



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
(Český Krumlov, České Budějovice, Jindřichův
Hradec)

Vypracoval: Robin Růžička
Vedoucí práce: Mgr. Martin Blažek

České Budějovice 2014

Prohlášení:

Prohlašuji, že jsem zadanou bakalářskou práci vypracoval samostatně s použitím literatury a informačních zdrojů 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 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 touto 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

.....
Robin Růžička

Poděkování:

Na tomto místě bych rád poděkoval Mgr. Martinu Blažkovi za jeho čas, cenné rady, připomínky a vstřícnost během vzájemných konzultací. Spolupráce s ním byla nejen velmi příjemná, ale také přínosná.

RŮŽIČKA, R. (2014): Časová dostupnost středisek veřejné správy ve vybraných okresech Jihočeského kraje (Český Krumlov, České Budějovice, Jindřichův Hradec). Bakalářská práce. Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, Pedagogická fakulta, katedra geografie, 80 str.

Abstrakt

Předkládaná bakalářská práce se zabývá časovou dostupností středisek správních obvodů obcí s rozšířenou působností z jednotlivých katastrálních území pod tato střediska spadajících ve třech vybraných okresech Jihočeského kraje. Autor zkoumá okresy Český Krumlov, České Budějovice a Jindřichův Hradec. Práce uvádí teoretický přehled o dopravní dostupnosti, jejím vývoji a významu a soustřeďuje se v pozadí také na témata dopravní obslužnosti a perifernosti území. Nechybí ani sociogeografické vymezení vybraných okresů s důrazem na jejich dopravní infrastrukturu a sídelní strukturu. Hlavním cílem práce je analýza a komparace časové dostupnosti hromadnou a individuální dopravou ve třech sledovaných okresech a zpracování mapových výstupů, které tuto analýzu graficky znázorňují.

Klíčová slova: dopravní dostupnost, dopravní obslužnost, hromadná doprava, individuální doprava, periferní oblast, obec s rozšířenou působností, Český Krumlov, České Budějovice, Jindřichův Hradec

RŮŽIČKA, R. (2014): Time accessibility of public service centers in selected districts of South Bohemian region (Český Krumlov, České Budějovice, Jindřichův Hradec). Bachelor's thesis. University of South Bohemia in České Budějovice, Faculty of Education, Department of Geography, 80 p.

Abstract

This Bachelor's thesis deals with time accessibility of centers of administrative districts of municipalities with extended powers from cadastral units covered under these centers in three selected districts of South Bohemian region. The author examines Český Krumlov district, České Budějovice district and Jindřichův Hradec district. The thesis presents a theoretical overview of transport accessibility, its development and importance. The thesis also focuses on topics of transport services and peripheral areas. There are also sociogeographical demarcations of selected districts with emphasis on the transport infrastructure and the residential structure. The main aim of this thesis is analysis and comparison of time accessibility of public and private transport in three monitored districts and also creation of map outputs which graphically illustrate this analysis.

Keywords: transport accessibility, transport services, public transport, private transport, peripheral area, municipality with extended powers, Český Krumlov, České Budějovice, Jindřichův Hradec

Obsah

1. Úvod a cíle práce	8
2. Teoretická východiska práce	10
2.1. Dopravní dostupnost (akcesibilita)	10
2.1.1. Vývoj dopravní dostupnosti a její nejvýznamnější představitelé.....	11
2.1.2. Druhy dopravní dostupnosti	12
2.2. Sociální exkluze	13
2.3. Dopravní obslužnost.....	14
2.3.1. Vývoj dopravní obslužnosti hromadné dopravy	15
2.4. Metody výběru středisek	16
2.5. Hypotézy	17
3. Metodika práce	19
3.1. Výběr středisek.....	19
3.2. Statistické šetření časové dostupnosti a dopravní obslužnosti hromadnou dopravou	20
3.3. Sledování časové dostupnosti individuální dopravou.....	22
3.4. Zpracování dat a tvorba mapových výstupů	23
3.5. Typologie částí obcí podle dopravní dostupnosti	24
3.6. Vymezení periferních oblastí	25
4. Sociogeografická charakteristika vybraných okresů	26
4.1. Okres Český Krumlov.....	27
4.1.1. Územně správní členění a sídelní struktura	27
4.1.2. Dopravní infrastruktura.....	29
4.2. Okres České Budějovice	31
4.2.1. Územně správní členění a sídelní struktura	31
4.2.2. Dopravní infrastruktura.....	33
4.3. Okres Jindřichův Hradec.....	36

4.3.1.	Územně správní členění a sídelní struktura	37
4.3.2.	Dopravní infrastruktura.....	38
5.	Analýza časové dostupnosti a dopravní obslužnosti.....	41
5.1.	Hodnocení časové dostupnosti	41
5.2.	Hodnocení dopravní obslužnosti.....	55
5.3.	Hodnocení administrativní hierarchie obcí a jejich částí na základě časové dostupnosti	64
5.4.	Hodnocení periferních oblastí.....	68
6.	Závěr	71
7.	Seznam použité literatury a pramenů	74
7.1.	Seznam publikací.....	74
7.2.	Seznam internetových zdrojů	76
8.	Seznam obrázků, tabulek a příloh.....	78
8.1.	Seznam obrázků	78
8.2.	Seznam tabulek.....	79
8.3.	Seznam příloh.....	80
Přílohy	81

1. Úvod a cíle práce

Problematika dopravní dostupnosti a dopravy jako takové je v současnosti jedním z nejdiskutovanějších témat. A to nejen díky své velké rozsáhlosti, ale i z důvodu jeho různého vnímání a pojetí, jež bude nastíněno v úvodních kapitolách teoretických východisek. Časová dostupnost ovlivňuje každodenní život, a je proto jeho nedílnou součástí. Neovlivňuje pouze dopravu obyvatel, ale také například ekonomiku státu, investice, kvalitu života nebo cestovní ruch.

Jedním ze dvou faktorů, proč si autor vybral dané téma pro vypracování své bakalářské práce, byla právě atraktivnost, důležitost a velký význam a potenciál sledované problematiky. Druhým faktorem bylo přihlédnutí ke skutečnosti, že výsledná digitální data, která autor nashromáždil, byla zpracována do digitálních vrstev v prostředí geografických informačních systémů (dále již jen GIS) a poskytnuta Krajskému úřadu Jihočeského kraje v Českých Budějovicích. Budou tedy dále využitelná, a práce se tak stane do jisté míry podkladem pro další šetření.

Mezi teoretická východiska práce jsou zařazeny i subkapitoly, které se věnují vývoji dopravní dostupnosti a jejím nejvýznamnějším představitelům. Dále jsou zde popsány různé způsoby dělení druhů dopravní dostupnosti. Obsaženo je i stručné představení pojmů sociální exkluze a dopravní obslužnost. Nechybí ani uvedení možných metod výběru dopravních středisek a stanovení základních výzkumných hypotéz.

V kapitole metodika práce jsou uvedeny veškeré postupy, které autor použil pro zpracování daného tématu. Je zde tedy popsáno, jak a na základě jakých kritérií probíhalo statistické šetření časové dostupnosti a dopravní obslužnosti hromadnou dopravou a také jakým způsobem se sledovala časová dostupnost individuální dopravou. Kapitola zachycuje také metodiku zpracování dat a tvorbu mapových výstupů a metodiku vymezení periferních oblastí.

Hlavním cílem práce je zmíněná analýza časové dostupnosti individuální a hromadnou dopravou ve vybraných třech bývalých okresech Jihočeského kraje – Český Krumlov, České Budějovice a Jindřichův Hradec. Tato analýza je provedena na základě statistického šetření časové dostupnosti center veřejné správy z částí obcí, které pod tato střediska spadají.

Jako centra veřejné správy byly vybrány obce s rozšířenou působností (dále již jen ORP), které vznikly ve II. fázi reformy územně správního členění, kdy měly odstranit chyby z rozdělení území České republiky na okresy z roku 1989 a přiblížit veřejnou správu blíže k občanům. Jako dopravně spádové regiony byly tedy v rámci ORP zvoleny jejich příslušné správní obvody obcí s rozšířenou působností (dále již jen SO ORP) (Beneš 2008).

Jedním z dílčích cílů se stala analýza dopravní obslužnosti těchto center na základě počtu denních spojů z jednotlivých částí obcí. Dalším vedlejším úkolem bylo vyhledání částí obcí, které mají lepší časovou dostupnost a dopravní obslužnost než obce, pod které spadají, a zhodnocení faktorů těchto skutečností. Posledním stanoveným vedlejším cílem, který však zcela jistě úzce souvisí s časovou dostupností, bylo vymezení určitých periferních částí obcí v rámci sledovaných SO ORP. K jednotlivým cílům a hypotézám se autor vrací v závěru práce.

2. Teoretická východiska práce

V této kapitole jsou uvedeny veškeré teoretické podklady, které autor využil při zpracování tématu časové dostupnosti. Obsaženy jsou zde nejdůležitější práce sociálních geografů, kteří se danou problematikou zabývali, dále nejrozličnější internetové publikace a články a další prameny, ze kterých autor čerpal. Kapitola se nezabývá pouze časovou dostupností, ale také dostupností v obecnější a širší rovině. Jsou zde zohledněny i různé přístupy k vymezování středisek dopravní dostupnosti, přestože autor pracuje výhradně se středisky SO ORP.

2.1. Dopravní dostupnost (akcesibilita)

Dostupnost je jedním z nejvýznamnějších pojmů v humánní geografii. Avšak zároveň patří mezi pojmy, které jsou velmi těžce definovatelné. Proto se v odborné literatuře setkáváme s různými definicemi, pojetími a aplikacemi dostupnosti pro řešení dalších geografických problémů. Dostupnost lze zjednodušeně vnímat jako určitou vlastnost místa, která vyjadřuje míru lehkosti jeho dosažení z jiných míst (Michniak 2003).

Podobně definuje akcesibilitu i Morris et al. (1978, cit. v Martín, Gutiérrez, Román). Hovoří o ní jako o lehkosti, s jakou můžeme dosáhnout aktivit a určitého místa s určitým dopravním prostředkem. Kusendová (1996, s. 35) dostupnost chápe jako „ukazatel, který na základě přístupnosti nebo dosažitelnosti daného objektu k ostatním objektům určuje jeho postavení v rámci dané prostorové struktury.“ Můžeme říci, že se jedná o „velikost“ bariéry, kterou vytváří geografický prostor v přístupu k nějakému dopravnímu bodu, linii, sídlu nebo službě (Horňák, 2012). Podle Nutley (1998, cit. v Marada, Květoň 2010) je dostupnost možnost dostat se na místo potřeby. Dle Shen (1998) je akcesibilita míra síly a rozsahu geografických vztahů mezi obyvateli a jejich socioekonomickými aktivitami. Dostupnost můžeme vnímat také jako kombinaci tří základních prvků. Prvním je subjekt dostupnosti (osoba nebo skupina osob), druhým je objekt dostupnosti (příležitost, služba, aktivita) a třetím je transportní prvek, jenž vyjadřuje spojení mezi subjektem a objektem (Michniak 2002). Dostupnost je ovlivňována polohou a vzdáleností, která je určujícím faktorem (Rodrigue et. al 2006, cit. v Kraft, Blažek, 2010). Dostupnost je také jedním z důležitých pojmů zmiňovaných

v souvislosti s venkovem a periferními oblastmi. Je totiž ovlivňována koncentrací obslužných, výrobních a dalších aktivit v jádrových oblastech. Tím se prohlubuje rozdíl mezi periferními částmi, venkovem a jádrem (Marada, Květoň 2010). Nejčastěji je dostupnost v geografii vyjadřována v kilometrech a minutách (časová dostupnost). Její kartografické vyjadřování je tradičním výzkumným tématem (Chmelík, Květoň, Marada 2009).

2.1.1. Vývoj dopravní dostupnosti a její nejvýznamnější představitelé

Pojem dostupnost lze zaznamenat již v období sestrojování map ve starověkém Římě (cca před 2 000 lety). Tehdy však existoval pouze jako pojem nedefinovaný a dostupnost byla vnímána jako určitá vzdálenost mezi městy, trhy nebo křižovatkami. To se změnilo až ve 20. století, kdy se dostupností začalo zabývat více autorů (Joklová 2007).

V 50. a 60. letech byla rozpracována dostupnost geografických objektů a od tohoto období zaznamenáváme velký nárůst studií, které jsou tomuto geografickému jevu věnovány. V 50. letech vznikly tři významné práce od amerických geografů Harrise, Berryho a Hansena. 60. léta obohatili svými pracemi Hagget a Chorley a dále pak také Johnston. Mezníkem pro širší používání pojmu dostupnost byla studie D. R. Ingrama z roku 1971. Dalšími významnými pracemi v období 70. let přispěli například Hagerrstrand nebo Jones. Za období 80. let můžeme jmenovat například práce od Bannistera a Keebla, Owsena a Thomsona (Joklová 2007).

Od 90. let po současnost se kromě pokračujícího nárůstu počtu prací zabývajících se dostupností začínaly v hojně míře využívat také geografické informační systémy, s nimiž vznikaly práce zaměřující se na způsoby měření dostupnosti. Mezi autory takových prací se řadí například Handy nebo Niemeier (Joklová 2007).

Co se týče nejvýznamnějších československých autorů posledních let zkoumajících dopravu a dopravní dostupnost, nelze opomenout L. Tolmáčiho, A. Bezáka, D. Michniaka, D. Kusendovou, V. Székala, P. Korece, D. Seidenglanza, M. Maradu, V. Květoně, L. Sýkoru, O. Mulíčka, K. Maiera, F. Drdu, S. Krafta a další.

2.1.2. Druhy dopravní dostupnosti

Dopravní dostupnost lze rozdělit podle několika kritérií:

- Podle použitých jednotek
 - Metrické (míra přímé dostupnosti euklidovské a míra cestní dostupnosti)
 - Časové
 - Topologické (přímá topologická dostupnost a nepřímá topologická dostupnost)
 - Cenové (cena dopravy nebo náklady na dopravu)
 - Ostatní (například vážené míry v kombinaci se všemi druhy dostupnosti)
- Podle dopravního prostředku
- Na základě organizace provozu
 - Hromadná doprava
 - Individuální doprava
- Podle provozně technického hlediska
 - Veřejná doprava
 - Neveřejná doprava
- Podle směru dojížděky
 - Do spádových míst (sídlo úřadu, sídlo školy nebo zdravotnické zařízení)
 - Do zaměstnání
 - Do nákupních center
 - Ke kulturním a sportovním zařízením
 - apod.
- Podle velikosti území

- Místní úroveň (obec)
- Regionální úroveň (vymezené území, kraj)
- Národní úroveň (stát)
- Neomezené měřítko
- Podle způsobu dopravy
 - unimodální (jeden způsob)
 - multimodální (např. nejrychlejší ze dvou nebo více způsobů)
 - intermodální (kombinace více způsobů dopravy)

(Horák a kol. 2003, Joklová 2007)

2.2. Sociální exkluze

S dopravní dostupností úzce souvisí tzv. sociální nebo společenská exkluze. Exkluzí rozumíme vyloučení ze sociálního systému z důvodu ztížené dostupnosti polohy v systému osídlení (Musil 2006, cit. v Temelová, Novák, Pospíšilová, Dvořáková 2011). Tento pojem se stále častěji objevuje v programových dokumentech Evropské unie, které mají za cíl ovlivňovat sociální politiku jednotlivých členských států (Mareš, Sirovátka 2008). I přesto, že sociální exkluze je pojem a jev spíše sociologický, nalezneme mnoho geografických faktorů, které ho ovlivňují.

Podle Burchardt, Le Grand, Piachaud (1999, s. 229, cit. v Mareš, Sirovátka 2008) lze jako sociálně vyloučené považovat ty občany dané společnosti, „kteří z důvodů, které nemají sami pod kontrolou, nemohou participovat na obvyklých aktivitách, k nimž by je jejich občanství opravňovalo a na něž aspirují“.

Sociálně vyloučení mohou být tedy například chudí, staří, zdravotně handicapovaní obyvatelé, obyvatelé s nedostatečným vzděláním, etnické či náboženské skupiny obyvatel. Dále pak také například bezdomovci, bývalí vězni, odchovanci dětských domovů a podobně (Kubeš, Kraft 2011).

Geograficky vymezenou oblast, kde dochází ke koncentraci sociálně vyloučených osob, můžeme považovat za sociálně vyloučenou lokalitu (Kouřimová 2012). Důsledkem takovéto lokality může být její určitá perifernost. Z hlediska dopravní dostupnosti je poloha těchto oblastí nevýhodná, často velmi vzdálená od středisek základních služeb a je zde charakteristická také špatná časová dostupnost a obslužnost těchto středisek.

2.3. Dopravní obslužnost

S pojmem dopravní dostupnost také souvisí termín dopravní obslužnost, jenž je v české geografii rovněž dlouholetým tématem. Ve značné míře se jím zabýval v 70. a 80. letech Josef Hůrský, který je dodnes našim nejvýznamnějším dopravním geografem (Marada, Květoň 2010).

Definice dopravní obslužnosti již není tak obtížná a je dokonce zakotvena v zákoně č. 111/1994 Sb., který ji definuje takto: „Základní dopravní obslužnost území je doprava do škol, do úřadů, k soudům, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a do zaměstnání, včetně dopravy zpět.“ To, jak se bude stát podílet na zajištění dopravní obslužnosti, stanovuje podle místních podmínek příslušný dopravní úřad. (Horák a kol. 2003)

Faktory, které ovlivňují obslužnost, jsou sídelní struktura a fungování sídelního systému (např. vzdálenost obce od městských středisek nebo nabídka počtu spojů v souvislosti s populační velikostí obce), dále infrastrukturní vybavenost (platí, že významnější dopravní trasy na sebe váží větší množství spojů hromadné dopravy) a způsob organizace hromadné dopravy (mnohem vyšší nabídku spojů vytvoří propojení autobusové a železniční dopravy) (Seidenglanz 2006).

2.3.1. Vývoj dopravní obslužnosti hromadné dopravy

Do popředí zájmů se dopravní obslužnost dostala po roce 1989, kdy na našem území došlo k výraznému omezování počtu spojů veřejné dopravy, především ve venkovských periferních oblastech. Za období totality mělo území Československa jednu z nejhustších sítí autobusové dopravy v Evropě a veřejná doprava zcela zajišťovala dojížděku do zaměstnání a do škol (Marada, Květoň, 2010).

Situace se stabilizovala ve druhé polovině 90. let, kdy si obyvatelé zvykli na tehdejší podmínky. V roce 2005 došlo k optimalizaci linek na základě změny přenesení organizace regionální dopravní obslužnosti z okresních úřadů na krajské. Některé menší odlehlé obce jsou však stále postižené špatnou kvalitou dopravní obslužnosti a některé jsou dokonce o víkendech bez spojení (Marada, Květoň 2010). Typickým znakem hromadné dopravy je určitá neprovázanost mezi vlakovou a autobusovou dopravou (Seidenglanz 2006).

Novým trendem, který se mimo jiné odvíjí od momentální společenské skutečnosti, se stala individuální doprava. Automobil začal postupně představovat jakýsi výraz sociálního statusu a nezávislou mobilitu. Na venkově se však stalo vlastnictví automobilu nutností, vzhledem ke zmiňovanému snižování dopravních autobusových spojů (Boruta, Ivan 2008).

Rostoucí míra automobilizace má za následek omezování počtu dopravních spojů hromadné dopravy. Vliv počtu zákazníků na kvalitu obslužnosti hromadnou dopravou popsal například Nutley (1998, cit. v Marada, Květoň 2010). Hovoří o tzv. začarovaném kruhu dopravní obslužnosti, kdy pokles počtu zákazníků má za následek malou výnosnost spojů hromadné dopravy a dopravní společnost toto pak řeší tím, že nevýnosné spoje zruší. To však vede ke snížení kvality nabídky a následuje další odliv zákazníků. Tab. 1 přibližuje vývoj automobilizace v letech 1950 – 2010.

Tab. 1: Vývoj počtu registrovaných automobilů a stupně individuální automobilizace v Česku v letech 1950 – 2010

Rok	Počet registrovaných osobních automobilů	Počet obyvatel (střední stav)	Stupeň individuální automobilizace (počet osobních automobilů na 1 000 obyvatel)
1950	130 000	8 925 122	0,15
1960	223 000	9 659 818	0,23
1970	683 079	9 805 157	0,7
1980	1 810 223	10 326 792	1,75
1990	2 411 297	10 362 740	2,33
2000	3 431 573	10 272 503	3,34
2010	4 496 232	10 518 645	4,27

Zdroj dat: Martolos, Uhlík 2008 (cit. v Kraft 2011)

Zpracování: vlastní

2.4. Metody výběru středisek

Výběr relevantních středisek sledovaného jevu hraje důležitou roli nejen při zpracování tématu časové dostupnosti, ale při kterékoliv regionalizaci. Kraft (2007) uvedl tři rozdílné názory na danou problematiku:

1. Výběr středisek podle dopravních ukazatelů

Zde Kraft uvádí zejména S. Řeháka, M. Kozanecku, M. Branického, J. Hůrského, M. Maradu. Možností pro takovéto vymezení střediska může být např. metoda S. Řeháka, která hodnotí význam střediska podle končících spojů, které jsou do jisté míry ukazatelem významnosti střediska. Podobně vymezila střediska M. Kozanecká, která však hodnotí významnost na základě začínajících spojů v daném středisku. J. Hůrský se pokusil o co nejkompexnější zhodnocení významnosti středisek podle dopravních ukazatelů. Hodnocena byla dopravní poloha střediska, počet spojů hromadné dopravy, kapacita veřejné dopravy, kapacita individuální automobilové dopravy, kultura cestování, objem vykládky ČSD, zaměstnaní ve službách a exponovanost polohy.

2. Výběr středisek podle komplexních ukazatelů

Někteří autoři dávají naopak větší význam komplexním ukazatelům (například M. Hampl).

3. Výběr středisek podle ostatních nekomplexních (parciálních) ukazatelů

V těchto přístupech se zřejmě nejvíce uplatnily ty ukazatele, které se týkají výběru středisek podle spádu do středisek služeb. Dopravními regiony jsou zde pak centra obslužné vybavenosti podle druhu nabízených služeb. Mezi autory, kteří se zabývali výběrem středisek podle těchto ukazatelů, Kraft řadí F. H. W. Greena, B. J. L. Berryho, J. Kubeše.

2.5. Hypotézy

Hypotéza č. 1:

Marada (2006) ve své práci uvádí, že některá menší sídla mohou mít z důvodu výhodné polohy na spojnici důležitých dopravních tahů vyšší počet dálkových spojů a tím lepší dopravní obslužnost. V rámci šetření dopravní dostupnosti a obslužnosti středisek SO ORP hromadnou dopravou z jednotlivých katastrálních území lze tedy předpokládat, že některé části obcí budou lépe obsloužené než obce, pod které spadají. Zároveň je možné, že budou i lépe časově dostupné.

Marada však dále dodává, že „hierarchie dopravních spojníc je spíše sekundárního charakteru a je podmíněna hierarchií spojovaných nódů vyššího řádu (Marada 2006, s. 2).“ Vyvozuje z toho, že tato zvýhodněná sídla mohou mít lepší polohu než je jejich regionální význam.

Autor této práce se tedy domnívá, že v rámci katastrálních území se objeví části obcí s dominantnější polohou vůči obcím, pod něž spadají, avšak tato skutečnost nebude mít zřejmě rozhodující vliv na uvážení změny administrativních kompetencí pro danou část obce (nedostatečná nabídka pracovních příležitostí, služeb a podobně).

Hypotéza č. 2:

Dá se předpokládat, že celková časová dostupnost individuální dopravou bude ve všech zkoumaných okresech lepší než časová dostupnost dopravou hromadnou. Avšak dle práce Marady, Květoně a Vondráčkové (2006) je v suburbánních oblastech typické kombinování jednotlivých druhů dopravy (vlak + autobus, vlak + MHD apod.). Frekvence spojů v těchto oblastech bývá vysoká, a pokud jsou spoje navíc vhodně načasované, jedná se o velmi rychlý způsob dopravy, který může konkurovat individuální automobilové dopravě.

Konkrétně tedy v okrese České Budějovice, vzhledem k velmi kvalitní síti a organizaci městské hromadné dopravy nejen v okresním městě, ale i v jeho zázemí (viz. Obrázek 4: Schéma sítě MHD v Českých Budějovicích k 3. 2. 2014), se nabízí možnost srovnatelné kvality časové dostupnosti mezi oběma zmiňovanými druhy dopravy. Je tedy možné, že v určitých obcích a jejich částech, které se nacházejí právě v zázemí okresního města, bude hromadná doprava z hlediska časové dostupnosti Českých Budějovic stejně komfortním způsobem přepravy jako alternativní individuální doprava.

Hypotéza č. 3:

Marada s Květoněm (2010) ve své práci vytvořili typologii regionů z hlediska různé nabídky dopravních možností v České republice. Bylo vytvořeno 6 typů shluků regionů podle podobných jevů, které vykazovaly. Oblast českokrumlovského regionu byla zařazena do shluku venkovských regionů Čech.

Tento typ shluku byl sice vymezen pro celý okres, v největší intenzitě se však projeví na jihozápadě území (uplatňuje se zde faktor pohraničí a přítomnost CHKO Šumava). Dle Marady (2003) je to oblast s vyšší rozvojovou dynamikou a s atraktivnější polohou. Je zde vyšší míra automobilizace, která je důsledkem horší dopravní obslužnosti. Marada dále doplňuje, že i přes svou atraktivní polohu tato oblast stále nemá dostatečně vyvinutou dopravní infrastrukturu z důvodu investiční náročnosti.

Na základě těchto poznatků o tomto sledovaném území (nízká kvalita nabízených služeb hromadné dopravy a nedostatečná dopravní síť) autor nepředpokládá ani dobrou časovou dostupnost středisek veřejné správy z částí obcí v takto exponovaných místech okresu Český Krumlov.

3. Metodika práce

V této kapitole je zachycen kompletní postup práce, kterým bylo dosaženo naplnění vytýčených cílů. V první subkapitole je uveden výběr středisek časové dostupnosti. V druhé subkapitole autor popisuje způsob získání potřebných dat nezbytných pro další práci s problematikou časové dostupnosti a dopravní obslužnosti hromadnou dopravou ve třech vybraných okresech Jihočeského kraje. Následující subkapitola vysvětluje rovněž metodu šetření časové dostupnosti, nyní však z pohledu individuální dopravy ve zkoumaném území. Ve čtvrté subkapitole je uvedeno, jak autor postupoval při následném zpracování digitálních dat a tvorbě GIS vrstev a mapových výstupů.

Kromě těchto hlavních cílů práce jsou zde rozebrány i postupy při sledování zbylých dílčích cílů. Autor popisuje metodu určování a způsobu hodnocení částí obcí s kvalitnější časovou dostupností a dopravní obslužností než u obcí, pod něž spadají. A nakonec uvádí metodu vymezení periferních oblastí.

Je třeba si uvědomit, že se stále pohybujeme v prostoru SO ORP. Určité části obcí, nacházející se na hranici mezi dvěma SO ORP, mohou mít špatnou časovou dostupnost do toho střediska, do kterého administrativně spádují, avšak mohou mít lepší časovou dostupnost do jiného střediska, k němuž mají např. výhodnější polohu z hlediska dopravních tahů. Pro tuto práci je však důležité vyhodnotit časovou dostupnost a jevy, které se jí týkají, právě v jednotlivých územích SO ORP a to i z důvodu kontroly určité „správnosti“ vymezení administrativního území.

3.1. Výběr středisek

V této práci byla jako střediska časové dostupnosti zvolena centra veřejné správy, a to konkrétně obce s rozšířenou působností (ORP). Jednotlivými středisky se tedy stalo 8 ORP – Český Krumlov, Kaplice, České Budějovice, Trhové Sviny, Týn nad Vltavou, Jindřichův Hradec, Dačice, Třeboň.

Střediska SO ORP byla vybrána s ohledem na reformu územněsprávního členění, která měla za cíl odstranit nedostatky rozčlenění území České republiky na okresy z roku 1989 a přiblížit veřejnou správu blíže k občanům. ORP vznikly k 1. 1.

2003 v rámci této reformy a představují 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 vznikala ve dvou fázích a jejím výsledkem bylo vytvoření vyšších územněsprávních celků. V první fázi (zákon 347/1997 Sb.) byly vytvořeny kraje (regionální úroveň správy) a ve druhé (zákon 314/2002 Sb.) pak ORP („mikroregionální“ úroveň správy). SO ORP byly vymezeny výčtem obcí, které do jednotlivých ORP spadají, podle vyhlášky 382/2002 Sb. (Beneš 2008)

3.2. Statistické šetření časové dostupnosti a dopravní obslužnosti hromadnou dopravou

Jedním ze zmiňovaných stěžejních cílů práce bylo podchytit časovou dostupnost a s tím úzce spojenou dopravní obslužnost hromadnou dopravou středisek SO ORP z jednotlivých částí obcí, které spadají pod jejich působnost. Pro tuto analýzu autor potřeboval data o časové vzdálenosti a informace o počtu denních spojů mezi zkoumanými částmi obcí a středisky v rámci prostředků hromadné dopravy.

Tato data byla získána z internetového portálu IDOS Jízdní řády, jenž obsahuje databázi jízdních řádů vlaků, autobusů, MHD a dopravní spojení leteckých a lodních dopravců. Jízdní řády se dají navzájem kombinovat. Kritéria pro vyhledávání spojů byla následující:

1. Jelikož byla zkoumána časová dostupnost a dopravní obslužnost hromadné dopravy, byla v předvolbách databáze nastavena kombinace spojů autobusových, vlakových i spojů MHD.
2. Za referenční den byla vybrána středa 4. 6. 2014 jako den, kdy dostupnost nebyla ovlivněna víkendovými, prázdninovými ani občasnými spoji. Zkoumaly se spoje za celý tento den (od 0:00 do 24:00).
3. Dále byla předvolena pouze přímá spojení. V případě, že požadovaná část obce neměla ani jeden přímý spoj do střediska SO ORP, pod které spadá, byl nastaven maximálně jeden možný přestup na trase.

4. Autora zajímaly pouze spoje z hlavního autobusového nebo vlakového nádraží, po případě spoje z centra obce či návsi. V případě většího počtu zastávek, kdy nebylo zcela zřejmé, která zastávka je „hlavní“, autor zvolil stanici nejbližše pomyslnému středu obce, jakožto ideálně vypovídající bod časové dostupnosti.
5. Autor se zamýšlel i nad problematikou menších částí obcí, které z důvodu rychlejšího průběhu dopravy na důležitějších dopravních tazích nemají svoji zastávku přímo v centru, nýbrž různě vzdálenou ve formě tzv. rozcestí v případě autobusové dopravy nebo ve formě klasické železniční stanice. Zde byla subjektivně zvolena jistá komfortní vzdálenost z centra této části obce k zastávce na 1,5 km. V případě, že se tedy zastávka nacházela v delší než takto určené vzdálenosti, nebyla brána v úvahu (např. železniční zastávka obce Kaplice, která se nachází 5 km od obce).
6. V potaz byly brány pouze spoje, které se vešly do časové hranice 240 min.

Po určení těchto kritérií již následovala samotná práce zadávání. Jako počáteční bod byla vždy zvolena konkrétní část obce a cílovým bodem bylo příslušné středisko SO ORP. Celkem bylo zadáno 207 částí obcí v rámci okresu Český Krumlov, 323 částí obcí v okresu České Budějovice a 277 částí obcí v jindřichohradeckém okresu. Ty části obcí, které jsou přímo součástí střediska ORP, zadávány do databáze nebyly, jelikož zde autor předpokládal dostupnost i obslužnost logicky nejlepší (např. část obce Latrán v Českém Krumlově nebo České Budějovice 1 v Českých Budějovicích).

Po vyhledání potřebných spojení se sledovala časová vzdálenost každého relevantního spoje. Následně byly všechny spoje sečteny a vypočítal se denní průměr časové dostupnosti střediska. Údaje o počtu spojů, které nadále sloužily jako podkladová data pro mapové výstupy dopravní obslužnosti, a jejich denní časové průměry jsou zpracovány v přehledných tabulkách, které se nacházejí v přílohové části práce. Z denních průměrů byly ještě nakonec vytvořeny intervaly po 10 minutách (0 – 10; 11 – 20; 21 – 30; 31 – 40; 41 – 50; 51 – 60; 61 a více min.), aby se poté mohly části obcí mezi sebou dobře porovnávat.

3.3. Sledování časové dostupnosti individuální dopravou

Šetření časové dostupnosti individuální dopravou již nemohlo být provedeno na základě takovéto databáze a z tohoto důvodu autor využil tzv. síťovou analýzu, která se v GIS pro tyto účely používá (Horák a kol. 2003) Použit byl nástroj Network Analyst v programu ArcMap, který byl aplikován na liniový shapefile silniční sítě z veřejně dostupné digitální vektorové geografické databáze České republiky ArcČR500 ver. 3.1.

Aby nástroj Network Analyst fungoval správně, musela se nejprve připravit atributová tabulka s potřebnými údaji a poté byla převedena silniční síť na soustavu uzlových bodů a úseček. Hodnoty délek jednotlivých silnic již v tabulce byly, autor doplnil informace o rychlosti pohybu automobilem na jednotlivých pozemních komunikacích a poté stačilo pouze dopočítat hodnoty času.

Stanovené hodnoty rychlostí pro pohyb osobním automobilem na jednotlivých kategoriích silniční sítě byly použity z bakalářské práce Kouřimové (2012) na téma časové dostupnosti pracovních středisek individuální dopravou v Jihočeském kraji. Při určování rychlostí Kouřimová přihlížela k pracím geografa Tomáše Hudečka, který se časovou dostupností individuální dopravou zabýval. Kouřimová však uvádí rychlosti i pro dálniční úseky a úseky rychlostních silnic, které autor v rámci vybraných okresů z důvodu absence těchto komunikací nepotřeboval. Jednotlivé kategorie silniční sítě a jejich stanovené rychlosti přibližuje tabulka 2. Dané rychlosti byly stanoveny na základě několika faktorů – třída silnice, intenzita provozu, nehodovost, roční období, dopravní předpisy, denní doba, stav komunikace apod. (Kouřimová 2012)

Tab. 2: Kategorie silniční sítě se stanovenými rychlostmi pro okresy Český Krumlov, České Budějovice a Jindřichův Hradec v roce 2014

Kategorie silniční sítě	Stanovené rychlosti silnic (km/h)
Silnice I. třídy	85
Silnice II. třídy	75
Silnice III. třídy	65

Zdroj dat: Kouřimová 2012

Zpracování: vlastní

Po zanesení potřebných údajů do atributové tabulky bylo možné převést silniční síť na zmiňovanou soustavu uzlových bodů a úseček pomocí programu ArcCatalog a nástroje New Network Dataset. Poté bylo v Network Analyst vytvořeno schéma časové dostupnosti středisek SOORP polygonovými vrstvami, které znázorňují časové intervaly po 10 minutách (0 – 10; 11 – 20; 21 – 30; 31 a více min.). Na základě tohoto schématu již mohl autor snadno získat informace, do jakého časového intervalu daná část obce spadá. Kritériem pro určení, do jakého intervalu část obce spadá, bylo, že polohový bod obce se v daném intervalu musí nacházet. Nakonec autor vložil tato data opět do přehledných tabulek.

3.4. Zpracování dat a tvorba mapových výstupů

Dalším krokem práce bylo správné využití získaných dat. Bylo potřeba vytvořit mapové výstupy v programu ArcMap na základě GIS vrstev, které by měl následně využít Krajský úřad Jihočeského kraje. Do shapefilu částí obcí (ArcČR 500) byly v atributové tabulce zaneseny hodnoty časové dostupnosti obou zkoumaných způsobů dopravy a počet spojů hromadnou dopravou z částí obcí do středisek ORP.

Poté již stačilo podle správných kartografických zásad vytvořit pro každý okres vždy tři mapové listy – porovnání časové dostupnosti hromadnou a individuální dopravou (na základě hodnot časových intervalů), zachycení dopravní obslužnosti hromadnou dopravou (na základě počtu denních spojů) a vymezení periferních oblastí (metoda vymezení – viz. kapitola 3.6. Vymezení periferních oblastí). Vytvořené mapové výstupy jsou k dispozici k nahlédnutí níže v páté kapitole Analýza časové dostupnosti a dopravní obslužnosti nebo na přiloženém CD k bakalářské práci.

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.

Mapy periferních oblastí zobrazují:

1. periferní obce nebo části obcí z hlediska individuální dopravy
2. periferní obce nebo části obcí z hlediska hromadné dopravy
3. periferní obce nebo části obcí z hlediska individuální a hromadné dopravy.

3.5. Typologie částí obcí podle dopravní dostupnosti

Vedlejším cílem bylo mimo jiné zkusit vyhledat určité části obcí, které mají lepší časovou dostupnost i dopravní obslužnost než obce, pod které spadají. Toto zkoumání se týkalo hlavně hromadné dopravy a byly k němu využity již zmiňované tabulky. Zohledněno bylo jednak, do jakého časového intervalu z hlediska časové dostupnosti daná část obce spadá a dále pak počet denních spojů z tohoto území. Pokud tedy například měla obec horší hodnotu časového intervalu než její část, avšak několikanásobně větší počet denních spojů, autor zohlednil, jaké časové rozmezí danou obec dělí od případného zařazení do lepšího časového intervalu a poté vyvodil závěr.

Po výběru takovýchto částí obcí se autor pokusil zanalyzovat důvody, které mohly ovlivnit jejich lepší postavení. Zkoumal tedy jejich polohu vůči obcím, pod které spadají, sledoval, zda-li jsou součástí některého důležitého dopravního spoje, všímal si nabídky pracovních míst a služeb v těchto územích apod. Po řádném přezkoumání všech faktorů, které mohly časovou dostupnost a dopravní obslužnost ovlivnit, se autor pokusil nalézt části obcí, které by podle jeho subjektivního názoru mohly mít potenciál stát se administrativně významnějšími v území spádové obce.

3.6. Vymezení periferních oblastí

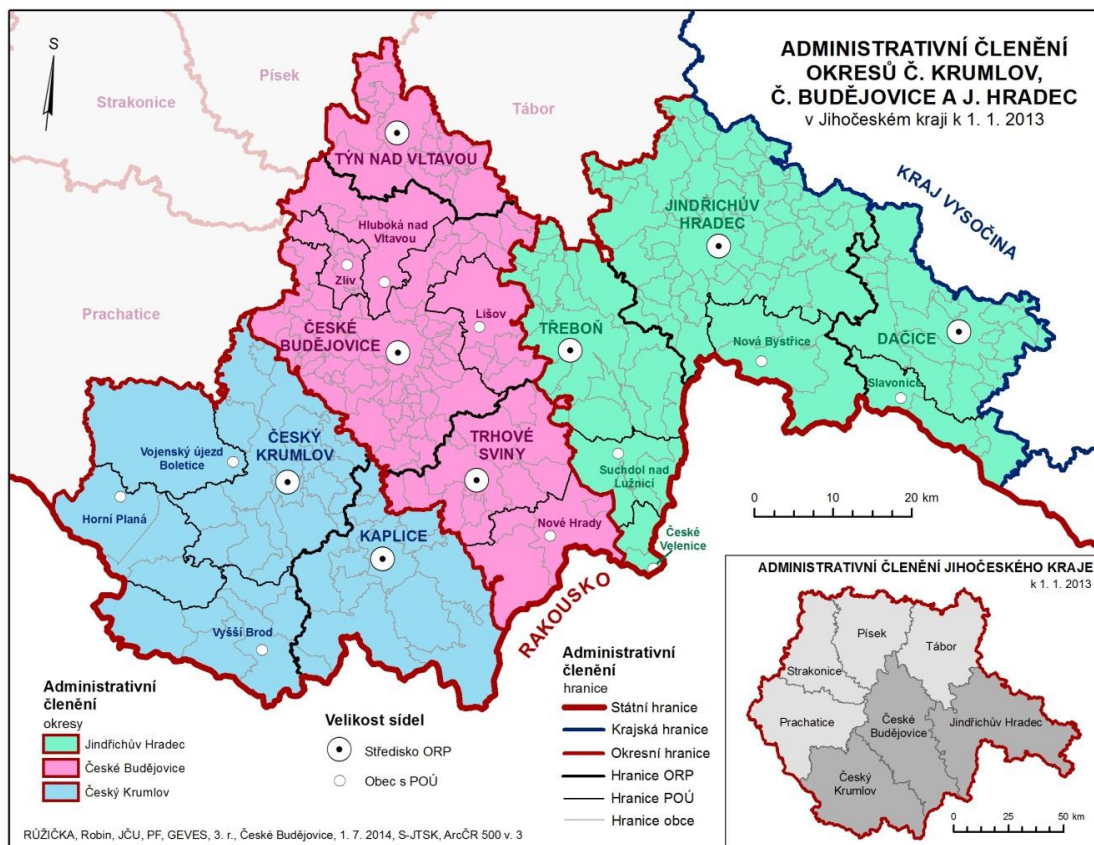
Autor si je vědom složitosti vymezení periferních oblastí, a proto si dal tento úkol opět pouze jako jeden z vedlejších cílů. Aby bylo vymezení periferních částí obcí v daném SO ORP co možná nejkompexnější, muselo by se zkoumat daleko více geografických ukazatelů. V případě této práce byl však brán v potaz pouze faktor časové dostupnosti. Podrobněji se periferními oblastmi zabývali ve svých pracích např. Kraft, Kubeš, Havlíček, Chromý, Jančák, Gajdoš nebo Marada.

Hranice perifernosti byla stanovena u individuální dopravy na 20 minut a u hromadné dopravy na 40 minut. Tudiž všechny obce a části obcí, které se nacházejí v časovém intervalu 21 minut a více (individuální oprava) a 41 minut a více (hromadná doprava), jsou považovány za periferní. Tato hranice byla stanovena autorem na základě subjektivního vnímání komfortní časové dostupnosti obou prostředků.

4. Sociogeografická charakteristika vybraných okresů

Tato kapitola se věnuje vybraným sociogeografickým aspektům třech zkoumaných okresů (Český Krumlov, České Budějovice, Jindřichův Hradec), které se nacházejí v Jihočeském kraji při hranici s Rakouskem. V krátkosti popisuje územně správní uspořádání jednotlivých okresů, jejich sídelní strukturu a strukturu obyvatelstva, avšak nejvíce se zaměřuje na dopravu a dopravní infrastrukturu daných okresů, která je v rámci sledovaného tématu nejdůležitější.

Obr. 1: Administrativní členění okresů Český Krumlov, České Budějovice a Jindřichův Hradec v Jihočeském kraji k 1. 1. 2013



Zdroj dat: ArcČR 500 v. 3.1

Zpracování: vlastní

4.1. Okres Český Krumlov

Okres Český Krumlov je z hlediska polohy nejjihnějším příhraničním regionem Jihočeského kraje i celé České republiky. Na jihozápadě, jihu a jihovýchodě území tvoří hranici s Rakouskem, která je dlouhá 80 km. Ze severozápadu hraničí s okresem Prachatice a ze severovýchodu s okresem České Budějovice. Tyto okresy jsou rovněž součástí Jihočeského kraje. Se svou rozlohou 1615 km² je třetím největším okresem tohoto kraje a šestým největším v České republice (ČSÚ 2012a).

4.1.1. Územně správní členění a sídelní struktura

Z hlediska územně správního členění se okres Český Krumlov dělí na 2 SO ORP – Český Krumlov a Kaplici. Dále má 5 obcí s pověřeným obecním úřadem (Č. Krumlov, Kaplice, Vyšší Brod, Horní Planá, vojenský újezd Boletice) a 46 obcí, které mají dohromady 216 částí. Statutem města disponuje pouze 6 obcí (Č. Krumlov, Kaplice, Horní Planá, Vyšší Brod, Rožmberk nad Vltavou, Velešín) a nalézají se zde i tři městyse, jimiž jsou Besednice, Křemže a Frymburk (ČSÚ 2013).

V okrese Český Krumlov žije přibližně 61 000 obyvatel. V rámci Jihočeského kraje je to po okresu Prachatice nejméně. Podíl městského obyvatelstva je zde 29 491 obyvatel, což je téměř 50 % celkového obyvatelstva okresu a jedná se opět v tomto kraji o podprůměrnou hodnotu. Největším sídlem okresu z hlediska počtu obyvatel je Český Krumlov, který má 13 290 obyvatel. Naopak nejméně lidnatou obcí je Zvíkov, kde žije 86 obyvatel (Jirkalová 2010¹). Přehled deseti největších sídel v okrese Český Krumlov zachycuje tabulka 3.

¹ Všechny číselné hodnoty z práce Jirkalové jsou upraveny podle nejnovější Statistické ročenky Jihočeského kraje 2013 (k 31. 12. 2012)

Tab. 3: Přehled deseti největších sídel v okrese Český Krumlov k 31. 12. 2012

Sídlo	Počet obyvatel
Český Krumlov	13290
Kaplice	7219
Větřní	4063
Velešín	3887
Křemže	2775
Vyšší Brod	2546
Horní Planá	2176
Kájov	1693
Loučovice	1690
Frymburk	1280

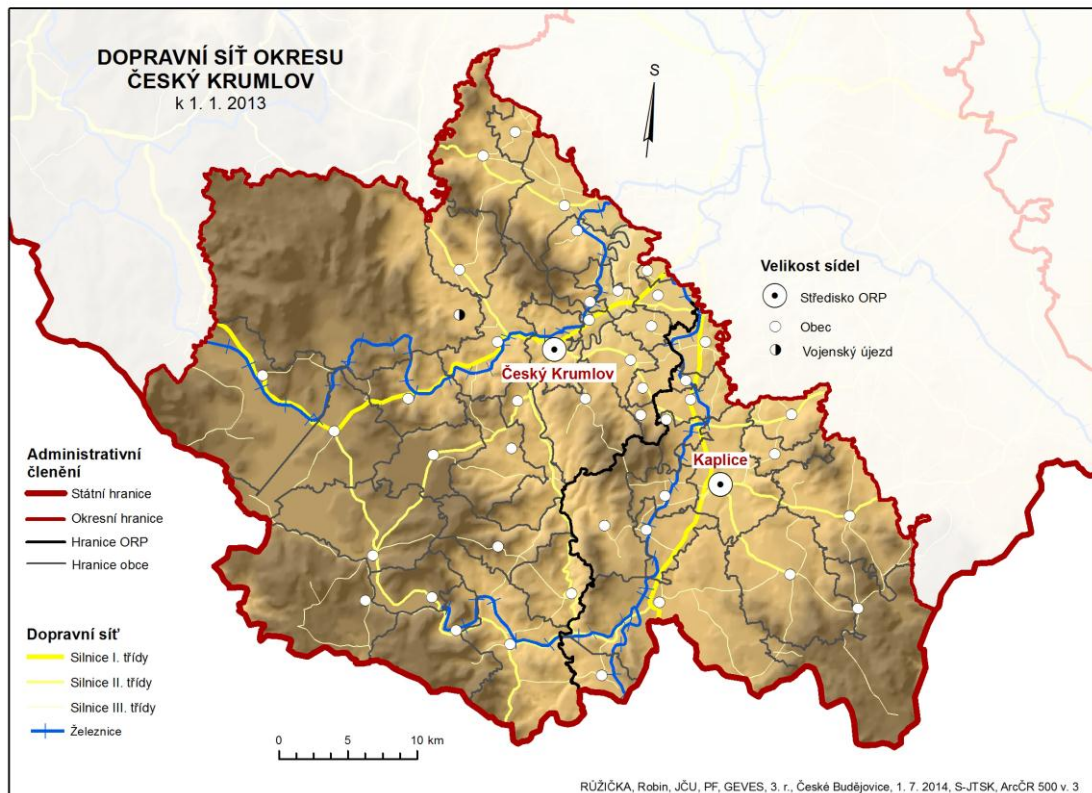
Zdroj dat: ČSÚ 2013

Zpracování: vlastní

Na území okresu Český Krumlov mají největší zastoupení z hlediska počtu obyvatel obce v intervalu 200 – 499 obyvatel (17 obcí), naopak nejméně obcí (když nepočítáme interval nad 5 000 obyvatel) se nachází v intervalu do 200 obyvatel (4 obce). Nad 5000 obyvatel mají pouze ORP Český Krumlov a Kaplice. Hustota zalidnění je zde také velmi nízká (38 obyv./km²) a je opět se srovnatelným prachatickým okresem v Jihočeském kraji i v celé ČR nejnižší. Je to způsobeno hlavně velmi řídkým osídlením na jihu území, kde se vyskytují CHKO Blanský les, CHKO Šumava, vodní nádrž Lipno a vojenský újezd Boletice (Jirkalová 2010).

4.1.2. Dopravní infrastruktura

Obr. 2: Dopravní infrastruktura okresu Český Krumlov k 1. 1. 2013



Zdroj dat: ArcČR 500 v. 3.1

Zpracování: vlastní

Silniční infrastruktura

V okrese Český Krumlov je po okrese Prachatice nejřidší silniční infrastruktura v celém Jihočeském kraji. Celková délka všech silničních tahů je 688 km (Jirkalová 2010). Jednotlivé kategorie silnic a jejich délky zachycuje tabulka 4.

Tab. 4: Kategorie silničních komunikací a jejich délky v okrese Český Krumlov k 31. 12. 2012

Kategorie silnice	Délka (km)
I. třídy	68
II. třídy	178
III. Třídy	442
Celkem	688

Zdroj dat: ČSÚ 2013

Zpracování: vlastní

Okresem prochází významná silnice I. třídy I/3, která je součástí evropské silnice E55 a je důležitou spojnicí mezi Českou republikou a Rakouskem. Tato silnice vede ze severu Čech, kolem města Velešín a Kaplice, přes hraniční přejezd Dolní Dvořiště do Rakouska. Další důležitou silnicí I. třídy je silnice I/39, která se u Kamenného Újezdu odpojuje od silnice I/3 a dále pokračuje směrem na Český Krumlov, Kájov, Hořice na Šumavě a Černou v Pošumaví, přes vodní nádrž Lipno do Volar (ČSÚ 2012a, Wikipedia 2014a).

Z méně významných silnic II. třídy lze jmenovat například silnici II/157, která spojuje ORP Český Krumlov a Kaplici nebo silnice II/143 a II/166, které spojují okresní města Český Krumlov a Prachatice (ČSÚ 2012a, Wikipedia 2014a).

Železniční infrastruktura

V českokrumlovském okrese zabezpečují dopravu dvě hlavní železniční tratě, které vedou v blízkosti hlavních silničních tahů prvních tříd. Jedná se o trať č. 196, která vede z Českých Budějovic přes Horní Dvořiště do Lince, a č. 194, která má směr České Budějovice – Černý Kříž – Volary. Z hlediska cestovního ruchu je pak dále poměrně významná železniční trať č. 195, vedoucí z Rybníku do Lipna nad Vltavou (ČSÚ 2012a).

Městská hromadná doprava

Co se týče městské hromadné dopravy, v okrese Český Krumlov není nijak významná. V ORP Kaplice byl v roce 2004 zřízen „městský okruh“, který zabezpečuje linka 330009. Tento okruh však zajišťuje dopravu pouze v rámci města Kaplice a z tohoto důvodu není pro časovou dostupnost z okolních obcí důležitý (SPVD 2011a).

Město Český Krumlov má již městskou hromadnou dopravu více rozvětvenou. Zde je oficiálně pod pojmem MHD označována pouze linka 330150, avšak linek městského charakteru nalezneme více. Dohromady je jich šest a zajišťují je dva dopravci – ČSAD autobusy České Budějovice a.s. a Ramvej Bus s. r.o. Cestující zde mohou využívat jednak dopravu, která se snaží pokrýt svými spoji celé město a dále se mohou zmiňovanou dopravou městského charakteru dostat do okolních obcí, jako je například Vyšný nebo Větrní (SPVD 2012).

4.2. Okres České Budějovice

Současné hranice českobudějovického okres vznikly v roce 1960, kdy na našem území proběhla celková reorganizace správního systému. Největší část dnešního okresu byla vytvořena ze tří bývalých okresů – České Budějovice, Trhové Sviny a Týn nad Vltavou. V průběhu následujících roků byly k okresu připojeny obce z bývalých okresů Třeboň, Kaplice, Český Krumlov, Vodňany, Soběslav, Písek a Tábor. Okres má protáhlý tvar a tvoří hranici se všemi ostatními okresy Jihočeského kraje. Na jihozápadě území sousedí s okresem Český Krumlov. Dále pak směrem od západu přes sever k jihu tvoří hranici s okresy Prachatice, Strakonice, Písek, Tábor a Jindřichův Hradec. Na jihovýchodě okres hraničí s Rakouskem (délka hranice – 22 km). Okres se rozléhá na území velkém 1638 km² a je druhým největším v Jihočeském kraji a zároveň čtvrtým největším v České republice (ČSÚ 2012b).

4.2.1. Územně správní členění a sídelní struktura

Administrativně se okres České Budějovice rozděluje na 3 SO ORP. Těmi jsou České Budějovice, Týn nad Vltavou a Trhové Sviny. Obcí s POÚ je v tomto okresu 7. Kromě Č. Budějovic, Týnu nad Vltavou a Trhových Svinů jsou to Nové Hrady, Lišov, Hluboká nad Vltavou a Zliv. Dále se zde nachází 109 obcí, které mají celkem 333 částí. 9 obcí má statut města (Č. Budějovice, Týn nad Vltavou, Trhové Sviny, Nové Hrady, Lišov, Hluboká nad Vltavou, Rudolfov, Zliv, Borovany) a 3 obce disponují statutem městyse – Ševětín, Ledenice, Dolní Bukovsko (ČSÚ 2012b).

V okrese České Budějovice v současnosti žije kolem 188 000 obyvatel, což je v celém Jihočeském kraji nejvíce. V devíti městech žije dohromady 128 442 obyvatel. To je téměř 70 % obyvatel celého okresu, dá se tedy říci, že podíl městského obyvatelstva je poměrně vysoký a způsobuje značnou nerovnoměrnost zalidnění. Způsobuje to hlavně město České Budějovice, ve kterém žije přibližně 93 000 obyvatel. Naopak nejméně lidnatou obcí je Vlkov, kde bydlí 33 obyvatel (ČSÚ 2013). Přehled deseti největších sídel v okrese České Budějovice opět zachycuje tabulka 5.

Tab. 5: Přehled deseti největších sídel v okrese České Budějovice k 31. 12. 2012

Sídlo	Počet obyvatel
České Budějovice	93 467
Týn nad Vltavou	8 158
Trhové Sviny	4 982
Hluboká nad Vltavou	4 974
Lišov	4 178
Borovany	4 052
Zliv	3 555
Nové Hrady	2 591
Dobrá Voda u Českých Budějovic	2 542
Rudolfov	2 485

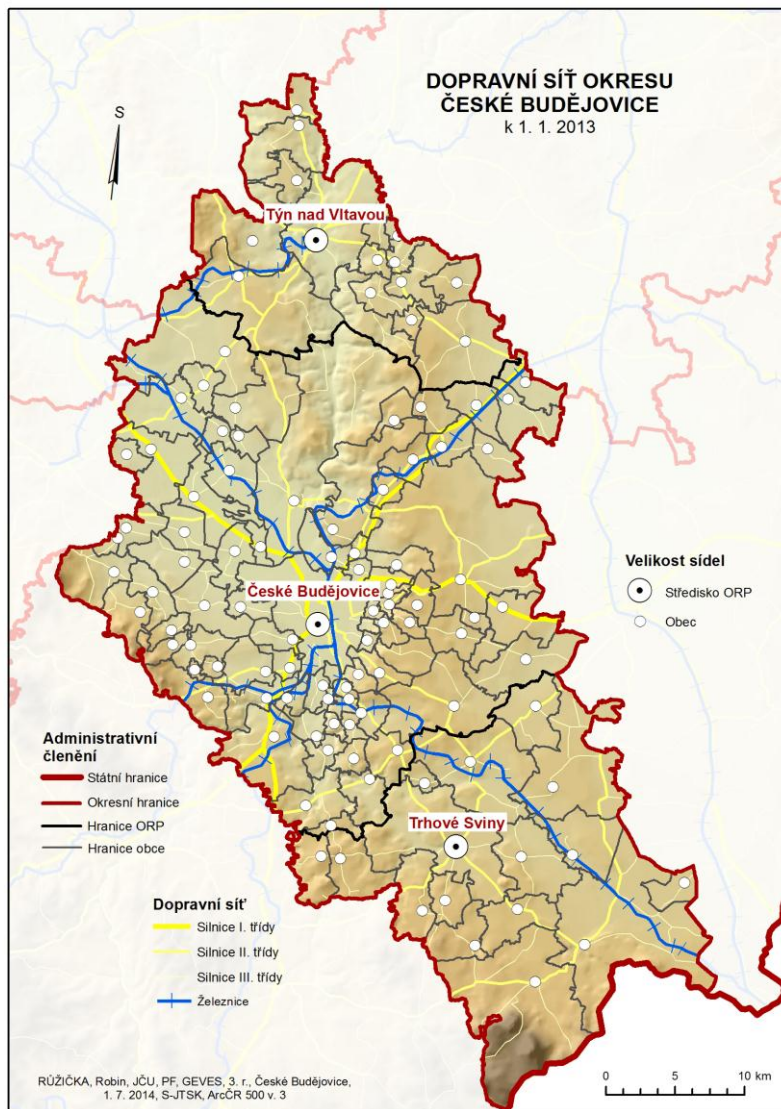
Zdroj dat: ČSÚ 2013

Zpracování: vlastní

Největší zastoupení mají v okrese České Budějovice opět obce v intervalu 200 – 499 obyvatel (39 obcí). Je zde i poměrně velké zastoupení menších obcí do 200 obyvatel (23 obcí). Naopak nejméně obcí (12) v intervalech do 5 000 obyvatel se nachází v intervalu 2000 – 4 999, kam spadá i ORP Trhové Sviny. Nad 5 000 obyvatel mají zbylá dvě ORP Týn nad Vltavou a České Budějovice. Českobudějovický okres má hustotu zalidnění 114 obyv./km², která je v rámci Jihočeského kraje nejvyšší, avšak v celorepublikovém srovnání je to hodnota podprůměrná (ČSÚ 2013). Největší hustota zalidnění je v již zmiňovaných Českých Budějovicích a naopak nejmenší v oblasti Novohradska, kde se projeví vlivy vysídlování německého obyvatelstva (ČSÚ 2012b).

4.2.2. Dopravní infrastruktura

Obr. 3: Dopravní infrastruktura okresu České Budějovice k 1. 1. 2013



Zdroj dat: ArcČR 500 v. 3.1

Zpracování: vlastní

Silniční infrastruktura

Českobudějovický okres lze charakterizovat vysokou mírou intenzity dopravy, jak silniční, tak železniční. Hustota infrastruktury je však značně nerovnoměrná. Nej hustší a nejkvalitnější silniční síť nalezneme v SO ORP České Budějovice a poté směrem na sever k SO ORP Třín nad Vltavou. Oproti tomu na jihu území v okolí SO

ORP Trhové Sviny je silniční síť nejhřidší a projevují se tu pohraniční vlivy (ČSÚ 2012b). Jednotlivé kategorie silnic a jejich délky zachycuje tabulka 6.

Tab. 6: Kategorie silničních komunikací a jejich délky v okrese České Budějovice k 31. 12. 2012

Kategorie silnice	Délka (km)
I. třídy	84
II. třídy	291
III. Třídy	718
Celkem	1093

Zdroj dat: ČSÚ 2013

Zpracování: vlastní

Zásadní roli hraje opět přítomná silnice I. třídy I/3 (součást mezinárodní E55), vedoucí z Prahy přes Dolní Dvořiště do Rakouska. Dále je významná další silnice I. třídy I/20 (součást mezinárodní E49). Ta propojuje města Karlovy Vary, Plzeň, Písek a České Budějovice. Na silnici I/20 se v Českých Budějovicích napojuje komunikace I/34, která dále vede směrem do jindřichohradeckého okresu a poté přes kraj Vysočina do Pardubického kraje. Důležitá je i silnice I/39, která propojuje město České Budějovice s Českým Krumlovem (ČSÚ 2012b, Wikipedia 2013).

Nejvýznamnější silnicí II. třídy je pro okres České Budějovice silnice II/105, která vede z Prahy na jih směrem do Českých Budějovic. Nejfrekventovanější se stává v úseku mezi Hlubokou nad Vltavou a Českými Budějovicemi. Důležitou přepravní komunikací je také mimo jiné, protože vede kolem jaderné elektrárny Temelín (Wikipedia 2013).

Železniční infrastruktura

Jak již bylo zmíněno výše, železniční doprava je v okrese České Budějovice poměrně intenzivně využívána. Jedním z faktorů může být i fakt historické tradice, kdy na tomto území vznikla první evropská koněspřežná dráha, která vedla právě z Českých Budějovic do Lince. Železniční přeprava je v okrese zajištěna ve čtyřech nejdůležitějších směrech: České Budějovice – Praha (trať č. 220), České Budějovice –

České Velenice (trať č. 199), České Budějovice – Plzeň a Týn nad Vltavou – Volary (trať 192 a 197) (ČD 2010, ČD 2014).

Městská hromadná doprava

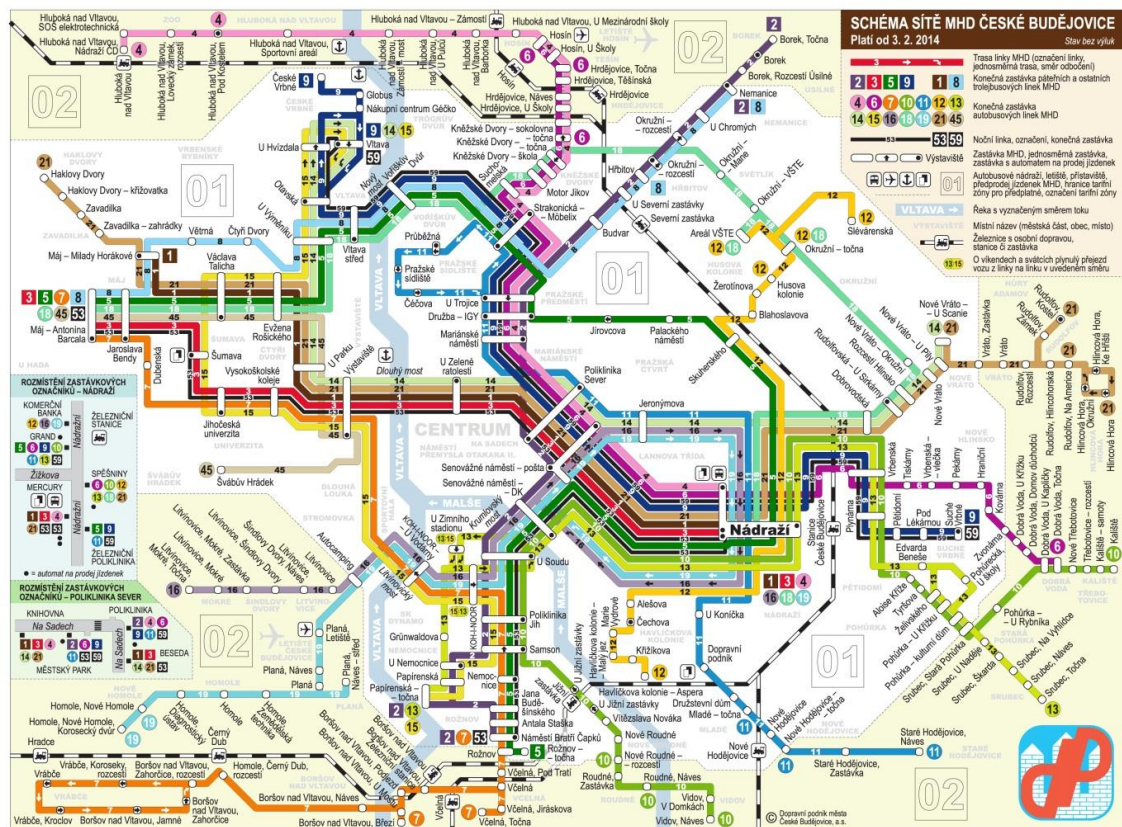
V SO ORP Týn nad Vltavou (i přes několikeré pokusy ji zde zavést) dosud městská hromadná doprava chybí. Stejně tak v SO ORP Trhové Sviny bychom tento druh přepravy hledali jen marně. Město České Budějovice a jeho zázemí mají oproti tomu ze všech středisek třech zkoumaných okresů vybudovaný jediný plnohodnotný systém městské hromadné dopravy, který je podle nabízených služeb na velmi kvalitní úrovni.

MHD je nyní v Českých Budějovicích spravována Dopravním podnikem České Budějovice a je obsluhována autobusy a trolejbusy na 22 linkách. Celkem 42 trolejbusů zajišťuje 8 linek a zbylé linky zajišťuje v pracovní dny až 54 autobusů. Autobusové linky zajišťují celkem do 16 příměstských obcí a dvou měst, jimiž jsou Rudolfov a Hluboká nad Vltavou. O autobusovou přepravu se starají následující typy autobusů:

- 14 autobusů
- 39 nízkopodlažních vozů
- 13 článkových autobusů
- 19 nízkopodlažních článkových autobusů

(DPMČB 2014)

Obr. 4: Schéma sítě MHD v Českých Budějovicích k 3. 2. 2014



Zdroj: DPMČB 2014

4.3. Okres Jindřichův Hradec

Okres Jindřichův Hradec se rozkládá na jihovýchodě území Jihočeského kraje a svou jižní částí tvoří státní hranici s Rakouskem, která je dlouhá necelých 100 km. Na západě sousedí s českobudějovickým okresem, na severozápadě s okresem Tábor. Téměř celá severovýchodní část území tvoří hranici s krajem Vysočina (okresy Pelhřimov, Jihlava, Třebíč) a jihovýchodním cípem se dotýká kraje Jihomoravského (okres Znojmo). Se svou rozlohou 1944 km² je okres Jindřichův Hradec nejen největším okresem Jihočeského kraje, ale i celé České republiky. (ČSÚ 2012c)

4.3.1. Územně správní členění a sídelní struktura

Z hlediska územně správního členění se okres dělí na 3 SO ORP, jimiž jsou Jindřichův Hradec, Třeboň a Dačice. Dále je zde 7 obcí s POÚ (J. Hradec, Dačice, Třeboň, Slavonice, Nová Bystřice, Suchdol nad Lužnicí, České Velenice). Jednotlivých obcí má okres celkem 106 a tyto obce se dělí na 289 částí obcí. Statut města má 13 obcí a jsou jimi Jindřichův Hradec, Dačice, Třeboň, Kardašova Řečice, Nová Bystřice, Nová Včelnice, Stráž nad Nežárkou, Strmilov, Slavonice, Deštná, Suchdol nad Lužnicí, České Velenice a Lomnice nad Lužnicí. Městys je v okrese jeden – Chlum u Třeboně (ČSÚ 2013).

Jindřichohradecký okres má v současnosti přibližně 92 000 obyvatel. V Jihočeském kraji je to po okresech České Budějovice a Tábor třetí nejvyšší hodnota. Ve městech žije celkem 60 230 obyvatel, což činí 65 % všech obyvatel okresu. Největším sídlem v okrese podle počtu obyvatel je Jindřichův Hradec, který má 21 824 obyvatel. Nejmenší obcí v okrese je Dobrohošť, ve které žije 48 obyvatel (ČSÚ 2013). Přehled deseti největších sídel v okrese zobrazuje tabulka 7.

Tab. 7: Přehled deseti největších sídel v okrese Jindřichův Hradec k 31. 12. 2012

Sídlo	Počet obyvatel
Jindřichův Hradec	21 824
Třeboň	8 588
Dačice	7 642
Suchdol nad Lužnicí	3 603
České Velenice	3 403
Nová Bystřice	3 327
Slavonice	2 514
Studená	2 401
Nová Včelnice	2 318
Kardašova Řečice	2 283

Zdroj dat: ČSÚ 2013

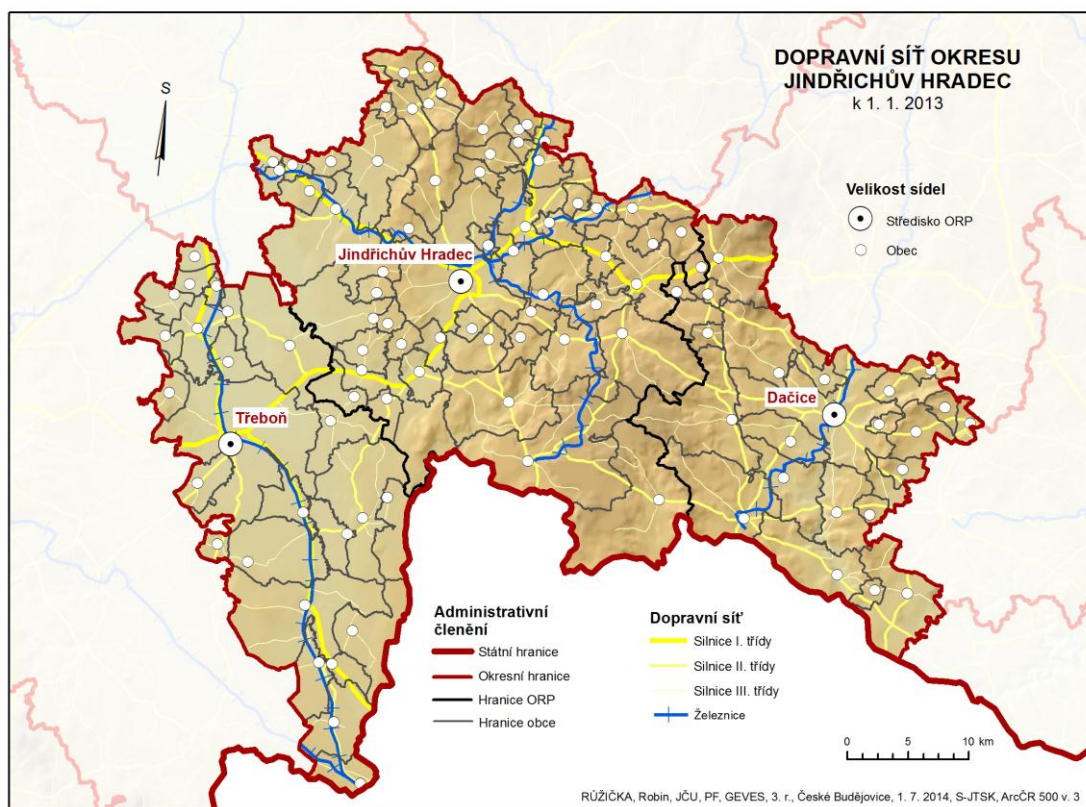
Zpracování: vlastní

V okrese Jindřichův Hradec jsou nejvíce zastoupeny menší obce do 200 obyvatel, kde je jich 44, a poté obce v intervalu 200 – 499 (27 obcí). Nejméně obcí (bez intervalu nad 5 000 obyvatel) se nachází v intervalu 1000 – 1 999 obyvatel (4 obce). Nad 5 000 obyvatel mají ORP Jindřichův Hradec, Dačice a Třeboň. Hustota zalidnění je

v tomto okrese 48 % a v rámci Jihočeského kraje se jedná o podprůměrnou hodnotu (ČSÚ 2013). Paradoxně tedy, i když je okres Jindřichův Hradec největším okresem v České republice, má podprůměrnou hustotu obyvatel. Je to způsobené tím, že velká část území je pokryta lesním porostem (38 %) a vodními plochami (6%). Dále zde má určitý vliv pohraniční poloha a s tím spojená vysídlená území po 2. sv. válce (ČSÚ 2012c).

4.3.2. Dopravní infrastruktura

Obr. 5: Dopravní infrastruktura okresu Jindřichův Hradec k 1. 1. 2013



Zdroj dat: ArcČR 500 v. 3.1

Zpracování: vlastní

Silniční infrastruktura

Silniční síť zajišťuje poměrně dostatečnou dostupnost sídel v jindřichohradeckém okrese a je rovnoměrně rozmístěna tak, aby všechna tři SO ORP byla dobře dopravně dostupná. Celková délka všech silničních komunikací je 1180 km (ČSÚ 2012c). Jednotlivé kategorie silnic a jejich délky jsou zaznamenány v tabulce 8.

Tab. 8: Kategorie silničních komunikací a jejich délky v okrese Jindřichův Hradec k 31. 12. 2012

Kategorie silnice	Délka (km)
I. třídy	139
II. třídy	350
III. Třídy	691
Celkem	1180

Zdroj dat: ČSÚ 2013

Zpracování: vlastní

Územím prochází důležité silniční tahy, jako například silnice I. třídy I/23, která spojuje silnici I/3 s městy Jindřichův Hradec, Třebíč a Brno. Další významnou silnicí I. třídy je silnice I/24 (součástí E49). Ta vede z Veselí nad Lužnicí přes Třeboň, Suchdol nad Lužnicí a hraniční přechod Halámky do Rakouska, směrem na Vídeň. Neméně významná je i již zmiňovaná silnice I/34 (součástí E551), která vede z Českých Budějovic přes Jindřichův Hradec do Humpolce (ČSÚ 2012c, Wikipedia 2014b).

Železniční infrastruktura

Železniční síť byla v okrese vybudována již mezi roky 1871 a 1906. Nalezneme zde významnou železniční trať č. 225, která se napojuje na trať č. 220 z Českých Budějovic a dále vede přes Veselí nad Lužnicí, Jindřichův Hradec do Jihlavy. Další důležitou tratí je trať č. 226. Ta je součástí spoje z Prahy do Vídně s dopravním uzlem v Českých Velenicích. Na východě území protíná trať č. 227 ve směru Kostelec – Dačice – Slavonice. Nachází se zde i ojedinělá památka, kterou je úzkokolejná trať, vedoucí z Jindřichova Hradce na dva směry – Obrataň a Nová Bystřice (ČD 2010, ČSÚ 2012c).

Městská hromadná doprava

V ORP Třeboň je zřízena linka 340300, která sice nemá status městské dopravy, avšak je označována jako místní doprava Třeboň. Tato linka obsluhuje převážně zastávky v rámci města Třeboň, ale zajíždí i do blízkých částí obcí, jako je například Stará Hlína, Nová Hlína, Mladošovice, Cep, Domanín, Hrachoviště, Jílovice apod. (SPVD 2011b). Dačická linka 346001 již sice má status městské dopravy, avšak zajišťuje přepravu pouze po městě, proto nijak neovlivňuje dopravní dostupnost okolních obcí a jejich částí (SPVD 2011c). Stejně tak MHD v Jindřichově Hradci je omezená pouze na přepravu v rámci města. Zajíždí pouze do jedné obce mimo město – Dolní Radouň (JH 2014).

5. Analýza časové dostupnosti a dopravní obslužnosti

V této kapitole je provedena kompletní analýza časové dostupnosti a dopravní obslužnosti sledovaného území. Veškeré údaje o počtu obyvatel jednotlivých částí obcí jsou k 1. 3. 2001 a jsou převzata z geografické databáze ArcČR 500 v. 3.1., jelikož autor neměl k dispozici novější data těchto katastrálních území.

5.1. Hodnocení časové dostupnosti

Okres Český Krumlov

Tab. 9: Srovnání časové dostupnosti středisek SO ORP individuální a hromadnou dopravou v okrese Český Krumlov k 4. 6. 2014

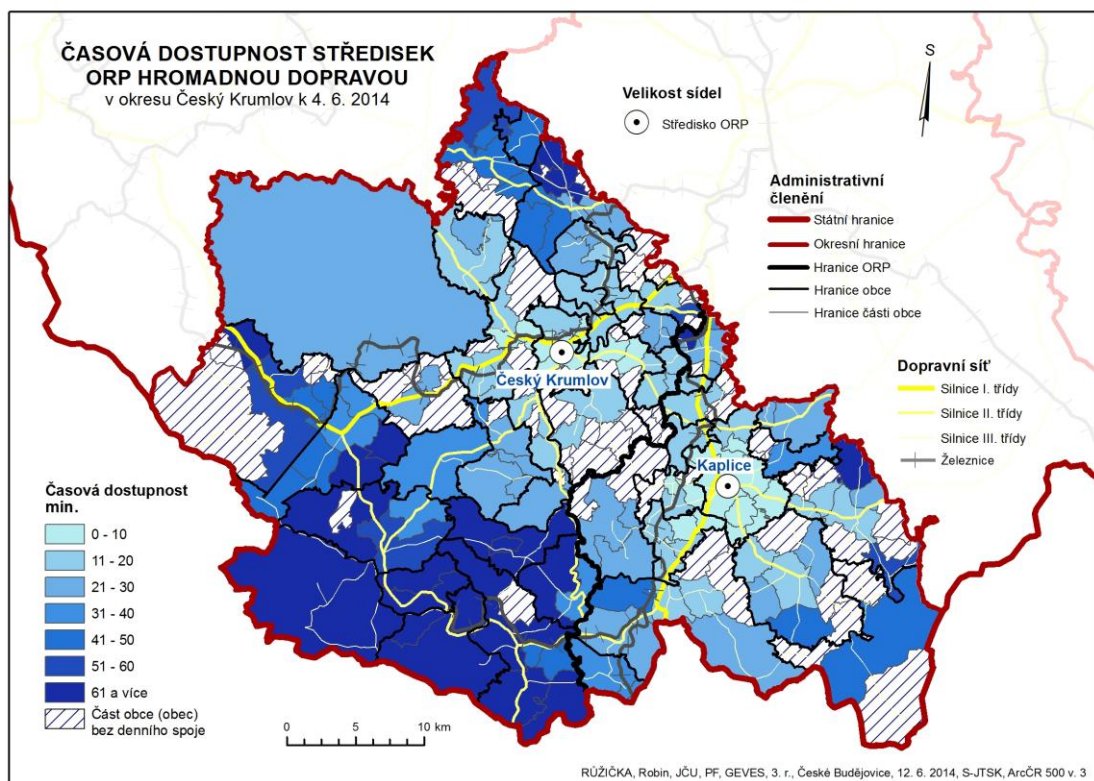
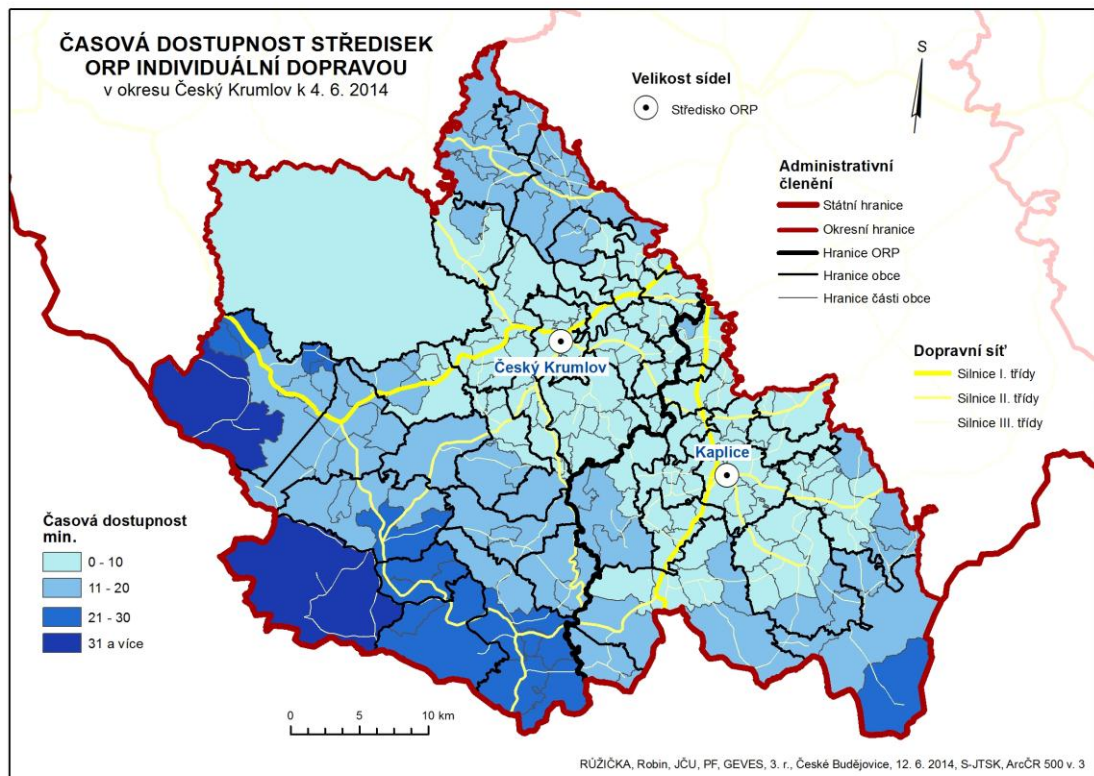
Interval časové dostupnosti (min.)	V něm	SO ORP			
		Český Krumlov		Kaplice	
		Hromadná doprava	Individuální doprava	Hromadná doprava	Individuální doprava
0 - 10	Částí obcí	5	66	13	53
	Obyvatel	1 538	10 567	964	9 887
11 - 20	Částí obcí	24	48	18	22
	Obyvatel	7 388	9 312	4 304	2 179
21 - 30	Částí obcí	16	15	12	1
	Obyvatel	3 816	6 374	5 431	320
31 - 40	Částí obcí	7	2	3	-
	Obyvatel	1 650	323	784	-
41 - 50	Částí obcí	12	-	3	-
	Obyvatel	1 724	-	497	-
51 - 60	Částí obcí	5	-	1	-
	Obyvatel	3 300	-	48	-
61 a více	Částí obcí	20	-	2	-
	Obyvatel	5 975	-	59	-
Bez spojení	Částí obcí	42	-	24	-
	Obyvatel	1 185	-	299	-
Části střediska ²	Částí obcí	8		1	
	Obyvatel	14 108		6 499	
Celkem	Částí obcí	139		77	
	Obyvatel	40 684		18 885	

Zdroj dat: IDOS 2014, ArcČR 500 v. 3.1

Zpracování: vlastní

² Mezi „části střediska“ byly započítány pouze ty části obcí, které jsou přímou součástí střediska (ne všechny části obcí dané obce), a tudíž z nich nebyla sledována časová dostupnost ani dopravní obslužnost. Hodnoty těchto částí středisek nejsou zahrnuty v časových intervalech a nepočítá se s nimi ani v následující komentované analýze, aby nezkreslovaly výsledky.

Obr. 6: Srovnání časové dostupnosti středisek SO ORP individuální a hromadnou dopravou v okrese Český Krumlov k 4. 6. 2014



Zdroj dat: IDOS 2014, ArcČR 500 v. 3.1

Zpracování: vlastní

SO ORP Český Krumlov je, co se týče rozlohy, největším správním obvodem v Jihočeském kraji. Žije v něm přes 40 000 obyvatel, čímž se řadí z hlediska počtu obyvatel na 6. místo v Jihočeském kraji. Dopravní poloha ORP Český Krumlov je vzhledem k tvaru území a jeho fyzicko-geografickým podmínkám optimální. Leží v prostoru nejdůležitějších dopravních tahů a jeho dostupnost není limitována přítomností CHKO Šumava, jako je tomu například na jihu SO ORP.

Časová dostupnost střediska hromadnou dopravou nabývá hodnot od 6 do 122 minut, což značí poměrně velkou diferenciaci a výkyvy v časové dostupnosti. Její průměrná hodnota je 40 minut, což se dá považovat za poměrně komfortní hranici časové dostupnosti hromadnou dopravou, ale je v ní obsaženo pouze 52 částí obcí z celkových 131. Nejlepší časovou dostupnost mají kromě částí obcí, které jsou přímo součástí střediska, ty části obcí, jenž leží podél silnice I/39 (např. Kladenské Rovné, Mezipotočí, Novosedly, Kájov, Nové Dobrkovice, Přísečná, Rájov, Dolní Třebonín) a na železniční trati č. 194 (Třísov, Plešovice, Zlatá Koruna, Srnín, Přísečná, Vyšný a ze vzdálenějších částí obcí např. Hořice na Šumavě nebo Vojenský újezd Boletice). Nejlepší hodnota časové dostupnosti hromadnou dopravou (6 minut) byla zjištěna u části obce Chabičovice, vzdálené 6 kilometrů od střediska. Největší koncentrace částí obcí s nejhorší časovou dostupností (61 a více minut) se nachází na jihu území, kam zasahuje Šumavská hornatina a vodní nádrž Lipno. Jsou to např. Přední Výtoň, Malšín, Nové Domky, Loučovice, Frymburk, Slupečná, Lipno nad Vltavou). Horší dostupnost mají i části obce na severu území spadající pod obec Křemže (Chmelná, Stupná, Chlumeček), které vzhledem ke své poloze mají časově blíže k ORP České Budějovice. Nejhorší časovou dostupnost má Přední Výtoň (122 minut), která je vzdálená od střediska 47 kilometrů jihozápadně. V intervalu časové dostupnosti do 20 minut se nachází 29 částí obcí, které mají dohromady necelých 9 000 obyvatel (35 % všech obyvatel). V SO ORP Český Krumlov se nachází 42 částí obcí bez denního spoje (32 %).

Časovou dostupnost individuální dopravou ovlivňují v SO ORP Český Krumlov obecně stejné faktory, jako u hromadné dopravy. Nejlépe dostupných (do 10 minut) je 66 částí obcí (50 %), ve kterých žije kolem 11 000 obyvatel. Tyto obce se nacházejí v blízkém okolí ORP Český Krumlov a podél nejdůležitějších dopravních tahů. V intervalu do 20 minut leží 114 částí obcí, ve kterých žije téměř 20 000 obyvatel (77

%). Nejhůře dostupné (31 minut a více) jsou 2 části obcí Přední Výtoň a Bližší Lhota, lokalizované na jihozápadě území.

SO ORP Kaplice má oproti SO ORP Český Krumlov více než dvakrát menší rozlohu a žije zde také dvakrát méně obyvatel (přibližně 19 000). ORP Kaplice leží v horní polovině správního obvodu u nejvýznamnějšího dopravního silničního tahu v Jihočeském kraji (mezinárodní silnice E55). Vliv železnice na časovou dostupnost se zde tolik neprojevuje, jelikož významná trať č. 196 (Č. B. – Linz) je vzdálená 5 kilometrů od ORP Kaplice.

V tomto správním obvodu byly zjištěny hodnoty časové dostupnosti hromadnou dopravou od 4 do 135 minut. Průměrná časová dostupnost je však 23 minut, což je hodnota velmi pozitivní. Dosahuje jí 35 částí obcí z celkového počtu 76. Nejlepší časovou dostupnost mají části obcí, které leží podél silnice I/3 (např. Skoronice, Zdíky, Bujanov, Hubenov, Kaplice – nádraží, Netřebice a ze vzdálenějších např. Dolní Dvořiště nebo Velešín) a dále pak také ty, které se nacházejí v blízkosti silnic druhých tříd II/158 (např. Mostky, Jaroměř) a II/154 (např. Blansko, Hradiště, Ličov). Části obce s nejlepší hodnotou časové dostupnosti (4 minuty) jsou Mostky, vzdálené 2,4 km od střediska. Nejhůře dostupné části obcí se nacházejí na hranici s SO ORP Trhové Sviny. Jedná se o části obcí Klení (135 minut, vzdálená 16 km), kde je časová dostupnost zvětšena špatnou obslužností spojů, a Černé Údolí (55 minut, vzdálená 17 km). Velmi špatnou dostupnost má také malá část obce Skřídla (80 minut), která leží 14 km od střediska ve směru Český Budějovic na hranici s SO ORP Český Krumlov. Špatná časová dostupnost se projevuje také u částí obcí v oblasti pohraničí (např. Pohorské Ves nebo Bělá), kde navíc většina z nich „trpí“ absencí denních spojů. 89 % obyvatel žije dohromady ve 43 částí obcí v časovém intervalu do 30 minut, což značí relativně dobrou časovou dostupnost střediska i navzdory tomu, že je zde po SO ORP Český Krumlov druhá nevyšší procentuální hodnota částí obcí bez denního spojení (31 %).

Časová dostupnost individuální dopravou je v tomto SO ORP na velmi dobré úrovni. Obyvatelé se mohou dostat do střediska prakticky ze všech částí obcí do 20 minut, kromě části obce Pohoří na Šumavě (320 obyvatel), která se nalézá na jihovýchodě území v nejjižnějším cípu Jihočeského kraje při hranici s Rakouskem a je nejvíce vzdálená od střediska SO ORP (26 km). Dobrá časová dostupnost je v tomto

správním obvodu zřejmě daná malou rozlohou území a přítomností významného silničního tahu.

Okres České Budějovice

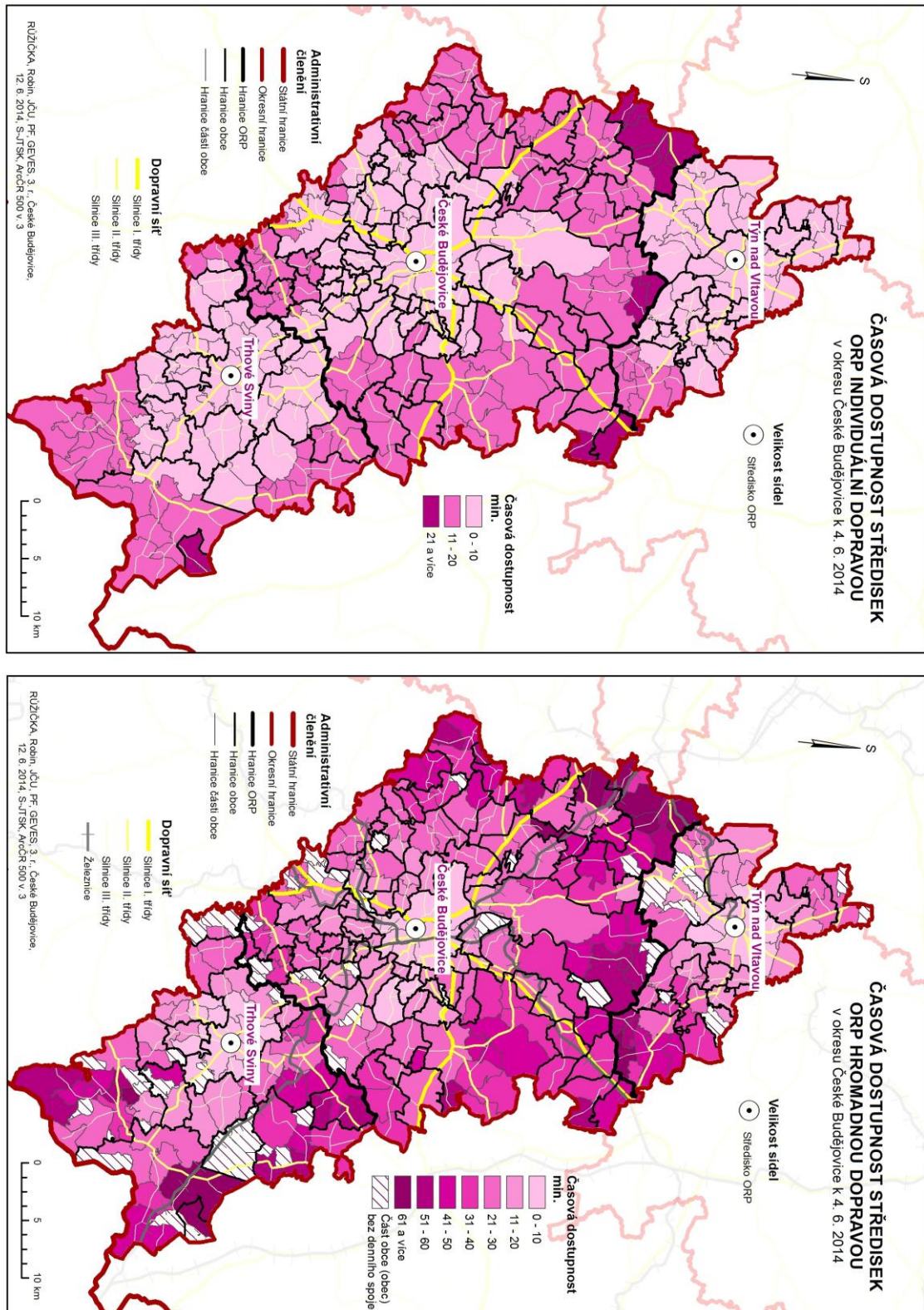
Tab. 10: Srovnání časové dostupnosti středisek SO ORP individuální a hromadnou dopravou v okrese České Budějovice k 4. 6. 2014

Interval časové dostupnosti (min.)	V něm	SO ORP					
		České Budějovice		Trhové Sviny		Týn nad Vltavou	
		Hromadná doprava	Individuální doprava	Hromadná doprava	Individuální doprava	Hromadná doprava	Individuální doprava
0 - 10	Částí obcí	2	68	14	51	5	50
	Obyvatel	428	28 121	964	8 239	947	4 628
11 - 20	Částí obcí	33	98	17	36	22	7
	Obyvatel	16 985	21 460	4 563	4 760	2 161	1 377
21 - 30	Částí obcí	47	11	12	2	11	-
	Obyvatel	21 649	875	3 626	243	1 056	-
31 - 40	Částí obcí	33	-	7	-	5	-
	Obyvatel	5 513	-	1 822	-	374	-
41 - 50	Částí obcí	20	-	10	-	3	-
	Obyvatel	2 993	-	786	-	1 150	-
51 - 60	Částí obcí	10	-	6	-	2	-
	Obyvatel	717	-	389	-	126	-
61 a více	Částí obcí	7	-	3	-	1	-
	Obyvatel	520	-	544	-	45	-
Bez spojení	Částí obcí	25	-	20	-	8	-
	Obyvatel	1 651	-	548	-	146	-
Části střediska	Částí obcí	7		1		2	
	Obyvatel	97 339		3 877		7 587	
Celkem	Částí obcí	184		90		59	
	Obyvatel	147 795		17 119		13 592	

Zdroj dat: IDOS 2014, ArcČR 500 v. 3.1

Zpracování: vlastní

Obr. 7: Srovnání časové dostupnosti středisek SO ORP individuální a hromadnou dopravou v okrese České Budějovice k 4. 6. 2014



Zdroj dat: IDOS 2014, ArcČR 500 v. 3.1

Zpracování: vlastní

SO ORP České Budějovice je z hlediska rozlohy čtvrtým největším správním obvodem v Jihočeském kraji. Žije zde kolem 150 000 obyvatel, což je v Jihočeském kraji nejvíce. Poloha střediska (ORP České Budějovice) je téměř ve středu SO ORP a plní úlohu určité „dopravní křižovatky“ významných a velmi frekventovaných silničních a železničních tahů, díky kterým má tento správní obvod dobrou časovou dostupnost.

Hromadnou dopravou se mohou obyvatelé tohoto správního obvodu dostat do střediska od 6 do 110 minut, průměrně za 32 minut. Do tohoto průměru spadá 90 částí obcí celého SO ORP (přibližně 50 %), ve kterých žije necelých 40 000 obyvatel (80 %). Překvapivé je, že i přes velmi kvalitní služby MHD se do časového intervalu 0 – 10 minut dostaly pouze dvě části obcí – Hlinsko (6 minut) a Dubičné (9 minut). Obě mají zastávku pro MHD. V intervalu od 11 do 20 minut již však zaznamenáváme velký nárůst částí obcí se zastávkou MHD, které se nevešly do prvního intervalu třeba jen o pár minut (Boršov nad Vltavou, Rudolfovo, Vráto, Stará Pohůrka, Litvínovice apod.). Kromě těchto částí obcí mají velmi dobrou časovou dostupnost ty, které se nacházejí při silnicích I/3, I/20, I/34 a železničních tratích č. 220 (směrem k Praze) a č. 199 (směrem k Českým Velenicím). Nejvíce se vliv těchto dopravních spojnic začíná projevovat v intervalu 21 – 30 minut, kdy i vzdálenější části obce od střediska mají lepší časovou dostupnost než části obcí, které s nimi sousedí a přítomnost těchto spojů jim chybí. Typickými příklady takovýchto dvojic částí obcí může být například Lišov (23 minut) a Hvozdec (42 minut) nebo Zliv (25 minut) a Pašice (62 minut). Nejhorší časovou dostupnost (61 minut a více) do ORP České Budějovice má 7 částí obcí ležících při hranici pěti SO ORP (Prachovice, Skoronice, Písek, Týn n. V., Č. B.). Jsou jimi Česká Lhota, Pašice, Novosedly, Chvalešovice, Radomilice, Záblatí a Strachovice. Velmi špatnou dostupnost pak má shluk částí obcí na severu území při hranici s SO ORP Týn n. V. (Líšnice, Malešice, Hroznějovice, Kostelec) nebo shluk při hranici s SO ORP Český Krumlov a Prachovice (Dobčice, Holašovice, Jankov, Strýčice, Radošovice, Žabovřesky). Nejhorší hodnotu časové dostupnosti mají Strachovice (110 minut, vzdálené 33 km od střediska). V SO ORP České Budějovice je relativně nízký počet částí obcí bez denního spoje – 25 (3,3 %).

Stejně jako v ostatních správních obvodech je i v SO ORP České Budějovice lepší časová dostupnost individuální dopravou. Přesto však byly nalezeny některé části obcí, které mají dostupnost hromadnou dopravou srovnatelnou s individuální (viz.

výše). Autem nejvíce časově dostupné (21 minut a více) jsou části obcí při severní hranici území, které mají výhodnější spádovost k SO ORP Týn nad Vltavou. Kromě těchto 12 částí obcí se lze do střediska autem dostat do 20 minut.

SO ORP Týn nad Vltavou je rozlohou a počtem obyvatel v Jihočeském kraji srovnatelné s SO ORP Blatná. Má druhou nejmenší výměru území a žije zde po SO ORP Vodňany nejméně obyvatel v tomto kraji. Středisko SO ORP Týn nad Vltavou se nachází ve středu správního obvodu, což je výhodou. Navíc díky velmi malé rozloze správního obvodu a přítomnosti silničního tahu II/105 je středisko opravdu dobře časově dostupné.

Časová dostupnost hromadnou dopravou nabývá hodnot od 7 do 128 minut, přičemž nad 60 minut se od střediska nachází pouze jedna část obce (Pelejovice, vzdálená 18 km od střediska), která má vzhledem ke své poloze v samém jihozápadním cípu správního obvodu a při silnici E55 lepší časovou dostupnost do SO ORP Soběslav. Průměrná časová dostupnost střediska je 25 minut a je v ní obsaženo 33 částí obcí z 57 (58 %). Nejlepší časovou dostupnost (do 10 minut) mají části obcí Zvěrkovice, Hněvkovice na levém břehu Vltavy, Neznašov, Koloděje nad Lužnicí a Netěchovice, ve kterých žije dohromady téměř 1 000 obyvatel (16 %). Nejvíce částí obcí (22) se nachází v intervalu 11 – 20 minut. Dohromady v těchto částech obcí žije 2 200 obyvatel (36 %). I přes velmi dobrou časovou dostupnost tohoto správního obvodu lze zaznamenat její horší kvalitu na jihozápadě území, kam patří i již zmiňovaná část obce Pelejovice. Dále sem patří např. Hvozdno, Radonice, Popovice nebo Horní a Dolní Bukovsko. Bez denního spoje je pouze 8 částí obcí (14 %), ve kterých navíc žije jen cca 150 obyvatel (2,4 %).

Naprostá většina všech částí obcí v SO ORP Týn nad Vltavou leží v rámci individuální dopravy do 20 minut od střediska. Konkrétně se jedná o 50 částí obcí z celkových 57. Přesto však ve zbylých 7 částech obcí žije téměř 1 400 obyvatel (23 %), což je poměrně vysoké procentuální zastoupení. Převážná část těchto 7 částí obcí administrativně spadá k obci Dolní Bukovsko.

SO ORP Trhové Sviny má v Jihočeském kraji srovnatelnou rozlohu se správními obvody Dačice a Kaplice. Žije v něm kolem 18 000 obyvatel, což je pátá nejmenší hodnota v kraji. Poloha ORP Trhové Sviny není v rámci území ideální. Nachází se blíže vnitrozemí a tím se pak pro části obcí, které jsou blíže k hranicím,

stává špatně časově dostupným. Do jižního cípu obvodu ještě zasahuje Šumavská soustava, která má na časovou dostupnost tamních částí obcí také vliv. Střediskem neprochází železnice a jediným významnějším silničním tahem je silnice II/156, jež spojuje ORP Trhové Sviny a ORP České Budějovice.

Hromadná doprava zajišťuje časovou dostupnost střediska již od 3 minut až do 135 minut. Průměrná hodnota je 30 minut, přičemž v intervalu 0 – 30 minut leží 43 částí obcí z 89, ve kterých žije kolem 9 000 obyvatel (70 %). Dá se tedy říci, že středisko je dostupné do 30 minut pro téměř tři čtvrtiny obyvatel. Nejlepší časovou dostupnost do 10 minut má 14 obcí, nacházejících se v těsné blízkosti střediska. Jedná se o menší území, ve kterých dohromady žije necelých 1 000 obyvatel. Dobrou časovou dostupnost (do 20 minut) mají také části obcí, které leží podél silnice druhé třídy II/156 (např. Žár, Rankov nebo Ostrolovský Újezd). Nejlepší hodnotu časové dostupnosti má část obce Lniště (3 minuty). Je vzdálená 3,1 km od střediska. Nejhorší časovou dostupnost mají podle předpokladu části obcí nacházející se v prostoru Šumavské soustavy (Staré Hutě, Dobrá Voda) a v pohraničí (např. Vyšné) a dále pak také ty, jež leží při hranici s SO ORP Třeboň (např. Byňov, Lipnice, Šalmanovice) a SO ORP České Budějovice (např. Mladošovice, Petrovice). Zcela nejnepříznivější hodnoty mají části obce Olbramov (135 minut), která je vzdálená 14 km od střediska, a Hranice (80 minut), vzdálená od střediska 24 km. V SO ORP Trhové Sviny je oproti ostatním správním obvodům v okrese České Budějovice velké procento částí obcí bez denního spojení (22 %).

Nejhorší hodnotu časové dostupnosti individuální dopravou vykazuje podobně jako u hromadné dopravy obec Hranice (části obcí Hranice a Trpnouze), ze které se do střediska lze automobilem dostat do 30 minut. Z ostatních částí obcí se lze do ORP dostat do 20 minut. Nejlepší časovou dostupnost (nachází se v intervalu do 10 minut) má 51 částí obcí, ve kterých žije kolem 8 000 obyvatel (63 %). V intervalu 11 – 20 minut se pak nachází 36 částí obcí (36 %).

Okres Jindřichův Hradec

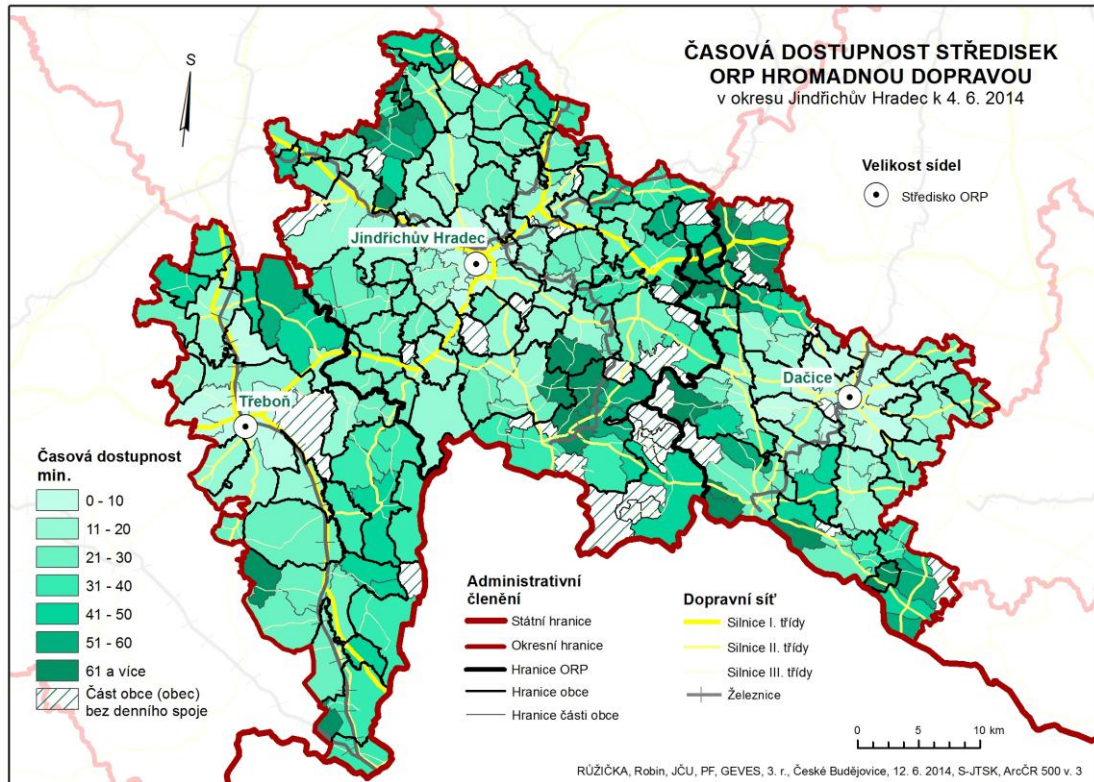
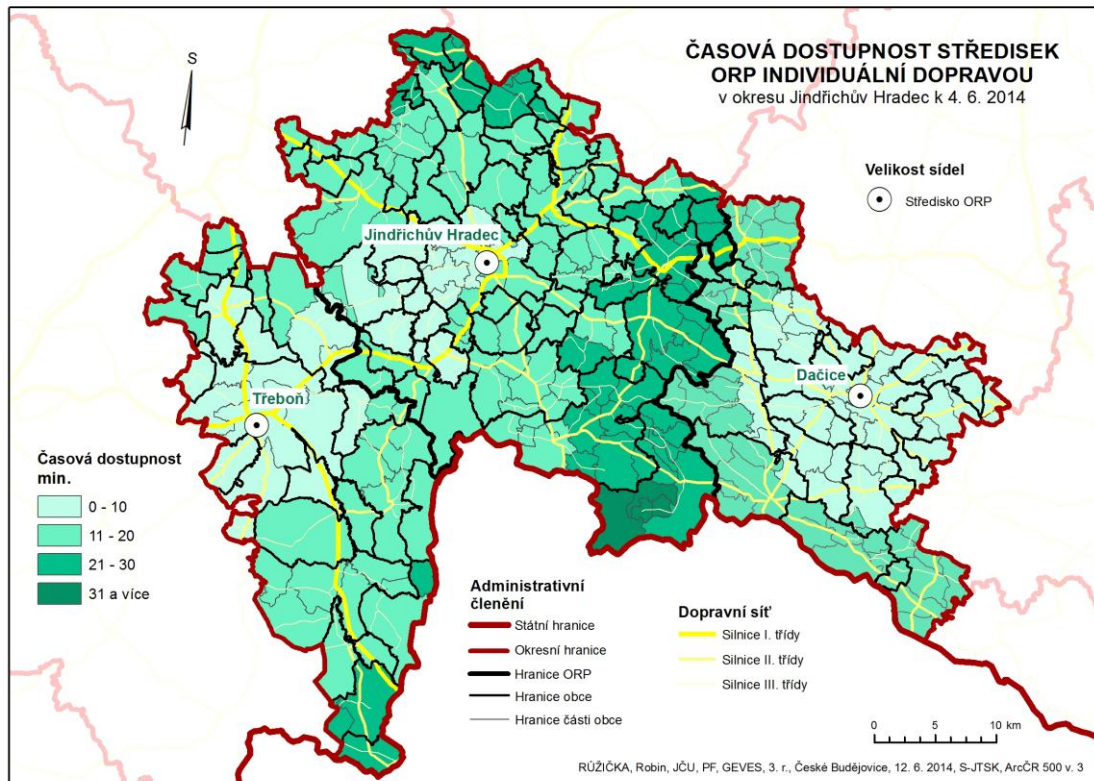
Tab. 11: Srovnání časové dostupnosti středisek SO ORP individuální a hromadnou dopravou v okrese Jindřichův Hradec k 4. 6. 2014

Interval časové dostupnosti (min.)	V něm	SO ORP					
		Jindřichův Hradec		Třeboň		Dačice	
		Hromadná doprava	Individuální doprava	Hromadná doprava	Individuální doprava	Hromadná doprava	Individuální doprava
0 - 10	Částí obcí	4	14	5	15	10	46
	Obyvatel	1 067	3 002	1 624	5 465	1 688	7 132
11 - 20	Částí obcí	29	80	8	25	23	44
	Obyvatel	8 495	18 872	3 374	8 820	3 952	6 996
21 - 30	Částí obcí	37	46	10	4	13	-
	Obyvatel	9 781	5 674	4 275	3 839	3 990	-
31 - 40	Částí obcí	17	3	9	-	7	-
	Obyvatel	4 806	18	5 459	-	311	-
41 - 50	Částí obcí	10	-	7	-	8	-
	Obyvatel	1 186	-	2 987	-	714	-
51 - 60	Částí obcí	10	-	1	-	6	-
	Obyvatel	690	-	148	-	703	-
61 a více	Částí obcí	10	-	2	-	11	-
	Obyvatel	751	-	141	-	2 415	-
Bez spojení	Částí obcí	26	-	2	-	12	-
	Obyvatel	790	-	116	-	355	-
Části střediska	Částí obcí	5		2		5	
	Obyvatel	19 572		7 317		6 180	
Celkem	Částí obcí	148		46		95	
	Obyvatel	47 138		25 441		20 308	

Zdroj dat: IDOS 2014, ArcČR 500 v. 3.1

Zpracování: vlastní

Obr. 8: Srovnání časové dostupnosti středisek SO ORP individuální a hromadnou dopravou v okrese Jindřichův Hradec k 4. 6. 2014



Zdroj dat: IDOS 2014, ArcČR 500 v. 3.1

Zpracování: vlastní

SO ORP Jindřichův Hradec je třetím největším správním obvodem Jihočeského kraje a čtvrtým největším z hlediska počtu obyvatel (přibližně 47 000). ORP Jindřichův Hradec má v rámci území poměrně optimální polohu. Leží v prostoru důležitých silničních i železničních spojů, které pokrývají kromě jihovýchodního cípu celé území. Na kvalitě časové dostupnosti se mimo jiné podílí přítomnost Českomoravské vrchoviny, která se rozprostírá v oblasti od středu území na východ přes hranici s SO ORP Dačice zhruba do poloviny dačického správního obvodu.

Časová dostupnost střediska hromadnou dopravou se pohybuje od 6 do 82 minut. To značí relativně malou diferenciaci v časové dostupnosti. Průměrná hodnota se pohybuje kolem 30 minut. Podíváme-li se právě na časový interval 0 – 30 minut, zjistíme, že se v něm nachází téměř polovina částí obcí. Přesněji 70 z celkového počtu 143. V těchto částech obcí bydlí přes 19 000 obyvatel, což je 70 % všech obyvatel v tomto správním obvodu, nezahrnujeme-li obyvatele žijící ve středisku. V nejvýhodnější časové poloze (do 10 minut) vzhledem k ORP leží 4 části obcí – Děbolín, Radouňka, Horní Skrýchov a Horní Žďár. Tyto části obcí se nacházejí v bezprostřední blízkosti střediska. Velmi dobrou dostupnost (od 11 do 20 minut) má poté 29 částí obcí, z nichž naprostá většina „vděčí“ za dobrou časovou dostupnost právě dopravním tahům, které jimi prochází. Jedná se například o části obcí Kardašova Řečice, Mních, Velký Ratmírov (silnice I/23 a železnice č. 225), dále Dolní Žďár, Horní Lhota, Lásenice (silnice I/34) nebo Otín, Hospřiz, Čluněk (silnice II/164). Nejlepší časovou dostupnost má Děbolín, který leží rovněž na silnici I/23 a je vzdálený 5,8 km od střediska. Naopak nejhorší časovou dostupnost mají skupiny částí obcí jednak na severovýchodě území při hranici s SO ORP Tábor (Samosoly, Jižná, Vícemil), a také jihovýchodně od střediska (Senotín, Čluněk, Albeř, Hůrky). Jižná vykazuje nejhorší hodnotu dostupnosti sledovaného území (82 minut, vzdálená 18 km od střediska). Největší koncentraci částí obcí bez denního spoje nalezneme na jihovýchodě území, převážně v obci Staré Město pod Landštejnem (např. Veclov, Návary, Dobrotín, Vitíněves, Pomezí atd.). Tyto části obcí leží jednak v pohraničí České republiky a Rakouska a některé z nich se nacházejí na hranici s SO ORP Dačice.

Z hlediska individuální dopravy je časová dostupnost ORP Jindřichův Hradec poměrně zajímavá. Do 10 minut se lze automobilem dostat do střediska ze 14 částí obcí (11%). Zajímavé je, že tyto jednotlivé části obcí nejsou rovnoměrně rozmístěné kolem střediska, avšak rozprostírají se jihozápadním směrem od ORP Jindřichův Hradec až

k hranici se správním obvodem Třeboň. Právě mezi středisky těchto správních obvodů totiž dochází k mohutné interakci, která je podpořená hlavně silnicí I/34. Nejhůře dostupným (31 minut a více) se stává středisko pro části obcí nacházející se v dlouhém pásmu po celé hranici s SO ORP Dačice. V tomto pásmu leží 36 částí obcí (25 %). Dále jsou velmi špatně časově dostupné části obcí v severním cípu území (např. Březina, nebo Annovice)

SO ORP Třeboň se řadí v Jihočeském kraji na 8. místo jak z hlediska výměry území, tak i podle počtu obyvatel (přibližně 25 000). ORP Třeboň leží v horní polovině území, téměř u hranice s SO ORP České Budějovice. Skrz středisko prochází již několikrát zmiňovaná silnice I/34, která propojuje středisko s Jindřichovým Hradcem a jih území obsluhuje silnice I/24 a železniční trať č. 226.

V tomto SO ORP byly zjištěny hodnoty časové dostupnosti hromadnou dopravou od 4 do 93 minut. Průměrná časová dostupnost je 31 minut. Spadá sem 24 obcí z celkových 44, ve kterých žije dohromady 9 300 obyvatel (52 %). Do 10 minut se lze do střediska hromadnou dopravou dostat z 5 částí obcí, které leží podél silnic první třídy. Jsou to silnice č. 34 (Břilice) a č. 24 (Stará Hlína, Přeseka, Lužnice). V intervalu 11 – 20 minut jsou čím dál více viditelné vlivy těchto silnic. Navíc zde začíná ovlivňovat časovou dostupnost i železnice č. 226, díky které má časově dobrou polohu například část obce Majdalena nebo Frahelž. Nejlepší hodnotu časové dostupnosti má Břilice, ze které je středisko dostupné za 4 minuty. Nachází se 4,2 km severně od Třeboně. Nejhorší dostupnost (61 minut a více) mají pouze dvě části obcí – Žofína Huť (69 minut) a Bor (93 minut) – ležící na hranici s SO ORP Trhové Sviny. O horší časové dostupnosti můžeme hovořit i v případě částí obcí Kolence, Záblatí a Klec, které leží na severu území při hranici s SO ORP Tábor, a dále u těch, které se nacházejí u státní hranice s Rakouskem (Chlum u Třeboně, Klikov, Františkov). Ostatní části obcí mají poměrně dobré hodnoty časové dostupnosti. SO ORP Třebíč je specifický tím, že je zde nejmenší procento částí obcí bez denního spoje (4,5 %) ze zkoumaných okresů. Konkrétně je to Nová Ves u Klikova a Holičky. V těchto dvou částech obcí dohromady žije 116 obyvatel (0,6 %).

Časová dostupnost individuální dopravou je v SO ORP Třeboň na velmi kvalitní úrovni. Do střediska se lze dostat z většiny částí obcí do 20 minut. Spadá sem 40 částí území, kde žije celkem 14 000 obyvatel (téměř 78 %). Nejhůře dostupné (nad 20 minut)

jsou České Velenice, Nová Ves nad Lužnicí a Žofina Huť, které leží u česko-rakouských hranic.

SO ORP Dačice má v rámci Jihočeského kraje srovnatelnou rozlohu i počet obyvatel (19 000) se správním obvodem Kaplice. ORP Dačice leží mírně východním směrem od středu území, blízko hranice s krajem Vysočina. Střediskem neprochází příliš významné silniční komunikace. Časovou dostupnost zde ovlivňuje spíše železniční trať č. 227. Na západě území se rozprostírá Českomoravská vrchovina, která má také jistý vliv na kvalitu dostupnosti.

Hromadnou dopravou se mohou obyvatelé SO ORP Dačice dostat do střediska od 5 do 109 minut, průměrně pak za 33 minut. Do tohoto průměru můžeme zařadit 50 částí obcí, což je z celkových 90 poměrně pozitivní počet. V těchto 50 částí obcí navíc žije necelých 10 000 obyvatel (přes dvě třetiny všech obyvatel mimo středisko). Nejlepší hodnoty časové dostupnosti (do 10 minut) vykazují kromě částí obcí nejbližší střediska ty, které leží u zmiňované železniční tratě č. 277. Je to například Urbaneč nebo Velký a Malý Pěčín. Dobrou časovou dostupnost (do 20 minut) mají i části obce, které leží podél silničních tahů druhých tříd II/151 (např. Lipolec, Markvarec), II/406 (např. Pec, Cizkrajov, Dolní Bolíkov) nebo II/407 (Hříšice). Nejpříznivější hodnota časové dostupnosti byla zjištěna u části obce Malý Pěčín, ze které se lze vlakem dostat do střediska za 5 minut. Nejhorší časovou dostupnost (nad 60 minut) má 11 částí obcí, ve kterých žije 2 500 obyvatel (17 %). Tyto části obcí se nacházejí při hranici s Rakouskem (Maříž, Slavětín, Županovice) a některé z nich na hranici s SO ORP Jindřichův Hradec (Matějovec, Horní Meziříčko, Domašín, Studená). Celkově horší dostupnost mají i části obcí v severním cípu území spadající pod obec Studená (Horní Bolíkov, Horní Němčice) nebo Volfířov (Brandlín, Velká Lhota, Řečice). Špatně dostupný je i opačný jižní cíp tohoto správního obvodu. Nacházejí se tu části obcí Hluboká, Rancířov, Dešná, Plačovice a další. Nejhorší hodnotu časové dostupnosti má Domašín (109 minut), jenž je vzdálený 22 km od střediska. Procentuálně vyjádřený počet částí obcí bez denního spoje je srovnatelný například s SO ORP Týn nad Vltavou. Činí 13 % a spadá sem 2,5 % obyvatel.

Individuální dopravou se lze do střediska dostat do 10 minut u 46 částí obcí, ze zbylých částí obcí pak do 20 minut. Ty, které se nacházejí v intervalu 11 – 20 minut nalezneme v pásmu při hranici s SO ORP Jindřichův Hradec a poté při státní hranici

s Rakouskem. Individuální dopravu zde tedy nejvíce ovlivňuje špatná infrastruktura v pohraničí a přítomnost Českomoravské vrchoviny na západě území.

5.2. Hodnocení dopravní obslužnosti

Okres Český Krumlov

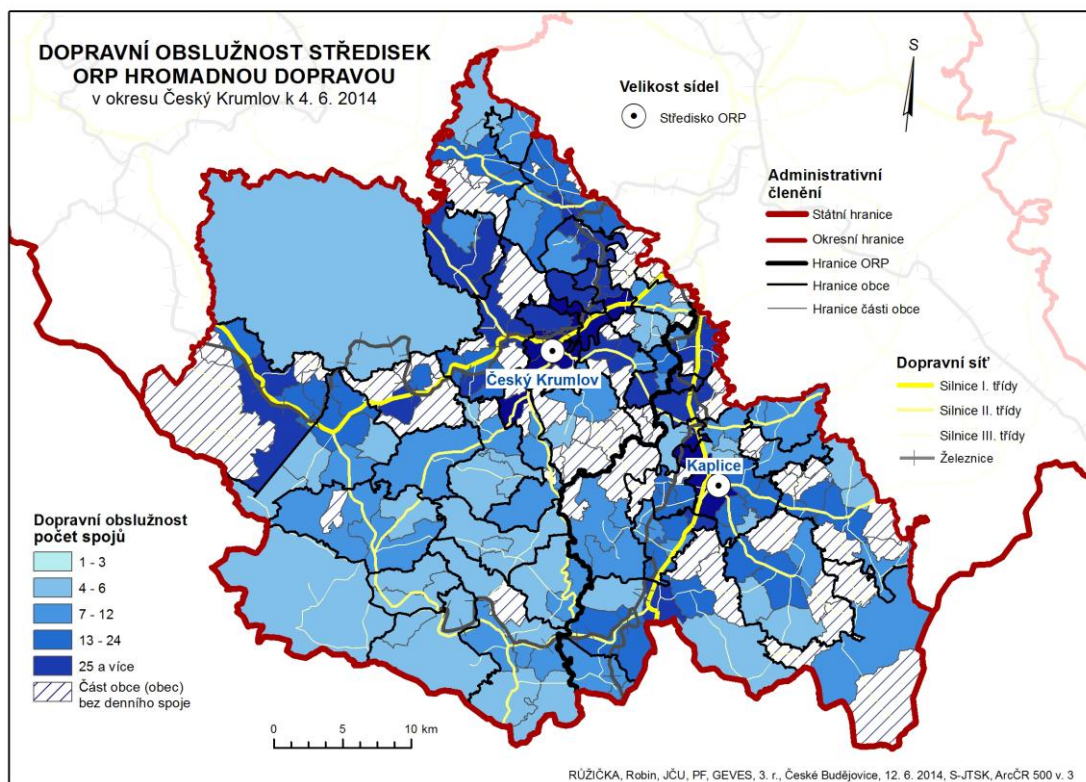
Tab. 12: Dopravní obslužnost středisek SO ORP hromadnou dopravou na základě počtu denních spojů v okrese Český Krumlov k 4. 6. 2014

Počet spojů	V něm	SO ORP	
		Český Krumlov	Kaplice
1 - 3	Částí obcí	28	10
	Obyvatel	4 650	509
4 - 6	Částí obcí	23	15
	Obyvatel	5 654	3 039
7 - 12	Částí obcí	17	17
	Obyvatel	2 984	2 939
13 - 24	Částí obcí	18	7
	Obyvatel	8 367	5 233
25 a více	Částí obcí	3	3
	Obyvatel	3 736	367
Bez spojení	Částí obcí	42	24
	Obyvatel	1 185	299
Části střediska	Částí obcí	8	1
	Obyvatel	14 108	6 499
Celkem	Částí obcí	139	77
	Obyvatel	40 684	18 885

Zdroj dat: IDOS 2014, ArcČR 500 ver. 3.1

Zpracování: vlastní

Obr. 9: Dopravní obslužnost středisek SO ORP hromadnou dopravou v okrese Český Krumlov k 4. 6. 2014



Zdroj dat: IDOS 2014, ArcČR 500 v. 3.1

Zpracování: vlastní

Jak můžeme vidět na mapě výše, v **SO ORP Český Krumlov** mají nejlepší dopravní obslužnost vzhledem ke středisku ty části obcí, které se nacházejí poblíž silničního tahu I/39 (např. Mezipotočí, Hořice na Šumavě, Staré Dobrkovice) a železniční tratě č. 194 (Třísov, Plešovice, Smín, Holubov, Horní Planá). Nad 25 denních spojů mají části obcí Rájov, Přísečná a Větřní, které se nacházejí v těsné blízkosti střediska a obsluhují svými linkami celkem 3 700 obyvatel (14 %). Dobrou dopravní obslužnost mají i části obcí, které se nacházejí při silnici druhé třídy II/157, která spojuje ORP Český Krumlov a ORP Kaplice. Jsou to např. Zubčice, Mirkovice nebo Chabičovice. Nejméně denních spojů (1 – 3) má 28 částí obcí, ve kterých žije téměř 4 700 obyvatel (18 %). Největší koncentrace těchto částí obcí je na jihu území, kde se na dopravní obslužnosti opět projevuje vliv přítomnosti Šumavy. Špatně obsloužený je i vojenský újezd Boletice, jelikož je pouze částečně přístupný, a to o sobotách a nedělích. Z hlediska celého území SO ORP Český Krumlov se dá tedy

hovořit o výrazné diferenciaci dopravní obslužnosti mezi severní a jižní částí území. V SO ORP Český Krumlov se nachází 42 částí obcí bez denního spoje (32%), ve kterém žije okolo 1200 obyvatel (4,6 %). Jedná se o nejvyšší procentuální hodnoty ve zkoumaných okresech. Ve většině případů však absenci denních spojů „nahrazují“ spoje z obcí, pod něž části obcí spadají. Pouze u obce Chlumeč (části – Chlumeč, Krnín) nebyl zaznamenán ani jeden denní spoj do střediska SO ORP.

V **SO ORP Kaplice** jsou nejlépe obsloužené hromadnou dopravou vzhledem ke středisku části obcí, které leží podél silnice I/3. Nejvíce denních spojů mají části obcí Raveň, Kaplice-nádraží a Hubenov. Tyto části obcí mají sice dohromady pouze necelých 400 obyvatel (3 %), avšak jsou poměrně frekventovanými místy. V Kaplici-nádraží se nachází vlaková stanice, odkud je směřováno mnoho spojů do 5 kilometrů vzdálené Kaplice a v Hubenově se nachází firma Prefa, do které denně dojíždí mnoho zaměstnanců. Velmi dobře obsloužené (13 – 24 spojů) jsou i části obcí Velešín, Holkov, Chodeč, Zvíkov, Netřebice, Skoronice nebo 11 km vzdálený hraniční přejezd Dolní Dvořiště, který slouží jako poměrně frekventované místo dojížděky za prací. Dobrou obslužnost dále mají části obcí podél silnic druhých tříd II/158 (Květoňov, Jaroměř, Malonty) a II/154 (Blansko, Hradiště, Ličov, Dluhoště). Nejméně denních spojů mají části obcí na jihovýchodě území, kde je také největší koncentrace částí obcí bez denního spoje. Je to způsobené hlavně pohraničním charakterem území, kde žije velmi málo obyvatel, a tak je dopravní infrastruktura i dopravní obslužnost na velmi nízké úrovni. V SO ORP Kaplice je po SO ORP Český Krumlov druhá nevyšší procentuální hodnota částí obcí bez denního spojení (31 %).

Okres České Budějovice

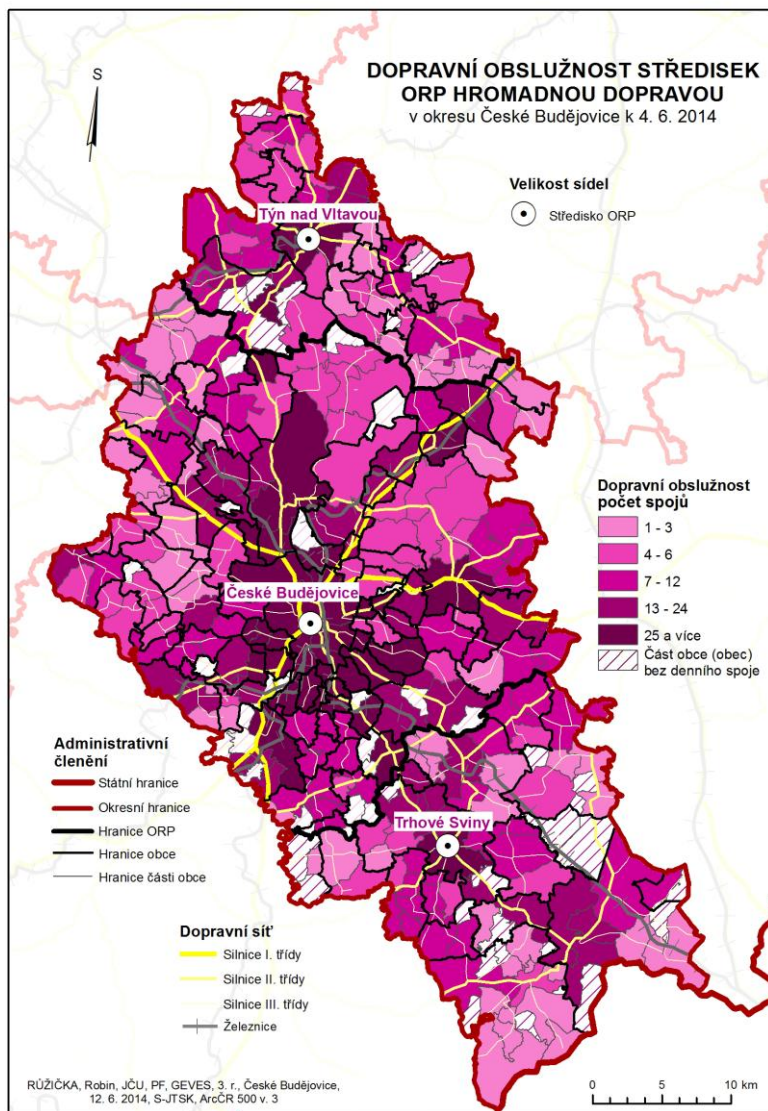
Tab. 13: Dopravní obslužnost středisek SO ORP hromadnou dopravou na základě počtu denních spojů v okrese České Budějovice k 4. 6. 2014

Počet spojů	V něm	SO ORP		
		České Budějovice	Trhové Sviny	Týn nad Vltavou
1 - 3	Částí obcí	28	23	14
	Obyvatel	2906	2 409	736
4 - 6	Částí obcí	36	10	17
	Obyvatel	4383	1 756	1 462
7 - 12	Částí obcí	39	24	13
	Obyvatel	8005	2 919	3 045
13 - 24	Částí obcí	25	12	4
	Obyvatel	11 112	5 610	616
25 a více	Částí obcí	24	-	1
	Obyvatel	22 399	-	0
Bez spojení	Částí obcí	25	20	8
	Obyvatel	1 651	548	146
Části střediska	Částí obcí	7	1	2
	Obyvatel	97 339	3 877	7 587
Celkem	Částí obcí	184	90	59
	Obyvatel	147 795	17 119	13 592

Zdroj dat: IDOS 2014, ArcČR 500 ver. 3.1

Zpracování: vlastní

Obr. 10: Dopravní obslužnost středisek SO ORP hromadnou dopravou v okrese České Budějovice k 4. 6. 2014



Zdroj dat: IDOS 2014, ArcČR 500 v. 3.1

Zpracování: vlastní

V SO ORP České Budějovice mají nejlepší dopravní obslužnost střediska hromadnou dopravou opět části obcí, které leží podél silničních tahů I/3 (např. Kamenný Újezd, Planá, Hrdějovice, Hosín, Chotýčany, Ševětín) I/34 (např. Jivno, Lišov nebo Štěpánovice), I/20 (např. Dasný, Bavorovice, Češňovice, Pištín), II/156 (propojuje střediska Č. Budějovice a Trhové Sviny) a II/105, která je velmi frekventovaná v úseku od Hluboké nad Vltavou do Českých Budějovic. Zásadní roli v tomto správním obvodu hrají i železniční tratě, které většinou vedou podél silničních tahů, avšak v některých

částech území plní funkci dopravní obslužnosti zcela samostatně. Jedná se například o trať č. 190, díky které mají výbornou dopravní obslužnost části obcí Zliv, Zbudov nebo Dívčice. V intervalu počtu spojů nad 25 se nachází v SO ORP České Budějovice 24 částí obcí z celkových 177 a obsluhují kolem 22 000 obyvatel (44 %). Nejvíce denních spojů má Stará Pohůrka (80) a Rudolfov (56), což jsou obě části obcí se zastávkou MHD. Největší koncentrace částí obcí s nejhorší obslužností vůči středisku se nachází na severozápadě území v blízkosti hranic se správními obvody Písek, Strakonice a Prachatice. Jedná se například o části obcí Záblatí, Chvalešovice, Česká Lhota, Hlavatce, Lékařova Lhota, Novosedly a další. Z hlediska počtu obyvatel však tyto části obcí nehrají významnou roli při celkovém hodnocení kvality obslužnosti v tomto SO ORP. Částí obcí bez denního spoje je relativně nízkých 14 %. Je jich 25 a žije v nich kolem 1 600 obyvatel (3,3 %).

Nejlepší dopravní obslužnost v **SO ORP Týn nad Vltavou** mají části obcí nacházející se podél silnice druhé třídy II/105 (např. Březí u Týna nad Vltavou, Zvěrkovice, Netěchovice nebo Nuzice), která vede z pražské aglomerace k ORP České Budějovice, a dále části obcí, jimiž prochází železniční trať z Týna nad Vltavou do Volar č. 192 a 197 (např. Temelín nebo Lhota pod Horami). Nad 25 denních spojů má pouze jediná část obce – Březí u Týna nad Vltavou (26 spojů). Tato část obce je takto dobře obslužená hlavně kvůli velké frekventovanosti z důvodu pracovní dojížděky do jaderné elektrárny Temelín. Nejhorší obslužnost vůči středisku mají části obcí, které se rozprostírají východně od ORP. Nejvíce jich leží v jihovýchodním cípu území při hranici s SO ORP České Budějovice (Tuchonice, Radonice, Pelejovice, Sedlíkovice, Hvozdo, Popovice a další). Bez denního spoje je pouze 8 částí obcí (14 % - obdobně jako u střediska České Budějovice), ve kterých navíc žije jen okolo 150 obyvatel (2,4 %). Všechny tyto části obcí však mohou využívat dopravních spojení z obcí, pod které spadají.

V **SO ORP Trhové Sviny** leží části obcí s nejvíce spoji na silnicích druhé třídy II/156 (Údolí, Žár, Pěčín nebo Rankov a Otěvěk) a II/154 (Štipton a Nové Hrady). Železniční trať, která vede z Českých Budějovic do Českých Velenic, na obslužnost nemá velký vliv, jelikož nevede přímo skrz ORP Trhové Sviny. V tomto správním obvodu není ani jedna část obce, která by dosahovala intervalu nad 25 denních spojů. V intervalu 13 – 24 spojů se nachází 12 částí obcí, ve kterých žije přibližně 5 600 obyvatel (43 %). Nejméně denních spojů (1 – 3) vykazuje 23 částí obcí s 2 400

obyvateli (18 %). Velká část těchto částí obcí leží v jižním cípu správního obvodu, kam ještě zasahuje část Šumavské soustavy. Jsou to například Staré Hutě, Hojná Voda, Šejby, Dlouhá Stropnice nebo Chlupatá Ves. Dále jsou špatně obsloužené dvě části obcí ležící v jihovýchodním pohraničním cípu území (Vyšné a Nakolice). V SO ORP Trhové Sviny je oproti ostatním správním obvodům v okrese České Budějovice velké procento částí obcí bez denního spojení (22 %), ve kterých žije 4 % obyvatel. Mezi těmito částmi obcí se nachází i Petřikov, který je vzhledem ke své poloze zcela odkázán na železniční trať, díky které má však možnost spojení pouze s ORP České Budějovice.

Okres Jindřichův Hradec

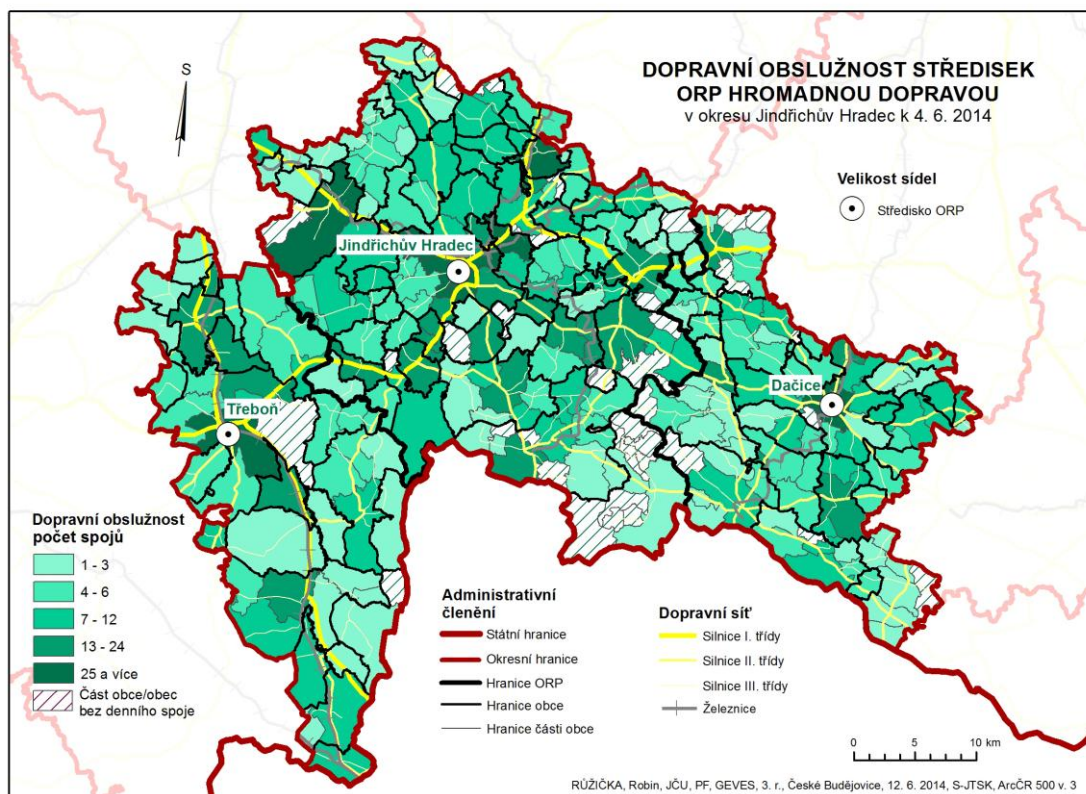
Tab. 14: Dopravní obslužnost středisek SO ORP hromadnou dopravou na základě počtu denních spojů v okrese Jindřichův Hradec k 4. 6. 2014

Počet spojů	V něm	SO ORP		
		Jindřichův Hradec	Třeboň	Dačice
1 - 3	Částí obcí	32	14	26
	Obyvatel	3763	2 672	2 486
4 - 6	Částí obcí	30	14	26
	Obyvatel	3340	3 285	2 996
7 - 12	Částí obcí	34	8	21
	Obyvatel	6308	6 345	5 637
13 - 24	Částí obcí	17	6	5
	Obyvatel	9 544	5 706	2 654
25 a více	Částí obcí	4	-	-
	Obyvatel	4 821	-	-
Bez spojení	Částí obcí	26	2	12
	Obyvatel	790	116	355
Části střediska	Částí obcí	5	2	5
	Obyvatel	19 572	7 317	6 180
Celkem	Částí obcí	148	46	95
	Obyvatel	47 138	25 441	20 308

Zdroj dat: IDOS 2014, ArcČR 500 v. 3.1

Zpracování: vlastní

Obr. 11: Dopravní obslužnost středisek SO ORP hromadnou dopravou v okrese Jindřichův Hradec k 4. 6. 2014



Zdroj dat: IDOS 2014, ArcČR 500 v. 3.1

Zpracování: vlastní

Dopravní obslužnost hromadnou dopravou na základě denních spojů do střediska mají v **SO ORP Jindřichův Hradec** v nejvyšší kvalitě opět části obcí, jež leží při významných dopravních komunikacích (hlavně silničních). Jedná se o silnice prvních tříd I/34 (Horní Žďár, Dolní Žďár, Horní Lhota, Lásenice, Stráž nad Nežárkou) a I/23 (Kardašova Řečice, Děbolín, Rodvínov, Nová Včelnice, Nekrasín). Dále ovlivňují dopravní obslužnost i některé silnice druhých tříd. Je to například silnice II/164 (Otín, Hospříz, Čluněk, Lomy, Kunžak) a II/128 (Horní Pěna, Číměř, Nová Bystřice). Nad 25 denních spojů mají části obcí Rodvínov (33), Nová Včelnice (31), Kardašova Řečice (26) a Děbolín (26), ve kterých žije dohromady přibližně 4 800 obyvatel (18 %). Největší počet částí obcí s nejhorší dopravní obslužností leží na severu území u hranice s SO ORP Tábor (např.. Višňová, Samosoly, Červená Lhota, Záhoří nebo Vícemil) a s krajem Vysočina (Světce, Drunče). Dále jsou poměrně nekvalitně obsloužené části obcí ležící jihovýchodně od střediska (např. Klášter, Skalka, Nové

Město pod Landštejnem). V této části území se navíc vyskytuje největší počet částí obcí bez denního spoje, což je způsobené jednak znatelnou vzdáleností od střediska a dále pak nepřítomností významnějších komunikací. Projevuje se zde i faktor pohraničí a přítomnosti Českomoravské vrchoviny. Dohromady je v SO ORP Jindřichův Hradec 26 částí obcí bez denního spoje (18 %), ve kterých žije téměř 20 000 obyvatel (3 %).

Nejlepší dopravní obslužnost v **SO ORP Třeboň** mají části obcí nacházející se podél silnice první třídy I/24 a železnice č. 226. Je to například Frahelž, Lomnice nad Lužnicí, Lužnice, Majdalena nebo Suchdol nad Lužnicí. Dále pak díky silnici I/34 má dobrou dopravní obslužnost vzhledem ke středisku Stará Hlína (15 denních spojů). Nad 25 denních spojů nemá v tomto správním obvodu ani jedna část obce. V intervalu 13 – 24 spojů nalezneme 6 částí obcí, ve kterých žije přes 5 700 obyvatel, což je 32 % z celkového počtu obyvatel mimo středisko. Naopak nejméně spojů (1 – 3) nalezneme u 14 částí obcí, jež obsluhují celkem 2 700 obyvatel (15 %). Zajímavé je, že se mezi nimi nacházejí i části obcí, které leží na železniční trati a silnici I/24 (Cep, Hamr, Tušův nebo Halámky), a přesto mají dopravní obslužnost na nízké úrovni. Jak již bylo zmíněno, v SO ORP Třebíč je nejmenší procento částí obcí bez denního spoje (4,5 %) ze zkoumaných okresů Jihočeského kraje. Jedná se pouze o Novou Ves u Klikova a Holičky. V těchto dvou částech obcí dohromady žije 116 obyvatel (0,6 %). U části obce Holičky je zajímavé, že nedisponuje ani jedním denním spojem, přestože se nachází v bezprostřední blízkosti ORP Třeboň, pod které administrativně spadá.

V **SO ORP Dačice** zaznamenáváme nejlepší dopravní obslužnost (13 – 24) v částech obcí Dolní Bolíkov, Studená, Velký Pěčín, Markvarec a Staré Hobzí. Obecně platí, že nejvíce denních spojů v tomto správním obvodu mají části obcí, které se nacházejí u silnic II/151 (např. Lipolec, Hostkovice, Dobrohošť, Budiškovice, Vesce, Markvarec), II/408 (např. Brandlín, Velká Lhota, Řečice) a II/406 (Peč, Malý Pěčín, Velký Pěčín, Dolní Bolíkov). V tomto správním obvodu zajišťuje dobrou obslužnost i silnice třetí třídy III/4086 (Vnorovice, Staré Hobzí, Janov, Nové Hobzí). Nejhůře obsloužené části obcí vůči středisku leží ve dvou částech území. První z nich nalezneme západně od střediska a spadá sem například Stojecín, Radíkov, Nový Rudolec nebo Horní Radíkov. Druhá část nekvalitně obsloužených částí obcí se nachází v jižním cípu správního obvodu a spadá sem Rancířov, Hluboká, Dešná, Plačovice, Chvalkovice, Marketa a Bělčovice. Procentuálně vyjádřený počet částí obcí bez denního spoje je

srovnatelný například s SO ORP Týn nad Vltavou (13 %). V těchto částech obcí žije 2,5 % obyvatel.

5.3. Hodnocení administrativní hierarchie obcí a jejich částí na základě časové dostupnosti

V této kapitole se autor zabýval těmi částmi obcí, které se z hlediska časové dostupnosti a dopravní obslužnosti hromadnou dopravou vyznačovaly lepšími hodnotami oproti obcím, do kterých spadají, a pokusil se zhodnotit faktory, které tyto skutečnosti ovlivňují.

Kritéria výběru takovýchto částí obcí byly následující³:

1. Část obce ležela v lepším nebo stejném časovém intervalu vůči obci, do které administrativně spadá a měla větší počet denních spojů do střediska než tato obec
2. Část obce ležela v lepším časovém intervalu vůči obci, do které administrativně spadá a měla stejný počet denních spojů do střediska než tato obec
3. Část obce ležela v lepším časovém intervalu vůči obci, do které administrativně spadá a měla nižší počet denních spojů do střediska než tato obec. V tomto případě byly zohledněny pouze ty části obcí, které vykazovaly výrazně příznivější časovou dostupnost.

Po uplatnění těchto kritérií bylo vybráno celkem 11 částí obcí v okrese Český Krumlov, 7 částí obcí v okrese České Budějovice a 10 částí obcí v okrese Jindřichův Hradec, se kterými autor nadále pracoval. Vybrané obce a jejich části zobrazují tabulky 15, 16 a 17.

³ Pozn.: Pokud část obce náležela horšímu časovému intervalu než obec, do které spadá, nebyla brána v potaz, a to ani v případě, že měla lepší dopravní obslužnost, jelikož primárně byla pro hodnocení důležitá právě časová dostupnost

Tab. 15: Časové intervaly vybraných obcí a jejich částí v okrese Český Krumlov k 4. 6. 2014

SO ORP	Obec	Část obce	Časový interval	Počet denních spojů
Český Krumlov	Frymburk	Blatná	4	3
		Frymburk	6	4
	Holubov	Třísov	2	21
		Holubov	3	14
	Věžovatá Pláně	Dolní Pláně	2	10
		Věžovatá Pláně	-	0
	Vyšší Brod	Herbertov	5	5
		Těchoraz	5	5
		Vyšší Brod	7	5
	Zlatá Koruna	Zlatá Koruna	2	13
		Rájov	2	27
		Plešovice	2	21
Kaplice	Bujanov	Skoronice	1	13
		Zdíky	1	11
		Bujanov	2	6
	Střítež	Raveň	1	36
		Kaplice-nádraží	2	41
		Střítež	2	1

Zdroj dat: IDOS 2014

Zpracování: vlastní

Tab. 16: Časové intervaly vybraných obcí a jejich částí v okrese České Budějovice k 4. 6. 2014

SO ORP	Obec	Část obce	Časový interval	Počet denních spojů
České Budějovice	Dříteň	Záblatíčko	3	9
		Dříteň	5	7
	Pištín	Češnovice	3	23
		Pištín	3	13
	Srubec	Stará Pohůrka	2	80
		Srubec	2	51
Trhové Sviny	Horní Stropnice	Hlinov	2	13
		Horní Stropnice	4	5
Týn nad Vltavou	Dolní Bukovsko	Bzí	3	7
		Dolní Bukovsko	5	8
	Temelín	Březí u Týna nad Vltavou	2	26
		Temelín	2	16
	Všemslyce	Neznašov	1	12
		Všemslyce	2	5

Zdroj dat: IDOS 2014

Zpracování: vlastní

Tab. 17: Časové intervaly vybraných obcí a jejich částí v okrese Jindřichův Hradec k 4. 6. 2014

SO ORP	Obec	Část obce	Časový interval	Počet denních spojů
Jindřichův Hradec	Pluhův Žďár	Červená Lhota	4	1
		Pluhův Žďár	6	4
	Střížovice	Vlčice	3	7
		Střížovice	4	2
	Zahrádky	Horní Dvorce	5	1
		Zahrádky	-	0
Dačice	Cizkrajov	Dolní Bolíkov	2	18
		Cizkrajov	2	6
	Český Rudolec	Markvarec	2	14
		Český Rudolec	2	1
	Dešná	Chvalkovice	4	3
		Bělčovice	4	2
		Dešná	6	3
	Studená	Olšany	4	3
Studená		7	16	
Třeboň	Chlum u Třeboně	Mirochov	3	3
		Chlum u Třeboně	5	8
	Novosedly nad Nežárkou	Mláka	2	9
		Novosedly nad Nežárkou	5	5

Zdroj dat: IDOS 2014

Zpracování: vlastní

U většiny vybraných částí obcí lze potvrdit předpoklad, že jejich dobrá časová dostupnost a dopravní obslužnost je spíše spojená s výhodnou polohou u kvalitních a frekventovaných dopravních tahů než s významným působením v daném území (například v sektoru služeb nebo veřejné správy). Tyto části obcí také mohou být dobře dostupné a obsloužené na základě dojížděky za prací. Typickým příkladem takovéto části obce je Březí u Týna nad Vltavou, která disponuje 26 denními spoji do střediska SO ORP Týn nad Vltavou. Oproti tomu obec Temelín, pod níž Březí u Týna. n. V. spadá, má „pouze“ 16 denních spojů. Je to způsobené přítomností jaderné elektrárny Temelín, která se nachází právě v části obce Březí u T. n. V. a kam denně dojíždí přes 1 000 zaměstnanců, přičemž samotná část obce neviduje ani jednoho obyvatele.

Přesto autor vybral 5 částí obcí, které podle něj mají potenciál stát se významnějšími ve svém území. Jsou to Dolní Pláně, Kaplice-nádraží, Češňovice, Neznašov a Vlčice.

Dolní Pláně – Tato část obce administrativně spadá pod obec Věžovatá Pláně a nachází se v SO ORP Český Krumlov. Oproti Věžovaté Pláni má však větší počet obyvatel a také větší sídelní strukturu. Navíc bylo z této části obce vysledováno 10 denních spojů, kdežto ve Věžovaté Pláni nebyl nalezen ani jeden spoj.

Kaplice-nádraží se nachází v SO ORP Kaplice a spadá do obce Střítež. Oproti Stříteži má menší výměru území, avšak velkou část Stříteže pokrývají neobydlené pozemky. Kaplice-nádraží má navíc mnohonásobně větší počet denních spojů (41). Naproti tomu Střítež má denní spoj do střediska pouze jeden. Kaplice-nádraží má i výhodnější polohu vzhledem k důležitým dopravním tahům (např. silnice I/3) a nachází se zde mnoho firem, zajišťujících dobré pracovní podmínky.

Češňovice leží v SO ORP České Budějovice. Jsou součástí obce Pištín, vůči níž je větší, žije zde srovnatelný počet obyvatel a má výhodnější polohu. To způsobuje i lepší obslužnost této části obce. Denně se odtud do střediska vypraví 23 spojů, z Pištína 13.

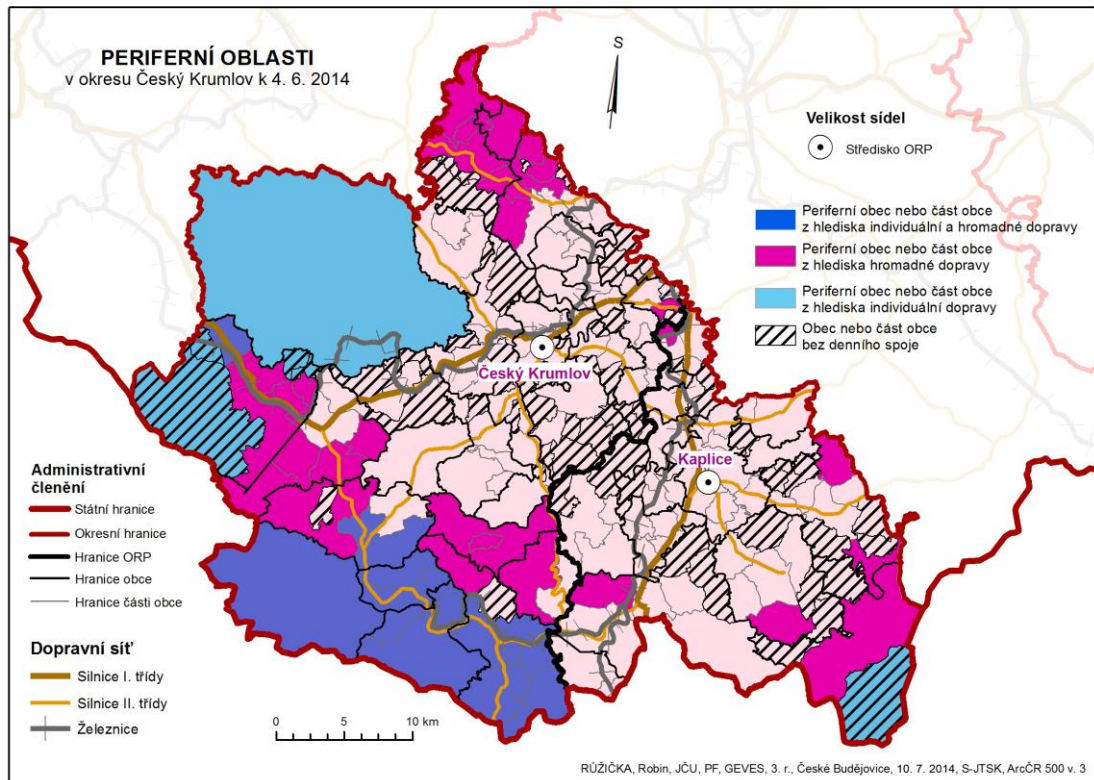
Neznašov – Tato část obce spadá pod Všemyšlice (SO ORP Týn n. V.). Oproti nim má však větší sídelní strukturu i celkovou výměru území a více obyvatel. Vzhledem k velmi frekventované silnici II/159, která vede směrem k Písku, má také výhodnější polohu než Všemyšlice. Středisko je z Neznašova lépe časově dostupné i dopravně obslužené. Zajímavé je, že se zde nachází i obecní úřad Všemyšlic. Možností by bylo vyměnění administrativních kompetencí těchto územních jednotek.

Vlčice patří pod správní obvod Jindřichova Hradce, konkrétně pod obec Střížovice. Oproti nim mají Vlčice větší počet obyvatel a menší rozlohu o celou polovinu. Přesto, že tyto dvě území se nacházejí ve své těsné blízkosti, Vlčice disponují výhodnější polohou vůči středisku, tudíž i lepší časovou dostupností a dopravní obslužností.

5.4. Hodnocení periferních oblastí

Okres Český Krumlov

Obr. 12: Periferní oblasti v okrese Český Krumlov k 4. 6. 2014



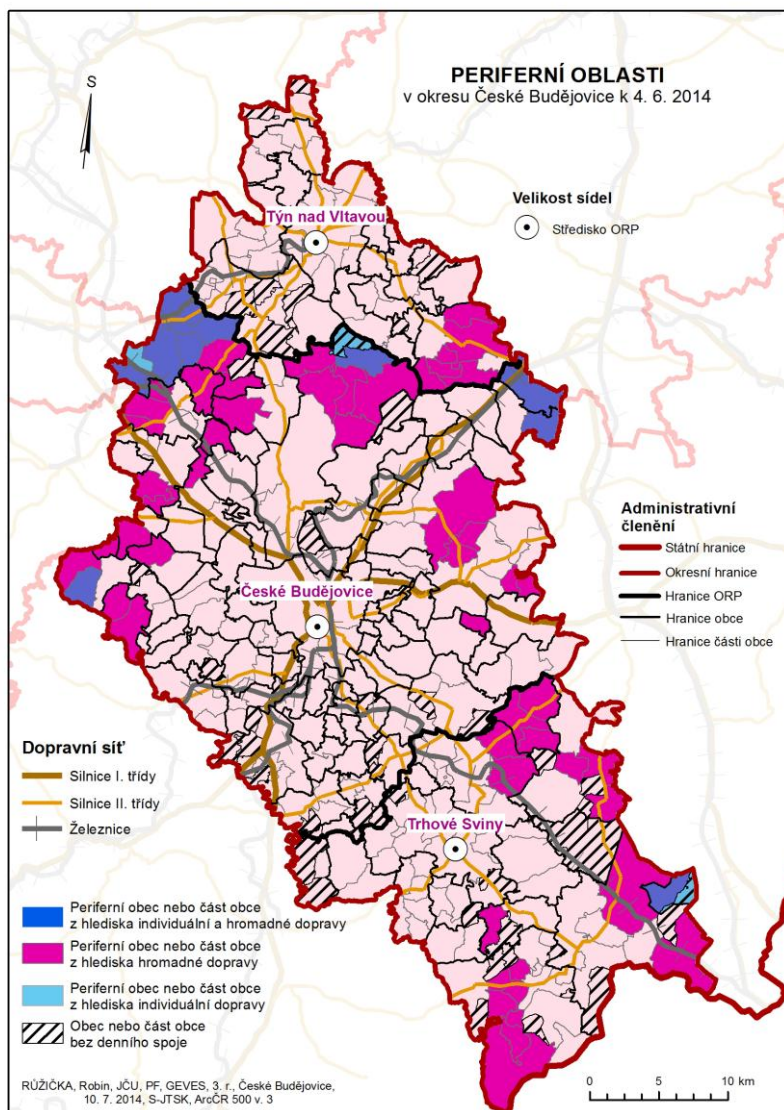
Zdroj dat: IDOS 2014, ArcČR 500 v. 3.1

Zpracování: vlastní

Jak můžeme vidět na mapě výše, největší koncentrace periferních oblastí v rámci českokrumlovského okresu se nachází v SO ORP Český Krumlov, a to převážně na jihu a západě území. Nejvíce částí obcí, které se shodují v kritériích pro vymezení periferních oblastí u obou způsobů dopravy, se nachází v jižním cípu území. Projevují se tu faktory pohraničních obcí a jejich částí (řídce osídlení, nekvalitní dopravní infrastruktura, pohoří Šumavy). Menší shluk periferních částí obcí se nachází dále na severu správního obvodu Českého Krumlova, kde mají lepší dostupnost ke středisku SO ORP České Budějovice. V SO ORP Kaplice nalezneme periferní oblasti opět v pohraničí, v jihovýchodním cípu území.

Okres České Budějovice

Obr. 13: Periferní oblasti v okrese České Budějovice k 4. 6. 2014



Zdroj dat: IDOS 2014, ArcČR 500 v. 3.1

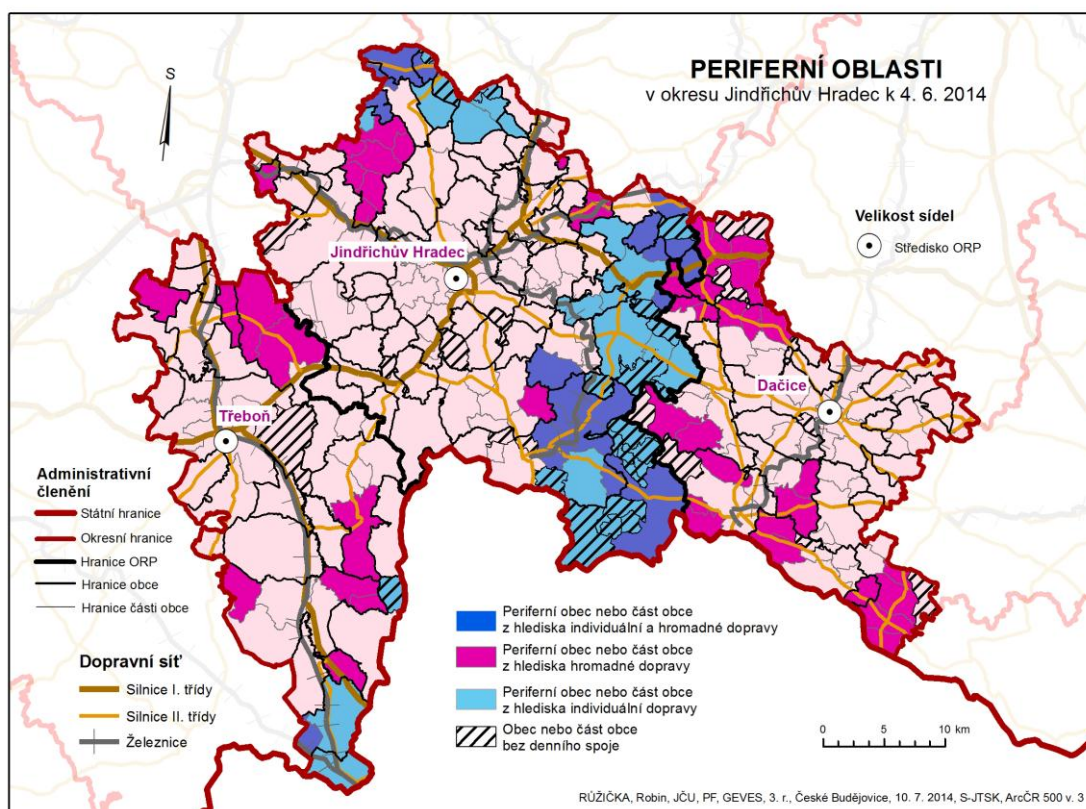
Zpracování: vlastní

V okrese České Budějovice nalezneme nejvíce částí obcí periferního charakteru v SO ORP České Budějovice, konkrétně při hranicích s ostatními správními obvody, do nichž mají často lepší časovou dostupnost. Nejvíce periferních částí obcí leží na hranici s SO ORP Týn nad Vltavou. Zde je i znatelně největší shoda vymezených periferií z hlediska individuální a hromadné dopravy. Přímó v SO ORP Týn nad Vltavou se mnoho periferních částí obcí nevyskytuje. Nachází se pouze na jihovýchodě území, kde

mají výhodnější polohu spíše vůči SO ORP Soběslav. Co se týče správního obvodu Trhových Svinů, zde je největší koncentrace periferních oblastí na severovýchodě území při hranici s SO ORP Třeboň a dále v jižním cípu, kde se opět uplatňují vlivy pohraničních oblastí.

Okres Jindřichův Hradec

Obr. 14: Periferní oblasti v okrese Jindřichův Hradec k 4. 6. 2014



Zdroj dat: IDOS 2014, ArcČR 500 v. 3.1

Zpracování: vlastní

V jindřichohradeckém okrese je nejzajímavějším prostorem východní hranice správního obvodu Jindřichova Hradce. Zde vidíme největší koncentraci periferních částí obcí z hlediska individuální dopravy, kdežto z pohledu hromadné dopravy se zde nachází o mnoho méně částí obcí periferního charakteru. Projevuje se tu značně časová výhodnost železnice, která tímto územím vede a tím zrychluje hromadnou dopravu. Dalšími periferními oblastmi jsou opět části obcí ležící na hranici s Rakouskem (jihovýchodní část SO ORP Třeboň a jihozápad SO ORP Dačice) a také ty, jenž leží na pomezí mezi jednotlivými správními obvody (severní části správních obvodů).

6. Závěr

Časovou dostupností se v současnosti zabývá mnoho československých, ale i světových autorů. Jedná se o velmi rozsáhlou problematiku, ke které existuje nespočetné množství prací, z nichž každá na toto téma nahlíží svou vlastní perspektivou. Z nejednotnosti vnímání pojmu časové dostupnosti pramení i její různé definice, pojetí, směry výzkumů a zaměření.

Tato práce se ve svém rozsahu zaměřila primárně na analýzu a zhodnocení časové dostupnosti středisek správních obvodů obcí s rozšířenou působností z katastrálních území, které k nim spádují. Kvalita časové dostupnosti byla porovnávána jednak mezi jednotlivými částmi obcí a dále také mezi dvěma způsoby dopravy – individuální a hromadnou. Zkoumaným prostorem byly tři administrativně sousedící okresy Jihočeského kraje, kterými jsou Český Krumlov, České Budějovice a Jindřichův Hradec.

Důležitým tématem, které jde ruku v ruce s časovou dostupností, se pro tuto práci stala dopravní obslužnost, kdy byly analyzovány denní spoje z částí obcí do jejich spádujících středisek. Přesto, že výzkum dopravní obslužnosti je v této práci zařazen spíše k vedlejším cílům, byla mu věnována poměrně značná část práce.

Provedená šetření, která jsou v práci podrobně popsána, přinesla hned několik poznatků, jež platí nejen pro tři sledované okresy, ale i v obecném měřítku. Z hlediska polohy vybraných okresů analýza prokázala vliv pohraničního prostředí na kvalitu časové dostupnosti a dopravní obslužnosti. Území, která se nachází v blízkosti státní hranice, jsou velmi špatně obsloužena a často nepříznivě časově dostupná. Důvodů je hned několik.

V těchto oblastech došlo po roce 1945 k radikálnímu vysídlování německých obyvatel a dodnes se zde nalézají spíše menší sídla s málo početnými žijícími obyvateli, pro které, z hlediska ekonomické stránky, není atraktivní zřizovat větší počet dopravních spojení nebo investovat do zkvalitnění dopravní infrastruktury. Pohraničí České republiky je dále specifické tím, že je lemováno rozsáhlými pohořími. V horských oblastech platí, že je zde snižena kvalita časové dostupnosti vzhledem k různorodému reliéfu a často špatně překonatelnému terénu. Faktory pohraničí se nejvíce projeví podle předpokladu na jihozápadě území správního obvodu Českého

Krumlova, kde je nejznatelnější pokles kvality časové dostupnosti a dopravní obslužnosti.

Z hlediska vymezení jednotlivých správních obvodů ORP České republiky některé obce nebo jejich části nemají dobrou časovou dostupnost do střediska spádu nebo nedisponují dostatečným množstvím denních spojů. Jedná se hlavně o území, která se nacházejí na pomezí dvou (nebo více) různých správních obvodů, kdy většinou mají výhodnější polohu vůči jiným střediskům, než kterým administrativně náleží. Takováto území se vyskytují i v rámci zkoumaných okresů v této práci (například severní hranice SO ORP České Budějovice, severovýchodní hranice SO ORP Trhové Sviny nebo východní hranice správního obvodu Jindřichova Hradce). I když faktor časové dostupnosti a dopravní obslužnosti není jediný a rozhodující pro vymezení správních obvodů, v některých případech by se na něj měl brát větší zřetel.

Obecně dále platí, že příznivé hodnoty časové dostupnosti a dopravní obslužnosti vykazují obce nebo jejich části, které se nacházejí v nejbližším zázemí svého střediska. Hraje zde tedy, poměrně logicky, roli i vzdálenost. Z hlediska hromadné dopravy tato skutečnost platí dvojnásob, jelikož s přibývajícím kilometry se časová dostupnost veřejné dopravy rapidně zhoršuje. Naproti tomu individuální doprava je flexibilnější, a tak i vzdálenější oblasti od střediska mohou být automobilem příznivě dostupné. V rámci sledovaného území se tento jev potvrdil prakticky ve všech správních obvodech. Do jisté míry byla hromadná doprava schopna konkurovat individuální pouze v zázemí ORP České Budějovice, kde některé části obcí vybavené zastávkou městské hromadné dopravy vykazovaly poměrně pozitivní hodnoty.

Významným faktorem, který ovlivňuje časovou dostupnost a dopravní obslužnost, je přítomnost důležitých a frekventovaných dopravních tahů (silničních i železničních). Území, která se nacházejí podél těchto tahů nebo nedaleko nich, bývají zpravidla lépe dostupná i obslužná. Ve zkoumaných okresech takto ovlivňují časovou dostupnost středisek nejvíce silniční tahy prvních tříd (např. I/3 v SO ORP České Budějovice a Český Krumlov nebo I/34 v SO ORP Jindřichův Hradec a Třeboň) a železniční tratě, které ve většině případů vedou souběžně s těmito silnicemi.

Vedlejším cílem této práce bylo mimo jiné zhodnocení kvality časové dostupnosti částí obcí vzhledem k obcím, k nimž spádují. Příznivějších časových hodnot i počtů denních spojů oproti svým obcím nabývalo poměrně velké množství částí obcí,

u naprosté většiny z nich se však potvrdilo Maradovo (2006) konstatování, kdy jejich výhodná dopravní poloha předčila regionální význam.

Všechny zkoumané cíle a hypotézy byly zpracovány do mapových výstupů a jsou použity v této práci. Autor na závěr vytvořil GIS vrstvy, v nichž do atributové tabulky zanesl požadovaná data o časové dostupnosti a dopravní obslužnosti, které nadále využije Krajský úřad Jihočeského kraje v Českých Budějovicích, na základě jehož objednávky původně celá tato práce vznikla.

7. Seznam použité literatury a pramenů

7.1. Seznam publikací

- BENEŠ, V. (2008): Časová dostupnost středisek veřejné správy v kraji Vysočina veřejnou hromadnou dopravou. Diplomová práce. Pedagogická fakulta Jihočeské univerzity v Českých Budějovicích, katedra geografie, 91 s.
- BORUTA, T., IVAN, I. (2008): Dopravní obslužnost hromadnou dopravou na Jeseníku. In Radim Blaheta, Alexej Kolcun (eds): PhD Workshop 2008 proceedings. Institute of Geonics AS CR, Ostrava, 84 pp, p. 9-14, ISBN 978-80-86407-51-7.
- HORŇÁK, M. (2012): Dopravné náklady ako bariéra v dochádzke do zamestnania. In: Geographia Cassoviensis VI, 1 (2012), 23-31.
- CHMELÍK, J., KVĚTOŇ, V., MARADA, M. (2009): Analýza dopravních vztahů mezi krajskými městy Česka na základě nabídky a poptávky po železniční dopravě. In: Kvizda, M., Tomeš, Z. (eds.): Konkurenceschopnost a konkurence v železniční dopravě – ekonomické, právní a regionální faktory konkurenceschopnosti železnice, recenzovaný sborník k semináři Telč 2009, 91 pp. 19-35. ISBN 978-80-210-5008-2.
- JIRKALOVÁ, V. (2010): Geografická analýza trhu práce v okresech České Budějovice a Český Krumlov. Bakalářská práce. Pedagogická fakulta Jihočeské univerzity v Českých Budějovicích, katedra geografie, 73 s.
- JOKLOVÁ, H. (2007): Dopravní dostupnosti obcí s rozšířenou působností v moravských krajích. Diplomová práce. Ekonomicko-správní fakulta Masarykovy univerzity, katedra regionální ekonomie a správy, Brno, 67 s.
- KOUŘIMOVÁ, A. (2012): Časová dostupnost pracovních středisek Jihočeského kraje. Bakalářská práce. Pedagogická fakulta Jihočeské univerzity v Českých Budějovicích, katedra geografie, 44 s.
- KRAFT, S., BLAŽEK, M. (2012): Intraurbánní dostupnost zastávek městské hromadné dopravy a její hodnocení pomocí nástrojů GIS. In: Bartołomiejczyk, M., Połom, M. (eds.): Vybrané aspekty provozování veřejné dopravy ve střední a východní Evropě – Příklady z České republiky, Polska a Slovenska. Polskie Towarzystwo Geograficzne, Oddział Katowicki, Sosnowiec, s. 47-60. ISBN 978-83-61695-10-3.
- KRAFT, S. (2011): Aktuální změny v dopravním systému České republiky: geografická analýza. Disertační práce. Přírodovědecká fakulta Masarykovy univerzity, Geografický ústav, Brno, 156 s.

- KRAFT, S. (2007): Regionální hromadná doprava Karlovarského kraje. Diplomová práce. Pedagogická fakulta Jihočeské univerzity v Českých Budějovicích, 85 s.
- KUBEŠ, J., KRAFT, S. (2011): Periferní oblasti jižních Čech a jejich sociálně populační stabilita. Sociologický časopis / Czech Sociological Review, 47, č. 4, s. 805-829.
- KUSENDOVÁ, D. (1996): Analýza dostupnosti obcí Slovenska. In Sborník referátů "Aktivity v kartografii '96". Bratislava: Kartografická společnost SR/Geografický ústav SAV, s. 29-49.
- MARADA, M. (2003): Dopravní hierarchie středisek v Česku: vztah k organizaci osídlení. Dizertační práce. Přírodovědecká fakulta Univerzity Karlovy v Praze, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, 116 s.
- MARADA, M. (2006): Vertikální a horizontální dopravní poloha středisek osídlení Česka. Sborník příspěvků z XXI. sjezdu České geografické společnosti, katedra geografie, Pedagogická fakulta, Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, s. 169-174.
- MARADA, M., KVĚTOŇ, V. (2010): Diferenciace nabídky dopravních příležitostí v českých obcích a sociogeografických mikroregionech. Geografie, 110, č. 1, s. 21-43.
- MARADA, M., KVĚTOŇ, V. (2006): Význam dopravní obslužnosti v rozvoji venkovských oblastí. Sborník příspěvků z mezinárodní konference Venkov je náš svět. Provozně-ekonomická fakulta, Česká zemědělská univerzita v Praze, s. 422-431.
- MARADA, M., KVĚTOŇ, V., VONDRÁČKOVÁ, P. (2006): Železniční doprava jako faktor regionálního rozvoje, Národohospodářský obzor, č. 4 – 2006, Ekonomicko-správní fakulta, Brno, s. 51 – 60.
- MAREŠ, P., SIROVÁTKA, T. (2008): Sociální vyloučení (exkluze) a sociální začleňování (inkluzie) – koncepty, diskurz, agenda. Sociologický časopis/Czech Sociological Review, 2008, Vol. 44, No. 2: 271–294.
- MARTÍN, J. C., GUTIÉRREZ, J., ROMÁN, C. (2004): Data Envelopment Analysis (DEA) index to measure the accessibility impacts of new infrastructure investments: the case of the high-speed train corridor Madrid-Barcelona-French border, Regional Studies, 38, 697-712.
- MICHNIAK, D. (2002): Dostupnosť ako geografická kategória a jej význam pri hodnotení územno-správneho členenia Slovenska. Dizertačná práca, Geografický ústav Slovenskej akadémie vied, Bratislava, 125 s.
- MICHNIAK, D. (2003): Dostupnosť okresných miest na Slovensku. Geografický časopis, Geografický ústav SAV, Bratislava, roč. 55, č. 1, s. 21-39.

SHEN, Q. (1998): Spatial technologies, accesibility, and social construction of urban space. *Computers, Environment and Urban Systems*, 22, 447-464.

TEMELOVÁ, J., NOVÁK, J., POSPÍŠILOVÁ, L., DVOŘÁKOVÁ, N. (2011): Každodenní život, denní mobilita a adaptační strategie obyvatel v periferních lokalitách. *Sociologický časopis / Czech Sociological Review*, 2011, Vol. 47, No. 4: 831–858.

7.2. Seznam internetových zdrojů

ARCDATA (2014): ArcČR 500,

<http://www.arcdata.cz/produkty-a-sluzby/geograficka-data/arccr-500>
(16. 4. 2014).

ČD (2010): *Tratě v Jižních Čechách a okolí*,

<http://www.cd.cz/assets/jihocesky-kraj/mapa-trati/mapa-1280.gif> (26. 5. 2014).

ČD (2014): ČD v Jihočeském kraji,

<http://www.cd.cz/jihocesky-kraj/cd-jihocesky-kraj/-5967> (26. 5. 2014).

ČSÚ (2012a): Charakteristika okresu Český Krumlov,

http://www.czso.cz/x/redakce.nsf/i/charakteristika_okresu_ck (22. 5. 2014).

ČSÚ (2012b): Charakteristika okresu České Budějovice,

http://www.czso.cz/x/redakce.nsf/i/charakteristika_okresu_cb (22. 5. 2014).

ČSÚ (2012c): Charakteristika okresu Jindřichův Hradec,

http://www.czso.cz/x/redakce.nsf/i/charakteristika_okresu_jh (22. 5. 2014).

ČSÚ (2013): *Statistická ročenka Jihočeského kraje*,

http://www.czso.cz/csu/2013ediciplan.nsf/krajpubl/311011-13-r_2013-xc
(22. 5. 2014).

DPMČB (2009-2014): *Současná MHD*,

<http://www.dpmcb.cz/o-spolecnosti/soucasna-mhd/> (26. 5. 2014).

DPMČB (2014): *Schéma sítě MHD České Budějovice*,

http://www.dpmcb.cz/files/File/pdf/140203_schema.pdf (26. 5. 2014).

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

http://gis.vsb.cz/pan-old/Skoleni_Texty/PrikladyCviceni/DOSTUP.pdf
(13. 6. 2014).

IDOS (2014): *Jízdní řády*, <http://jizdnirady.idnes.cz/vlakyautobusymhdvse/spojeni/>

(1. 4. 2014).

- JH (2014): Interaktivní mapa linek MHD v Jindřichově Hradci, <http://mapy.jh.cz>
(26. 5. 2014)
- SEIDENGLANZ, D. (2006): Doprava ve venkovském prostoru,
<http://railway.econ.muni.cz/language/cs/2006/doprava-ve-venkovskem-prostoru>
(10. 6. 2014).
- SPVD (2011a): Kaplice, <http://www.spvd.cz/index.php/kaplice> (26. 5. 2014).
- SPVD (2011b): Třeboň, <http://www.spvd.cz/index.php/trebon> (26. 5. 2014).
- SPVD (2011c): Dačice, <http://www.spvd.cz/index.php/dacice> (26. 5. 2014).
- SPVD (2012) Český Krumlov, <http://www.spvd.cz/index.php/cesky-krumlov>
(26. 5. 2014).
- Wikipedia (2013): Okres České Budějovice,
http://cs.wikipedia.org/wiki/Okres_%C4%8Cesk%C3%A9_Bud%C4%9Bjovice
(25. 5. 2014).
- Wikipedia (2014a): Okres Český Krumlov,
http://cs.wikipedia.org/wiki/Okres_%C4%8Cesk%C3%BD_Krumlov
(25. 5. 2014).
- Wikipedia (2014b): Okres Jindřichův Hradec,
http://cs.wikipedia.org/wiki/Okres_Jind%C5%99ich%C5%AFv_Hradec
(25. 5. 2014).

8. Seznam obrázků, tabulek a příloh

8.1. Seznam obrázků

- Obr. 1: Administrativní členění okresů Český Krumlov, České Budějovice a Jindřichův Hradec v Jihočeském kraji k 1. 1. 2013
- Obr. 2: Dopravní infrastruktura okresu Český Krumlov k 1. 1. 2013
- Obr. 3: Dopravní infrastruktura okresu České Budějovice k 1. 1. 2013
- Obr. 4: Schéma sítě MHD v Českých Budějovicích k 3. 2. 2014
- Obr. 5: Dopravní infrastruktura okresu Jindřichův Hradec k 1. 1. 2013
- Obr. 6: Srovnání časové dostupnosti středisek SO ORP individuální a hromadnou dopravou v okresu Český Krumlov k 4. 6. 2014
- Obr. 7: Srovnání časové dostupnosti středisek SO ORP individuální a hromadnou dopravou v okresu České Budějovice k 4. 6. 2014
- Obr. 8: Srovnání časové dostupnosti středisek SO ORP individuální a hromadnou dopravou v okresu Jindřichův Hradec k 4. 6. 2014
- Obr. 9: Dopravní obslužnost středisek SO ORP hromadnou dopravou v okresu Český Krumlov k 4. 6. 2014
- Obr. 10: Dopravní obslužnost středisek SO ORP hromadnou dopravou v okresu České Budějovice k 4. 6. 2014
- Obr. 11: Dopravní obslužnost středisek SO ORP hromadnou dopravou v okresu Jindřichův Hradec k 4. 6. 2014
- Obr. 12: Periferní oblasti v okresu Český Krumlov k 4. 6. 2014
- Obr. 13: Periferní oblasti v okresu České Budějovice k 4. 6. 2014
- Obr. 14: Periferní oblasti v okresu Jindřichův Hradec k 4. 6. 2014

8.2. Seznam tabulek

Tab. 1: Vývoj počtu registrovaných automobilů a stupně individuální automobilizace v Česku v letech 1950 – 2010

Tab. 2: Kategorie silniční sítě se stanovenými rychlostmi pro okresy Český Krumlov, České Budějovice a Jindřichův Hradec v roce 2014

Tab. 3: Přehled deseti největších sídel v okrese Český Krumlov k 31. 12. 2012

Tab. 4: Kategorie silničních komunikací a jejich délky v okrese Český Krumlov k 31. 12. 2012

Tab. 5: Přehled deseti největších sídel v okrese České Budějovice k 31. 12. 2012

Tab. 6: Kategorie silničních komunikací a jejich délky v okrese České Budějovice k 31. 12. 2012

Tab. 7: Přehled deseti největších sídel v okrese Jindřichův Hradec k 31. 12. 2012

Tab. 8: Kategorie silničních komunikací a jejich délky v okrese Jindřichův Hradec k 31. 12. 2012

Tab. 9: Srovnání časové dostupnosti středisek SO ORP individuální a hromadnou dopravou v okrese Český Krumlov k 4. 6. 2014

Tab. 10: Srovnání časové dostupnosti středisek SO ORP individuální a hromadnou dopravou v okrese České Budějovice k 4. 6. 2014

Tab. 11: Srovnání časové dostupnosti středisek SO ORP individuální a hromadnou dopravou v okrese Jindřichův Hradec k 4. 6. 2014

Tab. 12: Dopravní obslužnost středisek SO ORP hromadnou dopravou na základě počtu denních spojů v okrese Český Krumlov k 4. 6. 2014

Tab. 13: Dopravní obslužnost středisek SO ORP hromadnou dopravou na základě počtu denních spojů v okrese České Budějovice k 4. 6. 2014

Tab. 14: Dopravní obslužnost středisek SO ORP hromadnou dopravou na základě počtu denních spojů v okrese Jindřichův Hradec k 4. 6. 2014

Tab. 15: Časové intervaly vybraných obcí a jejich částí v okrese Český Krumlov k 4. 6. 2014

Tab. 16: Časové intervaly vybraných obcí a jejich částí v okrese České Budějovice k 4. 6. 2014

Tab. 17: Časové intervaly vybraných obcí a jejich částí v okrese Jindřichův Hradec k 4. 6. 2014

8.3. Seznam příloh

Příloha 1: Časová dostupnost a počet spojů částí obcí do ORP Český Krumlov k 4. 6. 2014

Příloha 2: Časová dostupnost a počet spojů částí obcí do ORP Kaplice k 4. 6. 2014

Příloha 3: Časová dostupnost a počet spojů částí obcí do ORP České Budějovice k 4. 6. 2014

Příloha 4: Časová dostupnost a počet spojů částí obcí do ORP Týn nad Vltavou k 4. 6. 2014

Příloha 5: Časová dostupnost a počet spojů částí obcí do ORP Trhové Sviny k 4. 6. 2014

Příloha 6: Časová dostupnost a počet spojů částí obcí do ORP Jindřichův Hradec k 4. 6. 2014

Příloha 7: Časová dostupnost a počet spojů částí obcí do ORP Třeboň k 4. 6. 2014

Příloha 8: Časová dostupnost a počet spojů částí obcí do ORP Dačice k 4. 6. 2014

Přílohy

**Příloha 1: Časová dostupnost a počet spojů částí obcí do ORP Český Krumlov
k 4. 6. 2014**

OBECE	ČÁST OBCE	POČET SPOJŮ DO STŘEDISKA ORP	DENNÍ PRŮMĚR SPOJŮ DO STŘEDISKA ORP (MIN.)	ČASOVÝ INTERVAL (HROMADNÁ DOPRAVA)	ČASOVÝ INTERVAL (INDIVIDUÁLNÍ DOPRAVA)
Bohdalovice	Bohdalovice	4	21	3	1
	Slubice	1	24	3	1
	Svéraz	1	26	3	2
	Suš	1	30	3	2
	Slavkov	3	31	4	1
	Kaliště	0	-	-	1
Boletice	Boletice	2	23	3	1
Brloh	Rojšín	12	43	5	2
	Brloh	12	48	5	2
	Sedm Chalup	1	50	5	2
	Jaronín	1	53	6	2
	Janské Údolí	0	-	-	2
	Kovářov	0	-	-	2
	Rychtářov	0	-	-	2
Černá v Pošumaví	Mokrá	10	31	4	2
	Černá v Pošumaví	10	35	4	2
	Bližná	3	42	5	2
	Dolní Vltavice	3	47	5	2
	Plánička	5	80	7	2
	Muckov	2	86	7	2
Český Krumlov	Domoradice	*	*	*	1
	Horní Brána	*	*	*	1
	Latrán	*	*	*	1
	Nádražní Předměstí	*	*	*	1
	Nové Dobrkovice	*	*	*	1
	Nové Spolí	*	*	*	1
	Plešivec	*	*	*	1
	Vnitřní Město	*	*	*	1
	Vyšný	14	16	2	1
	Slupenec	0	-	-	1
Dolní Třebonín	Horní Třebonín	6	19	2	1
	Dolní Třebonín	4	19	2	1
	Prostřední Svince	3	55	6	1
	Čertyně	0	-	-	2

	Dolní Svince	0	-	-	1
	Horní Svince	0	-	-	1
	Štětkře	0	-	-	1
	Záluží	0	-	-	1
Frymburk	Blatná	3	38	4	2
	Frymburk	4	56	6	3
	Milná	5	84	7	2
	Kovářov	0	-	-	2
Holubov	Třísov	21	20	2	1
	Holubov	14	22	3	2
	Krasetín	4	27	3	2
Horní Planá	Hůrka	8	44	5	2
	Žlábek	8	47	5	2
	Horní Planá	16	55	6	2
	Pernek	8	69	7	3
	Bližší Lhota	0	-	-	4
	Hodňov	0	-	-	3
	Hory	0	-	-	3
	Olšina	0	-	-	3
Hořice na Šumavě	Skláře	11	23	3	1
	Hořice na Šumavě	19	26	3	2
	Mýto	0	-	-	2
	Provodice	0	-	-	1
	Stěžerov	0	-	-	2
	Šebanov	0	-	-	1
Chlumeč	Chlumeč	0	-	-	1
	Krnín	0	-	-	1
Chvalšiny	Červený Dvůr	13	16	2	1
	Chvalšiny	13	18	2	1
	Borová	6	28	3	2
	Hejdlov	0	-	-	1
Kájov	Staré Dobrkovice	21	7	1	1
	Kájov	22	10	1	1
	Křenov	13	13	2	1
	Novosedly	11	15	2	1
	Mezipotočí	19	18	2	1
	Kladenské Rovné	11	19	2	1
	Kladné	0	-	-	1
	Lazec	0	-	-	1
	Přelštice	0	-	-	1
Křemže	Křemže	20	29	3	2

	Mříč	11	29	3	2
	Chlum	7	40	4	2
	Loučeň	6	45	5	2
	Lhotka	6	49	5	2
	Chlumeček	9	70	7	2
	Stupná	10	75	7	2
	Chmelná	10	75	7	2
	Bohouškovice	0	-	-	2
	Vinná	0	-	-	2
Lipno nad Vltavou	Slupečná	1	70	7	3
	Lipno nad Vltavou	3	84	7	3
Loučovice	Loučovice	3	79	7	3
	Nové Domky	3	101	7	3
Malšín	Ostrov	1	95	7	2
	Malšín	1	105	7	2
Mirkovice	Chabičovice	18	6	1	1
	Mirkovice	20	9	1	1
	Žaltice	4	12	2	1
	Malčice	0	-	-	1
	Svachova Lhotka	0	-	-	1
	Zahrádka	0	-	-	1
Mojné	Mojné	2	24	3	1
	Záhorkovice	2	27	3	1
	Černice	0	-	-	1
Nová Ves	Nová Ves	5	48	5	2
	České Chalupy	1	57	6	2
Přední Výtoň	Přední Výtoň	2	122	7	4
Přídolí	Přídolí	5	10	1	1
	Práčov	2	18	2	1
	Dubová	0	-	-	1
	Sedlice	0	-	-	1
	Spolí	0	-	-	1
	Všeměry	0	-	-	1
	Zahořánky	0	-	-	1
	Záluží	0	-	-	1
Přísečná	Přísečná	39	11	2	1
Rožmberk nad Vltavou	Rožmberk nad Vltavou	5	36	4	2
	Přízeř	2	83	7	2
Srnín	Srnín	15	12	2	1
Světlík	Světlík	5	35	4	2
Větřní	Větřní	39	11	2	1
	Dobrné	6	13	2	1

	Hašlovice	6	17	2	1
	Zátoň	6	21	3	1
	Nahořany	5	23	3	2
	Lužná	0	-	-	1
	Němče	0	-	-	1
	Zátoňské Dvory	0	-	-	1
Věžovatá Pláně	Dolní Pláně	10	17	2	1
	Věžovatá Pláně	0	-	-	1
Vyšší Brod	Herbertov	5	45	5	3
	Těchoraz	5	48	5	3
	Vyšší Brod	5	65	7	3
	Studánky	2	69	7	3
	Hrudkov	1	71	7	3
	Dolní Drkolná	2	73	7	3
	Dolní Jílovice	1	81	7	2
	Lachovice	0	-	-	2
Zlatá Koruna	Zlatá Koruna	13	13	2	1
	Rájov	27	14	2	1
	Plešovice	21	16	2	1
Zubčice	Zubčice	17	13	2	1
	Zubčická Lhotka	8	16	2	1
	Markvartice	4	16	2	1

Příloha 2: Časová dostupnost a počet spojů částí obcí do ORP Kaplice k 4. 6. 2014

OBEC	ČÁST OBCE	POČET SPOJŮ DO STŘEDISKA ORP	DENNÍ PRŮMĚR SPOJŮ DO STŘEDISKA ORP (MIN.)	ČASOVÝ INTERVAL (HROMADNÁ DOPRAVA)	ČASOVÝ INTERVAL (INDIVIDUÁLNÍ DOPRAVA)
Benešov nad Černou	Ličov	10	13	2	1
	Dluhoště	10	15	2	1
	Benešov nad Černou	9	20	2	1
	Valtěřov	1	25	3	1
	Černé Údolí	5	55	6	2
	Klení	1	135	7	2
	Hartunkov	0	-	-	2
	Kuří	0	-	-	1
	Daleké Popelice	0	-	-	1
	Děkanské Skaliny	0	-	-	1
	Pusté Skaliny	0	-	-	1
	Velké Skaliny	0	-	-	1

	Velký Jindřichov	0	-	-	2
Besednice	Malče	5	20	2	1
	Besednice	5	26	3	1
Bujanov	Skoronice	13	8	1	1
	Zdíky	11	9	1	1
	Suchdol	11	14	2	1
	Bujanov	6	18	2	1
Dolní Dvořiště	Dolní Dvořiště	13	19	2	1
	Rychnov nad Malší	11	19	2	1
	Rybník	10	21	3	1
	Jenín	7	24	3	2
	Tichá	1	30	3	2
	Trojany	2	44	5	1
	Budákov	0	-	-	2
	Všeměřice	0	-	-	1
Horní Dvořiště	Horní Dvořiště	4	34	4	2
	Český Heršlák	4	37	4	2
Kaplice	Kaplice	*	*	*	1
	Mostky	8	4	1	1
	Blansko	11	5	1	1
	Dobechov	2	8	1	1
	Žďár	1	8	1	1
	Hubenov	36	9	1	1
	Hradiště	10	9	1	1
	Květoňov	8	9	1	1
	Pořešinec	1	10	1	1
	Rozpoutí	6	15	2	1
	Pořešín	6	17	2	1
Malonty	Jaroměř	8	13	2	1
	Malonty	8	19	2	2
	Bukovsko	2	26	3	1
	Meziříčí	5	29	3	2
	Bělá	3	42	5	2
	Desky	0	-	-	1
	Radčice	0	-	-	2
	Rapotice	0	-	-	2
Netřebice	Netřebice	18	16	2	1
	Dlouhá	0	-	-	1
	Výheň	0	-	-	1
Omlenice	Stradov	8	5	1	1
	Omlenička	8	9	1	1

	Omlenice	8	11	2	1
	Blažkov	0	-	-	1
	Výnězda	0	-	-	1
Pohorská Ves	Pohorská Ves	4	48	5	3
	Janova Ves	0	-	-	2
	Lužnice	0	-	-	2
	Pohoří na Šumavě	0	-	-	2
Rožmitál na Šumavě	Michnice	5	21	3	1
	Hněvanov	5	22	3	2
	Rožmitál na Šumavě	6	26	3	2
	Čeřín	0	-	-	2
	Zahrádka	0	-	-	1
Soběnov	Soběnov	5	34	4	1
	Přísečno	0	-	-	1
	Smrhov	0	-	-	1
Střítež	Raveň	36	10	1	1
	Kaplice-nádraží	41	12	2	1
	Střítež	1	19	2	1
Velešín	Chodeč	18	20	2	1
	Velešín	20	25	3	1
	Holkov	15	30	3	2
	Skřídla	6	80	7	2
	Bor	0	-	-	1
Zvíkov	Zvíkov	17	19	2	1

**Příloha 3: Časová dostupnost a počet spojů částí obcí do ORP České Budějovice
k 4. 6. 2014**

OBEC	ČÁST OBCE	POČET SPOJŮ DO STŘEDISKA ORP	DENNÍ PRŮMĚR SPOJŮ DO STŘEDISKA ORP (MIN.)	ČASOVÝ INTERVAL (HROMADNÁ DOPRAVA)	ČASOVÝ INTERVAL (INDIVIDUÁLNÍ DOPRAVA)
Adamov	Adamov	0	-	-	1
Borek	Borek	13	17	2	1
Borovnice	Borovnice	7	23	3	1
Boršov nad Vltavou	Boršov nad Vltavou	13	12	2	1
	Zahorčice	5	21	3	1
	Jamné	2	23	3	2
	Poříčí	0	-	-	1
Bošilec	Bošilec	1	50	5	3

Branišov	Branišov	12	19	2	1
Břehov	Břehov	3	27	3	2
Čakov	Čakovec	5	36	4	2
	Čakov	6	37	4	2
	Holubovská Bašta	0	-	-	2
Čejkovice	Čejkovice	6	25	3	1
České Budějovice	České Budějovice 1	*	*	*	1
	České Budějovice 2	*	*	*	1
	České Budějovice 3	*	*	*	1
	České Budějovice 4	*	*	*	1
	České Budějovice 5	*	*	*	1
	České Budějovice 6	*	*	*	1
	České Budějovice 7	*	*	*	1
Dasný	Dasný	26	17	2	1
Dívčice	Dívčice	11	26	3	2
	Zbudov	10	26	3	2
	Dubenec	1	51	6	2
	Česká Lhota	1	61	7	2
	Novosedly	1	65	7	2
Dobrá Voda u Č. B.	Dobrá Voda u Č. B.	55	14	2	1
Doubravice	Doubravice	28	13	2	1
Doudleby	Doudleby	11	23	3	2
	Straňany	10	25	3	2
Drahotěšice	Drahotěšice	8	40	4	2
Dříteň	Záblatíčko	9	30	3	3
	Velice	7	43	5	2
	Dříteň	7	50	5	2
	Malešice	2	53	6	3
	Chvalešovice	3	73	7	3
	Radomilice	2	95	7	3
	Záblatí	1	106	7	3
	Strachovice	1	110	7	3
	Libív	0	-	-	2
Dubičné	Dubičné	4	9	1	1
Dubné	Třebín	8	15	2	1
	Dubné	17	24	3	1
	Křenovice	2	25	3	1
	Jaronice	2	26	3	1
Dynín	Dynín	5	35	4	2
	Lhota	1	58	6	3
Habří	Habří	7	25	3	2
Heřmaň	Heřmaň	7	21	3	1

Hlavatce	Hlavatce	3	35	4	2
Hlincová Hora	Hlincová Hora	13	16	2	2
Hluboká nad Vltavou	Bavorovice	7	23	3	1
	Hluboká nad Vltavou	51	26	3	1
	Munice	15	34	4	1
	Purkarec	5	42	5	2
	Jeznice	5	48	5	2
	Poněšice	4	49	5	2
	Líšnice	4	54	6	2
	Kostelec	4	58	6	2
	Hroznějovice	4	59	6	3
	Buzkov	0	-	-	3
	Jaroslavice	0	-	-	3
Homole	Homole	38	17	2	1
	Černý Dub	14	17	2	1
	Nové Homole	24	22	3	1
Hosín	Hosín	18	23	3	1
	Dobřejovice	6	31	4	2
Hradce	Hradce	9	20	2	1
Hrdějovice	Hrdějovice	47	20	2	1
	Opatovice	0	-	-	1
Hůry	Hůry	5	23	3	1
Hvozdec	Hvozdec	4	42	5	2
Chotýčany	Chotýčany	23	24	3	2
Jankov	Jankov	6	41	5	2
	Holašovice	6	45	5	2
Jivno	Jivno	21	18	2	1
Kamenný Újezd	Kamenný Újezd	55	20	2	1
	Kosov	19	26	3	1
	Bukovec	16	26	3	1
	Krasejovka	18	27	3	2
	Březí	0	-	-	1
	Milíkovice	0	-	-	1
	Opalice	0	-	-	1
	Radostice	0	-	-	2
	Rančice	0	-	-	1
Komařice	Komařice	7	36	4	2
	Pašínovice	4	36	4	2
	Sedlo	0	-	-	2
	Stradov	0	-	-	2
Kvítkovice	Kvítkovice	5	33	4	2
Ledenice	Zborov	19	18	2	1
	Ohrazení	18	20	2	2

	Zaliny	4	21	3	2
	Ledenice	24	23	3	2
	Ohrazeníčko	0	-	-	2
	Růžov	0	-	-	2
Libín	Libín	7	32	4	2
	Slavošovice	3	32	4	2
	Spolí	7	36	4	2
Libnič	Libnič	5	27	3	1
	Jelmo	5	31	4	1
Lipí	Kaliště u Lipí	8	18	2	1
	Lipí	8	22	3	1
Lišov	Lišov	48	23	3	2
	Vlkovice	7	25	3	2
	Hůrky	7	30	3	2
	Lhotice	5	31	4	1
	Kolný	4	31	4	2
	Dolní Slověnice	7	34	4	2
	Červený Újezdec	4	35	4	2
	Horní Slověnice	7	36	4	2
	Velechvín	4	42	5	2
	Hrutov	4	45	5	2
	Levín	4	46	5	2
	Dolní Miletín	9	52	6	2
	Horní Miletín	9	52	6	2
Litvínovice	Litvínovice	38	12	2	1
	Šindlovy Dvory	38	14	2	1
	Mokré	38	17	2	1
Mazelov	Mazelov	3	40	4	2
Mokrý Lom	Mokrý Lom	8	38	4	2
	Lahuť	0	-	-	2
	Polžov	0	-	-	2
Mydlovary	Mydlovary	1	45	5	2
Nákří	Nákří	3	46	5	2
Nedabyle	Nedabyle	28	14	2	1
Neplachov	Neplachov	17	34	4	2
Nová Ves	Nová Ves	39	15	2	1
	Hůrka	0	-	-	1
Olešník	Chlumeč	5	37	4	2
	Nová Ves	8	38	4	2
	Olešník	7	41	5	2
Pištín	Češnovice	23	21	3	1
	Pištín	13	25	3	2
	Pašice	2	62	7	2

	Zálužice	0	-	-	1
Planá	Planá	36	15	2	1
Plav	Plav	11	19	2	1
Radošovice	Tupesy	4	38	4	2
	Radošovice	5	48	5	2
Roudné	Roudné	35	17	2	1
Rudolfov	Hlinsko	4	6	1	1
	Rudolfov	56	14	2	1
Římov	Dolní Stropnice	10	27	3	2
	Římov	10	31	4	2
	Dolní Vesce	1	34	4	2
	Horní Vesce	1	34	4	2
	Branišovice	8	35	4	2
	Kladiny	0	-	-	2
Sedlec	Plástovice	12	28	3	2
	Sedlec	11	29	3	2
	Lékařova Lhota	3	38	4	2
	Malé Chrášťany	2	50	5	2
	Vlhavy	2	52	6	2
Srubec	Stará Pohůrka	80	12	2	1
	Srubec	51	16	2	1
Staré Hodějovice	Staré Hodějovice	39	13	2	1
Strážkovice	Strážkovice	29	22	3	1
	Lomec	0	-	-	1
	Řevňovice	0	-	-	2
Strýčice	Strýčice	5	50	5	2
Střížov	Střížov	7	27	3	2
Ševětín	Ševětín	31	31	4	2
Štěpánovice	Štěpánovice	20	29	3	2
Úsilné	Úsilné	5	18	2	1
Včelná	Včelná	43	15	2	1
Vidov	Vidov	27	18	2	1
Vitín	Vitín	21	29	3	2
Vlkov	Vlkov	0	-	-	2
Vrábče	Vrábče	14	24	3	1
	Slavče	13	24	3	1
	Koroseky	3	24	3	1
	Kroclov	2	25	3	2
Vráto	Vráto	53	12	2	1
Záboří	Záboří	11	37	4	2
	Dobčice	15	45	5	2
	Lipanovice	5	57	6	2

Zahájí	Zahájí	11	40	4	2
Závraty	Závraty	0	-	-	1
Zliv	Zliv	24	25	3	2
Zvíkov	Zvíkov	7	23	3	2
Žabovřesky	Žabovřesky	2	28	3	2
	Dehtáře	5	42	5	2

**Příloha 4: Časová dostupnost a počet spojů částí obcí do ORP Týn nad Vltavou
k 4. 6. 2014**

OBEC	ČÁST OBCE	POČET SPOJŮ DO STŘEDISKA ORP	DENNÍ PRŮMĚR SPOJŮ DO STŘEDISKA ORP (MIN.)	ČASOVÝ INTERVAL (HROMADNÁ DOPRAVA)	ČASOVÝ INTERVAL (INDIVIDUÁLNÍ DOPRAVA)
Bečice	Bečice	8	16	2	1
Čenkov u Bechyně	Čenkov u Bechyně	3	13	2	1
Dobšice	Dobšice	1	17	2	1
Dolní Bukovsko	Bzí	7	27	3	1
	Sedlíkovice	2	34	4	2
	Dolní Bukovsko	8	45	5	2
	Horní Bukovsko	5	47	5	2
	Popovice	1	50	5	2
	Radonice	1	54	6	2
	Hvozdo	2	59	6	2
	Pelejovice	1	128	7	2
Dražič	Březí	3	26	3	1
	Dražič	6	27	3	1
	Karlovo náměstí	0	-	-	1
	Vranov	0	-	-	1
Hartmanice	Hartmanice	5	39	4	1
Horní Kněžeklady	Horní Kněžeklady	5	17	2	1
	Dolní Kněžeklady	5	25	3	1
	Štipoklasy	3	39	4	1
Hosty	Hosty	5	14	2	1
Chrášťany	Koloměřice	4	15	2	1
	Pašovice	5	19	2	1
	Chrášťany	8	25	3	1
	Doubrava	5	25	3	1
	Doubravka	5	28	3	1
Modrá Hůrka	Modrá Hůrka	4	33	4	1
	Požánky	0	-	-	1

Temelín	Zvěrkovice	18	7	1	1
	Březí u Týna nad Vltavou	26	12	2	1
	Kočín	7	14	2	1
	Temelín	16	16	2	1
	Lhota pod Horami	11	20	2	1
	Sedlec	12	22	3	1
	Litoradlice	6	27	3	1
	Knín	0	-	-	1
	Křtěnov	0	-	-	1
	Podhájí	0	-	-	1
	Temelínek	0	-	-	1
Týn nad Vltavou	Malá Strana	*	*	*	1
	Týn nad Vltavou	*	*	*	1
	Hněvkovice na levém břehu Vltavy	5	7	1	1
	Netěchovice	16	9	1	1
	Koloděje nad Lužnicí	9	9	1	1
	Vesce	4	11	2	1
	Předčice	2	11	2	1
	Nuzice	16	12	2	1
Všemyslice	Neznašov	12	8	1	1
	Bohunice	10	11	2	1
	Slavětice	9	13	2	1
	Všemyslice	5	13	2	1
	Všeteč	9	18	2	1
Žimutice	Smilovice	3	13	2	1
	Třitím	2	13	2	1
	Žimutice	8	20	2	1
	Krakovčice	2	20	2	1
	Pořežany	5	21	3	1
	Tuchonice	2	24	3	1
	Sobětice	4	32	4	1
	Hrušov	0	-	-	1

**Příloha 5: Časová dostupnost a počet spojů částí obcí do ORP Trhové Sviny
k 4. 6. 2014**

OBEC	ČÁST OBCE	POČET SPOJŮ DO STŘEDISKA ORP	DENNÍ PRŮMĚR SPOJŮ DO STŘEDISKA ORP (MIN.)	ČASOVÝ INTERVAL (HROMADNÁ DOPRAVA)	ČASOVÝ INTERVAL (INDIVIDUÁLNÍ DOPRAVA)
Borovany	Dvorec	12	15	2	1
	Borovany	13	20	2	1
	Třebeč	3	25	3	1
	Trocnov	2	38	4	1
	Radostice	2	38	4	1
	Vrcov	7	45	5	1
	Hluboká u Borovan	2	48	5	1
Čížkrajice	Boršíkov	9	7	1	1
	Mezilesí	4	9	1	1
	Čížkrajice	8	11	2	1
	Chvalkov	8	14	2	1
Horní Stropnice	Hlinov	13	18	2	1
	Svébohy	2	19	2	1
	Humenice	2	21	3	2
	Dlouhá Stropnice	1	24	3	2
	Rychnov u Nových Hradů	7	26	3	2
	Šejby	1	30	3	2
	Horní Stropnice	5	33	4	2
	Světví	3	36	4	2
	Chlupatá Ves	2	42	5	2
	Dobrá Voda	2	46	5	2
	Hojná Voda	2	48	5	2
	Staré Hutě	1	51	6	2
	Bedřichov	9	59	6	2
	Meziluží	9	59	6	2
	Olbramov	2	135	7	2
	Konratice	0	-	-	2
	Krčín	0	-	-	1
	Paseky	0	-	-	2
	Střeziměřice	0	-	-	1
	Vesce	0	-	-	2
Vyhlídky	0	-	-	2	
Hranice	Hranice	7	80	7	3
	Trpnouze	0	-	-	3
Jílovice	Kojákovice	7	35	4	2

	Jílovice	4	36	4	1
	Kramolín	3	42	5	2
	Lipnice	3	50	5	2
	Šalmanovice	2	58	6	2
	Jiterní Ves	0	-	-	2
	Nepomuk	0	-	-	2
	Vlachnovice	0	-	-	2
Kamenná	Kondrač	7	18	2	1
	Kamenná	8	20	2	1
	Klažary	0	-	-	1
Ločenice	Ločenice	3	22	3	1
	Nesměň	4	28	3	1
Mladošovice	Petrovice	7	49	5	2
	Lhota	5	51	6	2
	Mladošovice	7	56	6	2
Nové Hrady	Údolí	14	21	3	1
	Štipton	13	22	3	2
	Nové Hrady	13	24	3	2
	Nakolice	1	38	4	2
	Vyšné	1	43	5	2
	Byňov	9	67	7	2
	Obora	0	-	-	2
	Veveří	0	-	-	2
Olešnice	Olešnice	11	13	2	1
	Buková	6	17	2	1
	Lhotka	7	23	3	1
Ostrolovský Újezd	Ostrolovský Újezd	21	14	2	1
Petříkov	Petříkov	0	-	-	1
	Těšínov	0	-	-	1
Slavče	Lniště	8	3	1	1
	Mohuřice	8	6	1	1
	Kebblany	4	9	1	1
	Slavče	8	10	1	1
	Záluží	8	13	2	1
	Dobrkovská Lhotka	8	15	2	1
Svatý Jan nad Malší	Svatý Jan nad Malší	3	23	3	1
	Chlum	0	-	-	2
	Sedlce	0	-	-	2
Trhové Sviny	Trhové Sviny	*	*	*	1
	Otěvěk	23	5	1	1
	Čeřejov	21	7	1	1

	Třebíčko	10	7	1	1
	Bukvice	9	7	1	1
	Pěčín	16	8	1	1
	Březí	4	8	1	1
	Rankov	22	10	1	1
	Nežetice	4	10	1	1
	Veselka	21	13	2	1
	Todně	4	14	2	1
	Něchov	2	14	2	1
	Hrádek	0	-	-	1
	Jedovary	0	-	-	1
Žár	Žár	16	12	2	1
	Žumberk	2	47	5	1
	Božejov	0	-	-	1

**Příloha 6: Časová dostupnost a počet spojů částí obcí do ORP Jindřichův Hradec
k 4. 6. 2014**

OBEC	ČÁST OBCE	POČET SPOJŮ DO STŘEDISKA ORP	DENNÍ PRŮMĚR SPOJŮ DO STŘEDISKA ORP (MIN.)	ČASOVÝ INTERVAL (HROMADNÁ DOPRAVA)	ČASOVÝ INTERVAL (INDIVIDUÁLNÍ DOPRAVA)
Bednárec	Bednárec	11	19	2	2
Bednářeček	Bednářeček	11	46	5	2
Blažejov	Blažejov	12	19	2	2
	Dvoreček	6	21	3	2
	Oldřiš	6	23	3	2
	Malý Ratmírov	8	26	3	2
	Mutyněves	6	26	3	2
Bořetín	Bořetín	3	53	6	3
Březina	Březina	3	47	5	3
Číměř	Bílá	12	16	2	2
	Číměř	13	19	2	2
	Nová Ves	1	21	3	2
	Potočná	12	22	3	2
	Sedlo	1	26	3	2
	Lhota	1	29	3	2
	Dobrá Voda	5	63	7	2
Člunek	Člunek	13	20	2	2
	Lomy	13	23	3	2
	Kunějov	5	63	7	3
Deštná	Deštná	7	25	3	2

	Lipovka	3	42	5	3
Dívčí Kopy	Dívčí Kopy	9	35	4	3
Dolní Pěna	Dolní Pěna	1	26	3	2
Dolní Žďár	Dolní Žďár	16	12	2	2
	Horní Lhota	15	13	2	2
Doňov	Doňov	10	27	3	2
Drunče	Drunče	3	53	6	3
	Annovice	0	-	-	3
Hadravova Rosička	Hadravova Rosička	9	40	4	2
Hatín	Stajka	6	26	3	1
	Hatín	7	27	3	1
	Jemčina	6	34	4	2
Horní Pěna	Horní Pěna	14	13	2	2
	Malíkov nad Nežárkou	0	-	-	2
Horní Radouň	Horní Radouň	9	30	3	3
	Starý Bozděchov	9	33	4	3
	Bukovka	0	-	-	3
	Nový Bozděchov	0	-	-	3
Horní Skrýchov	Horní Skrýchov	14	8	1	2
Hospříz	Hospříz	13	15	2	2
	Hrutkov	0	-	-	2
Jarošov nad Nežárkou	Lovětín	12	13	2	2
	Jarošov nad Nežárkou	11	13	2	2
	Hostějeves	4	16	2	2
	Nekrasín	24	21	3	2
	Zdešov	4	21	3	2
	Kruplov	0	-	-	2
	Matějovec	0	-	-	2
	Pejdlova Rosička	0	-	-	2
Jilem	Jilem	1	58	6	3
Jindřichův Hradec	Jindřichův Hradec I	*	*	*	1
	Jindřichův Hradec II	*	*	*	1
	Jindřichův Hradec III	*	*	*	2
	Jindřichův Hradec IV	*	*	*	1
	Jindřichův Hradec V	*	*	*	1
	Děbolín	26	6	1	1
	Radouňka	9	7	1	1
	Horní Žďár	15	10	1	2
	Buk	6	13	2	1
	Políkno	5	13	2	1
	Otín	23	14	2	2
	Dolní Skrýchov	13	14	2	2
	Matná	6	17	2	1

	Dolní Radouň	9	22	3	2
Kačlehy	Kačlehy	2	14	2	2
Kamenný Malíkov	Kamenný Malíkov	4	27	3	2
Kardašova Řečice	Mnich	10	12	2	2
	Kardašova Řečice	26	15	2	2
	Nítovice	0	-	-	2
Kostelní Radouň	Kostelní Radouň	9	25	3	2
Kunžak	Kunžak	20	26	3	3
	Mosty	10	33	4	3
	Valtínov	10	37	4	3
	Kaproun	0	-	-	3
	Suchdol	0	-	-	3
	Terezín	0	-	-	3
	Zvůle	0	-	-	3
Lásenice	Lásenice	24	16	2	1
Lodhěřov	Studnice	6	13	2	2
	Lodhěřov	9	16	2	2
	Najdek	7	18	2	2
Nová Bystřice	Nový Vojířov	1	33	4	2
	Nová Bystřice	17	36	4	2
	Smrčná	1	37	4	2
	Klášteř	3	40	4	3
	Skalka	3	43	5	3
	Klenová	4	53	6	3
	Blato	4	53	6	3
	Senotín	7	63	7	3
	Albeř	10	65	7	3
	Hůrky	7	70	7	3
	Artolec	0	-	-	3
	Hradiště	0	-	-	2
	Ovčárna	0	-	-	2
Nová Olešná	Nová Olešná	5	21	3	2
Nová Včelnice	Nová Včelnice	31	27	3	2
Okrouhlá Radouň	Okrouhlá Radouň	9	28	3	2
Pístitina	Pístitina	2	30	3	2
Plavsko	Plavsko	5	25	3	1
Pleše	Pleše	2	28	3	2
Pluhův Žďár	Červená Lhota	1	36	4	3
	Klenov	4	47	5	2
	Pluhův Žďár	4	52	6	2
	Mostečný	2	57	6	2
	Pohoří	5	58	6	2
	Samosoly	2	65	7	2

	Plasná	3	78	7	2
	Jižná	6	82	7	2
Polště	Polště	5	25	3	1
Popelín	Popelín	11	30	3	2
	Horní Olešná	3	42	5	3
Příbraz	Příbraz	5	23	3	2
Ratiboř	Ratiboř	7	19	2	1
Rodvínov	Rodvínov	33	12	2	2
	Jindřiš	9	12	2	2
Roseč	Roseč	7	22	3	1
Rosička	Rosička	0	-	-	3
Staré Město pod Landštejnem	Podlesí	3	46	5	3
	Staré Město pod Landštejnem	3	48	5	3
	Dobrotín	0	-	-	4
	Landštejn	0	-	-	3
	Návary	0	-	-	4
	Pomezí	0	-	-	3
	Veclov	0	-	-	4
	Vitíněves	0	-	-	3
Stráž nad Nežárkou	Dolní Lhota	12	20	2	2
	Stráž nad Nežárkou	24	22	3	2
	Dvorce	0	-	-	1
Strmilov	Česká Olešná	5	24	3	3
	Strmilov	15	33	4	3
	Palupín	1	51	6	3
	Malý Jeníkov	4	64	7	3
	Leština	0	-	-	3
Střížovice	Vlčice	7	30	3	2
	Budkov	7	35	4	3
	Střížovice	2	37	4	3
Světce	Světce	2	29	3	3
Újezdec	Újezdec	1	47	5	2
Velký Ratmírov	Velký Ratmírov	6	11	2	2
Vícemil	Vícemil	3	71	7	3
Višňová	Višňová	1	30	3	2
Vlčetínek	Vlčetínek	5	40	4	2
Vydří	Vydří	5	27	3	1
Záhoří	Záhoří	2	36	4	2
Zahrádky	Horní Dvorce	1	49	5	3
	Zahrádky	0	-	-	3
Žďár	Žďár	6	35	4	2
	Malá Rosička	2	60	6	2

Příloha 7: Časová dostupnost a počet spojů částí obcí do ORP Třeboň k 4. 6. 2014

OBEC	ČÁST OBCE	POČET SPOJŮ DO STŘEDISKA ORP	DENNÍ PRŮMĚR SPOJŮ DO STŘEDISKA ORP (MIN.)	ČASOVÝ INTERVAL (HROMADNÁ DOPRAVA)	ČASOVÝ INTERVAL (INDIVIDUÁLNÍ DOPRAVA)
Cep	Cep	3	26	3	2
České Velenice	České Velenice	12	39	4	3
Domanín	Domanín	6	12	2	1
Dunajovice	Dunajovice	5	13	2	1
Dvory nad Lužnicí	Dvory nad Lužnicí	11	28	3	2
Frahelž	Frahelž	14	19	2	2
Halámky	Halámky	1	48	5	2
Hamr	Hamr	3	40	4	2
Hrachoviště	Hrachoviště	7	23	3	1
Chlum u Třeboně	Mirochov	3	30	3	2
	Žíteč	5	35	4	2
	Lutová	5	37	4	2
	Chlum u Třeboně	8	42	5	2
Klec	Klec	5	46	5	2
Lomnice nad Lužnicí	Lomnice nad Lužnicí	16	13	2	1
Lužnice	Lužnice	16	8	1	1
Majdalena	Majdalena	19	19	2	1
Nová Ves nad Lužnicí	Nová Ves nad Lužnicí	11	33	4	3
	Žofina Huť	1	69	7	3
Novosedly nad Nežárkou	Mláka	9	12	2	1
	Novosedly nad Nežárkou	5	45	5	1
	Kolence	4	59	6	2
Ponědraž	Ponědraž	3	38	4	2
Ponědrážka	Ponědrážka	3	40	4	2
Rapšach	Rapšach	1	37	4	2
	Nová Ves u Klikova	0	-	-	3
Smržov	Smržov	2	26	3	2
Staňkov	Staňkov	2	32	4	2
Stříbřec	Stříbřec	5	18	2	1
	Mníšek	5	23	3	2
	Libořezy	5	26	3	2
Suchdol nad Lužnicí	Suchdol nad Lužnicí	15	22	3	2
	Hrdlořezy	10	25	3	2

	Tušť	1	30	3	2
	Františkov	1	41	5	2
	Klikov	1	45	5	2
	Bor	4	93	7	2
Třeboň	Třeboň I	*	*	*	1
	Třeboň II	*	*	*	1
	Břilice	5	4	1	1
	Nová Hlína	10	8	1	1
	Stará Hlína	15	10	1	1
	Přesecka	6	10	1	1
	Branná	6	12	2	1
	Holičky	0	-	-	1
Záblatí	Záblatí	3	47	5	2

Příloha 8: Časová dostupnost a počet spojů částí obcí do ORP Dačice k 4. 6. 2014

OBECE	ČÁST OBCE	POČET SPOJŮ DO STŘEDISKA ORP	DENNÍ PRŮMĚR SPOJŮ DO STŘEDISKA ORP (MIN.)	ČASOVÝ INTERVAL (HROMADNÁ DOPRAVA)	ČASOVÝ INTERVAL (INDIVIDUÁLNÍ DOPRAVA)
Báňovice	Báňovice	4	21	3	1
Budeč	Budeč	10	23	3	1
	Borová	3	25	3	1
Budíšovice	Budíšovice	10	16	2	1
	Manešovice	6	16	2	1
	Vesce	9	17	2	1
	Ostojkovice	4	24	3	1
Cizkrajov	Dolní Bolíkov	18	18	2	1
	Cizkrajov	6	18	2	1
	Holešice	5	41	5	1
	Mutná	5	45	5	1
Červený Hrádek	Červený Hrádek	5	25	3	1
Český Rudolec	Markvarec	14	15	2	1
	Český Rudolec	1	17	2	1
	Horní Radíkov	1	19	2	2
	Radíkov	2	30	3	2
	Nová Ves	1	31	4	1
	Lipnice	2	32	4	1
	Stoječín	2	49	5	2
	Matějovec	4	76	7	2
	Nový Svět	0	-	-	2

	Rožnov	0	-	-	2
Dačice	Dačice I	*	*	*	1
	Dačice II	*	*	*	1
	Dačice III	*	*	*	1
	Dačice IV	*	*	*	1
	Dačice V	*	*	*	1
	Malý Pěčín	12	5	1	1
	Velký Pěčín	16	7	1	1
	Borek	3	7	1	1
	Hostkovice	12	8	1	1
	Bílkov	10	8	1	1
	Chlumeč	7	8	1	1
	Dolní Němčice	4	8	1	1
	Lipolec	12	11	2	1
	Hradištko	6	11	2	1
	Prostřední Vydří	5	12	2	1
	Toužín	0	-	-	1
Dešná	Chvalkovice	3	37	4	2
	Bělčovice	2	40	4	2
	Plačovice	3	47	5	2
	Rancířov	1	50	5	2
	Dešná	3	52	6	2
	Hluboká	2	55	6	2
	Dančovice	0	-	-	2
Dobrohošť	Dobrohošť	10	11	2	1
Heřmaneč	Heřmaneč	4	26	3	2
Horní Meziříčko	Horní Meziříčko	4	67	7	2
Horní Němčice	Horní Němčice	6	59	6	2
Horní Slatina	Horní Slatina	10	21	3	1
Hříšice	Hříšice	1	13	2	1
	Jersice	1	18	2	1
Kostelní Vydří	Kostelní Vydří	5	8	1	1
Peč	Urbaneč	6	9	1	1
	Lidéřovice	1	10	1	1
	Peč	8	12	2	1
Písečné	Modletice	7	24	3	2
	Písečné	8	29	3	2
	Nové Sady	4	33	4	2
	Marketa	2	39	4	2
	Chvaletín	2	41	5	2
	Slavětín	5	75	7	2
	Václavov	0	-	-	2
Slavonice	Mutišov	6	21	3	1

	Slavonice	7	26	3	2
	Vlastkovec	2	55	6	2
	Kadolec	2	87	7	2
	Maříž	2	88	7	2
	Rubašov	0	-	-	2
	Stáلكov	0	-	-	2
Staré Hobzí	Nové Dvory	7	12	2	1
	Vnorovice	7	13	2	1
	Staré Hobzí	13	16	2	1
	Janov	7	19	2	2
	Nové Hobzí	7	22	3	2
Studená	Olšany	3	32	4	2
	Horní Bolíkov	3	58	6	2
	Velký Jeníkov	4	65	7	2
	Studená	16	73	7	2
	Sumrakov	4	77	7	2
	Maršov	4	79	7	2
	Domašín	2	109	7	2
	Horní Pole	0	-	-	2
	Skrýchov	0	-	-	2
	Světlá	0	-	-	2
Třebětice	Třebětice	6	17	2	1
Volfířov	Volfířov	4	11	2	1
	Radlice	5	17	2	1
	Šach	2	19	2	1
	Řečice	7	45	5	1
	Velká Lhota	7	49	5	1
	Brandlín	7	51	6	2
	Lipová	0	-	-	1
	Poldovka	0	-	-	2
Županovice	Županovice	6	81	7	2