

ZÁPADOČESKÁ UNIVERZITA V PLZNI

FAKULTA EKONOMICKÁ

Bakalářská práce

Postavení Klatovska v dopravním systému Česka

**The position of the Klatovy region in the transport system
of Czechia**

Petra Augustinová

Plzeň 2019

Zde vložený ORIGINAL ZADÁNÍ bakalářské práce (s podpisem vedoucího katedry a razítkem katedry). Ve druhém výtisku práce je vevázána fotokopie zadání.

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma

„Postavení Klatovska v dopravním systému Česka“

vypracovala samostatně pod odborným dohledem vedoucího bakalářské práce za použití pramenů uvedených v přiložené bibliografii.

Plzeň dne

.....

podpis autora

Poděkování

Děkuji svému vedoucímu práce panu doc. PaedDr. Jaroslavu Dokoupilovi, Ph.D. za odborné vedení mojí bakalářské práce, čas věnovaný při konzultacích a cenné rady a připomínky.

Obsah

ÚVOD	7
1 CÍL PRÁCE	8
2 ROZBOR LITERATURY	9
3 METODIKA	11
4 TEORETICKÉ PŘÍSTUPY K DOPRAVNÍ PROBLEMATICE	13
4.1 VYMEZENÍ ZÁKLADNÍCH POJMŮ Z GEOGRAFIE DOPRAVY	13
4.2 DOPRAVNÍ DOSTUPNOST	16
4.2.1 <i>Bariéry v dopravní dostupnosti</i>	17
4.3 UPLATNĚNÍ TEORIE CENTRÁLNÍCH MÍST V DOPRAVĚ	18
5 CHARAKTERISTIKA ZÁJMOVÉHO ÚZEMÍ.....	19
5.1 VYMEZENÍ ZÁJMOVÉHO ÚZEMÍ.....	19
5.2 VYBRANÉ FYZICKOGEOGRAFICKÉ CHARAKTERISTIKY	21
5.3 VYBRANÉ SOCIOEKONOMICKÉ CHARAKTERISTIKY	22
5.3.1 <i>Obyvatelstvo</i>	22
5.3.2 <i>Hospodářství</i>	25
5.3.3 <i>Doprava</i>	25
5.3.3.1 Silniční síť	25
5.3.3.2 Železniční síť	28
5.3.3.3 Letecká doprava	28
5.3.3.4 Nejvýznamnější dopravní uzly	28
5.3.3.5 Dopravci v okrese Klatovy	29
5.3.3.6 Hraniční přechody	29
5.3.3.7 Klasifikace rozvojových os v okrese Klatovy	31
6 HODNOCENÍ DOPRAVNÍ DOSTUPNOSTI STŘEDISEK	32
6.1 DOPRAVNÍ DOSTUPNOST PLZNĚ Z OBCÍ OKRESU KLATOVY VEŘEJNOU HROMADNOU DOPRAVOU	32
6.1.1 <i>Časová dostupnost Plzně z obcí okresu Klatovy veřejnou hromadnou dopravou</i> ..	32
6.1.2 <i>Frekvenční dostupnost Plzně z obcí okresu Klatovy veřejnou hromadnou dopravou</i>	35
6.2 DOPRAVNÍ DOSTUPNOST ČESKÝCH BUDĚJOVIC Z OBCÍ OKRESU KLATOVY VEŘEJNOU HROMADNOU DOPRAVOU	38

6.2.1	<i>Časová dostupnost Českých Budějovic z obcí okresu Klatovy veřejnou hromadnou dopravou</i>	38
6.2.2	<i>Frekvenční dostupnost Českých Budějovic z obcí okresu Klatovy veřejnou hromadnou dopravou</i>	41
6.3	DOPRAVNÍ DOSTUPNOST MĚSTA REGEN Z OBCÍ OKRESU KLATOVY VEŘEJNOU HROMADNOU DOPRAVOU.....	44
6.3.1	<i>Časová dostupnost města Regen z obcí okresu Klatovy veřejnou hromadnou dopravou</i>	44
6.3.2	<i>Frekvenční dostupnost města Regen z obcí okresu Klatovy veřejnou hromadnou dopravou</i>	47
6.4	CELKOVÉ ZHODNOCENÍ DOPRAVNÍCH DOSTUPNOSTÍ	49
	ZÁVĚR	51
	SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY A DALŠÍCH ZDROJŮ	53
	SEZNAM TABULEK	56
	SEZNAM OBRÁZKŮ	56
	SEZNAM MAP	56
	SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK	57
	SEZNAM PŘÍLOH	58
	PŘÍLOHY	
	ABSTRAKT	
	ABSTRACT	

ÚVOD

Ve své bakalářské práci se zabývám tématem dopravy. Problematiku dopravy jsem si vybrala, protože si myslím, že je to téma v současnosti velmi aktuální a z hlediska dopravní dostupnosti, kterou se budu zabývat, méně diskutované. Řada autorů zabývajících se geografii dopravy se shoduje, že doprava má v dnešním světě rostoucí význam. Například M. Marada (2010, s. 11) ve své publikaci uvádí, že *„doprava patří k nejdynamičtěji se rozvíjejícím oborům lidské činnosti a pro svůj rostoucí význam v každodenním životě obyvatel je také problematikou intenzivně vnímanou širokou veřejností“*. Pohyby lidí, zboží a informací vždy patřily a budou i nadále patřit k nejdůležitějším lidským činnostem na světě (Rodrigue et al., 2006).

Pro svůj výzkum jsem si vybrala území regionu Klatovy, protože v tomto regionu žiji a znám tuto oblast nejlépe. Klatovsko zde pojmám jako okres Klatovy, ačkoli okresy byly jako administrativní jednotky již zrušeny (ovšem jako statistické jednotky působí nadále). Okres Klatovy patří mezi příhraniční regiony České republiky, proto se zde budu také zabývat dopravními kontakty přes státní hranici s Bavorskem.

V předkládané práci se zaměřuji na okres Klatovy a jeho postavení v dopravním systému Česka. Hlavní zaměření výzkumu práce se bude týkat oblasti dopravní dostupnosti. Dopravní dostupnost je také nazývána akcesibilita a S. Mirvald (1993, s. 27) uvádí, že *„vyjadřuje prostorovou a časovou dosažitelnost dopravních uzlů“*. Akcesibilita určuje význam jednotlivých dopravních uzlů, napomáhá tak rozmisťovat socioekonomické aktivity v prostoru. Právě dostupnost je klíčovým prvkem v geografii dopravy, protože je důležitá pro pohyb lidí, zboží či nákladů. Efektivní dopravní systémy nabízejí vysokou úroveň dostupnosti, zatímco méně rozvinuté dopravní systémy mají dostupnost nižší (Rodrigue et al., 2006). Výzkum v této práci bude zaměřen na dostupnost osobní hromadnou dopravou a to jak autobusovou tak vlakovou.

1 CÍL PRÁCE

Cílem předkládané práce je zjistit, jaké je postavení Klatovska v dopravním systému Česka. Klatovsko zde bude chápáno jako okres Klatovy. Postavení Klatovska bude zkoumáno prostřednictvím obcí regionu. Z jednotlivých obcí okresu Klatovy budou řešit dopravní dostupnost časovou a frekvenční do vybraných hierarchicky vyšších středisek. Jelikož je okres Klatovy příhraničním regionem České republiky, budu se také zabývat dopravní dostupností vůči vybranému středisku v Bavorsku. Výzkum bude zaměřen na objektivní zhodnocení dopravní dostupnosti sledovaných středisek osídlení z hlediska zastoupení veřejnou hromadnou dopravou, která bude zahrnovat jak dopravu autobusovou tak dopravu vlakovou, i jejich kombinaci. Hlavní důraz tak bude kladen na zpracování analýzy dopravní dostupnosti středisek vyššího řádu. Volba středisek vyššího řádu bude popsána v kapitole Metodika. Dopravní dostupnost středisek bude zkoumána z hlediska dvou druhů dopravní dostupnosti a to frekvenční (počet dopravních spojů) a časové (dostupnost v min) (Rölc, 2001). Hlavním zdrojem informací pro výzkum bude elektronický jízdní řád IDOS, z něhož budou využity údaje o veřejné hromadné dopravě.

Dále jsou vymezeny základní výzkumné otázky, na které bude v průběhu práce hledána odpověď:

- 1) Má město Klatovy jako hlavní centrum okresu nejlepší frekvenční dostupnost do všech analyzovaných center vyšších územně samosprávných celků?
- 2) Jaký vliv má struktura dopravní sítě okresu Klatovy na frekvenční dostupnost hierarchicky vyšších center?
- 3) Existují obce, které nemají žádné spojení veřejnou hromadnou dopravou do analyzovaných středisek?

2 ROZBOR LITERATURY

Důležitým zdrojem pro zpracování bakalářské práce je publikace *Doprava a geografická organizace společnosti v Česku* od Miroslava Marady (2010). Publikace se zabývá vztahem dopravy ke geografické organizaci společnosti v České republice. Tato kniha mi byla přínosná z hlediska nahlížení na problematiku dopravy v souvislosti s lidským osídlením. M. Marada zde hodnotil hierarchii středisek, což je předmětem mého zájmu. Velmi přínosnou mi byla také podkapitola Subregion Horažďovic, kde popisoval vztah mezi střediskem a zázemím z dopravněgeografického hlediska.

Velmi přínosným zdrojem pro zpracování této práce byl článek od Stanislava Krafta a Michala Vančury (2009) *Dopravní systém České republiky: efektivita a prostorové dopady*. Článek pojednává o řešení efektivity dopravního systému v České republice pomocí časové dostupnosti. Časová dostupnost je předmětem i mého výzkumu, proto mi byl tento článek velkým přínosem z hlediska možnosti hodnocení časové dostupnosti. Autoři ukazují způsob hodnocení časové dostupnosti při využití časoprostorových map (tzv. time-space maps).

Velmi cenným zdrojem pro metodickou část této práce byl článek Roberta Rölce (2001) *Dopravní dostupnost a regionální význam krajských měst*. Autor se zde zabývá časovou a frekvenční dostupností veřejnou hromadnou dopravou z obcí s pověřeným obecním úřadem do krajských měst (do 7 bývalých krajských měst a následně také do 13 nových krajských měst). Zabývá se také dopravní regionalizací, kterou porovnává s administrativní a sociálněgeografickou regionalizací.

Z pramenů, které se zabývají geografii dopravy, je použita publikace *Geografie dopravy I.* od Stanislava Mirvalda (1993). Informace důležité pro tuto práci jsem především čerpala z kapitoly Dopravní dostupnost, která řeší dopravní dostupnost a přístupy k jejímu hodnocení. Další publikací je *Úvod do geografie dopravy* od Josefa Brinke (1981), která se zabývá také geografii dopravy, jsou zde vymezeny základní termíny, což je přínosem v kapitole definující základní pojmy geografie dopravy. Publikace *The Geography of Transport Systems*, jejímž autorem je Jean-Paul Rodrigue et al. (2006), se také zabývá geografii dopravy obecně. Přínosem pro

bakalářskou práci jsou z této publikace základní informace o geografii dopravy, které nalezneme v teoretické části práce.

Z elektronických zdrojů jsou přínosem především webové stránky Českého statistického úřadu (ČSÚ) a server elektronických jízdnic IDOS. Data z ČSÚ budou důležitá především pro teoretickou část práce a data z elektronických jízdnic IDOS pak budou hlavním zdrojem pro praktickou část této práce. V teoretické části jsou zdrojem také informace získané z webových stránek Ředitelství silnic a dálnic České republiky (ŘSD ČR).

3 METODIKA

V teoretické i praktické části této práce jsou používána sekundární data, je veden kabinetní výzkum. V teoretické části uvádím teoretický rámec práce a charakteristiku zájmového území, pro které jsou zdrojem informací data z ČSÚ, z ŘSD ČR a z literatury. Z uvedených zdrojů jsou čerpány vstupní data a informace důležité pro tuto práci. Pro analytickou část je hlavním zdrojem dat elektronický jízdní řád IDOS, z něhož čerpám data o počtu spojů za vymezený časový úsek a času (v min) potřebného k dosažení střediska.

V praktické části práce bude zkoumána dopravní dostupnost mezi vybranými středisky. Jako kritérium výběru sledovaných středisek zvolím hierarchický stupeň regionálního významu středisek podle M. Marady (2010), který navázal na práci Hampla a Müllera (1996) *Geografická organizace společnosti a transformační procesy v ČR*. Marada (2010) přiřadil alespoň omezený mikroregionální význam celkem 171 střediskům Česka (z toho v okrese Klatovy leží tři střediska - Klatovy, Sušice, Horažďovice). Městu Horažďovice přiřadil subregionální význam, městu Sušice mikroregionální význam 1. stupně a městu Klatovy mikroregionální význam 2. stupně. Všem krajským městům (kromě Jihlavy a Prahy) přiřadil mezoregionální význam a městu Praha makroregionální význam. Nejprve se budu zabývat dopravní dostupností z jednotlivých obcí okresu do střediska Plzeň, jakožto střediska mezoregionálního významu. Nižší jednotky, části obce, budou v tomto výzkumu zanedbány. Jsou zde chápány jako celé území obce, které je vázáno na hlavní sídlo v obci (s obecním úřadem). Dále se budu zabývat dopravní dostupností z obcí klatovského okresu do Českých Budějovic, jakožto střediska mezoregionálního významu v sousedním kraji. Vzhledem k tomu, že okres Klatovy je příhraničním regionem České republiky, budu zkoumat také dopravní dostupnost do sousedního Bavorska, konkrétně do hlavního města zemského okresu Regen, které nese stejnojmenný název.

Pro zpracování dopravní dostupnosti vezmu počet spojů odjíždějících ze střediska ve středu 27. 2. 2019. Důvodem výběru právě tohoto data je, aby to byl všední den, který není dotčený různými výjimkami v jízdním řádu, které se týkají většinou pátků a víkendových dní. Zároveň to není den zasažený státním svátkem nebo školními

prázdninami. Vyhledávání spojů je vymezeno časovým intervalem od 4:00 hod do 22:00 hod vybraného dne, jelikož právě tato doba by měla být nejfrekventovanější z hlediska dojížděky obyvatel za prací, dětí do škol a za dalšími službami. Při zpracování dopravní dostupnosti časové bude použit nejkratší možný čas, který je zapotřebí k dosažení vybraného střediska veřejnou hromadnou dopravou. Je to z důvodu velké rozrůzněnosti spojů, které využívají různé kombinace a různé trasy, často i vzdálenostně velmi nevýhodné pro cestování z obce do vybraného střediska. Časový údaj bude uváděn v minutách. Při řešení dopravní dostupnosti frekvenční zaznamenám počty spojů veřejné hromadné dopravy mezi obcí a vybraným střediskem. Autobusové i vlakové spoje budou sčítány dohromady a jako spoj je použita i kombinace autobusu a vlaku. Kritériem pro vyhledávání dopravních spojů jsou zvoleny maximálně dva přestupy na trase, protože více přestupů by nemuselo být obyvateli akceptováno. Do frekvence dopravních spojů započítám i spoje jedoucí z místní části obce, pokud tato část obce je vzdálená od středu dané obce maximálně do 3 km. Je to chápáno tak, že maximální vzdálenost, kterou musí obyvatelé urazit, aby se dostali na příslušnou zastávku autobusu nebo vlaku, je 3 km.

Získaná data z jízdního řádu IDOS budou utříděna do tabulek a kartografických výstupů. Kartografické výstupy budou tvořeny pomocí geografických informačních systémů v programu ArcGIS firmy ESRI s využitím podkladových map ArcČR 500 a budou mít podobu kartogramů. Pomocí kartogramů lze vizualizovat různé jevy a výsledky jsou z mapy lépe interpretovatelné než z tabulky či grafu.

Celý výzkum je veden cestou dedukce, kdy od jednotlivých předpokladů docházím k závěru. Zjištěnými poznatky ověřím teorii. Budu popisovat jednotlivé kartogramy a vysvětlovat souvislosti mezi výslednou barvou obce v kartogramu a polohou dané obce. Výzkum je inspirován teorií centrálních míst, která je zde také teoreticky nastíněna. Základem práce je prostorová analýza území bývalého okresu Klatovy. Na tomto území je řešena dopravní dostupnost. Dále využiji systémovou analýzu, neboť existuje systém, který řeší Marada (2010) a já se zaměřuji na postavení Klatovska v tomto systému. Situační analýzy využiji při nastínění situace v okrese Klatovy. V závěru práce uvedu odpovědi na výzkumné otázky a celkově zhodnotím, čeho bylo výzkumem dosaženo.

4 TEORETICKÉ PŘÍSTUPY K DOPRAVNÍ PROBLEMATICE

4.1 Vymezení základních pojmů z geografie dopravy

J. Brinke (1981, s. 7) ve své publikaci definuje *dopravu* jako „*cilevědomé přemísťování osob, nákladů, energie a zpráv v prostoru*“. Doprava je jedna ze sfér ekonomiky a podle svého významu, který stále stoupá, může být rovnocenným partnerem například průmyslu. Doprava se z ekonomického hlediska dělí na dopravu osobní a nákladní. Osobní doprava je chápána jako přeprava osob, v nákladní dopravě je přepravován náklad (suroviny, výrobky ad.). Doprava je současně největším spotřebitelem paliv na světě.

Dopravou se zabývá geografie dopravy, která se jako samostatná vědní disciplína vyvinula z ekonomické geografie ve 2. polovině 20. století kvůli stále rostoucí přepravě lidí a nákladů. Geografie dopravy se zabývá všemi pohyby, k nimž dochází v prostoru.

Doprava je nedílnou součástí vývoje lidstva už od samotného počátku, neboť usnadňuje pohyb mezi různými místy. Různá místa na celém světě nebo třeba jen v rámci jednoho státu či regionu mají různý potenciál. Lidé se proto potřebují přemísťovat, aby využili to, co potřebují ke svému životu (Mirvald, 1993). Proto je doprava tak důležitá pro všechny civilizace. Doprava je v dnešním světě nepostradatelnou složkou ekonomiky a hraje důležitou roli v prostorových vztazích mezi lokalitami. Přemísťují se nejen lidé, ale především zboží, suroviny, materiály a další statky mezi podniky. Doprava tak vytváří vazby mezi regiony, které mají rozdílné předpoklady pro život lidí a jejich činnost (Mirvald, 1993). V dopravě také nastávají změny. Tyto změny vyvolávají zejména rozvoj vědy a techniky, potřeba stále intenzivnějších vazeb v prostoru nebo rozvoj cestovního ruchu.

Rodrigue et al. (2006) ve svém díle uvádí, že cílem dopravy je překonání fyzické bariéry v prostoru. Fyzická bariéra je překážkou pro výstavbu dopravních sítí, např. hory, údolí a další geomorfologické útvary silně ovlivnily jejich strukturu. Hlavní pozemní komunikace vedou tedy obvykle tam, kde je nejméně fyzických překážek v prostoru, například na rovinách nebo podél údolí.

Doprava samozřejmě také působí na lidskou společnost. Může na ni působit pozitivně, ale má také celou řadu negativních dopadů (Toušek et al., 2008). Pozitivní působení dopravy spočívá v jejím významu pro rozvoj společnosti, protože společnost se stává stále více závislou na dopravním systému. Doprava je zásadní pro hospodářské a sociální aktivity, například dojíždění lidí do zaměstnání, dětí do škol, převoz zboží ad. (Rodrigue et al., 2006). Negativní dopady se pak projevují především na zhoršování kvality životního prostředí. Dalším závažným negativním dopadem jsou nepříznivé sociální důsledky, např. dopravní nehody či kongesce („dopravní zácpy“) (Toušek et al., 2008).

Dopravní systém je tvořen souborem dopravních sítí, dopravních prostředků a přepravou osob a nákladu na daném území. Dopravní systém je diferencovaný v různých částech světa, neboť se vyvíjel v různých podmínkách (přírodních, ekonomických či politických). Můžeme ho zkoumat na různě velkém území, například dopravní systém města, kraje, celého státu nebo kontinentu. Dopravní systémy je zapotřebí neustále rozvíjet, neboť se klade důraz na podporu hospodářského rozvoje, podílení se na globální ekonomice a obecně také uspokojování potřeby dopravy (Rodrigue et al., 2006). Celková efektivita dopravního systému je ovlivněna rovnoměrností rozložení dopravní infrastruktury a kvalitou dopravní infrastruktury (Kraft, Vančura, 2009). Jedním ze způsobu, jak se nechá měřit efektivita dopravního systému, je hodnocení časové dostupnosti, které je mimo jiné předmětem výzkumu této práce.

Pojem *dopravní cesta* definuje Brinke (1981, s. 19): „*dopravní cesta se obecně definuje jako pás terénu, spojující dva koncové body (a bezpočet bodů mezilehlých), na němž se uskutečňuje doprava*“. Dopravní cestou je silnice, železniční trať, vnitrozemská vodní cesta ad. Homonymem dopravní cesty je komunikace, kterou se rozumí dopravní cesty včetně pevných zařízení, např. nádraží. Na dopravních cestách se nacházejí *dopravní (komunikační) body*, což jsou místa, v nichž se uskutečňuje nakládka, vykládka, překládka zboží (v dopravě nákladní) a nástup, výstup a přestup cestujících (v dopravě osobní). Dopravní bod, ve kterém se sbíhají minimálně tři dopravní cesty, se nazývá *dopravní uzel*. Tento uzel může být železniční, silniční apod., pokud se jedná o cesty stejného druhu, které převládají.

Termín *dopravní síť* Brinke (1981, s. 25) definuje jako „*soustava vzájemně propojených dopravních cest (komunikací) a uzlů [...]*“. Dopravní geografie zkoumá tuto síť z hlediska jejího tvaru, hustoty atd. Prostorová struktura se dá zkoumat podle základních strukturně-morfologických znaků: deviatility, hustoty, akcesibility a konektivity. *Deviatilitu*, nebo-li nepřímocíarost, definuje Mirvald (1993, s. 15) tak, že „*většina dopravních cest se v krajině odchyľuje od přímého směru, tzn. v mapě se odklání od ortodromy*“. Mirvald (1993, s. 20) dále uvádí, že „*hustota dopravní sítě vyjadřuje stupeň průměrného nasycení určitého regionu dopravními cestami*“. Ukazatel hustoty nepopisuje reálné rozmístění dopravních cest v prostoru, nýbrž jen průměrný stav, proto je prakticky využitelný jen jako doplňkový při stanovení ekonomické úrovně daného regionu. Ukazatel *akcesibility* je definován v úvodu této práce. *Konektivita*, nebo-li spojitost dopravní sítě, „*vyjadřuje stupeň intenzity vzájemného přímého propojení dopravních uzlů*“ (Mirvald, 1993, s. 23). Podle úrovně spojitosti dopravní sítě pak lze vidět, jak jsou silné vzájemné vazby mezi dopravními uzly.

Dalším pojmem, který se užívá v dopravní geografii, je *dopravní poloha*. Tu lze určovat u bodů (např. sídel) a u areálů (např. regionů). Poloha dopravní sítě lze chápat ve vztahu k daným podmínkám krajiny. Prvky krajiny, které ovlivňují polohu dopravní sítě, jsou reliéf (kotliny, pánve), vodní plochy (splavné vodní toky) a mořská pobřeží, která jsou vhodná pro vznik přístavů (Mirvald, 1993). Dopravní poloha lze chápat také vzhledem k existující dopravní síti. Zde je zkoumána atraktivita umístění sídel, závodů či regionů vzhledem k umístění na hlavní komunikaci a důležité dopravní uzly. Kvalita dopravní polohy může být zjišťována dostupností do dalších dopravních uzlů nebo úrovní spojitosti s nimi. Právě kvalita dopravní polohy zjišťovaná dopravní dostupností sídel je předmětem výzkumu této práce.

V dopravní geografii se také používá termín *dopravní zázemí*, který J. Brinke (1981, s. 34) definuje jako „*oblast působnosti určitého dopravního uzlu, stanice nebo dopravní cesty*“. S. Mirvald (1993, s. 57) ve své publikaci uvádí, že „*velikost zázemí se liší u jednotlivých druhů dopravy*“. Dopravní zázemí sídla se také mění podle hierarchického postavení v systému dopravní sítě. Velikost tohoto zázemí je ovlivněna několika činiteli - historickými, přírodními, socioekonomickými či politickými.

Veřejná hromadná doprava je veřejná služba, kterou mají právo využívat všichni občané. S. Mirvald (2000, s. 48) ve svém díle uvádí, že „*cílem veřejné dopravy je vytvořit stabilní systém, který podporuje sociální a ekonomický rozvoj regionů, obydlí a udržitelnost krajiny*“.

Podle M. Marady (2003) je problematika dopravy dílčí částí komplexně-regionální problematiky regionu. Kraft a Vančura (2009) rozebírají postavení regionu v dopravním systému a možnosti jeho rozvoje. Rozvoj každého regionu v České republice je mimo jiné ovlivněn polohou regionu v dopravní síti. Výhodná poloha v dopravní síti může přispět k rozvoji regionu, ovšem periferní poloha může způsobovat pravý opak. Menší střediska, která se nacházejí na významném dopravním tahu, který spojuje hierarchicky významnější střediska, často mohou mít prospěch z této polohy (Marada, 2010). Marada (2010, s. 11) však tvrdí, že „*vyšší kvalita dopravní infrastruktury neznamena vyšší ekonomickou vyspělost regionů*“. Zároveň se zde zmiňuje, že doprava je vnímána jako faktor, který podmiňuje regionální rozvoj.

4.2 Dopravní dostupnost

Pro rozvoj území regionu je dopravní dostupnost jedním z klíčových faktorů rozvoje (Michniak, 2010). S. Mirvald (1993) uvádí, že dopravní dostupnost je ovlivňována geografickou polohou sídla a také uspořádáním sídel v prostoru. Sídla, která se rozprostírají na rovinách nebo v pánvích mají předpoklady pro lepší dopravní dostupnost, naproti tomu sídla s polohou v horských údolích, mezi jezery a tak podobně mají předpoklad pro horší dopravní dostupnost. Hudeček (2010) ještě přidává, že dostupnost je ovlivněna také charakteristikou dopravních sítí. S rostoucím významem a s větším napojením dopravního střediska se zvyšuje jeho dostupnost. Kvalitní dopravní infrastruktura v regionu i napojení regionu na nadregionální infrastrukturu je předpokladem pro dobrou dostupnost regionu (Michniak, 2010).

Studium dopravní dostupnosti dnes stále nabývá na významu. Zejména časová dostupnost má v dnešní době pro člověka největší význam, neboť vzdálenostní dostupnost již ztratila na významu v důsledku zrychlení dopravy. Mnoho dopravních geografů se dnes zabývá změnami dostupnosti v určitém časovém období.

K vyjadřování změn používají různé metody, např. smršťující se mapy („shrinking maps“) (Marada, 2010). Například S. Kraft (2008) vyjadřuje deformaci prostoru časovou dostupností na příkladu Českých Budějovic z obcí Jihočeského kraje. Dnes dochází ke zlepšení časové dostupnosti, proto dochází ke zmenšení (tzv. smršťování) prostoru. Ke zmenšování prostoru dochází v důsledku neustálého vývoje nových a rychlejších dopravních prostředků a také výstavbou nové dopravní infrastruktury či zkvalitňováním stávající infrastruktury (Hudeček, 2010). Časovou dostupnost nejvíce ovlivňuje rozložení dálnic a železničních koridorů, jak tvrdí ve své práci Kraft a Vančura (2009). Uvedení autoři také ve svém výzkumu došli k poznatku, že SO ORP Sušice a SO ORP Horažďovice, které jsou součástí analyzovaného okresu Klatovy, mají nevýhodnou polohu v dopravní síti vůči dopravní infrastruktuře vyšší kvality. Tyto SO ORP jsou v rámci okresu Klatovy nejvíce dopravně znevýhodněny, protože jim chybí kvalitní silniční infrastruktura.

Dostupnost může mít kromě vzdálenostní, časové a frekvenční ještě jiné formy. Hudeček (2010) mezi ně řadí například cenovou dostupnost, kdy je dostupnost vyjádřena cenou přepravy. Robert Rölc (2001) uvádí, že časová dostupnost je více podmíněna prostorovou vzdáleností, zatímco frekvenční dostupnost více vyjadřuje významnost center.

4.2.1 Bariéry v dopravní dostupnosti

Dopravní dostupnost negativně ovlivňují různé bariéry (přírodní, ekonomické, politické, kulturní ad.). V některých regionech může docházet k jejich kombinaci (Michniak, 2010), což negativně ovlivňuje rozvoj regionu. Příkladem ekonomické bariéry může být špatné vybavení regionu dopravní infrastrukturou. Další bariérou dostupnosti je perifernost regionu, která způsobuje, že obyvatelé kvůli špatné dostupnosti regionu migrují do jiných míst. Překážky v dopravní dostupnosti mohou být podle Krafta a Vančury (2009) také společenského typu. Tím se myslí například různá kvalita dopravní infrastruktury nebo administrativní členění.

Dříve byla za hlavní bariéru dostupnosti považována vzdálenost. Její význam je, jak již bylo zmíněno, malý, neboť došlo ke zrychlení dopravy. Na významu nabyla například

bariéra dopravních kongescí (zejm. u individuální dopravy). Hudeček (2010) dále uvádí za bariéru nedostatek informací či sociální situaci, kterou je myšleno vlastnictví automobilu (zejm. ve venkovských oblastech). Studium dopravních bariér je nevyhnutelné a více než důležité a proto je třeba kromě vyvíjení stále dokonalejších dopravních prostředků také určovat problémy a hledat vhodná řešení, aby vždy bylo dosaženo maximální efektivity.

4.3 Uplatnění teorie centrálních míst v dopravě

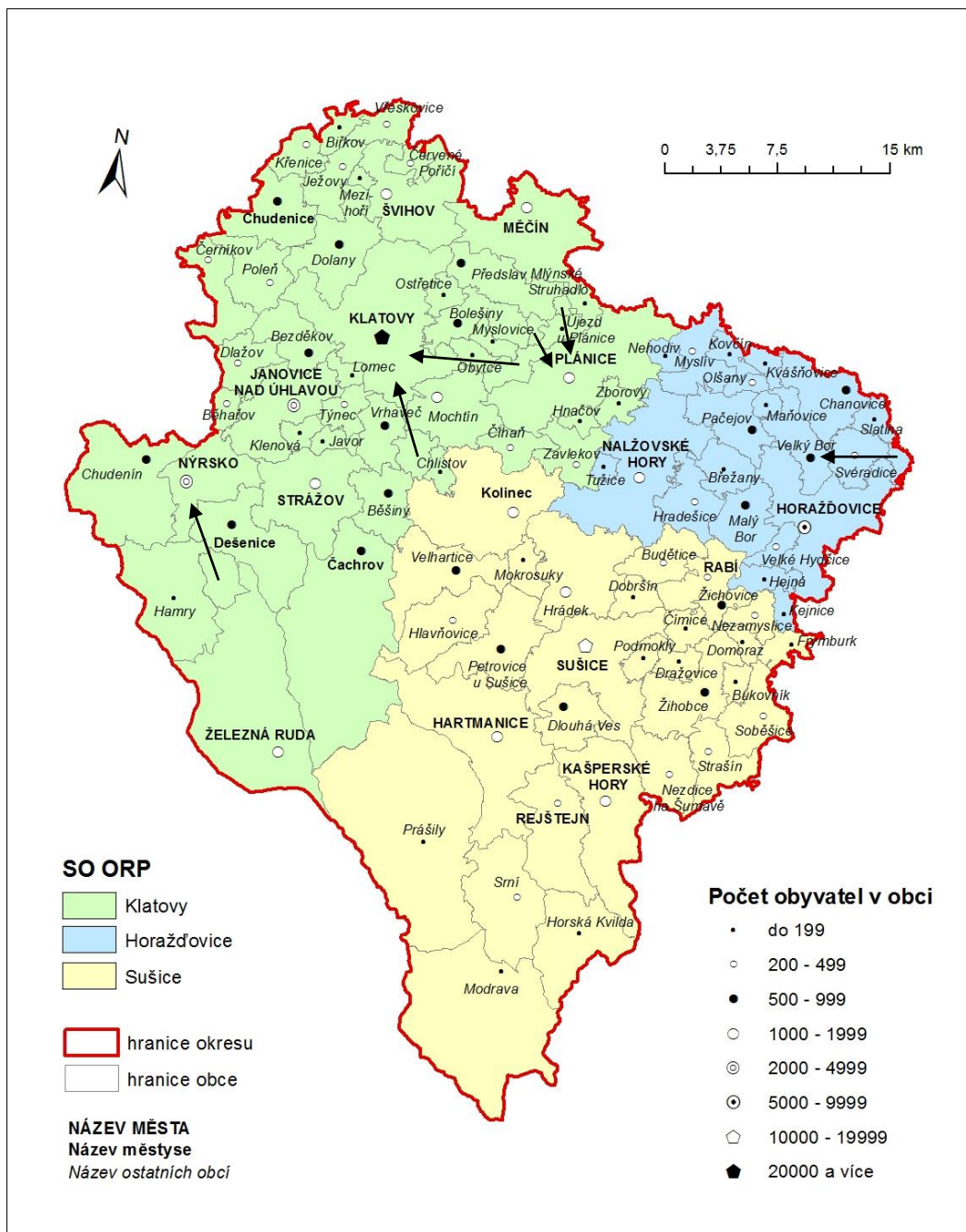
V této práci pokládám také za důležité nastínit teorii, která je významná pro analytickou část této práce. Tato teorie se nazývá Teorie centrálních míst a vypracoval ji Walter Christaller (v roce 1933) a po něm ji dále rozpracovali další autoři jako například August Lösch. Christaller se snažil vysvětlit rozmístění sídel v sídelním systému a vysvětlit jejich hierarchii, přičemž uvažoval sídla jen jako centra pro prodej zboží a služeb. Při umístění sídla plnicího maloobchodní funkci vycházel ze dvou parametrů, „*a to z maximální vzdálenosti, ze které je zákazník pro dané zboží ochoten dojet, a z minimální velikosti trhu, která umožňuje existenci prodejního místa*“ (Blažek, Uhlíř, 2011, s. 67). Christaller přišel na to, že nejlepší umístění prodejního místa je v centru jeho zázemí, aby to bylo výhodné jak pro zákazníka, tak pro obchodníka. Vytvořil proto pravidelnou síť šestiúhelníků, kde střediska vyššího řádu jsou v centru těchto šestiúhelníků (Blažek, Uhlíř, 2011). Tuto síť vytvořil za předpokladů, že prostředí je homogenní, obyvatelé jsou rovnoměrně rozmístěni a chovají se racionálně a mají stejné potřeby (Sociologická encyklopedie, 2018). Svou teorii poté aplikoval mimo jiné i na dopravu. Každé sídlo má dopravní zázemí tak velké, jaký má hierarchický význam.

5 CHARAKTERISTIKA ZÁJMOVÉHO ÚZEMÍ

5.1 Vymezení zájmového území

Okres Klatovy se nachází v České republice v Plzeňském kraji. V rámci Plzeňského kraje se rozprostírá v jeho jižní části. Jeho sousedními okresy jsou na severu Plzeň-jih, na severozápadě Domažlice a na východě sdílí hranici s okresy Strakonice a Prachatice, které leží v sousedním Jihočeském kraji. Jihozápadní hranice klatovského okresu je tvořena asi 70km státní hranicí s Německem. Tento okres tedy patří k příhraničním okresům České republiky. Okres Klatovy je největším okresem Plzeňského kraje. Svou rozlohou 1 946 km² zaujímá 25,4 % rozlohy kraje (ČSÚ, 2018). Jeho dřívějším okresním městem bylo město Klatovy.

Území okresu Klatovy je rozděleno na tři správní obvody obcí s rozšířenou působností (SO ORP), kterými jsou SO ORP Klatovy, Sušice a Horažďovice. Jejich rozdělení i s obcemi názorně zobrazuje mapa 1. Území, které patří obci, od níž je odděleno, je v mapě označeno šipkami. Klatovský okres se dále dělí na 6 správních obvodů obcí s pověřeným obecním úřadem: Klatovy, Nýrsko a Plánice (SO ORP Klatovy), Sušice a Kašperské Hory (SO ORP Sušice), Horažďovice (SO ORP Horažďovice). Okres je složen z 94 obcí (z toho 15 měst, 4 městyse), které tvoří 18,8 % všech obcí Plzeňského kraje (ČSÚ, 2018).



Mapa 1 - Administrativní rozdělení okresu Klatovy (k 1. 1. 2018)

Zdroj: ArcČR 500, ČSÚ

Zpracoval: Petra Augustinová, 2019

5.2 Vybrané fyzickogeografické charakteristiky

K analýze dopravní dostupnosti okresu Klatovy je vhodné území charakterizovat z fyzickogeografického hlediska, jelikož zde zasahuje při státní hranici pohoří Šumava, které má jistě vliv na prostupnost státní hranice. Povrch okresu je velmi členitý. Celou jeho jihozápadní oblast tvoří pohoří Šumava, jehož vrcholy se nejvíce zdvihají v hraničním pásmu. Pohoří Šumava se geomorfologicky řadí k České vysočině, která byla vyvrásněna Hercynským vrásněním v prvohorách. Od mladších prvohor pak bylo pohoří postupně denudováno a vznikaly zarovnané povrchy, které byly ve třetihorách rozlámány na kry a ty pak byly vyzdviženy nebo naopak došlo k jejich poklesu. Na Šumavě se dodnes nacházejí zarovnané povrchy, kterým se říká Šumavské pláně (Dokoupil et al., 2012). Nejvyšším místem okresu je Velká Mokrůvka (1 370 m n. m.) (Rožánek, 2012). Směrem do vnitrozemí klesá horský charakter reliéfu a přechází ve vrchoviny a pahorkatiny.

Z hlediska ochrany přírody je na Šumavě zřízena Chráněná krajinná oblast Šumava a Národní park Šumava, který chrání nejcennější části pohoří. Území Šumavy je také chráněno jako Biosférická rezervace UNESCO. Zachovalá a vzácná příroda se zde zachovala i díky tomu, že zde existovala v minulosti železná opona, podél níž bylo tzv. zakázané a pohraniční pásmo, kam byl omezován či úplně zakázán vstup obyvatel (Dokoupil et al., 2012). Dále se v tomto okrese nachází celkem 55 maloplošných chráněných území, v tom 2 národní přírodní památky (Americká zahrada, Pastviště u Fínů), 2 národní přírodní rezervace (Bílá Strž, Černé a Čertovo jezero), 16 přírodních památek a 35 přírodních rezervací (ČSÚ, 2018). Na Šumavě také najdeme 4 jezera ledovcového původu - Černé, Čertovo, Prášílské a Laka (Rožánek, 2012). Černé jezero je největším jezerem v České republice, nachází se v nadmořské výšce 1 088 m (Vaniš, 1993).

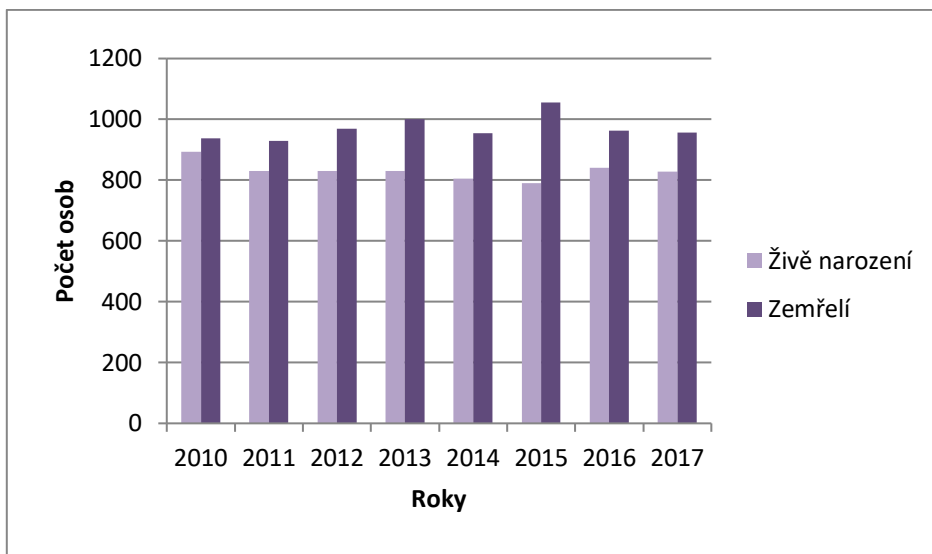
Pro silniční a železniční dopravu je oblast Šumavy málo prostupná právě kvůli bariéře šumavského pohoří. Dalším faktorem, který brání zvýšení prostupnosti hranic je také to, že je to oblast patřící k chráněným územím. Proto ani v budoucnosti nebude možné vybudovat více silničních a železničních přechodů.

Okres Klatovy se nachází v mírné klimatické oblasti. Největší rozdíly klimatu jsou v pohoří Šumava. V nejvyšších částech Šumavy je chladné a drsné podnebí, které se směrem do vnitrozemí s klesající nadmořskou výškou stává mírnějším. Obce ležící v nejvyšších částech Šumavy a současně i v Národním parku Šumava jsou Modrava a Prášily. Především v zimě zde mohou sněhové srážky působit komplikace na silnicích, např. sněhové závěje. Během roku pak větrné výkyvy mohou poničit stromy v tomto zalesněném pohoří a způsobit překážky na silnicích. Vrcholové partie Šumavy také dostávají největší přísun srážek. V nižších nadmořských výškách dosahují srážky nižších hodnot (Dokoupil et al., 2012).

5.3 Vybrané socioekonomické charakteristiky

5.3.1 Obyvatelstvo

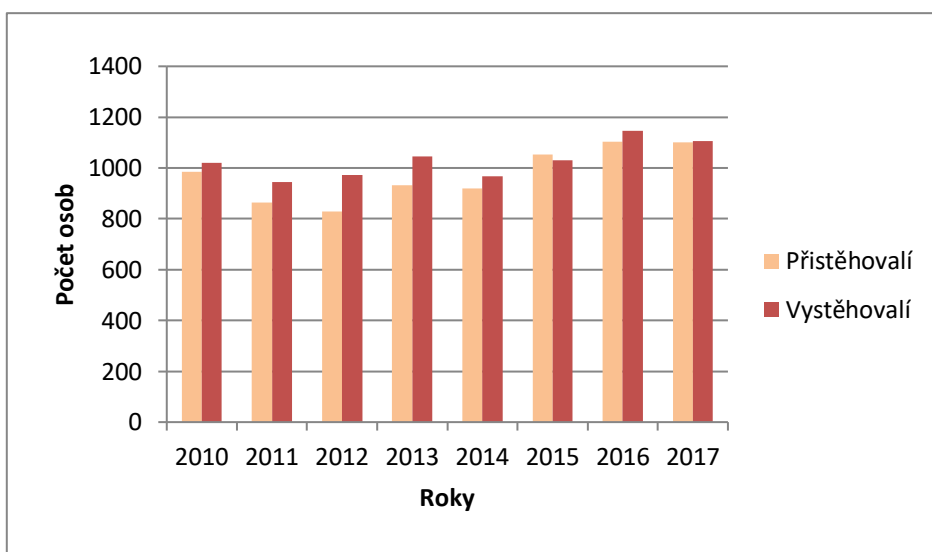
Okres Klatovy měl k 31. 12. 2017 86 318 obyvatel. Z hlediska počtu obyvatel je tak druhým největším okresem Plzeňského kraje. Nejvíce obyvatel žije v největším městě okresu - ve městě Klatovy (22 288 obyvatel, což je 25,8 % všech obyvatel okresu). Tento okres však z dlouhodobého hlediska vykazuje přirozený i mechanický úbytek obyvatel, jak lze vidět na obrázku 1 a 2. Od roku 2013 se počet obyvatel snížil o 738 (0,8 %). Na poklesu obyvatel se podílí nízká porodnost, která nestačí pokrýt přirozenou měnu obyvatelstva. V roce 2017 se narodilo 9,6 dětí na 1 000 obyvatel středního stavu, ale zemřelo 11,1 osob. Další faktor, který vede ke snižování počtu obyvatel, je migrační saldo. Už od roku 2010 převažoval počet vystěhovalých nad přistěhovalými, což bylo důsledkem nedostatku pracovních příležitostí. Výjimkou byl pouze rok 2015, kdy byl větší počet přistěhovalých než vystěhovalých. V dalších letech se záporný trend začal opět opakovat (ČSÚ, 2018). Mechanickou měnu obyvatel můžeme vidět na obrázku 2.



Obrázek 1 - Přirozená měna obyvatel okresu Klatovy v období 2010-2017

Zdroj: ČSÚ, 2018

Zpracoval: Petra Augustinová, 2018



Obrázek 2 - Mechanická měna obyvatel okresu Klatovy v období 2010-2017

Zdroj: ČSÚ, 2018

Zpracoval: Petra Augustinová, 2018

Z hlediska hustoty zalidnění je okres Klatovy druhý nejřidčeji osídlený okres v Plzeňském kraji (menší hustotu má jen tachovský okres). Tato hustota činí 44,4 obyvatel na 1 km² (údaj k 31. 12. 2017) (ČSÚ, 2018). Nejnižší hustoty zalidnění dosahují oblasti, které leží při česko-německé hranici, jelikož se nacházejí ve vysokých

nadmořských výškách a jsou pod ochranou přírody. Nízká hustota zalidnění v těchto obcích s sebou nese ekonomické nevýhody pro své obyvatele, například mají delší vzdálenostní a časovou dostupnost ke službám (Dokoupil et al., 2012). Okres Klatovy má společně s okresem Plzeň-město nejstarší obyvatelstvo v celém kraji. Index stáří v roce 2017 dosáhl hodnoty 141,9 (ČSÚ, 2018), to znamená, že v okrese Klatovy výrazně převažuje počet obyvatel starších 65 let nad obyvateli do 14 let.

V tabulce 1 vidíme počet obyvatel okresu Klatovy, kteří vyjíždějí do zaměstnání nebo do škol do různých regionů. Z celkového počtu 87 622 obyvatel (k 31. 12. 2011) jich v roce 2011 vyjíždělo do zaměstnání či do škol 22 746, což je zhruba čtvrtina všech obyvatel. Nejvíce lidí, kteří vyjíždějí do zaměstnání, vyjíždí do jiné obce klatovského okresu; druhým nejvyšším počtem je pak počet vyjíždějících do zaměstnání v rámci obce. Do škol děti vyjíždějí více mimo obec, což je předvídatelné, vzhledem k pevné lokalizaci stupňů škol (nejsou v každé obci).

Tabulka 1 - Počet vyjíždějících do zaměstnání a škol (2011)

		Počet vyjíždějících
Do zaměstnání		16 083
v tom	v rámci obce	5 983
	do jiné obce okresu	6 371
	do jiného okresu kraje	1 639
	do jiného kraje	1 326
	do zahraničí	764
Do škol		6 663
v tom	v rámci obce	2 244
	mimo obec	4 419
Vyjíždějící celkem		22 746

Zdroj: ČSÚ – Sčítání lidu, domů a bytů, 2011
Zpracoval: Petra Augustinová, 2018

5.3.2 Hospodářství

Okres Klatovy má převážně zemědělský charakter. V roce 2017 bylo obhospodařováno v zemědělství 46 % plochy okresu (89 483 ha). Nejvíce se zde pěstuje pšenice, ječmen, brambory a za poslední desetiletí se zvýšila také osevní plocha řepky. Největší zemědělské podniky a družstva bychom našli v Předslavi, v Bezděkově u Klatov, v Dlažově nebo ve Švihově.

Podíl průmyslu se v okrese Klatovy nijak nezvyšuje. Průmyslová výroba je soustředěna hlavně do měst Klatovy, Horažďovice a Sušice. Významnými průmyslovými podniky v klatovském okrese jsou např. Rodenstock ČR s. r. o., který se zabývá výrobou brýlových obrub a vybavení pro oční optiky, Intertell s. r. o., který vyrábí a montuje výrobky z plastů a kovů pro automobilový a galanterní průmysl, firma Pfeifer Holz s. r. o. vyrábí dřevěné produkty, dále firma Holz Schiller s. r. o. vyrábí a montuje dřevěné schodiště nebo OKULA Nýrsko a. s., která vyrábí brýlové optiky a plastové díly pro farmacii a potravinářství. Mezi další významné zaměstnavatele také patří Západočeské konzumní družstvo Sušice, Mlékárna Klatovy a. s., Drůbežářské závody Klatovy a. s., Pekárny a cukrárny Klatovy a. s., ale také Klatovská nemocnice a. s. (ČSÚ, 2018).

Okres Klatovy tvoří rozsáhlou rekreační oblast, velmi atraktivní pro turisty. V popředí zájmu stojí hlavně Šumava, ale i její podhůří, města Klatovy a Sušice (ČSÚ, 2018). V klatovském okrese se také nachází mnoho historických památek, z nejznámějších např. vodní hrad Švihov, hrad Rabí, Kašperk či hrad a zámek Velhartice.

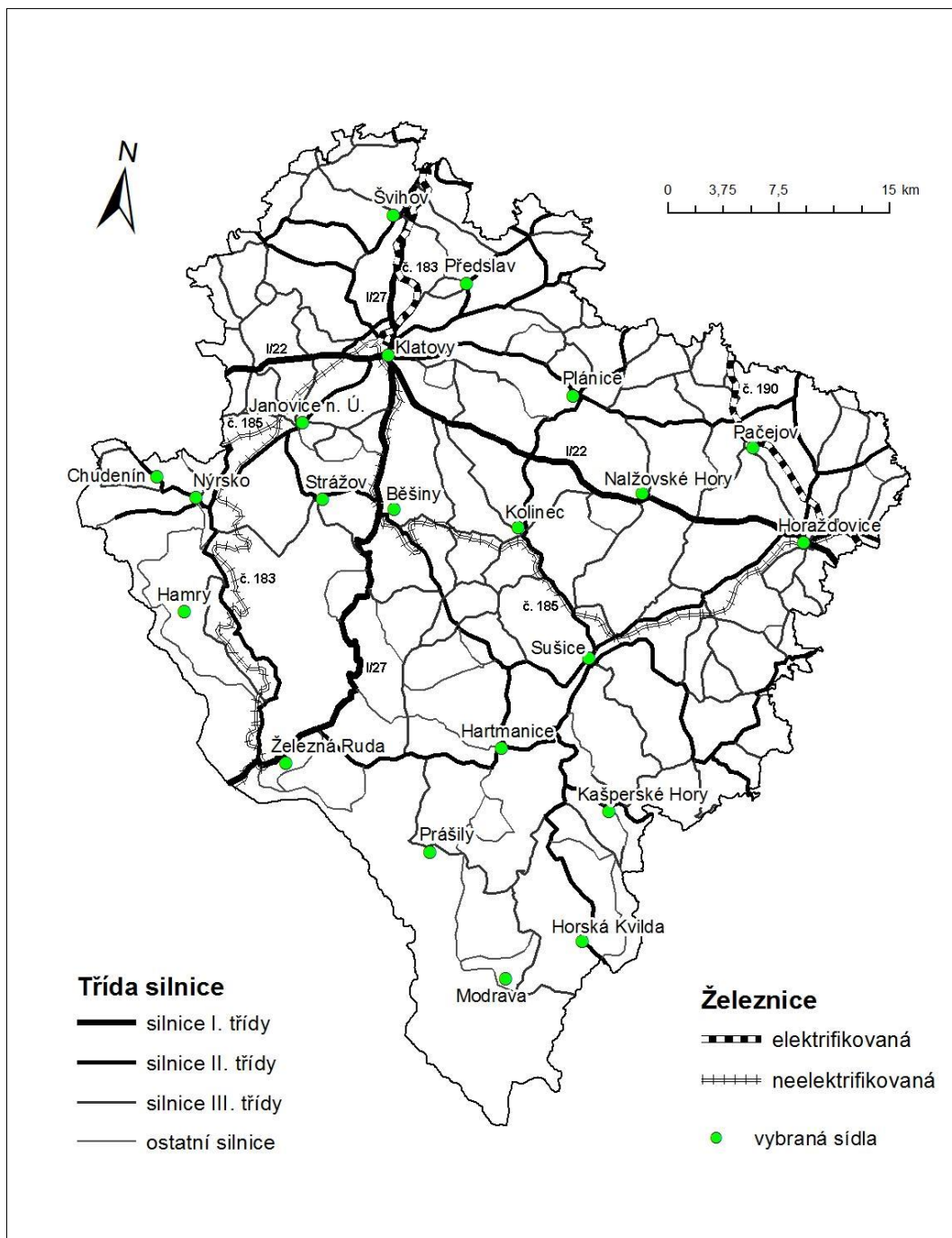
5.3.3 Doprava

5.3.3.1 Silniční síť

Silniční síť má v okrese Klatovy poměrně velkou hustotu, avšak silnice jsou ve špatném technickém stavu. Silniční síť bez místních komunikací měří 1 136,1 km (k 1. 1. 2018), z toho silnice I. třídy tvořily 102,3 km, silnice II. třídy 357,8 km a silnice III. třídy 676 km (ČSÚ, 2018). Silniční síť zobrazuje mapa 2.

Okresem Klatovy neprochází žádná dálnice, prochází jím dvě relativně významné silnice I. třídy. Jedná se o komunikace I/27 (Plzeň-Železná Ruda) a I/22 (Horažďovice-Domažlice). Obě komunikace se protínají ve městě Klatovy. Silnice I/27 je významná komunikace, která spojuje především krajské město Plzeň s okresem Klatovy. Začíná ovšem už na severu Čech v Dubí, pokračuje do Plzně a z Plzně se táhne přes Přeštice až do Červeného Poříčí, kde vstupuje na území klatovského okresu. Severo-jihním směrem protíná obce Švihov a Klatovy, pokračuje přes Běšiny, za nimiž vstupuje do horských oblastí Šumavy, kde se vyskytuje značné množství zatáček. V Železné Rudě (místní částí Alžbětín) silnice I/27 končí na státní hranici a zde na ni navazuje bavorská komunikace podobného rázu (ŘSD ČR, 2015).

Silnice I/22 přichází z Jihočeského kraje, z měst Vodňany a Strakonice, na území okresu Klatovy vstupuje u Horažďovic. Dále prochází obcemi Nalžovské Hory a Mochtín, prochází Klatovy, kde se protíná se silnicí I/27. Z Klatov pokračuje západním směrem, území klatovského okresu opouští u obce Dlažov (vlastní silnice pak končí u města Domažlice) (ŘSD ČR, 2015).



Mapa 2 - Silniční a železniční síť okresu Klatovy (2018)

Zdroj: ArcČR 500

Zpracoval: Petra Augustinová, 2019

5.3.3.2 Železniční síť

Okres Klatovy má poměrně řídkou železniční síť, což lze vidět na mapě 2. Na velkém území Šumavy (např. Kašperské Hory, Hartmanice) neexistuje žádné železniční spojení. Okresem probíhá hlavní železniční trať Plzeň-Klatovy-Železná Ruda (č. 183), vedlejší trať Horažďovice-Klatovy-Domažlice (č. 185) a východním okrajem okresu trať Plzeň-České Budějovice (č. 190). Trať č. 183 je celostátní tratí, která spojuje Klatovy s krajským městem Plzeň (ČSÚ, 2018). Klatovy a Sušice jsou obsluhovány lokální železniční dopravou, přičemž Sušice je navíc podhodnocena svou polohou na vedlejší železniční trati. Horažďovice mají dobrou dopravní polohu v železniční síti, nacházejí se totiž na dálkovém tahu, což posílilo jejich dopravní význam (Dokoupil et al., 2005). Úsek mezi Klatovy a Železnou Rudou je velmi zajímavý, protože trať zde překonává horský terén s četnými mosty, vysokými náspy a tunely. Před stanicí Špičák najdeme na trati Špičácký tunel, který byl až do roku 2007 nejdelším železničním tunelem v České republice. V Železné Rudě se nachází železniční celní přechod do Německa. Zde na železnici navazuje německá železniční trať do Zwieselu.

5.3.3.3 Letecká doprava

Z hlediska letecké dopravy se v okrese Klatovy nachází jediné letiště - letiště Klatovy. Letiště v Klatovech má od roku 1994 statut Mezinárodního letiště. Od roku 1992 ho spravuje a využívá spolek Pošumavský Aeroklub Klatovy. Činnost tohoto spolku je zaměřena na tři hlavní sportovní činnosti a odbory letectví - bezmotorové létání, motorový odbor a para odbor. Během hlavní letecké sezóny je letiště navštěvováno nejen českými piloty, ale i zahraničními, jelikož letiště má velmi příznivou polohu při přeletu česko-německých hranic (Pošumavský aeroklub Klatovy).

5.3.3.4 Nejvýznamnější dopravní uzly

Klatovy jsou nejvýznamnějším dopravním uzlem celého okresu. Mají dobrou dopravní polohu v obou typech dopravních sítí (Marada, 2010), jsou silniční křižovatkou silnic I. třídy (I/27 a I/22) a zároveň se zde střetávají železniční tratě Plzeň-Klatovy-Železná

Ruda (č. 183) a Horažďovice-Klatovy-Domažlice (č. 185). M. Marada (2010) zařazuje Klatovy do významové kategorie mikroregionální středisko 2. stupně; Klatovy tedy mají nejvyšší postavení v celém okrese.

Středisko Sušice je dopravně podhodnocené, protože leží v periferní poloze (částečně podmíněno fyzickogeograficky) mimo důležité dopravní tahy (Dokoupil et al., 2005). Město Sušice se nachází na silnici II. třídy (II/171), neprochází jím žádná významnější komunikace. Sušicí prochází vedlejší železniční trať (č. 185), která město propojuje s Horažďovicemi a s Klatovy. M. Marada (2010) město Sušice zařazuje do významové kategorie mikroregionální středisko 1. stupně.

Horažďovice jsou důležitým železničním uzlem, protože se zde střetává železniční trať Plzeň-České Budějovice (č. 190) a vedlejší železniční trať Horažďovice-Klatovy-Domažlice (č. 185). V silniční síti se Horažďovice nacházejí na silnici I. třídy (I/22). Jsou tedy významným dopravním uzlem, neboť se nacházejí na tahu mezi krajskými městy České Budějovice a Plzeň. M. Marada (2010) je zařazuje do významové kategorie subregionální středisko a uvádí, že Horažďovice změnilly v období 1991-2001 svou orientaci ze Sušice na Strakonice a Prahu.

5.3.3.5 Dopravci v okrese Klatovy

V okrese Klatovy je veřejná osobní doprava zajišťována regionální železniční dopravou a autobusovou veřejnou linkovou dopravou. V železniční dopravě působí v okrese Klatovy jediný dopravce, kterým jsou České dráhy, a. s. V autobusové dopravě zde působí dva dopravci - ČSAD autobusy Plzeň a. s., které mají provoz v Klatovech a v Sušici, a Autobusy VKJ s. r. o. (POVED, 2018).

5.3.3.6 Hraniční přechody

Jak již bylo zmíněno, okres Klatovy sdílí na jihozápadě část státní hranice s Bavorskem. Podél státní hranice je vždy území, které je touto hranicí přímo ovlivněno. Takové regiony jsou velmi specifickým územím, neboť prostřednictvím hranice jsou v přímém kontaktu s regiony sousední země. Kontakt sousedních okresů Klatovy (na české straně)

a Regen (na německé straně) je ovlivněn především propustností hranice; ta se ovšem ve své historii několikrát změnila. Například před rokem 1990 plnila hranice funkci bariérovou, mezi lety 1990 a 2004 měla funkci kontaktní a dnes hranice jako linie oddělující různé země neexistuje (Dokoupil et al., 2012).

Před rokem 1989 existovala „železná opona“, která způsobovala, že příhraniční region, okres Klatovy, byl periferií na státní hranici. Po tomto roce se dalo očekávat, že tlak na zvýšení propustnosti česko-bavorské hranice, která byla před rokem 1989 nízká, bude největší právě zde. Avšak k největšímu nárůstu počtu přechodů došlo na česko-polské a česko-saské hranici. Nové přechody se otvíraly hlavně v hustě zalidněných příhraničních oblastech a naopak v oblastech s nižší hustotou zalidnění (tj. především v horských oblastech) je růst počtu hraničních přechodů nepotřebný (z důvodu nízké intenzity dopravy) a mnohdy také nežádoucí (z důvodu plošné ochrany přírody) (Miškovský, Marada, 2002). Proto Šumava patří k nejméně propustným úsekům státní hranice.

Nejvytíženější přechody jsou v místech, kde Českou republiku opouštějí hlavní silniční komunikace (zejména dálnice). Mezi takové přechody patří na západní hranici České republiky např. Rozvadov, Folmava (v Plzeňském kraji) či Pomezí nad Ohří, Vojtanov (v Karlovarském kraji). Hraniční přechod v Železné Rudě je místem se silnými mezoregionálními vazbami (Miškovský, Marada, 2002).

Na území okresu Klatovy existují 2 silniční a 1 železniční hraniční přechod a dále 3 turistické přechody do sousedního Bavorska (viz tabulka 2). Silniční hraniční přechod Svatá Kateřina je nejsevernější přechod klatovského okresu. Nejvýznamnější hraniční přechod okresu je silniční, železniční a turistický přechod v Železné Rudě-Alžbětín. Nejjižnější hraniční přechod klatovského okresu se nazývá Gsenget. Je vzdálený 4 km od Prášil a byl součástí tzv. Vintířovy stezky. Přechod je určen pouze pro pěší a cyklisty (Mapy.cz).

Tabulka 2 - Přehled hraničních přechodů okresu Klatovy (2018)

Název přechodu	Typ přechodu
Svatá Kateřina	silniční
Zadní Chalupy	turistický
Železná Ruda	silniční, železniční, turistický
Debrník/Ferdinandstahl	turistický
Gsenget	turistický

Zdroj: Mapy.cz, 2018

Zpracoval: Petra Augustinová, 2018

5.3.3.7 Klasifikace rozvojových os v okrese Klatovy

Při hodnocení dopravy v okrese Klatovy je také nutné zmínit rozvojové osy v rámci Plzeňského kraje. V příloze A je doložena mapa s názvem Sídelní struktura Plzeňského kraje převzatá z webových stránek Plzeňského kraje. Jsou na ní vidět funkční a nerozvinuté rozvojové osy v okrese Klatovy (i v celém kraji). Hlavní mezinárodní rozvojovou osou okresu je Plzeň-Klatovy-Nýrsko-Železná Ruda, přičemž v úseku Plzeň-Nýrsko je tato rozvojová osa již klasifikována jako funkční a v úseku Nýrsko-Železná Ruda jako nerozvinutá. Zde (v úseku Nýrsko-Železná Ruda) vede v rámci rozvojové osy železnice č. 183, která je neelektrifikovaná. Okresem ještě prochází nadregionální rozvojová osa (Domažlice-Klatovy-Horažďovice) a rozvojová osa klasifikovaná jako ostatní (Klatovy-Sušice-Horažďovice).

6 HODNOCENÍ DOPRAVNÍ DOSTUPNOSTI STŘEDISEK

V následujících podkapitolách bude řešena dopravní dostupnost veřejnou hromadnou dopravou mezi vybranými středisky (podrobněji popsáno v kapitole Metodika). Z elektronického jízdního řádu IDOS jsou brány údaje o spojích ve středu 27. 2. 2019 v čase od 4:00 hod do 22:00 hod. V úvahu jsou brány maximálně dva přestupy na trase. Výsledky sběru dat jsou názorně zobrazeny do kartogramů, v příloze B této práce je umístěna tabulka s údaji o spojích ze všech obcí okresu Klatovy do vybraných středisek.

6.1 Dopravní dostupnost Plzně z obcí okresu Klatovy veřejnou hromadnou dopravou

V této podkapitole se budu zabývat dopravní dostupností města Plzeň z hlediska časové a frekvenční dostupnosti. Časová dostupnost Plzně bude uváděna v minutách a frekvenční v počtech spojů v předem stanovený den.

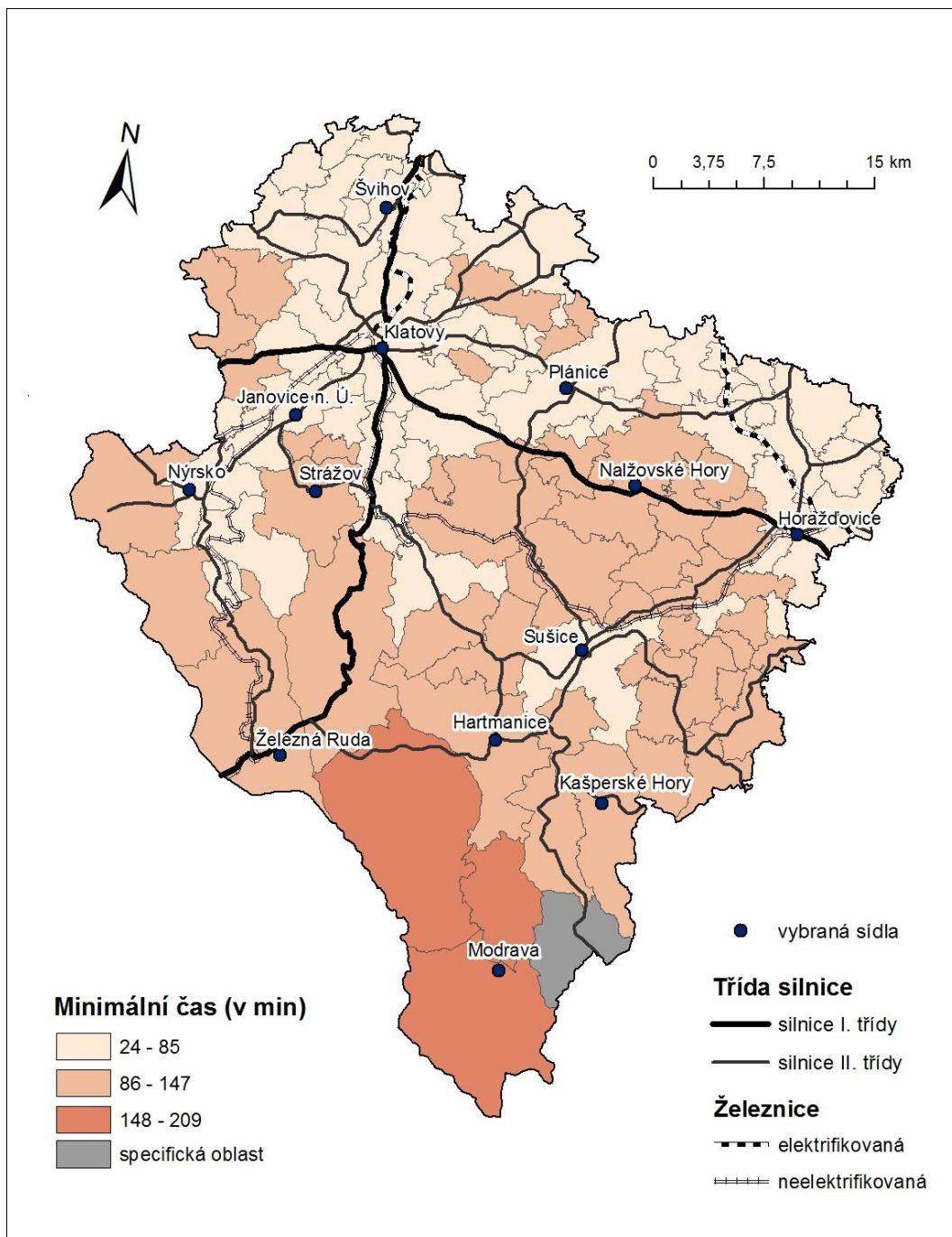
6.1.1 Časová dostupnost Plzně z obcí okresu Klatovy veřejnou hromadnou dopravou

V mapě 3 je zobrazen kartogram časové dostupnosti města Plzeň z obcí okresu Klatovy veřejnou hromadnou dopravou. Celkově lze tvrdit, že časová dostupnost z obcí do Plzně se zvyšuje směrem od severu na jih okresu. Je to dáno tím, že město Plzeň je situováno severně od klatovského okresu, tudíž s rostoucí vzdáleností obce od města Plzeň roste i jeho časová dostupnost. Nejbližší obec okresu Klatovy k městu Plzeň a zároveň nejsevernější obec okresu jsou Vřeskovice (nejkratší vzdálenost v dopravní síti je 33 km). Nejlepší časová dostupnost v okrese je ovlivněna také dopravní sítí. Obce s nejlepší časovou dostupností (24-85 min) se nacházejí na významné silniční komunikaci nebo železniční trati nebo v jejich blízkosti. Nejlepší časovou dostupnost vykazují obce v severní části okresu (kolem města Klatovy) a v severovýchodní části okresu (kolem města Horažďovice). Lze to vysvětlit mimo jiné polohou těchto obcí při významné dopravní komunikaci či železnici. Obce v severní části okresu (např. Švihov, Dolany, Klatovy či Vrhavěč) se nacházejí při silnici I. třídy (I/27), která spojuje města

Klatovy a Plzeň. Kromě této hlavní silnice zde vede také hlavní železniční trať (č. 183) směrem na Plzeň, což výrazně ovlivňuje časovou dostupnost z těchto obcí do Plzně. Severovýchodní částí okresu prochází významná železniční trať (č. 190), která spojuje města Horažďovice a Plzeň, proto tato část okresu patří k lépe časově dostupným. Horažďovice jsou tak významným dopravním uzlem (jak již bylo zmíněno). Mezi nejlépe časově dostupné (24-85 min) zde patří i město Sušice a obec Žichovice nacházející se mezi Sušicí a Horažďovicemi. Jejich časová dostupnost je ovlivněna přítomností železniční tratě, která zlepšuje tuto dostupnost. Důvodem, proč obce mezi Sušicí, Žichovicemi a Horažďovicemi (které mají nejlepší časovou dostupnost) jsou zařazeny do časového intervalu 86-147 min je, že v těchto obcích není železniční zastávka, tudíž vlaky zde nezastavují a nemůže tak být přítomností železniční tratě v obci zlepšena časová dostupnost.

Obce s horší časovou dostupností (148-209 min) najdeme v jižní části okresu. Nejhorší časovou dostupnost Plzně vykazují obce Prášily, Srní a Modrava. Jmenované obce leží na jihu okresu a jsou tak i vzdálenostně nejdále od Plzně. V těchto obcích chybí železniční trať a nevedou zde ani silnice II. třídy (výjimkou je obec Prášily, kde prochází silnice II. třídy severní částí obce), neboť obce se nacházejí ve vyšších částech pohoří Šumava. Mají špatnou geografickou polohu i polohu v dopravní síti.

Obec Horská Kvilda, která je v kartogramu označena jako specifická oblast, není zahrnuta do časové dostupnosti, neboť nemá žádný takový spoj, který by odpovídal zadaným kritériím. Obec není spojena s Plzní žádným spojem, který by měl maximálně dva přestupy. Výjimečnost této obce je více popsána v následující podkapitole o frekvenční dostupnosti Plzně.



Mapa 3 - Časová dostupnost Plzně z obcí okresu Klatovy veřejnou hromadnou dopravou

Zdroj: ArcČR 500, IDOS

Zpracoval: Petra Augustinová, 2019

6.1.2 Frekvenční dostupnost Plzně z obcí okresu Klatovy veřejnou hromadnou dopravou

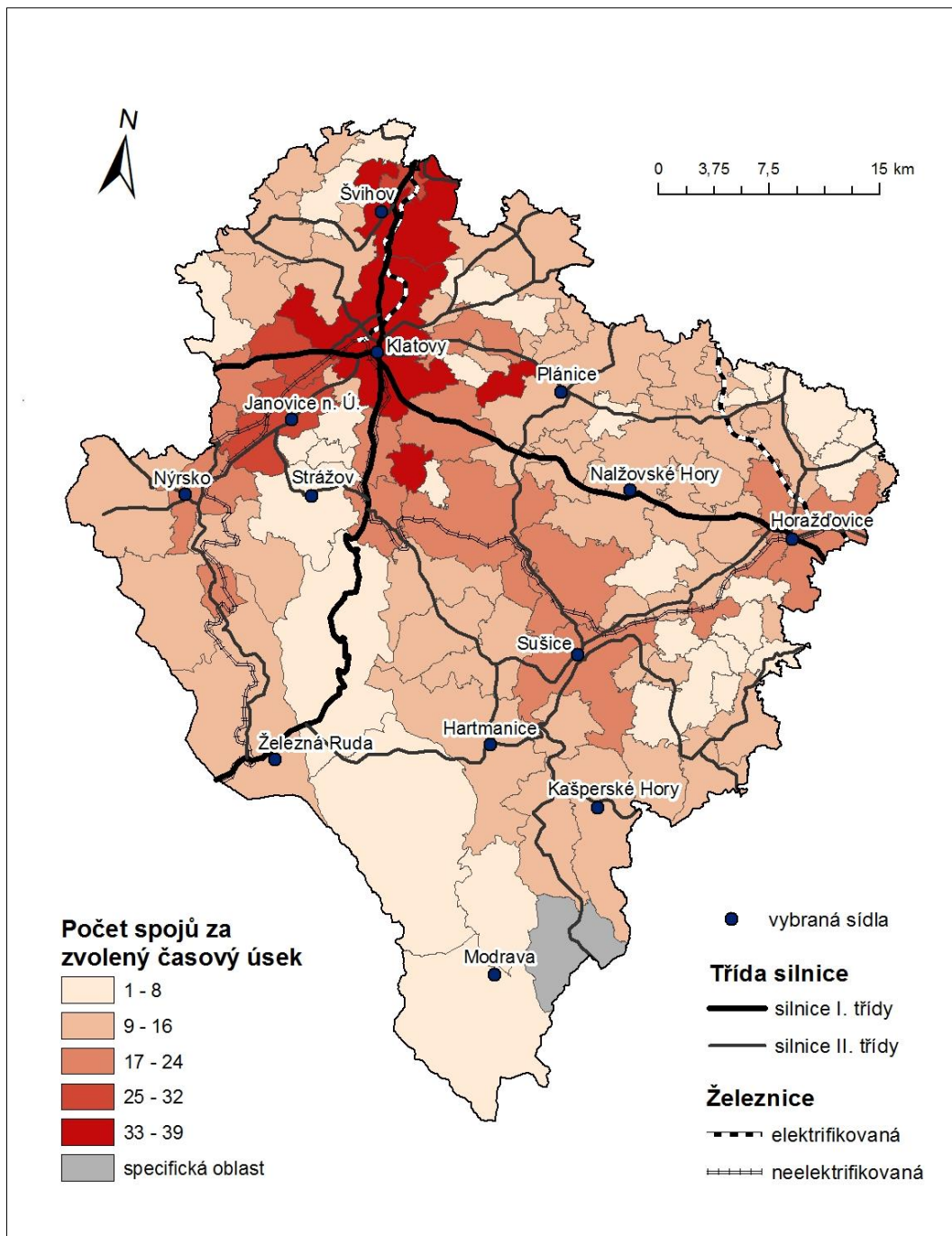
Kartogram frekvenční dostupnosti Plzně z obcí klatovského okresu je zobrazen v mapě 4. Nejlepší frekvenční dostupnost mají dvě obce - Klatovy (39 spojů) a Švihov (38 spojů). Švihov má výhodnou dopravní polohu na silniční a železniční trase mezi Klatovy a Plzní, proto má druhý nejvyšší počet spojů za den. Klatovy zde plní funkci nejvyššího centra pro celý okres (bývalé okresní město). K území města Klatovy náleží i dvě odloučená území jižně a východně od Klatov, proto jsou v kartogramu zobrazeny celkem čtyři území s nejlepší frekvenční dostupností (32-39 spojů). Z analýzy přestupů na spojích z obcí do Plzně vyplynulo, že Klatovy mají velké zázemí, z něhož se spoje sbíhají do Klatov. V Klatovech je obvykle přestup na vlak nebo autobus a ten pak jede až do Plzně. Naprostá většina všech obcí SO ORP Klatovy využívá přestupního střediska v Klatovech. Působnost Klatov jako střediska s nabídkou vyšších služeb zasahuje až k Sušici, takže ještě obce jako Prášily, Hartmanice, Hlavňovice nebo Hrádek zahrnují nejvíce spojů směrem na Klatovy, přestože leží v SO ORP Sušice. Další dvě střediska, kde se koncentrují lidé při cestě do Plzně, jsou Sušice a Horažďovice. Jejich zázemí je ovšem nesrovnatelně menší. Zázemí Sušice tvoří obce na východ a jihovýchod od ní, zázemí Horažďovic pak obce v nejbližším okolí města. Lidé cestující z obcí Modrava, Srní, Rejštejn, Kašperské Hory, Dlouhá Ves, Žihobce a další jsou nejčastěji nuceni přestupovat v Sušici a dále v Horažďovicích. Existují také obce, pro které jmenovaná střediska (Klatovy, Sušice, Horažďovice) neplní přestupní funkci. Tyto obce naopak vykazují spádovost do jiné obce, kterou prochází hlavní silniční nebo železniční tah směrem na Plzeň. Tak je tomu například u obcí Švihov, Plánice či Pačejov.

Obce Bezděkov, Janovice nad Úhlavou a Červené Poříčí mají dle kartogramu druhý nejvyšší počet spojů (25-32 spojů), což lze vysvětlit jejich výhodnou polohou v dopravní síti. Jmenované obce se nacházejí na významné silnici I. třídy nebo na železniční trati. Vysoký počet spojů (17-24 spojů) mají také Horažďovice, Sušice a další obce, jimiž prochází železniční trať č. 185 (např. Nýrsko, Běšiny, Kolinec, Žichovice). Přítomnost železniční tratě v obci zvyšuje počet spojů z dané obce do Plzně. Zvláštní situace nastala u obcí nacházejících se mezi Sušicí a Horažďovicemi, kde obec

Žichovice náleží do třetí nejlepší kategorie frekvence spojů (17-24 spojů), zatímco sousední obce, kterými také prochází železniční trať, mají menší počet spojů. Vysvětlením je absence železniční zastávky v těchto obcích, tudíž vlak obcemi pouze projíždí a nezastavuje v nich a nemůže tak navyšovat frekvenci spojů. Horažďovice mají celkově 17 spojů, z čehož pouze jeden je autobusový, všechny ostatní jsou vlakové. Horažďovice jsou významným železničním uzlem. K obci Nýrsko patří i území jižně od Nýrska, proto toto území patří do kategorie 17-24 spojů (i když je obklopeno obcemi náležejícími do kategorie 9-16 spojů).

Do kategorie 9-16 spojů za zvolený časový úsek spadá mnoho obcí rozprostřených různě po území okresu. Patří sem např. obce Železná Ruda, Hamry, Kašperské Hory, Hartmanice, Nalžovské Hory, Plánice či Chudenice. Podle mapy v příloze A odpovídají rozvojové osy frekvenční dostupnosti Plzně jen částečně. V úseku Plzeň-Klatovy-Nýrsko-Železná Ruda vede mezinárodní rozvojová osa, která je od Nýrska po Železnou Rudu klasifikována jako nerozvinutá. Frekvence spojů v úseku Nýrsko-Železná Ruda je 9-16 a od Nýrska přes Klatovy na Plzeň je frekvence nejlepší – více jak 17 spojů (mezinárodní rozvojová osa je funkční). Nadregionální rozvojová osa Domažlice-Klatovy-Horažďovice se zde výrazně neprojevuje. Celkově lze tvrdit, že většina všech obcí okresu má frekvenci spojů (1-16), pouze obce s dobrou polohou v dopravní síti vykazují vyšší frekvenční dostupnost do Plzně.

Nejméně spojů (1-8) mají obce se špatnou polohou v dopravní síti nebo se špatnou geografickou polohou (Modrava, Srní ad.), ale i obce ležící v blízkosti Klatov (Strážov ad.). Obce nejvzdálenější od města Plzeň, Modrava, Srní, a Prášíly, měly také špatnou časovou dostupnost, neboť se nacházejí v pohoří Šumava. Zvláštní situace je u obce Strážov, který leží mezi obcemi s lepší frekvenční dostupností Plzně. Obec Horská Kvilda zde nebyla hodnocena, jelikož nesplňovala stanovená kritéria. Z této obce nevede žádný spoj s maximálně dvěma přestupy; spojení s Plzní zde přesto existuje, ovšem pro občany je méně výhodné (existují zde čtyři spoje, které ale mají tři přestupy a jeden má dokonce čtyři přestupy). Tuto skutečnost lze odůvodnit nejen odlehlejší polohou obce (v rámci okresu), ale také složitým georeliéfem Šumavy. Dalo by se předpokládat, že by obec mohla být více orientována na Jihočeský kraj, k němuž má vzdálenostně blíže. Tato myšlenka bude objasněna dále.



Mapa 4 - Frekvenční dostupnost Plzně z obcí okresu Klatovy veřejnou hromadnou dopravou

Zdroj: ArcČR 500, IDOS

Zpracoval: Petra Augustinová, 2019

6.2 Dopravní dostupnost Českých Budějovic z obcí okresu Klatovy veřejnou hromadnou dopravou

Nyní se budu zabývat časovou a frekvenční dostupností z obcí okresu Klatovy do Českých Budějovic. České Budějovice jsou krajským městem Jihočeského kraje, se kterým má jmenovaný okres společnou část hranice na východě, jihovýchodě okresu.

6.2.1 Časová dostupnost Českých Budějovic z obcí okresu Klatovy veřejnou hromadnou dopravou

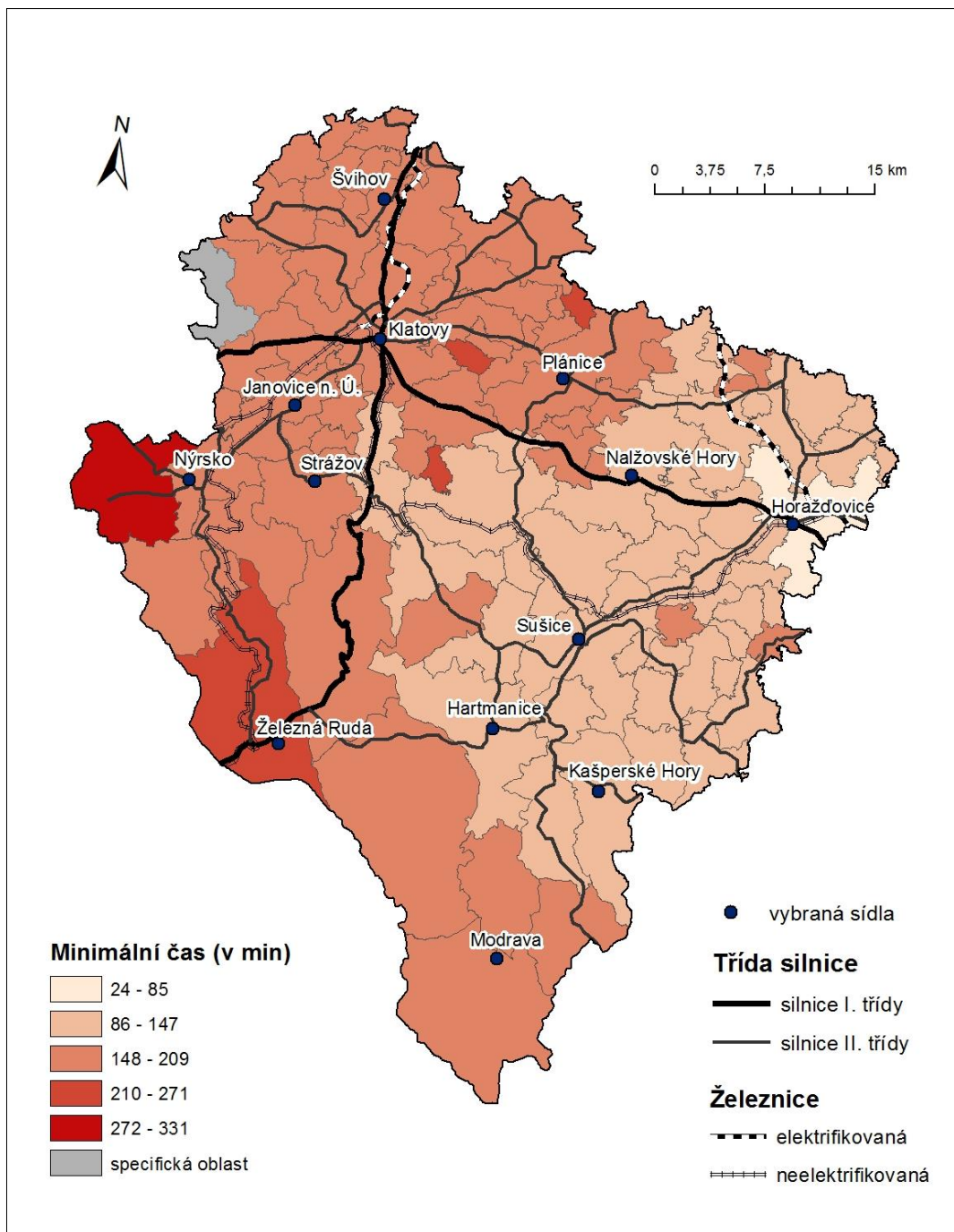
Z hlediska časové dostupnosti se u Českých Budějovic ukázal stejný trend jako u časové dostupnosti města Plzně. Nejlepší časovou dostupnost vykazují obce na východě klatovského okresu, neboť město České Budějovice se nachází směrem jihovýchodním od okresu Klatovy a se zvyšující se vzdáleností jednotlivých obcí od Českých Budějovic roste i časová dostupnost (viz mapa 5). Město Horažďovice ležící přímo u hranic okresu s Jihočeským krajem má nejmenší minimální čas, který je zapotřebí k dosažení Českých Budějovic veřejnou hromadnou dopravou. Mezi obce s nejlepší časovou dostupností spadají např. Chanovice, Myslív, Nalžovské Hory, Kolinec, Běšiny, Hartmanice či Kašperské Hory. Tyto obce zhruba tvoří západní hranici území s obcemi, jejichž časová dostupnost do Českých Budějovic je 86-147 min. Lze to vysvětlit existencí železničních tratí č. 185 (Domažlice-Klatovy-Horažďovice) a č. 190 (Plzeň-České Budějovice), které snižují dojížděkový čas do Českých Budějovic, a dále také polohou Českých Budějovic na jihovýchod od okresu. Na obce s druhou nejlepší časovou dostupností (86-147 min) plynule navazují obce s časovou dostupností 148-209 min. Tyto obce se nacházejí v západní části okresu a to od severu až na jih okresu.

Obce Železná Ruda, Chlistov, Obytce a Mlýnské Struhadlo náleží do časové kategorie 210-271 min. Obec Železná Ruda má takovou špatnou časovou dostupnost, protože většina spojů směrem na České Budějovice vede přes Klatovy a Horažďovice. Po této trase se nejen zvyšuje kilometrová vzdálenost, ale také časová dostupnost. Výhodnější by v tomto případě bylo spojení Železné Rudy přes obce Hartmanice a Kašperské Hory, snížila by se tak vzdálenostní i časová dostupnost. Ovšem takové spojení není veřejnou

hromadnou dopravou realizováno. Důvodem, proč do této kategorie spadají i obce Chlistov, Obytce a Mlýnské Struhadlo, je delší čekací doba při přestupech. Kdyby záleželo jen na vzdálenosti těchto obcí od Českých Budějovic, byly by tyto obce v lepší časové kategorii.

Obcí s nejhorší časovou dostupností do Českých Budějovic je Chudenín, který je zároveň nejzápadnější obcí okresu Klatovy. Jeho velmi špatná časová dostupnost je dána tím, že spoje jedoucí z Chudenína do Českých Budějovic jedou přes město Plzeň. Vzdálenost i čas se tak velmi významně prodlouží. Výhodnější by pro tuto obec bylo spojení např. přes Klatovy a Horažďovice. Spoj přes tyto města sice existuje, ale při dosažení Českých Budějovic se musí více než dvakrát přestupovat, proto takový spoj nebyl brán v úvahu.

Tak jako u dopravní dostupnosti Plzně i zde existuje obec, která nebyla do hodnocení zahrnuta, protože nesplňovala zadaná kritéria. Obec Černíkov nemá žádný spoj s maximálně dvěma přestupy na trase při dosažení Českých Budějovic. Více charakterizována bude v následující podkapitole (ve frekvenční dostupnosti Českých Budějovic z obcí okresu Klatovy veřejnou hromadnou dopravou).



Mapa 5 - Časová dostupnost Českých Budějovic z obcí okresu Klatovy veřejnou hromadnou dopravou

Zdroj: ArcČR 500, IDOS

Zpracoval: Petra Augustinová, 2019

6.2.2 Frekvenční dostupnost Českých Budějovic z obcí okresu Klatovy veřejnou hromadnou dopravou

Při analyzování frekvenční dostupnosti Českých Budějovic z obcí okresu Klatovy veřejnou hromadnou dopravou jsem zjistila, že nejvíce spojů za den mají obce nacházející se na výhodném železničním nebo silničním tahu, ale neplatí to vždy. Absolutně nejvíce spojů za zvolený časový úsek je zde 17, oproti frekvenční dostupnosti Plzně, kde bylo nejvíce spojů za zvolený časový úsek 39. Takový rozdíl je umocněn faktem, že Plzeň je na rozdíl od Českých Budějovic krajským městem Plzeňského kraje, v němž se analyzovaný okres nachází a má tak pro okres Klatovy význam střediska vyššího řádu ve smyslu státní správy. České Budějovice jsou krajským městem sousedního kraje, neplní tak pro okres Klatovy středisko vyššího řádu ve smyslu státní správy, ale mají význam jako středisko služeb, práce, vzdělání, obchodu atd.

Obcí se 17 spoji za den jsou Horažďovice. Horažďovice jsou v případě dostupnosti Českých Budějovic nejvýznamnějším dopravním uzlem celého okresu, protože téměř úplně ze všech obcí okresu jedou spoje veřejné hromadné dopravy do Českých Budějovic přes Horažďovice. Pouze v případě obcí Švihov, Birkov, Červené Poříčí a Chudenín vede většina spojů přes město Plzeň, čímž se významně zvyšuje vzdálenost i čas strávený při cestování do Českých Budějovic. Následkem toho se stává cestování veřejnou hromadnou dopravou do Českých Budějovic pro občany těchto obcí méně atraktivní. Z obcí Frymburk a Kejnice ležících při okresní hranici jižně od Horažďovic vede většina spojů rovnou směrem na České Budějovice (nevedou přes Horažďovice). Dalšími významnými přestupními uzly okresu jsou také Klatovy a Sušice. Často jsou tak přestupní místa tvořena městy Klatovy a Horažďovice nebo městy Sušice a Horažďovice. Sušice má druhý nejvyšší počet spojů veřejnou hromadnou dopravou (14) do Českých Budějovic.

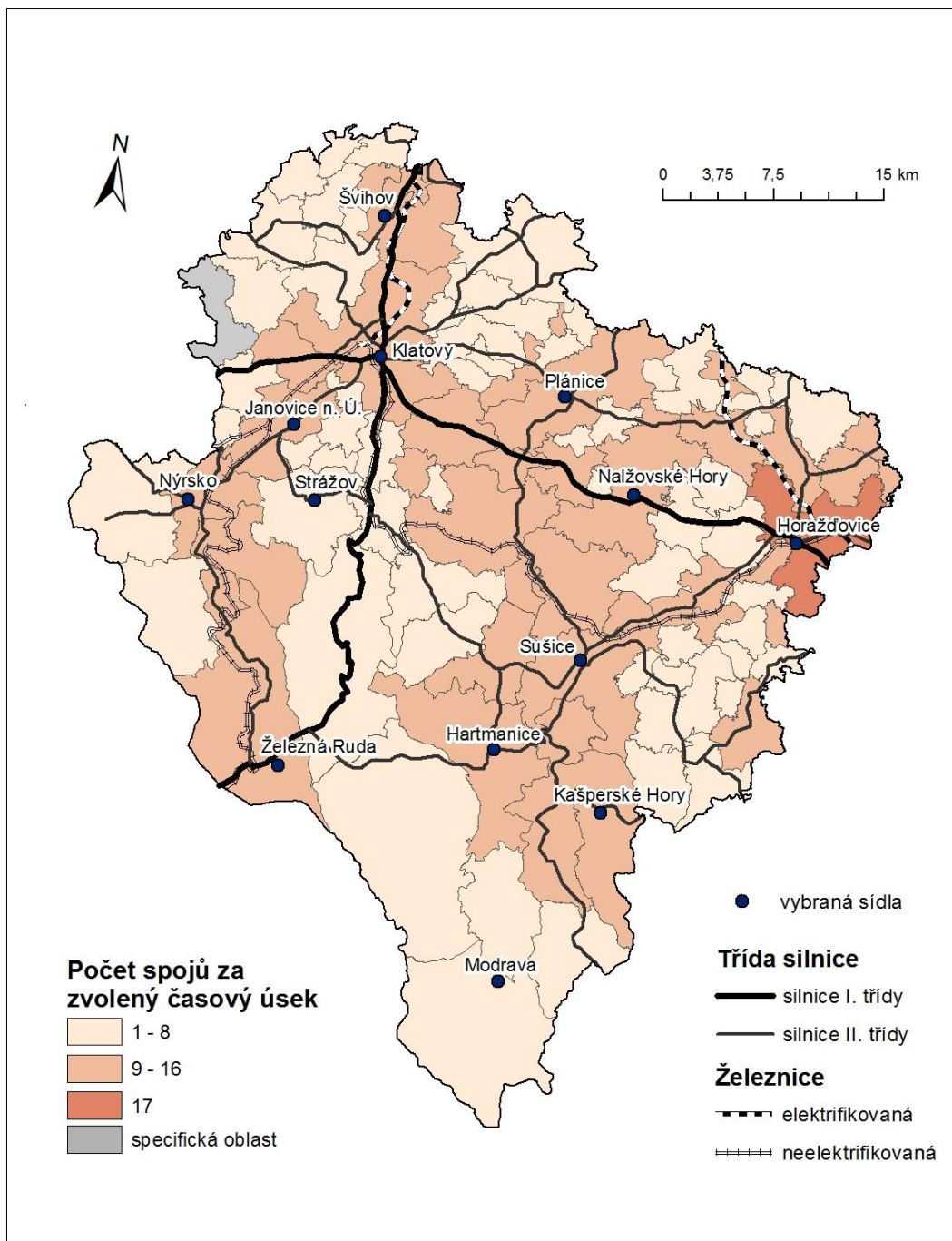
U obcí, které mají 9-16 spojů za zvolený časový úsek (viz mapa 6), se významně projevuje přítomnost železnice. Obce ležící na železnici mají téměř všechny spoje do Českých Budějovic pouze vlakem. To znamená, že železnice je zde významným činitelem zvyšujícím frekvenční dostupnost města České Budějovice. Nejvíce patrné je to u obcí Železná Ruda, Nýrsko, Dešenice, Janovice nad Úhlavou, Klatovy a Švihov,

jimiž vede železniční trať č. 183. Obce Vrhavěč a Běšiny, jimiž prochází železniční trať č. 185 (Horažďovice-Klatovy-Domažlice) zde spadají do kategorie 1-8 spojů za den, přestože obce Kolinec a Hrádek u Sušice (jimiž také vede železniční trať) jsou v kategorii 9-16 spojů. Je to dáno tím, že obce Kolinec a Hrádek u Sušice mají nejen vlakové spoje při dosažení Českých Budějovic, ale také autobusové spoje (naproti tomu obce Vrhavěč a Běšiny jsou závislé pouze na vlakových spojích). Dobře zde dopadla také obec Plánice, kterou prochází silnice II. a III. třídy. Její dobrá frekvenční dostupnost bude patrně zajištěna polohou obce v blízkosti silnice I. třídy (I/22), která spojuje Klatovy a Horažďovice (samotným územím obce Plánice však neprochází). Spoje jedoucí z Plánice do Českých Budějovic jsou zajištěny kombinací autobusu a vlaku. Do kategorie 9-16 spojů jsou zde zahrnuty také obce Kašperské Hory, Rejštejn, Hartmanice, Petrovice u Sušice a Dlouhá Ves, které se nacházejí jižně a západně od města Sušice. V těchto obcích chybí železnice, proto spoje do Českých Budějovic jsou zajišťovány jediné autobusovou nebo kombinovanou dopravou.

Po celém okrese Klatovy se různě nacházejí obce s frekvenční dostupností 1-8 spojů. Jsou to obce, jimiž neprochází železnice (až na výjimky), tudíž jsou závislé pouze na autobusové a kombinované dopravě. Obce na jihu okresu (Modrava, Srní, Prášily) mají nevýhodu špatné geografické polohy a polohy v dopravní síti. Obec Horská Kvilda, která neměla žádné spojení s maximálně dvěma přestupy do města Plzeň, nemá ani v případě dostupnosti Českých Budějovic výrazně lepší frekvenci spojů (pouze 3 spoje). Nejhorší obcí z hlediska dopravní dostupnosti do Českých Budějovic je Chudenín, neboť má nejhorší časovou i frekvenční dostupnost.

Do klasifikace v tomto případě nebyla zahrnuta obec Černíkov, neboť nesplňovala zadaná kritéria. Tato obec nemá žádný spoj s maximálně dvěma přestupy. Spojení veřejnou hromadnou dopravou obce Černíkov s Českými Budějovicemi přesto existuje (6 spojů), ale všechny tyto spoje mají tři a více přestupů a trasa vede velmi nevhodně (např. přes Domažlice, přes Plzeň).

Při řešení této dostupnosti nebyl u většiny obcí zahrnut minimálně jeden spoj z důvodu velkého počtu přestupů nebo z důvodu, že spoj vyjížděl z části obce, která byla vzdálená od dané obce více než 3 km. Dlačov, Hlavňovice, Chudenín, Malý Bor, Velký Bor a Žihobce jsou obce s nejvíce neuvažovanými spoji (cca 5).



Mapa 6 - Frekvenční dostupnost Českých Budějovic z obcí okresu Klatovy veřejnou hromadnou dopravou

Zdroj: ArcČR 500, IDOS

Zpracoval: Petra Augustinová, 2019

6.3 Dopravní dostupnost města Regen z obcí okresu Klatovy veřejnou hromadnou dopravou

V této podkapitole se budu zabývat dopravní dostupností do německého města Regen, protože okres Klatovy sdílí na jihozápadě hranici s německou spolkovou zemí Bavorsko.

6.3.1 Časová dostupnost města Regen z obcí okresu Klatovy veřejnou hromadnou dopravou

Při analyzování časové dostupnosti z obcí okresu Klatovy do německého města Regen bylo zjištěno, že se zde neprojevuje stejný trend jako u předcházejících časových dostupností do měst Plzeň a České Budějovice. Nelze zde konstatovat, že nejlepší časovou dostupnost do města Regen mají obce nacházející se vzdálenostně nejbližší tomuto městu. Z velké části je to totiž ovlivněno složitým reliéfem (pohoří Šumava) a s tím související existencí jediného hraničního přechodu do Německa - v Železné Rudě. V okrese Klatovy se sice nachází ještě jeden silniční hraniční přechod, Svatá Kateřina na území obce Chudenín, ten ovšem není z hlediska dostupnosti veřejnou hromadnou dopravou preferovaný. Všechny spoje vedou přes hraniční přechod (silniční i železniční) Železná Ruda.

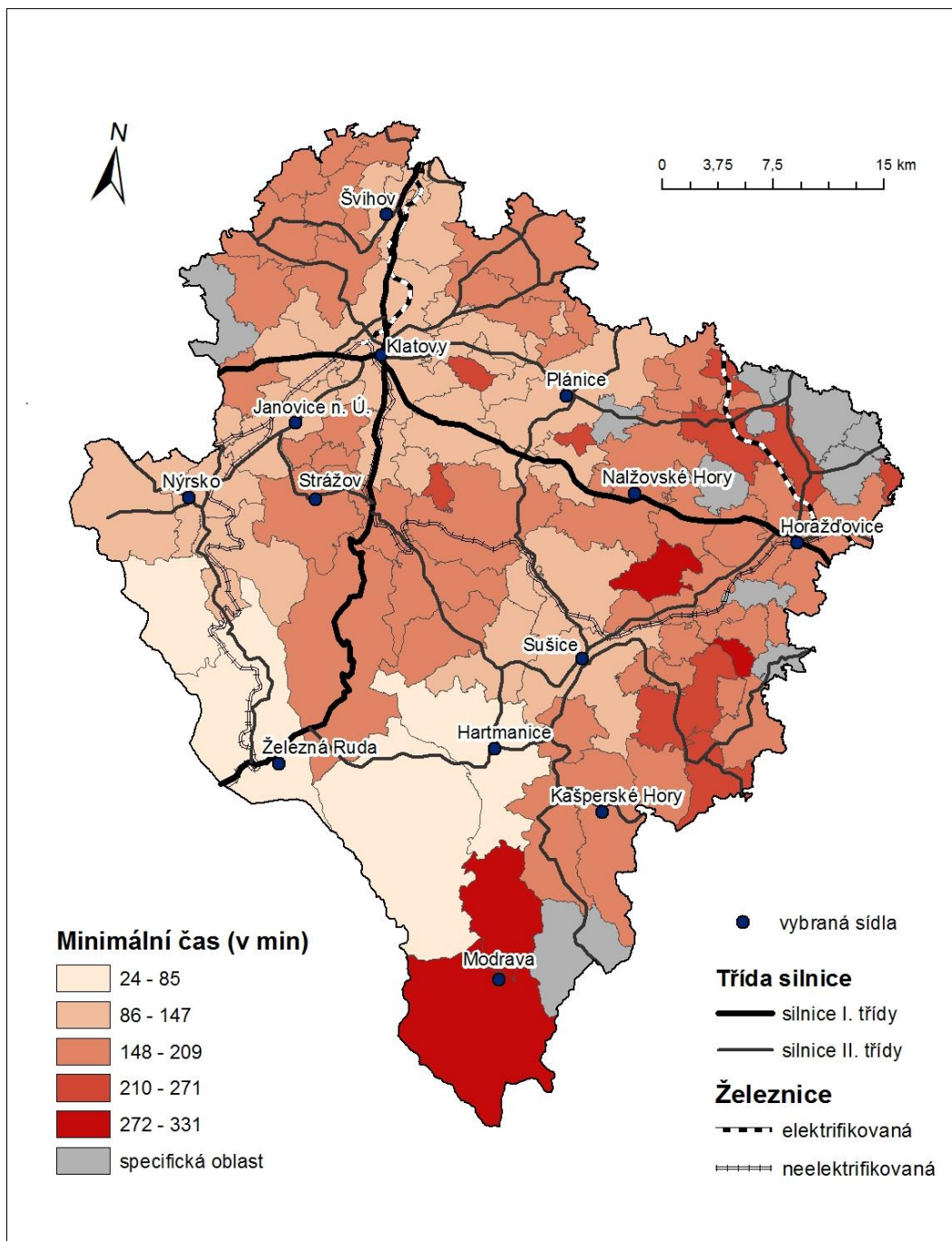
Nejlepší časové dostupnosti (24-85 min) dosahují obce Železná Ruda, Hamry, Prášíly a Hartmanice; tyto obce odpovídají kratší vzdálenosti k městu Regen. Druhá nejlepší časová dostupnost (86-147 min) je již ovlivněna polohou obcí v dopravní síti. To znamená, že obce s intervalem časové dostupnosti města Regen 86-147 min se nacházejí při železniční trati č. 183 (Plzeň-Klatovy-Železná Ruda) nebo při silnici I. třídy (I/22, Horažďovice-Domažlice), zde se ovšem tento jev projevuje pouze u některých obcí (ležících blíže k městu Klatovy, viz mapa 7). Obce Nalžovské Hory, Hradešice, Malý Bor a Horažďovice ležící na silnici I. třídy (I/22) náležejí do kategorie 148-209 min, protože z těchto obcí jedou spoje veřejné hromadné dopravy do města Regen přes Klatovy a Železnou Rudu a časová dostupnost se tak zvyšuje se vzdáleností. Zvláštním případem je obec Čachrov, kterou obklopují z jihu a jihozápadu obce s nejlepší časovou dostupností (24-85 min), a tato obec má časovou dostupnost

do města Regen 177 min (kategorie 148-209 min). Vysvětlením je, že z obce Čachrov vede spoj veřejné hromadné dopravy přes město Klatovy a následně přes Železnou Rudu do města Regen, tím se časová dostupnost z této obce do města Regen výrazně zvýší. Stejně tak tomu je i u obcí, které sousedí s obcí Čachrov (Strážov, Běšiny, Velhartice, Hlavňovice ad.).

Obce s časovou dostupností 210-271 min mají buď špatnou polohu v dopravní síti (např. Chlistov) nebo spoje veřejné hromadné dopravy vedou nevýhodnou trasou (např. spoje z obcí Pačejov a Velký Bor vedou přes město Plzeň).

Nejhorší časovou dostupnost (272-331 min) vykazují obce Modrava, Srní, Budětice a Domoraz. Zajímavý je především kontrast mezi sousedními obcemi Prášily s nejlepší časovou dostupností a Modravou a Srním, které mají naopak nejhorší časovou dostupnost. Můžeme to vysvětlit odlišnou trasou spojů. Spoje z Prášil vedou přímo do Železné Rudy, kde navazují na německé spoje. Spoje z Modravy a Srní vedou také do Železné Rudy, kde navazují na německé spoje, ovšem jejich trasa je vedena přes město Sušice a navíc časovou dostupnost zvyšují také přestupní doby. Tím se tedy prodlouží časová dostupnost (stejně jako vzdálenostní) z těchto obcí do města Regen. Obce Budětice a Domoraz vyšly v analýze časové dostupnosti města Regen nejhůře, protože obě mají po jednom spoji, který klade větší nároky na délku přestupní doby. Souhrnně můžeme říci, že obce s horší časovou dostupností (více než 272 min) jsou ovlivněny buď délkou přestupní doby, nebo méně výhodnou trasou spoje.

Stejně jako v předcházejících analýzách i zde se vyskytují obce označené v kartogramu šedou barvou. Jsou klasifikovány jako specifické území, protože nesplňují zadaná kritéria, tzn. maximální počet přestupů. Mezi tyto obce patří Černíkov, Horská Kvilda, Frymburk, Hejná, Břežany, Zborovy, Maňovice, Kvášňovice, Chanovice, Slatina a Svěradice. Rozložení těchto obcí je více koncentrováno ve východní části okresu, jen obec Černíkov se nachází na severozápadě okresu (viz mapa 7).



Mapa 7 - Časová dostupnost města Regen z obcí okresu Klatovy veřejnou hromadnou dopravou

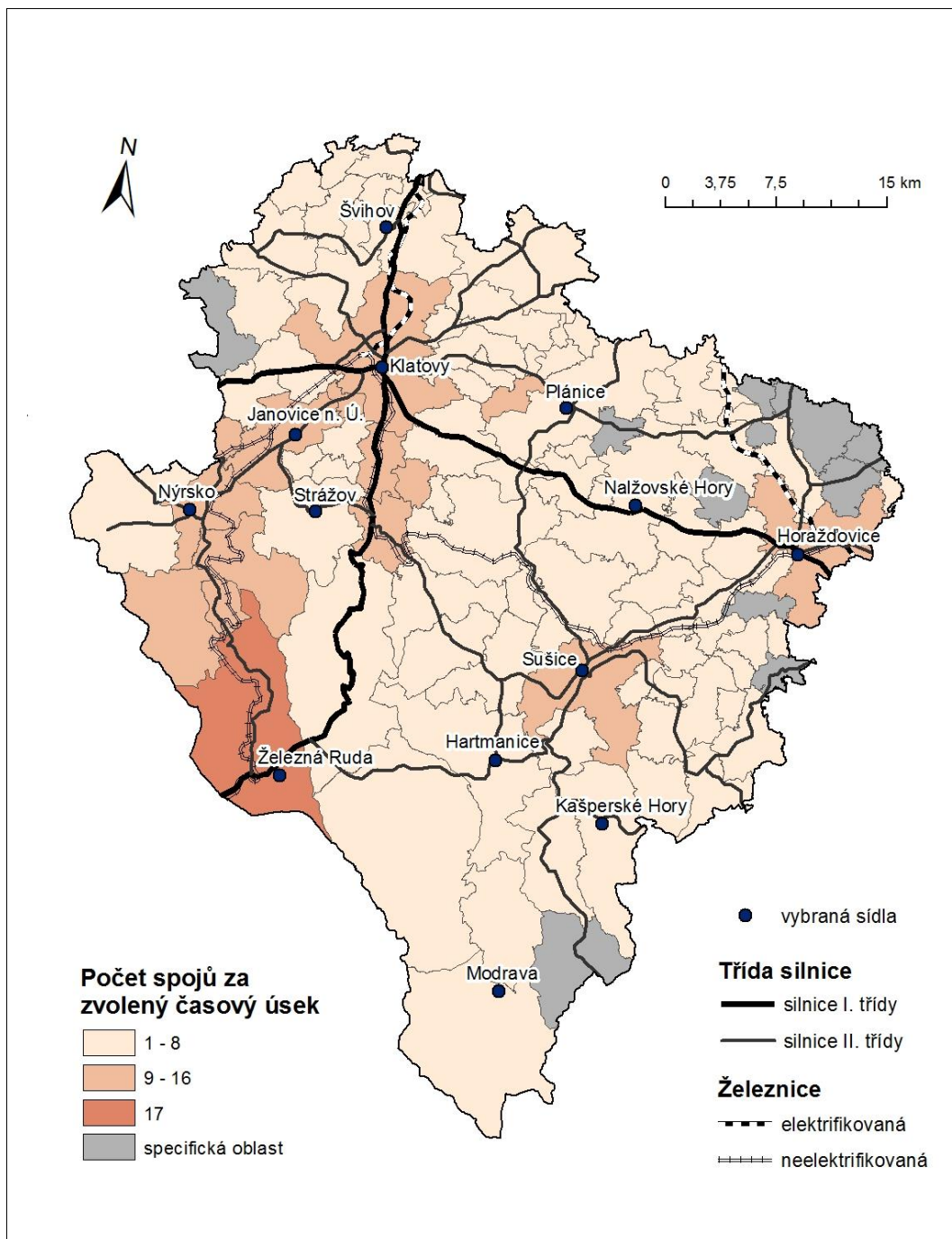
Zdroj: ArcČR 500, IDOS

Zpracoval: Petra Augustinová, 2019

6.3.2 Frekvenční dostupnost města Regen z obcí okresu Klatovy veřejnou hromadnou dopravou

Mezi obcemi s nejlepší frekvenční dostupností do města Regen se umístila pouze jediná obec - Železná Ruda (17 spojů). Ze Železné Rudy jede 16 vlaků (z toho 15 je přímých) a 1 přímý autobus do města Regen. Obce s 9-16 spoji za den jsou Hamry, Dešenice, Nýrsko, Janovice nad Úhlavou, Běhařov, Lomec, Klatovy. Jmenované obce leží mezi městem Klatovy a Železnou Rudou na železniční trati č. 183 (Plzeň-Klatovy-Železná Ruda). Přítomnost železnice v těchto obcích zvyšuje frekvenční dostupnost do města Regen. Obce s 9-16 spoji za den jsou také Vrhavěč, Běšiny, Sušice a Horažďovice. Spoje z těchto obcí jsou vlakové nebo kombinované. Území obce ležící východně od města Klatovy, které patří do kategorie 9-16 spojů za den, patří k městu Klatovy (je to odloučená část území Klatov).

Obcí, které mají 1-8 spojů za den, je zde mnoho (rozložení zobrazuje mapa 8). Frekvence spojů z těchto obcí do města Regen byla často snížena o spoje, které nevyhovovaly zadaným kritériím (měly více než dva přestupy na trase). Tyto obce neleží na železnici, proto jejich spoje jsou závislé pouze na autobusové, případně kombinované dopravě při dostupnosti města Regen. 11 obcí je klasifikováno jako specifická oblast, jelikož neměly žádný spoj, který by odpovídal zadaným kritériím (tedy maximálně dva přestupy na trase). Jsou to obce Černíkov, Horská Kvilda, Frymburk, Hejná, Břežany, Zborovy, Maňovice, Kvášňovice, Chanovice, Svěradice a Slatina. Jejich rozložení zobrazuje kartogram v mapě 8.



Mapa 8 - Frekvenční dostupnost města Regen z obcí okresu Klatovy veřejnou hromadnou dopravou

Zdroj: ArcČR 500, IDOS

Zpracoval: Petra Augustinová, 2019

6.4 Celkové zhodnocení dopravních dostupností

Ze všech provedených analýz časových i frekvenčních dostupností jsem došla k poznatku, že nejlepší časová a frekvenční dostupnost analyzovaných měst je z obcí, které mají nejlepší polohu v dopravní síti, a také záleží na vzdálenosti obce od cílového střediska. S klesající vzdáleností obcí od analyzovaného města se zlepšuje časová i frekvenční dostupnost. K celkovému porovnání časových dostupností do všech tří analyzovaných měst slouží příloha C a k porovnání frekvenčních dostupností slouží příloha D. Tento poznatek je zobecněný, existují výjimky (např. obec Čachrov při dostupnosti města Regen má horší časovou i frekvenční dostupnost, která neodpovídá vzdálenosti obce od města Regen).

Při všech analýzách dopravních dostupností byly většinou zapotřebí dva přestupy na trase. Přímé spoje měly jen vybrané obce (s nejlepší polohou v dopravní síti). Při analyzování dopravních dostupností do Českých Budějovic a do Regenu nebyly u naprosté většiny obcí zahrnuty nějaké spoje (z důvodu, že měly více než dva přestupy, příp. jely z části obce vzdálenější více než 3 km od dané obce). Zjistila jsem, že přestupní místa na trase z každé jednotlivé obce do cílového města byla řazena hierarchicky. Spoj vždy jel z obce do nějaké větší obce (příp. města), kde byl přestup na jiný spoj, který jel do ještě významnějšího střediska (většinou to byly Klatovy, Horažďovice a Sušice) a následně jel do cílového střediska. U dopravní dostupnosti Plzně byly většinou druhým přestupním střediskem Klatovy, u dostupnosti Českých Budějovic to byly Horažďovice a u dostupnosti města Regen to byla ve všech případech Železná Ruda (z důvodu, že se zde nachází jediný hraniční přechod do Bavorska). Z uvedeného je možné vyvodit, že v případě dostupnosti hlavního města Praha z obcí okresu Klatovy by spoje vedly vždy přes krajské město Plzeň, jako středisko vyššího řádu pro Klatovy a nižšího řádu pro Prahu.

Z hlediska dopravní dostupnosti Plzně vyšla celkově nejhůř obec Horská Kvilda, která neměla žádný spoj veřejnou hromadnou dopravou do města Plzeň. Její nevýhodou je špatná geografická poloha a současně nevýznamná poloha v dopravní síti. U dopravní dostupnosti do Českých Budějovic vyšla nejhůře obec Černíkov. To je obec, která má velkou vzdálenost od Českých Budějovic (nachází se na severozápadním okraji okresu)

a zadaným kritériím nevyhovoval žádný spoj. U dopravní dostupnosti do města Regen vyšlo početně nejvíce obcí s nejhorší dostupností. Obce Kvášňovice, Maňovice, Chanovice, Slatina, Svěradice, Zborovy, Břežany, Hejná a Frymburk leží ve východní části okresu, mají tudíž velkou vzdálenost i čas k dosažení města Regen. Horská Kvilda se nachází na jihu okresu a její nevýhodou je špatná geografická poloha i poloha v dopravní síti. Výjimkou je obec Černíkov v severozápadní části okresu, jejíž nevýhodou je snad jen horší poloha v dopravní síti.

Nejhorší obce, které měly nejméně spojů do všech tří analyzovaných měst, jsou Horská Kvilda a Černíkov. Obec Horská Kvilda neměla do Plzně a do města Regen žádné spojení veřejnou hromadnou dopravou, pouze do Českých Budějovic měla tři spoje. Vzhledem k její poloze (na jihu okresu) bych předpokládala, že bude mít lepší dopravní dostupnost směrem na České Budějovice, ke kterým má vzdálenostně nejbližší. Ovšem tato skutečnost se objevila pouze u časové dostupnosti (má třetí nejlepší), ale ne u frekvenční. Obec Černíkov má spojení veřejnou hromadnou dopravou pouze s Plzní, s Českými Budějovicemi a s městem Regen žádné spojení veřejnou hromadnou dopravou nemá.

Časová dostupnost Plzně není horší než 209 min, ale města České Budějovice a Regen mají časovou dostupnost z některých obcí až 331 min. Záleží zde na geografické poloze obce, poloze obce v dopravní síti a vzdálenosti obce od cílového střediska. U frekvenční dostupnosti Plzně je nejvíce spojů 39, kdežto u frekvenční dostupnosti měst České Budějovice a Regen pouze 17 spojů za den. Takový rozdíl je umocněn faktem, že Plzeň je pro okres Klatovy střediskem vyššího řádu ve smyslu státní správy, ale České Budějovice nebo Regen jsou pouze střediska s funkcí služeb, práce či obchodu pro obyvatele z klatovského okresu.

ZÁVĚR

Předkládaná bakalářská práce se zabývala tématem dopravní dostupnosti. Výzkum byl zaměřen na dopravní dostupnost z obcí okresu Klatovy do vybraných středisek v rámci České republiky (do měst Plzeň a České Budějovice) veřejnou hromadnou dopravou a také do vybraného střediska v Bavorsku (do města Regen), protože okres Klatovy je příhraničním regionem České republiky. Výsledkem výzkumu je vytvoření přehledných kartogramů a jejich následná interpretace. Provedený výzkum přinesl řadu poznatků. Výzkum ukázal, že město Klatovy jako centrum okresu nemá nejlepší frekvenční dostupnost do všech analyzovaných center vyšších územně samosprávných celků. Nejlepší frekvenci má pouze k městu Plzeň, jako centru územně samosprávného celku Plzeňského kraje. K Českým Budějovicím a k bavorskému městu Regen má menší vazby (z hlediska frekvenční dostupnosti). Tyto města slouží obyvatelům okresu Klatovy jako místa s nabídkou služeb, vzdělání, práce nebo obchodu, neplní pro okres Klatovy žádné funkce střediska vyššího řádu ve smyslu státní správy.

Výzkumem bylo také zjištěno, že struktura dopravní sítě okresu má velký vliv na frekvenční dostupnost vyšších center. Především přítomnost železnice v obci zvyšovala frekvenci spojů z obce do cílového střediska. Čím významnější silnice nebo železnice procházela obcí, tím měla obec větší předpoklady pro lepší dopravní dostupnost. Ovšem je na místě zde uvést, že také záleží na tom, zda v dané obci je zastávka. Výsledná dopravní dostupnost z každé obce do cílového střediska je ovlivněna jednak geografickou polohou obce a jednak polohou obce v dopravní síti.

Výzkumem byly zjištěny obce s nejhorší dopravní dostupností do analyzovaných měst, které jsou blíže popsány v podkapitole Celkové zhodnocení dopravních dostupností. U dopravní dostupnosti Plzně dopadla nejhůře obec Horská Kvilda, u dopravní dostupnosti Českých Budějovic to byla obec Černíkov a u dopravní dostupnosti města Regen bylo těchto obcí nejvíce; za zmínku stojí např. Horská Kvilda, Černíkov nebo Svěradice. Tyto všechny jmenované obce neměly žádný spoj do uvedeného střediska. Celkově nejhorší dopravní dostupnost do všech analyzovaných středisek měly obce Horská Kvilda a Černíkov. Neúspěšnost těchto obcí je ovlivněna geografickou polohou obcí i horší polohou v dopravní síti.

Cíl práce, tedy zjistit jaké je postavení Klatovska v dopravním systému Česka, byl splněn. Okres Klatovy leží v okrajové, periferní poloze v rámci České republiky, neboť je to příhraniční region. Okres má významné vazby na město Plzeň, jako krajské město. Pro východní část okresu je důležitá vazba na město České Budějovice, jako středisko s nabídkou služeb, práce i vzdělávání. Do sousedního Bavorska je dopravní dostupnost veřejnou hromadnou dopravou omezenější. Veškerá doprava zde probíhá přes jediný hraniční přechod (v Železné Rudě). Neprostupnost státní hranice je ovlivněna existencí pohoří Šumava, které tak tvoří fyzickou bariéru prostupnosti státní hranice, a také existencí Chráněné krajinné oblasti a Národního parku Šumava. Přírodní poměry okresu jsou bariérou pro rozvoj dopravní sítě.

Jako možné úskalí při řešení výzkumu vidím nezahrnování spojů veřejné hromadné dopravy s více než dvěma přestupy na trase. Na začátku této práce bylo určeno, že v úvahu budou brány pouze spoje s maximálně dvěma přestupy na trase, protože více přestupů by nemuselo být obyvateli akceptováno. Při řešení frekvenční dostupnosti měst České Budějovice a Regen však nemohly být u řady obcí započteny nějaké spoje veřejné hromadné dopravy, neboť zahrnovaly více než dva přestupy na trase.

U časové dostupnosti může být zavádějící použití minimálního času, který je zapotřebí k dosažení vybraného střediska. Při vyhledávání spojů veřejné hromadné dopravy byl vždy brán údaj o nejkratším možném časovém dosažení cílového střediska, přestože ostatní spoje měly tento čas delší. Při interpretaci výsledků je tedy nutné brát v úvahu i tyto možná omezení.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY A DALŠÍCH ZDROJŮ

- BLAŽEK, Jiří, UHLÍŘ, David, 2011. *Teorie regionálního rozvoje: nástin, kritika, implikace*. 2. přeprac. a rozš. vyd. Praha: Karolinum. 342 s. ISBN 978-80-246-1974-3.
- BRINKE, Josef. *Úvod do geografie dopravy*. 1. vyd. Praha: Univerzita Karlova, 1981. 98 s.
- DOKOUPIL, Jaroslav et al, 2012. *Euroregion Šumava/Bayerischer Wald-Unterer Inn/Mühlviertel*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk. 185 s. ISBN 978-80-7380-404-6.
- DOKOUPIL, Jaroslav et al, 2005. *Rozvojový potenciál Plzeňského kraje*. Plzeň: Západočeská univerzita. 198 s. ISBN 80-7043-429-5.
- KRAFT, Stanislav, VANČURA, Michal, 2009. Dopravní systém České republiky: efektivita a prostorové dopady. *Národohospodářský obzor*. **9**(1), s. 21-33. ISSN 1213-2446.
- KRAFT, Stanislav, 2008. „Time accessibility“ - příklad deformace prostoru generované dopravou. *Miscellanea Geographica*. 14, s. 77-84.
- MARADA, Miroslav et al, 2010. *Doprava a geografická organizace společnosti v Česku*. 1. vyd. Praha: Česká geografická společnost. 165 s. Geographica, sv. 2. ISBN 978-80-904521-2-1.
- MARADA, Miroslav, 2003. Dopravní infrastruktura a hierarchie středisek v českém pohraničí. *Geografie*. Česká geografická společnost, **108**(2), s. 130-145. ISSN 1212-0014.
- MICHNIAK, Daniel, 2010. Dopravná dostupnost obcí v regioně Oravy. In: *Časoprostorové změny regionálních a krajinných struktur*. Brno: Ústav geoniky Akademie věd České republiky, s. 92-97.
- MIRVALD, Stanislav, 1993. *Geografie dopravy I., Obecná část*. 1. vyd. Plzeň: Pedagogická fakulta. 80 s. ISBN 80-7043-084-2.
- MIRVALD, Stanislav, 2000. *Geografie dopravy II, Silniční a železniční doprava*. 1. vyd. Plzeň: Západočeská univerzita. 56 s. ISBN 80-7082-673-8.

MIŠKOVSKÝ, Josef, MARADA, Miroslav, 2002. Silniční hraniční přechody. *Geografické rozhledy*. Praha: Česká geografická společnost, **12**(1), s. 25. ISSN1210-3004.

RODRIGUE, Jean-Paul, COMTOIS, Claude, SLACK, Brian, 2006. *The geography of transport systems*. London: Routledge, 284 s. ISBN 0-415-35441-2.

RÖLC, Robert, 2001. Dopravní dostupnost a regionální význam krajských měst. *Geografie*. Česká geografická společnost, **106**(4), s. 222-233. ISSN 1212-0014.

ROŽÁNEK, Martin, 2012. *Dopravní obslužnost hromadnou dopravou v okrese Klatovy*. Plzeň. Bakalářská práce. Západočeská univerzita v Plzni. Fakulta pedagogická. Vedoucí práce Magdalena Rousová.

TOUŠEK, Václav et al, 2008. *Ekonomická a sociální geografie*. Plzeň: Aleš Čeněk. 411 s. ISBN 978-80-7380-114-4.

VANIŠ, Václav, 1993. *Západní Čechy: charakteristika okresů - exkurze*. Plzeň: Centrum dalšího vzdělávání pedagogů. 89 s.

Elektronické zdroje:

ArcČR® 500. *ARCDATA PRAHA* [online]. Praha: ARCDATA PRAHA s. r. o. [cit. 21.10.2018]. Dostupné z: <https://www.arcdata.cz/produkty/geograficka-data/arccr-500>

Český statistický úřad [online databáze]. Český statistický úřad. [cit. 11.2.2019]. Dostupné z: <https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=vystup-objekt&pvo=MLO201804&z=T&f=TABULKA&skupId=2442&katalog=32548&pvo=MLO201804&pvokc=101&pvoch=40363>

Český statistický úřad [online databáze]. Český statistický úřad. [cit. 21.10.2018]. Dostupné z: https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=profil-uzemi&uzemiprofil=31288&u=__VUZEMI__101__40363#profil31314=page%3Dpozice-profilu%26rqup%3DA%26pvo%3DPU-SLDB-9%26z%3DT%26f%3DTABULKA%26clsp%3D31314%26katalog%3D31314

Dopravci Plzeňského kraje. *POVED* [online]. Plzeň: POVED s. r. o., ©2018. [cit. 12.11.2018]. Dostupné z: <https://www.poved.cz/cz/dulezita-telefonni-cisla/>

IDOS.cz. [online]. Brno: CHAPS s. r. o. [cit. 13.2.2019]. Dostupné z: <https://jizdnirady.idnes.cz/vlakyautobusy/spojeni/>

Mapy.cz [online]. Seznam.cz. [cit. 11.2.2019]. Dostupné z: <https://mapy.cz/zakladni?x=13.0795857&y=49.2631665&z=14&l=0>

Okres Klatovy. *Český statistický úřad* [online]. Český statistický úřad. Aktualizace 7.9.2018 [cit. 21.10.2018]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/xp/klatovy1>

Pošumavský aeroklub Klatovy [online]. Klatovy: Pošumavský aeroklub Klatovy. [cit. 21.10.2018]. Dostupné z: <http://www.lkkt.cz/index.php>

Program rozvoje Plzeňského kraje 2014+ schválen. *Plzeňský kraj. Nejlepší místo pro život* [online]. Plzeň: Krajský úřad Plzeňského kraje, 2014. [cit. 22.2.2019]. Dostupné z: <http://www.plzensky-kraj.cz/cs/clanek/program-rozvoje-plzenskeho-kraje-2014-schvalen>

Ředitelství silnic a dálnic ČR [online]. Praha: Ředitelství silnic a dálnic ČR, ©2015. [cit. 23.10.2018]. Dostupné z: <https://www.rsd.cz/wps/portal/web/Silnice-a-dalnice/mapy>

Teorie centrálních míst. *Sociologická encyklopedie* [online]. Sociologický ústav AV ČR. Aktualizace 8.3.2018. [cit. 11.2.2019]. Dostupné z: https://encyklopedie.soc.cas.cz/w/Teorie_centra%3%ADch_m%3%ADst

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1 - Počet vyjíždějících do zaměstnání a škol (2011)	24
Tabulka 2 - Přehled hraničních přechodů okresu Klatovy (2018)	31

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1 - Přirozená měna obyvatel okresu Klatovy v období 2010-2017	23
Obrázek 2 - Mechanická měna obyvatel okresu Klatovy v období 2010-2017	23

SEZNAM MAP

Mapa 1 - Administrativní rozdělení okresu Klatovy (k 1. 1. 2018)	20
Mapa 2 - Silniční a železniční síť okresu Klatovy (2018)	27
Mapa 3 - Časová dostupnost Plzně z obcí okresu Klatovy veřejnou hromadnou dopravou	34
Mapa 4 - Frekvenční dostupnost Plzně z obcí okresu Klatovy veřejnou hromadnou dopravou	37
Mapa 5 - Časová dostupnost Českých Budějovic z obcí okresu Klatovy veřejnou hromadnou dopravou	40
Mapa 6 - Frekvenční dostupnost Českých Budějovic z obcí okresu Klatovy veřejnou hromadnou dopravou	43
Mapa 7 - Časová dostupnost města Regen z obcí okresu Klatovy veřejnou hromadnou dopravou	46
Mapa 8 - Frekvenční dostupnost města Regen z obcí okresu Klatovy veřejnou hromadnou dopravou	48

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

a. s. – akciová společnost

ad. – a další

apod. – a podobně

atd. – a tak dále

ČR – Česká republika

ČSÚ – Český statistický úřad

např. – například

příp. – případně

ŘSD ČR – Ředitelství silnic a dálnic České republiky

s. r. o. – společnost s ručením omezeným

SO ORP – správní obvod obce s rozšířenou působností

tj. – to je

tzn. – to znamená

zejm. – zejména

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha A: Sídlní struktura Plzeňského kraje (2019)

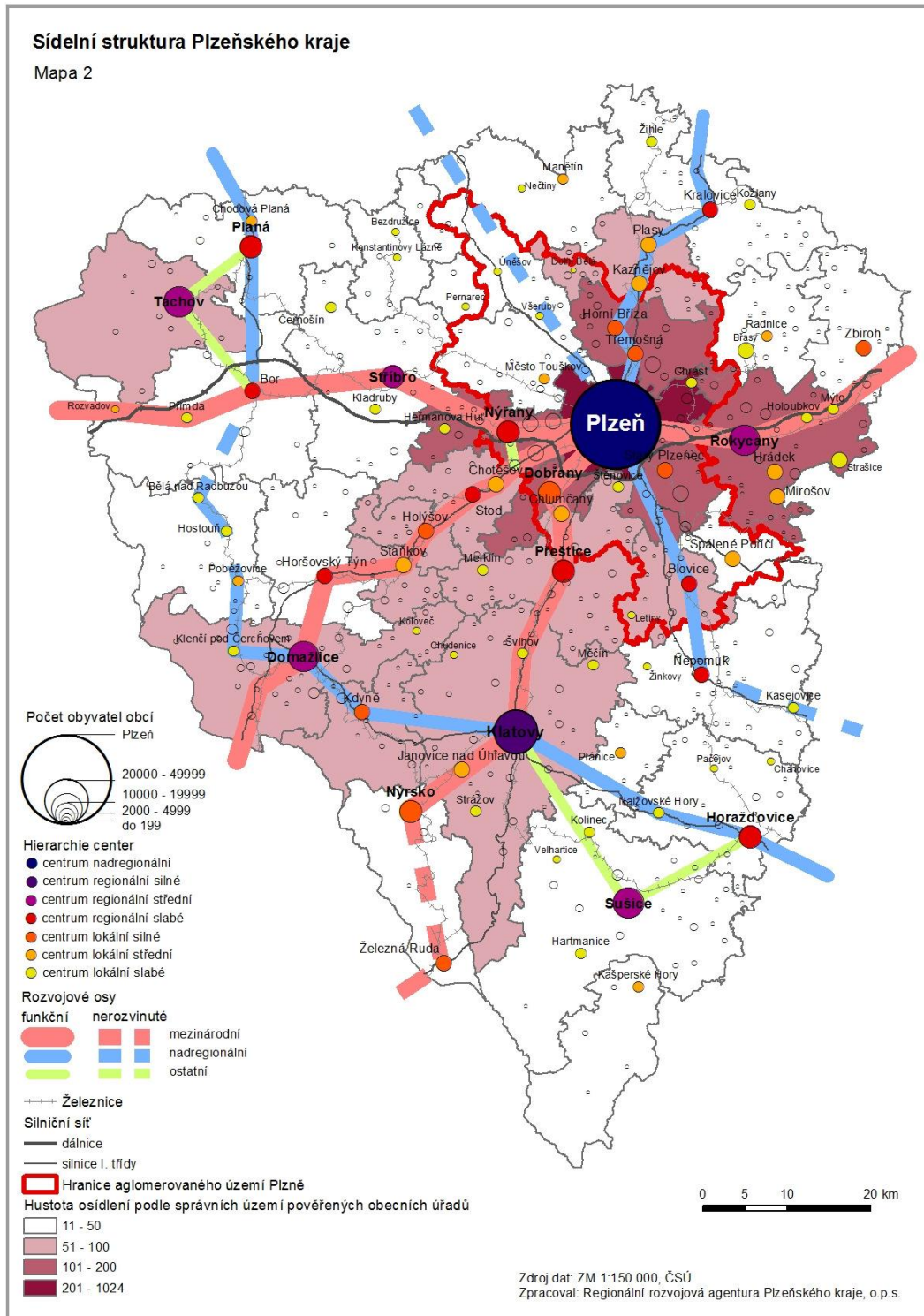
Příloha B: Dostupnost středisek z obcí okresu Klatovy veřejnou hromadnou dopravou (2019)

Příloha C: Porovnání časových dostupností z obcí okresu Klatovy do analyzovaných středisek

Příloha D: Porovnání frekvenčních dostupností z obcí okresu Klatovy do analyzovaných středisek

PŘÍLOHY

Příloha A



Převzato: Plzeňský kraj, 2014

Příloha B

Dostupnost středisek z obcí okresu Klatovy veřejnou hromadnou dopravou (2019)

Obec	Dopravní dostupnost Plzně		Dopravní dostupnost Českých Budějovic		Dopravní dostupnost Regenu	
	časová (v min)	frekvenční (počet spojů)	časová (v min)	frekvenční (počet spojů)	časová (v min)	frekvenční (počet spojů)
Běhařov	71	17	176	7	138	12
Běšiny	74	20	135	7	149	9
Bezděkov	60	25	165	12	105	8
Biřkov	58	11	194	5	193	4
Bolešiny	79	19	180	8	133	6
Břežany	95	9	104	6	.	.
Budětice	121	5	127	5	331	1
Bukovník	125	7	136	7	181	3
Čachrov	89	5	194	4	177	1
Černíkov	108	7
Červené Poříčí	36	28	166	11	136	7
Číhaň	87	16	135	12	145	8
Čímice	96	7	159	5	168	1
Dešenice	82	13	187	11	86	10
Dlažov	90	19	200	6	153	7
Dlouhá Ves	119	11	118	11	158	4
Dobruška	107	15	120	10	149	3
Dolany	71	15	176	6	171	7
Domoraz	136	3	142	2	275	1
Dražovice	115	9	124	7	163	3
Frymburk	135	7	193	6	.	.
Hamry	98	15	204	8	78	12
Hartmanice	124	16	130	9	84	3
Hejtná	86	3	125	3	.	.
Hlavňovice	117	9	159	7	160	4
Hnačov	81	10	163	8	235	3
Horažďovice	54	17	79	17	180	9
Horská Kvilda	.	.	170	3	.	.
Hrádek	99	23	106	9	116	8
Hradešice	101	13	112	8	166	4
Chanovice	84	8	115	8	.	.
Chlistov	95	4	260	2	213	4
Chudenice	77	16	191	7	198	6

Obec	Dopravní dostupnost Plzně		Dopravní dostupnost Českých Budějovic		Dopravní dostupnost Regenu	
	časová (v min)	frekvenční (počet spojů)	časová (v min)	frekvenční (počet spojů)	časová (v min)	frekvenční (počet spojů)
Chudenín	93	9	318	2	142	2
Janovice nad Úhlavou	64	25	169	11	100	9
Javor	89	7	195	4	158	6
Ježovy	62	8	193	4	172	4
Kašperské Hory	139	11	135	12	178	4
Kejnice	85	9	129	10	208	1
Klatovy	53	39	153	9	109	9
Klenová	86	7	192	4	153	6
Kolinec	95	19	115	9	158	8
Kovčín	42	10	102	9	216	5
Křenice	67	9	195	4	179	4
Kvášňovice	62	6	158	6	.	.
Lomec	71	15	194	6	147	9
Malý Bor	90	12	93	7	173	2
Maňovice	82	9	147	7	.	.
Měčín	59	9	199	8	161	7
Mezihoří	58	8	190	4	168	4
Mlýnské Struhadlo	108	9	216	4	169	3
Modrava	186	4	195	3	293	2
Mochtín	78	18	148	12	139	8
Mokrosuky	100	23	110	9	120	8
Myslív	62	11	121	8	176	3
Myslovice	83	14	183	8	136	4
Nalžovské Hory	94	12	120	9	158	5
Nehodiv	64	10	168	8	173	3
Nezamyslice	91	8	110	8	183	3
Nezdice na Šumavě	134	9	140	8	168	3
Nýrsko	77	18	182	11	90	10
Obytce	86	5	258	3	211	4
Olšany	51	8	153	7	187	3
Ostřetice	80	9	187	4	140	5
Pačejov	45	10	98	11	252	4
Petrovice u Sušice	121	15	119	9	95	5
Plánice	73	15	165	11	146	4

Obec	Dopravní dostupnost Plzně		Dopravní dostupnost Českých Budějovic		Dopravní dostupnost Regenu	
	časová (v min)	frekvenční (počet spojů)	časová (v min)	frekvenční (počet spojů)	časová (v min)	frekvenční (počet spojů)
Podmokly	112	9	121	7	159	3
Poleň	98	9	195	4	183	5
Prášíly	169	7	175	3	66	3
Předslav	87	8	199	3	173	4
Rabí	109	15	115	9	159	2
Rejštejn	130	11	129	11	170	4
Slatina	79	5	110	9	.	.
Soběšice	134	9	140	10	188	3
Srní	169	4	175	3	273	2
Strašín	134	11	140	8	218	3
Strážov	100	8	185	5	173	6
Sušice	74	24	100	14	113	9
Svéradice	75	5	104	9	.	.
Švihov	37	38	173	10	132	8
Tužice	90	9	155	5	153	6
Týnec	81	7	187	4	150	6
Újezd u Plánice	89	10	202	5	155	5
Velhartice	83	16	128	7	159	8
Velké Hydčice	60	17	86	10	174	8
Velký Bor	55	10	90	12	262	4
Vrhavěč	68	18	143	7	142	9
Vřeskovice	60	8	198	4	188	4
Zavlekov	87	10	157	9	147	7
Zborovy	79	7	202	4	.	.
Železná Ruda	119	13	227	11	24	17
Žihobce	121	6	127	4	240	1
Žichovice	67	17	92	10	164	8

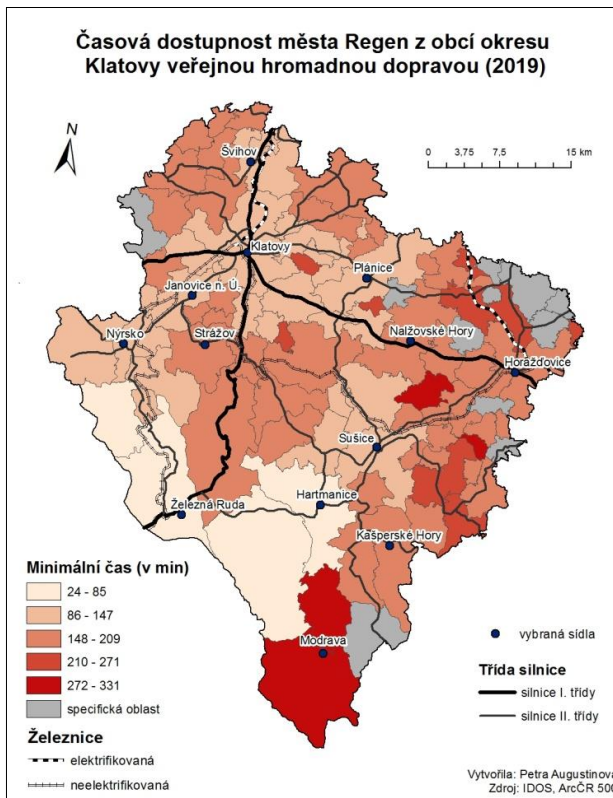
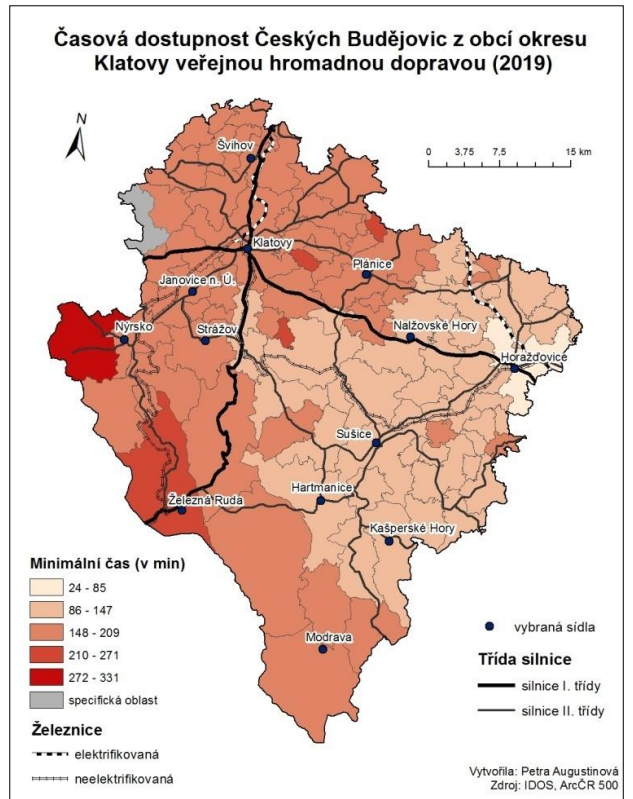
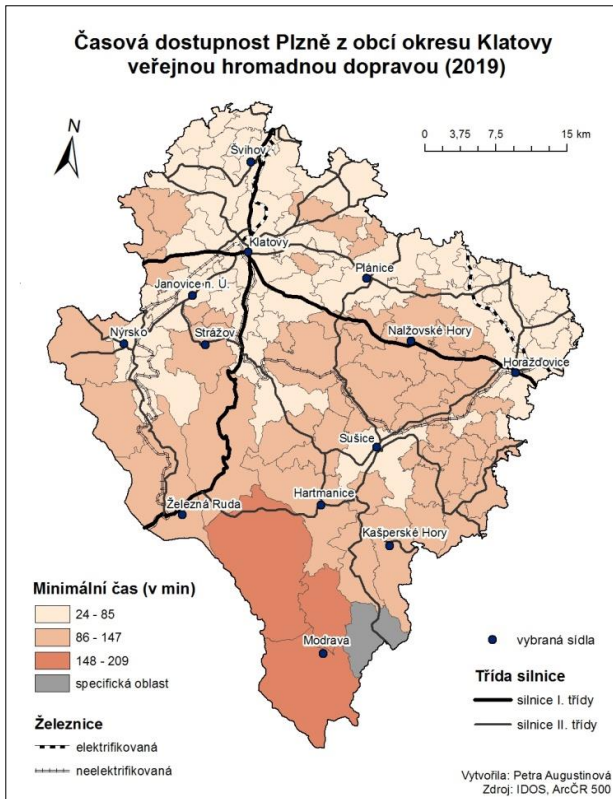
Pozn.: . obec nemá žádný spoj veřejnou hromadnou dopravou

Zdroj: IDOS

Zpracoval: Petra Augustinová, 2019

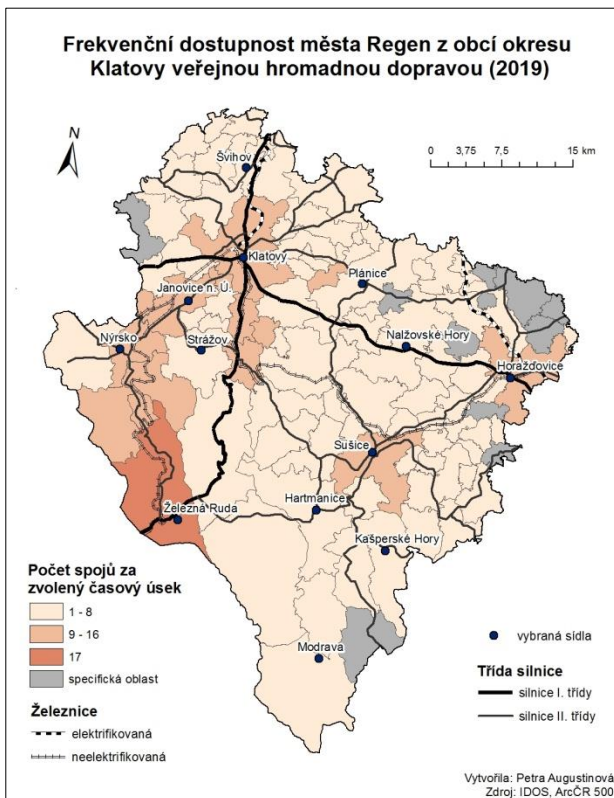
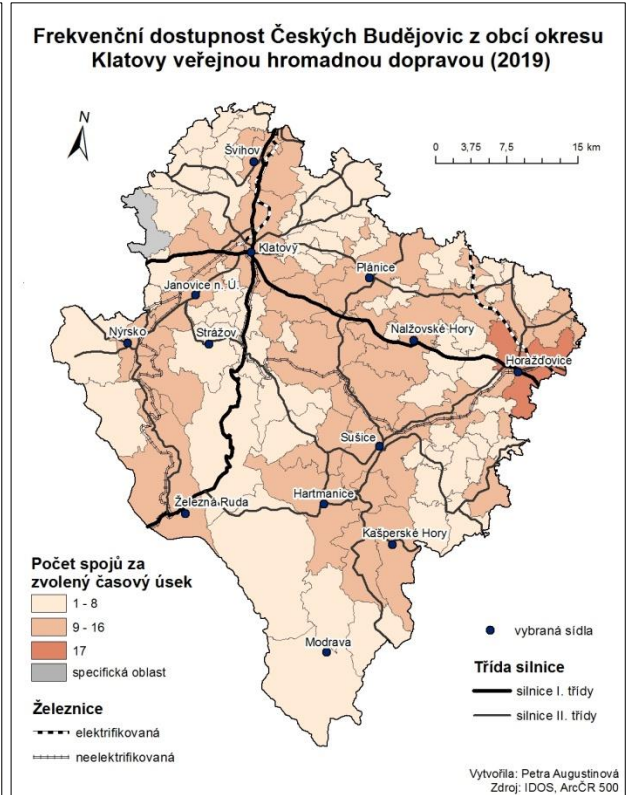
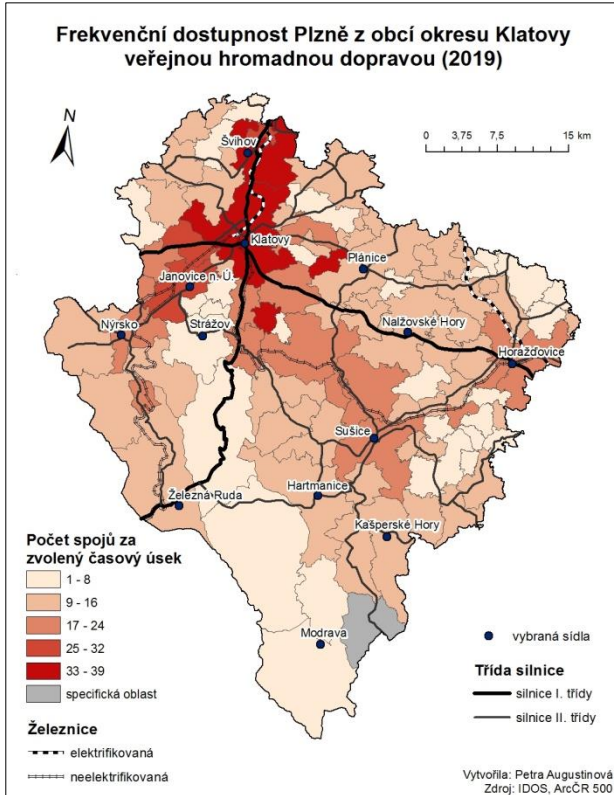
Příloha C

Porovnání časových dostupností z obcí okresu Klatovy do analyzovaných středisek



Příloha D

Porovnání frekvenčních dostupností z obcí okresu Klatovy do analyzovaných středisek



ABSTRAKT

AUGUSTINOVÁ, Petra. *Postavení Klatovska v dopravním systému Česka*. Plzeň, 2019. 58 s. Bakalářská práce. Západočeská univerzita v Plzni. Fakulta ekonomická.

Klíčová slova: dopravní dostupnost, okres Klatovy, veřejná hromadná doprava

Bakalářská práce se zabývá tématem postavení Klatovska v rámci dopravního systému Česka. Téma je řešeno hodnocením dopravní dostupnosti vybraných středisek v rámci Česka z jednotlivých obcí okresu Klatovy. Okres Klatovy je příhraničním regionem České republiky, proto je zde hodnocena také dopravní dostupnost do vybraného bavorského střediska. První část práce je věnována teoretickému rámci dopravní problematiky a obecné geografické charakteristice okresu Klatovy. V další části práce je tvořena analýza dopravní dostupnosti, při níž je sledována časová a frekvenční dostupnost. Údaje byly získávány z elektronického jízdního řádu IDOS. Výstupy výzkumu jsou zobrazeny do kartogramů, které byly vytvořeny pomocí programu ArcGIS.

ABSTRACT

AUGUSTINOVÁ, Petra. *The position of the Klatovy region in the transport system of Czechia*. Plzeň, 2019. 58 s. Bachelor Thesis. University of West Bohemia. Faculty of Economics.

Key words: transport accessibility, Klatovy District, public transport

The bachelor thesis addresses the position of the Klatovy region within the transport system in the Czechia. The way of approaching this subject matter is the evaluation of transport accessibility of selected localities within the Czechia from particular municipalities in the Klatovy District. The Klatovy District is a border area of the Czech Republic and therefore the transport accessibility of a selected Bavarian locality is also evaluated. The first part of the thesis is devoted to the theoretical framework of transport matters and general geographical outline of the Klatovy District. The next part of the thesis consists of the transport accessibility analysis, which monitors time and frequency accessibilities. The source data were collected from IDOS (Transport Information System). The research results are shown in the cartograms created using the program ArcGIS.