

Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích

Pedagogická fakulta

DIPLOMOVÁ PRÁCE

2013

Martin Wipplinger

Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích

Pedagogická fakulta

katedra geografie

DIPLOMOVÁ PRÁCE

Dopravně geografické atributy Jihočeského kraje

Vedoucí práce: RNDr. Stanislav Kraft, Ph.D.

Vypracoval: Martin Wipplinger

České Budějovice, 2013

Prohlašuji, že tuto diplomovou práci jsem vypracoval samostatně pouze za použití pramenů a literatury uvedené v seznamu citovaných zdrojů.

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 – v úpravě vzniklé vypuštěním vyznačených částí archivovaných Pedagogickou fakultou elektronickou cestou ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejích internetových stránkách, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce. Souhlasím dále s tím, aby toutéž elektronickou cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky školitele i oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce s databází kvalifikačních prací Theses.cz provozovanou národním registrem vysokoškolských kvalifikačních prací a systémem na odhalování plagiátů.

Datum

Podpis autora

Na tomto místě bych velmi rád poděkoval panu RNDr. Stanislavu Kraftovi, Ph.D. za jeho věcné připomínky, trpělivost, čas a ochotu, kterou projevoval po celou dobu vedení diplomové práce. Zároveň bych rád vyzdvihl vstřícnost, s níž se mi po celé dlouhé měsíce věnoval.

Ještě jednou děkuji

Citační záznam:

WIPPLINGER, M. 2013. Dopravně geografické atributy Jihočeského kraje. Diplomová práce. Katedra geografie PF JČU, České Budějovice, 76 s.

Klíčová slova:

Jihočeský kraj, dopavně geografická regionalizace, dopavní hierarchizace středisek, veřejná hromadná doprava, individuální automobilová doprava, vertikální dopavní poloha, horizontální dopavní poloha

Anotace:

Diplomová práce se zabývá analýzou dopavně geografických atributů Jihočeského kraje. Ve své podstatě zkoumá dvě nejzákladnější charakteristiky vztahu sídelní struktury a dopravy – dopavně geografickou regionalizaci území a hierarchizaci středisek osídlení. Práce nebere v potaz pouze hledisko veřejné hromadné, ale také individuální automobilové dopravy. Úvodní kapitoly definují cíle práce a rozebírají základní literaturu související s tématem dopavní geografie. Následuje podrobná metodologická část, kde autor popisuje výběr zkoumaných středisek, vymezení dopavních regionů a analýzu hierarchie dopavních nódů. Další kapitoly analyzují samotný stav vybraného území z hlediska všech výše zmíněných dopavně geografických atributů a závěrečné zhodnocení a syntézu sledované problematiky.

Quotation note:

WIPPLINGER, M. 2013. Transport-Geographical Attributes of the South Bohemian Region. Diploma thesis. Department of geography, Pedagogical faculty, University of South Bohemia in České Budějovice, 76 p.

Key words:

South Bohemian Region, transport regionalization, hierarchization of the transportation nodes, public transport, individual automobile transport, vertical transport location, horizontal transport location

Abstract:

The diploma thesis deals with the analysis of the transport-geographical attributes of the South Bohemian Region. Basically, the thesis considers two important characteristics of the settlement structure-transport relationship. These are transport regionalization and hierarchization of the transport nodes. Besides the viewpoint of the public transport the diploma thesis also deals with the individual automobile transport. The first chapters describe goals of the thesis and analyse relevant literature. These are followed by detailed methodological part containing the description of the choice of the settlement centres, delimitation of the transport regions and the analysis of hierarchy of the transport nodes. The further chapters analyse the real condition of the South Bohemian Region itself from the points of view of the attributes mentioned above.

Obsah

1. Úvod	9
2. Cíle práce a hypotézy	10
3. Rozbor literatury	12
3.1. Česká a slovenská dopravně geografická literatura	12
3.2. Zahraniční dopravně geografická literatura	16
4. Metodika zpracování	18
4.1. Výběr dopravních středisek	18
4.2. Dopravně geografická regionalizace Jihočeského kraje	20
4.2.1. Vymezování regionů na základě spádu veřejné hromadné dopravy	20
4.2.2. Vymezování regionů na základě intenzit individuální automobilové dopravy	22
4.3. Dopravní hierarchizace středisek Jihočeského kraje	24
4.3.1. Hodnocení vertikální dopravní polohy středisek Jihočeského kraje	24
4.3.2. Hodnocení horizontální dopravní polohy středisek Jihočeského kraje	25
5. Geografická charakteristika zkoumaného území	28
5.1. Fyzickogeografické charakteristiky Jihočeského kraje	28
5.2. Socioekonomické charakteristiky Jihočeského kraje	30
5.2.1. Obyvatelstvo a sídelní struktura	30
5.2.2. Hospodářské charakteristiky-zemědělství, průmysl, služby a cestovní ruch	32
5.2.3. Silniční doprava	34
5.2.4. Železniční doprava	38
6. Dopravně geografické atributy Jihočeského kraje	42
6.1. Dopravně geografické regiony Jihočeského kraje a jejich porovnání se správními obvody ORP	42
6.1.1. Regionalizace území na základě spádu veřejné hromadné dopravy	42
6.1.2. Regionalizace na základě spádu individuální automobilové dopravy	47
6.2. Dopravně geografická hierarchizace středisek osídlení	52
6.2.1. Vybavenost středisek Jihočeského kraje dopravní infrastrukturou	53
6.2.2. Hierarchie středisek z hlediska veřejné hromadné dopravy	57
6.2.3. Hierarchie středisek z hlediska individuální automobilové dopravy	62
6.2.4. Strukturální charakteristiky dopravních středisek a souvislosti s jejich dopravním významem	66
7. Závěrečné zhodnocení a syntéza analýz dopravně geografických atributů Jihočeského kraje	69
8. Seznam použité literatury a zdrojů	72
9. Přílohy	76

1. Úvod

Doprava je nedílnou součástí moderní, globalizované společnosti. Vzhledem k jejímu stále sílícímu postavení v rámci socioekonomické sféry a neoddiskutovatelnému významu pro rozvoj sídelního systému je proto třeba dbát většího důrazu také na dopravně geografický výzkum. Předkládaná diplomová práce, soustředící se výhradně na území regionu Jihočeského kraje, by měla posloužit jako další část mozaiky dopravně geografických studií na úrovni krajů, přičemž se dá říci, že volně navazuje na analýzu hromadné dopravy Karlovarského kraje vedoucího práce Krafta (2007). Tato práce však nabízí na danou problematiku ucelenější pohled tím, že výrazně zohledňuje individuální automobilovou dopravu jako projev lidské mobility, který v transformačním období nabyl na významu.

Mimo fakt, že diplomová práce by měla rozšířit nepočtené řady dopravně geografických prací analyzujících region Jihočeského kraje, má její vytváření i silný motivační aspekt ze strany autora, jakožto člověka odkázaného od raného věku na využívání dopravy spojené nejen s dojížděnkou do škol. Analýzy související s vymezováním dopravně geografických regionů, což je jeden ze sledovaných parciálních dopravních atributů Jihočeského kraje, autorovi umožní zjistit reálné dopravní vazby jeho bydliště Českých Velenic, které jsou jako jeden z důležitých železničních uzlů sledovaného území od svého vzniku na pomezí spádovosti ke dvěma střediskům a současně obcím s rozšířenou působností – bližší Třeboni a vzdálenějším, ale dopravně exponovanějším Českým Budějovicím.

2. Cíle práce a hypotézy

Obečným cílem diplomové práce je komplexní zhodnocení dopravně geografických atributů Jihočeského kraje na základě shromážděné relevantní datové základny a taktéž postihnoutí vlivu dopravního systému na geografickou organizaci sledovaného území. Na rozdíl například od práce Krafta (2007) je vedle veřejné hromadné dopravy kladen značný důraz i na analýzu progresivně se rozvíjející individuální automobilové dopravy. Je samozřejmé, že kategorie dopravně geografických atributů by mohla být pojímána velmi široce. Mohla by být hodnocena například časová dostupnost nebo cenová dostupnost dopravních nódů. Diplomová práce se ale primárně zaměřuje na dopravní regionalizaci a hierarchizaci dopravních středisek Jihočeského kraje.

Prvním z dílčích konkrétních cílů předkládané práce je tedy zpracování dopravně geografické regionalizace Jihočeského kraje na základě spádu veřejné hromadné dopravy i individuální automobilové dopravy a následné vymezení jádrových a periferních regionů z hlediska obou druhů dopravy. Nezbytnou metodickou pomůckou k vymezování nodálních regionů byly práce významného českého dopravního geografa Hůrského (1978a a 1978b). Vymezování nodálních regionů je v geografii naprosto běžný proces. V oboru dopravní geografie je ale výrazný nedostatek podobných prací zaměřených na regionalizaci území, což je poměrně zvláštní, jelikož dopravní vazby v podstatě fungují jako hlavní forma prostorové interakce. Dopravní regiony totiž mají velmi dobrou vypovídací schopnost o regionální působnosti jednotlivých středisek z hlediska geografie dopravních vazeb.

Další cíl je třeba spatřovat ve zpracování dopravně geografické hierarchizace středisek osídlení Jihočeského kraje z hlediska jak veřejné hromadné, tak individuální automobilové dopravy. Hierarchizace dopravních středisek jako jeden z parciálních dopravních atributů má totiž zásadní vliv na komplexní geografickou organizaci území. Hodnocení dopravní exponovanosti potenciálních dopravních uzlů Jihočeského kraje je prováděno jednak z pohledu horizontální dopravní polohy, tedy jejich postavení v železniční a silniční dopravní síti, a jednak z hlediska vertikální dopravní polohy. Tu definuje Marada (2006b) ve své práci jako významovou hierarchii sledovaných středisek z hlediska velikosti a kvality jejich dopravní obslužnosti individuální i hromadnou dopravou, jež je výrazem významu střediska a jeho dostupnosti ze zázemí či středisek ostatních.

V souladu s výše diskutovanými cíly práce je možné si stanovit několik výchozích hypotéz pro následné analýzy:

1) Podle dřívějších výzkumů Hůrského (1978b) a Krafta (2007) budou v relativně větší shodě se správními oblastmi ORP dopravní regiony podle veřejné hromadné dopravy, což je dáno dopravní politikou kraje a nutností zajištění určité minimální dopravní obslužnosti. Nodální regiony vymezené na základě intenzit automobilové dopravy budou méně závislé na administrativních hranicích. V souvislosti s tímto je zároveň třeba si uvědomit odlišnost souborů dat užitých pro analýzy obou sledovaných druhů dopravy. Zatímco pro veřejnou hromadnou dopravu je možno vytvořit tzv. "origin-destination matici", která jasně prokazuje, kde spoje začínají a kde končí, v případě individuální automobilové dopravy je pracováno pouze s intenzitami, které tuto možnost neposkytují.

2) Jak už ve svých studiích zjistil Marada (2010), komplexnímu významu středisek bude blíže hierarchie z hlediska flexibilní automobilové dopravy oproti agregátnímu ukazateli hromadné dopravy. Individuální automobilová doprava je totiž více vázána na koncentraci obyvatelstva a tím pádem na aktuální potřeby středisek.

3) Vzhledem k faktu, že autobusová doprava obecně poskytuje mnohem větší množství denních spojů ve srovnání s dopravou železniční, bude úroveň diferenciací středisek podle veřejné hromadné dopravy více odpovídat právě hierarchii středisek autobusové dopravy. K podobnému závěru došel ve své práci i Marada (2010).

Následující analýzy a výsledky diplomové práce mohou být podnětem dalších diskuzí týkajících se organizace systému veřejné hromadné dopravy na území Jihočeského kraje, která je dosud ve velké míře regulována administrativním členěním území a úplně neodpovídá současným potřebám obyvatel regionu.

3. Rozbor literatury

3.1. Česká a slovenská dopravně geografická literatura

Geografie dopravy je českou geografii stále vnímána spíše jako marginální záležitost, ačkoliv významný rozvoj dopravní infrastruktury v posledních letech by si žádal právě opačný postoj. Zásoba literatury vztahující se k danému tématu proto není úplně dostatečná. Pokud jde o publikace, které se věnují problematice geografie dopravy z obecnějšího hlediska, je potřeba bezpochyby zmínit učební texty **Mirvalda** (1993 a 2000). Ve starší z monografií (Mirvald, 1993) se autor věnuje geografii dopravy na úrovni teoretické a metodologické. Mirvald například zdůrazňuje význam dopravy pro lidskou společnost, přičemž správně upozorňuje na její výrazný vliv při uskutečňování regionální politiky. Pro potřeby předkládané práce jsou však nejcennější kapitoly věnované dopravní poloze, dopravní dostupnosti a s ní související dopravní regionalizaci.

Dopravní poloha je v monografii popisována ze dvou možných hledisek – jednak jako poloha dopravní sítě ve vztahu k podmínkám krajiny a jednak jako poloha sídel, regionů, států apod. vzhledem k existující dopravní síti. Autor staví dopravní polohu do role významného činitele při stanovení exponovanosti v krajinném systému. Kvalita (úroveň) dopravní dostupnosti závisí podle Mirvalda zejména na dvou skutečnostech. Jednou z nich je těsnost vazeb mezi dopravními uzly, kdy dopravní dostupnost na vyšší úrovni vyvolává zejména potřeba zvýšené dojížděky do zaměstnání, vzájemné využívání služeb a těsné výrobní vazby mezi průmyslovými závody. Jako druhý, neméně významný faktor, autor uvádí geografickou polohu a prostorové uspořádání dopravních uzlů. Dopravní nody v rovinném terénu (kotlinách, pánvích) mají lepší předpoklady pro kvalitnější dostupnost než sídla ležící v horských údolích, na rozvodí řek, mezi jezery či bažinami nebo s excentrickou polohou v rámci ekumény. V diskuzi nad dopravně geografickou regionalizací se Mirvald otírá o menší praktickou využitelnost homogenních regionů ve vztahu k regionům nodálním, jejichž podstata spočívá ve zjišťování vazeb mezi dopravními uzly s jejich zázemím.

Pozdější práce téhož autora (2000) je zaměřená výhradně na železniční a silniční dopravu. Titul "Geografie Dopravy II" podává stručný přehled o poměrech v obou druzích

dopravy napříč kontinenty i v České republice a věnuje se i jejich historii. Problémem publikace je její aktuálnost. Vzhledem k roku vydání 2000 obsahuje některá zastaralá data, především pak ta, která se týkají dynamicky se rozvíjející silniční dopravy. Zatímco výstavba železnic na našem území byla v zásadě ukončena, infrastruktura silniční sítě do dnešních dnů zaznamenala určité změny, na něž monografie nemohla zareagovat.

Dalším z řady autorů, jenž podal ucelený pohled na geografii dopravy, byl **Brinke** (1999). Podobně jako Mirvald (1993) se i Brinke věnuje vlivům, které má doprava na životní prostředí, a to jak těm negativním tak pozitivním. Jedním z hlavních přínosů je podle něj fakt, že doprava podmiňuje rozmístění sídel a ekonomických objektů a tím umožňuje efektivnější využívání krajiny. Argumentuje při tom osídlením dříve neobydlených oblastí na západě USA a v oblasti Amazonie.

Podrobný pohled na problematiku sociogeografické regionalizace nabízí učební text **Anděla** (1996). Ten je rozdělen do tří částí, z nichž jsou pro diplomovou práci přínosné především teoretické rozvahy a podrobným způsobem zpracovaná metodologie.

Autor se v teoretické části zabývá definicí klíčových termínů jako region či zázemí a stejně jako Mirvald (1993) popisuje základní typy regionů, kde proti sobě staví regiony formální a dynamické spádové (nodální) regiony. V souvislosti s vymežováním regionů je jedna z kapitol věnována lokalizačním teoriím tak, jak byly v průběhu historie definovány především osobnostmi z oblasti ekonomie. Stručně jsou popsány teorie Thünera, Webera a také geografů často vyhledávaná Christallerova teorie centrálních míst.

Zajímavým oživením obecné diskuze je nástin vývoje názorů na regionalizaci. Anděl dává do kontrastu dva základní směry – "geografický", vycházející ze všeobecného pojetí regionu, a "ekonomický", kdy je region chápán ve speciálním pojetí v ekonomické a plánovací rovině. První z přístupů je spíše charakteristický pro anglo-americkou školu, druhý má své zastání zejména v bývalé sovětské škole. Autor však bryskně doplňuje, že je více než složité určit mezi oběma pojetími jasné, ostré hranice, a tím pádem je nesnadné k nim přiřadit jednotlivé geografické osobnosti.

Metodologie vymežování územních jednotek na základě určitých znaků je v publikaci (Anděl, 1996) prezentována skrze nejčastěji užívané postupy – metodu

kartografickou, metodu kritériálních soustav, shlukovou analýzu, gravitační model, difúzní model a metodu na základě geografické mobility.

V souvislosti s dopravně geografickou regionalizací nelze nezmínit práce jednoho z vůbec nejvýznamnějších českých dopravních geografů **Hůrského** (1978a a 1978b). Obě monografie byly autorovi pomocným vodítkem zejména v problematice metodiky vymezení spádových regionů. A to i přesto, že předkládaná diplomová práce se na rozdíl od Hůrského v případě veřejné hromadné dopravy zabývá pouze přímými spojeními mezi jednotlivými sídly.

Současný dopravně geografický výzkum má výraznou osobnost v **Maradovi**. Jeho publikace "Doprava a geografická organizace společnosti v Česku" (2010) je jedním ze základních pramenů, z něž čerpá tato práce. Autor se ve velké míře zabývá analýzou dopravní hierarchie středisek osídlení, tedy jedním z klíčových témat předkládané práce. Zvláště hodnotné jsou proto související metodické postupy, které byly inspirací pro následující kapitoly.

Marada v diskuzi nad faktory ovlivňujícími hierarchii dopravních nódů logicky na prvním místě zmiňuje její návaznost na koncentraci obyvatelstva. V souvislosti s touto tezí se dále zabývá srovnáním dopravní hierarchie s hierarchií sídelní (komplexní). Autor tvrdí, že progresivně se rozvíjející silniční síť díky své flexibilitě více reflektuje současnou sídelní hierarchii, přičemž správně upozorňuje na selektivnější charakter železniční dopravy, jejíž síť na našem území již dosáhla potřebné hustoty. Marada svůj výzkum staví na analýze dopravní hierarchizace středisek České republiky z hlediska veřejné hromadné dopravy. Nezanedbává ovšem ani pozici individuální automobilové dopravy, bez níž, jak uvádí, by celková hierarchie dopravních uzlů nebyla vyjádřena s dostatečnou spolehlivostí.

Disertační práce téhož autora (2003b), jež je základem výše diskutované publikace (2010), bere jako další z faktorů působících na výslednou sídelní hierarchii problematiku dopravní politiky. Provedená analýza dokázala, že diferenciací center nižších řádů je z hlediska objemu spojů veřejné hromadné dopravy nízká, což autor přisuzuje právě nutnosti minimální úrovně dopravní obslužnosti, kterou krajské úřady zajišťují skrze dotační politiku.

Vedle Marady je dalším z nemnoha zástupců současné české dopravní geografie **Kraft**, vedoucí této diplomové práce. Jeho rigorózní práce (2009a) podrobně analyzuje

dopravně geografickou hierarchii středisek osídlení České republiky v letech 1990 a 2005, mapuje dlouhodobé vývojové tendence, hlavní změny v dopravním významu středisek i strukturální změny, které se v transformačním období udály. Rostoucí význam největších dopravních středisek a oslabování středisek nejmenších byla jako jedna z nejdůležitějších sledovaných změn i dílčím výsledkem analýzy "Geographical Organization Of The Transport System In Czechia And Its Development In The Transformation Period" (Kraft, Vančura, 2009), která navazovala na autorovu rigorózní práci a byla uveřejněna ve Sborníku české geografické společnosti.

Příspěvek téhož autora do publikace "Urbánní geografie Českých Budějovic a českobudějovické aglomerace II." (Kraft, 2009b) se zaměřuje na dopravní význam a dopravní polohu Českých Budějovic. S. Kraft upozorňuje na relativně nevýhodnou dopravní polohu jihočeského krajského města v celonárodním kontextu. V souvislosti s tím poukazuje na aktuální absenci napojení Českých Budějovic na českou a evropskou dálniční síť (budovaná dálnice D3), která brání městu i celému regionu v rozvoji. V hodnocení dopravního významu, které bylo provedeno na základě vybavenosti dopravní infrastrukturou a intenzity dopravního provozu, zauímají České Budějovice ve společnosti ostatních krajských měst až devátou pozici. Kromě zmíněné absence dálnice či rychlostní silnice město trpělo i absencí železničního koridoru. Výstavba úseku Horní Dvořiště – České Budějovice byla dokončena v červnu 2009, tedy zhruba rok po provedené analýze.

Diplomová práce Krafta (2007), zabývající se výzkumem geografických aspektů organizace hromadné dopravy v Karlovarském kraji, má pro následnou analýzu dopravní hierarchie středisek a dopravně geografickou regionalizaci cenné metodologické postupy.

Ve výčtu současníků tuzemské geografie dopravy nesmí chybět **Seidenglanz**, který se ve své dizertační práci (2007) věnuje otázce dopravní polohy a úrovně dopravní obslužnosti venkovského prostoru, konkrétně oblasti NUTS 2 Jihovýchod. Autor dochází k závěru, že venkov je z pohledu dopravy silně heterogenní, jelikož se v něm vyskytují oblasti dobře, průměrně i špatně dostupné a stejně tak lze v rámci venkova vyčlenit prostory dobře, průměrně a špatně obsluhované veřejnou hromadnou dopravou.

3.2. Zahraniční dopravně geografická literatura

Důležitým zdrojem informací pro zpracování diplomové práce byly kromě domácí literatury i podklady z literatury cizojazyčné. Nutno však hned z kraje uvést, že zahraniční dopravní geografové své studie hierarchizace středisek a sociogeografické regionalizace vztahují na mnohem větší území, než které zkoumá tato práce, a analyzují zejména leteckou dopravu (např. Derruder et al. 2007, Grubestic et al. 2009). Výběr relevantní zahraniční literatury je proto velmi omezený.

Na prvním místě ve stručném výčtu zahraničních autorů je možné zmínit současného významného představitele kanadské geografie dopravy **Rodrigueho**, který svůj výzkum vztahuje především na oblasti Východní a Jihovýchodní Asie a Severní Ameriky. V publikaci "The Geography Of Transport Systems" (J. – P. Rodrigue et al., 2009), jež je aktualizovanou a rozšířenou verzí staršího vydání (2006), autor shledává stěžejní význam dopravy v umožnění člověku překonávat překážky. Ty omezují intenzitu dopravy mezi různými místy a vytvářejí tzv. odpor v prostoru (v originále "friction of space"). Rodrigue se například zabývá i elementární otázkou, proč je vlastně doprava předmětem zkoumání geografů. A předkládá dva hlavní důvody:

- a) dopravní infrastruktura, terminály a další zařízení související s dopravními sítěmi zabírají nezanedbatelnou část geografického prostoru
- b) v souvislosti se snahou dopravních geografů objasnit problematiku prostorových vztahů je v jejich zájmu věnovat se i výzkumu dopravních sítí, neboť jsou hlavní oporou podobných interakcí

Nezbytným podkladem pro vypracování jakéhokoli sociálně geografického výzkumu je obsáhlý slovník autorů **Johnstona, Gregoryho, Prattové, Wattse a Whatmorové** (Johnston et al., 2009). Páté vydání obsahuje více než tisíc hesel z oblasti sociální geografie. Pro potřeby diplomové práce jsou zásadní definice některých v domácí literatuře obtížněji dohledatelných dopravně geografických termínů i to, že nejnovější edice reaguje na aktuální problematiku geografie a reflektuje současné geografické přístupy. Přehledné abecední uspořádání klíčových slov umožňuje snadnou orientaci. Definice jednotlivých hesel jsou dále doplněny o relevantní literaturu pro další studium.

Určítým způsobem vymezování nodálních regionů, a to na základě teorie grafů, se zabývá starší studie **Nystuena a Daceyho** (1961). Pro analýzy dopravně geografické regionalizace v této diplomové práci byla ale přínosnější práce **Greena** (1953), který se věnoval vymezování dopravních regionů ve Velké Británii. Green se ve své studii opírá o termín "hinterland", kterým rozumí širší spádovou oblast až do místa, kde dochází ke zvratu spádu v důsledku působnosti konkurenčního střediska. Svou metodu postavil na vymezování oblastí spádu služeb, kterými nahradil spádové oblasti veřejné dopravy. Zajímavým zpestřením geografických výzkumů je práce téhož autora (1958), kde Green mimo jiné sleduje centra vydávající večerní tisk ve Velké Británii a ve smyslu svého pojmu "hinterland" vymezuje jimi obsluhovaná zázemí.

Studiem funkčních regionů na území Londýna se zabýval **Goddard** (1970). Ten za použití faktorové analýzy sledoval pohyb taxíků po centrální části britské metropole. Výskyt relativně kompaktních regionů si Goddard částečně vysvětluje vysokou cenou, kterou uživatel platí za taxislužbu. Jeden z hlavních důvodů užívání taxíků na území Londýna je podle autora cestování za obchodními jednáními.

Novou studií zabývající se regionalizací na úrovni kontinentů je práce autorů **Gooda, Deruddera a Wiltoxe** (2011), kteří se zaměřili na vymezení funkčních regionů v Africe. Ve své práci zdůrazňovali nutnost rozčlenit území Afriky na základě vztahových dat, ne pouze atributálních dat, jak to geografové činili dosud. Autoři založili svou studii na analýze počtu přepravených pasažérů leteckou dopravou mezi jednotlivými africkými městy. Na základě toho následně kontinent rozčlenili na jednotlivé subregiony.

Dopravním systémům se ve své práci věnovala dvojice autorů **Knowles a Hoyle** (1998). Ti staví dopravu do pozice rozhodujícího aspektu nadnárodních výrobních systémů a zdůrazňují neoddiskutovatelný vzájemný vztah mezi dopravou a sídelním systémem. Jejich studie potvrzuje jednoznačný vliv sídelního systému na dopravu a naopak vliv dopravy a její organizace na sídelní systém.

Dopravně geografickými regiony v Německu se zase zabýval **Zimpel** (1958).

4. Metodika zpracování

V následujícím textu jsou detailně popsány základní metodické postupy, jež byly použity k analýzám dopravně geografických atributů Jihočeského kraje. Úvodní subkapitola je věnována základnímu metodologickému problému – vymezení vhodného souboru zkoumaných středisek. Dále je v souladu s cíli práce (blíže **kapitola 2.**) hlavní pozornost upřena zejména na metodiku zpracování dopravně geografické regionalizace sledovaného území a také na postupy při hierarchizaci potenciálních dopravních uzlů.

Analýza dopravní diferenciacce vybraných středisek i územní regionalizace byla prováděna z pohledu veřejné hromadné a také individuální automobilové dopravy, díky čemuž bylo možné dosáhnout odpovídajících výsledků. Pro větší komplexnost studie byla hodnocena mimo vertikální dopravní polohy i poloha horizontální v reálně existujících dopravních sítích¹.

4.1. Výběr dopravních středisek

Základní metodologickou obtíží každého dopravně geografického výzkumu je výběr vhodného souboru zkoumaných středisek. Z dřívějších dopravně geografických prací lze vysledovat několik možných přístupů k dané problematice (Kraft, 2007):

1) Výběr středisek na základě dopravních ukazatelů. Jedná se o ověřenou metodu výběru středisek zejména pro potřeby analýz veřejné hromadné dopravy, kterou použil například Řehák (1994). Podstatou výběru středisek je v tomto případě počet končících (terminálních) spojů, tedy ukazatel, který je velmi vhodný pro dopravně geografický výzkum. U této metody je však třeba brát v potaz, že dopravní význam středisek může být ve vztahu k jejich komplexnímu významu značně nadhodnocen či podhodnocen v závislosti kupříkladu na poloze v dopravní síti. Podobnou metodikou se zabývala i Kozanecká (1980), která střediska vymezila na základě začínajících (iniciálních) spojů. Parciální dopravní charakteristiky se staly nosnými pro výběr středisek taktéž pro Deruddera a Witloxe (2009). Hluběji šel ve své práci Hůrský (1978b), jenž se opřel o ukazatele

¹ Více k problematice dopravních poloh viz Marada, 2006b.

dopravní polohy, počet začínajících spojů hromadné dopravy, kapacitu hromadné dopravy, kapacitu individuální automobilové dopravy a další kritéria jako například kulturu cestování.

2) Výběr středisek na základě ukazatele komplexní velikosti (KV). Tuto metodu použili ve své práci například Hampl či Marada. Jedná se o ukazatel, jenž sestává ze dvou parciálních ukazatelů: počtu trvale bydlících obyvatel a počtu obsazených pracovních příležitostí v sídle. KV je pak definován jako součet podílu střediska na obyvatelstvu České republiky a dvojnásobku podílu na pracovních příležitostech ČR dělený třemi. Jedná se o metodu, která už ze své podstaty předpokládá určitou významovou hierarchii vybraných středisek, a je proto některými autory upřednostňována.

3) Výběr středisek podle ostatních parciálních ukazatelů. Ze zástupců české geografie tuto metodu použil například Kubeš. Jmenovat ale můžeme i některé zahraniční autory jako třeba Greena nebo Berryho. Práce zmíněného Kubeše (Kubeš, Pahorecká, 2000) kupříkladu vztahuje dopravní regiony k centrům obslužné vybavenosti, jejichž typologie je vytvořena na základě druhů služeb a také množství nabízených služeb.

Z výše diskutovaných přístupů byla pro potřeby této diplomové práce hlavním východiskem komplexní velikost sídel (dále jen KV), jejíž hodnoty (viz **Tab. 1.**) byly převzaty z práce Hampla (2005). Tato metodika umožnila vybrat potenciální dopravní uzly (střediska), které k roku 2001 nabývaly v rámci Jihočeského kraje alespoň částečného mikroregionálního významu, tj. vázaly k sobě pracovní mikroregion s minimálně 15 tisíci obyvateli nebo 5 tisíci v samotném zázemí (hodnota KV 5,0 a víc). Takovým charakteristikám odpovídají ve sledovaném regionu všechny obce s rozšířenou působností kromě Trhových Svinů (hodnota KV pouze 4,5).

Pro ošetření souboru středisek bylo proto přihlédnuto i k administrativnímu významu, a došlo tak k zařazení Trhových Svinů. Tímto způsobem bylo dosaženo v rámci Jihočeského kraje dostatečně reprezentativního vzorku, kterým by pro nedostatečný počet nebyl například uvažovaný soubor bývalých okresních měst.

Tab. 1. Komplexní velikost středisek Jihočeského kraje

Středisko	Komplexní velikost (KV 2001)
České Budějovice	125,2
Tábor	47,7
Písek	32,4
Strakonice	28,3
Jindřichův Hradec	26,4
Český Krumlov	17,3
Prachatice	14,2
Milevsko	10,2
Třeboň	9,4
Dačice	9,2
Kaplice	9,0
Vimperk	8,5
Blatná	8,4
Soběslav	7,7
Týn nad Vltavou	7,7
Vodňany	6,6
Trhové Sviny	4,5

Zdroj: Hampl, 2005

4.2. Dopravně geografická regionalizace Jihočeského kraje

Následující podkapitoly přibližují proces vymezování dopravních regionů na území Jihočeského kraje. Z povahy dopravně geografické regionalizace bylo využito objektivně existujících nodálních regionů, soustřeďujících se na vazby potenciálních dopravních uzlů s jimi obsluhovaným zázemím.

4.2.1. Vymezování regionů na základě spádu veřejné hromadné dopravy

Po vymezení souboru zkoumaných středisek (center ORP) byla provedena dopravní regionalizace zkoumaného území na základě převládajícího spádu *veřejné hromadné dopravy* z jednotlivých obcí do potenciálních dopravních uzlů. Na tomto místě je potřeba uvést, že předkládaná práce se v důsledku velkého množství obcí v Jihočeském kraji a s tím související časové náročnosti analýz zabývá pouze úrovní samotných obcí, nikoli jejich částí. Zároveň je však třeba uznat, že detailnější pohled by mohl odhalit určité odlišnosti ve spádovosti jádrových obcí a jejich částí.

Pro potřeby práce byla zpracována matice, která obsahuje údaje o počtu odjíždějících spojů veřejné hromadné dopravy ze všech 623 obcí Jihočeského kraje do každého ze 17 center ORP (**Příl. 1.**). Na základě elektronické databáze IDOS (verze 2010/2011 na CD-ROM od firmy CHAPS) byly shromážděny přímé autobusové i vlakové spoje, přičemž byl zvolen časový limit dojezdu 45 min., aby se pokud možno co nejvíce předešlo sporu, kdy obec bude spádovat do dvou či více středisek. Podobně postupoval ve své práci například S. Kraft (2007). Vyloučení jakéhokoli přestupu také minimalizovalo potenciální problémy spojené s denní dojížděnkou (např. potíže s návazností v případě zpoždění spojů), které by mohly cestující přimět k využití jiného způsobu přepravy (zejména doplňkové individuální automobilové dopravy). Za referenční den byla zvolena středa 13. dubna 2011, čímž se předešlo různým výjimkám týkajících se víkendových dní, v případě autobusových spojů také pátků. Jednalo se o všední den, do kterého nezasahovaly školní prázdniny ani jakýkoli státní svátek. Můžeme tedy hovořit o dostatečné reprezentativnosti souboru spojů.

Analýza spádovosti a následné vymezení dopravně geografických regionů Jihočeského kraje (**Mapová příloha č. 5**) se ani po snaze o určité počáteční ošetření nevyhnulo některým metodologickým obtížím. Shodný počet přímých odjíždějících spojů veřejné hromadné dopravy ke dvěma střediskům ORP mělo v referenční den hned 19 obcí (**Příl. 2.**). Pro zařazení do spádového regionu proto posloužila jako kritérium kratší průměrná dojezdová doba. Ojedinělou výjimkou byla obec Branice, která oscilovala mezi třemi středisky, a byla proto stejným způsobem přiřazena k dopravnímu nódu s nejlepší časovou dostupností – Milevsku.

Dalším problémem bylo v případě některých obcí nesplnění časového limitu 45 min. Takové obce, převážně z periferních oblastí při státní hranici, byly přiřazeny k dopravnímu středisku, k němuž měly nejvíce přímých spojů bez ohledu na dobu dojezdu.

Samostatné analýze bylo potom podrobena 29 obcí, které neměly jediný přímý spoj s kterýmkoli centrem ORP a nesplňovaly tudíž hlavní podmínku. Tyto obce s velmi malým počtem obyvatel dostaly výjimku jednoho možného přestupu.

4.2.2. Vymezování regionů na základě intenzit individuální automobilové dopravy

Druhým typem regionalizace, kterým se autor v diplomové práci zabývá, je vymezování nodálních regionů na základě *individuální automobilové dopravy*. V našich podmínkách se o totéž pokusil jako první ve své době Hůrský (1978a).

Potřebná data intenzit přepravních proudů osobní automobilové dopravy byla získána z celostátního sčítání dopravy 2010². Jednalo se vlastně o celkový počet vozidel, který za 24 hodin průměrného dne vjede do střediska nebo z něj vyjede. Cílem bylo určit spádovost všech 623 obcí Jihočeského kraje k potenciálním dopravním uzlům, a vymezit tak regionální působnost center ORP z pohledu osobní automobilové dopravy. Použitá metodika spočívala ve vyhledávání úseků komunikací s minimální intenzitou (tzv. sedel), kde docházelo ke zvratu spádu, tj. k začátku působnosti sousedního konkurenčního střediska. Tento postup vymezování dopravního zázemí center měl samozřejmě některá svá úskalí. Vedle tzv. "jasných obcí", které buďto leží v těsném sousedství střediska nebo jsou relativně více vzdálené, ale mají k danému středisku prokazatelně vyšší intenzitu než ke středisku konkurenčnímu, existují v rámci kraje také obce, jejichž zařazení bylo potřeba metodologicky ošetřit.

Poměrně zásadním problémem celostátního sčítání dopravy je nízká hustota sčítacích bodů. Bylo zjištěno, že v Jihočeském kraji je celkem 161 obcí, které nejsou protnuty žádným úsekem komunikace, na kterém bylo provedeno sčítání. Taková sídla blíže analyzuje **Tab. 2**, jejich prostorové rozložení potom zobrazuje **Mapová příloha č. 7**. Pro zařazení těchto obcí do dopravního regionu bylo použito doplňkového kritéria časové dostupnosti. Na základě služby plánování a měření tras internetového serveru mapy.cz (konzultováno s mapovým serverem maps.google.cz) byly tyto obce přiřazeny k dopravním nódům, k nimž měly nejkratší dobu dojezdu.

² Celostátní sčítání dopravy provádí v pravidelných pětiletých cyklech Ředitelství silnic a dálnic ČR. Blížší informace k aktuálnímu sčítání jsou k nahlédnutí na <http://scitani2010.rsd.cz/pages/informations/default.aspx/> [cit. 14. 10. 2012]

Tab. 2. - Obce Jihočeského kraje nezasažené Celostátním sčítáním dopravy 2010

Počet obcí nezasažených sčítáním	Podíl na celkovém počtu obcí v kraji (%)	Průměrný počet obyvatel obce	Nejvíce obyvatel	Nejméně obyvatel
161	25,8	204,3	3705 (Zliv)	25 (Vlkov)

Zdroj: databáze ŘSD, Sčítání lidu, domů a bytů 2001

Určitým omezením bylo i striktní určení středisek ještě před samotnou regionalizací, což bylo ale vzhledem k jednotnosti celé práce nutností. Ve většině případů se vzrůstající vzdáleností od střediska intenzita automobilové dopravy klesala do doby, než byla patrná působnost konkurenčního střediska. Zvláštním případem ale byla oblast Šumavy. Od Českého Krumlova, Prachatic a Vimperku směrem ke státní hranici intenzita zprvu také klesala a později došlo k jejímu nárůstu, ale vzhledem k tomu, že se nejednalo o případ působnosti konkurenčního střediska ve smyslu centra ORP, došlo k vymezení menších dopravních subregionů s částečnou regionální autonomií, které měly svá centra ve Vyším Brodě, respektive Volarech. Vzhledem k diskutovanému problému by proto byl pro budoucí vymezení nodálních dopravních regionů vhodnější opačný postup, který by nakonec vyseletoval přirozenější dopravní centra individuální automobilové dopravy.

Přestože se diplomová práce zabývá výhradně územím Jihočeského kraje, nešlo v případě regionalizace z pohledu automobilové dopravy opomenout přitažlivost sídel za hranicemi kraje. V rámci sledovaného regionu se jednalo o dva případy, kdy sídlo ze sousedního kraje absorbovalo do svého zázemí některou z jihočeských obcí. Shodou okolností se vždy jednalo o působnost sídla z kraje Vysočina. Prvním případem byl mikroregion Dešné a Županovic, který má vyšší intenzitu k Jemnici než k Dačicím, v druhém případě šlo o obec Studenou, která z hlediska individuální automobilové dopravy spadáje k Telči.

4.3. Dopravní hierarchizace středisek Jihočeského kraje

4.3.1. Hodnocení vertikální dopravní polohy středisek Jihočeského kraje

Na vymezení dopravně geografických regionů Jihočeského kraje autor navazuje hodnocením hierarchie sledovaných středisek z hlediska kvality a objemu dopravní obslužnosti, tedy jejich vertikální dopravní polohy. Tou se v dopravní geografii zabýval například Marada (2006b). Diplomová práce zkoumá dopravní význam středisek osídlení opět z pohledu veřejné hromadné i individuální automobilové dopravy. Následně jsou obě hierarchie konfrontovány a porovnány s hierarchií komplexní.

Dopravní význam potenciálních uzlů z hlediska *veřejné hromadné dopravy* rozlišuje v práci trojí hierarchizaci – na základě autobusových spojů, vlakových spojů a agregovaného ukazatele obou těchto druhů dopravy. Pomocí elektronické databáze IDOS byly v referenční den (stejně jako v případě vymezování dopravních regionů jde o středu 13. dubna 2011) vybrány všechny odjíždějící autobusové a vlakové spoje z center ORP. Na tomto místě je třeba podotknout, že výsledný počet odjíždějících autobusových spojů z Českých Budějovic je značně zkreslen, jelikož elektronická databáze IDOS neumožňuje u tohoto jediného střediska vyjmout spoje MHD. Výsledné hierarchie byly uspořádány do tabulek a analyzovány pomocí základních statistických charakteristik (průměr, medián, maximum, minimum, variační rozpětí, směrodatná odchylka a variační rozpětí)³, aby bylo možné zhodnotit odlišnosti v míře diferenciaci jednotlivých souborů.

Druhou dimenzí hodnocení vertikální dopravní polohy bylo vyčíslení dopravní exponovanosti středisek na základě *intenzit automobilové dopravy*. Stejně jako v případě vymezování dopravních regionů individuální automobilové dopravy byla využita data z Celostátního sčítání dopravy 2010, které provedlo ŘSD. Vzhledem k výrazně neúplným statistickým údajům za silnice III. třídy byly tyto vypuštěny a do výsledných výpočtů zahrnuty pouze silnice hierarchicky vyššího řádu s dostatečným pokrytím sčítacími body. Samozřejmě zde bylo nutné počítat s určitými statistickými chybami vzniklými při sčítání, pro potřeby práce šlo ale o nepříliš podstatnou záležitost.

³ Vzhledem k méně početnému souboru dopravních středisek byla vynechána charakteristika nejčastější hodnoty (modu), se kterou v analýzách dopravně geografické hierarchie pracuje Marada (Marada, 2003,2010)

Metodiku vyčíslování dopravní přitažlivosti středisek osídlení automobilovou dopravou autor opřel o již dříve ověřené postupy Hůrského (1978a), které později ve své práci použil i Marada. Podstatou hodnocení bylo nalezení sčítacích bodů na komunikacích ústících do intravilánu střediska, případně co nejbližše jeho hranicím. Pomocí programu ArcGIS 9.2. byly odečteny intenzity přepravních proudů přijíždějící osobní a nákladní automobilové dopravy za 24 hodin průměrného dne. Výsledkem analýzy byla trojí hierarchie dopravního významu zkoumaných středisek, a to z hlediska individuální automobilové dopravy (do 3,5 tuny), nákladní dopravy a také agregovaného ukazatele obou sledovaných druhů dopravy. Výpočty byly zaneseny do tabulek a dále analyzovány pomocí základních statistických ukazatelů, podobně jako v případě veřejné hromadné dopravy. Podobný postup při sledování dopravní exponovanosti středisek použil na celonárodní úrovni ve své práci například Marada (2010).

4.3.2. Hodnocení horizontální dopravní polohy středisek Jihočeského kraje

Pro komplexní posouzení dopravního významu jednotlivých středisek bylo třeba práci doplnit také o zhodnocení jejich *horizontální dopravní polohy*, tedy postavení v dopravních sítích. Autor vycházel z dřívějších metodických postupů Krafta (2009b), který hodnotil vybavenost jednotlivých středisek dopravní infrastrukturou. O něco sofistikovanější a rozšířenou metodu však nabídl ve své studii polohové diferenciaci venkovských obcí už Seidenglanz (2007), který vycházel z větší škály vážených dopravních kritérií než právě zmíněný Kraft nebo Marada.

Na základě mapových podkladů z internetových stránek www.mapy.cz, Atlasu Českých drah (2005) a za pomoci programu ArcGIS 9.2. byla vytvořena tabulka všech sedmnácti zkoumaných středisek, do níž bylo zaznamenáno jejich napojení na silniční síť, tj. na dálnice a rychlostní komunikace, silnice I. třídy, silnice II. třídy, a také na železniční síť, kde došlo k rozlišení tratí s rychlíkovým provozem (případně napojením na koridor) a nerychlíkovým provozem. Na rozdíl od práce Marady (2010), kde autor počítal s 5km tolerancí vzdálenosti komunikace od centra, aby tak postihl především dálniční exity, byly tentokrát započteny pouze komunikace protínající intravilán středisek. Z důvodu toho, že Jihočeský kraj dosud není napojen na dálniční síť, šlo proto o celkem logický postup.

Po analýze mapových podkladů došlo k vážení jednotlivých komunikací podle jejich hierarchické úrovně. Dálnice, rychlostní komunikace a železniční koridory byly váženy třemi, silnice I. třídy a železniční tratě s rychlíkovým provozem dvěma a silnice II. třídy spolu s železničními tratěmi s nerychlíkovým provozem jednou. Výsledný součet vážených ukazatelů určil pořadí střediska v hierarchii, která vypovídala o kvalitě dopravní polohy nódů.

Předpoklad, že u dvou či více středisek může dojít k rovnosti bodů, a tedy stejně kvalitní poloze vzhledem k jednotlivým dopravním sítím, se potvrdil zejména u železniční dopravy. V takovém případě došlo k diferenciaci podle pomocných kritérií. Pro určení výsledné hierarchie postavení center ORP v železniční síti byla použita suma odjíždějících vlakových spojů ze střediska v referenční den 13. dubna 2011. Toto ošetření bylo nezbytné pro střediska obslužená pouze jednou nerychlíkovou tratí, kterých byla takřka polovina zkoumaného vzorku.

V případě silniční dopravy šlo o složitější proces a doplňkových kritérií pro určení konečného pořadí bylo zapotřebí použít více. Tím primárním se stal údaj o počtu silnic III. třídy, které ústí do intravilánu obce. Jak se ale v průběhu analýzy ukázalo, tento aspekt měl pouze omezenou schopnost diferenciaci, a bylo proto potřeba sáhnout po další pomocné charakteristice – intenzitě přepravních proudů automobilové dopravy na komunikacích ústících do zastavěné části středisek. Metodický postup byl totožný jako při hodnocení dopravní exponovanosti středisek automobilovou dopravou (**kapitola 4.3.1.**). I přes výše diskutované možné statistické chyby při sčítání šlo o poměrně spolehlivý údaj, který pomohl definitivně dotvořit výslednou hierarchii sledovaných dopravních nódů.

Určitou metodickou obtíž při hodnocení kvality dopravní polohy bylo určování napojení středisek na IV. tranzitní železniční koridor, jehož výstavba na několika úsecích stále probíhá a dokončena by měla být až v roce 2016. Vodítkem pro případné započtení napojení střediska na koridor, a tím výrazného zlepšení kvality dopravní polohy, byl autorovi harmonogram výstavby z oficiálních internetových stránek koridoru (více **kapitola 5.2.4.**). Ten v době prováděných analýz jasně dokládá dokončenost úseků 4101 Horní Dvořiště – České Budějovice (2007-2009) a 4205/I Doubí u Tábora – Tábor (2006-2009). Napojení na železniční koridor se proto ze zkoumaných uzlů týká pouze Českých Budějovic,

Tábora a Kaplice. Dokončení úseku Doubí u Tábora – Veselí nad Lužnicí je v plánu pro rok 2015, což je důvod, proč nebyl koridor připočten Soběslavi.

Podobné ošetření bylo potřeba provést i v případě silniční dopravy. V celorepublikovém kontextu Jihočeský kraj výrazně trpí absencí napojení na evropskou dálniční síť a síť rychlostních komunikací. Neustálé průtahy výstavby dálnice D3, plánované z Prahy do Českých Budějovic a dále jižním směrem až k hranicím s Rakouskem, a rychlostní silnice R4 brání rychlejšímu rozvoji systému osídlení a při analýze horizontální dopravní polohy bylo proto nutné vzít v potaz, zda a v jaké míře ovlivňují dokončené úseky těchto komunikací dopravu ve středisku. Autor se opět opřel o oficiální harmonogramy výstavby obou komunikací, které jsou blíže diskutovány v **kapitole 5.2.3.**

5. Geografická charakteristika zkoumaného území

Následující kapitoly charakterizují území Jihočeského kraje tak, jak je vymezeno svými administrativními hranicemi. Autor se věnuje popisu fyzickogeografické i socioekonomické složky, kde se v souvislosti s povahou diplomové práce více soustředí na charakteristiky související s problematikou dopravy. Z tohoto důvodu je také fyzickogeografická část značně redukována.

5.1. Fyzickogeografické charakteristiky Jihočeského kraje

Jihočeský kraj s rozlohou 10057 km² (podkladové vrstvy GIS uvádějí celkovou rozlohu 10071 km²) je po Středočeském kraji druhým největším krajem České republiky. Zdejší přírodní poměry jsou jedním ze základních determinantů, které působily při utváření dopravní sítě regionu. V tomto ohledu je proto třeba vzít v potaz jednak geomorfologické charakteristiky, ale také určitý vliv vodních ploch (4 % celkové rozlohy) a v rámci Česka také relativně velké zastoupení lesů⁴.

Převážná část území Jihočeského kraje leží v nadmořské výšce 400 – 600 m. Nejvyšším vrcholem je Plechý na Šumavě (1378 m), nejnižše položeným místem potom hladina Orlické přehrady v okrese Písek (330 m). Z geomorfologického hlediska Jihočeský kraj charakterizuje kontrast pohraničních pohoří na jihozápadě (Šumava, Novohradské hory) a centrálních pánevních sníženin (Třeboňská a Českobudějovická pánev). Horským a podhorským reliéfem je značně determinována doprava na Českokrumlovsku, Prachaticku a Vimpersku, kde na přírodní limity narážela zejména výstavba železnice v industriální době. Geomorfologické podmínky však ovlivňují dopravu nejen v oblastech Šumavy a Novohradských hor. Dá se hovořit o tom, že zvlněná krajina se nachází prakticky po celém obvodu administrativní hranice kraje. V případě Jindřichohradecka jde o vyvýšený terén Novobystřické vrchoviny a Jindřichohradecké pahorkatiny, v severní části kraje zase o přechod Středočeské pahorkatiny na území Jihočeského kraje Táborskou pahorkatinou.

⁴ Průměrná hodnota podílu lesních ploch v kraji je 35,7 %. Největší podíl lesů má na svém území ORP Vimperk (59,7 %), nejmenší naopak ORP Strakonice (21,3 %)

Jihočeský kraj náleží do povodí Vltavy, která jeho územím protéká horním a středním tokem a odvádí vodu do Severního moře. Jejím nejvýznamnějším levým přítokem je Otava, vlévající se do Vltavy u Písku. Z pravostranných přítoků je třeba jmenovat zejména Malši, která se do Vltavy vlévá v Českých Budějovicích, a Lužnici, jejíž tok končí u Týna nad Vltavou. Jihočeský kraj je znám také jako kraj rybníčních soustav. V minulosti zde bylo vystavěno na 7000 rybníků, dnes jejich celková výměra činí zhruba 30000 hektarů. Největším rybníkem, a to v celorepublikovém měřítku, je Rožmberk se 490 hektary, který je hlavní chloubou třeboňské rybníční soustavy.

Během dvacátého století byla na území kraje vybudována i další velká vodní díla. Nejrozsáhlejší vodní nádrž je Lipno, které je s plochou 4870 ha největším vodním dílem v Česku. Dále je třeba zmínit vodní nádrž Orlik s významnou rekreační funkcí nebo Římov, který zásobuje pitnou vodou relativně velkou část kraje. V souvislosti s výstavbou jaderné elektrárny Temelín došlo k vybudování vodní nádrže Hněvkovice, která je spolu s vodní nádrží Kořensko nejnovějším stupněm Vltavské kaskády.

Klimatické podmínky Jihočeského kraje jsou samozřejmě drsnější v horských oblastech Šumavy a Novohradských hor. Dopravní komplikace související se sněhovou pokrývkou jsou charakteristické zejména pro periferněji položené oblasti Prachaticka a Vimperska. Pánve naopak patří do mírně teplé oblasti s průměrnými teplotami v červenci 17 – 18 °C (Mištera, 1984). Určitou klimatickou anomálií je oblast České Sibiře u Tábora, která má relativně chladnější podnebí.

Životní prostředí lze v rámci celé republiky charakterizovat jako relativně méně poškozené. I když i zde je samozřejmě řada zdrojů znečištění, hlavně v průmyslu a zemědělství. Určitým ekologickým problémem v poslední době ovšem je nepříznivé působení hmyzích škůdců na lesní porosty v oblasti Šumavy. Z důvodu množství zachovalých ploch přírodní krajiny jsou jižní Čechy regionem s několika velkoplošnými⁵ a maloplošnými chráněnými územími.

⁵ Jedná se o NP a CHKO Šumava (vyhlášeno 1991), CHKO Třeboňsko (1979; od roku 1977 jako biosférická rezervace UNESCO) a CHKO Blanský les (1990)

5.2. Socioekonomické charakteristiky Jihočeského kraje

5.2.1. Obyvatelstvo a sídelní struktura

Jihočeský kraj patří s 636414 obyvateli⁶ na 7. pozici v rámci všech krajů České republiky. Hustota zalidnění činí 62,6 obyv./km², což je jednoznačně nejméně ze všech čtrnácti krajů. Současný demografický charakter obyvatelstva je dán zvláště historickým vývojem. Jihočeský kraj vždy patřil v celorepublikovém kontextu k méně industrializovaným regionům, což mělo za následek menší výskyt průmyslových mikroregionů, než tomu bylo v případě severní poloviny Česka, a tím pádem i menší zalidnění. Svůj význam měl samozřejmě také minimální výskyt nerostných surovin, který bránil rozvoji velkých průmyslových závodů.

Významnou událostí, jež se podílela na současném charakteru obyvatelstva kraje, bylo vysídlení Němců z pohraničních oblastí po konci Druhé světové války. Z tohoto důvodu patří dnes okresy Prachatice a Český Krumlov k okresům s vůbec nejmenší hustotou zalidnění v rámci celého Česka⁷. Dále je potřeba zmínit nepříznivý vliv socialistického režimu, který na desítky let znepřístupnil pohraniční oblasti a de facto tím některá sídla zlikvidoval. V souvislosti s tím je výrazný kontrast v hustotě zalidnění patrný například v oblasti Šumavy na české a hustěji zalidněné německé straně. Dnes je zřejmý trend omezování nebo postupného ukončování ekonomických aktivit ve venkovských, dopravně hůře dostupných oblastech a s tím spojená koncentrace obyvatelstva do středisek.

Věková struktura je podobná jako na celém území Česka. Průměrný věk na území Jihočeského kraje i celého státu je 40,9 roku. Výraznějším způsobem se od demografických charakteristik odlišuje pouze okres Český Krumlov s relativně pestřejším národnostním složením. Je zde mladší věková struktura, výrazně vyšší porodnost a takřka nejnižší hodnoty úmrtnosti. Spolu s Českými Budějovicemi je okres Český Krumlov jediným, který trvale

⁶ Údaj ČSÚ k 29. 10. 2012

⁷ Mezi deseti okresy České republiky s nejmenší hustotou zalidnění je z Jihočeského kraje ještě Jindřichův Hradec (48 obyv./km²). Prachatice a Český Krumlov mají hustotu zalidnění ještě nižší (kolem 38 obyv./km²).

Zdroj: SLDB 2001

zaznamenává růst počtu obyvatel. Ostatní okresy spíše stagnují, či je zde znatelný menší početní úbytek.

V rámci České republiky patří Jihočeský kraj k málo urbanizovaným územím⁸. V současnosti se v Jihočeském kraji nachází 623 obcí, z toho 54 se statusem města (**Obr. 1.**). Populačně největším městem je samotné krajské město České Budějovice (k 1. 1. 2012 zde žilo 93620 osob). Dalšími velkými městy jsou Tábor (35096 osob), Písek (29729 osob), Strakonice (23027 osob) a Jindřichův Hradec (21853 osob). Charakteristický velký počet malých sídel s velmi malou populační velikostí klade vyšší nároky na lokální dopravu. Jak ukázaly analýzy Jindry (Jindra, 2012), velká část periferně položených obcí proto trpí nedostatečnou dopravní obslužností.

Stejně jako obyvatelstvo je i sídlení struktura dána víceméně výše zmíněným historickým vývojem. Území kraje je vymezeno sedmi okresy⁹. Rozlohou největším z nich je Jindřichův Hradec, nejmenším naopak Strakonice. Okres České Budějovice má největší hustotu zalidnění, díky komplexnímu významu svého centra se sem soustředí téměř 30% všech obyvatel Jihočeského kraje. Kraj je od 1. 1. 2003 pro administrativní potřeby dále členěn na 17 správních obvodů obcí s rozšířenou působností a 37 správních obvodů obcí s pověřeným obecním úřadem. Na území kraje se nachází Vojenský újezd a Vojenský výcvikový prostor Boletice.

⁸ Míra urbanizace v Jihočeském kraji byla podle ČSÚ k roku 2010 64,3%.

⁹ Okresy Jihočeského kraje: České Budějovice, Český Krumlov, Jindřichův Hradec, Písek, Prachovice, Strakonice, Tábor

Obr. 1. - Města a městyse v Jihočeském kraji



Zdroj: ČSÚ

[http://www.czso.cz/x/redakce.nsf/i/mesta_a_mestyse_v_jihoceskem_kraji/\\$File/31101111m3.jpg](http://www.czso.cz/x/redakce.nsf/i/mesta_a_mestyse_v_jihoceskem_kraji/$File/31101111m3.jpg) [cit.29.10.2012]

5.2.2. Hospodářské charakteristiky-zemědělství, průmysl, služby a cestovní ruch

Pro prvotní zhodnocení Jihočeského kraje z hlediska hospodářské úrovně je potřeba připomenout skutečnost, že industrializace v regionu probíhala pouze ve velmi omezené míře. Jedním ze zásadních důvodů toho byla absence důležitých energetických nerostných surovin, po kterých byla v 19. století největší poptávka. Region jižních Čech proto můžeme považovat za zaměřený spíše na zemědělství a progresivně se rozvíjející služby a s nimi spojený cestovní ruch.

V zemědělské produkci je Jihočeský kraj na čtvrtém místě za krajem Středočeským, Jihomoravským a Vysočina. Rozloha zemědělské půdy činila k roku 2011 491150 ha. Na ornou půdu z toho připadlo 313686 ha, zahrady a ovocné sady byly zastoupeny pouze na

14688 ha a trvalé travní porosty zaujímaly rozlohu 162776 ha¹⁰. Celkově se zastoupení zemědělské půdy od roku 2006 zmenšilo o 2660 ha. Pro Jihočeský kraj je charakteristická převaha živočišné produkce nad rostlinnou. Většina území spadá do bramborářské výrobní oblasti, výše položené okresy (Prachatice, Český Krumlov, Vimperk) potom do oblasti pícninářské. Pouze na Českobudějovicku a částečně Táborsku najdeme obilnářskou oblast. V rostlinné výrobě tedy převažuje pěstování obilovin, brambor, olejnin a pícnin. Živočišná produkce je zaměřená zejména na skot a prasata, na Vodňansku také na drůbež. Jihočeský kraj celkově vytváří 10 – 11 % zemědělské produkce celého Česka. Charakteristické je pro region zaměření na rybníkářství. Celková rozloha chovných rybníků na území region je 25000 ha. Zemědělství se na zaměstnanosti v Jihočeském kraji podílí 5,8 %, což překračuje celostátní průměr 3,1 %.

Na celkové průmyslové výrobě České republiky se kraj podílí 3,8 %. Koncentrace průmyslu je směřována převážně do českobudějovické aglomerace. Dále je výroba ve větší míře zastoupena v okresech Tábor a Strakonice. Z výše diskutovaných příčin mají nejvýraznější zastoupení v Jihočeském kraji tradiční průmyslová odvětví. Významný je zejména potravinářský průmysl zastoupený pivovarnictvím a mlékárenstvím, který se s důsledky transformace po roce 1989 vyrovnal lépe než dříve pro region charakteristický průmysl textilní. Oblast Šumavy a Novohradských hor je významnou oblastí dřevozpracujícího průmyslu. Kraj těží z velkého podílu lesních porostů. Papírenský průmysl, zastoupený továrnou ve Větrní na Českokrumlovsku, je na ústupu. Relativně stabilnější složkou průmyslu kraje je zpracování stavebních hmot.

Důležitou složkou průmyslové výroby je samozřejmě strojírenství. K tradičním podnikům, z nichž se velká část po roce 1989 potýkala s existenčními problémy, a v mnoha případech bylo nutné změnit zaměření výroby, přibyly od 90. let i závody soustřeďující se na perspektivní obory elektrotechnického a automobilového průmyslu. Tyto podniky vázané na zahraniční kapitál se soustřeďují převážně do pohraničních oblastí. Jmenovat můžeme například závod EATON Elektrotechnika s.r.o. v Suchdole nad Lužnicí nebo průmyslový areál Acces Industrial Park na česko-rakouské hranici v obci České Velenice. V Českých

¹⁰ Údaje ČÚZK k 31. 12. 2011

Budějovicích se zase příliv zahraničních investorů promítl kupříkladu ve výstavbě závodu Robert Bosch s.r.o.

V terciérním sektoru je v Jihočeském kraji zaměstnáno 54 % ekonomicky aktivního obyvatelstva. Centrem služeb kraje jsou České Budějovice. Kraj má významný potenciál, co se cestovního ruchu týče. Na jeho území se nacházejí dvě kulturní památky zapsané na seznam dědictví UNESCO (Český Krumlov a Holašovice) a dalších několik významných staveb ve správě Národního památkového ústavu (např. zámky Hluboká nad Vltavou, Červená Lhota, Jindřichův Hradec). S výraznou převahou jsou nejnavštěvovanějšími památkami Jihočeského kraje právě hrad a zámek v Českém Krumlově a zámek Hluboká nad Vltavou¹¹. Silnými stránkami regionu, které podněcují rozvoj cestovního ruchu, jsou mimo jiné zachovalá a turisticky atraktivní příroda, velký podíl chráněných území, množství vodních ploch, včetně oblíbeného rekreačního střediska Lipno nad Vltavou, a také přírodní léčivé zdroje, které umožnily vzniku lázní (Třeboň). Na druhou stranu je potřeba zmínit některé slabé stránky a nedostatky, jimiž cestovní ruch v kraji trpí. Jde především o nedostatečnou dopravní infrastrukturu (chybějící napojení na dálniční síť a železniční koridor), nízkou konkurenceschopnost středisek zimní rekreace ve srovnání s blízkými zahraničními středisky (vliv nižší nadmořské výšky) a v neposlední řadě relativně sezónně nevyvážená nabídka aktivit cestovního ruchu.

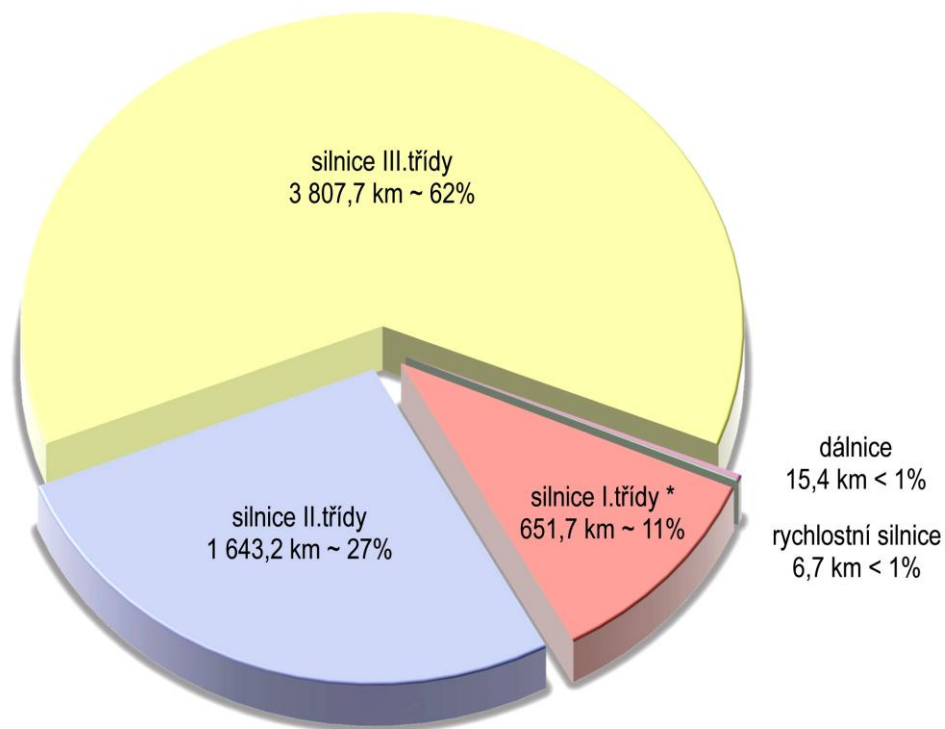
5.2.3. Silniční doprava

Dopravní síť kraje tvoří k 1. 1. 2012 celkem 6124,7 km dálnic, silnic I., II. a III. třídy, což je zhruba 11 % z celkové délky silniční sítě v České republice. Struktura silniční sítě Jihočeského kraje je vyjádřena na **Obr. 2**. Hustota silniční sítě je 61 km/100 km², což je méně než celorepublikový průměr (70,4 km/100 km²). Velmi nízká hustota zalidnění kraje však hraje výraznou roli, pokud vztáhneme délku silniční sítě na počet obyvatel. Z tohoto pohledu je na tom Jihočeský kraj výrazně lépe než celostátní průměr (ČR – 5,43 km/1000 obyv.; JK – 9,80 km/1000 obyv.)¹².

¹¹ V roce 2011 navštívilo Státní hrad a zámek Český Krumlov 319721 návštěvníků, zámek Hluboká nad Vltavou 246914 návštěvníků. Zdroj: Centrum informací a statistik kultury 2011.

¹² Zdroj: databáze ŘSD

Obr. 2. – Struktura silniční sítě v Jihočeském kraji k 1. 1. 2012



Zdroj: ŘSD

<http://www.rsd.cz/sdb_intranet/sdb/download/prehledy_2012_1_jc.pdf> [cit. 29.10.2012]

Pozn.: * nezahrnuje rychlostní silnice

Nejvýznamnější silniční komunikace na území kraje jsou následující:

- část dálnice D3 a rychlostní komunikace R4
- Mezinárodní silnice

E49 Plzeň – České Budějovice – Třeboň – Halámky

E55 Praha – Mirošovice – České Budějovice – Dolní Dvořiště

E551 – České Budějovice - Třeboň - Jindřichův Hradec – Humpolec

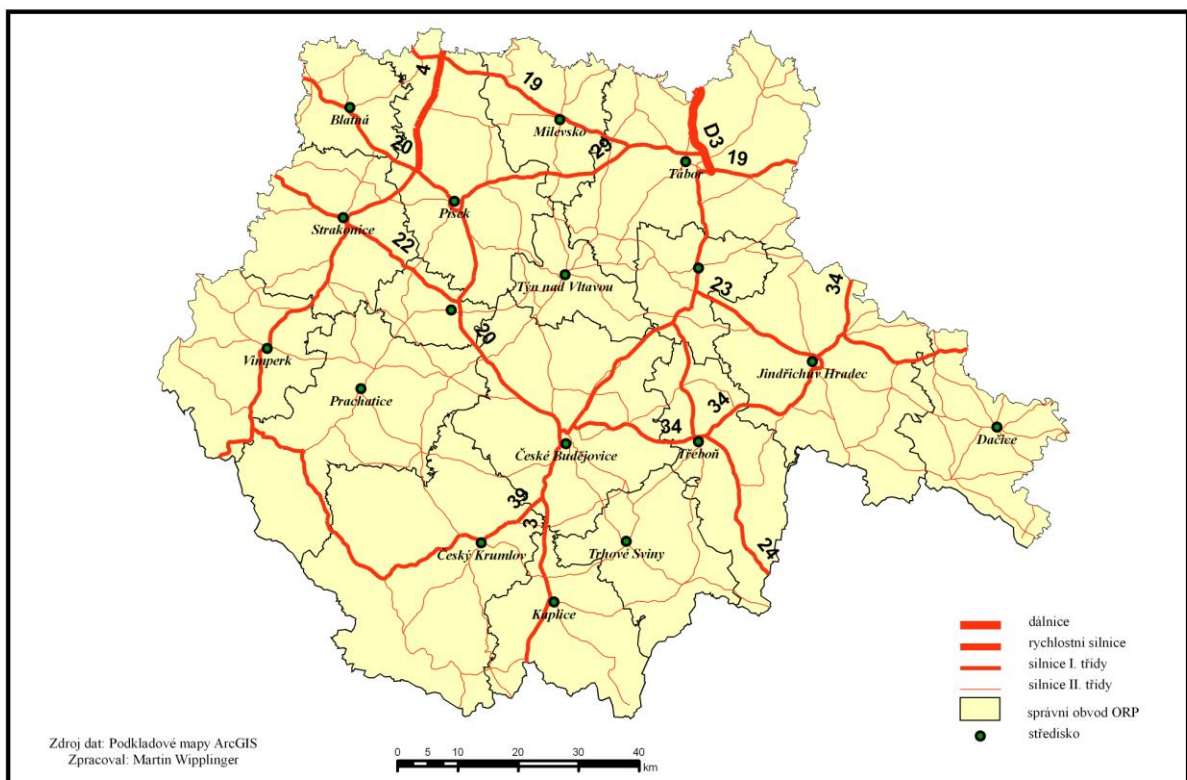
- Silnice I. třídy

3 – Tábor – Veselí n. Lužnicí – České Budějovice – Dolní Dvořiště

4 – Strakonice – Volyně – Vimperk – Strážný

- 19 – Lety – Milevsko – Tábor – Pelhřimov
- 20 – Plzeň – Blatná – Písek – Bosňany – České Budějovice
- 22 – Klatovy – Strakonice – Bosňany
- 23 – Dráčov – Kardašova Řečice – Jindřichův Hradec – Telč
- 24 – Veselí n. Lužnicí – Třeboň – Halámky
- 29 – Písek – Oltyně
- 34 – České Budějovice – Třeboň – Jindřichův Hradec – Pelhřimov
- 39 – Kamenný Újezd – Český Krumlov – Horní Planá – Houžná

Obr. 3. – Silniční síť Jihočeského kraje



Velkým limitem Jihočeského kraje je dosavadní absence napojení na dálniční síť a síť rychlostních komunikací. Výstavba dálnice D3, jejíž původní plán byl vypracován už v roce 1963, se kvůli finančním problémům neustále protahuje. K počátku roku 2012 bylo na území kraje vystavěno pouze 15,4 km dálnice, a to výhradně v okrese Tábor. Harmonogram

výstavby dálnice D3 (**Tab. 3.**) dokládá, že v době prováděných analýz pro tuto diplomovou práci byl kompletně v provozu úsek mezi Meznem a Tábořem. Úsek Tábor – Soběslav, jenž je ve výstavbě od dubna 2010, by měl být v provozu až od roku 2013. Z tohoto důvodu bylo během hodnocení horizontální dopravní polohy (blíže **kapitola 6.2.1.**) připočteno napojení na dálnici pouze Táboru, nikoliv Soběslavi. Přitom právě ve směru Tábor – Sezimovo Ústí – Planá n. Lužnicí – Soběslav – Veselí n. Lužnicí na silnici I/3 je v současnosti v dopravní špičce kritická situace, a dostavba dálnice by proto regionu nepochybně velmi prospěla.

Tab. 3. Harmonogram výstavby dálnice D3 na území Jihočeského kraje

Úsek	Zahájení výstavby
Mezno - Chotoviny	v provozu
Chotoviny - Stoklasná Lhota	v provozu
Stoklasná Lhota - Čekanice	v provozu
Most Čekanice	v provozu
Čekanice - obchvat Tábora	v provozu
Tábor - Soběslav	04/2010 (I. část)
Most přes rybník Koberný	10/2008
Most přes Černovický potok	03/2010
Soběslav - Veselí nad Lužnicí	09/2009 (I. část)
Most přes Lužnici	09/2009
Veselí nad Lužnicí - Bošilec	10/2012
Bošilec - Ševětín	2014
Ševětín - Borek	2014
Borek - Úsilné	11/2012
Úsilné - Hodějovice	2014
Hodějovice - Třebonín	2014
Třebonín - Kaplice	2017
Kaplice - Nažidla	2017
Nažidla - státní hranice ČR/Rakousko	2017

Zdroj: dalnice-d3.cz

Provozní délka rychlostní silnice R4 na území Jihočeského kraje je pouhých 8 kilometrů¹³, přičemž jde o úsek mezi obcemi Mirovice a Třebkov (5880 m) a důležitý silniční uzel Nová Hospoda (2150 m), u něž je směrodatné křížení se silnicí I/20 vedoucí do intravilánu Písku. Z tohoto důvodu bylo možné připočíst Písku napojení na rychlostní komunikaci, která po svém dokončení spojí severozápadní část kraje s Prahou. Celkem se

¹³ Zdroj: www.komunikace-r4.cz

bude jednat o tah dlouhý 86 kilometrů. Kompletní rozpis budovaných úseků na území Jihočeského kraje zobrazuje **Tab. 4**.

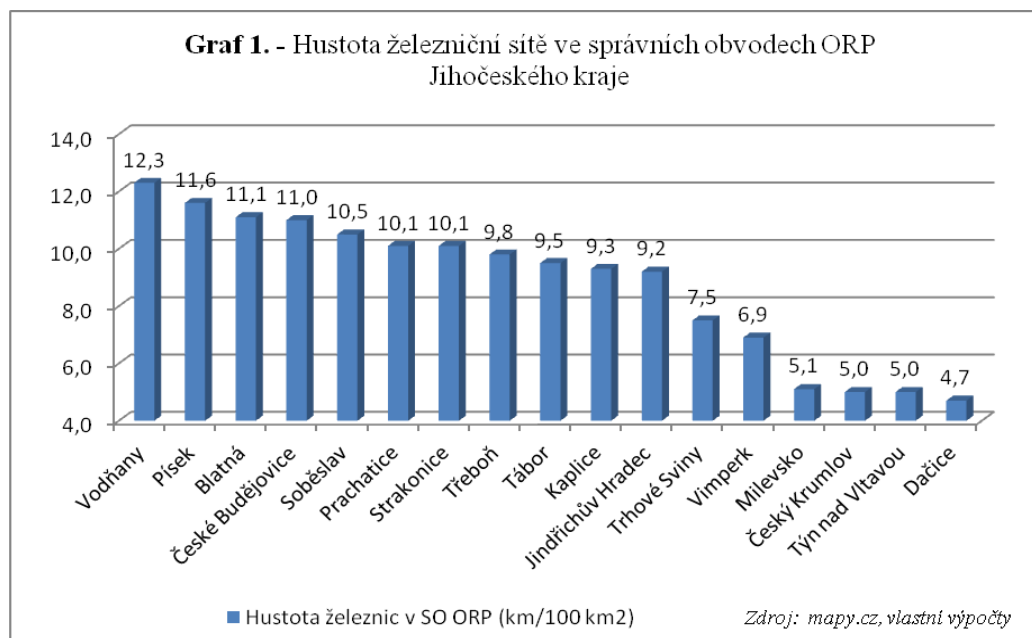
Tab. 4. Harmonogram výstavby rychlostní silnice R4 na území Jihočeského kraje

Úsek	Zahájení výstavby
Lety - Čimelice	10/2012
Čimelice - Mirotice	nejdříve 2015
Mirotice (rozšíření)	nejdříve 2017
Mirotice - Třebkov	v provozu od 09/2010
křižovatka I/20 - Nová Hospoda	v provozu od 11/2007

Zdroj: komunikace-r4.cz

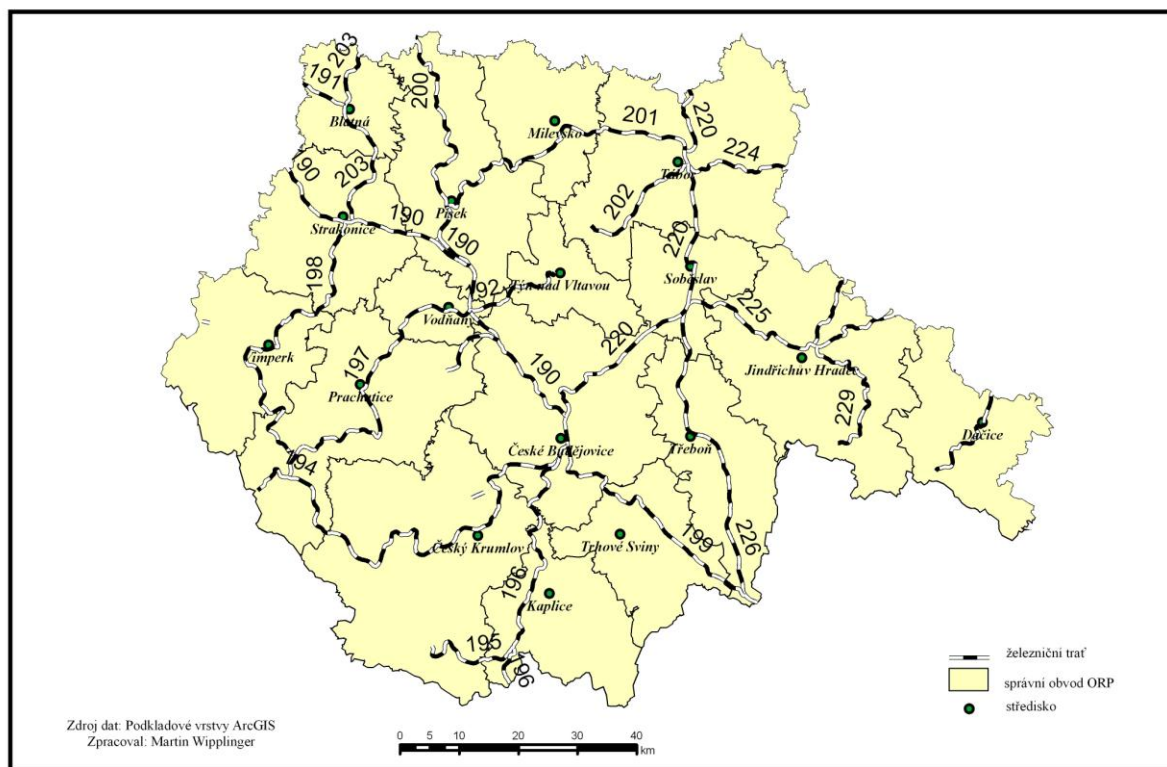
5.2.4. Železniční doprava

Železnice má na jihu Čech dlouhou tradici. Region se může pyšnit vůbec první veřejnou železnicí v Evropě, kterou nechal vystavět František Antonín Gerstner, a jejíž plný provoz byl na trati dlouhé 129 km zahájen roku 1832. Železniční síť v Jihočeském kraji je k roku 2012 dlouhá 932 km, to je 9,8% celkové délky železnice v České republice. Hustota železniční sítě je 9,3 km/100 km². To je výrazně méně než celostátní průměr (12 km/100 km²), což je způsobeno celkovou menší industrializací regionu. Hustota sítě za jednotlivé správní obvody ORP je vyjádřena v **Grafu 1**.



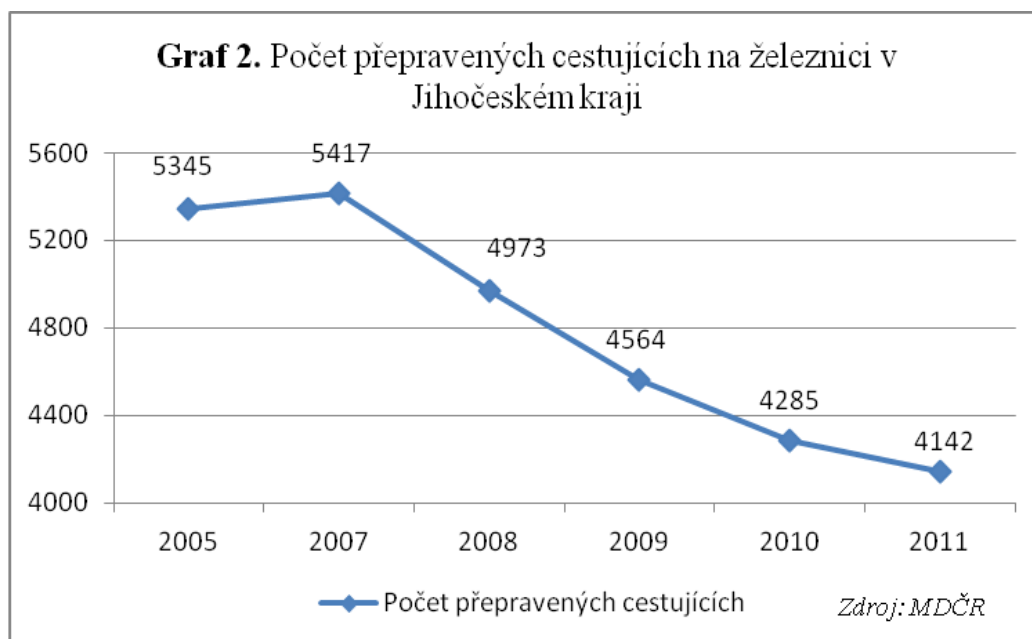
Rozhodujícím železničním dopravcem v regionu jsou České dráhy a.s., okrajový význam potom mají Jindřichohradecké místní dráhy a.s., které provozují úzkokolejné tratě do Nové Bystřice a Obrataně. V kraji se nachází 266 vlakových stanic a zastávek. Prostorové rozložení jednotlivých regionálních i celostátních železničních tratí zobrazuje **Obr. 4.**

Obr. 4. – Železniční tratě Jihočeského kraje



Současným trendem v tuzemské železniční dopravě je rušení málo využívaných regionálních tratí a s tím souvisejícího snižování počtu spojů¹⁴. Naproti tomu probíhá v rámci tzv. magistralizace železnic modernizace hlavních tahů. Ta má za cíl zefektivnit dopravu po železnici a nabídnout cestujícím odpovídající komfort tak, aby byla přeprava vlakem konkurenceschopná silniční dopravě. V posledních letech totiž v rámci regionu počet přepravených osob po železnici neustále klesá ve prospěch autobusové a zejména flexibilní individuální automobilové dopravy (**Graf 2.**).

¹⁴ Celkový počet vlakových spojů v kraji se podle statistik Ministerstva dopravy České republiky neustále snižuje. Ještě v roce 2005 jezdilo po jihočeských tratích v pracovní dny 4095 spojů, v roce 2011 už pouze 3968 spojů. Zdroj: Ročenka dopravy 2011



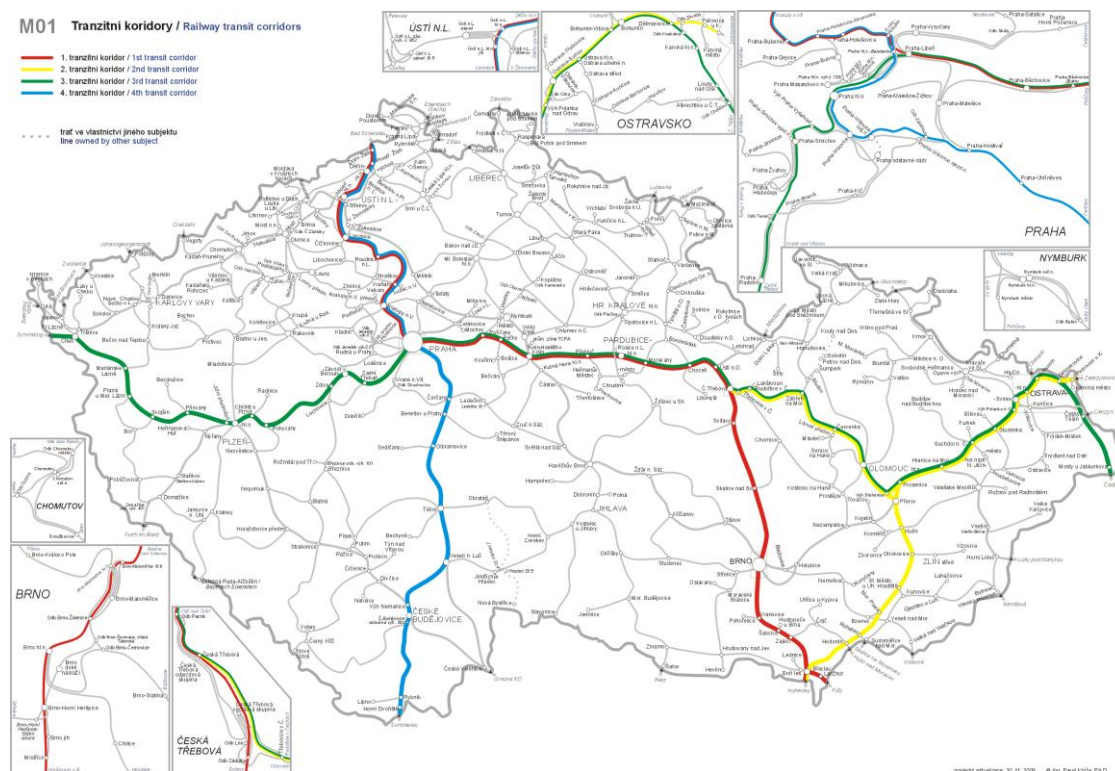
V souvislosti s dnešním fenoménem magistralizace železnic je v případě Jihočeského kraje kladen důraz zejména na dostavbu IV. železničního koridoru (**Obr. 5.**), který má za cíl spojit území regionu s Prahou a rakouským Lincem. Dokončení koridoru umožní střediskům v jeho dosahu (zejména v okrese Tábor) rychlejší, dvoukolejné, a tudíž kapacitně lepší spojení jednak s aglomerací hlavního města a jednak s Českými Budějovicemi, což může mít pozitivní vliv na jejich regionální rozvoj. Po plném zprovoznění koridoru se počítá s rychlostí vlakových souprav 160 km/h. Orientační harmonogram výstavby IV. železničního koridoru ukazuje **Tab. 5.**

Tab. 5. Harmonogram výstavby IV. železničního koridoru na území Jihočeského kraje

Číslo	Název stavby	Realizace
4101	Optimalizace trati Horní Dvořiště st. hranice – České Budějovice	2007 – 2009
4202	Modernizace trati České Budějovice – Nemanice I	2010 – 2013
4203	Modernizace trati Nemanice I - Ševětín	2013 – 2016
4204/I	Modernizace trati Ševětín – Veselí nad Lužnicí; I. část, úsek Ševětín – Horusice	2012 – 2014
4204/II	Modernizace trati Ševětín – Veselí nad Lužnicí; II. část, úsek Horusice – Veselí nad Lužnicí	2010 – 2013
4205/II	Modernizace trati Veselí nad Lužnicí – Tábor; II. část, úsek Veselí nad Lužnicí – Doubí u Tábora	2012 – 2015
4205/I	Modernizace trati Veselí nad Lužnicí – Tábor; I. část, úsek Doubí u Tábora – Tábor	2006 – 2009
4206	Modernizace trati Tábor – Sudoměřice u Tábora	2011 – 2014
4207	Modernizace trati Sudoměřice u Tábora - Votice	2013 – 2016

Zdroj: www.4-koridor.cz

Obr. 5. – IV. železniční koridor a jeho pozice v síti tranzitních koridorů Česka



Zdroj: ZOFS Most
<<http://www.zofsmost.mzf.cz/mapy/koridory.gif>> [cit. 29.10.2012]

6. Dopravně geografické atributy Jihočeského kraje

Následujících několik subkapitol je věnováno samotným výsledkům analýz dopravně geografických atributů sledovaného území, jak byly zpracovány na základě shromážděné relevantní datové základny a výše popsaných metodologických postupů (blíže **kapitola 4.**). Z důvodu naprosté absence výzkumů zaměřených na problematiku dopravně geografické regionalizace Jihočeského kraje se autor dopodrobna věnuje právě zejména reálně existujícím nodálním regionům, které byly vytvořeny na základě zhodnocení spádovosti veřejné hromadné dopravy a intenzit individuální automobilové dopravy z obcí do potenciálních dopravních středisek. Intenzita dopravních vazeb umožnila vymezit dopravní zázemí středisek tak, jak jej ve své práci definuje například Green (1953). Green při studiu dopravních regionů Velké Británie operuje s termínem "hinterland", který v jeho pojetí vymezuje širší spádovou oblast, jejíž hranice jsou určeny zvratem spádu (působností konkurenčního střediska).

Navazující subkapitoly dále hodnotí dopravní význam středisek jako další z významných dopravně geografických znaků Jihočeského kraje. Ten je determinován jednak populační velikostí střediska (resp. jeho komplexní velikostí; viz **Tab. 1.**) a jednak polohou v silniční a železniční síti. Autor se proto kromě vertikální dopravní polohy center ORP zaměřuje i na zhodnocení jejich vybavenosti dopravní infrastrukturou, jež odráží horizontální dopravní polohu. Dopravní přitažlivost středisek osídlení je vyjádřena z obou sledovaných druhů dopravy – veřejné hromadné i individuální automobilové.

6.1. Dopravně geografické regiony Jihočeského kraje a jejich porovnání se správními obvody ORP

6.1.1. Regionalizace území na základě spádu veřejné hromadné dopravy

Regionalizace Jihočeského kraje na základě *spádu přímých spojů veřejné hromadné dopravy*, provedená podle výše popsané metodiky, dala vzniknout sedmnácti nodálním regionům (**Mapová příloha č. 5**), které charakterizuje intenzita dopravních vazeb mezi střediskem a jím obsluhovaným zázemím. Vzniklé dopravní regiony dávají možnost

porovnání s administrativně vymezenými hranicemi správních oblastí ORP (dále jen SO ORP), jelikož organizace systému veřejné hromadné dopravy je v České republice silně ovlivněna právě administrativním členěním.

Velmi výrazná shoda mezi vymezeným administrativním a dopravním regionem je v případě Dačic, které integrují 24 obcí. Dopravní zázemí tohoto střediska zasahuje do sousedního SO ORP Jindřichův Hradec pouze obcí Jilem. Bylo by samozřejmě vhodné vymezit případnou působnost Dačic i v kraji Vysočina, diplomová práce však zohledňuje výhradně území Jihočeského kraje. Podobně jako v případě Dačic můžeme významný soulad mezi administrativními a dopravními hranicemi regionu sledovat u Blatné, jejíž dopravní působnost zasahuje pouze minimálně do SO ORP Strakonice (obce Mečichov, Doubravice, Hlupín) a Písek (obce Mišovice a Minice). O poměrně značné shodě můžeme mluvit i v případě periferně položeného Vimperka, který jen minimálně zasahuje do správního obvodu Strakonice a o něco více potom do Prachatic, kde tvoří enklávu obec Pěčnov, která leží blízko tahu spojujícího Husinec s Vimperkem. Spádový region Prachatic tvoří vzornou linii se sousedním SO ORP Český Krumlov, v jeho severovýchodní části už je ale znatelný dopravní vliv exponovaných Českých Budějovic a také vliv železniční tratě do Vodňan.

Podíváme-li se na maximální přesahy nodálních dopravních regionů ve srovnání s administrativním vymezením, je určitě třeba na prvním místě zmínit dopravní zázemí Českých Budějovic. To je v rámci Jihočeského kraje největší co do počtu obyvatel (161656), počtu integrovaných obcí (83) i rozlohy (1082 km²). Základní strukturální charakteristiky dopravních regionů vytvořených na základě spádu přímých spojů veřejné hromadné dopravy přehledně zobrazuje **Tab. 6**. Zvláště znatelná je působnost Českých Budějovic v SO ORP Trhové Sviny, kde do svého zázemí integrují takřka celou východní polovinu správního obvodu. Tato skutečnost je dána zejména rozdílným postavením obou středisek v železniční síti. České Budějovice "absorbují" obce v dosahu železničního tahu č. 199 na České Velenice, Trhové Sviny na druhé straně velmi limituje absence napojení na železnici.

Tab. 6. Strukturální charakteristika dopravních regionů Jihočeského kraje (veřejná hromadná doprava)

Středisko dopravního regionu	Počet obyvatel	Rozloha (v km²)	Počet integrovaných obcí
České Budějovice	161656	1082	83
Tábor	73886	884	69
Písek	51100	688	44
Jindřichův Hradec	48555	1000	60
Strakonice	45430	589	71
Český Krumlov	32793	839	24
Prachatice	31732	770	36
Třeboň	25060	491	26
Soběslav	23313	386	35
Týn nad Vltavou	22731	453	26
Dačice	20528	478	24
Kaplice	19781	634	17
Vimperk	19393	574	24
Milevsko	18196	353	25
Blatná	14641	317	31
Vodňany	12083	220	18
Trhové Sviny	9312	312	10
Celkem	630190	10071	623

Zdroj: SLDB 2001, podkladové vrstvy ArcGIS

Důležitost Českých Budějovic z hlediska železniční dopravy se projevuje i v SO Český Krumlov, kde do jejich zázemí spadá obec Křemže, a SO Kaplice, kde Velešín vykazuje více přímých spojů ke krajskému městu.

Mapový podklad vykazuje relativně významný přesah i výše zmíněným Trhovým Svinům, a to na úkor SO Kaplice. Ve skutečnosti jde ale pouze o jedinou rozlehlou obec Pohorská Ves, která je z Trhových Svinů obsloužena třemi přímými autobusovými spoji. Dopravní region Trhových Svinů zůstává i přes "zisk" této obce rozlohou druhým nejmenším dopravním regionem v kraji. V počtu integrovaných obcí (10) je dokonce na posledním místě, a je tak ve výrazně periferním postavení.

Velký přesah má i dopravní region Kaplice. Jedná se o integraci obcí ze správního obvodu Českého Krumlova, které jsou buď z hlediska dostupnosti autobusových spojů v periferní pozici a jsou napojené na železniční síť (Vyšší Brod, Loučovice, Rožmberk nad

Vltavou), anebo nemají žádný přímý spoj hromadné dopravy se sledovanými středisky (Přední Výtoň, Malšín). Tento typ obcí je blíže charakterizován v **Tab. 7**. I přes podobný územně rozlehlý přesah sdružuje dopravní region Kaplice pouze 17 obcí, a je tudíž po Trhových Svinech v tomto ohledu druhým nejmenším. Díky větší rozloze katastrálních území těchto obcí je ovšem region na dobré 7. pozici, co se celkové rozlohy týče.

Tab. 7. - Charakteristika obcí bez přímého spojení k dopravním střediskům

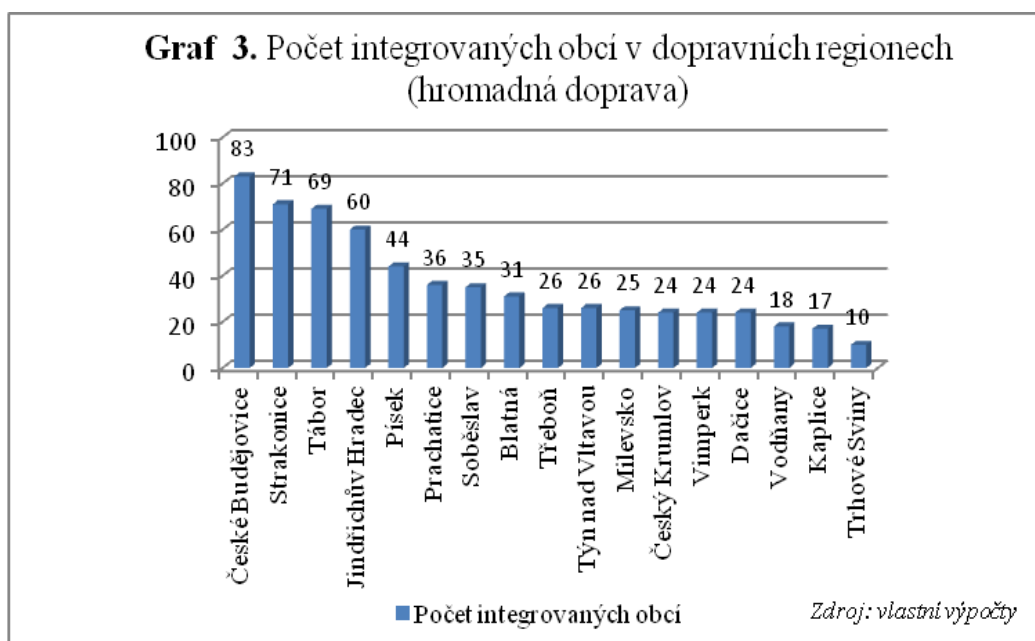
Obec	Počet obyvatel	Středisko spádovosti (s 1 přestupem)	Nejkratší vzdálenost od střediska spádovosti (v km)
Adamov	515	České Budějovice	5
Bečice (TA)	66	Tábor	12
Běleč	187	Tábor	23
Bošilec	192	Soběslav	16
Černýšovice	86	Týn nad Vltavou	17
Dobronice u Bechyně	102	Tábor	20
Drahov	171	Soběslav	11
Drslavice	64	Prachatice	9
Haškovcova Lhota	83	Tábor	24
Hranice	243	České Budějovice	42
Hvozdec	60	Třeboň	16
Chvalovice	192	Prachatice	26
Lužice	45	České Budějovice	25
Malšín	113	Kaplice	30
Nová Ves u Mladé Vožice	189	Tábor	21
Oldřichov	235	Tábor	23
Pojbuky	123	Tábor	26
Přední Výtoň	266	Kaplice	38
Rodná	115	Tábor	21
Řemíčov	88	Tábor	19
Slapsko	131	Tábor	25
Val	241	Soběslav	15
Vilice	182	Tábor	26
Vojník	75	Písek	7
Zadní Střítež	46	Tábor	28
Závraty	34	České Budějovice	10
Zhoř u Mladé Vožice	90	Tábor	23
Zlukov	232	Soběslav	8
Županovice	42	Dačice	21
Průměr	145,1		20,2

Zdroj: Statistický lexikon obcí 2008, IDOS 2010/2011, mapy.cz

Územně znatelným přesahem disponuje i rozlohou druhý největší dopravní region Jindřichova Hradce (1000 km²), díky němuž je výrazně "zeštíhlen" SO ORP Třeboň. Jindřichův Hradec využívá svého většího populačního i pracovního významu a integruje obce, jejichž vzdálenostní dostupnost je paradoxně výrazně lepší k Třeboni (Novosedly nad

Nežárkou, Stříbřec). Relativně problematická je enkláva tvořená obcemi Halámky a Rapšach. Příhraniční obec Halámky není obsloužena žádným přímým spojem hromadné dopravy do Třeboně, do vzdálenějšího a časově hůře dostupného má jeden přímý autobusový spoj, který ovšem ani zdaleka nesplňuje maximální limit dojezdu 45 min. (91 min.). Rapšach má dva přímé autobusové spoje do Jindřichova Hradce a pouze jeden do Třeboně¹⁵.

Zajímavá je působnost méně dopravně exponovaného Týna nad Vltavou, který výrazně zasahuje do třech z pěti sousedních správních obvodů. Za povšimnutí stojí zejména přesah do Tábora, kde Týn nad Vltavou integruje šestici obcí, včetně relativně komplexně významné Bechyně. Ta disponuje naprosto shodným počtem spojů veřejné hromadné dopravy k oběma střediskům (21), přiřazena ale byla k Týnu nad Vltavou, k němuž má kratší dojezdovou dobu (23 min. oproti 42 min. do Tábora). Obce oscilující mezi několika středisky jsou zanesené v **Příl. 2**.



Při vymezení nodálních regionů podle spádu přímých spojů veřejné hromadné dopravy docházelo samozřejmě i k některým anomáliím, zejména ke vzniku enkláv. Některé už autor diskutoval výše.

¹⁵ Pokud by byla brána za hlavní kritérium časová dostupnost center a nikoli počet přímých spojů, spadovala by obec Rapšach k Třeboni (47 min.). Dojezdová doba do Jindřichova Hradce je dvakrát tak velká (94 min.).

Nejvíce enklávami, celkem třemi, disponuje dopravní zázemí Milevska. Zvláště výrazná je na mapě enkláva tvořená obcí Králova Lhota ležící v severní části píseckého regionu. Jde o obec, která se nachází v dosahu pár set metrů od silnice I. třídy (I/19) spojující blízké Mirovice s Milevskem. Podobně markantní teritorium mají relativně hluboko v území dopravního regionu Vodňan Strakonice. Obec Krašovice, která leží v těsném sousedství Vodňan, je tímto střediskem obsloužena pouze prostřednictvím šesti přímých autobusových spojů, kdežto do vzdálenějších ale komplexně důležitějších Strakonic jezdí ve všední dny o jeden spoj více. Strakonice i díky Krašovicím sdružují po českobudějovickém dopravním regionu druhý největší počet obcí (71). Taktéž zmiňovaný jádrový dopravní region Českých Budějovic má jednu svou enklávu. Tvoří ji obec Lužice východně od Prachatic s pouhými 45 obyvateli, která nemá žádný přímý spoj do kteréhokoli z dopravních uzlů. V souladu s použitou metodikou (**kapitola 4.2.1.**) byla přiřazena ke středisku, k němuž měla nejvíce spojů hromadné dopravy s jedním tolerovaným přestupem, tedy Českým Budějovicím (blíže **Tab. 7.**).

Poměrně překvapivě došlo k "narušení" území dopravního regionu Českých Budějovic z jihozápadní strany Českým Krumlovem. Jeho enkláva – obec Hradce – je časově i vzdálenostně blíže krajskému městu, do Českého Krumlova přesto jezdí o jeden spoj více.

6.1.2. Regionalizace na základě spádu individuální automobilové dopravy

Dopravně geografická regionalizace Jihočeského kraje vytvořená na základě *přepřavních intenzit individuální automobilové dopravy* opět dokládá velmi významné postavení Českých Budějovic. Jak dokazují strukturální charakteristiky zaznamenané v **Tab. 8.**, dopravní region krajského města je znovu největším co do rozlohy, počtu integrovaných obcí a samozřejmě také počtu obyvatel. Oproti vymezení z hlediska spádu hromadné dopravy jsou však v rámci dopravního zázemí střediska patrné některé výrazné prostorové změny, které zobrazuje **Mapová příloha č. 8.** Působnost Českých Budějovic se například výrazně omezila v SO ORP Trhové Sviny, kde integrují pouze obec Borovany a sousední Ostrolovský Újezd. Trhové Sviny díky tomu zaznamenaly ze všech středisek kraje největší nárůst rozlohy dopravního regionu v porovnání se spádovou oblastí hromadné dopravy, a to o 13,8 % (viz **Tab. 9.**).

Znatelněji naopak zasahují České Budějovice do správního regionu Prachatic, kde sdružují dvě katastrální výměrou relativně významné obce Lhenice a Netolice. Tato expanze je ovšem poměrně logická, jelikož už ze závěrů dřívějších studií (Kraft, Vančura, 2011) je zřejmé, že obě obce jsou i dojížděkově integrovány ke krajskému městu. Další důležitou charakteristikou dopravního regionu téhož střediska je značné posílení vlivu v nejbližším zázemí města, kde už nedochází ke konkurenci Třeboně, jak tomu bylo u hromadné dopravy. I když z pohledu rozlohy se dopravní zázemí Českých Budějovic mírně zmenšilo (o 4,3 %), integruje o čtyři obce více a taktéž čítá více obyvatel (nárůst z 161656 na 163566 obyv.). Můžeme tedy konstatovat, že postavení Českých Budějovic v rámci Jihočeského kraje je z hlediska intenzit automobilové dopravy silnější, než je tomu v případě administrativním členěním regulované veřejné hromadné dopravy.

Některé prostorové změny v porovnání s vlastním spádovým regionem hromadné dopravy má i druhý nejrozsáhlejší dopravní region Jindřichova Hradce, jehož strukturální charakteristiky se ale zásadním způsobem nezměnily. Za zmínku stojí zejména očekávaná ztráta enkláv Rapšachu a Halámek, pro něž je přirozenější spád k Třeboni, ke které mají kvalitativně lepší a časově dostupnější silniční spojení. Dále také integrace obce Pluhův Žďár na severozápadě správního regionu, která v případě přímých spojů hromadné dopravy poměrně nečekaně spadovala ke vzdálenější a komplexně méně významné Soběslavi. Stejně neočekávaně do jindřichohradeckého regionu naopak spáduje obec Český Rudolec, která se nachází v přímém sousedství Dačic na komunikaci II/151 spojující obě střediska. Dopravní působnost Dačic se i přes zisk periferního Starého Města pod Landštejnem obecně výrazně snížila. Příčinou zmenšení jejich dopravního regionu je zejména konkurence sídel zpoza hranic kraje. Obec Studená totiž spáduje k Telči v kraji Vysočina, mikroregion Dešné a Županovic zase k Jemnici. Jde o jediné tři obce, jež automobilovou dopravou spádují mimo Jihočeský kraj.

Tab. 8. - Strukturální charakteristika dopravních regionů Jihočeského kraje (indiv. automobilová doprava)

Středisko dopravního regionu	Počet obyvatel (2001)	Rozloha (v km²)	Počet integrovaných obcí
České Budějovice	163566	1035	87
Tábor	73753	876	67
Písek	51726	723	45
Jindřichův Hradec	49146	988	61
Strakonice	45778	589	71
Český Krumlov	31069	830	22
Soběslav	25246	446	43
Třeboň	25170	514	25
Prachatice	21198	361	26
Týn nad Vltavou	20510	358	21
Milevsko	18492	367	27
Vimperk	17461	246	20
Dačice	16404	393	17
Kaplice	15950	499	17
Blatná	14235	300	28
Trhové Sviny	12283	362	11
Vodňany	11567	212	19
Volary	6696	418	8
Vyšší Brod	6685	266	5
Území spadující mimo kraj	3255	87	3
Celkem	630190	10071	623

Zdroj: SLDB 2001, podkladové vrstvy ArcGIS

Právě srovnání dopravního zázemí Dačic z pohledu obou sledovaných druhů dopravy jasně dokládá výrazné ovlivnění organizace systému veřejné hromadné dopravy politikou kraje, která zkresluje přirozenou působnost jednotlivých středisek.

Poměrně výrazná shoda se správním vymezením je opět patrná v případě dopravního regionu Blatné a taktéž v případě Strakonice, jejichž dopravního regionu se sice dotkly některé prostorové změny oproti spádovému území hromadné dopravy, ty se ale ve strukturálních charakteristikách vůbec neprojeví. Dopravní region Strakonice tak po dominantních Českých Budějovicích opět integruje nejvíce obcí (71). Třetí Tábor, který částečně ztratil působnost v jihovýchodní části svého SO na úkor Soběslavi, zahrnuje do svého dopravního regionu celkem 67 obcí.

Ačkoli je komplexní význam výše zmíněné Soběslavi v rámci analyzovaných dopravních nódů v kraji výrazně podprůměrný (hodnota KV je pouze 7,7) a napojení střediska na silniční síť spíše lehce podprůměrné (více o poloze středisek v dopravní síti pojednává **kapitola 6.2.1.**), její dopravní region zaznamenal po Trhových Svinech největší nárůst rozlohy. Zatímco hromadnou dopravou obsluhovala Soběslav zázemí o celkovém počtu 35 obcí, v případě individuální automobilové dopravy jde o 43 obcí. Celková výměra dopravního zázemí střediska se potom zvětšila o celých 13,5 %. Rozšíření zázemí obsluhovaného automobilovou dopravou oproti spádovému regionu hromadné dopravy se týkalo i Písku (dále už jen Třeboně a Milevska). Ten posílil svou pozici zejména východním směrem vzhledem ke konkurenčnímu Týnu nad Vltavou a oproti spádovému regionu hromadné dopravy integroval na úkor tohoto střediska obce Slabčice a Paseky.

Pokud se podíváme na opačný pól změn velikosti dopravního zázemí z hlediska obou druhů dopravy v **tabulce 9**, zjistíme, že o největší část území přišel dopravní region Vimperku následovaný Prachaticemi. Tyto se zmenšily o 57,1 % respektive 53,1 %. Jak už bylo diskutováno výše, Prachatice výrazně ztrácí svůj vliv na východě svého správního obvodu, a to především díky výrazné přitažlivosti Českých Budějovic automobilovou dopravou. Hlavní důsledek těchto úbytků je ale třeba hledat v konkurenci Volar, které, ač nebyly autorem původně stanoveny jako potenciální dopravní uzel, vytvořily na základě metodiky podrobně popsané v **kapitole 4.2.2.** vlastní částečně autonomní dopravní subregion, a staly se tak pro Prachatice a Vimperk jakýmsi přirozeně vzniklým konkurenčním střediskem. Z **tabulky 8** je dokonce patrné, že subregion Volar je rozlohou větší, než je tomu v případě Prachatic i Vimperku. Je však třeba dodat, že sdružuje pouze 8 obcí v oblasti Šumavy a jejího podhůří, které se vesměs vyznačují velkou katastrální výměrou a žije v nich dohromady pouze 6696 obyvatel.

Tab. 9. - Změna rozlohy dopravního zázemí středisek - hromadná doprava/indiv. auto. doprava

Středisko dopravního regionu	Změna rozlohy (%)
Trhové Sviny	13,8
Soběslav	13,5
Písek	5,0
Třeboň	4,5
Milevsko	3,8
Strakonice	0,0
Tábor	-0,9
Český Krumlov	-1,1
Jindřichův Hradec	-1,2
Vodňany	-3,6
České Budějovice	-4,3
Blatná	-5,3
Dačice	-17,7
Týn nad Vltavou	-21,0
Kaplice	-21,3
Prachatice	-53,1
Vimperk	-57,1

Zdroj: vlastní výpočty

Podobným případem jako Volary byl i Vyšší Brod, jehož dopravní zázemí o celkové rozloze 266 km² zaujímá celou jižní část správního obvodu Českého Krumlova a integruje 5 obcí s celkovým počtem 6685 obyvatel. Na tomto místě je však nutné říci, že dopravní zázemí Českého Krumlova se oproti vymezení z hlediska hromadné dopravy rozlohou příliš nezmenšilo (o 1,1 %) a integruje pouze o 2 obce méně. To je dáno jednak tím, že Český Krumlov expanduje do správního obvodu Prachatic, kde přibírá obec Ktiš, a jednak z toho důvodu, že integruje některé obce ze svého SO (Malšín, Rožmberk nad Vltavou), jež hromadnou dopravou spadají do Kaplice.

Dopravní zázemí Kaplice obsluhované automobilovou dopravou je rozlohou znatelně menší než dopravní zázemí téhož střediska v případě hromadné dopravy. Katastrální výměrou rozlehlé periferní obce v oblasti lipenské nádrže (Loučovice, Vyšší Brod), které Kaplice přitahuje zejména díky dobrému železničnímu spojení, totiž spolu s Přední Výtoní spadají právě do nově vytvořeného subregionu Vyššího Brodu. Celý subregion Vyššího Brodu však na základě spádu svého centra spáduje k nadřazenému dopravnímu regionu

Českého Krumlova. V případě Volar je stejným způsobem určena spádovost subregionu k Prachaticím.

Z obecného srovnání hranic dopravních regionů obou sledovaných druhů dopravy vzhledem ke správnému členění lze říci, že o něco větší shoda panuje v případě veřejné hromadné dopravy, která je regulována krajem. Výchozí hypotéza se tak sice potvrdila, ale je třeba uvést, že i v rámci spádových regionů automobilové dopravy bychom našli případy, kde panovala značná podobnost s hranicemi SO ORP (zejména dopravní regiony Blatné, Strakonice a Kaplice).

6.2. Dopravně geografická hierarchizace středisek osídlení

Na provedenou regionalizaci území diskutovanou a analyzovanou v předchozích dvou subkapitolách navazuje autor dopravně geografickou hierarchizací středisek. Ta je obecně ovlivňována několika faktory. Především je třeba zdůraznit, že doprava, jako projev lidské mobility, je vázána na koncentraci obyvatelstva a jeho výrobní i nevýrobní aktivity. Lze proto předpokládat určitou souvislost mezi dopravní důležitostí nódů a jejich populační velikostí, a to zejména u individuální automobilové dopravy. Stejně tak významným faktorem určujícím dopravní význam středisek je dojížděka do zaměstnání, do škol a za službami. Blíže se faktorům ovlivňujícím hierarchii dopravních středisek věnuje například Marada (2010).

Při hodnocení musí být brána v potaz samozřejmě také poloha střediska vzhledem k dopravním sítím, tedy horizontální dopravní poloha. Ta dokáže výrazně ovlivnit výslednou dopravní hierarchii a například nadhodnotit některá populačně menší sídla, kterými prochází důležité dopravní tepny. Jako příklad může posloužit současný fenomén magistralizace železnic, který probíhá také na území Jihočeského kraje. Střediska přímo napojená na budovaný IV. železniční koridor, jenž po dokončení výrazně urychlí spojení mezi aglomerací hlavního města Prahy a jižními Čechami, a zajistí tak určitou konkurenceschopnost železniční dopravě v porovnání se silniční, budou proto mít lepší dopravní polohu než populačně větší sídla obsloužená pouze tratěmi s rychlíkovým či nerychlíkovým provozem.

V případě flexibilnější silniční sítě, která více odráží současný význam středisek, je tendence spojovat hierarchicky důležitější nody, a nedochází proto k takovému nadhodnocování či podhodnocování jako v případě železniční dopravy, jejíž charakter je spíše selektivní. Podrobněji se této problematice věnuje analýza infrastrukturní vybavenosti středisek hned v následující podkapitole.

6.2.1. Vybavenost středisek Jihočeského kraje dopravní infrastrukturou

Poloha vzhledem k dopravním sítím je jedním z důležitých parametrů, který se odráží v celkové hierarchii středisek. *Horizontální dopravní poloha* nódu je jednak závislá na hierarchické úrovni procházejících komunikací a také na jejich druhu, protože například železniční doprava hraje v současnosti v regionálním rozvoji mnohem menší roli než doprava silniční.

Česká republika je charakteristická výraznou regionální diferenciací v kvalitě horizontální dopravní polohy středisek, přičemž se v souvislosti s vybaveností dopravními sítěmi výrazně uplatňuje tradiční severojižní polarita. Méně industrializovaný a řidčeji zalidněný Jihočeský kraj patří spíše k regionům s horší vybaveností dopravní infrastrukturou, přičemž největšími problémy jsou stále absentující napojení na dálniční síť a nedokončená magistralizace železnice. Tyto hlavní důvody brání většímu využití potenciálu kraje.

Z analýz vyplývá, že nejvíce exponovanou polohu mají v rámci Jihočeského kraje České Budějovice (více **Tab. 10.** a **Graf 4.**), které zauímají první místo ve všech sledovaných charakteristikách, tedy ve vybavenosti silniční sítí, železniční sítí, a tudíž i celkově. České Budějovice těží jako jedno ze tří středisek Jihočeského kraje z napojení na železniční koridor, jejich rychlejšímu rozvoji však brání neustálé průtahy kolem výstavby dálnice D3. V současnosti ústí do intravilánu střediska silnice I. třídy celkem ze čtyř směrů (I/3, I/20, I/34) a pět silnic II. třídy. Relativně velmi kvalitní je postavení krajského města v železniční síti, kdy je jako jediné ze sledovaných dopravních nódů vybaveno hned třemi tratěmi s rychlíkovým provozem (190,196,220). Oproti analýze Krafta (2009) se ale Českým Budějovicím "hierarchicky degradovaly" dvě dříve rychlíkové tratě - do Českých Velenic a Nového Údolí.

Tab. 10. Vybavenost středisek Jihočeského kraje dopravní infrastrukturou

Středisko	Vybavenost dopravní infrastrukturou								
	Silniční síť				Železniční síť				Celkové pořadí
	Dálnice a rychlostní komunikace	Silnice 1. třídy	Silnice 2. třídy	Pořadí	Železniční koridor	Železnice s rychlíkovým provozem	Železnice bez rychlíkového provozu	Pořadí	
<i>České Budějovice</i>	0	4	5	1.	1	3	2	1.	1.
<i>Tábor</i>	1	3	3	2.	1	1	3	2.	2.
<i>Písek</i>	1	3	2	3.	0	1	1	6.	3.
<i>Jindřichův Hradec</i>	0	3	3	5.	0	1	2	4.	4.
<i>Strakonice</i>	0	4	1	6.	0	1	2	5.	5.
<i>Třeboň</i>	0	4	2	4.	0	0	1	13.	6.
<i>Kaplice</i>	0	2	2	12.	1	1	0	3.	7.
<i>Blatná</i>	0	2	3	8.	0	0	2	8.	8.
<i>Milevsko</i>	0	2	4	7.	0	0	1	10.	9.
<i>Soběslav</i>	0	2	2	9.	0	1	0	7.	10.
<i>Dačice</i>	0	0	6	10.	0	0	1	12.	11.
<i>Český Krumlov</i>	0	2	2	11.	0	0	1	14.	12.
<i>Vimperk</i>	0	2	2	13.	0	0	1	15.	13.
<i>Týn nad Vltavou</i>	0	0	5	14.	0	0	1	16.	14.
<i>Prachatice</i>	0	0	3	16.	0	0	1	11.	15.
<i>Trhové Sviny</i>	0	0	4	15.	0	0	0	17.	16.
<i>Vodňany</i>	0	0	2	17.	0	0	1	9.	17.

Zdroj: www.mapy.cz, IDOS (2010/2011)

Výrazně kvalitní polohu v rámci Jihočeského kraje má i Tábor, který ve vybavenosti železniční i silniční infrastrukturou následuje České Budějovice. Velký potenciál z hlediska budoucího rozvoje střediska dává Táboru zejména napojení na IV. železniční koridor, které po úplné dostavbě komunikace město ještě více "přiblíží" aglomeraci hlavního města Prahy. Podobný efekt bude mít po své plné realizaci také dálniční obchvat, který je v současnosti dokončen k obci Mezno ve Středočeském kraji. Horizontální dopravní poloha Tábora těží i z

toho, že do střediska ústí silnice I. třídy ze tří stran (I/3, I/19) a tři komunikace II. třídy. Tábor jako důležitý železniční uzel Jihočeského kraje má kromě rychlíkové i tři nerychlíkové tratě směrem na Bechyni, Horní Cerekev a Písek.



Dobrou polohou v silniční síti disponuje Písek, který následuje obě jádrová střediska Jihočeského kraje. Písek těží z dosahu rychlostní silnice R3, která po svém dokončení umožní rychlejší a pohodlnější spojení s Prahou. Potenciálně velmi kvalitní celkovou horizontální dopravní polohu Písku ale sráží horší vybavenost železniční infrastrukturou. Po dokončení komunikace R3 je proto pravděpodobná ještě výraznější orientace obyvatel střediska na silniční dopravu. Pískem prochází pouze jedna rychlíková trať (orientovaná na Prahu) a nerychlíková trať do Tábora.

Relativně dosti exponovanou polohu má v rámci regionu Jindřichův Hradec, který má shodně kvalitní napojení na obě dopravní infrastruktury. Dopravní význam střediska těží z dosahu tří silnic I. třídy (I/23, I/34) a tratě s rychlíkovým provozem spojující Veselí nad Lužnicí s krajem Vysočina. Zajímavostí jsou dvě úzkokolejné regionální tratě o rozchodu 760 mm směrem na Novou Bystřici a Obrataň¹⁶.

¹⁶ Jedná se o dvě ze tří úzkokolejných tratí, na nichž je v Česku v současné době provozována pravidelná veřejná osobní doprava.

Jednoznačně nekvalitně vybavené dopravní infrastrukturou jsou v Jihočeském kraji Vodňany, jejichž intravilán je obslužen pouze dvěma silnicemi druhé třídy a nerychlíkovou tratí. Nutno ale podotknout, že díky obchvatu (silnice I/22 spojující České Budějovice a Strakonice a I/20 mezi Českými Budějovicemi - Pískem) mají Vodňany určitý předpoklad zejména pro "absorbování" autobusové dopravy směřující do populačně i pracovně důležitějších nódů.

Nevýhodnou horizontální dopravní polohu mají i Prachatice, Český Krumlov nebo Vimperk, kde nižší hustota zalidnění regionu spolu s nevýhodnou geografickou polohou v předhůří Šumavy neumožnily dostatečný rozvoj zejména železniční sítě. Jiným periferně položeným střediskem jsou Trhové Sviny, které jako jediný dopravní uzel nejsou obsluženy žádnou železniční tratí a k interakci se svým zázemím využívají výhradně silniční dopravu.

Mimo výše popisovaného Písku jsou v Jihočeském kraji i další střediska, která mají značně kvalitativně nevyrovnanou dopravní polohu u sledovaných druhů dopravy. Poměrně překvapivé je například celkové postavení Třeboně (6. místo). Ačkoli ta je obslužena pouze jednou nerychlíkovou tratí, a z hlediska polohy v železniční síti proto patří ke střediskům s jednoznačně periferním postavením, její silniční vybavenost je čtvrtá nejlepší ze všech. Třeboň má velmi dobré silniční napojení na České Budějovice, Jindřichův Hradec, Veselí nad Lužnicí a příhraniční České Velenice, jelikož se všemi těmito sídly je spojena komunikacemi I. třídy.

Přesně opačným případem je Kaplice, jež má výrazně lepší napojení na železniční síť oproti silniční, což samozřejmě souvisí s již dokončeným úsekem IV. železničního koridoru mezi Českými Budějovicemi a Horním Dvořištěm. Určitým způsobem zpochybnit velmi výhodnou polohu Kaplice v železniční síti by snad mohla pouze vzdálenost samotného centra střediska od vlakové zastávky Kaplice – nádraží. Ta činí 3,5 km a mohla by v mnoha případech podnítit uživatele k využití konkurenčních způsobů přepravy. Vlaková stanice je však dobře dostupná po silnici I. třídy (I/3).

6.2.2. Hierarchie středisek z hlediska veřejné hromadné dopravy

Vertikální strukturace veřejnou hromadnou dopravou je dalším z parciálních dopravně geografických atributů, kterými se primárně předkládaná diplomová práce zabývá. Dopravní hierarchizace středisek má totiž neoddiskutovatelný vliv na komplexní geografickou organizaci území.

Pro prvotní zhodnocení dopravního významu zkoumaných středisek z hlediska *veřejné hromadné dopravy* je možné využít základních statistických ukazatelů, jež přímo charakterizují strukturu souboru dat. Jak je patrné z **Tab. 11.**, průměrný počet vlakových spojů (VLAK) je logicky výrazně nižší než v případě autobusů (BUS), což je odrazem větší selektivnosti (hierarchicky vyšší formy) železniční dopravy. Pokud porovnáme hodnoty variačního koeficientu, vyjde nám poměrně rozdílná úroveň hierarchické diferenciaci souboru středisek. Nejzřetelnější je podle komplexní velikosti (ukazatel KV), dále pak podle BUS a nejméně výrazná podle charakteristiky VLAK. Úroveň diferenciaci středisek podle charakteristiky HROMADNA DOPRAVA je velmi blízká úrovni diferenciaci BUS, což potvrzuje výchozí hypotézu.

Tab. 11. - Základní statistické charakteristiky souborů VLAK, BUS, HROMADNA DOPRAVA, KV

	VLAK	BUS	HROMADNA DOPRAVA	KV
Průměr	33,6	163,9	197,5	21,9
Medián	21	99	124	9,4
Maximum	85	808	893	125,2
Minimum	0	76	94	4,5
Variační rozpětí	85	732	799	120,7
Směrodatná odchylka	23,44	172,08	190,06	28,19
Variační koeficient	69,75	105	96,23	128,73

Zdroj: vlastní výpočty

Jak dokládá **Tab. 12.**, z hlediska významu *autobusové dopravy* jsou v souboru maximální jednotkou České Budějovice (808 spojů). Dominantní postavení střediska v rámci Jihočeského kraje je nicméně zkruseno započtením spojů MHD, které elektronická databáze IDOS v případě Českých Budějovic nerozlišuje. Pokud by bylo podobné ošetření možné, ještě více by se v rámci regionu posílila pozice druhého Tábora (327 spojů). Tato střediska s nejvyšším KV v rámci kraje těží nejen ze své populační a pracovní velikosti, ale také z relativně velmi kvalitní vybavenosti silniční infrastrukturou, která je analyzovaná v

předešlé kapitole. Z hlediska autobusové dopravy proto můžeme o významu obou uzlů v rámci Jihočeského kraje hovořit jako o rozhodujícím.

Mezi relativně důležitá autobusová střediska patří vesměs populačně významnější dopravní nody s dobrou silniční infrastrukturou Písek (183 spojů), Strakonice (181 spojů), Jindřichův Hradec (146 spojů) a také Český Krumlov (149 spojů), jenž je výrazně orientován právě na autobusovou dopravu a výrazně svázán intenzivní dojížděnkou s jádrovými Českými Budějovicemi. Téměř výhradně závislý na autobusových spojích je Týn nad Vltavou (98 spojů). Extrémní důležitost autobusové dopravy potom pocítují mimo železniční osy položené Trhové Sviny (94 spojů), přesto v rámci sledovaného regionu patří ke spíše méně důležitým autobusovým uzlům (12. místo).

Tab. 12. - Hierarchie středisek podle autobusové dopravy

Středisko	Počet odjíždějících autobusových spojů (středa 13.4.2011)
České Budějovice	808
Tábor	327
Písek	183
Strakonice	181
Český Krumlov	149
Jindřichův Hradec	146
Vodňany	103
Dačice	103
Prachatice	99
Týn nad Vltavou	98
Třeboň	97
Trhové Sviny	94
Kaplice	82
Blatná	81
Milevsko	81
Vimperk	79
Soběslav	76

Zdroj: IDOS (2010/2011), vlastní výpočty

Na samotném konci souboru lze nalézt dopravně i populačně méně významná střediska, která mají spíše periferní polohu blíže k administrativní hranici kraje – Milevsko (81 spojů), Vimperk (79 spojů), Blatná (81 spojů) a také střediska ležící na důležitých železničních trasách (Soběslav). Právě Soběslav (76 spojů), u které je patrná intenzivní dojížděnková interakce s Tábořem, využívá kapacitní výhody železniční dopravy (napojení na

rychlíkovou trať). Názorný přehled o hierarchii středisek autobusové dopravy podává **Mapová příloha č. 2.**

O hierarchii středisek z pohledu *železniční dopravy* vypovídá **Tab. 13.** Stejně jako v případě autobusové dopravy mají v rámci Jihočeského kraje zásadní význam České Budějovice a Tábor. Mezi oběma středisky je v rámci železniční hierarchie jen minimální rozdíl tří spojů, což je dáno několika faktory. Už z dřívějšího výzkumu Marady (2003) je zřejmá orientace Českých Budějovic spíše na autobusovou dopravu. V celostátním kontextu České Budějovice navíc chybí mezi nejvýznamnějšími železničními centry, a to zejména kvůli nižšímu podílu rychlíkové dopravy. Tábor zase využívá velmi kvalitní polohy vzhledem k železniční síti. Železniční doprava zajišťuje intenzivní interakci Tábora s důležitými sídly v zázemí (Soběslav, Planá nad Lužnicí, Veselí nad Lužnicí), která leží na páteřní dopravní trase IV. železničním koridoru. Soběslav je dalším ze sledovaných středisek, jejichž dobré postavení v železniční hierarchii je zásadním způsobem ovlivněno napojením na rychlíkovou trať. Na základě výše diskutovaného je proto možné předpokládat, že budoucí úplné zprovoznění železničního koridoru dopomůže rozvoji celého táborského regionu. Na druhou stranu ale také určitým způsobem zvýší dojížděkovou orientaci na Prahu, která se jako atraktivní centrum zaměstnanosti stane časově dostupnější.

Velmi důležitým železničním střediskem Jihočeského kraje je i Jindřichův Hradec (53 spojů), který oproti autobusové dopravě povyskočil o tři pozice. Předpokladem pro takovéto postavení je relativně kvalitní poloha v železniční síti (více **kapitola 6.2.1.**). Mezi střediska dostatečně kvalitně obslužená železniční dopravou můžeme počítat ještě Strakonice (49 spojů) a Písek (47 spojů).

Poměrně výraznou skupinu v hierarchii zaujímá sedmice středisek obslužená spíše méně kvalitně (17 až 21 spoji). Minimální diferenciaci této části souboru souvisí s totožnou infrastrukturní vybaveností, kdy jsou všechna střediska vyjma Kaplice obslužena pouze jednou nerychlíkovou tratí. Právě zmíněná Kaplice je ale překvapivě v hierarchii poměrně nízko postavená (pouze 18 spojů). Ačkoli je v jejím dosahu úsek rychlíkového železničního koridoru, zaujímá až 14. místo.

Periferní postavení v železniční dopravě Jihočeského kraje má Týn nad Vltavou (8 spojů). Jediná nerychlíková trať č. 192 směrem na populačně méně významné Vodňany Týn

nad Vltavou poměrně značně limituje. Středisko je proto spíše orientované na autobusy, které zajišťují interakci s oběma jádrovými uzly regionu. Oproti hierarchii z hlediska autobusové dopravy si proto Týn nad Vltavou výrazně pohoršil, celkem o 5 míst.

Extrémním případem jsou Trhové Sviny, které jsou absolutně netknuty železniční dopravou. Jejich postavení v síti je dáno historicky malým významem sídla. Dříve vzniklá železniční síť totiž vycházela z ekonomických potřeb v industriální době. Dnes jsou proto Trhové Sviny, co se železniční dopravy týče, jednoznačně maximálně periferním dopravním nódem. Na **Mapové příloze č. 1** přehledně zobrazující železniční význam sídel jsou také jako jediné znázorněny odlišnou značkou.

Tab. 13. - Hierarchie středisek podle železniční dopravy

Středisko	Počet odjíždějících vlakových spojů (středa 13.4.2011)
České Budějovice	85
Tábor	82
Jindřichův Hradec	53
Soběslav	52
Strakonice	49
Písek	47
Blatná	30
Vodňany	28
Dačice	21
Prachatice	21
Milevsko	21
Třeboň	20
Český Krumlov	19
Kaplice	18
Vimperk	17
Týn nad Vltavou	8
Trhové Sviny	0

Zdroj: IDOS (2010/2011), vlastní výpočty

Poté, co autor analyzoval dopravní nody Jihočeského kraje z hlediska obou hlavních dopravních systémů České republiky, bylo možno přejít k hodnocení jejich *celkového dopravního významu*, který je znázorněn v **Tab. 14**. Maximálním prvkem jsou samozřejmě i v tomto případě České Budějovice, minimálním potom Trhové Sviny. Znovu je ale třeba připomenout, že výrazná diferenciacie krajského města od Tábora je zkruslena započtením spojů MHD, které databáze IDOS nerozlišuje.

Obecně můžeme konstatovat, že střediska s velkým komplexním významem (hodnoty KV uvedené v **Tab. 1.**) mají pro Jihočeský kraj i zásadní dopravní význam. Kromě Českých Budějovic a Tábora jde konkrétně o Písek, Strakonice, Jindřichův Hradec a Český Krumlov. Překvapivě dobré postavení mají i Vodňany (7. místo, 131 spojů), středisko s nejhorší polohou v dopravních sítích. Vodňany pravděpodobně těží z vybudovaného obchvatu města, který spojuje krajské České Budějovice s důležitými dopravními středisky Pískem a Strakonice. Jejich obsluhuje autobusovou dopravou je proto v rámci kraje lehce nadprůměrné (7. místo), o mnoho horší ale není ani postavení v železniční hierarchii (8. místo). Nadhodnocení dopravního významu Vodňan oproti ukazateli KV je celých 9 pozic, nejvíce ze všech zkoumaných středisek. Podobně je na tom i populační velikostí málo významná Soběslav, jejíž dopravní důležitost jednoznačně zvedá napojení na rychlíkovou železniční trasu směrem do Tábora. Autobusová doprava má v tomto sídle menší význam.

Nejméně významnými dopravními uzly z hlediska hromadné dopravy jsou v Jihočeském kraji Kaplice, Vimperk a Trhové Sviny. Všechna tato střediska dosahují maximálně 100 odjíždějících spojů. U Trhových Svinů je jejich periferní postavení dáno jednak špatnou polohovou exponovaností a pak také zanedbatelnou celkovou komplexní velikostí, kdy podle Hamplovy metodiky nedosahují ani subregionálního významu. Vimperk je v periferním postavení z hlediska obou dopravních systémů. V jeho případě je problémem velká vzdálenost od jádrových Českých Budějovic, a tudíž absence přímých autobusových spojů s tímto střediskem, které většinou jezdí přes Strakonice. Lepší je napojení Vimperku právě na zmíněné na Strakonice, které jsou ale přece jen méně dopravně přitažlivé a i tak od střediska relativně dost vzdálené (32 km).

Kaplice je v rámci Jihočeského kraje obsluhována podprůměrně nejen autobusovou, ale i železniční dopravou, což je vzhledem k horizontální poloze v železniční síti překvapivé. Zřejmě proto můžeme konstatovat, že provozovaný úsek železničního koridoru nemá přílišný vliv na dopravní význam střediska a dojížděková interakce s ostatními středisky, zejména tedy s Českým Krumlovem a Českými Budějovicemi, je více závislá na autobusové dopravě. Kompletní hierarchii středisek osídlení podle veřejné hromadné dopravy zobrazuje **Mapová příloha č. 3.**

Tab. 14. - Hierarchie středisek podle hromadné dopravy

Středisko	Celkový počet odjíždějících spojů hromadné dopravy (středa 13.4.2011)
České Budějovice	893
Tábor	409
Písek	230
Strakonice	230
Jindřichův Hradec	199
Český Krumlov	168
Vodňany	131
Soběslav	128
Dačice	124
Prachatice	120
Třeboň	117
Blatná	111
Týn nad Vltavou	106
Milevsko	102
Kaplice	100
Vimperk	96
Trhové Sviny	94

Zdroj: IDOS (2010/2011), vlastní výpočty

6.2.3. Hierarchie středisek z hlediska individuální automobilové dopravy

Výše analyzované a diskutované hodnocení dopravního významu středisek podle objemu spojů veřejné hromadné dopravy má samozřejmě některé své limity. Lépe by samotný význam dopravních nódů vyjádřil například údaj o obsazenosti autobusových či vlakových spojů. Ten však nelze ani na krajské úrovni získat. Pro dosažení komplexnějšího pohledu na celkovou hierarchii dopravních středisek Jihočeského kraje je proto třeba vyhodnotit jejich *exponovanost z hlediska intenzit automobilové dopravy* (**Mapová příloha č. 4**). Hodnocením intenzit přepravních proudů automobilové dopravy se v minulosti zabýval např. Hůrský (1978b), v poslední době na něho navazoval Marada (2010). Oba čeští dopravní geografové se snažili vyčíslit přitažlivost dopravních center na základě výsledků sčítání dopravy, které je v režii Ředitelství silnic a dálnic ČR. Metodika součtu dopravních intenzit ve sčítacích bodech ústících do intravilánu střediska je blíže nastíněna v **kapitole 4.3.1.**

Prvotní srovnání významu středisek z hlediska individuální automobilové dopravy lze opět založit na statistických ukazatelích, které charakterizují strukturu souborů dat. Přehledně je zobrazuje **Tab. 15**. Z tabulky je zřejmé, že průměrný počet osobních automobilů (charakteristika OSOBNI) je několikanásobně vyšší než v případě nákladní dopravy (ukazatel NAKLADNI). Pro zhodnocení hierarchie je ovšem podstatnější srovnání variačních koeficientů, ze kterých je patrná vyšší úroveň asymetrické hierarchie ukazatele NAKLADNI oproti OSOBNI. Úroveň agregátního ukazatele AUTO je potom o něco málo bližší charakteristice OSOBNI, a to právě z důvodu vyššího průměrného počtu osobních automobilů přijíždějících do střediska. Zajímavé je srovnání agregátního ukazatele AUTO a ukazatele HROMADNA DOPRAVA vzhledem ke komplexní velikosti středisek. Míra diferenciacce podle AUTO je přeci jen o něco bližší úrovni KV než je tomu v případě charakteristiky HROMADNA DOPRAVA, což je jednoznačně dáno větší flexibilitou automobilové dopravy, která proto může nejlépe odpovídat současným potřebám středisek. Výchozí hypotéza se tak potvrdila.

Tab. 15. - Základní statistické charakteristiky souborů NAKLADNI, OSOBNI, AUTO a KV

	NAKLADNI	OSOBNI	AUTO	KV
Průměr	9 964	32 970	42 934	21,9
Medián	5 863	18 403	24 788	9,4
Maximum	44 932	134 129	179 061	125,2
Minimum	2 273	8 188	10 461	4,5
Variační rozpětí	42 659	125 941	168 600	120,7
Směrodatná odchylka	10626,21	32530,51	43016,82	28,19
Variační koeficient	106,65	98,67	100,19	128,73

Zdroj: vlastní výpočty

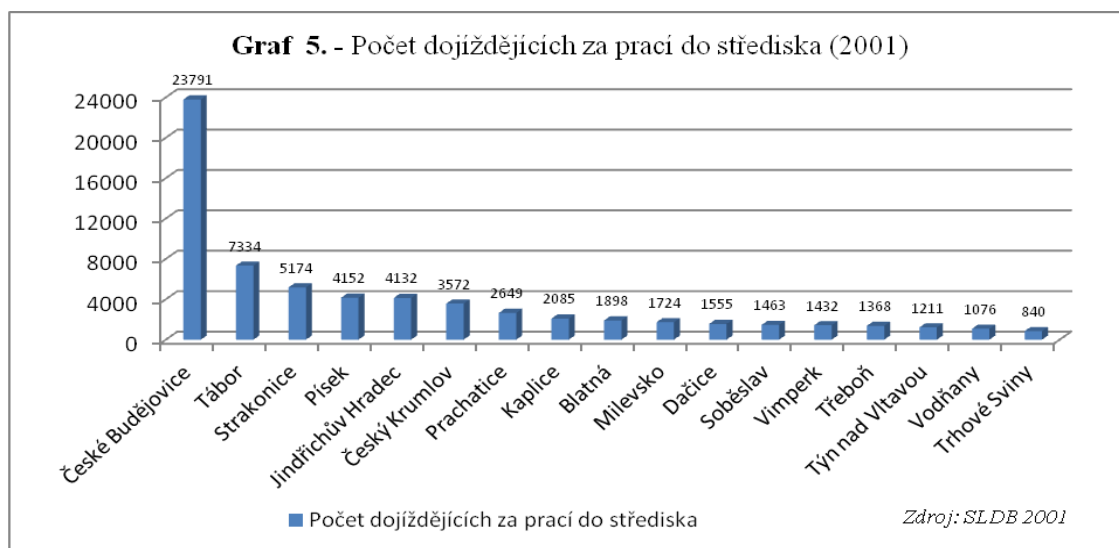
Z hlediska celkových intenzit automobilové dopravy uvedených v **Tab. 16**. jsou v souboru maximální jednotkou, stejně jako v případě veřejné hromadné dopravy, České Budějovice. Jejich velmi exponované postavení v hierarchii odpovídá dlouhodobému dominantnímu významu z hlediska nejen pracovní a populační velikosti, ale i postavení v silniční síti, kterou mají České Budějovice ze středisek Jihočeského kraje nejlepší (**více kapitola 6.2.1.**). Samozřejmě, stále velmi limitující je pro krajské město absence napojení na dálniční síť. Dostavba dálnice D3 v budoucnu dopravní význam střediska ještě posílí, a to nejen v rámci kraje, ale i na makroregionální úrovni. Studie intenzit silniční dopravy, kterou

provedl Marada (2010), přesto už dnes dokládá poměrně významné postavení Českých Budějovic v rámci 171 sledovaných středisek Česka, kde jihočeská metropole zaujímá 9. pozici¹⁷.

Velmi dopravně exponované jsou z hlediska automobilové dopravy i Tábor a Jindřichův Hradec. Zatímco Tábor těží zejména z intenzit osobní dopravy, která proudí obchvatem směrem na Prahu, periferněji položený Jindřichův Hradec má poměrně větší zastoupení nákladní dopravy směřující hlavně na Třeboň a dále do Českých Budějovic. Vysvětlení vyšší intenzity nákladní dopravy u Jindřichova Hradce může do jisté míry souviset se zřízením průmyslové zástavby Hospodářského parku v Českých Velenicích, které jsou s Jindřichovým Hradcem spojeny důležitou komunikací I. třídy (I/24, I/34). Tamní závody, jejichž vznik umožnil příliv zahraničního kapitálu na konci devadesátých let, jsou přímo závislé na spedičních službách a dnes jsou jedním z největších zaměstnavatelů v celém jindřichohradeckém okrese. Podobně můžeme vzít v potaz i vliv významného elektrotechnického závodu v Suchdole nad Lužnicí, který leží na stejné dopravní ose. A v neposlední řadě také výrobní i nevýrobní aktivity krajského města, kam nákladní doprava směřuje.

Přitažlivá z pohledu automobilové dopravy jsou podle očekávání i další komplexně významná střediska Strakonice a Písek. Následují je dopravní nody průměrně exponované, z nich je možné vypíchnout Soběslav. Její pozice je oproti pořadí v hierarchii komplexní velikosti značně nadhodnocena, což je způsobeno napojením na důležitou páteřní osu z Veselí nad Lužnicí do Tábora. Zajímavý je také relativně nízký podíl nákladní dopravy v Českém Krumlově. Toto je dáno zejména nedostatkem velkých průmyslových závodů v jeho zázemí. Naopak posílená osobní doprava odráží výraznou dojížděkovou interakci s exponovanými Českými Budějovicemi (dojížděku za prací do středisek ORP vyjadřuje **Graf 5.**).

¹⁷ Nejexponovanější centra z hlediska intenzit silniční dopravy podle M. Marady jsou v pořadí: Praha, Brno, Ostrava, Plzeň, Olomouc, Pardubice, Frýdek-Místek, Teplice, České Budějovice a Hradec Králové.



Minimální jednotkou souboru, a to jak v nákladní tak osobní automobilové dopravě, jsou periferně situované Prachatice. Podobně jsou na tom i další střediska z okrajových částí Jihočeského kraje jako Vimperk, Trhové Sviny nebo Dačice, u kterých je navíc patrná vazba silniční dopravou na obce kraje Vysočina (především Telč a Jemnice). Sporně periferní postavení z pohledu intenzit automobilové dopravy mají Vodňany. Pozice střediska by se nepochybně zlepšila započtením automobilů projíždějících po obchvatu. Ten je ale poměrně vzdálen od zastavěné části města a tudíž, na rozdíl například od Blatné nebo Tábora, kde alespoň částečně protíná intravilán obce, nebyl v této práci Vodňanům připočten.

Tab. 16. - Hierarchie středisek podle automobilové dopravy

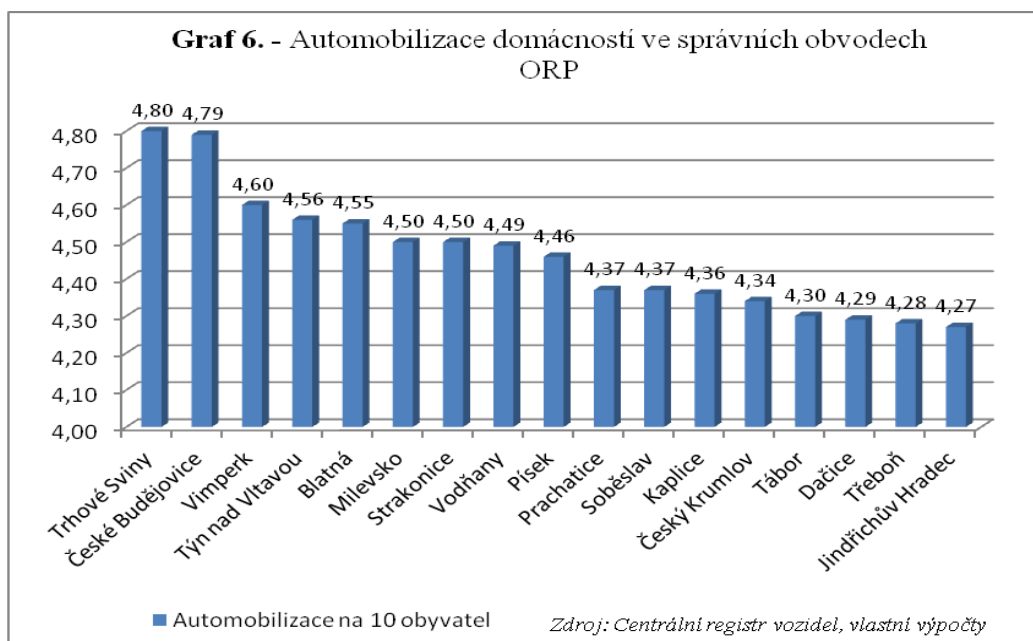
Středisko	Nákladní automobily	Pořadí	Osobní automobily (do 3,5 tuny)	Pořadí	Celkem	Rozdíl pořadí nákladní/osobní
České Budějovice	44 932	1.	134 129	1.	179 061	0
Tábor	20 811	3.	82 807	2.	103 618	+1
Jindřichův Hradec	24 474	2.	72 233	3.	96 707	-1
Strakonice	10 331	4.	38 988	4.	49 319	0
Písek	9 335	6.	36 643	5.	45 978	+1
Třeboň	9 179	7.	24 589	7.	33 760	0
Soběslav	9 873	5.	23 750	8.	33 623	-3
Český Krumlov	4 834	10.	25 579	6.	30 413	+4
Kaplice	6 385	8.	18 403	9.	24 788	-1
Blatná	5 863	9.	15 631	10.	21 494	-1
Milevsko	4 498	11.	14 947	11.	19 445	0
Týn nad Vltavou	3 931	12.	14 597	12.	18 528	0
Trhové Sviny	3 905	13.	13 493	14.	17 398	-1
Dačice	2 728	15.	13 746	13.	16 474	+2
Vimperk	3 554	14.	12 266	15.	15 820	-1
Vodňany	2 485	16.	10 498	16.	12 983	0
Prachatice	2 273	17.	8 188	17.	10 461	0

Zdroj: Sčítání dopravy 2010, databáze Ředitelství silnic a dálnic ČR

6.2.4. Strukturální charakteristiky dopravních středisek a souvislosti s jejich dopravním významem

Ze závěrů dřívějších studií Marady (2010) je patrné, že na dopravní význam střediska, tedy jeho postavení v dopravní hierarchii, má kromě horizontální dopravní polohy nezanedbatelný vliv i charakter zázemí. Jeho význam lze spatřovat v rovině strukturální i velikostní.

Dá se předpokládat, že populační velikost zázemí střediska bude ovlivňovat velikost poptávky po dopravě, s čímž bude souviset počet spojů hromadné dopravy i využití individuální automobilové dopravy. Svůj vliv na skladbu použitých dopravních prostředků bude mít jistě kvalita železniční i silniční sítě v zázemí. Jak vyplývá z některých minulých studií (např. Kraft, 2007, Seidenglanz, 2007), malé obce s nedostatečnou dopravní obsluhností veřejnou hromadnou dopravou budou spíše inklinovat k využití automobilové dopravy. Nelze se však domnívat, že bude výhradně platit přímý vztah, kdy periferní oblasti s nižší hustotou zalidnění zaznamenají vyšší hodnoty automobilizace (míru automobilizace domácností v SO ORP zobrazuje **Graf 6.**). Svůj vliv na míru automobilizace totiž mají i další faktory jako například životní úroveň obyvatelstva, což může být případ SO ORP České Budějovice, který vykazuje druhou největší míru automobilizace v kraji. Vyšší automobilizace domácností už je pouze v regionu Trhových Svinů, kde lze tento fakt přičíst absencí napojení na železnici a s tím související odkázanosti obyvatelstva na silniční dopravu. Podnět k vyššímu využívání automobilové dopravy mohou mít také regiony s rozdrobenou sídelní strukturou, kde se předpokládá nižší nabídka spojů hromadné dopravy.



V souvislosti s výše uvedenou diskusí poskytuje autorem provedená korelační analýza charakteru dopravy ve střediscích a jejich zázemí (**Tab. 17.**) některé zajímavé závěry. Za prvé je třeba vypíchnout předpokládaný těsný vztah některých velikostních ukazatelů: celkový objem spojů veřejné hromadné dopravy (HROMADNÁ) výrazně koreluje s populační (OBYV S) i pracovní (PRÁCE) velikostí střediska, stejně jako s počtem dojíždějících i vyjíždějících za prací. Vzhledem k faktu, že železniční doprava je více determinována existujícími sítěmi než doprava autobusová, je souhlasnost s populační velikostí střediska menší v případě charakteristiky VLAK než BUS.

Poměrně vysoká souvislost je i ve vztahu hromadné dopravy a polohové exponovanosti střediska (ukazatel POLOHA, blíže k jeho vymezení **kapitola 6.2.1.**). Ještě těsnější korelaci s dopravní důležitostí střediska však lze logicky vysledovat v případě intenzity osobní automobilové dopravy (AUTO – OSOB), která nejvíce odráží současný význam dopravních nódů. Z toho lze vyvodit, že větší dopravní exponovanost střediska v dopravní síti úzce souvisí s objemem nabídky spojů hromadné dopravy i s intenzitou automobilové dopravy.

Potvrdilo se také, že mezi mírou automobilizace domácností (**Mapová příloha č. 6**), kterou práce hodnotí za celý správní obvod ORP, není prakticky žádná statisticky zjištělá závislost s polohovou exponovaností dopravních nódů. Míra automobilizace tak přímo neodráží polaritu typu periferní – exponovaný.

Tab. 17. - Souvislosti mezi dopravním významem středisek a charakteristikami zázemí

	OBYV S	OBYV SO	POČET AUT	AUTOMOBILIZACE	DOJÍŽDKA	VYJÍŽDKA	PRÁCE	AUTO- NÁKLAD	AUTO- OSOB	AUTO- CELKEM	VLAK	BUS	HROMADNÁ	POLOHA
OBYV S	-	0,982	0,989	0,351	0,987	0,946	0,997	0,920	0,930	0,931	0,780	0,986	0,989	0,849
OBYV SO	0,982	-	0,998	0,249	0,971	0,972	0,978	0,922	0,949	0,946	0,809	0,972	0,980	0,866
POČET AUT	0,989	0,998	-	0,294	0,982	0,965	0,987	0,921	0,941	0,939	0,789	0,982	0,986	0,853
AUTOMOBILIZACE	0,351	0,249	0,294	-	0,381	0,250	0,364	0,200	0,160	0,170	-0,060	0,391	0,347	0,046
DOJÍŽDKA	0,987	0,971	0,982	0,381	-	0,925	0,996	0,910	0,909	0,912	0,737	0,992	0,989	0,812
VYJÍŽDKA	0,946	0,972	0,965	0,250	0,925	-	0,932	0,880	0,934	0,923	0,822	0,946	0,957	0,869
PRÁCE	0,997	0,978	0,987	0,364	0,996	0,932	-	0,917	0,920	0,922	0,757	0,989	0,989	0,831
AUTO-NÁKLAD	0,920	0,922	0,921	0,200	0,910	0,880	0,917	-	0,983	0,990	0,831	0,901	0,918	0,877
AUTO-OSOB	0,930	0,949	0,941	0,160	0,909	0,934	0,920	0,983	-	0,999	0,867	0,913	0,933	0,910
AUTO-CELKEM	0,931	0,946	0,939	0,170	0,912	0,923	0,922	0,990	0,999	-	0,861	0,913	0,932	0,905
VLAK	0,780	0,809	0,789	-0,060	0,737	0,822	0,757	0,831	0,867	0,861	-	0,739	0,793	0,860
BUS	0,986	0,972	0,982	0,391	0,992	0,946	0,989	0,901	0,913	0,913	0,739	-	0,997	0,811
HROMADNÁ	0,989	0,980	0,986	0,347	0,989	0,957	0,989	0,918	0,933	0,932	0,793	0,997	-	0,841
POLOHA	0,849	0,866	0,853	0,046	0,812	0,869	0,831	0,877	0,910	0,905	0,860	0,811	0,841	-

Zdroj: ČSÚ, Statistický lexikon obcí ČR 2008, IDOS 2010/2011

7. Závěrečné zhodnocení a syntéza analýz dopravně geografických atributů Jihočeského kraje

Provedená empirická hodnocení vybraných dopravně geografických atributů Jihočeského kraje dostatečnou měrou postihují vliv dopravního systému na geografickou organizaci sledovaného území. Parciální dopravní charakteristiky, jimiž se diplomová práce primárně zabývá, tedy hierarchizace středisek osídlení a vymezení nodálních dopravních regionů, přinesly některé důležité poznatky, jež mohou být podnětem k další diskuzi týkající se například zefektivnění dopravní politiky kraje.

Z hlediska struktury sídelního systému, který zásadním způsobem podmiňuje dopravní interakce v území, je Jihočeský kraj výrazně nodálního charakteru. Výsledné dopravně geografické regionalizace vesměs potvrdily původní předpoklad, že centra ORP jsou v rámci regionu i dopravními středisky, kolem nichž se na základě intenzit vazeb z pohledu sledovaných druhů dopravy vytváří určité zázemí. Zvláště patrné je to z analýz spádu veřejné hromadné dopravy, kterou ovšem z nutnosti zajištění alespoň minimální plošné obslužnosti výrazně reguluje dopravní politika. Ve srovnání s nodálními regiony vymezenými na základě přepravních intenzit individuální automobilové dopravy, které vytvářejí přirozenější spádové zázemí a spíše odrážejí působnost jednotlivých středisek, ovšem došlo k některým nuancím. Jde o případy Volar a Vyššího Brodu, které ač nejsou centry ORP, vytvářejí vlastní subregion s částečnou regionální autonomií. Na základě spádu svých center jsou však tyto subregiony jednoznačně integrovány do hierarchicky vyšších dopravních regionů Českého Krumlova a Prachatic, což opět jen dokládá nodálnost území Jihočeského kraje.

V rámci analyzovaného regionu vytvářejí dominantní zázemí České Budějovice, které jako jediné středisko Jihočeského kraje dosahují v celonárodním kontextu mezoregionálního významu. České Budějovice těží ze své významné komplexní důležitosti a velmi exponované polohy vzhledem k silniční i železniční síti. Je předpoklad, že po napojení na dálniční síť dojde v případě tohoto střediska k ještě výraznější "expanzi" v severojižním směru a také k další absorpci autobusové a automobilové dopravy. Podobně nabude na dopravní důležitosti i Tábor, kde je taktéž

předpoklad nárůstu projíždějících automobilů. V důsledku toho dojde k prohloubení diferenciaci dopravních středisek v kraji, které ještě podpoří dokončení rychlostní komunikace R3 a zvýšení dopravní exponovanosti Písku.

Dopravní periferie jsou v rámci kraje situovány do oblasti Šumavy a jejího podhůří, kde dokonce v rámci regionalizace z pohledu individuální automobilové dopravy došlo k výše zmíněnému dodatečnému vyčlenění dvou subregionů. Vzhledem k určité orientaci na sídla v kraji Vysočina můžeme považovat za periferní taktéž region Dačic. Absence železnice potom významným způsobem limituje působnost Trhových Svinů, které své zázemí obsluhují výhradně autobusovou dopravou. U tohoto střediska je patrná částečná kompenzace nedostatku automobilovou dopravou. Míra automobilizace je totiž ve správním obvodu centra nejvyšší v rámci celého kraje.

Analýzy diplomové práce také prokázaly předpokládaný velmi těsný vztah mezi komplexní a dopravní důležitostí středisek. Tato shoda zvláště panuje v případě "bodově" koncentrované automobilové a autobusové dopravy. O něco více ještě potom agregací charakteristik vlakové a autobusové dopravy, což indikuje určitou doplňkovost obou druhů přepravy.

Odhlédneme-li od faktu, že elektronická databáze IDOS (2010/2011) neumožnila u dominantních Českých Budějovic vyselektovat spoje MHD, můžeme v případě veřejné hromadné dopravy celkově mluvit o relativně nízké hierarchizaci dopravního významu středisek. Velmi patrné je to zejména u menších sídel, což opět souvisí s výše zmíněným zajištěním alespoň jejich minimální obslužnosti a dotační politikou krajského úřadu. Liniový charakter železniční sítě potom způsobuje, že hierarchizace středisek z pohledu vlakové obslužnosti je ještě méně zřetelná, než je tomu v případě autobusů. Výsadní dopravní důležitost Českých Budějovic v rámci kraje je evidentní i z pohledu přitažlivosti automobilovou dopravou. Jihočeský kraj tak disponuje velmi dominantním dopravním centrem, což třeba není případ Karlovarského kraje, kde, jak ukázala dřívější studie Krafta (2007), hovoříme spíše o nižší dominanci krajského centra.

V návaznosti na výsledky rozborů lze v rámci Jihočeského kraje také určit střediska orientovaná na jeden druh dopravy a střediska spíše komplexně obslužná.

Výrazné zaměření na železniční dopravu je samozřejmě patrné u Soběslavi, která má v rámci železniční sítě velmi exponovanou polohu. Tu navíc zvýrazní budoucí napojení na koridor, a celkový dopravní význam střediska tak bude ještě více nadhodnocen. Podobná orientace na železniční dopravu je patrná u Blatné. Naopak spíše autobusovou dopravou obsluhují své zázemí Písek, Český Krumlov a Týn nad Vltavou. Extrémním případem jsou potom výše zmíněné Trhové Sviny. Podle předpokladů poskytují kvalitní komplexní obsluhu svému zázemí populačně i pracovní nejvýznamnější centra regionu (České Budějovice, Tábor, Strakonice, Jindřichův Hradec).

8. Seznam použité literatury a zdrojů

ANDĚL, J. 1996. Sociogeografická regionalizace. Univerzita J. E. Purkyně, Ústí nad Labem, 85 s.

BRINKE, J. 1999. Úvod do geografie dopravy. Karolinum, Praha, 112 s.

DERRUDER, B., WITLOX, F., TAYLOR, P. 2007. US cities in the world city network: comparing their positions using global origins and destinations of airline passengers. *Urban Geography*, 28, vol. 1, s. 74-91.

DERUDDER, B., WITLOX, F. 2009. The impact of progressive liberalization on the spatiality of airline networks: A measurement framework based on the assessment of hierarchical differentiation. *Journal of Transport Geography*, 16, Amsterdam, s. 276-284.

GODDARD, J. B. 1970. Functional Regions within the City Centre: A Study by Factor Analysis of Taxi Flows in Central London. *Transactions of the Institute of British Geographers*, 49, s. 161-182.

GOOD, P., DERUDDER, B., WITLOX, F. 2011. The Regionalization of Africa: Delineating Africa's Subregions Using Airline Data. *Journal of Geography*, 110(5), s. 179-190.

GREEN, F. 1953. Community of Interest Areas in Western Europe – Some Geographical Aspects of Local Passenger Traffic, *Economic Geography*, Clark University Concord, New Hampshire, s. 283-298.

GREEN, F. 1958. Community of Interest Areas – Notes of the Hierarchy of Central Places and Their Hinterlands, *Economic Geography*, Clark University Concord, New Hampshire, s. 210-226.

GRUBESIC, T. H., MATISZIW, T. C., ZOOK, M. A. 2009. Spatio-temporal fluctuations in the global airport hierarchies. *Journal of Transport Geography*, 17, Amsterdam. s. 264-275.

HAMPL, M. 2005. Geografická organizace společnosti v České republice: Transformační procesy a jejich obecný kontext. Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, Praha, 147 s.

HOYLE, B., SMITH, J. 1998. Transport and Development: Conceptual Frameworks. In: Knowles, R., Hoyle, B.: *Modern Transport Geography*, Wiley and sons, Chichester, s. 13-40.

HŮRSKÝ, J. 1978a. Metody oblastního členění podle dopravního spádu – Úvod do teorie předělů osobní dopravy. *Rozpravy ČSAV*, 88, sešit 6, Praha, 95 s.

- HŮRSKÝ, J. 1978b. Regionalizace České socialistické republiky na základě spádu osobní hromadné dopravy. *Studia Geographica*, 59, Geografický Ústav ČSAV, Brno, 182 s.
- JINDRA, S. 2012. Prostorová analýza kvality dopravní obslužnosti obcí v Jihočeském kraji. Diplomová práce. Katedra geografie PF JČU, České Budějovice, 173 s.
- JOHNSTON, R., GREGORY, D., PRATT, G., WATTS, M., WHATMORE, S. 2009. *The Dictionary of Human Geography*, 5th edition. Blackwell Publishing, 1052 s.
- KRAFT, S. 2007. Regionální hromadná doprava Karlovarského kraje. Diplomová práce. Katedra geografie Jihočeské univerzity v Českých Budějovicích, Pedagogická fakulta, 85 s.
- KRAFT, S. 2009a. Dopravní hierarchie středisek osídlení České republiky a její změny v transformačním období: geografická analýza. Rigorózní práce. Geografický Ústav Masarykovy Univerzity v Brně, Přírodovědecká fakulta, Brno, 70 s.
- KRAFT, S. 2009b. Doprava v Českých Budějovicích a v jejich zázemí. In: Kubeš, J. a kol.: "Urbánní geografie Českých Budějovic a českobudějovické aglomerace II." Ústav vedy a výskumu Univerzity Mateja Bela v Banskej Bystrici, s. 105-119.
- KRAFT, S., VANČURA, M. 2009. Geographical organisation of the transport system in Czechia and its development in the transformation period. *Sborník České geografické společnosti*, roč. 114, č. 4, Česká geografická společnost, Praha, s. 298-315.
- KRAFT, S., VANČURA, M. 2011. České Budějovice a jejich regionální působnost: dojíždka za prací a její změny mezi roky 1991 a 2001. *Auspicia*, vol. 8, No. 2, VŠERS, České Budějovice, s. 43-48.
- KUBEŠ, J., PAHORECKÁ, J. 2000. Obslužná vybavenost, střediskovost a spádovost venkovských sídel. Okresy Písek, Tábor a okolí, rok 1998. In: Kubeš, J.: *Problémy stabilizace venkovského osídlení ČR*, katedra geografie Pedagogické fakulty JU, České Budějovice, s. 61-80.
- MARADA, M. 2003. Dopravní hierarchie středisek v Česku: vztah k organizaci osídlení. Dizertační práce. Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, Praha, 116 s.
- MARADA, M. 2006b. Vertikální a horizontální dopravní poloha středisek osídlení Česka. *Sborník příspěvků z XXI. sjezdu České geografické společnosti*, katedra geografie, Pedagogická fakulta, Jihočeská univerzita, České Budějovice, s. 169-174.
- MARADA, M. 2010. Doprava a geografická organizace společnosti v Česku. *Česká geografická společnost*, Praha, 165 s.
- MIRVALD, S. 1993. *Geografie dopravy I: obecná část*. Pedagogická fakulta Západočeské univerzity v Plzni, Plzeň, 80 s.

MIRVALD, S. 2000. Geografie dopravy II: silniční a železniční doprava. Západočeská univerzita v Plzni, Plzeň, 57 s.

MIŠTERA, L. 1984. Geografie krajů ČSSR. SPN, 339 s.

NYSTUEN, J. D., DACEY, M. F. 1961. A Graph Theory Interpretation of Nodal Regions. Papers of the Regional Science Association 7 (1), s. 29-42.

RODRIGUE, J. – P., COMTOIS, C., SLACK, B. 2009. The Geography of Transport Systems. Routledge, New York, 352 s.

ŘEHÁK, S. 1994. Hromadná osobní doprava ve výzkumu prostorové struktury státu (na příkladu tehdejšího Československa). Habilitační práce – katedra geografie PpF MU, Brno, 75 s.

SEIDENGLANZ, D. 2007. Dopravní charakteristiky venkovského prostoru. Dizertační práce. Geografický Ústav Masarykovy Univerzity v Brně, Přírodovědecká fakulta, Brno, 162 s.

ZIMPEL, H. G. 1958. Verkehrsbestimmte Systeme und Kulturraum bzw. Kulturlandschaftsliederung. Berichte z. dt. Landeskunde, Bd. 21, Berlin.

Ostatní zdroje:

IDOS 2010/2011 – elektronický jízdní řád, CHAPS spol. s r. o.

Statistický lexikon obcí České republiky 2008, Český statistický úřad ve spolupráci s Ministerstvem vnitra ČR, 1351 s.

Ročenka dopravy 2011 (Ministerstvo dopravy ČR)
<https://www.sydos.cz/cs/rocenka_pdf/Rocenka_dopravy_2011.pdf> [cit. 14. 10. 2012]

Základní statistické údaje o kultuře v České republice 2011
<http://www.nipos-mk.cz/wp-content/uploads/2009/03/Statistika_kultury_2011_I.KULTURNI-DEDICTVI_web.pdf> [cit. 14. 9. 2012]

Silnice a dálnice v České republice 2011
<[http://www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf/0/633E2FAF9F4A1078C12578F80033A11E/\\$file/RSD2011cz.pdf](http://www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf/0/633E2FAF9F4A1078C12578F80033A11E/$file/RSD2011cz.pdf)> [cit. 12. 5. 2012]

Celostátní sčítání dopravy 2010
<<http://scitani2010.rsd.cz/pages/informations/default.aspx/>> [cit. 14. 10. 2012]

Český statistický úřad

<<http://www.czso.cz/>>

<[http://www.czso.cz/x/redakce.nsf/i/mesta_a_mestyse_v_jihoceskem_kraji/\\$File/31101111m3.jpg](http://www.czso.cz/x/redakce.nsf/i/mesta_a_mestyse_v_jihoceskem_kraji/$File/31101111m3.jpg)> [cit. 29. 10. 2012]

<http://www.cbudejovice.czso.cz/x/redakce.nsf/i/data_za_jednotlive_obce_s_rozsireno_u_pusobnosti> [cit. 4. 4. 2012]

Ředitelství silnic a dálnic ČR

<<http://www.rsd.cz/>>

<http://www.rsd.cz/sdb_intranet/sdb/download/prehledy_2012_1_jc.pdf>
[cit. 29. 10. 2012]

Internetové stránky dálnice D3

<<http://www.dalnice-d3.cz/domu>> [cit. 2. 8. 2012]

Internetové stránky rychlostní komunikace R4

<<http://www.komunikace-r4.cz/domu>> [cit. 13. 7. 2012]

Internetové stránky IV. železničního koridoru

<<http://www.4-koridor.cz/>> [cit. 16. 7. 2012]

ZOFS Most

<<http://www.zofsmost.mzf.cz/mapy/koridory.gif>> [cit. 29. 10. 2012]

Mapové podklady z portálu mapy.cz

<<http://www.mapy.cz/>>

Mapové podklady z portálu maps.google.cz

<<https://maps.google.cz/>>

Sčítání lidu domů a bytů 2001

<<http://www.scitani.cz/>>

9. Přílohy

Seznam příloh:

Příl. 1. - Spádovost obcí hromadnou dopravou ke střediskům Jihočeského kraje

Příl. 2. - Spádovost obcí, které oscilují mezi dvěma a více středisky

Příl. 3. - Základní charakteristiky center ORP Jihočeského kraje

Mapová příloha č. 1 - Počet odjíždějících vlakových spojů ze středisek Jihočeského kraje ve středu 13. dubna 2011

Mapová příloha č. 2 – Počet odjíždějících autobusových spojů ze středisek Jihočeského kraje ve středu 13. dubna 2011

Mapová příloha č. 3 – Celkový počet spojů veřejné hromadné dopravy odjíždějící ze středisek Jihočeského kraje ve středu 13. dubna 2011

Mapová příloha č. 4 - Počet automobilů projíždějících středisky Jihočeského kraje

Mapová příloha č. 5 – Dopravní regiony Jihočeského kraje (hromadná doprava)

Mapová příloha č. 6 – Automobilizace domácností ve správních obvodech ORP Jihočeského kraje

Mapová příloha č. 7 – Obce Jihočeského kraje nezasažené Celostátním sčítáním automobilové dopravy 2010

Mapová příloha č. 8 – Dopravní regiony Jihočeského kraje (individuální automobilová doprava)

Příl. 1. - Spádovost obcí hromadnou dopravou ke střediskům Jihočeského kraje

	BL	ČB	ČK	DA	JH	KA	MI	PI	PR	SO	ST	TA	TS	TŘ	TV	VI	VO
Albrechtice nad Vltavou								15							9		
Babice		6							7								
Balkova Lhota							10					12					
Báňovice				3													
Bavorov									20								21
Bečice (ČB)															4		
Bednárec					8												
Bednáreček					8												
Bělčice	18										9						
Benešov nad Černou						9											
Besednice						7							4				
Bezdědovice	20																
Bílsko																	4
Blatná																	
Blažejov					14												
Bohdalovice			6														
Bohumilice																27	
Bohunice											2						
Boletice			3														
Borek		5															
Borkovice										2							
Borotín												9					

Počet přímých spojů veřejné hromadné dopravy do 45 min. z obce do střediska (středa 13. 4. 2011)

	BL	ČB	ČK	DA	JH	KA	MI	PI	PR	SO	ST	TA	TS	TŘ	TV	VI	VO
Dešná				3													
Deštná					6												
Dírná										7							
Dívčí Kopy					9												
Dívčice		9															
Dlouhá Lhota												5					
Dobev								6			5						
Dobrá Voda u Č. Budějovic		14															
Dobrohošť				16													
Dobšice																5	
Dolní Bukovsko																1	
Dolní Dvořiště						12											
Dolní Hořice												10					
Dolní Hrachovice												16					
Dolní Novosedly								18									
Dolní Pěna					2												
Dolní Třebonín			25														
Dolní Žďár					13												
Domanín		8													13		
Doňov					18												
Doubravice (ČB)		7															
Doubravice (ST)	11										8						
Doudleby		1															
Drahonice											9						12
Drahotěšice															1		
Drachkov											6						

	BL	ČB	ČK	DA	JH	KA	MI	PI	PR	SO	ST	TA	TS	TŘ	TV	VI	VO
Dráchov										3							
Dražice												19					
Dražič															5		
Dražičky												2					
Drážov											3						
Drhovice												19					
Drhovle								13									
Droužetice											4						
Drunče					3												
Dřešín											10						
Dub									4								
Dubičné		7															
Dubné		11															
Dunajovice														5			
Dvory									12								
Dvory nad Lužnicí														11			
Dynín		15															
Frahelž														14			
Frymburk			4														
Habří		6															
Hadravova Rosička					9												
Hajany	7																
Hájek									9								5
Halámky					1												
Hamr														3			
Hartmanice															3		

	BL	ČB	ČK	DA	JH	KA	MI	PI	PR	SO	ST	TA	TS	TŘ	TV	VI	VO
Hornosín	1																
Horosedly								3									
Hořice na Šumavě			17														
Hosín		18															
Hoslovice											6						
Hospřiz					13												
Hosty															5		
Hoštice											15					10	
Hradce		8	9														
Hracholusky									18								
Hrachoviště														6			
Hrazany							2										
Hrdějovice		13															
Hrejkovice							3										
Hříšice				4													
Hůry		5															
Husinec									48								
Chelčice																	4
Chlum	8																
Chlum u Třeboně														7			
Chlumany									30								
Chlumec		2															
Chobot	3																
Chotěmice										5							
Chotoviny												38					
Chotýčany		13								9							

	BL	ČB	ČK	DA	JH	KA	MI	PI	PR	SO	ST	TA	TS	TŘ	TV	VI	VO
Kaplice																	
Kardašova Řečice					26												
Katov										1		3					
Katovice											33						
Kestřany								11									
Kladruby											2						
Klec					2												
Klenovice										17							
Kluky								8									
Kocelovice	7																
Komárov										5							
Komařice		7															
Kostelec nad Vltavou							2										
Kostelní Radouň					9												
Kostelní Vydří				12													
Košice										6		7					
Košín												8					
Kovářov							3										
Kožlí								1									
Krajníčko																	4
Králova Lhota							2										
Kraselov											8						
Krašovice											7						6
Krátošice												2					
Kratušín									4								
Krejnice											4						

	BL	ČB	ČK	DA	JH	KA	MI	PI	PR	SO	ST	TA	TS	TŘ	TV	VI	VO
Krtov												5					
Krty-Hradec											3						
Křemže		23	20														
Křišťanov									2								
Křižanov							1										
Ktiš			3						4								
Kubova Huť																15	
Kučer							9										
Kunžak					19												
Kuřimany											4						
Kváskovice											4						
Květov							4										
Kvilda																6	
Kvítkovice		6															
Lásenice					21									9			
Lažánky	9																
Lažany	9																
Lažiště									7								
Lčovice											18					21	
Ledenice		18															
Lenora																15	
Lety								6									
Lhenice									10								
Libějice												9					
Libějovice																	16
Libětice											5						

	BL	ČB	ČK	DA	JH	KA	MI	PI	PR	SO	ST	TA	TS	TŘ	TV	VI	VO
Libín		13												17			
Libnič		5															
Lipí		6															
Lipno nad Vltavou			3			2											
Lipovice									4								
Lišov		43												36			
Litochovice											4						
Litvínovice		6															
Lnáře	16																
Ločnice													7				
Lodhěrov					11												
Lom (ST)	4																
Lom (TA)												5					
Lomnice nad Lužnicí														16			
Loučovice						7											
Lužnice														16			
Mačkov	33																
Mahouš		11							10								
Majdalena														18			
Malenice											19					21	
Malonty						8											
Malovice																	14
Mašice												28					
Mazelov														1			
Mažice										2							
Mečichov	5										3						

	BL	ČB	ČK	DA	JH	KA	MI	PI	PR	SO	ST	TA	TS	TŘ	TV	VI	VO
Přídolí			5														
Přísečná			36														
Psárov										3		2					
Putim								18									
Radějovice											3						
Radenín												8					
Radětice															1		
Radhostice																1	
Radimovice u Tábora												1					
Radimovice u Želče												8					
Radkov												4					
Radomyšl											30						
Radošovice (ČB)		10															
Radošovice (ST)											44						
Rakovice								1									
Rapšach					2										1		
Rataje							3										
Ratiboř					5												
Ratibořské Hory												25					
Ražice											19						
Rodvínov					34												
Roseč					5												
Rosička					2												
Roudná										21		18					
Roudné		1															
Rovná											7						

	BL	ČB	ČK	DA	JH	KA	MI	PI	PR	SO	ST	TA	TS	TŘ	TV	VI	VO
Višňová					1												
Vitějovice									26								
Vitín		5															
Vlachovo Březí									23								
Vlastec								14									
Vlastiboř										5							
Vlčetínec					11												
Vlčeves												5					
Vlkov (TA)														9			
Vlkov (CB)		6															
Vlksice							8										
Vodice												6					
Vodňany																	
Volary									17								
Volenice											8						
Volfířov				12													
Volyně											44						
Vrábče		26															
Vráto		13															
Vráž								13									
Vrcovice								7									
Všemsylice																15	
Vydří					4												
Vyšší Brod						6											
Záblatí (PA)									5								
Záblatí (JH)														3			

	BL	ČB	ČK	DA	JH	KA	MI	PI	PR	SO	ST	TA	TS	TŘ	TV	VI	VO
Záboří (CB)		4							3								
Záboří (ST)	9																
Zábrdí									4								
Zahorčice											4						
Záhoří (PI)								17									
Záhoří (JH)					8												
Záhoří (TA)															2		
Zahrádky					1												
Zálezly									1							2	
Zálší										4							
Zbelítov							10										
Zběšičky							10										
Zbytiny									19								
Zdítov																24	
Zhoř							2										
Zhoř u Tábora												2					
Zlatá Koruna			47														
Zliv		17															
Zubčice			19														
Zvěrotice										6							
Zvíkov (ČB)		4												6			
Zvíkov (ČK)		10															
Zvíkovské Podhradí								7									
Zvotoky											1						
Žabovřesky		6															
Žár													8				

	BL	ČB	ČK	DA	JH	KA	MI	PI	PR	SO	ST	TA	TS	TŘ	TV	VI	VO
Žárovná									15							16	
Žďár (PI)								6									
Žďár (JH)					15												
Želeč										6		7					
Želnavá									4								
Žernovice									16								
Žimutice															10		
Žišov										1							

Příl. 2. - Spádovost obcí, které oscilují mezi dvěma a více středisky

	BL	ČB	ČK	DA	JH	KA	MI	PI	PR	SO	ST	TA	TS	TŘ	TV	VI	VO	poznámky
Bechyně												21			21			Týn n. Vlt. - 23 min, Tábor - 42 min
Bernartice								4				4						Písek - 32 min, Tábor - 36 min
Borovany (PI)							2	2										Písek - 39 min, Milevsko - 26 min.
Branice							7	7				7						Milevsko - 7 min, Písek - 36 min, Tábor - 42 min
Číčenice											18						18	Strakonice - 30 min., Vodňany - 6 min.
Dříteň															5	5		Týn n.V. - 21 min., Vodňany - 22 min.
Křenovice								3				3						Tábor - 41 min., Písek - 30 min.
Mydlovary		1													1			ČB - 42 min., Týn n. Vlt. - 45 min.
Nasavrky							8					8						Milevsko - 27 min., Tábor - 6 min.
Němčice (PA)		14							14									Prachatice - 39 min., ČB - 30 min.
Ostrolovský Újezd		6												6				Trhové Sviny - 2 min., ČB - 25 min.
Sepekov							11					11						Tábor - 30 min., Milevsko - 6 min.
Staňkov					2									2				JH - 44 min., Třeboň - 33 min.
Světece					2					2								JH - 31 min., Soběslav - 45 min.
Tálin								6							6			Týn n. Vlt. - 39 min., Písek - 18 min.
Třebohostice	9										9							Strakonice - 22 min., Blatná - 32 min.
Tučapy										6		6						Soběslav - 18 min., Tábor - 39 min.
Veselíčko							1								1			Milevsko - 10 min., Týn n. Vlt. - 39 min.
Vrbice											1					1		Vimperk - 42 min., Strakonice - 41 min.
Zahájí		1													1			ČB - 35 min., Týn n. Vlt. - 43 min.
Nespáduje do střediska (delší dojezdová doba)																		
Spáduje do střediska (kratší dojezdová doba)																		

Příl. 3. - Základní charakteristiky center ORP Jihočeského kraje

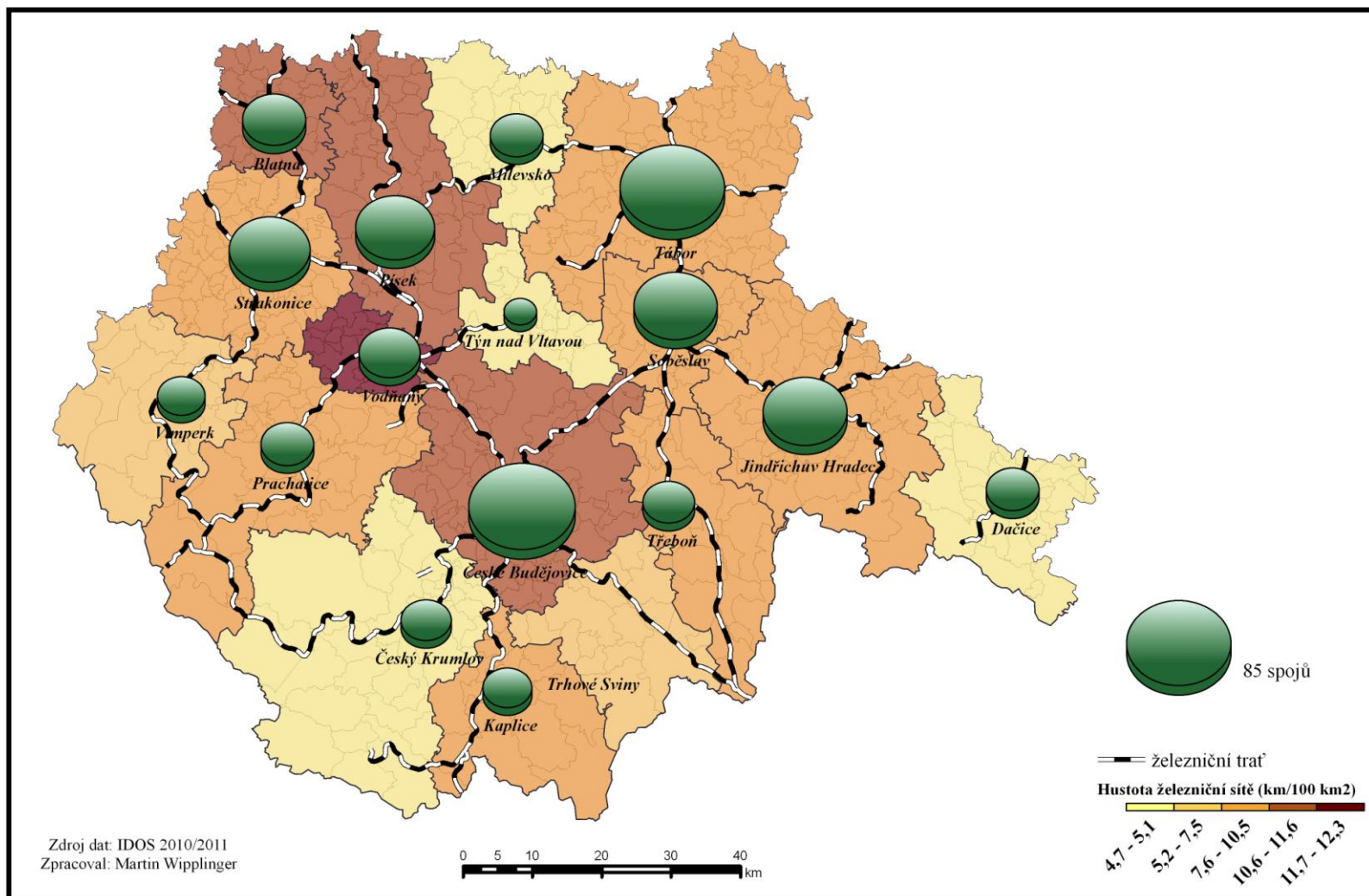
Centrum ORP	Počet obyvatel (k 31.12.2010)	Počet obyvatel SO ORP celkem (k 31.12.2010)	Počet osobních automobilů na území SO ORP	Automobilizace na 10 obyvatel (za celé území ORP)	Dojíždějící za prací do střediska (celková dojížd'ka)	Vyjíždějící za prací ze střediska	Počet ekonomicky aktivních	Počet pracovních příležitostí ve středisku
Blatná	6 687	13 816	6 285	4,55	1 898	736	3 497	4 659
České Budějovice	94 754	155 315	74 441	4,79	23 791	6 645	51 156	68 302
Český Krumlov	13 377	41 917	18 209	4,34	3 572	2 057	8 026	9 541
Dačice	7 785	19 834	8 513	4,29	1 555	757	4 075	4 873
Jindřichův Hradec	22 367	48 018	20 524	4,27	4 132	1 972	11 998	14 158
Kaplice	7 355	19 789	8 632	4,36	2 085	1 082	3 988	4 991
Milevsko	8 997	18 788	8 452	4,50	1 724	1 208	4 922	5 438
Písek	29 923	51 885	23 116	4,46	4 152	2 479	15 505	17 178
Prachatice	11 432	33 771	14 768	4,37	2 649	1 463	6 467	7 653
Soběslav	7 279	22 237	9 710	4,37	1 463	1 231	3 719	3 951
Strakonice	22 951	45 173	20 335	4,50	5 174	2 202	12 508	15 480
Tábor	35 334	80 833	34 773	4,30	7 334	4 799	19 198	21 733
Trhové Sviny	4 974	18 391	8 819	4,80	840	1 049	2 467	2 258
Třeboň	8 653	25 328	10 839	4,28	1 368	1 106	4 612	4 874
Týn nad Vltavou	8 344	14 093	6 423	4,56	1 211	1 571	4 204	3 844
Vimperk	7 708	17 700	8 137	4,60	1 432	1 194	4 168	4 406
Vodňany	7 129	11 818	5 309	4,49	1 076	974	3 312	3 414

Zdroje: databáze ČSÚ, Statistický lexikon obcí 2008, IDOS 2010/2011

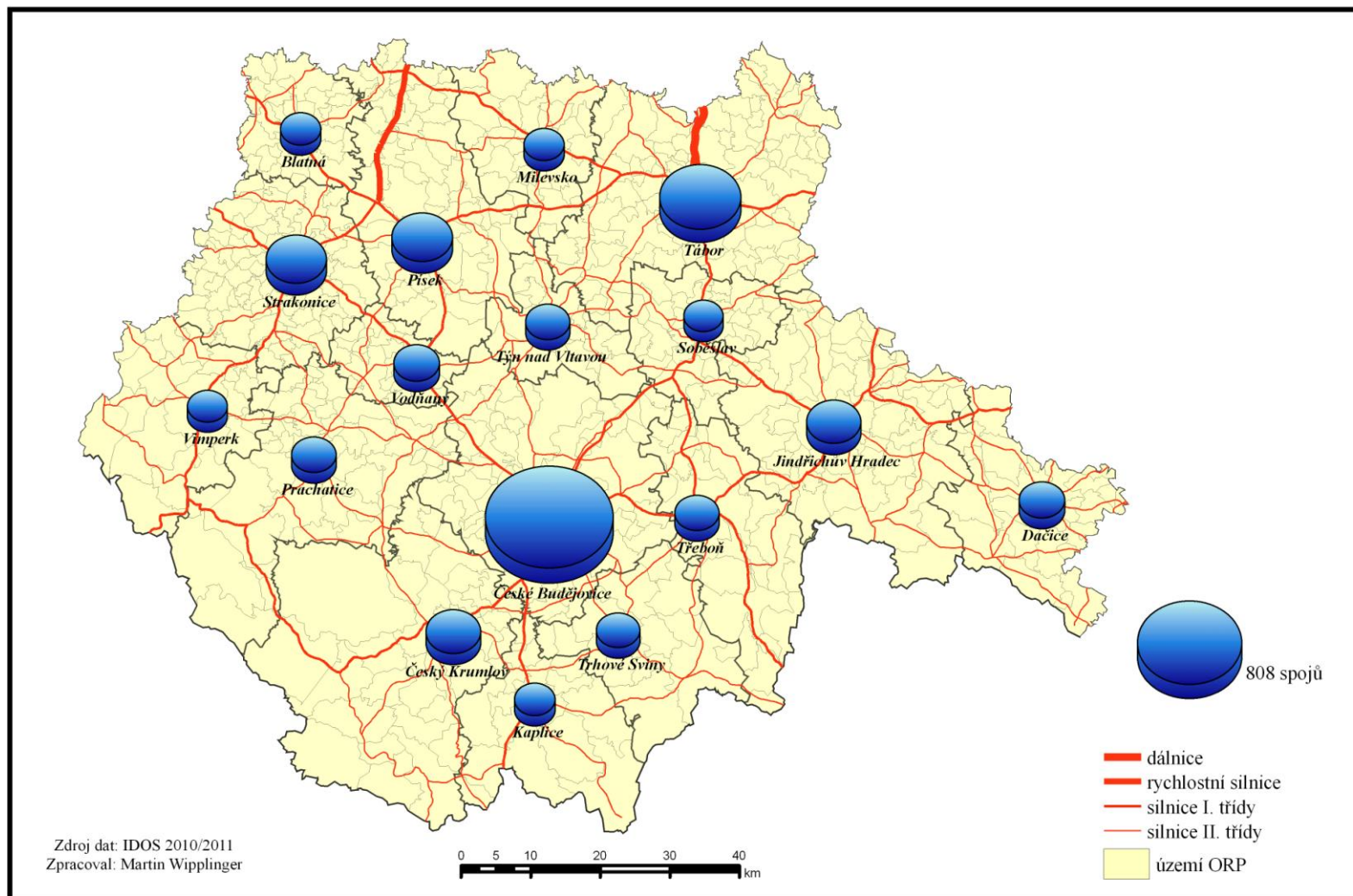
Příl. 3. (pokračování)

Centrum ORP	Počet projíždějících nákladních automobilů	Počet projíždějících osobních automobilů (do 3,5 tuny)	Celkový počet projíždějících automobilů	Počet odjíždějících vlakových spojů	Počet odjíždějících autobusových spojů	Celkový počet odjíždějících spojů hromadné dopravy	Polohová exponovanost
Blatná	5 863	15 631	21 494	30	81	111	9
České Budějovice	44 932	134 129	179 061	85	808	893	24
Český Krumlov	4 834	25 579	30 413	19	149	168	7
Dačice	2 728	13 746	16 474	21	103	124	7
Jindřichův Hradec	24 474	72 233	96 707	53	146	199	13
Kaplice	6 385	18 403	24 788	18	82	100	11
Milevsko	4 498	14 947	19 445	21	81	102	9
Písek	9 335	36 643	45 978	47	183	230	14
Prachatice	2 273	8 188	10 461	21	99	120	4
Soběslav	9 873	23 750	33 623	52	76	128	8
Strakonice	10 331	38 988	49 319	49	181	230	13
Tábor	20 811	82 807	103 618	82	327	409	20
Trhové Sviny	3 905	13 493	17 398	0	94	94	4
Třeboň	9 179	24 589	33 760	20	97	117	11
Týn nad Vltavou	3 931	14 597	18 528	8	98	106	6
Vimperk	3 554	12 266	15 820	17	79	96	7
Vodňany	2 485	10 498	12 983	28	103	131	3

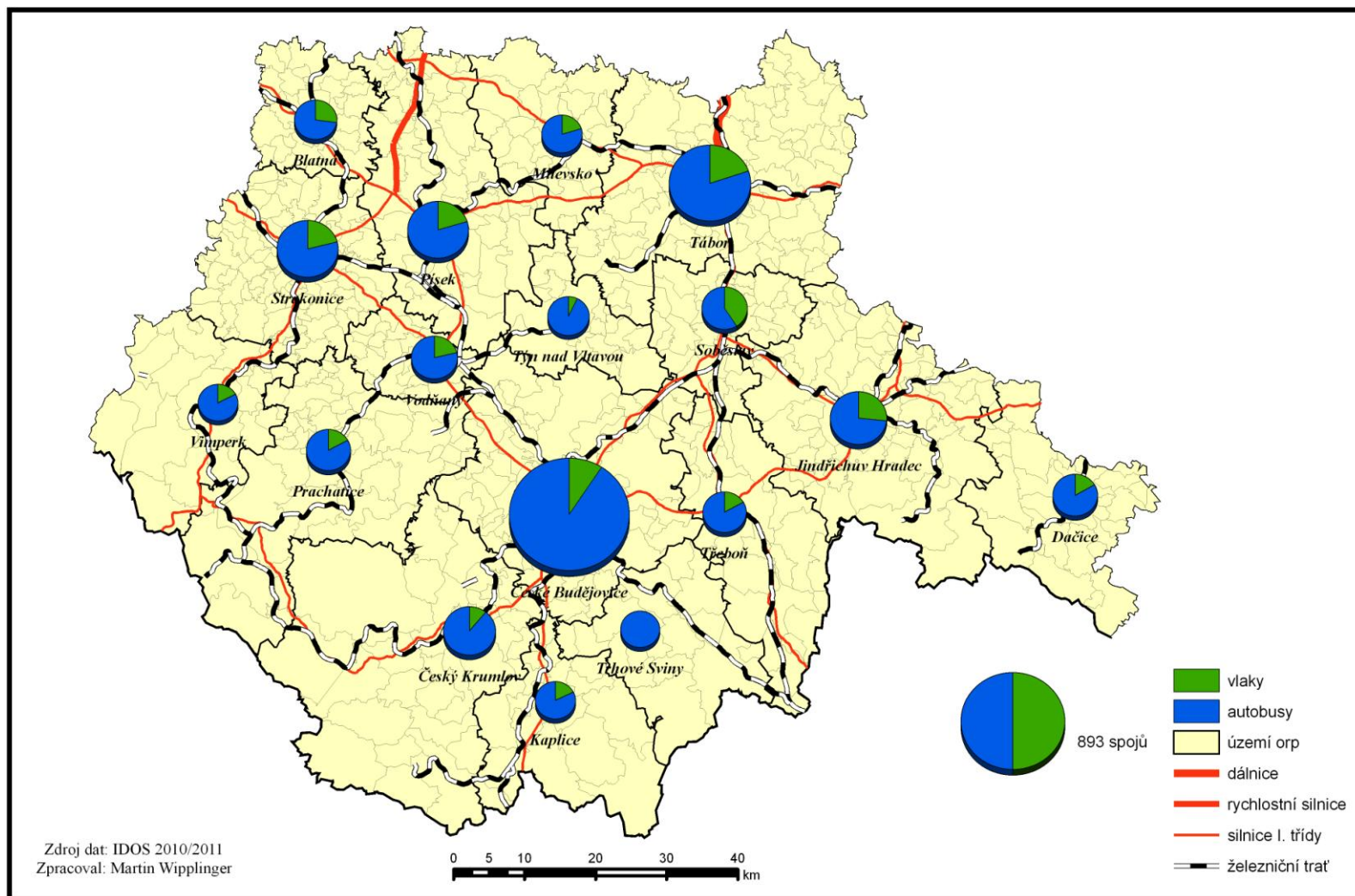
Mapová příloha č. 1 - Počet odjíždějících vlakových spojů ze středisek Jihočeského kraje ve středu 13. dubna 2011



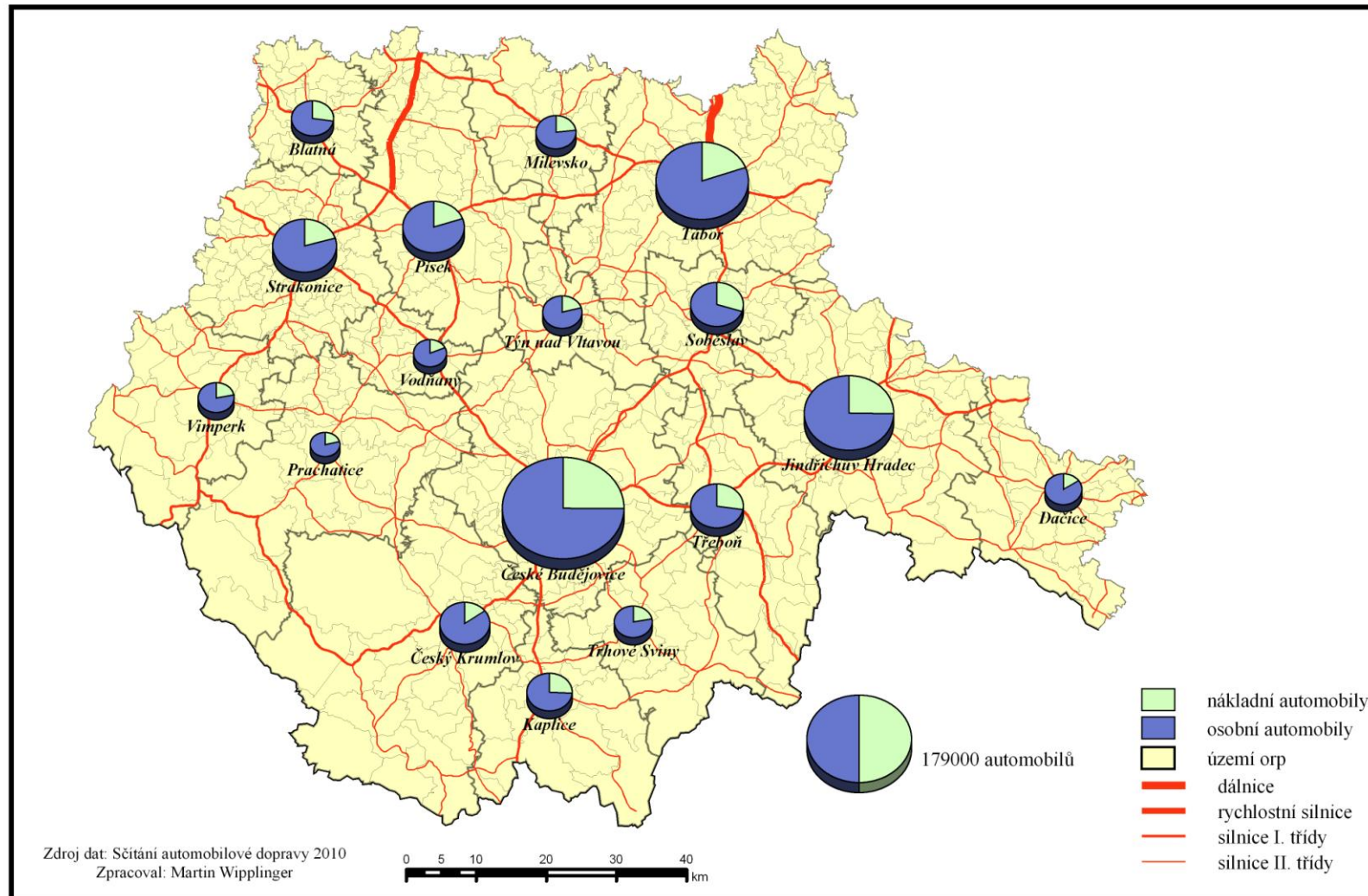
Mapová příloha č. 2 – Počet odjíždějících autobusových spojů ze středisek Jihočeského kraje ve středu 13. dubna 2011



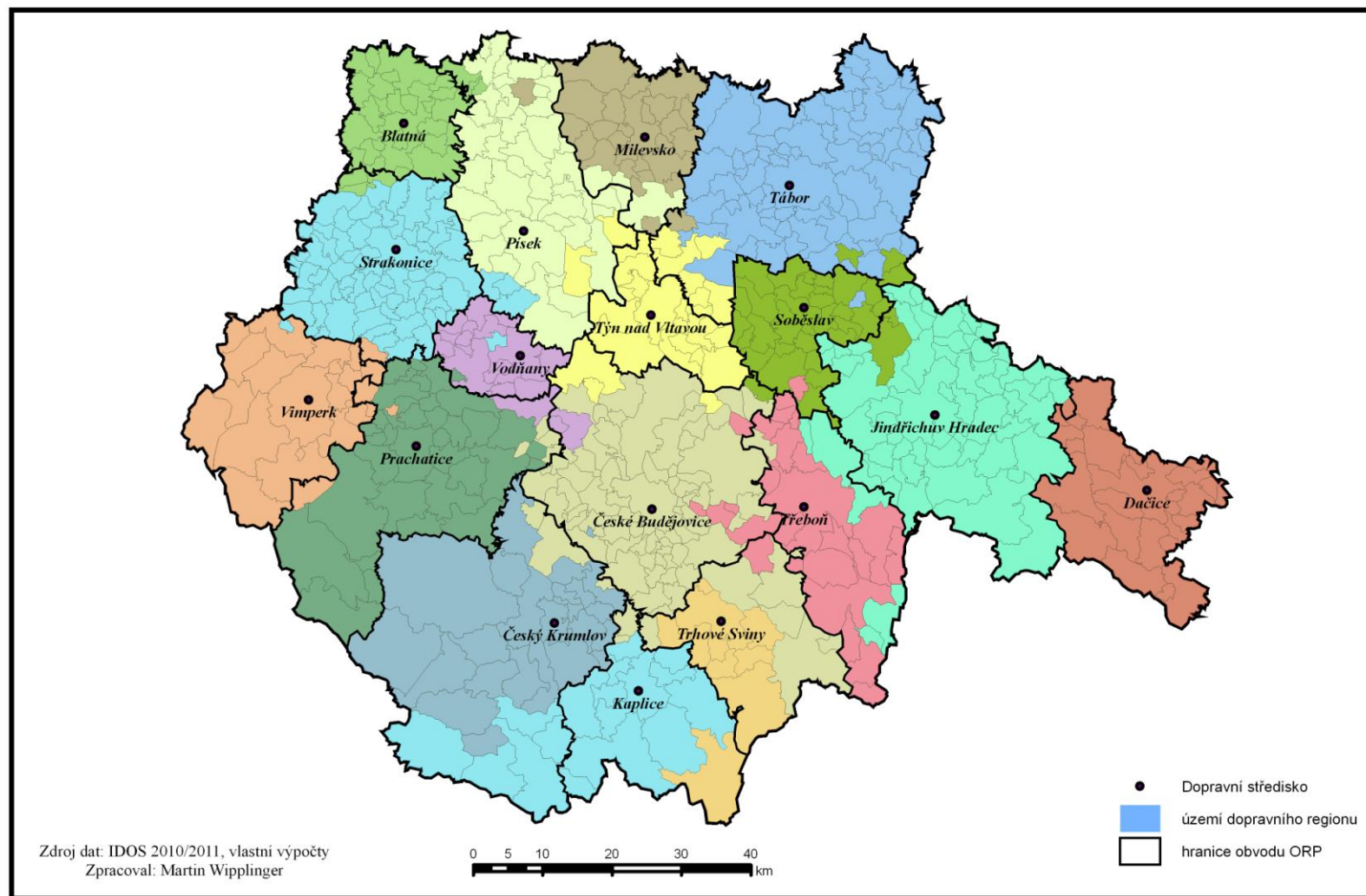
Mapová příloha č. 3 – Celkový počet spojů veřejné hromadné dopravy odjíždějící ze středisek Jihočeského kraje ve středu 13. dubna 2011



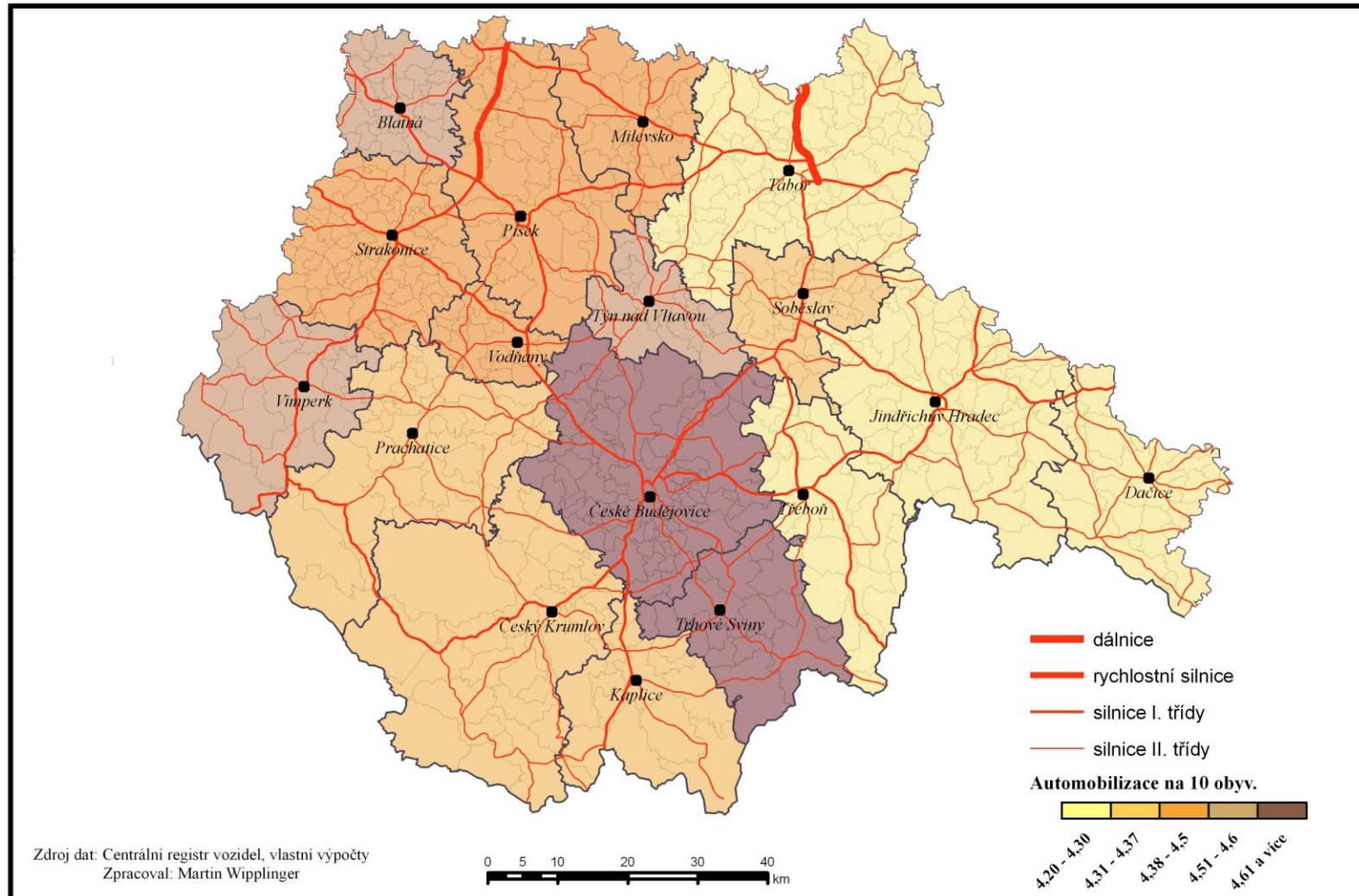
Mapová příloha č. 4 - Počet automobilů projíždějících středisky Jihočeského kraje



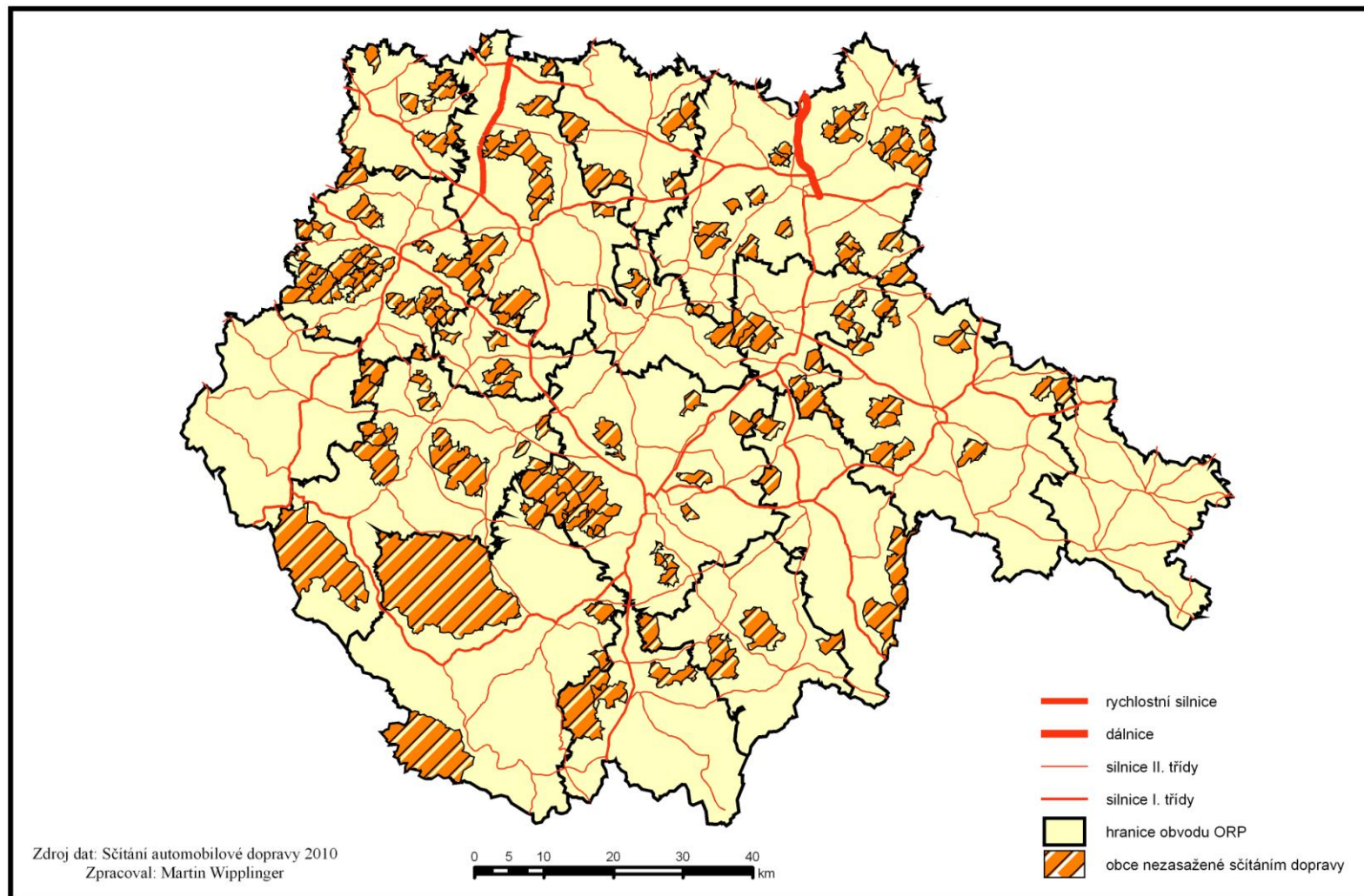
Mapová příloha č. 5 – Dopravní regiony Jihočeského kraje (hromadná doprava)



Mapová příloha č. 6 – Automobilizace domácností ve správních obvodech ORP Jihočeského kraje



Mapová příloha č. 7 – Obce Jihočeského kraje nezasazené Celostátním sčítáním automobilové dopavy 2010



Mapová příloha č. 8 – Dopravní regiony Jihočeského kraje (individuální automobilová doprava)

