

ZÁPADOČESKÁ UNIVERZITA V PLZNI

FAKULTA PEDAGOGICKÁ

KATEDRA GEOGRAFIE

DOPRAVNÍ OBSLUŽNOST HROMADNOU DOPRAVOU V OKRESE KLATOVY

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Martin Rožánek

Ekonomická a regionální geografie

2009 – 2012

Vedoucí bakalářské práce: *Mgr. Magdalena Rousová M.A., Ph.D.*

Plzeň, duben 2012

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracoval samostatně s použitím uvedené literatury a zdrojů informací.

V Plzni dne 18. dubna 2012

.....

PODĚKOVÁNÍ

Poděkování patří především mé vedoucí bakalářské práce Mgr. Magdaleně Rousové M.A., Ph.D. za trpělivost během zpracování práce a v neposlední řadě také za cenné rady a připomínky v rámci konzultačních hodin.

V Plzni dne 18. dubna 2012

.....

Obsah

1	Úvod.....	6
2	Cíle práce	8
3	Rozbor literatury.....	9
4	Metodika	11
5	Vymezení zájmového území – okres Klatovy.....	13
5.1	Základní informace	13
5.2	Fyzickogeografická charakteristika.....	15
5.3	Socioekonomická charakteristika.....	15
5.3.1	Obyvatelstvo.....	15
5.3.2	Ekonomika	16
5.3.3	Dopravní charakteristika	17
6	Zhodnocení dopravní dostupnosti cílových měst (Sušice, Horažďovice, Klatovy) veřejnou hromadnou dopravou z obcí okresu Klatovy	20
6.1	Dopravní dostupnost města Sušice veřejnou hromadnou dopravou.....	20
6.1.1	Dopravní dostupnost města Sušice veřejnou autobusovou dopravou	20
6.1.2	Dopravní dostupnost města Sušice veřejnou vlakovou dopravou	21
6.2	Dopravní dostupnost města Horažďovice veřejnou hromadnou dopravou	23
6.2.1	Dopravní dostupnost města Horažďovice veřejnou autobusovou dopravou.....	23
6.2.2	Dopravní dostupnost města Horažďovice veřejnou vlakovou dopravou	24
6.3	Dopravní dostupnost města Klatovy veřejnou hromadnou dopravou	25
6.3.1	Dopravní dostupnost města Klatovy veřejnou autobusovou dopravou	25
6.3.2	Dopravní dostupnost města Klatovy veřejnou vlakovou dopravou.....	27
7	Dopravní obslužnost obcí okresu Klatovy v rámci spojení s městy Sušice, Horažďovice a Klatovy autobusovou dopravou	29
7.1	Dopravní obslužnost obcí okresu Klatovy v rámci spojení s městem Sušice	29
7.2	Dopravní obslužnost obcí okresu Klatovy v rámci spojení s městem Horažďovice.....	32

7.3	Dopravní obslužnost obcí okresu Klatovy v rámci spojení s městem Klatovy	35
8	Dopravní obslužnost obcí okresu Klatovy v rámci spojení s městy Sušice, Horažďovice a Klatovy veřejnou vlakovou dopravou	37
9	Závěr.....	42
10	Seznam použité literatury a zdrojů	45
11	Přílohy	48

1 Úvod

Pojem doprava má celou řadu definic. Nejčastěji je však definována jako „cílevědomé přemístování osob, nákladů, energie a zpráv v prostoru“ (Brinke, 1981). Již od počátku dějin lidstva je doprava nedílnou součástí fungování společnosti a patřila k jeho základním potřebám, neboť jednotlivé regiony světa mají rozdílný potenciál.

Kromě technických či ekonomických věd se dopravou zabývá také geografie. Geografie dopravy je součástí humánní geografie, jejímž objektem studia jsou „dopravní objekty, jevy a procesy, sledované v prostoru a čase ve vzájemných interakcích s ostatními složkami krajinné sféry“ (Mirvald, 1999). Za hlavní geografický význam dopravy lze považovat fakt, že doprava umožňuje překonávat bariéry v prostoru (Rodriguea a kol., 2006).

Doprava je prostředkem tzv. „regionální komplementarity“. Tímto pojmem se rozumí, že území jsou vzájemně komplementární (vzájemně se doplňují), pokud jedno z těchto území má přebytek určitého statku, po kterém je poptávka ve druhém území (Wheeler and Miller, 1981 in Toušek a kol. 2008). Doprava tedy propojuje a vytváří vazby mezi regiony, jež mají rozdílné podmínky pro život a lidské aktivity. Bez dopravních vazeb tak princip komplementarity nelze realizovat. Prostřednictvím těchto vazeb doprava ovlivňuje i prostorovou organizaci socioekonomických objektů a procesů. Z hlediska výrobních procesů doprava vstupuje jako integrující součást, neboť umožňuje procesy jako koncentrace, dekoncentrace či specializace. V současné době je považována za stěžejní odvětví světové ekonomiky, jejíž trend významnosti neustále roste (Mirvald, 1999).

Dopravu lze rozdělit na individuální a veřejnou hromadnou. Individuální, je uskutečňována soukromými subjekty pomocí vlastních dopravních prostředků, kdežto veřejná doprava je umožněna všem zájemcům za předem určených a vyhlášených přepravních podmínek a tarifů. Předkládaná práce se zaměřuje na dopravní obslužnost v okrese Klatovy, právě pomocí veřejné hromadné dopravy.

Pro úroveň dopravy daného regionu je důležitá zejména efektivita rozmístění dopravní infrastruktury, bezpečnost, plošnost a hlavně dostupnost všem sociálním skupinám. Do nabídky přepravních služeb by neměla státní správa přímo zasahovat. Jejím

úkolem je spíše zajistit kvalitní dopravní infrastrukturu, která vyhovuje potřebám a záměrům podnikatelské sféry a obyvatelům a dále také zajistit přístup k infrastruktuře soukromým poskytovatelům přepravních služeb a tím tak vytvářet podmínky pro konkurenční prostředí. „Úroveň dopravy je jedním z rozhodujících kritérií ekonomické úspěšnosti územního celku a jeho konkurenceschopnosti mezi ostatními územními celky“ (Pova, 2009).

V rámci veřejné hromadné dopravy je také důležitá otázka týkající se dopravní dostupnosti, která je pak klíčová také v určování úrovně dopravní obslužnosti. Dopravní dostupnost lze sledovat ve třech základních kategoriích (Mirvald, 1999):

- 1) **Vzdálenostní dostupnost** = Celková vzdálenost mezi dvěma body, nejčastěji uváděná v kilometrech
- 2) **Časová dostupnost** = Celkový čas potřebný k překonání vzdálenosti mezi dvěma body
- 3) **Frekvenční dostupnost** = Počet dopravních spojů na dané trase za určitý časový interval.

Podle zákona č. 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, se pojmem dopravní obslužnost rozumí „zabezpečení dopravy po všechny dny v týdnu především do škol a školských zařízení, k orgánům veřejné moci, do zaměstnání, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a k uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale udržitelnému rozvoji územního obvodu (Ministerstvo dopravy ČR, 2012).

2 Cíle práce

Hlavním cílem této práce je zhodnotit dopravní obslužnost obcí okresu Klatovy veřejnou autobusovou a vlakovou dopravou, v rámci spojení mezi třemi městy, které zároveň plní funkci obcí s rozšířenou působností (dále jen ORP), a to na základě tzv. „kvocientu dopravní obslužnosti“. Těmito městy jsou: Klatovy, Sušice a Horažďovice. Jedná se tedy o středisková a zároveň největší města v rámci okresu.

Pro určení úrovně dopravní obslužnosti daného regionu je nutné též analyzovat dopravní dostupnost. Dílčím cílem práce je proto zhodnotit právě dopravní dostupnost (časovou, vzdálenostní, frekvenční) zmíněných měst, ze všech obcí okresu Klatovy. Pro lepší názornost, ale také analýzu zjištěných výsledků, bude dopravní obslužnost a časová, vzdálenostní a frekvenční dostupnost cílových měst kartograficky vyjádřena pomocí softwaru ArcGIS.

3 Rozbor literatury

Pro bakalářskou práci byly použity zdroje, které se zabývají geografii dopravy i dopravou obecně a zdroje týkající se samotné dopravní obslužnosti. Z pramenů, které se zabývají geografii dopravy, byly použity publikace *Geografie dopravy I.* (1993) a *Geografie dopravy II.* (2002) od Stanislava Mirvalda. První díl se zabývá geografii dopravy a jejím postavením v systému věd. Pro předkládanou práci byla důležitá zejména kapitola *Dopravní dostupnost*, která se zabývá dopravní dostupností a přístupy k jejímu hodnocení. Druhý díl se specializuje na vývoj silniční a železniční dopravy ve světě a v ČR.

Další dopravně-geografickou publikací, která byla při zpracování práce použita, je *Úvod do geografie dopravy* (1999) od Josefa Brinke. Z této publikace byly použity kapitoly, které se zabývají členěním dopravy, definicí pojmů či charakteristikou jednotlivých odvětví dopravy.

Zajímavé informace přináší též kniha *Osobní přeprava* (2007), kterou napsal Lubomír Zelený. Jedná o komplexní publikaci týkající se osobní přepravy. Vzhledem v povaze zvoleného tématu byla důležitá kapitola *Logistika v přepravě osob*, která hovoří zejména o důležitosti veřejné dopravy v základních pěti hlediscích:

- a) **Sociální hledisko** – občan, který nemá možnost používat individuální dopravu, musí využívat hromadnou dopravu, a to za cenu, která pro něj bude přijatelná.
- b) **Prostorové hledisko** – veřejná doprava je prostorově méně náročná než individuální.
- c) **Ekologické hledisko** – veřejná doprava jako celek produkuje mnohem méně škodlivých emisí než individuální doprava.
- d) **Bezpečnost** – veřejná doprava zaznamenává ve srovnání s individuální dopravou výrazně méně dopravních nehod.
- e) **Vyváženost regionálního rozvoje** – kvalitní veřejná doprava přispívá k rovnoměrnému regionálnímu rozvoji (zabraňuje například vysídlování venkovských oblastí).

Neméně zajímavou publikací je i *Doprava a geografická organizace společnosti v Česku* (2010) od Miroslava Marady, která hodnotí vztahy mezi dopravou a geografickou organizací společnosti. Za důležitou kapitolu pro mou práci považuji téma týkající se hodnocení dopravních aspektů vztahů středisko-zázemí na příkladu případové studie subregionu Horažďovice.

Ze zahraničních zdrojů byla použita publikace *The context of Urban Travel. Concepts and Recent Trends* od Susan Hanson, která diskutuje dva klíčové pojmy v geografii: akcesibilitu a mobilitu. Další publikace s názvem *Geography of Transport System* (2006) od Jean-Paul Rodrigues se zabývá geografii dopravy jako celku a přináší aktuální pohled na geografii dopravy.

Stěžejním zdrojem pro předkládanou práci byl článek *Analýza dopravní obslužnosti s důrazem na dopravu jako významný faktor rozvoje regionu* (2009). Tento článek vyšel na Dopravní fakultě Jana Pernera v Pardubicích v Elektronickém odborném časopise o technologii, technice a logistice v dopravě a napsal ho Patrik Pova.

Z internetových zdrojů byla důležitá databáze Českého statistického úřadu (dále jen ČSÚ), ze které byla čerpána data pro teoretickou část práce a především také server elektronických jízdnic IDOS, který sloužil pro vyhledávání dopravních spojů.

4 Metodika

Použitá metodika byla inspirována metodickým postupem z článku *Analyza dopravní obslužnosti s důrazem na dopravu jako významný faktor rozvoje regionu* (Pova, 2009). Autor zde hodnotil úroveň dopravní obslužnosti okresů ČR, a to jak autobusovou, tak vlakovou dopravou pomocí tzv. „kvocientu dopravní obslužnosti“. Zvolené trasy vycházely z okresního města daného okresu do hlavního města Prahy, krajského města a do všech obcí se statutem města na území daného okresu. Autor volil pouze jednosměrnou trasu. Pro vyhledávání dopravních spojů zvolil běžný pracovní den v intervalu od 6:00 do 20:00. Pro předkládanou práci však byla tato kritéria upravena. Do kvocientu byly zahrnuty průměrné hodnoty za obousměrnou trasu (tj. z ORP do obcí okresu Klatovy a zpět), jelikož ze zákona č. 194/2010 Sb. vyplývá, že obousměrné spojení je v rámci dopravní obslužnosti nezbytné. Jako další kritérium pro vyhledávání dopravních spojů byly zvoleny maximálně dva přestupy na jednu trasu, neboť se domnívám, že spoje s více jak dvěma přestupy nejsou na regionální úrovni okresu pro místní obyvatele atraktivní. Pro vyhledávání dopravních spojů byl vybrán běžný pracovní den 23.3.2012 a spoje byly vyhledávány v intervalu od 5:00 do 22:00, jelikož pracovní doba lidí mnohdy začíná již v časných ranních hodinách a v mnoha případech končí pozdě večer. Vstupní data jsou použita ze serveru elektronických jízdních řádů IDOS, jakožto nejdostupnějšího zdroje dat pro danou problematiku. Do výzkumu byly zahrnuty místní části obcí pouze v případě, že jejich vzdálenost od středu dané obce činila méně než 3 km.

V okrese Klatovy se nachází celkem 35 železničních stanic, přičemž 12 stanic je lokalizováno v místních částech obcí a jsou od nich vzdáleny více jak 3 kilometry. Ve městech Klatovy a Železná Ruda se nachází 2 stanice. Do hodnocení však byla vybrána vždy pouze jedna stanice (Klatovy hl. nádraží a Železná Ruda – Centrum). V této práci je tedy hodnoceno 21 železničních stanic.

Po zpracování údajů pro výpočet úrovně dopravní obslužnosti byly vytvořeny kartografické výstupy, které znázorňují dopravní dostupnost ORP z obcí okresu Klatovy (autobusovou a vlakovou dopravou), ale i úroveň dopravní obslužnosti jednotlivých obcí, vypočtenou pomocí tzv. „kvocientu dopravní obslužnosti“. Kartografické výstupy byly vytvořeny pomocí geografických informačních systémů v programu ArcGIS verze 9.3

firmy ESRI, s využitím podkladových map ArcČR 500 verze 2.0. Kartografické výstupy mají především formu kartogramů. Kartogramy jsou v geografii dopravy velmi často využívány, protože pomocí nich se dají znázornit poměrně složité jevy a výsledky pak lze z mapy snadněji vyčíst než z tabulky či grafu.

Kvocient dopravní obslužnosti

$$\mathbf{Kdo} = \frac{di \times 60 \times H}{ti \times 17}$$

$$\mathbf{Rychlost přepravy:} \frac{60 \times di}{ti} \quad (\mathbf{v \text{ km/h}})$$

$$\mathbf{Počet spojů za hodinu:} \frac{H}{17}$$

di..... vzdálenost (v km) mezi zkoumanými body

ti.....cestovní doba (v min) mezi zkoumanými body včetně čekací doby při přestupech

H.....počet dopravních spojů (mezi 5:00 a 22:00)

17.....počet hodin mezi 5:00 a 22:00

(upraveno dle Pova, 2009)

U tohoto kvocientu neexistují žádné intervaly, které by charakterizovaly vyšší úroveň dopravní obslužnosti, a tak obecně platí, že čím vyšší kvocient je, tím je dopravní obslužnost lepší. Nevýhodou tohoto kvocientu je, že v sobě nemá jakousi „rovnoměrnost“ ve smyslu rovnoměrného rozložení dopravních spojů po celý den, nicméně pokud u dané obce vyšel nadprůměrný kvocient, vždy byla mechanicky ověřena také skutečnost, zda jsou dopravní spoje rovnoměrně rozloženy po dané časové rozmezí.

5 Vymezení zájmového území – okres Klatovy

5.1 Základní informace

Okres Klatovy se nachází na jihozápadě Plzeňského kraje. Patří mezi příhraniční okresy České republiky. Sousedí na severu a západě s okresy Plzeňského kraje (Plzeň-jih a Domažlice), na východě s okresy Jihočeského kraje (Strakonice a Prachatice) a na jihozápadě tvoří státní hranici se SRN, jejíž délka je asi 70 km. V roce 2010 činila rozloha okresu 1 946 km². Okres Klatovy je zároveň největším okresem Plzeňského kraje, přičemž z jeho celkové rozlohy zaujímá 25,7 %. Okresním městem je město Klatovy, ve kterém k 31.12.2010 žilo 22 748 obyvatel, což je přibližně 25,6 % z celkového počtu obyvatel okresu Klatovy (88 641 obyvatel) (ČSÚ, 2012).

Okres tvoří 94 obcí¹, z nichž 3 plní funkci obce s rozšířenou působností (Klatovy, Sušice a Horažďovice) (viz mapa č. 1). Správní obvod (dále jen SO) ORP Klatovy se dále dělí na správní obvody obcí s pověřeným obecním úřadem (dále jen POÚ) na POÚ Plánice, POÚ Nýrsko a POÚ Klatovy. SO ORP Sušice se dělí POÚ Kašperské Hory a POÚ Sušice. V rámci SO ORP Horažďovice plní úlohu POÚ právě Horažďovice (ČSÚ, 2012).

¹ Ke dni 1. ledna 2007 byla k okresu Klatovy připojena obec Černíkov (do té doby okres Domažlice). Naopak z okresu Klatovy ubyly obce Borovy a Nezdice, které se staly součástí okresu Plzeň-jih

Mapa č. 1

ADMINISTRATIVNÍ ROZDĚLENÍ OKRESU KLATOVY - STAV K 1.1.2008



(zdroj: převzato z ČSÚ, 2012)

5.2 Fyzickogeografická charakteristika

K analýze dopravní obslužnosti okresu je z fyzickogeografické charakteristiky důležitá především geomorfologická a hydrologická charakteristika.

Dle geomorfologického členění České republiky, patří okres Klatovy do: Hercynského systému, subsystému Hercynská pohoří, provincie Česká vysočina. Jihozápadní strana je po celé jeho délce tvořena pohořím Šumava, jehož vrcholy se nejvíce zdvíhají v hraničním pásmu. Nejvyšším místem okresu je Velká Mokrůvka (1 370 m). Od hraničních pásem směrem do vnitrozemí reliéf klesá a přechází v pahorkatinu. Většinu území okresu zaujímá tzv. moldanubikum (oblast Šumavy a Středočeské pahorkatiny), které je jednou z geologických jednotek Českého masivu. Je tvořeno zejména metamorfovanými horninami (ruly, svory, migmatity atd.), prostoupenými vložkami odchýlných hornin (kvarcity, vápence, erlány, amfibolity atd.) (Demek, 1987).

Šumava tvoří evropské rozvodí. Pramení zde dva hlavní toky okresu, a to Otava a Úhlava. Na řece Úhlava byla postavena v roce 1969 vodní nádrž Nýrsko, která slouží jako zásobárna pitné vody pro Klatovy, Domažlicko a Plzeň. Obě řeky náleží do povodí Labe. Na území okresu se rozkládají 4 ledovcové jezera: Černé, Čertovo, jezero Laka a Prášilské jezero (ČSÚ, 2012).

5.3 Socioekonomická charakteristika

5.3.1 Obyvatelstvo

Téměř polovina obyvatel okresu žije ve městech Klatovy, Sušice a Horažďovice. Z hlediska rozložení obyvatel převládá skupina 15 – 64 let (69,4 %), na druhém místě je pak skupina 65 a více let (16,5 %), skupina 0 – 14 let má pouze 14,1 % zastoupení. Průměrný věk obyvatel v roce 2010 dosahoval 41,5 let (40,2 muži a 42,9 ženy). Okres Klatovy dosahuje druhé nejnižší hustoty zalidnění v kraji. Na 1 km² zde připadá zhruba 46 obyvatel (průměr České republiky je 133,2 obyv./km²). Míra nezaměstnanosti dosahovala k 31.12.2010 hodnoty 10,22 %, což je nad průměrem ČR. (ČR = 9,01 %) (ČSÚ, 2012).

5.3.2 Ekonomika

Okres Klatovy je spíše zemědělsko-průmyslového typu. V roce 2009 zde bylo obhospodařováno 90 013 ha zemědělské půdy (46,3 % výměry okresu). 49 866 ha připadlo na ornou půdu. Největší osevní plochy zaujímají obiloviny (nejvíce pšenice a ječmen). Za posledních deset let se zvýšila osevní plocha řepky. Rovněž se pěstují brambory, a to jak konzumní, tak průmyslové. Živočišná výroba je zaměřena na chov skotu, přičemž se v současné době rozšiřuje i chov ovcí a koz (ČSÚ, 2012).

Průmysl okresu se soustřeďuje zejména do větších měst, konkrétně do ORP. Hlavní podíl tvoří potravinářský průmysl, který reprezentují firmy jako Drubežářský závod Klatovy a.s., Masokombinát Klatovy a.s., Klatovské rybářství a.s., Pekárny a cukrárny Klatovy a.s. a Mlékárna Klatovy a.s. Textilní průmysl zastupuje firma JOKA Klatovy s.r.o. Strojírenský průmysl je zastupován například firmou Otavské strojírny a.s. v Sušici. Za zmínku stojí ještě firma HASIT (Šumavské vápenice a omítkárny a.s.) se sídlem ve Velkých Hydčicích u Horažďovic, nebo firma Okula Nýrsko a.s.

Pro vodní hospodářství je důležitá také řada rybníků, které dohromady představují 1 084 ha. Největší z nich je Kozčinský rybník s výměrou 104 ha, téměř 70 ha pak mají rybníky Myslivský či Hnačovský. Rybníky jsou určeny především k chovu ryb, ale i k rekreaci (ČSÚ, 2012).

Okres Klatovy nabízí spoustu rekreačních příležitostí. V popředí zájmu stojí především pohoří Šumava, díky velkému množství lesů a přírodní kráse. Z hlediska životního prostředí patří Šumava a její podhůří mezi nejkvalitnější oblasti v České republice. Šumava je oblíbená zejména pro pěší turistiku, cykloturistiku, ale také pro zimní sporty. Například na Otavě je také vhodný úsek pro vodní turistiku. V okrese se však nachází také velká spousta kulturních a historických památek, které rovněž přitahují velké množství turistů. Mezi zajímavé památky patří zejména hrady: Rabí, vodní hrad Švihov, Klenová, Velhartice a Kašperk. Turisticky zajímavou oblastí nabízí také Chudenicko. V Chudenicích se vedle zámku nachází Americká zahrada s biotou příznačnou pro americký kontinent. Co se týče měst Klatovy, Sušice a Horažďovice, jsou důležitá nejenom z hlediska dojížděky obyvatel do zaměstnání, ale také z hlediska dojížděky do škol (v

každém z těchto měst je minimálně jedna střední škola či učiliště), zdravotnických zařízení (např. Sušice a Klatovy disponují vlastní nemocnicí), kulturou aj.

5.3.3 Dopravní charakteristika

Okres Klatovy měl k 31.12.2010 silniční síť v celkové délce 1 132 km, z toho 102 km tvoří silnice I. třídy (9 %), 355 km silnice II. třídy (31,3 %) a 674 km III. třídy (59,5 %). Okresem neprochází dálnice ani rychlostní komunikace. Podíl délky silnic okresu Klatovy na celkovou délku silnic Plzeňského kraje je 22 % (k 1.1. 2011 délka silniční sítě Plzeňského kraje činila 5 129 km). Hustota silniční sítě v okrese Klatovy je 58,1 km/100 km², což je značně podprůměrná hodnota oproti celorepublikovému průměru (ČR = 70,6 km/100 km²). Okresem procházejí dvě komunikace I. třídy. Jedná se o komunikace I/22 a I/27 (viz mapa č. 2).

Do okresu Klatovy vstupuje silnice I/22 z Jihočeského kraje, z měst Vodňany a Strakonice (ŘSD ČR, 2012), prochází městem Horažďovice, dále pak protíná například obce Nalžovské Hory a Mochtín. Za Mochtínem silnice vstupuje do Klatov, kde se následně střetává se silnicí I/27. Z Klatov silnice pokračuje směrem na západ, okres opouští u obce Dlažov a končí v okrese Domažlice (viz mapa č. 2).

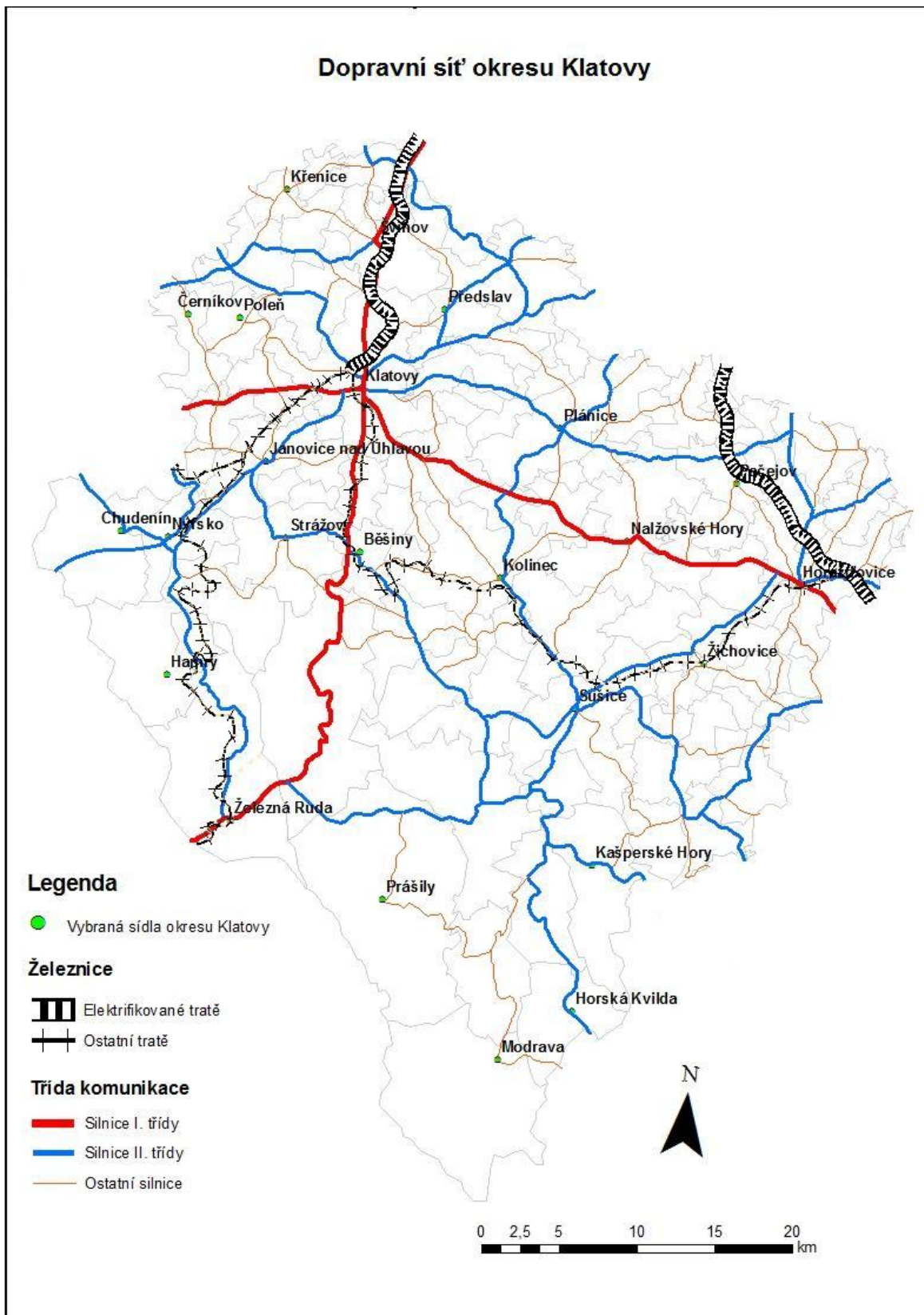
Silnice I/27 prochází severojižní směrem, začíná až v městě Dubí v okrese Teplice, dále pak pokračuje na jih směrem na Plzeň a Přeštice (ŘSD ČR, 2012). Do okresu Klatovy vstupuje tato komunikace u Červeného Poříčí v severní části okresu. Dále prochází Švihovem a Klatovy, dále pak pokračuje přes Běšiny a Železnou Rudu, za níž pak navazuje na bavorské silnice.

Z hlediska železniční dopravy prochází okresem celkem tři železniční tratě. Velký význam má především rychlíková trať č. 183 Plzeň – Klatovy – Železná Ruda. V úseku mezi Plzní a Klatovy je tato trať elektrifikována.

Další neméně významnou tratí je železniční trať č. 185 Domažlice – Klatovy – Horažďovice. Z důvodu nedostatečných technických kapacit jezdí po této trati pouze osobní vlaky. Trať je zajímavá z toho pohledu, že spojuje všechna tři cílová města, tedy Klatovy, Sušici a Horažďovice.

Východním okrajem okresu prochází třetí trať č. 190 Plzeň – České Budějovice, která je v celé své délce elektrifikována. Pro obce ležící na východním okraji okresu je tato trať velmi významná, zejména z hlediska možnosti dopravy do Klatov přes krajské město Plzeň.

Mapa č. 2



(Zdroj: vlastní zpracování s využitím databáze ArcČR 500 verze 2.0)

6 Zhodnocení dopravní dostupnosti cílových měst (Sušice, Horažďovice, Klatovy) veřejnou hromadnou dopravou z obcí okresu Klatovy

Cílem této práce není pouze zhodnocení dopravní obslužnosti, ale také dopravní dostupnosti. Klíčový rozdíl v těchto dvou pojmech je „směr spojení“. Dopravní obslužnost totiž na rozdíl od dopravní dostupnosti bere v úvahu obousměrné spojení mezi dvěma místy. Z tohoto faktu vyplývá, že pro určení dopravní obslužnosti je tedy klíčová i otázka dopravní dostupnosti a právě tímto tématem se bude zabývat tato již analytická kapitola. První část se vždy zaměřuje na hodnocení dopravní dostupnosti veřejnou autobusovou dopravou, druhá pak hodnotí dostupnost veřejnou vlakovou dopravou. Jak již bylo řečeno v metodice, v okrese Klatovy se nachází celkem 33 železničních stanic. V této práci je však hodnoceno pouze 21 stanic. Na základě dat, která byla získána z databází IDOS a ArcČR 500 byly vytvořeny mapy (viz příloha), které zde budou hodnoceny.

6.1 Dopravní dostupnost města Sušice veřejnou hromadnou dopravou

6.1.1 Dopravní dostupnost města Sušice veřejnou autobusovou dopravou

Při pohledu na mapu vzdálenostní dostupnosti města Sušice (viz příloha mapa č. 3a) je patrné, že město Sušice (dále jen Sušice) je vzdálenostně nejhůře dostupné z obcí, které se nacházejí na západním, severozápadním a severovýchodním okraji okresu Klatovy. Tato skutečnost souvisí především s geografickou polohou Sušice v rámci okresu, co se týče obcí ležících na jihozápadním okraji, kromě vzdálenosti zde hraje významnou roli také horský georeliéf. Většina těchto obcí je od Sušice vzdálena 51 až 60 km. Nejtmavší barvou jsou v mapě zobrazeny právě obce s nejvyšší vzdáleností od Sušice. Jedná se především o obce Myslív (61 km), Dešenice (62 km), Biřkov (67 km) a Hamry (75 km). Na první pohled se může zdát, že tato čísla jsou poměrně vysoká vzhledem k poloze daných obcí k Sušici, nicméně tento fakt je způsoben tím, že trasa těchto spojení vede často přes město Klatovy.

Další hodnocená kategorie je časová dostupnost Sušice (viz příloha mapa č. 3b). Zde je podobný trend jako u vzdálenostní dostupnosti v předchozí části – nejhůře časově dostupná je Sušice z obcí nacházejících se především na západním, ale také na

severozápadním okraji okresu. V tomto případě se jedná o obce Biřkov (162 minut), Vřeskovice (162 minut), Chudenín (177 minut), Dešenice (183 minut), Černíkov (240 minut) a vůbec nejvíce času lze strávit na trase Hamry – Sušice (271 minut). U těchto obcí nerozhoduje pouze vzdálenost, ale také skutečnost, že při cestě z těchto obcí je nutné přestupovat, což ve výsledku celkový čas strávený na trase významně prodlouží. Všechny výše zmíněné obce jsou v mapě zobrazeny nejtmaší barvou v kategorii 161 a více minut. Naopak poměrně dobrou časovou dostupnost lze identifikovat na trase Klatovy – Sušice, kde maximální čas strávený na cestě leží v intervalu 41 – 60 minut.

Mapa č. 3c (viz příloha) zobrazuje počet autobusových spojů z obcí okresu Klatovy do Sušice. Nejtmaší barvou jsou v mapě znázorněny obce, ze kterých vychází největší množství autobusových spojení. Sušice je logicky znázorněna rovněž tmavě poněvadž se zde veškeré spoje z okolních obcí koncentrují. Obcemi, které disponují nejvyšším počtem autobusů směřujících do Sušice, jsou Petrovice u Sušice (15 spojů), Dlouhá Ves (15 spojů) a Hrádek u Sušice (17 spojů). Tyto tři obce leží v bezprostřední blízkosti Sušice tj. do 10 kilometrů. Na mapě je velmi dobře viditelný pás s 12 až 14 spoji za den. Tento pás se táhne zhruba ve směru jihovýchod – severozápad, od Kašperských Hor až po Klatovy. Na tomto směru se nachází i již zmíněná Sušice s okolními obcemi disponujícími 15 a více spoji za den.

Na druhou stranu se zde nacházejí i obce, z nichž do Sušice vychází pouze jeden autobusový spoj za den. Mezi tyto obce se řadí Malý Bor a Kovčín na Horažďovicku, dále pak Černíkov na Klatovsku a Horská Kvilda nedaleko Modravy. U obcí Horská Kvilda a Modrava hraje roli především horský georeliéf.

6.1.2 Dopravní dostupnost města Sušice veřejnou vlakovou dopravou

Dominantním prvkem na mapách týkajících se dopravní dostupnosti cílových měst veřejnou vlakovou dopravou, jsou obce, které nemají železniční stanici. Takové obce jsou v mapách zobrazeny šedou barvou.

Vzdálenostní dostupnost města Sušice veřejnou vlakovou dopravou je vizualizována v mapě č. 4a v příloze. Významnou úlohu zde hraje železniční trať č. 185, která v rámci okresu Klatovy spojuje všechna tři cílová města (Klatovy, Sušice,

Horažďovice). Z hlediska vzdálenosti zde kromě deviatility hraje roli samotná geografická vzdálenost jednotlivých obcí od Sušice. Nejmenší vzdálenost je tedy logicky z obcí, které leží v bezprostřední blízkosti. Mezi takové obce patří Hrádek u Sušice (5 km), Žichovice (6 km) a Mokrosuky (7 km). Vzdálenost z těchto zmíněných obcí, je tak kratší právě vlakem, než autobusem. Tato skutečnost je tak možná důkazem, že v této oblasti je deviatilita železniční sítě o něco menší, než u sítě silniční.

Na druhé straně nejdelší vzdálenost urazí vlak z Hamrů (72 km) a Železné Rudy (88 km). Ve srovnání se vzdáleností autobusovou dopravou je patrný rozdíl zejména v případě Železné Rudy. Autobusem totiž vzdálenost činí „pouze“ 55 km. Hlavní úlohu v této anomálii hraje především fakt, že železniční trať ze Železné Rudy vede pouze na Klatovy severním směrem (v Klatovech je nutné přestoupit). Mezi Železnou Rudou a Klatovy prochází železniční trať č. 183. Je tedy více než jasné, že při cestování ze západní části okresu Klatovy směrem do Sušice (ale i Horažďovice), je nutná urazit poměrně velký okruh, který se ve výsledku promítá do celkové vzdálenosti. Kromě toho zde jistou roli hraje i deviatilita železniční sítě (způsobená vyšší nadmořskou výškou či členitostí terénu), zejména v okolí obcí Železná Ruda, Hamry, Dešenice a Nýrsko.

Mapa časové dostupnosti Sušice veřejnou vlakovou dopravou (viz mapa č. 4b), má do jisté míry velmi podobné rysy jako mapa týkající se vzdálenostní dostupnosti. Lze tedy konstatovat, že v tomto případě spolu časová a vzdálenostní dostupnost úzce souvisí. V rámci autobusové dopravy tento poznatek příliš neplatil. Důvod je prostý. Vlaková doprava je provozována v poměrně úzkých liniích oproti dopravě autobusové, která je více flexibilní a obsluhuje obce na větší ploše, tudíž pak může docházet k tomu, že i když jsou dvě místa od sebe poměrně málo vzdálená, časová dostupnost může být díky výše zmíněnému faktu vyšší.

Nejvíce času při dopravě vlakem do Sušice zabere cesta z inkriminovaných míst západního okraje okresu, tedy z obcí Hamry (131 minut) a Železné Rudy (159 minut)

Frekvenční dostupnost zobrazuje mapa č. 4c. Legenda této mapy není tvořena intervaly frekvence spojů, nýbrž konkrétními čísly, které značí přesný počet spojů z jednotlivých obcí. Minimálním počtem vlakových spojů, v tomto případě tedy sedmi spoji, disponují čtyři obce: Dešenice, Hamry, Železná Ruda, Hamry. Maximálním, tedy

jedenácti spoji pak obce: Horažďovice, Velké Hydčice, Žichovice. Z většiny z 20 obcí (bez samotné Sušice) vyjede do cílového města 9 vlaků za zvolené období.

Obce mezi Sušicí a Klatovy těží ze spojení právě mezi těmito městy. Z těchto obcí vyjede do Sušice právě 9 spojů za zvolené časové období. Z obcí mezi Sušicí a Horažďovicemi pak vyjede ještě o 2 spoje více. Spoje z Janovic nad Úhlavou a Bezděkova u Klatov jsou totiž posíleny o vlaky jedoucích z Domažlic do Klatov.

6.2 Dopravní dostupnost města Horažďovice veřejnou hromadnou dopravou

6.2.1 Dopravní dostupnost města Horažďovice veřejnou autobusovou dopravou

Mapa č. 5a zobrazuje vzdálenostní dostupnost Horažďovic z obcí okresu Klatovy. Z hlediska nejhorší vzdálenostní dostupnosti do Horažďovic lze vymežit 3 oblasti: jižní oblast (obce Modrava a Horská Kvilda), západní oblast (Železná Ruda, Hamry a Dešenice) a severovýchodní oblast (obce při SV vnějším okraji okresu Černíkov – Vřeskovice). Z těchto obcí je od Horažďovic nejvzdálenější obec Hamry (83 km). V mapě je poměrně hojně zastoupená kategorie 51 až 60 kilometrů. Tento interval zastupují převážně obce ze západní a severní části území. Vzhledem k tomu, že město Horažďovice leží na východě okresu, není tato skutečnost nikterak překvapující, zvláště pokud většina autobusů z této oblasti nevolí nejkratší trasu, protože musí obsluhovat i široké okolí.

Časovou dostupnost Horažďovic zobrazuje mapa č. 5b. Zde je patrný podobný trend, jako je tomu u předchozí vzdálenostní dostupnosti. Pohled na mapu napovídá, že časově nejlépe dostupné jsou Horažďovice z obcí v bezprostředním sousedství Horažďovic, jakými jsou Malý Bor a Velký Bor. Z těchto obcí se lze do Horažďovic dostat do 10 minut. Velmi dobře časově dostupné jsou Horažďovice také z obcí na přímé trase Sušice – Horažďovice, ale také například z Pačejova, Nalžovských Hor a okolí těchto obcí. Většina tohoto území spadá do intervalu 21 až 40 minut. Naopak obcemi s nejhorší časovou dostupností jsou opět například šumavské obce Modrava, Srní, Horská Kvilda a Hamry. Dále sem ale patří také Strážov, Chlistov a obce v severozápadní části okresu jako Poleň, Ježovy, Chudenice a Birkov. Z tohoto výčtu má nejhorší dostupnost do Horažďovic obec Hamry (439 minut). Na tomto vysokém čísle se nejvíce podílí dva přestupy a také dlouhé čekací doby na těchto přestupech.

Poslední kapitolu v rámci dopravní dostupnosti města Horažďovice, tedy frekvenční dostupnost, nabízí mapa č. 5c. Geografická vzdálenost má v tomto případě na počet autobusových spojení pouze částečný vliv. Vzdálenost hraje roli pravděpodobně u šumavských obcí táhnoucích se od Horské Kvildy, Modravy až po Chudenín. Tyto zmíněné obce tvoří poměrně široký pás, který je zahrnut v kategorii 2 a méně spojů za den. V obcích v okolí samotných Horažďovic lze samozřejmě sledovat vysokou koncentraci autobusových spojení do Horažďovic (Velké Bor 13, Malý Bor 13, Hradešice 13), nicméně jsou zde právě i obce, které disponují pouze minimem spojů. Jedná se o obce Velké Hydčice a Hejná, odkud denně vyrazí pouze 2 spoje. Naopak za zmínku stojí Klatovy, které disponují také vysokým počtem spojů za den (12 spojů).

6.2.2 Dopravní dostupnost města Horažďovice veřejnou vlakovou dopravou

Nejhůře vzdálenostně dostupné po železnici jsou Horažďovice opět především ze šumavských obcí (viz mapa č. 6a). Jedná se tedy již obligátně o Hamry (88 km) a Železnou Rudu (104 km), odkud je vzdálenost absolutně nejvyšší, oproti ostatním obcím, bez ohledu na cílové město. Vzdálenost ze Železné Rudy do Horažďovic po železnici totiž činí 104 km. K této dvojici se hlásí ještě Dešenice, odkud vzdálenost do Horažďovic činí celkem 74 km. Při pohledu na mapu není tato vzdálenost tolik překvapivá, pokud se přihlédne k faktu, že cestující musí absolvovat cestu nejdříve do Klatov a poté po trati č. 185 do Horažďovic. Mapa napovídá, že tato trasa je realizována po poměrně dlouhé sinusoidě, a proto je výsledná vzdálenost z těchto zmíněných obcí takto vysoká. Zajímavost lze vysledovat ještě u obce Červené Poříčí na severním okraji okresu ležící v sousedství Švihova. Průměrná vzdálenost odsud vlakem do Horažďovic, je zhruba 82 km. Tato poměrně velká vzdálenost je však způsobena tím, že se zde nabízí využít vlakové spojení vedoucí přes krajské město Plzeň. Tato trasa je dlouhá 97 km, oproti tomu trasa přes okresní město „pouze“ 68 km.

Z mapy č. 6b, která je zaměřena na časovou dostupnost města Horažďovice vlakovou dopravou, lze vyčíst zajímavou nepravidelnost. Zatímco v mapě č. 3b je znázorněno, že z obcí v blízkém okolí Sušice se lze do Sušice dostat za méně než 10 minut, zde toto pravidlo platí pouze v případě Velkých Hydčic, odkud se lze do Horažďovic dopravit vlakem v průměru za 6 minut. U Pačejova a Velkého Boru to však neplatí.

Vzdálenost Velkého Boru je pouze 7 km. K přepravě do Horažďovic je však potřeba 22 minut, což tak malé vzdálenosti příliš neodpovídá. V případě Pačejova si vyšší časovou náročnost (35 minut), lze vysvětlit vzdáleností, která je po trati 18 km, nicméně roli zde hraje ještě jiný faktor. Severovýchodním a východním okrajem totiž prochází železniční trať 190 Plzeň – České Budějovice a při přepravě z výše zmíněných obcí je nutnost přestupu ve stanici Horažďovice předměstí, a to i přesto, že se jedná o poměrně krátké vzdálenosti mezi výše zmíněnými obcemi a cílovým městem.

Nejhůře časově dostupné jsou Horažďovice z identických obcí jako případě vzdálenostní dostupnosti Horažďovic veřejnou vlakovou dopravou. K Železné Rudě (187 minut), Hamrům (159 minut) a Dešenicím (118 minut) se řadí ještě Nýrsko (134 minut). Rozhodujícím faktorem u těchto obcí je samozřejmě geografická vzdálenost vzhledem k Horažďovicím, ale také deviatilita železniční sítě v západní části okresu či neexistence přímých vlakových spojů z těchto obcí do Horažďovic.

Frekvenční dostupnost města Horažďovice zobrazuje mapa č. 6c. V této mapě je jasně patrné, že převládají obce, z nichž do Horažďovic vyjede 6 – 8 vlaků za zvolené časové období. 6 vlaků vyjede z obcí Železná Ruda, Nýrsko, Hamry a Dešenice, 7 vlaků potom z Velkého Boru a Kovčína, 8 pak ze zbytku obcí ležící v tomto intervalu. Nejvíce spoji za zvolené časové období disponuje Červené Poříčí (13 spojů). Promítá se zde fakt, že z Červeného Poříčí lze do Horažďovic cestovat také přes Plzeň, nikoli pouze přes Klatovy, ačkoli tato trasa je o 29 km delší. Výhodou ale je, že z Plzně lze cestovat rychlíkem, tudíž celkový čas strávený na cestě je pak jen o něco málo vyšší, než v případě trasy vedoucí přes okresní město.

6.3 Dopravní dostupnost města Klatovy veřejnou hromadnou dopravou

6.3.1 Dopravní dostupnost města Klatovy veřejnou autobusovou dopravou

Vzdálenostní dostupnost okresního města Klatovy je vizualizována v mapě č. 7a. Stejně jako u předešlých cílových měst svou roli zde hraje geografická poloha vůči ostatním obcím v okresu, nicméně existují i výjimky, zvláště pokud řešíme ukazatele dopravní dostupnosti pomocí dráhy autobusových spojů, které jak již také zaznělo, často

nevolí přímou trasu, poněvadž mnohdy obsluhují i obce v širokém okolí. Nejvzdálenější obcí od okresního města je Horská Kvilda v jižní části okresu. Vzdálenost autobusem činí 78 km. Hned v závěsu z hlediska vysoké vzdálenosti do Klatov je obec Modrava (76 km) a dále pak Srní (64 km).

Existují tedy i anomálie, které s geografickou polohou příliš nesouvisí. V tomto případě se jedná o obec Kovčín, která leží severně od Pačejova. V mapě je tato obec znázorněna nejtmaší barvou, která značí kategorii 61 a více km. Nejedná se o chybu, protože vzdálenost autobusem, mezi Kovčínem a Klatovy, činí 63 km. Přitom přímá vzdálenost po silnici vedoucí přes Plánici by činila pouze 27 km. Tato anomálie je však způsobena tím, že autobus volí trasu přes Horažďovice, tudíž se pak dráha značně prodlužuje. Nutno podotknout, že z Kovčina do Klatov však vyjede pouze jediný spoj za den, a tak je do mapy zahrnut pouze tento jeden údaj. Pokud by spojů bylo na tomto úseku více a každý by volil například jinou trasu, výsledek by byl získán aritmetickým průměrem tak, jako tomu je u ostatních obcí disponujících více spoji.

Mapa č. 7b zobrazuje časovou dostupnost okresního města Klatovy. Stejně jako v předchozí kategorii i zde patří obce nacházející se na jižním cípu okresu, tedy Horská Kvilda, Modrava a Srní do nejtmaší, tedy nejhůře dostupné kategorie. Jedná se o poměrně odlehle šumavské obce, kde hustota silnic vzhledem k fyzickogeografickým předpokladům není příliš vysoká a to má pak i kromě samotné vzdálenosti dopad na časovou dostupnost města Klatovy. Svou úlohu hraje i skutečnost, že při cestě z těchto obcí, je nutné přestupovat. Neexistuje odsud totiž žádné přímé spojení. Nejdéle trvá cesta do Klatov z Modravy (202 minut), dále pak ze Srní (182 minut) a Horské Kvildy (176 minut). Nepříliš dobrou časovou dostupnost mají Klatovy také z obcí v okolí Horažďovic, které jsou často zařazeny v kategoriích od 121 do 160 minut. Tento fakt je způsoben právě častým zajištěním autobusů z těchto obcí do Horažďovic a okolí. Jistou anomálií v této mapě představuje obec Černíkov, která ačkoliv geograficky leží poměrně blízko Klatov (cca 18 km), průměrná doba trvání cesty autobusů odsud trvá 117 minut. Tento čas vznikl zejména čekací dobou na přestupech a také nepřímou dráhou spoje.

Velice zajímavou situaci z hlediska frekvenční dostupnosti Klatov přináší mapa č. 7c. Na úvod je třeba říci, že zde byla vytvořena legenda, která obsahuje větší škálu spojů, než je tomu u frekvenční dostupnosti měst Horažďovice a Sušice. Důvod je prostý – určité

obce někdy zkrátka vykazují mnohem více spojů do Klatov, než do předchozích cílových obcí. Mezi tyto obce bezesporu patří Janovice nad Úhlavou (21 spojů), Číhaň (21 spojů), Mochtín (23 spojů), Červené Poříčí (29 spojů) a absolutně nejvíce spojů do Klatov vyjede ze Švihova (29 spojů). Jedná se o obce, které leží v sousedství Klatov, tudíž tyto výsledky nejsou až tak překvapující. Navíc na trase Červené Poříčí – Švihov – Klatovy jezdí kromě pravidelných linek autobusů ČSAD autobusy Plzeň a.s. také autobusy pod hlavičkou firmy Autobusy V.K.J s.r.o. Tato společnost realizuje pravidelné linky na trase Praha – Plzeň – Klatovy a velice významně se ve výsledku promítá do toho faktu, že právě ze Švihova a Červeného Poříčí vyjede nejvíce autobusů za den, oproti jiným obcím.

6.3.2 Dopravní dostupnost města Klatovy veřejnou vlakovou dopravou

Pohled na problematiku vzdálenostní dostupnosti města Klatovy nabízí mapa č. 8a v příloze. Zde již tolik nefigurují tradiční inkriminované obce na západním okraji okresu Klatovy, jakožto obce, z nichž je jakákoli dostupnost do Horažďovic či Sušice poměrně problematická. Dá se říci, že v tomto případě je situace úplně opačná. Okresní město je totiž nejhůře dostupné z obcí, ležící na severovýchodním a východním okraji okresu. Konkrétně se jedná o obce Kovčín (83 km), Pačejov (83 km), Velký Bor (80 km), ale také Horažďovice (55 km). Větší roli než samotná geografická poloha vůči okresnímu městu zde hraje roli i fakt, že z těchto zmíněných obcí na severovýchodním a východním okraji (kromě Horažďovic), se nabízí možnost volit trasu přes Plzeň po rychlíkové trati č. 190. Tato trasa přes Plzeň je pak delší. Pokud však cestující zvolí „klasickou“ trasu přes Horažďovice, svou úlohu zde pak plní i tvar a průběh železniční sítě. Mezi těmito obcemi a Klatovy, má železniční trať tvar písmene „U“, tudíž je jasné, že i toto se pak podepisuje na vzdálenosti.

Okresní město je poměrně velmi dobře časově dostupné z obcí jeho širokého okolí. Méně než 10 minut trvá cesta z Bezděkova (4 min) a Janovic nad Úhlavou (9 min). Pro obyvatele těchto, ale i dalších obcí (ležící v časovém intervalu 20 a méně popř. 21 až 40 minut), je tak doprava vlakem z hlediska časové dostupnosti, dá se říct nenáročná. Je zřejmé, že pokud obce leží takto blízko od Klatov, není tento fakt ničím moc výjimečný,

navíc pokud spoje z těchto obcí vedou přímou trasou. Nicméně v případě předchozí kapitoly, kde byla řešena časová dostupnost Horažďovic, tomu tak vždy nebylo.

Co se týče obcí na severovýchodním a východním okraji, ze kterých jsou Klatovy obecně hůře dostupné (Pačejov, 136, Kovčín, 141, Velký Bor 146 minut), je zajímavé, že pokud cestující z těchto obcí zvolí trasu přes krajské město, celkový čas strávený na cestě může být až o hodinu kratší. Důvodem je lepší návaznost vlakových spojů v Plzni, než je tomu v Horažďovicích předměstí, kde je čekací doba při přestupu značně vyšší. Problematika časové dostupnosti města Klatovy veřejnou vlakovou dopravou je vizualizována v mapě č. 8b v příloze.

Frekvenční dostupnost okresního města Klatovy je zobrazena v mapě č. 8c v příloze. Nejvíce vlaků do Klatov vyjede z Janovic nad Úhlavou (18 vlaků), Bezděkova (17 vlaků), Švihova (16 vlaků) a Kovčina (16 vlaků). Spoje z Janovic nad Úhlavou a Bezděkova jsou posíleny o vlaky, jedoucí z Domažlic, které pak dále přes tyto dvě obce pokračují do Klatov. Poměrně vysoká frekvence spojů z Kovčina je ovlivněna možností využití spojů, které vedou nejenom přes Horažďovice, ale také právě přes Plzeň. Obce na trase Horažďovice – Klatovy, jsou v mapě zobrazeny světle hnědou barvou, která značí interval 9 až 11 spojů. Z obcí Horažďovice, Velké Hydčice a Žichovice vyjede do Klatov 9 vlaků, na rozdíl od Hrádku u Sušice, Kolinec, Běšin a Vrhavče, odkud za zvolené časové období vyjede 11 spojů, a to i přesto, že tyto všechny zmíněné obce leží na stejné trati. Důvodem této skutečnosti je fakt, že dva vlaky jedoucí z Horažďovic do Sušice, mají konečnou stanici právě v Sušici, tudíž dál směrem do Klatov již nepokračují.

7 Dopravní obslužnost obcí okresu Klatovy v rámci spojení s městy Sušice, Horažďovice a Klatovy autobusovou dopravou

Nutno podotknout, že rozpětí kvocientu dopravní obslužnosti (Kdo) vypočteného pro jednotlivé obce, je bez ohledu na cílové obce poměrně velké. Následující kapitola se bude zabývat zhodnocením výsledků kvocientů dopravní obslužnosti.

7.1 Dopravní obslužnost obcí okresu Klatovy v rámci spojení s městem Sušice

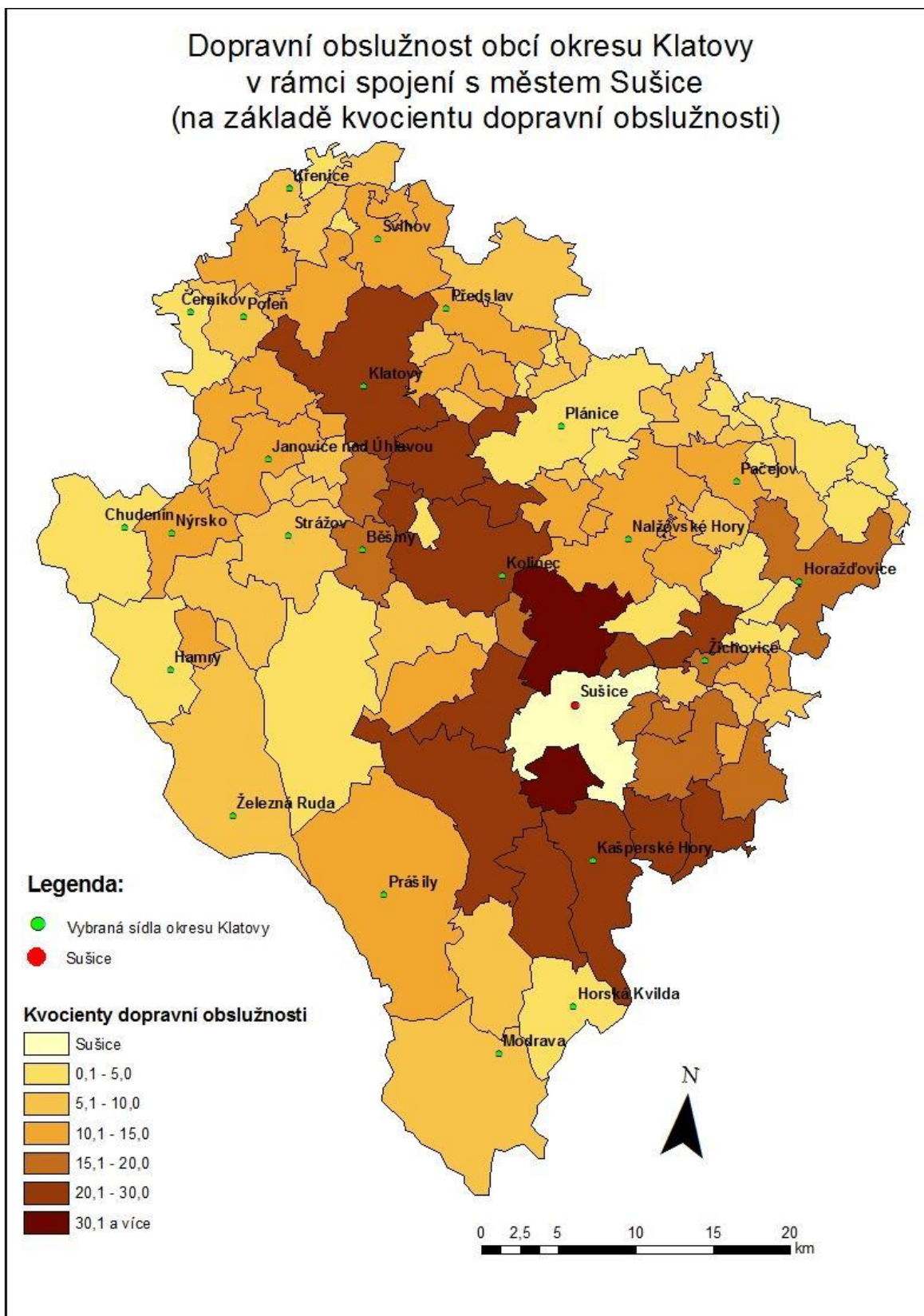
Dopravní obslužnost obcí okresu, vyjádřená pomocí kvocientu dopravní obslužnosti v rámci spojení s městem Sušice veřejnou autobusovou dopravou, zobrazuje mapa č. 9. Absolutně nejhorší dopravní obslužnost v rámci spojení s městem Sušice má obec Horská Kvilda. Výsledný kvocient činí pouze 0,59. Výsledek není nikterak překvapivý, pokud přihlédneme k faktu, že z Horské Kvildy do Sušice vyjede pouze jeden autobus za dané časové rozmezí. Zpátečním směrem pak nebyl nalezen jediný autobus. Tuto skutečnost lze do jisté míry odůvodnit složitým georeliéfem a polohou obce, která je vzhledem k vzdálenosti k cílovým městům této práce poměrně nevýhodná, a tak je obec více orientována na Jihočeský kraj.

Mezi špatně obslužené obce v rámci spojení s městem Sušice patří také Malý Bor, s kvocientem 0,99. Přímo do Malého Boru totiž nejedí žádný autobus, všechny totiž jezdí nejbližší na rozcestí mezi Malým Borem a Malými Hydčicemi, nicméně vzdálenost z tohoto rozcestí do Malého Boru činí více jak 3 kilometry, tudíž tato vzdálenost nesplňuje kritéria, která byla stavena v kapitole 4. Dalšími obcemi s velmi špatnou dopravní obslužností patří Černíkov (1,56). Tato obec ležící na severozápadě okresu Klatovy byla do 31. prosince 2006 součástí okresu Domažlice. I nyní je však obec z hlediska dojížděky obyvatel více orientována na západ než na východ, což má logicky vliv na dopravní obslužnost v rámci spojení s cílovými městy okresu Klatovy. Konkrétně mezi Černíkovem a Sušicí projede za den v průměru 1,5 autobusových linek. Zásadní vliv má především velká geografická vzdálenost. Mezi obce se špatnou dopravní obslužností patří také některé obce v okolí Horažďovic. Patří sem například obec Hejná s kvocientem 1,99 či Velké Hydčice, jejichž kvocient činí 1,92. Jak mezi obcí Hejná, tak mezi Velkými Hydčicemi a

Sušicí projedou za den pouze dva autobusové spoje. U Velkých Hydčic je však tento deficit kompenzován existencí železniční sítě.

Naopak nejlepší dopravní obslužnost v rámci spojení s městem Sušice vykazuje obec Dlouhá Ves. Výsledný kvocient činí 44,12, což je vůbec nejvíce ze všech obcí v rámci dopravního spojení se Sušicí. Mezi Dlouhou Vsí a Sušicí projede za dané časové období v průměru 15,5 autobusových linek (16 Sušice – Dlouhá Ves; 15 Dlouhá Ves – Sušice). Autobusové spojení mezi těmito dvěma místy jsou navíc rovnoměrně rozloženy po celý den. Obě místa jsou od sebe vzdáleny pouhých 5 kilometrů, Dlouhou Vsí navíc projíždějí linky jedoucí jak směrem na Hartmanice, tak i směrem na Rejštejn. Dlouhá Ves je tedy jakousi křižovatkou těchto dvou směrů, které se významnou měrou podílí na celkové, velmi dobré dopravní obslužnosti této obce. Celkově lze říci, že nejlepší dopravní obslužnost v rámci spojení s městem Sušice veřejnou autobusovou dopravou mají obce, které leží na trase mezi Sušicí popř. Kašperskými Horami a Klatovy. Tyto obce jsou v mapě zobrazeny tmavě hnědou barvou. Průměrný kvocient za všechny obce v rámci spojení s městem Sušice činí 11,46.

Mapa č. 9



(Zdroj: vlastní zpracování s využitím databáze ArcČR 500 verze 2.0 a IDOS)

7.2 Dopravní obslužnost obcí okresu Klatovy v rámci spojení s městem

Horažďovice

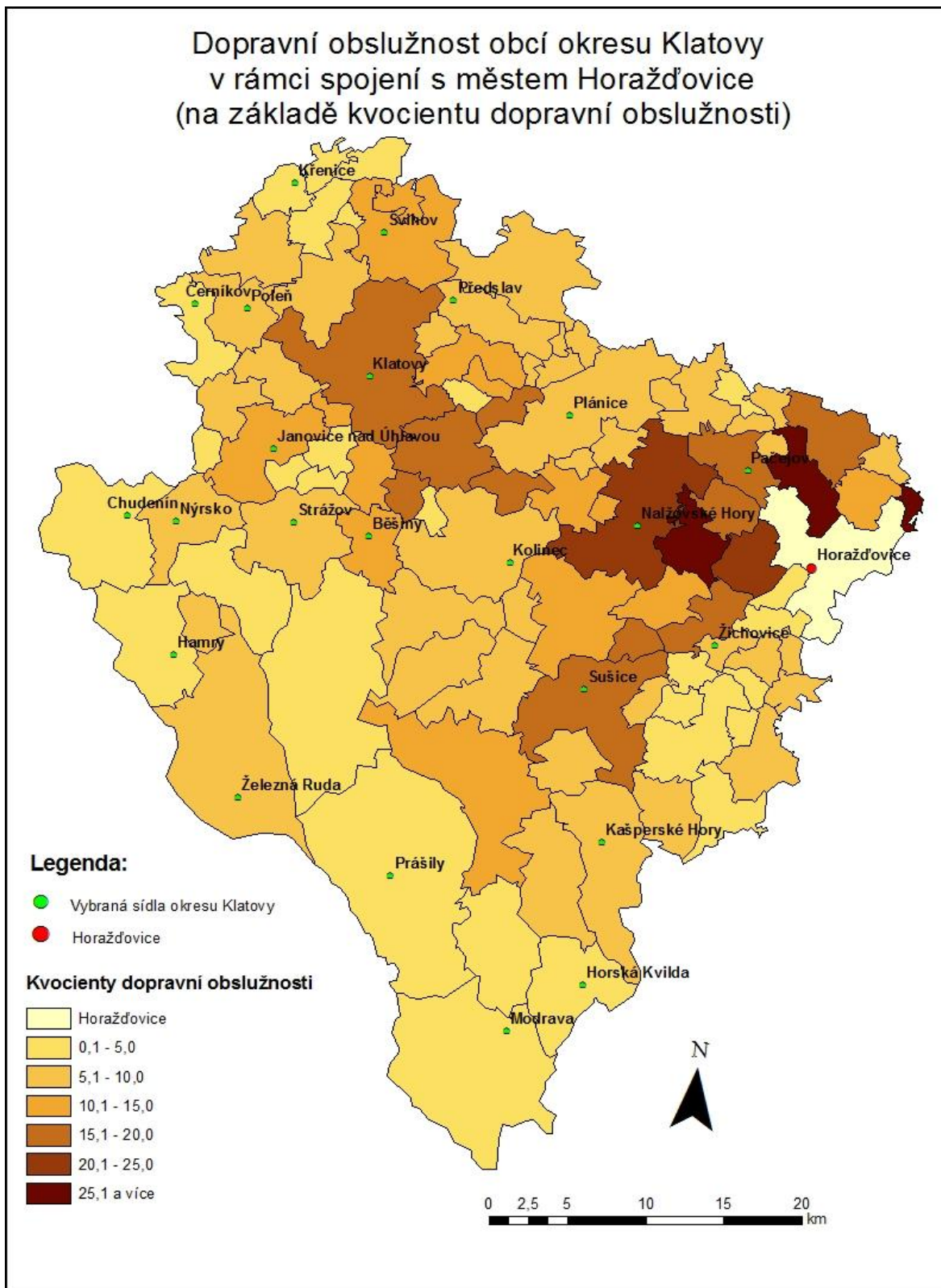
Toto téma je vizualizováno prostřednictvím mapy č. 10. Vůbec nejhorší dopravní obslužnost v rámci spojení s městem Horažďovice veřejnou autobusovou dopravou má opět obec Horská Kvilda (kvocient 0,59). Podobně jako v předchozí kapitole, vyjede z Horažďovic 1 spoj za dané časové období, avšak v opačném směru nebyl nalezen žádný spoj. Druhou nejhorší dopravní obslužnost má pak další šumavská obec, a to obec Hamry (0,62). Mezi Hamry a Horažďovicemi projede za den v průměru 1 autobusový spoj. Horažďovice a Hamry jsou však propojené železnicí, nicméně z hlediska vzdálenostní a časové dostupnosti je spojení mezi těmito dvěma místy poměrně nevýhodné. Čas strávený na cestě se pohybuje v průměru okolo 170 minut. Kromě těchto dvou obcí vykazují velmi špatnou dopravní obslužnost autobusovou dopravou také další obce ležící na západě až jihozápadě kraje (Modrava, Srní, Železná Ruda, Chudenín, Dešenice). V případě města Sušice platilo, že obce ležící v těsném sousedství měly velice dobrou dopravní obslužnost v rámci spojení s druhým největším městem okresu. V případě Horažďovic to však úplně neplatí. Například kvocient obce Hejná činí pouze 3,95, a to proto, že mezi Horažďovicemi projedou za dané časové rozmezí průměru dva spoje (dva tam a dva zpět). Tento fakt je zvláštní především z důvodu, že obce od sebe dělí pouhých 7 km a navíc obcí Hejná neprochází železniční trať, která by do jisté míry vyrovnala tento deficit. Obyvatelé této obce tak musí docházet do 1,5 kilometrů vzdálených Velkých Hydčic, odkud pak cestují prostřednictvím vlakové dopravy. Tato malá vzdálenost k železniční stanici ve Velkých Hydčicích je tak možná právě tím důvodem, proč obec Hejná nedisponuje rozsáhlejší dopravní obslužností v rámci autobusové dopravy. Dalšími obcemi, které leží v blízkosti Horažďovic, a přesto jejich dopravní obslužnost autobusovou dopravou není nikterak dobrá, jsou například Kovčín (2,89) a Velké Hydčice (3,92). V případě těchto obcí se nejedná o větší problém z hlediska celkové dopravní obslužnosti, protože lidé mají možnost z těchto obcí cestovat vlakem.

Naopak nejlepší dopravní obslužnost v rámci spojení s městem Horažďovice veřejnou autobusovou dopravou, vyazuje obec Velký Bor s finálním kvocientem 27,62. Tento výsledek je dán především malou vzdáleností mezi těmito dvěma místy a také vysokou frekvencí autobusových linek. Mezi Velkým Borem a Horažďovicemi totiž

projede za zvolené časové období v průměru 13,5 autobusů (13 Horažďovice – Velký Bor; 14 Velký Bor – Horažďovice). Takto vysoká frekvence spoje je zajímavá i z toho pohledu, že zde kromě autobusové přepravy funguje také pravidelná železniční přeprava. Při přepravě vlakem je nutné přestupovat ve stanici Horažďovice předměstí, nicméně vlak odtud má okamžitou návaznost. Lze tedy říci, že celková obslužnost Velkého Boru je téměř nadstandardní. Druhou nejlépe obsluhovanou obcí, je obec Hradešice (26,78). Z Hradešic do Horažďovic a zpět vyjede v průměru 13 autobusů za den. Do 17:00 jsou spoje z Horažďovic i Hradešic poměrně rovnoměrně rozloženy. Z Horažďovic však poslední autobus jede v 17:15, což může být problém pro ty obyvatele, jejichž pracovní doba je delší.

Jinak lze říci, že obce ležící na přímé trase Horažďovice – Sušice nebo Horažďovice – Klatovy. Vzhledem k výhodné geografické poloze Horažďovic vůči jihočeskému městu Strakonice lze předpokládat, že v současné době dominuje vyjížďka obyvatel z Horažďovic a okolí právě do Strakonic (Marada, 2010). Město Strakonice je navíc kromě dobré časové a vzdálenostní dostupnosti dobře dostupné i vzhledem k faktu, že touto trasou prochází silnice I/22.

Mapa č. 10

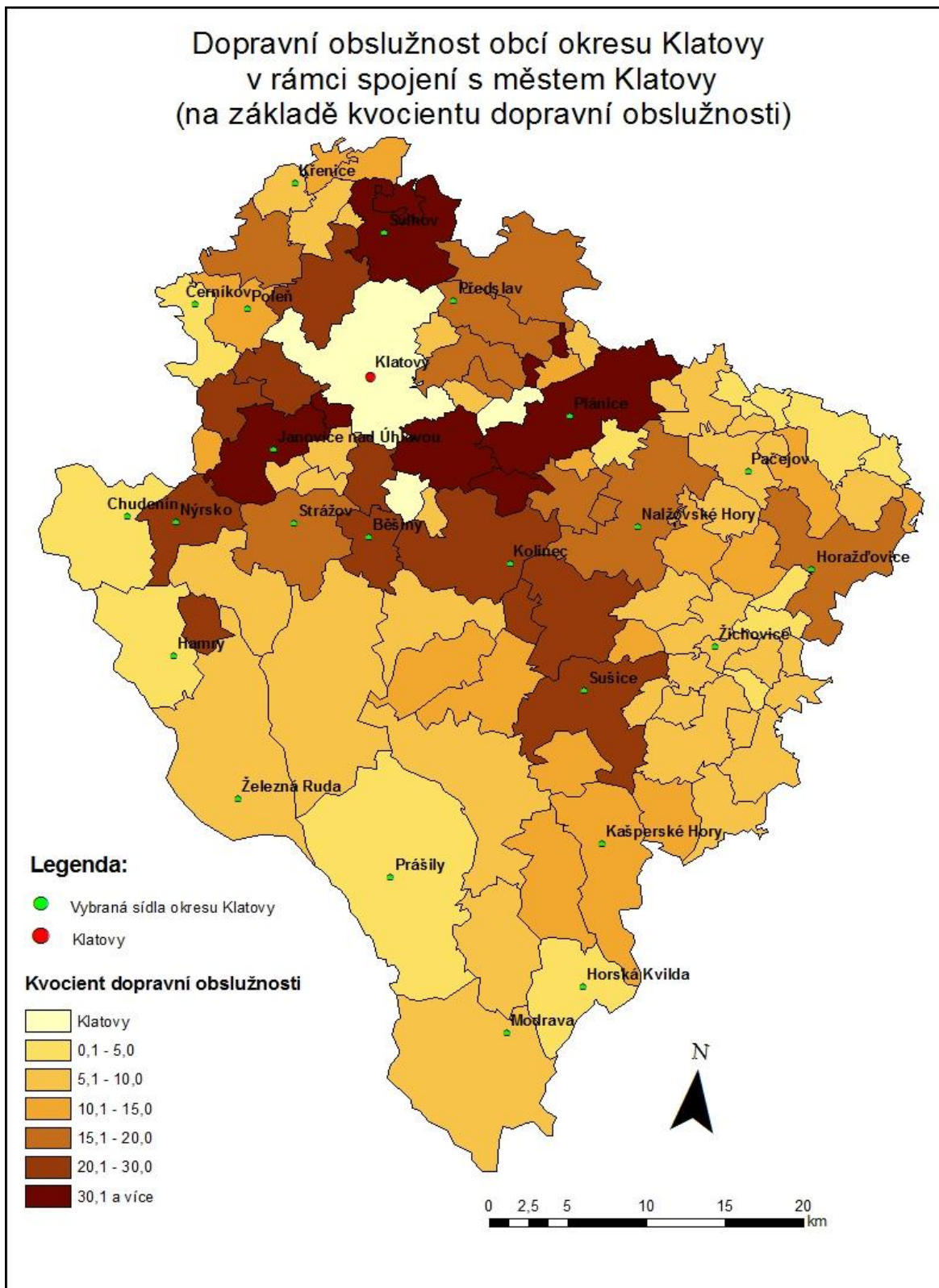


(Zdroj: vlastní zpracování s využitím databáze ArcČR 500 verze 2.0 a IDOS)

7.3 Dopravní obslužnost obcí okresu Klatovy v rámci spojení s městem Klatovy

Mapa č. 11 zobrazuje dopravní obslužnost obcí okresu Klatovy veřejnou autobusovou dopravou v rámci spojení s okresním městem, a to na základě kvocientu dopravní obslužnosti. Jednoznačně nejlepší dopravní obslužnost veřejnou autobusovou dopravou v rámci spojení s městem Klatovy má obec Švihov severně od Klatov. Výsledný kvocient dosahuje hodnoty 62,17, což je vůbec nejvyšší hodnota ze všech obcí, bez ohledu na cílovou obec. Tato skutečnost není nikterak překvapivá vzhledem k faktu, že z Klatov do Švihova vyjede během rozmezí od 5:00 do 22:00 celkem 28 autobusových spojů a opačným směrem pak 29 autobusových spojů. Nadstandardní dopravní obslužnost má také obec Červené Poříčí, jejíž kvocient činí 49,91 a v průměru projede mezi Červeným Poříčím a Klatovy 21,5 spojů. Obě dvě obce, tedy jak Švihov a Červené Poříčí těží z faktu, že leží na trase, kudy projíždějí kromě linek ČSAD autobusy Plzeň a. s. také pravidelné linky z Prahy společnosti VKJ s. r. o. Kromě Švihova a Červeného Poříčí má velmi dobrou dopravní obslužnost také obec Janovice nad Úhlavou (44,20). Všechny tři zmíněné obce navíc disponují železničními stanicemi. Za zmínku stojí ještě obec Mochtín, ležící jihovýchodně od Klatov (51,78). Obcí navíc neprochází železniční trať, tudíž její obyvatelé se z hlediska veřejné dopravy musí spolehnout pouze na autobusy. Mezi Mochtínem a Klatovy projede v průměru 23 autobusů. Nutno podotknout, že některé však neprojíždějí přímo centrem Mochtína, nýbrž místními částmi, nicméně tyto části leží ve vzdálenosti menší než 3 kilometry od centra, tudíž byly zahrnuty do výzkumu. Celkově lze říci, že dobrou dopravní obslužnost mají obce, které leží na trase mezi Sušicí a Klatovy. Dál od této linie pak obce z hlediska dopravní obslužnosti spíše zaostávají. Již tradičně nejslabší obcí z hlediska dopravní obslužnosti je Horská Kvilda, u níž byl nalezen pouze jeden dopravní spoj do Klatov, zpět však žádný. Geografická poloha vůči městu Klatovy je však velice nevýhodná. Kromě dalších šumavských obcí vykazují špatnou úroveň dopravní obslužnosti v rámci spojení s městem Klatovy také obce v okolí Horažďovicka a Žichovicka. Nicméně zde je slabší intenzita autobusové dopravy kompenzována vlakovou dopravou.

Mapa č. 11



(Zdroj: vlastní zpracování s využitím databáze ArcČR 500 verze 2.0 a IDOS)

8 Dopravní obslužnost obcí okresu Klatovy v rámci spojení s městy Sušice, Horažďovice a Klatovy veřejnou vlakovou dopravou

Vzhledem k více omezenému liniovému charakteru vlakové dopravy a vyrovnanosti frekvence spojů obcí, které leží na stejné trati, obsahuje tato kapitola zhodnocení jednotlivých úseků okresu Klatovy, které jsou pokryty železniční sítí. Z tabulky č. 7 v příloze je zřejmé, že v rámci vlakové dopravy neexistují velké rozdíly mezi frekvencí spojů „tam a zpět“. Právě naopak u většiny spojů je bilance obousměrného spojení vyrovnaná. U autobusové dopravy tento poznatek platil v kontextu všech obcí okresu jen velmi zřídka. Tato skutečnost je však způsobená tím, že autobusová doprava často nevolí přímou trasu, ale obsluhuje také obce v širokém okolí a pohybuje se na větším území. Z toho pak plyne fakt, že bilance obousměrného spojení se u autobusové dopravy často liší, kdežto vlaky se pohybují po poměrně úzké lince, tudíž nejsou tak flexibilní. Z toho pak může plynout jistá potřeba obcí, které nedisponují železniční stanicí, zajistit autobusové linky, které by v rámci dopravní obslužnosti zajišťovaly cestujícím přepravu do nejbližší vlakové stanice, aby cestující mohli využívat kombinovanou veřejnou dopravu co možná nejpohodlněji.

V úseku mezi městy Klatovy a Horažďovice leží obce Běšiny, Vrhavěč, Kolinec, Mokrosuky, Hrádek u Sušice, Sušice, Žichovice a Velké Hydčice. Celková délka úseku činí 55 km.

V úseku mezi městy Sušice a Horažďovice leží obce Žichovice a Velké Hydčice. Celková délka úseku činí 16 km a za dané časové období tudy projede 11 vlaků tam i zpět. Kvocienty dopravní obslužnosti jsou tak velmi vyrovnané: Žichovice 35,84, Velké Hydčice 33,76, Horažďovice 31,69

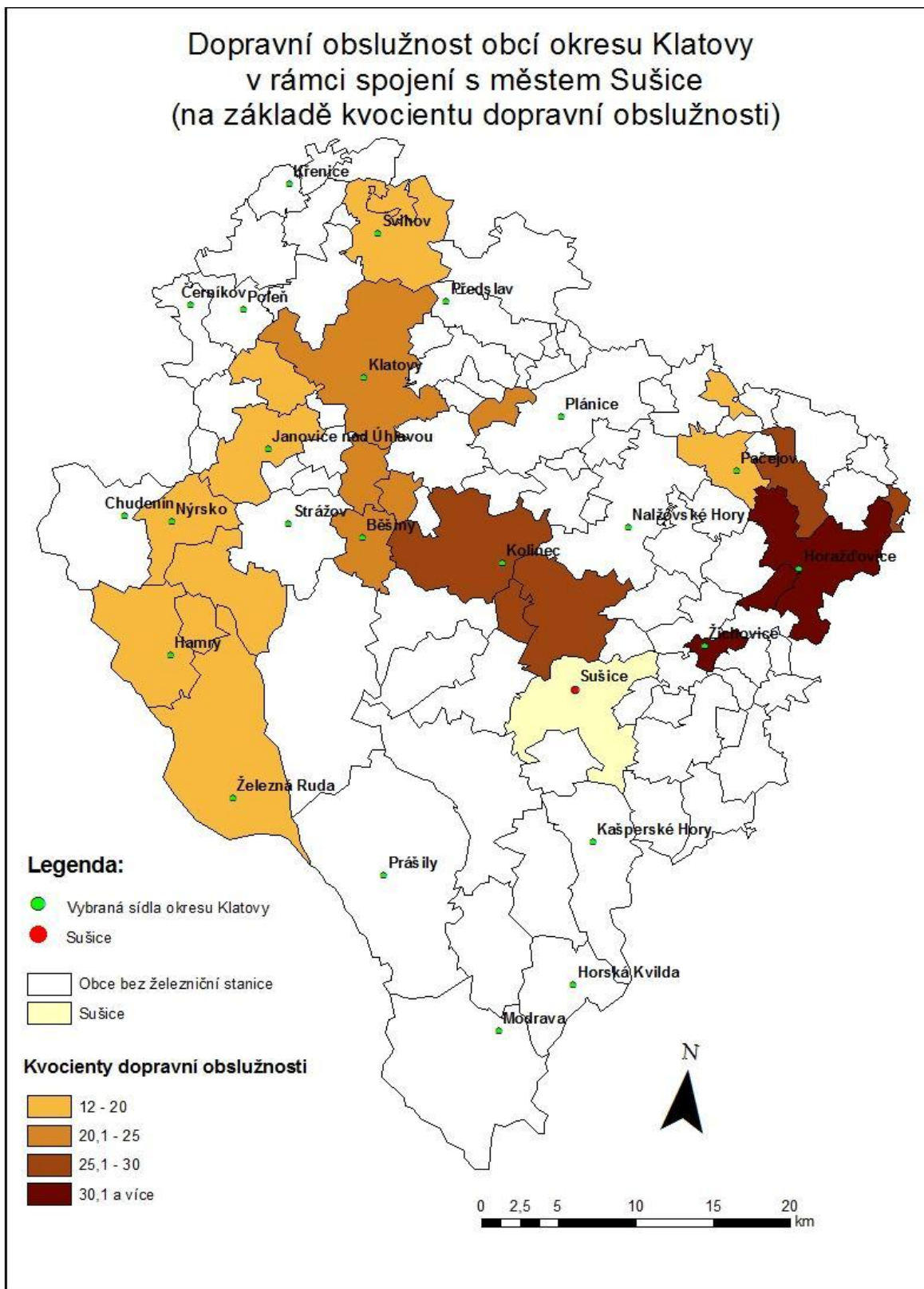
V úseku mezi Sušicí a Klatovy, ve kterém leží zbytek obcí, projede za dané časové rozmezí v průměru pouze 9 vlaků tam i zpět. Tento fakt je způsoben tím, že 2 vlaky jedoucí z Horažďovic a pak z Klatov, mají konečnou stanici v Sušici, tudíž dále nepokračují směrem do Klatov resp. do Horažďovic. Průměrný kvocient dopravní obslužnosti na tomto úseku činí 23,7.

V úseku mezi Železnou Rudou a Klatovy leží obce Dešenice, Janovice nad Úhlavou a Bezděkov. V rámci spojení s městem Klatovy vyjede do Železné Rudy (24,17), Dešenic (25,64) a Hamrů (26,81) celkem 10 vlaků a zpět. Obcemi Janovice nad Úhlavou (58,48) a Bezděkov (60,76) projíždí vlaky nejenom ze Železné Rudy, resp. z Klatov, ale tyto obce jsou v rámci dopravní obslužnosti vydatně podporovány také vlaky jedoucích do Domažlic a zpět. V rámci spojení s městem Klatovy, tak Bezděkovem projede denně 17 vlaků tam a zpět, Janovicemi nad Úhlavou pak v průměru 17,5 vlaků.

V rámci spojení s městem Klatovy jsou poměrně dobře obslužené také obce, ležící na východě okresu. Například z obce Kovčín vyjede denně do Klatov a zpět v průměru 15,5 vlaků, a to i přesto, že geografická vzdálenost mezi městem Klatovy a obcí Kovčín není nikterak výhodná. Výhodnou polohu má však Kovčín vzhledem k Plzni, kam denně míří velké množství vlaků, a tak z toho mohou těžit obyvatelé Kovčina, protože z Plzně je pak dostupnost Klatov poměrně snadná. Kvocient dopravní obslužnosti obce Kovčín v rámci vlakového spojení s městem Klatovy činí 34,73, což je vzhledem k ostatním obcím disponujících železniční stanicí nadprůměrná hodnota. Tato obec je tak důkazem, že ne vždy musí geografická hrát významnou roli v rámci dopravní obslužnosti.

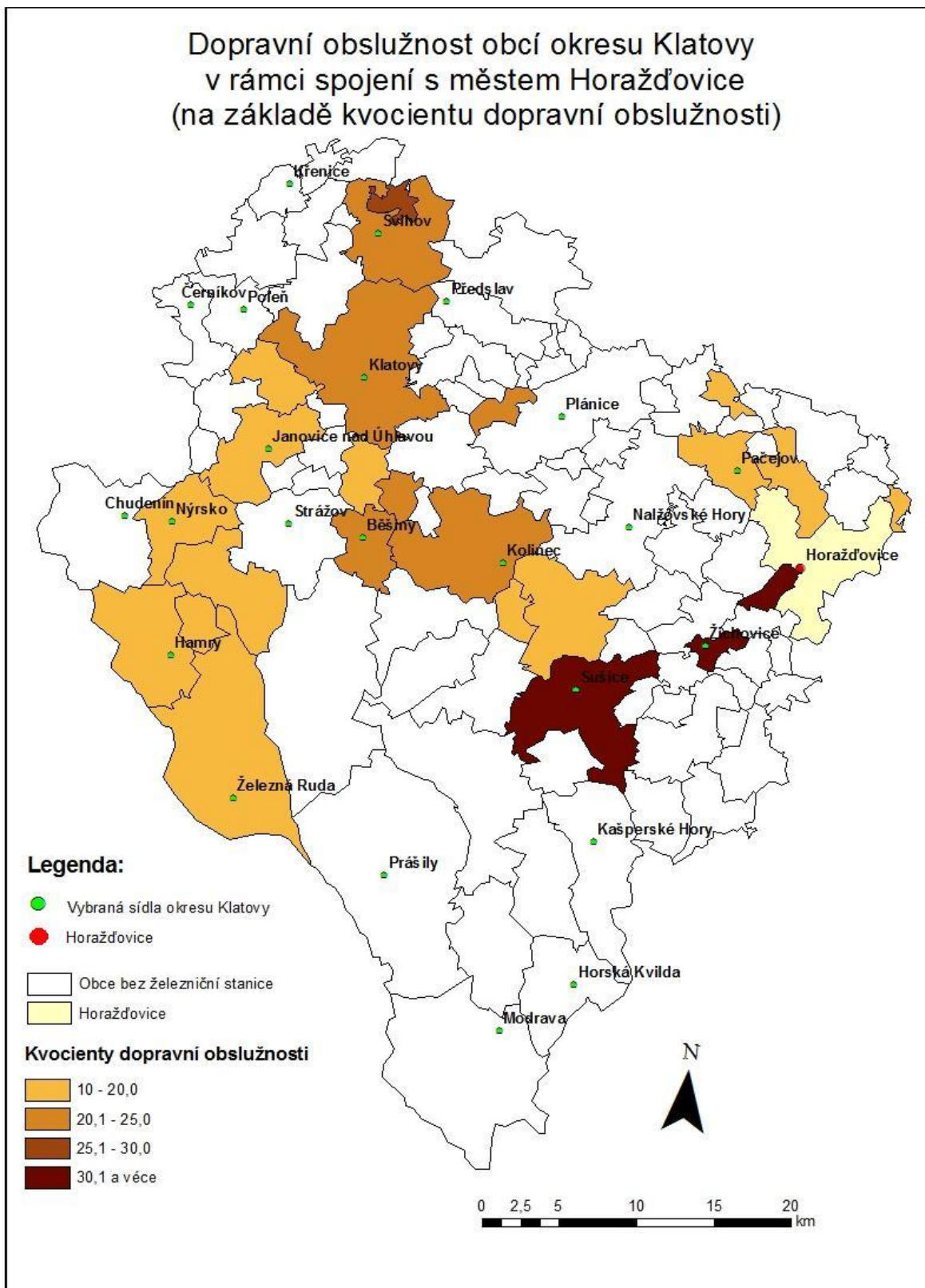
Kvocienty dopravní obslužnosti jednotlivých obcí v rámci vlakové dopravy jsou vizualizovány v následujících mapách č. 12, 13 a 14.

Mapa č. 12



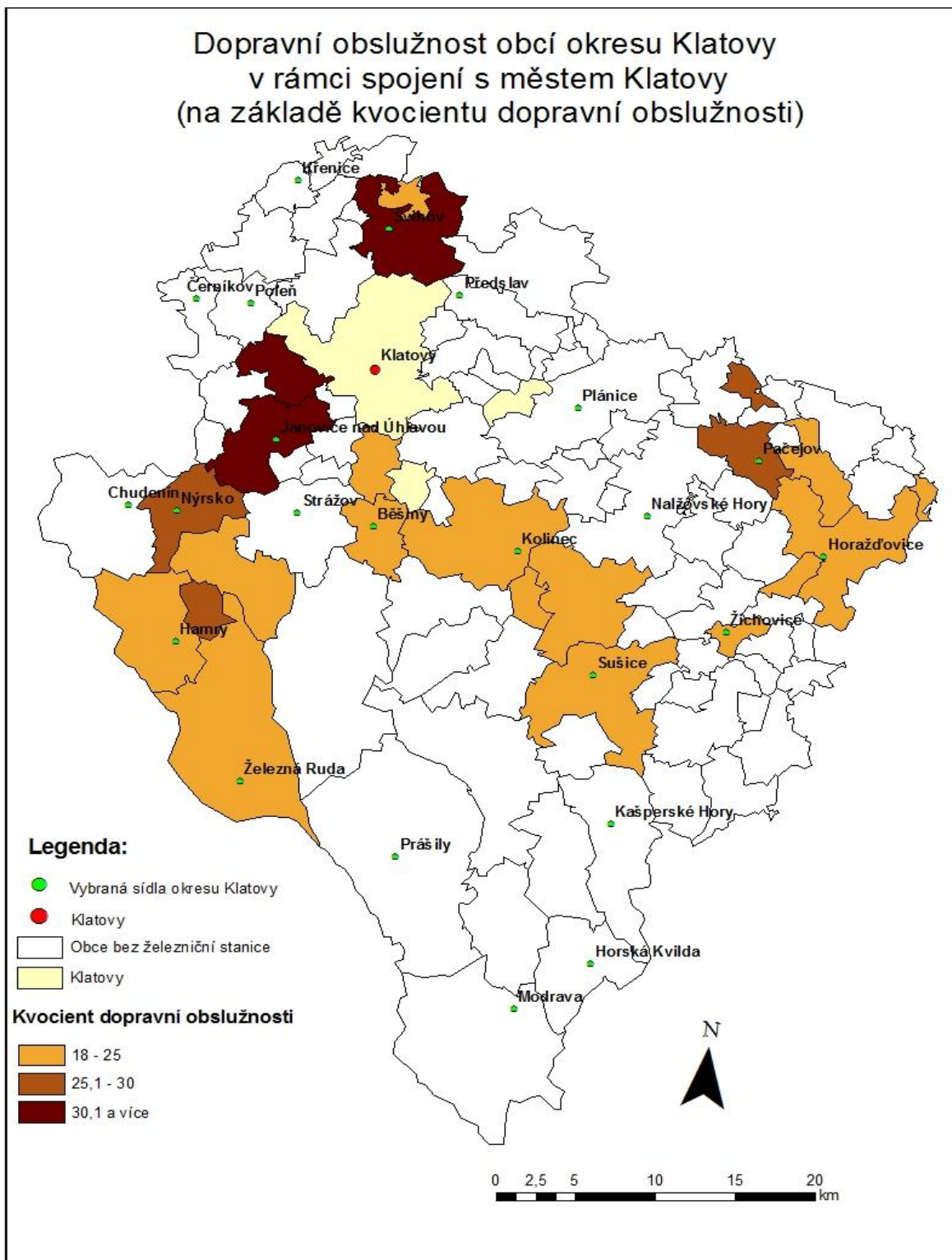
(Zdroj: vlastní zpracování s využitím databáze ArcČR 500 verze 2.0 a IDOS)

Mapa č. 13



(Zdroj: vlastní zpracování s využitím databáze ArcČR 500 verze 2.0 a IDOS)

Mapa č. 14



(Zdroj: vlastní zpracování s využitím databáze ArcČR 500 verze 2.0 a IDOS)

9 Závěr

V předkládané bakalářské práci byla hodnocena dopravní obslužnost obcí okresu Klatovy v rámci spojení s městy Sušice, Horažďovice a Klatovy, a to veřejnou hromadnou dopravou (autobusovou a vlakovou). K hodnocení úrovně dopravní obslužnosti byl použit tzv. kvocient dopravní obslužnosti. Data nutná pro výpočet tohoto kvocientu byla získána prostřednictvím elektronického jízdního řádu IDOS, jelikož se jedná o nejdostupnější zdroj pro danou problematiku a využívá i většina lidí pro vyhledávání dopravních spojení. Před určením úrovně dopravní obslužnosti samotné, bylo nutné se nejdříve zaměřit také na otázku týkající se dopravní dostupnosti cílových měst ze všech obcí okresu Klatovy. Dopravní dostupnost byla hodnocena ve třech kategoriích – vzdálenostní, časová a frekvenční dostupnost. Pro každou kategorii a pro každé cílové město zvlášť pak byly vytvořeny mapy pomocí GIS s využitím podkladových map ArcČR 500.

V rámci hodnocení vzdálenostní dostupnosti (za oba druhy dopravy) nebyly zjištěny nikterak překvapivé výsledky. Výsledky vždy logicky ovlivňovala samotná geografická vzdálenost. U autobusové dopravy však velmi často rozhodovala také plocha území, kterou dané autobusy obsluhovaly, tudíž leckdy byla vzdálenost autobusovou přepravou mezi dvěma místy větší než pokud by byla volena nejkratší trasa. Při vyšší frekvenci autobusových spojů mezi dvěma místy se dopravní linky nezřídka liší svou dráhou trasy, tudíž dochází k rozdílům jak časové, tak vzdálenostní dostupnosti.

Nebylo též žádným překvapením fakt, že časová a vzdálenostní dostupnost spolu úzce souvisí. Obecně platí, že čím větší je vzdálenost mezi dvěma místy, tím více času je potřeba strávit na cestě. V mnoha případech předkládané práce je tento fakt umocněn také skutečností, že na určitých trasách v rámci autobusové dopravy (zejména pokud jsou dvě místa od sebe více vzdálená), je nutné přestupovat, tudíž se celkový čas strávený na cestě významně prodlužuje, zejména při delší čekací době na navazující spoj.

Z map týkajících se frekvenční dostupnosti cílových měst autobusovou dopravou je možné vypořádat, že z obcí v okolí daných měst vyjede nejvíce spojů. Tento fakt je možné vypořádat prakticky u všech tří měst. Existují však také výjimky. Jednou z nich je například obec Hejná, která leží asi 7 km od Horažďovic, a přesto odsud vyjedou pouze dva autobusy denně.

V další části práce pak byla zpracována kapitola týkající se dopravní obslužnosti. Je zajímavé, že z článku *Analýza dopravní obslužnosti s důrazem na dopravu jako významný faktor rozvoje regionu*, vyplývá, že se autor zabýval vždy pouze jednosměrným spojením. Zákon č. 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů však jednoznačně definuje pojem „dopravní obslužnost“ v obou směrech. Kritéria pro výpočet úrovně dopravní obslužnosti tak byla pozměněna a navíc zahrnovala oproti původní metodice daného článku také dopravu zpět.

Absolutně nejhorší dopravní obslužnost, a to v rámci spojení se všemi třemi cílovými městy má šumavská obec Horská Kvilda. Všechny tři výsledné kvocienty se pohybují v průměru okolo 0,6. Není se co divit vzhledem k faktu, že z Horské Kvildy vyjede vždy pouze jeden spoj, zpátky již žádný a navíc časová i vzdálenostní dostupnost cílových měst vzhledem ke geografické poloze a členitosti terénu obce, také není na dobré úrovni.

V rámci spojení s městem Sušice autobusovou dopravou má nejlepší dopravní obslužnost obec Dlouhá Ves (kvocient 44,12). Mezi Sušicí a Dlouhou Vsí projede denně v průměru 15,5 autobusů tam i zpět. Poměrně dobrou dopravní obslužnost v rámci spojení s městem Sušice vykazují obce mezi Klatovy a právě Sušice, které těží právě z dobré dopravní obslužnosti těchto dvou měst. Tento pás obcí je velmi dobře vidět v mapě č. 6 v příloze.

Co se týče dopravní obslužnosti obcí v rámci spojení s městem Horažďovice, zde je patrné že nehorší dopravní obslužnost vykazují kromě Horské Kvildy, také další šumavské obce (Srní, Modrava, Železná Ruda, Prášíly, Hamry). Obce s poměrně dobrou dopravní obslužností autobusovou dopravou leží na trasách Sušice – Horažďovice a Horažďovice – Klatovy.

Z hlediska dopravní obslužnosti obcí v rámci spojení s městem Klatovy autobusovou dopravou jsou na tom nejhůř opět obce z regionu Šumava, ale nikterak dobře jsou na tom také malé obce z okolí Žichovic. Výhodou pro obce z východní části regionu je však možnost využití železnice. Absolutně nejlepší dopravní obslužnost veřejnou autobusovou dopravou v rámci spojení s městem Klatovy má obec Švihov severně od

Klatov. Výsledný kvocient dosahuje hodnoty 62,17. Touto trasou projede denně v průměru 28,5 autobusů tam i zpět.

Co se týče dopravní obslužnosti v rámci vlakové dopravy, je zřejmé, že bilance vlakových spojů tam a zpět je více vyrovnaná než v případě autobusové dopravy. Tento fakt je dán tím, že vlaková doprava je v rámci pohybu omezená pouze na určitou linii, tím pádem nemá možnost se více plošně koncentrovat a z toho pak plyne větší rovnoměrnost v rozložení vlakových linek. Úseky, které disponují železniční tratí, jsou tak velmi dobře obslužné a navíc vlaky často jezdí i pozdě večer, oproti autobusům, které často přestávají jezdit již okolo 18:00. Nevýhodou však je, že železniční trať pokrývá ani ne jednu čtvrtinu obcí okresu Klatovy, a tak je většina obcí odkázána pouze na autobusovou dopravu.

Tato práce se zabývala komplexním hodnocením dopravní obslužnosti jednotlivých obcí okresu Klatovy v rámci dopravního spojení s danými cílovými městy. Je tedy víceméně jasné, že obce, které jsou hodně vzdálené od daného města, nemusí mít dopravní obslužnost v rámci spojení s takovým městem na příliš vysoké úrovni. Nicméně například co se týče obcí v regionu Šumava, zde dopravní obslužnost v rámci spojení se Sušicí a popřípadě Klatovy není na příliš dobré úrovni, a to i přesto, že většina z nich patří do spádové oblasti Sušice resp. Klatov. Lidé z této oblasti jsou nuceni za svými potřebami dojíždět, a tak je v rámci udržitelného rozvoje Šumavy důležité zabývat se také otázkou dopravy a dopravní obslužnosti.

10 Seznam použité literatury a zdrojů

- Brinke, J., 1999. Úvod do geografie dopravy. Univerzita Karlova, nakladatelství Karolinum, Praha, 1999, 112 stran. ISBN 80-7066-666-8.
- Český statistický úřad (ČSÚ), 2012. Vybrané ukazatele za okres Klatovy – časová řada. [online].[cit. 15.1.2012]. Dostupné z www: <<http://www.czso.cz/xp/redakce.nsf/i/klatovy1>>
- Český statistický úřad (ČSÚ), 2012. Charakteristika okresu Klatovy. [online].[cit. 15.1.2012]. Dostupné z www: <http://www.czso.cz/xp/redakce.nsf/i/charakteristika_okresu_klatovy>
- Demek, J., 1987. Hory a nížiny. 1. vyd. Praha : Academia, 1987. 584 s.
- Geografický informační systém ESRI ArcGIS 9.3. ESRI 2008
- Hanson, S., 2004. The context of Urban Travel. Concepts and Recent Trends. In Hason, S., Giuliano, G. (eds): The Geography of Urban Transportation 3. vyd. New York: The Guilford Press, s. 3 – 29.
- Jizdnirady.idnes.cz. IDOS – elektronické jízdní řády. [online].[cit. 5.1.2012]. Dostupné z www: <<http://jizdnirady.idnes.cz/autobusy/spojeni/>>
- Mapový portál MAPY.CZ, 2011. Seznam.cz a.s. [online]. [cit. 5.2.2012]. Dostupné z www: <<http://www.mapy.cz/>>
- Marada, M., a kol. 2010. Doprava a geografická organizace společnosti v Česku, 1. vyd., Praha: Česká geografická společnost, 165 s. ISBN 978-80-904521-2-1.
- Ministerstvo dopravy ČR. Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů. [online].[cit. 14.2.2012]. Dostupné z www: <<http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/3882D8FD-AE0E-47FB-AD2B-E7FE5FF62ECA/0/1942010Zakonverejnychsluzbachvprepravecestujicich.rtf>>
- Mirvald, S., 1993. Geografie dopravy I., 1. vyd., Plzeň: Západočeská univerzita v Plzni, 80 s. ISBN 80-7043-084-2.
- Mirvald, S., 2000. Geografie dopravy II.: Silniční a železniční doprava, 1. vyd., Plzeň: Západočeská univerzita v Plzni, 57 s. ISBN 80-7082-637-8.
- Pova, P., 2009. Analýza dopravní obslužnosti s důrazem na dopravu jako významný faktor rozvoje regionu. Elektronický odborný časopis o technologii, technice a logistice v dopravě. Pardubice: Dopravní fakulta Jana Pernera, 2009. 164-174 s. ISSN 1801-674X
- Rodrigue, J. P. a kol., 2006. The Geography of Transport Systems. New York: Routledge

Ředitelství silnic a dálnic ČR (ŘSD ČR), 2012. Silnice I. tříd. [online].[cit. 25.1.2012].
Dostupné z www: <<http://www.rsd.cz/doc/Silnicni-a-dalnicni-sit/Silnice/silnice-itrid>>

Toušek, V. a kol., 2008. Ekonomická a sociální geografie. Plzeň : Aleš Čeněk, 2008. 411 s.
(Kapitola 6 – Geografie dopravy, s 231 – 272). ISBN 978-80-7380-114-4.

Zelený, L., 2007. Osobní přeprava. Praha: ASPI, a. s., 2007, 352 s. ISBN 978-80-7357-266-2

Seznam map v textu

Mapa č. 1: Administrativní rozdělení okresu Klatovy

Mapa č. 2: Dopravní síť okresu Klatovy

Mapa č. 9: Dopravní obslužnost obcí okresu Klatovy v rámci spojení s městem Sušice autobusovou dopravou (na základě kvocientu dopravní obslužnosti)

Mapa č. 10: Dopravní obslužnost obcí okresu Klatovy v rámci spojení s městem Horažďovice autobusovou dopravou (na základě kvocientu dopravní obslužnosti)

Mapa č. 11: Dopravní obslužnost obcí okresu Klatovy v rámci spojení s městem Klatovy autobusovou dopravou (na základě kvocientu dopravní obslužnosti)

Mapa č. 12: Dopravní obslužnost obcí okresu Klatovy v rámci spojení s městem Sušice vlakovou dopravou (na základě kvocientu dopravní obslužnosti)

Mapa č. 13: Dopravní obslužnost obcí okresu Klatovy v rámci spojení s městem Horažďovice vlakovou dopravou (na základě kvocientu dopravní obslužnosti)

Mapa č. 14: Dopravní obslužnost obcí okresu Klatovy v rámci spojení s městem Klatovy vlakovou dopravou (na základě kvocientu dopravní obslužnosti)

11 Přílohy

Tabulková část

Příloha I. – Tabulka č. 1: Kvocienty dopravní obslužnosti jednotlivých obcí v rámci dopravního spojení s daným městem veřejnou autobusovou dopravou

Příloha II. – Tabulka č. 2: Kvocienty dopravní obslužnosti jednotlivých obcí v rámci dopravního spojení s daným městem veřejnou vlakovou dopravou

Příloha III. – Tabulka č. 3: Průměrná doba přepravy (v min.) mezi daným cílovým městem a danou obcí okresu Klatovy veřejnou autobusovou dopravou

Příloha IV. – Tabulka č. 4: Počet spojů v rozmezí od 5:00 – 22:00 mezi daným cílovým městem a danou obcí okresu Klatovy veřejnou autobusovou dopravou

Příloha V. – Tabulka č. 5: Průměrná vzdálenost (v km) mezi daným cílovým městem a danou obcí okresu Klatovy veřejnou autobusovou dopravou

Příloha VI. – Tabulka č. 6: Průměrná doba přepravy (v min.) mezi daným cílovým městem a danou obcí okresu Klatovy veřejnou vlakovou dopravou

Příloha VII. – Tabulka č. 7: Počet spojů v rozmezí od 5:00 – 22:00 mezi daným cílovým městem a danou obcí okresu Klatovy veřejnou vlakovou dopravou

Příloha VIII. – Tabulka č. 8: Průměrná vzdálenost (v km) mezi daným cílovým městem a danou obcí okresu Klatovy veřejnou vlakovou dopravou

Mapová část

Příloha I. – Mapa č. 3 a, b, c: Dopravní dostupnost města Sušice veřejnou autobusovou dopravou

Příloha II. – Mapa č. 4 a, b, c: Dopravní dostupnost města Sušice veřejnou vlakovou dopravou

Příloha III. – Mapa č. 5 a, b, c: Dopravní dostupnost města Horažďovice veřejnou autobusovou dopravou

Příloha IV. – Mapa č. 6 a, b, c: Dopravní dostupnost města Horažďovice veřejnou vlakovou dopravou

Příloha V. – Mapa č. 7 a, b, c: Dopravní dostupnost města Klatovy veřejnou autobusovou dopravou

Příloha VI. – Mapa č. 8 a, b, c: Dopravní dostupnost města Klatovy veřejnou vlakovou dopravou

Tabulková část

Příloha I. – Tabulka č. 1: Kvocienty dopravní obslužnosti jednotlivých obcí v rámci dopravního spojení s daným městem veřejnou autobusovou dopravou

Obec	Sušice	Horažďovice	Klatovy
	Kdo	Kdo	Kdo
Běhařov	8,00	4,79	11,09
Běšiny	15,19	10,23	25,91
Bezděkov	13,95	8,50	28,03
Bírkov	4,92	3,92	14,52
Bolešiny	13,08	12,14	19,45
Břežany	7,38	16,15	9,68
Budětice	3,65	10,27	5,60
Bukovník	13,22	4,54	8,58
Čachrov	3,12	2,85	5,82
Černíkov	1,56	0,74	3,39
Červené Poříčí	13,76	10,04	49,91
Čihaň	21,71	19,52	45,51
Čímice	8,05	3,38	6,37
Dešenice	6,39	4,38	8,35
Dlažov	13,79	6,80	24,26
Dlouhá Ves	44,12	6,51	14,53
Dobršín	25,07	15,51	11,45
Dolany	11,72	7,30	26,47
Domoraz	7,80	4,22	4,94
Dražovice	19,91	4,30	7,66
Frymburk	7,47	6,06	6,34
Hamry	1,64	0,62	2,63
Hartmanice	21,30	10,80	9,14
Hejná	1,99	3,95	3,24
Hlavňovice	10,29	5,24	11,90
Hnačov	8,65	7,25	10,19
Horažďovice	16,51		18,24
Horská Kvilda	0,59	0,54	0,78
Hrádek	33,39	11,14	22,65
Hradešice	10,51	26,78	12,47
Chanovice	4,70	15,54	4,81
Chlistov	3,71	3,08	5,42
Chudenice	11,60	7,13	18,99
Chudenín	4,01	1,69	4,00
Janovice nad Úhlavou	13,80	11,29	44,20
Javor	6,33	4,31	8,64
Ježovy	5,85	3,78	5,78
Kašperské Hory	29,07	7,41	14,55

Kejnice	11,28	8,36	9,48
Klatovy	28,44	18,24	
Klenová	6,35	3,96	8,92
Kolinec	21,34	9,16	25,31
Kovčín	1,06	2,89	1,18
Křenice	5,38	3,35	9,52
Kvášňovice	3,38	6,08	4,84
Lomec	13,13	10,11	41,51
Malý Bor	0,99	23,72	12,42
Maňovice	4,15	8,80	7,44
Měčín	7,30	5,67	15,47
Mezihorí	4,43	2,79	5,11
Mlýnské Struhadlo	5,07	5,32	6,51
Modrava	9,97	2,38	5,29
Mochtín	22,51	15,16	51,78
Mokrosuky	17,93	7,06	21,96
Myslív	8,70	8,82	5,95
Myslovice	12,27	10,84	15,81
Nalžovské Hory	11,80	21,67	16,49
Nehodiv	8,64	8,88	5,92
Nezamyslice	13,13	9,44	7,99
Nezdice na Šumavě	21,26	5,03	11,11
Nýrsko	11,98	8,11	26,89
Obytce	5,04	4,32	8,00
Olšany	9,45	8,34	8,01
Ostřetice	7,74	5,93	8,58
Pačejov	10,19	15,75	9,95
Petrovice u Sušice	29,44	7,41	14,90
Plánice	4,46	7,00	32,21
Podmokly	19,23	5,28	9,43
Poleň	8,11	5,92	10,07
Prášily	10,45	3,66	4,38
Předslav	10,05	9,66	16,90
Rabí	24,73	18,81	9,26
Rejštejn	27,78	5,51	13,03
Slatina	2,97	9,55	4,60
Soběšice	16,26	5,96	8,95
Srní	9,84	2,21	5,05
Strašín	20,18	4,11	9,34
Strážov	9,48	6,62	15,10
Sušice		16,51	28,44
Svéradice	3,32	10,04	5,46
Švihov	14,89	10,45	62,17
Tužice	11,90	13,65	15,65
Týnec	6,22	4,30	8,49

Újezd u Plánice	8,66	9,12	14,72
Velhartice	9,24	6,08	9,87
Velké Hydčice	1,92	3,92	3,21
Velký Bor	6,13	27,62	10,92
Vrhavěč	15,28	10,18	27,24
Vřeskovice	5,06	4,18	12,41
Zavlekov	14,44	14,29	17,66
Zborovy	4,33	6,60	4,96
Železná Ruda	8,24	7,53	8,52
Žihobce	17,20	3,93	6,40
Žichovice	15,09	5,46	6,69
Průměr	11,46	8,26	13,80

(Zdroj: vlastní zpracování s využitím dat z IDOS)

Příloha II. – Tabulka č. 2: Kvocienty dopravní obslužnosti jednotlivých obcí v rámci dopravního spojení s daným městem veřejnou vlakovou dopravou

Obec	Sušice	Horažďovice	Klatovy
	Kdo	Kdo	Kdo
Běšiny	24,40	20,96	22,17
Bězděkov	13,77	13,63	60,76
Červené Poříčí	17,71	25,95	24,66
Dešenice	12,19	12,63	25,64
Hamry	13,20	13,29	26,81
Horažďovice	31,69		20,21
Hrádek u Sušice	29,69	20,00	21,93
Janovice nad Úhlavou	14,49	14,00	58,48
Klatovy	22,42	20,21	
Kolinec	26,08	20,47	22,04
Kovčín	19,51	16,88	34,73
Mokrosuky	25,71	19,88	21,81
Nýrsko	12,74	12,99	32,00
Pačejov	19,25	17,44	33,08
Sušice		31,69	22,42
Švihov	19,75	23,94	54,56
Velké Hydčice	33,76	33,76	20,09
Velký Bor	25,74	10,11	26,28
Vrhavěč	23,64	19,57	18,71
Železná Ruda	13,34	13,51	24,17
Žichovice	35,84	31,31	24,24
Průměr	21,74	19,61	29,74

(Zdroj: vlastní zpracování s využitím dat z IDOS)

Příloha III. – Tabulka č. 3: Průměrná doba přepravy (v min.) mezi daným cílovým městem a danou obcí okresu Klatovy veřejnou autobusovou dopravou

do* = obec okresu Klatovy – cílová obec

z* = cílová obec – obec okresu Klatovy

Obec	Sušice			Horažďovice			Klatovy		
	do*	z*	průměr	do	z	průměr	do	z	průměr
Běhařov	134,6	109,5	122,1	232,7	149,4	191,1	36,5	32,1	34,3
Běšiny	78,5	64,7	71,6	107,0	131,0	119,0	25,6	20,2	22,9
Bezděkov	101,0	83,1	92,1	121,8	112,6	117,2	19,7	17,7	18,7
Biřkov	161,5	162,3	161,9	166,6	217,3	192,0	62,6	51,0	56,8
Bolešiny	109,9	94,8	102,4	106,1	109,4	107,8	14,2	15,9	15,1
Břežany	80,6	70,3	75,5	15,2	12,0	13,6	105,6	89,3	97,5
Budětice	73,7	48,3	61,0	35,4	25,2	30,3	149,5	106,2	127,9
Bukovník	42,7	34,1	38,4	87,3	108,2	97,8	138,0	115,6	126,8
Čachrov	93,5	131,0	112,3	90,0	186,0	138,0	39,0	34,3	36,7
Černíkov	240,0	146,0	193,0	0,0	150,0	75,0	116,5	76,2	96,4
Červené Poříčí	118,8	97,3	108,1	128,8	122,5	125,7	19,9	21,3	20,6
Číhaň	37,2	29,7	33,5	58,5	57,7	58,1	26,0	23,6	24,8
Čimice	32,8	26,4	29,6	98,5	113,5	106,0	133,5	119,2	126,4
Dešenice	183,2	117,4	150,3	104,0	153,5	128,8	59,2	51,0	55,1
Dlažov	115,1	86,8	101,0	130,5	119,0	124,8	20,0	24,0	22,0
Dlouhá Ves	6,0	6,4	6,2	64,3	79,6	72,0	64,1	98,8	81,5
Dobršín	10,1	7,5	8,8	35,0	36,2	35,6	97,7	88,1	92,9
Dolany	107,5	104,1	105,8	120,0	160,4	140,2	17,5	16,4	17,0
Domoraz	39,7	32,7	36,2	47,5	55,0	51,3	127,2	132,6	129,9
Dražovice	18,4	14,4	16,4	68,6	110,0	89,3	118,0	105,1	111,6
Frymburk	64,5	65,4	65,0	54,6	34,5	44,6	138,5	152,4	145,5
Hamry	271,0	207,0	239,0	439,0	437,0	438,0	113,5	82,5	98,0
Hartmanice	24,1	26,4	25,3	79,5	90,7	85,1	98,6	103,1	100,9
Hejtná	95,0	105,0	100,0	15,0	10,0	12,5	131,0	117,5	124,3
Hlavňovice	23,0	23,4	23,2	136,0	155,4	145,7	67,7	57,2	62,5
Hnačov	98,6	78,6	88,6	58,2	75,6	66,9	60,8	47,1	54,0
Horažďovice	47,7	37,1	42,4				85,7	94,4	90,1
Horská Kvilda	138,0	0,0	69,0	216,0	0,0	108,0	176,0	0,0	88,0
Hrádek	14,1	10,5	12,3	61,8	74,1	68,0	43,5	42,5	43,0
Hradešice	80,5	51,8	66,2	20,6	21,2	20,9	55,0	58,5	56,8
Chanovice	115,5	102,7	109,1	21,7	19,7	20,7	138,6	158,5	148,6
Chlistov	106,3	112,5	109,4	161,6	140,0	150,8	33,3	31,0	32,2
Chudenice	159,7	134,0	146,9	178,3	186,2	182,3	42,5	45,9	44,2
Chudenín	177,0	128,0	152,5	129,0	130,0	129,5	66,6	55,0	60,8
Janovice nad Úhlavou	109,0	87,8	98,4	123,8	119,5	121,7	18,7	20,1	19,4
Javor	116,6	100,0	108,3	97,5	120,0	108,8	35,0	29,0	32,0
Ježovy	150,1	167,6	158,9	164,2	194,0	179,1	34,2	37,8	36,0
Kašperské Hory	30,7	28,3	29,5	103,7	111,1	107,4	82,8	114,0	98,4
Kejnice	61,2	58,4	59,8	30,8	22,8	26,8	126,6	148,5	137,6
Klatovy	59,8	59,0	59,4	94,4	85,7	90,1			
Klenová	113,6	97,2	105,4	114,5	118,0	116,3	31,3	26,4	28,9

Kolinec	26,2	22,2	24,2	80,6	108,7	94,7	33,3	32,5	32,9
Kovčín	127,0	164,0	145,5	54,0	114,0	84,0	129,0	179,0	154,0
Křenice	147,5	160,5	154,0	159,6	211,5	185,6	52,1	45,4	48,8
Kvášňovice	153,0	127,7	140,4	58,0	61,0	59,5	145,2	132,2	138,7
Lomec	98,2	77,5	87,9	113,2	112,0	112,6	6,5	6,1	6,3
Malý Bor	50,0	0,0	25,0	9,7	8,9	9,3	61,6	65,6	63,6
Maňovice	128,0	62,5	95,3	20,5	19,2	19,9	123,0	154,5	138,8
Měčín	127,8	140,4	134,1	157,0	163,8	160,4	43,1	42,6	42,9
Mezihoří	146,4	137,5	142,0	224,0	188,5	206,3	51,0	65,5	58,3
Mlýnské Struhadlo	133,0	113,0	123,0	102,6	134,7	118,7	38,6	53,4	46,0
Modrava	81,6	69,2	75,4	275,0	152,3	213,7	201,6	159,7	180,7
Mochtín	49,1	47,9	48,5	75,4	76,6	76,0	15,7	13,3	14,5
Mokrosuky	21,1	15,7	18,4	69,2	109,8	89,5	40,5	38,3	39,4
Myslív	146,1	143,1	144,6	66,0	51,2	58,6	56,3	75,2	65,8
Myslovice	117,2	107,5	112,4	110,0	110,7	110,4	19,8	25,2	22,5
Nalžovské Hory	48,0	41,4	44,7	27,6	27,4	27,5	52,4	55,8	54,1
Nehodiv	143,3	142,4	142,9	67,4	52,8	60,1	52,6	72,7	62,7
Nezamyslice	46,0	41,5	43,8	47,3	30,8	39,1	119,2	140,5	129,9
Nezdice na Šumavě	39,1	32,3	35,7	79,0	129,4	104,2	127,6	147,5	137,6
Nýrsko	127,2	111,5	119,4	129,2	138,6	133,9	30,0	29,9	30,0
Obytce	103,0	125,6	114,3	147,0	180,6	163,8	19,2	20,0	19,6
Olšany	150,4	120,4	135,4	40,0	40,7	40,4	85,5	104,4	95,0
Ostřetice	104,1	123,5	113,8	140,2	144,8	142,5	15,8	13,0	14,4
Pačejov	130,0	117,5	123,8	30,0	25,2	27,6	80,3	85,0	82,7
Petrovice u Sušice	11,5	10,8	11,2	69,4	74,4	71,9	68,4	72,2	70,3
Plánice	48,0	48,0	48,0	54,7	65,7	60,2	40,7	39,6	40,2
Podmokly	13,8	11,9	12,9	67,5	97,5	82,5	116,4	104,5	110,5
Poleň	142,6	111,4	127,0	186,8	181,4	184,1	35,8	29,0	32,4
Prášíly	41,4	40,7	41,1	66,0	133,6	99,8	110,0	131,0	120,5
Předslav	104,0	101,6	102,8	123,8	131,6	127,7	18,4	18,0	18,2
Rabí	18,3	16,1	17,2	17,0	15,7	16,4	99,2	82,7	91,0
Rejštejn	24,7	23,1	23,9	101,0	94,6	97,8	78,5	117,1	97,8
Slatina	128,3	96,6	112,5	17,5	14,6	16,1	147,7	155,0	151,4
Soběšice	44,7	39,8	42,3	84,2	63,7	74,0	142,1	133,0	137,6
Srní	62,4	47,4	54,9	253,0	131,0	192,0	182,3	137,7	160,0
Strašín	45,1	36,8	41,0	106,0	122,5	114,3	133,6	144,7	139,2
Strážov	121,5	94,6	108,1	171,0	146,6	158,8	32,8	34,5	33,7
Sušice				37,1	47,7	42,4	59,0	59,8	59,4
Svéradice	121,2	68,5	94,9	12,8	10,4	11,6	139,0	130,0	134,5
Švihov	105,4	93,2	99,3	115,1	118,6	116,9	18,5	19,2	18,9
Tužice	63,6	76,8	70,2	37,4	31,4	34,4	49,5	52,3	50,9
Týnec	108,6	92,0	100,3	89,5	112,0	100,8	27,0	21,0	24,0
Újezd u Plánice	108,8	123,5	116,2	93,0	126,3	109,7	33,3	39,2	36,3
Velhartice	40,3	32,5	36,4	132,2	156,0	144,1	55,1	36,3	45,7
Velké Hydčice	91,0	102,0	96,5	11,0	7,0	9,0	127,0	114,5	120,8
Velký Bor	93,2	55,0	74,1	7,5	6,3	6,9	102,7	153,7	128,2
Vrhavěč	74,4	64,0	69,2	99,1	126,8	113,0	13,8	11,3	12,6

Vřeskovice	162,0	108,6	135,3	150,5	172,7	161,6	47,0	39,6	43,3
Zavlekov	69,0	81,4	75,2	40,4	40,7	40,6	32,7	46,6	39,7
Zborovy	121,0	93,2	107,1	86,5	68,0	77,3	47,6	69,0	58,3
Železná Ruda	88,7	111,0	99,9	118,0	177,5	147,8	97,7	112,2	105,0
Žihobce	25,5	21,6	23,6	80,0	91,7	85,9	101,6	113,4	107,5
Žichovice	20,4	19,7	20,1	57,4	65,4	61,4	115,5	115,2	115,4

Příloha IV. - Tabulka č. 4: Počet spojů v rozmezí od 5:00 – 22:00 mezi daným cílovým městem a danou obcí okresu Klatovy autobusovou dopravou

Obec	Sušice			Horažďovice			Klatovy		
	do	z	průměr	do	z	průměr	do	z	průměr
Běhařov	5	6	5,5	4	5	4,5	7	7	7
Běšiny	10	7	8,5	7	6	6,5	13	12	12,5
Bezděkov	10	7	8,5	6	5	5,5	17	16	16,5
Biřkov	4	3	3,5	3	3	3	10	7	8,5
Bolešiny	12	6	9	8	7	7,5	11	10	10,5
Břežany	6	6	6	8	7	7,5	6	6	6
Budětice	4	3	3,5	5	7	6	4	4	4
Bukovník	7	7	7	3	4	3,5	5	6	5,5
Čachrov	2	3	2,5	1	3	2	3	3	3
Černíkov	1	2	1,5	0	1	0,5	2	4	3
Červené Poříčí	10	8	9	6	6	6	23	20	21,5
Číhaň	12	9	10,5	14	7	10,5	21	20	20,5
Čímice	5	5	5	4	4	4	6	4	5
Dešenice	4	5	4,5	1	4	2,5	5	6	5,5
Dlažov	10	7	8,5	4	5	4,5	11	14	12,5
Dlouhá Ves	15	16	15,5	3	6	4,5	6	11	8,5
Dobršín	13	12	12,5	8	9	8,5	9	6	7,5
Dolany	9	7	8	6	5	5,5	16	15	15,5
Domoraz	4	4	4	3	4	3,5	4	3	3,5
Dražovice	10	10	10	3	4	3,5	5	6	5,5
Frymburk	4	7	5,5	5	4	4,5	4	5	4,5
Hamry	2	1	1,5	1	1	1	2	2	2
Hartmanice	11	12	11,5	4	4	7	6	6	6
Hejná	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Hlavňovice	6	5	5,5	3	5	4	8	4	6
Hnačov	5	6	5,5	4	6	5	6	6	6
Horažďovice	9	7	8				8	12	10
Horská Kvilda	1	0	0,5	1	0	0,5	1	0	0,5
Hrádek	17	18	17,5	9	6	7,5	9	11	10
Hradešice	6	8	7	13	13	13	5	6	5,5
Chanovice	4	4	4	7	8	7,5	3	4	3,5
Chlistov	3	2	2,5	3	2	2,5	3	3	3

Chudenice	11	6	8,5	6	5	5,5	10	11	10,5
Chudenín	3	3	3	1	1	1	3	3	3
Janovice nad Úhlavou	10	7	8,5	7	7	7	21	22	21,5
Javor	5	4	4,5	2	3	2,5	6	5	5,5
Ježovy	7	3	5	4	2	3	2	5	3,5
Kašperské Hory	14	13	13,5	4	7	5,5	6	10	8
Kejnice	7	7	7	5	5	5	6	7	6,5
Klatovy	13	14	13,5	12	8	10			
Klenová	5	4	4,5	2	3	2,5	6	5	5,5
Kolinec	12	10	11	6	7	6,5	10	12	11
Kovčín	1	1	1	2	5	3,5	1	1	1
Křenice	6	2	4	3	2	2,5	6	5	5,5
Kvášňovice	2	4	3	4	6	5	4	4	4
Lomec	11	6	8,5	7	6	6,5	19	19	19
Malý Bor	1	0	0,5	13	12	12,5	5	6	5,5
Maňovice	3	2	2,5	4	5	4,5	5	7	6
Měčín	5	5	5	3	5	4	7	10	8,5
Mezihorí	5	2	3,5	3	2	2,5	4	4	4
Mlýnské Struhadlo	4	3	3,5	3	4	3,5	3	5	4
Modrava	5	5	5	1	3	2	3	4	3,5
Mochtín	12	11	11,5	11	5	8	23	23	23
Mokrosuky	12	9	10,5	5	5	5	8	11	9,5
Myslív	6	7	6,5	5	7	6	3	4	3,5
Myslovice	11	7	9	7	7	7	9	9	9
Nalžovské Hory	5	7	6	11	11	11	7	8	7,5
Nehodiv	6	7	6,5	5	7	6	3	4	3,5
Nezamyslice	8	6	7	6	6	6	5	6	5,5
Nezdice na Šumavě	12	10	11	3	5	4	9	7	8
Nýrsko	7	8	7,5	4	6	5	12	14	13
Obytce	4	3	3,5	4	3	3,5	4	4	4
Olšany	7	7	7	5	7	6	5	5	5
Ostřetice	7	4	5,5	4	5	4,5	6	4	5
Pačejov	6	8	7	7	9	8	6	6	6
Petrovice u Sušice	15	16	15,5	5	5	5	9	7	8
Plánice	3	1	2	4	4	4	15	17	16
Podmokly	9	11	10	4	4	4	7	7	7
Poleň	6	5	5,5	5	5	5	5	6	5,5
Prášíly	5	4	4,5	1	3	2	3	2	2,5
Předslav	8	5	6,5	7	6	6,5	9	8	8,5
Rabí	10	10	10	8	9	8,5	7	4	5,5
Rejštejn	12	13	12,5	3	5	4	6	9	7,5
Slatina	3	3	3	4	5	4,5	4	3	3,5
Soběšice	8	9	8,5	4	4	4	6	6	6
Srní	5	5	5	1	3	2	3	4	3,5
Strašín	11	10	10,5	2	5	3,5	6	7	6,5
Strážov	6	6	6	5	5	5	7	9	8
Sušice				7	9	8	14	13	13,5
Svéradice	4	2	3	5	5	5	5	3	4
Švihov	10	8	9	6	6	6	29	28	28,5
Tužice	6	8	7	7	7	7	6	8	7

Týnec	5	4	4,5	2	3	2,5	6	5	5,5
Újezd u Plánice	8	4	6	6	6	6	8	8	8
Velhartice	6	4	5	3	6	4,5	6	3	4,5
Velké Hydčice	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Velký Bor	5	4	4,5	14	13	13,5	8	8	8
Vrhavěč	10	7	8,5	7	6	6,5	13	12	12,5
Vřeskovice	4	3	3,5	2	4	3	7	8	7,5
Zavlekov	7	10	8,5	7	7	7	7	9	8
Zborovy	2	4	3	2	3	2,5	3	4	3,5
Železná Ruda	4	4	4	2	6	4	4	5	4,5
Žihobce	8	10	9	2	4	3	3	5	4
Žichovice	7	7	7	5	5	5	6	4	5

(Zdroj: vlastní zpracování s využitím dat z IDOS)

Příloha V. – Tabulka č. 5: Průměrná vzdálenost (v km) mezi daným cílovým městem a danou obcí okresu Klatovy veřejnou autobusovou dopravou

Obec	Sušice			Horažďovice			Klatovy		
	do	z	průměr	do	z	průměr	do	z	průměr
Běhařov	52,0	48,6	50,3	58,2	57,0	57,6	15,1	15,7	15,4
Běšiny	38,8	33,7	36,3	53,8	52,3	53,1	13,4	13,5	13,5
Bezděkov	42,8	42,8	42,8	53,8	48,8	51,3	9,2	8,8	9,0
Bířkov	66,7	62,3	64,5	70,0	72,3	71,2	28,6	26,4	27,5
Bolešiny	43,0	41,3	42,2	47,6	51,2	49,4	7,8	8,0	7,9
Břežany	27,3	25,3	26,3	8,6	8,0	8,3	43,1	46,0	44,6
Budětice	22,0	14,0	18,0	15,4	14,0	14,7	53,5	48,0	50,8
Bukovník	22,7	18,4	20,6	39,6	32,2	35,9	58,6	53,5	56,1
Čachrov	41,0	38,3	39,7	53,0	58,3	55,7	20,0	20,3	20,2
Černíkov	56,0	58,0	57,0	0,0	63,0	31,5	31,5	30,2	30,9
Červené Poříčí	48,9	44,7	46,8	57,6	61,5	59,6	13,8	13,3	13,6
Číhaň	21,0	18,2	19,6	30,4	30,8	30,6	16,1	15,1	15,6
Čimice	13,0	14,0	13,5	21,5	29,2	25,4	44,0	47,2	45,6
Dešenice	62,2	58,8	60,5	61,0	66,7	63,9	23,4	24,0	23,7
Dlažov	47,1	45,7	46,4	53,7	53,2	53,5	11,5	12,7	12,1
Dlouhá Ves	5,0	5,0	5,0	26,0	33,0	29,5	38,6	40,3	39,5
Dobršín	5,0	5,0	5,0	16,1	20,7	18,4	43,3	37,1	40,2
Dolany	43,6	44,2	43,9	51,8	53,6	52,7	8,0	8,4	8,2
Domoraz	21,0	19,0	20,0	16,5	18,5	17,5	50,5	53,3	51,9
Dražovice	9,9	8,6	9,3	29,6	32,5	31,1	44,2	43,8	44,0
Frymburk	25,2	24,8	25,0	19,0	15,0	17,0	59,2	57,0	58,1
Hamry	75,0	73,0	74,0	83,0	70,0	76,5	38,0	35,0	36,5
Hartmanice	13,5	13,0	13,3	33,7	40,7	37,2	42,6	44,5	43,6
Hejná	29,5	27,0	28,3	7,0	7,0	7,0	55,5	58,5	57,0
Hlavňovice	12,0	12,6	12,3	60,3	47,8	54,1	37,7	32,5	35,1
Hnačov	41,4	37,6	39,5	26,2	28,8	27,5	27,8	24,1	26,0
Horažďovice	28,8	20,8	24,8				47,8	45,3	46,6
Horská Kvilda	46,0	0,0	23,0	66,0	0,0	33,0	78,0	0,0	39,0

Hrádek	7,0	6,3	6,7	25,4	31,8	28,6	28,2	27,0	27,6
Hradešice	32,6	23,7	28,2	12,2	12,2	12,2	36,4	36,5	36,5
Chanovice	40,0	32,7	36,4	12,2	12,1	12,2	57,0	58,7	57,9
Chlistov	43,0	49,0	46,0	53,3	52,0	52,7	16,3	16,6	16,5
Chudenice	58,0	55,6	56,8	66,5	67,4	67,0	22,2	23,1	22,7
Chudenín	57,3	58,3	57,8	58,0	66,0	62,0	22,3	23,6	23,0
Janovice nad Úhlavou	45,5	45,0	45,3	53,5	57,7	55,6	10,6	12,0	11,3
Javor	42,8	43,5	43,2	55,0	51,3	53,2	14,5	14,0	14,3
Ježovy	56,0	49,3	52,7	63,5	64,5	64,0	16,5	17,2	16,9
Kašperské Hory	18,6	17,4	18,0	37,6	44,4	41,0	50,3	51,1	50,7
Kejnice	28,4	26,2	27,3	13,4	12,0	12,7	56,6	57,1	56,9
Klatovy	35,3	35,6	35,5	45,3	47,8	46,6			
Klenová	41,8	42,5	42,2	54,0	50,3	52,2	13,5	13,0	13,3
Kolinec	13,8	12,8	13,3	36,8	38,8	37,8	21,9	21,0	21,5
Kovčín	43,0	44,0	43,5	18,5	20,8	19,7	63,0	40,0	51,5
Křenice	58,3	59,0	58,7	65,6	75,5	70,6	22,6	25,2	23,9
Kvášňovice	48,5	41,2	44,9	19,0	22,0	20,5	51,2	44,0	47,6
Lomec	39,6	37,3	38,5	47,7	51,5	49,6	3,5	4,3	3,9
Malý Bor	28,0	0,0	14,0	5,0	5,0	5,0	40,4	41,0	40,7
Maňovice	58,5	31,0	44,8	11,0	11,0	11,0	48,0	49,5	48,8
Měčín	55,4	55,6	55,5	59,3	69,6	64,5	21,2	23,0	22,1
Mezihorí	55,8	46,0	50,9	68,0	62,5	65,3	21,0	21,2	21,1
MIýnské Struhadlo	51,7	49,3	50,5	48,0	54,2	51,1	20,6	21,8	21,2
Modrava	42,6	42,6	42,6	69,0	75,0	72,0	76,0	78,7	77,4
Mochtín	27,0	26,8	26,9	39,0	42,6	40,8	9,1	9,4	9,3
Mokrosuky	9,6	8,2	8,9	32,0	39,6	35,8	26,3	25,3	25,8
Myslív	60,5	49,2	54,9	25,6	23,2	24,4	30,3	33,0	31,7
Myslovice	42,8	44,0	43,4	45,0	51,8	48,4	10,2	12,2	11,2
Nalžovské Hory	27,0	22,8	24,9	15,4	15,3	15,4	32,4	35,0	33,7
Nehodiv	58,5	49,1	53,8	26,2	24,2	25,2	28,0	32,0	30,0
Nezamyslice	24,7	21,8	23,3	18,3	16,5	17,4	51,8	55,1	53,5
Nezdice na Šumavě	21,0	18,1	19,6	38,6	35,6	37,1	52,4	55,8	54,1
Nýrsko	54,0	54,0	54,0	57,5	65,5	61,5	17,0	18,1	17,6
Obytce	44,7	48,6	46,7	55,2	59,3	57,3	11,0	11,2	11,1
Olšany	56,8	46,8	51,8	15,6	16,2	15,9	46,0	40,2	43,1
Ostřetice	43,8	47,0	45,4	51,5	55,0	53,3	7,0	7,0	7,0
Pačejov	55,1	47,0	51,1	15,8	15,0	15,4	43,1	34,6	38,9
Petrovice u Sušice	6,0	6,0	6,0	29,2	31,2	30,2	38,0	36,2	37,1
Plánice	28,6	32,0	30,3	30,0	29,7	29,9	23,1	22,7	22,9
Podmokly	7,0	7,0	7,0	27,7	34,0	30,9	42,1	42,2	42,2
Poleň	56,3	49,8	53,1	62,0	61,6	61,8	17,0	16,6	16,8
Prášily	27,0	27,0	27,0	47,0	56,6	51,8	59,6	60,0	59,8
Předslav	45,7	44,4	45,1	53,2	54,3	53,8	10,2	10,3	10,3
Rabí	12,4	11,7	12,1	10,1	10,4	10,3	46,1	40,7	43,4
Rejštejn	15,2	14,9	15,1	33,3	43,0	38,2	47,5	48,8	48,2
Slatina	33,0	30,0	31,5	9,7	9,6	9,7	59,0	53,6	56,3
Soběšice	24,1	21,7	22,9	36,2	26,2	31,2	58,8	57,5	58,2
Srní	30,6	30,6	30,6	57,0	63,0	60,0	64,0	66,7	65,4
Strašín	24,2	20,4	22,3	43,0	33,0	38,0	55,3	58,0	56,7
Strážov	52,1	44,6	48,4	59,0	60,2	59,6	17,8	18,2	18,0

Sušice				20,8	28,8	24,8	35,6	35,3	35,5
Svěradice	33,5	26,0	29,8	6,6	6,6	6,6	53,4	50,6	52,0
Švihov	47,5	45,6	46,6	56,0	59,3	57,7	12,2	11,1	11,7
Tužice	32,8	34,8	33,8	21,2	16,8	19,0	31,8	32,7	32,3
Týnec	38,8	39,7	39,3	51,0	47,3	49,2	10,8	10,2	10,5
Újezd u Plánice	45,8	49,2	47,5	46,6	47,8	47,2	18,0	19,8	18,9
Velhartice	21,6	16,5	19,1	59,0	51,3	55,2	32,8	24,0	28,4
Velké Hydčice	27,5	25,0	26,3	5,0	5,0	5,0	53,5	56,2	54,9
Velký Bor	33,2	24,0	28,6	4,0	4,0	4,0	49,5	49,7	49,6
Vrhavěč	36,5	34,0	35,3	50,1	50,1	50,1	7,5	8,0	7,8
Vřeskovice	56,5	54,3	55,4	64,0	63,7	63,9	19,5	21,1	20,3
Zavlekov	34,4	38,0	36,2	23,2	23,7	23,5	21,4	28,2	24,8
Zborovy	44,0	43,5	43,8	31,5	84,0	57,8	24,3	22,5	23,4
Železná Ruda	54,5	62,0	58,3	75,0	82,6	78,8	53,2	59,4	56,3
Žihobce	13,3	12,2	12,8	32,5	31,2	31,9	48,0	49,4	48,7
Žichovice	12,7	11,8	12,3	19,6	18,4	19,0	42,8	44,7	43,8

(Zdroj: vlastní zpracování s využitím dat z IDOS)

Příloha VI. – Tabulka č. 6: Průměrná doba přepravy (v min.) mezi daným cílovým městem a danou obcí okresu Klatovy veřejnou vlakovou dopravou

Obec	Sušice			Horažďovice			Klatovy		
	do	z	průměr	do	z	průměr	do	z	průměr
Běšiny	35,7	34,6	35,2	61	62,1	61,6	17,8	18,5	18,2
Bězděkov	86,4	90	88,2	110,7	118	114,6	4,3	3,6	4,0
Červené Poříčí	91,6	89,4	90,5	117,5	130	123,6	21,4	18,1	19,8
Dešenice	113,7	121,4	117,6	142,8	160	151,4	27,5	24,8	26,2
Hamry	130,5	139,1	134,8	159,6	180	169,9	44,3	42,6	43,5
Horažďovice	19,4	19,8	19,6				82,7	80,6	81,7
Hrádek u Sušice	5,7	5	5,4	30,6	32,4	31,5	50,1	48,4	49,3
Janovice nad Úhlavou	89,2	94	91,6	115,8	122	119,1	9,2	7,7	8,5
Klatovy	55,2	55,3	55,3	80,6	82,7	81,7			
Kolinec	13,8	13	13,4	38,75	40,4	39,6	40,3	40,4	40,4
Kovčín	62	48,7	55,4	32,2	28	30,1	141	120	130,7
Mokrosuky	9,1	8,2	8,7	33,8	35,6	34,7	47,1	46,1	46,6
Nýrsko	105,5	104	104,8	134,3	145	139,7	19,6	16,8	18,2
Pačejov	59,6	42,7	51,2	35,1	22	28,6	136	120	128,3
Sušice				19,8	19,4	19,6	55,3	55,2	55,3
Švihov	78	90,4	84,2	102,5	122	112,3	11,1	9,6	10,4
Velké Hydčice	13,3	12	12,7	5,9	5,6	5,8	76,7	72,6	74,7
Velký Bor	44,7	37,7	41,2	22,1	17	19,6	146	117	131,3
Vrhavěč	44,4	44,3	44,4	69,7	71,7	70,7	10,8	10,7	10,8
Železná Ruda	158,5	167,5	163,0	186,5	206	196,4	71,6	71,5	71,6
Žichovice	7	6	6,5	12,8	12	12,4	70,3	41,1	55,7

(Zdroj: vlastní zpracování s využitím dat z IDOS)

Příloha VII. – Tabulka č. 7: Počet spojů v rozmezí od 5:00 – 22:00 mezi daným cílovým městem a danou obcí okresu Klatovy veřejnou vlakovou dopravou

Obec	Sušice			Horažďovice			Klatovy		
	do	z	průměr	do	z	průměr	do	z	průměr
Běšiny	9	9	9	8	9	8,5	10	9	9,5
Bězděkov	9	7	8	8	7	7,5	17	17	17
Červené Poříčí	9	7	8	13	10	11,5	10	10	10
Dešenice	7	7	7	6	8	7	10	10	10
Hamry	7	7	7	6	8	7	10	10	10
Horažďovice	11	11	11				9	8	8,5
Hrádek u Sušice	9	9	9	8	9	8,5	9	9	9
Janovice nad Úhlavou	9	7	8	8	7	7,5	18	17	17,5
Klatovy	9	9	9	8	9	8,5			
Kolinec	9	9	9	8	9	8,5	9	9	9
Kovčín	9	9	9	7	9	8	16	15	15,5
Mokrosuky	9	9	9	8	9	8,5	9	9	9
Nýrsko	7	7	7	6	8	7	11	11	11
Pačejov	9	9	9	8	9	8,5	14	15	14,5
Sušice				11	11	11	9	9	9
Švihov	8	10	9	8	13	10,5	16	16	16
Velké Hydčice	11	11	11	11	11	11	9	8	8,5
Velký Bor	8	9	8,5	7	9	8	14	11	12,5
Vrhavěč	9	9	9	8	8	8	10	9	9,5
Železná Ruda	7	7	7	6	8	7	10	10	10
Žichovice	11	11	11	11	11	11	9	8	8,5

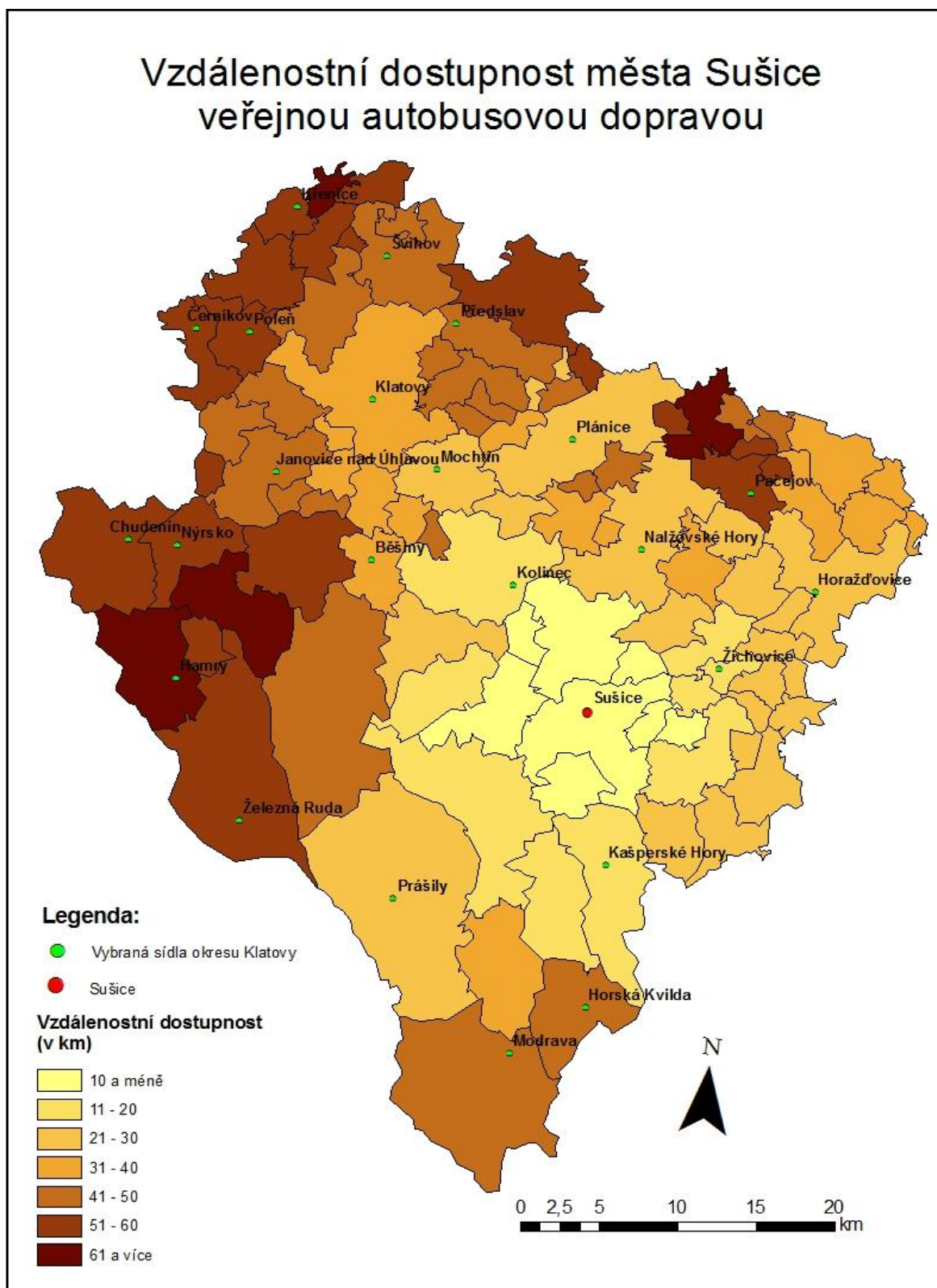
(Zdroj: vlastní zpracování s využitím dat z IDOS)

Příloha VIII. – Tabulka č. 8: Průměrná vzdálenost (v km) mezi daným cílovým městem a danou obcí okresu Klatovy veřejnou vlakovou dopravou

Obec	Sušice			Horažďovice			Klatovy		
	do	z	průměr	do	z	průměr	do	z	průměr
Běšiny	27	27	27,0	43	43	43	12	12	12
Bězděkov	43	43	43,0	59	59	59	4	4	4
Červené Poříčí	52,8	60,7	56,8	81,3	76,7	79	13,8	13,8	13,8
Dešenice	58	58	58,0	74	80,8	77,4	19	19	19
Hamry	72	72	72,0	88	94,8	91,4	33	33	33
Horažďovice	16	16	16,0				55	55	55
Hrádek u Sušice	5	5	5,0	21	21	21	34	34	34
Janovice nad Úhlavou	47	47	47,0	63	63	63	8	8	8
Klatovy	39	39	39,0	55	55	55			
Kolinec	11	11	11,0	27	27	27	28	28	28
Kovčín	34	34	34,0	18	18	18	82,8	83,1	82,95
Mokrosuky	7	7	7,0	23	23	23	32	32	32
Nýrsko	54	54	54,0	70	76,8	73,4	15	15	15
Pačejov	31	31	31,0	18,2	15	16,6	82,5	83,3	82,9

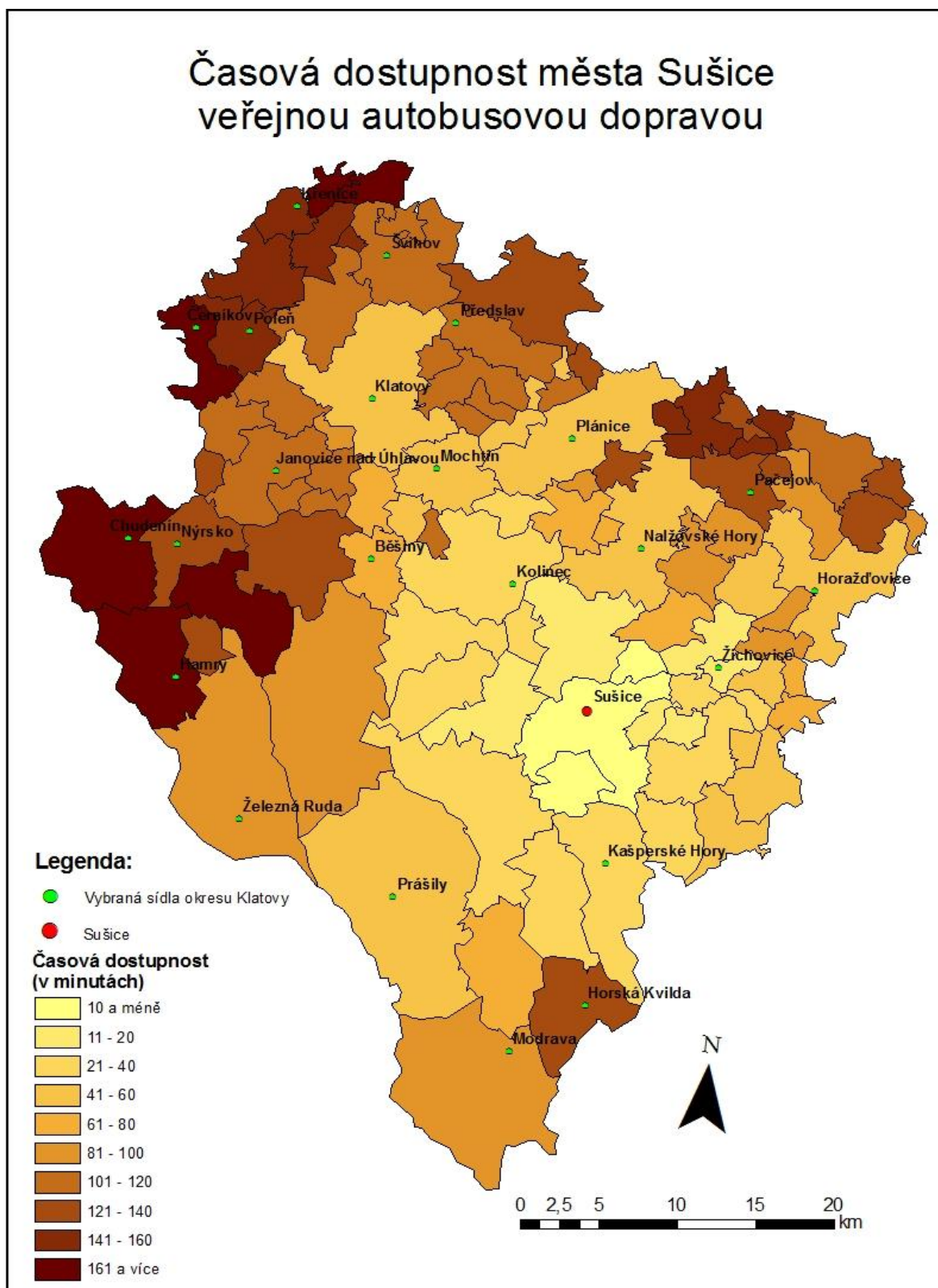
Sušice				16	16	16	39	39	39
Švihov	49	55,7	52,4	69,3	75,7	72,5	10	10	10
Velké Hydčice	11	11	11,0	5	5	5	50	50	50
Velký Bor	47,7	23	35,4	7	7	7	79,5	76,9	78,2
Vrhavěč	33	33	33,0	49	49	49	6	6	6
Železná Ruda	88	88	88,0	104	110,8	107,4	49	49	49
Žichovice	6	6	6,0	10	10	10	45	45	45

(Zdroj: vlastní zpracování s využitím dat z IDOS)



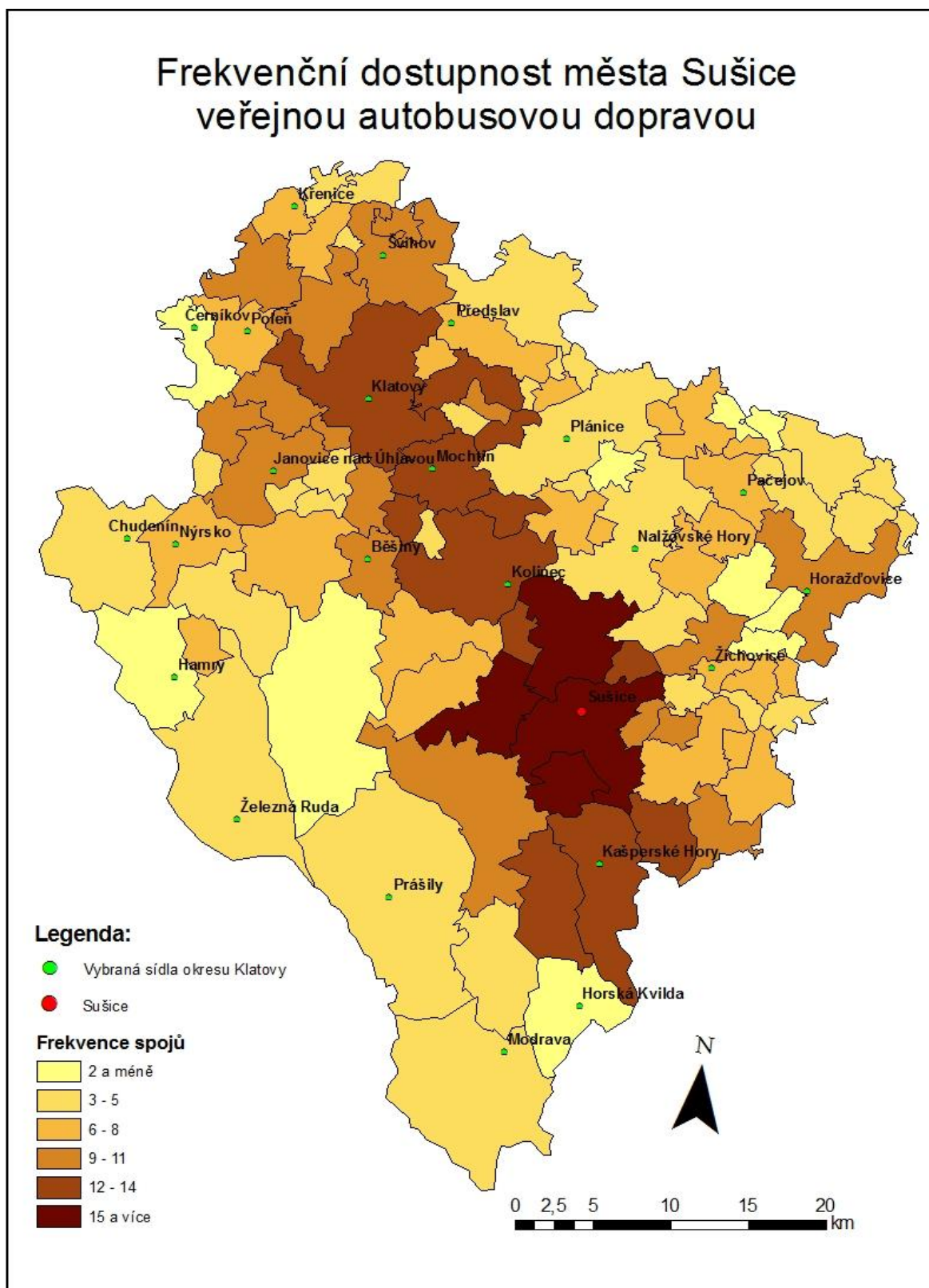
(Zdroj: vlastní zpracování s využitím databáze ArcČR 500 verze 2.0 a IDOS)

Příloha I. – Mapa č. 3b



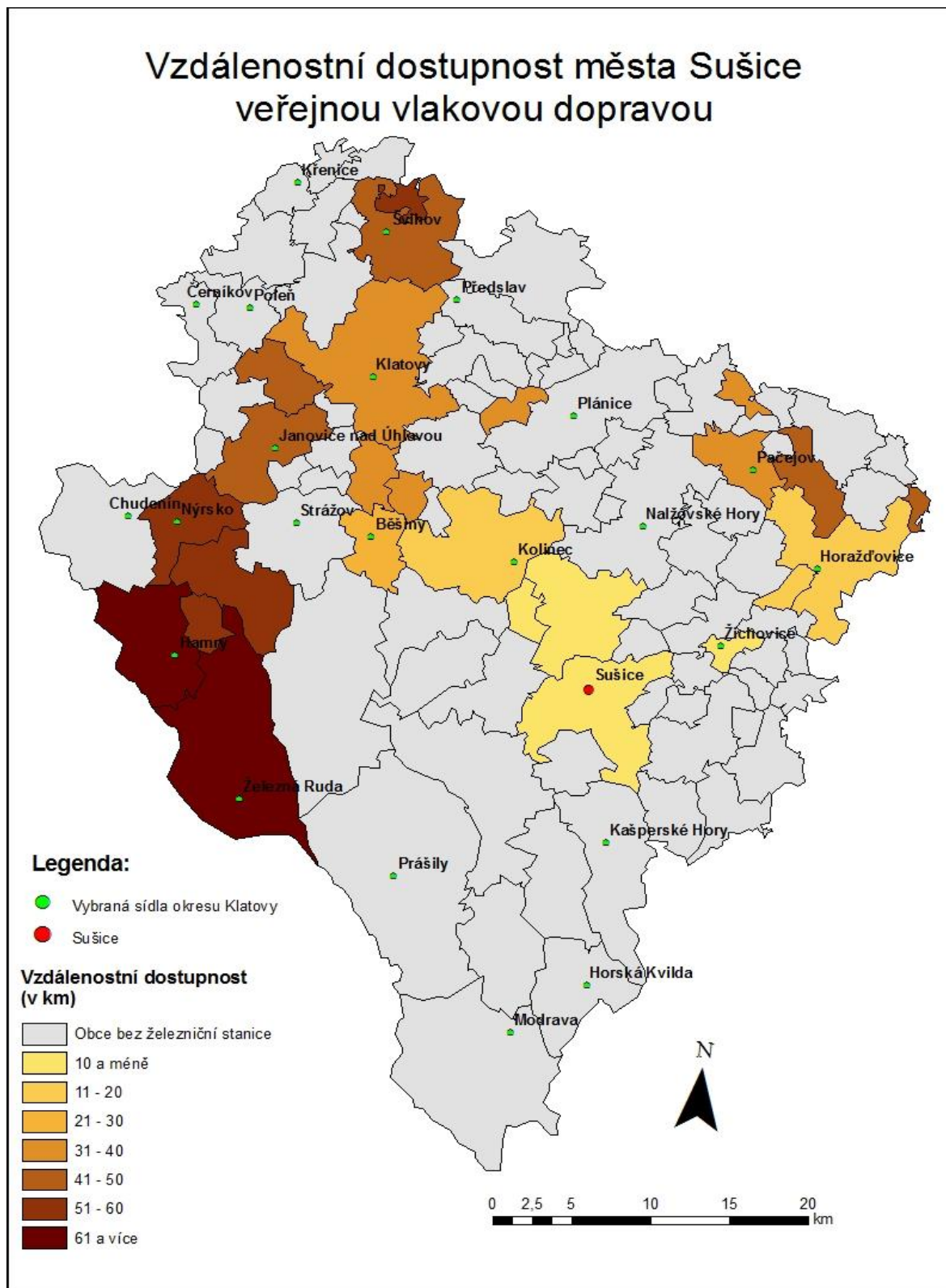
(Zdroj: vlastní zpracování s využitím databáze ArcČR 500 verze 2.0 a IDOS)

Příloha I. – Mapa č. 3c



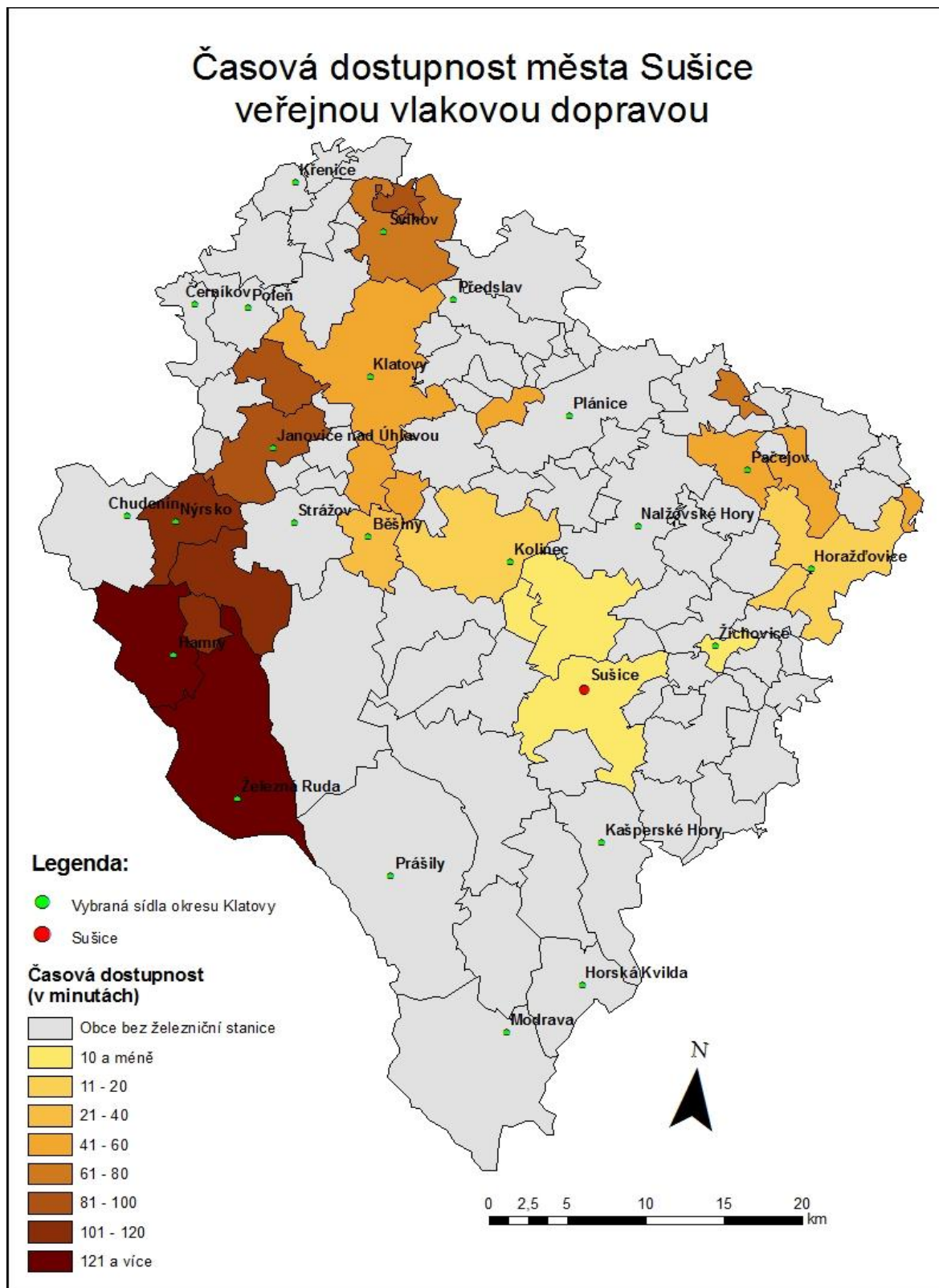
(Zdroj: vlastní zpracování s využitím databáze ArcČR 500 verze 2.0 a IDOS)

Příloha II. – Mapa č. 4a



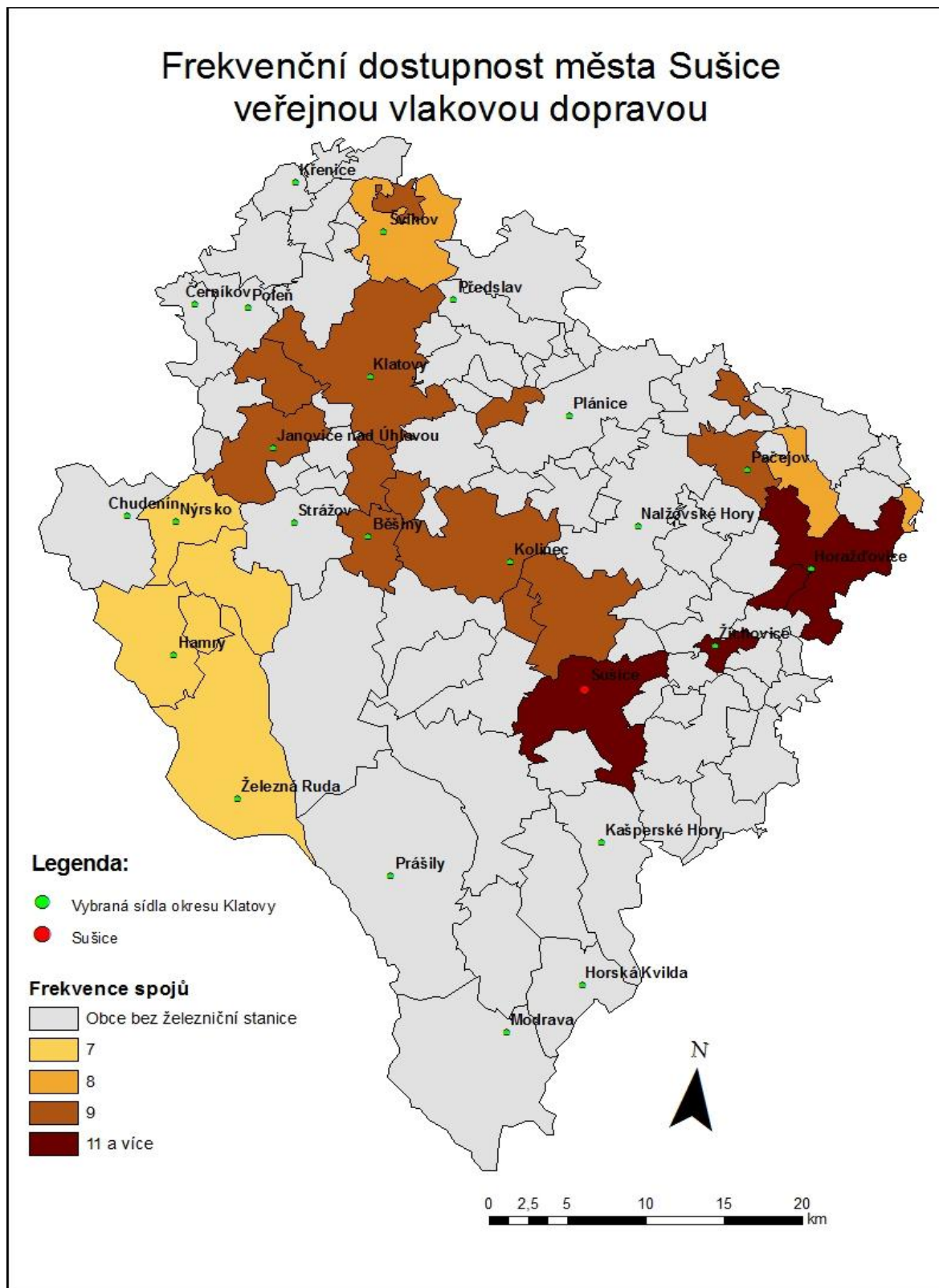
(Zdroj: vlastní zpracování s využitím databáze ArcČR 500 verze 2.0 a IDOS)

Příloha II. – Mapa č. 4b



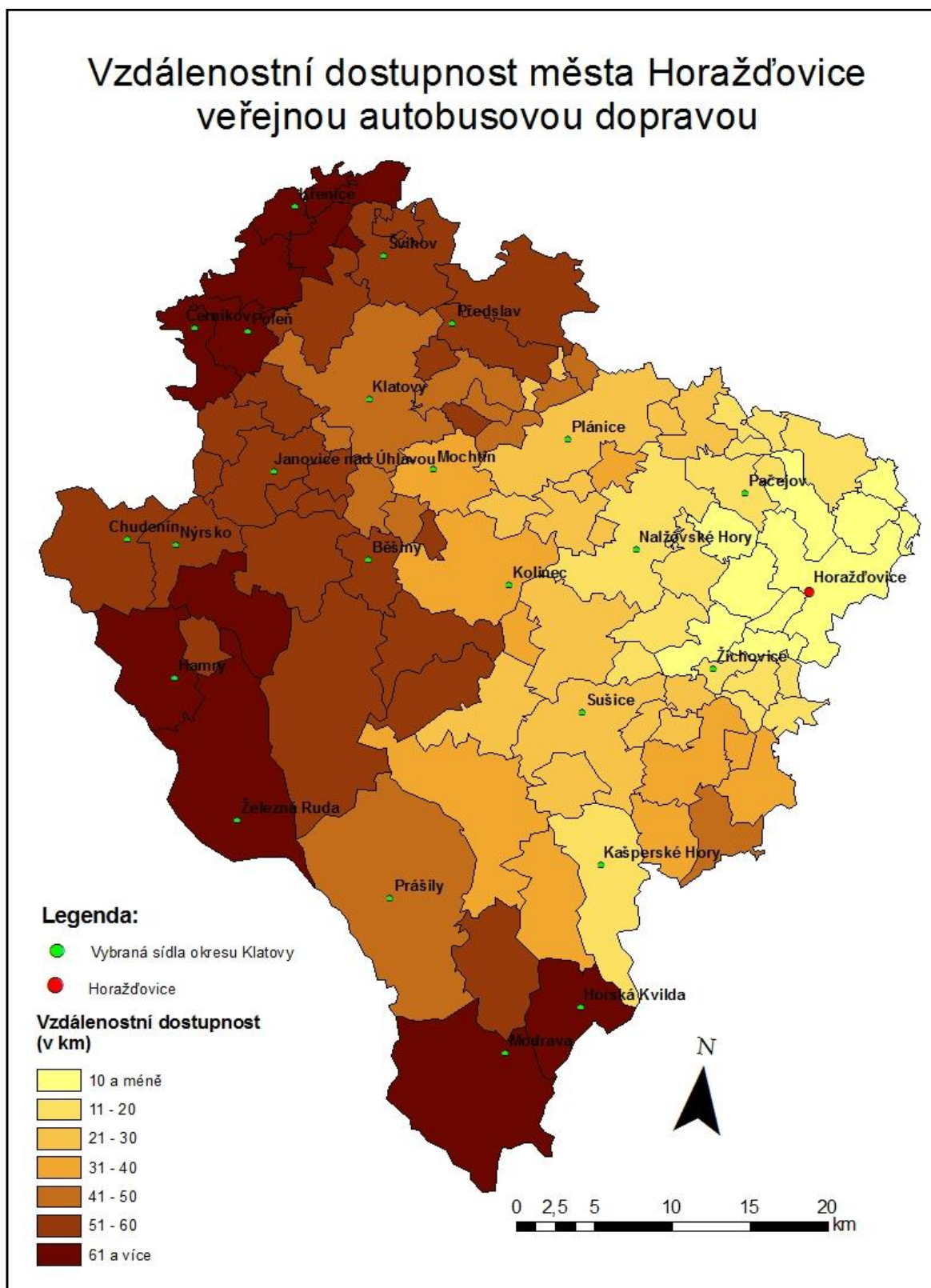
(Zdroj: vlastní zpracování s využitím databáze ArcČR 500 verze 2.0 a IDOS)

Příloha II. – Mapa č. 4c



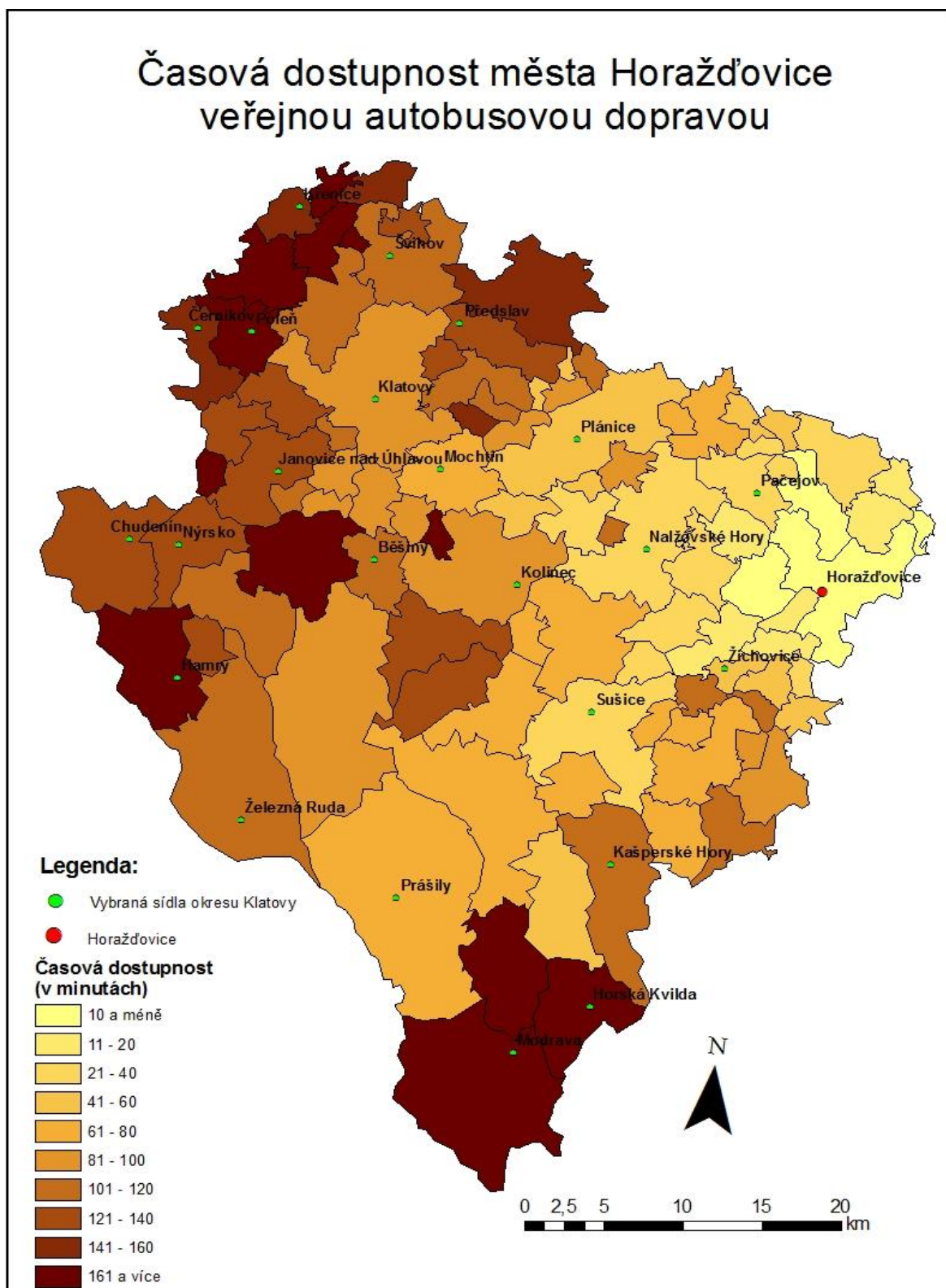
(Zdroj: vlastní zpracování s využitím databáze ArcČR 500 verze 2.0 a IDOS)

Příloha III. – Mapa č. 5a



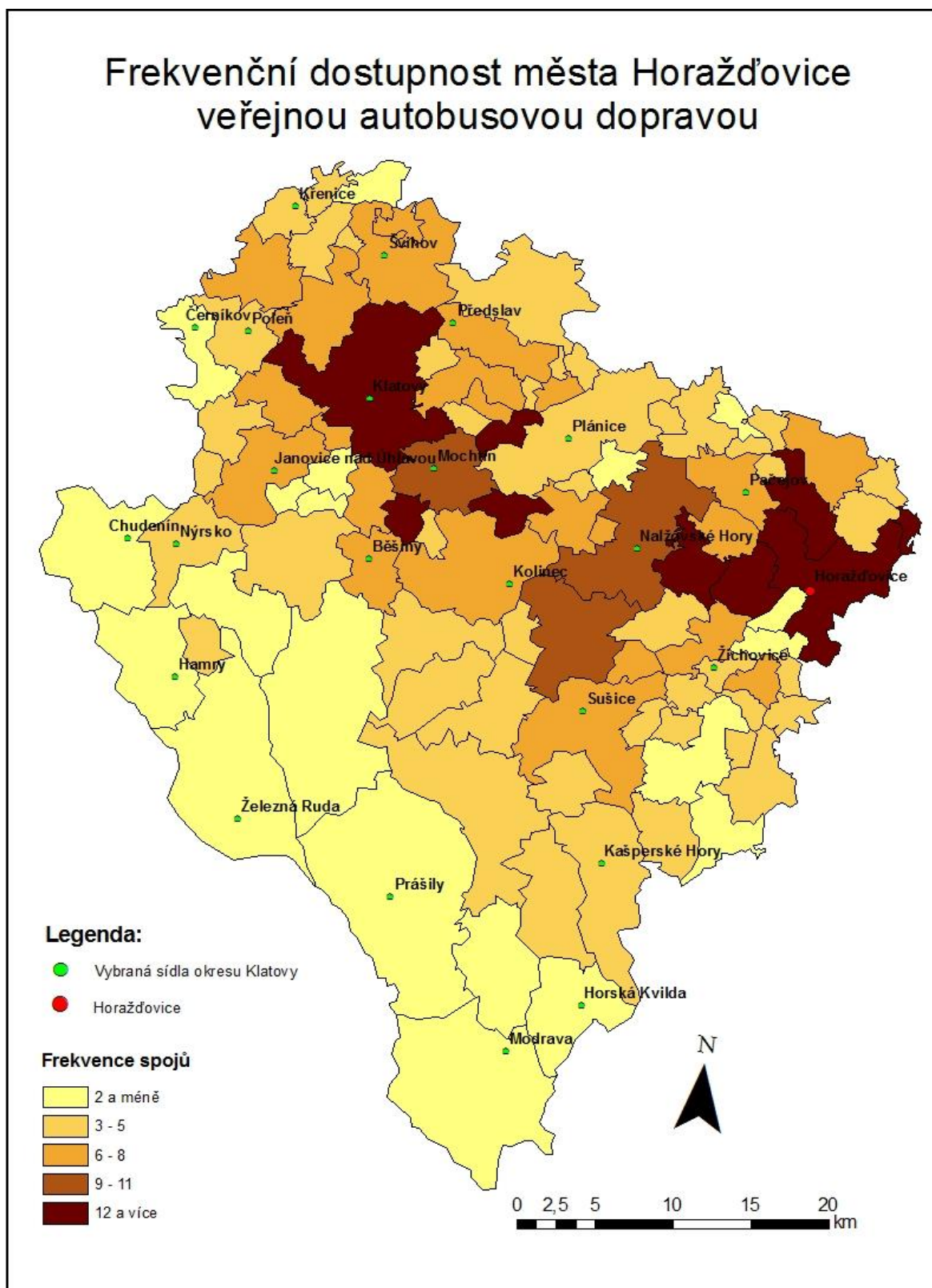
(Zdroj: vlastní zpracování s využitím databáze ArcČR 500 verze 2.0 a IDOS)

Příloha III. – Mapa č. 5b



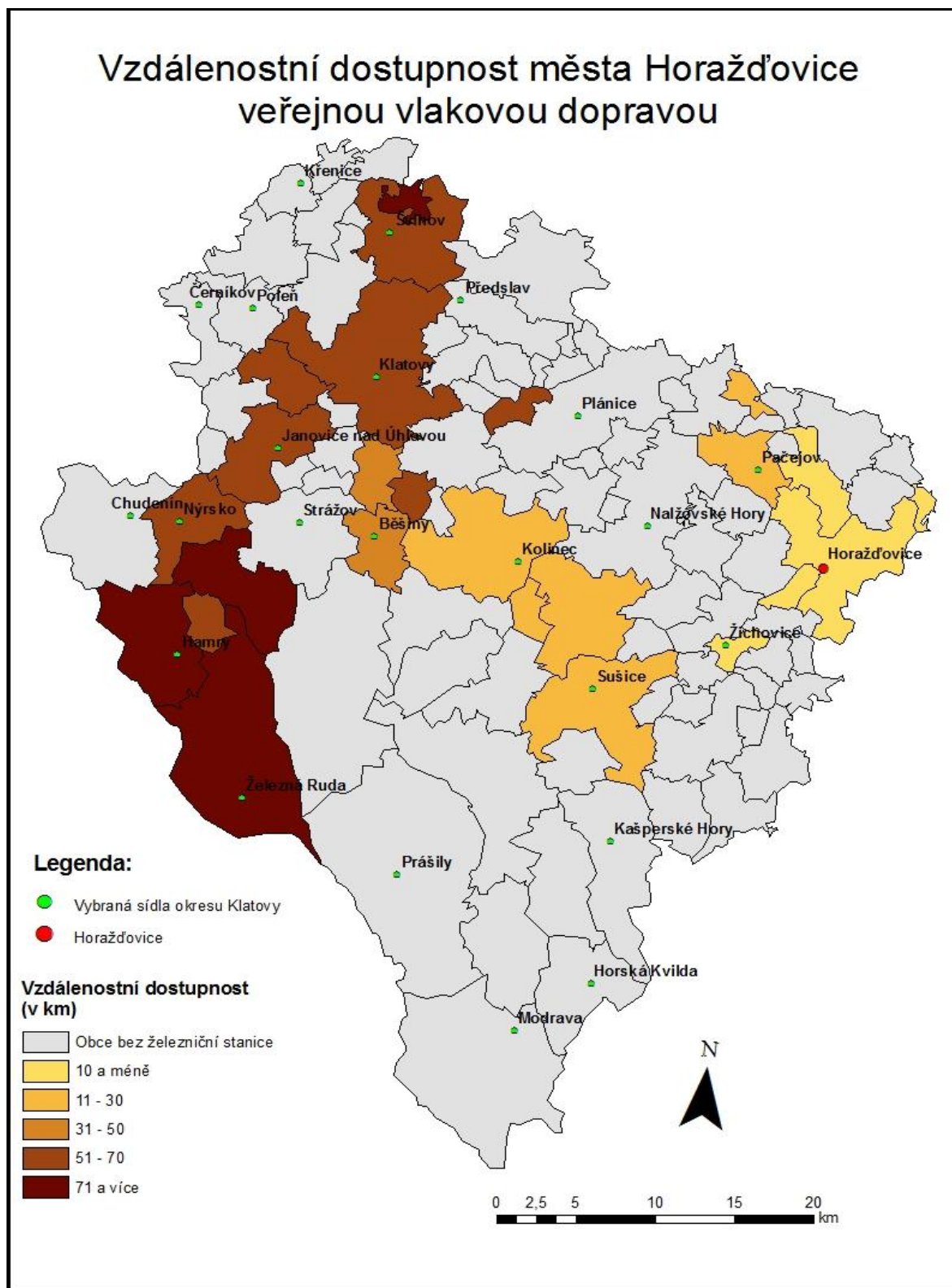
(Zdroj: vlastní zpracování s využitím databáze ArcČR 500 verze 2.0 a IDOS)

Příloha III. – Mapa č. 5c



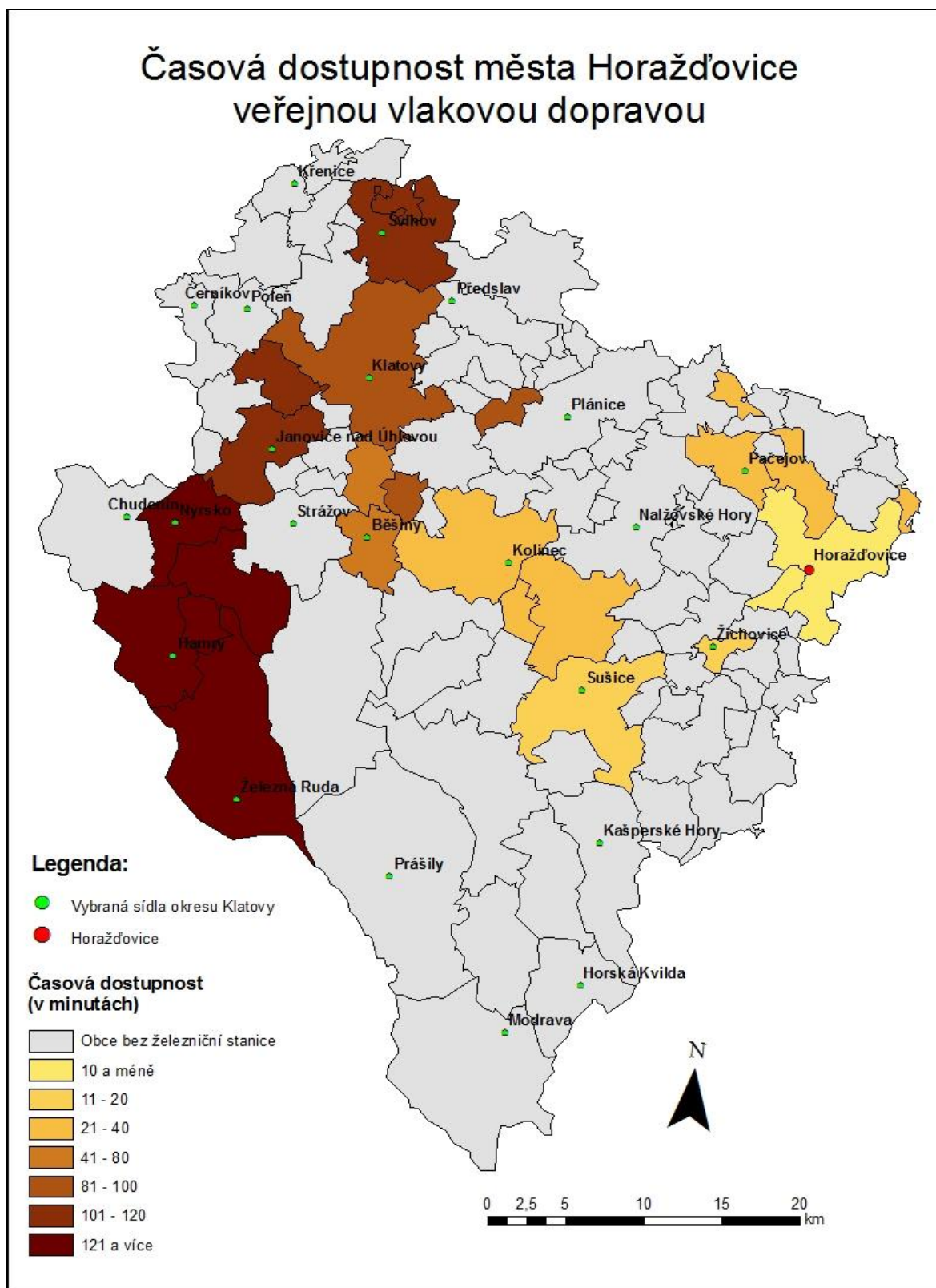
(Zdroj: vlastní zpracování s využitím databáze ArcČR 500 verze 2.0 a IDOS)

Příloha IV. – Mapa č. 6a



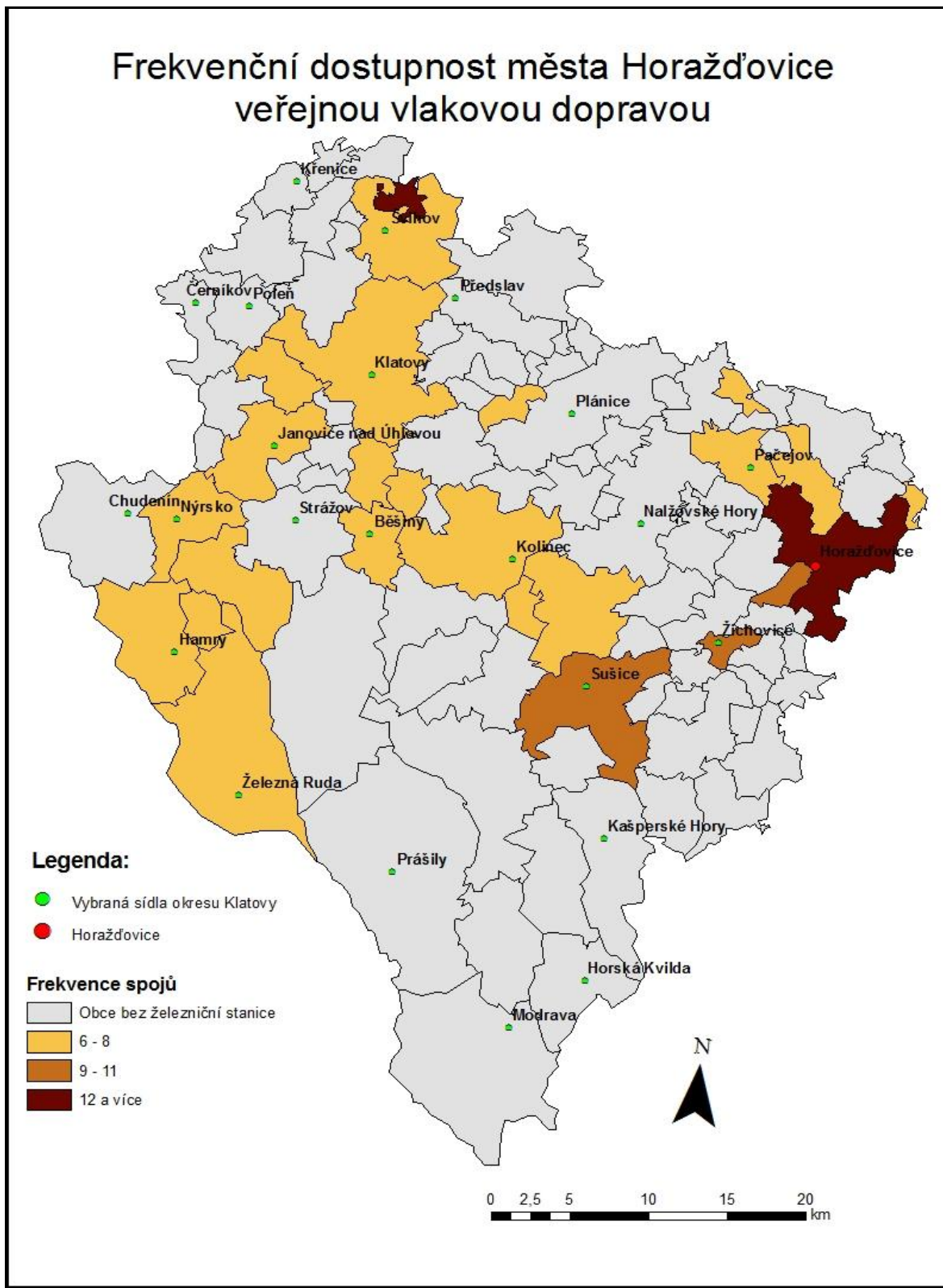
(Zdroj: vlastní zpracování s využitím databáze ArcČR 500 verze 2.0 a IDOS)

Příloha IV. – Mapa č. 6b



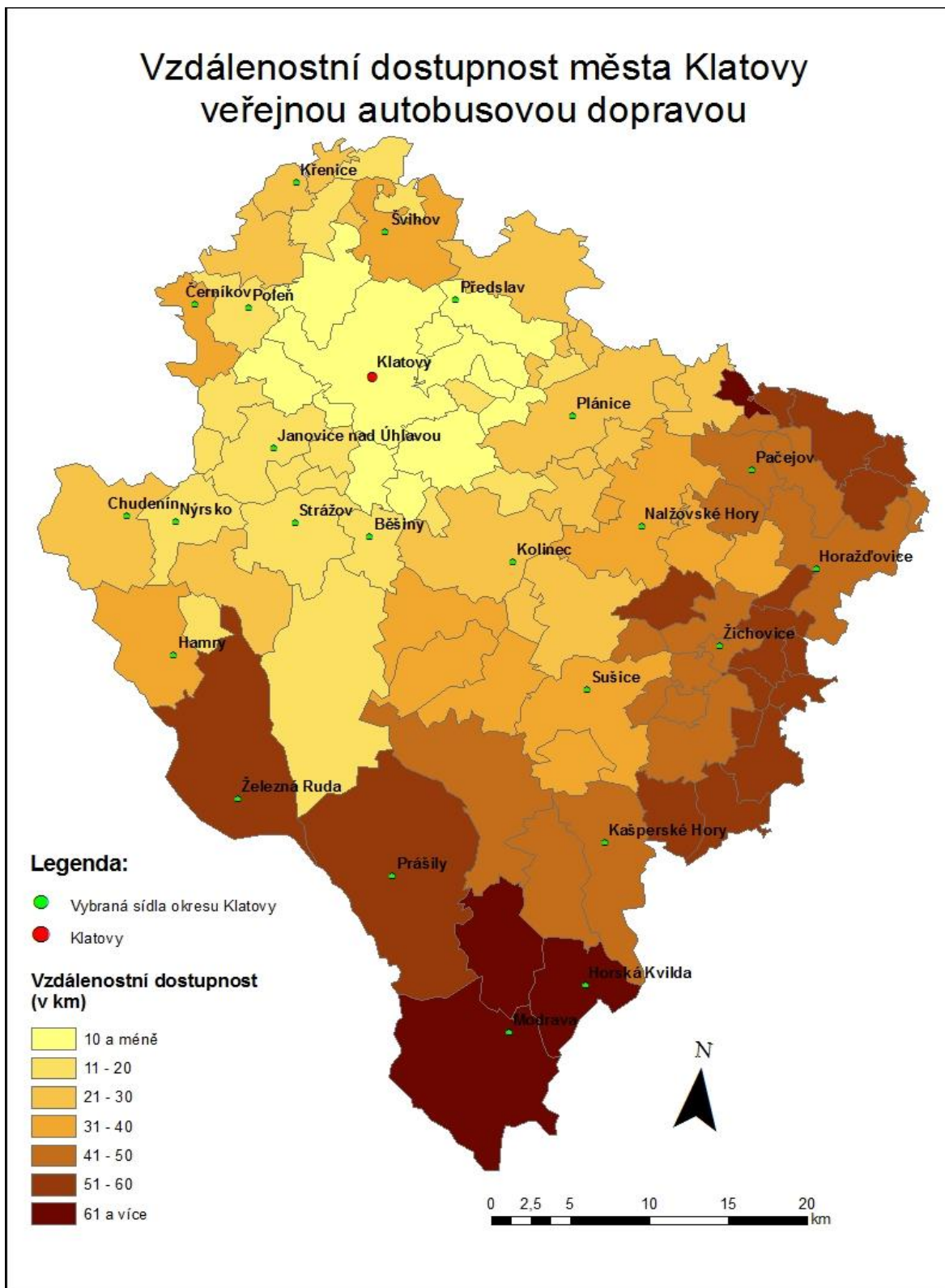
(Zdroj: vlastní zpracování s využitím databáze ArcČR 500 verze 2.0 a IDOS)

Příloha IV. – Mapa č. 6c



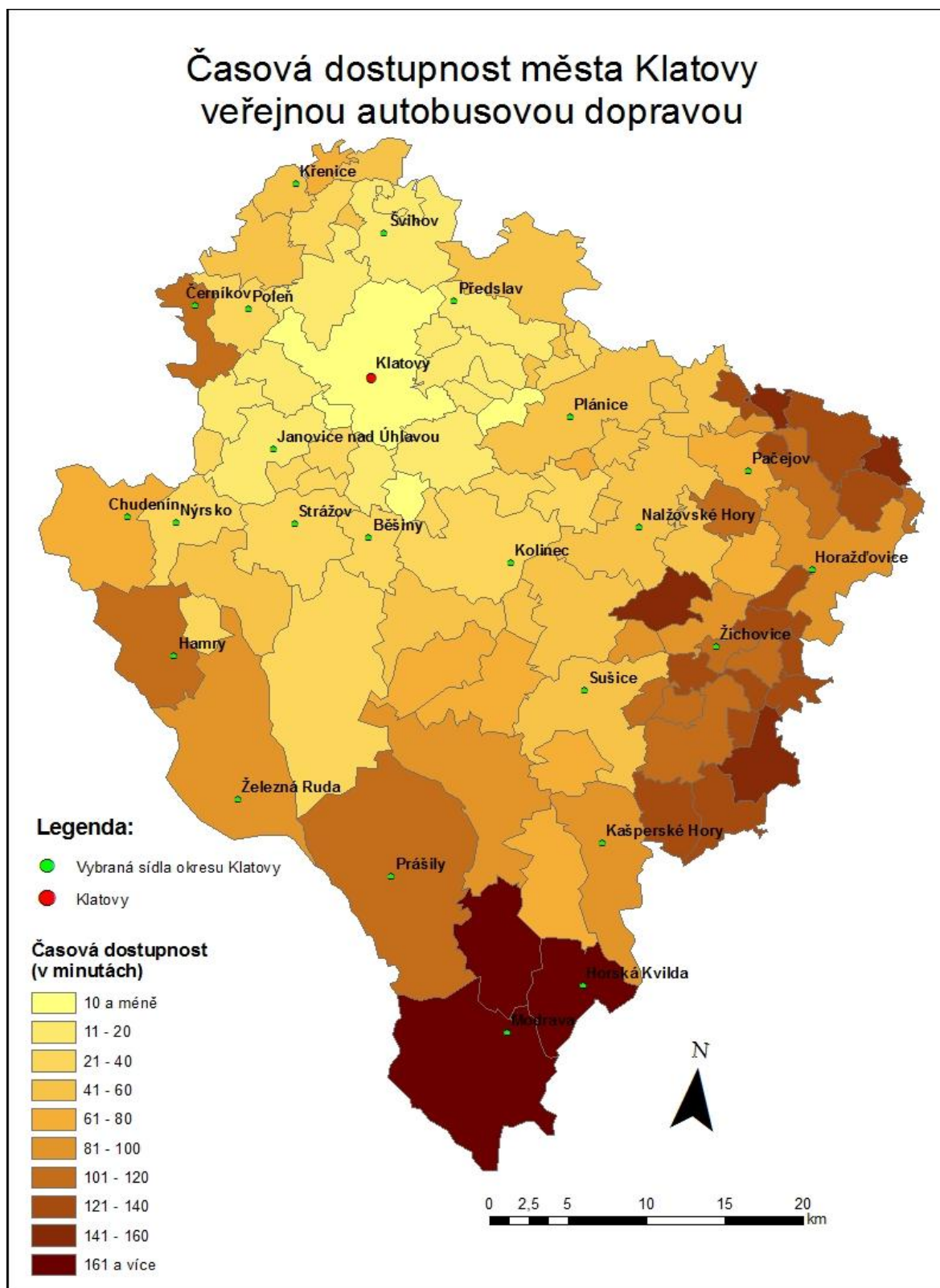
(Zdroj: vlastní zpracování s využitím databáze ArcČR 500 verze 2.0 a IDOS)

Příloha V. – Mapa č. 7a



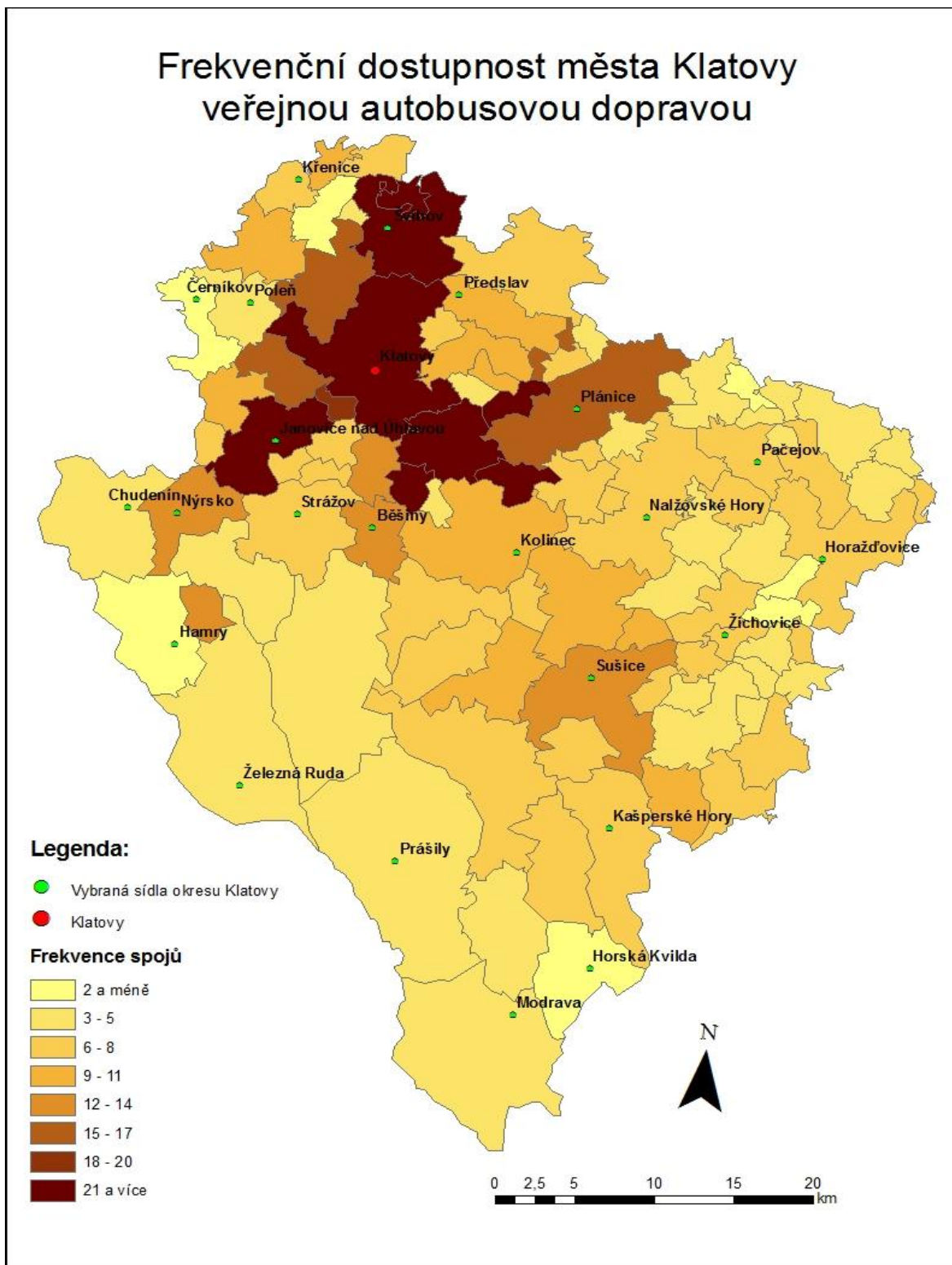
(Zdroj: vlastní zpracování s využitím databáze ArcČR 500 verze 2.0 a IDOS)

Příloha V. – Mapa č. 7b



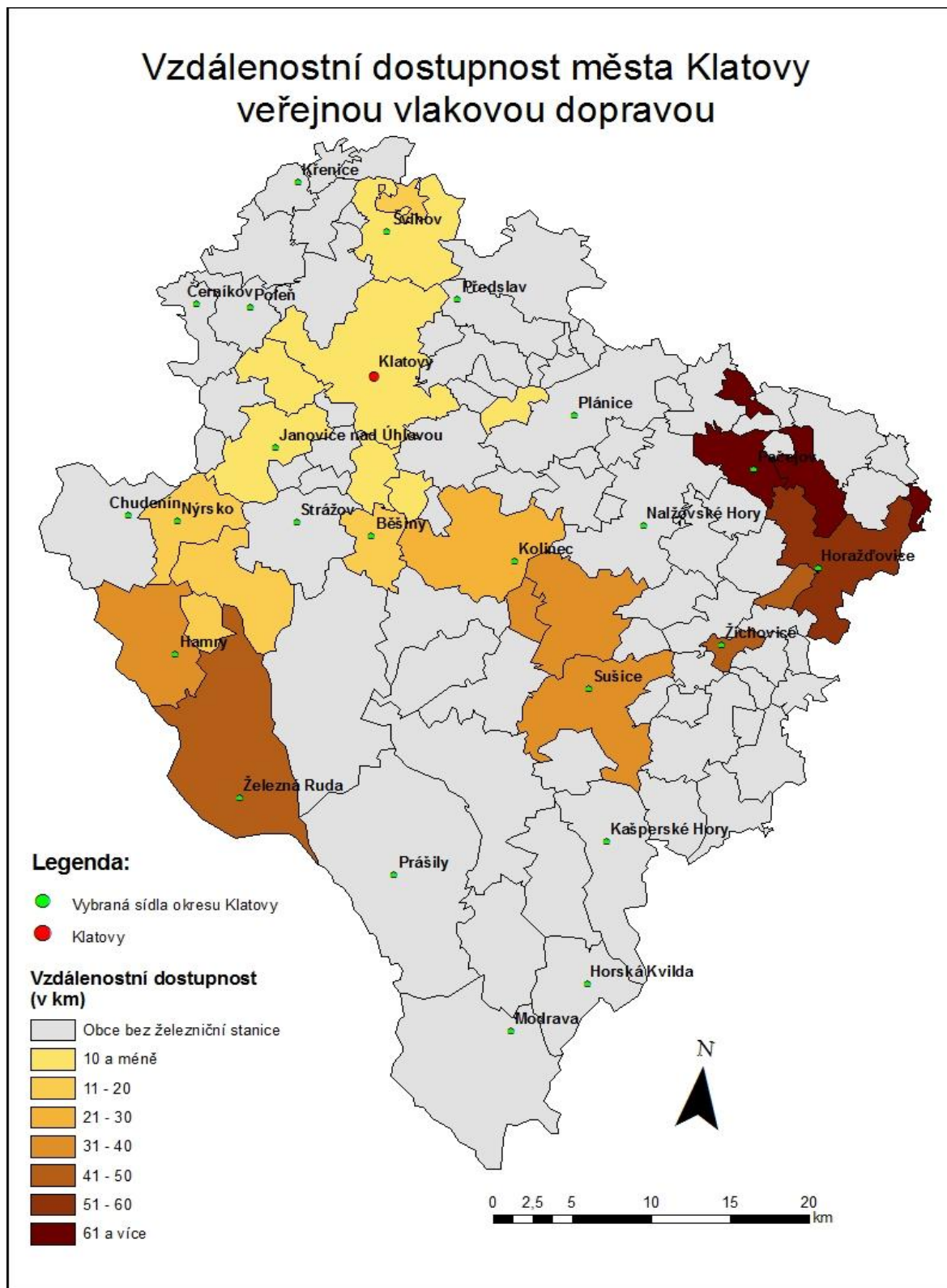
(Zdroj: vlastní zpracování s využitím databáze ArcČR 500 verze 2.0 a IDOS)

Příloha V. – Mapa č. 7c



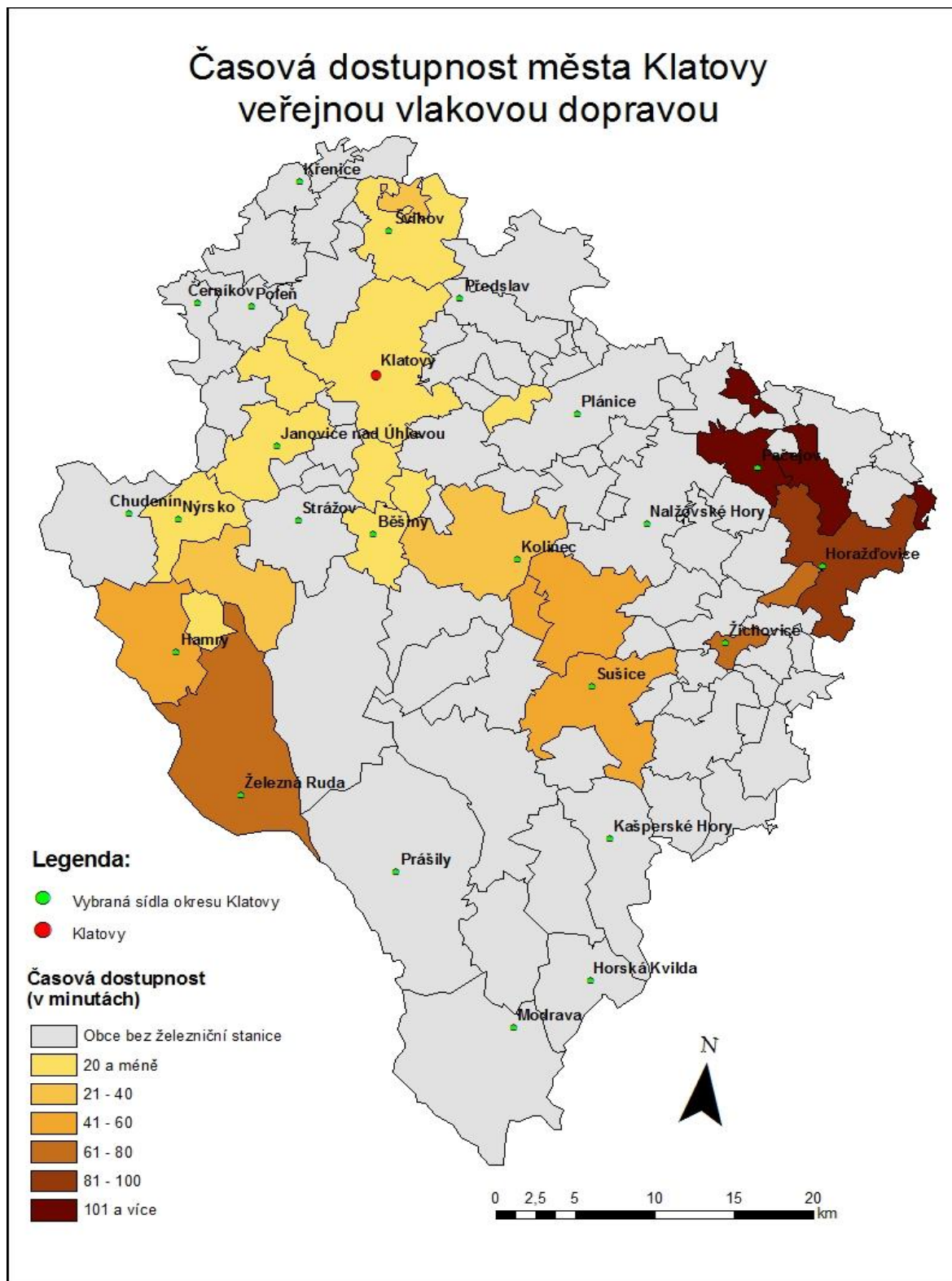
(Zdroj: vlastní zpracování s využitím databáze ArcČR 500 verze 2.0 a IDOS)

Příloha VI. – Mapa č. 8a



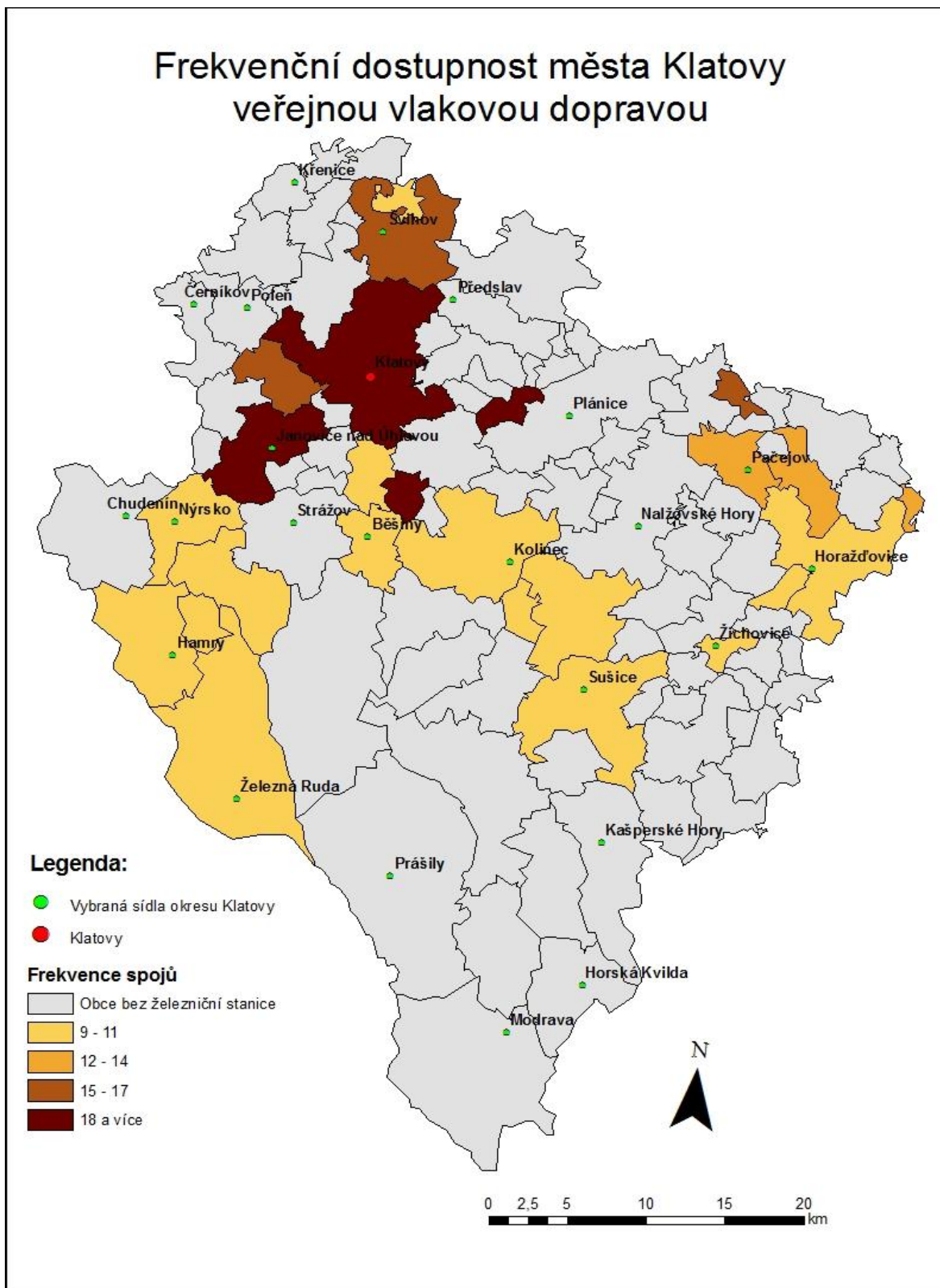
(Zdroj: vlastní zpracování s využitím databáze ArcČR 500 verze 2.0 a IDOS)

Příloha VI. – Mapa č. 8b



(Zdroj: vlastní zpracování s využitím databáze ArcČR 500 verze 2.0 a IDOS)

Příloha VI. – Mapa č. 8c



(Zdroj: vlastní zpracování s využitím databáze ArcČR 500 verze 2.0 a IDOS)

Resumé

Předkládaná bakalářská práce se zabývá hodnocením dopravní obslužnosti všech obcí okresu Klatovy veřejnou hromadnou dopravou v rámci spojení se třemi největšími městy okresu (Klatovy, Sušice, Horažďovice). Ke zjištění úrovně dopravní obslužnosti je důležitá také otázka dopravní dostupnosti. První část práce se tak zabývá dopravní dostupností tří největších měst z obcí okresu Klatovy ve třech kategoriích – vzdálenostní, časová, frekvenční. Druhá část práce se zabývá hodnocením dopravní obslužnosti obcí okresu Klatovy, která byla hodnocena na základě kvocientu dopravní obslužnosti. Hodnoty pro výpočet dopravní dostupnosti a kvocientu dopravní obslužnosti byly zjištěny z elektronického jízdního řádu IDOS a následně zobrazeny pomocí ArcGIS.

Klíčová slova: dopravní dostupnost, časová dostupnost, vzdálenostní dostupnost, frekvenční dostupnost, okres Klatovy, dopravní obslužnost, kvocient dopravní obslužnosti.

Resume

This bachelor's work deals with the evaluation of public transport services of all municipalities in District of Klatovy by public transport pursuance of transport connection with three the largest towns in district (Klatovy, Sušice, Horažďovice). To determine the level of public transport services is also important theme of transport accessibility. The first part of work deals with transport accessibility three largest towns of district from all municipalities evaluated in three categories – distance, time and frequency accessibility. The second part of work deals with the evaluation of level public transport services of municipalities of District of Klatovy, which was evaluated by quotient of public transport services. Value for calculation of trasport accessibility and quotient of public transport services were got from the electronic timetable IDOS and by sotware ArcGIS.

Key words: transport accessibility, time accessibility, distance accessibility, frequency accessibility, District of Klatovy, transport services, quotient of public transport services

