

ZÁPADOČESKÁ UNIVERZITA V PLZNI

FAKULTA EKONOMICKÁ

Bakalářská práce

Postavení Prachaticka v dopravním systému

Jihočeského kraje

The position of the Prachatice in the transport system of the

South Bohemian Region

Michaela Hejkalová

Plzeň 2019

Vedoucí bakalářské práce: doc. PaedDr. Jaroslav Dokoupil, Ph.D.

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci **Postavení Prachaticka v dopravním systému Jihočeského kraje** sepsala zcela samostatně za použití zdrojů a informací v přiloženém seznamu literatury.

V Plzni dne

.....

Michaela Hejkalová

Poděkování

Děkuji vedoucímu mé bakalářské práce **doc. PaedDr. Jaroslavu Dokoupilovi, Ph.D.** za odborné vedení mojí bakalářské práce, za trpělivost, čas a rychlé jednání, za cenné rady a věcné připomínky, které mi věnoval při konzultacích.

V Plzni dne

.....

Michaela Hejkalová

Obsah

Úvod a cíle práce.....	7
1 Metodika	9
2 Zhodnocení literatury a dalších zdrojů informací	13
3 Dopravní systém	15
3.1 Akcesibilita dopravní sítě.....	16
3.2 Deviatilita dopravních cest.....	18
4 Vybraná zájmová území.....	19
4.1 Charakteristika okresu Prachatice	19
4.2 Charakteristika Jihočeského kraje.....	20
4.3 Vybrané fyzicko – geografické charakteristiky okresu Prachatice	21
4.4 Vybrané fyzicko – geografické charakteristiky Jihočeského kraje	22
4.5 Vybrané socio – ekonomické charakteristiky okresu Prachatice	23
4.5.1 Obyvatelstvo okresu Prachatice	23
4.5.2 Silniční doprava v okrese Prachatice	24
4.6 Vybrané socio – ekonomické charakteristiky Jihočeského kraje.....	25
4.6.1 Obyvatelstvo Jihočeského kraje	25
4.6.2 Silniční doprava Jihočeského kraje	26
5 Hodnocení dopravního systému ve vybraném zájmovém území	28
5.1 Hodnocení dopravního systému v okrese Prachatice	28
5.1.1 Hodnocení vzdálenostní akcesibility města Vimperk s vybranými obcemi okresu Prachatice	28
5.1.2 Hodnocení vzdálenostní akcesibility města Prachatice s vybranými obcemi okresu Prachatice	29
5.1.3 Hodnocení vzdálenostní akcesibility města Volary s vybranými obcemi okresu Prachatice	29
5.1.4 Hodnocení časové akcesibility města Vimperk s vybranými obcemi okresu Prachatice	30
5.1.5 Hodnocení časové akcesibility města Prachatice s vybranými obcemi okresu Prachatice	31
5.1.6 Hodnocení časové akcesibility města Volary s vybranými obcemi okresu Prachatice	32
5.1.7 Hodnocení deviatility silnic mezi městem Vimperk s vybranými obcemi okresu Prachatice	33
5.1.8 Hodnocení deviatility silnic mezi městem Prachatice s vybranými obcemi okresu Prachatice	34

5.1.9 Hodnocení deviatility silnic mezi městem Volary s vybranými obcemi okresu Prachatice	35
5. 1. 10 Zhodnocení dopravní dostupnosti vybraných obcí okresu Prachatice	36
5.2 Hodnocení dopravního systému v Jihočeském kraji	40
5.2.1 Hodnocení vzdálenostní akcesibility města Vimperk s ORP Jihočeského kraje	40
5.2.2 Hodnocení vzdálenostní akcesibility města Prachatice s ORP Jihočeského kraje	41
5.2.3 Hodnocení vzdálenostní akcesibility města Volary s ORP Jihočeského kraje.....	42
5.2.4 Hodnocení časové akcesibility města Vimperk s ORP Jihočeského kraje.....	43
5.2.5 Hodnocení časové akcesibility města Prachatice s ORP Jihočeského kraje	44
5.2.6 Hodnocení časové akcesibility města Volary s ORP Jihočeského kraje.....	45
5.2.7 Hodnocení deviatility silnic mezi městem Vimperk s ORP Jihočeského kraje	46
5.2.8 Hodnocení deviatility silnic mezi městem Prachatice s ORP Jihočeského kraje	47
5.2.9 Hodnocení deviatility silnic mezi městem Volary s ORP Jihočeského kraje	48
5. 2. 10 Zhodnocení dopravní dostupnosti vybraných obcí s ORP v Jihočeském kraji	49
5.3 Hodnocení dopravního systému měst Passau, Plzeň a Praha.....	53
5.3.1 Hodnocení vzdálenostní akcesibility měst Prachatice, Vimperk a Volary s Passau, Plzní a Prahou	53
5.3.2 Hodnocení časové akcesibility měst Prachatice, Vimperk a Volary s Passau, Plzní a Prahou	54
5.3.3 Hodnocení deviatility silnic mezi městy Prachatice, Vimperk a Volary s Passau, Plzní a Prahou.....	55
5.3.4 Zhodnocení dopravní dostupnosti měst Passau, Plzní a Prahou	55
6 Závěr	56
7 Seznam obrázků, tabulek a grafů	59
8 Seznam použitých zkratk.....	60
9 Seznam použité literatury a dalších zdrojů	61
10 Seznam příloh	64

Úvod a cíle práce

V současné době se stále více rozvíjí automobilová doprava. Jsou na ní závislá všechna odvětví lidské činnosti. Proto je v dnešní době důležitá kvalitní silniční infrastruktura a rozvoj stávající silniční sítě. Dopravu můžeme hodnotit na základě různých ukazatelů. V této práci jsem vybrala ukazatel akcesibility dopravní sítě a ukazatel deviatility dopravních komunikací. Z těchto zvolených proměnných pak hodnotím dopravní systém regionu.

Pro svoji bakalářskou práci jsem zvolila region Prachaticka. Z hlediska statistických údajů jsem stanovila okres Prachatice. Tento region je pro mě zajímavý kvůli specifickým přírodním podmínkám, jelikož se domnívám, že dopravní systém regionů se z velké části kvůli odlišným fyzicko – geografickým podmínkám mění. V okrese Prachatice se rozkládá CHKO Šumava a Boubínský prales. Tento region má také své specifické postavení, jelikož jím prochází dopravní tepna směrem do Spolkové republiky Německo (dále už SRN).

Hlavním cílem bakalářské práce je zhodnocení postavení Prachaticka v dopravním systému Jihočeského kraje.

Bakalářská práce Postavení Prachaticka v dopravním systému Jihočeského kraje hodnotí dopravní systém okresu Prachatice z hlediska akcesibility a deviatility pro individuální automobilovou dopravu.

K dosažení cílů práce bude zhodnocena doprava v okrese Prachatice z hlediska zvolených proměnných. Významnou součástí práce bude zhodnocení dopravy z hlediska dopravního systému v okrese Prachatice (Prachatice, Volary, Vimperk) vůči spojení do hierarchicky vyšších dopravních uzlů (ORP Jihočeského kraje, Plzeň, Praha a Passau).

K výše uvedeným cílům je stanovena jedna hypotéza a dvě výzkumné otázky.

Hypotéza:

Vzhledem k poloze Prachaticka v dopravním systému v rámci Jihočeského kraje lze region označit jako region významně tranzitní.

Vstupem do Evropské unie dostaly regiony česko-bavorského pohraničí možnost nadále se rozvíjet. I na úkor menší hustoty zalidnění plní tyto regiony v dnešní době jednu z důležitých funkcí. Dostaly možnost dostat se do pozice centrálního regionu mezi důležitými hierarchicky vyššími dopravními uzly. Tento nový regionální rozvoj přinesl možnost se nadále rozvíjet v terciérní sféře a možnost stát se jedním z důležitých tranzitních regionů, avšak se zachováním svých přírodních podmínek (Dokoupil, 2012).

Výzkumné otázky:

Má vybavenost dopravní infrastrukturou vliv na postavení Prachaticka v dopravním systému Jihočeského kraje?

Jakých strukturně – morfologických hodnot dosahují vybrané komunikace v okrese Prachatice vůči vybraným hierarchicky vyšším dopravním uzlům?

1 Metodika

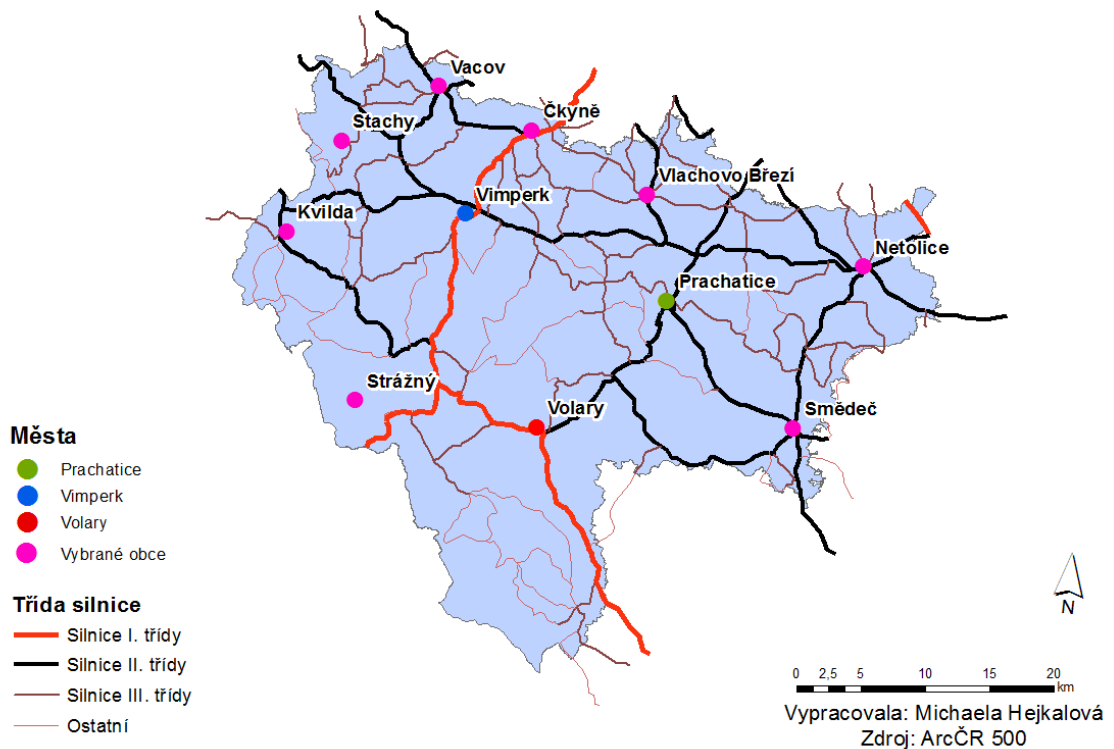
Po utvrzení tématu bakalářské práce bylo nutné vybrat vhodnou literaturu. Po utřídění všech informací z knih, byly vybrány ty knihy a informace, které se danou problematikou zabývají.

Z hlediska situační analýzy byl vybrán okres Prachatice ležící v Jihočeském kraji. Vymezení zájmového území bylo vybráno z hlediska zajímavých fyzicko – geografických podmínek a umístění okresu na jedné z tepen do SRN.

V okrese Prachatice byla stanovena tři města – Vimperk, Prachatice (obě města spadají do mikroregionální kategorie 1. stupně z hlediska významových kategorií střediska – 2001) a Volary (Marada, 2010).

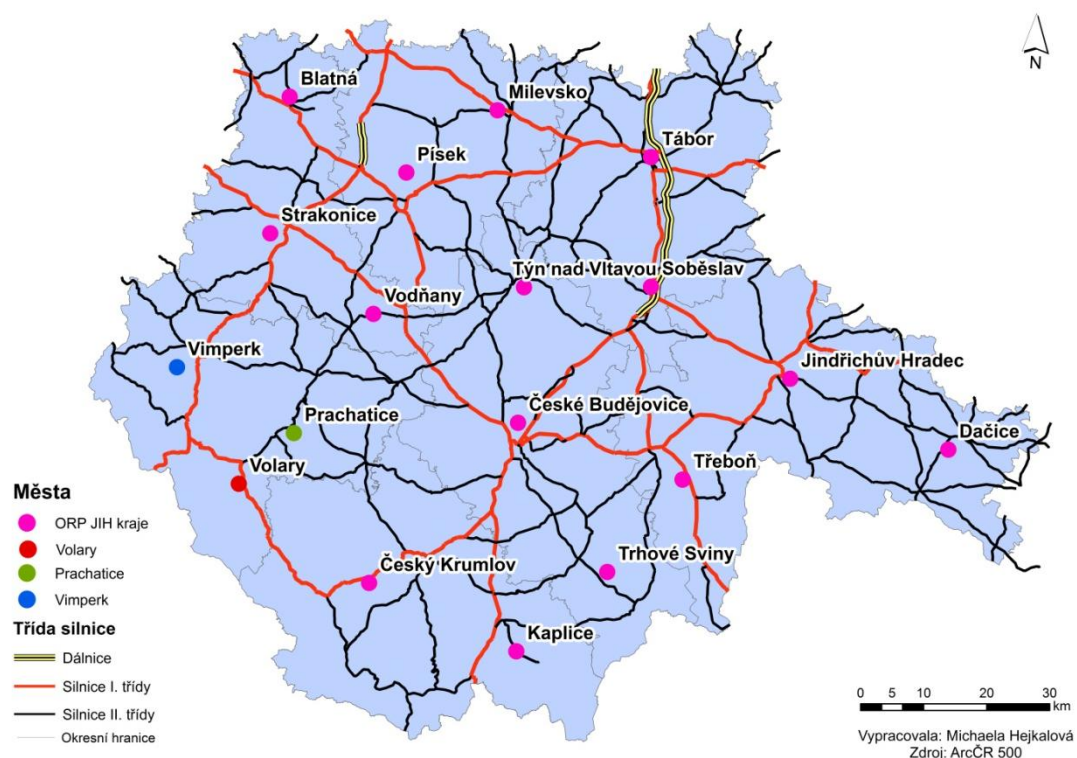
Tato města byla postupně porovnáвана z hlediska zvolených proměnných, akcesibility dopravní sítě (časové a vzdálenostní) a deviatility dopravních cest.

Jako první byly pro zhodnocení dopravy v okrese Prachatice vybrány obce ležící na tomto území - Čkyně, Kvilda, Netolice, Smědeč, Stachy, Strážný, Vacov a Vlachovo Březí. Tyto obce leží na silnicích spojující okres Prachatice s ostatními sousedními okresy.



Obrázek 1 Okres Prachatice – přehled vybraných obcí k 1. 1. 2019

Významnou součástí práce je porovnání dopravního systému stanovených měst okresu Prachatice s hierarchicky vyššími dopravními uzly. Vzhledem ke krajové příslušnosti Jihočeského kraje jsou vybrána města spadající pod správu obce s rozšířenou působností – dále jako ORP. Těmi jsou: Blatná, České Budějovice, Český Krumlov, Dačice, Jindřichův Hradec, Kaplice, Milevsko, Písek, Prachatice, Soběslav, Strakonice, Tábor, Trhové Sviny, Třeboň, Týn nad Vltavou a Vodňany. Tento výběr umožnil pokrýt celé území Jihočeského kraje z hlediska dopravní dostupnosti.

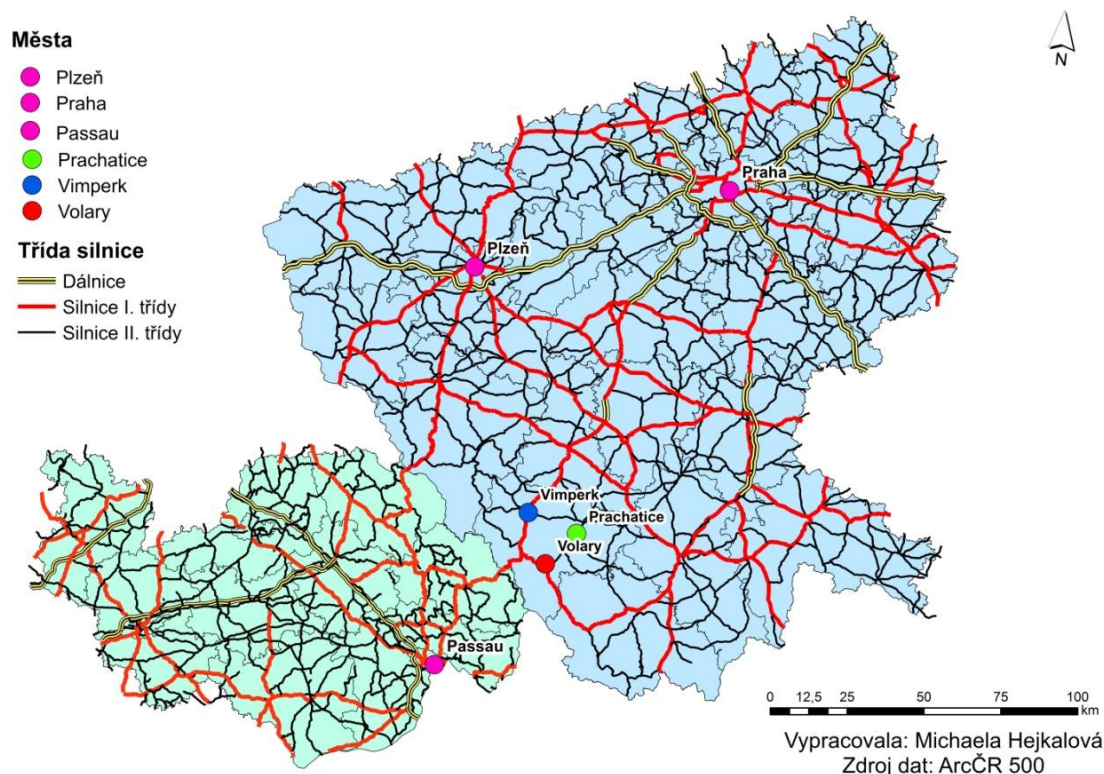


Obrázek 2 Jihočeský kraj – přehled vybraných měst k 1. 1. 2019

Samotný okres Prachatice i Jihočeský kraj lze označit jako region příhraniční. Přes tento region prochází jedna z důležitých dopravních tepen do SRN. Z tohoto důvodu byla pro zhodnocení dopravního systému využita i silniční síť směřující na město Passau ležící v SRN.

Vzhledem k tomu, že přes Jihočeský kraj vedou úseky dálnic D3 a D4 spojující kraj s hlavním městem Praha, je i toto město zahrnuto do srovnání dopravního systému.

Dalším městem, které bylo vybráno do srovnání, je krajské město Plzeňského kraje Plzeň.



Obrázek 3 Česko – bavorská oblast – přehled vybraných měst k 1. 1. 2019

Metoda získání dat tedy probíhala po vytyčení dopravních tepen, na kterých se dané obce nacházejí.

Pro začátek práce bylo hlavní získat informace o vybavenosti silnic (popřípadě dálnic) v daném území. Tyto údaje byly poskytnuty na stránkách Ředitelství silnic a dálnic ČR. Na těchto stránkách bylo možné najít údaje o silnicích, které přes dané území procházejí, jejich kilometráž a další potřebná data. Výsledná data byla následně shrnuta do přehledných tabulek.

Pro data k výpočtům deviatility dopravních cest byl použit mapový server, kde jsou měřeny jak skutečné, tak vzdušné vzdálenosti mezi dvěma danými body. Pomocí plánovače tras je zadán start a cíl určené trasy. Hodnoty, které vyšly, a to údaje v km a min, jsou použity v bakalářské práci. V plánovači je použita metoda pro měření tras „rychlá“ (tzn. co nejnižší časová dostupnost). Měření vzdušných vzdáleností je určeno od městských úřadů daných obcí. Od městských úřadů z toho důvodu, že plánovač na mapovém serveru začíná trasy právě z tohoto místa.

Výsledná data jsou uspořádána do tabulek v Excelu. Hodnoty deviatility jsou vypočteny pomocí vzorců. Výsledné hodnoty jsou pak zpracovány do mapových výstupů pomocí

programu na tvorbu map ArcGis. Podkladové mapy jsou využity ze zdrojů ArcČR. Hodnoty deviatility jsou spojeny s atributovou tabulkou a následně pomocí metody „graduated colors“ vygenerovány mapy znázorňující deviatilitu. Ve srovnání dopravy v okrese Prachatice jsou určeny rozmezí hodnot deviatility v legendě ohraničující první nejnižší hodnotu 1,30. Naopak ve srovnání v Jihočeském kraji ohraničuje první hodnotu hodnota 1,20. Je to dáno z důvodu výsledných hodnot, které byly v Jihočeském kraji nižší. U všech legend je horní hranice deviatility, označující nejvyšší deviatilitu rozdílná.

Dopravní dostupnost neboli akcesibilita dopravní sítě je hodnocena z hlediska časové a vzdálenostní dostupnosti. Akcesibilita je hodnocena dle Mirvalda (1993) převážně na základě sumy, která představuje vzdálenost (počet km) a čas (počet min). Model časové dostupnosti byl stanoven podle pozemních komunikací silniční sítě. Na základě dopravní infrastruktury těchto pozemních komunikací jsou stanoveny maximální rychlosti vozidel, podle kterých je vypočtena časová dostupnost těchto území. Získaná data jsou následně uspořádána do tabulek.

Vzdálenostní dostupnost je zjištěna pomocí již zmíněného plánovače na mapovém serveru.

Metoda vyhodnocení dat probíhala na základě bodového ohodnocení dat srovnaných v tabulce. Z hlediska cílů práce bylo pak možné vyhodnotit zadanou hypotézu a odpovědět na výzkumné otázky.

2 Zhodnocení literatury a dalších zdrojů informací

Hlavní literaturou, ze které je po celou dobu bakalářské práce čerpáno, byla *Geografie dopravy I* od Stanislava Mirvalda (1993). Zmiňuje se zde o hlavních pojmech v dopravě a významu dopravy. Součástí této knihy jsou názorné obrázky, které znázorňují jednotlivé dopravní ukazatele.

V další publikaci *Geografie dopravy II* se Stanislav Mirvald (2000) hlouběji zabývá tématem silniční a železniční dopravy. První díl *Geografie dopravy I* zachází do hloubky tématu těchto dvou druhů doprav. Zabývá se zde nejen propojením daných druhů dopravy v České republice ale i propojením s okolním světem. Z této publikace jsou využity údaje o propojení se SRN.

Úvod do geografie dopravy Josef Brinke (1981) je sice staršího vydání, ale umožňuje porovnat vývoj dopravy (i z dob 18. století) s dnešním typem dopravního systému.

Dalším důležitým zdrojem dat byl jeden z nejnovějšího článku Stanislava Krafta a Michala Vančury (2009) *Dopravní systém České republiky: Efektivita a prostorové dopady*. Tento článek byl nápomocen k tomu, jak postupovat při hodnocení časové dostupnosti mezi jednotlivými úseky. Článek analyzuje a porovnává dostupnost automobilové a železniční dopravy ve všech krajích České republiky. Díky tomuto podkladu bylo jednodušší se v dané problematice zorientovat.

Dostupnost v Česku v období 1991-2001: Vztah k dojížděcí do zaměstnání a do škol od Tomáše Hudečka (2010) pomohla uvést do pojmu slova dostupnost. Ve své knize se též zabírá modelem časové dostupnosti a dostupnosti meziregionálních středisek.

Hlavní zahraniční knihou pro zpracování práce byla kniha *The Geography of Transport Systems* od Jeana-Paula Rodrigueho (2006), která se zabývá propojením mobility a dopravního systému. Cílevědomé přemísťování osob má za následek vytvoření oborů, jako je například geografie dopravy. Kniha byla nápomocná z hlediska zhodnocení rozložení dopravních uzlů a typologie dopravní sítě. Jsou zde však i obecné pojmy k dopravě.

Pro hodnocení vymezeného zájmového území byla použita kniha *Jihočeský kraj* od Marka Podhorského (2009), která pomohla s popisováním daných měst a vymezení

důležitých památek či milníků, které mají za následek zlepšení technické infrastruktury u daných měst.

Významnou součástí pro hodnocení dopravního systému v okrese Prachatice byla kniha *Lokální rozvoj na Šumavě* od Radima Perlína a Ivana Bičíka (2010). Jedna z kapitol se zabývá zhodnocením důležitosti dopravy v oblasti NP a CHKO Šumavy. Jsou zde vybrány i hlavní důležité silniční tahy v této oblasti.

Mezi hlavní internetové zdroje patřily tyto stránky:

Pro vymezení zájmového území jsou využity stránky *Českého statistického úřadu*. Data byla použita ze statistických ročenek Jihočeského kraje a ve veřejných databázích. Na stránkách lze nalézt i údaje k charakteristice okresu. Údaje k obyvatelstvu jsou čerpány také ze stránek ČSÚ ve veřejné databázi.

Hlavní údaje k silnicím v okrese Prachatice jsou čerpány ze stránek *Ředitelství silnic a dálnic*. Pomocí jejich mapových výstupů je možné určit, které silnice vedou přes dané území. Tyto stránky jsou také zdrojem dat, kolik km silnic přes dané území prochází.

Stránky *Ředitelství silnic a dálnic* poskytly také další důležité informace o vybavenosti silnic v Jihočeském kraji.

Důležitou součástí k dosažení cílů bakalářské práce byl mapový server *mapy.cz*. Tento server umožnil měřit silniční vzdálenost mezi dvěma body. Výhodou zmíněného plánovače je, že určuje vždy stejná místa, odkud bere výchozí a koncový bod pro měření vzdáleností.

Pro mapové výstupy je použit program ArcGIS for desktop 10.6. Součástí tohoto programu je databáze ArcČR verze 3.3. Z této databáze jsou čerpány podklady pro mapové výstupy.

3 Dopravní systém

Od samotného počátku lidstva byla doprava součástí našeho života. Podle Stanislava Mirvalda (1993, s. 4) „*doprava je tedy výsledkem cílevědomé činnosti obyvatel naší planety*“, dále ve své publikaci pokračuje „*zahrnuje pohyb dopravních prostředků po komunikacích a činnost dopravních zařízení, jež se podílejí na uskutečňování přepravy nákladů a osob*“. Už od dávných dob byla doprava jednou z nejdůležitějších součástí systému a stala se jedním ze základních výrobních odvětví světového hospodářství (Brinke, 1981).

Dopravu lze tedy považovat za samostatné odvětví, které propojuje veškerá odvětví lidské činnosti. Dle Mirvalda (1993) „*svoji činností výrazně determinuje prostorové rozmístění lidských aktivit, nepřetržitý rozvoj dopravy je základním předpokladem národohospodářského rozvoje a efektivnějšího využívání potenciálu krajiny*“ (Mirvald 1993, s. 4).

Význam dopravy lze tedy považovat za jednu z nejdůležitějších činností propojující celý svět. Má komponenty, které jsou důležité pro uskutečnění přepravy. K těmto komponentům patří dopravní prostředky (důležitý prvek mobilní přepravy), infrastruktura (patřící do pevného prvku přepravy), sítě (které se vyznačují systémem propojených míst) a toky (vyznačující se pohybem osob, nákladů či informací). Těmito komponenty dokáže propojovat regiony či podporovat prostorové rozložení lidských aktivit (Rodrigue, 2006).

Jednou z nejrozšířenějších je u nás doprava silniční. Silnice lze rozdělit podle jejich kvality na silnice I., II. a III. třídy a dálnice. V současnosti se kladou co největší požadavky na technické parametry silnic, omezování sklonitosti či napřimování jejich cest (Mirvald, 2000).

Doprava se dá zkoumat a jedním z oborů, který na toto téma vznikl, je obor geografie dopravy. Ten zkoumá provázanost mezi rozvojem dopravy a rozvojem hospodářství. Zabývá se studiem dopravního fenoménu, vazbami mezi dopravními sítěmi, uzly a terminály. Také analyzuje dopravní služby a pohyb zboží nebo osob (Seidenglanz, 2007).

Dopravní systém je tvořen navzájem provázanými složkami dopravních prostředků, cest či zařízení. Tvoří systém dopravní obsluhy určitého vybraného zájmového území. Tímto

faktorem jsou výrazně ovlivněny možnosti rozvoje daných regionů. Rozmístění dopravní infrastruktury záleží na prostorové struktuře dopravního systému. Silnice s lepšími technickými parametry umožňují regionům větší příležitosti, kdežto regiony s horší dopravní infrastrukturou mohou být z tohoto hlediska znevýhodněny. Dostupnost těchto území můžeme hodnotit na základě časové dostupnosti. Neboť v dnešní době jsou na tyto požadavky kladeny největší nároky (Kraft, Vančura, 2009).

3.1 Akcesibilita dopravní sítě

Dostupnost nemá obecnou definici a je to spíše obecný pojem pro fungování dopravního systému. Je těžké jí definovat, ale dle Michniaka (2002, s. 6) „*slovo dostupnost znamená v určitém smyslu schopnost být dosažen, je to také schopnost dopravního systému poskytnout rychlý a levný způsob překonání vzdáleností mezi místy*“.

Dříve se za míru dostupnosti dosazoval počet spojení mezi uzly – konektivita. V dnešní době se ale toto hodnocení zařazuje spíše do hierarchie dopravních uzlů. Oproti dřívějším dobám se změnila i jedna z důležitých věcí dostupnosti. Dle Moryadas a Lowe (1975) byla pro člověka důležitější vzdálenost nežli samotná poloha. Dle Hudečka (2010) se ale jednou z nejdůležitějších dostupností stal právě čas, protože v dnešní době je mobilita (někdy též zaměňována za pojem dopravní dostupnost) snadnější než v dobách dávných. Dle Hudečka (2010, s. 14) „*Cesta se tak stala funkcí času, nikoli vzdálenosti, neboť právě čas hraje v dnešní době nejdůležitější roli v rozhodování obyvatel*“.

Již zmíněná dopravní dostupnost neboli akcesibilita z anglického slova accessibility udává časovou, vzdálenostní a frekvenční dostupnost mezi vybranými uzly. Dostupnost je ovlivňována polohou území, charakteristikou dopravní sítě či blízkostí uzlů. Zvýšením dostupnosti daného území roste jeho populační či významový růst sídla (Hudeček, 2010).

Dle Mirvalda (1993, s. 27) akcesibilita určuje „*významné postavení dopravních uzlů z hlediska jejich dostupnosti umožňuje rozhodovat o optimálním rozmístění socioekonomických aktivit v prostoru a provádět geografickou regionalizaci*“. Proto je důležité u časové akcesibility brát v potaz i těsnost dopravních uzlů.

Zcela logicky nejmenší hodnoty časové dostupnosti vykazují ty obce, které leží nejbližší ke zkoumanému městu. Tento ukazatel ovšem může ovlivnit vysokorychlostní silnice, například dálnice. Proto tento ukazatel může ukazovat i příznivější hodnoty pro vzdálenější obce či města. Významnou překážkou v časové dostupnosti jsou fyzicko – geografické podmínky. Hornatější část území může vykazovat delší časovou dostupnost než území na stejné ploše ale v nížinatém terénu (Kraft, Vančura, 2009).

Časovou dostupnost v nejvyšší míře prodlužuje terén, geologický podklad či vodní překážky. Na prodlužování časové dostupnosti má zásluhu ale i člověk – zdevastované plochy od těžby, městské aglomerace či průmyslové zóny (Mirvald, 1993).

V dnešní době je snaha tyto plochy oddělit od městského provozu a vytvářet tak silniční obchvaty umožňující zrychlení časové dostupnosti.

Jak je v práci již zmíněno, časová dostupnost je tedy jednou z nejdůležitějších akcesibilit. V dnešní době je kladen velký důraz na zrychlení dopravy, tedy rychlejší časovou akcesibilitu. Proto je ve vydatné míře do silniční infrastruktury vkládáno stále více finančních prostředků. Příkladem jsou naplánované úseky dálnic, které jsou ve výstavbě. Zrychlení časové dostupnosti napomáhají i rychlejší dopravní prostředky (Hudeček, 2010).

Vzdálenostní dostupnost vyjadřuje sumu počtu km mezi danými středisky. Frekvenční dostupnost ukazuje počet dopravních spojů mezi vybranými územími. Používá se především u veřejné hromadné dopravy (Mirvald, 1993).

Vzhledem k tomu, že v práci není brána v úvahu pro zhodnocení dopravního systému veřejná hromadná doprava, ale pouze individuální automobilová doprava, není tedy doprava hodnocena z hlediska frekvenční akcesibility.

3.2 Deviatilita dopravních cest

Vzhledem k členitému terénu nevykazují dopravní cesty přímý směr. Proto je zde ukazatel deviatility dopravních cest, který ukazuje míru nepřímocharosti silnic. Deviatilitu neboli nepřímocharost ovlivňovaly a ovlivňují fyzicko – geografické podmínky podobně jako u akcesibility. Díky nim nevykazují cesty přímý směr a odkloňují se z něj. I dnes jsou přírodní podmínky jedním z důležitých parametrů při výstavbě nových silnic. Například hornaté oblasti vykazující vysoké převýšení či míru sklonitosti jsou jednou z fyzicko – geografických podmínek, které nelze „přeskočit“. Stejně je tomu i u vodních ploch, u kterých je nutná výstavba obchvatů či mostů. Větší překážkou však v dnešní době začíná být vliv socioekonomického činitele. Městské aglomerace jsou jednou z velkých překážek pozemních komunikací, které prodlužují vzdálenost. Nutí tedy komunikace odchylovat se z jejich přímého směru a tím pádem mají silnice vyšší hodnoty deviatility. Dopravní infrastruktura mimo města má tedy nižší deviatilitu nežli dopravní infrastruktura v městských částech. Avšak vyšších hodnot deviatility dosahují i dopravní komunikace na hranicích, protože musejí kopírovat hranice. Proto je tady ukazatel deviatility pro porovnání měřící nepřímocharosti dopravních cest (Mirvald, 1993).

Vzoreček pro deviatilitu je použit dle Mirvalda (1993):

$$D = \frac{l_k}{l_p}$$

Kde l_k představuje skutečnou délku komunikace mezi dvěma body a l_p představuje přímou spojnici uzlů (vzdušnou vzdálenost). Čím blíže se výsledek rovná jedné, tím více komunikace představuje ortodromu. Čím více se výsledek odchyluje od jedničky, tím více je cesta nepřímochařejší (Mirvald, 1993).

4 Vybraná zájmová území

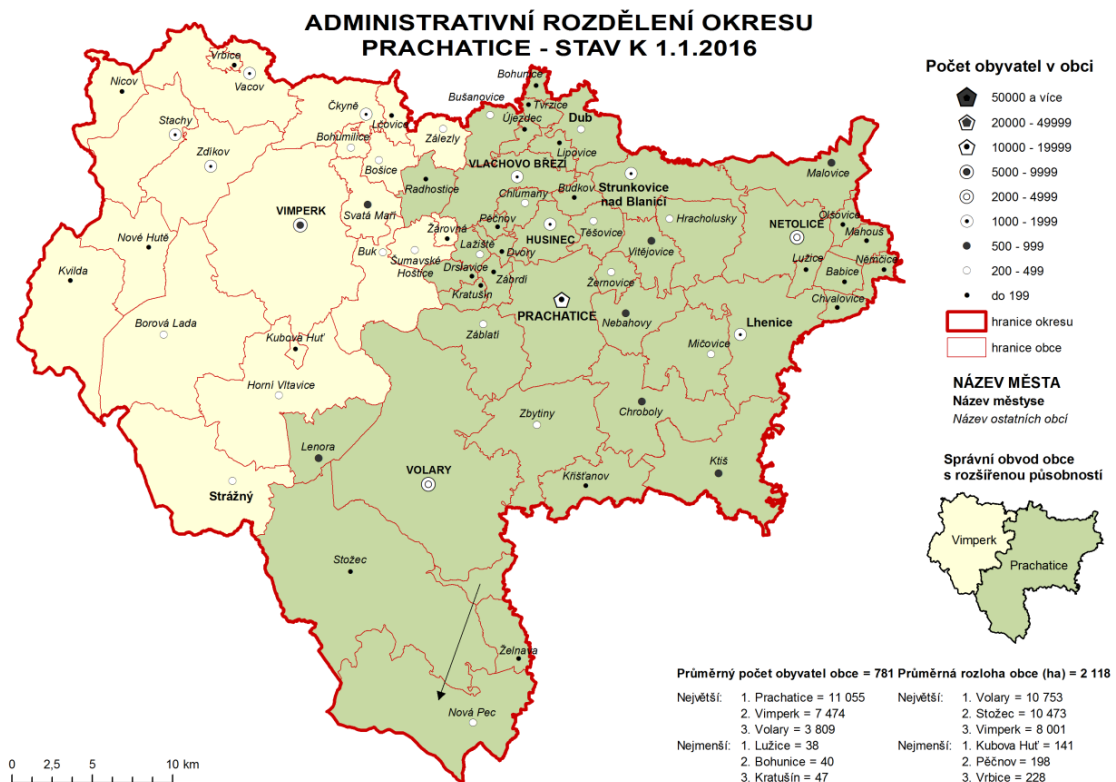
4.1 Charakteristika okresu Prachatice

Vymezení území Prachaticka bylo vymezeno kvůli statistickým údajům jako okres Prachatice.

Okres Prachatice leží v Jihočeském kraji. Ze severu sousedí s okresem Strakonice, ze severovýchodu s okresem České Budějovice, z jihovýchodu s okresem Český Krumlov, ze západu s okresem Klatovy, z jihu tvoří hranici se Spolkovou republikou Německo a z menší části tvoří hranici s Rakouskem.

Z celkové rozlohy Jihočeského kraje 10 056 km² zaujímá okres Prachatice čtvrté místo s 1 377 km² v rámci všech okresů Jihočeského kraje.

V kraji je 17 správních obvodů obcí s rozšířenou působností (SO ORP). Okres Prachatice se skládá ze dvou SO ORP a to SO ORP Vimperk a SO ORP Prachatice. V okrese je 65 obcí, z toho 6 má status města – Husinec, Netolice, Prachatice, Vimperk, Vlachovo Březí a Volary (ČSÚ, 2017).



Obrázek 4 Okres Prachatice k 1. 1. 2016

Převzato: ČSÚ, 2016

4.2 Charakteristika Jihočeského kraje

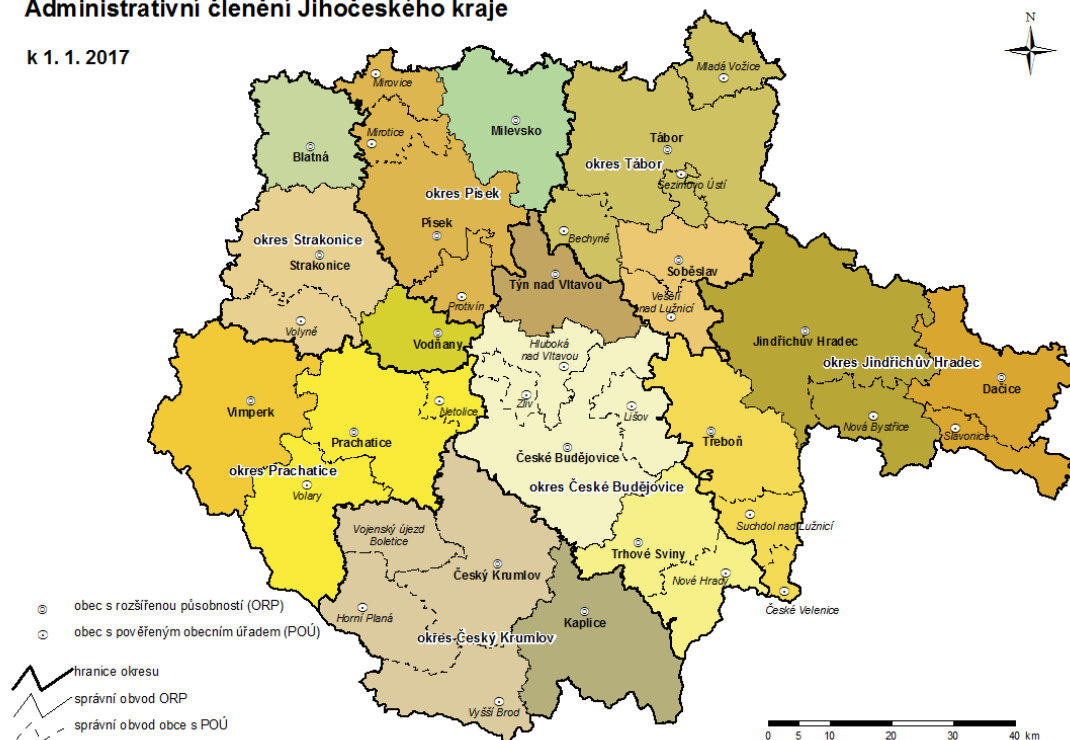
Jihočeský kraj leží v jižním cípu České republiky. Sousedí ze severozápadu s Plzeňským krajem, na severu s krajem Středočeským, na severovýchodě s krajem Vysočina a z menší části na východu také s Jihomoravským krajem. V jižní části hranice sousedí také se SRN a Rakouskem.

Celkovou rozlohou 10 056 km² zaujímá druhé nejvyšší místo mezi kraji ČR, což tvoří 12,8 % ČR. Jihočeský kraj zahrnuje 7 bývalých okresů – České Budějovice, Český Krumlov, Jindřichův Hradec, Písek, Prachatice, Strakonice a Táborsko. Jindřichův Hradec má z těchto okresů největší rozlohu a to 1 944 km² (Podhorský, 2009).

V kraji je 17 SO ORP, 37 správních obvodů obcí s pověřeným obecním úřadem a 623 obcí. Pouze 52 obcí má statut města (ČSÚ, 2017).

Administrativní členění Jihočeského kraje

k 1. 1. 2017



Obrázek 5 Jihočeský kraj k 1. 1. 2017

Převzato: ČSÚ, 2017

4.3 Vybrané fyzicko – geografické charakteristiky okresu Prachatice

Celá tato oblast geomorfologicky spadá do České vysočiny, která je součástí oblasti ovlivněné Hercynským vrásněním. Okres Prachatice je typickou podhorskou vrchovinou, v jižní části území se rozkládá CHKO i NP Šumava. NP Šumava byl vyhlášen roku 1993 a CHKO Šumava už roku 1963. Okres Prachatice má na území Šumavy 31 obcí (ze zkoumaných obcí jsou to obce Kvilda, Stachy, Strážný a Volary). Přes okres vede hranice ohraničující chráněné krajinné oblasti, to znamená, že necelá polovina okresu spadá pod CHKO Šumava (Bičík, Perlín, 2010).

Nejvyšším bodem okresu i Jihočeského kraje je hora Plechý (1 378 m. n. m.). Druhým nejvyšším vrchem je vrchol Boubín (1 362 m. n. m.), na jehož území se rozkládá od roku 1933 národní přírodní rezervace Boubínský prales. Boubínský prales tvoří značnou část okresu Prachatice. (Podhorský, 2009). Průměrná nadmořská výška okresu je 600 až 800 m (průměr ČR 450 m. n. m.) (ČSÚ, 2017).

Územím okresu protéká řeka Blanice, na níž se nachází u obce Husinec Husinecká přehrada. Na východním svahu Černé hory pramení Teplá Vltava, která je hlavním pramenným tokem Vltavy. Vltavu pak tvoří soutok Teplé a Studené Vltavy, který se nachází také v okrese Prachatice. Vltava je nejvýznamnější řekou okresu i kraje. Na území okresu se nachází Plešné jezero ledovcového původu, (Podhorský, 2009).



Obrázek 6 NP A CHKO Šumava k 1. 1. 2019

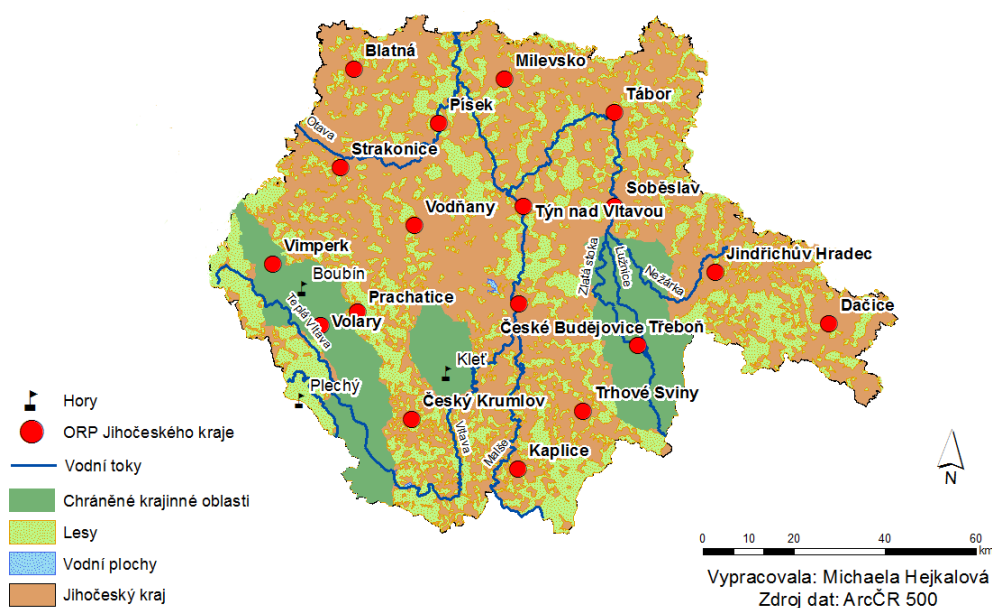
4.4 Vybrané fyzicko – geografické charakteristiky Jihočeského kraje

Stejně jako v okrese Prachatice tak i v Jihočeském kraji zaujímá značnou část rozlohy území NP a CHKO Šumava ležící při jižní a jihozápadní hranici kraje. Zde se nachází také nejvyšší bod kraje a to hora Plechý (1 378 m. n. m.). Dále se v jižním cípu kraje rozkládají Novohradské hory s nejvyšším vrcholem Kamenec (1 072 m. n. m.). Mezi Šumavou a Novohradskými horami se rozkládá CHKO Blanský les s nejvyšším vrcholem Klet' (1 083 m. n. m.).

Střední část kraje vyplňují dvě nížinaté oblasti, Českobudějovická a Třeboňská pánev. Tyto pánve mají své nejvýše položené body okolo 500 m. n. m.

Jihočeský kraj je díky těmto dvěma pánvím znám také jako kraj tisíce rybníků. Tradice rybníků v Jihočeském kraji sahá až do 13. století. Mezi největší rybníky v kraji patří Rožmberk, Bezdrev, či Horusický rybník. Kromě rybníků se zde nachází i největší přehradní nádrž Lipno, která je v dnešní době využívána především jako rekreační oblast.

Nejvýznamnějším vodním tokem Jihočeského kraje je Vltava. Protéká celými jižními Čechami z jihu na sever. Jedním z důležitých přítoků je Lužnice, Otava a Malše, pramenící v Novohradských horách. Na území Jihočeského kraje se nachází také uměle vytvořený vodní kanál Zlatá stoka, který pomáhá regulovat množství vody asi v 50 rybnících. Za zmínku stojí také Schwarzenberský kanál na Šumavě (Podhorský, 2009).



Obrázek 7 Fyzicko – geografická charakteristika Jihočeského kraje k 1. 1. 2019

4.5 Vybrané socio – ekonomické charakteristiky okresu Prachatice

4.5.1 Obyvatelstvo okresu Prachatice

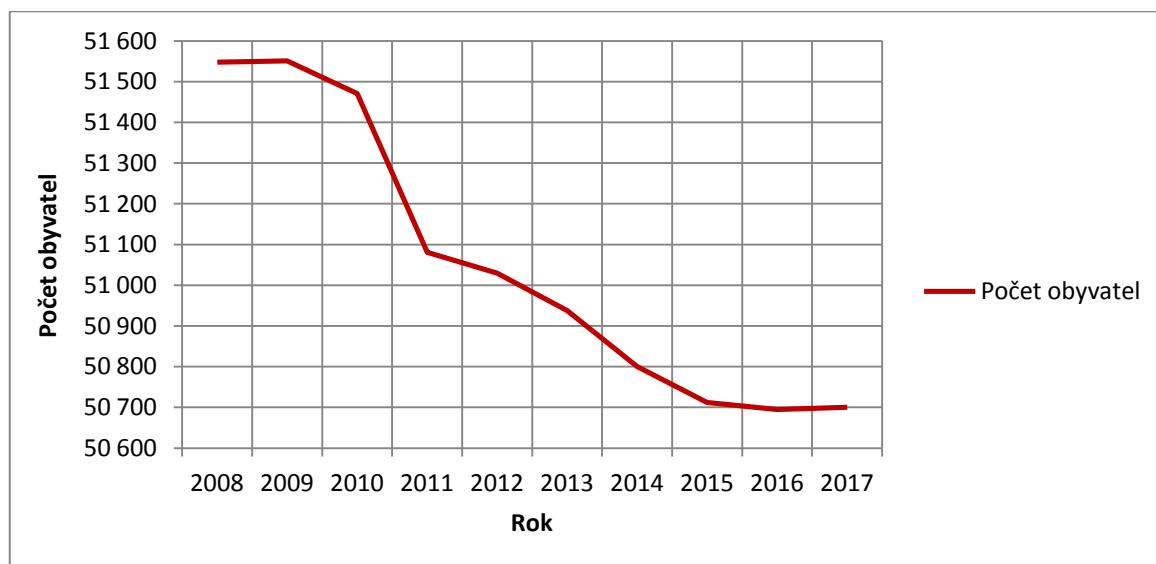
K 31. 12. 2017 bylo v okrese Prachatice 50 700 obyvatel, čímž se řadí mezi okresy Jihočeského kraje s nejmenším počtem obyvatel. S hustotou obyvatel 37 obyv/km² patří dokonce mezi okresy ČR s nejnižší hustotou obyvatel. Hustota obyvatel je nejnižší při hranicích se Spolkovou republikou Německo. Tyto údaje ovlivnil odsun německého obyvatelstva v době po druhé světové válce, kdy řada menších obcí úplně zanikla.

Graf 1 zobrazuje, že od roku 2008 počet obyvatel stále klesá. Za poslední tři roky se počet obyvatel v okrese Prachatice prakticky nemění.

Z celkového počtu 50 700 obyvatel je zde zastoupena nejvíce kategorie v produktivním věku 15 – 64 let a to 33 329 obyvatel. Naopak zde přibyl počet obyvatel v kategorii 65 a více let. Za předešlé roky je zde zatím nejvíce ekonomicky neaktivního obyvatelstva, a to 9 497. S nejnižším počtem obyvatel v okrese je zastoupena kategorie 0 – 14 let, tj. 7 874 obyvatel (ČSÚ, 2017).

Díky zvětšující se skupině ekonomicky neaktivního obyvatelstva se v okrese Prachatice zvedl i průměrný věk, a to na 42,1 let. Je zde zastoupeno 25 279 žen oproti 25 421 mužům.

Graf 1 Vývoj počtu obyvatel v okrese Prachatice (2008-2017)



Zdroj: vlastní zpracování dle dat z ČSÚ (2017)

Zpracovala: M. Hejkalová, 2019

4.5.2 Silniční doprava v okrese Prachatice

Silniční doprava v okrese Prachatice je z důvodu rozkládajícího se NP a CHKO Šumava oproti ostatním okresům málo hustá.

Najdeme zde dvě silnice I. třídy. Silnice I. třídy č. 4 prochází od hranic se SRN přes Strážný, Vimperk, Volyni, Strakonice, Dobříš až do Prahy. Tato silnice má na území okresu Prachatice přibližně 38 km. Zasahuje zde ještě jedna silnice I. třídy č. 39 vedoucí z Českých Budějovic přes Volary, kde se za obcí Lenora napojuje na silnici č. 4. Z celkové délky má na území okresu přibližně 27 km.

Tabulka 1 Silnice I. třídy v okrese Prachatice

Číslo silnice	Průběh silnice	Délka silnic v okrese Prachatice
4	Praha (D0 km 10, II/102) – Jíloviště (D4 km 11) – Dubenec (D4 km 41, I/18) – Milín (I/66) – Lety (I/19) – Radobytec (D4 km 77) – Nová Hospoda (D4 km 84, I/20) – Strakonice (I/22) – Volyně – Vimperk – Strážný – Německo	38 km
39	Kamenný Újezd (I/3) – Český Krumlov – Horní Planá – Volary – Houžná (I/4)	27 km

Zdroj: vlastní zpracování dle dat z ŘSD (2017)

Zpracovala: M. Hejkalová, 2019

Přes území okresu nevede žádná dálnice, lze zde nalézt už jen silnice II. třídy a silnice III. třídy, které mají v okrese Prachatice největší zastoupení. Nejmenší hustota silniční sítě v okrese Prachatice se nachází při hranicích se Spolkovou republikou Německo, kde se rozkládá NP a CHKO Šumava.

Tabulka 2 Délka komunikací v km v okrese Prachatice (1. 1. 2018)

Území	Dálnice	I. třída	II. třída	III. třída	Celkem
Okres Prachatice	0	65	227	387	678

Zdroj: vlastní zpracování dle Statistické ročenky Jihočeského kraje (2018)

Zpracovala: M. Hejkalová, 2019

4.6 Vybrané socio – ekonomické charakteristiky Jihočeského kraje

4.6.1 Obyvatelstvo Jihočeského kraje

V Jihočeském kraji se k 31. 12. 2017 nacházelo 640 196 obyvatel. Tím se řadí na šesté místo mezi kraje České republiky. Z celkového počtu obyvatel Jihočeského kraje je v okrese České Budějovice 193 337 obyvatel. Naopak nejméně obyvatel je již ve zmíněném okrese Prachatice a v okrese Český Krumlov.

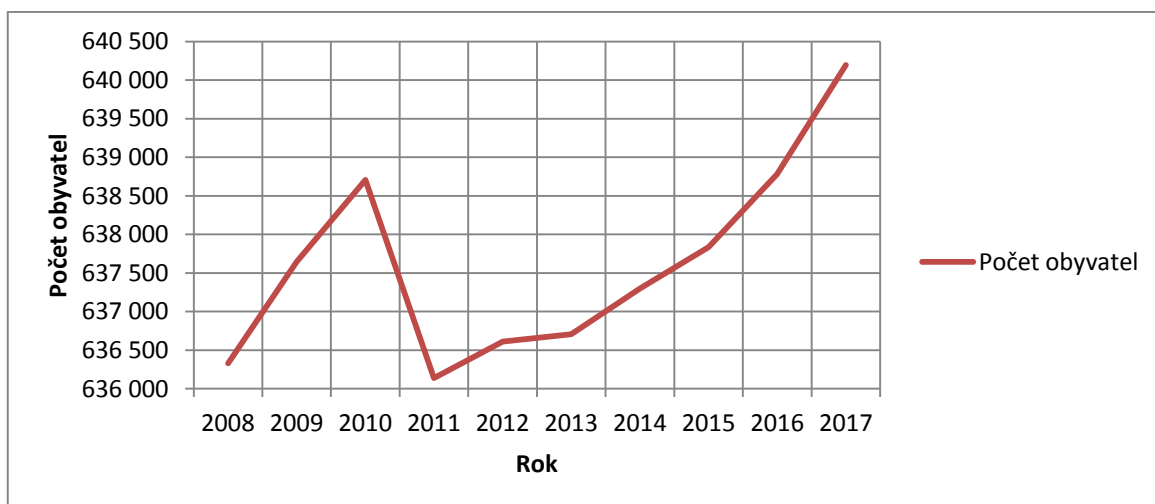
S hustotou obyvatel 63 obyvatel/km² se řadí na poslední místo mezi kraji ČR. Tento údaj je zřejmě dán i tím, že Jihočeský kraj má druhou největší rozlohu ze všech krajů ČR. Z grafu 2 je zřejmé, že počet obyvatel od roku 2008 narůstal, v roce 2011 došlo k propadu počtu obyvatel a od tohoto roku se počet obyvatel zvyšuje. Tento údaj ovlivnil hlavně počet přistěhovalých osob, který převýšil počet osob vystěhovalých. Přirozená měna kraje byla ale také v kladných hodnotách. V kraji se narodilo o 128 osob více, než jich zemřelo.

Jihočeské obyvatelstvo má vyšší ukazatel průměrného věku 42,5 let. Průměr ČR je nižší 42,2 let.

Z celkového počtu 640 196 obyvatel je zde nejvyšší zastoupení osob v produktivním věku 15 – 64 let 414 856 obyvatel. Jako u všech krajů ČR tak i zde pak převyšuje skupina 65 a více let skupinu v předproduktivním věku 0 – 14 let.

V Jihočeském kraji je větší zastoupení žen s počtem 324 183 k 316 013 mužům (ČSÚ 2017).

Graf 2 Vývoj počtu obyvatel v Jihočeském kraji (2008-2017)



Zdroj: vlastní zpracování dle ČSÚ (2017)
Zpracovala: M. Hejkalová, 2019

4.6.2 Silniční doprava Jihočeského kraje

Na území Jihočeského kraje se nacházejí dvě dálnice. Dálnice D3 leží skoro celou svoji délkou pouze na území Jihočeského kraje. Začátek dálnice lze považovat od obce Mezno, kde vstupuje na území Jihočeského kraje, dále vede do měst Tábor, Soběslav a končí ve městě Veselí nad Lužicí. Poté se z dálnice stává silnice I. třídy č. 3. Dálnice D3 má však ještě jeden kratší úsek, a to v části před Českými Budějovicemi.

Druhá dálnice na území Jihočeského kraje D4 začíná ve městě Mirovice a končí ve městě Písek. Tato dálnice má ovšem svoji delší trasu mimo Jihočeský kraj na trase Praha – Příbram.

Tabulka 3 Dálnice v Jihočeském kraji

Číslo dálnice	Průběh dálnic	Délka dálnic v Jihočeském kraji
D3	Mezno (I/3) – Tábor (I/19, I/3) – Dráčov (I/23) – Veselí nad Lužnicí (I/3)	42 km
D4	Praha (D0, II/102) – Dubenec (I/18) – Háje (II/118) Mirovice – Nová Hospoda (I/20)	13 km

Zdroj: vlastní zpracování dle dat z ŘSD (2017)
Zpracovala: M. Hejkalová, 2019

V krajevém srovnání lze s počtem délky silnic a dálnic řadit Jihočeský kraj na druhé místo hned po kraji Středočeském. Tento faktor z velkého hlediska ovlivňuje rozloha Jihočeského kraje, která je druhá nejvyšší mezi všemi kraji České republiky (ČSÚ, 2016).

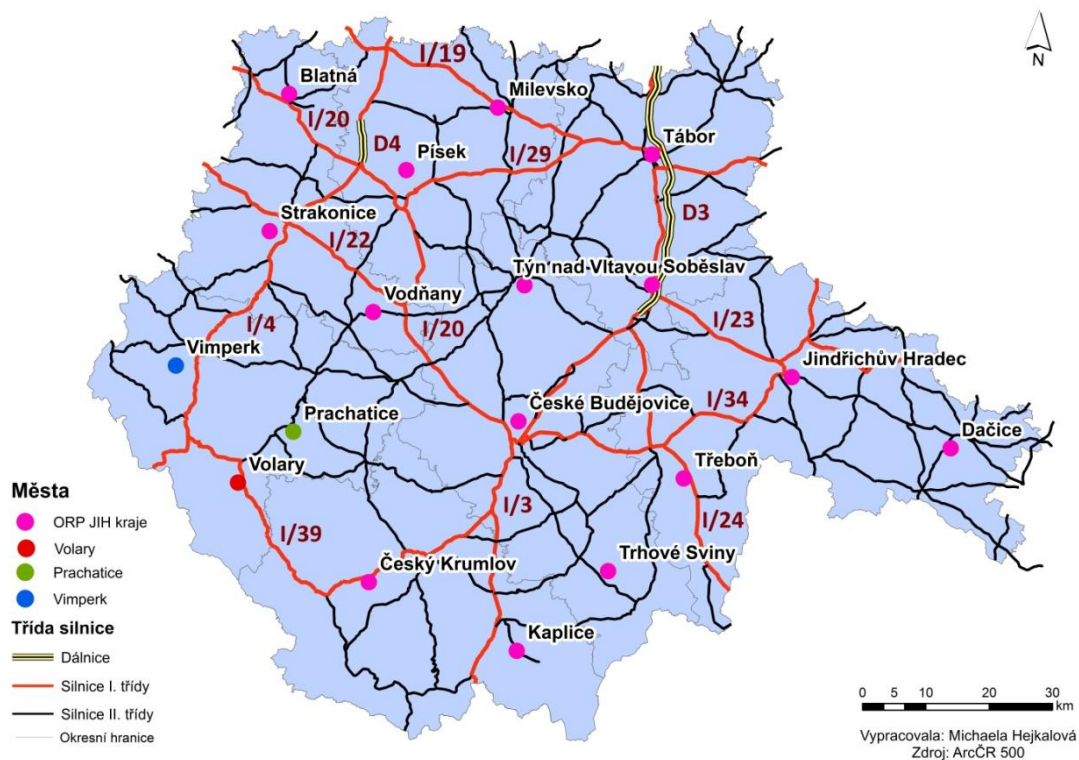
Nejvíce silnic I. a II. třídy se nachází v okrese Jindřichův Hradec. Silnice III. třídy se naopak nacházejí nejvíce v okrese České Budějovice (ČSÚ, 2016).

Tabulka 4 Délka komunikací v km Jihočeského kraje (1. 1. 2018)

Území	Dálnice	I. třída	II. třída	III. třída	Celkem
Jihočeský kraj	55	661	1 624	3 808	6 148

Zdroj: vlastní zpracování dle Statistické ročenky Jihočeského kraje (2018)
Zpracovala: M. Hejkalová, 2019

Na území kraje je málo rozvinutá dálniční síť, a proto je jednou z nejdůležitějších dopravních infrastruktur pro využití časové akcesibility silnic I. třídy. Specifické podmínky vykazují významné dopravní uzly, kam silnice I. třídy nezasahují. Mezi ně se řadí město Prachatice ležící západně od Českých Budějovic, město Dačice ležící ve výběžku kraje hraničícího s krajem Vysočinou a Jihomoravským krajem a města Kaplice a Trhové Sviny ležící při hranicích s Rakouskem.



Obrázek 8 Silnice I. třídy v Jihočeském kraji k 1. 1. 2019

Důležitou roli hraje v kraji silnice I. třídy č. 3 napojující se od dálnice D3, tato silnice spojuje severní a jižní část kraje. Začíná ve městě Veselí nad Lužnicí, pokračuje přes České Budějovice a Kaplice až do SRN (viz příloha B).

Ze západu na východ kraje se lze dostat silnicí č. 22, která vstupuje na území kraje od města Horažďovice. Územím kraje vede přes města Strakonice a Vodňany. Ve Vodňanech se napojuje na silnici č. 20, která vede z Písku a pokračuje do Českých Budějovic. Z Budějovic vede východním směrem jako silnice č. 34 přes Třeboň do Jindřichova Hradce. Území kraje opouští jako silnice č. 23 směrem do Telče ležící v kraji Vysočina.

5 Hodnocení dopravního systému ve vybraném zájmovém území

5.1 Hodnocení dopravního systému v okrese Prachatice

V okrese Prachatice byly vybrány obce Čkyně, Kvilda, Netolice, Smědeč, Stachy, Strážný, Vacov a Vlachovo Březí. Tyto obce leží na silnicích propojující území okresu Prachatice s ostatními okresy.

5.1.1 Hodnocení vzdálenostní akcesibility města Vimperk s vybranými obcemi okresu Prachatice

Nejnižší vzdálenostní akcesibilitu můžeme najít mezi Vimperkem a Čkyní. Obec Čkyně leží na severní hranici okresu a vede přes ní silnice I. třídy č. 4. Na severozápadu okresu leží obce Vacov a Stachy, které také vykazují jednu z nejnižších vzdáleností s hodnotou 13 km z Vimperku do obce Stachy a 17 km do obce Vacov. Podobně jako Vacov je od Vimperku vzdálené město Vlachovo Březí, které je jen o 700 m dále. Naopak největší vzdálenostní akcesibilita je mezi Vimperkem a obcí Smědeč. Ta na rozdíl od Čkyně leží skoro na nejvýchodnějším bodu okresu a je tedy nejdále od města Vimperk mezi všemi uvedenými obcemi. Obec Netolice leží také na jednom z nejvýchodnějších bodů okresu, proto vzdálenostní akcesibilita vykazuje jednu z vyšších hodnot, tj. 35,1 km. Do města Prachatice je vzdálenost 25,3 km, podobná vzdálenost je i mezi Vimperkem a Volary 26,9 km.

Tabulka 5 Vzdálenostní akcesibilita města Vimperk s vybranými obcemi okresu Prachatice

km	Vimperk
Čkyně	10,2
Kvilda	22,1
Netolice	35,1
Prachatice	25,3
Smědeč	40,1
Stachy	13
Strážný	22,5
Vacov	17
Vlachovo Březí	17,7
Volary	26,9

Zdroj: vlastní zpracování dle dat z mapy.cz
Zpracovala: M. Hejkalová, 2019

5.1.2 Hodnocení vzdálenostní akcesibility města Prachatice s vybranými obcemi okresu Prachatice

Vzhledem k tomu, že město Prachatice se nachází na východní straně okresu, vykazují nejvyšší hodnoty vzdálenostní akcesibility obce v západní části okresu – Kvilda, Stachy, Strážný, Vacov, a to od 35 km výše. Naopak nejnižší akcesibilitu s hodnotou 12,1 km vykazuje obec Vlachovo Březí, která se nachází na sever od města Prachatice. Jihovýchodně vede z Prachatic silnice II. třídy č. 143, na které se nachází obec Smědeč vykazující druhou nejnižší akcesibilitu. Obec Netolice vykazuje také jednu z nižších vzdálenostních akcesibilit, i přesto že do této obce nevede z Prachatic přímá cesta, vedou zde pouze silnice II. třídy. Podobné hodnoty vzdálenostní akcesibility vykazují obce Čkyně a Vimperk. Do těchto obcí vedou trasy vykazující hodnoty přibližně 25 km.

Tabulka 6 Vzdálenostní akcesibilita města Prachatice s vybranými obcemi okresu Prachatice

km	Prachatice
Čkyně	24,4
Kvilda	44,8
Netolice	20,4
Smědeč	15,9
Stachy	35,7
Strážný	35,8
Vacov	39,7
Vimperk	25,3
Vlachovo Březí	12,1
Volary	18,3

Zdroj: vlastní zpracování dle dat z mapy.cz
Zpracovala: M. Hejkalová, 2019

5.1.3 Hodnocení vzdálenostní akcesibility města Volary s vybranými obcemi okresu Prachatice

Volary leží na jižním cípu prachatického okresu poblíž státní hranice se SRN. Městem prochází silnice I. třídy, která pokračuje směrem k oblíbené rekreační oblasti Lipno a dá se říci, že tato silnice kopíruje řeku Vltavu směrem k vodní nádrži Lipno. Západním směrem leží na silnici I. třídy obec Strážný. Tato obec vykazuje nejnižší vzdálenostní akcesibilitu 17,6 km. Prachatice vykazují hned druhou nejnižší akcesibilitu s 18,3 km. Severním směrem od Volar vede silnice č. 4 do města Vimperk, která vykazuje také jednu z nižších vzdálenostních akcesibilit, podobně jako obec Smědeč či Vlachovo

Březí. Nejvyšší vzdálenost od Volar vykazují obce na severozápadní straně okresu. Patří mezi ně obce Čkyně, Kvilda, Stachy a na východní straně okresu 37,9 km vzdálená obec Netolice. Nejvyšší hodnotu vzdálenostní akcesibilitu 43,2 km však vykazuje obec Vacov, do které vede silnice II. třídy.

Tabulka 7 Vzdálenostní akcesibilita města Volary s vybranými obcemi okresu Prachatice

km	Volary
Čkyně	36
Kvilda	33,7
Netolice	37,9
Prachatice	18,3
Smědeč	27,2
Stachy	39,2
Strážný	17,6
Vacov	43,2
Vimperk	26,9
Vlachovo Březí	29,6

Zdroj: vlastní zpracování dle dat z mapy.cz
Zpracovala: M. Hejkalová, 2019

5.1.4 Hodnocení časové akcesibility města Vimperk s vybranými obcemi okresu Prachatice

Nejvyšší hodnotu časové akcesibility vykazuje obec Smědeč, která je nejdále od města Vimperk (viz tabulka 5). Mezi oběma vytyčenými body neleží žádná silnice I. třídy, a proto je zde vysoká časová dostupnost. Druhou nejvyšší hodnotu vykazuje jako u vzdálenostní akcesibility město Netolice, do kterého vede také pouze silnice II. třídy. Obec Strážný leží na silnici I. třídy č. 4, a proto je zde stejná časová dostupnost jako do města Vlachovo Březí, ačkoliv toto město leží od Vimperku o pět km dál než obec Strážný. Stejně tak město Volary, vykazuje z města Vimperk stejnou časovou dostupnost 24 min jako o 4 km bližší obec Kvilda. Obec Kvilda leží na silnici II. třídy v západním výběžku. Nejnižší hodnoty časové akcesibility mají dopravní komunikace vedoucí od Vimperku severním směrem. Na silnici I. třídy leží obec Čkyně, její dostupnost má vůbec nejnižší hodnotu 11 min. Dále se jedná o obce Stachy a Vacov v dopravní dostupnosti 15 a 19 min.

Tabulka 8 Časová akcesibilita města Vimperk s vybranými obcemi okresu Prachatice

minuty	Vimperk
Čkyně	11
Kvilda	24
Netolice	35
Prachatice	28
Smědeč	44
Stachy	15
Strážný	20
Vacov	19
Vlachovo Březí	20
Volary	24

Zdroj: vlastní zpracování dle dat z mapy.cz
Zpracovala: M. Hejkalová, 2019

5.1.5 Hodnocení časové akcesibility města Prachatice s vybranými obcemi okresu Prachatice

Vzhledem k tomu, že město Prachatice leží na silnicích II. třídy, nejsou zde u nejnižších časových akcesibilit výraznější odchylky. Silnice II. třídy mají podobné technické parametry, proto je rozdíl dostupnosti měst ležících na nich minimální. Jedná se o obce Volary, Smědeč a Vlachovo Březí. Odpovídající dostupnost vykazují i vzdálenější obce na západním kraji okresu, mezi které patří Stachy, Strážný a Vacov. Nejvyšší časovou dostupnost vykazuje obec Kvilda, která je také nejvzdálenější od města Prachatice. I přes to, že Čkyně leží o necelý 1 km (viz tabulka 6) blíže než město Vimperk, vykazuje o 3 min delší časovou dostupnost. Dopravní komunikace vede z Prachatic do obou měst stejným směrem, ale v Husinci se rozděluje na dvě silnice II. třídy. Silnice č. 144 vede severním směrem přes Vlachovo Březí až do Čkyně. Naproti tomu silnice č. 145 vede západním směrem a je přímočařejší. Východním směrem vede tato silnice do města Netolice a vykazuje zde jednu z lepších časových akcesibilit.

Tabulka 9 Časová akcesibilita města Prachatice s vybranými obcemi okresu Prachatice

min	Prachatice
Čkyně	31
Kvilda	47
Netolice	20
Smědeč	18
Stachy	37
Strážný	34
Vacov	42
Vimperk	28
Vlachovo Březí	15
Volary	19

Zdroj: vlastní zpracování dle dat z mapy.cz
Zpracovala: M. Hejkalová, 2019

5.1.6 Hodnocení časové akcesibility města Volary s vybranými obcemi okresu Prachatice

Nejnižší časovou akcesibilitu vykazuje obec Strážný, do které se lze z obce Volary dostat po silnicích I. třídy. Jsou zde čtyři obce, které vykazují podobné hodnoty časové akcesibility, a to přibližně 30 min. Jedná se o obce Čkyně, Kvilda, Smědeč a Vlachovo Březí. Nejevzdálenější z nich je obec Čkyně (viz tabulka 7), ale i přes to vykazuje nižší časovou akcesibilitu než obec Kvilda. Je to dáno tím, že do obce Čkyně se lze dostat napojením na silnici I. třídy. I zde hraje velkou roli lepší dopravní infrastruktura podporující urychlení časové dostupnosti. Od obce Volary vykazuje nejvyšší časovou akcesibilitu obec Vacov. Druhé nejvyšší hodnoty náleží obci Stachy ležící na severozápadní straně okresu a obci Netolice, která leží naopak na severovýchodní straně okresu. Z obce Volary se tedy lze dostat do severozápadní či severovýchodní části okresu ve stejné časové akcesibilitě.

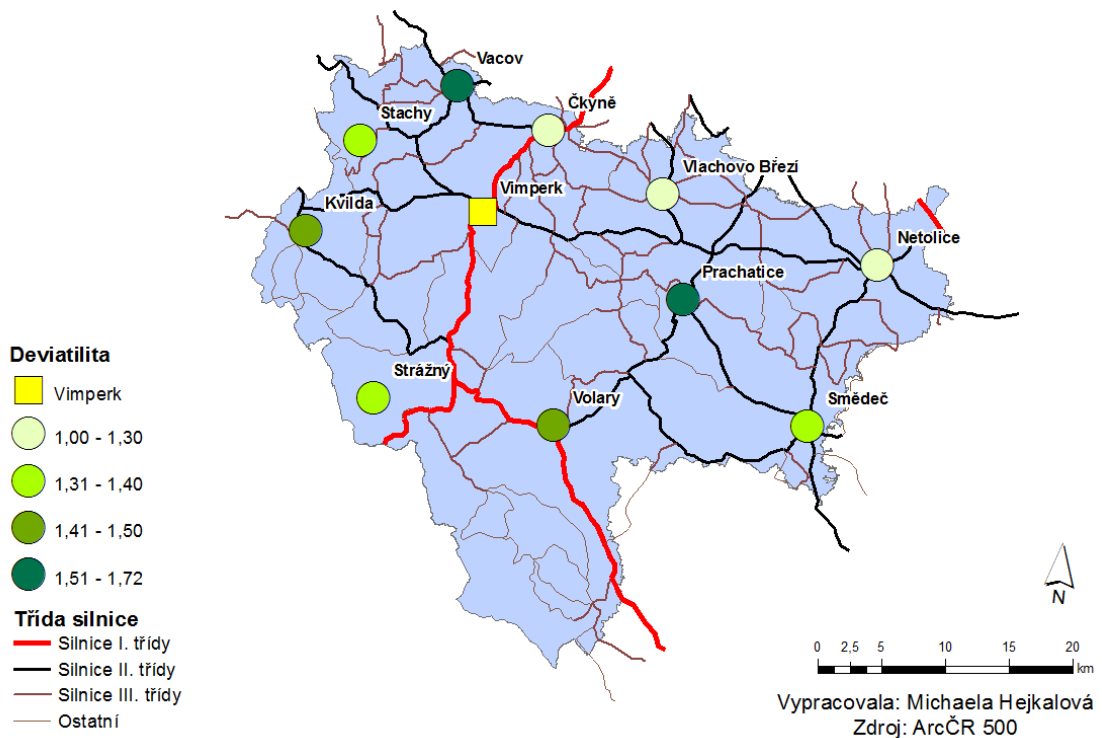
Tabulka 10 Časová akcesibilita města Volary s vybranými obcemi okresu Prachatice

min	Volary
Čkyně	32
Kvilda	33
Netolice	35
Prachatice	19
Smědeč	28
Stachy	37
Strážný	16
Vacov	42
Vimperk	24
Vlachovo Březí	29

Zdroj: vlastní zpracování dle dat z mapy.cz
Zpracovala: M. Hejkalová, 2019

5.1.7 Hodnocení deviatility silnic mezi městem Vimperk s vybranými obcemi okresu Prachatice

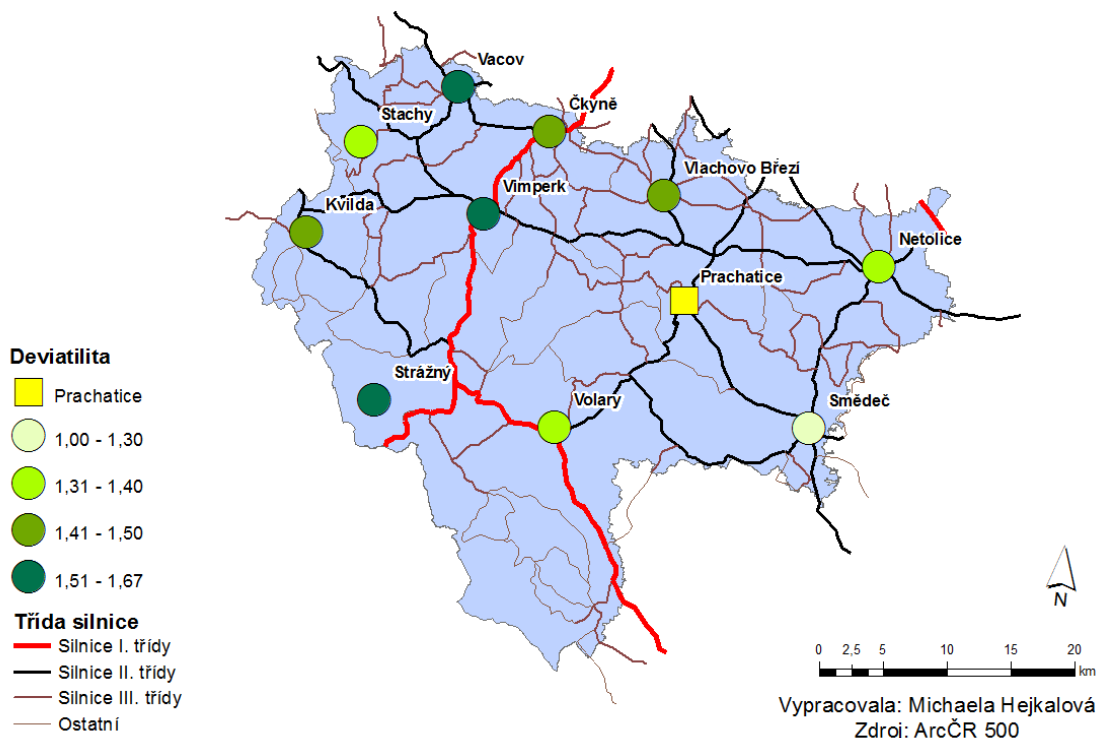
Nejnižší deviatilitu vykazuje zcela logicky obec Čkyně, která leží na silnici I. třídy (viz obrázek 9) a je také nejbližším bodem od Vimperku. Obec Čkyně leží také na jednom z dopravních tahů na město Strakonice. Spolu se Čkyní vykazuje i obec Netolice nejnižší deviatilitu, která má oproti Čkyni jednu z nejdelších vzdáleností od Vimperku. Do Netolic vede dopravní komunikace, která je skoro souběžná s přímkou vzdušné vzdálenosti. Tato silnice vede napříč okresem Prachatice a spojuje západ s východem okresu. Toto území tvoří jednu z nížinatých oblastí prachatického okresu. Nízkou deviatilitu má i z toho důvodu, že leží na jedné z dopravních tepen okresu Českých Budějovic. Naopak vysokou deviatilitu vykazuje obec Vacov. Deviatilita do města Prachatice vykazuje stejné hodnoty. Naproti tomu Volary vykazují nižší hodnotu deviatility než Prachatice. Do Volar se dá dostat z Vimperku po silnicích I. třídy č. 4 a č. 39. Do města Prachatice se lze z Vimperku dostat po silnicích II. třídy. Zmiňovaný mapový server bere vždy technicky nejlepší a nejrychlejší cestu, proto naměřená deviatilita odpovídá jízdě po silnici II. třídy z Vimperku do Prachatic. Druhou nejnižší deviatilitu má obec Strážný ležící u hraničního přechodu do SRN. Spolu se Strážným vykazují stejnou hodnotu také obce na okraji okresu Stachy a Smědeč. Stachy leží na západě okresu, kdežto obec Smědeč na východě okresu. Dá se říci, že tyto obce tvoří pomyslné okraje okresu.



Obrázek 9 Deviatilita silnic mezi městem Vimperk a vybranými obcemi okresu Prachatice

5.1.8 Hodnocení deviatility silnic mezi městem Prachatice s vybranými obcemi okresu Prachatice

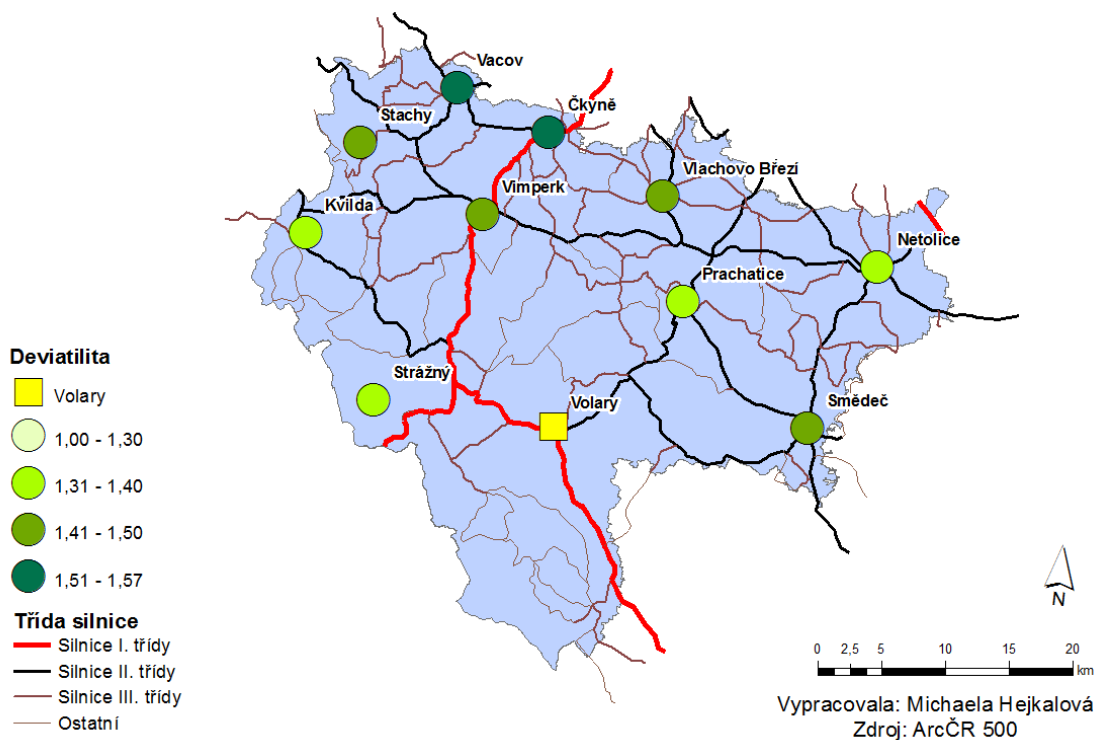
Nejnižší deviatilitu vykazuje k Prachaticím jihovýchodně ležící obec Smědeč. Obec je jedním z bodů ohraničující Blanský les a nachází se na jedné z dopravních tepen na krajské město České Budějovice. Druhou nejnižší deviatilitu vykazují obce Netolice, Volary a Stachy. Volary leží jižním směrem od Prachatic a jsou s nimi spojené silnicí II. třídy. Překvapivě nízkou hodnotu deviatility vykazuje také vzdálenější západně ležící obec Stachy a na opačné straně okresu ležící obec Netolice. U Netolic se dá předpokládat nižší deviatilita z důvodu dopravního tahu vedoucího do Českých Budějovic. Vyšší deviatility 1,41 – 1,50 vykazuje nejbližší položená obec Vlachovo Březí, dále Čkyně a západně ležící obec Kvílda. Nejvyšší deviatilitu vykazuje severozápadní výběžek okresu, kde leží obec Vacov. Tato obec se nenachází na žádném důležitém silničním tahu k hierarchicky vyšším dopravním uzlům. Touto obcí neprochází silnice I. třídy a nachází se také v druhé největší vzdálenosti od města Prachatice. Vysoké hodnoty deviatility vykazují také obce Vimperk a Strážný. Je to dáno přírodními podmínkami, jelikož v tomto území se nachází přírodní rezervace Boubín a silnice I. ani II. třídy tímto územím neprocházejí.



Obrázek 10 Deviatilita silnic mezi městem Prachatice a vybranými obcemi okresu Prachatice

5.1.9 Hodnocení deviatility silnic mezi městem Volary s vybranými obcemi okresu Prachatice

Nízkou deviatilitu v rozmezí 1,00 – 1,30 vůči vybraným obcím obec Volary nevykazuje. Jednu z nižších hodnot deviatility vykazuje město Prachatice, což by se dalo předpokládat vzhledem k tomu, že Prachatice jsou městem okresním. Stejným směrem jako Prachatice ležící obec Netolice vykazuje podobnou deviatilitu. Nižší hodnoty deviatility mají také obce ležící západně od Volar, a to Strážný a Kvilda. Strážný leží na hlavním tahu do SRN a je s Volary propojen silnicí I. třídy. Kvilda je významným rekreačním střediskem okresu i kraje. Větší deviatility v rozmezí 1,41 – 1,50 vykazují tři města severně od Volar – Stachy, Vimperk, Vlachovo Březí a východně ležící obec Smědeč. Zde se ve velké míře projeví fyzicko – geografické podmínky. Volary s Vimperkem spojuje silnice I. třídy, která lemuje zmíněný Boubínský prales s druhým nejvyšším vrcholem okresu Boubínem. Obec Čkyně sice patří mezi jeden z hlavních tahů na Strakonice, ale vykazuje spolu s Vacovem nejvyšší deviatilitu. Což je opět dáno polohou již zmíněného Boubínského pralesa.



Obrázek 11 Deviatilita silnic mezi městem Volary a vybranými obcemi okresu Prachatice

5. 1. 10 Zhodnocení dopravní dostupnosti vybraných obcí okresu Prachatice

Okres Prachatice není bohatý na silnice I. třídy. Jak již bylo zmíněno, nacházejí se zde pouze dvě na sebe navazující silnice I. třídy. Silniční síť v okrese je vlivem NP a CHKO Šumava omezená. Z celkové rozlohy okresu se zde nachází pouze 1/10 silnic v celém Jihočeském kraji, tj. pouze 678 km z celkového počtu 6148 km silnic Jihočeského kraje. Nejvyšší zastoupení mají silnice III. třídy, které tvoří zhruba polovinu všech silnic okresu (viz tabulka 2).

Dle Perlína, Bičíka (2010) je důležitá dopravní osa nadregionálního významu vedoucí z Prahy přes Strakonice na hraniční přechod Strážný. Jedná se již o často zmiňovanou silnici I. třídy č. 4, která z velké části ovlivňuje zvolené proměnné. Ze zmiňované silnice se v SRN stává silnice B12 vedoucí až do německého Passau. Strážným tedy prochází jedna z dopravních tepen do SRN. Z důvodu procházejícího dopravního tahu zaujímá obec Strážný pozici v první polovině tabulky ve zhodnocení dopravní dostupnosti vůči Vimperku a Volarům.

Jedním z důležitých tahů napojující okres na krajské město České Budějovice je dopravní tah, na kterém leží obec Netolice v severovýchodním výběžku okresu. Obec

díky své poloze v mírně zvlněné krajině vykazuje u všech třech zmiňovaných měst nízké deviatility. U města Vimperk dokonce tvoří jednu z nejnižších deviatilit. Město leží ve výhodné poloze na spojnici tří silnic II. třídy. Důležitou roli hraje silnice II. třídy č. 145 procházející přes Netolice až do Českých Budějovic. Tato komunikace vykazuje vůbec nejnižší deviatilitu směrem z Vimperku, odkud vede dopravní komunikace skoro souběžně jako přímka vzdušné vzdálenosti. V těchto místech okresu je nížinatější terén, a proto zde silnice dosahují nižších hodnot deviatility. Naopak u Strážného jsou vlivem fyzicko – geografických podmínek tyto hodnoty deviatility vyšší.

Podobně jako Netolice na východním kraji okresu leží také obec Smědeč na spojnici tří silnic II. třídy. Ve srovnání dopravního tahu obce Smědeč vyšla v porovnání s Prachaticemi vyšší časová dostupnost, nežli vzdálenostní dostupnost. V tabulce výsledných hodnot Smědeč vykazuje vyšší hodnoty zvolených proměnných v porovnání s ostatními obcemi. Mnohem využívanější trasou na východ bude tedy technicky vyspělejší silnice I. třídy č. 39 směřující směrem z Volar k rekreační oblast Lipno.

Na jedné z mála silnic I. třídy v okresu leží obec Čkyně. Jak již bylo zmíněno, vede přes ní důležitá osa sever – jih silnice I. třídy č. 4 směrem na Strakonice. Pro Vimperk jako pro nejbližší obec ze všech zmiňovaných vykazuje Čkyně jednu z nejnižších deviatilit. Pro Prachatice i Volary je však cesta více nepřímá a vykazuje tak vyšší míru deviatility. Dopravní komunikace vedoucí z obce Volary má vůbec jednu z nejvyšších hodnot deviatility.

Na severozápadě okresu se nacházejí obce ležící ve vyšší nadmořské výšce Vacov, Stachy a Kvilda. Kvilda leží v nadmořské výšce 1065 m. n. m. a je jednou z nejvýše položených českých obcí. Tyto obce vykazují vyšší míry deviatility. Zmiňovaná obec Vacov vykazuje vůbec největší míry deviatility. Tato obec neleží na žádném z důležitých dopravních tahů k napojení na hierarchicky vyšší dopravní uzly. Přestože Kvilda patří mezi obce ležící v nejvyšší nadmořské výšce, nevykazuje proti sledovaným městům nejvyšší hodnoty deviatility.

Obecně lze tedy říci, že nízké deviatility vykazují důležité silniční tahy k hierarchicky vyšším dopravním uzlům. Příkladem je zmíněná obec Netolice, přes kterou prochází dopravní tepna směrem na České Budějovice. Stejně je tomu tak i směrem na obec Strážný, která plní funkci tranzitního bodu směrem do SRN. Důležitý rozdíl mezi těmito dvěma místy je ale na první pohled patrný. Jedná se o dopravní infrastrukturu, která je

na těchto místech rozdílná. Na hraniční přechod vede silnice I. třídy označena jako silnice vůbec nejvyužívanější v tomto okrese (dle Perlína, Bičíka 2010). Obec Netolice naopak procházejí silnice II. třídy. Oproti hraničnímu přechodu Strážný, má ale obec Netolice rozvinutější dopravní síť.

Nejvyšší hodnoty deviatility vykazují zcela překvapivě mezi sebou i dvě města v okrese Prachatice, která spadají pod správu ORP. Jsou to města Prachatice a Vimperk, mezi nimiž je deviatilita vůbec jedna z nejvyšších. Důvodem je horší dopravní infrastruktura mezi těmito městy. Nevede mezi nimi přímá trasa po silnici II. třídy ale pouze z části po silnici II. a pak po silnici III. třídy. O zhoršené infrastruktuře vypovídá i to, že časová akcesibilita je větší než vzdálenostní akcesibilita. Tento jev můžeme vidět u těch tras, kde vedou silnice III. třídy.

Z celkové tabulky zhodnocení dopravy v okrese Prachatice vyplynulo, že dopravní komunikace města Vimperk je ideálním centrem v rámci okresu Prachatice. Má nejlepší pozici z hlediska přímých dopravních komunikací a dobré časové i vzdálenostní dostupnosti. Prachatice i Volary v tomto srovnání vyšly v podobných hodnotách. Liší se pouze ukazatel vzdálenostní dostupnosti, který vykazuje lepší hodnoty pro město Prachatice.

Tabulka 11 Vymezení hodnot zhodnocení dopravy v okrese Prachatice

počet bodů	Ø deviatilita	Ø vzdálenostní akcesibilita	Ø časová akcesibilita
1	1,00 – 1,30	10 – 20	10 – 20
2	1,31 – 1,40	21 – 30	21 – 30
3	1,41 – 1,50	31 – 40	31 – 40
4	1,51 +	41 +	41 +

Zdroj: vlastní zpracování dle výsledků
Zpracovala: M. Hejkalová, 2019

Tabulka 12 Výsledné hodnoty dopravy v okrese Prachatice

okres Prachatice	Vimperk			Prachatice			Volary			
	deviatilita	vzdálenost	čas	deviatilita	vzdálenost	čas	deviatilita	vzdálenost	čas	
Volary	3	2	1	2	1	1	0	0	0	10
Prachatice	4	2	2	0	0	0	2	1	1	12
Vimperk	0	0	0	4	2	2	3	2	2	15
Vlachovo Březí	1	1	1	3	1	1	3	2	2	15
Netolice	1	3	3	2	1	1	2	3	3	19
Strážný	2	2	1	4	3	3	2	1	1	19
Čkyně	1	1	1	3	2	3	4	3	3	21
Stachy	2	1	1	2	3	3	3	3	3	21
Smědeč	2	4	3	1	2	3	3	2	2	22
Kvilda	3	2	2	3	4	4	2	3	3	26
Vacov	4	1	1	4	3	4	4	4	4	29
Součet	23	19	16	28	22	25	28	24	24	209
Suma	58			75			76			

Zdroj: vlastní zpracování dle výsledků
Zpracovala: M. Hejkalová, 2019

5.2 Hodnocení dopravního systému v Jihočeském kraji

5.2.1 Hodnocení vzdálenostní akcesibility města Vimperk s ORP Jihočeského kraje

Zcela logicky vykazuje nejdelší vzdálenostní akcesibilitu z města Vimperk město Dačice ležící v nejvýchodnějším výběžku okresu. Východní okraj okresu vykazuje také vzdálenostní akcesibility přes 100 km do měst Jindřichův Hradec a Soběslav. Na první pohled vzdálenější město Tábor vykazuje menší vzdálenostní akcesibilitu vůči městu Soběslav. Je to dáno tím, že uvedený plánovač doporučuje cestu do města Tábor severním směrem přes České Budějovice. Ve stejné vzdálenosti, a to od 80 do 90 km, se nacházejí města Kaplice, Milevsko, Trhové Sviny a Třeboň. Nejbližším bodem je město Strakonice, ležící severně od Vimperku. Obec Vodňany je druhým nejbližším bodem s 38,8 km. V podobné vzdálenosti okolo 60 km se nachází zbylých pět měst (Blatná, České Budějovice, Český Krumlov, Písek a Týn nad Vltavou) ležící na pomyslném půlkruhu obklopující Vimperk (viz příloha A).

Tabulka 13 Vzdálenostní akcesibilita města Vimperk s ORP Jihočeského kraje

km	Vimperk
Blatná	54,4
České Budějovice	59,8
Český Krumlov	62,5
Dačice	142,9
Jindřichův Hradec	109,7
Kaplice	88,7
Milevsko	80,6
Písek	56,1
Soběslav	100,3
Strakonice	31,3
Tábor	95,1
Trhové Sviny	80,4
Třeboň	81,9
Týn nad Vltavou	62
Vodňany	38,8

Zdroj: vlastní zpracování dle dat z mapy.cz
Zpracovala: M. Hejkalová, 2019

5.2.2 Hodnocení vzdálenostní akcesibility města Prachatice s ORP Jihočeského kraje

Nejnižší vzdálenostní akcesibilitu vůči Prachaticím vykazuje severním směrem ležící město Vodňany. V podobné vzdálenosti z Prachatic se nachází severním směrem město Strakonice a jihovýchodním směrem město Český Krumlov. Stejně jako u Vimperku i u Prachatic je nejbližším bodem město Dačice a druhým nejbližším bodem Jindřichův Hradec. Milevsko je vzdálené od města Prachatice 72,3 km. Stejnou cestou se lze vydat i do 8 km vzdálenějšího města Tábor. Do města Soběslav se z Prachatic dostaneme přes město České Budějovice vykazující však vyšší vzdálenostní akcesibilitu než na první pohled město Tábor. Na východ ležící města Trhové Sviny a Třeboň vykazují podobnou vzdálenostní akcesibilitu lišící se pouze o necelé 2 km, tj. 65,7 km pro Trhové Sviny a 67,1 km pro město Třeboň.

Tabulka 14 Vzdálenostní akcesibility města Prachatice s ORP Jihočeského kraje

km	Prachatice
Blatná	60,9
České Budějovice	45
Český Krumlov	38,3
Dačice	128,1
Jindřichův Hradec	101,3
Kaplice	57,2
Milevsko	72,3
Písek	40,4
Soběslav	85,5
Strakonice	37,8
Tábor	80,3
Trhové Sviny	65,7
Třeboň	67,1
Týn nad Vltavou	47,2
Vodňany	24,1

Zdroj: vlastní zpracování dle dat z mapy.cz
Zpracovala: M. Hejkalová, 2019

5.2.3 Hodnocení vzdálenostní akcesibility města Volary s ORP Jihočeského kraje

Nejvyšší vzdálenostní akcesibilitu vykazují města na východě a severovýchodě okresu, a to město Dačice, které má vůbec nejvyšší vzdálenostní akcesibilitu 145,7 km, a města Jindřichův Hradec a Soběslav. Města v severní části okresu Tábor a Milevsko mají odlišné vzdálenostní akcesibility, i když se na první pohled zdá, že jsou skoro stejně vzdálená. Z obce Volary se do Tábora dostaneme přes Netolice a Týn nad Vltavou po silnici II. třídy. Tato trasa má vzdálenost 97,9 km. Do Milevska se lze dostat pak cestou odlišnou přes Vodňany a Písek, tj. 89,9 km. Město Blatná ležící severně od Volary vykazuje podobnou vzdálenostní akcesibilitu jako město Trhové Sviny ležící jihovýchodně od Českých Budějovic. Obě tato města jsou vzdálená od Volary okolo 80 km. Nejnižší vzdálenostní akcesibilitu vykazuje město Vodňany, do kterého vede však pouze silnice II. třídy. Díky této silnici vykazuje nižší vzdálenostní akcesibilitu i město Písek, tj. 58 km.

Tabulka 15 Vzdálenostní akcesibility města Volary s ORP Jihočeského kraje

km	Volary
Blatná	80,2
České Budějovice	62,6
Český Krumlov	50,4
Dačice	145,7
Jindřichův Hradec	119,3
Kaplice	69,2
Milevsko	89,9
Písek	58
Soběslav	103,2
Strakonice	57,7
Tábor	97,9
Trhové Sviny	81
Třeboň	84,7
Týn nad Vltavou	64,8
Vodňany	41,6

Zdroj: vlastní zpracování dle dat z mapy.cz
Zpracovala: M. Hejkalová, 2019

5.2.4 Hodnocení časové akcesibility města Vimperk s ORP Jihočeského kraje

Jak u vzdálenostní akcesibility tak i u časové akcesibility vykazují nejvyšší hodnotu města Dačice a Jindřichův Hradec. Třetí nejvzdálenější město Soběslav (viz tabulka 13) však vykazuje nižší časovou akcesibilitu než město Tábor, které leží blíže než Soběslav. Důvod je na první pohled patrný, do města Soběslav vede silnice I. třídy č. 3 (taktéž jedna z nejvyužívanějších silnic na ose sever – jih), kde je již v částečném úseku zprovozněna i dálnice D3. Nejnižší časovou akcesibilitu vykazuje město Strakonice ležící stejně jako město Vimperk na silnici I. třídy. Podobnou časovou akcesibilitu vykazují dopravní tahy východním směrem od Vimperku – Kaplice, Trhové Sviny a Třeboň. Přestože se Třeboň nachází o necelé 2 km dále než město Trhové Sviny, vykazuje o 3 min nižší časovou akcesibilitu. Do Třeboně vede silnice I. třídy, kdežto do Trhových Svin nikoliv.

Tabulka 16 Časová akcesibilita města Vimperk s ORP Jihočeského kraje

min	Vimperk
Blatná	54
České Budějovice	58
Český Krumlov	67
Dačice	133
Jindřichův Hradec	101
Kaplice	82
Milevsko	73
Písek	52
Soběslav	86
Strakonice	31
Tábor	92
Trhové Sviny	80
Třeboň	77
Týn nad Vltavou	63
Vodňany	42

Zdroj: vlastní zpracování dle dat z mapy.cz
Zpracovala: M. Hejkalová, 2019

5.2.5 Hodnocení časové akcesibility města Prachatice s ORP Jihočeského kraje

Město Blatná vykazuje vůči Prachaticím stejnou časovou akcesibilitu jako města Trhové Sviny a Třeboň. Vzdálenostní akcesibilita u města Blatná je z těchto tří měst nejnižší, a to přibližně o 6 km. Třeboň je sice jen o 2 km vzdálenější než město Trhové Sviny (viz tabulka 14), vykazuje ale nižší časovou akcesibilitu, a to o 3 min. Je to dáno tím, že do města Třeboň se lze dostat po lepší dopravní infrastruktuře, kterou je silnice I. třídy. Silnice I. třídy je zde nejspíše proto, že město Třeboň je významným lázeňským a dnes i turistickým centrem. Do města Trhové Sviny vede pouze silnice II. třídy. Nejnižší časovou akcesibilitu vykazuje město ležící nejbližší Prachaticím, jedná se o město Vodňany s časovou akcesibilitou 28 min. Zhruba ve stejné časové dostupnosti se nacházejí města České Budějovice, Český Krumlov, Písek, Strakonice a Týn nad Vltavou. Zajímavostí však je, že nejvyšší časovou akcesibilitu mezi těmito městy vykazuje Písek, který neleží nejdále od města Prachatice. Do Písku ale vede z Prachatic pouze silnice II. třídy.

Tabulka 17 Časová akcesibilita města Prachatice s ORP Jihočeského kraje

min	Prachatice
Blatná	66
České Budějovice	44
Český Krumlov	42
Dačice	118
Jindřichův Hradec	87
Kaplice	59
Milevsko	72
Písek	49
Soběslav	72
Strakonice	43
Tábor	82
Trhové Sviny	66
Třeboň	63
Týn nad Vltavou	48
Vodňany	28

Zdroj: vlastní zpracování dle dat z mapy.cz
Zpracovala: M. Hejkalová, 2019

5.2.6 Hodnocení časové akcesibility města Volary s ORP Jihočeského kraje

Nejnižší časovou akcesibilitu k městu Volary vykazují města Český Krumlov a Vodňany. Přestože je Český Krumlov o 10 km vzdálenější nežli město Vodňany (viz tabulka 15), vykazuje skoro stejnou časovou dostupnost. Je to dáno přítomností silnice I. třídy na trase Volary – Český Krumlov. Naopak do Vodňan vede pouze silnice II. třídy. Přestože je Písek blíže než České Budějovice k Volarům, má vyšší časovou akcesibilitu o 5 min. Je to dáno zlepšením dopravní infrastruktury do krajského města České Budějovice. Jako u předešlých časových akcesibilit je i zde nejvyšší časová akcesibilita u měst Dačice a Jindřichův Hradec. I město Soběslav vykazuje dobrou časovou dostupnost vůči městu Volary. Je zde možnost napojení na dálnici D3. Podobnou časovou akcesibilitu okolo 60 min vykazují města východně od Volar. Jsou to města České Budějovice, Kaplice, Písek a Týn nad Vltavou. Přestože město Písek vykazuje z těchto čtyř měst nejvyšší časovou akcesibilitu, má nejnižší vzdálenostní akcesibilitu. Je to dáno chybějící kvalitní dopravní infrastrukturou. V přímém úseku se nenachází silnice I. třídy.

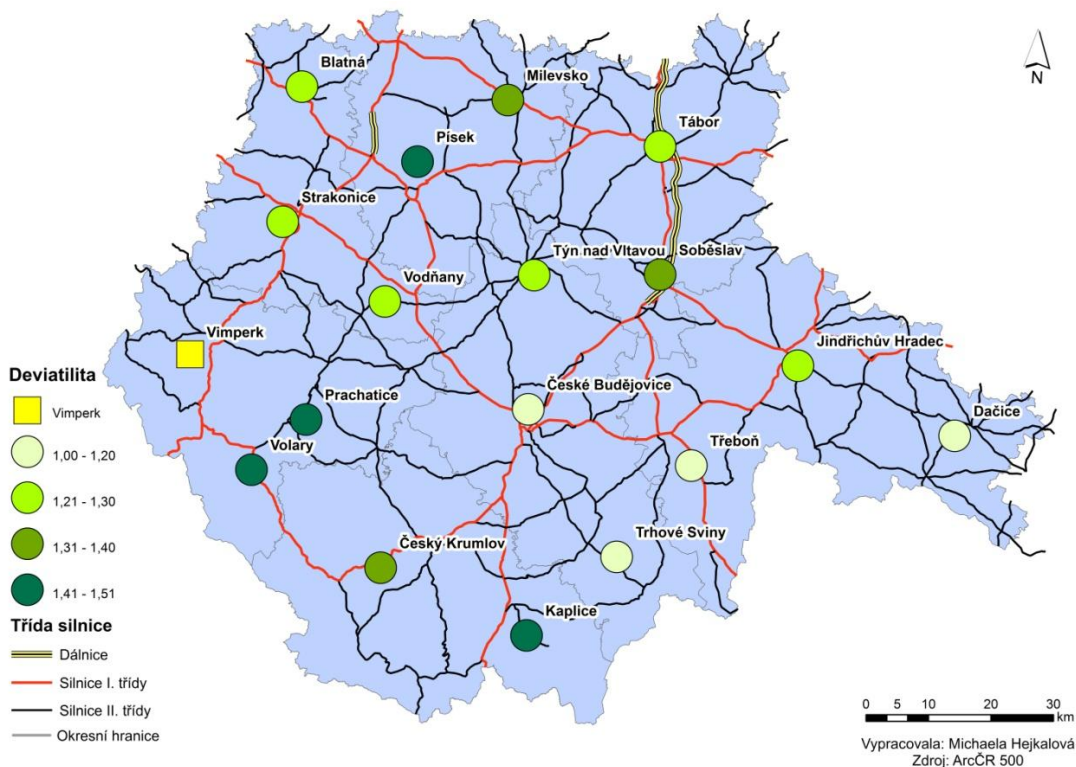
Tabulka 18 Časová akcesibilita města Volary s ORP Jihočeského kraje

min	Volary
Blatná	76
České Budějovice	59
Český Krumlov	44
Dačice	133
Jindřichův Hradec	103
Kaplice	61
Milevsko	87
Písek	64
Soběslav	86
Strakonice	53
Tábor	97
Trhové Sviny	75
Třeboň	78
Týn nad Vltavou	63
Vodňany	43

Zdroj: vlastní zpracování dle dat z mapy.cz
Zpracovala: M. Hejkalová, 2019

5.2.7 Hodnocení deviatility silnic mezi městem Vimperk s ORP Jihočeského kraje

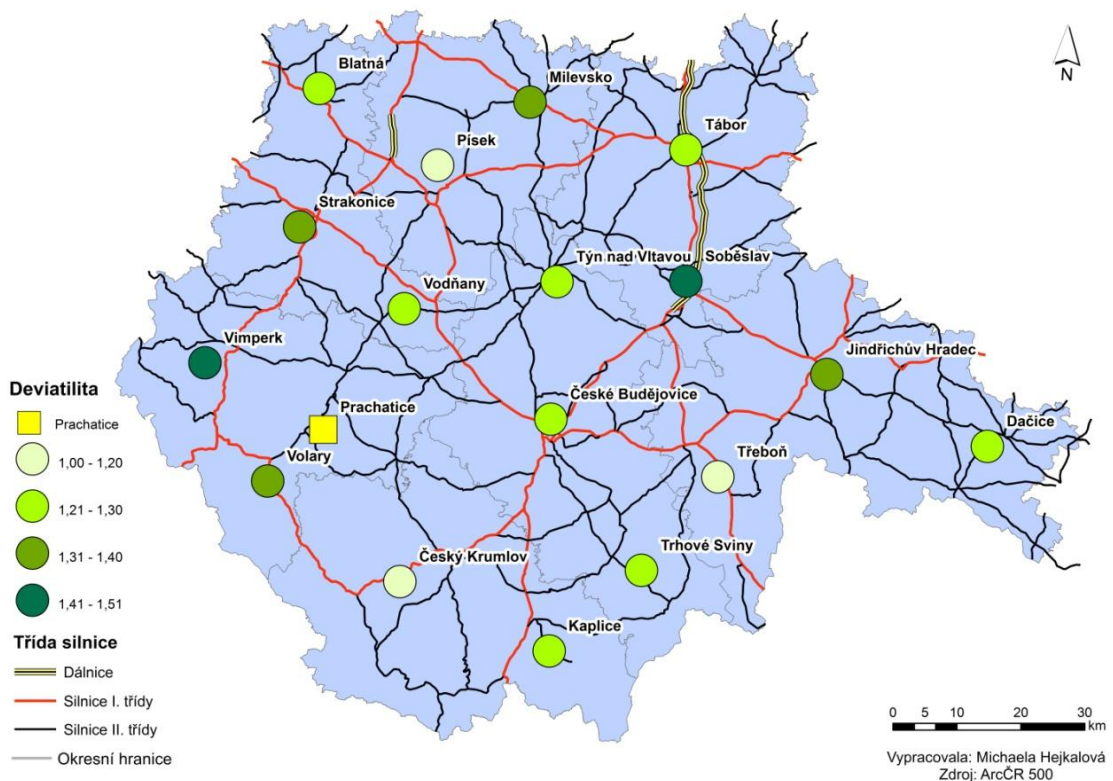
Nejnižší deviatilitu vykazuje dopravní komunikace vedoucí ke krajskému městu České Budějovice, do kterého je soustředěna větší nabídka služeb a pracovních příležitostí pro obyvatelstvo Jihočeského kraje. Město Třeboň ležící na této trase do Českých Budějovic vykazuje také nízkou deviatilitu. Podobně je na tom i město Dačice ležící na východním výběžku okresu. Druhé nejnižší hodnoty deviatility v rozmezí 1,21 – 1,30 vykazují města Strakonice ležící na hlavním tahu směrem na Horažďovice, ještě výše na severu ležící město Blatná, Vodňany, které jsou dopravní tahem směrem na Písek a město Tábor, které jako jedno z měst leží na dálnici D3 a je důležitým dopravním tahem směrem na Prahu, popř. napojení na dálnici D1. Třetí nejvyšší hodnoty deviatility náleží městům Český Krumlov, Milevsko a Soběslav. Město Český Krumlov překvapivě vykazuje vyšší deviatilitu. Je to dáno tím, že v území mezi Vimperkem a Volary se rozkládá Boubínský prales a mezi Volary a Českým Krumlovem se rozkládá Vojenský újezd Boletice. Na těchto územích je velice slabá silniční síť. Vůbec nejvyšší deviatilitu v rozmezí 1,41 – 1,51 vykazují neblíže města Prachatice a Volary, dále města Kaplice a Písek. I když se na trase Kaplice – Dolní Dvořiště nachází hraniční přechod, je z Vimperku vysoká míra deviatility. Důvodem může být bližší hraniční přechod směrem na Strážný.



Obrázek 12 Deviatilita vůči městu Vimperk v Jihočeském kraji

5.2.8 Hodnocení deviatility silnic mezi městem Prachatice s ORP Jihočeského kraje

Prachatice a Krumlov nespojuje žádná silnice I. třídy, ale i přesto vykazuje Český Krumlov jednu z nejnižších hodnot deviatility. Do Krumlova jako do oblasti českého UNESCO se lze dopravit z Prachatic po silnicích II. třídy. Tato cesta ohraničuje terén Vojenského újezdu Boletice. Stejně nízkou deviatilitu vykazuje severně ležící město Písek, do kterého vede také silnice II. třídy. Stejně tak i lázeňské město Třeboň vykazuje nejnižší hodnoty deviatility. Poměrně nízké deviatility v rozmezí 1,21 – 1,30 vykazuje osm měst Jihočeského kraje vůči městu Prachatice. Jsou to města Blatná, České Budějovice, Dačice, Kaplice, Tábor, Trhové Sviny, Týn nad Vltavou a Vodňany. Pět z těchto měst leží na hranicích Jihočeského kraje. Mezi tyto města patří: Dačice (ležící na východním cípu okresu v největší vzdálenosti od Prachatic), Blatná (ležící severním směrem od Prachatic), Kaplice (tvoří také jeden z důležitých tranzitních bodů pro překročení hranic se SRN), Tábor a Trhové Sviny (ležící na jižní hranici kraje). Zajímavostí je, že město Tábor vykazuje nižší deviatilitu než město Soběslav, na které je možné napojení z Českých Budějovic. Město Soběslav tedy vykazuje vůbec nejvyšší míru deviatility společně s Vimperkem. Obě města se nacházejí na opačných stranách od Prachatic, Vimperk leží západním směrem a Soběslav směrem východním. Lze tedy usoudit, že z města Prachatice je poměrně dobrá přímočarost dopravních komunikací směrem na hranice kraje. Společně s Jindřichovo Hradcem vykazují i Milevsko, Strakonice a Volary třetí nejvyšší míry deviatility v rozmezí 1,31 – 1,40. Tyto čtyři města se také nachází na různých stranách Jihočeského kraje. Město Milevsko vykazuje vyšší míru deviatility z důvodu nepřítomnosti dopravního napojení na ose sever – jih, ale prochází jím pouze silnice I. třídy směřující v ose západ – východ. Tyto silnice jsou brány jako méně významné.

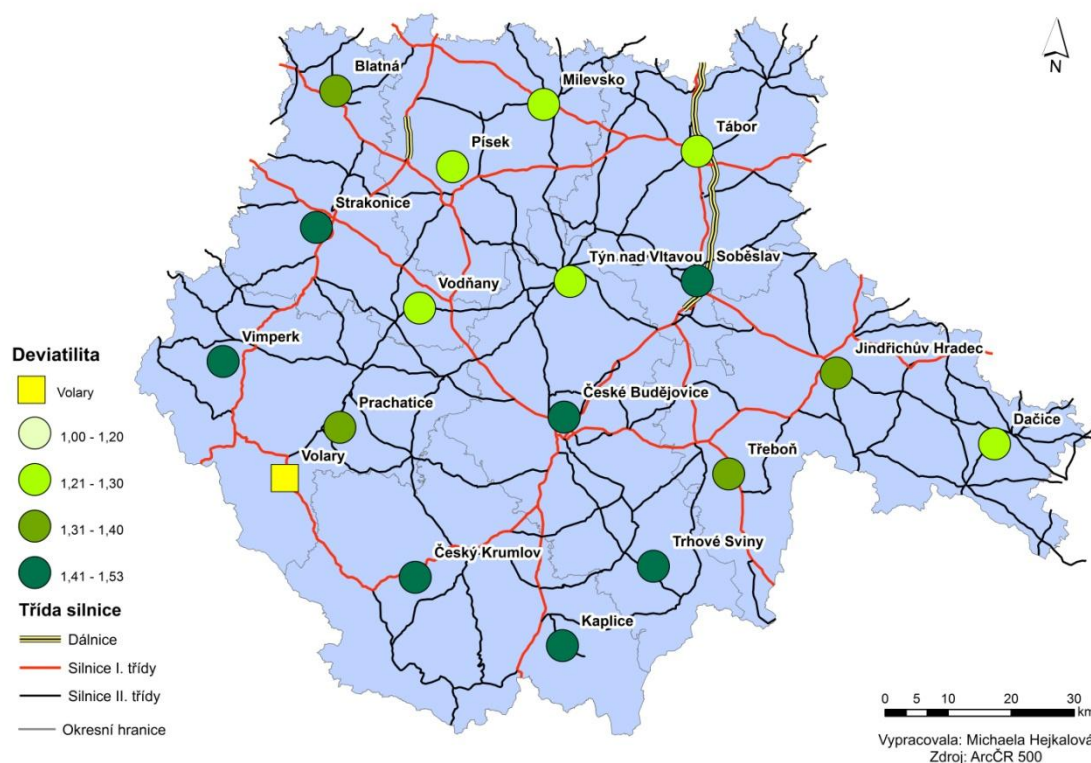


Obrázek 13 Deviatilita vůči městu Prachalice v Jihočeském kraji

5.2.9 Hodnocení deviatility silnic mezi městem Volary s ORP Jihočeského kraje

Dopravní komunikace z města Volary nevykazují žádnou hodnotu v nejnižším rozmezí deviatility 1,00 – 1,20. Je to dáno přírodními podmínkami, které vytvářejí území u města Volary. Mezi hlavní překážky patří již zmiňovaný Boubínský prales a s tím spojená vyšší nadmořská výška okolí a Vojenský újezd Boletice. Silnice v tomto území jsou pak nuceny kopírovat z části jejich terén. Nejnižší hodnoty vykazuje pětice měst ležící severním směrem od Volary. Jsou to města Milevsko, Písek, Tábor, Týn nad Vltavou a Vodňany. Do Vodňan a Písku vedou silnice II. třídy. Tyto silnice vykazují vcelku přímý směr, což může být dáno přírodními podmínkami, tj. nižší nadmořskou výškou. Města se nacházejí v pomyslném kruhu a jsou soustředěna ve stejné oblasti. Těchto pět měst vykazuje hodnoty 1,21 – 1,30. Důvodem nízké deviatility v tomto ohledu je snižující se poloha směrem z jihu na sever, tedy z hornatých oblastí do nížin. Do stejného rozsahu deviatility patří i město Dačice, které se nachází na zcela jiném místě, a to ve východním výběžku okresu. Města ležící východně od Volary vykazují nejvyšší hodnoty deviatility. I v této části sehrály roli přírodní podmínky Vojenského újezdu Boletice a Šumavy jako takové. Jsou to města Český Krumlov, Kaplice a Trhové Sviny. Další vysoké hodnoty deviatility vykazují i města České Budějovice, Soběslav

a severozápadně ležící města Vimperk a Strakonice. U těchto dvou měst hrály také roli přírodní podmínky. I přesto, že České Budějovice vykazují jednu z nejvyšších hodnot deviatility, město Třeboň ležící východním směrem vykazuje druhou nejnižší deviatilitu v hodnotách 1,31 – 1,40. To je ale dáno silnicí I. třídy č. 34, která vede z Českých Budějovic přímo do Třeboně.



Obrázek 14 Deviatilita vůči městu Volary v Jihočeském kraji

5. 2. 10 Zhodnocení dopravní dostupnosti vybraných obcí s ORP v Jihočeském kraji

Jihočeský kraj je územně po Středočeském kraji druhý největší kraj v České republice. Pro zhodnocení dopravy byla vybrána všechna města, která mají příslušnost ORP. Přes čtyři vybraná ORP ovšem neprochází silnice I. třídy. Jedná se o města Dačice, Prachatice, Trhové Sviny a Týn nad Vltavou. Naopak zde můžeme najít dva úseky dálnic (viz tabulka 3). Dle Podhorského (2009) vedou strategické komunikace hlavně v ose sever – jih. Jako nejdůležitější silnici pak vybral silnici I. třídy č. 3, kterou postupně nahrazuje dálnice D3. V této ose leží i druhá často zmiňovaná silnice I. třídy č. 4.

Jihočeský kraj má svoji specifickou polohu. Zčásti sousedí se SRN a Rakouskem, tudíž část kraje tvoří bývalé hraniční pásmo. V tomto území se historicky nerozvíjela doprava, dle Perlína, Bičíka (2010) se tento šumavský příhraniční prostor otevřel až po roce 1990. Od této doby se zde začalo plánovat rozvíjení dopravní infrastruktury. Příkladem je dosud nedokončená dálnice D3, která má vést směrem z Českých Budějovic do Lince a přiblížit tak celou lipenskou část spolu s NP a CHKO Šumava. Díky rozkládajícímu se pohoří Šumava se nadmořská výška kraje snižuje z jihozápadu na severovýchod. Střed kraje vyplňuje Českobudějovická a Třeboňská pánev s nížinatým územím a sítí rybníků.

Na dálnici D3 leží město Tábor, které má stejnou deviatilitu vůči všem třem zkoumaným městům. Naproti tomu jižněji ležící Soběslav má vyšší deviatilitu. Ačkoliv se na první pohled zdá, že město Soběslav leží blíže, vykazuje i vyšší vzdálenostní akcesibilitu. V souhrnné tabulce 20 vycházejí hodnoty zvolených proměnných pro město Soběslav vůbec nejvyšší.

Město Kaplice leží na jednom z důležitých dopravních tahů silnice I. třídy č. 3. Tento dopravní tah vede k hraničnímu přechodu Dolní Dvořiště, avšak vykazuje vůči třem vybraným městům okresu Prachatice vyšší míry deviatilit. Z Vimperku vykazuje dokonce i nejvyšší hodnoty obou zvolených akcesibilit, podobně je na tom i město Volary. Je to tím, že hraniční přechod Strážný leží blíže zkoumaným městům. Hraniční přechod Dolní Dvořiště plní spíše funkci dopravní tepny pro krajské město České Budějovice. Tato dopravní komunikace vedoucí z města Česká Budějovice má v budoucnu sloužit jako dálnice směrem do Rakouska. (Ceskedalnice, 2019)

Další důležitou silnicí I. třídy v ose sever – jih je silnice č. 4, taktéž v budoucnu plánovaná jako dálnice D4. Díky této silnici plní Vimperk funkci jednoho z tranzitních bodů směrem na hraniční přechod Strážný pro města ležící na severozápadu kraje. Přestože Strakonice a Vimperk leží na takto důležité silnici, nevykazují jednu z nejnižších deviatilit. Strakonice ale plní vůči třem zkoumaným městům důležitou roli, protože leží na jednom z důležitých tahů v ose sever – jih. V celkovém srovnání pak Strakonice spolu s Vodňany vykazují nejnižší hodnoty zvolených proměnných. Tento ukazatel z velké části ovlivňuje blízká vzdálenost těchto dvou měst vůči okresu Prachatice.

Ze západu na východ vedou silnice I. třídy č. 19, 29 a 39. Silnice č. 39 plní v kraji důležitou úlohu, jelikož kopíruje státní hranici a je vlastně jedinou silnicí, po které je možná doprava v příhraniční oblasti. Tato silnice také ze severu kopíruje terén Vojenského újezdu Boletice. Přestože je silnice nucena kopírovat fyzicko – geografické podmínky, je jednou z hlavních tepen do lipenské rekreační oblasti. O tom, že silnice hraje v kraji důležitou roli, svědčí i fakt, že se napojuje na důležitou osu sever – jih, a to silnici I. třídy č. 3 protínající krajské město České Budějovice. Města Český Krumlov a České Budějovice leží na těchto dopravních tepnách a vykazují tak velice nízké hodnoty zvolených proměnných ve zhodnocení dopravní dostupnosti (viz tabulka 20). Vůbec nejnižší hodnoty zvolených proměnných vykazuje dopravní tah z Prachatic směrem na Český Krumlov.

Zbylé silnice I. třídy směrem západ – východ protínají kraj v severní části a tudíž v porovnání ke třem zkoumaným městům nemají významnější úlohu. Nejseverněji položená silnice č. 19 vede přes města Milevsko a Tábor. Obě tyto města jsou vlivem dobře položených silnic v ose sever – jih dostupná. Vlivem delší vzdálenosti akcesibility se města nacházejí v druhé polovině tabulky celkového zhodnocení.

Jednu z důležitých funkcí v kraji plní lázeňské město Třeboň. Ze dvou zkoumaných měst Prachatic a Vimperku vykazuje jedny z nejnižších hodnot deviatility. Důvodem je napojení se na možnou trasu přes České Budějovice, která vykazuje také nízké hodnoty deviatility. Naopak z Volar nevede dopravní komunikace přes České Budějovice a tudíž deviatilita vykazuje vyšší hodnoty. Vlivem vyšší vzdálenostní akcesibility je město Třeboň na vyšších příčkách celkového zhodnocení.

Zcela logicky nejvzdálenější města Dačice a Jindřichův Hradec vykazují vysoké hodnoty akcesibilit, a jsou v tabulce celkového zhodnocení na posledních místech. Překvapivě na posledním místě celkového srovnání vycházejí nejhorší hodnoty pro dopravní komunikaci města Soběslav. Toto město patří také mezi jedno z vzdálenějších měst a nevede k němu přímá komunikace z obcí okresu Prachatice.

Z celkového hlediska srovnání dopravy okresu Prachatice vůči ORP Jihočeského kraje lze říci, že město Prachatice vykazuje v součtu vůbec nejnižší hodnoty zvolených proměnných. Ačkoliv toto město neleží na silnici I. třídy, má rozvinutou dopravní síť a svojí polohou je lépe dostupné vůči městům Jihočeského kraje.

Tabulka 19 Vymezení hodnot zhodnocení dopravy Jihočeského kraje

Počet bodů	Ø deviatilita	Ø vzdálenostní akcesibilita	Ø časová akcesibilita
1	0 – 1,20	0 – 40	0 – 40
2	1,21 – 1,30	41 – 60	41 – 60
3	1,31 – 1,40	61 – 80	61 – 80
4	1,41 +	81 +	81 +

Zdroj: vlastní zpracování dle výsledků
Zpracovala: M. Hejkalová, 2019

Tabulka 20 Výsledné hodnoty dopravy Jihočeského kraje

Jihočeský kraj	Vimperk			Prachatice			Volary			součet
	deviatilita	vzdálenost	čas	deviatilita	vzdálenost	čas	deviatilita	vzdálenost	čas	
Vodňany	2	1	2	2	2	2	2	2	2	17
Strakonice	2	1	1	3	1	2	4	2	2	18
Písek	4	2	2	1	1	2	2	2	3	19
České Budějovice	1	2	2	2	2	2	4	3	2	20
Blatná	2	2	2	2	2	3	3	3	3	22
Týn nad Vltavou	2	3	3	2	2	2	2	3	3	22
Český Krumlov	3	3	3	1	1	2	4	3	2	22
Třeboň	1	4	3	1	3	3	3	4	3	25
Trhové Sviny	1	3	3	2	3	3	4	4	3	26
Milevsko	3	3	3	3	3	3	2	4	4	28
Kaplice	4	4	4	2	2	2	4	3	3	28
Tábor	2	4	4	2	3	4	2	4	4	29
Dačice	1	4	4	2	4	4	2	4	4	29
Jindřichův Hradec	2	4	4	3	4	4	3	4	4	32
Soběslav	3	4	4	4	4	3	4	4	4	34
Součet	33	44	44	32	37	41	45	49	46	371
Suma	121			110			140			

Zdroj: vlastní zpracování dle výsledků
Zpracovala: M. Hejkalová, 2019

5.3 Hodnocení dopravního systému měst Passau, Plzeň a Praha

5.3.1 Hodnocení vzdálenostní akcesibility měst Prachatice, Vimperk a Volary s Passau, Plzní a Prahou

Všechna vybraná města vykazují nejnižší vzdálenostní akcesibilitu do města Passau ležícího v SRN. Z Volar vede do města Passau dopravní komunikace, která má nejnižší hodnoty vzdálenostní akcesibility. Z Volar i z Vimperku se dá dostat do města Passau po silnicích I. třídy. V SRN má silnice I. třídy označení B12.

Druhou nejvyšší vzdálenostní akcesibilitu vykazují dopravní komunikace vybraných měst do Plzně. Nejnižší vzdálenostní akcesibilitu má komunikace vedoucí do Plzně z Vimperku. Je to dáno tím, že Vimperk má nejbližší spojení do Strakonice a tím i napojení na dopravní tah do Horažďovic. Naopak nejvyšší vzdálenostní akcesibilitu má dopravní spojení Volary – Plzeň. Z Volar vede silnice I. třídy č. 39 a za obcí Lenora se napojuje na silnici I. třídy č. 4. Poté se napojuje na stejnou dopravní komunikaci, která vede z města Vimperk.

Nejvyšší vzdálenostní akcesibility vykazují města do Prahy, hlavního města České republiky. Z Vimperku do Prahy se lze dostat po dálnici D4. Tato dálnice vede z města Písek do města Mirovice a dále pak na delší úsek od města Příbrami. Z Volar se lze jako v předešlém případě napojit na silnici I. č. 4 a pokračovat stejným směrem jako z města Vimperk. Proto město Volary vykazuje vůbec nejvyšší vzdálenostní akcesibilitu. Z Prachatic vede cesta severním směrem po silnici II. třídy č. 140 na město Písek, kde se pak napojuje na dálnici D4. Vzdálenostní dostupnost do hlavního města ČR je tedy přibližně stejná z Vimperku i Prachatic.

Tabulka 21 Vzdálenostní akcesibilita měst Prachatice, Vimperk a Volary s Passau, Plzní a Prahou

km	Passau	Plzeň	Praha
Prachatice	92,3	116,9	143,5
Vimperk	78,6	109,2	140,2
Volary	73,9	136,6	166,4

Zdroj: vlastní zpracování dle dat z mapy.cz
Zpracovala: M. Hejkalová, 2019

5.3.2 Hodnocení časové akcesibility měst Prachatice, Vimperk a Volary s Passau, Plzní a Prahou

Časová dostupnost je stejně jako vzdálenostní nejmenší pro všechna tři sledovaná města do německého města Passau. Z Vimperku vede cesta po silnici I. třídy č. 4 na hraniční přechod Strážný, z Prachatic a z Volar vede silnice též ke stejnému hraničnímu přechodu. Poté navazuje silnice B12 přes německá města Philippsreut a Freyung. Dobrou časovou dostupnost vykazují města z toho důvodu, že hraniční přechod Strážný se nachází na silnici I. třídy č. 4 a na německé straně silnici B12. Tato silnice propojuje ČR na území Šumavy se SRN.

Vyšší časovou akcesibilitu vykazují sledovaná města vůči Plzni. Jeden z důvodů je nepřítomnost dálničního napojení. Dalším důvodem je, že není v části úseku Horažďovice – Nepomuk silnice I. třídy ale pouze silnice II. třídy č. 188.

Z tabulky 21 vyplývá, že je Praha přibližně o 30 km vzdálenější nežli město Plzeň. Avšak ke všem zvoleným třem městům okresu Prachatice vykazuje velice podobné hodnoty časové akcesibility jako Plzeň. Je to dáno tím, že směrem k hlavnímu městu se buduje dálniční síť obklopující Prahu ze všech stran. Z okresu Prachatice je nejvýhodnější cesta do Prahy po dálnici D4.

Tabulka 22 Časová akcesibilita města Prachatice, Vimperk a Volary s Passau, Plzní a Prahou

min	Passau	Plzeň	Praha
Prachatice	77	118	121
Vimperk	63	106	111
Volary	58	128	133

Zdroj: vlastní zpracování dle dat z mapy.cz
Zpracovala: M. Hejkalová, 2019

5.3.3 Hodnocení deviatility silnic mezi městy Prachatice, Vimperk a Volary s Passau, Plzní a Prahou

Nejnižší deviatilitu vykazuje vůči všem třem sledovaným městům hlavní město Praha. Logicky to lze zcela odvodit z důvodu překonání co nejnižší časové akcesibility. Jak již bylo zmíněno, je to tím, že směrem na Prahu vede dálnice D4. Nejnižší hodnoty deviatility 1,13 najdeme ve spojení Vimperk – Praha. Volary a Prachatice vykazují deviatilitu 1,22 z Volar a 1,16 z Prachatic.

Druhou nejvyšší deviatilitu zaznamenáváme u města Plzeň u všech třech vybraných měst. Město Volary vykazuje však úplně nejvyšší míru deviatility. Trasa z Volar se napojuje na trasu, která vede z města Vimperk.

Naopak nejvyšší deviatilitu najdeme u města Passau, které je zároveň z hlediska vzdálenostní akcesibility nejbližší, ale přetíná pohoří Šumavu. Další důvod je historicky daný, v této oblasti nebyla podporována doprava a do roku 1989 zde bylo střežené hraniční pásmo. Propustnost na tomto území byla značně redukována (Mírvald, 2000).

Tabulka 23 Deviatilita města Prachatice, Vimperk a Volary s Passau, Plzní a Prahou

km	Passau	Plzeň	Praha
Prachatice	1,48	1,25	1,16
Vimperk	1,36	1,32	1,13
Volary	1,52	1,36	1,22

Zdroj: vlastní zpracování dle dat z mapy.cz
Zpracovala: M. Hejkalová, 2019

5.3.4 Zhodnocení dopravní dostupnosti měst Passau, Plzní a Prahou

Z hlediska zhodnocení dopravy se v této kapitole 5.3 velice dobře promítlo, jak je v dnešní době důležitá hlavně časová dostupnost. Hlavním příkladem je vzdálenost Prahy z okresu Prachatice. Ačkoliv je toto město asi o 30 km vzdálenější než město Plzeň, vykazuje skoro stejnou časovou akcesibilitu. Je to dáno tím, že v úseku okresu Prachatice a Prahy najdeme dálniční spojení D4. Ačkoliv dálnice D4 není v celém úseku ještě dodělaná, už teď velice zrychluje časovou dostupnost. Mezi Plzní a okresem Prachatice zase chybí na části úseku silnice I. třídy, když je zvolena cesta s nejrychlejší časovou dostupností. Do města Passau vede cesta více nepřímoučarou. Avšak díky silnici I. třídy je zde dobrá časová dostupnost

6 Závěr

Hlavním cílem bakalářské práce bylo zhodnocení postavení Prachaticka v dopravním systému Jihočeského kraje z hlediska zvolených proměnných. Dopravní systém mezi vybranými dopravními uzly je hodnocen na základě měření vzdáleností, časové dostupnosti a typu dopravní infrastruktury.

V bakalářské práci se potvrdila myšlenka, že v dnešní době je ve větší míře důležitá kvalitní dopravní infrastruktura. Tahy, kde figurovala silnice I. třídy či dálnice, vykazovaly z větší části nižší časové dostupnosti. I když některé dopravní uzly vykazovaly stejné hodnoty vzdálenostní dostupnosti, dokázaly předčít vzdálenost vzhledem k přítomnosti kvalitnější dopravní infrastruktury. Vykazovaly tak kratší časovou dostupnost než města, kde kvalitnější dopravní infrastruktura chyběla. Takovým příkladem je hlavní město ČR Praha. Ačkoliv toto město je například oproti zkoumanému městu Plzni o 30 km dále, je zde stejná časová dostupnost. Tento jev umožňuje lidem dostat se do hlavního města České republiky v příznivější časové dostupnosti. Naopak toto dopravní spojení umožňuje obyvatelům Prahy a okolí využít okres Prachatice jako tranzitní region směrem do sousedních zemí ČR.

Ve smyslu uvedené hypotézy můžeme vyvodit, že okres Prachatice je tranzitním regionem. V Jihočeském kraji se nacházejí dvě silnice nadregionálního významu. Jsou to silnice I. třídy č. 3 a č. 4. Tyto dvě silnice plní v kraji funkci napojení silniční dopravy v ose sever – jih. Okresem Prachatice prochází jedna z těchto důležitých dopravních os. Jedná se o silnici č. 4, která je z části technicky vyspělejší a v úseku je nahrazena dálnicí. Vede až k hraničnímu přechodu Strážný, který v okrese plní funkci tranzitního bodu směrem do SRN. Tato silnice je dopravní tepnou z hlavního města ČR Prahy a vykazuje velice dobrou časovou dostupnost a tak tvoří pro hlavní město funkci jednoho z tranzitních regionů. Přestože je na Prachaticku slabá silniční síť, procházejí tudy důležité silniční tahy spojující okres i další přilehlé okresy se SRN.

Z hlediska výzkumné otázky, zdali má vybavenost dopravní infrastrukturou vliv na postavení Prachaticka v dopravním systému Jihočeského kraje, lze vyvodit, že ano. Podle zhodnocení všech daných proměnných je zřejmé, že vybavenost dopravní infrastrukturou má vliv na postavení Prachaticka v dopravním systému Jihočeského kraje. Nejlepší infrastrukturu můžeme najít na dvou hlavních tazích v tomto okrese. Jako první se jedná o silnici I. třídy č. 4, která vede přes město Vimperk a spojuje okres s hraničním přechodem Strážný. Druhou důležitou silnicí je silnice I. třídy č. 39. Tato silnice plní v okrese, ale i v kraji důležitou roli z hlediska cestovního ruchu. Jedná se o silnici, která vede k rekreační oblasti Lipno. Oblast Lipna se stala za poslední dobu velice oblíbeným střediskem a rozvíjí se zde z velké části cestovní ruch. Tato silnice je jediná v této oblasti, která je technicky nejvyspělejší a umožňuje tak co nejlepší dostupnost právě k danému středisku.

Z hlediska druhé výzkumné otázky: jakých strukturně – morfologických hodnot dosahují vybrané komunikace v okrese Prachatice vůči vybraným dopravním uzlům vyplývá, že důležité silniční tahy na kterých leží Netolice (dopravní tepna na krajské město České Budějovice) a Strážný (dopravní tepna směřující ke státní hranice se SRN) vykazují podobně nízké hodnoty zvolených proměnných. Vůbec nejnižší hodnoty k těmto důležitým silničním uzlům vykazuje město Vimperk, které leží na často zmiňované silnici I. třídy č. 4. Ve srovnání dopravní dostupnosti v okrese Prachatice má Vimperk nejnižší hodnoty deviatility a akcesibility. Prachatice i Volary v tomto srovnání vycházejí ve vyšších hodnotách, ale mezi sebou se výsledkově téměř neliší.

Jako u předešlého zhodnocení vyšly v okrese Prachatice ve zhodnocení s Jihočeským krajem nejlépe města ležící na zmiňované silnici č. 4 nebo města ležící severně od okresu Prachatice. Ukazatel dopravní dostupnosti do krajského města České Budějovice vykazuje také nízké hodnoty. Hlavním důvodem je rozlehlá dopravní síť v blízkosti krajského města. Jednou z důležitých silnic, na kterou je možné se u Českých Budějovic napojit, je silnice I. třídy č. 3 a menší úsek dálnice D3. Z hlediska srovnání s hierarchicky vyššími dopravními uzly Passau, Plzní a Prahou, vyšla s nejnižšími hodnotami právě Praha. Do Prahy vedou z Jihočeského kraje a okresu Prachatice již zmiňované silnice I. třídy nadregionálního významu č. 3 a 4. Výsledná data vztahující se k městu Passau jsou ovlivněna přírodními podmínkami. Významnou překážku tvoří rozkládající se pohoří Šumava s vysokou nadmořskou výškou.

V bakalářské práci je často zmiňována silnice I. třídy č. 4. Dle mnohých ukazatelů je tato silnice označována jako jedna z nejméně frekventovaných na západní straně kraje. Podobný důležitý význam má na východní straně kraje silnice I. třídy č. 3. Obě tyto silnice protínají kraj v ose sever – jih a jsou mnohými autory označovány jako nejdůležitější silnice kraje. Důvod je na první pohled patrný, obě silnice směřují na hraniční přechody do sousedních zemí ČR. V určitých úsecích těchto silnic jsou vybudovány dálnice a počítá se s výstavbou dalších nových úseků. I v této práci se důležitost těchto dvou silnic dobře promítla. Zajímavostí navazující práce by mohlo být téma pro porovnání těchto dvou silnic nadregionálního významu a jejich důležitosti pro hraniční přechody Strážný a Dolní Dvořiště.

Vzhledem k tomu, že okres Prachatice z velké části pokrývá CHKO a NP Šumava, stojí za zmínku také myšlenka, zda by se v tomto regionu měla rozvíjet doprava, či jej ponechat čistě přírodního charakteru. Mnozí autoři se s touto myšlenkou také ztotožňují. V současné době je tento region stále více rozvíjen v rámci uskutečňování tranzitnosti dopravy. Navazující práce by se mohla zabývat myšlenkou proměny okresu Prachatice při rozvíjející se dopravní infrastruktuře.

7 Seznam obrázků, tabulek a grafů

Obrázek 1 Okres Prachatice – přehled vybraných obcí k 1. 1. 2019	9
Obrázek 2 Jihočeský kraj – přehled vybraných měst k 1. 1. 2019	10
Obrázek 3 Česko – bavorská oblast – přehled vybraných měst k 1. 1. 2019	11
Obrázek 4 Okres Prachatice k 1. 1. 2016	19
Obrázek 5 Jihočeský kraj k 1. 1. 2017	20
Obrázek 6 NP A CHKO Šumava k 1. 1. 2019	21
Obrázek 7 Fyzicko – geografická charakteristika Jihočeského kraje k 1. 1. 2019.....	22
Obrázek 8 Silnice I. třídy v Jihočeském kraji k 1. 1. 2019	27
Obrázek 9 Deviatilíta silnic mezi městem Vimperk a vybranými obcemi okresu Prachatice	34
Obrázek 10 Deviatilíta silnic mezi městem Prachatice a vybranými obcemi okresu Prachatice	35
Obrázek 11 Deviatilíta silnic mezi městem Volary a vybranými obcemi okresu Prachatice	36
Obrázek 12 Deviatilíta vůči městu Vimperk v Jihočeském kraji.....	46
Obrázek 13 Deviatilíta vůči městu Prachatice v Jihočeském kraji	48
Obrázek 14 Deviatilíta vůči městu Volary v Jihočeském kraji.....	49
Tabulka 1 Silnice I. třídy v okrese Prachatice.....	24
Tabulka 2 Délka komunikací v km v okrese Prachatice (1. 1. 2018).....	24
Tabulka 3 Dálnice v Jihočeském kraji	26
Tabulka 4 Délka komunikací v km Jihočeského kraje (1. 1. 2018)	26
Tabulka 5 Vzdálenostní akcesibilita města Vimperk s vybranými obcemi okresu Prachatice ...	28
Tabulka 6 Vzdálenostní akcesibilita města Prachatice s vybranými obcemi okresu Prachatice.	29
Tabulka 7 Vzdálenostní akcesibilita města Volary s vybranými obcemi okresu Prachatice	30
Tabulka 8 Časová akcesibilita města Vimperk s vybranými obcemi okresu Prachatice	31
Tabulka 9 Časová akcesibilita města Prachatice s vybranými obcemi okresu Prachatice.....	32
Tabulka 10 Časová akcesibilita města Volary s vybranými obcemi okresu Prachatice.....	33
Tabulka 11 Vymezení hodnot zhodnocení dopravy v okrese Prachatice.....	39
Tabulka 12 Výsledné hodnoty dopravy v okrese Prachatice	39
Tabulka 13 Vzdálenostní akcesibilita města Vimperk s ORP Jihočeského kraje	40
Tabulka 14 Vzdálenostní akcesibility města Prachatice s ORP Jihočeského kraje.....	41
Tabulka 15 Vzdálenostní akcesibility města Volary s ORP Jihočeského kraje	42
Tabulka 16 Časová akcesibilita města Vimperk s ORP Jihočeského kraje	43
Tabulka 17 Časová akcesibilita města Prachatice s ORP Jihočeského kraje	44
Tabulka 18 Časová akcesibilita města Volary s ORP Jihočeského kraje.....	45
Tabulka 19 Vymezení hodnot zhodnocení dopravy Jihočeského kraje	52
Tabulka 20 Výsledné hodnoty dopravy Jihočeského kraje.....	52
Tabulka 21 Vzdálenostní akcesibilita měst Prachatice, Vimperk a Volary s Passau, Plzní a Prahou	53
Tabulka 22 Časová akcesibilita města Prachatice, Vimperk a Volary s Passau, Plzní a Prahou	54
Tabulka 23 Deviatilíta města Prachatice, Vimperk a Volary s Passau, Plzní a Prahou	55
Graf 1 Vývoj počtu obyvatel v okrese Prachatice (2008-2017).....	23
Graf 2 Vývoj počtu obyvatel v Jihočeském kraji (2008-2017).....	25

8 Seznam použitých zkratk

č. – číslo

ČR – Česká republika

ČSÚ – Český statistický úřad

CHKO – chráněná krajinná oblast

km – kilometr

km² – kilometr čtvereční

m – metr

m. n. m. – metry nad mořem

min – minuty

NP – národní park

obyvatel/km² – počet obyvatel na čtvereční kilometr

ORP – obec s rozšířenou působností

popř. – popřípadě

s. - strana

SO ORP – správní obvod obce s rozšířenou působností

SRN – Spolková republika Německo

tj. – to je

tzn. – to znamená

9 Seznam použité literatury a dalších zdrojů

BRINKE, Josef. *Úvod do geografie dopravy*. Praha: Univerzita Karlova, 1981. 98s. 8I.

DOKOUPIL, Jaroslav. *Euroregion Šumava/Bayerischer Wald-Unterer Inn/Mühlviertel*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2012, 185 s. ISBN 978-80-7380-404-6.

DOKOUPIL, Jaroslav a kol. *Vliv hranice na přírodní a socioekonomické prostředí česko-bavorské pohraničí*. Vyd. 1. Plzeň: Západočeská univerzita v Plzni, 2011. 160 s. ISBN 978-80-261-0089-8.

HUDEČEK, Tomáš. *Dostupnost v Česku v období 1991-2001: vztah k dojížděcí do zaměstnání a do škol*. Vyd. 1. Praha: Česká geografická společnost, 2010. 141 s. Geographica; sv. 4. ISBN 978-80-904521-4-5.

KRAFT, Stanislav, VANČURA, Michal. *Dopravní systém České republiky: efektivita a prostorové dopady*. *Národohospodářský Obzor*, roč. 9, č. 1, Masarykova univerzita, Brno, 2009, s. 21-33. ISSN 1213-2446

MARADA, Miroslav a kol. *Doprava a geografická organizace společnosti v Česku*. Vyd. 1. Praha: Česká geografická společnost, 2010, 165 s. Geographica, sv. 2. ISBN 978-80-904521-2-1.

MICHNIAK, Daniel, 2002. *Dostupnost ako geografická kategória a jej význam pri hodnotení územno-správneho členenia Slovenska*. Kandidátská disertační práce-Geografický ústav Slovenskej akadémie vied, Bratislava, 125 stran.

MIRVALD, Stanislav. *Geografie dopravy I*. Vyd. 1. Plzeň: Západočeská univerzita, 1993, 80 s. ISBN 80-704-3084-2.

MIRVALD, Stanislav. *Geografie dopravy II: silniční a železniční doprava*. Plzeň: Západočeská univerzita, 2000. ISBN 80-7082-673-8.

PERLÍN, Radim a BIČÍK, Ivan. *Lokální rozvoj na Šumavě: závěrečná publikace shrnující výsledky projektu Analýza vývoje Národního parku Šumava za období uplynulých 15 let*. [Vimperk]: Správa NP a CHKO Šumava, 2010. 187 s. Sborníky z výzkumu na Šumavě, seš. 4. ISBN 978-80-87257-06-7.

PODHORSKÝ, Marek. Jihočeský kraj. 2. Vydání v českém jazyce. Praha: Freytag a Bendt, 2009. 200 s. Průvodce na cesty. ISBN 978-807316-074-6.

RODRIGUE, Jean Paul. et al 2006. The Geography of Transport System. Hofstra: Hofstra University, Department of Economic & Geography, [online]. Dostupné na internetu: <<http://people.hofstra.edu/geotrans/>>.

SEIDENGLANZ, Daniel, 2007. Dopravní charakteristiky venkovského prostoru. Disertační práce. Brno: Přírodovědecká fakulta MU, 196 stran.

Internetové zdroje:

Administrativní členění Jihočeského kraje [online]. [cit. 2019-03-15]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/documents/10180/45990445/33010717map02.png/c88e3dde-2238-4efd-963d-c020807920b0?version=1.5&t=1497876239549>

Administrativní rozdělení okresu Prachatice [online]. [cit. 2019-03-15]. Dostupné z: https://www.czso.cz/documents/11256/78277401/mapa_3105.png/6054c538-f015-4453-b148-d12adfedad3c?version=1.2&t=1521554106145

ArcČR 500, [databáze]. Praha: ArcData Praha, s.r.o., Digitální geografická databáze 1:500 000.

ČSÚ. *Český statistický úřad* [online]. Dostupné z: <http://www.czso.cz>

Dálnice D3. *Ceskedalnice.cz* [online]. [cit. 2019-03-15]. Dostupné z: <http://www.ceskedalnice.cz/dalnice/d3/>

Délky a další data komunikací.: *Ředitelství silnic a dálnic ČR* [online]. [cit. 2019-03-15]. Dostupné z: <https://www.rsd.cz/wps/portal/web/Silnice-a-dalnice/delky-a-dalsi-data-komunikaci>

Charakteristika okresu Prachatice. *Český statistický úřad* [online]. [cit. 2019-03-15].
Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/xc/charakteristika_okresu_pt

Infrastruktura silniční dopravy v ČR a kraji k 1. 1. 2016. *Český statistický úřad* [online].
[cit. 2019-03-15]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/xc/infrastruktura-silnicni-dopravy-k-1-1-2016>

Internetový plánovač tras. *Mapy.cz* [online]. [cit. 2019-03-15]. Dostupné z:
<http://www.mapy.cz>

Koncepce optimalizace dopravní sítě na území Jihočeského kraje: *Jihočeský kraj* [online]. [cit. 2019-03-15]. Dostupné z: https://www.kraj-jihocesky.cz/1610/koncepce_optimalizace_dopravni_site_na_uzemi_jihoceskeho_kraje.html

Statistická ročenka Jihočeského kraje. *Český statistický úřad* [online]. [cit. 2019-03-15].
Dostupné z: <https://www.czso.cz/documents/10180/60788798/33010518.pdf/a67fd0ef-9b3a-4fa6-8ec3-9e7d2efc817a?version=1.5>

Veřejná databáze: Jihočeský kraj: *Český statistický úřad* [online]. [cit. 2019-03-15].
Dostupné z: https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=profil-uzemi&uzemiprofil=31548&u=__VUZEMI__100__3034#

Veřejná databáze: Česká republika *Český statistický úřad* [online]. [cit. 2019-03-15].
Dostupné z: https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=profil-uzemi&uzemiprofil=31548&u=__VUZEMI__97__19#

Ředitelství silnic a dálnic ČR [online]. Dostupné z: <http://www.rsd.cz>

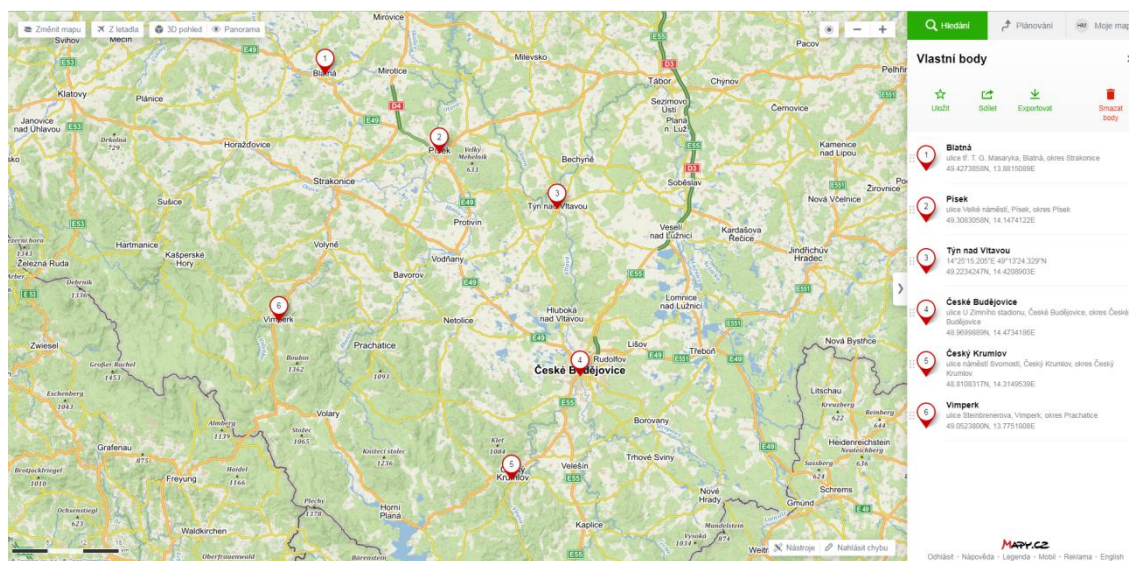
Základní údaje. *Správa a údržba silnic Jihočeského kraje* [online]. [cit. 2019-03-15].
Dostupné z: <http://www.susjk.cz/cz/organizace/o-nas>

10 Seznam příloh

Příloha A: Postavení měst vůči Vimperku

Příloha B: Silnice I. třídy v Jihočeském kraji

Příloha A: Postavení měst vůči Vimperku



Zdroj: vlastní zpracování dle mapy.cz

Příloha B: Silnice I. třídy v Jihočeském kraji

Číslo silnice	Průběh silnice
3	Mirošovice (D1 km 21) – Benešov – Olbramovice (I/18) – Chotoviny (D3 km 70) – Tábor -Měšice (D3 km 79, I/19) – Dráčov (I/23) – Veselí- (D3 km 104) – Veselí nad Lužnicí (I/24) – ČB (I/20, I/34) – Kamenný Újezd (I/39) – Dolní Dvořiště – Rakousko
4	Praha (D0 km 10, II/102) – Jíloviště (D4 km 11) Dubenec (D4 km 41, I/18) – Milín (I/66) – Lety (I/19) – Radobytce (D4 km 77) Nová Hospoda (D4 km 84, I/20) – Strakonice (I/22) – Volyně – Vimperk – Strážný – Německo
19	Nezbavětice (I/20) – Rožmitál pod Třemšínem (I/18) – Lety (I/4) – Milevsko – Oltyně (I/29) – Tábor – Čekanice (D3 km 76) – Měšice (D3 km 79) – Pelhřimov (I/34) Pohled (I/34) – Žďár nad Sázavou (I/37) – Nové Město na Moravě – Sebranice (I/43)
20	Jenišov (D6 km 131) – Plzeň (I/26, I/27) – Černice (D5 km 73) – Nezbavětice (I/19) – Blatná – Nová Hospoda (D4 km 84) – Písek (I/29) – Vodňany (I/22) – České Budějovice (I/3)
22	Draženov (I/26) – Domažlice – Klatovy (I/27) – Strakonice (I/4) – Vodňany (I/20)
23	Dráčov (I/3, D3 km 100) – Kardašova Řečice – Jindřichův Hradec (I/34) – Jarošov nad Nežárkou (I/34) – Telč – Kasárna (I/38) – Třebíč – Kývalka (D1 km 182) – Brno-západ (D1 km 190) – Brno-Pisárky (I/42)
24	Veselí nad Lužnicí (I/3) – Třeboň (I/34) – Halámky – Rakousko
29	Písek (I/20) – Oltyně (I/19)
34	České Budějovice (I/3) – Třeboň (I/24) – Jindřichův Hradec (I/23) – Jarošov nad Nežárkou (I/23) – Pelhřimov (I/19) – Humpolec (D1 km 90) – Havlíčkův Brod (I/38) – Pohled (I/19) – Ždírec (I/37) – Svitavy (I/43) – Koclířov (I/35)
39	Kamenný Újezd (I/3) – Český Krumlov – Horní Planá – Volary – Houžná (I/4)

Zdroj: vlastní zpracování dle dat z ŘSD (2017)

Abstrakt

HEJKALOVÁ, Michaela. *Postavení Prachaticka v dopravním systému Jihočeského kraje*. Plzeň, 2019. 64s. Bakalářská práce. Západočeská univerzita Plzeň. Fakulta ekonomická.

Klíčová slova: dopravní dostupnost, dopravní systém, Jihočeský kraj, okres Prachatice, tranzitní region

Práce pojednává o dopravním systému okresu Prachatice v Jihočeském kraji. Zhodnocuje dopravní systém z hlediska dopravní dostupnosti – časové, vzdálenostní akcesibility dopravní sítě a deviatility dopravních cest. V okrese Prachatice byla stanovena tři města: Prachatice, Vimperk a Volary, která jsou srovnána s ostatními dopravními uzly z hlediska daných proměnných. Pro srovnání v okrese Prachatice byly stanoveny obce – Čkyně, Kvilda, Netolice, Smědeč, Stachy, Strážný, Vacov a Vlachovo Březí. Ve srovnání s hierarchicky vyššími dopravními uzly pak obce s rozšířenou působností Jihočeského kraje. V širším srovnání pak hlavní město ČR Praha, Plzeň a na německé straně město Passau. Dopravní dostupnost je vlivem NP a CHKO Šumavy, které na území zasahuje, zhodnocena pro individuální automobilovou dopravu.

Abstract

HEJKALOVÁ, Michaela. *The position of the Prachatice in the transport system of the South Bohemian Region*. Plzeň, 2019. 64s. Bachelor Thesis. University of West Bohemia. Faculty of Economics.

Key words: transport availability, transport system, South Bohemian Region, district of Prachatice, transit region

The thesis deals with the transport system of the Prachatice district in the South Bohemian region. It evaluates parameters, such as deviatility of traffic communication or time and distance accessibility transport network, of the transport system in terms of transport accessibility and compares them for towns Prachatice, Vimperk and Volary with other transport nodes. Čkyně, Kvilda, Netolice, Smědeč, Stachy, Strážný, Vacov and Vlachovo Březí were selected transport nodes for comparison in Prachatice district. For comparison with higher hierarchical transport nodes were selected municipalities with extended powers of South Bohemian Region and for wider comparison the capital city of Czech Republic - Prague, then Pilsen and nearby German city - Passau. Traffic accessibility is evaluated only for individual car traffic due to the presence of National Park and protected landscape area Šumava.