

Univerzita Karlova v Praze
Přírodovědecká fakulta
katedra sociální geografie a regionálního rozvoje

Ekonomická geografie I
Cvičení z geografie dopravy

**Dopravněgeografické hodnocení sídel s rozšířenou
působností v Plzeňském kraji**

1. cvičení

verze 1.1; poslední úpravy: 8.listopadu.2006

Pavel BŘICHNÁČ
2. ročník BGeKa, skupina A
zimní semestr 2006/07
Praha 2006

Zadání 1:

Zhodnoťte postavení sídel úřadů s rozšířenou působností ("malá okresní města") v dopravní síti pomocí následující bodovací metody hodnocení:

- 1.1. Na webových stránkách Ministerstva vnitra ČR (http://www.mvcr.cz/reforma/konec_oku/kraje.html) zjistěte seznam sídel obcí s rozšířenou působností ve zvoleném kraji Česka. V každé skupině musí být obsazeny všechny kraje, koordinací rozdělení jsou pověřeni kolegové, kteří se přihlásili na úvodním cvičení ve VG. Vzhledem k počtu studentů ve skupinách bude každý kraj zpracovávat více studentů. Seznam obcí s rozšířenou působností přeneste do prvního sloupce tabulky v MS Excel.
- 1.2. S pomocí aktuálního autoatlasu ČR přiřaďte daným sídlům body podle počtu a typu komunikací vstupujících do sídla. Kvalitu jednotlivých komunikací hodnotte následovně (leteckou a říční dopravu zanedbáváme, uvažujeme pouze polohu sídla v železniční a silniční síti):
 - výjezd ("exit") z dálnice nebo rychlostní silnice 3 body
 - každé napojení na silnici 1. třídy 2 body
 - každé napojení na silnici 2. třídy 1 bod
 - napojení na železnici s rychlíkovým či expresním provozem (viz mapa v jízdním řádu ČD nebo na serveru <http://www.idos.cz/>) 2 body
 - napojení na železnici bez rychlíkového či expresního provozu.....1 bod.
- 1.3. Bodové ohodnocení sledovaných sídel za jednotlivé typy sítí uveďte do dalších sloupců excelovské tabulky a po sečtení bodů v řádcích uveďte do posledního sloupce výsledné pořadí sídel.

Tab 1: Postavení sídel s rozšířenou působností v Plzeňském kraji v dopravní síti

Sídlo	Dálnice	Silnice 1. třídy	Silnice 2. třídy	Železnice s rychlíkovým provozem	Ostatní železnice	Σ bodů	Pořadí
Plzeň	6	12	4	10	1	33	1
Stříbro	6	0	6	4	0	16	2
Klatovy	0	8	4	0	3	15	3
Nepomuk	0	4	4	4	1	13	4-6
Horažďovice	0	4	3	6	0	13	4-6
Domažlice	0	4	3	4	2	13	4-6
Nýřany	3	0	4	4	1	12	7-8
Rokycany	3	0	4	4	1	12	7-8
Stod	0	4	3	4	0	11	9
Přeštice	0	4	4	0	2	10	10-11
Horšovský Týn	0	4	4	0	2	10	10-11
Kralovice	0	4	3	0	2	9	12
Sušice	0	0	5	2	1	8	13
Blovice	0	0	3	4	0	7	14
Tachov	0	0	3	0	2	5	15

Zdroj: www.rsd.cz, výpočet autora

Zadání 2:

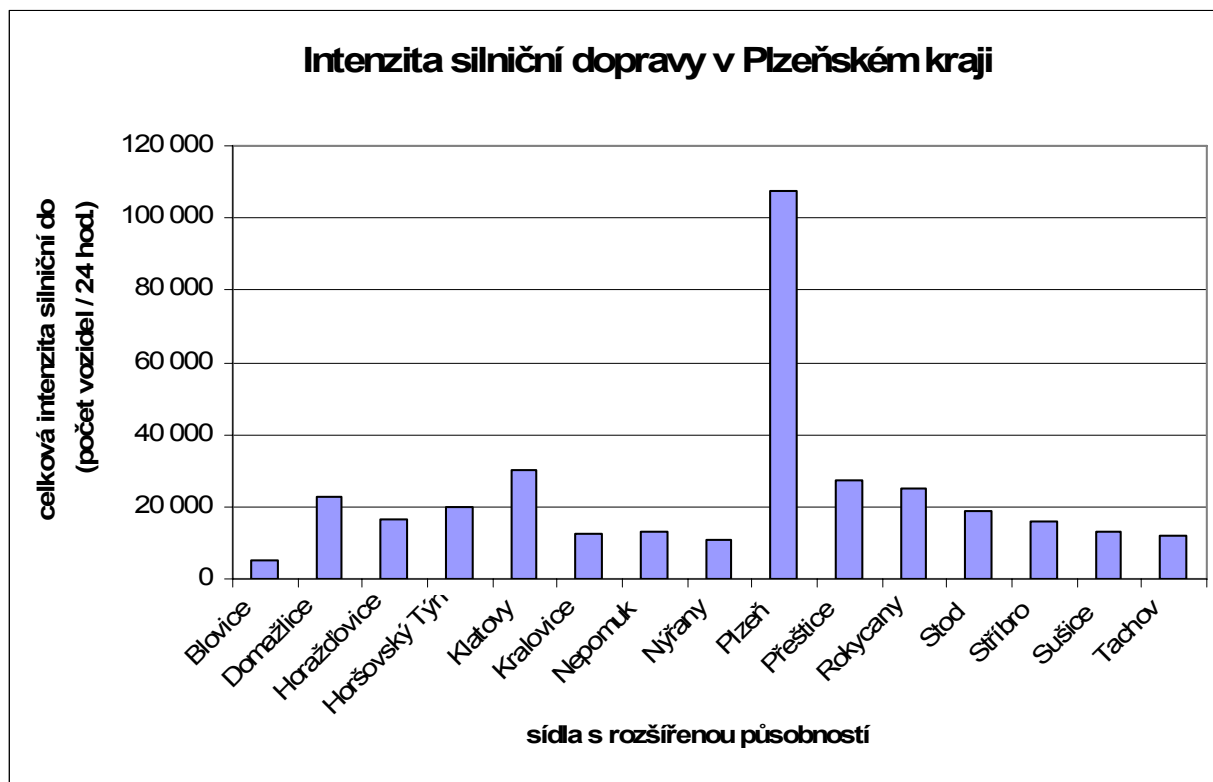
- 2.1. Obdobně jako v Zadání 1: na webových stránkách Ministerstva vnitra ČR (http://www.mvcr.cz/reforma/konec_oku/kraje.html) zjistíte seznam sídel obcí s rozšířenou působností ve vybraném kraji (rozdělení bude provedeno na prvním, společném cvičení 11. 10.). Seznam přeneste do prvního sloupce tabulky v MS Excel. Zjistěte také rozlohu a počet obyvatel příslušných územních obvodů ("malých okresů") ve statistikách ČSÚ (<http://www.czso.cz/>).
- 2.2. Na webových stránkách Ředitelství silnic a dálnic ČR (http://www.rsd.cz/doprava/scitani_2000/start.htm) vyhledejte výsledky sčítání dopravy v roce 2000. Proveďte součet počtu všech vozidel vstupujících/vyjíždějících do/ze sídla s rozšířenou působností ve zvoleném kraji. To znamená, že vyhledáte a sečtete výsledky na sčítacích bodech nejbližší sledovanému středisku. Součet, tzn. celkovou intenzitu silniční dopravy v sídle, uveďte do dalšího sloupce tabulky.
- 2.3. Celkovou intenzitu silniční dopravy vyneste do libovolného mapového podkladu kraje (např. kopii výřezu automapy zmenšenou na A4) pomocí lokalizovaných kruhových diagramů. POZOR: Znárodnovaná hodnota odpovídá obsahu kruhu (diagramu), nikoliv jeho poloměru. Mapa musí obsahovat legendu (s měřítkem diagramů) a zdroj zobrazovaných dat a použitého podkladu a všechny obvyklé náležitosti.
- 2.4. Pokuste se (min. na 1 NS, tj. 1800 znaků) zhodnotit území kraje z hlediska kvality dopravních sítí (využijte aktuální automapu, provedené výpočty), z hlediska intenzity silniční dopravy (využijte vytvořenou tabulku, mapu atd.). Komentujte možné souvislosti. Případně využijte i svoje znalosti sledovaného kraje. Na závěr se pokuste kraj rozčlenit na oblasti s dobrou dopravní dostupností a oblasti.

Tabulka 2: Vybrané charakteristiky sídel s rozšířenou působností v Plzeňském kraji

Sídlo s rozšířenou působností	Počet obyvatel územního obvodu	Intenzita silniční dopravy aut./24 hod	Rozloha územního obvodu (ha)	Pořadí	Postavení v dopravní síti
Plzeň	177 897	119 975	26 148	1	centrum
Klatovy	50 311	33 014	90 638	2	dobrá
Rokycany	45 707	31 839	57 508	3	dobrá
Domažlice	39 226	32 726	76 318	4	dobrá
Přeštice	20 235	35 350	27 119	5	dobrá
Nepomuk	11 215	23 197	30 872	6	dobrá
Tachov	34 950	15 227	94 793	7	periferie
Horaždovice	12 194	21 638	25 871	8	dobrá
Horšovský Týn	13 584	22 352	28 866	9	periferie
Stod	21 349	24 315	25 915	10	periferie
Sušice	24 938	17 482	78 056	11	periferie
Stříbro	16 454	18 813	43 073	12	dobrá
Nýřany	48 512	11 898	62 750	13	dobrá
Kralovice	21 988	14 442	65 927	14	periferie
Blovice	11 058	7 213	22 255	15	periferie

Zdroj: www.czso.cz, www.rsd.cz rok 2005, vlastní hodnocení

Graf 1: Intenzita dopravy



zdroj: www.czso.cz, www.rsd.cz

2.4 Slovní hodnocení:

Plzeňský kraj je z hlediska dopravní obslužnosti poměrně různorodý. Potvrzuje se zde, že centrem celého kraje je Plzeň, která je nejen nejvytíženější z hlediska projetých automobilů během časového úseku 24 hodin ale zaujímá také výsadní postavení z hlediska bodovací metody. Radiálně se sbíhající silnice první třídy spolu s dálnicí D5 tvoří z tohoto krajského města vítěze v rámci tohoto hodnocení. Do Plzně vede elektrifikovaná trať, kde jsou provozovány vlakové soupravy typu *Ex* a *R*. Pohledem na mapu ČR zjistíme, že poloha Plzně je významná pro cestující západním směrem hlavně díky dálnici, která má přímé pokračování v Německu.

Postavení dalších měst v hodnocení bodovou metodou je přímo závislé na počtu obyvatel v dané ORP. Výjimku však tvoří Nýřany, Nepomuk, Horažďovice a Horšovský Týn, které se nezařadily na očekávané místo. Změnu oproti očekávanému stavu si vysvětlují strukturou dopravní sítě. Např. Nepomuk získal lepší pozici v hodnocení intenzity dopravy než Tachov, přestože má třetinu obyvatel. Důvodem je absence (nedostatečný počet) silnic první a druhé třídy.

Mezi další sádla se zvýšenou intenzitou dopravy patří jistě Klatovy, Rokycany, Domažlice a Přeštice. Je pro ně společné, že je s ostatními regiony spojuje hned několik silnic první třídy, případně dálnice.

Celý kraj je poměrně dobře pokryt komunikacemi. Silnice první třídy se zvyšující se vzdáleností od Plzně od sebe vzdalují (dáno radiální strukturou). Proto periferie kraje (hlavně příhraniční oblasti daleko od silnic první třídy) mají horší spojení do centra regionu. Zde také hrají svou roli fyzicko-geografické podmínky, jelikož se jedná především o oblast Českého lesa a Šumavy.

Zadání 3:

- 3.1. Pro obce spadající do tohoto obvodu pak zjistíte počet vlakových a autobusových spojů (www.idos.cz) jedoucích do obce s rozšířenou působností. Spojе zjistíte pro libovolnou středu v říjnu 2006. Frekvenci spojů pro každou obec znázorníte do tabulky. Obce správního obvodu ORP pak rozdělíte dle frekvence spojů na dobře/špatně dopravně dostupné ze střediska „malého okresu“. Svě závěry okomentujte (½ NS).
- 3.2. Pro obce správního obvodu ORP zjistíte intenzitu vyjížděky za prací (vyjíždějící/(EAO – nezaměstnaní)*100) do obce s rozšířenou působností. Potřebné údaje naleznete na www.czso.cz a na <http://portal.mpsv.cz>. Intenzitu vyjížděky znázorníte do mapy pomocí stuhového diagramu se šipkou (např 1 mm tloušťky diagramu je roven 10 % intenzitě vyjížděky). Výsledné vyjížděkové vztahy uvnitř regionu ORP porovnejte s dopravními vztahy z bodu 1 a okomentujte svá zjištění na cca ½ NS.

Tabulka 3: Frekvence spojů hromadné dopravy a intenzita vyjížděky za prací v rámci ORP Horšovský Týn

Obec v rámci ORP	Intenzita vyjížděky	Počet vlak. spojů	Počet bus. spojů	Dopravní obslužnost
Blížejov	12,5	10	14	dobře
Čermná	N/A	0	7	špatně
Hlohová	N/A	0	12	dobře
Hlohovčice	N/A	0	6	špatně
Křenovy	31,3	7	22	dobře
Meclov	12,3	10	33	dobře
Mezholezy	N/A	0	5	špatně
Mířkov	38,7	0	11	dobře
Močerady	N/A	0	8	špatně
Osvračín	3,6	13	17	dobře
Poděvousy	N/A	0	7	špatně
Puclice	7,7	0	8	špatně
Semněvice	24,3	0	7	špatně
Srby	25,0	7	4	dobře
Staňkov	8,1	7	27	dobře
Velký Malahov	19,1	0	6	špatně
Vidice	48,9	0	8	dobře

3.1. Slovní hodnocení:

Obec s rozšířenou působností Horšovský Týn leží na křižovatce dvou silnic první a tří silnic druhé třídy. Sídlem také prochází železniční trať. Dopravní uspořádání hraje velkou roli na obslužnost sídel v rámci ORP. Sídla, kterými prochází železniční trať, mají tu výhodu, že je možné se do vybrané ORP dopravit po železnici buďto přímo nebo v kombinaci s autobusovou dopravou.

Spojе byly vyhledávány v souladu se zadáním pro středu 25.10.2006. V tabulce 3 jsou přehledně členěny na autobusové a vlakové. Ze zjištěných dat vyplývá, že Meclov, Staňkov a Křenovy, které leží na silnici první třídy přímo spojující daná sídla s centrem ORP a na železnici, vykazují dle jízdních řádů nejvyšší počet spojů.

U druhé skupiny obcí, do které bych zařadil obce s počtem spojů ve sledovaném období od 10 do 17, již není možné jednoduše určit, zda má vliv na dopravní obslužnost přítomnost důležité silniční či železniční komunikace. V této kategorii se totiž jedná o kombinaci obého. Sídla Blížejov, Osvračín nebo Hlohová se však dají opět společně charakterizovat společnou

vlastností, kterou je dobrá dostupnost železniční zastávky nebo silnice, která vede přímo do centra ORP.

Poslední skupina, která má za dané období do deseti spojů, je charakterizována obecně nepříznivými podmínkami ve smyslu větší vzdálenosti od centra ORP, nevhodnou strukturou a polohou silničních a železničních tahů. V neposlední řadě pro všechny výše zmíněné kategorie obcí platí obecné pravidlo, které upřednostňuje obce s vyšším počtem obyvatel.

3.2. *Slovní hodnocení:*

Do Horšovského Týna dojíždí za prací celkem 970 lidí, z toho 606 mužů a 364 žen. Nejvíce dojíždějících je v produktivním věku 30 –39 let, konkrétně 224. V průmyslových odvětví pracuje 298 dojíždějících, ve stavebnictví 157, v dopravě a komunikacích 94, ve školství 89, v lesnictví a zemědělství 83, v obchodu 70 a zbytek ve zdravotnictví. Více než čtvrtina dojíždějících jako dopravní prostředek při SLDB v roce 2001 uvedla autobus, 50 % osob se dopravuje automobilem, z toho 9 % jako spolujezdec. Necelá 4 % dotázaných se dopravuje vlakem a autobusem. 11 % dojíždějících uvedla jiný dopravní prostředek.

400 osob tráví při dojížděcí za prací 15-29 minut, 225 dobu 30-59 minut a 192 dojíždějícím cesta do zaměstnání netrvá ani čtvrt hodiny. Zbytek se dopravuje déle než hodinu.

Největší intenzita vyjížděky je z obcí Vidice a Mířkov. Obě leží na silnici první třídy a proto je časová dostupnost Horšovského Týna dobrá zvláště automobilem, jehož většina z dojíždějících užívá k dopravě za zaměstnáním nejčastěji. Obdobně na tom jsou z hlediska intenzity vyjížděky také obce Křenovy, Srby a Semněvice. Poslední zmiňovanou obcí však neprochází silnice první třídy, ale i tak v zadaném období během jednoho dne existuje sedm autobusových spojů do centra ORP. U ostatních obcí je intenzita dojížděky již menší.

Použité zdroje:

1. Freytag & Berndt. Česká Republika: 1:200 000. 5. vydání. Praha: Freytag & Berndt, 2004. autoatlas. ISBN 80-86236-74-9
2. Seznam.cz. *Mapy.cz - mapa Evropy, České republiky, plány měst a obcí v ČR* [online]. [citováno dne 1.11.2006]. <<http://www.mapy.cz>>
3. Ředitelství silnic a dálnic ČR. *Intenzita dopravy v Plzeňském kraji* [online] [citováno dne 1.11.2006]. http://www.scitani2005.rsd.cz/html/pl/f_pl.htm
4. Český statistický úřad. *Dojížděka za prací a do škol v Plzeňském kraji (na základě výsledků SLDB 2001) za rok 2004* [online]. [citováno dne 1.11.2006]. <http://www.czso.cz/xp/edicniplan.nsf/p/13-3228-04>
5. České dráhy. *Mapa sítě českých drah* [online]. [citováno dne 1.11.2006]. <http://www.cd.cz/index.php?action=section&id=187>
6. CHAPS. *IDOS – jízdní žády* [online]. [citováno dne 1.11.2006]. <<http://jizdnirady.atlas.cz/JRCis.asp>>

INTENZITA VYJÍŽDKY ZA PRACÍ

v ORP Horšovský Týn v roce 2001



Sídla

- sídlo ORP
- ostatní sídla

Hranice

- ▭ hranice ORP
- ▭ hranice obce

Komunikace

- silnice 1. třídy
- silnice 2. třídy
- silnice 3. třídy
- železnice

Intenzita vyjížďky [%]

- ↪ 10 a méně
- ↪ 11 – 20
- ↪ 21 – 30
- ↪ 31 a více

0 10 km

1:130 000

Zdroj: <http://geoportal.cenia.cz>
wwwrsd.cz, wwwczso.cz

Pavel BŘICHNÁČ
Praha 2006

INTENZITA SILNIČNÍ DOPRAVY

v Plzeňském kraji v roce 2005

