UNIVERZITA KARLOVA V PRAZE

Přírodovědecká fakulta

katedra sociální geografie a regionálního rozvoje

DOPRAVNÍ DOSTUPNOST DRUHÉHO BYDLENÍ: VYBRANÉ LOKALITY V OKRESE BENEŠOV

TRANSPORT ACCESSIBILITY OF SECOND HOMES: SELECTED LOCALITIES IN THE BENEŠOV REGION

Bakalářská práce

Michal Kolísek

květen 2010

vedoucí práce: Mgr. Viktor Květoň

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem předloženou bakalářskou práci vypracoval samostatně, a že jsem všechny použité prameny řádně citoval.

V Kladně dne 21. května 2010 …….…….....

Michal Kolísek

Poděkování

Na tomto místě bych rád poděkoval vedoucímu mé bakalářské práce Mgr. Viktorovi Květoňovi za odborné vedení, věnovaný čas, cenné rady a připomínky a také RNDr. Daně Fialové, Ph.D. za poskytnutí výchozích dat.

OBSAH

OBSAH 4

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK 6

SEZNAM OBRÁZKŮ, TABULEK A GRAFŮ 7

1. ÚVOD 8

1.1. Cíle a hypotézy 9

2. DISKUZE S LITERATUROU 11

2.1. Druhé bydlení 11

2.2. Doprava 12

2.3. Problémy veřejné dopravy 13

2.4. Doprava a druhé bydlení 15

3. METODIKA 16

3.1. Výběr lokalit 16

3.2. Koeficient dopravní polohy 17

3.3. Dostupnost veřejnou dopravou 18

3.4. Intenzita silniční dopravy 18

3.5. Sociogeografické a demografické ukazatele vybraných lokalit 19

4. CHARAKTERISTIKA VYBRANÝCH LOKALIT 21

4.1. Poříčí nad Sázavou 23

4.2. Lštění 23

4.3. Rabyně 23

4.4. Blaženice 24

4.5. Chotýšany 24

4.6. Milovanice 24

5. ANALÝZA SOUČASNÉ DOPRAVNÍ DOSTUPNOSTI 27

5.1. Dopravní spojení z Prahy 27

5.2. Časová dostupnost z Prahy 29
5.3. Dopravní spojení z Benešova 30
5.4. Časová dostupnost z Benešova 32
5.5. Dopravní spojení z Vlašimi 33
5.6. Časová dostupnost z Vlašimi 34
6. ANALÝZA DOPRAVNÍ DOSTUPNOSTI VEŘEJNOU DOPRAVOU Z DLOUHODOBÉHO HLEDISKA 36
6.1. Dopravní dostupnost z Prahy 36
6.2. Dopravní dostupnost z Benešova 37
6.3. Dopravní dostupnost z Vlašimi 39
7. INDIVIDUÁLNÍ AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA 41
8. ZÁVĚR 42
POUŽITÉ ZDROJE 44
Literatura 44
Další zdroje: 47
Internetové zdroje: 47

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

ČD	České dráhy
ČSAD	Československá státní automobilová doprava
ČSD	Československé státní dráhy
ČÚZK	Český úřad zeměměřičský a katastrální
DB	druhé bydlení
GIS	Geografické informační systémy
k. ú.	katastrální území
KDP	koeficient dopravní polohy
LPG	Liquefied Petroleum Gas (zkapalněný ropný plyn)
ODB	objekt druhého bydlení
P+R	Park and Ride (záchytné parkoviště u terminálů veřejné dopravy)
PID	Pražská integrovaná doprava
ROPID	Regionální organizátor Pražské integrované dopravy
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic
SID	Středočeská integrovaná doprava
SLDB	sčítání lidí, domů a bytů
ZSJ	základní sídelní jednotka

SEZNAM OBRÁZKŮ, TABULEK A GRAFŮ

Obr. 1: Okres Benešov a vybrané lokality 21

Tab. 1: Složení majitelů objektů druhého bydlení 25

Tab. 2: Základní sociogeografické a demografické ukazatele k DB 25

Tab. 3: Časová dostupnost rekreačních lokalit - Praha 30

Tab. 4: Časová dostupnost rekreačních lokalit – Benešov 32

Tab. 5: Časová dostupnost rekreačních lokalit - Vlašim 35

Graf 1: Porovnání frekvence spojů středa - víkend 27

Graf 2: Porovnání frekvence spojů středa – víkend 28

Graf 3: Porovnání frekvence spojů středa – víkend 31

Graf 4: Porovnání frekvence spojů středa – víkend 34

Graf 5: Vývoj dopravní dostupnosti lokalit podle pátečních spojů z Prahy 36

Graf 6: Vývoj dopravní dostupnosti lokalit podle nedělních spojů do Prahy 37

Graf 7: Vývoj dopravní dostupnosti lokalit podle pátečních spojů z Benešova 38

Graf 8: Vývoj dopravní dostupnosti lokalit podle nedělních spojů do Benešova 39

Graf 9: Vývoj dopravní dostupnosti lokalit podle pátečních spojů z Vlašimi 39

Graf 10: Vývoj dopravní dostupnosti lokalit podle nedělních spojů do Vlašimi 40

1. ÚVOD

Fenomén, kterým je druhé bydlení, je v našem státě téměř všudypřítomný. Chaty a chalupy se nacházejí převážně ve venkovských oblastech. Neodmyslitelnou součástí druhého bydlení, které se týká 12 % domácností Česka, je doprava. Ze sdělovacích prostředků jsme každoročně informováni o dopravních komplikacích způsobených návratem našich spoluobčanů z dovolených a víkendových cest. Proto je dopravní dostupnost a možnost využití veřejné dopravy, jako alternativy k individuální automobilové dopravě, problém hodný bližšího zkoumání.

Cestovní ruch je komplexní společenský jev (Pásková, Zelenka 2002), který se dynamicky rozvíjel především ve 20. století. Ale svoje postavení si zachovává i v jednadvacátém století. Mezi charakteristické složky cestovního ruchu se řadí pohyb a pobyt. „Růst cestovního ruchu byl na konci 19. století a na počátku 20. století ovlivněn především dvěma faktory. Jednalo se o rapidní nárůst volného času a příjmů a technologické inovace v dopravě." (Slowíková 2003, s. 11) Rozvoj železnice následovaný masovým rozšířením automobilismu (jak osobních aut, tak autobusů) dovolily cestování větším skupinám lidí i z méně majetných vrstev. V šedesátých letech se prosazuje letecká doprava, která ovlivňuje cestovní ruch do dnešních dní (poslední dobou zejména charterovými lety). Doprava patří k základním předpokladům cestovního ruchu. Zajišťuje přesun z místa trvalého pobytu do místa rekreace. „Základním úkolem dopravních předpokladů je zabezpečení minimálních časových ztrát, potřebných na překonání vzdáleností mezi místem trvalého bydliště účastníka cestovního ruchu a návštěvním místem." (Wokoun, Vystoupil 1987, s. 80). Pro cestování za rekreací v pracovní den je přijatelná časová dostupnost v rozmezí 15 až 30 minut, pro víkendovou rekreaci 45 až 60 minut. Pro dlouhodobé formy cestovního ruchu je časová dostupnost delší (Wokoun, Vystoupil 1987). Podobně časovou dostupnost hodnotí Shaw a Williams (2002) pomocí grafu dostupnosti.

Doprava hraje významnou roli od počátku vzniku druhého bydlení. Do začátku 20. století je rekreace výsadou šlechticů a majetné vrstvy obyvatelstva (letní zámecká sídla, návštěvy lázeňských měst). Teprve počátkem 20. století se rozšiřuje i mezi méně zámožné obyvatele měst. Především mladí lidé a nižší vrstvy tráví svůj volný čas tábořením v přírodě. Staví se první přístřešky, které se postupem času mění na první chatové osady. Tento proces se objevuje v zázemí velkých měst (zejména Prahy), v zalesněných údolích řek a jako hlavní dopravní prostředek je v této době využívána železnice. Největší koncentrace těchto osad byla podél „Velké, Žluté, Hadí a Staré řeky"[1]. Do roku 1930 vzniká přibližně

[1] Trampské pojmenování toků, podél nichž se formovaly první osady. Velká řeka = Vltava, Žlutá řeka = Sázava, Hadí řeka = Kocába, Stará řeka = Berounka.

23 000 objektů druhého bydlení. Během II. světové války je rozvoj druhého bydlení omezen. Poválečný rozmach je ovlivněn specifickým vývojem našeho státu, zejména v pohraničí byly neobydlené domy využívány k rekreaci. Obdobně dochází k tomuto ději i na vesnicích ve vnitrozemí, kde se mladí stěhují za prací do měst a domy svých rodičů si ponechávají na trávení volného času. Takto vznikl a rozvíjel se proces zvaný chalupaření. V poválečném období se rozvíjelo i chataření, ale odlišným způsobem než před válkou. Stavěly se chaty s vyšší kvalitou, ve větších vzdálenostech především od Prahy. Zrušení „pracovních sobot" podpořilo rozmach druhého bydlení umocněný rozvojem automobilismu. „Sedmdesátá léta a počátek let osmdesátých byly vrcholem výstavby objektů druhého bydlení v České republice." (Vágner 2001, s. 49), především jako reakce na dobu normalizace a touha po osobní seberealizaci. Po politických změnách v roce 1989 se význam druhého bydlení snižuje. Jednak je to větší pracovní vytížeností spojenou s podnikáním mnoha majitelů objektů individuální rekreace, ale také širší nabídkou trávení volného času a možností cestování do zahraničí. Určitou roli na poklesu zájmu o druhé bydlení hrají ekonomické (zdražování) i demografické (nezájem mladé generace o zděděné objekty) faktory. V současné době a v blízké budoucnosti lze předpokládat přeměnu rekreačních domků na objekty sloužící k trvalému bydlení především v místech s dobrou dopravní dostupností do míst nynějšího trvalého pobytu majitelů.

V poslední době si chataři a chalupáři téměř neumí představit jiný způsob dopravy na svoje „sídla" jinak než svými automobily. Tato práce se snaží najít alternativu k individuální dopravě za rekreací především za použití prostředků veřejné dopravy. Tento druh dopravy má ovšem oproti individuální automobilové určité nevýhody, protože rekreanty nedoveze přímo k chatě či chalupě. V poslední době si lidé odvykli chodit pěšky, tudíž je pro ně limitující i docházet na zastávky hromadné dopravy. Ale při masovějším využití veřejné dopravy by se rekreanti mohli vyhnout dopravním kongescím, které doprovází jejich nedělní návraty.

1.1. Cíle a hypotézy

Obecným cílem je analýza diferenciace vybraných lokalit druhého bydlení z hlediska dopravní dostupnosti.

Každý občan nemá přístup k osobnímu automobilu, proto byla do analýzy zařazena veřejná doprava. Pro veřejnou dopravu byly formulovány také dílčí cíle hodnotící kvalitu poskytovaných služeb:

1) Zhodnocení současné dopravní dostupnosti rekreačních lokalit prostředky veřejné dopravy z míst trvalého pobytu dominantní skupiny vlastníků objektů druhého bydlení (v roce 2010):

    a) podle frekvence spojů veřejné dopravy

    b) podle časové dostupnosti

2) Zhodnocení dopravní dostupnosti rekreačních lokalit z hlediska dlouhodobého vývoje od počátku 80. let (na stejném principu jako dílčí cíl 1).

Základní hypotézy pro zvolený cíl zní:

- *Vzhledem k nízké automobilizaci v souvislosti s nutností využívat veřejnou dopravu, zejména železniční, lze očekávat lepší dopravní dostupnost lokalit, které vznikly za první republiky jako trampské osady a mají návaznost na železnici.*

- *Lze očekávat, že lokality s lepším koeficientem dopravní polohy budou mít lepší dostupnost jak osobními automobily, tak veřejnou dopravou, protože vzniká více alternativ pro dosažení cílového území.*

- *Systémy integrované dopravy jsou v posledních letech na vzestupu a usnadňují veřejnosti cestování. Lokality s rekreačními objekty, jež byly zařazeny do systému integrované dopravy (PID, SID), budou mít lepší dopravní spojení. Zásluhou efektivnějšího řízení veřejné dopravy můžeme očekávat přiblížení frekvence spojů, která bývala před rokem 1990.*

2. DISKUZE S LITERATUROU

Před začátkem je důležité seznámit se s odbornou literaturou týkající se tématu bakalářské práce. O dopravní dostupnosti druhého bydlení všeobecně není v literatuře mnoho publikovaných studií. Z těchto důvodů je tato kapitola rozdělena do čtyř částí s podrobnějším zaměřením na dílčí obory týkající se této práce. Jsou to druhé bydlení, obecný úvod k dopravní geografii a dopravní dostupnosti, problémy spojené s veřejnou dopravou a doprava do druhého bydlení.

2.1. Druhé bydlení

Samotná definice druhého bydlení je velmi složitá a v jednotlivých státech se interpretace druhého bydlení odlišuje. „Druhé bydlení je souhrn jevů a procesů spojených objektem (nebo jeho částí), které je přechodným místem pobytu vlastníka či uživatele, využívajícího tento objekt převážně k rekreačním účelům (Vágner, Fialová) – mimo jiné se jedná o pobyt v objektech individuální rekreace.“ jak uvádí Výkladový slovní cestovního ruchu (Pásková, Zelenka 2002, s. 69).

Za stěžejní dílo v oblasti druhého bydlení, ze kterého se tato práce inspirovala je disertační práce Fialové (2000). Ve zmiňované práci se zabývá (mimo jiné) typologií rekreačních lokalit. Rozlišuje zde čtyři typy rekreačních lokalit, které vyšly z kombinace různých charakteristik. Každý typ lokality se odlišuje vzdáleností od trvale obydleného sídla, pravidelností uspořádání v krajině, vlastnictvím a velikostí pozemku. V metodice je uvedena upravená definice zkoumaných lokalit. Typologie je de facto hodnocení pouze chat a rekreačních domků, neboť rekreační chalupy plně neodpovídají předdefinovaným charakteristikám pro určení typu rekreační lokality. V publikaci Druhé bydlení v Česku (Bičík a kol. 2001) je uvedena stejná verze typologie (Fialová 2001a).

Vágner ve své disertační práci (Vágner 1999) rozebírá zařazení druhého bydlení do příslušného geografického oboru. Výsledkem je, že druhé bydlení nelze jednoznačně zařadit, poněvadž se v něm objevují různé (nejenom) geografické disciplíny. A také odhaluje specifičnost českého přístupu k druhému bydlení díky jeho historickému vývoji a jeho významu pro obyvatele. Všímá si také postupného mizení rozdílů mezi druhým a trvalým bydlením a jeho možnou transformací.

Problematiku druhého bydlení ve své diplomové práci řeší také Pixová (2007). Analyzuje výskyt tohoto jevu v těsné blízkosti okresního města Písek a v okolí přehradní nádrže Orlík. Překvapujícím zjištěním je, že po roce 1989 neopadl zájem o tento druh rekreace. Tento fakt je doložen množstvím nově zakoupených objektů DB po pádu

komunismu. Závěry svého výzkumu porovnává s výsledky získaných jinými autory, zabývajícími se stejnou problematikou v jiných částech Česka.

Postavení druhého bydlení v sídelním systému a jeho vývoj zejména na místech, kde nikdy nebylo trvalé osídlení (strže, příkré svahy břehů řek a potoků…). Rozdíly mezi pojmy chata x chalupa, ale též vymezením periferních oblastí za pomoci ukazatelů souvisejícím s druhým bydlením (především chalup) se zabývá Fialová (2001b). Perifernost ukazuje na příkladu Středočeského kraje. Avšak tyto zdánlivě periferní oblasti sezonně a víkendově ožívají na rozdíl od periferii vymezených jinými sociogeografickými ukazateli.

Fialová a Vágner (2005) prezentovali souhrnné znaky objektů druhého bydlení, získané dlouholetým výzkumem této problematiky. Uvádějí, že průměrný objekt individuální rekreace má zastavěnou plochu 70 m², pozemek velikosti 1 000 m², stáří objektu je 30 let, s 5 lůžky a průměrně se rekreuje 5 až 6 osob. ⅔ majitelů má úplné středoškolské a vyšší vzdělání a ⅔ vlastníků dojíždí do vzdálenosti do 30 km od místa trvalého bydliště. Zároveň upozorňují na obrovské variability těchto znaků mezi různými lokalitami, ale i objekty. V posledních 20 letech zaznamenali změny vývoje trendů. Je to zapříčiněno stárnutím vlastníků nemovitostí. Mladí mají jiné představy o trávení volného času. Autoři závěrem dodávají, že se přeci jenom nemusíme obávat o budoucnost druhého bydlení.

Vlivu druhého bydlení na rozvoj podnikání především při hlavních trasách rekreační dojížďky zmiňuje ve svém článku Bičík (1998). V dalším textu (Bičík 2002) se zamýšlí nad nutností omezení druhého bydlení zavedením vyšších poplatků hlavně v oblastech s jejich největší koncentrací (jižní zázemí Prahy).

Z cizojazyčné literatury je nutno zmínit definici z The Dictionary of Human Geography „Nemovitosti vlastněné nebo dlouhodobě pronajaté domácností, která trvale bydlí jinde. Mohou mít různé tvary a velikosti, od luxusních domů po mobilní obydlí a lodě.“ (Johnston 1994, s 546). Dále také publikaci Tourism, Mobility and Second Homes: Between Elite Landscape and Common Ground (Hall, Müller 2004), která se zabývá druhým bydlením v různých částech světa (převážně v anglicky mluvících zemích).

2.2. Doprava

Mezi geografickými disciplínami má své místo i geografie dopravy. Brinke (1999) uvádí, že geografie dopravy je součástí ekonomické geografie (na stejné úrovni jako geografie zemědělství či průmyslu), a také ji člení na všeobecnou, regionální a geografii dopravních odvětví. Na dopravu mají vliv jak fyzicko-geografické, tak sociogeografické (ale také politické a vojenskostrategické) faktory. Avšak vliv fyzicko-geografických podmínek s rostoucí úrovní dopravy stále slábne. O dopravní dostupnosti se zmiňuje v souvislosti s morfologií dopravní sítě a úzce souvisí s hierarchií sídel. Podle autora uzly s vysokou akcesibilitou utváří předpoklady pro lokaci a usměrňování ekonomických aktivit a sociálního vývoje. Tudíž jsou

to místa zvýšené koncentrace přemisťování lidí, zboží atd. Dále také připomíná dopad dopravy na životní prostředí nejenom v negativním směru, ale i pozitivní působení.

Dopravně geografickou typologií okresů Česka se zabývá Květoň (2006) ve své diplomové práci. Rozvíjí svoji studii na základě vybavení domácností automobily. Výsledný západovýchodní gradient (Čechy x Morava) se podle této práce poslední dobou mírně vyrovnává. Stále se však projevuje atraktivita metropolitních regionů (zejména Prahy). To ovlivňuje i námi zkoumaný okres Benešov, jehož jižní část je de facto vnitřní periferií, kdežto severní část okresu je v těsné návaznosti na hlavní město. Ovšem toto detailnější rozdělení okresu Benešov se v práci nenachází, neboť autor se zabýval rozborem na mikroregionální úrovni - okresem Jeseník.

Slovník Human Geography (Johnston 1994) definuje, že geografie dopravy studuje úlohu dopravy v geografii, včetně zajištění dopravních systémů, jejich použití pro pohyb osob a zboží, a vztah mezi dopravou a jinými geografickými fenomény. „Akcesibilita je nejjednodušší způsob jak lze dosáhnout jednoho místa z jiného. Může být měřena z hlediska vzdálenosti (geodetické, topologické, jízdy, doby jízdy) nebo peněžních nákladů.“(Johnston 1994, s. 2)

Na základě nejčastějších studií rozděluje ve své disertační práci Hudeček (2008a) akcesibilitu do tří hlavních skupin. Akcesibilitu jako časovou dostupnost, jako nástroj regionálního rozvoje a jako nástroj modelování. Tato práce je rovněž přínosná novými metodami v souvislosti s použitím softwaru GIS.

Podobně, jako se snaží tato práce, časovou dostupnost rozebírá ve svém článku Hudeček (2008b). Analyzuje ji ovšem v rovině individuální automobilové dopravy. V transformaci vzdálenost – čas naráží na nelehkou úlohu určení průměrné rychlosti osobních automobilů (na rozdíl od veřejné dopravy, kde využíváme jízdní řády). Při určení rychlosti klade důraz na jednotlivé typy silnic. Výsledek je prezentován za pomoci využití metod softwaru ArcGIS.

Dopravní dostupnost krajských měst veřejnou dopravou řeší Rölc (2001). Porovnává staré (7 krajských měst) a nové (13) administrativní rozdělení našeho státu na základě dvou hledisek – a) frekvence spojů, b) časové dostupnosti prostředky veřejné dopravy. Výsledky porovnává s administrativním a sociálněgeografickým členěním krajů Česka.

2.3. Problémy veřejné dopravy

Doprava v Česku se v 90. letech 20. století přiblížila dopravním trendům v západní Evropě. Projevilo se to zejména úpadkem zájmu o železniční dopravu (osobní i nákladní) a také nárůstem míry automobilizace. Evropská dopravní politika preferuje ekologicky šetrnou dopravu, hromadnou dopravu a omezení individuální automobilové dopravy především v centrech měst, na což se náš stát snaží navázat (Marada 2001). Tento záměr se částečně

podařilo zrealizovat díky odstranění „dublováni“ autobusové a železniční dopravy. Ve městech je to zavedení pruhů pro autobusy MHD, omezení parkování v centru a v Praze systém parkovišť P+R. V Česku (podobně jako ve vyspělých státech dříve) po roce 1989 vznikají tzv. „bludné kruhy“[2] ve veřejné dopravě, což se pokouší zastavit až administrativní reforma (Marada, Květoň 2006).

Autorský kolektiv Černý, Černá (2000) nastiňuje ve svém článku teorii, jak snížit náklady na provoz autobusového parku díky jeho heterogenní skladbě. Autobusy s menší kapacitou mají také menší provozní náklady. Dobrou kombinací „minibusů a midibusů“ se standardními autobusy může provozovatel dosáhnout značných úspor. Autoři rovněž upozorňují na výhodnost tohoto modelu především pro Čechy. Naopak pro Moravu není tolik výhodný. V dalším článku (Černý, Černá 1998) se za pomoci optimalizace dopravní obslužnosti snaží dokázat, že redukcí spojů či zvyšování ceny jízdného není naprosto nezbytný způsob, jak lze dosáhnout úspor.

Zavádění nových energetických technologií pro pohon autobusů městské a příměstské dopravy (aquazole, zemní plyn, elektřina, LPG, filtry na pevné částice a bionafta) mají přínosný vliv na snižování dopadů na znečišťování životního prostředí, zejména ovzduší. Jak uvádí Viennet (2002) na příkladu studie z Francie.

Kutáček (2003) ve své publikaci Možnosti alternativ k individuální automobilové dopravě rozebírá různé druhy dopravy, které by mohly nahradit automobil. Všechny alternativy jsou doloženy konkrétními příklady většinou ze zahraničí. Autor se ovšem orientuje pouze na nahrazení individuálního automobilismu v městské dopravě. Předkládaná práce se snaží zjistit, jestli je možné použití alternativ k automobilu i na cestách za rekreací.

V okolí Prahy hraje významnou roli Pražská integrovaná doprava (PID), která usnadňuje cestování do hlavního města. Výhledově se počítá s modernizací a zrychlováním některých okolních tratí (Miškovský 2002). Také se postupně rozšiřuje obsluhované území a zahrnuje některé námi vybrané lokality.

Integrované dopravní systémy staví na první místo cestujícího, jeho potřeby, komfort a snaží se mu cestování co nejvíce zpříjemnit. Cílem takových systémů je zavést jasná pravidla, která budou cestujícímu srozumitelná a pomohou mu během cestování. Koordinací dopravy se snaží konkurovat individuální automobilové dopravě, ale také ji mohou zahrnout do své činnosti[3]. Integrace se neobejde bez podpory místní nebo krajské samosprávy. Dotace těchto institucí jsou díky systémové organizaci přepravy cestujících lépe využívány a napomáhají ke zkvalitňování veřejné osobní dopravy (Mojžíš, Graja, Vančura 2008).

[2] Bludný kruh ve veřejné dopravě je nezadržitelná smyčka, která vzniká menším zájmem o veřejnou dopravu a vyšším finančním ztrátám, na což provozovatel reaguje snížením počtu spojů a zvýšením cen jízdného, což ovšem vyvolává další odliv cestujících.

[3] ROPID zapojil v květnu 1998 do své tarifního systému síť parkovišť P+R.

Nerovné postavení železniční a silniční dopravy popisuje ve svém článku Vopálenská (2009). V neprospěch železnice hraje to, že „společnosti provozující železnice čelí poplatkům infrastruktury a bezpočtu daní, které nejsou účtovány stejnou měrou ostatním dopravním odvětvím.“ (Vopálenská 2009, s. 33). Proto chybí finanční prostředky na obnovu a konkurenceschopnost železnice.

2.4. Doprava a druhé bydlení

Dušek (1972) na příkladu Anglie ukazuje zvýšený zájem trávení volného času za pomoci osobního vozidla. Není zde bráno pouze jako dopravní prostředek, ale jako součást rekreace (rekreační projížďky). Největší skupinou, která tráví volné chvíle za použití automobilu, jsou rodiny s dětmi. Tento druh odpočinku má však neblahé následky na krajinu. Proto se zamýšlí nad řešením, které by umožnilo ochranu krajiny za stále se zvětšující poptávky po rekreační dopravě. Tato studie je ovšem staršího data a nepodchycuje výrazný rozvoj automobilismu, který nastal v pozdější době, zabývá se pouze „výlety“ automobilem, nikoli cílenou cestou do objektu rekreace.

Podrobnými výstupy ze Sčítání lidu, domů a bytů 1991 se zabývá Kučera (1992), kdy byla zjišťována data související s druhým bydlením (sčítací arch B). V prvé části se věnuje výsledkům, které sčítání přineslo, ve druhé části se pokouší definovat směry dojížďky. Tento úkol je těžký, neboť data nejsou přesná a neobsahují dostatek potřebných informací. Určeny byly pouze hlavní směry pohybu, které ukazují na dominanci Prahy, a to hlavně do okresů Středočeského kraje. Výrazné postavení mají také jednotlivá krajská města v příslušných krajích. Naopak meziokresní dojížďka mezi jednotlivými kraji je nejméně častá.

Pohyb za rekreací a zejména druhým bydlením není jednoduchý, neboť „data charakterizující pohyb za rekreací jsou nepřesná, nekompatibilní, málo obsažná a velmi často špatně dostupná“ (Procházka 2001, s. 55). Nejvíce rekreantů je z Prahy jako zdrojového centra, druhou největší skupinu představují obyvatelé obcí vlastnící objekty individuální rekreace v příslušném okrese. V řešeném problému dostupnosti veřejnou dopravou bylo vycházeno z těchto poznatků.

Ve své disertační práci se o dopravě ve spojení s druhým bydlením zmiňuje Vágner (1999). „Pohyb, dojížďka za rekreací se definuje jako součást prostorové mobility obyvatelstva, pomocí níž jedinec může naplňovat své rekreační potřeby.“ (Vágner 1999, s. 35). Dopravní dostupnost hrála významnou roli již při vzniku fenoménu druhého bydlení. První osady vznikaly při železničních tratích. Postupem času se s rozvojem veřejné dopravy rozšiřoval okruh rekreačních lokalit za pomoci autobusové dopravy, na kterou volně navázala doprava automobilová. Její rozvoj je spjat s obdobím 60. a 70. let.

3. METODIKA

Tato práce má za úkol zjistit dopravní dostupnost vybraných lokalit druhého bydlení v okrese Benešov a její časový vývoj od 80. let 20. století. Jedná se zejména o chatové osady, které se zde nacházejí v hojném počtu, neboť zdejší oblast patří k místům s největší koncentrací tohoto fenoménu rekreace v Česku. Je to dáno především blízkostí Prahy, ale také díky svému atraktivnímu přírodnímu prostředí a dlouholeté historii sahající do doby před první světovou válkou. Vybrána byla veřejná autobusová a železniční doprava jako alternativa k individuální automobilové dopravě, protože ne každý občan má možnost využít automobil.

3.1. Výběr lokalit

Pro práci bylo vybráno 6 katastrálních území v okrese Benešov. Katastrální území je chápáno jako nejmenší možná jednotka, ze které lze získat data o majitelích nemovitostí. Okres Benešov byl zvolen, protože se jedná o okres s vyšší hustotou objektů individuální rekreace. Záměrně byly vybrány katastry, kde se nalézá převaha rekreačních lokalit typu II a typu III (podle typologie Fialové 2000).

- Typ II.
  „Většinou v extravilánu, popřípadě na okraji intravilánu, liniové rozmístění jak starších menších srubových, tak montovaných objektů z 60. a 70. let. Zpravidla při vodním toku, nebo podél lesa, výjimečně podél komunikace. Pokud patří pozemky majitelům objektů, bývají ohraničeny pevným plotem. Pokud majitel není vlastníkem pozemků, je symbolické ohraničení živým plotem. Lokalita bývá elektrifikovaná, zásobována pitnou vodou je většinou ze soukromých studní. Přístupná pro motorová vozidla po komunikaci s nezpevněným povrchem. Objekty mívají zpravidla velikost do 50 m² a často se jedná o budovy přízemní s obytným podkrovím. Celá řada modifikací, čím dříve vznikla, tím se nachází v atraktivnějším přírodním prostředí a impulsem pro liniový tvar je přírodní vodoteč.(upraveno podle Fialové 2000, s. 109).

- Typ III.
  „V extravilánu, častěji na okraji intravilánu na komunikaci jako trvale obytné sídlo, převážně šachovnicové uspořádání pozemků. Pozemky jsou zpravidla majetkem vlastníků objektů a ohraničeny pevným plotem. Velikost pozemků podle období vzniku, starší se blíží 1 000 m², později předepsaných 400 m². Obdobně je tomu i u velikosti objektů, jsou zde malé montované chatky i velké několikapodlažní zděné domy. Lokalita mívá často stejné technické vybavení jako sídlo trvale obydlené.

Elektrifikováno, zdroj pitné vody představují vlastní studny, popřípadě napojení na vodovod. Hlavní přístupové cesty - většinou komunikace s pevným povrchem, ostatní s nezpevněným. V méně atraktivních přírodních podmínkách než předešlé dva typy, ale snadněji dostupných, největší pravděpodobnost přechodu z druhého bydlení na trvalé.“ (upraveno podle Fialové 2000, s. 110).

Zároveň byly vytvořeny dvojice katastrů (zastoupení obou typů) s lokalizací ve vzájemné vzdálenosti nejvýše 10 km. Každá z dvojic má shodnou charakteristiku polohy:

a) Poříčí nad Sázavou x Lštění:
   tyto lokality se nacházejí při údolí řeky Sázavy v oblasti největší koncentrace chatových osad, obě obce patří do II. typu rekreačních lokalit, mají těsné napojení na hlavní silniční i železniční tah z Prahy do Českých Budějovic

b) Rabyně x Blaženice:
   tato katastrální území se nacházejí v blízkosti Slapské přehrady, jsou zastoupena v obou typech (II. a III.) rekreačních lokalit, obě území nejsou napojena na železniční síť

c) Chotýšany x Milovanice:
   nacházejí se mimo oblast největší koncentrace objektů individuální rekrace, patří do typu III, železnice se nachází ve vzdálenosti větší než 2 km od obce (intravilánu)

3.2. Koeficient dopravní polohy

Za pomoci koeficientu dopravní polohy byla vypočítána hodnota pro dopravní polohu jednotlivých obcí (katastrů). Tato metoda bodově hodnotí každou komunikaci procházející územím obce nebo v těsném okolí (do 1 km souvislé zástavby). Hodnocení silniční sítě bylo provedeno podle vzoru z práce Jansy (2004). Silnicím I. třídy jsou přiřazeny 3 body, silnici II. třídy 2 body, silnici III. třídy 1 bod, místní komunikaci 0,5 bodu. V souvislosti s chatovými osadami byly ohodnoceny i polní či lesní cesty, které je spojují s obcí, taktéž hodnotou 0,5 bodu. Po vzoru Poláčkové (2008) počítáme do koeficientu také železniční dopravu. Pro hodnocení ovšem nebyla možnost převzít členění podle autorky (vztahuje se pouze na Královéhradecký kraj). Byla zvolena vlastní klasifikace, kdy je vícekolejným elektrifikovaným tratím přiřazena hodnota 3 bodů, jednokolejným elektrifikovaným tratím 2 body a neelektrifikovaným tratím 1 bod. Na sledovaném území byla zvolena hranice těsného okolí do 2 km od souvislé zástavby. Sečtením všech bodů z obou kategorií dopravních cest je vypočítána výsledná hodnota koeficientu.

3.3. Dostupnost veřejnou dopravou

Dále byla provedena analýza počtu spojů a doby cesty veřejné dopravy za pomoci internetové stránky IDOS. Spoje do vybraných lokalit byly zjišťovány z Prahy jako největšího zdroje vlastníků a uživatelů objektů individuální rekreace a dále z bývalého okresního města Benešov a druhého největšího města v okrese – Vlašim. Tato města byla vybrána na základě studie (Procházka 2001, Fialová 2003, Fialová, Vágner 2005), jež dokládá, že převážná většina vlastníků chat a chalup pochází z největších sídel v okrese plus dominantního postavení Prahy. Ostatní obyvatelé okresu, popřípadě meziokresní, respektive mezikrajští vlastníci bydlící ve stejné obci, jsou zastoupeni v zanedbatelném počtu. Jelikož se jedná o objekty využívané zejména o víkendech v teplejší části roku, byl pro cesty na místo rekreace vybrán pátek 2. 7. 2010, neboť se jedná o poslední pracovní den před prodlouženým víkendem (3. - 6. července). Pro zpáteční cestu byla vybrána neděle 11. 7. 2010, jelikož po ní následuje pracovní pondělí a je předpokládán návrat do místa trvalého bydliště. Takto vybraná data zohledňují případné posílení víkendových spojů, a současně do výběru nezasahuje školní rok, který také ovlivňuje počet dopravních spojení. Do analýzy byly zahrnuty jak přímé spoje, tak i spoje s jedním přestupem do 30 minut. Půlhodinová přestupní doba byla zvolena, jelikož se jedná o ještě přijatelnou čekací dobu pro pohodlné cestování. Pro srovnání s víkendovou nabídkou spojů byla ještě zvolena středa 14. 7. 2010. Časové srovnání bylo prováděno aritmetickým průměrem, přestože se nejedná o nejvhodnější metodologický postup, ale pro náš výzkum je tento přístup přijatelný. V další kapitole bylo použito stejného klíče (bez porovnání se středečními spoji) k porovnání dopravy z historického hlediska v pětiletých pozorovacích obdobích (od roku 1979/1980). Následně byla provedena analýza frekvence spojů s přihlédnutím na záměr dopravy do objektů rekreace. Tady byly brány v potaz spoje vyrážející až po čtrnácté hodině, tedy v době, kdy lze předpokládat konec pracovní doby. Zde musíme zohlednit uzpůsobení pracovní doby, např. možnost „napracování hodin“ v průběhu týdne nebo provoz na směny. V době před rokem 1989 jsme se mohli setkávat také s „útěky na chaty či chalupy“ v pracovní době.[4]

3.4. Intenzita silniční dopravy

Sledována byla také intenzita silniční dopravy ve vybraných lokalitách. Za pomoci Sčítání intenzity dopravy, prováděné Ředitelstvím silnic a dálnic, byl pozorován vývoj silniční dopravy. Získaná data byla ze čtyř pozorování (1990, 1995, 2000 a 2005). Ze sčítání byla

[4] Jako počáteční a cílové stanice byly zvoleny pro autobusy: Praha – Smíchov, Praha – Pankrác resp. Praha – Roztyly, Benešov hlavní nádraží, Vlašim železniční stanice, Rabyně – Blaženice, Rabyně – Hotel Nová Rabyně, Milovanice, Chotýšany rozcestí, Čtyřkoly-Lštění/Lštění, Poříčí nad Sázavou; a pro vlaky: Praha – Vršovice, Benešov u Prahy, Vlašim, Lštění, Poříčí nad Sázavou.

vyfiltrována pouze data za osobní automobily. Protože je velmi nepravděpodobné, že majitelé objektů druhého bydlení pro rekreační dojížďku využívají nákladní automobily, stejně tak motocykly (ovšem i tato možnost zde existuje, ale tato studie jí nepřipouští). Bohužel sčítání nebyla prováděna ve všech námi sledovaných lokalitách a také zde byla nutnost použít generalizace. Také ze sčítání nemůžeme přesně určit, zda automobily skutečně skončily svojí cestu ve sledovaném místě, nebo zde jen projížděly. Pouze ve sčítání z roku 2000 bylo podrobněji rozepsáno složení vozidel, proto je možné určit i počet projíždějících autobusů.

3.5. Sociogeografické a demografické ukazatele vybraných lokalit

Pomocí těchto ukazatelů se snažíme lépe poznat charakter lokality. Většina dat je čerpána z databází Českého statistického úřadu, proto musíme přistoupit ke generalizaci z katastrálních území na území celé obce[5]. Sledujeme mobilitu, migrační pohyb a demografické složení obcí, které nám pomáhá objasnit, jestli jsou velikost obce a vývoj veřejné dopravy poznamenány suburbanizačním procesem, neboť okres Benešov je tímto fenoménem posledních 15 let zasažen díky své blízkosti hlavního města. Také se zaměříme na specifické ukazatele vztahující se k druhému bydlení[6]:

Hustota objektů druhého bydlení – představuje součet objektů druhého bydlení vztažených na 1 km², zjistíme nejvíce využívané území k individuální rekreaci.

Podíl objektů druhého bydlení na úhrnu všech staveb – součet trvale obydlených a rekreačních objektů a následně určení podílu rekreačních objektů, rozlišení obytné a rekreační funkce.

Podíl objektů druhého bydlení připadající na 100 trvale obydlených domů – důležitý ekonomický ukazatel, protože za rekreační objekt je daň třikrát vyšší než za objekt k trvalému bydlení, rozlišení obytné a rekreační funkce.

Podíl potenciálních rekreantů na celkovém počtu obyvatel – umožňuje získat představu o množství osob během a mimo rekreační sezónu, potenciální počet rekreantů je vynásobený počet rekreačních objektů koeficientem k = 5.[7]

[5] Ve čtyřech případech ze šesti se neshoduje vymezení katastrálního území s územím obce. Ovšem většina ukazatelů je dostupná jenom pro obec jako celek bez ohledu na katastrální území nebo ZSJ.

[6] Ukazatele, které byly pro účely srovnávání doporučeny v práci Fialové (2000), data byla získána ze SLDB 2001 a databáze ČÚZK 2002.

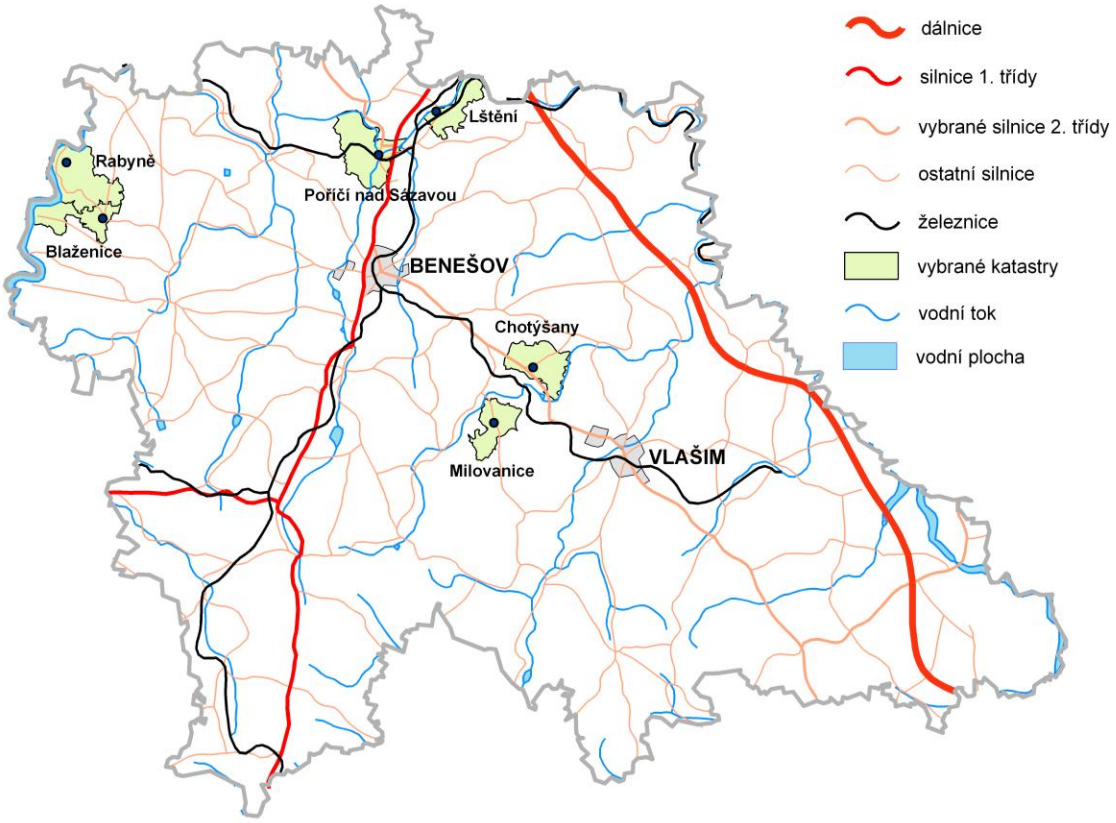
[7] Podle nových výzkumů je průměrný počet lůžek v ODB právě 5 (Fialová 2000; Fialová, Vágner 2005).

Počet potenciálních rekreantů na 100 trvalých obyvatel – podává představu o zvýšených nárocích na služby a infrastrukturu dané lokality během sezóny.

Celkové zatížení území – počet potenciálních rekreantů a trvalých obyvatel vztažených na 1 km², zjistíme maximální zalidnění v dané lokalitě (možnost modifikace tohoto ukazatele, např. na *rekreační zatížení* – počet potenciálních rekreantů na 1 km²).

4. CHARAKTERISTIKA VYBRANÝCH LOKALIT

Obr. 1: Okres Benešov a vybrané lokality



Zdroj:vlastní zpracování

Okres Benešov se nachází na jihovýchodě Středočeského kraje. Sousedí celkem s devíti okresy: Praha – východ, Praha – západ, Příbram, Písek, Tábor, Pelhřimov, Havlíčkův Brod, Kutná Hora a Kolín, a dvěma kraji – Jihočeským a Vysočinou. Na jeho území se nalézají tři obce s rozšířenou působností: Benešov, Vlašim a Votice. Rozloha okresu je 1 475 km². Povrch okresu je tvořen Středočeskou pahorkatinou v povodí střední Vltavy a dolní Sázavy. Nadmořská výška se pohybuje od 200 do 700 m n. m. s nejvyšším bodem Mezivrata (712 m n. m.). Zemědělská půda tvoří 62 % a lesy 28 % rozlohy okresu. Na západě tvoří hranici okresu řeka Vltava se Slapskou přehradou, která je významným centrem pro rekreaci. Z východu protéká okresem řeka Sázava, v jejímž povodí se nachází nádrž Švihov na Želivce sloužící jako zásobárna pitné vody. V okrese nalezneme 115 obcí. Z tohoto počtu má 9 obcí status města a 10 obcí je městysem. K 31. 12. 2008 zde žilo 93 446 obyvatel a hustota osídlení je 63 obyvatel na km².

Silniční síť je poměrně rozvětvená, ovšem spočívá především v silnicích nižší třídy. Délka silnic a dálnic v okrese dosahuje 1 211 km, což je nejvíc ze všech okresů Česka[8]. Z celkové délky silniční sítě připadá pouze 100 km na dálnice a silnice I. třídy. Podél severovýchodní a východní hranice vede dálnice D1. Ze severu na jih středem okresu vede silnice I. třídy číslo 3 (Praha) – Mirošovice – Benešov – Tábor - České Budějovice - Dolní Dvořiště a u Olbramovic na tuto komunikaci navazuje druhá silnice I. třídy I/18 vedoucí západním směrem přes Příbram do Rožmitálu pod Třemšínem. Zatím jen na papíře zůstává dálnice D3 vedoucí západně od dnešní silnice I/3, jež by ji měla nahradit a urychlit dopravní spojení s Jihočeským krajem a Rakouskem. Obdobná situace panuje i v železniční dopravě, okres protíná ze severu na jih 4. tranzitní koridor (trať číslo 220, 221), který je do Benešova dvoukolejný a plně elektrifikovaný. V úseku z Benešova do Tábora se pracuje na jeho modernizaci a rozšiřuje se na dvoukolejný provoz. V okrese ještě najdeme jednokolejné neelektrifikované tratě lokálního významu. Jsou to trať číslo 210 (Praha - Vrané n. V. - Čerčany), 212 (Čerčany – Světlá n. S.), 014 (Ledečko – Bečváry - Kolín), 235 (Zruč n. S. - Kutná Hora), 222 (Benešov – Trhový Štěpánov), 223 (Olbramovice - Sedlčany). Okresem prochází páteřní cyklotrasy Greenways Praha – Vídeň a Posázavská trasa.

Okres měl dříve výrazně zemědělský charakter, nyní je důležitým odvětvím ekonomické činnosti průmysl, stavebnictví a maloobchod. V okrese najdeme kromě sítě základních škol, středních škol a učilišť také 2 vyšší odborné školy. Po přírodovědné stránce je okres Benešov jednou z nejzachovalejších oblastí a láká k turistice, návštěvám kulturních památek (Konopiště, Jemniště, Český Šternberk, Sázava), ale i k rekreaci, především v oblasti Slapské přehrady. V jihovýchodní části okresu můžeme nalézt chráněnou krajinnou oblast Blaník s rozlohou 4 000 hektarů.

Okres Benešov má jednu z největších koncentrací objektů druhého bydlení v Čechách, je na třetím místě za oběma okresy sousedícími s Prahou. „Území okresu Benešov představuje rekreační zázemí především pro obyvatele hlavního města.“ (Fialová 2003, s. 108). Více jak 70 % vlastníků objektů individuální rekreace má trvalé bydliště v Praze (Procházka 2001). V severozápadní části okresu v oblasti podél řek Sázavy a Vltavy převažují rekreační chaty. Naopak v oblasti takzvané vnitřní periferii Česka (Ryšavý 1989) se nachází větší množství chalup než chat. Je to dáno historickým vývojem především po II. světové válce, kdy z těchto míst byli odsunuti němečtí obyvatelé, a také díky přesouvání obyvatel do měst a postupnou přeměnou domů na rekreační chalupy. Oblíbenost okresu mezi majiteli rekreačních objektů je dána jeho relativně zachovalým přírodním prostředím a historickým vývojem fenoménu druhého bydlení v Česku.

[8] Délka dálnic a silnic k 31. 12. 2008, hustota silniční sítě je 0,82 km/km².

Jak již bylo zmíněno v metodice, práce analyzuje diferenciaci druhého bydlení z hlediska dopravní dostupnosti v šestici katastrálních území. Výběr území je rozdělen na tři dvojice s podobnou polohou a znaky druhého bydlení. Všechny lokality se nacházejí v obvodu ORP Benešov.

4.1. Poříčí nad Sázavou

Poříčí nad Sázavou je populačně největší lokalitou ve výběru. Rozkládá se na výměře 926,97 hektarů, a jedná se o samostatný katastr na území obce. Obec je složena ze dvou základních sídelních jednotek, Poříčí nad Sázavou a Hvozdce. Hvozdec byl za II. světové války součástí vojenského cvičiště Zbraní SS. Poříčí nad Sázavou nalezneme na levém břehu řeky Sázavy, od Benešova je vzdáleno přibližně 6 km severně a 20 km jihovýchodně od Prahy. V obci bylo k 1. 1. 2009 přihlášeno 1 120 trvalých obyvatel. Nalezneme tu železniční trať 210, která má charakter lokální jednokolejné tratě. Železniční stanice je zařazena do 4. pásma systému Pražské integrované dopravy (PID), a do systému „Esek" (S8). V těsné blízkosti souvislé zástavby se nachází silnice I. třídy číslo 3 vedoucí z Prahy (D1) do Tábora, Českých Budějovic a dále až na hranice s Rakouskem. Obcí také prochází silnice II. třídy číslo 109. 379 obyvatel obce pravidelně vyjíždělo za zaměstnáním a vzděláním. Nejvíce osob dojíždělo do Benešova (155), do hlavního města pak dalších 97 obyvatel.

4.2. Lštění

Obec Lštění se nachází na levém břehu řeky Sázavy na katastrálním území o rozloze 467,53 hektarů. Součástí obce je kromě ZSJ Lštění také ZSJ Zlenice. Je vzdálena necelých 10 km severně od Benešova a 20 km jihovýchodně od Prahy. K 1. 1. 2009 zde bylo hlášeno 341 stálých obyvatel. V letech 1961-1989 bylo Lštění součástí obce Čtyřkoly-Lštění. Lokalitou vede lokální jednokolejná trať 220 z Čerčan do Zruče n. S. V těsném okolí se nalézá ještě železniční trať Praha – České Budějovice a také silnice I. třídy číslo 3. Území samotné obce je obsluhováno pouze silnicemi III. třídy. Železniční stanice je zařazena do 4. pásma systému PID. Autobusová zastávka byla zrušena v roce 1996. Podle SLDB 2001 z obce pravidelně vyjíždělo 50 obyvatel do Prahy, 23 do Benešova. Celkem z obce do zaměstnání nebo do školy vyjíždělo 132 osob.

4.3. Rabyně

Katastrální území Rabyně je součástí stejnojmenné obce. V k. ú. se nachází 4 základní sídelní jednotky - Rabyně, Nová Rabyně, Nedvězí a Loutí. Území se nachází na levém břehu Vltavy u vodního díla Slapy, přibližně 30 kilometrů jižně od Prahy a 20 kilometrů východně od Benešova. Výměra k. ú. je 958,91 hektaru. Obec je opět součástí okresu Benešov od roku

1996, předtím náležela do okresu Praha – západ, v letech 1974 - 1995. V obci žilo k 1. 1. 2009 253 stálých obyvatel (společně s k. ú. Blaženice). Podle SLDB 2001 z celé obce Rabyně pravidelně dojíždělo 28 občanů do Prahy, dalších 51 v rámci okresu Benešov. Celkem z obce vyjíždělo 92 osob. Během II. světové války se zde rozprostíralo vojenské cvičiště Zbraní SS a zdejší obyvatelé byli vysídleni. Nenachází se zde žádná železniční trať. V lokalitě nalezneme pouze silnice III. třídy. Od roku 2004 je autobusová zastávka zařazena do systému PID ve 4. tarifním pásmu.

4.4. Blaženice

Katastrální území Blaženice o rozloze 629,89 hektarů je součástí obce Rabyně (od roku 1961). Skládá se ze dvou základních sídelních jednotek – Blaženice a Měřín. Stejně jako k. ú. Rabyně se rozkládá na levém břehu Vltavy u vodního díla Slapy, v podobných vzdálenostech od Prahy a Benešova. Také tato lokalita byla za II. světové války vysídlena a sloužila jako vojenské cvičiště. Územím neprochází žádná železniční trať, a je dostupné po silnicích III. třídy. Zastávka je v 5. tarifním pásmu systému PID od 1. července roku 2004.

4.5. Chotýšany

Katastr Chotýšany má výměru 669,64 hektaru. Jeho součástí jsou ZSJ Chotýšany, Křemení a Pařezí. Nachází se mezi Benešovem a Vlašimí, přibližně 8 km od obou měst. V katastru k 30. 6. 2009 žilo 408 obyvatel. Tato poloha mezi dvěma největšími městy je patrná i v dopravní síti. Lokalita leží na silnici II. třídy číslo 112 a nedaleko se nachází též železniční trať 222 Benešov – Trhový Štěpánov, procházející Vlašimí. Dále je území obsluhováno silnicemi III. třídy. Lokalita je zařazena do systému Středočeské integrované dopravy. V roce 2001 pravidelně vyjíždělo 209 obyvatel, z toho 37 osob do Prahy, 87 do Benešova a 51 do Vlašimi.

4.6. Milovanice

Lokalita Milovanice se nachází na katastrálním území o velikosti 487,48 hektarů. Součástí území jsou ZSJ Milovanice a Holčovice. K. ú. Milovanice je od roku 1961 součástí obce Postupice. K 30. 6. 2009 zde bylo hlášeno 61 stálých obyvatel (v celé obci Postupice k tomuto datu žilo 1 132 osob). Nachází se přibližně 7 km západně od Vlašimi, a 10 km jihovýchodně od Benešova. Doprava je poznamenána špatnou dopravní sítí a je omezena pouze na silnice III. třídy. Lokalita je zařazena do SID. Z celé obce Postupice v roce 2001 vyjíždělo 416 obyvatel, hlavně do Benešova (229) a Prahy (70).

Z tabulky 1 je patrné, že převážná většina majitelů rekreačního objektu má své trvalé bydliště v Praze. Druhou největší skupinu tvoří okres Benešov (včetně měst Benešov a Vlašim). Svou polohou tvoří Středočeský kraj třetí největší základnu pro majitele ODB.

Tab. 1: Složení majitelů objektů druhého bydlení

název K.Ú.	Praha	Benešov	Vlašim	okres Benešov	Středočeský kraj	jiný kraj	zahraničí	celkem	typ
Poříčí n. S.	436	8	0	63	21	16	5	549	II
Lštění	513	12	0	51	23	10	5	614	II
Rabyně	268	3	0	5	16	6	2	300	II
Blaženice	195	4	0	11	14	15	3	242	III
Chotýšany	26	12	2	1	4	7	0	52	III
Milovanice	28	4	5	3	2	0	0	42	III

Zdroj: databáze ČÚZK 2002

Poznámka: čísla v tabulce označují počet ODB podle trvalého bydliště majitele.

Tab. 2: Základní sociogeografické a demografické ukazatele k DB

	Poříčí n. S.	**Lštění**	**Rabyně**	**Blaženice**	**Chotýšany**	**Milovanice**
rozloha	9,27	**4,68**	**9,59**	6,30	6,70	4,87
počet obyvatel	**974**	293	119	108	385	**52**
trvale obydlené domy	**256**	97	39	38	98	**20**
pot. počet rekreantů	2745	**3070**	1500	1210	260	**210**
ODB	549	**614**	300	242	52	**42**
pot. počet obyvatel	**3719**	3363	1619	1318	645	**262**
celkový počet domů	**805**	711	339	280	150	**62**
hustota ODB	59,23	**131,33**	31,29	38,42	**7,77**	8,62
podíl ODB na uhrnu všech domů (v %)	68,20	86,36	**88,50**	86,43	**34,67**	67,74
podíl ODB na 100 TOD	214,45	632,99	**769,23**	636,84	**53,06**	210,00
podíl pot. rekreantů na počtu všech obyvatel (v %)	73,81	91,29	**92,65**	91,81	**40,31**	80,15
počet pot. rekreantů na 100 trvale bydlících	281,83	1047,78	**1260,50**	1120,37	**67,53**	403,85
celkové zatížení území	401,20	**719,31**	168,84	209,24	96,32	**53,75**
rekreační zatížení území	296,13	**656,64**	156,43	192,10	**38,83**	43,08
KDP	**16,5**	11	8,5	7	11	**6**

Zdroj: SLDB 2001, databáze ČÚZK 2002, výpočty autora

Poznámka: výpočet ukazatelů viz Metodika.

V tabulce 2 jsou tučně označeny nejvyšší a nejnižší hodnoty. Z této tabulky můžeme vyčíst, že všechna území mají převážně rekreační funkci s více jak ⅔ podílem objektů individuální rekreace. Až na katastrální území Chotýšany, kde výrazně dominuje funkce obytná. Podíl objektů druhého bydlení zde dosahuje pouze 34,7 %.

Největší koncentrace druhého bydlení je na území obce Lštění, kde se nachází 131 těchto objektů na km², a výrazně tím převyšuje ostatní vybrané lokality. V katastrech Rabyně, Blaženice a Lštění tvoří rekreanti během letní sezóny až 90 % obyvatel území a tím pádem jsou v těchto lokalitách vyšší nároky na vybavenost území. Především v letních měsících zde majitelé chat tráví dovolenou a využívají místních obchodů. Během víkendových pobytů si podstatnou většinu potřebných věcí (hlavně potravin) přiváží z domova. Nejnižší potenciální hustoty zalidnění dosahuje lokalita Milovanice, která je o 10 obyvatel na km² pod průměrem celého okresu. Naopak nejvyšší hustotu zalidnění během sezóny má Lštění s 719 obyvateli na km², což je o jedenáctkrát více než bez potenciálních rekreantů.

Podle koeficientu dopravní polohy je nejvýhodněji postaveným katastrálním územím Poříčí n. S. (v bezprostřední blízkosti na hlavních železničních a silničních tahů v okrese). Předpokládá se tedy dobrá dopravní dostupnost. Podobně výhodnou pozici mají také k. ú, Lštění a Chotýšany. Nejhorší dopravní polohu podle zvoleného koeficientu má území Milovanice, neboť je stranou od významnějších dopravních tras.

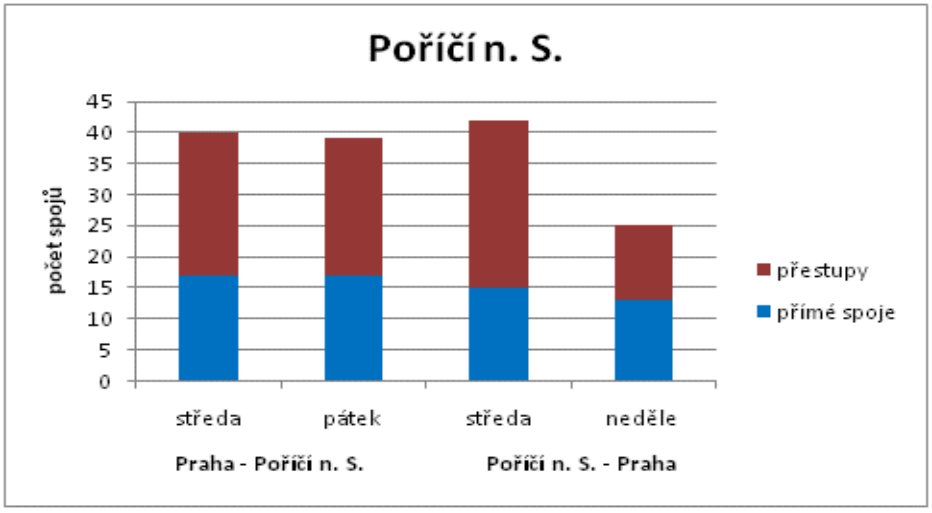
5. ANALÝZA SOUČASNÉ DOPRAVNÍ DOSTUPNOSTI

5.1. Dopravní spojení z Prahy

V současnosti je dobře patrné zařazení čtyř sledovaných katastrálních území do systému PID. Tato skutečnost se především projevuje v oblasti železniční dopravy při zavedení do provozu intervalových jízdních řádů (na trati z Prahy přes Čerčany do Benešova).

Nejvíce z tohoto profituje Poříčí n. S., jelikož je obsluhováno jak autobusovou dopravou, tak i železnicí, a to dokonce obousměrně[9]. Díky této poloze je v pátek Poříčí n. S. obsluhováno největším počtem spojů, které bylo v této práci nalezeno (stejně jako Benešov – Chotýšany a Vlašim – Chotýšany). Celkem je to 39 spojů (17 přímých a 22 přestupních). Pro zpáteční cesty byla zvolena neděle. Opět bylo dosaženo maximálního počtu spojů z celého pozorování – 25, z nichž je 13 přímých a 12 přestupních. Spoje vyjíždějící po čtrnácté hodině, které by bylo možno využívat pro cestování za rekreací, představují v pátek 49 % a v neděli už 68 % všech spojů vypravených v tento den.

Graf 1: Porovnání frekvence spojů středa - víkend



Zdroj: IDOS, výpočty autora

Při porovnání s všedním dnem se vůbec neprojevila možnost posílení pátečních spojů, naopak středa má o 1 spoj vyšší frekvenci. V případě neděle se potvrdil očekávaný nižší počet spojů (viz graf 1).

Podobnou pozici v dopravní soustavě má Lštění, které je ovšem obsluhováno pouze železniční dopravou. V pátek zde nalezneme 14 spojů. Na všech spojích se musí v Čerčanech přestupovat. Při nedělním návratu je možné využít dokonce 2 přímé spoje a 8

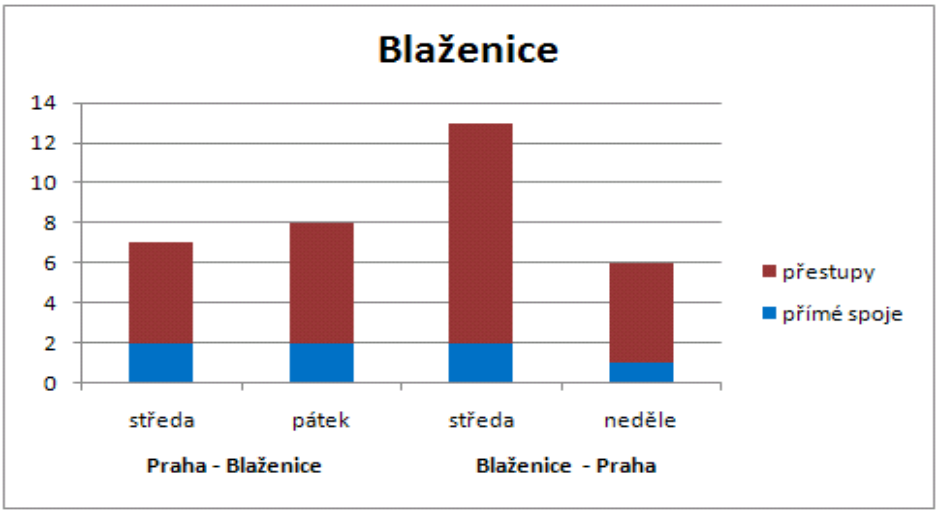
[9] Přímé železniční spojení přes Vrané nad Vltavou, tak i s přestupem v Čerčanech.

s přestupem. Spoje pro případné využití rekreanty v pátek představují 50 % všech denních spojů, v neděli je tato možnost zvýšena na 60 %. Porovnání se všedním dnem vychází pro pátek naprosto shodně. V neděli jede o 4 spoje méně, ale jsou zde již zmiňované přímé spoje (viz příloha 4).

Stejně tak katastr Rabyně leží v oblasti obslužnosti PIDu. Z Prahy je obsluhován přímým spojením příměstské dopravy. V pátek lze využít 13 přímých spojů V opačném směru v neděli funguje pouze 7 spojů, z toho jeden přestupní. Rekreanti mohou využít 54 % spojů v pátek, v neděli je to pak 57 % spojů. Ze srovnání středy s pátkem dostaneme naprosto stejný výsledek. Při obdobném srovnání středa – neděle pro trasu Rabyně – Praha se dostane neděle na poloviční počet spojů než středa (viz příloha 4).

Katastrální území Blaženice je obsluhováno 8 spoji, z toho 2 spoje jsou přímé. Pro návrat do hlavního města lze využít celkem 6 spojů, z nichž je pouze 1 přímý. Spoje vyjíždějící po 14:00 do této lokality představují 63 %. Pro nedělní návrat je možno využít až 66 % spojů. Při srovnání s všedním dnem, je zde poprvé patrné posílení pátečních spojů. V opačném případě je zarážející vysoký počet spojů směřujících z k. ú. Blaženice ve středu (téměř 100% nárůst spojů odjíždějící oproti přijíždějícím), naopak nedělní spoje potvrzují trend méně spojů v neděli oproti pracovnímu dni (graf 2).

Graf 2: Porovnání frekvence spojů středa – víkend



Zdroj: IDOS, výpočty autora

Katastrální území Chotýšany již není zařazeno do systému PID, ale v žádném případě to neznamená, že má horší dopravní dostupnost veřejnou dopravou z Prahy, zejména díky rozšíření SID v roce 2007. V pátek do této lokality směřuje 28 spojů, z nichž je 18 přímých. Pro návrat je možno v neděli využít 10 přímých a 6 přestupních spojů. Pro cesty po 14. hodině je možné využít 50 % pátečních a pro návrat 63 % nedělních spojů. Srovnání

všedního dne s víkendem se nijak nevymyká předešlým trendům. Pro trasu z Prahy je shodný počet spojů, pro opačný směr je nedělní frekvence téměř poloviční (viz příloha 4).

Na území Milovanice se veřejnou dopravou z Prahy dostanete celkem 7 spoji, z toho jsou 2 přímé. V opačném směru lze v neděli využít 3 přímé spoje. Pro rekreanty připadá v úvahu 57 % pátečních a na zpáteční cestu v neděli mohou využít dvě třetiny spojů. Při srovnání se všedním dnem se zde objevuje posílení pátečních spojů o 1, naopak nedělní zpáteční spoje jsou o 2 omezeny (viz příloha 4).

Na základě výše uvedených komentářů k frekvenční dostupnosti vybraných rekreačních lokalit z Prahy lze nyní provést dílčí generalizaci. Jako první lze uvést významnou podmíněnost spojenou s geografickou i dopravní polohou lokalit. Počty spojů směřujících z Prahy do vybraných lokalit (a zpět) na území okresu Benešov se snižují se zvyšující se vzdáleností od Prahy. Tento jev lze odůvodnit mimo jiné působností PID na hranicích okresu. Výjimkou je ovšem katastr Chotýšany, který má velmi vysoký počet spojů s hlavním městem. Důvodem je možnost zastavování dálkových spojů pokračujících na Vysočinu na znamení a možností přestupu v Benešově na spoje SID směřující do této části okresu. Ve všech rekreačních lokalitách je možné pro cestování po čtrnácté hodině využít více jak 50 % pátečních spojů odjíždějících z Prahy. Pro návraty lze využít přes 60 % spojů. Nejlépe obsluhovanou relací po čtrnácté hodině je k. ú. Blaženice, naopak nejhůře dostupnou lokalitou je Rabyně. Přestože se jedná o sousední katastry, vyšší počet potenciálních rekreantů má k. ú. Rabyně. I z tohoto příkladu je mimo jiné patrné, že ačkoliv je rekreační potenciál vybraných lokalit značný, nabídka veřejné dopravy reflektuje jiné vlivy a faktory (např. dopravní poloha, populační velikost sídla aj.). I přestože k. ú. Rabyně má menší procentuální výčet spojů, ve skutečnosti je počet spojů vyšší než v případě lokality Blaženice.

5.2. Časová dostupnost z Prahy

Z časového hlediska je průměrná doba cesty do Poříčí n. S. 1 hodina 10 minut, ale jak již bylo zmíněno v metodice, je to pouze orientační ukazatel. Nejrychlejším spojem lze docílit Poříčí n. S. z Prahy za 33 minut, naopak nejdelší cesta zabere 2 hodiny 21 minut. V obou případech se jedná o přímé spoje. Průměrná doba strávená na cestě zpět je téměř totožná s pátečními spoji (1 hodina 13 minut). Průměrný čas strávený ve vlaku při cestě do Lštění je v obou případech shodný, a to 57 minut, ovšem u nedělních přímých spojů je tato doba zkrácena na 44 minut. Při cestě do Rabyně přijede autobus do místa určení za 54 minut. Pro návrat je průměrná cestovní doba o minutu delší. Průměrná doba cesty do lokality Blaženice je hodina a čtvrt pro páteční spojení, pro návrat do Prahy se tato doba prodlouží ještě o jednu minutu. Cesta do k. ú. Chotýšany průměrně trvá 59 minut. Na zpáteční cestě urazí dopravní prostředek tuto vzdálenost v průměru za 58 minut. Průměrná doba cesty do

Milovanic je 1 hodina 13 minut. Při návratu lze využít přímých spojů, jež se do Prahy dostanou v průměru za 59 minut.

Tab. 3: Časová dostupnost rekreačních lokalit - Praha

	Poříčí n. S.	Lštění	Rabyně	Blaženice	Chotýšany	Milovanice
z Prahy	1:10	0:57	0:54	1:15	0:59	1:13
do Prahy	1:13	0:57	0:55	1:16	0:58	0:59

Zdroj: IDOS, výpočty autora

Z hlediska časové dostupnosti rekreačních lokalit lze konstatovat, že se průměrná doba cesty z Prahy (respektive do Prahy) neodvíjí pouze od vzdálenosti cílové lokality od hlavního města, ale také podle druhu dopravního prostředku, délce přestupní doby a začleněním veřejné dopravy do PID nebo SID. Překvapujícím zjištěním je kratší průměrná cestovní doba do vzdálenějších lokalit, které jsou obsluhovány pouze autobusovou dopravou. Z toho je patrné, že kromě vyšší frekvence spojů autobusové dopravy je tento způsob také časově flexibilnější. V případě železniční dopravy má rozhodující význam typ a charakter vlaku. Cestovní doba se prodlužuje při využití lokálních osobních vlaků, které zastavují v každé stanici (příklad cestování do Poříčí n. S. po trati číslo 210).

5.3. Dopravní spojení z Benešova

Okresní město má vcelku dobré napojení na obce ve svém administrativním působišti, ale blízkost Prahy a především její dominantní postavení přebírá u většiny lokalit u hranic okresu obslužnou funkci. Také přesah systému PID nedovoluje rozšíření SID do této oblasti, o to kvalitněji se tento systém rozvíjí v oblastech, kde PID nepůsobí.

V případě dopravního spojení veřejnou dopravou mezi Benešovem a Poříčím n. S. se projevuje přirozená spádovost Poříčí n. S. k okresnímu městu. Avšak není zde tak vysoký počet spojů, jako má Poříčí n. S. s Prahou. V pátek je možno využít 30 spojů, z čehož je rovná polovina přímých. Pro nedělní návraty do Benešova lze použít 13 spojů, přičemž je 6 přímých a 7 přestupních. Při předpokládaném využití rekreačních spojů po čtrnácté hodině pro páteční cesty je možno využít pouze 40 % spojů. V případě návratu z chat je to ovšem 62 % spojů. Vzhledem k běžnému pracovnímu dni je ve středu cesta z Benešova o 1 spoj posílena. Pro zpáteční směr platí známý trend výrazně nižšího počtu nedělních spojů oproti středě (viz příloha 4).

Spojení mezi Benešovem a Lštěním je zajišťováno pouze železniční dopravou. Počet spojů přesně odpovídá počtu mezi Prahou a Lštěním (14 pátečních a 10 nedělních). Chataři mohou pro své cesty využít 57 % spojů jedoucí po druhé hodině odpolední, pro návrat je to

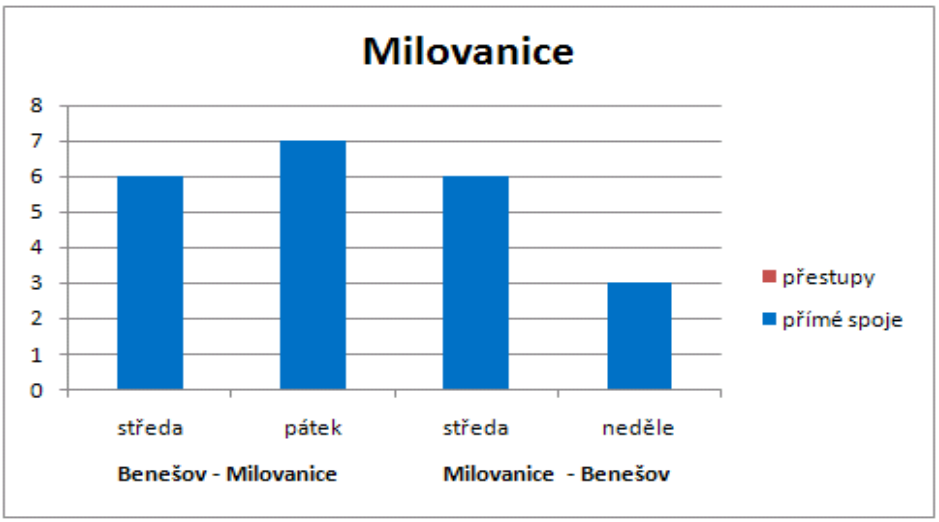
dokonce 60 %. Při konfrontaci víkendových a středečních spojů vychází totožné výsledky, pro návrat se potvrzuje trend shodný s předešlými případy (viz příloha 4).

Ačkoli Rabyně administrativně náleží pod okres Benešov, dopravně má blíže k Praze. Z Benešova se lze do Rabyně dostat pouze 3 přestupními spoji, ale pouze 1 tento spoj je možno využít po čtrnácté hodině. Pro nedělní návrat neexistuje přijatelný spoj.

Obdobná situace se projevuje také v sousedním katastru Blaženice. Zde je spojení z Benešova možno 6 spoji, 4 přestupní a 2 přímé. V neděli existují z k. ú. Blaženice do okresního města pouze 2 spoje. Polovinu pátečních spojů mohou využít chataři a chalupáři. V neděli jsou pro návrat z objektů druhého bydlení vhodné všechny spoje. Při porovnání se všedním dnem se projevuje již dobře známý trend z předešlých případů - stejný počet spojů ve středu a v pátek, oproti tomu výrazně vyšší podíl středečních spojů než v případě neděle (viz příloha 4).

Katastrální území Chotýšany se nachází na hlavní trase mezi Benešovem a Vlašimí, proto tomu také odpovídá vysoký počet spojů. Z Benešova jich směřuje 39, z čehož se pouze v jednom případě musí přestupovat. Pro návrat do Benešova je možné využít 15 přímých spojů a 1 přestupní. Rekreanti vyrážející zpravidla po druhé hodině odpolední mohou v pátek využít 49 % a pro návrat v neděli 63 % spojů. V této relaci se projevuje zvýšený počet pátečních spojů. V opačném směru se setkáváme s polovičním počtem nedělních spojů oproti všednímu dni (viz příloha 4).

Graf 3: Porovnání frekvence spojů středa – víkend



Zdroj: IDOS, výpočty autora

Do oblasti Milovanice je možné dorazit pouze 7 přímými autobusovými spoji. V opačném směru lze v neděli využít pouze 3 přímé autobusové linky. Pro cesty za víkendovým odpočinkem připadá v úvahu 57 % spojů a pro nedělní návrat dva ze tří

autobusů. Při porovnání středy s víkendem (graf 3) dochází překvapivě ke srovnání pouze přímých spojů. Opět se zde projevuje posílení pátečních a poloviční počet nedělních spojů.

Při provedení dílčí generalizace frekvenční dostupnosti z Benešova lze uvést, že výrazně vyšší frekvenci spojů opět mají lokality s lepší geografickou i dopravní polohou. Území ležící na železnici je lépe obsluhované díky vhodné návaznosti spojů v Čerčanech. V případě Poříčí n. S. je železnice vhodně doplněna autobusovými linkami. Lokalita Chotýšany, jež je zařazena do systému SID, dosahuje výrazně vyšší frekvence spojů. Lze to zdůvodnit populační velikostí lokality a poptávkou po veřejné dopravě do přirozeného centra okresu, zejména ve všední den. Rekreační lokality na západní hranici okresu nezahrnuté do SID mají horší dostupnost z okresního města i zpět. Důvod horší obslužnosti je dán historicky (viz s. 26), ale též kvalitou silniční sítě a absencí železničního spojení. Musí se také zohlednit vytížení spojů. Lze soudit, že obsazenost spojů odpovídá populační velikosti obsluhovaného území (platí pro lokality Rabyně, Blaženice a Milovanice). Nabídka spojů jedoucí po čtrnácté hodině je výrazně nižší, než je tomu v případě dostupnosti Prahy. I v případě procentuálního vyjádření je pátečních spojů méně než 50 %. Z hlediska nedělních spojů je Benešov lépe obsluhován z vybraných lokalit. Výjimku tvoří lokalita Rabyně, kde nenalezneme žádný vhodný spoj, a ze sousední Blaženice jede 100 % spojů po čtrnácté hodině. Také zde se projevují jiné vlivy a faktory na nabídku veřejné dopravy na úkor rekreačního potenciálu vybraných lokalit.

5.4. Časová dostupnost z Benešova

V průměru zabere cesta do Poříčí n. S. pouhých 18 minut. Při návratu se musí počítat s průměrnou dobou jízdy 19 minut. Pro vlakové spojení se Lštěním je průměrná doba strávená na cestě 19, respektive 21 minut. Lokalita Rabyně je dosažitelná průměrně za 1 hodinu 8 minut, ale zpáteční spojení neexistuje. K. ú Blaženice je průměrně dostupné za 47 minut. Pro návrat je průměrná délka jízdy 58 minut. Cesta do Chotýšan zabere v průměru čtvrt hodiny, průměrná zpáteční cesta je ještě o minutu delší. Milovanice jsou dostupné za průměrně 20 minut, pro nedělní návrat je nutné počítat s průměrnou dobou jízdy 21 minut.

Tab. 4: Časová dostupnost rekreačních lokalit – Benešov

	Poříčí n. S.	Lštění	Rabyně	Blaženice	Chotýšany	Milovanice
z Benešova	0:18	0:19	1:08	0:47	0:15	0:20
do Benešova	0:19	0:21	0	0:58	0:16	0:21

Zdroj: IDOS, výpočty autora

Časová dostupnost z Benešova je závislá na vzdálenosti rekreačních lokalit (na rozdíl od Prahy). Hned čtyři lokality jsou dostupné do půl hodiny od Benešova, což odpovídá času

přijatelnému pro cestování za rekreací v pracovní den (Wokoun, Vystoupil 1987). Pro lokality Poříčí n. S. a Lštění je patrné zavedení intervalového jízdního řádu mezi Prahou a Benešovem a vhodná návaznost přestupních spojů v Čerčanech. V případě lokalit Chotýšany a Milovanice je patrné zařazení do systému SID a tím navýšení a zrychlení spojů. Naopak absence integrované dopravy se projevuje na délce spojení do oblasti Slapské přehrady (lokality Rabyně a Blaženice), jež je dlouhodobě kvalitněji dostupná z Prahy (administrativní změny v členění okresů v roce 1996).

5.5. Dopravní spojení z Vlašimi

Vzhledem k tomu, že Vlašim není přirozeným centrem okresu a všechny vybrané lokality mají blíže k Benešovu, je patrná horší dopravní dostupnost z tohoto města (neplatí pro Chotýšany a Milovanice zařazené do SID).

V případě pátečního cestování do Poříčí n. S. lze využít 3 přímé a 10 přestupních spojů. Počet nedělních spojů je pouze 5, z nichž jsou 2 přímé. V případě spojů připadající v úvahu pro cestování za druhým bydlením lze v pátek využít pouze 38 %. V neděli je to 60 % spojů. Při porovnání všedního dne s víkendem se projeví navýšení pátečních spojů o jeden, naopak při zpáteční cestě jede v neděli pouze třetina středečních autobusů (viz příloha 4).

Pro spojení se Lštěním existuje v předem definovaných podmínkách nejvýše jednoho přestupu do 30 minut pouze kombinace autobusové a železniční dopravy s přestupem v Kácově[10]. Páteční cestu lze uskutečnit jedním ze dvou spojů. Pro nedělní návrat existuje pouze jedna varianta nepřipadající v úvahu pro chataře, neboť ze Lštění odjíždí v 5:19. V pátek je možné využít k přesunu jeden spoj. Vzhledem ke středě jsou páteční 2 spoje totožné, v neděli jejich počet klesá na polovinu (viz příloha 4).

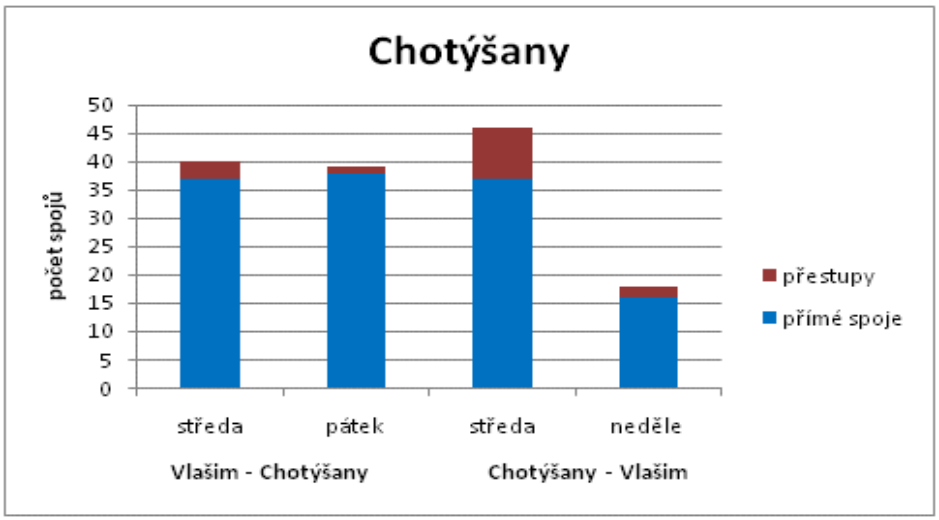
V případě spojení Vlašimi s k. ú. Rabyně neexistuje žádná vhodná varianta. Není proto divu, že objekt ve zdejší lokalitě nevlastní žádný občan Vlašimi.

Do katastru Blaženice se lze z Vlašimi i zpět dostat 1 spojem s přestupem v Benešově a je možné je využít pro cesty za druhým bydlením. Při porovnání mezi všedním dnem a víkendem nenalezneme žádný rozdíl, vždy je to 1 přestupní spoj (viz příloha 4).

Pro katastr Chotýšany platí, zejména pro jeho převážně obytný charakter, dobrá dopravní dostupnost s Vlašimí. Z celkového počtu 39 spojů je pouze 1 přestupní. Pro nedělní spoje z Chotýšan je možné využít 18 spojů, z nichž jsou 2 přestupní. Pro případné cesty chatařů a chalupářů lze využít 31 % pátečních a 66 % nedělních spojů. V porovnání pátku se středou je z grafu 4 vidět zvýšený počet přímých pátečních spojů, ale ve středu je celkově více spojů. V případě srovnání středy s nedělí je patrný známý trend.

[10] V případě jiných podmínek s více přestupy by bylo možné cestovat rychleji přes Benešov a Čerčany.

Graf 4: Porovnání frekvence spojů středa – víkend



Zdroj: IDOS, výpočty autora

Pro cestování mezi Vlašimí a Milovanicemi lze použít 10 spojů. Z tohoto počtu je 8 přestupních, pro cesty za rekreací lze využít 50 % těchto spojů. V opačném směru lze v neděli využít jen 1 přestupní spoj jedoucí po 14 hodině. Při srovnání s běžným pracovním dnem se projeví posílení o jeden páteční spoj. Pro opačný směr je Vlašimi v neděli téměř nedostupná (viz příloha 4).

Při zhodnocení frekvenční dostupnosti vybraných rekreačních lokalit z Vlašimi je limitující vzdálenost od tohoto města a s tím související zapojení do SID. Lokality v jejím dosahu jsou obsluhovány kvalitní nabídkou veřejné dopravy. Systém SID je využit i při cestování do Poříčí n. S. pro přestup v Benešově. Lokality Lštění, Rabyně a Blaženice mají velmi špatnou dostupnost z Vlašimi, což ovšem z geografického hlediska není překvapení. Tyto lokality mají bližší geografické vztahy s Benešovem a Prahou. Ani žádný majitel ODB nemá trvalé bydliště ve Vlašimi. I zde se musí uvažovat, že obsazenost spojů není 100%. Dostupnost lokalit pro cestování po čtrnácté hodině je v pátek omezená pod 40 % (nezahrnuty ojedinělé spoje do Lštění, Rabyně a Blaženice). Nabídka nedělních spojů je ovšem výrazně vyšší a přesahuje 60 %. Vzhledem k populační velikosti Vlašimi lze předpokládat, že zde nemá trvalé bydliště mnoho majitelů ODB, a proto ani poptávka po veřejné dopravě o víkend nenutí dopravce zvyšovat počty spojů.

5.6. Časová dostupnost z Vlašimi

Doba cesty do Poříčí n. S. se pohybuje v průměru okolo 54 minut. Průměrná délka zpáteční jízdy je 47 minut. Lštění je z Vlašimi dostupné za průměrně 2 hodiny 5 minut. Nedělní návrat

je ještě o 9 minut rychlejší. Do katastru Blaženice trvají obě cesty shodně 1 hodinu 36 minut. Nejkratší průměrná doba jízdy 15 minut je do lokality Chotýšany. Průměrná délka zpáteční jízdy je 20 minut. Pro cestování do Milovanic je průměrná doba jízdy 54 minut. Pro návrat do Vlašimi existuje jediná varianta, která urazí tuto cestu za 1 hodinu 7 minut.

Tab. 5: Časová dostupnost rekreačních lokalit - Vlašim

	Poříčí n. S.	Lštění	Rabyně	Blaženice	Chotýšany	Milovanice
z Vlašimi	0:54	2:05	0	1:36	0:15	0:54
do Vlašimi	0:47	1:56	0	1:36	0:20	1:07

Zdroj: IDOS, výpočty autora

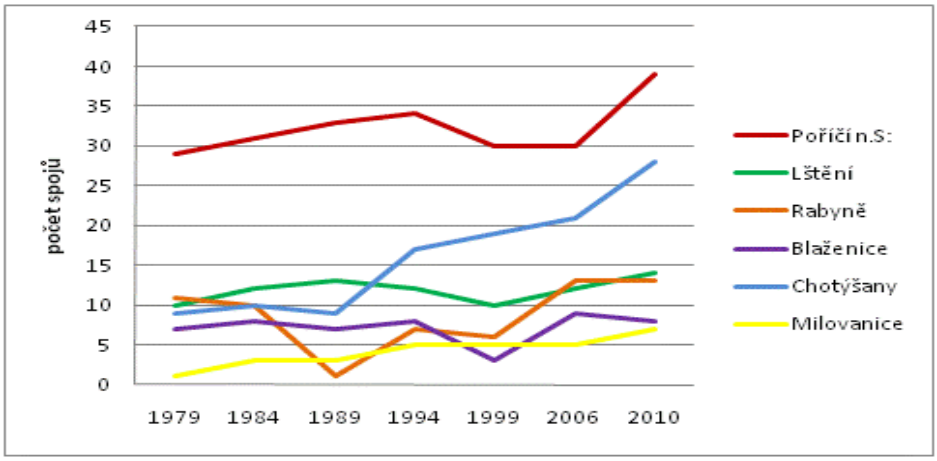
Z hlediska časové dostupnosti lze konstatovat, že veřejná doprava se odvíjí od zařazení do SID a předdefinováním podmínek této práce pro cestování. Existuje možnost zvládnout některé trasy rychleji, ale počet přestupů by byl vyšší než požadovaný jeden (platí pro lokality Lštění a Poříčí n. S.). V případě katastru Milovanice je rozhodující, i přes dobrou geografickou polohu, populační velikost území, jež nepodněcuje výraznější poptávku po veřejné dopravě. Lokality Rabyně a Blaženice nejsou vzhledem ke své poloze pro obyvatele Vlašimi atraktivní, tomu odpovídá i nabídka veřejné dopravy.

6. ANALÝZA DOPRAVNÍ DOSTUPNOSTI VEŘEJNOU DOPRAVOU Z DLOUHODOBÉHO HLEDISKA

6.1. Dopravní dostupnost z Prahy

Jak již bylo zmíněno, Praha je od počátku moderní existence (20. století) druhého bydlení hlavní zdrojovou oblastí. „Její (dopravní) region přesahuje administrativní hranice téměř ve všech směrech." (Rölc 2001, s. 229) Z grafu 5 je patrné zvýšení počtu spojů oproti všeobecně uznávané teorii o úpadku veřejné dopravy po roce 1989. Je to umožněno větší konkurencí soukromých dopravců na lukrativních linkách a tím pádem lepší možnosti pro přestup na spoje do cílových lokalit. U lokalit Poříčí n. S., Lštění, Rabyně a Blaženice je nutno zohlednit především zařazení do systému PID a ustanovení pravidelných jízdních řádů. K výraznému zlepšení dostupnosti po roce 1989 došlo pouze v katastru Chotýšany. Vyššího počtu spojů zastavujících v této lokalitě bylo docíleno především možností zastavení dálkových autobusů (zastávka na znamení) a zařazení území do SID mezi městy Benešov a Vlašim (z Prahy možnost přestupů).

Graf 5: Vývoj dopravní dostupnosti lokalit podle pátečních spojů z Prahy



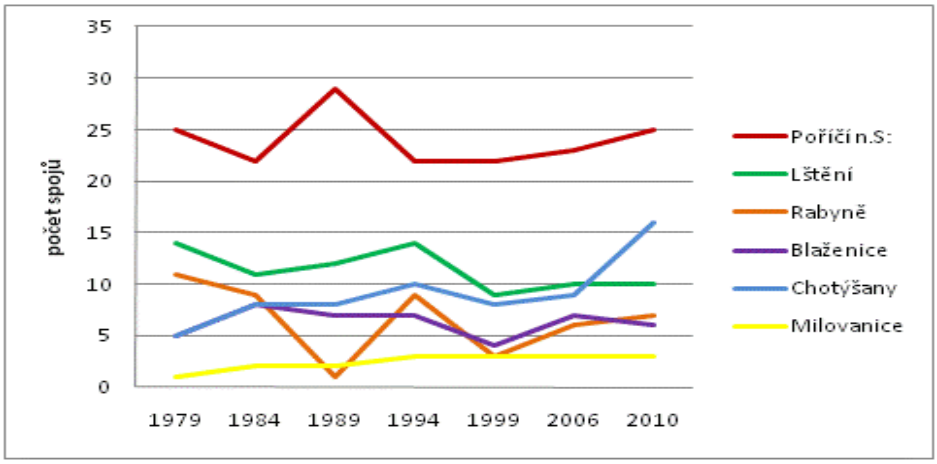
Zdroj: výpočty autora

Výrazný pokles počtu spojů v roce 1989 v lokalitě Rabyně je možno zdůvodnit chybným vydáním jízdního řádu, neboť v ostatních letech do této oblasti směřuje vyšší počet spojů, především v letním období. Mírný pokles mezi lety 1994 a 1999 je zapříčiněn změnou v administrativním zařazení z okresu Praha – západ do okresu Benešov. Stejná situace s poklesem spojů mezi lety 1994 a 1999 je i v sousedním k. ú. Blaženice, jenž je stejně jako k. ú. Rabyně součástí jedné obce.

Pro nedělní cesty směřující do hlavního města je z dlouhodobého hlediska patrný obdobný trend jako pro opačný směr, což dokazuje graf 6. Ovšem není zde tak výrazný růst,

ten nastává až po roce 1999, po určité stabilizaci situace ve veřejné dopravě (zavádění integrované dopravy).

Graf 6: Vývoj dopravní dostupnosti lokalit podle nedělních spojů do Prahy



Zdroj: výpočty autora

Poznámka: počet spojů z k. ú. Blaženice a k. ú. Chotýšany v roce 1979 a 1984 totožný.

Za poklesem spojů z obce Lštění po roce 1994 můžeme pozorovat zrušení autobusové zastávky v roce 1996. Od tohoto roku je území obsluhováno pouze železniční dopravou, která byla v témže roce zařazena do systému PID.

Vývoj frekvence spojů, kterými je možné cestovat do rekreačních lokalit po čtrnácté hodině, se téměř shoduje s vývojovým trendem frekvencí všech spojů. Také zde se projevuje začlenění veřejné dopravy do PID a SID (viz příloha 2a).

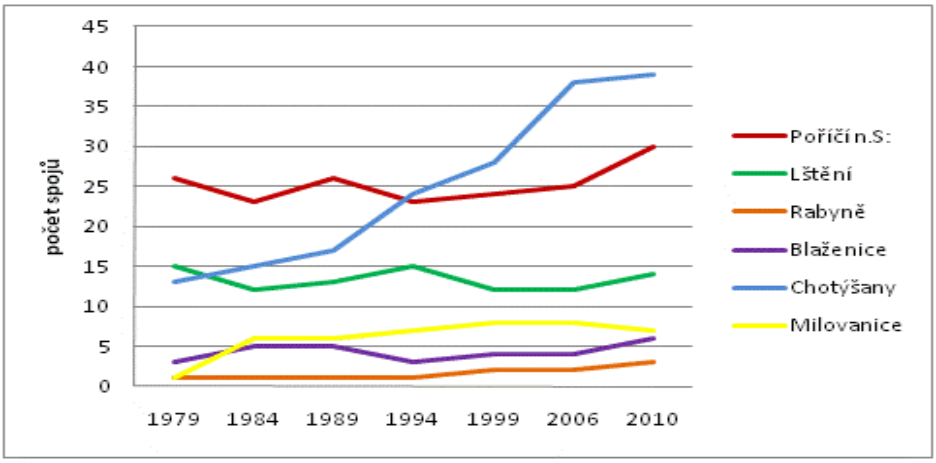
Do roku 1985 bylo za konečnou, respektive počáteční stanici pro většinu spojů autobusové nádraží Pankrác, od roku 1986 se konečnou stanicí pro autobusové linky směřující na Benešovsko, Vysočinu a do Jižních Čech stalo autobusové stanoviště u stanice metra Roztyly. Tento přesun zkrátil dobu cesty přibližně o 5 minut, avšak v průměrné délce jízdy to není výrazněji patrné (viz příloha 3a). V třicetiletém průřezu se nenašel výraznější výkyv v průměrné délce cesty. Zrychlení dopravy se spíše projevuje v pozdějších letech. Bylo ho docíleno mj. zavedením vyšší povolené rychlostí na silnicích mimo obce, používáním výkonnějších a spolehlivějších dopravních prostředků a rozšířením integrovaných dopravních systémů.

6.2. Dopravní dostupnost z Benešova

Benešov představující okresní město by měl podle předpokladů disponovat nejlepší dostupností veřejnou dopravou. Jednak jako cíl každodenní dojížďky za prací a vzděláním a

poté jako přirozené centrum se službami vyššího řádu. Ovšem tuto funkci v mnoha ohledech přebírá Praha. Z grafu 7 je patrný výrazný nárůst počtu spojů do katastru Chotýšany, jenž je zapříčiněn již zmíněným zavedením integrované dopravy mezi Benešovem a Vlašimí a možností zastavení dálkových autobusů na znamení. Přesto se zde stále především v ranních hodinách objevuje zdvojení spojů, které si i přes integraci navzájem konkurují.

Graf 7: Vývoj dopravní dostupnosti lokalit podle pátečních spojů z Benešova



Zdroj: výpočty autora

Dvojice katastrálních území Rabyně a Blaženice nemají po změně z roku 1996 stále bližší napojení na okresní město, ale situace se pozvolna rok za rokem lepší. Avšak přetrvává jejich bližší návaznost na Prahu (především zařazením do PID).

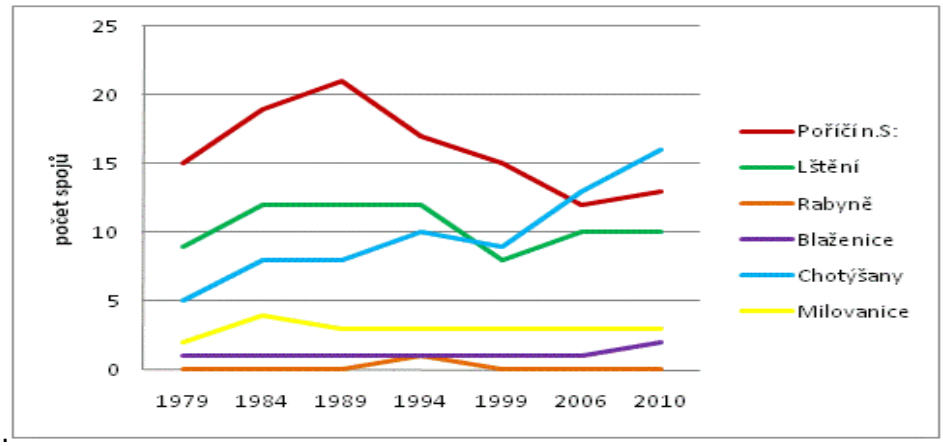
Pokles spojů směřujících do Lštění po roce 1994 je způsoben zrušením autobusové zastávky. Mírný nárůst po roce 1999 stejně jako u obce Poříčí n. S. je možné odůvodnit intervalovým železničním spojením Benešova s Prahou a větší pravděpodobností přestupů.

Graf 8 ukazuje směr do okresního města. Podléhá všeobecnému zjištění o zhoršení dopravní obslužností veřejnou dopravou po roce 1989. Jedinou výraznější výjimkou je k. ú. Chotýšany s výše uvedenými důvody.

Stejně jako v případě Prahy je z dlouhodobého hlediska pro cestování po čtrnácté hodině vývoj frekvence spojů analogicky odpovídající vývojovému trendu všech spojů (viz příloha 2b).

Časová dostupnost má z dlouhodobého hlediska tendence se snižovat. Lze to zdůvodnit vyšším počtem přímých spojů a integrací dopravních systémů. Ke zrychlení veřejné dopravy přispělo i zavádění spolehlivějších a výkonnějších dopravních prostředků a modernizace infrastruktury v případě železnice (viz příloha 3b).

Graf 8: Vývoj dopravní dostupnosti lokalit podle nedělních spojů do Benešova



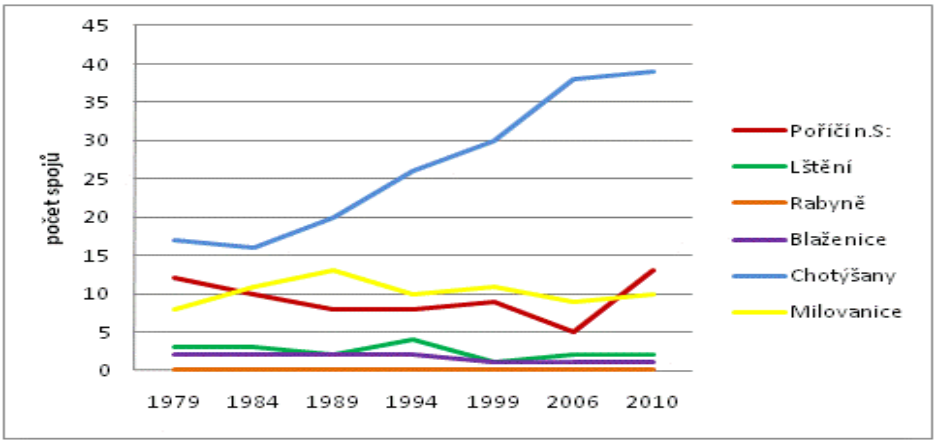
Zdroj: výpočty autora

6.3. Dopravní dostupnost z Vlašimi

Vlašim jako nejmenší zdrojové město má podle očekávání nejmenší území, které dopravně ovlivňuje. Také počet majitelů objektů individuální rekreace naznačuje, že poptávka po spojích směřujících do vybraných oblastí nebude tak velká jako u ostatních zkoumaných měst. Z grafu 9 je patrné, že v případě Chotýšan (z již zmíněných důvodů) je značný nárůst počtu spojů. Pro cesty do Poříčí n. S. je po poklesu v roce 2006 výraznější nárůst. V ostatních 4 případech je situace srovnatelná po celou dobu třicetiletého pozorování. Poměrně málo spojů zajíždí do lokality Milovanice, přes zařazení do SID, což vzhledem k její populační velikosti není překvapení.

Naprosto nemožné je dopravit se veřejnou dopravou z Vlašimi do oblasti Rabyně, obousměrně za celé sledované období nebyl nalezen ani jeden spoj s přijatelným jedním přestupem.

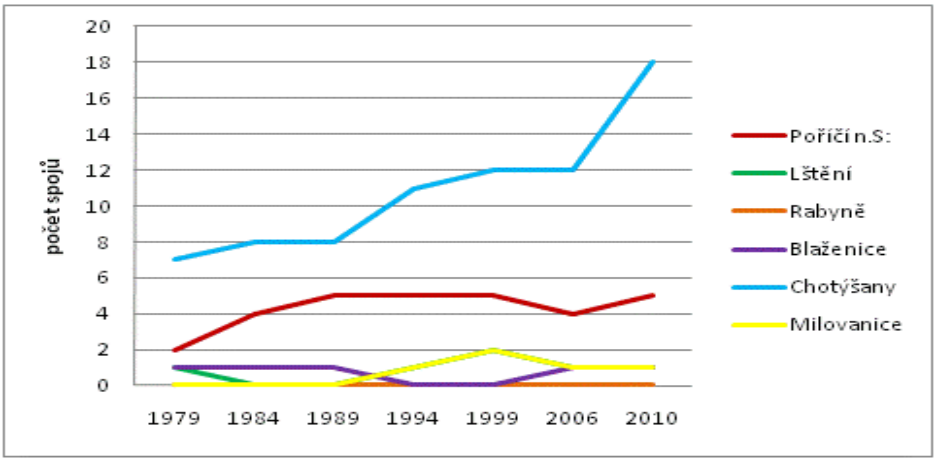
Graf 9: Vývoj dopravní dostupnosti lokalit podle pátečních spojů z Vlašimi



Zdroj: výpočty autora

Pro návrat v neděli je možno využít pouze minimum spojů. Graf 10 ukazuje, že Vlašim je v neděli nejlépe dostupná i v dlouhodobém srovnání z k. ú. Chotýšany. Stabilního vývoje se drží počet spojů směřujících do Vlašimi z Poříčí n. S. Pro ostatní 4 lokality je Vlašim v neděli téměř nedostupná veřejnou dopravou.

Graf 10: Vývoj dopravní dostupnosti lokalit podle nedělních spojů do Vlašimi



Zdroj: výpočty autora

Poznámka: počet spojů z k. ú. Milovanice a k. ú. Rabyně v letech 1979 až 1989 shodný, v letech 1984 až 2010 je shodný počet spojů z k. ú. Milovanice a k. ú. Lštění, v letech 1994 až 1999 je shodný počet spojů z k. ú. Rabyně a k. ú. Blaženice, a v letech 2006 až 2010 je shodný počet spojů z k. ú. Blaženice a z k. ú. Milovanice a k. ú. Lštění.

Pro cestování po čtrnácté hodině existuje obdobný analogický vývoj jako u frekvence všech spojů. Z tohoto trendu se vymyká lokalita Blaženice, kam směřuje celkově minimum spojů, ale až po čtrnácté hodině. Opačný případ nastává pro páteční spoje jedoucí do k. ú. Chotýšany, kde jezdí větší procento spojů v ranní špičce. Tento jev reflektuje poptávku po veřejné dopravě pro cesty do zaměstnání (viz příloha 2c)

Z hlediska časové dostupnosti je vývoj stabilní, neprojevují se výrazné rozdíly v délce cesty. Výjimku představuje lokalita Lštění, což lze odůvodnit délkou přestupní doby a charakterem použitého vlaku (viz příloha 3c).

7. INDIVIDUÁLNÍ AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA

Při hodnocení individuální automobilové dopravy bylo využito výsledků ze sčítání intenzity dopravy prováděného Ředitelstvím silnic a dálnic v letech 1990, 1995, 2000 a 2005. Sčítání probíhalo pouze ve 3 vybraných lokalitách. Katastry Rabyně, Blaženice a Milovanice prochází pouze silnice třetí třídy, proto se zde sčítání neprovádělo.

Podle sčítání se zvýšil počet osobních automobilů projíždějících obcí Poříčí n. S. mezi lety 1990 a 2005 z 2 860 na 4 510 za den. Ze sčítání dopravy v katastru Lštění bylo zjištěno navýšení počtu osobních automobilů z 590 na 863 v rozmezí patnácti let. Lze očekávat, že většina aut zde svojí jízdu začala, respektive končila, neboť tato měřená komunikace končí v tomto katastru. Podle populační velikosti obce je velmi pravděpodobné, že většina automobilů mířících do této oblasti patří uživatelům objektů druhého bydlení. Území Chotýšany se nachází na styku dvou úseků sčítání dopravy. Proto můžeme určit přibližný počet automobilů, které se zde napojují na hlavní silnici. Rozdíl mezi sčítacími úseky byl v roce 1990 144 osobních aut, v roce 1995 byl rozdíl mezi úseky 285 aut, v roce 2000 tvořil rozdíl 121 aut. V roce 2005 nebyl mezi sčítacími úseky žádný rozdíl[11]. Sčítání dopravy se bohužel neprovádělo na komunikacích procházející lokalitou Rabyně, ale bylo provedeno na komunikaci ze Slap do Třebenic, tedy na komunikaci, která pokračuje do katastru Rabyně. Z tohoto důvodu lze očekávat, že jistá část osobních automobilů (549 – 1 358 – 1 009 – 1 079)[12] pokračovala do sledovaného území k objektům rekreace. Obdobná situace s neurčitostí intenzity dopravy nastala také v k. ú. Blaženice, kde sčítání nebylo prováděno, stejně jako tomu nebylo na území Milovanice.

Ze sčítání je patrný nárůst automobilizace v Česku v posledních patnácti letech. Lze mezi nimi předpokládat početné zastoupení rekreantů hlavně v oblasti Poříčí n. S. a Lštění. Intenzita silniční dopravy v obou lokalitách výrazně převyšuje populační velikost obce. Počet automobilů napojujících se v k. ú. Chotýšany na měřený úsek reflektuje velikost populace lokality a její převážně obytný charakter.

Přesto se nepodaří určit přesný počet automobilů, které pouze projíždějí a které v dané lokalitě končí, respektive začínají svoji cestu. Rozdíly ve výsledcích sčítání mohou být zapříčiněné nestejnými dny sčítání a musí se také zohlednit vliv počasí.

[11] Počet osobních automobilů na jednotlivých úsecích sčítání – 1990: 2 550 x 2 406; 1995: 2 953 x 3 238; 2000: 4 284 x 4 163; 2005: 3 354 x 3 354.

[12] V závorce je veden počet osobních automobilů podle sčítání dopravy 1990 – 1995 – 2000 – 2005.

8. ZÁVĚR

Tato práce se pokouší upozornit na diferenciaci vybraných lokalit druhého bydlení z hlediska dopravní dostupnosti. Pro mnohé obyvatele Česka je samozřejmostí trávit většinu víkendů především v teplejší části roku na své chatě nebo chalupě. Neodmyslitelnou součástí této neustálé migrace je nejenom přeprava osob, ale i značného počtu věcí zpříjemňujících rekreaci. V práci byl kladen důraz především na prostředky veřejné dopravy při cestování do objektů individuální rekreace. Byla zjišťována frekvenční a časová dostupnost nejen v současnosti, ale i z dlouhodobého hlediska od počátku 80. let.

Lokality byly vybrány s ohledem na shodnou charakteristiku polohy a zařazení do typologie rekreačních lokalit. Počty spojů byly zjišťovány v době prázdnin (respektive dovolených) vzhledem k účelu cesty za druhým bydlením. Spoje byly omezeny jedním přestupem uskutečněným do 30 minut.

Zároveň je důležité porovnat frekvenci spojů s jejich reálným využitím. Bohužel pro účely této bakalářské práce nejsou data k dispozici. Je možno jen dedukovat, že obsazenost spojů veřejné dopravy bude vzhledem k její celkové kapacitě zřetelně nižší (zejména v období prázdnin, kdy spoje nevyužívají žáci a studenti).

V současné době existuje adekvátní počet spojů směřujících do zvolených rekreačních oblastí, a to především z hlavní zdrojové oblasti majitelů druhého bydlení – Prahy. Benešov má vyhovující spojení především s blízkými lokalitami Lštění a Poříčí n. S., v ostatních případech by mohla být nabídka spojů pro rekreační účely vyšší. Nejmenší zdrojové místo, odkud byla zjišťována dopravní dostupnost, je Vlašim. V případě nedělních spojů je prakticky nedostupná ze čtyř lokalit.

Specifickým příkladem v této studii je katastrální území Chotýšany, kde převládá obytná funkce nad rekreační. Proto má také kvalitnější dopravní dostupnost jak do Benešova, tak i Vlašimi. Toto lze odůvodnit možností zastavení dálkových autobusů v této zastávce na znamení a zařazení území do SID mezi městy Benešov a Vlašim (z Prahy možnost přestupů).

Z hlediska časové dostupnosti nebyly zjištěny významnější rozdíly v době potřebné pro cestu. Nepatrné zrychlení spojů v posledním sledovaném desetiletí lze odůvodnit změnou silničních pravidel, modernizací vozového parku a infrastruktury.

První hypotéza, že starší lokality budou mít lepší dostupnost, se potvrdila. Jedná se především o dosažitelnost z Prahy. Lokality Poříčí n. S., Lštění a Rabyně jsou dosažitelné větším počtem spojů. I když v lokalitě Rabyně není železniční spojení, stále má díky dlouholeté tradici dobré spojení s Prahou. Z výše uvedených důvodů tvoří výjimku lokalita Chotýšany.

Druhá hypotéza se také potvrdila jak pro osobní automobily (sčítání dopravy se provádělo jen v lokalitách s KDP vyšším jak 10), tak pro veřejnou dopravu. Poříčí n. S. se přes největší KDP umístilo až na druhém místě v počtu spojů. Ale z dlouhodobého hlediska si drží stále konstantní počet spojů a má kvalitní napojení na hlavní zdrojovou oblast majitelů druhého bydlení. Oproti tomu prudký nárůst počtu spojů do Chotýšan nastává až po roce 1990.

Poslední hypotéza se taktéž potvrdila, neboť zavedením integrované dopravy se stabilizovala nabídka spojů a díky efektivnímu řízení je frekvence spojů dokonce lepší, než tomu bývalo před rokem 1990. Zejména v oblasti obsluhované SID. Zvýšení kvality obslužnosti by mohla přinést postupná spolupráce obou integrovaných systémů, popřípadě překrývání SID a PID v hraničních oblastech těchto systémů.

Tato problematika je velmi málo zkoumaná, proto by mohlo tuto studii následovat porovnávání nejenom na okresní, ale i na krajské respektive mezikrajské úrovni, a doporučil bych také přímé šetření v terénu dotazníkovou formou mezi chataři a chalupáři.

POUŽITÉ ZDROJE

Literatura

BIČÍK, I. (1998): Druhé bydlení v zázemí Prahy. In: Geografické rozhledy, 5, 97-98, s. 145-146.

BIČÍK, I. (2002): Neveklovsko – změna funkcí mikroregionu. In: Geografické rozhledy, 4, 2001-2002, s. 86-89.

BIČÍK, I. a kol. (2001): Druhé bydlení v Česku. KSGRR, PřF UK, Praha, 167 s.

BRINKE, J. (1999): Úvod do geografie dopravy. UK, Praha, 114 s.

ČERNÝ, J., ČERNÁ A. (2000):Využití optimalizačních metod v manažerském rozhodování o skladbě a nasazení heterogenního autobusového parku. In: Acta oeconomica pragensia, 2, 2000, s 106-112.

ČERNÝ, J., ČERNÁ, A. (1998): Vědecky na dopravní obslužnost. Moderní obec, 1998, č. 3, s. 15.

DUŠEK, K. (1972): Rekreační doprava a ochrana krajiny. UVTEL, 53 s.

FIALOVÁ, D. (2000): Transformace druhého bydlení v zázemí Prahy. Disertační práce. KSGRR, PřF UK, Praha, 130 s.

FIALOVÁ, D. (2001a): Typologie rekreačních lokalit. In: Bičík a kol. (2001) Druhý bydlení v Česku. KSGRR, PřF UK, Praha, s. 90-102.

FIALOVÁ, D. (2001b): Druhé bydlení a jeho vztah k periferním oblastem. Geografie – Sborník ČGS, 106, č. 1, s. 36-47.

FIALOVÁ, D. (2003): Vlastníci objektů druhého bydlení. In: Jančák, V., Chromý, P., Marada, M.: Geografie na cestách poznání. Sborník příspěvků k šedesátinám Ivana Bičíka. KSGRR, PřF UK, Praha, s. 107-112.

FIALOVÁ, D., VÁGNER, J. (2005) Struktura, typologie, současnost a perspektivy druhého bydlení v Česku. Geografie – Sborník ČGS, 109, č. 2, s. 73-81.

GALLENT, N., TEWDWR – JONES, M. (2000): Rural second homes in Europe. Ashgate, Aldershot, 166 s.

HALL, C. M., MÜLLER, D. K. (eds.) (2004): Tourism, mobility and second homes. Aspects of Tourism, Channel View Publication, Clevedon, 304 s.

HUDEČEK, T. (2008a): Akcesibilita a dopady její změny v Česku v transformačním období: vztah k systému osídlení. Disertační práce, KSGRR, PřF UK, Praha, 119 s.

HUDEČEK, T. (2008b): Model časové dostupnosti individuální automobilovou dopravou. Geografie – Sborník ČGS, 113, č. 2, s. 140-152.

HURIKÁN, B.(1990): Dějiny trampingu. Novinář, Praha, 252 s.

JANSA, J. (2004): Kvalita dopravní obslužnosti a její vztah k vybraným socioekonomickým jevům: příklad Náchodska. Diplomová práce, KSGRR, PřF UK, Praha, 87 s.

JOHNSTON, R. J. (ed.) (2000): The Dictionary of Human Geography. Blackwell Publisher Ltd, Oxford, 958 s.

KUČERA, M. (1992): Hlavní směry dojížďky do objektů individuální rekreace. Zprávy a rozbory ČŠÚ, 35 s.

KUTÁČEK, S. (2003): Možnosti alternativ k individuální automobilové dopravě. Masarykova univerzita Brno, 70 s.

KVĚTOŇ, V. (2006): Hodnocení dopravních možností obyvatel: analýza okresů Česka a mikroregionální pohled. Diplomová práce, KSGRR, PřF UK, Praha, 103 s.

MARADA, M. (2001): Doprava v 90. letech. In: Geografické rozhledy, 5, 2000-2001, s. 114-115.

MARADA, M., KVĚTOŇ, V. (2006): Význam dopravní obslužnosti v rozvoji venkovských oblastí. Sborník abstraktů z mezinárodní vědecké konference „Countryside – our Word“, ČZU, Praha, 90 s.

MARIOT, P. (1983): Geografia cestovného ruchu. Veda, Bratislava, 249 s.

MIŠKOVSKÝ, J. (2002): Středočeský kraj. In: Geografické rozhledy, 2, 2002-2003, s. 46-47.

MOJŽÍŠ, V., GRAJA, M., VANČURA P. (2008): Integrované dopravní systémy. PowerPrint, Praha, 120 s.

PÁSKOVÁ, M., ZELENKA, J. (2002): Výkladový slovník cestovního ruchu. MMR ČR, Praha, 448 s.

PIXOVÁ, E. (2007): Druhé bydlení na Písecku. Diplomová práce. KSGRR PřF UK, Praha, 102 s.

POLÁČKOVÁ, M. (2008): Analýza dopravní dostupnosti obcí a vyjížďky obyvatel okresu Rychnov nad Kněžnou. Bakalářská práce, KSGRR, PřF UK, Praha, 55 s.

PROCHÁZKA, P. (2001): Pohyb za rekreací v Česku. In: Bičík a kol. (2001) Druhý bydlení v Česku. KSGRR, PřF UK, Praha, s. 55-71.

RÖLC, R. (2001): Dopravní dostupnost a regionální význam krajských měst. Geografie – Sborník ČGS, 106, č. 4, s. 222-233.

RYŠAVÝ, Z. (1989): Dlouhodobé tendence vývoje osídlení v Československu. Teze strategického zaměření urbanistického rozvoje českých měst. VÚVA, Praha, 37 s.

SHAW, G., WILLIAMS, A., M. (1994): Critical Issues in Tourism: a Geographical Perspective. Blackwell Publishers Oxford, 280 s.

SLOWÍKOVÁ, Z. (2003): Podmínky pro zimní cestovní ruch v Jizerských horách s přihlédnutím k dopravním aspektům. Diplomová práce, KSGRR, PřF UK, Praha, 93 s.

VÁGNER, J. (1999): Geografické aspekty druhého bydlení v České republice. Disertační práce. KSGRR, PřF UK, Praha, 201 s.

VÁGNER, J. (2003): První nebo druhé bydlení? Druhé bydlení jako významná složka životního stylu. In: Jančák, V., Chromý, P., Marada, M.: Geografie na cestách poznání. Sborník příspěvků k šedesátinám Ivana Bičíka. KSGRR, PřF UK, Praha, s. 99-106.

VÁGNER, J., FIALOVÁ, D. (2004): Regionální diferenciace druhého bydlení v Česku. KSGRR, PřF UK, Praha, 286 s.

VIENNET, R. (2002): Autobusové sítě v boji proti znečišťování ovzduší. Transport public, č. 5, s. 24-26.

VOPÁLENSKÁ, M. (2009): ČR má k dispozici vybudovaný dopravní železniční systém. Doprava, 1, 2009, s 32-33.

VYSTOUPIL, J. a kol. (2006): Atlas cestovního ruchu České republiky. MMR ČR, Praha, 157 s.

WOKOUN, R., VYSTOUPIL, J. (1987): Geografie cestovního ruchu a rekreace. SPN, Praha, 250 s.

Další zdroje:

Databáze Informačního systému katastru nemovitostí. ČÚZK, Praha, červenec 2002.

Databáze ŘSD ze Sčítání dopravy 1990 a 1995 poskytl RNDr. Stanislav Kraft.

ČSAD Jízdní řád autobusových linek – Středočeský kraj 1979/1980. KNV Praha, Praha 1979, 1072 s.

Jízdní řád ČSD 1979/1980. Federální ministerstvo dopravy, Praha 1979, 832 s.

ČSAD Jízdní řád autobusových linek – Středočeský kraj 1984/1985. KNV Praha, Praha 1984, 1010 s.

Cestovný poriadok ČSD 1984/1985. Federálne ministerstvo dopravy. Praha 1984, 850 s.

ČSAD Jízdní řád autobusových linek – Středočeský kraj 1989/1990. KNV Praha, Praha 1989, 1072 s.

Jízdní řád ČSD 1989/1990. Ústřední ředitelství ČSD, Brno 1989, 880 s.

Jízdní řády pravidelné autobusové dopravy – Střední Čechy 1994/1995. Most 1994, 848 s.

ČD Jízdní řád 1994/1995. České dráhy, Praha 1994, 576 s.

Jízdní řády – Střední Čechy (včetně PID) 1999/2000. Most 1999, 920 s.

ČD Jízdní řád 1999/2000. České dráhy, Praha 1999, 608 s.

Jízdní řády – Praha a okolí 2005/2006 [CD-ROM].

Sčítání lidí, domů a bytů k 1. 3. 2001 – Dojížďka do zaměstnání a škol. Okres Benešov. Český statistický úřad, Praha 2003, 108 s.

Sčítání lidí, domů a bytů k 1. 3. 2001 – Okres Benešov. Český statistický úřad, Praha 2003, 210 s.

Internetové zdroje:

Český statistický úřad. www.czso.cz. Staženo 21. 3. 2010.

IDOS – jízdní řády. http://jizdnirady.idnes.cz/vlakyautobusy/spojeni/. Staženo 15: 2. 2010.

Mikroregion Chopos. www.chopos.cz. Staženo 19. 4. 2010.

Plánovač trasy Mapy.cz. www.mapy.cz. Staženo 30. 3. 2010

ROPID. www.ropid.cz. Staženo 17. 4. 2010.

Ředitelství silnic a dálnic. www.řsd.cz. Staženo 13. 3. 2010.

Sčítání dopravy 2000. www.rsd.cz/doprava/scitani_2000/start.htm. Staženo 24. 4. 2010

Sčítání dopravy 2005. www.rsd.cz/Silnicni-a-dalnicni-sit/Intenzita-dopravy. Staženo 24. 4. 2010.

Středočeská integrovaná doprava. www.kr-stredocesky.cz/portal/odbory/doprava/stredoceska-integrovana-doprava. Staženo 28. 4. 2010.

Územně identifikační registr ČR. www.isu.cz/uir. Staženo 7. 4. 2010.