



**Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích
Pedagogická fakulta
katedra geografie**

Stanislav KRAFT

Regionální hromadná doprava Karlovarského kraje

Diplomová práce

Vedoucí práce: RNDr. Jiří Čekal, Ph.D.

České Budějovice, 2007

Práci věnuji památce pana doc. RNDr. Stanislava Řeháka, CSc., člověka, který mě velmi inspiroval svým lidským přístupem a částečně se podílel na vzniku práce, jejího konečného vydání se však bohužel nedočkal.

Rád bych touto cestou poděkoval vedoucímu diplomové práce panu RNDr. Jiřímu Čekalovi, Ph.D. za jeho rady, připomínky a trpělivost, kterou projevil při zpracování této práce. Je zároveň mojí milou povinností poděkovat i ostatním lidem, kteří se podíleli na vzniku práce, jmenovitě děkuji panu doc. RNDr. Stanislavu Řehákovi, CSc. z Geografického Ústavu v Brně, panu Mgr. Michalu Vančurovi, Ph.D., z katedry geografie PF JČU v Českých Budějovicích, panu RNDr. Miroslavu Maradovi, Ph.D., z katedry sociální geografie a regionálního rozvoje PřF UK v Praze, panu Mgr. Danielu Seidenglanzovi, Ph.D., z Geografického Ústavu v Brně, panu RNDr. Pavlu Švecovi z katedry geografie PF JČU v Českých Budějovicích a panu Mgr. Vladimíru Malému z odboru dopravy Krajského úřadu Karlovarského kraje.

Prohlašuji, že svoji diplomovou práci jsem vypracoval samostatně pouze s použitím pramenů a literatury uvedených v seznamu citované literatury.

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své diplomové práce, a to v nezkrácené podobě ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejích internetových stránkách.

Datum

Podpis studenta

Motto:

„...Není jediného venkovského městečka bez tohoto zařízení, které udržuje pravidelné spojení s hlavním městem a se sousedními městy, takže žádná jiná provincie nevykazuje tak velký počet cestovních příležitostí...“

Schmidlova cestovní příručka z roku 1836 pojednávající o cestování v českých zemích

ABSTRAKT:

Předkládaná diplomová práce se zabývá geografickými aspekty organizace veřejné hromadné dopravy osob v Karlovarském kraji. Ta je zde pojímána zejména jako alternativa vůči individuální automobilové dopravě a zároveň jako služba ve veřejném zájmu. Úvodní kapitoly se věnují cílům práce a přehledu publikované literatury. Kapitola „metodika zpracování“ se věnuje popisu jednotlivých metod, které jsou použity pro popsání prostorových aspektů hromadné dopravy ve zkoumaném území (dopravně geografická regionalizace, hierarchie dopravních středisek, prostorová diferenciacie úrovně dopravní obslužnosti sídel). Následující kapitoly se věnují fenoménu dopravy a hodnocení současného stavu dopravy ve světě, Evropské unii a České republice. V rámci této problematiky je analyzován i současný stav hromadné dopravy v České republice. Následující kapitola se věnuje vybraným geografickým charakteristikám Karlovarského kraje. Poslední kapitola obsahuje rozsáhlé hodnocení organizace hromadné dopravy v Karlovarském kraji a syntézu celé zkoumané problematiky.

ABSTRACT:

Submitted thesis deal with geographical aspects of organization of public mass transportation in the region of Karlovy Vary. The transportation is embraced as an alternative to the individual automobile transport. First chapters are related to the aims of the thesis and to the list of used literature. The chapter „Metodika zpracování“ attends to description of single methods, which are applied to define space aspects of mass transport in areas under examination. The following chapters attend to the transport phenomenon and evaluation of present situation of transport in the world, the European Union and the Czech Republic. Present state of mass transport in the Czech Republic is analyzed in the range of this dilemma. The following chapter attends to chosen geographical characteristics of the region of Karlovy Vary. The last chapter contains wide evaluation of organization of mass transport in the region of Karlovy Vary and incorporation of the whole inspected dilemma.

OBSAH:

1. ÚVOD	9
2. CÍLE PRÁCE	9
3. ROZBOR LITERATURY	11
3. 1. Zahraniční literatura	11
3. 2. Česká a slovenská literatura	11
4. METODIKA ZPRACOVÁNÍ	14
4. 1. Výběr středisek	14
4. 2. Dopravně geografická regionalizace	15
4. 3. Dopravní hierarchie středisek	18
4. 4. Hodnocení úrovně dopravní obslužnosti sídel	20
5. DOPRAVA A GEOGRAFIE DOPRAVY	23
5. 1. Doprava a její význam v prostoru	23
5. 2. Geografie dopravy	25
5. 3. Doprava ve světě	27
5. 4. Doprava v EU – vývoj přepravního trhu	28
5. 5. Doprava v ČR	32
5. 5. 1. Dopravní systém ČR	32
5. 5. 2. Vývoj přepravního trhu v ČR	34
5. 5. 3. Hromadná doprava a její postavení v ČR	38
5. 5. 4. Dopravní politika ČR	41
6. VYBRANÉ GEOGRAFICKÉ CHARAKTERISTIKY KARLOVARSKÉHO KRAJE	
6. 1. Vymezení a poloha	45
6. 2. Vybrané fyzickogeografické charakteristiky	47
6. 3. Vybrané sociogeografické charakteristiky	49
6. 3. 1. Obyvatelstvo a trh práce	49
6. 3. 2. Sídelní systém	51
6. 3. 3. Zemědělství	53
6. 3. 4. Průmysl	54
6. 3. 5. Cestovní ruch	54
6. 3. 6. Služby	55
6. 4. Doprava	56
6. 4. 1. Železniční doprava	56
6. 4. 2. Silniční doprava	58

7. HODNOCENÍ ORGANIZACE REGIONÁLNÍ HROMADNÉ DOPRAVY V KARLOVARSKÉM KRAJI	66
8. ZÁVĚR	79
9. SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY A PRAMENŮ	81
10. PŘÍLOHY	86

1. ÚVOD

Doprava hraje důležitou roli v životě každého z nás. Přesto, že transformační období po roce 1989 způsobilo velké změny na přepravním trhu osobní dopravy, má veřejná hromadná doprava osob stále nezastupitelnou roli. Tato nezastupitelnost vyplývá z poskytování přepravních služeb obyvatelstvu garantovaných státem a je tak příležitostí k udržitelnosti hospodářské a sídelní struktury regionu. V poslední době se právě díky těmto aspektům věnuje problematice veřejné hromadné dopravy osob čím dál větší pozornost. Jelikož i já jsem od útlého věku spjat s problematikou veřejné hromadné dopravy, rozhodl jsem se ke zpracování diplomové práce s touto tematikou.

2. CÍLE PRÁCE

Předkládaná práce se v nejobecnější rovině zabývá prostorovými aspekty organizace hromadné dopravy v Karlovarském kraji. Navazuje tak na skromný odkaz několika diplomových prací obhájených na katedře geografie Pedagogické fakulty Jihočeské univerzity. Jejím cílem je však hlubší a detailnější charakteristika dopravních poměrů v Karlovarském kraji a tím i studiu vlastního dopravního fenoménu, jakožto faktoru výrazně ovlivňujícímu strukturaci geografického prostoru.

S trochou nadsázky lze poznamenat, že se práce snaží o ověření dříve užívaných metodik v současných podmínkách, ale zároveň i o vyvíjení nových metodik, které mohou přispět ke studiu dopravní geografie. Obecně lze předkládanou práci označit za dopravně geografickou studii regionálně orientovanou na Karlovarský kraj. Na základě dostupnosti pramenných podkladů se takřka veškeré analýzy zaměřují na veřejnou hromadnou dopravu osob.

Prvním cílem je samotné proniknutí do problematiky veřejné hromadné dopravy v podmínkách ČR. To představuje základní rámec dalšího směřování práce. Jedná se zejména o zhodnocení legislativních opatření týkajících se veřejné hromadné dopravy a její organizace, především pak problematiky dopravní obslužnosti regionu. Současně práce sleduje vliv transformačního období na poptávku po veřejné dopravě a samozřejmě nárůst individuální automobilové dopravy, jež měl zásadní vliv na redukci spojů v tomto období. Zároveň se práce, byť pouze částečně, snaží odhalit perspektivy vývoje dopravního trhu v České republice a možnosti jeho ovlivňování, zejména rozvoji integrovaných dopravních systémů hromadné dopravy.

Zpracování dopravně geografické charakteristiky Karlovarského kraje je další nezbytnou podmínkou pro popsání vlastní organizace systému hromadné dopravy ve sledovaném území a pochopení širších souvislostí spjatých s touto problematikou.

Dalším cílem je dopravně geografická regionalizace zkoumaného území, která by měla popsat horizontální dopravní vazby v prostoru. Byla zde použita tradiční, avšak dnes takřka nepoužívaná, metodika pro vymezení dopravně spádových regionů. Regionalizace zkoumaného území nebyla samoučelná. Vymezené dopravní regiony byly jednak porovnávány s administrativním členěním Karlovarského kraje, s odlišnými typy

regionalizací tohoto území a v neposlední řadě byla zkoumána i dynamika vývoje jednotlivých regionů.

Oproti původnímu zadání byla do práce zařazena další kapitola pojednávající o hierarchii dopravních středisek Karlovarského kraje. Popsány tak měly být, alespoň částečně, vertikální vazby v prostoru, které může doprava vytvářet a přispívat tak ke strukturaci prostoru. Zvolená metodika dále umožňuje sledovat složkový význam jednotlivých druhů hromadné dopravy ve střediscích Karlovarského kraje.

Posledním cílem práce je analýza úrovně dopravní obslužnosti sídel v Karlovarském kraji a zhodnocení její prostorové diferenciaci. Ta umožňuje vymezení oblastí s nedostatečnou dopravní obslužností veřejnou hromadnou dopravou. Metodika použitá pro toto hodnocení patří k jedněm ze základních přínosů práce, neboť se jedná o novou metodiku, která může sloužit pro potřeby dopravně plánovací praxe nebo regionální politiky.

Z hlediska výše zmíněných cílů práce lze očekávat zejména pokles výkonů veřejné dopravy v konkurenci s individuální automobilizací v období transformace ekonomiky a stabilizaci přepravních výkonů v posledních letech. U dopravně geografické regionalizace zkoumaného území lze očekávat dominanci velikosti spádového dopravního regionu Karlových Varů a Chebu na úkor ostatních center a jejich velkou asociaci s administrativním uspořádáním (hranice okresů, ORP a kraje). Z hlediska hierarchického postavení zkoumaných středisek lze opět očekávat vedoucí postavení Karlových Varů a Chebu, dále Sokolova, Ostrova a Mariánských Lázní. U hodnocení kvality dopravní obslužnosti sídel zkoumaného území lze očekávat koncentraci nejlépe obslužených sídel v zázemí hlavních dopravních středisek a při hlavních komunikacích v kraji. Naopak nejhůře obslužená sídla lze očekávat v horských a periferních částech kraje či v prostorech blízko státní hranice.

3. ROZBOR LITERATURY

3.1. ZAHRANIČNÍ LITERATURA

Podkladem pro zpracování tohoto přehledu se staly některé publikované i nepublikované texty J. Hůrského, S. Mirvalda a S. Řeháka. Ze zahraničních autorů, kteří se zabývali regionalizací v geografii dopravy lze zmínit zejména **F. Greena** (Green 1953), který se věnoval zejména studiu dopravních regionů Velké Británie. Jeho metoda byla založená na tom, že členění země na spádové oblasti veřejné osobní dopravy lze s dostatečnou přibližností nahradit členěním na spádové oblasti služeb. Green ve svých dílech důrazně prosazuje termín „hinterland“, jímž se nerozumí jen sféra bezprostředního vlivu střediska, ale širší spádová oblast až k místům, kde dochází ke zvratu spádu, tj. převaze sousedního střediska. Pojem „hinterland“ tak má v Greenových dílech stejný význam, jako dnes používané označení nodální oblast (region). Zajímavostí také je, že Green se ve svých pracích omezoval pouze na dopravu autobusovou. Doložil tak dostatečně reprezentativní hodnotu autobusové dopravy ve Velké Británii v 50. a 60. letech 20. století a relativně okrajovou úlohu železnic.

Z dalších autorů lze jmenovat zejména finského geografa **A. A. Sänntiho**, který poprvé rozčlenil celé Finsko pomocí předělů osobní dopravy. Zajímavá je i Sänntiho připomínka, že vytváření enkláv u dopravních regionů bývá projevem expanze příslušného centra. K tvarům vymezených dopravních regionů se také často vyjadřoval švédský geograf **S. Godlund** (1956), a oblastní členění Katalánska podle spádu osobní hromadné dopravy bylo provedeno **E. Lluchem** (Lluch 1970).

Problematikou dopravních regionů se zabýval v podmínkách Německa **H. G. Zimpel** (Zimpel 1958). Ve svých pracích často hovoří o dopravních regionech jako o regionech příležitostí k cestování (zejména za prací).

Ze současných autorů věnujících se problematice geografie dopravy lze zmínit **S. Nutleyho**, který se zabývá otázkami dostupnosti venkovského prostoru a vztahu veřejné dopravy k ostatním druhům dopravy (Nutley 1998). Význam dopravy, která umožňuje překonání bariér v prostoru zdůrazňuje **J. P. Rodrigue** (Rodrigue et al. 2006). Komplementárními vazbami, které doprava vytváří se zabývají **J. O. Wheeler a P. O. Muller** (Wheeler, Muller 1986).

3.2. ČESKÁ A SLOVENSKÁ LITERATURA

Obecně se dá říci, že literatury vztahující se k tématům předkládané práce je poměrně málo. Pomineme-li odborné publikace věnující se geografii dopravy spíše obecně, k tématům dopravně geografických regionalizací se vztahuje pouze několik vybraných monografií a odborných článků v periodikách. Relativně lepší je situace v publikacích, které se věnují hierarchii a hierarchizaci středisek podle dopravních ukazatelů. Přestože téma dopravní obslužnosti patří v poslední době mezi populární témata dopravně geografických výzkumů, zásadní monografie k tomuto tématu dosud nevyšly.

Jednou ze základních publikací týkající se obecného úvodu do problematiky geografie dopravy je monografie průkopníka české dopravní geografie v moderním pojetí **O. Šlampa** (Šlampa 1967). Jedná se o vůbec první úvod do studia všeobecné geografie dopravy u nás. Ve všeobecné části vysvětluje podněty a ekonomickou podstatu dopravy; předmět, úkoly a metody dopravní geografie; základní pojmy; klasifikaci dopravy apod. Neméně zajímavou kapitolou je i přehled vývoje dopravy a jednotlivých dopravních druhů v historickém kontextu. Speciální část je zaměřena na jednotlivé druhy dopravy. O. Šlampa je také autorem další neméně významné studie věnující se problematice souvislosti dopravně geografických a sociogeografických regionů (Šlampa 1972). Známy je Šlampaův výrok, že „z charakteristických rysů dopravy plyne skutečnost, že při regionalizaci dopravy platí zpravidla daleko více nežli při jiné dílčí (odvětvové) regionalizaci v ekonomické geografii, že vymezujeme-li dopravní regiony, vymezujeme ve skutečnosti ekonomické regiony, a to na základě územních svazků realizovatelných dopravou“. Právě tato studie se stala jedním z výchozích bodů sledování problematiky dopravně geografických regionů v prostoru Karlovarského kraje.

Šlampa naznačená problematika vymezování dopravně geografických regionů našla odezvu zejména u **J. Hůrského**, kterého lze považovat za další významnou postavu české dopravní geografie. K problematice dopravně geografických regionalizací napsal J. Hůrský dvě monografie (Hůrský 1978a, Hůrský 1978b). Obě dvě jsou součástí vědecko-výzkumného úkolu „Ekonomickogeografická regionalizace České socialistické republiky“ řešeného na Geografickém ústavu ČSAV (vedoucí výzkumného úkolu M. Blažek). První, spíše metodicky orientovaná monografie, vyšla v „Rozpravách Československé Akademie věd“, v řadě matematických a přírodních věd (Hůrský 1978a). Druhá, orientovaná na výslednou regionalizaci celé ČSR, vyšla jako vrcholné dílo na Geografickém Ústavu v Brně v edici „Studia Geographica č. 59“ (Hůrský 1978b). Přestože vznikaly tyto monografie v odlišných ekonomických (a tedy i dopravních) podmínkách než předkládaná práce, představují základní rámec a metodickou pomůcku pro tvorbu vymezování dopravně geografických regionů v Karlovarském kraji. Nelze neocenit volbu metodiky, která velmi dobře vystihuje oblastní členění podle dopravních ukazatelů, stejně tak jako všeobecný rozhled o zahraniční literatuře pojednávající o nejrůznějších přístupech k regionalizaci dopravy. Mapové výstupy z těchto regionalizací byly porovnávány s dopravními regiony vymezenými v této práci a tak mohla být sledována i dynamika jejich vývoje. Příspěvek J. Hůrského (Hůrský 1988) o vývoji dopravní geografie v zahraničí je patrně první a jedinou studií o výzkumných směrech dopravní geografie v evropském kontextu.

Z dalších autorů věnujících se dopravně geografickým výzkumům lze zmínit také **S. Mirvalda**. Jeho práce představují první učební texty o geografii dopravy po roce 1989 (Mirvald 1999). Ve svých pracích zdůrazňuje S. Mirvald význam dopravy v sektoru národního hospodářství, význam dopravní dostupnosti, hierarchie středisek, dopravní polohy a dopravního zázemí apod. Poprvé jsou zde ve větší míře zmiňovány environmentální souvislosti dopravy apod. S. Mirvald jako první zdůrazňuje souvislosti mezi dopravně geografickou regionalizací území a regionální politikou. Podle jeho názoru

tak nemá dopravně geografická regionalizace jen úlohu teoreticko poznávací, ale slouží zároveň v praxi při uplatňování regionálního plánování.

Nezastupitelnou roli v české geografii dopravy má i osobnost **S. Řeháka**. Jeho výzkumy se zaměřily zejména na otázky hromadné dopravy (Řehák 1975, 1979, 1982, 1988, 1994, 1995, 1997). Jedná se o nejkompexnější otázky významu hromadné dopravy v podmínkách Česka – věnuje se zejména vybavenosti sídel, prostorově obslužného systému hromadné dopravy, geografické struktury dopravy, dopravní centralitě, aktuálním otázkám v geografii dopravy, transformaci dopravního sektoru v podmínkách Česka apod.

Dopravně geografické aspekty, zejména ve vztahu k venkovskému prostoru, vystihují práce **I. Vlčka**. Přestože se nejedná o klasické otázky dopravní geografie, I. Vlček do tohoto výčtu rozhodně patří. Jeho práce nastiňují, jako jedny z prvních u nás, citlivou problematiku mobility obyvatel ve venkovských oblastech (Vlček 1964, 1967).

Z dalších autorů zde zmiňuji zejména **E. Šípku** (Šípka 1988), k jehož základním přínosům patří rozpracování teorie a metodologie dopravních regionů. Jeho přínosem je též i studium horizontálních a vertikálních dopravních vazeb. Analýza dopravních systémů pro potřeby dopravní regionalizace je naznačena i u **M. Branického** (Branický 1988). Otázkám vztahu sídelní struktury a silniční dopravy a prognózování vývoje dopravních sítí se věnoval **M. Viturka** (Viturka 1981).

V současné době se věnuje problematice geografie dopravy zejména **M. Marada**. Jeho disertační práce (Marada 2003b) se věnuje problematice dopravní střediskovosti, hierarchizaci středisek a souvislostmi mezi dopravními a komplexními hierarchiemi středisek. Otázkám veřejné dopravy, železniční dopravy a Evropské dopravní politiky se v současné době věnuje **D. Seidenglanz** (Seidenglanz 2005, 2006, 2007). Jeho disertační práce se věnuje studiu otázek dopravy ve venkovském prostoru. Na základě vytvořených metodik je zjišťována prostorová diferenciacie dopravní polohy obcí a úrovně dopravní obslužnosti obcí na příkladu regionu NUTS 2 Jihovýchod.

4. METODIKA ZPRACOVÁNÍ

Následující kapitola popisuje postup práce při provádění jednotlivých analýz nutných k dosažení stanovených cílů. Úvodní kapitola se věnuje problematice vymezení středisek, která jsou zde chápána jako potenciální dopravní střediska. Tato střediska by zároveň měla představovat jádra vymezených dopravně geografických regionů v Karlovarském kraji. Pro lepší srovnatelnost dopravně geografické regionalizace s regionalizacemi jinými je v práci zařazena kapitola věnující se stanovování hierarchické úrovně těchto zkoumaných středisek. Poslední kapitola se věnuje problematice dopravní obslužnosti sídel zkoumané oblasti a hodnocení její prostorové diferenciaci. Toto hodnocení se opět vztahuje k vymezeným střediskům.

4.1. VÝBĚR STŘEDISEK

Stejně jako při každé regionalizaci je prvním úkolem vymezení potenciálních středisek dopravních regionů. Z předešlých prací lze vysledovat v tomto ohledu tři rozdílné názory na tuto problematiku:

- 1. Výběr středisek podle dopravních ukazatelů** (zejména S. Řehák, M. Kozanecka, M. Branický, J. Hůrský, M. Marada) – jelikož se jedná o oblastní členění podle spádu dopravy, jeví se tento názor jako logický, byť s vědomím toho, že u některých středisek může být dopravní význam oproti významu komplexnímu posílen a naopak. Možností pro takové vymezení středisek je například metoda S. Řeháka, která udává význam střediska podle počtu terminálních (končících) spojů, jež jsou samozřejmě do jisté míry ukazatelem významu daného střediska. Jistou analogii můžeme pozorovat i u M. Kozanecké, která zohledňuje více význam počtu iniciálních (začínajících) spojů v daném středisku. O co možná nejkompexnější zhodnocení středisek na základě dopravních ukazatelů se pokusil J. Hůrský (Hůrský 1978b). Střediska byla hodnocena na základě dopravní polohy, počtu spojů hromadné dopravy, kapacity veřejné dopravy, kapacity IAD, kultury cestování (úroveň nádraží), objemu vykládky ČSD, zaměstnaných ve službách (včetně dopravy) a exponovanosti polohy. Zcela odlišný postup zvolil M. Marada, který použil vlastní metodiku, která bude popsána dále v textu.
- 2. Výběr středisek podle komplexních ukazatelů** (např.: M. Hampl) – v duchu zmíněného rozporu z předchozího odstavce, přisuzují někteří autoři spíše význam komplexním ukazatelům, které předpokládají už ve své podstatě významovou hierarchii jednotlivých zkoumaných středisek.
- 3. Výběr středisek podle ostatních nekomplexních (parciálních) ukazatelů** (např. F.H.W. Green, B.J.L. Berry, J. Kubeš) – v těchto přístupech se asi nejvíce uplatnily ukazatele týkající se výběru středisek podle spádu do středisek služeb. F. Green tak

ve svých pracích používá termín „community of interest area“ (oblast společenství zájmů). Podobná metodika je použita v práci J. Kubeše (Kubeš, Pahorecká 2000, Kubeš, Slezáková 2000). Dopravní regiony se zde vztahují k centrům obslužné vybavenosti podle druhu nabízených služeb.

Na základě výše uvedeného, byl v této práci použit soubor středisek zohledňující spíše komplexnější ukazatele než ukazatele dopravní (parciální).¹ Metodickou pomůckou pro vymezení potenciálních středisek se stal tedy ukazatel komplexní funkční velikosti (dále jen KfV), jež vyjadřuje význam střediska podle tří základních funkcí vázaných na obyvatelstvo – obytné, pracovní a obslužné (konstrukce blíže viz Hampl, Gardavský, Kühnl 1987). Uvažována byla všechna střediska s alespoň subregionálním významem, tj. hodnotou KfV 2,5 tis. Výčet středisek a jejich hodnoty KfV z roku 1991 je uveden v tab. 20 (kap. 7.).

Pro přesnější popsání jednotlivých dopravních regionů v Karlovarském kraji muselo být zkoumané území rozšířeno.² Nebyl tak analyzován pouze Karlovarský kraj ve svých administrativních hranicích, ale zkoumaná oblast zahrnovala širší území okresů Tachov, Plzeň – Sever, Louny a Chomutov. Hranici celého zkoumaného území tedy vytvořil polygon spojující „významná“ střediska mimo hranice kraje: Chomutov – Žatec – Kralovice – Stříbro – Tachov (oblast lze označit za *vnější zájmové území Karlovarského kraje*). Za touto hranicí se už nepředpokládá výskyt takového sídla, které by mělo spadat k některému ze středisek Karlovarského kraje.³

Aby se potenciální střediska stala i středisky dopravních regionů, muselo mít každé uvažované středisko po provedení analýzy spádovosti jednotlivých sídel zkoumaného území ve svém zázemí aspoň jedno sídlo. Vyjádřeny jsou tak **nejtěsnější vazby** mezi středisky a jejich zázemím. Zároveň je nutno dodat, že každé potenciální středisko z území Karlovarského kraje tuto podmínku splnilo. Na druhé straně je však potřeba upozornit na toto problematické kritérium, neboť roli dopravních středisek, resp. středisek dopravních regionů, tak sehrála i střediska s velmi malou hodnotou KfV a většinou i zároveň s velmi malým spádovým regionem.

4. 2. DOPRAVNĚ GEOGRAFICKÁ REGIONALIZACE ZKOUMANÉHO ÚZEMÍ

Po vymezení zkoumaného území a souboru středisek byla provedena analýza spádovosti jednotlivých sídel (resp. částí měst a obcí) ke střediskům podle počtu spojů

¹ Existoval zde i reálný předpoklad, že komplexní hierarchie středisek a dopravní hierarchie středisek bude v určitém souladu a ve zkoumaném území se neprojeví větší odchylky, které by zvýhodňovaly či znevýhodňovaly některá uvažovaná střediska.

² Rozšíření zkoumaného území bylo provedeno i z důvodu očekávání přesahu některého z regionů mimo vlastní území kraje.

³ Toto prostorové omezení se týká pouze zkoumaných sídel. U souboru potenciálních dopravních středisek nebyl tento polygon brán na zřetel, analyzována tak byla všechna střediska s hodnotou KfV alespoň 2,5 tis. ze všech zkoumaných okresů (Cheb, Sokolov, Karlovy Vary, Tachov, Plzeň-sever, Louny, Chomutov).

veřejné hromadné dopravy. Byla vytvořena matice, do které byl zanášen celkový počet spojů hromadné dopravy z každého sídla území do každého z potenciálních středisek.

Data o spádovosti sídel ke střediskům na základě celkového počtu spojů byla získána z elektronické databáze jízdních řádů IDOS 2005/2006. Aby se předešlo určitým zkreslením dat a pracnému převádění údajů o spojích, byl počet spojů zjišťován k jedinému dni. Za referenční den byla tedy zvolena středa 17. května 2006. Vyjádřena je tak nabídka spojů v „běžný“ pracovní den, který by neměl být zatížen různými výjimkami v jízdních řádech. Aby se však předešlo dalším zkreslením ze strany jízdních řádů, musel každý uvažovaný spoj splňovat „kritérium 183 dní“ – tzn. musel být v provozu minimálně 183 dní v roce, což je těsně nadpoloviční většina dní v roce a dá se tak hovořit o určité reprezentativnosti uvažovaných spojů.

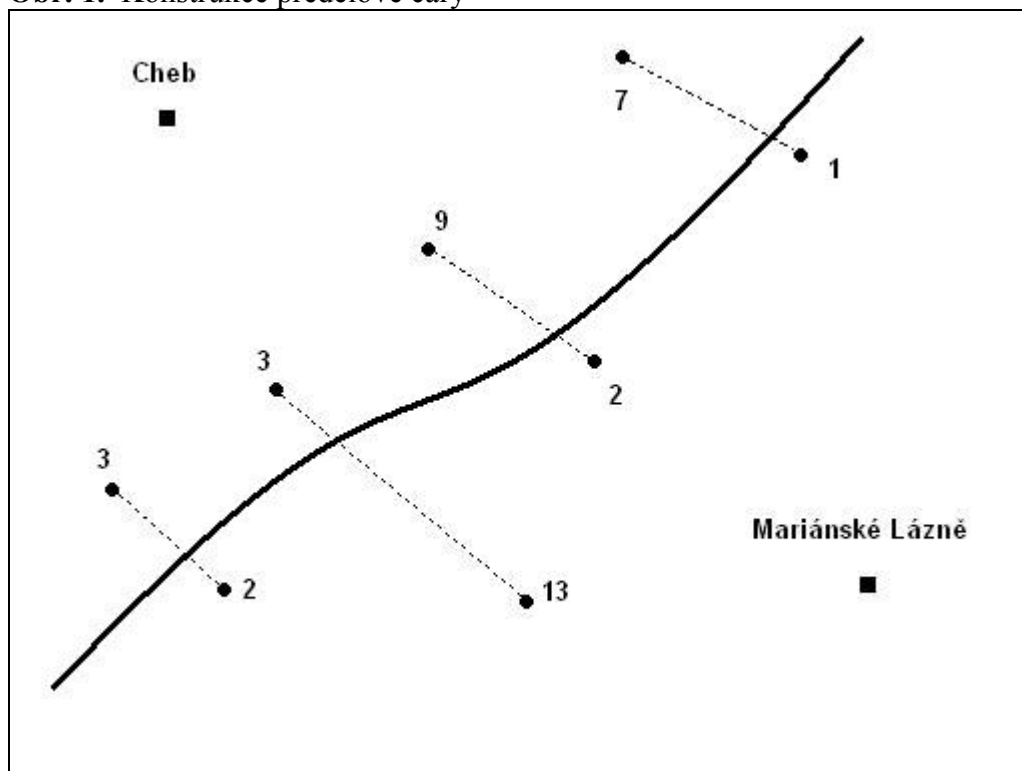
Zde je třeba upozornit na skutečnost, že se jedná o regionalizaci území na základě přímých spojení, což je dosti podstatná odlišnost od prací J. Hůrského (např. Hůrský 1978b). Existoval zde totiž předpoklad toho, že kdyby byl povolen jeden či snad více přestupů, došlo by k neúměrnému rozšíření jádrových dopravních regionů na úkor malých dopravních regionů. Vyloučením jakéhokoliv přestupu se zároveň předešlo řešení více „sporných“ spádů, kdy by sídlo spadovalo k více střediskům najednou. Dále je třeba počítat i s tím, že jakýkoliv přestup může znamenat potenciální problémy při denním dojíždění (např. zpoždění spoje apod.) a lidé tak mohou raději než přestupy volit jinou variantu dopravy.

K nalezení hranic vlastních dopravních regionů bylo použito **metody předělu**. Jedná se o metodu, kterou se u nás zabýval zejména J. Hůrský.⁴ V duchu Greenova pojetí termínu „hinterland“ se jedná o vymezení oblasti takové působnosti střediska, kde dochází ke zvratu spádu a začíná působnost střediska vedlejšího. Tak má pojem „předěl“ v tomto smyslu zcela unikátní význam, neboť umožňuje definování hranic působnosti střediska, aniž by musel respektovat jakékoliv administrativní hranice. Výsledkem jsou tedy takové hranice regionů, které udávají „přesnější“ oblast působnosti jednotlivých středisek.

Metoda předělu spočívá v přímém vyhledávání tzv. polarizovaného pásma, tj. pásma, které je tvořeno delimitačními body, které určují zvrat spádu mezi středisky. Na základě počtu spojů u jednotlivých delimitačních bodů (sídel) je určen výsledný spád ke středisku (odečtením protisměrně orientovaných hodnot). K nalezení přesného průběhu hranice regionů je potřeba určit tzv. upínací body. Upínací bod leží na spojnici mezi delimitačními body. Jeho poloha závisí na velikosti výsledných spádů obou bodů a na jejich celkové vzdálenosti. Konstrukci hranice regionu podle metody předělu znázorňuje obr. 1.

⁴ Předěl v ekonomicko (socio) geografickém smyslu byl poprvé použit J. Hůrským v roce 1958. Jednalo se o předěl dojížděky za prací v oblasti středních a jižních Čech. Mimo jiné jím dokázal, že Mladovožicko mělo větší spád k jižním Čechám, k čemuž přihlédla v roce 1960 reforma územní organizace, když tuto oblast ze středních Čech vyčlenila (Hůrský 1978a).

Obr. 1. Konstrukce předělové čáry



bod označený hodnotou "9" má tak např. 11 přímých spojení s Chebem a 2 přímá spojení s M. Lázněmi. Výsledný spád je tedy 9 k Chebu. Protilehlý bod má naopak např. 4 spojení s M. Lázněmi a 2 spojení s Chebem. Výsledný spád je tedy 2 k M. Lázním. Upínací bod mezi nimi nalezneme změřením vzdálenosti obou bodů a podílem hodnot jejich výsledných spádů. V případě rovnosti obou spádů leží upínací bod uprostřed jejich spojnice. Došlo-li k situaci, že sídlo vykazovalo stejnou hodnotu spádu ke dvěma sousedním střediskům a leželo mezi nimi, stalo se přímo upínacím bodem a vedla tudíž hranice dopravního regionu. V případě, že sídlo vykazovalo stejnou hodnotu spádu ke dvěma nebo více střediskům, aniž by leželo mezi nimi, bylo započítáno ke středisku nejbližšímu.⁵

Upínací bod leží tedy tím dále od delimitačního bodu, čím větší je jeho hodnota výsledného spádu oproti bodu protilehlému. Metoda předělu nám tedy „přesněji“ ilustruje oblastní působnosti jednotlivých středisek.

Jelikož nejsou všechna místa zkoumaného území obsloužena hromadnou dopravou, vznikly v některých případech ve zkoumaném území tzv. dopravně pasivní území neboli **dopravně indiferentní prostory**. Za dopravně indiferentní prostory jsou v práci považována taková místa zkoumaného území, která jsou vzdálena více jak 1 km vzdušnou čarou od nejbližšího sídla, které je obslouženo hromadnou dopravou.⁶

⁵ K takovým situacím často docházelo v případě středisek Chebu a Františkových Lázní. Sestrojení předělové čáry by v tomto případě bylo velmi obtížné, ne-li nerealizovatelné, proto byla obě střediska, stejně jako v jiných dopravně geografických pracích (např. Hůrský 1978b, Mirvald 1999), považována za jediné. Spojení obou středisek je možné provést také díky jejich územní blízkosti a poměrně intenzivním dopravním vazbám.

⁶ Pro dokonalé popsání míst ve zkoumaném území, která nejsou obsloužena hromadnou dopravou by musely být předmětem zkoumání stanice a zastávky hromadné dopravy, což by bylo vzhledem k relativně velkému územnímu vymezení velmi pracné.

Z další analýzy byla prakticky vyloučena oblast Doupov/Hradiště při hranici s Ústeckým krajem, jež je rozsáhlým vojenským areálem (VÚ Hradiště), kde není v současné době prakticky žádné sídlo. Zajímavé však je, že tento vojenský újezd může velmi intenzivně působit v duchu Rodrigueovy bariéry prostoru („friction of space“), takže dopravní kontakty s Ústeckým krajem se soustředí v tomto případě do dvou „koridorů“, severního (železniční trať č. 140 a silnice E442) a jižního (silnice E48 a železniční trať č. 161). Právě tato výrazná bariéra na území Karlovarského kraje vede k určité „deformaci“ dopravně geografických regionů.

4.3. DOPRAVNÍ HIERARCHIE STŘEDISEK A MEZISTŘEDISKOVÉ VAZBY

Metodicky odlišnou kapitolou je hodnocení dopravní hierarchie středisek. Podtrženy jsou tak alespoň částečně vertikální vazby v území, které může doprava vytvářet a přispívat tak ke strukturaci prostoru. Zvolená metodika umožňuje zjistit význam hromadné dopravy v jednotlivých střediscích a zároveň popsat hierarchické vazby mezi jednotlivými regiony.⁷ Metodika pro takové hodnocení byla převzata z dizertační práce M. Marady (Marada 2003b).

Jedná se o odlišné hodnocení dálkových (resp. rychlíkových) a místních spojů a zároveň odlišné hodnocení spojů vlakových a autobusových, které projíždějí střediskem. Pro větší selektivnost a význam dálkových spojů v hierarchii středisek jsou všem dálkovým spojům přiřazeny trojnásobné váhy oproti spojům lokálním (místním). Zároveň pro větší selektivnost a větší kapacitu spojů vlakových jsou trojnásobně váženy oproti spojům autobusovým.

Údaje o počtu spojů přijíždějících do středisek byly opět získány z elektronické databáze IDOS 2005/2006. Hodnoceny byly opět ve stejný referenční den, tedy středu 17. května 2006. Agregátním ukazatelem pro vyjádření významu autobusové dopravy ve středisku je ukazatel BUS. Autobusový agregát BUS je součtem trojnásobku počtu dálkových autobusů a jednonásobku počtu místních autobusů směřujících do střediska. Analogicky vlakový agregát VLAK je součtem trojnásobku počtu rychlíkových vlaků a jednonásobku počtu vlaků nerychlíkových. Výsledný agregátní ukazatel DOPRAVA vznikne jako součet trojnásobku hodnoty VLAK a jednonásobku hodnoty BUS. U každého ze středisek tak lze vysledovat složkový význam jednotlivých druhů osobní dopravy a celkový dopravní význam. Hierarchie dopravních středisek je znázorněna v tab. 21 (kap. 7.). Jedná se o komplexnější vyjádření než je pouhý počet cestovních příležitostí, kterého se užívalo dříve (Hůrský 1978b).

Při hodnocení hierarchie středisek byly hodnoceny i mezistřediskové vazby, které může doprava vytvářet. Na základě hodnoty agregátu DOPRAVA byl soubor středisek rozdělen do 4 kategorií. Jako nejsilnější střediska s nejvyššími hodnotami agregátu DOPRAVA byly považovány Karlovy Vary a Cheb (kategorie 1). V hodnocení

⁷ Vymezené dopravní regiony jsou na nejnižší řádovostní úrovni, což vzhledem k jejich velikosti nemůže být kritériem pro jejich funkčnost. Funkční regiony byly proto vytvořeny na základě hierarchických vazeb mezi jednotlivými středisky.

mezistřediskových vazeb tak byl použit princip podřízenosti a nadřazenosti jednotlivých středisek. Na základě převažujícího počtu spojů byly stanoveny hierarchické vazby mezi středisky různých hierarchických úrovní. Střediska spadající podle hodnoty ukazatele DOPRAVA do kategorie 4 (nejslabší střediska) tak mohou být podřízena střediskům kategorií 1-3. Střediska spadající do kategorie 3 mohou být podřízena pouze střediskům z kategorie 1-2 atd. Jedinou výjimkou jsou střediska Kraslice a Rotava spadající v obou případech do kategorie 3, kde vzhledem k územní blízkosti existují velmi intenzivní dopravní spojení.⁸ Smyslem tohoto zkoumání je poukázat na organičnost střediskové soustavy ve zkoumaném území ve vztahu k organizaci veřejné hromadné dopravy.

Jinou možností sledování mezistřediskových dopravních vazeb je sledování kvality dopravního spojení středisek. Metodika pro toto hodnocení byla převzata z Atlasu obyvatelstva ČSSR (Řehák 1987). Kvalita dopravního spojení mezi jednotlivými středisky sledované oblasti slouží jako předpoklad pro formování hierarchických i horizontálních vazeb mezi středisky. Zejména v pánevních oblastech kraje dochází často k vytváření regionální seskupení, která jsou podložena velmi těsnými vzájemnými dopravními vazbami. Hodnocena byla kvalita dopravního spojení v době ranní dopravní špičky, tedy v časovém období od 5:00 – 8:59.⁹ Jednotlivé hodiny tohoto časového segmentu, v němž se realizuje převážná část přepravních potřeb obyvatelstva, byly považovány za samostatně hodnocené časové horizonty. V jednotlivých horizontech byly zkoumány příležitosti pro uskutečnění cesty prostředkem hromadné dopravy mezi jednotlivými středisky za předpokladu časově omezené jízdní doby, a to v každém z obou směrů. Základní časový limit byl stanoven na 45 min., v případě dostupnosti krajského centra Karlových Varů však byl z důvodu významu tohoto střediska tento časový limit 55 min. Hodnoceno tak bylo maximálně 8 příležitostí k uskutečnění cesty prostředkem hromadné dopravy mezi středisky (v každém časovém horizontu a oběma směry). Za předpokladu, že dvojice sledovaných středisek měla v hodnoceném časovém horizontu maximální počet cestovních příležitostí (tedy 8), bylo spojení mezi nimi označeno jako „velmi kvalitní“. V případě, že dvojice středisek měla alespoň 5 cestovních příležitostí, bylo spojení mezi nimi označeno jako „kvalitní“. Ostatní vazby nebyly zohledněny. Hodnocena byla všechna střediska Karlovarského kraje i střediska ležící v tzv. vnějším zájmovém území kraje (viz kap. 4.1.). Zohledněny byly tak i vnější dopravní vazby mezi Karlovarským krajem a jeho bezprostředním okolím.

Na základě hierarchie dopravních středisek byla vytvořena hierarchie jednotlivých dopravních regionů, byť s vědomím určité subjektivity. Hierarchické uspořádání regionů sloužilo pro lepší srovnatelnost výsledků s ostatními typy regionalizací. Porovnána tak byla parciální dopravně geografická regionalizace Karlovarského kraje s komplexní sociogeografickou regionalizací vymezenou v práci M. Hampla (Hampl 2005). Hierarchický princip se též uplatnil při porovnávání dopravních regionů, které v roce 1978

⁸ O nadřazenosti střediska Kraslice z komplexního hlediska vypovídá jeho hodnota KfV a zároveň i fakt, že je obcí s rozšířenou působností. Z hlediska hodnoty agregátu DOPRAVA se jeví středisko Rotava jako silnější než Kraslice. V tomto případě je tedy posílena dopravní funkce jinak slabšího střediska.

⁹ Tolerovány byly ještě spoje přijíždějící do zkoumaných středisek max. 10 minut po 9. hodině.

vymezil J. Hůrský (Hůrský 1978b). Na základě tohoto srovnání byla sledována i dynamika vývoje dopravních regionů ve sledované oblasti mezi léty 1978 a 2006.

4. 4. HODNOCENÍ ÚROVNĚ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI SÍDEL

Na základě definice pojmu základní dopravní obslužnosti (kap. 5.5.3.) byl u každého šetřeného sídla sledován celkový počet spojů v běžný pracovní den (středa), dále také procentuální zastoupení spojů přijíždějících do střediska v době ranní dopravní špičky (5:00 – 8:59), počet návratových spojů odjíždějících ze střediska mezi 14:00 až 17:59, počet spojů ve večerních hodinách a počet spojů v sobotu. Dopravní obslužnost sídel zkoumaného území byla opět hodnocena ve vztahu k vymezeným střediskům sledované oblasti. Vyjádřeny by tak měly být co nejpřirozenější a nejočekávanější dopravní vazby zázemí k dopravním střediskům. Hodnoceno bylo opět každé sídlo zkoumané oblasti. Předmětem sledování se stal jednak celkový počet spojů obsluhující každé šetřené sídlo v regionu a jednak hodnocení úrovně dopravní obsluhy sídel ve vybraných časových segmentech běžného týdne. Tak by měla být v co možná nejširší míře vyjádřena kvalita dopravní obsluhy sídel zkoumaného území v různých časových intervalech s rozdílnou poptávkou po přepravě. Vzhledem k rozsahu práce i rozsahu zpracovávaných dat nebylo v práci přihlédnuto k dílčím hodnocením rozlišujícím, zda jsou sídla obsluhována přímo z jejich intravilánu či nikoliv (viz např. Seidenglanz 2007). Zachován byl postup z definice dopravně indiferentních prostor (kap. 4. 2.). Hodnocen tak byl každý spoj, který zastavoval na zastávce vzdálené maximálně 1 km od středu šetřeného sídla.¹⁰

Údaje o počtu spojů a jejich struktuře byly získány z elektronické databáze jízdních řádů IDOS 2005/2006. Zjišťován byl počet spojů ve středu 17. května 2006 a v sobotu 20. května 2006. Vyjádřena je tak opět nabídka spojů veřejné hromadné dopravy v běžný týden. Středa tak v tomto ohledu splňuje podmínku běžného pracovního dne a sobota naopak dne, na který připadá relativně nejméně spojů z celého týdne. Oproti předešlé metodice k regionalizaci Karlovarského kraje byl v tomto případě povolen jeden přestup, avšak celková doba jízdy nesměla přesáhnout 60 minut.

Na základě definice pojmu základní dopravní obslužnosti (viz Mojžíš 1999) bylo vytvořeno 5 kategorií úrovně dopravní obslužnosti sídel ve zkoumaném území. Právě základní dopravní obslužnost byla brána jako průměr dopravní obsluhy (5–6 spojů v pracovní den, 3–4 spoje v sobotu). V době ranní dopravní špičky se většinou realizuje převážná většina přepravních potřeb obyvatelstva, proto je většina sídel obsluhována kvalitně v době ranní dopravní špičky, v ostatních částech dne však bývá kvalita dopravní obslužnosti nižší. Z tohoto důvodu byl hodnocen počet spojů, které přijíždějí do střediska v době ranní dopravní špičky. Byl však hodnocen ve vztahu k celkovému počtu spojů v pracovní den formou procentuálního podílu. Za nejkvalitněji obslužená sídla byla

¹⁰ Toto kritérium se může jevit, zvláště u „pásově“ protažených sídel, jako poměrně přísné. Přihlédnuto však opět bylo k dnešní relativní dostupnosti osobního automobilu a může být tak chápáno jako jistá kvalita nabízené služby.

považována ta, kde počet spojů příjíždějících do středisek v době ranní dopravní špičky činil 25–33,3 % všech spojů obsluhující dané sídlo během pracovního dne.¹¹ Obdobně byl hodnocen počet „návrátových“ spojů, tzn. spojů, které odjíždějí ze střediska do sledovaného sídla mezi 14:00 až 17:59. Z důvodu většího počtu možností času návratů obyvatel ze středisek však již tento časový segment není hodnocen pomocí relativních hodnot, ale vyjádřen je absolutní počet spojů. Za průměrnou hodnotu tohoto ukazatele jsou považovány 2 až 3 spoje v této části dne. Kvalita dopravního spojení sídel s jejich příslušnými středisky ve večerních hodinách bývá velmi často reflektována jako jeden z limitujících faktorů pro život ve venkovském prostoru.¹² Z tohoto důvodu byla v práci vyvinuta nová metodika k hodnocení večerního spojení středisek se sídly ve zkoumaném prostoru - tzv. **večerní agregát**, který může do jisté míry vystihovat kvalitu dopravního spojení středisek se sídly po 18. hodině. Ve třech dvou hodinových časových segmentech, tzn. 18:00 – 19:59, 20:00 – 21:59 a 22:00 – 23:59, byl zjišťován počet návratových spojů ze středisek do šetřených sídel. Počet spojů v prvním večerním časovém úseku byl vážen jednonásobně, v druhém časovém úseku dvojnásobně a ve třetím časovém úseku trojnásobně. Vyjádřena by tak opět měla být kvalita dopravní obslužnosti sídel ve zkoumaném prostoru, byť s určitým omezením.¹³ Poslední sledovanou charakteristikou je celkový počet spojů v sobotu. Na základě definice pojmu základní dopravní obslužnosti (Mojžíš 1999) jsou průměrnou kvalitou dopravní obslužnosti 3 až 4 spoje, které spojují sídlo se střediskem. Kritéria hodnocení úrovně dopravní obslužnosti sídel a jejich bodové ohodnocení znázorňuje tab. 1.

Tab. 1. Kritéria hodnocení úrovně dopravní obslužnosti obcí

body	X*	ranní špička (%)		odj. 14 – 17:59	večerní agregát	sobota
0	0	0 - 9,9	65 a více	0	0	0
1	1 - 4	10 - 14,9	50 - 64,9	1	1	1 - 2
2	5 - 6	15 - 19,9	40 - 49,9	2 - 3	2 - 3	3 - 4
3	7 - 10	20 - 24,9	33,4 - 39,9	4 - 5	4 - 5	5 - 6
4	11 a více	25 - 33,3		6 a více	6 a více	7 a více

* - počet spojů v pracovním dni

Na základě těchto sledovaných charakteristik byla zkoumána jednak celková úroveň dopravní obslužnosti sídel a jednak úroveň dopravní obsluhy v jednotlivých časových horizontech. Při zjišťování celkové úrovně dopravní obslužnosti byla všem

¹¹ Dodržena by tak měla být zásada rovnoměrného časového rozložení spojů obsluhujících dané sídlo během celého pracovního dne a tím i kvality dopravní obslužnosti.

¹² Více k tomuto viz např. studie A. Matuškové (Matušková 2001) o životě v pohraničí očima jejich obyvatel, kde v anketárním šetření uvádí 44,9 % dotazovaných spokojenost se současným stavem nabídky spojů veřejné hromadné dopravy. Většina dotazovaných uvádí zájem o posílení dopravních spojů mezi 8. až 12. hodinou dopoledne a posílení spojů po 18. hodině večerní.

¹³ Toto omezení vyplývá z charakteru použité metodiky. Zvolená metodika je vhodnější zejména pro větší sídla (zpravidla obce), kde vůbec nějaká večerní dopravní spojení existují. U menších sídel, kde neexistují žádná taková spojení tento ukazatel výslednou hodnotu úrovně dopravní obslužnosti dosti radikálně snižuje. Nejvíce jsou zde zvýhodňována sídla ležící na železničních tratích.

sledovaným ukazatelům přiřazena stejná váha (0,2). Tím by se mělo předejít určitému zvýhodňování vybraných časových segmentů (např. ranní dopravní špičky) oproti méně zohledňovaným časovým horizontům (večerní spojení, soboty). Nejkvalitněji obslužená sídla by podle této metodiky měla mít dostatečný počet cestovních příležitostí včetně jejich optimálního časového rozložení. Úroveň dopravní obslužnosti jednotlivých středisek byla opět hodnocena na principu hierarchických vazeb. Každé podřízené středisko tedy bylo podrobeno stejné analýze jako šetřená sídla ve vztahu k nadřazenému středisku.

5. DOPRAVA A GEOGRAFIE DOPRAVY

5.1. DOPRAVA A JEJÍ VÝZNAM V PROSTORU

Dopravu lze označit za jednu z nejvýznamnějších lidských činností. Její podstata spočívá v přemísťování lidí, nákladů, energie a zpráv v prostoru (Šlampa 1967). Tím, že doprava uskutečňuje hospodářské územní svazky, stává se základním předpokladem územní (geografické) dělby práce, a tedy i předpokladem formování hospodářských oblastí. Jak uvádí S. Mirvald (Mirvald 1999), je doprava nedílnou součástí dějin lidstva od jejich samotného počátku. Za hlavní důvod lze považovat prostorovou diferenciaci krajinné sféry, neboť jednotlivé krajiny světa mají rozdílný potenciál.¹⁴ M. Marada (Marada 2003a) zdůrazňuje význam dopravy jako jedné z nejdůležitějších společenských složek krajiny. S. Berezowski (Berezowski 1975) považuje dopravu za součást komunikace, což je činnost umožňující vzájemné spolupůsobení složek při přemísťování lidí, zvířat, materiálů, produktů, zpráv, informací a finančních prostředků. Komunikaci pak dělí na dvě základní odvětví – dopravu a spoje. S. Řehák (Řehák 1995) uvádí, že se doprava (hmotná dopravní zařízení a z nich nejčastěji dopravní sítě) považuje za běžnou součást infrastruktury. Zároveň zdůrazňuje význam dopravy jako aktivního činitele, který ovlivňuje zpřístupnění různých míst zemského povrchu, a tím přispívá k faktickému formování míst soustředění ekonomických i sociálních aktivit, určuje intenzitu kontaktů lidí a spolurozhoduje o charakteru prostorové diferenciaci socioekonomické sféry jako celku.

Z geografického hlediska můžeme považovat za hlavní přínos dopravy tu skutečnost, že umožňuje překonání bariéry prostoru (Rodrigue 2006).¹⁵ Specifickým rysem dopravy je vytváření interakcí mezi různě disponovanými místy zemského povrchu. Tak vzniká tzv. komplementarita vazeb v prostoru (Mirvald 1999).

Někteří autoři dále zdůrazňují význam dopravy v sektoru národního hospodářství. O. Šlampa (Šlampa 1967) uvádí podstatu chápání dopravy marxistickou politickou ekonomikou, která rozlišuje mezi dopravou výrobního a nevýrobního sektoru.¹⁶ Z ekonomického hlediska člení dopravu na nákladní (ve sféře výroby, ve sféře oběhu, ve sféře osobní spotřeby) a dopravu osobní. S. Mirvald (Mirvald 1999) uvádí, že doprava integruje svojí činností ostatní složky národohospodářského komplexu. Je zároveň považována za stěžejní odvětví světové ekonomiky se vzrůstajícím trendem své

¹⁴ O. Šlampa (Šlampa 1967) také k tomuto uvádí, že doprava vychází z hospodářských potřeb člověka a společnosti. Nikde na světě totiž člověk nenachází na jediném místě vše, co potřebuje ke svému životu, a to prakticky ani tehdy, jde-li o člověka stojícího na nejnižším stupni jeho hospodářského, společenského a kulturního vývoje.

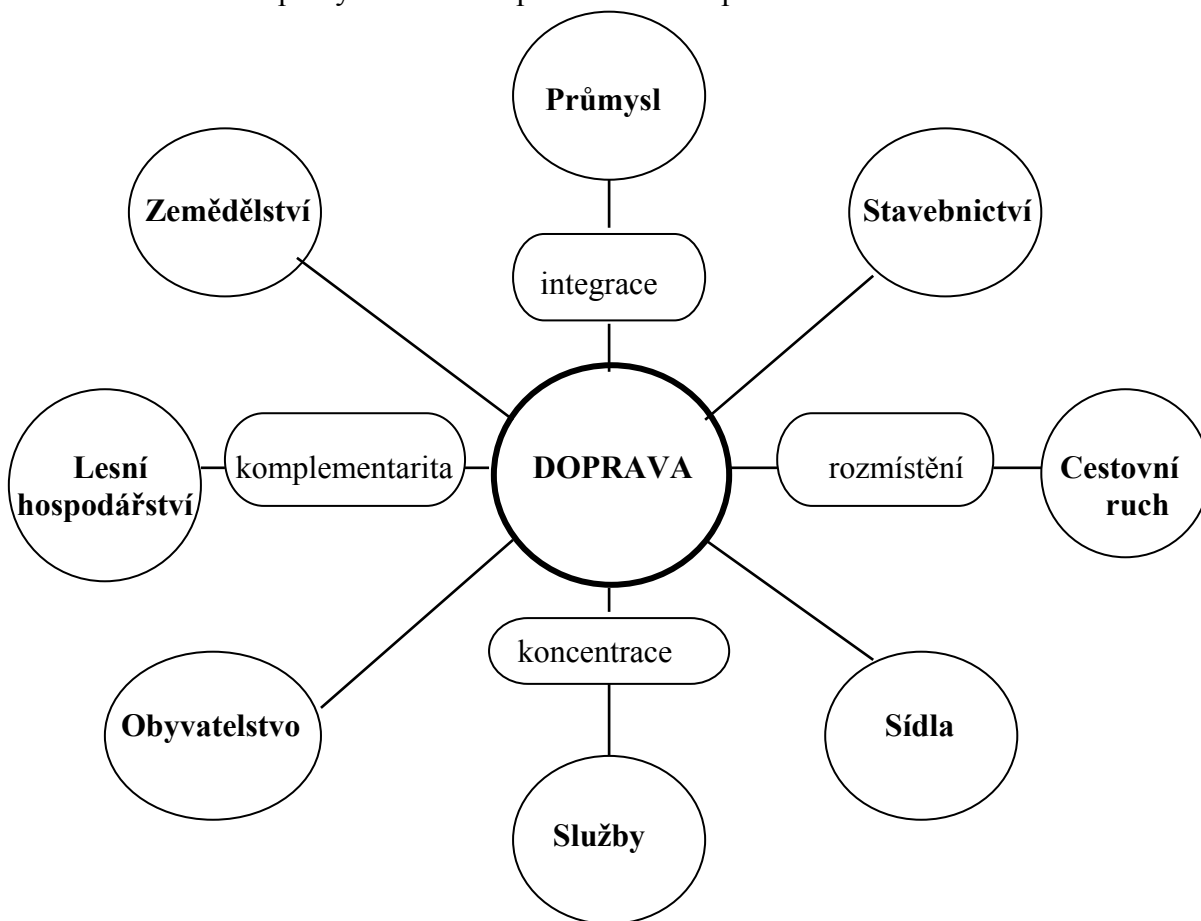
¹⁵ Bariéra prostoru může být chápána rozdílným způsobem, zdůrazněny mohou být buď spíše fyzické (např. vzdálenost, topografie apod.) anebo spíše společenské překážky (např. časová odlehlost, administrativní rozdělení aj.). Oba typy překážek vytvářejí jakýsi „odpor prostředí“ („friction of space“).

¹⁶ Výrobní charakter dopravy má zvláštní charakter. Produkce dopravy nemá věčnou povahu, v jejím procesu nevznikají nové věčné předměty, ale má povahu činnosti. S. Mirvald však uvádí, že je osobní doprava někdy pojímána jako součást služeb a nákladní doprava za součást výrobní činnosti. Nebere se při tom však v úvahu, že přeprava osob má často souvislost s výrobní činností, a je vlastně pokračováním výrobního procesu.

významnosti. Postavení dopravy v národohospodářském komplexu znázorňuje obr. 2. V regionálním pojetí zdůrazňuje M. Branický (Branický 1999) význam osobní i nákladní dopravy pro formování a rozvoj jednotlivých regionů. Kvalita dopravních vazeb je tedy příčinou jejich rozvoje či stagnace. L. Mištera (Mištera 1999) analogicky zmiňuje, že na hierarchizaci středisek podle jejich významu v regionu měla v historickém i současném formování regionálních geokomplexů vliv především doprava.

Mezi základní složky dopravy patří dopravní prostředky, dopravní cesty a dopravní infrastruktura. Dopravní prostředky se většinou dělí podle prostředí, ve kterém se pohybují, a to na suchozemské, vodní a vzdušné. Podle funkce se dopravní prostředky dělí na nákladní a osobní. Dopravní cesty vytvářejí prostor pro pohyb dopravních prostředků v příslušném prostředí. Součástí dopravní infrastruktury jsou technická zařízení, která zabezpečují pohyb dopravních prostředků a organizaci přepravy.

Obr. 2. Postavení dopravy v národohospodářském komplexu



zdroj: Mirvald 1999

Druhy dopravy jsou dány charakterem dopravních prostředků a prostředím, ve kterém se pohybují. Jednotlivé druhy dopravy lze rozlišit do tří skupin – doprava pevninská, mořská a vzdušná. K pevninské dopravě náleží silniční a železniční doprava, vnitrozemská plavba, potrubní doprava, městská hromadná doprava a jiné druhy netradiční dopravy. Námořní doprava se realizuje na mořích a vzdušná doprava v atmosféře.

Doprava má podle S. Mirvalda významný vliv na procesy rozhodování při uskutečňování regionální politiky. Ovlivňuje distribuci pracovních sil, vytváří možnost cíleně uplatňovat kvalifikované kádry v prostorových dimenzích. Z hlediska převažujících mužských příležitostí, které doprava vytváří, se stává stabilizačním prvkem v regionech s převládajícími ženskými pracovními místy.

5. 2. GEOGRAFIE DOPRAVY

Geografie dopravy je dílčí disciplínou sociální (ekonomické) geografie. Přesto, že se doprava stala významným prvkem již v tradičních geografických pracích, ke vzniku geografie dopravy jako samostatné disciplíny sociální (ekonomické) geografie došlo až relativně pozdě, v 50. letech 20. století. Trefně ji nazval J. Hůrský (Hůrský 1988), když geografii dopravy v podmínkách Česka označil za „*popelku mezi geografickými obory*“.

Jak uvádí S. Řehák (Řehák 1995), je geografie dopravy dílčí geografickou disciplínou, která studuje prostorové aspekty dopravy a interakce dopravy s fyzikogeografickými i ostatními socioekonomickými složkami krajiny. Samotná doprava se realizuje v prostoru při styku různých míst zemského povrchu, což je výraznou odlišností od ostatních disciplín sociální geografie. Tak má geografie dopravy „geografičtější“ charakter, než ostatní disciplíny. J. Brinke (Brinke 1999) uvádí rozdíly v pojmání geografie dopravy mezi socialistickými a kapitalistickými státy. V socialistických zemích byla geografie dopravy většinou pojímána jako geografie dopravy a spojů, zatímco v kapitalistických státech spíše jako součást geografie oběhu (geography of circulation).

Objektem studia geografie dopravy jsou objekty, jevy a procesy sledované v prostoru a čase ve vzájemných interakcích s ostatními složkami krajinné sféry (Mirvald 1999). Předmětem studia geografie dopravy jsou zejména analýzy vzájemných interakcí s ostatními složkami na základě zákonitostí strukturně morfologických znaků dopravní sítě. Stanovení intenzity přemístování nákladů a osob v prostoru umožňuje stanovit úroveň komplementárních vazeb regionů a utility sídel. Doprava je zdrojem informací o vazbách výrobních, distribučně pracovních, rekreačních a informačních. Těchto informací lze využít pro stanovení úrovně ekonomiky, organizace společenské dělby práce a předpokladů pro realizaci cestovního ruchu (Mirvald 1999).

O. Šlampa (Šlampa 1967) uvádí rozdělení geografie dopravy na všeobecnou a regionální. Úkolem všeobecné geografie dopravy je studium rozmístění dopravy a jejích druhů, zatímco regionální geografie dopravy se zaměřuje na dopravní analýzy jednotlivých územních celků.

S. Řehák (Řehák 1988) vymezil 5 okruhů tradičních dopravně geografických výzkumů:

- **doprava v historickém vývoji v prostorovém měřítku státu nebo jeho částí** – nejčastěji se tyto práce věnují vývoji jednotlivých druhů dopravy. Těmito tématy se zabývají spíše než geografové především historikové.

- **vazba dopravy na sídelní systémy** – nejobsáhlejší téma. Preferuje se zejména osobní doprava, v centru pozornosti jsou zejména klasické otázky dostupnosti, formování dopravních předělů, regionalizace dopravy, doprava a střediskové funkce, doprava a dojíždka za prací, doprava a venkov apod.
- **prostorová struktura dopravního systému** – tradiční jsou zejména výzkumy železničních sítí, výzkumy prostorové komunální dopravy či prognózování vývoje dopravních sítí.
- **vazba dopravy na územní uspořádání národního hospodářství** – využívající zejména údaje o nákladní dopravě.
- **doprava a životní prostředí** – souvisí se vzrůstajícím významem otázky environmentálních dopadů dopravy v území.

Doprava představuje jednu z nejdynamičtějších společenských složek v krajině. V současné době lze proto podle D. Seidenglanze (Seidenglanz 2007) charakterizovat 5 základních výzkumných témat ve studiu vlastního dopravního fenoménu:

- **Studium dopravních sítí** zaměřující se na celkový geografický popis rozložení dopravních sítí v prostoru
- **Studium dopravních uzlů**, které bývá nejvíce zaměřeno na dopravní terminály – letištní a přístavní
- **Studium pohybu zboží** charakteristické zejména pro starší dopravně geografické práce a narážející na často neúplná či velmi nespolehlivá data
- **Studium pohybu osob** zaměřující se na všechny geografické úrovně, tj. studium pohybu osob v rámci regionu, mezi regiony, mezi státy a pohybu osob v globálním měřítku
- **Analýza pravidelných služeb poskytovaných v osobní dopravě** na základě studia jízdních a letových řádů. Tento výzkumný směr nově nabývá na významu. Ve středu pozornosti je zejména osobní hromadná (veřejná) doprava.

Jak uvádí M. Marada (Marada 2003a), jedním z perspektivních témat, které by měla současná geografie dopravy zkoumat jsou otázky spjaté s problematikou regionálního rozvoje. K tomuto tématu zatím vyšlo velmi málo, výjimkou může být např. studie M. Marady (Marada 2003b) o vlivu dopravní infrastruktury a jejích souvislostech s využitím území (land use) či P. Kurfürsta (Kurfürst 2000).

Mezi naše nejvýznamnější geografie dopravy lze zařadit na prvním místě zejména O. Šlampa a J. Hůrského. Oba lze označit za průkopníky geografie dopravy v moderním pojetí. Další generaci dopravních geografů zastupují například M. Macka, M. Holeček, S. Mirvald, J. Brinke, S. Řehák, M. Viturka, F. Podhorský, P. Korec a J. Zapletalová. V současnosti se dopravně geografickým výzkumům věnují zejména M. Marada, M. Horňák či D. Seidenglanz. Nástin vývoje geografie dopravy by byl nad rámec této práce. Proto odkazují na práce, kde je tato problematika zmiňována (Šlampa 1967, Holeček 1988, Marada 2003, Seidenglanz 2007).

5.3. DOPRAVA VE SVĚTĚ

Rozvoj vědy a techniky, potřeba stále intenzivnějších komplementárních vazeb v prostoru, zvyšování ekonomické úrovně, rozšiřování prostoru s intenzivnější lidskou činností a exploze účastníků cestovního ruchu, vyvolávají dynamický rozvoj dopravy a její rychlé kvalitativní změny (Mirvald 1999). Rostoucí potřeba mobility zároveň vyžaduje stále větší nároky na dopravu. Jisté je, že dynamika těchto procesů není na světě rovnoměrně rozmístěna. Proto celková charakteristika světové dopravy¹⁷ je velmi obtížná, ne-li nerealizovatelná. Brinkeho typologie (Brinke 1999) rozděluje světový dopravní systém podle dopravních sítí a dopravních prostředků. Typy dopravních systémů se utvářejí pod vlivem nejrůznějších příčin a faktorů.¹⁸ Specifickým faktorem, který výrazně ovlivnil (či stále ovlivňuje) světový dopravní systém je politická orientace státu. Pro dopravní systémy v kapitalistických podmínkách byla příznačná menší koordinace v budování dopravních sítí i v rozvoji jednotlivých dopravních odvětví. V podmínkách volné tržní ekonomiky dochází k silné konkurenci, a to jak uvnitř jednotlivých dopravních odvětví, tak i mezi nimi, což může příznivě stimulovat rozvoj celého dopravního systému.¹⁹ V podmínkách zemí s centrálním plánováním se veškeré komunikace a technické prostředky nacházejí ve vlastnictví státu. Není tak možná přirozená konkurence v dopravních odvětvích i mezi nimi, dopravní systém se tak řídí národohospodářskými plány.

Na základě diferenciací v úrovni dopravních sítí a dopravních prostředků na území určitého státu, rozlišil J. Brinke (Brinke 1999) osm typů světového dopravního systému.

- První dva typy – **severoamerický** a **západoevropský** – se vyznačují mnohostranností a vysokou úrovní rozvoje všech nebo většiny odvětví dopravy, která zde má k dispozici dobře vybudovanou a většinou hustou dopravní síť a používá dopravních prostředků vysoké technické úrovně.
- třetí typ představují dopravní systémy **australský, japonský, jihoafrický (JAR), novozélandský**. Některými rysy se tyto systémy vyrovnávají předchozím dvěma typům, jinými se jim přibližují. Japonsko se například vyznačuje vysokou úrovní rozvoje námořní, železniční a automobilové dopravy, menší roli zde však hraje doprava letecká, potrubní a vnitrozemská plavba. Pokud jde o hustotu železniční sítě, podíl dvoukolejných tratí, rozvoj elektrifikace a množství převážených nákladů a osob, přibližují se japonské železnice západoevropskému typu.
- čtvrtý a pátý typ zahrnuje postkomunistické státy střední a východní Evropy. Čtvrtý typ tvoří státy **Česko, Polsko, Maďarsko, Slovensko a Slovinsko**. Hlavní

¹⁷ J. Brinke (Brinke 1999) hovoří o tzv. světovém dopravním systému.

¹⁸ Lze sem zařadit např. sociálně ekonomické a politické zřízení, úroveň rozvoje výroby, odvětvovou strukturu hospodářství a zvláštnosti jeho teritoriální struktury, hustotu a rozmístění obyvatelstva, stupeň územní dělby práce a úroveň zahraničního obchodu, zvláštnosti státní dopravní politiky, historické podmínky rozvoje státu apod.

¹⁹ Slovo „může“ je zde zcela na místě. Jak ukázal například vývoj dopravního systému ČR po roce 1989, nemusí být tento vývoj vždy zcela jednoznačný. Jednostranná orientace na silniční dopravu postihla všechny ostatní druhy dopravy, což sebou přineslo i řadu dalších, zejména environmentálních, problémů.

rysy jejich dopravních systémů vyplývají z historického vývoje a jsou ovlivněny jejich nedávným společenskopolitickým zřízením. V současné době se v těchto zemích dokončuje proces transformace ekonomiky a tím i transformace dopravních systémů, které prošly významnými změnami, zejména co se přepravního trhu týče. V řadě aspektů se dopravní systémy těchto zemí přibližují typu západoevropskému. Klesá podíl železnic na přepravě nákladů ve prospěch automobilové dopravy. Mobilita obyvatelstva je nejvyšší v České republice a v Maďarsku. Rozvoji individuální automobilizace tu napomáhá poměrně kvalitní a hustá silniční síť.

- do pátého typu patří ostatní **východoevropské** země včetně **Ruska**. Některé z těchto zemí se v řadě aspektů přibližují čtvrtému typu (Bulharsko, Chorvatsko, Estonsko). Dopravní systém bývalého SSSR se vyznačuje řadou zvláštností. V železniční dopravě se používá silných lokomotiv, těžkotonážních souprav, typická je také velká hustota přepravy a poměrně značná elektrifikace. Vlivem poměrně nízké individuální automobilizace je mobilita obyvatel relativně nízká.
- šestý typ dopravních systémů nacházíme v relativně nejvyspělejších rozvojových zemích – **Argentina, Brazílie, Chile, Mexiko, Venezuela, Singapur, Hongkong, Taiwan, Jižní Korea, Malajsie**. Dopravní systém těchto států spočívá zejména v jednostranně rozvinutém druhu dopravy. Nej hustší dopravní síť se nalézá zejména při pobřeží a v oblasti hlavního města, směrem do vnitrozemí její hustota i kvalita klesá. Díky novým impulzům v ekonomice těchto států dochází k obrovskému rozvoji zejména letecké, námořní i silniční dopravy.
- země s centrálním plánováním náleží k sedmému typu. Jedná se o **Čínu, KLDK, Vietnam a Kubu**. V řadě zemí převládá na železnicích dosud parní trakce, v námořní a říční dopravě je relativně velký podíl plachetnic a veslic. Silniční síť má převážně prašný povrch. Mobilita obyvatel je velmi omezená díky nízkému stupni individuální automobilizace.
- K osmému typu dopravních systémů náleží ostatní rozvojové země. Z hlediska úrovně dopravy jsou mezi nimi velké rozdíly. Někdy v nich tvoří komunikace různých druhů dopravy smíšené dopravní sítě (např. železnice a silnice v Íránu a Jordánsku, železnice a říční cesty v Kolumbii, Kongu a Nigérii atd.). Často se zde uplatňuje nemotorová pevninská doprava.

5. 4. DOPRAVA V EVROPSKÉ UNII – VÝVOJ PŘEPRAVNÍHO TRHU

Vstup České republiky do Evropské unie (dále jen EU) v květnu 2004 se zásadně promítl do změn v dopravním sektoru ČR. Nejen, že od roku 2004 dochází ke kvantitativním nárůstům investičních výdajů do dopravní infrastruktury, nárůstu přepravních výkonů osobní dopravy či intenzitě nákladní dopravy, ale vstup České republiky do Evropského společenství přináší celou řadu závazků a koordinovaných řešení problémů v dopravním sektoru. Základním dokumentem, od něhož se veškerá činnost

v celé EU odvozuje, je tzv. Bílá kniha EU.²⁰ Tento dokument představuje Evropskou dopravní politiku do roku 2010 s trefným podnázvem – „Čas rozhodnout“. Jedním ze základních sloganů této dopravní politiky je „*udržet Evropu v pohybu*“. Tím se evropská dopravní politika jednoznačně hlásí k principu trvale udržitelného rozvoje v dopravě a trvale udržitelné mobility, který sebou přináší celou řadu dosud neřešených problémů týkající se mobility a jejích environmentálních dopadů. Evropská dopravní politika představuje základní legislativní rámec v oblasti dopravy, který musí všechny členské státy dodržovat. V návaznosti na tento dokument byla vládním usnesením č. 882/2005 z 13. 7. 2005 schválena Dopravní politika České republiky pro léta 2005 – 2013 (kap. 5.5.4.). Jednou ze stěžejních kapitol nové dopravní politiky je i dokument „Strategie podpory dopravní obsluhy území“, který přináší nové impulzy v oblasti veřejné dopravy. Evropská dopravní politika ve vztahu k veřejné hromadné dopravě osob zdůrazňuje klíčové kroky pro zkvalitnění nabídky hromadné dopravy, jakožto služby ve veřejném zájmu mající příznivý dopad na ovlivňování přepravního trhu.

Ve vztahu k hromadné dopravě osob Evropská dopravní politika zdůrazňuje tyto aspekty:

- efektivní fungování systému hromadné dopravy v regionu představuje důležitý aspekt sociální politiky
- zajištěnost území systémem hromadné dopravy napomáhá k udržitelnému systému sídelní a hospodářské struktury regionu
- působením hromadné dopravy se vytváří vhodné podmínky pro vyváženost regionálního rozvoje
- environmentální výhody provozu hromadné dopravy dávají naději na další udržitelnost území

Jak uvádí D. Seidenglanz (Seidenglanz 2007) lze vývoj charakteru osobní dopravy shrnout následujícím způsobem: „*v souvislosti s ekonomickým rozvojem a modernizací společnosti dochází k postupnému přesunu od nemotorizovaných forem dopravy (chůze a zvířecí doprava) k motorizovaným formám dopravy. Počáteční fáze tohoto přechodu je přitom spojena s hromadnými formami dopravy (železnice, autobusy, městská doprava) v pozdějším období dochází k živelnému využívání dopravy individuální (osobní automobily).*“ Tento model vývoje dopravního trhu je společný prakticky pro všechny vyspělé státy. Může však nabývat různých forem, zejména ke vztahu ke specifickým přírodním i společenským podmínkám státu (regionu), tradici určitého druhu dopravy v regionu či různými podpůrnými opatřeními podporující určitý druh dopravy (zejména z důvodu environmentálních dopadů).

Právě výše uvedené aspekty o souvislosti využívání určitých druhů dopravy v různých stupních vývoje společnosti, nekonkrétní stanoviska předešlých dopravních politik stejně jako nejednotnosti postupu v těchto otázkách na různých úrovních vedly

²⁰ European Commission (2001), White – paper – European Transport Policy for 2010: Time to Decide, Luxemburg, Office for official publications of the European Communities, 119 s.

v průběhu druhé poloviny 20. století k obrovskému nárůstu individuální automobilizace v zemích dnešní Evropské unie. Výše uvedená Brinkeho typologie světových dopravních systémů (Brinke 1999) a následující tabulky však naznačují, že i uvnitř jednotné Evropské unie existují značné rozdíly v dělbě přepravní práce v osobní dopravě mezi jednotlivými členskými státy.

Specifické přírodní podmínky, historický vývoj i dosažená ekonomická úroveň společnosti značně ovlivnila stupeň individuální automobilizace v zemích EU. To sebou přináší obrovské nároky na energie, která je opět z pohledu Evropské dopravní politiky „nedostatkovým zbožím“. Tab. 2. podává přehled o vývoji spotřeby energií v dopravě u jednotlivých států EU. Referenčním rokem je rok 1995 (100 %). Tabulka jasně ukazuje, že v celé EU jsou stále větší nároky na energii spotřebovanou v dopravě. Česká republika představuje extrémní příklad dynamického rozvoje dopravního sektoru. Z hlediska trvale udržitelného rozvoje se tento trend jeví jako nepříznivý.

Tab. 2. Celková spotřeba energie v dopravě v zemích (v %) EU 1995 - 2004

	1995	2000	2001	2002	2003	2004
EU - 27	100,0	113,0	114,0	115,1	116,9	119,3
EU - 25	100,0	113,1	113,9	114,9	116,6	118,8
EU - 15	100,0	112,8	113,4	114,3	115,4	117,2
Belgie	100,0	114,1	111,5	113,4	119,5	120,3
Bulharsko	100,0	92,0	97,1	102,2	115,5	119,7
ČR	100,0	166,3	175,6	181,2	204,1	217,2
Dánsko	100,0	106,1	106,7	106,1	110,2	115,5
Německo	100,0	104,9	102,7	102,0	99,2	99,5
Estonsko	100,0	117,8	132,7	138,6	131,0	95,3
Irsko	100,0	170,9	182,4	187,1	188,9	196,3
Řecko	100,0	111,9	114,5	116,0	121,3	123,8
Španělsko	100,0	126,0	131,4	133,8	140,9	147,3
Francie	100,0	116,9	117,4	117,2	116,2	113,6
Itálie	100,0	109,6	111,3	112,6	114,5	116,8
Kypr	100,0	113,6	123,6	119,6	127,1	114,5
Lotyšsko	100,0	80,3	103,3	101,2	107,1	111,5
Litva	100,0	101,1	110,1	113,4	115,8	127,2
Lucembursko	100,0	143,6	152,0	162,7	178,3	202,0
Maďarsko	100,0	122,5	128,1	134,9	140,7	145,8
Malta	100,0	78,0	65,1	88,8	89,1	87,8
Nizozemí	100,0	111,4	114,7	117,5	118,3	121,2
Rakousko	100,0	116,4	123,0	134,1	143,7	148,4
Polsko	100,0	111,3	111,1	108,8	123,4	137,1
Portugalsko	100,0	134,3	134,9	146,8	146,0	149,9
Rumunsko	100,0	110,6	133,3	142,0	142,1	169,4
Slovinsko	100,0	98,7	102,5	99,3	100,8	104,0
Slovensko	100,0	102,7	93,6	118,8	106,3	105,0
Finsko	100,0	106,9	109,2	109,6	112,9	115,5
Švédsko	100,0	106,0	111,7	104,0	105,6	107,3
Velká Británie	100,0	111,1	109,0	110,1	111,3	114,2

zdroj: EUROSTAT

Výraznými změnami prošel také přepravní trh, tzn. přepravní výkony jednotlivých druhů osobní dopravy, v zemích Evropské unie. Údaje o vývoji dopravního trhu ve vybraných zemích EU poskytuje tab. 3. Z tabulky je patrný poměrně velký podíl osobních automobilů v osobní dopravě u zemí západní Evropy. Naopak většina zemí bývalého východního bloku má relativně nižší podíl výkonů osobních automobilů v přepravě osob. Právě tyto aspekty poukazují na relativně dobré předpoklady uplatnění hromadné dopravy v těchto zemích. Ve srovnání mezi léty 1995 a 2002 (novější údaje bohužel nebyly dostupné) však i v těchto zemích dochází k obrovskému nárůstu výkonů automobilové dopravy na přepravním trhu. Relativně nadprůměrný podíl individuální automobilové dopravy na přepravních výkonech (85 % a více) na přepravním trhu osobní dopravy vykazují státy Velká Británie, Portugalsko, Nizozemí, Francie a Německo. Naopak relativně velké uplatnění hromadné dopravy je typické pro Řecko, Maďarsko a Slovensko. Zajímavostí je, že nejvýraznější růst individuální automobilové dopravy na přepravních výkonech mezi léty 1995 a 2002, je typický pro Slovensko, Polsko a Českou republiku.²¹

Tab. 3. Dělna přepravní práce mezi jednotlivými druhy osobní dopravy v zemích EU 1995 a 2002 (%)

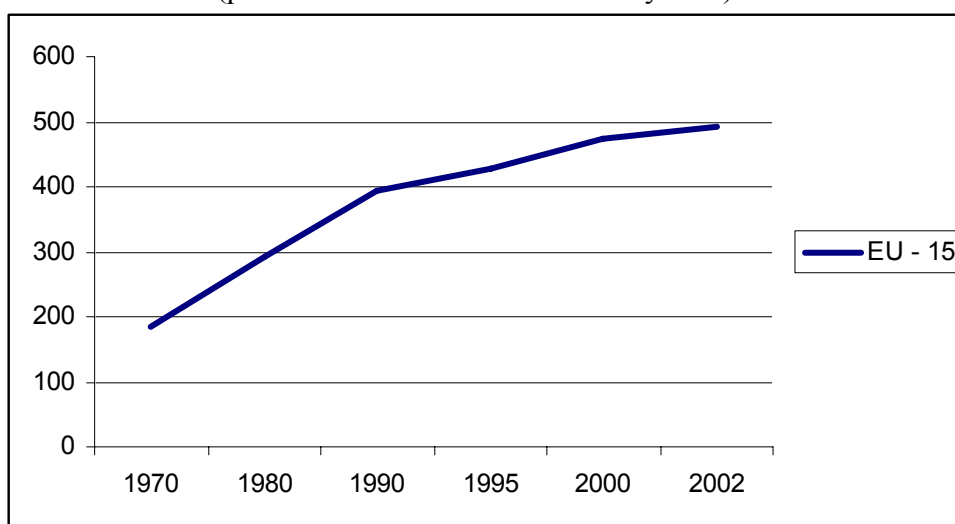
	1995			2002		
	os. automobily	autobusy	železnice	os. automobily	autobusy	železnice
EU - 15	84,5	9,1	6,4	84,9	8,6	6,5
Belgie	83,1	11,1	5,8	83,3	10,4	6,3
ČR	73,4	15,8	10,8	80,0	11,9	8,1
Dánsko	79,7	13,0	7,3	80,3	12,0	7,7
Německo	84,7	7,9	7,3	85,5	7,5	7,0
Estonsko	58,6	34,3	7,1	-	-	-
Řecko	73,0	25,1	1,9	78,2	20,2	1,7
Španělsko	82,0	13,0	5,0	82,8	12,3	4,8
Francie	86,8	5,6	7,5	86,6	4,8	8,6
Irsko	78,3	17,4	4,4	82,3	14,0	3,6
Itálie	82,4	11,7	5,9	83,2	11,4	5,4
Lucembursko	79,8	15,3	4,9	80,7	13,8	5,5
Maďarsko	64,6	23,4	11,9	61,7	24,5	13,8
Nizozemí	86,2	5,2	8,5	86,4	4,3	9,3
Rakousko	77,2	11,9	10,9	76,3	14,7	9,1
Polsko	64,6	19,9	15,5	77,0	13,5	9,5
Portugalsko	79,2	14,6	6,2	87,5	9,1	3,4
Slovinsko	72,7	23,2	4,2	80,0	13,8	6,2
Slovensko	53,9	33,5	12,6	69,6	22,9	7,5
Finsko	81,7	13,1	5,2	84,1	11,1	4,8
Švédsko	85,0	8,3	6,7	83,0	8,9	8,1
Velká Británie	88,8	6,6	4,5	88,1	6,4	5,5

zdroj: EUROSTAT

²¹ Individuální automobilová doprava je tak nejdynamičtější u států tzv. čtvrtého typu dopravních systémů, což v podstatě potvrzuje Brinkeho tvrzení (Brinke 1999), že středoevropské země transformujících se ekonomik se už v řadě aspektů blíží typu západoevropskému.

V souladu s tímto vývojem dochází v zemích EU k trvalému nárůstu počtu osobních automobilů. Charakteristika stupeň individuální automobilizace vyjadřuje počet osobních automobilů v regionu na počet obyvatel v regionu. Přehled o vývoji stupně individuální automobilizace v zemích evropské „patnáctky“ vyjadřuje graf 1. Graf jasně ukazuje, že se stupeň individuální automobilizace v zemích EU – 15 od roku 1970 téměř ztrojnásobil. V současné době tak v zemích EU – 15 připadá v průměru takřka jeden osobní automobil na dva obyvatele. Není proto divu, že současná Evropská dopravní politika se snaží o řešení a koordinaci problémů dosavadního vývoje přepravního trhu a do popředí se dostávají otázky spjaté s problematikou hromadné dopravy osob.

Graf. 1. Vývoj stupně individuální automobilizace v zemích EU 1970 – 2002
(počet os. automobilů na 1000 obyvatel)



zdroj: EUROSTAT

5. 5. DOPRAVA V ČESKÉ REPUBLICCE

5. 5. 1. DOPRAVNÍ SYSTÉM ČESKÉ REPUBLIKY

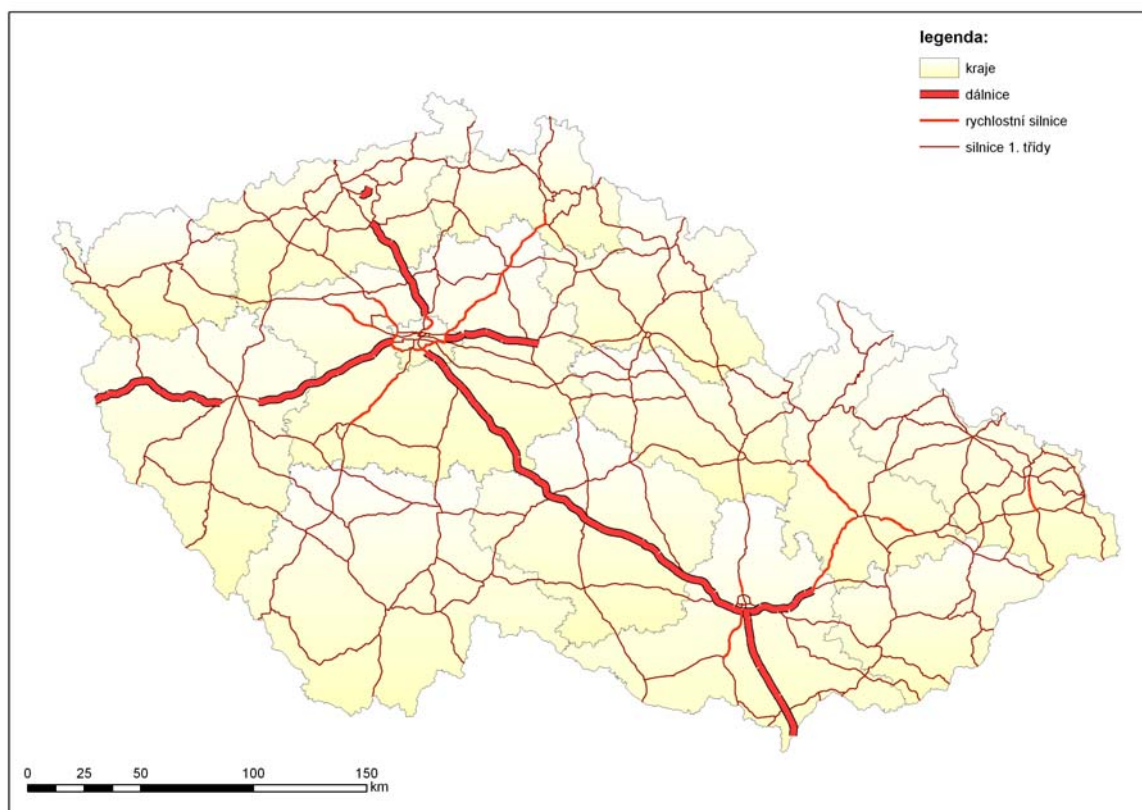
Dopravní systém České republiky je výsledkem dlouhého vývoje dopravního sektoru na území Česka a je ovlivňován několika odlišnými faktory. Z hlediska výše zmíněné Brinkeho typologie (Brinke 1999) světových dopravních systémů se Česká republika řadí ke čtvrtému typu, který je charakteristický všeobecně poklesem významu železnic ve prospěch silniční dopravy a dynamickým rozvojem individuální automobilové dopravy. Tyto změny se zásadním způsobem dotýkají i vývoje přepravního trhu, resp. dělby přepravní práce mezi jednotlivými druhy osobní dopravy.

Nepříznivě se na tvorbě dopravního systému Česka projevují některé fyzickogeografické charakteristiky území (reliéf, nedostatek řek apod.). Naopak jako velmi příznivou lze pro rozvoj dopravy hodnotit ekonomickogeografickou polohu Česka. Česká republika leží na křižovatce transevropských cest a hraničí s vyspělými západoevropskými

státy. Základem české dopravní soustavy je kombinace železniční a silniční dopravy, v jejichž rámci se realizuje převážná většina přepravy nákladů i osob. Velmi dynamickým sektorem se stává rovněž doprava letecká, která se uplatňuje zejména v mezinárodním měřítku. Mimořádný rozvojový potenciál má Česko zejména z hlediska hustoty železniční a silniční sítě.

Problémem českého dopravního systému stále zůstává dopravní infrastruktura a její financování. Příkladem může být dálniční síť, která by měla tvořit páteř systému silniční dopravy a zároveň by měla Česko spojit s ostatními zeměmi Evropské unie. Právě nedostatečné napojení českých dálnic na evropský dálniční systém je většinou reflektováno jako bariéra v dalším rozvoji dopravy.²² Páteří dálniční sítě v Česku zůstává dálnice D1 spojující nejvýznamnější sídelní koncentrace obyvatelstva v rámci České republiky – Prahu a Brno, dálnice D5 spojující Prahu, Plzeň a Rozvadov, dálnice D8 spojující Prahu, Ústí nad Labem a Drážďany a dálnice D11 spojující Prahu s Hradcem Králové.

Obr. 3. Dálnice, rychlostní silnice a silnice 1. třídy na území ČR (stav v roce 2001)

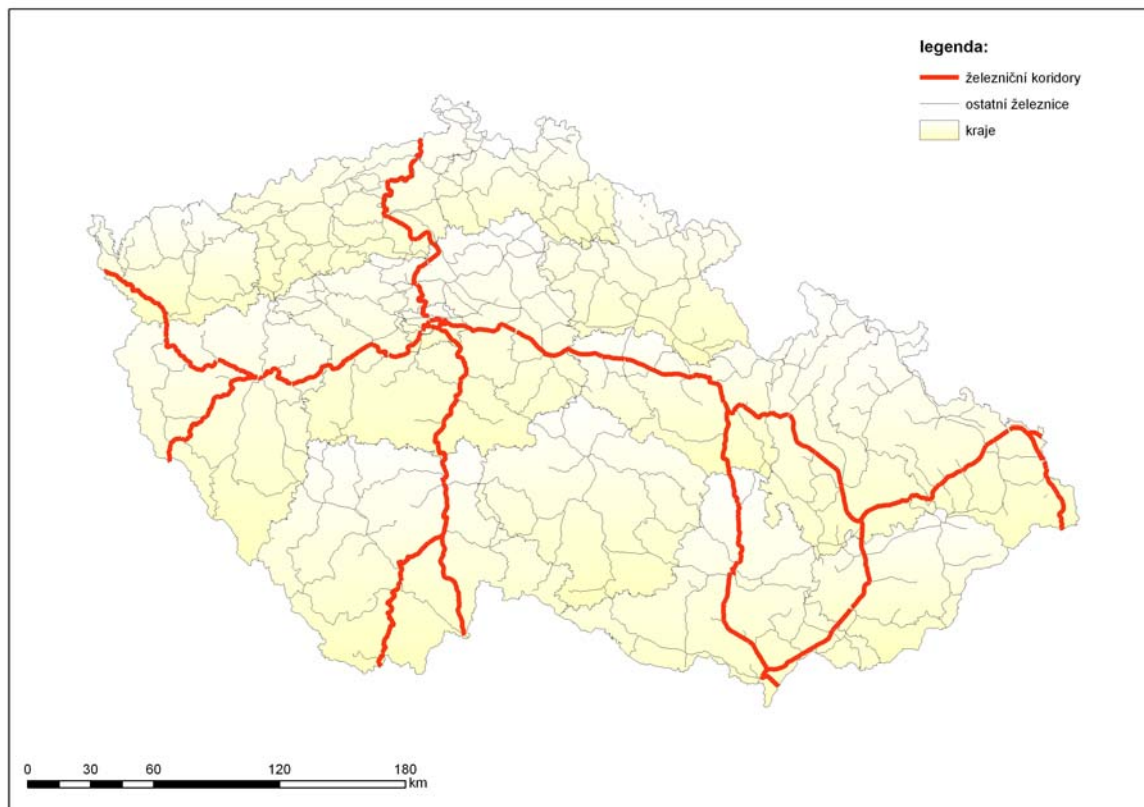


Podobná situace panuje i v systému železniční dopravy v Česku. Současnou situaci dobře vystihuje termín „magistralizace“ železniční sítě často zmiňovaný S. Mirvaldem (Mirvald 1999). Jedná se na jedné straně o budování velmi kvalitního a rychlého spojení

²² V současné době má Česko kvalitní dálniční spojení pouze s Bavorskem prostřednictvím dálnice D5 a Slovenskem po dálnici D2. U dálnice D8 není stále dokončen problematický úsek přes České Středohoří. Nedávno otevřená část dálnice D11 spojuje Pražskou aglomeraci s Hradcem Králové. Perspektivně se zde počítá s pokračováním dálnice směrem do Polska. Kvůli nedostatům financí chybí dálniční spojení Brna s Ostravou (D47).

nejvýznamnějších aglomerací v rámci Česka i celého středoevropského prostoru, na druhé straně o rušení málo výnosných lokálních železničních tratí. Tak vznikají na území Česka tzv. železniční koridory. Po dokončení výstavby železničních koridorů by se měla Česká republika plnohodnotně napojit na transevropský železniční dopravní systém. Plánované železniční koridory znázorňuje obr. 4.

Obr. 4. Plánované železniční koridory v České republice



Z ostatních druhů dopravy lze zmínit samozřejmě dopravu leteckou, která zaznamenává obrovský rozvoj. Drtivá většina letecké dopravy se realizuje v rámci mezinárodní dopravy, z vnitrostátního hlediska je její podíl na přepravě relativně malý, nelze si však nevšimnout ani zde relativně rychlého rozvoje. Vnitrozemská vodní plavba má relativně okrajovou úlohu.

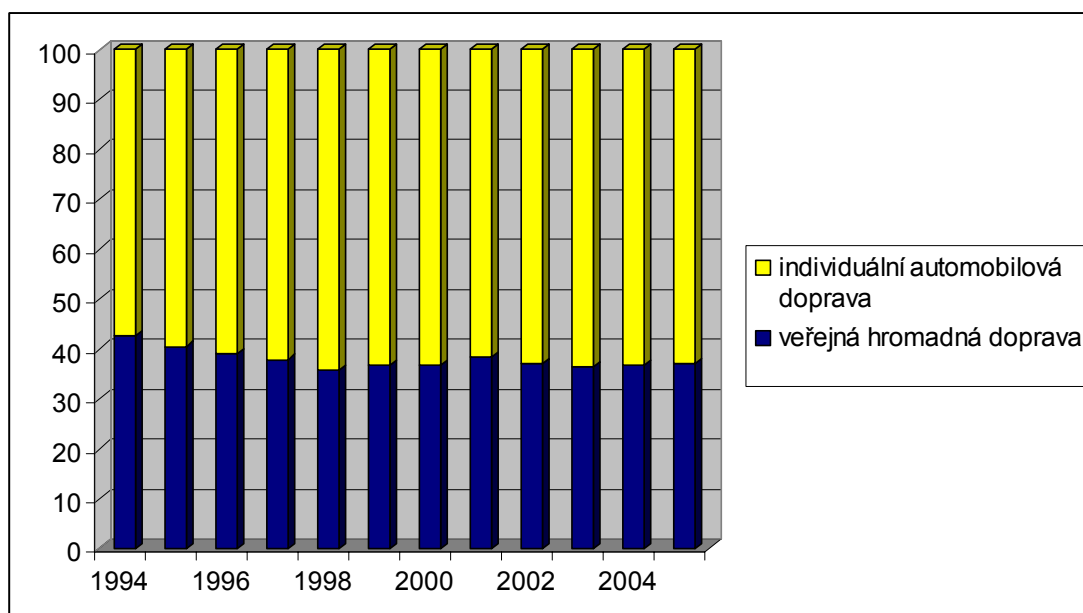
5. 5. 2. VÝVOJ PŘEPRAVNÍHO TRHU V ČESKÉ REPUBLICE

Jak již bylo naznačeno, transformace České republiky po roce 1989 zásadně ovlivnila přepravní trh. Solidní údaje o vývoji přepravního trhu před rokem 1993 nelze bohužel získat, existují pouze údaje za celé Československo. Mezioborové srovnání přepravních výkonů osobní dopravy v České republice mezi léty 1994 – 2005 znázorňuje tab.5. V celkovém počtu přepravených cestujících je patrná vzrůstající tendence u individuální automobilové dopravy (o 522 mil. přepravených cestujících v roce 2005 více než v roce 1994). Naopak nejvýraznější propad nastává v tomto časovém úseku u veřejné

autobusové dopravy (o 277 mil. přepravených cestujících méně v roce 2005 než v roce 1994). Podobná situace panuje i v dopravě železniční (o 48 mil. cestujících méně v roce 2005 než v roce 1994).

Přepravní výkony ve stejné tabulce dokazují, že individuální automobilová doprava představuje nejdůležitější druh osobní dopravy na přepravním trhu České republiky. Graf 2. znázorňující výkony osobní dopravy podle jednotlivých druhů mezi léty 1994 – 2005 však ukazuje, že poměr mezi veřejnou hromadnou a individuální automobilovou dopravou je relativně stabilizovaný a v průběhu sledování nedošlo k výraznějším změnám ani prohlubování rozdílů mezi jednotlivými druhy osobní dopravy.²³

Graf 2. Přepravní výkony druhů osobní dopravy v letech 1994 – 2005 (v %)



zdroj: Ročenka dopravy 1999 a 2005, MD, vlastní výpočty

Přesto, že se z hlediska vývoje přepravních výkonů osobní dopravy vyvíjí dosavadní situace velmi nepříznivě, lze ve srovnání se západní Evropou oprávněně hovořit o relativně nižší dominanci individuální automobilové dopravy na přepravním trhu ČR. D. Seidenglanz (Seidenglanz 2007) uvádí, že důvodem této nižší dominance je především poměrně „nedávná“ výrazná podpora a preference veřejné hromadné dopravy oproti dopravě automobilové. Rovněž stupeň individuální automobilizace byl před rokem 1989 velmi nízký (v roce 1970 připadalo na 1000 obyvatel Československa pouhých 69 automobilů, zatímco v zemích EU-15 v průměru 2,5 krát více). Vzájemná srovnatelnost dat s výše uvedenými daty o přepravních výkonech v zemích EU je však omezená.²⁴ Srovnání vývoje stupně individuální automobilizace v ČR a EU podává tab. 4.

²³ Tento trend je ovlivněn zejména dynamickým rozvojem letecké dopravy, která vyvažuje klesající přepravní výkony u železniční a autobusové dopravy (viz. tab. 5.)

²⁴ Údaje o přepravních výkonech osobní dopravy v ČR pocházejí z Ročenky dopravy, kterou každoročně vydává Ministerstvo dopravy ČR. Údaje o přepravních výkonech osobní dopravy v zemích EU poskytuje celoevropská databáze EUROSTAT, která používá jinou metodiku.

Tab. 4. Stupeň individuální automobilizace v ČR a EU (počet osobních automobilů připadajících na 1000 obyvatel)

	1970	1980	1990	1995	2000	2002
Česká republika	69	173	233	294	335	357
EU	184	293	394	427	474	491

zdroj: EUROSTAT, Ročenka dopravy 2005

Stupeň individuální automobilizace v okresech České republiky v roce 2004 znázorňuje obr. 5. Základním atributem stupně individuální automobilizace v podmínkách ČR je jeho nerovnoměrnost. Největší koncentrace registrovaných osobních automobilů se nachází v prostoru JZ – SV Čech. Absolutně nejvyšší koncentrace připadá samozřejmě na Prahu a okolní okresy, Mladou Boleslav, Plzeň a České Budějovice. Nejméně automobilizován je SV České republiky. Charakteristika stupně individuální automobilizace může být odrazem efektivity systému hromadné dopravy v regionu či jedním ze vstupních kritérií při plánování dopravy a směřování regionální dopravní politiky.

Obr. 5. Individuální automobilizace v okresech České republiky v roce 2004

POČET OSOBNÍCH AUTOMOBILŮ V ROCE 2004

Jaroslav Maryáš



zdroj: D. Halásek, J. Maryáš, I. Galvasová, T. Krejčí, D. Seidenglanz. 2006

Tab. 5. Mezioborové srovnání přepravních výkonů osobní dopravy v České republice v letech 1994 - 2005

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Přeprava cestujících celkem (mil.)	5065,5	4799,0	4760,8	4756,2	4702,	4821,5	4897,6	4945,1	4957,2	4989,1	5016,0	4973,0
Železniční doprava	228,7	227,1	219,2	202,9	182,9	177,0	184,7	190,7	177,2	174,2	180,9	180,3
Veřejná autobusová doprava	663,5	639,2	528,0	465,0	456,0	446,9	438,9	435,9	406,1	417,0	418,6	386,4
Letecká doprava	1,6	1,8	2,0	2,2	2,4	2,9	3,5	3,9	4,3	4,6	5,8	6,3
Vnitrozemská vodní doprava	1,2	0,9	0,7	0,7	0,7	0,6	0,8	0,8	0,9	1,1	1,1	1,1
Městská hromadná doprava	2563,0	2230,0	2215,9	2235,4	2175	2264	2289,7	2343,7	2338,7	2302,2	2309,6	2268,9
Veřejná doprava celkem	3458,0	3099,0	2965,8	2906,2	2817,0	2891,4	2917,6	2975,1	2927,2	2899,1	2916,0	2843,0
Individuální automobilová doprava (IAD)	1608,0	1700,0	1795,0	1850,0	1885,0	1930,0	1980,0	1970,0	2030,0	2090,0	2100,0	2130,0
Přepravní výkon celkem (mil. oskm)	90045	91650	94713	94990	94532	98232	101005	102921	103636	105984	106940	108966
Železniční doprava	8481,0	8023,0	8111,0	7721,0	7018,0	6957,0	7299,6	7298,6	6596,8	6517,5	6590,0	6666,7
Veřejná autobusová doprava	11523,0	10693,0	9735,0	8804,0	8680,9	8649	9351,3	10608	9667,5	9448,6	8516,2	7698,3
Letecká doprava	2851,2	2857,5	3170,0	3524,5	3680,0	4335,2	5864,7	6398,9	6895,0	7096,3	8814,6	9735,7
Vnitrozemská vodní doprava	27,2	11,9	7,8	7,8	7,6	7,5	7,7	7,8	16,6	21,9	21,8	18,1
Městská hromadná doprava	15463,0	15565,0	15789,4	15933,4	14345,0	16033,0	14541,0	15138,0	15170,0	15540,0	15427,0	16207,0
Veřejná doprava celkem	38345,0	37150,0	36813,0	35990,0	33732,0	35982,0	37065,0	39451,0	38346,0	38624,0	39370,0	40326,0
Individuální automobilová doprava (IAD)	51700,0	54500,0	57900,0	59000,0	60800,0	62250,0	63940,0	63470,0	65290,0	67360,0	67570,0	68640,0
Průměrná přepravní vzdálenost (km)	17,8	19,1	19,9	20,0	20,1	20,4	20,6	20,8	20,9	21,2	21,3	21,9
Železniční doprava	37,1	35,3	37,0	38,1	38,4	39,3	39,5	38,3	37,2	37,4	36,4	37,0
Veřejná autobusová doprava	17,4	16,7	18,4	18,9	19,0	19,4	21,3	24,3	23,8	23,8	20,3	19,9
Letecká doprava	1782,0	1587,5	1585,0	1602,0	1533,3	1494,9	1683,6	1621,1	1606,7	1606,7	1532,9	1538,1
Vnitrozemská vodní doprava	22,7	13,2	11,1	11,1	10,9	12,5	9,8	10,0	19,4	19,4	20,1	16,3
Městská hromadná doprava	6,0	7,0	7,1	7,1	6,6	7,1	6,4	6,5	6,5	6,5	6,7	7,1
Veřejná doprava celkem	11,1	12,0	12,4	12,4	12,0	12,4	12,7	13,3	13,1	13,1	13,5	14,2
Individuální automobilová doprava (IAD)	32,2	32,1	32,3	31,9	32,3	32,3	32,3	32,2	32,2	32,2	32,2	32,2

zdroj: Ročenka dopravy ČR 1999, 2005 ,MD

5. 5. 3. HROMADNÁ DOPRAVA A JEJÍ POSTAVENÍ V ČESKÉ REPUBLICE

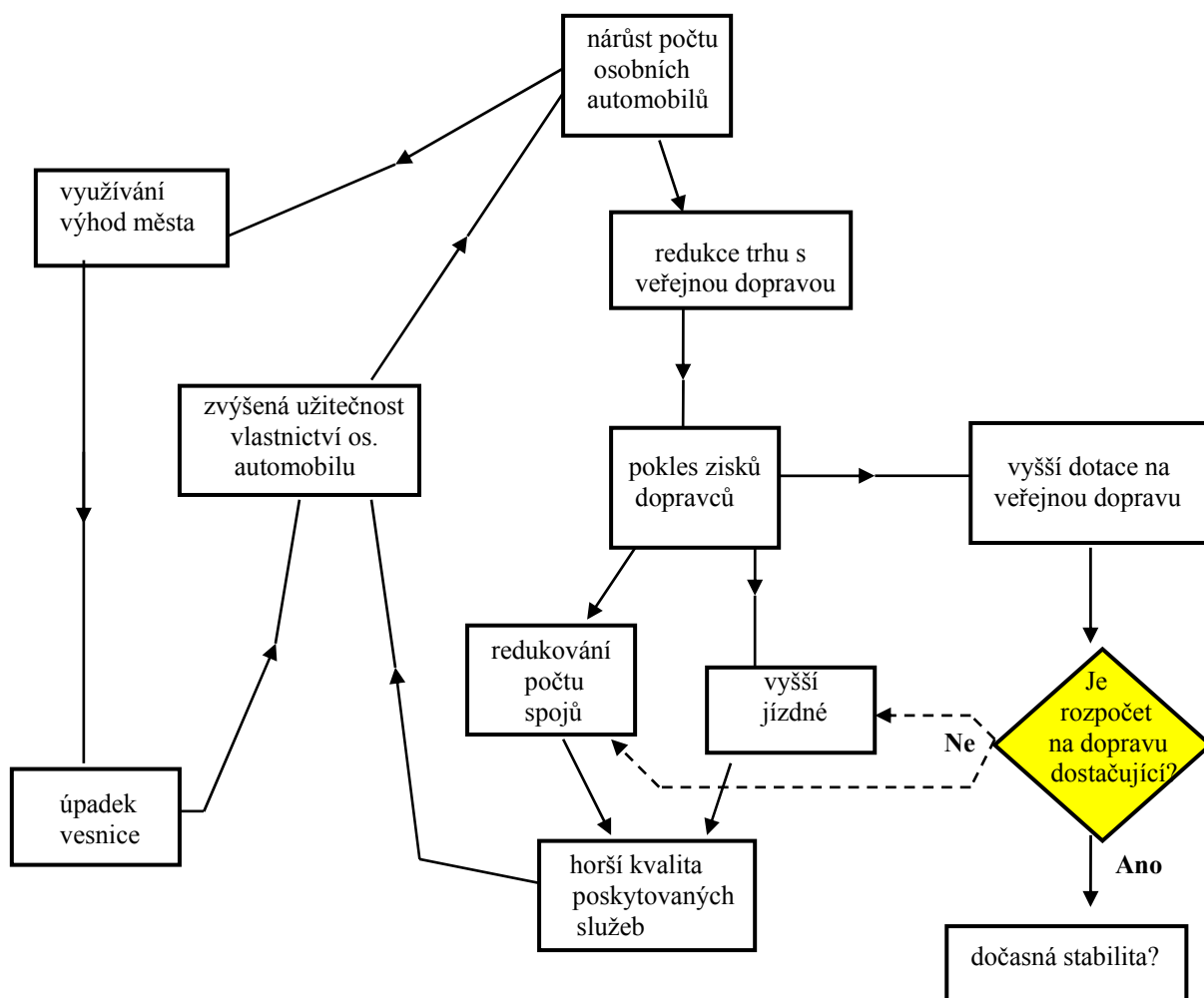
Hromadná doprava, v podmínkách České republiky výhradně doprava autobusová a vlaková, je alternativou vůči individuální automobilové dopravě. V poslední době je chápána zejména jako **služba ve veřejném zájmu** (viz např. Robeš 1997, Mojžíš 1999), tj. služba pro občany, kteří jsou jakýmkoliv způsobem znevýhodněni oproti těm, kteří mohou řídit osobní automobil. Úlohou osobní dopravy v regionech je zabezpečení obligatorních, popřípadě fakultativních, přeprav obyvatelstva mezi spádovými sídly různé hierarchické úrovně a jejich zázemím (Branický 1999). Někteří autoři (např. Robeš 1997) dokonce tvrdí, že hromadná doprava je nejen ekologicky nejpříjemnějším způsobem mobility obyvatelstva, ale také jedinou možností dopravy pro asi polovinu obyvatel. Naproti tomu živelný rozvoj individuální automobilové dopravy (dále jen IAD) sebou přináší velké problémy v důsledku vzniku kongescí, stále většího zatížení životního prostředí, nepříznivých sociálních důsledků apod. Je proto v zájmu každého státu, aby se aktivně podílel na vytváření takové dopravní politiky, která podporuje hromadnou dopravu a staví ji jako rovnocenného soupeře IAD.

V kontextu Česka lze hovořit o tradičně velkém významu hromadné dopravy na přepravním trhu.²⁵ Do roku 1989 je patrná výrazná převaha hromadné dopravy v dělbě přepravní práce nad dopravou individuální. Po roce 1990 zaznamenává hromadná doprava v České republice výrazné propady přepravních objemů i výkonů (viz tab. 5.), což souvisí s celkově změněnými ekonomickými podmínkami a přechodem z centrálně plánovaného hospodářství na hospodářství tržní. Transformace na tržní prostředí způsobila nárůst IAD, která tak získala převahu nad hromadnou dopravou. I přes tuto skutečnost si hromadná doprava dokázala své postavení uchovat (Rölc 2001). Souvisí to právě s povinným zajištěním hromadné dopravy ve smyslu služby ve veřejném zájmu. V poslední době se tak hovoří o zvýšeném zájmu a „oživení“ systému hromadné dopravy. I současná dopravní politika České republiky by podle závazků vůči Evropské unii měla směřovat k cílené podpoře hromadné dopravy jako služby pro své občany.

I dnes tvoří hromadná doprava významnou součást života lidí, kteří nejsou z různých důvodů schopni se dopravovat sami. Relativně velkou roli tak hraje doprava zejména ve venkovských oblastech, kde většinou existuje i potřeba zvýšené mobility obyvatelstva (dále viz např.: Nutley 1998, Kubeš 2000, Matušková 2001, Seidenglanz 2007). Jak uvádí J. Kubeš (Kubeš 2000) hraje dopravní obslužnost venkovských sídel velkou roli při stabilizaci venkovského osídlení. Obr. 6. znázorňuje „začarovaný kruh“ hromadné dopravy, který se výrazně uplatňuje na redukci spojů, a tím i horší dostupnosti venkova.

²⁵ Jistým důkazem může být i zápis ve Schmidlově cestovní příručce z roku 1836 pojednávající o cestování v českých zemích: „...není snad jediného venkovského městečka bez tohoto zařízení, které udržuje pravidelné spojení s hlavním městem a se sousedními městy, takže žádná jiná provincie nevykazuje tak velký počet cestovních příležitostí...“ (Hlavačka 1990).

Obr. 6. „Začarovaný kruh“ hromadné dopravy ve venkovských oblastech



zdroj: Nutley 1998

Základním pojmem pro stanovování standartu úrovně dopravní obslužnosti území je pojem základní dopravní obslužnosti (dále jen ZDO). Podle zákona č. 111/1994 Sb. odpovídá odbor veřejné dopravy v rámci svého poslání a působnosti za zabezpečení věcné problematiky veřejné vnitrostátní osobní dopravy. Na základě smluv o závazku veřejné služby v silniční osobní dopravě uzavírají krajské úřady, případně obce, smlouvy s dopravci o zajišťování dopravní obslužnosti. Dopravní obslužnost je podle tohoto zákona rozdělena na základní dopravní obslužnost a ostatní dopravní obslužnost. Zatímco ZDO představuje dopravu osob do zaměstnání, do škol, do úřadů, k soudům a do zdravotnických zařízení a zpět a je zajišťována kraji, všechny ostatní přepravy se řadí do okruhu ostatní dopravní obslužnosti, kterou zajišťují samotné obce. Základní dopravní obslužnost je garantována a z velké části financována státem. Na základě tohoto musí dopravci zajišťující dopravní obsluhu území předkládat tzv. prokazatelnou ztrátu k úhradě nákladů na provoz. Ostatní dopravní obslužnost (tj. zejména městská hromadná doprava) a její forma řešení a dotování závisí na konkrétní situaci, rozhodování a možnostech příslušného

krajského úřadu a obsluhovaných obcí. Výši dotací do pravidelné veřejné dopravy osob znázorňuje tab. 6. V roce 2000 je patrná poslední velká dotace státního rozpočtu do veřejné dopravy. Od roku 2001 tak systém financování dopravní obsluhy území veřejnou hromadnou dopravou přešel plně do kompetence krajů a obcí.

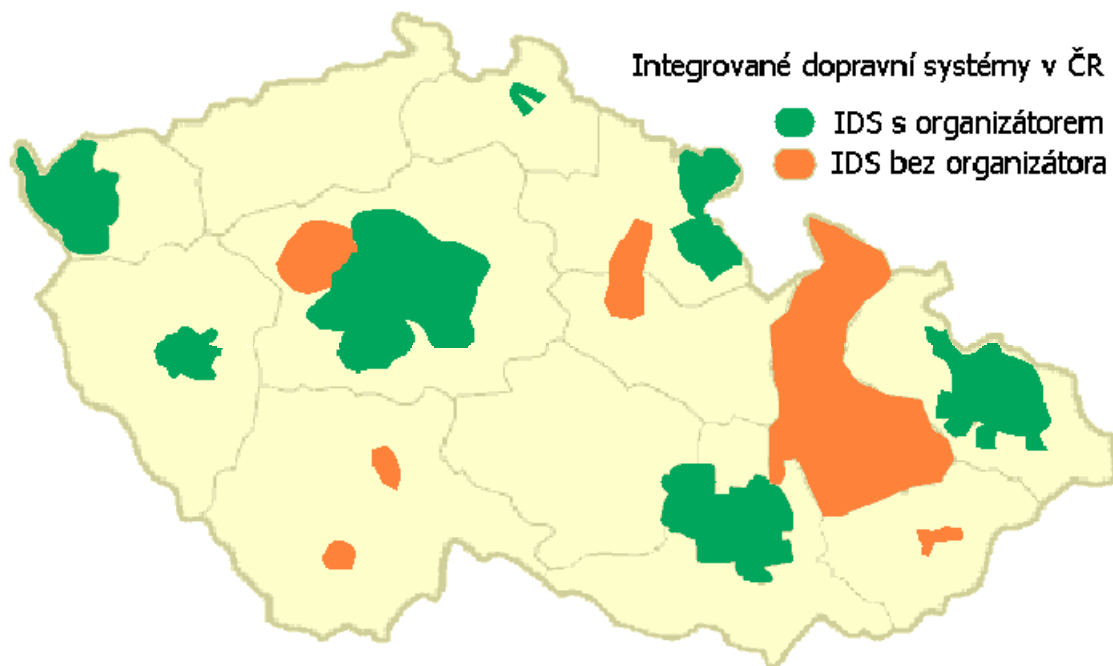
Tab. 6. Dotace do pravidelné veřejné dopravy osob (mil. Kč)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
<i>linková autobusová doprava</i>						
Státní rozpočet	1214	0	200	0	0	0
Rozpočty krajských (okr.) úřadů	848	2050	2248	2785	2964	3691
Rozpočty obcí	429	558	512	336	319	640
Celkem	2491	2608	2960	3121	3283	4331
<i>železniční osobní doprava</i>						
Státní rozpočet	7021	5292	7444	5021	4825	2620
Dotace z krajských (okr.) úřadů	0	2000	1886	2247	2247	4546
Celkem	7021	7292	9330	7268	7072	7166
Celkem dotace	9512	9900	12290	10389	10355	11497

zdroj: Ročenka dopravy 2005, MD

Nemalá pozornost se v rámci perspektivy směřování vývoje přepravního trhu věnuje otázkám rozvoje integrovaných dopravních systémů (dále jen IDS). Důvodem je snaha efektivního řešení dopravních problémů vyplývajících z vyčerpání možností trvale udržitelného podílu IAD při rostoucích požadavcích na mobilitu (Opava 1999). Princip integrovaného dopravního systému spočívá v integraci jednotlivých druhů veřejné hromadné dopravy v jeden celek s možností přestupů, jednotných tarifů, jednotných jízdenek a většího pohodlí cestujících. F. Vichta a V. Sedmidubský (Vichta, Sedmidubský 2005) k tomuto však uvádějí, že specifíkem České republiky je skutečnost, že ve srovnání se západní Evropou je jen velmi malá část území obsluhována veřejnou hromadnou dopravou, jejíž jednotlivé druhy jsou integrovány v integrovaných dopravních systémech (IDS). To je jednou z příčin, proč jsou jednotlivé druhy dopravy izolované a netvoří síť. Výsledkem toho je špatná koordinace dopravní obslužnosti území hromadnou dopravou, což vede k souběhům linek jednotlivých druhů dopravy a tím i k nerovnoměrnému rozložení cestovních příležitostí v průběhu celého dne atd. Tento fakt dále přispívá k opětovnému rozvoji individuálního automobilizmu. Území se zavedenými integrovanými dopravními systémy v České republice znázorňuje obr. 7.

Obr. 7. Integrované dopravní systémy v České republice



zdroj: IDOK – integrovaný systém hromadné dopravy Karlovarského kraje

5. 5. 4. DOPRAVNÍ POLITIKA ČESKÉ REPUBLIKY

„Doprava je jedním z klíčových odvětví České republiky se značným významem i pro mezinárodní vztahy. Uživatelem dopravy je v různé míře každá fyzická či právnická osoba. Poptávka po přepravě osob a zboží neustále roste a úkolem veřejné zprávy je vytvořit právní a ekonomické podmínky pro poskytování veřejných služeb v dopravě i pro podnikání v dopravě a zajistit dopravní infrastrukturu odpovídající růstu přepravních potřeb.“ (Dopravní politika České republiky pro léta 2005 – 2013)

1. května 2004 vstoupila Česká republika do Evropské unie. To výrazně ovlivnilo sektor dopravy v celé jeho šíři. Od tohoto data se ČR stala plnohodnotnou a integrální součástí evropského dopravního prostoru. Vstupem do EU se Česká republika zavázala k dodržování strategie v oboru dopravy společné více méně pro všechny státy Evropské „pětadvacítky“. Základním dokumentem strategie rozvoje dopravy v České republice je nyní „Dopravní politika České republiky pro léta 2005 – 2013“ (dále jen Dopravní politika), jež programově navazuje na evropskou dopravní politiku – „Bílá kniha EU: Evropská dopravní politika do roku 2010 – čas rozhodnout“. Časové vymezení dopravní politiky koresponduje s plánovacím obdobím Evropské unie.

Dopravní politika deklaruje, co stát a jeho exekutiva v oblasti dopravy s ohledem na mezinárodní vazby a smlouvy učinit musí, učinit chce (bezpečnost, udržitelný rozvoj, ekonomika, ekologie a veřejné zdraví), a co z finančního hlediska učinit může. Je koncipována v kontextu mezinárodních závazků, které Česká republika přijala nebo hodlá

přijmout v souvislosti se svým členstvím v OSN, OECD a Evropské unii, avšak s respektem ke specifickým podmínkám a potřebám České republiky.

Dopravní politika České republiky se zaměřuje zejména na otázky zlepšení podmínek pro kvalitní dopravní obslužnost regionů a celého území ČR, racionálnějšího využívání osobních automobilů, podpory veřejné dopravy, možnosti ovlivnění dělby přepravní práce, modernizaci a rozvoji ekologicky šetrných druhů dopravy, omezení vlivů dopravy na životní prostředí, zlepšení silniční infrastruktury, napojení na evropský dopravní systém apod.

Aktuální problémy dopravy řeší Dopravní politika pomocí pěti dílčích priorit:

- **Dosažení vhodné dělby přepravní práce mezi druhy dopravy zajištěním rovných podmínek na dopravním trhu** – priorita reagující na nerovné podmínky na přepravním trhu. Stát musí zajistit takové podmínky přístupu na přepravní trh, aby na něm bylo možné uplatnit výhody jednotlivých druhů dopravy.
- **Zajištění kvalitní dopravní infrastruktury**, jež je jednou ze základních podmínek efektivního fungování dopravního systému státu. Jedná se nejen o zabezpečení budování nových dopravních sítí, ale i jejich kvalitní údržbu a obnovu. Zároveň je třeba přihlížet k tomu, aby budovaná dopravní infrastruktura měla co nejmenší dopad na životní prostředí a veřejné zdraví, důraz je kladen také na omezení střetů komunikací s územním systémem ekologické stability (ÚSES), minimalizaci narušení přirozených ekosystémů, umožnění migrace organismů apod.
- **Zajištění financování v dopravním sektoru**. Nejnáročnější oblasti dopravy z hlediska jejich financování jsou dopravní infrastruktura, závazky veřejné služby v dopravě, obnova dopravních prostředků, výzkum a vývoj v dopravě. V návaznosti na otázky financování dopravního sektoru byl zákonem č. 104/2000 Sb. vytvořen Státní fond dopravní infrastruktury (dále jen SFDI). SFDI je právnickou osobou zákonem určenou pro finanční zabezpečení veřejných potřeb rozvoje, výstavby a modernizace dopravní infrastruktury a pro hospodaření s prostředky určenými pro tyto veřejné potřeby. SFDI není příjemcem prostředků z fondů EU ani nefunguje jako finanční manager infrastrukturních úvěrů.
- **Zvýšení bezpečnosti dopravy**, která má dvojí rozměr. Jako tzv. vnitřní bezpečnost označujeme bezpečnost dopravního provozu, vytváření podmínek pro snížení nehodovosti u všech druhů dopravy a tvorbu pravidel pro přepravu nebezpečného zboží. Vnější bezpečností rozumíme ochranu proti terorismu, vandalismu apod. Dopravní politika ČR usiluje o radikální snížení počtu dopravních nehod i jejich následků.
- **Podpora rozvoje dopravy v regionech**. Tento cíl se snaží, vzhledem k principu subsidiarity, o tvorbu dopravních strategií na regionální a místní úrovni. Jedná se zejména o městské dopravní systémy ve vztahu k dělbě přepravní práce mezi individuální automobilovou dopravou a dopravou veřejnou.

Stejně jako u Bílé knihy EU, i u Dopravní politiky České republiky stojí veřejná hromadná doprava v popředí zájmu. Je chápána jako služba ve veřejném zájmu, tj. služba pro obyvatele, kteří jsou jakýmkoliv způsobem znevýhodněni oproti těm, kteří mohou řídit osobní automobil. Oproti IAD jsou zdůrazněny samozřejmě i její environmentální přednosti. Stejně jako v ostatních zemích představuje vhodně zvolená dopravní politika a její podpora veřejné hromadné dopravy možnost, jak zastavit nebo omezit překotný růst evropského (popř. světového) automobilizmu.

V kontextu České republiky hovoří Dopravní politika o současném stavu veřejné hromadné dopravy jako o nevyhovujícím. Základním východiskem je, že veřejná hromadná doprava osob v České republice je provozována na bázi oddělených dopravních systémů, přičemž integrované dopravní systémy (IDS) jsou provozovány pouze na omezených územích, s omezenou funkčností a bez většího propojení v „nadkrajské“ úrovni. Problémem současných IDS zůstává, že fungují na bázi jakési nadstavby stávajícího systému veřejné hromadné dopravy osob. Současné IDS tak nepředstavují princip propojující všechny druhy dopravy v daném místě, což vede k jejich nižšímu využívání. Dalším výrazným specifickým znakem současného stavu veřejné hromadné dopravy v rámci ČR je často nižší kvalita nabízených služeb a její menší provázanost. Všechny tyto aspekty negativně ovlivňují konkurenceschopnost hromadné dopravy na přepravním trhu, což vede k větší preferenci individuální dopravy.

Jak Dopravní politika správně uvádí, neobejde se v žádné vyspělé zemi veřejná hromadná doprava bez veřejné podpory. Smlouvy o závazcích veřejné služby jsou uzavírány v případech, kdy nelze zajistit požadovanou dopravní obsluhu území hromadnou dopravou na komerčním základě a kdy je provozování veřejné dopravy ve veřejném zájmu. Veřejné finance umožňují fungování veřejné dopravy jako funkční sítě. Požadováno je samozřejmě efektivní využívání těchto financí. Finance lze poskytovat pouze dopravci, který je schopen nabízet služby v požadované kvalitě a tyto služby zároveň garantovat. Vhodné zásahy do dělby přepravní práce mezi druhy dopravy se mohou provádět pouze v souladu s pravidly hospodářské soutěže a rovného přístupu na trh. Negativním důsledkem uzavírání krátkodobých smluv o závazcích veřejné služby je omezení možnosti obnovy vozidlového parku ve veřejné osobní dopravě.

Za daného stavu musí Dopravní politika vytvořit podmínky ke zlepšení všech problémů, s kterými se veřejná hromadná doprava v České republice potýká. Proto se současná Dopravní politika zaměřuje v oblasti veřejné dopravy na tyto hlavní úkoly:

- Precizovat právní a ekonomické podmínky dopravní obslužnosti tak, aby kolejová vozidla tvořila páteř systému
- Podporovat zavádění IDS jako nutného předpokladu pro optimalizaci využívání jednotlivých druhů dopravy a předpokladu pro vytváření páteří systému veřejné dopravy
- Podporovat konkurenční prostředí ve veřejné hromadné dopravě osob a vytvořit systémy splňující požadavky objednavatelů
- Stanovit metodiku pro zajišťování dopravní obslužnosti

- Při výběru dopravce pro provozování osobní dopravy ve veřejném zájmu stanovit jako samostatné kritérium ekonomickou stabilitu dopravce a jeho schopnost poskytovat služby ve stanovené kvalitě z pohledu uživatele
- Vytvářet podmínky pro zpřístupnění všech druhů veřejné dopravy osobám s omezenou schopností pohybu nebo orientace
- Výrazně zkvalitnit informovanost uživatele vybudováním komplexní informační sítě s pomocí stávajících a budovaných informačních systémů veřejné správy

6. VYBRANÉ GEOGRAFICKÉ CHARAKTERISTIKY ZKOUMANÉHO ÚZEMÍ

Následující kapitoly podávají stručný přehled o geografické charakteristice sledovaného území. V souladu se zaměřením práce je větší důraz kladen na sociogeografickou charakteristiku území, která přímo či nepřímo ovlivňuje dopravní poměry v kraji. Většina statistických údajů vychází z dat „Sčítání lidu, domů a bytů“ v roce 2001. Údaje o obyvatelstvu se vztahují k 31. 12. 2005. Jako poslední je zařazena obsáhlejší kapitola o dopravních poměrech Karlovarském kraji, což bezprostředně souvisí s tématem práce. Pro lepší ilustraci poměrů v kraji je v závěru této kapitoly zařazen i tabulkový přehled vybraných charakteristik popisujících Karlovarský kraj (tab. 18 a 19).

6.1. VYMEZENÍ A POLOHA KARLOVARSKÉHO KRAJE

Karlovarský kraj jako samostatná administrativní jednotka vznikl spolu s dalšími 13 kraji České republiky 1.1. 2000. Skládá se ze tří bývalých okresů (regiony NUTS 4) – Cheb, Sokolov a Karlovy Vary.²⁶ Rozlohou 3 314 km² se kraj řadí na 12. místo mezi kraji ČR, menší už jsou jen kraj Liberecký a Praha. Počtem obyvatel 304 587 (2005) zaujímá Karlovarský kraj poslední místo mezi ostatními kraji. Geografický tvar území je poměrně kompaktní a pravidelný, jistou výjimkou může být ašský výběžek, který je ze třech stran obklopen státní hranicí. Jako problematickou lze hodnotit polohu Karlových Varů. Jejich excentrická poloha v rámci kraje značně znesnadňuje dostupnost krajského centra.

Karlovarský kraj je nejzápadnějším krajem České republiky, což zejména v minulosti výrazně ovlivnilo jeho vývoj.²⁷ Na jihu sousedí s krajem Plzeňským, na východě s krajem Ústeckým. Spolkové země, s nimiž má Karlovarský kraj společnou hranici jsou Bavorsko na západě a Sasko na severu. Společně s Ústeckým krajem tvoří region NUTS 2 – „Severozápad“.

Karlovarský kraj má rovněž výhodné makropolohové poměry (Hampl 1996, Anděl 1996). Územím kraje totiž prochází důležitá rozvojová osa evropského významu – tzv. „druhý banán“ směřující od JZ Švédska a dánské Kodaně, přes Berlín, Prahu, Vídeň a Budapešť (Anděl 1999). Makropolohové poměry kraje lze vyjádřit i podle tzv. „potenciálu dostupnosti“ (konstrukce viz Dokoupil, Matušková 2005).²⁸ Na základě tohoto ukazatele byly vypočítány nejvýznamnější cílové regiony (centra) pro Karlovarský kraj. Jejich pořadí znázorňuje tab. 7.

Z regionální hlediska je nejvýznamnější regionální rozvojová osa táhnoucí se od Chebu a Karlových Varů přes Českou Lípou k Liberci (Anděl 1999). Pomocí této osy je kraj

²⁶ Je tak určitou paralelou ke Karlovarskému kraji existujícímu v letech 1949 – 1960 s tím rozdílem, že jeho dřívější vymezení zahrnovalo ještě okresy Kadaň a Podbořany. Od 1.7. 1960 vstoupilo v platnost nové krajské zřízení a Karlovarský kraj se stal součástí nově vznikajícího kraje Západočeského (Mištera 1997).

²⁷ Do jisté míry periferní poloha území před rokem 1989, byla nahrazena velmi exponovanou polohou při hranicích s Německem po pádu železné opony. Vstupem České republiky do Evropského společenství se polohový potenciál kraje ještě znásobil.

²⁸ Potenciál dostupnosti je pravděpodobnostní veličinou, jejíž reálný průmět v čase je modifikován působením různorodého souboru dalších vnějších a vnitřních faktorů. Dynamický ukazatel potenciálu dostupnosti kraje je analyzován na základě dopravní vzdálenosti od hlavních zahraničních koncentrací ekonomických aktivit a jeho výpočet vychází z obecného gravitačního modelu.

dobře propojen s Ústeckým krajem. Další významná rozvojová osa směřuje od Chebu přes Mariánské Lázně, Planou, Stříbro k Plzni. Tak vzniká i dobré propojení s krajem Plzeňským. Za perspektivní rozvojovou osu lze považovat i osu spojující Karlovy Vary přes Toužim s Plzní a Karlovy Vary s Prahou

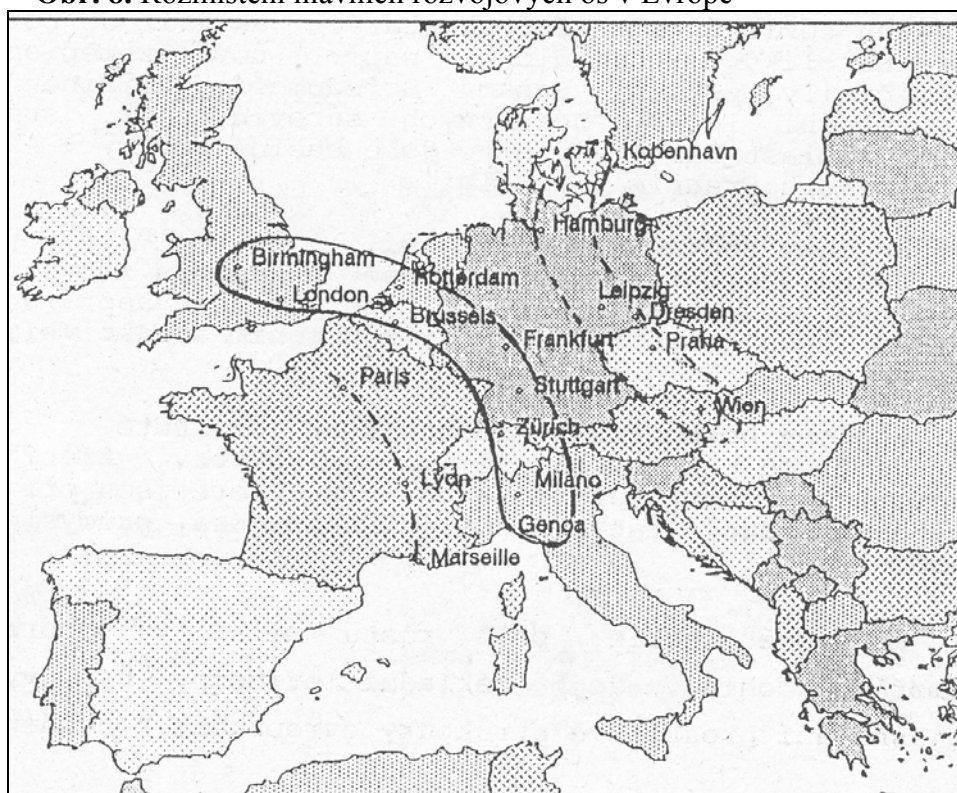
Tab. 7. Pořadí nejvýznamnějších cílových regionů

Pořadí	Plzeňský	Karlovarský	Jihočeský	Ústecký	Středočeský/Praha
1. místo	München	München	München	Dresden	München
2. místo	Frankfurt	Frankfurt	Linz	München	Frankfurt
3. místo	Stuttgart	Stuttgart	Wien	Berlin	Stuttgart
4. místo	Nürnberg	Chemnitz	Frankfurt	Frankfurt	Berlin
5. místo	Essen	Essen	Stuttgart	Stuttgart	Sien
6. místo	Berlin	Berlin	Niederöst.	Essen	Dresden
7. místo	Wien	Bayreuth	Berlin	Sien	Nürnberg
8. místo	Köln	Nürnberg	Nürnberg	Linz	Karlsruhe
9. místo	Karlsruhe	Köln	Zürich	Chemnitz	Essen
10. místo	Linz	Linz	Karlsruhe	Nürnberg	Linz

Zdroj: Dokoupil 2005

Z hlediska integračních procesů bylo území kraje jako jedno z prvních v České republice začleněno do euroregionu Egrensis. Tím byl položen základ společné přeshraniční spolupráce s Německem dlouho před vstupem Česka do Evropské unie.

Obr. 8. Rozmístění hlavních rozvojových os v Evropě



zdroj: Anděl 1996

6. 2. VYBRANÉ FYZICKOGEOGRAFICKÉ CHARAKTERISTIKY

Celá Západočeská oblast je součástí strukturně složitého platformního bloku Českého masívu jako součásti tzv. Mezevropy. Území kraje vyplňuje převážně saskodurynská kra s Krušnými horami, Smrčinami a Dyleňským lesem, která je podložím Chebské a Sokolovské pánve.

Komplexy barrandienu byly v post-hercynské fázi překryty permokrabonskými uloženinami (západočeský karbon). Stará pohoří byla po předchozí penepelenizaci zarovnána v parovinu. Paleogenní zarovnaný povrch měl tvar pediplénu, později tvar paroviny se silnou vrstvou kaolinických zvětralin tropického podnebí. Svědčí o tom zachovalé zbytky tohoto povrchu pod třetihorními sedimenty v Chebské a Sokolovské pánvi (Mištera 1985). Nejvýrazněji se na sledovaném území projevila saxonská tektonika jako projev alpínsko – karpatského vrásnění. V tomto období dochází nejprve k rozlámání paroviny na jednotlivé kry a později k jejich výzdvihům a poklesům. Jednotlivé kry byly pak různě dislokovány podle starých i nových zlomových linií, probíhajících ve směru krušnohorském (JZ – SV) a sudetském (SZ – JV). Tak došlo k vytvoření reliéfu orogenetických oblastí Krušných hor. V podkrušnohorské propadlině vznikla jezerní pánev, později rozdělená na dvě části – Chebskou a Sokolovskou (Sokolovsko – Karlovarskou) pánev.

Alpínské (saxonské) vrásnění bylo doprovázeno sopečnou činností. Nejvýrazněji se projevila vytvořením Doupovských hor. Ojedinele se v kraji objevují pně a výlevy sopečných hornin (Vladař, Andělská hora), z počátku čtvrtohor pak nejmladší sopky na Chebsku (Komorní hůrka a Železná hůrka). Zlomová tektonika podminila vývěry teplých minerálních vod na Karlovarsku, studených na Mariánskolázeňsku, Františkolázeňsku, Chebsku a Ašsku.

Karlovarský kraj má značně rozmanitý reliéf. V diferenciaci povrchu podle výškové členitosti se více projevuje energie exogenních pochodů (Mištera 1984). Z hlediska geomorfologického členění zasahuje na území kraje Krušnohorská subprovincie (Krušnohorská hornatina, Podkrušnohorská oblast a Karlovarská vrchovina) i subprovincie Šumavská (Českoleská oblast).

Severozápadní okraj České vysočiny tvoří Krušnohorská soustava, která se dále dělí na tři podsoustavy vzájemně se lišící vzhledem i genezí reliéfu. První podsoustavou je Krušnohorská hornatina tvořená pohořími na hranici se spolkovou republikou Sasko. Nejvýznamnější je klínové kerné pohoří Krušných hor, které je tvořeno horninami fundamentu platformy. Na SZ se sklání pozvolna do Německa, směrem na JV klesá stupňovitě k Podkrušnohorským pánvím. Stupně jsou tvořeny zlomovými svahy, zčásti vázanými na hlubinné zlomy. Samotné Krušné hory s nejvyšší horou – Klínovcem (1244 m) jsou vcelku nevýrazné, mají však ostrý spád k Jáchymovu, což jim dává „horský charakter“ (Kunský 1974). Druhou soustavu tvoří Podkrušnohorské pánve a oblasti erozně denudačního reliéfu Doupovských hor a Českého středohoří. Podkrušnohorské pánve představují Rottovou sníženinu omezenou hlubinnými zlomy. Na dně pánví se nacházejí zbytky paleogenní paroviny s kaolinickou zvětralinovou kůrou. Převážná část pánevního

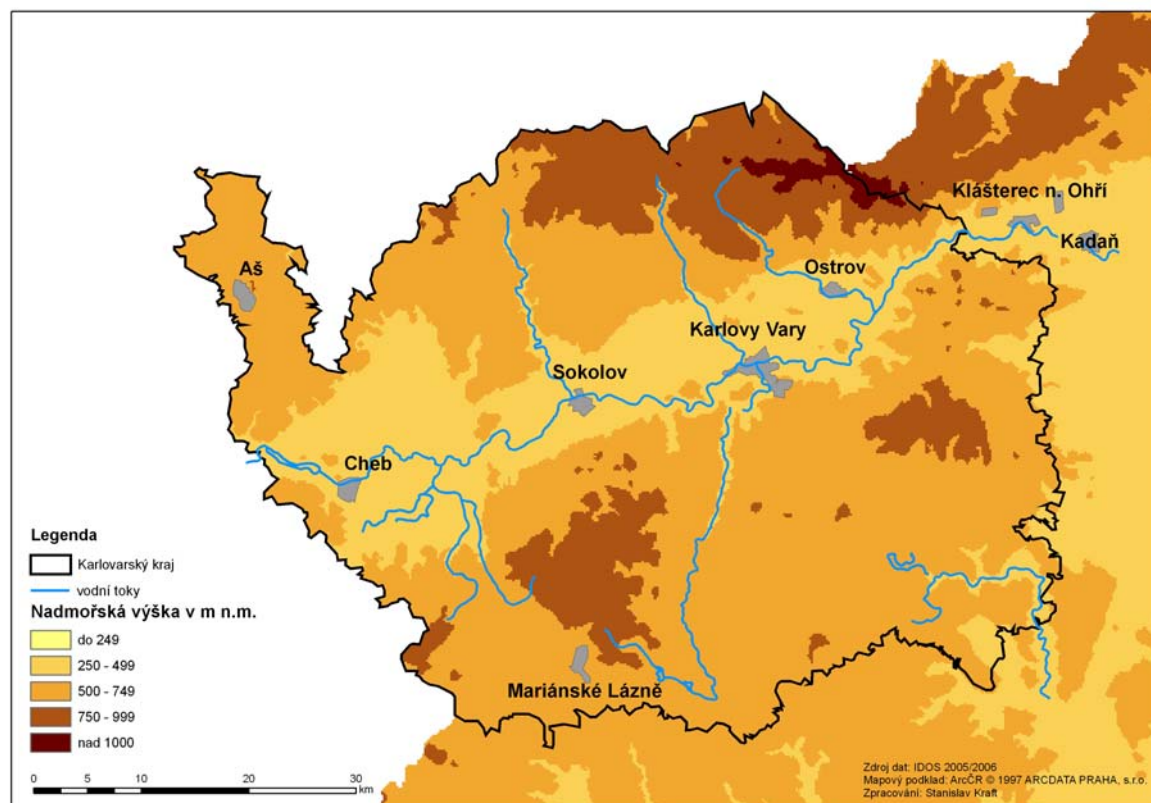
georeliéfu je v důsledku těžby nerostných surovin antropogenního původu. Poslední podsoustavou jsou kerné struktury Karlovarské vrchoviny, tj. Slavkovský les a Tepelská vrchovina na horninách fundamentu platformy (Mištera 1985).

Protáhlá Českoleská oblast zasahuje na území Karlovarského kraje jejími severními partiemi (Český les, Podčeskoleská pahorkatina). Český les je SZ pokračováním Šumavy a je tvořen jednotlivými krami, které jsou odděleny od protáhlé Podčeskoleské pahorkatiny. Na SZ je Český les ukončen krou Dyleně, která se zvedá 300 m nad jižním okrajem Chebské pánve.

Poloha a reliéf Karlovarského kraje podmiňuje i jeho specifické klimatické poměry. Výrazně se zde projevují makroklimatické znaky přímořského podnebí. Přes určité územní rozdíly odpovídá celkové mezoklimatické uspořádání výškové členitosti. Převážná většina sledovaného území se rozkládá v mírně teplé klimatické oblasti. Pouze vrcholové partie Karlovarského kraje (Krušné hory, Tepelská vrchovina, Doupovské hory) spadají do chladné klimatické oblasti. Průměrné roční teploty kolísají mezi zhruba 4 až 7°C. Nejteplejšími oblastmi jsou samozřejmě pánevní oblasti kraje, naopak nejchladnější jsou vrcholové partie. Průměrná teplota nejteplejšího měsíce se pohybuje kolem 18°C, počet letních dnů je však velmi nízký (asi 40). Nejchladnějším měsícem je leden, průměrné teploty se pohybují mezi -2 až -5°C. Průměrné denní nulové teploty se v nejteplejších oblastech objevují koncem února, denní teploty +5°C se udržují od konce března a +10°C od konce dubna. Od května se pomalu zmenšuje výskyt nočních mrazíků. Stupňovité uspořádání reliéfu vzhledem k nadmořské výšce způsobuje, že rozdíl v nástupu uvedených hodnot se zejména v horských partiích až o měsíc zpožďuje (Mištera 1984). Převládající cyklonální proudění vlhkých západních větrů od Atlantiku přináší značné množství srážek, i když území kraje leží v částečném srážkovém stínu. Průměrná vlhkost vzduchu se pohybuje nad 60 %. Přesto však množství srážek je na některých vrchovinách nižší (Tepelská vrchovina), než odpovídá jejich nadmořské výšce, což vytváří příhodnější podmínky pro zemědělskou výrobu. Vlivem bezprostředního srážkového stínu Krušných hor, spadne v podkrušnohorských pánvích kolem 600 mm srážek ročně. Naopak na návětrné straně Krušných hor spadne ročně v průměru kolem 1200 mm. Většina srážek přichází v podobě deště. V červnu se v západočeské oblasti výrazně projevuje letní evropský monzun přinášející vytrvalé deště. Nejvíce sněhu spadne v Krušných horách, kde sněží v průměru až 80 dní v roce. Sněhová pokrývka běžně dosahuje 60 – 120 cm.

Páteřní řekou říční sítě kraje je Ohře představující hlavní tok podkrušnohorských pánví. Ve své zdrojné oblasti má vcelku vydatné i když krátké přítoky. Nejvýznamnějšími pravostrannými přítoky jsou Odava a Teplá, nejvýznamnějšími levostrannými přítoky Plesná, Svatava a Rotava. Průměrný průtok Ohře je cca 20 m³/s. Nejvýznamnější vodní nádrže se nacházejí na Ohři v okolí Chebu – Skalka a Jesenice. Jižní východní části kraje s řekou Střelou patří do povodí Berounky, Ašský výběžek s Bílým Halštrovem do povodí Saaly. Specifikem této oblasti je i výskyt minerálních pramenů s nejbohatšími zdroji minerálních vod v celé České republice.

Obr. 9. Reliéf a vodní toky v Karlovarském kraji



6. 3. VYBRANÉ SOCIOGEOGRAFICKÉ CHARAKTERISTIKY

6. 3. 1. OBYVATELSTVO A TRH PRÁCE

Počtem obyvatel 304 587 (2005) se kraj řadí na poslední místo ve srovnání s ostatními kraji ČR. Nejlidnatějším okresem je okres Karlovy Vary s 120 778 obyvateli. V okrese Sokolov bylo k 31.12. 2005 registrováno 93 379 obyvatel a v okrese Cheb 90 117 obyvatel. Podíl městského obyvatelstva činil 80,5 %. Hustotou zalidnění 92 obyv./ km² se kraj pohybuje pod celorepublikovým průměrem (129 obyv./km²).

Jak uvádí J. Anděl (Anděl 1999) vykazuje obyvatelstvo celého severozápadního pohraničí shodné a specifické rysy, které výrazně ovlivňují např. demografickou situaci v kraji.²⁹ Jedná se zejména o obecně vyšší zastoupení mladších věkových skupin, menší podíl obyvatel s vyšším vzděláním, relativní etnickou heterogenitu obyvatel (vyšší podíl „nečeského“ obyvatelstva), vysoké zastoupení obyvatel bez vyznání a výrazný výskyt sociálně patologických jevů. Přestože lze předpokládat, že se tyto specifické rysy obyvatelstva sledované oblasti po roce 1989 určitým způsobem nivelizovaly, předurčují tyto charakteristiky další rozvoj kraje.

²⁹ Pozadí těchto specifických rysů obyvatelstva lze hledat zejména v poválečném uspořádání oblasti a jejím následným rozvojem. M. Hampel (Hampel 2005) uvádí, že Karlovarsko je jediným krajem s převahou německého obyvatelstva ve všech obcích. Obměna obyvatelstva v poválečných letech a preference těžby hnědého uhlí na Sokolovsku se promítly do celkového demografického potenciálu a kvality lidských zdrojů.

K 31.12. 2005 bylo v kraji 46 212 obyvatel ve věku 0 – 14 let (15,2 %), 218 824 obyvatel ve věku 15 – 64 let (71,8 %) a 39 238 obyvatel nad 65 let (13 %). Relativním počtem narozených (9,9 ‰) a zemřelých (9,8 ‰) osob dosáhl kraj kladného salda, přirozený přírůstek tedy činí 0,1 ‰, což je druhé nejvyšší číslo ve srovnání s kraji České republiky. Lepší demografické charakteristiky už má jen kraj Liberecký. Odlišná situace je v případě migračních pohybů. V roce 2005 se do Karlovarského kraje přistěhovalo 3 211 osob, zatímco se jich 3 556 vystěhovalo. Migrační saldo tedy činí –345 osob, což kraj řadí na předposlední místo, před kraj Moravskoslezský. Celkovým přírůstkem, resp. úbytkem, - 314 osob se kraj řadí na 12. místo mezi kraji ČR.

Přírodní i společenské podmínky a historický vývoj se stále promítají do hospodářské struktury kraje i trhu práce. Ze 144, 3 tis. zaměstnaných osob Karlovarského kraje pracovalo v roce 2005 v zemědělství, lesnictví a rybolovu 4,3 tis. obyvatel (3 %), v průmyslu a stavebnictví 60,4 tis. obyvatel (41,9 %) a ve službách 79,6 tis. obyvatel (55,1%). Registrovaná míra nezaměstnanosti činila 10,3 % EAO. Nejvyšší byla v okrese Sokolov. Podle registru ekonomických subjektů (RES) jsou největšími zaměstnavateli v regionu: Sokolovská Uhelna, a.s.; WITTE Nejdek, spol. s.r.o.; Lázně Františkovy Lázně, a.s.; GR ELECTRONIC Hranice u Aše; AMATI-DENAK Kraslice; Lázně Jáchymov, a.s..

Největší centra dojížděky za prací v Karlovarském kraji jsou Karlovy Vary, Sokolov, Cheb, Mariánské Lázně, Ostrov, Aš a Kraslice. Bilanci dojížděky do těchto center dojížděky mezi léty 1991 a 2001 znázorňuje tab. 8.. Význam těchto center vyplývá zejména z počtu obsazených pracovních míst.³⁰ Přesto, že došlo u všech středisek vymezené oblasti k výraznému snížení počtu obsazených pracovních míst, vykazují střediska Karlovy Vary, Sokolov, Mariánské Lázně a Cheb výrazný růst v saldu dojížděky v roce 2001.

Tab. 8. Bilance dojížděky za prací v centrech dojížděky 1991 a 2001

Centrum dojížděky	Dojíždějící		Vyjíždějící		Saldo dojížděky		Obsazená pracovní místa	
	1991	2001	1991	2001	1991	2001	celkem 1991	celkem 2001
Karlovy Vary	7016	8960	6056	4812	960	4148	31746	29557
Sokolov	5411	5171	5642	4542	-231	629	14042	12490
Cheb	3094	3455	3061	3202	33	253	17663	16251
Mariánské Lázně	2703	2523	1880	1806	823	717	9136	8023
Ostrov	1614	1724	3067	3183	-1453	-1459	8561	6886
Aš	706	954	1362	1488	-656	-534	6053	5659
Kraslice	1090	785	1005	1005	85	-220	4386	3339

zdroj: ČSÚ

³⁰ Počet obsazených pracovních míst je charakteristikou, která vyjadřuje význam daného střediska z hlediska „pracovní funkce“. Konstruuje se jako součet počtu ekonomicky aktivních obyvatel žijících ve středisku a počtu denně dojíždějících osob za prací a od tohoto čísla se odečte počet denně vyjíždějících obyvatel za prací ze střediska. Tato charakteristika má tak obrovský význam pro stanovování významu středisek v regionu. Tím je tato charakteristika vhodná i pro stanovování středisek při výzkumech hromadné dopravy.

Tab. 9. Dojíždějící denně do center dojížděky za práci podle druhu dopravního prostředku v roce 2001

Centrum dojížděky	dojíždějících do obce celkem	z toho použitý dopravní prostředek (v %)												
		autobus	vlak	MHD	automobil - řidič	automobil - spolucestující	motocykl	kolo	jiný	autobus + vlak	autobus + MHD	vlak + MHD	ostatní kombinace	žádný dopravní prostředek
Karlovarský kraj	50935	30,9	4,8	5,4	25,5	8,0	0,1	2,0	0,7	2,7	1,9	0,6	10,3	6,3
Karlovy Vary	8690	30,6	4,4	5,4	27,1	7,0	0,0	0,9	0,5	3,7	4,5	0,8	9,7	5,0
Sokolov	5171	28,3	7,1	7,3	24,7	6,6	0,2	2,0	0,8	2,6	1,9	0,9	11,8	5,6
Cheb	3455	22,7	12,3	3,2	27,0	6,0	0,1	1,2	0,5	6,6	0,8	1,1	10,9	6,9
Mariánské Lázně	2523	21,7	6,4	12,9	25,8	7,3	0,1	1,1	0,7	3,3	3,3	1,2	8,8	6,4
Ostrov	1724	34,2	3,7	2,3	27,4	8,1	0,1	1,5	0,6	2,3	2,2	0,6	11,0	5,0
Aš	954	34,1	3,4	2,3	26,4	9,0	0,0	1,3	0,4	3,2	0,7	0,1	7,9	10,4
Kraslice	785	45,5	9,4	0,4	20,1	4,7	0,4	1,5	1,1	1,0	0,0	0,3	7,9	7,4

zdroj: ČSÚ

Nejužívanějšími druhy dopravních prostředků při denním dojíždění za práci v Karlovarském kraji byly v roce 2001 autobus (30,9 %) a osobní automobil (25,5 % v případě řidiče a 8 % v případě spolucestujícího). S velkým odstupem následovalo využití městské hromadné dopravy (celkem 5,4 % ; nejvíce pak při dojížděce do Mariánských Lázní 12,9 %) a vlak (celkem 4,8 %, nejvíce při dojížděce do Chebu 12,3 %). I když tyto charakteristiky poskytují pouze částečné informace o využití a organizaci hromadné dopravy na území Karlovarského kraje a navíc v časově relativně vzdáleném období, nelze si nevšimnout relativně velkého významu autobusové dopravy v regionu a naopak relativně okrajové úlohy dopravy vlakové při denní dojížděce do zaměstnání. Celkovou charakteristiku využití jednotlivých druhů dopravy při dojížděce za práci do hlavních center dojížděky v Karlovarském kraji podává tab. 9.

6.3.2. SÍDELNÍ SYSTÉM

Relativně heterogenní uspořádání reliéfu na území Karlovarského kraje koresponduje se sídelním systémem této oblasti. Na současnou strukturu sídelní sítě měl vliv i historický vývoj oblasti a v neposlední řadě blízkost státní hranice. Podle L. Mištery (Mištera 1997) měla na hierarchizaci sídel v Karlovarském kraji vliv především doprava, která přímo ovlivňovala formování regionálních geokomplexů.

Hlavní koncentrace obyvatelstva i sídel se táhne pod hradbou Krušných hor směrem od Chebu ke Karlovým Varům a Ostrovu. Právě podél této osy jsou koncentrována populačně největší sídla. Nápadná je koncentrace velkých sídel podél výše zmíněných rozvojových os na území kraje. Další koncentraci větších sídel mimo hlavní podkrušnohorskou osu představuje oblast kolem Mariánských Lázní a Aše. Naopak výrazná koncentrace velmi malých sídel je v jižní části okresu Karlovy Vary. Tento

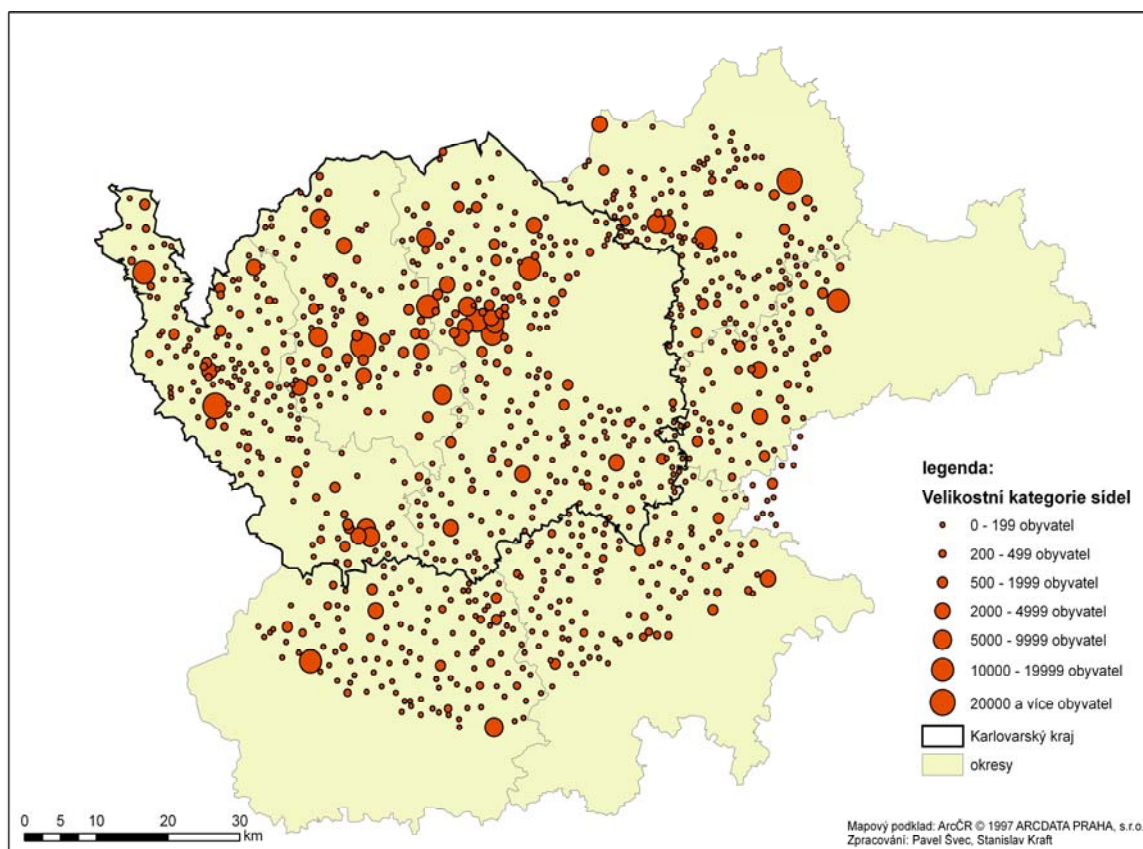
prostor se vyznačuje nižší územní centralitou³¹ a bývá někdy označován za periferní, resp. semiperiferní, část kraje. Z pohledu zaměření této práce to má zásadní vliv na uspořádání dopravních poměrů v této části kraje. Velikostní skupiny sídel podle jednotlivých okresů znázorňuje tab. 10. Sídelní systém podle velikostních kategorií sídel znázorňuje obr. 10.

Tab. 10. Sídla Západočeské oblasti podle velikostních skupin v roce 2001

	0 - 99	100 - 499	500 - 1999	2000 - 4999	5000 - 9999	10000 a více
Cheb	102	40	11	3	2	2
Sokolov	53	24	15	4	3	2
Karlovy Vary	161	64	14	8	3	3
Karlovarský kraj	316	128	40	15	8	7
Chomutov	109	25	7	1	2	2
Louny	110	91	11	3	0	2
Plzeň-sever	108	33	14	4	1	0
Tachov	146	42	8	2	1	1

zdroj: SLDB 2001, vlastní výpočty

Obr. 10. Velikostní kategorie sídel Karlovarského kraje a okolí



Podstatné charakteristiky regionální organizace Karlovarského kraje popsal M. Hampl (Hampl 2003). Současnou hierarchii středisek a regionů v geografické organizaci kraje znázorňuje tab. 11. Vedle populačních velikostí regionů jsou zde vyjádřeny i jejich vzájemné vazby podřízenosti, resp. nadřízenosti, a tedy i odpovídající hierarchie

³¹ Roli místních středisek zde plní pouze „slabší“ střediska Toužim a Žlutice.

regionálních středisek. Z této tabulky je zřejmá relativně nižší dominance krajského centra, která je ovšem vyvážena silnou integritou koncentračního prostoru Sokolov – Karlovy Vary – Ostrov, který lze chápat jako nadnodální jádro Karlovarska. V tomto prostoru je koncentrována polovina populace i ekonomického potenciálu kraje (Hampl 2003). Zajímavá je relativní autonomie Chebu jako mikroregionu 2. stupně. Ta se projevuje například intenzivnějšími vztahy k Praze a k Plzni.

Administrativně se Karlovarský kraj (region NUTS 3) dělí na tři „staré“ okresy – Cheb, Sokolov a Karlovy Vary (regiony NUTS 4). V současné době je však obvyklé členění kraje na tzv. správní obvody obce s rozšířenou působností (dále jen SO ORP), na které je přenesena část administrativy. Střediska ORP na území Karlovarského kraje jsou: Karlovy Vary, Cheb, Sokolov, Ostrov nad Ohří, Mariánské Lázně, Aš a Kraslice.

Tab. 11. Současná hierarchie středisek a regionů Karlovarského kraje

Regionální úroveň	Region střediska (počet obyvatel k 1. 3. 2001)		
Mezoregion	Karlovy Vary (304 343)		
Mikroregion 2. stupně	Cheb (91 839)	Karlovy Vary (137 765)	Sokolov (74 739)
Mikroregion 1. stupně	Cheb (49 655) Mariánské Lázně (25 143) Aš (17 041)	Karlovy Vary (109 402) Ostrov (28 363)	Sokolov (60 633) Kraslice (14 106)
Mikroregion 0. stupně	Cheb (49 655) Mariánské Lázně (25 143) Aš (17 041)	Karlovy Vary (68 362) Ostrov (28 363) Chodov (18 868) Nejdek (9 452) Toužim (6 436) Žlutice (5 684) VÚ Hradiště (600)	Sokolov (53 753) Kraslice (14 106) Horní Slavkov (6 880)

zdroj: Hampl 2003

6. 3. 3. ZEMĚDĚLSTVÍ

Zemědělství je v Karlovarském kraji zastoupeno velmi slabě. Rozloha zemědělské půdy je 125 tis. ha. Je jako v jediném kraji menší než rozloha lesních pozemků (143 tis. ha.). Asi 56 tis. ha. zaujímá orná půda. K 31. 5. 2005 byla celková výměra osevní ploch na území kraje 41 305ha. Z toho 28 850ha připadalo na obilniny (70 %), 325ha na brambory (0,8 %) a 4 646ha na řepku (11,3 %). Z hlediska výnosů připadlo na obilniny 4,25 t, brambory 28,03 t a na řepku 2,80 t.

Celý kraj patří do bramborářského výrobního typu, vrcholové partie pak do horského výrobního typu. V rostlinné výrobě převažuje pěstování obilnin, zejména pšenice, ječmen a žito. Ve výše položených oblastech zejména oves. Z technických plodin pak brambory, řepka olejka a len. Živočišná výroba se zaměřuje především na chov drůbeže (260 792 kusů), skotu (33 366 kusů), prasat (25 953 kusů) a ovcí (12 083 kusů).

6.3.4. PRŮMYSL

Na celkové průmyslové výrobě Česka se kraj podílí asi 1,8 %. Nejprůmyslovější oblastí je stále Sokolovsko, kde díky těžbě hnědého uhlí převažuje těžký průmysl. Sokolovská uhelná společnost těží ročně asi 10 mil.t. hnědého uhlí. Uhlí je využíváno v tepelné elektrárně Tisová (instalovaný výkon 512 MW) a Vřesová (220 MW).

Na základě těžby hnědého uhlí se na Sokolovsku rozvinul i průmysl chemický reprezentovaný firmou RSM CHEMACRYL.

Sklářský průmysl má v kraji značnou tradici. V závislosti na palivoenergetické základně se na Sokolovsku vyrábí tabulové sklo ve sklárnách GLAVERBEL OLOVÍ. Nejznámějším podnikem je však Karlovarský MOSER.

Světově známý je také karlovarský porcelán firmy THUN. Výrobou porcelánu vyniká rovněž společnost HAAS&CZJZEK, porcelánka MORITZ DEKAUER ve Staré Roli a další menší porcelánky např. v Nové Roli.

Textilní průmysl byl jedním z tradičních odvětví v kraji. Po roce 1989 prošel výrazným útlumem, což se projevilo v zavírání a zastavování výroby v různých provozech. Příkladem může být společnost TOSTA, bývalý textilní „gigant“ západních Čech, který se nedokázal ubránit přílivu zahraničního zboží, zejména z Asie. Přesto se dnes nacházejí na území kraje největší přádelny lnu v Česku – textilní závod VLNAP NEJDEK.

Charakteristickým odvětvím Karlovarského kraje je také výroba hudebních nástrojů, která zde má dlouholetou tradici. Nejproslulejší v tomto oboru je jistě AMATI-DENAK v Kraslicích vyrábějící žesťové a bicí nástroje. Nelze opomínat ani STRUNAL a CREMONU v Lubech u Chebu, zaměřujících se na výrobu strun a strunných nástrojů.

Rozsáhlý je i průmysl potravinářský. Masný průmysl je zastoupen masokombinátem v Krásně a v Chebu. Nejvýznamnějšími mlékárenskými závody jsou HOLLANDIA Toužim a Mlékárna Mariánské Lázně. Stáčírny minerálních vod jsou v Karlových Varech – KARLOVARSKÉ MINERÁLNÍ VODY, zaujímající 50% podílu na trhu (Henková 2000). V Mariánských Lázních se stáčí minerální voda v závodě MARIENBAD WATERS. Světově známá je též výroba bylinného likéru BECHEROVKA v Karlových Varech.

6.3.5. CESTOVNÍ RUCH

Cestovní ruch v Karlovarském kraji je zaměřen především na hledání možností optimálního rozvoje a spojení všech již existujících a nově vzniklých aktivit. Podle kvalifikovaných odhadů se cestovní ruch společně s lázeňstvím podílí cca 10 – 15% na hrubém domácím produktu Karlovarského kraje (Vystoupil a kol. 2006). Karlovarský kraj se svými 16,5 podnikateli v oblasti pohostinství a ubytování na tisíc obyvatel zaujímá 1. místo v České republice (průměr ČR= 10,9).

Hlavními centry cestovního ruchu jsou bezesporu západočeská lázeňská města. Součástí tzv. lázeňského trojúhelníku jsou Karlovy Vary, Mariánské Lázně a Františkovy Lázně. Lázeňská střediska jsou využívána domácími i zahraničními návštěvníky.

V Karlových Varech se léčí nemoci interního charakteru, v Mariánských Lázních nemoci dýchacího a vylučovacího ústrojí a ve Františkových Lázních gynekologické nemoci a onemocnění srdce. Nemoci pohybového aparátu se léčí v Jáchymově. Na léčbu dýchacího ústrojí dětí se specializují Lázně Kynžvart.

V Karlovarském kraji je velké množství historických i kulturních objektů. V Karlových Varech lze jmenovat např. kostel sv. Máří Magdalény, Mlýnskou kolonádu J. Zítka nebo světově proslulý Grandhotel Pupp, kde se každoročně koná Mezinárodní filmový festival. V Chebu se nalézá historické jádro města s unikátní stavbou „Špalíček“. Chebský hrad s opevněním patří k nejcennějším středověkým románským památkám na území České republiky. Mariánské Lázně jsou proslulé zpívající fontánou a světoznámým Chopinovým hudebním festivalem. Další turistické atraktivity jsou hrady v Ostrohu, Skalně a Lokti, zámek v Kynžvartu a klášter v Teplé (návštěvnost přes 50 tis. ročně). V Jáchymově byly díky manželům Curieovým otevřeny první radonové lázně (Bursa 2005).

Atraktivitu krajiny podtrhují i některé chráněné krajinné celky (Boží Dar) a národní přírodní rezervace SOOS s unikátními přírodními slatiništi, rašelišti a vývěry minerálních pramenů. Národní přírodní památka Komorní hůrka je jednou ze dvou nejmladších sopek na území České republiky.

Ubytovací kapacity v hromadných ubytovacích zařízeních činily v roce 2004 téměř 27 tis. lůžek (6,2% podíl z úhrnu ČR). V přepočtu lůžek na 1 km² to představovalo přední místo mezi kraji – za Prahou a Libereckým kraje. Kraj má silně nadprůměrný podíl hotelového ubytování (45%).

6.3.6. SLUŽBY

S ohledem na klesající počet žáků dochází k postupné optimalizaci sítě mateřských, základních i středních škol. V roce 1995 existovalo na území Karlovarského kraje 181 mateřských škol a do roku 2005 se jejich počet snížil na 118 (úbytek o téměř 35 %). Obdobná situace panuje i u základních škol, kde se jejich počet snížil ze 114 v roce 1995 na 98 v roce 2005 (úbytek o 14 %). Oproti roku 1995 však na území kraje přibylo 1 gymnázium. Počet středních odborných učilišť klesl z 25 v roce 1995 na 19 v roce 2000, avšak v roce 2005 jejich počet stoupl na 26. Vyšší školství je zastoupeno dvěma vyššími odbornými školami v Karlových Varech a pobočkou Vysoké školy ekonomické v Chebu.

Zdravotnická zařízení na území Karlovarského kraje jsou zastoupena nemocnicemi v Karlových Varech, Sokolovu, Chebu, Ostrově a Mariánských Lázních. Polikliniky fungují též v Sokolově, Chodově a Kraslicích.

Karlovarský kraj též nabízí řadu kulturních aktivit a kulturních zařízení. Mezi léty 1995 až 2005 stoupl počet divadel z 5 na 13 a muzeí z 12 na 27. Naopak ve sledovaném období došlo k poklesu počtu stálých kin z 55 na současných 26.

6. 4. DOPRAVA

S ohledem na zaměření práce bude této problematice věnována větší pozornost než ostatním složkám v území. Na utváření dnešní dopravní sítě v Karlovarském kraji měl vliv samozřejmě historický vývoj, charakteristické rozložení reliéfu ve sledovaném území, bývalá i současná koncentrace ekonomických aktivit aj. Polohový potenciál kraje umožnil vznik významného koridoru pro mezinárodní i vnitrostátní dopravu. Exponovanost polohy se výrazně projevila po otevření hranic s Německem po roce 1989.

Pro Karlovarský kraj jsou v návaznosti na uspořádání reliéfu a rozmístění obyvatelstva a ekonomických aktivit typické dva hlavní směry dopravních sítí, které se sbíhají ve významném dopravním uzlu České republiky Chebu. Severní dopravní tah představuje podkrušnohorskou tangenciálu a hlavní tah na Prahu (železnice č. 140 a silnice I/6 a I/13), jižní představuje hlavní dopravní tah na Plzeň (železnice č. 170 a silnice I/21). Pro oba tyto dopravní tahy je typická relativně velká intenzita provozu. Charakteristické rozložení hlavních středisek Karlovarského kraje (zejména bývalých okresních měst) předurčuje tvar dopravní sítě v regionu. Relativně rovnocenným postavením hlavních dopravních uzlů se v kraji vytvořil tzv. polycentrický tvar dopravní sítě (Mirvald 1999) charakteristický pro pánevní regiony.

6. 4. 1. ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA

Provozní délka železničních tratí v kraji činí 493 km. Hustota železniční sítě tak v Karlovarském kraji dosahuje hodnoty 14,9 km/ 100 km², což výrazně převyšuje průměr ČR. Elektrifikováno je na území kraje 107 km železniční sítě (21,7 %) a 120,8 km představují dvoukolejné tratě (24,5 %).

Hlavní železniční tratě na území Karlovarského kraje jsou:

- **č. 140: Cheb – Sokolov – Karlovy Vary – Chomutov**
- **č. 170: (Pomezí n. Ohří) – Cheb – Mariánské Lázně – Stříbro – Plzeň – Praha**

Za vedlejší (regionální) železniční tratě lze označit:

- **č. 141: Karlovy Vary – Merklín**
- **č. 142: Karlovy Vary – Nejdek – Potůčky**
- **č. 143: Nová Role – Chodov**
- **č. 144: Nové Sedlo – Loket**
- **č. 145: Sokolov – Rotava – Kraslice – (Klingenthal)**
- **č. 146: Luby u Chebu – Tršnice – (Cheb)**
- **č. 147: Františkovy Lázně – Vojtanov – Plesná³²**
- **č. 148: Cheb – (Tršnice) – Františkovy Lázně – Aš – Hranice v Čechách**
- **č. 149: Karlovy Vary – Bečov n. Teplou – Teplá – Mariánské Lázně**

³² Geografickou zajímavostí může být i fakt, že tato trať má částečně peážní charakter, neboť úsek mezi Vojtanovem a Plesnou prochází přes území Německa.

- **č. 161: Bečov n. Teplou – Toužim – Žlutice – Rakovník**

Kromě těchto tratí se na území kraje nacházejí tratě, které se v současné době nevyužívají k osobní dopravě. Jedná se o trať Aš – Selb, Loket – Krásný Jez, Bochov – Protivec. Zajímavostí jsou také lanové dráhy Jáchymov – Klínovec, Koliba – Krakonoš, a Karlovy Vary – Imperial – Diana. Osobní i nákladní doprava na trati č. 145 a č. 149: Sokolov – Kraslice je provozována soukromou společností VIAMONT.

Současná konfigurace železničních tratí, která je výsledkem dlouhého historického vývoje, umožňuje též rozvinout přeshraniční železniční spojení mezi Karlovarským krajem a SRN.

V současné době jsou v provozu železniční hraniční přechody:

- **Pomezí n. Ohří – Schirnding**
- **Vojtanov – Bad Brambach**
- **Kraslice – Klingenthal**
- **Potůčky – Johanngeorgenstadt**

Právě tento výrazný potenciál k přeshraniční dopravě využívá zejména německá společnost VOGTLANDBAHN. Ta v současné době provozuje pravidelné železniční spojení Mariánské Lázně – Cheb – Františkovy Lázně – Bad Brambach – Zwickau, Kraslice – Falkenstein – Zwickau a Cheb – Marktredwitz. Právě tato přeshraniční železniční spojení výrazně napomáhají k lepší úrovni dopravní obslužnosti příhraničních obcí. Intenzita průchodnosti železničních hraničních přechodů v roce 2005 je vyjádřena v tab. 12.

Tab. 12. Intenzita průchodnosti železničních hraničních přechodů v roce 2005

obec	název přechodu	vjezd	výjezd
Vojtanov	Vojtanov - Bad Brambach (Schönberg)	33 662	31 779
Cheb	Cheb - Schirnding	190 289	172 636
Potůčky	Potůčky - Johanngeorgenstadt	15 415	14 024
Kraslice	Kraslice - Klingenthal	44 809	43 078
Karlovarský kraj		284 175	261 517

zdroj: Ředitelství služby cizinecké a pohraniční policie

Výjezd cestujících z Karlovarského kraje do jiných krajů ČR po železnici (509,3 tis. osob) převažuje nad příjezdem (508,5 tis. osob). V obou případech je největší intenzita výměny cestujících s Plzeňským krajem (36,5 % veškerých cestujících v obou případech). Počet vyjíždějících a přijíždějících cestujících po železnici do Karlovarského kraje v roce 2005 z ostatních krajů České republiky znázorňuje tab. 13.

V rámci regionu bylo v roce 2005 po železnici přepraveno 3647,4 tis. osob, což je o 464,4 tis. osob více než v roce 2004. Počet vlakových spojů zajišťujících dopravní obsluhu

po železnici vzrostl ze 4774 v roce 2000 na 5901 v roce 2005.³³ Současnou situaci i její vývoj znázorňuje tab. 14.

Tab. 13. Výjezdy a příjezdy cestujících po železnici do Karlovarského kraje v roce 2005

	výjezdy cestujících v roce 2005 (tis. osob)	příjezdy cestujících v roce 2005 (tis. osob)
Hl. m. Praha	98,3	97,0
Středočeský kraj	19,9	20,5
Jihočeský kraj	17,9	17,5
Plzeňský kraj	185,7	185,5
Ústecký kraj	151,0	151,4
Liberecký kraj	6,9	7,0
Královéhradecký kraj	4,4	4,3
Pardubický kraj	5,7	5,8
Vysočina	2,0	2,0
Jihomoravský kraj	4,7	5,4
Olomoucký kraj	4,2	4,1
Zlínský kraj	2,1	2,1
Moravskoslezský kraj	6,7	5,8
Celkem	509,3	508,5

zdroj: Ročenka dopravy 2005, MD

Tab. 14. Dopravní obsluha Karlovarského kraje železniční dopravou

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Počet vlakových spojů celkem	4774	4667	4725	5431	5537	5901
<i>z toho v:</i>						
pracovní den	1715	1679	1702	1942	2013	2004
sobotu	1513	1473	1491	1729	1744	1962
neděli a svátek	1546	1515	1532	1760	1780	1935

zdroj: Ročenka dopravy 2005, MD

Perspektivně by se měl Karlovarský kraj napojit na transevropskou dopravní síť TEN přes tzv. III. železniční koridor, který by měl spojit Cheb přes Plzeň a Prahu s ostatními českými železničními koridory. V současné době je z této větve ve výstavbě pouze úsek mezi Plzní s Stříbrem.

Dopravní obsluhu Karlovarského kraje železniční (vlakovou) dopravou zajišťují České dráhy, a.s. Výjimkou je pouze zmiňovaná trať č. 145: Sokolov – Kraslice a trať č. 149: Karlovy Vary – Mariánské Lázně, kde dopravní obsluhu zajišťuje společnost VIAMONT.

6. 4. 2. SILNIČNÍ DOPRAVA

V současné době má kraj k dispozici 2044 km silnic, z toho 226 km silnic I. třídy (z toho 12 km rychlostních silnic), 563 km silnic II. třídy a 1255 silnic III. třídy. Hustotou všech silnic 61,7 km/ 100 km² Karlovarský kraj nedosahuje průměru České republiky (cca 70 km silnic na 100 km²). Ekonomický potenciál Karlovarského kraje je výrazně

³³ Tento údaj vypovídá o zavádění nových vlakových spojů v rámci regionu, může být však v jistém ohledu zavádějící, neboť prostý počet spojů nevypovídá o kvalitě nabízených služeb.

determinován nízkým zastoupením silnic vyššího řádu. Územím kraje neprobíhá žádná dálnice, od plánované dálnice D6 se z důvodu nedostatku financí ustoupilo. Poměrně rychle však probíhá modernizace a výstavba rychlostní silnice R6, která má v budoucnu spojit Cheb, Karlovy Vary a Prahu.

Stejně jako u železniční sítě je rozložení silniční sítě ovlivněno reliéfem a rozmístěním ekonomických aktivit, byť v menší míře. Hlavní koncentrace silniční sítě je opět v pánevnicích oblastech kraje a opět se nejvýznamnější silniční tahy sbíhají v Karlových Varech a v Chebu.

Hlavní silniční komunikace na území Karlovarského kraje jsou:

- **I/6 – E48: Pomezí n. Ohří – Cheb – Karlovy Vary – Praha**
- **I/13 – E442: Karlovy Vary – Ostrov – Chomutov – Most – Teplice – Ústí n. Labem – Děčín**
- **I/20 – E49: Cheb – Sokolov – Karlovy Vary – Toužim – Plzeň**
- **I/21: Vojtanov – Cheb – Mariánské Lázně – Planá - Bor³⁴**
- **I/64: Cheb – Františkovy Lázně – Aš – (Selb)**
- **I/25: Ostrov – Boží Dar**

Průchodnost silničních hraničních přechodů v Karlovarském kraji je oproti průchodnosti železničních přechodů samozřejmě mnohem výraznější. Z pohledu osobní dopravy je nejvýznamnějším hraničním přechodem Aš – Selb (Plössberg), a to jak z pohledu příjíždějících i vyjíždějících osob, tak i z pohledu počtu osobních automobilů překračujících hranice ČR. V počtu autobusů překračujících státní hranici naopak dominují hraniční přechody Svatý Kříž – Waldsassen a Pomezí n. Ohří – Schirnding. Celkový obraz o průchodnosti hraničních přechodů silniční dopravou podává tab. 15.

Tab. 15. Intenzita průchodnosti silničních hraničních přechodů v roce 2005

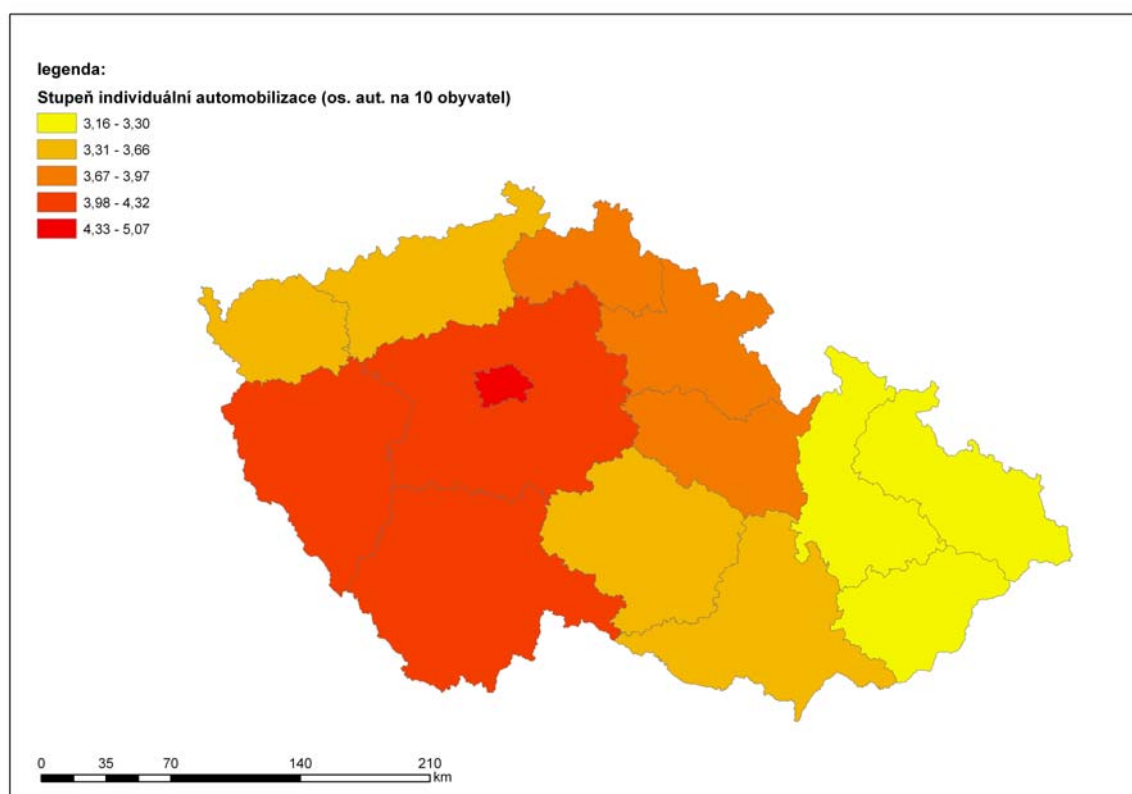
název přechodu	počet osob překračujících hranici		počet os. aut. překračujících hranici		počet autobusů překračujících hranici	
	vjezd	výjezd	vjezd	výjezd	vjezd	výjezd
Aš - Selb Plosberg	4 464 121	4 509 253	1 642 897	1 592 459	3 186	3 002
Doubrava - Bad Elster	45 017	43 599	-	-	1 070	1 070
Svatý Kříž - Waldsassen	3 286 917	3 105 320	1 032 087	972 543	4 703	4 370
Pomezí - Schirnding	3 909 837	3 982 711	1 162 016	1 191 852	4 498	4 450
Vojtanov - Schönberg	840 142	824 457	406 416	384 022	1 602	1 553
Boží Dar - Wisenthal	1 386 889	1 387 966	611 873	615 927	3 724	3 673
Potůčky - Johanng.stadt	1 075 961	1 075 598	579	567	-	-
Kraslice - Klingenthal	3 022 739	3 000 600	1 318 537	1 300 434	8	8
Karlovarský kraj	18 031 623	17 929 504	6 174 405	6 057 804	18 791	18 126

zdroj: Ředitelství služby cizinecké a pohraniční policie

³⁴ Tato silnice slouží jako spojnice Chebu s Plzní prostřednictvím dálnice D5.

V souladu s vývojem individuální automobilizace dochází také v Karlovarském kraji k relativně rychlému růstu počtu osobních i nákladních automobilů. V současné době je na území Karlovarského kraje registrováno 111 308 osobních automobilů (2005). Stupeň individuální automobilizace tak dosahuje hodnoty 36,5 automobilů na 100 obyvatel, což je v celorepublikovém srovnání podprůměrná hodnota (průměrná automobilizace v Česku je zhruba 37,6 automobilů na 100 obyvatel). Současnou situaci v prostorové diferenciaci stupně individuální automobilizace v krajích České republiky znázorňuje obr. 11. Karlovarský kraj tak má vyšší potenciál pro efektivní provoz spojů hromadné dopravy.

Obr. 11. Stupeň individuální automobilizace v krajích České republiky v roce 2005



zdroj: Centrální registr vozidel, vlastní výpočty

Stejně jako u železniční dopravy v regionu, je u dopravní obsluhy veřejnou autobusovou dopravou patrný kontinuální vzestup v počtu autobusových spojů v rámci regionu z 9 967 spojů v roce 2000 na 11 176 v roce 2005. Podrobné údaje o počtu autobusových spojů v regionu a vývoji tohoto ukazatele podává tab. 16.

Dopravní obsluhu kraje autobusovou dopravou zajišťuje z velké části společnost Autobusy Karlovy Vary, a.s.. Tato společnost vznikla privatizací bývalého dopravního podniku ČSAD Plzeň. V současné době se divize společnosti autobusy Karlovy Vary nacházejí v Aši, Chebu, Sokolově, Kraslicích, Mariánských Lázních a Karlových Varech.

Tab. 16. Dopravní obsluha Karlovarského kraje autobusovou dopravou

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Počet autobusových spojů	9967	10293	10571	10700	10799	11176
<i>z toho v:</i>						
pracovní den	6479	6676	6964	7105	7186	7356
sobotu	1839	1881	1841	1858	1887	1960
neděli a svátek	1649	1736	1766	1737	1726	1860

zdroj: Ročenka dopravy 2005, MD

Ostatní dopravní podniky působící na území Karlovarského kraje jsou:

- Věra Havlovičová, Františkovy Lázně
- ČSAD autobusy Plzeň, a.s.
- ČI-DU, spol. s.r.o.
- Ligneta autobusy, s.r.o. Toužim
- Dopravní podnik Karlovy Vary, a.s.
- VV autobusy s.r.o., Žlutice
- Jaroslav Havlíček, s.r.o. Březová
- František Farář, s.r.o. Karlovy Vary
- Cvinger bus, s.r.o., Nejdek
- Dopravní podnik Ústeckého kraje, a.s., Ústí nad Labem
- ZE – PRA, Bochov
- VYDOS BUS, a.s., Vyškov
- ANEXIA, s.r.o., Rakovník
- Vilém Graupner, Vejprty
- ASIANA, spol. s.r.o.
- CS TRANS
- Karel Vrbík, s.r.o.

Městská hromadná doprava, která se někdy podílí i na obsluze příměstských sídel a výrazně tak ovlivňuje kvalitu jejich dopravní obslužnosti, je provozována v Karlových Varech, Sokolově, Chebu, Mariánských Lázních a Aši. Převážnou většinu cestujících v městské hromadné dopravě na území Karlovarského kraje přepravují autobusy. Počet přepravených cestujících městskou hromadnou dopravou podle trakcí znázorňuje tab. 17.

Tab. 17. Přeprava cestujících městskou hromadnou dopravou podle trakcí (mil. osob)

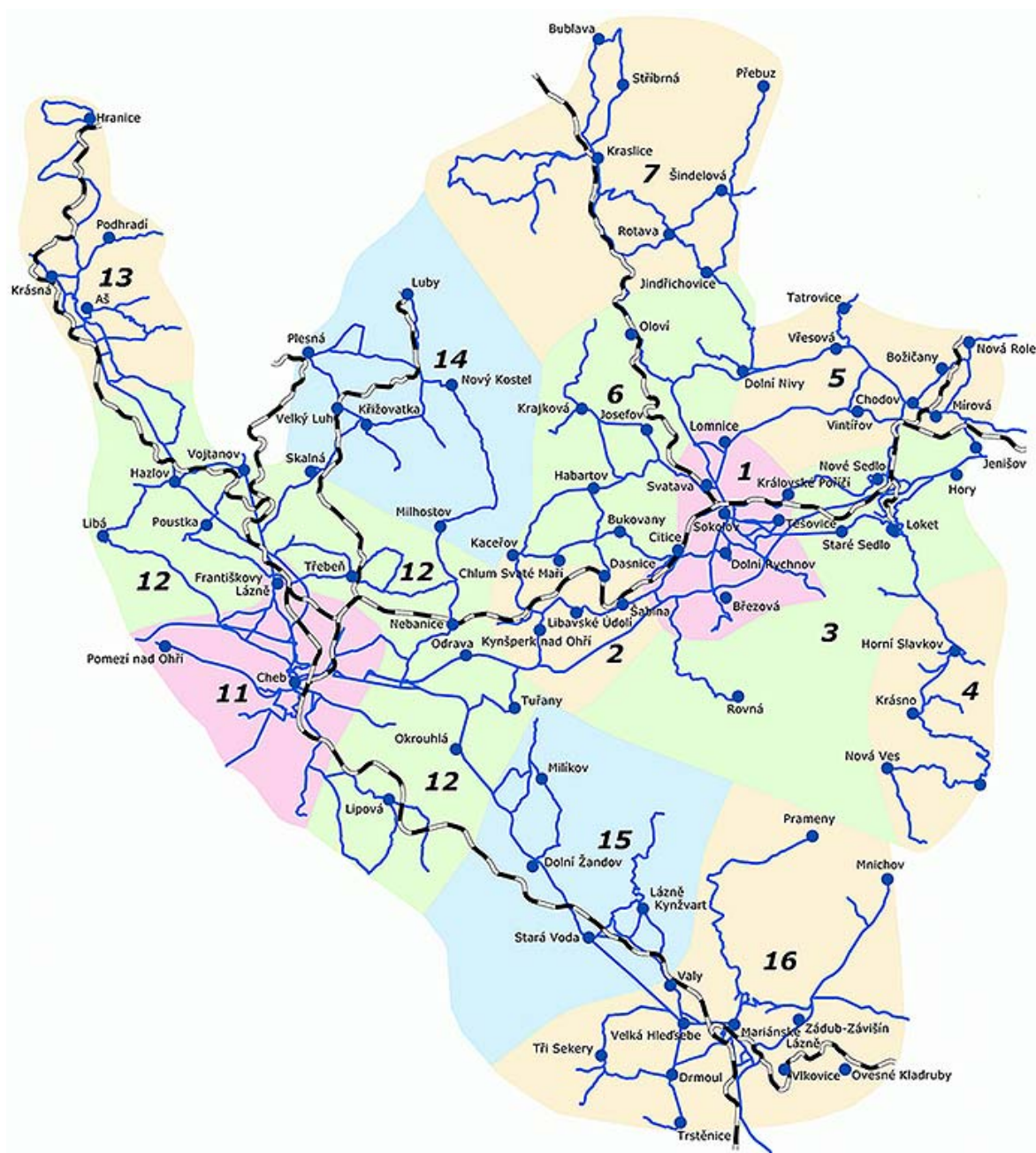
	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Přeprava cestujících celkem	37,9	22,8	33,5	25,5	24,4	23,8
<i>z toho</i>						
trolejbusy*	4,1	3,5	3,3	2,9	3,0	2,9
autobusy	33,8	19,3	30,2	22,6	21,4	20,8

zdroj: Ročenka dopravy 2005, MD

* - trolejbusové linky jsou v provozu pouze v Mariánských Lázních

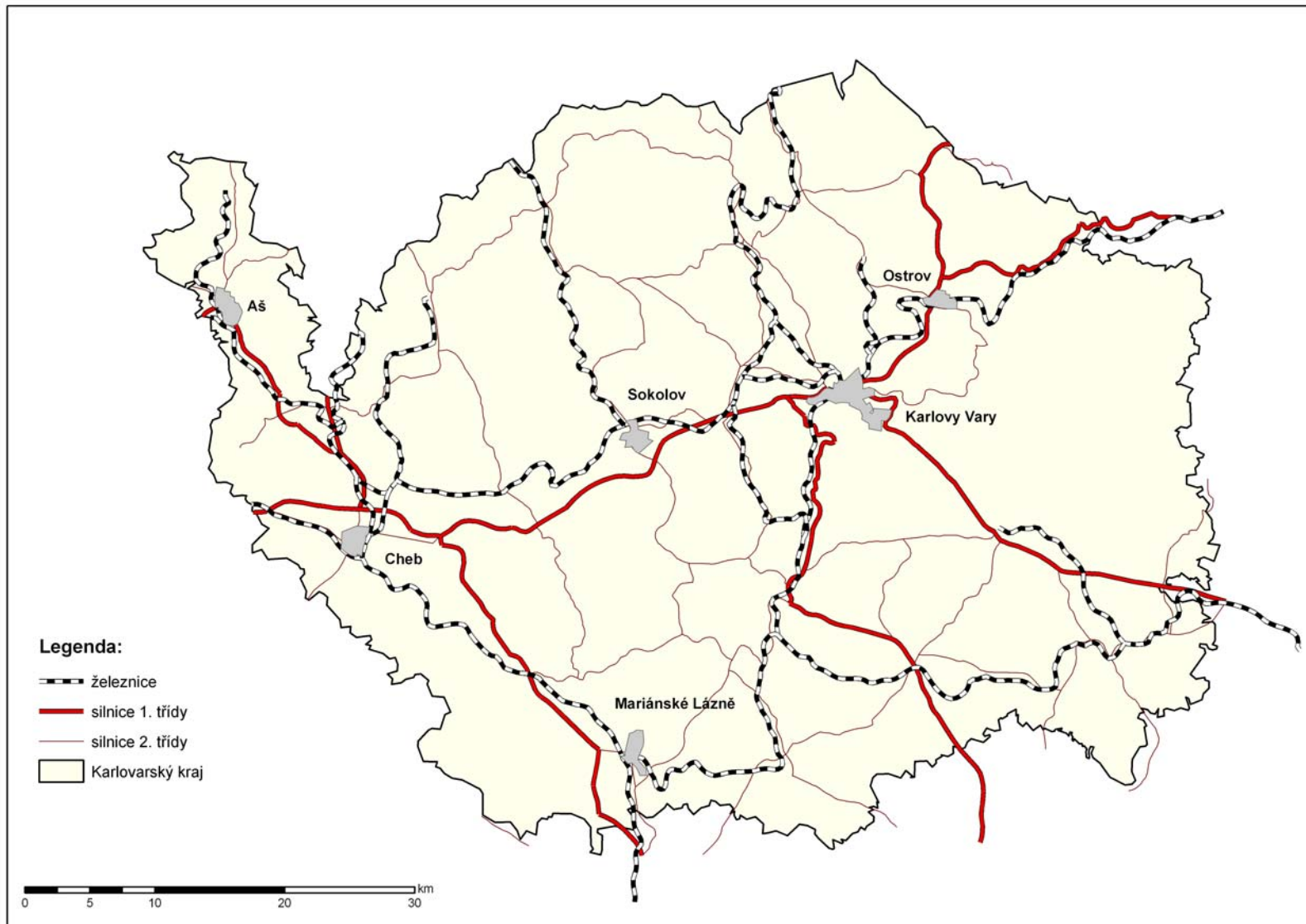
Od 1. 1. 2001 je v prostoru Karlovarského kraje v provozu integrovaný dopravní systém hromadné dopravy Karlovarského kraje IDOK. Rozvoj integrovaných dopravních systémů hromadné dopravy je stále více využívanější variantou ke zvýšení efektivity systému hromadné dopravy v regionech. IDOK v současné době pokrývá okresy Cheb a Sokolov. Celý prostor je rozdělen na 16 zón, přičemž jsou v něm integrovány všechny autobusové i vlakové spoje. Zóny IDOKu znázorňuje obr. 12. IDOK v současné době představuje pouze „nadstavbu“ stávajícího dopravního systému, přičemž data vypovídající o efektivitě fungování integrovaného systému nejsou veřejně dostupná.

Obr. 12. Mapa zón integrovaného dopravního systému hromadné dopravy IDOK



zdroj: IDOK – integrovaný systém hromadné dopravy Karlovarského kraje

Obr. 13. Silniční a železniční síť Karlovarského kraje v roce 2005



Tab. 18. Vybrané charakteristiky Karlovarského kraje 1995 - 2005

	Měřicí jednotka	1995	2000	2001	2002	2003	2004	2005
ÚZEMÍ (k 31. 12. 2005)								
Výměra půdy celkem	ha	331 434	331 440	331 433	331 436	331 457	331 453	331 451
v tom: zemědělská půda		125 245	125 539	125 394	124 705	124 615	124 590	124 589
nezemědělská půda		206 189	205 901	206 039	206 731	206 842	206 862	206 862
z toho lesní pozemky		142 561	142 896	142 913	143 202	143 297	143 298	143 369
Počet obcí		131	132	132	132	132	132	132
z toho se statutem města		27	28	28	28	28	28	28
Podíl městského obyvatelstva	%	82,2	81,8	81,4	81,1	80,9	80,7	80,5
Hustota obyvatelstva	obyv./km ²	92,1	91,8	91,6	91,8	91,8	91,9	91,8
MAKROEKONOMICKÉ UKAZATELE								
na 1 obyvatele	Kč	132 660	178 465	183 083	196 232	202 270	213 182	225 410
průměr ČR = 100	%	93,3	94,6	92,4	90,7	89,7	89,5	89,4
OBYVATELSTVO								
Počet obyvatel (k 31. 12.) celkem	obyvatel	305 086	304 400	303 714	304 220	304 249	304 588	304 274
z toho ženy		155 629	155 572	155 023	155 445	155 314	155 549	155 275
Obyvatelé ve věku (k 31. 12.)								
0 - 14	obyvatel	58 127	51 501	50 115	49 691	48 426	47 459	46 212
15 - 64	obyvatel	213 563	216 517	217 159	217 556	218 316	218 843	218 824
65 a více	obyvatel	33 396	36 382	36 440	36 973	37 507	38 286	39 238
Průměrný věk obyvatel celkem	roky	36,0	37,7	38,0	38,3	38,5	38,8	39,1
Na 1 000 obyvatel								
živě narození	‰	10,1	9,5	9,6	9,7	9,5	9,6	9,9
zemřelí	‰	9,9	9,9	10,3	9,4	10,2	9,9	9,8
přistěhovalí	‰	7,2	6,2	9,0	16,9	13,2	14,0	10,5
vystěhovalí	‰	7,7	7,2	10,6	15,5	12,4	12,5	11,7
přirozený přírůstek	‰	0,2	-0,4	-0,7	0,3	-0,7	-0,4	0,1
přírůstek stěhováním	‰	-0,5	-1,0	-1,7	1,3	0,8	1,5	-1,1
celkový přírůstek	‰	-0,3	-1,4	-2,4	1,7	0,1	1,1	-1,0
sňatky	‰	5,5	6,1	5,9	6,0	5,2	5,6	5,2
rozvody	‰	4,0	3,8	3,5	3,8	4,1	3,8	3,9
potraty	‰	7,5	6,6	6,0	5,8	5,7	5,3	5,0
Kojenecká úmrtnost	‰	10,1	5,2	3,8	3,1	8,3	5,9	4,0
Novorozenecká úmrtnost	‰	5,8	3,8	2,1	1,4	5,9	3,8	2,3
PRÁCE								
Zaměstnaní celkem	tis. osob	154,2	150,8	147,8	145,8	146,9	142,8	144,3
zemědělství, lesnictví a rybolov		7,3	3,5	5,0	5,3	4,2	4,1	4,3
průmysl a stavebnictví		66,6	61,2	59,7	58,8	62,2	61,5	60,4
tržní a netržní služby		80,2	86,0	83,2	81,8	80,5	77,1	79,6
Průměrná hrubá měsíční mzda	Kč	7 838	12 119	13 042	13 517	14 477	15 461	.
zemědělství, lesnictví a rybolov		6 449	10 460	11 491	11 788	11 962	13 283	.
průmysl		8 009	12 449	13 231	13 895	14 729	15 694	.
stavebnictví		8 804	12 399	13 104	13 411	14 241	15 515	.
Nezaměstnanost (k 31. 12.)								
Uchazeči o zaměstnání	osoby	3 397	13 174	14 062	16 115	17 362	18 726	18 017
Míra registrované nezaměstnanosti								
nová metodika	%	2,12	8,02	8,71	10,07	10,62	10,75	10,28

zdroj: Český statistický úřad

Tab. 19. Vybrané charakteristiky Karlovarského kraje 1995 - 2005

	Měřicí jednotka	1995	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Zemědělství								
Osevní plochy celkem (k 31. 5.)	ha	59 686	54 187	55 042	44 297	40 038	42 270	41 305
z toho: obiloviny celkem		23 650	23 245	24 788	24 223	22 132	25 694	25 850
brambory celkem		533	422	367	251	231	263	325
řepka		7 776	5 924	7 126	6 375	4 881	5 645	4 646
Hektarové výnosy vybraných plodin								
obiloviny celkem	t	2,81	3,18	3,41	3,87	3,62	5,12	4,25
brambory celkem	t	15,36	18,28	14,23	25,20	20,68	24,45	28,03
řepka	t	1,95	2,36	2,65	2,28	1,37	3,41	2,80
Hospodářská zvířata								
skot celkem	kusy	35 781	31 994	31 855	34 819	34 434	34 689	33 366
prasata celkem	kusy	54 523	48 741	50 955	47 703	43 128	42 349	25 953
drůbež celkem	kusy	427 282	485 954	433 984	354 752	244 111	249 401	260 792
ovce celkem	kusy	1 179	9 074	9 827	10 553	10 474	13 276	12 083
PRŮMYSL								
Počet podniků		.	89	93	94	92	94	93
STAVEBNICTVÍ								
Počet podniků		57	61	57	60	59	60	57
Bytová výstavba								
Zahájené byty		309	546	977	847	1 027	1 020	677
Rozestavěné byty (k 31. 12.)		1 370	2 358	2 697	3 094	3 608	4 116	3 859
Dokončené byty		416	416	565	449	524	503	1 149
CESTOVNÍ RUCH								
Ubytovací zařízení celkem		.	400	417	436	453	423	423
lůžka		.	24 194	25 995	26 723	27 546	26 609	28 607
Hosté v ubytovacích zařízeních	osoby	.	550 567	575 403	615 038	532 860	564 543	589 838
DOPRAVA								
Evidovaná vozidla (k 31. 12.)								
osobní automobily		.	94 926	97 697	792 792	103 952	106 900	111 308
nákladní automobily		.	7 584	8 047	8 695	8 983	9 780	10 656
autobusy		.	505	519	639	569	591	588
ŠKOLSTVÍ								
Mateřské školy		181	155	151	147	140	138	118
Základní školy		114	109	109	109	107	102	98
Gymnázia		8	8	8	8	8	9	9
Střední odborné školy		31	25	25	25	25	24	24
Střední odborná učiliště		25	19	19	18	19	19	26
Vyšší odborné školy		.	2	2	2	2	2	2
Vysoké školy		-	1	1	1	1	1	1
ZDRAVOTNICTVÍ								
Lékaři celkem		995	1 052	1 072	1 063	1 096	1 103	1 109
Obyvatelé na 1 lékaře	osoby	307	289	284	286	277	275	275
Nemocnice		8	7	5	5	5	5	5
lůžka		2 378	1 776	1 712	1 688	1 710	1 734	1 717
lékaři	osoby	248	182	186	180	200	197	200

zdroj: Český statistický úřad

7. HODNOCENÍ ORGANIZACE REGIONÁLNÍ HROMADNÉ DOPRAVY V KARLOVARSKÉM KRAJI

Na základě použitého ukazatele KfV bylo na území Karlovarského kraje vymezeno 20 potenciálních dopravních středisek, jejichž hodnota KfV v roce 1991 byla alespoň 2,5 tis. Stejný počet potenciálních středisek byl vymezen i na území okolních okresů obklopujících Karlovarský kraj (Tachov, Plzeň-sever, Louny, Chomutov – tabulka vpravo). Jejich hodnota KfV a pořadí v regionu je znázorněna v tab. 20.

Tab. 20. Střediska zkoumaného území podle hodnoty KfV

Pořadí	Středisko	KfV 1991	Pořadí	Středisko	KfV 1991
1	Karlovy Vary	70,3	1	Plzeň	199,6
2	Cheb	35,7	2	Chomutov	66,0
3	Sokolov	35,2	3	Louny	25,7
4	Mariánské Lázně	22,7	4	Žatec	23,2
5	Ostrov	16,3	5	Kadaň	20,0
6	Chodov	15,2	6	Tachov	16,0
7	Aš	12,3	7	Klášterec n. Ohří	11,7
8	Františkovy Lázně	8,0	8	Stříbro	9,3
9	Kraslice	7,2	9	Podbořany	7,3
10	Nejdek	7,1	10	Nýřany	6,0
11	Horní Slavkov	5,8	11	Planá	5,9
12	Jáchymov	4,3	12	Kralovice	4,6
13	Toužim	4,1	13	Bor	3,8
14	Kynšperk nad Ohří	4,1	14	Horní Bříza	3,6
15	Nová Role	3,6	15	Třemošná	3,6
16	Habartov	3,5	16	Vejpřty	3,5
17	Žlutice	2,7	17	Postoloprty	3,4
18	Loket	2,5	18	Plasy	3,3
19	Nové Sedlo	2,5	19	Kaznějov	3,1
20	Rotava	2,5	20	Líně	2,7

*zdroj: Hampl (1996)
hodnota KfV uvedena v tis.*

Charakteristické rozložení **potenciálních dopravních středisek** (mapová příloha č. 1) vypovídá o relativně velkém zhuštění těchto jednotek v pánevních oblastech kraje a hlavně v prostoru Sokolov – Karlovy Vary – Ostrov, jež někteří autoři (např. Víturka 1998, Hampl 2003) označují jako rozvojovou osu subregionálního významu. Dominantními středisky s nejvyššími hodnotami KfV jsou právě Sokolov, Karlovy Vary a Ostrov nad Ohří. Ostatní střediska v tomto prostoru vykazují hodnoty nižší, což se samozřejmě projevuje i v menších spádových oblastech. Navíc velké zhuštění těchto „slabých“ středisek se jeví jako problematické a ukazuje, že kritérium alespoň jednoho sídla ve svém zázemí, není zcela ideální pro konstrukci dopravně geografického regionu. Dalším silným střediskem z hlediska KfV je Cheb při západní hranici kraje těžící ze své výhodné polohy a samozřejmě Mariánské Lázně, jejichž hodnota KfV je ve velké míře ovlivněna právě počtem pracujících ve službách. Jistou odlehlostí a „průměrnou“ hodnotou KfV se vyznačují střediska při státní hranici (Kraslice, Nejdek, Jáchymov). Relativně autonomní

postavení zaujímá středisko Aš, přesto že jeho poloha je v rámci Česka velmi izolovaná (Mirvald 2001). Střediska Toužim i Žlutice zaujímají rovněž relativně odlehlou polohu, avšak jejich hodnota KfV je vzhledem k této odlehlosti poměrně nízká, což se může jevit jako jistý projev perifernosti.

Nejsilnějším střediskem mimo vlastní území Karlovarského kraje je samozřejmě Plzeň, jejíž regionální dosah je patrný zejména v jižních a jihovýchodních částech Karlovarského kraje.³⁵ I přes svou odlehlost Plzeň výrazně ovlivňuje průběh předělových čar ve sledovaném území. Velmi silným střediskem ve vnějším zájmovém území Karlovarského kraje je tak pouze Chomutov, který vzhledem ke své relativní odlehlosti příliš neovlivňuje primární dopravní vazby na území Karlovarského kraje. Střediska Kadaň a Klášterec nad Ohří jsou lokalizována poměrně blízko hranic s Karlovarským krajem a mohou tak tvořit určitou protiváhu středisku Ostrov nad Ohří. Jižní část Karlovarského kraje je také ovlivňována integritou středisek Planá a Stříbro, které tvoří protilehlá střediska k Mariánským Lázním.

Po provedení analýzy o spádovosti jednotlivých sídel zkoumaného území vzniklo na území Karlovarského kraje 19 **dopravně geografických regionů** (*mapová příloha č. 2*). Funkci dopravního střediska tak splnila všechna uvažovaná střediska na území Karlovarského kraje stanovená podle KfV. Velikost dopravních regionů objektivně odráží regionální působnost příslušných oblastních středisek. Na první pohled je patrná relativně velká oblast regionu Chebu a Františkových Lázní (hodnoceno jako jedno středisko – viz kap. 4. 2.), regionu Mariánskolázeňského a samozřejmě spádového dopravního regionu Karlových Varů. Velikost těchto regionů je dána jednak velkým významem samotných středisek a např. v případě Mariánských Lázní i jejich výhodnou polohou. Naproti tomu překvapivě malou spádovou oblast si vytvořil Sokolov, což je dáno zejména velkým zhuštěním dopravních středisek v tomto prostoru zmíněným v předešlém odstavci. Tvary dopravních regionů při státní hranici (Rotava, Nejdeč, Jáchymov) jsou právě vlivem blízkosti státní hranice určitým způsobem deformovány a dochází tak k „pásovému“ protažení jejich tvaru, tak jak o nich už dříve psal S. Godlund (Godlund 1956) nebo J. Hůrský (Hůrský 1978a). Odlehlost dopravních středisek Toužim a Žlutice se opět projevuje na relativně velkých spádových oblastech příslušných dopravních regionů.

Srovnáním dopravních regionů vymezených na území Karlovarského kraje a jeho administrativní hranice lze usuzovat na jejich velkou souhlasnost. Hromadná doprava se v rámci Česka výrazně organizuje v krajských dimenzích.³⁶ Přesto jsou z hlediska oblastního členění také velmi zajímavé přesahy jednotlivých regionů mimo vlastní území kraje. Potvrdil se tak předpoklad toho, že některá ze sousedních středisek budou ovlivňovat dopravní vazby na území Karlovarského kraje a zároveň některá ze středisek

³⁵ Z pohledu rozložení středisek se tak okres Plzeň-sever jeví jako okres bez větší územní centrality. Jediným centrem, které se promítlo do užšího výběru po vymezení polygonu jsou tak Kralovice s hodnotou KfV 4,6 tis.

³⁶ Tento fakt byl historicky podložen zejména organizovaností hromadné dopravy v rámci jednotlivých okresů. Nyní s přechodem zajištění povinné základní dopravní obsluhy území na krajské úřady, má tento jev ještě výraznější regionální „krajskou“ dimenzi.

Karlovarského kraje budou mít širší regionální působnost a budou tak ovlivňovat dopravní vazby mimo vlastní území kraje.

Takřka jediné sousední středisko, které expanduje na vlastní území Karlovarského kraje, je Klášterec nad Ohří. Jedná se však o nepatrný a v podstatě teoretický přesah, neboť nezahrnuje ve vlastním území Karlovarského kraje ani jedno sídlo. Naproti tomu jako relativně „expandující“ střediska mimo vlastní území kraje se jeví Toužim a Žlutice. Obě tato střediska vykazují relativně velké přesahy dopravně geografických regionů zejména do „periferních“ oblastí okresů Plzeň-sever a Louny. Důvodem této expanze je právě okrajová poloha těchto území projevující se například nižší územní centralitou. Region Žlutic tak přesahuje částečně do okresu Louny. Největší přesah vytvořil region Toužimi. Přesahuje do okresu Plzeň-sever a zahrnuje celkem 22 sídel.

Asi největší geografickou zajímavostí jsou enklávy některých dopravních regionů.³⁷ Ve sledovaném území vznikly enklávy u třech dopravních regionů. Největší enklávu si vytvořil region Karlových Varů. Jedná se o velkou oblast obcí Abertamy, Pernink, Potůčky a Merklín. Sänntiho názor (Sännti 1954), že vytváření enkláv u dopravních regionů je projevem expanze příslušného centra se však v tomto případě dá vyloučit. Vytvoření enklávy spádového dopravního regionu Karlových Varů zde vzniklo naopak spíše expanzí regionu Ostrova nad Ohří. Jeho relativně velká schopnost oblastotvornosti³⁸ je projevem výrazného růstu regionální působnosti střediska. Další enkláva vznikla u regionu Kraslic. Přesto, že obec Horní Rozmyšl leží hluboko v regionu Rotavy, vykazuje větší dopravní spád ke Kraslicím. Konkrétně se jedná o rozdíl jediného přímého spojení, avšak je potřeba přihlídnout i k relativně velké vzdálenosti příslušného střediska. Nejzajímavější enklávu tvoří oblast Klínovce (sídla Ryžovna a Zlatý Kopec), jež vykazuje dopravní spád mimo vlastní území kraje. Jako přirozené dopravní centrum pro tuto oblast se po provedení analýzy jeví Vejprty, ležící na území Ústeckého kraje. Přihlédneme-li ke tvaru státní hranice a vzdálenosti tohoto regionu od Vejprt, jeví se tato spádovost jako velmi nepřirozená. Vysvětlení plyne ze skutečnosti, že dopravní obsluhu zde zajišťuje dopravní společnost *Vilém Graupner* sídlící ve Vejprtech. Právě sídlo dopravní společnosti zajišťující dopravní obsluhu určitého území může někdy výrazně ovlivnit i spádovost samotné oblasti.

O praktické využitelnosti dopravně geografických regionů vypovídá mapa srovnávající vzniklé regiony s administrativním jednotkami nižšího řádu (*mapová příloha č. 3*) – **správními obvody obcí s rozšířenou působností** (dále jen SO ORP). Vzniklé dopravní regiony jsou na řádovostně nižší úrovni než SO ORP, proto je potřeba některé dopravní regiony spojit v jeden celek. Jako příklad může posloužit SO ORP Kraslice. V tomto prostoru vznikly 2 dopravně geografické regiony (Kraslice a Rotava). Pokud bychom tyto regiony spojili v jeden celek, vznikne oblast, která velmi dobře odpovídá i

³⁷ Enkláva je v tomto smyslu chápána jako část regionu, která není územně spojena s vlastním dopravním regionem.

³⁸ Podle Hürského (Hürský 1978a) se jedná o takovou schopnost střediska, kdy si dokáže vytvořit úměrně velkou spádovou oblast na úkor vedlejšího a silnějšího střediska (v tomto případě Karlových Varů).

administrativnímu vymezení SO ORP Kraslice.³⁹ Velká souhlasnost administrativního členění a dopravního regionu vzniká i v případě Aše. Správní obvod ORP je sice větší, nicméně při porovnání jeho tvaru a tvaru dopravního regionu Aše zjistíme, že si jsou velice podobné. Provázanost Nejdecka s Karlovými Vary je dobře vidět na charakteristickém protažení SO ORP Karlovy Vary směrem na severozápad, čemuž odpovídají i dopravní vazby mezi Nejdkem a Karlovými Vary. I v tomto případě vykazují oba typy regionů velkou souhlasnost. Stejně tak spojením několika malých dopravních regionů (Habartov, Kynšperk, Chodov, Nové Sedlo a Horní Slavkov) s regionem Sokolova vznikne oblast, která v podstatě odpovídá administrativnímu vymezení SO ORP Sokolov.

Relativní nesoulad mezi administrativním a dopravním členěním vzniká však v oblasti SO ORP Ostrov. Právě již zmiňovaná enkláva v prostoru obcí Abertamy, Pernink, Potůčky a Merklín vykazuje větší dopravní spád přímo ke Karlovým Varům, byť administrativně patří do SO ORP Ostrov. Jako problematrická se z tohoto hlediska jeví i oblast v okolí obce Teplá. Tím, že se Teplá neprojevila hodnotou KfV jako potenciální středisko, přestože má určitý potenciál k oblastotvornosti, vykazuje tento prostor spád hned ke třem dopravním střediskům (Karlovy Vary, Mariánské Lázně a Toužim). Takovýto nejednoznačný spád znesnadňuje možnost srovnání s administrativním členěním.

Mapa **dopravně indiferentních prostor** (*mapová příloha č. 4*) znázorňuje oblasti, které nejsou obslouženy hromadnou dopravou. Kritériem zde byla vzdušná vzdálenost více jak 1 km od nejbližšího sídla obsluženého hromadnou dopravou. Jako problematrické se může jevit i to, že základní statistickou jednotkou v této práci jsou sídla (části měst a obcí). Pro dokonalé popsání míst v regionu, která nejsou obslužena hromadnou dopravou by základními jednotkami musely být stanice a zastávky hromadné dopravy, což by bylo vzhledem k relativně velkému územnímu vymezení zkoumaného území velmi náročné. Přesto má tato mapa značnou vypovídací schopnost. Dobře jsou v ní v kombinaci s digitálním modelem reliéfu vidět horské partie, VÚ Hradiště a některé prostory při státní hranici. Mapa dopravně indiferentních prostor umožňuje kritické zhodnocení velikostí dopravně geografických regionů. Například ukazuje, že velikost dopravního regionu Mariánských Lázní je v určitém ohledu zavádějící, neboť poměrně velkou část tohoto dopravního regionu v jeho severních partiích tvoří právě dopravně indiferentní prostory (oblast Slavkovského lesa). Delimitační body tak leží daleko od sebe, což vede ke zvětšení daného regionu, které nemusí odpovídat skutečné oblastní působnosti daného střediska. Rovněž rozsáhlé těžební prostory na Sokolovsku se promítly do mapy jako indiferentní prostory tvořící takřka souvislé území bariér v prostoru.

³⁹ Přiřazení Rotavy pod působnost regionálního střediska Kraslice vyplývá i ze srovnání hodnot KfV, dále díky velmi silným dopravním vazbám mezi Kraslicemi a Rotavou, stejně jako sídel samotného zázemí Rotavy vůči Kraslicím.

Při pokusu o zhodnocení vertikální struktury prostoru hromadnou dopravou byla hodnocena **hierarchie dopravních středisek** (viz kap. 4. 3.). Dopravní hierarchii středisek podle metodiky M. Marady (Marada 2003b) znázorňuje tab. 21.

Tab. 21. Dopravní hierarchie středisek zkoumaného území

Středisko	DOPRAVA	Počet autobusů			Počet vlaků		
		DALBUS	NEDALBUS	BUS	RYCHLIK	NERYCHLIK	VLAK
Karlovy Vary	580	33	187	286	17	47	98
Cheb	530	10	98	128	22	68	134
Sokolov	408	4	105	117	16	49	97
Ostrov	366	9	111	138	16	28	76
Chodov	355	1	82	85	18	36	90
Mar. Lázně	340	5	64	79	20	27	87
Fr. Lázně	290	3	128	137	3	42	51
Nové Sedlo	229	1	52	55	4	46	58
Kynšperk	173	2	35	41	5	29	44
Rotava	149	0	47	47	0	34	34
Nová Role	144	0	66	66	0	26	26
Toužim	136	20	49	109	0	9	9
Loket	128	5	71	86	0	14	14
Kraslice	126	0	36	36	0	30	30
Nejdek	117	0	42	42	0	25	25
Aš	101	4	53	65	0	12	12
Jáchymov	63	5	48	63	0	0	0
Žlutice	63	0	33	33	0	10	10
Horní Slavkov	56	3	47	56	0	0	0
Habartov	39	0	39	39	0	0	0

*zdroj dat: IDOS 2005/2006
vlastní výpočty*

Hierarchie středisek zkoumaného území podle významu autobusové dopravy potvrzuje očekávanou převahu „hlavních“ středisek (zejména Karlovy Vary a Cheb + Františkovy Lázně, Sokolov, Ostrov). Podíl autobusové dopravy na celkovém dopravním agregátu ve středisku odpovídá hodnotě agregátu BUS, červená barva znázorňuje procentuální zastoupení spojů dálkových a oranžová spojů místních. Převaha těchto středisek je dána zejména jednoznačně dobrou dopravní polohou projevující se například velkým počtem terminálních a iniciálních autobusových spojů (i dálkových), a samozřejmě přirozeným významem těchto středisek. Naproti tomu překvapivě malým významem autobusové dopravy se vyznačují např. Mariánské Lázně. Z hlediska skladby autobusové dopravy je asi největší zajímavostí relativně velký význam dálkových spojů ve středisku Toužim. Je to dáno zejména polohovým potenciálem Toužimi, která leží mezi Karlovými Vary a Plzní a kde poslední dobou nabývají na významu právě relativně intenzivní dálková spojení těchto dvou významných středisek. Naproti tomu relativně malou hodnotou agregátu BUS „trpí“ střediska, kde je malý nebo žádný podíl dálkových spojů (Žlutice, Horní Slavkov, Loket, Nové Sedlo, Kynšperk nad Ohří, Habartov, Kraslice, Nejdek, Nová Role a Rotava). Výčet těchto středisek jasně ukazuje na „dominantní“ postavení několika jádrových středisek a na relativně okrajovou dopravní úlohu středisek menších.

Analogicky můžeme hodnotit i hierarchii středisek zkoumaného území podle významu železniční dopravy. Podíl vlakové dopravy na celkovém dopravním agregátu ve středisku odpovídá agregátní hodnotě VLAK, tmavě modrá barva značí spoje rychlíkové a světle modrá spoje lokální. Při hodnocení hierarchie se velmi silně projevuje vliv hlavních tratí (č. 140: Cheb – Sokolov – Karlovy Vary – Ostrov – Chomutov a č. 170: Cheb – Mariánské Lázně – Stříbro – Plzeň – (Praha)). Obecně lze říci, že každé středisko, které leží na jedné z těchto zmiňovaných tratí, hraje podle zvolené metodiky relativně velkou roli. Platí to opět jak o střediscích „jádrových“ oblastí (Karlovy Vary, Cheb, Sokolov, Mariánské Lázně nebo Ostrov), tak o střediscích „slabších“ (Kynšperk nad Ohří, Nové Sedlo, Chodov). Jak uvádí M. Marada (Marada 2003a), obecně platí, že hierarchie středisek hodnocená podle významu autobusové dopravy je ve větší asociaci s hierarchií komplexní než hierarchie středisek podle významu železniční dopravy.

Syntetické vyjádření celkové **dopravní hierarchie středisek** podle obou druhů dopravy podává *mapová příloha č. 5*. Velikost kruhu vyjadřuje agregátní ukazatel DOPRAVA. Opět se zde velmi silně uplatňuje exponovanost polohy a celkový význam sledovaných středisek. Značná koncentrace silných dopravních středisek je opět v pánevních regionech kraje, přičemž se zde opět uplatňuje vliv rozvojové osy (Sokolov – Karlovy Vary – Ostrov) a samozřejmě význam Chebu (a Františkových Lázní) a Mariánských Lázní. Právě výše uvedené zjištění relativně malého významu autobusové dopravy u Mariánských Lázní, je do jisté míry „kompenzováno“ velkým významem dopravy železniční (zejména rychlíkové). Střediska ležící mimo tyto výhodně položené oblasti (Aš, Kraslice, Rotava, Nejdek, Jáchymov, Toužim a Žlutice) vykazují celkově nižší hodnoty agregátního ukazatele DOPRAVA. Tento vliv je ještě snižován blízkostí „nepropustné“ státní hranice u Aše, Kraslic, Rotavy a Nejdku.⁴⁰

Právě agregátní ukazatel DOPRAVA umožňuje další postižení dopravních charakteristik ve zkoumaném území. Porovnáním velikosti jednotlivých dopravních regionů a velikosti tohoto ukazatele u příslušných středisek vynikne dobře jakási schopnost střediska poskytovat pro své zázemí dostačující dopravní služby (*mapová příloha č. 6*). Pro detailní postižení všech souvislostí v tomto ohledu není v práci prostor. Za zmínku stojí pouze relativně malá hodnota agregátu DOPRAVA v porovnání k velikosti spádových regionů u středisek Toužim i Žlutice. Relativní odlehlost od jádrové oblasti kraje a méně exponovaná poloha⁴¹ způsobuje, že střediska poskytují svému zázemí relativně horší dopravní služby, což by se mohlo jevit jako potenciální faktor nestability v tomto území.

⁴⁰ Takřka jedinou dobře fungující přeshraniční dopravou je železniční spojení Chebu a Františkových Lázní s Plauen a Zwickau (trať č. 147), které provozuje německá firma VOGTLANDBAHN a které výrazně přispívá k dopravní obsluze území a zároveň částečně k dopravní hierarchii těchto středisek.

⁴¹ Zejména u Žlutice.

Další možností vyjádření dopravních charakteristik území je rozdělení sledovaných středisek podle hodnoty DOPRAVA do jednotlivých hierarchických kategorií a sledování **mezistřediskových vazeb** na území kraje. Obraz o rozložení středisek podle jednotlivých kategorií podává *mapová příloha č. 7*. Metodou tzv. *přirozených lomů* byla v ArcMapu 9.0 sledovaná střediska rozdělena do 4 tříd. Jako střediska s dominantní dopravní funkcí (kategorie 1) byla označena střediska Karlovy Vary a Cheb. Tato dopravní dvojjadernost Karlovarského kraje už výrazně napovídá, že postižení vertikálních dopravních vazeb je pro popsání celkové struktury systému hromadné dopravy v kraji velmi důležitá.⁴² Střediska Mariánské Lázně, Sokolov, Chodov a Ostrov (+ Františkovy Lázně) spadají podle této hodnoty do kategorie druhé. Nepřekvapuje ani skutečnost, že všechna tato střediska leží na významných železničních tratích a ve všech zastavují rychlíkové (dálkové) spoje. Do kategorie třetí, kterou tvoří střediska s omezenou nabídkou služeb hromadné dopravy, spadají většinou střediska ležící na regionálních železničních tratích (některá však i na hlavních železničních tratích). Jedná se o Kynšperk nad Ohří, Loket, Nové Sedlo, Kraslice, Rotavu, Nejdek, Novou Roli, Aš a Toužim. Jako střediska s velmi omezenou nabídkou dopravních služeb (kategorie 4) se jeví Habartov, Horní Slavkov, Jáchymov a Žlutice. Nutno dodat, že na nízkých hodnotách dopravních ukazatelů se zde opět projevuje vliv státní hranice (Aš, Jáchymov). Mezistřediskové vazby jsou založeny na principu podřízenosti a nadřazenosti jednotlivých středisek. Rozhodujícím faktorem byl opět převažující počet spojení mezi jednotlivými středisky. Mapa znázorňující mezistřediskové dopravní vazby středisek Karlovarského kraje vypovídá o hierarchické struktuře střediskových vazeb a organičnosti středisek jako celku. Na dominantní dopravní středisko Karlovy Vary je navázáno v různých hierarchických úrovních 16 středisek Karlovarského kraje z 20. Zbývá 4 střediska jsou v hierarchických vazbách navázána na dominantní středisko Cheb. Západní část kraje tak tvoří jakousi autonomii v organičnosti střediskové soustavy vzhledem k počtu spojů veřejné hromadné dopravy osob. Na mezistřediskových vazbách se opět značně projevuje vliv okresních hranic. Jedinou výjimkou jsou střediska Chodov (a Nové Sedlo) vykazující silnější intenzitu dopravního spojení ke Karlovým Varům.

Jinou možností sledování mezistřediskových dopravních vazeb je sledování **kvality dopravního spojení** (*mapová příloha č. 8*) v době ranní dopravní špičky. Kvalita dopravního spojení mezi středisky může sloužit jako indikátor formování hierarchických i horizontálních vazeb. Velmi kvalitní spojení středisek v prostoru Karlovy Vary – Sokolov je podloženo silnou integritou vazeb v tomto prostoru. Střediska Chodov, Loket a Nové Sedlo tak mají výrazný potenciál pro uskutečnění cesty prostředkem hromadné dopravy do Karlových Varů a Sokolova v časovém horizontu ranní dopravní špičky. Výrazně se opět projevuje vliv hlavních železničních tratí (č. 140 a č. 170). Velmi kvalitním spojením se tak vyznačuje pás spojující střediska od Chebu přes Kynšperk, Sokolov, Chodov, Karlovy Vary, Ostrov, Klášterec nad Ohří, Kadaň k Chomutovu a od Františkových Lázní přes

⁴² Zajímavé také je, že J. Hůrský, patrně náš největší geograf zabývající se regionalizací dopravy, se hierarchii dopravních středisek či dopravních regionů takřka nevěnoval.

Cheb k Mariánským Lázním. Z hlediska přeshraničních dopravních vazeb má kraj velmi kvalitní spojení pouze v relaci Ostrov - Klášterec nad Ohří.⁴³ V JV částech Karlovarského kraje se podle zvolené metodiky neprojevilo žádné významné přeshraniční dopravní spojení mezi sledovanými středisky. Důvodem tohoto stavu může být zejména malý význam středisek nacházejících se v tomto prostoru či neexistence odpovídající dopravní infrastruktury (rychlíkových železničních tratí). Velká intenzita provozu mezi středisky Kraslice a Rotava se zde opět projevila ve formě velmi kvalitního spojení mezi sledovanými středisky. Kvalitním spojení s příslušnými středisky se vyznačuje Aš, Habartov, Horní Slavkov, Kraslice, Žlutice a Toužim.⁴⁴ Fakt, že každé středisko Karlovarského kraje je spojeno s alespoň jedním jiným střediskem na území kraje formou kvalitního nebo velmi kvalitního spojení, vypovídá o organičnosti středisek Karlovarského kraje jako celku vzhledem k organizaci veřejné hromadné dopravy osob. Jedinými středisky sledované oblasti, která nemají žádné spojení se souborem sledovaných středisek jsou Kralovice na území okresu Plzeň-sever a Vejprty v okrese Chomutov. V případě Kralovic lze vysvětlení hledat v jednoznačné orientaci na Plzeň, nízké propojenosti dopravních systémů v této oblasti (železniční tratě) a relativně malému významu samotných Kralovic (KfV 4,6 tis.). Izolovanost Vejprt z hlediska kvality dopravního spojení způsobuje zejména jejich okrajová poloha a taktéž nízká hodnota KfV (3,5 tis.).

Hierarchie středisek získaná použitím metodiky M. Marady (Marada 2003b) umožňující popsání vertikální strukturace prostoru dopravou zároveň umožňuje určovat hierarchii jednotlivých regionů, byť s vědomím určité subjektivity.⁴⁵ Takto získaná hierarchie dopravních regionů není samoúčelná, neboť umožňuje srovnání s jinými dopravně geografickými výzkumy a zároveň s ostatními, zejména komplexními, regionalizacemi tohoto prostoru. Srovnání **komplexní sociogeografické regionalizace Karlovarského kraje s parciální dopravně geografickou regionalizací** nabízí *mapová příloha č. 9*. Komplexní sociogeografické regiony byly převzaty z práce M. Hampla (Hampl 2005). Kritériem pro jejich vymezení jsou pravidelné (zejména denní) pohyby obyvatelstva v rámci příslušného regionu. Komplexní sociogeografické regiony jsou tak odrazem zejména denní dojížděky za prací a tím i tzv. dojížděkových regionů. Porovnání těchto dvou typů regionalizací umožňuje určit a zhodnotit přímý vztah mezi poptávkou po přepravě (denní dojížděka za prací) a nabídkou spojů veřejné hromadné dopravy (dopravní regiony). Do jisté míry se tak může prokázat tvrzení O. Šlampa (Šlampa 1972) o relativní komplexitě vymezení dopravně geografických regionů (viz kap. 3.2.). Komplexní

⁴³ V relaci Mariánské Lázně – Planá existuje z 8 hodnocených cestovních příležitostí pouze 7 a spojení mezi těmito středisky tak spadá do kategorie spojení kvalitního.

⁴⁴ V rámci organické struktury středisek na území Karlovarského kraje lze v případě Toužimi a Žlutic hovořit o relativní izolovanosti od ostatních středisek. V případě Toužimi musela být jízdní doba, jakožto jedno z kritérií určující kvalitu dopravního spojení, zvýšena na 55 minut. Nízká propojenost středisek v této oblasti opět vypovídá o relativní perifernosti vzhledem k ostatním střediskům ve sledované oblasti.

⁴⁵ Hierarchické postavení středisek podle dopravních ukazatelů bylo kritériem pro stanovení hierarchické úrovně dopravních regionů. Přesto, že je tento postup do jisté míry zjednodušující, neboť se jedná o stanovení principu podřízenosti a nadřazenosti na úrovni středisek a nikoliv jejich zázemí, může být tento postup určitým východiskem pro další zkoumání.

sociogeografické regiony jsou na vyšší řádovostní úrovni, proto byla vytvořena hierarchie dopravních regionů. Za střediska dopravních regionů vyšší hierarchické úrovně byla považována ta střediska, jejichž hodnota agregátního ukazatele DOPRAVA byla minimálně 340. Toto kritérium splňují Karlovy Vary, Cheb, Sokolov, Ostrov, Chodov a Mariánské Lázně. Pro další komparaci byl ze souboru těchto středisek vyloučen Chodov.⁴⁶ Tak vznikl soubor dopravních středisek shodný se souborem středisek vymezených při komplexní sociogeografické regionalizaci (Hampl 2005). Na základě intenzity dopravních vazeb mezi těmito jádrovými středisky a ostatními středisky na nižší hierarchické úrovni byly zkonstruovány regiony spadající k těmto jádrovým dopravním střediskům. Přihlédnuto bylo vždy i ke spádovosti samotných sídel menšího regionu k jádrovému středisku.⁴⁷ Výsledná mapa umožňuje srovnání dopravních (parciálních) regionů s regiony komplexními. Je však nutné dodat, že vypovídací hodnota této mapy může být několika faktory snížena.⁴⁸

Porovnání dopravních regionů a regionů sociogeografických ukazuje na jejich poměrně velkou souhlasnost. Příkladem může být sociogeografický region Karlovy Vary. Sloučením dopravních regionů Karlovy Vary, Toužim, Žlutice, Chodov, Nová Role a Nejdek vznikne oblast, jejíž rozloha i tvar je ve velké asociaci s regionem komplexním. Dokonce i již zmiňovaná enkláva v prostoru obcí Abertamy, Pernink, Potůčky a Merklín spadá u obou typů regionů pod regionální působnost Karlových Varů. Rovněž tvar i velikost sociogeografického regionu Ostrova nad Ohří velmi dobře odpovídá vymezeným dopravně geografickým regionům (včetně enklávy Vejprt). Menší nesoulady obou typů regionů způsobují pouze přesahy dopravních regionů, i když je v případě Toužimska naznačen i přesah regionu sociogeografického. Naopak velkým nesouladem mezi oběma typy regionalizací se vyznačuje region Nového Sedla, jež vykazuje intenzivnější dopravní vazby k Sokolovu než ke Karlovým Varům. Největším nesouladem v porovnání obou typů regionů v celém zkoumaném území je oblast Rotavska. Přesto, že Rotavský region jako celek vykazuje silnější dopravní vazby k Sokolovu, je při sociogeografické regionalizaci výběžkem regionu Karlových Varů. Zajímavé je i porovnání sociogeografického a dopravně geografického regionu Mariánských Lázní. Jak již bylo naznačeno v kapitole o dopravně indiferentních prostorech v Karlovarském kraji, je velikost dopravního regionu Mariánských Lázní do jisté míry zavádějící, což prokazuje i sociogeografický region. Tento fakt poukazuje na nezbytnost vymezení dopravně indiferentních prostor při vymezení vlastních dopravně geografických regionů.

⁴⁶ Vyloučení Chodova je odůvodněno zejména jeho polohou v blízkosti silných dopravních středisek Karlovy Vary a Sokolov. Právě tato sevřená poloha neumožňuje Chodovu navázat na sebe větší bezprostřední zázemí ani jiný z hierarchicky nižších dopravních regionů.

⁴⁷ Nutno dodat, že většina sídel spadujících primárně ke střediskům nižší hierarchické úrovně má většinou i silné vazby k jádrovým dopravním střediskům. Je to dáno zejména liniovým charakterem dopravních vazeb a použitou metodikou, kdy v mnohých případech bylo použito kritérium blízkosti příslušných středisek, byť rozdílné hierarchické úrovně.

⁴⁸ Jedná se zejména o časově odlišné období (komplexní sociogeografické regiony vychází z dat z roku 2001, zatímco dopravní regiony vyjadřují stav v roce 2006). Další odlišností je volba metodiky vymezení regionů. Zatímco sociogeografické regiony jsou vyjadřovány za jednotlivé obce a spádovostí podle jejich administrativních hranic, dopravní regiony vznikly z údajů za jednotlivá sídla a použitím předělové metody.

Princip hierarchických vazeb mezi vymezenými dopravními regiony byl uplatněn i při sledování **dynamiky vývoje předělových čar** (*mapová příloha č. 10*). V návaznosti na vymezené dopravní regiony J. Hůrským (Hůrský 1978b) tak mohly být zhodnoceny všechny změny v regionální organizaci a spádovosti podle počtu spojů veřejné hromadné dopravy mezi léty 1978 a 2006. Srovnatelnost průběhu předělových čar je v tomto případě opět částečně omezena.⁴⁹ Na první pohled nedošlo na Karlovarsku mezi sledovanými časovými horizonty k výraznějším změnám v organizaci hromadné dopravy. Jistou výjimkou může být pouze jisté „uzavření“ dopravně geografických regionů v rámci krajské hranice, byť je v případě Toužimska a Žluticka i dnes patrný přesah dopravních regionů mimo území kraje. Nejvýraznější redukce ve sledovaném období nastala v případě dopravního regionu Mariánských Lázní, kde došlo právě ke zmíněnému „uzavření“ dopravních regionů, resp. organizace hromadné dopravy, v krajských dimenzích. Tento závěr však nemůže být zcela postačující, neboť v souboru dopravních středisek u J. Hůrského nefigurovala Planá, jakožto protilehlé středisko vůči Mariánským Lázním, jak je tomu v této práci. J. Hůrský použil jako protilehlé „konkurenční“ středisko pouze Tachov a Stříbro, které je od zmíněné redukční oblasti poměrně dost vzdáleno. Tímto faktem jsou veškeré závěry týkající se dynamiky předělové čáry i dřívějšího přesahu regionu Mariánských Lázní mimo dnešní krajskou hranici zpochybnitelné. „Uzavření“ organizace hromadné dopravy v krajských dimenzích lze naopak výstižně popsat u dynamiky vývoje předělové čáry regionu Ostrova nad Ohří. Z hodnocení J. Hůrského vyplývá, že Vejprty, jakožto středisko nejnižšího řádu, vykazovaly v roce 1978 intenzivnější dopravní vazby k Ostrovu než ke Kadani nebo Chomutovu. Tím vzniknul přesah dopravního regionu Ostrova mimo území dnešního Karlovarského kraje (či mimo území okresu Karlovy Vary ve sledovaném období). Při hodnocení mezistřediskových dopravních vazeb v roce 2006 však vyplynulo, že dnes nemají Vejprty ani jedno přímé spojení s Ostrovem a v případě přestupů trvá dnes nejrychlejší spojení těchto středisek bezmála 1,5 hodiny. Jednoznačné dopravní vazby Vejprt se tak dnes vztahují pouze k Chomutovu. Z tohoto hodnocení vyplývá, že mezikrajské vazby v organizaci hromadné dopravy v případě Karlovarského kraje doznaly největších změn právě v tomto prostoru. V případě již zmiňovaného přesahu regionu Toužimi a částečně i Žlutic lze hovořit o určité rigiditě dopravních vazeb, neboť ve sledovaném období zde nedošlo k větším změnám v působnosti obou středisek.

Dynamika vývoje předělových čar uvnitř vlastního Karlovarského kraje nebyla příliš výrazná. Většina změn v průběhu předělových čar nesouvisí ani tak s expanzí některého dopravního střediska či naopak poklesem jeho významu, ale je dána spíše mírnými změnami nikoliv na hranicích jednotlivých dopravních regionů, ale zejména ve vnitřních částech regionů. Většinu rozdílů tak tvoří pouze teoretické přesahy, které jsou

⁴⁹ Metodickou odlišnost ve vymezení dopravních regionů jsou základní jednotky tvořící delimitační body. V práci J. Hůrského jsou vzhledem k tomu, že se jedná o regionalizaci celého Česka, základními jednotkami obce, zatímco v této práci jsou základní jednotkou sídla (části měst a obcí). Tento fakt by však neměl ve velké míře ovlivnit výsledné srovnání, neboť liniový charakter dopravy a obsluha území se většinou organizuje dosti podobně v obcích i jejich příslušných částech. Jistou výjimkou mohou být dopravně exponovaná sídla vůči obcím či naopak sídla dopravně periferní. Podstatnou odlišností však může být fakt, že dopravní regiony v této práci jsou vymezeny na základě přímých spojení, zatímco J. Hůrský používal pro své regiony i možnosti jednoho nebo dvou přestupů.

z hlediska tohoto sledování méně významné. Jistou výjimkou může být jen redukce spádového dopravního regionu Karlových Varů v jeho JZ části ve prospěch Mariánských Lázní. Tím došlo prakticky k „zarovnání“ dřívější enklávy podél trati č. 149 spojující právě Mariánské Lázně s Karlovými Vary. Obecně však platí skutečnost, že větší změny v průběhu předělových čar dopravních regionů se odehrály ve vztahu k mezikrajským dopravním vazbám než uvnitř samotného Karlovarského kraje.

Ve vztahu k pojmu základní dopravní obslužnosti byla zjišťována prostorová diferenciaci úrovně dopravní obslužnosti obcí v Karlovarském kraji (*mapová příloha č. 11, 12, 13, 14*).⁵⁰ Cílem tohoto sledování bylo vymezení oblastí Karlovarského kraje s nedostatečnou dopravní obslužností. **Prostorovou diferenciaci úrovně dopravní obslužnosti obcí** v Karlovarském kraji znázorňuje *mapová příloha č. 11*. Podle očekávání se obce s nejkvalitnější dopravní obslužností veřejnou hromadnou dopravou nacházejí v blízkosti dopravních středisek a podél významných komunikací. Dalším významným atributem obcí s velmi kvalitní obslužností je i fakt, že převážná většina jich leží na železničních tratích. Železnice se tak stává do jisté míry předpokladem pro dostatečný počet cestovních příležitostí i pro jejich relativně rovnoměrné časové rozvržení. Jako příklad může posloužit „pás“ obcí s velmi kvalitní dopravní obslužností mezi Ašem a Chebem (Františkovy Lázně, Vojtanov, Hazlov). Vlivem poměrně kvalitního autobusového spojení a především regionální železniční trati (č. 148) jsou všechny tyto obce velmi kvalitně obslouženy hromadnou dopravou. Další významná koncentrace obcí s velmi kvalitní dopravní obslužností se nachází v prostoru Karlovarské aglomerace (Nová Role, Mírová, Jenišov, Hory, Březová, Dalovice, Otovice) a táhne se podél železniční tratě č. 140 až k hranici s krajem Ústeckým (Sadov, Hájek, Vojkovice, Stráž nad Ohří). Zatímco prostor Karlovarské aglomerace je kvalitně obsloužen především MHD Karlovy Vary, ostatní obce těží ze své výhodné polohy na železniční trati č. 140 a polohy mezi dvěma významnými středisky Karlovy Vary a Ostrov. Tak lze v určitém ohledu hovořit o dopravní exponovanosti těchto obcí v rámci Karlovarského kraje. Polohovým potenciálem vzhledem k blízkosti samotného střediska a významné komunikace se vyznačují i obce v okolí Toužimi (Útvina, Krásné Údolí)⁵¹, Mariánských Lázní (Velká Hleďsebe)⁵², Rotavy (Oloví) a Sokolova (Cítice, Svatava, Těšovice).⁵³ Hlavním účelem tohoto sledování je vymezení obce s nekvalitní dopravní obslužností veřejnou hromadnou dopravou. Zvolená metodika tak může posloužit jako indikátor „dopravní perifernosti“ obcí. Podle očekávání

⁵⁰ Kartografické vyjádření úrovně dopravní obslužnosti sídel by bylo v tomto případě velmi nepřehledné, proto mapová příloha i komentáře zohledňují prostorovou diferenciaci úrovně dopravní obslužnosti v obcích Karlovarského kraje. Tím je vyjádřen plastický obraz o kvalitě dopravní obsluhy území veřejnou hromadnou dopravou v kraji. Navíc většina obcí a jejich částí vykazuje opět velmi podobné hodnoty počtu spojů hromadné dopravy, proto vyjádření za obce není nepřijatelným zjednodušením.

⁵¹ V případě Útviny i Krásného Údolí se na jejich dopravní obsluze podílejí dálkové autobusy spojující Plzeň a Karlovy Vary. Ty výrazně přispívají ke kvalitě dopravní obslužnosti těchto obcí. Zajímavostí také je, že obce Útvina a Krásné Údolí jsou jedny z mála obcí se statutem „velmi kvalitní“ dopravní obslužnosti, i když neleží na žádné železniční trati.

⁵² Obsluhováno MHD Mariánské Lázně.

⁵³ V případě Těšovic je jejich polohový potenciál umocněn i skutečností, že jsou v podstatě městskou částí Sokolova a jsou tak obslouženy MHD Sokolov.

se obce s nekvalitní a méně kvalitní dopravní obslužností nacházejí v periferních částech kraje. Příkladem může být pás obcí při JV hranici kraje (Valeč, Vrbice, Čichalov, Chyše, Pšov). Všechny tyto obce jsou navázány na středisko Žlutice, které jak už bylo naznačeno, se vyznačuje velmi malou hodnotou KfV (2,7 tis.) i agregátu DOPRAVA (63). Jiná koncentrace dopravně periferních obcí se nachází v prostoru Slavkovského lesa. Opět se zde jedná o souvislou oblast obcí s nekvalitní či méně kvalitní dopravní obslužností (Rovná, Březová, Milíkov, Okrouhlá, Tuřany, Odrava). Překvapující je, že kromě jediné obce (Pomezí nad Ohří) jsou obce při státní hranici většinou v kategoriích průměrné (Trstěnice, Tři Sekery, Stará Voda, Libá, Hranice, Bublava, Stříbrná, Přebuz), kvalitní (Lipová, Krásná, Podhradí, Skalná, Luby, Nové Hamry, Potůčky, Boží Dar) a někdy dokonce i velmi kvalitní dopravní obslužnosti (Hazlov, Vojtanov, Plesná). Hypotéza o tom, že nejhorší dopravní obslužnost bude v horských, periferních a příhraničních oblastech kraje (viz kap. 2.) se tak potvrdila jen částečně, neboť většina horských či příhraničních obcí se vyznačuje průměrnou kvalitou dopravní obslužnosti. Zde je však třeba připomenout, že Karlovarský kraj je do jisté míry unikátní právě skutečností, že zde neexistují rozsáhlejší venkovské prostory s nízkou hustotou zalidnění a velkou disperzí sídel. Tento fakt přispívá k tomu, že na základě zvolené metodiky, nevznikly v kraji rozsáhlejší prostory s nevyhovující dopravní obslužností.

Ve vztahu k jednotlivým časovým horizontům byla hodnocena i **úroveň dopravní obslužnosti obcí v době ranní dopravní špičky** (*mapová příloha č. 12*). Tento název je do jisté míry zavádějící, neboť se jedná spíše o kvalitu rovnoměrného rozložení cestovních příležitostí během celého dne ve vztahu k ranní dopravní špičce. Obce s velmi kvalitní dopravní obslužností jsou podle zvolené metodiky v tomto časovém horizontu obslouženy 25 – 33,3 % všech spojů, které obsluhují obce v běžný pracovní den. Největší koncentrace těchto obcí se nachází v jižní části Karlovarského kraje (Vlkovice, Zádub, Závěšín, Ovesné Kladruby, Teplá, Mnichov, Prameny, Nová Ves, Bečov nad Teplou, Chodov, Krásné Údolí, Útvina). Z hlediska rovnoměrnosti rozložení počtu cestovních příležitostí je tento souvislý region velmi dobře obslužen. Další koncentrace obcí s tímto znakem dopravní obslužnosti se nachází v severních částech kraje. Naopak obce, které v době ranní dopravní špičky obsluhuje méně jak 15 % nebo více jak 50 % veškerých spojů obsluhující obec v běžný pracovní den byly označeny jako obce s méně kvalitní a nekvalitní dopravní obslužností. Takové obce se nacházejí v kraji především izolovaně, nepatrná koncentrace těchto obcí je v blízkosti státní hranice (Pomezí nad Ohří, Libá, Hranice) a v blízkosti Chebu (Odrava, Tuřany, Milíkov). Přesto, že použité hodnocení je méně obvyklé, má zásada rovnoměrnosti časového rozložení cestovních příležitostí velký význam pro životaschopnost obce a stabilizaci jejího obyvatelstva.

Úroveň dopravní obslužnosti obcí ve večerních hodinách je dalším indikátorem celkové kvality dopravní obslužnosti (*mapová příloha č. 13*). Jak již bylo naznačeno, podtrhuje zvolená metodika pomocí tzv. večerního agregátu zejména obce ležící na železničních tratích. Obce s nejkvalitnější dopravní obslužností v tomto časovém intervalu

jsou tak soustředěny podél hlavních i regionálních železničních tratí (č. 140, 142, 145, 147, 148, 170). Je však patrné, že ne všechny železnice se v tomto časovém intervalu podílejí na dopravní obsluze obcí (viz. např. železnice č. 149, 146, 161). Obce, které nemají žádné nebo jen jedno spojení se středisky po 18. hodině byly označeny jako obce s nekvalitní a méně kvalitní dopravní obslužností v tomto časovém horizontu. Toto poměrně tvrdé kritérium však opět reaguje na požadované nároky zejména mladší části obyvatelstva žijícího ve venkovském prostoru. Velká koncentrace obcí s nekvalitní nebo méně kvalitní dopravní obslužností se v tomto případě opět koncentruje v JV části kraje (Verušičky, Valeč, Vrbice, Čichalov, Chyše, Pšov), v oblasti Slavkovského lesa (Odrava, Tuřany, Okrouhlá, Milíkov, Březová, Rovná, Prameny, Nová Ves, Mnichov, Zádub, Závěšín, Vlkovice, Ovesné Kladruby) a v horských oblastech (Potůčky, Boží Dar, Přebuz, Abertamy, Krásný Les). Nápadná je také horší dopravní obslužnost Jáchymova vzhledem k jeho nadřazenému středisku Ostrovu.

Posledním sledovaným ukazatelem v dopravní obsluze byla **úroveň dopravní obslužnosti obcí o sobotách** (*mapová příloha č. 14*). Sobota je den, na který připadá z celého týdne relativně nejméně spojů. Na základě definice pojmu ZDO (Mojžíš 1999) byly brány jako průměr dopravní obslužnosti 3 – 4 spoje jedoucí z obcí do středisek během celého dne. Nebyla zde tedy už zohledňována zásada rovnoměrnosti časového rozložení počtu cestovních příležitostí. Obce s velmi kvalitní dopravní obslužností v tomto dni byly obce, které měly 7 a více příležitostí k uskutečnění cesty prostředkem hromadné dopravy. Je patrné, že většina těchto obcí je opět závislá na dopravní poloze vůči střediskům nebo důležitým komunikacím (zejména železnicím). Pozoruhodné však je, že většina obcí Karlovarského kraje je vzhledem k vymezení pojmu ZDO podle zákona č. 111/1994 Sb. vybavena nadprůměrnou dopravní obslužností. Průměrnou dopravní obslužností v sobotu se vyznačuje pouze 11 obcí na území Karlovarského kraje (Tři Sekery, Stará Voda, Libá, Rovná, Prameny, Mnichov, Otročin, Kyselka, Šemnice, Andělská Hora, Stříbrná, Bublava). Naopak 30 obcí Karlovarského kraje spadá do kategorie obcí s méně kvalitní nebo nekvalitní dopravní obslužností. Nápadná je opět koncentrace nekvalitně a méně kvalitně obslužených obcí v JV části Karlovarského kraje, v oblasti Slavkovského lesa a v horských oblastech okresu Sokolov. Kritérium sobotního dopravního spojení obcí s jejich příslušnými středisky může být opět reflektováno jako jeden z limitujících faktorů pro život ve venkovském prostoru.

8. ZÁVĚR

Veřejná hromadná doprava osob hraje v dnešní době v podmínkách Česka stále poměrně důležitou roli. Vývoj přepravního trhu po roce 1989 směřoval k zejména k rozvoji individuální automobilizace, avšak hromadná doprava si dokázala uchovat svoje postavení a je tak jedním ze specifíků dopravního systému České republiky. To se promítlo i do legislativních opatření. Současná dopravní politika České republiky opět směřuje ke koordinované podpoře veřejné hromadné dopravy osob, jakožto jednomu z faktorů pro trvale udržitelný rozvoj v dopravě. Jedním z nástrojů, jak systematicky podporovat hromadnou dopravu, je rozvoj integrovaných dopravních systémů, které by vzhledem k pokračující individuální automobilizaci měly optimalizovat dopravní obsluhu území.

Analýzy a výsledná hodnocení v diplomové práci prokázaly velmi těsný vztah mezi organizací veřejné hromadné dopravy a komplexní geografickou organizací společnosti. Na prvním místě je třeba poukázat na těsný vztah mezi organizací hromadné dopravy a sídelním systémem. Zvláště patrný je tento vztah mezi středisky vymezovanými na základě dopravních ukazatelů a středisky komplexními. Přesto, že u některých středisek se může výrazně projevit vliv exponovanosti polohy, byla většina hierarchických vazeb v určité asociaci s hierarchií komplexní. Výběr středisek pro podobné dopravně geografické výzkumy tak lze nahradit ukazateli komplexnějšími než pouze dopravními. Horizontální strukturace prostoru hromadnou dopravou byla ve velké míře prokázána i v případě vymezování dopravně geografických regionů. V návaznosti na popsany současný způsob financování veřejné hromadné dopravy byla prokázána i poměrně nápadná organizace hromadné dopravy v krajských hranicích. V konkrétních podmínkách Karlovarského kraje se ovšem projevil i přesah regionální působnosti jednotlivých středisek mimo vlastní území Karlovarského kraje. Tak byl prokázán i poměrně těsný vztah mezi organizací hromadné dopravy a administrativním členěním kraje na obce s rozšířenou působností. V tomto případě je vidět určitá rigidita v organizaci a vůbec celkových vazbách v hromadné dopravě podle dřívějšího způsobu organizace a financování veřejné hromadné dopravy osob.

Vertikální strukturací prostoru hromadnou dopravou osob byly potvrzeny hierarchické vazby mezi zkoumanými středisky a zároveň i jednotlivými dopravními regiony. Na základě této metodiky byl zkoumán i význam jednotlivých druhů hromadné dopravy ve střediscích. Na hierarchizaci středisek ve zkoumaném prostoru měla vliv zejména exponovanost polohy vůči jiným střediskům i vůči hlavním komunikacím. Nejvíce se v tomto ohledu projevil vliv hlavních železničních tratí. I při tomto zkoumání se projevil vztah mezi sídelním systémem a organizací veřejné hromadné dopravy. V návaznosti na hodnocení hierarchie dopravních středisek tak i zde byla prokázána relativně nižší dominance krajského centra. Tomu odpovídalo i hodnocení mezistřediskových vazeb. Uspořádání reliéfu a dopravních sítí v regionu tak umožňuje určitou autonomii západní části zkoumaného regionu a intenzivnější vazby k Plzni. Kvalita dopravního spojení mezi středisky prokázala poměrně velkou propojenost jednotlivých

středisek Karlovarského kraje i se středisky z nejbližšího okolí a tím i organičnost celé střediskové soustavy ve zkoumaném regionu.

Velkým přínosem diplomové práce je prokázání určité komplexity vymezených dopravně geografických regionů. Porovnáním dopravních regionů vymezených v této práci s regiony komplexně sociogeografickými byla prokázána jejich poměrně velká asociace. V návaznosti na toto hodnocení byla sledována také dynamika vývoje dopravních regionů mezi léty 1978 a 2006. Zde byla prokázána poměrně velká stabilita dopravních regionů uvnitř Karlovarského kraje, na druhé straně však jejich velká dynamika při hranicích s ostatními kraji.

Dopravní vazby mezi středisky a jejich zázemím byly popsány pomocí úrovně dopravní obslužnosti obcí ve sledovaném regionu. Pomocí vytvořené metodiky byly identifikovány obce s nejlepší dopravní obslužností až po obce s nejhorší úrovní dopravní obslužnosti. Sledován nebyl pouhý počet spojů obsluhujících obce v běžném pracovním dni, ale také jejich časová struktura a rovnoměrnost rozložení během celého dne. Vyjádřena by tak měla být co možná nejkompexněji potenciální poptávka po přepravě a zhodnocena její nabídka. Podle očekávání se nejkvalitněji obsloužené obce nacházely v blízkosti hlavních středisek Karlovarského kraje a při hlavních komunikacích v kraji. Identifikovány tak opět mohly být obce s výrazným polohovým potenciálem a zároveň obce s periferní polohou vzhledem k organizaci spojů veřejné hromadné dopravy osob. Obce s nejhorší kvalitou dopravní obslužnosti se nacházely zejména při JV hranici Karlovarského kraje a mimo hlavní komunikace. V návaznosti na hodnocené časové segmenty byla zkoumána i prostorová diferenciacie úrovně dopravní obslužnosti obcí v době ranní dopravní špičky, v odpoledních a večerních hodinách a o sobotách. Výsledné analýzy však prokázaly, že se v konkrétních podmínkách Karlovarského kraje nenacházejí souvislejší prostory s nekvalitní dopravní obslužností veřejnou hromadnou dopravou.

9. SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY A PRAMENŮ

- ANDĚL, J., 1996. Sociogeografická regionalizace, Univerzita J. E. Purkyně, Ústí nad Labem, 85 s.
- ANDĚL, J., 1999. Geografie města Ústí nad Labem, Acta universitatis Purkynianae 44, Studia geographica I., Univerzita J. E. Purkyně, Ústí nad Labem, 112 s.
- BEREZOWSKI, S. 1975. Zarys geografii komunikacji, Warszawa, PWN.
- BLAŽEK, M.(ed), 1977. Ekonomickogeografická regionalizace, Studia geographica 53, Geografický Ústav ČSAV, Brno, 73 s.
- BRANICKÝ, M., 1988. Regionálně členenie Slovenskej socialistickej republiky z hladiska dopravy. In: In: Holeček, M. (ed.): Současný stav a perspektivy dopravní geografie, Geografický Ústav ČSAV, Brno, s. 104 – 111.
- BRANICKÝ, M., 1999. Osobná doprava jako fenomén rozvoja regiónu, jej problémy a možnosti jej riešenia, Folia geographica 3, XXXII, Prešov, s. 235 – 239.
- BRINKE, J., 1999. Úvod do geografie dopravy, Univerzita Karlova, Praha, 112 s.
- BURSA, M., 2005. Stručný socioekonomický přehled krajů Česka, Ústav přírodních věd, UJEP v Ústí nad Labem, Ústí nad Labem, 64 s.
- ČERNÝ, J., 1999. O optimalizaci regionální veřejné dopravy. In: Široký, J. (ed.): Problematika regionální dopravy. Sborník příspěvků V. mezinárodního kolokvia V. ŽELVRS'99, Dopravní fakulta Jana Pernera, Pardubice, s. 42 – 49.
- DOKOUPIL, J., 2005. Polohový potenciál Plzeňského kraje. In: Dokoupil, J., Matušková, A. (eds.): Rozvojový potenciál Plzeňského kraje, katedra geografie FPE, Západočeská univerzita v Plzni, Plzeň, s. 15 – 17.
- EUROPEAN COMMISSION, 2001. *White – paper – European Transport Policy for 2010: Time to Decide*, Luxemburg, Office for official publications of the European Communities, 119 s.
- EUROPEAN COMMISSION, 2006. *Keep Europe noviny – Sustainable mobility for our kontinent*. Luxemburg, Office for official publications of the European Communities, 39 s.
- GODLUND, S., 1956. The function and growth of bus traffic within sphere of urban influence. Lund studies in geography, 18 s.
- GREEN, F., 1953. Community of Interest Areas in Western Europe – Some Geographical Aspects of local passenger traffic. Economic geography. Clark university Concord, New Hampshire, s. 283 – 298.
- GREEN, F., 1966. Urban Hinterlands: fifteen years on. Geographical Journal. Royal Geographical Society, London, s. 263 – 266.
- HALÁSEK, D., MARYÁŠ, J., GALVASOVÁ, I., KREJČÍ, T., SEIDENGLANZ, D., 2006. Socioekonomický regionů v ČR – aktualizace 2005. Projekt VaV, č. WA-101-04.
- HAMPL, M., GARDAVSKÝ, V., KÜHNEL, K., 1987. Regionální struktura a vývoj systému osídlení ČSR. Univerzita Karlova, Praha, 255 s.
- HAMPL, M., (ed.) 1996. Geografická organizace společnosti a transformační procesy v České republice. Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, Praha, 395 s.

- HAMPL, M., 2003. Diferenciace a zvraty regionálního vývoje Karlovarska: unikátní případ nebo obecný vzor?, *Geografie – Sborník ČGS*, 108,č. 3, Česká geografická společnost, Praha, s. 173 – 190.
- HAMPL, M., 2005. Geografická organizace společnosti v České republice: Transformační procesy a jejich obecný kontext. Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, Praha, 147 s.
- HENKOVÁ, D., 2000. Karlovarský kraj. *Geografické rozhledy*, 10, ČGS, č. 1, s. 20 – 21.
- HLAVAČKA, M., 1990. Dějiny dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce, Praha, 179 s.
- HOLEČEK, M., 1989. Hlavní tahy a uzly dálkové dopravy v ČSSR. In M. Branický (ed.) *Sborník ze semináře „K aktuálním otázkám geografie dopravy“*. Žilina: VÚD, s. 88-97.
- HORŇÁK, M., 2004. Vývoj dopravy Slovenska po roku 1989 (s dôrazom na vybrané aspekty dynamiky transformačných procesov a priestorové rozdiely vo vybavenosti dopravnou infraštruktúrou). *Disertační práce*. Přírodovědecká fakulta Univerzity Komenského Bratislava, Katedra humánnej geografie a demogeografie, Bratislava 2004. školitel: P. Korec, 161 s.
- HRALA, V., SKOKAN, L., 1970. *Geografie dopravy*, Vysoká škola ekonomická v Praze, Praha, 63 s.
- HŮRSKÝ, J., 1967. K prvním pokusům o vymezení dopravně geografických rajónů v Československu, *Sborník ČSZ*, 72, Praha, s. 71 – 73.
- HŮRSKÝ, J., 1974. K regionalizaci ČSR na základě výsledků sčítání silniční dopravy. *Doprava*, 16, Praha, s. 143 – 151.
- HŮRSKÝ, J., 1978 a. Metody oblastního členění podle dopravního spádu (Úvod do teorie předělů osobní dopravy). *Rozpravy Československé akademie věd, Řada matematických a přírodních věd*, 88, sešit 6, Praha, 95 s.
- HŮRSKÝ, J., 1978 b. Regionalizace České socialistické republiky na základě spádu osobní hromadné dopravy. *Studia Geographica*, 59, Geografický Ústav ČSAV, Brno, 182 s.
- HŮRSKÝ, J., 1988. K nedávnému vývoji dopravní geografie v zahraničí. In: Holeček, M. (ed.): *Současný stav a perspektivy dopravní geografie*, Geografický Ústav ČSAV, Brno, s. 7 – 15.
- KOREC, P., 1987. Vyjadrovanie vzťahov medzi prvkami socioekonomických systémov (na príkladě dopravného systému ČSSR). *Acta Facultatis Rerum Naturalium Universitatis Comenianae Geographica*, SPN, Bratislava, s. 117 – 132.
- KOVALČÍKOVÁ, D., SEDMIDUBSKÝ, V., VANČURA, M., 2005. Dopravní politika České republiky pro léta 2005 – 2013, *Doprava*, 47, č. 1, s. 5 – 6.
- KOZANECKA, M., 1980. Tendencje rozwojowe komunikacji autobusowej w Polsce. *Studium geograficzno – ekonomiczne. Prace monograficzne WSP w Krakowie*, tom 36, Krakov, 240 s. a přílohy.
- KRAFT, S., ŠVEC, P., 2007. Dopravně geografické regiony Karlovarského kraje a jejich aplikace v prostředí GIS, *Miscellanea Geographica* 12, Plzeň. (v tisku).

- KRAFT, S., 2007. Dopravně geografická regionalizace a hierarchie dopravních středisek Karlovarského kraje. In: Vančura a kol. (eds): Česká geografie v evropském prostoru, Sborník referátů z XXI. sjezdu České geografické společnosti, České Budějovice. (v tisku).
- KUBEŠ, J. (ed), 2000. Problémy stabilizace venkovského osídlení ČR, katedra geografie Pedagogické fakulty JU, České Budějovice, 163 s.
- KUBEŠ, J., PAHORECKÁ, J., 2000. Obslužná vybavenost, střediskovost a spádovost venkovských sídel. Okresy Písek, Tábor a okolí, rok 1998. In: Kubeš, J. (ed): Problémy stabilizace venkovského osídlení ČR, katedra geografie Pedagogické fakulty JU, České Budějovice, s. 61 – 80.
- KUBEŠ, J., SLEZÁKOVÁ, A., 2000. Vybavenost venkovských sídel osobní hromadnou dopravou. Okresy Písek a Tábor, rok 1998/1999. In: Kubeš, J. (ed): Problémy stabilizace venkovského osídlení ČR, katedra geografie Pedagogické fakulty JU, České Budějovice, s. 123 – 128.
- KUNSKÝ, J., 1974. Československo fyzicky zeměpisně, SPN, Praha, 251 s.
- KURFÜRSFT, P. (ed.), 2000. Jak dálnice (ne)prospívají regionálnímu rozvoji. Český a Slovenský dopravní klub, Brno, 31 s.
- LLUCH, E., 1970. Evolució de les àrees de trànsit dels autobusos de línia a Catalunya, 1934 – 1964. Banca Catalana, Barcelona.
- MATUŠKOVÁ, A., 2001. Život v pohraničí očima jeho obyvatel. In: Dokoupil, J. (ed): Výzkum pohraničí v regionální geografii & regionální geografie a regionální rozvoj, Miscellanea geographica 9, Plzeň, s. 227 – 234.
- MARADA, M., 2003 a. Dopravní infrastruktura a hierarchie středisek v českém pohraničí, Geografie – sborník ČGS, 108, č. 1, Česká geografická společnost, Praha, s. 130 – 145.
- MARADA, M., 2003 b. Dopravní hierarchie středisek v Česku: vztah k organizaci osídlení. Disertační práce. Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, Praha, 116 s.
- MARYÁŠ, J., ŘEHÁK, S., VYSTOUPIL, J., MLÁDEK, J., 1995. Ekonomická geografie I., Ekonomicko – správní fakulta MU, Brno, 138 s.
- MIŠTERA, L., (ed.), 1984. Geografie krajů ČSSR, SPN, 339 s.
- MIŠTERA, L., (ed.), 1985. Geografie Československé socialistické republiky, SPN, 385 s.
- MIŠTERA, L., 1997. Geografie regionů České republiky I. Geografická regionalizace. Západočeská univerzita, Pedagogická fakulta, Plzeň, 118 s.
- MIRVALD, S., 1999. Geografie dopravy I., Západočeská univerzita, Pedagogická fakulta, Plzeň, 71 s.
- MIRVALD, S., 2001. Ašsko – geografická charakteristika příhraničního mikroregionu. Západočeská univerzita, Pedagogická fakulta, Plzeň, 98 s.
- MOJŽIŠ, V., 1999. Aspekty regionální osobní dopravy. In: Široký, J. (ed.): Problematika regionální dopravy. Sborník příspěvků V. mezinárodního kolokvia V. ŽELVRS`99, Dopravní fakulta Jana Pernera, Pardubice, s. 36 – 41.
- NUHN, H., HESSE, M., 2006. Verkehrsgeographie, Grundriss, Allgemeine, Geographie, Paderborn, 379 s.

- NUTLEY, S., 1998. Rural areas: The accessibility problem. In: Hoyle, B., Knowles, R. (eds.): Modern transport geography, Geographical society, Institute of British Geographers, Chichester, s. 185 – 216.
- OPAVA, J., 1999. Alternativní řešení kolejové dopravy v regionu. In: Široký, J. (ed.): Problematika regionální dopravy. Sborník příspěvků V. mezinárodního kolokvia V. ŽELVRS`99, Dopravní fakulta Jana Pernera, Pardubice, příloha.
- PODHORSKÝ, F., 1988. Stav a náčrt perspektív geografie dopravy u nás. In: Holeček, M. (ed.): Současný stav a perspektivy dopravní geografie, Geografický Ústav ČSAV, Brno, s. 21 – 25.
- ROBEŠ, M., 1997. Rozvoj veřejné dopravy jako nezbytné služby ve veřejném zájmu. In: Patrik, M. (ed): Alternativní trendy dopravní politiky v ČR, Sborník z dopravního semináře v Rybníku u Poběžovic, Český a Slovenský dopravní klub, s. 119 – 128.
- RODRIGUE, J-P., COMTOIS, C., SLACK, B., 2006. The geography of transport systems, London, 296 s.
- RÓLC, R., 2001. Dopravní dostupnost a regionální význam krajských měst, Geografie – sborník ČGS, 106, č. 3, Česká geografická společnost, Praha, s. 222 – 231.
- ŘEHÁK, S., 1975. Terminální autobusové spoje v sídlech a dopravně geografická klasifikace sídel Jihomoravského kraje. Skripta Fac. Sci. Nat. UJEP Brunnensis, Geographia 1, Brno, s. 15 – 22.
- ŘEHÁK, S., 1979. Prostorová struktura obslužného systému hromadné osobní dopravy. Kandidátská disertační práce. Geografický Ústav ČSAV, Brno, 88 s.
- ŘEHÁK, S., 1982. Geografická struktura dopravy a dopravní střediskovost v ČSR. In Zprávy Geografického ústavu ČSAV, 19, č. 1. Brno.
- ŘEHÁK, S., 1987. Regionální působnost středisek osídlení. In: Atlas obyvatelstva ČSSR, Brno – Praha, Geografický Ústav ČSAV – Federální statistický úřad, map. list III. 4., mapa měřítek 1: 2000000.
- ŘEHÁK, S., 1988. Možnosti dalšího rozvoje naší geografie dopravy. In M. Holeček (ed.) Sborník ze semináře „Současný stav a perspektivy dopravní geografie“. ČSGS ČSAV, Brno, s. 15-20.
- ŘEHÁK, S., 1994. Hromadná osobní doprava ve výzkumu prostorové struktury státu (na příkladu někdejšího Československa). Habilitační práce – katedra geografie PřF MU. Brno, s. 75.
- ŘEHÁK, S., 1997. Aktuální problémy České republiky 6. díl: doprava. sv. 6. Ostrava: Scholaforum, 1997. s. 25.
- SEIDENGLANZ, D., 2005. Vývoj železniční dopravy v Evropě a její pozice v evropské dopravní politice. Národohospodářský obzor, 4-2005, s. 92-104.
- SEIDENGLANZ, D., 2006. Evropská dopravní politika – kritika a geografické hodnocení. Národohospodářský obzor, 4-2006, s. 84 – 96.
- SEIDENGLANZ, D., 2007. Dopravní charakteristiky venkovského prostoru. Disertační práce, Geografický Ústav MU, Brno, 162 s.

- ŠÍPKA, E., 1988. Príspevok k teórii a metodológii geografie dopravy regiónov. In: Holeček, M. (ed.): Současný stav a perspektivy dopravní geografie, Geografický Ústav ČSAV, Brno, s. 30 - 37.
- ŠIROKÝ, J., 1999. Regionální doprava a ČD. In: Široký, J. (ed.): Problematika regionální dopravy. Sborník příspěvků V. mezinárodního kolokvia V. ŽELVRS`99, Dopravní fakulta Jana Pernera, Pardubice, s. 54 – 59.
- ŠLAMPA, O., 1967. Všeobecná geografie dopravy. Učební text UJEP Brno. Praha, 97 s.
- ŠLAMPA, O., 1972. K pojetí a způsobu vymezení dopravních oblastí. Scripta Fac. Sci. Nat. UJEP Brunnensis, Geographia 1, 2, Brno, s. 19 – 28.
- ŠTĚRBA, R., 2004. Integrované řešení dopravní obsluhy území. Habilitační přednášky 11, ČVUT, Praha, 25 s.
- ŠTĚRBA, R., PASTOR, O., 2005. Osobní doprava v území a regionech, ČVUT, Praha, 107 s.
- VLČEK, I., 1964. Dopravní spojení venkovských sídel se středisky. Sborník ČSZ, 69, č. 3, Praha, s. 200 – 212.
- VLČEK, I., 1967. Průzkumy cestování venkovského obyvatelstva. Osobní doprava v podmínkách venkovského osídlení, Brno, s. 22 – 29.
- VICHTA, F., SEDMIDUBSKÝ, V., 2005. Konkurence ve veřejné dopravě, Doprava, 47, č. 5, s. 19.
- VITURKA, M., 1981. Vztah sídelní struktury a silniční dopravy. In: Sborník ČSGS. Praha, s. 28-47.
- VITURKA, M., 1998. Investiční atraktivita vybraných měst České republiky. Ekonomicko - správní fakulta MU, Brno, 119 s.
- VYSTOUPIL, J., 2006. Atlas cestovního ruchu České republiky. MMR ČR, Praha, 157 s.
- WHEELER, J., O., MULLER, P., O. 1986. Economic Geography, Second edition. New York, Chichester, Brisbane, Toronto, Singapore: John Wiley & Sons, Inc.
- WOKOUN, R., 1999. Regionální politika a rozvoj v České republice. Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, Praha, 87 s.
- ZAPLETALOVÁ, J., 1988. Problematika dopravy při výzkumu životního prostředí. In M. Holeček (ed.) Sborník ze semináře „Současný stav a perspektivy dopravní geografie“. ČSGS ČSAV, Brno, s. 71 – 79.
- ZIMPEL, H. G., 1958. Verkehrsbestimmte Systeme und Kulturraum bzw. Kulturlandschaftsliederung. Berichte z. dt. Landeskunde, Bd. 21, Berlin.

IDOS 2005/2006 – *elektronický jízdní řád*, CHAPS spol. s. r. o. a ČD, DATIS o. z.
 Ročenka dopravy České republiky 2005, Ministerstvo dopravy, CDV, 174 s.
 Ročenka dopravy České republiky 1999, www.mdcz.cz
 zákon č. 111/1994 Sb.

PŘÍLOHY

Příl. 1. Úroveň dopravní obslužnosti sídel v okrese Cheb

části měst a obcí	příslušné středisko	pracovní den		ranní špička			odpol. odjezdy		večerní odjezdy ze střediska			večerní agregát	body	sobota		dopravní obslužnost
		počet	body	počet	%	body	počet	body	18:00-19:59	20:00-21:59	po 22. hod			počet	body	
Aš	Cheb	29	4	12	41,4	2	8	4	3	2	2	13	4	14	4	velmi kvalitní
Dolní Paseky	Aš	5	1	2	40,0	2	1	1	0	0	0	0	0	2	1	méně kvalitní
Horní Paseky	Aš	5	1	2	40,0	2	1	1	0	0	0	0	0	2	1	méně kvalitní
Doubrava	Aš	12	3	4	33,3	4	3	2	1	0	0	1	1	5	3	kvalitní
Kopaniny	Aš	12	3	4	33,3	4	3	2	1	0	0	1	1	5	3	kvalitní
Mokřiny	Aš	13	3	3	23,1	3	2	2	1	0	0	1	1	5	3	průměrná
Nebesa	Aš	6	2	1	16,7	2	1	1	1	0	0	1	1	4	2	průměrná
Nový Žďár	Aš	12	3	3	25,0	4	2	2	1	0	0	1	1	4	2	průměrná
Vernéřov	Aš	4	1	2	50,0	1	1	1	0	0	0	0	0	1	1	méně kvalitní
Dolní Žandov	M. Lázně	14	3	5	35,7	3	3	2	1	1	0	3	2	10	4	kvalitní
Horní Žandov	M. Lázně	14	3	5	35,7	3	3	2	1	1	0	3	2	10	4	kvalitní
Podlesí	M. Lázně	2	1	1	50,0	1	1	1	0	0	0	0	0	1	1	méně kvalitní
Salajna	Cheb	9	2	4	44,4	2	1	1	1	0	0	1	1	6	3	průměrná
Úbočí	M. Lázně	3	1	2	66,7	0	1	1	0	0	0	0	0	1	1	méně kvalitní
Drmoul	M. Lázně	15	3	6	40,0	2	3	2	1	0	1	4	3	5	3	kvalitní
Aleje - Zátíší	Fr. Lázně	59	4	17	28,8	4	10	4	5	2	1	12	4	30	4	velmi kvalitní
Dlouhé Mosty	Fr. Lázně	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	nekvalitní
Dolní Lomany	Fr. Lázně	23	4	7	30,4	4	4	3	3	2	1	10	4	17	4	velmi kvalitní
Františkovy Lázně	Cheb	104	4	36	34,6	3	26	4	9	6	3	30	4	57	4	velmi kvalitní
Horní Lomany	Fr. Lázně	34	4	15	44,1	2	7	4	3	1	0	5	3	14	4	kvalitní
Krapice	Cheb	8	3	4	50,0	1	2	2	1	0	0	1	1	3	2	průměrná
Slatina	Cheb	59	4	17	28,8	4	10	4	5	2	1	12	4	30	4	velmi kvalitní
Žirovice	Fr. Lázně	27	4	11	40,7	2	5	3	2	2	0	6	4	13	4	kvalitní
Hazlov	Cheb	24	4	8	33,3	4	6	4	1	2	1	8	4	14	4	velmi kvalitní
Lipná	Cheb	7	3	3	42,9	2	2	2	1	0	0	1	1	4	2	průměrná
Polná	Cheb	7	3	3	42,9	2	1	1	1	0	0	1	1	3	2	průměrná
Skalka	Cheb	7	3	3	42,9	2	2	2	1	0	0	1	1	4	2	průměrná
Táborská	Cheb	7	3	3	42,9	2	1	1	1	0	0	1	1	3	2	průměrná

části měst a obcí	příslušné středisko	pracovní den		ranní špička			odpol. odjezdy		večerní odjezdy ze střediska			večerní agregát	body	sobota		dopravní obslužnost
		počet	body	počet	%	body	počet	body	18:00-19:59	20:00-21:59	po 22. hod			počet	body	
Výhledy	Cheb	7	3	3	42,9	2	2	2	1	0	0	1	1	4	2	průměrná
Hranice	Aš	10	3	5	50,0	1	1	1	1	1	0	3	2	6	3	průměrná
Pastviny	Aš	10	3	5	50,0	1	1	1	1	1	0	3	2	6	3	průměrná
Studánka	Aš	10	3	5	50,0	1	1	1	1	1	0	3	2	6	3	průměrná
Trojmezí	Aš	2	1	1	50,0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	nekvalitní
Bříza	Cheb	1	1	1	100,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	nekvalitní
Cetnov	Cheb	6	2	2	33,3	4	1	1	1	0	0	1	1	3	2	průměrná
Dolní Dvory	Cheb	21	4	8	38,1	3	4	3	1	0	0	1	1	2	1	průměrná
Dřenice	Cheb	4	1	2	50,0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	méně kvalitní
Háje	Cheb	15	4	7	46,7	2	5	3	2	1	0	4	3	6	3	kvalitní
Horní Dvory	Cheb	2	1	1	50,0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	méně kvalitní
Hradiště	Cheb	9	3	4	44,4	2	2	2	0	0	0	0	0	2	1	průměrná
Hrozňatov	Cheb	10	3	4	40,0	2	3	2	1	0	0	1	1	4	2	průměrná
Cheb																
Chvoječná	Cheb	1	1	1	100,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	nekvalitní
Jindřichov	Cheb	9	3	4	44,4	2	2	2	1	0	0	1	1	3	2	průměrná
Klest	Cheb	2	1	2	100,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	nekvalitní
Loužek	Cheb	1	1	1	100,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	nekvalitní
Pelhřimov	Cheb	2	1	1	50,0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	nekvalitní
Podhoří	Cheb	8	3	4	50,0	1	2	2	0	0	0	0	0	1	1	méně kvalitní
Podhrad	Cheb	17	4	7	41,2	2	3	2	1	0	1	4	3	6	3	kvalitní
Skalka	Cheb	62	4	24	38,7	3	17	4	4	3	2	16	4	27	4	velmi kvalitní
Střížov	Cheb	50	4	15	30,0	4	9	4	5	2	1	12	4	23	4	velmi kvalitní
Tršnice	Cheb	28	4	9	32,1	4	6	4	2	0	1	5	3	21	4	velmi kvalitní
Kamenná	Aš	1	1	0	0,0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	nekvalitní
Krásná	Aš	30	4	12	40,0	2	6	4	2	1	0	4	3	11	4	kvalitní
Křižovatka	Cheb	17	4	4	23,5	3	4	3	1	1	0	3	2	6	3	kvalitní
Lázně Kynžvart	M. Lázně	32	4	13	40,6	2	5	3	3	2	1	10	4	20	4	kvalitní

části měst a obcí	příslušné středisko	pracovní den		ranní špička			odpol. odjezdy		večerní odjezdy ze střediska			večerní agregát	body	sobota		dopravní obslužnost	
		počet	body	počet	%	body	počet	body	18:00-19:59	20:00-21:59	po 22. hod			počet	body		
Velká Šitboř	Cheb	1	1	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	nekvalitní
Mnichov	M. Lázně	8	3	2	25,0	4	1	1	1	0	0	1	1	4	2	průměrná	
Rájov	M. Lázně	7	3	2	28,6	4	1	1	1	0	0	1	1	3	2	průměrná	
Sítiny	M. Lázně	3	1	1	33,3	4	0	0	0	0	0	0	0	2	1	méně kvalitní	
Hartoušov	Fr. Lázně	7	3	3	42,9	2	2	2	0	0	0	0	0	1	1	průměrná	
Nebanice	Cheb	18	4	6	33,3	4	2	2	1	0	1	4	3	11	4	kvalitní	
Božetín	Cheb	6	2	3	50,0	1	1	1	0	0	0	0	0	1	1	méně kvalitní	
Čížebná	Cheb	14	4	6	42,9	2	3	2	1	0	0	1	1	7	4	kvalitní	
Horka	Cheb	5	2	3	60,0	1	1	1	0	0	0	0	0	1	1	méně kvalitní	
Hrzín	Cheb	4	1	2	50,0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	nekvalitní	
Kopanina	Cheb	5	2	3	60,0	1	1	1	0	0	0	0	0	1	1	méně kvalitní	
Mlýnek	Cheb	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	nekvalitní	
Nový Kostel	Cheb	14	4	6	42,9	2	3	2	1	0	0	1	1	7	4	kvalitní	
Spálená	Cheb	5	2	1	20,0	3	1	1	0	0	0	0	0	1	1	méně kvalitní	
Dobroše	Cheb	1	1	1	100,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	nekvalitní	
Mostov	Cheb	18	4	6	33,3	4	2	2	1	0	1	4	3	11	4	kvalitní	
Obilná	Kynšperk	7	3	3	42,9	2	0	0	1	0	0	1	1	0	0	méně kvalitní	
Odrava	Cheb	9	3	4	44,4	2	2	2	0	0	0	0	0	0	0	méně kvalitní	
Potočiště	Cheb	13	4	4	30,8	4	1	1	0	0	0	0	0	2	1	průměrná	
Jesenice	Cheb	12	4	5	41,7	2	2	2	1	0	0	1	1	2	1	průměrná	
Okrouhlá	Cheb	5	2	1	20,0	3	1	1	0	0	0	0	0	2	1	méně kvalitní	
Ovesné Kladruby	M. Lázně	8	3	2	25,0	4	2	2	1	0	0	1	1	8	4	kvalitní	
Lomnička	Cheb	4	1	1	25,0	4	1	1	1	0	0	1	1	0	0	méně kvalitní	
Plesná	Cheb	23	4	7	30,4	4	2	2	2	2	0	6	4	12	4	velmi kvalitní	
Smrčina	Aš	10	3	5	50,0	1	1	1	1	1	0	3	2	6	3	průměrná	
Šneky	Cheb	14	4	4	28,6	4	2	2	1	1	0	3	2	5	3	kvalitní	
Vackov	Cheb	8	3	3	37,5	3	2	2	1	0	0	1	1	2	1	průměrná	
Podhradí	Aš	12	4	4	33,3	4	3	2	1	0	0	1	1	5	3	kvalitní	

části měst a obcí	příslušné středisko	pracovní den		ranní špička			odpol. odjezdy		večerní odjezdy ze střediska			večerní agregát	body	sobota		dopravní obslužnost
		počet	body	počet	%	body	počet	body	18:00-19:59	20:00-21:59	po 22. hod			počet	body	
Tři Sekery	M. Lázně	9	3	4	44,4	2	1	1	1	0	1	4	3	3	2	průměrná
Lipoltov	Cheb	1	1	1	100,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	nekvalitní
Návrší	Cheb	9	3	3	33,3	4	3	2	0	0	0	0	0	0	0	průměrná
Tuřany	Cheb	1	1	1	100,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	nekvalitní
Valy	M. Lázně	23	4	11	47,8	2	3	2	2	1	0	4	3	12	4	kvalitní
Klimentov	M. Lázně	17	4	9	52,9	1	2	2	1	0	0	1	1	6	3	průměrná
Malá Hleďsebe	M. Lázně	12	4	6	50,0	1	3	2	1	0	1	4	3	5	3	kvalitní
Velká Hleďsebe	M. Lázně	48	4	18	37,5	3	8	4	2	0	1	5	3	15	4	velmi kvalitní
Velký Luh	Cheb	21	4	7	33,3	4	4	3	2	1	0	4	3	11	4	velmi kvalitní
Martinov	M. Lázně	8	3	2	25,0	4	2	2	1	0	0	1	1	8	4	kvalitní
Vlkovice	M. Lázně	8	3	2	25,0	4	2	2	1	0	0	1	1	8	4	kvalitní
Antonínova Výšina	Cheb	10	3	4	40,0	2	2	2	2	1	0	4	3	6	3	kvalitní
Mýtinka	Fr. Lázně	12	4	5	41,7	2	3	2	1	1	0	3	2	5	3	kvalitní
Vojtanov	Fr. Lázně	25	4	8	32,0	4	3	2	2	2	1	9	4	19	4	velmi kvalitní
Zelený Háj	Fr. Lázně	25	4	8	32,0	4	3	2	2	2	1	9	4	19	4	velmi kvalitní
Milhostov	M. Lázně	8	3	2	25,0	4	2	2	1	0	0	1	1	8	4	kvalitní
Zádub	M. Lázně	8	3	2	25,0	4	2	2	1	0	0	1	1	8	4	kvalitní
Závišín	M. Lázně	11	4	4	36,4	3	2	2	1	0	0	1	1	4	2	kvalitní

Příl. 2. Úroveň dopravní obslužnosti sídel v okrese Karlovy Vary

části měst a obcí	příslušné středisko	pracovní den		ranní špička			odpol. odjezdy		večerní odjezdy ze střediska			večerní agregát	body	sobota		dopravní obslužnost
		počet	body	počet	%	body	počet	body	18:00-19:59	20:00-21:59	po 22. hod			počet	body	
Abertamy	KV	10	3	3	30,0	4	1	1	1	0	0	1	1	0	0	průměrná
Hřebečná	KV	10	3	3	30,0	4	1	1	1	0	0	1	1	0	0	průměrná
Andělská Hora	KV	15	4	6	40,0	2	6	4	2	0	0	2	2	4	2	kvalitní
Bečov nad Teplou	KV	24	4	7	29,2	4	4	3	3	0	0	3	2	14	4	kvalitní
Krásný Jez	KV	21	4	6	28,6	4	4	3	3	0	0	3	2	13	4	kvalitní
Vodná	KV	21	4	6	28,6	4	4	3	3	0	0	3	2	12	4	kvalitní
Bochov	KV	20	4	7	35,0	3	5	3	2	0	0	2	2	6	3	kvalitní
Číhaná	KV	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	nekvalitní
Dlouhá Lomnice	KV	1	1	1	100,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	nekvalitní
Hertošovice	KV	10	3	5	50,0	1	3	2	0	0	0	0	0	4	2	průměrná
Hlineč	Toužim	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	nekvalitní
Javorná	KV	5	2	1	20,0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	méně kvalitní
Jesínky	Toužim	12	4	7	58,3	1	2	2	0	0	0	0	0	0	0	méně kvalitní
Kozlov	Toužim	12	4	7	58,3	1	3	2	1	0	0	1	1	0	0	průměrná
Mirotice	Toužim	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	nekvalitní
Německý Chloumek	KV	2	1	1	50,0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	nekvalitní
Nové Kounice	KV	1	1	1	100,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	nekvalitní
Polom		0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	nekvalitní
Rybničná	KV	5	2	1	20,0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	méně kvalitní
Sovolusky	Toužim	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	nekvalitní
Teleč	Toužim	12	4	7	58,3	1	2	2	0	0	0	0	0	0	0	méně kvalitní
Těšetice		0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	nekvalitní
Údrč	KV	11	4	5	45,5	2	3	2	1	0	0	1	1	4	2	průměrná
Boží Dar	Jáchymov	7	3	2	28,6	4	2	2	1	0	0	1	1	6	3	kvalitní
Ryžovna	Vejprty	2	1	1	50,0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	méně kvalitní
Zlatý Kopec- Klínovec	Vejprty	2	1	1	50,0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	méně kvalitní
Božičany	Chodov	20	4	7	35,0	3	2	2	1	1	0	3	2	10	4	kvalitní
Březová	KV	29	4	8	27,6	4	5	3	3	1	1	8	4	9	4	velmi kvalitní

části měst a obcí	příslušné středisko	pracovní den		ranní špička			odpol. odjezdy		večerní odjezdy ze střediska			večerní agregát	body	sobota		dopravní obslužnost
		počet	body	počet	%	body	počet	body	18:00-19:59	20:00-21:59	po 22. hod			počet	body	
Podštěly	Žlutice	6	2	1	16,7	2	4	3	0	0	0	0	0	2	1	průměrná
Poříčí	Žlutice	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	nekvalitní
Radotín		0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	nekvalitní
Žďárek		0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	nekvalitní
Jáchymov	Ostrov	36	4	13	36,1	3	9	4	6	1	1	11	4	18	4	velmi kvalitní
Mariánská	Jáchymov	3	1	1	33,3	4	0	0	1	0	0	1	1	3	2	průměrná
Nové Město	Jáchymov	3	1	1	33,3	4	0	0	1	0	0	1	1	3	2	průměrná
Suchá	Jáchymov	0	1	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	nekvalitní
Vršek		0	1	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	nekvalitní
Jenišov	KV	24	4	10	41,7	2	5	3	2	2	1	9	4	14	4	kvalitní
Bohatice	KV	20	4	7	35,0	3	5	3	2	1	1	7	4	11	4	velmi kvalitní
Cihelny	KV	14	4	4	28,6	4	4	3	1	1	1	6	4	10	4	velmi kvalitní
Čankov	KV	19	4	6	31,6	4	6	4	2	2	1	9	4	12	4	velmi kvalitní
Doubí	KV	30	4	11	36,7	3	8	4	3	2	2	13	4	22	4	velmi kvalitní
Drahovice	KV	41	4	10	24,4	3	7	4	2	2	2	12	4	26	4	velmi kvalitní
Dvory	KV	41	4	10	24,4	3	8	4	3	2	2	13	4	26	4	velmi kvalitní
Hůrky	KV	23	4	9	39,1	3	6	4	2	2	1	9	4	15	4	velmi kvalitní
Karlovy Vary																
Olšová Vrata	KV	19	4	6	31,6	4	6	4	2	2	0	6	4	11	4	velmi kvalitní
Počerny	KV	28	4	10	35,7	3	8	4	2	2	1	9	4	13	4	velmi kvalitní
Rosnice	KV	12	4	5	41,7	2	4	3	2	1	1	7	4	7	4	kvalitní
Rybáře	KV	44	4	17	38,6	3	11	4	3	3	2	15	4	26	4	velmi kvalitní
Sedlec	KV	12	4	4	33,3	4	5	3	2	1	1	7	4	7	4	velmi kvalitní
Stará Role	KV	44	4	17	38,6	3	11	4	3	3	2	15	4	26	4	velmi kvalitní
Tašovice	KV	24	4	7	29,2	4	8	4	2	1	0	4	3	14	4	velmi kvalitní
Háje	KV	12	4	5	41,7	2	5	3	2	1	1	7	4	7	4	kvalitní
Kolová	KV	19	4	7	36,8	3	6	4	3	1	0	5	3	11	4	velmi kvalitní
Krásné Údolí	Toužim	26	4	7	26,9	4	6	4	1	0	1	4	3	8	4	velmi kvalitní

části měst a obcí	příslušné středisko	pracovní den		ranní špička			odpol. odjezdy		večerní odjezdy ze střediska			večerní agregát	body	sobota		dopravní obslužnost
		počet	body	počet	%	body	počet	body	18:00-19:59	20:00-21:59	po 22. hod			počet	body	
Odolenovice	Toužim	7	3	2	28,6	4	1	1	1	0	0	1	1	0	0	průměrná
Damice	Ostrov	7	3	3	42,9	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	méně kvalitní
Horní Hrad	Ostrov	7	3	3	42,9	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	méně kvalitní
Krásný Les	Ostrov	5	2	2	40,0	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	méně kvalitní
Kyselka	KV	12	4	6	50,0	1	3	2	1	0	0	1	1	4	2	průměrná
Nová Kyselka	KV	12	4	6	50,0	1	3	2	1	0	0	1	1	4	2	průměrná
Radošov	KV	11	4	5	45,5	2	3	2	1	0	0	1	1	5	3	průměrná
Lípa	KV	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	nekvalitní
Merklín	KV	11	4	3	27,3	4	3	2	1	1	0	3	2	5	3	kvalitní
Oldřiš	KV	11	4	3	27,3	4	3	2	1	1	0	3	2	5	3	kvalitní
Pstruží	KV	6	2	3	50,0	1	2	2	1	0	0	1	1	0	0	méně kvalitní
Mírová	KV	67	4	26	38,8	3	9	4	4	3	1	13	4	20	4	velmi kvalitní
Bernov	Nejdek	4	1	2	50,0	1	0	0	0	0	1	3	2	0	0	méně kvalitní
Fojtov	Nejdek	17	4	5	29,4	4	2	2	1	0	0	1	1	2	1	průměrná
Lesík	Nejdek	4	1	2	50,0	1	0	0	0	0	1	3	2	0	0	méně kvalitní
Lužec	Nejdek	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	nekvalitní
Nejdek	KV	28	4	11	39,3	3	8	4	2	1	1	7	4	13	4	velmi kvalitní
Oldřichov	Nejdek	8	3	3	37,5	3	1	1	1	0	1	4	3	7	4	kvalitní
Pozorka	Nejdek	20	4	6	30,0	4	3	2	1	0	0	1	1	2	1	průměrná
Suchá	Nejdek	23	4	7	30,4	4	3	2	1	1	1	6	4	14	4	velmi kvalitní
Tisová	Nejdek	11	4	4	36,4	3	2	2	1	0	1	4	3	9	4	kvalitní
Vysoká Štola	Nejdek	20	4	6	30,0	4	3	2	1	0	0	1	1	2	1	průměrná
Jimlíkov	Chodov	3	1	2	66,7	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	nekvalitní
Mezirolí	KV	36	4	15	41,7	2	8	4	2	0	0	2	2	7	4	kvalitní
Nová Role	KV	26	4	10	38,5	3	8	4	2	1	1	7	4	15	4	velmi kvalitní
Nové Hamry	Nejdek	17	4	6	35,3	3	3	2	1	1	1	6	4	11	4	kvalitní
Arnoldov	Ostrov	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	nekvalitní
Dolní Žďár	Ostrov	46	4	19	41,3	2	7	4	5	1	1	10	4	16	4	velmi kvalitní

části měst a obcí	příslušné středisko	pracovní den		ranní špička			odpol. odjezdy		večerní odjezdy ze střediska			večerní agregát	body	sobota		dopravní obslužnost	
		počet	body	počet	%	body	počet	body	18:00-19:59	20:00-21:59	po 22. hod			počet	body		
Hanušov	Ostrov	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	nekvalitní
Hluboký	Ostrov	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	nekvalitní
Horní Žďár	Ostrov	41	4	17	41,5	2	6	4	5	1	1	10	4	16	4	4	velmi kvalitní
Kfely	Ostrov	7	3	3	42,9	2	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	méně kvalitní
Květnová	Ostrov	7	3	3	42,9	2	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	méně kvalitní
Liticov	Ostrov	46	4	19	41,3	2	7	4	5	1	1	10	4	16	4	4	velmi kvalitní
Maroltov	Ostrov	4	1	2	50,0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	méně kvalitní
Moříčov	Ostrov	7	3	2	28,6	4	2	2	0	0	0	0	0	2	1	1	průměrná
Ostrov	KV	72	4	28	38,9	3	21	4	5	3	2	17	4	39	4	4	velmi kvalitní
Vykmanov	Ostrov	46	4	19	41,3	2	7	4	5	1	1	10	4	16	4	4	velmi kvalitní
Otovice	KV	11	4	7	63,6	1	3	2	1	0	0	1	1	0	0	0	průměrná
Brť	Toužim	5	2	2	40,0	2	1	1	0	0	1	3	2	0	0	0	méně kvalitní
Měchov	Toužim	8	3	3	37,5	3	1	1	0	0	1	3	2	0	0	0	průměrná
Otročin	Toužim	9	3	2	22,2	3	2	2	0	0	1	3	2	3	2	2	průměrná
Poseč	Toužim	5	2	1	20,0	3	1	1	0	0	0	0	0	3	2	2	průměrná
Tisová	Nejdek	10	3	3	30,0	4	3	2	1	2	0	5	3	9	4	4	kvalitní
Bludná	Nejdek	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	nekvalitní
Pernink	KV	16	4	6	37,5	3	3	2	2	0	0	2	2	8	4	4	kvalitní
Rybná	KV	6	2	3	50,0	1	2	2	1	0	0	1	1	0	0	0	méně kvalitní
Pila	KV	5	2	1	20,0	3	0	0	0	0	0	0	0	2	1	1	méně kvalitní
Potůčky	KV	13	4	5	38,5	3	1	1	1	0	0	1	1	8	4	4	kvalitní
Stráň	KV	13	4	5	38,5	3	1	1	1	0	0	1	1	8	4	4	kvalitní
Borek	Toužim	13	4	5	38,5	3	4	3	0	0	1	3	2	4	2	2	kvalitní
Chlum	Žlutice	6	2	2	33,3	4	2	2	1	0	0	1	1	0	0	0	průměrná
Kobylé	Žlutice	6	2	2	33,3	4	3	2	1	0	0	1	1	0	0	0	průměrná
Kolešov	Žlutice	6	2	2	33,3	4	3	2	1	0	0	1	1	0	0	0	průměrná
Močidlec	Žlutice	6	2	2	33,3	4	3	2	1	0	0	1	1	0	0	0	průměrná
Novosedly	Žlutice	6	2	2	33,3	4	3	2	1	0	0	1	1	0	0	0	průměrná

části měst a obcí	příslušné středisko	pracovní den		ranní špička			odpol. odjezdy		večerní odjezdy ze střediska			večerní agregát	body	sobota		dopravní obslužnost
		počet	body	počet	%	body	počet	body	18:00-19:59	20:00-21:59	po 22. hod			počet	body	
Pšov	Žlutice	8	3	2	25,0	4	4	3	1	0	0	1	1	0	0	průměrná
Semtěš	Žlutice	9	3	2	22,2	3	2	2	0	1	0	2	2	2	1	průměrná
Bor	KV	7	3	4	57,1	1	2	2	0	0	0	0	0	0	0	méně kvalitní
Lesov	KV	39	4	16	41,0	2	7	4	3	1	1	8	4	21	4	velmi kvalitní
Podlesí	KV	12	4	6	50,0	1	4	3	1	1	0	3	2	5	3	kvalitní
Sadov	KV	36	4	15	41,7	2	8	4	3	2	1	10	4	23	4	velmi kvalitní
Stráň	KV	7	3	4	57,1	1	2	2	0	0	0	0	0	0	0	méně kvalitní
* Smolné Pece	KV	7	3	3	42,9	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	méně kvalitní
Dražov	KV	9	3	4	44,4	2	2	2	1	0	0	1	1	2	1	průměrná
Hlinky	KV	9	3	4	44,4	2	2	2	1	0	0	1	1	0	0	průměrná
Nové Stanovice	KV	9	3	4	44,4	2	2	2	1	0	0	1	1	2	1	průměrná
Stanovice	KV	9	3	4	44,4	2	2	2	1	0	0	1	1	2	1	průměrná
Boč	Ostrov	19	4	6	31,6	4	4	3	1	0	1	4	3	9	4	velmi kvalitní
Kamenec	Ostrov	19	4	6	31,6	4	4	3	1	0	1	4	3	9	4	velmi kvalitní
Korunní		0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	nekvalitní
Malý Hrzín		0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	nekvalitní
Osvinov		0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	nekvalitní
Peklo		0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	nekvalitní
Smilov	Ostrov	4	1	1	25,0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	méně kvalitní
Srní	Ostrov	4	1	1	25,0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	méně kvalitní
Stráž nad Ohří	Ostrov	21	4	7	33,3	4	4	3	1	0	1	4	3	10	4	velmi kvalitní
Horní Tašovice	KV	18	4	7	38,9	3	5	3	2	0	0	2	2	5	3	kvalitní
Nová Víska	KV	19	4	8	42,1	2	6	4	2	0	0	2	2	4	2	kvalitní
Peklo		0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	nekvalitní
Stružná	KV	19	4	8	42,1	2	6	4	2	0	0	2	2	5	3	kvalitní
Žalmanov	KV	19	4	8	42,1	2	6	4	2	0	0	2	2	4	2	kvalitní
Dubina	KV	12	4	6	50,0	1	3	2	1	0	0	1	1	4	2	průměrná
Pulovice	KV	12	4	6	50,0	1	3	2	1	0	0	1	1	4	2	průměrná

části měst a obcí	příslušné středisko	pracovní den		ranní špička			odpol. odjezdy		večerní odjezdy ze střediska			večerní agregát	body	sobota		dopravní obslužnost
		počet	body	počet	%	body	počet	body	18:00-19:59	20:00-21:59	po 22. hod			počet	body	
Sedlečko	KV	12	4	6	50,0	1	3	2	1	0	0	1	1	4	2	průměrná
Šemnice	KV	12	4	6	50,0	1	3	2	1	0	0	1	1	4	2	průměrná
Brložec	Žlutice	7	3	1	14,3	1	1	1	0	1	0	2	2	2	1	průměrná
Domašín	Žlutice	3	1	0	0,0	0	2	2	1	0	0	1	1	0	0	méně kvalitní
Lažany	Žlutice	7	3	1	14,3	1	1	1	0	1	0	2	2	2	1	průměrná
Mostec		0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	nekvalitní
Prohoř	Žlutice	5	2	1	20,0	3	1	1	0	0	0	0	0	0	0	méně kvalitní
Přestání		0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	nekvalitní
Štědrá	Žlutice	13	4	3	23,1	3	2	2	0	1	0	2	2	5	3	kvalitní
Zbraslav	Žlutice	5	2	1	20,0	3	1	1	0	0	0	0	0	0	0	méně kvalitní
Babice		0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	nekvalitní
Beranov	Toužim	14	4	4	28,6	4	2	2	2	0	1	5	3	0	0	kvalitní
Beranovka	Toužim	2	1	1	50,0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	nekvalitní
Beroun	Toužim	1	1	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	nekvalitní
Bezvěrov	Toužim	11	4	3	27,3	4	3	2	1	0	0	1	1	8	4	kvalitní
Bohuslav		0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	nekvalitní
Číhaná	M. Lázně	8	3	2	25,0	4	1	1	1	0	0	1	1	4	2	průměrná
Heřmanov		0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	nekvalitní
Horní Kramolín	M. Lázně	3	1	1	33,3	4	2	2	0	0	0	0	0	0	0	méně kvalitní
Hoštěc	M. Lázně	8	3	2	25,0	4	2	2	1	0	0	1	1	8	4	kvalitní
Jankovice	M. Lázně	3	1	1	33,3	4	2	2	0	0	0	0	0	0	0	méně kvalitní
Kladruby	Toužim	14	4	4	28,6	4	2	2	1	1	1	6	4	0	0	kvalitní
Kláster	M. Lázně	17	4	5	29,4	4	4	3	1	1	0	3	2	8	4	kvalitní
Křepkovice		0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	nekvalitní
Mrázov	M. Lázně	14	4	4	28,6	4	4	3	1	1	0	3	2	8	4	kvalitní
Nezdice		0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	nekvalitní
Pěkovice		0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	nekvalitní
Popovice	KV	8	3	2	25,0	4	1	1	1	0	0	1	1	8	4	kvalitní

části měst a obcí	příslušné středisko	pracovní den		ranní špička			odpol. odjezdy		večerní odjezdy ze střediska			večerní agregát	body	sobota		dopravní obslužnost
		počet	body	počet	%	body	počet	body	18:00-19:59	20:00-21:59	po 22. hod			počet	body	
Útvina	Toužim	26	4	7	26,9	4	6	4	1	0	1	4	3	8	4	velmi kvalitní
Jeřeň	Žlutice	3	1	1	33,3	4	1	1	0	0	0	0	0	0	0	méně kvalitní
Kostrčany	Žlutice	3	1	1	33,3	4	1	1	0	0	0	0	0	0	0	méně kvalitní
Nahořečice	Žlutice	3	1	1	33,3	4	1	1	0	0	0	0	0	0	0	méně kvalitní
Valeč	Žlutice	5	2	3	60,0	1	2	2	0	0	0	0	0	0	0	méně kvalitní
Velký Hlavákov	Žlutice	4	1	2	50,0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	méně kvalitní
* Velichov	KV	14	4	6	42,9	2	3	2	1	0	0	1	1	5	3	průměrná
Budov	KV	6	2	3	50,0	1	3	2	0	0	0	0	0	0	0	méně kvalitní
Luka	Žlutice	6	2	2	33,3	4	1	1	0	0	0	0	0	0	0	méně kvalitní
Týniště	Žlutice	6	2	2	33,3	4	1	1	0	0	0	0	0	0	0	méně kvalitní
Vahaneč	Žlutice	3	1	1	33,3	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	méně kvalitní
Verušičky	Žlutice	7	3	2	28,6	4	1	1	0	0	0	0	0	0	0	průměrná
Záhoří	Žlutice	3	1	1	33,3	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	méně kvalitní
Jakubov	KV	11	4	5	45,5	2	3	2	1	0	0	1	1	3	2	průměrná
Vojkovice	KV	23	4	8	34,8	3	6	4	2	0	1	5	3	13	4	velmi kvalitní
Bošov	Žlutice	4	1	2	50,0	1	2	2	0	0	0	0	0	0	0	méně kvalitní
Skřipová	KV	2	1	2	100,0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	nekvalitní
Vrbice	Žlutice	4	1	2	50,0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	méně kvalitní
Rudné	Nejdek	8	3	3	37,5	3	2	2	0	0	1	3	2	0	0	průměrná
Vysoká Pec	Nejdek	20	4	7	35,0	3	4	3	1	1	2	9	4	11	4	velmi kvalitní
Knínice	KV	8	3	4	50,0	1	2	2	1	0	0	1	1	4	2	průměrná
Protivec	Žlutice	6	2	2	33,3	4	2	2	0	0	0	0	0	2	1	průměrná
Ratiboř	KV	8	3	4	50,0	1	2	2	1	0	0	1	1	4	2	průměrná
Skoky		0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	nekvalitní
Verušice	KV	8	3	4	50,0	1	2	2	1	0	0	1	1	4	2	průměrná
Veselov	Žlutice	9	3	3	33,3	4	2	2	0	0	0	0	0	4	2	průměrná
Vladořice	Žlutice	6	2	2	33,3	4	3	2	1	0	0	1	1	0	0	průměrná
Záhořice	Žlutice	9	3	3	33,3	4	5	3	0	0	0	0	0	2	1	průměrná
Žlutice	Toužim	11	4	5	45,5	2	4	3	1	1	0	3	2	7	4	kvalitní

Příl. 3. Úroveň dopravní obslužnosti sídel v okrese Sokolov

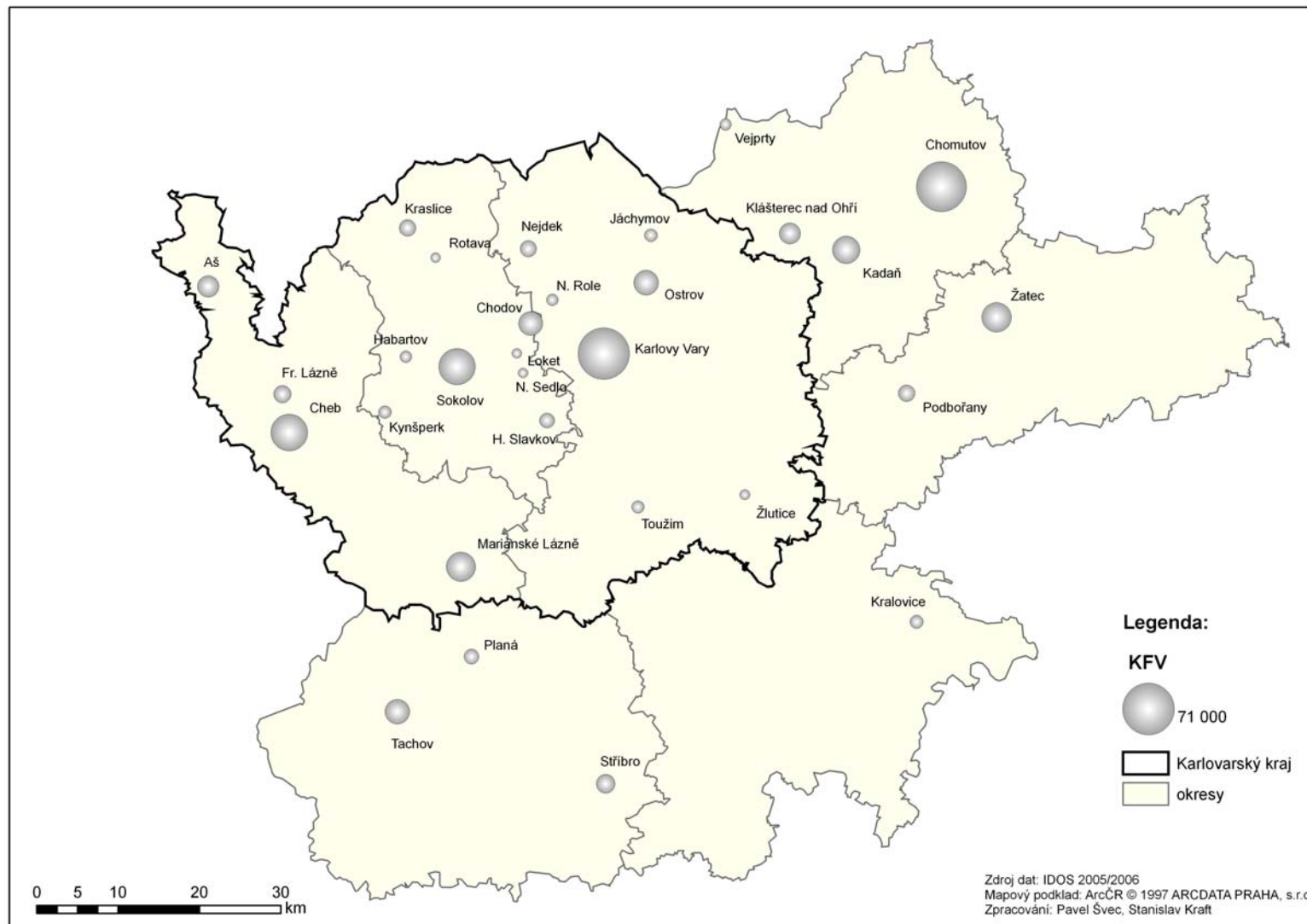
části měst a obcí	příslušné středisko	pracovní den		ranní špička			odpol. odjezdy		večerní odjezdy ze střediska			večerní agregát	body	sobota		dopravní obslužnost	
		počet	body	počet	%	body	počet	body	18:00-19:59	20:00-21:59	po 22. hod			počet	body		
Arnoltov	Kynšperk	3	1	1	33,3	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	méně kvalitní
Březová	Sokolov	7	3	3	42,9	2	2	2	0	0	0	0	0	2	1	průměrná	
Kamenice	Sokolov	2	1	1	50,0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	méně kvalitní	
Kostelní Bříza	Sokolov	6	3	3	50,0	1	1	1	0	0	0	0	0	2	1	méně kvalitní	
Lobzy		0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	nekvalitní	
Rudolec	Sokolov	6	3	3	50,0	1	1	1	0	0	0	0	0	2	1	méně kvalitní	
Tisová	Sokolov	46	4	20	43,5	2	9	4	4	2	1	11	4	20	4	velmi kvalitní	
Bublava	Kraslice	11	4	4	36,4	3	3	2	1	1	0	3	2	3	2	kvalitní	
Bukovany	Sokolov	17	4	8	47,1	2	3	2	2	1	1	7	4	6	3	kvalitní	
Hlavno	Kynšperk	15	4	5	33,3	4	2	2	1	1	1	6	4	10	4	velmi kvalitní	
Citice	Sokolov	46	4	20	43,5	2	9	4	4	2	1	11	4	20	4	velmi kvalitní	
Dasnice	Sokolov	31	4	13	41,9	2	5	3	3	2	1	10	4	17	4	kvalitní	
Boučí	Sokolov	11	4	6	54,5	1	2	2	2	0	1	5	3	2	1	průměrná	
Dolní Nivy	Rotava	13	4	3	23,1	3	3	2	0	1	0	2	2	2	1	průměrná	
Horní Nivy	Rotava	1	1	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	nekvalitní	
Horní Rozmyšl	Kraslice	6	2	2	33,3	4	1	1	0	0	0	0	0	2	1	průměrná	
Dolní Rychnov	Sokolov	28	4	16	57,1	1	6	4	3	1	1	8	4	10	4	kvalitní	
Habartov	Sokolov	27	4	13	48,1	2	6	4	2	2	1	9	4	9	4	velmi kvalitní	
Horní Částkov	Habartov	9	3	3	33,3	4	2	2	0	0	0	0	0	0	0	průměrná	
Lítov	Habartov	9	3	3	33,3	4	2	2	0	0	0	0	0	0	0	průměrná	
Horní Slavkov	Loket	28	4	12	42,9	2	8	4	1	1	2	9	4	11	4	velmi kvalitní	
Chlum Svaté Máří	Sokolov	12	4	6	50,0	1	2	2	2	0	1	5	3	3	2	průměrná	
Chodov	KV	28	4	11	39,3	3	8	4	2	2	1	9	4	19	4	velmi kvalitní	
Stará Chodovská	Chodov	27	4	11	40,7	2	6	4	2	0	0	2	2	9	4	kvalitní	
Háj	Rotava	1	1	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	nekvalitní	
Jindřichovice	Rotava	12	4	3	25,0	4	3	2	0	1	0	2	2	2	1	kvalitní	
Hřebeny	Sokolov	15	4	5	33,3	4	2	2	2	2	1	9	4	9	4	velmi kvalitní	
Josefov	Sokolov	25	4	10	40,0	2	7	4	1	1	0	3	2	7	4	kvalitní	

části měst a obcí	příslušné středisko	pracovní den		ranní špička			odpol. odjezdy		večerní odjezdy ze střediska			večerní agregát	body	sobota		dopravní obslužnost
		počet	body	počet	%	body	počet	body	18:00-19:59	20:00-21:59	po 22. hod			počet	body	
Luh nad Svatavou	Sokolov	16	4	4	25,0	4	3	2	2	1	1	7	4	14	4	velmi kvalitní
Radvanov	Sokolov	25	4	10	40,0	2	7	4	1	1	0	3	2	7	4	kvalitní
Horní Pochlovice	Kynšperk	9	3	2	22,2	3	3	2	1	0	0	1	1	0	0	průměrná
Kaceřov	Kynšperk	9	3	3	33,3	4	3	2	1	0	0	1	1	0	0	průměrná
Anenská Ves	Rotava	5	2	3	60,0	1	0	0	0	0	1	3	2	0	0	méně kvalitní
Bernov	Sokolov	2	1	1	50,0	1	1	1	1	0	0	1	1	0	0	méně kvalitní
Dolína	Sokolov	8	3	4	50,0	1	2	2	1	0	1	4	3	1	1	průměrná
Hrádek		0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	nekvalitní
Krajková	Sokolov	8	3	4	50,0	1	2	2	1	0	1	4	3	1	1	průměrná
Květná	Sokolov	1	1	1	100,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	nekvalitní
Libnov	Sokolov	2	1	1	50,0	1	1	1	1	0	0	1	1	0	0	méně kvalitní
Jehličná		0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	nekvalitní
Královské Poříčí	Sokolov	25	4	10	40,0	2	4	3	2	1	1	7	4	12	4	kvalitní
Černá		0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	nekvalitní
Čirá	Kraslice	3	1	1	33,3	4	1	1	0	0	0	0	0	0	0	méně kvalitní
Hraničná		0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	nekvalitní
Kámen	Kraslice	3	1	1	33,3	4	1	1	0	0	0	0	0	0	0	méně kvalitní
Kostelní	Kraslice	3	1	1	33,3	4	1	1	0	0	0	0	0	0	0	méně kvalitní
Kraslice	Sokolov	22	4	7	31,8	4	6	4	4	1	1	9	4	14	4	velmi kvalitní
Krásná	Kraslice	3	1	1	33,3	4	1	1	0	0	0	0	0	0	0	méně kvalitní
Liboc		0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	nekvalitní
Mlýnská	Kraslice	3	1	1	33,3	4	1	1	0	0	0	0	0	0	0	méně kvalitní
Počátky	Kraslice	3	1	1	33,3	4	1	1	0	0	0	0	0	0	0	méně kvalitní
Sklená	Kraslice	47	4	14	29,8	4	8	4	2	2	1	9	4	18	4	velmi kvalitní
Sněžná	Kraslice	3	1	1	33,3	4	1	1	0	0	0	0	0	0	0	méně kvalitní
Tisová	Kraslice	9	3	3	33,3	4	3	2	1	1	0	3	2	3	2	kvalitní
Valtěřov		0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	nekvalitní
Zelená Hora	Kraslice	9	3	3	33,3	4	3	2	1	1	0	3	2	3	2	kvalitní

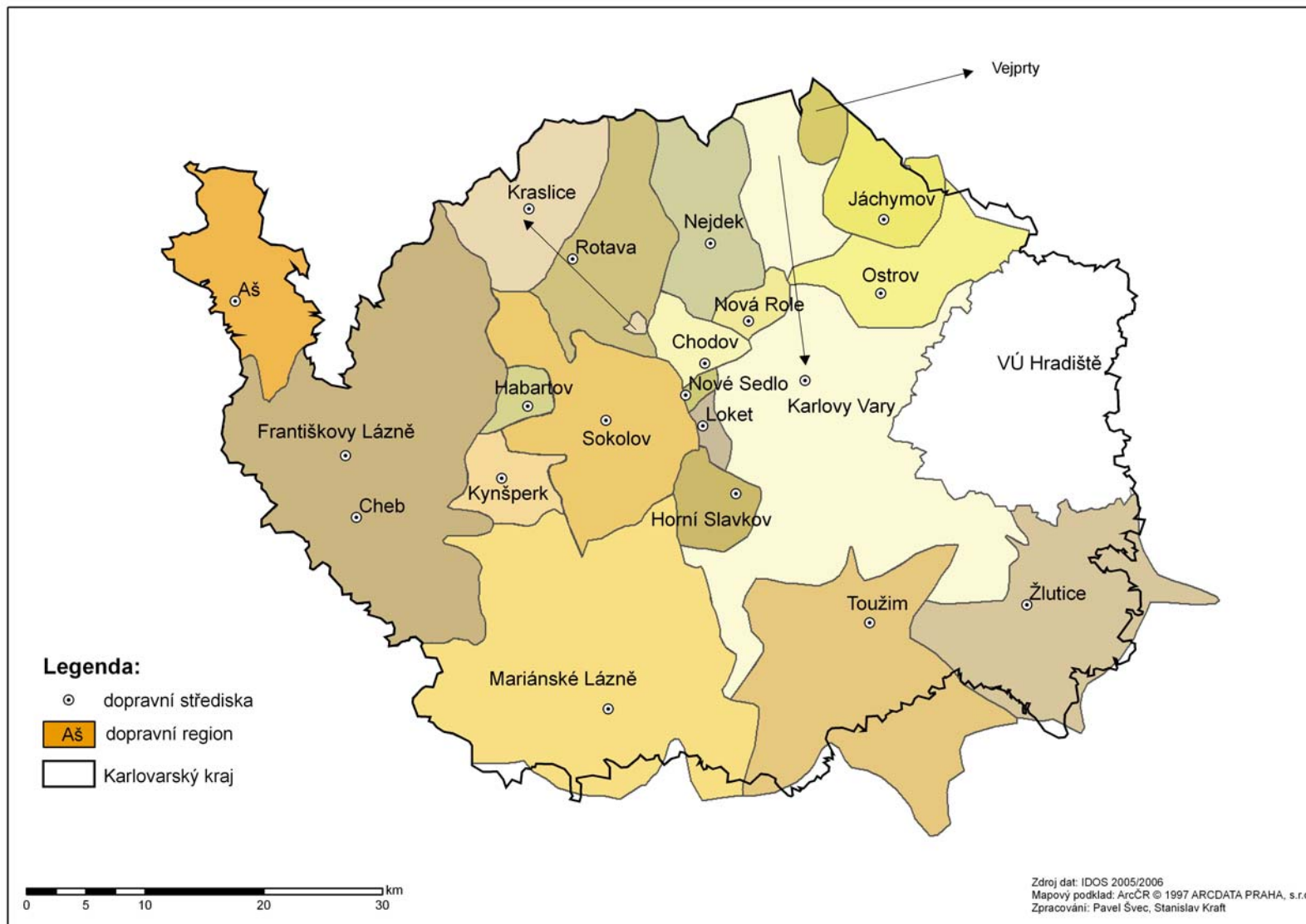
části měst a obcí	příslušné středisko	pracovní den		ranní špička			odpol. odjezdy		večerní odjezdy ze střediska			večerní agregát	body	sobota		dopravní obslužnost
		počet	body	počet	%	body	počet	body	18:00-19:59	20:00-21:59	po 22. hod			počet	body	
Krásno	H. Slavkov	15	4	7	46,7	2	3	2	1	1	1	6	4	5	3	kvalitní
Pochlovice	Kynšperk	16	4	6	37,5	3	4	3	1	1	0	3	2	0	0	průměrná
Dvorečky	Kynšperk	5	2	3	60,0	1	2	2	0	0	0	0	0	0	0	méně kvalitní
Chotíkov	Kynšperk	1	1	1	100,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	nekvalitní
Kamenný Dvůr	Kynšperk	9	3	4	44,4	2	2	2	1	0	0	1	1	0	0	průměrná
Kynšperk nad Ohří	Sokolov	36	4	16	44,4	2	12	4	5	1	2	13	4	15	4	velmi kvalitní
Liboc	Kynšperk	1	1	1	100,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	nekvalitní
Štědrá		0	0	0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	nekvalitní
Zlatá	Kynšperk	5	2	3	60,0	1	2	2	0	0	0	0	0	0	0	méně kvalitní
Libavské Údolí	Kynšperk	19	4	6	31,6	4	3	2	1	1	0	3	2	5	3	kvalitní
Dvory	H. Slavkov	4	1	2	50,0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	méně kvalitní
Loket	Sokolov	27	4	12	44,4	2	6	4	1	1	1	6	4	8	4	velmi kvalitní
Nadlesí	H. Slavkov	4	1	2	50,0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	méně kvalitní
Údolí	Loket	29	4	13	44,8	2	7	4	1	2	2	11	4	10	4	velmi kvalitní
Lomnice	Sokolov	21	4	11	52,4	1	4	3	3	0	1	6	4	5	3	kvalitní
Týn	Sokolov	21	4	11	52,4	1	4	3	3	0	1	6	4	5	3	kvalitní
Louka	KV	8	3	2	25,0	4	1	1	1	0	0	1	1	8	4	kvalitní
Nová Ves	KV	8	3	2	25,0	4	1	1	1	0	0	1	1	8	4	kvalitní
Chranišov	N. Sedlo	17	4	6	35,3	3	3	2	1	0	0	1	1	6	3	kvalitní
Loučky	Loket	21	4	9	42,9	2	1	1	4	0	0	4	3	13	4	kvalitní
Nové Sedlo	Chodov	38	4	15	39,5	3	13	4	3	2	3	16	4	25	4	velmi kvalitní
Hory	Sokolov	5	2	2	40,0	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	méně kvalitní
Nové Domy	Sokolov	11	4	6	54,5	1	2	2	2	0	1	5	3	2	1	průměrná
Oloví	Rotava	15	4	4	26,7	4	2	2	2	2	1	9	4	9	4	velmi kvalitní
Studeneč	Sokolov	1	1	0	0,0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	nekvalitní
Přebuz	Rotava	6	2	2	33,3	4	2	2	0	0	0	0	0	0	0	průměrná
Rotava	Kraslice	37	4	10	27,0	4	13	4	2	1	2	10	4	18	4	velmi kvalitní
Smolná	Kraslice	22	4	6	27,3	4	5	3	1	1	1	6	4	4	2	kvalitní

části měst a obcí	příslušné středisko	pracovní den		ranní špička			odpol. odjezdy		večerní odjezdy ze střediska			večerní agregát	body	sobota		dopravní obslužnost	
		počet	body	počet	%	body	počet	body	18:00-19:59	20:00-21:59	po 22. hod			počet	body		
Hrušková	Sokolov	2	1	1	50,0	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	méně kvalitní
Novina	Sokolov	7	3	3	42,9	2	2	2	2	0	0	0	0	0	2	1	průměrná
Sokolov	KV	49	4	16	32,7	4	14	4	4	5	2	2	15	4	23	4	velmi kvalitní
Vítkov	Sokolov	7	3	3	42,9	2	2	2	2	0	0	0	0	0	2	1	průměrná
Staré Sedlo	Sokolov	29	4	15	51,7	1	4	3	3	1	1	1	6	4	8	4	kvalitní
Stříbrná	Kraslice	11	4	5	45,5	2	3	2	2	1	1	0	3	2	3	2	průměrná
Svatava	Sokolov	45	4	18	40,0	2	11	4	4	8	2	3	21	4	20	4	velmi kvalitní
Šabina	Kynšperk	17	4	5	29,4	4	3	2	2	1	1	0	3	2	5	3	kvalitní
Krásná Lípa	Rotava	6	2	2	33,3	4	2	2	2	0	0	0	0	0	0	0	průměrná
Obora	Rotava	13	4	4	30,8	4	2	2	2	0	1	0	2	2	0	0	průměrná
Šindelová	Rotava	13	4	4	30,8	4	2	2	2	0	1	0	2	2	0	0	průměrná
Tatrovice	Chodov	12	4	6	50,0	1	3	2	2	0	0	1	3	2	0	0	průměrná
Těšovice	Sokolov	41	4	19	46,3	2	6	4	4	2	0	0	2	2	12	4	kvalitní
Vintířov	Chodov	25	4	10	40,0	2	6	4	4	1	0	1	4	3	7	4	kvalitní
Vřesová	Chodov	30	4	12	40,0	2	4	3	3	0	0	1	3	2	8	4	kvalitní

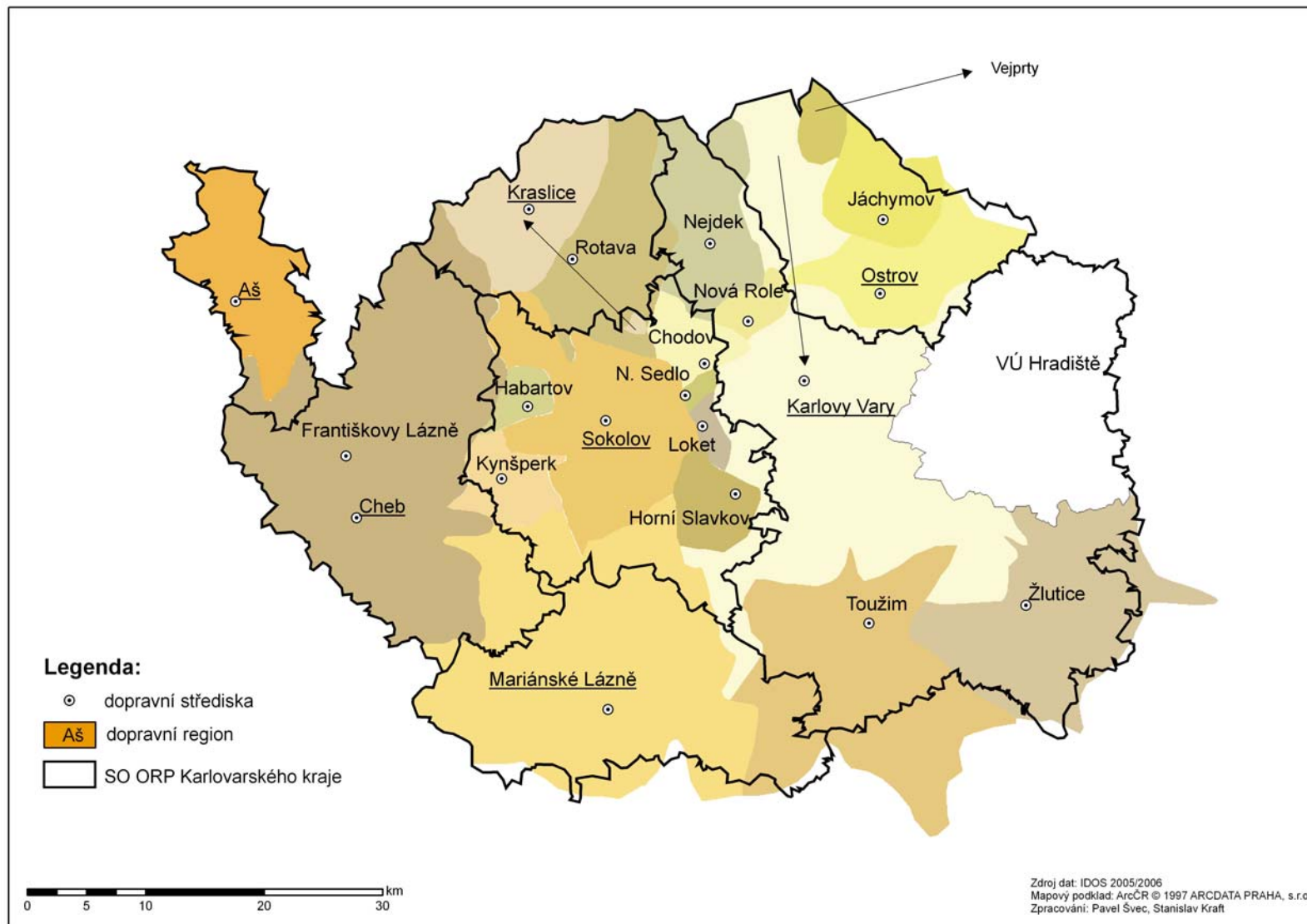
Mapová příloha č. 1: Vymezení zkoumaného území a rozmístění středisek podle KfV



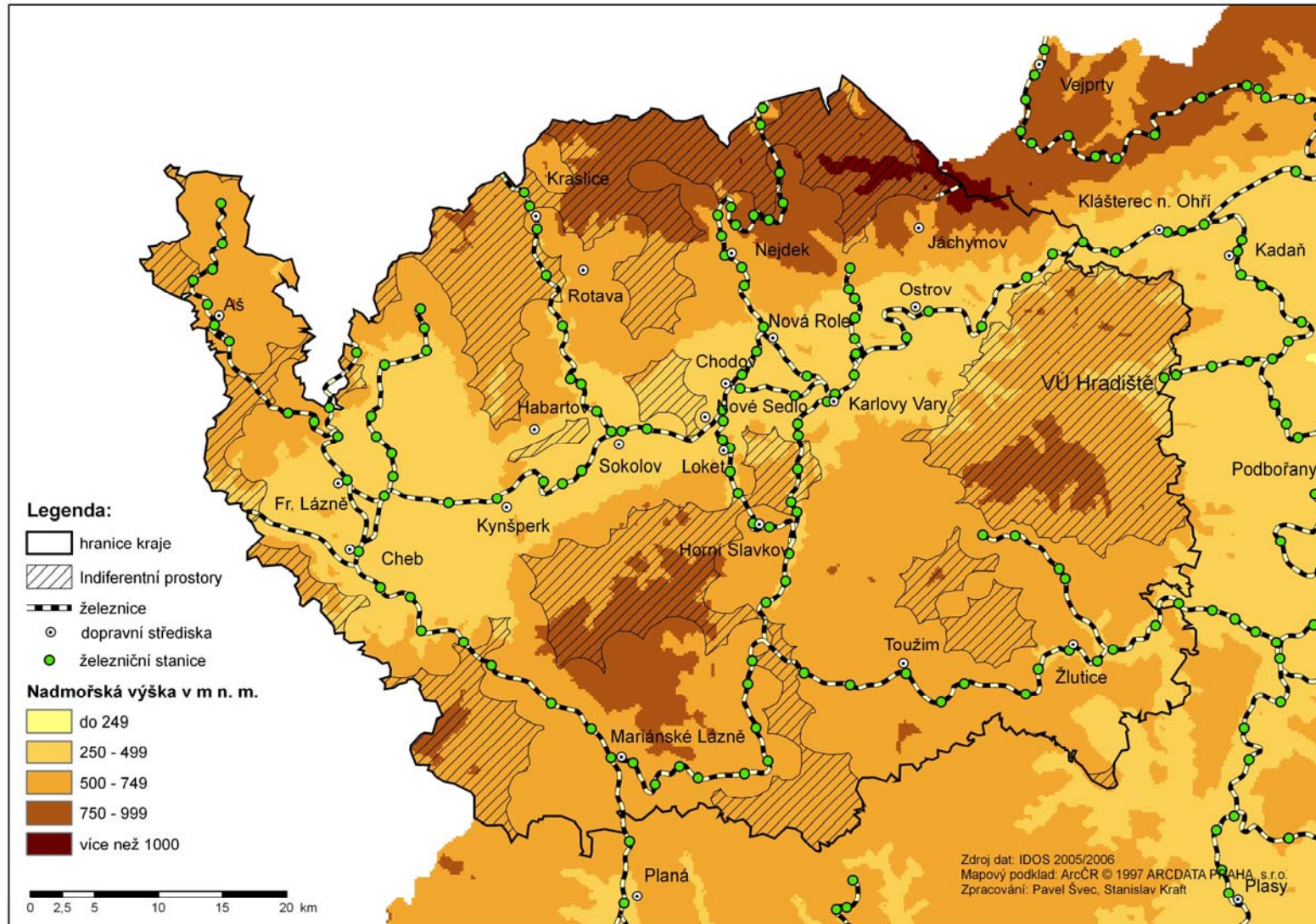
Mapová příloha č. 2: Dopravně geografické regiony Karlovarského kraje



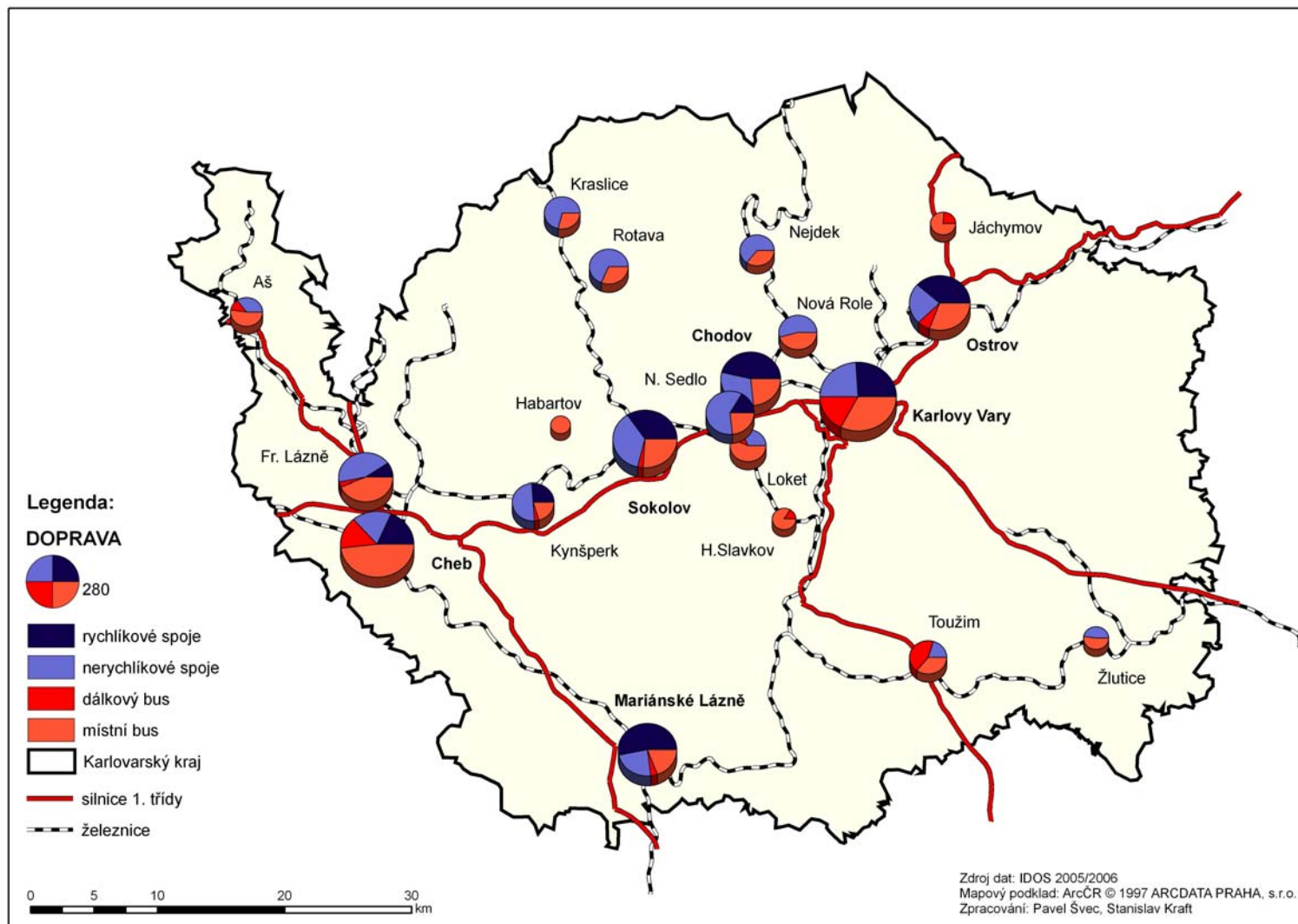
Mapová příloha č. 3: Dopravně geografické regiony a SO ORP Karlovarského kraje



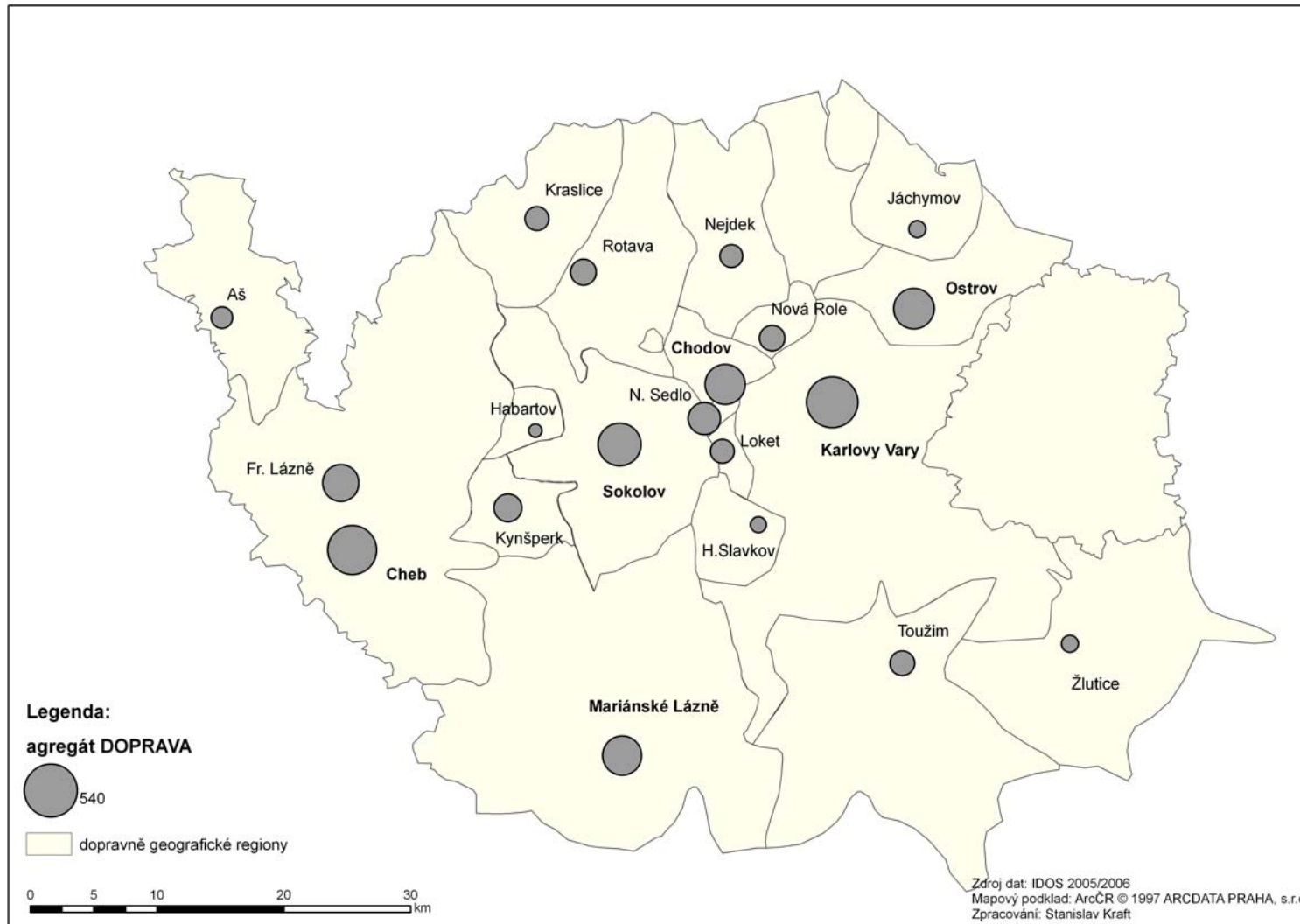
Mapová příloha č. 4: Dopravně indiferentní prostory Karlovarského kraje



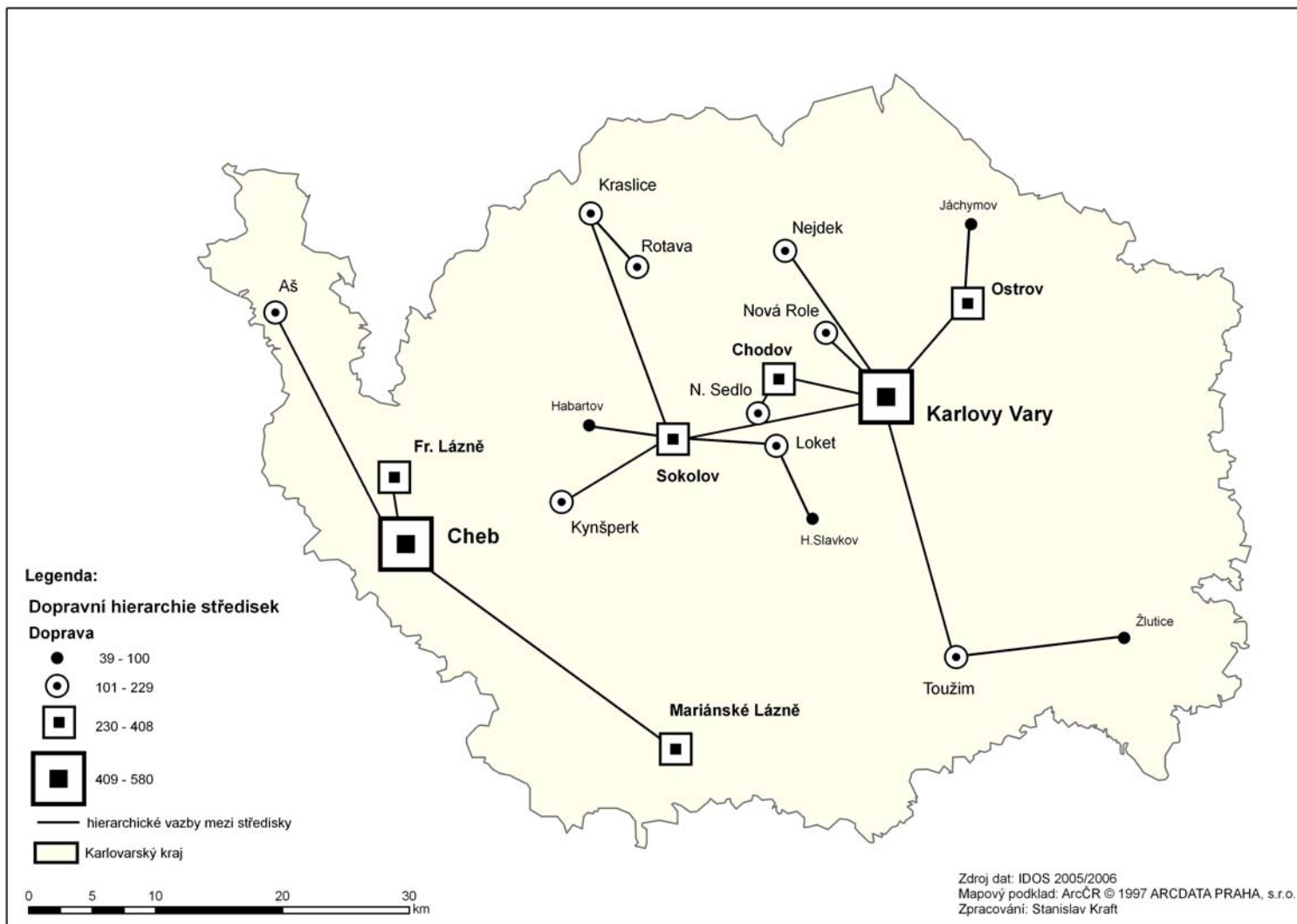
Mapová příloha č. 5: Hierarchie dopravních středisek Karlovarského kraje



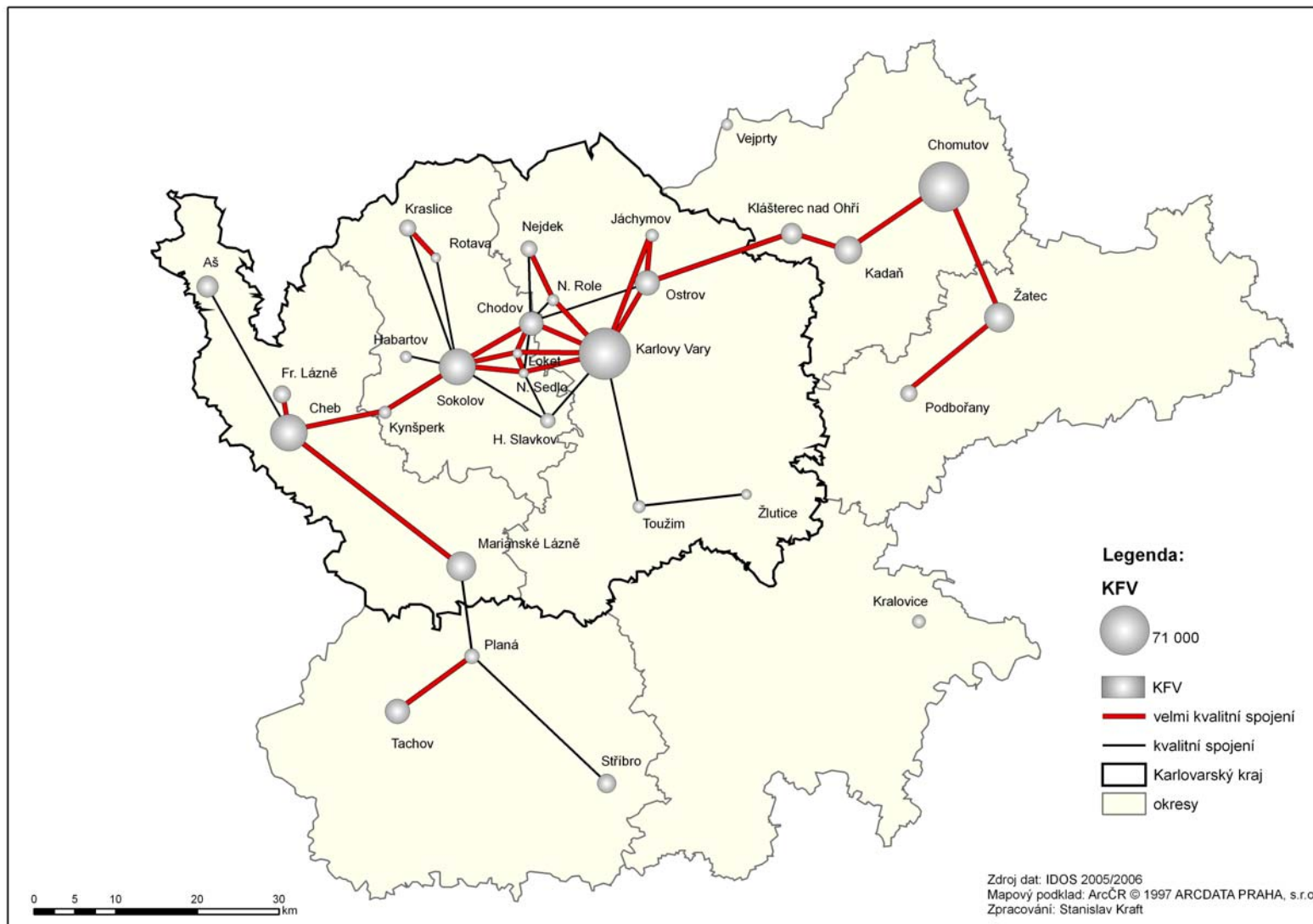
Mapová příloha č. 6: Hierarchie dopravních středisek a dopravní regiony Karlovarského kraje



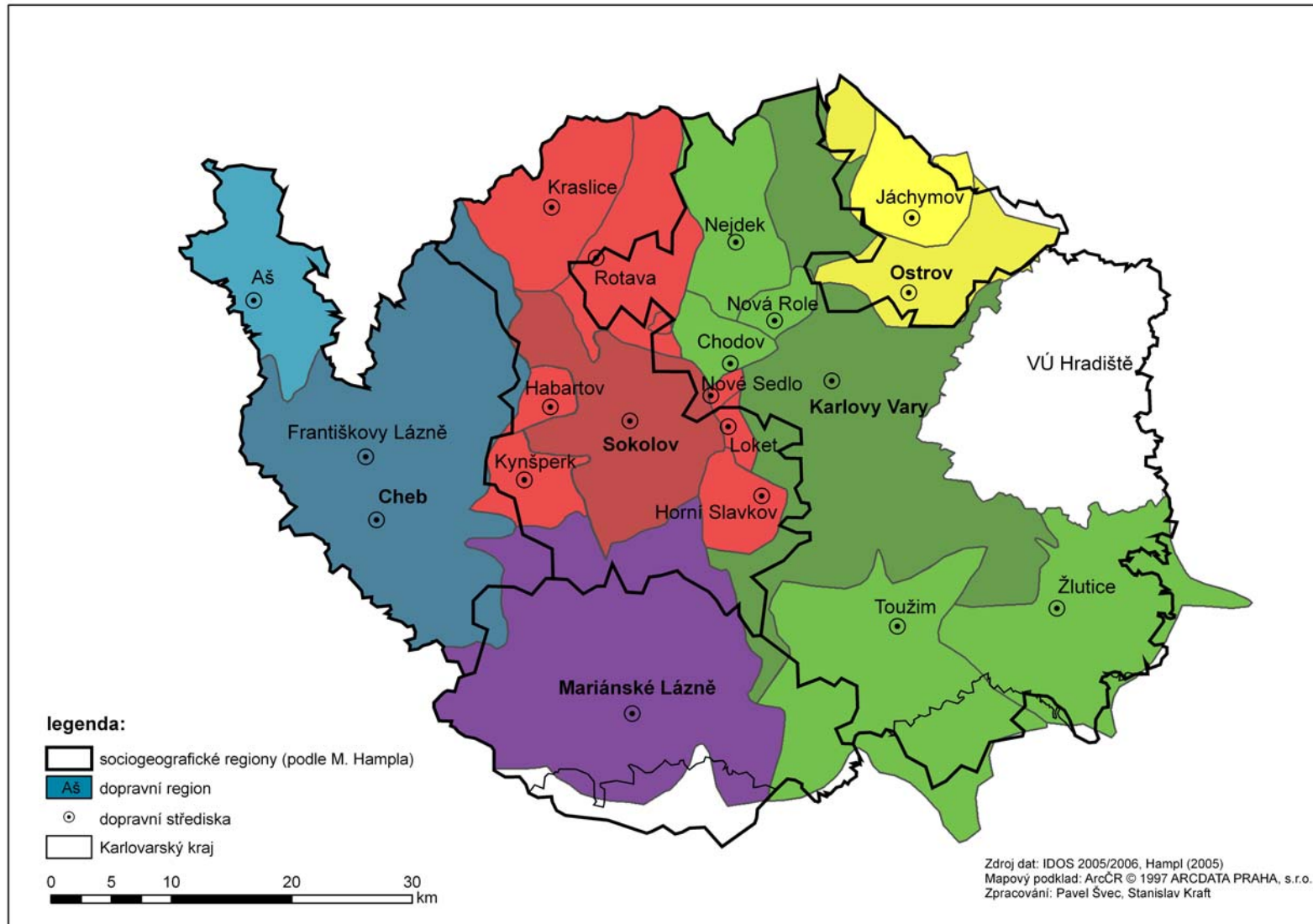
Mapová příloha č. 7: Hierarchie dopravních středisek a mezistřediskové vazby v Karlovarském kraji



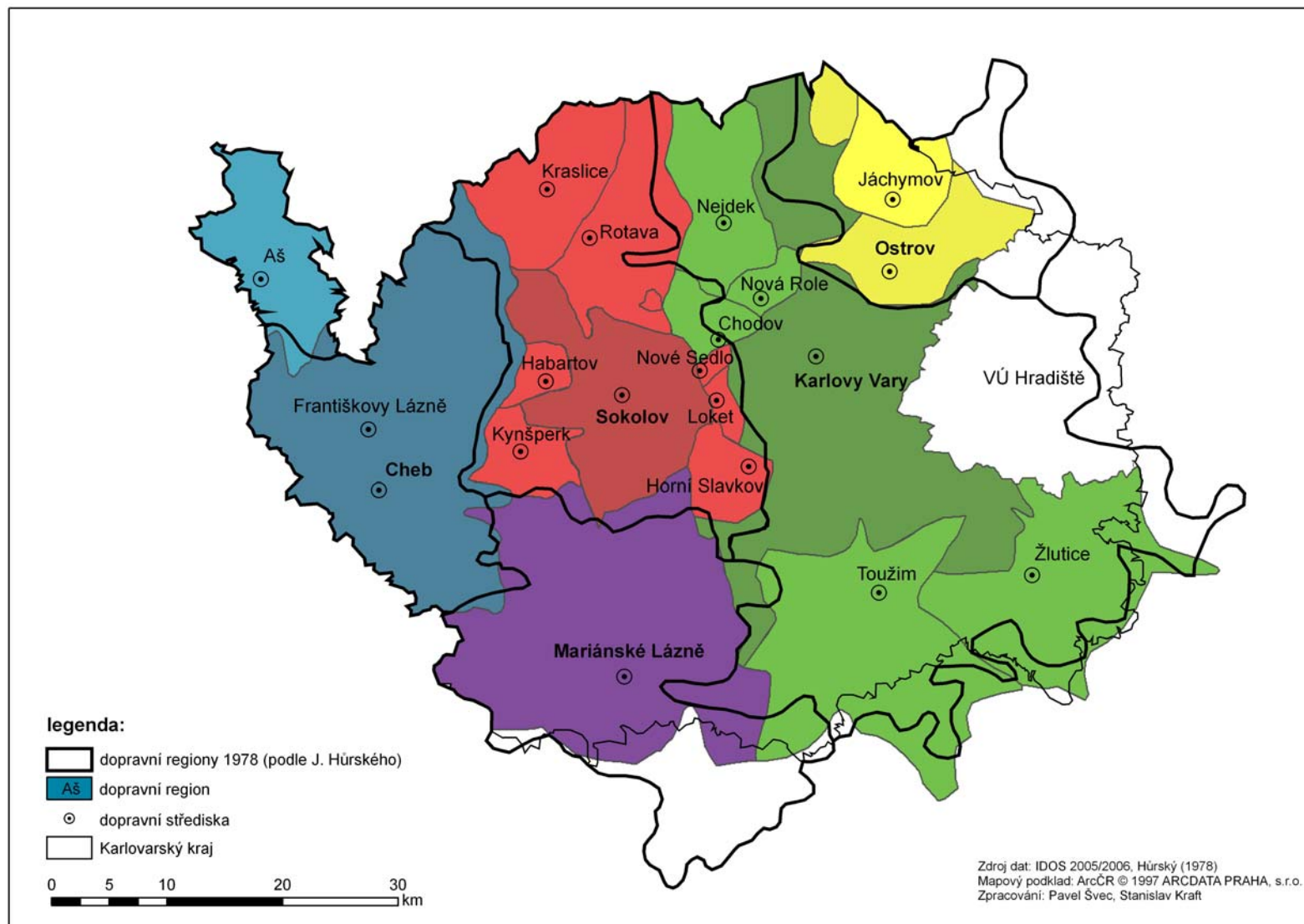
Mapová příloha č. 8: Kvalita dopravního spojení mezi středisky západočeského regionu



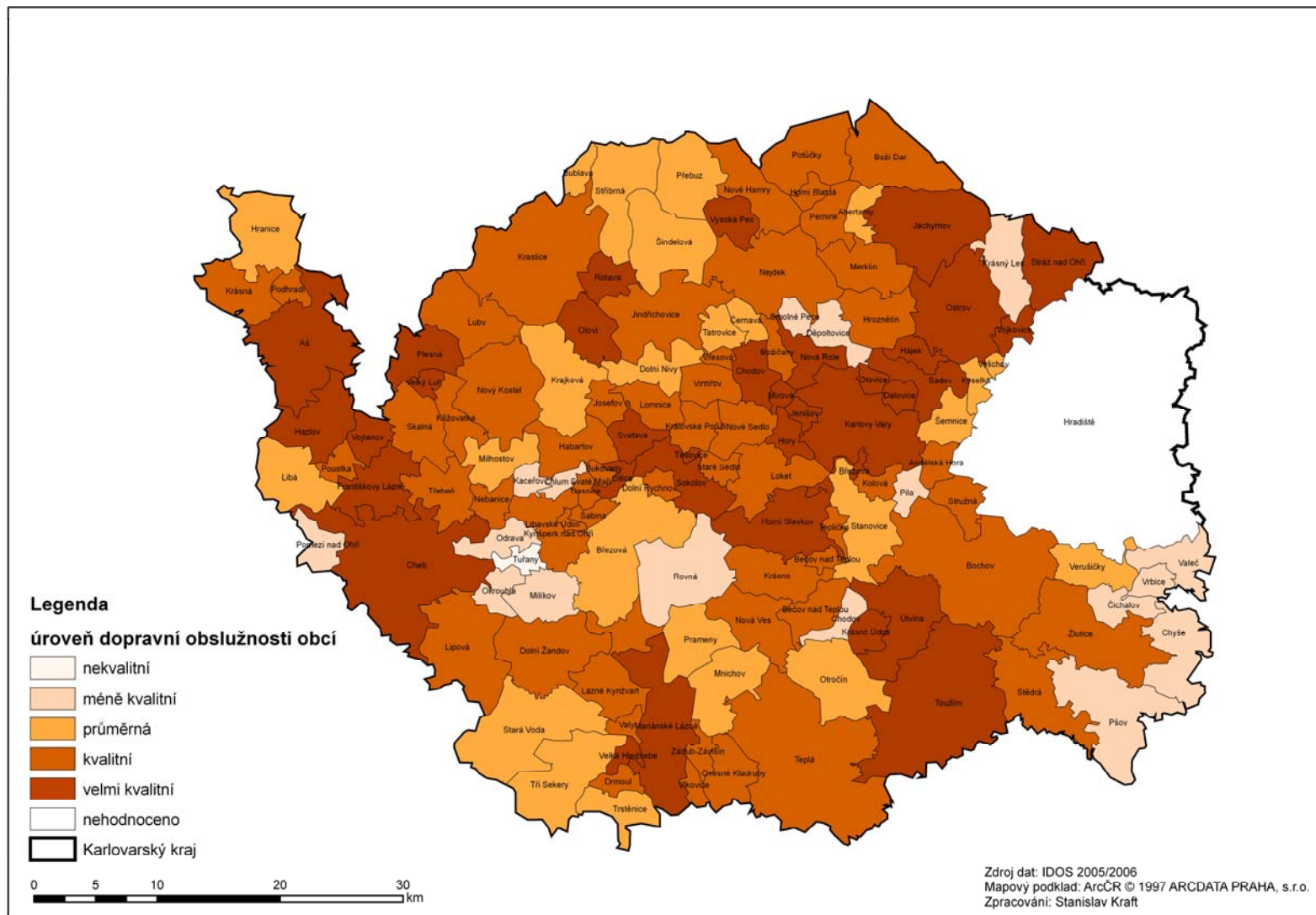
Mapová příloha č. 9: Sociogeografická a dopravně geografická regionalizace Karlovarského kraje



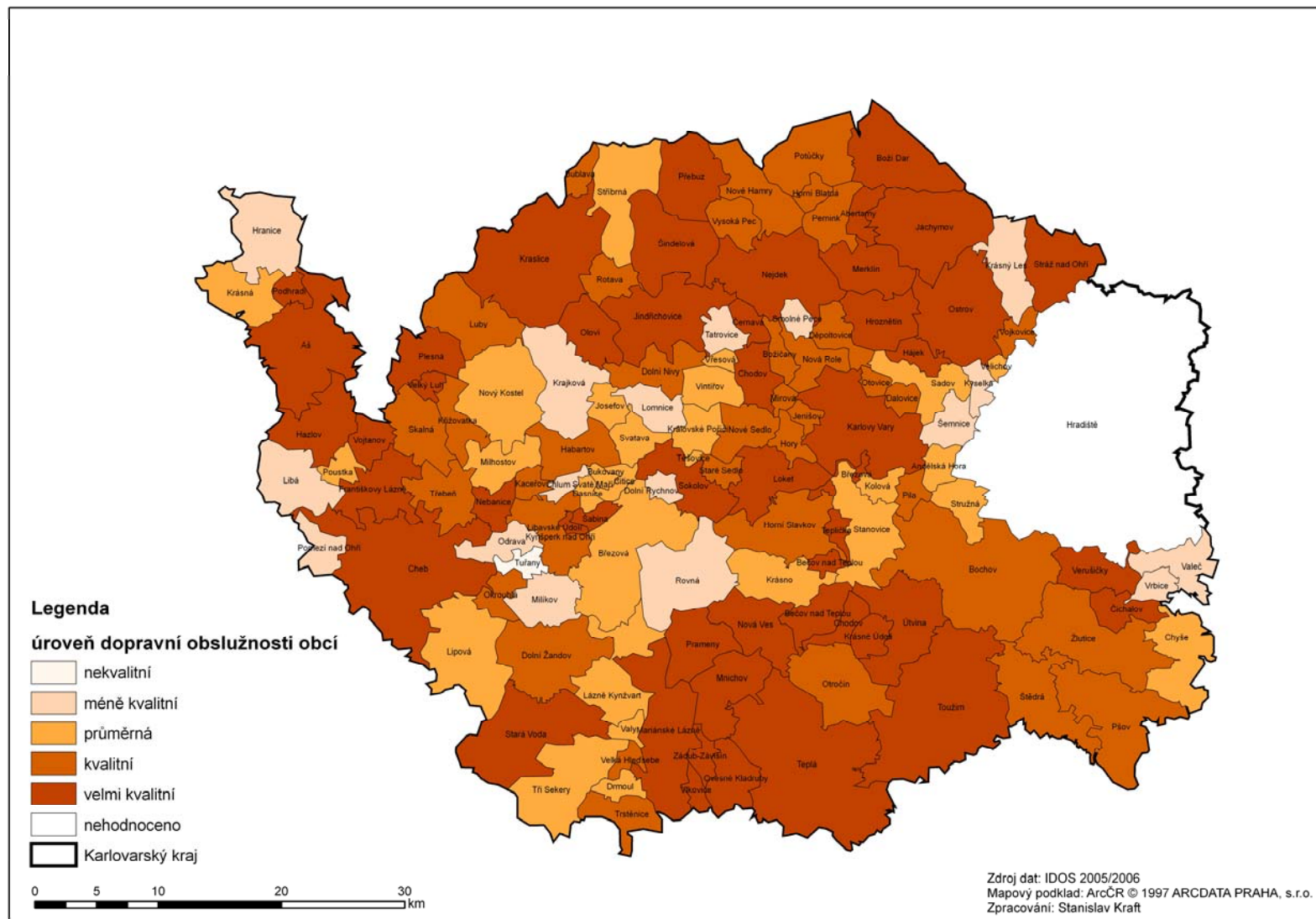
Mapová příloha č. 10: Dynamika vývoje dopravních regionů Karlovarského kraje 1978 a 2006



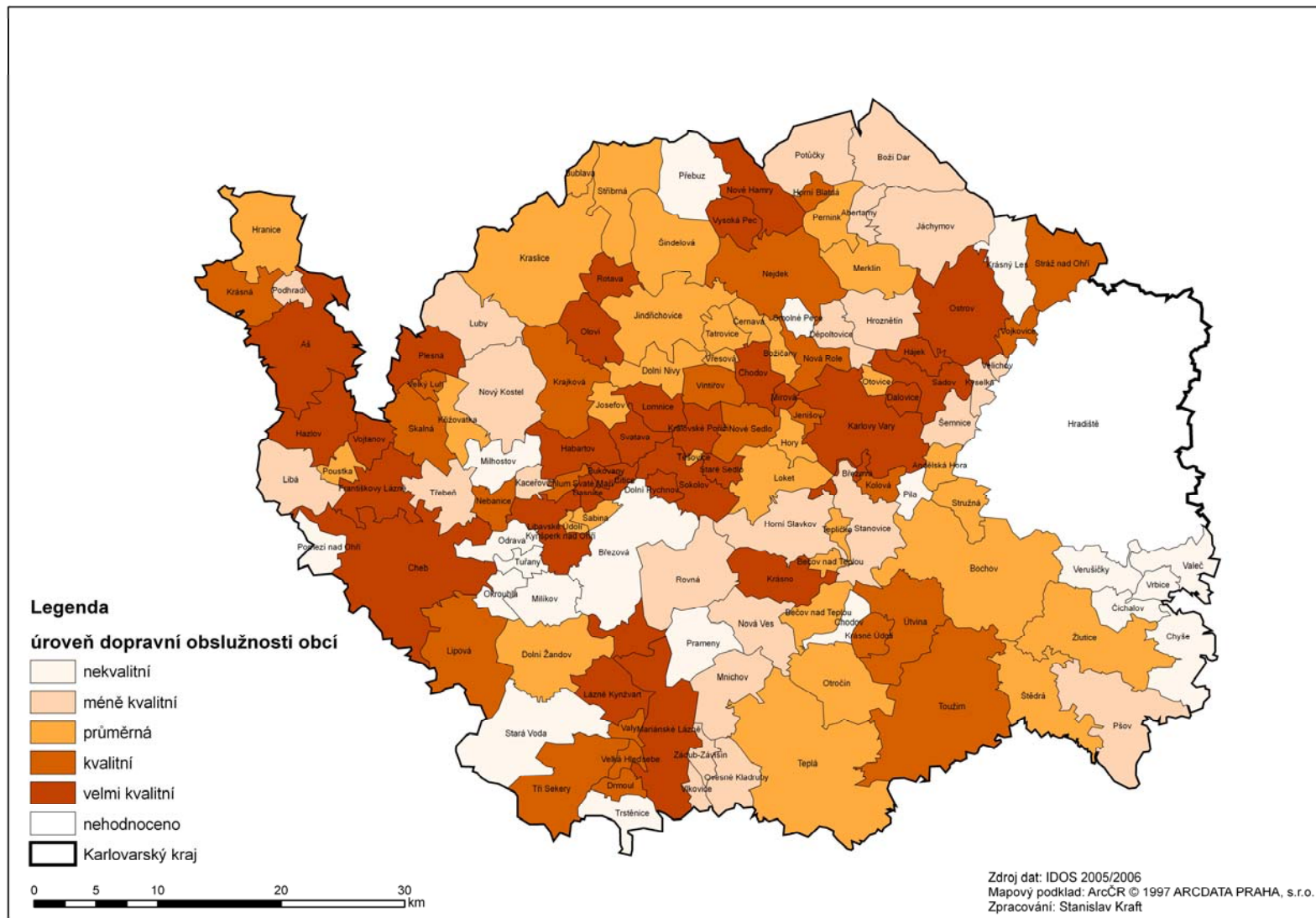
Mapová příloha č. 11: Prostorová diferenciace úrovně dopravní obslužnosti obcí v Karlovarském kraji



Mapová příloha č. 12: Prostorová diference úrovně dopravní obslužnosti obcí v Karlovarském kraji v době ranní dopravní špičky



Mapová příloha č. 13: Prostorová diferenciacie úroveň dopravní obslužnosti obcí Karlovarského kraje ve večerních hodinách



Mapová příloha č. 14: Prostorová diference úrovně dopravní obslužnosti obcí Karlovarského kraje o sobotách

