

Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích
Pedagogická fakulta
katedra geografie

Vladislav Stach

Vymezení dopravně periferních prostor
v Plzeňském kraji

Diplomová práce

Vedoucí práce: Mgr. Stanislav Kraft

České Budějovice, 2009

Rád bych touto cestou poděkoval vedoucímu diplomové práce panu Mgr. Stanislavu Kraftovi 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 RNDr. Pavlu Švecovi z katedry geografie PF JČU v Českých Budějovicích.

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

ABSTRAKT:

Předkládaná diplomová práce se zabývá geografickými aspekty organizace veřejné hromadné dopravy osob v Plzeňském kraji. Ta je zde pojmána 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, typologie obcí). Následující kapitoly se věnují fenoménu dopravy a hodnocení současného stavu dopravy ve světě a České republice. V rámci této problematiky je analyzován i současný stav hromadné dopravy v České republice. Následující kapitola se věnuje vybraným geografickým charakteristikám Plzeňského kraje. Poslední kapitola obsahuje rozsáhlé hodnocení organizace hromadné dopravy v Plzeňském kraji a syntézu celé zkoumané problematiky.

ABSTRACT:

The submitted thesis deals with the geographical aspects of organization of public transport in the Pilsen region. The public transport is here taken as an alternative to the car traffic as well as it serves to the public interest. Exordial chapter examines the objectives of the work and reviews the published literature. Chapter "Methodology of processing "is dedicated to the description of various methods that are used to describe spatial aspects of public transport in the researched territory (geographic-traffic regionalization, the typology of municipalities). The following chapters examine the phenomenon of transport, and evaluation of the current state of transportation in the world and the Czech Republic. The current state of public transport in the Czech Republic is analyzed here as part of this problem. The following chapter deals with selected geographical characteristics of Pilsen Region. The last chapter contains an extensive evaluation of the organization of public transport in the Pilsen region and examines the synthesis of the whole problem.

OBSAH:

1. ÚVOD A CÍLE PRÁCE	7
2. ROZBOR LITERATURY	
3.1. Zahraniční literatura.....	9
3.2. Česká a slovenská literatura.....	9
3. METODIKA ZPRACOVÁNÍ	
3.1. Výběr středisek.....	11
3.2. Dopravní dostupnost a dopravní obslužnost.....	12
3.3. Použitá metodika a zdroje dat.....	13
3.4. Typologie obcí.....	14
4. DOPRAVA A GEOGRAFIE DOPRAVY	
4.1. Význam dopravy v prostoru.....	16
4.2. Geografie dopravy.....	18
4.3. Doprava ve světě.....	20
4.4. Doprava v ČR.....	21
5. VYBRANÉ GEOGRAFICKÉ CHARAKTERISTIKY PLZEŇSKÉHO KRAJE	
5.1. Vymezení a poloha.....	29
5.2. Vybrané fyzickogeografické charakteristiky.....	29
5.3. Vybrané socioekonomické charakteristiky.....	30
5.3.1. Obyvatelstvo.....	30
5.3.2. Trh práce.....	32
5.3.3. Sídelní systém.....	33
5.3.4. Zemědělství.....	35
5.3.5. Průmysl.....	35
5.4. Doprava.....	36
5.4.1. Železniční doprava.....	37
5.4.2. Silniční doprava.....	38

5.5. Cestovní ruch...	39
6. HODNOCENÍ ČASOVÉ DOSTUPNOSTI A OBSLUŽNOSTI	
6.1. Region spádující do Klatov.....	41
6.2. Region spádující do Domažlic.....	43
6.3. Region spádující do Sušice.....	45
6.4. Region spádující do Plzně.....	47
6.5. Region spádující do Rokycan.....	51
6.6. Region spádující do Stříbra.....	53
6.7. Region spádující do Tachova.....	55
7. ZÁVĚR.....	57
8. SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY A PRAMENŮ.....	59
9. PŘÍLOHY	

1. ÚVOD A CÍLE PRÁCE

O dopravě můžeme mluvit jako o jedné ze základních potřeb lidstva, a to zejména díky rozdílnému potenciálu krajin světa. Lidé nenacházejí ve svém okolí všechno to, co potřebují k životu a jsou tudíž nuceni přemísťovat své hmotné statky i sebe sami. V současné době můžeme dopravu jako takovou zařadit mezi základní odvětví ekonomiky, kde působí především jako integrující faktor. Pomocí dopravy se dá lépe využít potenciál krajiny.

Prací, jejichž obsahem je geografie dopravy je v dnešní době již velké množství. Tyto práce zkoumají především dopravní dostupnost a obslužnost území. I tato práce by měla nastínit problémy v této oblasti dopravy. Rozhodl jsem se, že se pokusím vymezit dopravně periferní oblasti v Plzeňském kraji. K vymezení periferií dojde na základě dopravní dostupnosti a to především dostupnosti časové, která bude hlavním ukazatelem pro stanovení periferií. Jakýmsi doplňkovým ukazatelem se pak stane dopravní obslužnost na základě počtu spojů.

Plzeňský kraj patří mezi největší kraje v České republice a zároveň mezi kraje s nejmenším počtem obyvatel. Už z této stručné charakteristiky vyplývá, že dopravní situace v tomto kraji asi nebude jednoduchá i díky horskému charakteru části kraje. Zabezpečit dopravní obslužnost v kraji se daří pomocí vlakové ale zejména autobusové dopravy. Oba druhy dopravy jsou v práci sledovány a následně vyhodnocovány. Popis a analýza dopravní dostupnosti a dopravní obslužnosti patří k důležitým a velmi potřebným nástrojům prostorové analýzy trhu práce. Výsledky by mohly pomoci při dalším rozvoji dopravy, také mohou ovlivnit situaci na trhu práce i celkovou sociální situaci v území.

Cílem práce je vymezení dopravně periferních prostor v Plzeňském kraji „dopravních periferií“. To je asi nejzásadnější cíl práce, ovšem není jediný.

Nezbytnou součástí práce je i zpracování dopravně geografické charakteristiky Plzeňského kraje aby bylo možné jasně, stručně a přehledně popsat organizační systém hromadné dopravy ve sledovaném prostoru a snaha o hlubší pochopení souvislostí. Samozřejmostí je samotný vhled do dané problematiky, neboť veřejná hromadná doprava je významná část infrastruktury ČR.

Z hlediska zdrojových dat se analýza soustřeďuje pouze na veřejnou hromadnou dopravu, jelikož v současné době neexistují žádná data k individuální automobilové dopravě. Pokusit se zahrnout do analýzy hromadnou a individuální dopravu by bylo velmi obtížné a především by výstupní data nebyla moc reprezentativní. Už samotné společné

hodnocení železniční a autobusové dopravy představuje určitá úskalí. Lze předpokládat, že uvažovaný spoj v podobě železničního dopravního prostředku má větší váhu z hlediska vyšší kapacity než uvažovaný spoj autobusového dopravního prostředku. Naopak benefitem na straně autobusové dopravy je její rychlost. Existuje mnoho kladů a záporů u obou zájmových druhů veřejné hromadné dopravy, proto tyto individuality nebudou zohledňovány.

Práce se zaměřuje především na hodnocení časové dopravní dostupnosti, což je v této práci zásadní ukazatel při hodnocení dopravy. Dalším ukazatelem je dopravní obslužnost, která je jakýmsi doplňkovým ukazatelem, ale ne zanedbatelným.

Posledním cílem práce byla snaha o vytvoření typologie obcí podle již výše zmiňovaných ukazatelů dopravní dostupnosti a dopravní obslužnosti. Byla vytvořena kvalitativní škála na základě časové dostupnosti střediska a počtu denních spojů ze spádující obce do střediska.

Na základě výše zmíněných cílů práce lze očekávat, že bude docházet k poklesu výkonů veřejné hromadné dopravy na úkor individuální automobilizace. U hodnocení kvality dopravní obslužnosti obcí ve vymezeném území lze předpokládat, že nejlépe hodnocena budou sídla v blízkosti spádujících center a na významných dopravních trasách. Naopak nejhůře obslužené obce lze očekávat v oblastech horských a okrajových částech kraje, popřípadě ležící při státní hranici s Německem. Významnou roli v kvalitě dopravní obslužnosti jistě bude hrát i velikost obce ve smyslu počtu obyvatel. Lze předpokládat, že obce s vyšším počtem obyvatel budou lépe dopravně obsluženy, než obce s zanedbatelným počtem obyvatel. Co se týká velikosti obcí podle rozlohy, asi nebude mít takový vliv na kvalitu poskytovaných dopravních služeb jako je tomu u velikosti obce dle počtu obyvatel. Určitá provázanost s kvalitou dopravní obslužnosti by se dala také předpokládat. U obcích s velkou rozlohou se dá uvažovat o lepší a kvalitnější obslužnosti, než u obcí s malou rozlohou.

2. ROZBOR LITERATURY

2.1. ZAHRANIČNÍ LITERATURA

Základem zahraniční literatury pro zpracování této práce se staly aktuální učební texty v geografii dopravy. Největší množství získaných a použitých informací pro tuto práci bylo především z publikace *Modern transport geography* (S. NUTLEY 1998). Tato práce se zabývá otázkou dostupnosti venkovského prostoru a postavení veřejné dopravy mezi ostatními druhy dopravy. Další velmi významným dílem byla kniha *The Geography of transport systems*. (J-P. RODRIGUE, C. COMTOIS, B. SLACK 2006) která je zaměřena především na problematiku překonávání bariér v prostoru. Tuto práci je již v současné době možné vyhledat a používat v elektronické podobě na internetové stránce: <http://people.hofstra.edu/geotrans/> . Dílo je rozděleno na osm kapitol, ve kterých je podrobně rozebírána geografie dopravy např. v kontextu s městskou dopravu, ekonomičnost dopravy, režimy dopravy, obecná geografie dopravy a podobně. Veškeré textové informace jsou, pro zlepšení názornosti, doplňovány grafy a mapkami.

2.2. ČESKÁ A SLOVENSKÁ LITERATURA

Obecně můžeme hovořit o nedostatku literatury k danému tématu, ale nesmíme v této souvislosti brát v úvahu odborné publikace, které se zabývají geografii dopravy obecně. Tento stav je způsoben především relativně nedávnou reformou územního členění. I když se dá směle tvrdit, že téma dopravní obslužnosti a dopravní dostupnosti je v posledních letech oblíbené, dosud, kromě několika odborných článků v nejrůznějších periodikách, žádné zásadní dílo týkající se dané problematiky nevyšlo.

Hlavní literaturou pro tuto práci se stali publikace O. Šlampa (Šlampa 1967) a J. Brinkeho (Brinke 1999). Především pak práce O. Šlampa je z hlediska určitého vhledu do problematiky velmi důležitou prací. Autor se v první části svého díla zabývá podněty a ekonomickou podstatou dopravy, úkoly a metodami dopravní geografie, základními pojmy, hodnocením dopravy. V druhé části práce je nastíněn historický vývoj dopravy v jednotlivých druzích dopravy. Navazujícím dílem na práci O. Šlampa je práce J. Brinkeho, který ve své práci klade důraz především na přehled jednotlivých dopravních odvětví. Samozřejmě nechybí v dané práci ani stručný vývoj dopravy, základní termíny používané v dopravě, metody hodnocení dopravy a jiné neméně zajímavé odbornosti.

V závěru své práce se věnuje i vlivu dopravy na životní prostředí. Popisuje zde nejen negativní vlivy dopravy na životní prostředí, ale také vlivy pozitivní.

Dalším autorem, který se zabývá problematikou dopravy je S. Mirvald (Mirvald 1999, 2000, 2002). Jeho dílo se může pyšnit prvenstvím mezi učebními texty po roce 1989 v oblasti geografie dopravy. První práce (1999) se zaměřila především na postavení dopravy a jejího významu v sektoru národního hospodářství, dále se zmiňuje o zákonitostech v rozmístění dopravních sítí, o významu dopravní dostupnosti, o hierarchii dopravních sítí, apod. V druhé knize (2000) se autor podrobněji věnuje problematice železniční a silniční dopravy z hlediska nejen republikového, ale též celosvětového. Třetí „poslední“ práce se zabývá geografii dopravy, která je uskutečňována ve vzduchu a po vodě. Jedná se o leteckou a vodní dopravu.

Významným materiálem pro tuto práci byla také tvorba D. Seidenglanze (Seidenglanz 2005, 2006, 2007), který se zabývá otázkami veřejné dopravy a železniční dopravy. Hlavní oblastí jeho studia je především doprava na venkově.

Dílo slovenského geografa D. Michniaka bylo pro tuto práci také velkým přínosem. Především jeho disertační práce (2002) se velmi podrobně zabývá vysvětlením pojmu dopravní dostupnosti a je zaměřena na zhodnocení kvality dostupnosti okresních měst ze stávajících regionů se zřetelem na porovnání po navrhované změně územně správního členění.

Mezi další významné osobnosti zabývající se problematikou veřejné dopravy na Slovensku patří F. Křížan a L. Tolmáči (2008) zabývající se problematikou dostupnosti železničních stanic na Slovensku.

Velkou pozornost v posledních letech vzbuzuje práce M. Marady, který se zajímá především ve své disertační práci (Marada 2003b) o problémy spojené s dopravní střediskovostí, hierarchizací středisek a souvislostmi mezi dopravními a komplexními hierarchiemi středisek. Dále pak ve spolupráci s V. Květoněm (Mirvald, Květoň 2006) vytvořili dílo řešící problematiku dopravní obslužnosti ve venkovském regionu.

V současné době se problematice veřejné dopravy věnuje především S. Kraft (Kraft 2007), který se zabývá dopravou v Karlovarském kraji, její regionalizací a vymezením určité hierarchie dopravních středisek.

3. METODIKA ZPRACOVÁNÍ

Tato kapitola má za úkol popsat postup práce při vykonávání jednotlivých rozborů podmiňujících dosažení stanovených cílů. První podkapitola je zaměřena na problematiku vymezení středisek, která jsou v práci chápána jako potencionální dopravní střediska. Samotná střediska by měla představovat centra vymezených dopravně geografických regionů v Plzeňském kraji. Následující kapitola je zaměřena na vysvětlení dvou zásadních pojmů, kterými jsou dopravní dostupnost a dopravní obslužnost. Snaží se o vysvětlení pojmů, rozdělení na různé druhy dostupností se zaměřením především na dostupnost časovou a není opomenuto ani právní vyložení pojmu dopravní obslužnosti.

Poslední kapitola se věnuje problematice typologie obcí v Plzeňském kraji na základě analýz dopravní dostupnosti a dopravní obslužnosti jednotlivých obcí. Hodnocení se opět vztahuje k vymezeným střediskům.

3.1. VÝBĚR STŘEDISEK

Prvním úkolem práce bylo stanovení dopravních středisek. V současné době je více možností jak si dopravní střediska vymežit, neboť není přesně definováno, jak má takové středisko vypadat a co má splňovat. Existuje několik způsobů, jak se střediska stanovují. Podle S. Krafta (Kraft 2007) je možné stanovit dopravní střediska takto:

a) výběr středisek podle dopravních ukazatelů

- počet začínajících nebo končících spojů v daném středisku (S. Řehák, M. Kozanecka)
- dopravní poloha (J. Hůrský)
- počet spojů hromadné dopravy (M. Marada)

b) výběr středisek podle komplexních ukazatelů (M. Hampl)

c) výběr středisek podle ostatních nekomplexních ukazatelů (J. Kubeš)

V této práci byla vybrána dopravní střediska na základě komplexních ukazatelů dle M. Hampla (2005). Vybranými středisky se stala města okresního významu a patří sem: Plzeň, Klatovy, Domažlice, Tachov, Rokycany, Sušice, Stříbro (řazeno dle významnosti střediska od největšího po nejmenší). Koeficient komplexní velikosti (KV) zjistíme dle vzorce, který

tvoří podíl střediska na celkovém počtu obyvatel ČR, podíl střediska na celkovém počtu ekonomicky aktivního obyvatelstva ČR.

3.2. DOPRAVNÍ DOSTUPNOST A DOPRAVNÍ OBSLUŽNOST

Tato kapitola má za úkol vysvětlit dva základní a velmi důležité pojmy, do kterých se časová dostupnost velmi často zařazuje. Jedná se o pojmy dopravní dostupnost a dopravní obslužnost. Tyto dva termíny se mohou velmi často nevědomky zaměnit a proto je třeba si o nich něco říci.

Pojem dopravní dostupnost byl již podrobně rozebírán na přelomu 1. a 2. poloviny 20. století. Dopravní dostupnost dle D. Kusendové je možné chápat jako určitý ukazatel, který na základě přístupnosti nebo dosažitelnosti daného objektu k ostatním objektům určuje jeho postavení v rámci dané prostorové struktury (Kusendová 1996). Zjednodušeně můžeme říci, že se jedná o možnost či nemožnost přesunu z jednoho místa na jiné. Někteří autoři používají pojem akcesibilita.

Dopravní dostupnost můžeme nejen pojmenovat, ale také dělit dle použité metriky (použitých jednotek). Podle J. Horáka (Horák 2001) můžeme dostupnost rozdělit na :

- Metrickou- u této dostupnosti se využívá reálných vzdáleností přímých (vzdušné, euklidovské), cestních (po komunikaci), ale je možné využít i dalších ukazatelů, jako je rozvoj čáry (poměr mezi cestní a přímou vzdáleností) nebo koeficientem okliky (o kolik % je cestní vzdálenost větší než vzdálenost přímá)
- Časovou- tato dostupnost zjišťuje celkovou dobu cestování mezi jednotlivými cestovními místy. Logicky potom vyplývá, že nejlepším místem bude místo s nejmenší hodnotou časové dostupnosti a to je uzel.
- Topologickou- u této dostupnosti se nehodnotí reálné vzdálenosti a posuzuje se počet možných skutečných spojení se sousedními uzly.
- Cenovou (nákladovou)- u tohoto druhu dostupnosti se přihlíží k ceně dopravy. U veřejné hromadné dopravy se jedná většinou o základní jízdné bez různých slev, u individuální dopravy se zohledňují celkové náklady na přesun.
- Ostatní- do této kategorie patří např. fyziologický index únavnosti, který zkoumá pěší cesty a hodnotí jejich náročnost na fyzickou kondici člověka. Ovšem vztahuje se pouze na pěší cesty k dopravnímu prostředku.

Míry dostupnosti umožňují popisovat dopravní dostupnost geografických objektů, což se uplatňuje především v socioekonomické geografii.

Dopravní dostupnost můžeme také rozdělit i podle jiných kritérií, např. podle dopravního prostředku, kterým budeme cestovat, apod. Někteří autoři dělí dopravu dle organizačního hlediska na hromadnou a individuální, podle technického hlediska na veřejnou a neveřejnou.

K pojmu „dopravní dostupnost“ má ve své podstatě velmi blízko i pojem „dopravní obslužnosti“, který se uplatňuje v oblasti veřejné hromadné dopravy. Tento pojem má, ale na rozdíl od dopravní dostupnosti, oporu v zákoně č. 111/1994 Sb., v podobě definice, kde se píše o do dopravní obslužnosti toto:

„Základní dopravní obslužnost území je doprava do škol, do úřadů, k soudům, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a do zaměstnání, včetně dopravy zpět.“

Tato základní dopravní obslužnost je tedy garantována státem. Co je nad rámec základní dopravní obslužnosti se obecně nazývá ostatní dopravní obslužnost, která je zabezpečována a dotována orgány samosprávy. O rozsahu podílu mezi základní a ostatní dopravní obslužností rozhoduje dle místních podmínek příslušný dopravní úřad. Dopravní obslužnost je nejen v rámci celé ČR velmi rozdílná, ale i v jednotlivých krajích lze najít určující rozdíly. Obrovské rozdíly v dopravní obslužnosti určitých regionů vyplývají zejména z počtu přepravovaných osob. U regionů s velkým potenciálem přepravujících se osob je obrovský předpoklad navyšování počtu spojů a tím i zlepšování dopravní obslužnosti. Naopak u oblastí s nízkou poptávkou po využívání veřejné hromadné dopravy dochází k snižování počtu spojů, což opět vede k větší nespokojenosti potencionálních cestujících a následnému zvyšujícímu se odlivu přepravujících se osob.

3.3. POUŽITÁ METODIKA A ZDROJOVÁ DATA

V práci se vyhodnocuje časová dostupnost a dopravní obslužnost dopravních středisek z jednotlivých obcí spádujících do daného centra dle sociogeografické regionalizace Plzeňského kraje z roku 2001 od M. Hampla v pracovní den. Referenčním dnem byla

zvolena středa 28.5.2008. Ze zjištěných výsledků pak byly vytvořeny mapy, které jsou součástí v práci jako přílohy.

Celkem bylo vyhodnocováno 501 obcí v kraji, které spádují do celkem 7 středisek. Data byla získána z programu ArgGIS 9.1. kde pomocí georeference mapy sociogeografické regionalizace České republiky do vrstvy obce.shp. Následně se mohly jednotlivé obce správně přiřadit k danému středisku.

Pro určení časové dostupnosti obcí do příslušných středisek se využilo elektronické databáze jízdních řádů IDOS 2007/2008. Aby byly informace alespoň trochu objektivní, musel každý uvažovaný spoj splňovat následující kritéria:

- „kritérium 183 dní“- uvažovaný spoj musí být v provozu minimálně 183 dní v roce, což je nadpoloviční většina dní v roce, jinak není započten.
- Maximální délka spojení nebyla stanovena.
- Maximální počet přestupů= 1.
- Maximální délka přesunu mezi zastávkami u jednoho spojení= 10 min.
- Pokud spoj neprojížděl přímo obcí, byl započítáván pouze, pokud vzdálenost od okraje intravilánu obce k příslušné zastávce činila maximálně 1 kilometr.
- Pokud vyjížděl z obce pozdější spoj a přijel do svého cíle (spádové středisko) dříve, než spoj vyjíždějící dříve, nebyl spoj s delší dobou přepravy započítáván.
- Pokud z obce vyjížděly dva spoje současně, nebo současně spoje přijížděli do cílového místa spojení, byl vždy započítán ten rychlejší.

Po sečtení časů jednotlivých spojení, splňující stanovená kritéria, ze spádujících obcí do daného střediska se dále tyto výsledné časy vydělily daným počtem spojení. Dospělo se tak k hodnotě, jež představuje průměrnou dobu spojení obce se střediskem.

Stejným způsobem se postupovalo i při výpočtu průměrné dopravní vzdálenosti, kdy byly sečteny všechny spoje a výsledek vydělen daným počtem spojů. Ovšem tento údaj sloužil pouze jako doplněk časové dostupnosti. K vyhodnocení dopravní obslužnosti postačil údaj o počtu spojení.

3.4. TYPOLOGIE OBCÍ

Při vytváření typologie byla použita a vyhodnocena získaná data o dopravní dostupnosti časové a dopravní obslužnosti z hlediska počtu denních spojení do centra. Byla vytvořena třístupňová škála, kde se jako nelepší obce jeví obce s dostupností centra do 20 minut a

zároveň splňovaly další důležité kritérium, kterým byl minimální počet denních spojů do centra. Tímto minimálním počtem bylo 20 spojů. Na opačné straně stupnice (tedy na posledním 3 stupni) byly obce, které naopak měly dostupnost spádujícího centra nad 45 minut a zároveň počet denních spojů s centrem nepřevyšoval číslo 5. Ve 2 skupině obcí se umístily všechny ostatní obce, které nesplňovaly podmínky pro zařazení do 1 a 3 skupiny. Což znamená, že to byly obce, které měly časovou dostupnost do centra horší než 20 minut, ale lepší než 45 minut. U dopravní obslužnosti byly tyto obce také v určitém průměru. Počet denních spojů byl větší než pět, ale nepřesáhl hodnotu 20 spojů. Pokud nastal případ, že obec splňovala jedním kritériem začlenění do 1 popřípadě 3 skupiny, ale zároveň svým druhým kritériem ne, byla zařazena do druhé skupiny.

4. DOPRAVA A GEOGRAFIE DOPRAVY

4.1. VÝZNAM DOPRAVY V PROSTORU

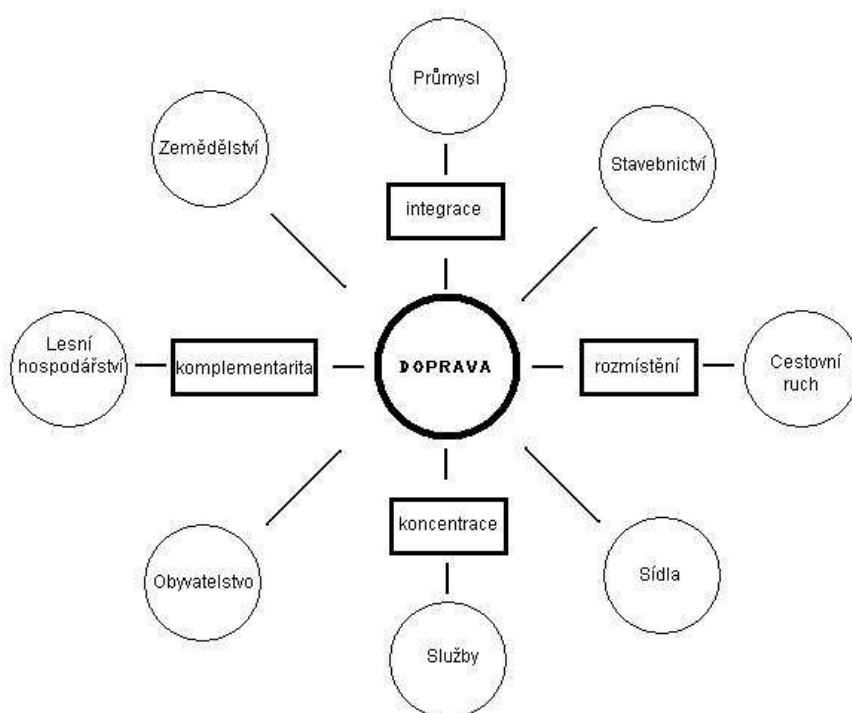
Doprava se může směle považovat za jednu z nejvýznamnějších činností člověka. Základ dopravy vyplývá z přemísťování lidí, nákladů, zpráv, energií. Veškerá tato činnost je prováděna v prostoru (Šlampa 1967). Podle toho, co uvádí S. Mirvald (Mirvald 1999), lze chápat dopravu jako nedílnou součást dějin již od samotného počátku lidstva. Doprava patřila k základním potřebám ve všech vývojových etapách lidské společnosti. Veškerá tato činnost vycházela z potřeb lidí, kteří byly nuceni přemísťovat nejen sami sebe, ale i hmotné statky, které se nenacházeli v jejich bezprostředním okolí. Hlavním důvodem, proč je doprava tak významná v prostoru je právě prostorová diference krajinné sféry. I proto také M. Marada (Marada 2003a) vyzdvihuje význam dopravy jako jednu z nejdůležitějších složek krajiny.

Z hlediska geografického je doprava přínosná především proto, že je schopna překonávat prostorové bariéry (Rodrigue 2006). Vytváří vazby mezi jednotlivými oblastmi v krajině a tím ovlivňuje především prostorovou organizaci dotčených objektů a procesů. Dochází tak ke vzniku tzv. komplementarity (Mirvald 1999).

Jiní autoři zase zdůrazňují význam dopravy v sektoru národního hospodářství. O. Šlampa (Šlampa 1967) klade důraz na rozlišování mezi dopravou výrobního a nevýrobního charakteru z pohledu politicko-ekonomického. Naopak z hlediska ekonomického se přiklání ke členění na dopravu osobní a nákladní (ve sféře výroby, ve sféře oběhu a ve sféře osobní spotřeby). S. Mirvald (Mirvald 1999) se přiklání k názoru, že doprava svou činností spojuje ostatní složky národohospodářského komplexu. Zároveň považuje dopravu za stěžejní odvětví světové ekonomiky se stále vzrůstajícím charakterem. Postavení dopravy v národohospodářském komplexu je dobře patrné z obrázku 1.

Významnost dopravy není zásadní pouze v globálním hledisku. Svoji podstatnou roli má i v regionálním pojetí. L. Mištera (Mištera 1997) zdůrazňuje, že na hierarchizaci středisek podle jejich významu v regionu má v současném, ale především měla v historickém formování regionálních geokomplexů vliv především doprava.

Obr.1. Postavení dopravy v národohospodářském komplexu



Zdroj: Mirvald 1999

Asi nejčastěji je možné se setkat s definicí dopravy takto: Záměrné a organizované přemísťování věcí a osob uskutečňované dopravními prostředky po dopravních cestách.

Dopravu studují vědy geografické, technické, ekonomické, ale také společenské (např. sociologie).

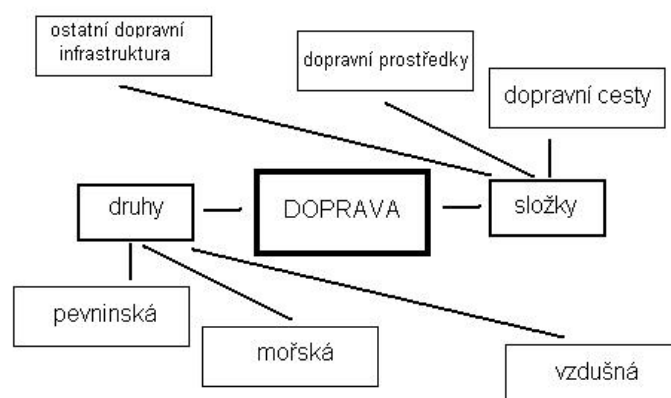
Práce J. Brinkeho (Brinke 1999) se zabývá členěním dopravy a její kategorizací, kdy rozlišujeme v dopravě tři základní složky:

5. Dopravní prostředky
6. Dopravní cesty
7. Dopravní zařízení

Dopravní prostředky (DP) můžeme chápat jako pohyblivá zařízení (lodě, letadla, automobily, vlaky, atd.), jimiž uskutečňujeme přepravu. Tyto dopravní prostředky můžeme dělit podle následujících hledisek:

- Prostředí (suchozemské, vzdušné a vodní DP)
- Funkce (osobní, nákladní DP)
- Vzdálenosti (místní, dálkové DP)
- Apod.

Obr.2. Složky a druhy dopravy



Zdroj: Mirvald 1999

Dopravní cesty lze chápat jako prostor, v němž se uskutečňuje přeprava a který je pro tento účel upraven. Dopravní cesty můžeme rozdělit na dva základní druhy:

- Přírodní, do kterých patří vzdušný prostor, hladina oceánů, řek a jezer.
- Umělé, kam se řadí např. silnice, železnice, elektrická vedení, telefonní kabely, optická vlákna, atd.

Existuje i další dělení dopravních cest, např. podle prostředí a funkce je klasifikace obdobná jako u dopravních prostředků, ale je možné i dělení podle objemu přepravovaného zboží či počtu lidí. Je mnoho způsobů, jak dopravní cesty klasifikovat.

Dopravní zařízení tvoří technické objekty potřebné k organizaci dopravy- např. nádraží, autobusové zastávky, letiště, radiové stanice, atd. Někdy je možné setkat se s pojmem dopravní infrastruktura.

4.2. GEOGRAFIE DOPRAVY

Geografie dopravy je dílčí disciplínou sociální geografie. Vznik geografie dopravy jako samostatné disciplíny ekonomické geografie se datuje až od 50. let 20. století. Velice výstižně se vyjádřil o geografii dopravy J. Hůrský (Hůrský 1988), jenž pronesl, že se jedná v českých podmínkách o popelku mezi geografickými obory. J. Brinke (Brinke 1999) se ve své práci zmiňuje o rozdílech v chápání geografie dopravy mezi socialistickými a kapitalistickými státy. U států se socialistickým režimem byla geografie doprava chápána jako geografie dopravy a spojů, kdežto v zemích kapitalistických se na geografii dopravy

nahlíželo jako na součást geografie oběhu (geography of circulation). S. Mirvald (Mirvald 1999) přiřazuje ve své práci geografii dopravy do humánní geografie, která náleží mezi vědy syntetické.

Objektem studia geografie dopravy jsou dopravní objekty, jevy a procesy sledované v prostoru a v 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 přemísťování 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) ve svém díle rozděluje geografii dopravy na všeobecnou a regionální. Všeobecná geografie má za úkol studium druhů dopravy a jejího rozmístění, naopak regionální geografie dopravy se zabývá dopravními analýzami územních celků.

Doprava je v dnešní době jednou z nejdynamičtějších společenských složek v krajině. V současné době lze proto podle D. Seidenglanze (Seidenglanz 2007) charakterizovat 5 základních výzkumných témat ve studiu vlastní geografie dopravy:

- **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.

4.3. DOPRAVA VE SVĚTĚ

Rozvoj stále nových technologií, potřeba stále intenzivnějších komplementárních vazeb v prostoru, zvyšující se ekonomická úroveň, rozšiřování prostoru s intenzivnější lidskou činností, nárůst turistů a rozmach cestovního ruchu a postupující globalizace světa, vyvolávají dynamický rozvoj dopravy a její rychlé kvalitativní změny. Vývoj dopravy se projevuje především v rychlejším nárůstu dopravních prostředků a hustotě dopravních cest vůči nárůstu počtu obyvatel. Dalším výrazným projevem rozvoje dopravy je relativní zmenšování prostoru planety a relativní vzájemné přiblížení jednotlivých krajín. Efektivnost dopravy a unifikace dopravních cest, dopravních prostředků a ostatní dopravní infrastruktury je také důkazem vývoje (Mirvald 1999).

Samozřejmě není dynamický rozvoj dopravy na světě rovnoměrný, proto by bylo velmi obtížné, nebo spíše nemožné vytvořit celkovou charakteristiku světové dopravy. J. Brinke (Brinke 1999) ve své práci rozděluje světový dopravní systém podle dopravních prostředků a dopravních sítí. Na základě diferenciací v úrovni dopravních sítí a dopravních prostředků na území určitého státu, rozlišil 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 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, KLR, 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 síť (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.

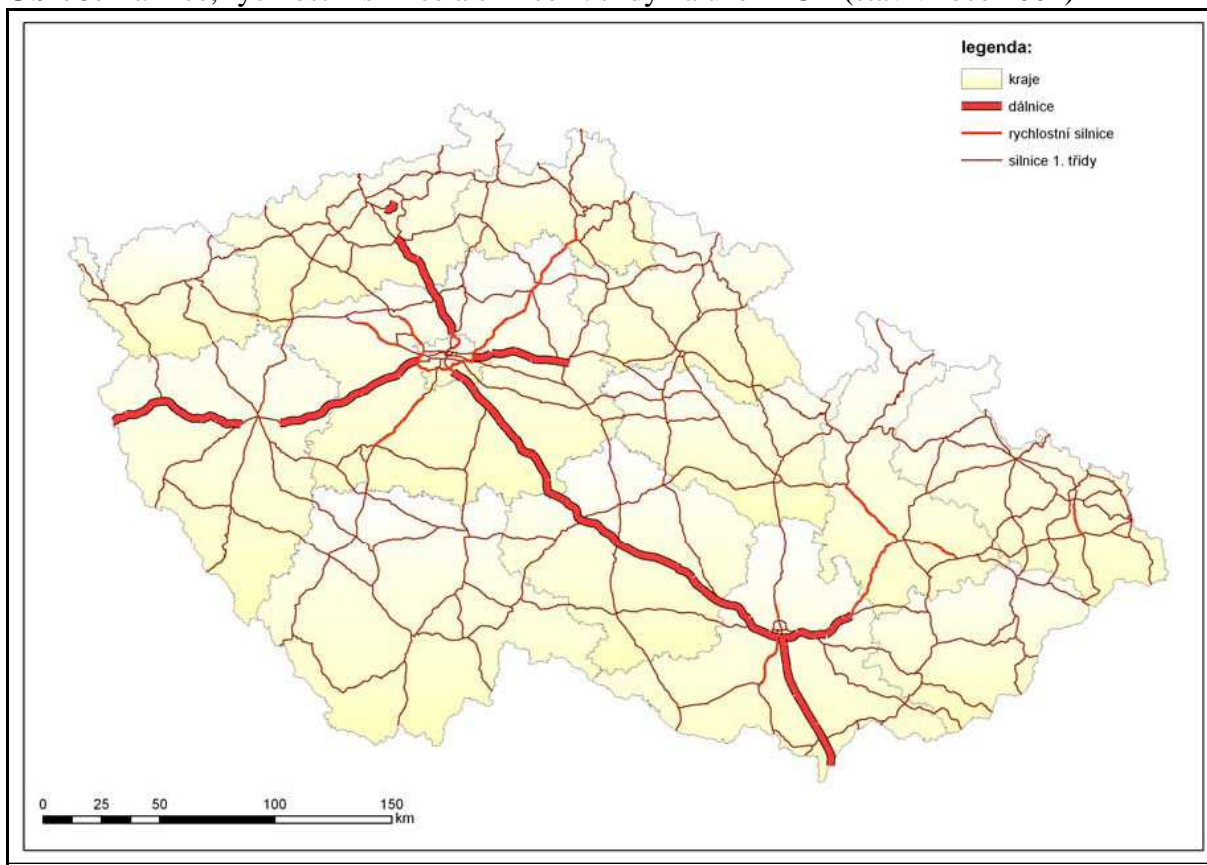
4.4. DOPRAVA V ČESKÉ REPUBLICE

Dopravu v České republice je možné charakterizovat podle již výše zmíněné Brinkeho typologie (Brinke 1999). Dochází k poklesu zájmu o železniční dopravu na úkor silniční, kde dochází k dynamickému rozvoji individuální automobilové dopravy. Už tyto zásadní

změny se výrazně projevují ve vývoji přepravního trhu, především mezi jednotlivými druhy osobní dopravy.

Záporný vliv na vývoj dopravního systému České republiky mají i některé fyzickogeografické charakteristiky území, především reliéf. Naopak velmi kladným vlivem, působícím na rozvoj dopravy, lze hodnotit ekonomickogeografickou polohu Česka. Česká republika se rozprostírá na frekventované dopravní křižovatce mezi východní a západní Evropou, a sousedí s vyspělými západoevropskými státy. Základ českého dopravního systému tvoří kombinace železniční a silniční dopravy. Zde se uskutečňuje převážná část přepravy osob a zboží. V posledních letech se do popředí zájmu prosazuje i sektor letecké dopravy, jenž se využívá v hojném měřítku převážně v dopravě mezinárodní. Česká republika má obrovský dopravní potenciál především z hlediska hustoty dopravní sítě železniční a silniční.

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

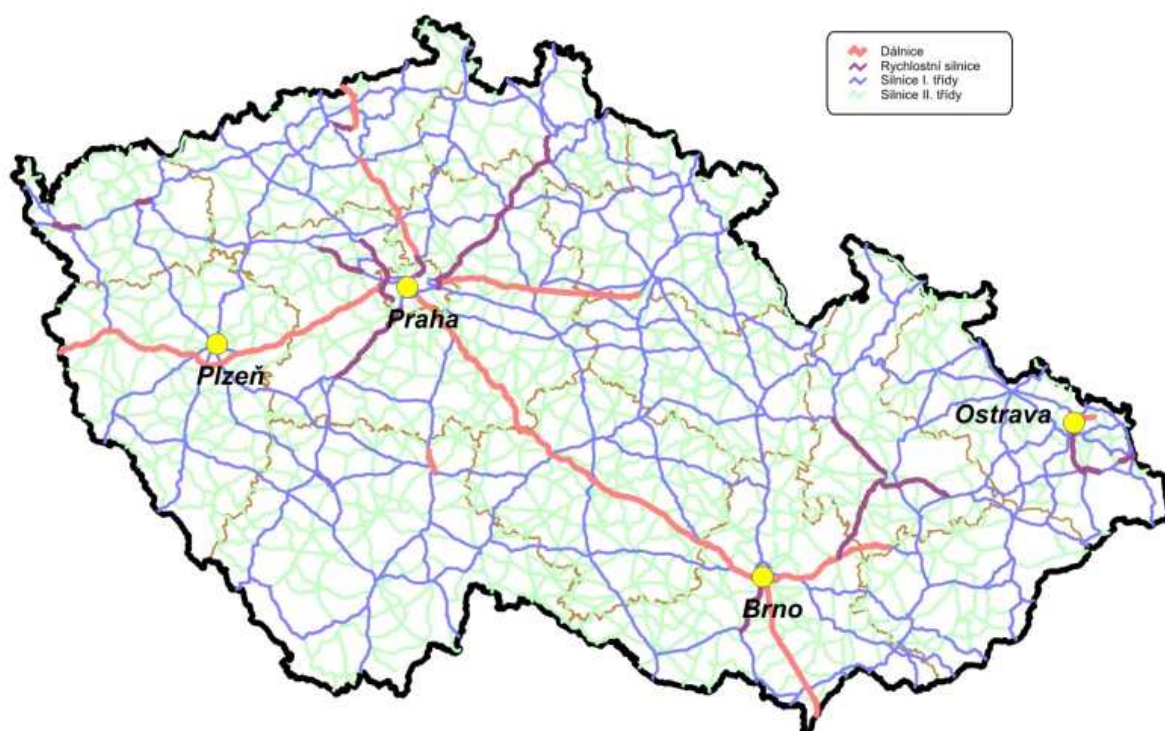


Zdroj: Kraft 2007

Velkým nedostatkem dopravního systému je ekonomika. Financování dopravní infrastruktury je dodnes nevyřešené téma a ani zavedení mýtného neposunulo tento

problém o moc dopředu. Zásadní problém je v investicích do vytvoření páteřního systému silniční dopravy, který by propojil Česko s ostatními zeměmi Evropy. Právě tento nedostatek je velmi často považován za bariéru v dalším rozvoji dopravy.

Obr.4. Silniční síť ČR (stav v roce 2007)



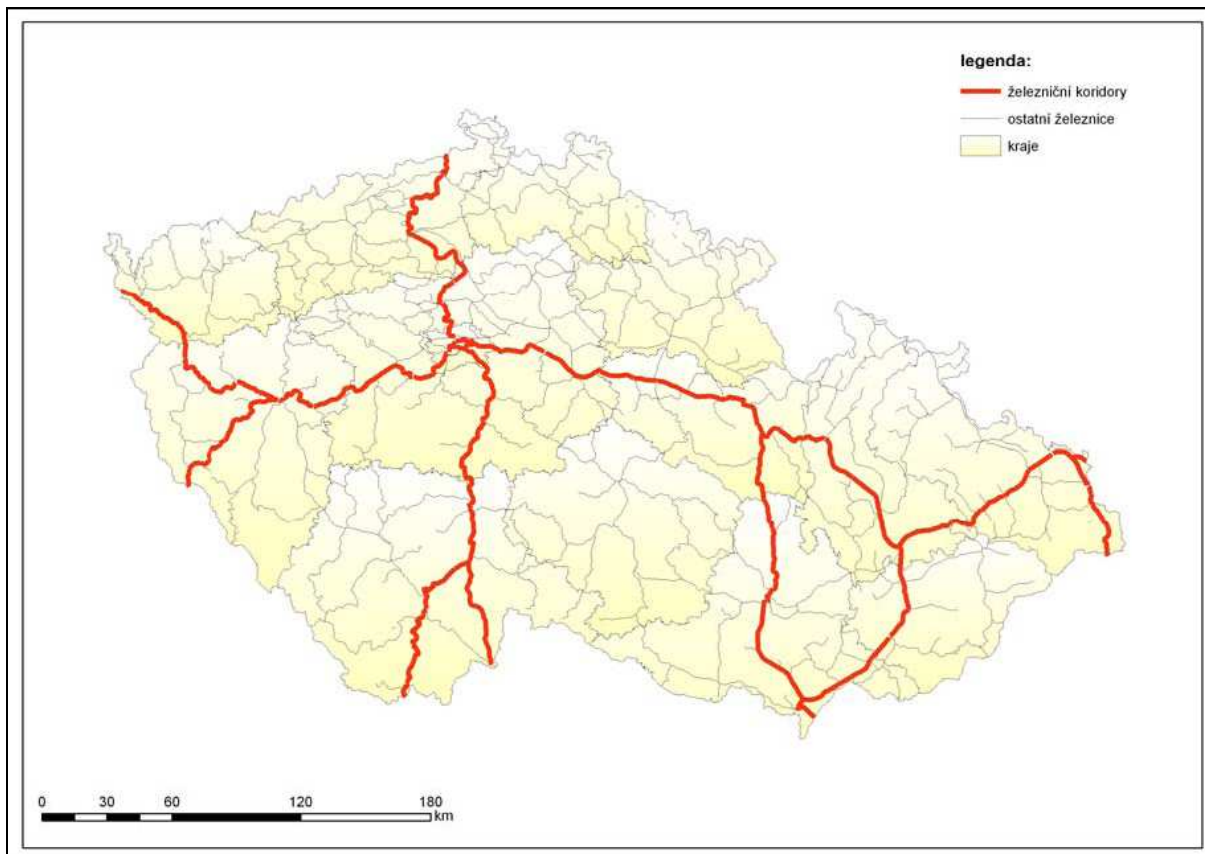
Zdroj: Ročenka dopravy ČR 2007

V současné době tvoří hlavní dálniční osu dálnice D1, která spojuje dvě nejvýznamnější sídla v České republice- Prahu a Brno, dálnice D5, která vede z Prahy přes Plzeň na Rozvadova a dále do Německa, dálnice D8 spojující Prahu s Ústím nad Labem a Drážďany a dálnice D11 vedoucí s Prahy do Hradce Králové.

Velmi podobná je situaci v České republice i u dopravy železniční. Podle S. Mirvalda (Mirvald 1999) dochází na jedné straně k rušení lokálních spojů, které jsou málo výnosné ba dokonce ztrátové a nerentabilní, na straně druhé ovšem dochází k výstavbě moderního, velmi kvalitního a hlavně rychlého spojení nevýznamnějších aglomerací. Vznikají tak na území ČR tzv. železniční koridory. Tyto koridory by po své dostavbě měli být napojeny na transevropský železniční dopravní systém . Velmi pěkně jsou plánované železniční

koridory znázorněny na obr. 5. Obrázek 6. znázorňuje skutečný stav železničních koridorů v České republice, které byly v roce 2007 již v provozu.

Obr. 5. Plánované železniční koridory v České republice



Zdroj: Kraft 2007

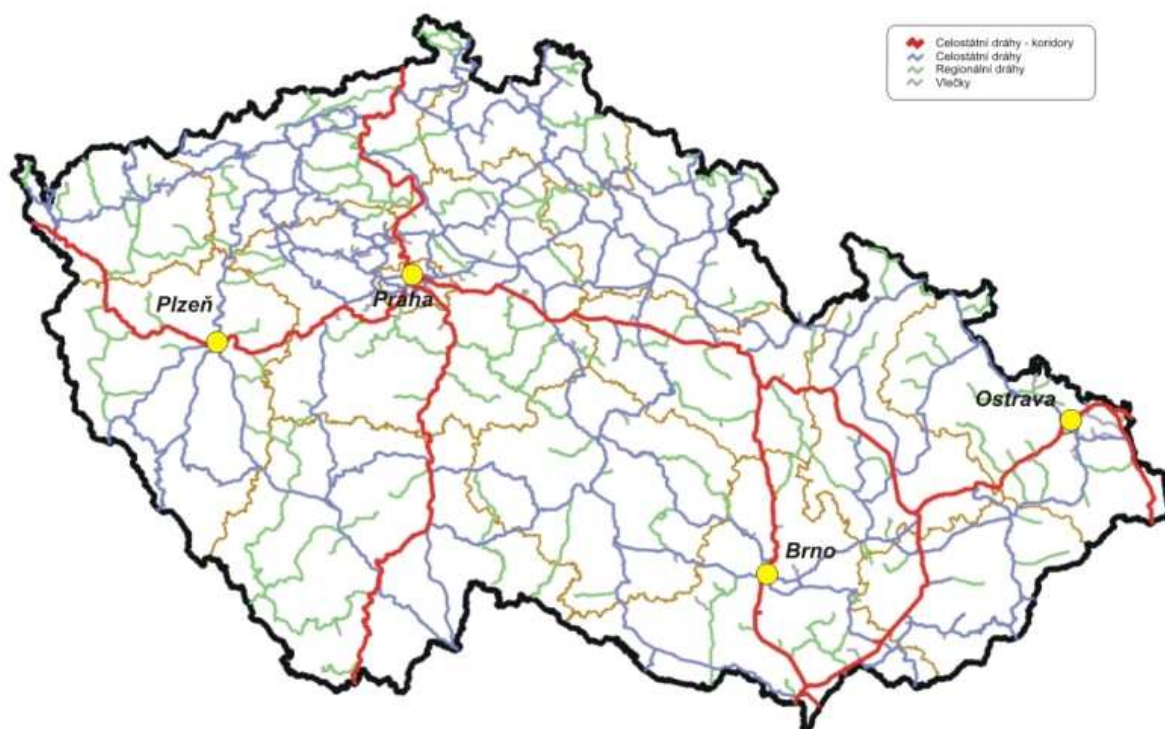
Z ostatních druhů dopravy stojí za zmínku samozřejmě doprava letecká, která je v současné době na vzestupu a zaznamenává obrovský rozvoj. Převážná část letecké dopravy se ovšem realizuje v rámci mezinárodní dopravy. Z pohledu vnitrostátní dopravy je podíl na přepravě velmi malý až zanedbatelný, ale i zde je zaznamenáván nárůst přepravních objemů.

Pokud hovoříme o geografii dopravy, tak nesmíme zapomenout ani na vnitrozemskou vodní plavbu, která bývá často opomíjena. Tento druh dopravy není v rámci České republiky příliš rozšířen, neboť fyzickogeografické podmínky nejsou v tomto ohledu území ČR příliš nakloněny. Z obr. 7. je dobře patrné, jak „rozsáhlé“ jsou splavné vodní cesty v České republice. I přesto, že jsou splavné vodní cesty tak krátké, vyskytují se na její trase hojně plavebně obtížná místa, která ještě více tento druh dopravy časově a finančně zatěžují. V posledních letech tento druh dopravy je na ústupu a i díky

nepříznivým hydrologickým podmínkám se z této dopravy pomalu stává rekreační záležitost.

Jak již bylo výše naznačeno, proces transformace České republiky v roce 1989 zásadním způsobem ovlivnil přepravní trh. Určitým ukazatelem vývoje přepravního trhu je tab.1., která znázorňuje mezioborové srovnání přepravních výkonů osobní dopravy v České republice mezi léty 2000 – 2007. U celkového počtu přepravených cestujících je patrná vzrůstající tendence u individuální automobilové dopravy (o 240 mil. přepravených cestujících více v roce 2007 než v roce 2000). K nejvýraznějšímu poklesu přepravených cestujících ve stejném časovém úseku došlo u veřejné autobusové dopravy (o téměř 64 mil. méně v roce 2007 než v roce 2000). Zajímavé je, že v dopravě železniční nedošlo ve sledovaném časovém rozmezí téměř k žádné změně, co se týká počtu přepravených cestujících.

Obr. 6. Železniční síť ČR (stav v roce 2007)

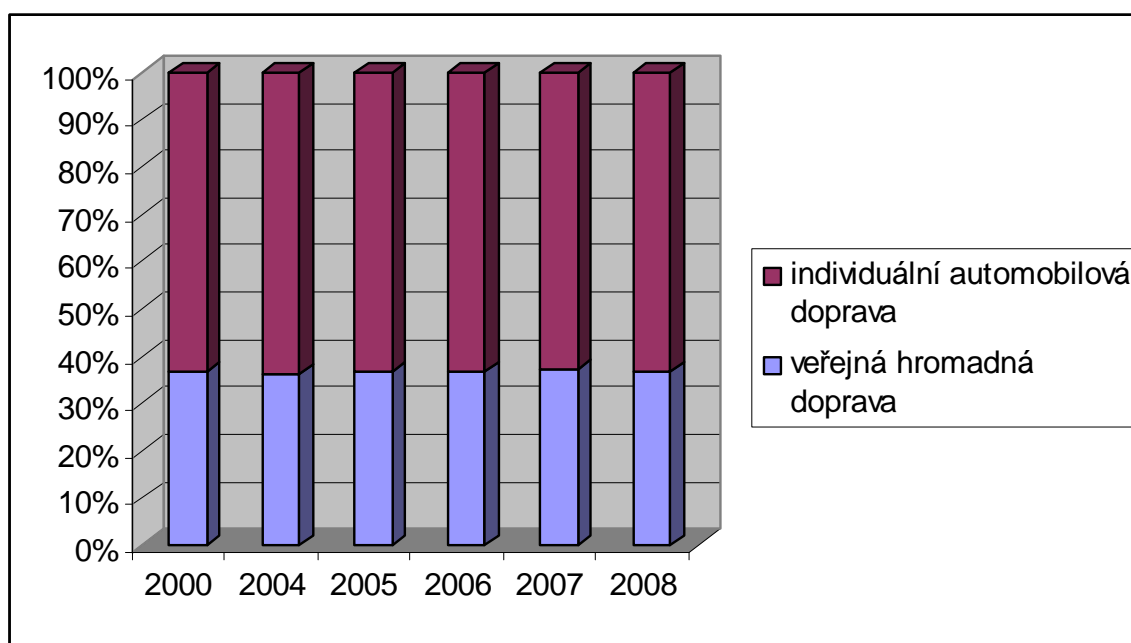


Zdroj: Ročenka dopravy ČR 2007

Přepravní výkony, znázorněné ve stejné tabulce, dokazují, že individuální automobilová doprava se stala nejdůležitějším druhem osobní dopravy na přepravním trhu České

republiky. Graf 1. znázorňuje výkony osobní dopravy podle jednotlivých druhů v časovém období 2000- 2007 avšak lze z něho vyčíst, že poměr mezi veřejnou hromadnou dopravou a individuální automobilovou dopravou je relativně stabilní a během sledování nedošlo k razantnějším změnám ani k prohlubování rozdílů mezi jednotlivými druhy osobní dopravy, což je ovlivněno především dynamickým rozvojem letecké dopravy, která vyvažuje klesající přepravní výkony u autobusové dopravy (viz. tab. 5.).

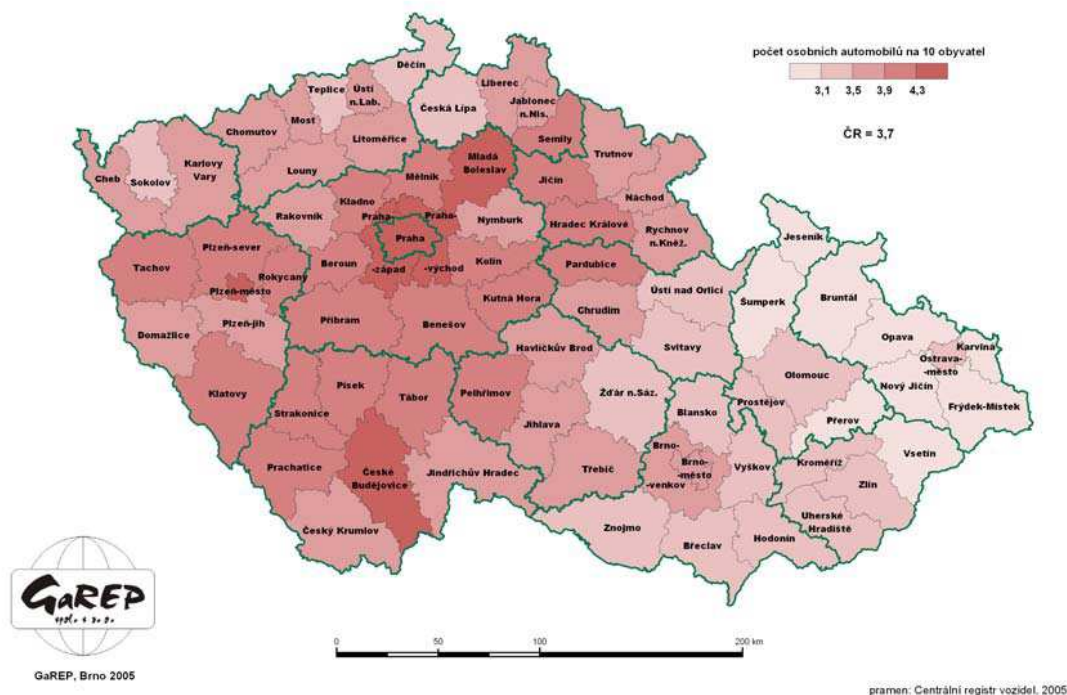
Graf 1. Přepravní výkony druhů osobní dopravy v letech 2000- 2007 (v %)



Zdroj: Ročenka dopravy ČR 2007, vlastní výpočty

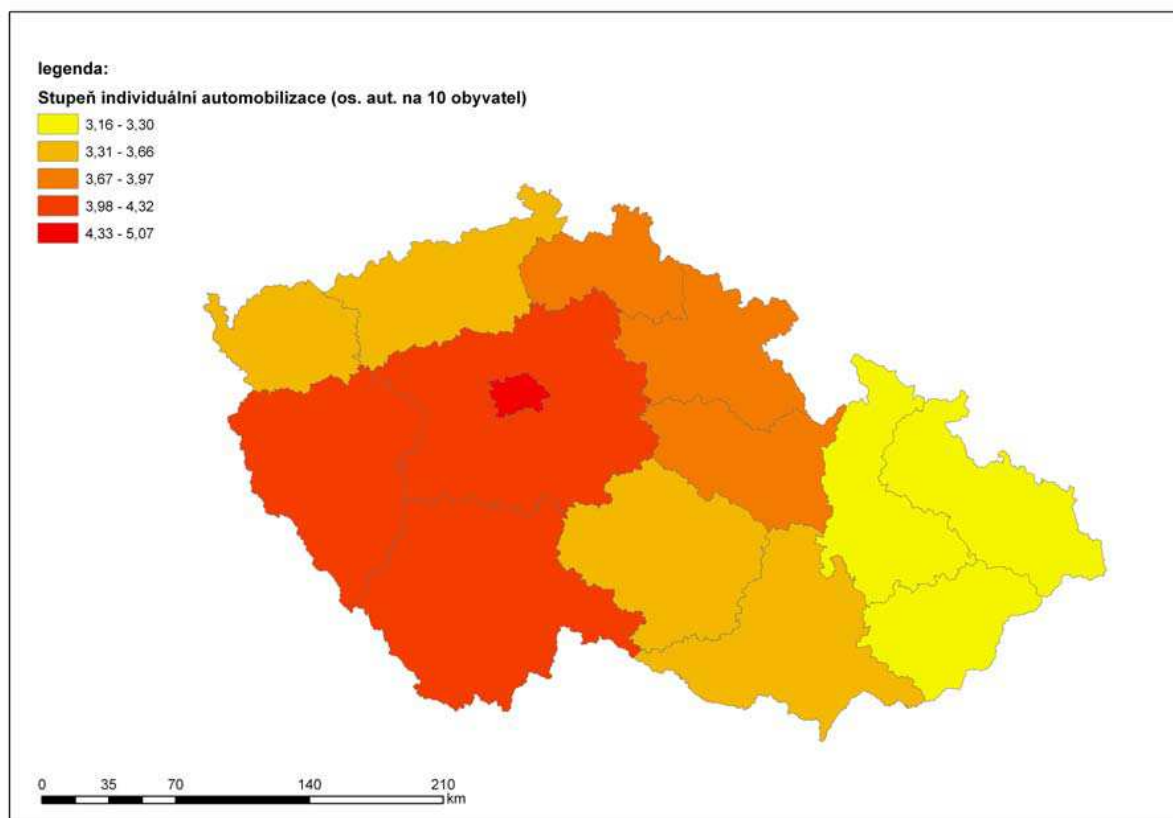
Míru individuální automobilizace v okresech České republiky v roce 2004 znázorňuje obr.7. Základním a charakteristickým rysem míry individuální automobilizace v podmínkách ČR je jeho nerovnoměrnost. Největší koncentrace registrovaných osobních automobilů se vyskytuje na jihozápadě Čech. Absolutně nejvyšší koncentrace samozřejmě připadá na Prahu a okolí. Nejmenší počet registrovaných automobilů je na severovýchodě České republiky. Samotná koncentrace registrovaných automobilů může být určitým ukazatelem efektivity systému hromadné dopravy v daném regionu, ale i jedním z kritérií při plánování regionální dopravy.

Obr.7. Individuální automobilizace v okresech České republiky v roce 2004



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

Obr. 8. Stupeň individuální automobilizace v krajích České republiky v roce 2005



Zdroj: Kraft 2007

Tab.1. Mezioborové srovnání přepravních výkonů osobní dopavy v ČR (2000- 2007)

	2000	2003	2004	2005	2006	2007
<i>Přeprava cestujících celkem (mil.)</i>	4,897.6	4,989.1	5,016.0	4,974.9	4,976.6	5,045.5
Železniční doprava	184.7	174.2	180.9	180.3	183.0	184.2
Veřejná autobusová doprava	438.9	417.0	418.6	388.3	387.7	375.0
Letecká doprava	3.5	4.6	5.8	6.3	6.7	7.0
Vnitrozemská vodní doprava ¹⁾	0.8	1.1	1.1	1.1	1.1	0.9
Městská hromadná doprava	2,289.7	2,302.2	2,309.6	2,268.9	2,238.0	2,258.4
<i>Veřejná doprava celkem</i>	2,917.6	2,899.1	2,916.0	2,844.9	2,816.6	2,825.5
Individuální automobilová přeprava osob ²⁾	1,980.0	2,090.0	2,100.0	2,130.0	2,160.0	2,220.0
<i>Přepravní výkon celkem (mil. oskm)</i>	101,004.7	105,983.8	106,939.9	108,602.8	110,611.6	112,805.7
Železniční doprava	7,299.6	6,517.5	6,590.0	6,666.7	6,921.9	6,899.8
Veřejná autobusová doprava	9,351.3	9,448.6	8,516.2	8,607.6	9,501.1	9,518.8
Letecká doprava	5,864.7	7,096.3	8,814.6	9,735.7	10,233.1	10,477.3
Vnitrozemská vodní doprava ¹⁾	7.7	21.9	21.8	18.1	12.8	17.3
Městská hromadná doprava	14,541.4	15,539.5	15,427.3	14,934.8	14,312.7	14,352.5
<i>Veřejná doprava celkem</i>	37,064.7	38,623.8	39,369.9	39,962.8	40,981.6	41,265.7
Individuální automobilová přeprava osob ²⁾	63,940.0	67,360.0	67,570.0	68,640.0	69,630.0	71,540.0
<i>Průměrná přepravní vzdálenost celkem (km)</i>	20.6	21.2	21.3	21.8	22.2	22.4
Železniční doprava	39.5	37.4	36.4	37.0	37.8	37.5
Veřejná autobusová doprava	21.3	22.7	20.3	22.2	24.5	25.4
Letecká doprava	1,683.6	1,548.1	1,532.9	1,538.1	1,525.1	1,501.7
Vnitrozemská vodní doprava ¹⁾	9.8	19.6	20.1	16.3	11.7	20.0
Městská hromadná doprava	6.4	6.7	6.7	6.6	6.4	6.4
<i>Veřejná doprava celkem</i>	12.7	13.3	13.5	14.0	14.6	14.6
Individuální automobilová přeprava osob ²⁾	32.3	32.2	32.2	32.2	32.2	32.2

Zdroj: Ročenka dopavy ČR 2007

5. VYBRANÉ GEOGRAFICKÉ CHARAKTERISTIKY PLZEŇSKÉHO KRAJE

5.1. VYMEZENÍ A POLOHA PLZEŇSKÉHO KRAJE

Plzeňský kraj vznikl v roce 2000 (spolu s dalšími 13 kraji) na základě reformy územně správního členění České republiky. Kraj je tvořen bývalými okresy (regiony NUTS 4): Domažlice, Klatovy, Plzeň- jih, Plzeň- město, Plzeň- sever, Rokycany, Tachov. Se svou rozlohou 7 561 km² se řadí do pomyslného žebříčku mezi kraji na 3. místo, tudíž můžeme říci, že se jedná o kraj s nadprůměrnou velikostí. Většími kraji jsou jen Středočeský a Jihočeský kraj. Ovšem počtem obyvatel, 554 537 osob (k 31.12.2006) se kraj posouvá v porovnání s ostatními kraji až na 9. pozici. Pouze kraje Vysočina, Pardubický, Liberecký a Karlovarský jsou z hlediska počtu obyvatel menší. Z těchto dvou ukazatelů (rozloha a počet obyvatel) vyplývá, že se jedná o kraj s velmi nízkou hustotou osídlení.

Poloha kraje v rámci České republiky je na jihozápadě státu, kde hranice kraje tvoří státní hranici se Spolkovou republikou Německo (SRN), přesněji řečeno s její spolkovou zemí Bavorsko. Severozápadním směrem se nachází kraj Karlovarský, severovýchodně leží kraj Středočeský a na jihovýchodě má společnou hranici s Jihočeským krajem. Spolu s krajem Jihočeským vytváří Plzeňský kraj region NUTS 2- Jihozápad.

5.2. VYBRANÉ FYZICKOGEOGRAFICKÉ CHARAKTERISTIKY

Jelikož se tato práce zabývá dopravní dostupností a dopravní obslužností, nejsou informace fyzickogeografického charakteru tak zásadními a důležitými, proto tato kapitola popisuje vymezené území z daného hlediska velmi obecně.

O Plzeňském kraji můžeme mluvit jako o kraji s rozmanitými přírodními podmínkami, které jsou dány především specifickým reliéfem kraje. Z geografického hlediska lze rozdělit kraj do několika oblastí: Plzeňská pahorkatina, Brdská vrchovina (pouze její část), Český les a Šumava. Díky členitosti reliéfu jsou klimatické, geologické a hydrologické podmínky v jednotlivých územních celcích kraje značně odlišné. Nejvyššími body terénu, jež se nacházejí v pohoří Šumavy při hranicích s Bavorskem jsou: Velká Mokrůvka (1370 m.n.m.) a Jezerní hora (1343 m.n.m.).

Nerostné suroviny, jež jsou významným potenciálem pro rozvoj zpracovatelského průmyslu se v Plzeňském kraji nacházejí především v oblasti kolem Plzně. Jde především o

naleziště černého uhlí, keramických jílu a stavebního kamene. V podhůří Šumavy se vyskytují velká naleziště množství vápence.

Především díky lesnatým plochám Šumavy, Českého lesa a Brdské vrchoviny tvoří podíl zalesněných ploch na celkové rozloze téměř 40%. Samozřejmostí je proto dostačující zdroj přírodního dřeva pro lesní hospodářství a především velký potenciál na příznivé životní prostředí. Z celorepublikového hlediska se jedná o kraj dosahující nižších hodnot v porovnání s ČR. Z tohoto hlediska je třeba vyzdvihnout především Šumavu a Český les. Naopak oblast Plzně a jejího blízkého okolí je, co se týká životního prostředí, extrémně narušena. Především díky vysoké koncentraci těžby, průmyslu a dopravy.

5.3. VYBRANÉ SOCIOEKONOMICKÉ CHARAKTERISTIKY

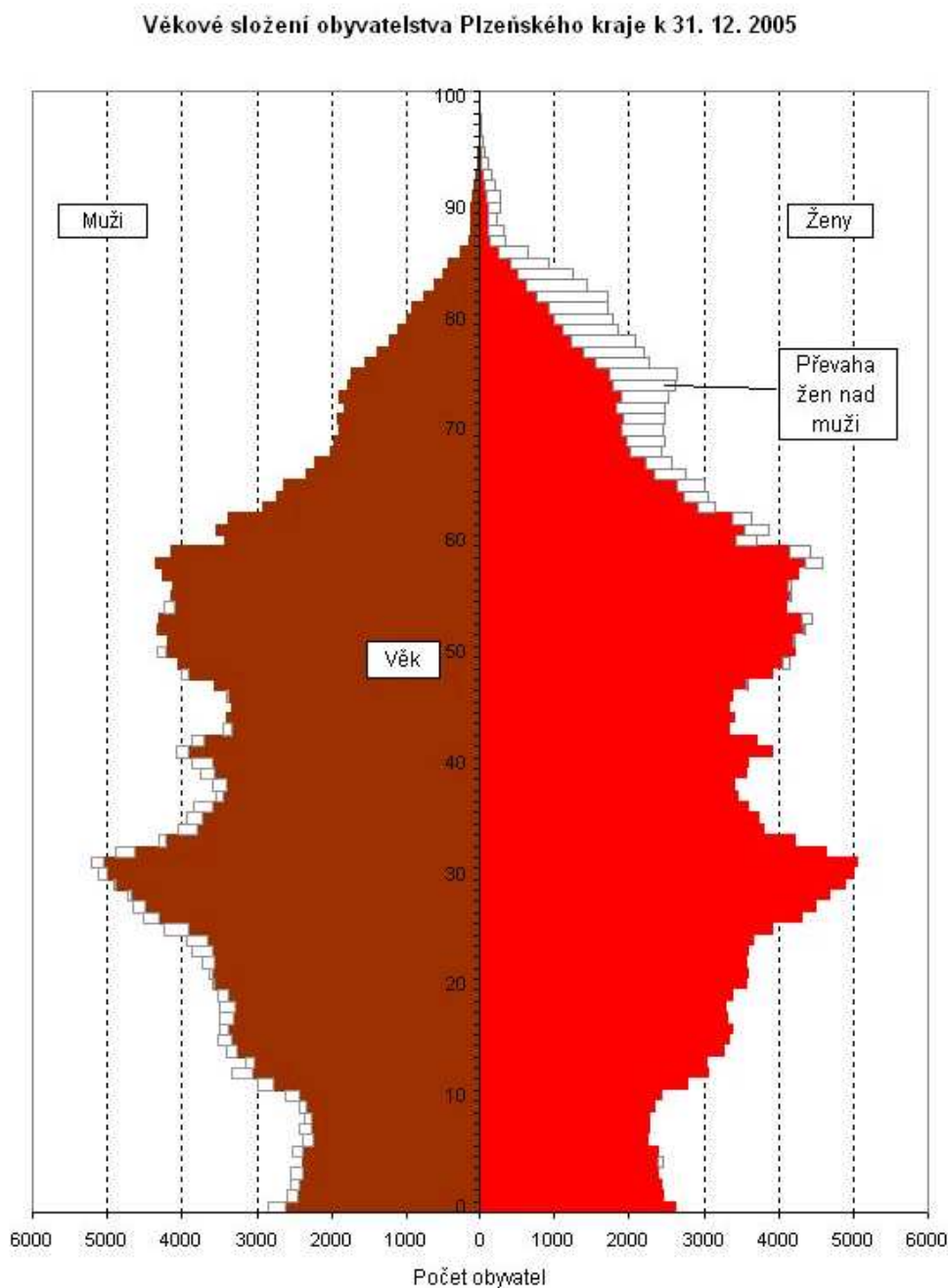
5.3.1. OBYVATELSTVO

K 31. 12. 2006 bylo v Plzeňském kraji evidováno 554 537 osob, což řadí kraj na šesté místo v České republice v počtu obyvatel. Podíl krajského obyvatelstva je tak 5,4% na celkové počtu obyvatel České republiky. Samotné rozložení obyvatelstva je v kraji značně nerovnoměrné. Skoro 30% obyvatel žije v krajském městě (Plzeň) a dalších více než 20% je soustředěno do měst s více než 5 tisíci obyvateli. Zbytek obyvatelstva je rozmístěn do menších měst a obcí v kraji.

Zkoumaný kraj se svou hustotou zalidnění řadí na samý konec pomyslného žebříčku. Hustotou zalidnění 73,3 obyvatel na km² se řadí na předposlední místo, v hodnocení krajů, před kraj Jihočeský. Nejnižší hustoty ve vybraném kraji dosahují okresy Tachov (37,6 obyv./km²) a Klatovy (45,4 obyv./km²).

Co se týká věkové struktury obyvatel v kraji, tak ze statistik Českého statistického úřadu (www.czso) vyplývá, že se jedná o kraj s nejstarším obyvatelstvem v České republice. Průměrný věk obyvatel kraje dosáhl výše 40,6 let (2006). Na velký počet staršího obyvatelstva ukazuje i index stáří, jenž představuje počet osob ve věku 65 a více let na 100 osob ve věku 0- 14 let. V roce 2006 dosáhl index stáří v kraji výše 105,5 což je jedna z nejvyšších hodnot ve srovnání s ostatními kraji. Z okresů v kraji dosáhl na nejvyšší hodnotu indexu stáří okres Plzeň město (128,8), dále pak Rokycany (113,6) a Klatovy (105,0). Okres s nejmenším indexem stáří se stal Tachov (74,3).

Obr.10. Věková struktura obyvatelstva



Zdroj:
ČSÚ

V Plzeňském kraji došlo v roce 2006 ve srovnání s rokem 2005 ke zvýšení počtu obyvatel o 0,5%, což představuje 3 009 obyvatel. Přirozený přírůstek byl ovšem v kraji záporný a k růstu počtu obyvatel nepřispěl. Na přírůstku obyvatel se proto podílel pouze přírůstek stěhováním, který představoval 3 124 osob. Počet živě narozených dětí na 1000 obyvatel středního stavu byl ve sledovaném kraji nad republikovým průměrem. Největší porodnost byla v okresech Tachov a Plzeň- jih.

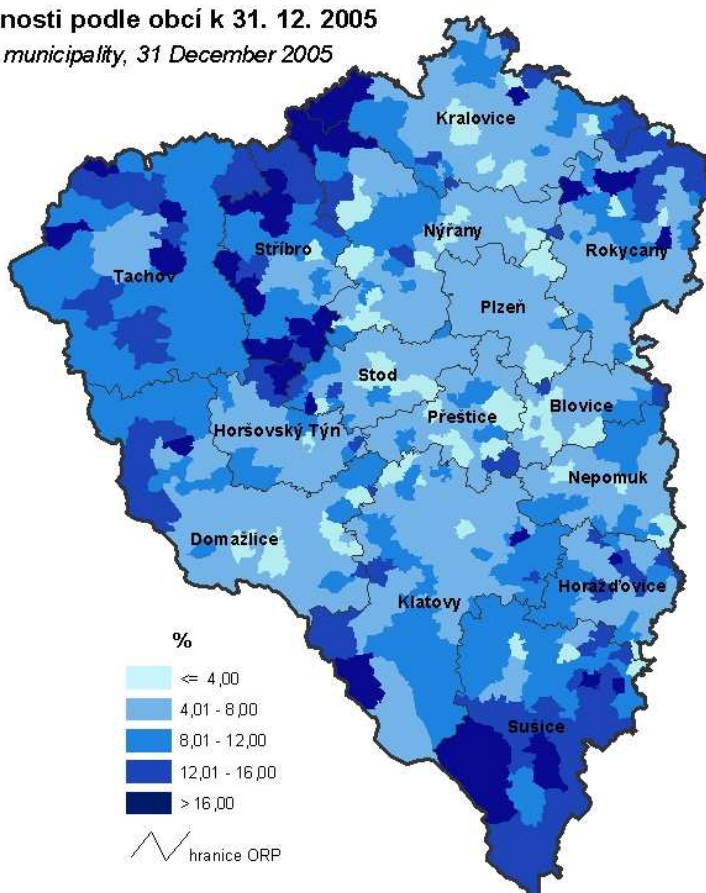
5.3.2 TRH PRÁCE

V roce 2007 mělo zaměstnání v Plzeňském kraji 161 922 osob, což představuje téměř 29 % z celkového počtu obyvatel v kraji. Průměrná měsíční mzda se v mezikrajovém srovnání vyšplhala na 3. místo v České republice za hlavní město Praha a Středočeský kraj. Její výše dosáhla hodnoty 20 059 Kč. Z hlediska celorepublikového průměru však byla tato hodnota o 7,5 % nižší .

Obr.11. Míra registrované nezaměstnanosti v Plzeňském kraji

Míra registrované nezaměstnanosti podle obcí k 31. 12. 2005

Registered unemployment rate: by municipality, 31 December 2005



Zdroj: ČSÚ

K 31.12.2007 bylo v Plzeňském kraji evidováno dle registru ekonomických subjektů (RES) celkem 132 217 ekonomických subjektů. Téměř 40 % ekonomických subjektů má sídlo v okrese Plzeň- město. Mezi nejvýznamnější zaměstnavatele Plzeňského kraje, kteří mají více než 500 zaměstnanců, patří 48 subjektů. Z toho 18 subjektů zaměstnává více než 1000 lidí. Mezi organizace s největším počtem zaměstnanců patří Fakultní nemocnice

Plzeň, Psychiatrická léčebna Dobřany, Plzeňský Prazdroj a.s., Západočeská univerzita v Plzni, Panasonic AVC Networks Czech s.r.o., YAZAKI Wiring Technologies Czech s.r.o., Vishay Electronic s.r.o., MD ELMONT s.r.o., KS Katalog - Servis s.r.o. Šťáhlavy, HP Pelzer k.s. odštěpný závod Plzeň, Lasselsberger a.s., Statutární město Plzeň, Plzeňské městské dopravní podniky a.s., Finanční ředitelství v Plzni, Borgers CS s.r.o. a Alcoa Fujikura Czech s.r.o.

Tab.2. Zaměstnavatelé s největším počtem pracovníků

Zaměstnavatelé s největším počtem pracovníků v Plzeňském kraji		
zaměstnavatel	odvětví činnosti	p.p. (tis.)
České dráhy	Železniční doprava	5
Fakultní nemocnice, Plzeň	Zdravotní péče	3.7
Česká pošta	Činnosti státní pošty	2.6
Lasselsberger, Plzeň	Staveb.hmoty a keram.výrobky	2.3
Panasonic AVC Networks Czech, Plzeň	Výroba televizních přijímačů	1.7
Yazaki Wiring Technologies Czech	Výroba pro automobilový prům.	1.6
Alcoa Fijikura Czech, Stříbro	Výroba pro automobilový prům.	1.6
Západočeská univerzita, Plzeň	Školství	1.6
Dioss Nýřany	Výroba klimatizace a kovovýroba	1.6
Plzeňské městské dopravní podniky, Plzeň	Městská a příměstská doprava	1.2

Zdroj: ČSÚ

Podle mezikrajového srovnání patří Plzeňský kraj k oblastem s dlouhodobě průměrně nižší mírou nezaměstnanosti. K 31.1.2.2007 bylo v kraji evidováno 14 516 uchazečů o zaměstnání, což představuje míru nezaměstnanosti ve výši 4,43 %. Nejvyšší míru nezaměstnanosti vykazují na okresech Tachov (6,42 %) a Klatovy (6,22 %), naopak nejnižší míru nezaměstnanosti mají v okrese Plzeň-jih (3,27 %) a Plzeň-město (3,64 %). Počet volných pracovních míst byl v Plzeňském kraji k 31.12.2007 14 443. Z celkového počtu 14 516 nezaměstnaných tvoří celých 6,5 % nezaměstnaní absolventi a mladiství.

Podle struktury pracovní síly si zaměstnání nejobtížněji hledají osoby s nízkým vzděláním a osoby se zdravotním omezením. Opačný případ je v oblasti technických profesí, kde je citelný nedostatek kvalifikovaných pracovníků.

5.3.3 SÍDELNÍ SYSTÉM

Plzeňský kraj je charakteristický svým sídelním systémem, který je velice atypický ve srovnání s Českou republikou. V kraji chybí města střední velikosti, naopak malých sídel

je velké množství, avšak jsou po kraji velice nerovnoměrně rozmístěna. Protikladem k hojnému množství malých sídel je město Plzeň, které je se svými téměř 165 tisíci obyvateli druhým nejvýznamnějším městem v ČR. V kraji jsou po Plzni druhým největším městem Klatovy s téměř 25 tisíci obyvateli. Celkem je v kraji 50 měst a žije v nich 373 682 obyvatel, což představuje míru urbanizace 67,4%.

Tab.3. Vybrané ukazatele v mezikrajském srovnání

ÚZEMÍ (k 31. 12. 2006)	Měřicí jednotka	Česká republika Czech Republic	v tom kraje						
			Hlavní město Praha	Středočeský	Jihočeský	Plzeňský	Karlovarský	Ústecký	Liberecký
Rozloha celkem	km ²	78 867	496	11 015	10 057	7 561	3 315	5 335	3 163
zemědělská půda	%	53,9	41,9	60,5	49,1	50,5	37,5	51,9	44,4
orná půda	%	71,4	73,5	83,2	64,5	68,8	45,1	66,6	48,7
nezemědělská půda	%	46,1	58,1	39,5	50,9	49,5	62,5	48,1	55,6
lesní pozemky	%	72,9	17,2	70,1	73,5	79,9	69,3	62,1	79,6
Počet obcí celkem		6 249	1	1 146	623	501	132	354	215
se statutem města		559	1	77	52	50	30	53	39
Podíl městského obyvatelstva	%	70,3	100,0	54,7	65,1	67,4	81,0	79,9	78,7
Počet částí obcí		15 092	146	2 787	1 979	1 544	519	1 145	762
Hustota obyvatelstva	os./km ²	130,4	2 395,0	106,7	62,6	73,3	91,9	154,3	136,2

ÚZEMÍ (k 31. 12. 2006)	Měřicí jednotka	Česká republika Czech Republic	v tom kraje						
			Královéhradecký	Pardubický	Vysočina	Jihomoravský	Olomoucký	Zlínský	Moravskoslezský
Rozloha celkem	km ²	78 867	4 758	4 519	6 796	7 196	5 267	3 964	5 427
zemědělská půda	%	53,9	58,7	60,5	60,6	59,9	53,5	49,3	51,1
orná půda	%	71,4	69,1	73,2	77,4	83,2	74,5	64,3	62,9
nezemědělská půda	%	46,1	41,3	39,5	39,4	40,1	46,5	50,7	48,9
lesní pozemky	%	72,9	74,9	74,6	77,1	69,7	74,7	78,2	72,6
Počet obcí celkem		6 249	448	451	704	673	398	304	299
se statutem města		559	44	33	33	48	30	30	39
Podíl městského obyvatelstva	%	70,3	67,8	61,3	58,4	62,7	57,8	60,9	76,4
Počet částí obcí		15 092	1 072	995	1 402	912	767	438	624
Hustota obyvatelstva	os./km ²	130,4	115,5	112,4	75,3	157,4	121,5	148,8	230,2

Zdroj: ČSÚ

Administrativně se kraj, jakožto region NUTS 3, dělí na 15 správních obvodů obcí s rozšířenou působností (ORP), pod které spadají obce s pověřeným obecním úřadem (POU), jichž se v kraji nachází 35. Mimo toto dělení, je ještě rozdělen na regiony NUTS 4, které tvoří převážně bývalé okresy. Patří sem: Klatovy, Domažlice, Plzeň, Rokycany, Stříbro, Sušice a Tachov. Do seznamu ORP patří: Blovice, Domažlice, Horažďovice,

Horšovský Týn, Klatovy, Kralovice, Nepomuk, Nýřany, Plzeň, Přeštice, Rokycany, Stod, Stříbro, Sušice a Tachov.

Sídla, která mají potenciál k rozvoji se většinou v kraji nacházejí na tzv. rozvojových osách. Jedná se o rozvojové osy regionálního i republikového významu. Území ležící mimo dosah těchto rozvojových oblastí lze charakterizovat jako řídké zalidněné s obytnou a zemědělskou funkcí a nedostatečně vyvinutou infrastrukturou. K podpoře a realizaci některých aktivit v těchto oblastech dochází ke sdružování obcí do mikroregionů.

5.3.4. ZEMĚDĚLSTVÍ

O Plzeňském kraji se dá hovořit jako o kraji se zemědělským charakterem. I když v dané oblasti nejsou přírodní podmínky zrovna nejvýhodnější, přesto je podíl zemědělské půdy 50,5% z celkové rozlohy kraje. Podíl orné půdy tvoří 68,8% z celkové výměry zemědělské půdy. Převážná část zemědělské půdy se nachází v bramborářské výrobní oblasti. Ve výše položených oblastech, nad 700 m.n.m., se nachází zemědělská půda v horském výrobním typu. Nejvýhodnější podmínky pro zemědělství jsou v Plzeňské kotlině, kde se pěstují převážně obilniny. Domažlicko, Plzeňsko a Rokycansko jsou regiony, kde převládá pěstování pšenice. Naopak Klatovsko je oblast vhodná pro pěstování technických plodin (řepka olejka) a brambor. Kraj je také významným producentem řepky. Ve vyšších oblastech Šumava jsou výborné vlastnosti travních porostů, které ale nejsou k pasteveckému chovu plně využívány. Živočišná výroba se orientuje především na extenzivní chov hovězího dobytka s užitkovostí na maso i mléko. Rozšířen je i chov prasat a drůbeže. Významná oblast chovu krůt je na Rokycansku.

5.3.5. PRŮMYSL

Plzeňský kraj je již léta spojován se strojírenstvím, které je spjato se jménem ŠKODA. Tento podnik působí již od dob socialismu a prošel několika krizemi. V současné době se zabývá především výrobou zařízení pro energetiku a petrochemii, dále vyrábí těžké obráběcí stroje, kolejové dopravní prostředky, trolejbusy apod. Má i vlastní výzkumný ústav.

K ekonomickému růstu kraje přispívají velkým dílem i další průmyslové podniky, mezi které patří DIOSS NÝŘANY a.s., jenž vyrábí akumulátory a baterie, OKULA NÝRSKO a.s., která vyrábí brýlové obruby a zpracovává plastické hmoty, LASSELSBERGER ČR

a.s. je významný koncern v oblasti keramického průmyslu, zástupcem sklářského průmyslu je podnik SKLÁRNA HEŘMANOVA HUŤ a.s., která se orientuje především na výrobu nápojového skla.

Plzeňský kraj má jednu velkou výhodu ve srovnání s ostatními kraji v ČR. Jedná se o polohu kraje, která je velmi přitažlivá pro zahraniční investory. Mezi největší zahraniční investice se řadí japonský závod na výrobu televizorů Panasonic- AVC NETWORKS CZECH s.r.o., další významná zahraniční firma je YAZAKI WIRING TECHNOLOGIES CZECH s.r.o. vyrábějící komponenty pro automobilový průmysl. Firma MD ELMONT spol. s.r.o. vyrábí izolační vodiče a kabely a DAIKIN INDUSTRIES CZECH REPUBLIC s.r.o. se zabývá opravami průmyslových chladících a vzduchotechnických zařízení.

Význam pro průmysl a celkově vliv na ekonomiku kraje má i přeshraniční spolupráce se spolkovou zemí Německo- Bavorskem v rámci tzv. euroregionů Šumava a Egrensis.

5.4. DOPRAVA

Důležitost kraje z hlediska dopravy vyplývá již z jeho polohy. Z tohoto pohledu vyplývá důležitost kraje pro dopravu mezi Českou Republikou a Německem, popřípadě ostatními západními zeměmi. Exponovanost polohy je ještě více umocněna průchodem komunikací evropského významu. Dálnice D5 prochází jihozápadním směrem důležitá dopravní spojnice mezi Bavorskem a Prahou. Plzeň tak tvoří důležitý dopravní uzel z pohledu silniční ale také železniční dopravy.

Podle práce M. Bursy (Bursa 2005) je doprava významným, ovšem někdy také omezujícím faktorem rozvoje kraje z hospodářského hlediska. Samotná poloha má strategický význam pro spojení se západní Evropou.

Silniční síť je v kraji relativně radiálně uspořádána a centrum tvoří krajské město Plzeň. Podíl silnic 1. třídy je v porovnání s ostatními kraji nejmenší v celé ČR. Na ploše kraje se rozkládá celkem 89 km dálnic, tuto vzdálenost tvoří jediná dálnice v kraji. Dálnice D5 z Prahy do Norimberka.

Problémem dopravy v kraji se stala nedořešená výstavba obchvatů měst, špatná kvalita povrchu komunikací a poněkud obtížné zabezpečení dopravní obslužnosti ve venkovských oblastech.

5.4.1. ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA

Provozní délka železničních tratí v kraji je 710 km, tomu odpovídá i hustota železniční sítě 9,4 km/ 100 km². Touto hodnotou se kraj dostává pod celorepublikový průměr. Obecně se dá tvrdit, že železniční tratě vykazují velké množství oblouků a tudíž netvoří přímou spojovací trasu mezi jednotlivými cílovými body. Tato charakteristická vlastnost je způsobena nejen členitostí reliéfu a morfologií terénu, ale především majetkovými vypořádáními při vyvlastňování pozemků v souvislosti s výstavbou železničních tratí.

Hlavní železniční tratě na území Plzeňského kraje:

- č. 170: Praha- Plzeň- Cheb**
- č. 190: Plzeň- České Budějovice**
- č. 183: Plzeň- Klatovy- Železná Ruda (Alžbětín)**
- č. 180: Plzeň- Domažlice- Česká Kubice**
- č. 160: Plzeň- Chomutov**

Plzeňským krajem prochází významný železniční koridor, který propojuje Spolkovou republiku Německo se Slovenskem. Do tohoto železničního koridoru jsou zahrnuty železniční tratě č. 170, jako hlavní tah ze SRN, a trať č. 180, jako odbočka III. železničního koridoru.

Za vedlejší železniční tratě lze považovat:

- č.191: Nepomuk- Blatná**
- č. 185: Horažďovice předměstí- Domažlice**
- č. 184: Domažlice- Tachov- Planá u Mariánských Lázní**
- č.182: Staňkov- Poběžovice**
- č.181: Nýřany- Heřmanova Huť**
- č.178: Svojsín- Bor**
- č. 175: Rokycany- Nezvěstice**
- č. 177: Pňovany- Bezdružice**
- č. 176: Chrást u Plzně- Radnice**
- č.162: Mladotice- Rakovník**

5.4.2. SILNIČNÍ DOPRAVA

V Plzeňském kraji bylo v roce 2007 celkem 5 129 km silnic, z toho bylo 109 km dálnic, 419 km silnic I. třídy, rychlostní silnice se ve sledovaném území nevyskytují, 1510 km II. třídy a zbylých 3 091 km připadá na silnice III. třídy. Hustota silnic 66,4 km/ km² je lehce pod celorepublikovým průměrem (70,5 km/km²). Rozmístění silniční sítě je stejně jako u železniční silně ovlivněno reliéfem území.

Obr.12. Silniční a dálniční sít v Plzeňském kraji



Základní dopravní osu tvoří nejfrekventovanější komunikace v kraji. Jedná se o dálnici D5. Dopravní cesta spojuje Prahu s Plzní a dále pak pokračuje západním směrem k hraničnímu přechodu Rozvadov. Další důležitá komunikace, tvořící dopravní osu v severo- jižním směru je silnici I/27 (Most- Plasy- Plzeň- Klatovy- Železná Ruda). Silnice I/20 vytváří dopravní osu ve směru severozápad- jihovýchod (Karlovy Vary- Toužim- Plzeň- Nepomuk- Písek- České Budějovice). Na jih od této dopravní osy se vyskytuje dopravní osa stejného směru vedoucí po silnici I/22 (Domažlice- Klatovy- Horažďovice- Strakonice)

Hlavní silniční komunikace v kraji:

D5: Praha- Brno

I/19: Plzeň- Tábor

I/20: Karlovy Vary- Plzeň- České Budějovice

I/21: Bor u Tachova- Cheb

I/22: Domažlice- Klatovy- Strakonice

I/26: Plzeň- Domažlice

I/27: Most- Plzeň- Železná Ruda

Do silniční dopravy se musí samozřejmě začlenit také individuální automobilová doprava, která především po roce 1989 rapidně narůstala na úkor veřejné hromadné dopravy. V současné době již meziroční nárůst není tak dynamický, ale stále má přeprava osob individuální automobilovou dopravou dominantní postavení. V roce 2007 bylo v Plzeňském kraji evidováno 258 062 osobních automobilů.

5.5. CESTOVNÍ RUCH

Pro cestovní ruch má kraj velice příznivé podmínky. Už samotné krajské město nabízí velké množství kulturních památek a jiných atraktivit. Nadnárodní význam má plzeňské podzemí, které svým rozsahem přes 20 km patří mezi největší ve střední Evropě. Dalším významným návštěvnickým centrem Plzně je zoologická a botanická zahrada města.

Mezi významné kulturní památky v kraji patří klášter v Plasích, zřícenina gotického hradu Radyně, renesanční zámek Kačerov a Horšovský Týn, zřícenina hradu Rabštejn nad Střelou, vodní hrad Švihov, barokní zámek Nebilovy, klášter v Kladrubech, hrad Kašperk a další. Velké oblibě se těší i Chodské slavnosti v Domažlicích.

V kraji se vyskytuje velké množství chráněných území. Mezi velkoplošná chráněná území patří Národní park Šumava, Chráněná krajinná oblast (CHKO) Šumava, CHKO Křivoklátsko a CHKO Český Les. Maloplošných chráněných území se ve vymezeném regionu vyskytuje přes 130.

Při zdravotních potížích je možné využít lázeňských služeb v jediném významném krajském středisku v Konstantinových Lázních, které se specializují na prevenci, léčbu a rekonvalescenci kardiovaskulárních chorob, léčení pohybového aparátu a dýchacího ústrojí!

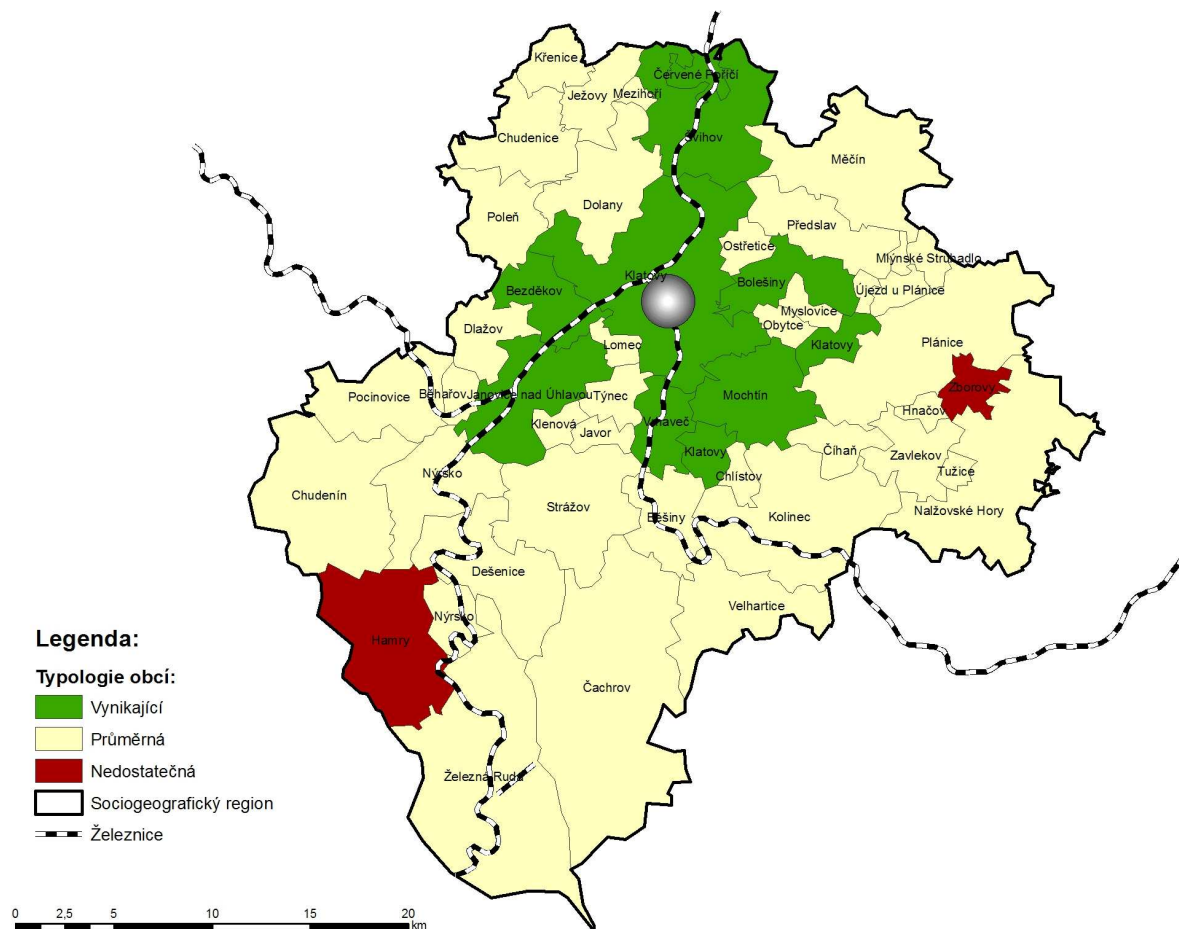
6. HODNOCENÍ ČASOVÉ DOSTUPNOSTI A OBSLUŽNOSTI

Tato kapitola se zabývá rozбором a hodnocením výsledků získaných při selektování dat z elektronické databáze IDOS 2007/2008. Území kraje bylo rozčleněno na regiony jejichž centry se stala socioekonomická střediska dle M. Hampla (Hampl 2005). Každý region byl vyhodnocován v rámci svého vymezeného území.

6.1. REGION SPÁDUJÍCÍ DO KLATOV

Region Klatovy je tvořen administrativním územím 46 obcí, ze kterých je možné, pomocí veřejné hromadné dopravy, se dostat do střediska v průměru za 32 minut. Průměrný počet denních spojů zajišťujících spojení jednotlivé obce se střediskem je 16 spojů.

Obr.9. Kvalita dopravního spojení obcí se střediskem na Klatovsku



Nejlepšího hodnocení z hlediska časové dostupnosti vykazuje obec Lomec s dostupností střediska za 7,8 minuty. Následuje obec Bezděkov s dostupností za 8,7 minuty. Tyto obce těží ze své blízkosti ke spádovému středisku. Naopak nejhoršího hodnocení v regionu se dostalo obci Hamry, ze které je možné se dopravit veřejnou hromadnou dopravou do střediska za 116,5 minuty. Obdobně jsou na tom i obce Železná Ruda (73,8 min.) a Chudenín (67,5 min.). Společným problémem těchto obcí je nejen jejich vzdálenost od centra, ale především jejich umístění v rámci regionu. Všechny tři obce jsou obcemi příhraničními, což je hlavní důvod jejich relativní izolovanosti. Celkem z 10 obcí z regionu se do střediska obyvatelé dostanou do 20 minut. V intervalu 20- 39 minut se do střediska dopraví obyvatelé ze 23 obcí. Z 9 obcí v regionu se obyvatelé dopravují do střediska v časovém intervalu 40- 59 minut. Počítat s minimálně hodinovou ztrátou při dopravě z místa bydliště do spádové střediska musí již výše zmiňované 3 obce.

Z mapy časové dostupnosti je možné vyčíst i hlavní dopravní osy v regionu, na kterých se nacházejí obce s výbornou časovou dostupností i když jejich poloha ke středisku není zrovna blízká. Jedná se o obce Švihov a Červené Poříčí na dopravní ose Klatovy- Plzeň, a o obce Janovice nad Úhlavou a Nýrsko na dopravní ose Klatovy- Železná Ruda.

KVALITA SPOJENÍ	NÁZEV OBCE
Vynikající	Bezděkov, Bolešiny, Červené Poříčí, Janovice nad Úhlavou, Klatovy, Mochtín, Švihov, Vrhavěč,
Průměrné	Běhařov, Běšiny, Čachrov, Číhaň, Dešenice, Dlažov, Dolany, Hnačov, Chlístov, Chudenice, Chudenín, Javor, Ježovy, Klenová, Kolinec, Křenice, Lomec, Měčín, Mezihorí, Mlýnské Struhadlo, Myslovice, Nalžovské Hory, Nýrsko, Obytce, Ostřetice, Plánice, Pocinovice, Poleň, Předslav, , Tužice, Týnec, Újezd u Plánice, Velhartice, Zavlakov, Železná Ruda
Nedostatečné	Hamry, Zborovy

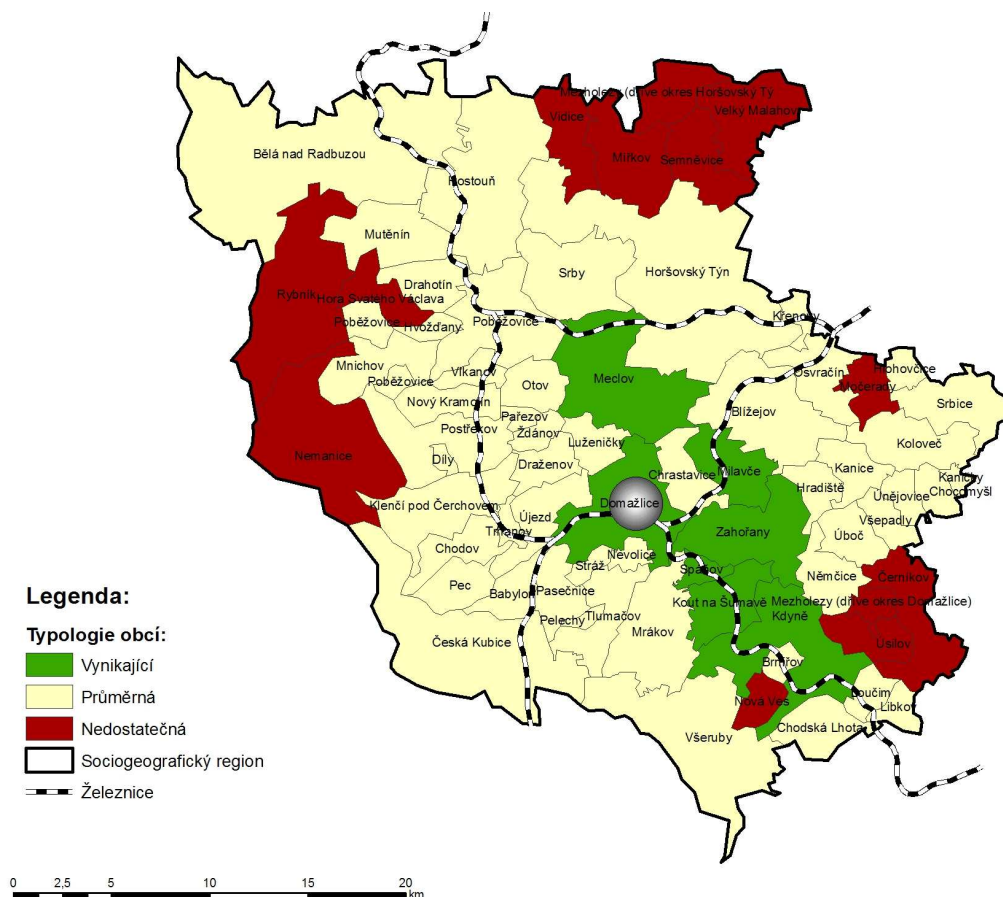
Co se týká obslužnosti regionu, nejlépe obslouženou obcí ve smyslu počtu spojů v pracovní den je obec Švihov s 53 denními spoji. Na druhé straně žebříčku hodnocení skončily Hamry (2 spoje), Zborovy (3 spoje) a Chlístov (4 spoje). U obce Hamry je důvodem obslužné chudosti především poloha obce při hranicích s Německem, kdežto u obcí Zborovy a Chlístov se jedná především o malou rozlohu obce a její umístění mezi dopravně obslužnými osami regionu.

Z mapy dopravní obslužnosti, která je přílohou této práce, je možné vyčíst určitou shodnost. U obcí na jejichž území se nachází železniční trať je lepší dopravní obslužnost. Příkladem jsou obce ležící podél železniční tratě číslo 185 (Horažďovice- Domažlice). Jedná se o Kolinec, Běšiny, Vrhaveč, Bezděkov, Janovice nad Úhlavou, Nýrsko.

6.2. REGION SPÁDUJÍCÍ DO DOMAŽLIC

Region Domažlice se skládá z 71 obcí, ze kterých je možné se za pomoci veřejné hromadné dopravy přesunout do střediska v průměru za 36 minut. Tento uvažovaný přesun je možné uskutečnit pomocí 12 spojů v průměru za jednu obec.

Obr.10. Kvalita dopravního spojení obcí se střediskem na Domažlicku



Nejlepšího hodnocení z hlediska časové dostupnosti vykazují obce Spáňov a Zahořany s dostupností střediska za 7,7 minuty. Následují obec Chrastavice (8,1), Nevolice (9,2) a obec Meclov s dostupností 9,6 minuty. Všech těchto 5 obcí profituje především ze své blízkosti středisku. Vzdálenost je do 5 kilometrů. Na opačném pólu hodnocení se umístily

obce Mezholezy, Vidice a Mířkov, jejichž dostupnost se pohybuje nad hranicí 2 hodin. Všechny tyto obce leží na okraji spádujícího regionu ve vzdálenosti blížící se 40 kilometrům a celá tato oblast postrádá existenci železniční tratě, proto je dostupnost z těchto obcí do střediska tak problematická. Celkem 21 obcí z regionu má dostupnost střediska do 20 minut. V intervalu 20- 39 minut se do střediska dopraví obyvatelé ze 24 obcí. Z 15 obcí v regionu se obyvatelé dopravují do střediska v časovém intervalu 40- 59 minut. Interval 60 až 89 minut, při dopravě do střediska, se týká 7 obcí. Nejhůře na tom jsou již výše zmiňované 3 obce, jež mají s dopravou do střediska obrovské komplikace, neboť se délka cesty vyšplhá až nad hranici 2 hodin.

KVALITA SPOJENÍ	NÁZEV OBCE
Vynikající	Domažlice, Kdyně, Kout na Šumavě, Meclov, Milavče, Spáňov, Zahořany
Průměrné	Babylon, Bělá nad Radbuzou, Blížejov, Brnířov, Česká Kubice, Díly, Drahotín, Draženov, Hlohovčice, Horšovský Týn, Hostouň, Hradiště, Hvozdčany, Chocomyšl, Chodov, Chodská Lhota, Chrastavice, Kanice, Kaničky, Klenčí pod Čerchovem, Koloveč, Křenovy, Libkov, Loučim, Luženičky, Mnichov, Mrákov, Mutěnin, Němčice, Nevolice, Nový Kramolín, Osvračín, Otov, Pařezov, Pasečnice, Pec, Pelechy, Poběžovice, Postřekov, Srbice, Srby, Stráž, Tlumačov, Trhanov, Úboč, Újezd, Únějovice, Vlkanov, Všepadly, Všeruby, Ždánov,
Nedostatečné	Černíkov, Hora Svatého Václava, Mezholezy 2x, Mířkov, Močerady, Nemanice, Nová Ves, Rybník, Semněvice, Úsilov, Velký Malahov, Vidice,

Na mapě časové dostupnosti regionu Domažlice je velmi zajímavé rozmístění obcí z hlediska časové dostupnosti. Jelikož se jedná o region, na jehož území se nevyskytuje žádná významnější dopravní komunikace, která by výrazněji urychlila dopravu, je dostupnost střediska téměř rovnoměrná na všechny světové strany a vypadá to, že jediným výraznějším kritériem dostupnosti je vzdálenost obce od střediska. Snad jedinou výjimku tvoří Česká Kubice. Obec ležící jihozápadním směrem od střediska je významným hraničním přechodem se dobrým dopravním spojením se střediskem. Snad i proto má tato obec ležící v relativně větší vzdálenosti od centra stále dobrou dopravní dostupnost.

Z hlediska obslužnosti, je možné vymezit 3 hlavní periférie v regionu. Jedná se o východní oblast, ležící na hranicích s regionem spadujícím do Klatov. Do této oblasti patří obce: Černíkov, Chocomyšl, Kaničky, Mezholezy, Úboč, Únějovice, Úsilov a Všepadly. Druhou periférií je severní oblast při hranicích s regiony Tachov a Stříbro. Sem patří obce: Mezholezy, Mířkov, Semněvice, Velký Mahalov a Vidice. Třetí a poslední větší periférií v kraji můžeme označit oblast západní při hranicích s Bavorskem. Do této oblasti se řadí: Hora Svatého Václava, Nemanice a Rybník. Ve všech těchto oblastech je obslužnost velmi slabá. Denní počet uvažovaných spojů nepřesahuje 5. Společným znakem těchto obcí je vzdálenostní bariéra a poloha obcí mimo výraznější dopravní proudy regionu. Jsou zde ještě další obce, jež se na základě počtu denních spojů řadí do kategorie periférií i když jejich vzdálenost do střediska není tak hrozivá. Jedná se o obce Díly, Nová Ves, Otov, Pec. U těchto obcí je způsobena špatná obslužnost především jejich polohou mezi dopravními osami regionu a malou rozlohou. Nejlepší obslužnost v regionu mají obce ležící podél železničních tratí. Jedná se o tyto obce: Horšovský Týn, Kdyně, Kout na Šumavě, Meclov a Spáňov. Výjimku tvoří obec Zahořany, jež neleží na železniční komunikaci, ale i přesto je nejlépe obslouženou obcí v regionu s 38 spoji denně.

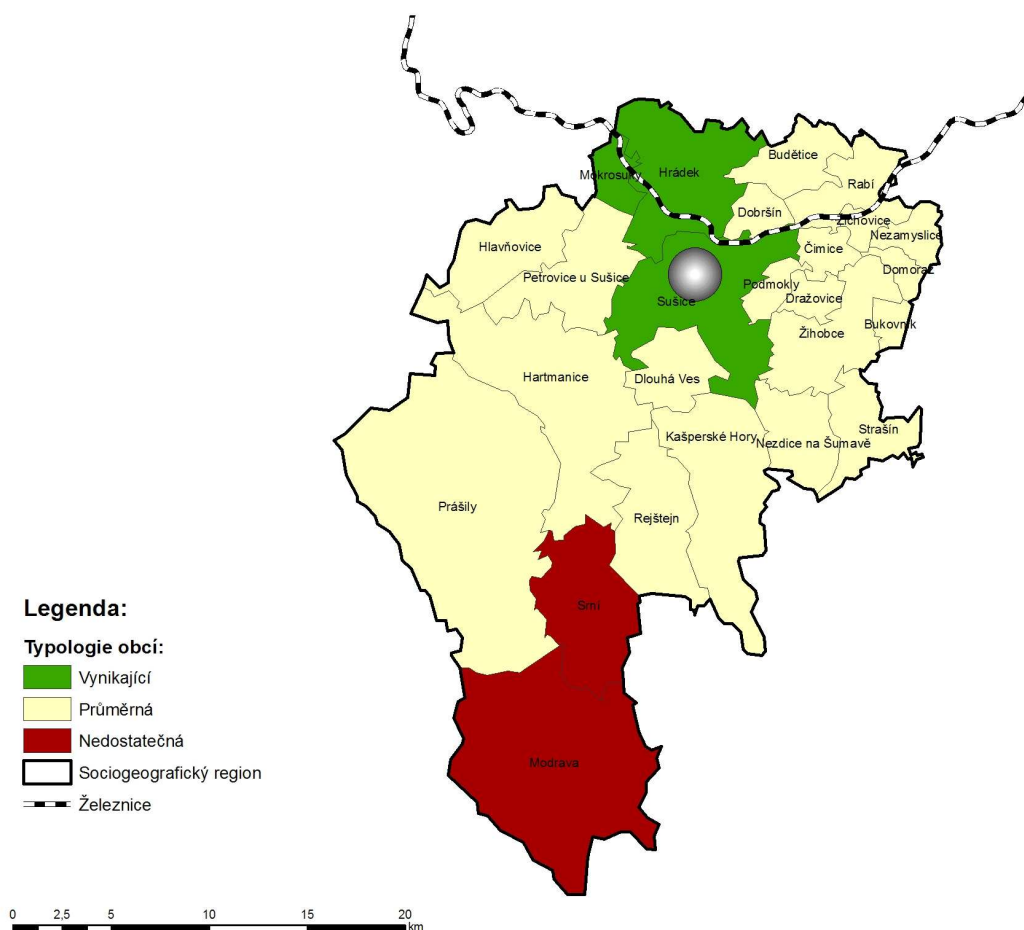
Také v tomto regionu je z mapy možné vyčíst určitá výhodnost obcí ležících podél železničních tratí. Tyto obce mají zajištěn větší počet denních spojů.

6.3. REGION SPÁDUJÍCÍ DO SUŠICE

Region Sušice je tvořen pouze územím 25 obcí. Určitou odlišností tohoto regionu je poloha střediska, které neleží v přibližném centru regionu, ale je orientováno více na sever. Už z této základní informace vyplývá, že obce ležící při jižní hranici regionu budou stát před vzdálenostní bariérou. Určitým prvkem kompenzujícím tuto limitu je skutečnost, že daný region není tak rozlehlý. Průměrná časová dostupnost obcí do centra je v tomto regionu 27 minut a je zajišťována v průměru 14 denními spoji z každé obce.

Z hodnocení vyplynulo, že z hlediska dostupnosti je na tom nejlépe Dlouhá Ves s dostupností střediska za pouhých 7,7 minuty. Naopak nejhůře se do střediska dostávají obyvatelé horské obce Modrava, kterým trvá doprava v průměru 81,6 minuty. Vzdálenost

Obr.11. Kvalita dopravního spojení obcí se střediskem na Sušicku



mezi střediskem a Modravou je ohromujících 43 km, což je v tak malém regionu překvapující hodnota. V regionu se do střediska dopraví obyvatelé do 20 minut z 8 obcí. S dopravou v rozmezí 20- 39 minut budou muset počítat obyvatelé 12 obcí. Z 3 obcí v regionu se doprava do střediska protáhne na hodnotu 40-59 minut. Pouze obyvatelé 1 obec jsou nuceni při dopravě do střediska trávit v hromadném dopravním prostředku více jak hodinu.

KVALITA SPOJENÍ	NÁZEV OBCE
Vynikající	Hrádek, Mokrosuky, Sušice
Průměrné	Budětice, Bukovník, Čimice, Dlouhá Ves, Dobříšín, Domoraz, Dražovice, Hartmanice, Hlavňovice, Kašperské Hory, Nezamyslice, Nezdice na Šumavě, Petrovice u Sušice, Podmokly, Prášily, Rabí, Rejštejn, Strašín, Žihobce, Žichovice
Nedostatečné	Modrava, Srní

Na mapě časové dostupnosti regionu Sušice je velmi dobře vidět, jak s rostoucí vzdáleností obce od střediska se zvyšuje i časová dostupnost. Což v daném regionu platí plošně pro celou oblast. Je to způsobeno tím, že se v dané lokalitě nevyskytují významnější dopravní proudy směřující do centra. Jedinou výjimkou se stala obec Žichovice, která svou vzdálenější polohou inklinuje spíše k vyššímu časovému horizontu dostupnosti, ale díky přítomnosti železnice se spojení mezi střediskem a obcí podstatně snížilo z časového hlediska.

Při hodnocení obslužnosti tohoto regionu bylo možné vyznačit jednoznačně periferní oblast v jižní části území, jedná se o obce Modrava a Srní. Tyto obce jsou v pozadí zájmu především díky své poloze. Vzdálenost do střediska je ze Srní 33 km a z Modravy dokonce 43 km. Ve spojení se značnou členitostí reliéfu v dané oblasti, s čím souvisí i typ a kvalita dopravní sítě, jsou tyto obce bezesporu na posledních místech v hodnocení. Určitou zvláštností ale byla existence obcí, které měli nesrovnatelně blíž do střediska, přesto počet spojů byl srovnatelný s již zmiňovanými obcemi Srní a Modrava. Jednalo se o Domoraz a Budětice. Tyto obce vykazovaly počet spojů 5, což byla stejná hodnota jako u minimálně dvojnásobně vzdálených obcí Srní a Modrava. Zde hrála roli především velikost obce.

Naopak nejlepší obslužnosti dosáhli opět obce ležící na železničním tahu nebo podél něho. Jednalo se především o Hrádek, jenž měl zajištěn spojení se střediskem 30x za den. Dalšími výborně obsluženými obcemi jsou Mokrosuky (23 spojů) a Rábí (24 spojů).

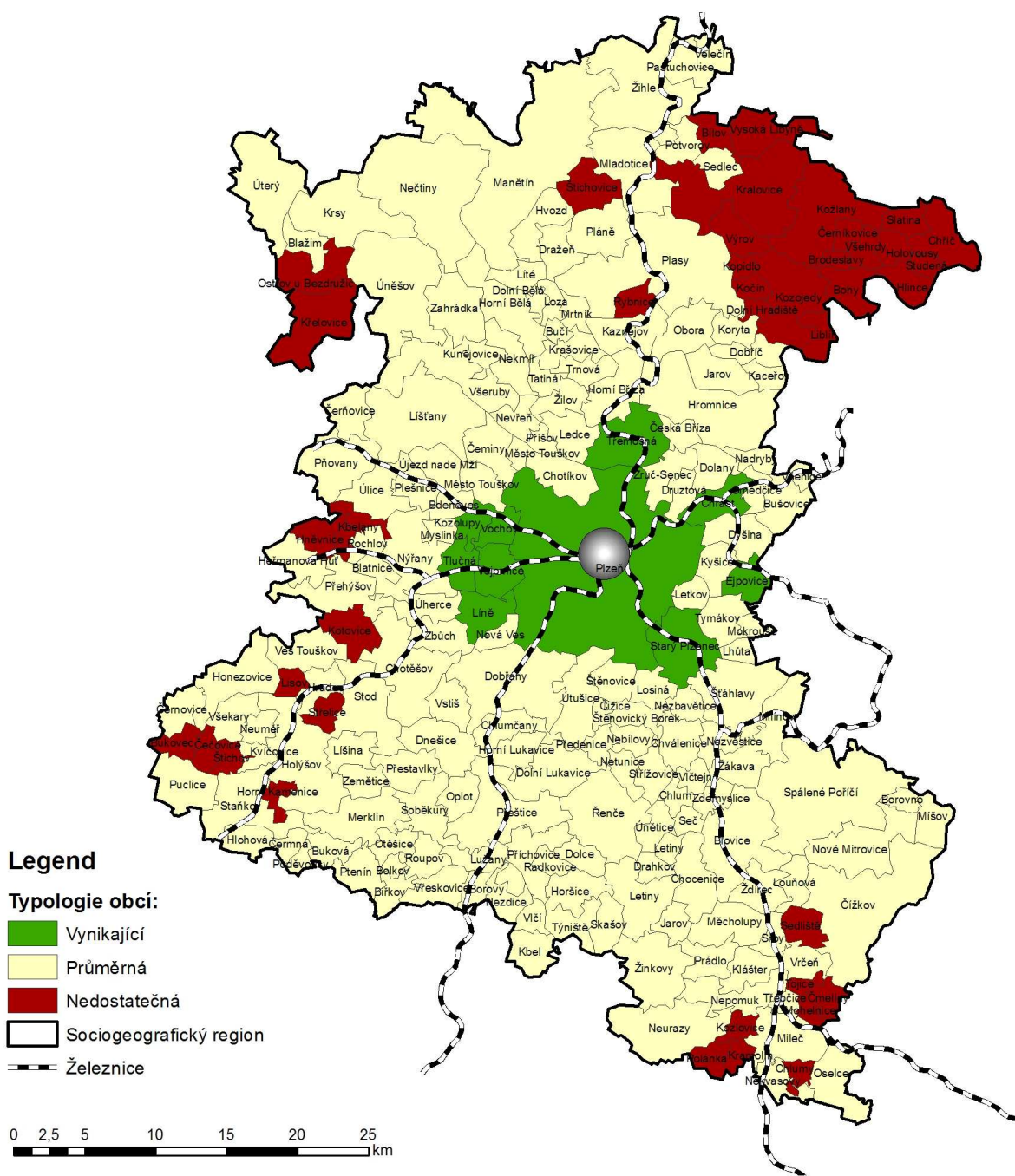
I v tomto regionu se potvrdilo pravidlo, že obce ležící na železničních tazích jsou lépe dopravně obsluhovány. V tomto případě šlo o obce ležící na železniční trati č. 185: Horažďovice předměstí - Domažlice.

6.4. REGION SPÁDUJÍCÍ DO PLZNĚ

Jedná se o největší region v kraji, jak rozlohou, tak i počtem obcí, které jej tvoří. Celkem je v tomto regionu 215 obcí. Při vyhodnocování dostupnosti tohoto regionu obsadili nejvyšší místa obce profitující z blízkosti střediska. Jelikož se jedná o rozsáhlý region, projevila se zde ve větší míře existence dopravních os probíhajících obcemi. Proto se vyskytly obce, které leželi ve větší vzdálenosti od střediska, přesto jejich časová dostupnost byla dobrá. Typickým příkladem byli Bílovice, Nepomuk, Přeštice, Plasy, Úněšov. Díky již zmiňované rozlehlosti regionu je průměrná časová dostupnost střediska úctyhodných 57 minut. Průměrný počet spojů zajišťujících dopravu do střediska je u každé obce 13.

Nejlepší dostupnost mají obce: Vejprnice (11,5 min.), Chotíkov (13,3 min.), Vochoz (13,9 min.), jejichž vzdálenost do střediska je 8 km. Celkem 13 obcí z regionu má dostupnost do střediska v intervalu do 20 minut. Obcí, ze kterých trvá cesta do střediska v rozmezí 20- 39 minut, je 60. Interval dostupnosti 40- 59 minut je reálný pro 54 obcí. Více než 60 minut, ale méně než 90 minut stráví při dopravě do střediska obyvatelé 66 obcí. Více jak 1,5 hodiny stráví na cestě obyvatelé z 21 obcí.

Obr.12. Kvalita dopravního spojení obcí se střediskem na Plzeňsku



Mezi obce s nejhorší dostupností střediska patří Bohy, Brodeslavy a Štichovice, jejichž obyvatelé se musejí nejdříve individuálně dopravit na nejbližší stanici veřejné hromadné dopravy, která je vzdálena minimálně 3 km od intravilánu obce. A poté ještě minimálně 60 minut cestovat do střediska. Dalších 10 obcí je na tom také hodně špatně, jelikož dostupnost střediska je více než 2 hodiny.

Jelikož má region protáhlý tvar v severo- jižním směru, leží většina obcí špatně časově dostupných právě při hranicích na severu a jihu regionu. Výjimku tvoří opět obce ležící na dopravních osách nadregionálního významu.

Z hlediska obslužnosti se region obcí spadujících do Plzně jeví jako nejhorší. Je to dáno především rozsáhlostí regionu a s tím spojeno i velké množství obsluhovaných obcí. Za nejrozsáhlejší periférii z hlediska obslužnosti můžeme považovat v rámci celého Plzeňského kraje severovýchodní oblast regionu spadujícího do Plzně. V této oblasti se vytvořila periferní skupinka zhruba 20 obcí, které mají obrovské problémy s dopravou do svého střediska. Jedná se o Bohy, Bílov, Brodeslavy, Černíkovice, Chříč, Hlince, Holovousy, Kočín, Kopidlno, Kožlany, Vysoká Libyně, apod. Všechny tyto obce jsou limitovány maximálním denním počtem spojů 5. Obdobná situace, ale ne v tak rozsáhlém měřítku se vyskytuje na jihovýchodě regionu. V této oblasti se vyskytuje roztroušená skupinka 7 obcí, které mají obdobný problém. Jedná se o Chlumy, Čmelíny, Kozlovice, Kramolín, Mohelnice, Polánka a Trojice. I když se v této oblasti jedná převážně o ,rozlohou a počtem obyvatel, malé obce, je třeba se nad touto situací pozastavit a zamyslet se nad zlepšením.

Jak již bylo zmíněno, je tento region krásným příkladem výborné obslužnosti obcí ležících na významných dopravních cestách. Velmi dobře je to vidět na obcích, které leží na dopravní trase Plzeň- Klatovy. V této oblasti se dá mluvit až skoro o předimenzované dopravní obslužnosti. Jedná se o Dobřany, Chlumčany a Přeštice. V těchto obcích můžeme směle mluvit z hlediska intenzity o městské hromadné dopravě ve vztahu ke spadujícímu středisku. Počet spojů v těchto obcích neklesne pod 40 za den. Ovšem nejlépe v regionu je na tom Zbůch s 54 spoji denně. Na dobré úrovni jsou i obce ležící na dopravní trase Plzeň- České Budějovice (Starý Plzenec, Štáhlavy, Bílovice, Nepomuk,...), Plzeň- Domažlice (Líně, Zbůch, Chotěšov, Stod, Holešov, Staňkov,...), Plzeň- Chomutov (Třemošná, Horní Bříza, Kaznějov, Plasy) a v neposlední řadě Plzeň- Stříbro (Vochov, Kozolupy, Plešnice, Pňovany).

KVALITA SPOJENÍ	NÁZEV OBCE
Vynikající	Ejповice, Chrást, Kozolupy, Líně, Plzeň, Starý Plzenec, Tlučná, Třemešná, Vejprnice, Vochov
Průměrné	Bdeněves, Biřkov, Blatnice, Blažim, Blovice, Bolkov, Borovno, Borovy, Bučí, Buková, Bušovice, Čeminy, Čermná, Černovice, Čerňovice, Česká Bříza, Čížice, Čížkov, Dnešice, Dobřany, Dobříč, Dolany, Dolce, Dolní Bělá, Dolní Lukavice, Dražkov, Dražeň, Druztová, Dýšina, Heřmanova Huť, Hlohová, Holýšov, Honezovice, Horní Bělá, Horní Bříza, Horní Lukavice, Horšice, Hradec, Hromnice, Hvozd, Chlum, Chlumčany, Chocenice, Chotěšov, Chotíkov, Chválenice, Jarov 2x, Kačerov, Kaznějov, Kbel, Klášter, Koryta, Krašovice, Krsy, Kunějovice, Kvíčovice, Kyšice, Ledce, Letiny, Letkov, Lhůta, Líšina, Líš'any, Litě, Losiná, Louňová, Loza, Lužany, Manětín, Měcholupy, Merklín, Město Touškov, Mileč, Milínov, Míšov, Mladotice, Mokrouše, Mrtník, Myslinka, Nadryby, Nebílovy, Nečtiny, Nekmíř, Nekvasovy, Nepomuk, Netunice, Neuměř, Neurazy, Nevřeň, Nezavětice, Nezdice, Nezvětice, Nová Ves, Nové Mitrovce, Nýřany, Obora, Oplot, Oselce, Otěšice, Pastuchovice, Pláně, Plasy, Plešnice, Pňovavy, Poděvousy, Potvorov, Prádlo, Předence, Přehýšov, Přestavky, Přeštice, Příchovice, Příšov, Ptenín, Puclice, Radkovice, Rochlov, Roupov, Řenče, Seč, Sedlec, Skašov, Smědčice, Soběkury, Spálené Poříčí, Srby, Staňkov, Stod, Střížovice, Štáhlavy, Štěnovice, Štěnovický Borek, Tatiná, Trnová, Třebčice, Tymákov, Týniště, Úherce, Újezd nade Mží, Úlice, Úněšov, Únětice, Úterý, Útušice, Velečín, Ves Touškov, Vlčí, Vlčejn, Vrčeň, Vřeskovice, Vstíš, Všekary, Všeruby, Zahrádka, Zbůch, Zdemyslice, Zemětice, Zruč- Senec, Žákava, Ždírec, Žihle, Žilov, Žinkovy

KVALITA SPOJENÍ	NÁZEV OBCE
Nedostatečné	Bílov, Bohy, Brodeslavy, Bukovec, Čečovice, Černíkovice, Čmelíny, Dolní Hradiště, Hlince, Hněvnice, Holovousy, Horní Kamenice, Chlumy, Chříč, Kbelany, Kočín, Kopidlo, Kotovice, Kozlovice, Kozojedy, Kožlany, Kralovice, Kramolín, Křelovice, Liblín, Lisov, Mohelnice, Ostrov u Bezdržic, Polánka, Rybnice, Sedliště, Slatina, Střelice, Studená, Štichov, Štichovice, Tojice, Všehrady, Výrov, Vysoká Libyně

6.5. REGION SPÁDUJÍCÍ DO ROKYCAN

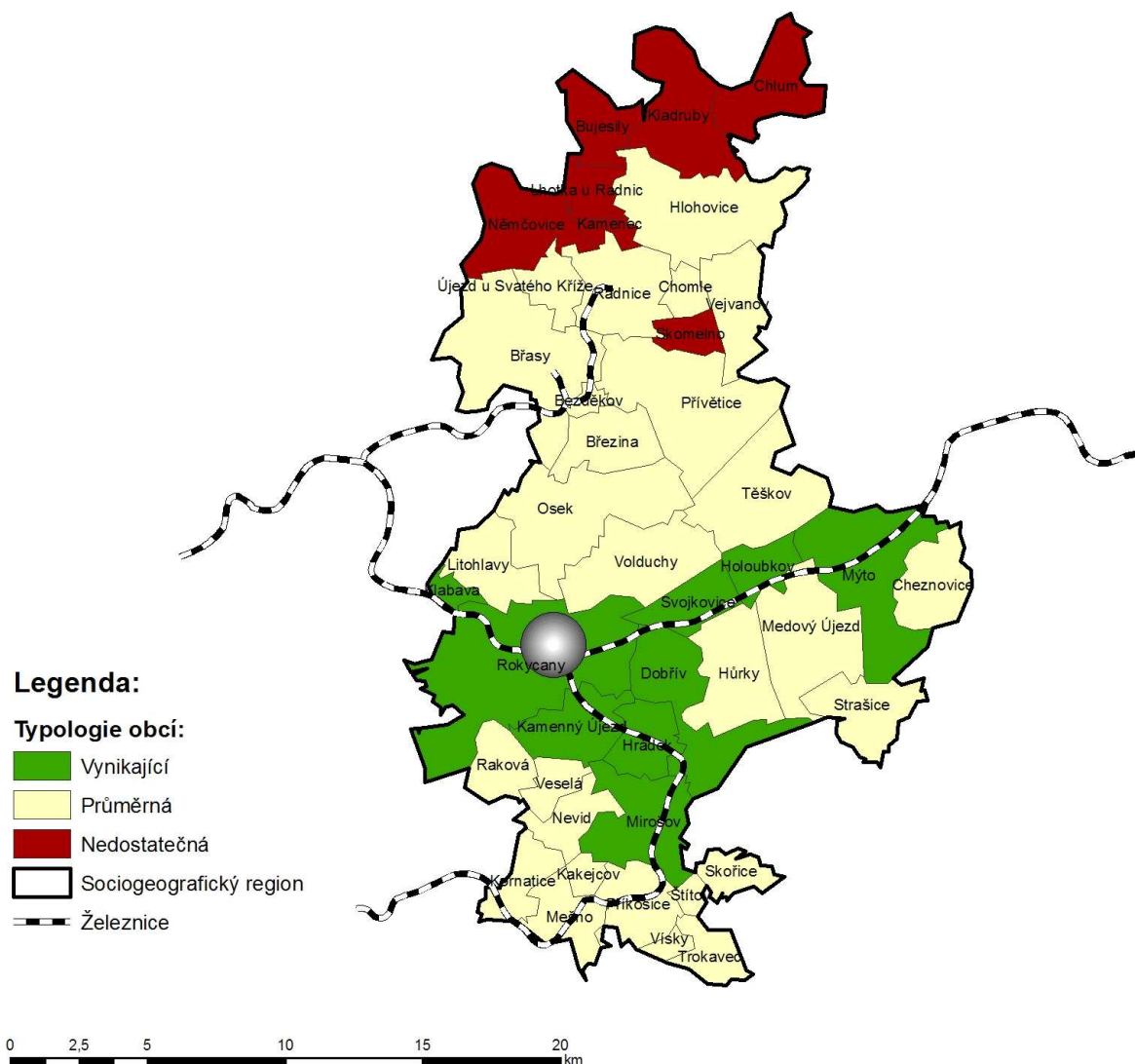
Region Rokycany je na to výrazně lépe než region Plzeň. A to především díky malému počtu obcí v regionu (44) a zároveň malé rozloze celého regionu. Jedinou nevýhodou je poloha střediska v rámci regionu. Rokycany leží v jižní části regionu, proto je pár obcí při severní hranici, které mají větší časovou dostupnost. Průměrná časová dostupnost střediska v tomto regionu dosáhla hodnoty 34 minut. Na Rokycansku je průměrný počet denních spojů zajišťujících spojení se střediskem 15.

KVALITA SPOJENÍ	NÁZEV OBCE
Vynikající	Dobřív, Holoubkov, Hrádek, Kamenný Újezd, Klabava, Mirošov, Mýto, Rokycany, Svojkovice
Průměrné	Bezděkov, Břasy, Březina, Holovice, Hůrky, Cheznovice, Chomle, Kakejcov, Kornatice, Litohlavy, Medový Újezd, Mešno, Nevid, Osek, Příkosice, Přívětice, Radnice, Raková, Skořice, Strašice, Štítov, Těškov, Trokavec, Újezd u Svatého Kříže, Vejvanov, Veselá, Vísky, Velduchy
Nedostatečné	Bujesily, Chlum, Kamenec, Kladruby, Lhotka u Radnic, Němčovice, Skomelno,

Nejlépe v hodnocení dostupnosti dopadla Klabava (4,1 min.), dále pak Svojkovice (8 min.), Kamenný Újezd (9,7 min.) a Litohlavy (10 min.). Nejhůře na to jsou obce Kamenec (89 min.) a Bujesily (81,4 min.). Celkem 14 obcí je schopno dopravního spojení se spádovým střediskem do 20 minut. Dopravit obyvatele do střediska v rozmezí 20- 39

minut dokáže 15 obcí. 8 obcí tu samou činnost dokáže v intervalu 40- 59 minut. Obyvatelé zbývajících 6 obcí musí plánovat minimálně s 60 min. a maximálně s 90 minutovou cestou. I v tomto regionu se projevila přítomnost železniční tratě jako benefit obce.

Obr.13. Kvalita dopravního spojení obcí se střediskem na Rokycansku



Z hlediska obslužnosti můžeme mluvit o dopravní periférii v severní oblasti regionu. Zde se utvořila skupinka 6 obcí, které jsou díky vzdálenosti od střediska nedostatečně dopravně obsluhované. Maximální počet spojů denně u těchto obcí nepřesáhne 5. Jedná se Chlum, Bujesily, Kamenec, Kladruby, Lhotku u Radnic a Němčovice. Ovšem nejhůře v hodnocení dopadla obec Štítov, ležící na jihu regionu. Se 3 spoji denně se propadl na

samé dno hodnocení v regionu. Na samém vrcholu v obslužnosti skončil Hrádek s 55 spoji denně. Hned za ním to byl Kamenný Újezd 49 spoji.

I v tomto regionu se potvrdilo již několikrát zmiňované pravidlo lépe obslužených obcí ležících podél železničních tahů. V tomto konkrétním případě se jedná o Hrádek, Kamenný Újezd, Svojkovice atd. Naopak malé obce ležící mimo dopravní proudy mají obrovský problém se zajištěním alespoň základní dopravní obslužnosti. Tento problém je zejména v obcích Štítov, Kakejcov, Skořice a Skomelno.

6.6. REGION SPÁDUJÍCÍ DO STŘÍBRA

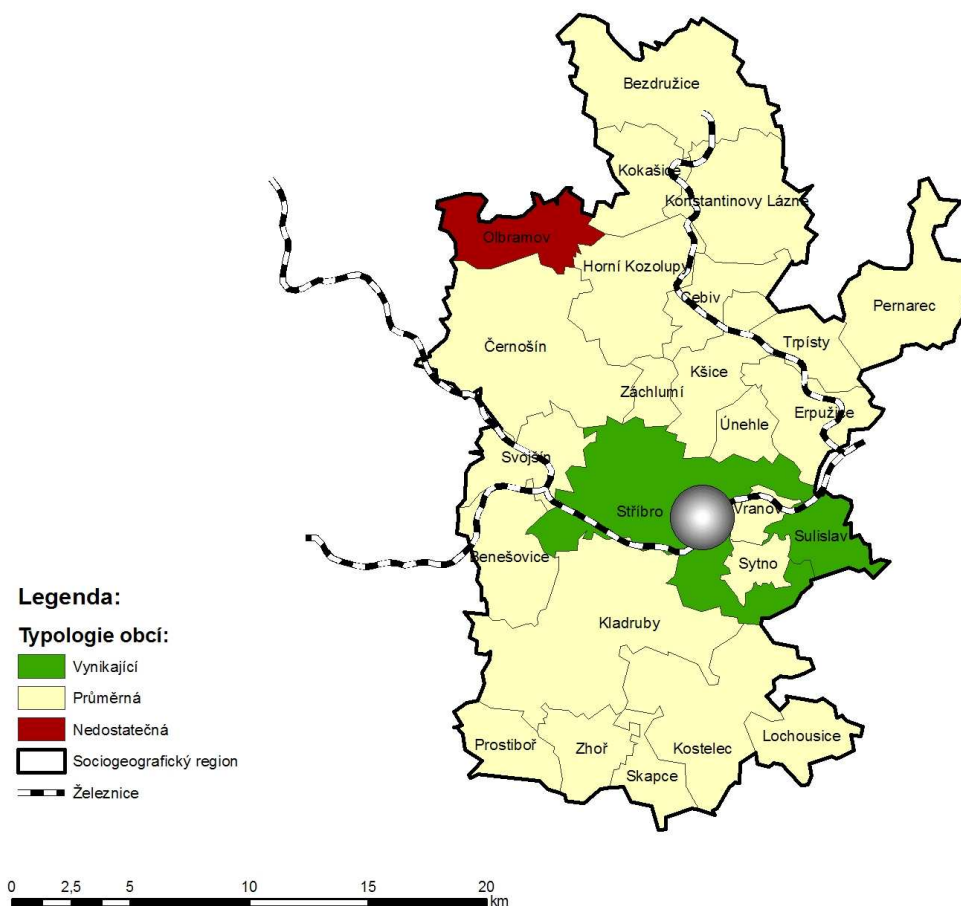
Tento region je spolu s regionem spádujícím do Sušice nejmenšími regiony v kraji dle počtu spádujících obcí. V tomto regionu spáduje do Stříbra celkem 25 obcí. Tomu odpovídá i průměrná časová dostupnost střediska, která v tomto regionu činí pouhých 27 minut. Také průměrný počet spojů zajišťujících spojení se střediskem není tak veliký. Z každé obce je denně vypraveno v průměru 13 spojů.

KVALITA SPOJENÍ	NÁZEV OBCE
Vynikající	Stříbro, Sulislav
Průměrné	Benešovice, Bezdrůžice, Cebiv, Černošín, Erpužice, Horní Kozolupy, Kladruby, Kokašice, Konstantinovy Lázně, Kostelec, Kšice, Lochousice, Pernarec, Prostiboř, Skapce, Svojšíň, Sytno, Trpísty, Únehle, Vranov, Záchlumí, Zhoř
Nedostatečné	Olbramov

Z hlediska časové dostupnosti je na tom nejlépe Vranov s dostupností Stříbra za 4,9 minuty. Na pomyslné druhé pozici se umístila obec Sytno s dostupností 8,1 minuty. Naopak nejhorsími obcemi z hlediska dostupnosti se staly obce na severu regionu. Jedná se o Bezdrůžice, Kokašice, Konstantinovy Lázně a Olbramov. Z těchto obcí jsou obyvatelé schopni se dopravit do spádujícího střediska v intervalu 40-59 minut. Celkem z 8 obcí v regionu je možné se do 20 minut dostat do střediska. V intervalu 20- 39 minut je možné dopravit do střediska obyvatelé z 12 obcí. A již výše zmíněné 4 obce mají dostupnost v intervalu 40- 59 minut.

Jelikož se jedná o malý region a poloha střediska je v rámci regionu centrální, nevyskytují se v regionu z hlediska časové dostupnosti periférie takových rozměrů jako je tomu u ostatních regionů.

Obr.13. Kvalita dopravního spojení obcí se střediskem v regionu Stříbro

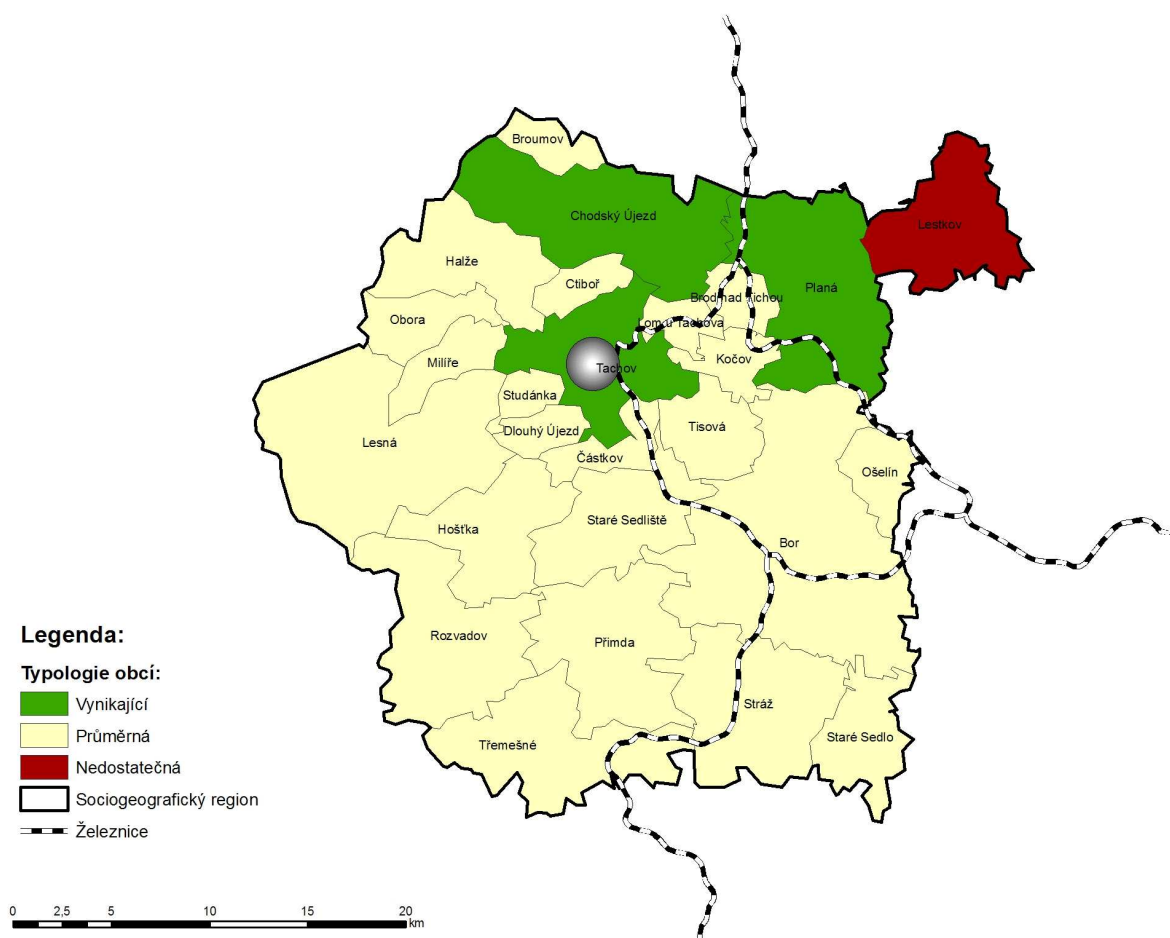


Na základě dopravní obslužnosti byla vyhodnocena obec Sulislav jako nejlépe dopravně obslužená v rámci regionu s 23 denními spoji. Naopak nejhůře je na tom obec Olbramov s pouhými 2 spoji denně, ležící při severní hranici regionu. Na opačném konci regionu při jižní hranici s regionem spádujícím do Plzně se nachází další obce se špatnou dopravní obslužností. Jedná se o Lochousice s 2 spoji denně. Následuje obec Pernatec se 4 spoji a s 5 spoji si musí vystačit obyvatelé obcí Skapce, Zhoř a Únehle. Většinou se jedná o obce ležící na okraji regionu. Výjimku tvoří pouze Únehle. Jedná se o obec ležící poblíž spádujícího střediska. Jedná se o malou obec, která leží mimo hlavní dopravní osy.

6.7. REGION SPÁDUJÍCÍ DO TACHOVA

Region spádující do Tachova je posledním hodnoceným regionem. Svou velikostí se řadí mezi menší regiony. Je tvořen 26 obcemi. Průměrná časová dostupnost střediska z obcí tohoto regionu je 31 minut a průměrný počet denních spojů zajišťujících tuto dostupnost je 14.

Obr.14. Kvalita dopravního spojení obcí se střediskem na Tachovsku



Nejlepší dostupnost střediska má obec Studánka za 7,2 minuty. Na pomyslném druhém místě v hodnocení skončila Ctiboř s dostupností za 8,4 minuty. Nejhůře dopadly obce lemující jižní okraj regionu. Lidé z těchto obcí musí počítat s minimálně 60 minutami na dopravu do střediska. Obyvatelé z 10 obcí v regionu jsou schopni se do 20 minut dostat veřejnou hromadnou dopravou do spádujícího střediska. Tu samou činnost zvládnou obyvatelé 6 obcí v časovém intervalu 20- 39 minut. Z 5 obcí se pohybuje časová dostupnost střediska v intervalu 40- 59 minut. Nejhůře jsou na tom obyvatelé 4 obcí

ležících při jižním okraji regionu. Jejich obyvatelé stráví při dopravě do střediska v dopravních prostředcích minimálně hodinu. Nejhůře je na tom obec Staré Sedlo, odkud trvá průměrná cesta 67 minut. Z celokrajského pohledu můžeme mluvit o poměrně dobré dopravní dostupnosti obcí.

KVALITA SPOJENÍ	NÁZEV OBCE
Vynikající	Chodský Újezd, Planá, Tachov,
Průměrné	Bor, Brod nad Tichou, Broumov, Ctiboř, Částkov, Dlouhý Újezd, Halže, Hošťka, Kočov, Lesná, Lom u Tachova, Milíře, Obora, Ošelín, Přimda, Rozvadov, Staré Sedliště, Staré Sedlo, Stráž, Studánka, Tisová, Třemešné
Nedostatečné	Lestkov

Co se týká obslužnosti regionu, jedná se o region s relativně dobrou dopravní obslužností. Pouze 2 obce v regionu se z pohledu obslužnosti jeví jako jakési periférie. Jedná se o Lestkov, ležící na jihovýchodní hranici okresu a obec Hošťka, která leží jihozápadně od Tachova. Obě obce se musí vystačit se 4 denními spoji. Naopak nelépe jsou na tom jsou opět obce, které mají umožněnu dopravu pomocí železnice. Jedná se o Planou, s 33 denními spoji a Bor s 24 denními spoji. Jediná věc, která stojí za zmínku je slabší obslužnost obcí při státních hranicích se Spolkovou republikou Německo.

7. ZÁVĚR

V současnosti hraje veřejná hromadná doprava osob na území České republiky neustále důležitou roli. I když došlo po roce 1989 k rozvoji individuální automobilizace, dokázala si hromadná doprava uchovat svoje postavení a zůstává tak určitým specifikem systému dopravy Česka. V dnešní době dochází v dopravní politice České republiky ke koordinované podpoře veřejné hromadné dopravy osob, jejímž cílem je trvale udržitelný rozvoj v dopravě.

Předkládaná práce byla zaměřena především na časovou dostupnost a dopravní obslužnost obcí spádujících do příslušného střediska v Plzeňském kraji. Vyhodnoceno bylo celkem 501 obcí kraje. Výsledky práce byly v některých ohledech velmi překvapivé a prokázaly v mnoha případech velké rozdíly v dostupnosti a obslužnosti jednotlivých obcí v rámci svého regionu. Obecně můžeme říci, že dostupnost obcí je závislá především na poloze obce vůči spádujícímu středisku, dále pak na existenci či neexistenci dopravní osy a v neposlední řadě na velikosti samotné obce.

S obslužností obcí je to obdobné, ale v daném případě byl velkým pozitivem pro vybrané obce přístup střediska po železnici. Zde se projevila větší frekventovanost dopravy určujícím faktorem.

Dopravní vazby mezi středisky a jejich zázemím byly popsány pomocí úrovně dopravní obslužnosti obcí ve sledovaném regionu. Pomocí vytvořené metody byly vyhodnoceny obce s nejlepší obslužností až po obce s nejhorší úrovní dopravní obslužnosti. Z hlediska metodiky byl sledován pouhý počet spojů obsluhujících obec v běžném pracovním dni. Výsledné analýzy ukázaly na nedostatečnou obslužnost především v severní části regionu obcí spádujících do Plzně. V této oblasti se nachází souvislejší prostor s nekvalitní dopravní obslužností veřejnou hromadnou dopravou.

Použitá metodika v předkládané práci je zaměřena pouze na veřejnou hromadnou dopravu a to na úrovni obcí. Domnívám se, že vzhledem k velikosti sledovaného území je zvolená administrativní jednotka vyhovující, i když by jistě pro analýzu dopravní obslužnosti byla vhodnější, z hlediska výpovědní hodnoty výsledků, administrativní jednotka sídel. Také hodnocení vymezeného území je prováděno na základě 2 ukazatelů (dopravní obslužnost a časová dostupnost). K vložení dalších ukazatelů chápaných jako ovlivňující vstupní faktory by jistě výsledky práce byly více relevantní, nicméně k zásadní změně by zřejmě nedošlo.

Vytvořená typologie obcí z hlediska dopravní perifernosti obcí může sloužit nejen jako ukazatel pro další vývoj v plánování dopravní obslužnosti ve sledovaném území, ale také jako určité kritérium výběru trvalého bydliště občanům, kteří preferují klid a čerstvý vzduch, ale zároveň počítají s pracovní příležitostí ve větším městě a jeho kvalitní dopravní obslužností.

8. SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY A PRAMENŮ

- BRINKE, J., 1999. Úvod do geografie dopravy, Univerzita Karlova, Praha, 112 s.
- BURSA, M., 2005. Stručný socioekonomický přehled krajů Česka, Univerzita Jana Evangelisty Purkyně, Ústav přírodních věd, Ústí nad Labem, 64 s.
- HAMPL, M., 2005. Geografická organizace společnosti v České republice: Transformační procesy a jejich obecný kontext. Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, Praha, 147 s.
- HORÁK, J. Prostorová analýza dat. Způsoby hodnocení dopravní dostupnosti, VŠB-TU Ostrava, Institut geoinformatiky, 2001. Dostupné z <http://gis.vsb.cz>
- 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.
- 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.
- KŘIZAN, F., TOLMÁČI, V., 2008. Železničná doprava a logistika, PŕF UK, Bratislava, 28 s.
- KUSEDOVÁ, D., 1996. Analýza dostupnosti obcí Slovenska. In: Aktivity v kartografii '96. Zborník referátov. Bratislava, 29-49 (Kartografická spoločnosť SR a Geografický ústav SAV).
- MARADA, M., 2003. Dopravní hierarchie středisek v Česku: vztah k organizaci osídlení. Disertační práce. Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje PŕF UK, Praha, 116 s.
- MARADA, M., 2006. Vertikální a horizontální dopravní poloha středisek osídlení Česka. In: Kraft, S., Mičková, K., Rypl, J., Švec, P., Vančura, M.: Česká geografie v evropském prostoru, elektronický sborník příspěvků (CD-ROM) z XXI. sjezdu České geografické společnosti, katedra geografie, Pedagogická fakulta, Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, s. 169-174.
- MARADA, M., KVĚTOŇ, V. (2006): Význam dopravní obslužnosti v rozvoji venkovských oblastí. Sborník příspěvků z mezinárodní konference Venkov je náš svět. Provozně-ekonomická fakulta, Česká zemědělská univerzita v Praze, s. 422-431.
- MARADA, M., KVĚTOŇ, V., VONDRÁČKOVÁ, P. (2006): Železniční doprava jako faktor regionálního rozvoje. Národohospodářský obzor, VI, č. 4, Fakulta ekonomicko-správní, Masarykova univerzita v Brně, Brno, s. 51-59.
- MICHNIAK, D., 2002. Dostupnosť ako geografická kategória a jej význam pri hodnotení územno-správného členenia Slovenska, disertační práce, 125s.

MICHNIAK, D., 2004. Dostupnost okresných a krajských miest na Slovensku (výzkumná zpráva). Sociologický ústav SAV, Bratislava, 28 s.

MIRVALD, S., 1999. Geografie dopravy I., Západočeská univerzita, Pedagogická fakulta, Plzeň, 71 s.

MIRVALD, S., 2000. Geografie dopravy II., Západočeská univerzita, Pedagogická fakulta, Plzeň, 56 s.

MIRVALD, S., 2002. Geografie dopravy III., Západočeská univerzita, Pedagogická fakulta, Plzeň, 43 s.

MIŠTERA, L., 1997. Geografie regionů České republiky I. Geografická regionalizace. Západočeská univerzita, Pedagogická fakulta, Plzeň, 118 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.

RODRIGUE, J-P., COMTOIS, C., SLACK, B., 2006. The geography of transport systems, London, 296 s.

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.

ŠLAMPA, O., 1967. Všeobecná geografie Dopravy. Učební text UJEP Brno. Praha, 97s.

ŠLAMPA, O., 1972. K pojetí a způsobu vymezení dopravních oblastí. Skripta Fac. Sci. Nat. UJEP Brunnensis, Geographia 1, 2, Brno, s. 19- 28.

IDOS 2007/2008 – *elektronický jízdní řád*, CHAPS spol. s. r. o.

Ročenka dopravy České republiky 2007, www.mdcr.cz

Statistická ročenka Plzeňského kraje 2007

[www.cenia.cz/web/www/web-pub2.nsf/\\$pid/CENMSFSOZXII/\\$FILE/Plzensky_kraj-web.pdf](http://www.cenia.cz/web/www/web-pub2.nsf/$pid/CENMSFSOZXII/$FILE/Plzensky_kraj-web.pdf)

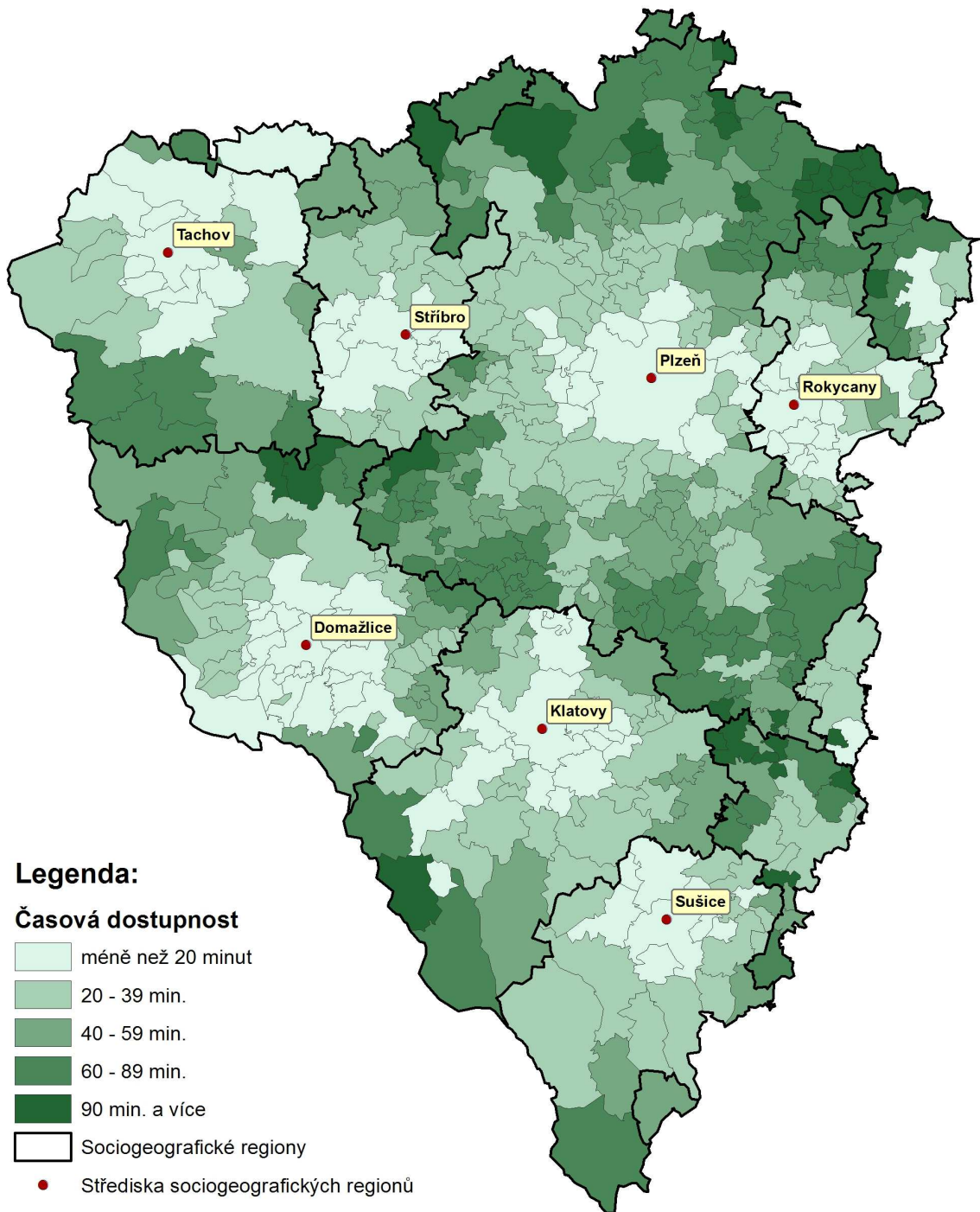
http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/2/25/Map_of_Czech_railways.gif

Český statistický úřad, www.czso.cz

Ředitelství silnic a dálnic ČR, www.rsd.cz

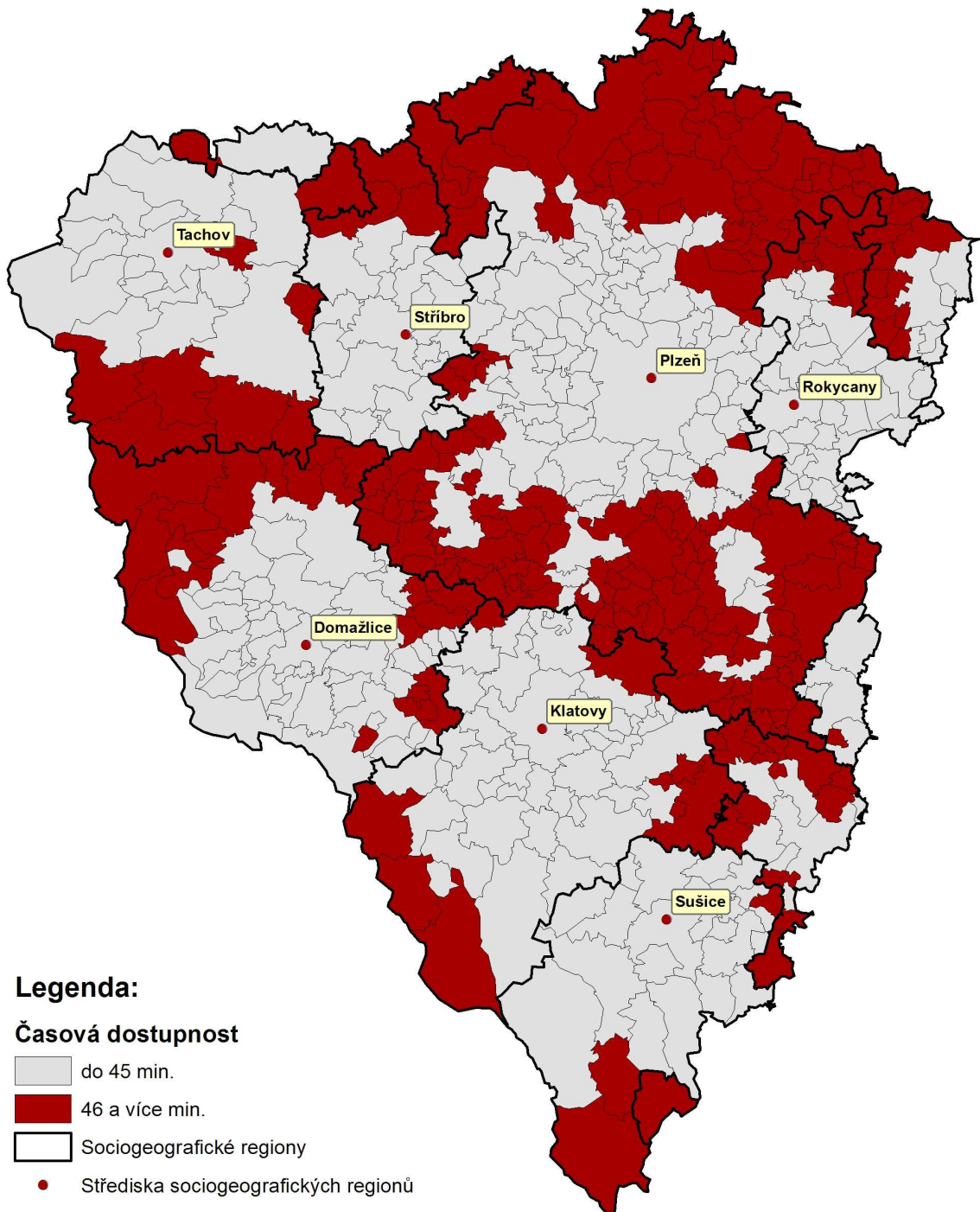
PŘÍLOHY

ČASOVÁ DOSTUPNOST STŘEDIŠEK V PLZEŇSKÉM KRAJI VEŘEJNOU HROMADNOU DOPRAVOU (2008)



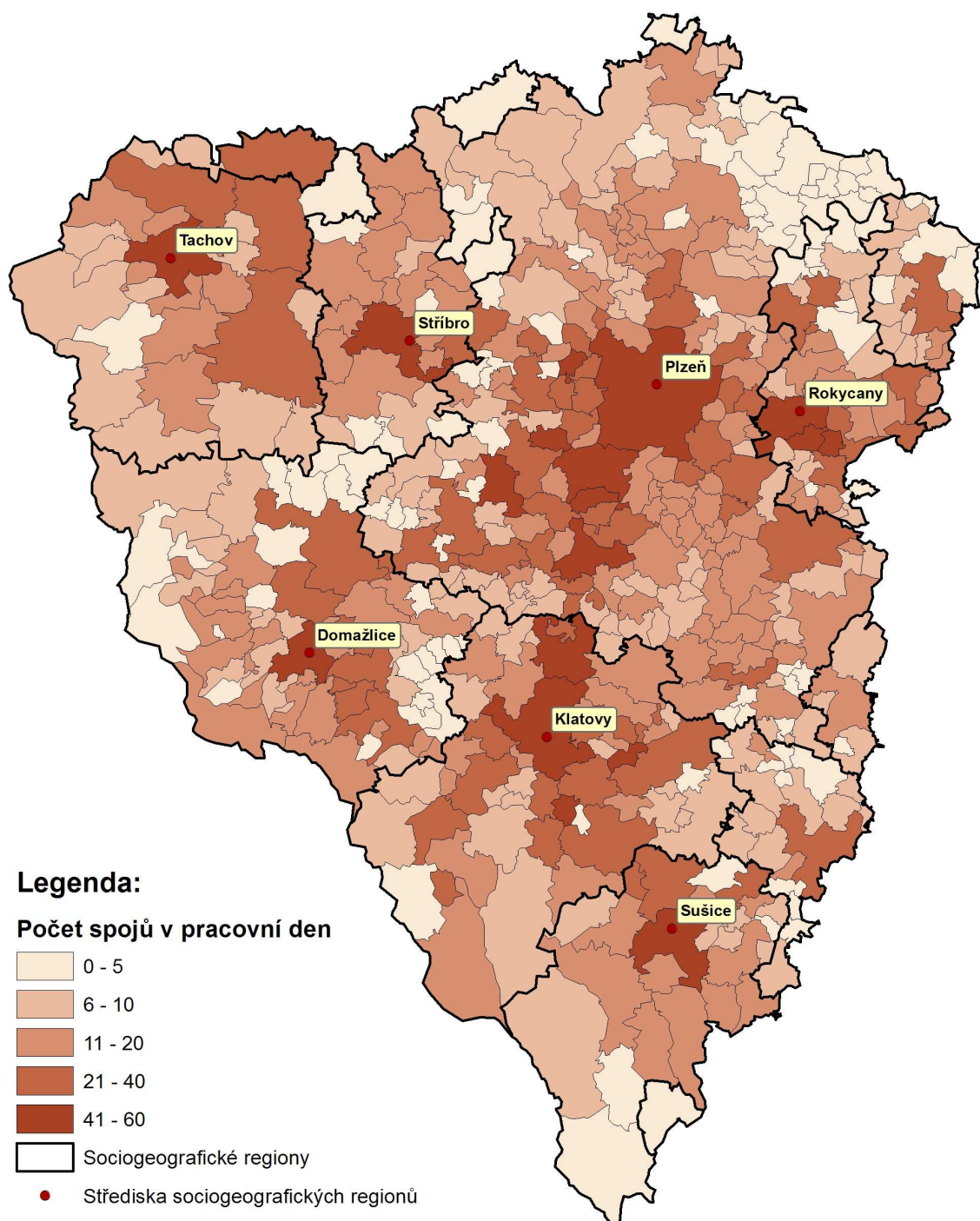
0 5 10 20 30 40 km

ČASOVÁ DOSTUPNOST STŘEDISEK V PLZEŇSKÉM KRAJI VEŘEJNOU HROMADNOU DOPRAVOU (2008)



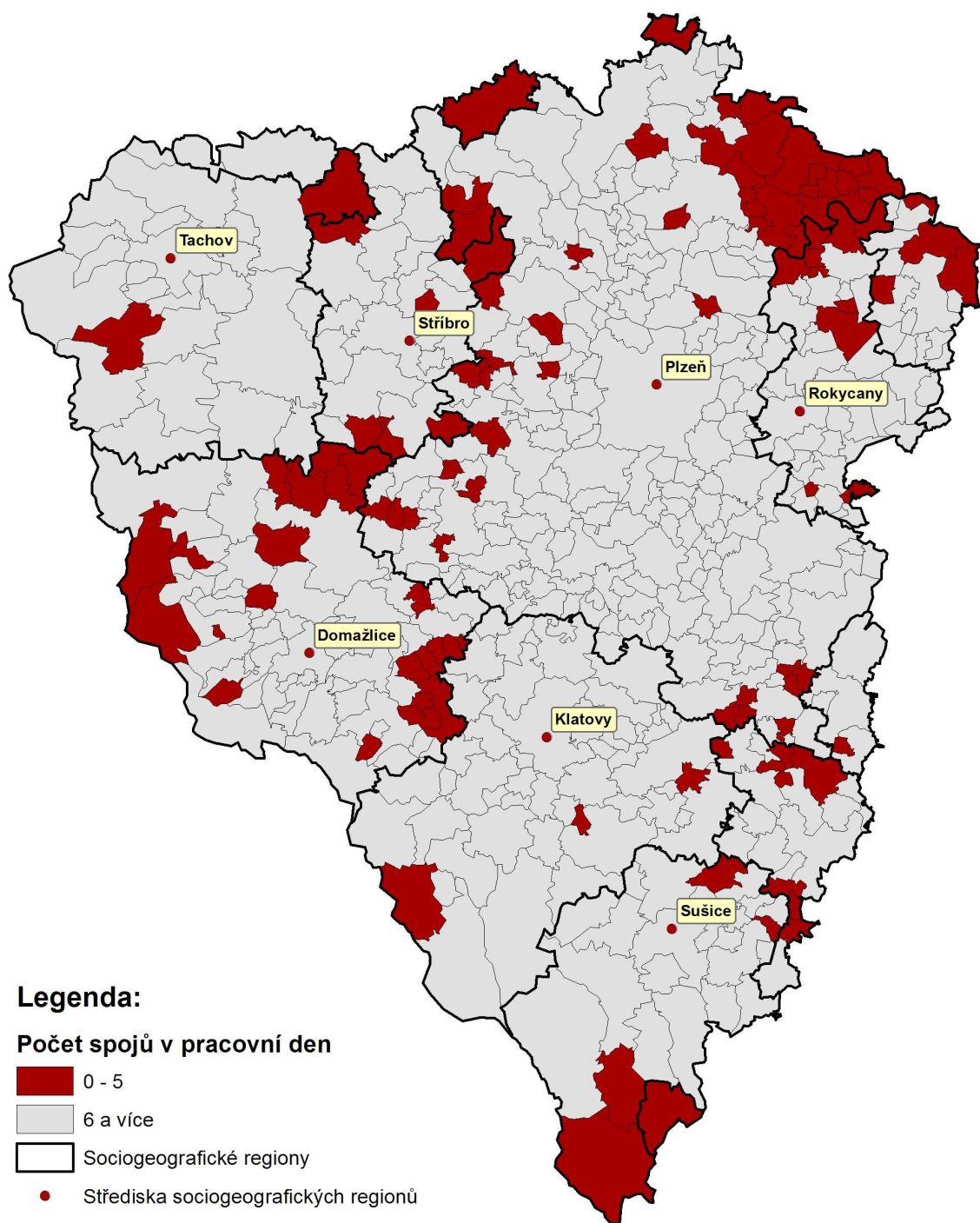
0 5 10 20 30 40 km

DOPRAVNÍ OBSLUŽNOST STŘEDISEK V PLZEŇSKÉM KRAJI VEŘEJNOU HROMADNOU DOPRAVOU (2008)



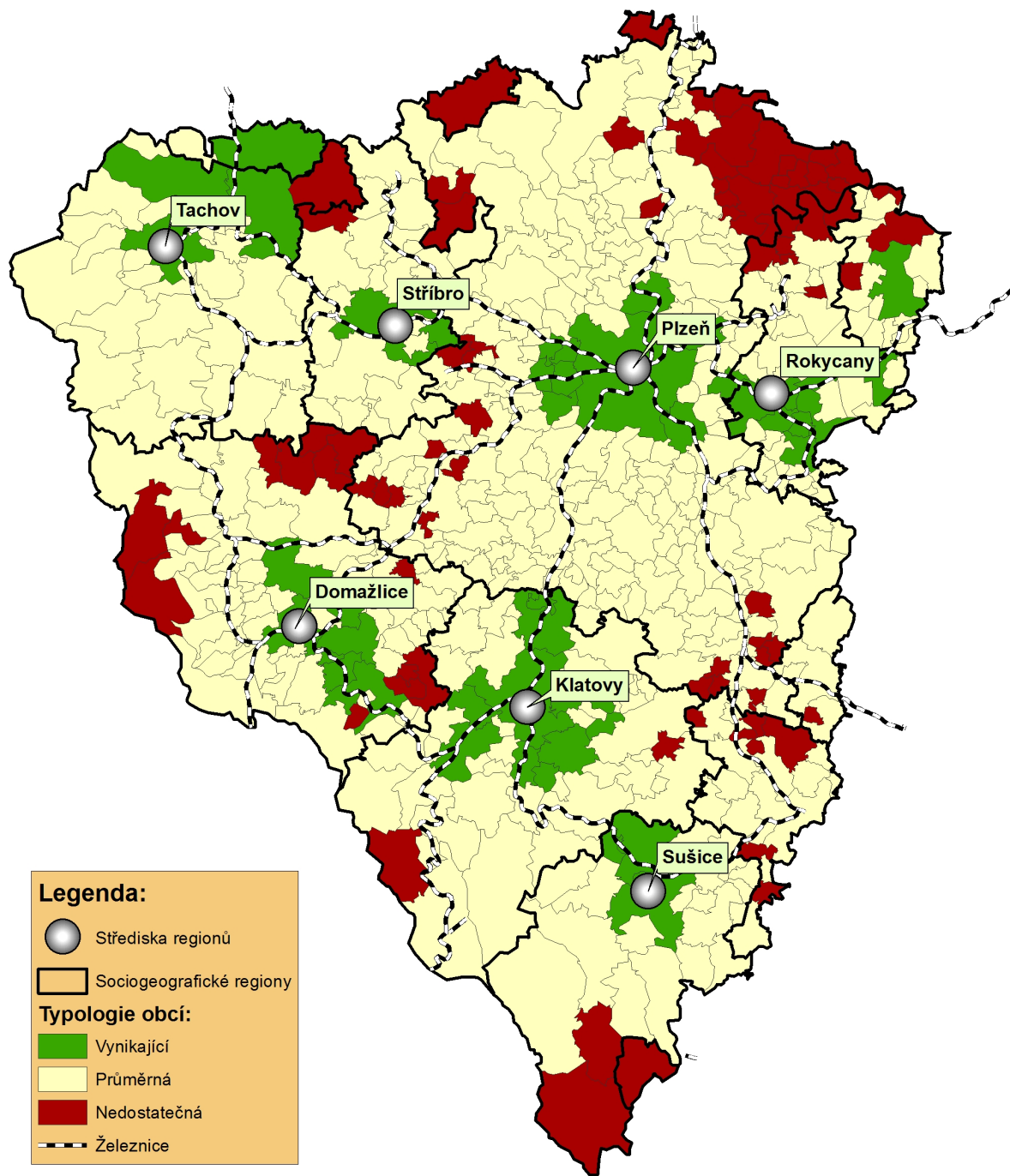
0 5 10 20 30 40 km

DOPRAVNÍ OBSLUŽNOST STŘEDISEK V PLZEŇSKÉM KRAJI VEŘEJNOU HROMADNOU DOPRAVOU (2008)



0 5 10 20 30 40 km

TYOLOGIE OBCÍ PLZEŇSKÉHO KRAJE Z HLEDISKA DOPRAVNÍ PERIFERNOSTI



0 5 10 20 30 40 km

Příloha 1: Tabulka zdrojových dat

Název obce	Středisko	Dostupnost střediska (min.)	Vzdálenost	Počet spojů	Typologie dopravního spojení se střediskem
Hradiště	Blatná	13	8	8	průměrné
Kasejovice	Blatná	24	14	16	průměrné
Mladý Smolivec	Blatná	36	19	6	průměrné
Nezdřev	Blatná	200	33	0	nedostatečné
Životice	Blatná	28	16	10	průměrné
Babylon	Domažlice	14	9	16	průměrné
Bělá nad Radbuzou	Domažlice	59	35	9	průměrné
Blížejev	Domažlice	15	12	16	průměrné
Brnířov	Domažlice	32	13	16	průměrné
Černíkov	Domažlice	58	24	5	nedostatečné
Česká Kubice	Domažlice	18	12	16	průměrné
Díly	Domažlice	31	17	4	průměrné
Domažlice	Domažlice	0	0	60	vynikající
Drahotín	Domažlice	53	25	6	průměrné
Draženov	Domažlice	13	7	14	průměrné
Hlohovčice	Domažlice	63	27	9	průměrné
Hora Svatého Václava	Domažlice	73	28	3	nedostatečné
Horšovský Týn	Domažlice	20	12	35	průměrné
Hostouň	Domažlice	52	30	10	průměrné
Hradiště	Domažlice	27	14	6	průměrné
Hvoždany	Domažlice	53	23	6	průměrné
Chocomyšl	Domažlice	33	19	4	průměrné
Chodov	Domažlice	32	11	6	průměrné
Chodská Lhota	Domažlice	27	16	10	průměrné
Chrastavice	Domažlice	8	4	11	průměrné
Kanice	Domažlice	49	20	9	průměrné
Kaničky	Domažlice	36	20	4	průměrné
Kdyně	Domažlice	20	11	36	vynikající
Klenčí pod Čerchovem	Domažlice	22	13	16	průměrné

Název obce	Středisko	Dostupnost střediska (min.)	Vzdálenost	Počet spojů	Typologie dopravního spojení se střediskem
Koloveč	Domažlice	47	25	11	průměrné
Kout na Šumavě	Domažlice	12	7	37	vynikající
Křenovy	Domažlice	28	17	24	průměrné
Libkov	Domažlice	40	20	11	průměrné
Loučim	Domažlice	32	19	15	průměrné
Luženičky	Domažlice	16	6	9	průměrné
Meclov	Domažlice	10	5	33	vynikající
Mezholezy (dříve okres Domažlice)	Domažlice	45	18	4	nedostatečné
Mezholezy (dříve okres Horšovský Týn)	Domažlice	150	39	2	nedostatečné
Milavče	Domažlice	11	7	23	vynikající
Mířkov	Domažlice	118	32	2	nedostatečné
Mnichov	Domažlice	55	24	6	průměrné
Močerady	Domažlice	54	23	5	nedostatečné
Mrákov	Domažlice	11	6	15	průměrné
Mutěšín	Domažlice	49	29	9	průměrné
Nemanice	Domažlice	52	27	4	nedostatečné
Němčice	Domažlice	23	12	6	průměrné
Nevolice	Domažlice	9	4	15	průměrné
Nová Ves	Domažlice	63	17	5	nedostatečné
Nový Kramolín	Domažlice	26	15	13	průměrné
Osvračín	Domažlice	20	16	17	průměrné
Otov	Domažlice	22	12	5	průměrné
Pařezov	Domažlice	18	10	10	průměrné
Pasečnice	Domažlice	18	9	8	průměrné
Pec	Domažlice	33	13	5	průměrné
Pelechy	Domažlice	23	11	7	průměrné
Poběžovice	Domažlice	39	21	20	průměrné
Postřekov	Domažlice	25	15	13	průměrné
Rybník	Domažlice	77	37	5	nedostatečné
Semněvice	Domažlice	66	31	2	nedostatečné
Spáňov	Domažlice	8	4	32	vynikající

Název obce	Středisko	Dostupnost střediska (min.)	Vzdálenost	Počet spojů	Typologie dopravního spojení se střediskem
Srbice	Domažlice	63	27	10	průměrné
Srby	Domažlice	42	24	2	průměrné
Stráž	Domažlice	12	6	8	průměrné
Tlumačov	Domažlice	13	7	13	průměrné
Trhanov	Domažlice	16	10	16	průměrné
Úboč	Domažlice	23	13	4	průměrné
Újezd	Domažlice	12	7	9	průměrné
Únějovice	Domažlice	31	18	4	průměrné
Úsilov	Domažlice	50	20	4	nedostatečné
Velký Malahov	Domažlice	82	39	2	nedostatečné
Vidice	Domažlice	128	39	2	nedostatečné
Vlkanov	Domažlice	28	18	17	průměrné
Všepadly	Domažlice	26	15	4	průměrné
Všeruby	Domažlice	42	19	11	průměrné
Zahořany	Domažlice	8	4	38	vynikající
Ždánov	Domažlice	15	8	10	průměrné
Cekov	Hořovice	41	19	7	průměrné
Čilá	Hořovice	171	42	1	nedostatečné
Drahoňův Újezd	Hořovice	68	21	8	průměrné
Hradiště	Hořovice	175	45	1	nedostatečné
Kařez	Hořovice	22	12	19	průměrné
Kařízek	Hořovice	13	14	13	průměrné
Lhota pod Radčem	Hořovice	71	33	10	průměrné
Líšná	Hořovice	37	19	5	průměrné
Mlečice	Hořovice	83	39	10	průměrné
Ostrovec-Lhotka	Hořovice	64	29	4	nedostatečné
Plískov	Hořovice	76	37	10	průměrné
Podmokly	Hořovice	80	33	6	průměrné
Sebečice	Hořovice	106	24	2	nedostatečné
Sirá	Hořovice	72	28	7	průměrné
Těně	Hořovice	35	18	12	průměrné

Název obce	Středisko	Dostupnost střediska (min.)	Vzdálenost	Počet spojů	Typologie dopravního spojení se střediskem
Terešov	Hořovice	68	25	7	průměrné
Týček	Hořovice	34	17	11	průměrné
Zbiroh	Hořovice	11	11	22	vynikající
Zvíkovec	Hořovice	102	49	9	průměrné
Bezvěrov	Karlovy Vary	63	45	4	nedostatečné
Běhařov	Klatovy	22	14	13	průměrné
Běšiny	Klatovy	21	13	23	průměrné
Bezděkov	Klatovy	9	6	26	vynikající
Bolešiny	Klatovy	17	8	28	vynikající
Čachrov	Klatovy	42	21	7	průměrné
Červené Poříčí	Klatovy	17	13	38	vynikající
Čihaň	Klatovy	24	16	20	průměrné
Dešenice	Klatovy	33	21	14	průměrné
Dlažov	Klatovy	20	12	12	průměrné
Dolany	Klatovy	21	9	18	průměrné
Hamry	Klatovy	117	40	2	nedostatečné
Hnačov	Klatovy	54	23	6	průměrné
Chlístov	Klatovy	33	17	4	průměrné
Chudenice	Klatovy	42	22	12	průměrné
Chudenín	Klatovy	68	23	6	průměrné
Janovice nad Úhlavou	Klatovy	13	10	36	vynikající
Javor	Klatovy	40	16	8	průměrné
Ježovy	Klatovy	38	17	8	průměrné
Klatovy	Klatovy	0	0	60	vynikající
Klenová	Klatovy	36	15	8	průměrné
Kolinec	Klatovy	36	25	21	průměrné
Křenice	Klatovy	57	24	10	průměrné
Lomec	Klatovy	8	5	19	průměrné
Měčín	Klatovy	47	24	14	průměrné
Mezihoří	Klatovy	40	14	6	průměrné
Mlýnské Struhadlo	Klatovy	26	14	8	průměrné

Název obce	Středisko	Dostupnost střediska (min.)	Vzdálenost	Počet spojů	Typologie dopravního spojení se střediskem
Mochtín	Klatovy	14	8	30	vynikající
Myslovice	Klatovy	13	7	17	průměrné
Nalžovské Hory	Klatovy	52	31	8	průměrné
Nýrsko	Klatovy	27	18	24	průměrné
Obytce	Klatovy	13	7	8	průměrné
Ostřetice	Klatovy	24	12	12	průměrné
Plánice	Klatovy	32	18	25	průměrné
Pocinovice	Klatovy	21	16	8	průměrné
Poleň	Klatovy	34	17	6	průměrné
Předslav	Klatovy	24	12	16	průměrné
Strážov	Klatovy	33	18	9	průměrné
Švihov	Klatovy	15	11	53	vynikající
Tužice	Klatovy	48	30	7	průměrné
Týnec	Klatovy	32	12	8	průměrné
Újezd u Plánice	Klatovy	26	14	13	průměrné
Velhartice	Klatovy	31	20	15	průměrné
Vrhavěč	Klatovy	13	7	23	vynikající
Zavlekov	Klatovy	37	22	8	průměrné
Zborovy	Klatovy	46	20	3	nedostatečné
Železná Ruda	Klatovy	74	48	12	průměrné
Chodová Planá	Marián. Lázně	12	9	29	vynikající
Zadní Chodov	Marián. Lázně	62	24	9	průměrné
Bdeněves	Plzeň	17	10	14	průměrné
Bílov	Plzeň	146	58	5	nedostatečné
Bířkov	Plzeň	75	39	8	průměrné
Blatnice	Plzeň	36	18	11	průměrné
Blažim	Plzeň	69	43	6	průměrné
Blovice	Plzeň	29	23	17	průměrné
Bohy	Plzeň	200	57	0	nedostatečné
Bolkov	Plzeň	71	37	6	průměrné
Borovno	Plzeň	71	38	13	průměrné

Název obce	Středisko	Dostupnost střediska (min.)	Vzdálenost	Počet spojů	Typologie dopravního spojení se střediskem
Borovy	Plzeň	39	31	38	průměrné
Brodeslavy	Plzeň	200	57	0	nedostatečné
Bučí	Plzeň	39	22	11	průměrné
Buková	Plzeň	84	41	8	průměrné
Bukovec	Plzeň	58	33	3	nedostatečné
Bušovice	Plzeň	29	17	18	průměrné
Čečovice	Plzeň	76	37	4	nedostatečné
Čeminy	Plzeň	27	13	20	průměrné
Čermná	Plzeň	70	41	7	průměrné
Černíkovice	Plzeň	134	57	2	nedostatečné
Černovice	Plzeň	82	41	6	průměrné
Čerňovice	Plzeň	37	27	1	průměrné
Česká Bříza	Plzeň	35	11	3	průměrné
Čížice	Plzeň	37	18	15	průměrné
Čížkov	Plzeň	73	41	15	průměrné
Čmelíny	Plzeň	63	39	3	nedostatečné
Dnešice	Plzeň	56	27	21	průměrné
Dobřany	Plzeň	21	14	50	průměrné
Dobříč	Plzeň	75	29	7	průměrné
Dolany	Plzeň	40	16	8	průměrné
Dolce	Plzeň	56	32	9	průměrné
Dolní Bělá	Plzeň	44	24	12	průměrné
Dolní Hradiště	Plzeň	89	37	5	nedostatečné
Dolní Lukavice	Plzeň	47	26	25	průměrné
Drahkov	Plzeň	63	32	8	průměrné
Dražeň	Plzeň	59	32	11	průměrné
Druztová	Plzeň	33	14	10	průměrné
Dýšina	Plzeň	15	14	15	průměrné
Ejovice	Plzeň	19	15	32	vynikající
Heřmanova Huť	Plzeň	54	26	14	průměrné
Hlince	Plzeň	134	57	2	nedostatečné

Název obce	Středisko	Dostupnost střediska (min.)	Vzdálenost	Počet spojů	Typologie dopravního spojení se střediskem
Hlohová	Plzeň	66	40	8	průměrné
Hněvnice	Plzeň	63	30	4	nedostatečné
Holovousy	Plzeň	135	57	2	nedostatečné
Holýšov	Plzeň	45	30	36	průměrné
Honezovice	Plzeň	95	36	6	průměrné
Horní Bělá	Plzeň	45	25	12	průměrné
Horní Bříza	Plzeň	25	15	27	průměrné
Horní Kamenice	Plzeň	81	38	4	nedostatečné
Horní Lukavice	Plzeň	27	19	36	průměrné
Horšice	Plzeň	65	35	11	průměrné
Hradec	Plzeň	44	29	15	průměrné
Hromnice	Plzeň	45	19	11	průměrné
Hvozd	Plzeň	62	34	10	průměrné
Chlum	Plzeň	49	24	11	průměrné
Chlumčany	Plzeň	31	19	41	průměrné
Chlumy	Plzeň	103	52	3	nedostatečné
Chocenice	Plzeň	51	28	20	průměrné
Chotěšov	Plzeň	31	20	40	průměrné
Chotíkov	Plzeň	13	8	14	průměrné
Chrást	Plzeň	16	12	26	vynikající
Chříč	Plzeň	135	62	2	nedostatečné
Chválenice	Plzeň	35	18	20	průměrné
Jarov	Plzeň	72	28	7	průměrné
Jarov	Plzeň	63	32	12	průměrné
Kaceřov	Plzeň	68	29	6	průměrné
Kaznějov	Plzeň	39	27	20	průměrné
Kbel	Plzeň	59	37	9	průměrné
Kbelany	Plzeň	47	21	2	nedostatečné
Kláster	Plzeň	76	38	13	průměrné
Kočín	Plzeň	91	39	5	nedostatečné
Kopidlo	Plzeň	93	40	5	nedostatečné

Název obce	Středisko	Dostupnost střediska (min.)	Vzdálenost	Počet spojů	Typologie dopravního spojení se střediskem
Koryta	Plzeň	81	31	6	průměrné
Kotovice	Plzeň	77	30	4	nedostatečné
Kozlovice	Plzeň	72	40	4	nedostatečné
Kozojedy	Plzeň	86	32	5	nedostatečné
Kozolupy	Plzeň	17	10	41	vynikající
Kožlany	Plzeň	87	43	3	nedostatečné
Kralovice	Plzeň	71	43	4	nedostatečné
Kramolín	Plzeň	79	44	4	nedostatečné
Krašovice	Plzeň	37	21	12	průměrné
Krsy	Plzeň	60	41	7	průměrné
Křelovice	Plzeň	65	41	3	nedostatečné
Kunějovice	Plzeň	40	20	5	průměrné
Kvíčovice	Plzeň	70	33	10	průměrné
Kyšice	Plzeň	29	17	23	průměrné
Ledce	Plzeň	25	13	8	průměrné
Letiny	Plzeň	67	36	10	průměrné
Letkov	Plzeň	31	9	11	průměrné
Lhůta	Plzeň	45	18	9	průměrné
Liblín	Plzeň	83	42	3	nedostatečné
Líně	Plzeň	19	10	39	vynikající
Lisov	Plzeň	69	35	2	nedostatečné
Líšina	Plzeň	52	30	10	průměrné
Líšťany	Plzeň	37	22	8	průměrné
Líté	Plzeň	52	28	10	průměrné
Losiná	Plzeň	26	13	26	průměrné
Louňová	Plzeň	75	33	7	průměrné
Loza	Plzeň	42	24	11	průměrné
Lužany	Plzeň	35	27	39	průměrné
Manětín	Plzeň	76	41	10	průměrné
Měcholupy	Plzeň	72	38	11	průměrné
Merklín	Plzeň	62	35	24	průměrné

Název obce	Středisko	Dostupnost střediska (min.)	Vzdálenost	Počet spojů	Typologie dopravního spojení se střediskem
Město Touškov	Plzeň	23	11	31	průměrné
Mileč	Plzeň	45	38	14	průměrné
Milínov	Plzeň	49	22	7	průměrné
Míšov	Plzeň	71	38	8	průměrné
Mladotice	Plzeň	59	40	9	průměrné
Mohelnice	Plzeň	66	40	3	nedostatečné
Mokrouše	Plzeň	38	14	11	průměrné
Mrtník	Plzeň	47	24	13	průměrné
Myslinka	Plzeň	36	16	5	průměrné
Nadryby	Plzeň	48	21	8	průměrné
Nebílovy	Plzeň	49	22	12	průměrné
Nečtiny	Plzeň	107	46	9	průměrné
Nekmíř	Plzeň	39	21	9	průměrné
Nekvasovy	Plzeň	52	41	10	průměrné
Nepomuk	Plzeň	39	34	25	průměrné
Netunice	Plzeň	51	23	12	průměrné
Neuměř	Plzeň	73	35	9	průměrné
Neurazy	Plzeň	80	45	14	průměrné
Nevřeň	Plzeň	25	14	11	průměrné
Nezbavětice	Plzeň	54	19	17	průměrné
Nezdice	Plzeň	57	31	6	průměrné
Nezvěstice	Plzeň	28	18	28	průměrné
Nová Ves	Plzeň	31	12	17	průměrné
Nové Mitrovce	Plzeň	75	35	6	průměrné
Nýřany	Plzeň	22	14	29	průměrné
Obora	Plzeň	37	23	16	průměrné
Oplot	Plzeň	53	28	18	průměrné
Oselce	Plzeň	59	43	9	průměrné
Ostrov u Bezdružic	Plzeň	57	35	5	nedostatečné
Otěšice	Plzeň	63	33	14	průměrné
Pastuchovice	Plzeň	84	57	9	průměrné

Název obce	Středisko	Dostupnost střediska (min.)	Vzdálenost	Počet spojů	Typologie dopravního spojení se střediskem
Pláně	Plzeň	107	38	7	průměrné
Plasy	Plzeň	45	32	17	průměrné
Plešnice	Plzeň	22	16	23	průměrné
Plzeň	Plzeň	0	0	60	vynikající
Pňovany	Plzeň	29	21	23	průměrné
Poděvousy	Plzeň	79	43	9	průměrné
Polánka	Plzeň	95	50	4	nedostatečné
Potvorov	Plzeň	69	47	10	průměrné
Prádlo	Plzeň	76	38	16	průměrné
Předenice	Plzeň	55	27	14	průměrné
Přehýšov	Plzeň	39	21	10	průměrné
Přestavky	Plzeň	51	27	13	průměrné
Přeštice	Plzeň	30	24	51	průměrné
Příchovice	Plzeň	53	30	14	průměrné
Příšov	Plzeň	22	12	8	průměrné
Ptenín	Plzeň	73	40	7	průměrné
Puclice	Plzeň	82	43	7	průměrné
Radkovice	Plzeň	60	31	7	průměrné
Rochlov	Plzeň	38	20	11	průměrné
Roupov	Plzeň	65	33	9	průměrné
Rybnice	Plzeň	59	28	5	nedostatečné
Řenče	Plzeň	58	30	18	průměrné
Seč	Plzeň	50	24	15	průměrné
Sedlec	Plzeň	148	62	6	průměrné
Sedliště	Plzeň	68	39	6	nedostatečné
Skašov	Plzeň	68	39	10	průměrné
Slatina	Plzeň	135	57	2	nedostatečné
Smědčice	Plzeň	27	15	9	průměrné
Soběkury	Plzeň	61	31	22	průměrné
Spálené Poříčí	Plzeň	58	32	27	průměrné
Srby	Plzeň	41	32	20	průměrné

Název obce	Středisko	Dostupnost střediska (min.)	Vzdálenost	Počet spojů	Typologie dopravního spojení se střediskem
Staňkov	Plzeň	52	35	36	průměrné
Starý Plzenec	Plzeň	18	11	34	vynikající
Stod	Plzeň	35	23	41	průměrné
Střelice	Plzeň	64	32	2	nedostatečné
Střížovice	Plzeň	46	23	11	průměrné
Studená	Plzeň	135	57	2	nedostatečné
Štáhlavy	Plzeň	22	14	33	průměrné
Štěnovice	Plzeň	29	13	17	průměrné
Štěnovický Borek	Plzeň	41	19	12	průměrné
Štichov	Plzeň	75	39	2	nedostatečné
Štichovice	Plzeň	200	39	0	nedostatečné
Tatiná	Plzeň	34	18	8	průměrné
Tlučná	Plzeň	16	11	27	vynikající
Tojice	Plzeň	58	36	3	nedostatečné
Trnová	Plzeň	35	19	13	průměrné
Třebčice	Plzeň	51	38	9	průměrné
Třemošná	Plzeň	16	10	35	vynikající
Tymákov	Plzeň	35	13	12	průměrné
Týniště	Plzeň	65	37	8	průměrné
Úherce	Plzeň	34	18	9	průměrné
Újezd nade Mží	Plzeň	20	16	1	průměrné
Úlice	Plzeň	25	18	19	průměrné
Úněšov	Plzeň	33	25	8	průměrné
Únětice	Plzeň	58	28	6	průměrné
Úterý	Plzeň	91	52	7	průměrné
Útušice	Plzeň	21	10	13	průměrné
Vejprnice	Plzeň	11	8	27	vynikající
Velečín	Plzeň	124	59	8	průměrné
Ves Touškov	Plzeň	85	31	6	průměrné
Vlčí	Plzeň	54	33	7	průměrné
Vlčtejn	Plzeň	51	23	12	průměrné

Název obce	Středisko	Dostupnost střediska (min.)	Vzdálenost	Počet spojů	Typologie dopravního spojení se střediskem
Vochoz	Plzeň	14	8	35	vynikající
Vrčeň	Plzeň	66	36	11	průměrné
Vřeskovice	Plzeň	75	37	8	průměrné
Vstiš	Plzeň	31	17	11	průměrné
Všehrdu	Plzeň	134	57	2	nedostatečné
Všekary	Plzeň	76	37	9	průměrné
Všenice	Plzeň	35	20	16	průměrné
Všeruby	Plzeň	32	18	11	průměrné
Výrov	Plzeň	50	34	2	nedostatečné
Vysoká Libyně	Plzeň	80	47	3	nedostatečné
Zahrádka	Plzeň	62	29	6	průměrné
Zbůch	Plzeň	26	15	54	průměrné
Zdemyslice	Plzeň	26	20	17	průměrné
Zemětice	Plzeň	58	33	10	průměrné
Zruč-Senec	Plzeň	27	11	17	průměrné
Žákava	Plzeň	52	25	15	průměrné
Ždírec	Plzeň	36	28	17	průměrné
Žihle	Plzeň	66	50	13	průměrné
Žilov	Plzeň	30	16	8	průměrné
Žinkovy	Plzeň	68	39	15	průměrné
Tis u Blatna	Podbořany	74	29	4	nedostatečné
Bezděkov	Rokycany	32	17	22	průměrné
Břasy	Rokycany	35	18	21	průměrné
Březina	Rokycany	17	9	13	průměrné
Bujesily	Rokycany	81	27	5	nedostatečné
Dobřív	Rokycany	17	10	21	vynikající
Hlohovice	Rokycany	61	27	7	průměrné
Holoubkov	Rokycany	13	9	30	vynikající
Hrádek	Rokycany	11	6	55	vynikající
Hůrky	Rokycany	23	10	13	průměrné
Cheznovice	Rokycany	40	21	19	průměrné

Název obce	Středisko	Dostupnost střediska (min.)	Vzdálenost	Počet spojů	Typologie dopravního spojení se střediskem
Chlum	Rokycany	67	35	5	nedostatečné
Chomle	Rokycany	47	22	8	průměrné
Kakejcov	Rokycany	32	14	4	průměrné
Kamenec	Rokycany	89	24	4	nedostatečné
Kamenný Újezd	Rokycany	10	4	49	vynikající
Klabava	Rokycany	4	4	20	vynikající
Kladruby	Rokycany	58	30	5	nedostatečné
Kornatice	Rokycany	44	20	11	průměrné
Lhotka u Radnic	Rokycany	75	23	5	nedostatečné
Litohlavy	Rokycany	10	4	8	průměrné
Medový Újezd	Rokycany	44	17	11	průměrné
Mešno	Rokycany	37	16	13	průměrné
Mirošov	Rokycany	19	9	26	vynikající
Mýto	Rokycany	19	14	26	vynikající
Němčovice	Rokycany	70	22	5	nedostatečné
Nevid	Rokycany	20	11	6	průměrné
Osek	Rokycany	13	6	19	průměrné
Příkosice	Rokycany	28	12	18	průměrné
Přívětice	Rokycany	30	17	4	průměrné
Radnice	Rokycany	44	22	21	průměrné
Raková	Rokycany	12	7	6	průměrné
Rokycany	Rokycany	0	0	60	vynikající
Skomelno	Rokycany	45	20	5	nedostatečné
Skořice	Rokycany	32	16	5	průměrné
Strašice	Rokycany	31	17	22	průměrné
Svojkovice	Rokycany	8	5	35	vynikající
Štítov	Rokycany	35	17	3	průměrné
Těškov	Rokycany	24	15	8	průměrné
Trokavec	Rokycany	39	20	6	průměrné
Újezd u Svatého Kříže	Rokycany	36	17	10	průměrné
Vejanov	Rokycany	51	23	7	průměrné

Název obce	Středisko	Dostupnost střediska (min.)	Vzdálenost	Počet spojů	Typologie dopravního spojení se střediskem
Veselá	Rokycany	18	10	6	průměrné
Vísky	Rokycany	42	21	6	průměrné
Volduchy	Rokycany	24	9	15	průměrné
Slatina	Stakonice	92	34	7	průměrné
Velký Bor	Stakonice	37	21	10	průměrné
Břežany	Strakonice	85	26	6	průměrné
Frymburk	Strakonice	58	28	5	nedostatečné
Hejná	Strakonice	97	26	3	nedostatečné
Horažďovice	Strakonice	21	18	24	průměrné
Hradešice	Strakonice	65	29	8	průměrné
Chanovice	Strakonice	83	31	5	nedostatečné
Kejnice	Strakonice	42	23	4	průměrné
Kovčín	Strakonice	50	34	11	průměrné
Kvášňovice	Strakonice	110	37	2	nedostatečné
Malý Bor	Strakonice	39	24	8	průměrné
Maňovice	Strakonice	99	29	5	nedostatečné
Myslív	Strakonice	123	48	8	průměrné
Nehodiv	Strakonice	136	41	4	nedostatečné
Olšany	Strakonice	120	32	4	nedostatečné
Pačejov	Strakonice	45	29	10	průměrné
Soběšice	Strakonice	86	45	8	průměrné
Svéradice	Strakonice	89	32	7	průměrné
Velké Hydčice	Strakonice	36	25	12	průměrné
Benešovice	Stříbro	13	11	17	průměrné
Bezdrůžice	Stříbro	59	33	13	průměrné
Cebiv	Stříbro	37	21	9	průměrné
Černošín	Stříbro	22	13	16	průměrné
Erpužice	Stříbro	21	12	12	průměrné
Horní Kozolupy	Stříbro	33	18	14	průměrné
Kladruby	Stříbro	13	6	17	průměrné
Kokašice	Stříbro	47	27	13	průměrné

Název obce	Středisko	Dostupnost střediska (min.)	Vzdálenost	Počet spojů	Typologie dopravního spojení se střediskem
Konstantinovy Lázně	Stříbro	49	27	13	průměrné
Kostelec	Stříbro	28	14	7	průměrné
Kšice	Stříbro	24	13	13	průměrné
Lochousice	Stříbro	38	17	2	průměrné
Olbramov	Stříbro	46	18	2	nedostatečné
Pernarec	Stříbro	36	18	4	průměrné
Prostiboř	Stříbro	33	18	9	průměrné
Skapce	Stříbro	39	22	5	průměrné
Stříbro	Stříbro	0	0	60	vynikající
Sulislav	Stříbro	11	7	23	vynikající
Svojšín	Stříbro	16	11	13	průměrné
Sytno	Stříbro	8	4	16	průměrné
Trpísty	Stříbro	27	14	15	průměrné
Únehle	Stříbro	15	6	5	průměrné
Vranov	Stříbro	5	4	13	průměrné
Záchlumí	Stříbro	10	6	16	průměrné
Zhoř	Stříbro	34	20	5	průměrné
Budětice	Sušice	31	17	5	průměrné
Bukovník	Sušice	36	20	7	průměrné
Čimice	Sušice	25	10	6	průměrné
Dlouhá Ves	Sušice	8	5	16	průměrné
Dobršíň	Sušice	10	6	12	průměrné
Domoraz	Sušice	37	21	5	průměrné
Dražovice	Sušice	18	10	10	průměrné
Hartmanice	Sušice	24	14	12	průměrné
Hlavňovice	Sušice	22	12	9	průměrné
Hrádek	Sušice	12	7	30	vynikající
Kašperské Hory	Sušice	27	17	14	průměrné
Modrava	Sušice	82	43	5	nedostatečné
Mokrosuky	Sušice	17	9	23	vynikající
Nezamyslice	Sušice	51	25	7	průměrné

Název obce	Středisko	Dostupnost střediska (min.)	Vzdálenost	Počet spojů	Typologie dopravního spojení se střediskem
Nezdice na Šumavě	Sušice	39	21	12	průměrné
Petrovice u Sušice	Sušice	11	6	16	průměrné
Podmokly	Sušice	14	7	10	průměrné
Prášily	Sušice	38	26	7	průměrné
Rabí	Sušice	22	12	24	průměrné
Rejstejn	Sušice	24	15	13	průměrné
Srní	Sušice	55	33	4	nedostatečné
Strašín	Sušice	41	23	11	průměrné
Sušice	Sušice	0	0	60	vynikající
Žihobce	Sušice	21	11	15	průměrné
Žichovice	Sušice	12	9	18	průměrné
Bor	Tachov	28	18	24	průměrné
Brod nad Tichou	Tachov	37	16	7	průměrné
Broumov	Tachov	41	19	7	průměrné
Ctiboř	Tachov	8	5	13	průměrné
Částkov	Tachov	14	8	19	průměrné
Dlouhý Újezd	Tachov	14	7	8	průměrné
Halže	Tachov	14	6	15	průměrné
Hošťka	Tachov	35	19	4	průměrné
Chodský Újezd	Tachov	12	8	23	vynikající
Kočov	Tachov	49	22	7	průměrné
Lesná	Tachov	23	12	6	průměrné
Lestkov	Tachov	52	24	4	nedostatečné
Lom u Tachova	Tachov	16	8	18	průměrné
Milíře	Tachov	27	12	6	průměrné
Obora	Tachov	23	10	9	průměrné
Ošelín	Tachov	50	28	7	průměrné
Planá	Tachov	19	12	33	vynikající
Přimda	Tachov	62	28	12	průměrné
Rozvadov	Tachov	67	33	9	průměrné
Staré Sedliště	Tachov	20	11	16	průměrné

Název obce	Středisko	Dostupnost střediska (min.)	Vzdálenost	Počet spojů	Typologie dopravního spojení se střediskem
Staré Sedlo	Tachov	67	31	7	průměrné
Stráž	Tachov	53	25	8	průměrné
Studánka	Tachov	7	4	12	průměrné
Tachov	Tachov	0	0	60	vynikající
Tisová	Tachov	13	8	16	průměrné
Třemešné	Tachov	63	33	9	průměrné
Horská Kvilda	Vimperk	55	28	3	nedostatečné