



Pedagogická
fakulta
Faculty
of Education

Jihočeská univerzita
v Českých Budějovicích
University of South Bohemia
in České Budějovice

Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích
Pedagogická fakulta
Katedra geografie

Bakalářská práce

Časová dostupnost středisek veřejné
správy ve vybraných okresech Jihočeského
kraje
(Strakonice, Písek, Tábor)

Vypracovala: Markéta Zápotočná
Vedoucí práce: Mgr. Martin Blažek

České Budějovice 2016

Prohlášení:

Prohlašuji, že jsem svoji bakalářskou práci „*Časová dostupnost středisek veřejné správy ve vybraných okresech Jihočeského kraje (Strakonice, Písek, Tábor)*“ vypracovala samostatně pouze s použitím pramenů a literatury uvedených v seznamu citované literatury.

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své bakalářské práce, a to v nezkrácené podobě fakultou elektronickou cestou ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejích internetových stránkách, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce. Souhlasím dále s tím, aby toutéž elektronickou cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky školitele a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce s databází kvalifikačních prací Theses.cz provozovanou Národním registrem vysokoškolských kvalifikačních prací a systémem na odhalování plagiátů.

V Českých Budějovicích

.....
Markéta Zápotočná

Poděkování:

Na tomto místě bych ráda poděkovala vedoucímu své práce Mgr. Martinu Blažkovi za odbornou pomoc při tvorbě této bakalářské práce a svým blízkým za podporu a velkou trpělivost, jež mi prokazovali nejen při tvorbě této práce, ale také po celou dobu mého studia.

ZÁPOTOČNÁ, M. (2015): Časová dostupnost středisek veřejné správy ve vybraných okresech Jihočeského kraje (Strakonice, Písek, Tábor). Bakalářská práce. Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, Pedagogická fakulta, katedra geografie, 69 s.

Anotace

Předkládaná bakalářská práce se zabývá analýzou časové dopravní dostupnosti středisek veřejné správy z částí obcí spadajících do správních obvodů těchto center. Toto je realizováno na území třech bývalých okresů Jihočeského kraje - Strakonice, Písek a Tábor na základě statistického šetření časové dostupnosti jak hromadnou tak individuální dopravou. Nejprve jsou však v práci popsána teoretická východiska a nejdůležitější prameny, z nichž autor čerpá. V této části jsou rovněž vysvětleny nejdůležitější pojmy, se kterými autor v práci operuje. V kapitole Metodika práce je podrobně vysvětlen postup při tvorbě praktické části této práce. Výsledky zkoumání jsou adekvátně zhodnoceny a kartograficky znázorněny.

Klíčová slova: dopravní dostupnost, dopravní obslužnost, hromadná doprava, individuální doprava, obec s rozšířenou působností, Tábor, Písek, Strakonice

ZÁPOTOČNÁ, M. (2015) Time accessibility of public service centers in selected districts of South Bohemian region (Strakonice, Písek, Tábor). Bachelor's thesis. University of South Bohemia in České Budějovice, Faculty of Education, Department of Geography, 69 p.

Abstract

The presented bachelor thesis analyzes the time accessibility of centers, public administration from parts of municipalities within the administrative districts of these centers. This is realized in the three former districts of the South Bohemian Region - Strakonice, Písek and Tábor based on a statistical survey of the availability of both public and private transport. First, however, the work describes the theoretical background and the most important sources from which the author draws. The following explains the key concepts, which operates in the work of the author. In chapter Methodology work is explained in detail the procedure for creating part of this work. The research results are adequately assessed and cartographically represented.

Keywords: transport accessibility, transport services, public transport, private transport, municipality with extended powers, Tábor, Písek, Strakonice

Obsah

1	ÚVOD A CÍLE.....	7
2	HYPOTÉZY.....	9
3	REŠERŠE LITERATURY	11
4	TEORETICKÁ VÝCHODISKA.....	12
4.1	Dopravní dostupnost.....	12
4.2	Veřejná hromadná doprava a individuální automobilová doprava	15
4.3	Dopravní obslužnost.....	16
5	METODIKA ZPRACOVÁNÍ.....	18
5.1	Výběr středisek.....	18
5.2	Statistické šetření časové dostupnosti a dopravní obslužnosti veřejnou hromadnou dopravou	19
5.3	Sledování časové dostupnosti individuální automobilovou dopravou	21
5.4	Zpracování vstupních dat a tvorba mapových výstupů.....	23
6	OBECNÁ CHARAKTERISTIKA ŠETŘENÉHO ÚZEMÍ	24
6.1	Okres Strakonice	26
6.1.1	Dopravní situace v okrese	26
6.2	Okres Písek	28
6.2.1	Dopravní situace v okrese	29
6.3	Okres Tábor.....	30
6.3.1	Dopravní situace v okrese	31
7	ANALÝZA ČASOVÉ DOSTUPNOSTI A DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI	34
7.1	Hodnocení časové dostupnosti	34
7.2	Hodnocení dopravní obslužnosti.....	51
8	ZÁVĚR	61
9	POUŽITÁ LITERARURA A ZDROJE.....	63
9.1	Seznam literatury	63
9.2	Seznam internetových zdrojů.....	66
9.3	Seznam obrázků	68
9.4	Seznam tabulek	68
9.5	Seznam příloh.....	69

1 ÚVOD A CÍLE

Doprava je jedním z faktorů, které mají velký dopad na úroveň a rozvoj regionů a jejich postavení z hlediska socioekonomické úrovně. Geografie je s dopravou spjata již ze své podstaty, je tudíž logické, že budeme dopravu zkoumat právě z hlediska geografie jako vědecké disciplíny. Dopravní dostupnost se jakožto geografický fenomén projevuje v mnoha oblastech života. Hranice mezi dobrou a špatnou dostupností se nedá jednoznačně určit a lze na ni nahlížet z mnoha různých úhlů pohledu. Autor se alespoň pokusí svou prací přispět k lepšímu pochopení sledované problematiky. Výsledky této práce mohou pomoci zhodnotit efektivnost dopravy pro případné analýzy při investičních záměrech nebo při aplikaci regionální politiky k nejoptimálnějšímu využití dotací na podporu nebo regulaci dopravy.

Marada (2010) ve své práci tvrdí, že doprava je příznakem lidské mobility a logicky tedy ovlivňuje koncentraci obyvatel a jejich činnosti. Pokud hovoříme pouze o dopravě osobní, tak se její intenzita pojí s populační velikostí sídel. Tento jev není spojený pouze s obyvateli žijícími ve středisku, ale zároveň i těmi, kteří dojíždějí ze zázemí města do zaměstnání či za službami. Charakteristickým rysem dnešní společnosti je vysoká míra mobility. Nejvýraznější proměna osobní mobility na našem území započala v období socioekonomické transformace České republiky. Spolu s mobilitou se zvyšovaly také nároky na dopravní infrastrukturu. V návaznosti na toto proběhly obrovské investice do stavby rychlostních komunikací. V rámci celé republiky bylo možné pozorovat populační i ekonomický růst v hustě osídlených oblastech a opačný proces v oblastech z jakýchkoli důvodů sociálně a ekonomicky znevýhodněných, tedy periferních či marginálních.

Primárním cílem této práce je poskytnout zhodnocení časové dostupnosti středisek veřejné správy na mikroregionální úrovni ve vybraných třech bývalých okresech Jihočeského kraje, konkrétně v okrese Strakonice, Písek a Tábor. Za centra veřejné správy si autor určil správní obce s rozšířenou působností (dále jen ORP). Předkládaná analýza je realizována pomocí statistického šetření časové dostupnosti těchto center z částí obcí pod tato střediska spadající. Jako dopravně nodální regiony byly v rámci ORP zvoleny jejich správní obvody obcí s rozšířenou působností (dále jen

SO ORP). Časová dostupnost byla sledována jak v rámci veřejné hromadné dopravy zahrnující autobusovou, železniční a městskou hromadnou dopravu, tak z hlediska dopravy individuální uskutečňované osobním automobilem. Hodnocen byl průměrný čas, potřebný k dosažení střediska SO ORP. Při tvorbě metodiky analytické části této práce autor vychází z díla Robina Růžičky (2014) a to především proto, aby mohly být výsledky obou prací mezi sebou dobře porovnatelné a jednodušeji se z nich daly vyvozovat závěry. Téma pro obě tyto práce bylo zadáno na katedře geografie Pedagogické fakulty Jihočeské univerzity současně a lišilo se pouze v řešeném území. Konkrétně autor této práce aplikuje ze zmíněného díla z podkapitoly 3.2 Statistické šetření časové dostupnosti a dopravní obslužnosti hromadnou dopravou stejná kritéria pro získávání vstupních dat a stejné časové intervaly dopravní dostupnosti a z podkapitoly 3.3 Sledování časové dostupnosti individuální dopravou používá stejný nástroj pro tvorbu síťových analýz v prostředí GIS, tedy Network Analyst v programu ArcMap.

Autor práce si za vedlejší cíl klade analýzu dopravní obslužnosti hromadnou autobusovou a železniční dopravou již zmíněných center SO ORP. Hodnocení tohoto jevu je provedeno na základě četnosti denních spojů veřejné hromadné dopravy, které jsou z částí obcí do příslušných center uskutečňovány ve zvolený referenční den za stejných podmínek jako šetření časové dostupnosti.

2 HYPOTÉZY

H1:

Podle Marady (2010) působí doprava významně na koncentraci obyvatelstva a jeho aktivity. Intenzita dopravy, a to zejména té osobní, se poutá s populační velikostí sídla. Džupinová a kol. (2008) ve své práci uvádí, že se hierarchicky nejvyšší segmenty dopravní infrastruktury pojí se sídly nejvyššího hierarchického postavení, poněvadž se zvyšujícím se množstvím spojení místa s okolím vzrůstá jeho důležitost (Brinke 1999). Michniak (2002) konstatuje, že se hodnota dostupnosti místa zvyšuje díky rostoucímu množství dostupných aktivit, které nabízí.

Okresní město Tábor je se svými 34 858 obyvateli (ČSÚ 2014a) druhým největším městem Jihočeského kraje. Ve městě sídlí řada úřadů státní správy, škol, zdravotnických a ekonomických zařízení a rovněž mnoho společenských a volnočasových aktivit (SPVD 2012b). Zároveň se dle Hampla (2005) jedná o 2. nejvýznamnější středisko v Jihočeském kraji po Českých Budějovicích.

V souladu s těmito tvrzeními se autor domnívá, že nejlepší dopravní spojení bude ze všech sledovaných středisek do obce Tábor.

H2:

V rámci objektivních faktorů, které mají vliv na počet spojů veřejné dopravy v daném sídle, má poloha sídla v dopravní síti až sekundární význam (po populační velikosti sídla a celkovém charakteru osídlení v území). Některá sídla, především ta populačně malá, mohou mít prospěch z polohy na frekventované komunikaci mezi středisky vyššího řádu, může například ležet na dálkovém silničním či železničním tahu, nebo na komunikaci regionálního významu. Tato tvrzení podporují práce Marady a Květoně (2006) či Marady a kol. (2010).

Autor se proto domnívá, že by se taková sídla (části obcí) s vyšším významem a lepší časovou dostupností (obslužností), než jakou jim předurčila jejich populační velikost, mohla nacházet i ve sledovaném území tří jihočeských okresů. Pravděpodobné je to zejména podél silnice I/3 v okrese Tábor, jež je osou okresu v severojižním směru Praha - České Budějovice, zahrnuje v sobě i úsek rozestavěné dálnice D3 a je součástí mezinárodní silnice E55. Ve stejném směru prochází okresem také IV. železniční koridor.

H3:

Dle analýzy Musila a Müllera (2008) se větší část periferních obcí nachází podél vnitřních hranic jednotlivých krajů. V duchu této myšlenky se lze domnívat, že podobně tomu bude i u administrativně nižších bývalých okresů. Autor, ačkoli operuje ve své práci s ukazateli dynamickými a zmiňovaní autoři používají pro své hodnocení perifernosti statické ukazatele (např. hospodářská stagnace, starý bytový fond), se domnívá, že se oblasti s nejhorší dopravní dostupností popř. obslužností budou nalézat především podél hranic ORP jednoho okresu s ORP v sousedním okrese.

3 REŠERŠE LITERATURY

Tato kapitola podává přehled nejdůležitějších teoretických podkladů, ze kterých je v práci čerpáno. Představuje díla nejznámějších českých i zahraničních geografů, zabývajících se zkoumanými tématy dopravní dostupnosti (se zaměřením na dostupnost časovou) a dopravní obslužnosti. Významnými představiteli geografie dopravy z historie i současnosti jsou bezpochyby Stanislav Řehák (1997), Stanislav Mirvald (1993), Miroslav Marada (2010), Daniel Seidenglanz (2007), Stanislav Kraft (2012) a další. Do okruhu působnosti M. Marady se řadí například témata týkající se dopravní polohy či hierarchie středisek v ČR, diferenciací nabídky dopravních příležitostí, význam dopravní obslužnosti při rozvoji venkova a další. Ze Seidenglanzovy tvorby byl v této práci využit titul *"Doprava ve venkovském prostoru"* (2006) pojednávající o stavu nabídky dopravní dostupnosti a obslužnosti především veřejnou dopravou v prostředí současného venkova.

Jak již bylo zmíněno v úvodu, definování pojmu dopravní dostupnosti není záležitost snadná ani jednoznačná. Interpretací pojmu lze nalézt velké množství, avšak každý geograf nahlíží na daný koncept ze svého úhlu a přizpůsobuje si výklad podle zaměření své práce. Mezi autory zabývajících se pojetím dostupnosti můžeme zařadit Hansena (1959), Kusendovou (1996), dvojici autorů Hilber, Arendt (2004) nebo Michniaka (2002; 2003), který dostupnost při jejím vysvětlování vztahoval především na prostor města.

Vymezení některých dalších dopravně geografických výrazů se ve své práci *"Úvod do geografie dopravy - Socioekonomická geografie I"* věnoval Brinke (1999). Patřily mezi ně např. dopravní cesta, dopravní tah, dopravní linka, a další. Věnoval se rovněž vývoji dopravní sítě a jejímu hodnocení a určil tři prvky dostupnosti.

Různými způsoby určování, měření či vymezení akcesibility se ve svých pracích zabývají autoři Hansen (1959), Horák (2000), El-Geneidy, Levinson (2006), Maryáš, Mládek, Řehák, Vystoupil (2001) nebo autorky Folkeson, Makrí (2001, cit. v Kylián 2009).

4 TEORETICKÁ VÝCHODISKA

Pojem dostupnost není pouze jednou z nejvýznamnějších problematik v oboru dopravní geografie, ale je zároveň pojmem velmi těžko definovatelným. Proto je kapitola dále zaměřena na jeho rozličné definice a pojetí. Součástí této části práce je rovněž objasnění dalších výrazů a témat, se kterými se v práci setkáme, či kterých se pouze okrajově dotkneme.

Například J. Brinke (1999) vysvětluje několik pojmů z oblasti dopravy. Samotný termín doprava chápe jako zamýšlené přemísťování osob, věcí a energií za pomoci dopravních prostředků po dopravních cestách. Dále Brinke ve své práci definuje výraz dopravní cesta, což je část prostoru upravená či využívaná pro dopravu (pohyb dopravních zařízení). Dopravním prostředkem rozumí soubor technických objektů užívaných k dopravě. Dopravní linka je pravidelné dopravní spojení uskutečňované konkrétním dopravním prostředkem, mezi konkrétními body, po konkrétní dopravní cestě a v konkrétním čase. Dopravní tah popisuje jako svazek dopravních linek ve stejném směru.

4.1 Dopravní dostupnost

Interpretace pojmu dopravní dostupnost je mnohdy subjektivní záležitost a závisí na individuálním pohledu na konkrétní problém. Někteří geografové pro dostupnost používají termín akcesibilita. Obecně ji lze definovat jako lehkost, s jakou mají lidé možnost participovat na různých činnostech jako je například práce či volnočasové aktivity (Hilber, Arendt, 2004). Podobný pohled měl A. N. Clark (1990 cit. v Michniak 2002), který na dostupnost nahlížel jako na množství snahy, jež je třeba vynaložit k dosažení určeného cíle, ale také jako na množství aktivit, jenž lze dosáhnout z daného místa. Ve vztahu na město může být dostupnost znakem daného města, kterým je vyjádřena lehkost dosažení tohoto města z ostatních měst (Michniak 2003). Lze ji tedy vystihnout jako stupeň nebo míru obtížnosti pro dosažení určitého bodu vyjádřeného např. pomocí doby cestování nebo vynaložených finančních prostředků (Clark 1990 cit. v Michniak 2002). Kusendová (1996) dostupnost chápe jako „ukazatel, který na základě přístupnosti nebo dosažitelnosti daného objektu k ostatním objektům určuje

jeho postavení v rámci dané prostorové struktury.“ Slovo dostupnost znamená v určitém smyslu i schopnost být dosažitelný a tak v sobě zahrnuje i míru vzájemné blízkosti dvou bodů.

Jedna z prvních definic dopravní dostupnosti byla navržena Hansenem (1959), dostupností je zde myšlena případná možnost k interakci. Dostupnost se dá chápat také jako schopnost dopravního systému zajistit rychlý nebo levný způsob, jak překonat distance mezi městy.

Úroveň akcesibility odráží také stávajících vazby a funkční konektivitu sídel, regionů a celých států (Mirvald 1993). Je tedy vidět, že dopravní dostupnost je podstatný faktor, který má vliv na kvalitu života a ovlivňuje také rozvojový potenciál kraje, cestovní ruch a také hospodářství dané oblasti.

Nedílnou součástí prací zabývajících se pojmem dopravní dostupnosti a jeho vysvětlením je definování tří základních prvků dostupnosti. Mezi základní pojmy související s dostupností patří subjekt dostupnosti, objekt dostupnosti a transportní prvek. Subjekt dostupnosti představuje osoba, skupina osob nebo obyvatel určitého území, která se nachází na určitém místě, z jehož pohledu zkoumáme dostupnost. Záměrem tohoto subjektu je využít určité služby a uskutečnit předem stanovené aktivity. Druhým pojmem je objekt dostupnosti, což je předem stanovený cíl, jehož dostupnost chceme zjistit. Tímto cílem může být určitá příležitost, socio-ekonomické aktivity obyvatel nebo různé druhy služeb. Protože místo východiska a místo stanoveného cíle bývá obvykle prostorově oddělené, je nutné překonat vzdálenost mezi nimi. Za třetí prvek je považován transportní prvek, který zprostředkovává spojení mezi prvními dvěma složkami a umožňuje tak překlenout prostorovou vzdálenost mezi výchozím a dosahovaným cílem. Tento prvek obsahuje konkrétní dopravní systém, ve kterém se uskutečňuje přeprava (Michniak 2006).

I když každý prvek dostupnosti můžeme chápat různým způsobem, jejich vzájemnou kombinací můžeme dospět k mnohým možnostem aplikace dostupnosti. Rozdělení měr dostupnosti tak může vycházet ze skutečnosti, na který prvek je kladen největší důraz, tzn., jestli míra dostupnosti upřednostňuje a charakterizuje subjekt dostupnosti – místo východiska, transportní prvek – existující dopravní systém nebo objekt dostupnosti – množinu dosahovaných cílů.

Vzájemná dostupnost dvou lokalit může být ovlivněna různými omezeními a bariérami. Ty jsou důsledkem existence prostorové separace mezi výchozím místem a cílem cesty. Tato omezení jsou znázorněna např. limity rychlostí, technickým stavem dopravní infrastruktury, kapacitou dopravních prostředků, dopravními zácpami apod. Dostupnost je také ovlivněna různými politickými, ekonomickými, právními, jazykovými a kulturními bariérami (Joklová 2007).

Měření dopravní dostupnosti

Dostupnost se určuje na základě vzdálenostních rysů v oblasti bodové nebo liniovo-síťové struktury (Horák 2000). Stupně dostupnosti jsou příznačné dvěma klíčovými složkami, jedná se o přitažlivost neboli atraktivitu a odpor. Přitažlivost bývá měřena jako počet příležitostí v dané lokalitě (nabídka pracovních míst, služeb atp.). Naopak odpor účinkuje jako činitel snižující atraktivitu dané lokality a to např. v důsledku vzdálenosti, časové vzdálenosti (jízdny doby), finančních nákladů apod. (El-Geneidy, Levinson 2006).

Pravděpodobně jeden z nejčastěji používaných prostředků k obecnému hodnocení dostupnosti spočívá v tzv. mírách gravitace. Vytvořil je Hansen (1959) a obsahují tzv. "vážené" příležitosti společně s měřením jejich atraktivity a zahrnutím vlivu odporu (Folkesson, Makrí 2001 cit. v Kylián 2009).

Autoři J. Maryáš, J. Mládek, S. Řehák a J. Vystoupil (2001) se ve své publikaci vyjadřují, že akcesibilitu určitého místa v síti lze vymežit pomocí distance (průměrné vzdálenosti mezi určitým místem a zbylými body sítě), času (průměru času nutného k přepravě z daného místa do všech ostatních míst v síti) nebo frekvence (průměrné četnosti spojů z dané lokality do všech ostatních v rámci sítě). Zprůměrováním těchto vlastností pro dílčí body v síti získáme hodnotu dostupnosti jako celku. Pomocí měř dostupnosti můžeme vyobrazit dostupnost geografických objektů.

Podle použitých jednotek dělíme míry dostupnosti na:

1) Metrické

- přímá (euklidovská) dostupnost - vzdušná vzdálenost vypočitatelná jednoduše ze souřadnic zkoumaných objektů
- cestní dostupnost - délka cesty počítaná po trase přesunu

2) Časové

- časová dostupnost - celková doba cestování hvězdicovým způsobem ze zdroje do všech cílů

3) Topologické (využívají teorii grafů)

- přímá topologická dostupnost - vyjádřena počtem sousedních uzlů v grafu
- nepřímá topologická dostupnost - určena počtem hran na nejkratší trase mezi uzly v grafu (čím méně hran, tím lepší dostupnost)

4) Cenové (nákladové) - sledují se náklady na dopravu (cena pohonných hmot) nebo cena za přepravu

5) Ostatní (např. rozšíření základních modelů dostupnosti zahrnutím atraktivity cíle)

Dělení dostupnosti dle provozně organizačního hlediska:

- Hromadná
- Individuální

4.2 Veřejná hromadná doprava a individuální automobilová doprava

Dle L. Zeleného (2007) se veřejnou dopravou rozumí taková doprava, která je spravována za účelem vyhovět obecným přepravním potřebám podle přepravních podmínek, které dopravce vyhlásil dopředu a cestující by je měli tedy dodržovat.

Přestože je na území České republiky historicky dlouhá a silná tradice výroby osobních automobilů, sahající do období bývalého Československa, často i Rakouska Uherska, bylo právě toto odvětví dopravního trhu výrazně poznamenáno několika desetiletími socialismu. Trh s osobními automobily byl výrazně ovlivňován nejrůznějšími regulacemi a omezeními centrálně plánovaného hospodářství. Mnohdy trh nerefletoval požadavky obyvatel na množství či nabídku vozů (o zahraničních vozech nemluvě).

Individuální automobilová doprava se v České republice začala více rozmáhat až v průběhu 90. let minulého století, stala se proto konkurentem pro veřejnou dopravu (která byla do té doby, alespoň co se autobusové dopravy týče, na velmi dobré úrovni, Marada (2010) uvádí, že bývalé Československo mělo jednu z nejhustších sítí

autobusové dopravy v tehdejší Evropě) více než kdykoli předtím. Veřejná doprava registrovala pokles výkonů a úbytek cestujících. Nejčastějšími zákazníky byli obyvatelé s nejnižšími příjmy. Toto si vyžádalo změnu strategie pro oba druhy veřejné hromadné dopravy, musely se přizpůsobit tržním podmínkám konkurenčního prostředí. To mnohdy znamenalo nejen zrušení spojů, ale v případě železniční dopravy i uzavření celých tratí. Došlo k příchodu množství zahraničních značek osobních vozů a navýšila se kupní síla obyvatel. V krátké době se tak osobní automobilová doprava stala téměř nejdůležitějším dopravním módem, který zásadně působí na podobu současné společnosti a její mobility, sídelního systému i organizaci prostorových aktivit. S výzkumem individuální automobilové dopravy je však spojena celá řada obtíží, a to především v souvislosti s nedostatečnou, a těžko dosažitelnou datovou základnu. I přes neustálý růst automobilizace má veřejná hromadná doprava stále svou nenahraditelnou roli a to především při dopravování se do zaměstnání, do škol a při cestách za službami. Veřejná doprava disponuje kromě plošné obsluhy většiny území, také schopností skutečně reagovat na reálné rozprostření socioekonomických aktivit v území (Seidenglanz 2007). Ve vztahu veřejné a individuální dopravy ve smyslu zajištění dopravní obslužnosti se udál nejen v České republice jistý vývoj. Mobilita obyvatel je pravděpodobně za celou dobu geografického výzkumu na nejvyšší úrovni.

I dnes tvoří hromadná doprava nedílnou součást života především lidí, kteří nejsou z různých příčin schopni se dopravovat sami. Relativně velkou roli tak hraje doprava zejména ve venkovských oblastech, kde většinou existuje i potřeba zvýšené mobility obyvatelstva (dále viz např. Nutley (1998 in Marada, Květoň 2010), Kubeš (2000), Seidenglanz (2007)). Jak uvádí Kubeš (2000), hraje dopravní obslužnost venkovských sídel velkou roli při stabilizaci venkovského osídlení.

4.3 Dopravní obslužnost

Dle zákona 194/2010 Sb. je dopravní obslužnost chápána jako: „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“.

Základním pojmem pro stanovování standartu úrovně dopravní obslužnosti území je pojem základní dopravní obslužnosti (dále ZDO). Podle zákona č. 111/1994 Sb. odpovídá odbor veřejné dopravy v rámci svého poslání a působnosti za zabezpečení věcné problematiky veřejné vnitrostátní osobní dopravy. Na základě smluv o závazku veřejné služby v silniční osobní dopravě uzavírají krajské úřady, případně obce, smlouvy s dopravci o zajišťování dopravní obslužnosti. Dopravní obslužnost je podle tohoto zákona rozdělena na základní dopravní obslužnost a ostatní dopravní obslužnost. Zatímco ZDO představuje dopravu osob do zaměstnání, do škol, do úřadů, k soudům a do zdravotnických zařízení a zpět a je zajišťována kraji, všechny ostatní přepravy se řadí do okruhu ostatní dopravní obslužnosti, kterou zajišťují samotné obce. Základní dopravní obslužnost je garantována a z velké části financována státem. Na základě tohoto musí dopravci zajišťující dopravní obsluhu území předkládat tzv. prokazatelnou ztrátu k úhradě nákladů na provoz. Ostatní dopravní obslužnost (tj. zejména městská hromadná doprava) a její forma řešení a dotování závisí na konkrétní situaci, rozhodování a možnostech příslušného krajského úřadu a obsluhovaných obcí. Problematika dopravní obslužnosti je v české geografii dlouhodobým tématem. Do značné hloubky ho v 70. a 80. letech 20. století zpracoval zejména Josef Hůrský, dosud náš nejvýznamnější dopravní geograf (např. Hůrský 1974). Dopravní obslužnost venkova jako specifické části osídlení se výrazně dostala do popředí zájmu výzkumníků i veřejnosti bezprostředně po roce 1989, kdy došlo k masivnímu omezování počtu spojů veřejné dopravy v našich sídlech, a to zvláště citelně ve venkovských oblastech v periferní poloze.

Dopravní obslužnost je v principu podmnožinou dopravní dostupnosti. Jedná se vlastně o dostupnost frekvenční a měří se zde konektivita dvou míst ve smyslu součtu spojení mezi výchozím a cílovým místem. Za hlavní faktory ovlivňující úroveň dopravní obslužnosti v České republice byly považovány prostorová organizace sídelního systému a rozložení dopravní infrastruktury.

Za nezbytný faktor rozvoje je považován trh práce, ale ani zde se odborníci nemohou jednoznačně shodnout ohledně pozitivních a negativních dopadů dopravy na trh práce. M. Marada (2010) ve své práci odkazuje také na závěry studií zahraničních autorů, kteří došli k závěru, že dopravní infrastruktura má pozitivní vliv na trh práce z důvodu přitáhnutí nových podniků do regionu. Může ale také naopak působit i

negativně, například může z důvodu nárůstu konkurence v okolních vyspělejších regionech klesnout produkce lokálních firem. Tento stav je zapříčiněn nedostatkem flexibilní pracovní síly, tedy absencí pracovníků, kteří by byli ochotní absolvovat rekvalifikační kurzy, dojíždět za prací na delší vzdálenosti nebo se kvůli práci dokonce přestěhovat. Za těchto podmínek by pak negativní dopady dopravní infrastruktury mohly být vyšší než ty pozitivní. Doprava je pro koncentraci pracovních příležitostí spíše nevýznamná, jelikož se podniky o umístění svého závodu rozhodují i na základě jiných faktorů. Avšak doprava může mít velký vliv na počet dostupné pracovní síly, protože jsou pracovníci za předpokladu denní dojížděky do zaměstnání ovlivněni a limitováni dostupností střediska (Bruinsma, Rietveld 1998).

5 METODIKA ZPRACOVÁNÍ

V této kapitole jsou podrobně vysvětleny všechny postupy, které autor využil při tvorbě této práce a k dosažení stanovených cílů. První subkapitola stručně informuje o výběru středisek veřejné správy a spádových regionů, se kterými bylo v práci operováno. Druhá podkapitola se věnuje získávání vstupních dat pro statistické šetření časové dostupnosti a dopravní obslužnosti hromadnou dopravou a detailně líčí jejich následné zpracování. V další podkapitole je zachycena metoda výzkumu dopravní dostupnosti individuální automobilovou dopravou. Následuje kapitola se zpracováním digitálních dat v prostředí GIS, tvorba datových vrstev a mapových výstupů.

Je možné, že některé části obcí, nalézající se na hranici dvou SO ORP, budou mít špatnou časovou dostupnost do střediska, ke kterému administrativně spádují, nicméně mohou mít kvalitnější dopravní dostupnost do jiného centra, k němuž například mají mnohem kratší vzdálenost nebo vůči němuž mají výhodnější polohu z hlediska dopravních tahů. Avšak cílem této práce je analyzovat časovou dostupnost a další fenomény, které se jí týkají, právě v rámci jednotlivých SO ORP.

5.1 Výběr středisek

Pro tuto práci byla jako střediska, vůči kterým se sledovala časová dostupnost a dopravní obslužnost, zvolena centra veřejné správy, přesněji obce s rozšířenou

působností (dále ORP). Jednotlivými středisky se tedy stalo 7 ORP – Strakonice, Blatná, Vodňany, Písek, Milevsko, Tábor, Soběslav. Při tomto výběru byl brán zřetel na reformu územněsprávního členění, jejímž účelem mělo být odstranění nedostatků rozčlenění území České republiky na okresy z roku 1989 a posunutí veřejné správy blíže k občanům. ORP nabyly účinnosti od 1. 1. 2003 a znázorňují nový typ obcí, které vykonávají státní správu v přenesené působnosti. Vykonávají například veřejnou správu v oblastech financí, kultury, školství, obecné správy, živnostníků, stavebního řádu, obnovy a krizového plánování, ochrany životního prostředí a zemědělství (Beneš 2008).

Územněsprávní reforma proběhla ve dvou fázích, na jejichž konci byly vytvořeny vyšší územněsprávní celky. V první fázi (zákon 347/1997 Sb.) vznikly kraje (regionální úroveň správy) a ve druhé (zákon 314/2002 Sb.) pak ORP („mikroregionální“ úroveň správy). SO ORP byly definovány výčtem obcí, které k jednotlivým ORP spadají, podle vyhlášky 382/2002 Sb. (Beneš 2008)

5.2 Statistické šetření časové dostupnosti a dopravní obslužnosti veřejnou hromadnou dopravou

Hlavním cílem práce bylo analyzovat časovou dostupnost a s ní úzce související dopravní obslužnost veřejnou hromadnou dopravou středisek SO ORP z jednotlivých částí obcí, které spadají pod jejich působnost. K tomuto šetření bylo nutné nejprve získat data o časové vzdálenosti a údaje o počtu denních spojů veřejné dopravy mezi zkoumanými částmi obcí a příslušnými středisky.

Zdrojem potřebných dat se stal internetový portál IDOS Jízdní řády, kde lze najít databázi jízdních řádů vlaků, autobusů, MHD a dopravní spojení leteckých a lodních dopravců. Dále zde najdeme i orientační ceník jízdného. IDOS je dílem Celostátního informačního systému o jízdních řádech (dále CIS JŘ) a je veden z pověření Ministerstva dopravy České republiky. Data CIS JŘ poskytují orgány státní správy, dopravci a spolupracující organizace. Jízdní řády se dají navzájem kombinovat. Kritéria pro vyhledávání spojů byla nastavena následovně:

1. Pro analýzu hromadné dopravy byla v předvolbách formuláře navolena kombinace spojů autobusových, vlakových a spojů MHD.
2. Referenčním dnem byla zvolena středa 25. 11. 2015 jako běžný pracovní den, kdy dostupnost neovlivnily víkendové, prázdninové ani občasně spoje. V úvahu byly brány spoje za celý tento den (od 0:00 do 24:00).
3. Dále byly v předvolbách nastaveny pouze přímé spoje. Pokud nastala situace, že část obce se spádovým střediskem SO ORP nespojoval ani jeden přímý spoj, byl povolen maximálně jeden možný přestup na trase.
4. Uvažovány byly pouze spoje, jejichž časová hranice nepřekročila 240 min.
5. Do šetření byly zahrnuty pouze spoje z autobusového nebo vlakového nádraží, eventuálně spoje z centra obce nebo návsi. Při větším množství zastávek, kdy nebylo možné rozhodnout, které zastávka je v dané části obce brána za "hlavní", byla zvolena ta, která ležela nejbližší pomyslnému středu zkoumané části obce, jakožto optimální bod pro určování časové dostupnosti.
6. Autor bral v potaz i problém menších částí obcí, které nemají z důvodu plynulejšího provozu na hlavních komunikacích zastávku přímo v centru (např. tzv. rozcestí u autobusové dopravy). V takovém případě byla dle autorova subjektivního pocitu zvolena pohodlná vzdálenost mezi centrem části obce a zastávkou na 1,5 km. Na zastávky ve větší vzdálenosti nebyl brán zřetel.

Po určení těchto kritérií bylo dalším krokem již samotné zadávání částí obcí do databáze. Za počáteční bod byla vždy navolena konkrétní část obce a za cílový příslušné středisko SO ORP. Celkem bylo zadáno 261 částí obcí v rámci okresu Písek, 263 částí obcí v okrese Strakonice a 349 částí obcí v okrese Tábor. Části obcí, které jsou přímo součástí střediska ORP, zkoumány nebyly, jelikož zde autor předpokládal dostupnost i obslužnost logicky nejlepší (např. část obce Strakonice 1 ve Strakonících nebo Vnitřní Město v Písku).

Po vyhledání spojení za celý den byla sledována časová vzdálenost každého vyhovujícího spoje. Následovalo sečtení všech spojů a vypočtení denního průměru. Získané údaje o počtu spojů byly zpracovány do tabulek (viz. podkap. 7.2 Hodnocení

dopravní obslužnosti) a dále využity jako výchozí data pro mapové výstupy dopravní obslužnosti. Denní časové průměry byly zaznamenány do tabulek v přílohové části této práce. Denní průměry byly ještě rozřazeny do intervalů po 10 minutách (0 – 10; 11 – 20; 21 – 30; 31 – 40; 41 – 50; 51 – 60; 61 a více min.), aby se časová dostupnost částí obcí mezi sebou nechala dobře porovnat (Růžička 2014).

5.3 Sledování časové dostupnosti individuální automobilovou dopravou

K analýze časové dostupnosti individuální dopravou použil autor tzv. síťovou analýzu, tedy proces, který využívá síť uzlů, jejich spojnic a dalších vlastností celého systému, a který se v prostředí GIS využívá k modelování reálných podmínek na síti (Horák a kol. 2003). Použit byl nástroj Network Analyst v programu ArcMap, který byl aplikován na liniový shapefile silniční sítě z veřejně dostupné digitální topologicko-vektorové geografické databáze České republiky ArcČR 500 verze 3.1. Tento nástroj umožňuje například analýzy podle potřebného času tzn. do jaké vzdálenosti se dostaneme po silniční síti za určitý čas. Touto metodou není problém analyzovat časovou dostupnost i pro velmi rozsáhlá území. Avšak slabou stránkou tohoto nástroje je, že nedokáže rozlišit komunikace vedoucí extravilánem a intravilánem a počítat se snížením rychlosti při průjezdu obcí. Výsledné hodnoty jsou tedy zkreslené konstantní rychlostí. Tento nedostatek by bylo možné vyřešit pomocí vrstvy zástavby z geodatabáze StreetMap Premium for ArcGIS od firmy Esri, kterou ale autor práce neměl k dispozici.

Pro správné pracování nástroje Network byla nejdříve vytvořena atributová tabulka s nezbytnými daty. Informace o délkách jednotlivých silnic už v tabulce byly, autor pouze doplnil hodnoty rychlostí pohybu automobilem podle kategorie komunikace a dopočítal hodnoty času. S využitím programu ArcCatalog a nástroje New Network Dataset byla poté silniční síť přenesena na již zmíněnou soustavu uzlových bodů a úseček. Nakonec v Network Analyst vzniklo schéma sledované časové dostupnosti z šetřených středisek SOORP, znázorňující časové intervaly vždy po 10 minutách (0-10; 11-20; 21-30; 31 a více min.). Z takto názorného schématu již mohl autor snadno nalézt, ve kterém časovém intervalu se polohový bod dané části obce nachází. I tato data byla

zaznamenána do tabulek (viz. podkap. 7.1 Hodnocení časové dostupnosti) (Růžička 2014).

Stanovené hodnoty rychlostí pro osobní automobil na jednotlivých kategoriích silniční sítě použil autor z bakalářské práce Kouřimová (2012), která se zabývala výzkumem časové dostupnosti pracovních středisek individuální dopravou v Jihočeském kraji. Při určování rychlostí vycházela Kouřimová z děl geografa Tomáše Hudečka (Hudeček 2008; 2010), který se již časovou dostupností individuální dopravou a faktory, které ji ovlivňují, podrobně zabýval a průměrné rychlosti upravil pro modelování dostupnosti na území ČR. Při určování rychlostí bral v úvahu řadu faktorů – šířku silnice, třídu silnice, stav komunikace a opravy, denní dobu, stav vozového parku, individuální faktory, roční období, nehodovost, intenzitu provozu, počet jízdnic pruhů, dopravní předpisy, podélný sklon komunikace, klikatost komunikace a intravilán vs. extravilán. Dostupné informace v použité databázi jsou pouze počet jízdnic pruhů a třída silnice. Jednotlivé kategorie silniční sítě a jejich stanovené rychlosti přibližuje tabulka č.1.

Tab. č. 1: Kategorie pozemních komunikací se stanovenými průměrnými rychlostmi

Kategorie pozemní komunikace	Průměrná rychlost na pozemní komunikaci (km/h)
Dálnice	115
Rychlostní silnice	110
Silnice I. třídy	85
Silnice II. třídy	75
Silnice III. třídy	65

Zdroj: Hudeček (2010), Kouřimová (2012)

Zpracování: vlastní

5.4 Zpracování vstupních dat a tvorba mapových výstupů

Dalším krokem práce bylo názorné prezentování výsledků práce a tím se stalo vytvoření mapových výstupů v programu ArcMap na základě GIS vrstev, které by měly být využitelné pro případné další výzkumy. Do atributové tabulky shapefilu části obcí (ArcČR 500) byly zaneseny získané hodnoty časové dostupnosti za oba zkoumané způsoby dopravy a počet spojů hromadnou dopravou z částí obcí do příslušných středisek ORP.

Poté již stačilo podle správných kartografických zásad vytvořit pro každý okres vždy tři mapové listy – pro časovou dostupnost hromadnou a individuální dopravou (na základě hodnot časových intervalů) a zachycení dopravní obslužnosti hromadnou dopravou (na základě počtu denních spojů). Ke zdařilejší volbě barevné škály kartogramu byl využit nástroj Colorbrewer 2.0 volně dostupný na internetu. Vytvořené mapové výstupy jsou k dispozici k nahlédnutí níže v sedmé kapitole Analýza časové dostupnosti a dopravní obslužnosti nebo na přiloženém CD (zde se nachází také kompletní soubor vytvořených datových vrstev a pomocné tabulky).

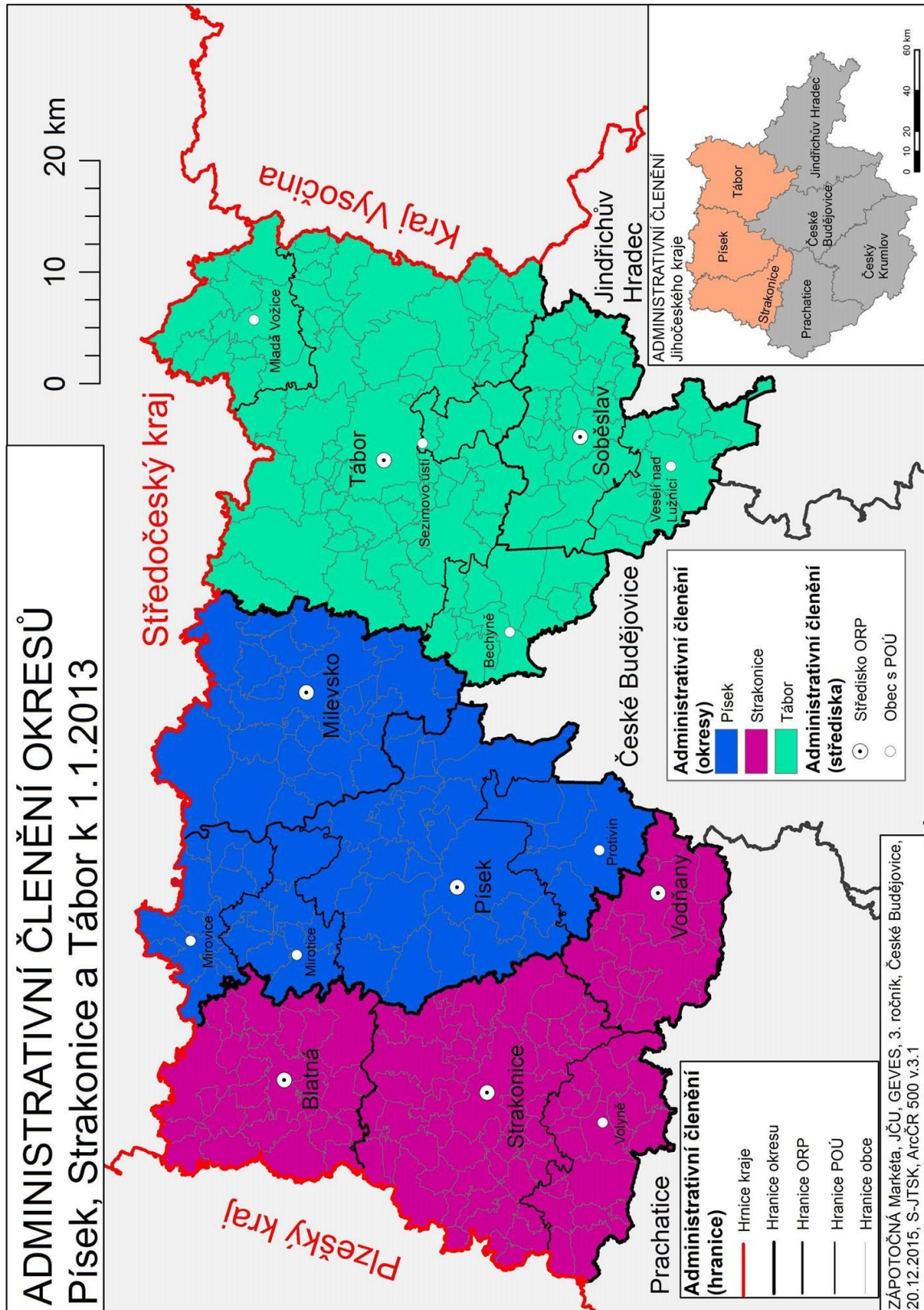
V mapovém listu časové dostupnosti individuální dopravou jsou metodou kartogramu jednotlivé části obcí barevně rozlišeny (čím tmavší barva, tím horší dostupnost střediska) podle časového intervalu, do kterého spadají (0 – 10; 11 – 20; 21 – 30 atp.). V mapovém vyobrazení časové dostupnosti hromadnou dopravou jsou části obcí rozlišeny po desetiminutových intervalech obdobně jako u individuální dopravy a navíc jsou zde zachyceny obce nebo části obcí bez denního spoje hromadné dopravy.

Dopravní obslužnost hromadnou dopravou je opět zanesena do mapového výstupu kartogramovou metodou. Části obcí jsou barevně rozlišeny (čím tmavší barva, tím více spojů do střediska) podle intervalů 1 – 3; 4 – 6; 7 – 12; 13 – 24; 25 a více spojů. (Růžička 2014).

6 OBECNÁ CHARAKTERISTIKA ŠETŘENÉHO ÚZEMÍ

Tato práce se zabývá studiem časové dostupnosti a obslužnosti ve třech okresech Jihočeského kraje, konkrétně okresů Strakonice, Tábor a Písek, které se skládají ze 7 správních obvodů obcí s rozšířenou působností (dále ORP) a dohromady čítají 297 obcí (viz. Obr. č. 1). Jihočeský se vyznačuje specifickým rozložením sídelního systému, vyšším počtem menších měst a většími vzdálenostmi mezi středně velkými městy. I přesto, že byly k 1. 1. 2003 zrušeny okresní úřady, podoba administrativního členění na území bývalých okresů, se nezměnila od roku 1960, kdy byla ustanovena v Zákoně č. 36/1960 Sb., o územním členění státu. Historie administrativních změn sledovaného území je nepochybně bohatá. Nejmarkantnější územní změnu prodělalo území dnešního Jihočeského kraje začátkem roku 2000. Ta spočívala v přiřazení okresu Pelhřimov k bývalému Jihlavskému kraji. Od té doby proběhly pouze menší úpravy hranic jednotlivých 7 okresů kraje.

Obr. 1: Administrativní členění okresů Písek, Strakonice a Tábor k 1. 1. 2013



Zdroj dat: IDOS 2015, ArcČR 500 ver. 3.1
Zpracování: vlastní

6.1 Okres Strakonice

Strakonice jsou v rámci šetřených okresů nejzápadněji položeným okresem. Jeho západní hranice se dotýká Plzeňského kraje, na severu sousedí s krajem Středočeským a okresy České Budějovice, Písek a Prachatice ho pojí s krajem Jihočeským. Svou rozlohou 1 032 km² není nejmenším okresem pouze v rámci řešeného území, ale i v rámci celého kraje. Čím ovšem vyniká, je vysoký počet 112 obcí, z nichž je 6 měst s celkovým počtem 70 765 obyvatel. Není divu, že i zde je hustota zalidnění na jihočeské poměry vysoká a to 68 obyvatel na km². Počet osob žijících v největším městě okresu - ve Strakonících, přesahuje dvacetitisícovou hranici. Deset populačně největších sídel v okrese přibližuje tabulka 2.

Tab. 2: Největší obce v okrese Strakonice k 1. 1. 2014

Obec	Počet obyvatel
Strakonice	22 922
Vodňany	6 870
Blatná	6 724
Volyně	3 013
Bavorov	1 578
Katovice	1 339
Sedlice	1 290
Radomyšl	1 261
Bělčice	1 020
Čejetice	912

Zdroj: ČSÚ (2014a)

Zpracování: vlastní

6.1.1 Dopravní situace v okrese

Územím okresu je protkáno poměrně hustou silniční sítí rozbíhající se paprskovitě ze všech měst v okrese. Nejvýznamnější silniční komunikace procházející okresem jsou silnice první třídy I/4, která vede z Prahy přes Strakonice do Německa (Pasov), dále územím prochází silnice I/20, která tvoří jeden z páteřních silničních koridorů v zemi. Spojuje města Karlovy Vary, Plzeň, Písek a České Budějovice. Na území okresu Strakonice protíná tyto obce: Lnáře, Tchořovice, Blatná, Němčice a Sedlice. Tato

komunikace je zároveň označena jako mezinárodní silnice E49. Spojnici mezi silnicemi I/4 a I/20 tvoří silnice rovněž první třídy I/22 (Domažlice - Klatovy - Horažďovice - Strakonice - Vodňany). Nejdůležitější železniční trať procházející okresem je trať České Velenice - Plzeň. Tratě Volary - Číčenice a Číčenice - Týn nad Vltavou se řadí k tratím regionálního významu (ČSÚ 2012a; Wikipedie 2015). Tabulka 3 znázorňuje délky jednotlivých druhů silničních komunikací v okrese.

Tab. 3: Délky jednotlivých kategorií silničních komunikací v okrese Strakonice k 31. 12. 2013

Kategorie silnice	Délka (km)
Silnice I. třídy	97
Silnice II. třídy	167
silnice III. třídy	543

Zdroj: ČSÚ (2014b)

Zpracování: vlastní

O dopravní obslužnosti v okresním městě by se dalo říci, že je na velmi dobré úrovni. Městem prochází významné silniční tahy na České Budějovice, Písek, Prahu a zejména na hraniční přechod Strážný. Město se také nachází na několika významných autobusových linkách, jako například Praha - Strakonice - Stachy, Zadov.

Dále okres protíná železniční křižovatka hlavní železniční trati č. 190 (České Budějovice - Horažďovice předm. - Plzeň) otevřené roku 1868 a dvou místních tratí č. 203 (Strakonice - Březnice) z roku 1899 a č. 198 (Strakonice – Vimperk - Volary) z roku 1893.

Linkovou, dálkovou a městskou hromadnou dopravu ve Strakonících a okolí zajišťuje ČSAD STTRANS, dceřiná společnost ČSAD Jihotrans. Společnost spravuje tři linky městské hromadné dopravy ve Strakonících, více než 35 regionálních a několik dálkových linek. Vozový park je obsáhlý, disponuje cca 50 autobusy (SPVD 2011).

6.2 Okres Písek

Okres Písek vznikl v roce 1960. Územní reformou byl do okresu Písek připojen okres Milevsko a část okresu Týn nad Vltavou. Některé obce v severní části území naopak přešly do okresu Příbram. Poslední územní změny se konaly v roce 1990 přiřčením obce Nadějkov do okresu Tábor na základě výsledků místního referenda. Další změna pak souvisela se sladěním hranic okresů podle správních obvodů ORP k 1. 1. 2007, což mělo za následek předání obce Dražič okresu České Budějovice. Svou rozlohou 1 127 km² je Písek druhým nejmenším okresem Jihočeského kraje (ČSÚ 2012b).

V okrese Písek žije přibližně 70 tisíc obyvatel. Hustota zalidnění činí 63 obyvatel na km², čímž patří spíše k více zalidněným okresům kraje. Samotné město Písek je třetím populačně největším městem v kraji a žije zde necelých 30 tisíc obyvatel, což v celkovém počtu obyvatel okresu tvoří jednu třetinu. Z toho vyplývá, že v okrese převládá spíše venkovský způsob života. Okres Písek se skládá z 5 měst a 75 obcí. V okrese se nachází dvě obce s rozšířenou působností – Písek a Milevsko a dále tři obce s pověřeným obecním úřadem – Mirovice, Mirovice a Protivín. Tabulka 4 zachycuje přehled deseti největších měst v okrese.

Tab. 4: Největší obce v okrese Písek k 1. 1. 2014

Obec	Počet obyvatel
Písek	29 720
Milevsko	8 710
Protivín	4 934
Mirovice	1 579
Kovářov	1 431
Sepekov	1 321
Bernartice	1 299
Mirovice	1 194
Čížová	1 171
Chyšky	1 063

Zdroj: ČSÚ (2014a)

Zpracování: vlastní

6.2.1 Dopravní situace v okrese

Město Písek je důležitým dopravním bodem pro celý Jihočeský kraj. Prochází jím mnoho silnic první třídy a také velké množství autobusových a železničních spojů. Co se týká silniční sítě, okresem prochází silnice I. třídy do Tábora, a také tudy vede silnice č. I/20 do Českých Budějovic a další do Plzně a Prahy. Prvních asi 10 kilometrů posledně jmenované bylo přestavěno jako čtyřproudová dálnice a v dlouhodobém plánu je napojit tuto část až na rychlostní silnici R4 do Příbrami. Tabulka 5 přibližuje délky jednotlivých kategorií silniční sítě.

Tab. 5: Délky jednotlivých kategorií silničních komunikací v okrese Písek k 31. 12. 2013

Kategorie silnice	Délka (km)
Rychlostní silnice	7
Silnice I. třídy	113
Silnice II. třídy	159
silnice III. třídy	448

Zdroj: ČSÚ (2014b)

Zpracování: vlastní

Železniční doprava je na území zajišťována Českými drahami. Tvoří ji především přímé spoje Praha - Písek - České Budějovice a zpět, železniční trať 200: Zdice - Protivín a železniční trať 201: Ražice - Tábor.

Provozovatelem městské hromadné dopravy v Písku je ČSAD České Budějovice. Od 1. ledna 2010 zde byla také zavedena novinka v podobě Písecké karty, která je jakousi obdobou pražské Opencard. Jediným problémem městské autobusové dopravy je, stejně jako v jiných částech republiky, že se autobusové spoje v posledních letech poměrně dost redukují a některé obce nemají dostatečné množství linek. V provozu je 209 spojů na jedenácti linkách (označené čísly 1 - 7, 11, 22, 33 a 66), z nichž tři linky jezdí pouze o víkendu. Ve městě je umístěno 45 zastávek.

Dálková autobusová doprava je zajišťována několika autodopravci a v posledních letech se k nim přidala velmi oblíbená společnost Student Agency, která poskytuje spoje Písek - Praha, Písek - České Budějovice - Český Krumlov (SPVD 2012a).

6.3 Okres Tábor

Okres Tábor se svojí rozlohou 1 326 km² řadí na druhé místo co se týče velikostí okresů v Jihočeském kraji. Žije zde 102 611 obyvatel a hustota zalidnění činí 77 ob./km². Přehled deseti největších měst v okrese je uveden v tabulce 6. Poslední změnou hranic prošlo území 1. ledna 2007, kdy byla obec Čenkov u Bechyně přičleněna k okresu České Budějovice. Od té doby čítá okres Tábor celkem 110 obcí. 9 z nich nese statut města. Nalézají se zde dvě obce s rozšířenou působností – Tábor a Soběslav a čtyři obce s pověřeným obecním úřadem – Bechyně, Mladá Vožice a Sezimovo Ústí v ORP Tábor a Veselí n. Lužnicí v ORP Soběslav. Podíl městského obyvatelstva v okrese dosahuje téměř 70 %. Počet obyvatel, žijících v okresním městě Tábor, se blíží k 36 000 a zaujímá tedy jednu třetinu celkového počtu obyvatel v okrese. Pokud uvažujeme tzv. tábořskou aglomeraci, tj. souměstí Tábora, Sezimova Ústí a Plané nad Lužnicí (a okolí zhruba do 10 km) dostaneme se přibližně k 50 000 obyvatel (ČSÚ 2012c; SPVD 2012b).

Tab. 6: Největší obce v okrese Tábor k 1. 1. 2014

Obec	Počet obyvatel
Tábor	34 858
Sezimovo Ústí	7 287
Soběslav	7 195
Veselí nad Lužnicí	6 437
Bechyně	5 226
Planá nad Lužnicí	3 918
Mladá Vožice	2 721
Chýnov	2 418
Jistebnice	2 012
Malšice	1 841

Zdroj: ČSÚ (2014a)

Zpracování: vlastní

6.3.1 Dopravní situace v okrese

V severojižním směru okresem prochází IV. železniční koridor propojující Berlín-Drážďany – Ústí nad Labem – Prahu – Tábor – České Budějovice – Linec. Zároveň oblastí prochází 42 km dlouhý úsek dálnice D3 mezi Mezmem a Veselím nad Lužnicí. Před vybudováním tohoto úseku tvořila páteř dopravy v okrese silnice I/3 spojující okres jak s Prahou, tak s Českými Budějovicemi. Do budoucna by měla dopravní polohu okresu posílit dostavba dálnice D3, která by tak výrazným způsobem ulevila silnici I/3, jež je zároveň i mezinárodní silnicí E55 propojující 7 zemí Evropy.

E55 vede ve směru Praha – Tábor – České Budějovice – Linec a kříží se v Táboře se silnicí I/19 ve směru Pelhřimov – Milevsko – Plzeň. Regionem prochází také několik důležitých železničních uzlů Praha – České Budějovice, Tábor – Písek – Ražice či Tábor – Veselí n. Lužnicí – České Velenice. Podrobněji se s jednotlivými komunikacemi seznámíme až při hodnocení výsledků šetření v následující kapitole 7 Analýza časové dostupnosti a dopravní obslužnosti. Délky silničních kategorií zachycuje tabulka 7.

Tab. 7: Délky jednotlivých kategorií silničních komunikací v okrese Tábor k 31. 12. 2013

Kategorie silnice	Délka (km)
Dálnice	40
Silnice I. třídy	84
Silnice II. třídy	264
silnice III. třídy	590

Zdroj: ČSÚ (2014b)

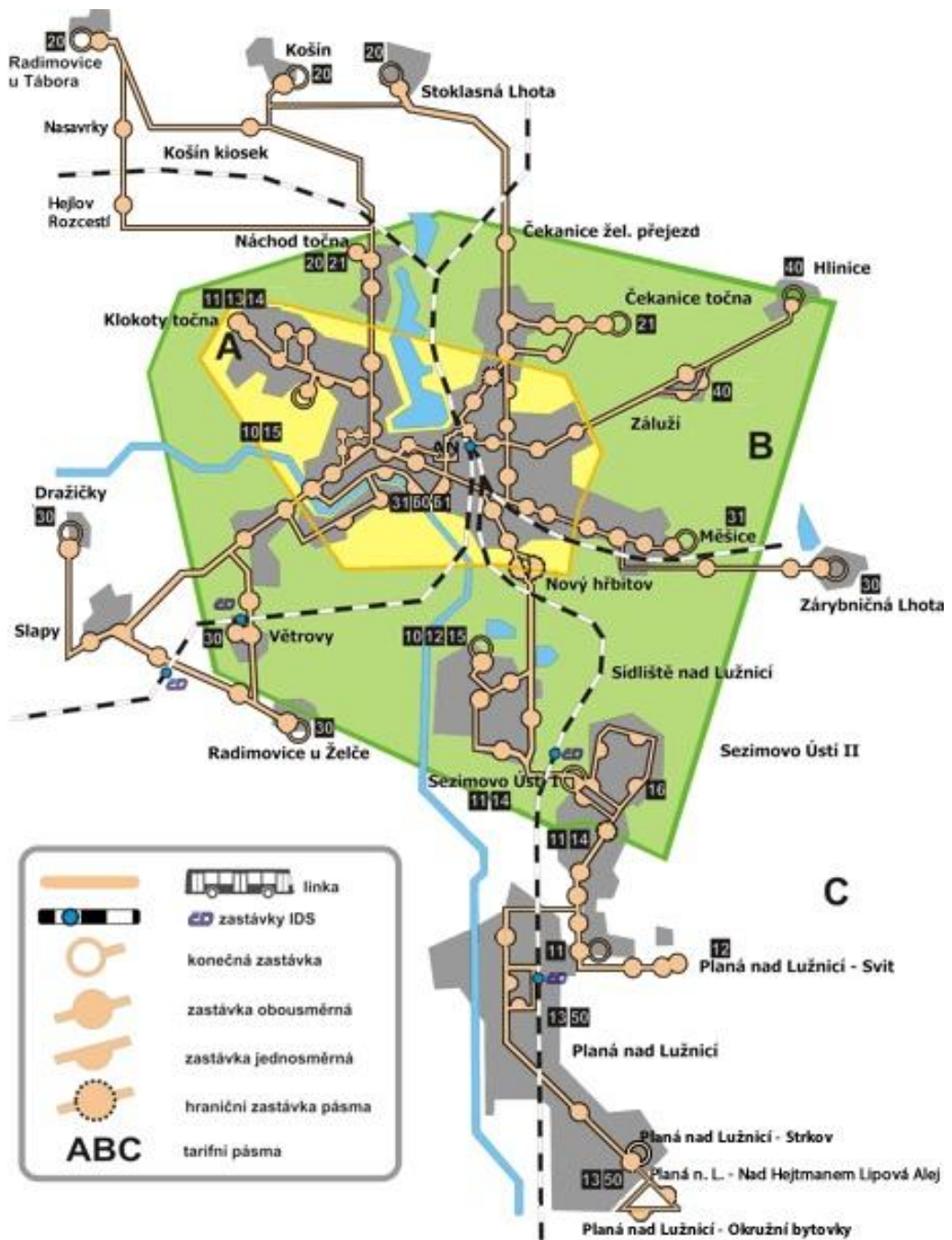
Zpracování: vlastní

Městská hromadná doprava je v okrese Tábor provozována jedním z největších jihočeských přepravců, a sice společností Comett Plus, spol. s r. o. Oddělení MHD zabezpečuje městskou dopravu pro Tábor, Sezimovo Ústí a Planou nad Lužnicí. Provozuje celkem 15 linek MHD, které jsou ve špičce zajištěny 32 autobusy. Síť sestává z pěti hlavních směrů linek. První je obstaráván linkami 10,11,12,13,14,15,16,17 a 50 a zajišťuje přepravu osob od Klokot, Pražského sídliště a Nemocnice, přes Sídliště Nad Lužnicí, Sezimovo Ústí až po Planou nad Lužnicí. Druhý směr tvoří linky 20 a 21 obsluhující přepravu od Košina, Radimovic u Tábora, Náchoda, přes Blanické předměstí do Čekanovic a Stoklasné Lhoty. O třetí směr se starají

linky 30 a 31 a přepravuje cestující ze Zárybnické Lhoty a Měšic přes Čelkovice, Horky a Větrovy až po Radimovice U Želče, Slapy a Dražičky. Čtvrtý směr zajišťuje přepravu z Autobusového nádraží do Záluží a Hlinice a je obsluhován linkou 40. Poslední pátý směr mají na starost nejnovější linky 60 a 61 a přepravují osoby z Mareдова Vrchu a přilehlé zástavby, přes Staré Město do Čelkovic a Lužnického údolí. Kvůli bezproblémovému průjezdu úzkými uličkami Starého Města jsou tyto linky zajišťovány výlučně nízkopodlažními midibusy (Comett Plus 2015).

Na území také působí Integrovaný dopravní systém Táborska (IDS TA) a to v oblasti tří měst Tábor, Sezimovo Ústí a Planá nad Lužnicí. IDS TA vznikl pod záštitou Sdružení měst a obcí okresu Tábor. Systém umožňuje cestujícím využívat služeb linkové autobusové dopravy, železniční dopravy a MHD v Táboře. Území IDS TA je rozděleno na zóny A, B a C. Záměrem do budoucna je rozšířit systém do dalších obcí. Plán IDS TA zachycuje obrázek 1 (ČD 2012).

Obr. 2: Schéma sítě MHD v Táboře a blízkém okolí k 3. 1. 2012



Zdroj: ČD (2012)

7 ANALÝZA ČASOVÉ DOSTUPNOSTI A DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI

V analytické části práce se autor pokusí zhodnotit výsledky šetření časové dostupnosti a dopravní obslužnosti sledovaného území vybraných tří jihočeských okresů. Nejprve popíše a zhodnotí výsledky dopravní dostupnosti hromadnou i individuální dopravou a následně provede totéž v podkapitole hodnotící šetření dopravní obslužnosti. Pojmem *části střediska* jsou v tabulkách myšleny pouze ty části ORP, které jsou bezprostřední součástí střediska. Hodnoty těchto středisek jsou z šetření zcela vyloučeny, aby nezkršovaly výsledky. Údaje o počtech obyvatel za jednotlivé části obcí čerpal autor z databáze ArcČR 500 v. 3.1, zde jsou tato data k 1. 3. 2001. Novější data neměl autor k dispozici.

7.1 Hodnocení časové dostupnosti

Okres Strakonice

SO ORP Strakonice disponuje 45 194 obyvateli a s rozlohou 574 km² se řadí na sedmé místo z celkových 17 ORP v rámci ORP Jihočeského kraje. V okrese Strakonice zaujímá výhodnou centrální polohu. Územím prochází několik významných silničních (I/4 a I/22) i železničních komunikací (trať č. 190, 198 a 203).

Časová dostupnost centra hromadnou dopravou se pohybuje mezi 6 a 53 minutami, což značí poměrně nízké výkyvy v časové dostupnosti. Do časové hranice 30 minut spadá 58% částí obcí (90 částí) z celkových 150 a žije v ní 81% obyvatel (nezahrnujeme-li počet obyvatel přímých částí střediska). Nejlepší časovou dostupnost, tedy do 10 minut, má 13 částí obcí s 1 576 obyvateli. Jedná se především o části obcí ležící podél železniční tratě č. 198, jež směřuje od Strakonice jižně na Vimperk a Volary, a dále podél mezinárodní silnice I/4, která vede z Prahy přes Strakonice a dále do Německa na Pasov (např. Radošovice, Kapsova Lhota, Přední Zborovice a Strunkovice nad Volyňkou). Další části obcí s vynikající časovou dostupností se nacházejí podél železničních tratí č. 203 (Řepice a Domanice) a č. 190 (Hajská a Modlešovice). Další oblastí s dobrou dostupností do 20 minut je okolí podél silnice I/22, vedoucí z Domažlic

přes Klatovy a Strakonice do Vodňan a to především v jihovýchodním směru od Strakonice (Jinín, Cehnice a Dunovice). Průměrná časová dostupnost hromadnou dopravou je pohodlných 26 minut zahrnujících 72 částí. V intervalu s nejhorší časovou dostupností (51 - 60 min.) se nalézají pouze dvě části obce. První jsou Zvotoky (51 min.), ležící jihozápadně od Strakonice. Tímto směrem se nevyskytují žádné silnice I. ani II. třídy a nejspíše také v důsledku toho je v této oblasti nejvyšší koncentrace částí obcí bez denního spojení se střediskem ORP. Jedná se například o Tažovickou Lhotu, Lhotu u Svaté Anny, Švejcarovu Lhotu, Smiradice a ještě o trochu jihozápadněji o části Kváskovice a Radešov. Všech šest zmíněných částí obcí má dohromady pouhých 122 obyvatel, to pro dopravní společnosti znamená nízký počet potenciálních zákazníků, a proto se jim ani nevyplatí v takových sídlech zřizovat autobusovou zastávku. Druhou obcí s poměrně špatnou časovou dostupností jsou Kakovice, jejichž územím rovněž neprobíhá žádná významnější komunikace a opět se zde nacházejí části obcí, které nedisponují autobusovou ani železniční zastávkou (Račí, Marčovice, Úlehle a Straňovice).

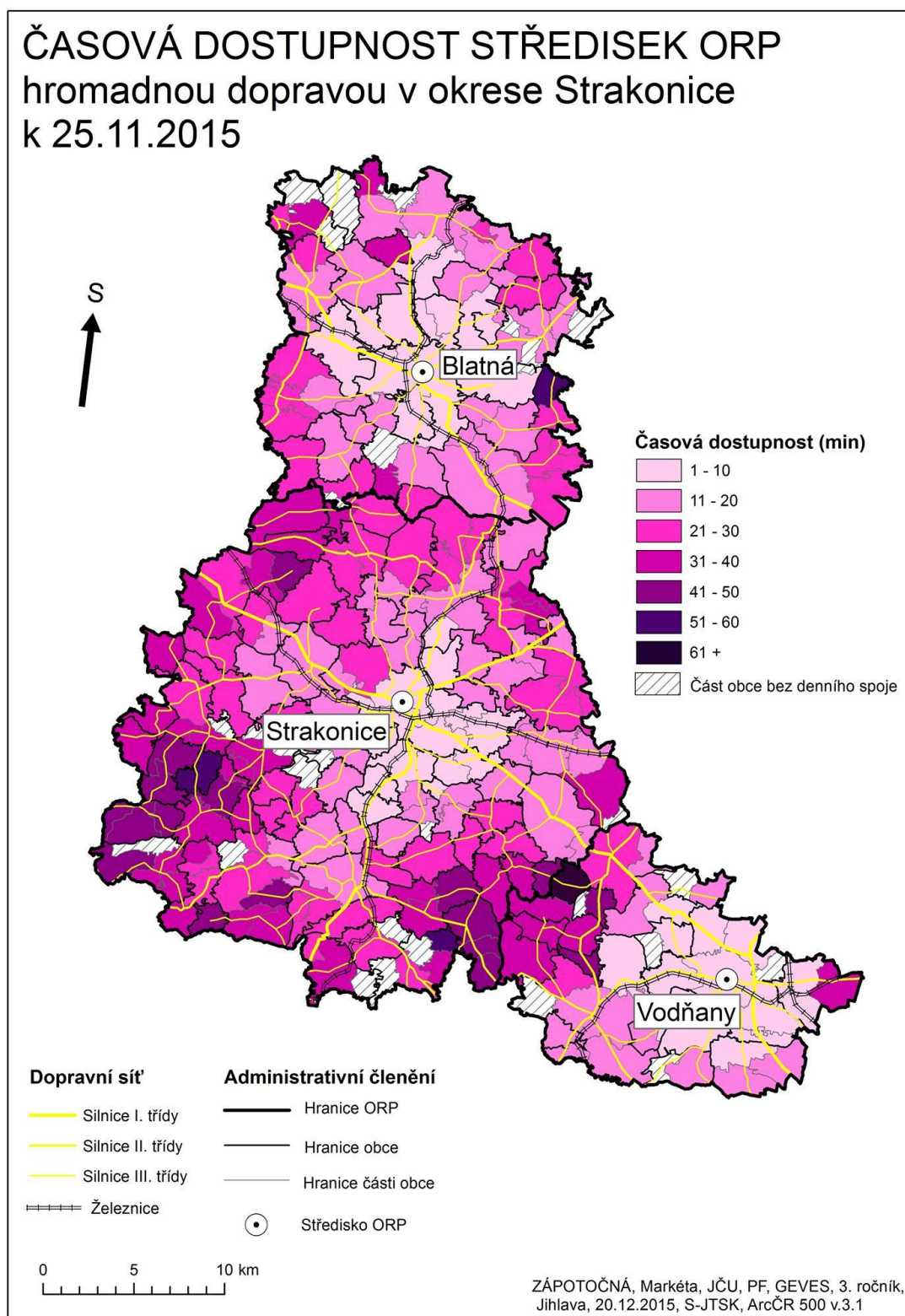
Jak je patrné z mapového výstupu, časová dostupnost individuální dopravou vychází víceméně podobně jako dopravou hromadnou. Nejlepší dostupnost (1 - 10 min.) kopíruje nejdůležitější dopravní tahy, tedy opět železniční tratě č. 190, 198 a 203 a komunikace I/4 a I/22. Tento interval zahrnuje 77 částí obcí s 16 562 obyvateli. Vzdušnou čarou je možné se z ORP Strakonice dostat do 10 minut přibližně 6 km na sever, 10 km na východ, 11 km na jih a 12 km na západ. Počet částí obcí v intervalu s časovou dostupností 11 - 20 minut se téměř shoduje s předchozím, čítá 73 částí, ale počtem obyvatel na něho silně nedosahuje (6 276 obyvatel). Části v tomto intervalu se nacházejí převážně u hranic s okresem Prachatice a v menší míře u hranic s ORP Blatná a Vodňany. Pokud bychom počet obyvatel v obou intervalech sečetli, dostali bychom se přibližně na stejný počet, kterým disponuje samotné ORP a zároveň okresní město Strakonice.

Tab. 8: Časová dostupnost středisek SO ORP hromadnou a individuální dopravou v okrese Strakonice k 25. 11. 2015

Interval časové dostupnosti (min.)	V něm	SO ORP					
		Strakonice		Blatná		Vodňany	
		Hromadná doprava	Individuální doprava	Hromadná doprava	Individuální doprava	Hromadná doprava	Individuální doprava
0 - 10	Částí obcí	13	77	13	55	14	35
	Obyvatel	1576	16562	1555	6889	2178	4893
11 - 20	Částí obcí	36	73	21	10	12	7
	Obyvatel	9762	6276	3969	632	2093	314
21 - 30	Částí obcí	41	-	15	-	2	-
	Obyvatel	7253	-	1276	-	351	-
31 - 40	Částí obcí	31	-	4	-	4	-
	Obyvatel	2959	-	345	-	276	-
41 - 50	Částí obcí	15	-	1	-	2	-
	Obyvatel	937	-	81	-	96	-
51 - 60	Částí obcí	2	-	1	-	-	-
	Obyvatel	109	-	21	-	-	-
61 a více	Částí obcí	-	-	-	-	1	-
	Obyvatel	-	-	-	-	52	-
Bez spojení	Částí obcí	12	-	10	-	7	-
	Obyvatel	242	-	274	-	161	-
Části střediska	Částí obcí	3		1		2	
	Obyvatel	22356		6167		5774	
Celkem	Částí obcí	153		66		44	
	Obyvatel	45194		13607		10981	

Zdroj dat: IDOS 2015, ArcČR 500 ver. 3.1
Zpracování: vlastní

Obr. 3: Časová dostupnost středisek SO ORP hromadnou dopravou v okrese Strakonice k 25. 11. 2015



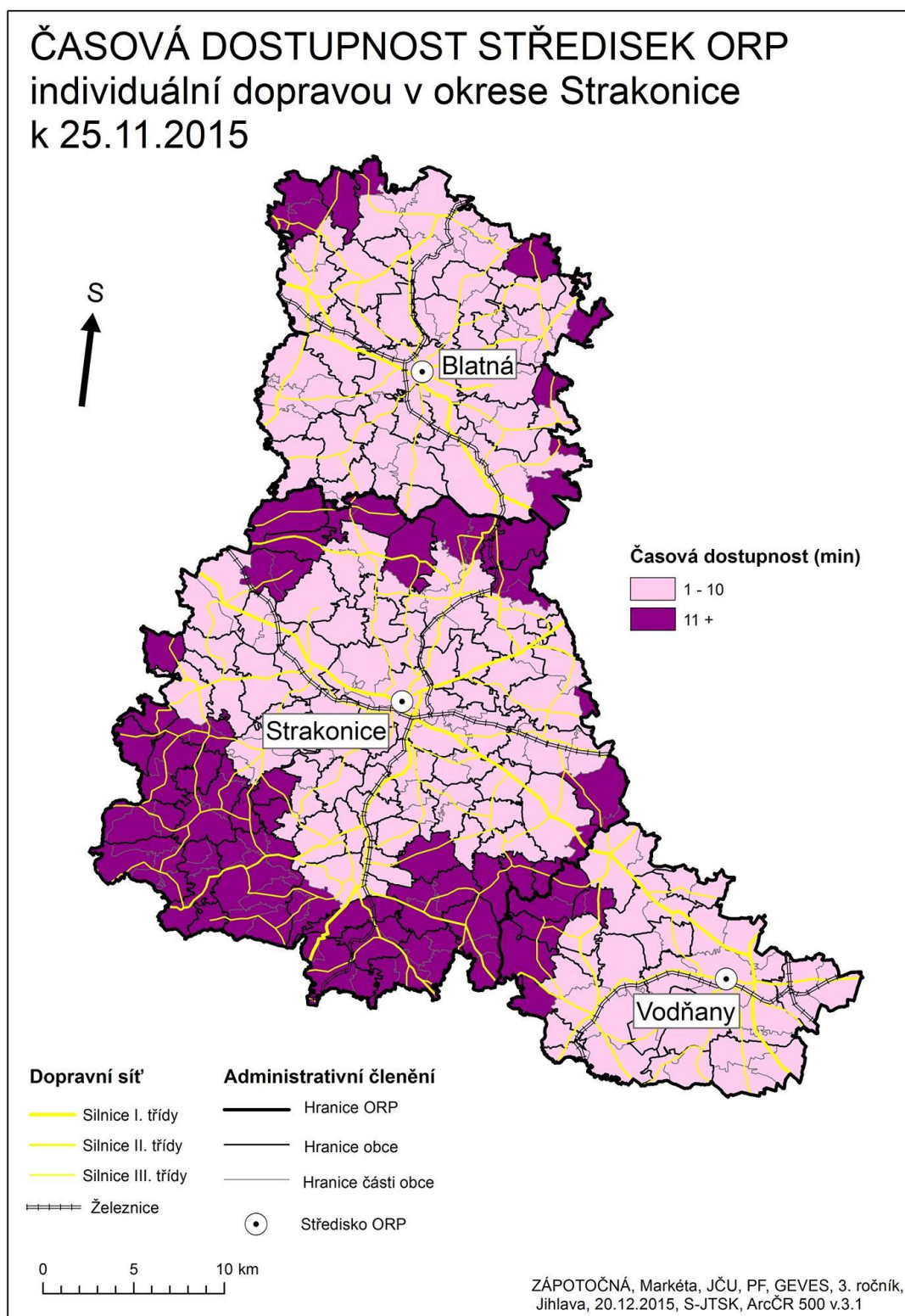
Zdroj dat: IDOS 2015, ArcČR 500 ver. 3.1
Zpracování: vlastní

SO ORP Blatná se svojí rozlohou 279 km² řadí k nejmenším ORP a v Jihočeském kraji je třetí nejmenší. Zatímco rozlohou je oproti SO ORP Strakonice poloviční, s počtem 13 688 obyvatel dosahuje sotva do jeho třetiny. K zásadním komunikacím v oblasti patří silnice první třídy I/20 směřující z Karlových Varů, přes Plzeň, Blatnou a Písek do Českých Budějovic. Dále železniční trať č. 190 z Blatné do Nepomuku a již zmiňovaná trať č. 203 vedoucí ze Strakonice přes Blatnou do Březnice.

Časová dostupnost střediska se zde pohybuje mezi 3 a 51 minutami, přičemž naprostá většina částí obcí disponuje dostupností do 40 minut, pouze část obce Míreč (51 min.) vzdálená od Blatné pouhých 10 km a obec Březí (47 min.) 16 km od Blatné se vymykají. Průměrná dostupnost centra je 18 minut (33 částí), pokud bychom vyloučili vybočující dvě části, průměrná dostupnost by klesla o dvě minuty. Do intervalu od 2 do 30 minut se z celkových 65 vešlo 49 částí obcí, zahrnujících 90% obyvatelstva ORP (zbylého po odečtení počtu obyvatel střediska a jeho bezprostředně přilehlých částí). Části obcí, které obsahuje první interval 1 až 10, kopírují již zmíněné silniční a železniční tahy. Na silnici I/20 a podél ní vedoucí železniční trati č. 191 leží části Račice, Hajany a Tchořovice. Na trati č. 203 a opět na silnici I/20, tentokrát ale v opačném směru z Blatné na Písek, se nachází části obcí Mačkov a Hněvkov. Železniční trať č. 203 z Blatné směrem do Březnice prochází územím částí Chlum, Bezdědovice a Závěšín. Největším shlukem částí obcí bez denního spoje je oblast severovýchodně od Blatné při hranicích s Plzeňským a Středočeským krajem. Jedná se o dvě části bez zřízené autobusové zastávky (Metly a Řiště) a Záhrobí, které sice autobusovou zastávku má, ale nespĺnilo požadovaná kritéria. Je však možné, že mají tyto obce dostatečné spojení do sousedního Středočeského kraje, konkrétně do ORP Příbram.

Časovou dostupnost individuální dopravou má ORP Blatná na výborné úrovni, 84% částí obcí se nachází v intervalu do 10 minut. Je to samozřejmě dáno především malou rozlohou ORP. Na interval 11 - 20 minut zbylo pouhých 10 částí obcí. Ty se nalézají stejně jako oblast částí obcí bez denního spoje u dostupnosti veřejnou dopravou u hranic s Plzeňským a Středočeským krajem (Zámlyní, Předmíř, Tisov a opět Březí a Záhrobí). Dále jsou lokalizovány roztroušeně podél hranic s okresem Písek (Uzeničky, Výšice, Míreč, důl a Holušice).

Obr. 4: Časová dostupnost středisek SO ORP individuální dopravou v okrese Strakonice k 25. 11. 2015



Zdroj dat: IDOS 2015, ArcČR 500 ver. 3.1
Zpracování: vlastní

SO ORP Vodňany je svou rozlohou 179 km² zcela nejmenším ORP Jihočeského kraje. Disponuje 10 981 obyvateli, z čehož polovina připadá na středisko ORP. Územím prochází zmiňovaná silnice I/22 z Vodňan směrem na Strakonice, železniční trať č. 197 Číčenice - Volary a částečně sem zasahuje také trať č. 190.

Časová dostupnost ORP Vodňany nabývá hodnot od 4 do 130 minut. Stejně jako u předchozího ORP je výsledek zkreslen jedinou částí obce, a to Netonicemi (130 min.). Bez této části se hodnoty dostupnosti pohybují mezi 4 a 45 minutami. V nejkratším a nejpočetněji zastoupeném intervalu 1 - 10 minut se nachází 14 částí obcí, jedná se především o části obcí podél komunikace I/22 (Lidmovice, Křtětice, Radčice, Újezd, Hvozd'any a Libějovice), dále o dvě části poblíž trati č. 190 západním směrem od Vodňan (Číčenice a Strpí) a o části Pražák a Svinětice na železniční trati č. 197. Zcela nejlepší hodnoty dosahuje již zmíněná část Pražák (4 min.), která spadá pod středisko ORP Vodňany, ale není její bezprostřední součástí. Průměrná časová dostupnost nabývá 19 minut, což na rozlohou takto malé ORP není právě komfortní čas. Po vyřazení Netonic klesne tato průměrná doba na 16 minut. Pod nižší časovou hranici se umístilo 25 částí obcí (59,5 %) se 4 186 obyvateli (80 %). Celkově horší dostupnost se jeví na severozápadě území ORP na hranicích s ORP Strakonice. Části obcí v této oblasti (Pivkovice, Bílsko, Budyně, Záluží, Měkynec, Krajníčko) jsou podobně vzdáleny jak od centra svého ORP (nabývají hodnot náležících do intervalů 31 - 40 a 41 - 50 min.), tak od centra ORP Strakonice, jež zároveň disponuje statutem okresního města. Nepravidelně a bez nějakých shluků se na území ORP mimo hlavní komunikace vyskytuje několik částí obcí bez denního spoje se střediskem ORP. Řeč je například o části obce Chrást, která leží v oblasti s nejhorší časovou dostupností a spadá pod obec Pivkovice. Část neleží dokonce ani na komunikaci III. třídy a žije zde pouze 16 obyvatel, proto část nemá ani svoji zastávku. Zajímavá je část obce Pohorovice, která rovněž nemá vlastní zastávku, zatímco část obce Kloub, která pod Pohorovice spadá, je od střediska Vodňany vzdálená 11 minut. Ani část obce Čavyně, vzdálená jen 2 km od Vodňan, nemá na svém území ani v blízkém okolí žádnou zastávku. Obyvatelé, žijící v těchto sídlech, jsou nuceni volit náhradní způsob dopravy.

Individuální dostupnost SO ORP Vodňany je pro jeho malou rozlohu výtečná, z 83 % částí obcí s 93 % obyvatel je středisko ORP dostupné do 10 minut. Dobrá dostupnost tohoto správního obvodu je nejspíše způsobena přítomností významného silničního tahu (silnice I/22) a již zmíněnou malou rozlohou. Na kategorie 11 - 20 minut zbývá jen 7 částí obcí lokalizovaných opět severozápadně od Vodňan u hranic s ORP Strakonice (části Netonice, Chrást, Pivkovice, Záluží, Měky nec, Krajníčko a Tourov).

Okres Písek

SO ORP Písek se rozkládá na území o rozloze 742 km² a v rámci ORP v Jihočeském kraji se řadí na 6. místo z celkových 17. Na jeho území žije 51 025 obyvatel, což mu zajišťuje druhé místo v rámci ORP ve sledovaném území tří okresů. Území protíná několik významných komunikací. Z okresu Strakonice sem jihovýchodním směrem proudí silnice I. třídy I/20, prochází Pískem, Protivínem a pokračuje do Českých Budějovic. Ze stejného okresu sem dále vede silnice I/4, jejíž část se zde mění na nedokončenou rychlostní silnici R4 (Praha - Strakonice), komunikace dále pokračuje na Prahu. Z okraje obce Písek vede východním směrem přes ORP Milevsko a dále na Tábor poslední silnice I. třídy I/29. Důležitými železničními tahy na území ORP Písek jsou trati č. 190, 200 a 201.

Časová dostupnost v SO ORP Písek nabývá hodnot od 6 do 145 minut. Takové rozpětí značí velkou diferenciaci a výkyvy v časové dostupnosti střediska z částí obcí do něho spadajících. Do 10 minut se zde dostaneme pouze do 3 částí nejbližší k vnitřním částem střediska. Jsou to části Putim (6 min.), Semice (7 min.) a Purkratice (8 min.) a výbornou dostupnost jim zajišťuje také výhodná poloha na silnici I/20a trati č. 201. Dobrou dostupnost v intervalu 11 - 20 minut má 25 částí lokalizovaných víceméně těsně za pásem částí s nejlepší časovou dostupností (např. Zátaví, Nepodřice, Krašovice, Topělec nebo Tálín). Průměrně se obyvatelé mohou do střediska dostat za 40 minut, což je poměrně dlouhá doba na to, že se jedná pouze o území jednoho ORP. Právě v intervalu do 40 minut je zahrnuto 54 % částí obcí (83 z celkových 153) a 75 % obyvatel. Nejhorší časovou dostupnost nad 60 minut má 21 částí obcí s průměrnou dostupností 95 minut. Situované jsou především v nejvzdálenějším severním cípu území a to i přesto, že zde prochází dvě silnice I. třídy I/4 (Německo - Praha) a I/19 (Plzeň - Pelhřimov) a navíc ještě železnice č. 200 (Písek - Březnice - Zdice). Je zde opět

pravděpodobné, že tyto části obcí mají lepší časovou dostupnost do sousedního střediska ORP Blatná nebo Příbram. Více než 17 % částí obcí nemá ani jedno denní spojení hromadnou dopravou s centrem. Nejčastější příčinou je absence zastávky z důvodu nízkého počtu obyvatel. Zavedení spoje do takového sídla by pro dopravce bylo neefektivní a především nerentabilní. Jako příklad takové části obce zde můžeme uvést Lučkovice, Vrabsko nebo Lhota u Kestřan.

Individuální dopravou je možné se v rámci území SO ORP Písek dostat do největšího počtu částí obcí do 10 minut (64 částí obcí; 41 %). Nejdále se dopravíme po komunikacích I/20 (části Šamonice a Žďár) a I/29 (část Podolsko). V tomto ORP časová dostupnost individuální dopravou překročí dokonce 21 minutovou hranici. Nejvyšší koncentrace nejhůře dostupných částí obcí je opět v severním cípu řešeného území (např. Svučice, Horosedly, Šerkov) a jedna taková část obce je také v jihovýchodní části oblasti, ve výběžku zasahujícím na území ORP Týn nad Vltavou (část Újezd).

SO ORP Milevsko je rozlohou 385 km² pátým nejmenším správním obvodem v Jihočeském kraji. Počtem 19 275 obyvatel se v rámci 7 šetřených ORP řadí na páté místo. Mezi nejvýznamnější dopravní tahy částečně ovlivňující dopravní dostupnost této oblasti patří bezesporu silnice I/19, která vede z Plzně přes Milevsko do Pelhřimova a železniční trať č. 201 z Protivína přes Písek a Milevsko do Tábora.

Časová dostupnost v SO ORP Milevsko dosahuje hodnot od 7 do 70 minut. Nejlépe časově dostupné je ORP Milevsko hned ze tří částí obcí. Jedná se o Sepekov, Líšnice a Přeborov s dostupností 7 minut. Za nejpočetněji zastoupenou kategorii vyšla kategorie bez spojení s 29 částmi obcí. Největším problémem částí bez spojení je opět absence zastávky. V těchto obcích nejsou zastávky z důvodu malého počtu obyvatel, a tudíž i nízkého významu v porovnání s okolními sídly. Dalším důvodem může být zastávka veřejné hromadné dopravy v jednom ze sousedních sídel, která nebývá příliš vzdálená. Důvodem pro umístění zastávky může být trasa komunikace nebo větší význam střediska. V těchto sídlech poté může být větší počet spojů než v okolních sídlech se zastávkou, a to z důvodu nutnosti obsloužit větší počet obyvatel. V jihovýchodní části ORP Milevsko mohou být jako příklad tohoto stavu brány části obcí Popovec, Hanov a Zběšice. V severním a severovýchodním sektoru území může

být popisovaný stav navíc způsoben zvyšující se nadmořskou výškou (Středočeská pahorkatina).

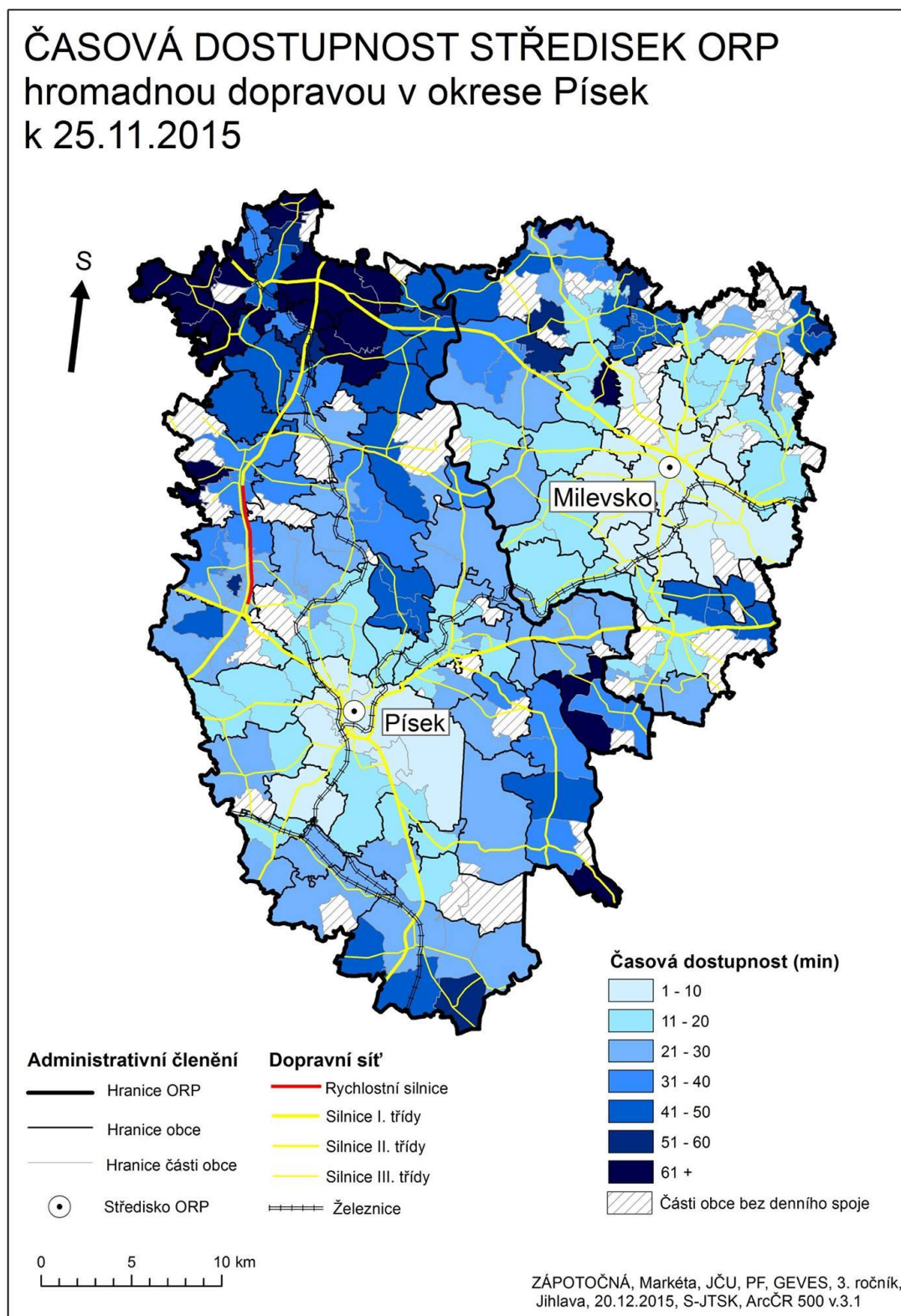
Časová dostupnost střediska SO ORP Milevsko individuální dopravou se pohybuje z větší části (70 z celkových 102 částí; 68 %) v intervalu do 10 minut a zahrnuje 82 % obyvatel. V rámci tohoto intervalu je dojezdová vzdálenost větší ve směru severozápadním a jihovýchodním především podél komunikace I/19. Do intervalu 11 - 20 minut se řadí zbylých 32 % částí, které jsou situovány u hranic ORP.

Tab. 9: Časová dostupnost středisek SO ORP hromadnou a individuální dopravou v okrese Písek k 25. 11. 2015

Interval časové dostupnosti (min.)	V něm	SO ORP			
		Písek		Milevsko	
		Hromadná doprava	Individuální doprava	Hromadná doprava	Individuální doprava
0 - 10	Částí obcí	3	64	13	70
	Obyvatel	749	7482	2660	8309
11 - 20	Částí obcí	25	62	23	32
	Obyvatel	3811	11301	3622	1767
21 - 30	Částí obcí	37	27	13	-
	Obyvatel	8571	3269	1564	-
31 - 40	Částí obcí	18	-	4	-
	Obyvatel	3507	-	411	-
41 - 50	Částí obcí	16	-	14	-
	Obyvatel	3070	-	1013	-
51 - 60	Částí obcí	5	-	4	-
	Obyvatel	353	-	214	-
61 a více	Částí obcí	21	-	2	-
	Obyvatel	1303	-	98	-
Bez spojení	Částí obcí	28	-	29	-
	Obyvatel	688	-	494	-
Části střediska	Částí obcí	5		1	
	Obyvatel	28973		9199	
Celkem	Částí obcí	158		103	
	Obyvatel	51025		19275	

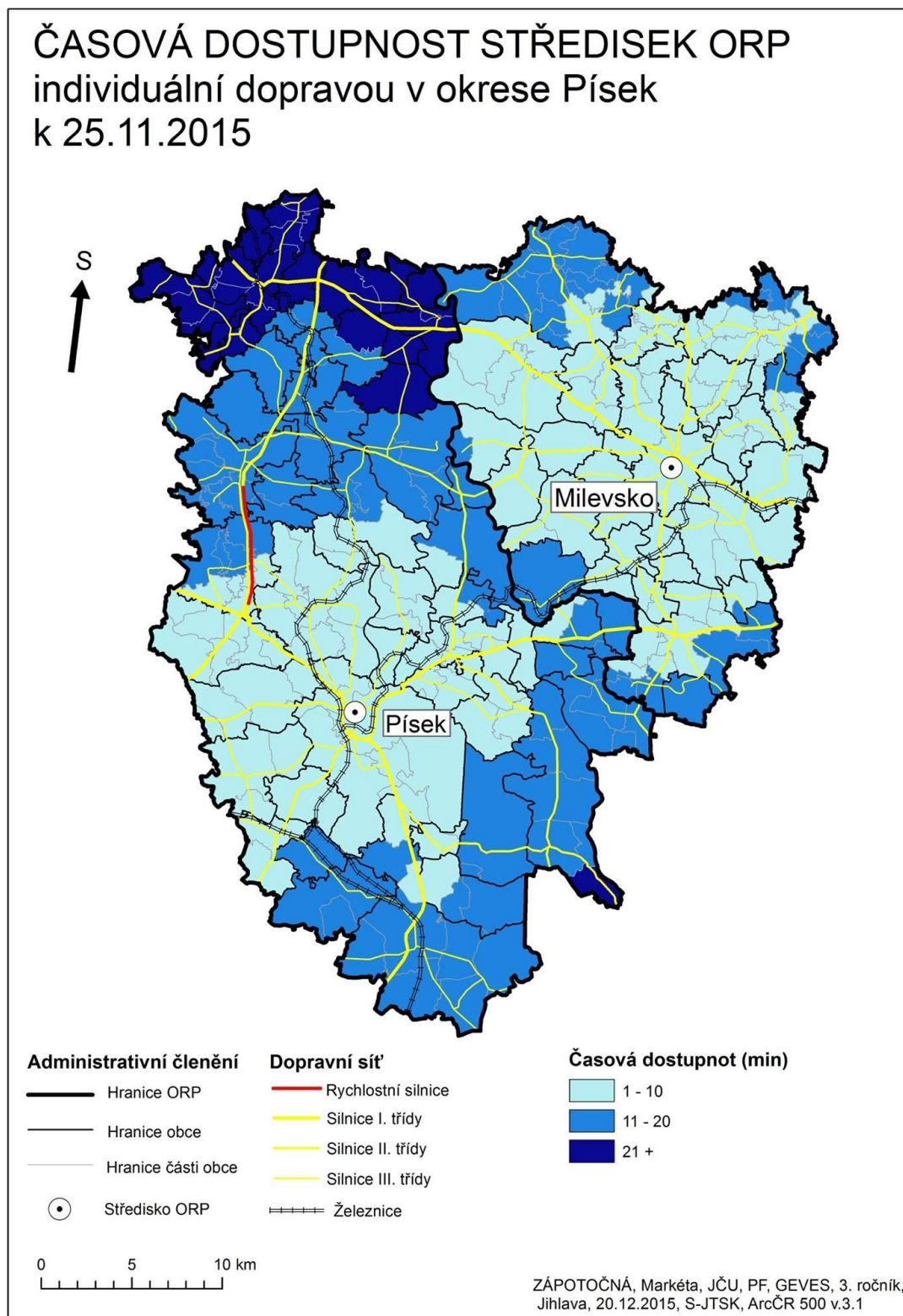
Zdroj dat: IDOS 2015, ArcČR 500 ver. 3.1
Zpracování: vlastní

Obr. 5: Časová dostupnost středisek SO ORP hromadnou dopravou v okrese Písek k 25. 11. 2015



Zdroj dat: IDOS 2015, ArcČR 500 ver. 3.1
Zpracování: vlastní

Obr. 6: Časová dostupnost středisek SO ORP individuální dopravou v okrese Písek k 25. 11. 2015



Zdroj dat: IDOS 2015, ArcČR 500 ver. 3.1
Zpracování: vlastní

Okres Tábor

SO ORP Tábor je svojí rozlohou 1 002 km² druhým největším správním obvodem v Jihočeském kraji, v analyzovaném území se rozlohou i počtem obyvatel posouvá na první místo. Území ORP je hustě protkáno sítí silnic i železnic. Za páteř správního obvodu v severojižním směru lze považovat silnici I/3, jež je zároveň mezinárodní evropskou silnicí E55 vedoucí ze Švédska do Řecka. Na území ČR prochází komunikace Prahou, Tábořem, Soběslaví, Českými Budějovicemi a přes Dolní Dvořiště pokračuje do Rakouska. Souběžně s ní vede železniční trať č. 220.

Časová dostupnost oblasti hromadnou dopravou se pohybuje mezi 6 a 110 minutami, což opět značí poměrně velké výkyvy v dostupnosti střediska ORP z příslušných částí obcí. V nejmenším časovém intervalu 0 - 10 minut se nachází pouze necelá 2 % částí obcí. Nejvíce částí obcí se nachází v intervalu od 11 do 40 minut (114 částí; 410 %), žije zde 32 912 obyvatel (70 %). Průměrná časová dostupnost zde vyšla na 45 minut. V SO ORP Tábor je nejpočetněji zastoupena kategorie 61 a více spojů, z celkových 282 čítá 68 částí obcí (24 %), ve kterých žije necelých 9 % obyvatel. Takové části obcí jsou v tomto ORP lokalizovány na jihovýchodě (např. Hvoždany, Radětice, Rataje, Haškovcova Lhota), na jihozápadě (např. Tříklasovice, Psárov) a na severovýchodě území (např. Zadní Střítež, Zadní Lomná, Domamyšl, Pojbuky). Dlouhá přepravní doba např. části obce Ústrašice může být způsobena trasou, po které hromadný dopravní prostředek do střediska jede. Části obcí bez denního spoje jsou převážně koncentrovány v severní oblasti ORP. Opět se jedná o části obcí s nízkým osídlením kolem 20 obyvatel, které mají vždy poblíž část obce se zastávkou nebo lepší časovou dostupností. I do tohoto území zasahuje Středočeská pahorkatina.

Co se týče individuální dostupnosti střediska SO ORP Tábor, dominuje zde doba dojezdu 11 - 20 minut, zahrnuje 186 částí (66 %) s 22 400 obyvateli (48 %). Podobný podíl obyvatel (47 %) jako u předchozího intervalu zahrnuje také interval 0 - 10 minut, ale pouze v 68 částech obcí. Nejvíce času na dopravu do střediska (21 a více minut) potřebují části obcí u hranic jihozápadně (Radětice, Hvoždany, Záhoří), jihovýchodně (Tříklasovice, Psárov) a severovýchodně (např. Kříženeč, Skryšov nebo Stojslavice) od střediska.

SO ORP Soběslav je čtvrtým nejmenším správním obvodem v Jihočeském kraji (324 km²) a na jeho území žije 22 020 obyvatel. Stejně jako v SO ORP Tábor i zde tvoří osu v severojižním směru silnice I/3 (E55) a železniční trať č. 220 z Benešova do Českých Budějovic.

Dopravní časová dostupnost SO ORP Soběslav se pohybuje v rozmezí 4 až 89 min. Průměrně činí časová dostupnost střediska 27 minut. V intervalu 1 - 10 minut je středisko dostupné z 9 částí (16 %) čítajících 4 113 obyvatel (26 %). Kromě částí nejbližze ležícím samotnému středisku se jedná ještě o části Veselí nad Lužnicí II a Zálší. Nejvyšším počtem částí obcí je zastoupen interval 11 - 20 minut (19 částí; 32 %) zahrnující 43 % obyvatel (6 635 obyv.). Do intervalu 0 - 30 minut spadá 68 % částí a žije zde 81 % obyvatel, což značí velmi dobrou časovou dostupnost. Nesmíme ale zapomenout, že se jedná o jeden z nejmenších správních obvodů. Do intervalu s časovou dostupností horší než 60 minut se umístily pouze tři části - Vyhnalice, Dírná a Brandlín. Všechny tyto části sousedí s nějakou částí obcí, která má časovou dostupnost do střediska do 20 minut.

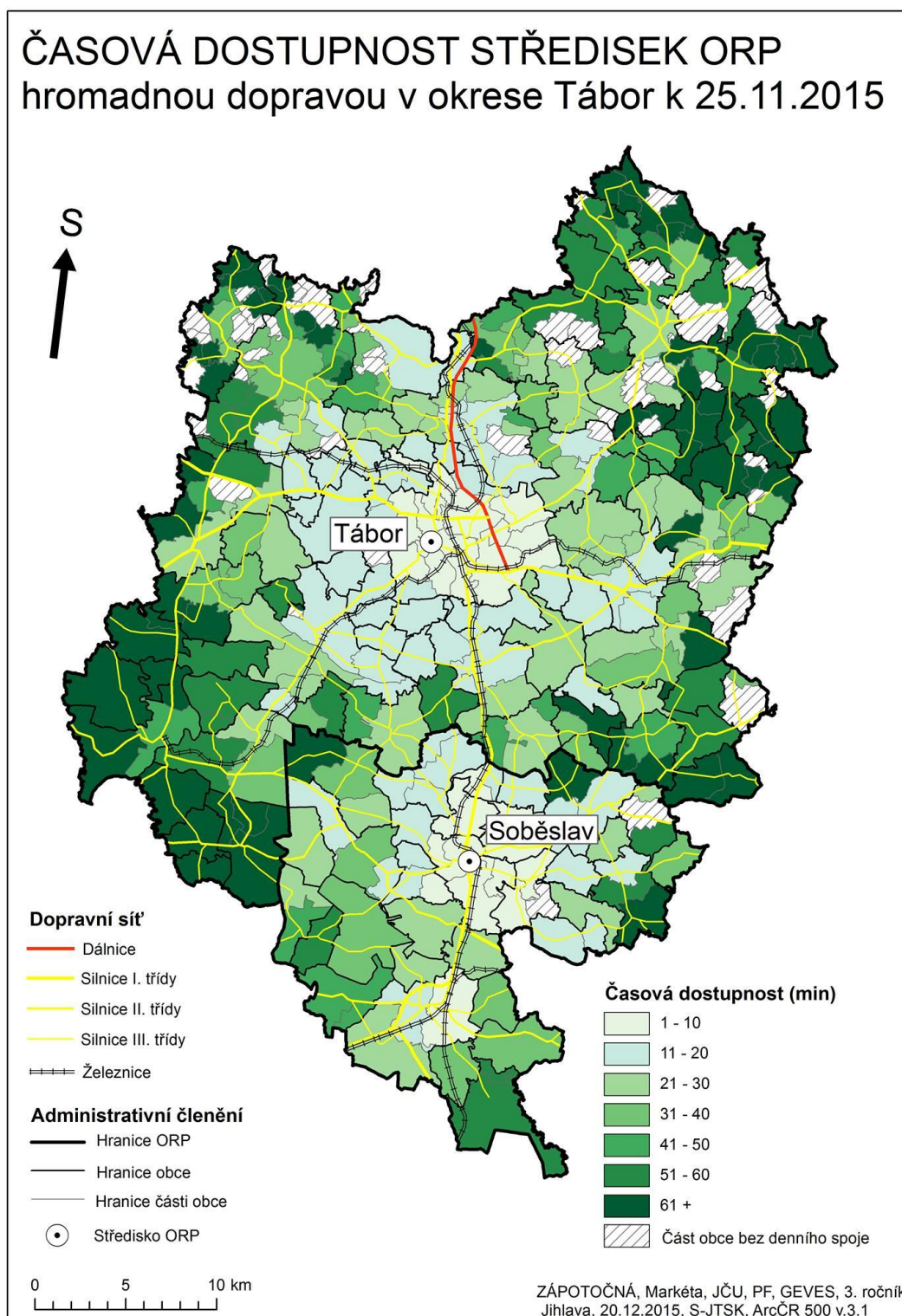
Individuální doprava je v SO ORP Soběslav na velmi dobré úrovni. Z celkových 57 částí obcí se do 46 z nich dostanete do 10 minut. Do zbývajících částí se dopravíme do 20 minut. Jedná se zejména o části obcí Komárov, Klečaty a Borkovice, jež na své ploše mají pouze komunikace III. třídy. Dále jde o části Drahov, Vlkov, Hamr a Val, které jsou spíše než silniční komunikací obslouženy železnicí, konkrétně č. 220. Ta ovšem individuální dostupnost nijak neovlivní.

Tab. 10: Časová dostupnost středisek SO ORP hromadnou a individuální dopravou v okrese Tábor k 25. 11. 2015

Interval časové dostupnosti (min.)	V něm	SO ORP			
		Tábor		Soběslav	
		Hromadná doprava	Individuální doprava	Hromadná doprava	Individuální doprava
0 - 10	Částí obcí	4	68	9	46
	Obyvatel	1130	22069	4113	13565
11 - 20	Částí obcí	41	186	19	11
	Obyvatel	20702	22400	6635	1451
21 - 30	Částí obcí	40	28	11	-
	Obyvatel	8112	1620	1652	-
31 - 40	Částí obcí	33	-	3	-
	Obyvatel	4098	-	700	-
41 - 50	Částí obcí	21	-	5	-
	Obyvatel	6981	-	912	-
51 - 60	Částí obcí	29	-	6	-
	Obyvatel	1494	-	682	-
61 a více	Částí obcí	68	-	3	-
	Obyvatel	2898	-	208	-
Bez spojení	Částí obcí	46	-	1	-
	Obyvatel	674	-	114	-
Části střediska	Částí obcí	7		3	
	Obyvatel	34664		7004	
Celkem	Částí obcí	289		60	
	Obyvatel	80753		22020	

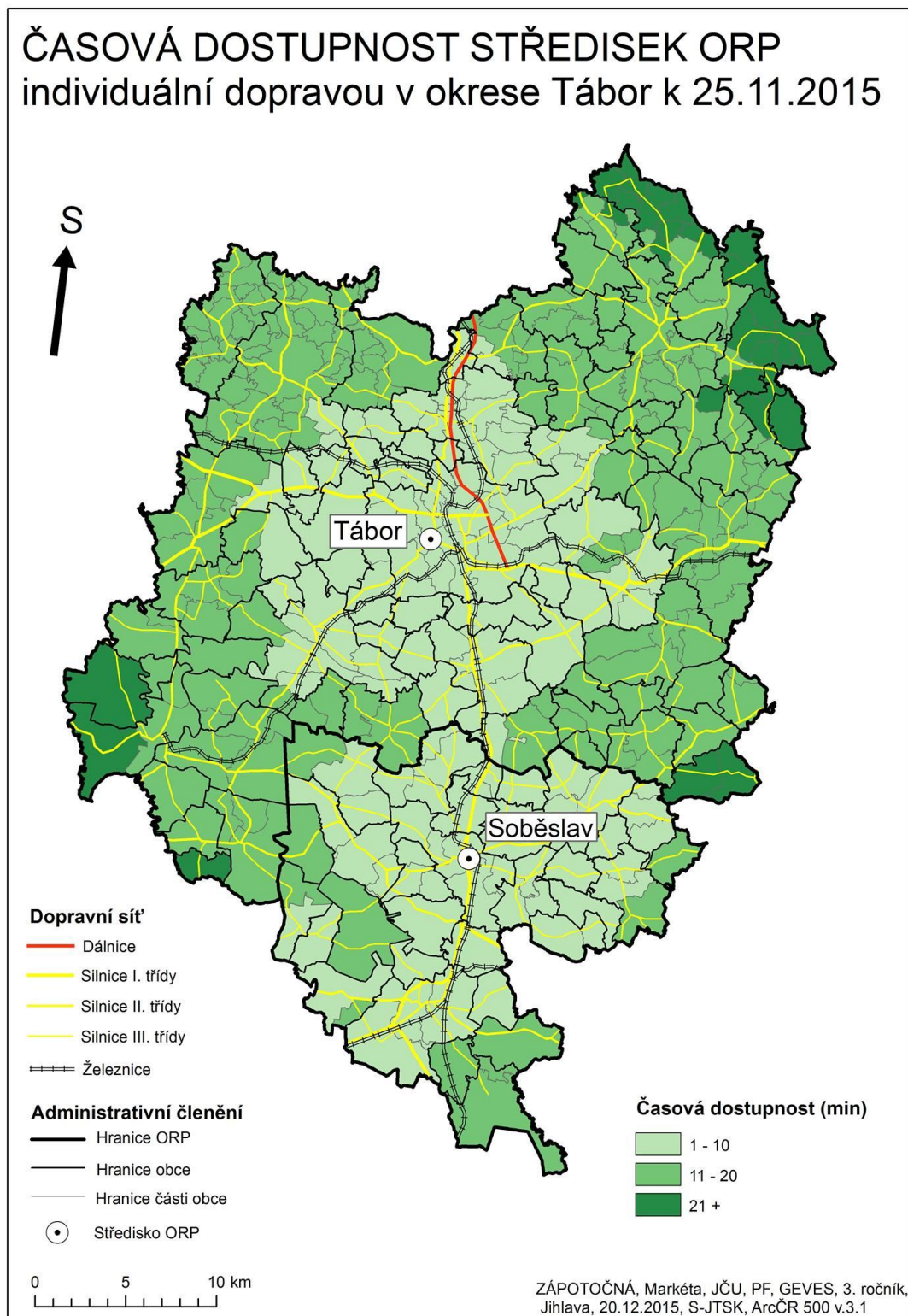
Zdroj dat: IDOS 2015, ArcČR 500 ver. 3.1
Zpracování: vlastní

Obr. 7: Časová dostupnost středisek SO ORP hromadnou dopravou v okrese Tábor k 25. 11. 2015



Zdroj dat: IDOS 2015, ArcCR 500 ver. 3.1
Zpracování: vlastní

Obr. 8: Časová dostupnost středisek SO ORP individuální dopravou v okrese Tábor k 25. 11. 2015



Zdroj dat: IDOS 2015, ArcČR 500 ver. 3.1
Zpracování: vlastní

7.2 Hodnocení dopravní obslužnosti

Okres Strakonice

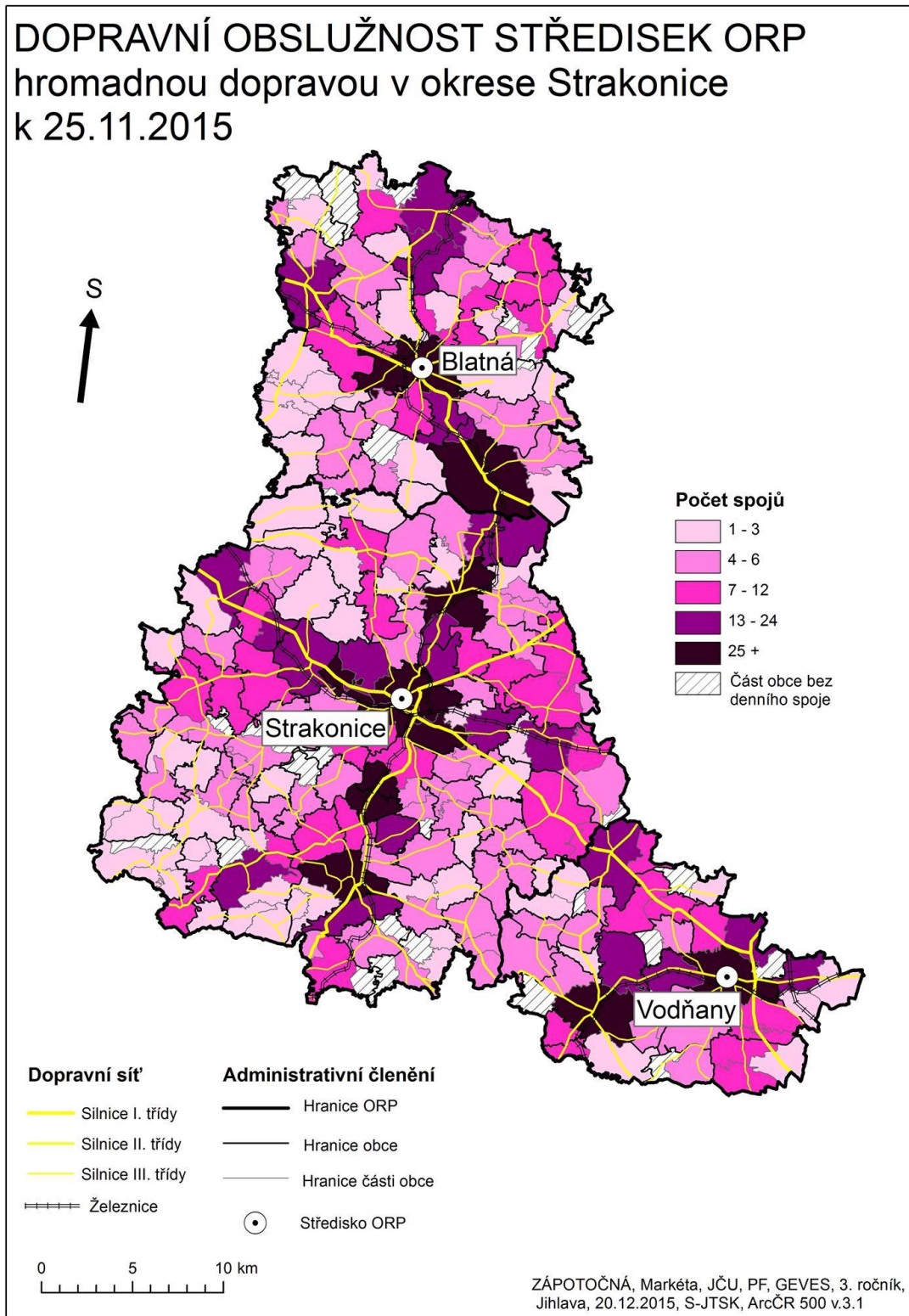
Tab. 11: Dopravní obslužnost středisek SO ORP hromadnou dopravou v okrese Strakonice k 25. 11. 2015

Počet spojů	V něm	SO ORP		
		Strakonice	Blatná	Vodňany
1 - 3	Částí obcí	39	23	7
	Obyvatel	3053	1768	349
4 - 6	Částí obcí	55	17	11
	Obyvatel	4729	1572	1239
7 - 12	Částí obcí	25	9	11
	Obyvatel	5252	1321	1273
13 - 24	Částí obcí	13	5	5
	Obyvatel	5447	1520	1007
25 a více	Částí obcí	6	1	1
	Obyvatel	4115	1066	1178
Bez spojení	Částí obcí	12	10	7
	Obyvatel	242	274	161
Části střediska	Částí obcí	3	1	2
	Obyvatel	22356	6167	5774
Celkem	Částí obcí	153	66	44
	Obyvatel	45194	13688	10981

Zdroj dat: IDOS 2015, ArcČR 500 ver. 3.1

Zpracování: vlastní

Obr. 9: Dopravní obslužnost středisek SO ORP hromadnou dopravou v okrese Strakonice k 25. 11. 2015



Zdroj dat: IDOS 2015, ArcČR 500 ver. 3.1
Zpracování: vlastní

Z mapy výše můžeme zřetelně vidět, že v **SO ORP Strakonice** mají nejlepší dopravní obslužnost vzhledem k centru ty části obcí, které leží na nebo v blízkosti silničních tahů I/4 a I/22 a železničních tratí č. 198 ze Strakonic směrem na Vimperk a Volary a č. 203 severním směrem na Blatnou. Z šetření vyplývá, že se na území ORP nachází 6 částí obcí s více než 25 denními spoji. Nejvyšším počtem spojů se pyšní část obce Volyně s 43 denními spoji, které obsluhují 2950 obyvatel. Jedná se o obec s pověřeným obecním úřadem. Dalšími výborně obsluženými obcemi jsou Strunkovice nad Volyňkou, Přední Zborovice a Virt (lokalizované podél silnice I/4 a trati č. 198), dále Radomyšl (trať č. 203) a Střela (silnice I/22). Nejvyšší počet částí obcí (55 z celkových 150) je denně obsluhován 4 - 6 spoji. Dobrou obslužnost mají i některé části obcí podél silnic druhé třídy II/172 (Novosedly, Štěchovice, Volenice) a II/170 (Doubravice u Volyně, Čestice). V sevření mezi těmito dvěma silnicemi se nachází oblast s nejnižšími (např. Škůdra, Zvotoky, Hoslovice, Hořejšice) nebo dokonce nulovými počty denních spojů (např. Švejcárova Lhota, Lhota u Svaté Anny, Smiradice). Jedním z důvodů může být absence komunikací vyšší než třetí třídy. Podobné oblasti se vyskytují ještě jihovýchodním směrem od Strakonic v sevření mezi komunikacemi I/4 a I/22 (např. Kuřimany, Střítež, Kakovice, Jinín) a severozápadním směrem k hranicím s ORP Blatná mezi tratí č. 203 a silnicí I/22 (např. Mnichov, Hlupín, Mečichov, Klínovice). V případech, kdy část obce nemá spoj, ale má zastávku, kompenzují absenci denních spojů spoje z obcí, pod které části spadají.

V **SO ORP Blatná** je situace s dopravní obslužností viditelně horší. Správní obvod disponuje pouze jednou částí obce, která převyšuje 25 denních spojů do střediska. Jedná se o Sedlici výhodně situovanou jak na silnici I/20 tak na železnici č. 203. Do střediska SO ORP Blatná je denně obsluhována 30 spoji. Nejpočetněji je zastoupena kategorie 1 - 3 spoje (23 částí obcí s 1 768 obyvateli; 35 %). Části, patřící do této kategorie, jsou nejvíce koncentrovány západně od Blatné u hranic s Plzeňským krajem (Čečelovice a obec Kadov - části Kadov, Pole, Vrbno, Lnářský Málkov). Možnou příčinou by mohlo být lepší spojení do sousedního ORP Horažďovice a dále do Plzně. Bez spojení je 15 % částí (10) nejpočetněji soustředěných severozápadně od Blatné u hranic s Plzeňským a Středočeským krajem. Řeč je o částech, které nesplnily

kritérium maximálního počtu přestupů (např. Záhrobí) a o částech bez zastávky vzdálené maximálně 1,5 km od pomyslného středu obce (Metly a Řiště).

Části obcí **SO ORP Vodňany** s nejlepší dopravní obslužností hromadnou dopravou jsou kromě blízkého okolí samotného střediska situovány zejména souběžně s železniční tratí č. 197 a silnicí II/141 od Vodňan západním směrem na Bavorov. Do tohoto pásma patří části Pražák, Svinětice a Bavorov, který dosahuje celkově nejlepší dopravní obslužnosti v rámci SO ORP Vodňany. Disponuje 26 denními spoji do střediska ORP a zajišťuje přepravu pro 1 178 cestujících (22 %). Největší počet částí obcí spadá do kategorií 4 - 6 spojů a 7 - 12 spojů (obě 11 částí), spojením vznikne kategorie, do které patří 52 % částí obcí a která obsluhuje 48 % obyvatel (2 512 obyv.). Bez denního spoje do střediska svého ORP zůstává 16 % částí (7 částí), ve kterých ale žijí pouhá 3 % obyvatel. Jde o čtyři části při hranicích s ORP Prachatice (Tourov a Dlouhá Ves) a s ORP Písek (Pohorovice, Čavyně). Další tři části bez denní dopravní obsluhy se nacházejí uvnitř SO ORP. Západně od Vodňan ležící část obce Vítice (obec Krašovice) a Chrást (obec Pivkovice) a 3 km jihozápadně umístěné Vodňanské Svobodné Hory (obec Vodňany) jsou dostatečně obslouženy z obcí, pod které spadají.

Okres Písek

Z přiložené mapy vidíme, že nejlepší obslužnost **SO ORP Písek** se nachází kolem správního střediska. Příkladem mohou být Dolní Novosedly se svými 30 spoji. Ovšem pokud se podíváme na části obcí s více než 25 denními spoji do střediska, zjistíme, že výborná obslužnost nemusí být nutně podmíněna těsným sousedstvím se střediskem. Dokládají to části obcí Protivín a Myšenec, jež mají vysoký počet spojů nejspíše díky své výhodné poloze jak na silnici I/20 (Karlovy Vary - Plzeň - Písek - České Budějovice), tak na vlakové trati č. 190 (Plzeň - Strakonice - Protivín - České Budějovice). Do stejné kategorie 25 a více spojů náleží ještě poměrně vzdálené Čimelice, ty zvyhodňuje poloha na silnici I. třídy I/4 a blízká přítomnost rychlostní silnice R4. Nejvyšší počet částí obcí spadá do kategorie 7 - 12 denních spojů (38 částí; 24 %). Oblasti s nízkou (37 částí v intervalu 1 - 3 spoje) nebo žádnou dopravní obslužností (28 částí bez spojení) se ve větší míře nacházejí v horní polovině území.

Příkladem mohou být Dědovice (2 spoje), Rakovice (1 spoj), Svučice (3 spoje) nebo Kožlí (1 spoj).

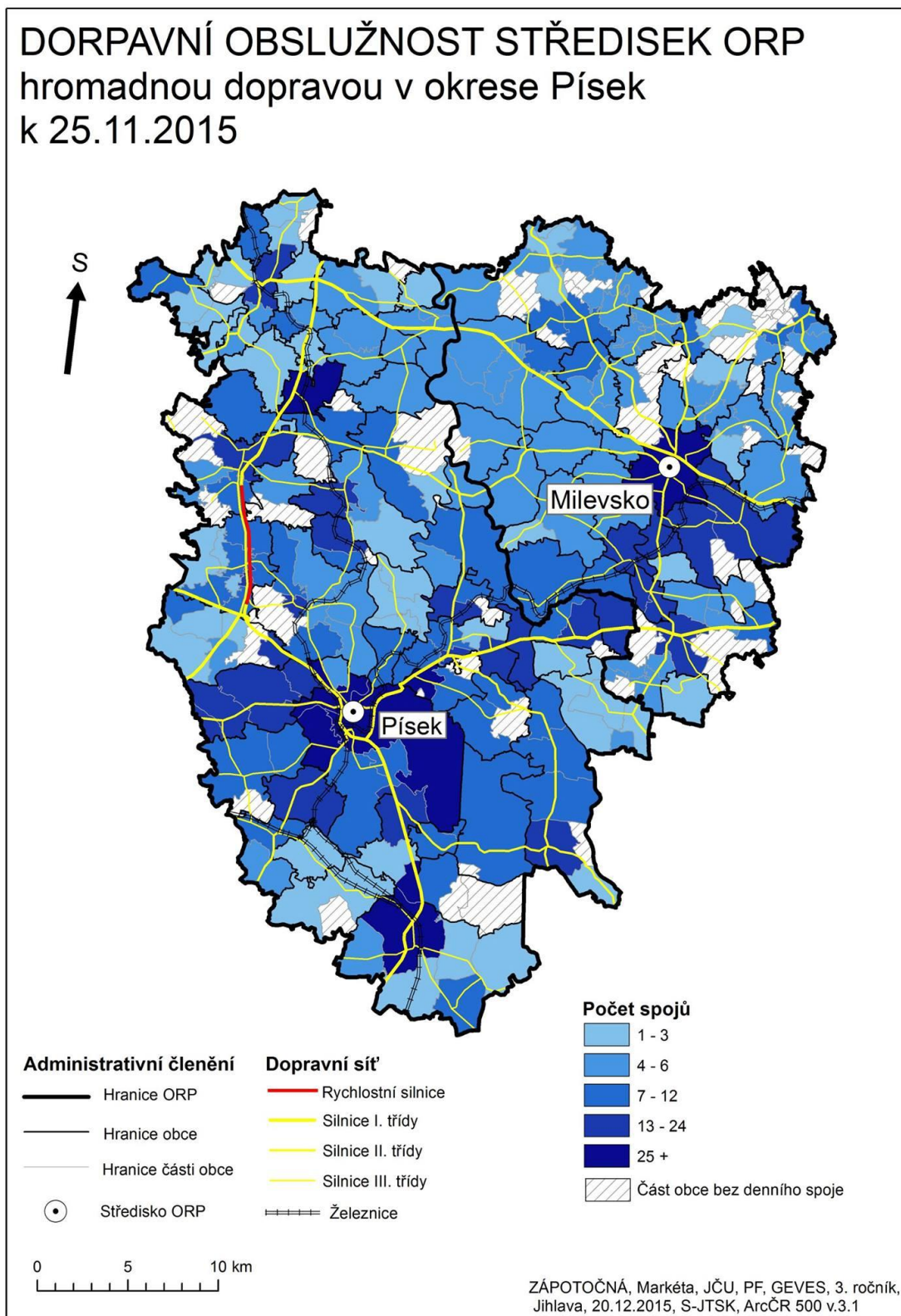
Z šetření vyplývá, že dopravní obslužnost v **SO ORP Milevsko** není na nejlepší úrovni. Nejvyšší počet částí obcí v spadá do kategorie 4 - 6 denních spojů (45 částí; 44 %). Na stejný interval připadá i největší podíl obyvatelstva (4 021; 39 %). Maximálním počtem spojů disponuje část obce Sepekov s 23 spoji. Z toho vyplývá, že ve sledovaném správním obvodu nedosáhla ani jedna část obce do intervalu 25 a více denních spojů. Absolutní počet částí obcí bez denního spoje do střediska je 29, což je ještě o 1 část více než u SO ORP Písek. Shluky obcí bez spojení do střediska můžeme pozorovat zvláště u severních a východních hranic správního obvodu a to především v oblastech bez železniční trati, jejíž přítomnost bývá často znakem kvalitní dopravní obslužnosti. Zmíněné části obvykle nemají na svém území zastávku a dopravně spádují k jiné části obce, která zastávkou disponuje. Průměrný počet obyvatel v těchto částech bývá velmi nízký (v tomto případě se pohybuje kolem 19 obyvatel), nevyplatí se proto pro tak malý objem potenciálních zákazníků zastávku vůbec zavádět. Částí obcí s 13 až 24 spoji je zde pouze 7 a rozprostírají se od centra ORP pouze jihovýchodním směrem mezi silnicemi I/19 a II/105. Kromě zmíněného Sepekova se jedná o Branice, Líšnice, Bilinu, Okrouhlou, Bernartice a Veselíčko.

Tab. 12: Dopravní obslužnost středisek SO ORP hromadnou dopravou v okrese Písek k 25. 11. 2015

Počet spojů	V něm	SO ORP	
		Písek	Milevsko
1 - 3	Částí obcí	37	10
	Obyvatel	2888	865
4 - 6	Částí obcí	24	45
	Obyvatel	2126	4021
7 - 12	Částí obcí	38	11
	Obyvatel	4997	2003
13 - 24	Částí obcí	22	7
	Obyvatel	6173	2693
25 a více	Částí obcí	4	-
	Obyvatel	5180	-
Bez spojení	Částí obcí	28	29
	Obyvatel	688	494
Části střediska	Částí obcí	5	1
	Obyvatel	28973	9199
Celkem	Částí obcí	158	103
	Obyvatel	51025	19275

Zdroj dat: IDOS 2015, ArcČR 500 ver. 3.1
Zpracování: vlastní

Obr. 10: Dopravní obslužnost středisek SO ORP hromadnou dopravou v okrese Písek k 25. 11. 2015



Zdroj dat: IDOS 2015, ArcČR 500 ver. 3.1
Zpracování: vlastní

Okres Tábor

Z připojené mapy se dá vyčíst, že nejlepší obslužnost v **SO ORP Tábor** je opět logicky v nejbližším zázemí samotného střediska (12 částí s více než 25 spoji). V tomto případě hrají roli také významné komunikační tahy. Část obce Sezimovo Ústí, ležící na mezinárodní silnici I/3 a železnici č. 220, má do střediska SO ORP denně 151 spojů a je tudíž částí obce s nejlepší obslužností do svého centra SO ORP ze všech šetřených částí. Dalšími výborně obsluženými částmi, situovanými na stejné dopravní komunikace, jsou například části Slapy a Horky. Zajímavé postavení má část obce Chýnov. Jako vzdálenější část s vyšším počtem obyvatel (1 666 obyvatel) má do střediska také vyšší počet denních spojů (30 spojů), než méně významná část obce s nižším počtem obyvatel (např. Nová Ves u Chýnova - 226 obyvatel; 3 spoje), byť je situovaná přilehle ke středisku SO ORP. Nejpočetněji zastoupeným intervalem je kategorie 1 - 3 spoje (87 částí; 30 %). Pokud bychom hledali interval s největším podílem obyvatel, dělil by se o prvenství interval 13 - 24 spojů, do kterého spadá 32 % obyvatel s intervalem 25 a více spojů. Bez spojení se střediskem je v tomto ORP 46 částí (16 %), čítajících ale pouze 674 obyvatel (1,5 %). Koncentrace středisek bez denního spoje je nejvyšší opět v severní části správního obvodu.

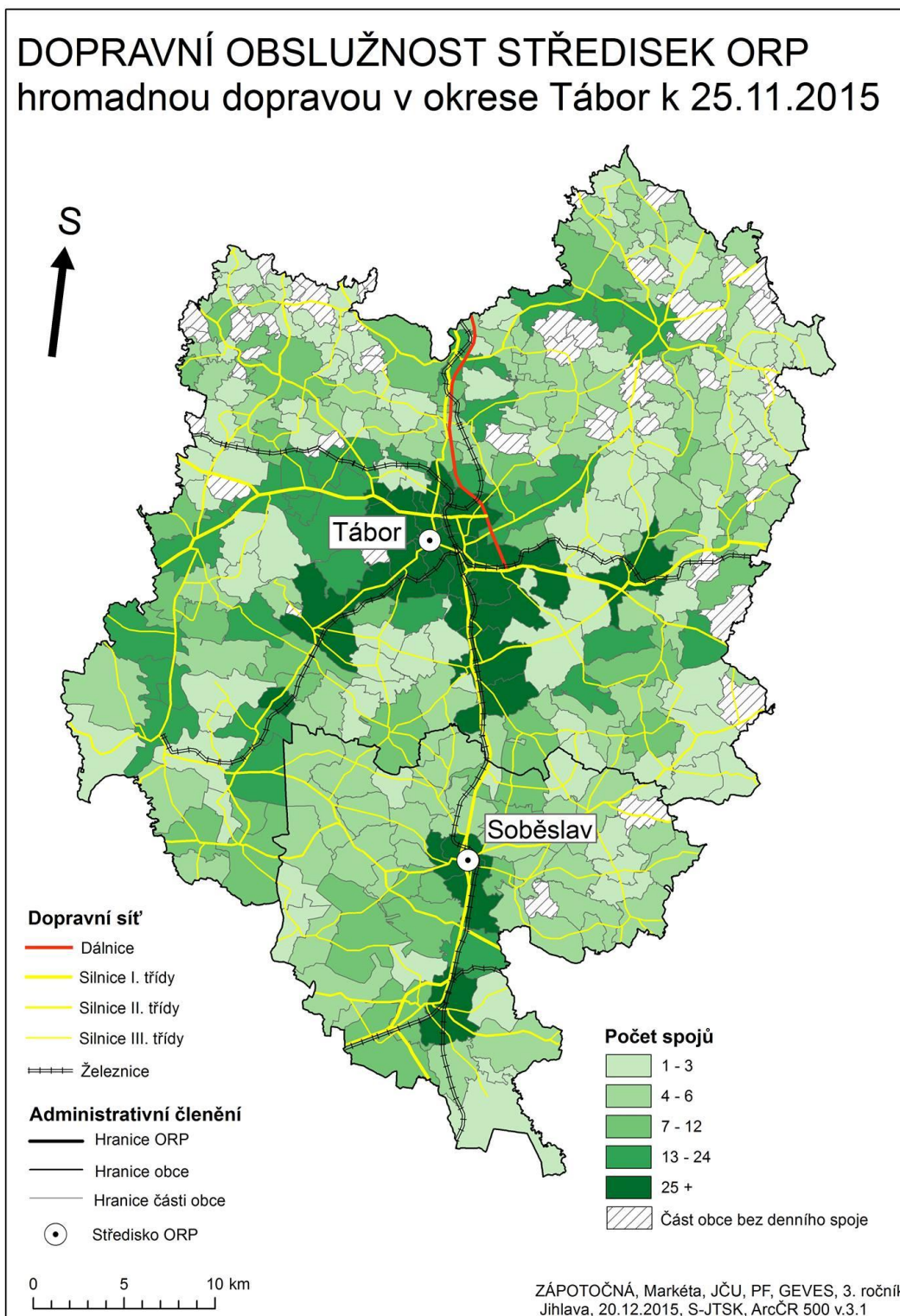
Už z prvního pohledu do přiložené mapy je vidět, že dopravní obslužnost v **SO ORP Soběslav** je nejlepší podél několikrát zmíněné komunikace I/3 (E 55) a železnice č. 220. Týká se to částí Řípec a Veselí nad Lužnicí II, které je zároveň částí s nejvyšším počtem denních spojů ve sledovaném území (27 spojů). Dále je ale patrné, že území příliš dobře obsluženo není. Více než 78 % částí obcí (45 částí), zahrnujících 44 % obyvatel, se nachází v intervalu od 1 do 6 denních spojů. Na ostatní kategorie zbývá pouze 12 částí obcí.

Tab. 13: Dopravní obslužnost středisek SO ORP hromadnou dopravou v okrese Tábor k 25. 11. 2015

Počet spojů	V něm	SO ORP	
		Tábor	Soběslav
1 - 3	Částí obcí	87	15
	Obyvatel	4643	1584
4 - 6	Částí obcí	68	30
	Obyvatel	4665	5025
7 - 12	Částí obcí	37	9
	Obyvatel	5991	5714
13 - 24	Částí obcí	32	1
	Obyvatel	15032	287
25 a více	Částí obcí	12	1
	Obyvatel	15084	2292
Bez spojení	Částí obcí	46	1
	Obyvatel	674	114
Části střediska	Částí obcí	7	3
	Obyvatel	34664	7004
Celkem	Částí obcí	289	60
	Obyvatel	80753	22020

Zdroj dat: IDOS 2015, ArcČR 500 ver. 3.1
Zpracování: vlastní

Obr. 11: Dopravní obslužnost středisek SO ORP hromadnou dopravou v okrese Tábor k 25. 11. 2015



Zdroj dat: IDOS 2015, ArcČR 500 ver. 3.1
Zpracování: vlastní

8 ZÁVĚR

Fenomén časové dostupnosti je v geografii poměrně komplikovaným dlouhodobým i aktuálním tématem. Různí autoři se liší nejen v definování tohoto termínu, ale nejsou jednotní ani co se týče jeho hodnocení. Jisté ale je, že nedostatečná možná mobility plodí znevýhodnění určité části obyvatel.

Tato práce si ve své podstatě kladla za cíl zanalyzovat dopravní časovou dostupnost středisek správních obvodů obcí s rozšířenou působností z částí obcí pod tyto správní obvody spadající. Šetřeným územím se staly tři sousední okresy v Jihočeském kraji - Strakonice, Písek a Tábor. Autor práce posuzoval výsledné dostupnosti víceméně podle subjektivního pocitu.

Neméně významným souvisejícím tématem je pojem dopravní obslužnosti. Analýzu dopravní obslužnosti si autor určil za sekundární cíl v očekávání, že mu pomůže lépe pochopit a snadněji zhodnotit časovou dostupnost. Počet denních spojů byl rovněž sledován do středisek správních obvodů obcí s rozšířenou působností z částí obcí patřících do těchto obvodů.

Výsledky analýzy časové dostupnosti přinesly několik závěrů, potažmo faktorů, které ovlivňují úroveň časové dostupnosti. Tyto faktory by se daly považovat za obecné. Mezi taková stanoviska patří například, že horší časovou dostupnost a nízký počet denních spojů do střediska správního obvodu mívají v největší míře části obcí situované při hranicích dvou i více správních obvodů. Důvodem bývá výhodnější dopravní poloha k jiným střediskům, než pod která náleží. Dalším faktorem kvality dostupnosti je vzdálenost části obce od střediska. Většinou platí, že bližší sídlo je několikanásobně lépe dostupné, než sídlo v nejvzdálenější části správního obvodu. Totéž platí pro dopravní obslužnost a počet spojů. Nejmarkantněji se v práci prokázal faktor přítomnosti významného dopravního tahu. V blízkosti důležitých komunikací bývají sídla mnohem snáze dostupná. Toto je nejlépe vidět v okrese Strakonice. Populačně malé části obcí venkovského typu trpí tzv. začarovaným kruhem veřejné dopravy, tzn. že v případě nízké poptávky po veřejné dopravě jsou tyto spoje velmi neefektivní, a tak vyžadují státní dotace a nízká efektivita spojů vede k jejich rušení (Nutley 1998 cit. v Marada, Kvétoň 2010). V takto postižených obcích by mohl být kladen důraz

přínejmenším na zajištění a zkvalitnění dopravy pro obyvatele, kteří z různých důvodů nemohou řídit osobní automobil (např. nezletilí žáci při dopravě do škol, občané důchodového věku při dopravě k úřadům, do lékařských zařízení...). Nabízí se otázka alternativních řešení dopravní obslužnosti. Zajímavým konceptem je například obecní automobil nebo ústředně řízené sdílené jízdy. V některých obcích už tyto náhrady klasické autobusové veřejné dopravy fungují, ale ve srovnání se zahraničními zeměmi je to téměř zanedbatelné a velmi nekoordinované.

Vedlejším cílem práce bylo zhodnotit dopravní obslužnost daného území. Autor zjistil, že sídla lokalizovaná bezprostředně k střediskům správních obvodů dosahují velice často výborné dopravní obslužnosti s 25 a více denními spoji do příslušného střediska. Ve zbývajícím území správních obvodů už situace tak optimální nebývá.

Hypotéza č. 1 se nepotvrdila, průměrná časová dostupnost částí obcí v SO ORP Tábor do jeho střediska (obce Tábor) jen nejvyšší (45 minut) ze všech sledovaných SO ORP. Hypotéza č. 2 se potvrdila. Důkazem může být například obec Malšice - část Všechlapy, která má pouze 41 obyvatel, ale středisko Tábor je z ní obsloužena 25 denními spoji. Třetí hypotéza se z výsledků práce rovněž potvrdila.

Všechny cíle práce byly naplněny a výsledky byly názorně zaznamenány v mapových výstupech. Závěrem byly vytvořeny GIS vrstvy s atributovými tabulkami obsahujícími požadovaná data o časové dostupnosti a dopravní obslužnosti. Tyto údaje mohou být využity Krajským úřadem Jihočeského kraje v Českých Budějovicích, jímž byla práce na samotném začátku zadána.

9 POUŽITÁ LITERARURA A ZDROJE

9.1 Seznam literatury

BENEŠ, V. (2008): Časová dostupnost středisek veřejné správy v kraji Vysočina veřejnou hromadnou dopravou. Diplomová práce. Katedra geografie PF JČU, České Budějovice, 91 s.

BRINKE, J. (1999): Úvod do geografie dopravy – Socioekonomická geografie I. 2. vyd. Karolinum, Praha, 107 s.

BRUINSMA, F., RIETVELD, P. (1998): Is Transport Infrastructure Effective? Transport Infrastructure and Accessibility: Impacts on the Space Economy. Springer-Verlag, Berlin - Heidelberg, 383 s.

CLARK, A. N. (1990): The Penguin: The Dictionary of Geography. Puffin. In: Michniak, D. (2002): Dostupnosť ako geografická kategória a jej význam při hodnotení územno-správneho členenia Slovenska. Dizertační práce. Geografický ústav Slovenské akademie vied, Bratislava, s. 2.

DUŠEK, P. (2003): Encyklopedie městské dopravy v Čechách, na Moravě a ve Slezsku. Libri, Praha, 292 s.

DŽUPINOVÁ, E., HALÁS, M., HORŇÁK, M., HURBÁNEK, P., KÁČAROVÁ M., MICHNIAK D., ONDOŠ S., ROCHOVSKÁ A. (2008): Periférnosť a prostorová polarizácia na území Slovenska. Geo-grafika, Bratislava, 187 s.

EL-GENEIDY, M.A., LEVINSON, D.M. (2006): Access to Destinations: Development of Accessibility Measures, Report 1. In: Access to destinations study. Minnesota Department of Transportation, 125 s.

FOLKESSON, C., MAKRÍ, M.C. (2001): Accessibility Measures for Analyse of Land Use and Travelling with Geographical Information System. Lund University and University of Karlskrona, Sweden, 15 s.

HAMPL, M. (2005): Geografická organizace společnosti v České republice: Transformační procesy a jejich obecný kontext. Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje PŘF UK, Praha, 147 s.

HANSEN, W.G. (1959): How Accessibility Shapes Land Use. In FOLKESSON, C. a MAKŘÍ, M.C. (2001): Accessibility Measures for Analyse of Land Use and Travelling with Geographical Information System. Lund University and University of Karlskrona, Sweden, 15 s.

HILBER, A., ARENDT, M. (2004): Development of accessibility in Switzerland between 2000 and 2020: first result. 4th Swiss Transport Research Conference, Monte Verita/Ascona, 25 s.

HORÁK, J. (2000): Analýza dopravní obslužnosti okresu Nový Jičín ve vztahu k nezaměstnanosti. GeoInfo, 5, str. 8-10.

HUDEČEK, T. (2008): Model časové dostupnosti individuální automobilovou dopravou. Geografie, 113, č. 2, s. 140 - 153.

HUDEČEK, T. (2010): Dostupnost v Česku v období 1991-2001: vztah k dojížděcí do zaměstnání a do škol. 1. vyd. Česká geografická společnost, Praha, 141 s.

HŮRSKÝ, J. (1974): Klasifikace měst ČSR podle polohy v dopravních sítích. Sborník ČSSZ, 79, č. 2, s. 101 - 107.

JÁNOŠÍKOVÁ, L., KUBÁNI, A. (2000): Dopravná dostupnost obcí. Komunikácie, Vydavateľstvo Žilinskej univerzity, 4, 7 s.

JOKLOVÁ, H. (2007): Dopravní dostupnost obcí s rozšířenou působností v moravských krajích. Diplomová práce. ESF MU, Brno, 80 s.

KOUŘIMOVÁ, A. (2012): Časová dostupnost pracovních středisek Jihočeského kraje. Bakalářská práce. Katedra geografie PF JČU, České Budějovice, 44 s.

KUSEDOVÁ D. (1996): Analýza dostupnosti obcí Slovenska. Sbor. ref. konference Aktivity v kartografii '96. Kartografická společnost SR a Geografický ústav SAV, Bratislava, s. 29 - 49.

KRAFT, S. (2012): A transport classification of settlement centres in the Czech Republic using cluster analysis. Moravian Geographical Reports, Ústav geoniky AV ČR 20, č. 3, s. 38 - 49.

KUBEŠ, J. (2000): Problémy stabilizace venkovského osídlení ČR. Katedra geografie PF JČU, České Budějovice, 164 s.

KYLIÁN, R. (2009): Dopravní dostupnost v ČR. Diplomová práce. Geografický ústav PřF MU, Brno, 84 s.

- MAIER, K., DRDA, F., MULÍČEK, M., SÝKORA, L. (2007): Dopravní dostupnost funkčních městských regionů a urbanizovaných zón v České republice. *Urbanismus a územní rozvoj*, 10, č. 3, s. 75 - 80.
- MARADA, M. (2010): *Doprava a geografická organizace společnosti v Česku*. 1. vyd. Praha: Česká geografická společnost, 165 s.
- MARADA, M., KVĚTOŇ, V. (2006): Význam dopravní obslužnosti v rozvoji venkovských oblastí. Sborník příspěvků z mezinárodní konference *Venkov je náš svět*. Provozně-ekonomická fakulta ČZU, Praha, s. 422–431.
- MARADA, M., KVĚTOŇ, V. (2010): Diferenciace nabídky dopravních příležitostí v českých obcích a sociogeografických mikroregionech. *Geografie*, 115, č. 1, s. 21–43.
- MARYÁŠ, J., MLÁDEK, J., ŘEHÁK, S., VYSTOUPIL, J. (2001): *Ekonomická geografie I*. Masarykova univerzita, Brno, 156 s.
- MICHNIAK, D. (2002): *Dostupnosť ako geografická kategória a jej význam při hodnotení územno-správneho členenia Slovenska*. Bratislava. Dizertační práce. Slovenská akademie vied. Geografický ústav, 125 s.
- MICHNIAK, D. (2003): *Dostupnosť okresných miest na Slovensku*. *Geografický časopis*, 55, č. 1, s. 21 - 39.
- MICHNIAK, D. (2006): *Pojem dostupnosti v geografii a vybrané prístupy k jej štúdiu*. *Geografická revue*, 2, č. 2, s. 724 - 741.
- MIRVALD, S. (1993): *Geografie dopravy. I. Obecná část*. PF ZČU, Plzeň, 80 s.
- MUSIL, M., MÜLLER, J. (2008): *Vnitřní periferie v České republice jako mechanismus sociální exkluze*. *Sociologický časopis/ Czech Sociological Review*, 44, č. 2. s. 321–348.
- NUTLEY, S. (1998): *Rural Areas: Accesibility Problem*. In: Marada, M., Květoň, V. (2010): *Diferenciace nabídky dopravních příležitostí v českých obcích a sociogeografických mikroregionech*. *Geografie*, 115, č. 1, s. 22
- RŮŽIČKA, R. (2014): *Časová dostupnost středisek veřejné správy ve vybraných okresech Jihočeského kraje (Český Krumlov, České Budějovice, Jindřichův Hradec)*. Bakalářská práce. Katedra geografie PF JČU, České Budějovice, 80 str.
- ŘEHÁK, S. (1997): *Aktuální problémy České republiky - 6. díl: Doprava*. Scholaforum, Ostrava, 24 s.
- SEIDENGLANZ, D. (2007): *Dopravní charakteristiky venkovského prostoru*. Dizertační práce. Geografický ústav PŘF MU, Brno, 196 s.

ZELENÝ, L. (2007): Osobní přeprava. Wolters Kluwer, 352 s.

9.2 Seznam internetových zdrojů

ArcData (2015): ArcČR 500,

<http://www.arcdata.cz/produkty-a-sluzby/geograficka-data/arccr-500> (2. 12. 2015)

Colorbrewer 2.0 (2015): color advice for cartography,

<http://colorbrewer2.org/> (20. 12. 2015)

Comett plus (2015): Jízdní řády MHD Tábor,

<http://www.comettplus.cz/cz/o-divizi-mhd/> (15. 1. 2015)

ČD (2012): IDS TA - Integrovaný dopravní systém Táborska,

<http://www.cd.cz/primestske-cestovani/ids/ids-ta/-3809/> (17. 2. 2015)

ČSÚ (2012a): Charakteristika okresu Strakonice,

https://www.czso.cz/csu/xc/charakteristika_okresu_st (18. 2. 2015).

ČSÚ (2012b): Charakteristika okresu Písek,

https://www.czso.cz/csu/xc/charakteristika_okresu_pi (18. 2. 2015).

ČSÚ (2012c): Charakteristika okresu Tábor,

https://www.czso.cz/csu/xc/charakteristika_okresu_ta (20. 2. 2015)

ČSÚ (2014a): Počet obyvatel v obcích České republiky k 1.1.2014,

<https://www.czso.cz/documents/10180/20556283/1300721403.pdf/cbf58cfc-65ed-4d7b-ab41-f13024e09fcf?version=1.0> (4. 3. 2015)

ČSÚ (2014b): Délka silnic a dálnic podle okresů k 31. 12. 2013

<https://www.czso.cz/csu/czso/17-doprava4197> (6. 3. 2015)

HORÁK a kol. (2003): Možnosti analýzy a hodnocení dopravní dostupnosti

http://gis.vsb.cz/pan-old/Skoleni_Texty/PrikladyCviceni/DOSTUP.pdf (23. 1. 2015)

IDOS (2015): Jízdní řády

<http://jizdnirady.idnes.cz/vlakyaubusymhdvse/spojeni/> (5. 10. 2015)

Města a obce (2015): Jednotlivá sídla České republiky

http://mesta.obce.cz/obce_orp.asp?zujorp=550787 (14. 2. 2015)

Město Písek (2015): SWOT analýza sídel

<http://www.mesto-pisek.cz/soubory/dokument16990.pdf> (14. 2. 2015)

Městská autobusová doprava ve městě Tábor (2015)

http://cs.wikipedia.org/wiki/M%C4%9Bstsk%C3%A1_autobusov%C3%A1_doprava_v_T%C3%A1bo%C5%99e (14. 2. 2015)

Městská autobusová doprava v Jihočeském kraji (2015)

https://cs.wikipedia.org/wiki/M%C4%9Bstsk%C3%A1_autobusov%C3%A1_doprava_v_Jiho%C4%8Desk%C3%A9m_kraji (2. 4. 2015)

MHD Strakonice (2015): Městská hromadná doprava v městě Strakonice

<http://www.strakonice.eu/content/mestska-hromadna-doprava> (14. 2. 2015)

SEIDENGLANZ, D. (2006): Doprava ve venkovském prostoru

<http://railway.econ.muni.cz/language/cs/2006/doprava-ve-venkovskem-prostoru>
(10. 12. 2015)

SPVD (2011): Společnost pro veřejnou dopravu v městě Strakonice

<http://www.spvd.cz/index.php/strakonice> (14. 2. 2015)

SPVD (2012a): Společnost pro veřejnou dopravu v městě Písek

<http://www.spvd.cz/index.php/pisek> (14. 2. 2015)

SPVD (2012b): Společnost pro veřejnou dopravu v městě Tábor

<http://www.spvd.cz/index.php/tabor#zacatek> (14. 2. 2015)

Wikipedia (2015): Okres Strakonice

http://cs.wikipedia.org/wiki/Okres_Strakonice (14. 2. 2015)

IV. železniční koridor (2015): Informace o IV. železničním koridoru

<http://www.4-koridor.cz/> (14. 2. 2015)

Seznam obrázků, tabulek a příloh

9.3 Seznam obrázků

Obr. 1: Administrativní členění okresů Písek, Strakonice a Tábor k 1. 1. 2013

Obr. 2: Schéma sítě MHD v Táboře a blízkém okolí k 3. 1. 2012

Obr. 3: Časová dostupnost středisek SO ORP hromadnou dopravou v okrese Strakonice k 25. 11. 2015

Obr. 4: Časová dostupnost středisek SO ORP individuální dopravou v okrese Strakonice k 25. 11. 2015

Obr. 5: Časová dostupnost středisek SO ORP hromadnou dopravou v okrese Písek k 25. 11. 2015

Obr. 6: Časová dostupnost středisek SO ORP individuální dopravou v okrese Písek k 25. 11. 2015

Obr. 7: Časová dostupnost středisek SO ORP hromadnou dopravou v okrese Tábor k 25. 11. 2015

Obr. 8: Časová dostupnost středisek SO ORP individuální dopravou v okrese Tábor k 25. 11. 2015

Obr. 9: Dopravní obslužnost středisek SO ORP hromadnou dopravou v okrese Strakonice k 25. 11. 2015

Obr. 10: Dopravní obslužnost středisek SO ORP hromadnou dopravou v okrese Písek k 25. 11. 2015

Obr. 11: Dopravní obslužnost středisek SO ORP hromadnou dopravou v okrese Tábor k 25. 11. 2015

9.4 Seznam tabulek

Tab. č. 1: Kategorie pozemních komunikací se stanovenými průměrnými rychlostmi

Tab. 2: Největší obce v okrese Strakonice k 1. 1. 2014

Tab. 3: Délky jednotlivých kategorií silničních komunikací v okrese Strakonice k 31. 12. 2013

Tab. 4: Největší obce v okrese Písek k 1. 1. 2014

Tab. 5: Délky jednotlivých kategorií silničních komunikací v okrese Strakonice k 31. 12. 2013

Tab. 6: Největší obce v okrese Tábor k 1. 1. 2014

Tab. 7: Délky jednotlivých kategorií silničních komunikací v okrese Tábor k 31. 12. 2013

Tab. 8: Časová dostupnost středisek SO ORP hromadnou a individuální dopravou v okrese Strakonice k 25. 11. 2015

Tab. 9: Časová dostupnost středisek SO ORP hromadnou a individuální dopravou v okrese Písek k 25. 11. 2015

Tab. 10: Časová dostupnost středisek SO ORP hromadnou a individuální dopravou v okrese Tábor k 25. 11. 2015

Tab. 11: Dopravní obslužnost středisek SO ORP hromadnou dopravou v okrese Strakonice k 25. 11. 2015

Tab. 12: Dopravní obslužnost středisek SO ORP hromadnou dopravou v okrese Písek k 25. 11. 2015

9.5 Seznam příloh

Příloha 1: Časová dostupnost a počet spojů částí obcí do ORP Strakonice k 25. 11. 2015

Příloha 2: Časová dostupnost a počet spojů částí obcí do ORP Blatná k 25. 11. 2015

Příloha 3: Časová dostupnost a počet spojů částí obcí do ORP Vodňany k 25. 11. 2015

Příloha 4: Časová dostupnost a počet spojů částí obcí do ORP Písek k 25. 11. 2015

Příloha 5: Časová dostupnost a počet spojů částí obcí do ORP Milevsko k 25. 11. 2015

Příloha 6: Časová dostupnost a počet spojů částí obcí do ORP Tábor k 25. 11. 2015

Příloha 7: Časová dostupnost a počet spojů částí obcí do ORP Soběslav k 25. 11. 2015

Přílohy

Příloha 1: Časová dostupnost a počet spojů částí obcí do ORP Strakonice k 25. 11. 2015

OBECE	ČÁST OBCE	POČET SPOJŮ DO STŘEDISKA ORP	DENNÍ PRŮMĚR SPOJŮ DO STŘEDISKA ORP (MIN.)	ČASOVÝ INTERVAL (HROMADNÁ DOPRAVA)	ČASOVÝ INTERVAL (INDIVIDUÁLNÍ DOPRAVA)
Cehnice	Cehnice	12	16	11 - 20	11 +
	Dunovice	11	19	11 - 20	1 - 10
Čejetice	Čejetice	17	19	11 - 20	1 - 10
	Mladějovice	6	40	31 - 40	1 - 10
	Sedlíkovice	1	19	11 - 20	11 +
	Sedliště	0	-	-	1 - 10
	Sudoměř	12	13	11 - 20	11 +
Čepřovice	Čepřovice	5	42	41 - 50	11 +
	Jiřetice	4	43	41 - 50	11 +
	Koječín	4	45	41 - 50	11 +
Čestice	Čestice	13	27	21 - 30	11 +
	Doubřavice u Volyně	9	19	11 - 20	11 +
	Krušlov	2	37	31 - 40	11 +
	Nahořany	2	33	31 - 40	11 +
	Nuzín	1	45	41 - 50	11 +
	Radešov	0	-	-	11 +
	Střídka	1	24	31 - 40	11 +
Doubřavice	Doubřavice	3	30	21 - 30	11 +
	Nahošín	2	37	31 - 40	11 +
Drachkov	Drachkov	4	12	11 - 20	1 - 10
Drážov	Dobrš	3	37	31 - 40	11 +
	Drážov	3	33	31 - 40	11 +
	Kváskovice	0	-	-	11 +
	Zálesí	3	43	41 - 50	11 +
Drouzetice	Černíkov	4	14	11 - 20	1 - 10
	Drouzetice	4	11	11 - 20	1 - 10
Dřešín	Dřešín	9	27	21 - 30	11 +
	Dřešíněk	3	29	21 - 30	11 +
	Hořejšice	3	31	31 - 40	11 +
	Chvalšovice	7	32	31 - 40	11 +
Hlupín	Hlupín	3	32	31 - 40	11 +
Horní Poříčí	Dolní Poříčí	13	19	11 - 20	1 - 10
	Horní Poříčí	11	23	21 - 30	1 - 10
Hoslovice	Hodějov	4	43	41 - 50	11 +

	Hoslovice	2	35	31 - 40	11 +
	Škrobočov	4	39	31 - 40	11 +
Hoštice	Hoštice	16	17	11 - 20	1 - 10
Chrástovice	Chrástovice	4	22	21 - 30	1 - 10
	Klínovice	3	19	11 - 20	11 +
Jinín	Jinín	3	12	11 - 20	1 - 10
Kalenice	Kalenice	1	38	31 - 40	11 +
Katovice	Katovice	18	14	11 - 20	1 - 10
Kladruby	Kladruby	4	26	21 - 30	1 - 10
Kraselov	Kraselov	4	34	31 - 40	1 - 10
	Lhota u Svaté Anny	0	-	-	1 - 10
	Milčice	4	31	31 - 40	1 - 10
	Mladotice	4	36	31 - 40	1 - 10
Krejnice	Krejnice	4	34	31 - 40	11 +
Krty-Hradec	Krty-Hradec	2	24	21 - 30	1 - 10
Kuřimany	Kuřimany	2	23	21 - 30	1 - 10
Kváskovice	Kváskovice	6	32	31 - 40	11 +
Libětice	Libětice	6	16	11 - 20	1 - 10
Litochovice	Litochovice	4	40	31 - 40	11 +
	Neuslužice	3	40	31 - 40	11 +
	Střítež	3	43	41 - 50	11 +
Malenice	Malenice	11	32	31 - 40	11 +
	Straňovice	0	-	-	11 +
	Zlešice	6	22	21 - 30	11 +
Mečichov	Mečichov	3	34	31 - 40	11 +
Milejovice	Milejovice	6	21	21 - 30	11 +
Miloňovice	Miloňovice	4	16	11 - 20	1 - 10
	Nová Ves	4	10	1 - 10	1 - 10
	Sudkovice	4	19	11 - 20	1 - 10
Mnichov	Mnichov	2	29	21 - 30	1 - 10
Mutěnice	Mutěnice	7	8	1 - 10	1 - 10
Nebřehovice	Nebřehovice	6	10	1 - 10	1 - 10
	Zadní Ptákovice	6	8	1 - 10	1 - 10
Němčice	Němčice	6	35	31 - 40	11 +
Němětice	Němětice	10	11	11 - 20	1 - 10
Nihošovice	Jetišov	5	28	21 - 30	11 +
	Nihošovice	10	13	11 - 20	1 - 10
Nišovice	Nišovice	16	25	21 - 30	11 +
Nová Ves	Lhota pod Kůstrým	2	48	41 - 50	11 +
	Nová Ves	2	41	41 - 50	11 +

	Viska	2	43	41 - 50	11 +
Novosedly	Novosedly	10	19	11 - 20	1 - 10
Osek	Jemnice	4	33	31 - 40	1 - 10
	Malá Turná	2	25	21 - 30	1 - 10
	Osek	4	28	21 - 30	1 - 10
	Petrovice	4	31	31 - 40	11 +
	Rohozná	4	23	21 - 30	11 +
Paračov	Paračov	6	27	21 - 30	1 - 10
Pracejovice	Makarov	4	28	21 - 30	1 - 10
	Pracejovice	6	12	11 - 20	1 - 10
Přední Zborovice	Přední Zborovice	30	8	1 - 10	1 - 10
Předslavice	Kakovice	3	53	51 - 60	11 +
	Marčovice	0	-	-	11 +
	Předslavice	6	29	21 - 30	11 +
	Úlehle	0	-	-	11 +
	Všechlapy	2	35	31 - 40	11 +
Přechovice	Přechovice	6	26	21 - 30	1 - 10
Přešťovice	Brusy	9	18	11 - 20	1 - 10
	Kbelnice	5	19	11 - 20	1 - 10
	Přešťovice	10	16	11 - 20	1 - 10
Radějovice	Radějovice	3	41	41 - 50	11 +
Radomyšl	Domanice	21	10	1 - 10	1 - 10
	Láz	4	30	21 - 30	1 - 10
	Leskovice	3	26	21 - 30	1 - 10
	Podolí	4	16	11 - 20	11 +
	Radomyšl	28	18	11 - 20	11 +
	Rojice	22	22	21 - 30	1 - 10
Radošovice	Jedraž	0	-	-	1 - 10
	Kapsova Lhota	10	7	1 - 10	1 - 10
	Milíkovice	6	14	11 - 20	1 - 10
	Radošovice	11	6	1 - 10	1 - 10
	Svaryšov	6	11	11 - 20	1 - 10
Rovná	Rovná	7	16	11 - 20	1 - 10
Řepice	Řepice	19	8	1 - 10	1 - 10
Skály	Skály	4	35	31 - 40	11 +
Slaník	Slaník	6	13	11 - 20	1 - 10
Sousedovice	Smiradice	0	-	-	1 - 10
	Sousedovice	7	11	11 - 20	1 - 10
Strakonice	Dražejov	15	26	21 - 30	1 - 10
	Hajská	3	8	1 - 10	1 - 10

	Modlešovice	20	9	1 - 10	1 - 10
	Přední Ptákovice	0	-	-	1 - 10
	Strakonice I	0	-	-	1 - 10
	Strakonice II	0	-	-	1 - 10
	Střela	28	12	11 - 20	1 - 10
	Vírt	30	10	1 - 10	1 - 10
Strašice	Škúdra	3	46	41 - 50	11 +
	Strašice	5	48	41 - 50	11 +
Strunkovice nad Volyňkou					
	Strunkovice nad Volyňkou	36	10	1 - 10	1 - 10
Střelská Hoštice	Kozlov	1	36	31 - 40	1 - 10
	Sedlo	4	43	41 - 50	1 - 10
	Střelské Hoštice	17	23	21 - 30	11 +
	Střelskohoštická Lhota	4	39	31 - 40	11 +
Štěchovice	Štěchovice	10	27	21 - 30	1 - 10
Štěkeň	Nové Kestřany	4	25	21 - 30	11 +
	Štěkeň	10	22	21 - 30	1 - 10
	Vítkov	8	21	21 - 30	1 - 10
Třebohostice	Třebohostice	9	22	21 - 30	1 - 10
	Zadní Zborovice	3	28	21 - 30	1 - 10
Třešovice	Třešovice	4	24	21 - 30	1 - 10
Úlehle	Radkovice	6	26	21 - 30	1 - 10
	Švejcarova Lhota	0	-	-	1 - 10
	Úlehle	6	23	21 - 30	1 - 10
Únice	Hubenov	9	16	11 - 20	1 - 10
	Únice	9	17	11 - 20	1 - 10
Vacovice	Vacovice	2	42	41 - 50	11 +
Velká Turná	Velká Turná	13	20	11 - 20	11 +
Volenice	Tažovická Lhota	0	-	-	11 +
	Tažovice	4	36	31 - 40	11 +
	Ohrazenice	4	38	31 - 40	11 +
	Vojnice	4	39	31 - 40	11 +
	Volenice	10	29	21 - 30	1 - 10
Volyně	Černětice	6	28	21 - 30	1 - 10
	Račí	0	-	-	11 +
	Starov	2	30	21 - 30	11 +
	Volyně	43	19	11 - 20	11 +
	Zechovice	2	27	21 - 30	11 +
Zahorčice	Zahorčice	5	30	21 - 30	11 +
Zvotoky	Zvotoky	3	51	51 - 60	11 +

Zdroj: Vlastní zpracování

Příloha 2: Časová dostupnost a počet spojů částí obcí do ORP Blatná k 25. 11. 2015

OBEC	ČÁST OBCE	POČET SPOJŮ DO STŘEDISKA ORP	DENNÍ PRŮMĚR SPOJŮ DO STŘEDISKA ORP (MIN.)	ČASOVÝ INTERVAL (HROMADNÁ DOPRAVA)	ČASOVÝ INTERVAL (INDIVIDUÁLNÍ DOPRAVA)
Bělčice	Bělčice	17	18	11 - 20	1 - 10
	Hostišovice	4	20	11 - 20	1 - 10
	Podruhlí	4	22	21 - 30	1 - 10
	Tisov	3	39	31 - 40	11 +
	Újezdec	7	16	11 - 20	1 - 10
	Záhrobí	0	-	-	1 - 10
	Závišín	14	10	1 - 10	1 - 10
Bezdědovice	Bezdědovice	10	3	1 - 10	1 - 10
	Dobšice	1	10	1 - 10	1 - 10
	Paštiky	7	7	1 - 10	1 - 10
Blatná	Blatenka	6	11	11 - 20	1 - 10
	Blatná	30	2	1 - 10	1 - 10
	Čekanice	2	18	11 - 20	1 - 10
	Drahenický Málkov	4	14	11 - 20	1 - 10
	Hněvkov	16	10	1 - 10	1 - 10
	Jindřichovice	0	-	-	1 - 10
	Milčice	4	31	31 - 40	1 - 10
	Řečice	8	5	1 - 10	1 - 10
	Skaličany	9	8	1 - 10	1 - 10
Bratronice	Bratronice	4	23	21 - 30	1 - 10
	Katovsko	0	-	-	1 - 10
Březí	Březí	4	188	41 - 50	11 +
Buzice	Václavov	0	-	-	1 - 10
Buzice	Buzice	3	7	1 - 10	1 - 10
Čečelovice	Čečelovice	1	23	21 - 30	1 - 10
Hajany	Hajany	5	10	1 - 10	1 - 10
Hornosín	Hornosín	1	35	31 - 40	1 - 10
Chlum	Chlum	1	9	1 - 10	1 - 10
Chobot	Chobot	2	14	11 - 20	1 - 10
	Újezd u Skaličan	2	10	1 - 10	1 - 10
Kadov	Kadov	3	21	21 - 30	1 - 10
	Lnářský Málkov	3	28	21 - 30	1 - 10
	Mračov	3	12	11 - 20	1 - 10
	Pole	2	22	21 - 30	1 - 10

	Vrbno	3	16	11 - 20	1 - 10
Kocelovice	Kocelovice	5	15	11 - 20	1 - 10
Lažánky	Lažánky	6	14	11 - 20	1 - 10
Lažany	Lažany	2	22	21 - 30	1 - 10
Lnáře	Lnáře	14	13	11 - 20	1 - 10
	Zahorčice	5	30	21 - 30	1 - 10
Lom	Lom	4	21	21 - 30	1 - 10
	Míreč	1	51	51 - 60	11 +
Mačkov	Mačkov	12	6	1 - 10	1 - 10
Myštice	Kožlí	2	17	11 - 20	1 - 10
	Laciná	0	-	-	1 - 10
	Myštice	9	15	11 - 20	1 - 10
	Střížovice	0	-	-	1 - 10
	Svobodka	3	16	11 - 20	1 - 10
	Vahlovice	6	12	11 - 20	1 - 10
	Výšice	0	-	-	11 +
Předmít	Metly	0	-	-	11 +
	Předmít	1	33	31 - 40	11 +
	Říště	0	-	-	1 - 10
	Zámlyní	4	30	21 - 30	11 +
Sedlice	Důl	4	24	21 - 30	11 +
	Holušice	3	29	21 - 30	11 +
	Mužetice	4	30	21 - 30	1 - 10
	Němčice	16	13	11 - 20	1 - 10
	Sedlice	30	18	11 - 20	1 - 10
Škvořetice	Pacelice	4	12	11 - 20	1 - 10
	Škvořetice	4	14	11 - 20	1 - 10
Tchořovice	Tchořovice	9	7	1 - 10	1 - 10
Uzenice	Uzenice	8	22	21 - 30	1 - 10
Uzeničky	Černivsko	2	17	11 - 20	1 - 10
	Uzeničky	8	25	21 - 30	11 +
Záboří	Záboří	6	18	11 - 20	1 - 10

Zdroj: Vlastní zpracování

Příloha 3: Časová dostupnost a počet spojů částí obcí do ORP Vodňany k 25. 11. 2015

OBEC	ČÁST OBCE	POČET SPOJŮ DO STŘEDISKA ORP	DENNÍ PRŮMĚR SPOJŮ DO STŘEDISKA ORP (MIN.)	ČASOVÝ INTERVAL (HROMADNÁ DOPRAVA)	ČASOVÝ INTERVAL (INDIVIDUÁLNÍ DOPRAVA)
Bavorov	Bavorov	26	14	11 - 20	1 - 10
	Blanice	8	16	11 - 20	1 - 10
	Čichtice	2	20	11 - 20	1 - 10
	Svinětice	22	9	1 - 10	1 - 10
	Tourov	0	-	-	11 +
	Útěšov	4	30	21 - 30	1 - 10
Bílsko	Bílsko	4	39	31 - 40	1 - 10
	Netonice	3	130	61 +	11 +
	Záluží	1	35	31 - 40	11 +
Budyně	Budyně	1	45	41 - 50	1 - 10
Čičenice	Čičenice	24	8	1 - 10	1 - 10
	Strpí	3	8	1 - 10	1 - 10
	Újezdec	3	35	31 - 40	1 - 10
Drahonice	Albrechtice	12	14	11 - 20	1 - 10
	Drahonice	16	25	21 - 30	1 - 10
Hájek	Hájek	9	14	11 - 20	1 - 10
Chelčice	Chelčice	6	8	1 - 10	1 - 10
Krajníčko	Krajníčko	4	32	31 - 40	11 +
Krašovice	Krašovice	5	8	1 - 10	1 - 10
	Vitice	0	-	-	1 - 10
Libějovice	Černěves	2	13	11 - 20	1 - 10
	Libějovice	10	8	1 - 10	1 - 10
	Nestanice	10	13	11 - 20	1 - 10
Měkynec	Měkynec	4	35	31 - 40	11 +
Pivkovice	Chrást	0	-	-	11 +
	Pivkovice	4	44	41 - 50	11 +
Pohorovice	Kloub	3	11	11 - 20	1 - 10
	Pohorovice	0	-	-	1 - 10
Skočice	Lidmovice	12	9	1 - 10	1 - 10
	Skočice	12	12	11 - 20	1 - 10
Stožice	Křepice	4	9	1 - 10	1 - 10
	Libějovické Svobodné Hory	4	12	11 - 20	1 - 10
	Stožice	4	6	1 - 10	1 - 10
Truskovice	Dlouhá Ves	0	-	-	1 - 10
	Truskovice	6	12	11 - 20	1 - 10

Vodňany	Čavyně	0	-	-	1 - 10
	Hvozdňany	10	7	1 - 10	1 - 10
	Křtětice	7	5	1 - 10	1 - 10
	Pražák	22	4	1 - 10	1 - 10
	Radčice	17	9	1 - 10	1 - 10
	Újezd	9	5	1 - 10	1 - 10
	Vodňany I	30	2	1 - 10	1 - 10
	Vodňany II	30	2	1 - 10	1 - 10
	Vodňanské Svobodné Hory	0	-	-	1 - 10

Zdroj: Vlastní zpracování

Příloha 4: Časová dostupnost a počet spojů částí obcí do ORP Písek k 25. 11. 2015

OBEC	ČÁST OBCE	POČET SPOJŮ DO STŘEDISKA ORP	DENNÍ PRŮMĚR SPOJŮ DO STŘEDISKA ORP (MIN.)	ČASOVÝ INTERVAL (HROMADNÁ DOPRAVA)	ČASOVÝ INTERVAL (INDIVIDUÁLNÍ DOPRAVA)
Albrechtice nad Vltavou	Albrechtice nad Vltavou	14	553	31 - 40	11 - 20
	Hladná	0	-	-	11 - 20
	Chřešřovice	7	250	31 - 40	11 - 20
	Jehnědno	7	278	31 - 40	11 - 20
	Údraž	7	309	41 - 50	11 - 20
	Újezd	1	145	61 +	21 +
Boudy	Boudy	7	316	41 - 50	11 - 20
Cerhonice	Cerhonice	6	228	31 - 40	11 - 20
	Obora u Cerhonic	0	-	-	11 - 20
Čimelice	Čimelice	29	925	31 - 40	11 - 20
	Krsice	3	162	51 - 60	11 - 20
Čížová	Borečnice	4	70	11 - 20	1 - 10
	Bošovice	0	-	-	1 - 10
	Čížová	20	268	11 - 20	1 - 10
	Krašovice	10	167	11 - 20	1 - 10
	Nová Ves	7	165	21 - 30	1 - 10
	Topělec	4	57	11 - 20	1 - 10
	Zlivice	4	85	21 - 30	1 - 10
Dobev	Malé Nepodřice	16	227	11 - 20	1 - 10
	Nová Dobev	15	289	11 - 20	1 - 10
	Oldřichov	15	193	11 - 20	1 - 10
	Stará Dobev	20	381	11 - 20	1 - 10
	Velké Nepodřice	14	237	11 - 20	1 - 10
Dolní Novosedly	Dolní Novosedly	30	452	11 - 20	1 - 10
	Horní Novosedly	0	-	-	1 - 10
	Chrastiny	7	171	21 - 30	1 - 10
	Nová Třešně	0	-	-	1 - 10
Drhovle	Brloh	3	82	21 - 30	1 - 10
	Drhovle Ves	5	139	21 - 30	1 - 10
	Drhovle Zámek	1	22	21 - 30	1 - 10
	Dubí Hora	9	231	21 - 30	1 - 10
	Chlaponice	15	265	11 - 20	1 - 10
	Mladotice	0	-	-	1 - 10
	Paměťtice	1	43	41 - 50	1 - 10

Heřmaň	Heřmaň	3	72	21 - 30	11 - 20
Horosedly	Horosedly	3	186	61 +	21 +
Kestřany	Kestřany	12	258	21 - 30	1 - 10
	Lhota u Kestřan	0	-	-	1 - 10
	Zátaví	8	105	11 - 20	1 - 10
Kluky	Březí	0	-	-	1 - 10
	Dobešice	7	224	31 - 40	1 - 10
	Kluky	7	210	21 - 30	1 - 10
Kožlí	Kožlí	1	45	41 - 50	21 +
Králova Lhota	Králova Lhota	5	435	61 +	21 +
	Laziště	4	321	61 +	11 - 20
Křenovice	Křenovice	19	575	21 - 30	11 - 20
Lety	Lety	6	588	61 +	21 +
	Pukňov	0	-	-	21 +
	Šerkov	2	260	61 +	21 +
Minice	Minice	3	314	61 +	21 +
Mírotice	Bořice	0	-	-	11 - 20
	Jarotice	4	284	61 +	11 - 20
	Lučkovice	0	-	-	11 - 20
	Mírotice	15	564	31 - 40	11 - 20
	Obora u Radobytec	0	-	-	11 - 20
	Radobytce	12	408	31 - 40	11 - 20
	Rakovické Chalupy	4	317	61 +	11 - 20
	Stráž	0	-	-	11 - 20
	Strážovice	4	284	61 +	11 - 20
Mirovice	Boješice	1	60	51 - 60	21 +
	Kakovice	6	688	61 +	21 +
	Mírovce	18	758	41 - 50	21 +
	Ohař	1	134	61 +	21 +
	Plíškovice	1	110	61 +	21 +
	Ráztely	2	164	61 +	21 +
	Řeteč	1	63	61 +	21 +
	Sochovice	0	-	-	21 +
	Touškov	0	-	-	21 +
Mišovice	Draheničky	7	793	61 +	21 +
	Mišovice	3	320	61 +	21 +
	Pohoří	6	551	61 +	21 +
	Slavkovice	1	46	41 - 50	21 +
	Svučice	3	387	61 +	21 +
Myslín	Myslín	9	348	31 - 40	21 +

Nerestce	Dolní Nerestce	5	311	61 +	11 - 20
	Horní Nerestce	9	319	31 - 40	11 - 20
Nevěžice	Nevěžice	5	231	41 - 50	21 +
Olešná	Olešná	2	47	21 - 30	11 - 20
Orlík nad Vltavou	Orlík nad Vltavou	5	261	51 - 60	21 +
	Staré Sedlo	5	252	41 - 50	21 +
Oslov	Oslov	7	196	21 - 30	11 - 20
	Svatá Anna	0	-	-	11 - 20
	Tukleky	5	135	21 - 30	1 - 10
Ostrovec	Dědovice	2	80	31 - 40	1 - 10
	Dolní Ostrovec	15	417	21 - 30	11 - 20
	Horní Ostrovec	6	230	31 - 40	11 - 20
Paseky	Nuzov	0	-	-	11 - 20
	Paseky	7	167	21 - 30	11 - 20
Písek	Budějovické Předměstí	30	2	1 - 10	1 - 10
	Hradiště	30	2	1 - 10	1 - 10
	Nový Dvůr	21	228	11 - 20	1 - 10
	Pražské Předměstí	30	2	1 - 10	1 - 10
	Purkratice	4	33	1 - 10	1 - 10
	Semice	9	64	1 - 10	1 - 10
	Smrkovice	8	97	11 - 20	1 - 10
	Václavské Předměstí	30	2	1 - 10	1 - 10
	Vnitřní Město	30	2	1 - 10	1 - 10
Podolí I	Podolí I	19	514	21 - 30	11 - 20
	Podolsko	11	267	21 - 30	1 - 10
	Rastory	0	-	-	11 - 20
Probulov	Probulov	5	242	41 - 50	21 +
Protivín	Chvaletice	5	251	41 - 50	11 - 20
	Krč	1	26	21 - 30	11 - 20
	Maletice	1	22	21 - 30	11 - 20
	Milenovice	1	45	41 - 50	11 - 20
	Myšenec	25	428	11 - 20	1 - 10
	Protivín	28	634	21 - 30	11 - 20
	Selibov	23	301	11 - 20	1 - 10
	Těšínov	1	28	21 - 30	11 - 20
	Záboří	8	404	51 - 60	11 - 20
Předotice	Kožlí u Čížové	1	34	31 - 40	11 - 20
	Křešice	7	187	21 - 30	1 - 10
	Malčice	11	343	31 - 40	11 - 20
	Podolí II	12	353	21 - 30	11 - 20

	Předotice	15	387	21 - 30	1 - 10
	Soběšice	1	32	31 - 40	11 - 20
	Šamonice	10	259	21 - 30	1 - 10
	Třebkov	9	202	21 - 30	1 - 10
	Vadkovice	1	60	51 - 60	1 - 10
Putím	Putím	22	136	1 - 10	1 - 10
Rakovice	Rakovice	1	42	41 - 50	11 - 20
Ražice	Ražice	12	153	11 - 20	1 - 10
	Štětice	4	86	21 - 30	1 - 10
Skály	Budičovice	0	-	-	11 - 20
	Skály	2	59	21 - 30	11 - 20
Slabčice	Březí	6	-	-	11 - 20
	Nemějice	2	64	31 - 40	11 - 20
	Písecká Smoleč	3	186	61 +	11 - 20
	Slabčice	2	61	31 - 40	11 - 20
Smetanova Lhota	Karlov	0	-	-	11 - 20
	Smetanova Lhota	10	282	21 - 30	11 - 20
	Vrábsko	0	-	-	11 - 20
Tálín	Kukle	7	150	21 - 30	1 - 10
	Tálín	8	150	11 - 20	1 - 10
Temešvár	Temešvár	19	424	21 - 30	1 - 10
Varvažov	Štědrónín-Plazy	1	24	21 - 30	11 - 20
	Varvažov	7	294	41 - 50	11 - 20
	Zbonín	0	-	-	11 - 20
Vlastec	Červený Újezdec	7	165	21 - 30	11 - 20
	Struhý	0	-	-	11 - 20
	Vlastec	16	314	11 - 20	1 - 10
Vojníkov	Držov	1	48	41 - 50	1 - 10
	Louka	1	46	41 - 50	1 - 10
	Vojníkov	1	44	41 - 50	1 - 10
Vráž	Jistec	0	-	-	1 - 10
	Nová Vráž	17	393	21 - 30	1 - 10
	Stará Vráž	8	219	21 - 30	1 - 10
Vrcovice	Vrcovice	9	117	11 - 20	1 - 10
Záhoří	Dolní Záhoří	8	137	11 - 20	1 - 10
	Horní Záhoří	22	404	11 - 20	1 - 10
	Jamný	18	365	11 - 20	1 - 10
	Kašina Hora	1	30	21 - 30	1 - 10
	Svatonice	9	144	11 - 20	1 - 10
	Třešně	0	-	-	1 - 10

Zvíkovské Podhradí	Zvíkovské Podhradí	6	209	31 - 40	11 - 20
Žďár	Nová Ves u Protivína	0	-	-	11 - 20
	Žďár	8	140	11 - 20	1 - 10
	Žďárské Chalupy	0	-	-	11 - 20

Zdroj: Vlastní zpracování

Příloha 5: Časová dostupnost a počet spojů částí obcí do ORP Milevsko k 25. 11. 2015

OBEC	ČÁST OBCE	POČET SPOJŮ DO STŘEDISKA ORP	DENNÍ PRŮMĚR SPOJŮ DO STŘEDISKA ORP (MIN.)	ČASOVÝ INTERVAL (HROMADNÁ DOPRAVA)	ČASOVÝ INTERVAL (INDIVIDUÁLNÍ DOPRAVA)
Bernartice	Bernartice	20	355	11 - 20	1 - 10
	Bilinka	5	97	11 - 20	1 - 10
	Bojenice	0	-	-	1 - 10
	Jestřebice	6	245	41 - 50	1 - 10
	Kolišov	6	264	41 - 50	1 - 10
	Ráb	6	250	41 - 50	1 - 10
	Rakov	0	-	-	11 - 20
	Srlín	7	309	41 - 50	11 - 20
	Svatkovice	5	111	21 - 30	11 - 20
	Zběšice	0	-	-	11 - 20
Borovany	Borovany	3	80	21 - 30	11 - 20
Božetice	Božetice	4	76	11 - 20	1 - 10
	Radíhošť	0	-	-	1 - 10
Branice	Branice	13	133	1 - 10	1 - 10
Hrazany	Dobrošov	5	232	41 - 50	1 - 10
	Hrazánky	5	243	41 - 50	1 - 10
	Hrazany	5	247	41 - 50	1 - 10
	Klísinec	5	240	41 - 50	1 - 10
Hřejkovice	Hřejkovice	6	80	11 - 20	1 - 10
	Chlumek	4	48	11 - 20	1 - 10
	Níkovice	4	280	61 +	1 - 10
	Pechova Lhota	8	124	11 - 20	1 - 10
Chyšky	Branišov	0	-	-	11 - 20
	Branišovice	1	21	21 - 30	1 - 10
	Hněvanice	7	107	11 - 20	1 - 10
	Hrachov	0	-	-	1 - 10
	Chyšky	9	243	21 - 30	1 - 10
	Kvašňov	0	-	-	11 - 20
	Květuš	6	262	41 - 50	11 - 20
	Mezný	0	-	-	11 - 20
	Nálesi	0	-	-	11 - 20
	Nosetín	7	326	41 - 50	1 - 10
	Nová Ves	0	-	-	1 - 10
	Podchýšská Lhota	4	102	21 - 30	1 - 10
	Radíkovy	0	-	-	11 - 20

	Ratiboř	3	79	21 - 30	1 - 10
	Ratibořec	0	-	-	1 - 10
	Rohozov	0	-	-	1 - 10
	Růžená	6	341	51 - 60	11 - 20
	Vilín	0	-	-	11 - 20
	Voděrady	0	-	-	1 - 10
	Záluží	0	-	-	1 - 10
Jetětice	Červená	8	238	21 - 30	11 - 20
	Jetětice	11	204	11 - 20	11 - 20
Jickovice	Jickovice	4	81	11 - 20	1 - 10
	Varta	0	-	-	11 - 20
Kostelec nad Vltavou	Kostelec nad Vltavou	4	153	31 - 40	1 - 10
	Příleпов	7	366	51 - 60	1 - 10
	Sobědraž	4	108	21 - 30	1 - 10
	Zahrádka	4	144	31 - 40	1 - 10
Kovářov	Břeží	0	-	-	11 - 20
	Dobrá Voda	0	-	-	1 - 10
	Hostín	0	-	-	11 - 20
	Chrást	4	187	41 - 50	11 - 20
	Kotýřina	0	-	-	11 - 20
	Kovářov	7	136	11 - 20	1 - 10
	Lašovice	3	85	21 - 30	11 - 20
	Onen Svět	2	132	61 +	11 - 20
	Předbořice	4	147	31 - 40	11 - 20
	Radvánov	3	69	21 - 30	11 - 20
	Řenkov	4	140	31 - 40	11 - 20
	Vepice	5	251	41 - 50	11 - 20
	Vesec	7	358	51 - 60	11 - 20
	Vladyčín	5	269	51 - 60	11 - 20
	Zahořany	4	165	41 - 50	11 - 20
	Záluží	4	71	11 - 20	1 - 10
Žebrákov	0	-	-	11 - 20	
Křížanov	Křížanov	3	23	1 - 10	1 - 10
Kučeř	Kučeř	4	82	21 - 30	1 - 10
Květov	Květov	4	61	11 - 20	1 - 10
	Vůsí	1	19	11 - 20	1 - 10
Milevsko	Dmýštice	6	62	1 - 10	1 - 10
	Klislín	0	-	-	1 - 10
	Milevsko	30	2	1 - 10	1 - 10
	Něžovice	0	-	-	1 - 10

	Rukáveč	4	38	1 - 10	1 - 10
	Velká	4	57	11 - 20	1 - 10
Okrouhlá	Okrouhlá	20	196	1 - 10	1 - 10
Osek	Osek	4	38	1 - 10	1 - 10
Přeborov	Přeborov	4	28	1 - 10	1 - 10
Přeštěnice	Držkrajov	1	10	1 - 10	1 - 10
	Mlčkov	0	-	-	1 - 10
	Přeštěnice	5	60	11 - 20	1 - 10
	Týnice	5	50	1 - 10	1 - 10
Sepekov	Líšnice	15	111	1 - 10	1 - 10
	Sepekov	23	172	1 - 10	1 - 10
	Zálší	0	-	-	1 - 10
Stehlovice	Stehlovice	11	161	11 - 20	1 - 10
Veselíčko	Bílina	17	272	11 - 20	1 - 10
	Veselíčko	21	289	11 - 20	1 - 10
Vlksice	Dobřemilice	4	86	21 - 30	1 - 10
	Klokočov	0	-	-	1 - 10
	Střítež	4	94	21 - 30	11 - 20
	Vlksice	4	77	11 - 20	1 - 10
Zbelítov	Zbelítov	4	40	1 - 10	1 - 10
Zběšičky	Hanov	0	-	-	1 - 10
	Popovec	0	-	-	11 - 20
	Zběšičky	6	255	41 - 50	1 - 10
Zhoř	Blehov	5	59	11 - 20	1 - 10
	Břeží	0	78	11 - 20	1 - 10
	Osletín	5	49	1 - 10	1 - 10
	Zbislav	6	68	11 - 20	1 - 10
	Zhoř	3	44	11 - 20	1 - 10

Zdroj: Vlastní zpracování

Příloha 6: Časová dostupnost a počet spojů částí obcí do ORP Tábor k 25. 11. 2015

OBEC	ČÁST OBCE	POČET SPOJŮ DO STŘEDISKA ORP	DENNÍ PRŮMĚR SPOJŮ DO STŘEDISKA ORP (MIN.)	ČASOVÝ INTERVAL (HROMADNÁ DOPRAVA)	ČASOVÝ INTERVAL (INDIVIDUÁLNÍ DOPRAVA)
Balkova Lhota	Balkova Lhota	15	193	11 - 20	1 - 10
Bečice	Bečice	4	232	51 - 60	1 - 10
Bechyně	Bechyně	21	866	41 - 50	11 - 20
	Hvoždany	3	239	61 +	21 +
	Senožaty	13	1088	61 +	11 - 20
Běleč	Běleč	0	-	-	11 - 20
	Bzová	5	261	51 - 60	11 - 20
	Elbančice	5	244	41 - 50	11 - 20
Borotín	Boratkov	0	-	-	11 - 20
	Borotín	11	222	11 - 20	11 - 20
	Hatov	0	-	-	11 - 20
	Chomoutova Lhota	0	-	-	11 - 20
	Kamenná Lhota	1	33	31 - 40	11 - 20
	Libenice	2	84	41 - 50	11 - 20
	Nový Kostelec	3	109	31 - 40	11 - 20
	Pejšova Lhota	0	-	-	11 - 20
	Píkov	4	168	41 - 50	11 - 20
	Předbojov	0	-	-	11 - 20
	Sychrov	1	35	31 - 40	11 - 20
Bradáčov	Bradáčov	3	214	61 +	11 - 20
	Březnice	8	600	61 +	11 - 20
Březnice	Horní Světlá	2	102	51 - 60	11 - 20
Černýšovice	Černýšovice	3	174	51 - 60	11 - 20
	Hutě	3	178	51 - 60	11 - 20
Dlouhá Lhota	Dlouhá Lhota	13	152	11 - 20	11 - 20
Dobronice u Bechyně	Dobronice u Bechyně	4	203	51 - 60	11 - 20
Dolní Hořice	Dolní Hořice	8	618	61 +	11 - 20
	Hartvíkov	2	90	41 - 50	11 - 20
	Horní Hořice	3	82	21 - 30	11 - 20
	Chotčiny	4	109	21 - 30	11 - 20
	Kladruby	6	127	21 - 30	11 - 20
	Lejčkov	9	275	31 - 40	11 - 20
	Mašovice	3	90	21 - 30	11 - 20
	Nové Dvory	0	-	-	11 - 20
	Oblajovice	8	276	31 - 40	11 - 20
	Pořín	12	266	21 - 30	11 - 20

	Prasetín	4	131	31 - 40	11 - 20
	Radostovice	0	-	-	11 - 20
Dolní Hrachovice	Dolní Hrachovice	3	300	61 +	11 - 20
	Horní Hrachovice	0	-	-	11 - 20
	Mostek	1	65	61 +	11 - 20
Dražice	Dražice	20	398	11 - 20	1 - 10
Dražičky	Dražičky	18	302	11 - 20	1 - 10
Drhovice	Drhovice	20	400	11 - 20	1 - 10
Haškovicova Lhota	Haškovicova Lhota	13	1089	61 +	11 - 20
Hlasivo	Hlasívko	6	132	21 - 30	11 - 20
	Hlasivo	6	126	21 - 30	11 - 20
	Rašovice	0	-	-	11 - 20
	Temešvár	0	-	-	11 - 20
Hodětín	Blatec	2	140	61 +	11 - 20
	Hodětín	8	607	61 +	11 - 20
	Nová Ves	7	545	61 +	11 - 20
Hodonice	Hodonice	6	484	61 +	11 - 20
Chotoviny	Beranova Lhota	3	122	41 - 50	1 - 10
	Broučková Lhota	0	-	-	1 - 10
	Červené Záhofí	4	71	11 - 20	1 - 10
	Chotoviny	15	207	11 - 20	1 - 10
	Jeníčkova Lhota	8	101	11 - 20	1 - 10
	Liderovice	4	109	21 - 30	1 - 10
	Moraveč	8	170	21 - 30	1 - 10
	Polánka	4	103	21 - 30	1 - 10
	Rzavá	8	151	11 - 20	1 - 10
	Řevnov	3	90	21 - 30	1 - 10
	Sedlečko	1	23	21 - 30	1 - 10
	Vrážná	4	60	11 - 20	1 - 10
Choustník	Choustník	7	323	41 - 50	11 - 20
	Kajetín	6	397	61 +	11 - 20
	Předboř	3	188	61 +	11 - 20
Chrbonín	Chrbonín	2	115	51 - 60	11 - 20
Chýnov	Dobronice u Chýnova	3	82	21 - 30	1 - 10
	Chýnov	30	490	11 - 20	1 - 10
	Kloužovice	3	64	21 - 30	11 - 20
	Velmovice	6	129	21 - 30	11 - 20
	Záhostice	5	95	11 - 20	1 - 10
Jedlany	Jedlany	4	125	31 - 40	11 - 20
Jistebnice	Alenina Lhota	3	297	61 +	11 - 20

	Božejovice	2	106	51 - 60	11 - 20
	Cunkov	3	300	61 +	11 - 20
	Drahnětice	6	354	1 - 10	11 - 20
	Hodkov	8	298	31 - 40	11 - 20
	Hůrka	1	28	21 - 30	11 - 20
	Chlum	2	94	41 - 50	11 - 20
	Javoří	0	-	-	11 - 20
	Jezviny	0	-	-	11 - 20
	Jistebnice	12	394	31 - 40	11 - 20
	Křivošín	2	98	41 - 50	11 - 20
	Makov	1	26	21 - 30	11 - 20
	Nehonín	3	329	61 +	11 - 20
	Orlov	1	56	51 - 60	11 - 20
	Ostrý	0	-	-	11 - 20
	Ounuz	0	-	-	11 - 20
	Padařov	11	180	11 - 20	11 - 20
	Plechov	0	-	-	11 - 20
	Podol	1	72	61 +	11 - 20
	Pohoří	0	-	-	11 - 20
	Smrkov	2	93	41 - 50	11 - 20
	Stružinec	3	323	61 +	11 - 20
	Svoříž	1	57	51 - 60	11 - 20
	Třemešná	0	-	-	1 - 10
	Vlásenice	4	67	11 - 20	1 - 10
	Zbelítov	0	-	-	11 - 20
	Zvěstonín	8	285	31 - 40	11 - 20
Košice	Borek	4	190	41 - 50	11 - 20
	Doubí	4	167	41 - 50	1 - 10
	Košice	7	188	21 - 30	11 - 20
Košín	Košín	11	141	11 - 20	1 - 10
Krátošice	Krátošice	2	70	31 - 40	11 - 20
Krtov	Krtov	5	127	21 - 30	11 - 20
Libějice	Libějice	12	180	11 - 20	1 - 10
Lom	Lom	3	45	11 - 20	1 - 10
Malšice	Čenkov	9	201	21 - 30	1 - 10
	Dobřejice	16	378	21 - 30	11 - 20
	Malšice	26	468	11 - 20	1 - 10
	Maršov	3	54	11 - 20	1 - 10
	Nové Lány	7	460	61 +	1 - 10
	Obora	3	60	11 - 20	1 - 10

	Staré Lány	0	-	-	1 - 10
	Třebelice	9	228	21 - 30	1 - 10
	Všechlapy	26	306	11 - 20	11 - 20
Meziříčí	Meziříčí	20	365	11 - 20	1 - 10
Mladá Vožice	Bendovo Záhोří	4	111	21 - 30	11 - 20
	Blanice	0	-	-	11 - 20
	Dolní Kouty	2	96	41 - 50	11 - 20
	Dubina	5	72	11 - 20	11 - 20
	Horní Kouty	0	-	-	11 - 20
	Chocov	0	-	-	11 - 20
	Janov	8	670	61 +	11 - 20
	Krchova Lomná	0	-	-	11 - 20
	Mladá Vožice	23	675	21 - 30	11 - 20
	Noskov	6	273	41 - 50	11 - 20
	Pavlov	0	-	-	11 - 20
	Radvanov	4	251	61 +	11 - 20
	Staniměřice	8	631	61 +	11 - 20
	Stará Vožice	6	150	21 - 30	11 - 20
	Ústějov	4	101	21 - 30	11 - 20
Mlýny	Mlýny	2	120	51 - 60	11 - 20
Nadějkov	Bezděkov	3	182	61 +	11 - 20
	Brtec	4	294	61 +	11 - 20
	Číčovice	0	-	-	11 - 20
	Hronova Vesec	5	497	61 +	11 - 20
	Hubov	0	-	-	11 - 20
	Chlístov	3	286	61 +	11 - 20
	Kaliště	2	88	41 - 50	11 - 20
	Křenovy Dvory	5	492	61 +	11 - 20
	Modlíkov	5	499	61 +	11 - 20
	Mozolov	0	-	-	11 - 20
	Nadějkov	9	360	31 - 40	11 - 20
	Nepřejev	0	-	-	11 - 20
	Petřkovice	2	76	31 - 40	11 - 20
	Pohořelice	0	-	-	11 - 20
	Starcova Lhota	5	502	61 +	11 - 20
	Šichova Vesec	0	-	-	11 - 20
	Větrov	4	336	11 - 20	11 - 20
	Vratišov	8	968	61 +	11 - 20
Nasavrky	Nasavrky	15	118	1 - 10	1 - 10
Nemyšl	Dědice	4	105	21 - 30	11 - 20

	Dědičky	5	113	21 - 30	11 - 20
	Hoštice	2	81	41 - 50	11 - 20
	Nemyšl	4	159	31 - 40	11 - 20
	Prudice	1	76	61 +	1 - 10
	Úlehle	1	38	31 - 40	11 - 20
	Úraz	4	145	31 - 40	11 - 20
	Záhoříčko	13	753	51 - 60	1 - 10
Nová Ves u Chýnova	Nová Ves u Chýnova	3	45	11 - 20	1 - 10
Nová Ves u Mladé Vožice	Horní Střítež	13	707	51 - 60	11 - 20
	Křtěnovice	0	-	-	11 - 20
	Mutice	0	-	-	11 - 20
	Nová Ves u Mladé Vožice	13	709	51 - 60	11 - 20
Oldřichov	Oldřichov	12	670	51 - 60	11 - 20
Opařany	Hodušín	1	93	61 +	11 - 20
	Nové Dvory	0	-	-	11 - 20
	Olší	2	103	51 - 60	11 - 20
	Oltyně	13	316	21 - 30	1 - 10
	Opařany	21	603	21 - 30	11 - 20
	Podboří	11	803	61 +	11 - 20
	Skrýchov u Opařan	3	139	41 - 50	11 - 20
Planá nad Lužnicí	Lhota Samoty	2	34	11 - 20	1 - 10
	Planá nad Lužnicí	82	1408	11 - 20	1 - 10
	Strkov	25	552	21 - 30	1 - 10
Pohnánek	Pohnánek	3	124	41 - 50	11 - 20
Pohnání	Pohnání	3	131	41 - 50	11 - 20
Pojbuky	Blatnice	0	-	-	21 +
	Dolní Světlá	3	306	61 +	11 - 20
	Pojbuky	3	226	61 +	21 +
	Zadní Lomná	3	289	61 +	11 - 20
Psárov	Psárov	2	144	61 +	21 +
	Tříklasovice	2	139	61 +	21 +
Radenín	Bítov	14	343	21 - 30	11 - 20
	Hroby	5	130	21 - 30	11 - 20
	Kozmice	13	1072	61 +	11 - 20
	Lažany	3	106	31 - 40	11 - 20
	Nuzbely	8	227	21 - 30	11 - 20
	Radenín	7	256	31 - 40	11 - 20
	Terezín	1	63	61 +	11 - 20
Radětice	Radětice	6	469	61 +	21 +
Radimovice u Tábora	Radimovice u Tábora	5	72	11 - 20	1 - 10

Radimovice u Želče	Radimovice u Želče	15	231	11 - 20	1 - 10
Radkov	Paseka	1	26	21 - 30	1 - 10
	Radkov	4	94	21 - 30	1 - 10
Rataje	Kozín	12	876	61 +	11 - 20
	Rataje	13	1086	61 +	11 - 20
Ratibořské Hory	Dub	3	146	41 - 50	11 - 20
	Malenín	0	-	-	11 - 20
	Podolí	1	38	31 - 40	1 - 10
	Ratibořice	6	114	11 - 20	1 - 10
	Ratibořské Hory	18	302	11 - 20	1 - 10
	Vřesce	19	472	21 - 30	1 - 10
Rodná	Blanička	8	616	61 +	11 - 20
	Nahořany	4	267	61 +	21 +
	Rodná	4	275	61 +	11 - 20
Řemíčov	Buková	5	241	41 - 50	11 - 20
	Řemíčov	1	55	51 - 60	11 - 20
Řepeč	Kášovice	2	59	21 - 30	1 - 10
	Řepeč	2	62	31 - 40	11 - 20
Sezimovo Ústí	Sezimovo Ústí	151	1733	11 - 20	1 - 10
Skopytce	Chabrovice	2	66	31 - 40	11 - 20
	Skopytce	6	390	61 +	11 - 20
Skrýchov u Malšic	Dudov	4	137	31 - 40	11 - 20
	Skrýchov u Malšic	5	289	51 - 60	11 - 20
Slapsko	Javor	0	-	-	21 +
	Leština	5	265	51 - 60	11 - 20
	Moraveč	6	299	41 - 50	11 - 20
	Slapsko	6	307	51 - 60	11 - 20
	Vitanovice	1	79	21 - 30	21 +
	Zahrádka	4	222	51 - 60	11 - 20
Slapy	Hnojná Lhotka	0	-	-	1 - 10
	Slapy	28	398	11 - 20	1 - 10
Smilovy Hory	Františkov	2	119	51 - 60	11 - 20
	Malý Ježov	1	68	11 - 20	21 +
	Obrátice	2	136	61 +	21 +
	Radostovice	2	115	51 - 60	21 +
	Smilovy Hory	1	64	61 +	21 +
	Stojslavice	0	-	-	21 +
	Velký Ježov	1	70	61 +	21 +
Stádlec	Hájky	2	75	31 - 40	11 - 20
	Křída	7	580	61 +	11 - 20

	Slavňovice	2	71	31 - 40	11 - 20
	Stádléc	5	193	31 - 40	11 - 20
	Staré Sedlo	12	944	61 +	11 - 20
Sudoměřice u Bechyně	Bechyňská Smoleč	20	551	21 - 30	11 - 20
	Bežerovice	1	54	51 - 60	11 - 20
	Sudoměřice u Bechyně	20	619	31 - 40	11 - 20
Sudoměřice u Tábora	Sudoměřice u Tábora	18	322	11 - 20	1 - 10
Svrabov	Hejlov	3	42	11 - 20	1 - 10
	Svrabov	3	48	11 - 20	1 - 10
Šebířov	Křekovice	5	316	61 +	21 +
	Křekovická Lhota	5	326	61 +	21 +
	Kříženeč	5	334	61 +	21 +
	Lhýšov	0	-	-	21 +
	Popovice	5	294	51 - 60	21 +
	Skrýšov	6	439	61 +	21 +
	Šebířov	1	31	31 - 40	11 - 20
	Vosná	5	502	61 +	21 +
	Vrcholtovice	3	201	11 - 20	21 +
	Vyšetice	4	350	61 +	21 +
	Záříčí u Mladé Vožice	1	57	51 - 60	11 - 20
Tábor	Čekanice	30	2	1 - 10	1 - 10
	Čelkovice	30	2	1 - 10	1 - 10
	Hlinice	24	187	1 - 10	1 - 10
	Horky	44	417	1 - 10	1 - 10
	Klokoty	30	2	1 - 10	1 - 10
	Měšice	30	2	1 - 10	1 - 10
	Náchod	30	2	1 - 10	1 - 10
	Smyslov	10	70	1 - 10	1 - 10
	Stoklasná Lhota	13	146	11 - 20	1 - 10
	Tábor	30	2	1 - 10	1 - 10
	Větrovy	36	468	11 - 20	1 - 10
	Všechov	26	286	11 - 20	1 - 10
	Zahrádka	26	286	11 - 20	1 - 10
	Záluží	24	150	1 - 10	1 - 10
	Zárybnická Lhota	49	589	11 - 20	1 - 10
	Turovec	Turovec	3	66	21 - 30
Ústrašice	Ústrašice	4	239	51 - 60	1 - 10
Vilice	Hrnčiče	5	295	51 - 60	21 +
	Vilice	0	-	-	21 +
Vlčeves	Svatá Anna	4	138	31 - 40	11 - 20

	Vlčeves	0	-	-	11 - 20
Vodice	Babčice	1	61	61 +	11 - 20
	Domamyšl	4	381	61 +	11 - 20
	Hájek	0	-	-	11 - 20
	Malešín	6	208	31 - 40	11 - 20
	Osikovec	0	-	-	11 - 20
	Vodice	5	306	61 +	11 - 20
Zadní Střítež	Zadní Střítež	3	295	61 +	21 +
Záhoří	Záhoří	5	390	61 +	21 +
Zhoř u Mladé Vožice	Zhoř u Mladé Vožice	14	785	51 - 60	11 - 20
Zhoř u Tábora	Zhoř u Tábora	2	40	11 - 20	1 - 10
Želeč	Bezděčín	2	91	41 - 50	11 - 20
	Želeč	7	200	21 - 30	11 - 20

Zdroj: Vlastní zpracování

Příloha 7: Časová dostupnost a počet spojů částí obcí do ORP Soběslav k 25. 11. 2015

OBECE	ČÁST OBCE	POČET SPOJŮ DO STŘEDISKA ORP	DENNÍ PRŮMĚR SPOJŮ DO STŘEDISKA ORP (MIN.)	ČASOVÝ INTERVAL (HROMADNÁ DOPRAVA)	ČASOVÝ INTERVAL (INDIVIDUÁLNÍ DOPRAVA)
Borkovice	Borkovice	10	371	31 - 40	11 - 20
Budislav	Budislav	0	-	-	1 - 10
	Hlavňov	2	56	21 - 30	1 - 10
	Záluží u Budislavě	5	263	51 - 60	1 - 10
Dírná	Dírná	6	479	61 +	11 - 20
	Lžín	4	63	11 - 20	1 - 10
	Nová Ves	3	52	11 - 20	1 - 10
	Záříčí	1	52	51 - 60	1 - 10
	Závsí	4	76	11 - 20	1 - 10
Drahov	Drahov	5	200	31 - 40	11 - 20
Dráčov	Dráčov	9	224	21 - 30	1 - 10
Hlavatce	Debrník	5	115	21 - 30	1 - 10
	Hlavatce	4	128	31 - 40	1 - 10
	Vyhnanice	5	343	61 +	11 - 20
Chotěmice	Chotěmice	5	155	31 - 40	11 - 20
Katov	Katov	1	26	21 - 30	1 - 10
Klenovice	Klenovice	6	37	1 - 10	1 - 10
Komárov	Komárov	4	95	21 - 30	11 - 20
Mažice	Mažice	4	207	51 - 60	1 - 10
Mezná	Mezná	5	58	11 - 20	1 - 10
Myslkovice	Myslkovice	8	88	11 - 20	1 - 10
Přehořov	Hrušova Lhota	0	-	-	1 - 10
	Kvasejovice	5	40	1 - 10	1 - 10
	Přehořov	4	35	1 - 10	1 - 10
Roudná	Janov	2	31	11 - 20	1 - 10
	Roudná	11	63	1 - 10	1 - 10
Řípec	Řípec	13	348	21 - 30	1 - 10
Sedlečko u Soběslavě	Sedlečko u Soběslavě	8	65	1 - 10	1 - 10
Skalice	Radimov	2	29	11 - 20	1 - 10
	Rybova Lhota	6	67	11 - 20	1 - 10
	Skalice	4	62	11 - 20	1 - 10
	Třebiště	4	72	11 - 20	1 - 10
Soběslav	Chlebov	9	40	1 - 10	1 - 10
	Nedvědice	4	64	11 - 20	1 - 10

	Soběslav I	30	2	1 - 10	1 - 10
	Soběslav II	30	2	1 - 10	1 - 10
	Soběslav III	30	2	1 - 10	1 - 10
Sviny	Kundratice	4	163	41 - 50	11 - 20
	Sviny	4	174	41 - 50	1 - 10
Třebějice	Třebějice	4	85	21 - 30	1 - 10
Tučapy	Brandlín	3	192	61 +	1 - 10
	Dvorce	6	78	11 - 20	1 - 10
	Tučapy	5	96	11 - 20	1 - 10
Val	Hamr	2	116	51 - 60	11 - 20
	Val	2	109	51 - 60	11 - 20
Vesce	Čeraz	8	70	1 - 10	1 - 10
	Mokrá	4	49	11 - 20	1 - 10
	Vesce	8	85	11 - 20	1 - 10
Veselí nad Lužnicí	Horusice	7	163	21 - 30	1 - 10
	Veselí nad Lužnicí I	9	180	11 - 20	1 - 10
	Veselí nad Lužnicí II	27	241	1 - 10	1 - 10
Vlastiboř	Svinky	4	79	11 - 20	1 - 10
	Vlastiboř	4	146	31 - 40	1 - 10
	Záluží	4	56	11 - 20	1 - 10
Vlkov	Vlkov	6	220	31 - 40	11 - 20
Zálsí	Klečaty	1	28	21 - 30	11 - 20
	Zálsí	2	100	41 - 50	1 - 10
Zlukov	Zlukov	2	71	31 - 40	1 - 10
Zvěrotice	Zvěrotice	5	41	1 - 10	1 - 10
Žišov	Žišov	1	29	21 - 30	1 - 10

Zdroj: Vlastní zpracování