámky a hrady.cz)

Mapa č. 3

Mapa vybraných kulturně-historických památek Plzeňského kraje



(zdroj: vlastní zpracování s využitím databáze ArcČR 500 verze 2.0)

10. Zhodnocení dopravní dostupnosti pomocí přímých spojů k vybraným kulturně-historickým památkám Plzeňského kraje

Tato část práce obsahuje hlavní analýzu, která se zabývá zhodnocením dopravní dostupnosti pomocí přímých spojů do vybraných kulturně-historických památek Plzeňského kraje. Postup analytické části nalezneme v metodice práce (viz kapitola č. 3). Pomocí získaných dat z databází IDOS a ArcČR 500 2.0 byly vytvořeny mapy, které budou v této kapitole zhodnoceny a vloženy do příloh. Ve většině získaných přímých spojů autobusové dopravy jsou památky dostupné pouze z okresu, ve kterém se vyskytují. Železniční doprava spojuje větší územní celky než autobusová doprava, a proto přímý spoj po železnici může být k dané památce i z jiného okresu. Pro snadnější orientaci je součástí příloh vložená mapa dopravní sítě, která se může volně přiložit na mapy památek v přílohách.

10.1 Časová, vzdálenostní a frekvenční dostupnost vybraných památek okresu Rokycan (spojená autobusová a železniční doprava)

První mapou zde hodnocenou je mapa č. 4 (viz příloha č. 1) zobrazující časovou dostupnost zámku Zbiroh a zámku Mirošov pomocí přímých spojů z celého Plzeňského kraje. Přímé spoje jezdí do těchto památek ze čtyř okresů (Klatovy do 184 minut, Plzeň-jih do 53 minut, Plzeň-město do 21-ti minut až do okresu Rokycan) pomocí železniční dopravy. Okresy jsou propojeny především hlavními dopravními tahy Plzeňského kraje, které vedou po železnici či po dálnici a silnicích I. a II. třídy.

Vzdálenostní dostupnost zámku Zbiroh a zámku Mirošov zhodnocuje mapa č. 5 (viz příloha č. 2). Z té je patrné, že nejdelší vzdálenost k památkám má okres Klatovy (139 km), konkrétně z obce Železná Ruda. Dále se pak vzdálenosti logicky zmenšují směrem k okresu Rokycany. Průměrné přímé spojení od památek autobusovou a železniční dopravou činí 17 km.

Frekvenční dostupnost těchto památek zhodnocuje mapa č. 6. (viz příloha č. 3). Ta ukazuje na větší pokrytí území pomocí veřejné hromadné vlakové dopravy a to především díky rozmístění hlavních dopravních koridorů s 19-ti spoji denně v okrese Rokycany. Součástí

III. železničního koridoru je i Železná Ruda, ze které jede vlak k těmto památkám dokonce 5 krát denně navzdory faktu, že má nejdelší vzdálenostní dostupnost.

10.2 Časová, vzdálenostní a frekvenční dostupnost vybraných památek okresu Domažlic (spojená autobusová a železniční doprava)

Mapa č. 7 (viz příloha č. 4) zobrazuje časovou dostupnost zámku Horšovského Týna a zámku Poběžovice pomocí přímých spojů z celého Plzeňského kraje. Z mapy je patrné, že se k památkám dostane cestující nejdéle z okresu Plzeň-město (do 73 minut) a Tachova (do 113 minut) díky železniční síti Plzeňského kraje (viz mapa č. 2). Jinak okres Domažlice má poměrně velké pokrytí přímých spojů autobusovou dopravou (do 21-ti minut) díky husté dopravní silniční síti (viz mapa č. 2).

Vzdálenostní dostupnost památek okresu Domažlice pomocí přímých spojů hodnotí mapa č. 8 (viz příloha č. 5). Nejdelší vzdálenost k těmto památkám má okres Plzeň-město (do 65 km) a Tachov (do 67 km). Z okresu Domažlice jsou památky průměrně vzdáleny do 38 km přímými spoji.

Frekvenční dostupnost těchto památek přímými spoji hodnotí mapa č. 9 (viz příloha č. 6). Z mapy je patrné, že z okresu Plzeň-město a Tachova se k oběma památkám dostaneme 30-ti spoji za den veřejnou vlakovou hromadnou dopravou. Z okresu Domažlice se pomocí veřejné autobusové dopravy dostaneme k památkám v průměru 16-ti spoji za den.

10.3 Časová, vzdálenostní a frekvenční dostupnost vybraných památek okresu Klatov (spojená autobusová a železniční doprava)

Mapa č. 10 (viz příloha č. 7) zobrazuje časovou dostupnost zámku Chanovice, zámku a hradu Klenové, hradu Švihov, Rabí a Velhartice. K těmto památkám se dostaneme nejdéle ze Zbirohu (do 92 minut) pomocí železniční dopravy přes okres Rokycany, Plzeň-jih, Plzeň-město až do okresu Klatovy. Časová dostupnost přímých spojů autobusové a železniční dopravy k památkám z okresu Klatov je průměrně do 18-ti minut. Opět díky dobrému pokrytí dopravních silničních i železničních sítí Plzeňského kraje.

Mapa č. 11 (viz příloha č. 8) zobrazuje vzdálenostní dostupnost těchto vybraných památek z okresu Klatovy. Nejvíce vzdálené je město Zbiroh (do 82 km), ze kterého se dostaneme železniční dopravou do těchto kulturně-historických památek. Vzdálenostní

dostupnost autobusové a železniční dopravy v okolí památek je průměrně do 38 km přímým spojem.

Frekvenční dostupnost těchto památek zobrazuje mapa č. 12 (viz příloha č. 9). K těmto památkám jede ze Zbirohu 30 vlakových souprav denně. K památkám v okrese Klatovy se dostaneme autobusovou i železniční dopravou průměrně 18-ti spoji za den.

10.4 Časová, vzdáleností a frekvenční dostupnost vybraných památek okresu Tachov (spojená autobusová a železniční doprava)

Časovou dostupnost přímých spojů zámku Boru u Tachova, zámku Svojšín a kláštera Kladruby zhodnocuje mapa č. 13 (viz příloha č. 10). Hodnotí dostupnost z okresu Tachov do 12-ti minut a dostupnost z okresu Plzeň-město do 83 minut autobusovou i železniční dopravou. Přiložení mapy dopravní sítě (viz mapa č. 2) na mapu okresu Tachov zjistíme právě tyto hlavní tahy silničních i železničních koridorů, ze kterých vedou přímé spoje k těmto památkám.

Mapa č. 14 (viz příloha č. 11) zhodnocuje vzdálenostní dostupnost těchto kulturně-historických památek okresu Tachov. Průměrná vzdálenost z okresu Tachov je do 23 km a z okresu Plzeň-město do 40-ti km autobusovou i železniční dopravou.

Mapa č. 15 (viz příloha č. 12) zhodnocuje frekvenční dopravní dostupnost těchto vybraných památek. Hodnotí ve svém okrese frekvenční dostupnost průměrně 17-ti spoji denně a z okresu Plzeň-město autobusovou hromadnou dopravou čtyřmi spoji za den a vlakovou hromadnou dopravou až 30-ti spoji denně.

10.5 Časová, vzdáleností a frekvenční dostupnost vybraných památek okresu Plzeň-sever (spojená autobusová a železniční doprava)

Časovou dopravní dostupnost zámku Manětína a kláštera Plasy zhodnocuje mapa č. 16 (viz příloha č. 13) pomocí přímých spojů autobusové i železniční dopravy z míst, které se nacházejí pouze v okrese Plzeň-sever a Plzeň-město. Průměrná časová dostupnost přímými spoji k těmto památkám je do 20-ti minut. Z ostatních okresů Plzeňského kraje nevede žádný jiný přímý spoj.

Mapa č. 17 (viz příloha č. 14) zobrazuje vzdálenostní dostupnost těchto vybraných památek pomocí přímých spojů. Průměrná vzdálenost k památkám z okresu Plzeň-sever je do 16-ti km přímým spojem a z okresu Plzeň-město do 35-ti km přímým spojem.

Mapy č. 18 (viz příloha č. 15) zobrazuje frekvenční dostupnost těchto vybraných památek. V průměru se k památkám dostaneme 17-ti spoji za den pomocí autobusové i železniční dopravy.

10.6 Časová, vzdálenostní a frekvenční dostupnost vybraných památek okresu Plzeň-jih (spojená autobusová a železniční doprava)

Časovou dostupnost zámku Kozel, hradu Radyně, zámku Nebílovy a zámku Hradiště zhodnocuje mapa č. 19a a 19b (viz příloha č. 16a a 16b). Hodnotí velmi dobré pokrytí přímých spojů v okrese Plzeň-jih do 11-ti minut. Z jiného okresu se dostaneme do těchto jmenovaných lokalit pouze z města Plzeň za 23 minut. Plzeň je centrem veřejné vlakové hromadné dopravy Plzeňského kraje.

Mapa č. 20a a 20b (viz příloha č. 17a a 17b) znázorňuje vzdálenostní dostupnost k těmto vybraným památkám. Zhodnocuje dobré pokrytí přímými spoji z okresu Plzeň-jih nejméně do 10-ti km a nejdále do 45-ti km.

Mapa č. 21a a 21b (viz příloha č. 18a a 18b) zobrazuje frekvenční dostupnost těchto památek. Průměrně se k těmto památkám dostaneme z okresu Plzeň-jih pomocí přímých spojů 15 krát za den.

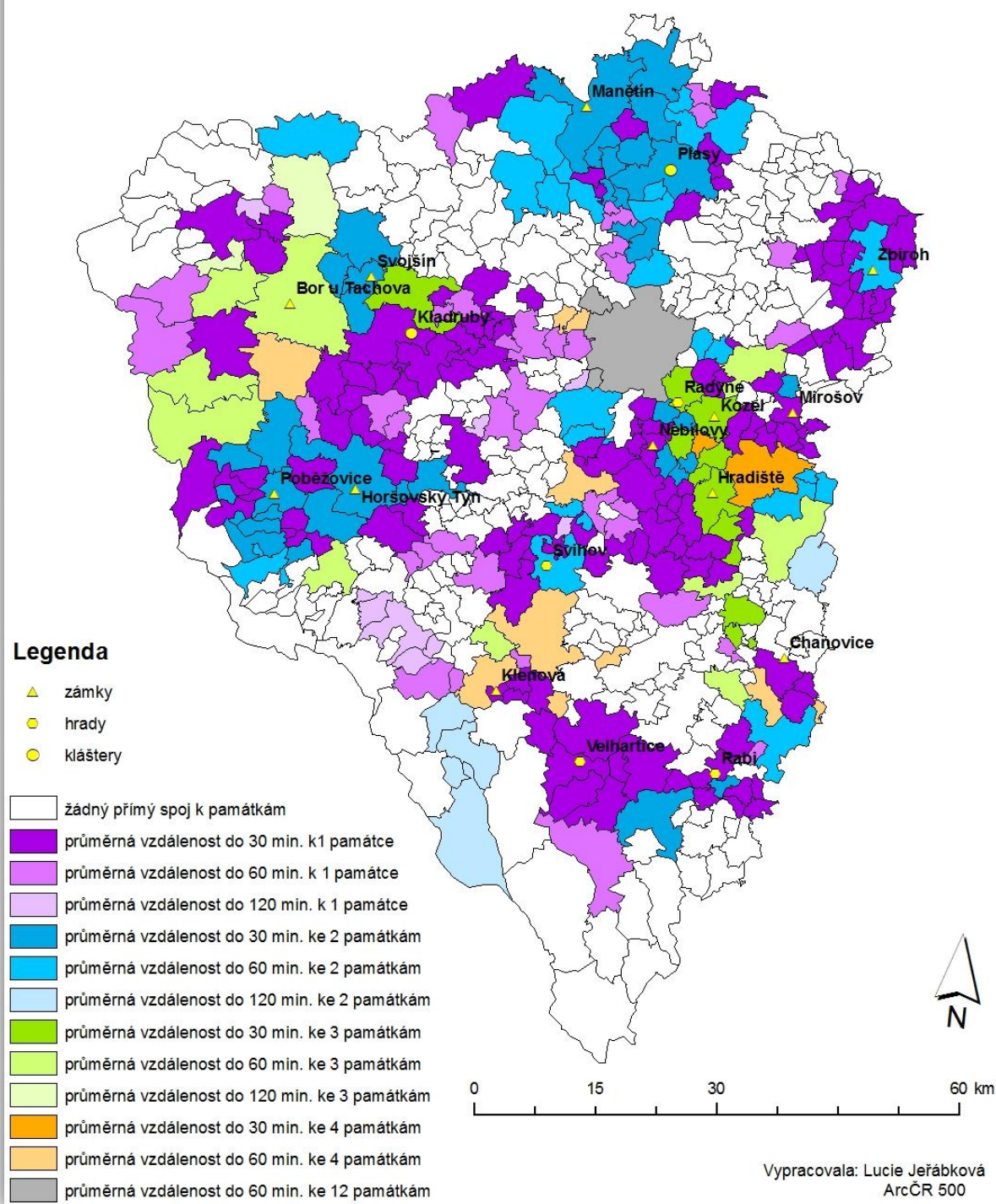
10.7 Syntetizující mapa průměrné časové dostupnosti do všech vybraných památek

Mapa č. 22 vznikla pomocí získaných informací ze serveru IDOS a dílčích map časové dostupnosti, které byly v kapitole 10.1 až 10.6 vyhodnoceny. Všechny vrstvy památek byly zaznamenány do ArcMap pomocí funkce „Union“, která umožňuje načtení několika vrstev do jedné zobrazené mapy. Poté byly vytvořeny čtyři sloupce, které byly vyplněny daty časovou dostupností památek (pomocí „field calculator“). První sloupec označuje počet hodnocených spojů. Bylo mu přiřazeno č. 1, a tak se zjistilo, ke kolika památkám jede přímý spoj z celého Plzeňského kraje. Do druhého sloupce s názvem „časové dostupnosti“ byl sčítán čas přímých spojů ze dvou či více míst Plzeňského kraje, které jsem získala ze serveru IDOS. Posléze byl vytvořen třetí sloupec, který byl vypočítán dělením druhého a prvního sloupce a výsledek byl

zaznamenán jako průměrná časová dostupnost. Čtvrtý sloupec s názvem „klasifikace průměrné časové dostupnosti“ byl ohodnocen hodnotami, které jsem si zvolila. Ze sloupce č. 1 a č. 4 byla vytvořena mapa, kterou zhodnotím v následujícím odstavci.

Při pohledu na mapu č. 22 jsou vidět bílá místa, která označují obce či města bez přímých spojů k vybraným kulturně-historickým památkám. Nejlépe je na tom okres Plzeň-město, který jako jediný zaručuje přímý spoj k deseti památkám do 60-ti min. Je to především díky veřejné vlakové hromadné dopravě. Spálené Poříčí a Žákava má přímý spoj ke čtyřem památkám do 30-ti min., Klatovy, Stráž, Přeštice, Kozolupy a Janovice nad Úhlavou mají přímé spoje ke čtyřem památkám do 60-ti min. V mapě jsou vyznačeny tmavě a světle oranžovou barvou. Průměrné jsou obce či města mající přímý spoj ke dvěma nebo třem památkám. Na mapě jsou vyznačeny odstínem modré a zelené barvy, např. Horšovský Týn, Černošín, Ošelín, Benešovice, Manětín, Plasy, Bor u Tachova, Zbiroh, Úněšov a Nečtiny atd. Nejhůře jsou na tom obce či města s jedním přímým spojením k památce. Na mapě jsou vyznačeny od tmavé až po světle fialovou barvu, která značí intenzitu časové vzdálenosti. Jsou jimi např. Tachov, Kladruhy, Kolinec, Vrhavěč, Bezvěrov, Úterý, Přimda, atd.

Průměrná časová dostupnost do vybraných památek Plzeňského kraje přímými spoji



(zdroj: vlastní zpracování s využitím databáze ArcČR 500 verze 2.0 a elektronického jízdního řádu IDOS)

12. Zhodnocení dopravní dostupnosti vybraných památek Plzeňského kraje v kontextu s jejich návštěvností

Vytvořené mapy, které byly zhodnoceny v předchozí kapitole, byly dále porovnány s daty o návštěvnosti vybraných památek za rok 2010, která mi poskytl Národní památkový ústav v Plzni. Srovnáním údajů jsem zjistila jistý nesoulad mezi kvalitou dopravní dostupnosti těchto památek a jejich návštěvností. Podle získaných informací za rok 2010 jsou nejvíce navštěvované kulturně-historické památky hrad Rabí, Velhartice, Švihov a zámek Kozel (viz tabulka č. 3). Hrad Rabí má však pouze 9 přímých spojů denně z celého Plzeňského kraje, i přestože jeho návštěvnost činila ve sledovaném období 53 286 návštěvníků. Logicky z toho vyplývá, že je památka většinou navštěvována pomocí osobní individuální dopravy. Domnívám se, že by se k takto navštěvované památce měl posílit počet přímých spojů z více měst či obcí z celého Plzeňského kraje, neboť by to mohlo ještě více posílit její atraktivitu z hlediska cestovního ruchu. Ostatní nejvíce navštěvované památky mají v průměru 24 přímých spojů za den. Některé ze sledovaných památek si nevedou evidenci o počtu návštěvníků (viz tabulka č. 3), a proto se nemohou mapy zhodnotit v kontextu s jejich návštěvností.

Obecně platí, že přímé spoje k památkám jsou nejčastěji z okresu, v kterém se nacházejí. Pokud má návštěvník zájem o jinou památku z jiného okresu, využije často osobní automobilovou či motocyklovou dopravu. Nemyslím si však, že všichni návštěvníci památek vlastní osobní automobil či motocykl, a proto posílení spojů k takto kulturně-historickým památkám by nemělo být opomíjeno. Lidé by měli mít možnost se k těmto i ostatním památkám, které jsou naše kulturní dědictví, dostat z většiny měst či obcí Plzeňského kraje. Domnívám se, že by se měl využít potenciál hustoty dopravní sítě Plzeňského kraje (viz mapa č. 2).

Tabulka č. 3

Počty návštěvníků za rok 2010 (hrady, zámky a kláštery)	
turistické cíle přístupné veřejnosti	rok 2010(počty návštěvníků)
Hrad Rabí	53 286
Hrad Velhartice	39 776
Hrad Švihov	28 382
Zámek Kozel	26 444
Zámek Horšovský Týn	22 270
Hrad Radyně	17 620
Hrad a zámek Klenová	16 350
Klášter Kladruby	13 879
Klášter Plasy	10 335
Zámek Nebílovy	8 712
Zámek Manětín	8 512
Zámek Poběžovice	1 943
Zámek Hradiště	nevedou evidenci
Zámek Bor u Tachova	nevedou evidenci
Zámek Svojsín	nevedou evidenci
Zámek Chanovice	nevedou evidenci
Zámek Zbiroh	nevedou evidenci
Zámek Mirošov	nevedou evidenci

(zdroj: vlastní zpracování dle získaných informací z Národního památkového ústavu v Plzni)

13. Závěr

Bakalářská práce měla za cíl analyzovat dopravní dostupnost pomocí přímých spojů (autobusovou i železniční dopravou) k vybraným kulturně-historickým památkám Plzeňského kraje. Data, která posloužila k vytvoření kartogramů, byla získána ze serveru IDOS elektronické jízdní řády. Dopravní dostupnost do vybraných památek byla hodnocena podle tří kategorií, jsou jimi časová, vzdálenostní a frekvenční dostupnost. Pomocí GIS byly vytvořeny mapy, které byly zhodnoceny podle okresu, v kterém se nacházejí jednotlivé památky. Následně tyto mapy byly diskutovány v kontextu dat o návštěvnosti jednotlivých památek za rok 2010, které mi poskytl Národní památkový ústav v Plzni, případně byly získány přímým telefonickým kontaktem těchto památek. V práci bylo vytvořeno poměrně velké množství map pomocí kartogramů, které byly dány na konec práce do příloh. Mapy, tabulky a obrázky vystihly danou problematiku této práce. Bakalářská práce byla pro mne velkým přínosem informací zejména z oblasti geografie dopravy a prostředí GIS, v kterém jsem zdokonalila svoje znalosti a zkušenosti.

Hlavním cílem analytické části práce bylo zjistit dopravní dostupnost přímých spojů k vybraným památkám. Při hodnocení průměrné časové dostupnosti (mapa č. 22) byly zjištěny nejlépe dostupné obce či města, které spojují památky několika spoji denně. Naopak nejhůřší postavení mají obce či města, které nemají žádné přímé dopravní spojení k vybraným památkám a na mapě jsou vyznačené bílou barvou. Z mého průzkumu vyplývá, že město Plzeň má nejlepší přímé dopravní spojení ke 12-ti vybraným památkám do 60-ti minut. Dále následují obce či města, které mají přímé spoje ke čtyřem či třem památkám do 30-ti a 60-ti minut, jsou jimi např. Spálené Poříčí, Klatovy, Stráž, Přeštice, Horšovský Týn atd. Nejhůře jsou na tom obce či města, které mají přímý spoj pouze k jedné památce od 30-ti do 120-ti minut. Jsou jimi např. Kladruby, Tachov, Bezvěrov atd.

Výsledky práce by mohly posloužit ke zlepšování přímých spojů nejen k těmto vybraným kulturně-historickým památkám, ale i k ostatním druhům památek, které stojí za návštěvu. Památkáři by si měli prosadit zlepšení spojů k památkám, a to především díky dobrému pokrytí silniční i železniční dopravní sítí Plzeňského kraje (viz mapa č. 2). Zvýšila by se tak výkonnost cestovního ruchu Plzeňského kraje.

14. Seznam použité literatury a zdrojů

Tištěné zdroje

- Arc ČR 500, [databáze]. ver. 2.0. Praha: ArcData Praha, s.r.o., Digitální geografická databáze 1:500 000.
- Brinke, J. 1999. Úvod do geografie dopravy. Univerzita Karlova, nakladatelství Karolinum, Praha, 1999, 112 stran. ISBN 80-7066-666-8.
- Čermák, L. 2005. Hodnocení vztahu dopravní dostupnosti a exponovanosti území. In Novotná, M., Problémy periferních oblastí. Praha: Univerzita Karlova v Praze, 184 s. ISBN 80-86561-21-6.
- Ekonomicko-správní fakulta v Brně. Atlas cestovního ruchu České republiky. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2006. 157 s. ISBN 80-239-7256-1.
- Gutierrez, J., Gomez, G. The impact of orbital motorways on intra-metropolitan accessibility: the case of Madrid' s M-40. Transport Geography, 1999. č. 7, s. 1-15.
- Gutierrez, J. International Encyclopedia of Human Geography: Transport and Accessibility. 2009. s. 410 – 417.
- Hrala, Václav. Geografie cestovního ruchu. 2. Praha: Vysoká škola ekonomická, Fakulta mezinárodních vztahů, 2000. 109 s. ISBN 80-245-0099-X.
- Jaroš, V. 2010. Dopravní dostupnost vybraných obcí v Karlovarském kraji. Západočeská univerzita v Plzni, Fakulta pedagogická, katedra geografie. Bakalářská práce. 55 s.
- Kraft, S.; Vančura, M. Prostorová analýza konkurenceschopnosti železniční dopravy v České republice z hlediska časové efektivity. In: Kvizda, M., Tomeš, Z., (eds.): "Konkurenceschopnost a konkurence v železniční dopravě - ekonomické a regionální aspekty regulace konkurenčního prostředí". Recenzovaný sborník příspěvků ze semináře "Telč 2008", Brno, s. 108 - 122. ISBN 978-80-7399-557-7
- Marada, M. a kol. 2008. Doprava a geografická organizace společnosti v Česku. CGS, Praha. 146 s.

- Mirvald, S. 1999. Geografie dopravy I., 1. vyd., Plzeň: Západočeská univerzita v Plzni, 80 s. ISBN 80-7043-084-2.
- Mirvald, S. 2000. Geografie dopravy II.: Silniční a železniční doprava, 1. vyd., Plzeň: Západočeská univerzita v Plzni, 57 s. ISBN 80-7082-637-8.
- Nakladatelství Aspida. 2010. Cestujeme po Čechách. Vše, co můžete navštívit v Plzeňském kraji. Plzeň-město, Plzeň-sever, Plzeň-jih, Domažlicko, Klatovsko, Rokycansko, Tachovsko. Brno:Aspida, 2010. 104 s.
- Roupcová, M. 2008. Turistické cíle a jejich dopravní dostupnost v ČR. Masarykova univerzita v Brně. Diplomová práce.
- Toušek, V. a kol. 2005. Portréty krajů. 1. vyd. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj, 2005. 134 s. 80-239-6305-8.
- Toušek, V., Kunc J., Vystoupil J., Seidenglanz, D. a kol. 2008. Ekonomická a sociální geografie. Plzeň: Aleš Čeněk, 2008. 411 s. (Kapitola 6 – Geografie dopravy, s 231 – 272, autor Seidenglanz, D). ISBN 978-80-7380-114-4.
- Všeobecná encyklopedie v 8. svazcích. 2. C-F., 2. vyd., DIDEROT, Praha, 2002. 543 s.

Elektronické zdroje

- Český statistický úřad (ČSÚ), 2011. Český statistický úřad – Plzeňský kraj (2011). [online]. [citováno 11-09-2011]. Dostupné z WWW:<<http://czso.cz/xp/redakce.nsf/i/home>>.
- Český statistický úřad (ČSÚ), 2011. Statistická ročenka Plzeňského kraje 2010. [online]. [citováno 11-09-2011]. Dostupné z WWW: <<http://czso.cz/csu/2010edicniplan.nsf/krajp/321011-10-xp>>.
- Gis.vsb [online]. 2002 [citováno 11-09-2011]. Zásady tvorby mapových výstupů. Dostupné z WWW: <http://gis.vsb.cz/pan-old/Skoleni_Texty/TextySkoleni/kartografie.pdf>.
- IDOS, 2011. Elektronický jízdní řád [online]. [citováno 11-09-2011]. Dostupné z WWW:< <http://jizdnirady.idnes.cz/autobusy/spojeni/>>.

- Obce [online]. 2011 [citováno 11-09-2011]. Města a obce online: Plzeň. Dostupné z WWW: <http://mesta.obce.cz/zs-kraj/vyhledat_kraj-43.htm>.
- Plzeňský kraj – portál nejen pro občany Plzeňského kraje, 2011. [online]. [citováno 11-09-2011]. Dostupné z WWW:<<http://www.kr-plzensky.cz/article.asp?sec=245>>.
- Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2011. [online]. [citováno 20-02-2011]. Dostupné z WWW:<<http://www.rsd.cz/Silnicni-a-dalnicni-sit>>.
- Kudy z nudy [online]. 2010 [citováno 20-02-2011]. Kudy z nudy. Dostupné z WWW: <<http://www.kudyznudy.cz/>>.
- Kraft, S., Vančura, M. Dopravní systém České republiky: Efektivita a prostorové dopady. [online]. 2009, roč. 9, č. 1 [cit. 2012-02-28]. Dostupné z: <http://is.muni.cz/do/econ/soubory/aktivity/obzor/6182612/18975174/2009_1_2.pdf>.
- Česká republika - Zámky, hrady a jiné zajímavosti [online]. 2000 [citováno 20-02-2011]. Česká republika - Zámky, hrady a jiné zajímavosti. Dostupné z WWW: <<http://www.zamky-hrady.cz/>>.

Seznam obrázků a tabulek

[Obrázek 1](#) – Geomatika na ZČU v Plzni. Monocentrická síť [online]. 2005 [cit. 2011-10-16]. (s. 20)

[Obrázek 2](#) - PLZEŇSKÉ MĚSTSKÉ DOPRAVNÍ PODNIKY, a.s. Jak cestovat: Interaktivní plán dopravy [online]. 2011 [cit. 2011-10-16]. Dostupné z: <http://www.pmdp.cz/informace/jak-cestovat/chap_3368/jak-cestovat.aspx>. (s. 23)

[Obrázek 3](#) – vlastní zpracování dle Adamec, V. a kol. 2008. Doprava, zdraví a životní prostředí. Grada Publishing, a.s., Praha (s. 25)

[Obrázek 4](#) - *Chateau hotel Zbiroh* [online]. 2008 [cit. 2011-10-16]. Chateau hotel Zbiroh. Dostupné z WWW: <<http://www.hotel-chateau-zbiroh.cz/fotogalerie.htm>>. (s. 27)

[Obrázek 5](#) - *Kompletní svatba* [online]. 2010 [cit. 2011-10-16]. Kompletní svatba. Dostupné z WWW: <<http://www.kompletnisvatba.cz/svatebni-mista/plzen-vychod/zamek-mirosov>>. (s. 28)

[Obrázek 6](#) - *Dobrohost* [online]. 2010 [cit. 2011-10-16]. Dobrohost. Dostupné z WWW: <<http://www.dobrohost.cz/pripravovane-projekty/zamek-pobezovice>>. (s. 28)

[Obrázek 7 - Lesy ČR](#) [online]. 2010 [cit. 2011-10-16]. Lesy ČR. Dostupné z WWW: <<http://www.lesy.cz/ls222/lesni-sprava-horsovsky-tyrn/mesto-horsovsky-tyrn/hrad-a-zamek.ep>>. (s. 29)

[Obrázek 8 - Předškoláci](#) [online]. 2010 [cit. 2011-10-16]. Předškoláci. Dostupné z WWW: <<http://www.predskolaci.cz/?p=11844>>. (s.29)

[Obrázek 9 - Fotozrcmodelu](#) [online]. 2010 [cit. 2011-10-16]. Fotozrcmodelu. Dostupné z WWW: <<http://www.fotozrcmodelu.estranky.cz/fotoalbum/pamatky/hrad-svihov>>. (s.29)

[Obrázek 10 - Doplněk](#) [online]. 2010 [cit. 2011-10-16]. Doplněk. Dostupné z WWW: <<http://www.doplnek.com/content/velhartice-hrad-zasvecencu>>. (s. 30)

[Obrázek 11 - Šumava net](#) [online]. 2010 [cit. 2011-10-16]. Šumava net. Dostupné z WWW: <<http://www.sumavanet.cz/klatovy/fr.asp?tab=snet&id=1394&burl=&pt=RE>>. (s. 30)

[Obrázek 12 - Šumava](#) [online]. 2010 [cit. 2011-10-16]. Šumava . Dostupné z WWW: <<http://www.isumava.cz/katalog.php?akce=vypis&kat=225>>. (s. 31)

[Obrázek 13 - Levné ubytování](#) [online]. 2010 [cit. 2011-10-16]. Levné ubytování. Dostupné z WWW: <<http://www.levneubytovani.net/ubytovani/zamek-svojsin.htm>>. (s.31)

[Obrázek 14 - Zámky a hrady](#) [online]. 2010 [cit. 2011-10-16]. Zámky a hrady. Dostupné z WWW: <http://www.zamky-hrady.cz/7/bor_u_tachova.htm>. (s. 31)

[Obrázek 15 - Zámek Kynžvart](#) [online]. 2010 [cit. 2011-10-16]. Zámek Kynžvart. Dostupné z WWW: <<http://www.zamek-kynzvalt.cz/klastery.php>>. (s. 32)

[Obrázek 16 - Turistů ráj](#) [online]. 2011 [cit. 2011-10-16]. Turistů ráj. Dostupné z WWW: <<http://www.turisturaj.cz/cil/P017>>. (s. 32)

[Obrázek 17 - Travel Guid](#) [online]. 2011 [cit. 2011-10-16]. Travel Guid. Dostupné z WWW: <<http://www.travelguide.cz/cz/turistika/zamky/zamek-manetin>>. (s. 33)

[Obrázek 18 - Ingama](#) [online]. 2011 [cit. 2011-10-16]. Ingama. Dostupné z WWW: <<http://www.ingema.net/in2001/clanek.php?id=1275>>. (s. 33)

[Obrázek 19 - Hrady a zámky](#) [online]. 2011 [cit. 2011-10-16]. Hrady a zámky. Dostupné z WWW: <http://hrady-zamky.infocesco.cz/content/galerie_alone.aspx?zoomimg=4203&slideimg=-1&clanekid=8679>. (s. 34)

[Obrázek 20 - Geocoin](#) [online]. 2011 [cit. 2011-10-16]. Geocoin. Dostupné z WWW: <<http://cz-geocoin-show.webnode.cz/zamek-nebilov>>. (s. 34)

[Obrázek 21 - Castles](#) [online]. 2009 [cit. 2011-10-16]. Castles. Dostupné z WWW: <<http://www.castles.cz/zamek-kozel/>>. (s. 35)

[Tabulka č. 1](#) – Obce, které mají přímé spoje k vybraným historickým památkám (s. 11 – 12)

[Tabulka č. 2](#) - Základní informace o vybraných kulturně-historických památkách (s. 36)

[Tabulka č. 3](#) – Počty návštěvníků za rok 2010 (hrady, zámky a kláštery) (s. 44)

15. Přílohy

Příloha 1. – Mapa č. 4: Časová dostupnost zámku Zbiroh a zámku Mirošov veřejnou autobusovou a vlakovou hromadnou dopravou

Příloha 2. – Mapa č. 5: Vzdálenostní dostupnost zámku Zbiroh a zámku Mirošov veřejnou autobusovou a vlakovou hromadnou dopravou

Příloha 3. – Mapa č. 6: Frekvenční dostupnost zámku Zbiroh a zámku Mirošov veřejnou autobusovou a vlakovou hromadnou dopravou

Příloha 4. – Mapa č. 7: Časová dostupnost zámku Horšovského Týna a zámku Poběžovice veřejnou autobusovou a vlakovou hromadnou dopravou

Příloha 5. – Mapa č. 8: Vzdálenostní dostupnost zámku Horšovského Týna a zámku Poběžovice veřejnou autobusovou a vlakovou hromadnou dopravou

Příloha 6. – Mapa č. 9: Frekvenční dostupnost zámku Horšovského Týna a zámku Poběžovice veřejnou autobusovou a vlakovou hromadnou dopravou

Příloha 7. – Mapa č. 10: Časová dostupnost zámku Chanovice, zámku a hradu Klenové, hradu Švihov, hradu Rabí a hradu Velhartice veřejnou autobusovou a vlakovou hromadnou dopravou

Příloha 8. – Mapa č. 11: Vzdálenostní dostupnost zámku Chanovice, zámku a hradu Klenové, hradu Švihov, hradu Rabí a hradu Velhartice veřejnou autobusovou a vlakovou hromadnou dopravou

Příloha 9. – Mapa č. 12: Frekvenční dostupnost zámku Chanovice, zámku a hradu Klenové, hradu Švihov, hradu Rabí a hradu Velhartice veřejnou autobusovou a vlakovou hromadnou dopravou

Příloha 10. – Mapa č. 13: Časová dostupnost zámku Boru u Tachova, zámku Svojsín a kláštera Kladruby veřejnou autobusovou a vlakovou hromadnou dopravou

Příloha 11. – Mapa č. 14: Vzdálenostní dostupnost zámku Boru u Tachova, zámku Svojsín a kláštera Kladruby veřejnou autobusovou a vlakovou hromadnou dopravou

Příloha 12. – Mapa č. 15: Frekvenční dostupnost zámku Boru u Tachova, zámku Svojsín a kláštera Kladruby veřejnou autobusovou a vlakovou hromadnou dopravou

Příloha 13. – Mapa č. 16: Časová dostupnost zámku Manětína a kláštera Plasy veřejnou autobusovou a vlakovou hromadnou dopravou

Příloha 14. – Mapa č. 17: Vzdálenostní dostupnost zámku Manětína a kláštera Plasy veřejnou autobusovou a vlakovou hromadnou dopravou

Příloha 15. – Mapa č. 18: Frekvenční dostupnost zámku Manětína a kláštera Plasy veřejnou autobusovou a vlakovou hromadnou dopravou

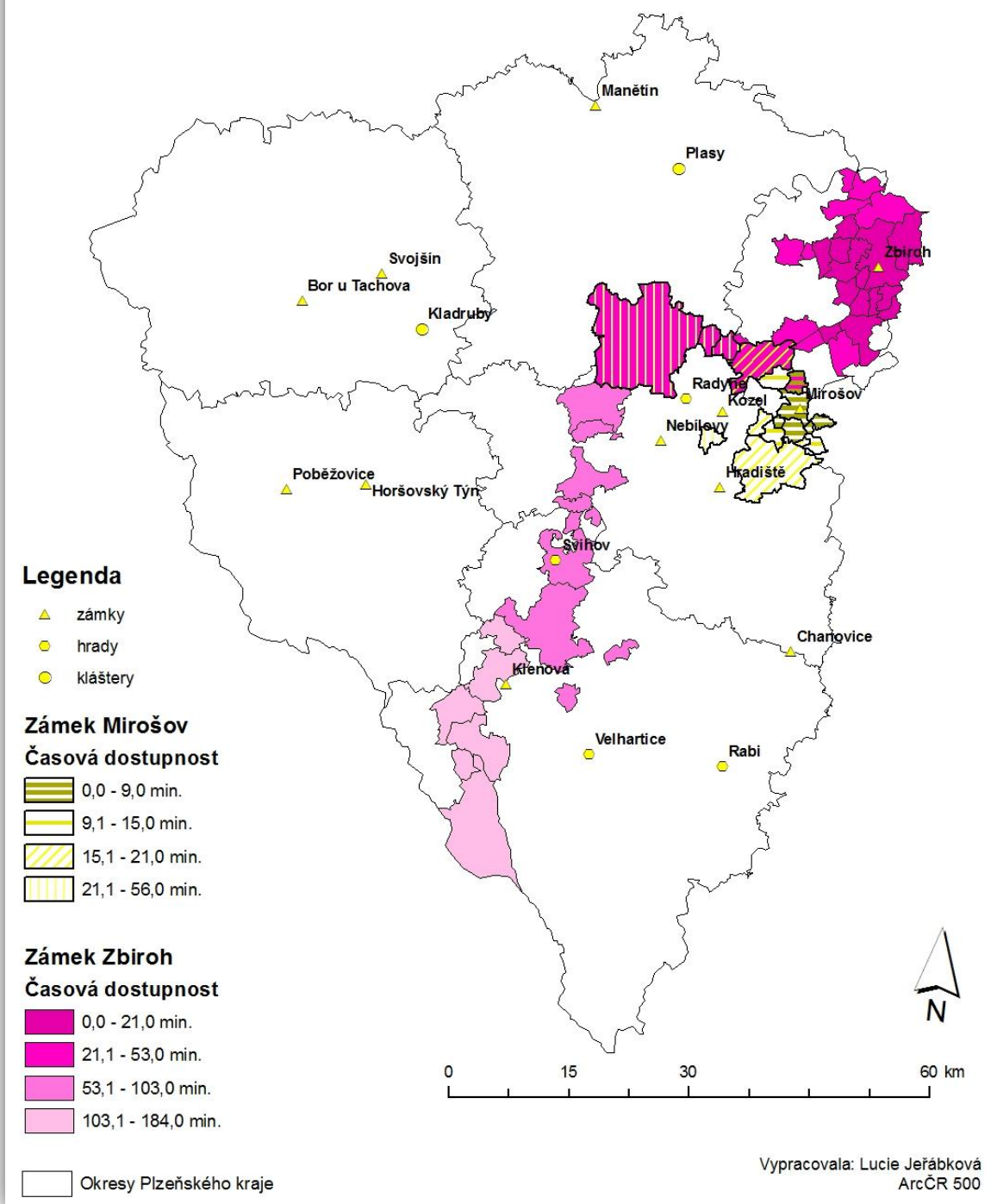
Příloha 16a a 16b. – Mapa č. 19a a 19b: Časová dostupnost zámku Kozel, hradu Radyně, zámku Nebílovy a zámku Hradiště veřejnou autobusovou a vlakovou hromadnou dopravou

Příloha 17a a 17b. – Mapa č. 20a a 20b: Vzdálenostní dostupnost zámku Kozel, hradu Radyně, zámku Nebílovy a zámku Hradiště veřejnou autobusovou a vlakovou hromadnou dopravou

Příloha 18a a 18b. – Mapa č. 21a a 21b: Frekvenční dostupnost zámku Kozel, hradu Radyně, zámku Nebílovy a zámku Hradiště veřejnou autobusovou a vlakovou hromadnou dopravou

Příloha 1. – Mapa č. 4:

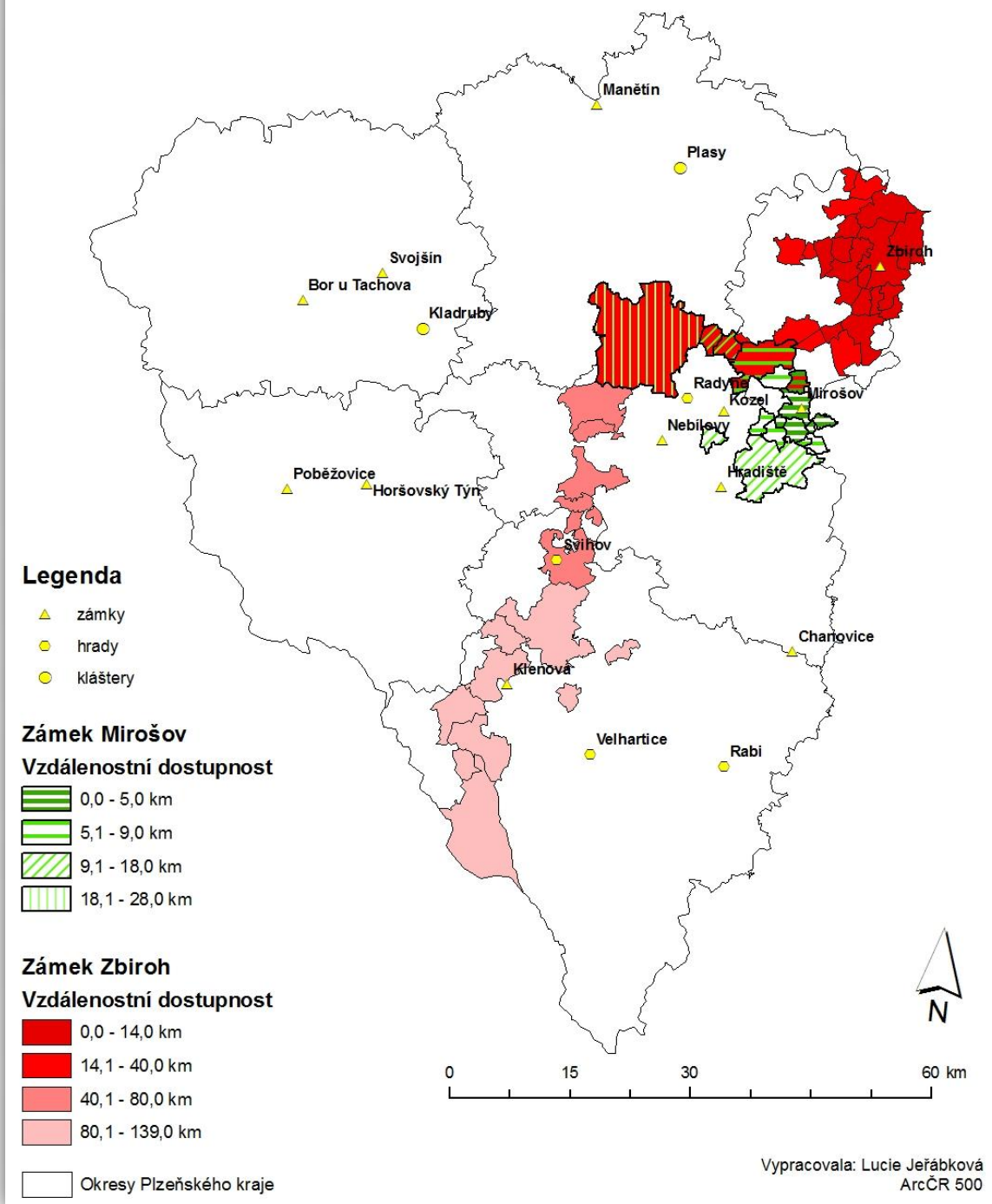
Časová dostupnost (spojená autobusová a železniční doprava) okresu Rokycan



(zdroj: vlastní zpracování s využitím databáze ArcČR 500 verze 2.0 a elektronického jízdního řádu IDOS)

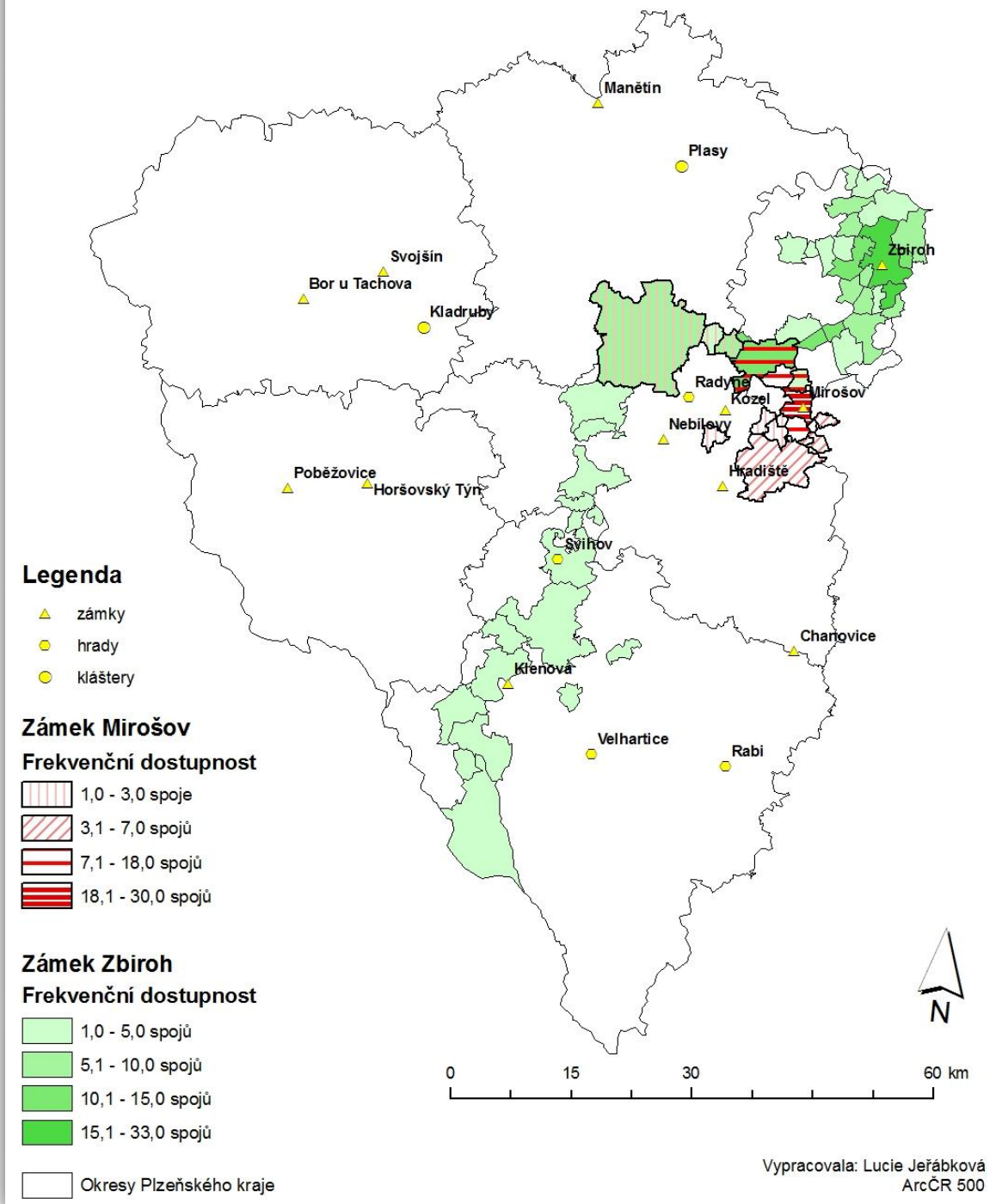
Příloha 2. – Mapa č. 5:

Vzdálenostní dostupnost (spojená autobusová a železniční doprava) okresu Rokycan



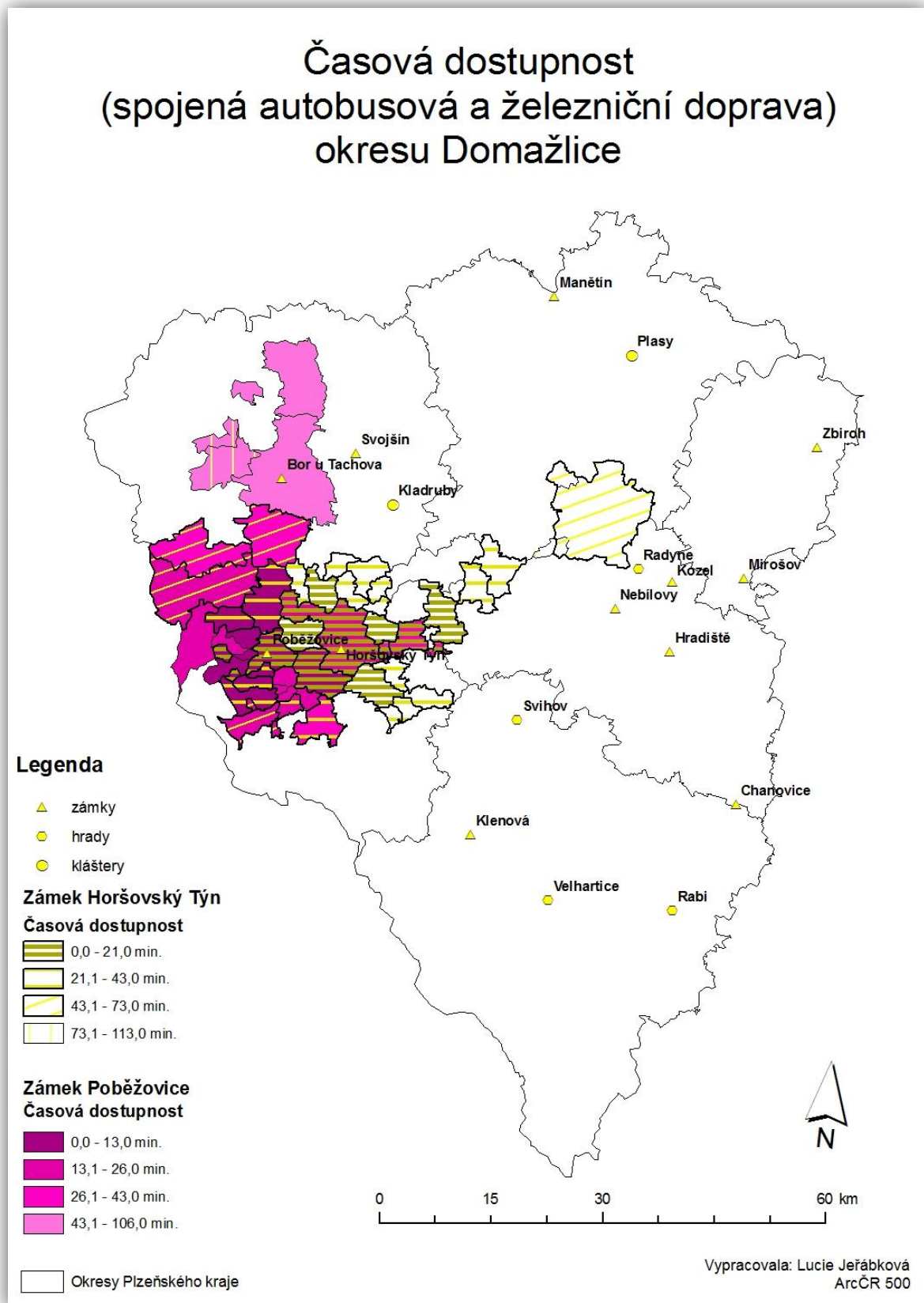
(zdroj: vlastní zpracování s využitím databáze ArcČR 500 verze 2.0 a elektronického jízdního řádu IDOS)

Frekvenční dostupnost (spojená autobusová a železniční doprava) okresu Rokycan



(zdroj: vlastní zpracování s využitím databáze ArcČR 500 verze 2.0 a elektronického jízdního řádu IDOS)

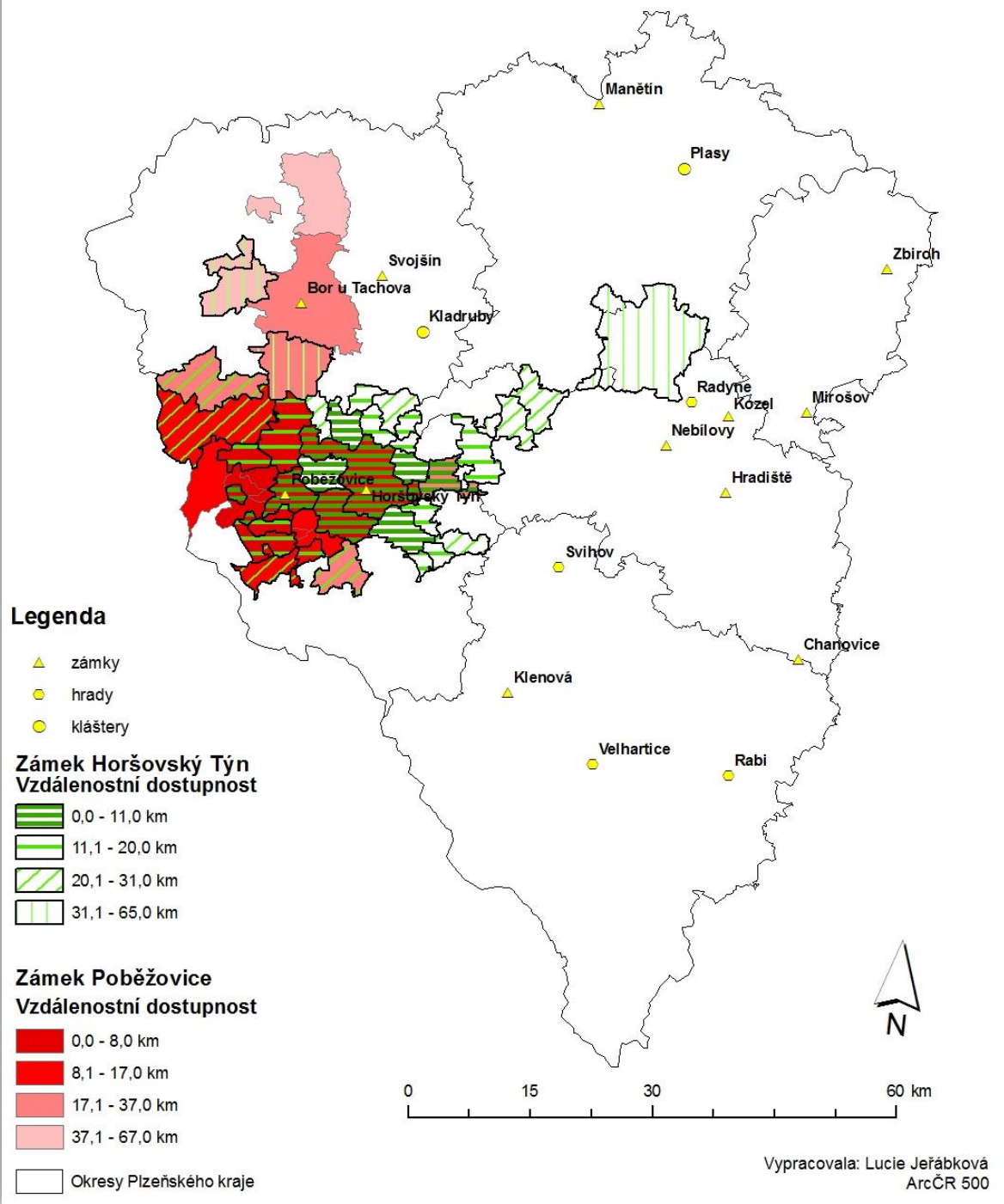
Příloha 4. – Mapa č. 7:



(zdroj: vlastní zpracování s využitím databáze ArcČR 500 verze 2.0 a elektronického jízdního řádu IDOS)

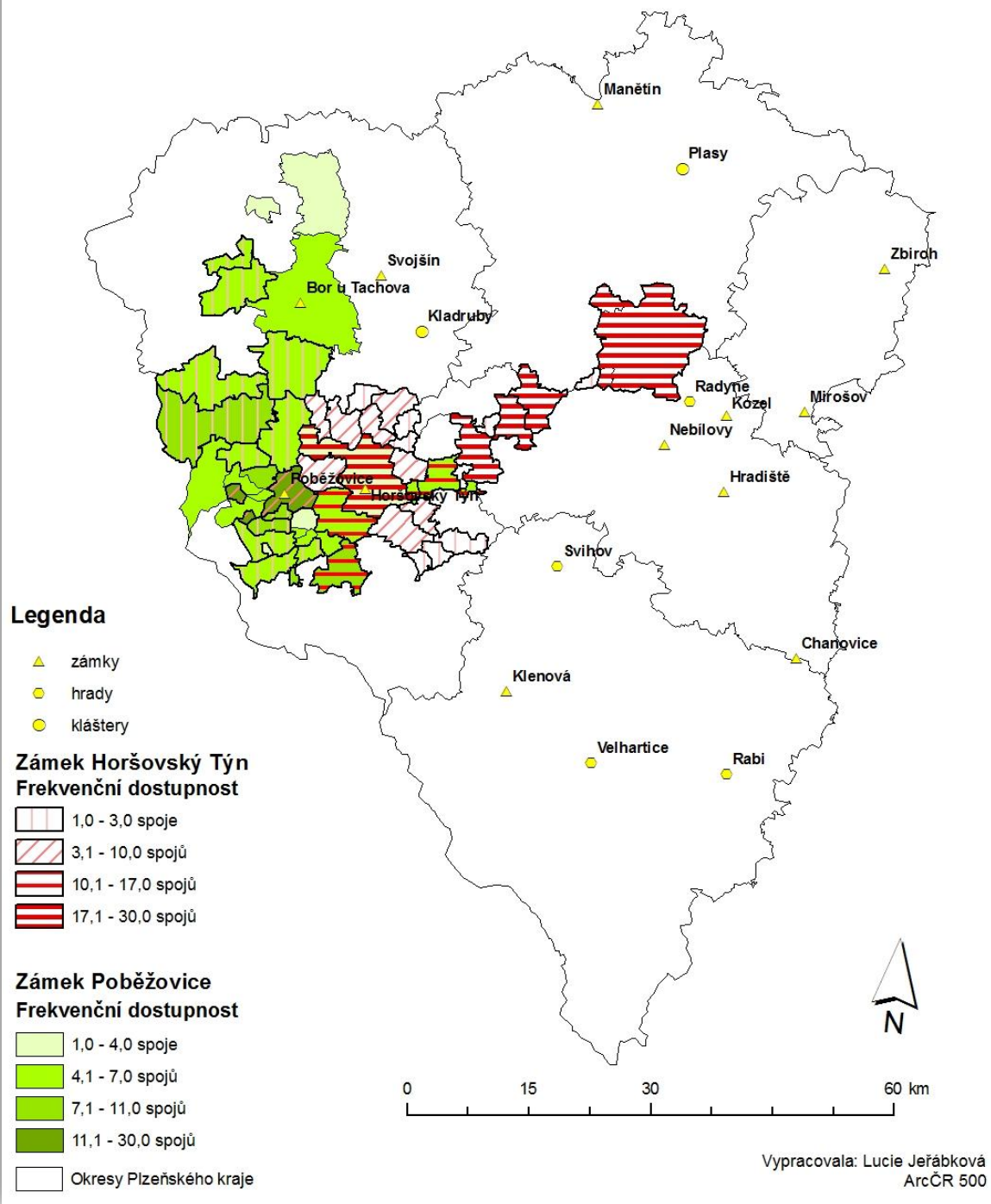
Příloha 5. – Mapa č. 8:

Vzdálenostní dostupnost (spojená autobusová a železniční doprava) okresu Domažlice



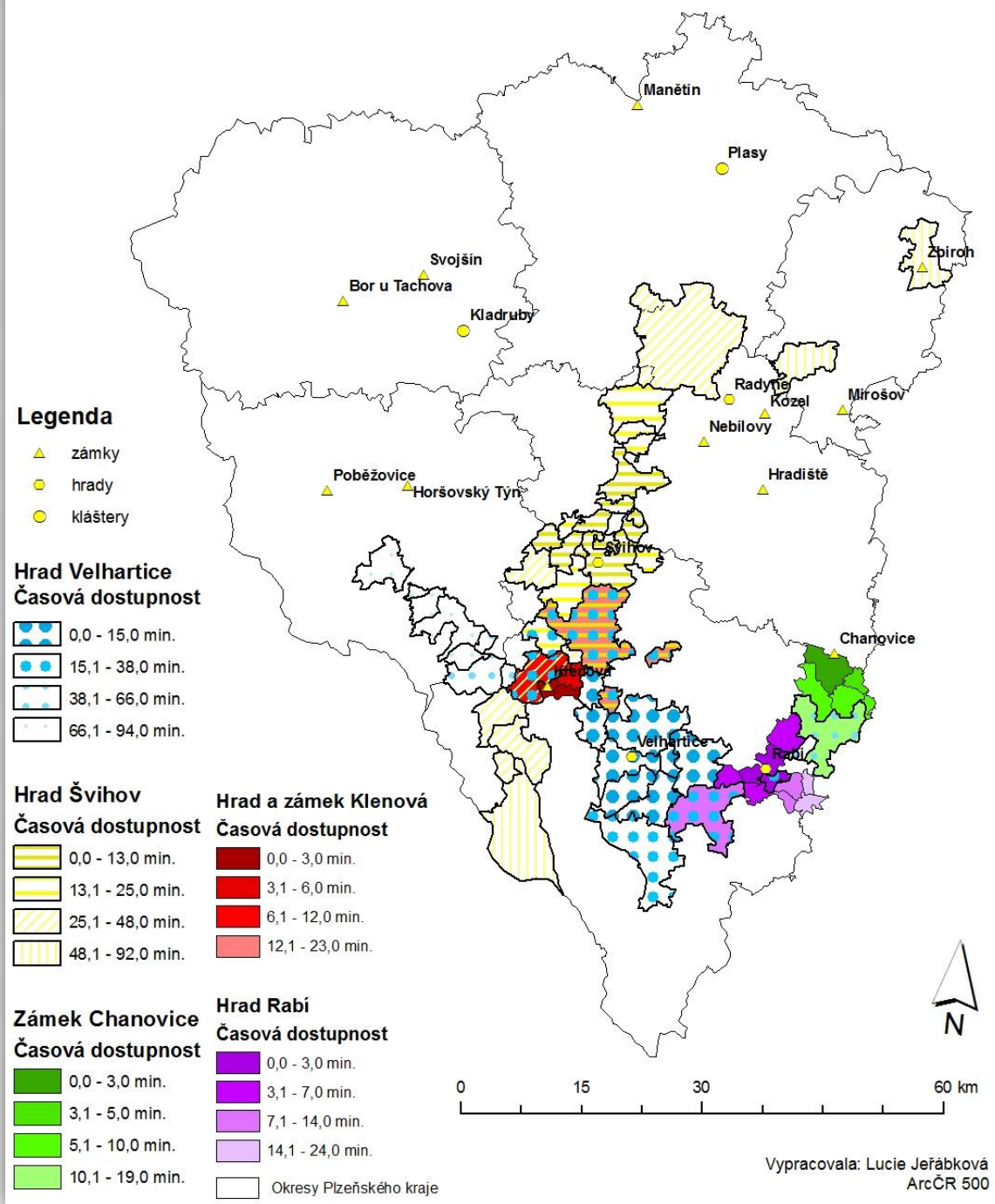
(zdroj: vlastní zpracování s využitím databáze ArcČR 500 verze 2.0 a elektronického jízdního řádu IDOS)

Frekvenční dostupnost (spojená autobusová a železniční doprava) okresu Domažlice



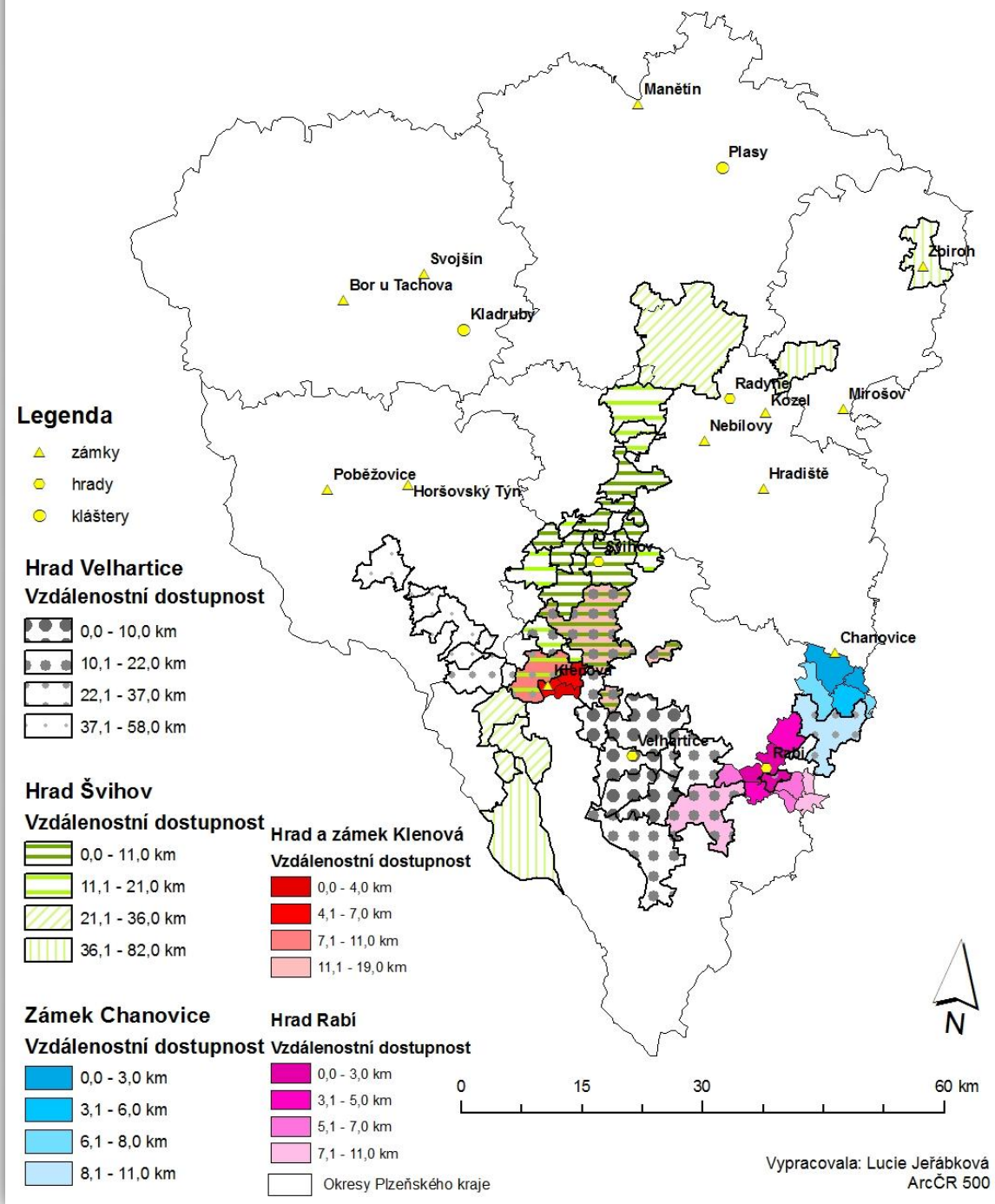
(zdroj: vlastní zpracování s využitím databáze ArcČR 500 verze 2.0 a elektronického jízdního řádu IDOS)

Časová dostupnost (spojená autobusová a železniční doprava) okresu Klatovy



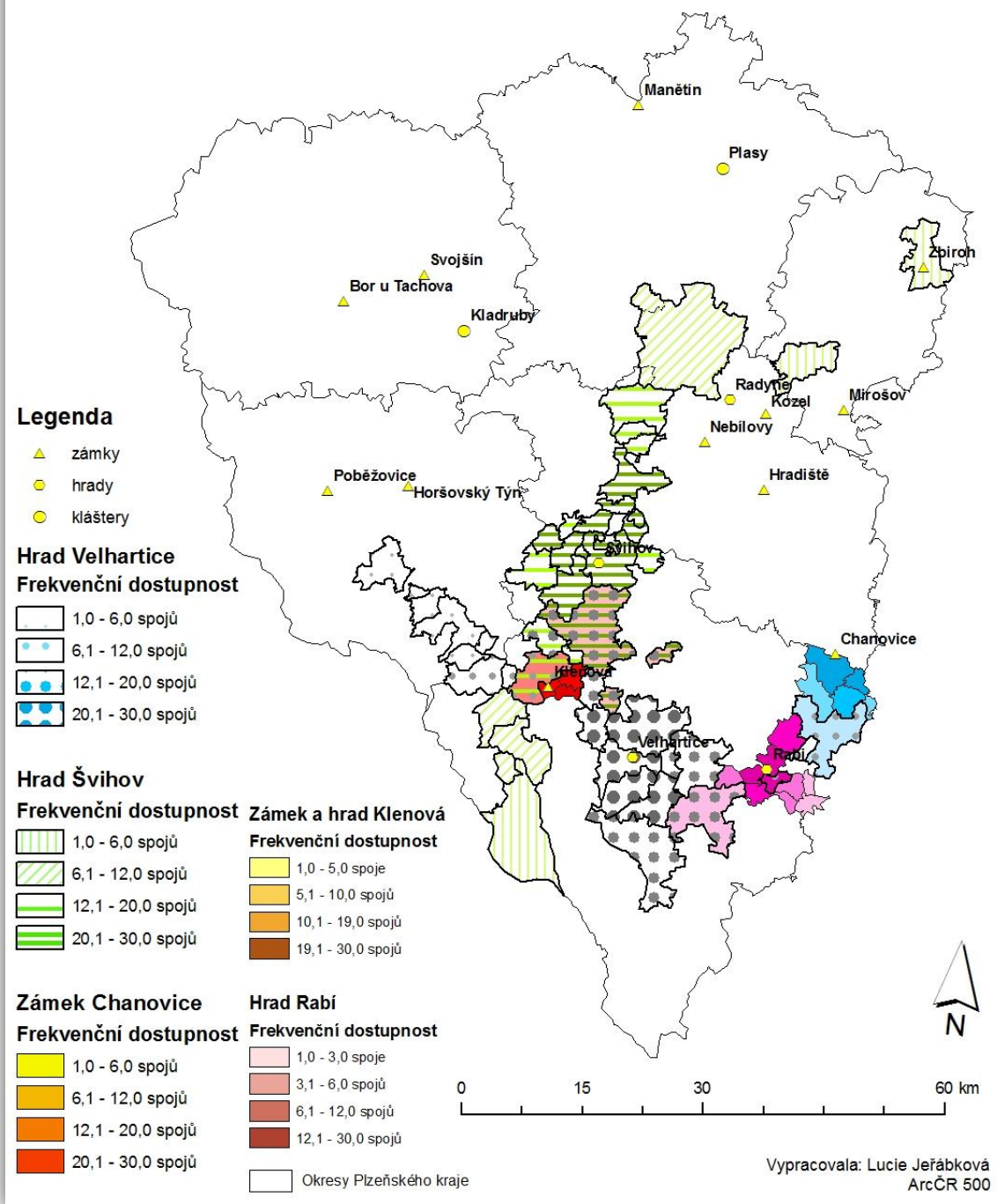
(zdroj: vlastní zpracování s využitím databáze ArcČR 500 verze 2.0 a elektronického jízdního řádu IDOS)

Vzdálenostní dostupnost (spojená autobusová a železniční doprava) okresu Klatovy



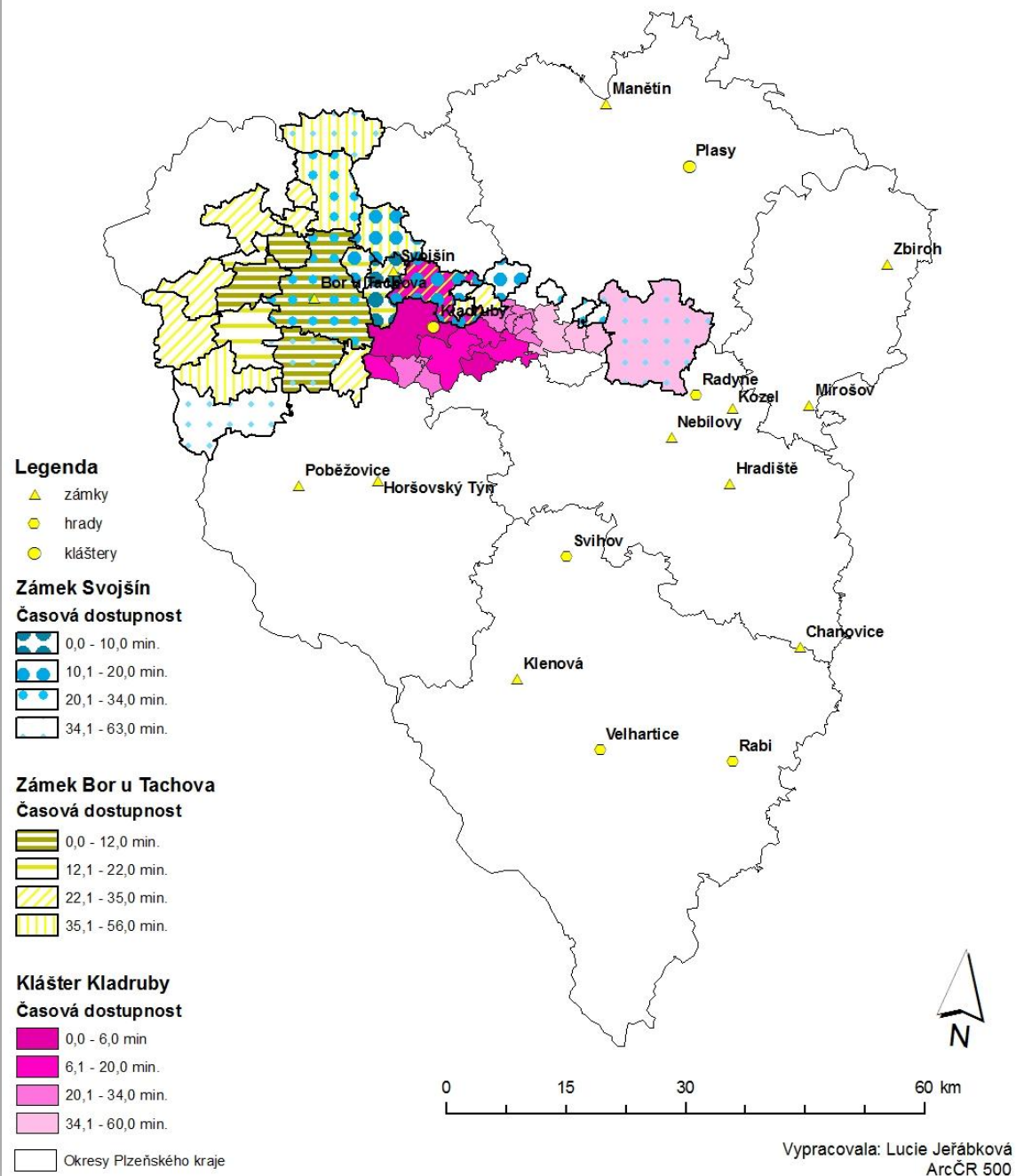
(zdroj: vlastní zpracování s využitím databáze ArcČR 500 verze 2.0 a elektronického jízdního řádu IDOS)

Frekvenční dostupnost (spojená autobusová a železniční doprava) okresu Klatovy



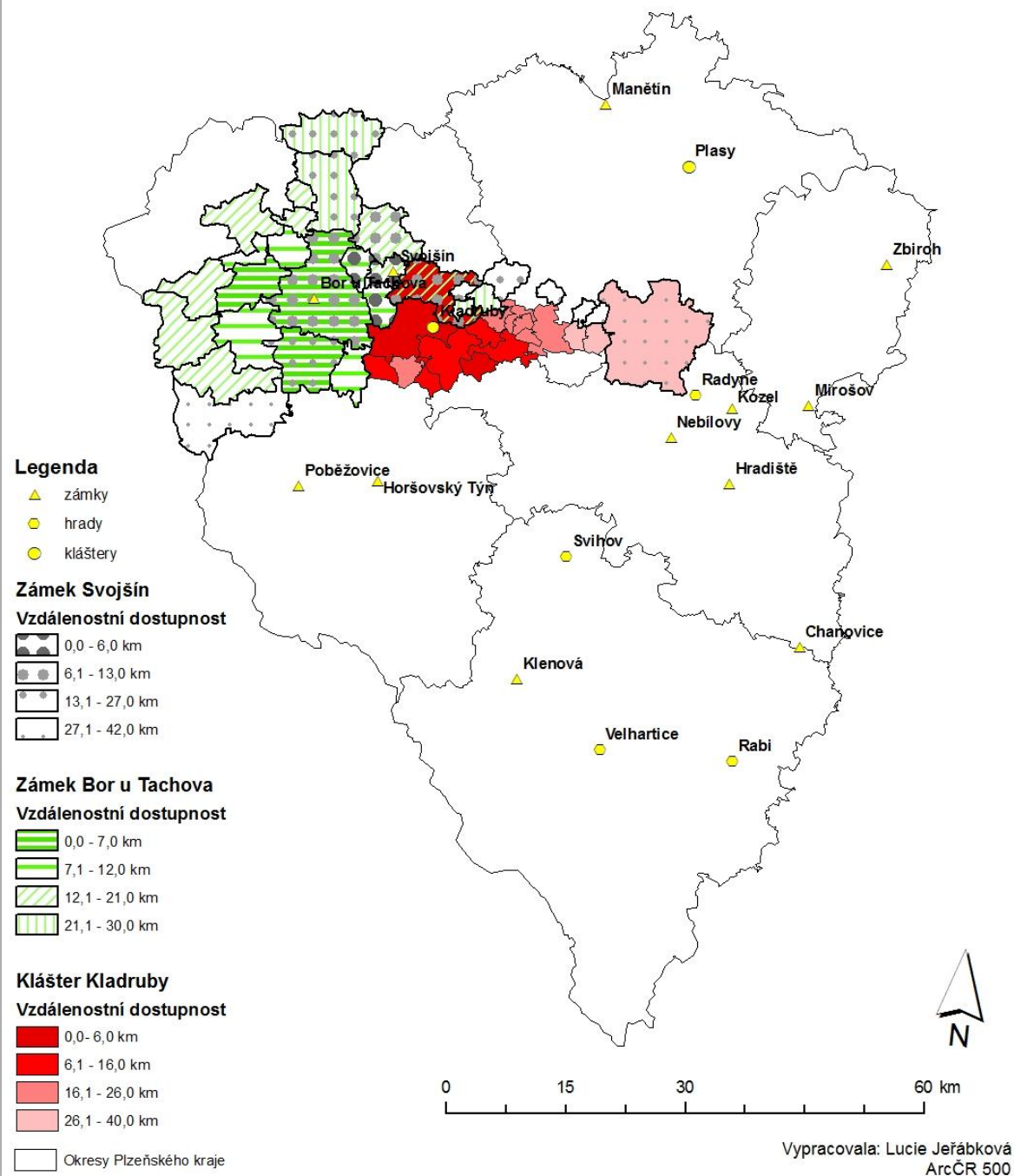
(zdroj: vlastní zpracování s využitím databáze ArcČR 500 verze 2.0 a elektronického jízdního řádu IDOS)

Časová dostupnost (spojená autobusová a železniční doprava) okresu Tachov



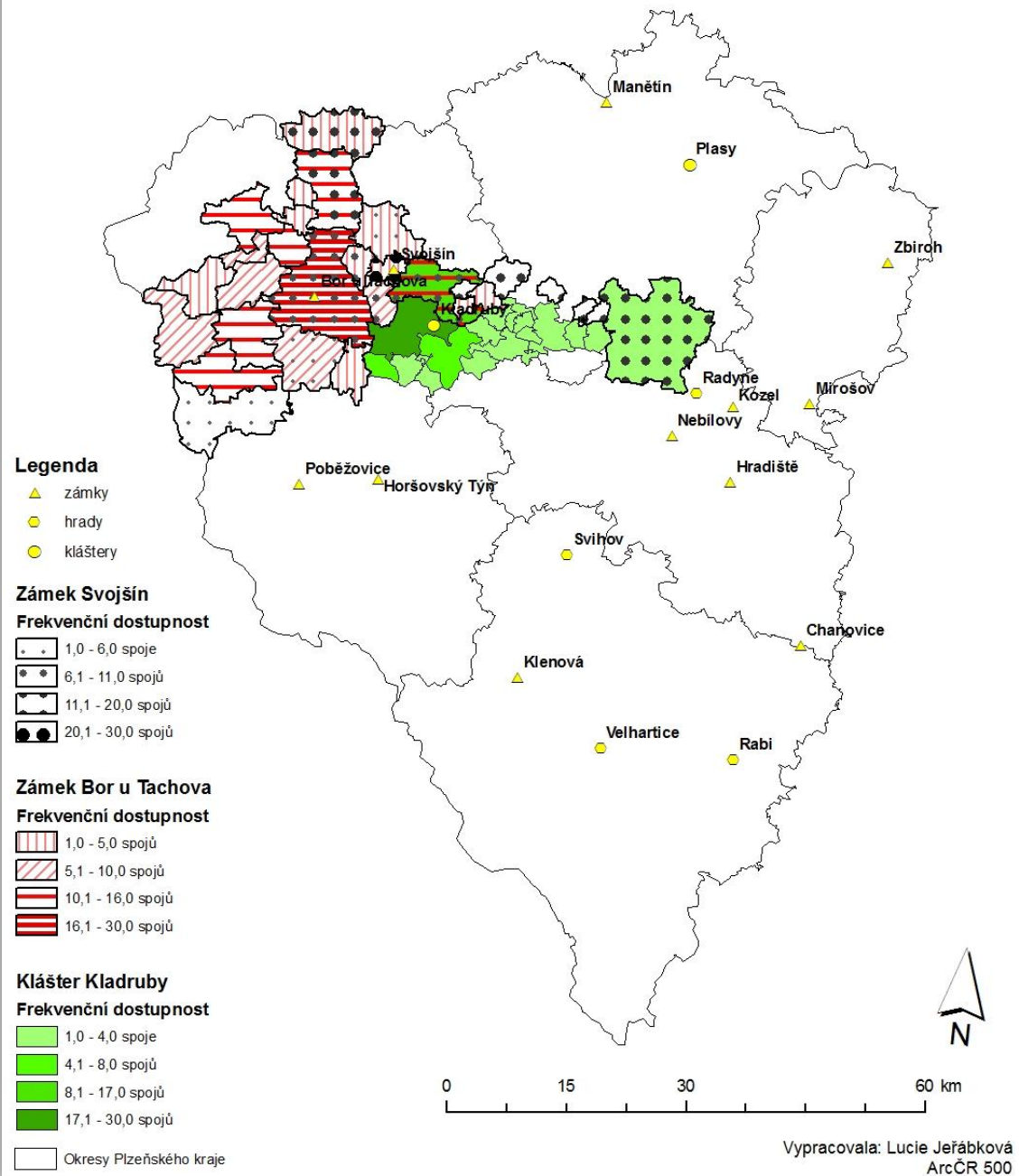
(zdroj: vlastní zpracování s využitím databáze ArcČR 500 verze 2.0 a elektronického jízdního řádu IDOS)

Vzdálenostní dostupnost (spojená autobusová a železniční doprava) okresu Tachov



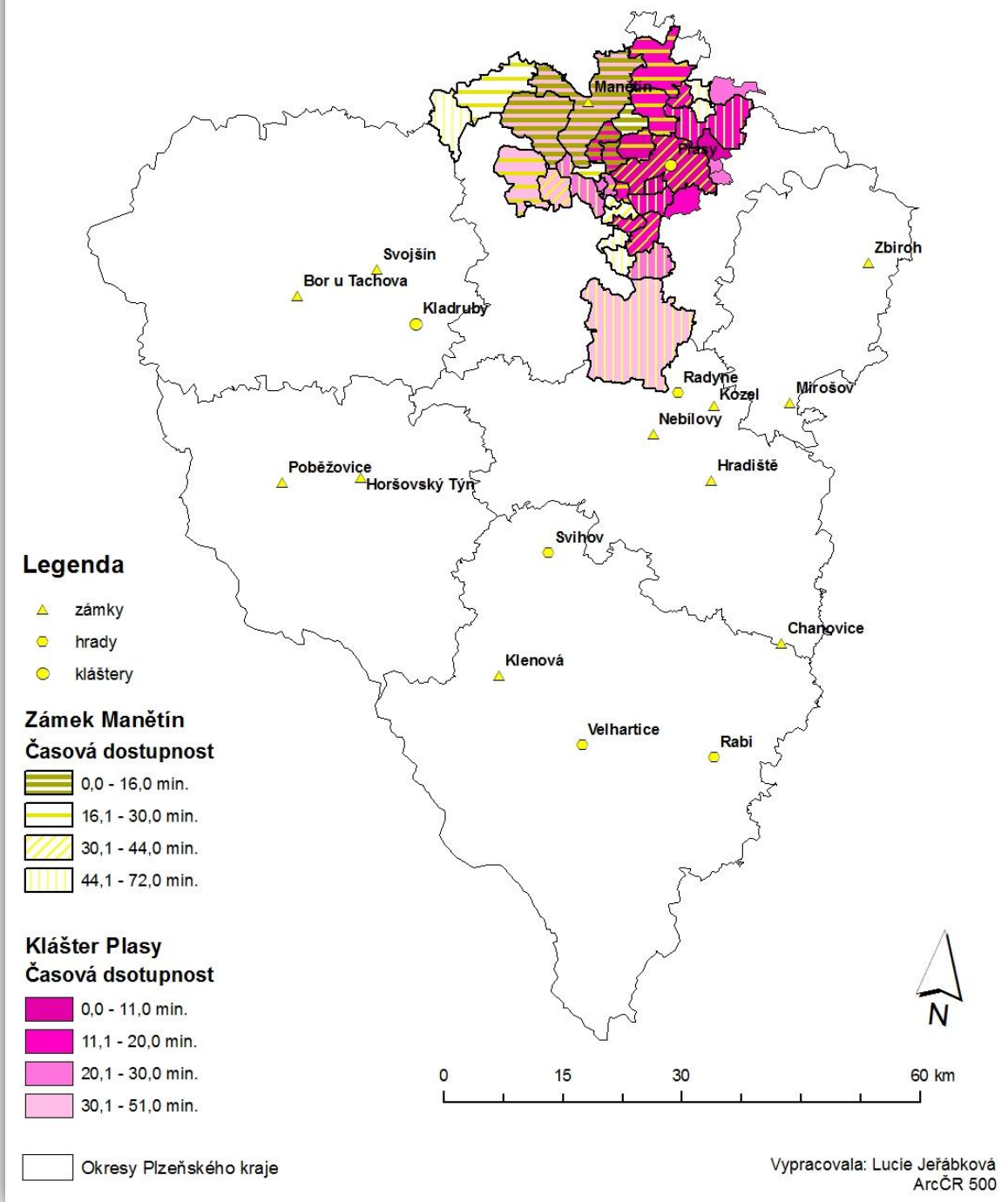
(zdroj: vlastní zpracování s využitím databáze ArcČR 500 verze 2.0 a elektronického jízdního řádu IDOS)

Frekvenční dostupnost (spojená autobusová a železniční doprava) okresu Tachov



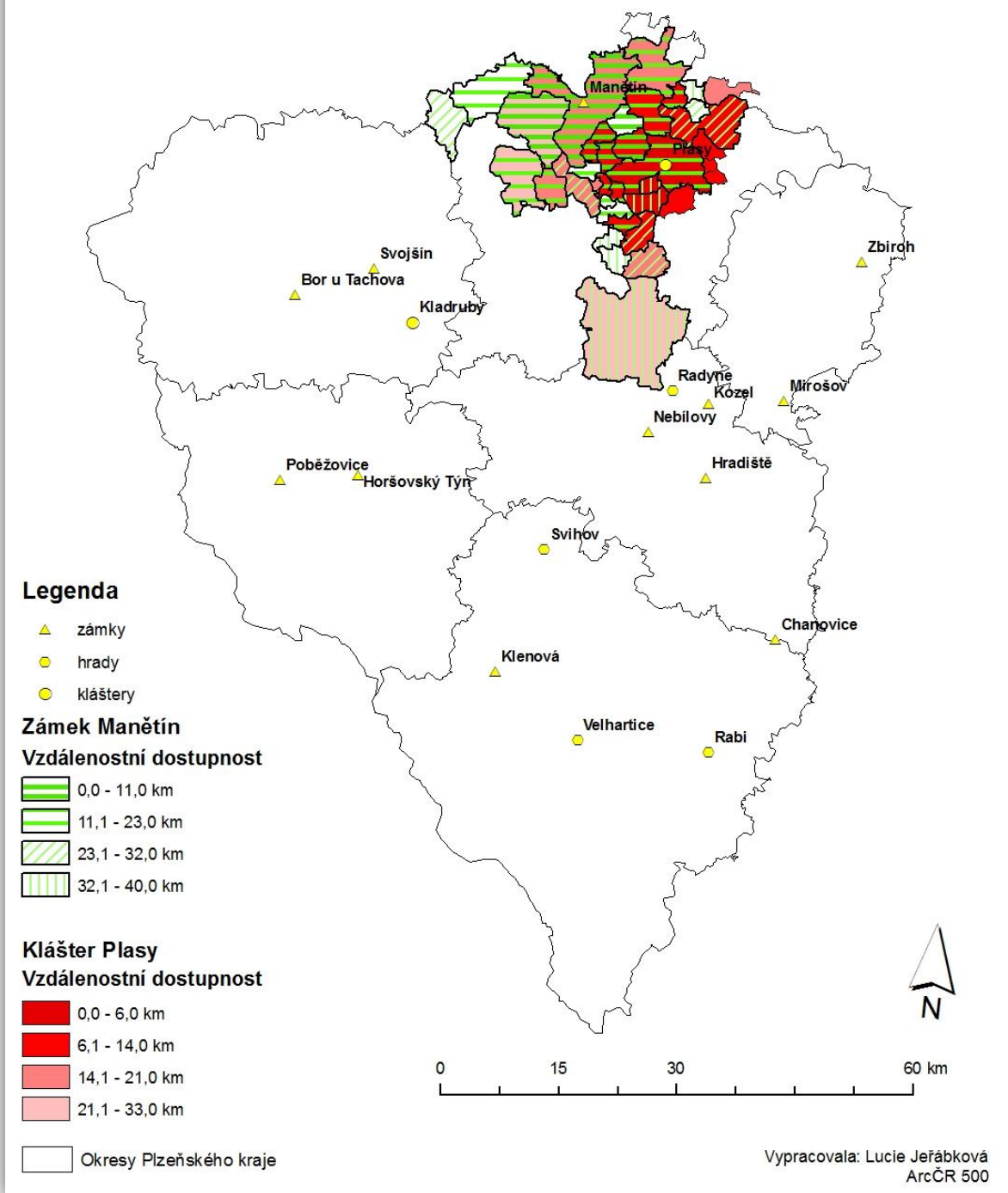
(zdroj: vlastní zpracování s využitím databáze ArcČR 500 verze 2.0 a elektronického jízdního řádu IDOS)

Časová dostupnost (spojená autobusová a železniční doprava) okresu Plzeň-sever

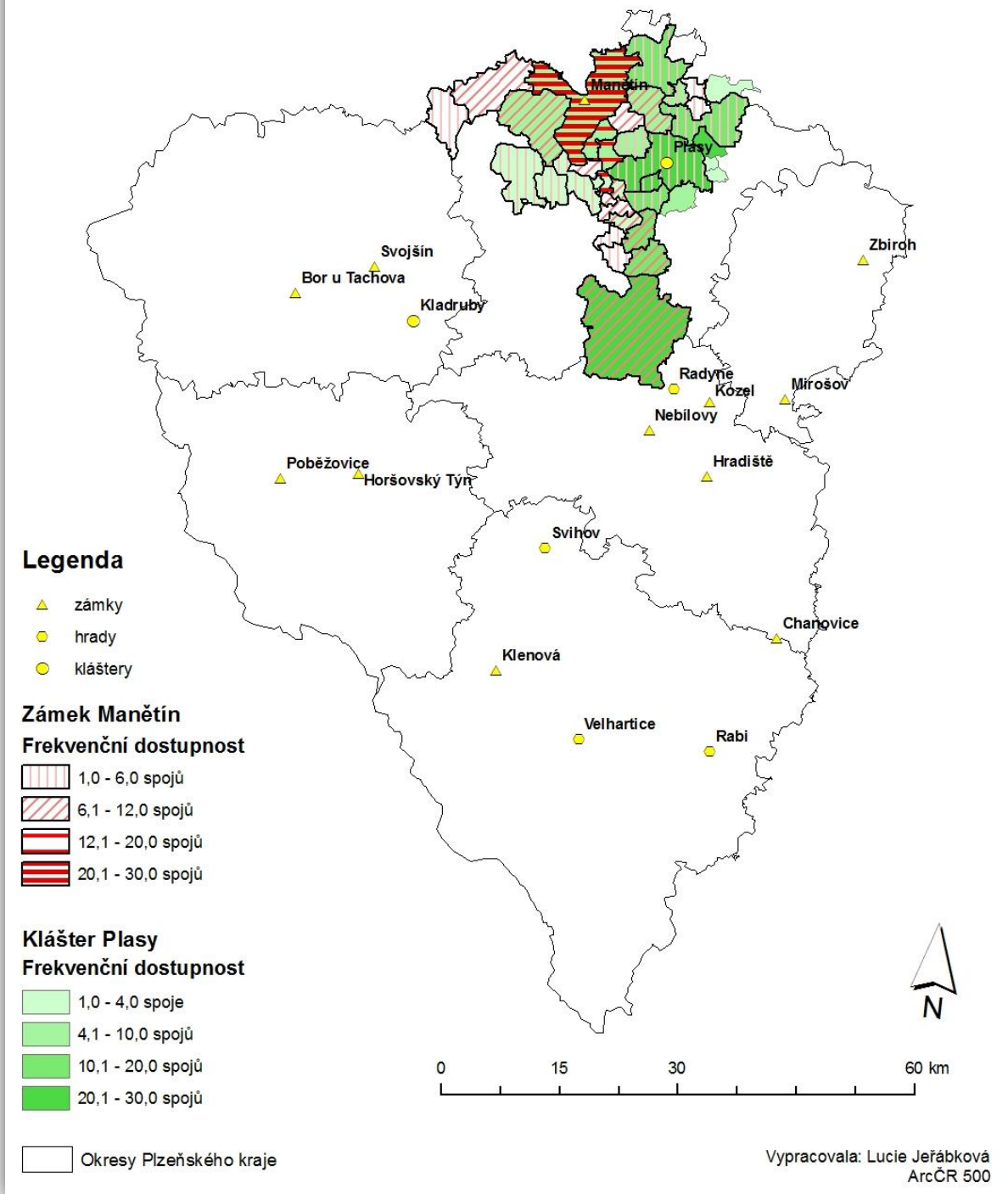


(zdroj: vlastní zpracování s využitím databáze ArcČR 500 verze 2.0 a elektronického jízdního řádu IDOS)

Vzdálenostní dostupnost (spojená autobusová a železniční doprava) okresu Plzeň-sever

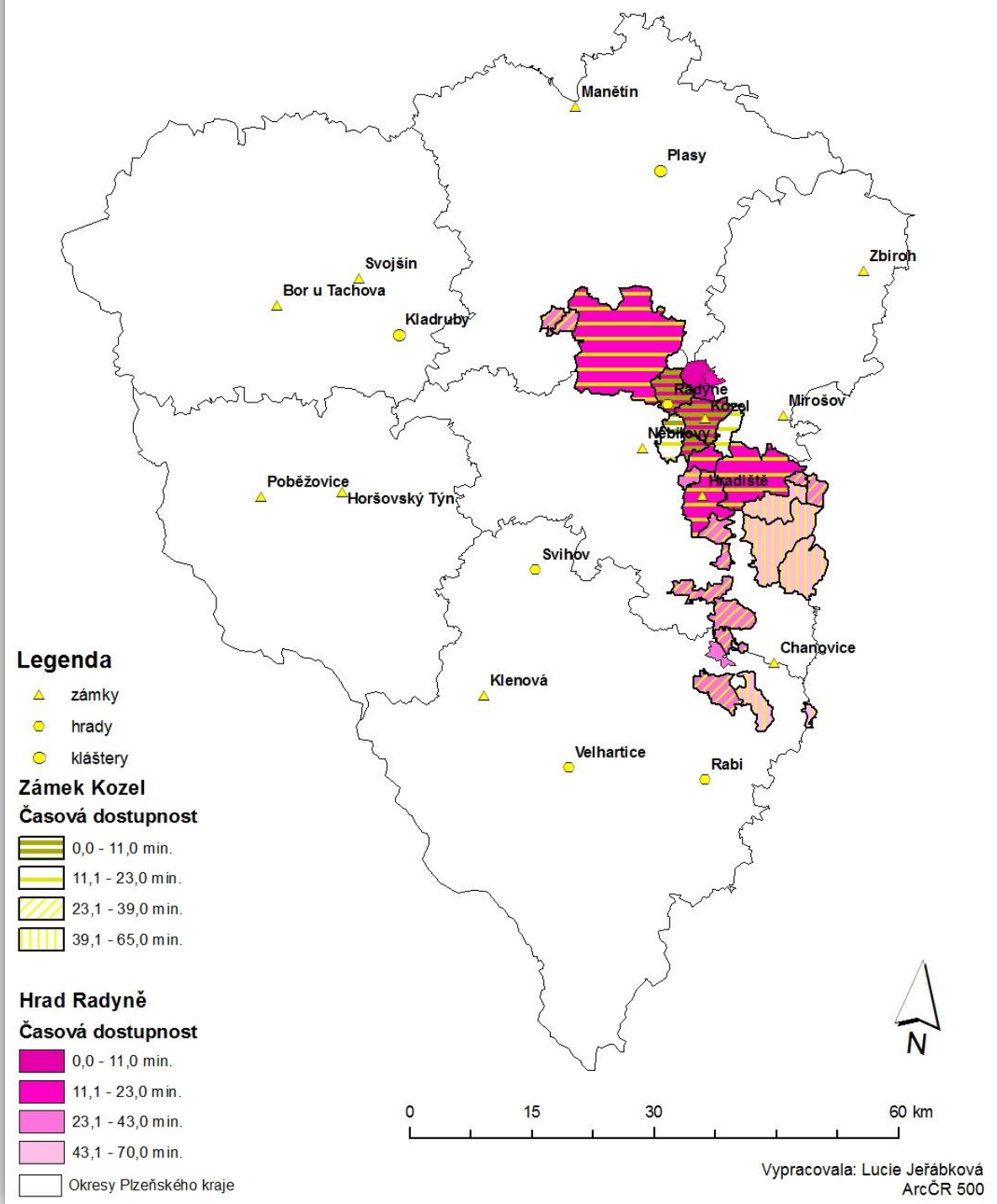


Frekvenční dostupnost (spojená autobusová a železniční doprava) okresu Plzeň-sever

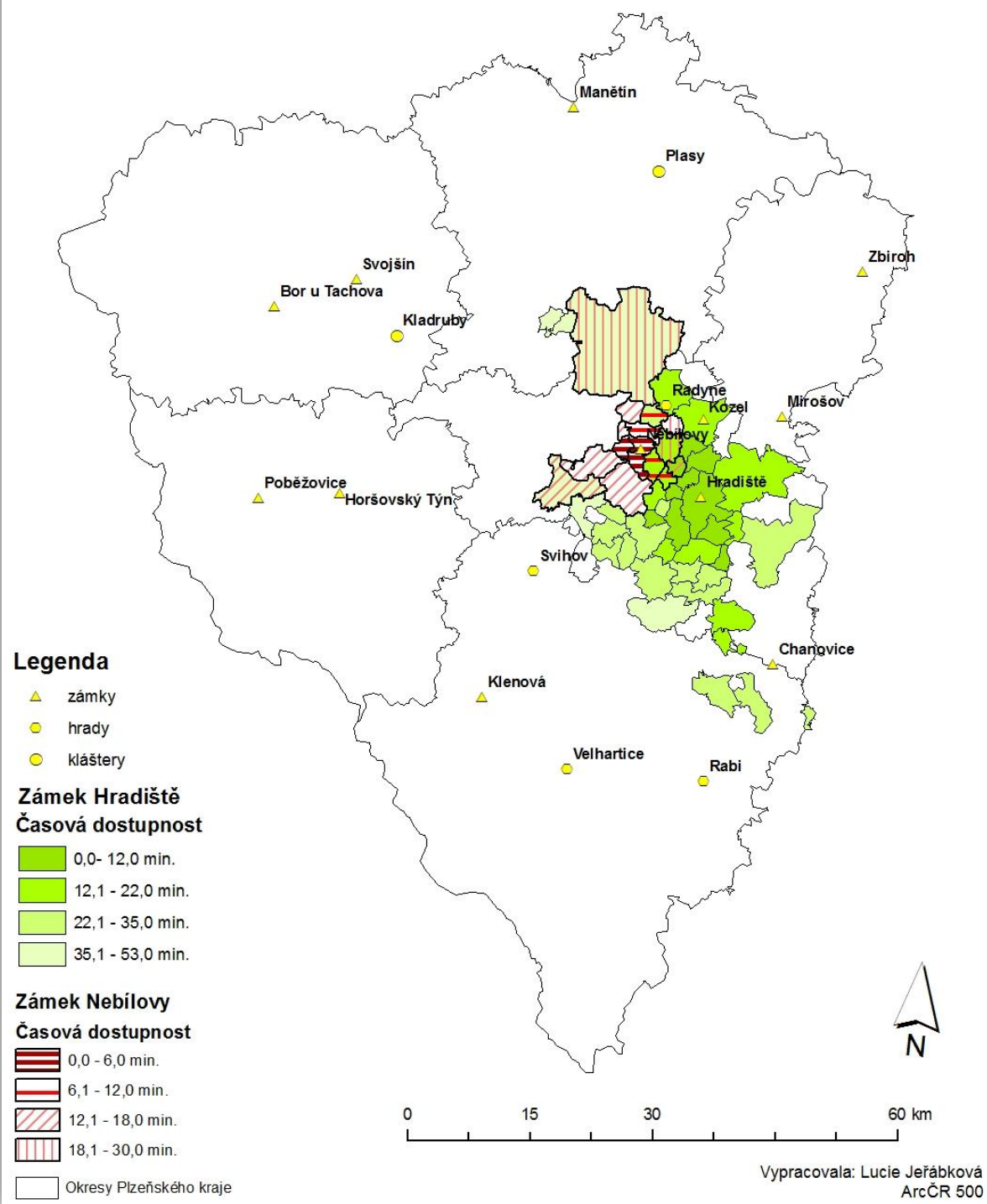


(zdroj: vlastní zpracování s využitím databáze ArcČR 500 verze 2.0 a elektronického jízdního řádu IDOS)

Časová dostupnost (spojená autobusová a železniční doprava) okresu Plzeň-jih

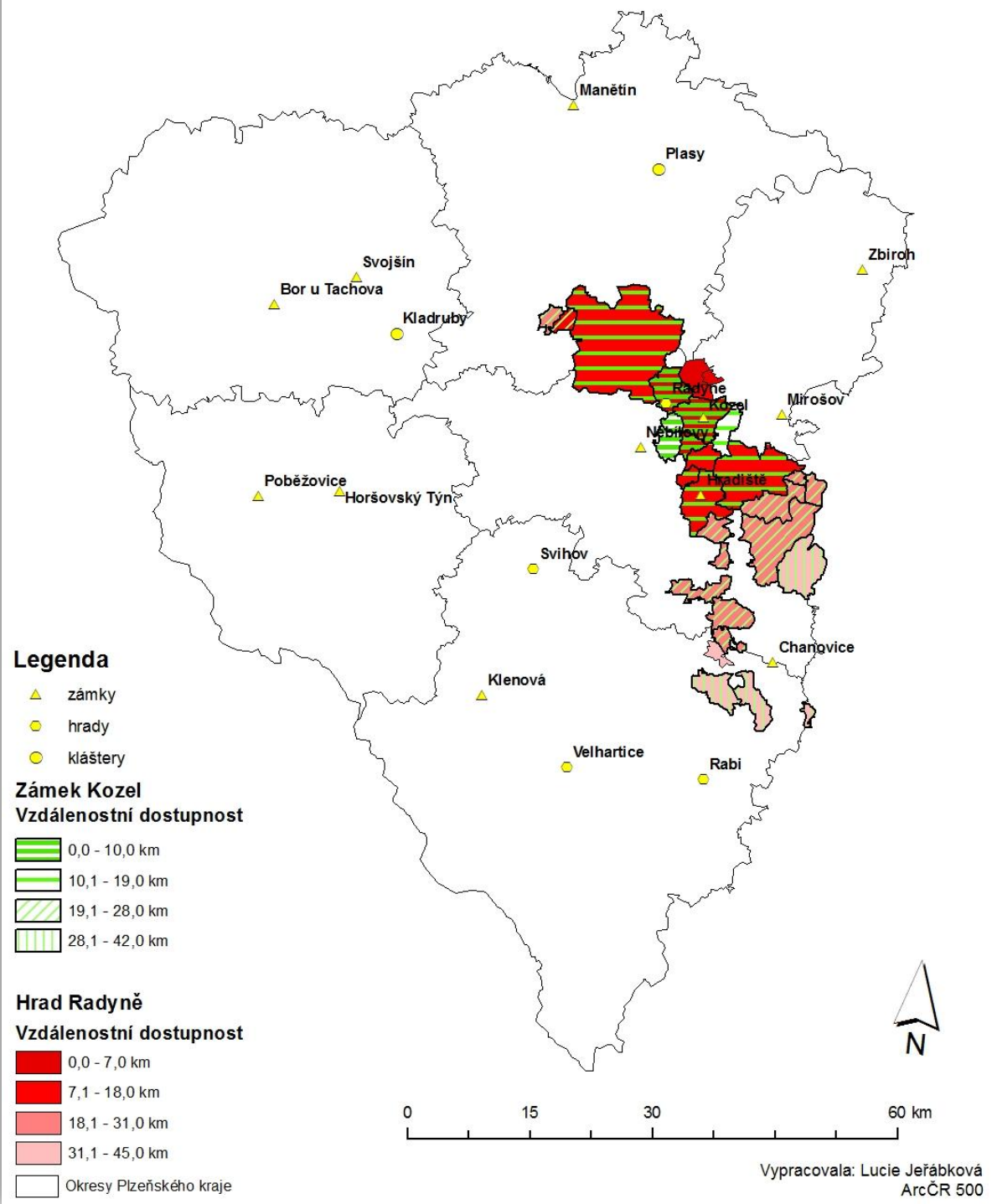


Časová dostupnost (spojená autobusová a železniční doprava) okresu Plzeň-jih



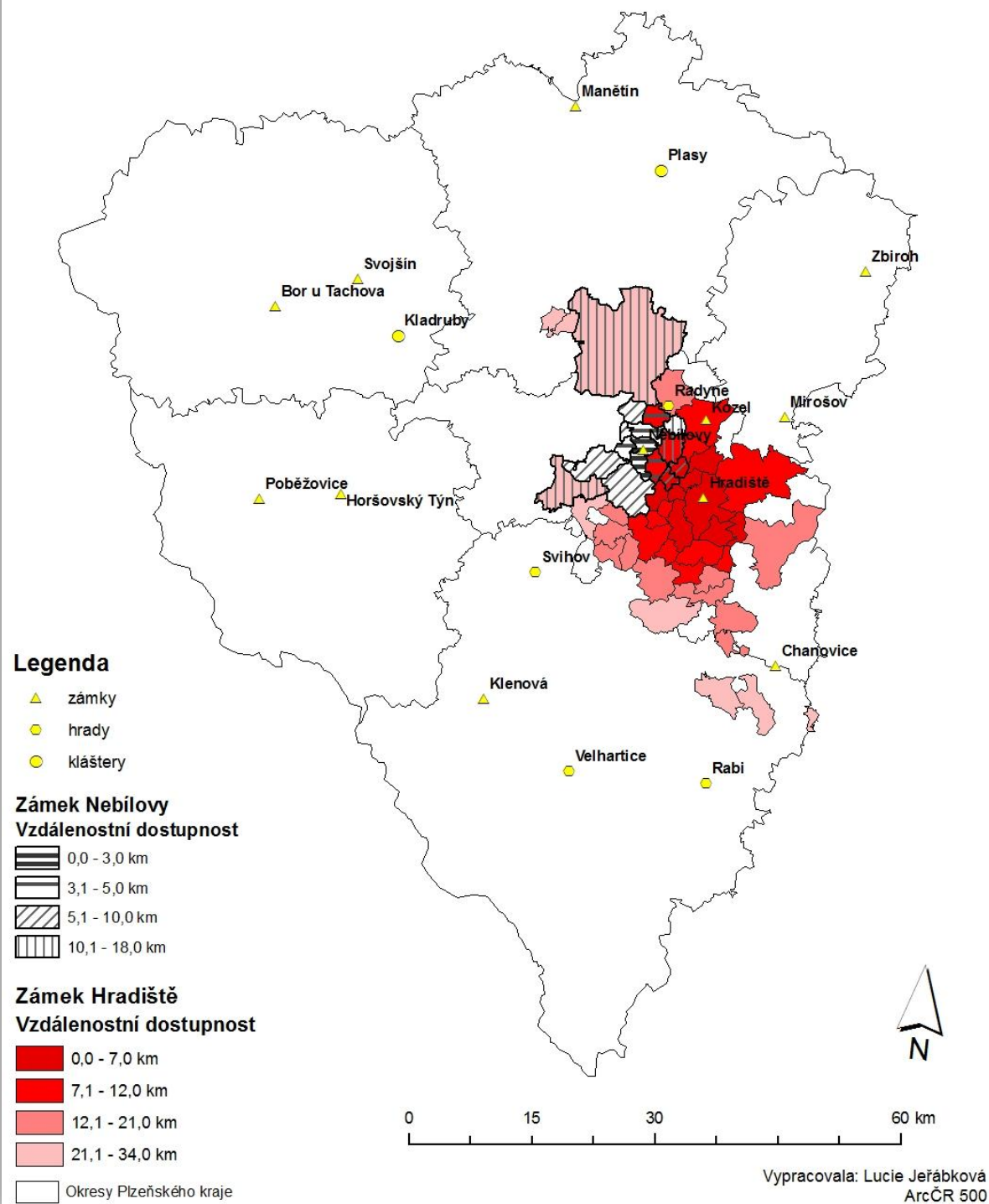
(zdroj: vlastní zpracování s využitím databáze ArcČR 500 verze 2.0 a elektronického jízdního řádu IDOS)

Vzdálenostní dostupnost (spojená autobusová a železniční doprava) okresu Plzeň-jih



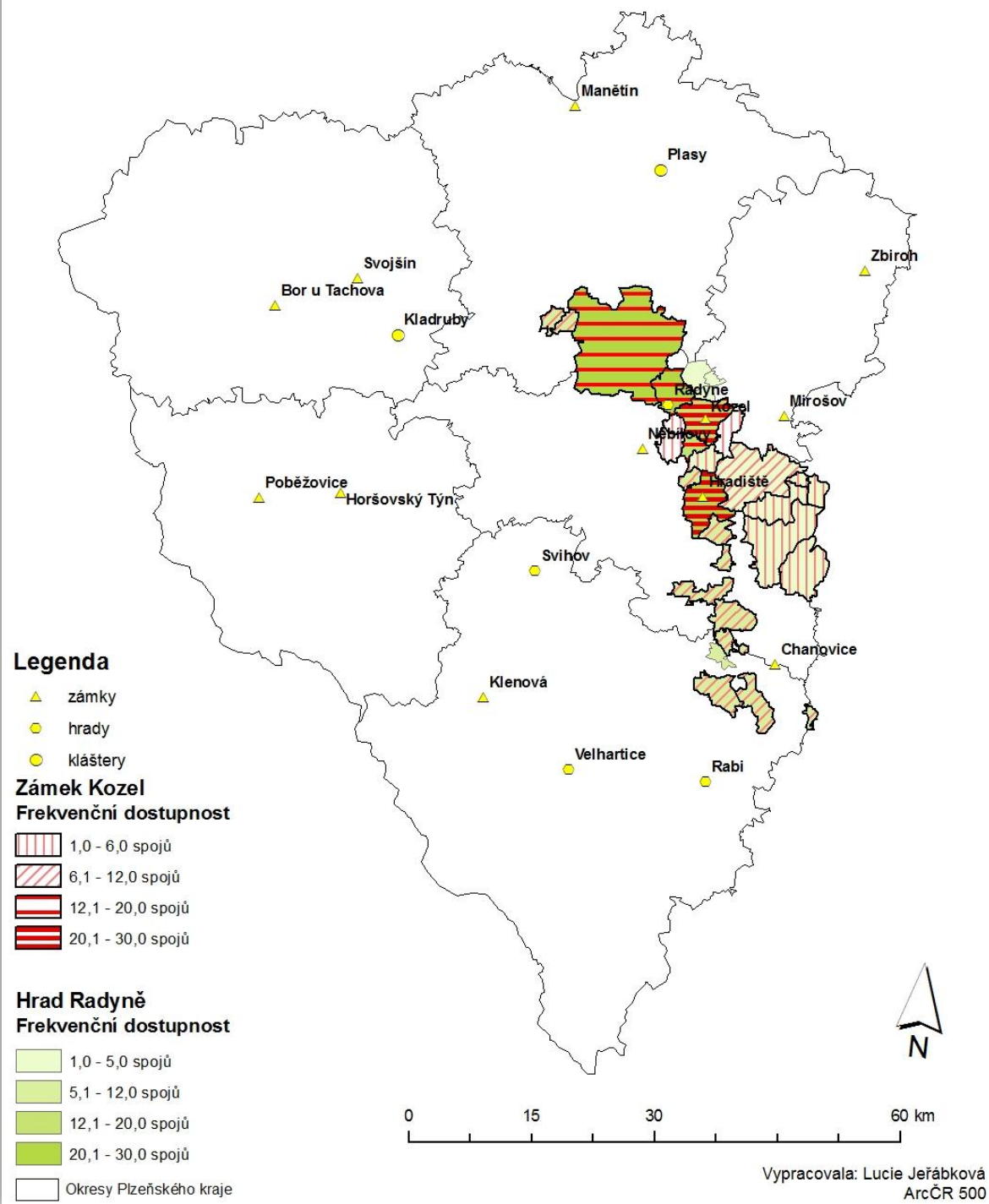
(zdroj: vlastní zpracování s využitím databáze ArcČR 500 verze 2.0 a elektronického jízdního řádu IDOS)

Vzdálenostní dostupnost (spojená autobusová a železniční doprava) okresu Plzeň-jih



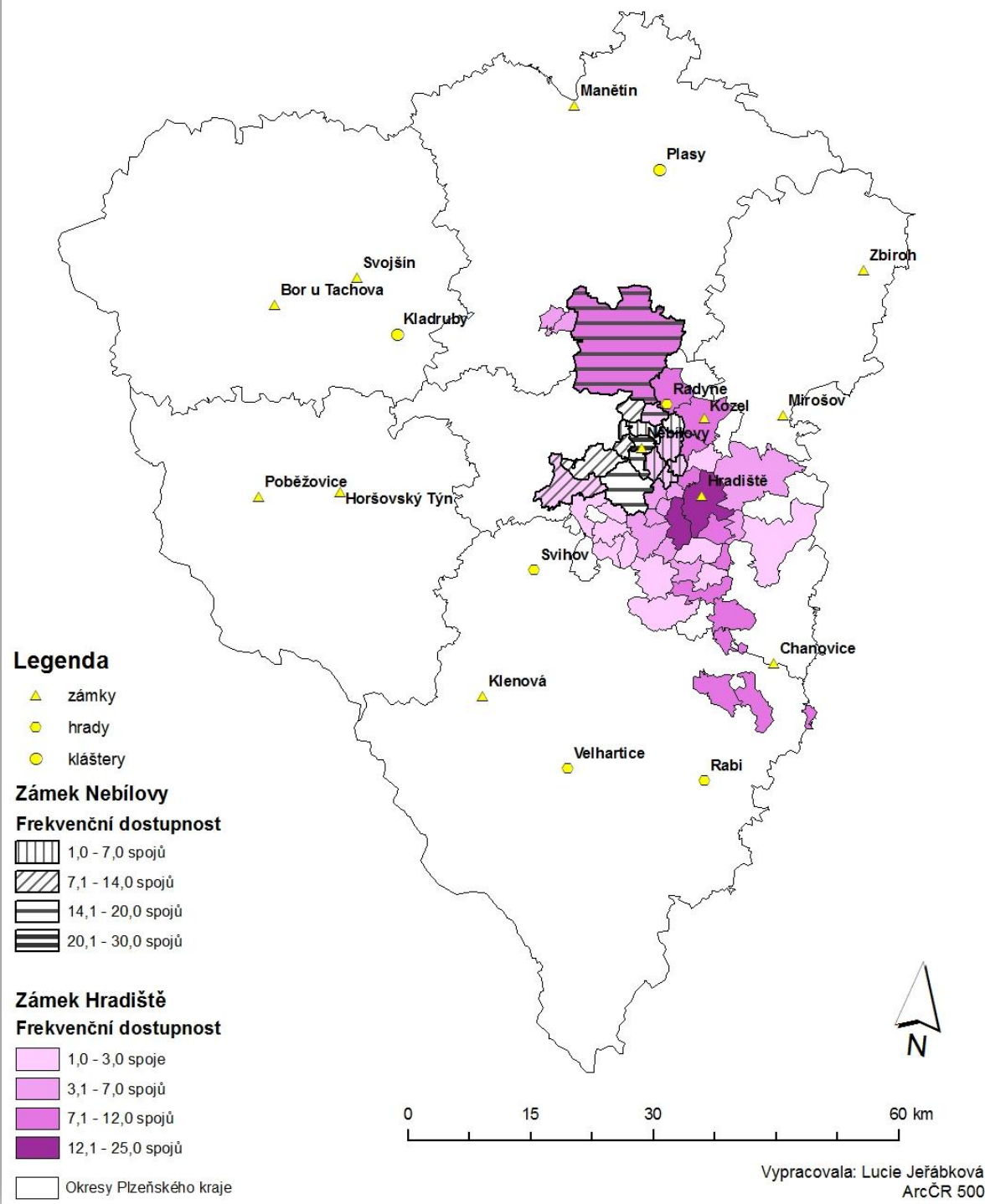
(zdroj: vlastní zpracování s využitím databáze ArcČR 500 verze 2.0 a elektronického jízdního řádu IDOS)

Frekvenční dostupnost (spojená autobusová a železniční doprava) okresu Plzeň-jih



(zdroj: vlastní zpracování s využitím databáze ArcČR 500 verze 2.0 a elektronického jízdního řádu IDOS)

Frekvenční dostupnost (spojená autobusová a železniční doprava) okresu Plzeň-jih



(zdroj: vlastní zpracování s využitím databáze ArcČR 500 verze 2.0 a elektronického jízdního řádu IDOS)

Resumé

Tato práce se zabývá dopravní dostupností vybraných kulturně-historických památek Plzeňského kraje pomocí přímých spojů autobusovou a železniční dopravou. Data dopravní dostupnosti byla získána ze serveru IDOS elektronické jízdní řády. V první části práce byla dopravní dostupnost do vybraných památek hodnocena podle tří kategorií, jsou jimi časová, vzdálenostní a frekvenční dostupnost. Získaná data autobusové a železniční dopravy byla zprůměrována a následně kartograficky vizualizována geografickými informačními systémy pomocí kartogramů, které byly následně zhodnoceny. V druhé části práce byly vytvořené mapy konfrontovány s návštěvností jednotlivých turistických cílů za rok 2010.

Klíčová slova: dopravní dostupnost, Plzeňský kraj, přímé dopravní spojení, autobusová a železniční doprava, kulturně-historické památky, cestovní ruch

Resume

This Bachelor's thesis deals with transport availability of cultural-historical sights of Pilsen region by means of direct lines of buses and railway transport. The data of transport availability were gained from the IDOS websites including online timetables. In the first part of the thesis, the transport availability of chosen sights was evaluated according to three categories – time, distance and frequency availabilities. The gained data concerning bus and railway transports were averaged and consequently visualized by geographical information system via cartograms, which were consequently evaluated. In the second part of the thesis there were created maps, which were confronted with the visit rate of individual tourist destinations in 2010.

Keywords: transport accessibility, Pilsen region, direct transport links, bus and rail transport, cultural and historical monuments, tourism

